

## **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取組の着眼点**

## 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モビリティ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。

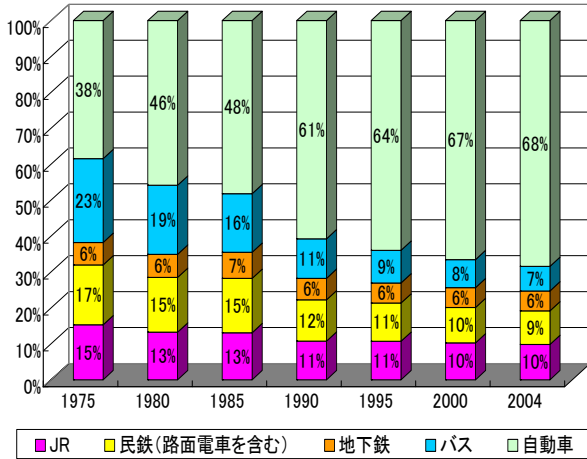
#### モビリティを巡る社会的趨勢・状況

輸送機関別の利用状況	① 輸送分担率	公共交通から自動車へのシフトが進行。三大都市圏以外では自動車の分担率が80%超。
	② 都市規模と交通分担率の関係	都市規模が小さいほど自動車への依存度が大きい（平成17年度）。
	③ 輸送機関別の輸送人員	過去10年間の国内旅客輸送人員は、広域交通を除き減少傾向。特に短距離帯では、地方部ほど減少が著しい。
	④ 離島航路・航空路の輸送	航路の輸送実績は減少傾向。航空においては、離島振興法指定の離島において乗降客数の減少が見られる。
事業の財務状況	⑤ 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（平成15年度）。
	⑥ 乗合バス事業の財務状況	事業者の7割（地方部では8割強）が赤字経営（平成17年度）。
	⑦ 旅客航路（離島航路）事業の財務状況	長期にわたり赤字が続いている。離島航路については特に厳しい経営状況。
公共交通のネットワーク	⑧ 供用路線延長（営業キロ）	バスは、1985年以降、長距離路線等で増加。鉄道は、中小鉄道が2002年から減少傾向。
	⑨ 鉄軌道の廃止・新規参入	地方鉄道の路線廃止が続いている。一方で、大都市圏等で新設の新規参入も見られる。
	⑩ 乗合バスの路線休廃止	平成7年度以降、年間17,000km以上の路線が休廃止。東北、近畿、九州等で多い（平成14～16年度）。一方で廃止路線や交通空白地帯への市区町村等による新規参入が拡大している。
	⑪ 航路数・離島航空路線数等	定期航路数はほぼ横ばい、不定期航路数は増加。離島航路数・航空路線数は近年減少傾向。水運・舟運の有効性を見直し活用する動きもある。

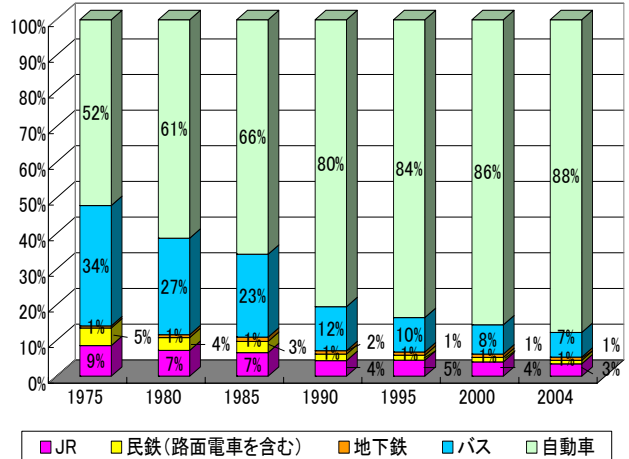
① 輸送分担率 ～自動車分担率は三大都市圏以外で80%以上～

- ・ 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。

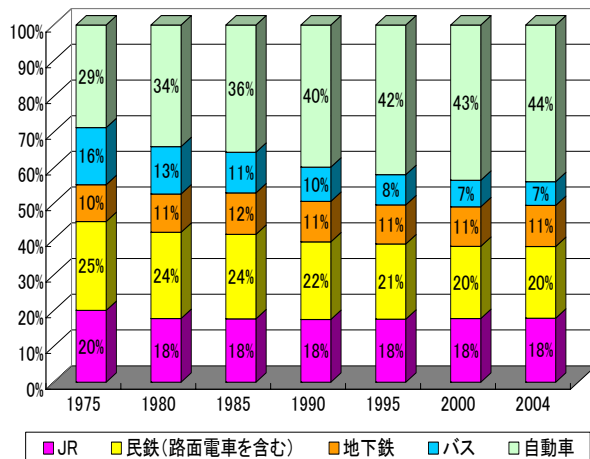
全国



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>

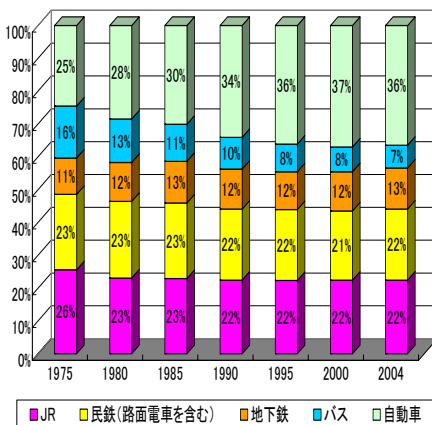
※鉄道について、地下鉄、路面電車は「鉄道輸送年報」で補完している。なお、平成12年度以降は地下鉄に関する統計量がないため、営団+公営を地下鉄として集計している。

