

第 3 章 モビリティ確保に向けた総合的な施策 づくりの考え方

第 1 節 枠組み

第 2 節 検討・推進体制

第3章 モビリティ確保に向けた総合的な施策づくりの考え方

第1章、2章で見てきたように、地域が直面する課題や交通に対するニーズを踏まえたモビリティ確保のための着眼点は多様で、地域の実情により異なる。従って、地域毎に、実情やニーズを的確に把握するとともに、対応方策も地域毎に創意工夫することが求められる。

これまでも、多数の自治体等がモビリティの確保に取り組み、実績が蓄積されてきている。これから検討を進める自治体等は、これらの実績も参考として、既成の概念に囚われることなく、地域の実情やニーズを的確に把握し、それぞれの地域が目指す目標を掲げ、それを実現するための具体的かつ総合的な取組を検討し、戦略的に実施すれば、その目標の達成に有力な施策となる。

この取組を進めていくとき、地域のモビリティ確保が単に既存のものを維持・存続するという、いわば「守り」の意識であれば、成果を得ることは困難となると考えられる。このような意識を転換し、既成の概念に囚われず、自らの地域のニーズを的確に把握することから始め、地域づくりと一体となってゼロベースから見直していくことが重要である。

ここでは、地域の総合的な交通体系の構築に向けた取組の検討過程及びその実施を効率的・効果的かつ戦略的に進めていくに当たって考慮すべき重要なポイントについて、以下に様々な事例を交えて整理・紹介する。

- ① 枠組み : 枠組みについては、対応すべき課題の大小・広狭・多少に応じて柔軟に設定する必要がある。
- ② 検討・推進体制 : 推進体制としては、総合的な検討を行うために適した組織構成とする必要がある。ここでは、公共交通の運営に関して、計画・運営・運行に関わる主体によって多様な形態があることを事例とともに紹介する。

第1節 枠組み

効率的な交通体系の構築に向けた取組の検討にあたっては、その枠組みを、その目的・目標、期間や対象範囲等、地域で解決すべき課題の大きさや広がりにより、柔軟に設定する必要がある。

枠組みを設定するための視点

(1) 対象範囲	単一地域 ↔ 広域（複数市町村）
(2) 主体	単体 ↔ 複数の主体による協働・コーディネーション
(3) 手段	単体 ↔ 複数のモード(手段)の複合

(1) 対象範囲

■行政の広域化（市町村合併等）への対応

- ・ 行政区域と交通圏（交通流動）が合致しない場合、複数の自治体間による調整の上で広域行政が主体となって運営が行われる例が見られる。

広域行政による運営形態

運営形態	概要	主な事例
協議会による運営	関連する自治体等が共同で協議会を設置し、運営主体とするもの（協議会は、法令等に基づくものと、任意に設置するものがあるが、活動としての両者の差は無い）。	・ 紀の川コミュニティバス（和歌山県） ・ 津軽地域路線バス維持協議会（青森県）
一部事務組合による運営	市町村事務の一部を共同処理する方式。	・ 安来能義広域行政組合「イエローバス」（島根県） ・ 多野藤岡組合（群馬県）
第三セクターへの共同出資	複数自治体が共同出資する第三セクターが運営主体となるもの。路線が長く必然的に複数自治体にまたがる鉄道事業にこの形態が多い。	・ 東頸バス（新潟県） ・ 能美バス（広島県） ・ ふらのバス（北海道）

事例 28 協議会によるバス運営：紀の川コミュニティバス（和歌山県旧那賀郡4町※）

- ・ 協議会運営（4町及びバス事業者）により、複数の自治体にまたがるコミュニティバスを運行。

※ 岩出・打田・貴志川・桃山の4町。現在は、岩出のみ単独市制を実施。他3町は郡内2町と合併して「紀の川市」を成立。

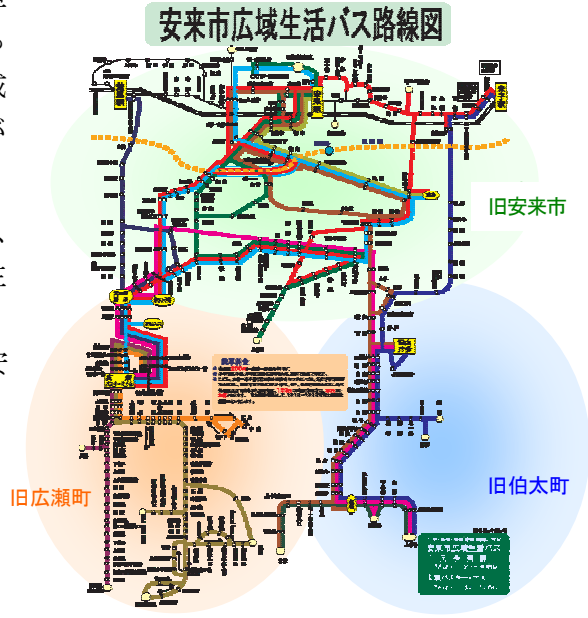
- ・ 4町は紀ノ川を挟むエリアであるが、鉄道や主要国道が通過する紀ノ川北岸地区と、公共交通の利便性が低い紀ノ川南岸地区をより緊密に結ぶことが求められていた。
- ・ 県振興局がまとめ役となって1999年より検討を開始し、翌年の実証実験を経て、2002年4月より本格運行。
- ・ 運行業務は、地元バス事業者に委託（委託金の負担割合は、路線距離を基準に配分）。一周38.6kmの巡回経路とし、経路途中で各町が単独で運行している町営バスとも接続するシステムを構築。



事例 29 一部事務組合によるバス運営：安来能義広域行政組合イエローバス（島根県安来市他※）

- ・ 全国初の組合運営による複数の自治体にまたがるコミュニティバス。
※3市町（安来市・広瀬町・伯太町※）は2004年に合併。

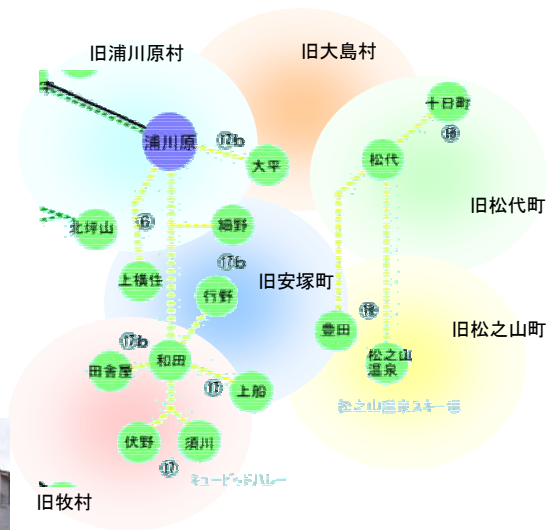
- ・ 1965年より、し尿処理等の広域行政を担当するなど元来3市町の結びつきが強かった。受け皿となる既存の組合（安来能義広域行政組合）が存在したことから、バス運営が比較的容易に実現。
- ・ 民営バス（一畑バス）の赤字撤退を受け、組合が代替バスの運行を開始。組合が運行主体となり、運転業務は民間委託。委託料のうち3市町の負担額は、運行距離割で配分（安来市50%、広瀬町30%、伯太町20%）。
- ・ 市町合併に伴い、組合業務は現在新市に引き継がれている。



事例 30 複数自治体の共同出資による第三セクター：東頸バス（新潟県旧東頸城郡6町村※）

- ・ 既存バス会社と沿線自治体が共同出資で会社設立。鉄道と連携した地域公共交通体系を構築。
※安塚・浦川原・松代・松之山・大島・牧の6町村。現在は、市町村合併により上越市、十日町市に編入。

- ・ 北越急行ほくほく線の開通に伴い、東頸城地域の公共交通体系を総合的に見直し、全体として維持していくことが求められていた。
- ・ 1996年、沿線6自治体及びバス事業者（頸城自動車）の出資により東頸バスを設立。頸城自動車の路線14系統を貸切事業者による廃止代替バスとして引き受け営業開始。
- ・ ほくほく線の駅に路線を乗り入れ、列車との接続を図るとともに、利用形態を考慮したダイヤを導入している。



(2) 主体

■NPO 法人による交通サービスの提供

- ・ 地域コミュニティの中で、自動車を運転することができない人々の移動を支援するシステムを構築していくことも重要である。例えば、医療福祉分野に関する移動支援サービスの先駆事例として、以下の取組が実施されている。

●移動制約者の移動手段確保のための構造改革特区
 NPO法人等による高齢者、身体障害者のボランティア輸送について、福祉用車両に限らずセダン型等の一般車両を使用した有償輸送ができるようにするもの。

- ・ 群馬県福祉有償運送セダン型車両特区※(群馬県)
- ・ とよねがんばらマイカー特区(愛知県豊根村)
- ・ デマンド式ポニーカーシステム有償運送特区(岐阜県飛騨市)
- ・ ブレーメン福祉有償運送特区※(千葉市) 等

