

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手引き

平成 20 年 3 月

国土交通省 政策統括官付 参事官室

本書の趣旨

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。

このような認識の下、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策定後の推進等を支援するため、地域が総合的な交通体系の構築によるモビリティ確保に向けた取組を進める際の参考となる着眼点や留意点等について、昨年3月より有識者等による勉強会を設置し検討してきた。

本書はその成果を踏まえ、とりまとめ編集したものである。

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、公共交通等地域のモビリティ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拡げることにより、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

とのテーマにより、地域のモビリティを確保するための方策を各地域が取り組む際に参考となる事例や、検討を行うに当たっての基本的着眼点及び留意点等について、整理を試みたものである。

地域のモビリティを考える際には、例えば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・地域の再生など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有効と考えられる。

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

本書の構成（要点）

■ 目的

地域の自立的発展のための、総合的な交通体系の構築によるモビリティ確保に向けた取組の参考として、着眼点・留意点等を整理

■ 「モビリティ」の役割

- 1) 活力ある地域づくりに不可欠なアクティビティの拡大は、モビリティの確保によって実現する（第1章第1節 P6～P7）
- 2) 近年地域が抱える諸課題（下記）への対応策として、モビリティの確保は重要かつ有効な施策（第1章第2節 P21～）

「主な課題」

①人口減少下でのコミュニティ及び生活サービスの維持・向上

②超高齢社会での安全・安心な生活の維持・向上

③地域の個性・資源・魅力を引き出す地域づくり

④地球温暖化の防止

⑤都市・地域の再生

■ モビリティ確保に向けた取組の着眼点・留意点等

1) 基本的考え方（第2章第1節 P46）

人口減少、モータリゼーションの進展等と公共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、即ち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

2) 着眼点、留意点（第2章第2節 P47～P48）

①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

②モビリティ確保に向けた総合的な施策は、地域づくりと一体となって検討する

③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

④多様な主体の参画・協働（コーディネート）

⑤持続可能な仕組みとする

⑥一人一人の交通に対する意識の転換

⑦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

⑧人材の育成・確保、情報・ノウハウの共有

3) モビリティ確保に向けた総合的な施策の作成・実施

(1) 枠組みと検討・推進体制を適切に設定することが重要（第3章 P64～）

①枠組み（P64～）
課題の大きさ、広がりにより柔軟に設定

②検討・推進体制（P77～）
地域全体のマネジメントの一環として総合的な検討を行うために適した体制とする
多様な主体の参画を得て検討することが重要

(2) 総合的な施策の作成に当たっての留意点（第4章 P88～）

①地域の実情・課題の把握・整理（P88～）

②目標、方針の設定（P92～）

③需要者側の理解の醸成、啓発（P95～）

④構成要素

(1) 公共交通の計画、運営、運行（P97～）

(2) 基盤施設の整備・活用（P123～）

(3) 交通の利便性向上等（P130～）

⑤フォローアップ（P134～）

■ 支援制度（第5章 P136～）

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.....	21

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.....	34
第2節 モビリティ確保に向けた取組の着眼点.....	47

第3章 モビリティ確保に向けた総合的な施策づくりの考え方

第1節 枠組み.....	64
第2節 検討・推進体制.....	77

第4章 モビリティ確保に向けた総合的な施策の作成に当たっての留意点

第1節 地域の実情・課題の把握・整理.....	88
第2節 目標、方針の設定.....	92
第3節 需要者側の理解の醸成、啓発.....	95
第4節 構成要素.....	97
第5節 フォローアップ.....	134

第5章 支援制度..... 136

事例・参考の索引..... 148

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。

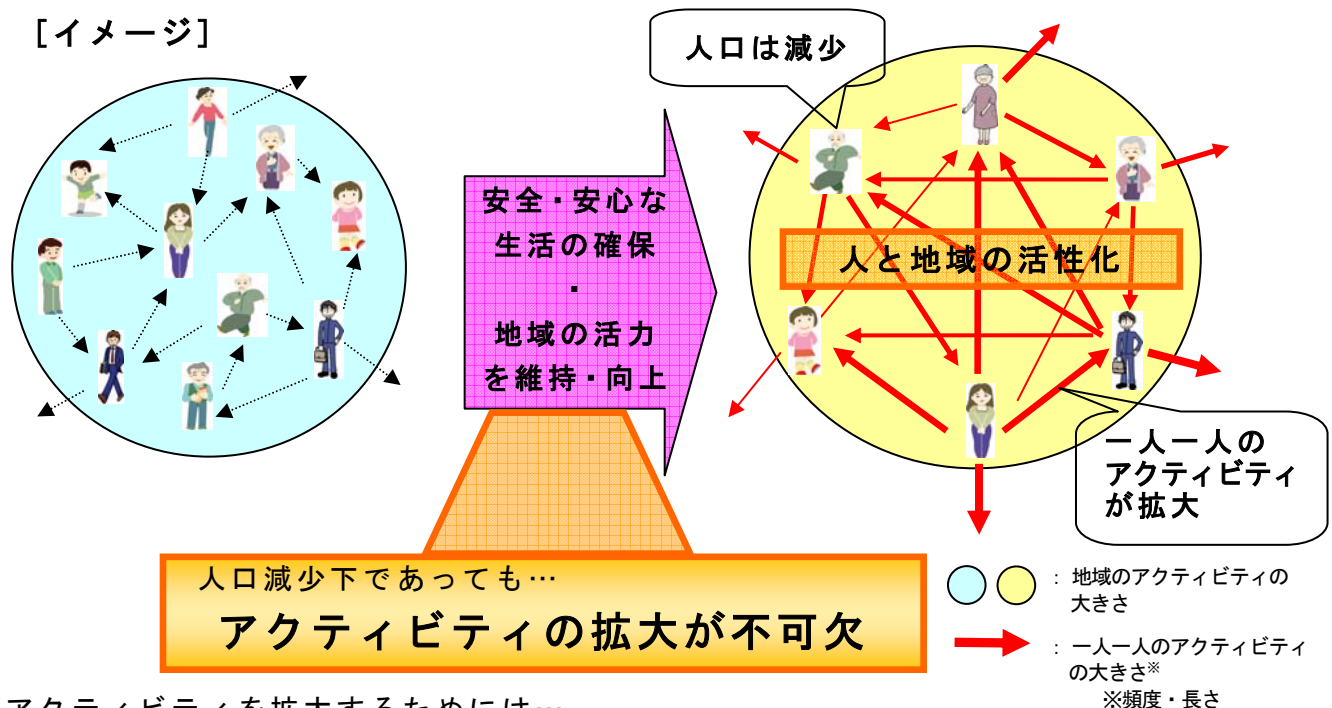
第 1 節 地域活力の向上とモビリティ

(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…

- ・ 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、景観等）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 P14～P20）

- ・ 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
- ・ 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。



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、東京都市圏・中京都市圏・京阪神都市圏・仙台都市圏を例にとり整理した。

① 1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減少又は横ばい傾向にあるものの、女性や高齢者については増加している。
- 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、中部都市圏を除き減少しているが、女性、高齢者は増加している。

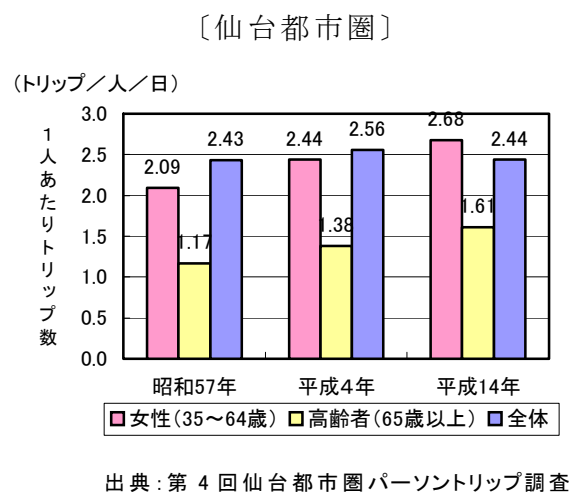
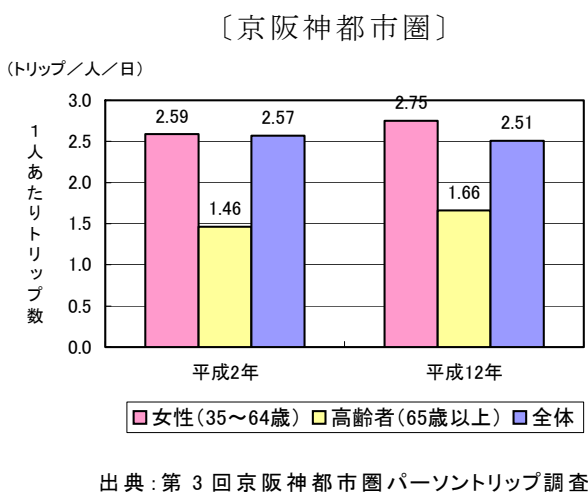
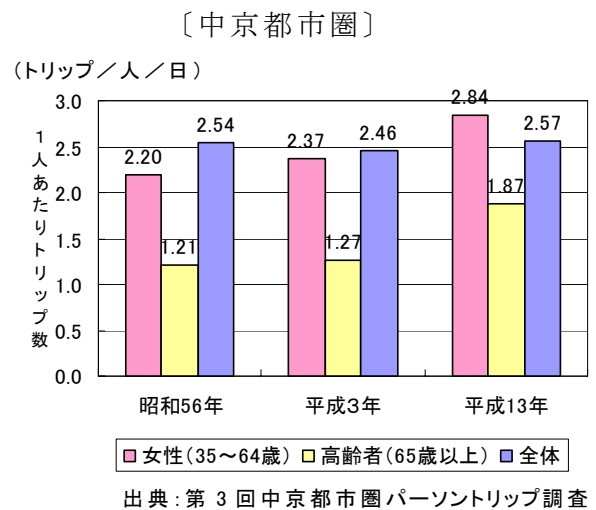
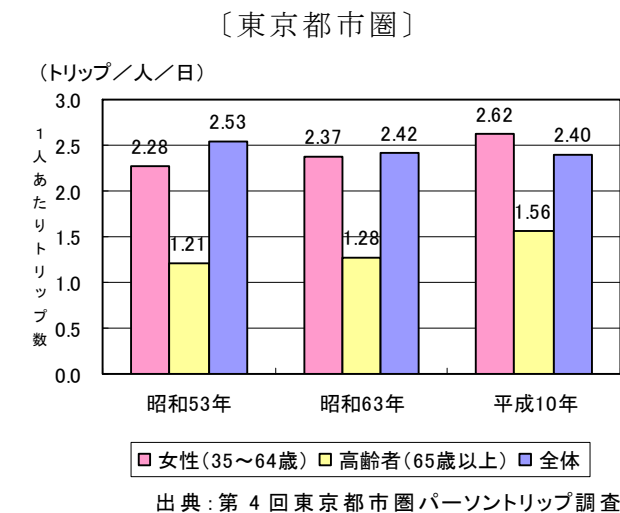


図 1人当たりトリップ数の推移

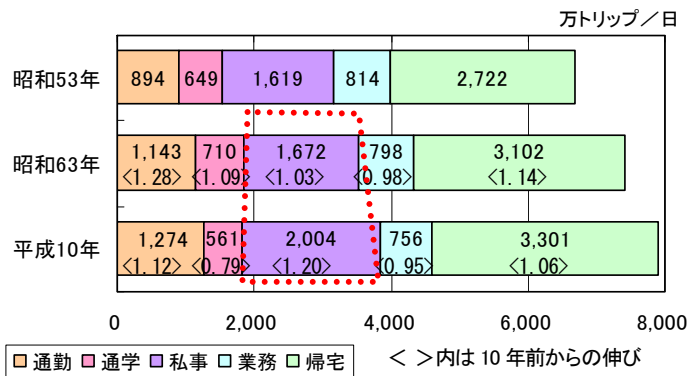
※トリップ：人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動すること
 ※1人当たりトリップ数＝総トリップ数/5才以上人口

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

■ 目的別の人の動き

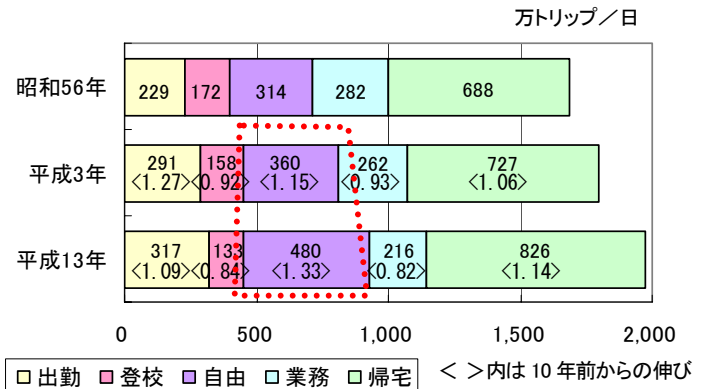
目的別のトリップ数の推移をみると、直近の10年間で、「私事」または「自由」が東京都市圏では1.20倍、中京都市圏では1.33倍、京阪神都市圏では1.21倍に、仙台都市圏では1.23倍に増加している。

〔東京都市圏〕



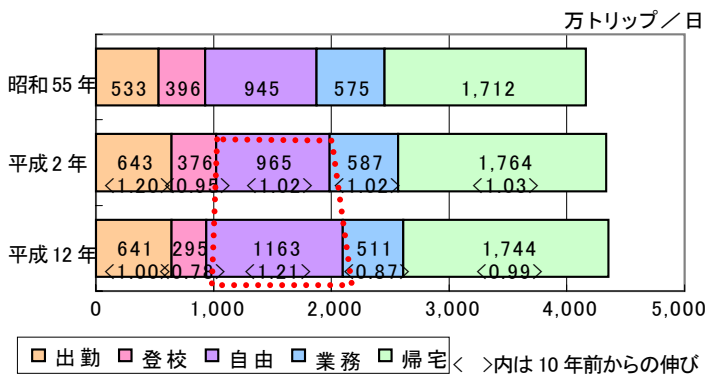
出典：第4回東京都市圏パーソントリップ調査

〔中京都市圏〕



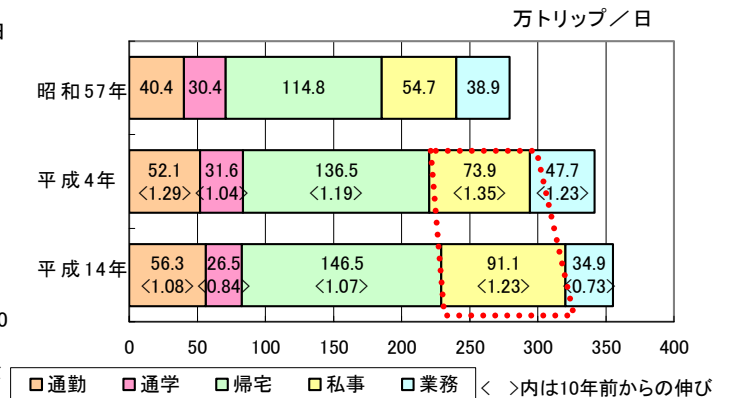
出典：第3回中京都市圏パーソントリップ調査

〔京阪神都市圏〕



出典：第3回京阪神都市圏パーソントリップ調査

〔仙台都市圏〕

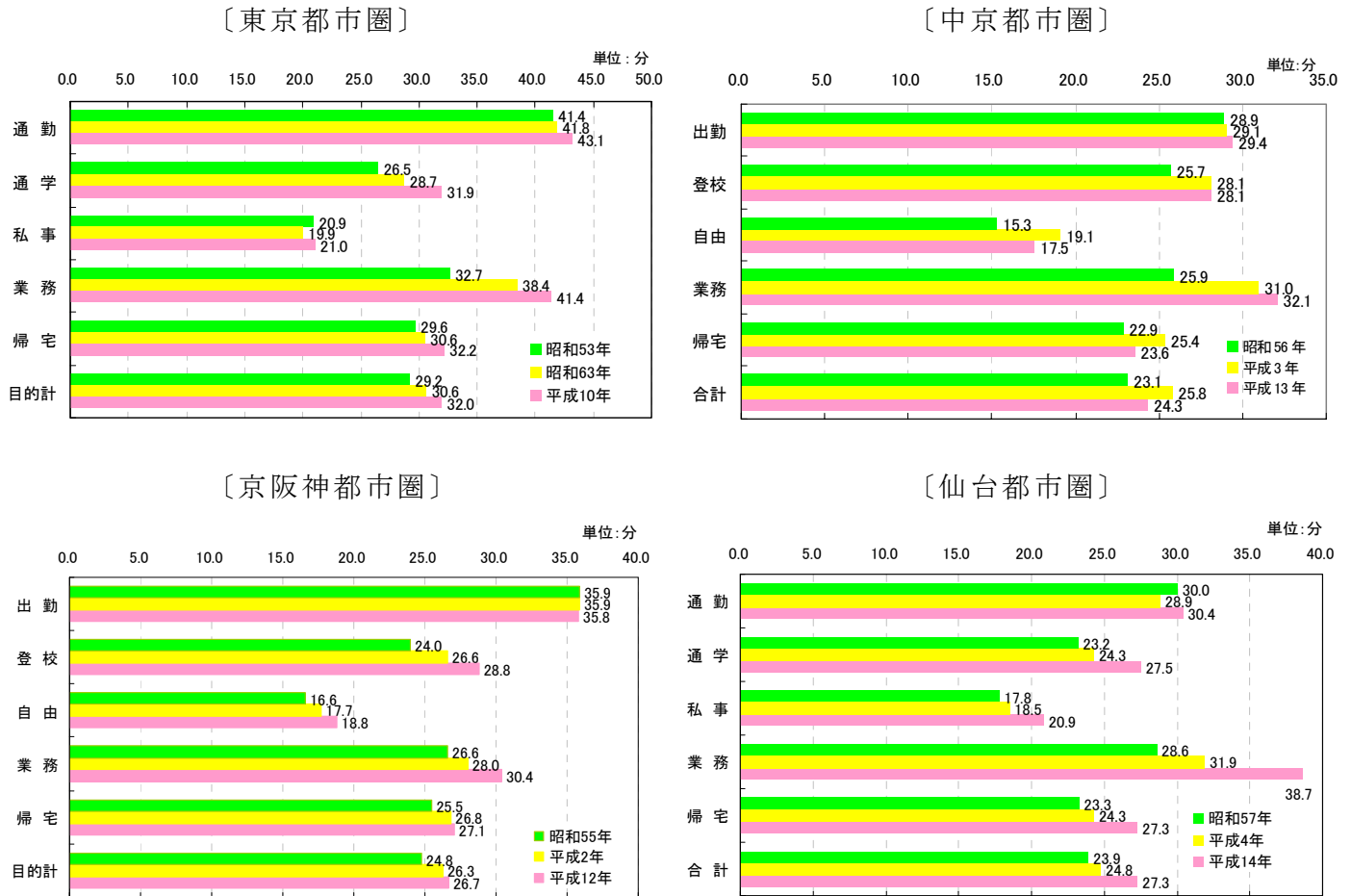


出典：第4回仙台都市圏パーソントリップ調査

図 目的種類別トリップ数の推移

② 行動の広域化が進展

- ・ 各都市圏において、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。



出典：東京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)、中京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)、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)

図 目的別平均トリップ所要時間の推移

〔東京都市圏〕

	昭和 53 年	昭和 63 年	平成 10 年
出発地・到着地が異なる市町村であるトリップの割合	28.8	31.8	33.3

〔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

〔中京都市圏〕

	昭和 56 年	平成 3 年	平成 13 年
出発地・到着地が異なる市町村であるトリップの割合	13.5	16.8	17.5

〔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。

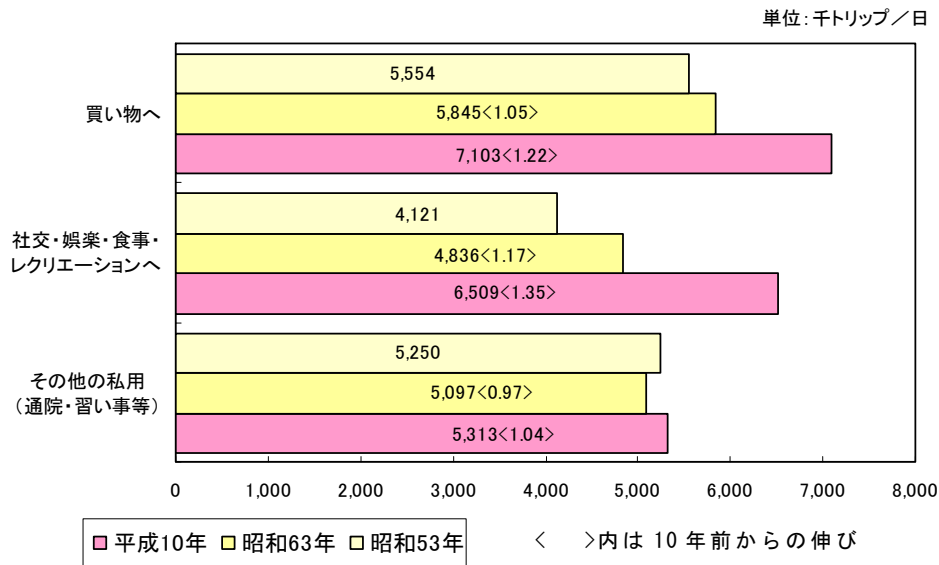
出典：東京都市圏パーソントリップ調査(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)、中京都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)、京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)、仙台都市圏パーソントリップ調査(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)

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

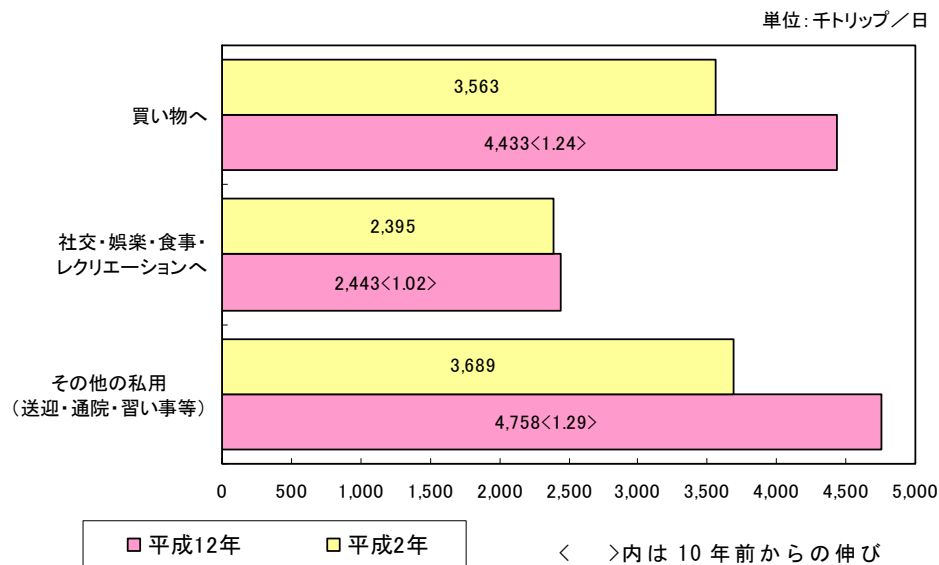
- 自由目的を細分化して、東京都市圏、京阪神都市圏の直近の10年間におけるトリップの伸びをみると、「買い物」のトリップが共通して1.2倍以上に増加している。
- 東京都市圏については「社交・娯楽・食事・レクリエーション」が1.35倍、京阪神都市圏については「送迎・通院・習い事等」が1.29倍と大きく増加している。

〔東京都市圏〕



出典：東京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）

〔京阪神都市圏〕



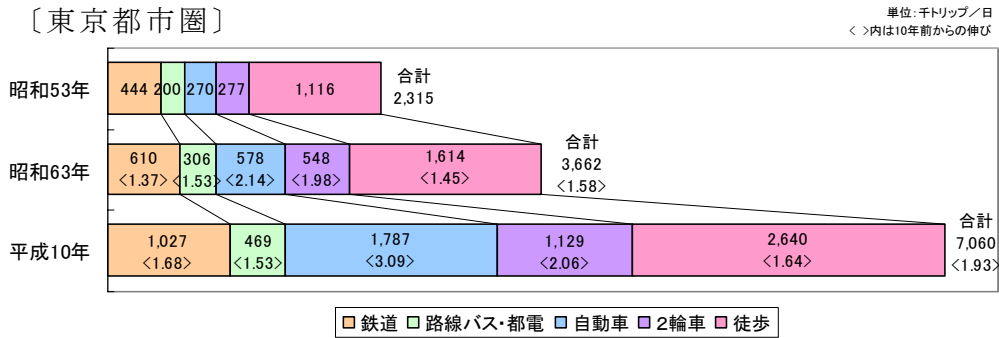
出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査（第3回パーソントリップ調査圏域内の集計）

図 細目的別にみた自由目的トリップの推移

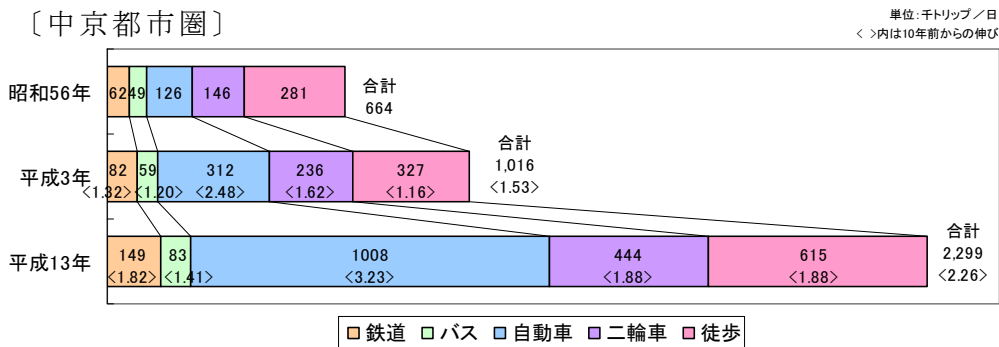
④ 高齢者（65 歳以上）の交通手段別トリップ数では、自動車が増加

- 直近 10 年間ににおける高齢者のトリップ数は、東京都市圏で 1.93 倍、中京都市圏で 2.26 倍、京阪神都市圏で 1.73 倍と大幅に増加している。
- 交通手段別には「自動車」が特に増加しており、東京都市圏で 3.09 倍、中京都市圏で 3.23 倍、京阪神都市圏で 2.75 倍となっている。また、鉄道やバス、二輪の利用も伸びている。

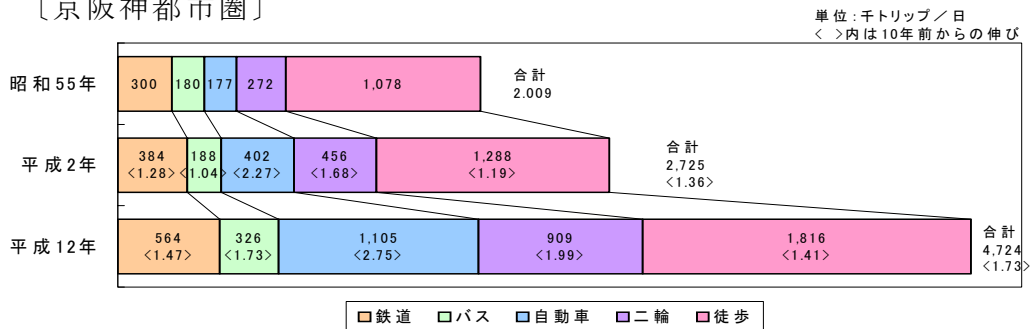
〔東京都市圏〕



〔中京都市圏〕



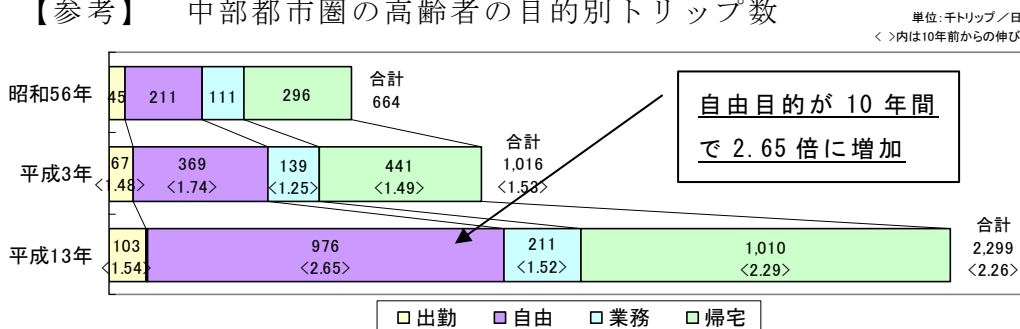
〔京阪神都市圏〕



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。(東京都市圏、京阪神都市圏)

図 高齢者（65 歳以上）の代表交通別トリップ数の推移

【参考】 中部都市圏の高齢者の目的別トリップ数



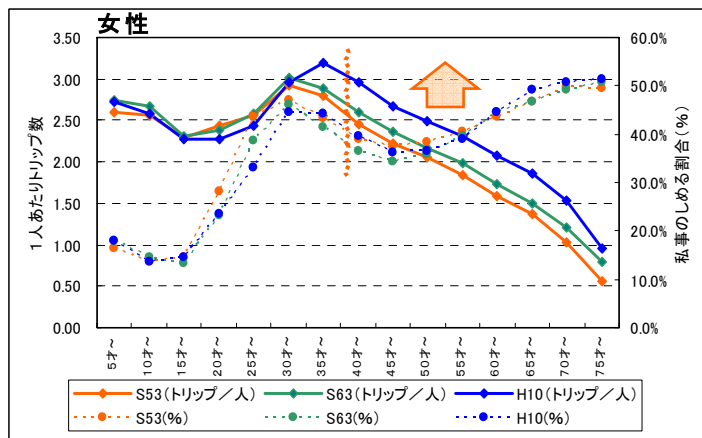
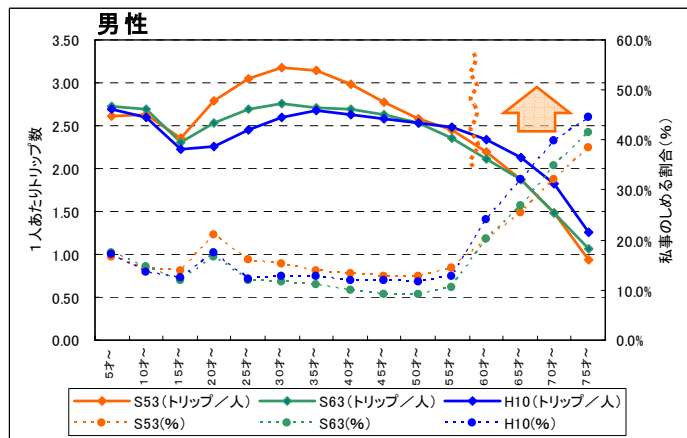
注：代表目的のうち「登校」は、合計に含まれるが表記していない。

⑤ 1人当たりトリップ回数では高齢層で増加

- ・ 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。

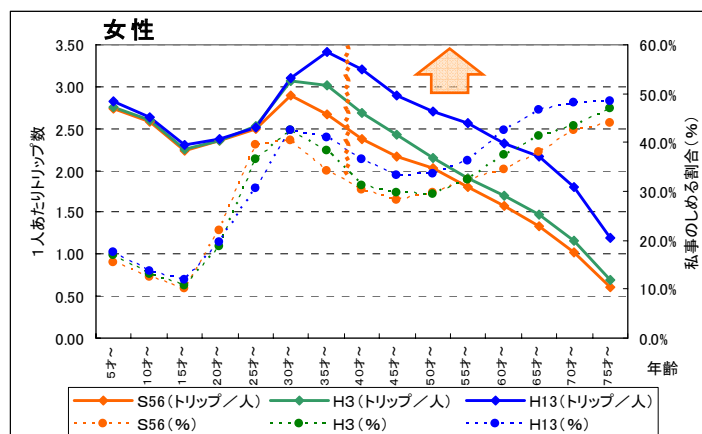
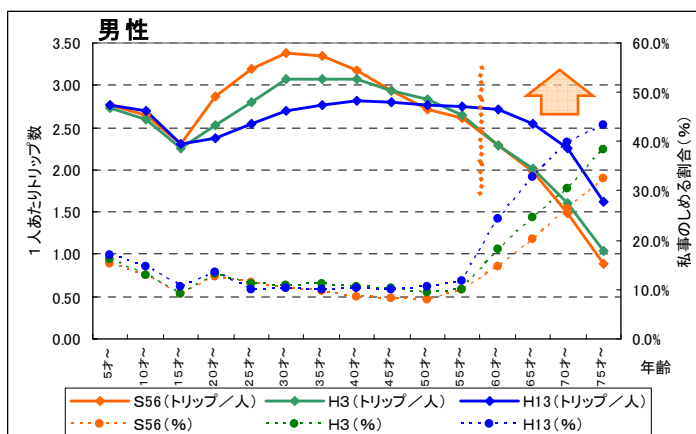
〔東京都市圏〕

※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



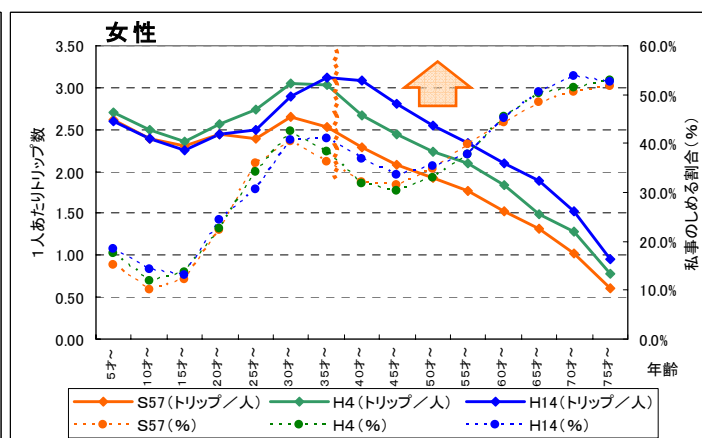
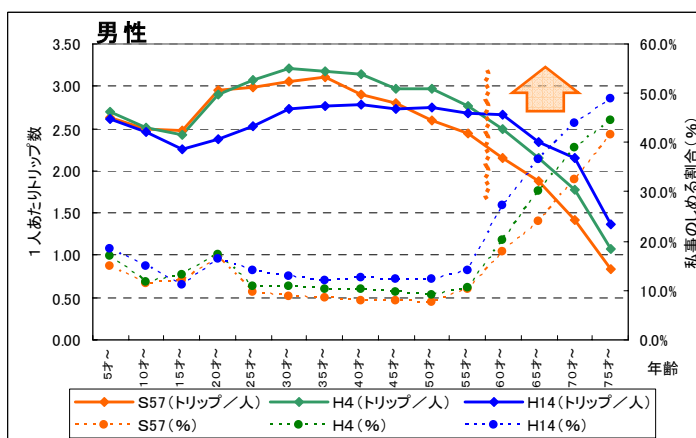
出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)

〔中京都市圏〕



出典: 中京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回パーソントリップ調査圏域内の集計)

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

【参考】東京都市圏調査結果概要: <http://www.tokyo-pt.jp/> 中京都市圏調査結果概要: <http://www.chukyo-pt.gr.jp/>
 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>

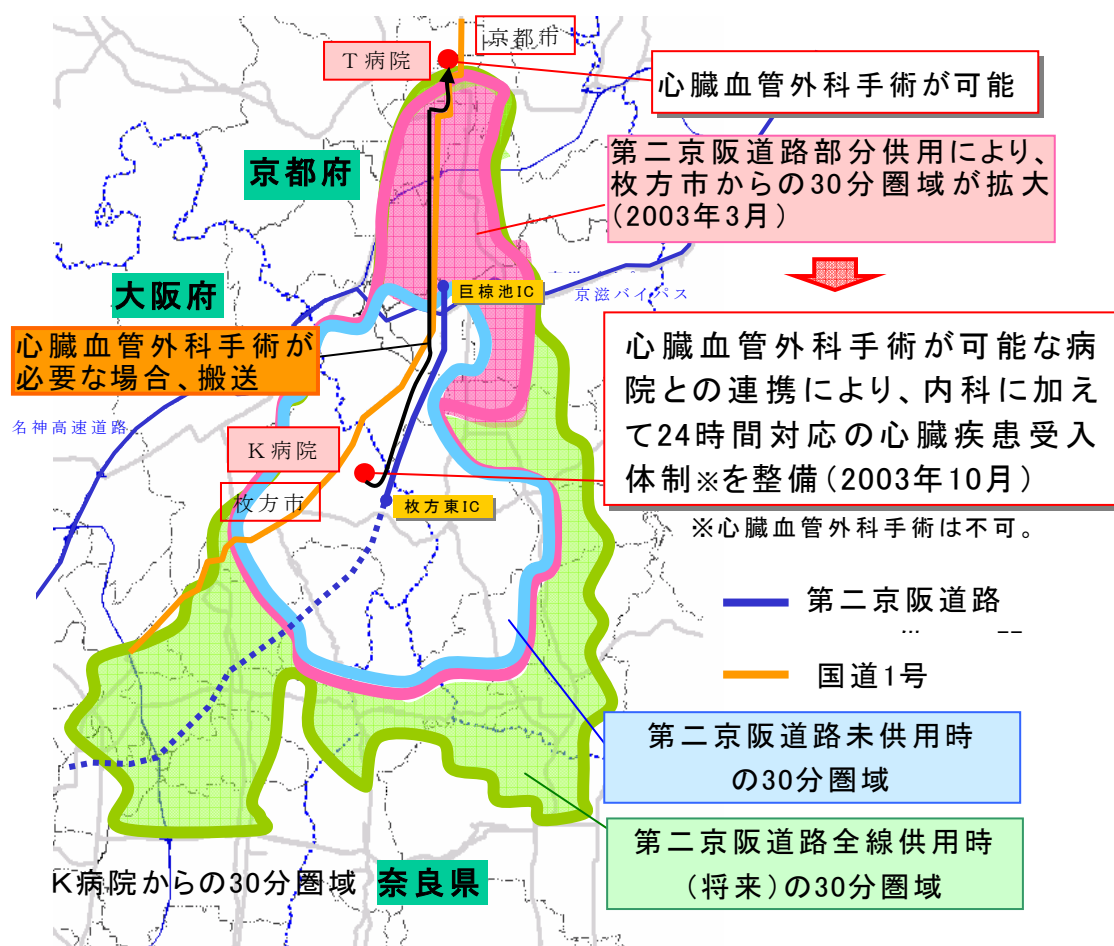
【参考】アクティビティ拡大の取組事例（P6 参照）

- ・ 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 7～12）

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、血管破裂等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①（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 5 年間（2008 年 1 月末まで）の来館者は公益的部分で約 1,166 千人、1 階の食品スーパーにおいては、約 3,726 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、2003 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（子ども広場、国際交流コーナー、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。
- ・ 2007 年 7 月、未利用階であった 5～8 階に NTT コールセンターの進出が決定。



※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.chiiki-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。
- ・ 2002 年 8 月から 2006 年末までに、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「ミニカルチャー教室」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、2004 年度が 90 件、2005 年度が 95 件と横ばいであったが、開業後の 2006 年度には 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、2005 年度の 16,481 人が 2006 年度には 50,169 人に増加した。

■富山市の取組概要

- ・ 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、第三セクターを設立し LRT 化した。
- ・ 廃止路線バスの代替と鉄道の利用圏域拡大のため、フィーダーバスを運行。



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等がいくつもでき、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年～1986年）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、水質の汚濁等によって、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

- ・ 2004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。



事例 11 島外の人材活用と特産品開発による島づくり（中ノ島：島根県海士町）

- ・ 水産物加工技術の導入や建設会社の農業経営参入、島外研修生の力を借りた商品開発等の取組により、雇用の確保と定住促進を実現。
- ・ 岩ガキ、隠岐牛、天然塩等全国展開する商品が誕生。2004 年～2006 年の 3 年間で、86 名の雇用を創出、78 世帯 145 名が本土から定住した。

■取組の概要

- ・ 水産物の長期保存を可能とする加工技術（CAS）を、全国に先駆け導入し、岩ガキやイカ等の出荷を開始。
- ・ 地元建設会社が有限会社を設立し農業経営に参入。潮風の恵みでミネラル豊富な牧草を食べ、島で生まれ育った黒毛和牛「隠岐牛」としてブランド化。
- ・ 「商品開発研修生制度」を導入し、島の地域資源を活かした商品開発に島外の人材を活用。



国土交通省離島振興課 HP : <http://www.mlit.go.jp/crd/chirit/torikumi.html>

事例 12 関係者の協働による通年型観光事業の確立（日間賀島：愛知県南知多町）

- ・ 日間賀島では、観光客の入込が釣りや海水浴の可能な時期に限られていたが、観光関係者と漁業関係者の協働により、離島の特性を活かし、漁業を活用した「通年型」の観光事業を確立。
- ・ 2006 年には、島内人口 2,300 人弱に対し、約 26 万人の入込客数となった。

