

# 地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する 調査研究(報告)

前総括主任研究官	長谷 知治
客員研究官	土方 まりこ
研究官	中尾 昭仁
研究官	渡辺 伸之介
前研究官	井上 諒子
元研究官	内田 忠宏

## 1. はじめに

当研究所では、平成 25 年度からの研究として、地方都市の地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究を行っている。

「PRI Review」第 50 号<sup>1</sup>では、本調査研究の背景と目的、調査研究の内容と進め方について報告を行った。また、「PRI Review」第 53 号<sup>2</sup>では、諸外国（英・仏・独・米）における地域公共交通に関する基礎的調査として、①地域公共交通の概況、②地域公共交通の位置づけ・歴史的経緯、③地域公共交通に関連する制度・枠組みについて文献調査及びヒアリングを行った結果について報告したところである。

今般、本調査研究の結果を、報告書「国土交通政策研究第 120 号 地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究<sup>3</sup>」にて取りまとめたので、その報告書の概要を本稿にて紹介する。

また、欧米諸国（ノッティンガム市、モンペリエ市、ボン市、デンバー市の各都市）の公共交通制度に関する文献調査、およびヒアリングを実施した結果について、本稿では、モンペリエ市の調査結果を紹介する。（各国調査結果については、報告書の資料編 4 と 5 を参照）。

---

<sup>1</sup> 国土交通省 国土交通政策研究所「PRI Review 第 50 号」  
[http://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/pri\\_review\\_50.pdf](http://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/pri_review_50.pdf)

<sup>2</sup> 国土交通省 国土交通政策研究所「PRI Review 第 53 号」  
[http://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/pri\\_review\\_53.pdf](http://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/pri_review_53.pdf)

<sup>3</sup> 国土交通省 国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 120 号「地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究」  
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk120.pdf>

## 2. 報告書の概要の紹介

調査研究において、我が国の地方都市の地域公共交通の問題について、文献調査、有識者ヒアリング、地方公共団体へのアンケート・ヒアリングにより調査した（各調査結果については、報告書の資料編 2 と 3 を参照）。

次に、欧米諸国（イギリス、フランス、ドイツ、アメリカの各国及び、ノッティンガム市、モンペリエ市、ボン市、デンバー市の各都市）の公共交通制度について、文献調査、およびヒアリングを実施した（各国調査結果については、報告書の資料編 4 と 5 を参照）。

これらの調査結果を踏まえ、公共交通に関する 6 つのポイント（自治体の役割、民間事業者の経営努力、交通ネットワーク全体のビジョン・調整、財源、都市計画・土地利用と交通計画の関係、住民合意）について、それぞれ日本の地方都市が抱える課題と欧米における参考事例を整理した。

調査結果は下表の通り取りまとめた。下表（1）～（6）について取りまとめた結果について、本稿では概要を紹介する。

表 1 日本の地方都市の地域公共交通の問題と欧米諸国の対応

課題	日本の問題	欧米諸国の対応
(1) 自治体の役割	自治体の役割が拡大するも、民間事業者との関係で責任があいまい	一般に地域公共交通サービスの提供を自治体の責任として位置づけ
(2) 民間事業者の経営努力	民間事業者の経営努力が不足しているとの指摘	民間事業者の経営努力を促す仕組み
(3) 交通ネットワーク全体のビジョン・調整	モード横断的な交通全体についての調整能力・ビジョンの欠如、地域をまたぐ交通問題への対応	地方自治体による包括的な交通計画の策定、広域的な公共交通の調整制度の確立
(4) 財源	財源の不足	特定財源や租税特別措置
(5) 都市計画・土地利用と交通計画の関係	都市計画・土地利用と交通計画との不整合	都市計画・土地利用と交通計画の整合性を図る仕組み
(6) 住民合意	住民合意の困難さ	計画策定段階からの住民参加制度

### (1) 自治体の役割

日本では、自社の経営を考えなくてはならない民間公共交通事業者と、地域の足の確保を考える自治体の立場のバランスを取るのには容易ではなく、両者の責任の所在も不明瞭である。

欧米諸国では、地域公共交通サービスは行政が責任を負うものとして位置付けられ、地方自治体が公共サービスとして公共交通サービスを提供することが一般的である。具体的には、地方自治体が地域の公共交通のサービス水準や料金等を決め、入札等により選定した事業者  
に運行業務を委託する仕組みが主流である。

### (2) 民間事業者の経営努力

日本では、国・自治体からの赤字補填が常態化する中で、民間事業者がこれに頼って経営努力が不足しているとの指摘もある。

欧米諸国では、公共交通の運行を委託する事業者を競争入札で選ぶとともに、さらに契約後も、受託事業者のパフォーマンスをモニターし、その達成度に応じて、ボーナス（補助金）もしくはペナルティ（罰金）を付与することで、経営努力を促している事例が見られる。

