

**「都市における公共交通のあり方」  
に関する調査研究報告書**

**平成28年2月**

**都市行政問題研究会**



**「都市における公共交通のあり方」  
に関する調査研究報告書**

**平成28年2月**

**都市行政問題研究会**





## 発刊にあたって

全国市議会議長会  
都市行政問題研究会

会 長 **繁 田 和 三**  
(静岡市議会議長)

人口減少社会において、地域社会の活力を維持・向上させるためには、住民の通勤や通学、通院、買物等日常生活において必要不可欠な移動手段の確保に加え、文化活動やコミュニティ活動等を含む様々な外出機会の創出を図る必要があります。そのためには、誰もが安心して利用できる公共交通の確保が重要となります。

しかしながら、公共交通を取り巻く環境は、利用者数の減少や交通事業者の経営悪化等に伴い公共交通ネットワークが縮小するなどますます厳しいものとなってきており、今後は、従来の公共交通政策に加えまちづくりや観光などと連携した新たな取組が必要とされています。

本研究会加盟市をはじめとする各都市では、これまで、コミュニティバスやデマンド型（利用者要求に対応する運行形態）交通等の導入や公共交通事業者への財政支援を行うことで公共交通の活性化や再生に取り組んできたところであり、また、近年は、LRT（Light Rail Transit＝次世代型路面電車システム）やBRT（Bus Rapid Transit＝バス高速輸送システム）等の導入や公共交通ネットワークの再編に向けた取組も増加しております。

このような状況の中、平成25年12月に施行された「交通政策基本法」では、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保、まちづくりの観点からの交通政策の促進及び国・自治体・交通事業者等の関係者相互間の連携と協働の促進等についての方向性が示されました。

さらに、翌年の平成26年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再

生に関する法律の一部を改正する法律」において、地方公共団体は、「交通政策基本法」の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する公共交通の活性化及び再生を推進するため、従来の地域公共交通総合連携計画から新たに地域公共交通網形成計画を策定することとなり、公共交通については、従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心となってまちづくりと連携して公共交通ネットワークの再構築に取り組む姿勢が明確にされたところです。

今後、各都市は、新たな枠組のもとで公共交通の活性化や再生に取り組まなければなりません。そのためには、都市、第三セクター、交通事業者、地域公共交通の利用者等の官民を通じた地域関係者の連携や協力が必要であると同時に、国や都道府県は、都市における公共交通の様々な取組に対し財政支援や人材派遣等必要な支援を行うことが求められています。

本研究会では、こうした動向に対応すべく平成 26 年度及び平成 27 年度の研究テーマを「都市における公共交通のあり方」と決定し、加盟 83 市に対して実施した「都市における公共交通のあり方」に関する調査、公共交通に関し先進的な取組を行っている都市への現地調査及び学識経験者等からの講演聴取等を踏まえ、「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書」として取りまとめました。

本報告書が、公共交通に関する施策に取り組むための参考資料として、また、公共交通に関する議会の役割等を調査研究されようとしている方々のお役に立つことを期待しております。

最後に、本報告書の作成にあたり御協力いただきました関係各位に対し、心から御礼申し上げます。

平成 28 年 2 月

# 「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書

## 目 次

### 発刊にあたって

### 第Ⅰ章 都市における公共交通の現状

- 1 「都市における公共交通のあり方」に関する加盟市調査結果
  - (1) 地域公共交通会議・法定協議会等について…………… 1
  - (2) 地域公共交通総合連携計画の策定状況について…………… 5
  - (3) 地域の公共交通計画の策定状況について…………… 7
  - (4) 都道府県との関係について…………… 8
  - (5) 公共交通の現状と課題について…………… 10
  - (6) 平成25年度の一般会計予算と公共交通に関する予算について…………… 21
  - (7) 地域公共交通確保維持改善事業について…………… 22
  - (8) 加盟市における取組について…………… 25
  - (9) 公共交通に関する基本条例等について…………… 45
  - (10) 市議会における取組について…………… 49
  
- 2 「都市における公共交通のあり方」に関する現地調査結果
  - (1) 富山県富山市…………… 91
  - (2) 福岡県福岡市…………… 107
  - (3) 栃木県佐野市…………… 125
  - (4) 熊本県熊本市…………… 137

### 第Ⅱ章 都市における公共交通のあり方

- 1 都市における公共交通を取り巻く状況の変化
  - (1) 人口減少・少子高齢化について…………… 149
  - (2) 公共交通の現況について…………… 149

## 2 都市における公共交通の必要性

- (1) 住民に必要不可欠な交通手段の確保について…………… 150
- (2) 公共交通の多面的な役割について…………… 151

## 3 今後の都市における公共交通のあり方

- (1) 公共交通に係る問題点について…………… 151
- (2) 解決の方向性について…………… 154
- (3) 関係主体の役割について…………… 158

おわりに…………… 165

資料編…………… 167



## 第 I 章 都市における公共交通の現状

本研究会では、都市における公共交通の現状を把握するため、平成 26 年 11 月から 12 月にかけて加盟 83 市を対象に、書面による「都市における公共交通のあり方」に関する調査を実施した。また、併せて公共交通における先進事例の現地調査を行った。

本章では、これらの調査結果の概要等について報告するものである。

### 1 都市における公共交通のあり方に関する加盟市調査結果

#### (1) 地域公共交通会議・法定協議会等について

##### ① 地域公共交通会議・法定協議会等の設置状況

道路運送法及び道路運送法施行規則による地域公共交通会議や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化・再生法」という。）による法定協議会の設置状況をみると、「地域公共交通会議を設置している」が 47 市、「法定協議会（地域公共交通活性化・再生法）を設置している」が 23 市となっている。また、「二法合同会議（道路運送法と地域公共交通活性化・再生法の合同）を設置している」が 17 市となっており、これらの法に基づく会議体を「設置していない」が 16 市となっている。

法定協議会や二法合同会議を設置している市の中には、地域公共交通会議や単独の法定協議会を新たな法定協議会や二法合同会議として設置している市や、複数の会議体を設置している市もあった。

このように、地域の公共交通の維持や活性化、再生策について検討・協議するための会議体を設置しているのが 83 市中 67 市となっており、地域に必要な公共交通の確保、維持又は改善に向けた施策に取り組んでいる市が多いことがわかった。

表 1 地域公共交通会議・法定協議会等の設置状況（複数回答）

a. 地域公共交通会議を設置している	47 市
b. 法定協議会（地域公共交通活性化・再生法）を設置している	23 市
c. 二法合同会議（道路運送法と地域公共交通活性化・再生法の合同）を設置している	17 市
d. 設置していない	16 市

## ② 地域公共交通会議・法定協議会等の設置年月及び設置根拠

地域公共交通会議及び法定協議会等の設置年月をみると、地域公共交通会議では宮崎市が平成9年に、法定協議会では浜松市が平成12年に、二法合同会議では青森市が平成17年と、83市の中ではそれぞれ最初に設置していた。法定協議会と二法合同会議については、地域公共交通活性化・再生法施行前から設置されている会議体から移行されたため、平成19年の法施行前からの設置となっている。

設置根拠としては、条例、規則、要綱、規約のほか、要領や会則による設置もみられた。「地域公共交通会議」では、条例7、規則3、要綱33、規約4、その他4となっており、要綱が最多となっている。「法定協議会」では、規則がなく、条例2、要綱4、規約19となっており、地域公共交通会議とは異なり規約が最多となっている。「二法合同会議」については、条例、規則がなく、要綱9、規約7、その他1となっている。

表2 地域公共交通会議・法定協議会等の設置根拠

設置根拠	条例	規則	要綱	規約	その他
地域公共交通会議	7	3	33	4	4
法定協議会	2	0	4	19	0
二法合同会議	0	0	9	7	1

## ③ 地域公共交通会議・法定協議会等の委員数及び構成員

地域公共交通会議や法定協議会等の委員数について、条例や要綱等で定められた委員数と実際に委嘱・任命された委員数を比べると、二法合同会議では委員数が一致しているが、地域公共交通会議と法定協議会では一致していない。これは、条例や要綱等で委員数を規定していないためであるが、三つの会議体ともに平均で20人程度の委員が委嘱又は任命されている。

構成員については、三つの会議体ともに市職員をはじめ関係する公共交通事業者、関係団体、道路管理者、公安委員会・警察、市民、利用者の代表、有識者・学識経験者、運輸局長の指名する者、都道府県職員が委嘱・任命されることが多い。運輸局長の指名する者としては、各運輸支局の企画専門官が多

くなっているが、運輸局関係の職員以外では、商工会議所や公共交通事業者（労働組合等）の代表が構成員となっている会議体もある。

**表 3 地域公共交通会議・法定協議会等の委員数**

○ **地域公共交通会議**

	最高	最低	平均
設置根拠(条例、要綱等)に定められた委員数	49 人	10 人	20.4 人
実際に委嘱・任命された委員数	55 人	8 人	18.3 人

○ **法定協議会**

	最高	最低	平均
設置根拠(条例、要綱等)に定められた委員数	32 人	10 人	19.9 人
実際に委嘱・任命された委員数	48 人	9 人	19.9 人

○ **二法合同会議**

	最高	最低	平均
設置根拠(条例、要綱等)に定められた委員数	30 人	16 人	22.7 人
実際に委嘱・任命された委員数	30 人	16 人	22.6 人

**④ 地域公共交通会議・法定協議会等の開催頻度**

各会議体の平成 25 年度（平成 25 年 4 月～平成 26 年 3 月）の開催頻度をみると、会議体や定例的・臨時に関わらず、いずれも平均開催回数は 2 回を超えている。

また、定例的に会議を開催しつつも必要に応じて臨時に開催している会議体や、一方で、平成 26 年度以降に設置された会議体や、協議事項等がなかったために、平成 25 年度の開催実績がない会議体もあった。

**表 4 地域公共交通会議・法定協議会等の開催回数（複数回答）**

	定例的に開催している		臨時開催している	
	市数	平均開催回数	市数	平均開催回数
地域公共交通会議	21 市	2.0 回	27 市	2.2 回
法定協議会	13 市	2.4 回	3 市	3.7 回
二法合同会議	11 市	2.7 回	6 市	2.7 回

### ⑤ 地域公共交通会議・法定協議会等の検討対象範囲

地域公共交通会議や法定協議会等の検討対象範囲をみると、「地域公共交通会議」が46、「法定協議会」が20、「二法合同会議」が16と、三つの会議体ともに当市のみを検討対象としているものが多数を占めていた。

他市区町村を含めて検討対象としているのは少なく、「法定協議会」が5、「地域公共交通会議」が2、「二法合同会議」が1となっている。

表5 地域公共交通会議・法定協議会等の検討対象

	当市のみを検討対象としている	他市区町村を含めて検討対象としている
地域公共交通会議	46	2
法定協議会	20	5
二法合同会議	16	1

### ⑥ 地域公共交通会議・法定協議会等の今後の設置予定状況

地域公共交通会議や法定協議会等の今後の設置予定をみると、いずれの会議体も設置していない16市のうち、「設置を検討している」が8市、「設置する予定はない」が8市となっている。

また、設置を検討している8市の今後の予定をみると、「地域公共交通会議」が1市、「法定協議会」が1市、「二法合同会議」が1市となっており、「設置を予定しているが、どの会議体にするかは決まっていない」が5市となっている。

表6 地域公共交通会議・法定協議会等の今後の設置予定

a. 今後、地域公共交通会議・法定協議会等の設置を検討している	8市
b. 地域公共交通会議・法定協議会等を設置する予定はない	8市

表7 今後、設置を予定している会議体の種類

a. 地域公共交通会議の設置を予定している	1市
b. 法定協議会(地域公共交通活性化・再生法)の設置を予定している	1市
c. 二法合同会議(道路運送法と地域公共交通活性化・再生法の合同)の設置を予定している	1市
d. 設置を予定しているが、どの会議体にするかは決まっていない	5市

## (2) 地域公共交通総合連携計画の策定状況について

### ① 地域公共交通総合連携計画の策定状況

地域公共交通活性化・再生法の旧第5条第1項において、市町村は基本方針に基づき、単独又は共同して、当該市区町村の区域内における地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するため、地域公共交通総合連携計画を策定することができる」と規定されていた。現在、地域公共交通総合連携計画は、地域公共交通網形成計画と改正されている。調査時点では、改正法の施行直後であったため、旧第5条第1項による地域公共交通総合連携計画の策定状況について調査したものである。

これによると、83市中、地域公共交通総合連携計画を「策定している」が42市、「策定にまで至っていないが、現在、協議中である」が2市となっている。

各市における策定数をみると、1市1計画のほか、福井市のように、「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」と「福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画」の二つの計画を策定している市もある。

表8 地域公共交通総合連携計画の策定状況

a. 策定している	42市
b. 策定にまで至っていないが、現在、協議中である	2市
c. 協議にまで至っていないが、策定を検討している	0市
d. 策定していない	39市

### ② 地域公共交通活性化・再生法旧第5条第5項（現法第6項）による住民等の意見を反映させるための必要な措置

地域公共交通活性化・再生法旧第5条第5項（現法第6項）において、市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、あらかじめ住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならないとしている。

調査結果をみると、「法定協議会への利用者・住民等の参画」が34市、「パブリックコメント」が28市、「アンケート調査」が26市の順に多く、その他ヒアリング調査や懇談会の開催、バスの乗り込み調査やワークショップを開催した市もある。なお、「必要な措置を講じなかった」は0市となっている。

また、愛知県岡崎市のように、地域公共交通総合連携計画の策定に先立ち、総合的な交通政策に関する計画として「岡崎市総合交通政策」を策定しており、その策定に際し、アンケート調査やパブリックコメント、懇談会を開催している事例もある。

**表 9 今後、設置を予定している会議体の種類（複数回答）**

a. 法定協議会への利用者・住民等の参画	34 市
b. アンケート調査	26 市
c. ヒアリング調査	8 市
d. パブリックコメント	28 市
e. 懇談会の開催	4 市
f. その他	6 市
g. 必要な措置を講じなかった	0 市

### ③ 地域公共交通活性化・再生法旧第 7 条による公共交通事業者や住民等からの提案

地域公共交通活性化・再生法旧第 7 条では、公共交通事業者や道路管理者、港湾管理者などの地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施しようとする者や、地域公共交通の利用者、利害関係者が市町村に対し、地域公共交通総合連携計画の作成又は変更の提案をすることができるとしている。

調査結果では、「地域公共交通総合連携計画の作成の提案があった」が 3 市、「地域公共交通総合連携計画の変更の提案があった」が 2 市となっている。なお、「地域公共交通総合連携計画を策定している（42 市）」及び「策定にまで至っていないが協議中である（2 市）」の 44 市のうち、「作成又は変更の提案がなかった」が 39 市となっている。

**表 10 地域公共交通総合連携計画の作成又は変更の提案状況**

a. 地域公共交通総合連携計画の作成の提案があった	3 市
b. 地域公共交通総合連携計画の変更の提案があった	2 市
c. 作成・変更の提案はなかった	39 市

#### ④ 地域公共交通網形成計画の策定予定

地域公共交通活性化・再生法が平成26年5月に改正され、同年11月20日に施行された。これにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画を新たに策定することとなった。

今回は、法改正を踏まえ、地域公共交通網形成計画の策定を予定しているかどうかを調査したものである。

その結果、「地域公共交通網形成計画を新たに策定する予定である」が48市、「既存の地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に位置づける予定である」が5市となっている。

また、「地域公共交通網形成計画を策定する予定はない」が28市となっているが、残り2市のうち、旭川市は、調査時点では未定、郡山市は、策定済みの「郡山市総合都市交通戦略」を修正し、地域公共交通網形成計画とすることを検討しているとしている。

表 11 地域公共交通網形成計画の策定予定状況

a. 地域公共交通網形成計画を新たに策定する予定である	48市
b. 既存の地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に位置づける予定である	5市
c. 地域公共交通網形成計画を策定する予定はない	28市

#### (3) 地域の公共交通計画の策定状況について

道路運送法による地域公共交通会議が策定する地域の公共交通計画の策定状況をみると、「策定している」が14市となっており、「策定にまで至っていないが、現在、協議中である」及び「策定にまで至っていないが、策定を検討している」が0市、「策定していない」が69市となっている。

表 12 地域の公共交通計画の策定状況

a. 策定している	14市
b. 策定にまで至っていないが、現在、協議中である	0市
c. 策定にまで至っていないが、策定を検討している	0市
d. 策定していない	69市

#### (4) 都道府県との関係について

地域公共交通活性化・再生法旧第4条第2項において、都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言や援助を行うよう努めなければならないとしている。

また、「都道府県に対し、必要な助言や援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。」と、同条同項の一部が平成26年5月に改正された。

今回は、法改正前の時点における都道府県による支援メニューの活用状況と、市が都道府県に対して対応して欲しい支援メニューについて調査したものである。

これによると、「活用した」が52市、「活用しなかった」が31市となっている。

表13 都道府県の支援メニューの活用状況

a. 活用した	52市
b. 活用しなかった	31市

#### ① 都道府県の支援メニューの内容

都道府県の支援メニューの内容をみると、「財政支援」が32市と最も多く、次いで、「地域公共交通会議や法定協議会等への参画」が30市となっている。

一方、「市町村間の仲介・調整」を活用したのは4市と少なく、広域的な見地からの助言や支援が活かされていない状況にあることがわかった。

表14 都道府県の支援メニューの内容（複数回答）

a. 財政支援	32市
b. セミナーや研修等の実施	16市
c. アドバイスの実施	7市
d. 地域公共交通会議、法定協議会等への参画	30市



e. 市町村間の仲介・調整	4 市
f. その他	1 市

## ② 都道府県の支援メニューを活用しなかった理由

都道府県の支援メニューを活用しなかった 31 市の理由をみると、「専門家（運輸局職員、学識経験者等）によるアドバイス等が受けられるため、活用の必要がなかった」が 10 市と一番多くなっている。また、「市独自で公共交通サービスの確保に関する取組が可能なため、都道府県による財政支援等を必要としなかった」が 9 市、「都道府県による支援メニューに頼らずとも、国からの財政支援等を利用して公共交通サービスの確保が可能だった」が 7 市となっている。

なお、「その他」が 14 市と活用しなかった 31 市の半数程度にのぼっており、中でも、「都道府県の支援メニューの有無が分からない」、「活用できる支援メニューがない」という回答が多かった。また、政令指定都市においては、「都道府県の補助対象から外れているため、支援メニューそのものが活用できない」という回答もあった。

表 15 加盟市が都道府県の支援メニューを活用しなかった理由（複数回答）

a. 市独自で公共交通サービスの確保に関する取組が可能なため、都道府県による財政支援等を必要としなかった	9 市
b. 都道府県による支援メニューに頼らずとも、国からの財政支援等を利用して公共交通サービスの確保が可能だった	7 市
c. 都道府県の財政支援等を受けると、他の支援を受けるのに支障が生じるため	0 市
d. 市職員に公共交通に関する専門的知識があるため、都道府県によるアドバイス等は必要なかったから	2 市
e. 専門家（運輸局職員、学識経験者等）によるアドバイス等が受けられるため、活用の必要がなかった	10 市
f. その他	14 市

## ③ 今後対応して欲しい都道府県の支援メニュー

今後対応して欲しい都道府県の支援メニューをみると、「更なる財政支援の強化」が 60 市と突出して多く、次いで、「市町村間の仲介・調整」が 25 市、「アドバイスの実施」が 21 市と続いている。

実際に活用した都道府県の支援メニューをみても、地域公共交通会議や法定協議会等への参画を除けば、財政支援を求める声が多く、今後の公共交通に関する政策を進めていく上でも、財政支援など都道府県の求められる役割が大きいことがうかがえる。

また、都道府県による独自の取組の実施を要望している事例としては、赤字補助路線への補助要件の緩和、市町村の特性に応じた様々な補助メニューの充実、県内の公共交通の維持・発展のためのトータル的な計画の作成などといったものもある。

**表 16 今後対応して欲しい都道府県の支援メニュー（複数回答）**

a. 更なる財政支援の強化	60 市
b. セミナーや研修等の実施	20 市
c. アドバイスの実施	21 市
d. 地域公共交通会議、法定協議会等への参画	15 市
e. 市町村間の仲介・調整	25 市
f. 都道府県による独自の取組の実施	17 市
g. その他	2 市
h. 現行の支援メニューで十分であるため、更なる支援等は必要ない	1 市
i. 特になし	6 市

## （５）公共交通の現状と課題について

### ① 公共交通に関する政策・施策を所管する部署

公共交通に関する政策・施策を所管する部署についてみると、「公共交通に関する政策・施策を所管する部署がある」が 80 市、「公共交通に関する政策・施策を所管する部署がない」が 3 市となっており、部署があるのが全体の 9 割以上を占めている。

公共交通に関する政策・施策を所管する部署の所管業務とその専任状況をみると、「交通」を主な業務内容としている部署が 67 市と最も多く、次いで、「総合計画・企画」が 14 市、「都市計画・まちづくり」が 11 市となっている。

兼任では、突出して多い部署はなく、「都市計画・まちづくり」が 11 市、「総合計画・企画」が 9 市、「福祉」が 8 市となっている。専任で多かった「交通」

は7市と、「土木・建設」と並んでいる。

**表 17 公共交通に関する政策・施策を所管する部署**

a. 公共交通に関する政策・施策を所管する部署がある	80 市
b. 公共交通に関する政策・施策を所管する部署がない	3 市

**表 18 公共交通に関する政策・施策を所管する部署の主な業務内容**

公共交通に関する政策・施策を所管する部署の主な業務内容	専任	兼任
総合計画・企画	14 市	9 市
交通	67 市	7 市
都市計画・まちづくり	11 市	11 市
土木・建設	2 市	7 市
市民・生活・環境	1 市	3 市
福祉	0 市	8 市
教育	0 市	6 市
観光	0 市	1 市
その他	4 市	2 市

## ② 公共交通に関する課題・問題

公共交通に関する政策・施策について、現在抱えている課題・問題として多かったのが、「住民の当事者意識が低い」が47市、「公共交通の専門的知識を有する人材の不足」が44市となっている。

特に、住民の当事者意識についてみると、現在、多くの市が課題・問題を抱えているものの、「過去に抱えていたが解決した課題・問題」が1市であることから、この課題・問題の解決は、難しい状況にあることがわかった。

また、「その他」としては、「都市計画・まちづくり、観光部門との連携」、「車に依存した社会から、車と公共交通が共存した社会への転換」、「公共交通が運行できる幹線道路の不足」、「事業実施のための予算確保、適切な需要予測が困難」といった課題も寄せられており、今後、こうした課題に取り組む必要があるものと考えられる。

表 19 公共交通に関する課題・問題

課題・問題の内容	現在抱えている課題・問題	過去に抱えていたが解決した課題・問題
公共交通を専門的に取り扱う部署・組織がない	10 市	14 市
公共交通の専門的知識を有する人材の不足	44 市	5 市
公共交通に関する政策・施策を検討するための情報の不足	17 市	6 市
市役所内部における連携や協力、理解が得られない	12 市	1 市
交通事業者の協力、理解が得られない	18 市	3 市
利用者・住民からの協力、理解が得られない	16 市	2 市
住民の当事者意識が低い	47 市	1 市
商業施設、企業、事業所、病院、学校等の協力、理解が得られない	6 市	0 市
その他	13 市	2 市
公共交通に関する政策・施策をどう取り組めばよいかわからない	4 市	1 市
公共交通に関する政策・施策が抱えている課題・問題はない	1 市	1 市

### ③ 公共交通の運営方法

市、非営利団体、第三セクター、住民等の公共交通の運営方法をみると、「運行している」が 77 市、「運行していない」が 6 市となっており、ほとんどの市において、様々な方法により公共交通が運行されている。

市が運営・運行を行っているもののうち、「福祉バス・スクールバス」が 18 市と一番多く、次いで、「路線バス」が 12 市となっている。

また、市が運営し、民間事業者が運行しているものをみても、「福祉バス・スクールバス」が 34 市と一番多く、次いで、「コミュニティバス」が 31 市、「路線バス」が 12 市と続いている。

非営利団体、第三セクター、住民等が運営し、民間事業者が運行しているものをみると、「福祉有償運送」が 49 市と際立って多くなっており、運営主体や運行主体の違いにより、交通モードが変わっていることがうかがえる。

表 20 公共交通の運行有無

a. 運行している	77 市
b. 運行していない	6 市

表 21 公共交通の運営方法

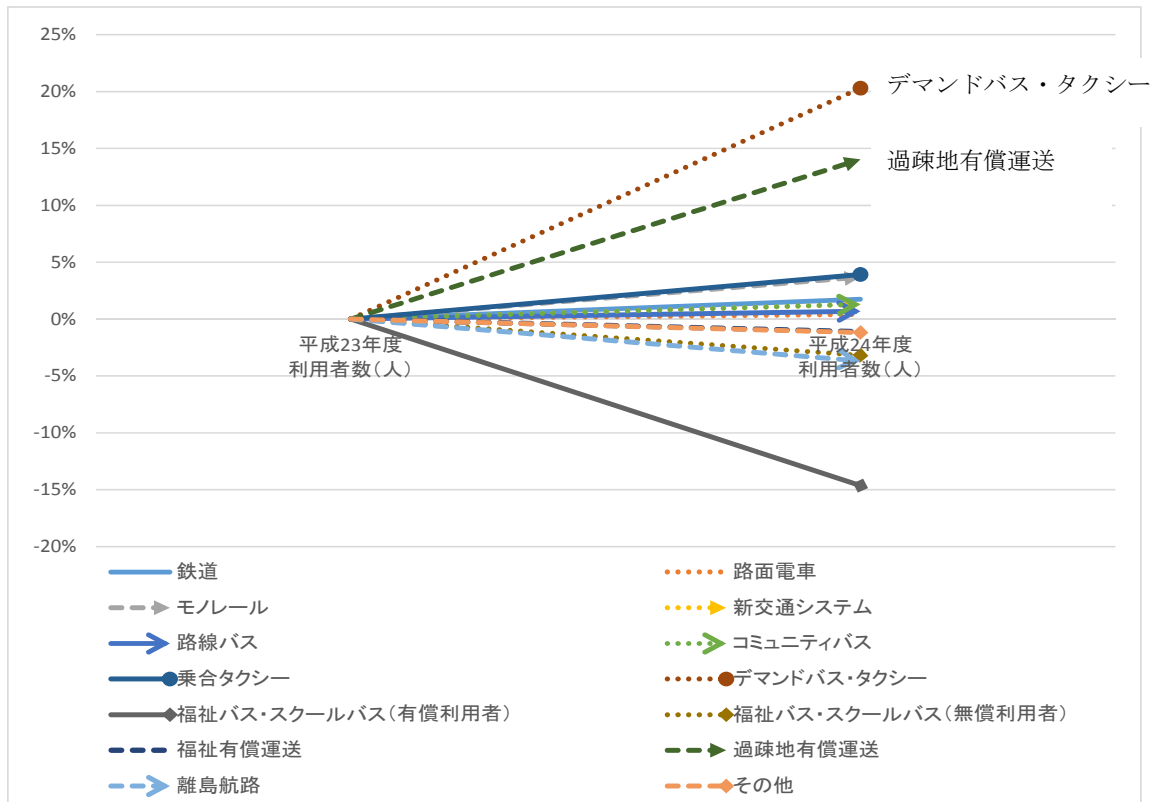
	市運営・市運行	市運営・民間事業者運行	非営利団体、第三セクター、住民等運営・民間事業者運行	その他
鉄道	6市	0市	13市	0市
路面電車	4市	0市	0市	1市
モノレール	0市	0市	3市	0市
新交通システム	1市	0市	3市	0市
路線バス	12市	12市	8市	5市
コミュニティバス	1市	31市	17市	8市
乗合タクシー	0市	10市	11市	2市
デマンドバス・タクシー	1市	10市	10市	3市
福祉バス・スクールバス	18市	34市	7市	4市
福祉有償運送	0市	3市	49市	8市
過疎地有償運送	1市	0市	4市	3市
離島航路	4市	1市	2市	1市
その他	2市	5市	3市	5市

#### ④ 公共交通の利用者数

市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通の平成24年度における利用者数の平均をみると、一番多いのが「鉄道（約1億458万人）」、次いで、「新交通システム（約2,312万人）」、「路線バス（約2,072万人）」の順となっている。

また、平成24年度の利用者数の増加率をみると、「デマンドバス・タクシー」が最も大きく（対前年度比約20%増）、次いで、「過疎地有償運送」（対前年度比約14%増）となっている。

表 22 市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通の  
2 年間（平成 23、24 年度）における利用者数の変化



### ⑤ 公共交通の運営・運行における問題や課題

市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通における取組や運営・運行における問題や課題をみると、まず、「鉄道、路面電車、モノレール、新交通システム」では、「取組や運営・運行において問題や課題はない」が一番多く、中でも鉄道が 6 市となっており、全体的に問題や課題はあまり見受けられない。

「路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンドバス・タクシー」では、「適切な需要の予測が困難」としているのが一番多く、コミュニティバスが 27 市、乗合タクシーが 14 市、路線バス、デマンドバス・タクシーがそれぞれ 13 市と続いている。次いで、「需用が少ないため運行に関するサービス水準を低くせざるを得ない（便数の減少や料金の値上げ）」となっており、コミュニティバスが 21 市、路線バスが 12 市となっており、コミュニティバスに対する問題や課題が多くなっている。

「福祉バス・スクールバス（有償利用者、無償利用者）、福祉有償運送」では、「取組や運営・運行において問題や課題はない」が一番多く、福祉バス・スクールバス（無償利用者）、福祉有償運送がそれぞれ 18 市となっている。なお、福祉有償運送においては、「適切な需要の予測が困難」が 14 市、「運行に至るまでの許認可等の手続きに時間がかかる」、「適切なサービス・料金設定が困難」がそれぞれ 13 市となっているなど様々な問題や課題があげられている。

「過疎地有償運送、離島航路、その他」では、「適切な需要の予測が困難」が一番多くなっているが、全体的に問題や課題はあまりあげられていない。

表 23 鉄道、路面電車、モノレール、新交通システムの  
取組、運営・運行上の問題や課題（複数回答）

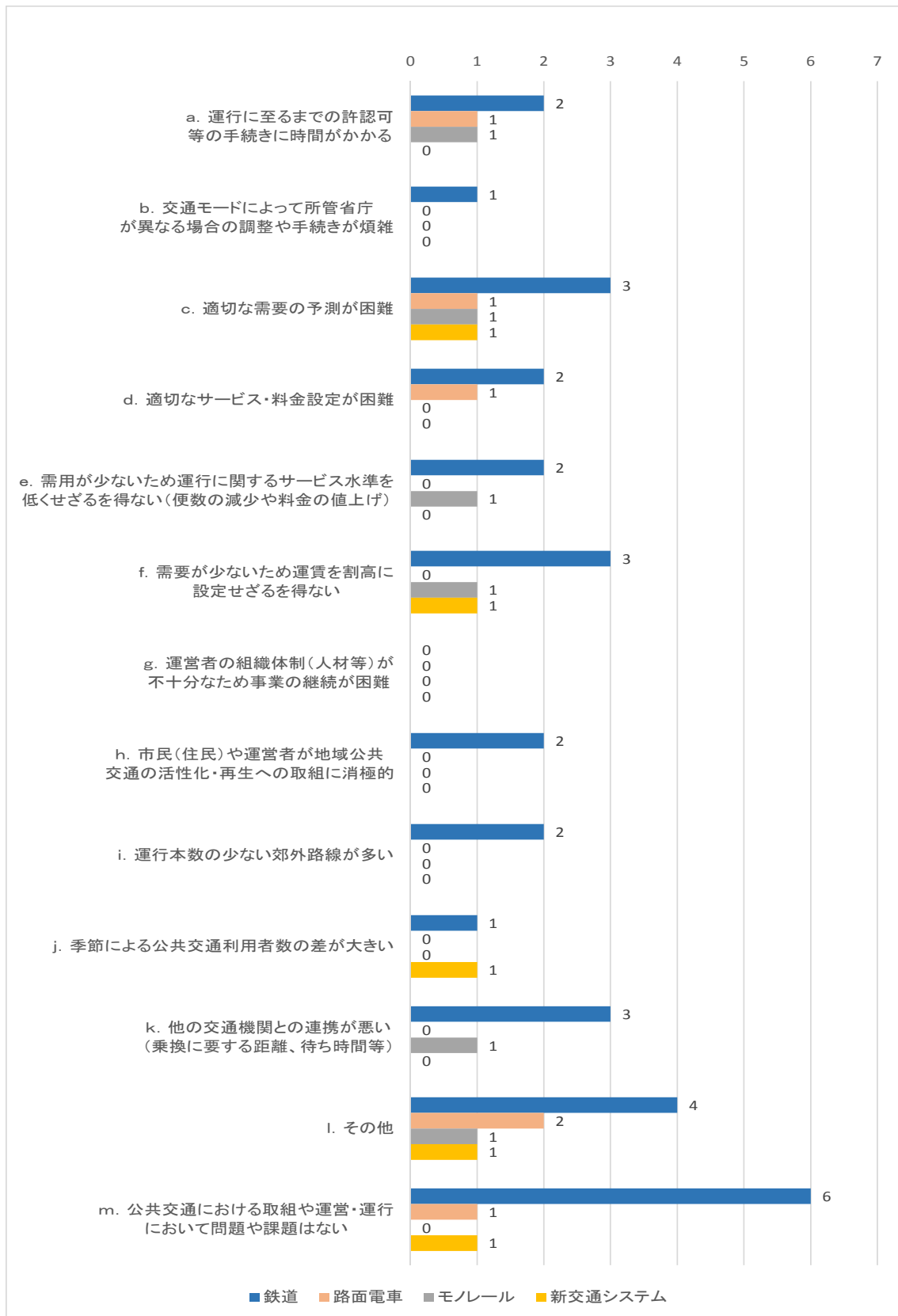




表 24 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンドバス・タクシーの  
取組、運営・運行上の問題や課題（複数回答）

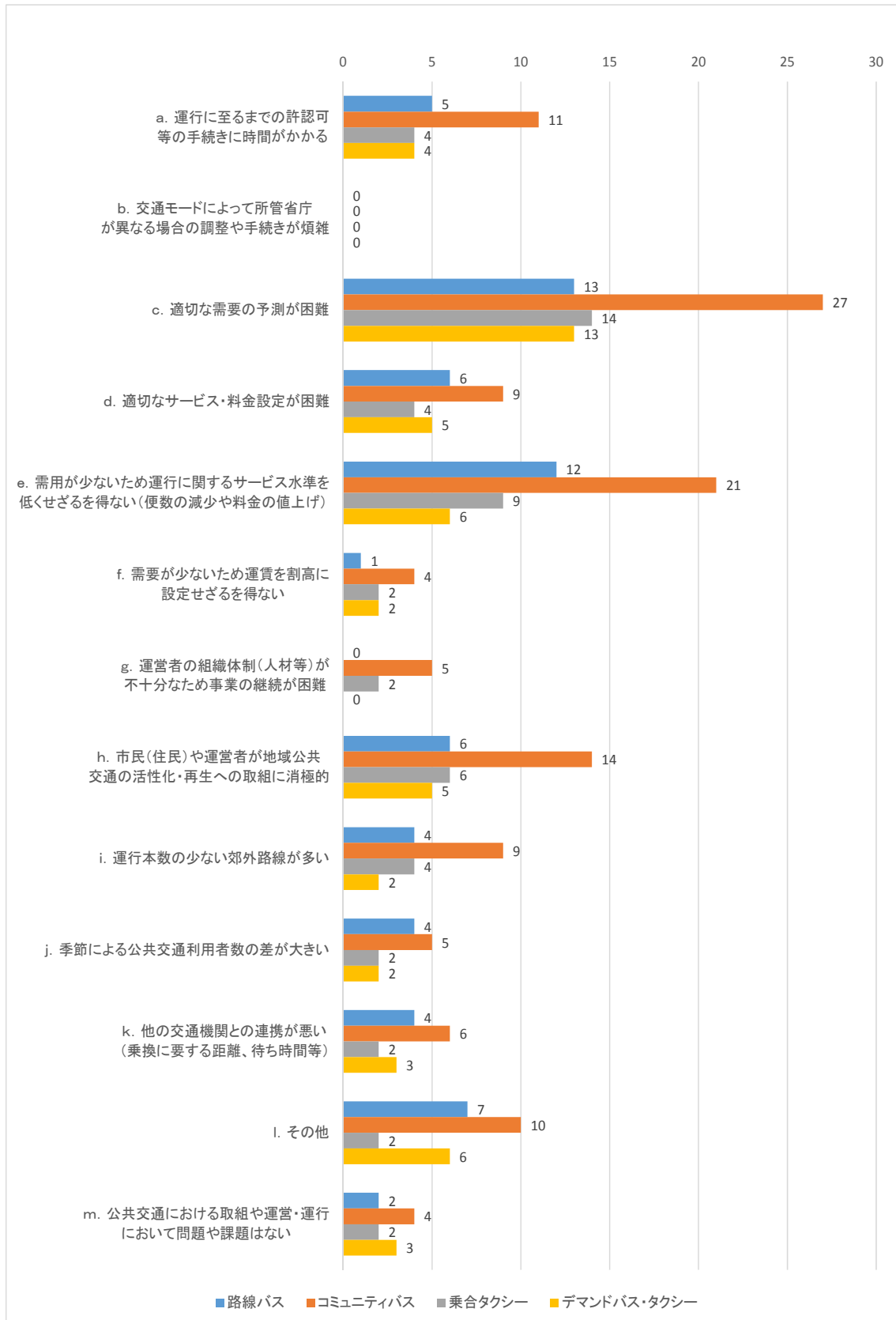


表 25 福祉バス・スクールバス（有償利用者、無償利用者）、福祉有償運送の  
取組、運営・運行上の問題や課題（複数回答）

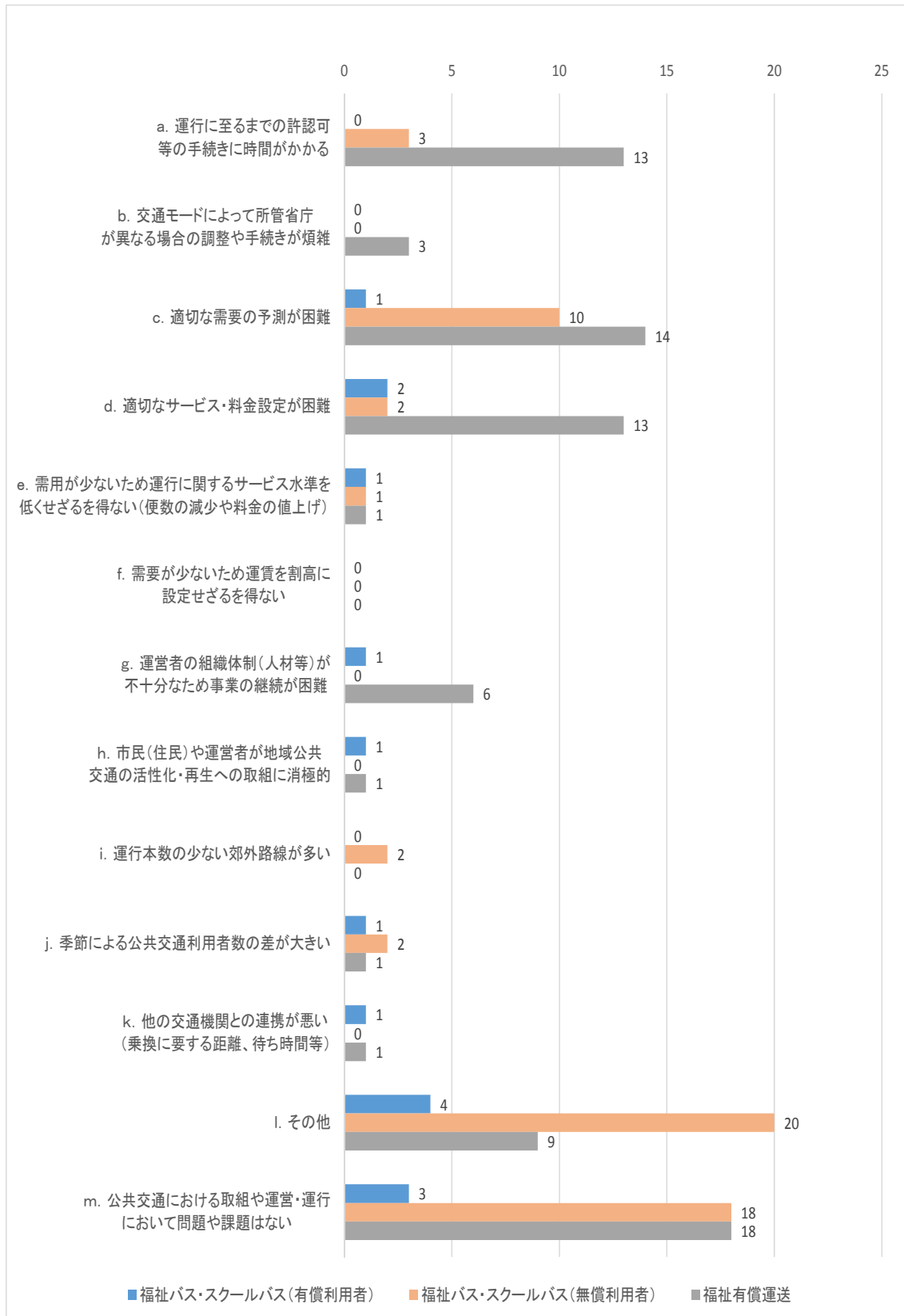
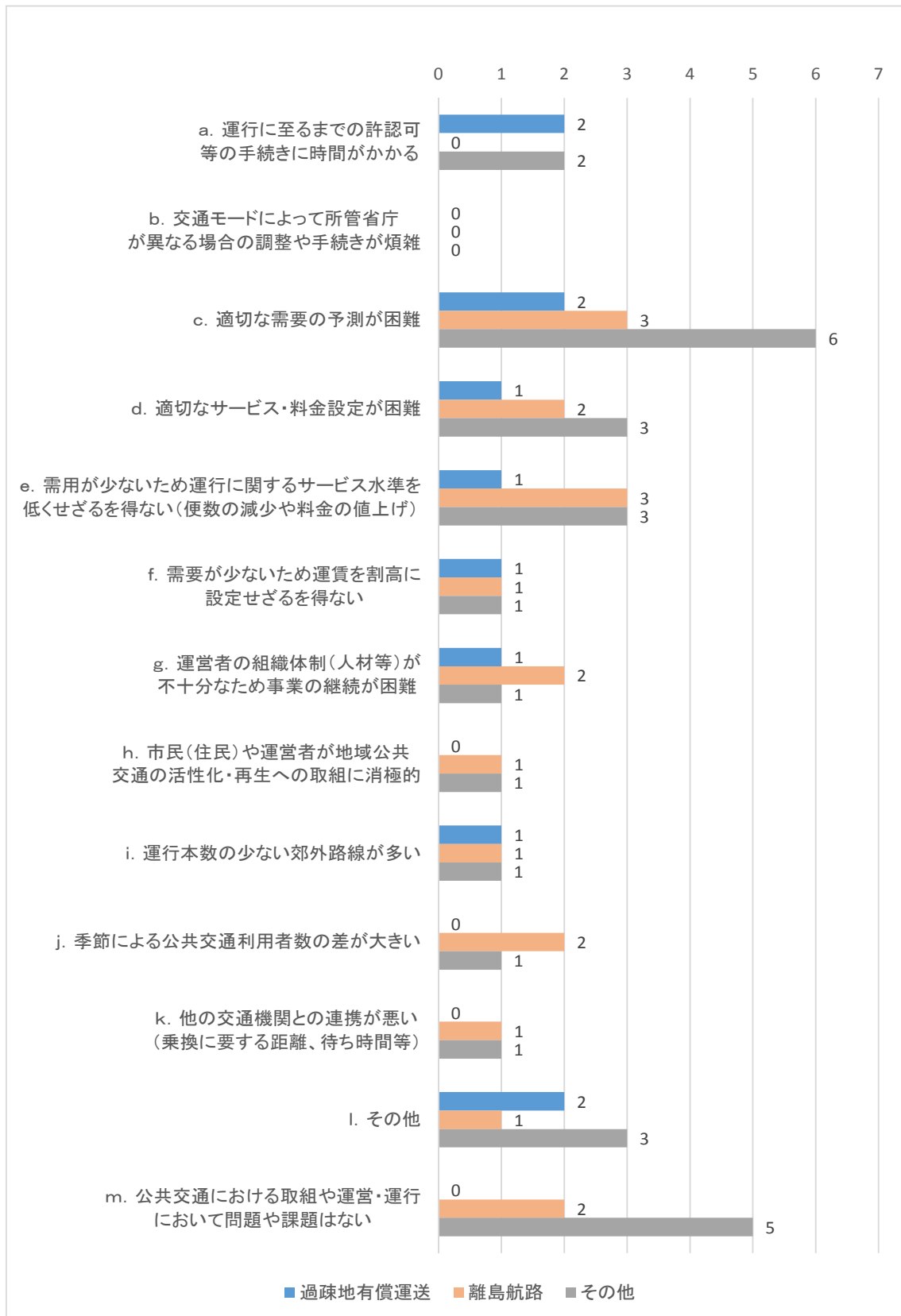


表 26 過疎地有償運送、離島航路、その他の  
取組、運営・運行上の問題や課題（複数回答）



## ⑥ 公共交通の運営・運行の維持が困難となった場合の対応

市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通が、今後、運営・運行の維持が困難となった場合の対応についてみると、「一部の公共交通の維持を続け、見直しを行う考えである」が 24 市、「公共交通の維持を続けていく考えである」が 14 市となっており、公共交通を維持する回答が半数近くを占めている。

一方で、「現段階ではわからない」が 22 市あり、その他においても、「鉄道・路面電車については維持を続けていく考えだが、福祉バス等については現段階ではわからない」との回答があるなど、各交通モードにより対応が分かれている。

**表 27 市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通の運営・運行の維持が困難となった場合の対応**

a. 公共交通の維持を続けていく考えである	14 市
b. 一部の公共交通の維持を続け、見直しを行う考えである	24 市
c. 維持を続けていく考えはない	2 市
d. 現段階ではわからない	22 市
e. その他	15 市

## ⑦ 公共交通が将来的に直面する課題・問題

公共交通が将来的に直面する可能性がある課題・問題についてみると、「人口減少による不採算路線の増加・廃線」が 63 市と多く、次いで、「公共交通機関の運賃収入の減収による市の財政負担額の増加」が 54 市となっている。

また、「その他」においても、「学校統合や路線バス廃止等による財政負担の増加」や「車両老朽化に伴う買換や維持修繕費の予算確保」などの問題も提起されている。

**表 28 市の公共交通が将来的に直面する課題・問題（複数回答）**

a. モータリゼーションの進展による輸送人員の更なる減少	43 市
b. 人口減少による不採算路線の増加・廃線	63 市
c. 高齢運転者の自動車運転免許証自主返納による交通弱者の増加	42 市
d. 公共交通空白地域の更なる拡大	39 市

e. 公共交通機関の運賃収入の減収による市の財政負担額の増加	54 市
f. その他	15 市
g. 特になし	2 市

### (6) 平成 25 年度の一般会計予算と公共交通に関する予算について

平成 25 年度の一般会計当初予算と公共交通に関する予算(鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなどの維持・活性化のための予算や、高齢者・障がい者向けの割引措置等の予算)をみると、一般会計平均予算は、約 2,208 億円となっている。

このうち、公共交通に関する予算は、「福祉関係」が約 18.9 億円と一番多く、次いで、「鉄軌道関係」が約 18.7 億円、「バス・タクシー関係」が約 1.98 億円となっている。

表 29 平成 25 年度の一般会計予算と公共交通に関する予算

		平成 25 年度 平均予算(千円)
一般会計当初予算		220,839,670
公共交通に関する予算のうち、 一般会計当初予算のうち、	鉄軌道関係	1,869,271
	バス・タクシー関係	198,075
	旅客線関係	57,488
	福祉関係	1,891,715
	教育関係	43,807
	観光関係	39,129
	その他	7,257

また、市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通における平成 25 年度の運行に関わる補助金等の活用状況をみると、国庫補助、県費補助、市補助、広告・住民出資・その他いずれにおいても、コミュニティバスや路線バスに対する各種補助が多く活用されていることがわかった。

表 30 市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通における  
平成 25 年度の運行に関わる補助金等

	国庫補助	県費補助	市補助	広告・住民出資・その他
鉄道	9 市	5 市	10 市	5 市
路面電車	2 市	1 市	4 市	2 市
モノレール	2 市	1 市	3 市	0 市
新交通システム	1 市	0 市	1 市	1 市
路線バス	12 市	13 市	18 市	6 市
コミュニティバス	18 市	14 市	32 市	14 市
乗合タクシー	6 市	5 市	15 市	7 市
デマンドバス・タクシー	10 市	2 市	18 市	5 市
福祉バス・スクールバス	6 市	4 市	11 市	3 市
福祉有償運送	1 市	3 市	6 市	1 市
過疎地有償運送	0 市	0 市	5 市	2 市
離島航路	4 市	4 市	4 市	0 市
その他	1 市	0 市	4 市	2 市

## (7) 地域公共交通確保維持改善事業について

### ① 地域公共交通確保維持改善事業の活用状況

平成 23 年 4 月に創設された地域公共交通確保維持改善事業の活用状況をみると、「地域公共交通確保維持改善事業を活用した」が 70 市、「地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった」が 13 市となっている。

この事業内容をみると、地域公共交通確保維持事業では、「過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行」が 33 市と最も多く、地域公共交通バリア解消促進等事業では、「ノンステップバスの導入等」が 36 市と最も多く、「鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等」が 22 市と続いている。地域公共交通調査等事業では、「地域公共交通の確保等に係る計画の策定のための調査」が 14 市と多くなっている。

表 31 地域公共交通確保維持改善事業の活用状況

a. 地域公共交通確保維持改善事業を活用した	70 市
b. 地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった	13 市

表 32 地域公共交通確保維持改善事業の事業内容（複数回答）

<地域公共交通確保維持事業>	<39 市>
a. 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行	33 市
b. バス車両の更新等	6 市
c. 離島航路・航空路の運行	5 市
<地域公共交通バリア解消促進等事業>	<51 市>
d. 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等	22 市
e. ノンステップバスの導入等	36 市
f. LRT (Light Rail Transit Systems)・BRT (Bus Rapid Transit)の整備	4 市
g. IC カードの導入・活用等	14 市
h. 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等	13 市
<地域公共交通調査等事業>	<17 市>
i. 地域公共交通の確保等に係る計画の策定のための調査	14 市
j. 地域公共交通再編実施計画の策定のための調査	1 市
k. 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進	3 市
<その他>	<10 市>
l. 被災地特例	4 市
m.その他	6 市

## ② 地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった理由

地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった 13 市の理由をみると、「交通事業者との合意が困難なため」が 3 市、「既に独自で取組を始めているため」などが 1 市となっている。

また、「その他」が 8 市となっているが、「補助金に該当する交通の運行がないため」、「公共交通事業者が活用しているため」、「本市が活用する必要がないため」などの理由があげられている。

表 33 地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった理由（複数回答）

a. 既に独自で取組を始めているため	1 市
b. 地域公共交通確保維持改善事業を活用しても予算が不足するため	1 市
c. 人手不足により担当者を配置することができないため	0 市
d. 専門的知識を有する職員が不足しているため	1 市
e. 交通事業者との合意が困難なため	3 市
f. 地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向がない	1 市
g. その他	8 市

### ③ 今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定

今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定についてみると、「活用する意向・予定がある」が75市、「活用する意向・予定はない」が8市となっている。

この事業内容をみると、地域公共交通確保維持改善事業では、「過疎地域等における幹線バスやデマンドタクシー等の運行」が38市と多く、地域公共交通バリア解消促進等事業では、「ノンステップバスの導入等」が38市で最も多く、次いで、「鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等」が26市となっている。地域公共交通調査等事業では、「地域公共交通の確保等に係る計画の策定のための調査」が18市と多くなっている。

表 34 地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定

a. 今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定がある	75市
b. 今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定はない	8市

表 35 今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定（複数回答）

<地域公共交通確保維持事業>	<46市>
a. 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行	38市
b. バス車両の更新等	15市
c. 離島航路・航空路の運行	5市
<地域公共交通バリア解消促進等事業>	<52市>
d. 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等	26市
e. ノンステップバスの導入等	38市
f. LRT (Light Rail Transit Systems)・BRT (Bus Rapid Transit)の整備	11市
g. ICカードの導入・活用等	16市
h. 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等	14市
<地域公共交通調査等事業>	<31市>
i. 地域公共交通の確保等に係る計画の策定のための調査	18市
j. 地域公共交通再編実施計画の策定のための調査	15市
k. 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進	13市
<その他>	<8市>
l. 被災地特例	3市
m.その他	5市



## (8) 加盟市における取組について

### ① 公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組

公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組についてみると、「公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組があり、現在も実施している」が32市、「公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組があったが、現在は実施していない」が3市、「公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組はない」が49市となっている。

表 36 公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組

a. 公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組があり、現在も実施している	32 市
b. 公共交通先進的・特色のある事業・取組があったが、現在は実施していない	3 市
c. 公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組はない	49 市

## ② 公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組の概要等

公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組があり、現在も実施している等の概要等は次のとおりである。

### ○ 公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組があり、現在も実施している (32市)

市名	公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組概要																																																																																				
札幌市	事業名	小学校における交通環境学習推進事業																																																																																			
	事業期間	23年度～																																																																																			
	事業費	23年度～25年度…約2,500千円、26年度…約2,000千円、計9,500千円																																																																																			
	関連計画	第3次札幌新まちづくり計画、札幌市総合交通計画																																																																																			
	事業概要																																																																																				
○背景・目的																																																																																					
公共交通を賢く使うことが、札幌の豊かな自然環境を維持するためにとっても大切な役割を果たす。→初等教育から効果的に学ばせるために、教材・授業プログラム等を開発し、札幌市内の小学校で広く実践されることを目指す。																																																																																					
<div style="background-color: #2e8b57; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <h3 style="margin: 0;">研究事業の蓄積・教諭が主体となった授業の実践</h3> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #add8e6;"> <th>実施時期</th> <th>学校</th> <th>学年</th> <th>教科</th> <th>担当教諭</th> <th>授業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H23年度(3学期)</td><td>屯田小</td><td>5年生</td><td>社会</td><td>斉藤健一</td><td>暮らしを支える情報</td></tr> <tr><td>H24年度(1学期)</td><td>手稲宮丘小</td><td>5年生</td><td>総合</td><td>牧野宣英</td><td>環境について考えよう</td></tr> <tr><td>H24年度(1学期)</td><td>山の手南小</td><td>5年生</td><td>総合</td><td>栗原聡太郎</td><td>環境HOT COM</td></tr> <tr><td>H24年度(2学期)</td><td>本通小</td><td>3年生</td><td>社会</td><td>河嶋一貴</td><td>もっと知りたいみんなのまち</td></tr> <tr><td>H24年度(2学期)</td><td>屯田小</td><td>6年生</td><td>社会</td><td>斉藤健一</td><td>暮らしの中の政治</td></tr> <tr><td>H25年度(1学期)</td><td>山の手南小</td><td>4年生</td><td>総合</td><td>佐野浩志</td><td>身近なバスと私たちの暮らし</td></tr> <tr><td>H25年度(1学期)</td><td>山の手南小</td><td>6年生</td><td>社会</td><td>栗原聡太郎</td><td>暮らしの中の政治</td></tr> <tr><td>H25年度(2学期)</td><td>福住小</td><td>3年生</td><td>社会</td><td>河原秀樹</td><td>わたしたちの市のようす</td></tr> <tr><td>H25年度(2学期)</td><td>山鼻南小</td><td>4年生</td><td>総合</td><td>高橋浩史</td><td>わたしたちの暮らしと市電</td></tr> <tr><td>H25年度(2学期)</td><td>本通小</td><td>4年生</td><td>総合</td><td>河嶋一貴</td><td>わたしたちの暮らしと公共交通</td></tr> <tr><td>H25年度(2学期)</td><td>屯田小</td><td>3年生</td><td>社会</td><td>斉藤健一</td><td>昔の道具と暮らし</td></tr> <tr><td>H25年度(2学期)</td><td>手稲宮丘小</td><td>6年生</td><td>社会</td><td>牧野宣英</td><td>暮らしの中の政治</td></tr> <tr><td>H25年度(3学期)</td><td>三角山小</td><td>1年生</td><td>道徳</td><td>内藤広大</td><td>でんしゃのトリー</td></tr> </tbody> </table> </div>		実施時期	学校	学年	教科	担当教諭	授業内容	H23年度(3学期)	屯田小	5年生	社会	斉藤健一	暮らしを支える情報	H24年度(1学期)	手稲宮丘小	5年生	総合	牧野宣英	環境について考えよう	H24年度(1学期)	山の手南小	5年生	総合	栗原聡太郎	環境HOT COM	H24年度(2学期)	本通小	3年生	社会	河嶋一貴	もっと知りたいみんなのまち	H24年度(2学期)	屯田小	6年生	社会	斉藤健一	暮らしの中の政治	H25年度(1学期)	山の手南小	4年生	総合	佐野浩志	身近なバスと私たちの暮らし	H25年度(1学期)	山の手南小	6年生	社会	栗原聡太郎	暮らしの中の政治	H25年度(2学期)	福住小	3年生	社会	河原秀樹	わたしたちの市のようす	H25年度(2学期)	山鼻南小	4年生	総合	高橋浩史	わたしたちの暮らしと市電	H25年度(2学期)	本通小	4年生	総合	河嶋一貴	わたしたちの暮らしと公共交通	H25年度(2学期)	屯田小	3年生	社会	斉藤健一	昔の道具と暮らし	H25年度(2学期)	手稲宮丘小	6年生	社会	牧野宣英	暮らしの中の政治	H25年度(3学期)	三角山小	1年生	道徳	内藤広大	でんしゃのトリー
実施時期	学校	学年	教科	担当教諭	授業内容																																																																																
H23年度(3学期)	屯田小	5年生	社会	斉藤健一	暮らしを支える情報																																																																																
H24年度(1学期)	手稲宮丘小	5年生	総合	牧野宣英	環境について考えよう																																																																																
H24年度(1学期)	山の手南小	5年生	総合	栗原聡太郎	環境HOT COM																																																																																
H24年度(2学期)	本通小	3年生	社会	河嶋一貴	もっと知りたいみんなのまち																																																																																
H24年度(2学期)	屯田小	6年生	社会	斉藤健一	暮らしの中の政治																																																																																
H25年度(1学期)	山の手南小	4年生	総合	佐野浩志	身近なバスと私たちの暮らし																																																																																
H25年度(1学期)	山の手南小	6年生	社会	栗原聡太郎	暮らしの中の政治																																																																																
H25年度(2学期)	福住小	3年生	社会	河原秀樹	わたしたちの市のようす																																																																																
H25年度(2学期)	山鼻南小	4年生	総合	高橋浩史	わたしたちの暮らしと市電																																																																																
H25年度(2学期)	本通小	4年生	総合	河嶋一貴	わたしたちの暮らしと公共交通																																																																																
H25年度(2学期)	屯田小	3年生	社会	斉藤健一	昔の道具と暮らし																																																																																
H25年度(2学期)	手稲宮丘小	6年生	社会	牧野宣英	暮らしの中の政治																																																																																
H25年度(3学期)	三角山小	1年生	道徳	内藤広大	でんしゃのトリー																																																																																
<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌市の取り組みポイント</li> <li>①教諭主体の授業実践！ MM教育を札幌市の小学校全体に拡大するには、出前講座形式では限界がある。</li> <li>②各学年を対象に実施！ 各学年でMM教育を実践することにより、効果はより確かなものになる。</li> <li>③関係機関の連携を重視！ 「過度な自動車利用を抑制・公共交通の利用拡大」を図る団体が連携を実施することで、より効果的・効率的に学校を支援可能になる。</li> </ul>																																																																																					

目 標		実施・検討内容 等
目標①	学習指導要領と連動した学習プログラムの開発	<b>・教諭を主体とするワーキンググループを設置し、学習プログラムを検討・研究授業の蓄積</b> ↳ 2年生を除き、他学年において研究授業実践 ※3年生以上は、各学年3回以上の実績 (1年生:1校・3年生:3校・4年生:3校・5年生:3校・6年生:3校)
目標②	1年生～6年生まで、各学年におけるMM教育の実施	
目標③	教諭が主体となった授業の実施	<b>・教諭が主体となった授業を実践</b> 【平成23年度】 札幌市立屯田小学校:斉藤教諭 【平成24年度】 札幌市立手稲宮丘小学校:牧野教諭、札幌市立山の手南小学校:栗原教諭 札幌市立本通小学校:河嶋教諭、札幌市立屯田小学校:斉藤教諭 【平成25年度】 札幌市立山の手南小学校:佐野教諭、栗原教諭、札幌市立福住小学校: 河原教諭、札幌市立山鼻南小学校:高橋教諭、札幌市立本通小学校: 河嶋教諭、札幌市立屯田小学校:斉藤教諭、札幌市立手稲宮丘小学校: 牧野教諭、札幌市立三角山小学校:内藤教諭
目標④	札幌市内小学校へのMM教育の広がり	<b>・指導案集の作成 ・副読本作成についての検討</b> <b>・webプラットフォームによる情報提供</b> <b>・教諭を対象とした「札幌らしい交通環境学習フォーラム」の開催</b>
目標⑤	関係団体等の連携体制の構築	<b>・協働体制の構築に向けた検討</b> ↳こども環境情報誌「エコチル」と連携した札幌市の公共交通について考える作文コンクールを平成24・25年度に実施 交通事業者と連携した体験学習を実施 学識経験者・行政機関・関係団体・市民代表・交通事業者との連携体制は、次年度以降も継続

○プロジェクトの検討・推進体制



○学習プログラムの開発

【目的】

- ・MM教育を小学校において教諭主体で実施
- ・MM教育を札幌市小学校全体に広める

【方法】

- ・研究授業を数多く実践し、カリキュラム構築

【留意点】

- ・MM教育を広めるために「小学校で実践しやすいカリキュラム」を構築

○「札幌らしい交通環境学習フォーラム」開催

- ・開催日時: 2013年7月4日(木) 13:30～17:00
- ・対 象: 札幌市内の小中学校教諭
- ・場 所: 札幌市立山の手南小学校

○こども環境情報誌「エコチル」での公共交通の作文コンクールの実施

- ・札幌市では、「札幌らしい交通環境学習」を、将来的に、札幌市内の全小学校で実施することを見据え、平成23年度から活動を展開。
- ・平成24年度からこども環境情報誌「エコチル」によるMMを展開。従来、児童へアプローチを行うMMは行政や教育委員会が主導となることが多いが、本取り組みは民間主導で実施されたもの。

○本プロジェクトの成果と今後の課題

【本プロジェクトの成果】

- ・1・3～6年生の交通に関する指導案を立案

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教諭が主体となった授業の実施</li> <li>・フォーラム等を通じ、認知度も徐々に増加</li> <li>・協働体制の構築</li> </ul> <p>【今後の展開】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市交通に関するデータ等のコンテンツ提供の充実</li> <li>・札幌市内全域の小学校への広がりを見据え小学3年生用の副読本を作成</li> <li>・授業実施校の拡大</li> </ul>	
旭川市	事業名	米飯地区 デマンド交通
	事業期間	平成25年度（平成25年10月）～
	事業費	3,505千円（平成26年度見込み） ※平成25年10月～平成26年9月の運行実績に対する補助金額
	関連計画	旭川市生活交通ネットワーク計画・旭川市公共交通グランドデザイン
	関連条例	米飯地区 デマンド交通
	事業概要	<p>当市の郊外にある米飯（ペーパン）地区においては、これまで路線バス事業者が路線バスを運行してきたが、朝夕往復2便のみの運行で、利用者数も伸び悩んでいた。</p> <p>平成24年度に実証実験を行った上で、平成25年度より、当該路線をデマンド交通に置き換えた。その結果、便数は往路4便、復路6便に増加し、利用者数も1.27倍に増加した。</p> <p>また、当該デマンド路線は、国の地域内フィーダー系統として認定され、国庫補助を受けることができるため、市の財政負担も約200万円軽減された。</p> <p>利用者数 2,579人（路線バス） → 3,293人（デマンド） ※デマンドの利用人数はスクールバスとしての利用者を除く。</p> <p>財政負担 5,401千円（路線バス） → 3,505千円（デマンド）</p>
盛岡市	事業名	オムニバスタウン事業
	事業期間	平成11年度～平成15年度
	事業費	1,330,007千円
	事業概要	<p>①都心循環バス「でんでんむし」の導入</p> <p>②パーク・アンド・ライド駐車場の整備</p> <p>③サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備</p> <p>④基幹・支線バス体系の整備</p> <p>⑤ミニバスターミナルの整備</p> <p>⑥乗り継ぎ料金の設定</p> <p>⑦低床車両の導入</p> <p>⑧ハイグレードバス停の整備</p> <p>⑨バスロケーションシステムの導入</p> <p>⑩バス優先レーンの導入</p> <p>⑪PTPSの導入</p> <p>⑫啓発イベントの実施</p>
仙台市	事業名	転入者モビリティマネジメント
	事業期間	平成18年度～
	事業費	約2,500千円／年
	関連計画	せんだい都市交通プラン
	事業概要	