■取組の概要

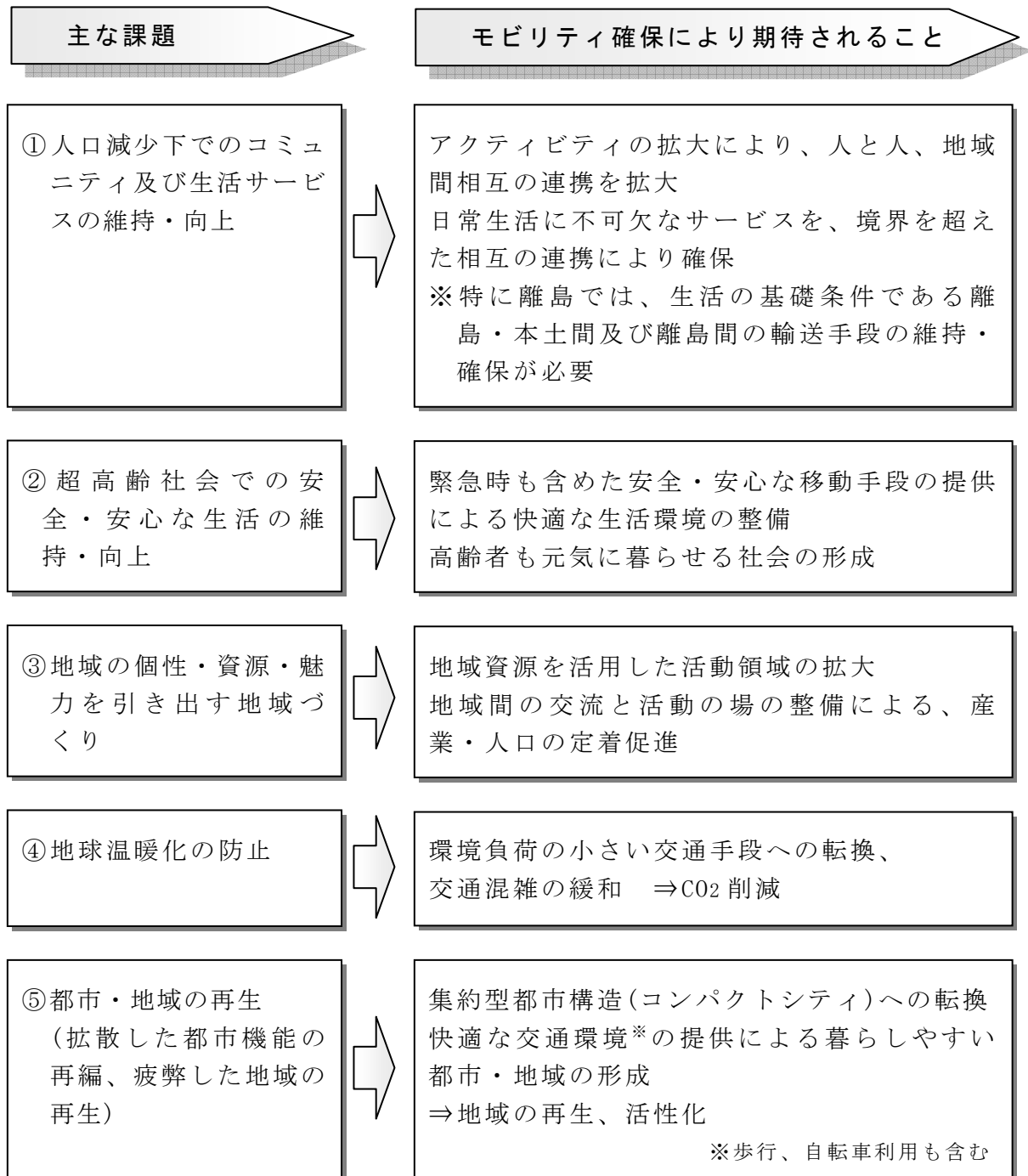
- ・ 島で水揚げされる「タコ」「とらふぐ」を活用し、「多幸（タコ）の島」「福（フグ）の島」として PR 活動を実施。島内の旅館や民宿等において安価でタコ・フグ料理を提供し、冬季の重要な観光資源となっている。
- ・ 春季の閑散期への臨海学校誘致を目的に、地元観光関係者と漁業関係者が協働して自然体験漁業プログラムを開始。メニューは漁船網漁や干物づくり、タコつかみ取り等多彩であり、多くの生徒を受け入れている。
- ・ 「中部国際空港から近い観光地」をアピールし空港利用客を誘致するため、日間賀島への船舶が就航する師崎港等と空港を結ぶシャトルバスを町が運行（2007 年 1 月までの試験運行）。



地域いきいき観光まちづくり 2008-HP : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/ikiiki2008/>

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。

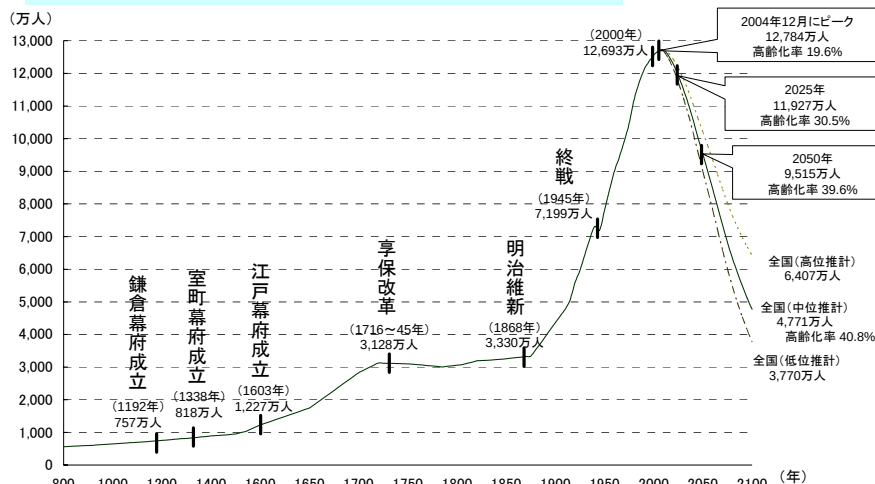


上記の主な課題について、データを示しながら概観する。

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

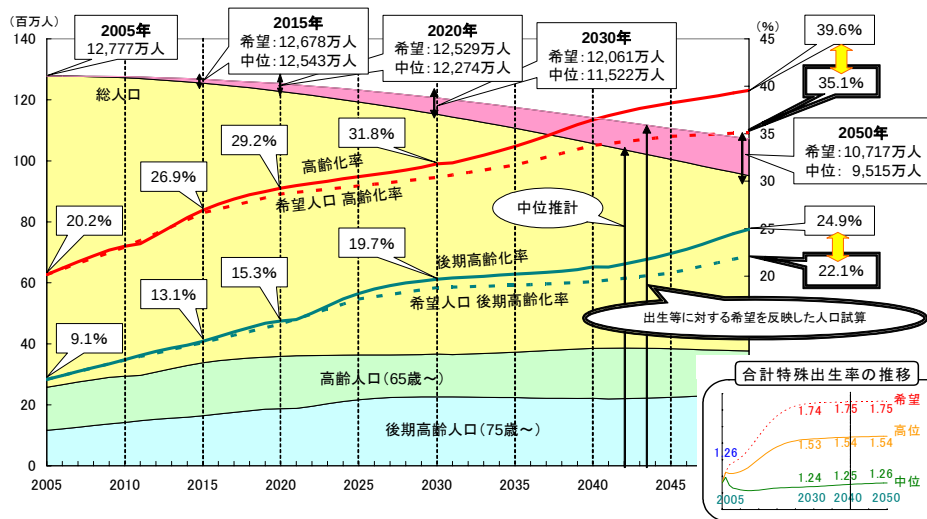
		（単位：万人）										
		北海道	東北圏	首都圏	中部圏	北陸圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	沖縄県	全国
実績	2000年	人口	568	1,229	4,132	1,699	313	2,086	773	415	1,345	12,693
	2005年	人口	563	1,207	4,238	1,722	311	2,089	768	409	1,335	12,777
対2005年比			-1.0%	-1.8%	2.6%	1.3%	-0.7%	0.2%	-0.7%	-1.6%	-0.7%	0.7%
対2005年比			-2.0%	-2.7%	1.2%	0.1%	-1.8%	-0.9%	-1.8%	-2.6%	-1.6%	-0.5%
対2005年比			-8.2%	-9.8%	0.3%	-2.6%	-7.5%	-5.0%	-7.4%	-9.8%	-6.5%	-3.9%
対2005年比			-1.1%	-1.4%	-0.0%	-0.1%	-0.9%	-0.3%	-1.1%	-1.7%	-0.8%	-0.5%
対2005年比			-5.8%	-6.1%	-3.1%	-3.1%	-5.0%	-3.6%	-5.5%	-7.1%	-4.5%	-3.9%

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：

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

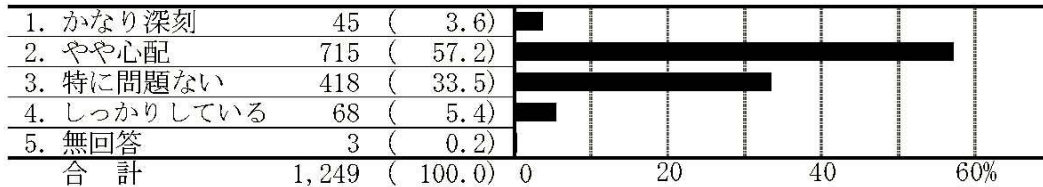
注：圏域は、国土形成計画法に基づく広域地方計画区域による

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)

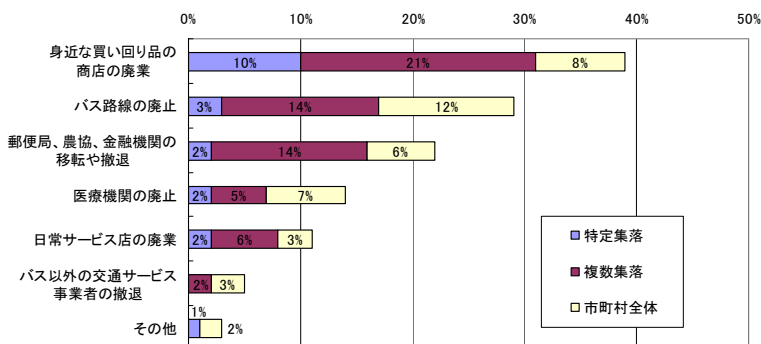
地域の現状評価(平成16年)



※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



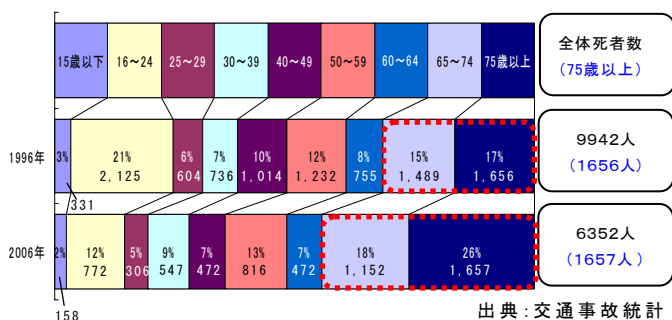
注：特定集落 …市町村内の特定の集落で問題化
 複数集落 …市町村内の複数の集落で問題化
 市町村全体…市町村全域で問題化

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)

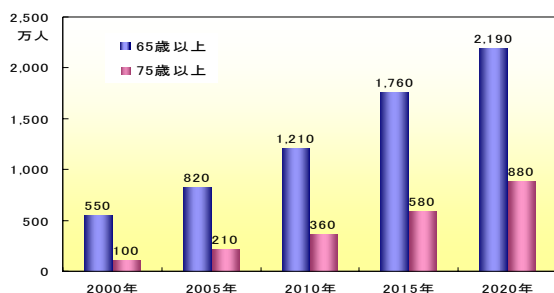
②-1 高齢者の交通事故の増加

- ・ 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。

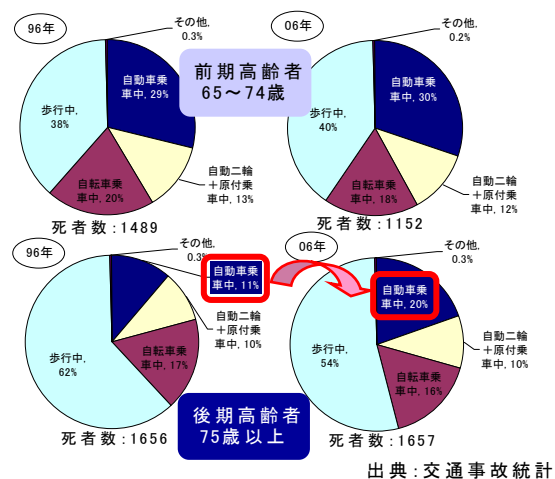
年齢別交通事故死者数構成比と発生率



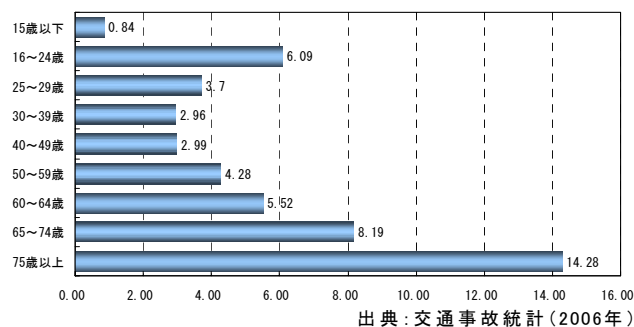
高齢者免許保有者数



高齢者の状態別死者数



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	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

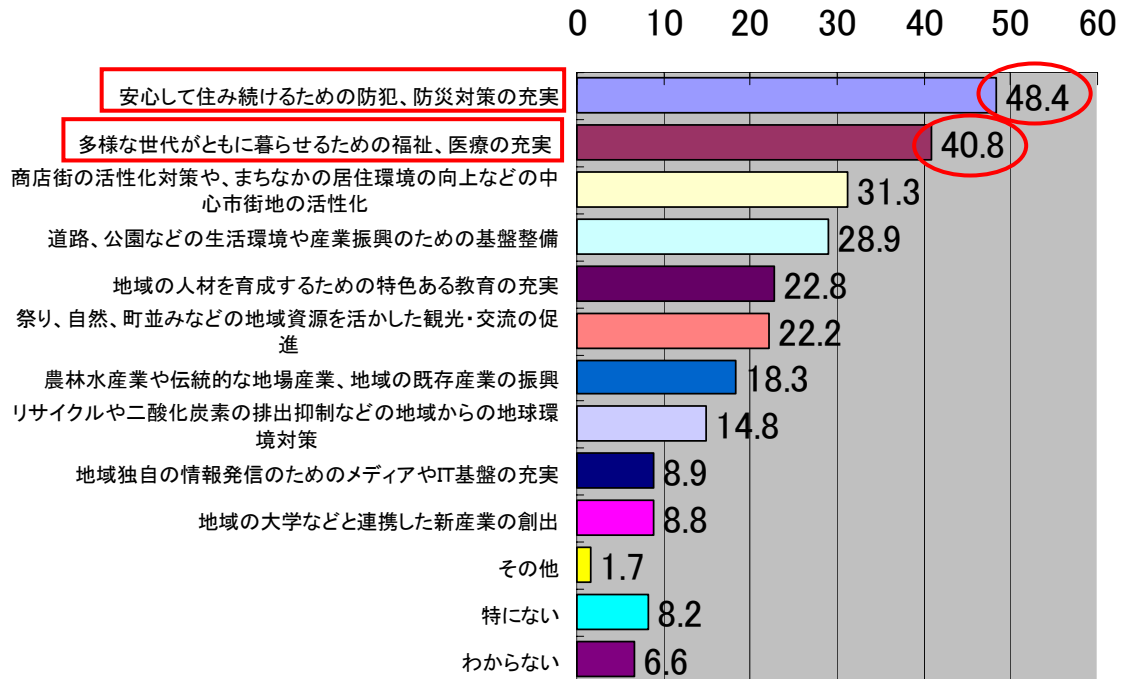
出典：交通事故統計

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。

住んでいる地域が元気になるために期待する施策

(%)



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、島嶼部等の集落のうち、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がどうかを目安）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等の要因等により、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

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

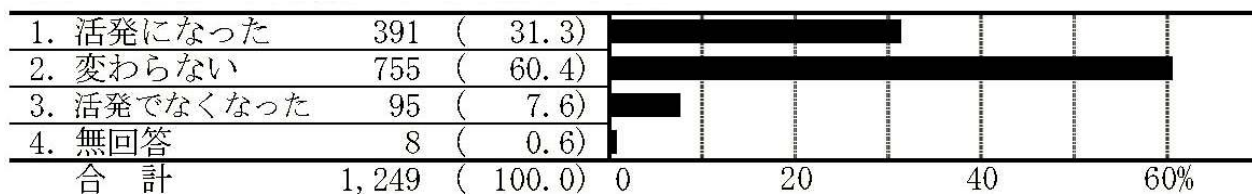
③ 地域の個性・資源・魅力を引き出す地域づくり

- ・ 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。

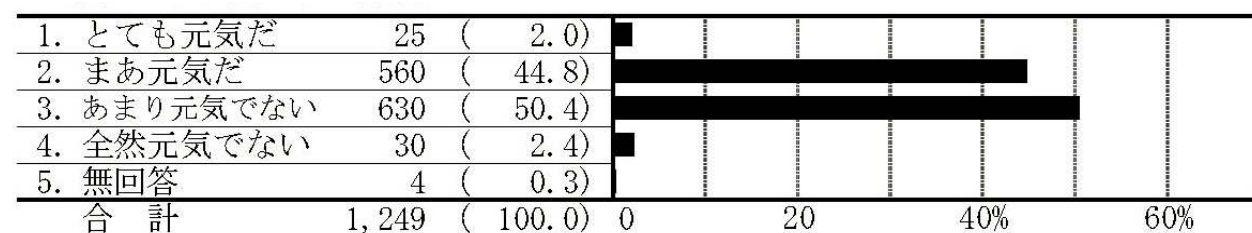
※「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果(速報)」

(内閣府経済社会総合研究所)より

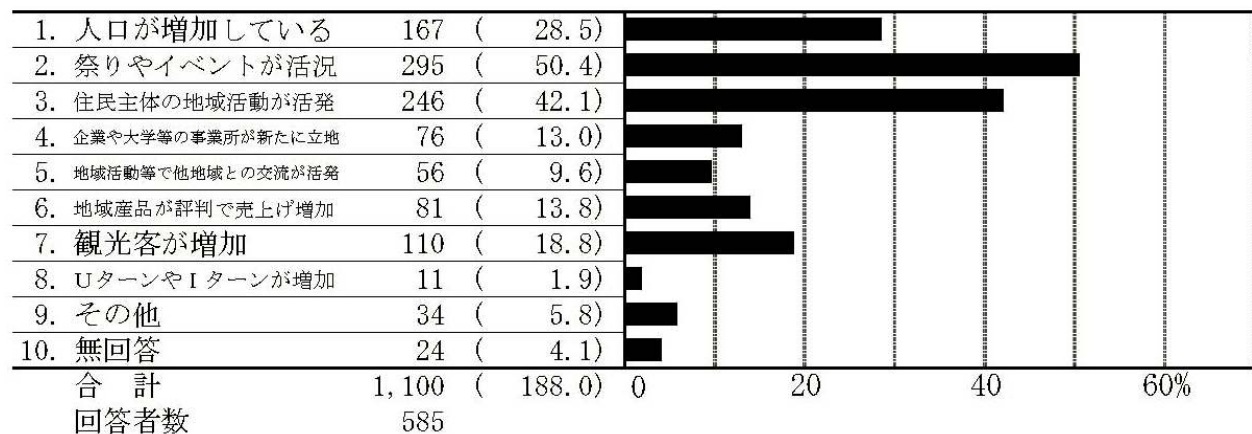
地域づくり活動の4～5年前との比較



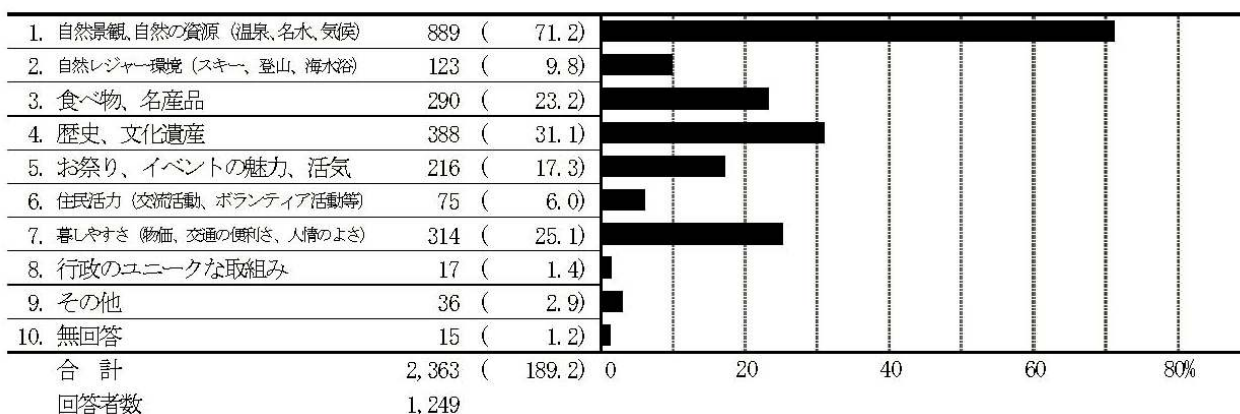
まちの元気度の自己評価



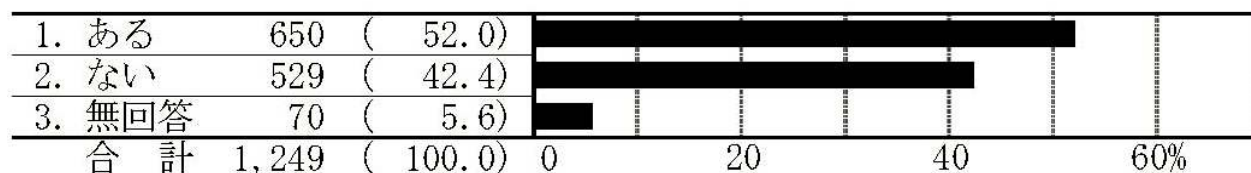
元気と判断した理由 ※元気と回答した自治体による、複数回答



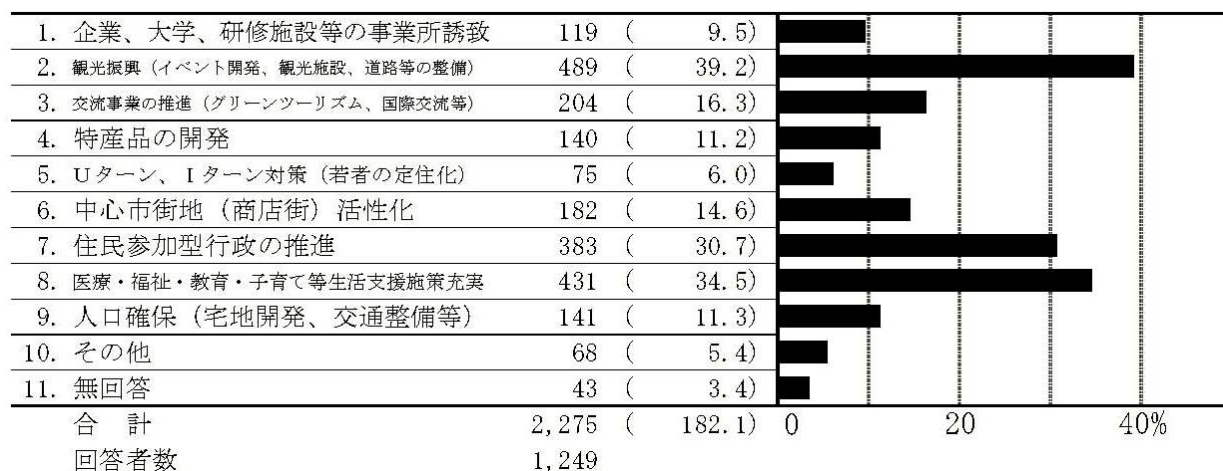
住民が誇りに思っていること ※2つまで選択



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

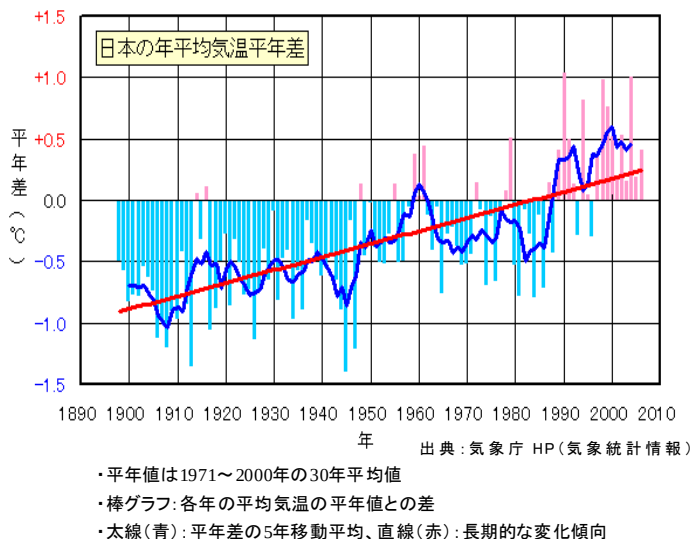
「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果（速報）」

※人口 20 万人未満の市町村（2,996）を対象として、2004 年 9 月～11 月上旬の間に実施したアンケート（回答数 1,249）

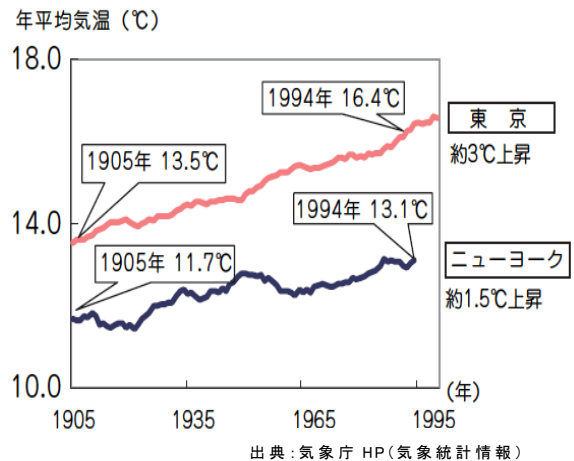
④ 地球温暖化の防止

- 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)

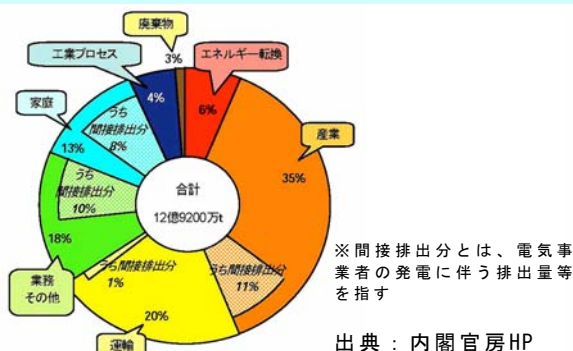


東京とニューヨークの平均気温の推移(11年移動平均)

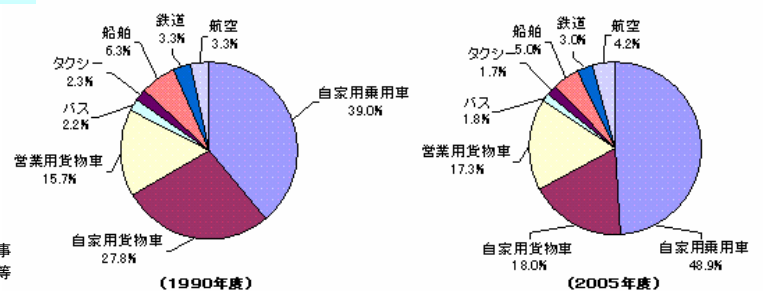


- 部門別CO₂排出量を見ると、我が国のCO₂排出量のうち約2割を運輸部門が占めており、そのうち約半分が自家用乗用車からの排出となっている。その量は1990年度以降増加していたが、2001年度以降は減少傾向にある。
- 輸送量当たりのCO₂排出量を見ると、自家用自動車からの排出量は鉄道の約9倍、バスの約3倍となっている。したがって、交通渋滞の緩和や自動車による個別移動への対策が重要になる。

我が国の部門別のCO₂排出量(2005年度)

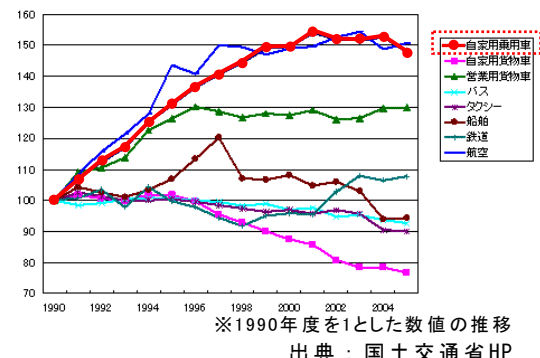
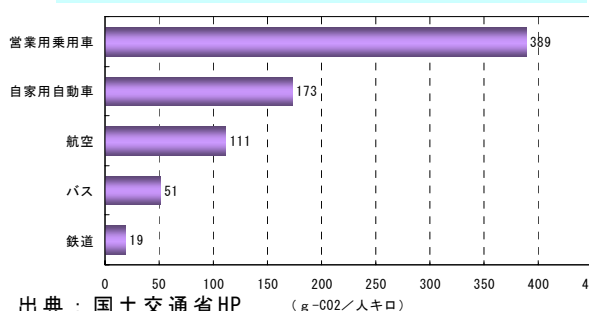


各輸送機関からのCO₂排出量



1990年度における排出量は2億1,700万トンCO₂
2005年度における排出量は2億5,700万トンCO₂

輸送量当たりのCO₂排出量



- ・ 京都議定書の目標を達成するため、運輸部門では、自動車単体対策、走行形態の環境配慮化、交通流対策、物流の効率化、公共交通機関の利用促進等の施策を推進している。
- ・ 「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。2008年3月25日現在で協賛企業は229社・団体となっている。

京都議定書目標達成計画（2005年4月閣議決定）
における施策の概要（運輸部門）

施策項目	達成計画における 施策の実施による 二酸化炭素の排出 削減見込量（注） （単位：万 t-CO ₂ ）	具体的な施策
自動車単体対策及 び走行形態の環境 配慮化	820	・ クリーンエネルギー自動車の普及促進 ・ エコドライブの普及促進（アイドリングストップ車の普及、EMSの構築・普及等） ・ 大型トラックの走行速度抑制 ・ サルファフリー燃料、バイオマス燃料
交通流対策 （社会資本整備分野、交通規制分野等を含む）	510	・ 自動車交通需要の調整 ・ 高度道路交通システム（ITS）の推進 ・ 路上工事の縮減 ・ 交通安全設備の整備 ・ テレワーク等情報通信を活用した交通代替の促進
物流の効率化	840	・ 鉄道、海運の利用促進 ・ 自動車輸送の効率化（トラックの自営転換、大型化、積載率の向上） ・ 国際貨物の陸上輸送距離削減
公共交通機関の利用促進	260	・ 鉄道等新線の整備、既存鉄道・バスの利用促進 ・ 通勤交通マネジメント
鉄道・航空のエネルギー消費効率の向上	20	・ 鉄道単体のエネルギー効率向上 ・ 航空機単体のエネルギー効率向上
合計	2,450	

出典：国土交通省 HP

注：京都議定書目標達成計画の改定に併せて見直される予定

「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」のHP



URL: <http://www.team-6.jp/try-1kg/index.php>

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、以下のような取組を実施。

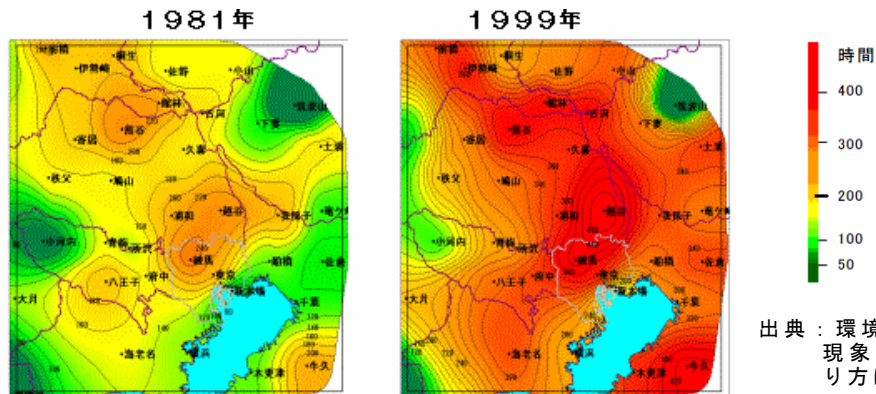
- ◆各店舗において、「チャレンジ宣言カード^{※2}」を持参した方に、ワンドリンクサービスを実施。
- ◆国内の全店舗に「1人、1日、1kg CO₂削減」の啓発ポスターを順次掲示。

※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（身近なところででき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）



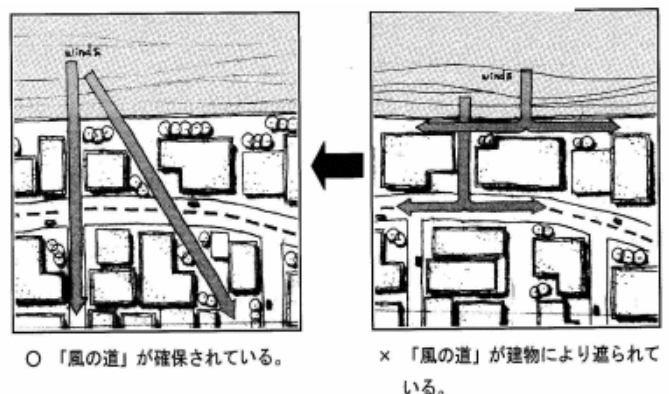
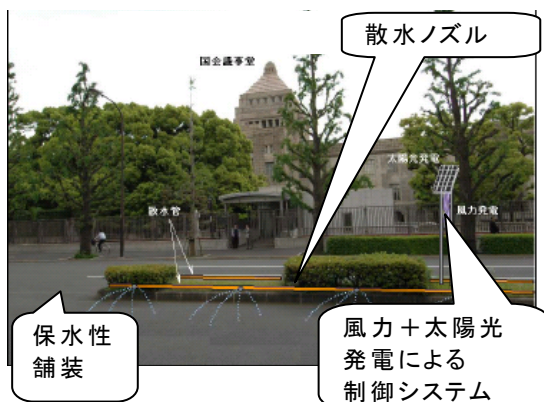
- ・ 風の道※の配慮

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等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の浄化という機能が十分に発揮される。

- ・ 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）



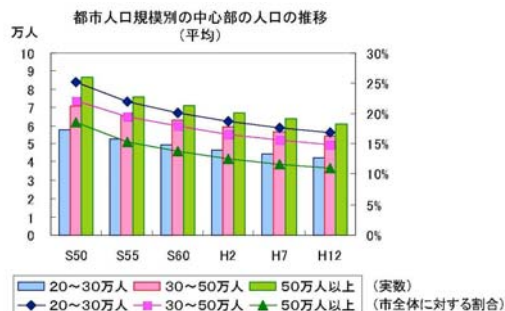
出典：国土交通省 HP

東京都「東京都環境基本計画（平成 14 年 1 月）」

⑤ 都市・地域再生の課題

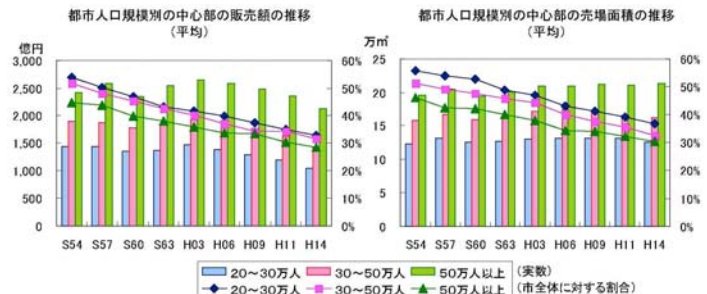
- ・ 地方の人口 20 万人以上の都市では、中心部（3km×3km の範囲）の人口が減少傾向にあり、市全体人口に対する割合も低下している。
- ・ 中心部の販売額や売場面積も減少傾向が顕著であり、ショッピングセンターの立地状況をみても、買い物の場が中心部から郊外に移行している様子が読み取れる。
- ・ 買い物で自家用車を利用する頻度も増加傾向にあり、特に小都市部においてその傾向が顕著である。

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、京都市、大阪市、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。

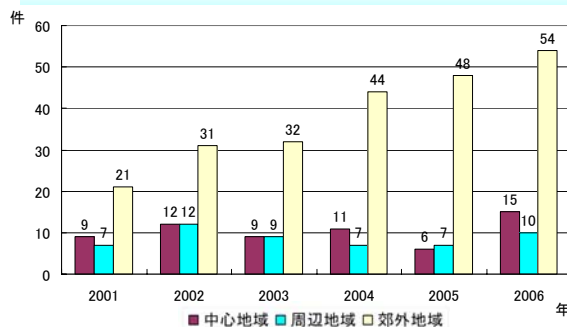
中心部の販売額と売場面積の推移



※三大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都市、大阪市、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。

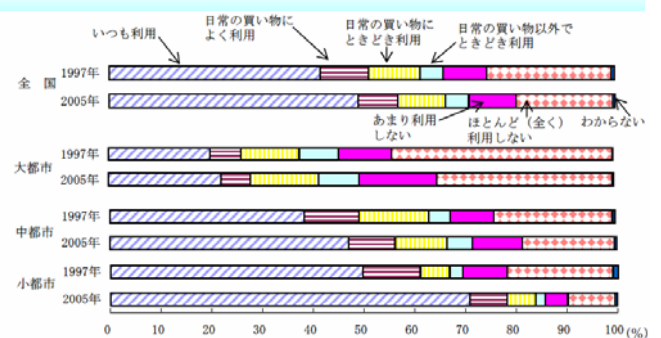
出典：社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会 第1回中心市街地再生小委員会 配付資料(H17.7)

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

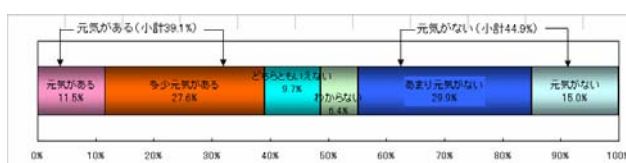


【都市規模区分】
大都市：東京都区部、政令指定都市
中都市：人口10万人以上の市
小都市：人口10万人未満の市

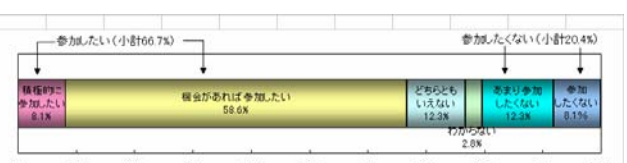
出典：「地域の経済2006-自らの魅力を惹き出すための舞台づくり-説明資料」内閣府政策統括官室（経済財政分析担当）
<http://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr06/cr06youyaku.pdf>

- ・ 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：内閣府「地域再生に関する特別世論調査(H17年4月)」

⑥ 離島の現状と課題

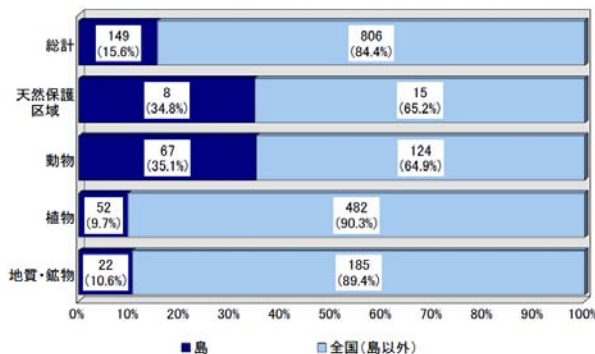
- ・ 我が国は 6,852 の島嶼により構成されており、本州、北海道、四国、九州及び沖縄本島を除く 6,847 島が離島。大部分が無人島であり、有人島は約 420 島。
- ・ 離島の面積は日本の国土の 2%弱、人口は 0.5%に満たないが、我が国の領域・排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用・管理、自然環境の保全、観光・保養・環境教育の場の提供等多面的な役割を果たしている。

■ 我が国の排他的経済水域



※ 離島(沖縄、奄美、小笠原を含む)の存在により、我が国の排他的経済水域等の面積は本土のみに比べ約2倍(447万km²)となっている。

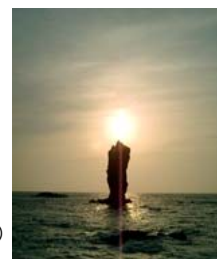
■ 離島の国指定天然記念物の件数と全国シェア



■ 優れた地域資源を通じて癒しの空間を提供



(利尻島の夏)

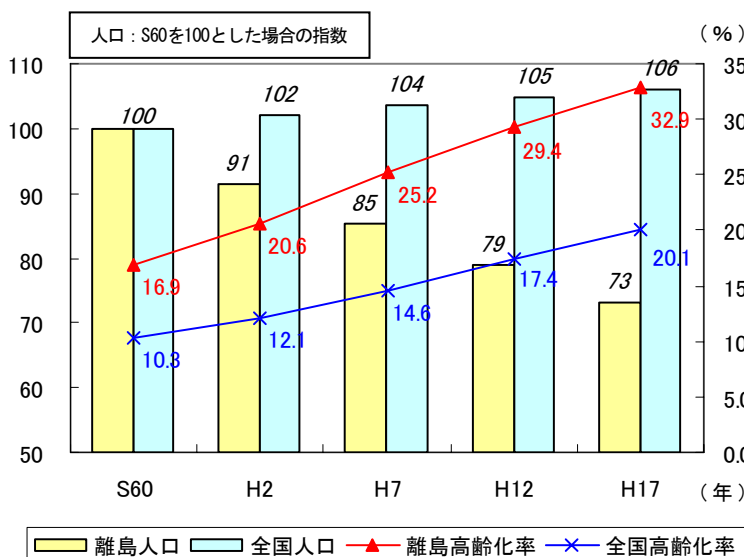


(隠岐島ローソク岩)

出典：国土交通省離島振興課提供資料、(財)日本離島センター『SHIMADAS』(平成10年)

