

「公共交通機関の利用促進」関係対策の現状と今後

平成18年12月



国土交通省

1. 京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日)における「公共交通機関の利用促進」による達成目標について

達成目標 公共交通機関の輸送人員
<約2.5億人の改善効果>
約380万tのCO₂削減見込み

鉄道等新線の整備

既存鉄道・バスの利用促進

公共交通機関の利用促進
380万t-CO₂

通勤交通マネジメント等

2. 鉄道等新線の整備

2003年度～2006年11月末までに開業した鉄道等新線

会社名	路線名	区間	延長 (km)	運輸開始日
沖縄都市モノレール(株)	沖縄都市モノレール線	那覇空港～首里	12.9	03.8.10
名古屋市(交通局)	名城線	砂田橋～名古屋大学	4.5	03.12.13
横浜高速鉄道(株)	みなとみらい21線	横浜～元町・中華街	4.1	04.2.1
名古屋市(交通局)	名城線	名古屋大学～新瑞橋	5.6	04.10.6
名古屋臨海高速鉄道(株)	西名古屋港線	名古屋～金城ふ頭	15.2	04.10.6
京都市(交通局)	東西線	六地蔵～醍醐	2.4	04.11.26
東京モノレール(株)	羽田線	羽田空港第1ビル ～羽田空港第2ビル	0.9	04.12.1
名古屋鉄道(株) (中部国際空港連絡鉄道(株))	空港線	常滑～中部国際空港	4.2	05.1.29
福岡市(交通局)	七隈線	橋本～天神南	12.0	05.2.3
愛知高速交通(株)	東部丘陵線	藤が丘～八草	8.9	05.3.6
首都圏新都市鉄道(株)	常磐新線	秋葉原～つくば	58.3	05.8.24
神戸新交通(株)	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	4.3	06.2.2
(株)ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	2.7	06.3.27
近畿日本鉄道(株) (奈良生駒高速鉄道(株))	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6	06.3.27
富山ライトレール(株)	富山港線	富山駅北～岩瀬浜	7.6	06.4.29

14路線 約152km開業

-2-

新線整備の具体例ー富山市(富山港線LRT化事業)

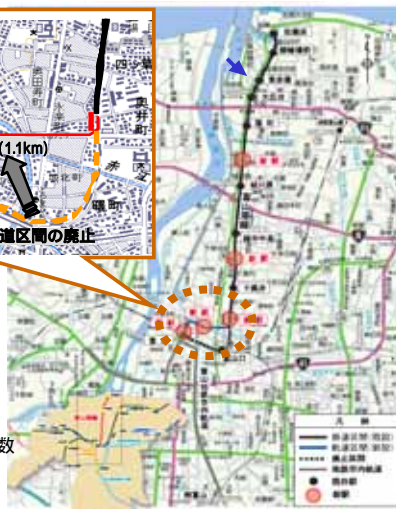
・JR富山港線(全長8km)をLRT化し、併せて新駅の設置、運行ダイヤの増発などのサービスレベルの向上を図り、富山市北部地域と富山駅を結ぶ(平成18年4月29日開業)



利用状況

開業から平成18年9月末
までの利用者数
平日：4902人/日
休日：5796人/日

(参考)旧JR富山港線の利用者数
平成17年10月
平日：2266人/日
休日：1045人/日



多様な主体からの支援

国、自治体の支援

連続立体交差事業負担金(約33億円)
LRTシステム整備費補助(約7億円)
路面電車走行空間改築事業(約8億円)
幹線鉄道等活性化事業費補助(約0.2億円)

JR西日本からの協力金

(約10億円)

富山市内の民間企業からの出資

市民からの寄付金

電停内ベンチの記念寄付の募集
電停内広告の募集
新電停の名称の募集(ネーミングライツ)
富山港線路面電車事業助成基金の創設

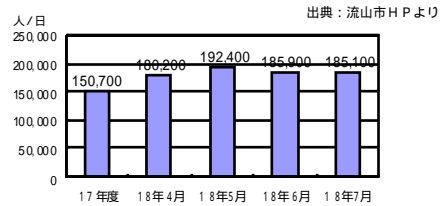
-3-

新線整備の具体例 - つくばエクスプレスの整備

事業概要

開業日：平成17年8月24日
 区間：秋葉原～つくば 営業キロ58.3km
 駅数：20駅

輸送状況



効果

- ・最高運転速度130km/hでの運転を行い、これまで常磐線経由で85分、高速バス利用で65分を要していた秋葉原～つくば間の所要時間を45分に短縮した。
- ・JR常磐線をはじめとする既存鉄道の混雑緩和
- ・宅地開発との一体的な整備による首都圏における良好な宅地供給にも寄与

新線整備の具体例 - 沖縄都市モノレールの整備

導入の背景

那覇都市圏

モータリゼーションの進展や慢性的な交通渋滞等により、バスの定時・定速性の確保が困難となり、利用客は年々減少傾向。バスのみで公共交通機関の役割を担うには限界。

道路空間を有効利用できる都市モノレールの導入が必要

事業概要

開業日：平成15年8月10日
 区間：那覇空港駅～首里駅 営業キロ12.9km
 駅数：15駅

事業者

沖縄都市モノレール(株)

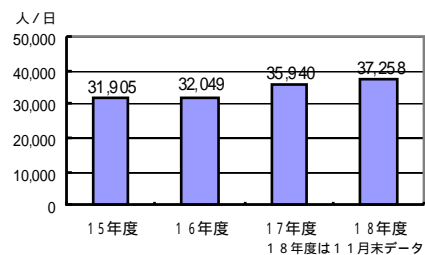
建設費

1,128億円(うち国庫補助負担金618億円)