	市内を運行する複数のバス事業者の路線図を 1 枚にまとめたバスマップを作成し、市への転入者に配布し、移動手段が固まっていない転入者の公共交通利用を促進している。	
山形市	事業名	山形市自主運行交通支援補助金（明治、大郷地区自主運行交通支援事業）
	事業期間	平成 21 年度～
	事業費	運行経費に係る部分について、上限 200 万円を限度に補助金を交付している
	関連条例	山形市補助金等の適正化に関する規則
	事業概要	<p>地域住民が自主的に運行する公共交通に対して支援を行うことで、効率的で利便性の高い生活交通を確保し、福祉の向上を図ることを目的に、次の要件を満たす交通事業に対し、上限 200 万円を限度に補助金を交付する。</p> <p>(1) 主たる運行区域の住民が組織する団体が運営主体となり、旅客自動車運送事業を行う者に運行の委託を行う事業</p> <p>(2) 運行を継続するための事業計画、収支計画が立案されている事業</p> <p>(3) バス空白地域において、市民の生活交通手段確保の目的で行われる事業で、市長が公益上、必要と認める事業</p> <p>(4) 他の公共交通との競合がなく、かつ、路線や区域の設定が合理的であると認められる事業</p> <p>(5) 一定の利用者が継続して見込まれる事業</p>
福島市	事業名	路線バス高齢者利用促進事業
	事業期間	平成 22 年度～
	事業費	150,812 千円（平成 26 年度）
	事業概要	<p>既存路線バスの活用による利用促進と高齢者の積極的な社会参加を図るため、75歳以上の高齢者に無料乗車証を交付し、路線バス（市内区間）の運賃を無料化している。</p>
郡山市	事業名	（仮称）JR磐越西線新駅設置事業
	事業期間	※確定していない
	事業費	※確定していない
	関連計画	郡山市総合都市交通戦略
	事業概要	<p>公共交通の利用促進や地域の活性化、さらには災害時における物資輸送ルートや避難者の移動手段を確保するため、JR磐越西線の郡山駅と喜久田駅間への新駅を設置する。</p> <p>（駅設置候補地） 磐越西線と内環状線の交差部東側のゾーン （利用見込者） 富田町や富久山町八山田の居住者、奥羽大学や奥羽大学歯学部付属病院、郡</p>

	山北工業高等学校への通勤、通学、通院者など	
いわき市	事業名	いわき市鉄道交通を応援する会
	事業期間	平成 26 年度
	事業費	304 千円
	事業概要	<p>市長を会長として、市内の各種団体が一体となって、全市的に鉄道の利便性向上や利用促進について取り組むことを目的として平成 26 年 8 月に設立した。</p> <p>本市の鉄道は、南北に縦断する JR 常磐線と市中心部から北西部に延伸する JR 磐越東線があり、鉄道の総延長約 70 km、2 路線合わせて 14 の駅を有している。</p> <p>JR 常磐線は、首都圏等と本市を結ぶ大動脈交通であり、また、東京電力福島第一原子力発電所事故等の影響から、仙台方面への常磐線の運行再開の見通しが立たない状況の中、その代替路線としての JR 磐越東線が重要視されている。</p> <p>平成 27 年度は、JR 常磐線については、市内発着の同線特急列車の東京駅（品川駅）乗り入れの継続・拡大及び高速化や特別企画乗車券の販売再開等、JR 磐越東線については、増便等の利便性向上について、JR 東日本への要望活動を実施するほか、市民が鉄道交通の必要性や課題について理解を深め、全市的に機運の醸成を図ることを目的としたシンポジウムの開催や啓発活動等の実施を検討している。</p>
新潟市	事業名	新バスシステム事業
	事業期間	平成 25 年度～31 年度（第 1 期計画）
	事業費	約 30 億円（第 1 期計画）
	関連計画	にいがた交通戦略プラン
	関連条例	新潟市公共交通及び自転車移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例
	事業概要	<p>本市では、都心軸における「BRT（Bus Rapid Transit）」導入と併せて乗り換え拠点を整備し、全市的なバス路線再編を図る「新バスシステム」について、平成 27 年夏前の導入に向け、交通事業者と連携しながら取り組んでいます。</p> <p>「BRT」とは多く人が移動する「新潟駅～万代～古町～市役所～白山駅～青山地区」間において、従来の約 2 倍分の定員がある連節バスなどで、より早く、より正確な時間に、より多くの人を運ぶ次世代バスシステムのことです。併せて、まちなかのバス路線を効率的に再編・集約することで、生じた余力を郊外路線の拡充に充てることにより、コミュニティバスなどの様々な交通手段と連携しながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指しています。</p> <p>また、当事業の実施に当たっては、連節バスや乗り換え環境を本市が整備し、交通事業者に貸与する「公設民営方式」を採用することにより、交通事業者の初期投資を軽減するとともに、本市が交通事業者と協働体制を確立して、バス交通に関わり、より良いサービスを持続的に提供することを図ります。</p>
富山市	事業名	市内電車環状線化事業
	事業期間	平成 19 年度～平成 21 年度

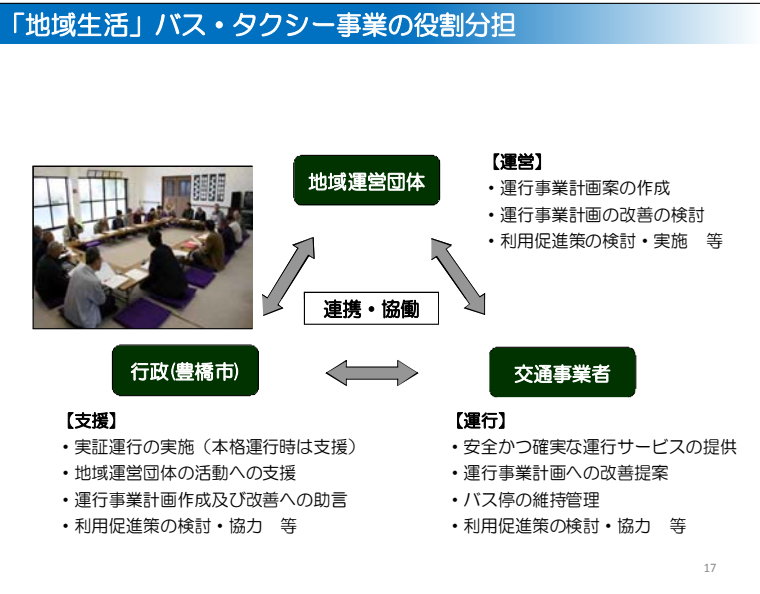
	事業費	約 30 億円
	関連計画	富山市総合的都市交通体系マスタープラン、富山市中心市街地活性化基本計画、富山市公共交通活性化計画、軌道運送高度化実施計画
	関連条例	富山市路面電車施設条例
	<b>事業概要</b> ・市内電車環状線化事業は、丸の内～大手モール～西町の約 0.9km に軌道を新設することにより、既存の市内軌道と合わせて 1 周約 4.5km の環状運行を実現するもの。これにより富山駅周辺地区と商業の中心である平和通り周辺地区の回遊性の向上を図り、賑わいの創出と公共交通の利便性の向上に寄与することを狙いとしている。 ・平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を適用し、路面電車事業では全国初の「上下分離方式」を導入した。この方式では、公設民営の考え方にに基づき、行政（富山市）が「軌道整備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間（富山地方鉄道）が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うものである。	
福井市	事業名	バス・トリガー制度を導入した鮎川線活性化の社会実験
	事業期間	平成 26 年度～27 年度
	事業費	300 千円
	<b>事業概要</b> バストリガー制度…バス事業者と利用者が努力と責任を担いつつ、双方に利点が生じるシステム。先駆的な事例に、金沢大学と北陸鉄道が締結した「金沢大学地区バストリガー協定」がある。 <b>【概要】</b> ・鮎川線の上限運賃を 1,190 円から 700 円に引き下げ。 ・予め、沿線住民等に協力していただく「利用目標ライン」を設定。 ・「利用目標ライン」を下回った場合は、減便や乗り継ぎ等の変更を実施（いわゆるトリガーを引く）、上回れば、700 円の上限運賃を維持し、減便等も行わない。 ・観光路線バスへの取り組みとして、鮎川線を対象としたフリークーポン券をバス事業者が発行し、観光案内チラシを作成。 （リンク先） <a href="http://www.city.fukui.lg.jp/kurasi/koutu/public/p015344.html">http://www.city.fukui.lg.jp/kurasi/koutu/public/p015344.html</a>	
町田市	事業名	町田市便利なバス計画
	事業期間	2014 年度 ～ 2021 年度
	事業費	未積算
	関連計画	町田市交通マスタープラン、町田市都市・地域総合交通戦略
	<b>事業概要</b> 本計画は、市民にとって利用しやすい公共交通網（便利なバス網）の構築に向けた、バス路線網再編の指針を定めたもので、「町田市内の移動しやすさの向上」、運行効率化による「定時性・速達性の向上」及び「交通空白地区のサービスの向上」を目的に、バス路線網再編の短・中期的な実施に向けた具体的な方向性を取りまとめたものです。 <計画の構成> ①計画策定の背景と必要性 ②便利なバス網の全体像と計画の位置づけ ③便利なバス計画の内容 ④評価指標と目標値の設定	

	<p>&lt;具体的な取り組み事項&gt;</p> <p>①乗継拠点の整備（4ヶ所）</p> <p>②町田駅前通り（境川団地北交差点、森野交番前交差点間）の3車線化及びP T P S 導入</p> <p>③急行バス路線の拡大</p> <p>④支線区間のバス運行本数増発</p> <p>⑤交通空白地区への新たな公共交通システム導入</p>	
宇都宮市	事業名	地域住民が主体となった地域内交通・ユニバーサルデザイン車両導入促進補助
	事業期間	平成19年度～ 現年度 ※UD車両導入促進補助は平成26年度～
	事業費	73,449千円（平成26年度予算）
	<p>事業概要</p> <p>地域住民が主体となり、運行計画を決定し、地元自治会や企業等から協賛金を募るなど、地域実情に合わせた運行方式による独自性のある地域内交通を運営・運行地区</p> <p>19年度「清原さきがけ号」</p> <p>21年度「板戸のぞみ号」</p> <p>22年度「古賀志孝子号」、「みずほの愛のり号」</p> <p>23年度「くにもとふれあい号」、「篠井はるな号」</p> <p>24年度「わくわくとみや号」、「よこかわいきいき号」</p> <p>25年度「おでかけちゅんちゅん号」、「かみかわち愛のりユッピー号」、「さぎそう河内号」</p> <p>※22年度から、連合自治会単位の広域的な取組、地域で支える仕組み「会員登録料制度」を導入</p> <p>※「よこかわいきいき号」、みずほの愛のり号」、「さぎそう河内号」では、車椅子での乗降も可能な「ユニバーサルデザイン（UD）車両」を活用（26年度から乗合タクシー事業への支援としては先駆的な取組となるUD車両導入促進補助制度を創設）</p>	
千葉市	事業名	「幕張本郷駅～海浜幕張駅」間の輸送力の維持・強化
	事業期間	平成21年度 ～ 平成23年度
	事業費	1,133,556千円（国庫補助含む）
	関連計画	千葉市幕張新都心地域公共交通総合連携計画
<p>事業概要</p> <p>1 バス走行環境の改善（JR 幕張本郷駅南側入口交差点～海浜幕張駅北口広場入口交差点間） 幕張本郷駅～海浜幕張駅間の走行環境の改善を図り、速達性や運行の定時性を確保する。</p> <p>(1) 隣接する信号交差点の連携動作の最適化による信号待ち停車時間の短縮</p> <p>(2) JR 幕張本郷駅南側入口交差点の右折専用現示の追加による右折待ち時間の短縮</p> <p>2 ICカードシステムの追加導入（15両分） 連節バスの乗降時間を短縮し、連節バスの速達性・利便性向上を図るため、連節バスにICカード専用の乗降口を別途設置し、現金・バス共通カードの乗降客とICカードの乗降客の2列同時の乗降を可能とした。</p> <p>3 バスロケーションシステムの導入（停留所9ヶ所、バス車内2ヶ所15両分） バスの待ち時間及び乗車時間の有効活用を可能にするほか、バス到着までの間のイライラ感を改善し、バス利用者の利便性向上を図るため、停留所及び連節バスの車内にバス到着予定時刻を表示するバスロケーションシステムを導入した。</p>		



	<p>4 鉄道の運行情報の提供（停留所9ヶ所、バス車内2ヶ所15両分）      当該バス路線は、幕張新都心への基幹的な公共交通手段であり、多くの利用者が鉄道との乗り換えを行っていることから、鉄道への乗り換え時間の有効活用を可能にするほか、鉄道の事故等による運行停止等の情報を事前に周知し、目的地までの経路や時間を判断することができるようにすることで、バス利用者へのサービス向上を図るため、鉄道の運行情報を停留所及び連節バス車内で案内する表示器を設置した。</p> <p>5 連節バス車両の更新（15両）      利用者の増加が予想される当該バス路線の輸送力の確保・強化を図るため、連節バスの更新・追加導入を行った。車両更新の際には、高齢者や車椅子利用者等に配慮したノンステップ車両、色弱者へ配慮した社内の配色（手すり、床面、座席）、環境負荷の小さいエンジンを搭載した車両を導入した。</p>	
柏市	事業名	予約型相乗りタクシー「カシワニクル」運行事業
	事業期間	平成24年度～
	事業費	9,148千円(H26当初予算)
	事業概要	<p>本市では、コミュニティバスに替わる代替交通としてセダン型タクシー車両を活用したデマンド交通を運行し、交通空白不便地域の解消を図っている。</p> <p>当該事業では、運行部分をタクシー事業者に委託しており、全国的に事例の多い「車両一括借上げ」や「赤字補填」方式ではなく、利用者一乗車毎に運行事業者に対する定額委託料を支払う「インセンティブ方式」を採用している。</p> <p>この方式では、事業者自らの営業努力が期待されるとともに、利用実態に即した委託料の支払いとなることで、運行費用の削減にも繋がっている。</p>
	事業名	バス交通等地域対策協働事業、新たな交通空白地域対策事業、バス運行対策費補助事業（路線バス利用促進等調査研究）
市原市	事業期間	単年度～
	事業費	バス交通等：15,262千円、新たな：487千円、利用促進：200千円（H26年度当初予算）
	関連計画	市原市交通マスタープラン
	事業概要	<p>地域住民が運営主体となるコミュニティバスまたはデマンド型乗合タクシー（実証運行）に対して経費の一部を補助する。（バス交通等地域対策協働事業、新たな交通空白地域対策事業）</p> <p>既存路線バスの利用促進を図るための施策を検討する市民・交通事業者の協働の取り組みに対し、その経費の一部を補助する。（バス運行対策費補助事業（路線バス利用促進等調査研究））</p>
	事業名	地域バス運行事業
浜松市	事業期間	平成22年度～（事業中）
	事業費	144,403千円（H26当初予算）
	関連計画	浜松市総合交通計画
	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域において地域が公共交通を必要とする場合、地域が主体となり地域、交通事業者、行政の3者で組織する「地域交通検討会」を設置し、</li> </ul>

	<p>地域の実状に応じた地域バスの運行計画を策定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市は、運行計画に基づき交通事業者へ運行を委託し、2年間の実証運行を実施。</li> <li>・実証運行では、収支率 20%を目標として、利用状況に応じてルート、ダイヤ変更等の運行計画の改善を行っている。</li> <li>・実証運行後、収支率 20%を確保できる運行計画により、本格運行に移行する。</li> <li>・収支率 20%を達成できない場合でも、市が生活に必要な最小限の公共交通サービスを提供することでセーフティネットとしている。</li> <li>・平成 26 年 11 月現在、11 地域で地域バスを運行。</li> </ul> <p>(参考)</p> $\text{収支率} = \text{運送収入 (地域の協力金等を含む)} / \text{運行経費} \geq 20\%$	
豊橋市	事業名	「地域生活」バス・タクシー運行事業
	事業期間	平成 20 年度～
	事業費	37,503 千円 (平成 26 年度予算)
	関連計画	豊橋市地域公共交通活性化方策 (豊橋市地域公共交通総合連携計画)
	<p>事業概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆「地域生活」バス・タクシーとは、運行事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域において、その地域の住民が主体となって日常の移動手段として確保する公共交通</li> <li>◆「地域生活」バス・タクシーの取組み要件は、 <ul style="list-style-type: none"> <li>①「地域生活」バス・タクシーの運行を目指すための地域運営団体 (地域__住民組織) が設置されていること</li> <li>②地域運営団体が策定する事業計画が豊橋市地域公共交通活性化推進協議会の合意を得ていること</li> </ul> </li> <li>◆「地域生活」バス・タクシーの基本的な考え方 <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域住民の参加が前提 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の主体的な取組による“マイバス”意識の醸成</li> <li>・地域ニーズを反映した運行サービスの確立</li> </ul> </li> <li>2. 利用状況を判断できる達成基準の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標の明確化による取組意識の高揚</li> <li>・地域の利用促進に向けた取組の誘発</li> </ul> </li> <li>3. 上限を示したうえでの行政支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的に見合った適切な運行サービスの設定</li> <li>・過大な行政負担の回避</li> </ul> </li> <li>4. 交通体系への位置付け <ul style="list-style-type: none"> <li>・段階的な公共交通ネットワークの形成</li> <li>・既存の公共交通との競合の回避</li> </ul> </li> </ol> </li> </ul>	



津市	事業名	地域住民運営主体型コミュニティ交通事業
	事業期間	高松山団地で平成 25 年度より本格運行開始
	事業費	高松山団地乗合ワゴン運行事業費 73,000 円（市負担分）
	<p><b>事業概要</b></p> <p>平成 25 年 4 月 1 日より制度化した、「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」は、路線バス及びコミュニティバスが運行されていない地域等において、地域住民が運営主体となつて行うコミュニティ交通を支援し、地域住民の福祉の向上に寄与することを目的として、市から、赤字分の 4 分の 3 の補助を出す制度である。</p> <p>高松山団地は、地理的条件等から、バスの乗り入れが難しい地域であり、住民が運営委員会を立ち上げ、高松山乗合ワゴンの運行を開始した。市は、「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」によって金銭的な支援を行うとともに、運営委員会の協議の場には、市も参加し、助言を行う等の支援もしている。</p> <p>高松山団地乗合ワゴンは、団地内の利用者が利用登録を行い、ワゴン利用の際には、2 時間前までに予約する。料金は 1 乗車 300 円で、団地内の停留所から、スーパー、病院、駅等に行くことができ、予約のあったときのみ運行する。毎週火・金曜日、第 1 週目の日曜日に、往復 2 本ずつの運行であったが、住民の要望に合わせて、平成 26 年 6 月より、毎週火・金曜日、第 1・3 週目の水曜日の運行に変更、また、利用者の少なかった復便を 1 便に、復便の津新町駅発のみ、1 時間前まで予約時間を拡大する等、需要を増やす工夫を続けている。</p> <p>地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の特徴は、コミュニティバスや民間路線バスと異なり、運営主体である地域住民が、停留所位置、料金、運行日、運行本数等を決めることができる点であり、より地域の実情に応じた公共交通を作り上げることができる。赤字分の 4 分の 1 は地域住民の負担となるが、交通空白地、交通不便地の解消や、住民の公共交通に対する当事者意識を育てるという意味では、今後、ますます重要となる公共交通といえる。市では、このような地域住民運営主体型のコミュニティ交通を広めていきたいと考えている。</p>	

## 高松山団地乗合ワゴン運行時刻表及び運行図

【運賃】 1乗車300円

【往】

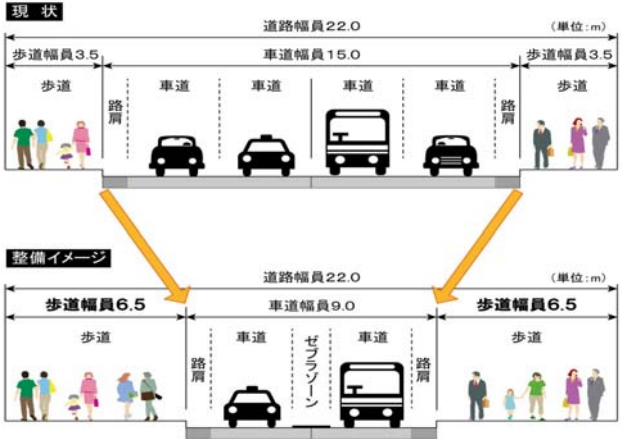
停留所名	所要時間	火・金曜日 第1・3週目水曜日	
高松山団地内		9:30	10:30
奥田医院前	0:12	9:42	10:42
プライスカット前	0:03	9:45	10:45
遠山病院前	0:03	9:48	10:48
津新町駅	0:02	9:50	10:50

【復】

停留所名	所要時間	火・金曜日 第1・3週目水曜日	
津新町駅		12:30	
遠山病院前	0:02	12:32	
プライスカット前	0:03	12:35	
奥田医院前	0:03	12:38	
高松山団地内	0:12	12:50	



四日市市	事業名	コミュニティバス支援事業
	事業期間	平成 15 年度～
	事業費	平成 15 年度～平成 25 年度まで 3,600 千円、 平成 26 年度 4,200 千円
	関連条例	四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱
	事業概要	民間事業者の路線バスの廃止に伴い、地域住民が主体的に NPO 法人を立ち上げて、沿線のスーパーや病院などからの協力（協賛金）を得ながらコミュニティバスを運行している事例。 市はこの事業に対して、バスの運行経費の一部を補助している。

岐阜市	事業名	岐阜市型 BRT の推進
	事業期間	平成 22 年度～
	事業費	328,162 千円
	関連計画	岐阜市総合交通戦略、岐阜市 BRT 導入推進計画
	事業概要	<p>本市では、バス路線の再編に向け幹線軸強化をめざす『岐阜市型 BRT 化』を推進している。その中で、連節バスの利便性をより高め、多くの市民に利用されるようバス優先レーンや P T P S（公共車両優先システム）の導入など走行環境の整備や、鉄道駅のような機能を持った乗継拠点の整備、情報化されたハイグレードバス停の整備などバス利用環境の改善を図るなどさらなる BRT 化の推進を進める。</p>
大阪市	事業名	津波浸水対策
	事業期間	平成 26 年度～平成 30 年度
	事業費	2,193,000 千円(平成 26 年度予算)
	事業概要	<p>南海トラフ巨大地震の津波浸水から地下鉄施設を防護するため、出入口をはじめ、地下トンネルへの出入口などにおいて、浸水防止設備を整備する。</p> <p>また、停電時に駅間に列車が立ち往生することなく、次駅まで自力で走行できるように、停電時列車走行用大容量蓄電池を計画的に設置する。</p>
京都市	事業名	四条通歩道拡幅事業
	事業期間	平成 18 年度 ～ 実施中
	事業費	約 29 億円
	事業概要	<p>京都市では、平成 18 年 5 月から、京都を代表する商業地域である歴史的都心地区（四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた地区）を中心とした「まちなか」において、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化をはじめとする、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出など、人と公共交通を優先した魅力あるまちづくりを目指す「歩いて楽しいまちなか戦略」を推進しており、平成 26 年 11 月に四条通（川端通～烏丸通）の歩道拡幅に着手いたしました。</p> <p>(1) 歩道の拡幅</p> <p>片側 2 車線ある車道を、片側 1 車線に減少させ、歩行空間の充実を図ります。</p>  <p>(2) テラス型バス停</p>

現在 16 箇所あるバス停を四条河原町と四条高倉の 4 箇所(西行き 2 箇所、東行き 2 箇所) に集約し、テラス型バス停を設置し、約 3 台分のバスが停車できる延長を確保します。テラス型バス停は、バスを待つ利用者の空間が広く取れ、乗降がしやすくなるというメリットがあります。

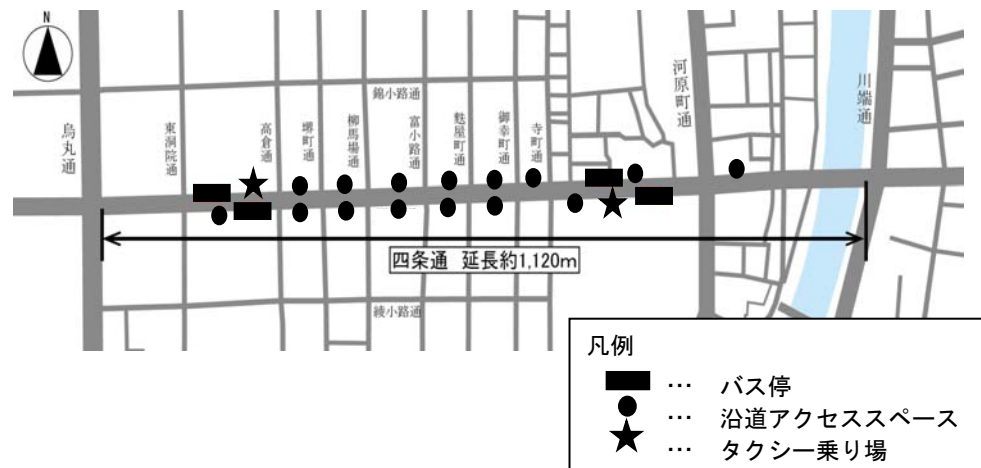


(3)沿道アクセススペース (車両の停車スペース)

四条通を訪れる方や、物流車両が沿道にアクセスする際に、車を一時的に停車できるスペースを設置します。(15 箇所 32 台分)

(4)タクシー乗り場

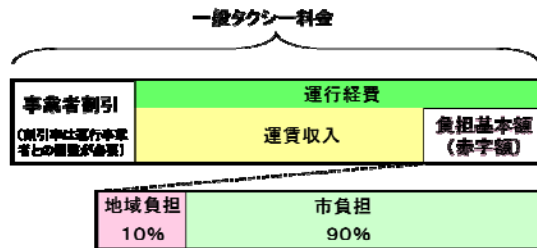
需要の多い大丸前 (3 台分) と高島屋前 (4 台分) の 2 箇所に客待ちが可能なタクシー乗り場を設置します。



神戸市	事業名	I Cカードによる市バス乗継割引制度
	事業期間	平成 26 年度～
	事業概要	<p>1 . 目的 市バス乗り継ぎに伴う利用者負担軽減及び利便性の向上のため、I Cカードによる市バスの乗継割引を実施する。</p> <p>2 . 対象路線 市バス全路線</p> <p>3 . 対象券種 PiTaPa カード、ICOCA、敬老 I Cカード ※現金・磁気カード・定期券利用については対象外</p> <p>4 . 乗継割引適用条件 (1)乗継割引適用時間 1 乗車目の降車から 2 乗車目の降車まで 60 分以内に連続して市バスを乗り継</p>

	<p>ぐ場合に割引を適用する。</p> <p>(2)割引金額 210円(小児は110円)を上限とする</p>	
明石市	事業名	コミュニティバス運行事業(利用促進事業)
	事業期間	平成19年度～平成26年度
	関連計画	明石市総合交通計画
	<p>事業概要</p> <p><b>【利便性向上のための事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の少ないルート重点的な見直しと路線維持のためのPDCA、収支改善を狙いとし、路線廃線スキームにもとづくルートの見直し。</li> <li>・積み残し対策のため、たこバスミニ車両を9人乗りから12人乗りへ車両改善を実施。</li> <li>・鉄道からの乗継の円滑化を図るため、JR駅のコンコース等に全バス路線の発車時刻等を表示するシステム「あかしiびじょん。」を整備、外出先でダイヤ検索を行えるように、携帯版時刻表検索システムを整備。</li> <li>・休日の利用促進を図るため、土日祝日は大人1人につき、小学生2名が無料になるエコファミリー制度を導入。</li> </ul> <p><b>【利用促進のための事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい交通機関の情報発信のため、沿線学校での乗車体験、公共交通の役割を周知。</li> <li>・バス未利用者への利用の動機づけのため、新規転入者に対してお試し乗車券を配布。</li> <li>・地域でバスを支える意識の醸成、支援組織の構築のため、利用促進等に協力している企業・団体・個人等をサポーターとして認定し、連携して利用促進活動をする。また、沿線の商業施設が応援店としてコミュニティバス利用者に食事や商品を割引等のサービスを実施。</li> </ul> <p><b>【経費削減のための事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料費削減対策とし、たこバスミニの車両をLPG&amp;ガソリンハイブリッドへ改造。</li> </ul>	
岡山市	事業名	吉備線LRT化事業計画推進事業
	事業期間	平成26年度～
	事業費	20,000千円
	関連計画	岡山市都市交通戦略
	<p>事業概要</p> <p>岡山市都市交通戦略に基づき、JR吉備線のLRT化検討を行うことで、公共交通と連携した総合交通体系の実現を目指す。</p>	
倉敷市	事業名	倉敷市乗合タクシー運行事業
	事業期間	平成18年度～
	関連計画	倉敷市生活交通基本計画
	<p>事業概要</p> <p>バス路線が廃止された地域や交通不便地域において、地域が主体となり運行するコミュニティタクシーなどの地域公共交通により、移動手段を確保する。</p>	

市は運行経費の経常損失額（赤字額）の9割を補助。1割は地域負担



**【地域負担割増】**

運行稼働率（年間運行便数／年間設定便数）が50%未満の場合は地域負担が割増

**【インセンティブ】**

年間の利用者の増加数×100円を、インセンティブとして運行事業者に付与し、行政が負担する。

**【利用料の割引】**

コミュニティタクシー利用者証又は高齢者、障がい者手帳などの提示で、利用料金のうち100円を市が負担（100円割引）（ただし、路線バス、一般タクシーは対象外）

広島市	事業名	J R 可部線活性化連携計画事業（J R 可部線の輸送改善）
	事業期間	平成 21 年度～平成 28 年度
	事業概要	<p>[ J R 可部線活性化連携計画事業 ]</p> <p>事業主体： J R 可部線活性化協議会 （広島市、 J R 西日本、 バス事業者等により構成）</p> <p>1 J R 可部線電化延伸 地域の交通利便性の向上を図るとともに、活力と賑わいを高めるための基盤づくりを目的として、 J R 可部線の電化延伸を実施。 （本事業は、 J R 西日本が、一旦、廃止した非電化区間の一部を復活し、再び J R 西日本が運行する、全国で初めての事例） ア 延伸区間 可部駅から終点駅までの約 1.6km イ 新駅設置 中間駅及び終点駅（いずれも無人駅、4両対応） ウ 踏切の設置数 3箇所</p> <p>2 横川駅配線変更 横川駅構内で可部線上下線と山陽本線上り線の3線が交差しており、発生している行き違いのための待ち時間の解消を図るため、交差部の配線変更（複線化）を実施。</p> <p>3 緑井駅のバリアフリー化 緑井駅のスロープ改良や上屋整備などのバリアフリー化整備を実施。</p>
高松市	事業名	各種公共交通利用促進事業
	事業期間	平成 25 年度～
	事業費	42,875千円(H26年度予算① 23,328千円 ② 42,875千円 ③ 29,312千円)



	関連計画	高松市総合都市交通計画
	関連条例	高松市公共交通利用促進条例
	<b>事業概要</b> 平成 25 年 9 月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえた施策を次のとおり展開している。 ① 電車・バス乗り継ぎ割引拡大事業 本市における公共交通のうち、私鉄である高松琴平電気鉄道が導入している IC カード「I r u C a」により、電車（ことでん）とバス（ことでんバス、大川バス）との乗り継ぎの際に、20 円割り引く制度があったものを、26 年 3 月 1 日から、行政が差額分 80 円を補填することにより、100 円引きへと拡大した。 この制度により、フィーダー交通として運行している「太田駅サンメッセ線」等の均一料金 100 円バスについては、鉄道との乗り継ぎが実質無料となり、鉄道とバスの機能分担により、効率的な公共交通ネットワークの構築を図る。 ② 高齢者公共交通割引 26 年 10 月 1 日から、市内在住の 70 歳以上の方が交通系 IC カード「ゴールド IruCa」を利用して公共交通の運賃を支払った場合、その運賃が半額となるよう、公共交通事業者に対し、運賃差額を補填する。 ③ コミュニティバス等 I r u C a システム導入事業 26 年 10 月 1 日から、市内で運行するコミュニティバス等の 5 路線に「I r u C a」システムを導入し、「電車とバスの乗り継ぎ割引」や「高齢者公共交通運賃半額制度」が適用可能となるなど、コミュニティ交通の利用環境の向上により、全市域において公共交通の利用促進に向けた好循環を目指している。	
北九州市	事業名	枝光やまさか乗合ジャンボタクシー（枝光地区おでかけ交通）
	事業期間	平成 12 年度～
	事業費	11,272 千円（車両購入費等助成のみ）
	関連計画	北九州市環境首都総合交通戦略
	<b>事業概要</b> 枝光地区（北九州市八幡東区）は、新日鐵八幡製鉄所の従業員住宅地として早くから開発が進み、高齢化率はすでに 30%を超えている。高台の上にある住宅には駐車場のない家も多く、一方で路線バスは、狭隘で急な坂道が多いため一部の区間しか運行されていないという、都市部における公共交通空白地域である。 この地区では、地元住民と枝光地区に本社を置くタクシー会社によって、枝光本町商店街を起点とした乗合タクシー運行が提案され、当タクシー会社が事業主体となり平成 12 年 10 月から運行を行っている。現在はこの枝光の例がベースとなる「おでかけ交通事業」制度のもと、5 つの循環ルートを一日計 62 便運行している。 地元自治会、事業者、行政で組織されるおでかけ交通運営委員会では、住民の利用を促進する役割も担っており、地元自治会が主体となって時刻表を回覧板で配布したり、利用促進イベントの開催や運賃収入の不足を補う協賛金（主に商店街からの協賛金）集め等を行い、自らの「足」を守るという意識は強い。 この地元自治会が自ら集めた協賛金等とタクシー会社の企業努力で、運行に関する市からの補助金を投入すること無く事業を続けている。（車両購入への補助はあり） さらに、最近では近所に大型ショッピングセンターが立地したにもかかわらず	

	<p>ず、商店街の空き店舗には地元へ戻ってきた2代目が店を再開するなどの新たな展開が生まれており、商店街を中心としたまちづくりの一翼を担っている。</p> <p><b>【運行概要】</b></p> <p>①運行主体は地元の光タクシー(株)、運営主体は地元自治区会等で構成される枝光地区やまさか乗合ジャンボタクシー運営委員会である。</p> <p>②運行車両は13人乗りのジャンボタクシーを2台使っている。</p> <p>③運行時間は8時から18時台とし、日祝日は運休となる。</p> <p>④運行便数は域内5ルート62便である。</p> <p>⑤運賃は小学生以上150円均一に設定されている。</p>	
大分市	事業名	ふれあい交通運行事業
	事業期間	平成24年度～
	事業費	14,394千円(25年度決算額)
	関連計画	大分市都市計画マスタープラン
	事業概要	<p>最寄りのバス停から1.5km以上離れた地域から、最寄りのバス停までを結び定時・定路線で登録制・予約制の乗合タクシー。</p> <p>特色のある取り組みとして、毎年度、運行を実施している対象地域において、定期的にふれあい交通を利用する利用者が相互に意見を交換し、及び当該利用者との協働により次に掲げる事項を検討する地域検討会を開催している。</p> <p>(1) ふれあい交通の利用実績の評価及び検証に関すること。</p> <p>(2) 対象地域の住民の利用ニーズに関すること。</p> <p>(3) 運行計画に関すること。</p> <p>(4) ふれあい交通の利用促進に関すること。</p> <p>(5) その他ふれあい交通の効果的な運行の検証に必要な事項</p>
鹿児島市	事業名	超低床電車購入事業(路面電車) 低公害低床型車両更新事業(バス)
	事業期間	平成13年度～(路面電車) 平成17年度～(バス)
	事業費	23億7,741万円(路面電車) 2億8,497万円(バス:26年度分)
	事業概要	<p>(路面電車) バリアフリー化へも対応した超低床電車を導入する。</p> <p>(バス) 更新する車両は、国の「バリアフリー新法」や「鹿児島市環境対応車導入指針」に基づき、高齢者や障害者をはじめ全ての利用者にやさしいノンステップ型であることに加え、環境にもやさしい低公害の性能を併せもった車両とする。</p>
	事業名	市電軌道敷緑化整備事業
	事業期間	平成18年度～
	事業費	12億800万円(緑化整備に係る事業費)
関連計画	第5次鹿児島市総合計画	
事業概要	<p>緑豊かで快適な環境づくりを進めるための全国に先駆けた本格的な軌道敷の緑化(芝生化)</p> <p>緑化整備延長 L=8.9km(芝生面積3万5千㎡)</p>	

事業名	新船建造事業（櫻島丸代替船）：運航中 （第五櫻島丸代替船）：建造中
事業期間	平成 18 年度～26 年度
事業費	工事請負費 24 億 8,850 万円（『桜島丸』__櫻島丸代替船） 19 億 7,400 万円（『第二櫻島丸』__第五櫻島丸代替船）
事業概要	「環境にやさしく、経済的で、バリアフリーに配慮した、利用者に親しまれる電気推進船」 を基本方針とした新船の建造。

○ 公共交通先進的・特色のある事業・取組があったが、現在は実施していない（3市）

市名	公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組概要	
岡崎市	事業名	岡崎市地域公共交通活性化再生総合事業
	事業期間	平成 20 年度 ～ 平成 22 年度
	事業費	281,048 千円（3年間合計）
	関連計画	岡崎市地域公共交通総合連携計画
	事業概要	<p>岡崎市では既存の鉄道やバス路線と連携し、交通結節点や地域拠点間を結ぶ「基幹バス」や交通拠点を中心とする「地域内交通」による便利で使いやすい公共交通ネットワークの整備をすすめるとともに、市民・地域・行政・交通事業者などがそれぞれの役割分担のもとに連携協働して魅力ある使いやすい持続可能な公共交通を創り・守り・育てていく取り組みを進めました。</p> <p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹バスネットワークの整備</li> <li>・地域内交通の整備</li> <li>・既存バス路線の改善</li> <li>・公共交通利用の促進</li> <li>・バス利用環境の整備</li> </ul>
福山市	事業名	福山市オムニバスタウン事業
	事業期間	2008 年度（平成 20 年度）～2012 年度（平成 24 年度）
	事業費	958,057 千円
	関連計画	福山市生活バス交通利用促進計画
	事業概要	<p>○バス走行環境の改善</p> <p>①道路整備・交差点改良等の促進</p> <p>○バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善</p> <p>①交通結節点の整備</p> <p>②乗り継ぎターミナルの整備</p> <p>○バスの利便性等の向上</p> <p>①ゾーンバスシステムの導入・充実</p> <p>②中心部循環路線「まわローズ」の導入</p>

	③地域特性に応じたバスの実証運行 ④バス停上屋（ハイグレードバス停）の整備 ⑤バス総合案内システムの導入 ⑥バス接近表示システムの導入 ⑦ICバスカードの導入 ⑧低床バスの導入 ○バスの社会的意義の認識の高揚 ①「ベスト運動（通年的ノーマイカーデー）」の推進 ②利用促進キャンペーンの実施	
鹿児島市	事業名	市電センターポール事業
	事業期間	昭和62年度～平成3年度
	事業費	44億4,500万円
	関連計画	都市景観ガイドプラン（平成元年度策定）
	事業概要	路面電車の路線上空に蜘蛛の巣上に張られていた架線を、中央分離帯を設け、中央柱を建てることよって、架線を同柱にまとめ、街路空間の景観向上を図った。 当時、併用軌道全線（8.75km）で架線を中央柱にまとめたのは、全国初であった。

### ③ 先進的・特色のある事業や取組によって運行を開始した公共交通に関する市民への周知等

先進的・特色のある事業や取組によって運行を開始した公共交通に関する市民への周知等についてみると、「市民に対する周知等を行った」が31市、「市民に対する周知等を行わなかった」が1市となっており、ほとんどの市において、市民に対する周知等を行っている。

表 37 先進的・特色のある事業や取組によって運行を開始した公共交通に関して、市民に対する周知等

a. 市民に対する周知等を行った	31市
b. 市民に対する周知等を行わなかった	1市

（事業や取組によって運行を開始していない事業や取組は除いている。）

### ④ 市民に対して行った周知等の手段

市民に対して行った周知等の手段をみると、「市広報等による周知」及び「HPによる広報」が24市と最も多く、「交通モード運行開始の記念イベント」が19市と続いている。

また、「その他」が13市となっているが、「地域での説明会の開催」、「パンフレット・ビデオの配布・作成」、「出前講座の実施」等による方法があげられている。

表 38 市民に対して行った周知等の手段（複数回答）

a. 交通モード運行開始の記念イベント	19市
b. 市広報等による周知	24市
c. 地域公共交通会議や法定協議会等の協議会だより等の発行	1市
d. HPによる広報	24市
e. 地域公共交通会議や法定協議会等のHPによる広報	0市
f. その他	13市

## （9）公共交通に関する基本条例等について

### ① 公共交通に関する基本条例の策定等

公共交通に関する基本条例とは、「市独自に公共交通に関する基本理念、市、市民、公共交通事業者の役割・責務及び公共交通の維持及び充実に図るための体制整備や施策の基本事項等を定めた条例」をいう。

この基本条例の制定状況をみると、「制定している」が5市、「制定に向けた検討をしている」が3市、「制定・検討していない」が75市となっており、大多数の市においては、市独自の公共交通に関する基本条例を作成していない。

表 39 公共交通に関する基本条例等

a. 制定している	5市
b. 制定に向けた検討をしている	3市
c. 制定・検討していない	75市

### ② 公共交通に関する基本条例の提案者

公共交通に関する基本条例を制定している5市の提案者についてみると、「市長提案」が4市、「議員提案」が1市となっている。

**表 40 公共交通に関する基本条例の提案者**

市名	条例名	制定年月	提案者
新潟市	新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例	平成 24 年 7 月	市長
金沢市	金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例	平成 19 年 3 月	市長
高松市	高松市公共交通利用促進条例	平成 25 年 9 月	市長
福岡市	公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例	平成 22 年 3 月	議員
熊本市	熊本市公共交通基本条例	平成 25 年 3 月	市長

**③ 公共交通に関する基本条例を提出・制定した経緯・過程**

公共交通に関する基本条例を制定している 5 市の経緯・過程については、次のとおりである。

**表 41 公共交通に関する基本条例の制定経緯**

市名	公共交通に関する基本条例の制定経緯
新潟市	超高齢社会や健康づくり、環境問題、まちなかの活性化などの社会環境の変化に対応すべく、「公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり」を目指して、その方向性を明確にし、市民と目的を共有するため、当条例を平成 24 年 7 月に制定しました。条例には基本となる理念、市・市民・交通事業者等の責務を明らかにするとともに、交通施策の基本となる取り組みを定めています。
金沢市	人口減少・高齢社会の到来、環境問題、中心市街地の衰退などの諸課題に対応するためには、マイカーに依存する拡散した「まち」ではなく、増加する高齢者の外出機会の確保、二酸化炭素排出量の削減、まちなかのぎわいの創出などのために、公共交通を中心とした、コンパクトなまちづくりが必要と考えた。 また、金沢市独自の背景として、戦禍を免れ、歴史・伝統が息づいている反面、交通基盤の整備に限界があること、北陸新幹線の金沢開業を見据え、マイカーを利用しない来街者の移動手段を確保する必要性があることなどがあり、歩行者と公共交通を優先するまちづくりを目指すこととした。
高松市	近年のモータリゼーションの進展を背景に、地方都市の多くにおいて、郊外に立地する大規模小売店舗等の増加により、都市機能が拡散し、自家用車への依存が高まるとともに、公共交通利用者は大きく減少するなど、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。 今後、更に人口減少、超高齢社会が進行する中で、公共交通の衰退は、交通弱者の急増や中心市街地における商業業務機能の低下など多くの弊害を招き、ひいては地域社会の衰退を引き起こすことが懸念される。こうしたことから、本市では「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指し、その取組の柱として、人と環境にやさしく快適で利用しやすい公共交通体系を構築するため、平成 22 年 11 月に新たに「高松市総合都市交通計画」を策定した。 この計画に基づき、各種、公共交通の利用促進施策を展開していく中で、公共交通を将来にわたり維持していくためには、公共交通の利便性向上策の実施と市民一人一人による公共交通の積極的な利用が不可欠であると判

市名	公共交通に関する基本条例の制定経緯
	断し、市、市民、事業者及び公共交通事業者が協働して取り組むことにより、公共交通の利用を促進し、安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成に寄与するための条例を平成 25 年 9 月に制定した。
福岡市	<p>平成 14 年の道路運送法の改正により、バス事業の路線休廃止が許可制から事前届出制になり、不採算路線の休廃止手続きが容易になったことに鑑み、当時、本市においても、郊外部を中心に 25 路線の休廃止が行われていた。</p> <p>これに対して、市としても、代替交通機関の確保や既存路線の確保に努めてきたが、市民の生活交通を確保するためには、単発的に対応するのではなく、継続的かつ一体的に取り組む必要があった。</p> <p>このような状況のなか、平成 21 年 4 月に、公共交通及び生活交通問題に取り組んできた会派に所属する市議会議員から議会事務局調査法制課に対して、条例素案の作成依頼があったため、条例素案の作成に着手した。</p> <p>その後、依頼議員や有識者、担当部局との協議を重ね、また、他会派との協議・調整を経て、平成 22 年 2 月 24 日に、当時の全 9 会派のうち 8 会派により条例案が提出され、同年 3 月 26 日の本会議において賛成多数により可決・成立した。</p>
熊本市	<p>少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、障害者等の社会参加、環境負荷の低減に向けた意識の高まり等により、公共交通の重要性はますます高まっている。このような状況の中、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを推進するとともに、過度に自家用車に依存することなく、公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会を構築していかなければならないとの思いから、本条例を制定した。条例には、市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重するといった基本理念を盛り込むとともに、市民の責務として公共交通の積極的利用に加え、公共交通の担い手のひとりであることの自覚等を規定しており、本条例の制定により、地域社会全体で公共交通を支えていく意識を醸成していきたいと考えている。加えて、本市では、平成 24 年 3 月に策定した「熊本市公共交通グランドデザイン」において、基幹公共交通の機能強化、わかりやすく効率的なバス路線網の再編、公共交通不便地域等の解消に向けたコミュニティ交通の導入を掲げたところであり、あらためて本条例に、公共交通の維持・充実にに関する基本的な施策を規定することで、公共交通再生に向けた取り組みを加速させていきたいと考えている。</p>

#### ④ 条例以外の方法での公共交通の考え方

条例以外の方法での公共交通の考え方を示しているかどうかについてみると、「示している」が 66 市、「示していない」が 17 市となっている。

表 42 条例以外の方法での公共交通の考え方

a. 示している	66 市
b. 示していない	17 市

また、条例以外の方法での公共交通の考え方を示している場合、どのような

形で示したかをみると、「公共交通計画・マスタープラン」が53市、「地域公共交通総合連携計画」が26市、「その他」が7市となっている。

**表 43 条例以外の方法での公共交通の考え方（具体例）（複数回答）**

a. 公共交通計画・マスタープラン	53 市
b. 地域公共交通総合連携計画	26 市
c. その他	7 市

**表 44 条例以外の方法での公共交通の考え方（その他）**

市名	その他の回答
町田市	町田市都市・地域総合交通戦略
四日市市	四日市市都市総合交通戦略（平成 23 年 10 月）
倉敷市	倉敷市総合交通戦略
広島市	広島市総合交通戦略（平成 22 年 7 月）
北九州市	北九州市環境首都総合交通戦略
熊本市	熊本市公共交通グランドデザイン 平成 24 年 3 月策定
宮崎市	宮崎都市圏総合交通戦略

### ⑤ 議員若しくは委員会提案により制定した公共交通関連の政策的条例

議員若しくは委員会提案により制定した公共交通関連の政策的条例（公共交通に関する基本条例、地方自治法第 96 条第 2 項による議決事件の追加に関する条例を除く）をみると、京都市が、平成 22 年 10 月に「京都市自転車安心安全条例」（平成 22 年 11 月公布）を議決、平成 25 年 5 月に「京都市交通安全基本条例」（平成 25 年 6 月公布）を議決している。

**表 45 京都市における公共交通関連の政策的条例の制定経緯・過程**

市名	政策的条例の制定経緯・過程
京都市	京都市自転車安心安全条例 H22. 4 公明党市議団から、市会事務局に対し、自転車安心安全条例の議員提案について事前相談。 H22. 7 政策に係る議員提出議案に関する申合せ」に基づき、公明党市議団から執行機関及び各会派に対して、自転車安心安全条例の原案が提示される。 H22. 9. 15 公明党市議団から、条例議案が提出される。本会議において提案説明。くらし環境委員会に付託。



市名	政策的条例の制定経緯・過程
	H22. 9. 17 暮らし環境委員会において、議案審査がなされる。 H22. 10. 27 暮らし環境委員会から、条例案を修正する委員会報告書が提出される。 H22. 10. 28 本会議で、条例議案を賛成多数で修正可決。
	京都市交通安全基本条例 H24. 8 条例案を検討するため、3会派（自民党市議団、民主・都みらい、公明党市議団）によるプロジェクトチームが発足。条例議案が本会議に提出されるまでの間に複数回開催。 H24. 9 プロジェクト会議等を踏まえて修正した骨子案を基に、議員が担当部局のみならず、関係する部局との協議も行う。その後も複数回協議がなされる。 H25. 3 3会派から他会派に対して、原案が提示される。 H25. 5. 14 自民党市議団、民主・都みらい、公明党市議団及び無所属議員2名による議員提案条例として、条例議案が提出される。本会議において提案説明。 H25. 5. 16 本会議において、暮らし環境委員会に付託。 H25. 5. 21 暮らし環境委員会において、議案審査がなされる。 H25. 5. 27 暮らし環境委員会において、可決と査定される。 H25. 5. 28 本会議で、条例議案を全会一致で可決。

## (10) 市議会における取組について

### ① 地方自治法第96条第2項の規定による公共交通に関する計画

#### (総合交通計画や交通基本計画など)の議決事件追加状況

地方自治法第96条第2項の規定により、公共交通に関する計画（総合交通計画や交通基本計画など）の策定等を議決事件に追加しているかどうかについてみると、「公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加している」が1市（四日市市）にとどまり、「公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加していない」が82市と多数を占めている。

なお、公共交通に関する計画（総合交通計画や交通基本計画など）の策定等を議決事件に追加している四日市市においては、都市計画法第18条の2第1項に規定する都市計画に関する基本的な方針のうち、全体構想の策定及び変更に関することを追加議決事件としている。

**表 46 地方自治法第 96 条第 2 項の規定による公共交通に関する計画  
(総合交通計画や交通基本計画など)の議決事件追加状況**

a. 公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加している	1 市
b. 公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加するかどうか検討している	0 市
c. 公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加していない	82 市

**② 地方自治法第 96 条第 2 項の規定による公共交通に関する計画  
(総合交通計画や交通基本計画など)以外の付議事件追加状況**

地方自治法第 96 条第 2 項の規定に基づく条例で公共交通に関する計画(総合交通計画や交通基本計画など)を除いた公共交通に関する付議事件を議決事件に追加しているものについては、該当事例はなかった。

**③ 平成 21 年 1 月 1 日以降の公共交通に関する議会からの提言・要望等の提出・検討**

平成 21 年 1 月 1 日以降の公共交通に関して議会からの提言・要望等の提出・検討の有無(会派や議員連盟等により提出されたものは除く)についてみると、「公共交通に関しての提言・要望等を提出した」が 17 市となっており、「公共交通に関しての提言・要望等を提出・検討していない」が 66 市と多数を占めている。

**表 47 平成 21 年 1 月 1 日以降の公共交通に関する議会からの提言・要望等の提出・検討**

a. 公共交通に関しての提言・要望等を提出した	17 市
b. 公共交通に関しての提言・要望等の提出を検討している	0 市
c. 公共交通に関しての提言・要望等を提出・検討していない	66 市

**表 48 平成 21 年 1 月 1 日以降に、公共交通に関する議会からの  
提言・要望等を提出した 17 市**

市名	提言・要望等名	提言・要望等を取りまとめた委員会等組織名	提出時期
函館市	公共交通総合施策について	総務常任委員会	平成 24 年 11 月
	これからのまちづくりを見据	経済建設常任委員会	平成 25 年 5 月

市名	提言・要望等名	提言・要望等を取りまとめた委員会等組織名	提出時期
	えた路面電車事業の活性化方策について		
盛岡市	公共交通問題調査特別委員会調査報告書	公共交通問題調査特別委員会	平成 22 年 12 月
新潟市	調査特別委員会中間報告	総合交通体系等調査特別委員会	平成 21 年 3 月 平成 23 年 3 月
金沢市	新しい交通システムの導入についての提言	都市交通特別委員会	平成 26 年 12 月
長野市	長野電鉄屋代線に関する要望	公共交通対策特別委員会	平成 22 年 12 月
	長野電鉄屋代線の実証実験の継続を求める要望	公共交通対策特別委員会	平成 23 年 1 月
	長野電鉄屋代線の実証実験の継続を再度求める要望	公共交通対策特別委員会	平成 23 年 2 月
	新幹線延伸に対応した公共交通の整備に関する提言	新幹線延伸対策特別委員会	平成 26 年 9 月
宇都宮市	公共交通調査特別委員会報告書	公共交通調査特別委員会	平成 21 年 5 月
	公共交通問題調査特別委員会中間報告書	公共交通問題調査特別委員会	平成 25 年 6 月
	公共交通問題調査特別委員会報告書	公共交通問題調査特別委員会	平成 26 年 9 月
所沢市	今後の地域公共交通の検討に関する提言	市民環境常任委員会	平成 26 年 12 月
越谷市	公共交通網の整備推進に関する提言	公共交通網整備推進特別委員会	平成 25 年 6 月
千葉市	都市活性化に関する提言	都市活性化対策調査特別委員会	平成 23 年 3 月
松戸市	「道路・公共交通機関・駅のあるべき姿」	都市整備常任委員会	(それぞれ) 平成 22 年 9 月
岡崎市	公共交通対策特別委員会調査報告書、東岡崎駅周辺整備検討特別委員会調査報告書	公共交通対策特別委員会、東岡崎駅周辺整備検討特別委員会	平成 21 年 10 月、 平成 22 年 10 月、 平成 23 年 10 月
春日井市	公共交通整備に係る要望	総務常任委員会	例年 10 月
豊田市	・人と環境にやさしい持続可能な交通システムの構築に関する提言 ・活力と個性ある多核ネットワーク型都市構造を形成するための有効策に関する提言 ・広域都市・豊田を結び、活性化させる公共交通に関する提言	都市グローバル化研究特別委員会	平成 21 年 3 月
	・集客性を高めるための公共交通の整備 ・魅力を高めるための公共施	中心市街地まちづくり検討特別委員会	平成 21 年 2 月

市名	提言・要望等名	提言・要望等をとりまとめた委員会等組織名	提出時期
	設の計画的配置とネットワーク		
四日市市	総合交通政策調査特別委員会調査報告書	総合交通政策調査特別委員会	平成 25 年 10 月
久留米市	九州新幹線全線開業に向けた取り組みについて	新幹線建設推進調査特別委員会	平成 21 年 3 月
大分市	特別委員長報告において要望した。	総合交通対策特別委員会	平成 26 年 12 月
宮崎市	東九州自動車道の早期整備等を関係機関に要望するもの	総合交通問題対策特別委員会	平成 22 年 3 月

#### ④ 常任委員会における平成 21 年 1 月 1 日以降に実施した公共交通に関する所管事務調査（行政視察を含む）

平成 21 年 1 月 1 日以降に常任委員会が実施した公共交通に関する所管事務調査（行政視察を含む）についてみると、70 市から、調査・視察内容について回答があった。

表 49 常任委員会における平成 21 年 1 月 1 日以降に実施した公共交通に関する所管事務調査（行政視察を含む）を行った 70 市

市名	常任委員会名	調査・視察内容
札幌市	財政市民委員会	1. 所管事務調査 H21. 4. 28 バス路線維持のための新たな補助制度について H21. 11. 26 道央都市圏都市交通マスタープランの中間報告について H22. 1. 22 道央都市圏都市交通マスタープラン策定に伴う市民意見の募集について H22. 3. 2 札幌市路面電車活用方針について H22. 10. 1 バス代替交通導入の枠組について H22. 12. 7 路面電車について H23. 2. 21 路面電車の活用に係る市民議論の結果について H23. 6. 22 札幌市総合交通計画案の検討状況について H23. 9. 22 札幌市総合交通計画案に係る市民意見の募集について H23. 2. 10 札幌市路面電車活用計画（案）について H24. 7. 23 北海道エアシステム（HAC）の現状について H24. 9. 12 丘珠空港ビル（現地視察）

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		H25. 7. 29 ①FDA のテストフライトにおける騒音測定結果等について ②路面電車ループ化整備内容について H25. 12. 10 FDAの実証飛行における騒音測定結果等について 2. 行政視察 H22. 5. 10～12 路面電車事業について H23. 7. 25～27 路面電車について・乗合いタクシーについて H25. 5. 15～17 公共交通整備事業について
	経済委員会	1. 所管事務調査 H22. 12. 7 乗継割引制度について H25. 3. 12 札幌市交通事業経営計画（案）について 2. 行政視察 H22. 5. 10～12 路面電車について H24. 5. 9～11 路面電車について
函館市	総務常任委員会	○公共交通総合施策について 市民にとって利用しやすく、かつ持続可能な公共交通について調査する。
	経済建設常任委員会	○これからのまちづくりを見据えた路面電車事業の活性化方策について 当市が進める中心市街地やコンパクトなまちづくりというコンセプトに沿った路面電車事業のあり方、活性化方策について調査する。
旭川市	総務常任委員会	当市地域のバス運行に係る陳情箇所の現地視察について
	民生常任委員会	市営バスの自由乗降制について
	経済文教常任委員会	中心市街地における公共交通L R Tの取組について
青森市	都市建設常任委員会	●平成 21 年度 行政視察「高槻市自動車運送事業について」 行政視察「尼崎市自動車運送事業について」 ●平成 22 年度 行政視察「松阪市地域公共交通システム（コミュニティバス等）について」 行政視察「豊田市公共交通施策（ITS を活用した交通戦略）について」 ●平成 26 年度 行政視察「バス路線再編に伴うコミュニティバス・乗合タクシー運行事業について」 行政視察「バス事業に係る経営健全化計画について」

市名	常任委員会名	調査・視察内容
盛岡市	建設常任委員会	平成 24 年 10 月 16 日 倉敷市の交通バリアフリー政策を視察 ・倉敷市の交通戦略の中で、バリアフリーの観点からおもてなしマイスター制度の実施していることに関する先進地視察を実施
仙台市	都市整備建設委員会	総合交通戦略について（平成 21 年 1 月） 仙台駅周辺地区交通結節機能強化に向けた社会実験の結果について（平成 21 年 10 月） I C 乗車券の導入に向けた推進協議会の設置について（平成 22 年 4 月） 「（仮称）せんだい都市交通プラン（案）」等に対する市民意見について（平成 22 年 8 月） 地域交通のあり方について（平成 22 年 10 月） せんだい都市交通プランの策定について（平成 22 年 11 月） 仙台市地域公共交通会議の設置について（平成 23 年 1 月） I C 乗車券導入事業の検討状況について（平成 23 年 12 月） バス事業における安全性・利便性向上について（平成 24 年 1 月） バス・地下鉄利用状況調査の実施について（平成 24 年 9 月） 地下鉄の安全・快適への取り組みについて（平成 24 年 11 月） 霞の目営業所等の管理の委託に関する契約について（平成 25 年 1 月） 「第 2 期仙台市交通局バリアフリー特定事業計画」の策定について（平成 25 年 1 月） バス・地下鉄利用状況調査の結果報告（平成 25 年 4 月） 市営バス事業における運輸安全マネジメントの取り組みについて（平成 25 年 7 月） 公共交通等の利用促進に向けた「せんだいスマート」の取り組みについて（平成 25 年 8 月） 所管事項報告「地下鉄東西線開業後に導入する新たな運賃制度について」（平成 26 年 1 月） 所管事項報告「I C カード乗車券『イクスカ』のデザイン決定について」（平成 26 年 2 月） 閉会中継続審査事項「I C カード乗車券『イクスカ』について」所管事項報告「地下鉄駅業務委託の公募開始について」及び、八木山動物公園駅駐車場の管内視察を実施（平成 26 年 5 月） 所管事項報告「バス路線再編（案）に関する第 1 回市民説明会の開催状況について（平成 26 年 6 月） 所管事項報告「I C カード乗車券 i c s c a（イクスカ）のポイントサービス等について」「バス・地下鉄におけるベビ

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>一カー利用について」「地下鉄南北線長町一丁目駅における新設出入口の供用開始について」（平成26年7月）</p> <p>所管事項報告「市営バス路線の一部変更について」（平成26年8月）</p> <p>閉会中継続審査事項「地下鉄の安全・安心への取り組みについて」</p> <p>また、本調査事項に基づき、大阪市「輸送の生命館」の行政視察を実施（平成26年11月）</p>
秋田市	建設委員会	<p>行政視察（平成25年10月23日 福井市議会）</p> <p>視察項目 福井市地域コミュニティバス運行支援事業について</p>
山形市	総務委員会	<p>公共交通を主体としたコンパクトなまちづくりについて（平成21年 富山市視察）</p> <p>総合交通戦略の概要について（平成23年 広島市視察）</p> <p>総合交通計画について（平成23年 明石市視察）</p> <p>地域公共交通ビジョンについて（平成26年 長岡京市視察）</p>
	環境建設委員会	<p>公共交通を活用したまちづくりについて（平成24年 高知市視察）</p>
福島市	建設水道常任委員会	<p>視察先：長野県上田市</p> <p>内 容：公共交通活性化に向けた取り組みについて</p>
郡山市	総務財政常任委員会	<p>行政視察</p> <p>コミュニティタクシー事業について（山口市）</p> <p>行政視察</p> <p>上限200円バス（既存路線バスの再生）について（京丹後市）</p> <p>行政視察</p> <p>総合交通政策について（岐阜市）</p>
長岡市	建設委員会	<p>（平成23年10月）</p> <p>名古屋市 「基幹バスシステムについて」（平成23年10月）</p> <p>富山市 「おでかけバス事業について」（平成25年10月）</p> <p>浜松市 「市循環まちバス『くるる』について」</p>
富山市	建設委員会	<p>H22委員会視察（盛岡市・いわて銀河鉄道について）</p> <p>H25委員会視察（山形市・地域公共交通総合連携計画について）</p>
金沢市	総務常任委員会	<p>博多駅から市内観光地等への交通対策について（視察）</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
福井市	建設委員会	<p>【視察先及び内容】</p> <p>愛知県岡崎市 地域交通の整備について(H22, 10)</p> <p>長崎県長崎市 九州新幹線西九州ルート開業に向けた取り組みについて(H24, 10)</p>
長野市	総務委員会	<p>平成 22 年 5 月 18 日(火) 福山市行政視察 福山都市圏交通円滑化総合計画について</p> <p>平成 22 年 5 月 19 日(水) 長崎市行政視察 パークアンドライドについて IC カード型乗車券「長崎スマートカード」について</p> <p>平成 26 年 5 月 20 日(火) 熊本市行政視察 公共交通再生に向けた取り組みについて</p> <p>平成 26 年 8 月 20 日(水) 参考人意見聴取 見直し方針が示されているバス 3 路線について</p>
八王子市	都市環境委員会	<p>視察地：八王子駅南口再開発ビル・陸橋</p> <p>視察内容：JV 及び再開発組合による工事内容にかかる状況説明等</p>
町田市	建設常任委員会	<p>松山市 総合交通戦略について</p> <p>松山市 オムニバスタウン計画について</p> <p>&lt;平成 24 年 4 月行政視察&gt;</p> <p>京丹後市 上限 200 円バスについて</p> <p>&lt;平成 26 年 4 月行政視察&gt;</p>
川崎市	まちづくり委員会	<p>平成 21 年 2 月 27 日 宮前区有馬・東有馬地区コミュニティバス運行実験について</p> <p>平成 21 年 5 月 8 日 住吉台くるくるバス【神戸市】※行政視察</p> <p>平成 22 年 5 月 13 日 交通基本計画(ゆいレール)【那覇市】※行政視察</p> <p>平成 22 年 5 月 14 日 麻生区高石地区における乗合タクシー(山ゆり号)の試行運行について</p> <p>平成 22 年 7 月 21 日 鷺沼駅(仮称)北口改札口設置事業に関する「覚書」と整備の概要について</p> <p>平成 22 年 7 月 30 日 「D 滑走路供用後の東京国際空港の運用に関する要望書」の提出について</p> <p>平成 22 年 8 月 31 日 高速川崎縦貫線(殿町～大師ジャンクション間)の開通について ※現地視察</p> <p>平成 22 年 10 月 1 日 麻生区高石地区における乗合タクシー(山ゆり号)試行運行の結果について</p> <p>平成 23 年 2 月 2 日 麻生区高石地区における乗合タクシー(山ゆり号)の本格運</p>



