

**地域の自立的発展のための
モビリティ確保に向けた検討の視点(案)**

事例集

(中間取りまとめ)

平成 19 年 11 月

国土交通省 政策統括官付 参事官室

本書の趣旨

我が国では都市の広域化やモータリゼーションの進展、人々のライフスタイルの変化等により、公共交通等地域の交通を巡る状況は厳しさを増している。

一方で、人口減少社会の中であっても、人々の安全・安心な生活が確保され、地域が活力を維持・向上させていくためには、一人一人のアクティビティ（活動量）の拡大が不可欠であり、地域の個性や資源、魅力を引き出し、交流・連携によって活動領域を拓げることにより、人と地域の活性化を図っていくことが重要である。

それを実現するためには、人々の行動の可能性（移動のし易さ）を持続的に確保すること、即ち「モビリティの確保」が重要な要素となる。

本書は、以上の基本的な認識の下、

人と地域の活力を生むためには、アクティビティの拡大が不可欠

このテーマにより、地域のモビリティを確保するための方策を、各地域が検討する際に、参考とすべき事例や検討を行うに当たっての基本的着眼点について整理を試みたものである。

地域のモビリティの確保は、アクティビティを拡大しつつ、交流と連携による活動領域を拡大することにより、「自立的な地域の形成」にもつながり、国土形成計画の全国計画や広域地方計画においても基本的かつ重要な要素である。

地域の交通を考える際には、例えば単に既存の公共交通の維持・存続という観点にとどまらず、超高齢社会での安全・安心の確保や地球温暖化対策、都市・地域の再生等地域全体の戦略の一部として捉え、広域的、総合的な観点で、多様な主体の参加による検討が必要である。

本書が、現在各広域ブロックで進められている広域地方計画の検討や地域づくりとモビリティに関する計画を検討する際の参考となれば幸いである。

なお、地域のモビリティ確保に向けた取組を推進するため、本年3月より有識者による勉強会を設置し検討してきた。本書は、その成果のうち、これまで各地で取り組まれてきた陸上の交通を中心とした事例を、中間的な取りまとめとして編集したものである。

今後、他の交通も含めて内容の充実を図り、取りまとめる予定である。

注) モビリティ(mobility)とは、「移動性・可動性・流動性」を意味し(大辞林、大辞泉)、本書では、「人々の移動の容易性(移動し易さ)」と定義した。

本書に関する問い合わせ先

国土交通省 政策統括官付 参事官室

TEL 03-5253-8795

FAX 03-5253-1675

もくじ

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

第1節 地域活力の向上とモビリティ..... 6

第2節 地域の課題への対応手段としてのモビリティ..... 18

第2章 モビリティ確保の現状と課題

第1節 モビリティのニーズと課題の傾向..... 30

第2節 検討の着眼点（地域全体のマネジメント）..... 41

第3章 総合的な交通計画づくりの考え方

第1節 計画の枠組み..... 58

第2節 検討・推進体制..... 70

第 1 章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

第 1 節 地域活力の向上とモビリティ

第 2 節 地域の課題への対応手段としてのモビリティ

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

人口減少下にあっても安全・安心な生活を確保し、地域の活力を維持・向上させるためには、アクティビティ（活動量）の拡大が不可欠であり、その実現のためには、「人々の移動の容易性（移動のし易さ）の確保（モビリティの確保）」が重要な要素となる。

本章では、これらの概念と基本的考え方を整理する。

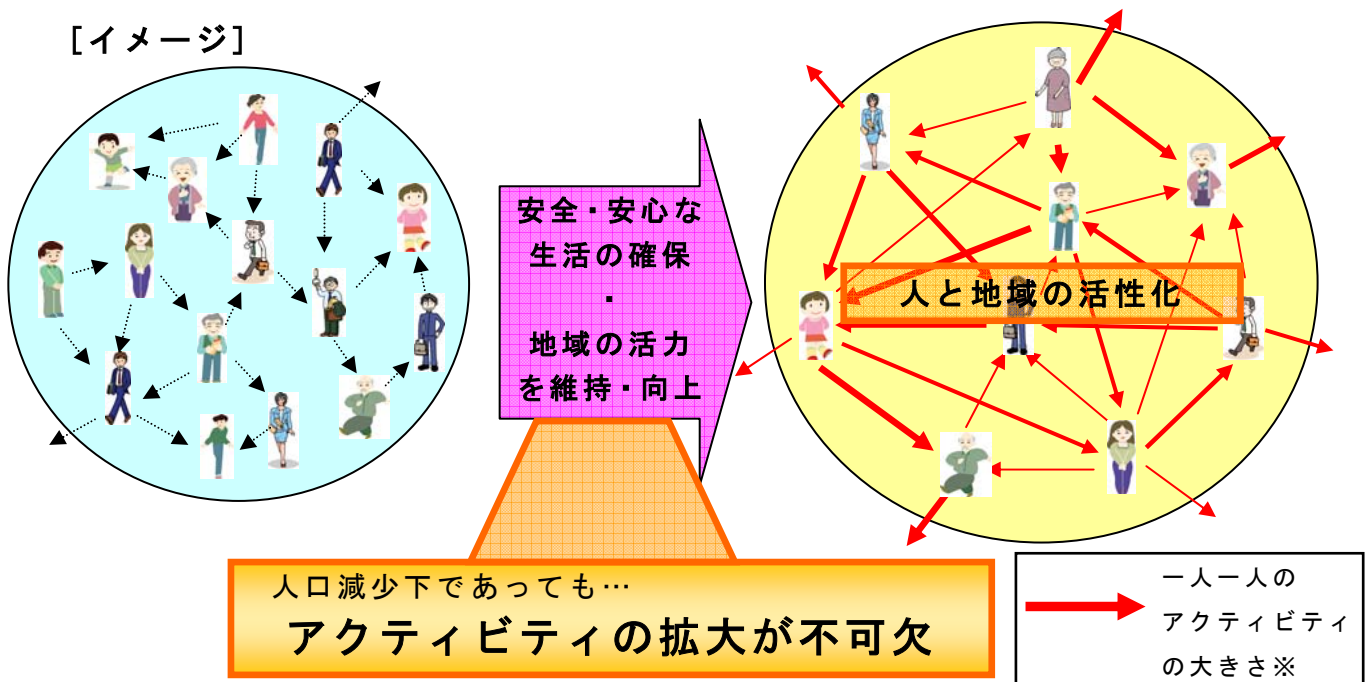
第1節 地域活力の向上とモビリティ

(1) 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

① 安全・安心な生活の確保や地域の活力の維持・向上に不可欠なアクティビティの拡大

- ・ 人口減少下にあっても、安全・安心な生活を確保し、地域の活力を維持・向上させるためには、アクティビティの拡大が不可欠。

[イメージ]



■ アクティビティを拡大するためには…

※頻度・長さ

- ・ 生活の安全・安心の維持・向上に不可欠なサービスを、境界を超えて広域的に確保するための、人と人、地域間相互の連携の拡大。
- ・ 地域の個性・資源・魅力（文化、歴史、環境、景観など）を引き出し、内外との交流の活性化の取組を通じた、「誇りの持てる地域づくり」。

が重要。

具体的な取組（事例参照 12～17 ページ）

- ・ 地域生活の安全・安心の維持・向上を支える人と人、地域間相互の連携の拡大
- ・ 地域の個性・資源・魅力を引き出し、交流の活性化を促進

②アクティビティの拡大を支えるモビリティの確保

・ 安全・安心な生活の確保、地域活力の維持・向上に不可欠なアクティビティの拡大は、モビリティが確保されることによって実現する。

アクティビティの拡大には、
 ・ 人と人、地域間相互の連携の拡大 **連携**
 ・ 内外との交流の活性化の取組を通じた「誇りの持てる地域づくり」 **交流** が重要。



人々の「移動」が容易になることで実現
 人々が社会の一員として、安全・安心で快適な生活を営むためには、「移動」の容易性（移動し易さ）の確保が不可欠



モビリティの確保

■活力ある地域づくりへのモビリティの役割くまとめ>

人口減少下にあっても、安全・安心な生活を確保し、人と地域の活力を維持・向上するには、アクティビティの拡大が不可欠

モビリティの確保により、実現

■モビリティの確保による効用

・ モビリティの確保は、この他にも地域に様々な効用をもたらす。

モビリティ確保による効用	
人々が、生きがいや心の豊かさを得られるよう、地域の活動に参加できる機会を拡大（特に移動制約者）	安全・安心な生活の維持・向上
人々が集まる適切な都市・地域の形成を誘導（コンパクトシティ、中心市街地活性化 等）	地域の活性化・再生につながる
行動の選択肢の拡大（自家用車から公共交通機関へ転換 等）	効率的な移動が可能に 環境負荷の軽減

(2) アクティビティの傾向

アクティビティの大きさ（頻度、長さ）についてのこれまでの傾向を、京阪神都市圏及び仙台都市圏を例にとり整理した。

①1人当たりトリップ数は減少傾向にあるものの自由目的は増加

- ・都市圏の人の流動を調査したパーソントリップ調査によると、近年、全体の1人当たりのトリップ数は両都市圏とも減少傾向にあるものの、女性や高齢者については逆に増加している。
- ・また、目的別には「通学」や「業務」で減少傾向にある一方、「自由」または「私事」目的は増加傾向にある。

■1人当たりのトリップ

1日当たりの平均トリップ数は、直近の10年間で、京阪神都市圏、仙台都市圏ともに減少しているが、女性、高齢者は増加している。

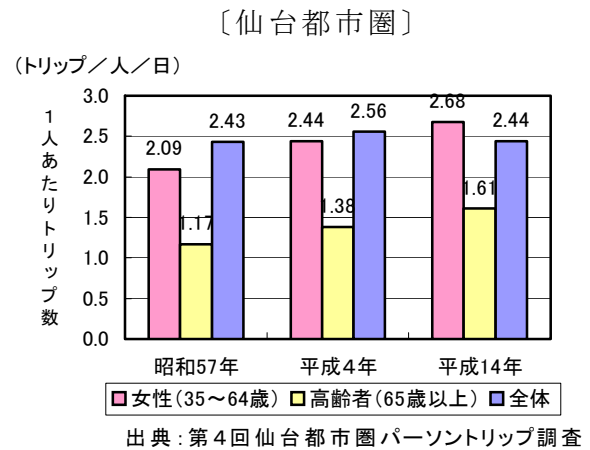
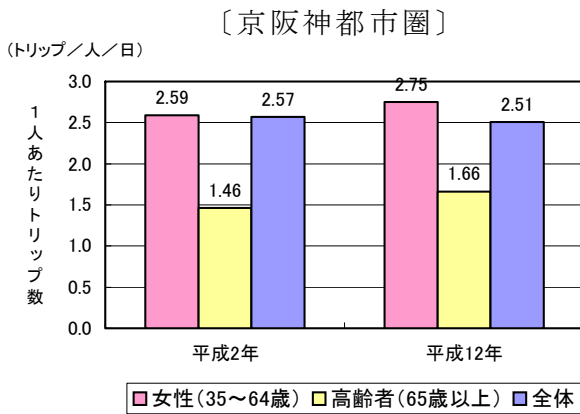


図 1人当たりトリップ数の推移

※トリップ：人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動すること
 ※1人当たりトリップ数=総トリップ数/5才以上人口

■目的別の人の動き

目的別のトリップ数の推移をみると、直近の10年間で、京阪神都市圏では「自由」が1.21倍に、仙台都市圏でも「私事」が1.23倍に増加している。

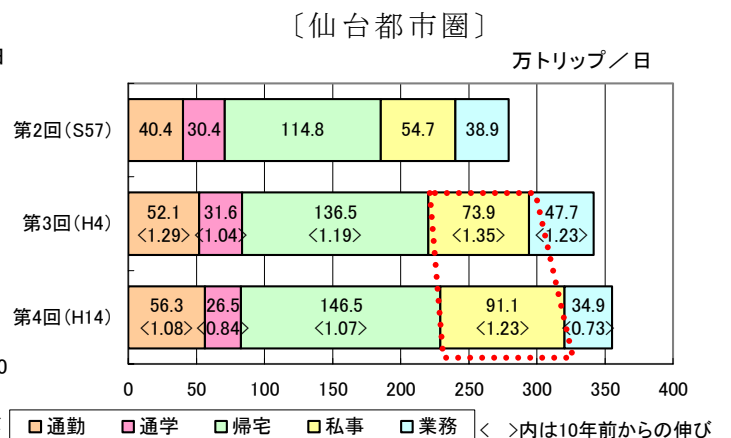
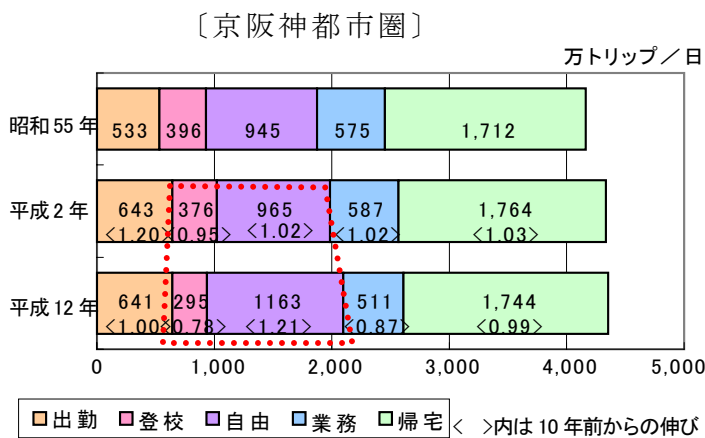


図 目的種類別トリップ数の推移

②行動の広域化が進展

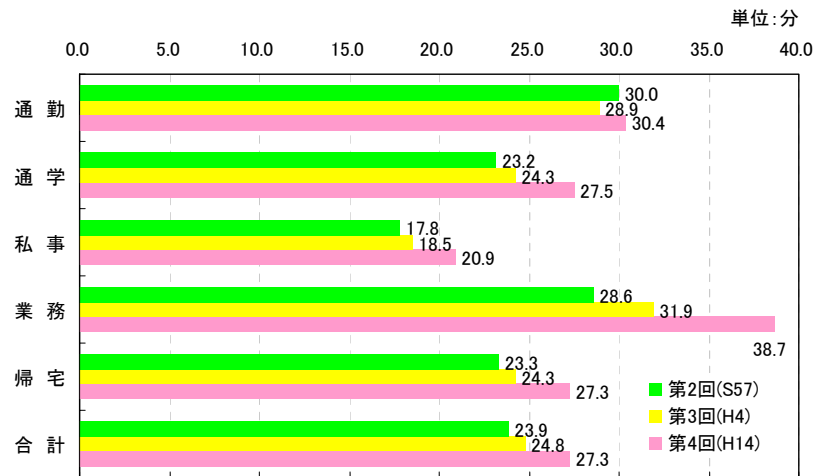
- 京阪神都市圏、仙台都市圏ともに、1トリップ当たりの平均所要時間は長くなる傾向。また、市町村内外のトリップの割合をみると、増加傾向にある。
- すなわち、行動が広域化する様相を呈している。

〔京阪神都市圏〕



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

〔仙台都市圏〕



出典：仙台都市圏パーソントリップ調査
(第4回仙台都市圏パーソントリップ調査概要版)

図 目的別平均トリップ所要時間の推移

〔京阪神都市圏〕

	昭和55年	平成2年	平成12年
出発地・到着地が異なる 市町村であるトリップの割合	24.0	27.8	30.3

〔仙台都市圏〕

	昭和57年	平成4年	平成14年
出発地・到着地が異なる 市町村であるトリップの割合	15.2	19.1	22.1

注:ある市町村に出発地(又は到着地)があり、その市町村以外に到着地(又は出発地)を持つトリップを総トリップ数で割った値。

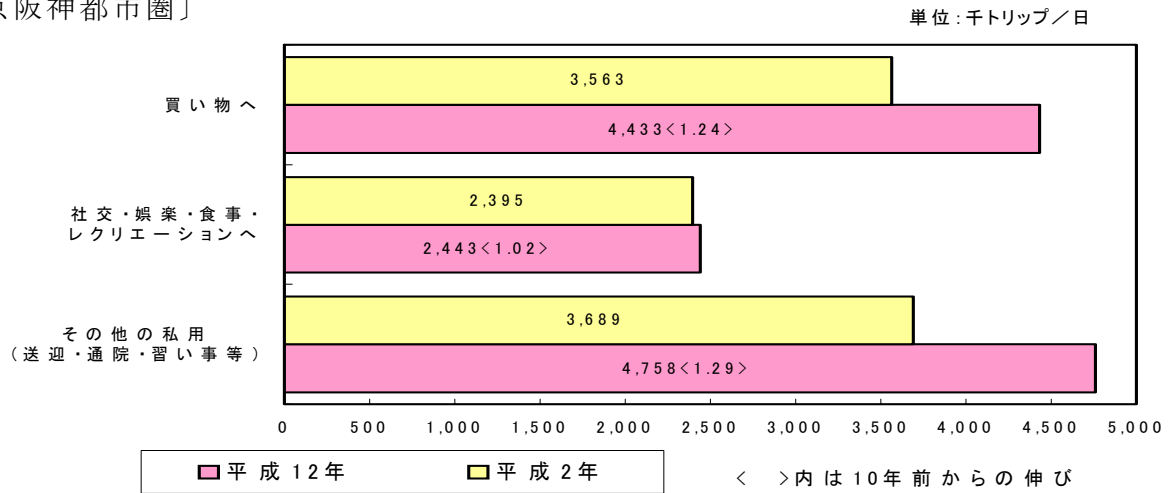
出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)
仙台都市圏パーソントリップ調査
(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)

表 市町村内外トリップの割合の推移

③自由目的の交通の内訳では買い物、送迎・通院・習い事が増加

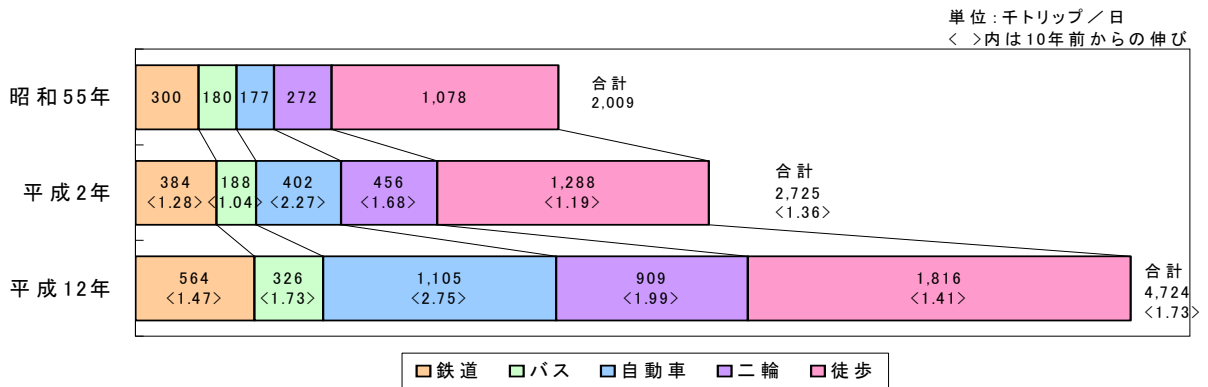
- ・ 京阪神都市圏について、自由目的を細分化して、平成2～12年の10年間におけるトリップの伸びをみると、「買い物」や「送迎・通院・習い事等」のトリップが、それぞれ1.2倍以上に増加している。
- ・ 高齢者のトリップ数は、平成2～12年の10年で約1.7倍に伸びている。交通手段別には自動車が約2.7倍となるほか、鉄道やバス、二輪の利用も大きく伸びている。

[京阪神都市圏]



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

図 細目的別にみた自由目的トリップの推移（平成2年、平成12年）



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

注：代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

図 高齢者（65歳以上）の代表交通別トリップ数の推移（生成量：昭和55年～平成12年）

1人当たりトリップ回数では高齢層で増加

- ・ 仙台都市圏における1人当たりのトリップ数を年齢層別にみると、男性の高齢層や女性の中年層以降のトリップ数が増加傾向にある。
- ・ また、同じ年齢層で、私事の占める割合が増加する傾向が見られる。

〔仙台都市圏〕

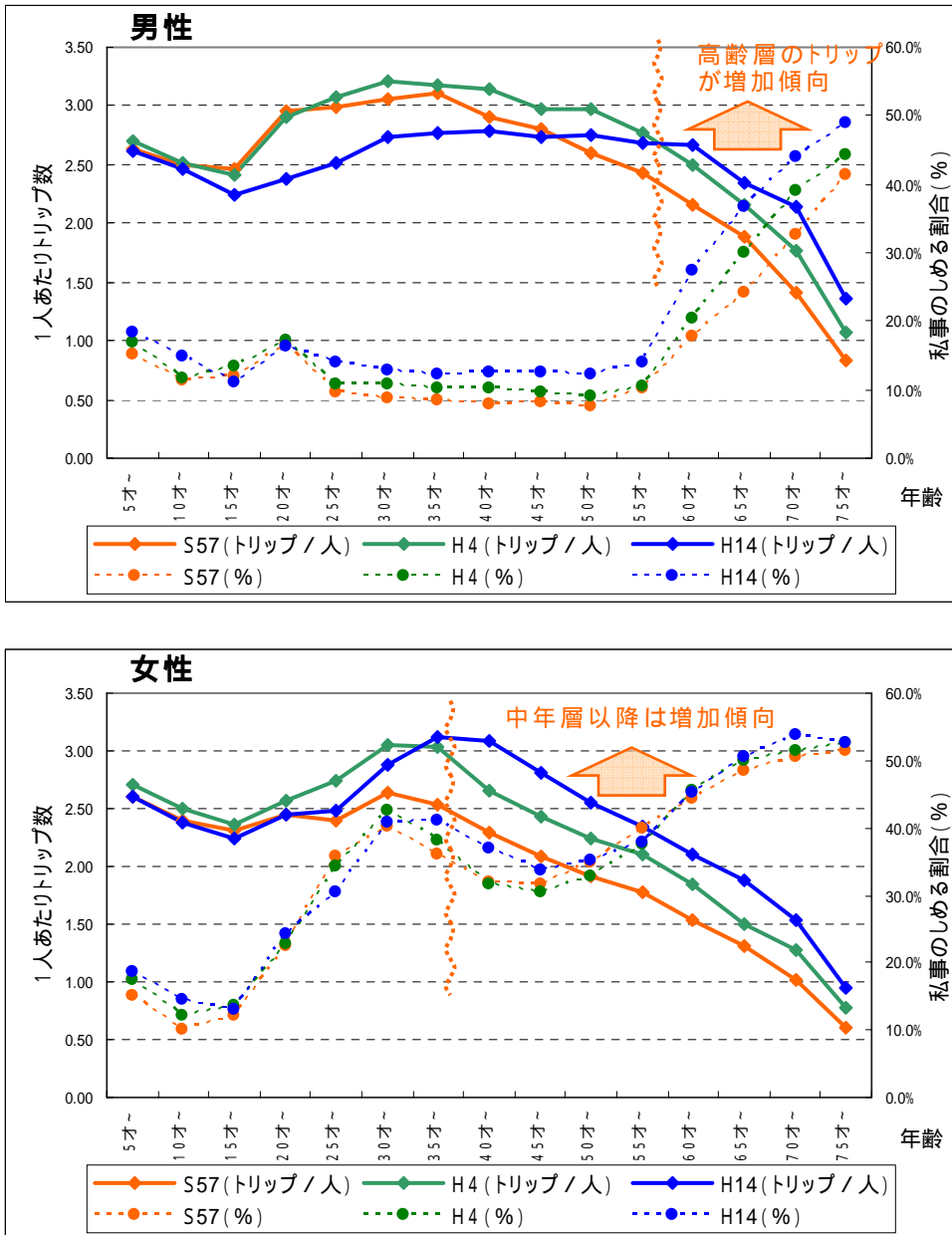


図 年代別1人当たりトリップ数及び「私事」の占める割合の推移

年代別1人当たりトリップ数 = 年代別トリップ数の合計 / 年代別人口

出典: 仙台都市圏パーソントリップ調査(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)

【参考】京阪神都市圏調査結果概要: http://www.keihanshin-pt.com/pt_h12/index.html

仙台都市圏調査結果概要: <http://www.pref.miyagi.jp/tosikei/PT/index.html>

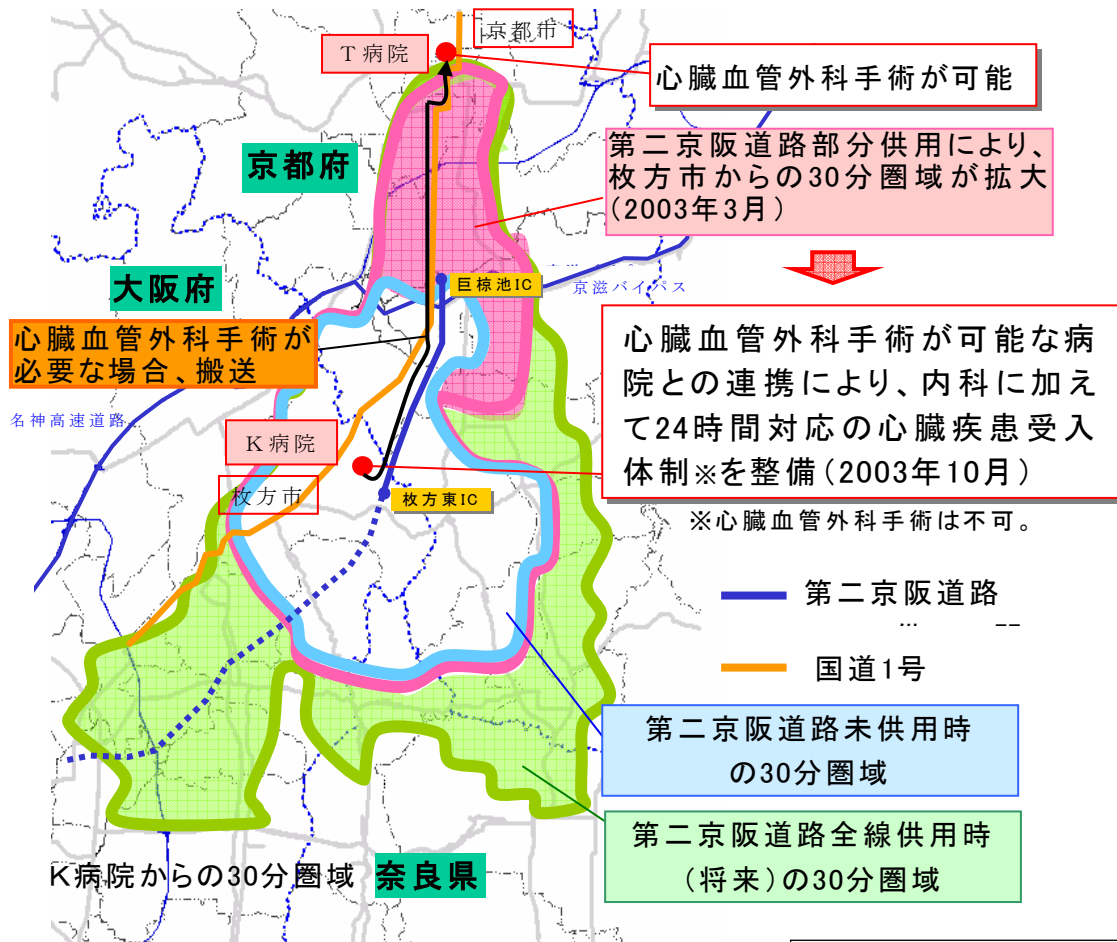
【参考】アクティビティ拡大の取組事例（6ページ参照）

- ・ 地域生活の安全・安心の維持・向上を支える人と人、地域間相互の連携の拡大（事例1～6）
- ・ 地域の個性・資源・魅力を引き出し、交流の活性化を促進（事例7～10）

事例1 救急救命にかかわる搬送圏域の拡大（京阪奈地域）

- ・ 京阪奈地域の淀川左岸地区にある国道1号は慢性的な渋滞状況にあり、救命救急に関わる搬送地域が狭い状況にあったが、2003年の第二京阪道路巨椋池IC～枚方東IC間の供用により、K病院へ30分で搬送できる圏域が北部に拡大した。これにより、血管破裂など心臓血管外科手術が必要な場合は、京都駅前にあるT病院と連携を取り、患者を搬送することが可能となっている。その際には、K病院に近い枚方東ICから第二京阪道路を活用し、30分程度で搬送している。
- ・ また、第二京阪道路の全線供用時には、未供用時に対してK病院からの30分圏域カバー人口が3.47倍、カバー面積が2.46倍に飛躍的に増加する。

京阪奈病院からの30分圏域（第二京阪道路の供用効果）



	京阪奈病院からの30分圏	
	人口	面積
第二京阪未供用時（2002年3月）	62万人（1.00）	183 km ² （1.00）
巨椋池IC～枚方東IC供用時（2003年3月）	94万人（1.50）	235 km ² （1.28）
第二京阪道路全線供用時	217万人（3.47）	450 km ² （2.46）