出典：内閣府HP



輸送状況



2010年度までの新線整備予定箇所

2006年11月末現在

会社名	路線名	区間	延長(km)	整備予定年度
大阪市(交通局)	今里筋線	井高野～今里	12.1	2006
仙台空港鉄道(株)	仙台空港線	名取～仙台空港	7.2	2006
横浜市(交通局)	4号線	日吉～中山	13.1	2007
京都市(交通局)	東西線	二条～天神川	2.4	2007
大阪外環状鉄道	大阪外環状線	久宝寺～放出	9.2	2007
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	9.8	2007
大阪高速鉄道	国際文化公園都市Fルール線	阪大病院前～東センター	6.5	2007
東京地下鉄	13号線	池袋～渋谷	8.9	2007
中之島高速鉄道	中之島線	天満橋～中之島	2.9	2008
千葉都市モノレール	1号線	県庁前 ～中央博物館・市立病院前	3.6	2008
大阪港トランスポートシステム	北港テクノポート線	コスモスクエア～新桜島	7.3	2008
西大阪高速鉄道	西大阪延伸線	西九条～難波	3.4	2009
成田高速鉄道アクセス	成田高速鉄道アクセス線	印旛日本医大～成田空港	19.1	2010

3. 既存鉄道・バスの利用促進

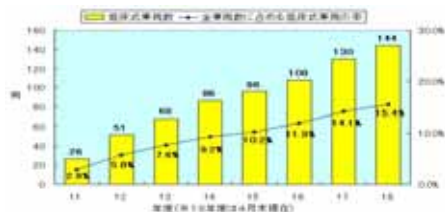
LRTシステムの整備

LRTの整備促進のための総合的な支援措置を実施

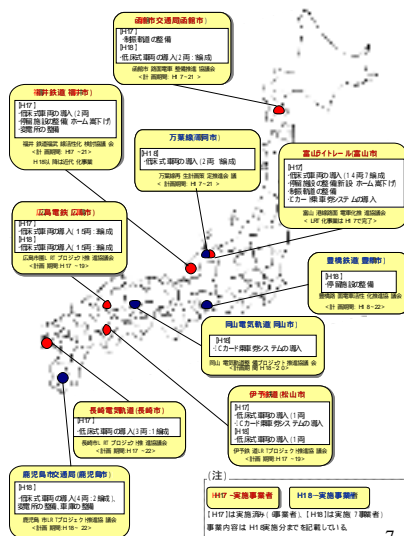
- ・低床式車両の導入
 - ・停留施設の整備
 - ・ICカード乗車券システムの導入
 - ・変電所の整備
 - ・制振軌道の整備
- 等



低床式車両の導入状況



LRTシステム整備補助事業概要(平成17～18年度)



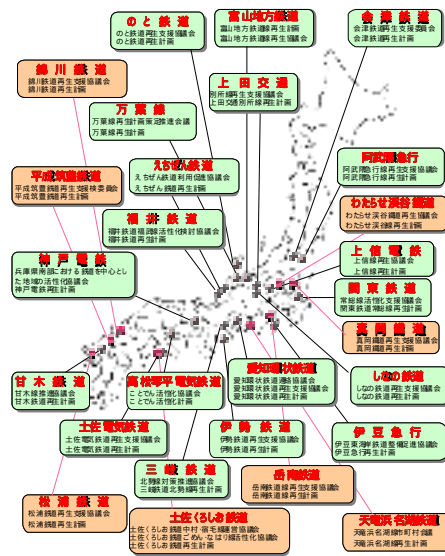
地域の地方鉄道の活性化・再生の促進

鉄道事業者と地域関係者が連携して鉄道の活性化・再生を図るために策定される「再生計画」に基づく鉄道事業者の取組に対して支援

- ・高性能車両の導入
- ・P & R駐車場・駐輪場 等



再生計画策定事業者一覧



地域の地方鉄道の活性化・再生の促進

三岐鉄道・北勢線における活性化事例(三重県)



平成15年4月：三岐鉄道営業開始

(近鉄は、鉄道施設を無償譲渡)

国・自治体による総合的な支援

- ・沿線自治体による支援
 - 自治体が用地取得、三岐鉄道に無償貸与
 - 運営補助
- ・国による支援
 - 公共交通活性化総合プログラム関係者の合意形成
 - 幹線鉄道等活性化事業費補助
施設整備による所要時間短縮
 - 鉄道軌道近代化設備整備費補助
サービス改善設備の整備
 - まちづくり交付金
駅前整備、駐輪場整備、P & R