※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。

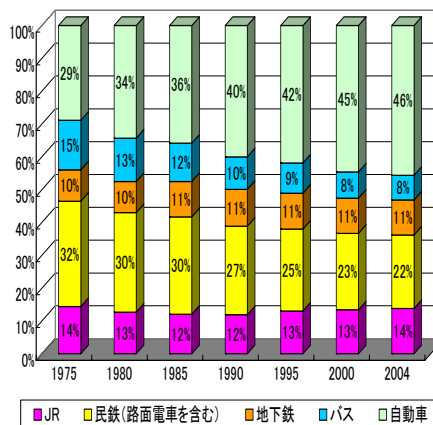
注：

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。

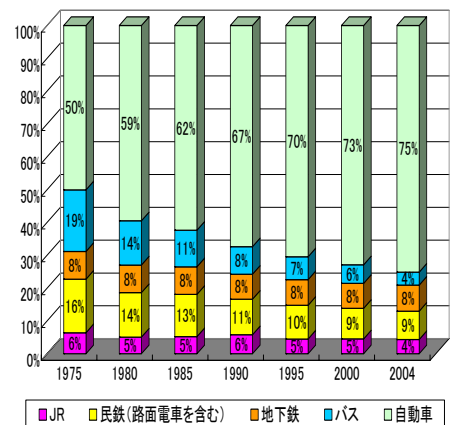
首都交通圏



京阪神交通圏



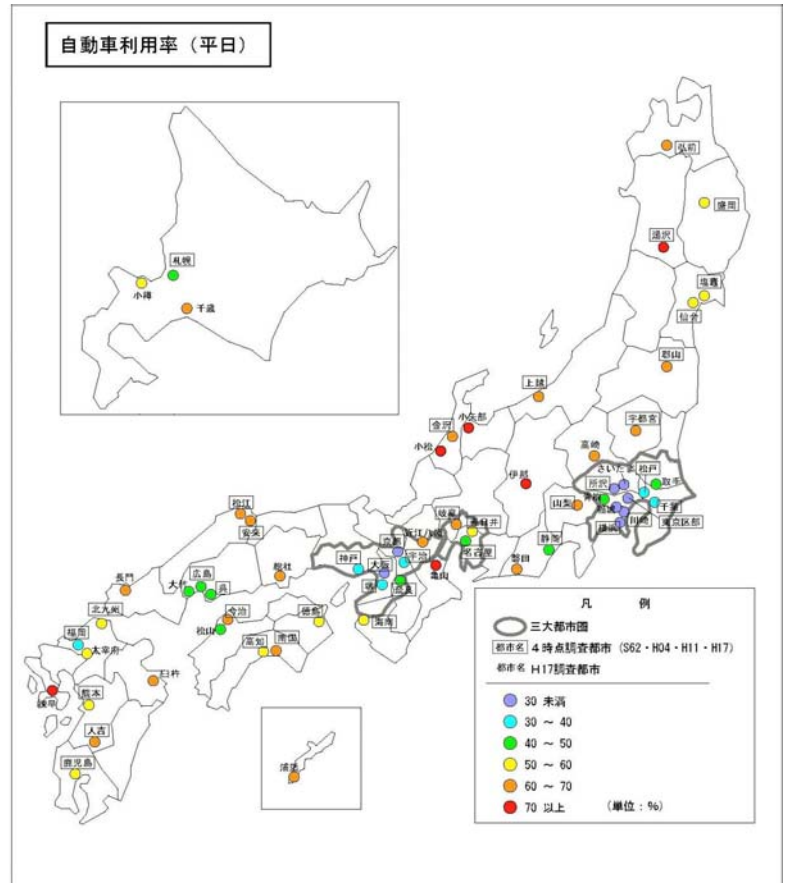
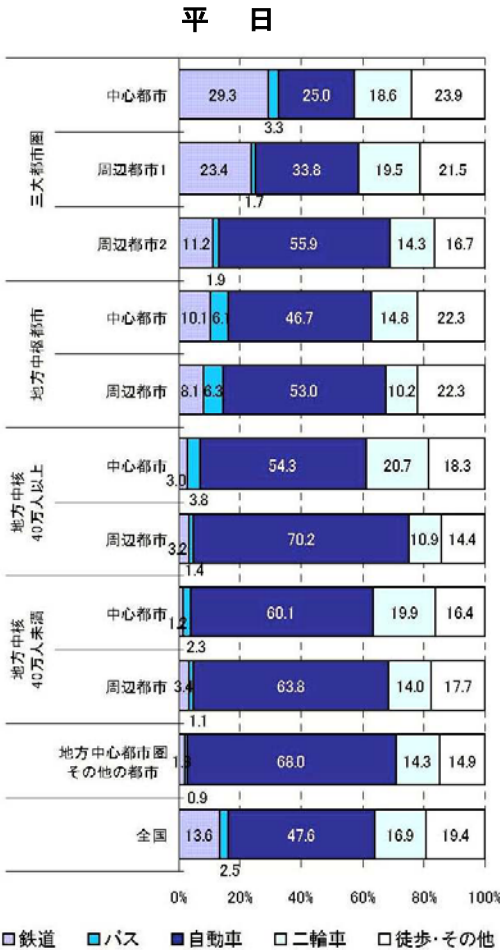
中京交通圏



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	
a 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
d 地方中核都市圏	中心都市	札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市
	周辺都市	小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市
f 地方中核都市圏 (中心都市40万人以上)	中心都市	宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
	周辺都市	小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
h 地方中核都市圏 (中心都市40万人未満)	中心都市	弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
	周辺都市	高崎市、山梨市、海防市、安来市、南国市、蒲添市
j 地方中心都市圏 その他の都市	-	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。

	中心からの距離		
	都市圏		
※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

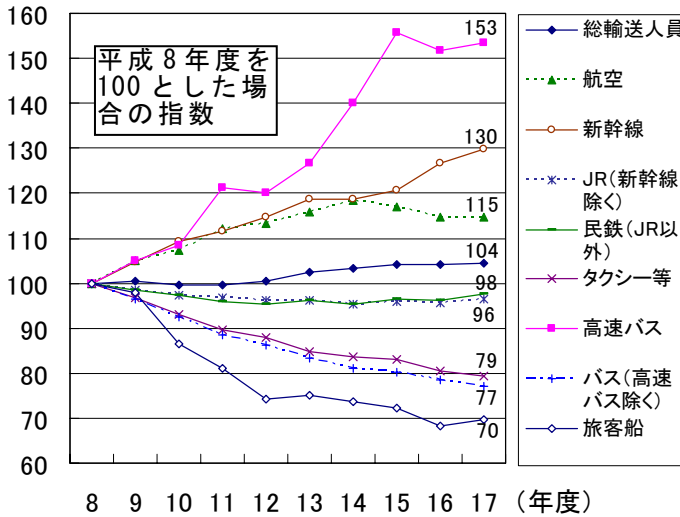
注2: 「地方中核都市圏」は、都市圏の人口が30万人以上のものを分類

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～

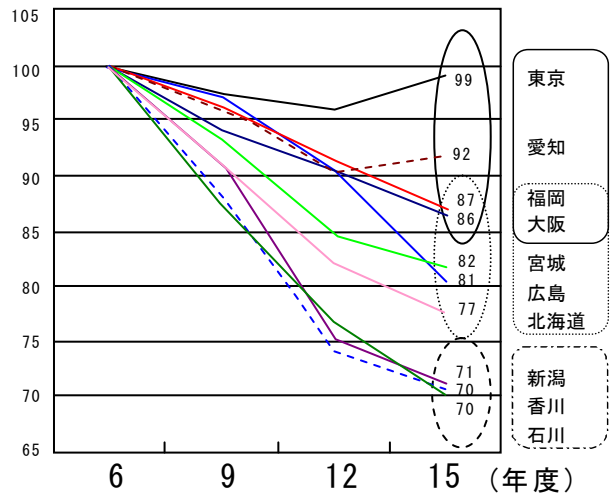
- 輸送機関別の国内旅客輸送人員の10年間の推移をみると、高速バスや新幹線、航空といった広域交通は増加傾向。一方、バス（高速バス除く）、旅客船の輸送人員の減少幅が大きい。
- 100km未滿の短距離帯での旅客輸送人員については、三大都市圏よりも地方での減少幅が大きい。ただし、地方でも政令指定都市を持つ都道府県は、減少幅が小さい。

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](http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/toukei05/geturei/07/geturei05_075.pdf)

④ 離島航路・航空路の輸送 ～航路は減少傾向／航空は離島振興法指定離島で減少～

- 離島航路の旅客輸送実績の推移を見ると、離島人口の減少等の影響により減少傾向にある。
- 離島空港の乗降客数は国、地方自治体の支援施策等により増加してきたが、離島振興法指定の離島では、平成7年度から平成16年度にかけて減少している。

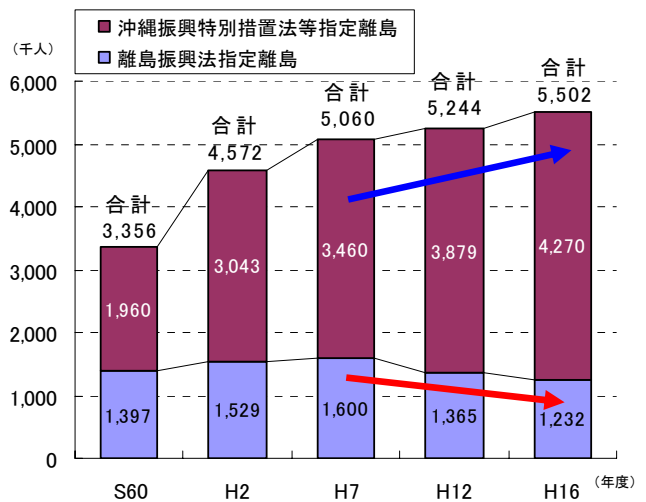
離島航路の旅客輸送実績

(単位：千人、%)

年度	輸送人員	
	対前年度伸び率	
平成8年度	73,462	-
平成9年度	72,243	▲ 1.7
平成10年度	62,715	▲ 13.2
平成11年度	56,219	▲ 10.4
平成12年度	50,334	▲ 10.5
平成13年度	50,179	▲ 0.3
平成14年度	51,429	2.5
平成15年度	50,431	▲ 1.9
平成16年度	49,312	▲ 2.2
平成17年度	48,581	▲ 1.5