注：①()はいずれも第二京阪道路未供用時(2002年)を1.00とした伸び率
 ②第二京阪道路未供用時、巨椋池IC～枚方東IC供用時は、混雑時旅行速度を利用

出典：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会 最終報告（平成17年5月）

事例2 日常生活における快適な移動手段の提供(東京都足立区)

- ・ 足立区の南北方向には鉄道路線が整備されている一方で、東西方向には鉄道やバスの整備が不十分であったため、交通網を補完する形で、民間が運営主体のコミュニティバスを導入。
- ・ 行政は、路線計画や走行環境(バス停等)の整備のみ実施。サービス内容の計画、運営、運行は運行事業者に委ね、独立採算制をとる。(PFI方式)

■足立区コミュニティバス「はるかぜ」

- ・ 2000年4月に1路線開業後、2007年4月までに合計10路線が導入(5事業者)。鉄道路線整備に伴い柔軟に路線変更。
- ・ 東西方向の「幹線バス」、南北方向の鉄道路線補完の「支線バス」、狭小道路の地区や地域拠点周辺地区を対象とする「循環系路線」の3種類にバス機能を分類。
- ・ アンケート調査によると、主な利用目的は余暇時間外出や病院・役所等の公共施設への移動。「お年寄りが外出しやすくなった」「雨の日の移動が助かる」等の声が寄せられており、区民のアクティビティ向上に寄与している。



事例3 市民活動と交流の場を既存施設の再活用で整備[もんぜんぷら座](長野市)

- ・ オープン後約4年間(平成19年8月末迄)の来館者は公益的部分で約1,055千人、1階の食品スーパーにおいては、約3,382千人。
- ・ 毎年商業団体が行う調査において、「もんぜんぷら座」がある地区の歩行者数が、15年度には6年ぶりに増加に転じるなど、確実に地域の賑わい創出につながっている。

■「もんぜんぷら座」の概要

- ・ 中心市街地に不足している公共公益的なスペース(NPO共同オフィス、多目的ホール、市民ギャラリー等)を中心に建物内に設置し、使用料については出来る限り低廉な価格に設定するとともに、市民が気軽に集える場の提供を目指す。
- ・ 運営をNPO法人に委託できる施設については、積極的に行う。
- ・ 地元住民が要望した食品スーパーを1階に導入し、TMO*が経営する。



※TMO: Town Management Organization の略。中心市街地における商業まちづくりを運営・管理する機関。

地域活性化センターHP: <http://www.chiki-dukuri-hyakka.or.jp/>

事例4 商店街の空き店舗を利用したお年寄りのコミュニティ事業(静岡県富士市)

- ・ 公共交通の機能低下や空き店舗の増加等により衰退していた吉原商店街を活性化させるため、商店街の空き店舗を活用し、高齢者の憩いの場となる「よしわら食彩サービス」事業を実施。
- ・ 平成14年8月から平成18年までに、延べ2,500名以上が利用。常連客同士のなじみもでき、高齢者のコミュニティが自然と生まれてきている。

■よしわら食彩サービスの概要

- ・ 毎月2回「吉原小宿」^{よしわらこじゅく}に集い、高齢者本人が商店街の飲食店から出前で調達した昼食を皆と一緒に楽しむ事業。商店街女性部が配膳のおもてなしをしている。
- ・ 食事前には、商店街の店主・店員または外部講師によるお化粧品教室、和紙工芸教室等、高齢者の生きがいにつながる「ミカルチャー教室」を展開している。
- ・ 事業実施に当たり、多くの商店から賛同を得ることができ、地域が一体となった協力体制が実現された。



経済産業省 街元気プロジェクト HP : <https://www.machigenki.jp/pdf/fuji.pdf>

事例5 地元参画の第三セクター化による鉄道運営(富山市)

- ・ 開業から1年が経過した富山ライトレールは、高齢者の外出機会の増加や観光客の増加、また、住宅着工が増えるなど、まちづくりにも開業効果とみられる兆しが現れている。
- ・ 沿線住民へのアンケートでは、60及び70代の年齢層の15%以上が富山ライトレールの開業後に外出機会が増加したと回答した。
- ・ 沿線エリアの建築確認申請件数は、平成16年が90件、平成17年が95件と横ばいであったが、開業後の平成18年には125件に増加した。また、下奥井電停の周辺では、新たに約30区画の宅地が造成され、1年間で完売した。
- ・ 岩瀬地区では、国指定重要文化財である森家前の休日の歩行者数が、開業前の146人から開業後は846人に増加した。また、入館者数は、平成17年の13,229人が平成18年には39,790人に増加した。

■富山市の取り組み概要

- ・ JR西日本富山港線は、モータリゼーションや沿線企業移転により利用者が減少していたが、沿線に住宅や企業があったため、利便性を向上すれば再生できるとして、第3セクターを設立しLRT化した。



北日本新聞 HP : <http://www.kitanippon.co.jp/contents/KNPnews/20070425/4391.html>

国土交通省 HP : <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/kouryuuhiroba/toyamashi.pdf>

富山ライトレール HP : <http://www.t-lr.co.jp/>

事例 6 スポーツを通じた高齢者のアクティビティ活性化（鳥取県湯梨浜町）

- ・ グラウンドゴルフ発祥の地である湯梨浜町（旧泊村）では、グラウンドゴルフを通じて高齢者の活動が活発化し、その結果、高齢者だけでなく地域全体にも大きな活力をもたらす結果が現れている。

アクティビティの源泉

- 鳥取県中部に位置する湯梨浜町（旧泊村）は、グラウンドゴルフ（GG）発祥の地。
- GGの愛好者の多くは高齢者。



アクティビティ拡大の一次的効果

- 町民が GG を楽しむようになってからお年寄が目に見えて元気になり、町全体に活力が感じられるようになってきた。

モビリティの確保

- 車を持たないメンバーが GG 場に行くために、相乗りが組織的に行われるようになった。
- そのうち、GG 以外でも相乗り仲間に乗せてもらい、外出する姿が見られるようになった。

アクティビティ拡大の二次的効果

- 全国から GG の愛好者が訪れて大会が開催される。
- それを機に、沿道に花を植えるグループなどがいくつもでき、折に触れてメンバーが集まる。
- 人の輪が広がっていく。
- それまで、半ばサロン化していた病院の待合室から人の姿が減り始めた。

アクティビティ拡大が生む地域活性化の帰結

- 人々が楽しみなら協力し合い、外部の人に喜んでもらうことが、本人のみならず地域にも大きな活力をもたらしている。

出典：喜多秀行「地域公共交通の再生・活性化で目指すもの」、国土交通・寄稿、2007.6

事例7 伝統的町並みとガラス工芸を組み合わせた「黒壁スクエア」の整備(滋賀県長浜市)

- ・ 明治時代に建築された「黒壁銀行」の保存運動が発展し、北国街道の伝統的町並みとガラス工芸とを組み合わせた「黒壁スクエア」の整備で中心市街地を再生。
- ・ 観光客の殆ど見られなかった中心市街地が、現在では、年間約200万人が訪れる観光地となっている。

■「黒壁スクエア」の概要

- ・ 黒壁は、リピーターづくりのために一度に全てを整備せず、町屋を利用した直営店、共同経営、テナント店といった多様な店舗展開により、10年余りをかけて約30店舗から成る「黒壁スクエア」を形成。
- ・ 夜のイベント「ベッラ・ストラダ」を開催するなど、観光客の滞在時間の延長、宿泊客の増加を図っている。



地域いきいき観光まちづくり-100-HP :

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/kanko100/index.html>

事例8 港町の特性を活かした「さかた海鮮市場」の整備(山形県酒田市)

- ・ 一般消費者が気軽に立ち寄れる魚河岸をイメージし、離島飛島と酒田を結ぶ定期航路事業所に鮮魚の販売や飲食店を併設した「さかた海鮮市場」を整備した。
- ・ 2003年のオープン以来、年間70万人の来客数となった。また、隣接する山形県酒田海洋センターの入館者数も従前の約7倍(4.3万人)に増加した。

■さかた海鮮市場の概要

- ・ 2003年に港町としての特性を活かせる新鮮な魚介類の供給拠点として、公設方式により整備。
- ・ 鮮魚をテーマにしながらも、買い物だけではなく、飲食店や海を臨みながらゆっくりできる交流スペースの設置等、時間消費を促すための工夫もしている。



さかた海鮮市場 HP : <http://www2.ocn.ne.jp/~sugasen/>

事例 9 町と住民が連携した潤いのあるまちづくりを推進(長野県小布施町)

- ・ 「北斎館」の建設を契機に、町と地権者が協働し施設周辺の修景事業(1982～86)を実施。
- ・ 歴史的建造物と調和する美しい町並みの形成により、年間約120万人の観光客が訪問。

■小布施町まちづくりの概要

- ・ 特産品である栗を素材にした「栗おこわ」や「栗羊かん」、「小布施ワイン」を活用した観光振興を推進。
- ・ 住民が自発的に花の植栽・管理を実施するなど、町と住民が連携した「花のまちづくり」を展開。
- ・ 小布施ハイウェイオアシスを発着地とする周遊シャトルバス「おぶせ浪漫号」を運行。



地域いきいき観光まちづくり-100-HP :

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/kanko100/index.html>

事例 10 道頓堀川の水辺整備(大阪市)

- ・ 道頓堀川は、大阪を代表する河川であり、都心南部に残された貴重な水辺空間でもある。しかし、治水対策のために護岸が嵩上げされたことや、水質の汚濁などによって、まちと隔てられた存在となっていた。
- ・ 道頓堀川水辺整備事業は、大阪市が掲げるまちづくりの目標「水の都・大阪」再生に向け、この道頓堀川の水辺に親水性の高い遊歩道を整備し、その潤いある新鮮な空間によって都市の魅力向上に寄与することを目指している。

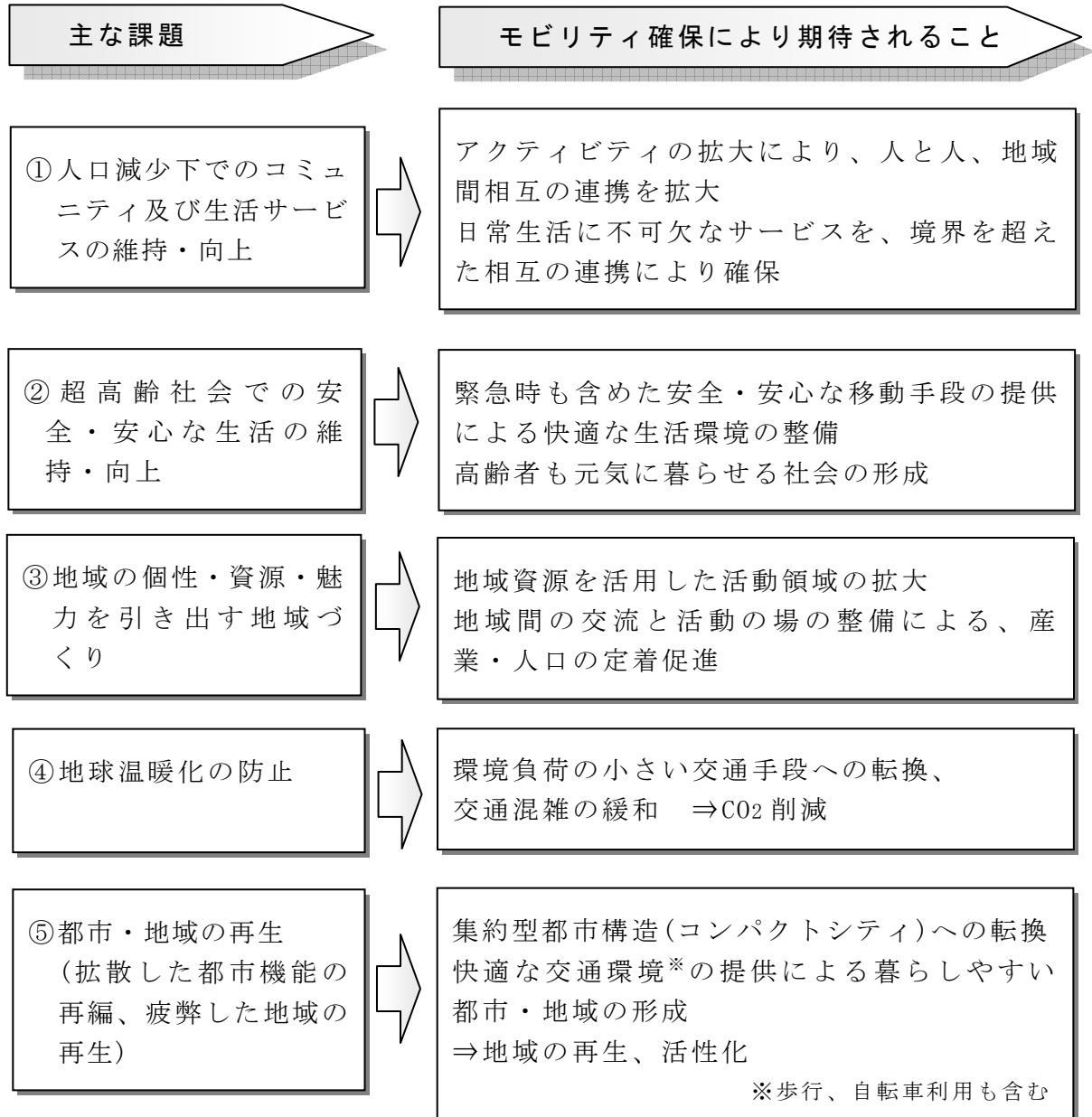
■親水性の高い遊歩道整備

- ・ 平成16年12月に戎橋から太左衛門橋間に完成した遊歩道(愛称名:とんぼりリバーウォーク)は、片側8m程度の幅で上下2段構造となっている。太左衛門橋付近には船着き場を設け、遊歩道からの乗船が可能となっている。
- ・ このような親水性の高い遊歩道や船上からは、これまでとは違った川の風景、まちの風景が楽しめ、沿川の建物から遊歩道へ直接の出入り口を設けることもできるため、将来は水辺に沿った新しいまちなみの形成が期待される。



第2節 地域の課題への対応手段としてのモビリティ

近年地域が抱える諸課題への対応策として、「モビリティの確保」は重要性が高く、かつ有効な施策のひとつである。

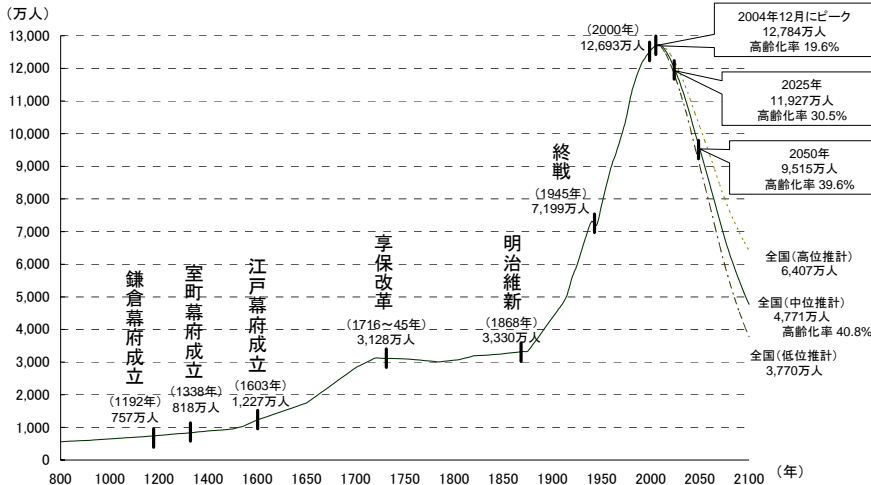


上記の主な課題について、データを示しながら概観する。

①-1 人口減少社会の到来

- ・ 日本の総人口は、2004年をピークに減少に転じた。
- ・ 地域別に見ると、2005年から2020年にかけて東北圏や四国圏では全国平均の2.5倍の人口減少率が見込まれている。
- ・ 高齢化率は、2020年には30%弱になると見込まれている。

日本の人口の長期的推移



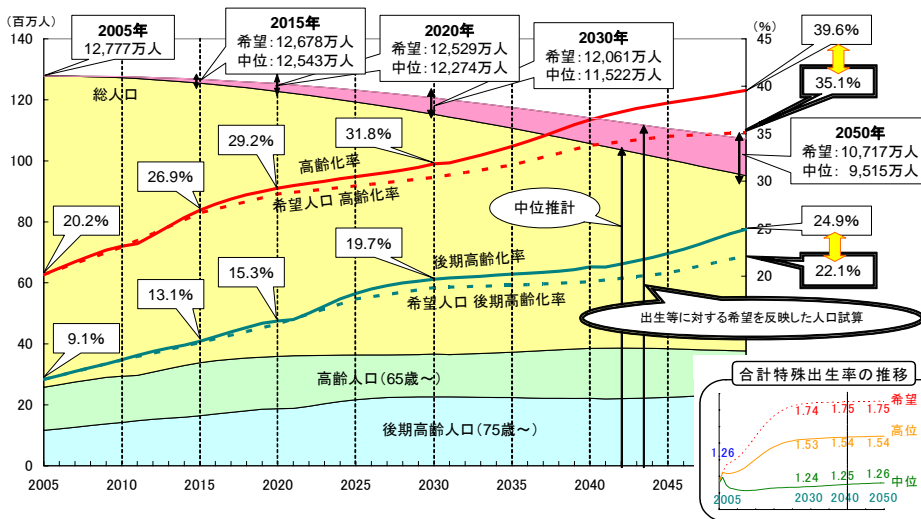
広域ブロック別将来推計人口

		北海道	東北圏	首都圏	中部圏	北陸圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	沖縄県	全国
実績	2000年	人口 568	1,229	4,132	1,699	313	2,086	773	415	1,345	132	12,693
	2005年	人口 563	1,207	4,238	1,722	311	2,089	768	409	1,335	136	12,777
社人研標準ケース	2010年	人口 551	1,174	4,287	1,723	305	2,071	754	398	1,315	139	12,718
	2020年	人口 517	1,089	4,249	1,677	288	1,984	711	369	1,248	143	12,273
社人研参考推計(封鎖人口)	2010年	人口 556	1,190	4,237	1,719	308	2,083	759	402	1,324	139	12,718
	2020年	人口 530	1,133	4,109	1,669	295	2,015	725	380	1,276	143	12,273

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口（平成19年5月推計）」をもとに、国土交通省国土計画局作成。

- 注：
1. 「社人研標準ケース」とは、2000～2005年の純移動率が今後縮小を続けると仮定して行われた推計であり、具体的には、2010～2015年の純移動率が2000～2005年の純移動率の0.7倍となり（この間の純移動率は直線的に変化）、2015～2020年以降は2010～2015年の純移動率が一定であると仮定して行われた推計。
 2. 「社人研参考推計（封鎖人口）」とは、都道府県間の移動がないと仮定して行われた推計。
 3. 圏域は、国土形成計画法に基づく広域地方計画区域による。（内訳は次ページ注参照）

将来の総人口・高齢化率の推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」及び厚生労働省社会保障審議会人口構造の変化に関する特別部会「出生等に対する希望を反映した人口資産」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- 注：総人口における「希望」とは、上記特別部会において公表された「出生等に対する希望を反映した人口試算」をいい、2040年（1990年生まれの女性が50歳になる年）までに結婚、出産に関する希望が実現し、合計特殊出生率が1.75（生涯未婚率10%未満、夫婦完結出生児数2.0人以上）まで回復すると仮定して試算された人口である。なお、公表された数値は2005年以降5年毎の数値であるため、その間の4年間については線形補間を行った。

①-2 地域コミュニティの維持

- ・ 過疎地域等の集落の人口は減少傾向。(平成11年度と18年度との比較)
- ・ 地域コミュニティの崩壊を懸念する自治体が多数存在する。
- ・ 過疎化の進展により、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースも発生しつつある。

人口規模別集落数の比較(平成11年度、平成18年度)

	%	集落の人口規模(人)									計
		1~9	10~24	25~49	50~99	100~199	200~499	500~999	1000~	不明	
北海道	H18	2.8%	8.2%	16.8%	22.1%	20.1%	16.7%	6.1%	4.3%	2.8%	100.0%
	H11	2.3%	6.7%	16.1%	25.8%	20.8%	16.7%	6.8%	4.6%	0.2%	100.0%
東北圏	H18	1.5%	4.2%	9.9%	24.1%	31.2%	24.0%	4.2%	1.1%	0.0%	100.0%
	H11	1.0%	3.1%	7.9%	21.7%	32.0%	27.6%	5.1%	1.3%	0.2%	100.0%
首都圏	H18	1.4%	6.2%	15.3%	24.6%	22.8%	16.2%	3.5%	0.7%	9.2%	100.0%
	H11	1.6%	5.9%	15.9%	30.0%	24.4%	17.0%	4.0%	0.9%	0.3%	100.0%
北陸圏	H18	5.1%	9.7%	16.0%	29.5%	27.2%	9.9%	1.8%	0.3%	0.5%	100.0%
	H11	4.4%	8.2%	12.8%	28.2%	30.7%	13.2%	2.2%	0.4%	0.0%	100.0%
中部圏	H18	3.8%	7.9%	17.9%	25.6%	22.8%	15.3%	2.9%	0.9%	2.9%	100.0%
	H11	3.0%	6.7%	17.1%	27.1%	25.3%	16.5%	3.0%	1.2%	0.2%	100.0%
近畿圏	H18	2.5%	6.8%	12.9%	24.7%	29.9%	19.6%	3.0%	0.5%	0.0%	100.0%
	H11	2.0%	5.1%	11.2%	23.7%	30.8%	22.8%	3.4%	0.7%	0.4%	100.0%
中国圏	H18	3.9%	13.3%	29.1%	30.4%	15.2%	6.2%	1.3%	0.5%	0.1%	100.0%
	H11	2.4%	10.0%	26.6%	33.9%	17.8%	7.1%	1.4%	0.7%	0.3%	100.0%
四国圏	H18	5.4%	11.9%	22.8%	27.8%	19.1%	9.6%	1.6%	0.5%	1.2%	100.0%
	H11	3.8%	9.1%	20.4%	30.2%	22.4%	11.3%	2.2%	0.5%	0.1%	100.0%
九州圏	H18	1.7%	6.5%	14.0%	25.8%	26.8%	20.0%	4.0%	1.1%	0.0%	100.0%
	H11	1.2%	5.2%	12.7%	25.5%	28.5%	21.1%	4.3%	1.3%	0.2%	100.0%
沖縄県	H18	1.3%	0.9%	2.1%	7.2%	22.6%	42.6%	19.1%	3.8%	0.4%	100.0%
	H11	1.7%	1.3%	0.9%	8.7%	19.5%	42.0%	21.2%	3.9%	0.9%	100.0%
全国	H18	2.8%	8.3%	17.7%	26.2%	23.6%	15.9%	3.3%	1.0%	1.1%	100.0%
	H11	2.0%	6.5%	16.1%	27.3%	25.4%	17.5%	3.7%	1.3%	0.2%	100.0%

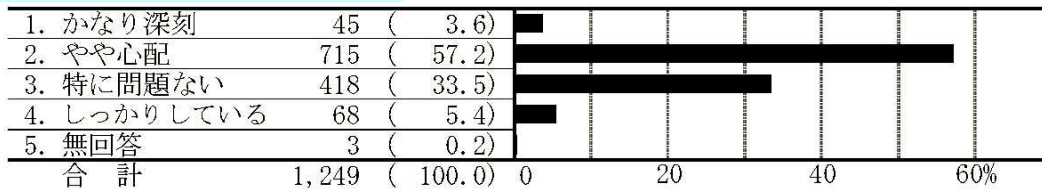
注: 圏域は、国土形成計画法に基づく広域地方計画区域による

- 東北圏: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
- 首都圏: 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
- 北陸圏: 富山県、石川県、福井県
- 中部圏: 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
- 近畿圏: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
- 中国圏: 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
- 四国圏: 徳島県、香川県、愛媛県、高知県
- 九州圏: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、

平成18年度調査の割合が、平成11年度調査より高い集落の人口規模

出典: 国土計画局作成資料 (市町村へのアンケート調査)

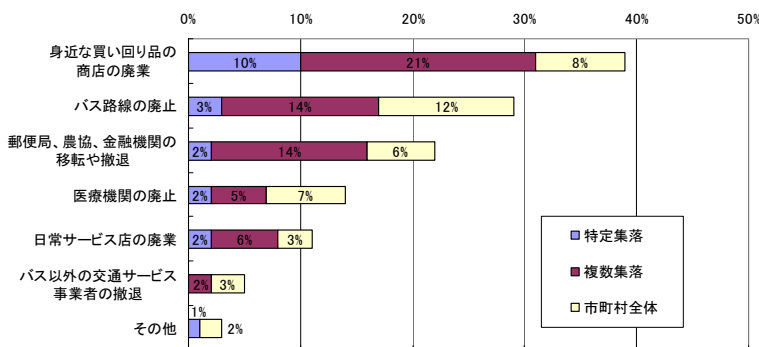
地域の現状評価(平成16年)



※人口20万人未満の市町村(2,996)を対象。(回答数1,249)

出典: 「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果(速報)」 (内閣府経済社会総合研究所)

地域コミュニティからの生活サービスの撤退状況



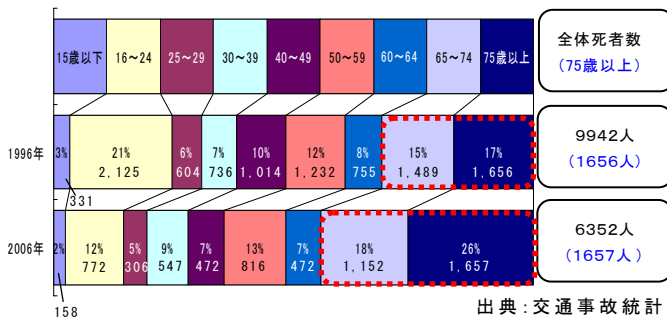
注: 特定集落 …市町村内の特定の集落で問題化
 複数集落 …市町村内の複数の集落で問題化
 市町村全体 …市町村全域で問題化

出典: 二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会 最終報告(平成17年5月)

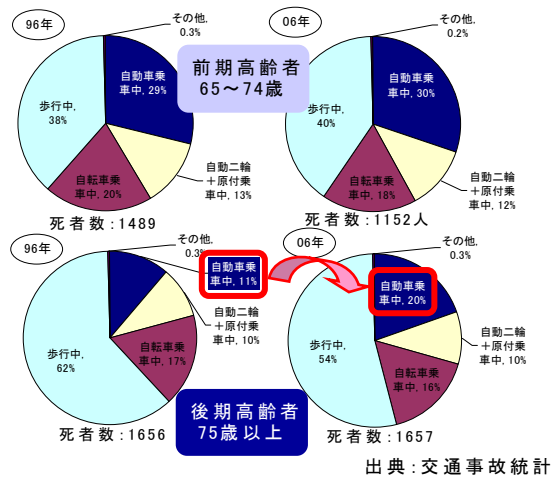
②-1 高齢者の交通事故の増加

- 近年の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、高齢者の死者数の減少幅は小さく、全死者数に占める高齢者（特に75歳以上の「後期高齢者」）のシェアは拡大している。
- 後期高齢者の死亡事故のうち「自動車乗車中」の割合がこの10年間で約2倍に急増。
- 今後とも高齢者の免許保有者の急増が見込まれることを勘案すると、高齢ドライバーの安全確保は喫緊に対応すべき重要な課題であると言える。

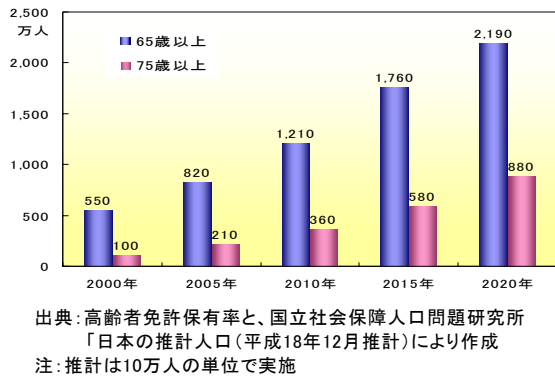
年齢別交通事故死者数構成比と発生率



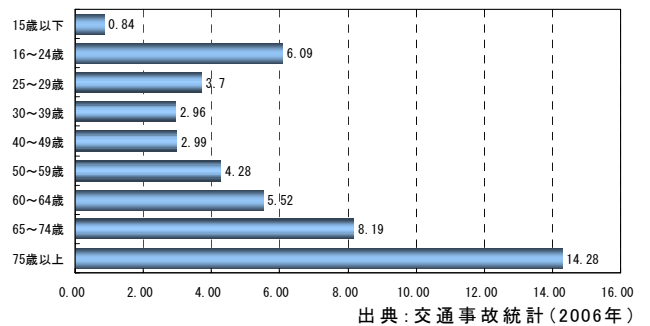
高齢者の状態別死者数



高齢者免許保有者数



人口10万人当たり交通事故死者数



- 自動車乗車中の死者数は、最近10年間で45%減少したが、65~74歳（前期高齢者）では19%減に止まり、75歳以上（後期高齢者）では逆に73%増となっている。