市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>行に向けた取組について 平成 23 年 6 月 6 日</p> <p>新たな交通体系検討に向けた横浜市との連携協力について 平成 23 年 7 月 12 日</p> <p>博多駅再整備事業について【福岡市】※行政視察 平成 23 年 8 月 26 日</p> <p>高石地区コミュニティバス「山ゆり号」の本格運行の実施について 平成 23 年 10 月 28 日</p> <p>多摩区長尾台地区におけるコミュニティバスの運行実験について 平成 23 年 11 月 24 日</p> <p>南武線駅アクセス向上等整備事業の取組状況について 平成 23 年 12 月 12 日</p> <p>川崎駅北口自由通路等整備事業の取組状況について 平成 24 年 2 月 13 日</p> <p>多摩区長尾台地区におけるコミュニティバス運行実験の結果について 平成 24 年 3 月 12 日</p> <p>宮前区有馬・東有馬地区におけるコミュニティバス運行実験の結果について 平成 24 年 5 月 30 日</p> <p>川崎市総合都市交通計画の策定に関する中間報告について 平成 24 年 6 月 18 日</p> <p>リニア中央新幹線計画に関する地質調査等の市有地における実施に伴う許可申請書の提出について 平成 24 年 8 月 29 日</p> <p>京浜急行大師線連続立体交差事業段階的整備区間の工期延伸について 平成 24 年 11 月 22 日</p> <p>南武線駅アクセス等整備事業の取組状況について 平成 25 年 1 月 30 日</p> <p>川崎市総合都市交通計画（案）について 平成 25 年 4 月 17 日</p> <p>川崎市総合都市交通計画の策定について 平成 25 年 5 月 29 日</p> <p>J R 南武線連続立体交差事業の取組について 平成 25 年 6 月 17 日</p> <p>多摩区長尾台地区コミュニティバス試行運行の実施について 平成 25 年 12 月 12 日</p> <p>多摩区長尾台地区コミュニティバス交通試行運行の結果について 平成 26 年 2 月 7 日</p> <p>「地域交通の手引き」の改訂（案）に係るパブリックコメントの実施について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		平成 26 年 4 月 16 日 J R 南武線連続立体交差事業調査の着手について
	環境委員会	平成 21 年 1 月 28 日 川崎市バス事業次期経営健全化計画（素案）について 平成 21 年 3 月 16 日 川崎市バスお客様アンケート調査結果について 平成 21 年 5 月 12 日 乗合タクシーについて【長崎市】※行政視察 平成 21 年 6 月 19 日 平成 20 年度「運輸安全マネジメントに関する取組み」結果について バイオ燃料の実証実験について 平成 21 年 10 月 2 日 道路運送法等関係法令の規定違反に係る文書警告を受けたことについて 平成 21 年 11 月 20 日 バス共通カードの廃止に係るパブリックコメントの実施について 平成 22 年 2 月 10 日 バス共通カードの取扱い終了に係るパブリックコメントの結果について 平成 22 年 2 月 15 日 J R 武蔵小杉新駅駅前広場乗り入れ市バス路線について 平成 22 年 3 月 12 日 川崎市バスお客様アンケート調査結果について 平成 22 年 5 月 26 日 （仮称）菅生営業所の管理委託について 市バス路線延伸及び関係路線のダイヤ改正実施について 平成 22 年 6 月 14 日 平成 21 年度「運輸安全マネジメントに関する取組み」結果について 市バスのバイオディーゼル燃料運行実証実験の結果について 上平間営業所の管理委託の評価結果について 都市計画道路向ヶ丘遊園駅菅生線の拡幅整備に伴う市バス路線延伸について 平成 22 年 7 月 21 日 交通局職員の不祥事について 市バスの運行経路の誤り等について 市バスの折返し場の整備について 平成 22 年 7 月 30 日 平成 21 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について 平成 21 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について 平成 22 年 8 月 30 日 経路誤りの連続発生と再発防止に向けた取組状況について （仮称）菅生営業所の管理委託の受託予定事業者の選定につ

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>いて 平成 21 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について 平成 22 年 9 月 30 日 交通局職員の懲戒処分について 平成 22 年 11 月 24 日 経路誤り連続発生に伴う再発防止に向けた追加対策の実施について 市バス 60 周年記念事業について 第 1 回川崎市バス運転技能コンクールの開催について 平成 23 年 2 月 9 日 道路運送法違反に係る行政処分と新たな再発防止について 第 1 回運転技能コンクールの実施結果について 平成 23 年 3 月 10 日 川崎市バスお客様アンケート調査結果について 上平間営業所管理委託に係る評価委員会の評価結果について 菅生営業所の開設について 川崎市バス事業路線検討委員会の設置について 平成 23 年 6 月 6 日 上平間営業所第 2 期管理の受委託に係る受託事業者の募集・選定について 平成 23 年 6 月 24 日 平成 22 年度運輸安全マネジメントに関する取組結果について 平成 23 年 7 月 29 日 平成 22 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について 平成 22 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について 藤子・F・不二雄ミュージアム線新設について 上平間営業所第 2 期管理委託に係る受託予定者の選定について 平成 23 年 8 月 30 日 平成 22 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について 市バスの運行ミスに係る職員の処分について及び経路誤り防止対策について 平成 23 年 10 月 21 日 塩浜営業所について※現地視察 平成 23 年 11 月 24 日 川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の設置について 平成 24 年 1 月 25 日 道路運送法違反に係る行政処分等について 路線別収支状況の公表について 藤子・F・不二雄ミュージアム開館記念市バス 1 日乗車券の販売結果について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>平成 24 年 3 月 12 日 川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の答申及び今後の運行ミス防止対策について 川崎市バス営業所改革アドバイザーの取組について 上平間営業所管理委託に係る評価委員会の評価結果について 川崎市バスお客様アンケート調査結果について</p> <p>平成 24 年 6 月 19 日 平成 23 年度運輸安全マネジメントの取組結果について</p> <p>平成 24 年 8 月 1 日 平成 23 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について 平成 23 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について</p> <p>平成 24 年 8 月 29 日 平成 23 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について</p> <p>平成 24 年 9 月 28 日 川崎市バス事業経営問題検討会について 市バスサービスポリシーについて 2012 年 10 月版「市バスマップ」の発行について 川崎市バス「運転技能コンクール」の開催について</p> <p>平成 24 年 11 月 21 日 臨海部における市バス路線について</p> <p>平成 25 年 1 月 30 日 路線別収支について 川崎縦貫鉄道整備推進事業について</p> <p>平成 25 年 3 月 13 日 川崎市バスお客様アンケート調査結果について</p> <p>平成 25 年 4 月 19 日 平成 24 年度川崎市バスの運行ミス発生状況について</p> <p>平成 25 年 6 月 17 日 平成 24 年度運輸安全マネジメントの取組について</p> <p>平成 25 年 7 月 31 日 平成 24 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について 平成 24 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について 「川崎市交通局路線見直し基本方針」等について</p> <p>平成 25 年 8 月 21 日 塩浜営業所について※現地視察</p> <p>平成 25 年 8 月 29 日 平成 24 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について</p> <p>平成 25 年 11 月 1 日 「川崎市バス事業経営問題検討会」からの答申について 営業所管理委託に係る評価結果について</p> <p>平成 26 年 1 月 29 日 路線別収支について 東扇島総合物流拠点地区への輸送力増強について</p> <p>平成 26 年 3 月 17 日 平成 25 年度川崎市バスお客様アンケート調査結果について</p> <p>平成 26 年 5 月 16 日</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		ゼロエミッション交通システムについて【北九州市】※行政視察 平成 26 年 5 月 21 日 川崎市バス事業経営プログラム（案）に係るパブリックコメントの実施について 平成 26 年 6 月 16 日 平成 25 年度運輸安全マネジメントに関する取組について 平成 26 年 7 月 25 日 平成 25 年度川崎市自動車運送事業会計決算の概況について 川崎市バス事業経営プログラム（案）について 平成 26 年 8 月 28 日 平成 25 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について 平成 26 年 11 月 12 日 営業所管理委託に係る評価結果について
相模原市	建設委員会	（行政視察） 平成 21 年度 交通施策について（オムニバスタウン、自転車活用策について） 平成 22 年度 （仮称）せんだい都市交通プラン(案)の概要について 平成 23 年度 新高岡駅(仮称)及び駅周辺整備事業について 平成 24 年度 さがみ縦貫道路及び津久井広域道路について 鹿児島中央駅周辺のまちづくりについて 平成 25 年度 リニア中央新幹線関連整備室の取組について さがみ縦貫道路及び津久井広域道路について
平塚市	都市建設常任委員会	芦屋市交通バリアフリー基本構想 山形市交通マスタープラン
藤沢市	建設経済常任委員会	平成 23 年度行政視察 視察内容：次世代型車両（LRV）と軌道敷緑化の取り組みについて 視察先：鹿児島市 平成 24 年度行政視察 視察内容：生活交通条例について 視 察 先：福岡市
宇都宮市	総務常任委員会	(H23.10) 路面電車の位置情報システムについて (H24.10) 総合交通戦略について
前橋市	総務常任委員会	[県外視察]八戸市地域公共交通総合連携計画(八戸市)、コミュニティバス(明石市)、デマンド交通(三条市) [市内視察]上毛電鉄の活性化(2回)、ふるさとバスの運行、JR 駒形駅整備事業
さいたま市	まちづくり委員会	さいたま市の公共交通体系について（平成 20 年度） 視察内容 コミュニティバスについて（武蔵野市）

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>低環境負荷の交通体系のあり方について（平成 21 年度） 視察内容 低環境負荷交通体系のあり方～自転車等利用 環境の整備について～（岡山市、高松市、名古屋市）</p> <p>さいたま市における都市交通のあり方（平成 25 年度） 視察内容 都市交通政策について（豊田市、名古屋市）</p> <p>さいたま市における都市交通のあり方（平成 26 年度） 視察内容 ①(1)岡山市都市交通戦略について (2)吉備線 L R T 導入について (3)ももちやりについて ②(1)しまなみ海道サイクリングロードについて (2)今治市における自転車施策について (①岡山市、②今治市)</p>
川越市	産業建設常任委員会	岐阜市総合交通政策（H24. 7. 18）
川口市	建設常任委員会	<p>バス待ち環境整備事業（平成 25 年 7 月 2 日 福井市視察） コミュニティバスサイクル事業 （平成 26 年 7 月 4 日 仙台市視察）</p>
所沢市	市民環境常任委員会	<p>・行政視察（大阪府箕面市） 箕面市地域公共交通活性化協議会について （平成 26 年 7 月 11 日）</p> <p>・特定事件 交通について、地域公共交通について （平成 26 年 11 月 6 日）</p>
千葉市	都市建設委員会	<p>（平成 23 年度行政視察）バス交通について (1) 岐阜市型 B R T の導入について (2) 岐阜市コミュニティバス導入事業について （平成 25 年度行政視察）熊本市公共交通基本条例について</p>
市川市	建設委員会	<p>（上越市）路線バス・デマンドバスの実証運行事業について （地域の実情に即して路線と時刻表を見直し、効率的な運行 を目指す事業について視察を実施） （大野城市）コミュニティバスについて （市内 4 ルートで平成 15 年から運行を開始した自治体の事 業について視察を実施）</p>
船橋市	総務委員会	東葉高速鉄道・北総鉄道等の経営支援について
	建設委員会	上記以外の公共交通について
松戸市	都市整備常任委員会(17 期) H20. 12 議決	<p>「道路・公共交通機関・駅のあるべき姿について」 行政視察：H21 年度 台東区(台東区コミュニティバス) H22 年度 明石市(明石市交通バリアフリー道路 特定事業計画) H23 年度 名古屋市・岐阜市(駅周辺整備事業)</p>
柏市	建設経済委員会	デマンド交通システムについて

市名	常任委員会名	調査・視察内容
静岡市	都市建設委員会	H21 新交通システム「アストラムライン」(広島市) 市電軌道敷緑化整備事業(鹿児島市) H22 まちづくり交通計画(路面電車関係)(松山市) H23 デマンド交通(あいのりタクシー・あいのりバス) の取り組み(帯広市) H24 自転車のまち推進計画(宇都宮市) H26 仙台コミュニティサイクル(仙台市) 自転車のまち推進計画(宇都宮市)
浜松市	総務委員会	・天竜浜名湖鉄道DMV実証実験の結果について 【行政視察】 ・えちぜん鉄道について(えちぜん鉄道株) ・肥薩おれんじ鉄道について(肥薩おれんじ鉄道株) ・経営の課題と特色ある取り組みについて(三陸鉄道株)
	建設委員会	・浜松市総合交通計画の策定について ・浜松市総合交通計画における公共交通部門の計画及び 事業実施計画について 【行政視察】 ・「育てる公共交通」(協働交通)構築プロジェクトについて (青森県八戸市) ・新生活交通「雪舟くん」について(岡山県総社市)
豊橋市	建設消防委員会	◆平成 21 年度 コミュニティバス東部東山線(市内) 郊外部におけるマイタウン・バスの運行について(秋田市) ◆平成 22 年度 豊橋市都市計画マスタープランについて ◆平成 23 年度 豊橋市地域公共交通活性化方策について 「地域生活」バス・タクシー(市内二川駅バス停) ◆平成 24 年度 軌道緑化事業(市内駅前電停) ◆平成 26 年度 せんだい都市交通プランについて(仙台市)
岡崎市	総務企画委員会	新金沢交通戦略について(平成 23 年 1 月 26 日) まちなか総合交通戦略の策定状況について (平成 23 年 2 月 15 日)
	経済建設委員会	バス路線について(平成 24 年 8 月 10 日) 総合交通政策改定について(平成 26 年 2 月 13 日)
一宮市	企画総務委員会	鳥取県鳥取市:地域公共交通(バス)について(H23) 群馬県高崎市:市内循環バス「ぐるりん」について(H25)
春日井市	総務常任委員会	富山県富山市 自転車市民共同利用システムについて おでかけバス事業について 岩手県花巻市 公共交通中期実施計画について 栃木県宇都宮市 宇都宮都市交通戦略について
豊田市	産業建設委員	平成 22 年度 神奈川県横浜市

市名	常任委員会名	調査・視察内容
	会	「電気自動車の充電スタンドの拡充」 「コミュニティサイクルの導入」 平成 23 年度 岡山市 「岡山市都市交通戦略」
	企画総務委員会	平成 23 年度 堺市 「次世代自動車等普及促進事業」
津市	建設水道委員会	「自主運行バスについて」をテーマとして、広島県廿日市市への管外行政視察を実施した（平成 21 年 4 月 27 日）。
四日市市	都市・環境常任委員会	行政視察 平成 24 年 7 月 11 日（水）～7 月 13 日（金） ・視察事項（東京都港区「ちいばす」について） 東京都港区では、平成 12 年の都営地下鉄大江戸線及び営団地下鉄南北線の開業により、区内の都営バス 4 路線が廃止となったため、区内に公共交通のない地区が生じることとなった。 そこで、区主導によるバス運行を検討することとなった。運行事業者はプロポーザル方式により決定したが、区は車両購入費用や運行の宣伝費用を補助するものの、直接運行費用について運行事業者が赤字負担することとされた。 平成 16 年 10 月から 2 路線にて運行を開始し、年度を経るごとに利用者は増加しており、現在では、廃止された路線バスの代替交通手段以外も含め、7 路線で運行を行っている。 本市における交通施策の参考とするため、視察を行った。  行政視察 平成 26 年 7 月 15 日（火）～7 月 17 日（木） ・視察事項（倉敷市「地域公共交通総合連携計画及び乗合タクシー制度」について） 本市において、人口減と高齢化が進む中で、鉄道や路線バス等の公共交通の維持・存続、市民の移動手段の確保は非常に重要な課題となっている。今後、市民の移動手段を確保し、交通弱者を減らすためには、行政の力だけではなく、地域住民の協力と理解が必須であると考えことから、先進地である倉敷市の公共交通施策の視察を行った。  行政視察 平成 26 年 7 月 15 日（火）～7 月 17 日（木） ・視察事項（高松市「高松市公共交通利用促進条例」について） 本市において、公共交通の維持は重要な課題となっており、利用促進策も急務とされているという現状であるため、



市名	常任委員会名	調査・視察内容
		公共交通利用促進条例を制定している全国でも数少ない自治体の一つである高松市の視察を行った。
大阪市	交通水道委員会	<p>(H21. 9. 3～9. 4 行政視察)</p> <p>仙台市：東西線（新線）について、 地下鉄の既設線における可動式ホーム柵の整備について、 仙台市営バス事業経営改善計画について</p> <p>(H22. 8. 25～8. 26 行政視察)</p> <p>福岡市： 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例について 人にやさしい施設整備について 交通 I Cカードを活用した登下校情報の配信について パーク&amp;ライドの取り組みについて 橋本車両基地における省エネルギーの取り組みについて</p> <p>(H23. 9. 7～9. 8 行政視察)</p> <p>東京都： 都営交通における防災対策の取り組み 都営交通における電力不足に対する対応 地下鉄におけるバリアフリー化</p> <p>(H24. 8. 22～8. 23 行政視察)</p> <p>呉市：バス事業の民営化の取り組み 広島県：路面電車の L R T 化の取り組み 広島市：アストラムラインの経営状況 交通科学館の概要</p> <p>(H25. 8. 28～8. 29 行政視察)</p> <p>札幌市： 札幌市総合交通計画の概要 市営バスの民営化までの経過及びその後の効果・課題等 駅前地下歩行空間の概要 地下鉄駅構内における授乳ボックス（ミルポ）の試行設置</p> <p>(H26. 8. 21～8. 22 行政視察)</p> <p>町田市：B R T の導入について 中央区：基幹的交通システムの導入計画について (委員協議会)</p> <p>H21. 11. 20 市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」 (案)における廃止対象系統の利用者に対するアンケート結果について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		H24. 5. 22 府市統合本部地下鉄民営化・成長戦略PTにおける地下鉄事業について（中間報告）について H25. 1. 22 (1)地下鉄事業民営化基本方針（素案）について H25. 1. 30 (2)バス事業民営化基本方針（素案）について
豊中市	環境福祉常任委員会	E S Tモデル事業「環境交通のまち・あらかわ」について
東大阪市	建設水道常任委員会	モノレール建設に伴う駅周辺整備及び交通対策について
高槻市	福祉企業委員会	平成 21 年 10 月 28 日 川崎市視察 ・市営バス事業
	都市環境委員会	平成 26 年 8 月 26 日 仙台市視察 ・都市交通プラン ・杜の都の自転車プラン
茨木市	建設常任委員会	行政視察 平成 21 年 10 月 22 日～23 日 山口県山口市、山口県周南市 ・徳山駅周辺整備について（周南市） ・交通教育センターについて（周南市） 行政視察 平成 22 年 5 月 20 日～21 日 長野県松本市、長野県長野市 ・松本駅東西自由通路事業について（松本市） 行政視察 平成 23 年 10 月 19 日～20 日 岡山県総社市、広島県福山市 ・総社市新生活交通について（総社市） 行政視察 平成 24 年 5 月 16 日～17 日 福島県郡山市、栃木県宇都宮市 ・中心市街地活性化について（郡山市） ・自転車のまち推進事業について（宇都宮市） 行政視察 平成 25 年 5 月 13 日～14 日 富山県高岡市、富山県富山市 ・高岡駅周辺整備事業について（高岡市） ・富山市中心市街地活性化基本計画について（富山市） 行政視察 平成 26 年 5 月 12 日～13 日 宮崎県延岡市、宮崎県日向市 ・延岡駅周辺整備基本構想策定について（延岡市）
京都市	交通水道委員会	平成 21 年度 4 月 10 日

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議の開催について  「乗っておくれやす！」市バス・地下鉄増客計画の策定について  7月24日  京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議の中間提言について  8月7日  実地視察 地下鉄烏丸線四条駅  1月22日  地下鉄・市バスのダイヤ改正等による利便性向上について  平成22年度  4月23日  京都市地下鉄5万人増客推進本部会議の開催について  5月24日  地下鉄・市バスの旅客数の現況及びダイヤ改正後の状況について  7月23日  地下鉄の増収増客の取組について  9月21日  地下鉄四条駅「Kotochika（コトチカ）四条」のオープンについて  12月3日  市バス営業所の管理の受委託の受託者の選定について  12月24日  実地視察地下鉄烏丸御池駅  1月25日  市バスダイヤ改正等による利便性向上について  3月9日  地下鉄烏丸線におけるホームの安全対策の実施について  平成23年度  5月23日  地下鉄・市バスのお客様数について（平成22年度）  10月25日  ポケロケスマートフォン（市バス接近表示）の運用開始について  12月22日  平成23年度第2回京都市地下鉄5万人増客推進本部会議について  1月13日  経営健全化計画に定める平成25年度までの地下鉄運賃改定の先送りについて  地下鉄京都駅の新たなにぎわい空間「Kotochika 京都」の概要と待ち合わせ空間の愛称募集について  平成24年3月実施予定の市バス新運転計画等について</p>
	まちづくり消	平成21年度

市名	常任委員会名	調査・視察内容
	防委員会	<p>4月9日 春の観光シーズンにおける「パーク&amp;ライド」の実施について</p> <p>6月25日 歩行者優先憲章（仮称）及び「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめについて</p> <p>8月6日 歩行者優先憲章（仮称）草稿案及び「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめに対する市民意見募集について</p> <p>9月17日 歩行者優先憲章（仮称）草稿案及び「歩くまち・京都」総合交通戦略について</p> <p>1月7日 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会からの答申の提出について</p> <p>1月21日 「歩くまち・京都」憲章の制定及び「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定について</p>
	まちづくり委員会	<p>平成23年度</p> <p>7月21日 平成22年度四条通の交通社会実験の実施結果について</p> <p>9月8日 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について</p> <p>1月12日 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について</p> <p>3月21日 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」（案）について</p> <p>平成24年度</p> <p>4月26日 「京都市駐車場条例」における公共交通利用促進策による付置義務台数引き下げ規定の適用条件の改定について</p> <p>5月22日 「東大路通整備構想（素案）」に対する市民意見募集（パブリックコメント）の実施について</p> <p>8月9日 「東大路通整備構想（素案）」に対する市民意見募集（パブリックコメント）の結果について</p>
	交通水道消防委員会	<p>平成24年度</p> <p>7月13日</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>平成 24 年度第 1 回京都市地下鉄 5 万人増客推進本部会議 について</p> <p>9 月 7 日</p> <p>市バス旅客流動調査（平日調査）の結果について（速報）</p> <p>11 月 9 日</p> <p>京都市交通局 市バス・地下鉄中期経営方針の策定について</p> <p>12 月 19 日</p> <p>便利でわかりやすい市バス路線・ダイヤの編成に向けた取組について</p> <p>1 月 11 日</p> <p>「市バス路線・ダイヤ検討委員会」について</p> <p>1 月 25 日</p> <p>平成 25 年 3 月実施予定の市バス新運転計画について</p> <p>3 月 15 日</p> <p>「市バス路線・ダイヤ編成の基本的な考え方（案）」について</p> <p>平成 25 年度</p> <p>4 月 26 日</p> <p>地下鉄・市バスのお客様数について（平成 24 年度）</p> <p>5 月 22 日</p> <p>営業所の再編成について</p> <p>8 月 9 日</p> <p>実地視察 市バス九条営業所</p> <p>10 月 22 日</p> <p>台風 18 号の影響による地下鉄東西線の一部運休について</p> <p>平成 26 年 3 月実施の市バス新運転計画について</p> <p>営業所の再編成に伴う管理の受委託の受託者選定について</p> <p>市バス事業の中期収支見通しについて</p> <p>1 月 24 日</p> <p>市バスの「わかりやすさ向上」のためのデザインマニュアルの策定と案内表示の一新について</p> <p>3 月 11 日</p> <p>台風 18 号により被災した地下鉄東西線の災害対応に係る総括について</p> <p>平成 26 年度</p> <p>5 月 26 日</p> <p>地下鉄烏丸線への可動式ホーム柵の設置について</p> <p>7 月 23 日</p> <p>地下鉄烏丸線のダイヤ改正について</p> <p>8 月 22 日</p> <p>平成 26 年 10 月市バス路線・ダイヤの一部変更について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		11月7日 実地視察 交通局竹田総合事務所
大津市	施設常任委員会	H23.9.16 公共交通の活性化について
神戸市	港湾交通委員会	平成21年11月行政調査（熊本市） (1)市バス事業の民間譲渡について (2)低床電車の概要について 平成22年9月行政調査（新潟市） (1)市内循環バス事業 (2)バス運行事業の受託にかかるメリットとデメリットについて 平成22年9月行政調査（川越市） イーグルバス株式会社 (1)最新の需要予測による路線再編とその効果について (2)経営改善のためのコスト削減策について 平成23年4月実地視察（明石市） ・明石市営バスの民間移譲について 平成23年8月行政調査（山形市） 山形鉄道の経営改善について (1)公募社長就任による効果・実績について (2)乗客増対策について (3)経営改善について
	企業建設委員会	平成25年11月行政調査（沖縄県） 公共交通（路線バス）の活性化について (1)沖縄県公共交通活性化推進協議会について (2)わったーバス党の取り組みについて 平成26年8月行政調査（鹿児島市） (1)鹿児島市公共交通ビジョンについて (2)鹿児島市営交通について ①乗継割引制度について ②IC乗車券について ③市電軌道敷緑化について
	総務財政委員会	平成24年8月行政調査（富山市） ・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて
	都市防災委員会	平成26年8月行政調査（名古屋市） ・名古屋ガイドウェイバス ・基幹バスレーンについて (1)事業概要について (2)導入時のねらいと導入に際しての困難な点について (3)用地確保と交通量の関係について (4)利用状況と採算について

市名	常任委員会名	調査・視察内容
姫路市	建設委員会	総合的な交通体系に関すること
明石市	建設企業常任委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明石市総合交通計画について</li> <li>・明石市自動車運送事業について</li> <li>・明石市コミュニティバスの運行について</li> <li>・新駅について</li> <li>・都市循環バスの社会実験運行について</li> <li>・山陽電鉄連続立体交差第2期事業について</li> <li>・明石淡路フェリーについて</li> <li>・明石海峡海上交通に関する協議会について</li> </ul>
西宮市	建設常任委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山手幹線（夙川以西）へのバス乗り入れ計画に対する市の対応について（平成23年7月6日）</li> <li>・さくらやまなみバス事業評価について（平成24年12月17日）</li> </ul>
加古川市	建設経済常任委員会	<p>コミュニティバスについて（H22.11）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・おでかけ交通事業の概要について</li> <li>・現在の利用状況と市民の評価について</li> <li>・公共交通空白地域や交通弱者への対応について など</li> </ul> <p>地方公共交通総合連携計画について（H23.11）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通総合連携計画策定の経緯について</li> <li>・計画の具体的内容（各事業）について</li> <li>・各事業の実施状況と現時点での効果について</li> <li>・課題及び今後の取り組みについて など</li> </ul> <p>コミュニティバス「宮バス」の運行について（H24.11）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「宮バス」の沿革と概要について</li> <li>・「バス停オーナー制度」導入の効果について</li> <li>・公共交通活性化に向けた取り組みについて など</li> </ul> <p>デマンドバスについて（H25.11）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿革と概要について</li> <li>・現状と導入の効果について</li> <li>・利用促進に向けた取り組みについて</li> <li>・今後の計画と課題について など</li> </ul> <p>地域公共交通活性化の取り組みについて（H26.11）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の具体的な内容について</li> <li>・事業の効果と課題について</li> <li>・事業の導入にあたっての苦労や工夫された点について</li> <li>・事業の評価と今後の展開について など</li> </ul>
奈良市	厚生消防委員会	平成24年7月31日 特定の所管事務調査ではなく、委員会で友愛バス優遇措置事業についての質問がなされた事例がある。
	建設委員会	平成24年11月5日 特定の所管事務調査ではなく、委員会で公共交通空白地における運行計画案についての質問がなされた事例がある。
	観光文教委員	平成26年8月11日 特定の所管事務調査ではなく、委員会で市立小・中学校の

市名	常任委員会名	調査・視察内容
	会	通学におけるスクールバス、コミュニティーバス、及び交通機関利用の実態についての質問がなされた事例がある。
和歌山市	総務委員会	市内循環ももりんバスについて (平成 22 年 1 月 福島市) 1. 新金沢交通戦略について 2. 金沢ふらっとバスについて (平成 22 年 8 月 金沢市) L R T 導入に向けた取り組みについて (平成 24 年 1 月 宇都宮市)
岡山市	建設委員会	[調査] ・岡山市都市交通戦略(素案)について ・生活交通確保に向けた交通実態調査の実施について ・岡山市レンタサイクル社会実験について ・おかやま都市交通連携会議について ・自転車先進都市おかやま実行戦略(案)について ・交通実態調査の実施について ・交通不便地域における生活交通確保策について ・おかやま都市交通戦略連携会議について ・自転車先進都市おかやま事業について ・第 1 回吉備線 L R T 化基本計画検討会議について ・岡山市コミュニティサイクル「ももちやり」について ・路面電車岡山駅前広場乗り入れ計画案調査検討会(第 1 回)について ・交通実態調査(パーソントリップ調査)の実施結果について [視察] ・札幌みんなのサイクル「ポロクル」について
倉敷市	建設委員会	駅周辺バリアフリー基本構想の概要について(行政視察) 駅付近連続立体交差事業の概要について(行政視察) 総合交通計画の概要について(行政視察) デマンドバス実証運行の概要について(行政視察) 駅周辺整備事業の概要について(行政視察) 総合交通戦略の概要について(行政視察) 地域公共交通総合連携計画について(行政視察) 交通バリアフリーについて(行政視察)
広島市	建設委員会	平成 21 年 6 月 29 日 報告 ・広島高速交通株式会社の経営状況報告 平成 21 年 11 月 20 日 所管事務の調査 ・都心部循環バス運行社会実験の実施状況について 平成 21 年 11 月 25 日 行政視察(富山市) ・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて 平成 22 年 1 月 21 日 所管事務の調査



市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・黄金山地区乗合タクシー実験運行について 平成 22 年 6 月 18 日 報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告 平成 23 年 6 月 28 日 報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告 平成 24 年 6 月 29 日 報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告 平成 25 年 6 月 26 日 報告</li> <li>・アストラムライン経営健全化計画(平成 15 年～24 年度)の検証結果等について 平成 25 年 11 月 19 日 行政視察(那覇市)</li> <li>・新交通システム(沖縄都市モノレール)について 平成 25 年 12 月 16 日 報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営改善 平成 26 年 1 月 21 日 所管事務の調査</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営改善 平成 26 年 6 月 27 日 報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営改善</li> </ul>
福山市	建設水道委員会	<p>(仮称)全国オムニバスサミットinふくやまの開催について 福山市生活バス交通利用促進計画の推進について 東部地域フィーダーバス(支線バス)路線について 内港バスセンター及び中心部循環路線「まわローズ」について 暫定運用バス路線の利用実態調査の結果について 井笠鉄道株式会社のバス事業終了に伴う対応について 中条学区及び竹尋学区乗合タクシーの運行について</p> <p>【行政視察】 まちづくり活性化バス運行支援事業について</p> <p>【行政視察】 公共交通事業者等の共同による公共交通の活性化について</p>
下関市	総務委員会	<p>(H24) 福井市都市交通戦略について 福井市地域コミュニティバス運行支援事業について (H25) 生活バスの取り組みについて(四日市市) (H25) 下関市内の生活バスの乗車、デマンド運行地区視察等を実施</p>
徳島市	産業交通委員会	<p>北海道苫小牧市 ・地域公共交通活性化協議会について つくば市 ・地域公共交通会議について つくば市 ・地域公共交通総合連携計画について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		岩国市 ・岩国市地域公共交通総合連携計画について 呉市 ・呉市交通局の事業概要について 岐阜市 ・公共交通政策について 宇部市 ・地域公共交通について 上尾市 ・市内循環バス「ぐるっとくん」について 青森市 ・青森市総合都市交通戦略について 八戸市 ・地域公共交通活性化・再生総合事業について 太田市 ・おうかがい市バス事業について 東京都 ・深夜バス事業の取り組みについて
松山市	都市企業委員会	所管事務調査 ・都市計画について ・交通安全事業の促進について ・港湾、空港の工事計画と維持管理について ・空港対策について ・市街地再開発及び区画整理について 行政視察 ・H21年度 JR 旭川駅周辺鉄道高架事業及び旭川駅周辺土地区画整理事業 ・H22年度 JR 姫路駅の連続立体交差事業 ・H25年度 旭川鉄道高架事業及び旭川駅周辺土地区画整理事業 ・H26年度 熊本駅周辺整備事業
高知市	総務常任委員会	行政視察 長野県長野市 ○長野バスの赤字相当額の補填に対する市の考え方 ○交通結節点、乗継拠点の整備に向けた検討について ○観光を軸としたバス路線網の再編について ○交通対策審議会、地域公共交通会議、公共交通活性化・再生協議会の役割について 群馬県高崎市 ○路線バスの結節拠点整備について ○「まちなかぐるりん」の概要と今後の運営方針について（路線再編や小型車両の導入等） ○公共交通利用者へのサービス拡充施策について（参考） 執行部からの報告事項 ・交通基本計画について ・デマンド型乗合タクシーの実証運行について ・土佐電気鉄道外部調査委員会の報告書について ・「中央地域公共交通再構築検討会」の報告等について ・土佐電気鉄道株式会社等への補助金の取り扱いについて ・中央地域公共交通再構築検討会の報告について ・中央地域公共交通再構築について

市名	常任委員会名	調査・視察内容
北九州市	建築消防委員会	交通政策について（H23. 9. 29 議決） （行政視察） ・総合交通戦略について（東京都町田市：H23. 5. 18） ・那覇市交通基本計画・那覇市総合交通戦略について（沖縄県那覇市：H26. 5. 16）
福岡市	第4委員会	（平成21年度） 仙台市 ・仙台駅周辺の交通環境整備について 札幌市 ・札幌駅前広場について （平成23年度） 京都市 ・東西線延伸事業と開業後の効果について ・地下鉄の利便性向上に向けた取り組みについて 横浜市 ・グリーンラインの増客増収対策について ・お客様サービスセンターについて ・地下鉄駅構内の有効活用について 仙台市 ・東西線建設事業について ・地震の影響について （平成26年度） 仙台市 ・ICカード乗車券「icsca」の導入に向けた取組等について ・東西線建設事業について 大阪市 ・交通結節について（バス・地下鉄乗継案内、バス乗継ターミナル） 神戸市 ・地下鉄海岸線における音サインシステムについて
久留米市	建設常任委員会	H24. 2 久留米市交通マスタープランについて（調査） H26. 5 公共交通政策について（調査） H26. 5 モビリティ・マネジメントさっぽろについて（視察）
長崎市	建設水道委員会	H23. 8. 24, 26 行政視察 地域公共交通総合連携計画について（稚内市） 北海道新幹線について（札幌市）

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		<p>H24. 4. 23、24 行政視察  乗り合いバス「元気バス」について（三重県玉城町）  新金沢交通戦略について（金沢市）  金沢交通まちづくり計画について（金沢市）  H25. 5. 10 行政視察  交通政策について（盛岡市）  H21. 6. 18 所管事項調査  コミュニティバス「らんらん」の利用状況について  地域公共交通総合連携計画について  九州新幹線西九州ルート of 最近の動きについて  H21. 9. 15 所管事項調査  コミュニティバス「らんらん」について  H21. 12. 7 所管事項調査  離島航路（池島～神浦）の現状について  H22. 9. 17 所管事項調査  コミュニティバス「らんらん」の利用状況について  琴海地区デマンド型交通について  路面電車北部延伸の総括について  H22. 12. 6 所管事項調査  コミュニティバス「らんらん」の利用状況について  H23. 12. 8 所管事項調査  九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の現状について  J R長崎本線連続立体交差事業について  H24. 3. 12 所管事項調査  九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の現状について  H24. 9. 21 所管事項調査  九州新幹線西九州ルート of 現状について  離島航路（長崎～伊王島～高島）の現状について  H25. 6. 19 所管事項調査  生活交通ネットワーク計画（地域公共交通計画）について  H25. 9. 11 所管事項調査  県営バスの東長崎地域における運賃値下げ及び路線の見直しについて  H26. 3. 10 所管事項調査  東長崎地域路線バスの現況報告について</p>
熊本市	都市整備委員会	<p>【札幌市】 SAPIKA について  【仙台市】 Icsca について  【長野市】 バス交通の再生と活性化について  【堺市】 ふれあいバスについて</p>
大分市	建設常任委員会	<p>（平成 25 年行政視察）  B R T 導入による都市交通戦略について（新潟市）  （平成 23 年行政視察）</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
		自転車先進都市おかやま事業、放置自転車対策（岡山市） 賑わいの道づくり事業（福江市）
鹿児島市	総務消防委員会	【所管事務調査】 ・肥薩おれんじ鉄道に対する経営支援について 【行政視察】 ・コミュニティバスについて（豊田市） ・にいがた交通戦略プラン（新潟市） ・TDM（交通需要マネジメント）について（盛岡市） ・総合都市交通計画について（高松市） ・市内電車環状線化事業について（富山市） ・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて （富山市） ・都市交通戦略について（宇都宮市） ・公共交通不便地対策（コミュニティバス）について （川口市）
	経済企業委員会	【所管事務調査】 ・鹿児島市交通局営業所の運行管理等委託にかかる受託予定事業者の決定について ・交通事業の運営について（新・経営改善計画の総括及び経営健全化計画（原案）修正案について） 【行政視察】 ・市営バス事業の経営健全化について（京都市） ・新幹線開業対策について（青森市） ・市営交通事業経営健全化計画について（名古屋市） ・市営バス事業改革プランについて（大阪市） ・市営バス事業経営計画について（北九州市） ・市営交通中期経営計画について（横浜市） ・市営交通事業経営計画 2015 について（神戸市）

#### ⑤ 平成 21 年 1 月 1 日以降に設置若しくは設置していた公共交通に関連する 政策・施策等を審査・調査・研究する特別委員会

平成 21 年 1 月 1 日以降の公共交通に関連する政策・施策等を審査・調査・研究する特別委員会の設置状況をみると、設置若しくは設置していたが 45 市あった。

表 50 平成 21 年 1 月 1 日以降に設置若しくは設置していた公共交通に関連する  
政策・施策等を審査・調査・研究する特別委員会のある 45 市

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
札幌市	北海道新幹線調査特別委員会	平成 19 年 5 月 16 日 ～平成 21 年 6 月 3 日	北海道新幹線札幌延伸の早期実現に向け、新幹線整備に関する本市の施策等について必要な事項
	北海道新幹線・丘珠空港調査特別委員会	平成 21 年 6 月 4 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	①北海道新幹線札幌延伸の早期実現に向けた新幹線整備に関する本市の施策等について必要な事項 ②丘珠空港に関する本市の施策等について必要な事項
	経済雇用対策・新幹線等調査特別委員会	平成 23 年 5 月 19 日～	本市の厳しい経済雇用情勢を踏まえ、景気雇用対策及び産業振興策について調査するとともに、北海道新幹線札幌延伸の早期実現及び市内交通に関する必要な事項
函館市	北海道新幹線新函館北斗駅開業に関する調査特別委員会	平成 24 年 9 月 25 日～	北海道新幹線開業に向けた諸課題の調査研究
旭川市	中心市街地活性化等調査特別委員会	平成 21 年 7 月 7 日 ～平成 22 年 4 月 8 日	丸井今井旭川店閉店問題や駅周辺開発などを含めた中心市街地活性化及び経済振興に関する調査(この調査の一環として交通関係団体との懇談会を実施)
青森市	交通対策特別委員会	平成 22 年 11 月 30 日 ～平成 26 年 11 月 25 日	バス交通に関すること 鉄道整備に関すること 青森港に関すること
盛岡市	公共交通問題調査特別委員会	平成 21 年 6 月 ～平成 22 年 12 月	公共施設の公共交通沿線への立地やパークアンドライドなどの政策的公共交通誘導策の実施など、市が調整機能を発揮した総合交通施策の実施に関する調査研究
仙台市	東西線沿線整備調査特別委員会	平成 20 年 6 月 11 日 ～平成 21 年 6 月 9 日	調査事項 (1) 市民協働によるまちづくりや民間開発の加速的推進に向けた取組みについて (2) 東西線整備事業の進捗状況について
	東西線沿線整備調	平成 21 年 6 月 9 日	調査事項

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
	査特別委員会	～平成22年6月8日	(1) 東西線沿線まちづくりの基本方針で示すまちづくり目標の実現に向けた施策の取り組みについて (2) 東西線整備事業の進捗状況について
	東西線沿線整備調査特別委員会	平成22年6月8日～ ※震災により終了	調査事項 (1) 沿線まちづくりの目標実現に向けた施策の的確な進行への取り組みについて (2) 東西線整備事業の進捗状況について
	東西線整備・まちづくり促進調査特別委員会	平成23年10月24日～平成25年9月3日	調査事項 (1) 沿線における震災復興事業の推進 (2) 沿線整備に伴う総合的な交通政策の推進 (3) 関連施設整備の着実な推進
	東西線・まちづくり促進調査特別委員会	平成25年9月3日～現在	調査事項 (1) 沿線まちづくりの取り組み及び利用促進策について (2) 沿線整備に伴う総合的な交通政策について (3) 関連施設の整備について
新潟市	総合交通体系等調査特別委員会	平成19年6月15日～平成23年5月1日	新しい交通システム及び総合交通体系にかかわる調査, 研究
	公共交通調査特別委員会	平成25年6月17日～	本市が進める生活交通, 都心アクセス, 基幹公共交通軸を初めとする都市交通にかかわる調査, 研究
富山市	まちづくりと公共交通対策特別委員会	平成18年9月～	まちづくり、公共交通の整備・促進に関する調査研究
金沢市	都市交通特別委員会	平成26年3月～平成26年12月	新しい交通システムの導入
福井市	公共交通・まちづくり対策	平成24年9月24日～	公共交通の整備促進について 地域鉄道の整備について 北陸新幹線について
長野市	公共交通対策特別委員会	平成21年9月24日～平成23年9月30日	公共交通網の整備拡充及び新幹線並行在来線対策について調査・研究を行う。
	まちづくり・公共交通対策特別委員	平成23年10月11日～平成24年9月24日	中心市街地活性化、コンパクトなまちづくりの推進及び公共交通

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
	会		の整備拡充並びに新幹線の延伸及び在来線について調査・研究を行う。
	公共交通対策特別委員会	平成 24 年 9 月 25 日 ～平成 25 年 9 月 24 日	公共交通の整備拡充について調査・研究を行う。
	公共交通対策特別委員会	平成 26 年 9 月 24 日～	将来社会を踏まえて、バス路線や並行在来線等の公共交通の在り方について、調査・研究を行う。
八王子市	交通対策特別委員会	平成 19 年 5 月 17 日 ～平成 23 年 4 月 30 日	新交通システム並びに陣馬街道、秋川街道等及び鉄道踏切による渋滞・公共交通困難地域の解消に関する調査研究について
	交通対策特別委員会	平成 23 年 5 月 18 日～	①地域公共交通に関する調査研究について ②陣馬街道・秋川街道等の渋滞解消に関する調査研究について ③鉄道踏切による渋滞解消に関する調査研究について
町田市	交通政策特別委員会	平成 26 年 6 月～	・小田急多摩線延伸に関する事項 ・多摩都市モノレール町田方面延伸に関する事項 ・バス路線網再編に関する事項 ・その他交通政策に関する事項
相模原市	交通問題特別委員会	昭和 57 年 6 月～	公共交通の整備について
宇都宮市	公共交通調査特別委員会	平成 19 年 7 月 ～平成 21 年 6 月	・総合的公共交通体系について ・生活交通確保策等について
	公共交通問題調査特別委員会	平成 24 年 10 月 ～平成 26 年 9 月	・公共交通ネットワークの構築について
高崎市	総合交通対策特別委員会	平成 19 年 6 月 26 日 ～平成 23 年 3 月 17 日	市内循環バスの充実及び市内中心部と高速道路網を結ぶスマートインターチェンジに向けた状況を調査する
	総合交通対策特別委員会	平成 23 年 6 月 24 日～	市内循環バスの充実をはじめ、都市交通の現状や課題について多角的に検討する
さいたま市	地下鉄 7 号線延伸事業化特別委員会 (定数 14 人)	平成 21 年 7 月 10 日 ～平成 23 年 4 月 30 日	付託事項： 地下鉄 7 号線の延伸事業化に関する調査研究
	地下鉄 7 号線延伸事業化特別委員会 (定数 12 人)	平成 23 年 5 月 11 日～	付託事項： 地下鉄 7 号線の延伸事業化に関する調査研究



市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
川口市	地域振興・環境対策特別委員会	平成19年6月29日 ～平成23年5月1日	埼玉高速鉄道について
	地域活性化・環境対策特別委員会	平成23年6月30日 ～平成27年5月1日 (予定)	埼玉高速鉄道及びコミュニティバスについて コミュニティバスの再編について コミュニティバスについて
越谷市	公共交通網整備推進特別委員会	平成24年3月16日 ～平成25年6月3日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空白地域(不便地域)の現状把握</li> <li>・デマンドバスの先進市調査(埼玉県北本市)</li> <li>・コミュニティバス等導入ガイドラインの先進市調査(埼玉県さいたま市)</li> <li>・委員会として調査研究の結果として今後公共交通網の整備推進に関する提言としてまとめ、委員長報告として議場報告した。</li> </ul>
千葉市	都市活性化対策調査特別委員会	平成19年5月15日 ～平成23年 (任期満了)	蘇我特定地区をはじめ臨海部の開発・整備に関する事項、中心市街地の活性化に関する事項、及び総合交通に関する事項等に係る諸問題について調査。
市原市	交通問題に関する調査特別委員会	平成19年7月13日 ～平成23年6月15日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 市原市の交通体系の方向性に関すること</li> <li>2 安全に利用しやすい公共交通機関に関すること</li> <li>3 その他市民の交通利便性向上に関し、必要な事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・委員長報告(中間報告)</li> </ul> </li> </ol> <p style="margin-left: 40px;">H22.6.23 本会議場にて委員長より中間報告</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4 項目提言 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通マスタープラン見直し</li> <li>・交通空白地帯の対策検討</li> <li>・市内を縦貫する小湊鉄道活用(結節機能の強化)</li> <li>・新交通システムの検討</li> </ul> </li> </ol>
静岡市	新都市拠点整備及び公共交通対策調査特別委員会	平成21年7月7日 ～平成25年3月31日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 JR東静岡駅周辺整備の調査 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) JR東静岡駅周辺における公共施設整備(多目的アリーナ、急病センター等)に関する調査</li> </ol> </li> </ol>

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
			<p>(2) J R 東静岡駅周辺における民間開発の整備状況の調査</p> <p>2 公共交通等の整備に関する調査</p> <p>(1) バス路線等公共交通の実態の調査</p> <p>(2) 山間地域・高齢者・公共交通空白地域等の市民生活の実態を踏まえての公共交通のあり方の調査</p> <p>(3) 都市環境に配慮した L R T・デマンドタクシー等の新公共交通システムの導入に関する調査</p> <p>(4) 市民利用の交通用具の調査</p> <p>①自転車利用者への対応(道路・駐輪場)に関する整備の調査</p> <p>②新エネルギーの利用の交通用具の普及促進の調査</p>
	観光・交流事業調査特別委員会	平成 25 年 7 月 4 日～	<p>誘客のための交通網・施設の整備、観光・交流施設の整備充実等に係る次の事業の調査と施策の推進についての協議・討議(意見交換)・提言等</p> <p>1 誘客に係る高規格道路・港湾・空港との連携</p> <p>(1) 現東名・新東名・清水港・富士山静岡空港への公共交通・道路等の整備</p> <p>(2) 県・関係企業との連携</p> <p>(3) 関係周辺地域の誘客に係る土地利用</p> <p>2 総合的な観光・交流拡大対策</p> <p>(1) 観光施設・交流施設の見直し・洗い出しと整備</p> <p>(2) 国際会議・国内会議、展示会・見本市、企業・学校の研修旅行の誘致</p> <p>(3) 各種観光ルートの整備</p>
岡崎市	東岡崎駅周辺整備検討特別委員会	平成 22 年 11 月 15 日～平成 23 年 11 月 15 日	東岡崎駅周辺開発、まちバスの発着に関する事項

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
	公共交通対策特別委員会	平成 19 年 11 月 15 日 ～平成 22 年 11 月 15 日	バス路線対策に関する事項
豊田市	都市グローバル化研究特別委員会	平成 20 年 3 月 21 日 ～平成 21 年 5 月 14 日	本市を取り巻く社会経済環境の変化に対応していくため、世界に目を向けた地球規模の視点による都市づくりの方向性について、調査研究を行う。
	中心市街地まちづくり検討特別委員会	平成 20 年 5 月 15 日 ～平成 21 年 3 月 18 日	平成 19 年度の公共施設機能検討特別委員会の提言を基に中心市街地エリアの機能充実・相関性強化のための方策について調査研究する。
津市	総合交通体系調査研究特別委員会	平成 22 年 3 月 25 日 ～平成 25 年 12 月 19 日  平成 22 年 3 月 25 日 ～平成 25 年 12 月 19 日	それぞれ異なる交通体系にあった市町村が合併し、平成 21 年度中にはコミュニティバスの関係については、一定の整理がなされたことからそれを検証するとともに、J R 名松線や海上アクセス等、本市における交通体系について総合的に調査・研究を行う。
四日市市	総合交通政策調査特別委員会	平成 24 年 6 月 ～平成 25 年 8 月	総合交通政策に関する調査研究
岐阜市	総合交通対策特別委員会	平成 19 年 5 月 22 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	市民の日常生活にかかわりの深い市内道路整備計画並びに本市に関連する主要幹線道路計画等の総合交通対策について調査研究を行うとともに、必要な道路施設等の建設促進を図ることを目的とする。
	総合交通対策特別委員会	平成 23 年 5 月 2 日～	市民の日常生活にかかわりの深い市内道路整備計画並びに本市に関連する主要幹線道路計画等の総合交通対策について調査研究を行うとともに、必要な道路施設等の建設促進を図ることを目的とする。
大阪市	交通政策特別委員会	平成 25 年 5 月 30 日 ～現在	大阪都市圏及び市内の交通ネットワークを効果的に整備するための総合的検討並びに市営交通事業の民営化についての調査研究

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
豊中市	空港問題調査特別委員会	平成 23 年 7 月 28 日 ～廃止議決等をする まで	空港にかかわる問題についての 調査
吹田市	都市環境整備対策 特別委員会	平成 19 年 6 月 5 日 ～平成 23 年 5 月 26 日	市民の生活環境の保全と交通の 利便向上を図るとともに、災害に 強いまちづくりをめざし対策を 講じる。
	都市環境防災対策 特別委員会	平成 23 年 6 月 3 日～	市民の生活環境の保全と交通の 利便向上を図るとともに、災害に 強いまちづくりをめざし対策を 講じる。
高槻市	新名神・交通体系 等対策特別委員会	平成 23 年 5 月～	・新名神高速道路の整備促進につ いて ・新名神高速道路等の沿道まちづ くりについて ・環状幹線道路等の整備促進につ いて
茨木市	北部地域整備対策 特別委員会	平成 26 年 2 月 5 日～	(所管事項) 彩都(国際文化公園都市)に係る 問題、安威川ダム建設に係る問 題、新名神高速道路に係る問題、 その他北部地域の整備に係る問 題
	市街地整備対策特 別委員会	平成 26 年 2 月 5 日～	(所管事項) 駅前整備に係る問題、大規模市街 地開発に係る問題
大津市	交通対策特別委員 会	平成 21 年 5 月 28 日 ～平成 22 年 3 月 19 日	主要幹線道路の渋滞対策及び公 共交通に関する諸問題
	交通対策特別委員 会	平成 24 年 5 月 17 日 ～平成 25 年 3 月 19 日	主要幹線道路の渋滞対策及び公 共交通対策並びに交通バリアフ リー化に関する諸問題
神戸市	外郭団体に関する 特別委員会	平成 19 年 6 月 ～平成 23 年 6 月	地方自治法第 221 条第 3 項に規定 する市の出資団体のうち、特に公 益性の強い外郭団体に関し、その 運営実態を把握するとともに、事 業効果について調査しており、こ の中で公共交通事業を実施して いる外郭団体が含まれている。
	外郭団体に関する 特別委員会	平成 23 年 6 月 ～平成 27 年 6 月 (予定)	地方自治法第 221 条第 3 項に規定 する市の出資団体のうち、特に公 益性の強い外郭団体に関し、その 運営実態を把握するとともに、事

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
			業効果について調査しており、この中で公共交通事業を実施している外郭団体が含まれている。
	未来都市創造に関する特別委員会	平成 26 年 5 月 12 日～	三宮駅前再開発について交通事業者へのヒアリング等を実施した。
姫路市	交通計画調査特別委員会	平成 21 年 6 月 ～平成 23 年 5 月	交通計画に関する事項の調査研究
	総合交通特別委員会	平成 23 年 5 月 ～平成 24 年 6 月	総合交通に関する事項の調査研究
倉敷市	地域活性化対策特別委員会	平成 24 年 2 月～ (公共交通の整備拡充に関することが追加された時期)	①中心市街地活性化基本計画に関すること ②倉敷駅付近の鉄道高架等促進に関すること ③都市再生整備計画事業に関すること ④公共交通の整備拡充等に関すること
広島市	都市機能向上対策特別委員会	平成 25 年 6 月 29 日～ 調査の終了するまで	1 当面する都市活性化に関する課題について 2 公共交通体系づくりについて 以上について、調査研究する。
呉市	幹線道路対策特別委員会	昭和 58 年 5 月 18 日 ～平成 25 年 5 月 31 日	主要幹線道路の建設, 改良を促進するための調査, 検討
	公共交通問題対策特別委員会	平成 22 年 9 月 9 日 ～平成 24 年 3 月 6 日	呉市交通局の民間移譲に係る諸問題及び住民生活に必要なバス路線の維持・確保に向けた諸施策についての調査、検討
	地域公共交通対策特別委員会	平成 24 年 3 月 16 日 ～平成 25 年 5 月 31 日	住民生活に必要なバス及び鉄道等の旅客輸送の確保と利便性向上のための総合的な施策の調査・検討
	総合交通対策特別委員会	平成 25 年 6 月 10 日 ～現在	住民生活に必要な主要幹線道路の整備並びにバス及び鉄道等の旅客輸送の確保と利便性向上のための総合的な施策の調査・検討
高松市	公共交通対策特別委員会	平成 19 年 5 月 16 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	都市機能を向上させるため、鉄道高速化の一つの手段であるフリーゲージトレインの導入及び L R T (次世代型路面電車システム) 導入問題への対応に関して調査研究する。
	都市交通対策特別委員会	平成 23 年 5 月 17 日 ～現在	自動車依存から公共交通・自転車利用への転換を促す交通体系の

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
			あり方について調査研究する。
北九州市	元気なまちづくり特別委員会	平成 21 年 3 月 27 日 ～平成 23 年 3 月 1 日	物流拠点及び交通ネットワークの充実と活用について
福岡市	交通対策特別委員会	平成 19 年 6 月 ～平成 23 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速鉄道 3 号線と沿線のまちづくりに関する調査</li> <li>・福岡都市圏における公共交通機関に関する調査</li> <li>・道路交通の円滑化に関する調査</li> <li>・ウォーターフロント開発における交通対策に関する調査</li> </ul>
	交通対策特別委員会	平成 23 年 6 月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速鉄道 3 号線と沿線のまちづくりに関する調査</li> <li>・福岡都市圏における公共交通機関に関する調査</li> <li>・道路交通の円滑化に関する調査</li> <li>・ウォーターフロント開発における交通対策に関する調査</li> </ul>
久留米市	新幹線建設推進調査特別委員会	平成 19 年 6 月 29 日 ～平成 21 年 6 月 22 日	九州新幹線開業に向けての取り組みについて
	新幹線建設推進調査特別委員会	平成 21 年 6 月 22 日 ～平成 23 年 3 月 25 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開業効果を地域活性化に生かす戦略的な取り組みについて</li> <li>・開業後の課題について</li> </ul>
大分市	総合交通対策特別委員会	平成 23 年 3 月 ～現在	交通体系、公共交通及び交通安全に関する調査
宮崎市	総合交通問題対策特別委員会	平成 19 年 6 月 ～平成 22 年 3 月	主要交通網の整備に係る諸問題に対処する。
那覇市	公共交通と交通政策に関する調査特別委員会	平成 22 年 4 月 28 日 ～平成 25 年 3 月 26 日	関係団体調査、市民フォーラム開催、先進地行政視察

## ⑥ 平成 24 年 1 月 1 日以降に可決した公共交通に関する意見書・決議

平成 24 年 1 月 1 日以降に可決した公共交通に関する意見書等をみると、意見書が 16 市、決議が 7 市あった。

表 51 平成 24 年 1 月 1 日以降に可決した公共交通に関する意見書 16 市、決議 7 市

○ 意見書 (16 市)

市名	件名	可決日
札幌市	札幌航空交通管制部の存続を求める意見書	平成 25 年 6 月 12 日
	精神障がい者の公共交通機関の割引制度の拡充を求める意見書	平成 25 年 6 月 12 日
旭川市	市民生活の基盤となる交通基本法の早期成立を求める意見書	平成 24 年 3 月 23 日
福島市	東北地方の高速道路無料開放の延長を求める意見書	平成 24 年 3 月 27 日
金沢市	交通基本法の早期制定を求める意見書	平成 25 年 3 月 25 日
長野市	交通基本法の早期制定と国の支援措置の拡充を求める意見書	平成 25 年 3 月 25 日
八王子市	交通基本法案の早期成立を求める意見書	平成 25 年 3 月 27 日
宇都宮市	地方公共交通の維持, 再生, 活性化の基盤となる交通基本法の早期制定を求める意見書	平成 24 年 3 月 23 日
前橋市	交通基本法の早期制定と国の支援措置の拡充を求める意見書	平成 25 年 6 月 27 日
千葉市	京葉道路 (宮野木 JCT—千葉東 JCT 間) の渋滞対策の促進を求める意見書について	平成 26 年 9 月 19 日
市川市	J R 新小岩駅にホームドアの設置を求める意見書	平成 26 年 6 月 23 日
浜松市	地域公共交通ネットワークの維持・形成への支援を求める意見書について	平成 26 年 3 月 24 日
大阪市	駅無人化問題への対応を求める意見書	平成 26 年 2 月 28 日
豊中市	二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた環境整備及び地域における取り組みへの支援を求める意見書	平成 26 年 3 月 24 日
高槻市	「大阪府都市整備中期計画 (案)、並びに都市計画道路 (大阪府決定) の見直し (案)」に対する高槻市の意見反映を求める意見書	平成 24 年 3 月 27 日
京都市	無免許運転の根絶のための法改正を求める意見書	平成 24 年 5 月 28 日
高知市	地方の住民の移動権を確保するため, 地域公共交通へのさらなる支援強化を求める意見書	平成 26 年 9 月 26 日

○ 決議 (7 市)

市名	件名	可決日
札幌市	J R 北海道の重大事故・トラブルの徹底した原因究明と安全対策の徹底を求める決議	平成 25 年 10 月 3 日
函館市	北海道新幹線の開業に向け効果的な対応を求める決議	平成 25 年 3 月 25 日
宇都宮市	北海道新幹線及び東北新幹線「はやぶさ」の J R 宇都宮駅停車実現に関する決議	平成 26 年 9 月 30 日
さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社をはじめとする市内で鉄道事業を営業者の誠実な対応を求める決議	平成 24 年 10 月 23 日

市名	件名	可決日
豊中市	大阪国際空港に関する決議	平成 22 年 3 月 25 日
福岡市	交通対策特別委員会の経費に関する決議	平成 24 年 3 月 27 日
	交通対策特別委員会の経費に関する決議	平成 25 年 3 月 26 日
	交通対策特別委員会の経費に関する決議	平成 26 年 3 月 25 日
那覇市	公共交通と交通政策に関する要請決議	平成 25 年 3 月 26 日

### ⑦ その他、議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例

その他、議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例が 10 市あった。

表 52 議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例 10 市

市名	議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例
旭川市	当市地域のバスの運行についての陳情を平成 24 年 2 月 13 日に受理し、所管常任委員会に付託した後審査され、平成 24 年 9 月 14 日に本会議で採択した。
町田市	毎年、南多摩市議会議長会で取りまとめる「鉄道事業の整備促進に関する要望書」を <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 八王子支店</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 横浜 支店</li> <li>・京王電鉄株式会社</li> <li>・東京急行電鉄株式会社</li> <li>・多摩モノレール株式会社</li> </ul> に 「首都高速道路の延長に関する要望書」を首都高速道路公団に要望を提出しております。
所沢市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議員研修会「地域公共交通の現状と課題について」                →市民環境常任委員会の主催により外部講師を招き、全議員、担当職員を対象に研修会を開催（平成 26 年 10 月 24 日）</li> <li>・政策討論会「所沢市における交通政策～高齢化時代を迎えての交通政策のあり方～」（平成 26 年 2 月 1 日）</li> </ul>
市川市	議会として関与した事例はないが、公共交通に関する一般質問はなされており、平成 21 年から 26 年 6 月までの間に 13 人の議員が計 19 回質問している。
豊田市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市が都市交通マスタープラン（総合都市交通体系）を策定する場合に、その進捗状況について、各定例会の所管委員会で報告を受けている。</li> </ul> （平成 22 年度から各定例会において行政計画策定の進捗状況の報告を受けることとしており、①市基本構想を実現するために策定される計画②計画期間が相当年数（5 年以上（重要なものは 3 年以上））あるものの 2 項目に該当し、当該年度に策定を開始する行政計画（議決が必要な計画を除く）を対象としている。）
京都市	○京都市会では、平成 25 年度にロードプライシングに関する海外先進事例の取組及び総合交通体系におけるロードプライシングの位置付けの調査のため、シンガポール市、ロンドン市、ミラノ市に調査団を派遣しており、その成果に基づき、



市名	議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例
	本市におけるロードプライシングの導入に向けた提案等を行っている。
岡山市	平成 26 年 2 月定例議会において、陳情（J R 吉備線の次世代型路面電車 L R T 化の早期実現について）を採択した。
呉市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路関係期成同盟会の参加（年 2 回：春、秋）</li> <li>・ J R 西日本に対し、ダイヤ及び施設等の改善意見を提出（毎年）</li> </ul>
福山市	平成 17 年 12 月 5 日開催の公共交通対策特別委員会において、福山市の公共交通のあり方に関する調査に関して、バス会社 3 人、国交省 1 人の参考人の出席を求め、意見を聴取した。
熊本市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 22 年度から平成 23 年度まで市長の附属機関として設置されていた熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会の委員として議員が参画していた。</li> <li>・平成 24 年度に市長の附属機関として設置された熊本市公共交通協議会に委員として議員が参画している。</li> </ul>