周辺住民の取組例

- ・「ひと駅いちテーマ」とした、周辺住民が自ら主体となった駅の運営の実施

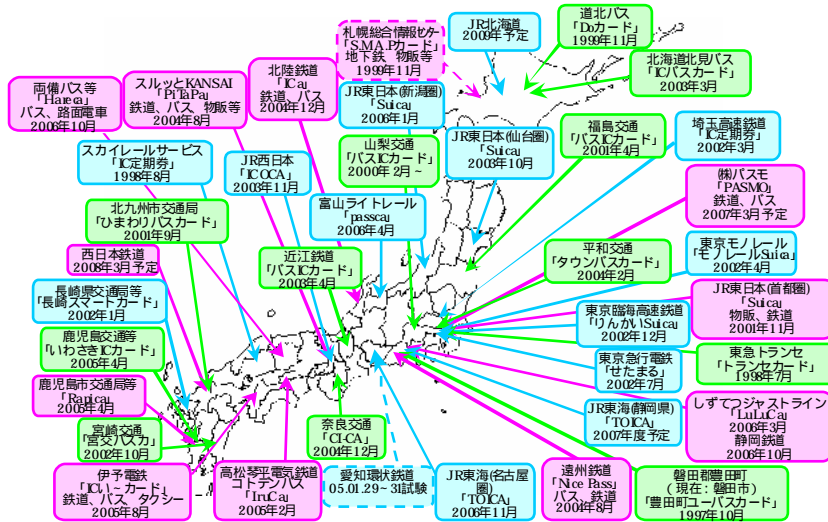
交通系ICカードの導入状況

鉄道・バス分野におけるICカード乗車券の導入、共通化・相互利用化を推進し、乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑・不便の解消等、利用者の利便性向上を図るほか、交通渋滞の緩和や環境改善に寄与。

・共通ICカードは、鉄道・バス等の異なる事業者間相互に共通のシステムの導入が進んでいる。
例) 京阪神圏…「PiTaPa」、ICCA、JR西日本、阪急電鉄、その他 22事業者 (2006年10月現在)
首都圏…「PASMO」、「Suica」、JR東日本、東京メトロ、その他 100事業者 (2007年3月以降順次)

点線は実験を実施済

凡例 マルチモーダル 鉄道 バス



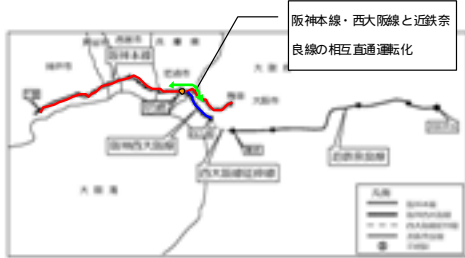
既存鉄道の利用促進に関する今後の取組

鉄道の利用促進については、今後も目標年度に向けて相互直通運転化、乗継円滑化、バリアフリー化、ICカードの導入促進等による、更なるサービス・利便性向上に取り組んでいく予定。

具体例

乗継円滑化事業 (阪神本線・西大阪線の例)

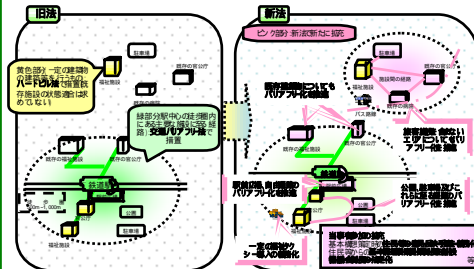
阪神電鉄西大阪線の延伸 (西九条～難波間) と併せて、現在、西大阪線の終端駅となっている尼崎駅の配線変更やホームの新設、延長等を行うことにより、阪神本線・西大阪線と近鉄奈良線の相互直通運転 (三宮～奈良間) を実施し、乗継負担の軽減を図る。(平成20年度完成予定)



具体例

鉄道や駅におけるバリアフリー化

今年10月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充)に基づき目標を設定し、補助等を行いつつ更なるバリアフリー化を推進し、利便性向上を図る。



オムニバスタウンについて

- ・オムニバスタウンは、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として国土交通省、警察庁が連携して創設した制度
- ・市町村を中心とする関係者の一体的な取組としてオムニバスタウン計画を作成し、関係機関が連携して支援

オムニバスタウン計画に盛り込む基本的な施策

バス走行環境の改善
 ・バス専用・優先レーンの整備、公共車両優先システム(PTPS)の整備、交通規制、等

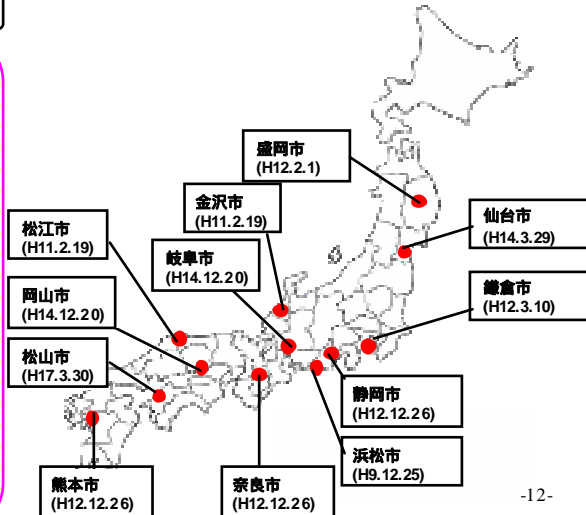
バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善
 ・パークアンドバスライド、道路整備、バスターミナルの整備・改善、等

バスの利便性等の向上
 ・バスロケーションシステムの整備、ノンステップバス等バス車両の導入、バス停整備、コミュニティバスの運行、乗継・共通運賃制度、バスカード導入、等

バスの社会的意義の認識の高揚
 ・広報、バス利用促進のイベントの開催、等
 ・バスロケーションシステム
 ・屋根付きバス停



<写真：盛岡市の事例>



松山市オムニバスタウン (MOT) 計画

平成17年3月に指定 (5年間)

1. バスの利便性・安全性等の向上

- (1) 本数増便の検討
- (2) 快速バスの増便
- (3) バス路線の新設
- (4) ICカードの導入
- (5) バスロケーションシステムの拡充
- (6) ノンステップバス・低公害バスの導入
- (7) 体系的な旅客案内システムの構築