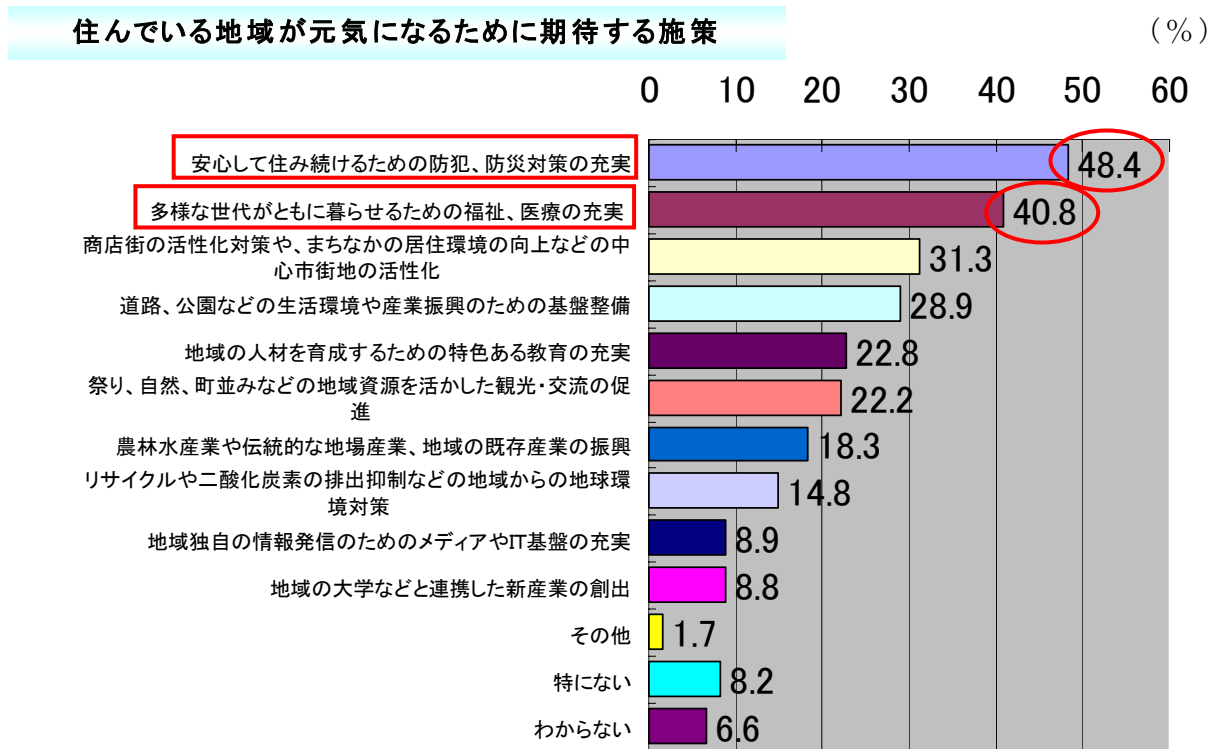
年齢別自動車乗車中の死者数

単位：人	1996年	2006年	2006年/1996年	人口10万人当たりの死者数	1996年	2006年
15歳以上	84	35	-58%	0.39	0.19	
16~24歳	1183	375	-68%	7.02	2.96	
25~29歳	402	176	-56%	4.57	2.13	
30~39歳	489	300	-39%	3.07	1.62	
40~49歳	629	225	-64%	3.21	1.42	
50~59歳	585	387	-34%	3.47	2.03	
60~64歳	300	187	-38%	4.01	2.19	
65~74歳	429	348	-19%	3.87	2.47	
75歳以上	188	326	73%	2.62	2.81	
合計	4289	2359	-45%	3.42	1.85	

出典：交通事故統計

②-2 安全・安心な生活の維持・向上

- ・ 住んでいる地域が元気になるために期待する施策として、安全・安心な生活の確保に関する回答が4割以上。
- ・ 自然災害により孤立可能性のある農業集落及び漁業集落が、それぞれ約17,500及び1,800集落存在するとの調査結果あり。



出典：地域再生に関する特別世論調査（平成17年7月 内閣府）

孤立可能性がある集落数【参考値】

	農業集落	漁業集落
可能性有り	17,451 29.7%	1,787 28.6%
可能性無し	41,348 70.3%	4,459 71.4%
計	58,799	6,246

注)「計」は、農林業センサス、漁業センサスにおける集落から平野に位置するもの等を除き抽出した調査対象集落数。

農業集落と漁業集落とが同じ集落名であってもそれぞれについて孤立可能性を調査しているため、双方を足し合わせることはできない。

孤立の定義：中山間地域、沿岸地域、沿岸地域、島嶼部などの集落のうち、道路交通または海上交通による外部からのアクセス（四輪自動車で行き来可能かどうかを目安）が、地震、風水害、津波による土砂災害や液状化等による道路構造物の損傷などの要因等により、人の移動・物資の流通が困難となり、住民生活が困難もしくは不可能となる状態

孤立可能性の判断条件：集落への全てのアクセス道路が土砂災害危険箇所及び山地災害危険地区に隣接している、または、地震または津波により船舶の停泊施設が使用不能となるおそれがある。

出典：中山間地等の集落散在地域における孤立集落発生の可能性に関する状況調査（都道府県アンケート調査）
調査結果（平成17年8月 内閣府政策統括官（防災担当））から国土交通省政策統括官付参事官室作成

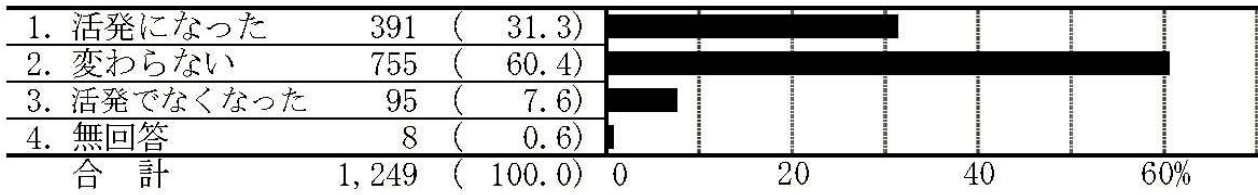
③ 地域の個性・資源・魅力を引き出す地域づくり

- ・各地域で祭りやイベント、住民主体の活動等、地域づくりの取組が行われており、それがまちの活力となっている。
- ・また、自然環境や文化、暮らしやすさ等に誇りを持ち、これらを活かして地域づくりを進めている自治体が多く見られる。

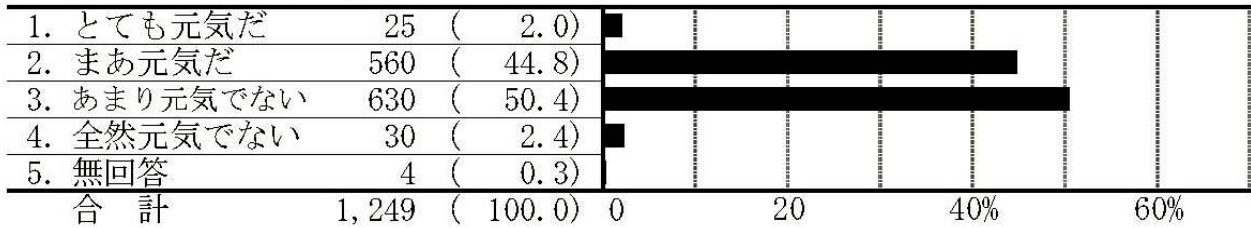
※「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果(速報)」

(内閣府経済社会総合研究所)より

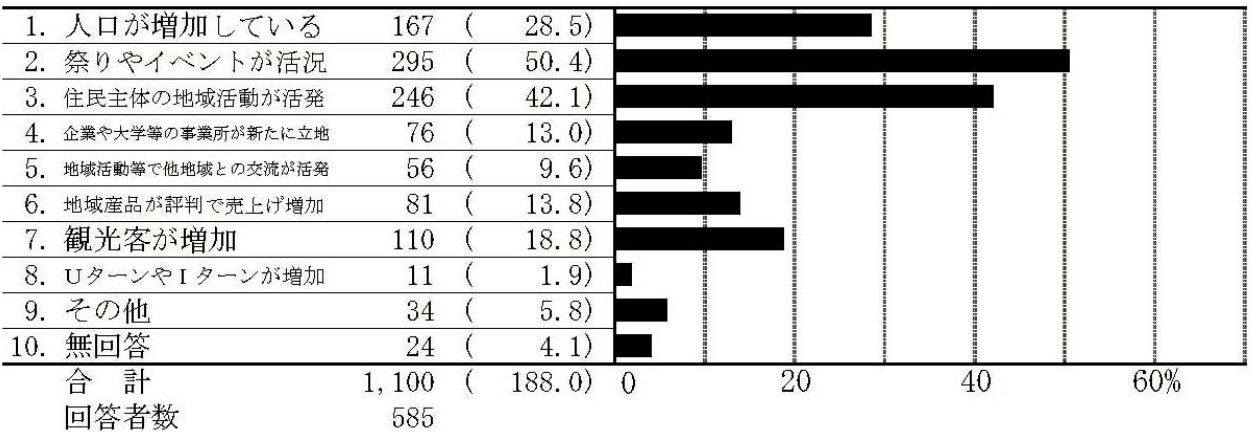
地域づくり活動の4~5年前との比較



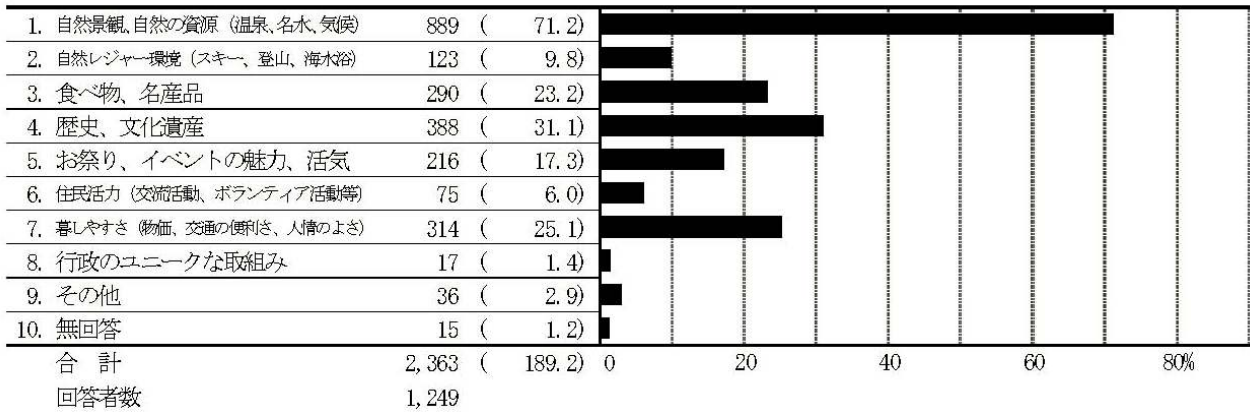
まちの元気度の自己評価



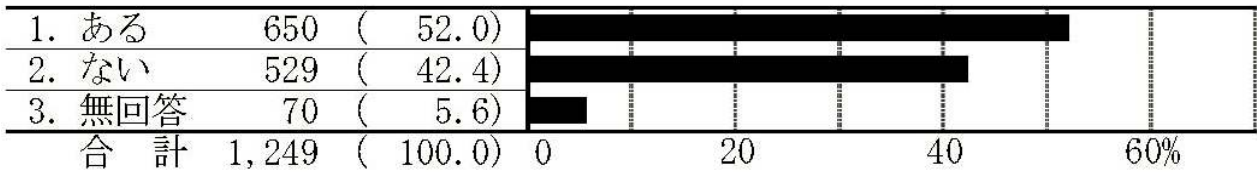
元気と判断した理由 ※元気と回答した自治体による、複数回答



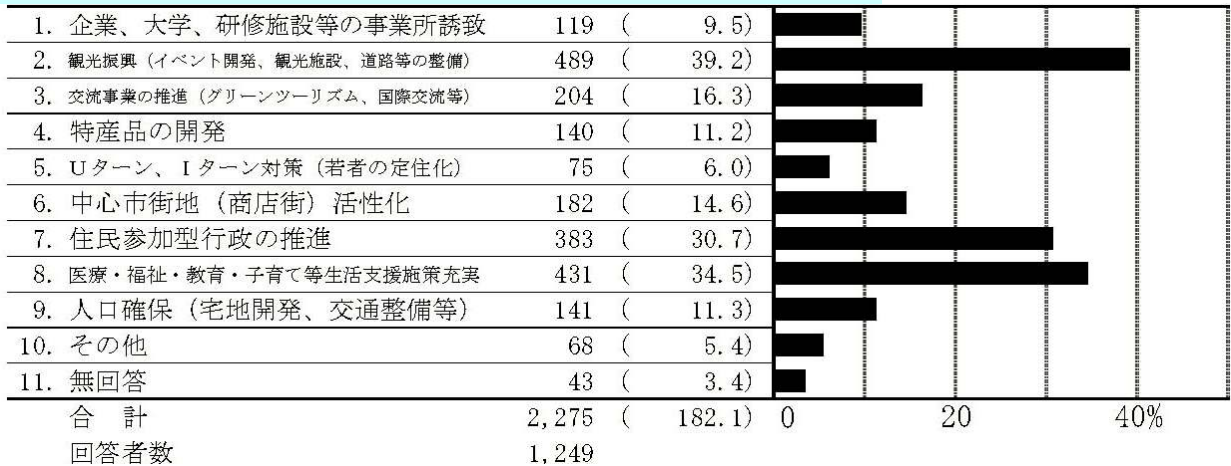
住民が誇りに思っていること ※2つまで選択



地域づくりコンセプトの有無



地域を元気にするために力を入れている施策 ※2つまで選択



出典：内閣府経済社会総合研究所

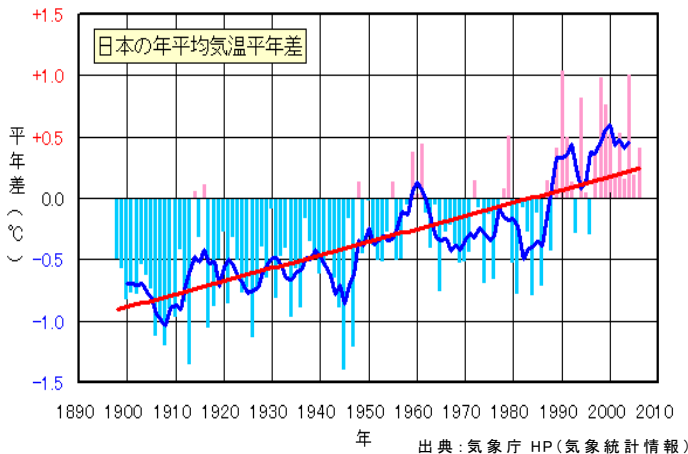
「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果（速報）」

※人口 20 万人未満の市町村(2,996)を対象として、平成 16 年 9 月～11 月上旬の間に実施したアンケート(回答数 1,249)

④ 地球温暖化の防止

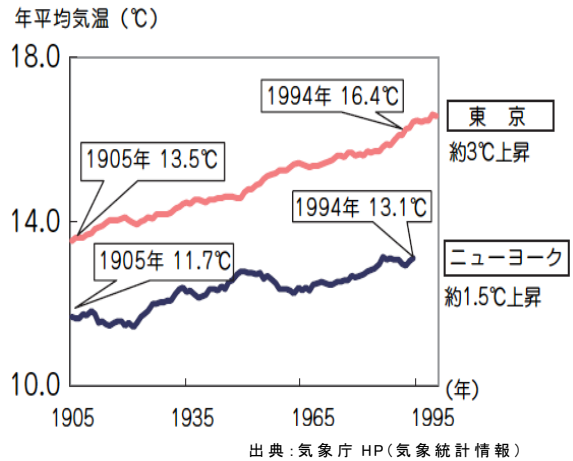
- 2006年の日本の年平均地上気温の平年差は+0.44℃。長期的には100年当たり1.07℃の割合で上昇しており、特に1990年代以降、高温となる年が頻出。
- 加えて、大都市ではヒートアイランド現象による気温の上昇が進んでいる。東京では、90年間で平均気温が約3℃上昇しており、地球全体の平均上昇値0.6℃を大きく上回っている。

日本の年平均気温平年差(1898年~2006年)



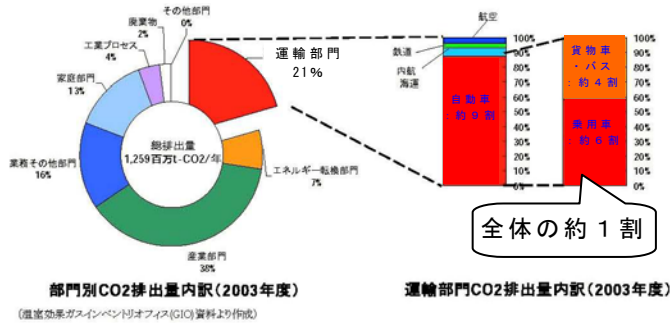
- 平年値は1971~2000年の30年平均値
- 棒グラフ: 各年の平均気温の平年値との差
- 太線(青): 平年差の5年移動平均、直線(赤): 長期的な変化傾向

東京とニューヨークの平均気温の推移(11年移動平均)

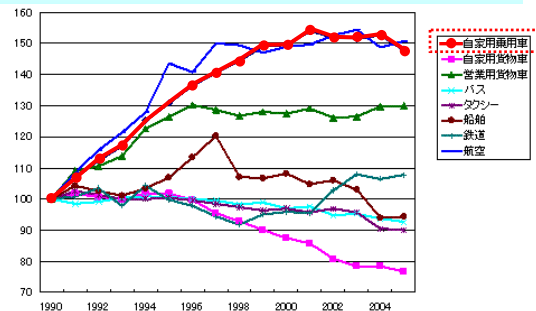


- 部門別CO₂排出量を見ると、我が国のCO₂排出量のうち、約1割が自家用乗用車からの排出であり、その量は1990年以降、増加傾向である。
- 輸送量当たりのCO₂排出量を見ると、自家用自動車からの排出量は鉄道の約9倍、バスの約3倍となっている。したがって、交通渋滞の緩和や自動車による個別移動への対策が重要になる。

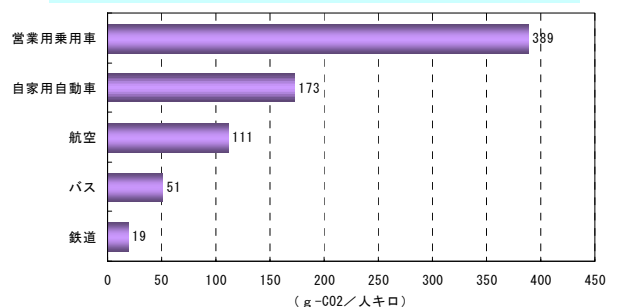
部門別のCO2排出量



各輸送機関からのCO2排出量

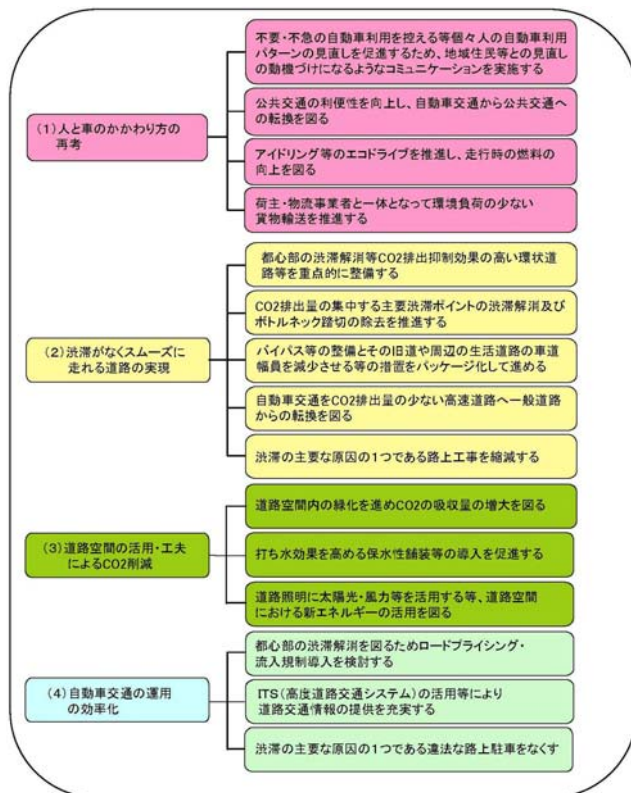


輸送量当たりのCO2排出量



- ・ 京都議定書の目標値を達成するため、国土交通省は「CO₂削減アクションプログラム」を策定。プログラムには、公共交通の利便性向上と利用の転換などを含む。
- ・ 「チーム・マイナス6%」では、ホームページに特設サイト「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」を開設。国民から「私のチャレンジ宣言」の受付等を行っている。
- ・ この取組に多くの国民が参加できるように、「1人1日1kgのCO₂削減」応援キャンペーンを開始し、協賛企業を募集。平成19年9月11日現在で協賛企業は100社・団体となっている。

CO₂削減アクションプログラム



「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」のHP



応援キャンペーン <事例:ある株式会社の取組>

「1人1日1kgのCO₂削減応援キャンペーン」の協賛企業^{※1}のW社では、以下のような取り組みを実施。

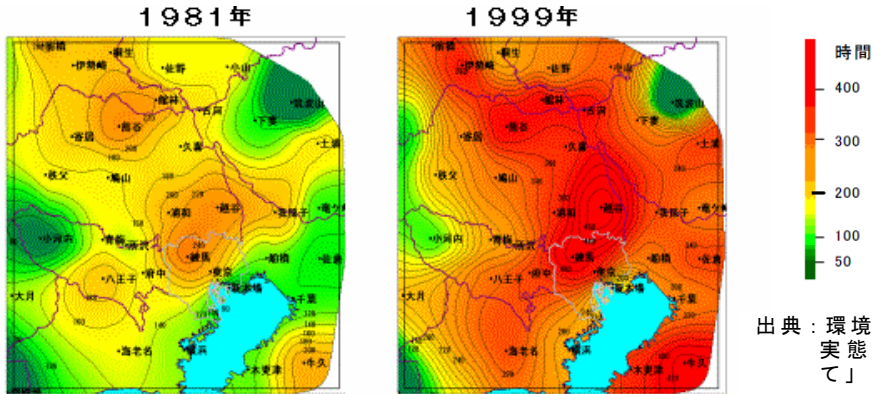
- ◆各店舗において、「チャレンジ宣言カード^{※2}」を持参した方に、ワンドリンクサービスを実施。
- ◆国内の全店舗に「1人、1日、1kg CO₂削減」の啓発ポスターを順次掲示。

※1 「1人1日1kgのCO₂削減」応援キャンペーンの協賛企業 <http://www.team-6.jp/try-1kg/ouen/>

※2 チャレンジ宣言カード: 「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」のHP内で「私のチャレンジ宣言」に必要な事項を入力(身近なところで行える温暖化防止のメニューの中から“実践してみよう!”と思うものを選ぶ)するとダウンロードできるカード。

- ・ヒートアイランド（Heat island）現象とは、都市部の気温が郊外に比べて異常な高温を示す状況のこと。人工排熱の増加、緑地・水面の減少、地表面の人工化等が主な原因と言われている。
- ・こうした状況から、国や自治体において、ヒートアイランド対策のための数々の取組が行われている。

ヒートアイランド現象（東京地域における 30℃超延べ時間の分布）



ヒートアイランド対策

人工排熱の低減・地表面被覆の改善・都市形態の改善・ライフスタイルの改善

出典：ヒートアイランド対策推進大綱（ヒートアイランド対策関係省庁連絡会議）

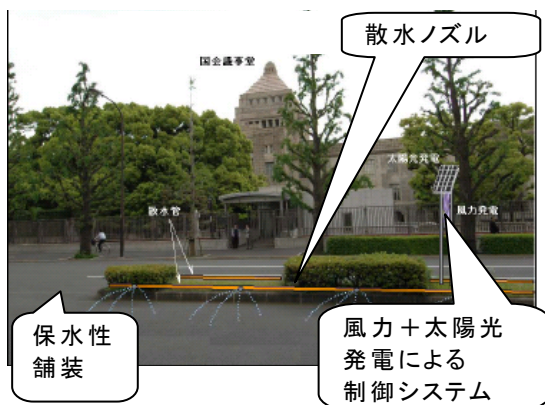
ヒートアイランド対策事例

- ・屋上緑化（合同庁舎3号館屋上庭園）



- ・散水による路面温度低減

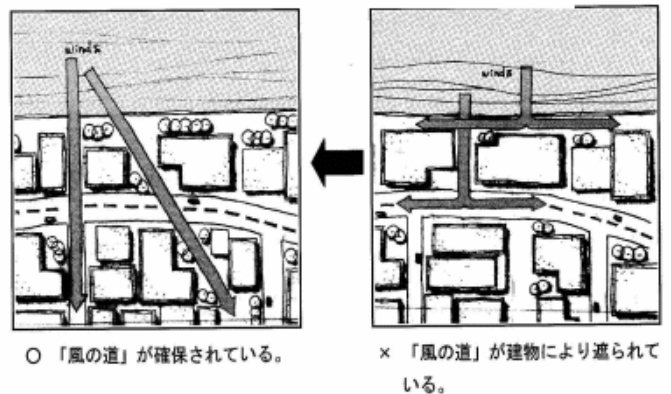
（風力＋太陽光発電を活用した保水性舗装散水システム）



- ・風の道※の配慮

河川や海等の水辺を生かし、良質な水辺空間を創出するとともに、建物や緑等の計画的な配置などを都市づくりの中で配慮し、海からの「風の道」を確保する。

※風の道：市街地への空気の進入経路を意味する。特に流入する気塊が冷涼、清浄な場合、市街地の熱汚染の緩和や大気浄化という機能が十分に発揮される。



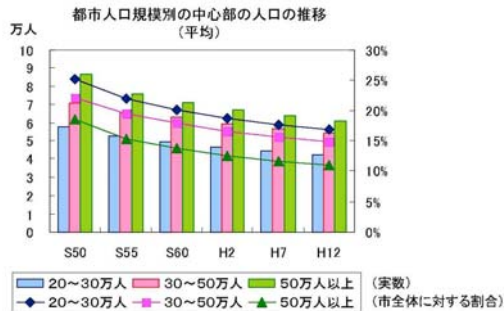
出典：国土交通省ホームページ

「東京都ヒートアイランド対策」～東京都の施策の方向（東京都ホームページ）

⑤ 都市・地域再生の課題

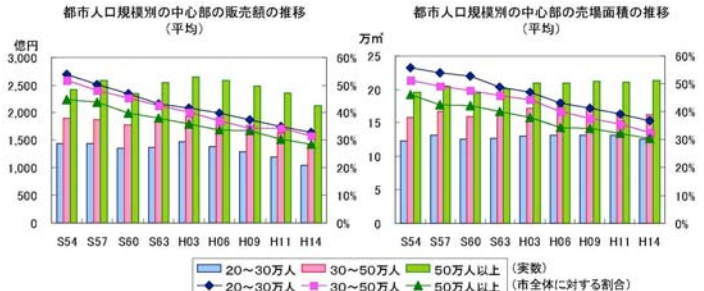
- ・ 地方の人口 20 万人以上の都市では、中心部（3km×3km の範囲）の人口が減少傾向にあり、市全体人口に対する割合も低下している。
- ・ 中心部の販売額や売場面積も減少傾向が顕著であり、ショッピングセンターの立地状況をみても、買い物の場が中心部から郊外に移行している様子が読み取れる。
- ・ 買い物で自家用車を利用する頻度も増加傾向にあり、特に小都市部においてその傾向が顕著である。

中心部人口の推移



※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。

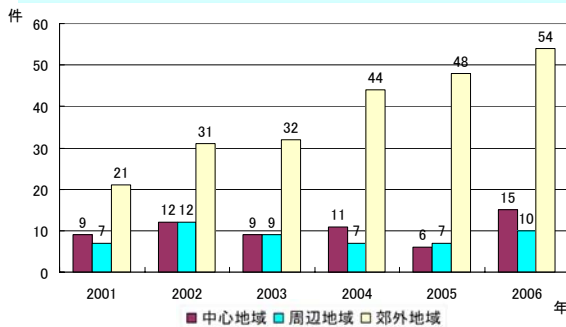
中心部の販売額と売場面積の推移



※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)を対象として商業統計調査を集計。
※過年度の販売額データについては、平成14年度の消費者物価指数を100として補正。

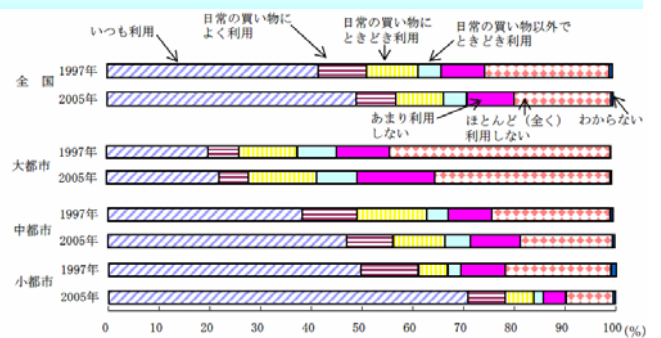
出典：社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会 第1回中心市街地再生小委員会 配付資料(H17.7)