### (3) 交通ネットワーク全体のビジョン・調整

日本では、自治体は、交通ネットワーク全体について明確なビジョンを持たないところが多く、交通計画があっても包括的なものは少ない。また、需要の高い路線に民間事業者のサービスが集中し、限られた需要の奪い合いとなってしまうという問題に対し、自治体が、交通ネットワーク全体としての利便性向上のために事業者間の連携を進めようとしても権限がないために調整が難しい。

欧米諸国では、地方自治体に交通計画の策定を義務付けている例が多い。この場合、交通計画では具体的目標が定められ、内容も公共交通に限らず全ての交通モードを含み、道路整備や駐車政策も含むなど包括的なものが一般的である。また、具体的目標やこれを測る指標が盛り込まれ、達成度が評価される。併せて、マイカーから公共交通利用への転換を促す仕組み（ロードプライシング、駐車場課金、公共交通通勤費の税制優遇）が含まれているケースもある。

### (4) 財源

日本では、そもそも公共交通に配分される財源が少ないため、財源面からLRTやBRTの導入は難しい、等の指摘がある。

欧米諸国では、特定財源（フランスの交通税、ドイツの鉱油税、アメリカの燃料税、デンバーの売上税等）を含め、公共交通に割り当てられる予算が充実しており、公共交通のコストに占める公的資金の割合が総じて大きい。

#### (5) 都市計画・土地利用と交通計画の関係

日本では、地方自治体においては、都市計画・土地利用計画と交通計画が違う年度に別の部署で策定されることが多く、整合が図られないことが少なくない。また、土地利用・都市計画が上位計画である場合には、交通計画がその後追いになることも少なくない。そのため、交通と無関係に宅地開発や区画整理が行われたり、マイカーの利便向上のための道路整備のみ進捗したりしてしまう。

欧米諸国では、土地利用と交通計画の整合性を取るための仕組みがあり、土地利用計画では公共交通へのアクセスのよい場所への住宅・企業の立地を促し、移動を短くし交通負荷を下げる土地利用を目指している。

#### (6) 住民合意

日本では、公共交通については一般に関心が薄く、自ら利用しようとはしないにもかかわらず、路線廃止・減便に対しては住民からの反対がなされることが多い。また、住民説明会の参加者が弱者や反対派に偏って陳情の場となってしまう、意見がまとまらないことが少なくない。

欧米諸国においては、交通計画案策定段階から、事業者のみならず、住民の意見を聴取することが法定化されている。

以上が、6つのポイント(1)～(6)について取りまとめた結果の概要である。詳細な取りまとめた結果については、報告書本編をご参照頂きたい。

次章では、モンペリエ市の調査結果について、3.1にて、モンペリエ市の地域公共交通の概要を紹介し、3.2にて、6つのポイント(1)～(6)に着目した上で紹介する。

### 3. モンペリエ市(フランス)の調査結果の概要

#### 3.1 モンペリエ市(フランス)の地域公共交通の概要

モンペリエ市はパリから南に約 700km、地中海近くに位置し、面積 154km<sup>2</sup>、2012 年時点で 26 万人の人口を抱えるフランス 8 番目の都市である。1999 年と 2009 年の国勢調査によると、この間に人口は 13.1%増加しており、フランスで最も人口増加の著しい都市である。

モンペリエ市は、周辺の 31 のコミューン (Commune) <sup>4</sup>と都市圏共同体 (CA) <sup>5</sup>を構成しており、都市圏の面積は 434.2km<sup>2</sup>、人口約 42 万人 (約 60%はモンペリエ市) となりフランスで 15 番目に大きな都市圏共同体 (CA) となっている。モンペリエ都市圏の都市交通計画 (PDU) <sup>6</sup>は、この都市圏共同体 (CA)