出典：国土交通省「海事レポート(平成12年～19年版)」

離島空港乗降客数推移

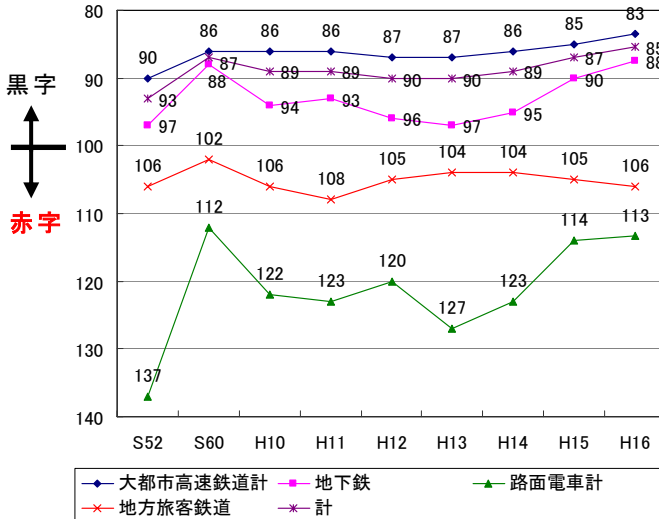


出典：2006 離島統計年報

⑤ 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
<b>小計</b>	<b>-133</b>	<b>26</b>	<b>23</b>
輸送密度20,000人/日～ (大都市高速鉄道)	8,365	0	7
<b>合計</b>	<b>8,232</b>	<b>26</b>	<b>30</b>

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社及び貨物輸送専業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)。軌道を含み、鋼索鉄道・無軌条電車みの運行事業者を除く。)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－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  
http://www.mintetsu.or.jp/rail/pdf/local\_report17.pdf

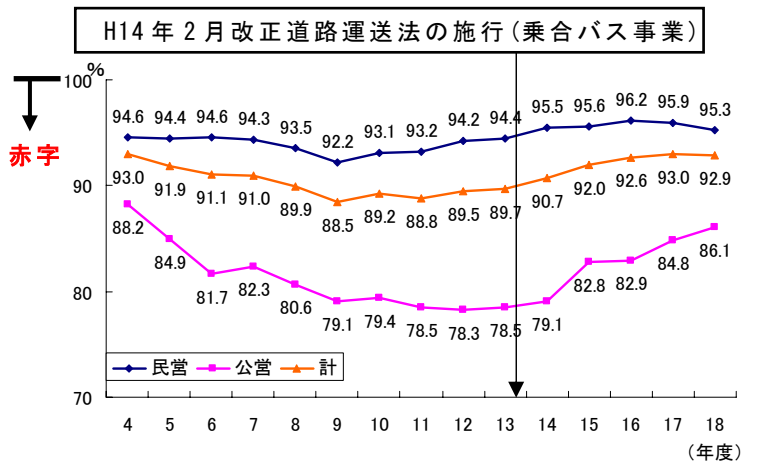
⑥ 乗合バス事業の財務状況 ～事業者の7割が赤字経営～

- ・ 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%
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%
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%	

年度別経常収支率の推移(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)

⑦ 旅客航路（離島航路）事業の財務状況 ～長期赤字傾向/離島航路は特に厳しい状況～

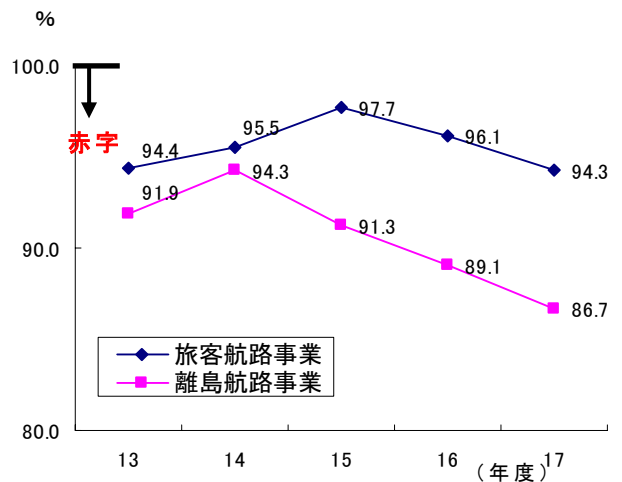
- ・ 旅客航路事業全体では、経費削減の努力等により平成14・15年には赤字が減少したが、営業収入の減少に歯止めがかからず、厳しい経営状況が続いている。
- ・ うち、離島航路事業では輸送人員の減少を反映して、全体を上回るペースで経常収支率が悪化している。

旅客航路・離島航路の収支状況

(単位：百万円)

	年度	営業収入	営業損益	経常損益
旅客航路 事業 (全体)	13	328,158	▲ 9,123	▲ 15,936
	14	310,971	▲ 1,198	▲ 7,509
	15	302,109	▲ 717	▲ 6,267
	16	289,933	▲ 7,814	▲ 12,101
	17	285,344	▲ 2,162	▲ 17,517
離島航路 事業 (内数)	13	91,113	▲ 7,817	▲ 8,275
	14	91,126	▲ 4,259	▲ 5,689
	15	85,162	▲ 7,121	▲ 8,296
	16	81,029	▲ 9,389	▲ 10,148
	17	83,779	▲ 13,167	▲ 13,247

年度別経常収支率の推移



注：経営実態調査で報告のあった航路のうち、無償航路を除く航路の航路損益を集計したもの  
出典：国土交通省「海事レポート（平成17年～19年版）」

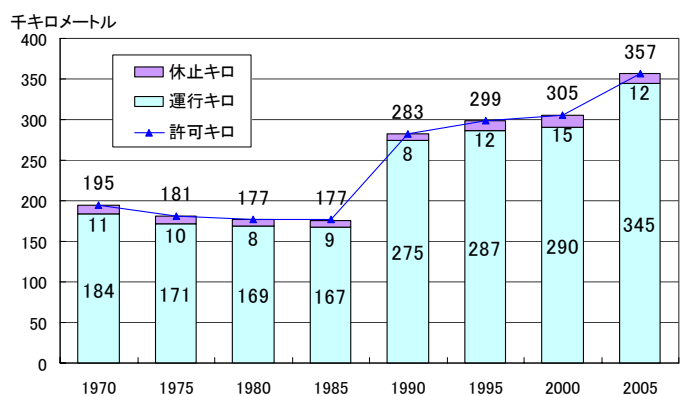
⑧ 供用路線延長（営業キロ）～鉄道合計は横ばい/バスは高速バス等により増加傾向～

- ・ 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

年度	単位：キロメートル				
	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

乗合バス：事業許可キロ



※大手：大手民鉄16事業者

出典：鉄道輸送統計年報

◇許可キロ別事業者数の推移

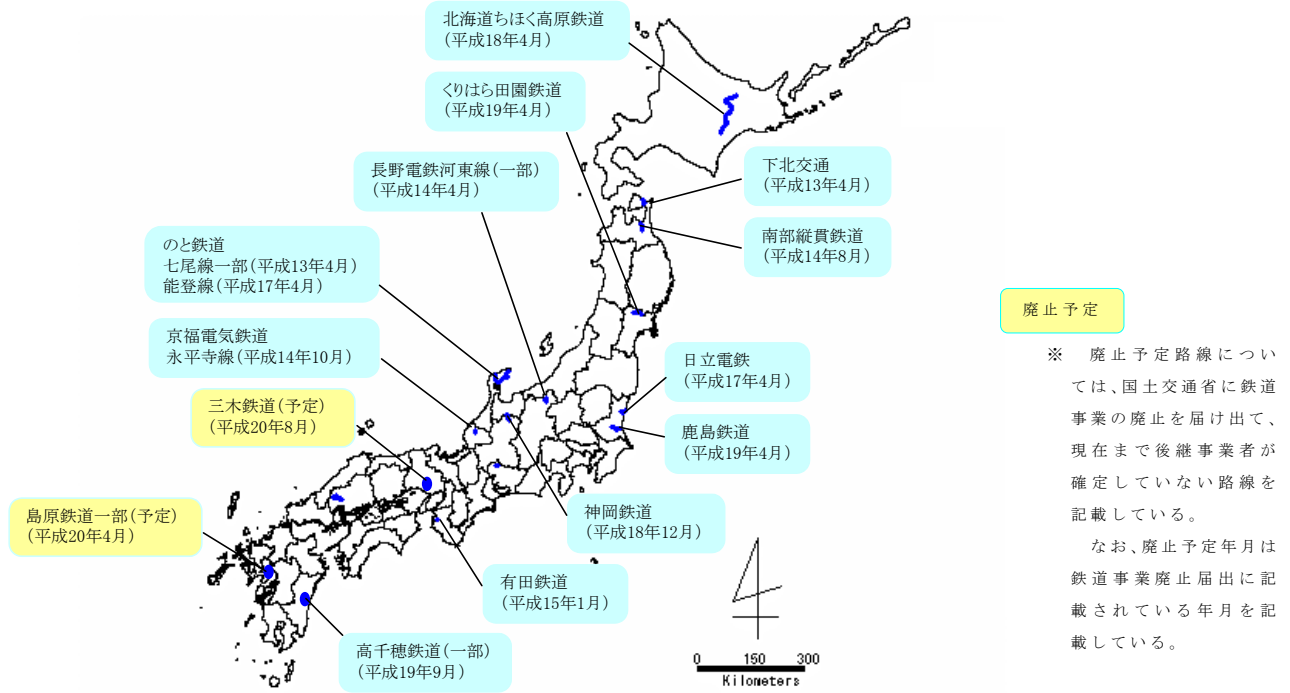
	合計	100キロ以下	101～499キロ	500～799キロ	800～899キロ	1000キロ以上
1985年	350	109	130	35	25	51
1990年	377	115	117	32	14	99
1995年	404	120	136	30	15	103
2000年	444	141	149	33	13	108
2005年	513	142	189	40	20	122
1985～2000年	163	33	59	5	-5	71