ショッピングセンターの立地状況



※立地については、市・町・村の行政区画単位で区分
中心地域：当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地
周辺地域：中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域
郊外地域：都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域
出典：(社)日本ショッピングセンター協会「我が国SCの現況」より作成 http://www.jcsc.or.jp/data/sc_state.html

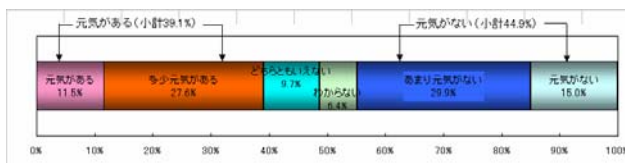
買い物での自家用車の利用状況



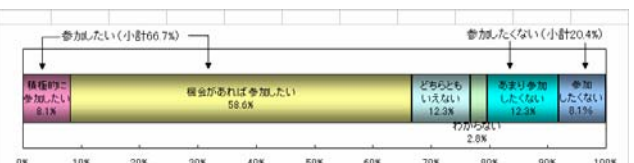
【都市規模区分】
大都市：東京都区部、政令指定都市
中都市：人口10万人以上の市
小都市：人口10万人未満の市
出典：「地域の経済2006-自らの魅力を惹き出すための舞台づくり-説明資料」内閣府政策統括官室(経済財政分析担当) <http://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr06/cr06youyaku.pdf>

- ・ 内閣府の調査によれば、「少子化」や「中心市街地の衰退」等を理由として、住んでいる地域に元気がないとの回答が多く見られる。また、7割近い人が、地域が元気になるための活動へ参加したいと答えている。

住んでいる地域に元気があるか



地域が元気になるための活動に参加したいと思うか



出典：「地域再生に関する特別世論調査」内閣府 H17年4月

第 2 章 モビリティ確保の現状と課題

第 1 節 モビリティの課題とニーズの傾向

第 2 節 モビリティ確保に向けた検討の着眼点

第2章 モビリティ確保の現状と課題

モビリティの確保は、目的ではない。安全・安心な生活や地域の活力を維持・向上する上で不可欠なアクティビティを拡大するための手段である（第1章参照）。

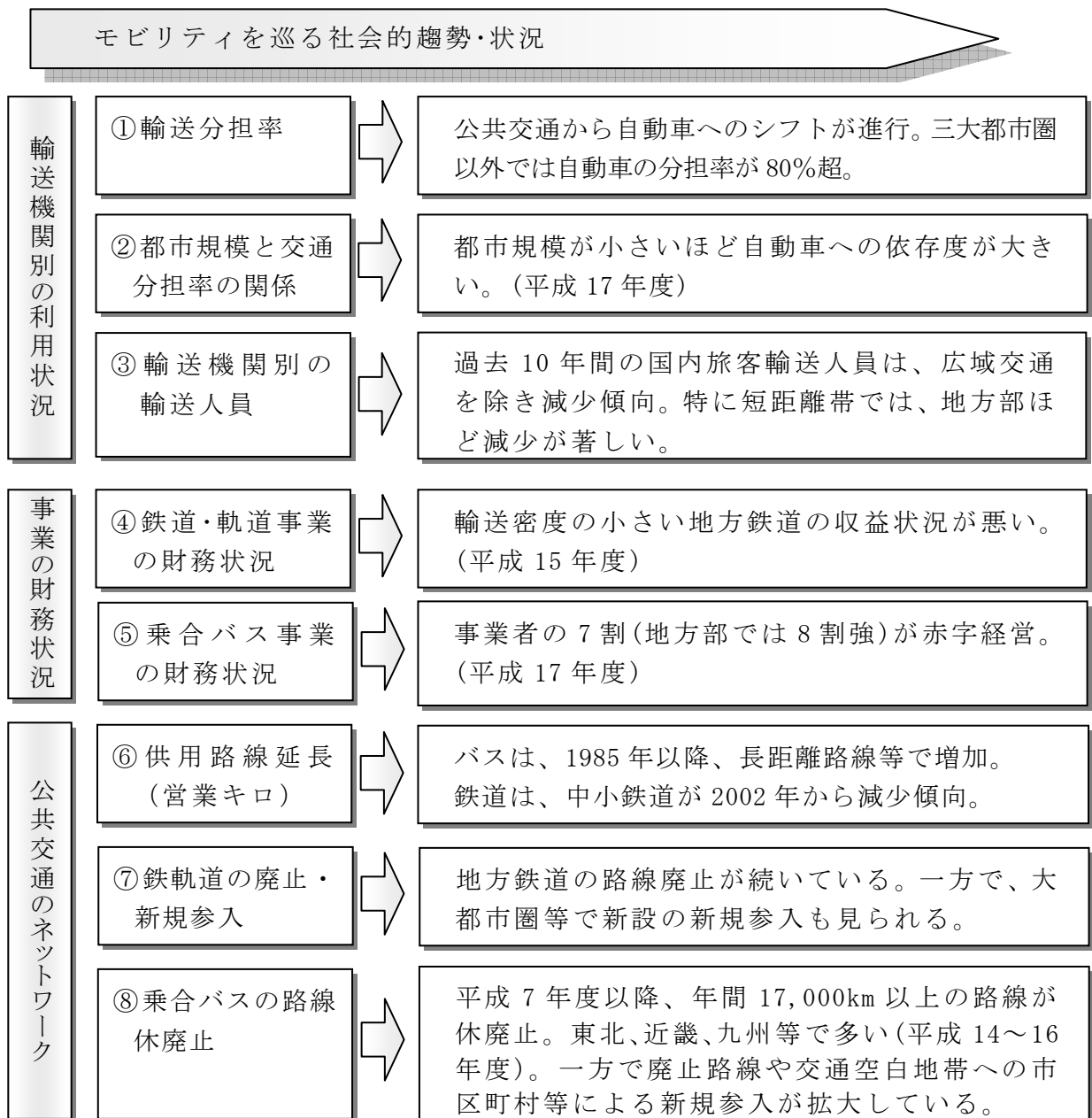
モビリティ確保のためには、交通体系のあり方と地域づくりを一体として捉え、多様な主体の参加により、総合的に検討することが重要である。

本章では、地域の課題とモビリティを巡る現状を整理するとともに、このような観点から地域の交通を考える際の着眼点について提示する。

第1節 モビリティの課題とニーズの傾向

(1) モビリティを巡る社会的趨勢・状況

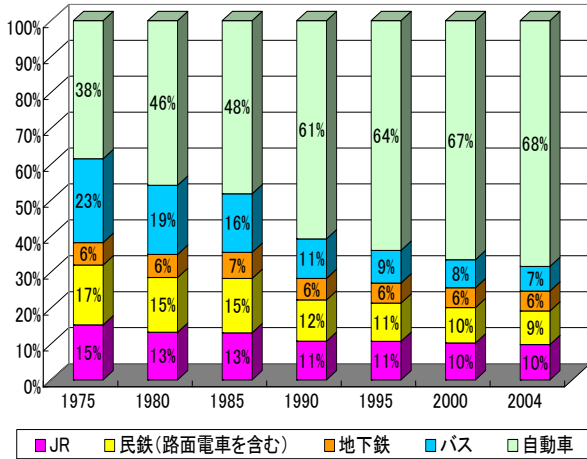
地域のモビリティを巡る社会的趨勢・状況を概観すると以下のとおりである。



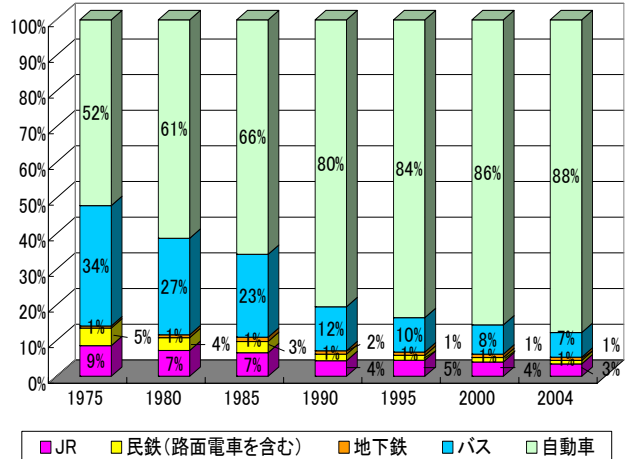
① 輸送分担率 ～自動車分担率は三大都市圏以外で80%以上～

- ・ 自動車の分担率は首都交通圏で30%、京阪神交通圏で40%、中京交通圏で70%を超える。
- ・ 三大都市交通圏以外は80%を超え、自動車への依存が顕著になっている。

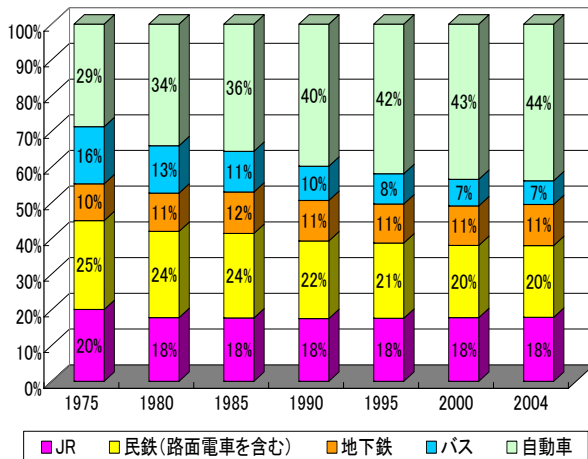
全国



三大都市交通圏以外



三大都市交通圏合計



出典：「陸運統計要覧」平成18年版

<http://toukei.mlit.go.jp/search/excelhtml/16/16200600x00000.html>

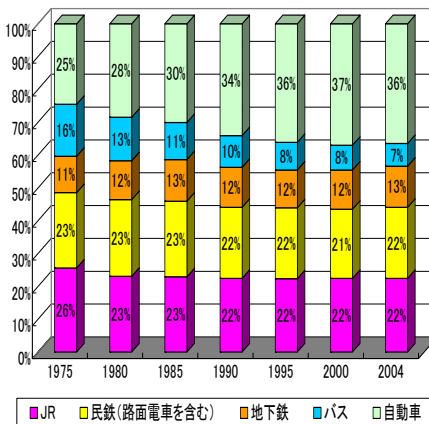
※鉄道について、地下鉄、路面電車は「鉄道輸送年報」で補完している。なお、平成12年度以降は地下鉄に関する統計量がないため、営団+公営を地下鉄として集計している。

※三大都市交通圏と全国の差分を三大都市交通圏以外としている。

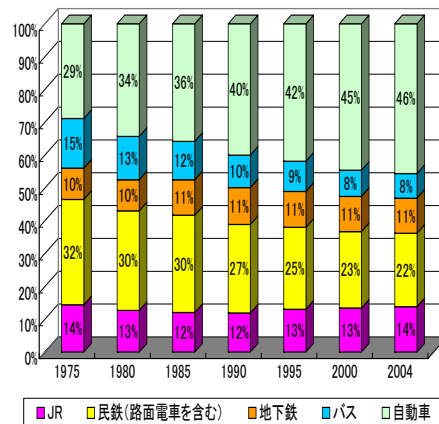
注：

1. 首都交通圏は東京駅中心半径50km、中京交通圏は名古屋駅中心半径40km、京阪神交通圏は大阪駅中心半径50kmの範囲、特に交通不便な地区及びその大半が圏外にある行政区域を除く。
2. バスは「一般乗合」の輸送人員で、各交通圏内に営業所がある事業者分。ただし、昭和41～51年度については50両以上所有（昭和40年度以前は100両）の事業者分。

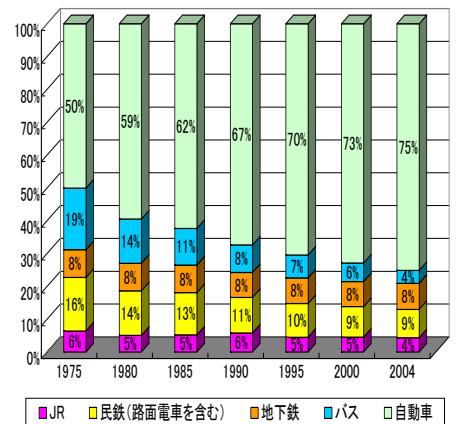
首都交通圏



京阪神交通圏



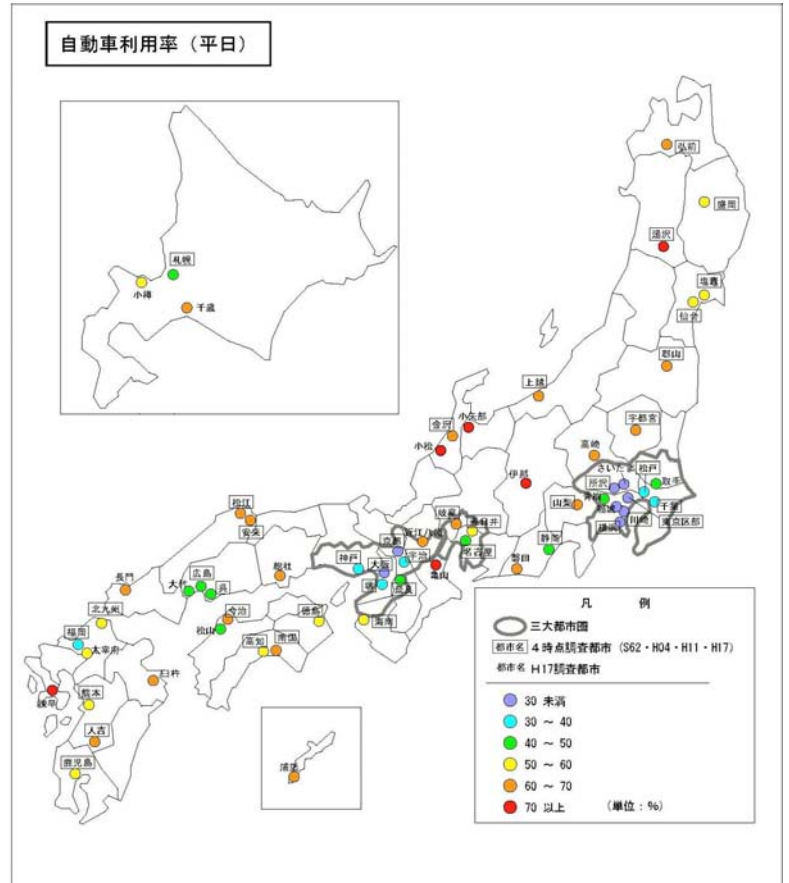
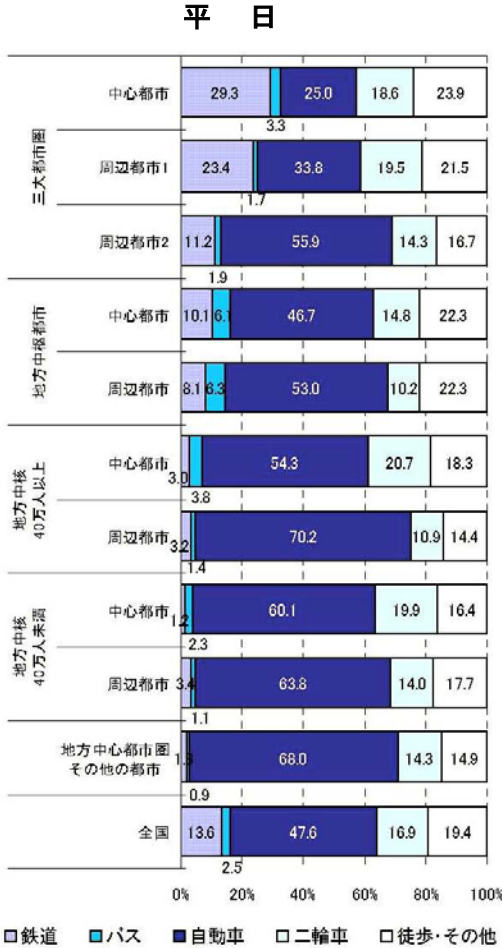
中京交通圏



② 都市規模と交通分担率 ～都市規模が小さいほど自動車依存度が大きい～

・ 都市規模が小さいほど、自動車への依存度が大きくなる傾向が見られ、地方都市では自動車利用の交通分担率が60%を超える都市も多数ある（平成17年全国都市交通特性調査より）。

都市規模による交通分担率の傾向



輸送分担率と交通分担率

■ 輸送分担率
航空、鉄道、船舶、自動車などの各交通手段による統計データをもとに作成されたもので、交通手段間の分担率を表す。

■ 交通分担率
パーソントリップ調査での人の動きをもとに作成されたもので、徒歩や二輪車も含めた交通手段の分担率を表す。

○ 類型別調査対象都市

都市類型	調査対象都市	
三大都市圏	中心都市	さいたま市、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
	周辺都市 ^{※1}	取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、奈良市
	周辺都市 ^{※2}	青梅市、岐阜市、春日井市、亀山市、近江八幡市、宇治市
地方中核都市圏	札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市	
地方中核都市圏 (中心都市40万人以上)	周辺都市	小樽市、千歳市、塩竈市、貝市、大竹市、太宰府市
	中心都市	宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
地方中核都市圏 (中心都市40万人未満)	周辺都市	小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
	中心都市	弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
地方中心都市圏 その他の都市	高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市	
	湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市	

注) 三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型bと都市類型cに分けている。

都市圏	中心からの距離		
	東京	京阪神	中京
※1 都市類型b	40km未満	30km未満	-
※2 都市類型c	40km以上	30km以上	全域

注1) 「三大都市圏」は、上図のとおり

注2) 「地方中核都市圏」は、都市圏の人口が30万人以上のものを分類

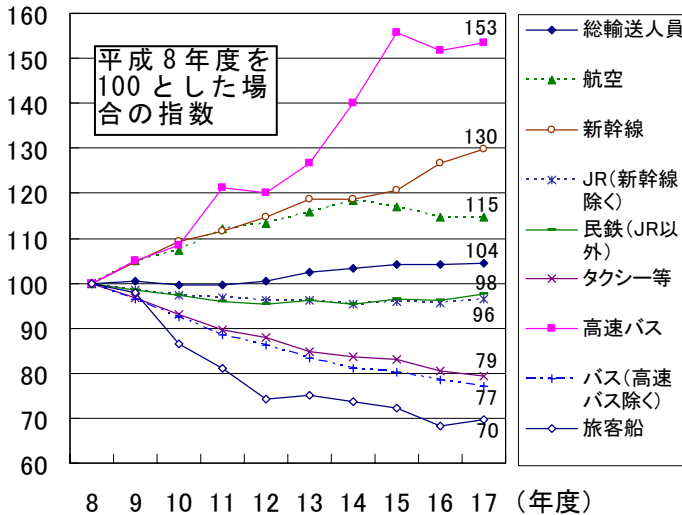
出典：都市における人の動き－平成17年全国都市交通特性調査集計結果から－

<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/zpt/index.html>

③ 輸送機関別の輸送人員 ～広域交通を除き減少傾向／地方部の減少幅が大～

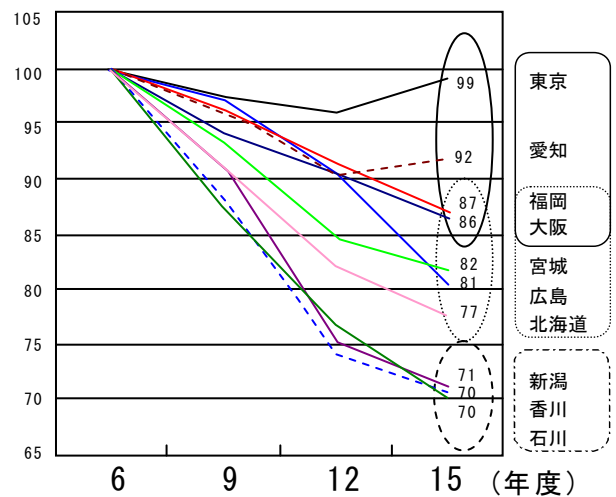
- ・輸送機関別の国内旅客輸送人員の10年間の推移をみると、高速バスや新幹線、航空といった広域交通は増加傾向。一方、バス（高速バス除く）の輸送人員の減少幅が大きい。
- ・100km未滿の短距離帯での旅客輸送人員については、三大都市圏よりも地方での減少幅が大きい。ただし、地方でも政令指定都市を持つ都道府県は、減少幅が小さい。

輸送機関別国内旅客輸送人員の推移



出典：新幹線は「鉄道輸送統計調査」
 高速バスは（社）日本バス協会 HP 内の「高速バスの運行状況」
 他は国土交通省「陸運統計要覧」

短距離帯(100km未滿)の旅客輸送人員の推移(都道府県別)

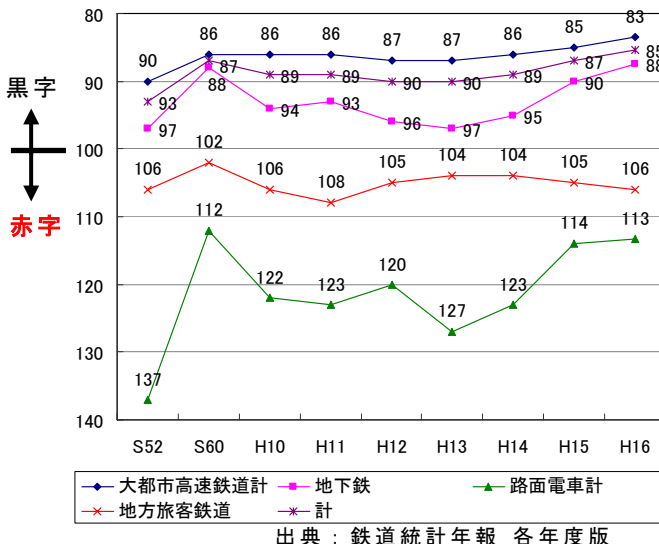


出典：国土交通省資料により作成
 (国土交通月例経済(平成17年7月号)より)
http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/toukei05/geturei/07/geturei05_075.pdf

④ 鉄道・軌道事業の財務状況 ～輸送密度の小さい地方鉄道の収益状況が悪い～

- ・事業体別に営業収支率の変化をみると、路面電車と地方旅客鉄道が赤字になっており、各事業体の収支率の推移には改善が見られない。
- ・地方民鉄の収益状況を事業規模別に見ると、輸送密度の小さい事業者の収益状況が悪いという特徴が見られる。(輸送密度4,000人/日未満の会社の75%が赤字)

営業収支率(営業経費/営業収益×100)



出典：鉄道統計年報 各年度版

地方民鉄:事業規模別に見た収益状況

	営業損益額(百万円)	赤字会社(社)	黒字会社(社)
平成15年度			
輸送密度4,000人/日未満	-2,854	24	8
輸送密度4,000～8,000人/日未満	794	2	8
輸送密度8,000～20,000人/日未満	1,926	0	7
小計	-133	26	23
輸送密度20,000人/日未満～(大都市高速鉄道)	8,365	0	7
合計	8,232	26	30

注：地方民鉄の範囲は、日本民営鉄道協会加盟会社73社のうち、大手民鉄16社及び貨物輸送専門の岩手開発鉄道を除く56社としている。これは、わが国の全鉄道事業者(182社(平成15年10月1日現在))の約3割である。

出典：地方民鉄の活性化と再生を求めて－地方民鉄活性化研究会 報告書一 平成17年3月社団法人 日本民営鉄道協会 地方民鉄活性化研究会

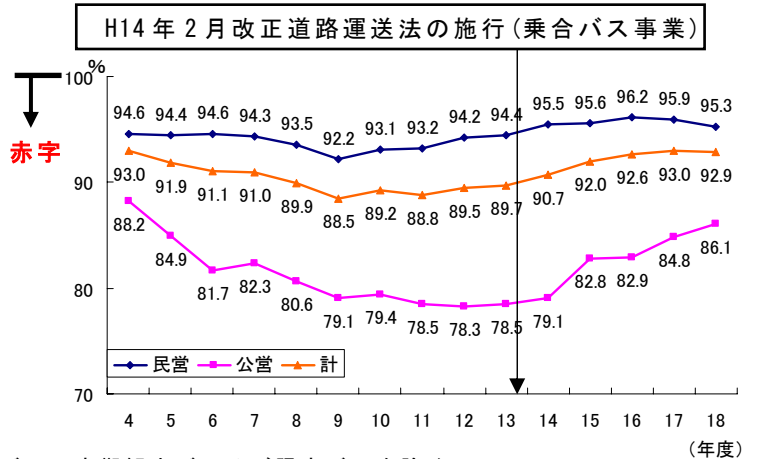
⑤ 乗合バス事業の財務状況 ～事業者の7割が赤字経営～

- ・ バス事業者（保有バス車両30両以上）の7割が赤字経営（平成18年度）。特に大都市部（三大都市圏）以外では、82%の事業者が赤字で、収支状況が深刻。
- ・ 収支率は、道路運送法の改正を契機とした経営合理化の促進により改善が見られる（平成17年度以降の民営の収益悪化は、軽油値上がりによる）。

平成18年度一般乗合バス事業収支状況

		事業者数			経営収支率 (%)
		黒字	赤字	合計	
大都市部 (三大都市圏)	民営	44	29	73	100.7%
	公営	0	11	11	88.4%
	計	44	40	84	96.3%
		52%	48%	100%	
その他地域	民営	30	124	154	90.0%
	公営	0	16	16	76.4%
	計	30	140	170	88.4%
		18%	82%	100%	
全国	民営	74	153	227	95.3%
	公営	0	27	27	86.1%
	計	74	180	254	92.9%
		29%	71%	100%	

年度別収支率の推移(民営・公営)



注：①保有車両30両以上の一般乗合バス事業者。高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。
 ②大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。
 出典：「平成18年度乗合バス事業の収支状況について」国土交通省報道発表資料（平成19年10月25日）

⑥ 供用路線延長(営業キロ)～鉄道合計は横ばい/バスは高速バス等により増加傾向～

- ・ 鉄道の営業キロは、中小私鉄において過去15年の間で、地方の広域鉄道や都市部の新交通等で増加が見られたが、2002年以降は減少傾向に転じている。
- ・ 乗合バスの事業許可キロは、1985年から1990年にかけて高速バスの許可申請が急増したこと等により、増加の傾向にある。

鉄道:旅客営業キロ

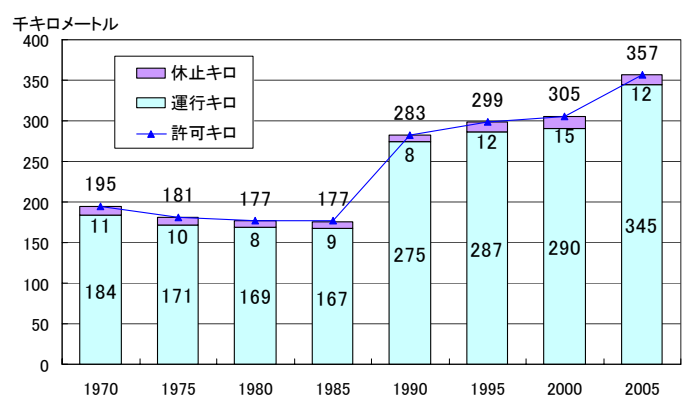
単位:キロメートル

年度	JR 旅客会社	大手	中小	営団 公営	全国計
1990	20,157	2,870	3,504	584	27,114
1995	20,135	2,864	3,631	628	27,258
2000	20,057	2,867	3,863	714	27,501
2001	20,057	2,836	3,850	722	27,465
2002	20,057	2,836	3,970	722	27,584
2003	20,020	2,812	3,947	733	27,512
2004	20,019	2,964	3,925	753	27,661
2005	20,011	2,946	3,920	757	27,634

※大手：大手民鉄16事業者

出典：鉄道輸送統計年報

乗合バス:事業許可キロ



◇許可キロ別事業者数の推移

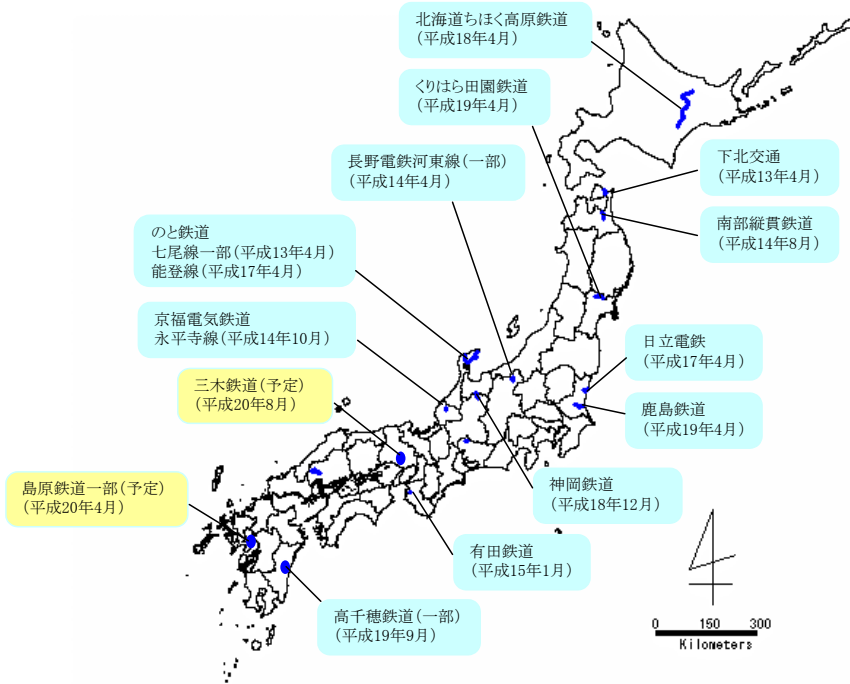
	合計	100キロ以下	101～499キロ	500～799キロ	800～899キロ	1000キロ以上
1985年	350	109	130	35	25	51
1990年	377	115	117	32	14	99
1995年	404	120	136	30	15	103
2000年	444	141	149	33	13	108
2005年	513	142	189	40	20	122
1985～2000年	163	33	59	5	-5	71

