

**鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査 連絡会議**

報 告 書

平成 17 年 3 月

国土交通省北陸信越運輸局

鉄軌道、中心市街地活性化に関する国土施策創発調査 連絡会議 報告書

目 次

1 . 本会議の概要	1
(1) 目的	1
(2) 概要	1
2 . 現地視察の概要	5
(1) JR富山駅北口での現地説明	5
(2) 岩瀬浜地区での現地説明	5
3 . 報告会の概要	6
(1) 富山市	6
(2) 岐阜市	8
(3) いなべ市	13
(4) 広島市	18
(5) 熊本県	21
(6) 経済産業省	24
(7) 国土交通省	30
4 . 意見交換会の概要	33
(1) 議論の内容	33
(2) 意見交換会の様子	37
参考資料	38

1 本会議の概要

(1) 目的

現在、日本の多くの地域では自動車に過度に依存した社会が形成されている。自動車は一人にとっては便利で快適なものであるが、その反面渋滞問題や中心市街地の空洞化などの社会全体としての新たな問題も生じさせている。一方、高齢化の急速な進展や地球環境問題の深刻化など、われわれが新たに直面する課題もある。これらの諸問題に対応した地域のあり方が求められる中で、公共交通を中心とした地域づくりが注目されている。それは高齢者等の交通弱者の移動自由度を高め、環境負荷が小さい交通手段である公共交通と、その公共交通の周辺に地域の必要な都市機能を集中させた回遊性の高い中心市街地の両者を併せ持つ地域である。特に地域の既存ストックであるにもかかわらず衰退している鉄軌道、中心市街地を連携させて活性化することが、公共交通を中心とした地域づくりには不可欠である。

本会議は、既存ストックである鉄軌道の活性化方策、中心市街地の活性化方策、公共交通体系のあり方等について意見交換や事例の共有を行うことにより、公共交通を中心とした地域づくりの課題整理や提言のとりまとめを行うことを目的とする。

(2) 概要

日時：平成 17 年 3 月 25 日（金）10:00～15:00

場所：ポルファート富山 3F「珊瑚の間」

参加者数：57 名

連絡会議の当日プログラムを表 1、連絡会議出席者を表 2 に示す。

表1 連絡会議のプログラム

時間	内容	
現地視察	08:15~08:30	富山駅北口集合
	08:36	J R 富山港線乗車、富山駅出発
	08:55	岩瀬浜駅到着
	08:55~09:05	岩瀬浜駅にて富山市港線 LRT 化、乗継円滑化、フィーダーバスなどの説明
	09:05~09:10	貸切バスにて移動
	09:10~09:30	岩瀬浜地区にて、岩瀬景観まちづくり啓発事業、まちづくり交付金などの説明
	09:30~10:00	貸切バスにて移動（LRT のルートを併走）
報告会	10:15~10:25	・開 会 開催地歓迎挨拶（富山市助役）
	10:25~12:10	・報告会 ・国土施策創発調査の成果報告 10:25~10:40 富山市 10:40~10:55 岐阜市 10:55~11:10 いなべ市 11:10~11:25 広島市 11:25~11:40 熊本県 ・国土施策創発調査の成果報告および役割・支援の説明 11:40~11:55 経済産業省中心市街地活性化室 ・国土交通省の役割・支援の説明 11:55~12:10 国土交通省総合政策局交通計画課
	12:10~13:10	昼 食（富山駅周辺整備事業の紹介）
意見交換会	13:10~14:50	・意見交換会（司会進行：土井勉・神戸国際大学教授） ・公共交通の活性化に向けた取り組みや課題について ・中心市街地活性化に向けた公共交通との連携のあり方について
	14:50~15:00	・閉 会 閉会挨拶（国土交通省北陸信越運輸局企画部企画・情報課長）

表2 連絡会議出席者

	所 属	役職等	氏 名
1	神戸国際大学 経済学部	教 授	土井 勉
2	岐阜大学 産官学融合センター	研究員	水谷 香織
3	広島大学大学院 国際協力研究科	教 授	藤原 章正
4	富山市 商工労働部中心市街地活性化推進室	室 長	有澤 健一
5	富山市 都市整備部都市計画課	課 長	粟島 康夫
6		副主幹	高森 長仁
7		技 師	金山 英樹
8		技 師	最上 洋平
9	富山県 生活環境部交通政策課	主 幹	田辺 一郎
10	いなべ市 企画部	次 長	名村 之彦
11		企画課長	種村 茂高
12		企画課長補佐	相馬 雅史
13	岐阜市 市長公室交通総合政策室	主 査	塩田 健二
14		主 査	黒木 秀哉
15	広島市 道路交通局都市交通部	交通対策担当課長	向井 隆一
16		交通対策担当主任	油野 裕和
17	熊本県 地域振興部交通対策総室	課長補佐	秋田 壮児
18		参 事	松原 隆憲
19	熊本市 都市整備局計画部交通計画課	課長補佐	井田 龍二郎
20	西合志町 企画課	課長補佐	内田 秀一郎
21	富山地方鉄道株式会社 社長室経営企画課	課 長	稲田 裕治
22	広島電鉄株式会社 企画開発グループ	交通企画・事業開発 チームリーダー	横田 好明
23	広島電鉄株式会社 電車輸送企画グループ	企画チームリーダー	大田 和広
24	熊本電気鉄道株式会社 営業本部	交通部長	松村 友記
25	経済産業省商務流通グループ 中心市街地活性化 室	課長補佐	佐久間 順一
26	経済産業省中部経済産業局 流通・サービス産業課	課 長	後藤 喜久男
27	経済産業省中国経済産業局 流通・サービス商業室	室 長	三好 豊
28	経済産業省九州経済産業局 商業振興室	室 長	金堀 礼子
29	国土交通省総合政策局 交通計画課	企画調整官	海谷 厚志
30	国土交通省国土計画局 特別調整課	専門調査官	村田 明彦
31		課長補佐	島谷 亨

	所 属	役職等	氏 名
32	国土交通省北陸信越運輸局 企画部企画情報課	課 長	高田 公生
33		課長補佐	本多 薫
34		事務官	小熊 整
35	国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部計画課	課 長	若林 勝廣
36	国土交通省北陸信越運輸局 富山運輸支局	企画調整官	宮村 昭夫
37	国土交通省中部運輸局 企画振興部企画課	専門官	中澤 修
38		係 員	大石 彩乃
39	国土交通省中部運輸局 鉄道部計画課	課 長	太田 和正
40		課長補佐	瀬古 一明
41	国土交通省中部運輸局 自動車交通部旅客第一課	課長補佐	中島 勉
42	国土交通省中部運輸局 三重運輸支局	支局長	松本 正明
43	国土交通省中国運輸局 企画振興部企画課	課 長	春名 史久
44	国土交通省中国運輸局 鉄道部計画課	課長補佐	黒田 傑
45	国土交通省中国運輸局 企画振興部企画課	専門官	岡崎 英治
46	国土交通省九州運輸局 企画振興部企画課	専門官	宮野 和典
47		企画第二係長	竹本 直樹
48	株式会社計画情報研究所	代表取締役	北原 良彦
49		主任研究員	米田 亮
50		研究員	森重 昌之
51		研究員	山下 裕一郎
52	財団法人北陸経済研究所		石黒 厚子
53	株式会社アイ・エス・エス	専務取締役	丸山 あきら
54	株式会社 UFJ 総合研究所	研究員	加藤 健太郎
55	広島 LRT 研究会		杉井 英彦
56	株式会社ケー・シー・エス九州支社	主任研究員	岡本 和久
57	株式会社三菱総合研究所	研究員	伊藤 友博