出典：国土交通省「陸運統計要覧」

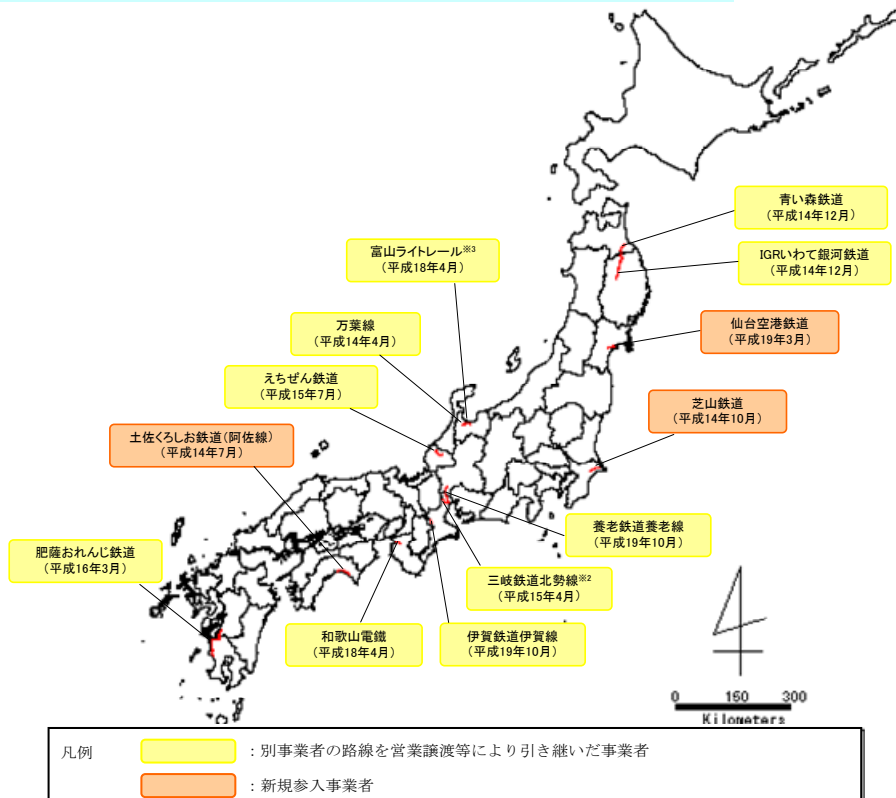
⑨ 鉄軌道の廃止・新規参入 ～路線の廃止が続いている～

- 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12～19年度※で450.0kmの新規参入。) ※平成20年2月まで

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)



平成12年度以降の地方中小鉄道の新規参入路線



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基に作成(平成18年9月)

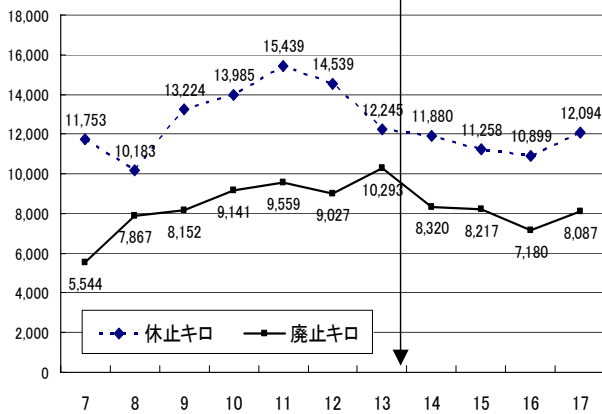


⑩ 乗合バスの路線廃止 ～東北、近畿、九州等の廃止が多い～

- ・ 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。

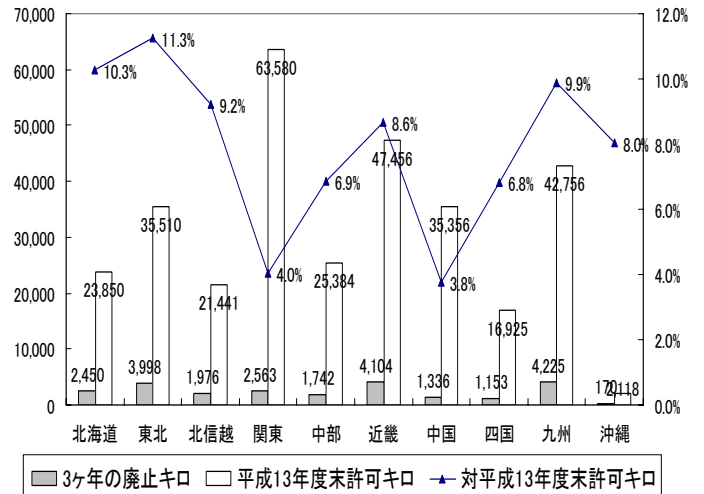
路線の廃止状況

H14年2月改正道路運送法の施行（乗合バス事業）



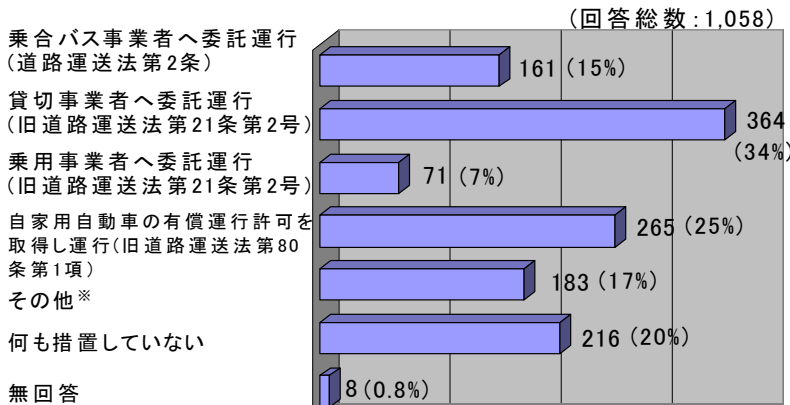
出典：交通政策審議会交通体系分科会  
第1回地域公共交通部会資料(H18.9)を基に作成