## 2 「都市における公共交通のあり方」に関する現地調査結果

### (1) 富山県富山市

- 1 年月日：平成26年10月28日（火）
- 2 場所：富山県富山市
- 3 調査目的：都市行政問題研究会の平成26・27年度テーマ「都市における公共交通のあり方」の調査研究に資するため、平成18年4月より開業されたLRTをはじめとした、富山市が取り組んでいる公共交通の活性化並びに公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりの実現に関する取組の内容等について調査し、都市における公共交通のあり方を見いだすため。

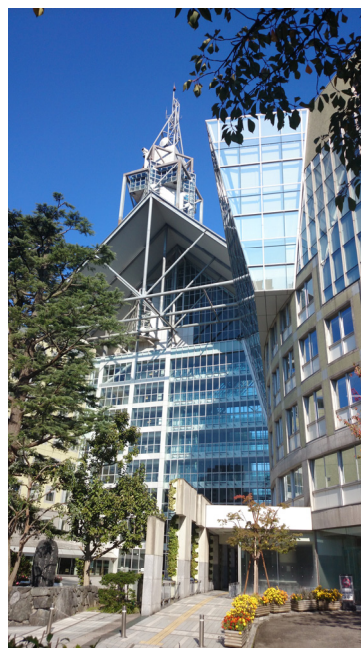
### はじめに

富山市は、平成17年4月1日に7市町村が合併して誕生した。合併により人口は約42万人、面積は1,242km<sup>2</sup>となり、富山県の人口の約4割、面積の約3割を占める市となった。

現在、重点的に取り組んでいる政策としては、平成27年3月14日の北陸新幹線開業を見据えた連続立体交差事業や土地区画整理事業等による富山駅の南北一体的なまちづくり等の事業がある。北陸新幹線が開業すれば、3時間11分要していた東京－富山間を最短で2時間8分に短縮することができ、関東との連絡時間がかなり改善される。

また、本格的な少子高齢社会の時代を迎え、将来にわたって持続的な発展を目指す観点から、福祉、教育、公共交通等のバランスのとれた総合力のあるまちづくりを進める必要があるため、暮らしやすく、魅力にあふれ、多くの人から選ばれるまちづくりを目指している。

まちづくりの特徴として、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に都市機能を集積させる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を核とする、人と地球環境に優しいまちづくりを進めている。その



富山市庁舎

結果、平成 20 年度には環境モデル都市、平成 23 年度には環境未来都市に選定されている。また、平成 26 年 9 月 23 日には、国連機構サミットの関連会合において、国内で唯一エネルギー効率改善都市に選定されている。

## 1 富山市の特性と課題

富山市の総人口は、2010 年をピークに減少に転じ、2045 年には 2010 年から約 23%減少すると見込まれている。また、高齢人口は増加し、2045 年には全人口の約 4 割が高齢者となる見込みであることから、生産年齢人口の減少による経済の縮小化、高齢化の進展に伴う社会保障費の増大が課題となっている。

一方、富山県は、1 世帯当たりの自動車保有台数が福井県に次いで全国第 2 位となっている。また、中核都市圏でも、最も高い自動車分担率となっており、多くの住民が数 100m先のスーパーに行くのでさえ車を使うような状態である完全な車社会となっている。

過度な自動車依存は、公共交通の衰退を招き、路線バスなど身近な公共交通機関ほど利用者が大幅に減少している。富山市の過去 20 年間の利用者減少率をみると、JRが 28%減、私鉄が 44%減、路面電車が 42%減、路線バスが 70%減となっており、中でも路線バス系統数は、約 4 割減となっている。

また、県庁所在都市では、全国で最も低密度な市街地となっており、ごみ収集や除雪等の都市管理コストの上昇や、低密度の進行によって人が市街地から離れていることによる中心市街地の衰退が懸念されている。

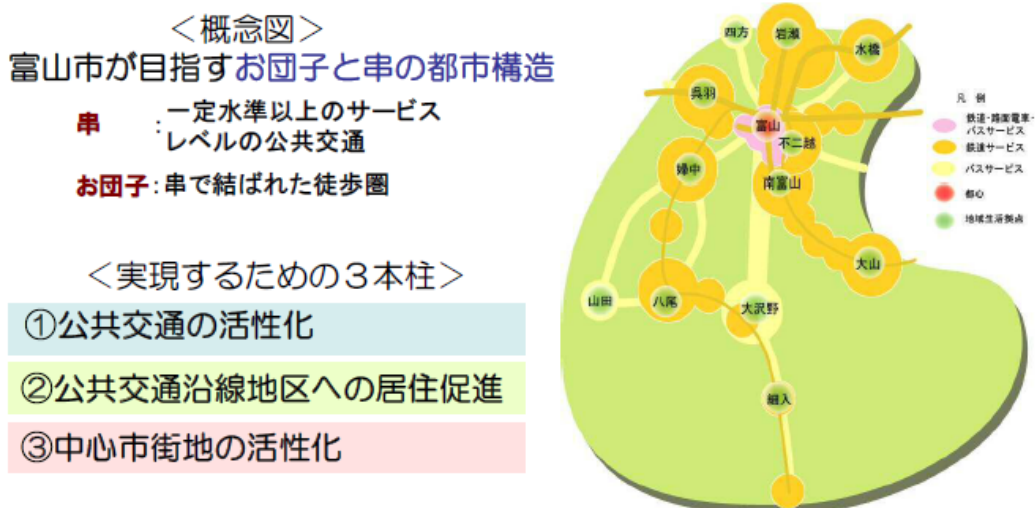
平成 18 年に実施した公共交通に関する意識調査によると、車を自由に使えない人は市民の約 3 割となることが分かった。その中には、女性が約 8 割、60 代以上の高齢者が約 7 割を占め、車を自由に使えない人にとって極めて生活しづらい街であることが明らかになった。

## 2 コンパクトなまちづくり

人口減少と高齢化の対策として、富山市では、コンパクトなまちづくりを進めている。青森市が実施している一極集中型とは異なり、お団子と串の都市構造という形のコンパクトなまちづくりである。鉄軌道の各駅や幹線の頻度の高いバス停の利用徒歩圏をお団子と考え、そのお団子を串に例えた鉄軌道やバス

の軸で結んでいる。平成 17 年に市町村合併をした経緯もあり、旧市町村を核とし、それを結ぶ形で公共交通の改善を進めている。

また、徒歩と公共交通による生活の実現のため、公共交通を日常の足として使えるサービス水準を確保することによって、自動車を利用しなくても日常生活に必要な機能を利用できるまちづくりを目指している。具体的な目標としては、公共交通の便利な地域である公共交通沿線居住推進地区と中心市街地に人を集めることである。2005 年の段階では、人口約 42 万人の約 28%が中心市街地及び公共交通沿線居住推進地区に居住していたが、2025 年の推計では約 39 万人の約 42%が公共交通活性化策や居住推進策によりその地域に住むよう誘導していく考えである。



お団子と串の都市構造

### 3 公共交通の活性化

富山市の公共交通は、鉄軌道 6 路線（J R 北陸本線、J R 高山本線、富山地方鉄道本線、富山地方鉄道不二越・上滝線、富山地方鉄道市内軌道線、富山ライトレール）と富山地方鉄道(株)が運行するものを中心に約 100 系統の路線バスがある。

富山市は、富山市公共交通活性化計画を平成 19 年に策定し、コンパクトなまちづくりの軸となる幹線公共交通の整備とともに、郊外等では生活交通の確保を計画している。計画の基本方針は、公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現と、地域特性に応じた多様な生活交通の確保である。

富山市としては、LRTネットワークの形成を核として、鉄軌道やバス等、公共交通の活性化に力を入れており、そのリーディングプロジェクトとして、富山ライトレールや市内電車環状線を整備することによって過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちの実現を目指している。

#### 4 富山ライトレールの整備

富山ライトレールは、利用者の減少が続いていたJR富山港線を公設民営<sup>1</sup>の考え方を導入して整備した、日本初の本格的LRTシステムである。



富山ライトレール（ポートラム）

当初、①JR富山港線をそのまま高架化、②JR富山港線を廃止しバスに転換、

③JR富山港線の路線を移設しLRT化の選択を検討する中で、JR富山港線の高架化には、多額の事業費が必要となることや、バスの転換と比較して、LRTシステムが、社会的便益やコンパクトなまちづくりを進めるうえでも有効であることから、富山ライトレールとして導入することとなった。富山市が施設の整備や維持管理費を支援し、維持管理及び運営を民間が行う公設民営の第三セクター方式を採用している。路線は、鉄道区間と軌道区間があるため、鉄道法と軌道法両方の認可を得て運行している。

平成18年4月に開業され、路線延長は7.6kmであり、JR富山港線の時代よりも運行頻度を増やし、富山ライトレールでは15分間隔、ラッシュ時には10分間隔と運行間隔を短くし、始発及び終電の時間帯を21時台から23時

<sup>1</sup>公設民営方式とは、鉄道等を自治体が設置し、民間企業がその維持管理及び運行を行う方式のこと。

台に繰り下げたほか、駅の数も4電停増やすなど、運行サービスの向上を図っている。

富山ライトレールの整備に関しては、地元企業や市民による様々な支援を受けている。電停の個性化スペース等への協賛として、地元企業がスポンサーとなって広告を掲示する広告スペースのほか、地元デザイナーがスペースを活用してデザインをするという形もとっている。このような取組を通して、市民から親しまれ、企業から愛される電停をつくることで協賛を得ている。

また、電停の名称そのものに関しても命名権（ネーミングライツ）を販売し、これにより、2駅が市内2企業により命名されている。例えば、株式会社インテックが命名権を購入してインテック本社前という電停が設置されている。

また、各電停に設置されているベンチにも記念プレートを設置しており、記念寄付をした寄付者の名前と記念メッセージが残るという取組も行っている。

## 5 富山ライトレールの整備効果

富山ライトレールの整備による効果としては、富山ライトレール開業前のJR富山港線時代と比較すると、利用者数は、平日で約2.1倍、休日では約3.4倍へと大幅に増加している。中でも、日中の高齢者の利用が増加しており、ライフスタイルに変化がみられる。

また、ライトレール利用者のうち、約25%が自動車、バスからの転換となっており、その結果、年間436tのCO<sub>2</sub>の削減につながっている。

さらに、沿線の住宅新規着工件数をみると、開業後6年の平均が1.29倍と増加しており、便利な地域に人を集めるという目標に近づいてきていることがうかがえる。

## 6 市内電車環状線化事業について

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車環状線化事業を行った。これは、都心地区の東西に2系統ある市内電車の軌道線を、一部を約900m延長し、富山都心線を新設することによってループ上につなげる事業である。軌道としては日本初となる上下分離方式<sup>2</sup>を導入し、富山市が道路空間

---

<sup>2</sup>上下分離方式とは、自治体が鉄道等の設置及び維持管理を行い、その運行を民間企業が行う方式のこと。

との一体的な整備を行うことで、魅力ある都市景観を構築している。

この上下分離方式は、富山ライトレールの開業時には軌道法上認められなかったため、整備の際には、富山市が施設の整備及び管理費を支援し、運営と維持管理は民間が行うという公設民営を導入したものである。しかし、地方の交通事業者の実情ではそれでも厳しく採算がとれないという現状にあった。これまで、鉄道に関しては上下分離方式が認められていたが、軌道の上下分離方式も可能にできるように富山市から国に要望した結果、平成 19 年 10 月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より軌道の上下分離方式が制度として可能となった。これにより、富山市は、日本で初めて軌道の上下分離方式による市内電車環状線を整備できることとなった。この上下分離方式は、運行は交通事業者で行っていくが、富山市が新設区間の軌道や電停、車両を保有し、維持管理も含めた形式で進めていくことができるのが特徴となっている。

また、LRTと調和した都市景観の形成として、車両を黒、銀、白といったメタリック系の色彩を用いて、景観に配慮するようなデザインにしている。基本的に、3 車両のうち、毎日 2 車両が走行しており、1 車両は車両基地に待機している。



富山市内軌道線（セントラム）

## 7 市内電車環状線化事業の整備効果

市内電車環状線化事業による効果としては、富山駅から中心商業地区への移動に、環状線と既存線を利用する人が大きく増加していることである。平日では約 6 割の増加、休日では約 3 割が増加している。平成 25 年 5 月に新電停（中町）の開設や新型低床車両（L R V：セントラム）を追加導入したことで、さ



らに軌道線全体の利便性向上が図られ、利用者の増加につながっている。

また、環状線の利用者属性を調査してみると、環状線利用者は、女性が約 7 割を占めるとともに、平日では女性の高齢者の利用が大きく増加するなど、高齢者の女性を中心に環状線が日常の移動手段として定着してきていることが分かった。

中心市街地への来街者の行動特性としては、環状線利用者のうち、中心市街地で 2 時間以上滞在する人、1 日当たり 1 万円以上の消費をする人の割合が堅調に推移している。環状線利用者は、自動車利用者に比べて、平日・休日ともに、中心市街地での平均滞在時間が長く、また、2 店舗以上に立ち寄る人の割合も高く、さらに、休日の平均消費金額も多くなっている。

## 8 JR 高山本線活性化

富山市の既存鉄道の活性化事業の一つに JR 高山本線活性化がある。これは、岐阜県から富山県につながっている路線である。この路線に対し、富山市は、平成 18 年度から増発運行を核とした社会実験、平成 23 年度からは活性化事業を実施している。岐阜県の県境にある猪谷駅、中間地点の越中八尾駅、富山駅に近い速星駅において、実験前はそれぞれ 36 本、34 本、21 本あった運行本数を、社会実験として猪谷駅を 33 本、越中八尾駅と速星駅を 50 本に変更し、社会実験を行う第 1 期（平成 18 年 10 月～平成 20 年 3 月）と第 2 期（平成 20 年 3 月～平成 23 年 3 月）の間に婦中鶉坂駅を臨時駅として新設した。第 1 期社会実験の結果で、猪谷駅では運行本数を増やしたとしても増発効果が少ないことが分かり、当初の運行本数に戻し、効果の顕著な越中八尾駅と富山駅をさらに高度化するような施策に取り組むこととなった。社会実験当初は、国の補助金を活用していたが、一定の効果があるということで市単独の予算での活性化事業として今後も継続していくこととした。

利用者の推移としては、当初は下落の一方だったが次第に上昇傾向に転じる効果が見られた。平成 24 年度の乗車人数は、実験前の平成 17 年度と比較すると約 10% 増加していた。このことから、社会実験や活性化事業を実施することによって利用者が増加したものと考えられる。

また、日中に関してはあまり変化がみられなかったが、朝夕の時間帯を増便

することによって 7～8 時台と 18～19 時台の利用者が増えた。当時、臨時駅であったが現在常設駅となっている婦中鶉坂駅の乗車人員も継続的に事業を進めることによって 5 割程度増加している。また、J R 高山本線沿線でのパーク・アンド・ライド駐車場の利用率も 6 割程度の稼働状況となっており、このことから、車で駐車場まで来て、そこから電車に乗って移動することが定着しつつあることが推測できる。

## 9 富山地鉄不二越・上滝線活性化事業

富山地方鉄道(株)という地元鉄道事業者においても、路線の活性化を目的に列車の増発社会実験を実施している。

実験の内容は、朝夕計 9 便の増便を行うとともに、終電時間を 22 時台から 23 時台に繰り下げるものである。平成 24 年度の年間乗車人員を実験前の平成 22 年度と比較すると、終電時間の利用者は少ないが、全体では約 4%の増加となった。このことから、このダイヤがあることによって、他の便に関しても利用者の底上げにつながっていることが推測できる。

## 10 バス交通の活性化

コンパクトなまちづくりの実現に重要な鉄軌道と幹線バス路線を公共交通軸として位置付けるものである。幹線バス 24 路線を公共交通軸とし、①運行頻度の高いバス路線、②地域生活拠点と都心を結ぶバス路線、③主要施設と都心を結ぶバス路線を、利用者の利便性、快適性等を高めるよう活性化を図るものである。

富山市としては、このような幹線バス路線に関して、幹線バス路線活性化事業を実施している。富山空港線、笹津線、藤ノ木循環線の 3 路線をイメージリーダー路線と位置付け、ノンステップバスの導入の際、車両購入補助金(車両費の 1/4)やイメージアップのための車両ラッピング補助金(費用の 100%補助)を用意している。また、車両の導入だけでなく、広告付きバス停の整備やバス停上屋の整備に関しても補助を行っている。

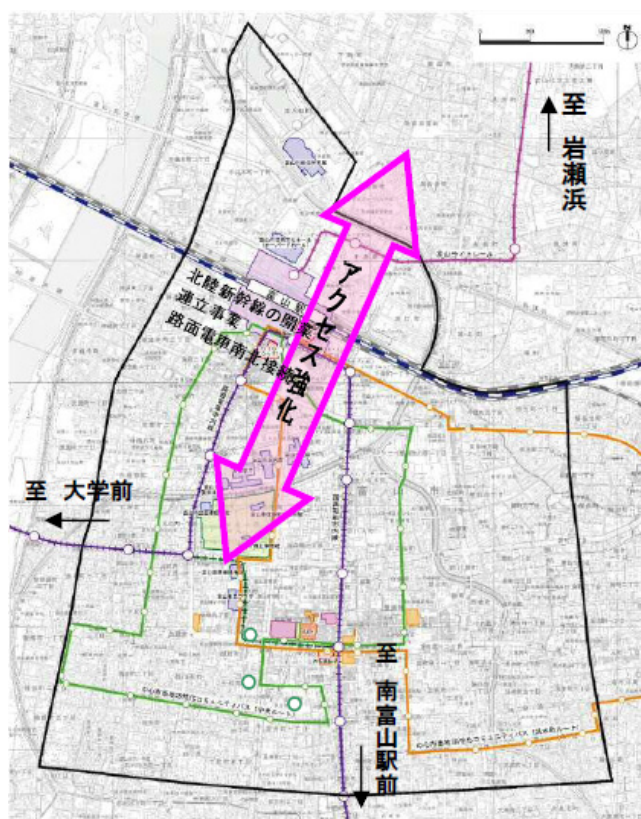
## 1.1 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備

北陸新幹線が平成27年3月14日に開業すると、東京から富山まで3時間11分要していたものが、新潟の越後湯沢駅で乗り換えずに済むこともあり、最短で、2時間8分で結ばれ、約1時間の短縮となる。

現在、北陸新幹線の開業を契機として、人の行き来ができるように新幹線や在来線の高架化を行っているが、新幹線開業後も在来線の高架化が残るため、富山駅周辺整備と路面電車の南北接続事業を第1期区間と第2期区間に分けて進めている。第1期区間は、市内電車の新幹線高架下乗入れと、富山駅南口の広場を中心に整備するもので、3月の北陸新幹線開業時に完了予定である。新幹線開業後、富山ライトレールが乗り入れる北側の第2期区間の工事を進め、海側と街中の間を自由に行き来できるようにする。

この南北接続事業が完了すれば、海側につながっている富山ライトレールと、市内循環をしている環状線を接続でき、LRTネットワークの形成の効果が更に発揮されると考えられる。

また、交通結節機能の強化として、歩行者は地下道に降りるか、10分程度の回り道をしなれば北口と南口を行き来できなかったが、路面電車の接続や南北自由通路を整備することにより、フラットな移動で駅の反対側に行くことが可能になる。最も大きい効果としては、富山市の北部地区と中心市街地のアクセスの強化が図られ、公共交通や中心市街地の活性化に寄与することである。



北部地区と中心市街地地区のアクセス強化

## 1 2 地域の生活交通の確保

富山市は、中心市街地から離れた郊外部の生活交通の確保についても取り組んでいる。中山間地域では、富山市が直営や委託等で運行しているコミュニティバスがあるが、市街地等の平野部においては、地域による自主運行を基本としている。中心部、呉羽地区、水橋地区、婦中地区のコミュニティバスは、駅や主要な施設等を循環するネットワークを形成しており、中山間地域の大山、八尾、山田においては、総合行政センターを起点に地域内の放射状ネットワークを形成している。北部地域に関しては、富山ライトレールに接続したフィーダーバス（支線バス）を運行することによって生活交通の確保をしている。

富山市の平成 26 年度予算としては、コミュニティバスの運行経費に約 2 億 4,000 万円、生活バス路線維持に約 6,700 万円を投入している。

## 1 3 地域自主運行バス補助事業

地域自主運行バス補助事業は、地域の団体等が自ら主体となって生活交通を維持・確保することを目的に、富山市が自主運行バスを立案し運行実施する取組を支援する制度である。

事業としては、試行運行の補助や運行経費の 20 分の 9 を限度とした運行費補助、車両の無償貸与を行っており、街中を走行する「まいどはやバス」や富山市西部の呉羽地区を走行する「呉羽いきいきバス」等が対象となっている。

## 1 4 地域自主運行バスの運行～呉羽いきいきバスの例～

富山市は、コミュニティバスの運行における住民のマイバス意識の向上と市の負担軽減を図るため、自主運行を推奨し、地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施している。

呉羽地域自主運行バスでは、有限会社まちづくり公社呉羽が主体となって事業を行っているが、富山市からの支援（運行経費の 20 分の 9 以下）のほか、地元住民からの協賛金や利用促進・連携活動、地元企業からの利用促進や財政協力で運行しており、年間約 33 百万円の経費を要している。

経費の内訳をみると、市からの支援が 18 百万円と一番多いが、地元企業からの協賛金 7 百万円、1 人当たりの運賃（100 円）収入が 4.5 百万円のほか、400

円（年・世帯）を乗車の有無に関係なくいただくという、全国的にも珍しい取組を行っている。

## 15 公共交通の利用促進

富山市は、地元交通系ＩＣカード（パスカ、えこまいか）を導入しており、富山ライトレールをはじめ、市内電車、路線バス、アヴィレ（自転車）等への利用域の拡大を行っている。

S u i c a や P A S M O との連携はできていないが、富山市職員の身分証明書や富山大学の学生証をＩＣカード化（「えこまいか」）している。このＩＣカードを使用すれば、まいどはやバスやフィーダーバス、ポートラム、市内電車等のＪＲを除く全ての路線で使用することができ、公共交通の利便性の向上と利用促進にもつながっている。

また、富山市が補助しているものではないが、鉄道事業者が意識的に取り組んでいる事業として、「えこまいか」で３回乗車すると４回目以降の運賃が無料になり、路面電車の利用促進と沿線の回遊性向上を図っている。富山ライトレールのパスカにおいても、同様の鉄道事業者独自の取組が行われている。

## 16 公共交通沿線への居住推進

富山市では、コンパクトなまちづくりの一環として、中心市街地や公共交通沿線への居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や、住宅の建設・購入、賃貸で入居する市民に対して助成を実施している。

中心市街地への居住推進事業は、建設事業者向けとして、共同住宅の建設費に対して１戸当たり１００万円の助成等、市民に対しては、①戸建て住宅または共同住宅の購入費等の借入金に対する助成として、１戸当たり５０万円、②都心地区への転居による家賃助成として、一定の条件を満たせば月１万円（３年間）の支援を行っている。これまでの実績は、６５４件、１、２４２戸となっており、制度の利用者の８割以上が都市地区以外からの転入者となっている。

公共交通沿線居住推進事業は、建設事業者向けとして、共同住宅の建設費に対して１戸当たり７０万円の助成、市民に対しては、①戸建て住宅・共同住宅の建設・取得に対する助成として、１戸当たり３０万円、②二世帯住宅の場合は、

上乗せ助成として1戸当たり10万円、③区域外からの転入の場合は、上乗せ助成として1戸当たり10万円を支援している。これまでの実績は、362件、804戸となっており、制度利用者の5割以上が推進地区以外からの転入者となっている。

## 17 中心市街地の活性化

環状線やLRTの整備等で中心市街地への投資額が多いということから、郊外に住む市民からは不平や不満がある。しかしながら、富山市の平成25年度当初予算の市税の内訳をみると、固定資産税と都市計画税が全体の45.3%を占めており、それを地域別にみると、面積としては0.4%しかない中心市街地の固定資産税と都市計画税が22.2%を占めている。このことから、中心市街地への集中的な投資は、税の環流という観点からも合理的であり、効果的であるとみている。

中心市街地の活性化事業としては、全天候型の多目的広場であるグランドプラザの整備やおでかけ定期券事業、自転車市民共同利用システム、魅力ある都市景観の形成、花T r a mモデル事業等がある。

グランドプラザ整備事業は、積雪寒冷地の気候でも中心市街地に来やすくするため、ガラス張りの屋根をドーム状にした全天候型の多目的広場である。これは、曇り空や雪が多い北陸地域の中でも気候に配慮した賑わいの核とすることを目的としたもので、年間81.6%（休日：96.5%、平日：74.6%）がイベント等で利用されている。

おでかけ定期券事業は、交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者が市内各地から中心市街地へ出かける際に、公共交通の利用料金を1回100円とする割引制度である。これは、富山市民であることが前提となるが、1日平均約2,600人が利用しており、高齢者の外出機会の創出や中心市街地の活性化、交通事業者への支援等に寄与している。しかし、通勤時間帯やラッシュ時に混み合わないようにするため、午前9時から午後5時までと利用時間に制限がある。

自転車市民共同利用システムは、中心市街地の17箇所に設置された専用ステーションから、自由に自転車を借りて任意のステーションに自転車を返却することができるアヴィレと呼ばれる新しいコミュニティサイクルシステムである。

自転車は170台あり、24時間365日いつでも利用可能である。札幌市のポロクルは冬に撤去されるが、アヴィレは雪が降っても使用することができるのが特徴となっている。

また、魅力ある都市景観の形成づくりとして、ハンギングバスケットやバナーフラッグ等を設置し、美しい花を常に置くことによって、街路の景観を演出している。さらに、まちなかにガラス作品を展示し、街全体をガラスミュージアムとする事業も行っている。



自転車市民共同利用システム（アヴィレ）

花T r a mモデル事業は、市長の発案によるもので、利用者に花を買って街に出て来て欲しいという考えから、街の指定した花屋で花束を購入する際にもらえるシールを持って市内電車等に乗車すると、運賃が無料になるという事業である。

## 18 高齢者の目線に立った事業

富山市は、中心市街地の活性化の一環として、孫とおでかけ支援事業やヘルシー&交流タウンの形成、角川介護予防センターといった高齢者の目線に立った事業も行っている。

孫とおでかけ支援事業は、動物園や博物館等の市の施設に祖父母が孫（曾孫）と一緒に来園（来館）した場合の入園料（拝観料）を全額減免にするというものである。高齢者の外出の機会を促進することで健康増進を図り、県下の医療費の削減につなげている。平成23年度から平成24年度の実績をみると、入園（館）者が約13%増加している。

ヘルシー&交流タウンの形成では、高齢者等が安全・安心・快適に生活できるようにするため、歩行者ネットワークの形成を目指している。具体的には、

街歩きツアーの計画や、I C ウォーク事業として高齢者が I C カードをかざすことによって出歩いた距離に応じたポイントを付与し、高齢者が楽しみながら歩くことができる仕組みを構築している。

角川介護予防センターは、星井町小学校の跡地を活用し、日本初の温泉水を活用した介護予防施設として整備したものである。利用者には大変好評であり、高齢者が毎日プールに入って行う水中運動療法を中心とした様々なプログラムを設け、それぞれが健康増進に励んでいる。

このような事業の実施後に、G I S（地理情報システム）を駆使した施策の妥当性を評価してみると、これまでより街中や公共交通の沿線地区に高齢者が多く住むという状況が分かった。

また、女性や高齢者の多くが自由に車を使えないという状況もあり、公共交通を充実することによって女性や高齢者が車を使わずとも街中に外出して少しでも歩いてもらうことが健康の促進や医療費の削減につながり、ひいては市の財政の健全化にもつながっていくものと考えている。

## 19 コンパクトなまちづくりの効果等

コンパクトなまちづくりの効果を市内電車の利用状況でみると、富山ライトレールや市内電車環状線の整備、I C カードシステムや低床車両の導入などの路面電車の活性化に向けた取組により、市内電車の利用者数が平成 19 年度以降は増加に転じている。

そして、中心市街地においても、公共投資が呼び水となり市街地再開発事業など民間投資が活発化している。グラントプラザや百貨店、来年完成予定の映画館や宿泊施設、富山市立図書館や美術館等を整備することで更なる中心市街地活性化につながると考えている。

次に、人口の社会増減をみると、中心市街地では、平成 20 年より転入超過に転換し、また、公共交通沿線居住推進地区では、転出超過が減少傾向にあることが分かった。

中心市街地における歩行者と空き店舗の関係をみると、歩行者は、平成 18 年度から平成 24 年度までは 32.3% の増加となっており、空き店舗は、逆に、平成 21 年から平成 24 年にかけて 1.5 ポイントの減少となっている。



平成 26 年都道府県地価調査によると、富山県の地価平均は平成 5 年以降 22 年間連続で下落しているが、富山市では、+0.2%（前年比）に転じ、市内商業地は平均+0.8%の上昇となっている。特に、市内中心部においては、複数地点で+3%を超える上昇が確認された。

商業地に関しては、北陸新幹線の開業や複数の再開発事業への期待、住宅地は、中心市街地周辺での高齢者を中心とした転入超過、市内電車沿線区間及び都心校区等への堅調な需要が、それぞれ上昇に転じた要因と考えられる。

地価に関しては、環状線沿線区域の地価は平成 18 年とほぼ同等となっており、中心市街地においては下落傾向にあるが、富山市の宅地と比較すると緩やかな下落傾向になっている。このことから、中心市街地への投資をすることによって、その地価の下落幅を小さくすることができるため、地価の維持につながるのではないかと考えられる。

また、中心市街地の小学校児童数をみると、平成 19 年度から平成 24 年度にかけて、中心市街地の小学校児童数が 106 人（12.6%）増加している。また、富山市全体に占める中心市街地の小学校児童数の割合は、0.6 ポイントの増加となっている。

最後に、富山市の持続可能な都市経営やコンパクトなまちづくりが評価され、国際会議への招聘などが増加している。



## (2) 福岡県福岡市

- 1 年月日：平成27年1月22日（木）～23日（金）
- 2 場所：福岡県福岡市
- 3 調査目的：都市行政問題研究会の平成26・27年度テーマ「都市における公共交通のあり方」の調査研究に資するため、議員提案により平成22年3月29日に制定された「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」の制定に至るまでの経緯並びにその内容や特徴、条例制定による成果等について調査し、都市における公共交通のあり方を見いだすため。

### はじめに

福岡市は、明治22年4月1日に市制を施行し、昭和47年4月1日に政令指定都市となった。

人口は約151万人（平成26年4月1日現在）、面積は341.70km<sup>2</sup>で、東区、博多区、中央区、南区、城南区、早良区、西区の7つの行政区がある。中央区、博多区、城南区は、比較的都市部であり概ね公共交通は確保されているが、東区、南区、早良区、西区の一部には、高齢化が進展している住宅地や丘陵地などでは、公共交通の維持が困難となってきた地域がある。

福岡市議会は、平成10年4月以降、15件の議員提案政策条例を成立させている。また、市長提案条例に対する修正案を2件提出し、いずれも可決するなど、議会としての政策立案機能の強化に努めている。議会事務局としても、議会の政策立案を補佐する体制を強化するため、平成11年度から、職員を衆議院法制局へ派遣（2年間）し、研修を行っている。

こうした中、平成22年3月議会において、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障するための「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例案」を提出し、可決した。

以下、同条例が制定されるまでの経緯、その内容及び特徴等についての現地調査結果を報告する。

## 1 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例の制定経緯

平成14年に改正道路運送法が施行され、バス事業に係る路線の休廃止が、国による許可制から事前届出制となり、不採算路線の休廃止手続が簡素化された。

福岡市においても、平成14年の改正道路運送法の施行以降、郊外部を中心に25路線の休廃止が行われたため、市は、乗合タクシーなどの代替交通機関の確保や既存路線の確保に努めてきたが、これらは、いずれも単発的な対応で限界があったことから、市民の生活交通を確保するためには、公共交通空白地や公共交通不便地などにおける対策を継続的かつ一体的に取り組む必要がでてきた。

こうしたことから、生活交通を確保するために、条例化により解決を図ることとしたが、生活交通施策に係る担当は、複数の部局にまたがるものであり、早期に市長側からの議案提出が難しいという状況から、議員提出条例案として提出することとした。

なお、これまで、議会においても、市民の生活交通に関する質問、提案や議論はなされてきたところであり、市民の声や切実な要望を聞き政策として実現していくことはまさに議員としての重要な責務であると考えていたところである。

条例制定の経緯をみると、まず、議員が、平成21年4月に調査法制課に条例素案の作成依頼をし、その後、依頼した議員と調査法制課の間で継続的な協議を重ねるとともに、さらに九州大学の有識者や市の担当部局と協議を行い、同年11月に条例案の試案を作成した。そして、同年12月2日、全9会派中8会派の参加のもとで会派勉強会が開催された。

また、同年12月7日に開催された議会運営委員会において、「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」（以下「生活交通条例」という。）案を12月議会に提出する意向が示されたが、条例案の提出段階では過半数の賛同を得られる見込みがなかったため、より多くの会派の賛同を得るために同年12月14日の議会運営委員会において一度取り下げられることとなった。

そして、平成22年3月議会提出に向けて、複数年派による条例案の修正協議を1月から2月にかけて行った結果、合意に至った。その後、同年2月10日の

議会運営委員会において、全9会派中8会派の議員が提出会派となり、3月議会へ条例案が提出されることとなった。

同年2月24日、3月議会初日の本会議において提出議員が提案理由説明を行い、条例予算特別委員会に付託され、同年3月12日の条例予算特別委員会第4分科会において、条例案の議案審査に係る質疑応答が議員間討議で行われた。

その後、同年3月25日の条例予算特別委員会総会において、賛成多数により可決すべきものとされ、翌日26日の本会議で賛成多数により可決され、同年3月29日に公布、同年12月28日に施行されることとなった。

市民に身近な存在である議員が、生活交通の確保という市民生活に密接した課題について条例を提案したことと、複数の所管部局にまたがる調整の困難な施策に議員が迅速な対応をしたことが、生活交通条例の制定意義ではないかと考えられる。

## **2 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例の内容と特徴について**

生活交通条例は、前文と4つの章、全13条の条文で構成されている。

前文では、生活交通の意義について述べており、生活交通は、豊かな社会の実現のためには不可欠なものであるとしている。そして、生活交通に係る全国的な状況や課題と、福岡市における状況や課題について言及し、その課題解決に向けた仕組みづくりの必要性、条例制定の決意を最後に述べている。

第1条では、条例の目的を規定しており、憲法で定める生存権や居住・移転の自由、幸福追求権などにも通じる市民の日常生活に欠かすことのできない移動というものを保障した趣旨を規定している。

第2条では、条例のキーワードとなる生活交通や移動制約者、公共交通空白地等の用語の意義を規定している。中でも、重要なキーワードは、生活交通条例の施策対象となっている地域の定義付けになっている公共交通空白地、公共交通不便地とそれに準ずると市長が認める地域の3つと、路線バス等の廃止等に伴い、前記3つの地域になるおそれのある区域である。

公共交通空白地は、道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）における停留所（バス停）から概ね1km以上離れ、かつ、鉄道事業におけ

る駅から概ね1km以上離れた地域のことである。公共交通不便地とは、バス停から概ね500m以上離れた地域（鉄道駅までの距離が概ね1km未満の地域及び公共交通空白地を除く）である。それに準ずると市長が認める地域については、市長において、バス停及び鉄道駅との高低差が概ね40m以上の地域としている。

第3条から第5条までは、市民や市、公共交通事業者のそれぞれの役割について規定している。第3条の市民の権利等では、市民及び市民団体は居住又は活動する地域に係る生活交通の確保に向けた取組に参画する権利を有するとしている。そして、市民等は市の施策に共働して推進すること、市民団体は市民の理解と協力を広く得られるようにするとともに、団体相互の多様な連携を図るよう努めることを定めている。第4条では、市の役割として生活交通施策を他の施策と一体的に推進すること、必要な情報を提供し、国や他の自治体と協力して推進するよう努めることを規定している。第5条の公共交通事業者の役割では、社会的な役割を自覚し、市の推進する施策を尊重し、生活交通を確保するために最大限の配慮を払い、必要な情報の積極的な提供に努めるよう規定している。

第6条においては、市、市民等、公共交通事業者の三者が生活交通施策を推進するに当たっての役割について規定している。三者は、バス、鉄道等の基幹的な交通手段とのネットワークの維持及びその拡大を図り、人の移動の連続性を確保するとともに協力関係の構築に努めるよう規定している。

第7条では、市民等による施策の提案等について規定している。第3条に規定されている生活交通の確保に向けた取組に参画する権利の一つの具体例であり、市民等が生活交通に関する施策を提案できる。そして、市はその施策を共働して推進するよう努めるものとしている。

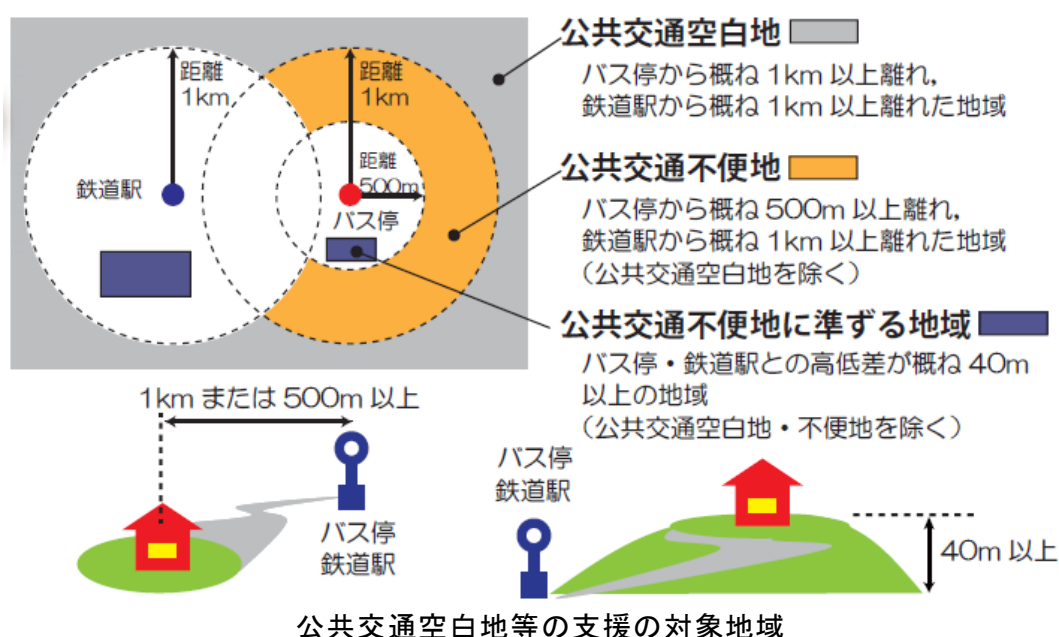
第8条から第10条までは、公共交通空白地等に関する施策等について規定している。第8条では、市は、市民等及び公共交通事業者と相互に連携協力し、必要な支援を行うよう努めるものとしている。第9条では、市長が、公共交通空白地等のうち特に支援が必要と認められる地域を特別対策区域として指定できると規定している。そして、その特別対策区域における支援等を第10条において規定している。

第11条では、福祉有償運送事業者に対する市の相談や助言、指導等の必要な

支援について規定しており、福祉有償運送事業者は市の助言や指導に対し、最大限の配慮を払うよう努めることとしている。

第 12 条では、地域公共交通会議を、条例に基づく附属機関として設置すると規定している。この地域公共交通会議は、道路運送法に基づく地域公共交通会議を兼ねており、同法に定められた協議も行っている。

最後の第 13 条では、条例施行に関する必要な事項を規則に委任することを規定している。



### 3 福岡市のバス交通の現状

全国の子バス利用者数は、昭和 40 年代をピークとして減少を続け、現在はピーク時の約 4 割という状況であり、バス事業者の約 7 割が赤字を計上している。また、全国的にも、バス路線の休廃止対策や生活交通の維持・確保が課題となっている。

福岡市内においては、西鉄バス、昭和バス、J R 九州バス等が運行しており、幹線道路の整備とあわせ、市内ほぼ全域をカバーするバスネットワークが形成されている。

平成 11 年以降の 13 年間における地方中枢都市のバス乗車人員の推移をみると、札幌市、仙台市、広島市が減少しているのに対し、福岡市においては、多

様なサービスの提供等により、ほぼ横ばいとなっている。

これは、近年、西鉄バスが取り組んでいる、①バスの接近情報を携帯電話やスマートフォンで検索できるバスナビ（平成18年4月導入）、②交通系ICカード「nimoca」を活用した様々な総合利用サービス、③定額の高齢者向けの定期券であるグランドパス65等の営業施策が利用者数の維持につながっていると考えられる。

しかしながら、西鉄バスも経営状況が悪く、乗客の利便性を低下させずに効率化を目指すことで、営業走行キロは減少しながらも輸送人員を減少させずに営業を続けている状態となっている。

#### **4 「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」に基づく施策**

人口減少や高齢化の進展などにより、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。福岡市においても、バス路線の休廃止が相次ぎ、通勤・通学・通院・買い物などの日常生活に必要な生活交通の確保はもとより、高齢化が進展している住宅地や丘陵地など公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっている。

生活交通条例に基づく支援施策としては、公共交通休廃止対策（第10条）、公共交通不便地対策（第8条）、生活交通確保支援（第4条）の三つがある。

公共交通休廃止対策とは、バス路線の休廃止に伴い公共交通が空白となる地域に対して、代替交通機関の確保を行う支援策である。交通事業者が経営状況の悪化により撤退せざるを得なくなってしまうことで、バス路線が休廃止となり公共交通空白地域が生じる可能性がある。その場合、福岡市がそのバス路線の収支の差額を支援しながら維持していくものである。経営の効率化や路線の集約化が前提となるが、交通事業者に対する収支の差額を補填することで路線の維持を図っており、毎年、約5千万円の補助金を拠出している。

現在では、バス路線の休廃止の申し出があったうち、今宿姪浜線、板屋脇山線、志賀島島内線、脇山支線、金武橋本線の5路線に対し、支援を行っている。

公共交通不便地対策とは、地域の生活交通に関する課題の解決に向けた地域主体の取組について、その検討段階における運行内容の検討や試行運行の実施



に対して予算の範囲内で補助を行うものである。特に、丘陵地や高度経済成長期に開発された住宅団地等の公共交通不便地において、地域の住民が積極的に公共交通の課題に取り組んでいる場合、福岡市が路線の調査に関する検討経費を地域で活動する団体に拠出し、検討された路線を試行運行する際の収支差額を一定の条件付きで補助するという立ち上げ段階の支援策である。平成24年10月に「福岡市地域主体の生活交通確保支援補助金交付要綱」を制定し、公共交通が不便な地域の住民が主体となった生活交通を確保するための取組に対し、支援を行っている。

生活交通確保支援とは、バス路線の休廃止、公共交通が不便な地域のいずれにも該当しない地域において、地域が主体となって生活交通の確保に取り組む地域に対し、協議会の立ち上げや参画、広報等の支援を行うものである。協議会に対する情報提供やチラシの作成による意識啓発の取組等の人的、事務的な協力支援も行っている。

## 5 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例に基づく公共交通不便地対策の実例（柏原三丁目地区）

生活交通条例第8条に基づく公共交通不便地対策の最初の取組が、南区柏原三丁目地区で行われた。この地区は、最寄りの古野バス停から約600m離れた丘陵地であり、公共交通不便地に該当している。住宅地が形成されてから約40年が経過し、高齢化が進展している地域であり、

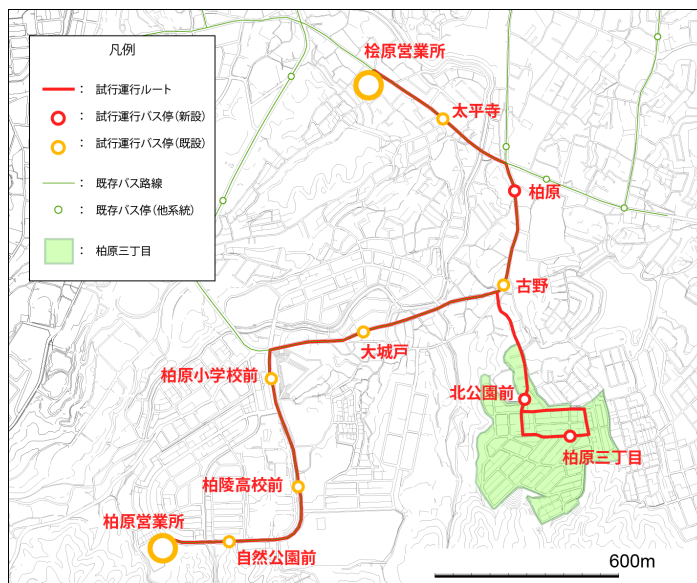


柏原三丁目地区

地域住民からバス乗り入れの陳情・相談が寄せられていた。しかし、行政が主導的にバス路線を検討しても、地域の生活実態に合ったバス路線にならない可能性があり、また、地域住民が自分たちの路線という愛着を持って利用することにつながらないことが予想されたため、地域住民と意思の疎通を図りながら

取組を進めていくことになった。

平成 24 年度に地域住民の間で生活交通確保に向けた検討の機運が高まり、柏原校区自治協議会が主体となって、「校区コミュニティカー検討委員会」が設立された。当初は、自治協議会で所有しているパトロール用の車両を地域の足として活用することも検討されたが、近傍の 2



試行運行の概要（路線図及びバス停）

つの営業所間を回送運転していたバスを利用することとなった。そして、柏原営業所から桧原営業所までW字型に運行していた路線の一部に枝線をつける形で路線を柏原三丁目地区に伸ばすことが計画された。

検討を進めていく中で、「校区コミュニティカー検討委員会」は、福岡市の補助金を活用し、近隣自治体への視察に要する検討経費や、バスの進行を妨げる違法駐車を防ぐための横断幕や立て看板の設置経費に充てた。

その後、交通事業者との検討を重ねた結果、公共交通不便地対策制度を活用した交通事業者による試行運行の実施が決まり、平成 26 年 4 月より 6 ヶ月間の試行運行が実施された。



柏原三丁目地区を走行するノンステップバス

これは、以前から回送路線を持っていた西鉄バスの大型バスが、古野バス停から坂を上ってくる部分のコストを経費とみなし、北公園前と柏原三丁目の各バス停の乗降者の運賃を路線収入とし、その収支の差額を補助する形式で取組を行ったものである。



柏原校区自治協議会・柏原三丁目町内会が設置した横断幕と立て看板

## 6 柏原三丁目地区における公共交通不便地対策の成果

試行運行を開始する時点で、交通事業者は収支差額を埋めるための目標利用者数を約 80 人と設定した。地域・交通事業者・行政が一体となって利用促進に取り組み、さらには、地域住民が積極的にバスを利用したことで平成 26 年 11 月には目標利用者数を達成し、地域における利用の定着が見られたことから、9 月までの福岡市による補助の終了後、交通事業者により平成 27 年 3 月までの 6 ヶ月間の運行延長が決定された。

しかしながら、12 月から 1 月は冬ということもあり、外出機会がそもそも多くないことから利用者数が減っており、現在、西鉄バスにおいて、今後の運行方策等について検討している状況にある。

その後平成 27 年 2 月 26 日に、西鉄(株)から、沿線住民や市との協力で利用者数が順調に伸び、前年 11 月には目標利用者数を達成し十分利用が見込めると判断できたこと、また地域のコミュニティ形成に当該路線が果たしている役割を考慮して、4 月 1 日からの本格運行が発表された。

## 7 柏原三丁目地区における公共交通不便地対策から見る今後の課題

現在、公共交通不便地対策においては、生活交通確保支援補助金交付要綱を根拠に補助を行っている。その対象となる地区、検討経費や試行運行の補助によって様々な成果が出ているが、成果と同時に課題も出てきている。

地区における成果としては、柏原地区での取組において進捗があったことは大きいですが、補助の対象とならない地域（東区の美和台地区や橋本地区等）においては、地域が主体となって取組を行っても現行制度上では補助の対象となっていない。そのため、補助対象とならない地区の活動をどのように支援していくかが課題となっている。

検討経費の補助については、要綱上 2 年という期間となっている。柏原地区のように地域住民が積極的に取り組んだ理想的な状況下でも 2 年間は検討を要してしまうため、地域のまとまり等で困難性が高い地域ではもう少し長い検討期間が必要となってくることが予想される。また、試行運行に対する補助も採算上のリスクを減らすことができる制度となっているが、補助期間が 6 ヶ月と短期間であるため、利用が増える前に試行運行が困難となる可能性があり、要綱の見直しも課題となっている。

以上の課題については、議会においても問題意識を持っている議員が多いため、今後、関係部局と連携して制度改善に努めていくこととしている。

# 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例

平成 22 年 3 月 第 1 回福岡市議会（定例会）において議員提案条例として制定

平成 22 年 3 月 29 日公布・平成 22 年 12 月 28 日施行

## 条例の概要

### <目的> （第 1 条）

- ・ 市民、市民団体、市及び公共交通事業者の役割の明示
- ・ 市の生活交通の確保に関する施策を定めることによる → **生活交通の確保**
- ・ 市民、市民団体及び公共交通事業者による主体的な取組の促進

### <役割> （第 3 条～第 7 条）

	役割
市	・ 生活交通施策とまちづくりその他の施策との一体的な推進 ・ 市民等、公共交通事業者への情報提供かつわかりやすい説明
市民等 (市民・市民団体)	・ 市の生活交通施策の共働 ・ 社会的役割の自覚と団体相互の連携（市民団体のみ） (※居住・活動する地域に係る生活交通の確保のための取組へ参画する権利を有する)
公共交通事業者	・ 社会的役割の自覚と市の生活交通施策の尊重、最大限の配慮 ・ 市、市民等への積極的な情報提供
共通	・ 基幹的な交通ネットワークの維持・拡大を図り人の移動の連続性を確保 ・ 相互の情報交換と協力関係の構築

※ 生活交通施策：公共交通空白地等及び移動制約者の生活交通を確保するために必要な施策

### <施策> （第 8 条～第 10 条）

#### 1) 公共交通空白地等に係る生活交通の確保のための支援

市は、公共交通空白地等に係る生活交通の確保を図るため、市民等及び公共交通事業者と相互に連携協力し、必要な支援を行うよう努める。

**【定義】「公共交通空白地等」**… 次のいずれかに該当する地域

- ア 公共交通空白地 バス停から概ね 1km 以上離れ、鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域
- イ 公共交通不便地 バス停から概ね 500m 以上離れ、鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域
- ウ 公共交通不便地に準ずると市長が認める地域
- エ バス・鉄道路線の廃止等に伴いア～ウの地域になるおそれのある地域

#### 2) 生活交通特別対策区域の指定

市長は、公共交通空白地等のうち、当該地域における生活交通の確保に向けた取組状況を踏まえ、生活交通の確保のための支援が必要と認められる地域を、「福岡市地域公共交通会議」の意見を聴いた上で「生活交通特別対策区域」に指定することができる。

#### 3) 生活交通特別対策区域における支援

市は、「生活交通特別対策区域」において、予算の範囲内で、生活交通の確保のために必要な支援を行う。

# 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例

平成 22 年 3 月 29 日

条例第 25 号

## 目次

### 前文

### 第 1 章 総則（第 1 条—第 7 条）

### 第 2 章 生活交通の確保に関する施策等

#### 第 1 節 公共交通空白地等に関する施策等（第 8 条—第 10 条）

#### 第 2 節 移動制約者に関する施策等（第 11 条）

### 第 3 章 福岡市地域公共交通会議（第 12 条）

### 第 4 章 雑則（第 13 条）

### 附則

生活交通は、市民の諸活動の基盤であり、日常生活において重要な役割を果たし、地域社会の形成を支えるだけでなく、社会経済を発展させるとともに、文化を創造するなど豊かな社会の実現のために不可欠なものである。

近年、高度経済成長時代を経て、住宅や大規模集客施設の郊外への立地が進み、個人のライフスタイルの多様化とあいまって、自動車への依存が一層高まっているとともに、都市部への人口流出等による人口減少、高齢化の進展などにより、地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。こうした状況の中、乗合バス路線網の維持に加え、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉有償運送など市場で供給が困難であり、かつ、通院、買物などの日常生活を支える新しい交通サービスへの期待が高まっている。

福岡市においても、自動車に依存したライフスタイルの進展や需給調整のための規制の緩和により、乗合バスの不採算路線の廃止や縮小が相次ぎ、地域公共交通の衰退が現実のものとなっている。このことは、高齢者や障がい者の通院及び買物、子どもたちの通学などの日常生活に必要な移動の手段を奪うことになりかねず、ひいては地域社会の衰退を引き起こすことが懸念されるものである。

このような状況に対処するため、福岡市が地域の生活支援のための交通の在り方を制度的にも政策的にも主体的に整備する必要に迫られている。

今こそ、市民の生活交通を確保し、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障するとともに、これまでの公共交通事業者の取組を踏まえ、福岡市による「公助」を市民及び市民団体による「共助」及び「自助」並びに公共交通事業者のさらなる「努力」で補い合う仕組みづくりが求められている。

よってここに、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通を確保し、もって活力ある地域社会の再生に寄与するという決意のもと、この条例を制定する。

## 第1章 総則

### (目的)

第1条 この条例は、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保を図るため、市民、市民団体、市及び公共交通事業者の役割を明らかにし、生活交通の確保に関する施策を定めるとともに、市民、市民団体及び公共交通事業者による主体的な取組を促進することにより、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障し、もって活力ある地域社会の再生を目指すことを目的とする。

### (定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 生活交通 通勤，通学，通院，買物その他の日常生活に欠かすことのできない人の移動をいう。
- (2) 市民団体 福岡市市民公益活動推進条例(平成17年福岡市条例第62号)第2条に規定する市民公益活動団体をいう。
- (3) 公共交通事業者 道路運送法(昭和26年法律第183号)による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者並びに鉄道事

業法（昭和 61 年法律第 92 号）による鉄道事業者をいう。

- (4) 福祉有償運送事業者 道路運送法第 79 条の登録を受けた者のうち、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 49 条第 3 号に規定する福祉有償運送を行う者をいう。
- (5) 移動制約者 高齢者，障がい者等のうち移動に関し制約を受ける者をいう。
- (6) 公共交通空白地 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業（以下「路線バス」という。）における停留所（以下「バス停」という。）から概ね 1 キロメートル以上離れ，かつ，鉄道事業法による鉄道事業（以下「鉄道」という。）における駅（以下「鉄道駅」という。）から概ね 1 キロメートル以上離れた地域をいう。
- (7) 公共交通不便地 バス停から概ね 500 メートル以上離れた地域（鉄道駅までの距離が概ね 1 キロメートル未満の地域及び公共交通空白地を除く。）をいう。
- (8) 公共交通空白地等 次のいずれかに該当する地域をいう。
  - ア 公共交通空白地
  - イ 公共交通不便地
  - ウ 公共交通不便地に準ずると市長が認める地域
  - エ 路線バス又は鉄道に係る路線の廃止等に伴いアからウまでに掲げる地域となるおそれのある地域

（市民の権利等）

第 3 条 市民及び市民団体（以下「市民等」という。）は，その居住し，又は活動する地域に係る生活交通の確保に向けた取組に参画する権利を有する。

2 市民等は，市が実施する公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通を確保するために必要な施策（以下「生活交通施策」という。）について，共働（福岡市市民公益活動推進条例第 2 条第 6 号に規定する共働をいう。以下同じ。）して推進するよう努めなければならない。

3 市民団体は，その社会的な役割を自覚し，生活交通に関する活動について，市民の理解と協力が広く得られるようにするとともに，団体相互の多様な連



携を図るよう努めなければならない。

(市の役割)

第4条 市は、生活交通施策をまちづくり施策その他の市の施策と一体的に推進するものとする。

2 市は、市民等及び公共交通事業者に対し、生活交通施策に関する情報を提供し、かつ、分かりやすく説明するよう努めるものとする。

3 市は、国及び他の地方公共団体と協力して生活交通施策の推進に努めるものとする。

(公共交通事業者の役割)

第5条 公共交通事業者は、その社会的な役割を自覚し、市が推進する生活交通施策を尊重し、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通を確保するため、最大限の配慮を払うよう努めなければならない。

2 公共交通事業者は、自ら行う生活交通に係る事業の情報を、市及び市民等に対して積極的に提供するよう努めなければならない。

(生活交通施策の推進に当たっての役割)

第6条 市、市民等及び公共交通事業者は、生活交通施策の推進に当たっては、路線バス、鉄道等の基幹的な交通手段とのネットワークの維持及びその拡大を図り、人の移動の連続性を確保するよう努めなければならない。

2 市、市民等及び公共交通事業者は、相互に情報交換を行い、かつ、協力関係を構築するよう努めなければならない。

(市民等による施策の提案等)

第7条 市民等は、市に対して、その居住し、又は活動する地域に係る生活交通に関する施策を提案することができる。

2 市は、前項の規定に基づき市民等が提案する施策等について、共働して推進するよう努めるものとする。

## 第2章 生活交通の確保に関する施策等

### 第1節 公共交通空白地等に関する施策等

#### (公共交通空白地等に関する施策)

第8条 市は、公共交通空白地等に係る生活交通を確保するため、市民等及び公共交通事業者と相互に連携協力し、必要な支援を行うよう努めるものとする。

#### (特別対策区域の指定)

第9条 市長は、公共交通空白地等のうち、当該地域における生活交通の確保に向けた取組の状況を踏まえ、生活交通の確保のための支援が必要と認められる地域を生活交通特別対策区域（以下「特別対策区域」という。）として指定することができる。

- 2 市長は、特別対策区域を指定し、変更し、又は解除しようとするときは、あらかじめ、第12条に規定する福岡市地域公共交通会議の意見を聴くものとする。
- 3 市長は、特別対策区域を指定し、変更し、又は解除したときは、規則で定めるところにより、その旨を告示するものとする。

#### (特別対策区域における支援等)

第10条 市は、特別対策区域において、予算の範囲内で、生活交通の確保のために必要な支援を行うものとする。

- 2 市は、前項の特別対策区域における支援を行うに当たっては、当該特別対策区域における生活交通の質の向上に努めるものとする。
- 3 市民等及び公共交通事業者は、特別対策区域において、市の生活交通の確保に関する施策を共働して推進し、かつ、最大限の協力をするよう努めなければならない。

## 第2節 移動制約者に関する施策等

第11条 市は、移動制約者に係る生活交通を確保するため、福祉有償運送事業者に対し、運営等に関する相談、助言、指導その他の必要な支援を行うものとする。

2 福祉有償運送事業者は、前項に規定する市の助言、指導等に対し、最大限の配慮を払うよう努めなければならない。

## 第3章 福岡市地域公共交通会議

第12条 この条例の適正な運用を図るため、福岡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

2 交通会議は、次に掲げる事項について、調査、協議及び関係者の意見の調整の事務を行う。

(1) 生活交通の在り方に関する事項

(2) 特別対策区域に関する事項

(3) 前2号に掲げるもののほか、市民の生活交通の確保に関し市長が必要と認める事項

3 交通会議は、道路運送法に基づく地域公共交通会議を兼ねるものとし、前項の事務のほか、同法に定められた協議を行う。

4 交通会議の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

## 第4章 雑則

(委任)

第13条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

## 附 則

### (施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から起算して9月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

### (検討)

- 2 市は、この条例の施行後3年を経過した場合において、この条例の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、この条例の規定について検討を加え、その結果に基づき必要な措置を講ずるものとする。

### (経過措置)

- 3 この条例の施行の際現に市が公共交通空白地等において、当該公共交通空白地等の実情及び特性に即した代替となる交通手段の確保等に係る支援を行っている地域は、第9条第1項の規定により指定された特別対策区域とみなす。

### (3) 栃木県佐野市

- 1 年月日：平成 27 年 4 月 28 日（火）
- 2 場所：栃木県佐野市
- 3 調査目的：都市行政問題研究会の平成 26・27 年度テーマ「都市における公共交通のあり方」の調査研究に資するため、平成 17 年 2 月に、1 市 2 町（旧佐野市、旧安蘇郡田沼町、旧安蘇郡葛生町）で合併した佐野市において、効率性や採算性を高めるだけでなく地域住民で育てるバスづくりを目指し実践するなど、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築を果たした取組等について調査し、都市における公共交通のあり方を見いだすため。

#### はじめに

佐野市は、平成 17 年 2 月 28 日に、旧佐野市、旧田沼町、旧葛生町が合併して誕生した。合併により人口は約 12 万 1,500 人（平成 27 年 4 月 1 日現在）、面積は約 356 k m<sup>2</sup> となり、地形的には、北部から北東部、北西部にかけて森林地帯が広がり、南部と西部は平たんな市街地や農地となっている。

道路については、国道 50 号が市南部の東西に伸びており、東北自動車道・佐野藤岡インターチェンジと連結している。国道 293 号が佐野地区（旧佐野市の区域をいう。以下同じ。）北部と田沼地区（旧田沼町の区域をいう。以下同じ。）及び葛生地区（旧葛生町の区域をいう。以下同じ。）の市街地を結び、市の中央部を貫く幹線道路となっている。また、平成 22 年 4 月には北関東自動車道・佐野田沼インターチェンジが、平成 23 年 4 月には東北自動車道・佐野サービスエリアにスマートインターチェンジが開通し、道路交通の要衝に位置している。

鉄道については、東西に走る J R 両毛線が佐野市と小山市、足利市方面を結び、葛生駅を起点とする東武佐野線は館林駅に接続し、館林市を経て首都圏につながり、通勤、通学の主要な手段となっている。

また、平成 19 年 1 月に佐野新都市バスターミナルがオープンし、首都圏などへの新たな交通手段として、高速バスの需要が伸びている。

## 1 佐野市営バスの概要

佐野市営バス（以下「市営バス」という。）は、道路運送法第78条の自家用有償旅客運送として市で運営しており、運行業務は、民間事業者に委託している。バス路線は、現在、「基幹線」「秋山線」「仙波会沢線」「野上線」「飛駒線」「足利線」「名水赤見線」「犬伏線」の8路線13系統、所有する車両数は12台（うち予備車3台）となっている。

市営バスの変遷をみると、平成17年の市町村合併により、旧田沼町（昭和62年から運行）及び旧葛生町（昭和57年から運行）の町営バスを引き継ぎ、市営バスとして運行を開始した。

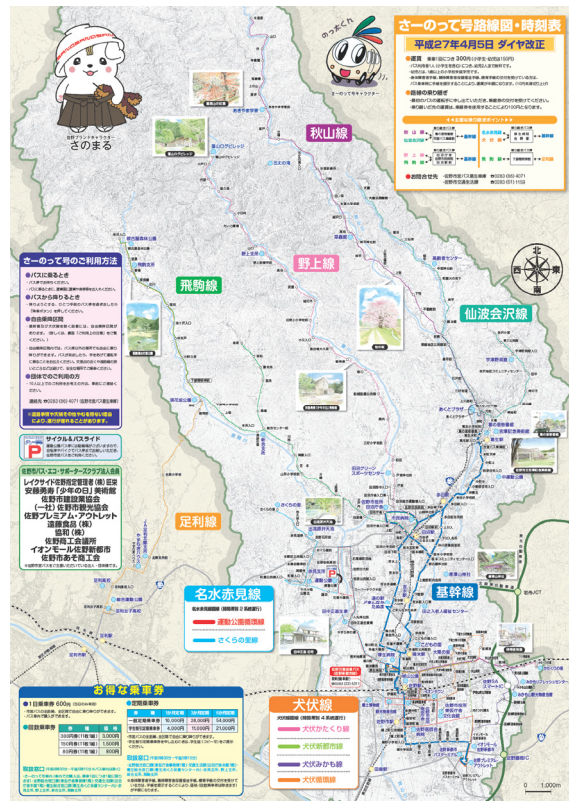
しかしながら、モータリゼーションの進展や地方の過疎化などの社会状況の影響を受け、市営バスの利用者数が年々減少するとともに、様々な課題があったため、全体的な見直しをする必要があった。

そこで、今後の佐野市におけるバス交通の基本的な考え方をまとめた佐野市バス交通基本方針を平成19年3月に策定し、平成20年3月には、平成19年10月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、先に策定した佐野市バス交通基本方針を引き継いで、第1期佐野市地域公共交通総合連携計画を策定した。