駅の整備とあわせて新たな路線を新設
 1乗車 大人：150円 / 小児：80円
 利用者：200人 / 日 (平均)

3. 交通安全に配慮した バス走行環境の改善

- (1) 公共車両優先システム(PTPS)の導入
- (2) バス優先レーンのカラー舗装化
- (3) 道路整備・交差点改良の促進
- (4) トランジットモールの導入検討



H17年度：
電車・バス・タクシー
 H18年度～：
飲食・物販・レジャーへ拡大

基本理念

「地球にやさしい日本一のまちづくり」

～バスの魅力を最大限に生かした総合的な交通体系の確立～

2. 交通施設等の整備・改善

- (1) サイクル・アンド・バスライドの導入検討
- (2) パーク・アンド・バスライドの導入
- (3) ハイグレードバス停の整備
- (4) 交通結節点の整備



設置場所：北条営業所
 駐車台数：35台
 利用台数：20台 / 日 (平均)

4. バスの社会的意義の認識高揚

- (1) オムニバスタウンの施策の浸透
- (2) バス利用促進キャンペーン実施
- (3) バス優先の徹底

バスロケーションシステム

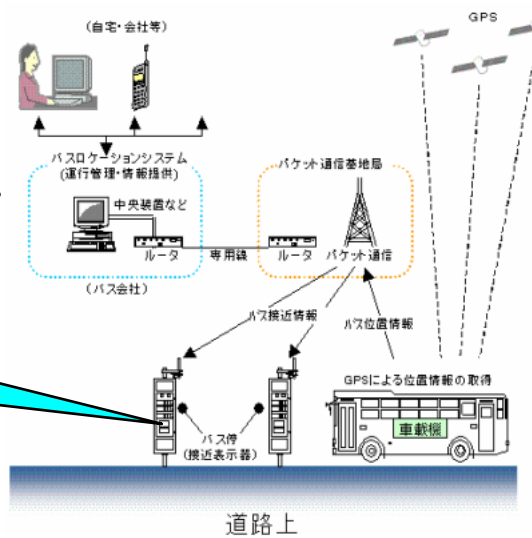
概要

バス車両、バス停留所等を無線・有線で結び、GPS車載器等でバスの運行情報をリアルタイムで把握し、利用者にバスの現在位置・運行状況・遅れ情報等の提供を行うことで、利用者の利便性が大幅に向上し、バスの利用促進に寄与する。

全国で4,683系統において導入済み。
(2005年3月時点)



システムイメージ



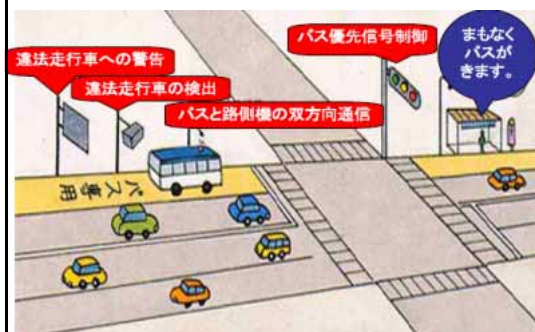
-14-

公共車両優先システム(PTPS)

概要

バス専用・優先レーンの設置、優先信号制御等を行い、バス等の優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保、マイカーから大量公共交通機関等への利用転換の促進、利用者の利便性向上等を目的としたシステム。

PTPS:Public Transportation Priority Systems



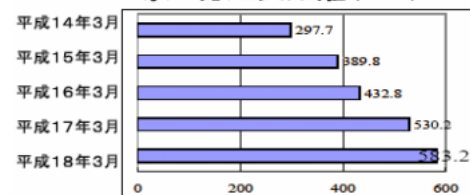
PTPSの効果(例)

- ・バスの定時性の確保
松江市の例 定時運行率23% 63%
- ・運行時間の短縮
松江市の例 14.9%短縮
- ・乗車人員の増加
大阪府の例 4.7%増加

普及状況

平成18年3月末現在
38都道府県、90事業者
総延長583.2km

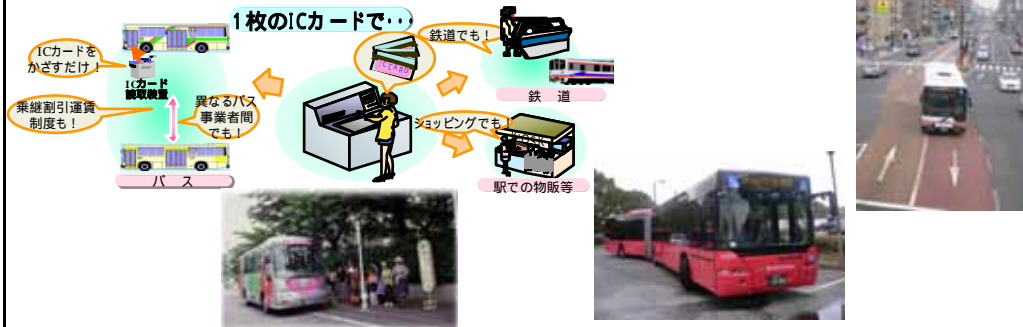
導入総延長距離(km)