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

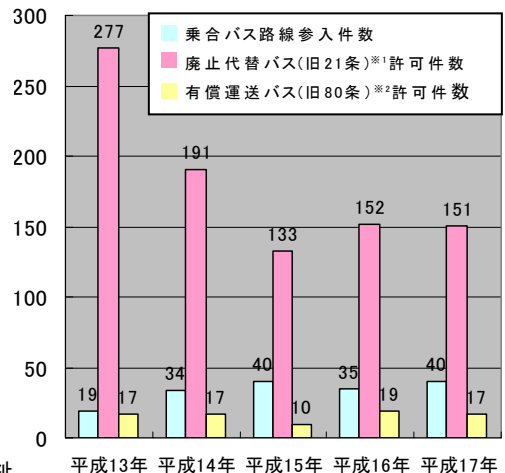


※「無料バスの運行」「既存乗合バス路線の延伸・変更」「スクールバス、福祉バスへの混乗」等

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

路線廃止後等への新規参入の状況



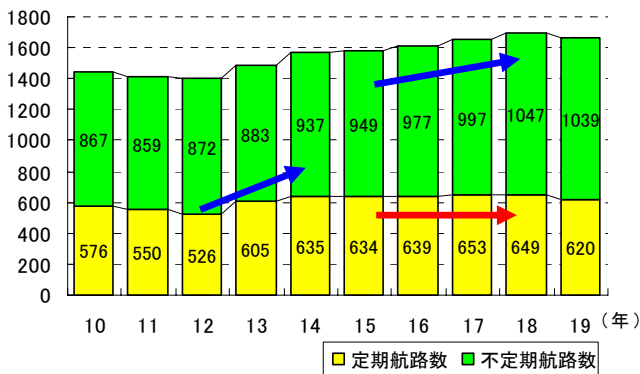
※1 廃止代替バス（旧21条）  
旧道路運送法第21条の規定により市区町村が貸切バス事業者に運行を委託し路線維持を図るもの  
※2 有償運送バス（旧80条）  
旧道路運送法第80条の規定により市区町村自らが自家用バスを用いて路線バスの運行を行うもの

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）

⑪ 旅客航路数・離島航空路線数等 ～定期航路数は横ばい/離島は減少傾向～

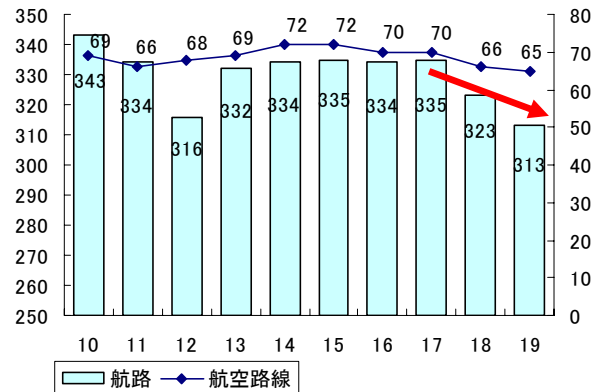
- ・ 旅客航路は、平成12年10月の海上運送法改正で参入規制が緩和されたことにより全体的に航路数が増加した。平成15年以降は遊覧船事業の伸び等により不定期航路数が増加しているが、定期航路はほぼ横ばいとなっている。(平成19年はどちらも減少しており、今後の動向が注目される。)
- ・ 離島航路、離島航空路線については、国、地方自治体の支援施策等により維持が図られているが、輸送人員の減少の影響を反映し、近年減少の傾向が見られる。
- ・ その一方で、水運・舟運の有効性を見直し、活用する動きもある。

旅客航路数(定期/不定期)推移



注：各年4月1日現在の数値

離島航路・航空路線数推移



注：航路は4月1日現在、航空路線は年度末の数値

出典：国土交通省「海事レポート（平成12年～19年版）」、国土交通省航空局予算資料

■ 舟運の見直し・活用事例

東京の水辺空間の魅力向上に関する全体構想 ～舟運の将来像～

将来像 (約30年後)

『多様で 魅力ある 舟運ネットワーク』

隅田川から羽田に至る舟運の軸が形成され、観光拠点間の周遊が楽しめるとともに、近県の主な観光スポットとも舟運で結ばれている。また、船着場の整備・活用により、利用目的に応じた多様な舟運が展開され、災害時にも重要な役割を果たしている。

取組の方向 (約10年間)