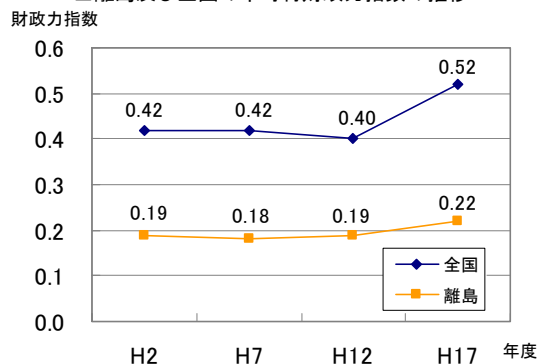
- ・ 離島の人口総数は長期間にわたり減少を続けており、高齢化率も全国の約 1.6 倍(平成17年)となっている。
- ・ 離島市町村の財政力指数は全国平均の 1/2 以下。また、人口 10 万人当たりの常勤医師数、病床数も低位にとどまっている。

■ 離島(離島振興法指定離島)及び全国の人口・高齢化率推移



出典：国土交通省離島振興課提供資料、離島統計年報、国勢調査

■ 離島及び全国の市町村財政力指数の推移



※ 離島の財政力指数は全部離島市町村で計算

■ 人口 10 万人当たりの常勤医師数・病床数 (H16)

	常勤医師数	病床数
離島	116.0 人 (58%)	1,013 床 (71%)
全国	201.0 人	1,420 床

※ () 内は全国比

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。

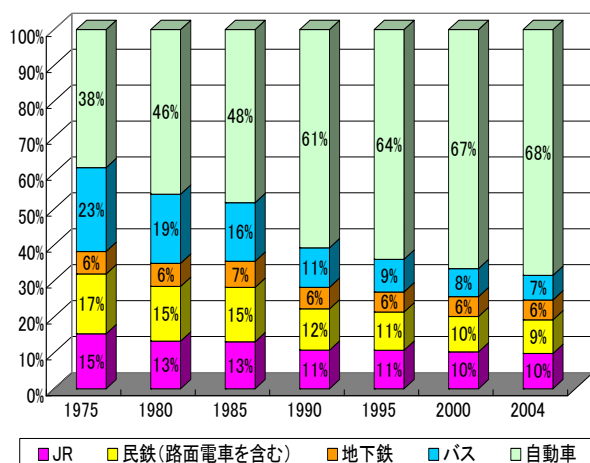
モビリティを巡る社会的趨勢・状況

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。

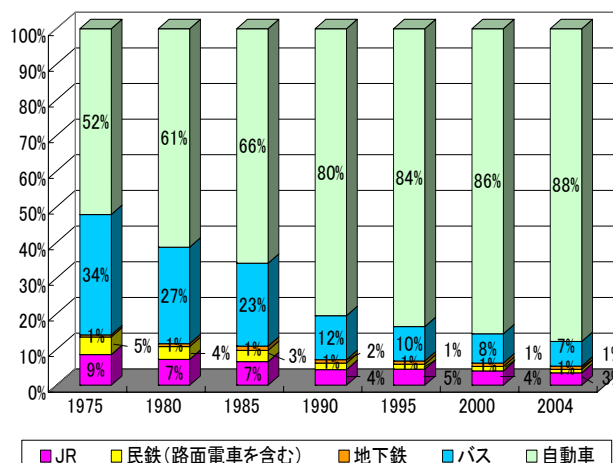
① 輸送分担率 ～自動車分担率は三大都市圏以外で 80%以上～

- ・ 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。

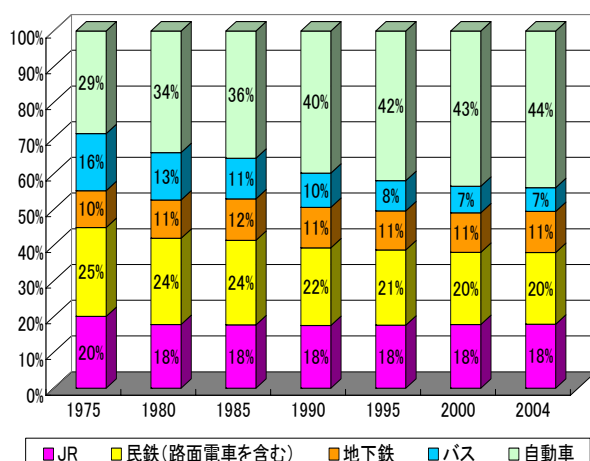
全国



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>

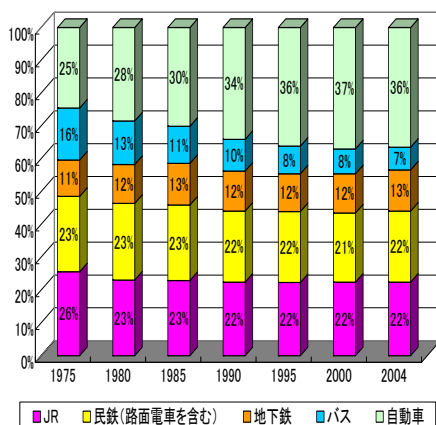
※鉄道について、地下鉄、路面電車は「鉄道輸送年報」で補完している。なお、平成 12 年度以降は地下鉄に関する統計量がないため、営団+公営を地下鉄として集計している。

※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。

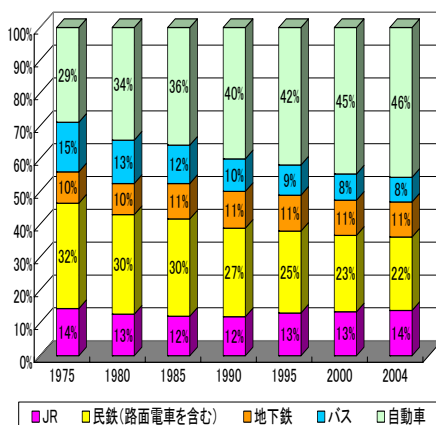
注：

1. 首都交通圏は東京駅中心半径 50 km、中京交通圏は名古屋駅中心半径 40 km、京阪神交通圏は大阪駅中心半径 50 km 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。

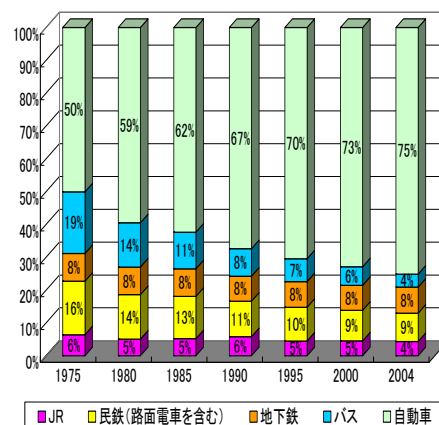
首都交通圏



京阪神交通圏



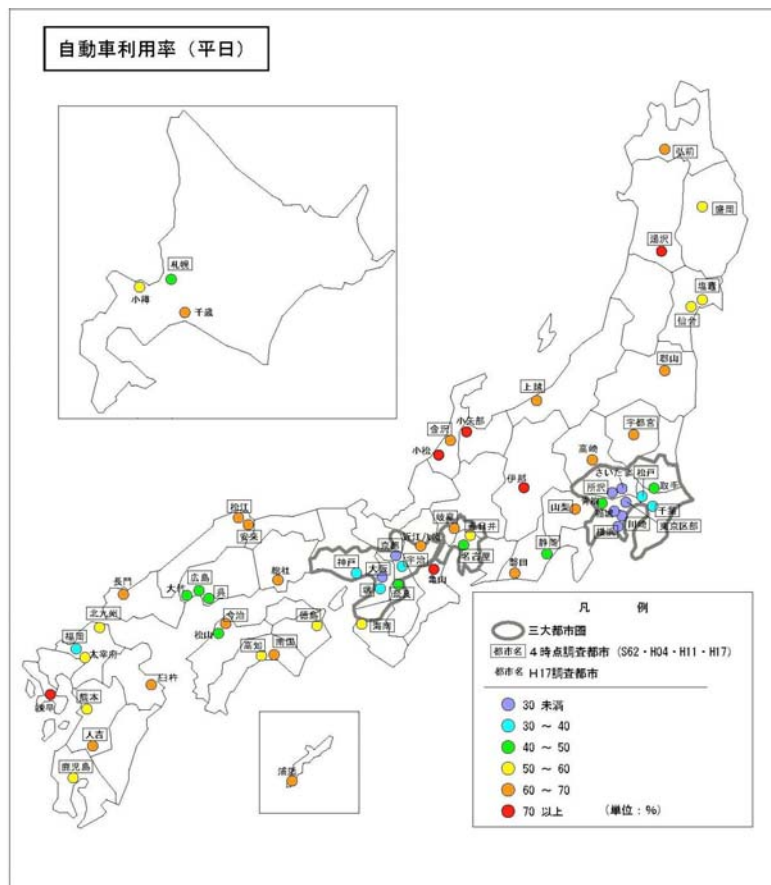
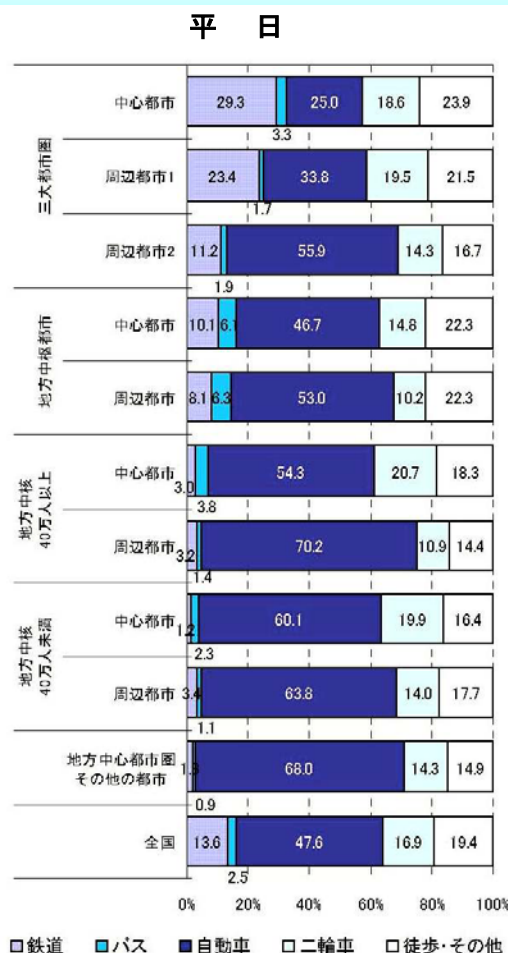
中京交通圏



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
b		周辺都市※1	取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、奈良市
c		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
e		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
g		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
i		周辺都市	高崎市、山梨市、海老市、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	東京	京阪神	中京
	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

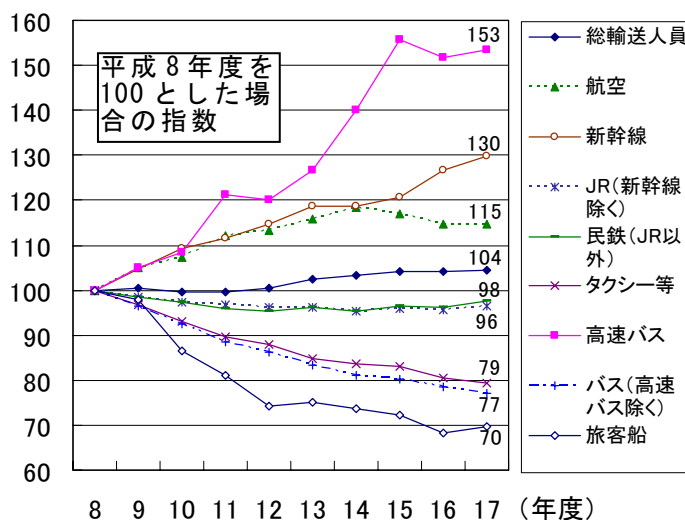
出典：都市における人の動きー平成17年全国都市交通特性調査集計結果からー

<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～

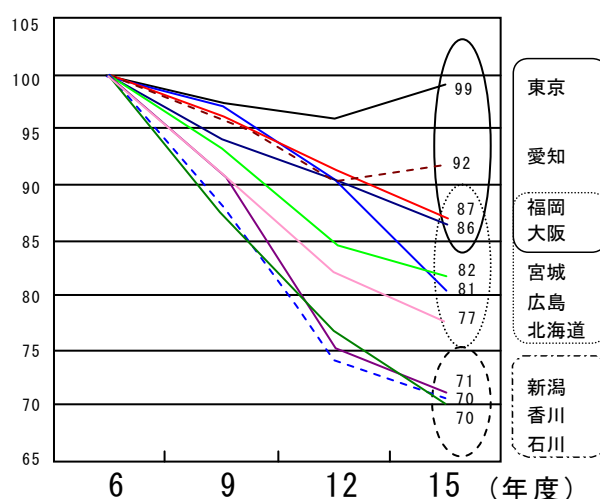
- 輸送機関別の国内旅客輸送人員の10年間の推移をみると、高速バスや新幹線、航空といった広域交通は増加傾向。一方、バス（高速バス除く）、旅客船の輸送人員の減少幅が大きい。
- 100km未満の短距離帯での旅客輸送人員については、三大都市圏よりも地方での減少幅が大きい。ただし、地方でも政令指定都市を持つ都道府県は、減少幅が小さい。

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未満)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 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～

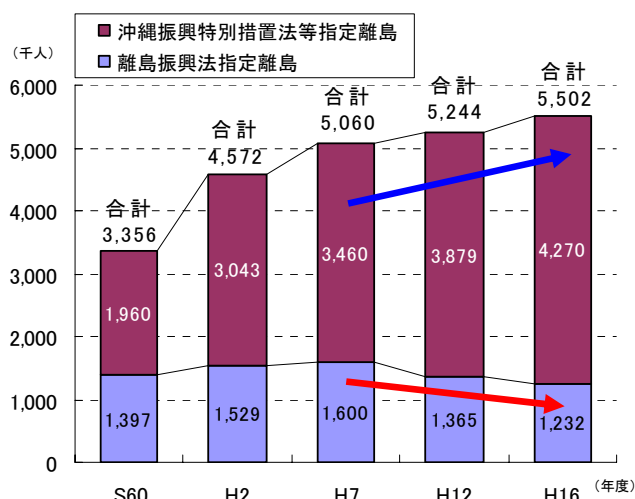
- 離島航路の旅客輸送実績の推移を見ると、離島人口の減少等の影響により減少傾向にある。
- 離島空港の乗降客数は国、地方自治体の支援施策等により増加してきたが、離島振興法指定の離島では、平成7年度から平成16年度にかけて減少している。

離島航路の旅客輸送実績

年 度	輸送人員	
	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

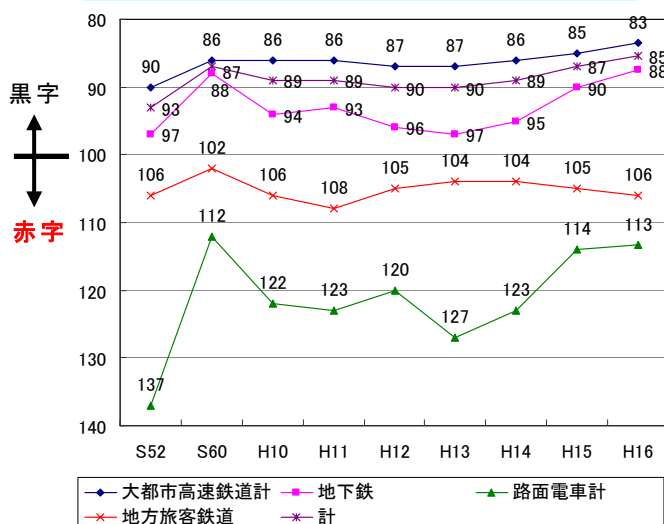


出典：2006 離島統計年報

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/日以下未満の会社の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/日以下未満	-2,854	24	8
輸送密度4,000～8,000人/日以下未満	794	2	8
輸送密度8,000～20,000人/日以下未満	1,926	0	7
小 計	-133	26	23
輸送密度20,000人/日以下～ (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・無軌条電車など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

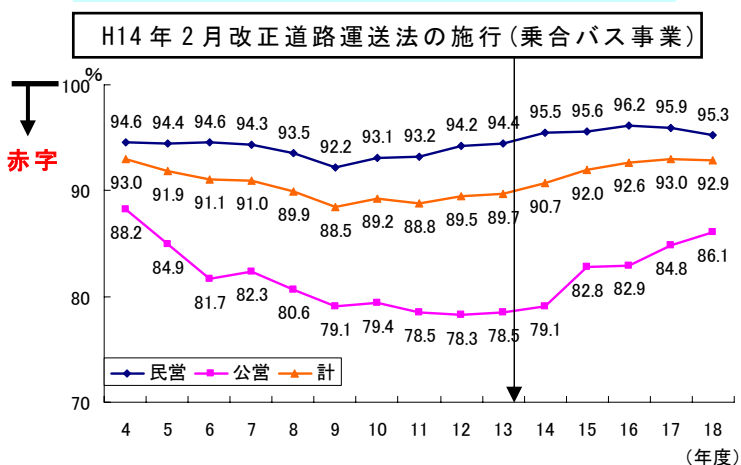
⑥ 乗合バス事業の財務状況 ～事業者の7割が赤字経営～

- 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%
		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

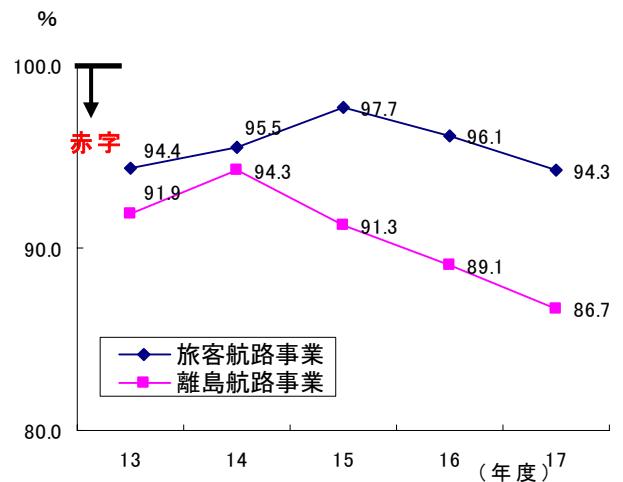
(単位：百万円)

	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

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）」

年度別経常収支率の推移



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

単位：キロメートル

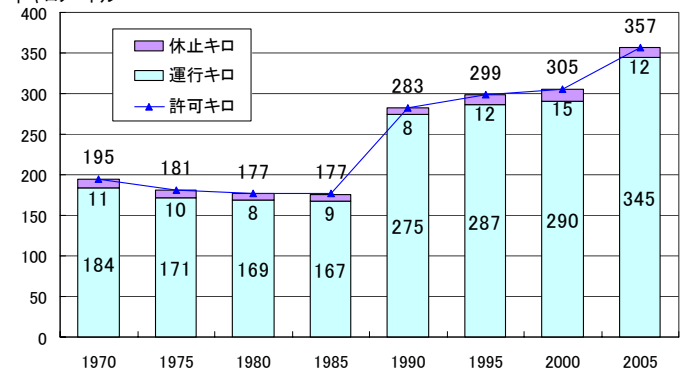
年度	JR 旅客会社	大手	中小	営団 公営	全国計
1990	20,157	2,870	3,504	584	27,114
1995	20,135	2,864	3,631	628	27,258
2000	20,057	2,867	3,863	714	27,501
2001	20,057	2,836	3,850	722	27,465
2002	20,057	2,836	3,970	722	27,584
2003	20,020	2,812	3,947	733	27,512
2004	20,019	2,964	3,925	753	27,661
2005	20,011	2,946	3,920	757	27,634

※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

千キロメートル



◇許可キロ別事業者数の推移

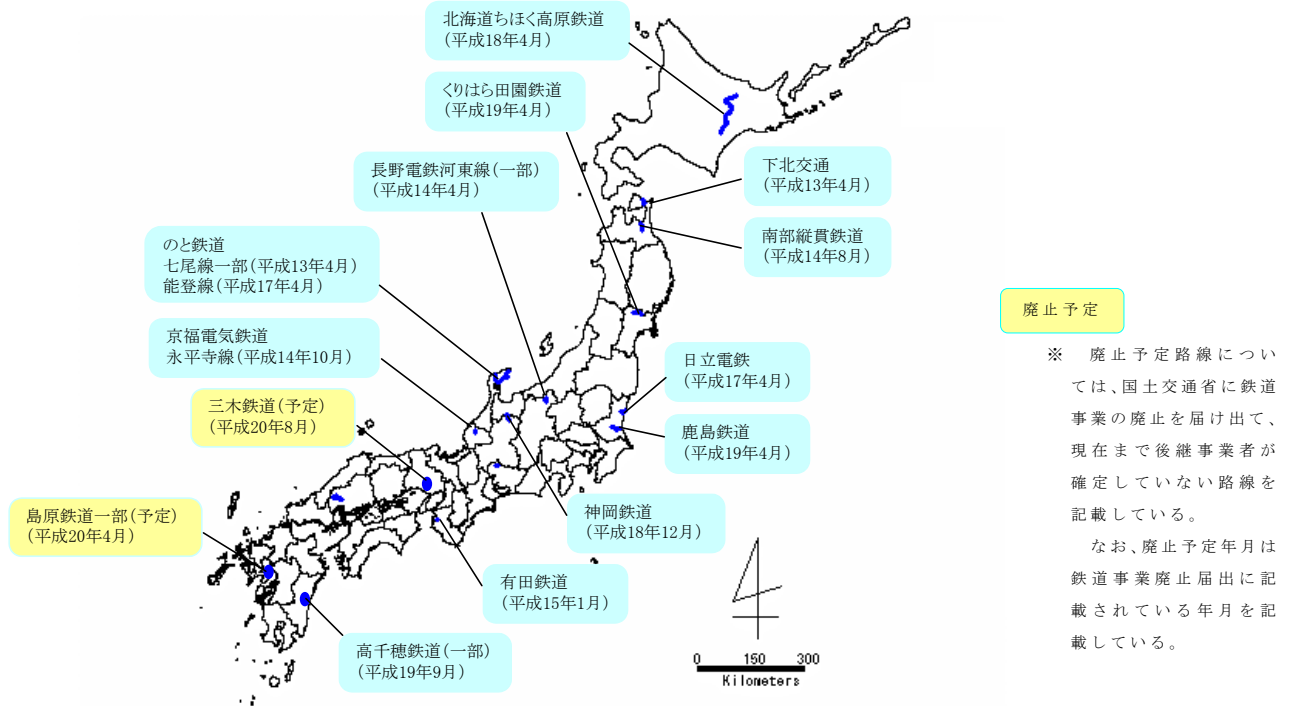
	合 計	100キロ以下	101～499キロ	500～799キロ	800～899キロ	1000キロ以上
1985年	350	109	130	35	25	51
1990年	377	115	117	32	14	99
1995年	404	120	136	30	15	103
2000年	444	141	149	33	13	108
2005年	513	142	189	40	20	122
1985～2000年	163	33	59	5	-5	71

出典：国土交通省「陸運統計要覧」

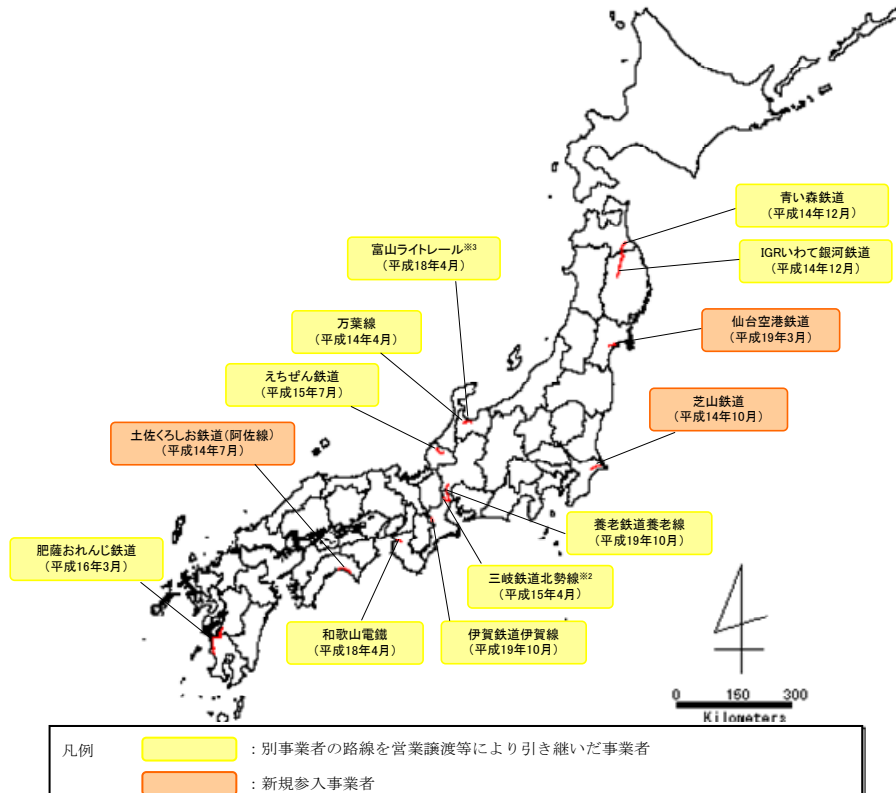
⑨ 鉄軌道の廃止・新規参入 ～路線の廃止が続いている～

- ・ 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



※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、旧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。

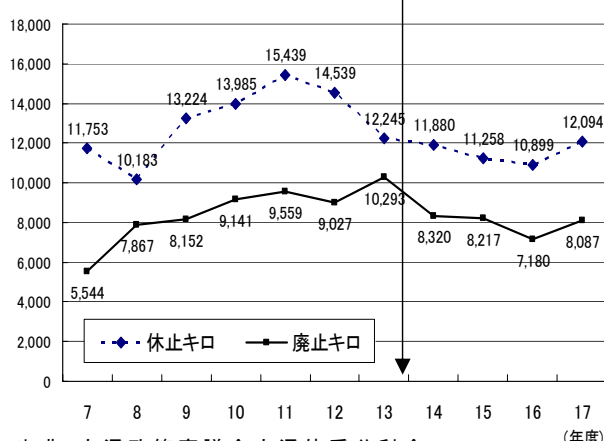
出典:交通政策審議会交通体系分科会第1回地域公共交通部会を基に作成(平成18年9月)

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。

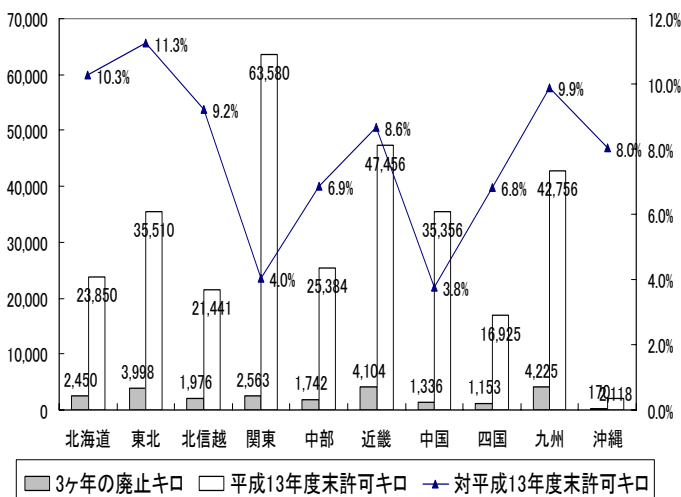
路線の廃止状況

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

乗合バス事業者へ委託運行
(道路運送法第2条)

貸切事業者へ委託運行
(旧道路運送法第21条第2号)

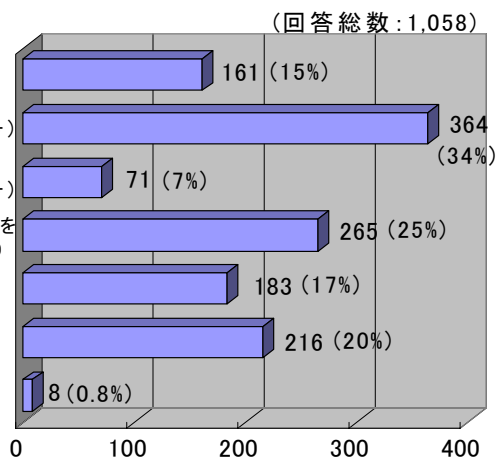
乗用事業者へ委託運行
(旧道路運送法第21条第2号)

自家用自動車の有償運行許可を
取得し運行(旧道路運送法第80
条第1項)

その他※

何も措置していない

無回答



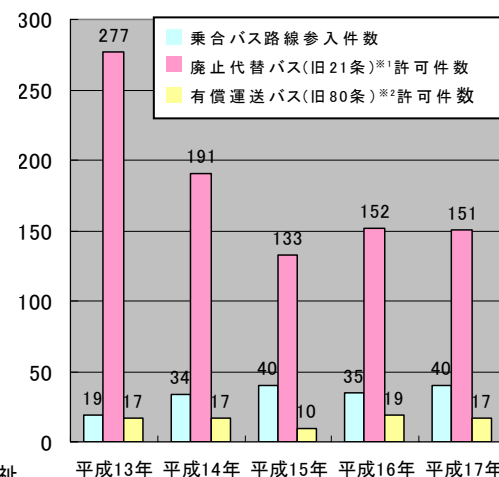
※「無料バスの運行」「既存乗合バス路線の延伸・変更」「スクールバス、福祉バスへの混乗」等

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)

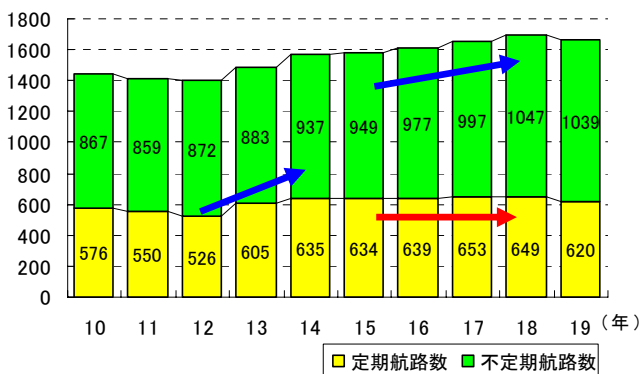
※全国市区町村(1,833)及びバス事業者(4,479)を対象に実施したアンケート調査

(回答数：市区町村1,503、事業者2,704)

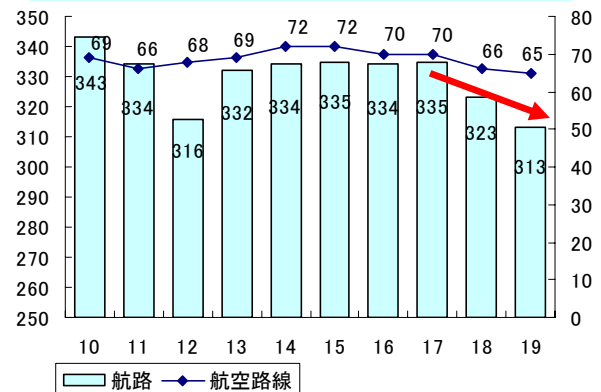
⑪ 旅客航路数・離島航空路線数等 ～定期航路数は横ばい/離島は減少傾向～

- ・ 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



離島航路・航空路線数推移



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。

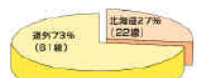


北海道の旧国鉄路線図(昭和57年時点)

注：現在のJR路線は平成16年時点を示す

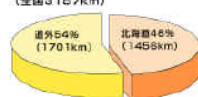
北海道における鉄道営業キロの変化とバス依存圏

特定地方交通網指定数(全国83線区)

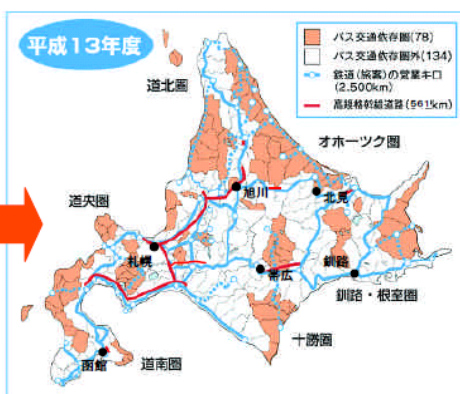


【鉄道廃止指定数】

特定地方交通網営業キロ数(全国3167km)



【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 年で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。

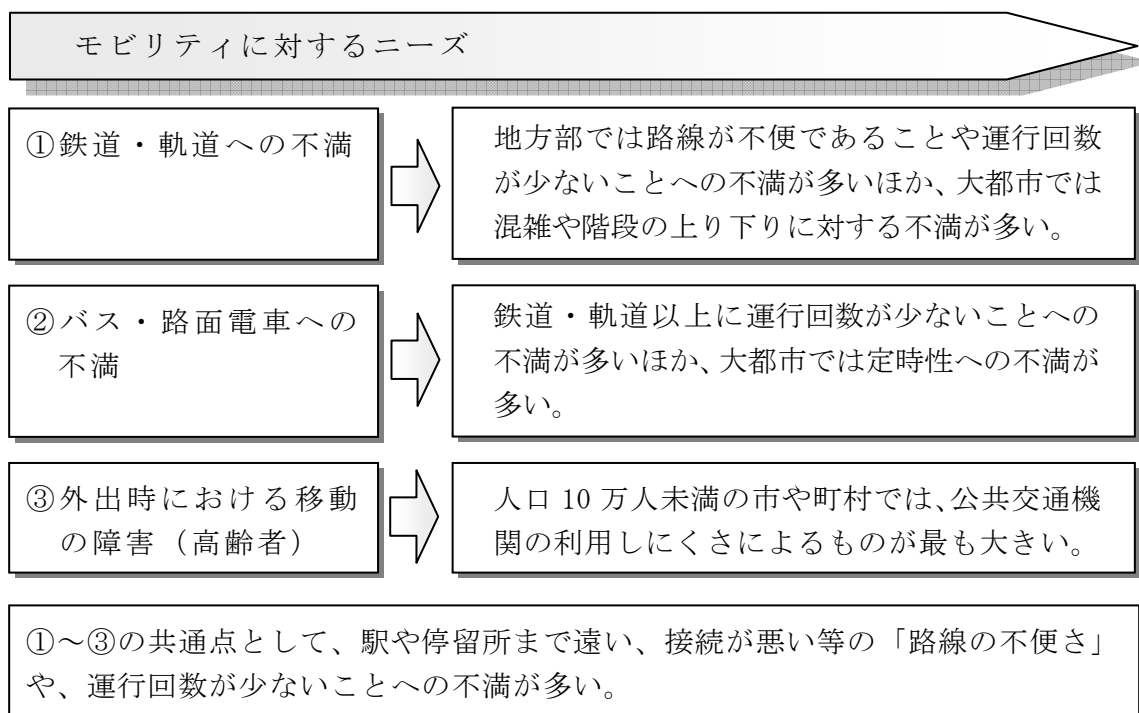
豊田市のバス路線の変遷



※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

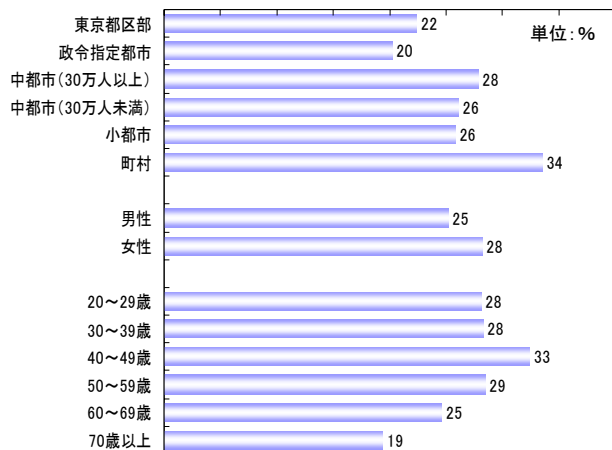
モビリティへの社会的要請について、「利用者ニーズ」と表裏の関係にある「公共交通への不満」や「外出時の障害」等の観点から整理する。



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

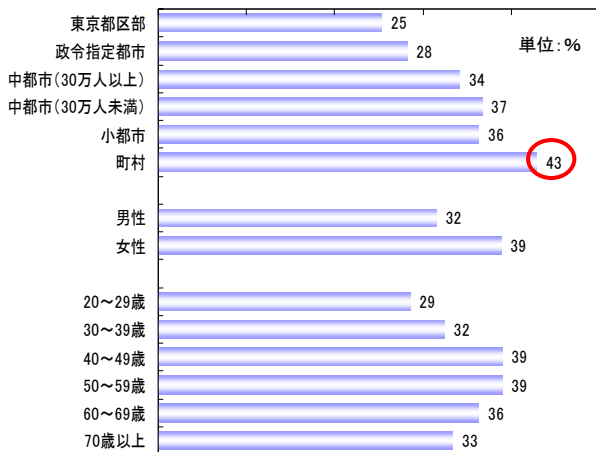
出典:「社会資本整備に関する世論調査」内閣府 平成16年6月

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～

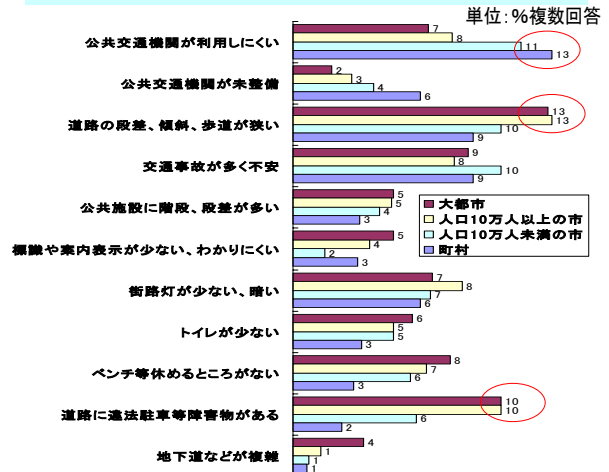
- ・ 60歳以上を対象にした日常生活に関する意識調査によれば、一人で外出するための手段として、都市規模が小さいほど自動車やバイク等に依存している。
- ・ 外出時の障害については、都市規模が小さいほど、公共交通が利用しにくいという意見が多い。

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 車) 車いす	その他	ほとんど外 出しない
大都市	32	69	28	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「特になし」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NP0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】(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：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、その沿線に住居、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

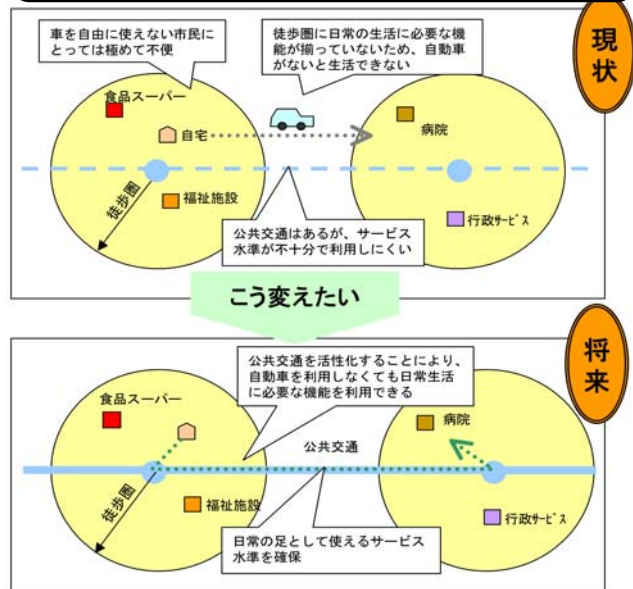
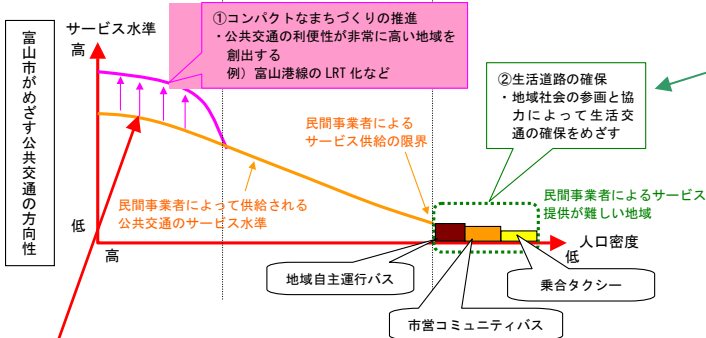


図3-1-2 お団子と串によるコンパクトなまちづくりイメージ



2006年4月に開業したLRT



フィーダーバスへの乗り継ぎ
 （終点：岩瀬浜駅）

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つたと評価。

	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。

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～）

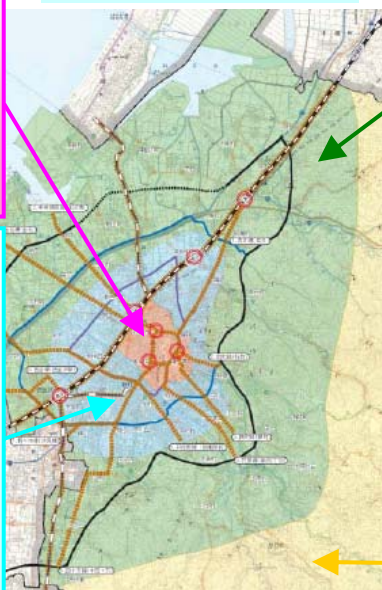
⇒市・市民・事業者の責務を“条例”として明らかに

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

新金沢交通戦略の具体的な施策内容



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

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

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

新金沢交通戦略を支える制度的枠組み

歩けるまちづくりの推進



歩けるまちづくり条例 (H15. 4)

歩けるまちづくりの推進
(通過交通の排除ほか)

駐車場適正配置条例 (H18. 4)

まちなか駐車場届出制度
パーク・アンド・ライド駐車場の設置

自転車等駐車対策及び 放置防止条例 (H6. 12)

自転車等駐車場条例 (H3. 4)

違法駐車等防止条例 (H4. 10)

公共交通利用促進条例 (H19. 4)

まちなか区域の公共交通利便性向上
マイカー利用抑制の努力義務
公共交通重要路線の設定
パーク・アンド・ライド利用促進
交通不便地域の地区交通計画
(市域全体での取り組み)
公共交通利用の努力義務
金沢バストリガー方式
意識の高揚