※2007年3月規制の特例措置の全国展開に伴い認定取消

●福祉公用車レンタル制度(鳥取県日南町)
 町の公務に支障のない時間帯や休日等に、要介護高齢者や障害者等の対象に、車いす搭載可能な福祉公用車を貸し出すもの。

■交通及び地域づくりに関係する多様な主体の参画

- ・ 「第2節 検討・推進体制」を参照

(3) 手段

■交通サービスの新たな形態

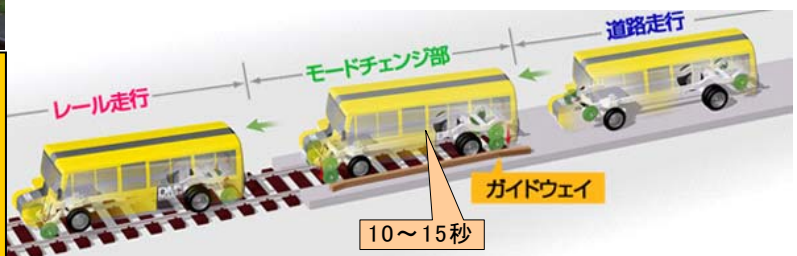
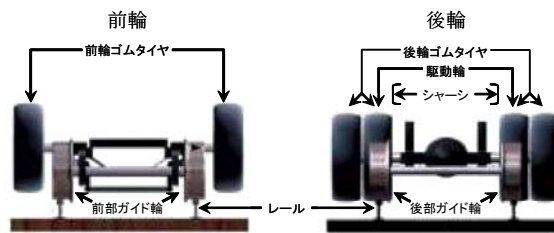
- ① シームレスな輸送サービスを提供するため、複数のモードが融合し、一体となったシステムの導入などが期待される。

事例 31 鉄道とバスの併用機材:「デュアル・モード・ビークル (DMV)」(JR 北海道)

- ・ JR 北海道は 2002 年から「デュアル・モード・ビークル (DMV)」の研究に着手し、実用化を目指し 2007 年には試験的営業運行を実施している。



■モード・インターチェンジ・システム



- 経緯
- 2002年 JRにより研究着手
 - 2004年 実用化を目指し走行試験を実施
 - 2007年 試験的営業運行を実施
- 期待する効果
- (1) 利便性向上
 - ・ バスと鉄道の乗り換えなしの移動
 - (2) コストの低減他
 - ・ 車両の軽量化
 - ・ 省エネ(環境負荷の低減)

出典:JR 北海道 HP

- ② 路線バスの廃止代替や補完機能として、相乗りタクシーなどのデマンド型の新たな公共サービスに取り組む自治体も増えている。

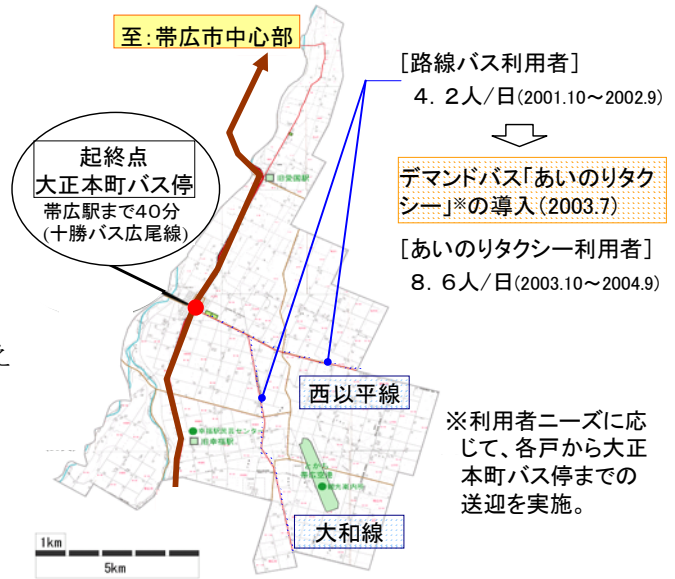
事例 32 代替交通手段によるモビリティの確保①：あいのりタクシー（北海道帯広市）

- ・ 路線バスが廃止された地域のモビリティを確保するため、代替交通手段（デマンドバス）を運行。
- ・ 当初は地区内で路線バス停までの運行のみであったが、利用者のニーズを受け、帯広市中心部までの乗り入れを 2006 年 10 月から開始。

■あいのりタクシー概要

実施主体：帯広市（大正交通へ委託）
 利用料金：400～1,000 円（エリア制）
 運行頻度：5 便/日（地区内）
 4 便/日（市中心部行）
 地区内はデマンド型運行
 地区外は定路線運行
 利用方法：バス停出発の 30 分前までに電話予約、各戸まで迎えに来る。

- ・ 従前、自宅からバス停まで距離がありバスが利用できなかったお年寄りなどが、あいのりタクシーを利用して気軽に外出できるようになった（潜在的な需要を喚起）。



事例 33 代替交通手段によるモビリティの確保②：すずらん号（長野県富士見町）

- ・ 富士見町では、町内 5 つのバス路線の運行会社に年間 2,000 万円の運行補助金を支出していたが、利用者の低迷が続いていた。
- ・ こうしたことから、2003 年度にデマンド型乗合タクシーの実証実験を行い、2004 年 4 月から本格運行を開始した。

■富士見町デマンド乗合タクシー「すずらん号」

実施主体：富士見町商工会
 利用料金：300 円（1 回）
 運行頻度：7 便/日（郊外→町中心部）
 6 便/日（町中心部→郊外）
 町中心部から 3 ルート
 利用方法：利用 30 分前までに電話予約、各戸まで迎えに来る。

- ・ 町の補助金が、路線バスの時より年 350 万円節約された。



資料・写真：富士見町役場

年度別1日平均利用者数			
2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
122	135	131	123

※2007 年度は 2 月までの数値

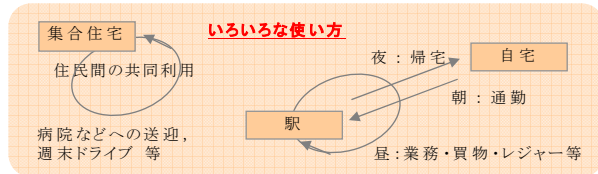
- ③ 都市部においては 1 台の自動車を複数の会員が共同で利用するカーシェアリングも行われている。

事例 34 新たなモビリティの確保の形態：カーシェアリング（都市部）

カーシェアリング

1 台の自動車を複数の会員が共同で利用する新しい形態

- カーシェアリングによる利点
- ・車の所有より経費を削減
 - ・渋滞緩和
 - ・排ガス抑制による温暖化防止



事業の実施事例

名称（事業名/システム名/実験名）	運営組織、関連団体等	開始時期	実施地域
オリックスカーシェアリング	オリックス自動車株式会社 (2007/4~)	1999/9*	東京都区内、神奈川県横浜市、川崎市、厚木市
OUR CAR	(株)移動サポート、早稲田大学交通計画浅野研究室	2003/2	東京都三鷹市
業務用車両共同運用システム mobi-system	西尾レントオール株式会社	2003/11*	大阪府
「パークシティ東京ベイ新浦安」カーシェアリングシステム	オリックスレンタカー	2004/3	千葉県浦安市
「オリゾンマーレ」カーシェアリングシステム		2004/12	東京都江東区
「大森プロストシティレジデンス」自動車共同利用サービス		2005/3	東京都大田区
彩都カーシェアリングシステム	阪急電鉄株式会社	2004/4	大阪府茨木市
カーシェアリング「ちよいのりクラブ」	株駅レンタカー関西（JR 西日本）	2004/4	新大阪駅、新神戸駅
志木「手作りカーシェアリング」	利用者、NPO 法人「志木の輪」	2004/5	埼玉県志木市
りんくるカーシェアリング	オリックス自動車株式会社 (2007/4~)	2004/10*	名古屋市
UPR カーシェアリングシステム	ウベパレットレンタルリーシング株式会社	2004/12*	東京都港区、福井県福井市
タウンモバイルネットワーク北九州	タウンモバイルネットワーク北九州	2005/1	北九州市
カーシェア 24	株式会社マツダレンタカー	2005/2	札幌市、東京都、豊橋市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市
Windcar（ウインドカー）	日本カーシェアリングネットワーク有限責任事業組合、ウインド・カー株式会社	2005/3	札幌市、大阪府箕面市、池田市、茨木市、東大阪市
マンションカーシェアリング	株式会社アスク	2005/11	東京都目黒区、神奈川県藤沢市、川崎市、大阪市
カーシェア金沢	北星産業、辻商事、シーイーブイシェアリング株式会社	2006/11	石川県金沢市、野々市町
マンションカーシェアリング	ブライアント・パワーズ	2007/5	大阪市
きのかの家 VS クラブ	エコヴィレッジ鶴川「きのかの家」乗物部会	2007/4	東京都町田市

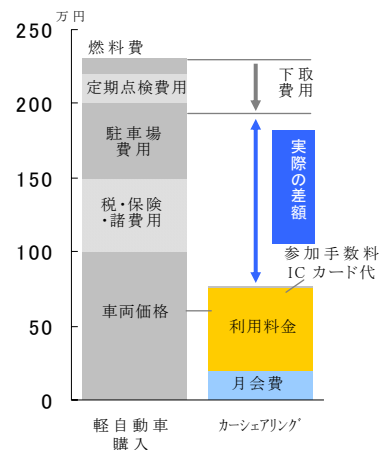
注：開始時期のうち、* 印は前身の実験または事業まで遡った開始時期

出典：交通エコロジー・モビリティ財団 (<http://www.ecomo.or.jp/>)

■特区制度の特徴

- [事業者に対して] 無人の事務所において貸渡が可能
- [環境に対して] 環境に配慮した車両の使用（天然ガス自動車、電気自動車等）

費用の比較



試算条件

- 駐車場代：月 1.5 万円
- 月平均 24 時間利用 (240km 走行)
- 契約期間 3 年、下取費用 40 万円
- (CEV シェアリング(東京都)の試算より)