出典：国土交通省「陸運統計要覧」

⑦ 鉄軌道の廃止・新規参入 ～路線の廃止が続いている～

- ・平成12年3月の改正鉄道事業法施行後、全国的に地方鉄軌道の路線の廃止が続いている。(平成12年4月～平成19年9月で405.1kmが廃止。)
- ・一方新規参入は、整備新幹線の並行在来線等既存路線を引き継いだものの他、新設の新規参入路線もある。(平成12～18年度で375.9kmの新規参入。)

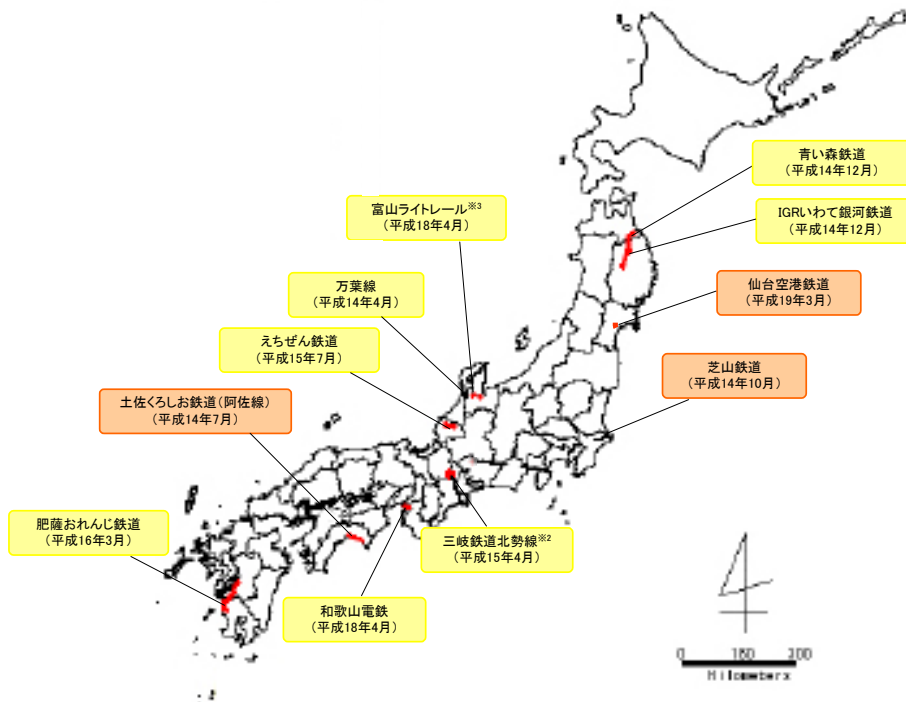
平成12年度以降の地方中小鉄道の廃止路線(廃止予定路線*を含む)



※ 廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。

なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

平成12年度以降の地方中小鉄道の新規参入路線



凡例

黄色い枠 : 別事業者の路線を営業譲渡等により引き継いだ事業者

オレンジ色の枠 : 新規参入事業者

※1 枠内の年月は運行開始年次を示す

※2 三岐鉄道は新規参入事業者ではないが、近畿北勢線の撤退後、後継として北勢線の運行を開始している。

※3 富山ライトレールはJR西日本の富山港線の一部区間(6.5km)を継承した上で、軌道(1.1km)を新設し、開業した路線である。

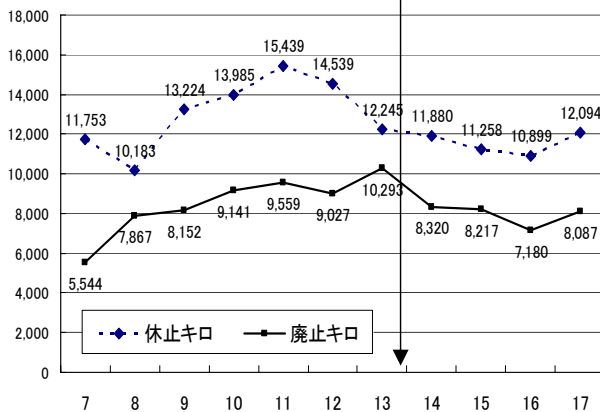
出典: 交通政策審議会交通体系分科会第1回地域公共交通部会をもとに作成(平成18年9月)

⑧ 乗合バスの路線廃止 ～東北、近畿、九州等の廃止が多い～

- ・ 需給規制廃止後（平成14年2月乗合バス事業に対する改正道路運送法施行）の路線廃止キロ数は、それ以前と比較しても大きな変化は見られない。
- ・ 平成14～16年度の路線の廃止については、東北、近畿、九州運輸局管内のキロ数が大きいですが、平成13年度末の許可キロに占める割合では、北海道、東北、北信越、近畿、九州運輸局管内で高くなっている。
- ・ 一方で、廃止路線や交通空白地帯への市町村等による新規参入が拡大している。

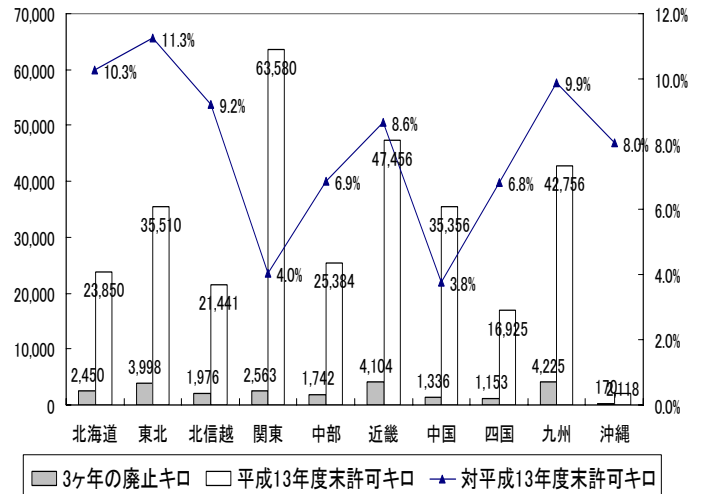
路線の廃止状況

H14年2月改正道路運送法の施行（乗合バス事業）



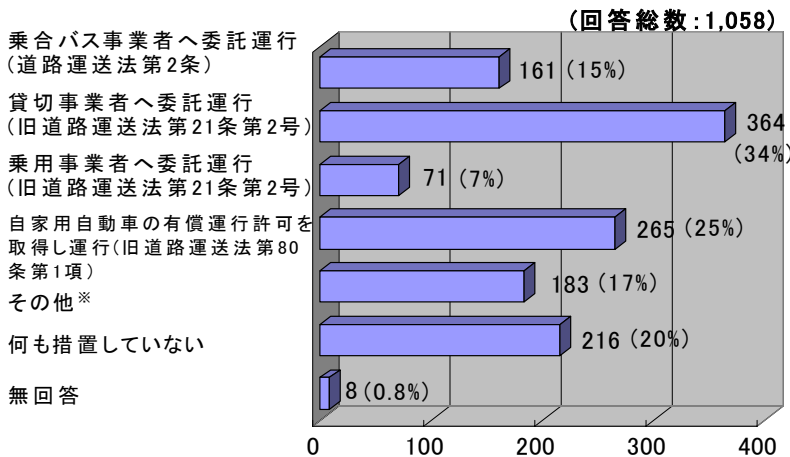
出典：交通政策審議会交通体系分科会
第1回地域公共交通部会資料(H18.9)を基に作成

需給規制廃止後の路線の廃止キロ数



(H14～16)
注：地方運輸局管内別（平成14年度の東北、北信越、中部局分は、組織改編前の東北、新潟、中部局の数値を使用）

路線廃止後の市区町村の対応

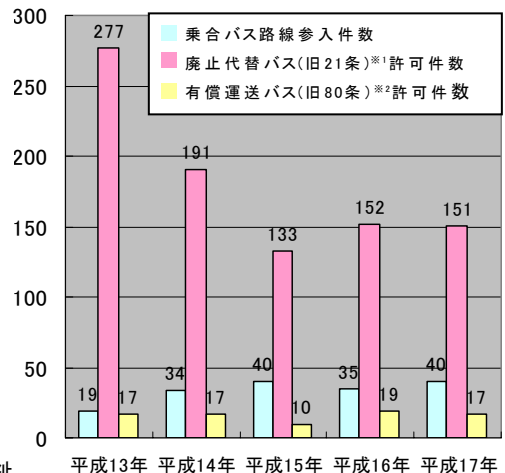


※「無料バスの運行」「既存乗合バス路線の延伸・変更」「スクールバス、福祉バスへの混乗」等

注：①「市区町村の対応」は、アンケートに回答した市区町村のうち、平成17年度以前に1路線以上廃止があった1,058市区町村が回答（複数回答）
②「新規参入の状況」は、アンケートに回答したバス事業者の
・他社の路線廃止後の地域又は交通空白地域へ乗合バス参入件数
・市区町村等の要請に基づいた、廃止代替バス（旧21条）運行許可件数及びアンケートに回答した市区町村の取得した有償運送バス（旧80条）の許可件数

出典：国土交通省自動車交通局旅客課「バスの運行形態等に関する調査」調査報告書（平成19年3月）
※全国市区町村（1,833）及びバス事業者（4,479）を対象に実施したアンケート調査（回答数：市区町村 1,503、事業者 2,704）

路線廃止後等への新規参入の状況



※1 廃止代替バス（旧21条）
旧道路運送法第21条の規定により市区町村が貸切バス事業者に運行を委託し路線維持を図るもの
※2 有償運送バス（旧80条）
旧道路運送法第80条の規定により市区町村自らが自家用バスを用いて路線バスの運行を行うもの

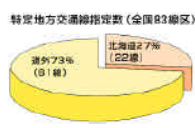
参考1 北海道における鉄道ネットワークの変化

- 北海道では民営化に際し、22 線（1,456.9km）が廃止され、民営化後に廃止された 2 線 128.8km を加えると廃止距離は 1,585.7km。これは、北海道管内の旧国鉄路線の 40% に相当。

北海道の旧国鉄路線図(昭和57年時点)
注:現在のJR路線は平成16年時点を示す



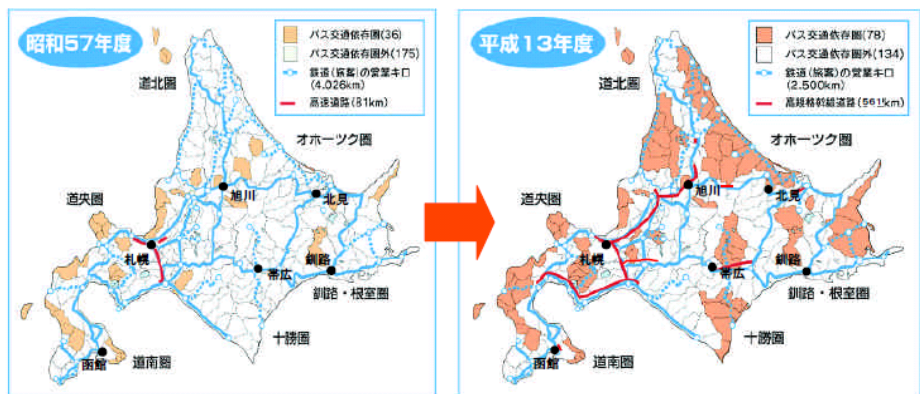
北海道における鉄道営業キロの変化とバス依存圏



【鉄道廃止指定数】



【鉄道廃止指営業キロ数】



注:水色の線のうち、平成13年度時点での運行路線は実線、廃止路線は点線で示す

出典:(財)北海道陸運協会「数値でみる北海道の運輸」

参考2 愛知県豊田市におけるバス路線網の変化

- 昭和55年当時のバス路線は市内を網羅していたが、バス事業者の撤退、路線の再編が進んだことにより、平成13年には大幅にバス路線網が減少。
- 豊田市では、バス等公共交通空白地帯に曜日限定でバスを走らせ、公共交通サービスの充実に努めている。

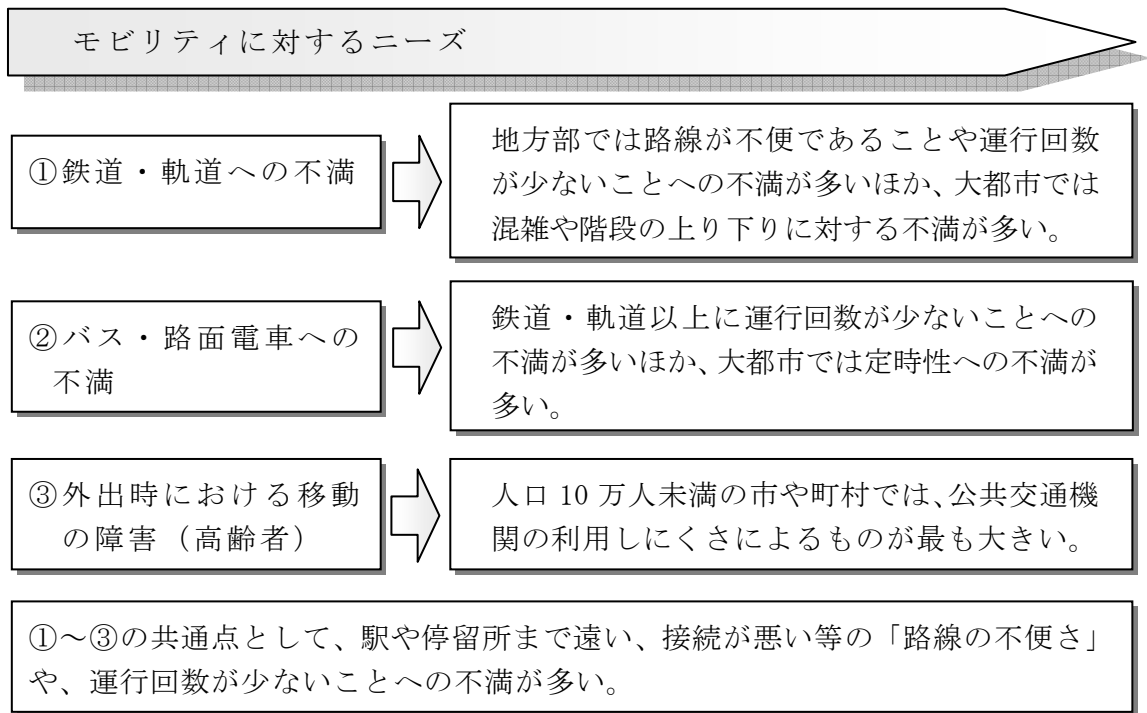
豊田市のバス路線の変遷



※平成17年4月1日の市町村合併前の市域
出典:豊田市生活交通確保基本計画(概要版)より作成

(2) モビリティに対する社会的ニーズ

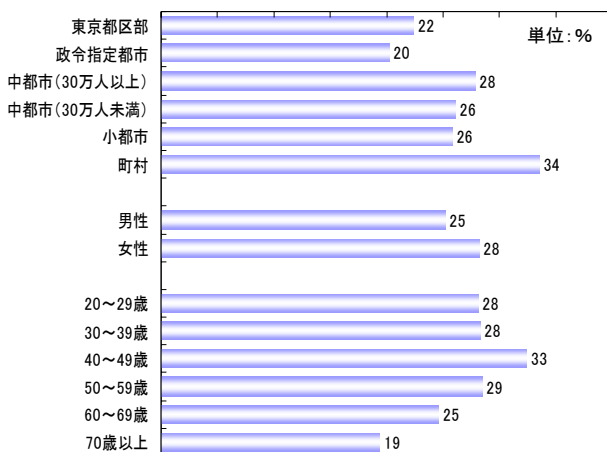
モビリティへの社会的要請について、「利用者ニーズ」と表裏の関係にある「公共交通への不満」や「外出時の障害」等の観点から整理する。



① 公共交通（鉄道・軌道系）への不満～路線網・運行回数が少ない～

- ・ 鉄道・軌道系への不満足度は、都市規模が小さくなるほど高くなる傾向がある。ただし、中都市以下では差が小さく、大都市（東京都区部及び政令指定都市）と中小都市での間で不満度に差が見られる。
- ・ 不満な点は、全体として「路線が不便」が最も多くなっている。東京都区部では「混雑する」「階段の上り下り」等に対する不満が多いが、その一方、小都市や町村では「運行回数が少ない」等、サービス水準の低さが指摘されている。

鉄道・軌道系への不満足度



鉄道・軌道系への不満な点

単位: % 複数回答	路線が不便	運行回数が少ない	料金が安い	混雑する	階段の上り下りが多すぎる	高齢者、障がい者などが利用しにくい	最終便の時間が早い	速度が遅い	その他
全体平均	40	32	28	18	16	15	14	5	6
東京都区部	27	23	27	57	37	27	13	7	7
政令指定都市	32	19	32	21	19	15	13	9	7
中都市(30万人以上)	34	16	25	28	18	15	20	3	12
中都市(30万人未満)	35	33	35	18	21	20	11	9	7
小都市	45	36	31	8	7	11	16	5	6
町村	49	47	20	8	10	13	9	2	1
20～29歳	35	43	22	21	10	6	22	10	6
30～39歳	41	25	41	24	16	12	17	7	5
40～49歳	29	47	33	21	12	12	21	5	8
50～59歳	40	36	29	18	15	18	12	4	6
60～69歳	46	22	22	13	22	20	6	4	8
70歳以上	49	20	12	9	17	22	5	3	3

注:「路線が不便」とは、駅や停留所まで遠い、接続が悪い等をさす

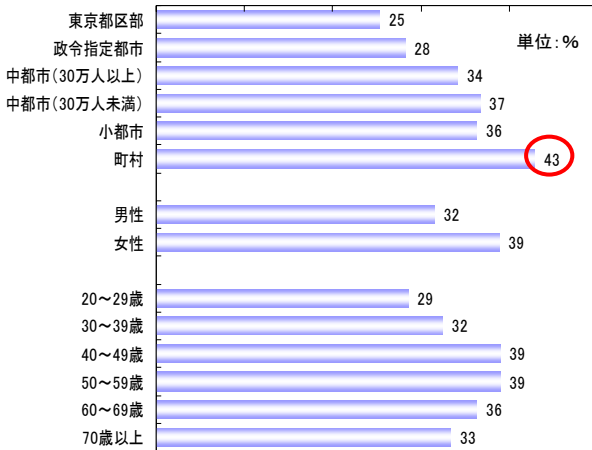
出典:「社会資本整備に関する世論調査」内閣府 平成16年6月

■は全体平均よりも5ポイント以上値が大きく、■は5ポイント以上値が小さいことを示す。

② 公共交通（バス・路面電車）への不満～路線網・運行回数が少ない（鉄道以上）～

- ・ バスや路面電車への不満足度も、都市規模が小さくなるほど高くなる傾向があり、鉄道、軌道系よりも顕著。特に、町村での不満足度は40%を超えている。
- ・ 不満な点は、全体として「運行回数が少ない」が最も多く、次いで「路線が不便」が多くなっている。都市規模が大きい場合は「時間通りに着かない」という定時性への不満も多い。

バスや路面電車への不満足度



バスや路面電車の不満な点

単位: % 複数回答	運行回数 が少ない	路線が不 便だ	時間どおりに こない (着かない)	最終便の 時間が早い	料金が 高い	高齢者、障 害者など が利用し にくい	その他
全体平均	56	40	21	17	17	13	7
東京都区部	41	24	65	18	15	9	12
政令指定都市	45	33	38	19	13	7	6
中都市(30万人以上)	47	44	25	16	24	12	5
中都市(30万人未満)	63	38	19	16	16	14	5
小都市	57	43	9	15	12	15	11
町村	66	45	14	18	18	15	6
20～29歳	45	41	22	20	14	9	11
30～39歳	51	45	26	19	19	10	5
40～49歳	62	41	23	21	18	10	6
50～59歳	58	39	19	18	21	17	6
60～69歳	57	38	24	12	16	12	8
70歳以上	59	42	12	13	8	16	7

注:「路線が不便」とは、駅や停留所まで遠い、接続が悪い等をさす

出典:「社会資本整備に関する世論調査」内閣府 平成16年6月

は全体平均よりも5ポイント以上値が大きく、は5ポイント以上値が小さいことを示す。

③ 高齢者の移動～公共交通の利用しにくさが外出の障害に～

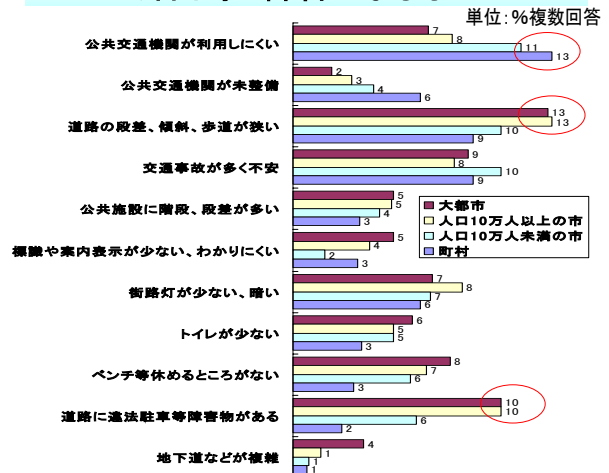
- ・ 60歳以上を対象にした日常生活に関する意識調査によれば、一人で外出するための手段として、都市規模が小さいほど自動車やバイク等に依存している。
- ・ 外出時の障害については、都市規模が小さいほど、公共交通が利用しにくいという意見が多い。

自分ひとりで利用できる主な外出手段

単位: % 複数回答	自動車・バイク、スクーター （自分で運転）	バス・電車	タクシーの 利用	自転車	家の近くの 歩行	15分以上の 歩行	(電動)車いす	その他	ほとんど外 出しない
大都市	32	69	26	33	39	34	0	0	2
人口10万人以上の市	49	52	30	40	38	29	1	0	4
人口10万人未満の市	53	34	24	35	35	28	0	0	7
町村	58	36	24	30	38	28	0	1	6
男性	70	39	23	35	34	28	0	0	5
女性	31	55	29	35	41	31	1	1	5
60～64歳	66	50	28	44	36	31	1	0	1
65～74歳	49	50	25	36	37	29	0	0	3
75歳以上	27	39	28	22	40	28	1	0	12

注: は、最も比率が高い選択肢を示す

外出時に障害になるもの



注:上記の選択肢への回答の他に、各都市規模別ともに60～66%程度の人が、「障害になるものは「特にない」と回答

出典:「高齢者の日常生活に関する意識調査」内閣府 平成16年11月

(3) モビリティ確保のための課題

以上、本節で概観してきた地域のモビリティを巡る状況・ニーズを踏まえ、地域におけるモビリティの確保のための課題を整理すると以下のとおりとなる。

■ 趨勢・状況

- ① 輸送分担率は公共交通から自動車へのシフトが進行。
- ② 公共交通手段の輸送人員は、新幹線、航空、高速バス等の広域交通以外では減少傾向にあり、地方ほどその傾向が顕著。
- ③ 財務状況を見ると、大都市圏以外ではバス・鉄軌道事業者の大半は赤字経営。
- ④ 鉄道や乗合バスについて、休廃止が続く。

■ 需要側の状況（住民・利用者）

- ・現在の趨勢・状況のままでは、自動車による移動手段を持たない人々のモビリティがより一層悪化することが懸念される。
- ・駅や停留所まで遠い、接続が悪い等の「路線の不便さ」や、「運行回数が少ない」等の不満がある。

■ 供給側の状況（事業者）

- ・利用者（需要）減少により採算性確保が非常に厳しく、事業者単独で公共交通を運営するためには、サービス水準を低下せざるを得ない状況。
- ・利用者側の利便性への不満（＝ニーズ）に対して、改善する余地が存在する。

■ 需要側（住民）と供給側（事業者）の制限のない行動の結果

- ・人口減少、生活に不可欠なサービスの拡散、公共交通から自動車へのシフトが進展→公共交通の利用者減少→路線の休廃止・便数の減少による利便性の減退→という悪循環が生じている。
- ・公共交通の衰退が、中心市街地への人の集中の勢いを減退させ、中心市街地の衰退の遠因にもなっている。



地域でのモビリティ確保の課題

人口減少、モータリゼーションの進展等に伴う交通サービス提供の水準低下の悪循環を食い止めるには、地域の実情や利用者のニーズを的確に反映したサービスの提供に努力するとともに、単純に需要と供給のバランス（効率性）だけに注目した対応ではない観点が求められる。

即ち、人口減少・高齢化が進む状況下で人々が安全・安心な生活を営むことができることを基礎条件として、中心市街地の再生や集約型都市構造（コンパクトシティ）への転換など、地域全体を視野に入れた総合的な視点を持つことが重要である。

第2節 モビリティ確保に向けた検討の着眼点

これからは、地域の交通を考えると、単に既存の交通サービスの維持だけを考えるのではなく、交通体系全体や人口減少・高齢化への対応、環境、都市構造等、地域が抱える課題も含めた戦略的かつ総合的な観点に立つことが重要である。(=地域全体のマネジメント)

(1) 地域の交通を検討するに当たっての着眼点

■ **地域の実情をしっかりと把握し、地域の課題に応じた計画とする。検討の進め方としてゼロベースから始めることも重要**

- ・ 自らの地域での安全・安心な生活の確保及び地域活力の維持・向上に向けた地域固有の問題・課題、実情、移動の実態、潜在的なものも含めた移動のニーズ、利用可能な資源や改善すべき方向など、検討に当たって留意すべき条件に関する情報等をしっかりと把握することが必要。
- ・ 必ず既存の公共交通を維持しなければならないという観点ではなく、小型自動車の使用等、地域の実情（財政状況を含む）に応じた選択肢を用意することが重要。
- ・ 事業の存続という守りのスタンスとは別の見方として、公共交通が無いと想定するところから始めて、地域にとっての交通を考えることも重要。

■ **交通計画は、地域づくりと一体となって検討する** 【参考1】(P44～P51)

- ・ 交通計画は、暮らし、医療、学校、観光等の問題等も含まれるため、地域づくりとして考えることが重要。
- ・ 交通も、地域の様々な課題（単に移動手段の提供だけではなく、渋滞や事故、都市の構造、環境負荷等）を解くツールの一つとして考え、計画することが必要。
- ・ 地域の個性や特性を引き出すための交通計画を立案することが重要。
- ・ 集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現には、過度に自動車交通に依存しない交通体系のあり方が重要であり、公共交通機関も重要な装置。
- ・ 定住する条件は、9割が医療サービス、所得の安定等安全・安心な暮らしの享受であるが、1割はリアルな人との繋がりである。（ソーシャルキャピタル＝相互の信頼）

■ **単一の交通機関ではなく、広域的な総合交通戦略として考える**

- ・ 交通には、人の移動がスムーズになるようにすることが必要であり、そのためには交通機関相互の連携による利用し易さの向上等を広域的かつ総合的に考えることが重要。

■ **多様な主体の参画・協働（コーディネーション）** 【参考2】(P52～P53)

- ・ 需要（利用者）側と供給（事業者）側が協働する（コーディネーションを実現する）ことが重要。
- ・ サービスの提供者だけでなく、サービスの需用者側である地域の住民、学校、企業、観光客といった関係者の参画も重要。
- ・ 地域交通は、まちづくりや福祉などあらゆる観点から地域づくりを考えている市町村が主体となって検討すべき施策。

- ・ 社会も地域も自ら考え、地域の NPO 等によりいろいろ工夫して、自分たちの交通を確保しようという動きが出てきている。このような地域の自主性を尊重することも重要。(新たな公→P77, 78)
- ・ 必要に応じて行政の境界を超えた連携・調整を進めることが重要。

■ 持続可能な計画とする

- ・ 自分たちで、身の丈に合ったものを考え、持続可能なものにならないといけない。また、何年かで必ず見直し改善していく仕組みを作ることも必要。
- ・ 公共交通では、利用者を確保することが、持続可能性を維持する最も基本部分。
- ・ 持続可能性の検証のためには、利用者数の変化やその予測と実態、経営状況等をしっかり把握することが重要。
- ・ 事業者や利用者、地域にインセンティブが働く仕組みができることが望ましい。

■ 一人一人の交通に対する意識の転換

【参考 3】(P53～P54)