駐輪場 凡例
● 既存駐輪場
○ パーク＆ライド駐輪場設置基本指針 凡例
○ 通勤用駐車場の選定エリア
自転車放置禁止区域 凡例
○ 自転車放置禁止区域位置

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」の移動手段の確保イメージ

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
 - － 乗り換え利便性の向上
 - － 市内電車の郊外電車への乗り入れ
 - － 都心循環バスの導入
 - － ロケーションシステム、サイクルアンドバスライド
 - － 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、交通結节点整備
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

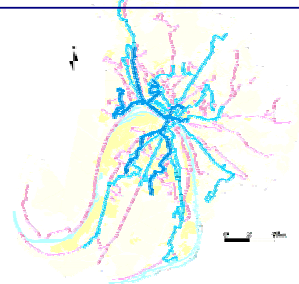
PDUに示された
交通基本計画



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

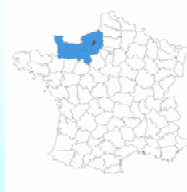
公共交通優先路線(TCSP)
公共交通重点整備
公共交通を副次的に整備



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21km²を占める。

ROUEN



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



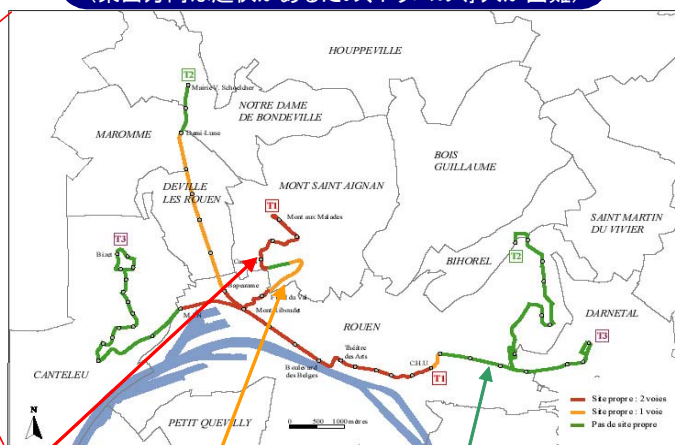
市中心部では車
は地下を通過



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及
- 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ー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】富山都市圏 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 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、企業による共同運行が実現。（2008 年 3 月現在 18 社。）



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）

- ・ 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。

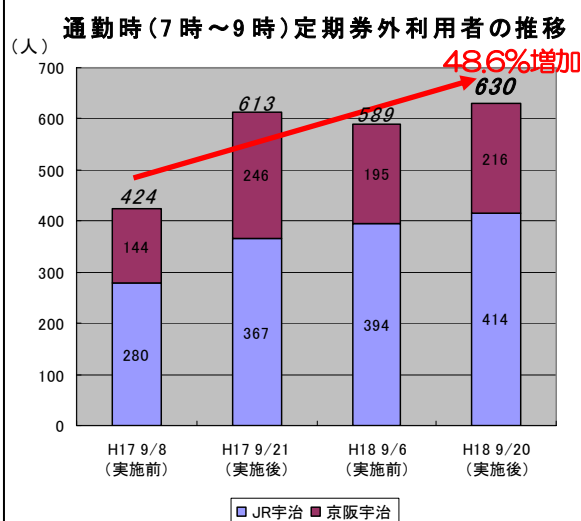
■概要

- ・ 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＞



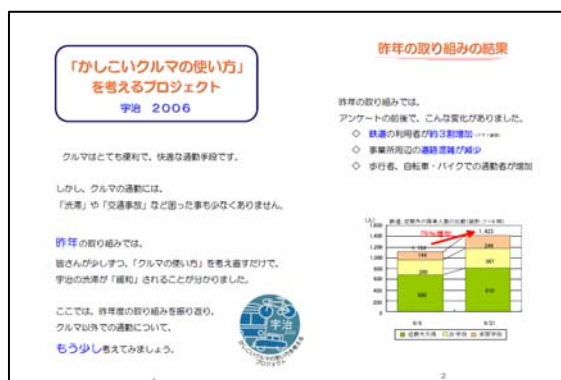
参加者の行動の変化

自動車通勤者 (1004 名)		
定期を買うようになった	24 名 (2.4%)	181 名 (18%) が自動車 通勤を 抑制
電車・バス通勤が増えた	32 名 (3.2%)	
自転車・バイク通勤が増えた	66 名 (6.6%)	
回数券を買うようになった	10 名 (1.0%)	
歩いて通勤することが多くなった	49 名 (4.9%)	
車通勤が減った	41 名 (4.1%)	うち 24 名 (13%) が定期券 購入
何も変わらなかった	823 名 (82.0%)	

＜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

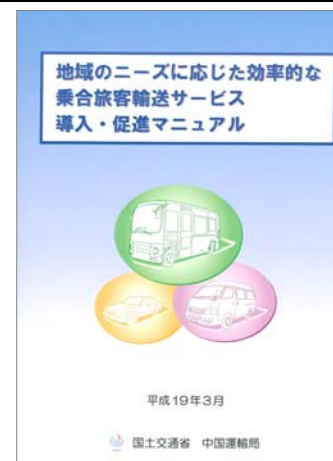
公共交通支援情報センターHP: http://www.jterc.or.jp/koukyou_shien/index.html

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。



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 モビリティ確保に向けた総合的な施策 づくりの考え方

第 1 節 枠組み

第 2 節 検討・推進体制

第 3 章 モビリティ確保に向けた総合的な施策づくりの考え方

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、対応方策も地域毎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取組を検討し、戦略的に実施すれば、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構築に向けた取組の検討過程及びその実施を効率的・効果的かつ戦略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 枠組み : 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 枠組み

効率的な交通体系の構築に向けた取組の検討にあたっては、その枠組みを、その目的・目標、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。

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） ・ 能美バス（広島県） ・ ふらのバス（北海道）

事例 28 協議会によるバス運営：紀の川コミュニティバス（和歌山県旧那賀郡 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。

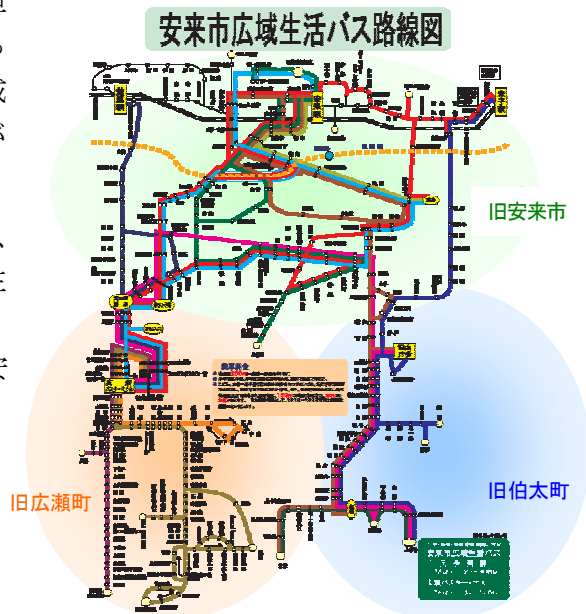


事例 29 一部事務組合によるバス運営：安来能義広域行政組合イエローバス（島根県安来市他※）

- ・ 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。

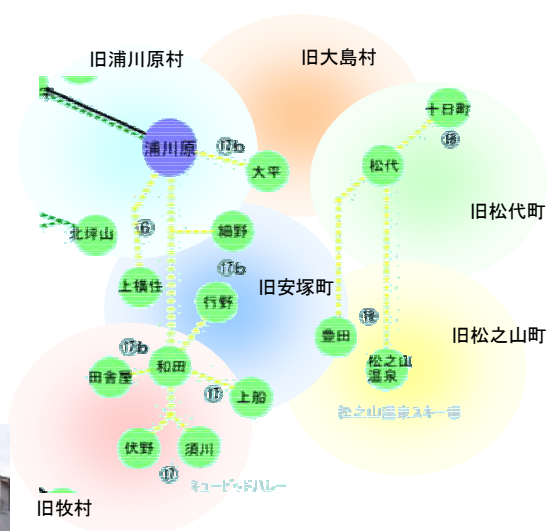


事例 30 複数自治体の共同出資による第三セクター：東頸バス（新潟県旧東頸城郡6町村※）

- ・ 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。

- ・ 北越急行ほくほく線の開通に伴い、東頸城地域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系統を貸切事業者による廃止代替バスとして引き受け営業開始。
- ・ ほくほく線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

※2007年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 31 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 年には試験的営業運行を実施している。



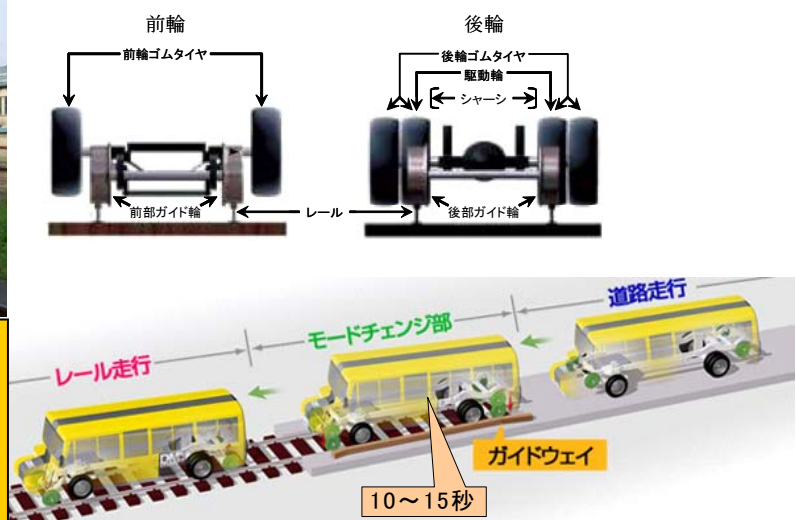
■経緯

- 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)

■モード・インターチェンジ・システム



出典: JR 北海道 HP

- 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デマ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 32 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（デマンドバス）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 2006 年 10 月から開始。

■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）

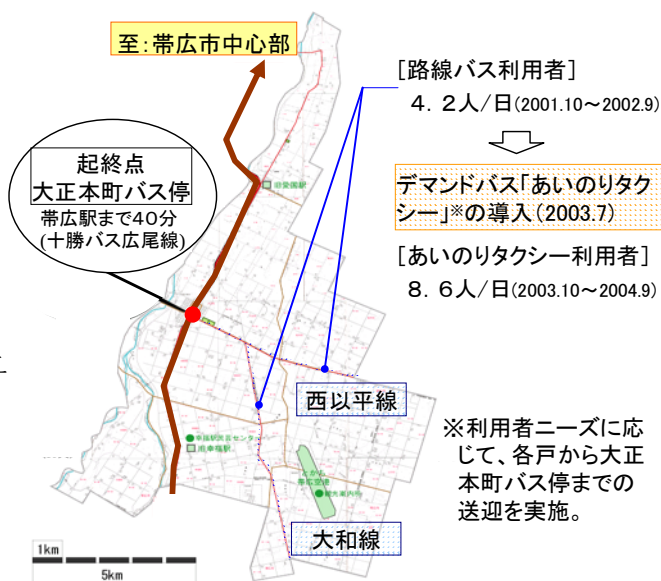
4 便/日（市中心部行）

地区内はデマンド型運行

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 33 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年に 2,000 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、2003 年度にデマンド型乗合タクシーの実証実験を行い、2004 年 4 月から本格運行を開始した。

■富士見町デマンド乗合タクシー「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、路線バスの時より年 350 万円節約された。



資料・写真：富士見町役場

年度別1日平均利用者数			
2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
122	135	131	123

※2007 年度は 2 月までの数値

- 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。

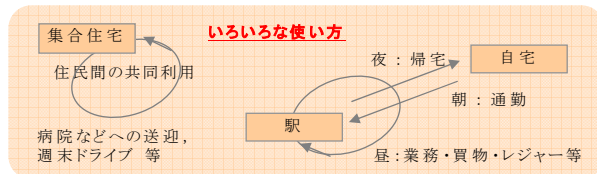
事例 34 新たなモビリティの確保の形態：カーシェアリング（都市部）

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株式会社	2004/3	千葉県浦安市
「オリゾンマール」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「ちよいのりくらぶ」	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	ウベバ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
タウンモービルネットワーク北九州	タウンモービ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（ウィンドカー）	日本カーシェアリングネットワーク有限責任事業組合、ウィンド・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、シーイーバ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

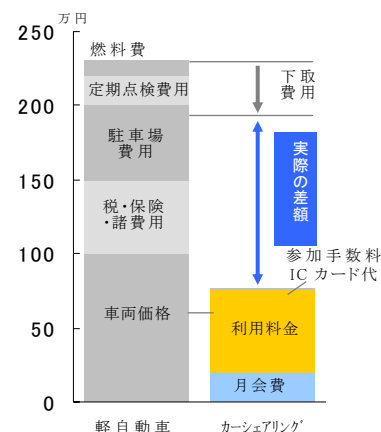
注：開始時期のうち、* 印は前身の実験または事業まで遡った開始時期

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

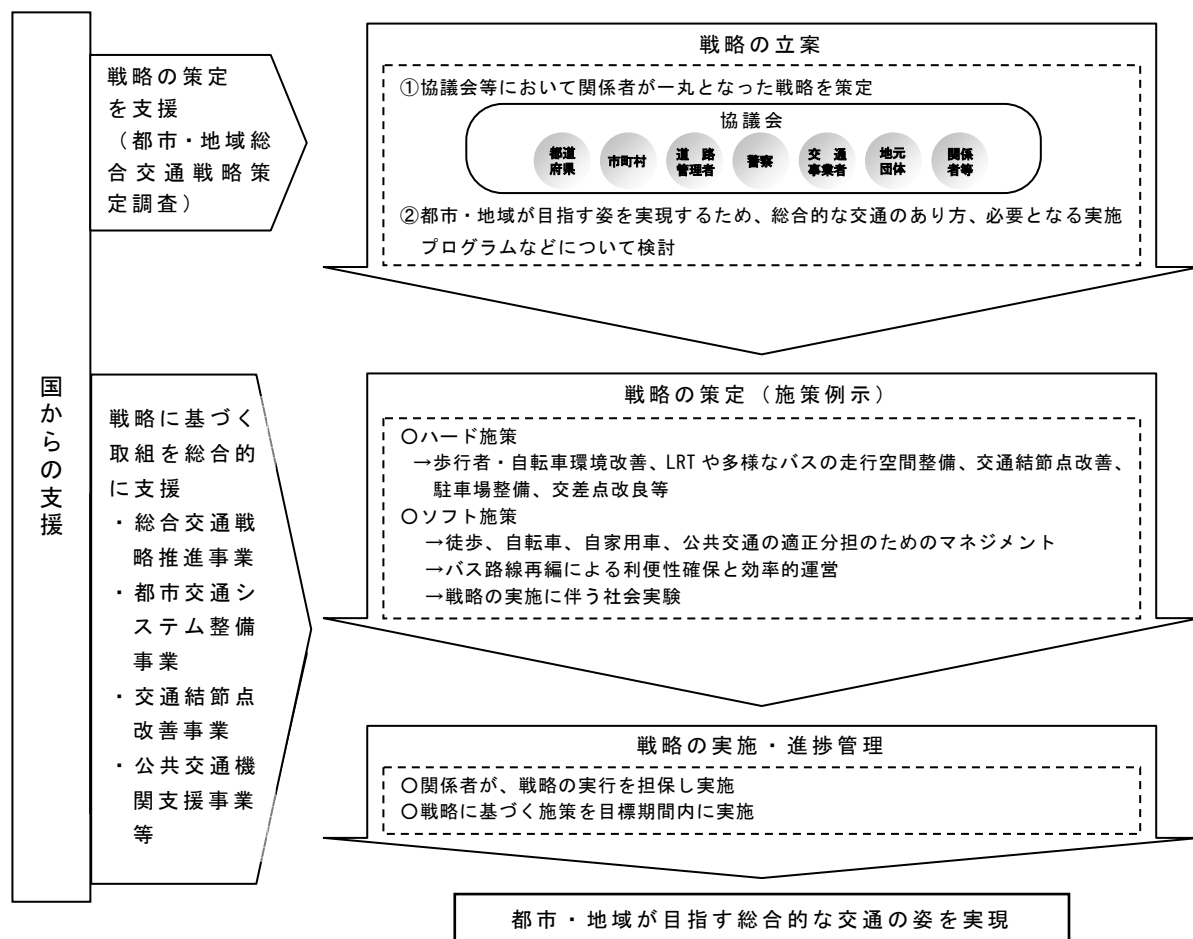
参考3 都市・地域総合交通戦略

総力戦として、徒歩、自転車、自家用車、公共交通等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。

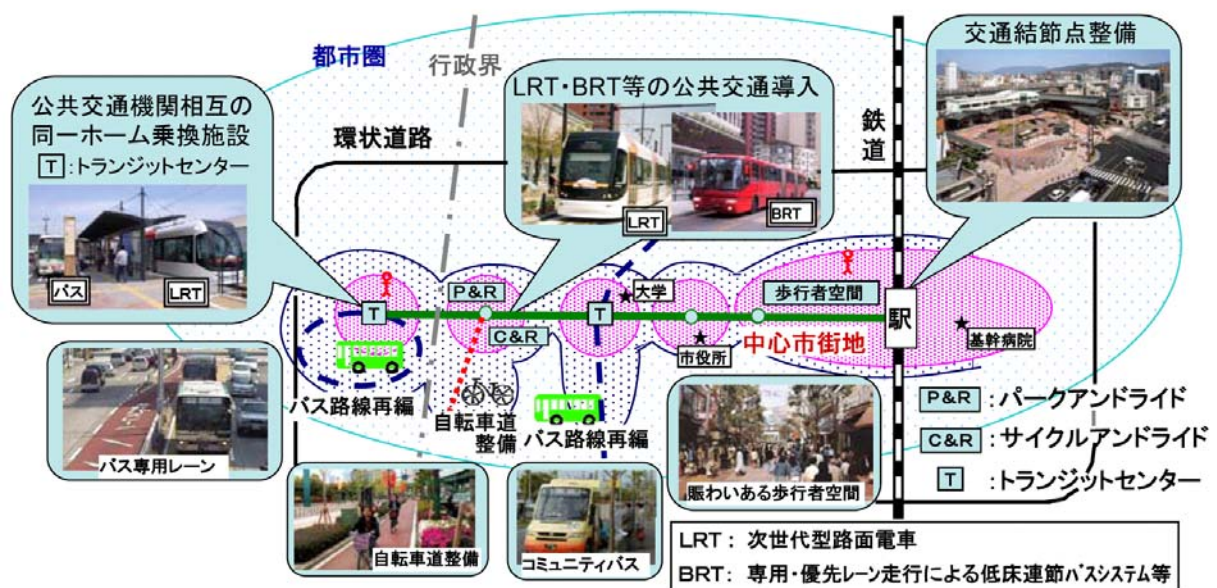
■総合的な交通の戦略による取組のイメージ



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 4 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

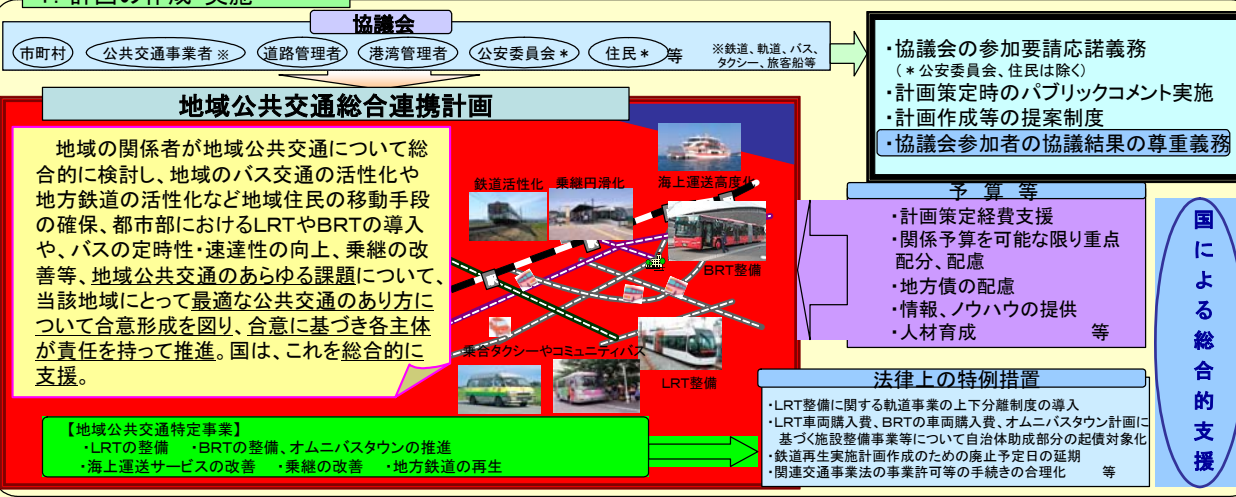
環境問題等への対応

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、地方自治体等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

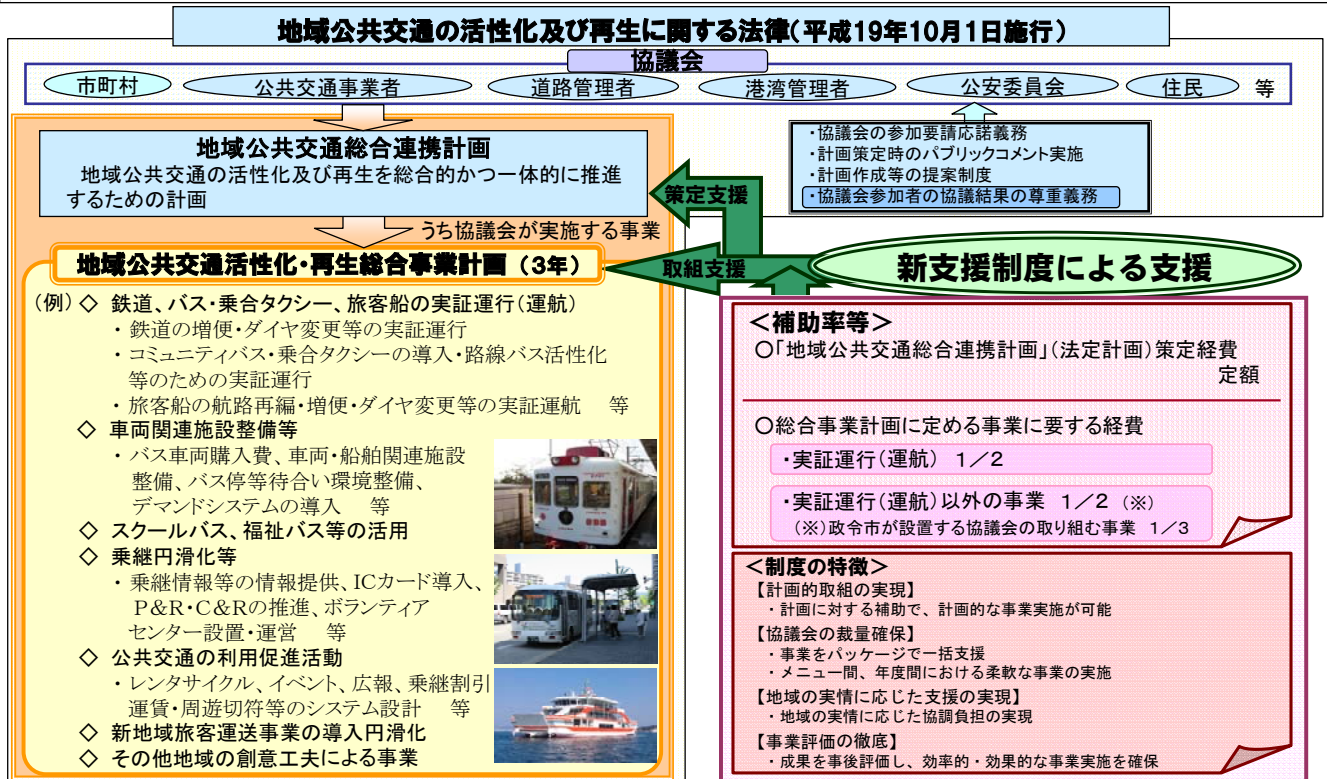
(2) 地域公共交通総合連携計画の策定による効果

- 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
 - ・ 「地域公共交通活性化・再生総合事業の活用」
 - 【対象事業】
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」に基づき地域が策定した地域公共交通総合連携計画の確実な実施を促進するため、同計画に定められた事業のうち、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する。

地域公共交通活性化・再生総合事業

平成20年度
新規制度

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。



国土交通省HP: <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sogojigyo/sogojigyo.html>

- 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 P61)

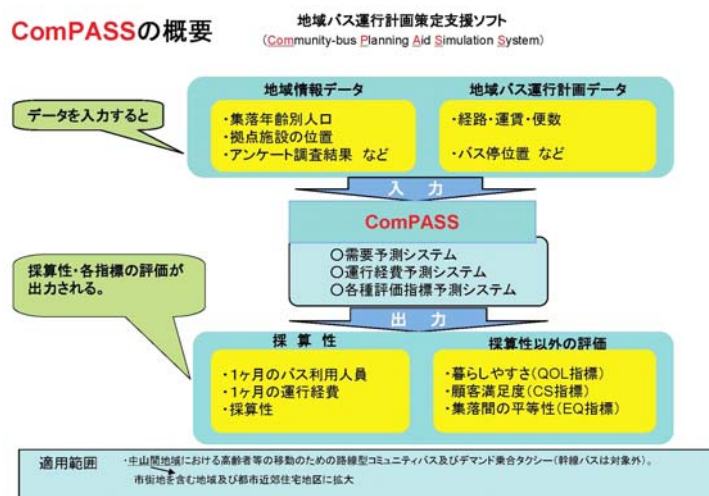
参考5 バス運行に関する支援ソフトの開発（中国運輸局）

- ・ 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。

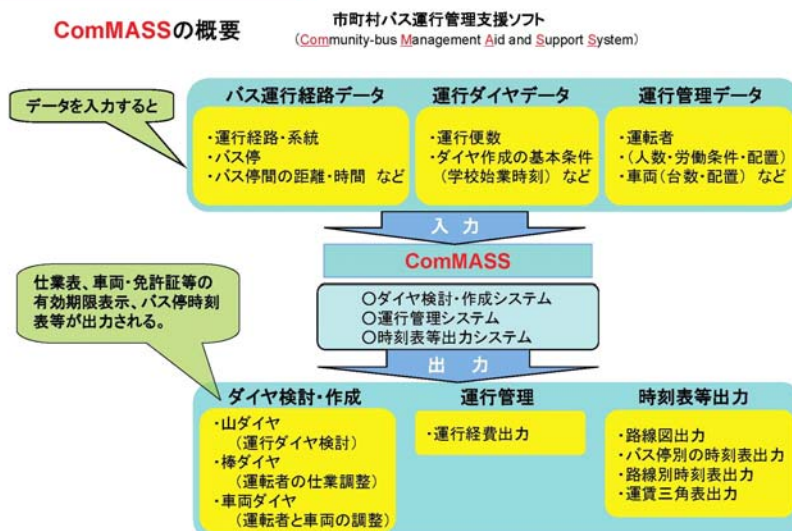
■ 概要

- ・ 「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平等性の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



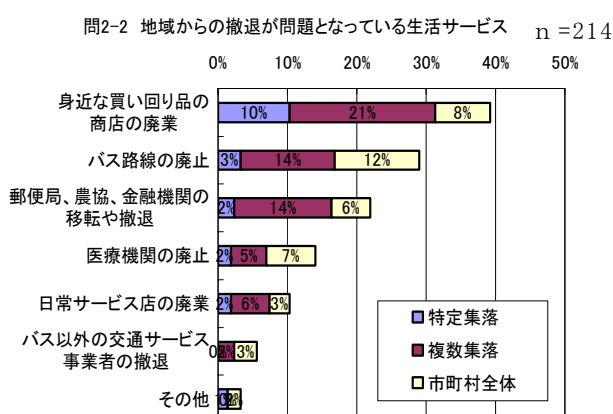
ComMASSの概要



参考6 『自然共生地域』のモビリティの確保

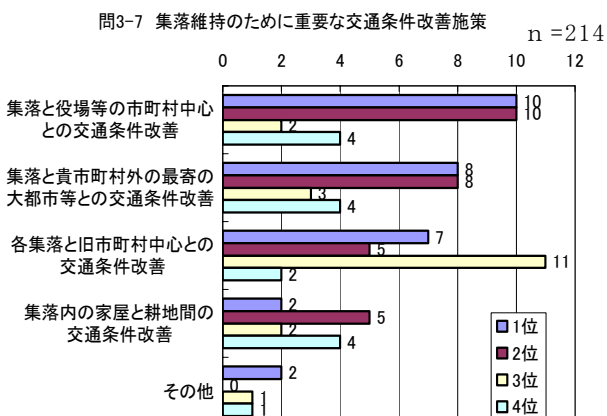
- ・ 中山間地域では、過疎化の進展により、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースも発生しつつある。
- ・ 日常の地域のモビリティを支える公共交通の維持が困難な地域については、地域の人々や周辺地域の人々の連携などによる多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えていくことが重要である。

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

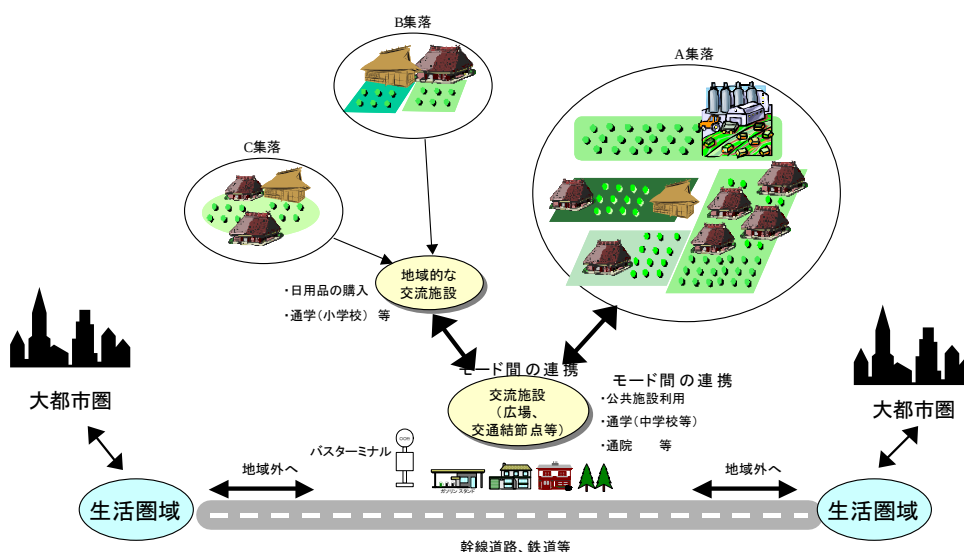
ロ) 集落維持のために今後重要な交通整備
 —交通面ではまず役場との交通条件改善、続いて各集落と最寄り大都市、旧村の中心—



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

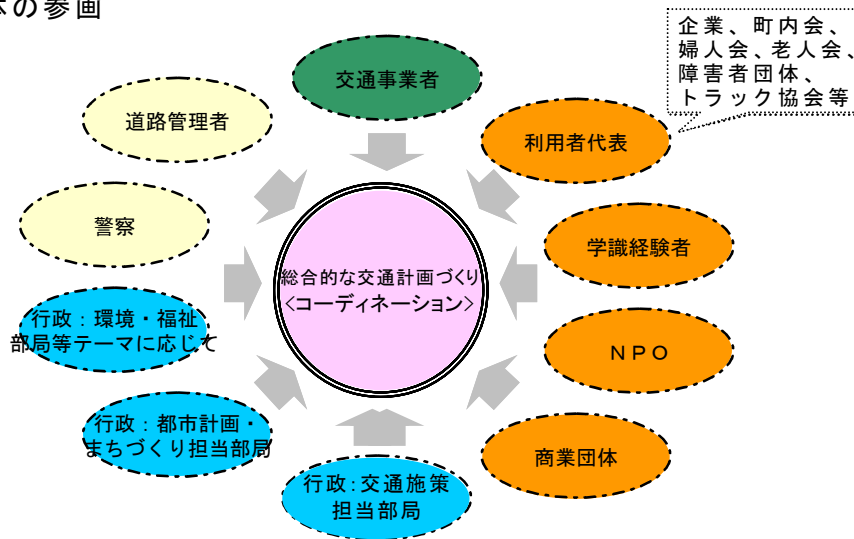
図 幹線等に接続する地域の中心施設のイメージ

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 地域公共交通会議（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・地域総合交通戦略の策定主体（P70～P71 参照）

■ 例3 地域公共交通総合連携計画を作成する協議会（P72～P74 参照）

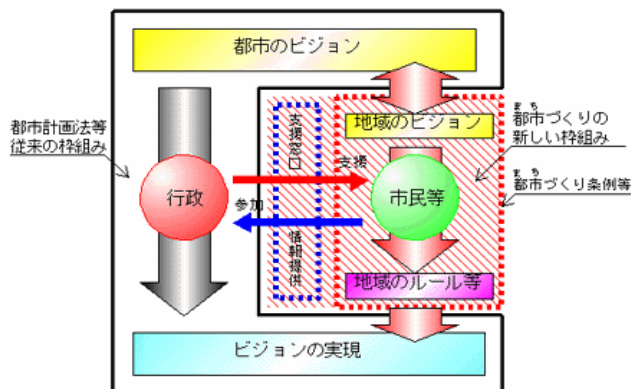
事例 35 青森市の「市民参画による都市マスタープランの策定」と「組織体制」

1999 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 (1996 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

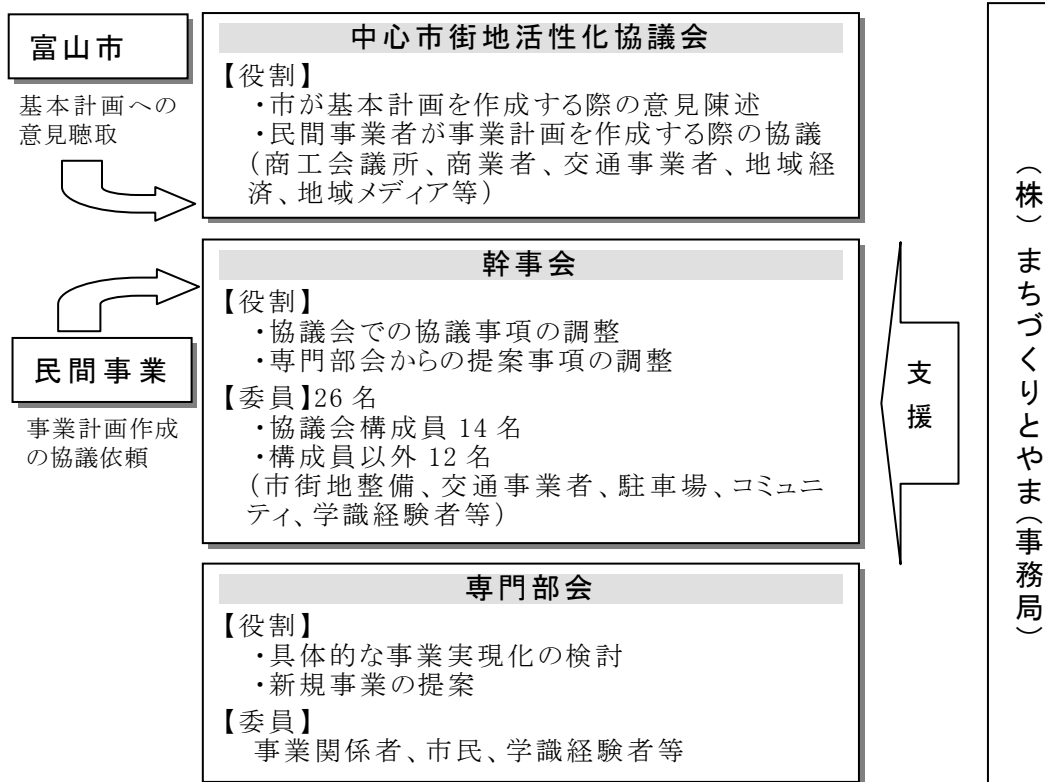
④ 行政(青森市)の組織体制

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(高齢介護保険課他)、下水道部 他	

事例 36 富山市の「中心市街地活性化基本計画」と「組織体制」

2007 年 2 月に、「富山市中心市街地活性化基本計画」を策定

① 計画策定の体制・経過



② 協議会委員名簿（2006 年度）

委 員	富山商工会議所、(株)まちづくりとやま、富山市、(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

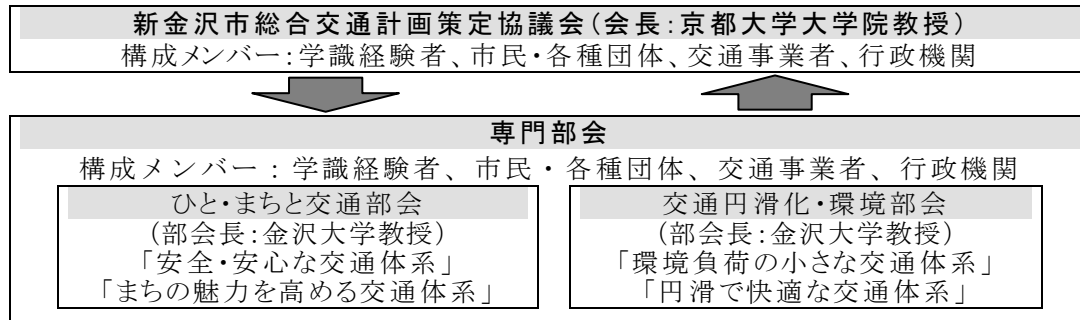
参画部局	課（★計画策定課）
都市整備部	★交通政策課 →総合交通体系、公共交通、鉄軌道、バス交通対策、新幹線建設促進、新幹線の建設に係る連絡調整 都市計画課、建築指導課、富山駅周辺整備課、路面電車推進室、都市再生総室中心市街地活性化推進課、都市再生総室都市再生整備課
企画管理部	★企画調整課 →コンパクトなまちづくり担当※ 地域政策課、行政管理課、職員課、秘書課、広報課、情報統計課、文化国際課
その他部局 財務部、福祉保険部、市民生活部、環境部、商工労働部、農林水産部、建設部、出納課	

※ 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 2002 年 11 月に別途設置し検討。

事例 37 金沢市の「新金沢市総合交通計画」と「組織体制」

2001 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



< 検討経過 >

1999 年度～2000 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
 - (2) 行政関係機関との連携
 - (3) 効率的な行政運営
 - (4) 推進体制の整備

③ 協議会委員名簿（2000 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	

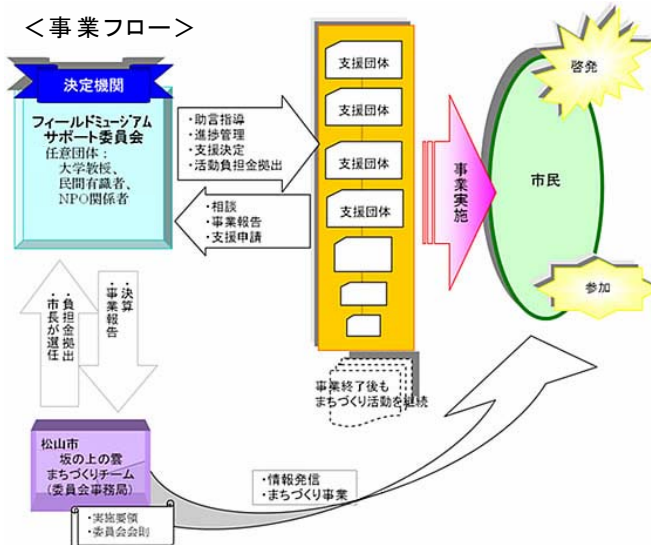
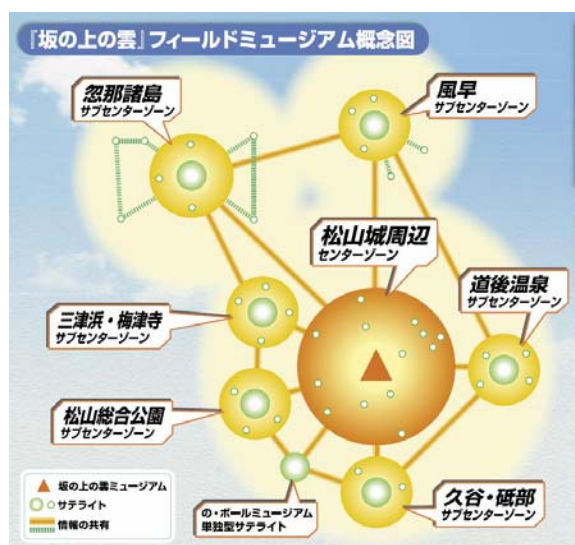
※ 金沢市では、上記の「新金沢市総合交通計画」の基本理念や目標を実現するためには、道路、鉄道等の交通基盤（ハード）を有効に活用するための方策（ソフト施策）を中心に、より具体的な行動計画の策定が必要であると、2015 年度を目標年次とした「新金沢交通戦略」を 2007 年 3 月に策定している。

事例 38 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」

2004 年度から『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より、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（2007 年度）

＜2007 年度活動団体（計 8 団体）＞

- ・ NPO 法人 アイム 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 ・ 青春亭お伽座

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→まちづくり交通計画、オムニバスタウン計画等を策定 ★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、価値観の多様化などにより、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) 在来型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	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	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。