2 現地視察の概要

報告会が始まる前に、LRT 化が進められるJR富山港線やまちなみ景観を生かしたまちづくりを進めている岩瀬浜地区の現地視察を実施した。

(1) JR富山駅北口での現地説明

JR富山駅北口において、富山港線の現状とLRT化に伴う路線新設工事の概要について説明を行った。



図1 JR富山駅北口での説明の様子

(2) 岩瀬浜地区での現地説明

岩瀬浜地区における歴史的建造物の改修工事を視察するとともに、街路修景工事の概要について説明を行った。



図2 岩瀬浜地区での視察の様子

3 報告会の概要

午前の報告会では、富山市、岐阜市、いなべ市、広島市、熊本県、経済産業省が調査・検討を行った内容について報告するとともに、国土交通省が公共交通の活性化に向けた支援や役割について報告を行った。各機関の報告内容を以下に示す。

(1) 富山市

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策開発調査連絡会議資料

鉄軌道のイメージ新による 「質の高い」ライフスタイルの創造

鉄軌道の活性化による公共交通を中心とした地域づくり検討会



富山市都市計画課

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策開発調査連絡会議資料

富山市の現状と課題

- 人口約32万人の県庁所在地
- 江戸時代から城下町として発展し、現在は日本海側有数の商工業都市に
- 本年4月に周辺6町村と合併【課題】
- 中心市街地の空洞化の進行
- 郊外市街地での高齢化の進行
- 自動車への過度の依存傾向



鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策開発調査連絡会議資料

富山市のめざす交通のすがた

(富山市都市交通マスタープランより)

【基本理念】

- クルマに過度に依存している生活を見直し、誰もが多様なライフスタイルを享受できる、豊かな生活を実現する

【テーマ】

- 北陸新幹線を見据えた高速交通ネットワーク
- 中心市街地へのアクセス・回遊ネットワーク
- 中心部への直接到達ネットワーク
- 郊外拠点への自動車を中心としたネットワーク

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策開発調査連絡会議資料

鉄軌道活性化に向けた動き

- JR富山港線のLRT化に合わせたサービスレベルの大幅向上
- 呉羽地域での自主運行バスの運行実験
- 地鉄本線の高頻度化・終電車の繰り下げ
- 北陸新幹線の整備と富山駅周辺連続立体化




鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策開発調査連絡会議資料

富山市のめざす交通のすがた

(富山市都市交通マスタープランより)

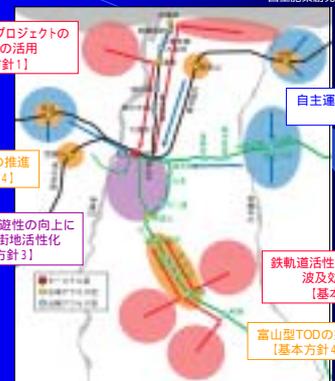
【基本理念】

- 誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系を実現する

【テーマ】

- 主要都市間を結ぶ広域交通ネットワーク
- 都心部内の主要拠点の回遊ネットワーク
- 郊外から中心部への直接到達ネットワーク
- 郊外(交通)拠点へのアクセスネットワーク

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策開発調査連絡会議資料



鉄軌道活性化プロジェクトの波及効果の活用【基本方針1】

自主運行型のアクセス整備【基本方針2】

富山型TODの推進【基本方針4】

アクセシビリティ・回遊性の向上による中心市街地活性化【基本方針3】

鉄軌道活性化プロジェクトの波及効果の活用【基本方針1】

富山型TODの推進【基本方針4】

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査連絡会議資料

基幹交通のサービスレベルの向上に合わせた公共交通の再編による波及効果の活用

- 富山港線のLRT化をはじめとして、今後富山市では公共交通の利便性向上に向けたさまざまなプロジェクトが展開することから、これらの波及効果を活用した鉄軌道の活性化をめざす。

【実現する施策】

- フィーダー交通の導入
- 基幹交通とフィーダー交通等との乗継円滑化
- パーク＆ライドシステムの導入

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査連絡会議資料

この図は、富山港線のLRT化と、フィーダー交通の導入、乗継円滑化、パーク＆ライドシステムの導入が、基幹交通のサービスレベル向上と波及効果による利便性向上のエリアを形成することを示しています。

JR富山港線浜黒崎地区、四方・草島地区をモデルとして検討

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査連絡会議資料

郊外市街地での鉄道駅までのアクセス機能の整備

- 郊外に高齢化の進行する市街地がいくつか見られることから、今後の高齢社会を見据えたアクセス機能を確保するための効率的な公共交通システムの導入をめざす。

【実現する施策】

- 地域の自主運行型を含むコミュニティバスやコミュニティタクシーの導入
- パーク＆ライド・サイクル＆ライドシステムの導入
- 郊外駅の活性化に向けた駅周辺の集客施設等の整備

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査連絡会議資料

この図は、郊外駅から離れた市街地や工場団地へのアクセスを改善し、鉄道駅の魅力を向上させるための施策を示しています。

水橋地区（JR水橋駅、地鉄越中三郷駅）をモデルとして検討

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査連絡会議資料

アクセス性と回遊性の向上による中心市街地の活性化

- 中心市街地の空洞化、トリップの減少などが進んでいることから、乗継円滑化などによる中心部へのアクセス性の向上や回遊性の高いネットワークの構築をめざす。

【実現する施策】

- 交通と商業の連携による中心市街地への来街者増加策
- 電停における待ち環境の向上
- 中心市街地への通勤を対象とした割引制度の導入

鉄軌道、中心市街地活性化に関する
国土施策創発調査連絡会議資料

土地利用と連携した公共交通活性化（富山型TOD）の推進

- 鉄道駅の至近距離にあるにもかかわらず、線路を挟んだ片側からしかアクセスできないため開発されていないエリアにおいて、鉄道のサービスレベルの向上を図りながら、富山型TODの推進をめざす。

【実現する施策】

- 鉄道が利用しやすい住宅・商業施設等の整備の誘導・支援

4 意見交換会の概要

(1) 議論の内容

午後の意見交換会では、土井勉・神戸国際大学教授を座長に、公共交通の活性化のあり方、中心市街地活性化に向けた公共交通との連携のあり方に関する現在の取組みや課題、要望などについて、各都市・各機関の代表者を中心に議論を進めた。