① 観光拠点を結ぶ舟運ネットワークの強化

- ・ 羽田と都心を結ぶ舟運の検討・実現に向けた取組
- ・ 都と近隣県の観光スポットを結ぶ舟運ネットワーク形成の検討・実現に向けた取組

② 利用しやすい船着場の整備・活用

- ・ 防災船着き場の平常時利用のしくみづくり
- ・ 運河などにおける民間事業者による船着場の整備



出典：東京都「東京の水辺空間の魅力向上に関する全体構想（平成18年2月）」

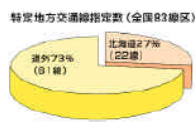
参考1 北海道における鉄道ネットワークの変化

- 北海道では国鉄改革の際に、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



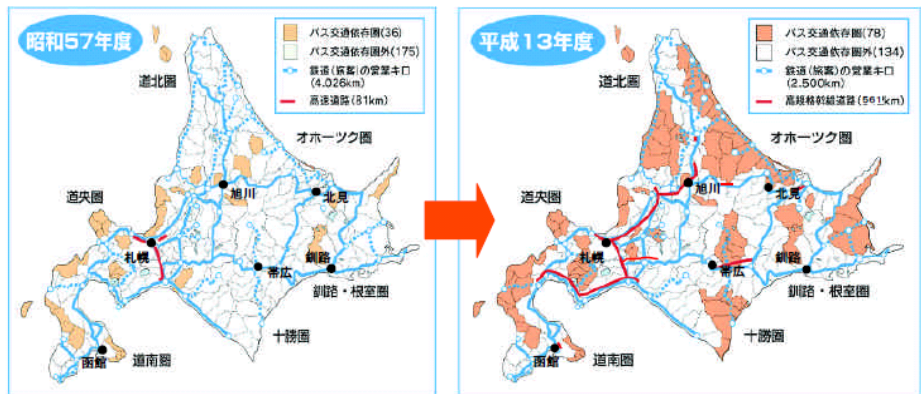
北海道における鉄道営業キロの変化とバス依存圏



【鉄道廃止指定数】



【鉄道廃止指営業キロ数】



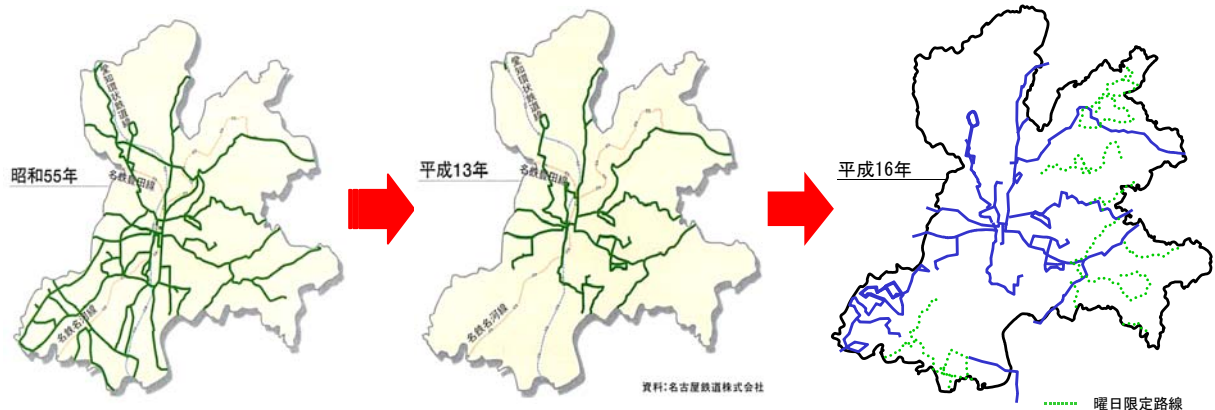
注:水色の線のうち、平成13年度時点での運行路線は実線、廃止路線は点線で示す

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。

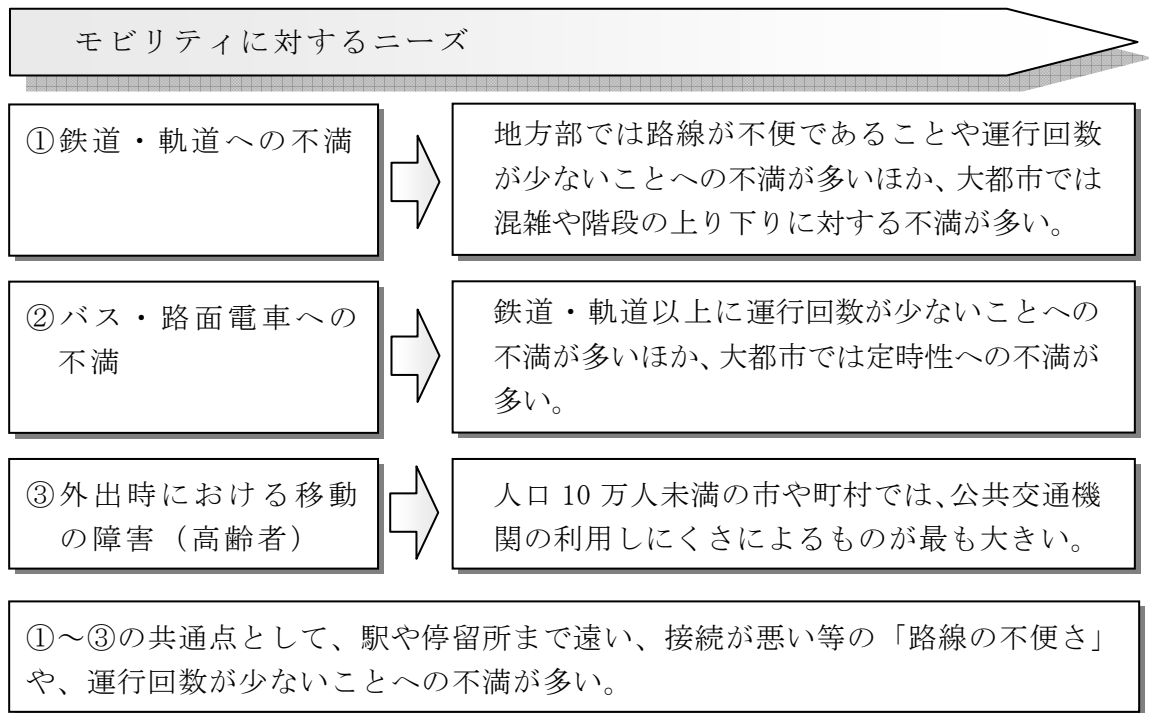
豊田市のバス路線の変遷



※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

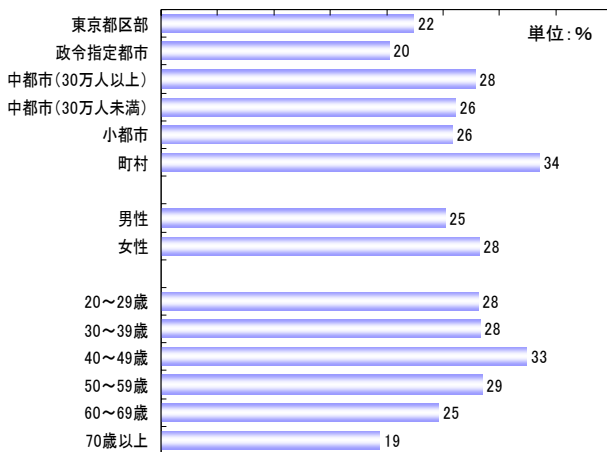
モビリティへの社会的要請について、「利用者ニーズ」と表裏の関係にある「公共交通への不満」や「外出時の障害」等の観点から整理する。



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い	高齢者、障害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

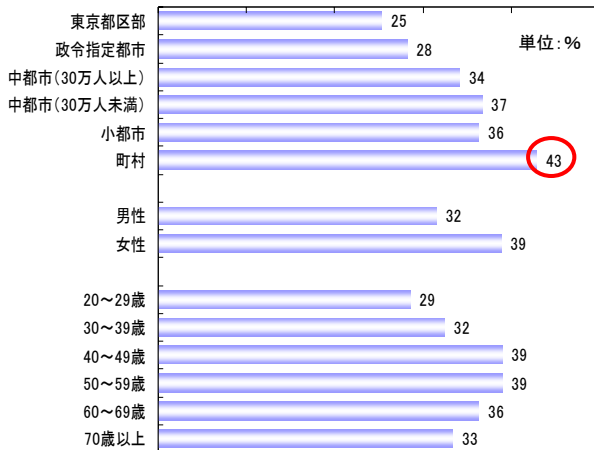
出典:「社会資本整備に関する世論調査」内閣府 平成16年6月

■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～

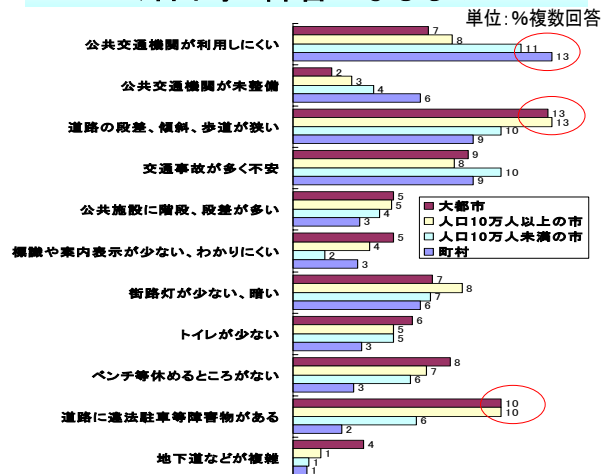
- ・ 60歳以上を対象にした日常生活に関する意識調査によれば、一人で外出するための手段として、都市規模が小さいほど自動車やバイク等に依存している。
- ・ 外出時の障害については、都市規模が小さいほど、公共交通が利用しにくいという意見が多い。

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	2
人口10万人以上の市	49	52	30	40	38	29	1	4
人口10万人未満の市	53	34	24	35	35	28	0	7
町村	58	36	24	30	38	28	0	6
男性	70	39	23	35	34	28	0	5
女性	31	55	29	35	41	31	1	5
60～64歳	66	50	28	44	36	31	1	1
65～74歳	49	50	25	36	37	29	0	3
75歳以上	27	39	28	22	40	28	1	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取組の着眼点

これからは、地域のモビリティ確保を考えると、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) 地域のモビリティ確保に向けて取り組む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総合的な取組とする。検討の進め方としてゼロベースから始めることが重要**

- ・ 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、地域にとってのモビリティを考えることが重要。

■ **モビリティ確保に向けた総合的な取組は、地域づくりと一体となって検討する**

【参考1】(P50～P57)

- ・ モビリティ確保に向けた総合的な取組は、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、取り組むことが必要。
- ・ 地域の個性や特性、魅力を引き出し、地域資源を活かすことも検討するに当たっての重要な視点。
- ・ 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。
- ・ 定住の条件は、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・総合的な観点から考える**

- ・ 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。
- ・ 複数の交通機関の特性を活かし、機能を統合することも選択肢。

■ **多様な主体の参画・協働（コーディネーション）**

【参考2】(P58～P59)

- ・ 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。
- ・ 地域のモビリティ確保は、まちづくりや福祉等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→P84～P85）
- ・ 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。

■ 持続可能な仕組みとする

- ・ 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にも必要。
- ・ 公共交通では、利用者確保することが、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】(P59～P60)

- ・ 一人一人の移動（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仕組みとする

- ・ モビリティ確保に向けた総合的な取組を立案するに当たっては、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。
- ・ 日常の地域のモビリティを支える公共交通の維持が困難な地域については、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】(P61～P62)

- ・ 地域のモビリティ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。
- ・ 地域の担当者が欲しいのは、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。
- ・ 多様な主体の参画・協働を得て地域全体の取組として進めていくためには、リーダーや調整役等、行動力ある人材が不可欠。

■ 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。
- ・ イベント、広告、キャンペーン等を戦略的に展開し、公共交通は空気や水の様に「あって当たり前」のものではなく、活用しないと維持できないものであり、積極的に利用するよう住民等に理解してもらうことも必要。
- ・ 地震等の災害時に有力な輸送手段となる可能性があり、地域の水辺の魅力を体験できるモビリティとして、水運・舟運の有効性に注目することも選択肢。



(2) 審議会等における記載内容

国土形成計画(全国計画)(案)(第12回国土審議会資料 平成20年2月13日)

- ・ 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、過疎化等にもなるとなると予想され、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：P72～P74 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総合的な交通体系の構築に向けた取組の事例

事例13 コンパクトなまちづくりと総合的な交通施策の戦略的な取組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（交通需要マネジメント：P94 参照）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 14 コンパクトなまちづくりと総合的な交通施策の戦略的な取組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（2007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