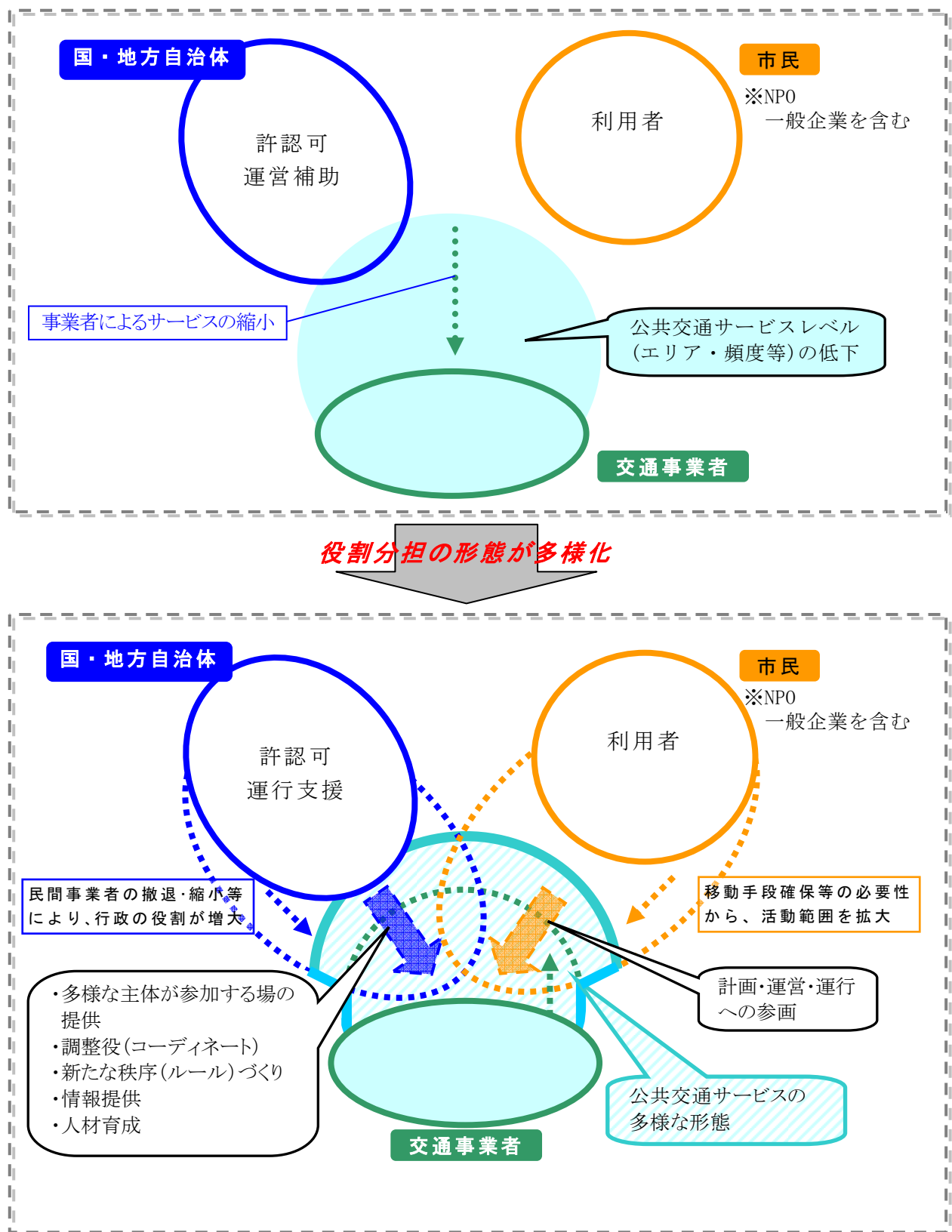
※複合型：ここでは、事業の計画主体が複数にまたがっているものを示す。

■ 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。

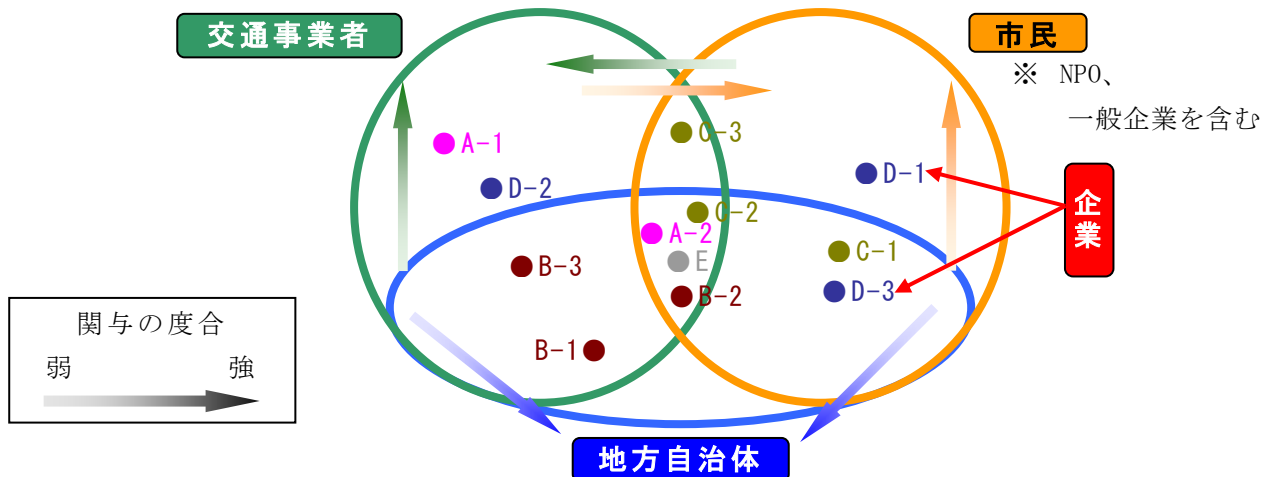


③ 多様な公共交通の担い手

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。

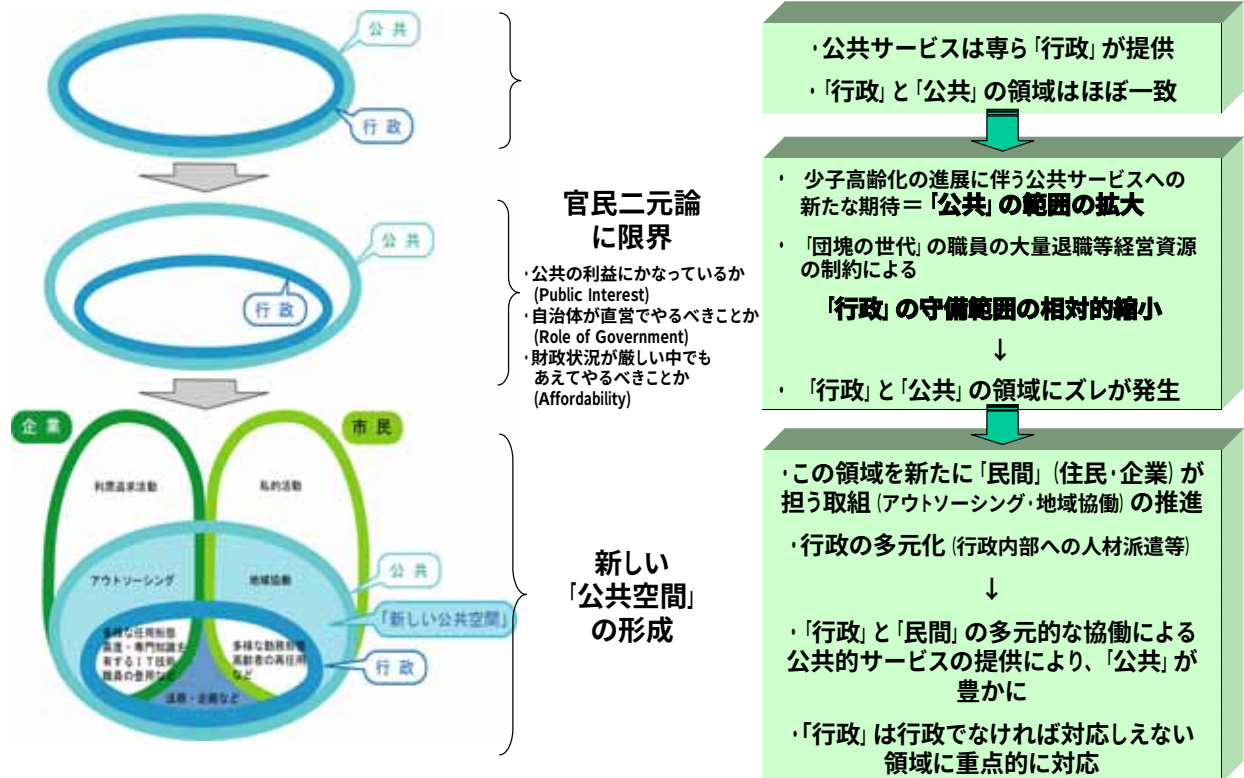
特に市民の参画の形態は、「利用促進」から「計画、運営、運行への積極的な参画」まで様々である（＝新たな公）。



各類型の事例

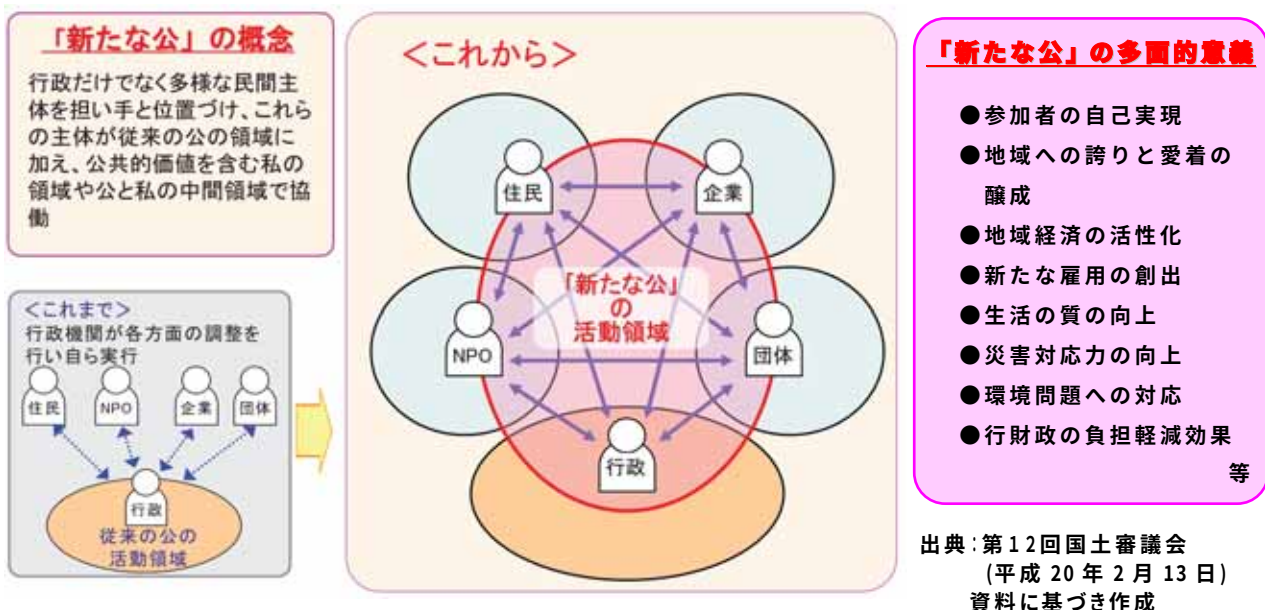
役割分担の類型		事例
A-1	事業者主体型	迂回型デマンドバス 協定に基づくバス運行
A-2	自治体の協力	運行主体の変更による路線維持
B-1	自治体主導型(1) (コミュニティバス/廃止代替バス) (バスの機能統合) (複数自治体による連携)	自治体主体による無料バス
		中心市街地循環バス
		中心市街地デマンドバス
		幹線バスと支線バスの連携
		コミュニティバスと乗合タクシーの連携
		地域福祉バスを中心とした交通体系確立
		民間から自治体主導のバスに変更
		路線バスの間合い運用による福祉バス運行
		スクールバスと路線バスの統合
		協議会によるバス運営
		一般事務組合によるバス運営
		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7 新しい「公共空間」の形成のイメージ



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8 「新たな公」の概念



第 4 章 モビリティ確保に向けた総合的な施策 の作成に当たっての留意点

第 1 節 地域の実情・課題の把握・整理

第 2 節 目標、方針の設定

第 3 節 需要者側の理解の醸成、啓発

第 4 節 構成要素

第 5 節 フォローアップ

第4章 モビリティ確保に向けた総合的な施策の作成に当たっての留意点

ここまでは、地域のモビリティを巡る現状や課題、ニーズの傾向を概観し、それを踏まえ、モビリティ確保に向けた取組の着眼点を整理し、地域づくりと一体となった総合的な取組を検討する際には、多様な主体の参画を得て、地域の需要や実情に即して進めることが重要であるとした。

第4章では、第3章までに整理した内容を踏まえ、具体的に総合的な施策を作成し、これを実現するに当たって重要となる観点や、構成要素について整理した。

第1節 地域の実情・課題の把握・整理

モビリティ確保に向けた総合的な施策を作成するためには、まず、自らの地域の実情や課題を把握・整理することが必要である。これを怠ると、ニーズとかけ離れ、持続可能な対策とならない恐れがある。また、第1章第2節に示したような、人口減少、高齢化、環境負荷低減への要請の高まり等地域の社会状況の変化に対応するためには、従来の延長上では無い新たな発想も必要となるが、検討の基礎となるのは、自らの地域の実情や将来も見据えた課題認識である。さらに、住民等にとって説得力ある施策を作成し、理解を得るためには、住民等需要者側の視点も的確に把握する必要がある。

地域の実情や課題を把握するための方法には、統計等の既存データの収集やアンケート調査等様々あるが、この際、単にデータを収集するだけではなく、収集したデータを活用して、地域のモビリティの実情を一番の関係者である住民等に示し、関心を高める機会とするなどの工夫が求められる。

■意識調査

地域の課題や実情を把握する上で、住民等の交通に対する意識を把握しておくことが重要である。これは、住民等需要者側の理解を醸成するための広報、啓発を効果的に実施するためにも必要なデータとなる（第3節参照）。

また、調査の範囲や項目を工夫することによって、潜在的な移動のニーズ等、他の調査では把握できないデータを収集することもできる。

本書に掲載した事例でも、多くの作成主体が何らかの調査を実施している。

●例1 富山市（P51 参照） 「富山市の公共交通に関する市民意識調査」

「公共交通活性化計画」策定にあたり、市民の移動状況や公共交通の満足度、交通政策への意見等の把握を目的に実施。

【設問例】「公共交通活性化の必要性について」

「公共交通活性化への行政の関与について」

「公共交通の便利な地域への居住意向」 ほか

<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/koutukeikaku/houkoku.htm#4>（富山市 HP：「富山市公共交通活性化計画」）

●例 2 京都府宇治市（P60 参照） 「ワンショット TFP」

クルマ以外の通勤を呼びかける冊子と地域の公共交通マップをアンケート票と共に配布。意識の調査と同時に車以外の通勤を考えるきっかけを作る。

【設問例】「車で通勤することについての意識（「環境」「健康」への影響）」

「車以外での通勤手段の可能性」「通勤出発時刻変更の可能性」ほか

http://www.pref.kyoto.jp/tdm/est_model3-1.html（京都府 HP）

<http://www.pref.kyoto.jp/tdm/resources/ujicommuter2005-2.pdf>（同アンケート表）

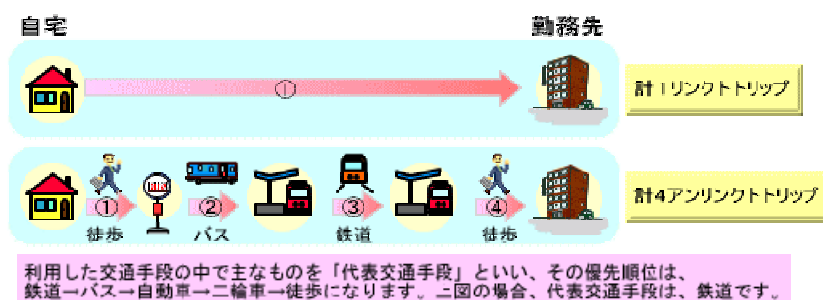
■移動実態の把握

交通機関等の利用状況は、それぞれの交通機関等に着目した、いわば定点観測であるが、一人一人がどのような交通手段を使って移動しているかを把握するためには、「人」に着目した調査が必要になる。

●例 1 パーソントリップ調査

1 日の人の動きを調べる調査で、アンケート調査により交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯等 1 日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができる。

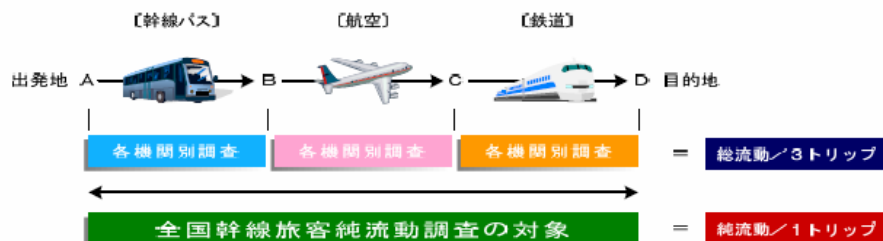
本書でも、第 1 章第 1 節（2）や第 2 章第 1 節（1）②でパーソントリップ調査の結果を掲載している。



http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/w_pt/index.html（国土交通省 HP）

●例 2 全国幹線旅客純流動調査

通勤・通学を除く都道府県間を超える真の出発地から真の目的地への国内旅客流動を把握するもの。（「幹線」とは、航空、新幹線等特急列車あるいは高速バス等といった幹線交通機関を調査対象としているため。）



<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/index.html>（国土交通省 HP）

■交通機関等の利用状況の把握

交通機関の利用状況については、行政機関で定期的に調査を実施し公表しているものがある。これは、地域のモビリティの実態を把握する上で参考となるが、公表されているものは、集計の単位が広範囲であることが多い。

より詳細なデータは、地方整備局、地方運輸局等で提供している場合がある。

●交通機関等の利用状況について公表されている主なもの（国土交通省 HP）

- ・交通関係指定統計等資料

<http://toukei.mlit.go.jp/>

- ・交通関係統計資料（報道発表資料）

<http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/koutsu-toukei/index.html>

- ・道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html>

■その他調査

地域に着目した交通の実態を把握するために、他の調査では把握できないきめ細かなデータが必要な場合には、独自で調査することが重要である。

また、持続可能な仕組みとするためには、各交通機関の利用者数や経営状況等のデータも含め、現状を正確かつ定期的に把握することも重要である。

●例 1 富山市（P51 参照）

前出の意識調査において「車が自由に使えない人」「移動に困ることのある人」の実態（交通手段、外出頻度等）を合わせて調査。

<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/koutukeikaku/houkoku.htm#4>（富山市 HP：「富山市公共交通活性化計画」）

●例 2 新潟県上越市

上越市総合交通計画策定時のアンケート（意識調査）において、合併前市町村間の移動手段、新潟市や東京都内への移動手段についても調査。

<http://www.city.joetsu.niigata.jp/contents/town-planning/pub/h18/04-kotsu/result/index.html>（上越市 HP：「上越市総合交通計画・基本計画（案）」）

●例 3 新潟県長岡市 長岡駅前広場「歩行者通行量調査及びアンケート調査」

長岡駅前広場の利便性や快適性を高めるため、歩行者通行量調査及び駅構内、駅前広場等に関するアンケート調査を実施し、整備パターン案を検討。

<http://www.city.nagaoka.niigata.jp/shisei/kakusyu/tyusin/ekihirotyousa.pdf>

（長岡市役所 HP：駅前広場「歩行者通行量及びアンケート調査」報告書（概要））

●例 4 埼玉県三郷市 「地域循環バス調査」

「無作為抽出市民アンケート」「自転車駐車場利用者調査」「公共施設利用者調査」「グループインタビュー調査」を組み合わせで実施し、バスに関連する交通実態や市民意識を把握。調査結果を参考として新しいバス路線網計画を策定、実証実験とフォローアップ調査を行い、計画の実現を図った。

http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/case/pdf/plan_5.pdf（国土交通省 HP）

事例 39 区内循環バス「めぐりん」利用実態調査（東京都台東区）

- 区内循環バス「めぐりん」の運行上の問題点及び課題を抽出し、効率化と利用者増の具体的方策を探ることを目的として、利用実態調査を実施。調査結果を基に運行時間帯の拡大、ルート変更等を実施。

■概要

- 2001年6月の運行開始から6ヶ月後に、利用の実態を調べる「カウント調査」と主に住民の意識を調べる「アンケート調査」を実施。（下記概要参照。）
- カウント調査では、利用者の多くが「女性」「区民」「65歳以上」であり、主な利用目的が「買い物」「通勤通学」であることが分かった。また、バス停別の乗降客数や利用ピーク時間帯も把握した。
- アンケート調査では、「休日の運行頻度」「運行時間帯（始発～終発）」「現状の運行経路」に対する評価・満足度が低いことが分かり、広報活動の不足や他の交通機関との連携不足等の意見が寄せられた。
- これら調査結果を踏まえ、具体的な対応策を検討。運行時間帯の拡大やルートの変更、パンフレットやホームページ作成等を実施した。
- また、調査結果は、後年の路線の増設（「南めぐりん」（2004年4月）「東西めぐりん」（2006年4月））の基礎データとしても活用されている。
- 2008年2月、第2回目調査を実施。

【カウント調査の概要】

〔調査方法〕

- 調査員が「めぐりん」に乗り込み、
- ①乗客に調査票を配布し、その場で記入してもらい回収
 - ②乗降者数をカウント

〔調査実施日〕

平日及び休日の2回

〔調査票の「問」〕（当てはまるものに○）

1. 性別、年齢、住所（台東区内・台東区外）
2. 乗降車停留所（該当停留所に○）
3. 利用目的（通勤（通学）・業務・買い物・公共施設へ・通院・観光・その他）
4. 利用頻度（初めて・2回目以上・1週間に1～2回・1週間に3回以上）
5. 利用の仕方（往復・片道・未決定）



【アンケート調査の概要】

〔調査方法〕

バス運行エリアの住民から無作為に抽出した1,050名に対し、郵送配布、郵送回収

〔アンケート項目〕

1. 利用状況について
 - ・利用経験の有無、その理由
 - ・（平日と休日別で）目的、区間、頻度
2. 運行間隔について
 - ・運行間隔は良いか
3. 運行時間及び運行時間帯について
 - ・ルート1周の運行時間が良いか
 - ・運行時間帯は満足か（不満足の場合はその理由）
4. バス停の位置、間隔について
 - ・バス停の位置は満足か（不満足の場合はその理由）
5. 運行経路について
 - ・バスが立ち寄って欲しい施設（具体名記入）
 - ・運行経路は満足か（不満足の場合はその理由）
6. 自由意見
7. 回答者の属性
 - ・性別、年齢、職業、住所（丁目まで）

出典：東京都台東区提供資料

第2節 目標、方針の設定

地域の実情・課題に応じて、目指す目標や方針は異なる。

例えば、都市部においては、コンパクトシティへの転換を目指したまちづくりや市街地の交通混雑の緩和、中心市街地の活性化を目標として、バイパスの整備により通過交通の市街地への流入を抑制しつつ、パークアンドライドやコミュニティバス、新交通システムの導入等により公共交通を軸とする交通体系に再編し、自動車の分担率の減少を図るための総合的な施策の作成が考えられる。

また、例えば地方部では、高齢者等移動制約者も含めたモビリティの確保に向けて、ニーズに応じた交通手段の選択や統合等交通サービス水準の維持を図りつつ、デマンド交通を導入し交通サービスの空白地域の解消を図るなどにより、安全・安心な生活を営むための基礎となる交通体系を再構築するための総合的な施策の作成が考えられる。

なお、いずれにしても、住民等需要者側のニーズを把握してこれに応える努力をしつつ、地域全体での意識の共有や合意形成を図り、移動手段の選択に当たって公共交通を利用する意識が定着することが重要である。このことは、交通に係る環境への負荷の低減を図る観点からも重要である。

さらに、持続可能な仕組みとする観点からは、交通体系を整備・運営するための経費の負担能力についての十分な検討や合意形成が欠かせない。

このように、第1章から第3章で整理してきた内容を参考にしつつ、本章第4節に例示する構成要素等を適切に組み合わせることにより、地域の実情や課題に対して適切に対応するための総合的な施策の作成が求められる。

以上の内容を的確に実施するためには、ある程度の調査・検討に要する時間が必要である。特に地方自治体は、地域のモビリティの状況について日頃からその把握に努めるとともに、中期的な見通しを持ち、住民等への情報提供等により、その状況についての理解と関心を高めるよう努めることが重要である。

■例1 地域づくりの目標、方針を示す

- ・青森市、富山市、金沢市、松山市（P50～P54 参照）

■例2 公共交通の利用促進のための方針を条例化

- ・金沢市（P52～P53 参照）

■例3 需要を把握し、交通体系を再編

- ・福岡県大野城市、北海道帯広市（P62、P68 参照）

■例4 地域公共交通の課題に対する最適な公共交通のあり方について計画を作成

- ・地域公共交通総合連携計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
（P72～P74 参照）

■例5 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示す

- ・都市・地域総合交通戦略（P70～P71 参照）

■例 6 陸海空にわたる総合的な交通体系の構築に向けたビジョンを作成

事例 40 沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県）

- ・ 世界に貢献できる広域国際交流拠点の形成を図りながら、真に自立的・持続的な発展と平和で豊かな県民生活の創出に向けた新たな交通体系のビジョンとして、2002年3月に策定。
- ・ 計画の目標年次は2020年（平成32年）とし、新たな「沖縄振興計画」の実現に寄与するとともに、総合交通体系のビジョンを県政の柱として、多様な主体の参画を促していくものと位置づけている。また、計画は、県土レベル及び圏域レベルの総合交通計画の体系論を示したもので、各方面で地域の特性に合せた具体的な交通施策を推進する際の指針となる。

基本計画の理念と目標、施策体系・展開図

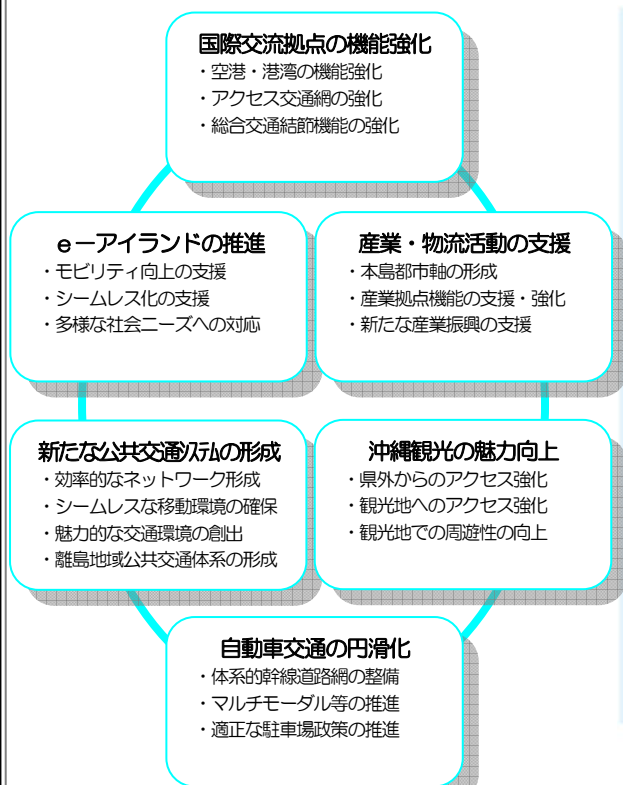
〈県土づくりの考え方〉 みんなが大好きな沖縄、未来に輝く新たな沖縄を自らが創出していく

〈基本計画のスタンス〉 効率性、実行性の高い計画、地域で維持できる計画、先進的な分野にチャレンジする計画

【基本計画の理念】 沖縄の未来を育む交通体系の確立

- | | | |
|--------|---------------------------|---------------|
| 計画目標 1 | 国際性、拠点性を育む交通体系の確立 | 〈海外、全国レベルの目標〉 |
| 計画目標 2 | 新たな活力と地域の魅力を支える交通体系の確立 | 〈県土レベルの目標〉 |
| 計画目標 3 | 環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立 | 〈地域レベルの目標〉 |

【目標達成のための6つの戦略分野】



※ 陸・海・空のモード毎の施策、ハード面とソフト面の施策が有機的に連携し、トータルとして最大限の効果を創出していくことが必要

参考 9 交通需要マネジメント（TDM）

- 交通需要マネジメントとは、自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。TDM(*Transportation Demand Management*)と略称。

【施策の分類】

- ①経路の変更
- ②手段の変更（パークアンドライド等）
- ③自動車の効率的利用（相乗り、カーシェアリング、共同集配等）
- ④時間の変更（時差通勤、フレックスタイム制等）
- ⑤発生源の調整（職住接近、在宅勤務、ロードプライシング等）



出典：国土交通省 HP <http://www.kkr.mlit.go.jp/road/toshikotsu/02.html>

第3節 需要者側の理解の醸成、啓発

地域のニーズや実情に即した総合的な施策を作成し、それを実現するためには、住民等需要者側の理解と協力が不可欠である。これは、単なる「理解」だけでなく、実際の「行動」に反映されることが必要であるが、少子化や高齢化が進み、モータリゼーションが進展する状況下においては多くの努力と工夫が必要である。

これまでも、それぞれの地域において、交通の課題を踏まえたキャンペーン等の啓発活動が行われているが、これからの取組のあり方として、「一人一人の交通行動を適切なものとしていく」（すなわち、個人に働きかける）という観点が重要である。この際、移動手段別の経費の総合的な比較等を示すことが考えられるが、特に、CO₂の排出量等環境への負荷を低減する観点も重要である。

■例1 キャンペーン

事例41 公共交通利用促進キャンペーン（熊本市）

- 熊本市中心部の渋滞緩和と、「環境に優しい公共交通」をPRし利用者の減少に歯止めをかけるため、公共交通機関利用促進キャンペーンを毎年実施。

■概要

- 「バスの日」（9月20日）に合わせ、熊本県バス協会や交通事業者により毎年約1ヶ月間実施。
- 「街頭イベント」（ボンネットバス試乗会、落書きバス等）「ノーマイカーデー」（毎週水曜日、参加者に公共交通利用半額券配布）「協賛店舗による公共交通利用者に対する各種サービス」等、多彩な取組が行われる。



■例2 一人一人の意識の転換（モビリティ・マネジメント）

- 京都市、京都府宇治市（P59～P60 参照）

■例 3 移動手段による違いを比較（経費、CO₂ 排出量等）

事例 42 ホームページで気軽に公共交通利用シミュレーション（金沢市）

- ・ マイカーから公共交通への転換を促進するための啓発として、2008 年 1 月から市のホームページに、通勤経費や CO₂ 排出量を示す「通勤シミュレーション&診断」システムを掲載。

■概要

- ・ 画面の質問に答える形で、通勤手段、時間、自宅や勤務先の住所等を入力すると、通勤経費・CO₂ 排出量・カロリー消費量が、マイカーとバス通勤、パークアンドライドを利用した場合で比較できる。
- ・ 既に公共交通を利用して通勤している場合は、「仮にマイカー通勤であった場合と比較してどのくらい CO₂ 排出量削減に貢献しているか」示すなどの工夫をしている。

URL:<http://www5.neting.or.jp/index.html>

ー通勤シミュレーション&診断ー

見直しませんか？あなたの通勤

公共交通の利用は、あなた一人だけでなく社会全体にも好影響をもたらします。このシミュレーションシステムは、あなたの通勤に公共交通を採り入れることにより、地球温暖化を防止しながら、経費の節約や健康増進にもつながるヒントを提供します。難しい操作はありません。ぜひお試しください。

対象となる方は？

金沢市圏（金沢市、白山市、野々市町、津幡町、内灘町）にお住まいの方で、会社等へ通勤している方を対象とします。

シミュレーションの進め方は？

- ① 質問に従ってYES・NOをクリックすることで、あなたに合わせたシミュレーションが進みます。
- ② お住まいとお勤め先の住所（町名まで）、所要時間などの基本項目は入力ボックスで選択するか数字を入力します。
- ③ 入力された内容に従って、パーク・アンド・ライドや路線バス利用などの最適なパターンを作成しご提案します。
- ④ 現在、公共交通や徒歩、自転車をご利用の方については、仮にその距離を車で走行した場合との比較を参考としてお示しします。
- ⑤ 計算に使う値は、あなたの入力によるほか、ガソリン代、カロリー消費量等はシステム構築時の標準値、バス運賃は1ヶ月定期券計算によっています。ご自宅とお勤め先の場所によっては、バス利用経費の計算ができない場合がありますがご容赦ください。



第4節 構成要素

モビリティ確保に向けた総合的な施策を作成するに当たっては、地域の需要や実情に即して、様々な要素を適切に組み合わせて構成することが重要である。

この際、既存ストックを最大限有効活用するとともに、実験的な導入等によりニーズを見極め、導入後の維持経費も含めて過大な投資とならないよう、十分な検討が必要である。

ここでは、その構成要素となる、公共交通、基盤施設の整備・活用、利便性の向上等について、事例や留意点等を整理した。

(1) 公共交通の計画、運営、運行

公共交通は、第1章第2節に示した地域の課題への対応手段として、その活用を図ることが重要である。(P21 参照)

公共交通の計画、運営、運行については、第3章第2節(2)(P82 参照)で示したとおり、関与する主体によって様々な形態がある。

また、第1節で把握・整理した需要等や、第2節で設定する目標、方針を踏まえ、どの交通機関を選択^{注1}し、どのように運行経費を分担^{注2}するかについて、関係する主体(自治体、交通事業者、利用者等)による同意が必要である。

ここでは、収集した事例を公共交通に関して地域が抱える課題により分類した。

なお、第3章第2節(2)で示した分類については、P99～P100の一覧表(「類型」の欄)に記載している。

I. 交通サービス水準の維持

－1 既存の体制を維持し経営を支援

現状の運営体制を、地域の取組・支援により維持しているもの

－2 計画、運営、運行主体の変更

従前の事業者の撤退等の後、別の事業者がサービス水準を維持しているもの(自治体の支援方法に様々なパターンがある)

－3 需要に応じた交通機関への転換

需要に応じて大型車から小型車への転換等を図っているもの(デマンド交通等付加価値を加える事例も見られる)

－4 複数の交通機関の機能を統合

通常個別に運行されている個々の交通手段について、運行ルートが似通っていること、利用者数のピークに時間差があること等に着目し、統合することで効率化を図っているもの

－5 需要に応じた複数の交通機関の組み合わせ

需要に応じて複数の交通手段を組み合わせているもの(乗換等の利便性を図っている)

－6 サービス提供エリアの広域化(市町村合併の対応等)

市町村合併等を契機にして、広域的に交通サービスを提供するもの

Ⅱ. 交通サービスの需要への対応、需要の創出

- －1 運行ルート固定
- －2 運行ルート非固定（デマンドバスの導入等）
- －3 都市中心部及び観光地等の交通サービスの高質化

注1：（例）幹線バスへのアクセス交通手段として、小型バスを運行するか、通常のタクシーとするか。

小型バス：利用者側の経費負担が比較的小さい。

タクシー：利用者側の経費負担が比較的大きい。

注2：利用者増のためには、運賃を低廉（無料、ワンコイン等）にすることが効果的だが、運営側の負担は大きくなる。

行政側が運行経費を負担する場合、住民等（＝納税者）が受ける便益がその負担に見合うものであるかどうかの観点で、合意形成を図る際に重要となる。

I. 交通サービス水準の維持

項目	路線名等	地域等	類型※	事例番号
1) 既存の体制を維持し経営を支援				
路線存続に向けた地元支援活動	上田電鉄別所線	長野県	A-2	43
第三セクターの船舶保有による離島航路の高速化		島根県隠岐の島町他	B-1	44
2) 計画、運営、運行主体の変更				
運行主体の変更による鉄道維持	和歌山電鐵	和歌山県	B-1	45
運行主体の変更によるバス路線維持	遠州鉄道バス	浜松市	A-2	46
運行主体の変更によるバス路線維持	あやバス	京都府綾部市	B-1	47
上下分離方式による鉄道運営	上毛電気鉄道	群馬県	B-1	48
地元主体の第三セクター化による鉄道運営	万葉線	富山県高岡市	B-2	49
地元参画の第三セクター化による鉄道運営		富山市	B-2	前掲P16
市町村合併を契機にした離島航路の民営化		松山市	B-1	50
県境を超えた検討委員会による海上旅客定期航路の再生		熊本県苓北町他	B-1	51
離島航路の統合による合理化		宮城県女川町	B-1	52
3) 需要に応じた交通機関への転換				
代替交通手段によるモビリティの確保	あいのりタクシー	北海道帯広市	B-1	前掲P68
代替交通手段によるモビリティの確保	すずらん号	長野県富士見町	B-1	前掲P68
4) 複数の交通機関の機能を統合				
スクールバスと路線バスの統合		鳥取県日南町	B-1	53
自治体が主体となり運行する無料バス	中川町民バス	北海道中川町	B-1	54
路線バスの間合い運用によるコミュニティバス運行		大分県宇佐市	B-1	55
空き時間を対象とした福祉公用車の貸出		鳥取県日南町		56
5) 需要に応じた複数の交通機関の組み合わせ				
幹線バスと支線バスの連携(十津川方式)	村営バス	奈良県十津川村	B-1	57
コミュニティバスと乗合タクシーの連携	さんさんフィーダータクシー	愛知県三好町	B-1	58
DMV のデモンストレーション走行	岳南鉄道	静岡県富士市		59
鉄道とバスの併用機材	JR 北海道		A-1	前掲P67
6) サービス提供エリアの広域化(市町村合併の対応等)				
旧市町村の交通システムの統合再編		岐阜県高山市	B-1	60
協議会によるバス運営	紀ノ川コミュニティバス	和歌山県旧那賀郡4町	B-1	前掲P65
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	島根県安来市他	B-1	前掲P66
複数自治体の共同出資による第三セクター	東頸バス	新潟県旧東頸城郡6町村	B-1	前掲P66

※類型：第3章第2節(2)(P82)の分類

Ⅱ. 交通サービスの需要への対応、需要の創出

項目	路線名等	地域等	類型※	事例番号
1) 運行ルート固定				
住民主導のコミュニティバス導入	醍醐コミュニティバス	京都市	E	61
自治体の補助を受け住民が運行するバス	長沢ミニバス	兵庫県淡路市	C-1	62
自治体が協賛金を得て運行するバス	自主運行バス「鈴の音バス」	三重県松阪市	B-2	63
協定に基づくバス運行	バストリガー協定	金沢市	A-1	64
海上運送における速達性向上	津エアポートライン	津市	A-1	65
地域住民との協働によるコミュニティバスの運行	マリンクス	福岡県新宮町	B-1	前掲P58
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	B-1	前掲P62
2) 運行ルート非固定				
迂回型デマンドバス	平川市デマンドバス	青森県平川市	A-1	66
住民の要望を受け民間事業者が運行するバス	無料買物バス	三重県鈴鹿市	D-1	67
三次市民タクシー運行事業	三次市デマンド型乗合タクシー	広島県三次市	C-2	68
デマンド型乗合タクシー	おだかeーまちタクシー	福島県南相馬市	D-3	69
ボランティアによる福祉送迎サービス	津具村福祉送迎サービス	愛知県設楽町	C-1	70
3) 都市部及び観光地等の交通サービスの高質化 (都市部)				
住民の要望を受け民間事業者が運行するバス	桃花台バス	愛知県小牧市	C-3	71
企業の協賛金を基に運行するバス	丸の内シャトル	東京都千代田区	D-2	72
連節バスとフィーダーバスの連携	ツインライナーとふじみ号	神奈川県藤沢市	B-1	73
ガイドウェイバスの導入	ゆとりーとライン	名古屋市	B-1	74
日常生活における快適な移動手段の提供	コミュニティバス「はるかぜ」	東京都足立区	B-3	前掲P15
日常生活における快適な移動手段の提供	区内循環バス「めぐりん」	東京都台東区	B-1	75
日常生活における快適な移動手段の提供	Bーぐる (ビーグル)	東京都文京区	B-1	76
中心市街地循環バス①	ふらっとバス	金沢市	B-1	77
中心市街地循環バス②	マイバス	前橋市	B-1	78
中心市街地デマンドバス	中心市街地玄関口バス	愛知県豊田市	B-1	79
地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行		甲府市	D-1	前掲P59
新たなモビリティ確保の形態	カーシェアリング			前掲P69
(観光)				
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	B-2	前掲P19
道頓堀川の水辺整備		大阪市	B-1	前掲P19
観光船による離島のネットワーク化	せとうちおさんぽクルーズ	広島県瀬戸内海沿岸・島嶼部	A-1	80
河川舟運の活用によるまちおこし	「水上バス」と「はとバス」の連携	東京都	A-1	81
河川舟運の活用によるまちおこし	堀川の活用による舟運事業	名古屋市	B-3	82
河川舟運の活用によるまちおこし	城下町・松江の堀川遊覧	松江市	A-1	83

※類型：第3章第2節(2)(P82)の分類

I. 交通サービスの水準の維持

I-1 既存の体制を維持し、経営を支援

事例 43 路線存続に向けた地元支援活動（上田電鉄別所線：長野県）

- ・ 上田電鉄別所線を存続させるため、地元自治会が中心となって回数券販売を幹旋。

■ 背景

- ・ 電車利用者の減少に歯止めがかからず存続の危機に直面。
- ・ 鉄道存続に向けた利用促進策が求められていた。

■ 対応

- ・ 53 の地元自治会から成る「別所線電車存続期成同盟会」が自治会回数券を販売幹旋。
- ・ 自治会回数券は有効期間が 6 ヶ月、20 枚綴りで割引率 15%（一般回数券は割引率 9%）。
- ・ 販売幹旋は年 2 回実施。
- ・ 販売実績は 10 年以上。無人駅では出張販売も実施。