出典：国土交通省政策統括官付参事官室作成

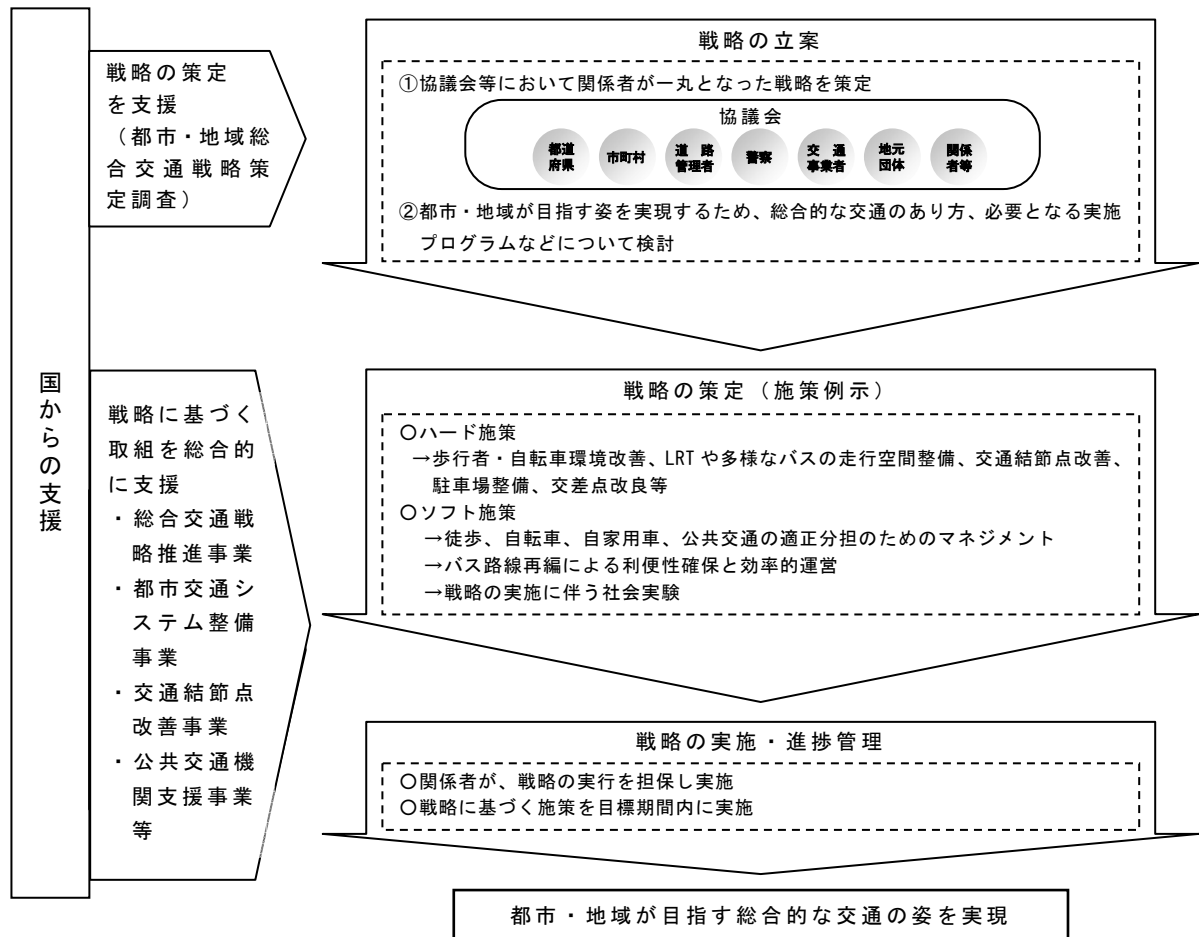
参考3 都市・地域総合交通戦略

総力戦として、徒歩、自転車、自家用車、公共交通等のモードの適切な役割分担や、多岐にわたる関係者、担い手との連携促進を総合的かつ重点的に進めることが必要である。

具体的には、地方公共団体が中心となって関係者からなる協議会を設立し、経済合理性を考慮しつつ目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で、必要となる都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略」を策定し、確実に推進する体制を構築する。

都市・地域総合交通戦略の策定及び戦略に基づく取組に対しては、様々な支援制度がある。

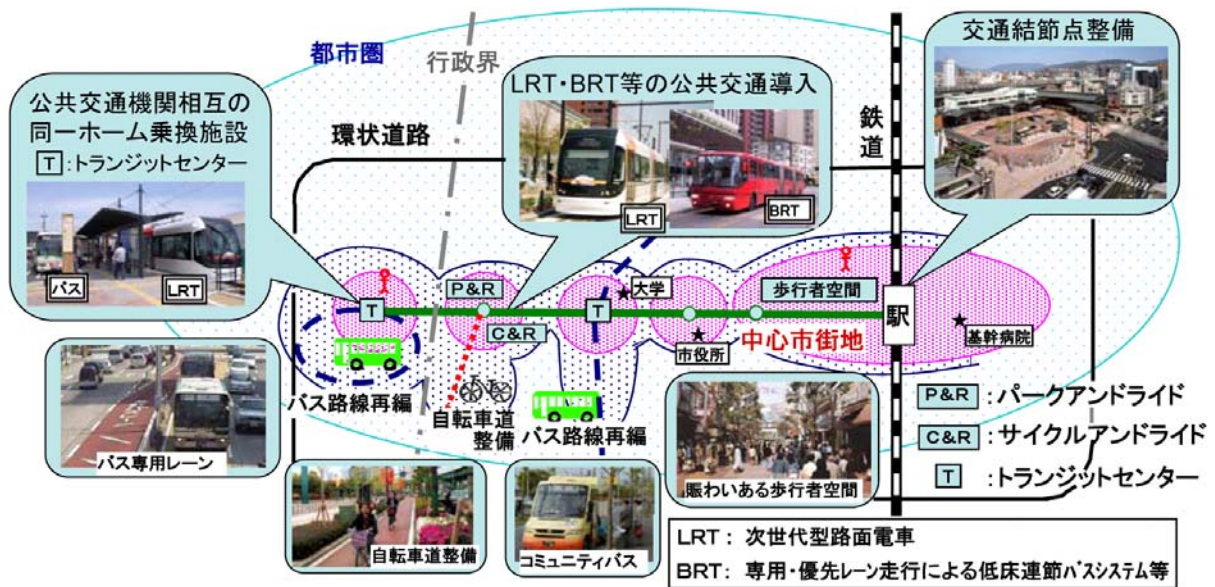
■総合的な交通の戦略による取組のイメージ



都市交通の課題へ適切に対応するためには、環状道路の整備、公共交通の導入、歩行者・自転車の環境改善といった交通施策と「まちづくり」が一体となって、総合的に展開されることが不可欠である。関係する主体が共通の目標のもと連携・連動し、必要な施策・事業を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体で推進するパッケージアプローチ型の取組が重要である。

都市・地域総合交通戦略に位置づけられた取組に対しては、総合的かつ重点的な支援が実施される。

■総合的な交通連携の施策・事業展開のイメージ



- 基幹的な公共交通を導入し、中心市街地や集約拠点相互を連絡
- 交通結節点からアクセスするフィーダーバス、コミュニティバス等のバス網を整備
- 各交通モード間の連携を促進するため、P&R、C&R等の駐車場や駐輪施設を整備

出典：国土交通省都市・地域整備局街路課作成

参考 4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域の公共交通を巡る環境は、非常に厳しい状況にあるが、急速な高齢化の進展など今後の我が国の経済社会情勢に照らして考えると、

- ・ 高齢者をはじめ地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保
- ・ 活力ある都市活動の実現
- ・ 観光交流の促進などによる地域の活性化
- ・ 環境問題への対応

の観点から、良質な公共輸送サービスを確保することが極めて重要な課題であり、地域の公共交通の活性化・再生が喫緊の政策課題となっている。

こうしたことから、市町村が中心となって、交通事業者、道路管理者、地域住民、NPO その他様々な地域の主体が、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任をもって諸取組を推進する等の仕組み作りが必要とされている。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生を図るべく「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、平成 19 年 10 月 1 日に施行された。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年10月1日施行

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

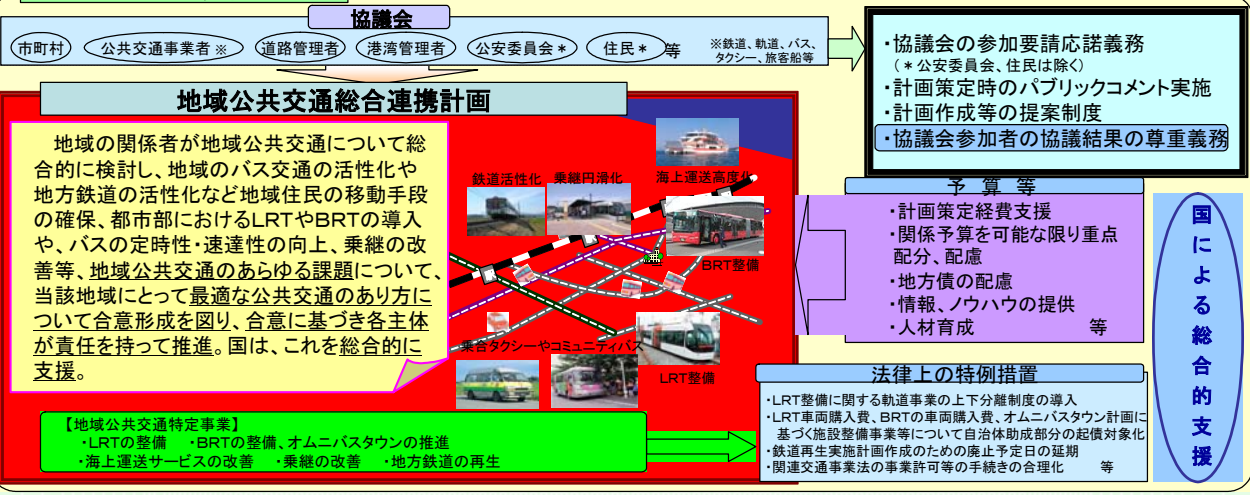
環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施



2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等



注1 LRT(Light Rail Transit)
低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