【問題提起1】モータリゼーションが過度に進む地方都市において、どのように公共交通の活性化を図るか？

1. モーダルシフトを支えるための公共交通の利便性向上

<p>《内容》</p> <p>モータリゼーションが進む中、自動車ではなく公共交通を利用してもらうには、サービスの向上が最低条件である。(ただし利便性向上への取組みには費用が伴う。)</p>	<p>《主な意見》</p> <ul style="list-style-type: none">・オムニバスタウンによる支援を活用し、公共交通の利便性向上を図った(バス優先信号、バスロケーションシステム、バス専用レーンの導入)。(熊本県)・公共交通活性化総合プログラムやまちづくり交付金を積極的に活用すべき。(国土交通省)・損益分岐点の到達に必要な需要を算出し、それに満たない場合にさまざまな観点から、収入増加策を検討すべき。(土井座長)・皆が使いやすい交通環境の整備(バス停の高さ、文字の大きさ等)を検討している。(いなべ市)・新駅の設置とパーク＆ライド駐車場の確保を行うことにより、北勢線の利用促進を図った。(いなべ市)
--	--

2. 環境や地域振興の要素を絡めたモビリティマネジメントの推進

<p>《内容》</p> <p>公共交通の利便性向上を前提とした上で、公共交通を利用してもらうための「自発的な行動変容への心理的な働きかけ」が有効である。</p>	<p>《主な意見》</p> <ul style="list-style-type: none">・環境を意識した交通行動変容(通勤マネジメント、モビリティマネジメント)の取組みが必要である。(いなべ市)・「環境」だけでは「心理的な働きかけ」として不十分ではないか。(会場意見)・地方ではむしろ「地域振興」の要素を絡めた方が効果的である。(国土交通省)・子供たち(未来のユーザー)に公共交通を利用する習慣づけが必要である。(熊本県)・まずは公共交通に目を向けてもらうことが重要である。(土井座長)
--	---

3. 成功事例を共有するための人材やノウハウの共有・交流	
《内容》 成功事例の共有や情報交換を盛んに行うことにより、さまざまなアイデアを取り入れる。また住民を巻き込んだ、ニーズ把握や意見交換も重要である。	《主な意見》 ・住民参画型の「市民交通会議」を開催し、ニーズの把握や情報共有を行っている。(岐阜市) ・LRT を専門とする人材を全国に回していくシステムの構築が必要である。(広島市) ・行政・民間それぞれの縦割り体制ではなく、横断的な体制の構築が課題。(国土交通省) ・成功事例の共有や情報交換を盛んに行うべきである。(土井座長)

公共交通の活性化のあり方について意見交換を行った結果、公共交通の利便性向上、モビリティマネジメント、人材やノウハウの共有・交流が重要であるの結論が得られた。公共交通の活性化のあり方として挙げられるこれら3項目は、それぞれが単独に作用するのではない。「モビリティマネジメントの推進を図るには、モーダルシフトを促すだけの公共交通の利便性向上が前提条件となる」といったように、3項目が相互に作用し合うことによって効果を発揮する。

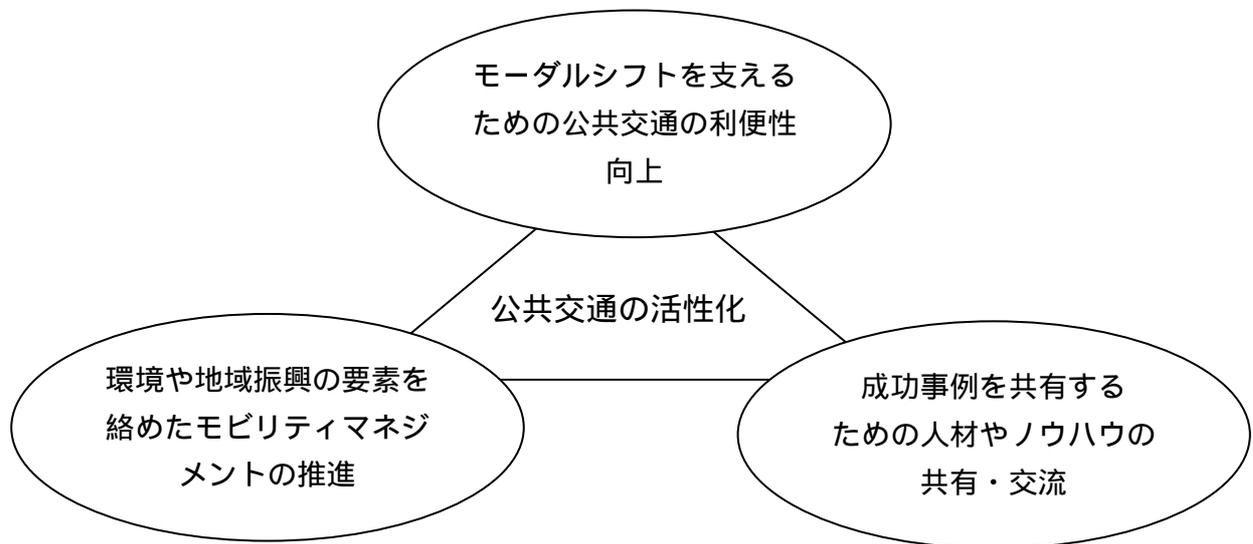


図3 公共交通の活性化のあり方についての検討結果

【問題提起2】中心市街地活性化に向けて公共交通との連携をどのような形で進めていけばよいか？

1. 中心市街地の文化的・社会的ストックである魅力の発掘

<p>《内容》</p> <p>中心市街地の活性化の前提条件として、中心市街地に来街したくなるような「都市の文化的・社会的ストックを活用した魅力」の発掘が必要である。</p> <p>「都市の文化的・社会的ストックを活用した魅力」のひとつとして、路面電車も考えられる。</p>	<p>《主な意見》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の現状やニーズを理解していない自治体が多い。(経済産業省) ・富山港線のLRT化に合わせた住民主導のまちづくりに対し、行政として支援を検討する。(富山市) ・路面電車を活かしたまちづくりをめざし、LRTを都市景観のシンボルと位置づける。(富山市) ・鉄軌道を活かした都市景観を推進している。(広島市) ・抽出した魅力を集約するコーディネーターやインターメディエーター(利害関係の調整役)の育成が必要である。(岐阜市) ・都市の魅力である「都市の文化的・社会的ストック」を活かす取組みが必要である。(土井座長)
--	---