■ 結果

- ・ 回数券販売額全体に占める自治会回数券の販売割合は 4～5 割。
- ・ 自治会組織がマイレール意識を持つことにより、「別所線存続運動」の機運が向上。
- ・ 2006 年度からの自治会回数券の有効期間を 1 年間、販売期間を 2 ヶ月に延長し、購入特典として市内循環バス無料乗車券等を付与し、売上げ増となった。
- ・ また、2007 年度からは「別所線電車存続期成同盟会」の自治会会員数が 62 となった。



（長野県上田市都市建設部地域交通政策課）

事例 44 第三セクターの船舶保有による離島航路の高速化（島根県隠岐の島町他）

- ・ 島民の利便性向上と観光客増加に対応するため、第三セクターが建造、保有する高速船を航路事業者に貸与。

■ 背景

- ・ 隠岐島～本土を結ぶ航路は、島民の利便性向上と、観光客の増加に対応するため、新たな高速船の導入が望まれていたが、新船建造には多額の資金を要することから、民間航路事業者単独での負担は困難な状況であった。

■ 施策

- ・ 検討の結果、県、地元 7 町村※、事業者等の出資により設立されている第三セクター「株式会社隠岐振興」が、地元自治体の補助を受けて高速船を建造、所有し、航路事業者に貸与することとなった。

■ 結果

- ・ 高速性と快適性の大幅な上昇により、乗客数の増加につながった。
- ・ 地元自治体は過疎債の交付税措置を受け補助、事業者は修繕費等を負担するものの、船舶購入に伴う多額の資金を必要とせず、相互に大幅な経費の削減が図られた。

■ 課題

- ・ 島民人口の減少等により利用者数の減少が予想されるため、地元自治体、事業者等が一体となって交流人口の増加を図る必要性。



※西郷町、布施村、五箇村、都万村、海士町、西ノ島町、知夫村（西郷町、布施村、五箇村、都万村は市町村合併により現在は「隠岐の島町」）

（島根県隠岐の島町観光商工課）

I-2 計画、運営、運行主体の変更

事例 45 運行主体の変更による鉄道維持（和歌山電鐵：和歌山県）

- ・ 民間事業者が撤退した鉄道事業を、県と市の費用負担の基に新たな民間事業者が引き継ぎ。

■ 背景

- ・ 長期的な利用者減少により赤字が続いていた南海貴志川線では、地元で対策協議会が設立され、利用促進策を協議。
- ・ 事業者によるコスト削減策や利用促進策も効果が無く、赤字拡大が続き、2004年8月に事業撤退を表明。

■ 対応

- ・ 和歌山県、和歌山市及び旧貴志川町※で、存続維持のための経営形態を協議。
- ・ 新事業者による経営を目指し、鉄道用地取得や変電所大規模修繕の費用負担を県が、運営支援資金の負担を2市が実施、というスキームが決定。
- ・ 募集により選定された岡山電気軌道が100%出資する和歌山電鐵に営業を譲渡、2006年4月から運行開始。

■ 結果

- ・ 2006年度の利用者数は約211万人と、前年度の192万人より増加。
- ・ 同年度の年間赤字額は約5億円から約7,700万円（2市からの運営支援資金繰入後）へ減少。



※市町村合併により現在は紀の川市

（和歌山県企画部総合交通政策課）

事例 46 運行主体の変更によるバス路線維持（遠州鉄道バス：浜松市）

- ・ 過疎山間地区での既存バス事業者の撤退を受け、国、県、関係市町村及び乗合事業者が連携し、他の民間事業者による乗合バスを確保。

■ 背景

- ・ 静岡県西部の過疎山間地区における、既存バス事業者の撤退表明により、浜松市内への代替交通手段を確保する必要性。

■ 対応

- ・ 関係市町村、事業者による協議を経て他の民間事業者（遠州鉄道）へ事業を引き継ぎ。
- ・ 2002年10月から、旧天竜市※（西鹿島駅）より旧水窪町※への路線（延長51.9km）を1日5往復（6:30-20:00）運行。
- ・ 沿線で運行される自治体バスと連絡。

■ 結果

- ・ 2002年度利用者数
年間利用者：43,000人/年（区間便含）
日平均利用者：約250人

■ 課題

- ・ 過疎地域であり利用者増加には限度があるため、観光客等による利用者増加が必要。
- ・ 上記施策による、収支率の改善。



※市町村合併により現在は浜松市に編入

（浜松市都市計画部交通政策課）

事例 47 運行主体の変更によるバス路線維持（あやバス：京都府綾部市）

- ・ 市内を運行するバス事業者の経営破綻を受け、市は独自のバス運行を決定。運行は他の民間事業者へ委託。

■ 背景

- ・ 綾部市では、市内を運行するバス事業者が、利用者減少と経営悪化により 2004 年 1 月に経営破綻。
- ・ 営業譲渡を受けた事業者は、市内での運行継続にあたり、路線の減便や廃止、市補助金の大幅な増額を要求。

■ 対応

- ・ 市は当該事業者に頼らずに、関係者の意見をもとに市独自のバス運行を決定。運行はタクシー事業者（京丹タクシー）に委託。
- ・ 路線の全便を、市立病院や鉄道駅に乗り入れる等の工夫を実施。
- ・ 利用の少ない路線はタクシー車両を用いた、予約型交通システムを導入。

■ 結果

- ・ 利用者数は約 20 万人（2005 年度）で、当初予定の 15 万人を上回る。
- ・ 市費の投入はこれまでの補助金ベースで 2,500 万円を越えない範囲で計画。2005 年度総額は 1,400 万円。

■ 課題

- ・ 利用状況に合わせた路線や運行形態の見直し。
- ・ 従来バス事業者による路線維持に多額の費用を要する場合、自治体等は他事業者への変更を検討する必要がある。

（京都府綾部市市民環境部市民協働課）



事例 48 上下分離方式による鉄道運営（上毛電気鉄道：群馬県）

- ・ 鉄軌道整備法による欠損補助の打ち切りを受け、上下分離方式による鉄道沿線市町村及び県からの支援の実施。

■ 背景

- ・ 上毛電気鉄道では、旅客の減少により 1970 年代後半から鉄軌道整備法による欠損補助を受けていたが、打ち切りが決定。
- ・ 鉄道存続に向け、群馬県及び前橋市等 7 市町村※、関係者で上毛線再生等検討協議会が発足。

■ 対応

- ・ 1998 年 1 月に上毛線再生の基本方針が決定され、それに伴い、上下分離方式による公的支援を 1998 年度より実施。
- ・ 電路や線路等の設備及び車両修繕の一部に関する費用を県及び市町村が負担し、列車は鉄道会社が運行。
- ・ 公的支援に当たり、鉄道会社は収入確保を柱にした経営再建計画を策定し実施。

■ 結果

- ・ 自治体による上下分離方式を導入することにより、鉄道会社の経営が安定するとともに、以前より設備近代化や輸送環境の整備がレベルアップ。
- ・ 一方、1998 年度に 257 万人いた利用者は 2005 年度には 182 万人まで減少し、経営状況は依然非常に厳しい状況にある。

■ 課題

- ・ 今後も利用者の減少が予想されるため、沿線住民に利用を呼びかけるとともに、まちづくりの中に上毛線の駅を位置づけ、駅を利用しやすい周辺環境の整備や駅周辺に人の流れを促すような施策を実施するなど、事業者と自治体が連携した利用促進施策が必要。

※現在は市町村合併により 3 市

（群馬県県土整備部交通政策課）



事例 49 地元参画の第三セクター化による鉄道運営（万葉線：富山県）

- 乗客減から民間経営では維持が困難になった鉄軌道線「万葉線」を、全市民的合意の下、全国初の第三セクター方式の路面電車として存続。地域活性化の切り札として、サービス改善を推進。

■ 背景

- マイカー普及による中心市街地の空洞化や、都市の沈滞化等の問題が深刻化。
- 今後の高齢社会に対応し、沿線地域の再活性化のためには鉄軌道が必要不可欠との意識が地元で醸成される。

■ 対応

- 富山県、高岡市、旧新湊市※、市民等の出資により第三セクター「万葉線株式会社」を設立。
- 加越能鉄道より資産譲受（営業キロ 12.8km）。
- バリアフリーに適した LRV 車両（低床式高性能車両）を導入。運行所要時間の短縮、運行本数の増便、運賃体系の見直し、安全確保・利便性向上のための安全島の増設や駐輪場の設置等の改善策も検討。

■ 結果

- 転換後初年度の輸送人員が 100 万人を回復（加越能鉄道最終年度は 98 万 8 千人）。
- 運賃収入等も対前年度比微増。
- 各種イベント時における送客増加等により、周辺地域の活性化に寄与。

■ 課題

- 営業を含む運営体制の強化。
- 公共交通機関を取り巻く環境は依然厳しく、経営計画の再検討も必要。

※市町村合併により現在は射水市

（富山県知事政策室総合交通政策課）



事例 50 市町村合併を契機にした離島航路の民営化（松山市）

- 市町村合併を契機に、町営で行っていた離島航路事業を民営化。経営改善対策により損益を黒字化させる。

■ 背景

- 愛媛県旧中島町では、2000 年頃から市町村合併が行政の重要課題となり、航路がある松山市との合併方針を固め交渉を開始したが、合併に際しての「懸案事項」の一つとして、町営の航路事業の対処を求められる。

■ 対応

- 町は一層の合理化のうえ町営での存続の可能性等も探るが、最終的に「民営化」を決断。
- 2003 年 11 月に「民営化推進検討委員会」を発足させ検討を開始。翌月、委員会の答申に沿って譲渡先公募の結果、石崎汽船（株）を譲渡先に選定した。
- 石崎汽船（株）は受け皿会社として、新たに中島汽船（株）を設立。2004 年 10 月から航路を引き継ぎ運航開始。

■ 結果

- 民営化決定後から行っていた、船員の削減等の経営改善対策により、損益が黒字化。

2002 年度	△15,207 千円
2003 年度	10,217 千円
2004 年度	66,492 千円
- 2005 年 1 月 1 日、旧中島町は松山市へ編入合併。



（松山市総合政策部企画政策課）

事例 51 県境を越えた検討委員会による海上旅客定期航路の再生（熊本県苓北町他）

- ・ 運航事業者から廃止表明のあった海上定期航路を、県境を越えた関係地元自治体の「航路存続検討委員会」により検討し復活させる。

■ 背景

- ・ 長崎市（茂木）と熊本県苓北町（富岡）との間の海上定期航路は民間事業者により運航されていたが、輸送需要の低迷や累積赤字の増加より、2004年8月、航路の廃止が表明される。

■ 対応

- ・ 直ちに関係地元自治体※が「航路存続検討委員会」を組織し、航路の維持方策（フェリーの調達方法や財源問題）について検討を開始。
- ・ 同委員会では、フェリーを苓北町が調達した上で、意欲ある航路事業者に運航委託することとし、当面の間は現行事業者へ運航補助を行い継続することを要請した。

■ 結果

- ・ 2005年12月、苓北町が約3,600万円で船舶を購入。
- ・ 2006年4月から指定管理者制度により、運航を開始している。

■ 課題

- ・ 今後も地元自治体、事業者等が一体となって航路全体の活性化を図る必要性。



※ 苓北町、本渡市、天草町、熊本県、長崎市、長崎県（本渡市と天草町は市町村合併により現在は「天草市」）

（熊本県苓北町企画課）

事例 52 離島航路の統合による合理化（宮城県女川町）

- ・ 2つの事業者が別個に運航してきた離島航路を、町が設立した第三セクター会社へ統合し、航路の維持を図る。

■ 背景

- ・ 女川町には、2つの民間航路事業者があり、別個に離島航路を運航してきたが、2003年10月、一方の事業者の資金繰り悪化が表面化。航路の存続が危惧される状態に陥った。

■ 対応

- ・ 当該事業者が航路事業の撤退を表明したため、東北運輸局、宮城県、女川町、事業者により航路存続についての検討を行った。
- ・ その結果、女川町が資本金3,000万円の第三セクター「シーパル女川汽船株式会社」を設立し、2つの離島航路を引き継ぐことに決定。

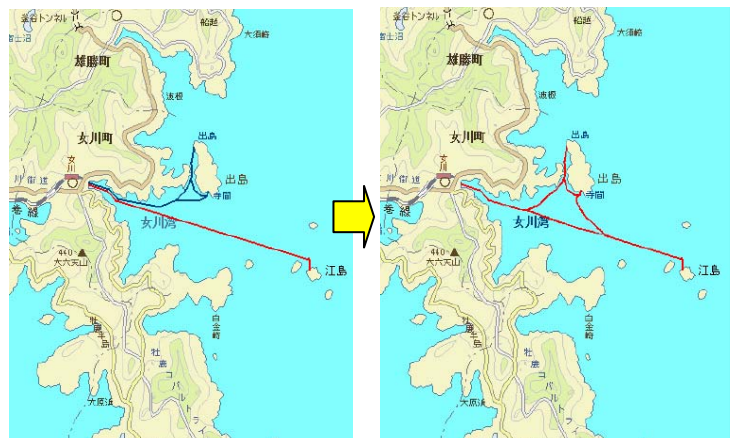
■ 結果

- ・ それまでの2社2隻体制から1社1隻体制となり、欠損額が大幅に減少、安定的に航路が維持される基盤が整備された。

■ 課題

- ・ 島民の高齢化が進み乗客数の減少が予想されることから、スリムな経営の継続が必要。

（宮城県女川町企画課）



I-3 需要に応じた交通機関への転換（前掲、一覧表参照）

I-4 複数の交通機関の機能を統合

事例 53 スクールバスと路線バスの統合（鳥取県日南町）

- ・ 町営スクールバスを廃止し代替バス（廃止路線バスから移行）へ統合することにより町内交通を確保。

■背景

- ・ 5路線のスクールバスが運行されていたが（1992年時点）、少子化による利用者減が課題となっていた。
- ・ 町内の路線バス事業者（日ノ丸自動車）も経営が深刻で、今後の好転も見込めないことから、町の補助金増額か路線廃止かの選択を迫られていた。

■対応

- ・ スクールバスと路線バスのルートがほぼ重複していたことから、両者の統合による効率化を検討。
- ・ スクールバスを全面廃止し、日ノ丸自動車も乗合路線を廃止して、町が主体の貸切代替バスに移行（通学利用の定期代を町が負担。日ノ丸自動車に運行委託）。
- ・ 登下校時間帯はスクール輸送をカバーするため、全便が中学校に乗入れ（廃止代替時にダイヤ改正）。

■結果

- ・ バス運行に要する町の経費が半減。
- ・ 日ノ丸自動車も、運行コストは変わらないが、増収となったため、担当営業所が黒字転換（その後赤字増大により、2004年10月より町営バスとして運行）。

（鳥取県日南町企画課）

事例 54 自治体が主体となり運行する無料バス（中川町民バス：北海道中川町）

- ・ 在来路線バスが運行されていない地域における、自治体が主体となった住民バス（患者輸送バス、一般住民の利用可）とスクールバス（一部便での住民利用可）の運行。

■背景

- ・ 1952年～57年まで沿岸バス（民間事業者）が運行されていたが、不採算等の理由で廃止。
- ・ 1971年、診療所の統合を機に無料の「患者輸送バス」の運行をスタート。

■対応

- (1) 住民バス（中川～佐久・共和地区）
 - ・ 診療所送迎に加え通学、その他一般住民の利用も可能にした無料バス。1日10便（片道5便）。
 - ・ 運営を町内の民間タクシー会社に委託。委託費用は500万円。ガソリン代等実費は町費で負担。
- (2) スクールバス（中川～歌内・国府地区）
 - ・ 1日10便（片道5便）。幼稚園、小中学校、商業高校への送迎。便によっては住民の併用が可能。
 - ・ 教育委員会が管轄。実際の運営は町内運送会社に委託。

■結果

- ・ 民間事業者へ委託する方が、町直営より低廉な費用での運行が可能。住民バス利用者数は月約600人。

■課題

- ・ 乗務員の高齢化により人件費が増加。委託料が年々かさむ傾向。



（北海道中川町住民課）

事例 55 路線バスの間合い運用によるコミュニティバス運行（大分県宇佐市）

- 公共交通政策及び福祉政策の一環として、路線バスを間合い使用する形でコミュニティバスを新設。

■背景

- 市内で路線バスが運行しない地域において、高齢者の通院や買い物のための足を確保することが求められていた。
- 路線バスの空き時間を有効活用してコミュニティバスを運行する方式を基本とし、山間部等道路の幅員が狭い地域はジャンボタクシーを使用することとした。

■対応

- コミュニティバスを 20 路線で運行。1 路線あたり 1 往復の便を週に 2 日設定（運行は平日のみ）。ルートは、各地域と市の中心部の間に設定。
- バスの運行は、民間バス事業者（大交北部バス）及び市タクシー協会に委託。
- 運賃は片道一律 100 円で乳幼児は無料。

■結果

- バス事業者としては、車庫で休んでいる車両を活用したためコスト増はほとんどなく、投資をせずに運賃増収が実現した。
- また、タクシー会社としても、日中は比較的稼働率が悪いため安定した収入源となっている。



（大分県宇佐市総務部企画課）

事例 56 空き時間を対象とした福祉公用車の貸出（福祉公用車以外制度：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を対象に、車いす搭載可能な福祉公用車（4 人乗り四輪駆動の軽乗用車）を貸し出す制度。

■背景

- 「県境サミット」（中国 4 県の 15 市町村で構成。2005 年 3 月 31 日解散）が、高齢者等の交通弱者の外出・社会参加を支援する方策の検討を開始。
- 2000 年 10 月～2002 年 3 月に福祉公用車レンタルの社会実験を実施。

■対応

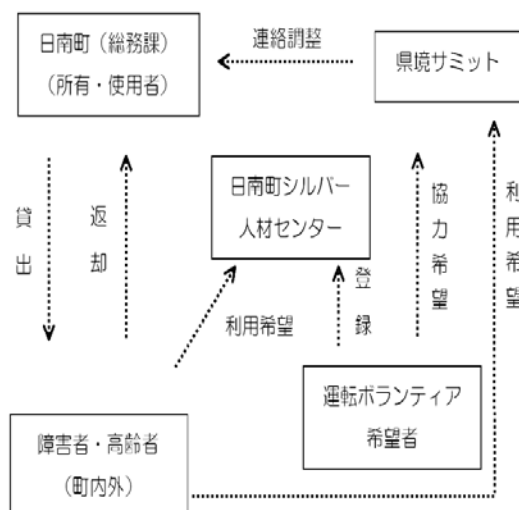
- 希望者は前日までに申し込み、当日に貸出契約書に署名して公用車を借り受ける（基本的に無料、事故補償のための保険料の一部のみ負担）。
- 運転者は利用者自ら確保（実際は運転ボランティアが担当）。利用後は燃料を満タンにして返却。

■結果

- 実験期間中に 18 件の貸出あり（ほとんどが通院目的）。
- 車両貸出による経済的負担軽減は大きく、今後の利用希望が多く出たため、実証実験後制度化。

■課題

- 国、県からの補助等の支援策や、利用者負担の実費部分の増額等。



（鳥取県日南町総務課）

I-5 需要に応じた複数の交通機関の組み合わせ

事例 57 幹線バスと支線バスの連携（十津川方式による村営バス運営：奈良県十津川村）

- ・ 国道を走る幹線系統は民間事業者運行のバス、支線系統は村営バスに一元化するように調整・役割分化を図り、バス運営の効率化により村内交通を維持・発展。

■ 背景

- ・ 1975 年より村営バスが運行されていたが、全国一の面積をもつ村ゆえ、ニーズに適った交通サービスを村内全域に対し提供することが困難な状況にあった。
- ・ 村内で 4 支線を運行する民間事業者（奈良交通）も、その路線維持が次第に困難な状況に陥っていた。

■ 対応

- ・ 村と奈良交通の協議の結果、幹線系統（奈良交通）と支線系統（村営バス）の役割分化と有機的結合を図る交通体系を実現。
- ・ 村営バスの運行業務は、スクールバスも含め全て奈良交通に委託。
- ・ 支線系統では全区間フリー乗降制を、競合区間では共通乗車制を導入。

■ 結果

- ・ 村内に路線網が行き渡り、運行便数の増加等が実現。利便性向上により利用者も増え、料金収入も飛躍的に増加。
- ・ 奈良交通サイドとしては、支線系統の村営バスへの移管により合理化が実現。

■ 課題

- ・ 乗務員の高齢化により人件費が増加。委託料が年々かさむ傾向。

（奈良県十津川村総務課）



事例 58 コミュニティバスと乗合タクシーの連携（さんさんバスフィーダータクシー：愛知県三好町）

- ・ コミュニティバスがカバーできない交通空白地域への端末交通手段として、町が主体となり乗合タクシーの運行を開始。バスとタクシーの連携により町内全域で公共交通サービスの提供を実現。

■ 背景

- ・ 2001 年より町内にコミュニティバス 2 路線の運行を開始したが、バス停から 500m 以上離れた交通空白地域には、全人口の 4%が居住。
- ・ コミュニティバスのみで町内全域をカバーすると、路線が長大化し、所要時間が増大。

■ 施策

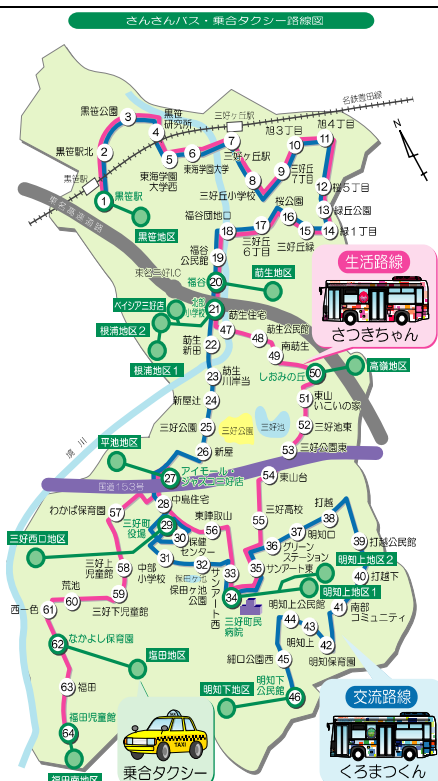
- ・ 交通空白地域をカバーする乗合タクシーを、対象地区の乗降場とコミュニティバスの乗継バス停の間で運行。
- ・ セダン型のタクシー車両を使用し、料金は乗継を含めて 1 乗車 100 円、乗客は運賃支払い時に受け取った乗継券で基本路線バスに乗車。
- ・ コミュニティバスとタクシーの事業者は同一。

■ 結果

- ・ 乗合タクシーとコミュニティバスの組合せにより、コミュニティバスのサービスに影響を与えずに、市内全域で交通手段の提供を実現。
- ・ 乗り継ぎが不便である等の利用者の声も聞かれる。

■ 課題

- ・ 地域内にバスや、タクシー両事業を展開している事業者が無い場合には、業務分担や採算性の確保。
- ・ 乗り継ぎポイントの改善や乗り場増設による利便性の改善。



（愛知県三好町政策推進部政策推進課）

事例 59 DMV のデモンストレーション走行（岳南鉄道：静岡県富士市）

- ・ 人口が拡散し、自動車保有や利用率が高く、近年公共交通利用の減少が著しい、静岡県富士市における DMV のデモンストレーション走行。

■ 背景

- ・ 静岡県富士市では、居住地が郊外部に低密度に拡散し、移動手段は自動車に強く依存、公共交通の成立が困難な状態にある。
- ・ しかし、今後の超高齢社会を見据えたとき、自動車に代わる交通手段（＝公共交通）が必要との問題意識で、「公共交通再生」に向けた取組を積極的に展開している。

■ 対応

- ・ 岳南鉄道や貨物線、市内中心部の道路等の既存ストックを有効に活用し、分散した中核エリアや中心市街地相互をシームレスに（継ぎ目無く）結ぶ公共交通として、DMV の導入を計画。
- ・ 計画づくりの初期段階から市民に対する情報提供を実施、市民と共に持続可能で効率性を兼ね備えた公共交通の確保に向け活動していくことが重要と考え、DMV のデモンストレーション走行を実施。



■ 結果

- ・ 2007 年 1 月 14 日（日）及び 21 日（日）、一般市民を乗せて、1 日 5 便をデモンストレーション走行。
- ・ バスから鉄道、鉄道からバスへのモードチェンジを駅、踏切で実施。

■ 課題

- ・ DMV 計画は、公共負担を前提としているため、引き続き市民等との協働を図り、合意形成を得ながら、事業を推進していく予定。

（静岡県富士市都市整備部都市計画課）

I-6 サービスエリアの広域化（市町村合併の対応等）

事例 60 旧市町村の交通システムの統合再編（岐阜県高山市）

- ・ 合併前の旧市町村地域にあった自治体運行のバスをベースに新設・拡充を行い、全市域をカバーする地域福祉バスを中心とした交通体系を確立。

■ 背景

- ・ 2005 年 2 月、市町村合併により全国一の面積を有する新「高山市」が誕生。
- ・ 特に旧町村地域では、高齢世帯の増加等により、日常生活における交通手段の確保が課題となっていた。

■ 対応

- ・ 各支所地域内を循環する「地域福祉バス」を運行（朝日・上宝地域等は新規開設。他地域は合併前の地域福祉バスを維持拡充）。各地域平日 2 往復の運行で、市民の地域内利用は無料。
- ・ 支所地域間は、路線バス、自主運行バス等で相互連絡。
- ・ スクールバスへの市民の混乗も実現。



■ 結果

- ・ 診療所や福祉施設等を中心に高齢者等の医療や買い物の交通手段が確保された。
- ・ 概ね公平な交通サービスが全市域を網羅。

■ 課題

- ・ 今後、地域間を結ぶ路線バスの拡充を検討。



（岐阜県高山市企画管理部企画課）

Ⅱ. 交通サービスの需要への対応、需要の創出

Ⅱ-1 運行ルート固定

事例 61 住民主導型のコミュニティバス導入（醍醐コミュニティバス：京都市）

- 地下鉄開業に伴うバス路線の再編を契機に、地域住民（市民の会）、事業者と協力施設の協働によりコミュニティバスを導入し、現在も継続して運行を行っている。

■ 背景

- 醍醐地域では、地下鉄東西線の開業に伴い、市・民間バス路線が大幅に再編・減便されたため、地域内の公共交通ネットワークが脆弱化した。また、高台や坂の上に住宅が多く、高齢化も進展。

■ 対応

- 地域内をきめ細やかに回る路線が必要であるとの認識の下、2001年9月に「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」を結成。
- 路線とダイヤは市民が、停留所は市民の会及び事業者が決定した。また、会社・病院・商業施設等はパートナーズとして利用促進活動と資金提供を実施。
- 2004年2月から4路線で運行開始。運行業務は民間バス事業者（ヤサカバス）に委託。運営開始時から団体名を「醍醐コミュニティバス市民の会」とした。



■ 結果

- 住民が中心となり、地域の公共交通を確保（全国初の「市民共同方式」）。
- 利用者は2年間で50万人を超え、2007年5月には100万人を突破。
- 住民が主体的に動くことにより、バスを自らの問題として捉え自らの手で支えていくという意識を生み出すことができた。

■ 課題

- 地域住民ボランティアによる利用者の案内等、利用促進のための活動の継続。
 - 日曜日の中高年（男性）の利用促進と2008年3月から運行開始した新路線の利用動向。
- （醍醐コミュニティバス市民の会）

事例 62 自治体の補助を受け住民が運行するバス（長沢ミニバス：兵庫県淡路市）

- 丘陵上に位置し、バス等の公共交通が運行されていない地区における、住民によるミニバスの運行。

■ 背景

- 淡路市長沢地区は丘陵上に位置し、近隣の商店まで3km、町中心まで10kmの距離があるが、バス等の公共交通の運行が無く、中心部の商店や役所まで移動する際、自動車を運転できない住民は、同乗するかタクシーを利用。
- 住民による自治会へのバス運行要望あり。

■ 対応

- 1995年6月より、住民が中心となりバスを運行。路線、バス停位置、時刻表作成等の計画から運転者確保、負担金徴収まで全て住民が実施。
- 住民はバス利用状況に関係無く世帯当たり1万円を負担（全体で100万円）。ボランティア運転手には1日3,000円の謝礼を支払い。
- 町は、車両購入・維持費（燃料、保険等）のみ負担。



■ 結果

- 全住民のうち、月1回以上利用者は31.2%。週2回以上利用者は6.9%。
- 利用目的には、「通院」「買物」の他に「目的を持たずに利用」があり、気軽な外出を支援。
- 自動車を運転できない住民の移動手段を確保。外出できるという安心感を与える。

■ 課題

- 事故発生時に、乗客は車両保険の範囲内でしか補償を受けることができない。
- 世帯分担金を得て、自家用車で運送する場合も、道路運送法第79条の許可が必要。

（兵庫県淡路市企画部まちづくり政策課）

事例 63 自治体が協賛金を得て運行するバス(自主運行バス「鈴の音バス」:三重県松阪市)

- ・ 中心市街地の活性化や高齢者等の交通移動手段として、コミュニティバスを市内事業者や市民からの協賛金を得て運行。

■ 背景

- ・ 松阪市は、中心市街地と郊外等を結ぶ在来バスが運行されている一方、中心市街地内等で交通空白地域が存在。
- ・ 需要調査の結果を基に、中心市街地の周辺住宅地と中心市街地との交流活動を通じた商業の活性化や高齢者等の通院、買い物に寄与する巡回路線を検討。また、駅・市役所・商店街・医療機関・大型店舗等を結ぶルートを設定。



■ 対応

- ・ 2005 年より中心市街地 1 周約 1 時間の循環路線を導入。2006 年に運行時刻を改正、2 台で運行、16 便/日、運賃 100 円。
- ・ 「地域ぐるみで運行するバス」を目指し、市民(個人)、地元企業等から協賛金を募り、運行経費の一部に充当。

■ 結果

- ・ 利用者数：約 6,680 人/月 (2006 年度) 協賛数：62 企業、3 団体、475 個人
- ・ 事業収支(2006 年度実績)
収入：2,056 万円(運賃収入：698 万円、協賛金：1,358 万円)
支出：3,659 万円(運行委託費：3,562 万円、設備費「時刻表作成費」：97 万円)

■ 課題

- ・ 平成 17 年 4 月の運行開始以来、利用者数は順調に推移しているが、今後も利用促進の啓発に関する工夫が必要。
- ・ 協賛金への理解と拡充の取組に関する工夫が必要。

(三重県松阪市商工観光部商工観光課)

事例 64 協定に基づくバス運行(バストリガー協定：金沢市)

- ・ バスサービス向上施策の実施時に、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すという協定(バストリガー協定)の締結。

■ 背景

- ・ 利用者増加を目的に、バス事業者がサービス向上策(運賃値下や増便等)を実施しても、利用者はそのサービスにすぐに慣れてしまい、結果として利用者が減少してしまうため、効果の継続的な維持が必要。

■ 対応

- ・ 運賃割引、運行本数増加等のサービス向上策実施時に、事前設定の採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー協定)を事業者、地域住民等で締結。
- ・ 市は、本協定を公共交通利便性向上の実証実験と捉え、協定の締結を仲介。
- ・ 2006 年度は、金沢大学～市街地区間の運賃を 170～200 円から 100 円に値下げし、運賃値下げ前の運賃収入額を上回る利用者を目指とした。



■ 結果

- ・ 年度目標利用者数の 22 万人を 1 月に達成。2007 年度実績は約 26 万人となった。2008 年度も継続して運行。

■ 課題

- ・ 目標が達成できなかった場合、バス事業者の減益分の補てん方法の検討が必要。
- ・ 市内他地域における協定の締結。

(金沢市都市政策局交通政策部交通政策課)

事例 65 海上運送における速達性向上（津エアポートライン：津市）

- ・ 空港への直線距離の短さを生かした航路を開設し、陸上交通に比べ大幅な時間短縮と利便性向上を図った。

■ 背景

- ・ 中部国際空港開港を控え、空港までのアクセス交通整備が検討される中、空港の対岸に位置する三重県では、海上交通が陸上交通に比して速達性で優位であることが予想された。

■ 対応

- ・ 2005 年 2 月の空港開港に合わせ、津エアポートライン（株）により、津～中部国際空港を直結する航路が開設された。
- ・ 便数は 1 日 15 往復、料金は片道 1,890 円（鉄道のおよそ 2/3）。
- ・ 港と空港を直線で結ぶため、時間は約 40 分と陸路に比べ半分以下となっている。

■ 結果

- ・ 乗客数は 1 日平均約 1,000 人。
- ・ 2007 年 8 月、延べ乗客数 100 万人を達成。当初見込みより約半年早い。
- ・ 三重県方面から空港への重要なアクセス手段として確立している。



（津市都市計画部都市管理課）

Ⅱ-2 運行ルート非固定（デマンドバスの導入等）

事例 66 迂回型デマンドバス（平川市デマンドバス：青森県平川市）

- バス路線から離れた集落において、迂回型のデマンドバスを導入し集落内の移動手段を確保。集落内の世話役が予約を取りまとめバス営業所に連絡するといった簡易的な方法で導入を行い、配車コストの抑制を実現。

■背景

- 旧平賀町※切明地区では、集落内に乗り入れるバス路線が無い場合、自動車を運転できない住民は、バスに乗るため約2km先にある停留所まで30分程度歩く必要があった。

■対応

- バス事業者と住民との話し合いにより、2001年12月に集落内で予約があった場合のみ集落に立ち寄る迂回型のデマンドバスを導入（平日4便、休日3便）。
- 集落内からバスに乗る場合、前日夜までに利用日時を集落内の世話役に電話又は口頭で連絡。その後、世話役は予約をバス営業所へ連絡。
- 集落内で降車する場合には乗車時にバス運転者に連絡（予約に応じる配車機器は設置せず）。

■結果

- 2002～2003年月平均利用者は6～20人。
- 予約は路線バスの運行本数（100本程度）より少ないため、一部の便が集落へ迂回することで済んでいる。

■課題

- 簡易的な配車システムによりコストを抑制できたが、デマンドの箇所数を複数にする場合には、専用の配車機器や配車係が必要。



※市町村合併により現在は平川市

（青森県平川市企画財政部企画財政課）

事例 67 住民の要望を受け民間事業者が運行するバス（スーパーサンシ無料買物バス：三重県鈴鹿市）

- 交通空白地域に立地するスーパーマーケットが、地域の顧客への利益還元の見点から、買い物以外の目的でも利用できる無料のバスを導入。

■背景

- 公共交通空白地域に立地するスーパーマーケット（スーパーサンシ）が、地域の顧客への利益還元の見点から、地域に貢献する交通手段（バス）を導入し、長期的に利益を確保することを検討。

■対応

- スーパーが民間バス事業者（三重交通）に委託。
- 住宅地からスーパーまでの2路線を、週3回（火、木、土）の午前と午後各1往復運行。
- 運賃は無料で、自宅～スーパー以外の区間でも利用することが可能。

■結果

- 固定客が多く、利用者はスーパーへの行き返りが中心。
- 2005年に利用者の少ない午後便の減便。各路線午前の往復のみ。
- 2007年4月に廃止。

■課題

- バスを事業として運行しない場合、運営主体の意向のみで廃止される可能性があるため、継続運行に向けた枠組み（複数主体での運営費補助等）を検討する必要がある。



（三重県鈴鹿市産業振興部商業観光課）

事例 68 三次市民タクシー運行事業（三次市デマンド型乗合タクシー：広島県三次市）

- ・ 高齢者等が集団で定期的にタクシー等を利用した場合、その経費の一部を補助する制度を新設。

■ 背景

- ・ 三次市上田町地区では、路線バスが通学向けの1日1往復しかなく、通院や買い物に利用できない不便な状況にあった。
- ・ 地元が市に増便の要望を出したが、採算を理由に受け入れられなかったため、地元独自で「集落ハイヤー」を考案。

■ 対応

- ・ 1998年4月、町内会により地区と市中心部を結ぶジャンボタクシーのチャーター便の運行を開始。町内会が住民の利用ニーズを集約し、その結果を踏まえ民間タクシー事業者と直接契約。運賃は1人1,000円に設定。配車代金は1ヶ月毎の精算で、赤字が出れば町内会の積立金で補填する仕組み。
- ・ 2000年4月、利用実態を後押しする形で市が制度化。（住民が集団でタクシー利用した場合の配車代金の半額を公費補助。）

■ 結果

- ・ 住民の利用ニーズに適った生活の足が確保された。
- ・ 市の制度化後は、隔週運行が毎週運行に、運賃1,000円が800円に値下げされる等利便性が向上。



（広島県三次市自治振興部自治振興室）

事例 69 デマンド型乗合タクシー（おだかeーまちタクシー：福島県南相馬市）

- ・ 市内バスの路線数と運行本数が少なく、移動制約者のための公共交通の整備が必要であったため、商工会が主体となりデマンド型乗合タクシーを導入。

■ 背景

- ・ 市内バスの路線数と本数が少なく、自分で自動車を運転できない場合、家族等による送迎やタクシーを利用せざるを得ない状況にあり、移動制約者のための公共交通の整備が必要だった。

■ 対応

- ・ 商工会が主体となり、旧小高町※東部・西部・まちなかの区域に分割し路線設定。利用者の予約に応じ、その都度路線を設定して運行。
- ・ 利用の30分前までに配車センターに電話で予約希望を連絡し、配車センターでは予約に基づき配車。
- ・ GPSを用いた管理サーバーで、車両位置情報や利用者の乗降状況の把握が可能。

■ 結果

- ・ 平均利用者数：2001年度：82.4人、2002年度：90.2人、2003年度：113.5人
2004年度：107.5人、2005年度：108.2人、2006年度：124.5人
- ・ 補助金額（国及び町）：1億1,000万円（2004年度）

■ 課題

- ・ 2006年度から区内路線バス廃止に伴い、一部学校児童の送迎サービスを始めたが、全体の利用者増加には繋がっているものの、主である高齢者の女性の利用が横ばいから減少傾向にあるため、あらゆる機会をとらえ利用者の新規開拓が必要。
- ・ 2006年1月に1市2町が合併したことから、新市の公共交通の構築に当たっては、交通手段の組み合わせとそのエリアや時間帯の設定、費用対効果等、様々な調整要素があり、市全域にあったシステムの構築が課題。



※市町村合併により現在は南相馬市

（福島県南相馬市総務企画部自治振興課）

事例 70 ボランティアによる福祉送迎サービス(津具村福祉送迎サービス:愛知県設楽町)

- ・ バスサービスが不十分な過疎地域における、ボランティアによる高齢者等を対象とした福祉送迎サービスの実施。

■ 背景

- ・ 愛知県西北部の旧津具村※では、人口 1,700 人のうち 660 人が 65 歳以上の高齢者であり、高齢化率は 38%。典型的な過疎地。
- ・ 村内にはバス路線が 1 日 5 往復の運行のみでタクシー事業者が無く、自分で自動車を運転できない場合、家族等による送迎が必要。

■ 対応

- ・ 厚生労働省の介護予防・生活支援事業の一環である「外出時補助」の方法として、村所有の自家用車（5 人乗り）を用いた高齢者等への福祉交通サービスを 2002 年より開始。
- ・ 概ね 65 歳以上の単身、高齢者のみの世帯や、障害程度が 2 級以上の歩行困難者を対象（要登録）。運転ボランティアによる運行。運賃は 1 回 80 円で、運行委託料は 800 円。予約は 2 日前までに社会福祉協議会に連絡。

■ 結果

- ・ 2002 年度利用者数：847 人/年（冬季の利用者が多い）
- ・ 主な利用先：病院 650 回（68.9%）、公共機関 105 回（11.1%）、買物 89 回（9.4%）
- ・ 利用者の事前登録制度により、需要をある程度把握することが可能。

■ 課題

- ・ 利用当日に予約が行えず、利用者に不便なため、予約方法を改善する必要がある。
- ・ 継続的な運行（ボランティア運転士の確保及び安全指導、予算確保）。



※市町村合併により現在は設楽町

(愛知県設楽町企画課)

Ⅱ-3 都市部及び観光地等の交通サービスの高質化 (都市部)

事例 71 住民の要望を受け民間事業者が運行するバス（桃花台バス：愛知県小牧市）

- ・ ニュータウンから鉄道駅や都心部へのアクセス性向上を目的としたバスを、住民と事業者が中心になり導入。

■ 背景

- ・ 名古屋都市圏の桃花台ニュータウンでは、都心方面の鉄道へアクセスする交通手段として、新交通システム※を整備。
- ・ その一方、アクセスする都心方面の鉄道の便が悪かったことや、ニュータウン内での交通手段までのアクセス性が悪いという問題が発生。

■ 対応

- ・ 2001 年 11 月に住民が「桃花台バス運営会」を結成。バス事業者（あおい交通）との協議及び試験運行（2002 年 4～9 月）を経て、桃花台ニュータウン～JR 春日井駅間での乗合バスの運行を 2002 年 10 月より開始。
- ・ バス事業者がニュータウン付近で運行しているスクールバスの空き時間等を有効活用しているため、自治体補助金や協賛金を必要とせず。

■ 結果

- ・ 利用者数：約 1.2 万人/月（2007 年 4 月）
- ・ 都心部へのアクセス時間が短くなり、かつ、運賃が安価なため、多くの住民に利用されている。
- ・ バス運行の無い深夜帯における乗合タクシー（ミゴン）の開設等、事業者の創意工夫によりサービス向上が図られた。

※2006 年 10 月に廃止。

（愛知県小牧市環境交通部交通防犯課）



事例 72 企業の協賛金を基に運行するバス（丸の内シャトル：東京都千代田区）

- ・ 無料で乗車できる電気バスを導入し移動手段の選択肢を増やすことで、就業者や来訪者、買物客等の回遊性を高め、ビジネスと観光の両面でエリアの活性化を図ることを目的に、企業協賛金を基に民間事業者が運行。

■ 背景

- ・ 大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会（以下、大丸有協議会）に対して、日の丸リムジンより、既に臨海副都心でアクセス性向上や来訪者数増加の実績があった無料巡回バスの導入提案があった。
- ・ 大丸有協議会では、ソフトなまちづくりを推進する観点から、この導入を促進することとし、大丸有協議会会員企業や地域の NPO 等からなる運行委員会の組成に至った。