この法律により、地域において主体的な取組や創意工夫を総合的に推進するにあたって、以下の支援制度等を活用できる。

(1) 地域における合意形成の促進

- 法律に基づく「協議会」の設置（市町村が単独又は共同で設置）
 - ・ 地域公共交通の活性化及び再生を総合的・一体的に推進するための計画（地域公共交通総合連携計画）の作成・実施のための協議・連絡調整を行う
 - ・ 協議会への参加要請に対して、公共交通事業者や道路管理者等に応諾義務
 - ・ 協議会参加者の協議結果の尊重義務
 - ・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する合意形成の場として活用
- 地域公共交通総合連携計画策定等への支援
 - ・ 計画の策定に関する調査に要する費用への補助
 - ・ 地域交通について、地域住民、NPO、交通事業者、地方自治体等の関係者間の合意形成及びその具体化、実現を図る「公共交通活性化総合プログラム」の策定を、地方運輸局が主体となって推進

(2) 地域公共交通総合連携計画の策定による効果

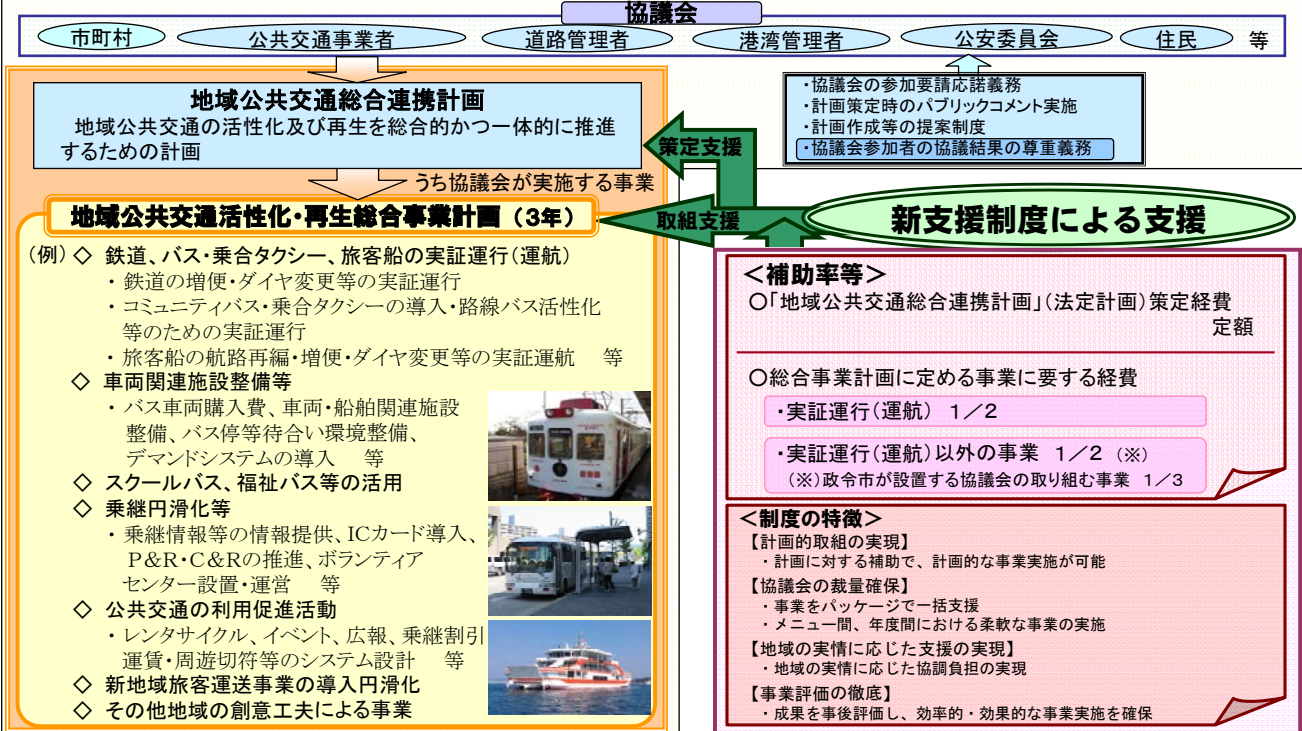
- 地域公共交通総合連携計画には、その目標を達成するために行うあらゆる事業に関して位置づけることが可能
 - 【例】地方鉄道の活性化や地域のバス交通の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善
- 予算等の配慮
 - ・ 関係予算を可能な限り重点配分
 - 【対象事業】
LRTの整備、バスサービスの改善、海上運送サービスの改善、乗継の改善、地方鉄道の活性化関係、地方債の配慮
 - ・ 「地域公共交通活性化・再生総合事業の活用」
 - 【対象事業】
平成19年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき地域が策定した地域公共交通総合連携計画の確実な実施を促進するため、同計画に定められた事業のうち、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する。

地域公共交通活性化・再生総合事業

平成20年度
新規制度

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行)



国土交通省HP: <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sogojigyo/sogojigyo.html>

- 法律上の特例措置
 - ・ 地域公共交通特定事業

【内容】

軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、乗継円滑化事業、鉄道再生事業の5つ

- ・ 計画に地域公共交通特定事業を定めた場合、国の認定等を受けることができ(鉄道再生事業については届出)、関係法律の特例措置を活用可能

(3) その他

- 新たな形態による輸送サービス(新地域旅客運送事業)の導入の円滑化
 - ・ 鉄道事業と道路運送事業等2つ以上の事業をDMVのような同一の車両又は船舶で行う「新地域旅客運送事業」の認定を受けた場合、事業許可等の手続き合理化の措置
- 情報提供
 - ・ 法の活用についてのアドバイス(各地方運輸局等、沖縄総合事務局運輸部)
 - ・ 様々な事例や統計情報等についての情報提供((財)運輸政策研究機構 P61)

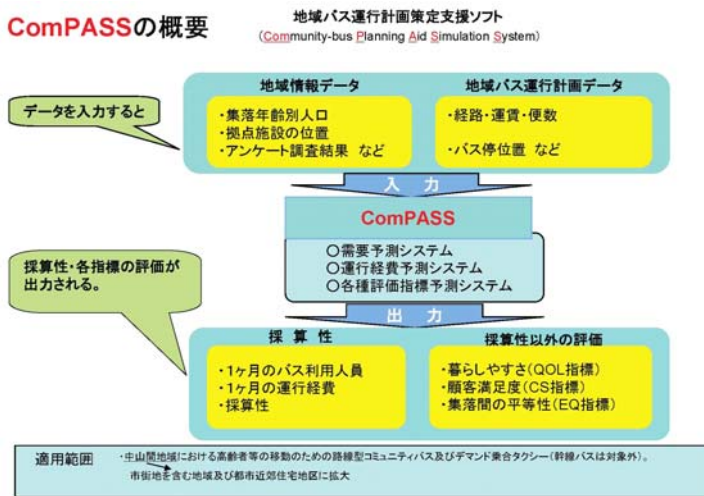
参考5 バス運行に関する支援ソフトの開発（中国運輸局）

- ・ 市町村が地域に適したバス運行計画を策定する際に、支援するソフトとして「ComPASS」（Community-bus Planning Aid Simulation System）を開発。
- ・ また、市町村がコミュニティバスを運行する際に、安全運行や管理業務を効率的かつ適切に実施するための支援ソフトとして、「ComMASS」（Community-bus Management Aid Support System）を開発。
- ・ 両ソフトは、地方自治体等（市町村合併事務局等を含む）を対象に無償で配布。

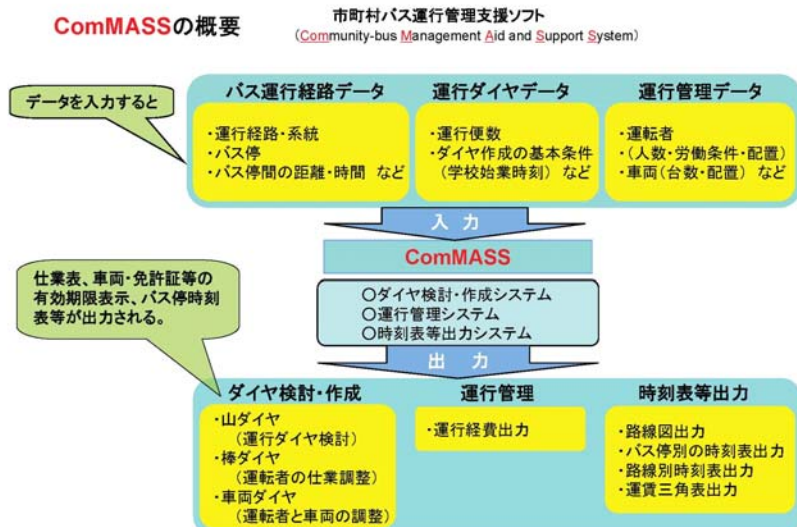
■ 概要

- ・ 「ComPASS」では、①採算性、②生活の質（暮らしやすさ）、③顧客満足度、④平等性の4つの指標でバスの運行計画案を評価。
- ・ 「ComMASS」では、ダイヤの作成や車両の管理、運転者の勤務時間管理、輸送実績の集計など、管理業務の効率的適切な実施と、安全運行をサポート。
- ・ さらに、「ComMASS」では、利用者に対するサービスとして、路線図、バス停別時刻表の作成が自動的に行えるほか、運賃三角表の作成が可能。
- ・ 参照 URL
<http://www.cgt.mlit.go.jp/koukan/compass.html>
<http://www.cgt.mlit.go.jp/koukan/commass.html>

