

まちづくりの観点 ～都市と交通～

国土交通省
平成23年11月

目次

1 都市の拡散と公共交通の疲弊

・都市の拡散と中心市街地の空洞化	1
・中心市街地の空洞化（松江市の事例）	2
・まちの拡散	3
・公共交通空白地域の拡大	4
・人口密度と交通機関の選択	5
・代表交通手段利用率の都市規模別の推移	6
・代表交通手段利用率の目的別の推移	7
・代表交通手段利用率の職業有無・男女別の推移	8
・都市構造とCO2排出量の関係 ～都市の集約性との関係～	9
・都市経営コストの増大	10
・バス交通をめぐる危機的状況①	11
・バス交通をめぐる危機的状況②	12
・一般路線バスの維持費用の負担状況	13
・乗合バス事業の従事者平均年齢の比較	14
・特定の企業をサンプルとした事業別収入	15
・コミュニティバスの状況（路線バスとの比較）	16
・地域鉄道をめぐる危機的状況①	17
・地域鉄道をめぐる危機的状況②	18

目次

2 多様な主体による一体的・総合的取組に対するこれまでの考え方

- ・「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」 19
- ・集約型都市構造の推進①～拡散型から集約型都市構造への転換イメージ 20
- ・集約型都市構造の推進②～公共交通の整備と集約型都市構造の実現シナリオイメージ 21
- ・コンパクトシティの位置づけ 22
- ・都市計画制度における交通の取扱い 23
- ・「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」① 24
- ・「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」② 25
- ・「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」③ 26
- ・「交通基本法案の立案における基本的な論点について」 27

3 多様な主体による一体的・総合的取組に対する支援策

- ・社会資本整備総合交付金 28
- ・社会資本整備総合交付金による支援事業のイメージ 29
- ・都市再生整備計画事業(従来のまちづくり交付金) 30
- ・都市・地域総合交通戦略 31
- ・大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法 32
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 33
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業(平成20年度～22年度) 34
- ・地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～(23年度新規) 35
- ・地域公共交通会議の仕組み 36
- ・運営協議会の仕組み 37

目次

4 多様な主体による一体的・総合的取組の事例

- ・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの事例（富山市） 38
- ・土地利用計画の誘導と公共交通の連携の事例（金沢市） 39
- ・道路網計画と土地利用と交通のあり方を一体的に計画した事例（盛岡市） 40
- ・公共交通軸と沿線の居住や都市機能の集積を一体的に行うまちづくりの事例（仙台市）41
- ・交通結節点と再開発等を一体的に整備した事例（高岡駅） 42
- ・まちの軸を中心に歩行者ネットワークを整備した事例（横浜市） 43
- ・駐車場の誘導による都市交通の取り組みの事例（千代田区） 44
- ・自転車を都市交通システムとして利用を導入した事例（横浜市） 45
- ・宅地開発と鉄道整備の一体的取組の事例（つくばエクスプレス） 46
- ・土地区画整理事業と一体的にバリアフリー整備を行った事例（高知市） 47
- ・地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例（三岐鉄道北勢線） 48
- ・地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例（愛知環状鉄道） 49
- ・多様な主体が連携したコミュニティバス運行の取組例（当別町） 50
- ・地方自治体が民間バス事業者の経営資源を有効活用した事例① 51
- ・地方自治体が民間バス事業者の経営資源を有効活用した事例② 52

目次

5 課題が残る事例

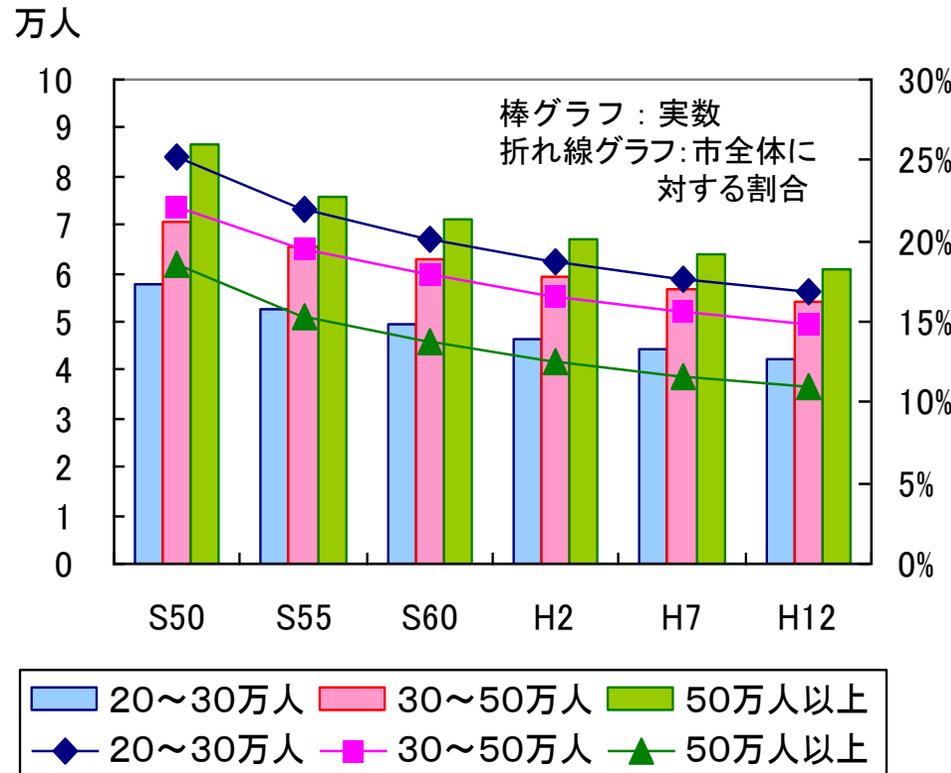
・課題が残る事例①	53
・課題が残る事例②	54
・課題が残る事例③	55
・課題が残る事例④	56
・課題が残る事例⑤	57
・課題が残る事例⑥	58
・課題が残る事例⑦	59
・課題が残る事例⑧	60
・地方公共団体の役割を巡る地方公共団体からバス事業者への不満	61
・地方公共団体の役割を巡るバス事業者から地方公共団体への不満	62
・地方公共団体における公共交通施策の体制	63
・バス交通に関する地方自治体の職員数及び予算額	64
・バス・サービスの供給の責任①	65
・バス・サービスの供給の責任②	66

1 都市の拡散と公共交通の疲弊

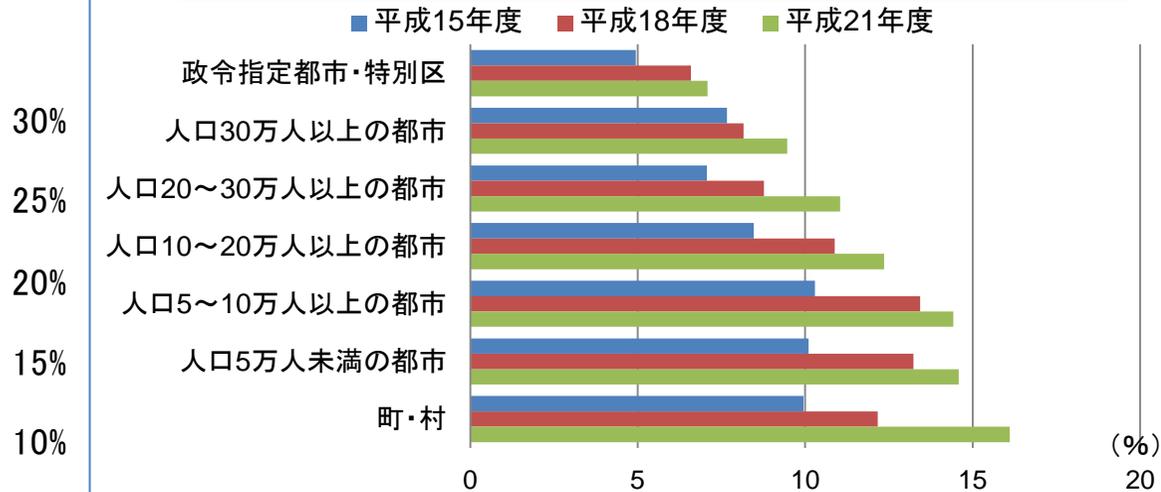
都市の拡散と中心市街地の空洞化

- 地方都市の中心部における人口は実数・シェアともに一貫して減少。
- 中心市街地では、規模の小さい都市ほど商店街における空き店舗率が増加。
- 一方、商店街活性化の要因として、「交通利便性の向上」を挙げる割合が多い。

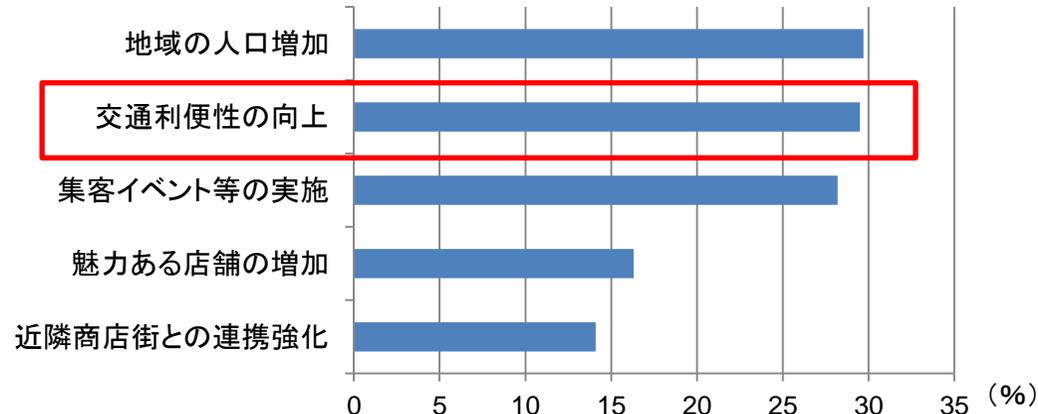
市中心部(3km×3km)の人口推移



商店街における都市規模別の空き店舗率の推移



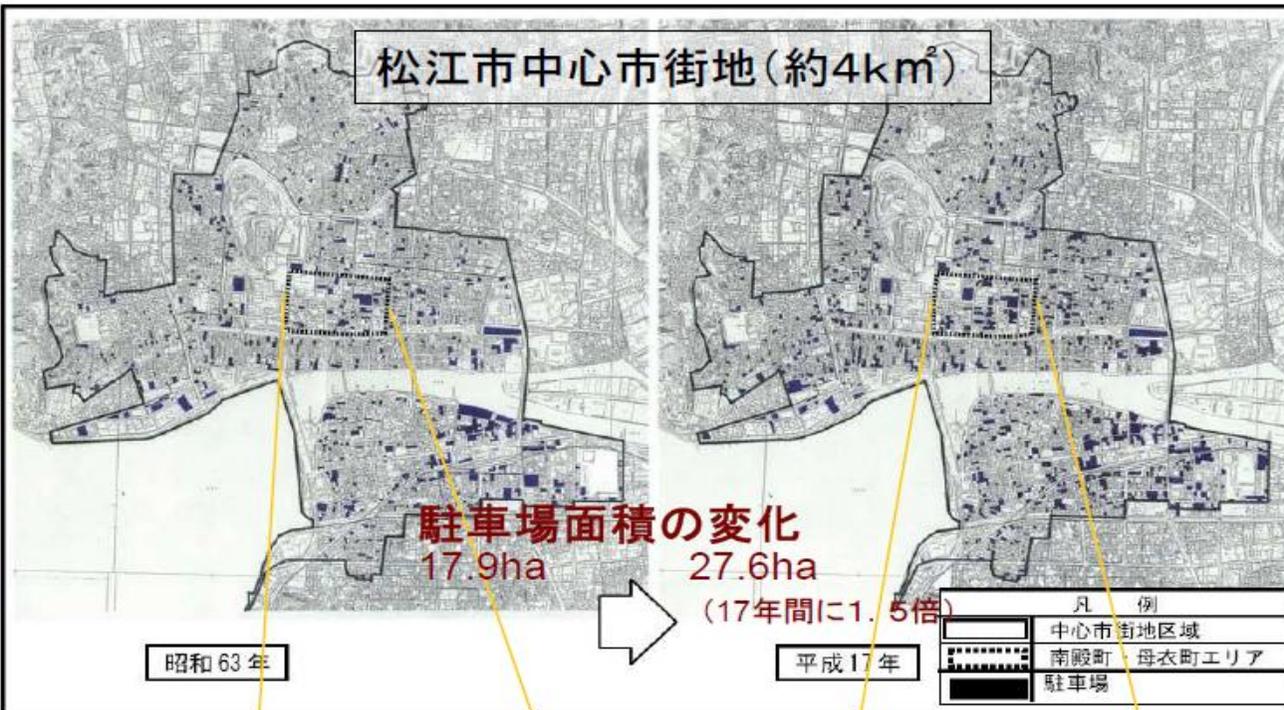
商店街への来街者が「増えた」又は「変わらない」要因



※三大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)以外の地域における人口20万人以上の都市(政令指定都市を除く)を対象として国勢調査を集計。

中心市街地の空洞化（松江市の事例）

■ 例えば、松江市においては、人口減少・商業の停滞等により、中心市街地が空洞化。



●松江市中心市街地の例

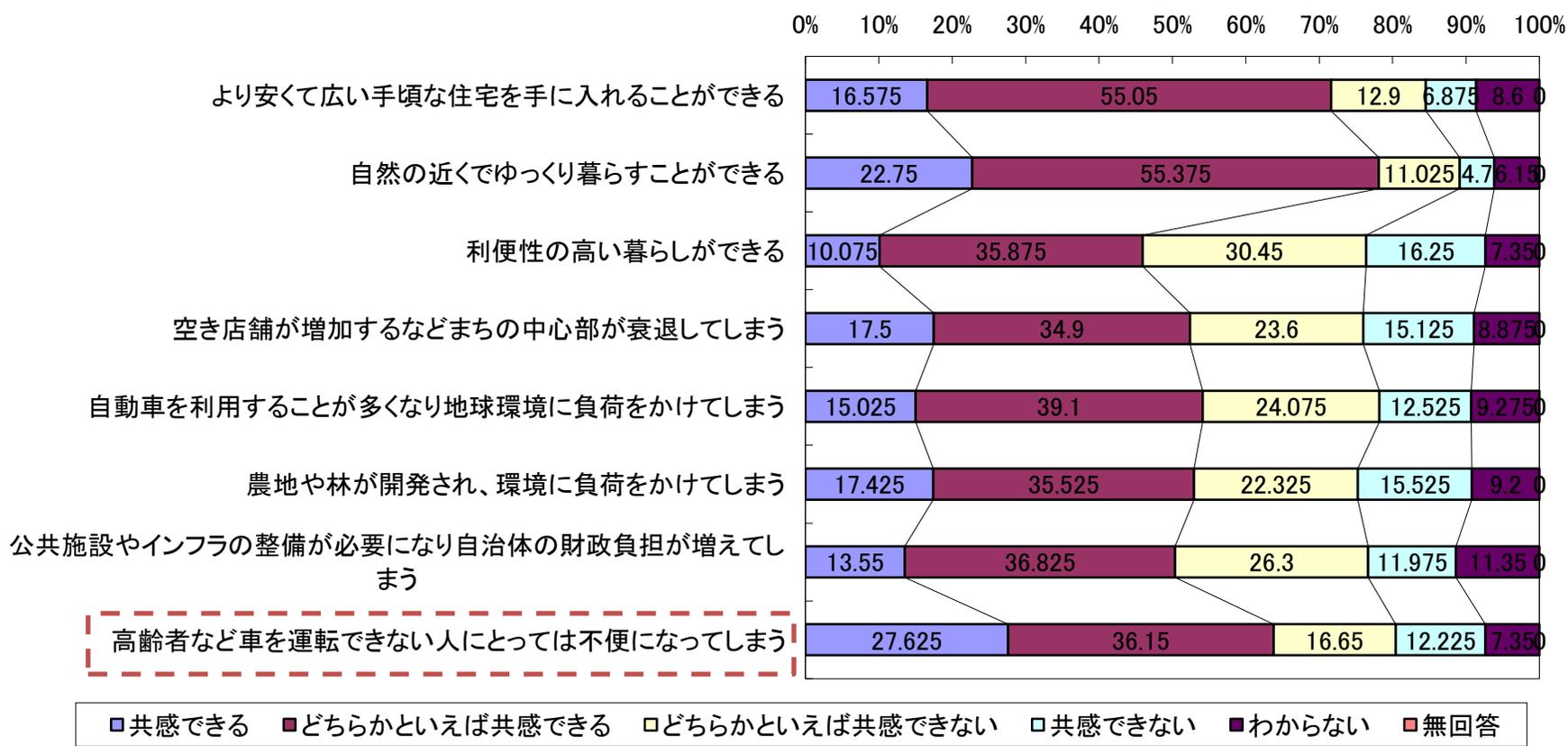
- ・松江の中心市街地では、人口減少、商業の停滞等により駐車場、空家などの低未利用地が増大
- ・中心市街地全域（約4km²）で、H17の駐車場はS63の約1.5倍（17.9→27.6ha）
- ・特に、南殿町・母衣町エリアについては、百貨店の移転以後急速に賑わいが低下し、駐車場、空家・空店舗の面積が約2.3倍に増加（1.8→4.1ha）
- ・駐車場の多くは、商店と商店の間のスペースに増加しており、商店街の連続性が失われて魅力が低下。
- ・また、月極駐車場となっていることから、商店街の駐車場不足の解決にも寄与していない。



まちの拡散

■ 郊外化により自然の近くでゆっくり暮らすことができると思う人が多い一方、車を運転できない人にとっては、不便になってしまふと考える人も多い状況。

■これまで、日本のまちは、郊外や農村部などまちの周辺部へ徐々に拡大してきました。まちが拡大し、人々が広い範囲に拡散して居住することについては、次の項目のような利点や欠点一般在に指摘されています。あなたは、人々が広い範囲に拡散して居住することについて、次のそれぞれの項目に対して、どのくらい共感できますか。



公共交通空白地域の拡大

- 交通空白地域の可住面積は36,433km²（九州島^(※)に匹敵）。
- 交通空白地域への居住割合は、高齢者の方がより高い状況。

	日本全体 (総面積377,915km ²)	交通空白地域 (バス停600m・ 鉄道駅1km圏外)	交通空白地域の割合
可住面積	117,600km ²	36,433km²	30.9% (9.6%)
人口	127,768千人 (1086人/1km ²)	2,423千人 (67人/1km ²)	1.9%
うち高齢者人口	27,470千人	731千人	2.7%

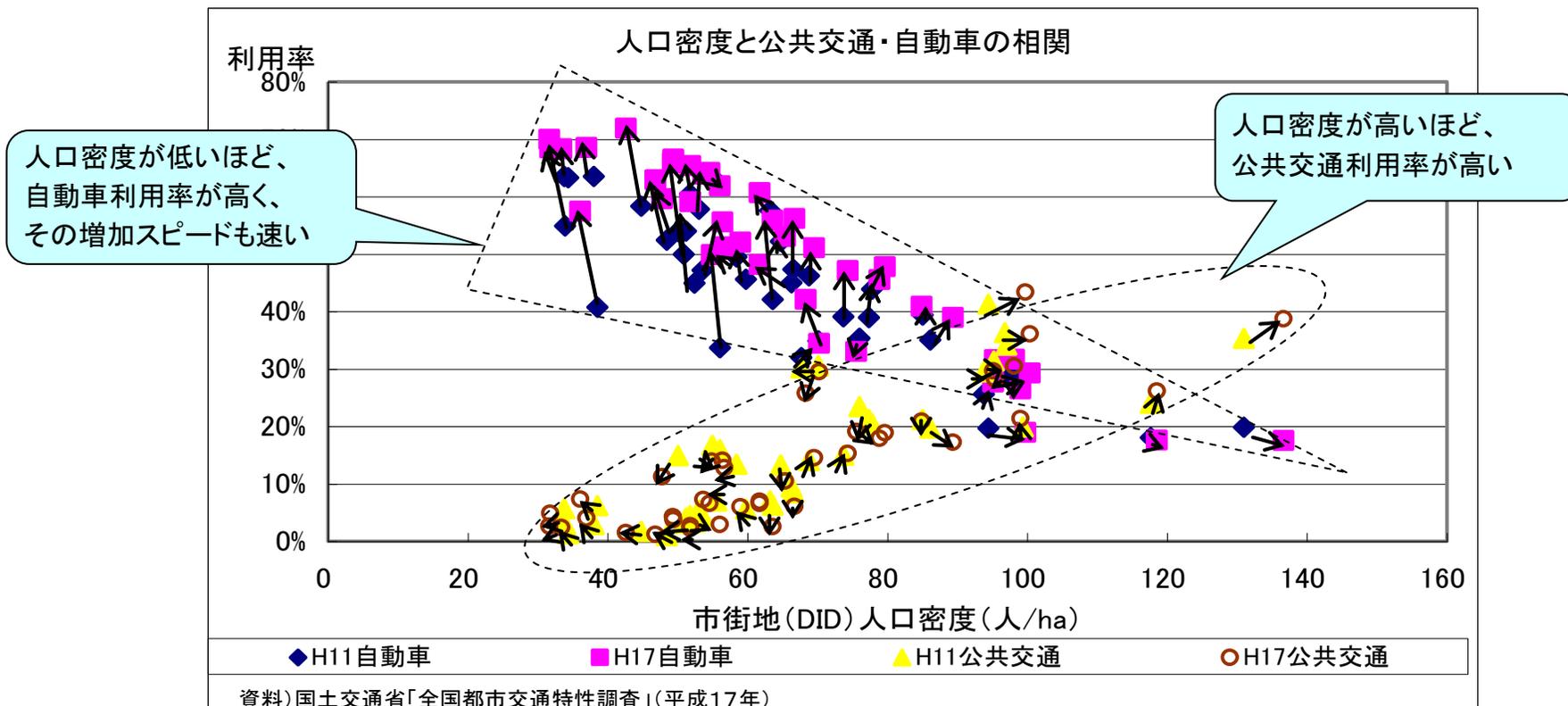
(※) 九州島の面積は36,749km²

(出典)平成17年国勢調査結果及び「バスネットワークの実態分析調査報告書」(社団法人日本バス協会)より国土交通省作成

人口密度と交通機関の選択

- 人口密度が高いほど、公共交通利用率が高いが、人口密度が低いほど、自動車利用率が高く、その増加スピードも速い。

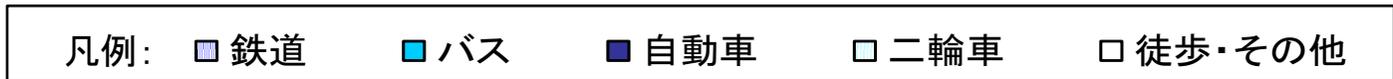
人口密度と公共交通利用率・自動車利用率の相関



※全国41都市に対する調査結果:千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、所沢市、松戸市、堺市、奈良市、岐阜市、春日井市、宇治市、札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、塩竈市、呉市、宇都宮市、金沢市、静岡市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市、山梨市、海南市、安来市、南国市、湯沢市、上越市、今治市、人吉市

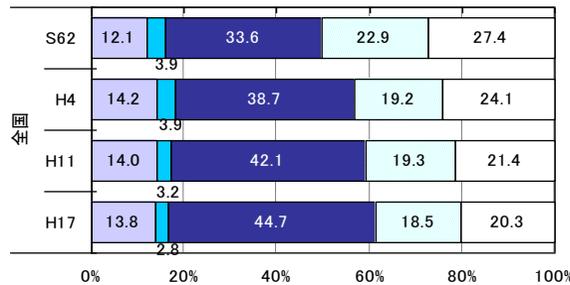
代表交通手段利用率の都市規模別の推移

■ 特に地方都市圏において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加が進んでおり、その分、主に二輪車及び徒歩・その他の利用率が減少している。