■ 対応

- ・ 「エリア内の回遊性向上によるにぎわいの創出」と「交通分野での環境負荷低減」をコンセプトに導入。
- ・ 環境負荷や騒音が小さい電気バス（ニュージーランド製）を使用。
- ・ 丸の内地区を 8 時（休日は 10 時）から 20 時まで、1 周 30 分を 2 台のバスが運行。約 15 分間隔、運賃は無料。
- ・ 事業主旨に賛同する 19 の企業・団体等（2007 年 8 月現在）が協賛金（一口 25 万円）を負担。

■ 結果

- ・ 1 日あたり利用者数平均は 1,165 名（2007 年 8 月）。ビジネス客の他、ショッピングや観光を目的とした家族客や訪日外国人が利用し、地域の動くシンボルとなっている。

■ 課題

- ・ 無料バスは貸切バスとして運行され、乗合バスにならないため、路上に停留所の設置が出来ない。

（東京都千代田区まちづくり推進部都市計画課）



事例 73 連節バスとフィーダーバスの連携（ツインライナーとふじみ号：神奈川県藤沢市）

- ・ 藤沢市西北部地域における、幹線系交通の連節バス（ツインライナー）と、そのフィーダー路線である支線バス（ふじみ号）の導入により、モビリティを確保。

■ 背景

- ・ 藤沢市西北部地域では、計画にある都市高速鉄道整備に時間を要するため、短期的にはバスでのモビリティ確保が必要。
- ・ 1999年の鉄道新線乗り入れにより利用者が急増したこともあり、湘南台駅西口広場はバスで混雑。

■ 対応

- ・ 西北部地域～駅間のうち、駅と大学間を結ぶ路線に海外製のノンステップ連節バス（車長18m、定員129名）を導入。
- ・ 大学～西部地域では、行政、バス事業者、住民の協議のもと、循環ミニバス（支線バス）を導入。
- ・ 支線バス車内では連節バスとの乗り継ぎに関するリアルタイム情報を提供。連節バスでは PTPS の強化による定時性を確保。

■ 結果

- ・ 支線バスの運行により、西北部地域での公共交通手段を確保。
- ・ 連節バスによる幹線バスの輸送力増強により、湘南台駅西口広場の混雑を緩和。

■ 課題

- ・ 連節車両は購入費用が高額（6,000万円/台）であるため、費用負担方法についての検討。また、車長が12m以上あるため、導入時に車両制限令の限定解除が必要。
- ・ 幹線バスと支線バスの接続時間の調整。

（神奈川県藤沢市計画建築部都市計画課）



事例 74 ガイドウェイバスの導入（ゆとりーとライン：名古屋市）

- ・ バス車両に格納式の案内装置のみを取り付けたシンプルな走行メカニズムであるガイドウェイバスシステムを導入。道路混雑の激しい区間は専用的高架軌道を走行し、平面一般道路との双方を乗り換えなしで走行することが可能なデュアルモードにより、所要時間短縮やシームレスなサービスを実現。

■ 背景

- ・ 都心部へ向かう自動車交通混雑の緩和と、地区開発に伴う新たな交通需要に対応するための交通手段が求められていた。
- ・ 道路ストックを活用し、平面区間の開発状況に応じて専用軌道の段階的な整備が可能なガイドウェイバスシステムの導入を決定。

■ 対応

- ・ 専用軌道区間を名古屋市が出資する名古屋ガイドウェイバス（株）が運営し、運転実務をバス事業者へ委託。平面区間はバス事業者が車両を借り受ける形で運営。2001年3月に開業。
- ・ 軌道区間と一般道路区間を乗り継ぐ場合には、運賃の併算割引を実施。

■ 結果

- ・ 高架区間では、路面バスが朝のラッシュ時に約32分要していたところを約13分で走行。定時性・高速性が確保され、都心部方面へのアクセスの利便性が格段に向上した。
- ・ 2006年度の1日当たり平均利用者数は9,200人（高架軌道区間）。

■ 課題

- ・ 利用者数は年々増加傾向にあるものの、さらなる乗客誘致を図っていく必要がある。

（名古屋市住宅都市局都市計画部特定交通経営管理室）



事例 75 日常生活における快適な移動手段の提供②（区内循環バス「めぐりん」：東京都台東区）

- ・ 鉄道等交通機関の利便性の低い地域を解消し、あらゆる人々の日常的な地域内移動を支援することを目的として区内循環バスの運行を開始。

■ 背景

- ・ 台東区では、鉄道等交通機関の利便性の低い地域において、既存バス路線や鉄道の連携強化により、公共交通の利便性強化を図る必要性があった。

■ 対応

- ・ 専門のコンサルタント会社へ事前調査を委託。ニーズ把握や採算性の検討等を行った上、2001年6月、区内循環バス「めぐりん」の運行を開始。
- ・ 2004年4月には「北めぐりん」（従来線ルート変更、北部循環）及び「南めぐりん」（南循環）が、2006年4月には「東西めぐりん」（東西循環）が運行開始。
- ・ 運行業務は入札等により民間事業者に委託。
- ・ 運行開始後もフォローアップを実施（P91参照）。

■ 結果

- ・ 2001年の運行開始以来、約316万人が利用。
- ・ 1日あたりの平均利用者数は約3,200人（2006年度3路線合計）。
- ・ 地域の移動手段の確保だけでなく、区内を訪れる観光客の移動手段としても機能している。

■ 課題

- ・ 近隣の区のコミュニティバスとの間で、回数券の相互利用ができないか検討中（区民の広域的な移動に対する対応策）。

（東京都台東区都市づくり部道路交通課）



南めぐりん



東西めぐりん

事例 76 日常生活における快適な移動手段の提供③（Bーぐる（ビーグル）：東京都文京区）

- ・ 公共交通不便地域の解消、病院や観光・文化施設等区内に点在する地域資源を生かすことを目的に、コミュニティバスの運行を開始。

■ 背景

- ・ 文京区では、JR、地下鉄、都営バスの公共交通機関が利用できるが、既存の鉄道駅及びバス停から200m以上遠の公共交通不便地域が存在した。

■ 対応

- ・ 2005年度に、交通需要、交通不便地域の実態、区民等の意向把握等の調査を実施（専門のコンサルタント会社に委託）。
- ・ 2006年度にプロポーザル方式により運行事業者を決定。選定委員会には町会、商店街、観光協会等が参加。
- ・ 関係者間の協議調整、運行許可申請を経て、2007年4月の運行開始に至った。

■ 結果

- ・ 運行開始から9ヶ月で約30万人が利用。1日あたりの平均利用者数は約1,100人。
- ・ 1日乗車券・定期券・回数券購入者を対象に、沿線の飲食店等（18店舗）で特典を提供する「+ワン（プラスワン）」サービスや、1日乗車券による小石川後樂園、六義園、東京ドーム施設での割引サービスを実施。（2008年3月現在）。
- ・ 事業目的に賛同する企業・大学（6社・2大学）から協賛を受けている（2008年3月現在）。

■ 課題

- ・ 100円の運賃で運行しているため、事業の黒字化は難しい状況。
- ・ 運賃・広告等の収入向上策に加え運行経費の削減を図り、行政に頼らない持続可能な運営体制の構築が必要。

（東京都文京区区民部区民課）



事例 77 中心市街地循環バス①（ふらっとバス：金沢市）

- 道路幅員が狭く在来のバスが運行できない地域や、都市環状方向へのモビリティ確保を目的に、市が中心となりコミュニティバスを導入。商店街内でのトランジットモールも実現。

■ 背景

- 市中心部に、道路幅員の制約により在来バスが運行できない高齢化率の高い地域が存在。
- 在来バス路線網は、都心と郊外部を放射線上に結んでいるため、環状方向を結ぶ小量多頻度の巡回型路線が必要であった。

■ 対応

- 1999年3月から市中心部に、1周約5kmの巡回型のコミュニティバスを導入（現在3路線）。高齢者・障害者の向けの輸送サービスは別途導入。
- 運営主体は金沢市で、運行を民間事業者（北陸鉄道）に委託。市は、車両購入費やバス停整備費用等の初期投資と、運行費欠損補助を実施。
- 商店街内では歩行者専用道路を走行し、トランジットモールを実現。

■ 結果

- 利用者数：路線当り約650～800人/日。利用者の外出頻度が65歳以上で約7割、65歳未満で約5割増加。
- 2001年度の運賃収支率は56%。一方、定員27人車両に21人が乗車。経費削減等により事業性が向上する可能性あり。

■ 課題

- 当初国内製のノンステップバスが無く海外製車両を導入したが、維持費用等に問題あり。近年、国内製のノンステップバスを導入。
- ルート間の乗継ぎ円滑化を目的とした停留所や運賃の設定。

（金沢市都市政策局交通政策部歩ける環境推進課）



事例 78 中心市街地循環バス②（マイバス：前橋市）

- 中心市街地の商店街（銀座通り）をトランジットモール化し、市街地を巡回するコミュニティバスを運行。

■ 背景

- 前橋市内の中心市街地等における移動の利便性を高め、市街地の活性化を図ることが求められていた。

■ 対応

- トランジットモール化した銀座通りを中心に、南北2ルートの巡回バスを運行。
- トランジットモール区間（約400m）では、ヘッドライトを点灯するとともに、BGMを流しながら10km/hで走行し、歩行者との共存化を実現。

■ 結果

- 市内でのイベント開催時等に利用者が増加。
- アンケート結果によると、特に高齢者の外出を促進する結果が現れている。
- 特徴あるバス車両の導入とトランジットモールとしての整備が地域イメージの向上に貢献。商店街の賑わい創出にも寄与。

■ 課題

- 市内他地域の住民から出されている要望も踏まえ、コミュニティバスの新設や既存ルートの延伸・見直しが求められている。



（前橋市市民部いきいき生活課）

事例 79 中心市街地デマンドバス（中心市街地玄関口バス：愛知県豊田市）

- ・ 市中心部では業務及び商業施設等が分散しているため、その活性化を目的に、駅前から施設を結ぶデマンドバスを導入。

■ 背景

- ・ 豊田市中心部では、業務及び商業施設等が分散しているため、その活性化が課題。
- ・ 1994 年に公共施設等の巡回バスを実験運行し、ニーズを把握。一方、施設内にバスが乗入れた場合、その出入で遅延する可能性があった。

■ 対応

- ・ 駅前から商業施設や病院、市役所等を結び、正面道路から離れて立地する施設※では利用者の呼び出しに応じ施設内に乗り入れるデマンドバスを導入（延長：約 2km、運賃：100 円）。
- ・ 各施設※内に待合室を設け、バス呼び出しボタン、バス現在位置、接近表示や接続する鉄道時刻を案内するモニターを設置。

■ 結果

- ・ 2008 年 12 月現在、1 日当たり利用者 300 名程度（1 便当たり約 6 人）。収支率は 8 割弱。
- ・ 路線長や予約に応じ運行する区間を短く設定し、予約がない場合は施設内に進入しないことにより、運行遅延の防止が図られた。

■ 課題

- ・ 市内の交通不便地域（山間の集落等）へのデマンドバスシステムの導入。



※病院、市役所の 2 施設。平成 20 年 1 月、病院の移転に伴い、病院のバス停を廃止。

（豊田市都市整備部交通政策課）

(觀 光)

事例 80 観光船による離島のネットワーク化（せとうちおさんぽクルーズ：広島県瀬戸内海沿岸・島嶼部）

- ・ 離島のネットワーク化、観光客の周遊・滞在型観光の促進を図るため、広島県の東西から乗り降り自由な高速船の運航を開始。

■ 背景

- ・ 瀬戸内海沿岸・島嶼部地域は歴史と自然に溢れる魅力ある離島が点在しているが、横軸に離島を結ぶ「横のルート」が乏しく、離島同士のネットワーク化が図られていなかった。

■ 対応

- ・ 広島県の補助事業として、2002 年秋から「せとうちおさんぼクルーズ」の運航を開始。東西 2 航路によって、出発地の 6 港と瀬戸内の 7 つの島々を乗り降り自由な 2 隻の高速船で結ぶ。
- ・ 発売乗船券は、同一週の 1 日及び 2 日間有効のパスポートを設定。

■ 結果

- ・ 2002 年～2004 年延べ利用者数：8,242 人
- ・ 補助事業は 2004 年度で終了。現在は瀬戸内海汽船（株）が引き継ぎ旅行会社向けに運航。

■ 課題

- ・ 旅行会社の募集型企画旅行での利用が中心のため、更なる利用者増を図るためには、運航コースの工夫や他の交通モードとの連携、地元自治体、観光関係者の協力が必要。

(広島県商工労働部産業振興局観光振興室)



事例 81 河川舟運の活用によるまちおこし①（「水上バス」と「はとバス」の連携：東京都）

- ・ 観光船と観光バスが連携し水陸を結びつけ、観光コースの多様化を図り、外国人観光客にも国際観光都市東京の多様な魅力を発信。

■ 背景

- ・ 東京都観光汽船（株）の隅田川・東京湾航路では、年々乗船客が減少傾向にあった。
- ・ 増加傾向にある外国人観光客（特に中国人）に対して、何らかの対応が必要だった。

■ 対応

- ・ 「はとバス」の「浅草観光コース」等に、同社の「隅田川 12 橋めぐり(隅田川ライン)」等を組み込み。
- ・ 中国人観光客への対応のため、英語に加えて中国語で案内するコースを併設。

■ 結果

- ・ 水上バスでの移動が加わったことで、コースに変化をもたらし、水辺の景観に触れゆったりとした時間が持てるようになった。
- ・ 一時9万人台まで落ち込んだ乗船客も10万人台に回復している。

2002 年度	97,055 人
2003 年度	117,579 人
2004 年度	101,990 人

■ 課題

- ・「はとばす」の企画部門とも連携しながら、常に話題を提供し新しい需要の掘り起こしに努め、顧客の更なる増大に努めることが必要。

(關東運輸局海事振興部旅客課)



事例 82 河川舟運の活用によるまちおこし②（堀川の活用による舟運事業：名古屋市）

- 堀川の護岸を前倒しして整備し、接岸岸壁の整備に欠かせない関係機関の調整を「舟運会議」で行うなど、関係者が一体となって舟運を実現。

■ 背景

- 2005年3月開催の「愛・地球博」等のイベントを契機に、名古屋城築城を目的に掘られた堀川をもっと市民に活用してもらい、中心市街地活性化の起爆剤にできないか、との機運が高まっていた。

■ 対応

- 中部運輸局、中部地方整備局、名古屋市等が中心となり堀川舟運活性化に係る「舟運会議」を開催。
- 当初2010年までの計画であった堀川の船舶発着場及び護岸等を前倒しで整備。
- (株)ナゴヤマリナーズが既に開設していた「納屋橋・名古屋港航路」を名古屋城付近の朝日橋まで延長（貸切船による不定期航路）。

■ 結果

- 市内のホテル客は、市内の交通渋滞に巻き込まれることなく、白鳥地区や名古屋港等へ行くことができるようになった。

■ 課題

- 舟運ルートと観光をタイアップさせた街づくりを行う等により舟運事業の活性化を図り、乗合定期船の就航を目指す。

（中部運輸局海事振興部旅客課）



事例 83 河川舟運の活用によるまちおこし③（城下町・松江の堀川遊覧：松江市）

- 宍道湖水の通年導水や下水道整備により水質が浄化した堀川を利用し、市内観光の目玉として遊覧船の運航を開始。

■ 背景

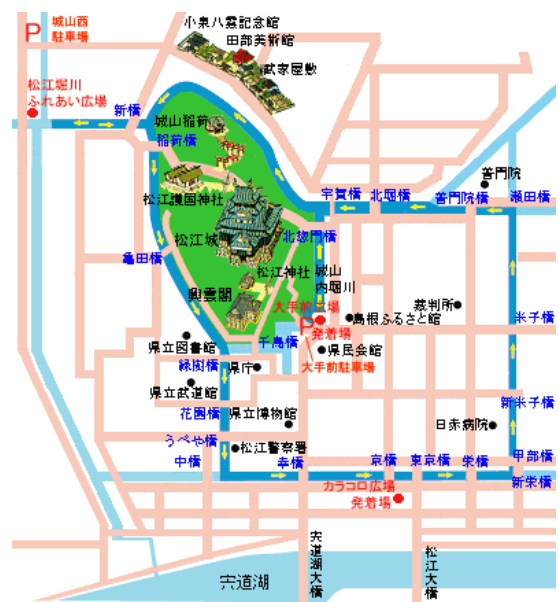
- 松江城の内堀・外堀（堀川）では、戦後生活様式の変化から水質が悪化していたが、宍道湖水の通年導水や下水道の整備により美しい河川が再生。
- もともと昔の佇まいを残し見所も非常に多かったため、観光関係事業者等から遊覧の就航を実施すべきとの声が上がっていた。

■ 対応

- 1997年7月20日、松江城の堀を周遊する遊覧船の運航を開始。
- 松江堀川ふれあい広場・大手前広場・カラコ広場の3ヶ所からの発着ルートで、コースの全長は約3.7km、遊覧時間は約50分間。

■ 結果

- 松江城や武家屋敷、塩見縄手の老松等、美しい城下町を舟から眺めることができ、船頭のガイドや冬季のこたつ舟等が観光客に好評となっている。
- 年間30万人の利用者を維持しており、松江観光の主力として地域経済の活性化に大きく貢献している。



（松江市観光振興部観光文化振興課）

(2) 基盤施設の整備・活用

地域のモビリティ確保のためには、渋滞の緩和や緊急輸送の速達性、確実性の確保を図る道路ネットワークの形成や、公共交通の安定的かつ円滑な運行を確保するための施設整備、乗り継ぎの利便性の向上等を図るための交通結節点の整備・改善等を地域の需要を踏まえて進めることが必要である。

また、同時に移動制約者を含め一人一人のアクティビティが拡大するためには、バリアフリー化や歩行空間の快適性向上により歩いて暮らせるまちづくりを進めることも重要である。

これらを効率的、効果的に進めるためには、関係する主体の緊密な連携により、総合的に計画・実施することが必要である。

1) ネットワークの構築

地域のモビリティ確保のための計画の作成、実現に当たっては、既存ストックを最大限活用しつつ、地域の需要や実情に的確に対応するために必要な交通ネットワークの構築を図る基盤整備が重要である。

具体的には、都市部では、通過交通の市街地への流入を抑制するためのバイパスの整備や、新たな交通システムを導入する場合の基盤整備、総合的な踏切対策等、地方部では、市町村合併等を背景に広域的なサービスを展開する場合に相互の地域を連絡する道路の改良・整備等が考えられる。

このとき、需要に応じて規格を柔軟に選択することが重要である。

2) 機能の改善

第2章第1節(2)で示した公共交通への不満の中で、鉄道・軌道では「施設の利用しにくさ」、バス・路面電車では「時間の不正確さ」、共通して「路線の不便さ」が挙げられており、これらを改善していくことで、需要者側のニーズに応じていくことが重要である。

具体的な方策としては、以下が挙げられる。

- ① 乗り継ぎの利便性向上（交通結節点の改善）
- ② バリアフリー化
- ③ 円滑な運行の確保
- ④ 自転車通行環境の整備
- ⑤ 歩行空間の快適性の向上

また、交通体系を再構築するために必要であれば、空間の利用方法を見直すことも重要である。

- ⑥ 空間の利用方法の見直し（再配分）

① 乗り継ぎの利便性の向上（交通結節点の改善）

自宅等出発地から目的地まで複数の交通手段を利用する場合、乗り継ぐための施設（交通結節点）の利便性が確保されていることが重要である。交通結節点の利便性が利用者のニーズに対応できていない場合、公共交通の利用促進の妨げとなる。

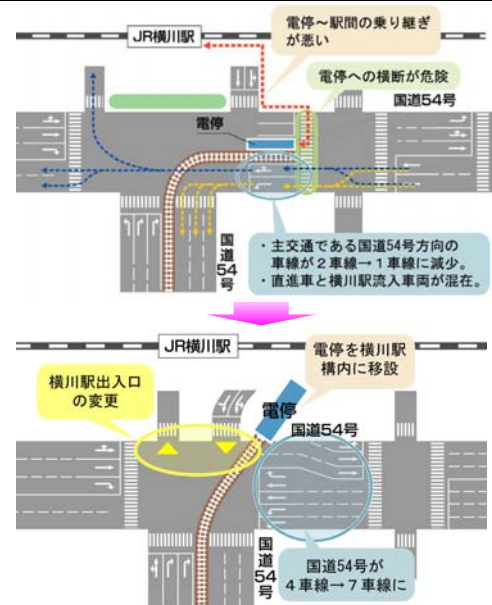
利便性向上のための対策は、それぞれの交通結節点のニーズに応じて講じられる必要がある。

事例 84 鉄軌道－鉄軌道結節点の改善（広島電鉄：広島市）

- 電停を車道内から駅構内に移動することで、乗換距離や道路横断時の事故発生等の問題を解消。

■ 概要

- 国道内の車道中央にある電停を駅構内に移設し、乗換での移動距離を短縮するとともに、電停に屋根を設置し乗換の利便性を向上。
- 電停の跡地に車線を増設し、上下4車線から7車線に増加。2003年3月工事完了。
- 路面電車と鉄道の乗換距離が140mから25mに短縮され、移動時間が約3分短縮。路面電車の朝ピーク時利用者数平均が、590人（整備前）から1,000人（整備後）に増加した。
- 駅前交差点での事故が減少し、通過時間が最大380秒短縮した。



事例 85 自家用車－鉄軌道結節点の改善（北九州モノレール：北九州市）

- 都心部と郊外を結ぶモノレールの利用者増加と、都心部での渋滞解消を目的に、郊外駅でのパークアンドライドを実施。

■ 概要

- モノレール終点（^{きくがおか} 企救丘）の車両基地内の空地を利用した駐車場（※現在171台）及び駅周辺に整備した企救丘駐車場（62台）を利用し、1996年度から実施。

【駐車場料金】 2,000円/月

【利用台数】（2006年度末）

基地内：149台

企救丘：62台（満車。契約待ちあり。）

- 220人が参加した導入前の実証実験（1996年3月）では、幹線道路12ヶ所中8ヶ所で40～460m渋滞長が短縮、調査路線延長の約65%の区間で旅行速度が10%以上改善。



事例 86 水上交通－鉄軌道結節点の改善（京阪電気鉄道天満橋駅：大阪市）

- ・ 大阪府が新設する船着場に直結するエントランスを設置する等の駅の改造を行い、「水陸交通ターミナル」の実現を目指す。（2008年3月完成予定）

■ 概要

- ・ 京阪電気鉄道中之島線（建設中）の起点である天満橋では、大阪府による水都再生事業「八軒家浜整備」が行われており、2008年春には船着場が完成する予定。
- ・ 船着場の建設と平行し、中之島線開通に向けた天満橋駅及び駅周辺活性化策を実施。
- ・ 駅ビル北側部分にエントランスを設置し、船着場からエレベーターで直結。「電車を降りたら船着場」というロケーションを想定。合わせて駅ビルのリニューアル工事も実施。
- ・ 工事完了後の天満橋駅は、鉄道と水上バスが一体化した「水陸交通ターミナル」となり、水都大阪のシンボルとして機能することが期待されている。

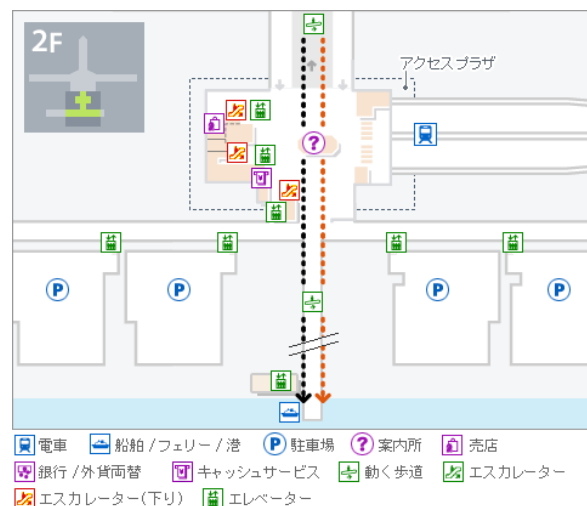


事例 87 水上交通－航空結節点の改善（中部国際空港：常滑市）

- ・ 空港への交通機関と旅客ターミナルビルとの連絡機能を持つ「アクセスプラザ」の設置により、船舶と航空のシームレスな乗換を実現。

■ 概要

- ・ 中部国際空港開港にあたり、空港への多様なアクセス手段と空港旅客ターミナルビルを連絡する機能をもつ施設「アクセスプラザ」を整備。
- ・ 船着場～アクセスプラザ～ターミナルビル間の連絡通路は動く歩道で連結され、荷物をカートに乗せたまま空港ロビーへ移動可能となっている。
- ・ 船着場からアクセスプラザまでは約250m。

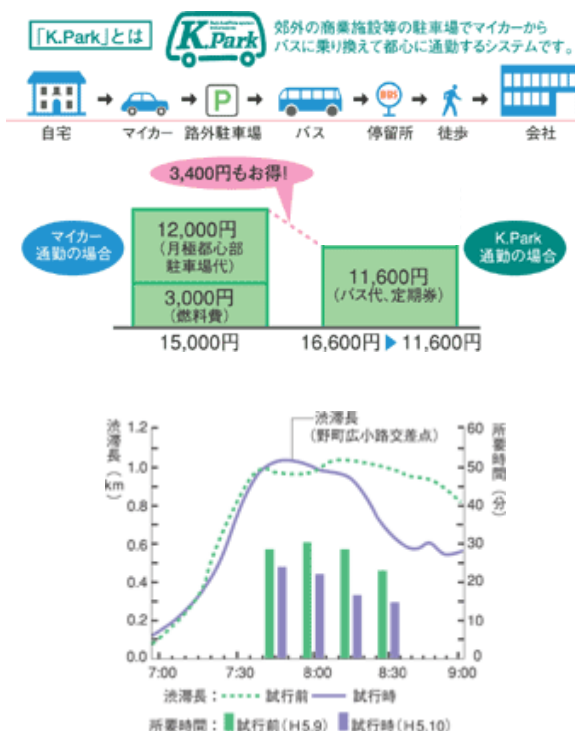


事例 88 自家用車ーバス結節点の改善（「K.Park」：金沢市）

- ・ 市内バスの利用者増加と、都心部の渋滞解消を目的に、郊外の商業施設等の駐車場でのパークアンドバスライドを実施。

■ 概要

- ・ 郊外の商業施設等の駐車場で、マイカーからバスに乗り換えて都心に通勤するシステムを 1996 年度から実施。
- ・ 1993 年の試行実験では、5 分～10 分程度の所要時間短縮効果あり。
- ・ ゴールデンウィークには、高速道路のインターチェンジ周辺に観光客向けの臨時駐車場を設け、兼六園までのシャトルバスを運行することで市内の交通渋滞の緩和を図っている。



② バリアフリー化

高齢者や障害者などが積極的に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせる社会を形成するためには、交通施設のバリアフリー化を推進することが重要である。

交通施設のバリアフリー化は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）等に基づき、進められている。

● バリアフリー新法ほか、国土交通省のバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関する施策

http://www.mlit.go.jp/barrierfree/barrierfree_.html

③ 円滑な運行の確保

大都市のバスや路面電車では、「時間通りに来ない（着かない）」との不満が多い（第2章第1節（2）（P44～P45 参照））。主な原因は、これらが走行する道路に交通が集中し、渋滞が生じているためである。

ここでは、バスの利便性を向上する（定時性を確保する）ための対策及びバスの停車による交通への影響を軽減するための主な対策を挙げる。

（バスレーン）

路線バスの専用もしくは優先車線。多くは朝夕のラッシュ時間帯にのみ設定。カラー舗装化等他の車の侵入を防ぐ工夫がされており、バス路線の定時性確保を目指す。



（バスベいの整備）

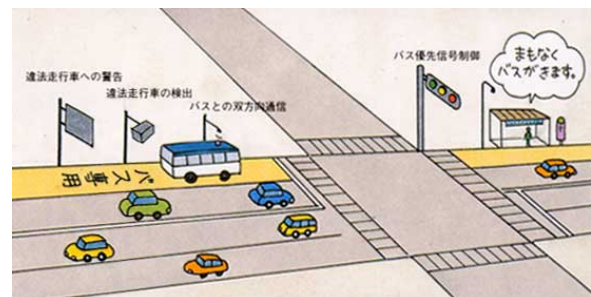
バス停付近に、バスが止まっても交通に支障を来さないための停車スペースを整備。



（PTPS「公共車両優先システム」）

バス等の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させる施策。

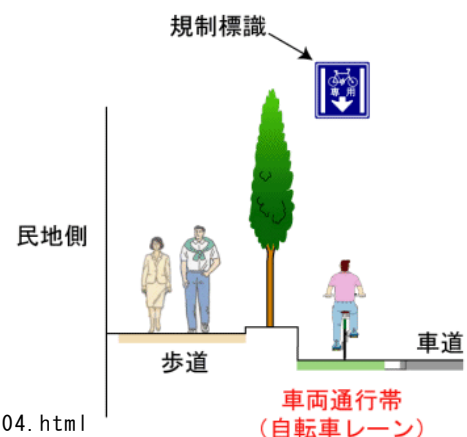
バスレーン等のような交通規制施策と交通信号機等交通インフラを制御するシステムをあわせたもの。



出典：国土交通省 HP <http://www.kkr.mlit.go.jp/road/tdm/03-02.html>
<http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/pdf/07032902.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01transit/ptps.html>

④ 自転車通行環境の整備

自転車は環境負荷の少ない交通手段として見直されているが、通行空間の確保が不十分な状況である。特に、車道上における自転車通行の危険性や、歩道上における自転車の歩行者の輻輳による危険性が高い箇所では、対策が必要である。



出典：国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduce/policy1-04.html>

⑤ 歩行空間の快適性向上

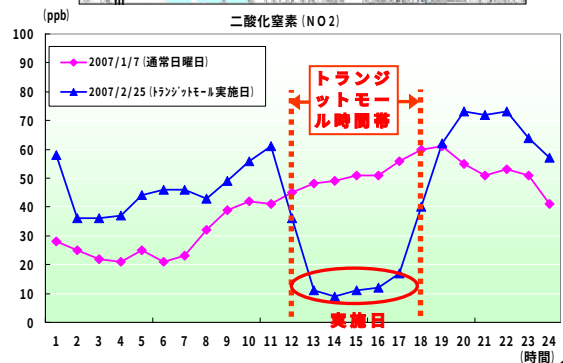
公共交通の利用促進のためには、駅や停留所等と出発・目的地の間の移動の快適性が確保されていることも重要な要素である。また、駅や停留所の周辺や中心市街地等では、歩いて暮らせるまちなか交通の環境整備を、「人が主役」の観点で進めることが重要である。

事例 89 歩行空間の快適性向上（国際通りのトランジットモール化：那覇市）

- ・ メインストリートである国際通りのトランジットモール化により、歩行者に開放された賑わいのある道路空間を創出。

■ 概要

- ・ 渋滞緩和と環境改善、道路空間の活用による商店街の活性化を目指したトランジットモールの社会実験を実施。（2001 年度～2006 年度の 6 年間で計 16 回の実証実験等を実施。）2007 年 4 月から本格実施（毎週日曜日 12～18 時）。
- ・ 約 1.3km の区間で一般車両の乗入れを禁止し、道路空間を歩行者に開放するとともに、1 車線を使って移動の足となる「小型バス」を運行。
- ・ 来街者が、トランジットモール実施前（2006 年 12 月 10 日）の 2.1 万人に比べ、実施後（2007 年 12 月 16 日）は約 1.4 倍の 2.9 万人に増加。
- ・ ワゴンセール等の売上げが増加。
（2008 年 3 月に実施した商店へのアンケート結果では、飲食店は「売上げ増」、専門店・土産店は「売上げ減」との回答が多く、業種により明暗が分かれている。）
- ・ 沿道大気中の二酸化窒素や騒音レベルが低減するなど、沿道環境の改善にも寄与している。



出典：那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会資料

⑥ 空間の利用方法の見直し（再配分）

地域、とりわけ都市の交通体系を効率的・効果的に構築するためには、それに合わせた空間の利用方法の見直しが必要となる場合がある。

バスレーン（P127 参照）はその一例であるが、この他、海外で多く実施されているトランジットモールの導入や、駅の立体化により生まれる高架下の空間を利用してその両側にある交通機関の接続を計画する動きなどが見受けられる。

今後、第 1 章第 2 節（P21 参照）で提示した地域の課題に対応する交通体系を形成していくためには、このような国内外の事例も参考にしつつ、空間利用のあり方について検討し、必要に応じて再配分を進めることも重要である。

なお、この際には、多くの関係する主体による合意形成が必要である。

■例 1 道路空間の再配分①（バスレーン）（P127 参照）

■例 2 道路空間の再配分②（トランジットモール）

- ・ 那覇市（P128 参照）、金沢市（P119 参照）、前橋市（P119 参照）
- ・ 海外の事例

事例 90 海外のトランジットモールの事例（フライブルク：ドイツ）

- ・ 狭い旧市街地の道路の混雑、排気ガスや騒音が深刻な問題となっていたため、1973 年から中心市街地でトランジットモールを導入。
- ・ 街に賑わいが復活し、公共交通機関のみが低速で運行するモール内では交通事故が激減、排気ガスや騒音といった諸問題も同時に解決された。

Freiburg



トランジットモール内を走行する連接バス



トランジットモール内をゆっくりと走る路面電車とまちのにぎわい

出典：国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/intro.html>

■例 3 鉄道の高架化により生まれた空間を利用して、交通の連携を強化

事例 91 鉄道駅の高架化に合わせて路面電車の連結を計画（富山市）

- ・ 富山市公共交通活性化計画（P51 参照）において、北陸新幹線開業に伴う JR 北陸本線の連続立体化交差事業により、駅南北の路面電車の連結を計画。

■概要

- ・ 北陸新幹線の開業に伴う連続立体交差事業による JR 北陸本線の高架化に併せ、LRT 化した富山港線（富山ライトレール：P16 参照）を南に延伸する計画。
- ・ 富山駅高架下を南北に貫通させ、市街地北部の富山地方鉄道富山市内軌道線との接続が予定されている。
- ・ 併せて市内軌道線を環状化する事業を、2009 年度開業目標に実施中。
- ・ 中心市街地の回遊性の強化と、都心核（駅周辺地区と平和通り周辺地区）の連携強化により、中心市街地全体の活性化を目指す。



(3) 交通の利便性向上等

(2) 2) では、第2章第1節(2)(P44～P45 参照)で示した公共交通への不満に対して、施設の改善により対応する方法を挙げたが、例えば「時間通りに来ない」という不満に対しては、運行情報をリアルタイムで提供することで、不満を軽減できる可能性がある。

その他、需要側が公共交通を利用する際の抵抗感を軽減するための工夫も重要である。

また、企業等の勤務時間を交通が混雑する時間帯を避けて設定する取組も行われている。

■情報の提供

事例 92 バス路線網（阪神都市圏広域バスマップ：阪神都市圏）

- サービス内容や乗継が分かりにくいという問題を受け、複数事業者の情報を取りまとめたバスサービスの情報提供を、紙面及びブログ上で実施。

■概要

- 事業者、市民、行政等からなる「阪神都市圏公共交通利用促進会議」が、バスサービス（路線、停留所、運行本数、周辺施設等）を掲載したバスマップを作成。
- 紙面からの情報量が限られるため、地域が主体となり、バスマップ上のバス路線や停留所毎にバスブログを開設。
- ブログでは、利用者による写真付きの停留所紹介（屋根、時刻表、ベンチやトイレの設置）や花見等のイベント情報を掲載。
- ブログ上では随時情報の追加・更新があり、開設以来、停留所の情報が多数掲載されている。

ブログ URL : <http://www.hnpo.comsapo.net/busmap/>

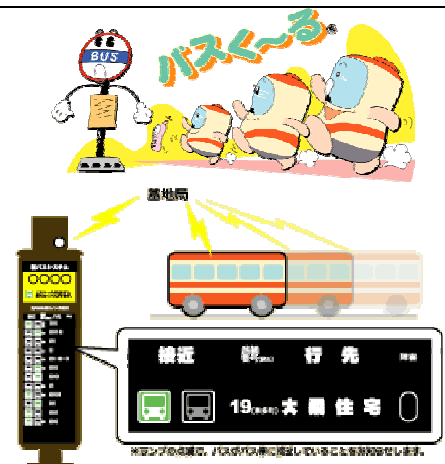


事例 93 運行情報の提供（「バスく〜る」：金沢市）

- 従来バス停でしか確認できなかったバスの位置が、パソコンや携帯電話から確認できるバスロケーションシステム。

■概要

- バスの利便性を高め、マイカーからバスへの転換を図ることを目的に、国土交通省金沢河川国道事務所が開設。
- 対象バスには無線機が搭載されており、走行中に信号（位置情報）を発信。その情報を元に、接近状況をバス停のランプで案内し、パソコンや携帯電話へバスの情報を提供している。
- 利用者のニーズに応じ、バスの接近情報や運行情報、時刻表等数種類の情報が取得可能。



■ 料金支払いの利便性向上等

事例 94 全国初の共通型非接触 IC カード（「長崎スマートカード」：長崎市）

- 近年のバス利用者の減少傾向を改善するため、公共交通機関としてのバスの利便性向上と利用促進を図る目的で、バス事業者 6 社共通の非接触 IC カードを導入。

■ 概要

- 長崎県本土の会社 5 社が、2002 年 1 月より全国初となる共通 IC カードを導入。2003 年 10 月より 6 社となる。
- 当初は発売額 3,000 円の回数券のみ。その後、IC 式定期券及び携帯電話を使用したモバイル長崎スマートカードを導入。
- 販売件数：スマートカード 約 25 万枚（2002～2005 年度）
モバイルスマートカード 4,000 件（2005 年 1 月～2006 年 5 月）
利用件数：約 3 千万件（2005 年度）
- 2008 年 3 月 20 日より、路面電車にも導入。



事例 95 IC カードを利用した乗り継ぎ割引（「RapiCa」：鹿児島市）

- IC カード乗車券を利用し市内公共交通を乗り継いだ場合に運賃を割引。

■ 概要

- 「RapiCa（ラピカ）」は鹿児島市交通局（バス・路面電車）、南国交通、JR 九州バスの共通乗車カードとして、2005 年 4 月 1 日から導入。
- 同一事業者間のバス～バスへ乗り継ぐと、2 度目の運賃から、総額の 5% を割引。市バス～市電乗り継ぎでも 2 度目の運賃から 40 円割引。
- 他にも、カード残額の積み増しに 1 割のプレミア、利用した金額に応じたポイント還元等の特典がある。

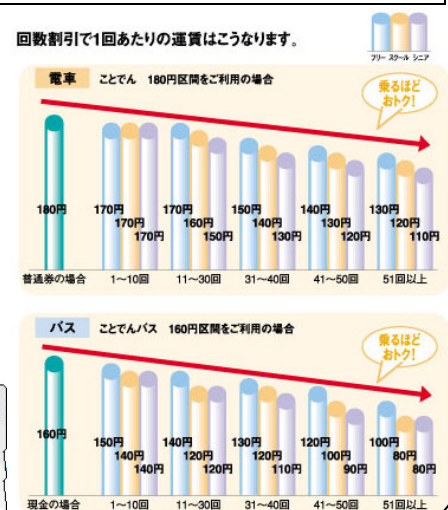


事例 96 IC カードを利用した回数割引（高松琴平電気鉄道「IruCa」：高松市）

- IC カード乗車券を利用すると、利用回数に応じて運賃を割引。

■ 概要

- 「IruCa（イルカ）」は、高松琴平電気鉄道の電車・バスの乗車カードとして、2005 年 2 月 2 日から導入。
- 利用開始日（起算日）から終了日の 1 ヶ月間を回数加算期間とし、回数に応じて 5～55% の割引。
- 他にも、同社の電車～バスへの乗り継ぎで割引を実施。



事例 97 ICカードの大都市圏での鉄道とバスの共通化、相互利用化①

- ・ 「PiTaPa」：2004年8月導入、関西圏等で民鉄とバスの共通化、「ICOCA（JR西日本）」との相互利用可能（ただし ICOCA エリア内でのポストペイ機能は利用不可）電子マネー機能あり。
- ・ 「PASMO」：2007年3月導入、関東圏等で民鉄とバスの共通化、「Suica（JR東日本等）」との相互利用可能、電子マネー機能あり。

PiTaPa	相互利用を進めるPiTaPaとICOCA 相互利用を進めるPASMOとSuica	PASMO
〈鉄道〉 大阪市交通局、阪急電鉄、京阪電気鉄道、阪神電気鉄道、大阪モノレール、北大阪急行電鉄、能勢電鉄、南海電気鉄道、山陽電気鉄道、泉北高速鉄道、神戸高速鉄道、神戸新交通、岡山電気軌道、神戸市交通局、北神急行電鉄、近畿日本鉄道、神戸電鉄、京都市交通局、静岡鉄道 〈バス〉 大阪市交通局、阪急バス、神姫バス、神姫ゾーンバス、大阪空港交通、岡山電気鉄道、下津井電鉄、両備ホールディングス、しずてつジャストライン、奈良交通、エヌシーバス、京阪バス 【2008年1月現在】	※静岡県は重複	〈鉄道〉 小田急電鉄、京王電鉄、京成電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）、西武鉄道、東京急行電鉄、東京地下鉄、東京都交通局、東武鉄道、横浜市交通局 等 26 業者 〈バス〉 小田急バス、神奈川中央交通、川崎市交通局、京王電鉄バス、京成バス、京浜急行バス、国際興業、西武バス、東急バス、東京都交通局、東武バスセントラル、富士急行 等 78 業者 【2008年1月現在】