ComPASSの概要



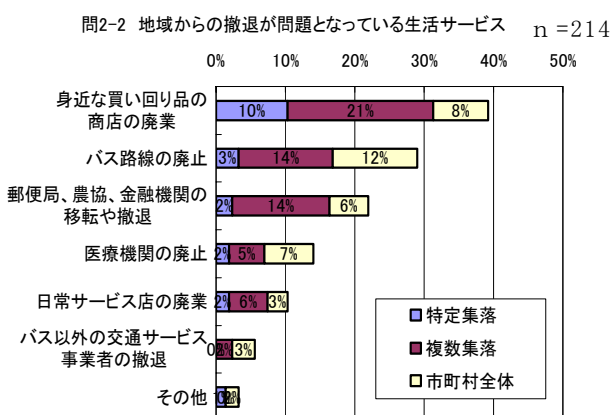
ComMASSの概要



参考6 『自然共生地域』のモビリティの確保

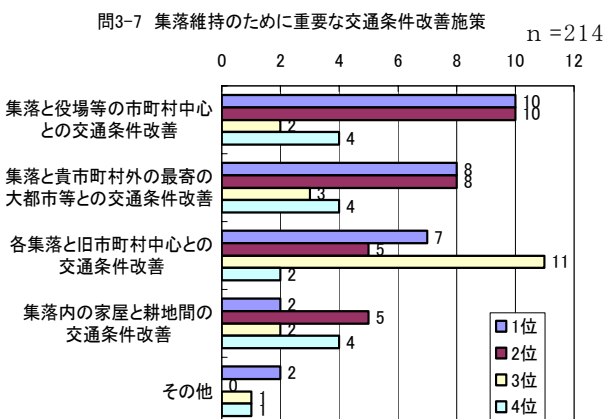
- ・ 中山間地域では、過疎化の進展により、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースも発生しつつある。
- ・ 日常の地域のモビリティを支える公共交通の維持が困難な地域については、地域の人々や周辺地域の人々の連携などによる多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えていくことが重要である。

イ) 地域コミュニティからの生活サービスの撤退状況



注：
 特定集落・・・市町村内の特定の集落で問題化
 複数集落・・・市町村内の複数の集落で問題化
 市町村全体・・・市町村全域で問題化

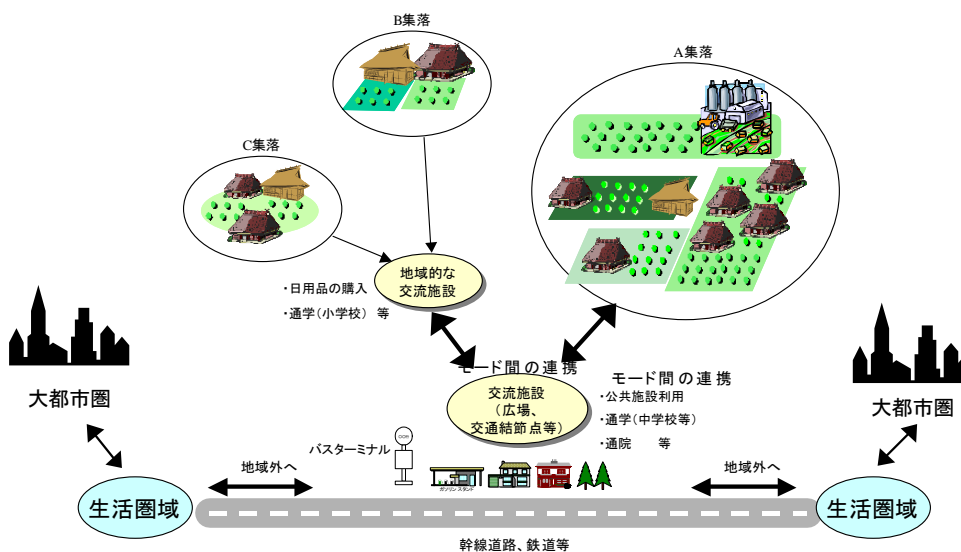
ロ) 集落維持のために今後重要な交通整備
 —交通面ではまず役場との交通条件改善、続いて各集落と最寄り大都市、旧村の中心—



注：
 1位はその選択肢が最も重要であるとした回答市町村数、2位は2番目に重要であるとした回答市町村数、以下同様

出典：「集落消滅の可能性がある」と回答した市町村に対する追加アンケート調査結果（2005年2月）より作成

図 地域コミュニティ維持のための交通
 （農業集落消滅可能性があると回答した市町村に対する追加アンケート結果）



出典：国土交通省政策統括官付参事官室作成

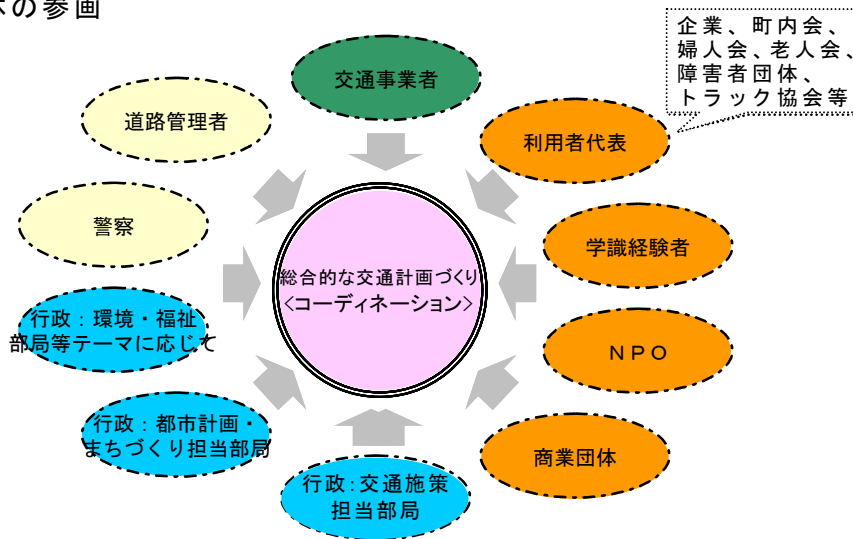
図 幹線等に接続する地域の中心施設のイメージ

第2節 検討・推進体制

(1) 多様な主体の参画

- 交通体系を地域全体のマネジメントの一環として総合的に検討する際には、それに適した組織構成（検討体制）とすることが必要である。
- 交通のみを扱う場合であっても、交通施策の担当部局や交通事業者だけでなく、ハード整備の担当部署や利用者代表を構成員に含めるなど、多様な主体（ハード・ソフト、サービスの利用者・供給者）の参画を得て検討することが重要である。

■ 多様な主体の参画



■ 例1 地域公共交通会議（道路運送法）

地域公共交通会議

【主催者】市町村もしくは複数市町村、又は都道府県

【構成員】主宰自治体等、バス等関係事業者、運輸局（運輸支局）、住民代表、利用者代表バス協会等代表者、運転者が組織する団体必要に応じて道路管理者、警察、学識経験者、その他必要と認められた者

【目的】地域の需要に即した乗合運送サービスの必要性並びにこれらを行う場合における輸送の安全性及び旅客の利便性の確保に係る措置、その他の輸送サービスを実施するに当たり必要となる事項を協議

【措置】地方公共団体の自主的な判断により設置。実際の設置に当たっては、地域の関係者の話し合いによって、具体的な設置要綱等を作成

■ 例2 都市・地域総合交通戦略の策定主体（P70～P71 参照）

■ 例3 地域公共交通総合連携計画を作成する協議会（P72～P74 参照）

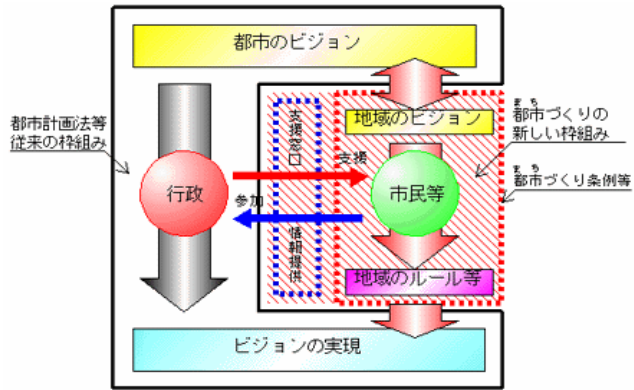
事例 35 青森市の「市民参画による都市マスタープランの策定」と「組織体制」

1999年6月に、2020年を目標年次とした「青森市都市マスタープラン」を策定

① 計画策定の体制

コンパクトで住み良い都市(まち)づくりの実現に向けたこれからの都市づくりの仕組み

「～もらう、～させる、の受動的住民参加」から「～する、～したい、とそれを支援する能動的住民参加」へ



② これからの都市づくりの展開

- ・ 積極的な住民参加による市民と青森市の協働作業(パートナーシップ)による都市づくりを進める。
- ・ 住民参加を根付かせるためには、問題意識の共有と着実な経験とその蓄積が必要。

③ 協議会委員名簿 (1996年度～)

会長	青森大学経営学部教授
顧問	青森市都市計画審議会会長
委員	青森市町会連合会会長、北国のくらし研究会会長、あおもりコンピューターカレッジ校長、弘前大学教育学部助教授、北海道大学大学院工学研究科、青森商工会議所環境対策特別委員会委員長、青森県建築士会まちづくり部会部会長、あおもり雪の会会長、福祉の街づくり青森市民会議代表、東北地方建設局 青森工事事務所所長、青森県 土木部 都市計画課長、青森県土木部 事森土木事務所所長、青森市 企画財政部長、企画財政部 理事(「21世紀創造プラン」担当)、市民生活部長、商工観光部長、農林水産部長、建設部長、都市政策部長