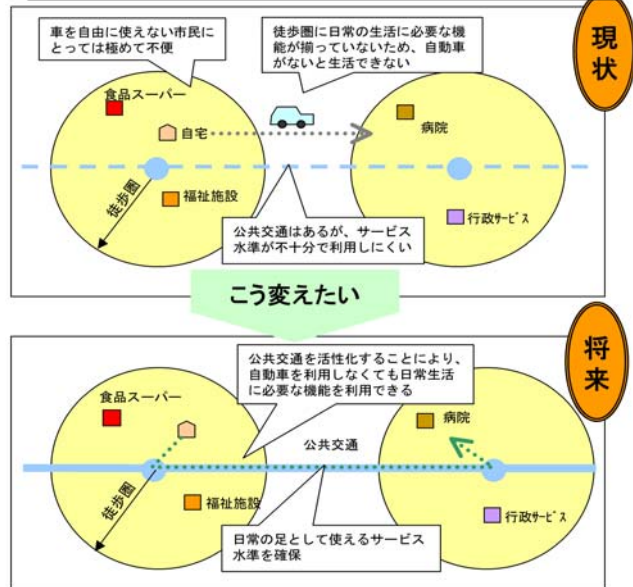
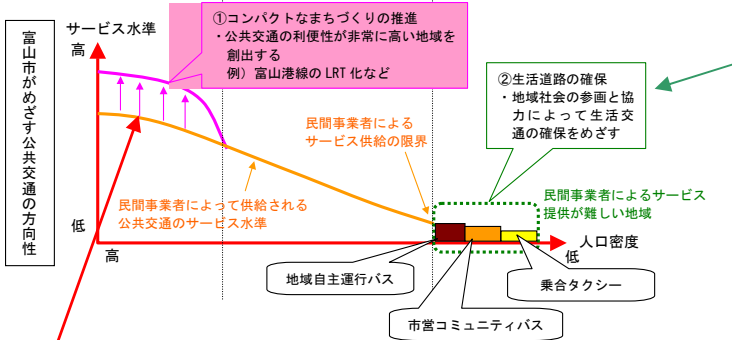


図 3-1-2 お団子と串によるコンパクトなまちづくりイメージ



	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 15 地域づくりと一体となった総合的な交通施策の戦略的な取組①（金沢市）**

- ・ 戦災や大災害を約 400 年間受けていない金沢市では、古い道路構成が今なお残り、中心部の慢性的な交通渋滞を道路整備だけでは解消できないため、TDM 施策に 1970 年代から取り組んできた。
- ・ 2001 年（平成 13 年）に、2010 年（平成 22 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、2015 年度（平成 27 年度）を目標とする「新金沢交通戦略」を策定している（2007 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

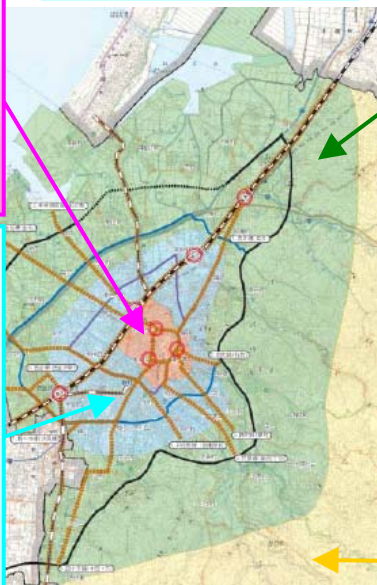
**新金沢交通戦略（2007～2015 年）**

⇒ 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

- ・ 環状方向バス路線を確保し、放射方向路線の見直し・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**

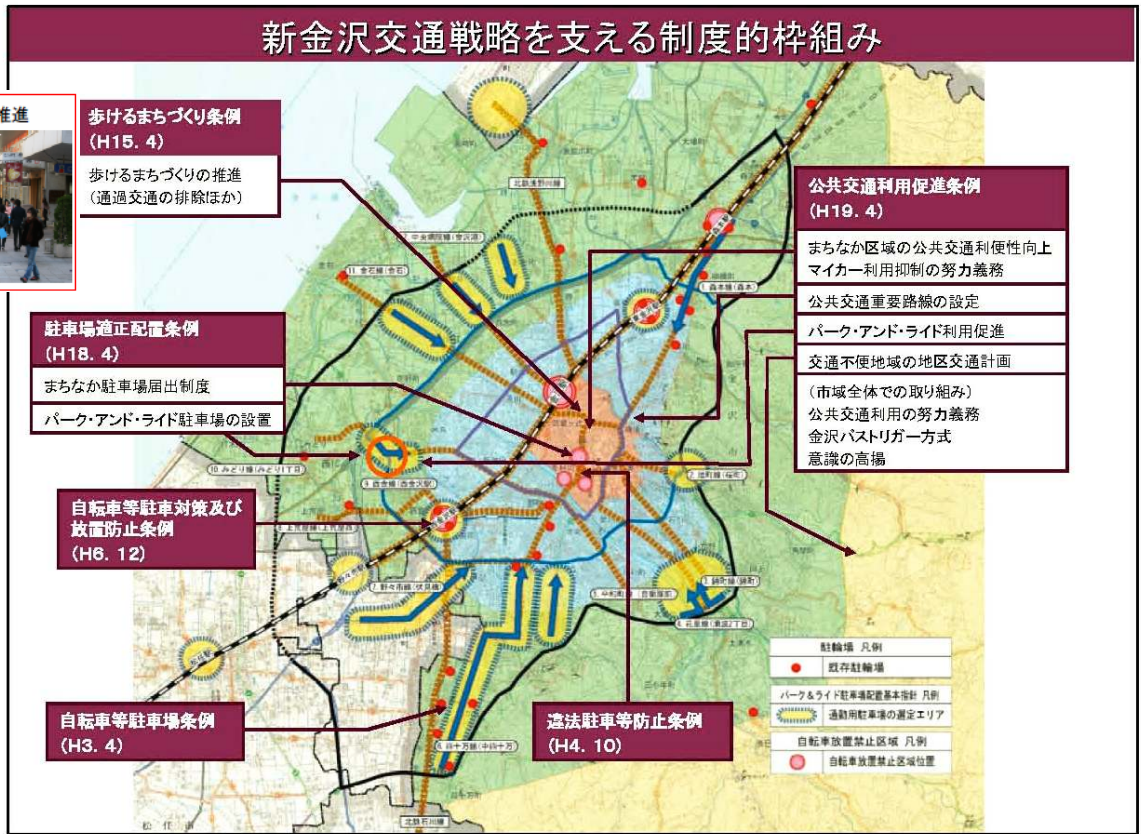
→ 公共交通とマイカーの共存ゾーン

- ・ 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。



■ 「郊外」ゾ  
ーン」の  
移動確保  
の取組  
イメージ

事例 16 地域づくりと一体となった総合的な交通施策の戦略的な取組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商店街振興組合等の出資・設立による株式会社が進める「中心市街地活性化事業」等、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)」に見立てて、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】
- ⇒バスロケーションシステム:乗換えなど詳細な交通情報の提供
- ⇒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検討

中心市街地活性化事業

(株)まちづくり松山:中央商店街4商店街振興組合等が出資・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

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 17 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）、バス等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

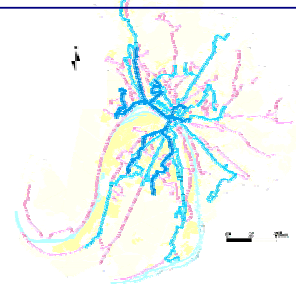
PDUに示された  
交通基本計画



公共交通の整備（TEORの整備経過）

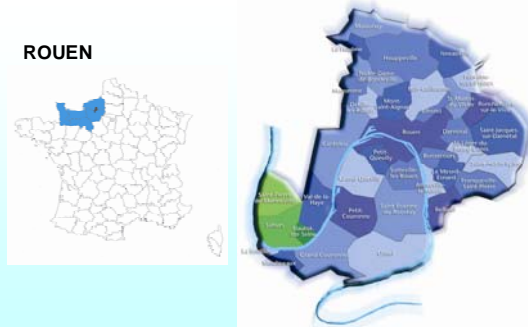
- 1996年：市街地東西を結ぶ一線の建造について、検討の取り組み。性能に関する入札募集。
- 1997年12月：専用道を持ちトラムとバスの中間的システムを選択、停留所横付けの誘導付き機能を搭載、ゴムタイヤ。
- 1998年末 民意調査
- 1999年7月～8月：公益宣言-T2及びT3線工事開始
- 2001年2月：T2及びT3西線運行及び、モンリブデ交流拠点稼動
- 2002年4月：モン・サンテニヤンの大学に停車するT1西線運行
- 2002年6月：ルーアン市内中心部の路線変更及びT1から東へ延長。
- 2003年10月：企画竣工のための新しい施行。
- 2005-2006年：ルーアン市中心部での工事-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21km<sup>2</sup>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