平成20年10月に、路線を再編して実証運行を開始し、運行ダイヤや運行経路などの見直しを行い、平成23年4月から本格運行を開始した。

市営バス路線全体の利用者数は、実証運行開始前の平成19年度は約5万人であったが、平成25年度には約11万6,000人まで増えた。

平成26年度には、公共交通空白地域への新規路線として新たに「犬伏線」の運行を開始したが、利用者は、当初の見込みを大幅に下回ることとなった。「犬

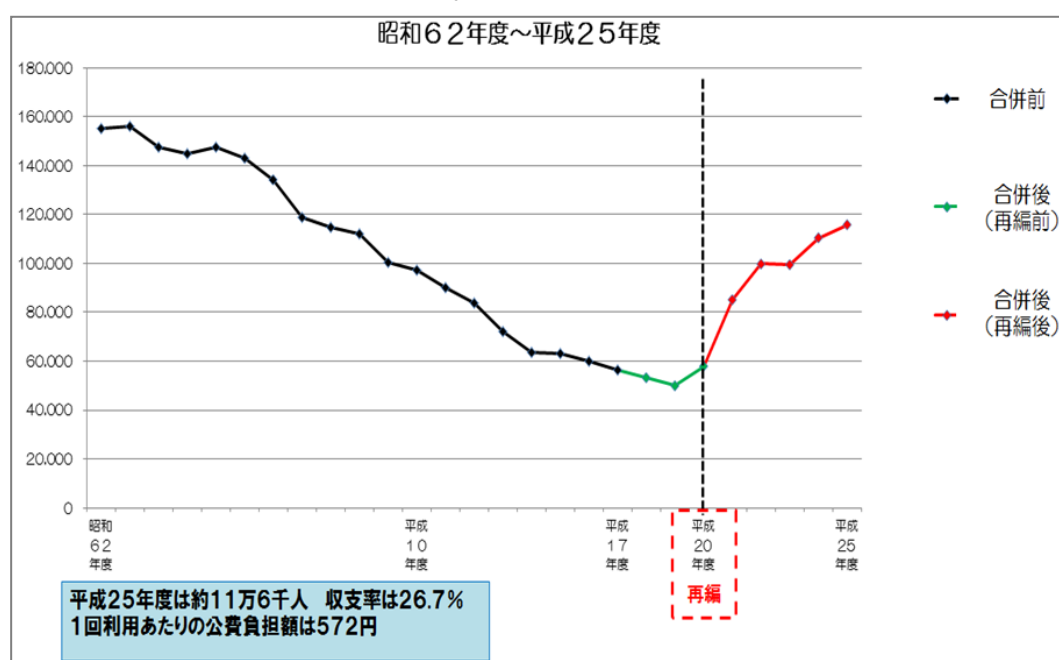


佐野市営バス路線図（平成27年4月5日～）

伏線」は、新規路線であることから、住民説明会を開催し、説明会参加者に1日乗車券の引換券を配付したり、「犬伏線」の対象町会に犬伏線に限った路線図・時刻表を全戸配付するなどして周知に努めたが、現在においても利用者数は伸びていない。

また、「犬伏線」を除く既存の7路線の利用者数についてみると、全体としては伸びているものの、近年はその伸びが鈍化傾向にある。

こうしたことから、第一に「犬伏線」の見直しを行い、さらに、中山間地域を運行する路線について、利用者数の増加や収支率の改善が図られるよう見直しを行う必要があると考えている。



市町村合併前後における佐野市営バス利用者数の推移（昭和62年度～平成25年度）

次に、市営バスに関する歳入・歳出予算（自家用有償バス事業特別会計）をみると、平成27年度は、1億7,840万円となっており、前年度予算に比べ4,000万円の増加となっている。その要因としては、歳出において、運行業務委託料の増加（運転手の安定雇用や質の向上を図るための人件費の増加、老朽化に伴う車両の修繕費や整備費の増加等）、小型バス車両の購入等があげられる。

歳入において、一般会計からの繰入れが1億3,123万円余りとなっており、そのうち、自家用有償バス事業特別会計への繰入金は、平成23年度以降減少してきたが、平成26年度決算においては、増額になる見込みである。また、使用

料、いわゆる市営バスの運賃収入が 2,000 万円余り（全体の 11.3%）となっており、厳しい運営状況が続いている。

## 2 まちづくりと連携した佐野市営バスの取組

### （1）市町村合併後の市営バスの変遷

#### ア 路線再編について

平成 17 年 2 月の市町村合併後、平成 20 年 10 月に行った路線再編の主なポイントとしては、次の 3 点があげられる。

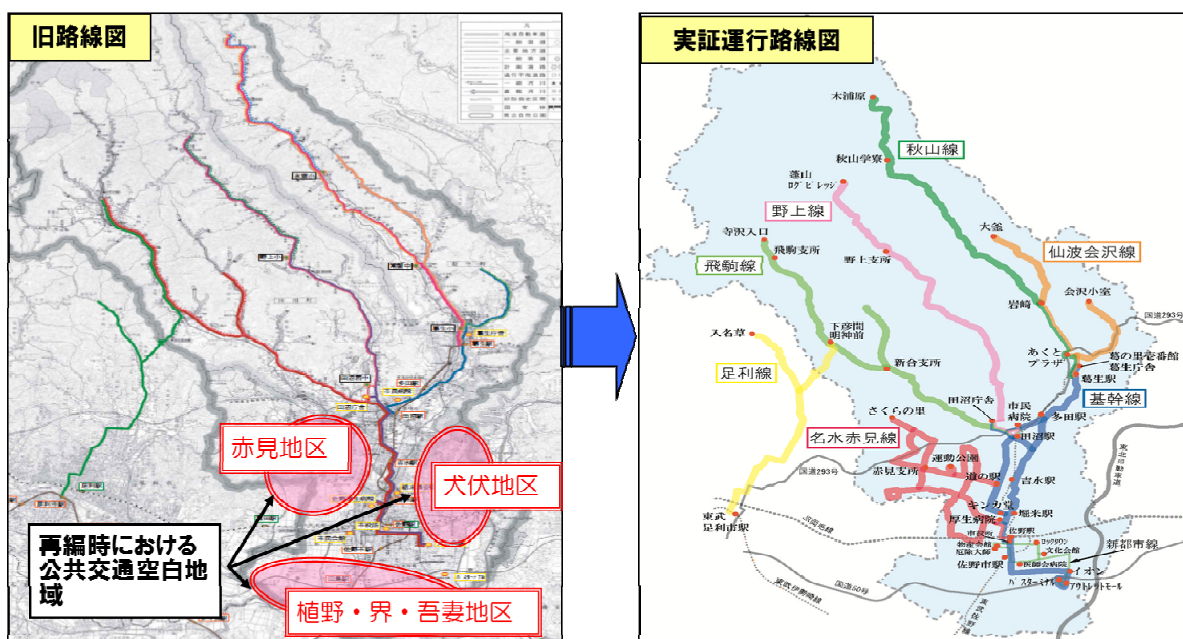
- ① 市町村合併前の町営バスから引き継いだ路線延長を、運行頻度確保のために短縮するとともに、佐野地区、田沼地区、葛生地区のそれぞれの市街地と佐野新都市地区の 4 つの拠点をつなぐ基幹線を新設したこと。
- ② 旧佐野市ではバス交通がほとんどなかったため、市民意向調査を行った結果、希望（三者択一）が最も多かった赤見地区方面に路線を新設（「名水赤見線」）したこと。
- ③ 基幹線を基本軸とし、基幹線にこれまでの路線と新設した名水赤見線を支線として接続させたこと。

#### イ 路線再編後の主な路線の見直し

- ① 「名水赤見線」について、右回り、左回りの循環型の運行経路から、効率性を上げるため、平成 23 年 4 月に 4 系統（さくらの里線、運動公園循環線、駒場線、市場循環線）に、さらに、平成 24 年 4 月に 2 系統（さくらの里線、運動公園循環線）に変更し、1 日 10 便から 11 便に 1 便増便した。
- ② 足利市の区域内を運行する「足利線」について、利用者の実情を踏まえ、平成 23 年 10 月に運行経路の変更（下彦間明神前から寺沢入口までの区間を延伸、名草方面への運行の廃止、やすらぎハウス止まりに短縮）を行った。この「足利線」の変更に伴い、足利市が足利市生活路線バス名草線の運行を開始した。さらに、通学者の利便性を図るため、平成 25 年 4 月に朝夕の各 1 便の延伸（やすらぎハウスから足利女子高校前までの区間）を行い、1 日 10 便から 8 便に 2 便減便した。
- ③ 「犬伏線」（犬伏かたくり線、犬伏新都市線、犬伏みかも線、犬伏循



環線の4系統)について、平成26年4月に新規路線として運行を開始した。



路線再編前後の新旧路線図（7路線9系統に再編）

## （2）第2期佐野市地域公共交通総合連携計画等について

平成25年3月に策定した第2期佐野市地域公共交通総合連携計画においては、「市民生活の安定向上及び地域経済の健全な発展」という基本方針のもとに、次の5つの基本目標を掲げている。

- ① 市民の足となる公共交通
- ② 環境に配慮した公共交通
- ③ 地域活力の向上を図る公共交通
- ④ 市民と共に作り上げる公共交通
- ⑤ 安定的な財源の確保

これらの目標を達成するため、例えば、市民の足となる公共交通では、運行時間帯や運行頻度、運行経路などの工夫による利便性の向上を図ること、地域活力の向上を図る公共交通では、公共交通空白地域の解消や地域にあった運行形態の検討を行うこと、市民と共に作り上げる公共交通では、新規路線の導入に当たりワークショップを開催して地域住民の声を反映させること、新規路線の導入時や運行経路の変更時に住民説明会を開催すること、などの取組を行っ

ていくこととしている。

また、平成 26 年度から平成 29 年度までの施策の方針や目標を明らかにした佐野市総合計画後期基本計画において、市営バス事業は、基本目標の「地域の特色を活かした快適なまちづくり」のもとで、政策の「住みやすい快適なまちづくり」、施策の「まちなかの活性化と公共交通網の整備」に位置づけ、各種事業を計画的に推進することとしている。

### (3) ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入について（「名水赤見線」、「犬伏線」）

佐野市では、新規路線導入の際には、佐野方式ワークショップとして、住民が主体となったワークショップを開催し、“手づくり風”なバス路線案の策定を目指している。ワークショップでは、国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスターである為国孝敏氏にコーディネーターをお願いし、運営することとした。



実験運行の様子（「名水赤見線」）

最初にワークショップを開催したのが、「名水赤見線」である。「名水赤見線」では、新規路線を導入することが前提となっており、実証運行計画を沿線住民が主体的に参加・関与して立案した（参加人数 33 名（13 町会）、開催時期 平成 20 年 5 月～平成 21 年 3 月、開催回数 8 回）。

このワークショップでは、住民と行政との間で運行の約束を決め、「利用状況によっては廃止もあること（バストリガー方式）」を住民側に了解をもらい、行政側は、「ワークショップで決めたとおりに運行すること」を住民に約束した。具体的に住民が決定したことは、路線名、運行経路、運行ダイヤ、バス停の位置・名称であり、行政は、住民がワークショップを進めていく中で必要なバス運行に関わる基礎データの収集、調査の協力をした。また、実証運行中は、住民自らがモニターとなり、課題抽出や改善策を検討し、車内のバス停アナウ

ンスは、沿線の 2 校の中学生にお願いし、親しみのあるものにするなど地域住民で育てるバスづくりを目指した。

次にワークショップを開催したのが、「犬伏線」である。「犬伏線」では、新規路線導入の可否から検討した（参加人数 49 名（20 町会）、開催時期 平成 24 年 3 月～平成 25 年 2 月、開催回数 10 回）。



ワークショップの様子（「犬伏線」）

このワークショップでは、新規路線の導入に関し、推進派と慎重派がおり、推進派からは、

運転ができない高齢者・女性・子どものためや、10 年後への保険などのために必要であるとの意見がある一方で、慎重派からは、財政負担の増加に対する懸念や、福祉タクシー券を充実させた方がよいなどの意見があった。

このような状況の中、ワークショップ開催前に抽出でのアンケート調査を実施していたが、客観的な判断を行うため、犬伏地区の全世帯を対象にしたアンケート調査を実施し、その結果をもとに市営バスの必要性について検討を重ねた。

しかしながら、意見はまとまらず、最終的には、ワークショップでの検討内容やアンケート調査の結果等を踏まえ、市の方針として、犬伏地区への新規路線の導入を決定した。

その後、ワークショップにおいて、路線の名称、運行経路、バス停の位置・名称を協議し、平成 26 年 4 月に運行を開始した。

#### （４）佐野市営バスの利用促進策及び周知活動等について

##### ① 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブの設立

佐野市バス・エコ・サポーターズクラブは、市営バスの支援や応援をしながら、多くの会員で市営バスを支え合うことを目的に、平成 20 年 10 月に設立した。

サポーターズクラブの年会費は、個人会員が 5,000 円、法人会員は 10,000 円となっており、個人会員の特典としては、市営バスに関するもので一例をあげると、土・日・祝日は、全路線の運賃が無料となっている。また、施設に関するものでは、レイクサイド佐野(日光市に存する市民保養施設)において朝食を無料でサービスするとしている(平成27年4月1日現在)。このように、会員には、会員特典を活用して市営バスに数多く乗ってもらうことにより、マイバス意識の醸成を育んでいくことや、自家用自動車と市営バスの双方を上手に利用して、「クルマときどきバス」を推進し、環境負荷の低減に貢献することも目的にしている。

## ② 夏休み子どもパスポートの発行


小学生・中学生・高校生を対象に、夏休み期間中は市営バスが乗り放題になるパスポートを発行し、利用促進を図っている。

夏休み子どもパスポート(小学生 1,000 円、中学生・高校生 2,000 円)は、中学生が、田沼庁舎の西にある体育館で夏休みに行われるバレーボール教室へ通う際に数多く利用されている。走行しているバスは、小型バス(35 人乗りもしくは 29 人乗り)であるが、この間は乗車定員を超えるため、もう 1 台の小型バスを随行便として運行させている。


また、高校生については、主に「名水赤見線」や「足利線」で夏休み期間中に学校に行く生徒がパスポートを購入し、市営バスを利用している。

## ③ 無料乗車日の実施

佐野地区、田沼地区、葛生地区において夏祭りが行われているが、それぞれの夏祭りの日に合わせ、平成 21 年から市営バスの周知を目的に無料乗車



### 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ 入会案内



---

**クラブの目的**

佐野市バス・エコ・サポーターズクラブは、佐野市営バス「さーのって号」の支援や応援をしながら、多くの会員の皆さまで「さーのって号」を支え合うことを目的に設立しました。さらに、会員の皆さまが会員特典を活用して数多く「さーのって号」を利用し、「さーのって号」を身近に感じて「マイバス意識」を育むことや、自家用自動車をお持ちの会員の皆さまが会員特典を活用しながら、自家用自動車と「さーのって号」の双方を上手に利用して「クルマときどきバス」を推進し、環境負荷の低減に貢献することも目的にしております。

---

**個人会員**

年会費①: 5,000 円(学生の方は 4,000 円)  
 年会費②: 運転免許を全部返した方、または運転免許の更新を行わなかった方は、初年度のみ年会費無料  
 (継続入会の場合 年会費 3,000 円)  
 ※別途、要件や必要書類等がありますので、詳しくはお問い合わせください。

会員特典: 市営バスに関するもの

- ・平日 乗換運賃 無料、1 日乗車券 100 円引き
- ・土・日・祝日 全路線の運賃 無料!
- ・回数乗車券(150 円券 1 枚綴り) 1 組を配布

施設に関するもの

- ・レイクサイド佐野 朝食無料サービス
- ・あきやま学業 宿泊料 10%割引、「レストランあきやま」でのソフトドリンク 1 杯サービス
- ・蓬山口ピレック 施設利用(レストラン・フィッシングセンターを除く) 10%割引
- ・根古屋森林公園 「根古屋亭」の焼きそば(そば打ち体験を含む) 10%割引


---

**法人会員**

年会費: 1 口 10,000 円(何口でも可)

会員特典: ・佐野市HP(バスのページ)や時刻表等に協力企業として、名称等を掲載  
 ・1 口につき、① 市営バス車内へ法人会員のポスター(83 サイズ横)を 3 か月間無料掲載  
 または② 回数乗車券(300 円券 1 枚綴り) 1 組を配布  
 ※①か②の選択制となります。

☆会員証の有効期限: 入会した日から起算して 1 年間



会員の更新手続きは毎年行ってください。  
皆さまの入会を心よりお待ちしております。

## 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ 入会案内

日を実施した。

無料乗車日においては、全路線の全便を無料とし、通常期よりも約 1.5 倍の利用者があったが、実施から 5 年が経過し、周知の目的が達成されてきたことから、平成 26 年度は、夏祭りのチラシ持参者について、1 枚につき 5 名までを無料とすることにした。無料乗車の方法を変更したが、大きなトラブルもなく無料乗車日を実施することができた。利用者数は、通常期の約 1.1 倍にとどまった。

#### ④ バスの乗り方教室の開催

小学校や町会、育成会、老人会等と連携して、バスの乗り方教室を開催している。

特に、小学校では、小学 2 年生を対象に公共交通の授業があり、校外活動を実施する上で市営バスを利用したいという相談があり、平成 25 年度からバスの乗り方教室の開催を始めた。出席者には、期日指定の 1 日乗車券の引換券を配布し、後日、引換券を活用して実際に市営バスに乗車している。

#### ⑤ 市のホームページに運行状況を掲載

従来から、各路線の運転手と車庫との間では無線で連絡を取り合っていたが、無線が通じない地域があったため、FOMA の電話回線を利用した無線機を導入した。その結果、運行路線の全域において、無線が通じるようになり、運行状況が把握することができるようになったため、平成 26 年 12 月から、市のホームページにおいて運行状況を配信するサービスを開始した。

#### ⑥ 市営バスの路線図・時刻表の配布

市営バスの路線図・時刻表について、以前は全戸配布していたが、平成 25 年度分以降は、実際の利用者に行き渡るように、公共施設やバス車内で配付している。

#### ⑦ その他

市営バスの愛称「さーのって号」及びマスコットキャラクター「のっ太くん」の募集（平成 21 年）や、「さーのって号」の写真コンクールの開催（平成 22 年）、市営バスに乗車した観光施設の利用者に、各施設の特産品と交換することができるチケットを配布する特産品のプレゼント（平成 23 年）、市の広報紙に、市営バスの乗り方や市営バスを利用したお出かけプラン、ダ

イヤ改正などの市営バス情報を掲載（平成 21 年 7 月から 14 回掲載）等の利用促進や周知活動を行っている。

### **3 地域公共交通会議・法定協議会等の設置状況について**

佐野市では、平成 19 年 5 月に、佐野市地域公共交通会議を市の補助機関として設置し、平成 20 年 3 月に、法定協議会である佐野市地域公共交通協議会を設置した。

その後、平成 26 年 5 月に、佐野市地域公共交通会議を佐野市地域公共交通協議会に統合した。

地域公共交通総合連携計画の策定状況は、平成 20 年 3 月に、佐野市地域公共交通総合連携計画（計画期間は平成 20 年 4 月から平成 25 年 3 月までの 5 か年）を、平成 25 年 3 月に、第 2 期佐野市地域公共交通総合連携計画（計画期間は平成 25 年 4 月から平成 30 年 3 月までの 5 か年）をそれぞれ策定した。

それ以外の地域公共交通計画の策定状況としては、平成 19 年 3 月に佐野市バス交通基本方針を策定したが、同時期に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、地域公共交通総合連携計画を作成することができるようになったため、佐野市バス交通基本方針を第 1 期の佐野市地域公共交通総合連携計画に引き継ぐようにした。

また、平成 21 年 3 月には、佐野市の総合交通体系を示す佐野市総合交通マスタープランを策定（都市計画課作成）した。

### **4 国・栃木県からの補助金等について**

国からの補助金をみると、地域公共交通確保維持改善事業費補助金として、平成 24 年度 22,356 千円、平成 25 年度 30,117 千円、平成 26 年度 24,702 千円の交付を受けている。平成 26 年度については、平成 25 年 10 月にワゴン車を購入したことにより、車両減価償却費等国庫補助金として 321 千円の交付を受けている。

栃木県からの補助金については、市町村生活交通路線運行費補助金として、平成 24 年度 3,115 千円、平成 25 年度 4,343 千円、平成 26 年度 5,140 千円の交付を受けている。

また、栃木県からの補助金については、年々少しずつ増加しているものの、平成27年度から新たに収支率が補助要件となるため、これまで補助対象であった路線が補助対象にならない可能性があるなど、今後とも運営状況等を注視する必要がある。

## 5 平成24年地域公共交通優良団体大臣表彰の受賞

佐野市地域公共交通協議会が実施してきた市営バスに関する取組（「市営バス「さーのって号」の再編によるバス交通ネットワークの再構築を図るとともに、ワークショップを通じた地域住民主体の公共交通の導入を進めるなど、地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだこと。」）が認められ、平成24年9月26日に、地域公共交通優良団体として国土交通大臣表彰を受賞した。

## 6 佐野市営バス車庫視察

佐野市営バス葛生車庫（葛生駅近く）（以下「葛生車庫」という。）の事務所において、市営バスの全路線の運行管理を行っている。また、「基幹線」「仙波会沢線」「秋山線」の乗り継ぎポイントになっており、この3路線の運転手の控え室にもなっている。「名水赤見線」「犬伏線」も葛生車庫から出発しているが、待機場所は佐野駅近くの市営駐車場となっている。田沼地区を走行する「野上線」「飛駒線」は、田沼庁舎が乗り継ぎポイントになっており、運転手は田沼庁舎で控えている。

市営バスは、全部で9台が走行しているが、このうち、青いバスは2台あり、「基幹線」の1台として、及び「名水赤見線」を走行している。なお、予備車は葛生車庫に2台、田沼庁舎に1台の計3台となっている。



「基幹線」を走る青色の「さーのって号」

市営バスは、基幹線に支線が接続しており、基幹線から支線に、また、支線から基幹線に乗り継ぐことに

なると、運転手間や運転手と葛生車庫の間で無線により連絡を取り合い、できる限り乗り継ぐことができるよう調整を行っている。

市営バスの運転手は、22名（平成27年4月1日現在）であり、各路線をローテーションしている。「基幹線」は2台で運行しており、早番と遅番の4名体制で、「仙波会沢線」「名水赤見線」「犬伏線」は早番と遅番の2名体制で、その他の路線については1日1名体制で運行している。

利用者は、高齢者や障がいを持つ方、高校生等であり、通院や買物、通学等の目的で利用している。また、夏休みには、中山間地域にあるキャンプ場や観光施設を利用する団体客等が市営バスを利用することもある。

利用者と運転手は顔見知りとなっており、葛生車庫が一つのコミュニティの場となっている。葛生車庫に立ち寄った際に、常時利用者の中には、乗車しない日を告げたり、定期的利用者の中には、1週間後の予約をしている方もいる。

午後の便がデマンド運行である「野上線」「飛駒線」「秋山線」については、ほとんどの利用者が、午前中に往路便を利用しているため、降車する際に、運転手に午後の復路便を伝えることにより、午後の便の予約としている。ただし、全便がデマンド運行である「仙波会沢線」は、午前中の往路から予約が必要となる。また、始発の1便については、前日までに電話等で予約が必要となる。

デマンド運行便は、基本的に出発の1時間前までの予約により運行しているが、現在は、FOMAの電話回線を利用した無線機を導入したため、山間部においても運転手とタイムリーに連絡を取り合うことができるようになり、可能な限り対応し、ひとりでも多くの方に乗車してもらうよう努めている。

無線による連絡ポイントも決まっており、例えば、葛生車庫での乗り継ぎがある場合は、市営バスが佐野市民病院を出発した時点で運転手が葛生車庫と連絡を取り合い、利用者の有無を確認している。

葛生車庫と運転手、運転手間において、相互連絡することにより、利用者の利便性の向上に努めている。



#### (4) 熊本県熊本市

- 1 年月日：平成 27 年 5 月 21 日（木）～22 日（金）
- 2 場所：熊本県熊本市
- 3 調査目的：都市行政問題研究会の平成 26・27 年度テーマ「都市における公共交通のあり方」の調査研究に資するため、平成 24 年 3 月に策定された「熊本市公共交通グランドデザイン」及び平成 25 年 4 月に施行された「熊本市公共交通基本条例」の内容や特徴、成果等について調査し、熊本市の公共交通再生に向けた取組を通じて都市における公共交通のあり方を見いだすため。

#### はじめに

熊本市は、平成 20 年 10 月 6 日に旧下益城郡富合町、平成 22 年 3 月 23 日に旧下益城郡城南町、旧鹿本郡植木町を編入合併し、平成 24 年 4 月 1 日に政令指定都市へ移行した。

市町村合併により、人口は、熊本県内の約 41%にあたる約 73 万 4 千人、面積は、約 390 k m<sup>2</sup> となり、西部は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地、東部は、阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯、南部は、白川の三角州で形成された低平野からなっている。

熊本市内を運行する主な公共交通には、バスと鉄軌道があるが、バスは、中心市街地や熊本交通センターを中心とした路線網になっており、かつては、熊本市交通局（市営バス）と民間バス事業者 3 社（熊本電鉄バス、九州産交バス、熊本バス）が運行していた。その後、市営バスについては、民間バス事業者 3 社の運行エリアに応じて、競合路線を移譲（平成 16 年度～20 年度）し、平成 21 年度からは、民間バス事業者 3 社による共同出資で設立した熊本都市バスに対し、営業所単位で路線を移譲（平成 21 年度～27 年度）するなど、市営バスの路線を引き継いでいる。

また、鉄軌道については、熊本市交通局（熊本市電）、J R（九州新幹線、鹿児島本線、豊肥本線）、熊本電鉄が運行している。

平成 26 年度の歳出予算をみると、土木費 415 億円のうち、公共交通に関する予算が約 30 億円となっているが、年によっては 20 億円から 40 億円までとその

規模に増減がある。

平成 21 年 3 月、人口減少や少子高齢化などの社会情勢の変化、都市計画法をはじめとした「まちづくり三法」の改正等を受け、コンパクトで持続可能な都市構造の実現を目指すため、「第 2 次熊本市都市マスタープラン（全体構想）」を策定した。

さらに、平成 24 年 4 月の政令指定都市移行を受け、平成 26 年 3 月に、地域生活圏の特徴を考慮した地域拠点の形成を図り、区ごとの特徴ある都市づくりを進めるため、「第 2 次熊本市都市マスタープラン（地域別構想）」を策定した。

これらのマスタープランでは、中心市街地を中心に、都市の骨格軸を成す交通網と 15 の地域拠点が有機的に連携した多核連携都市の構成をめざすこととしており、公共交通の利便性が高い地域への居住機能誘導や、中心市街地や地域拠点への都市機能集積の具体化に向けた方針を示している。

## 1 熊本市における公共交通の概要

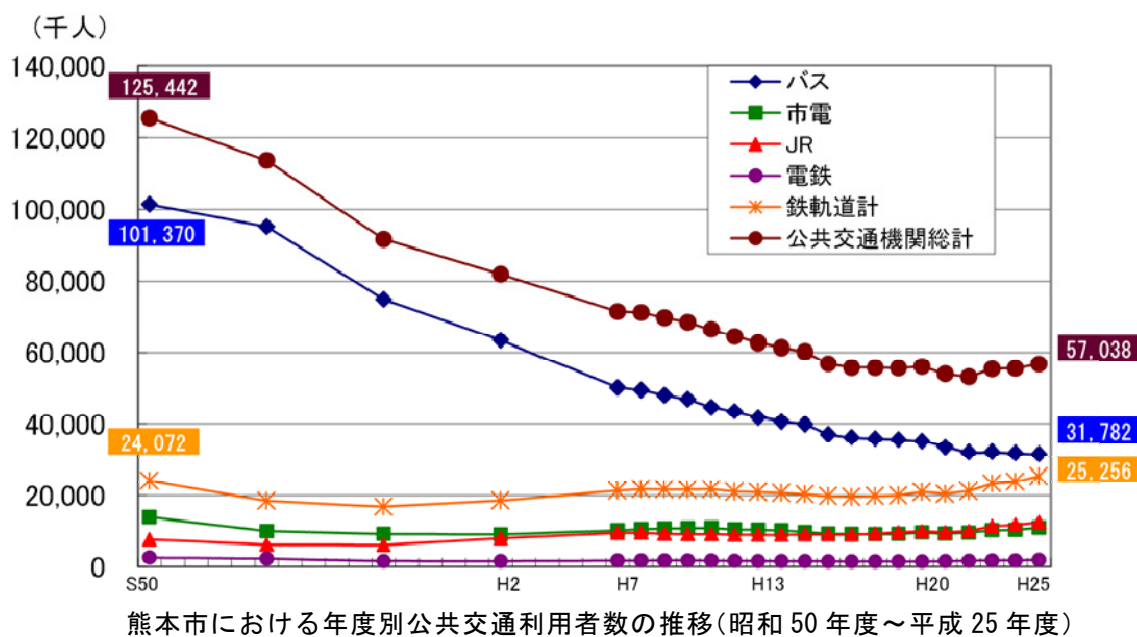
### （1）公共交通の概要について

熊本市における公共交通機関の利用者数（平成 25 年度実績）をみると、バスは、1 日 87,000 人（市営バス 8,300 人、九州産交バス 37,300 人、電鉄バス 15,000 人、熊本バス 9,000 人、都市バス 17,400 人の合計）、年間 3,178 万人となっている。

また、鉄軌道は、1 日 69,300 人（J R 九州（市内駅）34,100 人、熊本電鉄 5,300 人、熊本市電 29,900 人の合計）、年間 2,526 万人となっている。

交通手段の特性をみると、熊本都市圏では自動車の割合が高く、全体の約 6 割を占めており、熊本都市圏と同じく市電を有する九州の他の都市圏と比較しても自動車の依存度が高く、二輪車の利用者も多くなっている。

次に、熊本市における年度別公共交通利用者数の推移をみると、バス利用者は、ピーク時（昭和 50 年代）の約 3 割となっており、直近の 10 年間でも 30% 減少している。これに対し、鉄軌道系の利用者は、概ね横ばいの推移となっており、直近の 2、3 年では、利用者数が増加傾向にある。



## (2) 公共交通の現状と課題について

熊本市においては、自家用車への過度の依存や本格的な人口減少社会の到来等により、公共交通利用者が長期的に減少傾向にある。このような傾向は、全国的にみられており、全国の乗合バス事業者をみても、約7割が赤字となっている。

熊本都市圏を運行する乗合バス事業（高速バス事業を除く）においても、公共交通事業者の経営悪化によりバス路線等が廃止・減便され、バス停・電停・鉄道駅からの半径距離が1,000m以上離れた地域（公共交通空白地域）が7地域（対象面積44km<sup>2</sup>、対象人口6,000人）となっており、公共交通を利用しづらい地域が拡大している。

その結果、公共交通利用者が更に減少するなど、負のスパイラルが働き、公共交通の維持・確保が厳しい状況となっている。

今後、人口減少・超高齢社会の到来に伴う問題や、地球温暖化を含む環境問題に対応するため、自家用車の運転が困難な高齢者等の移動手段の確保や、低炭素社会への転換などの持続安定的な公共交通事業の確立が求められることから、公共交通を重要な交通手段として位置づけ、利便性の高い公共交通で結ばれたまちづくり（コンパクトプラスネットワーク）を目指し取り組んでいくことが必要になる。

## 2 公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり

### (1) 熊本市公共交通グランドデザインについて

熊本市は、平成 24 年 3 月、人口減少・超高齢社会の到来に備え、郊外居住者や高齢者等の移動手段の確保、公共交通の利用者減少に伴う公共交通事業の経営悪化及びサービス低下からの脱却を図るため、「熊本市公共交通グランドデザイン」を策定し、概ね 10 年後の公共交通ネットワークの将来像を考え、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを進めている。

「熊本市公共交通グランドデザイン」は、①中心市街地と 15 の地域拠点を結ぶ 8 軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性を強化する。②基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立する。③公共交通が利用しにくい地域では、地域と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指すという 3 つの柱をベースに策定されている。

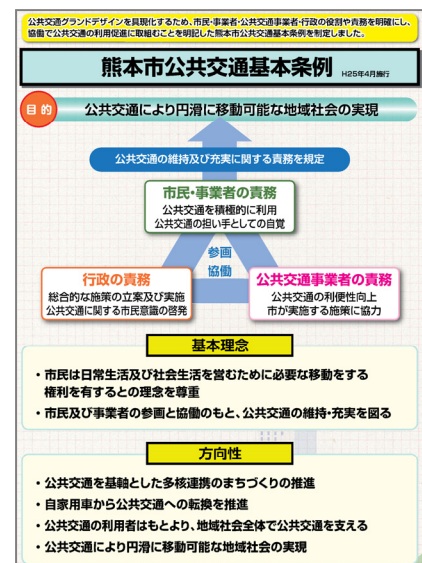


熊本市公共交通グランドデザイン (平成 24 年 3 月施行) 概略図

### (2) 熊本市公共交通基本条例について

熊本市は、平成 25 年 4 月、「熊本市公共交通グランドデザイン」を具現化するため、市民、事業者、公共交通事業者、行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むことを明記した「熊本市公共交通基本条例」を制定した。

条例制定の意義・目的は、人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題の拡大などの社会構造が変化中、公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティ (集約型都市への転換) の実現と、



熊本市公共交通基本条例 (平成 25 年 4 月施行) 概略図

市民の公共交通による移動環境の確保（移動権の尊重）を目指すものとなっている。

条例の制定にあたっては、平成 24 年度に、市長の附属機関として設置された熊本市公共交通協議会の専門部会（公共交通基本条例部会）で議論されることとなった。

専門部会のメンバーは、学識経験者や市議会議員、公共交通事業者、経済同友会、環境分野、マスコミ、公募市民、九州運輸局熊本運輸支局等、様々な分野の関係者で構成されている。

同条例は、前文と全 14 条から構成され、前文では、公共交通の位置づけ、現状、方向性（公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの推進など）、基本理念（市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重することなど）を明記している。

第 1 条では、条例に規定する事項及び条例制定の目的を規定している。具体的には、市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務、公共交通の維持及び充実に関する施策の基本となる事項、その他の事項を定め、これを総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会の実現に寄与することを目的としている。

第 2 条では、公共交通や市民・事業者・公共交通事業者、公共交通空白地域（バス停・電停・鉄道駅から半径 1 km 以上離れた地域）、公共交通不便地域（バス停・電停・鉄道駅から半径 500m 以上 1 km 未満離れた地域）、公共交通準不便地域（その他特段の理由により不便地域に準じると市長が認めた地域）などの用語の定義を規定している。

第 3 条～第 6 条では、公共交通の維持・充実に関する責務として、市、公共交通事業者、事業者、市民の責務をそれぞれ規定している。特に、市民の責務については、公共交通に対する理解と関心を深め、公共交通の担い手のひとりであることを自覚し、日常生活において、過度に自家用車に依存せず、公共交通を積極的に利用することを規定している。

第 7 条では、市は、公共交通ネットワークを強化（基幹公共交通の強化、バス路線網の再編）するため、国、県及び関係機関と協力しながら、公共交通事業者とともに、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの実現に向け、次

の事項を推進することを明記している。

- ① 基幹となる公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の輸送力の増強、速達性の向上、定時性の確保
- ② わかりやすく効率的なバス路線網の構築
- ③ 基幹となる公共交通を中心とした公共交通相互の連携

第 8 条では、公共交通の利用を促進するため、次の 3 つの施策等を行うことを規定している。

- ① 市は、自家用車から公共交通への移手段の転換を促進するため、公共交通の走行環境及び利用環境の改善その他利便性の向上に必要な施策を講ずる（バス優先レーンの導入、ICカードの導入）
- ② 市は、国、県、公共交通事業者及び関係機関と協力し、公共交通相互の乗継ぎ及び公共交通と自家用車、自転車等との乗継ぎ利便性向上など、必要な施策を講ずる（パーク&ライド、サイクル&ライドの導入）
- ③ 市は、事業者、公共交通事業者が行う公共交通の利用促進に向けた取組に対し、積極的に協力する

第 9 条では、公共交通空白地域及び不便地域等への対応として、次の 2 つの施策を行うことを規定している。

- ① 市は、公共交通空白地域において、当該地域に居住する住民が組織する団体及び公共交通事業者と協働して、公共交通による移手段の確保のために必要な施策を講ずる
- ② 市は、公共交通不便地域及び公共交通準不便地域において、当該地域に居住する住民が組織する団体が行う公共交通による移手段の確保に向けた取組を推進するために必要な施策を講ずる

また、上記の施策において、バス路線でカバーできない地域は、地域と連携し、タクシー車両等を活用した、新たな公共交通を導入し、公共交通空白・不便地域等の解消を図ることとしている。

第 10 条では、市長は、市民からの公共交通の維持及び充実に関する提案について総合的に検討し、これを適切に市の施策に反映させるために必要な措置を講ずることを規定している。

第 11 条では、周辺市町村との連携や国等への要請として、市長は、公共交通

の維持及び充実に関する施策を実施するうえで必要があると認めるときは、周辺市町村と連携を図るとともに、国、県及び公共交通事業者が組織する団体などに対し、必要な措置を講ずるよう要請することを規定している。

第12条では、公共交通事業者等への支援として、市は、公共交通の維持及び充実に関する施策を実施するうえで必要があると認めるときは、公共交通事業者及び公共交通事業者が組織する団体などに対し、技術的及び財政的支援に努めることを規定している。

第13条では、熊本市公共交通協議会の設置について、利便性の高い公共交通を実現するための諸課題や施策について協議するため、市の附属機関として、熊本市公共交通協議会を条例で位置づけることを規定している。

第14条では、雑則として、条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定めると規定している。

以上、これらの熊本市の取組を市民に周知するため、市政リレーシンポジウム（平成25年度6回開催、合計911名来場）を開催し、各区における公共交通の現状・課題や今後のあり方等について議論することで、市民の公共交通に関する理解と担い手としての意識の醸成を図っている。

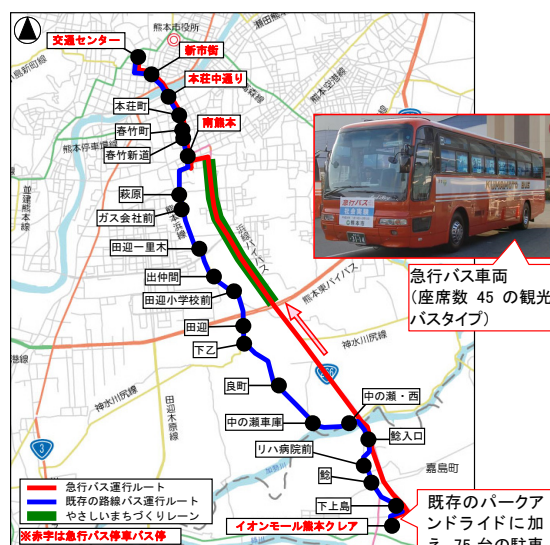
また、大にぎわい市等の各種イベント時に出すオープンハウス（年2回）の開催や、市内の小学3年生を対象として、バスの乗り方や乗車マナー等を教える出前講座（年数回）の開催等で市民への周知活動を行っている。

### 3 熊本市の公共交通に係る具体的な取組

#### (1) 基幹公共交通軸の機能強化について

公共交通に係る具体的な取組としては、8本の基幹公共交通軸の機能を強化するため、超低床車両の導入やバス専用レーンの敷設等について検討を進めている。

また、輸送力、速達性、定時性を強化するため、急行バス運行社会実験の実施（平成25年度）や、パーク&ライド施設の整備、パーク&ライド施設に隣接する乗換拠点の



整備について検討を進めている。

急行バス運行の社会実験については、平成 26 年 1 月から 2 月にかけて（平日 22 日間）、市南東部に隣接する大型商業施設（イオンショッピングモール）内のバスターミナルから市中心部（熊本交通センター）に向けて、基幹公共交通の機能強化を目的として実施した。

## （2）バス路線網の再編について

市中心部における慢性的なバスの交通渋滞等の問題については、バス路線網再編の声があがる中、平成 15 年度に、九州産交バスの経営再建問題が発生し、平成 16 年度には、九州産交バスからバス運行の補助対象を一般赤字系統まで拡大するよう申し入れがあった。同時に、熊本市交通局が持つ市営バス路線についても経営が厳しい状況であったことから、民間バス事業者（3 社）に市営バス路線の一部を移譲し始めた。

平成 18 年度には、民間バス事業者（3 社）から、さらなる路線移譲や熊本都市圏での共同運行を図るなど、より効率化するために市営バス路線を移譲するよう要望を受け、市営バス路線の面的移譲の検討を行った。

その結果、平成 19 年度に、熊本都市バス株式会社を民間バス事業者（3 社）が出資して設立し、平成 21 年度以降、全ての市営バス路線を営業所単位で移譲していくこととなった（平成 27 年度まで）。

## （3）熊本都市バスについて

熊本都市バス株式会社は、平成 19 年 12 月 25 日に設立され、24 路線 71 系統で運行している。一般路線バス以外には、しろめぐりん（観光客向けの熊本城周遊バス）や、ゆうゆうバス（コミュニティバス）を運行している。

熊本都市バスの路線地域は、上熊本駅近くの上熊本営業所、熊本駅近くの本山営業所、東部には小峯営業所と、3 つの営業所を熊本市交通局から移譲を受けて運行している。

熊本市から熊本都市バスに対しては、移譲路線の運行に必要なバス車両や車載機、バス停、運行システム改修費などの初期費用について支援し、移譲路線の維持を図る。また、移譲路線は民間事業者が運行しても赤字が見込まれるこ



とから、運行欠損額の補填を行うこととしている。

今後の移譲路線の維持及び方向性をみると、運行体制を含むバス路線の再編については、熊本都市バスが中心的役割を担い、民間バス事業者（3社）を取りまとめて実施していくことと明記しているが、実現に向けた動きがなかったため熊本市が積極的にバス事業者と調整し、再編を進めることとした。

そこで、熊本市は、平成25年3月に、バス路線網再編実施プログラムを策定し、このプログラムに基づき、現在、バス路線再編の取組を進めている。

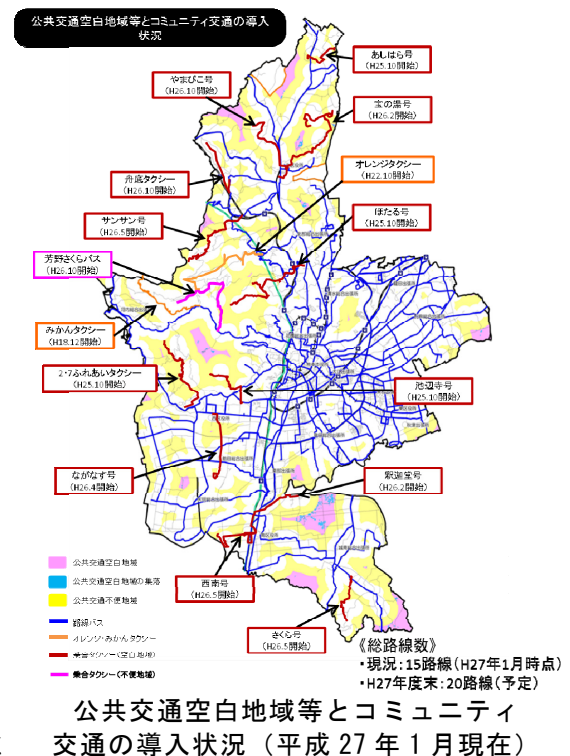
バス路線網再編実施プログラムは、4社それぞれで運行しているバス路線を、あたかも1社で運行しているようなサービスにて提供するため、必要なシステムや運行管理体制を検討するものである。

システムは、ICカード、バスロケーションシステム、ダイヤ編成支援システムの3つを取り入れることとし、運行管理体制についても、熊本都市圏全体の最適な運行計画案を熊本都市バスが作成し、この案をベースに熊本市が3社と個別に調整し各社がバスを運行させる運行管理体制の一元化を目指すこととしている。

#### （４）コミュニティ交通の導入について

熊本市は、公共交通空白地域や公共交通不便地域に対してコミュニティ交通を導入し、日常生活に必要な移動手段を確保する取組を行っている。これは、市内の公共交通空白地域（7地域）に対してデマンド型の乗合タクシーを導入（平成27年1月現在、1日4往復15路線、1回200円（小学生100円））するもので、年々利用者が増加するなどその効果が上がってきている。

費用負担についてみると、公共交通空白地域については、熊本市が主体となってコミュニティ交通の導入を進め、運行費用は



利用料金と熊本市負担でまかなっている。

また、公共交通不便地域については、地域が主体となって導入を進め、運行費用の最低 3 割を何らかの形で地域が負担し、残りの最大 7 割は熊本市が負担することとなっている。

#### 4 熊本交通センター（バス）及び上熊本車庫（熊本市電）視察

##### （1）熊本交通センター（バス）について

熊本交通センターは、昭和 44 年に熊本県庁跡地に開業した日本最大級のバスターミナルであり、ホテルや百貨店、地下には商店街を抱えている。開業当時は、東洋一のバスターミナルと呼ばれていた。



現在の熊本交通センターと再開発後（平成 30 年開業予定）のイメージ図

現在でも、一日あたり約 5,700 台のバスの発着（朝 8 時のピーク時は 1 時間に 473 台）があり、約 40,000 人の利用者がいる。

この熊本交通センターを含む「桜町地区市街地再開発事業」が、都市計画にて決定されており、平成 30 年の開業を目指し、現在のバスターミナルはその形状を変えることとなっている。

また、再開発の総事業費は約 699 億円であり、今年秋から解体する予定となっている。

再開発後は、MICE（国際会議場）、ホテル、住宅、商業施設が入る建物となるが、バスターミナルについては、熊本交通センターをメインターミナルに、約 2 km 離れた JR 熊本駅東口のバスターミナル（平成 31～32 年に整備完了予定）をサブターミナルとして整備し、現在の熊本交通センターの機能を分担して担う計画となっている。

熊本交通センターには、各方面別の路線バス、高速バスの乗降バースが 36、待機バースが 18 の計 54 バースあり、バスは北口、南口、東口の 3 方向から出ている。平成 30 年の再開発後は、乗降バースが 26、待機バースが 27 の計 53 バ

ースとなり、バスは北口、南口の2方向から出る計画となっている。

## (2) 上熊本車庫（熊本市電）について

熊本市電は、A系統（熊本駅前（田崎橋）～健軍町）、B系統（上熊本駅前～健軍町）の2系統からなり、全体で車両が45編成ある。

熊本市電では、全国で初めてLRV（超低床車両）を平成9年に導入（現在は8編成を導入）しているが、現在、同型のタイプは、岡山電気軌道、富山地方鉄道市内軌道線、富山ライトレール等で走行している。

LRVは、全長約18.5mの2両編成、定員は約80名であり、車内には、運転士のほか2両編成中央部の車掌席に、全体状況を把握してアナウンスをするトラムガイドが乗車している。

また、折り畳みベンチ席を格納することで、車椅子対応スペースが現れ、車椅子等が乗降できるように電動リフター付き乗降口が配備されている。



上熊本車庫にて車両整備点検中の  
LRV（超低床車両）

熊本市電では、平成26年3月から、全国相互利用型のICカード（スイカ、パスモ等）が使用できるようになっている。これに対し、路線バスは、主に磁気カードを使っており、平成27年4月から地域カードをICカードとして使っているが、平成28年4月には、路線バスでも全国相互利用型のICカードが使用できる予定となっている。

また、熊本市電では、平成26年10月から、JR九州での「ななつ星 in 九州」を手掛けた水戸岡鋭治氏のデザインによる車両が、COCOROという愛称で走行している。COCOROは、熊本市のランドコンセプトである水・緑・情熱の3つのハートをもとに、シンプルな金のハートの3輪をシンボルマークとし、濃茶の車体は丸みを帯びた形となっており、利用者に人気となっている。



## 第Ⅱ章 都市における公共交通のあり方

### 1 都市における公共交通を取り巻く状況の変化

#### (1) 人口減少・少子高齢化について

我が国の人口は、第2次大戦後から高度経済成長期にかけて急速に増加し、その後人口の伸びは鈍化したものの一貫して増加基調を継続し、平成22(2010)年には、約1億2,806万人とピークを迎えた。

また、我が国の人口は、合計特殊出生率(15歳～49歳までの女性の年齢別出生率の合計)の変化等により緩やかな減少傾向にあり、生産年齢人口(15歳～64歳)が大幅に減少し、高齢者人口(65歳以上)の割合が増加するなど人口構成比の変化もみられる。

地域別にみると、3大都市圏を中心として人口が増加している一方、地方では人口減少が著しく、大都市と地方の人口変動に地域格差が発生している。

今後、我が国の人口は、2050(平成62)年に約9,700万人まで減少し、全国を1km<sup>2</sup>ごとの地点でみた場合、現在の人口が半分以下になる地点が6割以上となり、人が居住している地域の約2割が無居住化すると予想されており、都市における公共交通をめぐる環境はますます厳しい状況となっている。

#### (2) 公共交通の現況について

自家用自動車の価格低下や道路整備の進展、宅地の郊外化等を背景にモータリゼーションが著しく進展したことで、特に、地方において公共交通の位置づけが低下している。乗合バスの輸送人員は、平成2(1990)年度の約65億人から平成22(2010)年度の約42億人(約35%減)へ、地域鉄道の輸送人員は、平成2(1990)年度の約5.1億人から平成22(2010)年度の約3.8億人(約25%減)へそれぞれ減少しており、公共交通の利用者が大幅に減少している。

この結果、交通事業者の不採算路線からの撤退等により都市の公共交通ネットワークは大幅に縮小しており、乗合バスについては、平成20(2008)年度から平成24(2012)年度まで約8,160kmの路線が廃止され、鉄道については、平成20(2008)年度から平成24(2012)年度まで7ヶ所約105kmの路線が廃止された。バス停500m圏外で、かつ、鉄道駅1km圏外の公共交通空白地域は、全国で36,477km<sup>2</sup>に及んでおり、我が国の可住地面積の約30%に相当している。

乗合バスについてみると、運行回数などのサービス水準が大幅に低下してお

り、昭和 45（1970）年に路線バス 1 日あたりの平均運行回数（往路・復路の合計数）が約 42 回であったものが、平成元（1989）年には約 32 回、平成 21（2009）年には約 20 回まで減少した。

また、平成 24（2012）年度には、公共交通を担う乗合バス事業者の約 7 割、地域鉄道事業者の約 8 割が赤字であるなど全国における交通事業者の多くが厳しい経営状況にあり、公共交通を担う人材の確保等が困難となるなどの問題が顕在化している。

このような状況は、移動制約者の大幅な増加をもたらす要因となり、日常生活等に必要不可欠な交通手段である公共交通の確保が求められることとなった。

また、本研究会の『『都市における公共交通のあり方』に関する加盟市調査結果』（以下「調査結果」という。）をみると、加盟 83 市中公共交通を運行している 77 市における公共交通の利用者数（平成 24 年度）の平均で一番多いのが「鉄道（約 1 億 458 万人）」、次いで「新交通システム（約 2,312 万人）」、「路線バス（約 2,072 万人）」の順となっている。また、平成 24 年度の利用者数の増加率をみると、「デマンドバス・タクシー」が最も大きく（対前年度比約 20%増）、次いで「過疎地有償運送」（対前年度比約 14%増）となっており、福祉バス・スクールバスの利用者が減少するなど交通モードの利用者数に変化がみられる。

## **2 都市における公共交通の必要性**

### **（1）住民に必要不可欠な交通手段の確保について**

今後の急速な人口減少や少子高齢化の進展は、地域社会のあり方に深刻な影響を及ぼすことが懸念されている。

人口減少社会において、地域社会の活力を維持・向上させるためには、住民の通勤や通学、通院、買物等日常生活において必要不可欠な移動手段の確保に加え、文化活動やコミュニティ活動等様々な外出機会の創出を図る必要があり、そのためには、誰もが安心して利用できる公共交通の確保が重要となる。

また、2050（平成 62）年には、75 歳以上の後期高齢者が人口の 4 分の 1 になることが予想されており、高齢化の進展は生活の質を確保する手段としての公共交通の役割を増大することになる。

## (2) 公共交通の多面的な役割について

今後、本格化する人口減少社会において、都市の再生を図るためにはコンパクトシティの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが必要である。

その実効性を担保するためには、諸機能が集約した拠点同士や拠点と居住エリアを結ぶ公共交通ネットワークを再構築し、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

また、まちのにぎわいの創出や健康増進といった観点からも公共交通による移動の利便性を向上させることが不可欠である。

### ○ 富山市の取組（平成 26 年 10 月 28 日「富山市現地調査結果」より）

本格的な少子高齢社会の時代を迎え、将来にわたって持続的な発展を目指す観点から、福祉、教育、公共交通等のバランスのとれた総合力のあるまちづくりを進める必要があるため、暮らしやすく、魅力にあふれ、多くの人から選ばれるまちづくりを目指している。

まちづくりの特徴としては、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に都市機能を集積させる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を核とし、人と地球環境に優しいまちづくりを進めている。

また、LRTネットワークの形成や、高齢者等に対する運賃割引などにより、回遊性や利便性を向上し、その結果、利用者の増加や、市内中心部における滞在時間の増加、飲食をはじめとする消費の増加を実現している。

## 3 今後の都市における公共交通のあり方

### (1) 公共交通に係る問題点について

我が国の公共交通は、基本的には企画から運行まで民間事業者若しくは独立採算制の公営事業者により実施されてきたが、経営が厳しくなった結果、サービス水準の低下が顕在化するとともに既存の公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力が失われ、地域住民のニーズやまちづくり構想との間に乖離が生じている。

一方で、市町村の合併により市や町村の面積が広がったため、住民の市町村内における移動を円滑にするためにどのような交通手段を確保するかということが大きな課題となっている。

本研究会の調査結果によると、加盟 83 市においては、公共交通に関する政策・施策について現在抱えている課題・問題として多かったのが「住民の当事者意識が低い」が 47 市、「公共交通の専門的知識を有する人材の不足」が 44 市となっている。

「住民の当事者意識が低い」と回答している 47 市のうち、過去に抱えていた課題・問題が解決した市が 1 市のみであることから、住民の当事者意識の課題・問題の解決は難しい状況にあることがわかった。

また、「その他」では、「都市計画・まちづくり、観光部門との連携」、「車に依存した社会から、車と公共交通が共存した社会への転換」、「公共交通が運行できる幹線道路の不足」、「事業実施のための予算確保、適切な需要予測が困難」といった課題も寄せられており、今後、都市は、このような課題に取り組む必要があると思われる。

このような中、国は、平成 19（2007）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定し、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生のための計画である地域公共交通総合連携計画を策定する仕組みを構築した。

これにより、平成 25（2013）年度末までに、全国で 500 以上の地域公共交通総合連携計画が策定されたほか、この仕組みを活用して L R T の整備や上下分離方式の採用による地域鉄道再構築等の実績があがっている。

本研究会の調査結果においても、加盟 83 市においては、地域公共交通総合連携計画を「策定している」が 42 市、「策定にまで至っていないが、現在、協議中である」が 2 市となっている。

各市における計画の策定数をみると、1 市 1 計画のほか、福井市のように「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」と「福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画」の二つの計画を策定している市もある。



#### ○ 富山市の取組（平成 26 年 10 月 28 日「富山市現地調査結果」より）

富山市は、富山市公共交通活性化計画を平成 19 年に策定し、コンパクトなまちづくりの軸となる幹線公共交通の整備とともに、郊外等では生活交通の確保を計画している。計画の基本方針は、公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現と、地域特性に応じた多様な生活交通の確保である。

富山市としては、LRT ネットワークの形成を核として、鉄軌道やバス等、公共交通の活性化に力を入れており、そのリーディングプロジェクトとして、富山ライトレールや市内電車環状線を整備することによって過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちの実現を目指している。

#### ○ 佐野市の取組（平成 27 年 4 月 28 日「佐野市現地調査結果」より）

佐野市では、平成 19 年 5 月に、佐野市地域公共交通会議を市の補助機関として設置し、平成 20 年 3 月に法定協議会である佐野市地域公共交通協議会を設置した。

その後、会議と協議会は並行して続き、両者は同じメンバーで運営を行っていたため、平成 26 年 5 月に、佐野市地域公共交通会議を佐野市地域公共交通協議会に統合した。

地域公共交通総合連携計画については、平成 20 年 3 月に、佐野市地域公共交通総合連携計画（対象期間 5 年間）を策定し、その後、平成 25 年 3 月に、第 2 期佐野市地域公共交通総合連携計画を策定した。

平成 25 年 3 月に策定した、第 2 期佐野市地域公共交通総合連携計画における基本方針及び基本目標では、市民生活の安定向上及び地域経済の健全な発展を基本方針として、5 つの基本目標を掲げている。

この目標を達成するため、市民の足となる公共交通として、運行時間帯や運行頻度、運行ルートなどを見直し利便性の向上を図ることや、地域活力の向上を図る公共交通として、公共交通空白地域の解消や地域にあった運行形態を検討すること、市民とともに作り上げる公共交通として、新規路線の導入に当たりワークショップを開催して、地域住民の声を反映させること等の取組を行っている。

しかしながら、地域公共交通総合連携計画には、まちづくりなどの地域戦略との一体的な取組が不十分である点や総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠けているため、廃止路線へのコミュニティバスの導入など個別・局所的な対応にとどまっているものが多い点、さらには、地域特性や生活環境の変化を踏まえ持続可能な新しい公共交通ネットワークを構築するための方策が十分に伴っていない点等の課題があげられる。

## (2) 解決の方向性について

このような問題を解決し、公共交通に対する社会的要請の増大に的確に応えるためには従来の枠組から脱却し、平成 26 (2014) 年 11 月に、一部を改正して施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に示された方向性を更に進め、都市、第三セクター、交通事業者、地域公共交通の利用者等の関係者での協議、合意により持続可能な新しい公共交通ネットワークの実現を図ることが重要であるとされている。

また、公共交通政策を確実に実行するには、先進的な事例の把握、整理、分析等に努めるとともに、その取組の実効性を担保する枠組を構築する必要がある、次の点を考慮することが重要であるとされている。

### ① まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築

公共交通は、地域の活性化のために不可欠な社会インフラであるとの認識のもとで、地域社会に対する支援の側面があることに留意して公共交通に対する支援を充実する必要がある。

また、まちづくりと連携して公共交通を考えることにより公共交通の利便性を高め、サービスの充実と利用者の増加を一体で実現することが必要である。

特に、都市の再生のためには、医療や福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要がある。

そのため、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成及びサービスの充実、中心部における循環型の公共交通ネットワークの形成、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなどの多様な交通サービスの導入などの公共交通の再編を一体的に展開していくことが不可欠である。

#### ○ 富山市の取組 (平成 26 年 10 月 28 日「富山市現地調査結果」より)

人口減少と高齢化の対策として、富山市では、コンパクトなまちづくりを進めている。青森市が実施している一極集中型とは異なり、お団子と串の都市構造という形のコンパクトなまちづくりである。鉄軌道の各駅や幹線の頻度の高いバス停の利用徒歩圏をお団子と考え、そのお団子を串に例えた鉄軌道やバスの軸で結んでいる。平成 17 年に市町村合併をした経緯もあり、旧市町村を核とし、それを結ぶ形で公共交通の改善を進めている。

また、富山市では、コンパクトなまちづくりの一環として、中心市街地や公共交通沿線への居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や、住宅の建設・購入、賃貸で入居する市民に対して助成を実施している。

中心市街地への居住推進事業は、建設事業者向けとして、共同住宅の建設費に対して1戸当たり100万円の助成等、市民に対しては、①戸建て住宅または共同住宅の購入費等の借入金に対する助成として、1戸当たり50万円、②都心地区への転居による家賃助成として、一定の条件を満たせば月1万円(3年間)の支援を行っている。これまでの実績は、654件、1,242戸となっており、制度の利用者の8割以上が都市地区以外からの転入者となっている。

中心市街地の活性化事業としては、全天候型の多目的広場であるグランドプラザの整備やおでかけ定期券事業、自転車市民共同利用システム、魅力ある都市景観の形成、花T r a mモデル事業等がある。

#### ○ 佐野市の取組(平成27年4月28日「佐野市現地調査結果」より)

佐野市バス交通基本方針の中で、佐野市においては、イモフライ型バス路線網という形で、幹線と支線を分けて、旧佐野市内、旧葛生町、旧田沼町、佐野新都市といった拠点(イモ)を公共交通や道路網(串)で結ぶ構造をとっている。

また、ワークショップ手法を用いて、公共交通空白地域への新規路線を導入するなど、佐野市営バス「さーのって号」の実験運行計画を沿線住民が主体的に参加・関与して立案(赤見地区等)し、まちづくりの装置として、地域が育てるバスを志向している。

### ② 広域的な公共交通ネットワークの形成

人口減少や少子高齢化が進む中、財政支出を抑えつつ住民の利便性を維持するためには、単独の市町村が全ての都市機能を担うだけでなく、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組むことが重要になる。

このような中、平成20(2008)年に、中心市と周辺市町村が圏域を形成し、中心市が圏域全体の暮らしに必要な都市機能を集約的に整備し、近隣市町村と連携・協力することにより地方圏における定住の受け皿を形成する定住自立圏構想が公表された。

平成21(2009)年以降、定住自立圏構想の取組に着手する団体は増加し、平成27(2015)年4月1日現在、定住自立圏形成協定の締結又は定住自立圏形成方針の策定により形成された定住自立圏の数は、89圏域、88団体となっている。

定住自立圏が取り組む政策分野は、医療に次いで公共交通の分野が多く、人口減少や少子高齢化が進む中、公共交通ネットワークを維持するために広域的な連携施策を通じて公共交通を維持する取組が目立っている。

定住自立圏に取り組む市町村に対しては、平成 27 年度予算において、特別交付税による包括的財政措置として、中心市には 8,500 万円程度、近隣市町村には 1,500 万円の支援等が行われることになっている。

また、平成 27 年 1 月に、従来の地方中枢拠点都市圏構想推進要綱を改正して策定された連携中枢都市圏構想推進要綱では、連携中枢都市と連携市町村が圏域全体の方向性や連携する分野・役割分担を規定する連携協約を締結し、圏域政策の将来的な方向性（連携中枢都市圏ビジョン）を確定するとされている。

連携する取組の中では、圏域全体の生活関連機能サービスの向上として結びつきやネットワークの強化に係る政策分野の一つに公共交通があげられており、各連携協約では、公共交通ネットワークの強化を図り住民の通勤や通学、通院、買物等の利便性を向上させ、地域における交流の活性化及び公共交通の利用促進を図ることなどの取組が明記されている。

平成 27 年度予算においては、連携中枢都市圏ビジョンを策定した連携中枢拠点都市及び連携市町村の取組に対する包括的財政措置として、連携中枢拠点都市には普通交付税 2 億円及び特別交付税 1.2 億円、また、連携市町村には上限 1,500 万円の特別交付税による支援が行われることになっている。

公共交通ネットワークを形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、上記のような制度を利用しつつ、関係市町村や都道府県が連携して当該地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を図ることが必要であるとされている。

### **③ 公共交通に関する条例の制定**

人口減少や少子高齢化が進む中、公共交通事業の縮小やサービス水準の低下が懸念され、また、コンパクトなまちづくりを実現する公共交通ネットワークの構築が求められるなど公共交通に係る対応は多様化している。

また、「交通政策基本法」（平成 25（2013）年 12 月 4 日施行）の基本理念にのっとり、平成 26（2014）年 11 月 20 日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行された。同法は、市町村が、公共交通の活性化及び再生に関して主体的に取り組むことを促している。

このような中、各都市においては、独自の政策を実現するため公共交通に関する条例を制定している。これらの条例は、その目的を実現するために制定さ

れたものや、社会情勢の変化に伴い公共交通に関する課題に独自に対応するために制定されたものもある。

本研究会の調査結果によると、加盟 83 市中、5 市が公共交通に関する基本条例を制定しているが、その他多くの都市では公共交通に関する基本条例を独自には制定していないことがわかった。一方、各都市においては、公共交通計画・マスタープランや地域公共交通総合連携計画等の条例以外により公共交通の考え方を示している例もある。