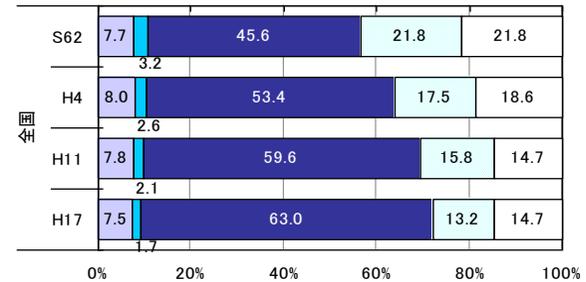


全国

平日

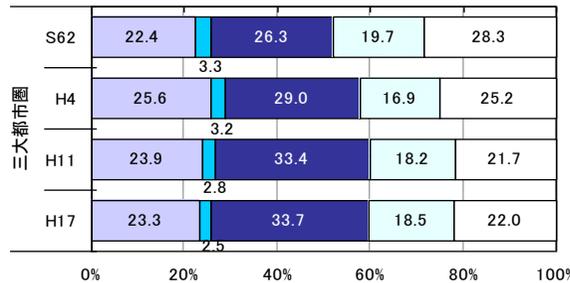


休日

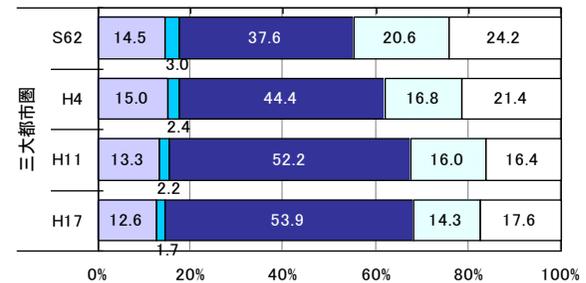


三大都市圏

平日

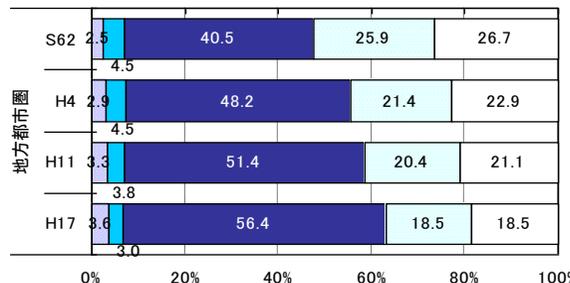


休日

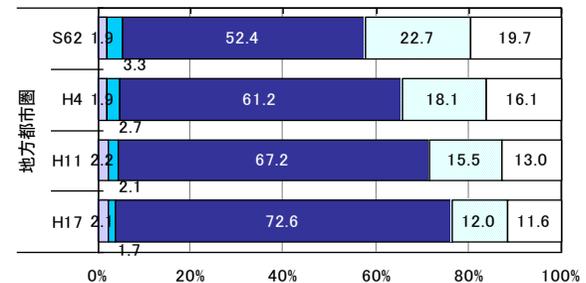


地方都市圏

平日



休日



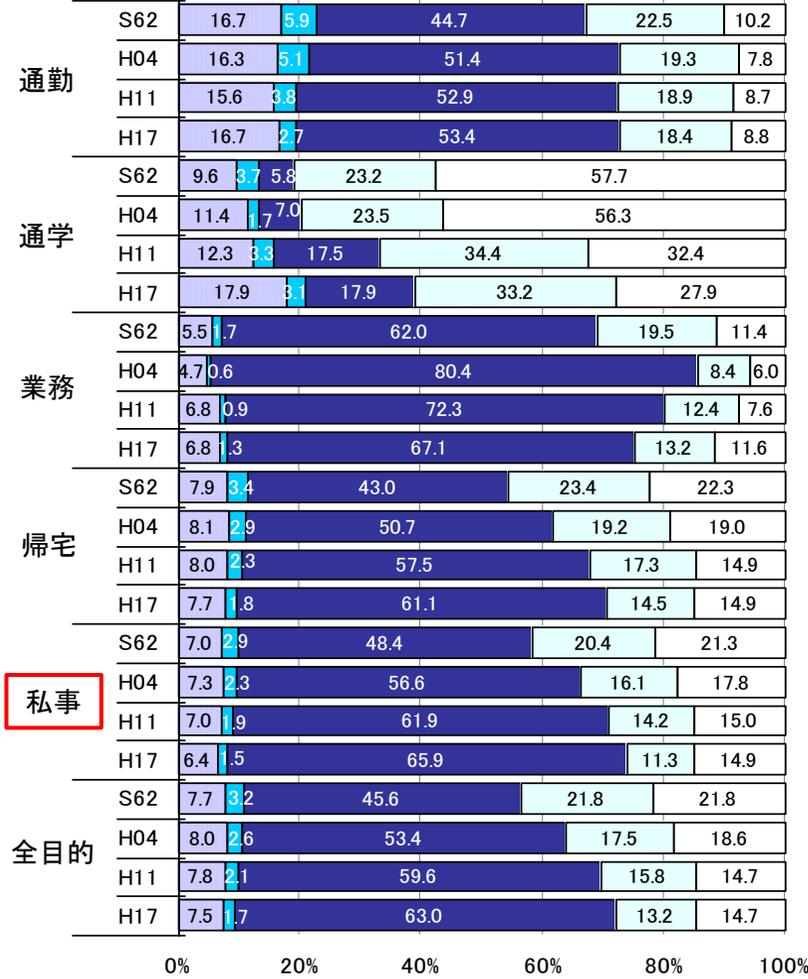
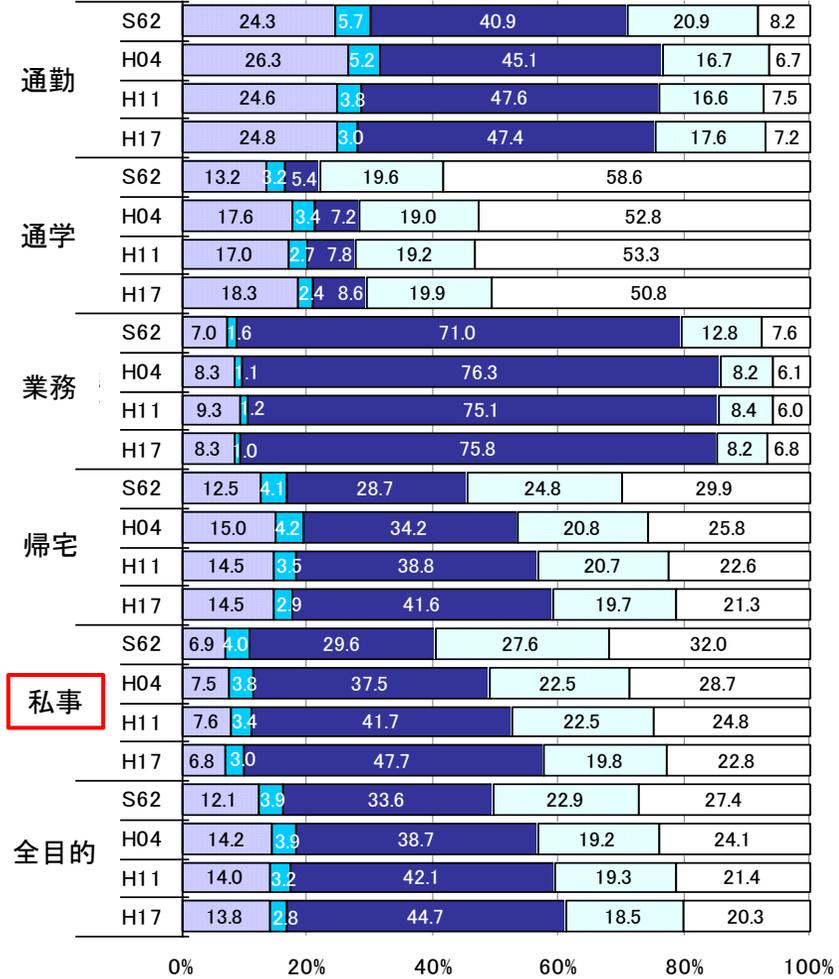
代表交通手段利用率の目的別の推移

■ 特に私事目的において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。

凡例： ■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 二輪車 ■ 徒歩・その他

平日

休日



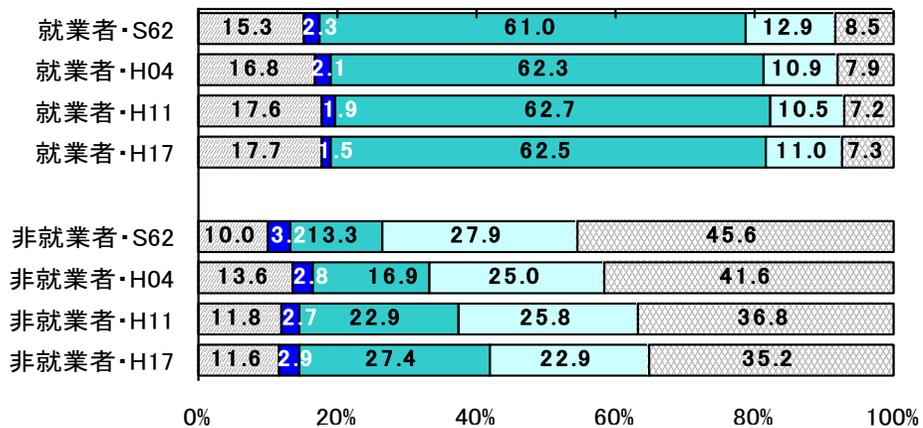
出典：「都市における人の動き－平成17年全国都市交通特性調査の結果から－」（平成19年5月）

代表交通手段利用率の職業有無・男女別の推移

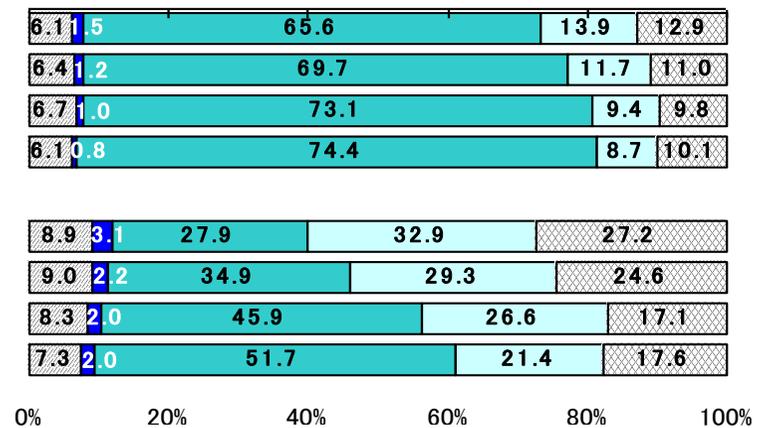
■ 特に非就業者、女性において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。

凡例: 鉄道 バス 自動車 二輪車 徒歩・その他

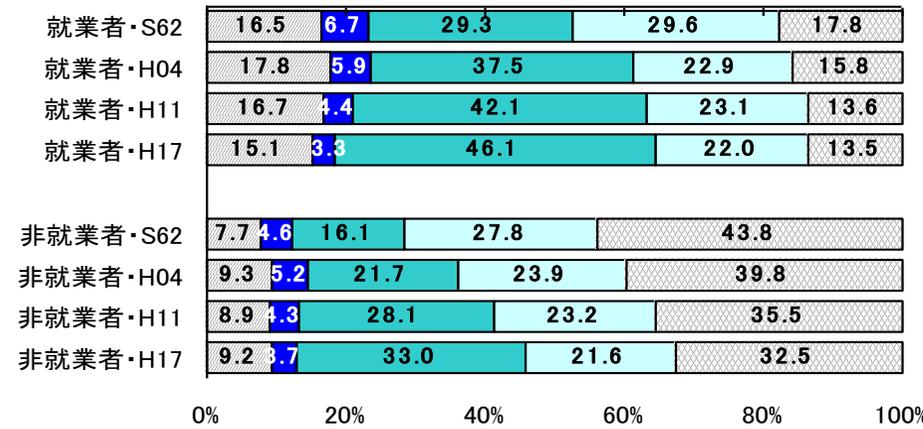
全国・男性（平日）



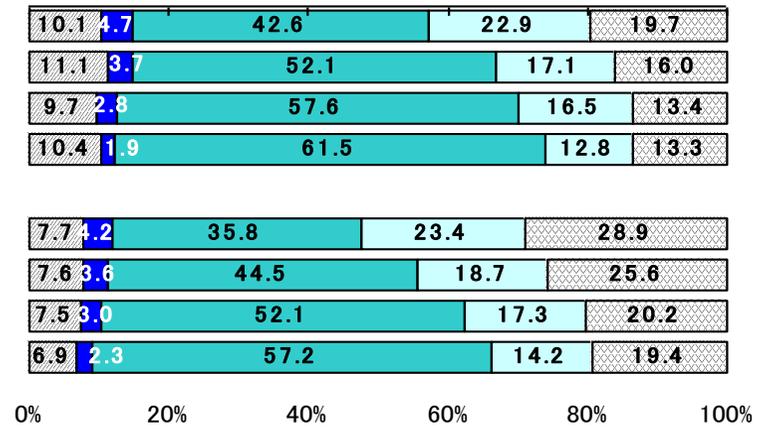
全国・男性（休日）



全国・女性（平日）



全国・女性（休日）

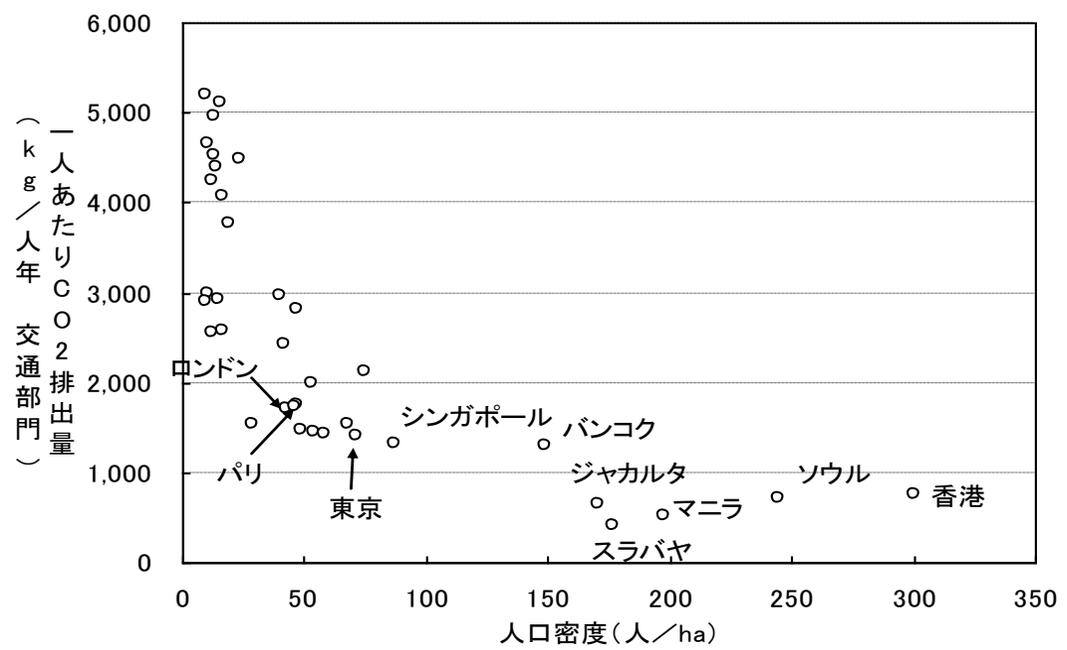


出典:「都市における人の動きー平成17年全国都市交通特性調査の結果からー」(平成19年5月)

都市構造とCO₂排出量の関係 ~都市の集約性との関係~

■ 都市別に見た場合、人口密度が高くなると交通部門のCO₂排出量が小さくなる傾向。

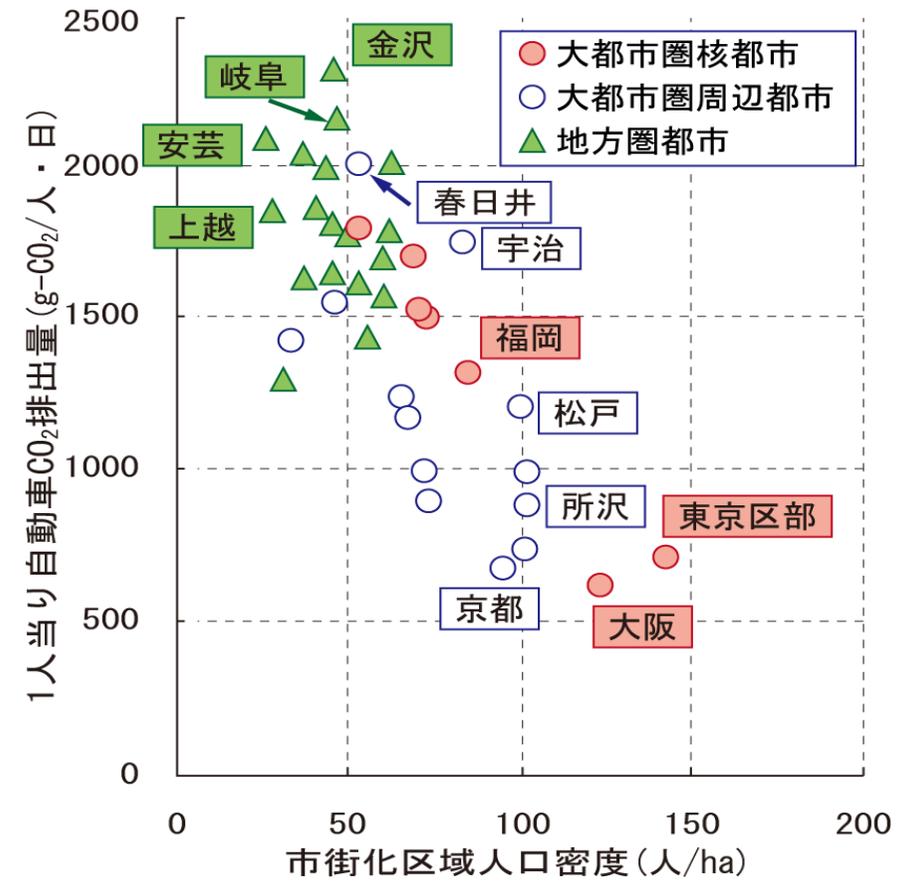
世界各国の都市における人口密度と1人当たりCO₂排出量の関係



※1 CO₂排出量は、筆者らのデータの収集、処理方法で、World Bankが作成
 ※2 データは1990年

出典: P.Newman, J.Kenworthy: Sustainability and Cities, 1999

我が国の諸都市における人口密度と1人当たりガソリン消費量の関係

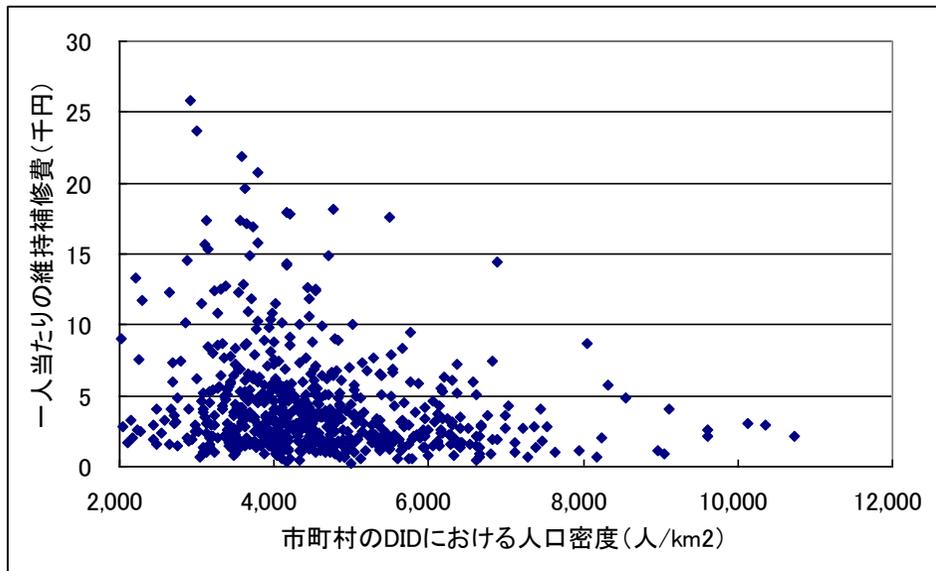


出典: 谷口守: 都市構造から見た自動車CO₂排出量の時系列分析、都市計画論文集 No.43-3、2008年10月

都市経営コストの増大

- 人口10万人以下の都市では市町村のDID（人口集中地区）人口密度が低くなると、一人当たりの道路等の施設などの維持補修費が増大傾向。
- また、高度経済成長期を中心に大量に整備された社会資本の維持管理・更新費も増大。

■市町村のDID人口密度と一人当たり維持補修費(人口10万人以下)

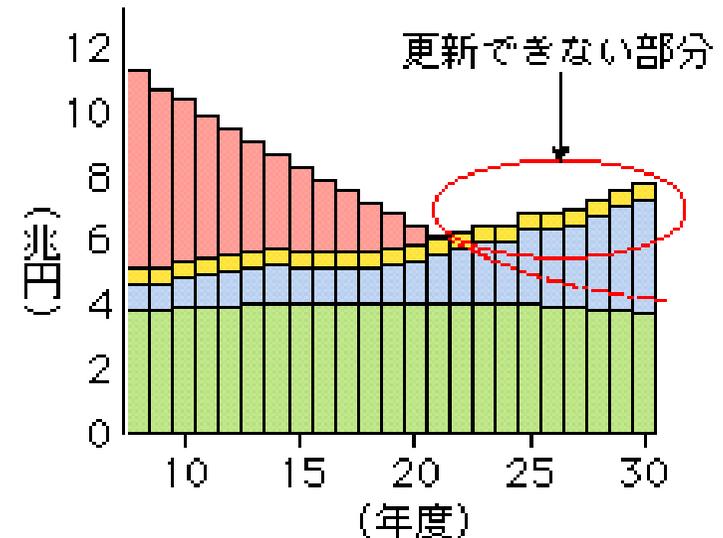


注)維持補修費は、2002年度地方財政状況調査によるものであり、地方公共団体が管理する公共用施設等の維持に要する経費で土木費、教育費、衛生費等からなっている

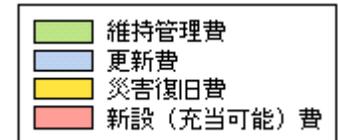
出典: 2005年度版中小企業白書データより国土交通省作成

■社会資本(※)の維持管理・更新費の見直し

※国土交通省所管の社会資本(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)



2005年度以降の投資可能総額の伸びを、国が管理主体の社会資本は対前年比△3%、地方は△5%と仮定した場合、投資可能総額が不足し、2022年度以降、社会資本が更新できなくなる。



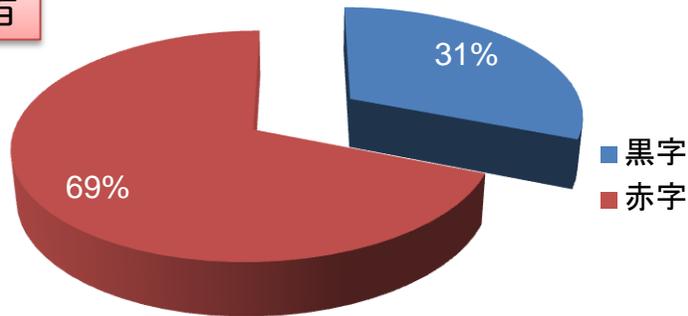
出典: 平成17年度「国土交通白書」より

バス交通をめぐる危機的状況①

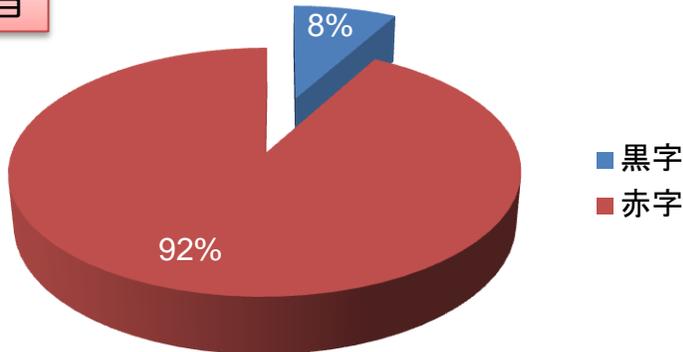
- 乗合バス事業者において民間事業者の約7割、公営事業者は約9割が赤字。
- 特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

乗合バス事業者の収支
(H21年度)
(保有車両30両以上の事業者)

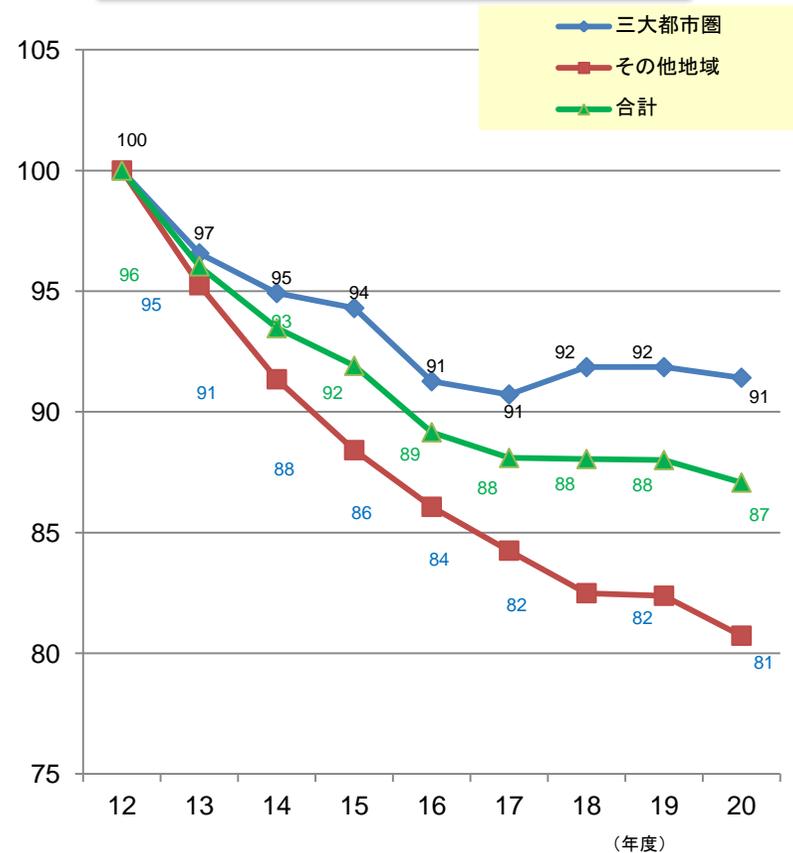
民間事業者



公営事業者



輸送人員の推移
(H12年度を100とした場合)



バス交通をめぐる危機的状况②

■ バス事業者の倒産、路線廃止が相次ぎ、毎年2000km（稚内市－鹿児島市間(※)に匹敵）程度のバス路線が完全に廃止。

乗合バスの路線廃止状況 (高速バスを除く)

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
計	8,598

(※) 稚内市－鹿児島市間の距離は約1,810キロメートル

平成11年以降の法的整理の事例

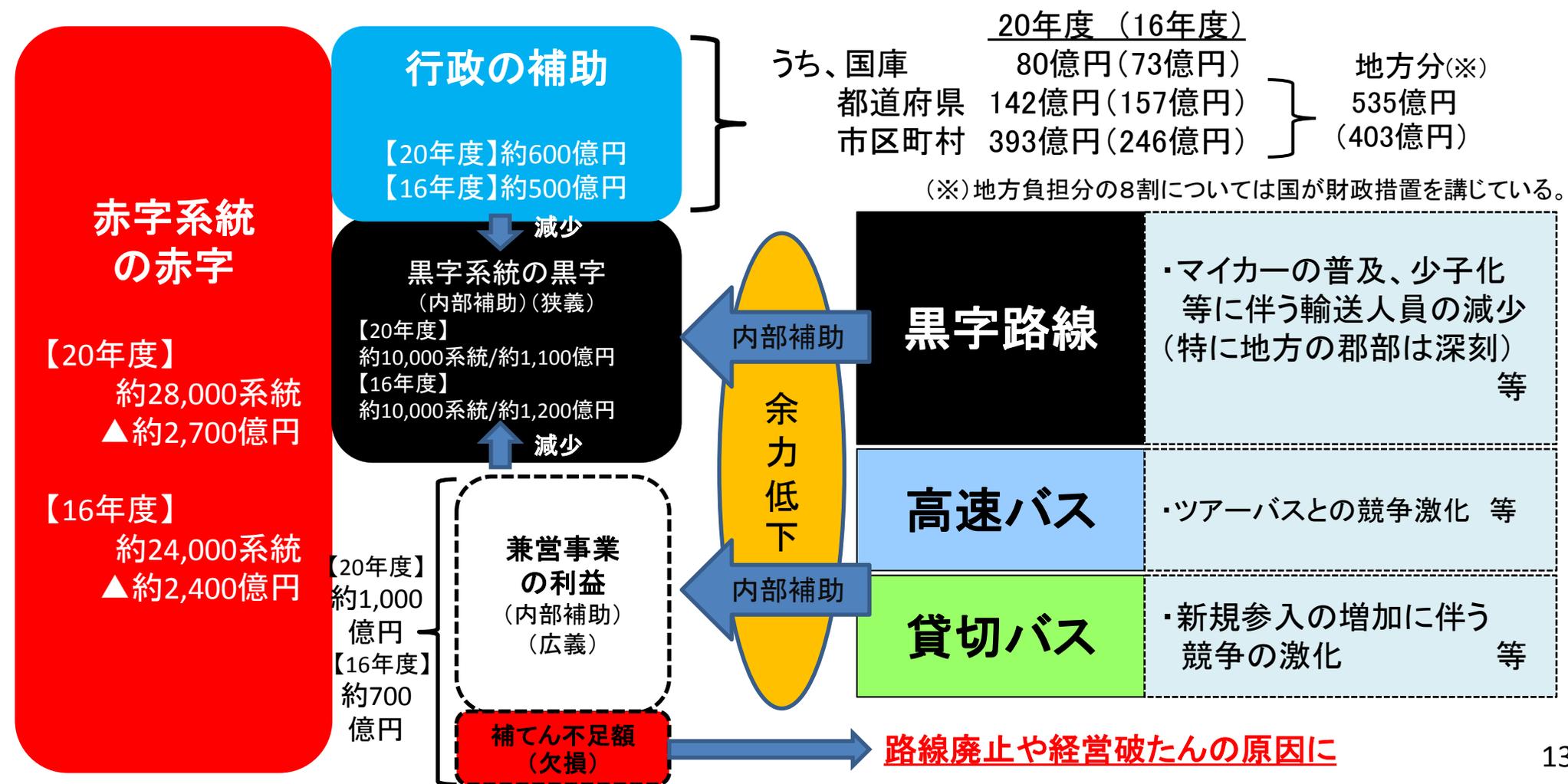
- 民事再生法**
 - 那覇交通(株) ○北都交通(株)
 - 茨城交通(株) ○富士交通(株)
 - 琉球バス(株) ○岩手県北自動車(株)
- 会社更生法**
 - 京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)
- その他**
 - 大分バス(株) (私的整理)
 - 常磐交通自動車(株) (特別清算)
 - 中国バス(株) (私的整理)
- 産業活力再生特別措置法関係**
 - 産業再生機構支援**
 - 九州産業交通(株) ○関東自動車(株)
 - 宮崎交通(株)
 - 北海道旅客鉄道(株) (JR北海道バス(株))
 - 箱根登山鉄道(株)
 - いわさきコーポレーション
 - 立山黒部貫光(株)
 - 国際興業(株)
 - (株)日立電鉄バス他4社
 - アルピコグループ松本電鉄他3社