を対象としている。2006 年～2011 年におけるモンペリエ都市圏の人口増加率は、1.03%であり、フランス全体の平均 0.54%よりも高くなっている。

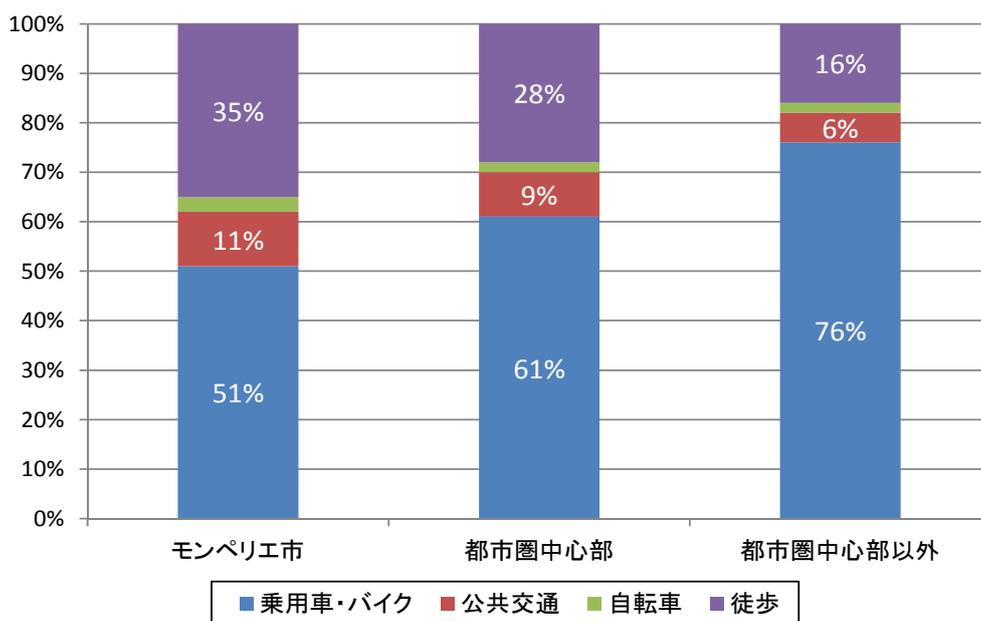
モンペリエ都市圏の公共交通分担率は、2003 年において、モンペリエ市では 11%、近隣コミューンを含めた都市圏中心部で 9%、それ以外の都市圏地域では 6%となっている<sup>7</sup>。



(出典 : Google マップ)

図 1 モンペリエの位置図

- <sup>4</sup> 中世の「都市 (Ville)」や「小教区 (Paroisse)」を引き継いだ、フランスにおける最小で最古の行政単位をコミューン (Commune) という。
- <sup>5</sup> フランスにおける広域行政組織であり、都市圏共同体 (Communauté d'Agglomération : CA) は、総人口 5 万人以上で 15,000 人以上の都市が含まれていること、または県庁所在地や県でも最も重要なコミューンが含まれていることが条件となる。
- <sup>6</sup> フランスでは、基礎自治体であるコミューンは行政単位として非常に小規模であるため人々が日常的に移動する距離が一つの基礎自治体に収まるとは限らないため、交通計画の対象とされる都市交通圏 (PTU) を定める必要がある。PTU は、関係するコミューンの協議により設定される。PTU が設定されると、当該 PTU における総合交通計画である都市交通計画 (Plans de Déplacements Urbains : PDU) の策定及び PTU 内の全ての地域公共交通に関する計画・整備・運営・財政等に係る施策の企画立案・実施は、都市交通管轄組織 (Autorité organisatrice de transport urbain : AOTU) が担うこととなる。
- <sup>7</sup> 2003 年の PT 調査時において開通していたトラム路線は 1 路線のみである。その後、2006 年に 2 号線、2012 年 4 月に 3 号線と 4 号線が開通している。2013 年に PT 調査を行っているが、その結果はまだ公表されていない。また、2008 年の全国 PT 調査 (ENTD2008) によると、平日において公共交通の機関分担率は 8%であった。



出典：Montpellier Agglomération (2011), *Plan de Déplacements Urbains 2010-2020*

図 2 モンペリエ都市圏の交通機関分担率

モンペリエ都市圏における公共交通は、主にトラムとバスで構成される。公共交通の運営は、半官半民会社であるモンペリエ交通（TaM 社）<sup>8</sup>により行われている。TaM 社には、モンペリエ都市圏共同体により都市交通の運営に関する以下の権限が委託されている。