公共交通に関する条例の具体例をみると、福岡市の「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」は、主に公共交通の不便地域（公共交通空白地地域）で対策を講じるものであり、公共交通空白地地域を明確かつ体系的に示した上で公共交通不便地域交通計画を位置づけ、公共交通推進協定等の事業者と住民との協定を保障する対策や公共交通の空白地地域、あるいは交通路線を維持するために地区や路線を指定し、その地域に対して支援措置を講じる対策、更には福祉有償運送事業者に対し運営等に関する相談や助言、指導、支援を行うなど公共交通利用促進型の条例となっている。

○ 福岡市の取組「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」（平成 27 年 1 月 22～23 日「福岡市現地調査結果」より）

福岡市は、平成 14 年の改正道路運送法の施行以降、郊外部を中心に 25 路線の休廃止が行われたため、乗合タクシーなどの代替交通機関の確保や既存路線の確保に努めたが、これらは、いずれも単発的な対応で限界があったことから、市民の生活交通を確保するためには、公共交通空白地や公共交通不便地などにおける対策を継続的かつ一体的に取り組む必要がでてきた。

こうしたことから、生活交通を確保するために、条例化により解決を図ることとしたが、生活交通施策に係る担当は、複数の部局にまたがるものであり、早期に市長側からの議案提出が難しいという状況から、議員提出条例案として提出した。

同条例は、平成 22 年 3 月 26 日の本会議で賛成多数により可決され、同年 3 月 29 日に公布、同年 12 月 28 日に施行されることとなった。

同条例は、前文と 4 つの章、全 13 条の条文で構成されているが、市民に身近な存在である議員が、生活交通の確保という市民生活に密接した課題について条例を提案したこと、また、複数の所管部局にまたがる調整の困難な施策に議員が迅速な対応をしたことが、生活交通条例の制定意義ではないかと考えられる。

また、熊本市の「熊本市公共交通基本条例」は、社会基盤施設の整備と公共交通の利用促進などが一体となった施策を進めることができることになっている。この条例は、交通政策の全体が明らかになり、市の行政方針を明確にすることを示す理念型のものとなっている。

○ 熊本市の取組「熊本市公共交通グランドデザインの策定と熊本市公共交通基本条例」  
(平成 27 年 5 月 21～22 日「熊本市現地調査結果」より)

熊本市は、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを進めるため、平成 24 年 3 月、基幹公共交通の強化、日常生活を支えるバス路線網の再編、公共交通空白・不便地域への対応を柱とする「熊本市公共交通グランドデザイン」を策定した。

また、グランドデザインの実現に向け、市民・公共交通事業者・行政等の役割と責務を規定するとともに、公共交通の維持及び充実に関する基本的施策を総合的かつ計画的に推進するために、平成 25 年 4 月、「熊本市公共交通基本条例」を制定した。

同条例は、前文と全 14 条の条文で構成されており、超高齢社会・人口減少社会の到来・地球環境問題の拡大の中、公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティの実現（集約型都市への転換）や、市民の公共交通による移動環境の確保（移動権の尊重）を目指している。

このように、公共交通政策に関する法律の改正等に伴い、近年では、公共交通に関する条例が独自に制定されている。

各都市の条例からは、地方分権や人口減少社会の到来等を背景に理念や責務等を明確にする、施策の正当性を確保するなどの公共交通条例の意義が読みとれる。

しかしながら、住民や事業者の理解を得るための理念や計画策定にとどまっている点、履行を担保する手段を定めることが困難である点などが条例制定の際の課題としてあげられる。

このような課題に対しては、都市自らが方向性を決定し、住民等に十分な説明を行うことが必要であると思われる。

### **(3) 関係主体の役割について**

#### **① 都市の役割**

平成 25 (2013) 年 12 月に施行された「交通政策基本法」第 9 条では、「地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策

定し、及び実施する責務を有する」、「地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない」と公共交通に対する地方公共団体の責務が明記されている。

現在の都市における公共交通は、赤字路線の維持が大きな役割として求められるようになり、都市が地域の公共交通に対して責任を持つ重要な位置づけとなっており、特に、生活路線については、基幹路線に対する国や都道府県による補助制度はあるものの、都市が路線維持の支援を止めれば路線が廃止になってしまう状況となっている。

また、本研究会の調査結果をみても、公共交通政策に積極的な都市とそれ以外の都市があるなどその取組状況においても大きな差異があることがわかった。

こうしたことから、都市には、事業者への支援や独自の公共交通政策を策定し、それを実施するための財源の確保、関係機関との調整を行うことが求められていると考えられる。

## ② 議会の役割

住民の代表であり都市の政策や予算等の決定機関である議会は、まちづくりとの連携や地域全体に係る公共交通ネットワークの再構築を検討するうえで、「地域公共交通網形成計画」や「地域公共交通再編実施計画」等の公共交通政策の策定に関わるだけでなく予算や補助金が適正に支出されているか、その結果として、政策・施策の効果について確認するなど公共交通に関し、今後とも積極的に関与することが必要であると思われる。

本研究会の調査結果では、福岡市の「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」（平成 22 年 3 月制定）、京都市の「京都市自転車安心安全条例」（平成 22 年 10 月制定）及び「京都市交通安全基本条例」（平成 25 年 5 月制定）が議員提案として制定された公共交通関連の条例としてあげられている。

また、議会における取組について、本研究会の調査結果では、「地方自治法第 96 条第 2 項の規定により、公共交通に関する計画（総合交通計画や交通基本計画など）の策定等を議決事件に追加している」が加盟 83 市中 1 市（四日市市）にとどまっている。

その他の事例としては、平成 24 年 1 月 1 日以降に行われた各議会における公共交通に関する意見書（16 市）・決議（7 市）の提出や、提言・要望等（17 市）の提出、常任委員会における所管事務調査等（70 市）、公共交通に関連する政策・施策等を審査・調査・研究する特別委員会（45 市）の設置等があげられており、加盟 83 市においても、公共交通に関する政策・施策に対して様々な方法により関与していることがみられる。

少子高齢化が進行し、人口減少社会が到来する中で我が国の社会経済や地域社会は大きく変容を見せ、都市は、時代の変化に伴う多くの課題に直面している。

このような中、都市は、今後の公共交通に対して重要な役割を果たさなければならぬが、二元代表制のもとで団体意思を決定し、執行機関を監視する役割を担う議会においても、政策形成機能の発揮や多様な住民の意見の反映・集約などを通じてその役割を十分に果たすことが求められている。

公共交通に関する議会の役割は、住民の代表として中長期的な地域の将来を見据えつつ大局的な視点を持って都市の公共交通政策を決定するとともに、長が行う公共交通政策全般について断続的にチェックし、公共交通事業の P D C A（P l a n（計画）→D o（実行）→C h e c k（評価）→A c t i o n（改善））サイクルを厳格化し、公共交通事業の効率化を図るなどの取組を行うことが重要であるとされている。

### ③ 国・都道府県の役割

都市における公共交通政策は、基本的には各都市において実行するものであるが、一部の地域においては不十分なサービスしか提供できない状況にあり、国や都道府県はこの状況を改善する役割が求められる。

国は、都市の公共交通政策について、各都市が共通して持つべき情報の普及に努めるとともに必要な財政支援を行うことが求められる。

しかしながら、今後は、事業者等を監督する形での支援ではなく、安全で快適な公共交通の実現に向けて側面からの支援が求められている。

既に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正（平成 26（2014）年）を通じて、「地域公共交通網形成計画」や「地域公共交通再編実施計画」といった制度が整備されており、この計画を都市が中心になって策定し



た後関係主体が集まる法定協議会で合意し国に提出して認定を受ければ支援が受けられる枠組となっている。

今後の国の役割は、このような制度を活用した公共交通政策を各都市が積極的に行うことができるように、国土交通省の地方運輸局等と連携した取組を継続することが必要であると思われる。

また、都道府県は、国とともに公共交通を支援する中心的な役割を担っていたが、法改正等の制度整備に伴い、近年では、市町村が責任を負う枠組へと役割が変化しており、今後の都道府県の役割は、主に市町村をまたいで運行される広域幹線的な路線についての各種支援に移っていくものと考えられている。

本研究会の調査結果においても、加盟 83 市においては、今後対応して欲しい都道府県の支援メニューについて、更なる財政支援の強化や市町村間の仲介・調整、アドバイスの実施等の回答が多かった。

また、実際に活用した都道府県の支援メニューをみると、財政支援が多く、今後の都市における公共交通政策を進めていくうえでも財政支援など都道府県の求められる役割が大きいことがわかった。

#### ○ 佐野市の取組（平成 27 年 4 月 28 日「佐野市現地調査結果」より）

国からの国庫補助金については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金が、平成 24 年度 22,356 千円、平成 25 年度 30,117 千円、平成 26 年度 24,702 千円となっている。他に、平成 26 年度については、平成 25 年 10 月にワゴン車を購入したため、車両減価償却費等国庫補助金を 321 千円受けている。

栃木県からの県補助金については、市町村生活交通路線運行費補助金が、平成 24 年度 3,115 千円、平成 25 年度 4,343 千円、平成 26 年度 5,140 千円となっている。

#### ④ 公共交通事業者・住民の役割

平成 25（2013）年 12 月に施行された「交通政策基本法」第 11 条では、「国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする」と公共交通に対する国民等の責務が明記されている。

また、都市・国・都道府県等は、今後の公共交通政策においても重要な役割を果たすことが求められているが、同時に公共交通事業者の役割も存在する。

公共交通事業者の役割についてみると、公共交通の運行には技術とノウハウが必要であり、特に、バス事業については、運行経費の半分以上が人件費という労働集約的な事業の特性がみられる。また、運転手の高齢化や若年労働者の離職率の高まりにより運転手不足で事業継続が困難になっている例もみられる。さらに、バス事業をはじめとする公共交通事業者は、公共交通の利用実態を最もよく把握することができる立場にあり、各路線やネットワークのあるべき姿を考える際には、都市・国・都道府県等の公的機関だけではなく公共交通事業者が積極的に議論に参加する必要がある。

このように、公共交通事業者には、質の高い運転手を確保し安全で安定した運行を提供するとともに、その社会的な役割を踏まえ、公共交通の利便性の向上及び利用の推進のための施策に協力することが求められる。

次に、住民の役割についてみると、本来、公共交通の利用者である住民は、金銭の負担や意見の表明が求められる立場であり、住民の意向を反映させ真に地域のためになる公共交通を実現するならば、今後は、住民が公共交通の問題に対して主体的に動く必要がある。

このように、住民には、公共交通が日常生活に密接に関わるものであるという認識のもとで人口減少や少子高齢化への対応、健康の増進、環境負荷の低減等に資するということに関心を持ち、行政が行う公共交通の利用の推進のための施策に協力していくことが求められる。

今後、公共交通の確保のためには、関係主体が一致協力のうへ地域に最適な公共交通の全体像を描き、それを計画的に実行、改善していく必要がある。その先に、誰もが安心して利用できる公共交通網が張りめぐらされ、活力に満ちあふれた都市が実現しているのではないか。

## ○ 佐野市の取組（平成 27 年 4 月 28 日「佐野市現地調査結果」より）

市民とともに作り上げる公共交通として、新規路線の導入に当たってワークショップを開催し、手づくりの案の策定を目指し、地域住民の声を反映させた。

具体的には、市内のバス路線である名水赤見線の場合、路線を導入するという前提で、バス路線の沿線住民であるワークショップのメンバーに話してもらったが、犬伏線の場合、導入の可否からワークショップのメンバーに話し合ってもらった。コーディネートについては、国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスターである為国孝敏氏に依頼した。

このワークショップでは、路線名や運行経路、運行ダイヤ、バス停の位置、名称を決めるとともに、利用状況によっては廃止もある（バストリガー方式）ことを了解してもらった。

行政側としては、ワークショップで決めたことはそのとおり運行するということを約束し、実験運行中は、ワークショップのメンバーにはモニターとなってもらい、その後も様々な機会で見聞を聞いている。

### 〔参考文献〕

- ・ 地域公共交通の手引（平成 24 年 3 月、国土交通省中部運輸局自動車交通部）
- ・ 地域公共交通に対する自治体の取組状況及び地域公共交通の現況分析業務報告書（平成 24 年 10 月、国土交通省総合政策局）
- ・ 地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～（平成 25 年 5 月、国土交通省）
- ・ 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ  
地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方（平成 26 年 8 月 6 日、国土交通省）
- ・ 諮問事項及び関連資料  
（平成 26 年 5 月 28 日、第 31 次地方制度調査会第 1 回専門小委員会）
- ・ 「定住自立圏構想」の推進  
（平成 27 年 5 月、総務省地域力創造グループ）
- ・ 「連携中枢拠点都市構想の推進に向けた総務省の財政措置の概要」  
（平成 27 年 5 月、総務省自治行政局）
- ・ 人口減少時代における地域公共交通のあり方―都市自治体の未来を見据えて―  
（平成 27 年 3 月、公益財団法人日本都市センター）
- ・ 公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」（平成 24 年）
- ・ 自動車輸送統計年報、鉄道統計年報（平成 2 年度～平成 22 年度）
- ・ 国土交通省調査（平成 26 年 8 月）



## おわりに

本研究会では、平成26年8月に開催した第100回総会において、調査研究テーマを「都市における公共交通のあり方」と決定し、約2年間にわたって調査研究を行い、加盟83市に対する「都市における公共交通のあり方」に関する調査、公共交通に関し先進的な取組を行っている都市への現地調査及び学識経験者等からの講演聴取等を踏まえ、本会各会議を通じて都市における公共交通のあり方についての検討を重ね報告書として取りまとめた。

報告書では、まず、第Ⅰ章「都市における公共交通の現状」として、「都市における公共交通のあり方」に関する加盟市調査結果、「都市における公共交通のあり方」に関する現地調査結果から、都市における公共交通政策等について検証した。

続いて、第Ⅱ章「都市における公共交通のあり方」として、第Ⅰ章での検証結果等を踏まえ「都市における公共交通を取り巻く状況の変化」を明らかにし、「都市における公共交通の必要性」を探り、「今後の都市における公共交通のあり方」についてその方向性を取りまとめた。

「今後の都市における公共交通のあり方」では、議会の役割として、住民の代表であり都市の政策・施策や予算等の決定機関である議会は、まちづくりとの連携や地域全体に係る公共交通ネットワークの再構築を検討する上で、「地域公共交通網形成計画」、「地域公共交通再編実施計画」等の公共交通政策の策定に関わるだけでなく予算や補助金が適正に支出されているか、その結果として、政策・施策の効果について確認するなど公共交通に関し今後とも積極的に関与することが必要であるとしている。

また、都市は、今後、地域の公共交通に対して重要な役割を果たさなければならないが、二元代表制のもとで団体意思を決定し、執行機関を監視する役割を担う議会においても、政策形成機能の発揮や多様な住民の意見の反映・集約などを通じてその役割を十分に果たすことが求められているとした。

今後、新たな枠組のもとで公共交通に関する様々な取組が全国各地で展開され、魅力ある活力に満ちた都市が生まれることを願うものである。



## 資料編

- 「都市における公共交通のあり方」に関する加盟市調査結果 …… 169
  
- 総会講演録
  - 1 第100回総会 「地域公共交通の現状と今後の課題」 …… 269  
国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長 海谷 厚志 氏
  - 2 第101回総会 「都市における公共交通のあり方」～まちづくりと  
連携した地域公共交通ネットワークの再構築～ …… 311  
国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター 為国 孝敏 氏
  - 3 第102回総会 「都市部における福祉交通のあり方」～くらしの足を  
住民参加でつくる～ …… 353  
国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター  
認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長  
清水 弘子 氏
  
- 本報告書の作成経緯等
  - 1 都市行政問題研究会概要 …… 391
  - 2 都市行政問題研究会歴代調査研究テーマ一覧 …… 392
  - 3 本報告書の作成経緯 …… 393
  - 4 平成26・27年度役員市及び加盟市一覧 …… 397
  - 5 本報告書作成に携わった役員市議会議長 …… 398
  - 6 本報告書作成に携わった役員市議会事務局長 …… 399





## ○ 「都市における公共交通のあり方」に関する加盟市調査結果

### ◎地域公共交通会議・法定協議会等について

問 1	地域公共交通会議や法定協議会等の設置	172
問 2	地域公共交通総合連携計画の策定状況	181
問 3	地域公共交通計画の策定状況	185

### ◎都道府県との関係について

問 4	都道府県の支援メニューの活用	185
-----	----------------	-----

### ◎公共交通の現状と課題について

問 5	公共交通に関する政策・施策を所管する部署	187
問 6	市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通の運行	189
問 7	平成 25 年度の一般会計当初予算と公共交通に関する予算	199

### ◎地域公共交通確保維持改善事業について

問 8	地域公共交通確保維持改善事業の活用	200
-----	-------------------	-----

### ◎加盟市における取組について

問 9	先進的・特色のある事業や取組	203
-----	----------------	-----

### ◎公共交通に関する基本条例等について

問 10	公共交通に関する基本条例の制定	222
問 11	議員若しくは委員会提案による公共交通関連の政策的条例の制定	226

### ◎市議会における取組について

問 12	地方自治法第 96 条第 2 項による公共交通に関する計画の策定等の議決事件の追加	227
問 13	地方自治法第 96 条第 2 項に基づく公共交通に関する計画を除いた公共交通に関する議決事件の追加	227
問 14	公共交通に関する議会からの提言・要望等	227
問 15	常任委員会における公共交通に関する所管事務調査（行政視察を含む）	229
問 16	特別委員会における公共交通に関する政策・施策等の審査・調査・研究	254
問 17	公共交通に関する意見書・決議	263
問 18	議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例	264



# I 調査概要

## 1 調査目的

都市行政問題研究会(人口25万以上の83市議会議員により構成)の平成26・27年度テーマ「都市における公共交通のあり方」の調査研究に資するものとして、加盟市における公共交通の現状と課題、取組等を調査することを目的に実施

## 2 調査対象

都市行政問題研究会加盟83市

## 3 調査方法

調査票を加盟市へ郵送

## 4 調査実施期間

平成26年11月19日～平成26年12月12日

## 5 回収結果

回収市数            83市／83市            回収率    100.0%

## Ⅱ 調査結果

### ◎地域公共交通会議・法定協議会等について

問1 貴市では、道路運送法及び道路運送法施行規則による地域公共交通会議や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化・再生法」という。）による法定協議会、道路運送法と地域公共交通活性化・再生法の二法合同会議を設置していますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。（複数回答可）

a. 地域公共交通会議を設置している	47 市
b. 法定協議会(地域公共交通活性化・再生法)を設置している	23 市
c. 二法合同会議(道路運送法と地域公共交通活性化・再生法の合同)を設置している	17 市
d. 設置していない	16 市

SQ1 (問1で a、b、c を選択した場合のみお答え下さい)

設置された地域公共交通会議・法定協議会等の名称、設置年月並びに設置根拠をご記入下さい。

○地域公共交通会議

市名	名称	設置年月
函館市	函館市生活交通協議会	平成 13 年 9 月
盛岡市	盛岡市地域公共交通会議	平成 20 年 7 月
仙台市	仙台市地域公共交通会議	平成 23 年 3 月
山形市	山形市地域公共交通会議	平成 20 年 11 月
福島市	福島市地域公共交通会議	平成 21 年 7 月
郡山市	郡山市総合都市交通戦略協議会	平成 21 年 4 月
いわき市	いわき市地域公共交通会議	平成 21 年 7 月
新潟市	新潟市地域公共交通会議	平成 18 年 11 月
富山市	富山市交通空白輸送地域公共交通会議	平成 20 年 8 月
福井市	福井市地域生活交通活性化会議	平成 19 年 8 月
長野市	長野市地域公共交通会議	平成 19 年 9 月
川崎市	川崎市地域公共交通会議	平成 20 年 7 月
相模原市	相模原市地域公共交通会議	平成 20 年 4 月
藤沢市	藤沢市地域公共交通会議	平成 25 年 3 月
宇都宮市	宇都宮市地域公共交通会議	平成 20 年 5 月
前橋市	前橋市地域公共交通会議	平成 18 年 11 月
高崎市	高崎市地域公共交通会議	平成 19 年 5 月
さいたま市	さいたま市地域公共交通会議	平成 23 年 1 月

市名	名称	設置年月
千葉市	千葉市地域公共交通会議	平成 19 年 6 月
柏市	柏市地域公共交通会議	平成 19 年 3 月
市原市	市原市地域公共交通会議	平成 21 年 3 月
静岡市	静岡市地域公共交通会議	平成 19 年 8 月
浜松市	浜松市地域公共交通会議	平成 19 年 4 月
春日井市	春日井市地域公共交通会議	平成 19 年 11 月
豊田市	豊田市公共交通会議	平成 17 年 8 月
四日市市	四日市市地域公共交通会議	平成 19 年 2 月
岐阜市	岐阜市公共交通会議	平成 18 年 12 月
京都市	京都市雲ヶ畑区域公共交通検討協議会	平成 24 年 1 月
神戸市	神戸市地域公共交通会議	平成 25 年 4 月
	神戸市過疎地有償運送運営協議会	平成 25 年 4 月
姫路市	姫路市地域公共交通会議	平成 26 年 4 月
明石市	明石市地域公共交通会議	平成 19 年 6 月
加古川市	加古川市地域公共交通会議	平成 20 年 10 月
和歌山市	和歌山市地域公共交通会議	平成 23 年 6 月
岡山市	岡山市地域公共交通会議	平成 20 年 5 月
広島市	広島市地域公共交通会議	平成 22 年 7 月
福山市	福山市地域公共交通会議	平成 25 年 7 月
下関市	下関市地域公共交通会議	平成 19 年 5 月
徳島市	徳島市地域公共交通会議	平成 22 年 5 月
高松市	高松市地域公共交通会議	平成 22 年 2 月
松山市	松山市地域公共交通会議	平成 23 年 12 月
北九州市	北九州市地域公共交通会議	平成 19 年 8 月
福岡市	福岡市地域公共交通会議	平成 19 年 8 月
長崎市	長崎市地域公共交通会議	平成 21 年 4 月
熊本市	熊本市地域公共交通会議	平成 22 年 7 月
大分市	大分市地域公共交通協議会	平成 23 年 6 月
宮崎市	宮崎市地域公共交通会議	平成 9 年 7 月
鹿児島市	鹿児島市地域公共交通会議	平成 19 年 9 月

○法定協議会

市名	名称	設置年月
山形市	山形市公共交通活性化協議会	平成 21 年 9 月
富山市	富山市都市交通協議会	平成 19 年 11 月

市名	名称	設置年月
福井市	えちぜん鉄道活性化連携協議会	平成 22 年 10 月
	福井鉄道福武線活性化連携協議会	平成 20 年 5 月
長野市	長野市公共交通活性化・再生協議会	平成 20 年 12 月
八王子市	八王子市地域公共交通活性化協議会	平成 20 年 6 月
藤沢市	藤沢市交通アクションプラン策定協議会	平成 26 年 6 月
千葉市	千葉市幕張新都心公共交通活性化協議会	平成 20 年 8 月
市川市	市川市公共交通協議会	平成 21 年 1 月
市原市	市原市地域公共交通活性化協議会	平成 22 年 1 月
浜松市	浜松 2 1 世紀都市交通会議	平成 12 年 11 月
四日市市	四日市市地域公共交通活性化協議会	平成 26 年 7 月
岐阜市	岐阜市総合交通協議会	平成 20 年 3 月
京都市	西院駅周辺地域整備協議会	平成 26 年 5 月
神戸市	神戸電鉄粟生線活性化協議会	平成 21 年 11 月
和歌山市	和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会	平成 20 年 3 月
広島市	J R 可部線活性化協議会	平成 22 年 2 月
徳島市	徳島市地域公共交通協議会	平成 21 年 3 月
高松市	宇野高松航路活性化再生協議会	平成 22 年 6 月
	高松市総合都市交通計画推進協議会	平成 24 年 4 月
福岡市	福岡市総合交通戦略協議会	平成 26 年 5 月
長崎市	長崎市地域公共交通活性化・再生協議会	平成 20 年 5 月
熊本市	熊本市公共交通協議会 (旧 熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会)	平成 24 年 4 月 (平成 20 年 5 月)
鹿児島市	鹿児島市不便地対策協議会	平成 20 年 6 月
那覇市	那覇市都市交通協議会	平成 22 年 3 月

○二法合同会議

市名	名称	設置年月
旭川市	旭川市地域公共交通会議	平成 26 年 1 月
青森市	青森市総合都市交通対策協議会	平成 17 年 10 月
秋田市	秋田市地域公共交通協議会	平成 19 年 9 月
長岡市	長岡市地域公共交通協議会	平成 21 年 11 月
金沢市	金沢市交通まちづくり協議会	平成 20 年 3 月
川越市	川越市公共交通利用促進協議会	平成 20 年 8 月
船橋市	船橋市地域公共交通活性化協議会	平成 20 年 10 月
豊橋市	豊橋市地域公共交通活性化推進協議会	平成 20 年 3 月

市名	名称	設置年月
岡崎市	岡崎市交通政策会議	平成 18 年 11 月
一宮市	一宮市地域公共交通会議	平成 25 年 8 月
津市	津市地域公共交通活性化協議会	平成 20 年 8 月
大津市	大津市地域公共交通活性化協議会	平成 20 年 3 月
西宮市	西宮市都市交通会議	平成 25 年 1 月
倉敷市	倉敷市地域公共交通会議	平成 20 年 2 月
呉市	呉市地域公共交通協議会	平成 20 年 3 月
高知市	高知市地域公共交通会議	平成 24 年 6 月
久留米市	久留米市地域公共交通会議	平成 26 年 6 月

設置根拠	条例	規則	要綱	規約	その他
地域公共交通会議	7	3	33	4	4
法定協議会	2	0	4	19	0
二法合同会議	0	0	9	7	1

その他の回答

○地域公共交通会議

市名	その他の回答
盛岡市	要領
柏市	要領
熊本市	道路運送法
大分市	大分市地域公共交通協議会会則

○二法合同会議

市名	その他の回答
大津市	要領

**SQ2 (問 1)で a、b、c を選択した場合のみお答え下さい)**

**設置された地域公共交通会議・法定協議会等の委員数をご記入下さい。また、各会議の構成員に該当するものに○印をお付け下さい。**

○地域公共交通会議

	最高	最低	平均
設置根拠(条例、要綱等)に定められた委員数	49 人	10 人	20.4 人
実際に委嘱・任命された委員数	55 人	8 人	18.3 人

○法定協議会

	最高	最低	平均
設置根拠(条例、要綱等)に定められた委員数	32 人	10 人	19.9 人
実際に委嘱・任命された委員数	48 人	9 人	19.9 人

○二法合同会議

	最高	最低	平均
設置根拠(条例、要綱等)に定められた委員数	30人	16人	22.7人
実際に委嘱・任命された委員数	30人	16人	22.6人

構成委員	地域公共交通会議	法定協議会	二法合同会議
市長	4	3	1
副市長	5	5	8
市議会議員	2	1	1
市職員	45	18	15
関係する公共交通事業者	47	25	17
関係団体	45	17	16
道路管理者	35	19	15
港湾管理者	1	2	1
公安委員会・警察	43	19	16
市民	36	14	14
利用者の代表	33	15	13
有識者・学識経験者	36	23	16
運輸(支)局長	8	3	5
運輸局長の指名する者	33	10	12
都道府県職員	34	19	16
関係市町村	1	6	0
その他	14	12	6

運輸局長の指名する者

○地域公共交通会議

市名	運輸局長の指名する者
盛岡市	支局首席運輸企画専門官
仙台市	東北運輸局宮城運輸支局首席運輸企画専門官
山形市	区域内の地方運輸支局
福島市	首席運輸企画専門官
いわき市	首席運輸企画専門官
富山市	富山運輸支局長、富山運輸支局輸送監査首席専門官
福井市	中部運輸局福井運輸支局首席運輸企画専門官
相模原市	関東運輸局神奈川運輸支局
藤沢市	関東運輸局神奈川運輸支局
宇都宮市	国土交通省関東運輸局栃木運輸支局首席運輸企画専門官



市名	運輸局長の指名する者
前橋市	群馬運輸支局長
さいたま市	埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官
柏市	輸送監査担当主席運輸企画専門官
市原市	首席運輸企画専門官
春日井市	首席運輸企画専門官（輸送担当）
豊田市	主席運輸企画専門官（企画担当）
四日市市	国土交通省三重運輸支局首席運輸企画専門官
神戸市	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部の職員
姫路市	国土交通省神戸運輸監理部の職員
明石市	国土交通省神戸運輸局管理部兵庫陸運部の職員
加古川市	神戸運輸監理部 首席運輸企画専門官
和歌山市	主席運輸企画専門官
岡山市	国土交通省中国運輸局岡山運輸支局 首席運輸企画専門官
福山市	中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官
下関市	中国運輸局山口運輸支局職員
徳島市	運輸支局企画専門官
高松市	四国運輸局香川運輸支局首席運輸企画専門官
松山市	愛媛運輸支局首席運輸企画専門官
福岡市	福岡運輸支局長
長崎市	運輸支局長、首席専門官等
大分市	九州運輸局大分運輸支局の職員
鹿児島市	九州運輸局鹿児島運輸支局首席運輸企画専門官

○法定協議会

市名	運輸局長の指名する者
山形市	区域内の地方運輸支局
富山市	富山運輸支局長、富山運輸支局輸送監査首席専門官
八王子市	東京運輸支局 首席運輸企画専門官
藤沢市	関東運輸局企画観光部交通企画課課長
市川市	関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官
市原市	首席運輸企画専門官
四日市市	国土交通省三重運輸支局首席運輸企画専門官
岐阜市	中部運輸局企画観光部長、自動車交通部長、岐阜運輸支局長
高松市	企画観光部交通企画課長、自動車交通部旅客課長
長崎市	運輸支局長、首席専門官等

○二法合同会議

市名	運輸局長の指名する者
旭川市	運輸支局首席運輸企画専門官
青森市	運輸支局首席運輸企画専門官
長岡市	交通企画課長
金沢市	北陸信越運輸局企画観光部交通企画課長、北陸信越運輸局石川運輸支局長
船橋市	千葉運輸支局企画調整、輸送監査
豊橋市	愛知運輸支局 首席運輸企画専門官
岡崎市	中部運輸局企画観光部、愛知運輸支局
津市	三重運輸支局 首席運輸企画専門官
西宮市	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 首席運輸企画専門官（輸送）
呉市	中国運輸局広島運輸支局首席運輸企画専門官
高知市	四国運輸局高知運輸支局輸送監査部門
久留米市	九州運輸局福岡運輸支局長

その他の回答

○地域公共交通会議

市名	その他の回答
函館市	北海道運輸局函館運輸支局長の指名する職員
いわき市	アドバイザー（学識経験者）
新潟市	運輸支局長の指名する者
長野市	運輸支局代表者
川崎市	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官
相模原市	特定非営利法人 男女共同参画さがみはら
前橋市	運転者が組織する団体
千葉市	関東運輸局（千葉運輸支局）
岐阜市	岐阜運輸支局首席運輸企画専門官
明石市	関係する公共交通事業者の関係団体の職員
広島市	運輸局職員
熊本市	運輸支局職員
宮崎市	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
鹿児島市	公共交通事業従事者（労働組合）の代表

○法定協議会

市名	その他の回答
富山市	北陸地方整備局都市・住宅整備課長、北陸地方整備局富山河川国道事務所 所長
長野市	運輸支局代表者

市名	その他の回答
八王子市	商工会議所
藤沢市	商工会
千葉市	関東運輸局（企画観光部交通企画課、自動車交通部旅客第一課、千葉運輸支局）、関東地方整備局（建政部都市整備課、千葉国道事務所）
浜松市	整備局
岐阜市	中部地方整備局建政部長
広島市	運輸局職員
高松市	中・四国運輸局関係課長
福岡市	エリアマネジメント団体
熊本市	経済、マスコミ、環境、福祉
鹿児島市	公共交通事業従事者(労働組合)の代表

○二法合同会議

市名	その他の回答
青森市	青森商工会議所専務理事
秋田市	商工会議所
川越市	関東運輸局交通企画課 1 人、関東運輸局埼玉運輸支局 2 人
一宮市	労働者の代表
大津市	運輸支局
高知市	一般旅客自動車運送事業用自動車の運転者が組織する団体

**SQ3（問1で a、b、c を選択した場合のみお答え下さい）**

設置された地域公共交通会議・法定協議会等の開催頻度を、下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。また、年に開催している回数をご記入下さい。（複数回答可）

○各会議の開催頻度の平均

	定例的に開催している		臨時開催している	
	市数	平均開催回数	市数	平均開催回数
地域公共交通会議	21 市	2.0 回	27 市	2.2 回
法定協議会	13 市	2.4 回	3 市	3.7 回
二法合同会議	11 市	2.7 回	6 市	2.7 回

○地域公共交通会議

市名	その他の回答
盛岡市	平成 20 年度以降、会議を開催していない
郡山市	年 1 回程度開催
高崎市	協議事項がある場合に開催 3 回（書面協議 1 回含む）

市名	その他の回答
四日市市	案件が生じる毎に開催しており、平成 25 年度は 1 回、平成 26 年度は 2 回開催を予定している
岡山市	平成 20 年に設置後、地区会議を年に 1 回程度
鹿児島市	運行計画の変更など、必要に応じて開催

○法定協議会

市名	その他の回答
富山市	協議事項がなかったため、平成 25 年度は未開催
長野市	予算時 1 回、決算時 1 回、事業計画変更時など 2 回
藤沢市	設置前のため、開催なし
千葉市	案件がないため休会中
四日市市	平成 26 年 7 月に設置し、計画策定のため年内までに 4 回開催予定
京都市	今後年 1 回程度、定例的に開催する予定
徳島市	連携計画策定後は休会中
福岡市	26 年度設置のため開催なし
長崎市	設置目的が達成されたため、現在は開催していない
熊本市	下部組織の専門部会を 4 回開催した
鹿児島市	運行計画の変更など、必要に応じて開催

○二法合同会議

市名	その他の回答
川越市	※年 5 回開催し、内 2 回は文書開催
久留米市	平成 26 年度は 4 回開催予定

**SQ4 (問 1 で a、b、c を選択した場合のみお答え下さい)**

設置された地域公共交通会議・法定協議会等の検討対象範囲を、下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

	当市のみを検討対象としている	他市区町村を含めて 検討対象としている
地域公共交通会議	46	2
法定協議会	20	5
二法合同会議	16	1

**SQ5 (問 1 で d を選択した場合のみお答え下さい)**

地域公共交通会議・法定協議会等を、今後、設置する予定はありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 今後、地域公共交通会議・法定協議会等の設置を検討している	8 市
b. 地域公共交通会議・法定協議会等を設置する予定はない	8 市

SQ6 (SQ5 で a を選択した場合のみお答え下さい)

今後、設置を予定している地域公共交通会議・法定協議会等で該当するものに○印をお付け下さい。

a. 地域公共交通会議の設置を予定している	1市
b. 法定協議会(地域公共交通活性化・再生法)の設置を予定している	1市
c. 二法合同会議(道路運送法と地域公共交通活性化・再生法の合同)の設置を予定している	1市
d. 設置を予定しているが、どの会議体にするかは決まっていない	5市

問2 貴市では、地域公共交通総合連携計画(地域公共交通活性化・再生法第5条)を策定しましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 策定している	42市
b. 策定にまで至っていないが、現在、協議中である	2市
c. 協議にまで至っていないが、策定を検討している	0市
d. 策定していない	39市

SQ1 (問2 で a を選択した場合のみお答え下さい)

策定された地域公共交通総合連携計画の計画名、実施主体並びに計画期間をご記入下さい。

※調査時は事業名で調査したが、調査結果は計画名で統一している。

市名	計画名	実施主体	計画期間
札幌市	札幌市地域公共交通総合連携計画	札幌市	平成24年 ～平成32年
函館市	函館市地域公共交通総合連携計画	交通事業者、行政、 市民、協議会	平成26年5月 ～平成36年3月
旭川市	旭川市地域公共交通総合連携計画	旭川市	平成25年 ～平成34年
青森市	青森市総合都市交通戦略 青森市地域公共交通総合連携計画	青森市総合都市交通 対策協議会 青森市	平成21年10月 ～平成32年3月
秋田市	秋田市公共交通政策ビジョン	秋田市	平成21年4月 ～平成28年3月
山形市	山形市地域公共交通総合連携計画	山形市、交通事業者、 市民	平成23年4月 ～平成28年3月
福島市	福島市公共交通活性化基本計画	福島市	平成24年4月 ～平成34年3月
長岡市	長岡市地域公共交通総合連携計画	長岡市、越後交通 (株)、長岡国道事務所、 長岡市地域公共交通協議会 (運行：住民団体等)、施設 管理者	平成22年 ～平成30年

市名	計画名	実施主体	計画期間
富山市	富山市地域公共交通総合連携計画	富山市都市交通協議会	平成19年4月～平成39年3月
金沢市	金沢市交通まちづくり計画	金沢市	平成20年3月～平成28年3月
福井市	えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画	えちぜん鉄道・福井県・福井市・坂井市・あわら市・勝山市・永平寺町	平成24年4月～平成33年3月
	福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画	福井鉄道・福井県・福井市・鯖江市・越前市	平成20年4月～平成30年3月
長野市	長野市地域公共交通総合連携計画	長野市公共交通活性化・再生協議会	平成22年4月～平成26年3月
八王子市	八王子市地域公共交通総合連携計画	八王子市	平成21年4月～平成23年3月
川越市	川越市地域総合連携計画	川越市	平成22年度～平成24年度
千葉市	千葉市幕張新都心地域公共交通総合連携計画	千葉市幕張新都心公共交通活性化協議会	平成21年3月～平成24年3月
市川市	市川市地域公共交通総合連携計画	市川市、運行事業者、地域住民	平成21年4月～平成23年3月
船橋市	船橋市地域公共交通総合連携計画	船橋市地域公共交通活性化協議会	平成22年4月～平成25年3月
市原市	市原市地域公共交通総合連携計画	市、県、国、交通事業者、その他民間事業者、市民	平成23年4月～平成32年3月
浜松市	浜松市地域公共交通総合連携計画	浜松21世紀都市交通会議	平成22年～平成42年
豊橋市	豊橋市地域公共交通活性化再生総合事業計画	豊橋市地域公共交通活性化推進協議会	平成20年4月～平成22年3月
岡崎市	岡崎市地域公共交通総合連携計画	岡崎市	平成20年8月～平成23年3月
一宮市	一宮市公共交通計画	一宮市	平成24年4月～平成30年3月
津市	津市地域公共交通総合連携計画	津市	平成22年4月～平成25年3月
岐阜市	岐阜市地域公共交通総合連携計画	岐阜市総合交通協議会、岐阜市、岐阜バス	一期：平成20年～平成22年 二期：平成25年8月～平成28年3月
吹田市	吹田市地域公共交通総合連携計画策定委託業務	吹田市地域公共交通活性化協議会	平成21年6月～平成22年3月

市名	計画名	実施主体	計画期間
京都市	西院駅周辺地域公共交通総合連携計画	西院駅周辺地域整備協議会	平成26年6月～平成33年3月
大津市	大津市地域公共交通総合連携計画	大津市地域公共交通活性化協議会	平成26年4月～平成29年3月
神戸市	神戸電鉄粟生線 地域公共交通総合連携計画	神戸市・三木市・小野市・神戸電鉄	平成25年4月～平成29年3月
西宮市	西宮市地域公共交通総合連携計画	阪急バス(株)、阪神バス(株)、西宮市	平成21年4月～平成31年3月
和歌山市	和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画(第2次)	和歌山電鐵(株) 和歌山市・紀の川市 和歌山県	平成26年4月～平成29年3月
倉敷市	倉敷市地域公共交通総合連携計画	市民、タクシー事業者、バス事業者、鉄道事業者地域企業、国、県、倉敷市	平成26年4月～平成35年3月
広島市	JR可部線活性化連携計画	JR可部線活性化協議会	平成22年2月～平成29年3月
呉市	呉市地域公共交通総合連携計画	市民団体(各地区まちづくり協議会等)、交通事業者、呉市 他	平成21年4月～平成24年3月
下関市	下関市地域公共交通総合連携計画	下関市、地元協議会	平成20年4月～平成23年3月
徳島市	徳島市地域公共交通総合連携計画	徳島市、バス事業者	平成22年度～平成31年度
高松市	宇野高松航路活性化再生総合連携計画	高松市、玉野市、香川県、岡山県、四国運輸局	平成23年度～平成25年度
松山市	松山市地域公共交通総合連携計画	伊予鉄道、中島汽船、タクシー事業者、松山市、国土交通省、協議会、愛媛県、各道路管理者	平成20年～平成24年
高知市	高知市地域公共交通総合連携計画	高知市、交通事業者、地域住民、関係行政機関	平成23年4月～平成28年3月
長崎市	長崎市地域公共交通総合連携計画	長崎市地域公共交通活性化・再生協議会	平成21年4月～平成23年4月
熊本市	熊本市地域公共交通総合連携計画	熊本市(策定主体)	平成21年4月～平成31年3月
鹿児島市	鹿児島市地域公共交通総合連携計画	鹿児島市・バス運行事業者・タクシー事業者	平成20年10月～平成27年9月

市名	計画名	実施主体	計画期間
那覇市	那覇市公共交通総合連携計画	那覇市	平成23年4月 ～平成33年3月

SQ2 (問2でa、b、cを選択した場合のみお答え下さい)

地域公共交通総合連携計画の策定に際し、地域公共交通活性化・再生法第5条第5項による住民、地域公共交通の利用者等の意見を反映させるための必要な措置を講じましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)

a. 法定協議会への利用者・住民等の参画	34市
b. アンケート調査	26市
c. ヒアリング調査	8市
d. パブリックコメント	28市
e. 懇談会の開催	4市
f. その他	6市
g. 必要な措置を講じなかった	0市

市名	その他の回答
函館市	函館市生活交通協議会への利用者・住民等の参画
山形市	ワークショップの開催
岡崎市	連携計画の策定に先立ち本市の総合的な交通政策に関する計画として岡崎市総合交通政策を策定しており、その策定に際しアンケート調査・パブリックコメント・懇談会を開催しています
京都市	バリアフリー移動等円滑化基本構想策定段階での利用者・住民等の参画及びパブリックコメント
倉敷市	住民等ワークショップ開催
高知市	バス乗り込み調査

SQ3 (問2でa、b、cを選択した場合のみお答え下さい)

地域公共交通総合連携計画に対して、公共交通事業者やその利用者等から地域公共交通活性化・再生法第7条による提案はありましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 地域公共交通総合連携計画の作成の提案があった	3市
b. 地域公共交通総合連携計画の変更の提案があった	2市
c. 作成・変更の提案はなかった	39市

SQ4 (問2での回答に関わらずお答え下さい)

地域公共交通活性化・再生法が平成26年5月に改正(平成26年11月施行)され、地域公共交通総合連携計画が新たに地域公共交通網形成計画となりますが、今



後、地域公共交通網形成計画の策定を予定されていますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 地域公共交通網形成計画を新たに策定する予定である	48 市
b. 既存の地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に位置づける予定である	5 市
c. 地域公共交通網形成計画を策定する予定はない	28 市

市名	その他の回答
旭川市	未定
郡山市	策定済みの「郡山市総合都市交通戦略」を修正し、地域公共交通網形成計画とすることを検討中

**問3** 貴市では、地域公共交通会議（道路運送法・法施行規則）による地域の公共交通計画を策定しましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 策定している	14 市
b. 策定にまで至っていないが、現在、協議中である	0 市
c. 策定にまで至っていないが、策定を検討している	0 市
d. 策定していない	69 市

## ◎都道府県との関係について

**問4** 貴市では、地域公共交通の活性化及び再生を推進するにあたって、都道府県の支援メニューを活用しましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 活用した	52 市
b. 活用しなかった	31 市

SQ1（問4でaを選択した場合のみお答え下さい）

貴市が活用した都道府県の支援メニューはどのようなものですか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。（複数回答可）

a. 財政支援	32 市
b. セミナーや研修等の実施	16 市
c. アドバイスの実施	7 市
d. 地域公共交通会議、法定協議会等への参画	30 市
e. 市町村間の仲介・調整	4 市
f. その他	1 市

市名	その他の回答
宮崎市	コミュニティバス導入時の試験運行費用

**SQ2 (問4でbを選択した場合のみお答え下さい)**

貴市が都道府県の支援メニューを活用しなかった理由はどのようなものですか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)

a. 市独自で公共交通サービスの確保に関する取組が可能なため、都道府県による財政支援等を必要としなかった	9市
b. 都道府県による支援メニューに頼らずとも、国からの財政支援等を活用して公共交通サービスの確保が可能だった	7市
c. 都道府県の財政支援等を受けると、他の支援を受けるのに支障が生じるため	0市
d. 市職員に公共交通に関する専門的知識があるため、都道府県によるアドバイス等は必要なかったから	2市
e. 専門家(運輸局職員、学識経験者等)によるアドバイス等が受けられるため、活用の必要がなかった	10市
f. その他	14市

市名	その他の回答
いわき市	県の支援メニューがない
新潟市	活用できる支援メニューがないため
川崎市	本市において活用可能な県の支援メニューが不明
平塚市	神奈川県では財政等の支援メニューがないため
さいたま市	政令市のため県の補助対象から外れている
越谷市	今後、活用を検討するため
柏市	支援メニューの有無や内容が分からない
岡崎市	公共交通に関する支援がないため
春日井市	適切な県の支援メニューがない
東大阪市	市内部においての検討や意思決定に至っていないため
高槻市	特に必要性がなかったため
八尾市	地域公共交通の活性化及び再生を推進する事業を現在行なっていない為
岡山市	政令市であるため、活用できるメニューが無い
広島市	実施事業に関して、活用可能な県による支援メニューが無かったため

**SQ3 (問4での回答に関わらずお答え下さい)**

貴市が今後対応して欲しい都道府県の支援メニューはありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)

a. 更なる財政支援の強化	60市
b. セミナーや研修等の実施	20市
c. アドバイスの実施	21市
d. 地域公共交通会議、法定協議会等への参画	15市
e. 市町村間の仲介・調整	25市

f. 都道府県による独自の取組の実施	17 市
g. その他	2 市
h. 現行の支援メニューで十分であるため、更なる支援等はない	1 市
i. 特になし	6 市

市名	都道府県による独自の取組の実施の回答例
盛岡市	赤字補助路線への補助要件の緩和
新潟市	広域交通である県内高速バスの維持、確保策の創設
金沢市	公共交通の利用促進
岡崎市	県内における公共交通ネットワークの整理設定及び地域公共交通の確保に関する計画策定等
岐阜市	都市部への公共交通システムに対する補助
大津市	市町村特性に応じた様々な補助メニューの充実
倉敷市	福祉移動サービスの強化、支援。移動困難者に対して、公共交通に頼らないサービス提供（買い物、診療など）
徳島市	市町村単位での交通計画をもとに、県内の公共交通をどう維持・発展していくべきかをトータル的に考えていただき、その計画を作成していただけるとありがたい
松山市	広域交通の支援は県単独で行う

市名	その他の回答
奈良市	事業者と市町村間の調整の仲介
倉敷市	運行事業者選定の仲介

## ◎公共交通の現状と課題について

**問5** 貴市では、公共交通に関する政策・施策を所管する部署がありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 公共交通に関する政策・施策を所管する部署がある	80 市
b. 公共交通に関する政策・施策を所管する部署がない	3 市

**SQ1** (**問5**でaを選択した場合のみお答え下さい)

貴市で公共交通に関する政策・施策を所管している部署の所管業務、専任及び兼務で該当するものに○印をお付け下さい。

公共交通に関する政策・施策を所管する部署の主な業務内容	専任	兼任
総合計画・企画	14 市	9 市
交通	67 市	7 市
都市計画・まちづくり	11 市	11 市
土木・建設	2 市	7 市
市民・生活・環境	1 市	3 市
福祉	0 市	8 市

公共交通に関する政策・施策を所管する部署の主な業務内容	専任	兼任
教育	0市	6市
観光	0市	1市
その他	4市	2市

専任

市名	その他の回答
山形市	共創、統計業務
市原市	バリアフリー
高槻市	景観
福岡市	市営渡船の運行

兼任

市名	その他の回答
函館市	新幹線関係
一宮市	駐輪場管理・自転車対策

SQ2 (問5)での回答に関わらずお答え下さい)

貴市が取り組んでいる公共交通に関する政策・施策が抱えている、又は過去に抱えていたが解決した課題・問題がありますか。該当する課題・問題がある場合には、下記の中から、該当する欄に○印をお付け下さい。

課題・問題の内容	現在抱えている課題・問題	過去に抱えていたが解決した課題・問題
公共交通を専門的に取り扱う部署・組織がない	10市	14市
公共交通の専門的知識を有する人材の不足	44市	5市
公共交通に関する政策・施策を検討するための情報の不足	17市	6市
市役所内部における連携や協力、理解が得られない	12市	1市
交通事業者の協力、理解が得られない	18市	3市
利用者・住民からの協力、理解が得られない	16市	2市
住民の当事者意識が低い	47市	1市
商業施設、企業、事業所、病院、学校等の協力、理解が得られない	6市	0市
その他	13市	2市
公共交通に関する政策・施策をどう取り組めばよいかわからない	4市	1市
公共交通に関する政策・施策が抱えている課題・問題はない	1市	1市

市名	その他の回答
函館市	公共交通に関する政策・施策を推進するためのマンパワーの不足
秋田市	都市計画・まちづくり、観光部門との連携

市名	その他の回答
富山市	交通事業者が主体的に課題を解決することが困難
藤沢市	財政
宇都宮市	車に依存した社会から、車と公共交通が共存した社会への転換
市川市	公共交通が運行できる幹線道路の不足
豊田市	市が負担するバス運行負担金の削減について
大阪市	関係局が多岐にわたるため、現時点では大阪市として統一した見解を述べることは難しい
枚方市	予算の確保
大津市	モータリゼーションや人口の減少に伴う、路線バス利用者の減少
奈良市	公共交通政策にかかる費用が膨大である
広島市	市域全体の公共交通のあり方を検討する必要がある
福岡市	事業実施のための予算確保、適切な需要予測が困難

**問6** 貴市では、貴市をはじめ、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通を運行していますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 運行している	77市
b. 運行していない	6市

**SQ1** (問6でaを選択した場合のみお答え下さい)

貴市で運行されている交通モード、運営・運行実態で該当するものに○印をお付け下さい。

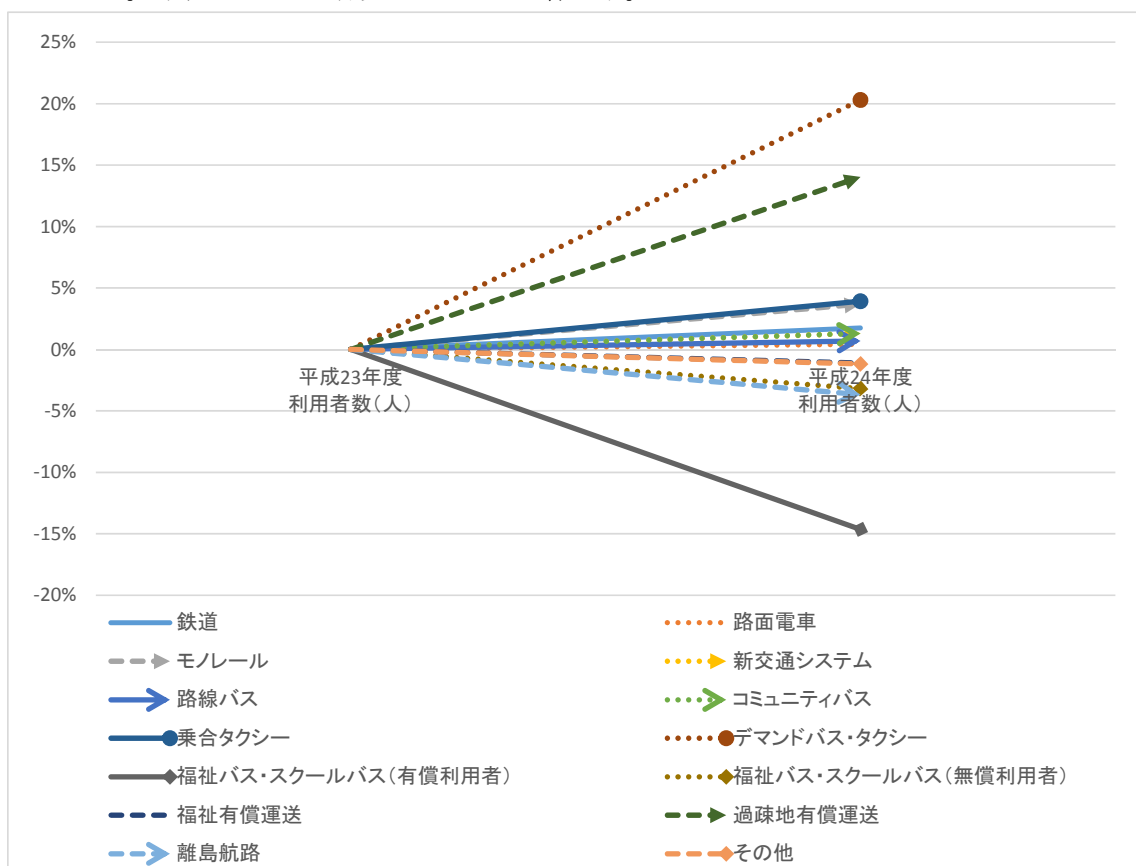
	市運営・市運行	市運営・民間事業者運行	非営利団体、第三セクター、住民等運営・民間事業者運行	その他
鉄道	6市	0市	13市	0市
路面電車	4市	0市	0市	1市
モノレール	0市	0市	3市	0市
新交通システム	1市	0市	3市	0市
路線バス	12市	12市	8市	5市
コミュニティバス	1市	31市	17市	8市
乗合タクシー	0市	10市	11市	2市
デマンドバス・タクシー	1市	10市	10市	3市
福祉バス・スクールバス	18市	34市	7市	4市
福祉有償運送	0市	3市	49市	8市
過疎地有償運送	1市	0市	4市	3市
離島航路	4市	1市	2市	1市
その他	2市	5市	3市	5市

SQ2 (問6でaを選択した場合のみお答え下さい)

SQ1 でご回答いただいた貴市で運行されている貴市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通の2年間における利用者数をご記入下さい。

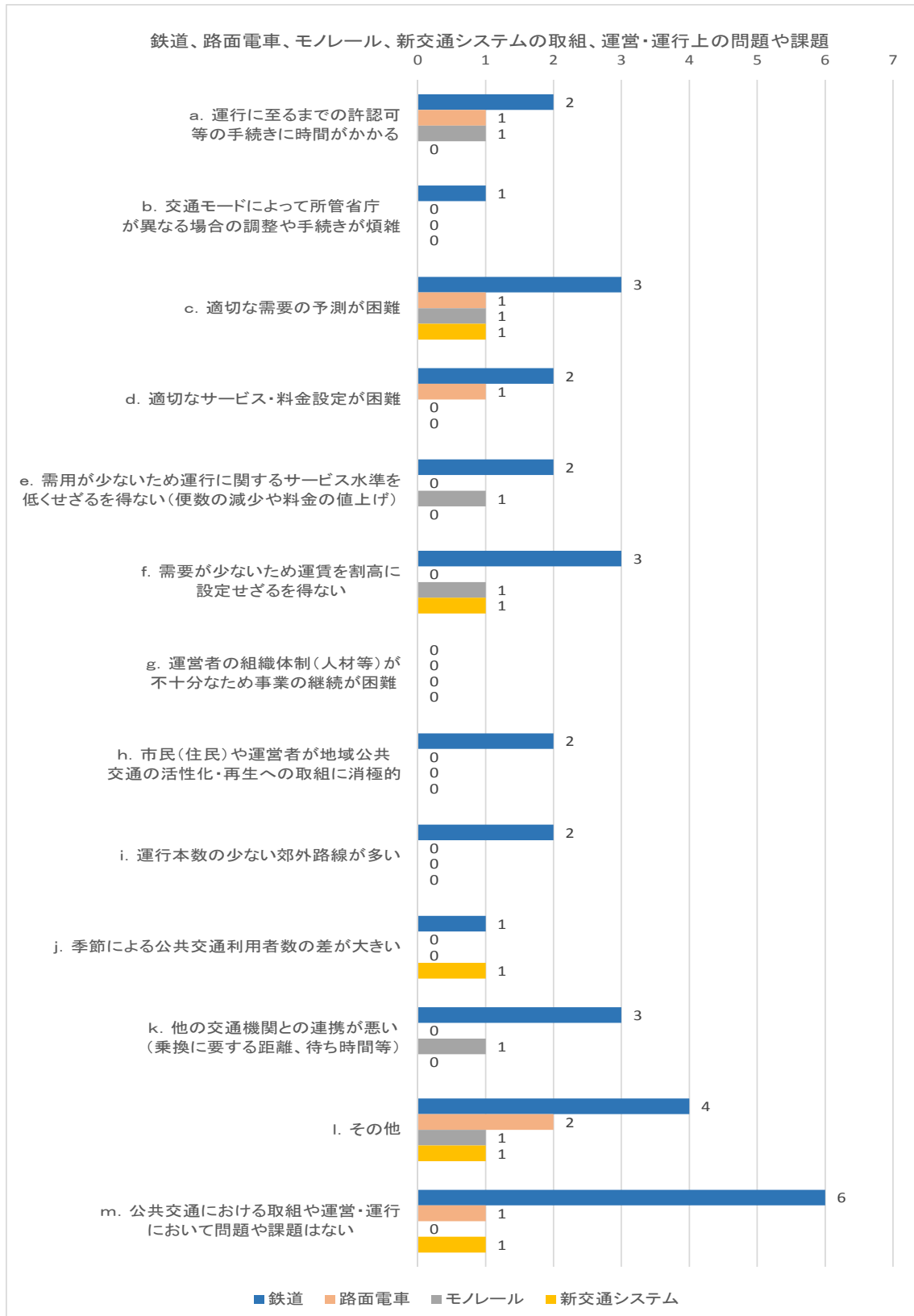
	平成 23 年度 利用者数の平均(人)	平成 24 年度 利用者数の平均(人)
鉄道	102,769,605	104,578,950
路面電車	7,669,228	7,702,108
モノレール	13,469,409	13,969,206
新交通システム	22,818,558	23,117,880
路線バス	20,583,275	20,723,748
コミュニティバス	290,945	294,777
乗合タクシー	21,335	22,171
デマンドバス・タクシー	7,189	8,649
福祉バス・スクールバス(有償利用者)	6,193	5,286
福祉バス・スクールバス(無償利用者)	22,433	21,719
福祉有償運送	7,472	7,390
過疎地有償運送	13,725	15,654
離島航路	168,761	162,546
その他	499,411	493,486

※交通モード毎に把握している利用者数をそれぞれ運行している市の数で割って計算している。下記グラフは各交通モードの増加率。

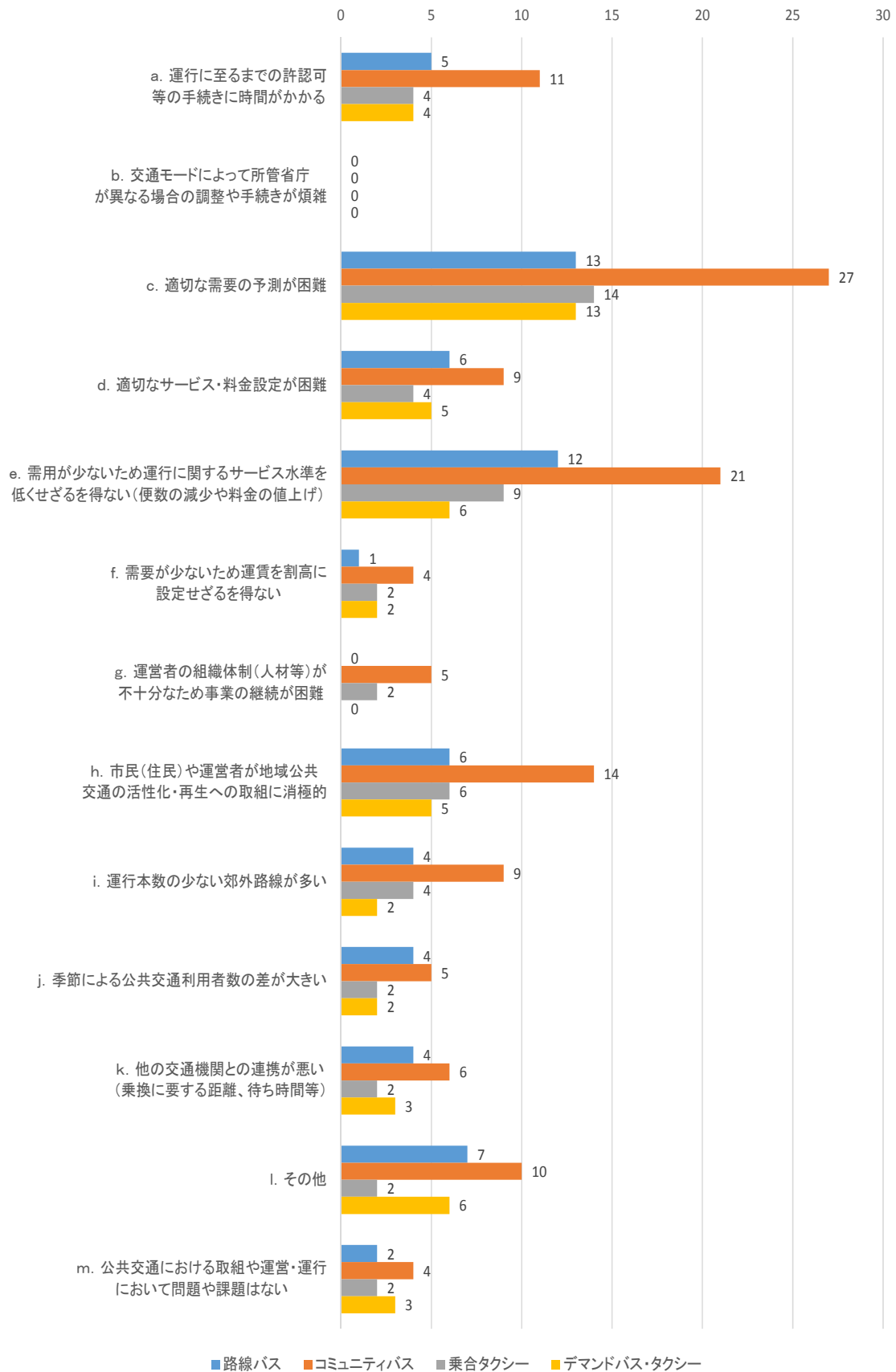


SQ3 (問6でaを選択した場合のみお答え下さい)

SQ1でご回答いただいた貴市で運行されている貴市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通における取組や運営・運行において問題や課題はありましたか。下記の中から、交通モード毎に該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)