地方バスに関する新聞記事



一般路線バスの維持費用の負担状況

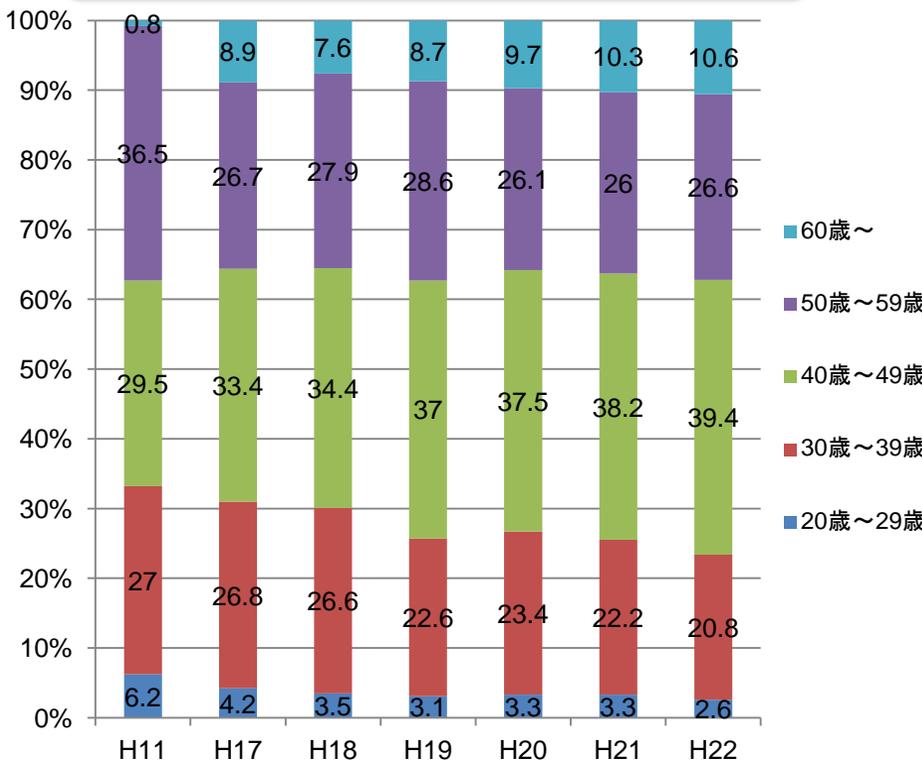
- 従来は黒字路線、高速バス等の内部補助が相当程度行われていたが、マイカーの普及等を背景に、事業の収益性が低下し、内部補助が困難。
- 人件費を中心とするコストカットも限界であり、公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。



乗合バス事業の従事者平均年齢の比較

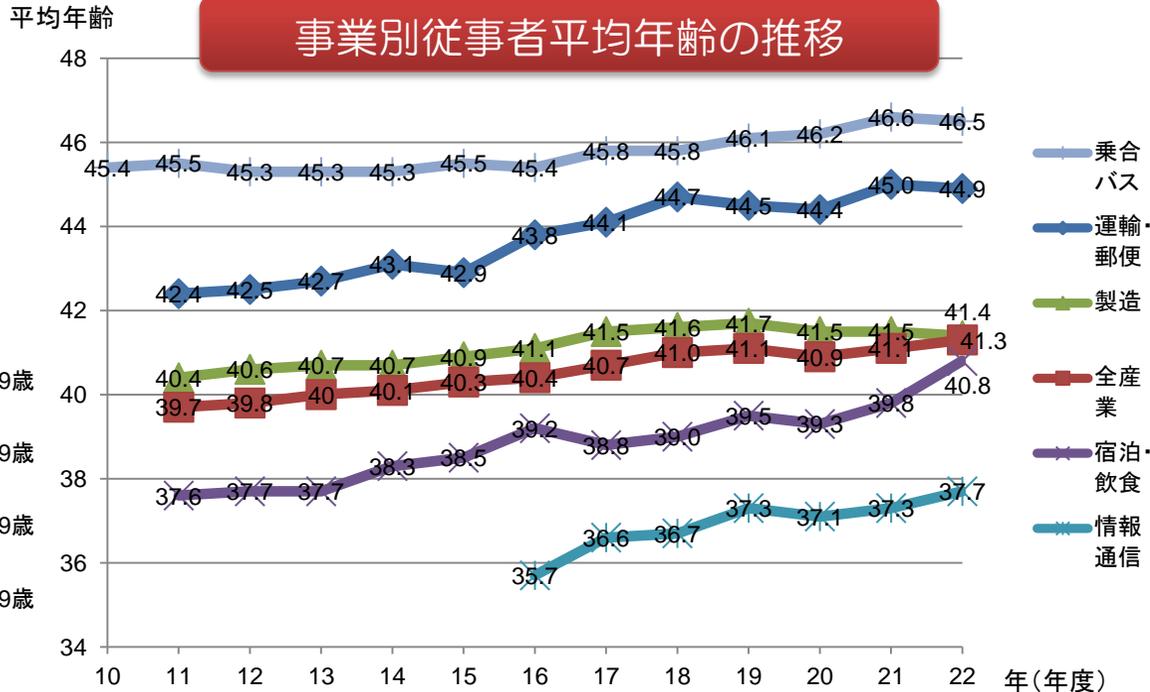
- 平成17年～22年の間、20代～30代のバス運転者割合は31%から23.4%へ低下。一方、人件費削減のための退職者等の再雇用により、平成11年にはわずか0.8%であった60歳以上の運転手が大幅に増加し、平成22年には10.6%にも達している。今後、運転者の高齢化はますます進むことが予想される。
- 平成10年～22年の間、乗合バス事業の従事者の平均年齢は、他事業（製造、情報通信、宿泊・飲食サービス）よりも高い水準で推移しており、同種事業の平均（運輸・郵便業）よりも高い。

運転者平均年齢の推移



※ H11は全事業者、H17以降は全国14事業者をサンプル抽出。
 ※ 毎年7月末調べ。

事業別従事者平均年齢の推移

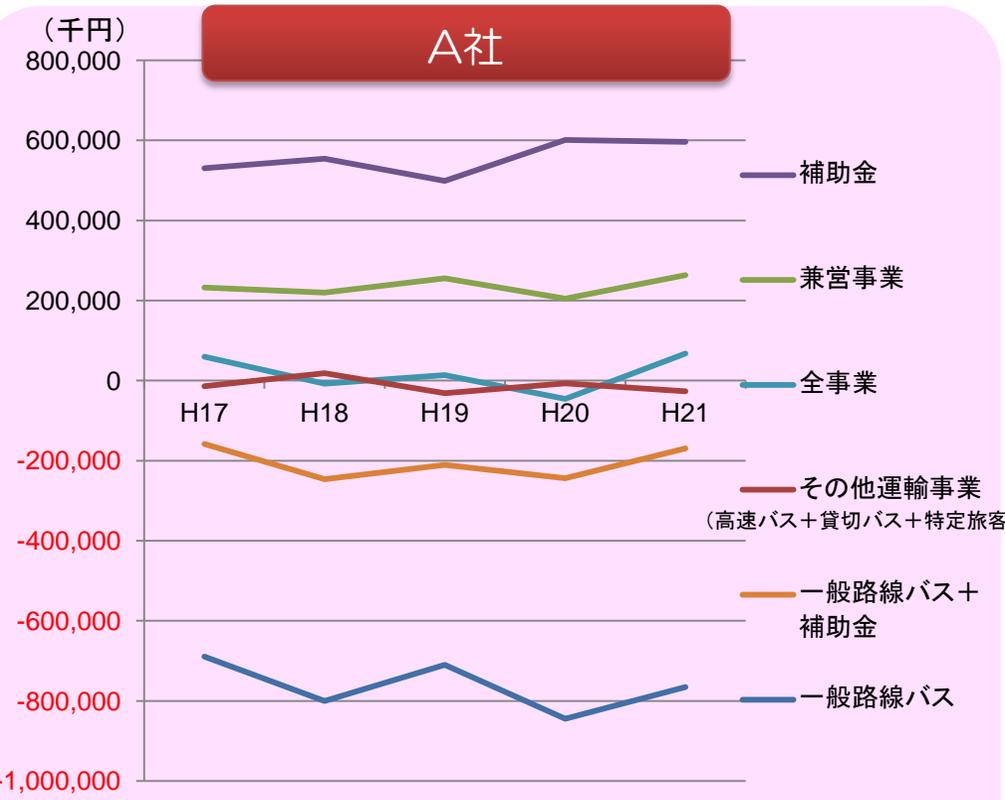


※ 「乗合バス」は国土交通省自動車局旅客課調べ、その他は厚生労働省統計「賃金構造基本統計調査」による
 ※ 「乗合バス」は保有車両数30両以上、その他は従業員10人以上
 ※ 「乗合バス事業」は年度統計、その他は年統計
 ※ 「運輸業・郵便業」は平成20年以前は「運輸業」、「運輸業・郵便業」及び「情報通信業」は平成15年以前は「運輸・通信業」、「宿泊業・飲食サービス業」は平成15年以前は「卸売・小売業、飲食店」を使用

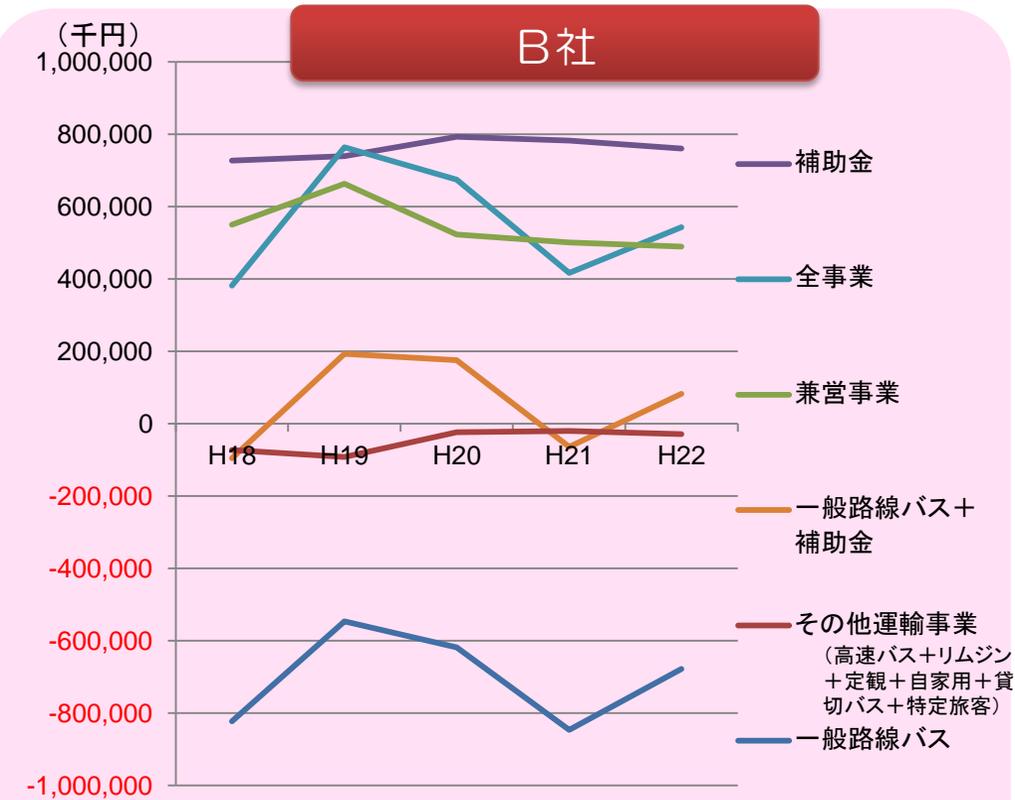
特定の企業をサンプルとした事業別収入

■ A社、B社ともに、一般路線バスは、赤字系統の赤字に自主運行の黒字系統の黒字を加えても大幅な赤字だが、補助金を加えると、年によっては黒字になる場合もある。いずれにしろ、公的な補助がなければ運行を維持することは困難な状況。

- A社・・・中国地方において営業を行っている中堅事業者。兼営事業は不動産業や航空代理店業等
- B社・・・近畿地方において営業を行っている中堅事業者。兼営事業は不動産業や飲食店等。



※ 赤字系統の赤字に、自主運行の黒字系統の黒字と補助金を加えても赤字が生じている（「一般路線バス+補助金」の系列）。

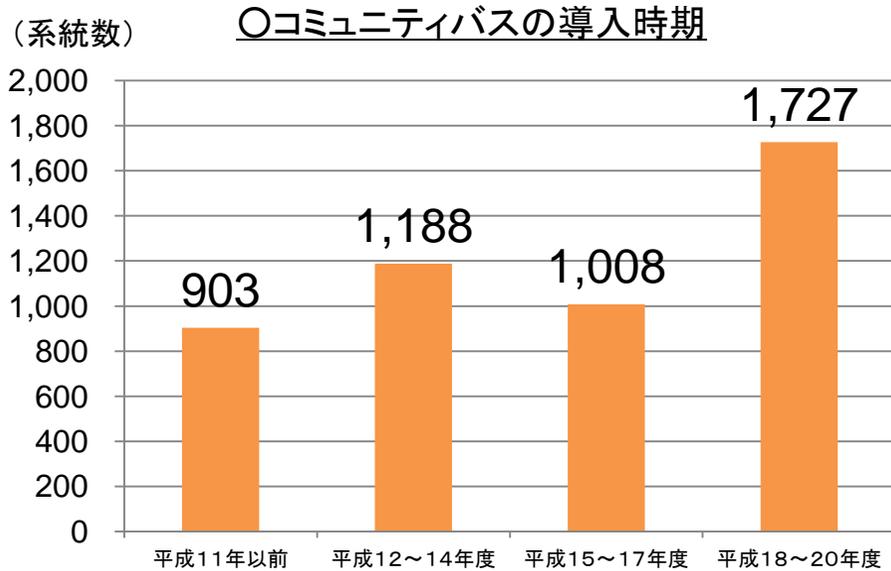


※ 赤字系統の赤字に、自主運行の黒字系統の黒字と補助金を加えると、黒字になる場合がある（「一般路線バス+補助金」の系列）。

※ 公益社団法人日本バス協会の協力により、個別事業者の事業別収支を入手
 ※ 日本全体では、一般路線バスの赤字系統の赤字と黒字系統の黒字と補助金で相殺しても、約1000億円程度の赤字が発生している（平成20年度実績）。

コミュニティバスの状況（路線バスとの比較）

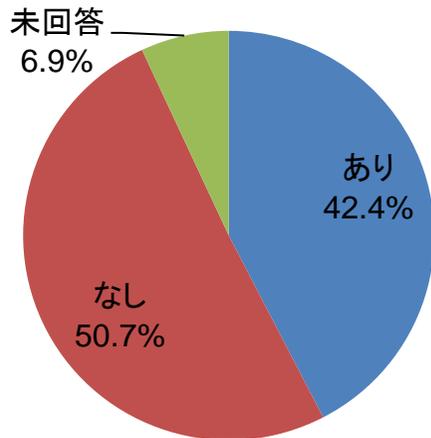
■ コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。



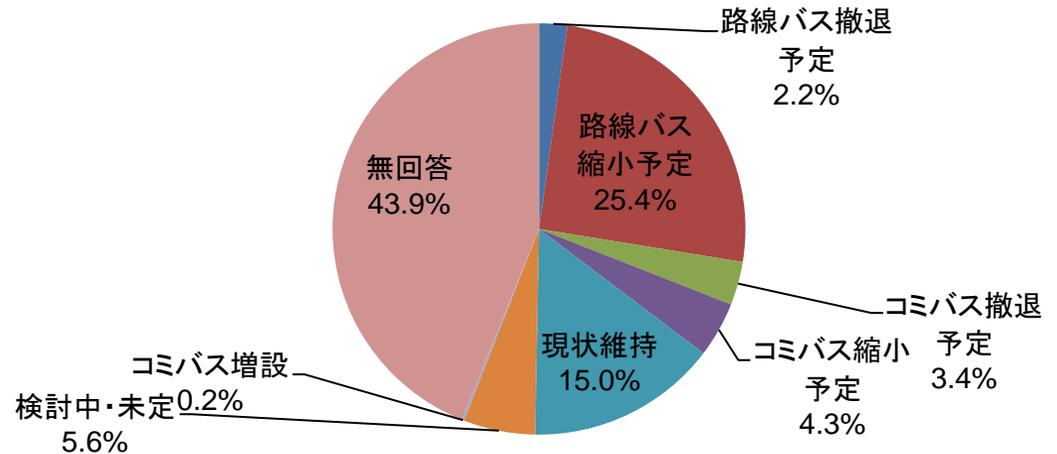
○輸送実績

項目	単位	値	参考: 路線バス
系統数	系統	4,314	41,861
走行キロ	千キロ	96,927	1,945,490
輸送人員	千人	76,767	4,067,692
輸送人員キロ	人キロ	363,617	18,044,688
1人平均乗車キロ	km	4.7	4.5
平均乗車密度	人	3.8	9.4
運送収入	百万円	14,096	721,601
運送支出	百万	35,179	840,552
収支率	%	40.1	85.8

○路線バスとの競合の有無



○競合路線の今後の対応



出典: 社団法人日本バス協会「バスネットワークの実態分析調査報告書」

地域鉄道をめぐる危機的状況①

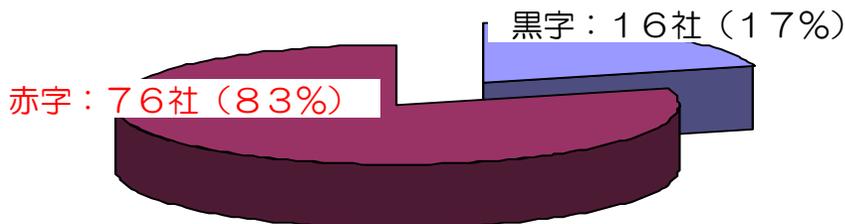
■ 鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

輸送人員の推移

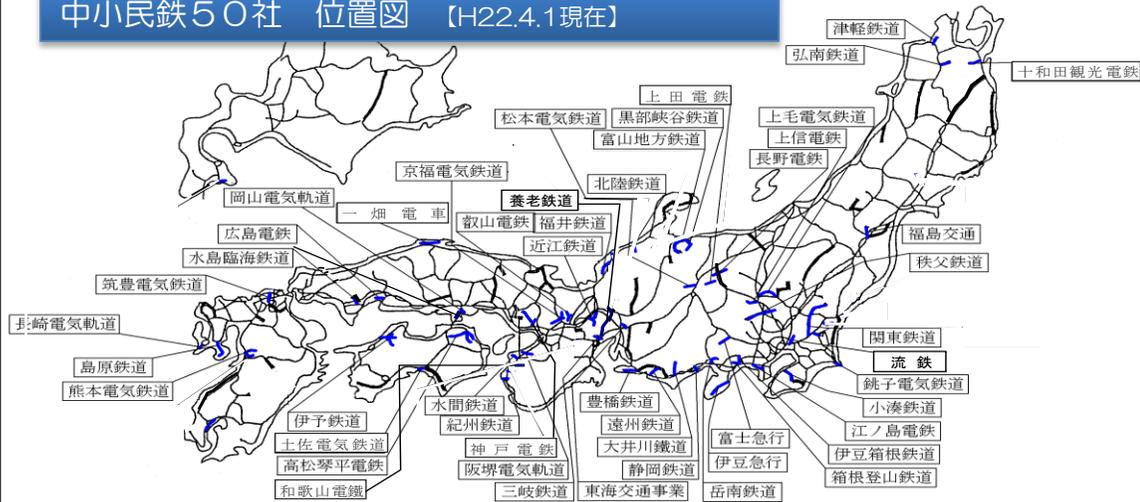


※昭和63年度以降に開業した事業者を除く71社
出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

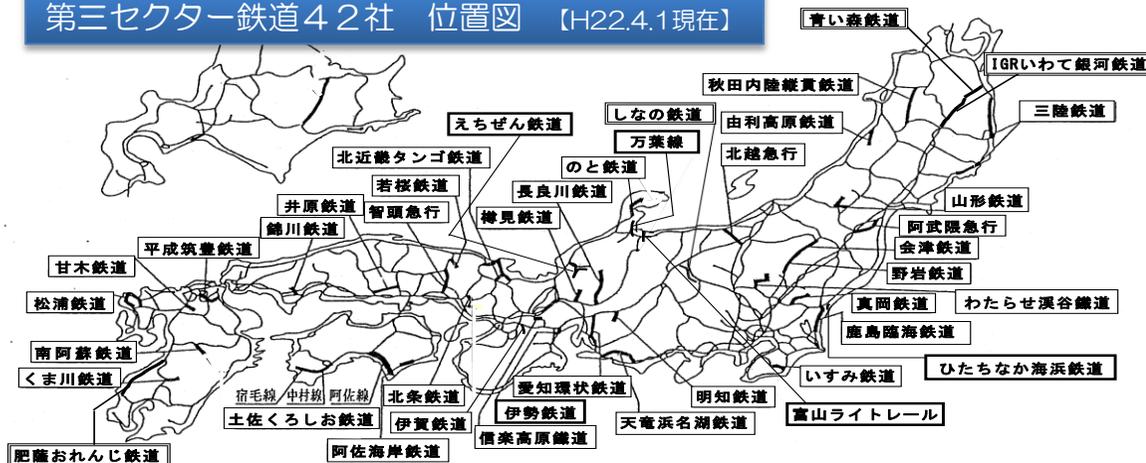
経常収支 平成21年度 (鉄軌道業)



中小民鉄50社 位置図 【H22.4.1現在】



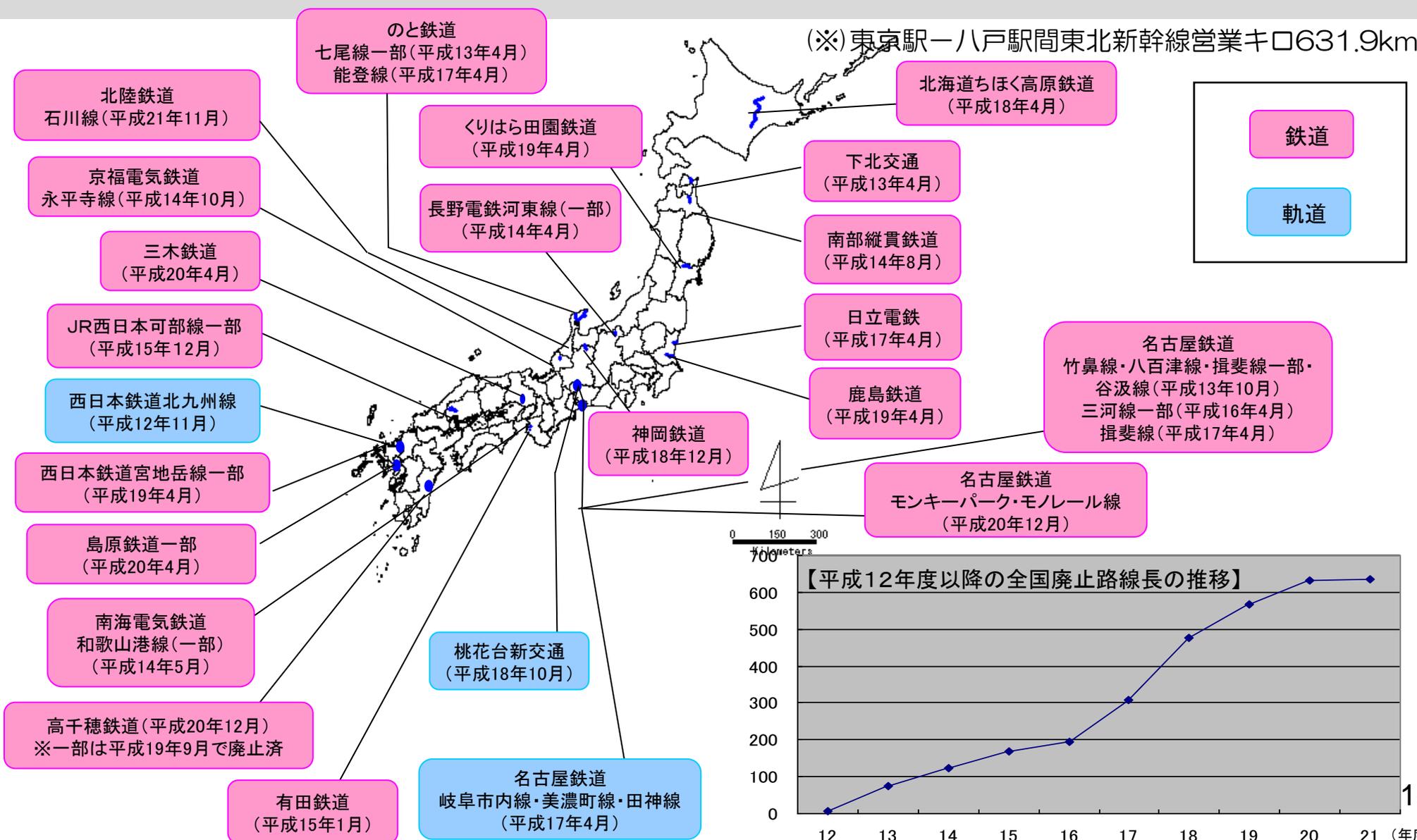
第三セクター鉄道42社 位置図 【H22.4.1現在】



・ 転換鉄道等: 旧国鉄のローカル線又は旧国鉄の工事凍結線で日本鉄道建設公団により建設された路線の経営を承継した鉄道事業者
 ・ 並行在来線: 整備新幹線の開業に伴い、JR旅客鉄道株式会社から分離される並行する在来線の経営を承継した鉄道事業者
 ・ その他: 上記以外で、事業構造の変更に伴って第三セクター化した鉄道事業者