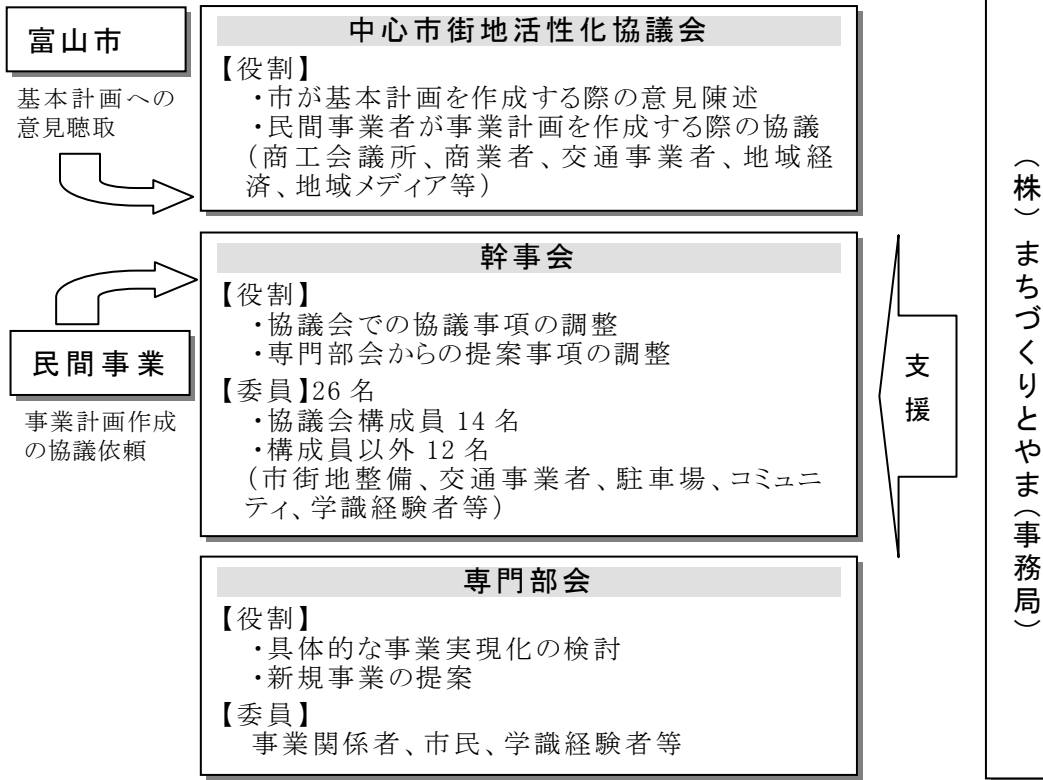
④ 行政(青森市)の組織体制

参画部局	課 (★計画策定課)
経済部 都市整備部	中心市街地対策課、観光課 ★都市政策課→まちづくりの基本構想を企画 ★まちづくり推進課→コンパクトシティ担当 新幹線対策課、建築指導課、公園河川課、港湾空港課、道路建設課、道路維持課、公営住宅課、用地課、建築営繕課、雪総合対策課 他
交通部	(バス事業担当)
その他部局 自治体経営局(総務部、企画財政部)、市民文化部、環境部、健康福祉部(高齢介護保険課他)、下水道部 他	

事例 36 富山市の「中心市街地活性化基本計画」と「組織体制」

2007年2月に、「富山市中心市街地活性化基本計画」を策定

① 計画策定の体制・経過



② 協議会委員名簿（2006年度）

委員	富山商工会議所、(株)まちづくりとやま、富山市、(株)大和、富山市商店街連盟、富山地方鉄道(株)、(株)北陸銀行、北陸電力(株)、富山商工会議所女性会、(株)シー・エー・ピー
オブザーバー	富山県、富山中央警察署

③ 行政（富山市）の組織体制

参画部局	課（★計画策定課）
都市整備部	★交通政策課 →総合交通体系、公共交通、鉄軌道、バス交通対策、新幹線建設促進、新幹線の建設に係る連絡調整 都市計画課、建築指導課、富山駅周辺整備課、路面電車推進室、都市再生総室中心市街地活性化推進課、都市再生総室都市再生整備課
企画管理部	★企画調整課 →コンパクトなまちづくり担当※ 地域政策課、行政管理課、職員課、秘書課、広報課、情報統計課、文化国際課
その他部局 財務部、福祉保険部、市民生活部、環境部、商工労働部、農林水産部、建設部、出納課	

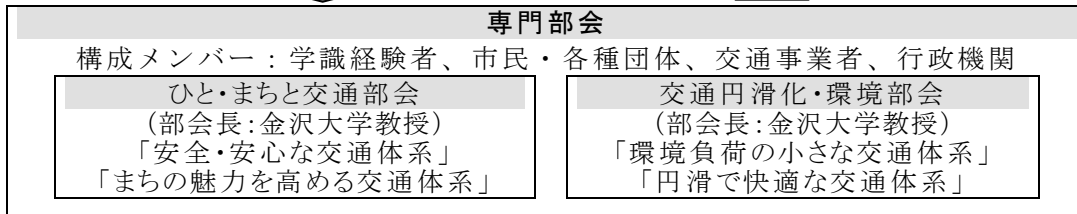
※ 富山市役所内の公募等の職員からなる「コンパクトなまちづくり研究会」を2002年11月に別途設置し検討。

事例 37 金沢市の「新金沢市総合交通計画」と「組織体制」

2001年4月に、2010年を目標年次とした「新金沢市総合交通計画」を策定

① 計画策定の体制・経過

新金沢市総合交通計画策定協議会(会長:京都大学大学院教授)
構成メンバー:学識経験者、市民・各種団体、交通事業者、行政機関



<検討経過>

1999年度～2000年度に上記協議会、専門部会を開催し、ホームページによる意見募集、交通市民フォーラム等を実施して、「新金沢市総合交通計画」を策定。

② 計画の進行管理の留意点

- ・ 本計画の実効性を高め、効果的な推進を図っていくためには、計画策定後の進行管理が重要。
- ・ このため、下記の点に留意しながら、本計画を総合的に推進する体制の充実に努め、適切な進行管理を行っていく。

(1) 市民・企業・行政のパートナーシップ	(3) 効率的な行政運営
(2) 行政関係機関との連携	(4) 推進体制の整備

③ 協議会委員名簿 (2000年度)

会 長	京都大学大学院教授
委 員	金沢大学工学部教授、金沢大学工学部教授、金沢大学教育学部助教授
	金沢市町会連合会会長、金沢市老人連合会副会長、金沢市校下婦人会連絡協議会副会長、金沢商工会議所都市問題委員会委員長、金沢市身体障害者団体連合会会長、明日の金沢の交通を考える市民会議代表、(株)みずほ建築事務所代表取締役、会議通訳者、金沢市環境審議会委員、石川県タクシー協会会長、石川県トラック協会会長、西日本旅客鉄道(株)金沢支社業務次長、北陸鉄道(株)専務取締役、国土交通省中部運輸局石川陸運支局長、国土交通省北陸地方整備局金沢工事事務所長、石川県警察本部交通部長、石川県企画開発部長、石川県土木部長

④ 行政(金沢市)の組織体制

参画部局	課 (★計画策定課)
都市政策局	企画調整課、圏域交流課、情報政策課
★交通政策部	★交通政策課 →都市交通対策、駐車場対策、新交通システム 歩ける環境推進課 →歩けるまちづくりの推進、自転車、交通安全
文化スポーツ部	国際文化課、スポーツ振興課
歴史遺産保存部	歴史遺産調査研究室、文化財保護課、歴史建造物整備課
都市整備局	都市計画課、景観政策課、緑と花の課、再開発課
土木部	道路建設課、道路管理課、内水整備課、営繕課、技術管理課
定住促進部	住宅政策課、市営住宅課、区画整理課、建築指導課
その他部局:総務局、産業局、福祉健康局環境局、企業局、消防局 等	

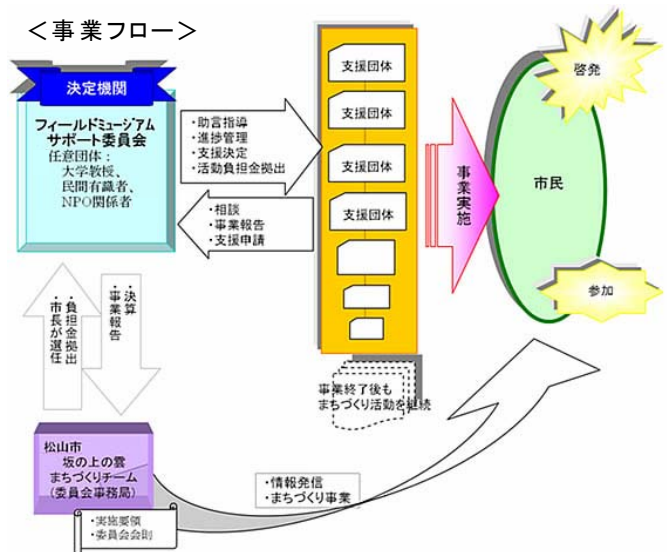
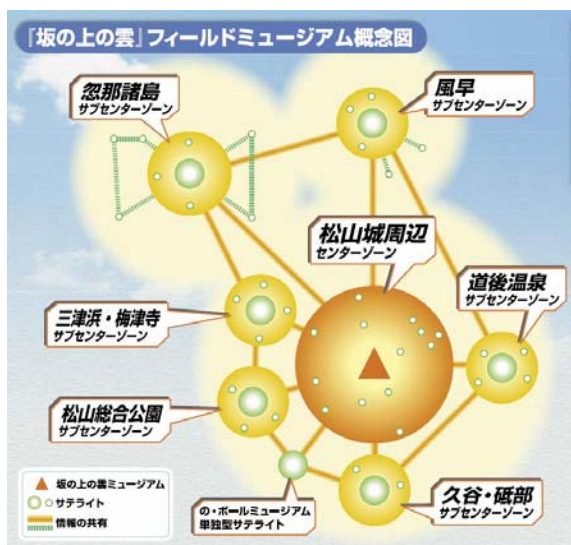
※ 金沢市では、上記の「新金沢市総合交通計画」の基本理念や目標を実現するためには、道路、鉄道等の交通基盤(ハード)を有効に活用するための方策(ソフト施策)を中心に、より具体的な行動計画の策定が必要であると、2015年度を目標年次とした「新金沢交通戦略」を2007年3月に策定している。