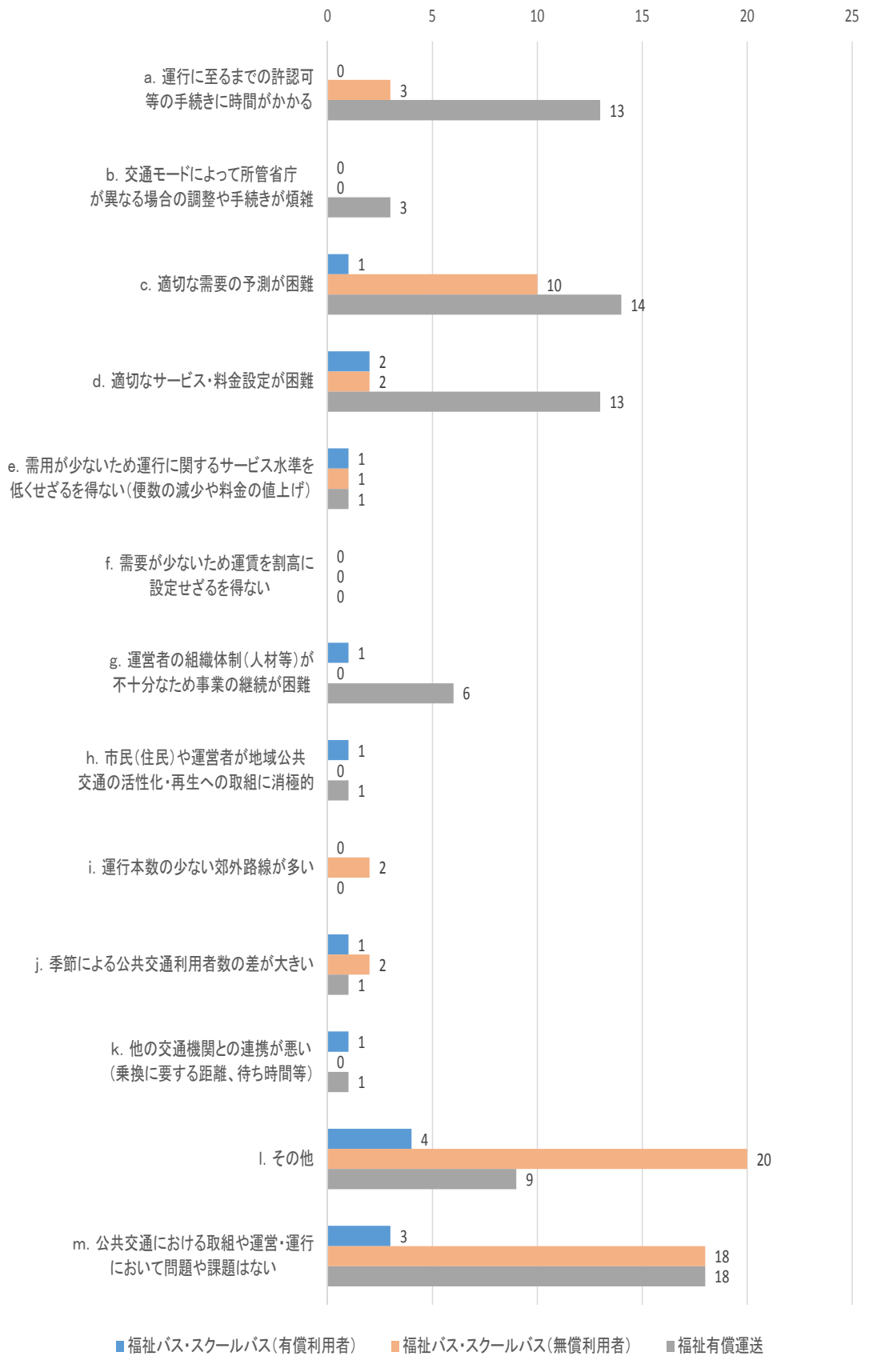


路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンドバス・タクシーの取組、運営・運行上の問題や課題

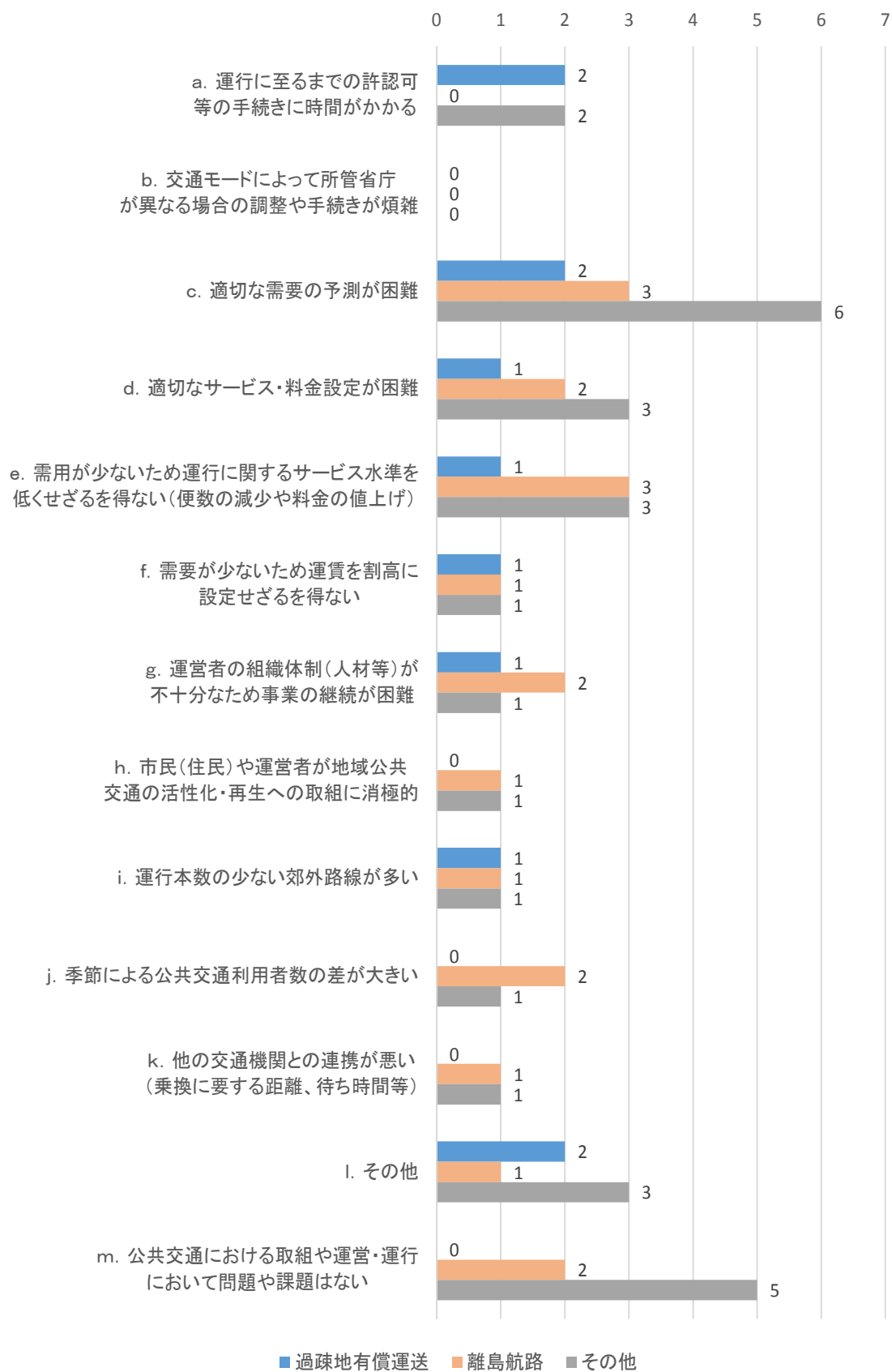




福祉バス・スクールバス(有償利用者、無償利用者)、福祉有償運送の取組、運営・運行上の問題や課題



過疎地有償運送、離島航路、その他の取組、運営・運行上の問題や課題



## ○鉄道

市名	その他の回答
札幌市	福祉バス車両の更新
新潟市	市として把握していない
船橋市	建設費の償還及び建設費借入れに係る利子の支払いが巨額であり経営を圧迫している
豊田市	市営ではないので、把握していない

## ○路面電車

市名	その他の回答
札幌市	福祉バス車両の更新
函館市	沿線人口の減少などで利用者が減少傾向にある

## ○モノレール

市名	その他の回答
北九州市	設備更新等大規模改修の財源(補助金)確保

## ○新交通システム

市名	その他の回答
広島市	第三セクターの経営状態の改善。利用者の減少による路線廃止。運行委託先の民間事業者が行うサービスの質の確保

## ○路線バス

市名	その他の回答
郡山市	運行にかかる補助割合が低い
新潟市	市として把握していない
宇都宮市	理由1 収支率の向上や運行の効率化を図る必要がある 理由2 車両の老朽化により、維持管理費等が増加している
春日井市	商業事業者が運行主体であり、景気後退局面では経費負担が大きい・地域活性化や高齢化対応としての‘まちづくり’と集客目的の‘買い物バス’との中間に位置づけられるが故に事業の捉え方が複雑となっている
豊田市	市営ではないので、把握していない
徳島市	効果的な利用促進を図ること
福岡市	予算の確保、利用の伸び悩み

## ○コミュニティバス

市名	その他の回答
秋田市	利用者が少なく行政の財政負担が大きい
平塚市	需要が多くないため、市の負担が大きい
川口市	補助金額の増大
船橋市	道路が狭隘な住宅地内を走行するためワゴン車で運行せざるを得ない路線がある また、住民の公共交通のサービスレベルに対する要求が非常に高い
京都市	市として把握していない
姫路市	安定的な財源の確保
明石市	利用の少ないルートの改廃

市名	その他の回答
奈良市	運行エリアの人口を鑑みるとサービス水準の向上を図るのは難しい
岡山市	合併前の自治体で運行していたものを引き継いだ事業があり、運賃以外の地域負担について市として統一した取扱いが困難
徳島市	効果的な利用促進を図ること

○乗合タクシー

市名	その他の回答
宇都宮市	理由1 収支率の向上や運行の効率化を図る必要がある 理由2 車両の老朽化により、維持管理費等が増加している
豊田市	市営ではないので、把握していない

○デマンドバス・タクシー

市名	その他の回答
宇都宮市	理由1 収支率の向上や運行の効率化を図る必要がある 理由2 車両の老朽化により、維持管理費等が増加している
川越市	デマンドタクシーについては、実証実験のため
浜松市	人口の自然減に伴い利用者も減少、合併以前からの制度であり、他地域との公平性が課題
豊田市	電話で呼び出し・予約することに抵抗を持つ方がいる
岡山市	合併前の自治体で運行していたものを引き継いだ事業があり、運賃以外の地域負担について市として統一した取扱いが困難
福岡市	予算の確保、利用の伸び悩み

○福祉バス・スクールバス（有償利用者）

市名	その他の回答
富山市	不明
長野市	利用者「園児」の減少
八王子市	市の財政負担が大きい
市原市	スクールバス乗車対象者の選定に苦慮する場合がある

○福祉バス・スクールバス（無償利用者）

市名	その他の回答
札幌市	福祉バス車両の更新
函館市	貸切バスの法改正に伴い、予算の増額が大きい。所有する車両が老朽化し、維持費が増加している
盛岡市	学校行事等と運行時間の調整
郡山市	運行にかかる補助割合が低い
長岡市	申込みが重複した場合、調整が困難
富山市	不明
川崎市	限られた年間運行台数に対して、利用希望団体が増加傾向にある
相模原市	運行区域の設定
宇都宮市	理由1 収支率の向上や運行の効率化を図る必要がある 理由2 車両の老朽化により、維持管理費等が増加している
柏市	運営形態や利用目的などを含め、事業の見直しをする予定
静岡市	運行地区が非常に遠いため、事故等があった場合の対応が困難

市名	その他の回答
浜松市	地域交通の減少によりスクールバスの通学支援が増加傾向にある
岡崎市	スクールバス運行业務に参加できる事業者が少ない
神戸市	特別支援学校の児童生徒が増加しており、スクールバス関係予算が毎年増加している
姫路市	運用コストが高い
岡山市	合併前の自治体で運行していたものを引き継いでおり、利用者について市として統一した取扱いが困難
広島市	第三セクターの経営状態の改善。利用者の減少による路線廃止。運行委託先の民間事業者が行うサービスの質の確保
松山市	市の財政負担
北九州市	入札参加業者が少ない
宮崎市	現在運用している福祉バスの老朽化

○福祉有償運送

市名	その他の回答
旭川市	福祉有償運送の必要性について明確な基準がなく、その判断が立場によって異なる傾向がみられる
長野市	燃料費の高騰等により運営主体の費用負担が増加している
八王子市	運転協力者の高齢化
市川市	実際の運行についての担い手が少ない
浜松市	バス・タクシー事業者をはじめとする公共交通関係者との合意形成が課題
岡山市	事業者の偏在がある
呉市	需要はあるが運行事業者が少なく、また、他の交通機関との調整が難しい
松山市	松山・東温市・伊予市・松前町・西条市に加え南予の登録者もおり、複数の市にまたがっている状況であり、協議会の設置・協議等においても県にて執り行う事が望ましいと考える
北九州市	運転協力者の確保

○過疎地有償運送

市名	その他の回答
浜松市	人口の自然減に伴い利用者も減少
岡山市	合併前の自治体で運行していたものを引き継いだ事業があり、運賃以外の地域負担について市として統一した取扱いが困難

○離島航路

市名	その他の回答
北九州市	船舶の維持補修費や燃料費等の経費負担の増

○その他

市名	その他の回答
山形市	利用者の減少
加古川市	鉄道駅への接続ができない
北九州市	船舶の維持補修費や燃料費等の経費負担の増

SQ4 (問6)でaを選択した場合のみお答え下さい)

SQ1でご回答いただいた貴市で運行されている貴市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通が今後、その運営・運行の維持が困難となった場合の対応としてどのようにお考えですか。下記の中から該当するものに○印をお付け下さい。

a. 公共交通の維持を続けていく考えである	14 市
b. 一部の公共交通の維持を続け、見直しを行う考えである	24 市
c. 維持を続けていく考えはない	2 市
d. 現段階ではわからない	22 市
e. その他	15 市

市名	その他の回答
札幌市	鉄道・路面電車については維持を続けていく考えだが、福祉バス等については現段階では分からない
旭川市	コミュニティバスについては、「c. 維持を続けていく考えはない」、スクールバス及びその他（通学タクシー）については、「a. 公共交通の維持を続けていく考えである」、福祉有償運送については、「d. 現段階ではわからない」となります
盛岡市	スクールバスについては維持を続けていく考えであるが、鉄道、福祉バスについては現段階では分からない
八王子市	コミュニティバス・乗合タクシー・その他（貸切バス）はb、それ以外はd
相模原市	スクールバス（無償利用者）については維持を続けていく考えだが、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉バス（無償利用者）、福祉有償運送については一部維持を続け、見直しを行う考えである
船橋市	鉄道：維持を続けていく考えである コミュニティバス：運行を継続する基準を2年連続で下回った場合は、運行終了とする 福祉・スクールバス（無償利用者）：維持を続けていく考えはない 福祉有償運送：現段階ではわからない
市原市	公共交通の維持を続けていく考えであるが、現段階ではわからない
大阪市	民営化による輸送サービスの確保を検討中
高槻市	現段階では分からない。「直営方式による路線維持型」の方針であることから想定外である
京都市	福祉有償運送については維持を続けていく考えはないが、路線バスについては現段階ではわからない
広島市	交通モード又は運行地域等によって、維持についての方針が異なる
松山市	福祉バス・スクールバス（無償利用者）については維持を続けていく考えだが、福祉有償運送については維持を続けていく考えはない
福岡市	スクールバスに関しては、分校廃校に伴って開始した経緯があるため、今後も維持していく考えであるが、それ以外の交通モードに関しては現段階ではわからない
熊本市	路面電車については維持を続けていく考えだが、デマンドバス・タクシーについては一部維持を続け、見直しを行う考えである。コミュニティバス、スクールバス（有償）、福祉有償運送については現段階ではわからない。路線バスについては、市交通局のバス路線を民間バス会社へ移譲中（H27.4月に移譲完了予定）
宮崎市	基本的、包括的にはaの考え方である。個別案件（福祉バス）ではd

SQ5 (問6)でaを選択した場合のみお答え下さい)

今後、貴市の公共交通が将来的に直面する可能性がある課題・問題がありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)

a. モータリゼーションの進展による輸送人員の更なる減少	43市
b. 人口減少による不採算路線の増加・廃線	63市
c. 高齢運転者の自動車運転免許証自主返納による交通弱者の増加	42市
d. 公共交通空白地域の更なる拡大	39市
e. 公共交通機関の運賃収入の減収による市の財政負担額の増加	54市
f. その他	15市
g. 特になし	2市

市名	その他の回答
旭川市	学校が統廃合となった場合の廃校先の校区に居住する児童生徒の送迎方法
盛岡市	学校統廃合や路線バス廃止等による財政負担額の増加(スクールバス)、閉じこもり高齢者の増加(福祉バス)
長岡市	障害者の高齢化に伴う通院、外出等の手段確保、負担の軽減
長野市	事業運営に係る財源の枯渇
船橋市	交通機関の経営状況によっては、市による財政支援の可能性を検討する必要がある←鉄道
岡崎市	高齢社会の進展、少子化による生産年齢人口の減少社会における公共交通(バス等)サービス水準の確保維持
豊田市	バス運行委託費の高騰による市の財政負担額の増加
姫路市	運用方法の見直しによるコスト縮減
加古川市	福祉バスの老朽化
下関市	福祉バスの車両老朽化に伴う修繕維持費
松山市	福祉バス・スクールバス(無償利用者):市の財政負担の増加 福祉有償運送:特になし
北九州市	設備更新にかかる費用増加と利用者減及び運賃収入減による経営状況の悪化(モノレール)、周辺の交通環境の変化による利用者減少(若戸渡船)
熊本市	高齢者の増加に応じて増加することが見込まれる交通弱者への対応
鹿児島市	車両買替等に係る予算確保
那覇市	設備更新や維持管理費用への補助や運行会社への財政支援等に伴う市の財政負担額の増加

問7 貴市の平成25年度の一般会計当初予算と、そのうち公共交通に関する予算をご記入下さい。(公共交通に関する予算としては、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバスなどの維持・活性化のための予算や、高齢者・障がい者向けの割引措置等の予算をご記入下さい。)

		平成 25 年度 平均予算(千円)
一般会計当初予算		220,839,670
公共交通に関する予算 一般会計当初予算のうち、	鉄軌道関係	1,869,271
	バス・タクシー関係	198,075
	旅客線関係	57,488
	福祉関係	1,891,715
	教育関係	43,807
	観光関係	39,129
	その他	7,257

※平均値は把握している予算の数値を把握している市数で割っている。

SQ 貴市で運行されている貴市、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通における平成25年度の運行に関わる補助金等で活用したものに○印をお付け下さい。

	国庫補助	県費補助	市補助	広告・住民出資・その他
鉄道	9市	5市	10市	5市
路面電車	2市	1市	4市	2市
モノレール	2市	1市	3市	0市
新交通システム	1市	0市	1市	1市
路線バス	12市	13市	18市	6市
コミュニティバス	18市	14市	32市	14市
乗合タクシー	6市	5市	15市	7市
デマンドバス・タクシー	10市	2市	18市	5市
福祉バス・スクールバス	6市	4市	11市	3市
福祉有償運送	1市	3市	6市	1市
過疎地有償運送	0市	0市	5市	2市
離島航路	4市	4市	4市	0市
その他	1市	0市	4市	2市

## ◎地域公共交通確保維持改善事業

問8 貴市では、平成23年4月に創設された地域公共交通確保維持改善事業を活用しましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 地域公共交通確保維持改善事業を活用した	70市
b. 地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった	13市

SQ1 (問8)でaを選択した場合のみお答え下さい

貴市で活用した地域公共交通確保維持改善事業について、下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)



<地域公共交通確保維持事業>	<39市>
a. 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行	33市
b. バス車両の更新等	6市
c. 離島航路・航空路の運行	5市
<地域公共交通バリア解消促進等事業>	<51市>
d. 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等	22市
e. ノンステップバスの導入等	36市
f. LRT (Light Rail Transit Systems)・BRT (Bus Rapid Transit)の整備	4市
g. ICカードの導入・活用等	14市
h. 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等	13市
<地域公共交通調査等事業>	<17市>
i. 地域公共交通の確保等に係る計画の策定のための調査	14市
j. 地域公共交通再編実施計画の策定のための調査	1市
k. 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進	3市
<その他>	<10市>
l. 被災地特例	4市
m. その他	6市

市名	その他の回答
青森市	観光シャトル・ルートバスの運行（バスロケ・ICカード実証実験）
山形市	地域内フィーダー系統確保維持
一宮市	地域協働推進事業
春日井市	バスロケーションシステムの導入
姫路市	コミュニティバスの運行
倉敷市	協働推進事業（小学校バス教室）

SQ2（問8）でbを選択した場合のみお答え下さい

貴市が地域公共交通確保維持改善事業を活用しなかった理由はありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。（複数回答可）

a. 既に独自で取組を始めているため	1市
b. 地域公共交通確保維持改善事業を活用しても予算が不足するため	1市
c. 人手不足により担当者を配置することができないため	0市
d. 専門的知識を有する職員が不足しているため	1市
e. 交通事業者との合意が困難なため	3市
f. 地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向がない	1市
g. その他	8市

市名	その他の回答
いわき市	本市においては、補助金に該当する交通の運行がないため
八王子市	要件に該当しなかったため
町田市	公共交通事業者が活用しているため、本市が活用する必要がないため
枚方市	公共交通事業者が活用しているため、本市が活用する必要がないため
八尾市	本市として活用可能な事業がない為
岡山市	活用できる事業がないため
高知市	高知市が実施する事業で補助対象事業に該当しないため
久留米市	活用できるメニューがなかったため

**SQ3 (問8)での回答に関わらずお答え下さい)**

今後、貴市が地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定はありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定がある	75市
b. 今後、地域公共交通確保維持改善事業を活用する意向・予定はない	8市

**SQ4 (SQ3でaを選択した場合のみお答え下さい)**

今後、貴市で活用したい地域公共交通確保維持改善事業について、下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)

<地域公共交通確保維持事業>	<46市>
a. 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行	38市
b. バス車両の更新等	15市
c. 離島航路・航空路の運行	5市
<地域公共交通バリア解消促進等事業>	<52市>
d. 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等	26市
e. ノンステップバスの導入等	38市
f. LRT (Light Rail Transit Systems)・BRT (Bus Rapid Transit)の整備	11市
g. ICカードの導入・活用等	16市
h. 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等	14市
<地域公共交通調査等事業>	<31市>
i. 地域公共交通の確保等に係る計画の策定のための調査	18市
j. 地域公共交通再編実施計画の策定のための調査	15市
k. 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進	13市
<その他>	<8市>
l. 被災地特例	3市
m. その他	5市

市名	その他の回答
船橋市	利用環境改善促進等事業（バスロケーションシステム）
一宮市	地域協働推進事業
茨木市	バスロケーションシステム導入、公共交通の利用促進に関する社会実験の実施
姫路市	コミュニティバスの運行
高知市	高知市が実施する事業で該当する事業があれば活用する

## ◎加盟市における取組について

**問9** 貴市では、公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組はありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組があり、現在も実施している	32 市
b. 公共交通先進的・特色のある事業・取組があったが、現在は実施していない	3 市
c. 公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組はない	49 市

**SQ1**（問9で a、b を選択した場合のみお答え下さい）

前問で回答された先進的・特色のある事業や取組の概要等をご記入下さい。

○公共交通に関する先進的・特色のある事業・取組があり、現在も実施している（32 市）

市名	公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組概要																																																																																								
	事業名	小学校における交通環境学習推進事業																																																																																							
	事業期間	23 年度～																																																																																							
	事業費	23 年度～25 年度…約 2,500 千円、26 年度…約 2,000 千円、計 9,500 千円																																																																																							
	関連計画	第 3 次札幌新まちづくり計画、札幌市総合交通計画																																																																																							
	事業概要																																																																																								
	○背景・目的 公共交通を賢く使うことが、札幌の豊かな自然環境を維持するためにとっても大切な役割を果たす。→初等教育から効果的に学ばせるために、教材・授業プログラム等を開発し、札幌市内の小学校で広く実践されることを目指す。																																																																																								
札幌市	<div style="background-color: #008000; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>研究事業の蓄積・教諭が主体となった授業の実践</b> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #00a0e3; color: white;"> <th>実施時期</th> <th>学校</th> <th>学年</th> <th>教科</th> <th>担当教諭</th> <th>授業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H23年度(3学期)</td> <td>屯田小</td> <td>5年生</td> <td>社会</td> <td>斉藤健一</td> <td>暮らしを支える情報</td> </tr> <tr> <td>H24年度(1学期)</td> <td>手稲宮丘小</td> <td>5年生</td> <td>総合</td> <td>牧野宣英</td> <td>環境について考えよう</td> </tr> <tr> <td>H24年度(1学期)</td> <td>山の手南小</td> <td>5年生</td> <td>総合</td> <td>栗原聡太郎</td> <td>環境HOT COM</td> </tr> <tr> <td>H24年度(2学期)</td> <td>本通小</td> <td>3年生</td> <td>社会</td> <td>河嶋一貴</td> <td>もっと知りたいみんなのまち</td> </tr> <tr> <td>H24年度(2学期)</td> <td>屯田小</td> <td>6年生</td> <td>社会</td> <td>斉藤健一</td> <td>暮らしの中の政治</td> </tr> <tr> <td>H25年度(1学期)</td> <td>山の手南小</td> <td>4年生</td> <td>総合</td> <td>佐野浩志</td> <td>身近なバスと私たちの暮らし</td> </tr> <tr> <td>H25年度(1学期)</td> <td>山の手南小</td> <td>6年生</td> <td>社会</td> <td>栗原聡太郎</td> <td>暮らしの中の政治</td> </tr> <tr> <td>H25年度(2学期)</td> <td>福住小</td> <td>3年生</td> <td>社会</td> <td>河原秀樹</td> <td>わたしたちの市のようす</td> </tr> <tr> <td>H25年度(2学期)</td> <td>山鼻南小</td> <td>4年生</td> <td>総合</td> <td>高橋浩史</td> <td>わたしたちの暮らしと市電</td> </tr> <tr> <td>H25年度(2学期)</td> <td>本通小</td> <td>4年生</td> <td>総合</td> <td>河嶋一貴</td> <td>わたしたちの暮らしと公共交通</td> </tr> <tr> <td>H25年度(2学期)</td> <td>屯田小</td> <td>3年生</td> <td>社会</td> <td>斉藤健一</td> <td>昔の道具と暮らし</td> </tr> <tr> <td>H25年度(2学期)</td> <td>手稲宮丘小</td> <td>6年生</td> <td>社会</td> <td>牧野宣英</td> <td>暮らしの中の政治</td> </tr> <tr> <td>H25年度(3学期)</td> <td>三角山小</td> <td>1年生</td> <td>道徳</td> <td>内藤広大</td> <td>でんしゃのトリー</td> </tr> </tbody> </table>					実施時期	学校	学年	教科	担当教諭	授業内容	H23年度(3学期)	屯田小	5年生	社会	斉藤健一	暮らしを支える情報	H24年度(1学期)	手稲宮丘小	5年生	総合	牧野宣英	環境について考えよう	H24年度(1学期)	山の手南小	5年生	総合	栗原聡太郎	環境HOT COM	H24年度(2学期)	本通小	3年生	社会	河嶋一貴	もっと知りたいみんなのまち	H24年度(2学期)	屯田小	6年生	社会	斉藤健一	暮らしの中の政治	H25年度(1学期)	山の手南小	4年生	総合	佐野浩志	身近なバスと私たちの暮らし	H25年度(1学期)	山の手南小	6年生	社会	栗原聡太郎	暮らしの中の政治	H25年度(2学期)	福住小	3年生	社会	河原秀樹	わたしたちの市のようす	H25年度(2学期)	山鼻南小	4年生	総合	高橋浩史	わたしたちの暮らしと市電	H25年度(2学期)	本通小	4年生	総合	河嶋一貴	わたしたちの暮らしと公共交通	H25年度(2学期)	屯田小	3年生	社会	斉藤健一	昔の道具と暮らし	H25年度(2学期)	手稲宮丘小	6年生	社会	牧野宣英	暮らしの中の政治	H25年度(3学期)	三角山小	1年生	道徳	内藤広大	でんしゃのトリー
実施時期	学校	学年	教科	担当教諭	授業内容																																																																																				
H23年度(3学期)	屯田小	5年生	社会	斉藤健一	暮らしを支える情報																																																																																				
H24年度(1学期)	手稲宮丘小	5年生	総合	牧野宣英	環境について考えよう																																																																																				
H24年度(1学期)	山の手南小	5年生	総合	栗原聡太郎	環境HOT COM																																																																																				
H24年度(2学期)	本通小	3年生	社会	河嶋一貴	もっと知りたいみんなのまち																																																																																				
H24年度(2学期)	屯田小	6年生	社会	斉藤健一	暮らしの中の政治																																																																																				
H25年度(1学期)	山の手南小	4年生	総合	佐野浩志	身近なバスと私たちの暮らし																																																																																				
H25年度(1学期)	山の手南小	6年生	社会	栗原聡太郎	暮らしの中の政治																																																																																				
H25年度(2学期)	福住小	3年生	社会	河原秀樹	わたしたちの市のようす																																																																																				
H25年度(2学期)	山鼻南小	4年生	総合	高橋浩史	わたしたちの暮らしと市電																																																																																				
H25年度(2学期)	本通小	4年生	総合	河嶋一貴	わたしたちの暮らしと公共交通																																																																																				
H25年度(2学期)	屯田小	3年生	社会	斉藤健一	昔の道具と暮らし																																																																																				
H25年度(2学期)	手稲宮丘小	6年生	社会	牧野宣英	暮らしの中の政治																																																																																				
H25年度(3学期)	三角山小	1年生	道徳	内藤広大	でんしゃのトリー																																																																																				

・札幌市の取り組みポイント

①教諭主体の授業実践！

MM教育を札幌市の小学校全体に拡大するには、出前講座形式では限界がある。

②各学年を対象に実施！

各学年でMM教育を実践することにより、効果はより確かなものになる。

③関係機関の連携を重視！

「過度な自動車利用を抑制・公共交通の利用拡大」を図る団体が連携を実施することで、より効果的・効率的に学校を支援可能になる。

目標	実施・検討内容等
目標① 学習指導要領と連動した学習プログラムの開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教諭を主体とするワーキンググループを設置し、学習プログラムを検討</li> <li>・研究授業の蓄積               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ 2年生を除き、他学年において研究授業実践</li> <li>※ 3年生以上は、各学年3回以上の実績 (1年生: 1校・3年生: 3校・4年生: 3校・5年生: 3校・6年生: 3校)</li> </ul> </li> </ul>
目標② 1年生～6年生まで、各学年におけるMM教育の実施	
目標③ 教諭が主体となった授業の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教諭が主体となった授業の実践               <ul style="list-style-type: none"> <li>[平成23年度] 札幌市立屯田小学校: 斉藤教諭</li> <li>[平成24年度] 札幌市立手稲宮丘小学校: 牧野教諭、札幌市立山の手南小学校: 栗原教諭、札幌市立本通小学校: 河嶋教諭、札幌市立屯田小学校: 斉藤教諭</li> <li>[平成25年度] 札幌市立山の手南小学校: 佐野教諭、栗原教諭、札幌市立本通小学校: 河原教諭、札幌市立山鼻南小学校: 高橋教諭、札幌市立本通小学校: 河嶋教諭、札幌市立屯田小学校: 斉藤教諭、札幌市立手稲宮丘小学校: 牧野教諭、札幌市立三角山小学校: 内藤教諭</li> </ul> </li> </ul>
目標④ 札幌市内小学校へのMM教育の広がり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指導案集の作成 ・副読本作成についての検討</li> <li>・webプラットフォームによる情報提供</li> <li>・教諭を対象とした「札幌らしい交通環境学習フォーラム」の開催</li> </ul>
目標⑤ 関係団体等の連携体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協働体制の構築に向けた検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ こども環境情報誌エコチルと連携した札幌市の公共交通について考える作文コンクールを平成24・25年度に実施</li> <li>交通事業者と連携した体験学習を実施</li> <li>学識経験者・行政機関・関係団体・市民代表・交通事業者との連携体制は、次年度以降も継続</li> </ul> </li> </ul>

札幌市

○プロジェクトの検討・推進体制



○学習プログラムの開発

【目的】

- ・MM教育を小学校において教諭主体で実施
- ・MM教育を札幌市小学校全体に広める

【方法】

- ・研究授業を数多く実践し、カリキュラム構築

【留意点】

- ・MM教育を広めるために「小学校で実践しやすいカリキュラム」を構築

○「札幌らしい交通環境学習フォーラム」開催

- ・開催日時: 2013年7月4日(木) 13:30~17:00
- ・対 象: 札幌市内の小中学校教諭
- ・場 所: 札幌市立山の手南小学校

札幌市	<p>○こども環境情報誌「エコチル」での公共交通の作文コンクールの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>札幌市では、「札幌らしい交通環境学習」を、将来的に、札幌市内の全小学校で実施することを見据え、平成23年度から活動を展開。</li> <li>平成24年度からこども環境情報誌「エコチル」によるMMを展開。従来、児童へアプローチを行うMMは行政や教育委員会が主導となることが多いが、本取り組みは民間主導で実施されたもの。</li> </ul> <p>○本プロジェクトの成果と今後の課題</p> <p><b>【本プロジェクトの成果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1・3～6年生の交通に関する指導案を立案</li> <li>教諭が主体となった授業の実施</li> <li>フォーラム等を通じ、認知度も徐々に増加</li> <li>協働体制の構築</li> </ul> <p><b>【今後の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市交通に関するテーマ等のコンテンツ提供の充実</li> <li>札幌市内全域の小学校への広がりを見据え小学3年生用の副読本を作成</li> <li>授業実施校の拡大</li> </ul>												
旭川市	<table border="1"> <tr> <td>事業名</td> <td>米飯地区 デマンド交通</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>平成25年度（平成25年10月）～</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>3,505千円（平成26年度見込み） ※平成25年10月～平成26年9月の運行実績に対する補助金額</td> </tr> <tr> <td>関連計画</td> <td>旭川市生活交通ネットワーク計画・旭川市公共交通グランドデザイン</td> </tr> <tr> <td>関連条例</td> <td>米飯地区 デマンド交通</td> </tr> <tr> <td>事業概要</td> <td> <p>当市の郊外にある米飯（ペーパン）地区においては、これまで路線バス事業者が路線バスを運行してきたが、朝夕往復2便のみの運行で、利用者数も伸び悩んでいた。</p> <p>平成24年度に実証実験を行った上で、平成25年度より、当該路線をデマンド交通に置き換えた。その結果、便数は往路4便、復路6便に増加し、利用者数も1.27倍に増加した。</p> <p>また、当該デマンド路線は、国の地域内フィーダー系統として認定され、国庫補助を受けることができるため、市の財政負担も約200万円軽減された。</p> <p>利用者数 2,579人（路線バス） → 3,293人（デマンド） ※デマンドの利用人数はスクールバスとしての利用者を除く。 財政負担 5,401千円（路線バス） → 3,505千円（デマンド）</p> </td> </tr> </table>	事業名	米飯地区 デマンド交通	事業期間	平成25年度（平成25年10月）～	事業費	3,505千円（平成26年度見込み） ※平成25年10月～平成26年9月の運行実績に対する補助金額	関連計画	旭川市生活交通ネットワーク計画・旭川市公共交通グランドデザイン	関連条例	米飯地区 デマンド交通	事業概要	<p>当市の郊外にある米飯（ペーパン）地区においては、これまで路線バス事業者が路線バスを運行してきたが、朝夕往復2便のみの運行で、利用者数も伸び悩んでいた。</p> <p>平成24年度に実証実験を行った上で、平成25年度より、当該路線をデマンド交通に置き換えた。その結果、便数は往路4便、復路6便に増加し、利用者数も1.27倍に増加した。</p> <p>また、当該デマンド路線は、国の地域内フィーダー系統として認定され、国庫補助を受けることができるため、市の財政負担も約200万円軽減された。</p> <p>利用者数 2,579人（路線バス） → 3,293人（デマンド） ※デマンドの利用人数はスクールバスとしての利用者を除く。 財政負担 5,401千円（路線バス） → 3,505千円（デマンド）</p>
事業名	米飯地区 デマンド交通												
事業期間	平成25年度（平成25年10月）～												
事業費	3,505千円（平成26年度見込み） ※平成25年10月～平成26年9月の運行実績に対する補助金額												
関連計画	旭川市生活交通ネットワーク計画・旭川市公共交通グランドデザイン												
関連条例	米飯地区 デマンド交通												
事業概要	<p>当市の郊外にある米飯（ペーパン）地区においては、これまで路線バス事業者が路線バスを運行してきたが、朝夕往復2便のみの運行で、利用者数も伸び悩んでいた。</p> <p>平成24年度に実証実験を行った上で、平成25年度より、当該路線をデマンド交通に置き換えた。その結果、便数は往路4便、復路6便に増加し、利用者数も1.27倍に増加した。</p> <p>また、当該デマンド路線は、国の地域内フィーダー系統として認定され、国庫補助を受けることができるため、市の財政負担も約200万円軽減された。</p> <p>利用者数 2,579人（路線バス） → 3,293人（デマンド） ※デマンドの利用人数はスクールバスとしての利用者を除く。 財政負担 5,401千円（路線バス） → 3,505千円（デマンド）</p>												
盛岡市	<table border="1"> <tr> <td>事業名</td> <td>オムニバスタウン事業</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>平成11年度～平成15年度</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>1,330,007千円</td> </tr> <tr> <td>事業概要</td> <td> <p>①都心循環バス「でんでんむし」の導入</p> <p>②パーク・アンド・ライド駐車場の整備</p> <p>③サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備</p> <p>④基幹・支線バス体系の整備</p> <p>⑤ミニバスターミナルの整備</p> <p>⑥乗り継ぎ料金の設定</p> <p>⑦低床車両の導入</p> </td> </tr> </table>	事業名	オムニバスタウン事業	事業期間	平成11年度～平成15年度	事業費	1,330,007千円	事業概要	<p>①都心循環バス「でんでんむし」の導入</p> <p>②パーク・アンド・ライド駐車場の整備</p> <p>③サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備</p> <p>④基幹・支線バス体系の整備</p> <p>⑤ミニバスターミナルの整備</p> <p>⑥乗り継ぎ料金の設定</p> <p>⑦低床車両の導入</p>				
事業名	オムニバスタウン事業												
事業期間	平成11年度～平成15年度												
事業費	1,330,007千円												
事業概要	<p>①都心循環バス「でんでんむし」の導入</p> <p>②パーク・アンド・ライド駐車場の整備</p> <p>③サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備</p> <p>④基幹・支線バス体系の整備</p> <p>⑤ミニバスターミナルの整備</p> <p>⑥乗り継ぎ料金の設定</p> <p>⑦低床車両の導入</p>												

盛岡市	⑧ハイグレードバス停の整備 ⑨バスロケーションシステムの導入 ⑩バス優先レーンの導入 ⑪PTPS の導入 ⑫啓発イベントの実施	
仙台市	事業名	転入者モビリティマネジメント
	事業期間	平成 18 年度～
	事業費	約 2,500 千円/年
	関連計画	せんだい都市交通プラン
	事業概要	市内を運行する複数のバス事業者の路線図を 1 枚にまとめたバスマップを作成し、市への転入者に配布し、移動手段が固まっていない転入者の公共交通利用を促進している。
山形市	事業名	山形市自主運行交通支援補助金（明治、大郷地区自主運行交通支援事業）
	事業期間	平成 21 年度～
	事業費	運行経費に係る部分について、上限 200 万円を限度に補助金を交付している
	関連条例	山形市補助金等の適正化に関する規則
	事業概要	<p>地域住民が自主的に運行する公共交通に対して支援を行うことで、効率的で利便性の高い生活交通を確保し、福祉の向上を図ることを目的に、次の要件を満たす交通事業に対し、上限 200 万円を限度に補助金を交付する。</p> <p>(1) 主たる運行区域の住民が組織する団体が運営主体となり、旅客自動車運送事業を行う者に運行の委託を行う事業</p> <p>(2) 運行を継続するための事業計画、収支計画が立案されている事業</p> <p>(3) バス空白地域において、市民の生活交通手段確保の目的で行われる事業で、市長が公益上、必要と認める事業</p> <p>(4) 他の公共交通との競合がなく、かつ、路線や区域の設定が合理的であると認められる事業</p> <p>(5) 一定の利用者が継続して見込まれる事業</p>
福島市	事業名	路線バス高齢者利用促進事業
	事業期間	平成 22 年度～
	事業費	150,812 千円（平成 26 年度）
	事業概要	既存路線バスの活用による利用促進と高齢者の積極的な社会参加を図るため、75歳以上の高齢者に無料乗車証を交付し、路線バス（市内区間）の運賃を無料化している。
郡山市	事業名	（仮称）JR 磐越西線新駅設置事業
	事業期間	※確定していない

郡山市	事業費	※確定していない
	関連計画	郡山市総合都市交通戦略
	事業概要	<p>公共交通の利用促進や地域の活性化、さらには災害時における物資輸送ルートや避難者の移動手段を確保するため、JR磐越西線の郡山駅と喜久田駅間への新駅を設置する。</p> <p>(駅設置候補地) 磐越西線と内環状線の交差部東側のゾーン</p> <p>(利用見込者) 富田町や富久山町八山田の居住者、奥羽大学や奥羽大学歯学部付属病院、郡山北工業高等学校への通勤、通学、通院者など</p>
いわき市	事業名	いわき市鉄道交通を応援する会
	事業期間	平成26年度
	事業費	304千円
	事業概要	<p>市長を会長として、市内の各種団体が一体となって、全市的に鉄道の利便性向上や利用促進について取り組むことを目的として平成26年8月に設立した。</p> <p>本市の鉄道は、南北に縦断するJR常磐線と市中心部から北西部に延伸するJR磐越東線があり、鉄道の総延長約70km、2路線合わせて14の駅を有している。</p> <p>JR常磐線は、首都圏等と本市を結ぶ大動脈交通であり、また、東京電力福島第一原子力発電所事故等の影響から、仙台方面への常磐線の運行再開の見通しが立たない状況の中、その代替路線としてのJR磐越東線が重要視されている。</p> <p>平成27年度は、JR常磐線については、市内発着の同線特急列車の東京駅(品川駅)乗り入れの継続・拡大及び高速化や特別企画乗車券の販売再開等、JR磐越東線については、増便等の利便性向上について、JR東日本への要望活動を実施するほか、市民が鉄道交通の必要性や課題について理解を深め、全市的に機運の醸成を図ることを目的としたシンポジウムの開催や啓発活動等の実施を検討している。</p>
新潟市	事業名	新バスシステム事業
	事業期間	平成25年度～31年度(第1期計画)
	事業費	約30億円(第1期計画)
	関連計画	にいがた交通戦略プラン
	関連条例	新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例
	事業概要	<p>本市では、都心軸における「BRT(Bus Rapid Transit)」導入と併せて乗り換え拠点を整備し、全市的なバス路線再編を図る「新バスシステム」について、平成27年夏前の導入に向け、交通事業者と連携しながら取り組んでいます。</p> <p>「BRT」とは多く人が移動する「新潟駅～万代～古町～市役所～白山駅</p>

新潟市	<p>～青山地区」間において、従来の約2倍分の定員がある連節バスなどで、より早く、より正確な時間に、より多くの人を運ぶ次世代バスシステムのことです。併せて、まちなかのバス路線を効率的に再編・集約することで、生じた余力を郊外路線の拡充に充てることにより、コミュニティバスなどの様々な交通手段と連携しながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指しています。</p> <p>また、当事業の実施に当たっては、連節バスや乗り換え環境を本市が整備し、交通事業者に貸与する「公設民営方式」を採用することにより、交通事業者の初期投資を軽減するとともに、本市が交通事業者と協働体制を確立して、バス交通に関わり、より良いサービスを持続的に提供することを図ります。</p>	
富山市	事業名	市内電車環状線化事業
	事業期間	平成19年度～平成21年度
	事業費	約30億円
	関連計画	富山市総合的都市交通体系マスタープラン、富山市中心市街地活性化基本計画、富山市公共交通活性化計画、軌道運送高度化実施計画
	関連条例	富山市路面電車施設条例
	事業概要	<p>・市内電車環状線化事業は、丸の内～大手モール～西町の約0.9kmに軌道の新設することにより、既存の市内軌道と合わせて1周約4.5kmの環状運行を実現するもの。これにより富山駅周辺地区と商業の中心である平和通り周辺地区の回遊性の向上を図り、賑わいの創出と公共交通の利便性の向上に寄与することを狙いとしている。</p> <p>・平成19年10月に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を適用し、路面電車事業では全国初の「上下分離方式」を導入した。この方式では、公設民営の考え方にに基づき、行政（富山市）が「軌道整備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間（富山地方鉄道）が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うものである。</p>
福井市	事業名	バス・トリガー制度を導入した鮎川線活性化の社会実験
	事業期間	平成26年度～27年度
	事業費	300千円
	事業概要	<p>バストリガー制度…バス事業者と利用者が努力と責任を担いつつ、双方に利点が生じるシステム。先駆的な事例に、金沢大学と北陸鉄道が締結した「金沢大学地区バストリガー協定」がある。</p> <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鮎川線の上限運賃を1,190円から700円に引き下げ。</li> <li>・予め、沿線住民等に協力していただく「利用目標ライン」を設定。</li> <li>・「利用目標ライン」を下回った場合は、減便や乗り継ぎ等の変更を実施（いわゆるトリガーを引く）、上回れば、700円の上限運賃を維持し、減便等も行わない。</li> <li>・観光路線バスへの取り組みとして、鮎川線を対象としたフリークーポン券をバス事業者が発行し、観光案内チラシを作成。</li> </ul> <p>(リンク先)  <a href="http://www.city.fukui.lg.jp/kurasi/koutu/public/p015344.html">http://www.city.fukui.lg.jp/kurasi/koutu/public/p015344.html</a> </p>
町田市	事業名	町田市便利なバス計画
	事業期間	2014年度～2021年度

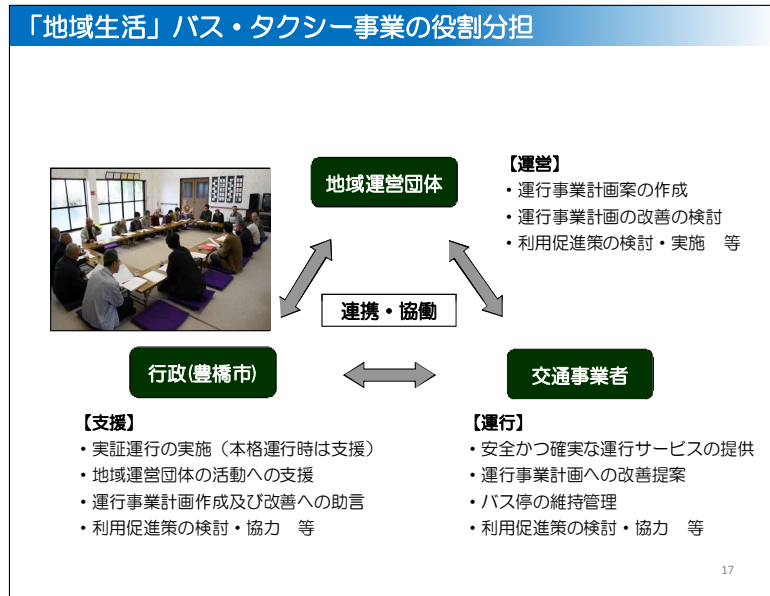


	事業費	未積算
	関連計画	町田市交通マスタープラン、町田市都市・地域総合交通戦略
町田市	<p>事業概要</p> <p>本計画は、市民にとって利用しやすい公共交通網（便利なバス網）の構築に向けた、バス路線網再編の指針を定めたもので、「町田市内の移動しやすさの向上」、運行効率化による「定時性・速達性の向上」及び「交通空白地区のサービスの向上」を目的に、バス路線網再編の短・中期的な実施に向けた具体的な方向性を取りまとめたものです。</p> <p>&lt;計画の構成&gt;</p> <p>①計画策定の背景と必要性 ②便利なバス網の全体像と計画の位置づけ ③便利なバス計画の内容 ④評価指標と目標値の設定</p> <p>&lt;具体的な取り組み事項&gt;</p> <p>①乗継拠点の整備（4ヶ所） ②町田駅前通り（境川団地北交差点、森野交番前交差点間）の3車線化及びPTPS導入 ③急行バス路線の拡大 ④支線区間のバス運行本数増発 ⑤交通空白地区への新たな公共交通システム導入</p>	
宇都宮市	事業名	地域住民が主体となった地域内交通・ユニバーサルデザイン車両導入促進補助
	事業期間	平成19年度～ 現年度 ※UD車両導入促進補助は平成26年度～
	事業費	73,449千円（平成26年度予算）
	<p>事業概要</p> <p>地域住民が主体となり、運行計画を決定し、地元自治会や企業等から協賛金を募るなど、地域実情に合わせた運行方式による独自性のある地域内交通を運営</p> <p>・運行地区</p> <p>19年度「清原さきがけ号」 21年度「板戸のぞみ号」 22年度「古賀志孝子号」、「みずほの愛のり号」 23年度「くにもとふれあい号」、「篠井はるな号」 24年度「わくわくとみや号」、「よこかわいきいき号」 25年度「おでかけちゅんちゅん号」、「かみかわち愛のりユッピー号」、「さぎそう河内号」</p> <p>※22年度から、連合自治会単位の広域的な取組、地域で支える仕組み「会員登録料制度」を導入</p> <p>※「よこかわいきいき号」、みずほの愛のり号、「さぎそう河内号」では、車椅子での乗降も可能な「ユニバーサルデザイン（UD）車両」を活用（26年度から乗合タクシー事業への支援としては先駆的な取組となるUD車両導入促進補助制度を創設）</p>	
千葉市	事業名	「幕張本郷駅～海浜幕張駅」間の輸送力の維持・強化
	事業期間	平成21年度～平成23年度
	事業費	1,133,556千円（国庫補助含む）
	関連計画	千葉市幕張新都心地域公共交通総合連携計画
	<p>事業概要</p> <p>1 バス走行環境の改善（JR幕張本郷駅南側入口交差点～海浜幕張駅北口広場入口交差点間）</p>	

千葉市	<p>幕張本郷駅～海浜幕張駅間の走行環境の改善を図り、速達性や運行の定時性を確保する。</p> <p>(1) 隣接する信号交差点の連携動作の最適化による信号待ち停車時間の短縮</p> <p>(2) JR 幕張本郷駅南側入口交差点の右折専用現示の追加による右折待ち時間の短縮</p> <p>2 IC カードシステムの追加導入 (15 両分) 連節バスの乗降時間を短縮し、連節バスの速達性・利便性向上を図るため、連節バスに IC カード専用の乗降口を別途設置し、現金・バス共通カードの乗降客と IC カードの乗降客の 2 列同時の乗降を可能とした。</p> <p>3 バスロケーションシステムの導入 (停留所 9 ヶ所、バス車内 2 ヶ所 15 両分) バスの待ち時間及び乗車時間の有効活用を可能にするほか、バス到着までの間のイライラ感を改善し、バス利用者の利便性向上を図るため、停留所及び連節バスの車内にバス到着予定時刻を表示するバスロケーションシステムを導入した。</p> <p>4 鉄道の運行情報の提供 (停留所 9 ヶ所、バス車内 2 ヶ所 15 両分) 当該バス路線は、幕張新都心への基幹的な公共交通手段であり、多くの利用者が鉄道との乗り換えを行っていることから、鉄道への乗り換え時間の有効活用を可能にするほか、鉄道の事故等による運行停止等の情報を事前に周知し、目的地までの経路や時間を判断することができるようにすることで、バス利用者へのサービス向上を図るため、鉄道の運行情報を停留所及び連節バス車内で案内する表示器を設置した。</p> <p>5 連節バス車両の更新 (15 両) 利用者の増加が予想される当該バス路線の輸送力の確保・強化を図るため、連節バスの更新・追加導入を行った。車両更新の際には、高齢者や車椅子利用者等に配慮したノンステップ車両、色弱者へ配慮した社内の配色 (手すり、床面、座席)、環境負荷の小さいエンジンを搭載した車両を導入した。</p>	
柏市	事業名	予約型相乗りタクシー「カシワニクル」運行事業
	事業期間	平成 24 年度～
	事業費	9,148 千円 (H26 当初予算)
	<p>事業概要</p> <p>本市では、コミュニティバスに替わる代替交通としてセダン型タクシー車両を活用したデマンド交通を運行し、交通空白不便地域の解消を図っている。</p> <p>当該事業では、運行部分をタクシー事業者へ委託しており、全国的に事例の多い「車両一括借上げ」や「赤字補填」方式ではなく、利用者一乗車毎に運行事業者に対する定額委託料を支払う「インセンティブ方式」を採用している。</p> <p>この方式では、事業者自らの営業努力が期待されるとともに、利用実態に即した委託料の支払いとなることで、運行費用の削減にも繋がっている。</p>	
市原市	事業名	バス交通等地域対策協働事業、新たな交通空白地域対策事業、バス運行対策費補助事業 (路線バス利用促進等調査研究)
	事業期間	単年度～
	事業費	バス交通等：15,262 千円、新たな：487 千円、利用促進：200 千円 (H26 年度当初予算)
	関連計画	市原市交通マスタープラン
	<p>事業概要</p> <p>地域住民が運営主体となるコミュニティバスまたはデマンド型乗合タクシー (実証運行) に対して経費の一部を補助する。(バス交通等地域対策協働</p>	

市原市	事業、新たな交通空白地域対策事業) 既存路線バスの利用促進を図るための施策を検討する市民・交通事業者の協働の取り組みに対し、その経費の一部を補助する。(バス運行対策費補助事業(路線バス利用促進等調査研究))	
浜松市	事業名	地域バス運行事業
	事業期間	平成 22 年度～ (事業中)
	事業費	144,403 千円 (H26 当初予算)
	関連計画	浜松市総合交通計画
	事業概要	<p>・公共交通空白地域において地域が公共交通を必要とする場合、地域が主体となり地域、交通事業者、行政の 3 者で組織する「地域交通検討会」を設置し、地域の実状に応じた地域バスの運行計画を策定する。</p> <p>・市は、運行計画に基づき交通事業者へ運行を委託し、2 年間の実証運行を実施。</p> <p>・実証運行では、収支率 20%を目標として、利用状況に応じてルート、ダイヤ変更等の運行計画の改善を行っている。</p> <p>・実証運行後、収支率 20%を確保できる運行計画により、本格運行に移行する。</p> <p>・収支率 20%を達成できない場合でも、市が生活に必要な最小限の公共交通サービスを提供することでセーフティネットとしている。</p> <p>・平成 26 年 11 月現在、11 地域で地域バスを運行。</p> <p>(参考) 収支率 = 運送収入(地域の協力金等を含む) / 運行経費 ≥ 20%</p>
豊橋市	事業名	「地域生活」バス・タクシー運行事業
	事業期間	平成 20 年度～
	事業費	37,503 千円 (平成 26 年度予算)
	関連計画	豊橋市地域公共交通活性化方策(豊橋市地域公共交通総合連携計画)
	事業概要	<p>◆「地域生活」バス・タクシーとは、運行事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域において、その地域の住民が主体となって日常の移動手段として確保する公共交通</p> <p>◆「地域生活」バス・タクシーの取組要件は、</p> <p>①「地域生活」バス・タクシーの運行を目指すための地域運営団体(地域住民組織)が設置されていること</p> <p>②地域運営団体が策定する事業計画が豊橋市地域公共交通活性化推進協議会の合意を得ていること</p> <p>◆「地域生活」バス・タクシーの基本的な考え方</p> <p>1. 地域住民の参加が前提</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の主体的な取組による“マイバス”意識の醸成</li> <li>・地域ニーズを反映した運行サービスの確立</li> </ul> <p>2. 利用状況を判断できる達成基準の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標の明確化による取組意識の高揚</li> <li>・地域の利用促進に向けた取組の誘発</li> </ul> <p>3. 上限を示したうえでの行政支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的に見合った適切な運行サービスの設定</li> <li>・過大な行政負担の回避</li> </ul> <p>4. 交通体系への位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・段階的な公共交通ネットワークの形成</li> <li>・既存の公共交通との競合の回避</li> </ul>

豊橋市



津市

事業名	地域住民運営主体型コミュニティ交通事業
事業期間	高松山団地で平成 25 年度より本格運行開始
事業費	高松山団地乗合ワゴン運行事業費 73,000 円（市負担分）
<p><b>事業概要</b></p> <p>平成 25 年 4 月 1 日より制度化した、「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」は、路線バス及びコミュニティバスが運行されていない地域等において、地域住民が運営主体となって行うコミュニティ交通を支援し、地域住民の福祉の向上に寄与することを目的として、市から、赤字分の 4 分の 3 の補助を出す制度である。</p> <p>高松山団地は、地理的条件等から、バスの乗り入れが難しい地域であり、住民が運営委員会を立ち上げ、高松山乗合ワゴンの運行を開始した。市は、「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」によって金銭的な支援を行うとともに、運営委員会の協議の場には、市も参加し、助言を行う等の支援も行っている。</p> <p>高松山団地乗合ワゴンは、団地内の利用者が利用登録を行い、ワゴン利用の際には、2 時間前までに予約する。料金は 1 乗車 300 円で、団地内の停留所から、スーパー、病院、駅等に行くことができ、予約のあったときのみ運行する。毎週火・金曜日、第 1 週目の日曜日に、往復 2 本ずつの運行であったが、住民の要望に合わせて、平成 26 年 6 月より、毎週火・金曜日、第 1・3 週目の水曜日の運行に変更、また、利用者の少なかった復便を 1 便に、復便の津新町駅発のみ、1 時間前まで予約時間を拡大する等、需要を増やす工夫を続けている。</p> <p>地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の特徴は、コミュニティバスや民間路線バスと異なり、運営主体である地域住民が、停留所位置、料金、運行日、運行本数等を決めることができる点であり、より地域の実情に応じた公共交通を作り上げることができる。赤字分の 4 分の 1 は地域住民の負担となるが、交通空白地、交通不便地の解消や、住民の公共交通に対する当事者意識を育てるという意味では、今後、ますます重要となる公共交通といえる。市では、このような地域住民運営主体型のコミュニティ交通を広めていきたいと考えている。</p>	

## 高松山団地乗合ワゴン運行時刻表及び運行図

【運賃】 1乗車300円

【往】

停留所名	所要時間	火・金曜日 第1・3週目水曜日	
高松山団地内		9:30	10:30
奥田医院前	0:12	9:42	10:42
プライスカット前	0:03	9:45	10:45
遠山病院前	0:03	9:48	10:48
津新町駅	0:02	9:50	10:50

【復】

停留所名	所要時間	火・金曜日 第1・3週目水曜日	
津新町駅		12:30	
遠山病院前	0:02	12:32	
プライスカット前	0:03	12:35	
奥田医院前	0:03	12:38	
高松山団地内	0:12	12:50	

津市



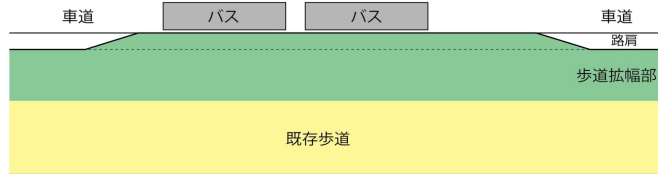
四日市市

事業名	コミュニティバス支援事業
事業期間	平成 15 年度～
事業費	平成 15 年度～平成 25 年度まで 3,600 千円、 平成 26 年度 4,200 千円
関連条例	四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱
事業概要	<p>民間事業者の路線バスの廃止に伴い、地域住民が主体的に NPO 法人を立ち上げて、沿線のスーパーや病院などからの協力（協賛金）を得ながらコミュニティバスを運行している事例。 市はこの事業に対して、バスの運行経費の一部を補助している。</p>

岐阜市	事業名	岐阜市型 BRT の推進
	事業期間	平成 22 年度～
	事業費	328,162 千円
	関連計画	岐阜市総合交通戦略、岐阜市 BRT 導入推進計画
	事業概要	<p>本市では、バス路線の再編に向け幹線軸強化をめざす『岐阜市型 BRT 化』を推進している。その中で、連節バスの利便性をより高め、多くの市民に利用されるようバス優先レーンや P T P S（公共車両優先システム）の導入など走行環境の整備や、鉄道駅のような機能を持った乗継拠点の整備、情報化されたハイグレードバス停の整備などバス利用環境の改善を図るなどさらなる BRT 化の推進を進める。</p>
大阪市	事業名	津波浸水対策
	事業期間	平成 26 年度～平成 30 年度
	事業費	2,193,000 千円(平成 26 年度予算)
	事業概要	<p>南海トラフ巨大地震の津波浸水から地下鉄施設を防護するため、出入口をはじめ、地下トンネルへの出入口などにおいて、浸水防止設備を整備する。 また、停電時に駅間に列車が立ち往生することなく、次駅まで自力で走行できるよう、停電時列車走行用大容量蓄電池を計画的に設置する。</p>
京都市	事業名	四条通歩道拡幅事業
	事業期間	平成 18 年度 ～ 実施中
	事業費	約 29 億円
	事業概要	<p>京都市では、平成 18 年 5 月から、京都を代表する商業地域である歴史的都心地区（四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた地区）を中心とした「まちなか」において、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化をはじめとする、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出など、人と公共交通を優先した魅力あるまちづくりを目指す「歩いて楽しいまちなか戦略」を推進しており、平成 26 年 11 月に四条通（川端通～烏丸通）の歩道拡幅に着工いたしました。</p> <p>(1)歩道の拡幅 片側 2 車線ある車道を、片側 1 車線に減少させ、歩行空間の充実を図ります。</p>

(2)テラス型バス停

現在 16 箇所あるバス停を四条河原町と四条高倉の 4 箇所（西行き 2 箇所、東行き 2 箇所）に集約し、テラス型バス停を設置し、約 3 台分のバスが停車できる延長を確保します。テラス型バス停は、バスを待つ利用者の空間が広く取れ、乗降がしやすくなるというメリットがあります。



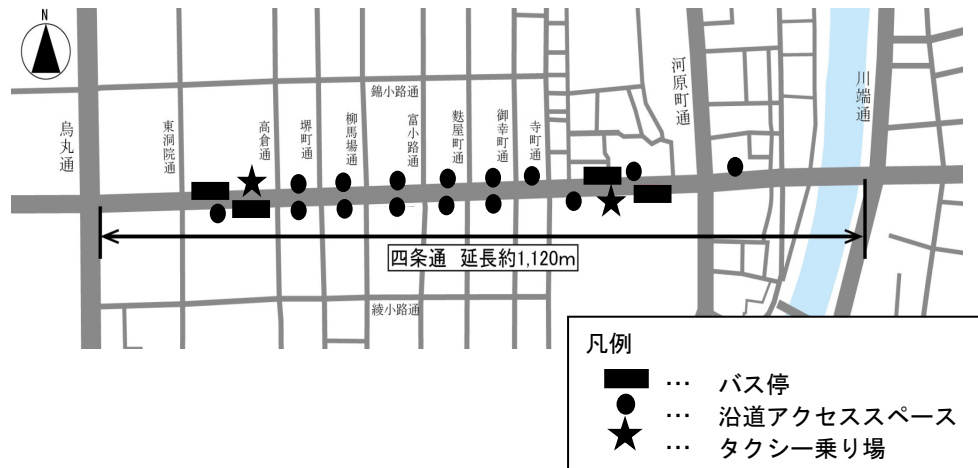
京都市

(3)沿道アクセススペース（車両の停車スペース）

四条通を訪れる方や、物流車両が沿道にアクセスする際に、車を一時的に停車できるスペースを設置します。（15 箇所 32 台分）

(4)タクシー乗り場

需要の多い大丸前（3 台分）と高島屋前（4 台分）の 2 箇所に客待ちが可能なタクシー乗り場を設置します。



神戸市

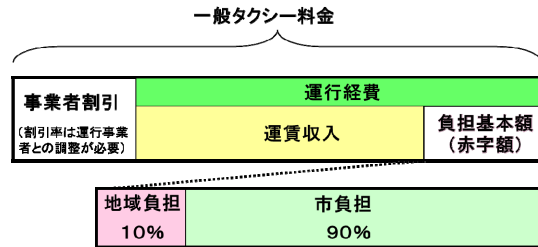
事業名	I Cカードによる市バス乗継割引制度
事業期間	平成 26 年度～
事業概要	<p>1. 目的 市バス乗り継ぎに伴う利用者負担軽減及び利便性の向上のため、I Cカードによる市バスの乗継割引を実施する。</p> <p>2. 対象路線 市バス全路線</p> <p>3. 対象券種 PiTaPa カード、ICOCA、敬老 I Cカード ※現金・磁気カード・定期券利用については対象外</p> <p>4. 乗継割引適用条件 (1)乗継割引適用時間</p>