地域鉄道をめぐる危機的状況②

■ 平成12年度以降、全国で33路線・634.6km（東京－八戸間(※)に匹敵）の鉄軌道が廃止。



2 多様な主体による一体的・総合的取組に対するこれまでの考え方

「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」

【社会資本整備審議会答申（平成19年7月20日）】

■ 社会資本整備審議会によるこれまでの答申においては、集約型都市構造を実現するためのまちづくりと交通施策の連携の重要性が指摘されているところ。

○集約型都市構造に基づく都市像の実現

- ・持続可能な都市を実現するため、我が国の都市を拡散型から集約型都市構造へ再編。
- ・目指すべき都市像は集約拠点相互を基幹的公共交通により連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り環境負荷低減型の都市へ

○集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

- ・多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ
集約型都市構造実現のため、多様な分野の関連施策を連携強化し「総力戦」へ。

・集約型都市構造の実現に向けた公共交通の重要性

「都市の装置」である公共交通について、サービス水準等に関する目標を設定し、公益事業としての公共性を評価して利用促進を図ることが必要。

○展開すべき主要な施策

・道路整備の重点化

選択と集中及び目標達成型の道路整備を重点的に進め、環状道路の整備、トラフィック機能の強化、都市内道路の再構築等を積極的に推進。

・公共交通の再生

交通事業のみでの採算は厳しいが、公益性の高い公共交通については、公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域の支援等の実施が必要。

・歩行者空間の復権と積極的整備

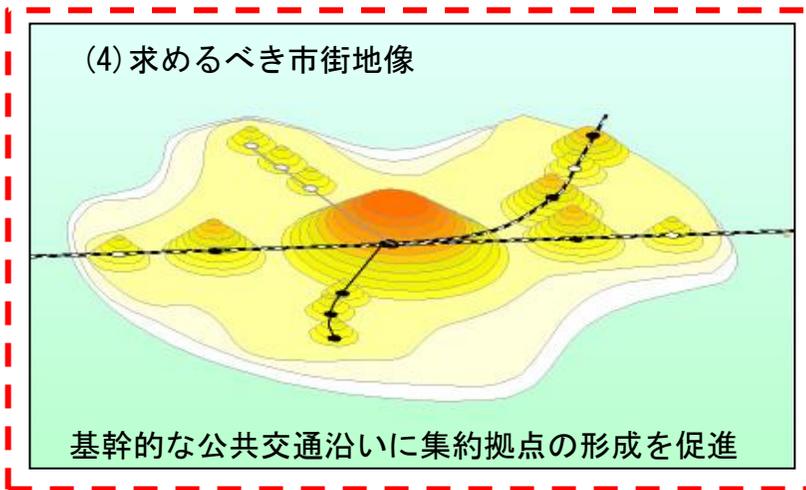
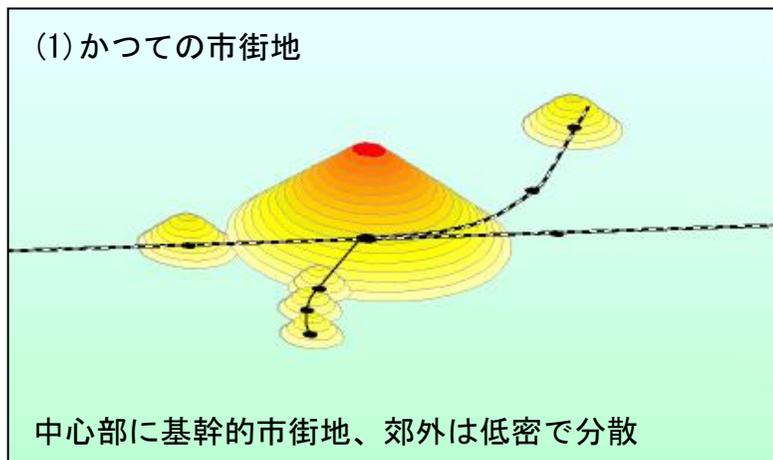
安全・快適に歩ける空間・環境の整備を図るため、適切な拡がりを持つ面的な歩行者空間の整備、及び自転車走行空間のネットワーク形成を推進する施策を実施。

次頁

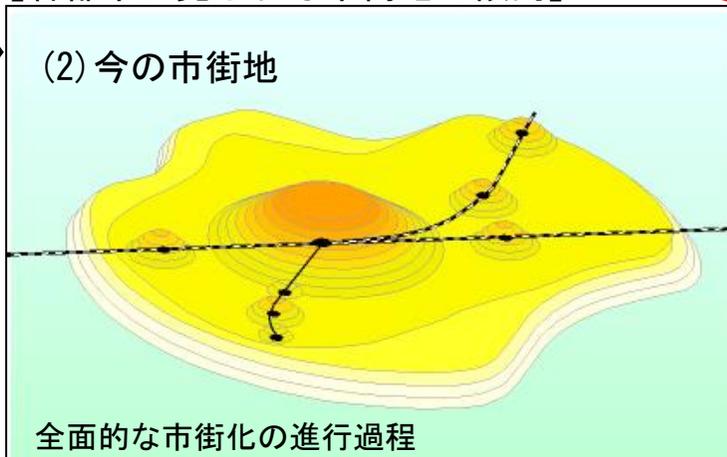
次々頁

集約型都市構造の推進①～拡散型から集約型都市構造への転換イメージ

- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展（（1）の市街地）、これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張（（2）の市街地）
- 少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指す（（4）の市街地）



【各都市に見られる市街地の傾向】

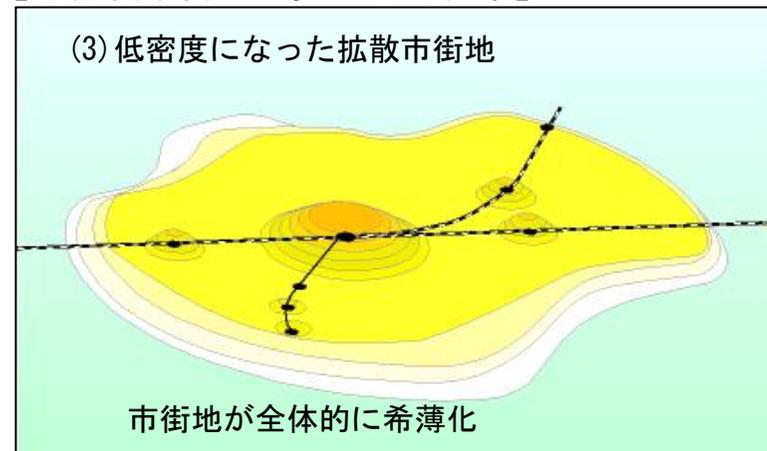


現在の市街化の傾向

都市構造改革

低密化を放置

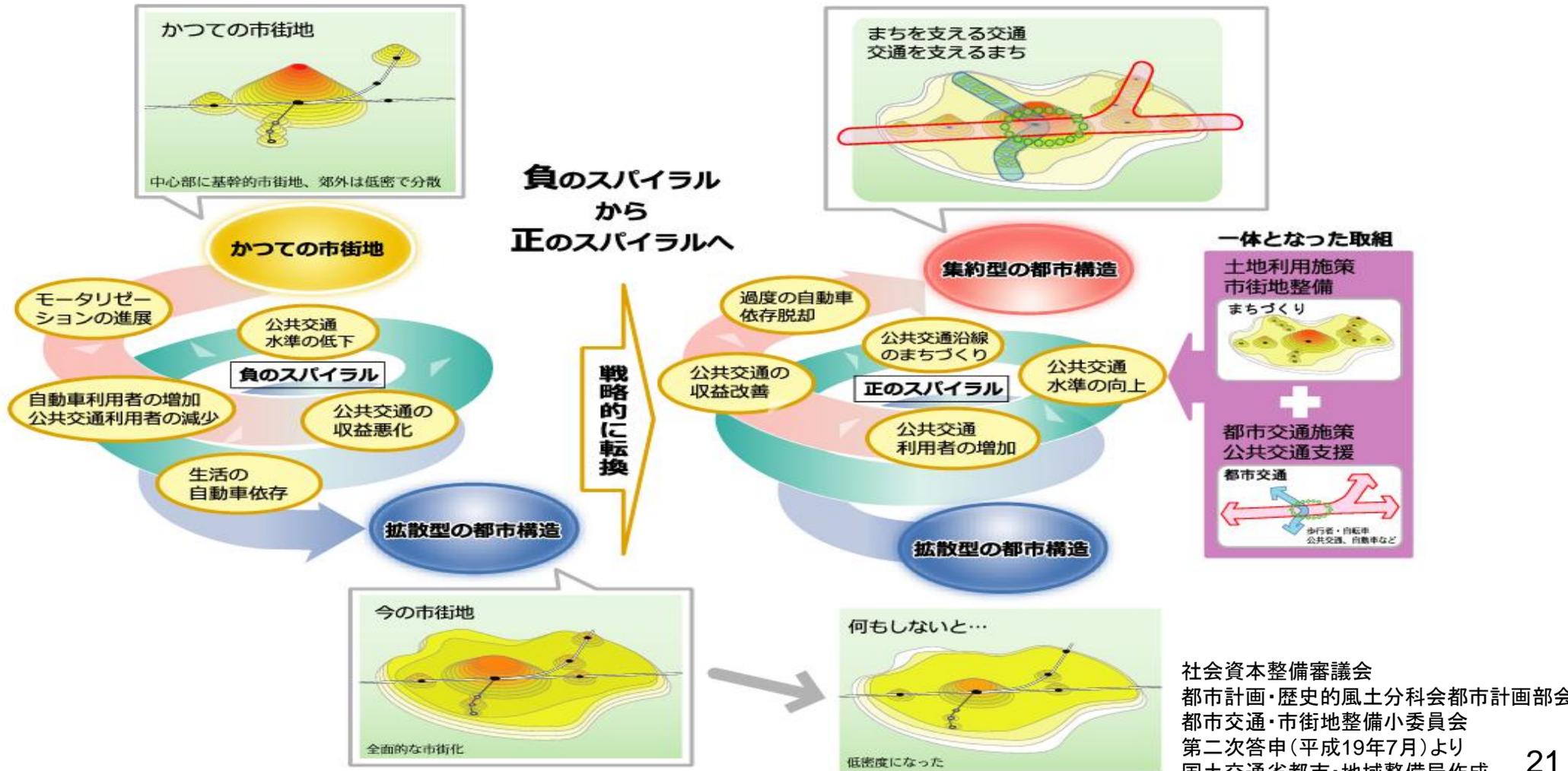
【低密度市街地が拡大した結果】



集約型都市構造の推進②～公共交通の整備と集約型都市構造の実現シナリオイメージ

■ 集約型都市構造実現のためには、土地利用施策や市街地整備と公共交通水準向上等の都市交通施策を一体のものとして、戦略的に、かつ総力戦として行うことが必要。

●公共交通の整備と集約型都市構造の実現シナリオイメージ



社会資本整備審議会
都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会
都市交通・市街地整備小委員会
第二次答申(平成19年7月)より
国土交通省都市・地域整備局作成

コンパクトシティの位置づけ

- 都市計画区域マスタープランの約8割、市町村マスタープランの約半数が将来都市像としてコンパクトシティを位置づけ、又は位置づけ予定であり、地方公共団体にもコンパクトシティの考え方が浸透。

【調査時期】 平成22年4月 (H22. 3. 31時点)

【調査内容】

都市計画区域MP及び市町村MPにおいて、「コンパクトシティ化」や「集約型都市構造化」等コンパクトシティを将来の都市像として位置づけているか、又は位置づける予定があるかについて、各都道府県にアンケート調査を実施。

(市町村MPは、各都道府県経由で市町村が回答)

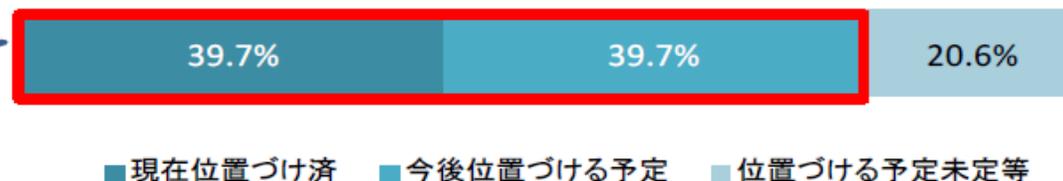
※コンパクトシティの位置づけとして、「コンパクトなまちづくり」、「コンパクトな都市づくり」「集約化」「コンパクト化」等の文言も含まれる。

調査結果

都市計画区域MPの将来都市像における「コンパクトシティ」の位置づけ

N=1195区域

約8割



市町村MPの将来都市像における「コンパクトシティ」の位置づけ

N=1420区域

約半数



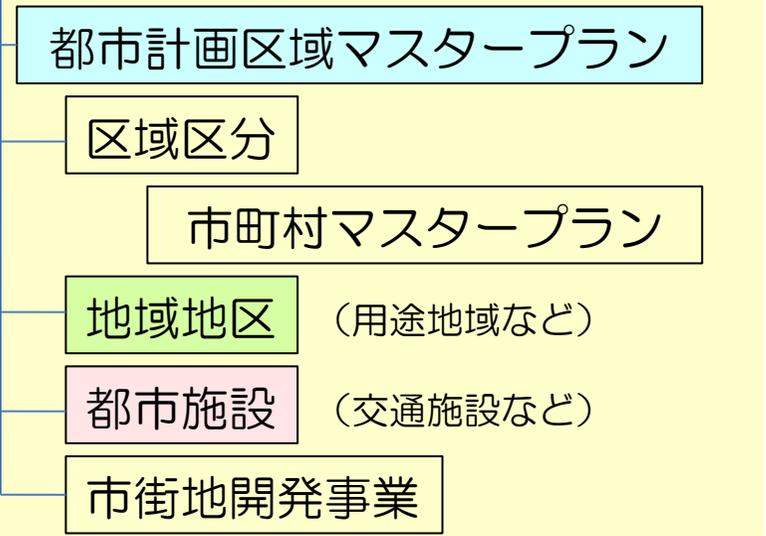
※
市町村合併等を行い、新市町村でのMPを策定していない場合は旧市町村毎に集計している。

都市計画制度における交通の取扱い

- 都市計画制度においては、都市計画法や都市計画運用指針において、交通施設を含む都市計画を一体的・総合的に定めることが規定されている。

都市計画区域

都市計画基準



- 土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で、当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない
- 都市施設は、土地利用、交通等の現状及び見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めること

□ : 都市計画法 □ : 都市計画運用指針

- (都市計画区域マスタープラン)
 - 交通体系の整備の方針
都市の将来像を実現するため、各交通機関相互の役割分担・連携の考え方等 交通体系のあり方を示すことが望ましい。
- (用途地域)
 - 住居系用途地域
公共交通機関の活用の観点からの住宅地の密度と鉄道駅等からの距離との相関に配慮
- (交通施設)
 - 都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩等の各交通機関が適切に役割分担をした交通体系が確立されるよう各交通施設を総合的・一体的に定める
 - 土地利用のあり方と一体的に交通体系整備のあり方を検討
 - 例えば公共交通利用促進策等の交通施設計画と密接に関連する交通需要の調整の考え方や、整備される交通施設の将来における使い方を考慮した上で定める

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」①

【交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告書（平成19年7月5日）】

- 交通政策審議会によるこれまでの答申においても、まちづくりと交通施策の連携の重要性が指摘されているところ。

交通政策審議会 交通体系分科会地域公共交通部会 報告

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」【平成19年7月5日報告】 概要（関連部分）

○まちづくりとの連携

- ・地域公共交通は、地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化・再生にあたっては、まちづくりからの取組みも期待される。
- ・市街地整備、都市計画、土地利用との連携を図り、地域が目指すまちの姿を実現する観点から、地域公共交通のあり方を検討することが必要。

○多様な主体の連携・協働

- ・地域公共交通の活性化・再生は、交通事業者の経営努力や利用者の追加的負担だけでは限界があり、また、公共交通に対するニーズが多種多様であることから、地域の関係者が連携・協働して取り組んでいくことが必要。
- ・市町村を中心に、交通事業者、公安委員会、道路管理者、意欲と能力のあるNPO、地域の住民等の利用者、その他様々な地域の主体が、輸送の安全の確保を前提としつつ、まちづくり等の観点も踏まえ、地域公共交通のあり方について主体的に考え、それに基づく取組みや創意工夫を総合的かつ一体的に推進するための仕組みづくりが必要。

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」②

【交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告書（平成19年7月5日）】

■ 地域公共交通の活性化・再生のため、まちづくりとの連携が目標とされている。

地域公共交通の現状と課題

公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化 等

交通事業者の大半が赤字

- ・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
 - ・乗合バス事業者の約7割が赤字
 - ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字
- (平成17年度)

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向



自家用乗用車等による交通渋滞



平成19年4月に廃止された鹿島鉄道

地域公共交通の活性化・再生が喫緊の課題

地域公共交通に関する施策展開の目標

高齢者等の地域住民の移動手段の確保



福祉有償運送(長野県中川村)

安全・安心で質の高い輸送サービスの提供



富山ライトレール(富山県富山市)

まちづくりとの連携



横安江町商店街のトランジットモール(石川県金沢市)

観光振興による地域活性化



観光の目玉の一つの坊っちゃん列車(愛媛県松山市)

地球温暖化等の環境問題への対応

CO₂排出量の自家用乗用車との比較

- バス—約3/10
- 鉄道—約1/9

福祉・文教施策との連携



バスの出前授業(山梨県)

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」③

【交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告書（平成19年7月5日）】

■ 市町村を中心とした多様な主体による取組の重要性が指摘されている。

地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取組みのあり方

施策展開の基本的方向性

- 地域のニーズは多種多様であり、市町村を中心に、公共交通事業者、地域住民等地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、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ことが重要。
- 国は、公共交通を積極的に活用していく取組みを、国民運動となるよう総合的に支援。

多様な主体の連携・協働

地域の関係者の合意形成のための新たな仕組みの活用

本年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立。本法律を活用して地域の関係者による合意形成やこれに基づく取組みを推進。

「新たな公」による取組み

住民、NPO、企業等の多様な主体が、地域づくりの担い手となり、行政との協働により、「公共的価値を含む私の領域」や「公と私の中間的な領域」に活動を広げることが期待される。

産学官民の連携

「活力」を有する「産」、「制度」を有する「官」、「知識」を有する「学」、さらには住民が連携することが重要。

多様な主体



「交通基本法案の立案における基本的な論点について」

【交通政策審議会・社会資本整備審議会報告書（平成23年2月）】

■ 「交通基本法案の立案における基本的な論点について」においては、コンパクトシティの推進のため、交通や土地利用を含んだ一体的・総合的な取組みの重要性が指摘されている。

《交通基本法案の立案における基本的な論点について[報告書]》抄

3. 「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たってのその他の論点

(2) 「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たって特に問題となる論点

i) まちづくり、地球環境問題、観光立国推進との関係

①まちづくりとの関係

近年、都市の開発、道路網の整備等が進み、郊外における住宅地や大規模小売店舗の立地が進む地域がでてきている反面、まちの拡散に伴う中心市街地の空洞化、公共交通の衰退等の歪みが生じてきた。また、人口減少・財政悪化が進展するなかで居住地が拡散したままの状態では、都市のサービス低下や都市経営のコストの増大を招くといった問題も生じてきている。さらに、まちの拡散は、人口の集積している地域に比べて相対的に高い環境負荷をもたらすとの指摘もある。

このような問題に対応するため、可能な限り市街地を拡散させず、居住地や都市機能の集積を図り、徒歩や公共交通により日常的な移動ニーズが充足されるいわゆるコンパクトシティの形成を指向すべきとの方向性が打ち出されている。その一環として、公共交通のあり方も含め地域のまちづくりに責任を負う地方公共団体にとって、交通や土地利用を含んだ一体的・総合的な取組みを行うことが一層重要になってきている。また、過去の社会資本整備審議会答申でも指摘されているところであるが、まちづくりの一環として公益性の範囲内で税その他による財政的支援等を公共交通に関して行うことが必要である旨を改めて明確に示すことが求められている。

このため、交通基本法の立案にあたっては、まちづくりの観点から、交通施策を推進する方向性を示すとともに、交通のあり方についての住民理解を前提に、市場の中で提供される交通サービスとの調和に配慮しつつ、まちづくりへの運輸事業者の協力体制を確保する方向性の提示が期待される。例えば、まちづくりにおける公共交通の位置付けについてのさまざまな住民や利用者の理解と自助努力を喚起しつつ、行政と運輸事業者間の役割分担等に関する関係者による連携・協働の場を設けることなどが考えられる。

交通基本法にはこうした理念と基本的な施策を盛り込み、今後、具体的な仕組みづくりを含め、関係者が連携して取り組んでいくことが期待される。

3 多様な主体による一体的・総合的 取組に対する支援策

社会資本整備総合交付金

■ 地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取り組みを支援する社会資本整備総合交付金の中で、交通を含めたまちづくりのための事業に対し、ハード・ソフトの両面から地方公共団体へトータル支援。

整備計画に掲げる政策目標の達成 (成果指標で事後評価)

住宅・社会資本の整備

基幹事業

- ◎ 活力創出基盤整備
(道路、港湾)
- ◎ 水の安全・安心基盤整備
(治水、下水道、海岸)
- ◎ 市街地整備
(都市公園、市街地、広域連携等)
例：都市再生整備計画事業
- ◎ 地域住宅支援
(住宅、住環境整備)

後掲

※H23年度より4分野を統合

関連社会資本整備事業

- ・ 各種「社会資本整備事業」
(社会資本整備重点計画法)
- ・ 「公的賃貸住宅の整備」

効果促進事業

- 計画の目標実現のため基幹事業一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務(ソフト事業を含む)
- 全体事業費の2割目途
(例) 基幹事業が「道路」の場合
 - ・ コミュニティバス車両の購入
 - ・ アーケードモールの設置・撤去
 - ・ 離島航路の船舶の改良(省エネ化等)
 - ・ 観光案内情報板の整備
 - ・ 社会実験(レンタサイクル、自転車乗り捨てシステム…)
 - ・ 計画検討(無電柱化、観光振興…)

社会資本整備総合交付金による支援事業のイメージ

■ 駅前広場、自由通路等の交通結節点の整備や、バス走行空間、自転車・歩行者空間の整備、社会実験等を幅広く支援。

※写真はいずれも整備イメージ

【駅前広場の整備】



【自由通路の整備】



【連続立体交差事業】



【P&R駐車場の整備】



【バス走行空間整備】



【歩行者空間整備】



【サイクルポートの整備】



【自転車利用促進社会実験】



【自転車走行空間整備】



都市再生整備計画事業(従来のまちづくり交付金)

- 平成22年度創設の社会資本整備総合交付金の基幹事業として位置づけ。
- 道路等のハード事業に加え、コミュニティバスの社会実験等ソフト事業も対象。

社会資本総合整備計画(市街地整備分野)の作成

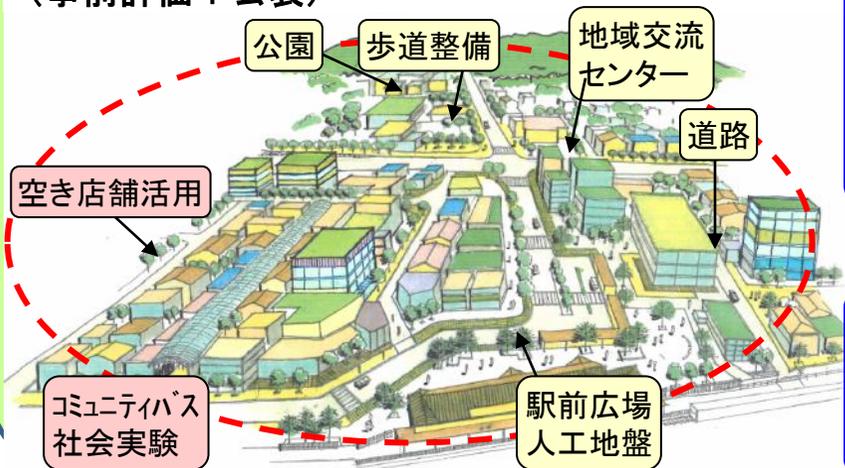
他の基幹事業を適宜組み合わせ、また必要に応じて一体的に実施する関連事業を組み合わせることにより、効果的なまちづくりを実施。

基幹事業

○都市再生整備計画事業(従来のまちづくり交付金事業)

基礎額となる国費は従来のまちづくり交付金の国費率計算と同様。(概ね4割)

市町村は**都市再生整備計画**作成、提出
(事前評価+公表)