- ・バス、トラムの路線の運営・管理
- ・交通モード間の調整
- ・バスターミナル、駐車場の運営・管理
- ・自転車の貸出・管理

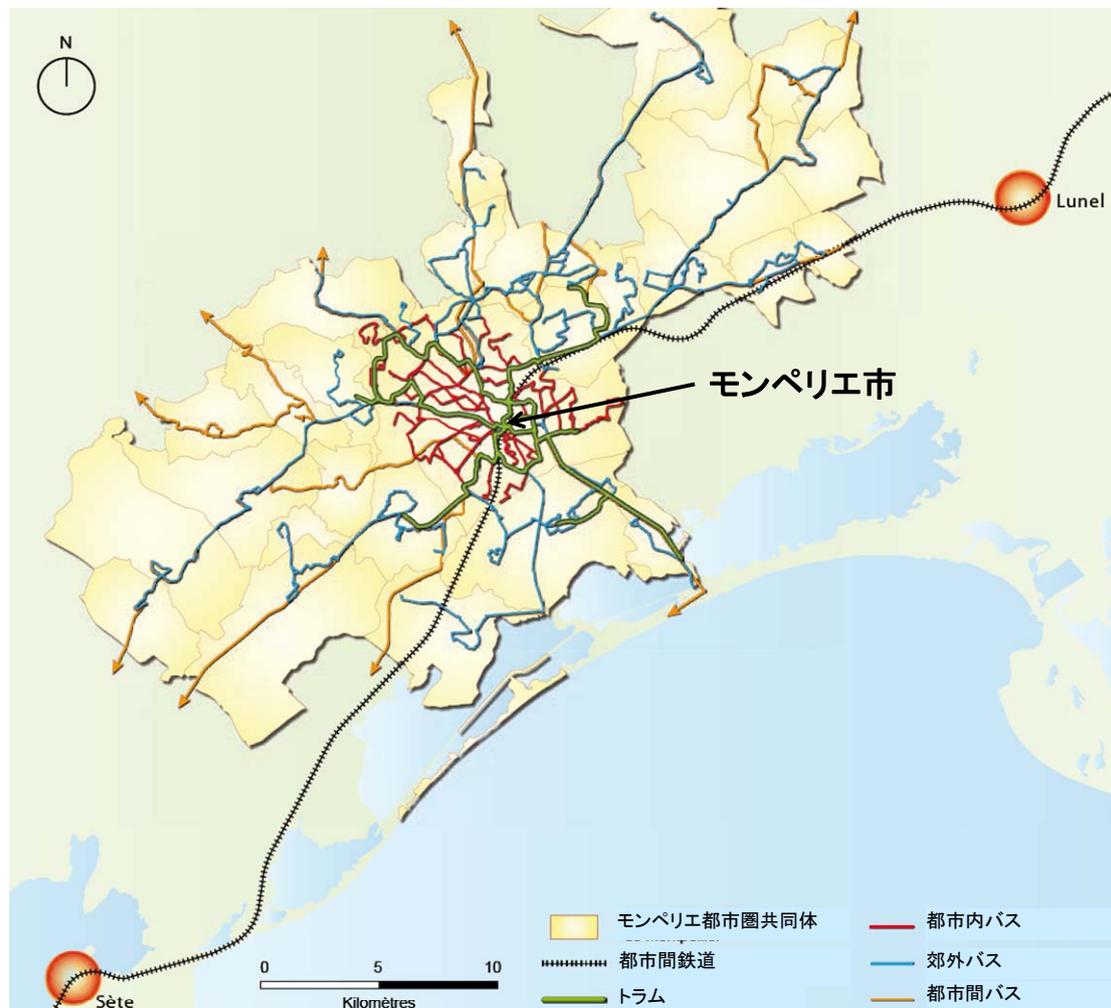
モンペリエ都市圏共同体と TaM 社の締結した委託契約は、経営委託（*Affermage*）<sup>9</sup>の方法で締結されており、TaM 社は都市圏が整備した施設をリースして公共交通の運営を行っている。補助額は契約時に定められた一定額が拠出され、事業状況が良好であれば、TaM 社は利益を出すことが可能である。2010 年において、TaM 社の総収入は 83,613 ユーロ、そのうち運賃収入は 28,197 ユーロ（33.7%）であった。運賃収入以外にも関連事業（広告料等）の収入があるが、全ての支出を賄うことはできておらず、赤字分は補助金により補填されている。

<sup>8</sup> 1978 年創設、資本金 428.6 万ユーロ、株主はモンペリエ都市圏共同体、モンペリエ市商工会議所、公的金融機関である貯蓄供託銀行（CDC）の公的資本と民間金融機関（Credit Agricole, Banque Populaire du Sud）の民間資本で構成されている。

<sup>9</sup> AOTU が民営または半公営の事業者との契約によって公共交通サービスの提供を行う場合には、AOTU が、提案型競争入札の形で企業を選択し、落札事業者と契約を行う。その場合、事業者は契約期間内において当該 AOTU 管轄内で独占的に運営できる。経営委託（*Affermage*）では、事業者の運賃収入の変化を考慮に入れず、契約時に補助額を確定するパターン（固定拠出契約）と、実際の運賃収入に応じて補助額を見直すパターンがある。

トラムは、2010年時点で4路線、総延長56kmである。バスは33路線、総延長約400kmである。また、TaM社は、路上駐車場、P&R<sup>10</sup>を含む17,600台分の駐車場を運営管理している。