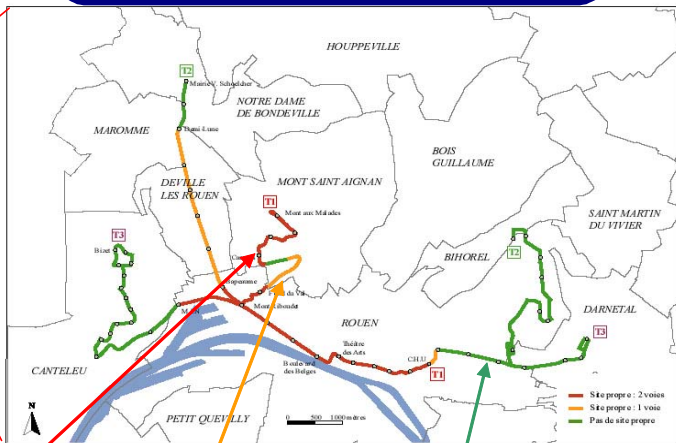


市中心部では車  
は地下を通過



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 18 海外の事例② (ナント都市圏共同体、フランス)

- ・ 現行の PDU(都市圏交通計画)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490km<sup>2</sup>。
- ・ 中心都市ナントは人口27万人、面積65.2km<sup>2</sup>を占める。

【参考】 富山都市圏 人口56万人・面積2050km<sup>2</sup>  
福井市 人口27万人・面積536km<sup>2</sup>

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 19 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モビリティ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、町内のモビリティの課題を分析・検討し、コミュニティバスの運行を決定。2003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、バリアフリー等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。
- ・ 2003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 20 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。

■ 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20kmに達する等）。
- ・ 吉野町、吉野山自治会、吉野山観光協会、（財）吉野山保勝会、吉野山駐車場管理委員会で「吉野山環境・交通対策協議会」を立ち上げ、2006年度より、P&BRや観光バスの予約制の実施、交通対策及び環境保全のための協力金の拠出要請、公共交通機関利用促進の広報等の取組を開始。
- ・ あらかじめピークとなる土日（2週）の4日間をP&BRの実施日と定め、吉野川沿いに特設駐車場を4箇所設け、事前に係員の配置・看板の設置を行っておき、地元警察の協力を得ながら自家用車の誘導を一斉に開始。
- ・ 取組の結果、渋滞はほとんど無くなり、観光客の滞在時間の増加や周辺住民のストレス緩和という効果も見られた。



**事例 21 地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行（甲府市）**

- 大型店舗の撤退等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、1991 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（1997 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、平均利用乗車人数は、平成 15 年をピークに減少している。
- 運行ルート拡大等による利便性の向上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 22 企業と連携した公共交通利用促進の取組①（京都市）**

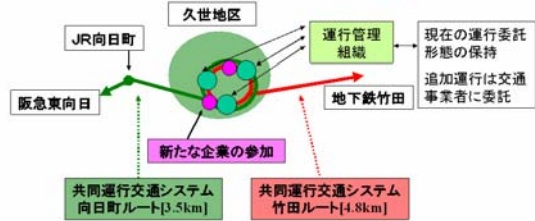
- 京都府、京都市、商工会議所、地元企業からなる「久世工業団地周辺地域通勤バス検討会議」を設けて取組を進め、久世地区と最寄り駅を結ぶ通勤送迎バスを共同運行（2006. 11. 27～12. 28 社会実験）。併せてニュースレターの発行や講演会の開催等を行い、従業員への啓発活動を実施（職場 MM）。

**■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。
- 2006 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、従業員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、企業による共同運行が実現。（2008 年 3 月現在 18 社。）

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CO<sub>2</sub>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：京都府建設交通部※交通対策課作成（※2008 年 4 月～）

事例 23 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）

- ・ CO<sub>2</sub> 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。

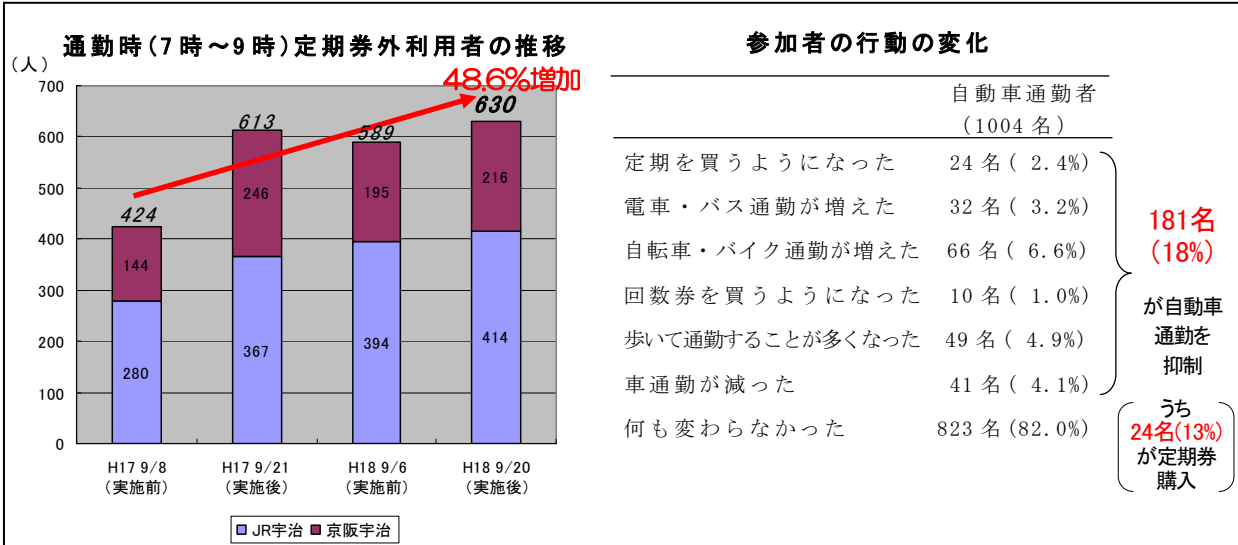
■概要

- ・ 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<sup>※</sup>）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、京阪電気鉄道宇治駅）。
- ・ 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、そのうち 13%が鉄道定期券を購入。

※TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）

大規模かつ個別的にコミュニケーションを実施し、それを通じて一人一人の意識と行動の変容を期する施策

<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：京都府建設交通部※交通対策課作成（※2008年4月～）

【参考 4】 人材の育成・確保、ノウハウの共有

事例 24 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。
- ・ 2007 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。
- ・ 2007 年 12 月より、ホームページを開設。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

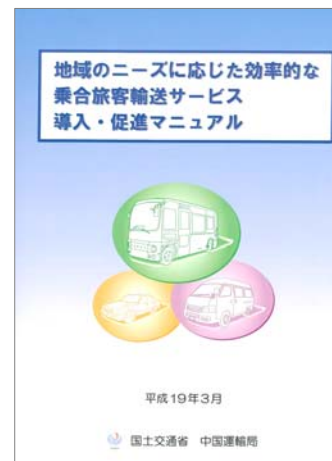
公共交通支援情報センターHP: [http://www.jterc.or.jp/koukyou\\_shien/index.html](http://www.jterc.or.jp/koukyou_shien/index.html)

事例 25 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 26 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、コンサルタント経験者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。
- ・ 2003年3月よりコミュニティバス「まどか号」の運行を開始。2005年度まで利用者数は横ばいであったが、2006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**

- ・ 1999年11月に既存路線の廃止申し入れを受け、2000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、2003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 27 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**

- ・ 2006年3月3日開設。
- ・ 地方自治体に対して、公共交通に関する施策の作成及び作成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。



**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)