道路、公園、河川、下水道、地域交流センター、高質空間形成施設、既存建造物活用事業等

(提案事業)
コミュニティバスの社会実験等のソフト事業等

関連事業

関連社会資本整備事業

効果促進事業

都市公園等事業、市街地整備事業、都市水環境整備事業 等

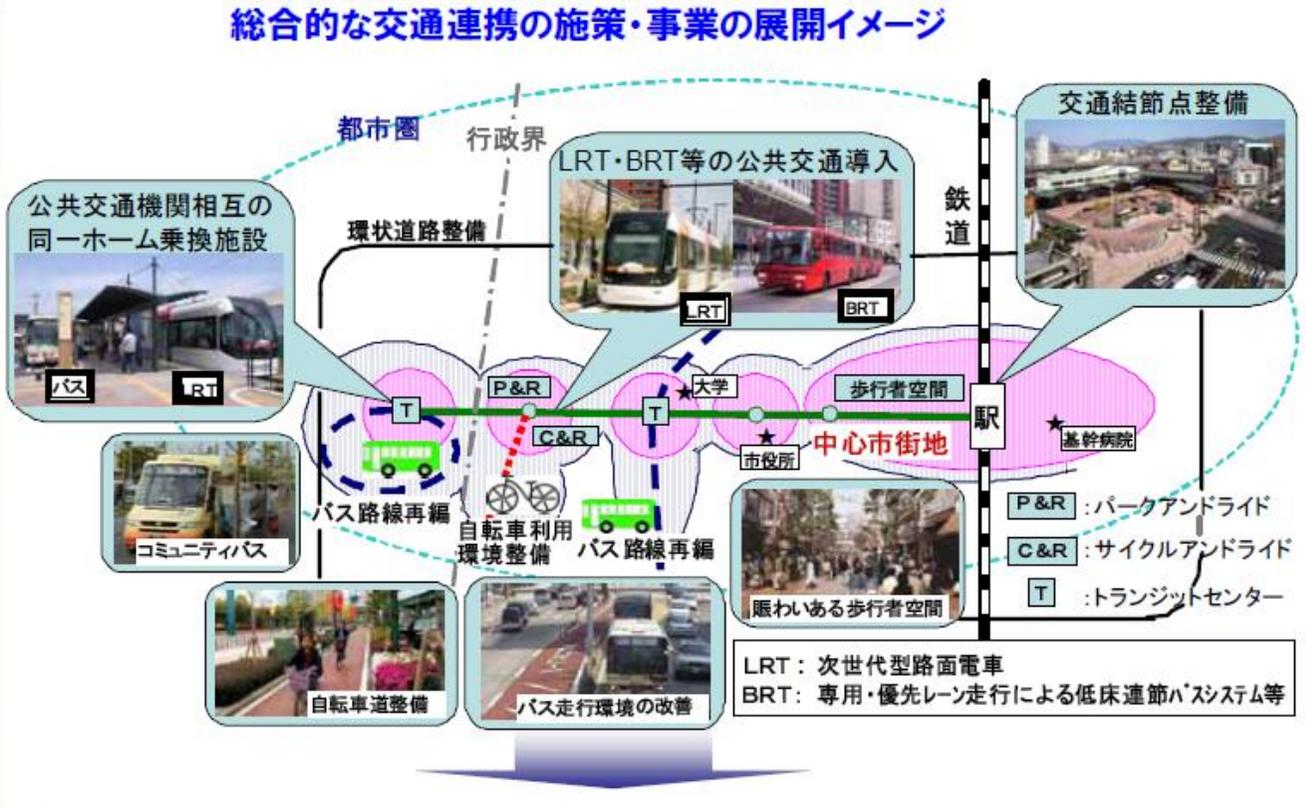
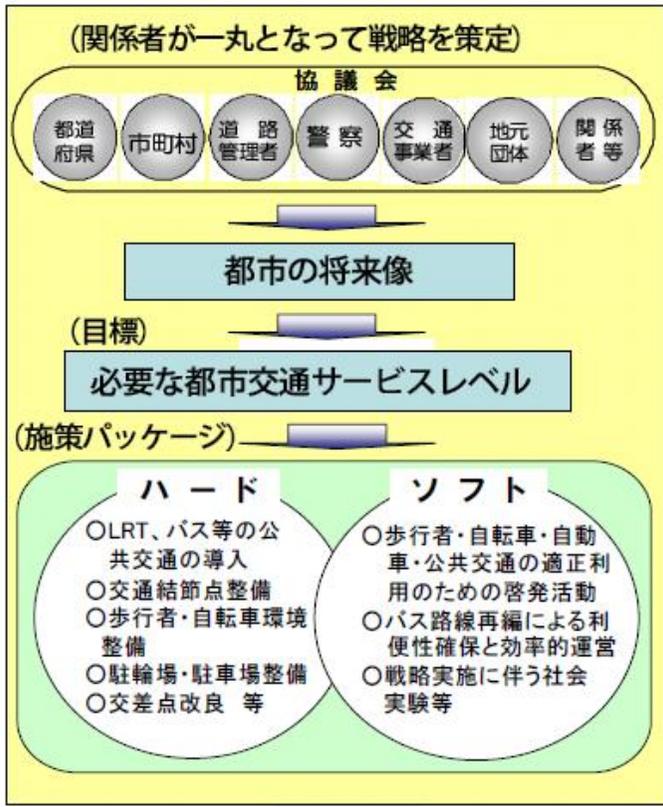
交付開始年度別地区数

H16年度:355地区、H17年度:385地区、H18年度:362地区、H19年度:253地区、H20年度:163地区、H21年度:187地区、H22年度:185地区、H23年度:151地区 計:2,041地区

都市・地域総合交通戦略

■ 道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、円滑な交通の確保と目指すべき将来像を実現するため、社会資本整備総合交付金等で

- ① 都市・地域総合交通戦略の策定を国が支援
- ② 戦略に基づく、LRT等の公共交通の導入支援や交通結節点の整備等を重点支援



戦略実施プログラム

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法

■ 大都市地域における著しい住宅地需要にかんがみ、新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において宅地開発及び鉄道整備の一体的推進のために必要な特別措置を講ずることで、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図り、大都市地域における住民の生活の向上と当該地域の秩序ある発展を目的とする。

特徴① 関係都県が主体となり、国や鉄道会社、工事関係者とともに宅地開発と鉄道整備について十分連携をとる

基本計画の策定
(地方自治体)

総務大臣、
国土交通大臣の
同意

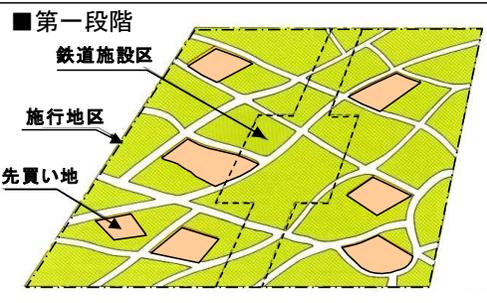
宅地開発事業の推進

事業の実施

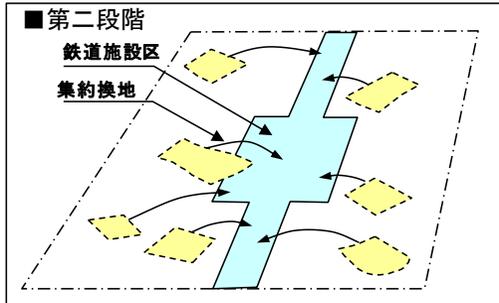
関係都県などによる調整

鉄道整備の推進

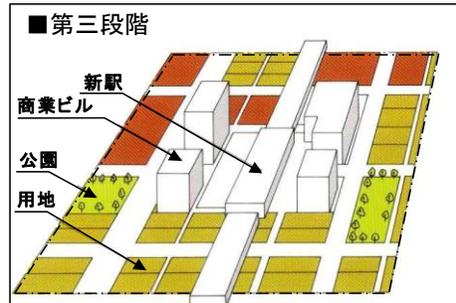
特徴② 重点地域内において一体型土地区画整理事業により地方自治体などによる先買地を鉄道施設区内に集約置換でき、鉄道事業用地を早期かつ確実に取得でき、都市開発と鉄道整備の一体的推進が図れる



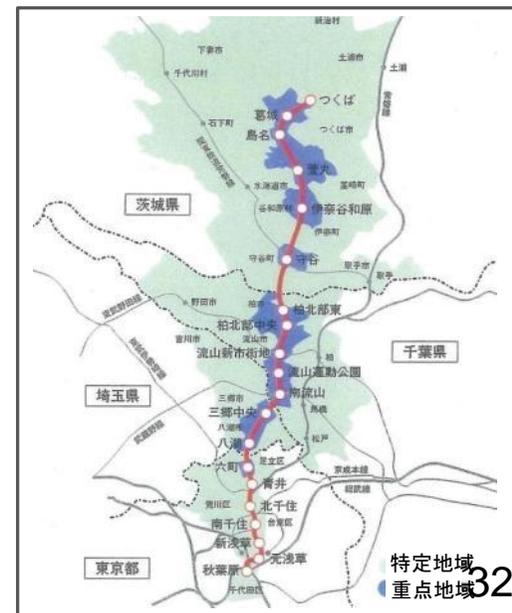
- 土地区画整理事業の事業計画で、鉄道施設区を設ける。
- 地方公共団体、都市基盤公団、住宅供給公社などが地域内の土地を先買する。



- 一体型の土地区画整理事業が認可される。
- これと合わせて土地利用が決められる。
- 先買した用地を鉄道施設区内に集約換地する。



- 鉄道の整備、公共施設の整備が進むと建物の建設が始まる。
- さらに、公共施設などが整備され、総合的なまちづくりが完成。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。

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

協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等 ※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

- ・協議会の参加要請応諾義務（*公安委員会、住民は除く）
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道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の導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、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。国は、これを総合的に支援。



予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成 等

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築

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

DMV（デュアルモード・ビークル）

・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS（インテリジェント マルチモード トランジット）

・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



水陸両用車



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合わせた高次の機能を備えたバスシステム

注3 公有民営※
地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの ※は第169国会で成立した一部改正に関する部分（平成20年10月1日施行）

地域公共交通活性化・再生総合事業（平成20年度～22年度）

- 活性化法の成立を受け、地域公共交通の維持方策に試行的に取り組み、本格導入を目指す地域の協議会に対して補助する制度を創設。

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）

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

学校・病院等

等

市町村が策定

地域公共交通総合連携計画（法定計画）

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

- ・ 協議会の参加要請応諾義務
- ・ 計画策定時のパブリックコメント実施
- ・ 計画作成等の提案制度
- ・ 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

①「地域公共交通総合連携計画」（法定計画）策定経費 定額

②総合事業計画に定める事業に要する経費

- ・ 実証運行（航） 1/2
- ・ 実証運行（航）以外の事業 1/2※

※政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

策定支援

取組支援

地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）

（例）

- ◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行（航）
 - ・ 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
 - ・ コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
 - ・ 空港アクセス改善（空港アクセスバスの実証運行等）
 - ・ 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運行 等
- ◇ 車両関連施設整備等
 - ・ バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV（低床式軌道車両）の導入 等
- ◇ スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇ 乗継円滑化等
 - ・ 乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等
- ◇ 公共交通の利用促進活動等
 - ・ レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等
- ◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇ その他地域の創意工夫による事業



<制度の特徴>

- 【計画的取組の実現】
 - ・ 計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 【協議会の裁量確保】
 - ・ 事業をパッケージで一括支援
 - ・ メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
- 【地域の実情に応じた支援の実現】
 - ・ 地域の実情に応じた協調負担の実現
- 【事業評価の徹底】
 - ・ 成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～（23年度新規）

■ 生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援。

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等
に限定

事後的な
補助が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

23年度予算：305億円（皆増）
（前年度関連予算との比較 1.42倍）

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通（※）、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

※ 利用者の個別の需要（デマンド）に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

地域公共交通会議の仕組み

- 地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定

地域公共交通会議

【主宰者】

市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

【構成員】

市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等（地域の実情に応じて）（※事案によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

【目的】

- ・ 地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
- ・ 輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明（地方運輸局において審査）

更新・変更

事業者へ委託することとなった場合

事業者によることが困難な場合

新4条に基づく乗合事業者による運送 ＜事業許可又は事業計画変更認可＞

- 運賃認可の届出化
- 道路管理者・警察への意見照会の簡便化
- 標準処理期間の短縮
 - ・ 路線変更認可の迅速化 等

自家用自動車による有償運送(市町村運営バス) ＜登録(更新制)＞

- 輸送の安全・利便の確保
 - ・ 一定の講習の修了（運転者）
 - ・ 運行管理体制、事故処理体制
 - ・ 運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
 - ・ 事業改善命令、行政処分 等

運営協議会の仕組み

- 自家用自動車による過疎地・福祉有償運送の必要性、対価等について運営協議会で協議を行い合意を得られた場合、NPO等は、国に登録した上で運送を行うことが可能。

運営協議会

自家用自動車による過疎地・福祉有償運送の必要性、対価等について運営協議会で協議を行い合意を得られた場合、NPO等は、国に登録した上で有償運送を行うことが可能。

【主宰者】

市区町村長（複数市区町村共同、都道府県で設置も可）

【構成員】

市区町村、住民又は利用者代表、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者及びその団体、旅客自動車運送事業者の運転者団体、学識経験者 等（地域の実情に応じて）

（※事案によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

【目的】

- ・自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項等について協議
- ・地域福祉の向上に寄与するよう自家用有償旅客運送者に対し必要な指導・助言

【協議事項】

- ① 自家用有償旅客運送の必要性
- ② 旅客から収受する対価
- ③ 運送の区域
- ④ 運送しようとする旅客の範囲
- ⑤ その他必要と認められる措置（使用車両数、運転者要件、損害賠償措置、運行管理体制、整備管理体制、事故時の連絡体制、苦情処理体制、その他必要な事項）

運営協議会において合意

運輸支局に申請

登録

NPO等による自家用自動車を使用した過疎地・福祉有償運送の実施が可能

4 多様な主体による一体的・総合的 取組の事例

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの事例（富山市）

■ 公共交通を軸とした都市構造を明確化し、LRTの整備等とまちなか・公共交通沿線への居住推進事業等を一体的に推進。

(1) 富山港線LRT化事業

（平成18年4月29日開業）



車両も含めたLRT化経費を市が負担するとともに、施設の維持、管理、更新経費を市が支援

《運行サービスの向上》

	富山港線 現行	富山ライトレール 路面電車化後
運行間隔	30～60分	15分（ラッシュ時は10分）
始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台
駅数	9駅（富山駅除く）	13電停
車両	鉄道車両	全低床車両 <small>運賃は200円均一制。</small>

《関連施策》

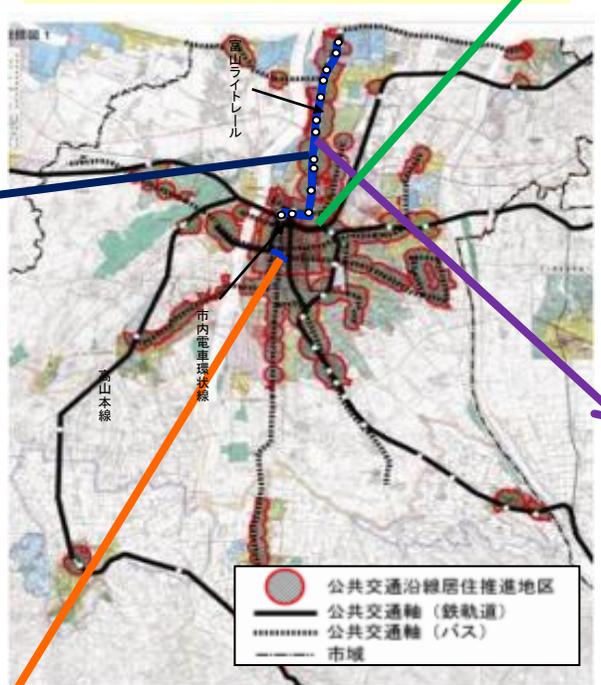


（富山市作成資料より）

(2) 中心市街地活性化施策と一体となった市内電車環状線化事業

- ・中心市街地を運行している市内電車の軌道を延伸、接続することにより環状線化を実施
- ・環状線沿線で市街地再開発事業を推進

【富山市都市マスタープラン・富山市総合交通戦略】
 ■ 都市の諸機能を集積させ、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり



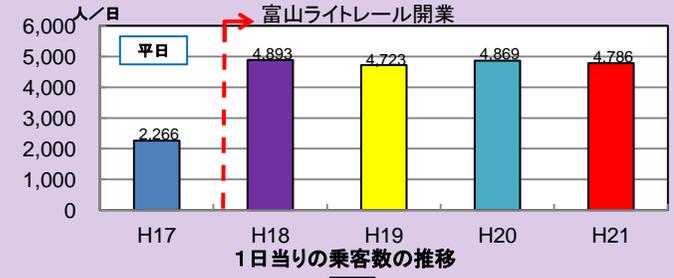
目標：公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合

約3割（平成17年現在） → 約4割（概ね20年後）

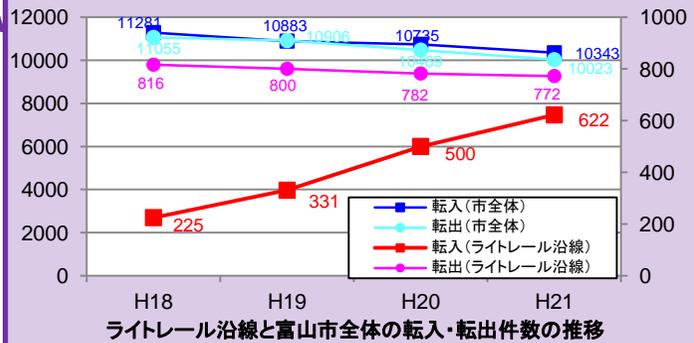
(3) まちなか・公共交通沿線居住推進事業

- ・公共交通沿線居住推進事業
住宅の購入補助等
- ・まちなか居住推進事業
都心地区への転居による家賃助成等

(4) LRT導入の効果



運行本数の大幅増等サービス向上により、富山ライトレール利用者が大幅に増加。



市全体では減少する中、沿線への転入者増や新規住宅着工数が増加

（富山市作成資料より）

土地利用計画の誘導と公共交通の連携の事例（金沢市）

- 環状道路整備により通過交通を排除、駐車場の立地抑制等による都心の歩行者、公共交通優先の空間の構築。
- 都心へのアクセスを公共交通中心へ転換。

【金沢市都市計画マスタープラン・新金沢交通戦略】

- 市街地の拡大は、原則として行わない
- 都市機能を土地利用計画の誘導と公共交通との連携により、中心市街地及び都心軸に集約
- 地域生活拠点の公共交通との連携による適正な誘導

公共交通重要路線の設定

バス専用レーンの設置、PTPSの導入



<公共交通重要路線>

選定基準

- ・沿線人口が多い
- ・今後人口増加が予想される
- ・沿線に主要施設のある路線 等

P&R駐車場の設置

公共交通重要路線上に市がP&R駐車場を設置⇒特急バスの運行



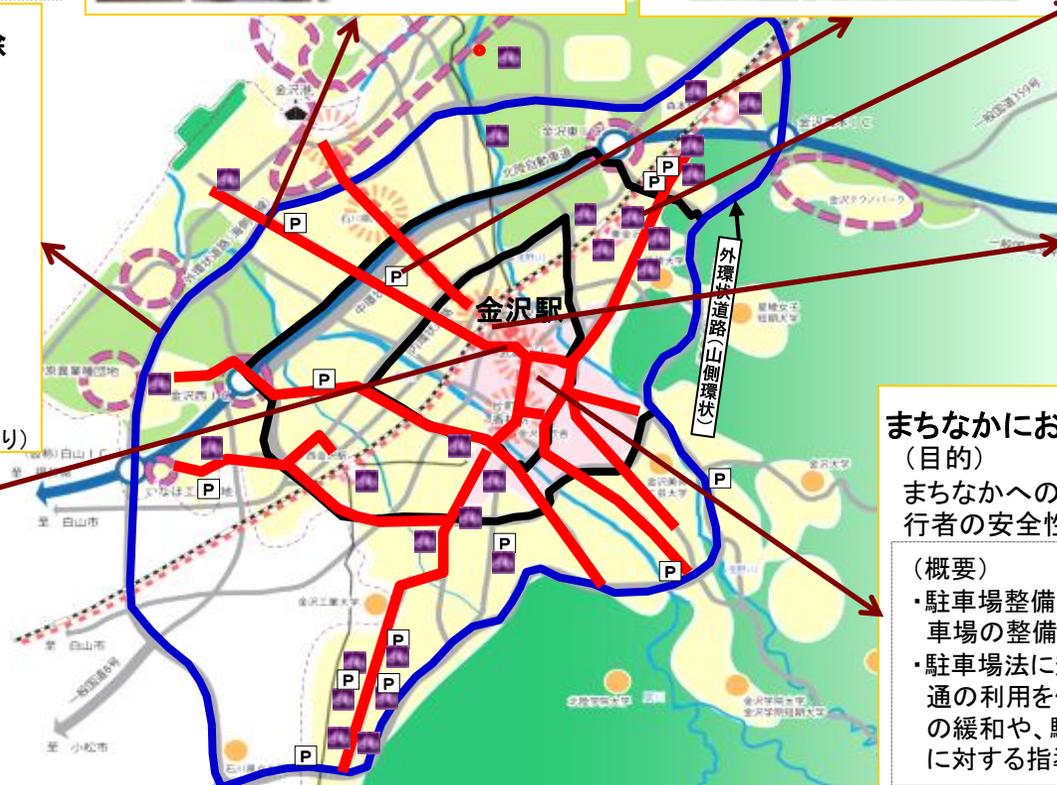
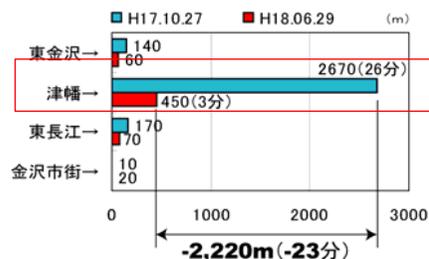
サイクル&ライド用駐車場の設置

公共交通重要路線上に市が駐輪場を設置



環状道路の整備による通過交通の排除

～山側幹線の完成による渋滞時間、距離の変化～



中心市街地における再開発事業の実施



武蔵ヶ辻第四地区第一種市街地再開発事業（近江町市場）

まちなかゾーンにおいて歩けるまちづくりの推進



・歩行者天国や街並み整備等を実施

まちなかにおける駐車場の設置調整

(目的)

まちなかへの過度な自動車流入の抑制、歩行者の安全性等の確保

(概要)

- ・駐車場整備地区を指定し、計画に基づく路外駐車場の整備
- ・駐車場法に規定される条例等に基づき、公共交通の利用を促進する事業者に対する附置義務の緩和や、駐車場の適正配置に関する設置者に対する指導・助言を実施

道路網計画と土地利用と交通のあり方を一体的に計画した事例（盛岡市）

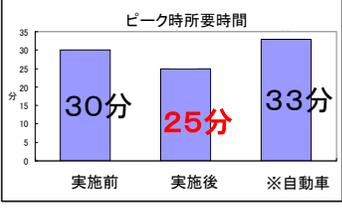
- バスの再編を行ったが道路拡幅に伴う専用レーンの確保等都市の条件によって効果に差。
- 改めて、道路網計画と土地利用と交通のあり方を一体的に計画する都市交通戦略を策定。

【盛岡市都市計画マスタープラン・盛岡市交通戦略】

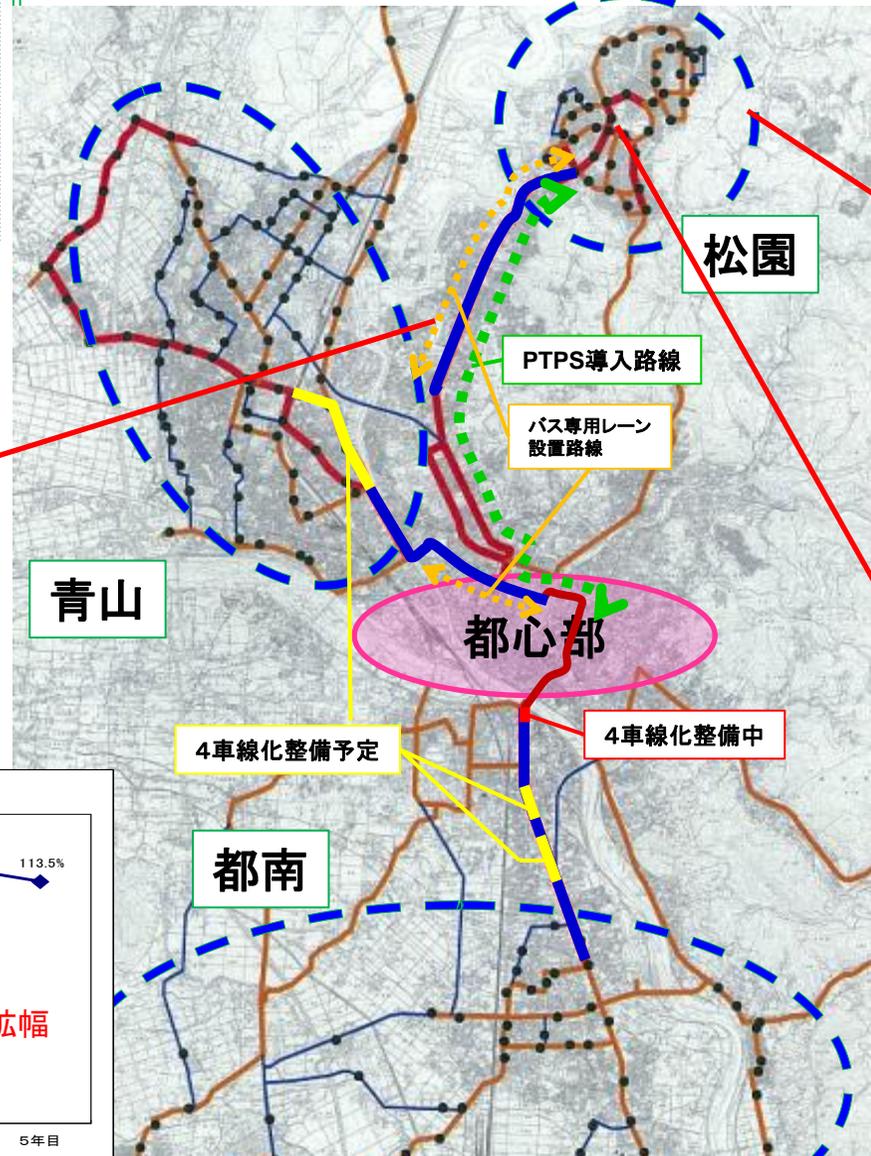
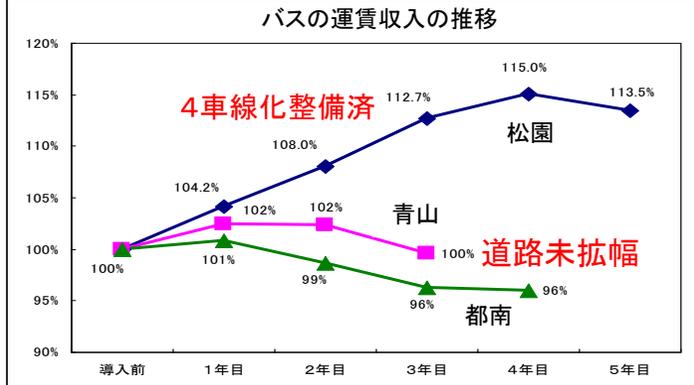
■ 自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る

■ 道路拡幅（4車線化）と併せたバス専用レーン、PTPSの導入

・基幹バスの設定（多頻度運行、急行バス設定）

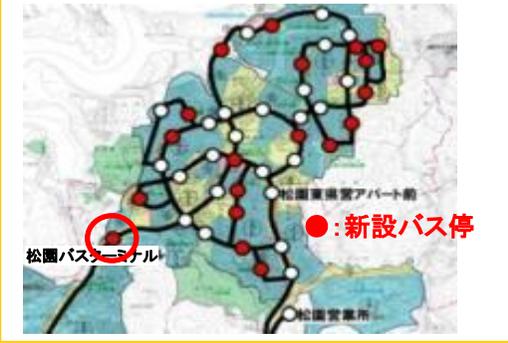


（盛岡市作成資料より）



支線バス網の設定バス停増設

・支線バスの便数増



バスターミナル整備(市)