現在の公共交通ネットワークは以下のようになっている。

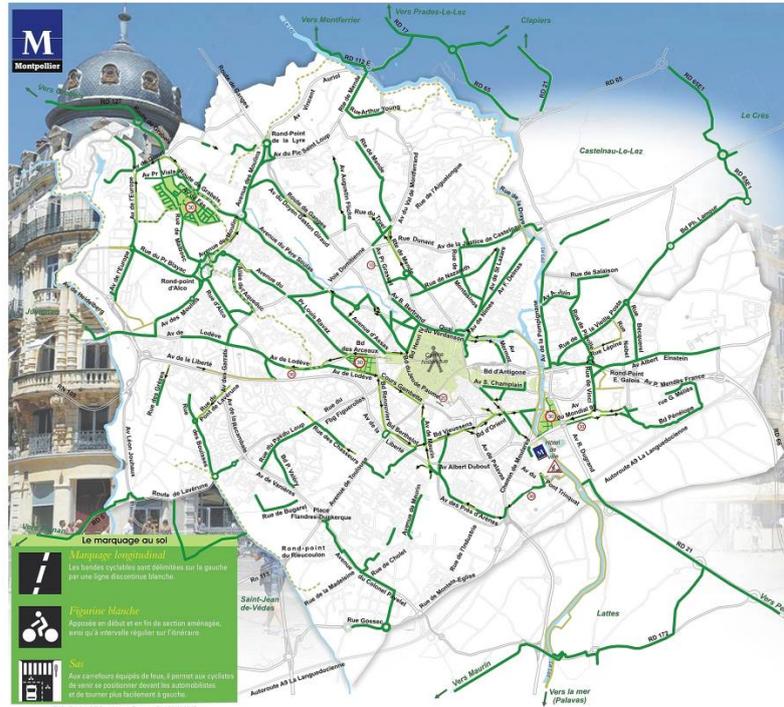


出典：Montpellier Agglomération (2011), *Plan de Déplacements Urbains 2010-2020*

図 3 公共交通ネットワーク

<sup>10</sup> パークアンドライド (Park and ride : P&R)

その他、自転車道<sup>11</sup>は 160km 整備されており、TaM 社は、自転車のレンタサイクル事業も行っている。都市圏全体で 50 か所のステーションがある。



出典：TaM 社ウェブサイト

図 4 自転車道ネットワーク(モンペリエ市)



写真 1 トラムの停留所の様子 モンペリエ市にて撮影

<sup>11</sup> 自転車専用通行帯、車道混在型を含む。



写真 2 トラム 1 号線(モンペリエ市にて撮影)



写真 3 トラム 3 号線(モンペリエ市にて撮影)

### 3.2 公共交通に関する6つのポイントに着目したモンペリエ市の事例

#### (1) 自治体の役割(運行主体と行政の関係)

事業者である TaM は、交通組織化当局であるモンペリエ都市圏と公共サービス（トラム、バス、駐車場、レンタサイクル等）の運営・維持管理について委託契約を締結している。現在の契約は2010年に締結され、2017年までの8年間を対象としている。

委託契約の主な内容は以下のとおりである。

- ・モンペリエ都市圏の定める交通政策の実行
- ・契約履行時における関係会社、団体との調整
- ・トラム、バス、都市内バス、駐車場、レンタサイクル事業
- ・契約のモニタリングとその報告
- ・モンペリエ都市圏との連携、モンペリエ都市圏による財政保証

AOTU であるモンペリエ都市圏が、公共交通のサービス内容（運行路線、運行頻度、運賃など）を決定している。サービス内容の実施は、TaM とその提携パートナーである Transdev 社により行われている。TaM は、半官半民会社であり民間の銀行が株主に含まれているが、モンペリエ都市圏とモンペリエ市で50%を占めている。TaM は、モンペリエ都市圏の定めた交通政策の実行、公共交通の運営、運行事業者との調整、契約の締結、契約のモニタリングなどを職責とする。