- ・ ひとり一人の移動(モビリティ)が個人的にも社会的にも望ましい方向へ自主的に変化すること促すことが重要(モビリティマネジメント)。
- ・ 持続的な公共交通の利用促進を図るには、ハード整備とともに、利用者の意識を高めるソフト施策、コミュニケーション施策が効果的。
- ・ 通勤時等の自動車利用抑制に加え、公共交通が自らの地域を支えている財産であるという意識の醸成等も有効。

■ 厳しい財政状況の中で、効果を最大限に発揮するための計画とする

- ・ 交通計画の立案に当たっては、自らの地域を巡る状況の変化やニーズを的確に反映するとともに、官と民の役割分担(連携)を考えながら、限りある経営資源(資金、保有資産)を活用し、最大限の効果を発揮するという視点が重要。
- ・ ICTを活かして、モビリティの一部を代替させることにより、行政コストを抑えることも選択肢としてあり得る。
- ・ 日常の地域内交通を支える公共交通の維持が困難な地域については、周辺地域も含めた多様な主体が連携し、低コストで需要に対して柔軟な移動サービスを提供する仕組みを考えていくことも重要。
- ・ 近くに病院を作るのではなく病院へのアクセスを改善するというように、初期費用とランニングコスト等を総合的に比較するという観点も必要。

■ 人材の育成・確保、情報・ノウハウの共有

【参考 4】(P55～P56)

- ・ 地域交通を検討するための人材についても、計画的に育成していく必要がある。
- ・ まちづくりと交通を一緒にして広域的に取り組むことによって、専門家や人材も確保できるのではないか。
- ・ 問題には、必ず共有化できるようなものがある。やりたいと思った人や組織等が、相談に行ける場が必要。
- ・ 地域の担当者がほしいのは、事例や情報の共有により得られる、誰がやるのか、どうするのかというノウハウ。
- ・ コンサルタント等の人材を臨時で採用することも選択肢としてあり得る。

■ その他

- ・ 交通の需要への柔軟な対応を実現するためには、支援する情報システムが必要。
- ・ 民間のコンサルタントの活用も選択肢。

(2) 審議会等における記載内容

■ 国土形成計画(全国計画)に関する報告(平成19年11月 国土審議会計画部会)

- ・ 人口減少・高齢化社会においても持続的で魅力ある地域を実現するためには、安全で円滑なモビリティの確保に向けた総合的な交通政策の取組を強化する必要がある。その際、交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から、公共交通機関の活用を図ることが重要である。

特に、都市内においては、道路や市街地の整備の推進を通じて、歩いて暮らせるまちづくり等による中心市街地の活性化を促進するとともに、集約型都市構造を有する都市(コンパクトなまち)づくりに向け、総合的な交通施策を戦略的に推進し、公共交通機関の活用等により都市のアクセスの利便性の向上を図る。

一方、大都市郊外部や地方都市においても、地域の需要に応じた旅客輸送を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシー等の普及促進により、高齢者や通学者など、自家用車で移動できない人のために公共交通手段の機能の維持・向上を図る。さらに、公共交通の円滑な乗り継ぎの確保等を通じて安全・安心で便利な交通体系の形成を目指す。

- ・ 大都市などの一部の都市地域を除き、公共交通機関の経営環境は自家用車の普及や少子化、過疎化等にもなまって今後ますます厳しいものとなると予想され、これまでも移動制約者の足であった公共交通機関の運営は地方部を中心としてむしろ縮小される傾向にある。このような状況にかんがみ、モビリティの確保に向けて、地域自らが需要や実情を踏まえて主体的かつ総合的に地域交通のあり方について考え、それにより形成された合意に基づき、計画的、戦略的に、鉄道、バス等の既存の交通機関やデマンドバス、乗り合いタクシー等の多様な交通手段を適切に組み合わせるなどの手法を活用するとともに、地域の支援や多様な担い手の参画を通じて、地域公共交通の活性化・再生を推進する。

■ 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報告書(平成19年6月)

公共交通は、都市において本来備わるべき「都市の装置」であり、公益事業としての公共性、民間事業としての収益性の両面の性格を有している。現状では、収益性が確保されなくなると、サービスの低下や撤退が進む懸念もあるが、公共交通は集約型のまちづくりの実現にとって必要不可欠なものであることから、地方公共団体が地域住民や交通事業者と協働して、必要な路線、サービス水準等に関する目標を利用者の視点で設定し整備することが重要である。この際、公共交通が持つ、地域活性化等の外部経済効果は市場で評価されないため、「市場への働きかけ(適切な公的関与)」を行う必要もある。

これは、利用者負担に基づく、事業者の独立採算による運営の原則を踏まえつつ、交通事業者のみの負担では、事業採算の確保は困難ではあるが、公益性の高い路線については、公設民営方式等の導入により、地方公共団体などの公的主体が公共交通の基盤を整備し、民間の能力・ノウハウを活用して運営サービスを調達する等、公益性の範囲内で税その他による整備運営を図ることが必要である。

このように集約型のまちづくりを実現するためには、公共交通の果たす役割は従来以上に大きく、自家用車による移動と遜色無い、高い公共交通のサービス水準が確保されることが重要である。

■ 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「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）

- 地域公共交通の現状と課題：公共交通サービスの低下、交通事業者の大半が赤字、公共交通からマイカーへシフト
⇒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、安全・安心で質の高い輸送サービスの提供、まちづくりとの連携、観光振興による地域活性化、地球温暖化等の環境問題への対応、福祉・文教施策との連携
- 地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取組のあり方

【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（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律：P66参照）
- ・ 「新たな公」による取組 ・ 産学官民の連携

【参考1】地域づくりと一体となった交通計画の事例

事例1 コンパクトなまちづくりと総合交通計画①（青森市）

- ・ 青森市では、市内を「インナー」、「ミッド」、「アウター」の3ゾーンに区分し、ゾーンごとに交通体系の整備方針を定め、まちづくりを進めている。
- ・ 公共施設等の都市機能を集約化、複合化を進め、TDMの推進や、公共交通（バス等）の強化、バリアフリーの推進等により、生活空間の整備を行うこととしている（歩いて暮らせるまちづくり）。



事例2 コンパクトなまちづくりと総合交通計画② (富山市)

- コンパクトなまちづくりの実現方策として、公共交通軸の活性化と、公共交通が便利な地域への人口の誘導を図る土地利用施策を一体的に推進。
- 具体的には、LRTの導入と鉄軌道系の活性化を軸とし、これと一体となってパーク&ライド、フィーダーバス等の施策や、生活交通を確保するための多様なコミュニティバスが運行されている。
- 数値目標として、富山市民のうち「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」を現在の3割から概ね20年後に約4割にすることを目指している。
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通総合連携計画」を作成し、国土交通大臣他へ送付。(平成19年11月)

富山市公共交通活性化計画

- 7市町村の合併を経て、2007年3月に富山市公共交通活性化計画を策定。
- 今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、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』の実現を目指している。



「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」
 現在3割→概ね20年後に約4割を目指す

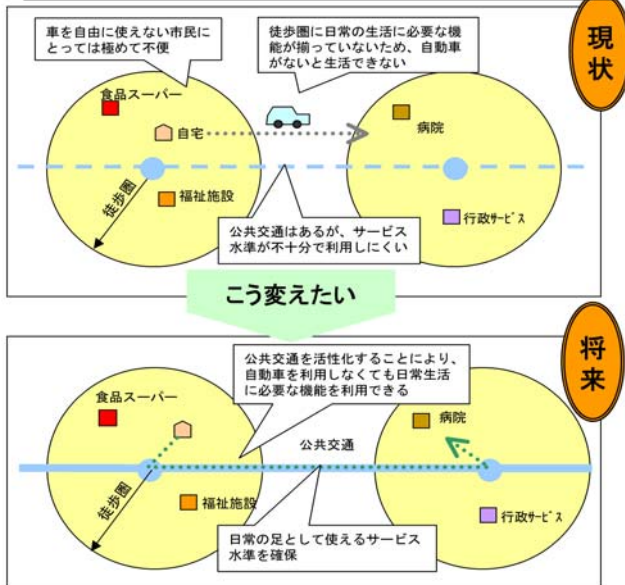
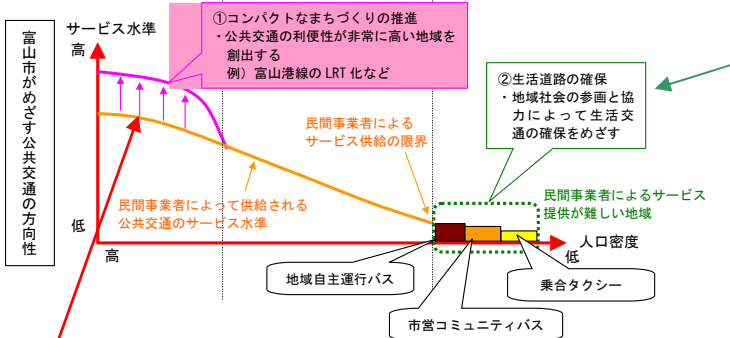


図3-1-2 お団子と串によるコンパクトなまちづくりイメージ



	路線数	運賃(円)	形態	特徴
まいどはやバス	2	100	委託	中心市街地活性化の視点からTMOが運行。市は運行費を補助。
婦中コミュニティバス	3	100	委託	高齢者等のため、公共施設や商業施設を巡回するバス。
八尾コミュニティバス	1	100	直営	中心部循環やスクールバス等多様な形態で運行。
山田コミュニティバス	3	200	直営	スクールバス活用型コミュニティバス。
大山バス	7	無料	直営	スクールバス活用型コミュニティバスで行政バスとしても活躍。
呉羽地区自主運行バス	2	100	委託	地域自ら会社を設立し、運行を行う全国にも数少ない事例。

2006年4月に開業したLRT



JR高山線の高頻度運行
 (社会実験2011年3月まで)

- まちづくり交付金を活用し、増便分(約1.5倍、富山～速星間現行36本を50本に増便)の費用を市が負担。ただし、実験開始前の利用者数(2005年平均:2,778人/日)を超える利用者があった場合は、その増収分は市の収入となる。
- 利用促進策として、パーク&ライド3箇所(100台)等の施策も実施。
- 2006年11月～2007年3月末までの5ヶ月の乗客数は前年同期比1.3%増となり、実験は一定の効果があったと評価。

事例3 地域づくりと一体となった総合交通計画①（金沢市）

- ・ 戦災や大災害がなく道路構成は約400年間変わらない金沢市では、中心部の慢性的な交通渋滞を道路整備で解消できないため、TDM（交通需要マネジメント）施策に1970年代から取り組んできた。
- ・ 平成13年（2001年）に、平成22年（2010年）を目標年次とする「新金沢市総合交通計画」を策定しており、その基本理念や目標を実現するためには、道路、鉄道等の交通基盤（ハード）を有効に活用するための方策（ソフト施策）を中心に、より具体的な行動計画の策定が必要であると、平成27年度（2015年度）を目標とする「新金沢交通戦略」を策定している（平成19年3月）。

金沢市の総合交通計画に関連する取組

1971年：バス専用レーン導入開始
 1989年：観光期P&R（パークアンドライド）開始、1996年：通勤時P&R開始
 1999年：オムニバスタウン指定、バス運行情報提供開始

新金沢総合交通計画
 （2001～2010年）

- ① 環境負荷の小さな持続可能な都市を形成する交通体系
- ② 人にやさしく安全・安心な交通体系
- ③ まちの魅力を高め活気づける交通体系
- ④ 交流を促進する円滑で快適な交通体系

金沢都市圏交通円滑化総合計画（2002～2006年）

⇒ 交通容量拡大施策に加え、マルチモーダル施策・TDM施策を組み合わせた総合的な施策体系を構築
 2003年：歩けるまちづくり条例 ⇒ 歩行者優先の取組を強化
 2005年：駐車場適正配置条例 ⇒ まちなか駐車場の増加に歯止め、P&R駐車場の計画的な整備

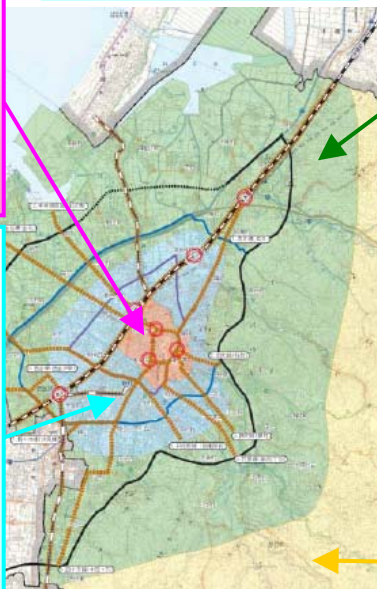
新金沢交通戦略（2007～2015年）

⇒ 市を4ゾーンに区分し、具体的な行動計画を策定

金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例（2007年～）

⇒ 市・市民・事業者の責務を“条例”として明らかに

新金沢交通戦略の具体的な施策内容



まちなかゾーン
 → 歩行者・公共交通優先ゾーン

- ・ マイカーがなくても移動可能な、極めて高水準の域内モビリティを確保
- ・ ゾーン外からの来街やゾーン内の移動は、公共交通の利用を原則
- ・ ゾーン内では歩けるまちづくりを推進

内・中環状ゾーン
 → 公共交通利便ゾーン

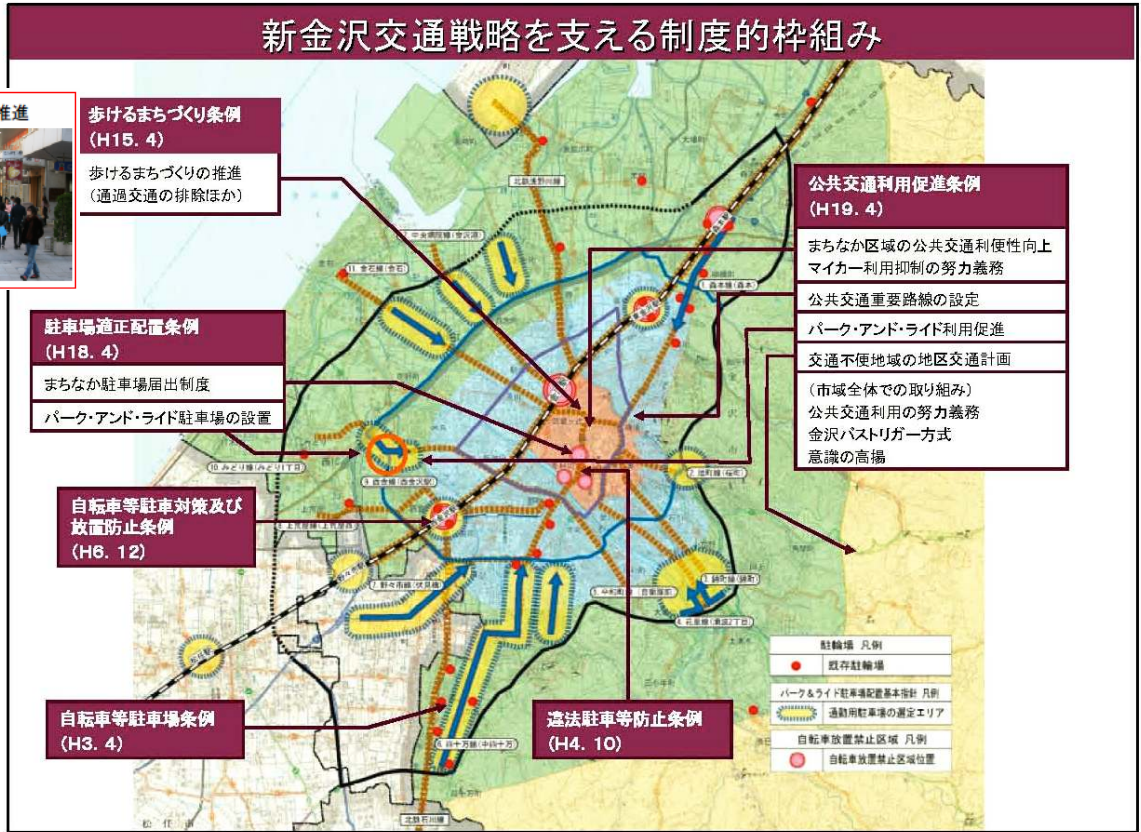
- ・ 環状方向のバス路線を確保し、放射方向の路線の見直し・効率化と併せて多方向へのモビリティを確保
- ・ 当面はマイカーとの共存を図りつつも、公共交通を可能な限り利用することを基本

外環状ゾーン
 → 公共交通とマイカーの共存ゾーン

- ・ 充実した道路基盤を活用
- ・ 公共交通は、公共交通重要路線（重要路線）までのアクセスを中心に適切な水準を確保
- ・ 当ゾーンから内側への移動は、重要路線上のP&Rを活用し、公共交通を利用することを基本

郊外ゾーン
 → 住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン

- ・ 重要路線までの移動手段を確保
- ・ 沿線住民の積極的な利用により、路線の維持を図る
- ・ 民間事業者では路線の維持が図れない地域は、地域住民が主体となって、需要の規模に見合った移動手段の確保を図ることも考えられる



歩けるまちづくり条例

(金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例)

- ・ まちの個性に親しみながら、安全かつ快適に歩くことができるまちづくり(歩けるまちづくり)について、基本理念を定める
- ・ 市、市民及び事業者の責務を明らかにする
- ・ 歩けるまちづくりを推進するための基本となる事項等を定める⇒歩けるまちづくり協定等

↓

- ・ 市、市民及び事業者が一体となって歩けるまちづくりを総合的に推進
- ⇒個性豊かで住みよい都市環境の形成に寄与

駐車場適正配置条例

(金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例)

- ・ 駐車場の適正な配置について基本理念を定める
- ・ 市、市民及び事業者の責務を明らかにする
- ・ 駐車場の適正な配置を推進するための基本となる事項等を定める⇒まちなか駐車場設置基準、P&R駐車場の配置・利用等

↓

- ・ 交通渋滞の緩和及び歩行者の安全性を向上
- ⇒交通を取り巻く状況に応じた住みよい都市環境の形成に寄与

公共交通利用促進条例

(金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例)

- ・ 自家用車から公共交通への転換による公共交通の利用の促進に関する規定を設ける
- ⇒市、市民、事業者等が一体となって公共交通の利用を総合的に促進し、歩けるまちづくり条例や駐車場適正配置条例と相まって、良好な都市環境の形成に寄与

[公共交通の利用の促進に関する基本的施策]

- ・ 公共交通体系の実現
- ・ まちなか区域における公共交通の利用促進
- ・ 公共交通重要路線の利便性向上、利用促進
- ・ パークアンドライドの利用の促進
- ・ 交通不便地域における地域住民による地域交通計画の策定
- ・ 公共交通利用促進協定の締結
- ・ 意識の高揚

等

- 公共交通の利用促進施策例**
- ①エコポイントの導入(まちなか区域における公共交通の利用の促進)
バス利用と中心部の商店街での買い物をポイント化しバス料金として還元するシステム(商店街との連携)
 - ②バストリガー方式(地域住民による地域交通計画の策定、協定の締結)
トリガーは、誘因、引き金という意味。事前に設定した採算ラインを満たさなければサービスを元に戻すことを約する協定を事業者と地域住民等との間で締結し、事業者による値下げや路線の新設・延長・増便等の利便性向上策の導入を促す。利用者の責任(積極的な利用)等を明確にする。

地域の特性に応じたモビリティ確保の取り組みへの支援
(一定の需要が見込める地域での路線の確保、住民で自主運営する場合の支援ほか)

「郊外ゾーン」での移動手段の確保イメージ

事例 4 地域づくりと一体となった総合交通計画②（松山市）

- 『坂の上の雲』を軸としたまちづくりを実現するため、「松山市観て歩いて暮らせるまちづくり交通特区」に基づく協議会の開催や、自転車走行空間確保と公共交通の利便性向上を核とした「まちづくり交通計画」の策定、また、当該計画を具現化するために「松山市オムニバスタウン計画」を策定し、関係機関と連携しながら、バスを中心とした公共交通の利用促進策を展開している。
- 更に、中央商店街の4商店振興組合の出資・設立による株式会社が進める「中心市街地活性化事業」など、多様な主体の参画によるまちづくりが特徴。

松山市のまちづくり交通計画に関連する取組

交通等総合的まちづくり協議会

松山市観て歩いて暮らせるまちづくり交通特区(2003年11月認定)
 ⇒ 市町村や警察以外に、地域住民からなる協議会が作成したまちづくり計画に基づき交通規制を実施できる

**～坂の上の雲を目指して～
『坂の上の雲』を軸とした21世紀まちづくり**

⇒多くの地域資源が点在する松山市全体を「屋根のない博物館(＝フィールドミュージアム)」にみ立てて、その間をめぐる回廊型の導線を確立し、ネットワーク化を図る

オムニバスタウン計画(2005年3月指定)

- ・基本理念:「地球にやさしい日本一のまちづくり」
 - ・郊外電車、市内電車と連携を保ちながら公共交通全体の利便性向上を図っていくことにより、バスの魅力を最大限に引き出す。
- 施策例
 ⇒乗換えなど詳細な交通情報の提供:82箇所のパスロケーションシステム
 ⇒ICカードの導入:利便性の向上と弾力的な運賃体系の導入

中心市街地活性化事業

(株)まちづくり松山:中央商店街4商店振興組合出資・設立

- ・「道路空間活用まちづくりモデル構築事業」
 ⇒大街道・銀天街アーケード内市道の道路空間を活用して映像広告等を発信して得た収益をまちづくり事業に充当
 ⇒戦略的中心市街地商業等活性化支援事業(経産省)に指定
- ・まち歩きポイント導入、自転車駐輪場管理業務委託事業

松山まちづくり交通計画

- 自転車走行空間の整備
- 放置自転車対策と駐輪場の整備
- 便利で快適な公共交通
 - ー乗り換え利便性の向上
 - ー市内電車の郊外電車への乗り入れ
 - ー都心循環バスの導入
 - ーロケーションシステム、サイクルアンドバスライド
 - ー低床車両の導入とバス停、歩行空間等の連続性を持ったバリアフリー空間整備

市中心部の自転車走行空間整備



散策ルートを掲載した「坂の上の雲」マップ



オムニバスタウン計画

- 1.バスを便利で安全に**
 - ・増便、路線新設、ICカード
 - ・バスロケーションシステム 等
- 2.バスを利用しやすく**
 - ・サイクルアンドバスライド
 - ・ハイグレードバス停、交通結節点整備
- 3.バスをスムーズに走らせる**
 - ・公共交通優先システムの導入
 - ・バス優先レーンカラー舗装化 等
- 4.バスのことを知る**
 - ・バス利用促進キャンペーン 等

事例 5 海外の事例①（ルーアン都市圏共同体、フランス）

- ・ 現行の PDU(都市圏交通計画)は 2000 年に策定されたもの(2000～2010 年対象)。約 6 年の歳月をかけて策定・協議された。
- ・ PDU の目標で掲げられた公共交通の開発では、トラム（路面電車）、自動運転機能を備え専用道を走行する TEOR（ゴムタイヤトラム）、バスなど多様な交通手段の整備を精力的に推進している。
- ・ 市の中心部ではトラムは地下化され、地上部は歩行者優先となっている。

ルーアン都市圏共同体(フランス)[1]

PDUの目標

2000年2月に都市圏議会で採択

公共交通の開発と中心部の自動車交通の迂回が重点課題

- ①公共交通:トラム(一部地下化されておりメトロと呼ばれる)
バス、白線認識の自動運転機能(Civis)を備えたTEOR
- ②中心部では、トラム・自動車道とも地下化、
市南部から東部へ迂回する環状道路の計画

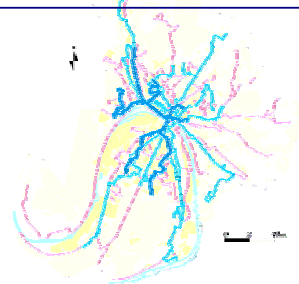
PDUに示された交通基本計画



公共交通の整備（TEORの整備経過）

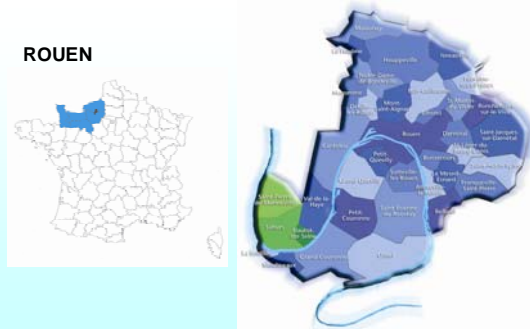
- 1996年：市街地東西を結ぶ一線の建造について、検討の取り組み。性能に関する入札募集。
- 1997年12月：専用道を持ちトラムとバスの中間的システムを選択、停留所横付けの誘導付き機能を搭載、ゴムタイヤ。
- 1998年末 民意調査
- 1999年7月～8月：公益宣言-T2及びT3線工事開始
- 2001年2月：T2及びT3西線運行及び、モンリブデ交流拠点稼動
- 2002年4月：モン・サンテニヤンの大学に停車するT1西線運行
- 2002年6月：ルーアン市内中心部の路線変更及びT1から東へ延長。
- 2003年10月：企画竣工のための新しい施行。
- 2005-2006年：ルーアン市中心部での工事-T1及びT2線東側完了

- 公共交通優先路線(TCSP) ———
- 公共交通重点整備 ———
- 公共交通を副次的に整備 ———



ルーアン市、ルーアン都市圏の地勢

- ・ルーアン都市圏共同体は、セーヌ川河畔都市。
- ・ルーアン都市圏はルーアン市を含む37の自治体で構成され、人口40万人。
- ・中心都市ルーアンは人口11万人、面積21km²を占める。



ルーアン都市圏共同体(フランス)[2]

自動車道、トラムを地下化し、地上部を歩行者専用空間にした中心部



自動車の進入を制限する
インテリジェントボラード



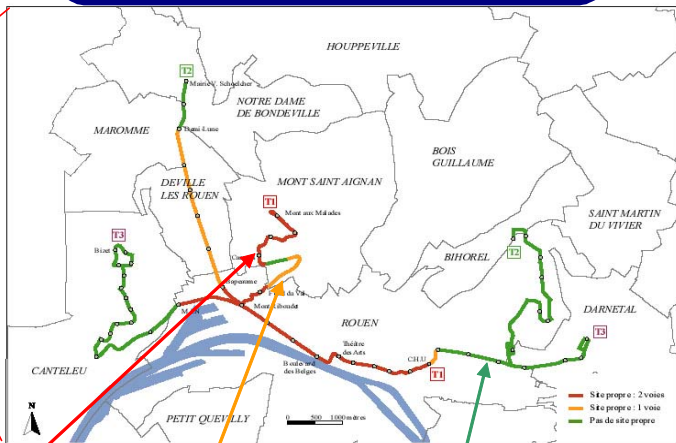
市中心部では車
は地下を通過



トラムも市中心部は地下に
ルーアンのトラムは“メトロ”と呼ぶ



TEORは東西方向に整備
(東西方向は起伏があるため、トラムの導入が困難)



TEORの走行路線は、付設場所にあわせて多様なパターンとすることにより、整備を容易にする。



専用レーン:
2車線(対面)の専用レーン



専用レーン:
1車線(片側)の専用レーン



普通レーン:
他の交通モードと共用

白線はバス停前後100mの区間で整備。
工学ガイドラインシステム(CMIS)により、車体とバス停との隙間を最小限にとどめ、バリアフリーな乗降を実現

事例 6 海外の事例②（ナント都市圏共同体、フランス）

- ・ 現行の PDU（都市交通計画）は 2000 年に策定されたもの（2000～2010 年対象）。PDU は 5 年毎の見直しが義務付けられているが、2005 年には改訂を行っていない。
- ・ 1990 年～2000 年対象の PDU に比較して、インフラの整備中心から、モビリティマネジメント（管理や利用に関する誘導、コミュニケーション）や交通関係者の連携を重視した内容に移行。
- ・ 公共交通の幹線として 4 路線整備され、1 号線～3 号線はトラムで、4 号線は新型バスでの運行となっている。
- ・ 市の中心部（ゾーン 30）は歩行者優先道路であり、この中をトラム、バス等が走行している。

PDUの目標

- ① あらゆる人々のためのモビリティの発展を追求
- ② 全ての中心地へのアクセシビリティを拡張
- ③ 自動車と他の交通手段（公共交通+自転車+徒歩）の割合を50/50で均衡させる
- ④ モビリティの総合的マネジメント活動の展開
- ⑤ すべての交通関係者の連携を図る

ナント市、ナント都市圏の地勢

- ・ ナント都市圏共同体は、フランス大西洋岸南北交通の幹線経路。
- ・ ナント都市圏はナント市を含む24の自治体で構成され、人口56万人、面積490km²。
- ・ 中心都市ナントは人口27万人、面積65.2km²を占める。

【参考】 富山市圏 人口56万人・面積2050km²
福井市 人口27万人・面積536km²

行動計画

- ① 自動車に代わる移動手段の提供を推進
- ② 道路用途の再定義
- ③ 新しい渡河方法を創造し、河川路線を試導入
- ④ 移動における安全性とアクセシビリティを改善
- ⑤ 市内物流の編成
- ⑥ 交通抑制ツールとして駐車場を使用
- ⑦ 交通のあらゆる可能性について情報を提供する
- ⑧ PDUをフォローし評価する