・基幹バス、支線バス乗継
・通算運賃の適用



（松園バスターミナル）

公共交通軸と沿線の居住や都市機能の集積を一体的に行うまちづくりの事例（仙台市）

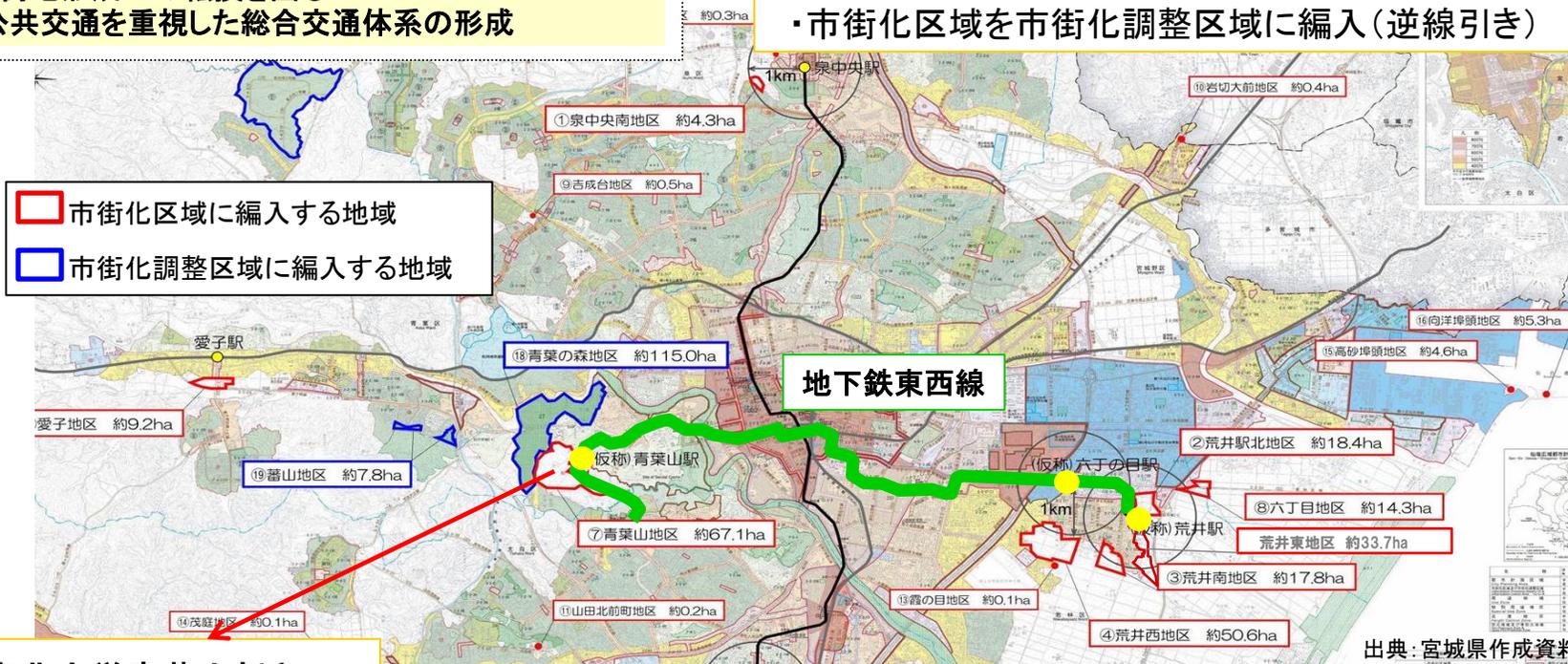
■ 地下鉄東西線の整備と沿線における土地利用や市街地開発を一体的に行い、歩いて暮らせるまちづくりを推進。

【仙台市基本計画「仙台21プラン」・仙台市都市交通プラン(都市・地域総合交通戦略)】

- 軌道系交通機関を基軸としたまとまりのある集約型市街地形成への転換を図る
- 公共交通を重視した総合交通体系の形成

東西線を軸にした集約型市街地の形成

- ・駅周辺の市街化調整区域を特定保留区域に見直し
⇒市街化区域に編入するとともに、土地区画整理事業により計画的に市街地整備を推進
- ・市街化区域を市街化調整区域に編入(逆線引き)



東北大学青葉山新キャンパス整備事業



卸町駅(仮称)等4地区で、まちづくり協議会を設置し、駅周辺のまちづくりを検討

- ・商業・生活サービス施設等の立地誘導や駅周辺の居住の推進に向けた、用途地域の見直しや地区計画等の導入
- ・居住や施設立地の推進策や歩行空間の整備等について検討

交通結節点と再開発等を一体的に整備した事例（高岡駅）

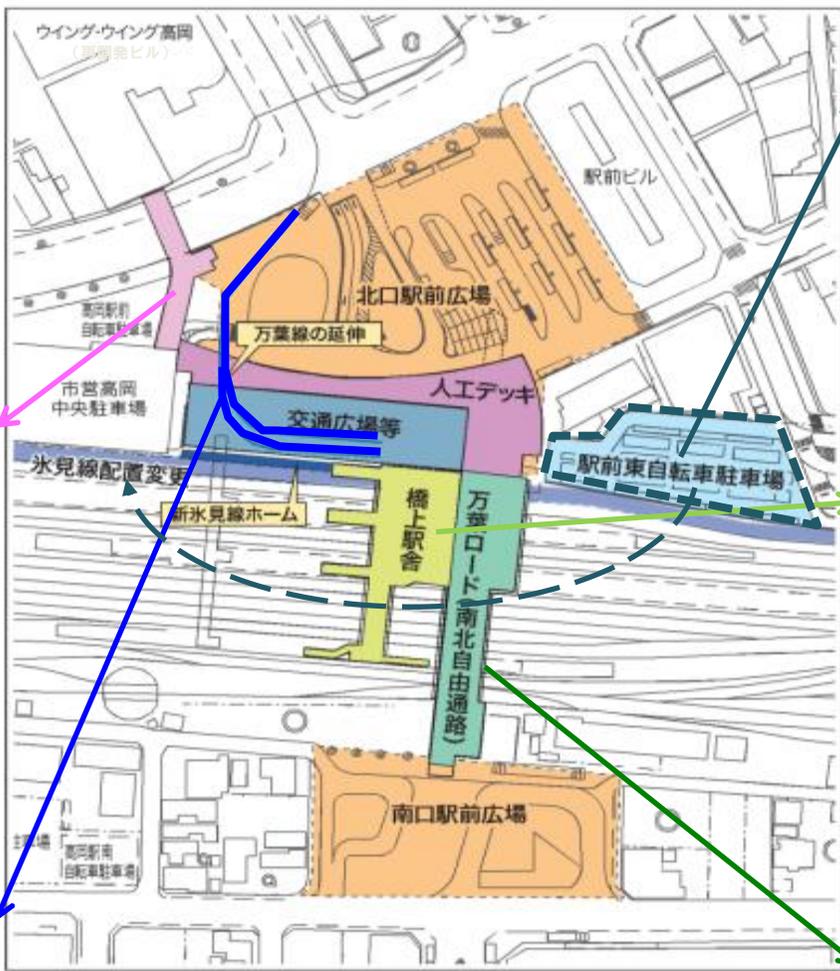
- 自由通路の設置、駅前広場、再開発ビルを結ぶデッキの整備等を一体的に行い、回遊性を向上し、中心市街地の活性化を推進。
- 万葉線の交通広場への引き入れ、氷見線のホーム移設等を実施し、乗り継ぎ利便性やアクセス性の向上を図る。



駐車場、再開発ビルと結ぶ新たな歩行者動線（2階デッキ）



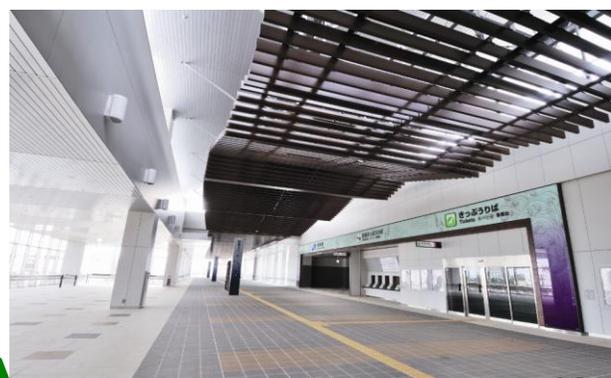
乗継ぎを強化する交通広場を配置
交通広場まで軌道を延伸



氷見線ホームを駅舎に近い位置へ移設し、乗継ぎ利便性向上
鉄道用地のスリム化により新たな用地を確保（自転車駐車場整備）



南北自由通路、橋上駅舎の整備による
南北市街地の一体化



駅南北を結ぶ自由通路の整備

まちの軸を中心に歩行者ネットワークを整備した事例（横浜市）

まちの発展に合わせて骨格となる歩行者軸や玄関口を自動車の動線とは独立して整備し、地区全体で安全で快適な歩行者ネットワークを形成。

はまみらいウォーク

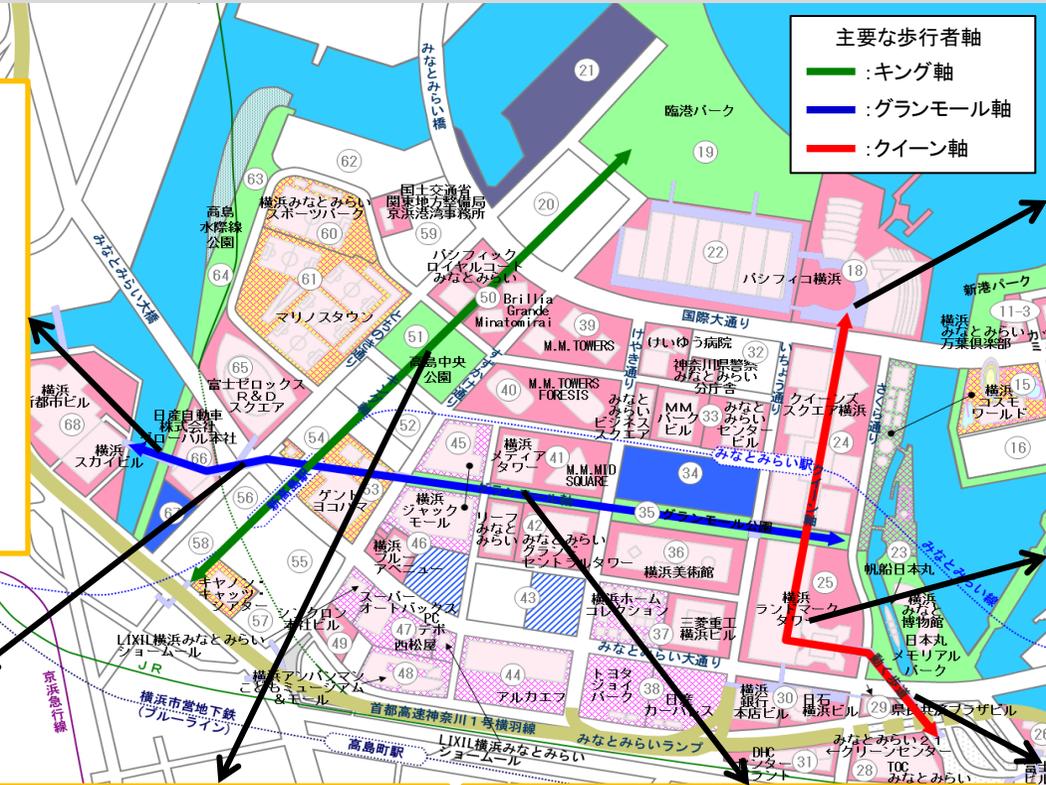


横浜駅方面からみなとみらい21中央地区への玄関口として、海側への開放感を確保した屋根を設置して快適な歩行者空間を整備

みなとみらい歩道橋



みなとみらい大通りを横断する歩行者専用デッキで、はまみらいウォークから2Fレベルで歩行者動線の連続性を確保



高島中央公園



公園の中心に軸となる歩行者空間を形成

グランモール公園



東西を結ぶ歩行者軸として、緑を活かした開放感が溢れる歩行者空間を整備

パシフィコ横浜



コンベンション機能を備えた国際交流拠点として整備

横浜ランドマークタワー



歩行者空間の一部としてショッピングモールを整備

動く歩道



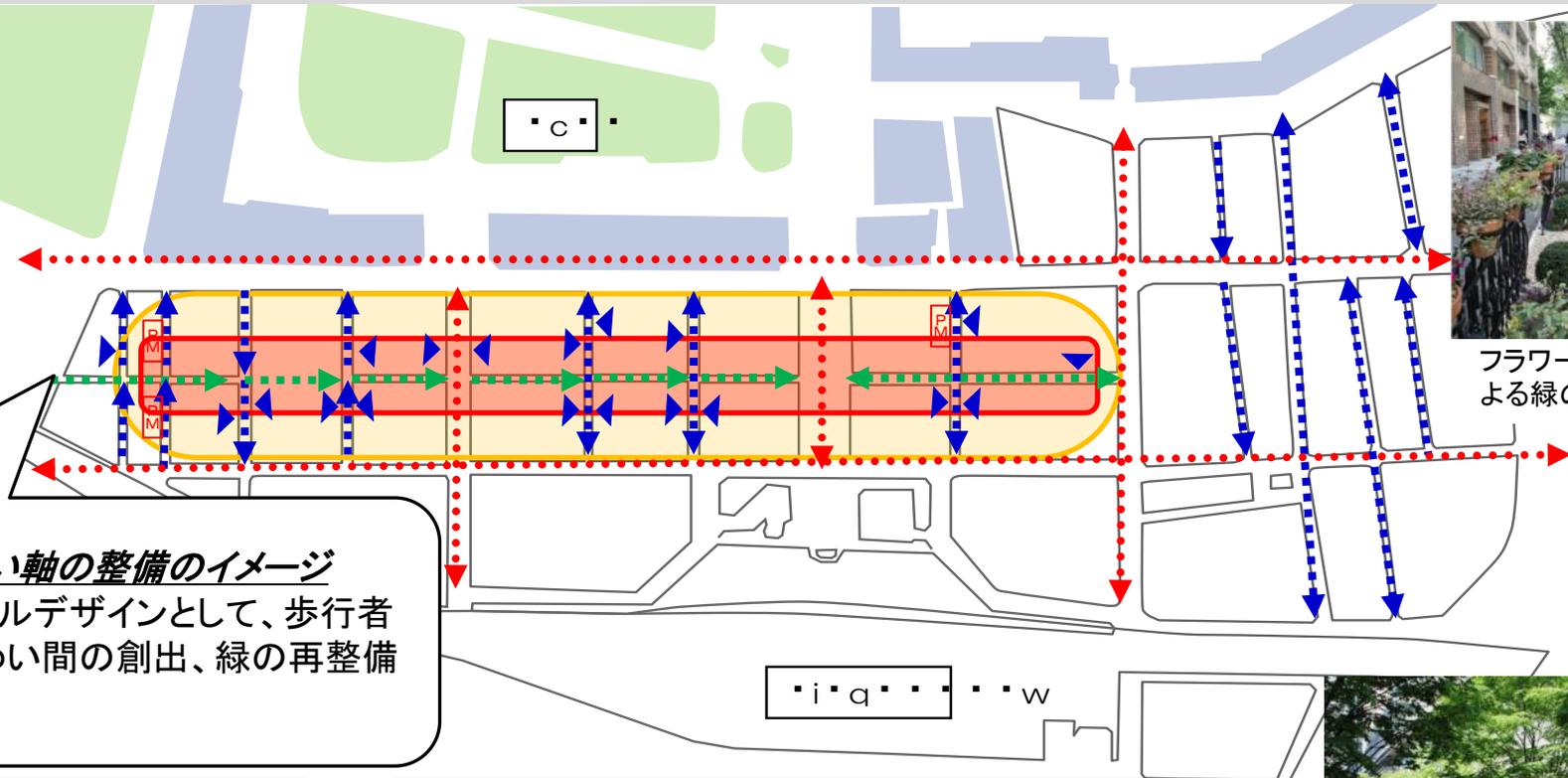
桜木町駅前広場からランドマーク方面への快適なアクセス動線として整備

駐車場の誘導による都市交通の取り組みの事例（千代田区）

- まちなかの道路の性格を整理し、土地利用や駐車場のアクセス等を誘導。



駐車場等のアクセスのための道路



フラワーガーデンによる緑の再整備

歩行者系の賑わい軸の整備のイメージ

街路環境のトータルデザインとして、歩行者空間の整備、賑わい間の創出、緑の再整備等を実施。

土地利用計画

- 業務中心系用途
- 1・2階の表情の連続
店舗等の賑わい感の連続

道路機能の区分・配置

- ←---→ アメニティ・賑わい軸の道路
- ←---→ 幹線道路
- ←---→ 駐車場利用者の等のアクセスのための道路



歩行者空間の整備

駐車場出入口の配置

- ▶ 賑わい軸が幹線道路に影響がないようにアクセス道路及び荷捌きスペースを配置。
- ・賑わいゾーン（歩行者優先道路）には駐車場出入口を設置しない。

自転車を都市交通システムとして利用を導入した事例（横浜市）

- コミュニティサイクルを面的な都市交通システムとして活用し、回遊性・利便性を高めることで地域の活性化や自動車利用からの転換を図ることを目的とし、社会実験を実施。

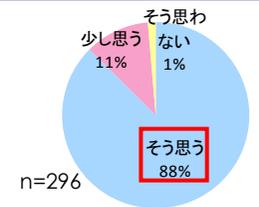
横浜市のコミュニティサイクル



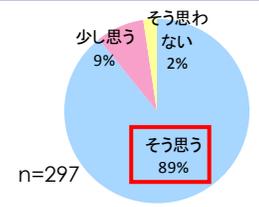
※コミュニティサイクルとは、相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム

サイクルポート

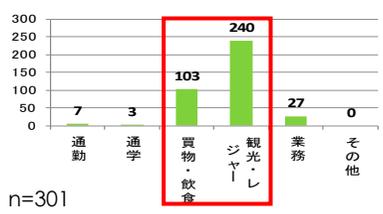
コミュニティサイクルにより行動範囲が広がった



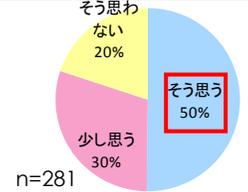
コミュニティサイクルは他の交通手段にはない楽しみや発見がある



主な利用目的



コミュニティサイクルが本格実施された場合に自家用車利用機会が減少するか



資料：国土交通省 都市・地域整備局調査(H22)

【実験概要】

実施期間	期間	平成21年10月29日～11月30日 (約1ヶ月)
	運営時間	10:00～18:00
施設規模	自転車台数	100台
	ポート数	10箇所
料金体系	登録料:300円 利用料金:最初の1時間 無料 以降1時間ごと 100円 デポジット:500円 定期利用:1,000円	

【利用実績】

登録者数	1,340名
延べ利用回数	3,322回
1日平均利用回数	125回/日
回転率	1.25回/台・日
平均利用時間	約1時間

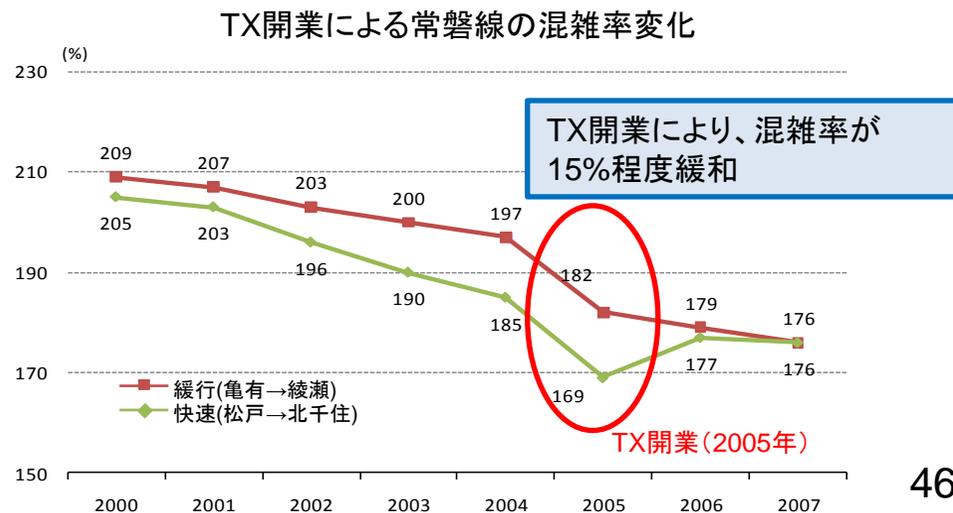
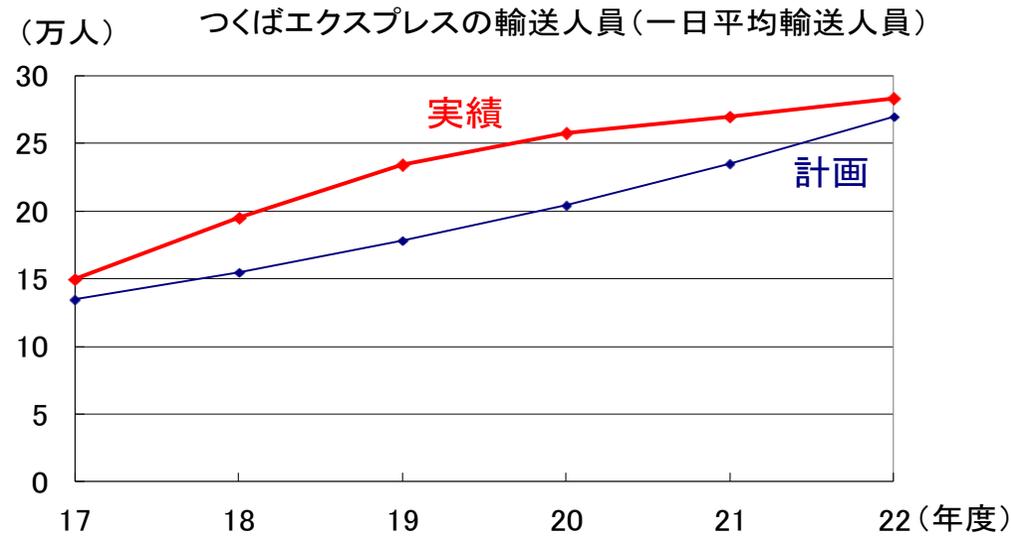
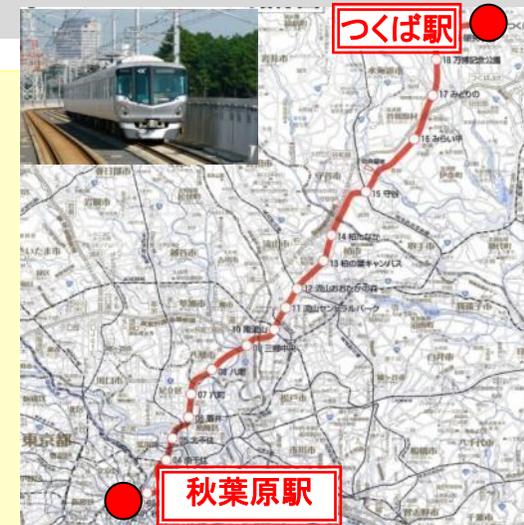
【実験結果】

・コミュニティサイクルにより、行動範囲が広がる、他の交通手段にはない楽しみがある等から地域の活性化の効果は見込まれる。
 ・利用目的は観光・レジャーが大半で、業務目的の需要拡大を図る必要がある。
 ・本格実施した場合は、約半数が自家用車の利用が減少すると回答。
 ⇒H23年から本格モデルでの社会実験

宅地開発と鉄道整備の一体的取組の事例（つくばエクスプレス）

■ 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法の適用を受け、宅地開発と鉄道整備を一体的に実施。

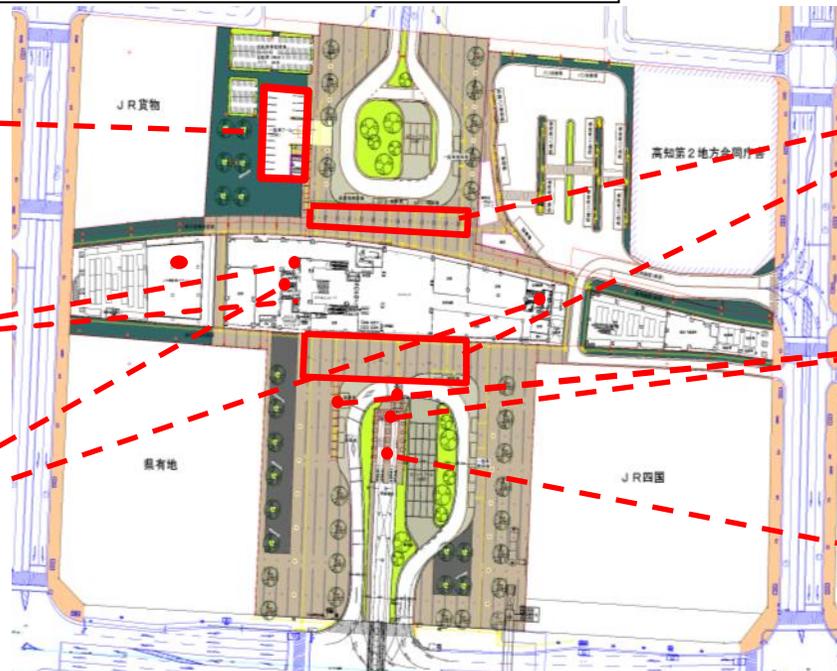
1. 会社名 首都圏新都市鉄道株式会社
2. 路線区間 秋葉原～つくば 延長：約58.3km、駅数：20駅（平成17年8月24日開業）
3. 所要時間 秋葉原～つくば 快速：45分、普通：57分
4. 建設費 8,081億円（線路設備）+306億円（車両費）
5. 建設期間 平成6年10月（着工）～平成17年8月24日（開業）
5. 資本金 1,850億円
6. 株主 沿線自治体 89.5%、その他（民間202団体）10.5%
7. 事業スキーム 無利子貸付制度



土地区画整理事業と一体的にバリアフリー整備を行った事例（高知市）

- 高知駅とその周辺区域において、平成15年4月に基本構想を作成し、高知県、高知市及び四国旅客鉄道株式会社が、鉄道の高架化、路面電車の軌道整備と一体的に、大規模な土地区画整理事業を実施して、市街地の抜本的な環境改善に取り組み、総合的なバリアフリー化を実現。

高知駅及び周辺地域におけるバリアフリー化



市営駐車場



エレベーター



多目的トイレ



キャノピー



シェルター



路面電車停留所



従前の高知駅周辺全景



整備後の高知駅周辺全景

地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例（三岐鉄道北勢線）

- 平成12年に近畿日本鉄道が北勢線の廃止の意向を表明したが、関係者間で調整した結果、沿線市町が近鉄から鉄道用地を有償で取得し、沿線地域で鉄道事業等を行っている三岐鉄道が平成15年度から運営を引き継いだ。
- 三岐鉄道が幹線鉄道等活性化事業費補助等を活用して、時間短縮・増発のための設備の整備、駅の再配置・改良等により速達性・利便性の向上を図るとともに、沿線自治体がまちづくり交付金等を活用してパークアンドライド用駐車場等を整備する等鉄道を活かしたまちづくりを行っている。

北勢線の時間短縮、増発

○速達性向上を図るため、行き違い設備の新設、曲線改良・軌道強化、変電設備の増強等を実施
 ⇒ **阿下喜→西桑名間：52分→42分に短縮、35本→56本に増発**

行き違い設備



自治体による無料駐車場・駐輪場の整備

○名古屋市のベッドタウンという地理的条件を活かし、**パークアンドライド用駐車場(大泉駅、阿下喜駅等9駅)、駐輪場(全駅)、アクセス道路(大泉駅等3駅)を整備**
 ⇒名古屋方面への通勤、通学、買物客等の鉄道利用促進を図る