-15-

バスの利用促進に関する今後の取組

バスの利用促進に関しては、これまでオムニバスタウン整備、ノンステップバスの導入、バスロケーションシステムの整備、ICカード乗車券システムの整備、コミュニティバスの導入、PTPSの整備等により、定時性・速達性の向上、バリアフリー化、利便性の向上に取り組んできているところであり、これらについては今後とも関係機関と協力して積極的に取り組んで行くこととしている。



さらに、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会や同審議会陸上交通分科会自動車交通部会今後のバスサービス活性化方策検討小委員会等における議論も踏まえつつ、バスの利用促進が図られるよう取り組んで行きたい。

-16-

4. 通勤交通マネジメント等 利用促進・啓発活動

エネルギーの使用の合理化に関する 法律の一部を改正する法律 (平成17年8月10日法律第93号)(抄)

第70条 事業者は、基本方針の定めるところに留意して、その従業員の通勤における公共交通機関の利用の推進その他の措置を適確に実施することにより、輸送に係るエネルギーの使用の合理化に資するよう努めなければならない。

-17-

通勤交通マネジメントについて

通勤交通マネジメントとは

各企業、事業所において、従業員の通勤交通に対して様々なハード、ソフト両面からの施策を組み合わせることにより、徒歩・自転車・公共交通機関などの利用を促進し、自家用自動車交通を削減する取組

通勤交通マネジメントの概要



通勤交通マネジメントの実用例

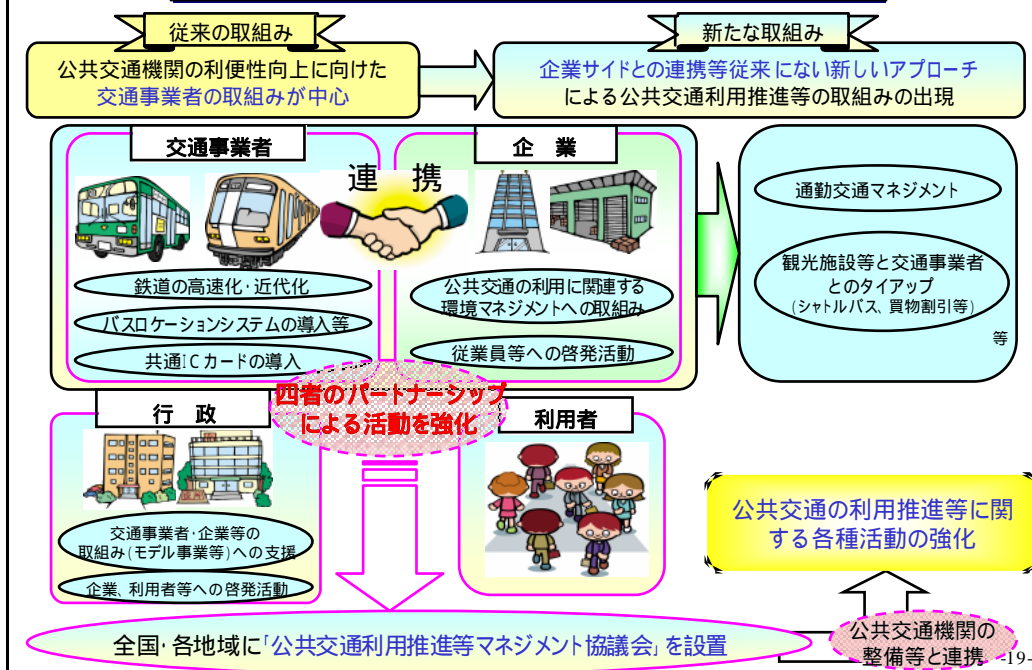
トヨタ自動車(豊田市)
2003年2月から無料のシャトルバスを運行する等通勤交通マネジメントに取り組んだ結果、本社従業員約3万人のうち2000人が1年間でマイカー通勤より公共交通機関による通勤に転換(うち800人がシャトルバス等を利用)した。
シャトルバスは現在も運行されており、約2500人/日が利用している。(2006年7月現在)

期待される効果

公共交通機関の利用促進、交通問題の緩和(渋滞・環境問題)、地域の活性化、等



公共交通利用の推進に関する関係者のパートナーシップの強化



公共交通利用推進等マネジメント協議会について

人流分野におけるCO2排出削減に向けた取組みの新たな展開

京都議定書の発効(平成17年2月)
京都議定書目標達成計画の策定(「4月)

省エネ法改正(平成17年10月)
(企業による公共交通利用推進の努力義務)

公共交通利用推進等マネジメント協議会

(行政(国土交通省・経済産業省)、交通事業者、経済界等から成る協議会を全国・地方に設置)

中央マネジメント協議会

- 第1回 平成17年3月23日
- 第2回 平成17年7月13日
- 第3回 平成18年2月21日
- 第4回 平成18年5月29日
- 第5回 平成18年10月12日



地方マネジメント協議会

- 北海道 3回(H17.8.30, H17.11.30, H18.4.20)
- 東北 3回(H.17.5.26, H18.3.14, H18.5.12)
- 北陸信越 2回(H.17.7.29, H18.5.21)
- 関東 2回(H.17.6.14, H18.5.19)
- 中部 3回(H.17.6.29, H18.3.10, H18.5.19)
- 近畿 3回(H17.7.4, H18.3.7, H18.5.19)
- 中国 3回(H.17.5.24, H18.2.21, H18.5.21)
- 四国 3回(H17.7.29, H18.3.16, H18.5.16)
- 九州 3回(H.17.5.31, H18.2.17, H18.5.16)
- 沖縄 2回(H.17.5.30, H18.5.12)