2. 中心市街地の魅力や情報の積極的な発信

<p>《内容》</p> <p>中心市街地の魅力に対して、住民に気付いてもらう取組みが重要である。そのためには、中心市街地の魅力や情報について積極的に発信していく必要がある。</p>	<p>《主な意見》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通や中心市街地の魅力に気付いてもらうよう、魅力や情報をどんどん発信すべき。(土井座長) ・コミュニティバス事業、高齢者へのバス割引制度の継続に合わせ、情報の発信を行っていく。(富山市) ・各市町村のイニシアチブを重視し、やる気のある市町村を重点的に支援する。(経済産業省) ・鉄軌道と中心市街地の活性化を図ることに対する住民の認知、理解、参画が必要である。(土井座長)
--	---

3. 中心市街地の魅力である公共交通のアクセス性・回遊性の向上	
<p>《内容》</p> <p>公共交通を含めた都市の魅力を高めるには、公共交通の利用機会を創出すべきである。その取組みのひとつとして、公共交通による中心市街地への来街を促進させるような、公共交通のアクセス性・回遊性の向上が挙げられる。</p>	<p>《主な意見》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本電気鉄道の延伸による来街の利便性向上を検討しているが、導入空間の確保が課題となっている。地元の理解が不可欠である。(熊本県) ・市内軌道線の環状化による回遊性向上を検討している。(富山市) ・中心市街地の再開発に合わせ、バス路線網の再編を検討している。(富山市) ・公共交通が使いやすい都市構造へと既成市街地をいかに再構築が課題である。(広島市) ・種々の公共交通機関をスムーズにつなぐシームレス化やそれにとまなう制度の改善が必要である。(広島市) ・桑名駅での乗り継ぎ円滑化を目的とした路線延伸を検討している。(いなべ市)

中心市街地活性化に向けた公共交通との連携のあり方について意見交換を行った結果、中心市街地自身の魅力の発見や、その魅力に気付いてもらう取組みが必要であるとの意見が出された。また路面電車そのものを魅力として位置付けている都市も紹介された(広島市、富山市)。公共交通を含めた都市の魅力向上のためには公共交通の利用促進が不可欠であり、その取組みのひとつとして公共交通のアクセス性や回遊性の向上の必要性が挙げられた。

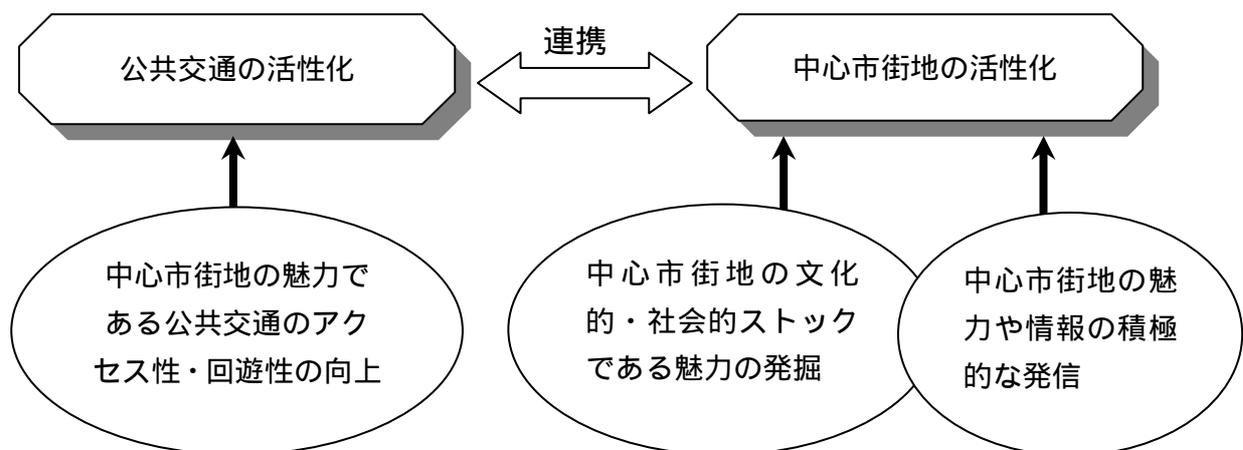


図4 中心市街地活性化に向けた公共交通の連携のあり方についての検討結果

(2) 意見交換会の様子

土井勉・神戸国際大学教授を座長に、公共交通の活性化のあり方、中心市街地活性化に向けた公共交通との連携のあり方について意見交換を行った。



図5 意見交換会の様子と座長の土井教授

各都市が抱える課題や現在行っている取組み、国などへの要望を各都市の代表者が報告した。さらに各都市の取組みを受け、国土交通省や経済産業省の考え方などが紹介された。



図6 各都市および国土交通省・経済産業省の代表者

各都市・各機関の意見交換を踏まえ、会場との質疑応答が行われた。



図7 会場との質疑応答

(参考資料) 鉄軌道、中心市街地活性化に関する国土施策創発調査連絡会議 議事録

日 時 平成 17 年 3 月 25 日 (金) 10:00 ~ 15:00

場 所 ボルファート富山 3F「珊瑚の間」

次 第

1. 開 会
2. 報 告 会
3. 意見報告会
4. 閉 会

1. 開 会

開催地歓迎挨拶 (富山市助役 望月明彦氏)

望 月: 皆様おはようございます。富山市助役の望月です。先週までは天候も良かったが、昨日から急激に冷え込み雪も散らつた。朝、現地を視察していただいたが、今日は晴れ間も見え、視察日和となった。

本日は国土交通省、経済産業省、公共交通を使って地域づくりをされている地方自治体や関係者の皆様が一同に集まり、「鉄軌道、中心市街地活性化に関する国土施策創発調査連絡会議」が開催されることは、地元として光栄であるとともに、皆様を心より歓迎する。

近年は少子高齢化の進行、社会経済情勢のめまぐるしい変化、京都議定書の発行による CO₂ の削減の流れ中で、持続可能で豊かな生活を実現するまちづくりが課題となっている。全国的にコンパクトなまちづくりへの取組みが展開されているが、その中で公共交通の担う役割は大きい。

富山市は、全国有数のモータリゼーションの進んだ地域である。現在、薄く広がった市街地の都市構造を、公共交通を中心としてコンパクトにする試みが展開されている。具体的施策としては、「富山港線の LRT 化」、北陸新幹線の整備に合わせた「連続立体交差事業」などがあげられる。連続立体交差化後においても公共交通が利用しやすい都市をめざす取組みは、他の都市と大きく一線を画した計画であろう。また、高齢者が中心部に来やすいようバスを 100 円で利用できる「おでかけバス事業」、郊外部の不便地域において地元でバス会社を作り、行政が支援する「自主運行バス事業」が進められている。これら公共交通を使ったまちづくりは全国に先駆けた取組みであると自負している。しかし、公共交通はそれぞれの事業者が運賃でまかなう形態を基本としている。またバス等の公共交通がマイカーに優先するまでには至っていない。これらに対しては、市や交通事業者の努力だけでなく、地域住民の意識改革、公共交通システムに対する新たな支援制度の創設、まちづくりと一体