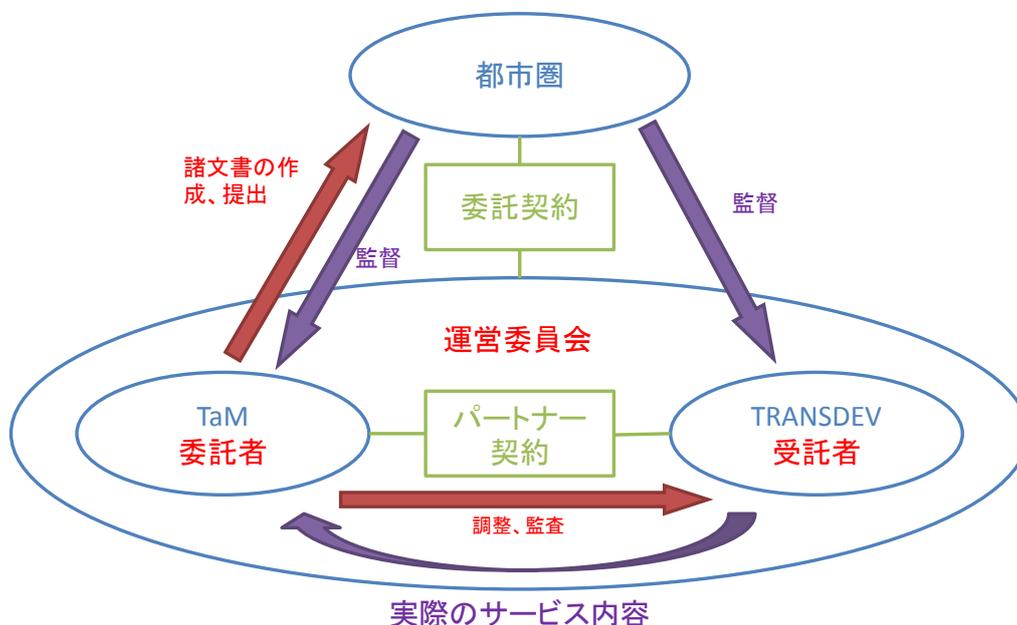


図 5 公共交通サービスに関する関係性

## (2) 民間事業者の経営努力(運行主体に対するモニタリングの実施)

現在、モンペリエ都市圏は、2010年～2017年までの8年間を対象に、TaMとTransdev社の連合体との間で公共交通サービスの運行について委託契約を締結している。TaMは、トラム、都市内バス、P&R駐車場、交通結節点、レンタサイクルサービス(Velomagg)の運営・維持管理を行っている。Transdev社は、郊外路線のバス運行を行っており、コンサルティングなどTaMに技術的な支援を行っている。委託契約においては、「交通情報の提供、ストライキ、定時性、販売設備、車両の清掃、利用者への対応、運転の質、職員の態度」等といった指標をTaMが契約締結時に設定してそのサービスをモニタリングするとともに、達成状況に応じてボーナス(補助金)またはペナルティ(罰金)を科すことで、経営努力を促している。

## (3) 交通ネットワーク全体のビジョン・調整(包括的な内容の交通計画の策定義務づけ)

フランスでは、1996年のLAURE法<sup>12</sup>により、人口10万人以上の都市圏を対象にPDUの策定が義務化されている。

モンペリエ市におけるPDU2010-2020は、交通による環境への悪影響の削減、特に温室効果ガス排出量を削減することと人口の高齢化という社会情勢を背景として、自動車に代わる環境に優しい交通モードの利用を促進し、移動距離の短いコンパクトな都市を形成することが目指されている。新しい主要課題として、以下が提示された。

- ①自動車依存の減少
- ②2020年を目指したPDUの考案
- ③都市周辺部の課題への対処
- ④新しい「交通カクテル」の創造
- ⑤自転車と徒歩移動の促進
- ⑥学校や企業におけるエコモビリティ
- ⑦駐車政策の強化

### ① 自動車依存の減少

都市圏(EPCIレベル)における土地利用計画である地域総合計画(SCOT)<sup>13</sup>は自動車への依存を減少させること優先目標に設定し、トラムネットワークによるアクセスを条件として、優先される都市開発地区を定めた。PDUはSCOTに従属することが都市計画法典において規定されているため、PDUにおいても、新しい交通需要を生み出す場所(新しい住宅や新しい雇用のある場所)を公共交通に最もアクセスしやすくするように配置することが規定された。公共交通ネットワークの周囲の都市密度が高くなるような都市構造を目指し、

<sup>12</sup> 「大気とエネルギーの合理的利用法に関する法律」(1996年)

<sup>13</sup> 地域総合計画(Schéma de Cohérence Territoriale : SCOT)

徒歩や自転車での移動が増加するようにする。

## ② 2020年を目指したPDUの考案

自動車に代替する魅力ある性能の高い交通機関を提供するため、トラム3路線を中心とする公共交通ネットワークが整備されてきた。新しいPDUにおいても、積極的な公共交通の整備政策を継承・強化し、トラム3号線が供用された後の2020年を目標にした政策を考案していく。

## ③ 都市周辺部の課題に対処

自動車利用者が公共交通の利用者に切り替わるような魅力的な公共交通サービスを考案する。また既存のあるいは廃線となった線路の新しい利用方法を追求し、TER（地方圏鉄道網）、都市間路線バス、トラムと市内バスから相乗効果が生まれるような公共交通サービスを都市周辺部に提供する。

## ④ 新しい「交通カクテル」の創造

生活様式、労働時間、レジャー、文化活動など社会の変化に伴い、都市における移動需要は増大し、ますます複雑化している状況にある。このような多様化した需要に対し、各人の状況に応じて自転車、公共交通、自動車を結合させ、利用できる交通手段の選択肢を増やす新しいサービス（交通カクテル）を提供する必要がある。

## ⑤ 自転車と徒歩移動の促進

以前は急激なモータリゼーションにより、「都市を自動車にいかにかに適応」させるかが課題であったが、現在では、今日では歩行者や自転車、身障者が自分の場所を見つけることのできる安全な公共空間を、市民たちは望んでいる。そのため、街路整備のあり方を見直し、自動車よりも自転車、歩行者、身障者、子供を優先するような街路整備を行う。

## ⑥ 学校や企業におけるエコモビリティ

子供の学校への送り迎えと通勤は交通モードを選択しなければならない日常的な移動である。PDUの枠内で定められる企業交通計画（PDE）と学校施設交通計画（PDES）により、自動車利用を制限するための解決策を共同で考察して行く場を設ける。父兄が組織する徒歩ないし自転車での通学、企業自転車の社員への提供、公共交通による通勤の会社負担、カーシェアリング等を奨励する。