-20-

公共交通機関の利用促進に関する支援事業

自家用自動車の使用を抑制し公共交通機関への転換・利用を促進する先進性、モデル性、政策性のある取組みを支援(NEEDO「民生部門等地球温暖化対策実証モデル評価事業を活用」)

モデル事業

省エネルギー効果の高い実証モデルを設定し、当該モデルの省エネルギー効果及びトランスファー可能性を評価するためのデータの収集及び解析を行う事業(補助率: 1/2 補助金額上限: 1億円)

FS事業

構想段階でありシミュレーション調査等を行うことにより、具体的な事業化提案を行う事業(補助率: 定額 補助金上限: 2千万円)

-21-

平成18年度採択案件一覧表

<モデル事業>

1. 企業バス増車とモビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進事業
2. IT機能を活用した総合的な交通システム導入モデル事業
3. BDF燃料バスによる公共交通機関利用促進実験事業
4. 名古屋圏におけるエコポイントを活用したMMモデル事業
5. 那覇都市圏バスロケーションシステム事業

<FS事業>

1. 南空知地域4町の連携によるシャトルバス等の運行可能性調査事業
2. リサイクル燃料による環境にやさしい「大学専用循環バス」の運行
3. 東京大学柏キャンパスにおける通勤・通学マネジメント事業
4. Webサイトを活用したTFPと「あいかんサミット」による愛知環状鉄道利用促進のためのECO通勤推進調査事業
5. 異種複数交通ICカードとクレジットカードの紐付け等による公共交通機関利用促進事業「レール&ショッピングin秋の京都」
6. 複数企業の交通管理運営組織による共同運行交通システムの構築調査事業
7. 空港海上アクセスによる公共交通機関転換促進事業
8. ETOの多機能性を活用したOSS（ワンストップサービス）システムの導入によるフェリー航路利用促進事業
9. <どこですか>システムによるマイカー通学者のエコバス乗り換えと廃食油活用による化石燃料ゼロ型省エネルギー事業
10. 「マイカーと公共交通機関が役割を分担し、共存する香川」推進事業
11. 大分市を中心とする地域における公共交通転換可能性調査事業
12. 持続可能な「乗りたくなるバスづくり」による省エネ手法構築事業
13. 雲仙市新デマンド式モビリティリサーチ事業
14. 中核臨空都市圏における手ぶら移動システムによる公共交通機関利用促進事業

計19事業 補助申請金額 552 (百万円)

東京大学柏キャンパスにおける通勤・通学マネジメント事業

目的

郊外型大学キャンパスにおける公共交通利用促進型の通勤・通学交通マネジメントによる省エネルギー対策の事業化提案を行う。

事業導入の背景

典型的な郊外型キャンパスの立地条件
 ・高速道路ICへのアクセスの利便性
 ・最寄鉄道駅からの公共交通アクセスの不便さ



通勤・通学における
 自家用自動車の適正利用の必要性

事業概要

1. デマンドバスの運行
 - ・キャンパス - 最寄の鉄道駅間を中心とした地域における移動手段を確保
 - ・時間帯により、オペレータフリー、到着時刻指定型のオンデマンドバス運行と定時シャトル運行を実施
2. 自転車共同利用システム
 - ・鉄道事業者、自治体との調整によるマルチポート型システム（キャンパス内、鉄道駅に設置）
 - ・アクティブタグを用いた、利用者と自転車のダブル認証システムの導入による低コスト化
3. モビリティ・マネジメント
 - ・インターネットを活用した鉄道、乗合バス、デマンドバス、共同利用自転車の運行情報提供
 - ・交通行動WEB調査、GPS携帯を活用した行動記録調査



モビリティ・マネジメントに関する普及パンフレット

モビリティ マネジメント

かしこいクルマの使い方を考える交通政策



クルマは便利な乗り物ですが、一方でクルマの使用には、費用がかかる。事故の危険が増える。環境負荷を増大させる。渋滞を生じさせるなどの個人にも社会にもマイナスな面があります。

公共交通機関や自転車、徒歩による移動はこれらのリスクを軽減します。

21世紀を持続可能な社会にするためにも「かしこく」クルマを使うことが必要です。

モビリティ・マネジメント(MM)とは。

1人1人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向、たとえば過度な自動車利用のライフ・スタイルから「かしこく」クルマと公共交通機関や自転車などを利用するライフ・スタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待するもので、コミュニケーションを中心とした交通施策のことをいいます。

具体的には、

- トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)「最適なアシスト」提供を実施し、ひとり一人に、クルマ以外の移動や通勤可能な選択肢を提示してまいります。
- TFPにより、平均で「約2割」自動車利用が削減しています。
- 輸入者プログラム「私人車」に、ナビ等の位置や運行情報を提供します。
- 職場モビリティ・マネジメント事業所とのコミュニケーションを通じて、通勤/通学の導入や通勤手段の決定を促します。





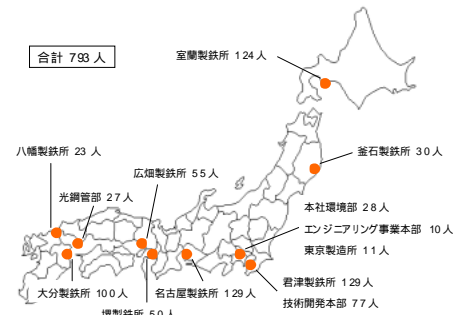
-24-

トラベル・フィードバック・プログラムの全国規模での社会実験

H17年度(国土交通政策研究所・新日本製鐵株式会社)