となった取組みが重要であり、民間や国、県、市それぞれの体制づくりが必要である。

今回のような国土施策創発調査や本日のような連絡会議が持たれることは非常に意義深いことである。この後、各都市からの報告や意見交換が予定されているが、この連絡会議が実りある会議となるよう心よりお祈り申し上げます。朝、現地を視察していただいたが、来年4月末にはLRTが開業を迎える。ぜひ、来年またお越しいただき、前後の変化を見ていただくと幸いである。皆様のご健勝とご活躍を祈念して、開催地を代表して歓迎のご挨拶とさせていただきます。



2．報告会

富山市、岐阜市、いなべ市、広島市、熊本県、経済産業省が調査・検討を行った内容について報告するとともに、国土交通省が公共交通の活性化に向けた支援や役割について報告を行った。

3．意見交換会

《土井座長より午前の報告会に対する意見・コメント》

土 井： 神戸国際大学の土井です。国土交通省および経済産業省それぞれ共通の取組みとして、まちに賑わいを持たせていくためのツールとして、中心市街地の活性化や公共交通の利用促進が重要であるとの報告があった。その背景として、モータリゼーションの進行が考えられる。商業者は郊外のショッピングセンターに対抗するために駐車場が欲しいと言う。しかし輸送能力は、鉄道のポテンシャルが圧倒的に高い。まちの賑わいを持たせる交通手段として、いかに住民の支持を得るかが重要である。

報告会の中で出てきた共通のキーワードとして、1つ目に、人口の年齢構造の変化がある。例えば、通勤者のリタイアにより公共交通は利用者減の悪影響を受ける。2つ目に、モータリゼーションの進行による都市構造の変化である。公共交通が使いづらいまちにさせないよう、コンパクトなまちづくりをめざすべきである。3つ目は、住民や商業者との「連携・協働」をいかに進めるかが課題である。

また、各都市の報告の中にユニークな事例もあった。いなべ市では駅に図書館を設けている。提案まではよくあるが、実際に行ったのは力強い事例である。広島市は鉄道による新たな都市景観をつくっている。鉄道が走っていることを意識してもらおう上では重要な観点である。

問題提起 1

モータリゼーションが過度に進む地方都市において、どのように公共交通の活性化を図るか？

《各都市が抱えている課題や現在行っている取組み、国などへの要望について紹介》

富山市

粟 島： モータリゼーションが過度に進む昨今、富山市も全国有数の自動車保有率、道路整備率を誇る。自動車の走行に際しては、余裕のある道路環境が整備されている。ただし、踏切や河川横断部についてはいまだ渋滞が見られ、連続立体交差事業を含め、道路整備を続ける計画である。富山市総合計画の策定にあたり、施策の達成度を図るための評価指標を設定している。公共交通の施策を進める中で、路面電車や路線バスの利用者数に関しても評価指標を立てた。評価指標を設定してから 3 年間の利用者数の増減は、路面電車が - 11%、路線バスが - 20% である。

その背景のもと、公共施設の再配置を計画する際、「公共交通の便利なところに配置すべき」という意見が出された。しかし、自動車で迅速に到達できる配置が必要という意見に押され、なかなか公共交通に目を向けた取組みが進んでこなかった。そのような中、バスや路面電車を活かす交通計画を求める住民からの指摘があり、平成 11 年、富山市として初めて「公共交通に関するマスタープラン（公共交通活性化基本計画）」を策定し、「路面電車や鉄軌道を活かしたまちづくりをめざす」と方向づけた。しかし、鉄軌道を活かした具体的な取組みまでには至らず、平成 13 年より中心市街地にコミュニティバスを導入した。また高齢者がバスを利用しやすい施策として、100 円でバスを利用できる「おでかけ定期券」を実施している。呉羽地区では昨年、試行実験として住民主体のバス運行を実施した。今年 4 月より本格運行される。思いのほか住民が熱心であることや、コミュニティバスが地域の交流の場となっていることが確認された。今後も市として支援したいと考えている。その他、北陸新幹線開業に伴う連続立体交差事業が始まる。また、コンパクトタウンの研究也会も発足している。

富山市は低密度化した都市であり、DID は 40 人と県庁所在地の中では最低の数値である。交通マスタープランの策定にあたり、富山港線の LRT 化を活かした「公共交通を使ったまちづくり」に取組むべきとの方向性としている。平成 18 年 4 月開業予定の富山港線の LRT 化については、フィーダー交通の導入検討や岩瀬駅周辺で住民主導によるまちづくりが進められている。沿線の住宅開発に関しても、富山市として住宅施策の支援を検討中である。まちづくり交付金の活用も踏まえ、富山港線の LRT 化を含めた「交通と住宅を合わせた総合的なまちづくり」を検討していきたい。

いなべ市

松 本： 昨年 12 月より 3 回の会議を行った。本調査の背景としては、近畿日本鉄道の北勢線の廃止に際し、三岐鉄道が運営を引き継ぐということがあった。その背景として、今後も北勢線を活かしたいという地元からの強い意向があった点。また 4 町が合併して「いなべ市」となり、市全体で一体となった政策を打つ必要があった点が考えられる。北勢線は阿下喜駅と桑名駅を結ぶ約 20km の路線であり、名古屋への通勤客も多い。しかし、沿線地域自体は「レールはあるが交通空白地域が多い」という印象である。北勢線の活性化施策のひとつとして、コミュニティバスによるフィーダー交通が検討されている。

これまで地方鉄道に投入されにくかった、国土交通省からの幹線鉄道補助や近代化補助が北勢線の活性化に投入されていることは非常にありがたい。これらの補助を活かして、新駅の設置を行った。大泉駅では駐車場 70 台がパーク＆ライドに使われており、ほぼ満車の状態である。また、最近新設された星川駅では隣接したショッピングセンターの駐車場 15 台、基幹駅の役割を果たす東員駅では駐車場約 80 台がパーク＆ライドに使われる予定である。大泉駅の成功を背景に、新たにパーク＆ライドが実施される 2 駅についても期待が持たれている。東員駅ではコミュニティバスによるフィーダー輸送が検討され、住民による駅を拠点としたまちづくりへの取組みが進められている。鉄道とまちが連携し、駅そのものが賑わいの拠点となることが期待されている。

高齢化の進んでいる地域では、地域内交通の不便さが指摘されており、コミュニティバス等による地域の足の確保が求められている。委員会の議論の中で、「多目的にコミュニティバスを利用すべき」、「愛されるバスとなるようバス停に工夫して欲しい(高齢者が見やすい高さや文字の大きさなど)」との意見が出された。これらの意見を踏まえ、住民の意見を聞きながら取組んでいきたい。桑名駅は JR 線と近鉄線が 100m 程離れているため移動が不便であったが、延伸を検討中である。結節機能充実のための補助の検討をお願いしたい。都市部で通勤マネジメントの取組みが重視されている。地方都市でも普段バスを利用しない人を対象に、モビリティマネジメントの取組みを実施したいと考えている。環境を意識した自発的な交通行動変容に関する実験事業の実施を国土交通省をお願いしたい。