事例 38 松山市の『坂の上の雲』フィールドミュージアム活動支援事業と「組織体制」

2004年度から『坂の上の雲』フィールドミュージアム活動支援事業を実施

① 事業の内容

- 『坂の上の雲』フィールドミュージアム構想の具現化活動として、官民の役割を理解し、実効性のある公共施設をはじめ地域資源の利活用に主体的に取り組もうとする NPO や市民団体を支援することにより、官民の協働による新しいかたちのまちづくりを進めることを目的とした事業。
- 支援を行う活動団体によって、市内各地において、点在する地域資源を有効活用、再発見が行われ、地域の魅力を高めていく取組が行われることをねらいとしている。



② 活動団体（2007年度）

＜2007年度活動団体（計8団体）＞

- ・ NPO 法人 アイム まつやま ・ NPO 伊予路おへんろ倶楽部 ・ 久谷夢工房
- ・ 松山離島振興協会（通称：アイランド松山） ・ 松山こども夢ひろば
- ・ 伊予（い～よ）山の辺のみちを歩こう会 ・ ターナー島を守る会 ・ 青春亭お伽座

③ 行政（松山市）の組織体制

参画部局	課（★計画策定課）
総合政策部	★坂の上の雲まちづくりチーム 企画政策課、広報課、電子行政課、国際文化振興課、水資源担当部長付
都市整備部	★総合交通課→まちづくり交通計画、オムニバスタウン計画等を策定 ★松山駅周辺整備課→松山駅周辺の路面電車計画策定 都市政策課、公園緑地課、道路建設課、道路管理課、住宅課、空港港湾課、用地課、都市開発課、建築指導課、公共建築課 他
産業経済部	観光産業振興課 他
その他部局 総務部、理財部、市民部、保健福祉部（高齢福祉課他）、環境部、下水道部 他	

(2) 公共交通の担い手

- 公共交通の運営主体に関しては、従来の「交通事業者」と、利用者である「市民（NPO、一般企業を含む）」、公共主体である「自治体」の役割が変化しつつある。
- また、社会の成熟化、社会への貢献意識の高まり、価値観の多様化などにより、従来行政が担ってきた領域にとどまらず、公共的価値を含む私の領域を NPO、企業など多様な主体が担いつつある（新たな公）。

① 各主体の関与方法による分類

		役割を担っている主体		
		計画	運営	運行
A-1	事業主体型	交通事業者	交通事業者	交通事業者
A-2	自治体、住民の協力	交通事業者	交通事業者 自治体(補助金拠出) 住民(世帯分担金)	交通事業者
B-1	自治体主体型(1) 従来のコミュニティバス	自治体	交通事業者 自治体(補助金拠出)	交通事業者
B-2	自治体主体型(2) 住民・企業による協力	自治体	交通事業者 自治体(補助金拠出) 住民(世帯分担金、協賛金供出) 一般企業(協賛金)	交通事業者
B-3	自治体主体型(3) 自治体は計画を行うのみ	自治体	交通事業者	交通事業者
C-1	住民主導型(1) 自治体の補助を受け、住民が運行	住民	自治体(補助金供出) 住民(協賛金設置、世帯分担金供出)	住民
C-2	住民主導型(2) 住民が本体となり計画を運営、運行は事業者に	住民	自治体(補助金供出) 住民(協賛金設置、世帯分担金供出)	交通事業者
C-3	住民主導型(3) 住民が本体となり計画、運営と運行は事業者に	住民	交通事業者	交通事業者
D-1	商業主導型(1)	一般企業	一般企業	交通事業者
D-2	商業主導型(2) (事業者協力型)	一般企業	交通事業者 一般企業(協議会設置、協賛金供出)	交通事業者
D-3	商業主導型(3) (自治体協力型)	一般企業	交通事業者 一般企業(協議会設置、協賛金供出)	交通事業者
E	複合型	交通事業者 自治体 住民 一般企業	交通事業者(協議会参加) 自治体(補助金) 住民(協議会設置、協賛金供出) 一般企業(協議会参加、協賛金供出)	交通事業者

※主導型：ここでは、事業の計画主体が1つのものを示す。

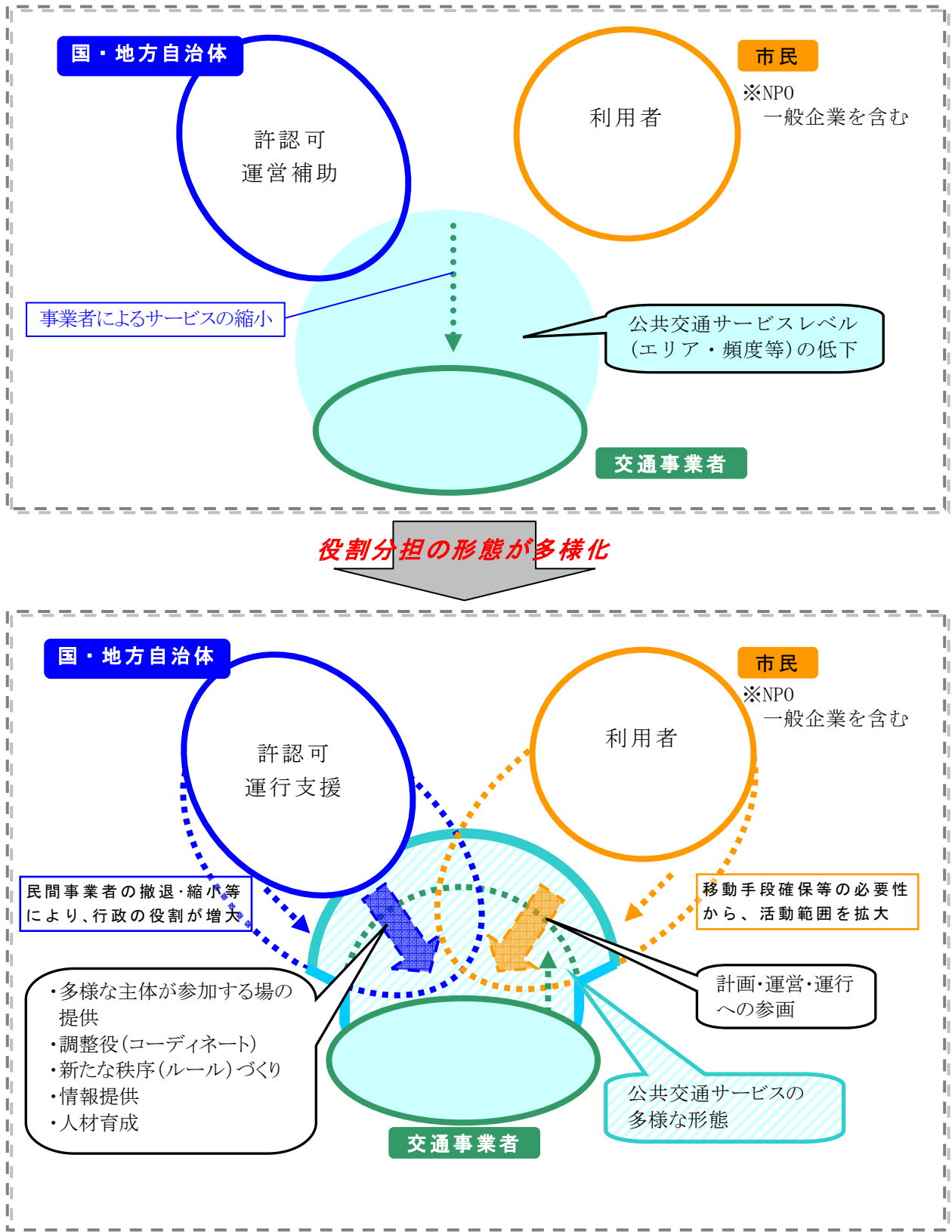
※複合型：ここでは、事業の計画主体が複数にまたがっているものを示す。

■ 計画、運営、運行各段階の取組内容

段階	内容		備考
	概要	実際の取り組み内容	
計画	サービス内容立案	導入地域、路線、バス停、時刻表(運行間隔、時間帯等)の検討や決定	
運営	サービス内容の管理、費用とその負担の管理	事業の運営に掛かる費用の管理を行う団体(主体)の組織化、費用負担	自治体は、事業者の運行に対する欠損補助のみをすると仮定。住民、NPO等は運営管理の団体を設置する場合あり。
運行	サービス実現のための車両や人の配置	車両の運行	