主な施策

- ① 公共交通の拡充
- ② 中心市街地における駐車場の強化
- ③ 公共空間の再配分による新しい都市空間の創造
- ④ 自転車利用促進政策
- ⑤ モビリティマネジメント



【参考 2】 多様な主体の参画・協働（コーディネーション）

事例 7 地域住民との協働によるコミュニティバス(マリンクス)の運行(福岡県新宮町)

- ・ 行政、民間事業者、住民が協働で地域の交通の問題について話し合い、既存のバス路線を見直して、コミュニティバスの運行を開始。
- ・ 名称を公募するなど、住民の参加意識を醸成するとともに、運行開始後も話し合いの場を継続し、より地域住民の移動手段として利用しやすい交通環境となるよう改善を検討。

■ 概要

- ・ 需給調整規制廃止を受け、役場に研究会を設置。交通事業者、地域住民との話し合いにより、町内の交通の課題を分析・検討し、コミュニティバスの運行を決定。平成 15 年 4 月から運行開始。
- ・ 名称を公募（総称：マリンクス、路線名：相らんど線・山らいず線）し、バリアフリーなどバスやバス停のデザイン・機能等に配慮することで、住民が「おらがバス」という認識で利用したくなるコミュニティバスとしている。
- ・ 平成 15 年 9 月に運行協議会を設置。住民意見を聞きながら、継続的に改善を検討。



事例 8 観光バス駐車場予約制による観光シーズンの交通集中の緩和(奈良県吉野町)

- ・ 吉野山の観桜期における過度の交通集中を緩和するため、観光バスの駐車場予約制を導入。さらに、バスの到着時間の調整により交通分散を促進。（平成 18 年より実施）

■ 概要

- ・ 吉野山の観桜期において、マイカー、観光バスの集中により周辺道路で著しい交通混雑が発生（吉野山へ向かう国道 169 号では、開花ピーク（土日）の渋滞長が最大 20 km に達する等）。
- ・ 吉野町、吉野山区（自治会）、吉野警察、奈良交通、吉野山観光協会、吉野山駐車場管理委員会で吉野山シャトルバス運営委員会を設立。
- ・ 吉野山を巡回している警察官が駐車場の込み具合を判断して、P&BR 実施要請を国道 169 号線にいる警察官に連絡し、吉野山駐車場が満杯である旨を伝える立て看板を沿道に設置、臨時駐車場に誘導を開始。
- ・ P&BR も含め流入規制を実施した結果、渋滞長は約 5 km 程度に減少。



事例 9 地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行（甲府市）

- 大型店舗の撤退など空洞化が進む中心街の賑わいを取り戻すべく、甲府市の中心部・甲府駅と商業地区とを巡回する無料バスを運行。

■概要

- 地域商業の活性化をめざし、平成3年度に、地元バス会社と大型店から提案された「買物バス」が発端。その後、商工会議所等を中心とする研究会で検討を繰り返し、実験運行を経て、通産省の「商店街駐車対策モデル事業」の指定を受けた（平成9年度）。
- レトロ調ボンネットバスを導入し、甲府駅南口～中心商店街間を巡るコース（1周約20分）を、25分間隔で高頻度運行（毎週土・日の11～17時台）。運賃は無料。
- バスの知名度は高く、立客が出る盛況な時期も見られる。ただし、中心街活性化効果については、現在のところ目に見えるほどの効果が現れていない状況。
- 運行ルート拡大、運賃徴収（ワンコイン）についての協議が今後の課題。



【参考 3】 一人一人の交通に対する意識の転換（モビリティマネジメント：MM）

事例 10 企業と連携した公共交通利用促進の取組①（京都市）

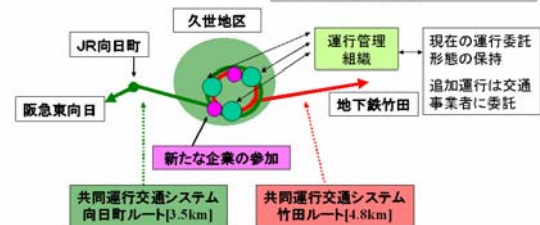
- 京都府・京都市・商工会議所、地元企業からなる「久世工業団地周辺地域バス検討会議」を設けて取組を進め、久世地区と最寄り駅を結ぶ通勤送迎バスを共同運行（H18.11.27～12.28 社会実験）。合わせてニュースレターの発行や講演会の開催等を行い、従業者への啓発活動を実施（職場 MM）。

■概要

- 久世工業団地周辺地域に立地する事業所 28 社、1,700 名を対象にアンケート調査を実施。
- 平成 18 年 11 月 27 日～12 月 28 日、個々に運行されていた通勤送迎バスの共同化社会実験を実施。
- あわせて、職場 MM（モビリティマネジメント）として、従業者にニュースレター発行、講演会の開催、コミュニケーションアンケートを実施。
- その結果、通勤送迎バス利用者が 155 人から 272 人と約 1.7 倍に増加。
- その後、共同運行が本格化し、15 社（平成 19 年 9 月 1 日現在）が加盟。

資源の活用と共有化
 ・運行管理の一元化（運行事業者の特定化、車両の特定化）
 ・周辺の他事業所の参加

メリットは・・・
 ・マイカー通勤削減によるCO₂排出削減
 ・従業員の利便性が拡大
 ・従業員駐車場の削減
 ・コストはさらに軽減



出典：京都府企画環境部交通対策課作成

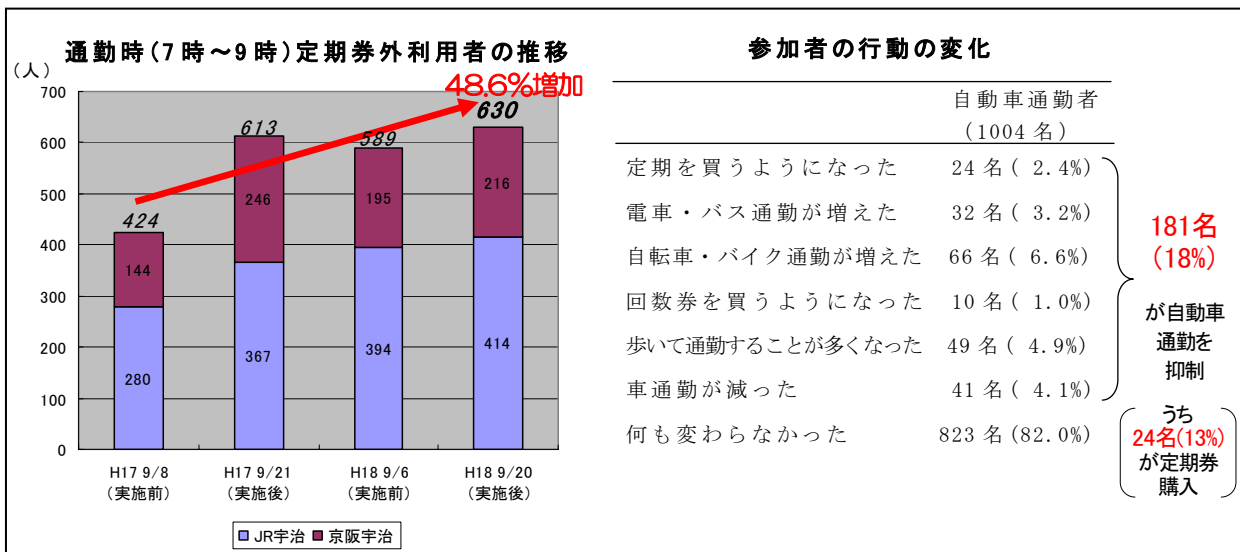
事例 11 企業と連携した公共交通利用促進の取組②（京都府宇治地域）

- ・ CO₂ 排出削減の取組の一環として、公共交通の利用を促進するため企業と行政が連携し「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治」を推進。
- ・ 啓発冊子や通勤マップを周辺企業及び行政機関の従業者に配布。
- ・ 朝の通勤時の鉄道利用者が 48.6% 増加しており、自動車通勤者の 13% が自動車から鉄道へ転換したことがアンケート調査によりうかがえる。

■ 概要

- ・ 宇治地域に立地する企業約 150 社及び行政機関の従業者約 4,400 人を対象に、過度な自動車利用抑制と公共交通の利用促進を目的としたアンケート（ワンショット TFP）を実施（平成 17 年 9 月、平成 18 年 9 月の計 2 回）。
- ・ 朝の通勤時（7 時～9 時）の鉄道利用者（定期券外）が 48.6% 増加（JR 宇治駅、京阪宇治駅）。
- ・ 定期券利用者が 3.6% 増加。
- ・ 市中心部の南北方向の自動車交通量が減少、徒歩が増加。
- ・ 自動車通勤者の 18% が自動車通勤を抑制し、そのうち 13% が鉄道定期券を購入。

<アンケート結果から>



<配布物：通勤マップ>



<配布物：啓発冊子>



出典：京都府企画環境部交通対策課作成

【参考 4】 人材の育成・確保、ノウハウの共有

事例 12 地域公共交通に関する情報提供（財団法人運輸政策研究機構）

- ・ 地域公共交通に関心のある自治体、交通事業者、NPO 等に対し、機構の知見、ノウハウ、文献等の蓄積を活かし、公共交通の活性化を検討する際の参考となる情報を提供。
- ・ 具体的には、公共交通の活性化事例や支援制度、交通関係統計、各種調査研究成果等の情報を提供している。
- ・ 平成 19 年 4 月 1 日より業務を開始。機構内に窓口を設置し、電話やメールによる問い合わせのほか、直接訪問による相談にも個別に対応。
- ・ 平成 19 年秋よりシステムを充実させる予定。また、要請があれば専門家の派遣や講習会の開催等も検討している。



公共交通支援情報センターのイメージ図

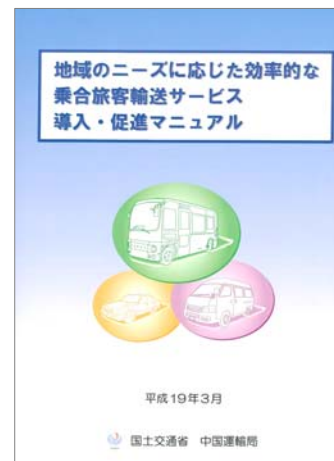
URL: http://www.jterc.or.jp/koukyou_shien/koukiyou.html

事例 13 地域公共交通の導入・再編に関するマニュアルの作成（中国運輸局）

- ・ 中国地方では、乗合バスの不採算路線の撤退により、地域の移動手段を確保するための、地域公共交通の導入・再編が大きな課題となっているが、自治体によってはノウハウや情報が不足していることから、取組が足踏みしている状況にある。
- ・ そのため、中国運輸局では、自治体が地域公共交通を導入、再編する際の手引きとなるよう、手順と課題、フォローアップのあり方を網羅したマニュアルを作成。
- ・ マニュアルを活用することにより、地域で支える持続可能な地域公共交通の実現を図っている。

■ 概要

- ・ マニュアルの検討に当たり地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービスの導入・促進プロジェクト検討委員会」を設置。
- ・ 中国運輸局管内の自治体や事業者等を対象にアンケート調査を実施し、結果を反映。
- ・ 自治体の交通担当者のうち、特に初めて交通関係の業務に携わる人を対象に、基本的な考え方や検討の進め方等を中心にわかりやすい表現でまとめている。



事例 14 専門家を市役所に入れてコミュニティバス導入を検討（福岡県大野城市）

- ・ コミュニティバスの導入に当たり、市役所内に職員によるプロジェクトチームを立ち上げて、バス交通について検討。その際、専門のコンサルタントを市の嘱託職員として採用。
- ・ その後、市民、学識経験者、警察、バス協会、社会福祉協議会、市職員等で構成されるコミュニティバス検討委員会を設置し、導入を検討した。
- ・ 平成 15 年 3 月よりコミュニティバス「まどか号」の運行を開始。平成 17 年まで利用者数は横ばいであったが、平成 18 年度に増加した（年間利用者数約 42.9 万人）。通勤、通学者にも利用され、特に 40～60 代の女性に好評を得ている。

■ 概要

- ・ 平成 11 年 11 月に既存路線の廃止申し入れを受け、平成 12 年 7 月に庁内検討会議（バス検討プロジェクト）を設置。
- ・ 市民、学識者、警察、バス協会、社会福祉協議会、市職員等で構成されるコミュニティバス検討委員会やアンケート調査等を経て、平成 15 年よりコミュニティバス「まどか号」を運行開始。
- ・ 30 分に 1 本間隔、1 ルート 6～7km で運行。



事例 15 大学学識経験者グループによる相談窓口の開設「バス 110 番」

- ・ 市町村での、「バス事業を実際に計画・運営せざるをえないが、周囲の支援はあまり期待できず自力で問題を解決しなければならない。」といった問題に対応することを目的としている。
- ・ 大学として地域貢献が求められるなか、市町村のバス計画に関する支援をすべきでないかとの考えから技術的支援の窓口としてバス 110 番を開設。

■ 概要

- ・ 平成 18 年 3 月 3 日に開設。
- ・ 地方自治体に対して、公共交通計画の策定及び策定に向けた調査へのアドバイス、公共交通の現状評価、他市町村の事例の紹介、外部からの各種プロポーザルの評価等の相談に応じている。



バス110番開設!!

岩手県立大学総合政策学部



こんなことでお困りではないですか？

- ・ 路線バス存続のかわりに、赤字補填を求められているがどうしよう
- ・ 路線バス撤退後にどんな公共交通計画を作成すればよいかわからない
- ・ 公共交通策定のため、どのような調査が必要かわからない
- ・ 外部から色々な提案があるが、よいかどうかわからない
- ・ 参考にしたいが、他市町村ではどんなことをしているのだろう
- ・ バスの代替手段として、どんな選択肢があるかわからない

事務局：岩手県立大学総合政策学部
 （担当：元田・宇佐美）
 電話：019-694-2732、019-694-2830
 FAX：019-694-2701
 E-mail：motoda@iwate-pu.ac.jp
 s-usami@iwate-pu.ac.jp
[http://p-www.iwate-pu.ac.jp/
 %7Emotoda/bus110.html](http://p-www.iwate-pu.ac.jp/%7Emotoda/bus110.html)

第 3 章 総合的な交通計画づくりの考え方

第 1 節 計画の枠組み

第 2 節 検討・推進体制

第 3 章 総合的な交通計画づくりの考え方

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

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

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

ここでは、地域の総合的な交通体系の計画づくり及びその実施を効率的・効果的に進めていくに当たって考慮すべき重要なポイントについて、以下に様々な事例を交えて整理・紹介する。

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

第 1 節 計画の枠組み

効率的な交通体系の計画策定にあたっては、計画の枠組みを、その目的・目標、計画期間や対象範囲等、地域で解決すべき課題の大きさや広がりにより、柔軟に設定する必要がある。

計画の枠組みを設定するための視点

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

(1) 対象範囲

■行政の広域化（市町村合併等）への対応

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

広域行政による運営形態

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

事例 1 協議会によるバス運営：紀の川コミュニティバス（和歌山県那賀郡の4町※）

- ・協議会運営（4町及びバス事業者）により、複数の自治体にまたがるコミュニティバスを運行。
※ 岩出・打田・貴志川・桃山の4町。現在は、岩出のみ単独市制を実施。他3町は郡内2町と合併して「紀の川市」を成立。

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

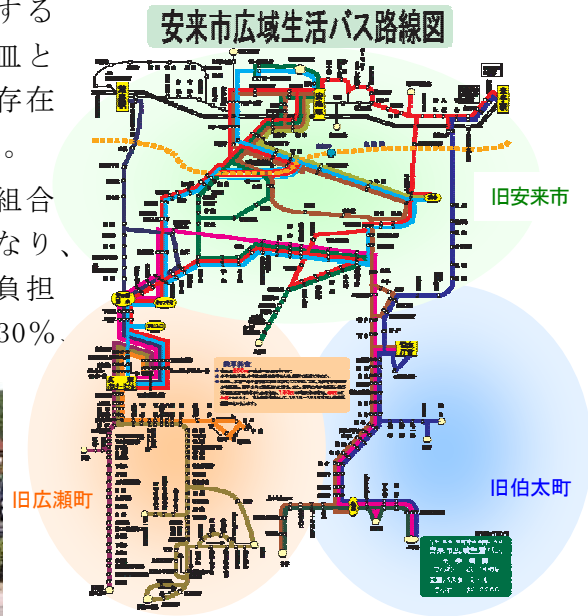


事例 2 一部事務組合によるバス運営：安来能義広域行政組合イエローバス（島根県安来市等※）

- ・ 全国初の組合運営による複数の自治体にまたがるコミュニティバス。

※ 3 市町（安来市・広瀬町・伯太町※）は 2004 年に合併

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

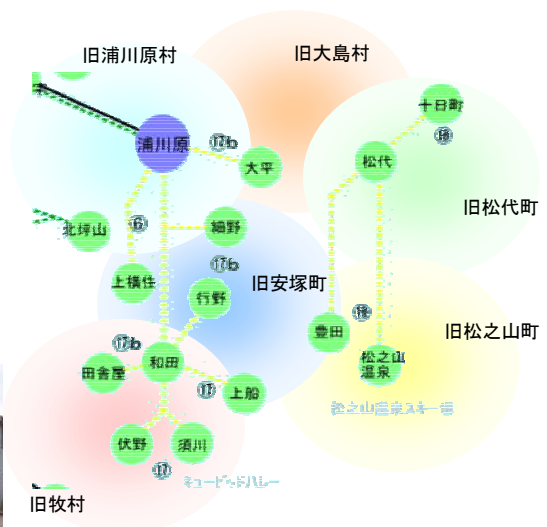


事例 3 複数自治体の共同出資による第三セクター：東頸バス（新潟県東頸城郡 6 町村※）

- ・ 既存バス会社と沿線自治体が共同出資で会社設立。鉄道と連携した地域公共交通体系を構築。

※安塚・浦川原・松代・松之山・大島・牧の6町村。現在は、市町村合併により上越市、十日町市に編入。

- ・ 北越急行（第三セクター）の開業に伴い、東頸城郡の公共交通体系を総合的に見直し、全体として維持していくことが求められていた。
- ・ 1996 年、沿線 6 自治体及びバス事業者（頸城自動車）の出資により東頸バスを設立。頸城自動車の路線 14 系統を貸切代替バスとして引き受け営業開始。
- ・ 北越急行の駅に路線を乗り入れ、列車との接続を図るとともに、利用形態を考慮したダイヤを導入している。



(2) 主体

■NPO 法人による交通サービスの提供

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

●移動制約者の移動手段確保のための構造改革特区

NPO法人等による高齢者、身体障害者のボランティア輸送について、福祉用車両に限らずセダン型等の一般車両を使用した有償輸送ができるようにするもの

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

※H19.3月規制の特例措置の全国展開に伴い認定取消

●福祉公用車レンタル制度(鳥取県日南町)

町の公務に支障のない時間帯や休日等に、要介護高齢者や障害者等の対象に、車いす搭載可能な福祉公用車を貸し出すもの

■交通及び地域づくりに関係する多様な主体の参画

- ・「第2節 検討・推進体制」を参照

(3) 手段

■交通サービスの新たな形態

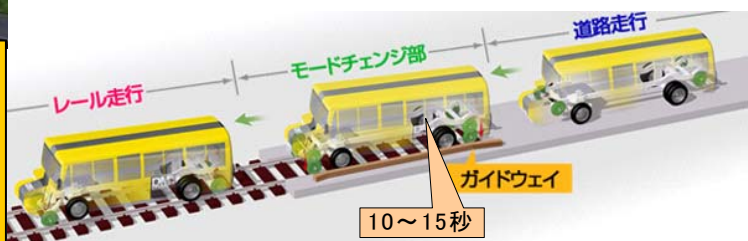
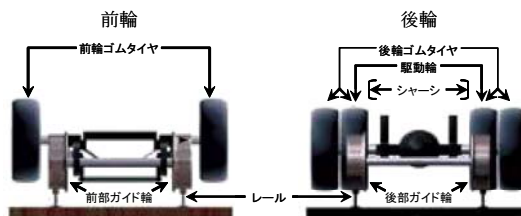
- ① シームレスな輸送サービスを提供するため、複数のモードが融合し、一体となったシステムの導入などが期待される。

事例4 鉄道とバスの併用機材:「デュアル・モード・ビークル(DMV)」(JR北海道)

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



■モード・インターチェンジ・システム



■経緯

- 2002年 JRにより研究着手
- 2004年 実用化を目指し走行試験を実施
- 2007年 試験的営業運行を実施

■期待する効果

- (1) 利便性向上
 - ・バスと鉄道の乗り換えなしの移動
- (2) コストの低減他
 - ・車両の軽量化
 - ・省エネ(環境負荷の低減)

出典: JR北海道ホームページ

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

事例 5 代替交通手段によるモビリティの確保①:あいのりタクシー(北海道帯広市)

- ・路線バスが廃止された地域のモビリティを確保するため、代替交通手段(ダイヤモンドバス)を運行。
- ・当初は地区内で路線バス停までの運行のみであったが、利用者のニーズを受け、帯広市中心部までの乗り入れを H18.10 から開始。

■あいのりタクシー概要

実施主体：帯広市(大正交通へ委託)

利用料金：400～1,000円(エリア制)

運行頻度：5便/日(地区内)

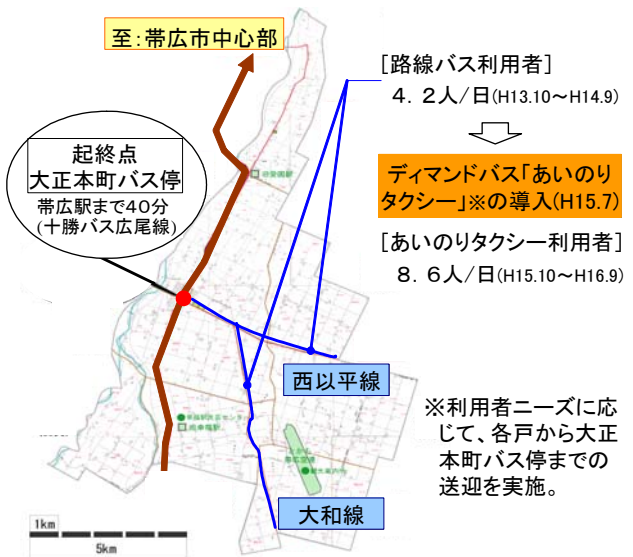
4便/日(市中心部行)

地区内はダイヤモンド型運行

地区外は定路線運行

利用方法：バス停出発の30分前までに電話予約、各戸まで迎えに来る。

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



事例 6 代替交通手段によるモビリティの確保②:すずらん号(長野県富士見町)

- ・富士見町では、町内5つのバス路線の運行会社に年間2000万円の運行補助金を支出していたが、利用者の低迷が続いていた。
- ・こうしたことから、平成15年度にダイヤモンド型乗合タクシーの実証実験を行い、平成16年4月から本格運行を開始した。

■富士見町ダイヤモンド乗合タクシー「すずらん号」

実施主体：富士見町商工会

利用料金：300円(1回)

運行頻度：7便/日(郊外→町中心部)

6便/日(町中心部→郊外)

町中心部から3ルート

利用方法:利用30分前までに電話予約、各戸まで迎えに来る。

- ・町の補助金が、路線バスの時より350万円/年 節約された。



資料・写真：富士見町役場

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
利用人員	2,006	1,954	2,379	2,746	2,605	2,640	2,405	2,685	2,632
1日平均	96	109	108	131	119	132	121	135	138

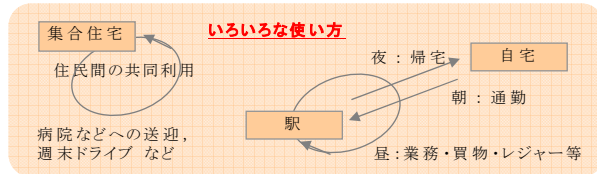
- ③ 都市部においては1台の自動車を複数の会員が共同で利用するカーシェアリングも行われている。

事例7 新たなモビリティの確保の形態：カーシェアリング（都市部）

カーシェアリング

1台の自動車を複数の会員が共同で利用する新しい形態

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



事業の実施事例

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

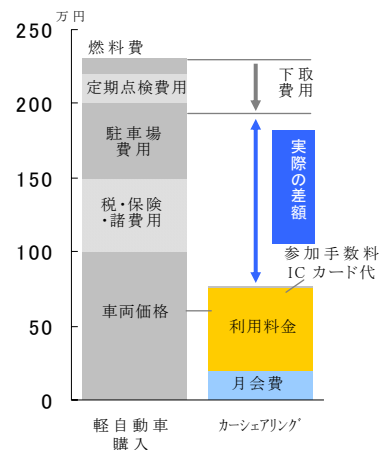
注：開始時期のうち、*印は前身の実験または事業まで遡った開始時期

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

■特区制度の特徴

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

費用の比較



試算条件

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

出典：国土交通省 政策統括官付 参事官室作成

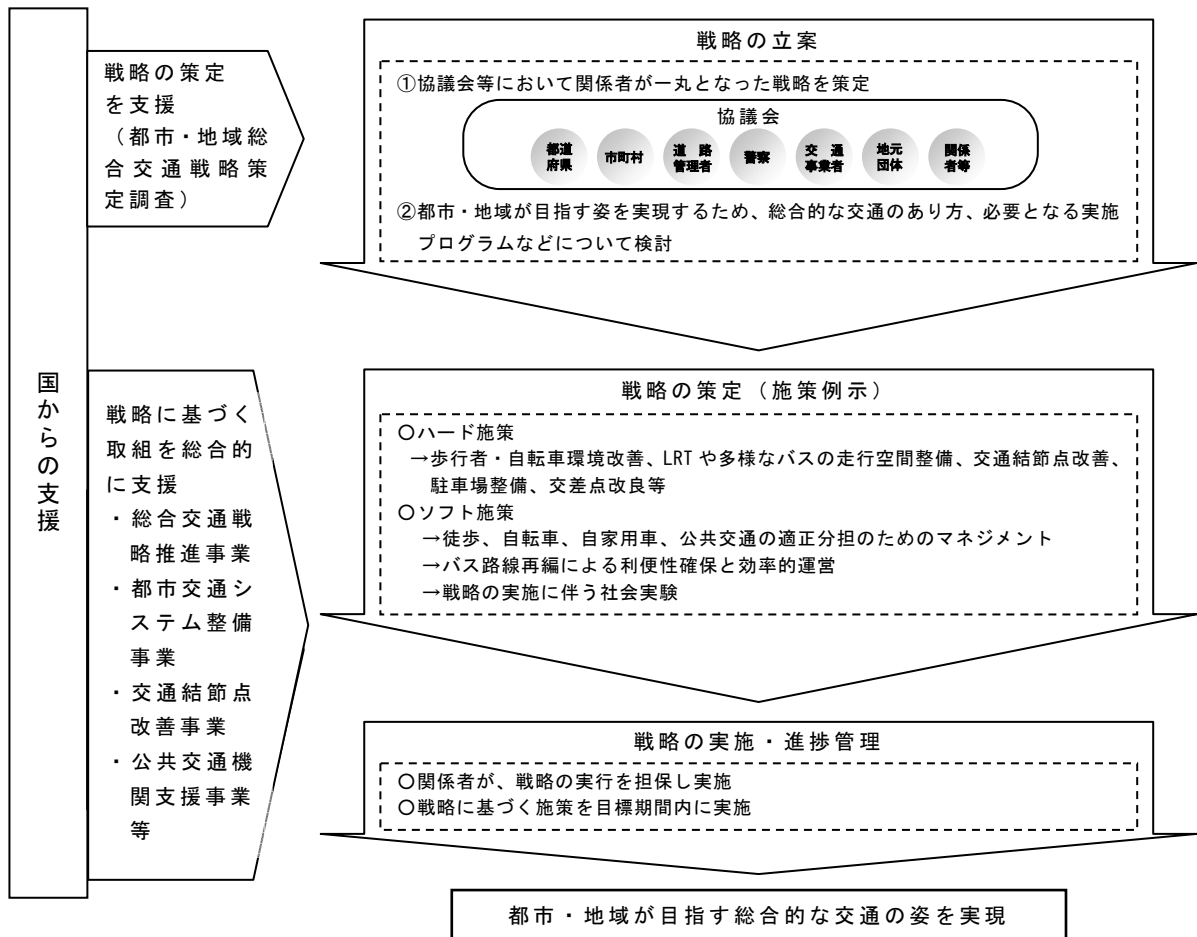
参考1 都市・地域総合交通戦略

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

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

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

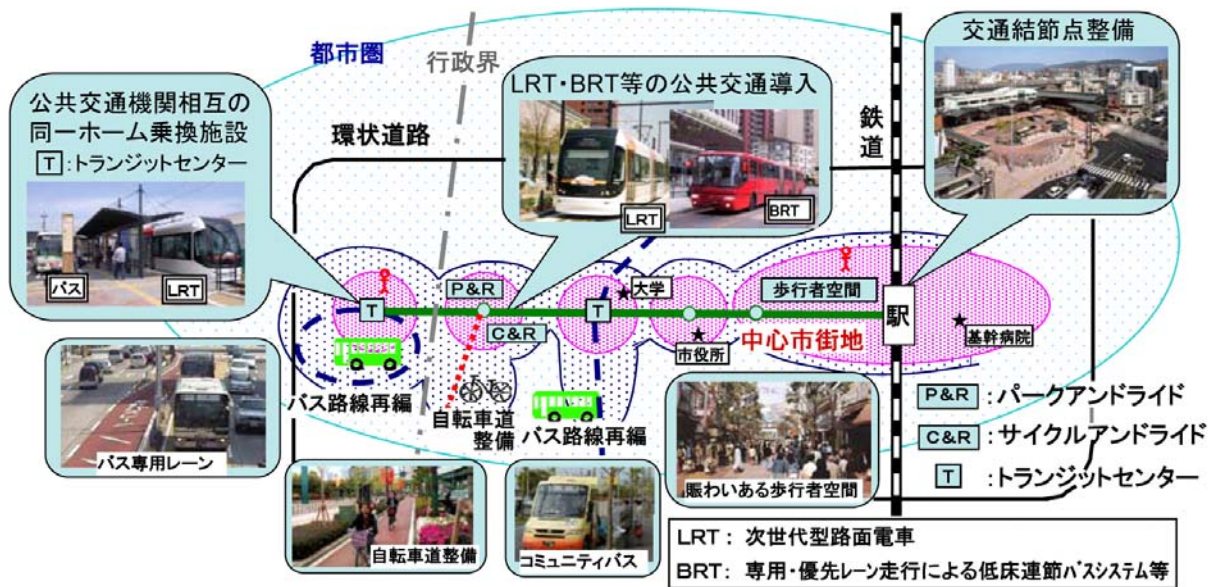
■総合的な交通の戦略による取組のイメージ



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

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

■総合的な交通連携の施策・事業展開のイメージ



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

出典：国土交通省 都市・地域整備局 街路課作成

参考 2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

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

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

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

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

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

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年10月1日施行

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

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

1. 計画の作成・実施



2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

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



注1 LRT(Light Rail Transit)