広島市

藤 原： 日常感じる課題について 1 点、公共交通活性化への私見について 3 点、国への要望について 1 点、計 5 点に要点を絞って述べさせていただく。まず課題として、LRT や公共交通に関して、事実の過大解釈が多いという点が挙げられる。例えば、郊外のショッピングセンターにはたくさんの駐車場が整備されているので、客が増えている。裏を返して、中心市街地には駐車場が不足しているため客が減っているという解釈が暗黙のうちに浸透している。「郊外に客が増えている」とことと、「都心に駐

車場が不足しているから客が減っている」ことは必ずしもイコールではないのではないか。次に公共交通活性化への取組みの 1 点目として、広島市では鉄道を活かした都市景観を進めている。小学生に「広島市で思いつくものを挙げよ」とアンケート調査で聞いたところ、第 2 位に路面電車が挙げられた。都市景観と LRT が重要な関係を持っており、公共交通のあるまちづくりが小学生の段階で浸透している証拠と言える。取組みの 2 点目として、公共交通のシームレス化が重要である。広島市はアストラムラインや路面電車、バスなど、さまざまな段階の公共交通が混在した都市である。公共交通の活性化方策のひとつとして、さまざまな公共交通をスムーズにつなぐシームレス化の推進やそれに伴う制度改善が必要である。取組みの 3 点目として、TOD のような「土地利用や人口の集め方」と「公共交通の整備」との連携が必要である。広島市では、公共交通が使いやすい都市構造に既成市街地をいかに再構築するかが課題である。需要は誘導するものであり、土地利用計画と交通機関分担の計画との連携が必要である。

最後に国への要望として、各都市で英知を絞りさまざまな取組みが検討されているが、実施段階では局面に応じて必要な時期やタイミングがある。例えば LRT を初めて導入したり、再活性化やマーケティングを行う都市に対し、段階に応じて人材を全国に回していくシステムを構築してはどうか。全国を横断するようなスペシャリストや特派員チームの設置を提案したい。

《各都市の取組みを受けて、国交省の考え方などの紹介》

国土交通省

海 谷： これまでも公共交通とまちづくりとの関係は意識されてきた。これからは、いかに住民を巻き込んでまちづくりを進めていくかが重要である。住民を巻き込む意義は、社会的認知が得られやすい、税金投入の説明がしやすいだけではない。また、公共交通単体の問題と見ずに、経済産業省とも連携することで意味が出てくる。今までは縦割りのサービス提供であった。通院を例に挙げれば、民間交通事業者の地域バスや行政による福祉バス、病院の自家用バスなど、それぞれが独自に走っていた。住民にとってはいかに通院しやすいか、買物しやすいかが重要であろう。今後はトータルな面から横断的に意見を吸い上げることが必要ではないか。

次に土地利用の問題である。市街地に自動車があふれるのを防ぐため、離れたところにバイパス道路や環状道路を整備するが、そこに大型店舗が張りつくなどして結局渋滞が引き起こされる。車の台数自体は変化していないのに、周辺で交通混雑が発生する結果となっている。また、中心市街地に大型店舗ができるのを反対する動きがある一方、一旦できてしまえば集客効果が高いため残しておこうとする動きがある。今後は経済産業省とも連携して、中心市街地と交通施策をセットにしたソフト的な取組みを行っていくべきである。公共交通活性化総合プログラムやまちづくり交付金を活用していただくのも大いに結構である。都市・地域整備局と連携し、

公共交通活性化総合プログラムやまちづくり交付金との連携強化を図りながら公共交通利用円滑化を進めていく。

LRT の成功事例としてフランスのストラスブルグがよくあげられる。しかし、郊外団地の住民は、車に乗って郊外のショッピングセンターで日常の買物をする。現地の人にこれまでと変わったことは何かと尋ねると、古くからの中心市街地の店舗に加え、ブランドショップなどが組み合わさることで古くからの商店街が生きてきたとのことであった。中心市街地の動きと連携した公共交通の活性化が重要である。

藤原先生のご発言にあった、人材活用についてであるが、イギリスでは自治体の職員を集めたプロジェクトチームがあるとのことであった。詳しくはわからないが、今後このような取組みが進められる可能性はあるのではないかと。

《問題提起 1 に対する会場との質疑応答》

Q . (国土交通省中部運輸局鉄道部計画課 中澤修氏)

中 澤 : 愛知環状鉄道の路線沿いにはトヨタ本社がある。通勤者はマイカー利用であり、周辺では慢性的な渋滞が問題となっていた。そこでトヨタ自身がバスを借り上げ、公共交通による通勤を呼びかけた。また、豊田市も昨年 10 月に TDM 施策の実験を実施し、トヨタに公共交通への転換を呼びかけた。これらの取組みに対して社員にアンケートを行ったところ、意外にも利用した社員からは好評との回答が得られた。理由として、「車内で本を読めた」、「渋滞のイライラが解消された」などの好意的な意見が寄せられた。一部、公共交通の時間に合わせるのが不便との意見もあったが、そもそもバスの運行時間等を知らないことが原因であり、ダイヤなどを知ることにより公共交通に合わせた行動パターンになることが確認された。来年以降、豊田市や磐田市もエコ通勤の取組みを実施するとのことであった。今後は通勤利用者や企業側との連携、意識改革が重要ではないか。他の地域で事例があれば、一緒に調査したい。

A . (土井座長)

土 井 : 関西に事例がある。京都議定書の発行にあたり、企業としても CO₂ を減らす取組みや従業員の意識喚起が必要となっている。まずは気づいてもらうことが大事である。実態把握の方法について、アンケート配布以外に、web を使った方法も行われている。他県で行われている事例について、情報交換を盛んに行うべきである。

問題提起 2

中心市街地活性化に向けて公共交通との連携をどのような形で進めていけばよいか？

《各都市が抱えている課題や現在行っている取組み、国などへの要望について紹介》

岐阜市

水 谷： 岐阜市の将来の総合交通体系について考える「市民交通会議」について紹介させていただく。岐阜市では路面電車が 3 月末をもって廃止となる。その後の交通のあり方について、昨年 10 月より市民参画型で 有識者、交通事業者、経済同友会等で構成する委員会と、地域に入って住民の声を聞く取組みを行った。コミュニティセンターに出かけて市民交通会議を開き、地域交通の将来について住民とともに議論した。意見のとりまとめについては、今月末に市長に提案することになっている。車の過度な依存を公共交通に転換することについて、行政への提案だけではなく、市民に「交通行動指針」という形で 10 項目を示すことになっている。例えば、「車から公共交通に転換しよう」、「一緒に考えよう」、「できることから始めよう」、「コストをかけず社会実験で試していこう」、「交通権の可能性について考えよう」など。岐阜市職員がコーディネーターとなって進めている。議論は非常に盛り上がり、回数を重ねるごとに前向きな意見が出されるようになった。市民参画の形態をとることにより、地域の情報収集やニーズの把握ができた。また、市民の参画意識や本格実施時の反発を回避することもできる。NPO などと連携し、市民参画や社会的合意形成の手法を取り入れながら今後も続けていきたい。市民参画を図る際、いかにしてゴールにたどり着くかを考える必要がある。コーディネーターやインターメディエーター（利害関係の調整役）の育成が課題である。