② 公共交通サービスの担い手の多様化

民間交通事業者単独によるサービス水準の縮小に伴い、行政、市民の役割が拡大するなど、役割分担の形態が多様化している。

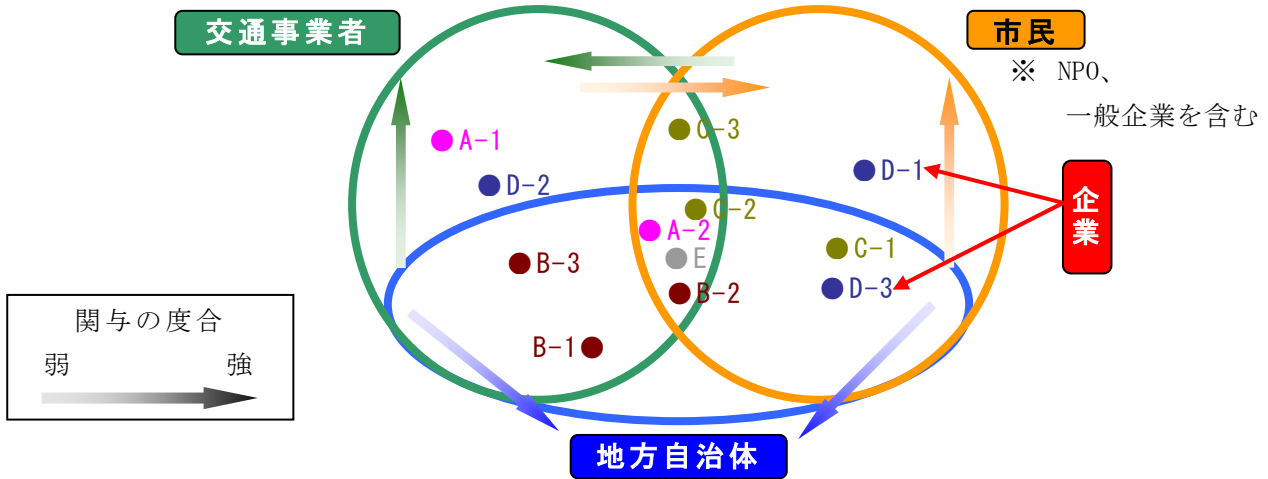


③ 多様な公共交通の担い手

地方自治体は地域づくりにおいて中心的な役割を果たし、総合的に調整していくことが期待されている。

公共交通サービスの役割分担や運行する車両等の形態は様々であり、地域の事情に応じて柔軟に設定され、様々なパターンがある。

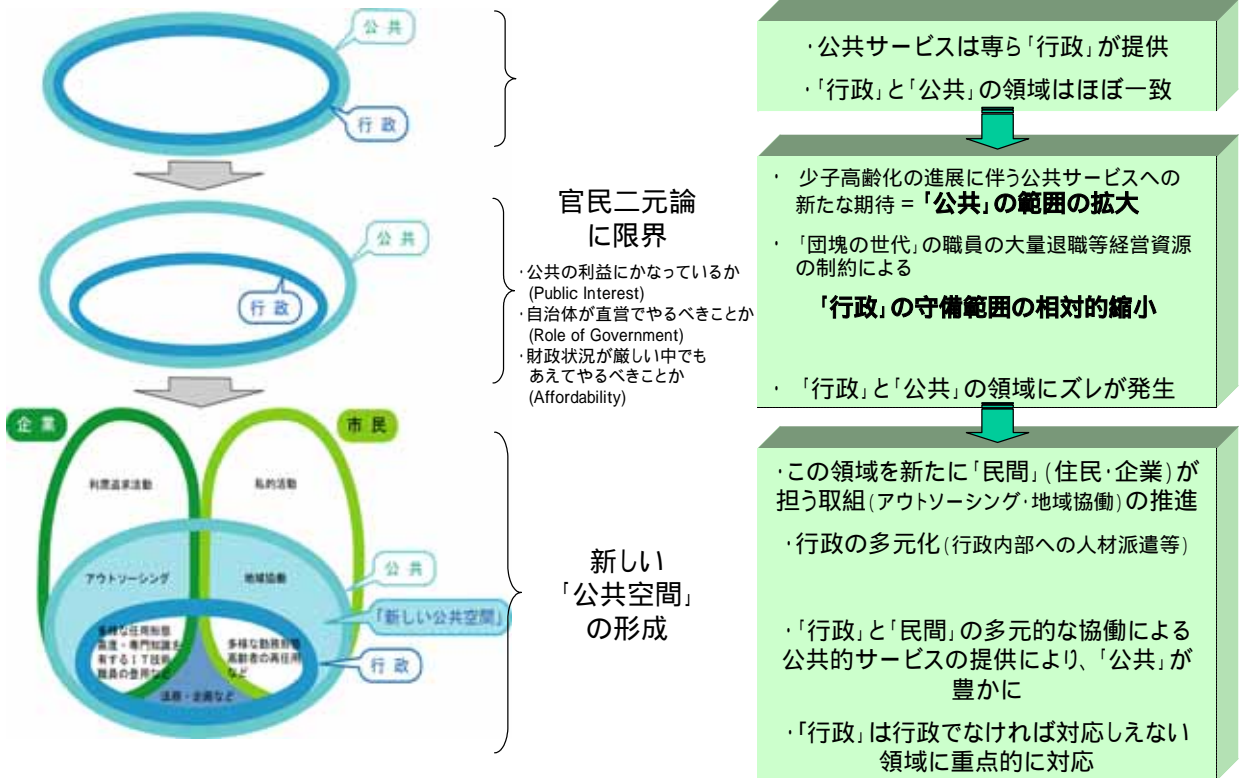
特に市民の参画の形態は、「利用促進」から「計画、運営、運行への積極的な参画」まで様々である（＝新たな公）。



各類型の事例

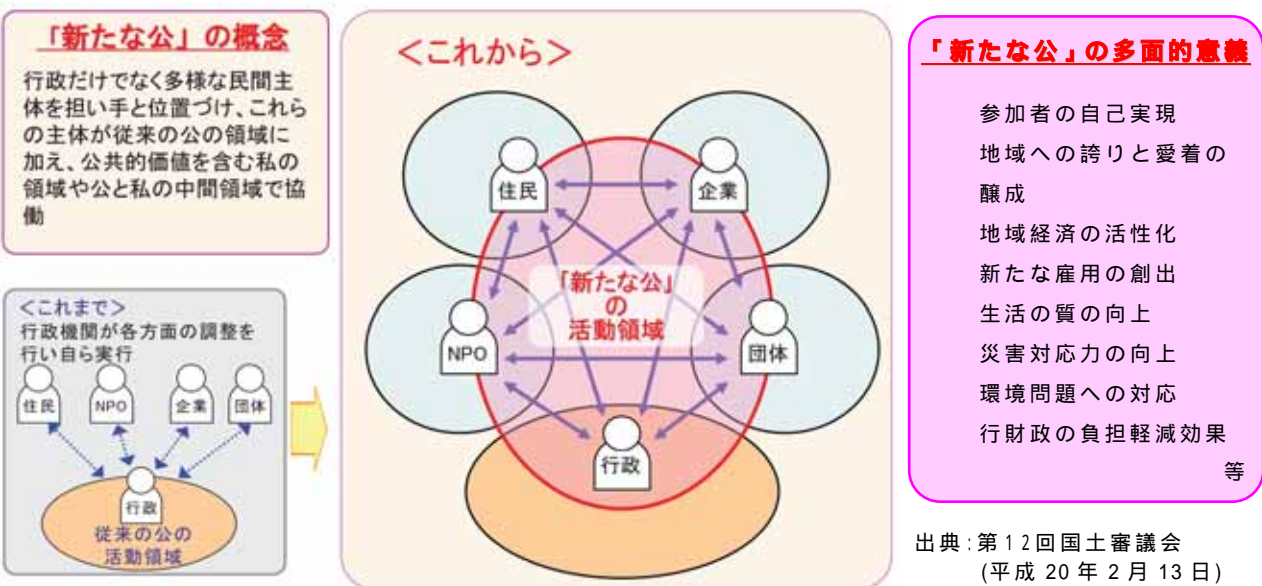
役割分担の類型	事例
A-1 事業者主体型	迂回型デマンドバス 協定に基づくバス運行
A-2 自治体の協力	運行主体の変更による路線維持
B-1 自治体主導型(1) (コミュニティバス/廃止代替バス) (バスの機能統合) (複数自治体による連携)	自治体主体による無料バス 中心市街地循環バス 中心市街地デマンドバス 幹線バスと支線バスの連携 コミュニティバスと乗合タクシーの連携 地域福祉バスを中心とした交通体系確立 民間から自治体主導のバスに変更 路線バスの間合い運用による福祉バス運行 スクールバスと路線バスの統合 協議会によるバス運営 一般事務組合によるバス運営 複数自治体の共同出資の第三セクターによる運営
B-2 自治体主導型(2) (住民、企業による協力)	企業・住民から協賛金を得てバス運行
B-3 自治体主導型(3) (自治体は計画を行うのみ)	自治体による運行補助なしのコミュニティバス
C-1 住民主導型(1) (自治体の補助を受け住民が運行) (社会福祉協議会、NPO)	住民が運行するコミュニティバス ボランティアによる福祉送迎サービス NPOによる福祉有償運送(福祉有償運送セダン型車両特区)
C-2 住民主導型(2) (住民主体で計画・運営を行い、運行は事業者に委託)	住民からの委託を受け、交通事業者が運行するコミュニティバス
C-3 住民主導型(3) (住民主体で計画を行い、運営・運行は事業者に委託)	地域巡回乗合タクシー 住民要望を受け民間交通事業者がバス運行
D-1 商業主導型	無料お買物バス(交通空白地域と商業施設を結ぶ) ショッピングバス(商店街と大型店を循環)
D-2 商業主導型(事業者協力型)	一般企業の協賛金によるバス運行
D-3 商業主導型(自治体協力型)	商工会が主体となったデマンド型乗合タクシー
E 複合型	交通事業者、自治体、住民、一般企業が複合的に役割を担っているコミュニティバス

参考7 新しい「公共空間」の形成のイメージ



出典：「分権型社会における自治体経営の刷新戦略 - 新しい公共空間の形成を目指して -」
平成 17 年 4 月 15 日

参考8 「新たな公」の概念



出典：第12回国土審議会
(平成 20 年 2 月 13 日)
資料に基づき作成