## ⑦ 駐車政策の強化

勤務地に駐車場所がある場合、自動車通勤を促す要因となってしまう。そのため、PDU

のなかで、都市内における居住者専用駐車空間を増設する、居住者専用駐車を優遇する料金政策の適用などを進める。また、トラムの便のある勤務地の勤務者用の駐車スペースを削減する。あるいはモンペリエ市の入口で自動車からトラムに乗り換えることができるようP&R駐車場の整備を促進する。

上記の課題を踏まえ、PDU2010-2020では、具体的には、次のような目標、方針、施策が定められている。

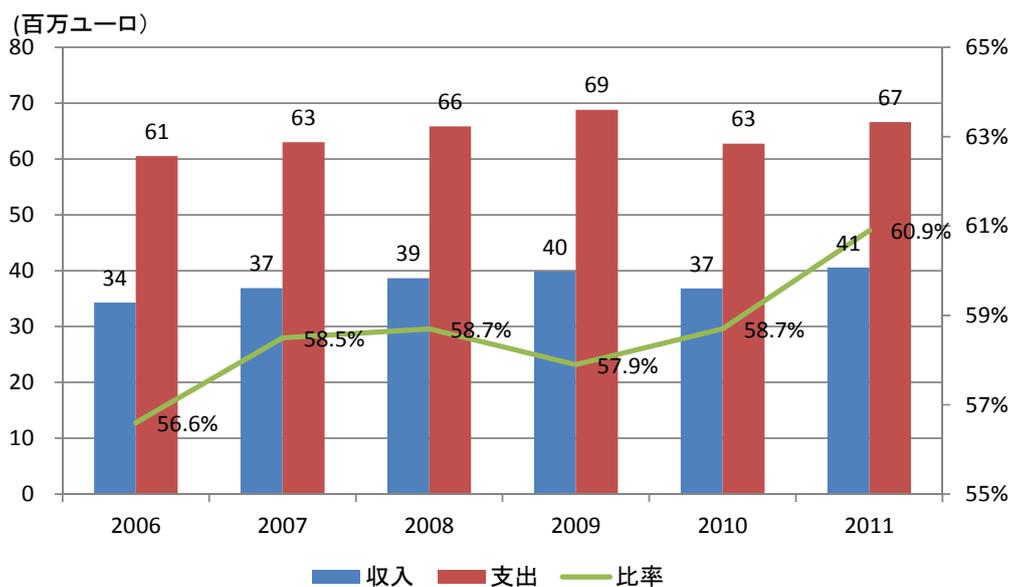
表 2 PDU2010-2020 の目標、方針及び施策

目標	方針	施策
2020年に自動車以外の交通機関分担率を都市圏レベルで50%、モンペリエ市で65% <sup>14</sup> にする	都市計画と連携してスプロールを抑制し、移動距離の短い都市をつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトな都市を守る</li> <li>歩行者空間の確保</li> <li>自転車の走行空間、駐輪場の確保</li> <li>30km/hゾーンの拡大 など</li> </ul>
	自動車以外の交通手段（公共交通、自転車、徒歩）の利用を促進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設の駐車場設置の抑制</li> <li>貨物車用の駐車場確保</li> <li>中心部の通過交通の抑制</li> <li>中心部への流入交通量の抑制</li> <li>貨物車の整序化</li> <li>レンタル自転車サービスの促進</li> <li>公共交通チケットの統一化 など</li> </ul>
	都市圏レベルでインターモーダル交通を促進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラム路線の拡充</li> <li>BRTの実験</li> <li>利用者への情報提供の改善</li> <li>公共交通サービスの拡充</li> <li>都市内物流の整序化 など</li> </ul>

#### (4) 財源(モンペリエ市における地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源)

2006年～2011年のTaMの収入をみると、2010年にストライキの影響があり減少しているものの、全体的には微増傾向にある。収入と支出の関係は、2006年から2010年まで支出の6割弱を収入で賅っており、2011年には60%を超えた。

<sup>14</sup> 2003年のPT調査の結果では、都市圏レベルで37%、モンペリエ市で49%であった。



出典：Chambre régionale des comptes de Languedoc-Rossillon (2013), *Rapprt d'observations définitives n° 136/1206 du 10/12/2013: Société anonyme d'économie mixte locale transports de l'agglomération de Montpellier, Exercices 2006 et suivants*

図 6 TaM の収入と支出(2006 年～2011 年)

TaM は、営業収入で賄えない部分に関して、モンペリエ都市圏から補助金が補填されることが契約により定められている。補助金は、契約締結時に基準額が定められているが、実際の運行サービス水準のモニタリングによりある程度変動する。補助金は、交通税の収入などから支払われる。2006 年から 2009 年における支出に占める補助金の割合は、大体 40%ほどである。

表 3 TaM の収支状況

(単位：千ユーロ)

年	2006	2007	2008	2009
運賃収入	32,526	35,694	37,401	38,264
その他の収入	1,603	1,363	1,245	1,090
運営支出	60,287	64,654	68,039	71,095
その他の支出	9	139	409	64
補助額 (契約額)	27,692	29,530	29,733	31,160
補助額 (実際の額)	26,149	27,736	29,345	31,806