熊本県

秋 田： 熊本市を中心とした熊本都市圏は 20 弱の市町村で構成されている。西側に山があるため、北東部に市街地や道路が延びていった。都市圏の移動については、マイカー利用が 7 割、特に買物目的の移動は 8 割にもなる。昨年夏、県内最大となるショッピングセンターが郊外に完成した。それにより、中心市街地の来街者数は 1 割減った。さらに南部には春、東部には近々、同規模のショッピングセンターが開業する。一方、6 年後に九州新幹線が博多まで開業する予定になっている。開通すると、熊本から博多まで 30 分で移動できる。商業に与えるインパクトは大きく、中心市街地の商業者は、郊外大型店舗と博多の両方を意識しなければならない。熊本市は公共交通の利便性向上に向けて、オムニバスタウンに指定された。それを受け、バス優先信号やバスロケーションシステム、バス専用レーンの導入が行われた。バス専用レーンについては、東部にある県庁から中心市街地まで、通常 30 分かかるところ、バスならば 15 分で移動できるようになった。県庁職員も頻繁にバスを利用している。運輸局のアドバイザー会議の中で、中学生 10 人にバスの利用実態を聞いたところ、

日ごろから利用する人は1人、残りは1ヶ月に1回や1年に1回という状況だった。中学生にはほとんど利用されていないということであった。利便性向上を図っても、マイカー利用者は気づかない。利便性向上が段階的に認知されていくことによる効果の波及を期待している。

熊本電気鉄道は市電と離れており、中心部まで800m歩かなければならない。将来は利便性向上のため、熊本電気鉄道の延伸による市電との結節を検討している。ただし、導入空間の確保が課題となっている。商店との連携について、商店街で買物をするすると駐車券がもらえるが、以前に公共交通割引券の話の話を商店主に持ちかけたところ、車で来街して欲しいとの回答が多かった。最近では中心部で空地が発生し、地主がコインパーキングにする傾向が増えた。しかし実際は、郊外大型店舗の出現により、中心部の来街につながっていないのが現状である。今後、熊本電気鉄道の結節が検討されていくが、国道3号に延伸する案については、自動車交通の流れが悪化することが懸念されることから、地元や商店街の理解が不可欠となっている。

富山市

粟 島： 公共交通と企業の連携について富山市の事例を述べる。富山港線のLRT化に伴い、富山駅北口から1つめのところに「牛島新町」という新駅が設置されることになっている。新駅近くのインテックビルに外資系の保険会社が2社入居することが決まり、数百人規模の雇用が創出されることとなる。「全国に候補地ある中で各地からなぜこの場所を選んだのか」と尋ねたところ、富山の県民性が勤勉だという他に、LRTが走り、近くに新駅が設置されることが理由としてあげられた。数百人規模の通勤者全員がマイカー通勤をすると駐車場確保の問題が生じ、企業としても対応に困るとのことである。中心部での雇用創出により、中心市街地へのにぎわい創出に寄与するのではないかと期待している。

中心市街地の活性化のため、現在取組んでいるコミュニティバス事業や高齢者へのバス割引制度は継続的に行っていく。しかしこれまでは、中心市街地の活性化への決定打がほとんどない状況だった。平成17年より交通政策と住宅政策が連携し、総合的なまちづくりの観点から支援を図ることにしている。1点目に、中心市街地の公共交通をどのように活性化するかである。これは富山市の交通マスタープランでも主要事業のひとつとして位置づけている。具体的取組みとしては、中心部の空洞化とともに、中心市街地を通る路線バスが少なくなっている。現在、富山市は中心市街地の再開発に取組んでいる。日中に限り、中心市街地を経由したバス路線網に再編するなど、利用者増加につながるような取組みを交通事業者とともに検討したい。また市内軌道線について、現状は商店街を南北方向に伸びる路線であるが、今後、東西方向に軌道を入れると環状の路線になる。これにより中心市街地の回遊性が格段に向上することが期待できる。これらの具体的取組みは平成17年度より調査にとりかかる予定である。

2点目に、平成15年よりまちなか居住の推進を進める取り組みをしていたが、平成17年より「まちなか居住支援制度」を始めることにしている。まちなかでの住宅の建設や購入に助成するものである。その他、啓発事業やキャンペーンも行うことにしている。中心市街地の路面電車の電停前に、14階建ての大型分譲マンションが着工される。総合的にまちづくりを進めることを考え、都市計画課では平成15、16年で、住宅マスタープラン、まちなか居住推進計画、景観まちづくり条例、交通マスタープランを一気に策定した。計画の策定で満足することなく、これからの取り組みが重要であると考えている。

将来、LRTが富山駅南側の市内軌道線と接続することが検討されている。来春には、富山港線LRT化され、7編成導入される。LRTを都市景観の重要なシンボルと位置づけ、7編成すべての色を変えるなど大胆なデザインも提案されている。路面電車そのものが都市景観の面からも大きな刺激になると考えている。そもそも、公共交通として便利な移動手段であることが最も重要である。郊外から中心部をスムーズに移動できる交通機関が必要である。また、公共交通の利用が便利なところの住宅建設などに支援する取り組みを行う。10年後の北陸新幹線開業を見据え、これらの取り組みを継続的に進める。

《各都市の取り組みを受けて、国交省の考え方などの紹介》

経済産業省

佐久間： 中心市街地活性化に対する経済産業省としての姿勢を述べたい。各市町村のイニシアチブを重視することを基本とする。今後はやる気のある市町村に重点的に支援を行う。中心市街地活性化を行うにあたり基本計画を策定するが、中心市街地活性化の現状の基礎データ（人口、店舗数、公益施設の設置状況）を把握している市町村は半数程度である。また、地域住民や商業関係者の中心市街地に関するニーズを把握している市町村は半数程度、基本計画の中に具体的な数値目標を掲げている市町村は10%程度、基本計画を策定してから5年以上経過した市町村のうち実際に着手した割合は半数程度とのことである。行政や商業者、市民、地主などいろいろな人々を巻き込んでいく必要がある。