国土交通政策研究所では、新日本製鐵株式会社の協力を得て、全国13の事業所を対象にトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)の全国規模での実験を実施(793名が参加)。

合計 793 人



事業所	参加者数
室蘭製鉄所	124人
釜石製鉄所	30人
八幡製鉄所	23人
広畑製鉄所	55人
光岡管部	27人
本社環境部	28人
エンジニアリング事業本部	10人
東京製造所	11人
大分製鉄所	100人
名古屋製鉄所	129人
君津製鉄所	129人
堺製鉄所	50人
技術開発本部	77人

トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)とは、インターネットによる情報のやりとりを通じ、参加者の日頃の車の使い方を見直し、実践してもらうことにより、エネルギーの消費を減らし、CO2の削減を図るもの。

手順1: 現況交通ダイヤリ調査

交通ダイヤリ(日記)として、行き先、交通手段等交通行動を記録します。

手順2: 現況交通診断と行動プラン作成

現在の交通行動を振り返り、自動車を使う予定について、違う交通手段が使えないか考え、そのプランを立てます。

手順3: 第2回交通ダイヤリ調査

手順2で考えたプランを実施し、2回目の交通行動を記録します。

手順4: プログラム評価と交通行動計画策定

手順3での取組み結果を評価し、今後の交通計画を改めて考えます。

図2. 標準的なTFPの概要

-25-

効果

自動車利用率が全国平均では7.6ポイント減少

一方、自動車利用の習慣強度の変化では、自動車を選択しようとする意識が全国平均で17ポイント減少。地方都市においてもかなりの減少が見られる。

表1 地域別自動車利用率の変化

事業所の所在地	実験前	実験後	増減
3大都市圏	64.52%	50.58%	13.94ポイント減
大都市近郊	84.17%	76.73%	7.44ポイント減
地方中核都市	91.05%	83.65%	7.4ポイント減
地方都市	82.97%	81.37%	1.6ポイント減
全国平均	81.3%	73.7%	7.6ポイント減

自動車利用率：外出の際、主な交通手段として自家用自動車を選択する率

表2 地域別自動車利用の習慣強度の変化

事業所の所在地	実験前	実験後	増減
3大都市圏	53.0%	38.0%	15ポイント減
大都市近郊	68.33%	54.33%	14ポイント減
地方中核都市	85.5%	62.0%	23.5ポイント減
地方都市	78.33%	60.33%	18ポイント減
全国平均	72.0%	55.0%	17ポイント減

自動車利用の習慣強度：10の自動車利用局面を提示して利用手段を選択していただき、手段分担率を集計したもの。意識行動上の交通手段利用を反映する。

-26-

日本モビリティ・マネジメント会議 Japan Conference On Mobility Management

第一回 日本モビリティ・マネジメント会議
The 1st Japanese Conference On Mobility Management

JCOMM

2006年7月8日(Sat)-9日(Sun)
東京工業大学大岡山キャンパス
西9号館 アシタル多目的ホール
主催：(社)土木学会・国土交通省



JCOMMは、日本国内において蓄積されつつあるモビリティ・マネジメント(MM)の実務的事例や学術的実験的事例を、個々の事例に携わった実務者や行政担当者、研究者が一同に会し、積極的に情報交換を重ねることで、行政・実務の支援ならびに技術発展を目指した会議

第1回

開催日：2006年7月8日(Sat) - 7月9日(Sun)
会場：東京都(東京工業大学)

- ・チュートリアルセッション(土木学会『MMの手引き』講習会)
- ・政策基調講演・海外招待講演
- ・ポスターセッション35人
- ・口頭発表28人

全国の大学、国、自治体、コンサルタント等様々な団体から発表、意見交換が行われた。

次回 第2回

開催日：2007年7月27日(Fri) - 7月28日(Sat)
会場：北海道札幌市

-27-

■JCOMM【発表・参加】公募のお知らせ

JCOMMは、日本国内において蓄積されつつあるモビリティ・マネジメント(MM)の実務的事例や学術的実験的事例を、個々の事例に携わった実務者や行政担当者、研究者が一同に会し、積極的に情報交換を重ねることで、行政・実務の支援ならびに技術発展を目指した会議

■発表申し込み
発表形式：口頭発表、ポスター発表
発表テーマ：MMの実務的事例、学術的事例、MMの普及促進、MMの活用事例、MMの課題、MMの展望、MMの未来、MMの国際化、MMの国際連携、MMの国際交流、MMの国際協力、MMの国際貢献、MMの国際発展、MMの国際成長、MMの国際繁栄、MMの国際栄光、MMの国際栄華、MMの国際栄耀、MMの国際栄貴、MMの国際栄華、MMの国際栄耀、MMの国際栄貴、MMの国際栄華、MMの国際栄耀、MMの国際栄貴