阿下喜駅P&R

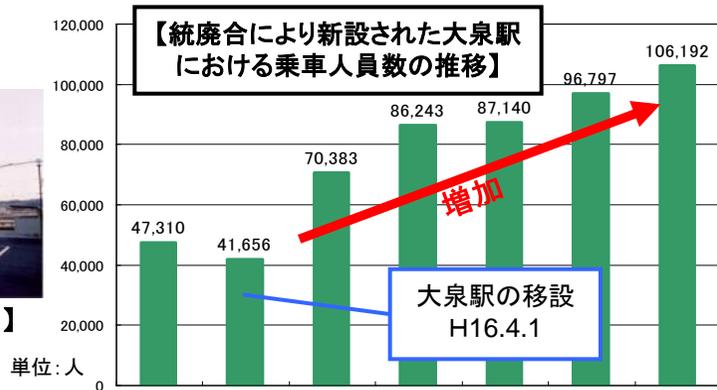


駅の移設、統廃合による利便性向上

○利便性向上を図るため、自治体、沿線住民、交通事業者が協議の上、**駐車場の確保が難しい駅や利用者の増加が見込めない駅について、移設や統廃合を実施。17駅→13駅に集約。**
 ○既存の駅についても待合室・トイレの充実等改良を実施



【星川駅(リニューアル後)】

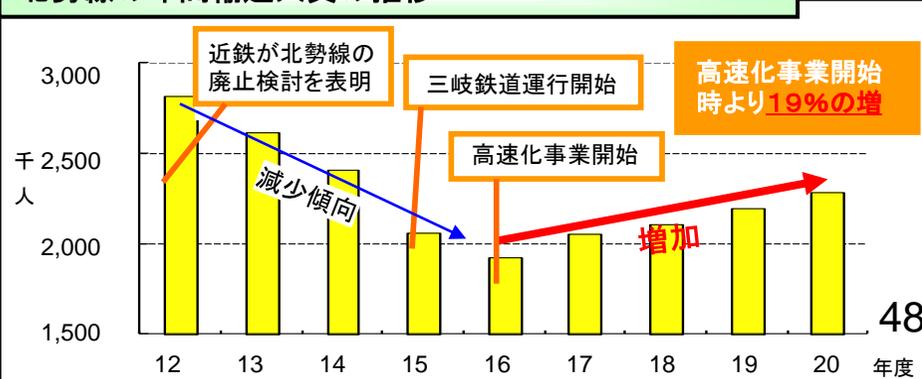


※平成14、15年度は、大泉駅に統合される前の旧長宮駅、旧大泉東駅における乗車人員の合計

北勢線路線図



北勢線の年間輸送人員の推移



地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例（愛知環状鉄道）

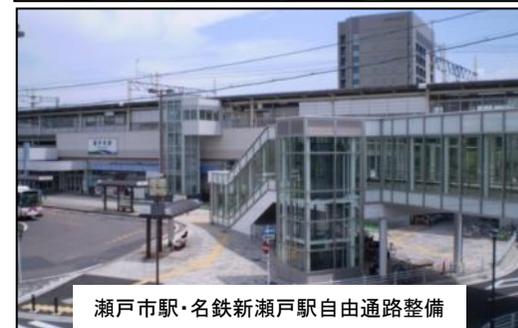
■ 愛知環状鉄道は、豊田市等の沿線自治体や地元企業と連携して、鉄道の輸送力増強・サービス改善を図ることにより、マイカーから公共交通機関への利用転換に取り組んでいる。

課題

○愛知県豊田市をはじめとする愛知環状鉄道沿線では、自動車利用の増大等による市内主要幹線道路の**混雑激化**と**地域環境の悪化**、高齢者等の**交通事故死傷者の増加等の問題が顕在化**
⇒**自動車に依存する交通体系の見直しが必要**



新型車両の増備



瀬戸市駅・名鉄新瀬戸駅自由通路整備

国土交通省の公共交通活性化総合プログラムによる検討

県、関係市、沿線事業所等による愛知環状鉄道再生支援協議会の発足(H16.12~)

豊田市交通まちづくり行動計画(H19.4策定)
瀬戸市まちなか交通戦略(H21.6策定)

取組

①沿線事業所と市の取組み

・連携して従業員等の**鉄道通勤への転換を促進**
→H17年度に約2,000人がマイカー利用から鉄道利用へ転換。H20年度には、さらに約1,000人が転換

②鉄道会社の取組みと国の支援

・鉄道軌道近代化設備整備費補助の活用により、**複線化や車両増備**等を実施

③沿線市によるまちづくり

・社会資本整備総合交付金等の活用により、**駅前広場、自由通路、パーク・アンド・ライド駐車場を整備**

- 鉄道利用が増加(約990万人(H16年度)→約1,410万人(H22年度))**
- 周辺道路の渋滞の悪化に歯止め**



多様な主体が連携したコミュニティバス運行の取組例（当別町）

■ 当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化しており、また、札幌市や江別市といった都市に隣接していることなどによって、マイカーへの依存が非常に高い地域であるが、複数のバスを統合・一元化したコミュニティバスの運行、公共交通利用促進策の実施、公共交通サービスの情報提供等により、町内交通モードをマイカーから公共交通へ転換させる。

当別町地域公共交通活性化協議会

平成20年2月1日設置
平成20年3月26日連携計画策定



○「当別ふれあいバス」の運行

- ・従前複数の主体により運行されていたバスを統合・一元化し、当別町、北海道医療大学、北洋株式会社、医療法人社団とうべつ整形外科の4者による費用負担により、コミュニティバス「当別ふれあいバス」として運行を継続。
- ・JRあいの里公園駅からJR最終便に接続した「深夜バス」を新たに運行。
- ・バスを利用して図書や農産物・郵便物を輸送する「物流システム」の導入を検討。

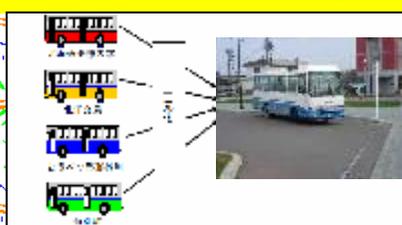
○設備の充実

- ・バス停留所のデザインの改善や待合所の設置を進める。
- ・ノンステップバスの導入を検討。
- ・JR石狩当別駅及び石狩太美駅等において、バス・JRの運行状況等を表示する情報提供システムを整備。
- ・バス車内の音声アナウンスシステムを導入。

○公共交通の利用促進策の実施

- ・住民等に対し、利用促進パンフレットやニュースレターの配布、講演会やセミナーの実施、定期的なアンケートの実施等。
- ・小中学生に対し、「交通すごろく」や「交通日記」による交通教育を実施。
- ・使用済みてんぷら油の回収システムを導入し、BDFを製造して、バスの燃料とする。
- ・ラッピングバスの運行。
- ・ノーマイカーデーを実施。

複数のバスを統合した当別版コミュニティバスの運行



待合所設置



情報提供システム整備



市街地循環バス 買い物バス

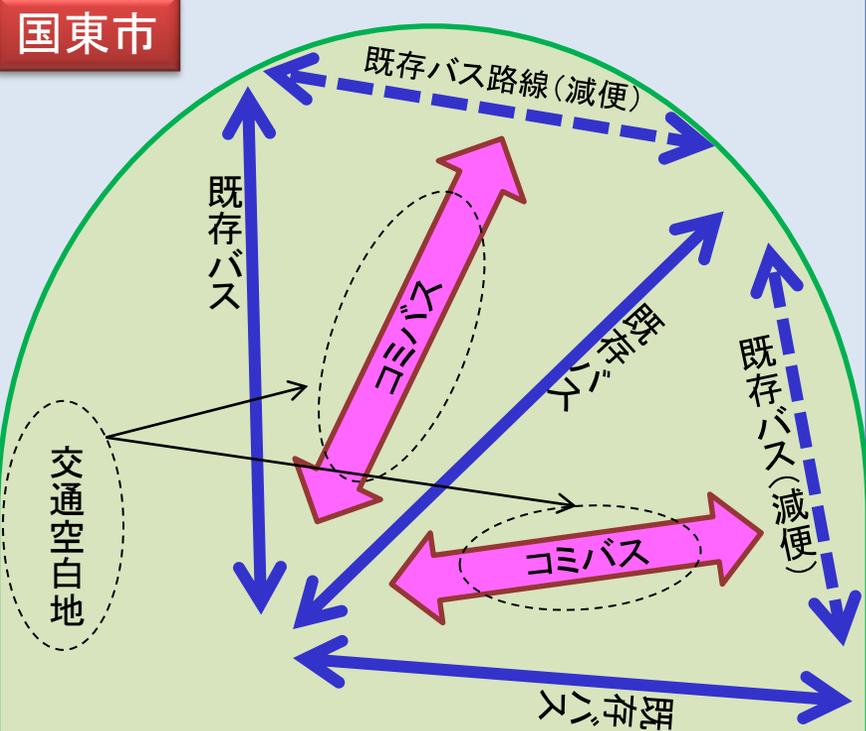
JR最終便に接続した深夜バスの運行



地方自治体が民間バス事業者の経営資源を有効活用した事例①

■ 民間バス事業者の車両・運転手をコミュニティバスとして有効活用することにより、住民・交通事業者・行政の3者にとってメリットのある事業（国東方式）を実現。

国東市コミュニティバス運行路線図
(イメージ)



↔ : 既存バス路線
 ↔ : 既存バス路線(減便を実施)
 ↔ : コミュニティバス路線(既存バス路線の輸送力を振替)

＜大分県国東市における課題＞

- 旧4町が市町村合併したことで、**市内の主要幹線を縦断的に運行する路線が必要**になったこと。
- 路線バスのほとんどが**赤字路線**
- 市が負担する補助金の**交付額は毎年増加**傾向
- 児童・生徒の通学手段、高齢者の通院等の手段としての**路線バス存続の重要性**
- 市内には多くの**公共交通空白地が存在**。その解消が急務。



- 乗降客調査を実施し、路線バスの利用者が極めて少ない不採算の時間帯の運行を減便し、浮いた車両と運転者をコミュニティバスとして公共交通空白地における各地区日替わり運行へ投入。
 ＜バス事業者：コミュニティバスの運行を通じた雇用確保・営業収入の増加＞



- 国東市は、不採算時間帯の減便により浮いた輸送力を活用することにより、新たな財源を使わずにコミュニティバスを運行。
 ＜行政：補助金の削減と公共交通空白地域の解消＞



- コミュニティバスの運行により公共交通空白地域が解消され、住民のモビリティを確保。減便された路線ももともと利用者が少ない時間帯のため、市民全体としてのモビリティが向上。

＜住民：モビリティの確保・向上＞

地方自治体が民間バス事業者の経営資源を有効活用した事例②

- 初期投資のかかるコミュニティバスではなく、民間バス事業者の経営資源を有効活用。
- 200円上限運賃の設定により、住民のモビリティの向上、利用者増による運賃収入の確保を実現。

『丹後古代ロマン街道号』



＜京都府京丹後市における課題・問題意識＞

- 路線バスの利用者の減少、事業者への補助額の増加傾向
- バス車両購入など初期投資がかかる、安価に受託できるバス事業者がないなどの理由から、**コミュニティバスではなく、民間バス事業者の経営資源を有効活用することを選択。**



- 200円上限運賃の設定に当たり、「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク会議※」（京都府）、「京丹後市地域交通会議※※」（京丹後市）を設立、議論。
- 上記の議論を基に、**分かりやすい運賃（上限200円）**を設定。
- **府からも約200万円を補助。**
- **パターンダイヤ化による覚えやすいダイヤの設定、鉄道との連絡強化、停留所やフリー乗降区間の利便性向上**

※地域公共交通活性化法に基づく協議会
※※道路運送法令に基づく地域公共交通会議



- 高校生の通学定期代の負担が軽減される（年間26万円→6万円）など、**住民のモビリティ向上**に寄与
- **利用者**も、従前の運賃収入を確保できる水準（約1.9倍）を越える**約2.1倍**を確保（H22）。

- 運行事業者の経費削減と好調な利用者推移により運賃収入が確保され、**市の財政支出は削減**（当初財政支出見込額：年間約1億500万円→約6800万円。H22）

5 課題が残る事例

課題が残る事例①

- 既存バス事業者の反対で中心駅から中心市街地へのコミバスの運行ができなかった事例。

中心市街地活性化計画におけるコミュニティバスの運行計画について、乗合バス事業者との協議の結果、中心市街地から中心駅への乗り入れができず、中心市街地のアクセス性向上を図る事が出来なくなった。

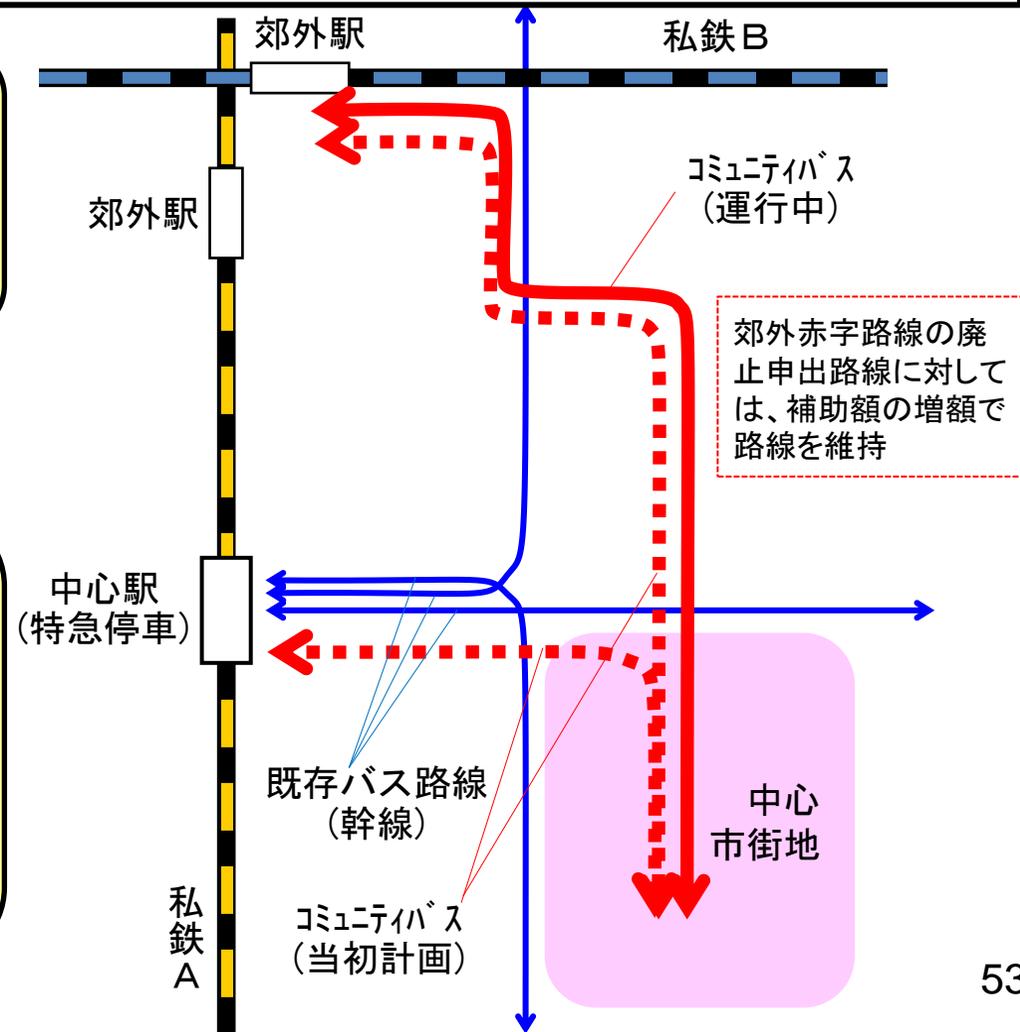
■市の当初計画の内容

- ・市の中心駅へアクセスし、中心市街地の回遊性、アクセス利便性の向上を目的とした
- ・1乗車100円
- ・通勤に使えるダイヤ

既存バス事業者が営業路線への悪影響を懸念し、協議が難航した。

■実施段階

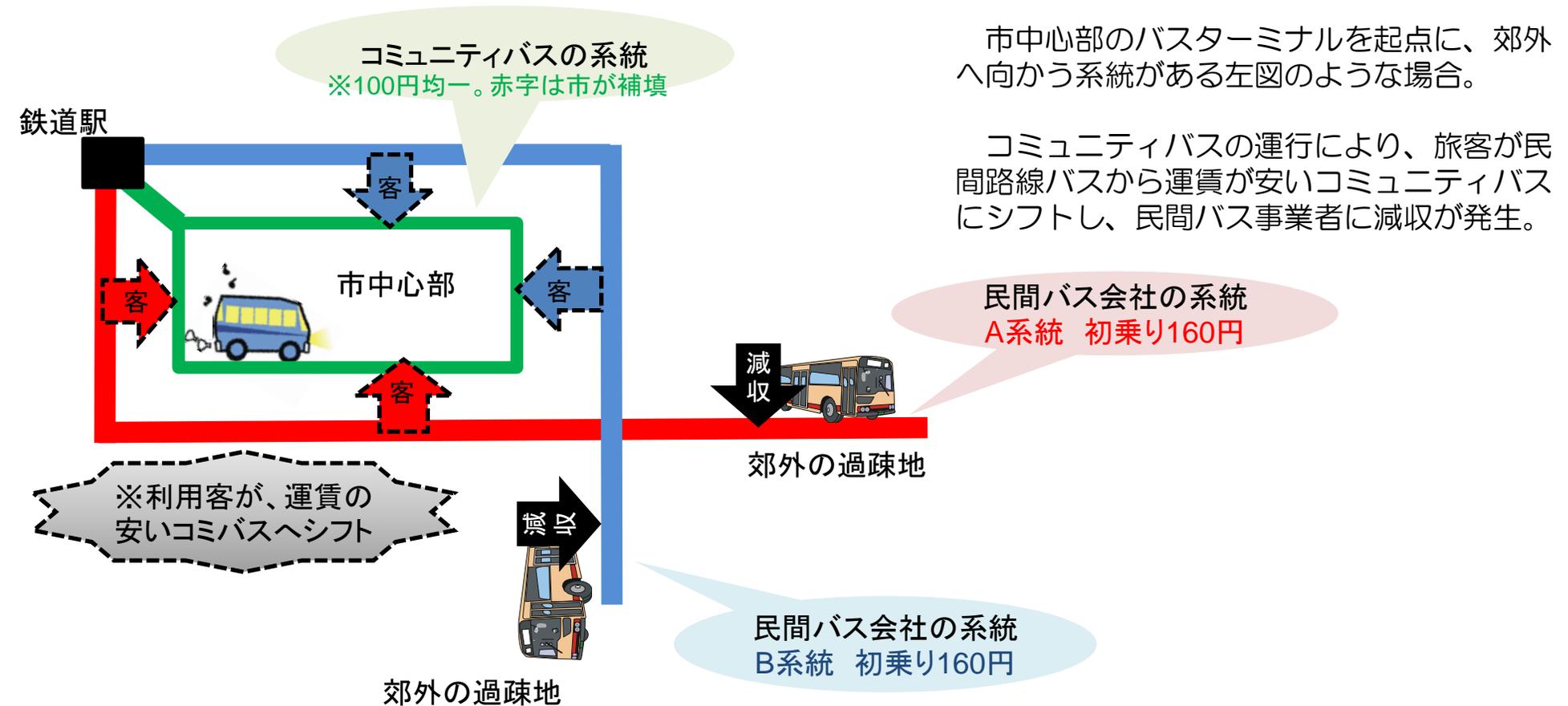
- 中心駅へのアクセスを断念し、既存乗合バスが運行していない郊外駅へ乗り入れる路線のみの運行となった。
- 郊外駅への路線も下記条件での運行となった。
 - ・既存バスの基幹路線と5割以上平行させない
 - ・既存バスの初乗り運賃を下回らない
 - ・始発を7時台後半とする



課題が残る事例②

■ コミバスの運行によって既存のバス路線が廃止・減便を迫られている事例。

民間路線バスと競合するルートで税金による赤字補填を前提に市が運賃100円のコミュニティバスを走らせている。競合する民間路線バスは初乗り160円とコミバスより運賃が高いため、旅客がコミバスに流れ減収となっているが、市からは減収分の補填はなく、赤字の増加により、今後、不採算路線の廃止・減便に踏み込まざるを得ない可能性がある」とバス事業者は主張している。



課題が残る事例③

■ インフラの整備計画を含めての調整が行われなかったため、混乱が生じた事例。

新都心開発に伴い、自治体からバス路線の開設を求められたが、事前にバス停留所の設置位置が調整されておらず、バスベイの設置も困難で、危うく路線の開設ができないところだった。

【事例のイメージ】

- バスベイを設置すべきスペースにライフラインが埋め込まれており、十分なスペースを確保できなかった。



課題が残る事例④

■ 駅周辺の開発が急激に進展し、新駅のキャパシティを超えてしまい、駅改良工事を余儀なくされた事例。

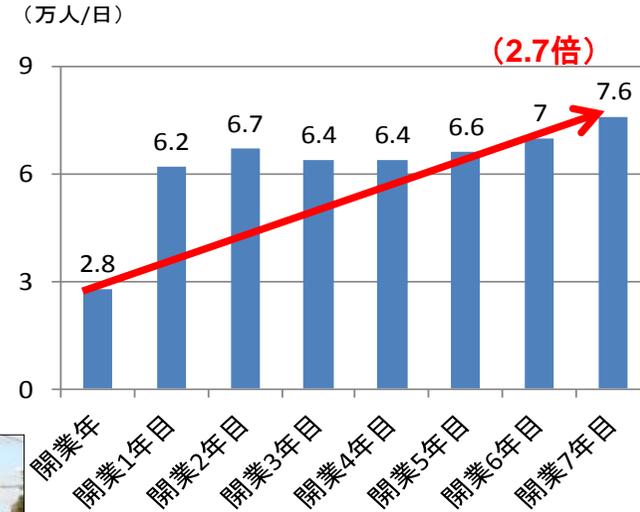
◎都内A駅

- ・駅周辺の開発が進展するに伴い、駅の混雑問題が顕在化
- ・出入口の増設を行ったものの抜本的な解消にはつながらず、大規模な駅改良を実施中

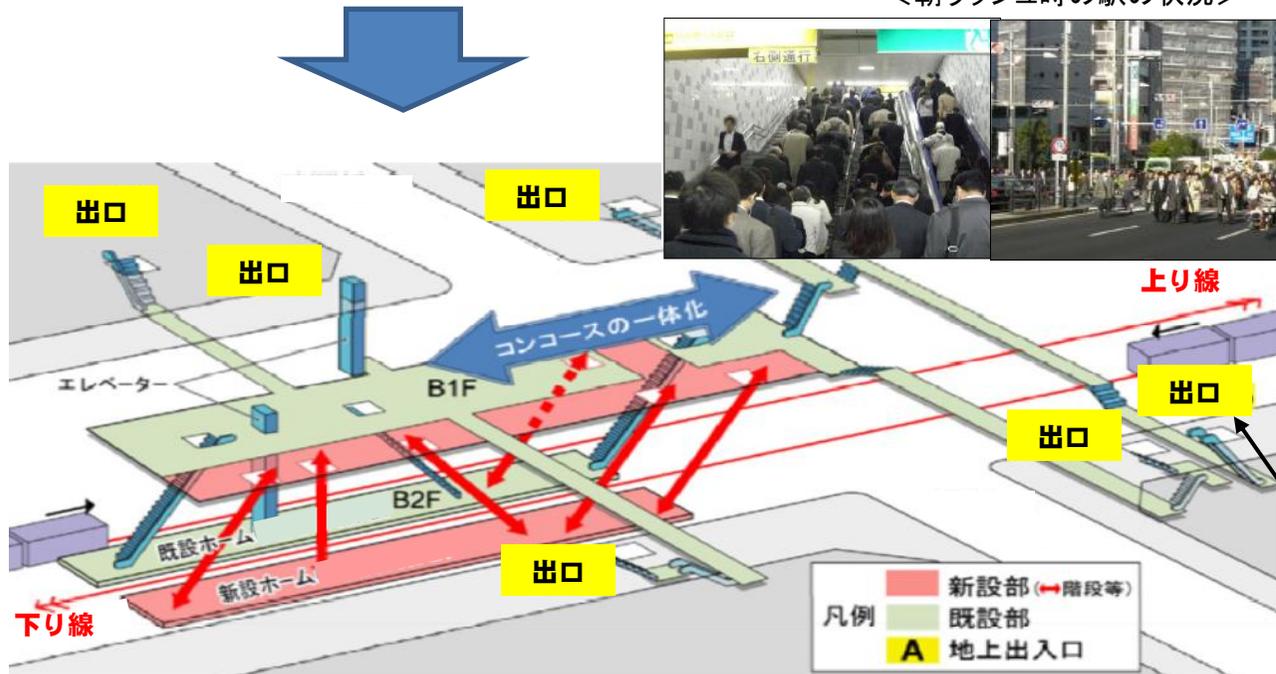
<改良工事の内容>

- (1) 既設の島式ホームに追加でホームを新設
- (2) 既設ホームを上り線専用として上り・下りのホームの分離
- (3) コンコースの一体化

<A駅乗降客数の推移>



<朝ラッシュ時の駅の状況>

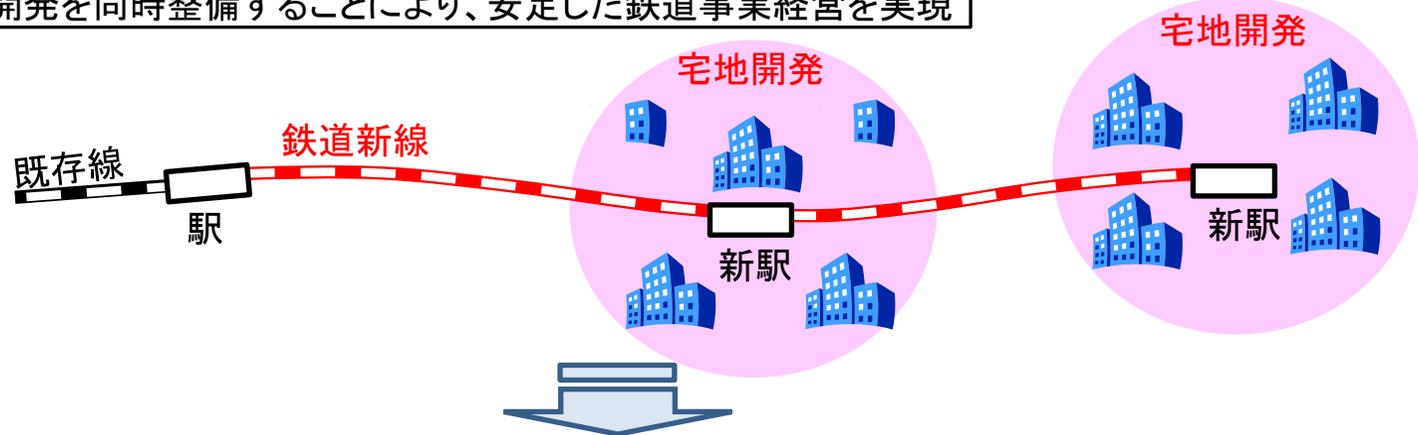


・開業後に駅近傍に大規模オフィスビルが完成。朝ラッシュ時にオフィス街に向かう通勤客で混雑が顕在化
 ・開業から3年後に混雑緩和策として出口を新設

課題が残る事例⑤

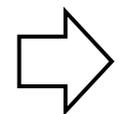
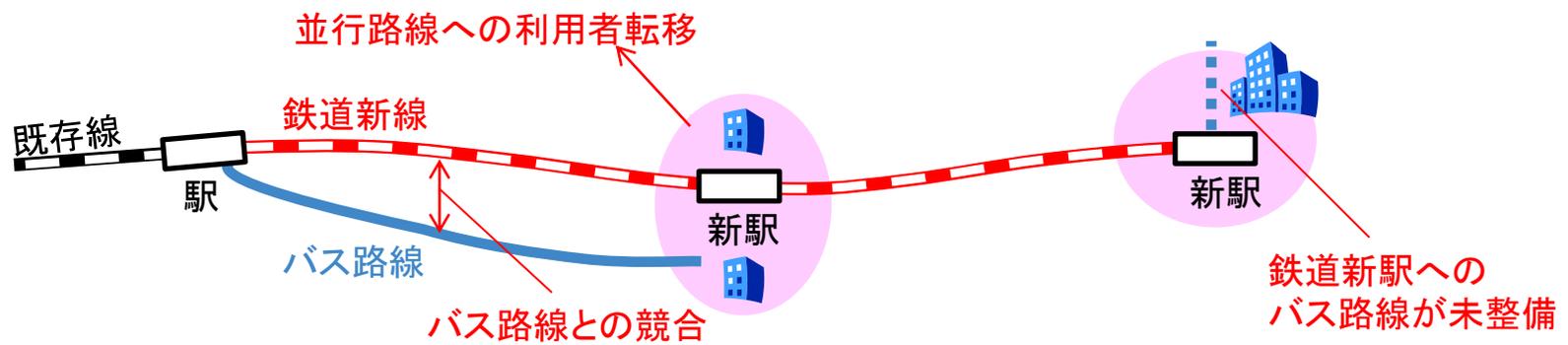
■ 宅地開発の停滞やバス路線との競合等により、鉄道新線を有効に活用できていない事例。