イギリスではタウンセンターマネジャーが存在する。彼らに必要とされる能力は、合意形成能力やコミュニケーション能力である。今回、経済産業省は中心商店街と公共交通との連携に関してヒアリングを行った。課題として、社会的合意形成や利害関係の調整能力の育成が重要であると感じた。藤原先生のコメントのように、ヒアリングでも「駐車場が少ないから中心市街地の来街が減る」のではなく、それ以外の要因も大きいとの声が聞かれた。秋田氏のコメントのように、コインパーキングを作ること由来街者が増えるわけではない。広島市と熊本県の検討会で、公共交通で来街すると滞在時間が長くなるとの意見があった。商業者に商店街の現状や公共交通の良さを訴えかけることが必要である。国としても、シンポジウム事業や人

材育成事業の中で今回の調査結果を広く普及していきたい。

《問題提起 2 に対する会場との質疑応答》

Q . (富山県生活環境部交通政策課 田辺一郎氏)

田 辺 : 富山県と富山市として、脱マイカーを掲げている。国土交通省の発表の中で、「公共交通の今日的な意義」に示された 3 つの項目（環境問題、少子高齢化、地域振興）は並列的に取組むべきか、それとも優先順位があるのか。実際のアプローチ方法について尋ねたい。「環境」が先頭にあげられているが、脱マイカーを訴える際、環境の切り口から訴えても伝わりにくいのではないか。環境はあくまでも副次的に効いてくる要素であり、まずはマイカーの便利さに勝っていく必要がある。

A . (国土交通省)

海 谷 : 順番に特別な意図はない。むしろ地域振興を強調したい。環境については大都市では認識されやすいが、地方では目に見えにくいものである。地方では地域振興が重要となるであろう。

A . (土井座長)

土 井 : 地域によって重視すべき順番は異なるであろう。トヨタの事例についても、通勤にバスや電車を使う取組みが紹介された。通勤する従業員の安全確保や、環境に配慮した企業理念の反映など、さまざまな意味が含まれているであろう。

《全体に対する意見》

Q . (株式会社 UFJ 総合研究所 加藤健太郎氏)

加 藤 : LRT を普及させる際、イニシャルコストやランニングコストといったコスト面が問題となる。現行で鉄軌道が走っているところでは既存のストックを活かしやすいが、LRT 普及に対しては初期コストと採算性が問題となる。自治体から相談を受けるが、なかなか答えにくい。イニシャルコストやランニングコストをどのように考えればよいか。

A . (富山市)

粟 島 : 富山港線を廃線にするか別の形で存続するかの局面に立った際、廃線にする場合工事中の間は代替バスを走らせることになる。他の事例を見ている限り、代替バスを走らせることによって利用者が減少するなどのマイナスになることが懸念される。存続するのであればこれまでのような方法では赤字が出るため、どこまで行政が支援できるかが問題であった。結局、インフラの再整備や車両購入は国の補助も活かしながら行政がまかない、運営については第 3 セクターで運営していくとの取り決

めになった。この方式がひとつのモデルケースとして、他の地域へのスタンダードになるのではないかと考えている。

A. (国土交通省)

海 谷： ランニングコストすら払えない場合も多い。インフラの維持が不可欠となるが、ランニングコストすら手に追えず、ましてハード整備もできず老朽化し、利便性下がるという悪循環がある。公共交通のハード整備について、まちづくりのひとつのツールとして位置づける合意形成が必要である。環境の経費という名目では行政は予算をつけるが、経営やランニングの話になると交通事業者の問題となる。また、福祉や介護という名目では予算が付きやすいが、移動手段という観点では予算が付きにくい現状がある。これまでの行政的な発想から脱却し、交通の重要性に対する社会的認知が必要である。環境や地域振興、福祉などを絡めながら、施策の達成度を図る評価指標の複合的要素のひとつとして位置づけるべきである。交通という枠にとらわれず、さまざまな目的の総合的ツールのひとつとして考える必要がある。

A. (土井座長)

土 井： ランニングコストの試算に需要予測の役割は重要である。これまでの需要予測は「計画ありき」といって、どうしても多い目に推計する傾向が見られた。今後はそれ以外に、損益分岐点の到達までにどれだけの需要を増やす必要があるかという検証も必要ではないか。その結果に応じて、利用者の増加策や収入の増加策（行政の支援、住民からの協力等）を検討すべきである。

《土井座長より最終的なとりまとめ・総評》

土 井： 鉄軌道と中心市街地の活性化を図る目的が重要である。一見、便利さのみを求めるならば、郊外大型店舗があれば不便はなく、都市は必要ないのではないかという見方もできる。しかし、鉄軌道と中心市街地の活性化を図る最大の目的は、都市の魅力である「都市の文化的、社会的ストック」を大事にし、活かしていくことである。そして、この目的に対する住民の方々から合意や参加が不可欠である。人材の交流までは時間がかかるとしても、ノウハウの共有・交流をぜひ行っていく必要がある。国土交通省や経済産業省に、このような機会を何度も作っていただきたい。

もう一点、モビリティマネジメントの話題が出たが、まずは公共交通や中心市街地の魅力に気づいてもらうことが必要である。「気づきでまちが変わる」ように、どんどん情報発信をしていただきたい。例えば、路面電車が都市景観のシンボルとなったり、乗りやすいダイヤをわかりやすく提供するなど、感性に訴えかける取組みが重要である。本日紹介のあった各都市にぜひ一度訪れていただき、実際に公共交通を利用していただきたい。本日は大変実りある議論ができた。どうもありがとうございました。

4 . 閉 会

閉会の挨拶（国土交通省北陸信越運輸局企画部企画・情報課長 高田公生氏）

高 田： 国土交通省北陸信越運輸局の高田と申します。全国各地から各機関の関係者の方々にお集まりいただき、現地視察やディスカッションなど有意義な会議を行うことができた。

昨日、富山の新聞記事の中に「富山港線の LRT 化でまちづくり」との話題が取り上げられていた。ある住民のコメントとして「いつもは富山駅前まで車で移動するが、出張やまちに飲みに行く際に富山港線を利用している。現状では 1 時間に 1 本の運行頻度であり、現状では通勤には使えない。しかし、富山港線の利便性が上がることや、今後年齢を重ねることで車の運転ができなくなることを思うと、ますます公共交通の充実を願う」との意見が掲載されていた。これまで公共交通の充実や、中心市街地の活性化と公共交通のあり方について議論してきた。公共交通の魅力や、中心市街地と連動した公共交通のあり方にいかに付加価値をつけるかが重要であるが、初期投資の問題もあり、すぐに特効薬となるような施策はない。関係者が集まり、十分な検討が必要である。

これまで国土施策創発調査として、全国各地で会議が行われてきた。これらの議論の結果について、住民の方々とともに検討を重ねた上で、施策として実現するためにどうすればよいか今後悩まなければならない。今回は全国各地の皆様が集まったことで情報交換や連携を図ることができ、大変有意義な会議となった。この機会を縁として、今後とも情報交換や連携を深めていきたい。本日は長時間ありがとうございました。



以 上

鉄軌道、中心市街地活性化に関する国土施策創発調査 連絡会議

報 告 書

平成 17 年 3 月

国土交通省 北陸信越運輸局