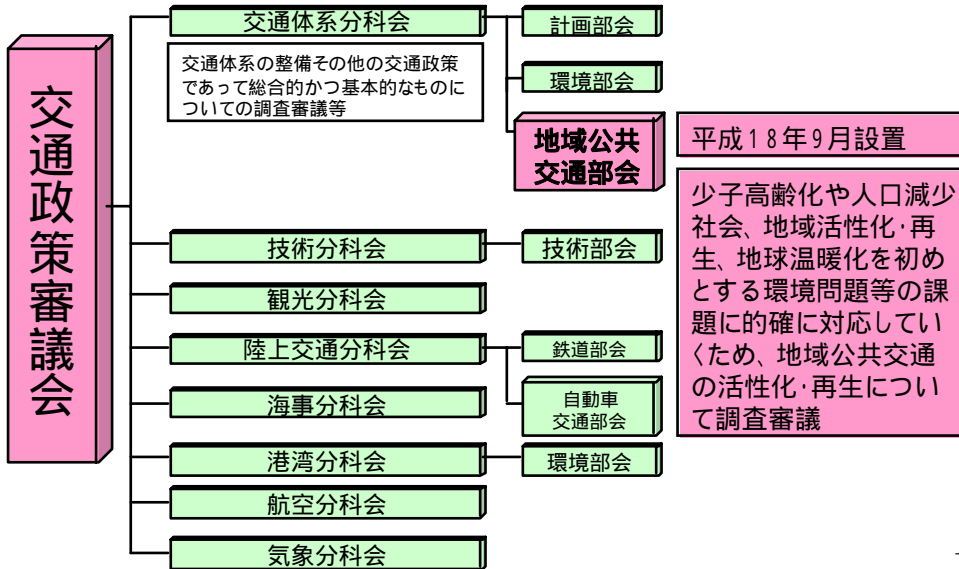
■参加申し込み
参加形式：聴講、発表、参加
参加テーマ：MMの実務的事例、学術的事例、MMの普及促進、MMの活用事例、MMの課題、MMの展望、MMの未来、MMの国際化、MMの国際連携、MMの国際交流、MMの国際協力、MMの国際貢献、MMの国際発展、MMの国際成長、MMの国際繁栄、MMの国際栄光、MMの国際栄華、MMの国際栄耀、MMの国際栄貴

■詳細
JCOMM実行委員会 HP
http://www.jcomm.or.jp/

■問い合わせ先：JCOMM実行委員会
東京工業大学 庶務 室 | TEL: 03-5727-5291
e-mail: jcomm@ipc.kyushu-u.ac.jp
東京大学 庶務 室 | TEL: 03-5541-5111
e-mail: jcomm@ipc.t.u-tokyo.ac.jp

5. 地域公共交通の再生・活性化と今後

交通政策審議会 地域公共交通部会の設置



-28-

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 委員等名簿

部会長 委員	森地 茂 井口 雅一 佐藤友美子 設楽 利夫 廻 洋子 山内 弘隆	政策研究大学院大学教授 東京大学名誉教授 サントリー（株）次世代研究所部長 日本私鉄労働組合総連合会特別中央執行委員 淑徳大学国際コミュニケーション学部 経営コミュニケーション学科教授 一橋大学大学院商学研究科長
臨時委員	市川 嘉一 伊東 誠 河端 瑞貴 喜多 秀行 鈴木 文彦 高橋 清 中村 文彦 兵藤 哲朗 藤井 聡 藤原 章正	（株）日本経済新聞社日経産業消費研究所主任研究員 （財）運輸政策研究機構常務理事 東京大学空間情報科学研究センター助教授 神戸大学工学部建設学科教授 交通ジャーナリスト 北見工業大学土木開発工学科助教授 横浜国立大学大学院工学研究院教授 東京海洋大学流通情報工学科助教授 東京工業大学大学院理工学研究科教授 広島大学大学院国際協力研究科教授
オブザーバー	武村 昇治 高山 茂	金沢市都市政策局長 広島市道路交通局長

(敬称略、順不同) -29-

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会

中間とりまとめ(H18.12.12)のポイント

少子高齢化、地域の自立・活性化、地球温暖化を始めとする環境問題等の重要な諸課題への的確な対応のために、地域の公共交通サービスの活性化・再生が不可欠。
そのためには、地方公共団体を中心に地域の関係者が一丸となって取り組むことが重要。
頑張る地域に対して、国が積極的に支援。

(1) 地域公共交通のあり方に関する地域総合的な検討、合意形成の制度づくり

- ・地方公共団体を中心に地域の関係者が、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持って推進する等の仕組みづくりが必要。
- ・合意形成を行った頑張る地域に対して、国が総合的な支援を行うことが必要。

新たな制度により特に重点的に取り組むことが期待される具体的課題例

路面電車の高度化



バス事業の高度化



乗継円滑化



地域住民、来訪者の 移動手段の確保 (鉄道の再生等)



-30-

(2) 新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備

- ・近年の技術の進歩等の結果、鉄道、バス等といった既存の輸送モードに分類できない新たな輸送サービスが出現。
- ・地域公共交通の活性化・再生に資する新たな輸送サービスについては、既存交通事業法の手続きの簡素化、既存の技術基準の適用の合理化等により、その円滑な導入が行われるような環境整備を図ることを検討。

新たな輸送サービスの例

DMV (Dual Mode Vehicle)

- ・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS (Intelligent Multimode Transit System)

- ・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



(3) 公共交通の導入・維持運営に関する積極的な情報・技術的助言の提供

- ・全国における地域公共交通に関する取組み事例の情報、ノウハウ、データが一元的に集約・提供できるセンター的機能の整備が必要。
- ・国として、必要な情報、ノウハウ、データを体系的に整理し、市町村等の地域の関係者にガイダンスとして提示していくべき。

(4) 公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供

- ・様々な利用者にとって、公共交通が利用しやすいように、さらに、利用したくなるように、質の高い路線・ダイヤ等の運行情報が総合的・積極的に提供されることが必要。

-31-



スキーム概要