事例 98 ICカードの大都市圏での鉄道とバスの共通化、相互利用化②（関西圏）

- ・ 関西圏を中心とした「PiTaPa」については、交通機関だけにとどまらず、日常生活に関する様々な場面で使用できるよう、機能の広がりを見せている。

PiTaPaの使用例（交通機関以外）

- ・ ショッピング（コンビニ、スーパー、書店、飲食、ドラッグストア、クリーニング、家電量販店、空港売店等）
- ・ レジャー施設（劇場、スキー場、遊園地、ホテル等）
- ・ 自動販売機、コインロッカー（多機能型）
- ・ 日本三文殊・安倍文殊院の拝観料等
- ・ 全国学習塾チェーン
- ・ 歯科診療所（関西・中京圏の32診療所）
- ・ 改札機通過情報通知サービス「あんしんグーパス」（子供の防犯対策）
- ・ ショッピング手荷物お届けサービス（社会実験として実施）

加盟店全国15,000店以上（2007年3月現在）
さらに加盟店は増加中！



・入退室管理用のセキュリティカード （大阪府池田市役所）

- ・ セキュリティ対策として、職員の入退室管理にPiTaPaを導入（自治体初の試み）
- ・ 庁舎各階の部屋の扉に電気錠とカードリーダーを設置し、PiTaPaカードをかざした時のみ入退室できる仕組みを構築。
- ・ 試験運用を経て2006年1月より本格導入
- ・ 通常のICカードよりも低コストで実現
- ・ 今後は市立病院にも拡大予定



※出典：「日経がバメントテクノロジー」2006年4月1日号

・PiTaPa 対応の自動販売機（京都産業大学）

- ・ 校内にキャッシュレス（PiTaPaによる後払い決済）で24時間購入可能な飲料自動販売機を設置（教育機関では日本初）
- ・ 自販機に搭載している液晶画面を利用して、大学内の広報等を表示し、学生・教職員への有効なコミュニケーションツールとしても活用。

事例 99 複数事業者による広域的な取組（九州のバス乗り放題乗車券「SUNQ パス」）

- 九州各県バス事業者 45 社で「SUNQ パス運営委員会」を組織し、九州全土のバスが乗り放題となる乗車券を発行。

■ 概要

- 「SUNQ パス」は、九州の高速バス及び一般路線バスのほぼ全線が 3 日間乗り放題となるフリーパスチケット。利用できるバス路線数は約 2,200、九州全土の約 99%のバスに乗ることができる。
- 「全九州」10,000 円と「北部九州（福岡、佐賀、長崎、大分、熊本）」6,000 円（九州、中国地方で購入すると 8,000 円）の 2 種類。



■ 時差出勤

事例 100 秋田市内での時差出勤の実施（秋田県）

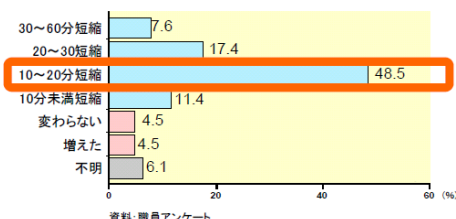
- 市内の渋滞解消、地球温暖化防止の観点から、県職員を対象に時差出勤を実施。市内の民間企業へも時差出勤の協力を依頼。

■ 概要

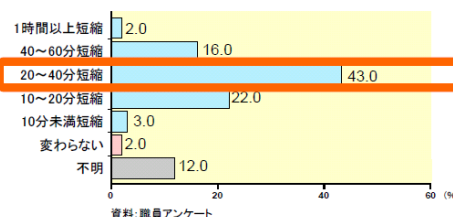
- 秋田市内では、特に朝夕の通勤ラッシュによる交通渋滞が著しく、県内の渋滞の約 4 割が集中している状況。
- 渋滞解消を図るとともに、CO₂ 排出量を削減し、地球温暖化による環境への負荷を抑制することを目的として、2006 年度から秋田市内へ自家用車出勤する県職員を対象に時差出勤を開始（約 100 人の職員が参加）。
- 同時に関係機関及び秋田市内の民間企業約 1,000 社に対し、時差出勤導入への協力を依頼。
- 参加した県職員の約 85%の通勤時間が短縮され、特に積雪期の短縮量が大きいという結果が出た。
- 引き続き広報活動や協力依頼により、民間企業の参加拡大を図っている。



▼所要時間差比較（通常期）



▼所要時間差比較（積雪期）



出典：秋田県 HP

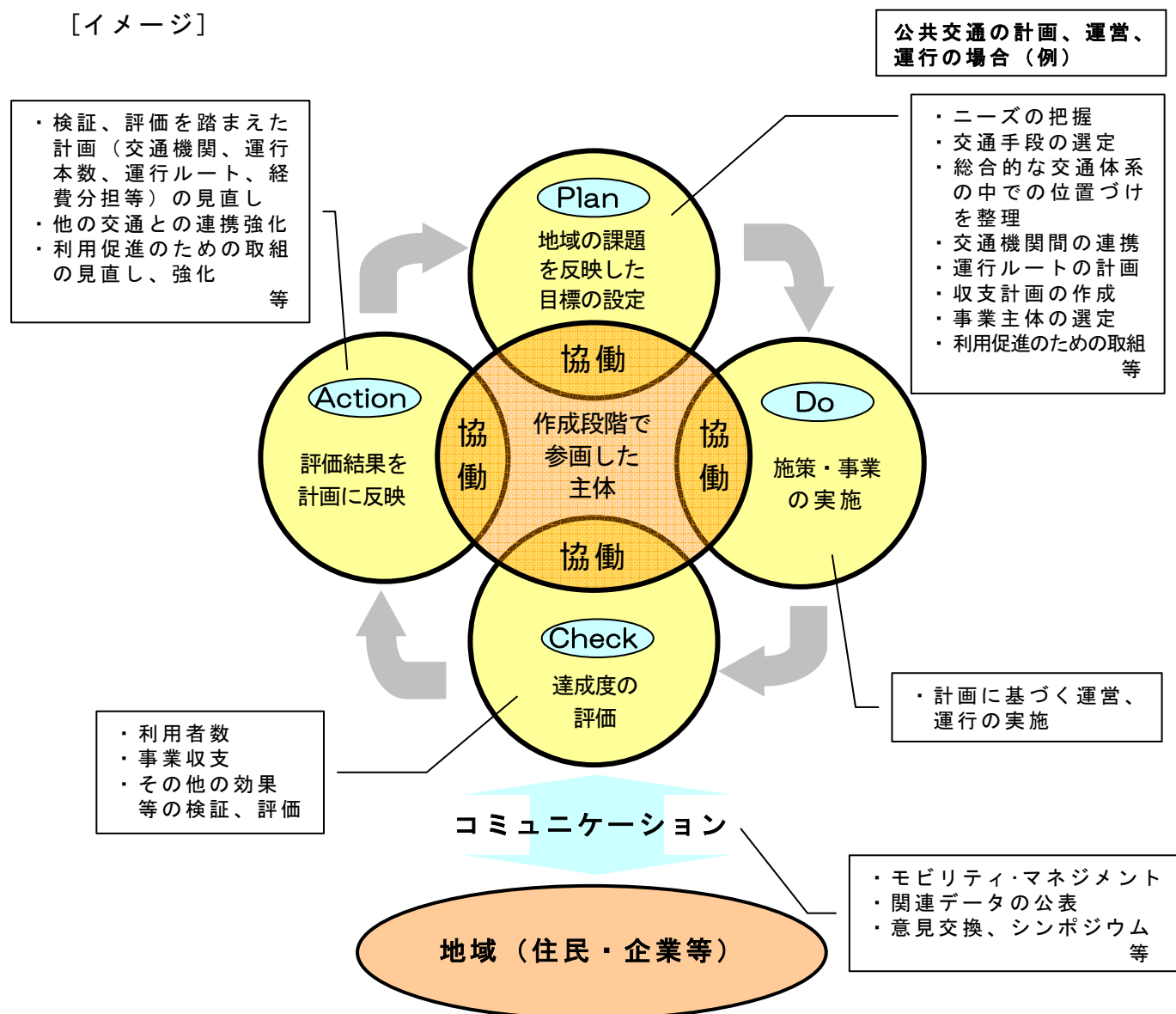
<http://www.pref.akita.lg.jp/icity/browser?ActionCode=content&ContentID=1189747764139&SiteID=0>

第5節 フォローアップ

モビリティ確保のための総合的な施策は、作成段階で地域の実情を的確に把握し、多様な主体の協働で作成することが重要であるが、作成後これを推進する段階において、進捗状況や目標の達成状況をフォローアップし、必要な見直しを継続的に行うことも重要である。

これを円滑に進めていくためには、作成段階で参画した主体と引き続き協働するとともに、フォローアップを啓発・コミュニケーション（第3節）の機会と捉えるなど、地域全体、住民一人一人の関心を喚起することに努めることが重要である。

[イメージ]



■例 金沢市の交通政策（P52～P53 参照）

- 1971年のバス専用レーン導入開始以降、多様な主体の参画と連携の下、様々な取組を実施してきており、PRや社会実験等による地域の住民・企業等とのコミュニケーションも積極的に実施。
- これらの取組の成果等を踏まえ、公共交通の利用促進に向けた条例等を制定。

第 5 章 支援制度

第 5 章 支援制度

地域のモビリティ確保に向けては、「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」行い、その手法やプロセスについては、「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」行うことが重要である。（「 」内は、国土形成計画（全国計画）第2部第4章第3節より引用）

その実施に当たっては、各地域の創意工夫が求められるが、その際、取組に対する支援制度を活用することが可能である。

支援制度は課題等に応じて多様なメニューがあるが、本書では、第4章と関連づけて下記の事項ごとに整理することとした。

1. 地域の実情・課題の把握・整理
2. 目標、方針の設定
3. 需要者側の理解の醸成、啓発
- 4-1. 公共交通の計画、運営、運行
- 4-2 (1). 基盤施設の整備・活用（ネットワークの構築）
- 4-2 (2). 基盤施設の整備・活用（交通結節点改善、円滑な通行の確保）
- 4-2 (3). 基盤施設の整備・活用（バリアフリー化・快適な通行空間の整備）
5. 交通の利便性向上等
6. 総合的な相談窓口

なお、構成は、複数の事項に関連する施策もあることから、まず一覧表で整理し、そのうちモビリティ確保の観点での主な施策（一覧表で黄色に着色）について個別に掲載している。

第5章 支援制度

【支援施策一覧表】

1. 地域の実情・課題の把握・整理

2. 目標、方針の設定

3. 需要者側の理解の醸成、啓発

4-1. 公共交通の計画、運営、運行

4-2(1). 基盤施設の整備・活用（ネットワークの構築）

4-2(2). 基盤施設の整備・活用（交通結節点改善、円滑な通行の確保）

4-2(3). 基盤施設の整備・活用（バリアフリー化・快適な通行空間の整備）

5. 交通の利便性向上等

6. 総合的な相談窓口

【参考】・・・国土交通行政ハンドブック 2007（大成出版社）の掲載箇所

施策名	問い合わせ先・担当課等	1	2	3	4-1	4-2(1)	4-2(2)	4-2(3)	5	6	【参考】	頁
NITAS（ナイトス）	政策統括官	○									2－2. (3)	
全国幹線旅客純流動調査	政策統括官	○									2－2. (6)	
街路交通調査費補助制度	都市・地域整備局	○	○		○						6－9. (16)	141
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律												141
地域公共交通総合連携計画	総合政策局	○	○									141
公共交通活性化総合プログラム	総合政策局		○								2－1. (1)①	141
地域公共交通活性化・再生総合事業	総合政策局		○								2－1. (1)②	141
総合交通戦略推進事業	都市・地域整備局		○									141
交通需要マネジメント（TDM）施策	道路局		○								8－2. (13)	
社会実験の推進	道路局			○							8－3. (4)	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律												
鉄道再生事業	鉄道局				○							141
軌道運送高度化事業	鉄道局				○							142
道路運送高度化事業	自動車交通局				○							142
海上運送高度化事業	海事局				○							142
鉄道事業法による管理受委託制度	鉄道局				○							142
地方中小鉄道向け助成	鉄道局				○							142
地方バス路線維持費補助	自動車交通局				○						11－6. (4)	142
離島航路補助	海事局				○						12－3. (2)	142
離島航空路線維持対策	航空局				○						14－5.	142
内航船舶に係る税制特別措置	海事局				○						12－1. (2)	
航空会社に対する税制支援措置	航空局				○						14－6. (1)	
生活交通路線に導入する車両に対する税制支援措置（バス）	自動車交通局				○						11－6. (7)	
鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶業務	海事局				○						12－1. (2)	
地域自立・活性化交付金	国土計画局					○	○	○			4－1. (2)	
調整費等制度	国土計画局					○	○	○			4－1. (3)	
都市交通システム整備事業	都市・地域整備局					○	○	○			6－6. (3)③	143
踏切対策												

第5章 支援制度

施策名	問い合わせ先・担当課等	1	2	3	4-1	4-2(1)	4-2(2)	4-2(3)	5	6	【参考】	頁
①踏切道の改良推進	都市・地域整備局、道路局					○					8-2. (9)	
②連続立交差事業	都市・地域整備局、道路局					○					6-9. (3)	
③連続立交差関連公共施設整備事業	都市・地域整備局					○					6-9. (3)	
④駅部一体整備型連続立交差事業(NTT-A型)	都市・地域整備局、道路局					○					8-6. (2)	
⑤連続立交差緊急整備事業(NTT-A型)	都市・地域整備局、道路局					○					8-6. (2)	
公共交通機関支援事業												
①モノレール道等整備事業	都市・地域整備局、道路局					○					6-9. (5)	
②LRT走行空間改築事業	都市・地域整備局					○					6-9. (5)	143
レイクタウン整備事業(直轄及び補助)	河川局					○					7-2. (10) ④	
踏切道等総合対策事業	道路局					○					8-2. (11)	
地方道路交付金事業	道路局					○					8-3. (1)	
道整備交付金	道路局					○					8-3. (2)	
交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業	道路局					○					8-3. (9)	
地域連携総合支援事業	道路局					○					8-3. (10)	
新奥地等産業開発道路整備事業	道路局					○					8-3. (11)	
過疎地域自立促進道路整備事業	道路局					○					8-3. (12)	
半島振興道路整備事業	道路局					○					8-3. (13)	
山村振興道路整備事業	道路局					○					8-3. (14)	
特別豪雪対策道路整備事業	道路局					○					8-3. (15)	
地方特定道路整備事業	道路局					○					8-3. (16)	
市町村合併支援道路整備事業	道路局					○					8-3. (17)	
地下高速鉄道整備事業	鉄道局					○					10-3. (2)	
ニュータウン鉄道等整備事業	鉄道局					○					10-3. (3)	
幹線鉄道等活性化事業												
②旅客線化	鉄道局					○					10-3. (4)	143
LRTシステム整備事業	鉄道局					○					10-4. (3)	143
地下高速鉄道整備事業	鉄道局					○					10-4. (4)	
ニュータウン鉄道等整備事業	鉄道局					○					10-4. (5)	
軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発	鉄道局					○					10-5. (2)	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律												
乗継円滑化事業	総合政策局						○					143
マルチモーダル施策の推進	総合政策局						○				2-2. (1)	
空港アクセスの改善	総合政策局						○				2-2. (2)	
まちづくり交付金	都市・地域整備局						○	○			6-6. (4)	
駅及び駅周辺の整備												
①交通結節点改善事業	都市・地域整備局、道路局						○				8-2. (15)	143

第5章 支援制度

施策名	問い合わせ先・担当課等	1	2	3	4-1	4-2(1)	4-2(2)	4-2(3)	5	6	【参考】	頁
②駅まち協働事業	都市・地域整備局						○				6-9. (6)	143
自動車駐車場の整備	都市・地域整備局、道路局						○				6-11. (1)	144
駐車場案内システム	都市・地域整備局、道路局						○				6-11. (2)	144
自転車駐車場の整備	都市・地域整備局、道路局						○				6-11. (3)	144
「道の駅」整備事業	道路局						○				8-3. (5)	
駐車場対策の推進	道路局						○				8-4. (10)	
道路開発資金制度	道路局						○	○			8-6. (1)	
NTT-A型事業による道路整備	道路局						○	○			8-6. (2)	
幹線鉄道等活性化事業												
④乗継円滑化	鉄道局						○				10-3. (4)	144
鉄道駅総合改善事業（都市一体型）	鉄道局						○				10-3. (5)	144
都市鉄道等利用増進法	鉄道局						○					144
都市鉄道利便増進事業	鉄道局						○				10-3. (6)	144
鉄道事業法による乗り継ぎ円滑化措置等	鉄道局						○					145
鉄道駅総合改善事業（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）	鉄道局						○				10-4. (1)	145
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	自動車交通局						○	○	○		11-4. (1)	145
公共交通移動円滑化事業等	自動車交通局						○	○	○		11-4. (2)	145
バリアフリー新法に基づくバリアフリー化の推進	総合政策局							○			2-4. (1)	
公共交通機関のバリアフリー化関連融資制度								○			2-4. (2)	145
公共交通機関のバリアフリー化関連税制												145
①鉄道駅のバリアフリー化に係る特例措置	鉄道局							○			2-4. (3)	145
②ノスタップバス、リフト付きバスの導入に係る特例措置	自動車交通局							○			2-4. (3)	145
③低床型路面電車に係る特例措置	鉄道局							○			2-4. (3)	145
④バリアフリー化された航空機に係る特例措置	航空局							○			2-4. (3)	145
ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の推進	総合政策局							○			2-4. (4)	
電線共同溝整備事業	都市・地域整備局、道路局							○			8-2. (18)	
身近なまちづくり支援街路事業（歴みち等）	都市・地域整備局							○			6-9. (9)	
シンボルロード整備事業	都市・地域整備局、道路局							○			8-3. (8)	
公共交通関連歩行者専用道路整備事業（NTT-A型）	都市・地域整備局							○			6-9. (15)	
中心市街地の活性化	道路局							○			8-3. (3)	
交通安全施設等整備事業	道路局							○			8-4. (1)	
交通安全事業統合補助	道路局							○			8-4. (2)	
あんしん歩行エリアの整備	道路局							○			8-4. (4)	
くらしのみちゾーン・トランジットモールの形成	道路局							○			8-4. (5)	
道路交通環境改善促進事業	道路局							○			8-4. (6)	
歩行空間のバリアフリー化	道路局							○			8-4. (7)	

第5章 支援制度

施策名	問い合わせ先・担当課等	1	2	3	4-1	4-2(1)	4-2(2)	4-2(3)	5	6	【参考】	頁
自転車利用環境の整備	道路局							○			8-4. (8)	
バリアフリー環境整備促進事業	道路局							○			8-4. (12)	
交通施設バリアフリー化設備整備事業	鉄道局							○			10-4. (2)	
鉄道軌道近代化設備整備等補助事業	鉄道局							○			10-6. (2)	
離島航路関係補助制度												
②バリアフリー化建造費補助	海事局							○			11-3. (2)	
旅客船のバリアフリー化の推進	海事局							○			11-7. (2)	
港湾施設改良費統合補助	港湾局							○	○		13-3. (1)	
I T S (高度道路交通システム)	道路局								○		8-2. (7)	
埠頭整備等資金貸付												
②港湾開発資金貸付金	港湾局								○		13-3. (3)	
港湾事業資金貸付金	港湾局								○		13-3. (5)	
みなと振興交付金	港湾局								○		13-3. (6)	
港整備交付金	港湾局								○		13-3. (7)	
航空サービス高度化推進事業	航空局								○		14-2. (3)	
航空会社及び空港会社等に対する財投措置	航空局								○		14-6. (2)	
新規事業アドバイザー	総合政策局									○		146
地域づくり情報局、地域づくり相談窓口 等	総合政策局									○		146
公共交通支援情報センター	(財) 運輸政策研究機構									○		146
交通政策インターネット意見交換制度	(財) 運輸政策研究機構									○		146
バス110番	岩手県立大学									○		146

第5章 支援制度

【モビリティ確保の観点での主な施策】

省庁・局	法制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助 制度			
国土交通省 都市・地域整備局	○	○	街路交通調査費補助制度 〔総合都市交通体系調査(パーソントリップ調査等)等〕	パーソントリップ調査等の都市交通実態調査により、都市の交通実態を把握し、総合的な都市交通マスタープラン等を策定する調査や、都市圏が抱える交通課題に対応した特定の都市交通計画を検討する調査、都市・地域総合交通戦略策定調査等の街路事業調査に対する助成。	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室 http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/index.html
国土交通省 総合政策局	○		地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	市町村を中心とした地域関係者の連携施策（地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施）により、地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進する。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html
国土交通省 総合政策局		○	公共交通活性化総合プログラム	地方運輸局が中心となって地域交通の維持・充実などの具体的方策を取りまとめたもので、これに基づく地域の公共サービスの維持・充実のための取り組みに対し支援が行われる制度。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html
国土交通省 総合政策局		○	地域公共交通活性化・再生総合事業	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」を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度を創設し、地域の創意工夫ある自主的な取り組みを推進する。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html
国土交通省 都市・地域整備局	-	○	総合交通戦略推進事業	都市・地域総合交通戦略に基づき実施されるLRT等の公共交通の導入空間や交通結節点等の整備に関する複数の街路事業を優先採択、重点配分するとともに機動的で弾力的な運用を確保し、総合交通戦略をパッケージで総合的・重点的に支援	国土交通省都市・地域整備局街路課 http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h19kettei.htm/h19kettei.htm から「1. 都市・地域総合交通戦略の策定と事業の推進」をクリック
国土交通省 鉄道局	○		鉄道再生事業	「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特定事業のひとつ。 - 地域の支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の維持を図る事業。	国土交通省鉄道局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html

第5章 支援制度

省庁・局	法制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助制度			
国土交通省 鉄道局	○		軌道運送高度化事業	「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特定事業のひとつ。 - より優れた加速・減速性を有する車両を用いることなどにより軌道事業の質の向上を図る事業（LRT を想定）。	国土交通省鉄道局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html
国土交通省 自動車交通局	○		道路運送高度化事業	「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特定事業のひとつ。 - 交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併せて大型のバスを用いることなどにより、バス事業の質の向上を図る事業（BRT、オムニバスタウンを想定）。	国土交通省自動車交通局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html
国土交通省 海事局	○		海上運送高度化事業	「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特定事業のひとつ。 - より優れた加速・減速性能を有する船舶を用いること等により旅客船事業の質の向上を図る事業。	国土交通省海事局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html
国土交通省 鉄道局	○		鉄道事業法（第2種・第3種事業者の制度〔第2条〕、管理受委託制度〔第25条〕）	鉄道事業の上下分離、鉄道事業の受委託により運営の安定化・効率化を図る。	国土交通省鉄道局 http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S61/S61H0092.html http://www.ne.jp/asahi/wc6y-nmk/komatetsu/jigyoho/a3.htm
国土交通省 鉄道局		○	地方中小鉄道助成	経営状況の厳しい地方中小鉄道に対して行われる、安全確保、輸送サービス向上、設備近代化等のための各種補助（近代化補助、公共交通移動円滑化補助、運営費補助、踏切補助、災害補助）	国土交通省鉄道局財務課 http://www.mlit.go.jp/tetudo/ http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ns/sien/gyoushu/tetudo-h.htm
国土交通省 自動車交通局		○	地方バス路線維持費補助制度	地域住民の生活の足として必要なバス路線の維持・確保のために行われる、路線維持費、車両購入費等の補助制度（生活交通路線維持費、生活交通路線車両購入費、路線維持合理化促進）	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyobus/hojo/gaiyou.pdf
国土交通省 海事局	○	○	離島航路整備法（航路補助〔第3条〕）	離島航路の維持・改善を図るため、離島航路事業者に対する欠損補助、船舶のバリアフリー化に対する補助。	国土交通省海事局内航課 http://www.mlit.go.jp/crd/chirrit/pdf/sisaku/mlit-ship.pdf
国土交通省 航空局		○	離島航空路線維持対策	離島航空路線の維持、活性化及び就航率を向上させる観点から、総合的な支援施策を講じる。（機体購入費補助、運航費補助、着陸料・税の軽減等）	国土交通省航空局航空事業課 http://www.mlit.go.jp/crd/chirrit/pdf/sisaku/mlit-avn.pdf

第5章 支援制度

省庁・局	法制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助制度			
国土交通省 都市・地域整備局	-	○	都市交通システム整備事業	徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図る。	国土交通省都市・地域整備局街路課 http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h19kettei.htm/h19kettei.htm から「1. 都市・地域総合交通戦略の策定と事業の推進」をクリック
国土交通省 都市・地域整備局 道路局 鉄道局		○	LRT 総合整備事業	- 都市内交通の改善、人と環境にやさしい都市交通体系の構築、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備のため、鉄軌道事業者と地方公共団体等による LRT 整備計画に基づく事業に対し、一体的な支援を行う。 - 個別メニューとして、「路面電車走行空間改築事業」、「都市交通システム整備事業」、「LRT システム整備事業」がある。	国土交通省都市・地域整備局街路課 http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h17kettei/16.pdf
国土交通省 鉄道局		○	幹線鉄道等活性化事業（旅客線化）	大都市における貨物鉄道沿線地域の活性化及び通勤・通学輸送力の確保を図るため、貨物鉄道の旅客線化工事を促進。	国土交通省鉄道局幹線鉄道課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ns/sien/gyoushu/tetudo-h.htm
国土交通省 鉄道局		○	LRT システム整備事業	低床式車両（LRV）や制振レール、停留施設その他 LRT システムの構築に必要な施設の整備に対する補助。	国土交通省鉄道局財務課 http://www.cgr.mlit.go.jp/chiiki-sesaku/baria/baria_sesaku/baria19.pdf
国土交通省 総合政策局	○		乗継円滑化事業	「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特定事業のひとつ。 - 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善などにより旅客の乗継円滑化を図る事業。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html
国土交通省 都市・地域整備局 道路局		○	交通連携推進事業（交通結節点改善）	交通結節点強化のための駅前広場、自由通路、交通連携情報施設、自転車駐車場等の整備に対する補助。	国土交通省道路局企画課 http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-02-01.html
国土交通省 都市・地域整備局		○	駅まち協働事業	効率的な駅周辺の整備を行うため、関係者間で策定した合理的な計画に基づき都市施設と鉄道施設の整備を一体的に行う場合に、鉄道施設等の移設・改築に要する費用の一部を補助。	国土交通省都市・地域整備局街路課 http://www.mlit.go.jp/hyouka/pdf/assess/16/assess42.pdf

第5章 支援制度

省庁・局	法制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助制度			
国土交通省 都市・地域整備局 道路局	○	○	自動車駐車場の整備	・ 駐車場整備に係る法制度（国や自治体の責務等）、融資制度、補助事業、税制上の特例措置がある。	国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課、街路課 国土交通省道路局路政課、地方道・環境課、有料道路課
国土交通省 都市・地域整備局 道路局		○	駐車場案内システム	・ 駐車場システムのうち、情報処理を行うコントロールセンターと情報提供装置は道路附属物として整備可能であり、街路事業等の補助対象。	国土交通省都市・地域整備局街路課 国土交通省道路局地方道・環境課
国土交通省 都市・地域整備局 道路局		○	自転車駐車場の整備	・ 交通安全施設等整備事業、街路事業による補助制度、道路開発資金による融資、税制上の特例措置がある。 ・ また、(財)自転車駐車場整備センターによる整備事業がある。	国土交通省都市・地域整備局街路課 国土交通省道路局地方道・環境課
国土交通省 鉄道局		○	幹線鉄道等活性化事業（乗継円滑化）	・ 鉄道利用者の乗継負担の軽減等を図るための、鉄道路線間における相互直通運転化や鉄道とバスの同一ホームでの乗継等のための鉄道施設の整備に対する補助。	国土交通省鉄道局幹線鉄道課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ns/sien/gyoushu/tetudo-h.htm
国土交通省 鉄道局		○	鉄道駅総合改善事業（都市開発等と一体的に行う事業）	・ 市街地再開発事業、土地区画整理事業等の都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善する事業に対する補助。	国土交通省鉄道局施設課 http://chushinshigaIChi-go.jp/support/H16_3/kokudokotu4(H16).html から「鉄道駅総合改善事業費補助」を参照
国土交通省 鉄道局	○		都市鉄道等利便増進法	・ 既存ストックを有効活用した連絡線等の整備による速達性の向上及び周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化を推進することにより、利用者の利便を増進する。	国土交通省鉄道局都市鉄道課 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/08/080131_.html http://www.jrtt.go.jp/news/recruit/special/action.html
国土交通省 鉄道局		○	都市鉄道利便増進事業	・ 都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく都市鉄道施設の整備に対する補助。	国土交通省鉄道局都市鉄道課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ns/sien/gyoushu/tetudo-h.htm

第5章 支援制度

省庁・局	法制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助制度			
国土交通省 鉄道局	○		鉄道事業法（乗継円滑化措置等〔第22条の2〕）	鉄道事業者は、利用者の利便増進を図るため、他の運送事業者等との相互協力のもと、国土交通省令で定める乗継円滑化措置を講ずるよう努めなければならない。	国土交通省鉄道局 http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S61/S61H0092.html
国土交通省 鉄道局		○	鉄道駅総合改善事業（移動円滑化施設整備事業）	鉄道駅の利用者利便の向上、特に移動制約者等の移動円滑化を図るため、鉄道駅における移動円滑化（バリアフリー化）のための施設整備事業に対して行われる補助。	国土交通省鉄道局業務課 http://chushinshigaIChi-go.jp/support/H16_3/kokudokotu4(H16).htm から「鉄道駅総合改善事業費補助」を参照
国土交通省 自動車交通局		○	自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	関係地方公共団体と協力して実施する、オムニバスタウン総合対策事業、交通システム対策事業等に要する経費の一部を補助。	国土交通省自動車交通局 http://www.mlit.go.jp/yosan/yosan07/yosan/sosikibetu2/jidousha.pdf
国土交通省 自動車交通局		○	公共交通移動円滑化事業	本格的な高齢社会の到来や、マイカー普及の進展に伴う都市部の交通渋滞等の諸課題に対応し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の移動制約者を含めた誰もが公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、ノンステップバスの導入、福祉輸送普及促進モデル事業等公共交通機関の利便性の向上を図る施策、バス・鉄道等相互の広域的な共通ICカードの普及促進及び公共交通機関相互の乗継ぎ円滑化を図る施策等に要する費用の一部を補助する。	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.ktt.mlit.go.jp/jidou_koutu/tabi1/t_ljyosei/4_idou/idou_youkou.pdf
国土交通省 自動車交通局		○	バス関係バリアフリー施設整備に対する日本政策投資銀行による融資制度	バス事業者が行う高齢者・身体障害者等のバスの利用を容易にするための施設の整備に対して、日本政策投資銀行による低利子の融資を行うもの。	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrier/hojo/hojo07.html
国土交通省 鉄道局 自動車交通局 航空局	○	○	公共交通機関のバリアフリー化関連税制	- 以下の施策を講ずる事業者等に対して、所得税、法人税、固定資産税等の税制上の特例措置がある。 ①鉄道駅のバリアフリー化 ②ノンステップバス、リフト付バスの導入 ③低床型路面電車の導入 ④バリアフリー化された航空機の導入	http://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/youkou/siryo2.html http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ns/sien/gyoushu/bus-z.htm

第5章 支援制度

省庁・局	法制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助制度			
国土交通省 各地方運輸局	-	-	新規事業アドバイザー	- 新規事業開始や新規サービスの展開等、事業者の積極的な事業展開を支援するための相談窓口 - 各地方運輸局、神戸運輸管理部、沖縄総合事務局に新規事業アドバイザーを置き、様々な相談に対応	国土交通省各地方運輸局等 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ns/index.htm
国土交通省 総合政策局 事業総括調整官室 各地方整備局 等	-	-	地域づくり情報局 地域づくり相談窓口 等	地域づくりに関する情報提供・相談窓口	国土交通省総合政策局事業総括調整官室 国土交通省各地方整備局等 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/ から、「地域づくり情報局」をクリック。さらに、「関連リンク集」から各地方整備局等にアクセス
(財)運輸政策研究機構	-	-	公共交通支援情報センター	今後の地域における公共交通の活性化等を検討する際の参考となるよう、(財)運輸政策研究機構が蓄積している公共交通の活性化事例、支援制度、交通関係統計、各種調査研究成果等の情報提供を行うもの（データベースシステムを活用）	(財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター http://www.jterc.or.jp/koukyou-shien/index.html
(財)運輸政策研究機構	-	-	交通政策インターネット意見交換制度	交通を取り巻く様々な課題に対応するために、交通事業者に所属する交通政策に関心の高い役職員を対象として、インターネットの活用による迅速な意見交換(ウェブアンケートと、その結果公表)や情報提供を行う制度。	(財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター http://www.jterc.or.jp/koukyou-shien/ikenkoukan.pdf
岩手県立大学総合政策学部 ※事務局	-	-	バス 110 番	- 市町村などの自治体の公共交通計画などのアドバイスを行うため、交通を専門とする学識者で構成されるバス 110 番を開設 - アドバイスは原則無料、ただし現地調査などが必要な場合は旅費などの実費を負担	岩手県立大学総合政策学部事務局 http://p-www.iwate-pu.ac.jp/~motoda/bus110.html

事例・参考の索引

事例・参考の索引

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割 (12)

※ (○) は事例・参考数

第1節 地域活力の向上とモビリティ (12)

No.	内容	地域等	頁
事例1	救急救命にかかわる搬送圏域の拡大	京阪奈地域	14
事例2	日常生活における快適な移動手段の提供①	東京都足立区	15
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	15
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	16
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	16
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	17
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	18
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	18
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	19
事例10	道頓堀川の水辺整備	大阪市	19
事例11	島外の人材活用と特産品開発による島づくり	島根県海士町	20
事例12	関係者の協働による通年型観光事業の確立	愛知県南知多町	20

第2章 モビリティ確保の現状と課題 (17)

第1節 モビリティのニーズと課題の傾向 (2)

No.	内容	地域等	頁
参考1	北海道における鉄道ネットワークの変化	北海道	43
参考2	愛知県豊田市におけるバス路線網の変化	愛知県豊田市	43

第2節 モビリティ確保に向けた取組の着眼点 (15)

No.	内容	地域等	頁
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	50
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	51
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	52
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	54
事例17	海外の事例①	フランス(ルーアン)	55
事例18	海外の事例②	フランス(ナント)	57
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	58
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	58
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	59
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	59
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	60
事例24	地域公共交通に関する情報提供	(財)運輸政策研究機構	61
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	61
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	62
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」	岩手県立大学	62

第3章 モビリティ確保に向けた総合的な施策づくりの考え方 (17)

第1節 枠組み (11)

No.	内容	地域等	頁
事例28	協議会によるバス運営：紀の川コミュニティバス	和歌山県旧那賀郡4町	65
事例29	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	島根県安来市他	66
事例30	複数自治体の共同出資による第三セクター：東頸バス	新潟県旧東頸城郡6町村	66
事例31	鉄道とバスの併用機材：「デュアル・モード・ビーグル（DMV）」	JR 北海道	67
事例32	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	68
事例33	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	68
事例34	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	69

No.	内容	地域等	頁
参考3	都市・地域総合交通戦略		70
参考4	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律		72
参考5	バス運行に関する支援ソフトの開発	中国運輸局	75
参考6	『自然共生地域』のモビリティの確保		76

第2節 検討・推進体制 (6)

No.	内容	地域等	頁
事例35	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」	青森市	78
事例36	富山市の「中心市街地活性化計画」と「組織体制」	富山市	79
事例37	金沢市の「新金沢市総合交通計画」と「組織体制」	金沢市	80
事例38	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」	松山市	81

No.	内容	地域等	頁
参考7	新しい「公共空間」の形成のイメージ		85
参考8	「新たな公」の概念		85

第4章 モビリティ確保に向けた総合的な施策の作成に当たっての留意点 (63)

第1節 地域の実情・課題の把握・整理 (1)

No.	内容	地域等	頁
事例39	区内循環バス「めぐりん」利用実態調査	東京都台東区	91

第2節 目標、方針の設定 (2)

No.	内容	地域等	頁
事例40	沖縄県総合交通体系基本計画	沖縄県	93

No.	内容	地域等	頁
参考9	交通需要マネジメント（TDM）		94

第3節 需要者側の理解の醸成、啓発 (2)

No.	内容	地域等	頁
事例41	公共交通利用促進キャンペーン	熊本市	95
事例42	ホームページで気軽に公共交通シミュレーション	金沢市	96

第4節 構成要素 (58)

(1) 公共交通の計画、運営、運行

No.	内容	地域等	頁
事例43	路線存続に向けた地元支援活動：上田電鉄別所線	長野県	101
事例44	第三セクターの船舶保有による離島航路の高速化	島根県隠岐の島町他	101
事例45	運行主体の変更による鉄道維持：和歌山電鐵	和歌山県	102
事例46	運行主体の変更によるバス路線維持：遠州鉄道バス	浜松市	102
事例47	運行主体の変更によるバス路線維持：あやバス	京都府綾部市	103
事例48	上下分離方式による鉄道運営：上毛電気鉄道	群馬県	103
事例49	地元主体の第三セクター化による鉄道運営：万葉線	富山県	104
事例50	市町村合併を契機にした離島航路の民営化	松山市	104
事例51	県境を越えた検討委員会による海上旅客定期航路の再生	熊本県苓北町他	105
事例52	離島航路の統合による合理化	宮城県女川町	105
事例53	スクールバスと路線バスの統合	鳥取県日南町	106
事例54	自治体が主体となり運行する無料バス：中川町民バス	北海道中川町	106
事例55	路線バスの間合い運用によるコミュニティバス運行	大分県宇佐市	107
事例56	空き時間を対象とした福祉公用車の貸出：福祉公用車レンタル制度	鳥取県日南町	107
事例57	幹線バスと支線バスの連携：十津川方式	奈良県十津川村	108
事例58	コミュニティバスと乗合タクシーの連携：さんさんバスフィーダータクシー	愛知県三好町	108
事例59	DMVのデモンストレーション走行：岳南鉄道	静岡県富士市	109
事例60	旧市町村の交通システムの統合再編	岐阜県高山市	109
事例61	住民主導のコミュニティバス導入：醍醐コミュニティバス	京都市	110
事例62	自治体の補助を受け住民が運行するバス：長沢ミニバス	兵庫県淡路市	110
事例63	自治体が協賛金を得て運行するバス：自主運行バス「鈴の音バス」	三重県松阪市	111
事例64	協定に基づくバス運行：バストリガー協定	金沢市	111
事例65	海上運送における速達性向上：津エアポートライン	津市	112
事例66	迂回型デマンドバス：平川市デマンドバス	青森県平川市	113
事例67	住民の要望を受け民間事業者が運行するバス：無料買物バス	三重県鈴鹿市	113
事例68	三次市民タクシー運行事業：三次市デマンド型乗合タクシー	広島県三次市	114
事例69	デマンド型乗合タクシー：おだかeーまちタクシー	福島県南相馬市	114
事例70	ボランティアによる福祉送迎サービス：津具村福祉送迎サービス	愛知県設楽町	115
事例71	住民の要望を受け民間事業者が運行するバス：桃花台バス	愛知県小牧市	116
事例72	企業の協賛金を基に運行するバス：丸の内シャトル	東京都千代田区	116
事例73	連節バスとフィーダーバスの連携：ツインライナーとふじみ号	神奈川県藤沢市	117
事例74	ガイドウェイバスの導入：ゆとりーとライン	名古屋市	117
事例75	日常生活における快適な移動手段の提供②：区内循環バス「めぐりん」	東京都台東区	118

No.	内容	地域等	頁
事例 76	日常生活における快適な移動手段の提供③：Bーぐる（ビーグル）	東京都文京区	118
事例 77	中心市街地循環バス①：ふらっとバス	金沢市	119
事例 78	中心市街地循環バス②：マイバス	前橋市	119
事例 79	中心市街地デマンドバス：中心市街地玄関口バス	愛知県豊田市	120
事例 80	観光船による離島のネットワーク化：せとうちおさんぽクルーズ	広島県瀬戸内海沿岸・島嶼部	121
事例 81	河川舟運の活用によるまちおこし①：「水上バス」と「はとバス」の連携	東京都	121
事例 82	河川舟運の活用によるまちおこし②：堀川の活用による舟運事業	名古屋市	122
事例 83	河川舟運の活用によるまちおこし③：城下町・松江の堀川遊覧	松江市	122

（2）基盤施設の整備・活用

No.	内容	地域等	頁
事例 84	鉄軌道－鉄軌道結節点の改善：広島電鉄	広島市	124
事例 85	自家用車－鉄軌道結節点の改善：北九州モノレール	北九州市	124
事例 86	水上交通－鉄軌道結節点の改善：京阪電気鉄道天満橋駅	大阪市	125
事例 87	水上交通－航空結節点の改善：中部国際空港	名古屋市	125
事例 88	自家用車－バス結節点の改善：「K.Park」	金沢市	126
事例 89	歩行空間の快適性向上：国際通りのトランジットモール化	那覇市	128
事例 90	海外のトランジットモールの事例	ドイツ（フライブルグ）	129
事例 91	鉄道駅の高架化に合わせて路面電車の連結を計画	富山市	129

（3）交通の利便性向上等

No.	内容	地域等	頁
事例 92	バス路線網：阪神都市圏広域バスマップ	阪神都市圏	130
事例 93	運行情報の提供：「バスく～る」	金沢市	130
事例 94	全国初の共通型非接触 IC カード：「長崎スマートカード」	長崎市	131
事例 95	IC カードを利用した乗り継ぎ割引：「Rapica」	鹿児島市	131
事例 96	IC カードを利用した回数割引：高松琴平電気鉄道「Iruca」	高松市	131
事例 97	IC カードの大都市圏での鉄道とバスの共通化、相互利用化①		132
事例 98	IC カードの大都市圏での鉄道とバスの共通化、相互利用化②	関西圏	132
事例 99	複数事業者による広域的な取組：九州のバス乗り放題乗車券「SUNQ パス」	九州地域	133
事例 100	秋田市内での時差出勤の実施	秋田県	133

●掲載事例数 109
 【内訳】 事例 100
 参考 9