【予定】 鉄道整備と宅地開発を同時整備することにより、安定した鉄道事業経営を実現



【現実】 宅地開発の停滞、鉄道整備の遅延により、鉄道経営が困難

- 宅地開発が計画よりも停滞（例：ニュータウンの実際の人口が計画人口の4分の1）
- 鉄道用地の買収遅れにより、開業が伸び、建設借入金利子が増加
→ 建設費償還のため、高額な運賃設定を余儀なくされた結果、並行路線への利用者の流出が発生
- 鉄道新駅へのバスネットワーク整備が整わない、又はバス路線と鉄道新線が競合関係にあり、鉄道新線利用者が増加しない



- ・鉄道利用者が伸び悩み、鉄道経営が悪化
- ・鉄道新線を有効に活用できていない

課題が残る事例⑥

調整結果通りに事業者が運行しないため混乱した事例。

新駅設置の駅前広場計画時におけるバス・タクシー事業者との事前協議の内容が、事業着手時にバス事業者の経営判断により駅乗り入れを見送り、計画変更を余儀なくされた。また、バス事業者から将来の乗り入れ計画等の明確な回答が得られていない。

■ 計画時の協議

- ・ 市がバス・タクシー事業者と調整しバス事業者の乗り入れを行う前提で、利便性が高い場所にバースを設置するよう計画

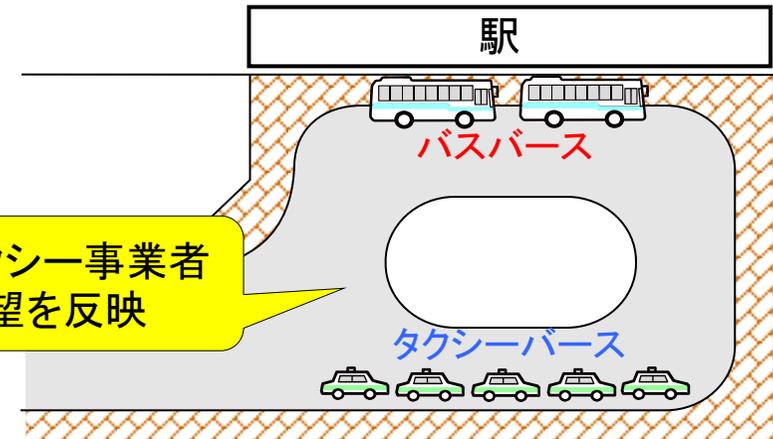
■ 事業着手時の協議

- ・ バス事業者が、経営上の判断で駅前広場への乗り入れを取り止め
- ・ バスバース予定地をタクシーバースに変更

■ 供用後

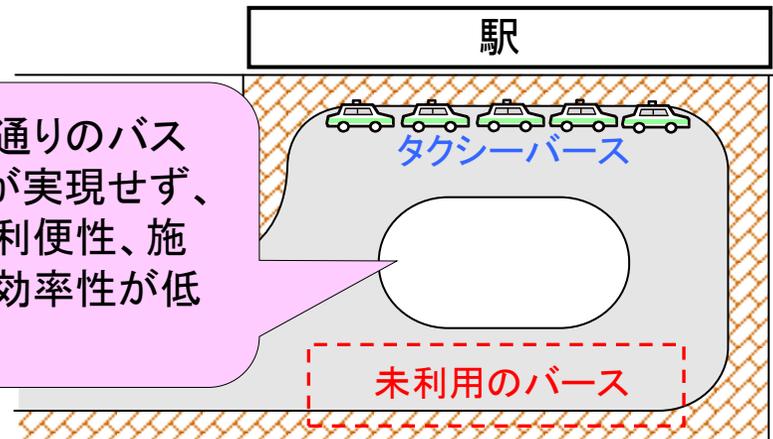
- ・ バスの乗り入れがない状態で運用

バス・タクシー事業者の要望を反映



【計画時のイメージ】

当初計画通りのバス乗り入れが実現せず、利用者の利便性、施設整備の効率性が低下



【供用後のイメージ】

課題が残る事例⑦

■ バス事業者が、関係者による合意を撤回し、モノレールとの競合路線を存続させた事例。

【沖縄モノレール】

■ 自動車からの利用転換を図り、都市部における交通渋滞を緩和するために、都市モノレールを整備

延長：約13.1km
 (駅数：15駅 那覇空港～首里)
 開業：平成15年8月

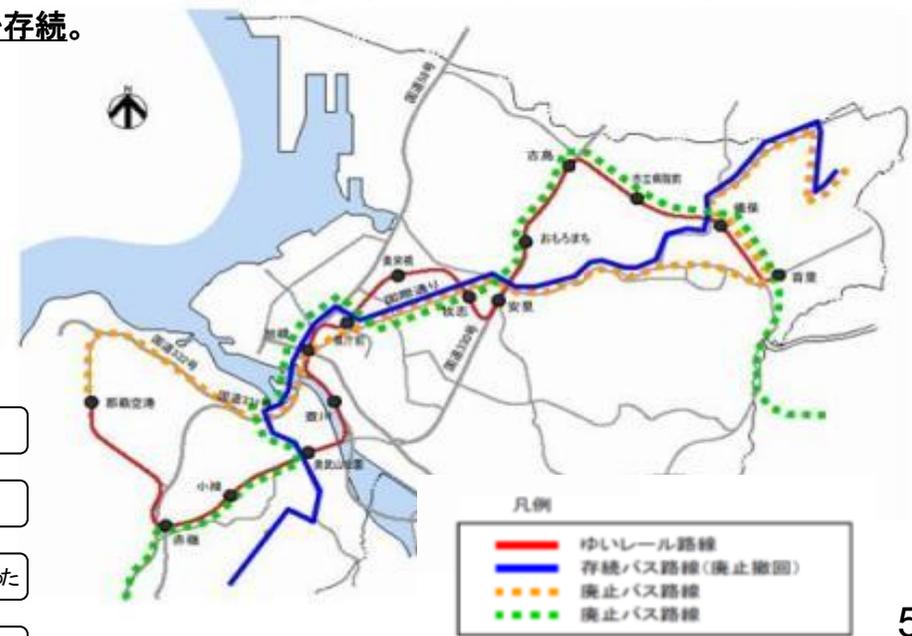
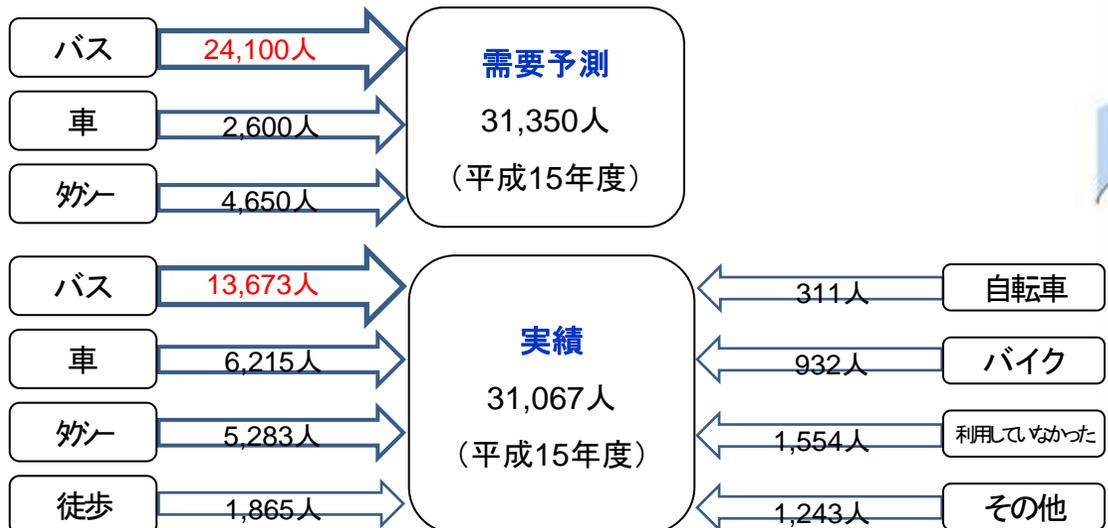
※全体事業費のうち、インフラ部を街路事業として国と県で負担



○ 沖縄モノレールの導入にあたっては、バス路線再編検討委員会において、モノレールと競合する路線の廃止等が合意され、県が想定される補償概算額を踏まえた資金貸付を行ったが、1社が合意を撤回し路線を存続。

○ モノレールへの転換が当初予測を1万人/日程度下回った。

【モノレール利用者の以前の交通手段（予測と実績）】

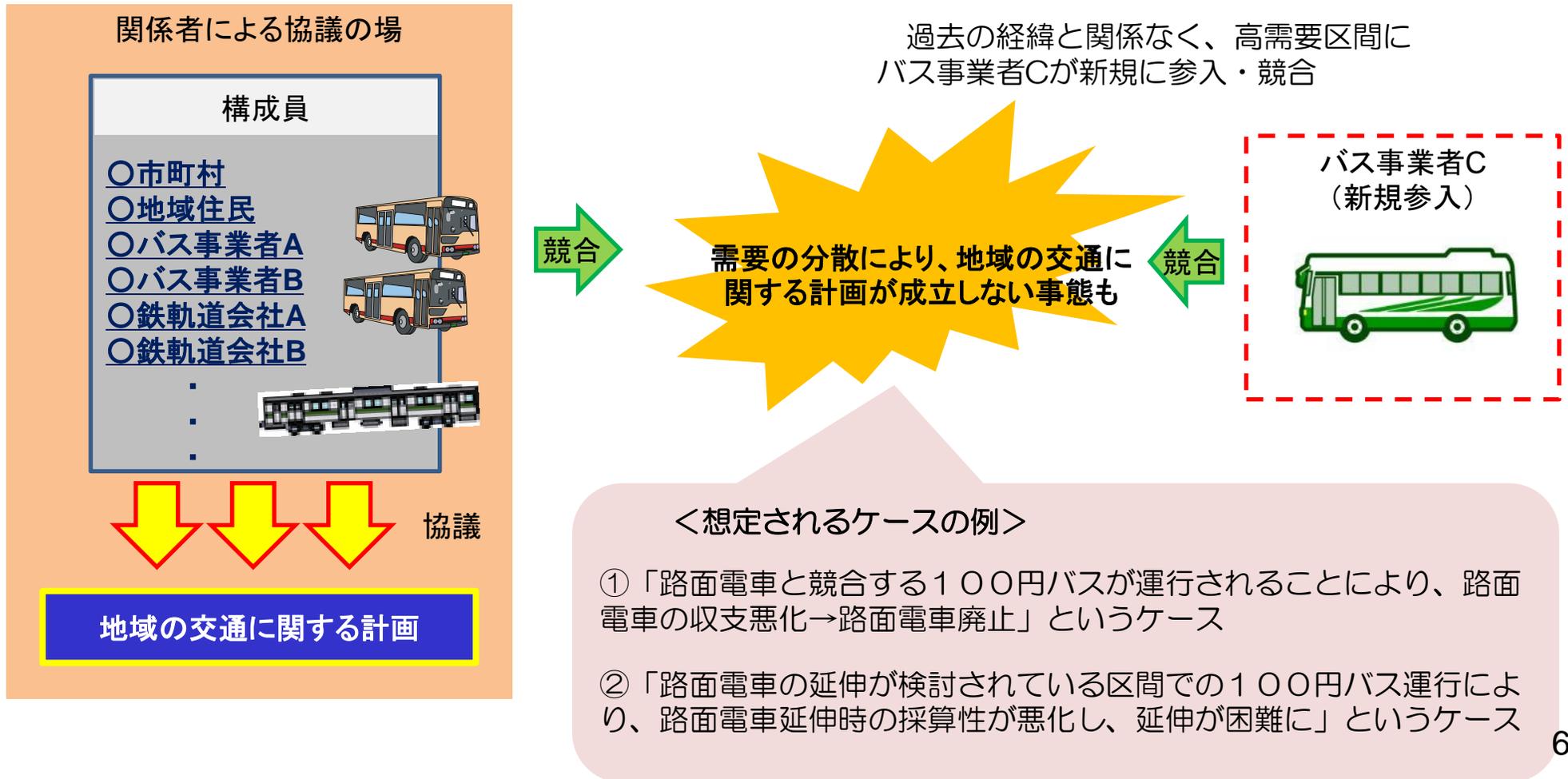


※当該会社は民事再生法適用を申請した上で合意を撤回。その後事業は別会社が継承。

課題が残る事例⑧

調整の過程に参加していない事業者が新規参入をしようとして混乱を生じた事例。

地域で公共交通ネットワークの再編に関する議論があるが、過去の議論に参加していない事業者が市の中心部の路線に新規参入しようとしており、この路線が運行された場合、議論の前提となる環境が大きく変わりかねない。



地方公共団体の役割を巡る地方公共団体からバス事業者への不満

- まちづくりの観点から交通サービス提供の計画を策定しようとしても交通に關与する大義名分や権限がなく、交通事業者の協力が得られない、調整が困難。
 - 公共交通事業者は純然たる民間会社であり、公共交通のサービス水準や運行計画は基本的に事業者が決定する形となるため、まちづくりの観点を踏まえたサービス設定が十分に行われていない。
 - 交通事業者が地方自治体に求めてくるのは赤字路線への補填が中心で、地方公共団体はまちにとって重要な交通軸となる公共交通に関しては運行計画等に関与することができず、まちづくりの考え方を踏まえたサービス供給計画の策定ができていない。
 - 総合的な公共交通施策を行政と交通事業者が連携して推進する上で、地方自治体には権限がないため、交通事業者の取り組みに対する指導・助言が難しい。
 - コミュニティバスの新路線等新たな公共交通の導入について、一部、バス事業者の既存路線と競合することとなり、運賃や経路の設定でバス事業者との調整に苦慮した。市民の利便性確保とバス事業者の営業への配慮の調整が課題といえる。

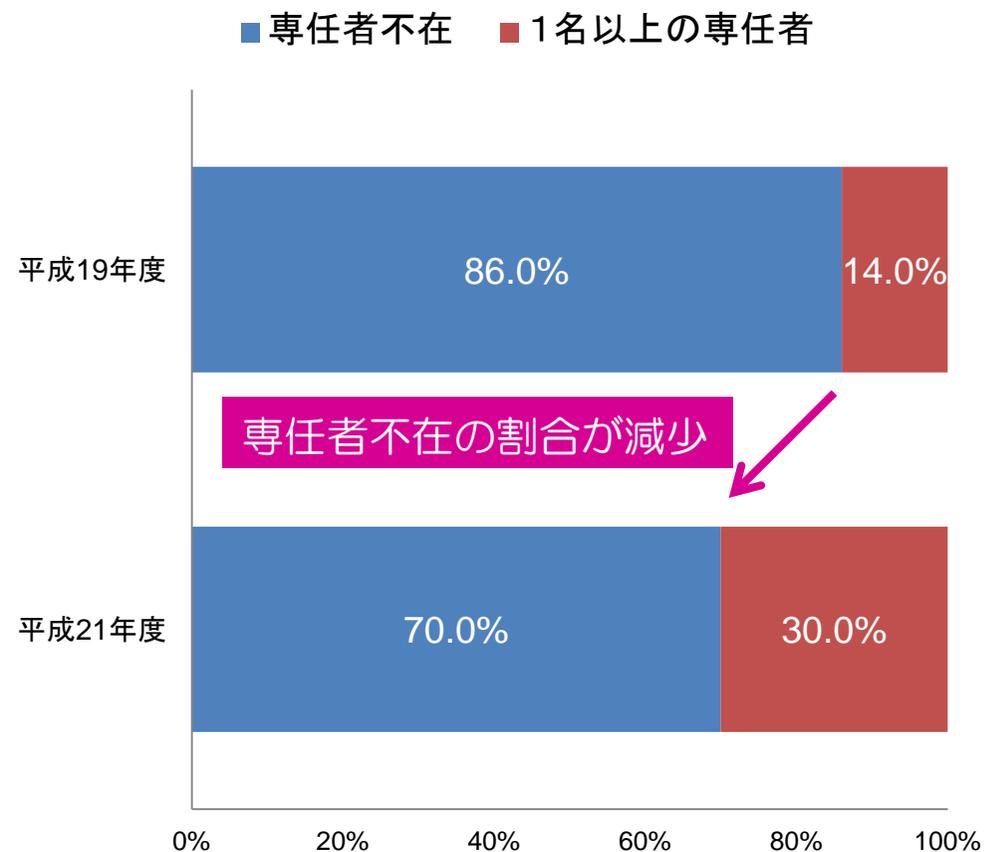
地方公共団体の役割を巡るバス事業者から地方公共団体への不満

- 交通に関心がない。
 - 都道府県か、市町村か、お互いに押しつけあっている。
-
- 赤字のバス路線に対する支援を自治体に要請すると、県は「市の仕事」、市は「県の仕事」と言い、あるいは「市が出すなら県も」、「県が出すなら市も」、「国の責任」、「民間の経営努力によるべき」という断り方をされる。
 - 車いすでバスを利用したいとの要望が強いが、道路も改良しなければ安全・円滑な乗降は困難。道路改良を進めるために、道路管理者である国・県・市町村の間での調整を図ってほしい。
 - 観光関係者からバスの系統番号や停留所名の事業者間調整の要望があり、事業者としては必要な費用負担を行ってもらえれば協力する意向はあるが、事業者間の利害が絡む要素もあり、行政（県又は市）には抽象的な要望に止まらず、具体の関係者間調整を行って欲しい。
-
- 交通に関心はあるが、資金的な裏付けがない。
-
- 行政から種々様々な要望が寄せられるが、企業経営上のメリットに乏しい場合に応分の費用負担を求めても、協力してもらえない。要望を断ると「公共交通にもかかわらず、行政に協力しないのは問題。」とバス事業者を問題視する。

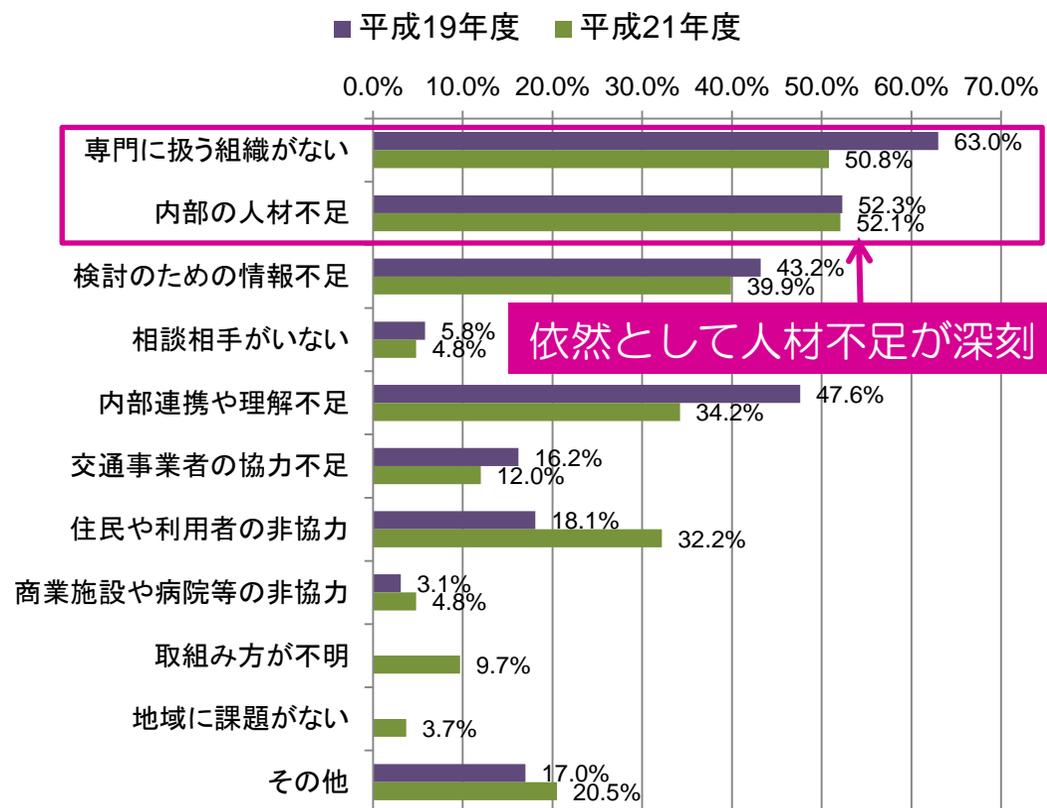
地方公共団体における公共交通施策の体制

- 地域公共交通活性化・再生法の制定後、公共交通に取り組む専任担当者を配置する市区町村が増加。
- しかし、依然として人材不足が深刻な状況。

公共交通専任担当者の有無（市区町村）



地域公共交通の活性化等への取組みの課題



バス交通に関する地方自治体の職員数及び予算額

【バス・サービスに関する市長アンケート調査結果】

- バス交通に関する担当部署の職員数は、2人以下の自治体が7割以上。
- バス交通に関する予算額の割合は、8割以上の自治体で1%未満。

【バス交通に関する担当部署（地方公営企業を除く）の職員数】（全国の市長786人に対するアンケート調査）
（他の仕事と兼務している人は0.5とカウント。）

回数(人数)	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0
回答数	2	88	107	69	84	29	35	19	14	2	12
回答率(%)	0.4	18.1	22.0	14.2	17.3	6.0	7.2	3.9	2.9	0.4	2.5

5.5	6.0	7.0	8.0	8.5	9.5	10.0	11.5	14.0	15.0	16.0	不明	合計
3	7	3	2	1	1	1	1	1	1	2	2	486
0.6	1.4	0.6	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	100.0

【平成22年度のバス交通に関する予算額の、一般予算額に占める割合】（全国の市長786人に対するアンケート調査）
（小数第一位を四捨五入。）

回答(%)	0	1	2	3	4	5	6	20	不明	合計
回答数	406	69	3	2	2	0	1	1	2	486
回答率(%)	83.5	14.2	0.6	0.4	0.4	0	0.2	0.2	0.4	100.0

バス・サービスの供給の責任①

【バス・サービスに関する市長アンケート調査結果】

- バス・サービスの供給は「原則的に地方自治体に最大の責任がある」という考え方について、市長の約3割が賛成、約3割が反対、約4割がどちらともいえないと意見が分かれている。

【バス・サービスの供給は「原則的に地方自治体に最大の責任がある」という考え方について
(全国の市長786人に対するアンケート調査) ※実数 (割合(%))

	合計	積極的に賛成	どちらかという賛成	どちらともいえない	どちらかという反対	積極的に反対	不明
全体	486(100.0)	10(2.2)	129(26.7)	196(40.6)	134(27.7)	14(2.9)	3
100万人以上	6(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	3(50.0)	3(50.0)	0(0.0)	0
30万人以上100万人未満	40(100.0)	0(0.0)	11(28.9)	13(34.2)	14(36.8)	0(0.0)	2
10万人以上30万人未満	136(100.0)	1(0.7)	32(23.5)	55(40.4)	47(34.6)	1(0.7)	0
5万人以上10万人未満	161(100.0)	6(3.7)	44(27.3)	66(41.0)	40(24.8)	5(3.1)	4
5万人未満	143(100.0)	3(2.1)	42(29.6)	59(41.5)	30(21.1)	8(5.6)	0

バス・サービスの供給の責任②

【バス・サービスに関する市長アンケート調査結果】

- バス・サービスの供給に関する都道府県・市町村の役割分担については意見が分かれており、地方公共団体どうしの役割分担が不明確。
- 自治体にバス・サービスの供給責任があることに反対した市長の中では、国と自治体が同等に供給責任を有するという意見が6割近くにのぼった。

【都道府県と市町村のどちらにバス・サービスの最大の供給責任があるか】（自治体にバス・サービスの供給責任があると回答した市長139人に対するアンケート調査）
※実数（割合(%)）

	合計	都道府県	市町村	両方が同等	わからない	不明
全体	139(100.0)	5(3.6)	41(29.7)	91(65.9)	1(0.7)	5
100万人以上	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0
30万人以上100万人未満	11(100.0)	1(9.1)	5(45.5)	5(45.5)	0(0.0)	1
10万人以上30万人未満	33(100.0)	2(6.1)	14(42.4)	16(48.5)	1(3.0)	0
5万人以上10万人未満	50(100.0)	1(2.0)	15(30.6)	33(67.3)	0(0.0)	4
5万人未満	45(100.0)	1(2.2)	7(15.6)	37(82.2)	0(0.0)	0

【最大の供給責任は誰（どこ）にあるか】（自治体にバス・サービスの供給責任があることに反対と回答した市長148人に対するアンケート調査）
※実数（割合(%)）

	合計	国	国と自治体が同等	民間市場に任せるべき	わからない	不明
全体	148(100.0)	23(15.9)	84(57.9)	35(24.1)	3(2.1)	3
100万人以上	3(100.0)	1(33.3)	0(0.0)	2(66.7)	0(0.0)	0
30万人以上100万人未満	14(100.0)	3(23.1)	6(46.2)	3(23.1)	1(7.7)	1
10万人以上30万人未満	48(100.0)	8(16.7)	24(50.0)	16(33.3)	0(0.0)	0
5万人以上10万人未満	45(100.0)	5(11.6)	28(65.1)	9(20.9)	1(2.3)	2
5万人未満	38(100.0)	6(15.8)	26(68.4)	5(13.2)	1(2.6)	0