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

注2 BRT(Bus Rapid Transit)

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

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

(1) 地域における合意形成の促進

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

(2) 地域公共交通総合連携計画の策定による効果

- 地域公共交通総合連携計画には、その目標を達成するために行うあらゆる事業に関して位置づけることが可能
 - 【例】 地方鉄道の活性化や地域のバス交通の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部における LRT や BRT の導入、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善
- 予算等の配慮
 - ・ 関係予算を可能な限り重点配分
 - 【対象事業】 LRT の整備、バスサービスの改善、海上運送サービスの改善、乗継の改善、地方鉄道の活性化関係、地方債の配慮
- 法律上の特例措置
 - ・ 地域公共交通特定事業
 - 【内容】 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、乗継円滑化事業、鉄道再生事業の 5 つ
 - ・ 計画に地域公共交通特定事業を定めた場合、国の認定等を受けることができ（鉄道再生事業については届出）、関係法律の特例措置を活用可能

(3) その他

- 新たな形態による輸送サービス（新地域旅客運送事業）の導入の円滑化
 - ・ 鉄道事業と道路運送事業等 2 つ以上の事業を DMV のような同一の車両又は船舶で行う「新地域旅客運送事業」の認定を受けた場合、事業許可等の手続き合理化の措置
- 情報提供
 - ・ 法の活用についてのアドバイス（各地方運輸局等、沖縄総合事務局運輸部）
 - ・ 様々な事例や統計情報等についての情報提供（(財)運輸政策研究機構 P55）

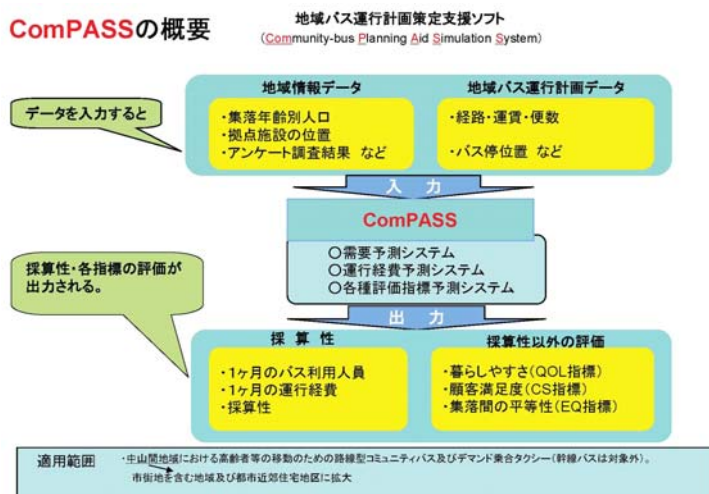
参考3 バス運行に関する支援ソフトの開発（中国運輸局）

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

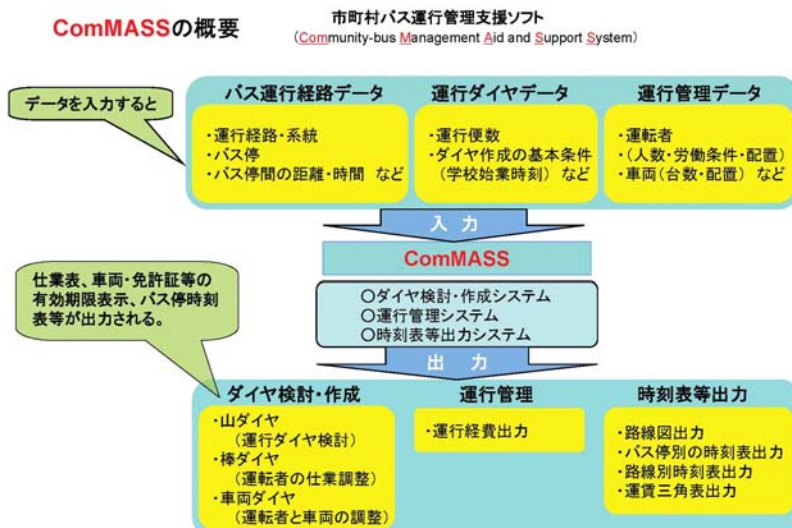
■概要

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

ComPASSの概要



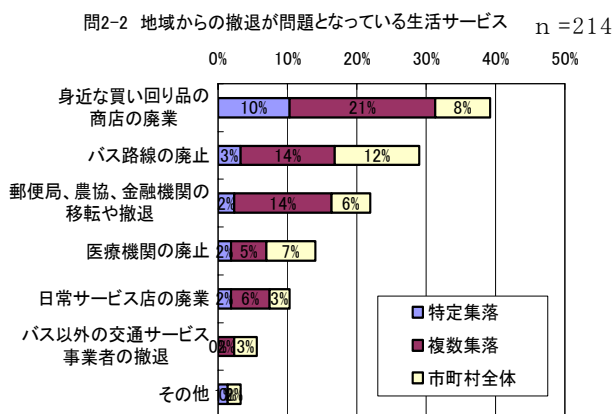
ComMASSの概要



参考4 『自然共生地域』の地域交通の確保

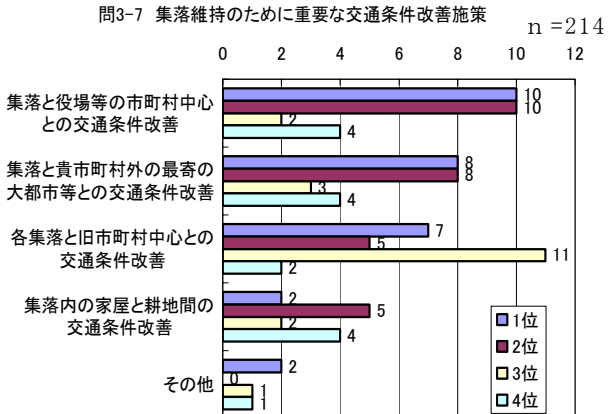
- 中山間地域では、過疎化の進展により、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースも発生しつつある。
- 日常の地域内交通を支える公共交通の維持が困難な地域については、地域の人々や周辺地域の人々の連携などによる多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えていくことが重要である。

イ) 地域コミュニティからの生活サービスの撤退状況



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

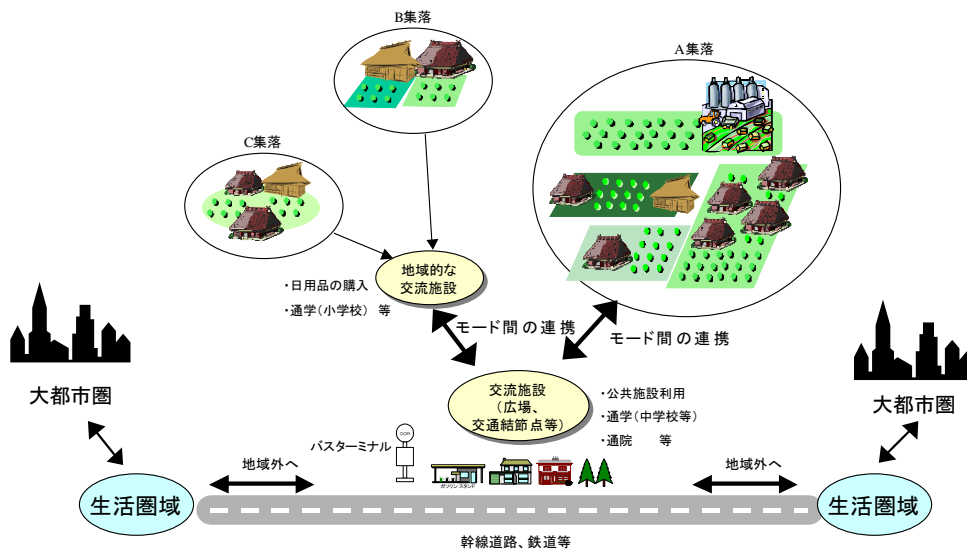
ロ) 集落維持のために今後重要な交通整備
 — 交通面ではまず役場との交通条件改善、続いて各集落と最寄り大都市、旧村の中心 —



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

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

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



出典：国土交通省政策統括官付参事官室作成

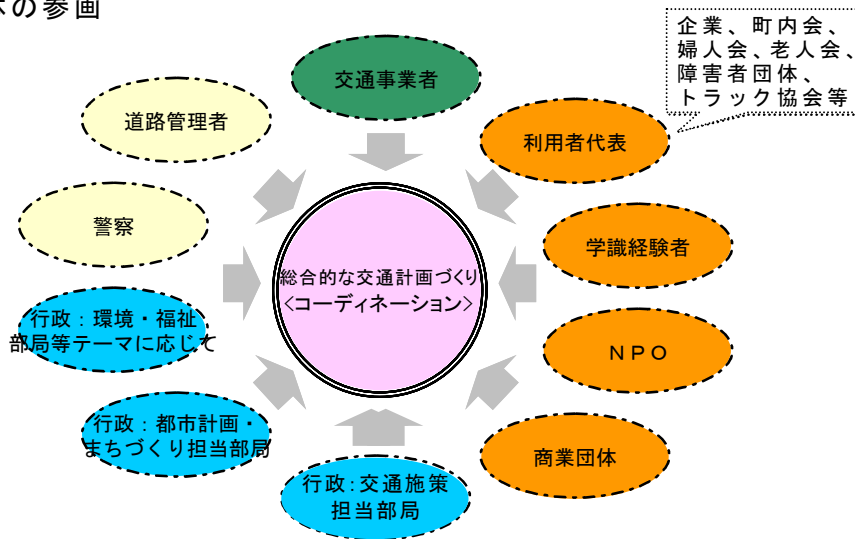
図 幹線等に接続する地域の中心施設のイメージ

第2節 検討・推進体制

(1) 多様な主体の参画

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

■ 多様な主体の参画



■ 例1 地域交通会議（道路運送法）

地域公共交通会議

【主催者】市町村もしくは複数市町村、又は都道府県

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

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

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

■ 例2 都市・地域交通戦略の策定主体（P64 参照）

■ 例3 地域公共交通総合連携計画を作成する協議会（P66 参照）

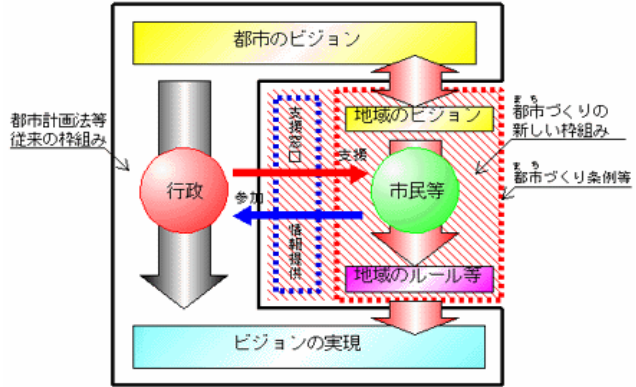
事例 1 青森市の「市民参画による都市マスタープランの策定」と「組織体制」

平成 11 年 6 月に、2020 年を目標年次とした「青森市都市マスタープラン」を策定

① 計画策定の体制

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

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



② これからの都市づくりの展開

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

③ 協議会委員名簿（平成 8 年度～）

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

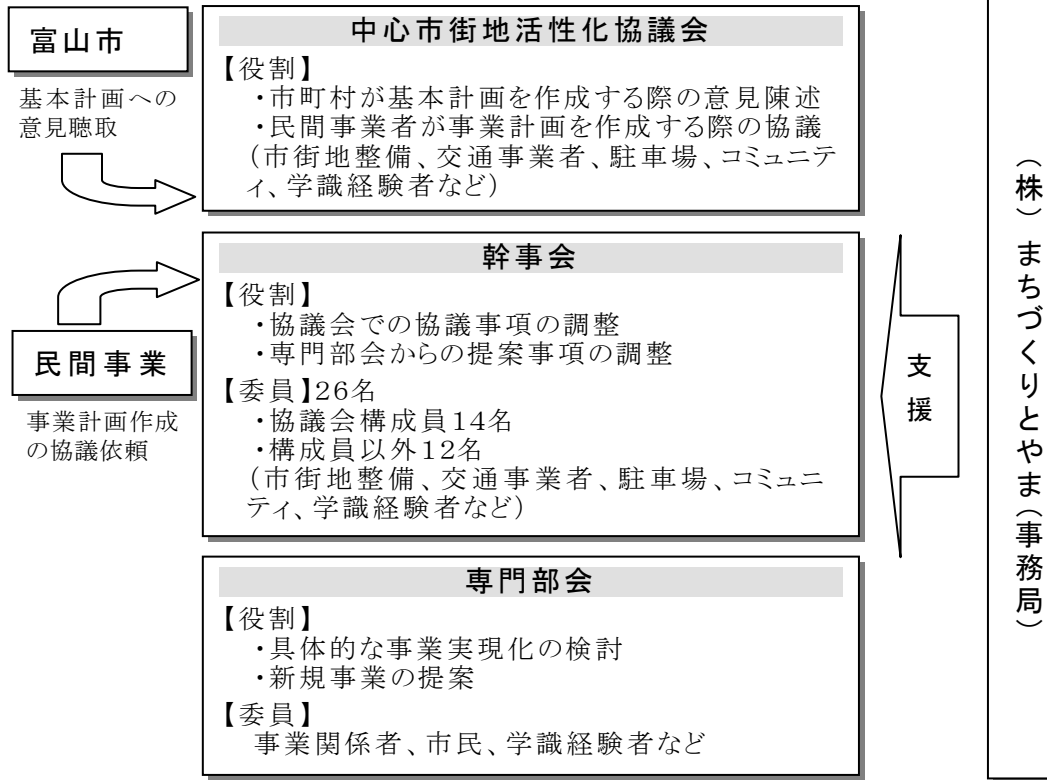
④ 行政（青森市）の組織体制

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

事例 2 富山市の「中心市街地活性化計画」と「組織体制」

平成 19 年 2 月に、「富山市中心市街地活性化計画」を策定

① 計画策定の体制・経過



② 協議会委員名簿（平成 18 年度）

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

③ 行政（富山市）の組織体制

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

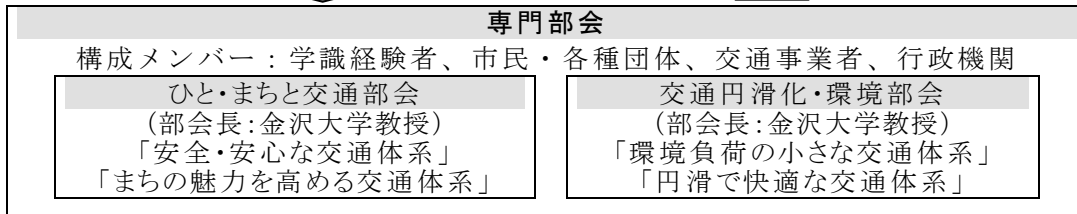
※富山市役所内の公募等の職員からなる「コンパクトなまちづくり研究会」を平成 14 年 11 月に別途設置し検討。

事例3 金沢市の「新金沢市総合交通計画」と「組織体制」

平成13年4月に、2010年を目標年次とした「新金沢市総合交通計画」を策定

① 計画策定の体制・経過

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



<検討経過>

平成11年度～12年度に上記協議会、専門部会を開催し、ホームページによる意見募集、交通市民フォーラム等を実施して、「新金沢市総合交通計画」を策定

② 計画の進行管理の留意点

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

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

③ 協議会委員名簿(平成12年度)

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

④ 行政(金沢市)の組織体制

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

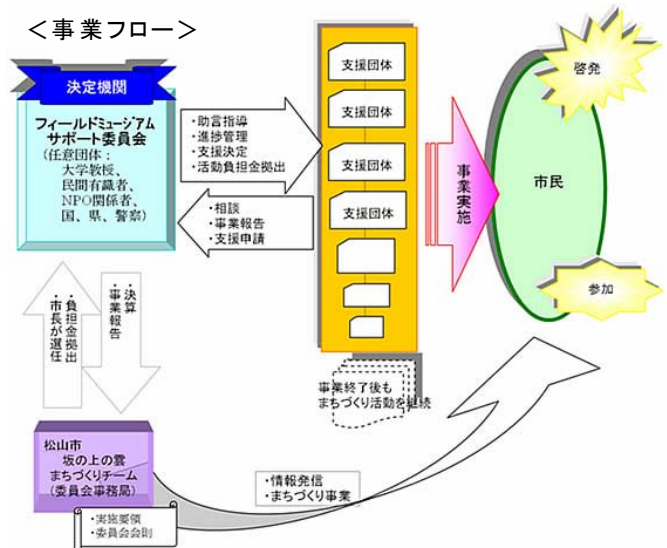
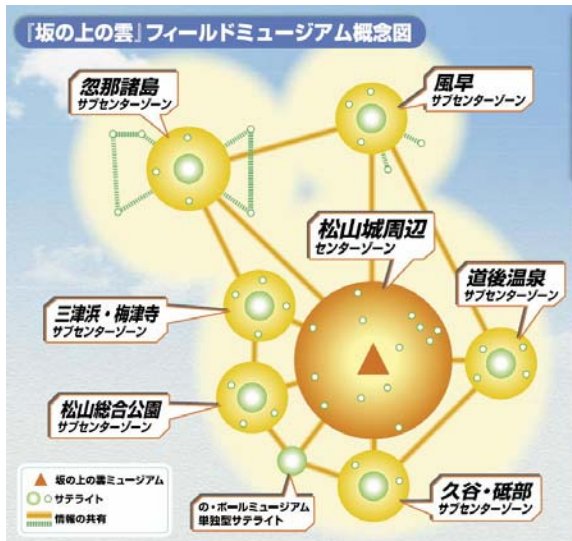
※金沢市では、上記の「新金沢市総合交通計画」の基本理念や目標を実現するためには、道路、鉄道等の交通基盤(ハード)を有効に活用するための方策(ソフト施策)を中心に、より具体的な行動計画の策定が必要であると、平成27年度を目標年次とした「新金沢交通戦略」を平成19年3月に策定している。

事例 4 松山市の「坂の上の雲フィールドミュージアム活動支援事業」と「組織体制」

平成 16 年より『坂の上の雲』フィールドミュージアム活動支援事業を実施

① 事業の内容

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



② 活動団体（平成 19 年度）

<平成 19 年度活動団体（計 8 団体）>

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

③ 行政（松山市）の組織体制

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

(2) 公共交通の担い手

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

① 各主体の関与方法による分類

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

※主導型：ここでは、事業の計画主体が1つのものを示す。

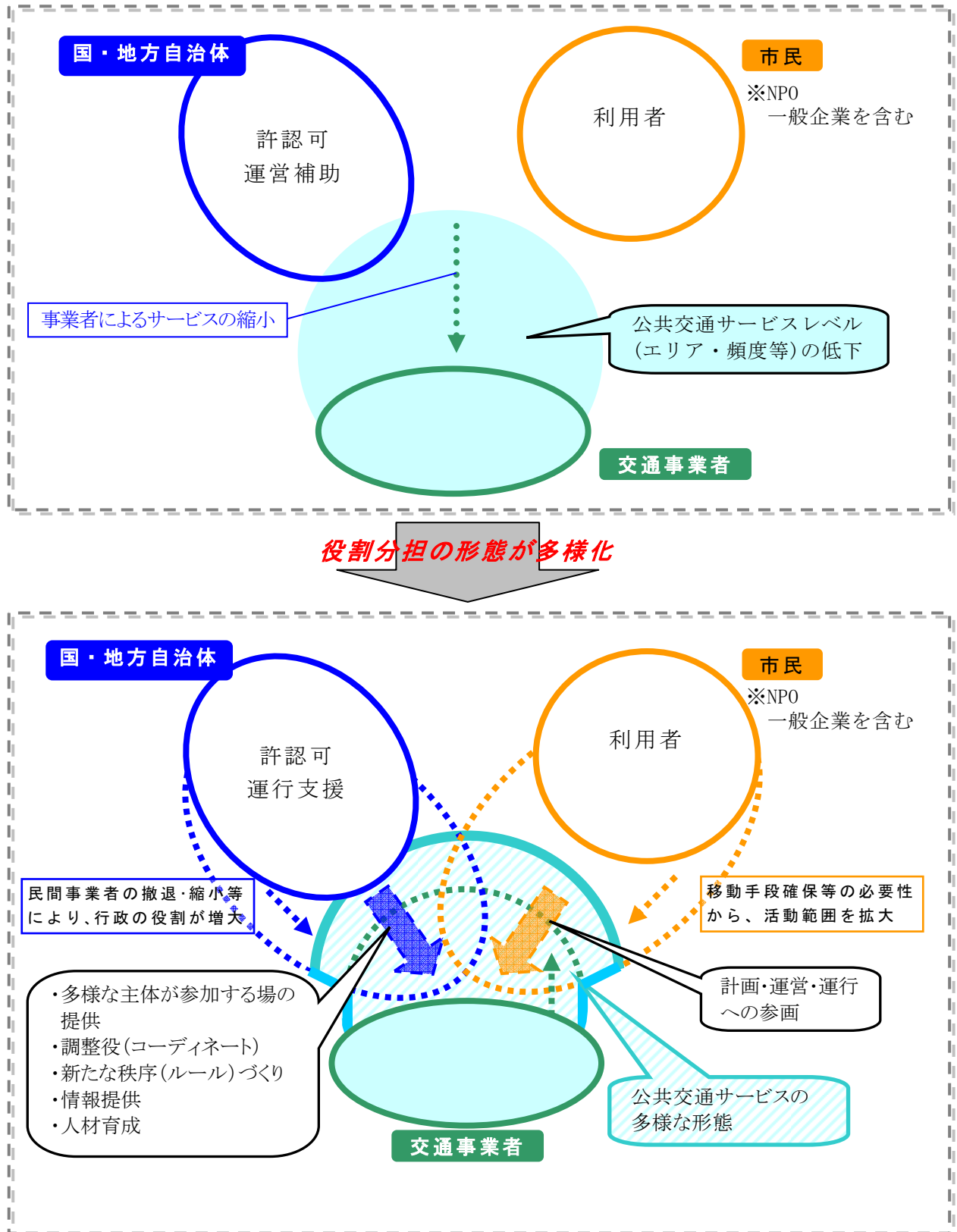
※複合型：ここでは、事業の計画主体が複数にまたがっているものを示す。

■ 計画、運営、運行各段階の取組内容

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

② 公共交通サービスの担い手の多様化

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

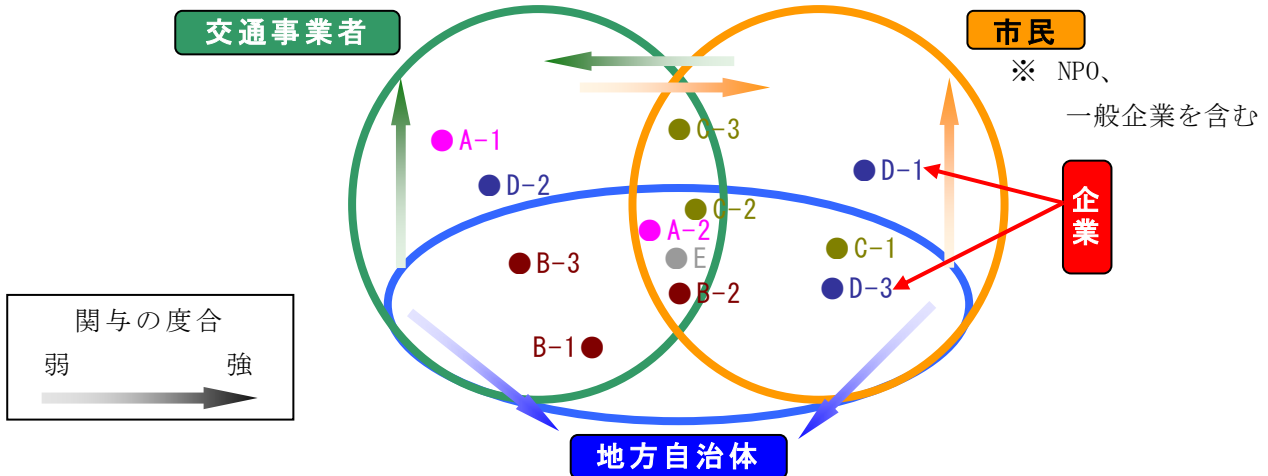


③ 多様な公共交通の担い手

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

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

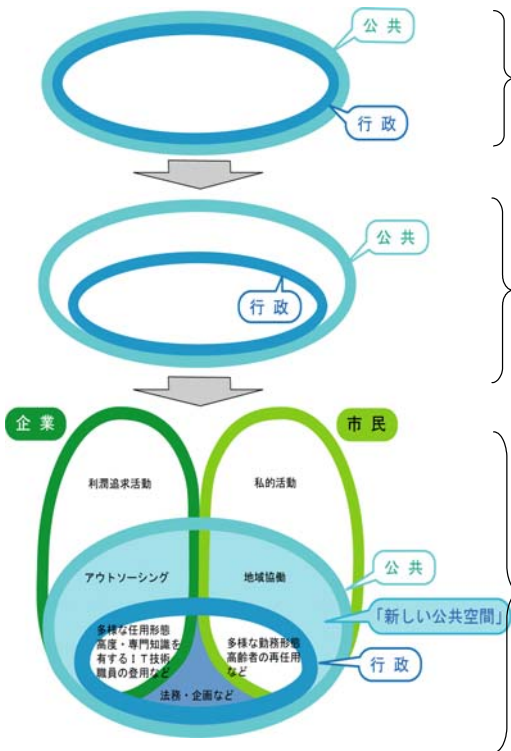
特に市民の参画の形態は、「利用促進」から「計画、運営、運行への積極的な参画」まで様々である（＝新たな公）。



各類型の事例

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

参考 5 新しい「公共空間」の形成のイメージ



官民二元論に限界

- ・公共の利益にかなっているか (Public Interest)
- ・自治体が直営でやるべきことか (Role of Government)
- ・財政状況が厳しい中でもあえてやるべきことか (Affordability)

新しい「公共空間」の形成

- ・公共サービスは専ら「行政」が提供
- ・「行政」と「公共」の領域はほぼ一致

↓

- ・少子高齢化の進展に伴う公共サービスへの新たな期待＝「公共」の範囲の拡大
- ・「団塊の世代」の職員の大量退職等経営資源の制約による

「行政」の守備範囲の相対的縮小

↓

- ・「行政」と「公共」の領域にズレが発生

↓

- ・この領域を新たに「民間」(住民・企業)が担う取組(アウトソーシング・地域協働)の推進
- ・行政の多元化(行政内部への人材派遣等)

↓

- ・「行政」と「民間」の多角的な協働による公共的サービスの提供により、「公共」が豊かに
- ・「行政」は行政でなければ対応しえない領域に重点的に対応

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

参考 6 「新たな公」の概念

「新たな公」の概念

行政だけでなく多様な民間主体を担い手と位置づけ、これらの主体が従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や公と私の中間領域で協働

<これまで>

行政機関が各方面の調整を行い自ら実行

<これから>

「新たな公」の多面的意義

- 参加者の自己実現
- 生活の質の向上
- 地域への誇りと愛着の醸成
- 災害対応力の向上
- 地域経済の活性化
- 行財政の負担軽減効果
- 等

出典：国土審議会第 23 回計画部会資料
平成 19 年 4 月 6 日