#### (5) 都市計画・土地利用と交通計画の関係(交通計画・土地利用と交通計画の整合性の確保)

フランスでは 2000 年に成立した都市連帯再生法 (SRU 法)<sup>15</sup>により PDU と土地利用計画 (SCOT、PLU<sup>16</sup>) との整合性の確保が義務付けられた。モンペリエ都市圏では、2006 年に PDU の上位計画となる SCOT が策定されており、そのなかで、公共交通 (鉄道、トラム) の駅の周囲に住宅やオフィスを優先的に立地させ、自動車依存を減らし、環境に優しいモビリティを促進することが目標として設定されている。この目標は、交通部門に特化した計画となる PDU のなかでも位置付けられ、SCOT で設定されているコンパクトな街づくりに貢献できるよう公共交通の拡充策が規定されている。

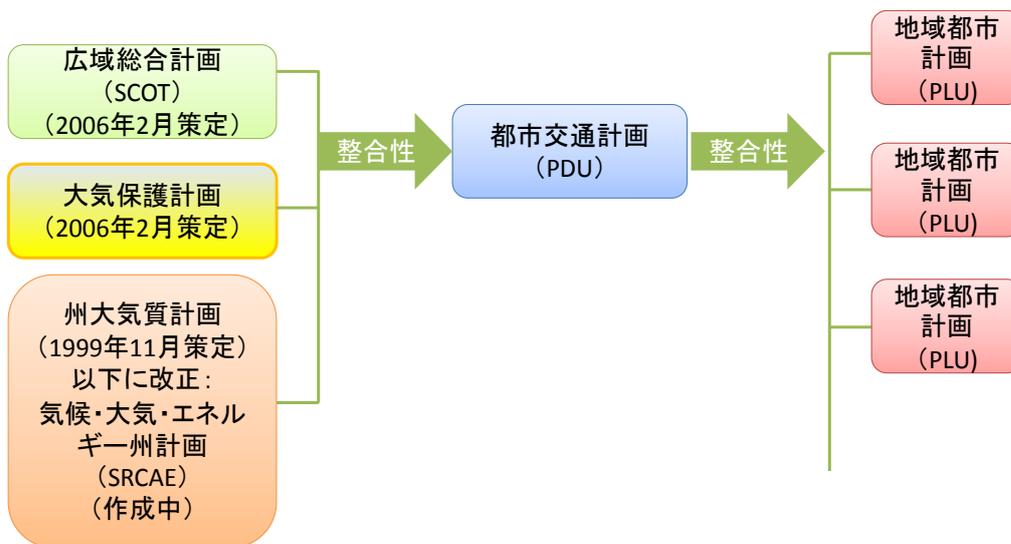


図 7 モンペリエ都市圏の計画体系

#### (6) 住民合意(モンペリエ都市圏における交通計画策定プロセス)

現在の PDU2010-2020 は、2006 年 2 月 17 日に承認された SCOT と整合性を持つかたちで 2007 年から策定手続きが開始された。2008 年に予備調査が行われ、2009 年半ばまで専門家、技術者、関係団体、代議員などとの事前協議が重ねられ、主に現況の分析が行われた。2009 年初頭に PDU の草案が作成された。その後も、さらに詳細な調査が重ねられ、一般住民も参加できる説明会を開催するなど、幅広い協議が続けられ、2011 年 1 月 26 日に PDU 案が確定された。2011 年 5 月 30 日から 7 月 8 日まで民意調査手続きが行われ、幅広い関係者から意見が聴取され、計画案の細部に及ぶ調整が行われた。PDU2010-2020 は、2011 年後半に最終的に採択された。

<sup>15</sup> 都市連帯再生法 (SRU 法) により、LOTI 法の PDU に関する規定が一部修正され、PDU と土地利用計画との連携が強化された。

<sup>16</sup> 地域都市計画 (PLU) は、地域総合計画 (SCOT) に従って、より限定された地域についての短期的な土地利用条件を図面及び文章により詳細かつ具体的に定めたものである。

## 4. おわりに

日本においては、交通政策基本法（平成 25 年 12 月公布）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（平成 26 年 5 月公布）により、地方自治体が中心となり、まちづくりと連携し、面的なネットワークを再構築するスキームが整ったことにより、地域公共交通の問題について大きく改善されることが期待されている。

本調査が、日本の地方都市における公共交通の活性化・再生の取り組みの参考になれば幸いである。

### 主要略語一覧

「P&R」パークアンドライド（Park and ride : P&R）

「AOTU」都市交通管轄組織（Autorité organisatrice de transport urbain : AOTU）

「PDU」都市交通計画（Plans de Déplacements Urbains : PDU）

「SCOT」地域総合計画（Schéma de Cohérence Territoriale : SCOT）