神戸市	1 乗車目の降車から 2 乗車目の降車まで 60 分以内に連続して市バスを乗り継ぐ場合に割引を適用する。 (2)割引金額 210 円 (小児は 110 円) を上限とする	
明石市	事業名	コミュニティバス運行事業(利用促進事業)
	事業期間	平成 19 年度～平成 26 年度
	関連計画	明石市総合交通計画
	事業概要	<p><b>【利便性向上のための事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の少ないルート为重点的な見直しと路線維持のための P D C A、収支改善を狙いとし、路線廃線スキームにもとづくルートの見直し。</li> <li>・積み残し対策のため、たこバスミニ車両を 9 人乗りから 12 人乗りへ車両改善を実施。</li> <li>・鉄道からの乗継の円滑化を図るため、J R 駅のコンコース等に全バス路線の発車時刻等を表示するシステム「あかし i びじょん。」を整備、外出先でダイヤ検索を行えるように、携帯版時刻表検索システムを整備。</li> <li>・休日の利用促進を図るため、土日祝日は大人 1 人につき、小学生 2 名が無料になるエコファミリー制度を導入。</li> </ul> <p><b>【利用促進のための事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい交通機関の情報発信のため、沿線学校での乗車体験、公共交通の役割を周知。</li> <li>・バス未利用者への利用の動機づけのため、新規転入者に対してお試し乗車券を配布。</li> <li>・地域でバスを支える意識の醸成、支援組織の構築のため、利用促進等に協力している企業・団体・個人等をサポーターとして認定し、連携して利用促進活動をする。また、沿線の商業施設が応援店としてコミュニティバス利用者に食事や商品を割り引く等のサービスを実施。</li> </ul> <p><b>【経費削減のための事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料費削減対策とし、たこバスミニの車両を L P G &amp; ガソリンハイブリッドへ改造。</li> </ul>
	事業名	吉備線 L R T 化事業計画推進事業
事業期間	平成 26 年度～	
事業費	20,000 千円	
岡山市	関連計画	岡山市都市交通戦略
	事業概要	岡山市都市交通戦略に基づき、J R 吉備線の L R T 化検討を行うことで、公共交通と連携した総合交通体系の実現を目指す。
倉敷市	事業名	倉敷市乗合タクシー運行事業
	事業期間	平成 18 年度～
	関連計画	倉敷市生活交通基本計画
	事業概要	バス路線が廃止された地域や交通不便地域において、地域が主体となり運



行するコミュニティタクシーなどの地域公共交通により、移動手段を確保する。

市は運行経費の経常損失額（赤字額）の9割を補助。1割は地域負担



倉敷市

【地域負担割増】

運行稼働率（年間運行便数／年間設定便数）が50%未満の場合は地域負担が割増

【インセンティブ】

年間の利用者の増加数×100円を、インセンティブとして運行事業者に付与し、行政が負担する。

【利用料の割引】

コミュニティタクシー利用者証又は高齢者、障がい者手帳などの提示で、利用料金のうち100円を市が負担（100円割引）（ただし、路線バス、一般タクシーは対象外）

広島市

事業名	J R 可部線活性化連携計画事業（J R 可部線の輸送改善）
-----	--------------------------------

事業期間	平成 21 年度～平成 28 年度
------	-------------------

事業概要

[ J R 可部線活性化連携計画事業 ]

事業主体： J R 可部線活性化協議会  
(広島市、 J R 西日本、 バス事業者等により構成)

- 1 J R 可部線電化延伸  
地域の交通利便性の向上を図るとともに、活力と賑わいを高めるための基盤づくりを目的として、 J R 可部線の電化延伸を実施。  
(本事業は、 J R 西日本が、一旦、廃止した非電化区間の一部を復活し、再び J R 西日本が運行する、全国で初めての事例)
- ア 延伸区間 可部駅から終点駅までの約 1.6km
- イ 新駅設置 中間駅及び終点駅 (いずれも無人駅、4 両対応)
- ウ 踏切の設置数 3 箇所
- 2 横川駅配線変更  
横川駅構内で可部線上下線と山陽本線上り線の 3 線が交差しており、発生している行き違いのための待ち時間の解消を図るため、交差部の配線変更 (複線化) を実施。
- 3 緑井駅のバリアフリー化  
緑井駅のスロープ改良や上屋整備などのバリアフリー化整備を実施。

高松市

事業名	各種公共交通利用促進事業
-----	--------------

事業期間	平成 25 年度～
------	-----------

高松市	事業費	42,875 千円 (H26 年度予算① 23,328 千円 ② 42,875 千円 ③ 29,312 千円)
	関連計画	高松市総合都市交通計画
	関連条例	高松市公共交通利用促進条例
	事業概要	<p>平成 25 年 9 月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえた施策を次のとおり展開している。</p> <p>① 電車・バス乗り継ぎ割引拡大事業 本市における公共交通のうち、私鉄である高松琴平電気鉄道が導入している IC カード「IruCa」により、電車（ことでん）とバス（ことでんバス、大川バス）との乗り継ぎの際に、20 円割り引く制度があったものを、26 年 3 月 1 日から、行政が差額分 80 円を補填することにより、100 円引きへと拡大した。</p> <p>この制度により、フィーダー交通として運行している「太田駅サンメッセ線」等の均一料金 100 円バスについては、鉄道との乗り継ぎが実質無料となり、鉄道とバスの機能分担により、効率的な公共交通ネットワークの構築を図る。</p> <p>② 高齢者公共交通割引 26 年 10 月 1 日から、市内在住の 70 歳以上の方が交通系 IC カード「ゴールド IruCa」を利用して公共交通の運賃を支払った場合、その運賃が半額となるよう、公共交通事業者に対し、運賃差額を補填する。</p> <p>③ コミュニティバス等 IruCa システム導入事業 26 年 10 月 1 日から、市内で運行するコミュニティバス等の 5 路線に「IruCa」システムを導入し、「電車とバスの乗り継ぎ割引」や「高齢者公共交通運賃半額制度」が適用可能となるなど、コミュニティ交通の利用環境の向上により、全市域において公共交通の利用促進に向けた好循環を目指している。</p>
北九州市	事業名	枝光やまさか乗合ジャンボタクシー（枝光地区おでかけ交通）
	事業期間	平成 12 年度～
	事業費	11,272 千円（車両購入費等助成のみ）
	関連計画	北九州市環境首都総合交通戦略
	事業概要	<p>枝光地区（北九州市八幡東区）は、新日鐵八幡製鉄所の従業員住宅地として早くから開発が進み、高齢化率はすでに 30%を超えている。高台の上にある住宅には駐車場のない家も多く、一方で路線バスは、狭隘で急な坂道が多いために一部の区間しか運行されていないという、都市部における公共交通空白地域である。</p> <p>この地区では、地元住民と枝光地区に本社を置くタクシー会社によって、枝光本町商店街を起点とした乗合タクシー運行が提案され、当タクシー会社が事業主体となり平成 12 年 10 月から運行を行っている。現在はこの枝光の例がベースとなる「おでかけ交通事業」制度のもと、5 つの循環ルートを一日計 62 便運行している。</p> <p>地元自治会、事業者、行政で組織されるおでかけ交通運営委員会では、住民の利用を促進する役割も担っており、地元自治会が主体となって時刻表を回覧板で配布したり、利用促進イベントの開催や運賃収入の不足を補う協賛</p>

北九州市	<p>金（主に商店街からの協賛金）集め等を行い、自らの「足」を守るという意識は強い。</p> <p>この地元自治会が自ら集めた協賛金等とタクシー会社の企業努力で、運行に関する市からの補助金を投入すること無く事業を続けている。（車両購入への補助はあり）</p> <p>さらに、最近では近所に大型ショッピングセンターが立地したにもかかわらず、商店街の空き店舗には地元へ戻ってきた2代目が店を再開するなどの新たな展開が生まれており、商店街を中心としたまちづくりの一翼を担っている。</p> <p><b>【運行概要】</b></p> <p>①運行主体は地元の光タクシー(株)、運営主体は地元自治区会等で構成される枝光地区やまさか乗合ジャンボタクシー運営委員会である。</p> <p>②運行車両は13人乗りのジャンボタクシーを2台使っている。</p> <p>③運行時間は8時から18時台とし、日祝日は運休となる。</p> <p>④運行便数は域内5ルート62便である。</p> <p>⑤運賃は小学生以上150円均一に設定されている。</p>												
大分市	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="360 786 539 831">事業名</td> <td data-bbox="544 786 1367 831">ふれあい交通運行事業</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 837 539 882">事業期間</td> <td data-bbox="544 837 1367 882">平成24年度～</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 889 539 934">事業費</td> <td data-bbox="544 889 1367 934">14,394千円（25年度決算額）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 940 539 985">関連計画</td> <td data-bbox="544 940 1367 985">大分市都市計画マスタープラン</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="360 992 1367 1406"> <p><b>事業概要</b></p> <p>最寄りのバス停から1.5km以上離れた地域から、最寄りのバス停までを結ぶ定時・定路線で登録制・予約制の乗合タクシー。</p> <p>特色のある取り組みとして、毎年度、運行を実施している対象地域において、定期的にふれあい交通を利用する利用者が相互に意見を交換し、及び当該利用者との協働により次に掲げる事項を検討する地域検討会を開催している。</p> <p>(1) ふれあい交通の利用実績の評価及び検証に関すること。</p> <p>(2) 対象地域の住民の利用ニーズに関すること。</p> <p>(3) 運行計画に関すること。</p> <p>(4) ふれあい交通の利用促進に関すること。</p> <p>(5) その他ふれあい交通の効果的な運行の検証に必要な事項</p> </td> </tr> </table>	事業名	ふれあい交通運行事業	事業期間	平成24年度～	事業費	14,394千円（25年度決算額）	関連計画	大分市都市計画マスタープラン	<p><b>事業概要</b></p> <p>最寄りのバス停から1.5km以上離れた地域から、最寄りのバス停までを結ぶ定時・定路線で登録制・予約制の乗合タクシー。</p> <p>特色のある取り組みとして、毎年度、運行を実施している対象地域において、定期的にふれあい交通を利用する利用者が相互に意見を交換し、及び当該利用者との協働により次に掲げる事項を検討する地域検討会を開催している。</p> <p>(1) ふれあい交通の利用実績の評価及び検証に関すること。</p> <p>(2) 対象地域の住民の利用ニーズに関すること。</p> <p>(3) 運行計画に関すること。</p> <p>(4) ふれあい交通の利用促進に関すること。</p> <p>(5) その他ふれあい交通の効果的な運行の検証に必要な事項</p>			
事業名	ふれあい交通運行事業												
事業期間	平成24年度～												
事業費	14,394千円（25年度決算額）												
関連計画	大分市都市計画マスタープラン												
<p><b>事業概要</b></p> <p>最寄りのバス停から1.5km以上離れた地域から、最寄りのバス停までを結ぶ定時・定路線で登録制・予約制の乗合タクシー。</p> <p>特色のある取り組みとして、毎年度、運行を実施している対象地域において、定期的にふれあい交通を利用する利用者が相互に意見を交換し、及び当該利用者との協働により次に掲げる事項を検討する地域検討会を開催している。</p> <p>(1) ふれあい交通の利用実績の評価及び検証に関すること。</p> <p>(2) 対象地域の住民の利用ニーズに関すること。</p> <p>(3) 運行計画に関すること。</p> <p>(4) ふれあい交通の利用促進に関すること。</p> <p>(5) その他ふれあい交通の効果的な運行の検証に必要な事項</p>													
鹿児島市	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="360 1413 539 1480">事業名</td> <td data-bbox="544 1413 1367 1480">超低床電車購入事業（路面電車） 低公害低床型車両更新事業（バス）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1487 539 1554">事業期間</td> <td data-bbox="544 1487 1367 1554">平成13年度～（路面電車） 平成17年度～（バス）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1561 539 1628">事業費</td> <td data-bbox="544 1561 1367 1628">23億7,741万円（路面電車） 2億8,497万円（バス：26年度分）</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="360 1635 1367 1912"> <p><b>事業概要</b></p> <p>（路面電車） バリアフリー化へも対応した超低床電車を導入する。</p> <p>（バス） 更新する車両は、国の「バリアフリー新法」や「鹿児島市環境対応車導入指針」に基づき、高齢者や障害者をはじめ全ての利用者にやさしいノンステップ型であることに加え、環境にもやさしい低公害の性能を併せもった車両とする。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1919 539 1964">事業名</td> <td data-bbox="544 1919 1367 1964">市電軌道敷緑化整備事業</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1971 539 2016">事業期間</td> <td data-bbox="544 1971 1367 2016">平成18年度～</td> </tr> </table>	事業名	超低床電車購入事業（路面電車） 低公害低床型車両更新事業（バス）	事業期間	平成13年度～（路面電車） 平成17年度～（バス）	事業費	23億7,741万円（路面電車） 2億8,497万円（バス：26年度分）	<p><b>事業概要</b></p> <p>（路面電車） バリアフリー化へも対応した超低床電車を導入する。</p> <p>（バス） 更新する車両は、国の「バリアフリー新法」や「鹿児島市環境対応車導入指針」に基づき、高齢者や障害者をはじめ全ての利用者にやさしいノンステップ型であることに加え、環境にもやさしい低公害の性能を併せもった車両とする。</p>		事業名	市電軌道敷緑化整備事業	事業期間	平成18年度～
事業名	超低床電車購入事業（路面電車） 低公害低床型車両更新事業（バス）												
事業期間	平成13年度～（路面電車） 平成17年度～（バス）												
事業費	23億7,741万円（路面電車） 2億8,497万円（バス：26年度分）												
<p><b>事業概要</b></p> <p>（路面電車） バリアフリー化へも対応した超低床電車を導入する。</p> <p>（バス） 更新する車両は、国の「バリアフリー新法」や「鹿児島市環境対応車導入指針」に基づき、高齢者や障害者をはじめ全ての利用者にやさしいノンステップ型であることに加え、環境にもやさしい低公害の性能を併せもった車両とする。</p>													
事業名	市電軌道敷緑化整備事業												
事業期間	平成18年度～												

鹿児島市	事業費	12億800万円（緑化整備に係る事業費）
	関連計画	第5次鹿児島市総合計画
	事業概要	緑豊かで快適な環境づくりを進めるための全国に先駆けた本格的な軌道敷の緑化（芝生化） 緑化整備延長 L=8.9km（芝生面積3万5千㎡）
	事業名	新船建造事業（櫻島丸代替船）：運航中 （第五櫻島丸代替船）：建造中
	事業期間	平成18年度～26年度
	事業費	工事請負費 24億8,850万円（『桜島丸』__櫻島丸代替船） 19億7,400万円（『第二桜島丸』__第五櫻島丸代替船）
	事業概要	「環境にやさしく、経済的で、バリアフリーに配慮した、利用者に親しまれる電気推進船」 を基本方針とした新船の建造。

○公共交通先進的・特色のある事業・取組があったが、現在は実施していない(3市)

市名	公共交通に関する先進的・特色のある事業や取組概要	
岡崎市	事業名	岡崎市地域公共交通活性化再生総合事業
	事業期間	平成20年度～平成22年度
	事業費	281,048千円（3年間合計）
	関連計画	岡崎市地域公共交通総合連携計画
	事業概要	岡崎市では既存の鉄道やバス路線と連携し、交通結節点や地域拠点間を結ぶ「基幹バス」や交通拠点を中心とする「地域内交通」による便利で使いやすい公共交通ネットワークの整備をすすめるとともに、市民・地域・行政・交通事業者などがそれぞれの役割分担のもとに連携協働して魅力ある使いやすい持続可能な公共交通を創り・守り・育てていく取り組みを進めました。 【事業内容】 ・基幹バスネットワークの整備 ・地域内交通の整備 ・既存バス路線の改善 ・公共交通利用の促進 ・バス利用環境の整備
福山市	事業名	福山市オムニバスタウン事業
	事業期間	2008年度（平成20年度）～2012年度（平成24年度）
	事業費	958,057千円
	関連計画	福山市生活バス交通利用促進計画
	事業概要	○バス走行環境の改善

福山市	①道路整備・交差点改良等の促進 ○バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善 ①交通結節点の整備 ②乗り継ぎターミナルの整備 ○バスの利便性等の向上 ①ゾーンバスシステムの導入・充実 ②中心部循環路線「まわローズ」の導入 ③地域特性に応じたバスの実証運行 ④バス停上屋（ハイグレードバス停）の整備 ⑤バス総合案内システムの導入 ⑥バス接近表示システムの導入 ⑦ICバスカードの導入 ⑧低床バスの導入 ○バスの社会的意義の認識の高揚 ①「ベスト運動（通年的ノーマイカーデー）」の推進 ②利用促進キャンペーンの実施	
鹿児島市	事業名	市電センターポール事業
	事業期間	昭和62年度～平成3年度
	事業費	44億4,500万円
	関連計画	都市景観ガイドプラン（平成元年度策定）
	事業概要	<p>路面電車の路線上空に蜘蛛の巣上に張られていた架線を、中央分離帯を設け、中央柱を建てることよって、架線を同柱にまとめ、街路空間の景観向上を図った。</p> <p>当時、併用軌道全線（8.75km）で架線を中央柱にまとめたのは、全国初であった。</p>

**SQ2（問9でa、bを選択した場合のみお答え下さい）**

SQ1の事業や取組によって運行を開始した公共交通に関して、市民に対する周知等を実施しましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 市民に対する周知等を行った	31市
b. 市民に対する周知等を行わなかった	1市

※事業や取組によって運行を開始していない事業や取組は除いている。

**SQ3（SQ2でaを選択した場合のみお答え下さい）**

市民に対して行った周知等の手段を、下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。（複数回答可）

a. 交通モード運行開始の記念イベント	19
b. 市広報等による周知	24
c. 地域公共交通会議や法定協議会等の協議会だより等の発行	1
d. HPによる広報	24
e. 地域公共交通会議や法定協議会等のHPによる広報	0
f. その他	13

市名	その他の回答
旭川市	地域での説明会の開催
盛岡市	周知パンフレット・ビデオ作成, 出前講座等
山形市	地域で自主運行しているものであり、地元住民に対し地域が主体的に広報している
新潟市	説明会、意識調査の実施など
福井市	沿線住民への説明会の開催
宇都宮市	地域住民組織による広報紙等の自治会回覧等
柏市	案内パンフの配布、地域イベント時のPR活動を実施
岡崎市	シンポジウムの開催や利用促進キャンペーン等での広報を実施
津市	団地内の住民に説明会及びチラシの配布を行った。
四日市市	市民への周知についても NPO 法人が主体的に実施している。
京都市	テレビ、新聞、雑誌、ラジオ
神戸市	ポスター掲示、ちらし配布、地域会合での説明、ラジオ番組内での告知放送、バスフロントガラスの下に垂れ幕を下げる「バスマスク」によるPR等
大分市	地元説明会の実施

## ◎公共交通に関する基本条例等について

**問10** 貴市では、公共交通に関する基本条例の制定又はその検討をされていますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(公共交通に関する基本条例とは、「市独自に公共交通に関する基本理念、市、市民、公共交通事業者の役割・責務及び公共交通の維持及び充実にを図るための体制整備や施策の基本事項等を定めた条例」をいいます)

a. 制定している	5 市
b. 制定に向けた検討をしている	3 市
c. 制定・検討していない	75 市

**SQ1** (**問10**で a を選択した場合のみお答え下さい)

制定された公共交通に関する基本条例の提案者を、下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

市名	条例名	制定年月	提案者
新潟市	新潟市公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例	平成 24 年 7 月	市長
金沢市	金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例	平成 19 年 3 月	市長
高松市	高松市公共交通利用促進条例	平成 25 年 9 月	市長
福岡市	公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例	平成 22 年 3 月	議員
熊本市	熊本市公共交通基本条例	平成 25 年 3 月	市長

SQ2 (問10)でaを選択した場合のみお答え下さい)

公共交通に関する基本条例を提出・制定した経緯・過程について、具体的に記述して下さい。

市名	公共交通に関する基本条例の制定経緯
新潟市	<p>超高齢社会や健康づくり、環境問題、まちなかの活性化などの社会環境の変化に対応すべく、「公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり」を目指して、その方向性を明確にし、市民と目的を共有するため、当条例を平成24年7月に制定しました。条例には基本となる理念、市・市民・交通事業者等の責務を明らかにするとともに、交通施策の基本となる取り組みを定めています。</p>
金沢市	<p>人口減少・高齢社会の到来、環境問題、中心市街地の衰退などの諸課題に対応するためには、マイカーに依存する拡散した「まち」ではなく、増加する高齢者の外出機会の確保、二酸化炭素排出量の削減、まちなかのにぎわいの創出などのために、公共交通を中心とした、コンパクトなまちづくりが必要と考えた。</p> <p>また、金沢市独自の背景として、戦禍を免れ、歴史・伝統が息づいている反面、交通基盤の整備に限界があること、北陸新幹線の金沢開業を見据え、マイカーを利用しない来街者の移動手段を確保する必要性があることなどがあり、歩行者と公共交通を優先するまちづくりを目指すこととした。</p>
高松市	<p>近年のモータリゼーションの進展を背景に、地方都市の多くにおいて、郊外に立地する大規模小売店舗等の増加により、都市機能が拡散し、自家用車への依存が高まるとともに、公共交通利用者は大きく減少するなど、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。</p> <p>今後、更に人口減少、超高齢社会が進行する中で、公共交通の衰退は、交通弱者の急増や中心市街地における商業業務機能の低下など多くの弊害を招き、ひいては地域社会の衰退を引き起こすことが懸念される。こうしたことから、本市では「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指し、その取組の柱として、人と環境にやさしく快適で利用しやすい公共交通体系を構築するため、平成22年11月に新たに「高松市総合都市交通計画」を策定した。</p> <p>この計画に基づき、各種、公共交通の利用促進施策を展開していく中で、公共交通を将来にわたり維持していくためには、公共交通の利便性向上策の実施と市民一人一人による公共交通の積極的な利用が不可欠であると判断し、市、市民、事業者及び公共交通事業者が協働して取り組むことにより、公共交通の利用を促進し、安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成に寄与するための条例を平成25年9月に制定した。</p>
福岡市	<p>平成14年の道路運送法の改正により、バス事業の路線休廃止が許可制から事前届出制になり、不採算路線の休廃止手続きが容易になったことに鑑み、当時、本市においても、郊外部を中心に25路線の休廃止が行われていた。</p> <p>これに対して、市としても、代替交通機関の確保や既存路線の確保に努めてきたが、市民の生活交通を確保するためには、単発的に対応するのではなく、継続的かつ一体的に取り組む必要があった。</p> <p>このような状況のなか、平成21年4月に、公共交通及び生活交通問題に取り組んできた会派に所属する市議会議員から議会事務局調査法制課に対して、条例素案の作成依頼があったため、条例素案の作成に着手した。</p> <p>その後、依頼議員や有識者、担当部局との協議を重ね、また、他会派との協議・調整を経て、平成22年2月24日に、当時の全9会派のうち8会派により条例案が提出され、同年3月26日の本会議において賛成多数により可決・成立した。</p>

市名	公共交通に関する基本条例の制定経緯
熊本市	<p>少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、障害者等の社会参加、環境負荷の低減に向けた意識の高まり等により、公共交通の重要性はますます高まっている。このような状況の中、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを推進するとともに、過度に自家用車に依存することなく、公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会を構築していかなければならないとの思いから、本条例を制定したもの。条例には、市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重するといった基本理念を盛り込むとともに、市民の責務として公共交通の積極的利用に加え、公共交通の担い手のひとりであることの自覚等を規定しており、本条例の制定により、地域社会全体で公共交通を支えていく意識を醸成していきたいと考えている。加えて、本市では、平成24年3月に策定した「熊本市公共交通グランドデザイン」において、基幹公共交通の機能強化、わかりやすく効率的なバス路線網の再編、公共交通不便地域等の解消に向けたコミュニティ交通の導入を掲げたところであり、あらためて本条例に、公共交通の維持・充実に関する基本的な施策を規定することで、公共交通再生に向けた取り組みを加速させていきたいと考えている。</p>

**SQ3 条例以外の方法で公共交通の考え方を示していますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。**

a. 示している	66 市
b. 示していない	17 市

**SQ4 (SQ3 で a を選択した場合のみお答え下さい)**

**条例以外の方法で公共交通の考え方を示している場合、どのような形で示しましたか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。(複数回答可)**

a. 公共交通計画・マスタープラン	53 市
b. 地域公共交通総合連携計画	26 市
c. その他	7 市

市名	公共交通計画・マスタープランの名称	策定年月
札幌市	札幌市総合交通計画	平成24年1月
青森市	青森市総合都市交通戦略	平成21年10月
盛岡市	盛岡市総合交通計画 もりおか交通戦略	平成19年7月 平成21年10月
仙台市	せんだい都市交通プラン	平成22年11月
郡山市	郡山市総合都市交通戦略	平成23年6月
いわき市	いわき市生活交通ビジョン	平成24年3月
新潟市	にいがた交通戦略プラン	平成19年3月
富山市	富山市公共交通活性化計画	平成19年3月
金沢市	新金沢交通戦略	平成19年3月
福井市	福井市都市交通戦略	平成21年2月
長野市	長野市公共交通ビジョン	平成27年4月予定



市名	公共交通計画・マスタープランの名称	策定年月
八王子市	八王子市交通マスタープラン	平成 27 年 4 月 予定
町田市	町田市交通マスタープラン	平成 18 年 2 月
川崎市	川崎市総合都市交通計画	平成 25 年 3 月
相模原市	相模原市総合都市交通計画	平成 24 年 3 月
平塚市	平塚市総合交通計画	平成 22 年 4 月
藤沢市	藤沢市交通マスタープラン	平成 26 年 3 月
宇都宮市	宇都宮都市交通戦略	平成 21 年 9 月
前橋市	前橋市公共交通マスタープラン	平成 23 年 8 月
高崎市	都市計画マスタープラン	平成 11 年 11 月
千葉市	千葉市総合交通政策	平成 24 年 5 月
市川市	市川市総合交通計画	平成 16 年 3 月
柏市	柏市総合交通計画	平成 22 年 3 月
市原市	市原市交通マスタープラン	平成 22 年 5 月
浜松市	浜松市総合交通計画	平成 22 年 5 月
豊橋市	豊橋市都市交通マスタープラン	平成 18 年 3 月
岡崎市	岡崎市総合交通政策	平成 26 年 4 月
豊田市	豊田市公共交通計画	平成 19 年 3 月
四日市市	四日市市地域公共交通網形成計画案	平成 26 年 11 月
岐阜市	岐阜市総合交通戦略	平成 21 年 3 月
大阪市	大阪市総合計画	平成 17 年 2 月
枚方市	枚方市総合都市交通体系	平成 9 年 8 月
茨木市	茨木市総合交通戦略	平成 26 年 3 月
八尾市	八尾市交通基本計画	平成 18 年 3 月
京都市	「歩くまち・京都」総合交通戦略	平成 22 年 1 月
神戸市	神戸市総合交通計画	平成 25 年 9 月
姫路市	公共交通を中心とした姫路市総合交通計画	平成 21 年 4 月
明石市	明石市総合交通計画	平成 19 年 5 月 (平成 25 年 3 月 改定)
岡山市	岡山市都市交通戦略	平成 21 年 10 月
倉敷市	倉敷市生活交通基本計画	平成 25 年 3 月
広島市	新たな公共交通体系づくりの基本計画	平成 11 年 11 月
福山市	福山市生活バス交通利用促進計画	平成 18 年 3 月
高松市	高松市総合都市交通計画	平成 22 年 11 月
松山市	松山市総合交通戦略	平成 22 年 8 月
高知市	高知市総合計画	平成 23 年 3 月
	高知市都市計画マスタープラン	平成 26 年 3 月
	高知市交通基本計画	平成 24 年 3 月
福岡市	福岡市都市交通基本計画	平成 26 年 5 月
久留米市	久留米市都市交通マスタープラン	平成 24 年 2 月

市名	公共交通計画・マスタープランの名称	策定年月
長崎市	長崎市地域公共交通計画	平成 25 年 3 月
熊本市	熊本都市圏都市交通マスタープラン	平成 13 年 5 月
大分市	・大分市総合計画 ・大分市都市計画マスタープラン	平成 19 年 7 月 平成 23 年 3 月
宮崎市	宮崎市都市計画マスタープラン	平成 25 年 3 月
鹿児島市	鹿児島市公共交通ビジョン	平成 22 年 3 月
那覇市	那覇市交通基本計画・那覇市総合交通戦略	平成 22 年 3 月

市名	その他の回答
町田市	町田市都市・地域総合交通戦略
四日市市	四日市市都市総合交通戦略（平成 23 年 10 月）
倉敷市	倉敷市総合交通戦略
広島市	広島市総合交通戦略（平成 22 年 7 月）
北九州市	北九州市環境首都総合交通戦略
熊本市	熊本市公共交通グランドデザイン 平成 24 年 3 月策定
宮崎市	宮崎都市圏総合交通戦略

**問 1 1** 議員若しくは委員会提案により制定した公共交通関連の政策的条例（公共交通に関する基本条例、地方自治法第 9 6 条第 2 項による議決事件の追加に関する条例を除く）があればご記入下さい。（該当事例がある場合は、SQ へ）

市名	議案の提出者	条例の名称	制定年月
京都市	議員	京都市自転車安心安全条例	平成 22 年 10 月議決 平成 22 年 11 月公布
	議員	京都市交通安全基本条例	平成 25 年 5 月議決 平成 25 年 6 月公布

**SQ 問 1 1** の政策的条例を議員・委員会提案で制定した経緯・過程について、具体的に記述して下さい。

市名	政策的条例の制定経緯・過程
京都市	<p>京都市自転車安心安全条例</p> <p>H22. 4 公明党市議団から、市会事務局に対し、自転車安心安全条例の議員提案について事前相談。</p> <p>H22. 7 政策に係る議員提出議案に関する申合せ」に基づき、公明党市議団から執行機関及び各会派に対して、自転車安心安全条例の原案が提示される。</p> <p>H22. 9. 15 公明党市議団から、条例議案が提出される。本会議において提案説明。くらし環境委員会に付託。</p> <p>H22. 9. 17 くらし環境委員会において、議案審査がなされる。</p> <p>H22. 10. 27 くらし環境委員会から、条例案を修正する委員会報告書が提出される。</p> <p>H22. 10. 28 本会議で、条例議案を賛成多数で修正可決。</p>

市名	政策的条例の制定経緯・過程
京都市	京都市交通安全基本条例
	H24. 8 条例案を検討するため、3会派（自民党市議団、民主・都みらい、公明党市議団）によるプロジェクトチームが発足。条例議案が本会議に提出されるまでの間に複数回開催。
	H24. 9 プロジェクト会議等を踏まえて修正した骨子案を基に、議員が担当部局のみならず、関係する部局との協議も行う。その後も複数回協議がなされる。
	H25. 3 3会派から他会派に対して、原案が提示される。
	H25. 5. 14 自民党市議団、民主・都みらい、公明党市議団及び無所属議員2名による議員提案条例として、条例議案が提出される。本会議において提案説明。
	H25. 5. 16 本会議において、くらし環境委員会に付託。
	H25. 5. 21 くらし環境委員会において、議案審査がなされる。
	H25. 5. 27 くらし環境委員会において、可決と査定される。
H25. 5. 28 本会議で、条例議案を全会一致で可決。	

## ◎市議会における取組について

**問 1 2** 貴市議会では、地方自治法第96条第2項の規定により、公共交通に関する計画（総合交通計画や交通基本計画など）の策定等を議決事件に追加していますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。

a. 公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加している	1 市
b. 公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加するかどうかが検討している	0 市
c. 公共交通に関する計画の策定等を議決事件に追加していない	82 市

市名	追加した議決事件名
四日市市	都市計画法第18条の2第1項に規定する都市計画に関する基本的な方針のうち、全体構想の策定及び変更に関すること

**問 1 3** 地方自治法第96条第2項に基づき、条例で公共交通に関する計画（総合交通計画や交通基本計画など）を除いた公共交通に関する付議事件を議決事件に追加しているものがあればご記入下さい。

該当事例なし

**問 1 4** 貴市議会では、平成21年1月1日以降に公共交通に関して議会からの提言・要望等の提出・検討をしたことがありますか。下記の中から、該当するものに○印をお付け下さい。（会派や議員連盟等により提出されたものは除いてください）

a. 公共交通に関しての提言・要望等を提出した	17 市
b. 公共交通に関しての提言・要望等の提出を検討している	0 市
c. 公共交通に関しての提言・要望等を提出・検討していない	66 市

市名	提言・要望等名	提言・要望等を取りまとめた委員会等組織名	提出時期
函館市	公共交通総合施策について	総務常任委員会	平成 24 年 11 月
	これからのまちづくりを見据えた路面電車事業の活性化方策について	経済建設常任委員会	平成 25 年 5 月
盛岡市	公共交通問題調査特別委員会調査報告書	公共交通問題調査特別委員会	平成 22 年 12 月
新潟市	調査特別委員会中間報告	総合交通体系等調査特別委員会	平成 21 年 3 月 平成 23 年 3 月
金沢市	新しい交通システムの導入についての提言	都市交通特別委員会	平成 26 年 12 月
長野市	長野電鉄屋代線に関する要望	公共交通対策特別委員会	平成 22 年 12 月
	長野電鉄屋代線の実証実験の継続を求める要望	公共交通対策特別委員会	平成 23 年 1 月
	長野電鉄屋代線の実証実験の継続を再度求める要望	公共交通対策特別委員会	平成 23 年 2 月
	新幹線延伸に対応した公共交通の整備に関する提言	新幹線延伸対策特別委員会	平成 26 年 9 月
宇都宮市	公共交通調査特別委員会報告書	公共交通調査特別委員会	平成 21 年 5 月
	公共交通問題調査特別委員会中間報告書	公共交通問題調査特別委員会	平成 25 年 6 月
	公共交通問題調査特別委員会報告書	公共交通問題調査特別委員会	平成 26 年 9 月
所沢市	今後の地域公共交通の検討に関する提言	市民環境常任委員会	平成 26 年 12 月
越谷市	公共交通網の整備推進に関する提言	公共交通網整備推進特別委員会	平成 25 年 6 月
千葉市	都市活性化に関する提言	都市活性化対策調査特別委員会	平成 23 年 3 月
松戸市	「道路・公共交通機関・駅のあるべき姿」	都市整備常任委員会	(それぞれ) 平成 22 年 9 月
岡崎市	公共交通対策特別委員会調査報告書、東岡崎駅周辺整備検討特別委員会調査報告書	公共交通対策特別委員会、東岡崎駅周辺整備検討特別委員会	平成 21 年 10 月、 平成 22 年 10 月、 平成 23 年 10 月
春日井市	公共交通整備に係る要望	総務常任委員会	例年 10 月
豊田市	・人と環境にやさしい持続可能な交通システムの構築に関する提言 ・活力と個性ある多核ネットワーク型都市構造を形成するための有効策に関する提言 ・広域都市・豊田を結び、活性化させる公共交通に関する提言	都市グローバル化研究特別委員会	平成 21 年 3 月

市名	提言・要望等名	提言・要望等をとりまとめた委員会等組織名	提出時期
豊田市	・集客性を高めるための公共交通の整備 ・魅力を高めるための公共施設の計画的配置とネットワーク	中心市街地まちづくり検討特別委員会	平成 21 年 2 月
四日市市	総合交通政策調査特別委員会調査報告書	総合交通政策調査特別委員会	平成 25 年 10 月
久留米市	九州新幹線全線開業に向けた取り組みについて	新幹線建設推進調査特別委員会	平成 21 年 3 月
大分市	特別委員長報告において要望した。	総合交通対策特別委員会	平成 26 年 12 月
宮崎市	東九州自動車道の早期整備等を関係機関に要望するもの	総合交通問題対策特別委員会	平成 22 年 3 月

**問 1 5 貴市議会の常任委員会において、平成 2 1 年 1 月 1 日以降に実施した公共交通に関連する所管事務調査（行政視察を含む）があればご記入下さい。**

市名	常任委員会名	調査・視察内容
札幌市	財政市民委員会	<p>1. 所管事務調査</p> <p>H21. 4. 28 バス路線維持のための新たな補助制度について</p> <p>H21. 11. 26 道央都市圏都市交通マスタープランの中間報告について</p> <p>H22. 1. 22 道央都市圏都市交通マスタープラン策定に伴う市民意見の募集について</p> <p>H22. 3. 2 札幌市路面電車活用方針について</p> <p>H22. 10. 1 バス代替交通導入の枠組について</p> <p>H22. 12. 7 路面電車について</p> <p>H23. 2. 21 路面電車の活用に係る市民議論の結果について</p> <p>H23. 6. 22 札幌市総合交通計画案の検討状況について</p> <p>H23. 9. 22 札幌市総合交通計画案に係る市民意見の募集について</p> <p>H23. 2. 10 札幌市路面電車活用計画（案）について</p> <p>H24. 7. 23 北海道エアシステム（HAC）の現状について</p> <p>H24. 9. 12 丘珠空港ビル（現地視察）</p> <p>H25. 7. 29 ①FDA のテストフライトにおける騒音測定結果等について ②路面電車ループ化整備内容について</p> <p>H25. 12. 10 FDAの実証飛行における騒音測定結果等について</p> <p>2. 行政視察</p> <p>H22. 5. 10～12 路面電車事業について</p> <p>H23. 7. 25～27 路面電車について・乗合いタクシーについて</p> <p>H25. 5. 15～17 公共交通整備事業について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
札幌市	経済委員会	1. 所管事務調査 H22. 12. 7 乗継割引制度について H25. 3. 12 札幌市交通事業経営計画（案）について 2. 行政視察 H22. 5. 10～12 路面電車について H24. 5. 9～11 路面電車について
函館市	総務常任委員会	○公共交通総合施策について 市民にとって利用しやすく、かつ持続可能な公共交通について調査する。
	経済建設常任委員会	○これからのまちづくりを見据えた路面電車事業の活性化方策について 当市が進める中心市街地やコンパクトなまちづくりというコンセプトに沿った路面電車事業のあり方、活性化方策について調査する。
旭川市	総務常任委員会	当市地域のバス運行に係る陳情箇所の現地視察について
	民生常任委員会	市営バスの自由乗降制について
	経済文教常任委員会	中心市街地における公共交通L R Tの取組について
青森市	都市建設常任委員会	●平成 21 年度 行政視察「高槻市自動車運送事業について」 行政視察「尼崎市自動車運送事業について」 ●平成 22 年度 行政視察「松阪市地域公共交通システム（コミュニティバス等）について」 行政視察「豊田市公共交通施策（ITS を活用した交通戦略）について」 ●平成 26 年度 行政視察「バス路線再編に伴うコミュニティバス・乗合タクシー運行事業について」 行政視察「バス事業に係る経営健全化計画について」
盛岡市	建設常任委員会	平成 24 年 10 月 16 日 倉敷市の交通バリアフリー政策を視察 ・倉敷市の交通戦略の中で、バリアフリーの観点からおもてなしマイスター制度の実施していることに関する先進地視察を実施
仙台市	都市整備建設委員会	総合交通戦略について（平成 21 年 1 月） 仙台駅周辺地区交通結節機能強化に向けた社会実験の結果について（平成 21 年 10 月） I C 乗車券の導入に向けた推進協議会の設置について

市名	常任委員会名	調査・視察内容
仙台市	都市整備建設委員会	<p>(平成 22 年 4 月)</p> <p>「(仮称) せんだい都市交通プラン(案)」等に対する市民意見について(平成 22 年 8 月)</p> <p>地域交通のあり方について(平成 22 年 10 月)</p> <p>せんだい都市交通プランの策定について(平成 22 年 11 月)</p> <p>仙台市地域公共交通会議の設置について(平成 23 年 1 月)</p> <p>IC 乗車券導入事業の検討状況について(平成 23 年 12 月)</p> <p>バス事業における安全性・利便性向上について(平成 24 年 1 月)</p> <p>バス・地下鉄利用状況調査の実施について(平成 24 年 9 月)</p> <p>地下鉄の安全・快適への取り組みについて(平成 24 年 11 月)</p> <p>霞の目営業所等の管理の委託に関する契約について(平成 25 年 1 月)</p> <p>「第 2 期仙台市交通局バリアフリー特定事業計画」の策定について(平成 25 年 1 月)</p> <p>バス・地下鉄利用状況調査の結果報告(平成 25 年 4 月)</p> <p>市営バス事業における運輸安全マネジメントの取り組みについて(平成 25 年 7 月)</p> <p>公共交通等の利用促進に向けた「せんだいスマート」の取り組みについて(平成 25 年 8 月)</p> <p>所管事項報告「地下鉄東西線開業後に導入する新たな運賃制度について」(平成 26 年 1 月)</p> <p>所管事項報告「IC カード乗車券『イクスカ』のデザイン決定について」(平成 26 年 2 月)</p> <p>閉会中継続審査事項「IC カード乗車券『イクスカ』について」所管事項報告「地下鉄駅業務委託の公募開始について」及び、八木山動物公園駅駐車場の管内視察を実施(平成 26 年 5 月)</p> <p>所管事項報告「バス路線再編(案)に関する第 1 回市民説明会の開催状況について(平成 26 年 6 月)</p> <p>所管事項報告「IC カード乗車券 i c s c a (イクスカ) のポイントサービス等について」「バス・地下鉄におけるベビーカー利用について」「地下鉄南北線長町一丁目駅における新設出入口の供用開始について」(平成 26 年 7 月)</p> <p>所管事項報告「市営バス路線の一部変更について」(平成 26 年 8 月)</p> <p>閉会中継続審査事項「地下鉄の安全・安心への取り組みについて」</p> <p>また、本調査事項に基づき、大阪市「輸送の生命館」の行政視察を実施(平成 26 年 11 月)</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
秋田市	建設委員会	行政視察（平成 25 年 10 月 23 日 福井市議会） 視察項目 福井市地域コミュニティバス運行支援事業について
山形市	総務委員会	公共交通を主体としたコンパクトなまちづくりについて （平成 21 年 富山市視察） 総合交通戦略の概要について （平成 23 年 広島市視察） 総合交通計画について （平成 23 年 明石市視察） 地域公共交通ビジョンについて （平成 26 年 長岡京市視察）
	環境建設委員会	公共交通を活用したまちづくりについて （平成 24 年 高知市視察）
福島市	建設水道常任委員会	視察先：長野県上田市 内 容：公共交通活性化に向けた取り組みについて
郡山市	総務財政常任委員会	行政視察 コミュニティタクシー事業について（山口市） 行政視察 上限 200 円バス（既存路線バスの再生）について（京丹後市） 行政視察 総合交通政策について（岐阜市）
長岡市	建設委員会	（平成 23 年 10 月） 名古屋市 「基幹バスシステムについて」 （平成 23 年 10 月） 富山市 「おでかけバス事業について」 （平成 25 年 10 月） 浜松市 「市循環まちバス『くるる』について」
		H22 委員会視察（盛岡市・いわて銀河鉄道について） H25 委員会視察（山形市・地域公共交通総合連携計画について）
金沢市	総務常任委員会	博多駅から市内観光地等への交通対策について（視察）
福井市	建設委員会	【視察先及び内容】 愛知県岡崎市 地域交通の整備について(H22, 10) 長崎県長崎市 九州新幹線西九州ルート開業に向けた取り組みについて(H24, 10)
長野市	総務委員会	平成 22 年 5 月 18 日（火） 福山市行政視察 福山都市圏交通円滑化総合計画について
		平成 22 年 5 月 19 日（水） 長崎市行政視察 パークアンドライドについて IC カード型乗車券「長崎スマートカード」について



市名	常任委員会名	調査・視察内容
長野市	総務委員会	平成26年5月20日(火) 熊本市行政視察 公共交通再生に向けた取組みについて  平成26年8月20日(水) 参考人意見聴取 見直し方針が示されているバス3路線について
八王子市	都市環境委員会	視察地：八王子駅南口再開発ビル・陸橋 視察内容：JV及び再開発組合による工事内容にかかる状況説明等
町田市	建設常任委員会	松山市 総合交通戦略について 松山市 オムニバスタウン計画について <平成24年4月行政視察> 京丹後市 上限200円バスについて <平成26年4月行政視察>
川崎市	まちづくり委員会	平成21年2月27日 宮前区有馬・東有馬地区コミュニティバス運行実験について 平成21年5月8日 住吉台くるくるバス【神戸市】※行政視察 平成22年5月13日 交通基本計画(ゆいレール)【那覇市】※行政視察 平成22年5月14日 麻生区高石地区における乗合タクシー(山ゆり号)の試行運行について 平成22年7月21日 鷺沼駅(仮称)北口改札口設置事業に関する「覚書」と整備の概要について 平成22年7月30日 「D滑走路供用後の東京国際空港の運用に関する要望書」の提出について 平成22年8月31日 高速川崎縦貫線(殿町~大師ジャンクション間)の開通について ※現地視察 平成22年10月1日 麻生区高石地区における乗合タクシー(山ゆり号)試行運行の結果について 平成23年2月2日 麻生区高石地区における乗合タクシー(山ゆり号)の本格運行に向けた取組について 平成23年6月6日 新たな交通体系検討に向けた横浜市との連携協力について 平成23年7月12日 博多駅再整備事業について【福岡市】※行政視察 平成23年8月26日 高石地区コミュニティバス「山ゆり号」の本格運行の実施について 平成23年10月28日

市名	常任委員会名	調査・視察内容
川崎市	まちづくり委員会	<p>多摩区長尾台地区におけるコミュニティバスの運行実験について 平成 23 年 11 月 24 日 南武線駅アクセス向上等整備事業の取組状況について 平成 23 年 12 月 12 日 川崎駅北口自由通路等整備事業の取組状況について 平成 24 年 2 月 13 日 多摩区長尾台地区におけるコミュニティバス運行実験の結果について 平成 24 年 3 月 12 日 宮前区有馬・東有馬地区におけるコミュニティバス運行実験の結果について 平成 24 年 5 月 30 日 川崎市総合都市交通計画の策定に関する中間報告について 平成 24 年 6 月 18 日 リニア中央新幹線計画に関する地質調査等の市有地における実施に伴う許可申請書の提出について 平成 24 年 8 月 29 日 京浜急行大師線連続立体交差事業段階的整備区間の工期延伸について 平成 24 年 11 月 22 日 南武線駅アクセス等整備事業の取組状況について 平成 25 年 1 月 30 日 川崎市総合都市交通計画（案）について 平成 25 年 4 月 17 日 川崎市総合都市交通計画の策定について 平成 25 年 5 月 29 日 ＪＲ南武線連続立体交差事業の取組について 平成 25 年 6 月 17 日 多摩区長尾台地区コミュニティバス試行運行の実施について 平成 25 年 12 月 12 日 多摩区長尾台地区コミュニティバス交通試行運行の結果について 平成 26 年 2 月 7 日 「地域交通の手引き」の改訂（案）に係るパブリックコメントの実施について 平成 26 年 4 月 16 日 ＪＲ南武線連続立体交差事業調査の着手について</p>
	環境委員会	<p>平成 21 年 1 月 28 日 川崎市バス事業次期経営健全化計画（素案）について 平成 21 年 3 月 16 日 川崎市バスお客様アンケート調査結果について 平成 21 年 5 月 12 日 乗合タクシーについて【長崎市】※行政視察 平成 21 年 6 月 19 日</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
川崎市	環境委員会	<p>平成 20 年度「運輸安全マネジメントに関する取組み」結果について</p> <p>バイオ燃料の実証実験について</p> <p>平成 21 年 10 月 2 日</p> <p>道路運送法等関係法令の規定違反に係る文書警告を受けたことについて</p> <p>平成 21 年 11 月 20 日</p> <p>バス共通カードの廃止に係るパブリックコメントの実施について</p> <p>平成 22 年 2 月 10 日</p> <p>バス共通カードの取扱い終了に係るパブリックコメントの結果について</p> <p>平成 22 年 2 月 15 日</p> <p>J R 武蔵小杉新駅駅前広場乗り入れ市バス路線について</p> <p>平成 22 年 3 月 12 日</p> <p>川崎市バスお客様アンケート調査結果について</p> <p>平成 22 年 5 月 26 日</p> <p>(仮称) 菅生営業所の管理委託について</p> <p>市バス路線延伸及び関係路線のダイヤ改正実施について</p> <p>平成 22 年 6 月 14 日</p> <p>平成 21 年度「運輸安全マネジメントに関する取組み」結果について</p> <p>市バスのバイオディーゼル燃料運行実証実験の結果について</p> <p>上平間営業所の管理委託の評価結果について</p> <p>都市計画道路向ヶ丘遊園駅菅生線の拡幅整備に伴う市バス路線延伸について</p> <p>平成 22 年 7 月 21 日</p> <p>交通局職員の不祥事について</p> <p>市バスの運行経路の誤り等について</p> <p>市バスの折返し場の整備について</p> <p>平成 22 年 7 月 30 日</p> <p>平成 21 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について</p> <p>平成 21 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について</p> <p>平成 22 年 8 月 30 日</p> <p>経路誤りの連続発生と再発防止に向けた取組状況について</p> <p>(仮称) 菅生営業所の管理委託の受託予定事業者の選定について</p> <p>平成 21 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について</p> <p>平成 22 年 9 月 30 日</p> <p>交通局職員の懲戒処分について</p> <p>平成 22 年 11 月 24 日</p> <p>経路誤り連続発生に伴う再発防止に向けた追加対策の実施について</p> <p>市バス 60 周年記念事業について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
川崎市	環境委員会	<p>第1回川崎市バス運転技能コンクールの開催について 平成23年2月9日</p> <p>道路運送法違反に係る行政処分と新たな再発防止について 第1回運転技能コンクールの実施結果について 平成23年3月10日</p> <p>川崎市バスお客様アンケート調査結果について 上平間営業所管理委託に係る評価委員会の評価結果について</p> <p>菅生営業所の開設について 川崎市バス事業路線検討委員会の設置について 平成23年6月6日</p> <p>上平間営業所第2期管理の受委託に係る受託事業者の募集・選定について 平成23年6月24日</p> <p>平成22年度運輸安全マネジメントに関する取組結果について 平成23年7月29日</p> <p>平成22年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について 平成22年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について 藤子・F・不二雄ミュージアム線新設について</p> <p>上平間営業所第2期管理委託に係る受託予定者の選定について 平成23年8月30日</p> <p>平成22年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について 市バスの運行ミスに係る職員の処分について及び経路誤り防止対策について 平成23年10月21日</p> <p>塩浜営業所について※現地視察 平成23年11月24日</p> <p>川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の設置について 平成24年1月25日</p> <p>道路運送法違反に係る行政処分等について 路線別収支状況の公表について 藤子・F・不二雄ミュージアム開館記念市バス1日乗車券の販売結果について 平成24年3月12日</p> <p>川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の答申及び今後の運行ミス防止対策について 川崎市バス営業所改革アドバイザーの取組について 上平間営業所管理委託に係る評価委員会の評価結果について</p> <p>川崎市バスお客様アンケート調査結果について 平成24年6月19日</p> <p>平成23年度運輸安全マネジメントの取組結果について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
川崎市	環境委員会	<p>平成 24 年 8 月 1 日  平成 23 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について  平成 23 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について  平成 24 年 8 月 29 日  平成 23 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について  平成 24 年 9 月 28 日  川崎市バス事業経営問題検討会について  市バスサービスポリシーについて  2012 年 10 月版「市バスマップ」の発行について  川崎市バス「運転技能コンクール」の開催について  平成 24 年 11 月 21 日  臨海部における市バス路線について  平成 25 年 1 月 30 日 路線別収支について  川崎縦貫鉄道整備推進事業について  平成 25 年 3 月 13 日 川崎市バスお客様アンケート調査結果について  平成 25 年 4 月 19 日 平成 24 年度川崎市バスの運行ミス発生状況について  平成 25 年 6 月 17 日 平成 24 年度運輸安全マネジメントの取組について  平成 25 年 7 月 31 日 平成 24 年度川崎市自動車運送事業会計決算概況について  平成 24 年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況について  「川崎市交通局路線見直し基本方針」等について  平成 25 年 8 月 21 日 塩浜営業所について※現地視察  平成 25 年 8 月 29 日 平成 24 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について  平成 25 年 11 月 1 日 「川崎市バス事業経営問題検討会」からの答申について  営業所管理委託に係る評価結果について  平成 26 年 1 月 29 日  路線別収支について  東扇島総合物流拠点地区への輸送力増強について  平成 26 年 3 月 17 日  平成 25 年度川崎市バスお客様アンケート調査結果について  平成 26 年 5 月 16 日  ゼロエミッション交通システムについて【北九州市】※行政視察  平成 26 年 5 月 21 日  川崎市バス事業経営プログラム（案）に係るパブリックコメントの実施について  平成 26 年 6 月 16 日  平成 25 年度運輸安全マネジメントに関する取組について  平成 26 年 7 月 25 日  平成 25 年度川崎市自動車運送事業会計決算の概況について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
川崎市	環境委員会	川崎市バス事業経営プログラム（案）について 平成 26 年 8 月 28 日 平成 25 年度市バス自動車事故に係る示談締結件数等について 平成 26 年 11 月 12 日 営業所管理委託に係る評価結果について
相模原市	建設委員会	(行政視察) 平成 21 年度 交通施策について (オムニバスタウン、自転車活用策について) 平成 22 年度 (仮称) せんだい都市交通プラン(案)の概要について 平成 23 年度 新高岡駅(仮称)及び駅周辺整備事業について 平成 24 年度 さがみ縦貫道路及び津久井広域道路について 鹿児島中央駅周辺のまちづくりについて 平成 25 年度 リニア中央新幹線関連整備室の取組について さがみ縦貫道路及び津久井広域道路について
平塚市	都市建設常任委員会	芦屋市交通バリアフリー基本構想 山形市交通マスタープラン
藤沢市	建設経済常任委員会	平成 23 年度行政視察 視察内容：次世代型車両 (LRV) と軌道敷緑化の取り組みについて 視察先：鹿児島市 平成 24 年度行政視察 視察内容：生活交通条例について 視 察 先：福岡市
宇都宮市	総務常任委員会	(H23.10) 路面電車の位置情報システムについて (H24.10) 総合交通戦略について
前橋市	総務常任委員会	[県外視察] 八戸市地域公共交通総合連携計画(八戸市)、コミュニティバス(明石市)、デマンド交通(三条市) [市内視察] 上毛電鉄の活性化(2回)、ふるさとバスの運行、JR 駒形駅整備事業
さいたま市	まちづくり委員会	さいたま市の公共交通体系について (平成 20 年度) 視察内容 コミュニティバスについて (武蔵野市)  低環境負荷の交通体系のあり方について (平成 21 年度) 視察内容 低環境負荷交通体系のあり方～自転車等利用環境の整備について～ (岡山市、高松市、名古屋市)  さいたま市における都市交通のあり方 (平成 25 年度) 視察内容 都市交通政策について (豊田市、名古屋市)  さいたま市における都市交通のあり方 (平成 26 年度) 視察内容 ①(1) 岡山市都市交通戦略について

市名	常任委員会名	調査・視察内容
さいたま市	まちづくり委員会	(2)吉備線LRT導入について (3)ももちやりについて ②(1)しまなみ海道サイクリングロードについて (2)今治市における自転車施策について (①岡山市、②今治市)
川越市	産業建設常任委員会	岐阜市総合交通政策 (H24.7.18)
川口市	建設常任委員会	バス待ち環境整備事業 (平成25年7月2日 福井市視察) コミュニティバスサイクル事業 (平成26年7月4日 仙台市視察)
所沢市	市民環境常任委員会	・行政視察(大阪府箕面市) 箕面市地域公共交通活性化協議会について (平成26年7月11日) ・特定事件 交通について、地域公共交通について (平成26年11月6日)
千葉市	都市建設委員会	(平成23年度行政視察)バス交通について (1)岐阜市型BRTの導入について (2)岐阜市コミュニティバス導入事業について (平成25年度行政視察)熊本市公共交通基本条例について
市川市	建設委員会	(上越市)路線バス・デマンドバスの実証運行事業について (地域の実情に即して路線と時刻表を見直し、効率的な運行を目指す事業について視察を実施) (大野城市)コミュニティバスについて (市内4ルートで平成15年から運行を開始した自治体の事業について視察を実施)
船橋市	総務委員会 建設委員会	東葉高速鉄道・北総鉄道等の経営支援について 上記以外の公共交通について
松戸市	都市整備常任委員会(17期) H20.12議決	「道路・公共交通機関・駅のあるべき姿について」 行政視察：H21年度 台東区(台東区コミュニティバス) H22年度 明石市(明石市交通バリアフリー道路 特定事業計画) H23年度 名古屋市・岐阜市(駅周辺整備事業)
柏市	建設経済委員会	デマンド交通システムについて
静岡市	都市建設委員会	H21 新交通システム「アストラムライン」(広島市) 市電軌道敷緑化整備事業(鹿児島市) H22 まちづくり交通計画(路面電車関係)(松山市) H23 デマンド交通(あいのりタクシー・あいのりバス) の取り組み(帯広市) H24 自転車のまち推進計画(宇都宮市) H26 仙台コミュニティサイクル(仙台市) 自転車のまち推進計画(宇都宮市)

市名	常任委員会名	調査・視察内容
浜松市	総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天竜浜名湖鉄道DMV実証実験の結果について</li> </ul> <b>【行政視察】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・えちぜん鉄道について（えちぜん鉄道株）</li> <li>・肥薩おれんじ鉄道について（肥薩おれんじ鉄道株）</li> <li>・経営の課題と特色ある取り組みについて（三陸鉄道株）</li> </ul>
	建設委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市総合交通計画の策定について</li> <li>・浜松市総合交通計画における公共交通部門の計画及び事業実施計画について</li> </ul> <b>【行政視察】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「育てる公共交通」（協働交通）構築プロジェクトについて（青森県八戸市）</li> <li>・新生活交通「雪舟くん」について（岡山県総社市）</li> </ul>
豊橋市	建設消防委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆平成 21 年度 コミュニティバス東部東山線（市内） 郊外部におけるマイタウン・バスの運行について（秋田市）</li> <li>◆平成 22 年度 豊橋市都市計画マスタープランについて</li> <li>◆平成 23 年度 豊橋市地域公共交通活性化方策について 「地域生活」バス・タクシー（市内二川駅バス停）</li> <li>◆平成 24 年度 軌道緑化事業（市内駅前電停）</li> <li>◆平成 26 年度 せんだい都市交通プランについて（仙台市）</li> </ul>
岡崎市	総務企画委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>新金沢交通戦略について（平成 23 年 1 月 26 日）</li> <li>まちなか総合交通戦略の策定状況について（平成 23 年 2 月 15 日）</li> </ul>
	経済建設委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線について（平成 24 年 8 月 10 日）</li> <li>総合交通政策改定について（平成 26 年 2 月 13 日）</li> </ul>
一宮市	企画総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取県鳥取市：地域公共交通（バス）について（H23）</li> <li>群馬県高崎市：市内循環バス「ぐるりん」について（H25）</li> </ul>
春日井市	総務常任委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>富山県富山市 自転車市民共同利用システムについて</li> <li>おでかけバス事業について</li> <li>岩手県花巻市 公共交通中期実施計画について</li> <li>栃木県宇都宮市 宇都宮都市交通戦略について</li> </ul>
豊田市	産業建設委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 22 年度 神奈川県横浜市 「電気自動車の充電スタンドの拡充」</li> <li>「コミュニティサイクルの導入」</li> <li>平成 23 年度 岡山市 「岡山市都市交通戦略」</li> </ul>
	企画総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年度 堺市 「次世代自動車等普及促進事業」</li> </ul>
津市	建設水道委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>「自主運行バスについて」をテーマとして、広島県廿日市市への管外行政視察を実施した（平成 21 年 4 月 27 日）。</li> </ul>



市名	常任委員会名	調査・視察内容
四日市市	都市・環境常任委員会	<p>行政視察 平成 24 年 7 月 11 日（水）～7 月 13 日（金） ・視察事項（東京都港区「ちいばす」について） 東京都港区では、平成 12 年の都営地下鉄大江戸線及び営団地下鉄南北線の開業により、区内の都営バス 4 路線が廃止となったため、区内に公共交通のない地区が生じることとなった。 そこで、区主導によるバス運行を検討することとなった。運行事業者はプロポーザル方式により決定したが、区は車両購入費用や運行の宣伝費用を補助するものの、直接運行費用について運行事業者が赤字負担することとされた。 平成 16 年 10 月から 2 路線にて運行を開始し、年度を経るごとに利用者は増加しており、現在では、廃止された路線バスの代替交通手段以外も含め、7 路線で運行を行っている。 本市における交通施策の参考とするため、視察を行った。</p> <p>行政視察 平成 26 年 7 月 15 日（火）～7 月 17 日（木） ・視察事項（倉敷市「地域公共交通総合連携計画及び乗合タクシー制度」について） 本市において、人口減と高齢化が進む中で、鉄道や路線バス等の公共交通の維持・存続、市民の移動手段の確保は非常に重要な課題となっている。今後、市民の移動手段を確保し、交通弱者を減らすためには、行政の力だけではなく、地域住民の協力と理解が必須であると考えことから、先進地である倉敷市の公共交通施策の視察を行った。</p> <p>行政視察 平成 26 年 7 月 15 日（火）～7 月 17 日（木） ・視察事項（高松市「高松市公共交通利用促進条例」について） 本市において、公共交通の維持は重要な課題となっており、利用促進策も急務とされているという現状であるため、公共交通利用促進条例を制定している全国でも数少ない自治体の一つである高松市の視察を行った。</p>
大阪市	交通水道委員会	<p>(H21. 9. 3～9. 4 行政視察) 仙台市：東西線（新線）について、 地下鉄の既設線における可動式ホーム柵の整備について、 仙台市営バス事業経営改善計画について (H22. 8. 25～8. 26 行政視察)</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
大阪市	交通水道委員会	<p>福岡市： 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例について 人にやさしい施設整備について 交通ＩＣカードを活用した登下校情報の配信について パーク＆ライドの取り組みについて 橋本車両基地における省エネルギーの取り組みについて (H23.9.7～9.8 行政視察)</p> <p>東京都： 都営交通における防災対策の取り組み 都営交通における電力不足に対する対応 地下鉄におけるバリアフリー化 (H24.8.22～8.23 行政視察)</p> <p>呉市：バス事業の民営化の取り組み 広島県：路面電車のＬＲＴ化の取り組み 広島市：アストラムラインの経営状況 交通科学館の概要 (H25.8.28～8.29 行政視察)</p> <p>札幌市： 札幌市総合交通計画の概要 市営バスの民営化までの経過及びその後の効果・課題等 駅前地下歩行空間の概要 地下鉄駅構内における授乳ボックス（ミルポ）の試行設置 (H26.8.21～8.22 行政視察)</p> <p>町田市：ＢＲＴの導入について 中央区：基幹的交通システムの導入計画について (委員協議会)</p> <p>H21.11.20 市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」 (案)における廃止対象系統の利用者に対するアンケート結果について H24.5.22 府市統合本部地下鉄民営化・成長戦略PTにおける地下鉄事業について(中間報告)について H25.1.22 (1)地下鉄事業民営化基本方針(素案)について H25.1.30 (2)バス事業民営化基本方針(素案)について</p>
豊中市	環境福祉常任委員会	E S Tモデル事業「環境交通のまち・あらかわ」について
東大阪市	建設水道常任委員会	モノレール建設に伴う駅周辺整備及び交通対策について

市名	常任委員会名	調査・視察内容
高槻市	福祉企業委員会	平成 21 年 10 月 28 日 川崎市視察 ・市営バス事業
	都市環境委員会	平成 26 年 8 月 26 日 仙台市視察 ・都市交通プラン ・杜の都の自転車プラン
茨木市	建設常任委員会	行政視察 平成 21 年 10 月 22 日～23 日 山口県山口市、山口県周南市 ・徳山駅周辺整備について（周南市） ・交通教育センターについて（周南市） 行政視察 平成 22 年 5 月 20 日～21 日 長野県松本市、長野県長野市 ・松本駅東西自由通路事業について（松本市） 行政視察 平成 23 年 10 月 19 日～20 日 岡山県総社市、広島県福山市 ・総社市新生活交通について（総社市） 行政視察 平成 24 年 5 月 16 日～17 日 福島県郡山市、栃木県宇都宮市 ・中心市街地活性化について（郡山市） ・自転車のまち推進事業について（宇都宮市） 行政視察 平成 25 年 5 月 13 日～14 日 富山県高岡市、富山県富山市 ・高岡駅周辺整備事業について（高岡市） ・富山市中心市街地活性化基本計画について（富山市） 行政視察 平成 26 年 5 月 12 日～13 日 宮崎県延岡市、宮崎県日向市 ・延岡駅周辺整備基本構想策定について（延岡市）
京都市	交通水道委員会	平成 21 年度 4 月 10 日 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議の開催について 「乗っておくれやす！」市バス・地下鉄増客計画の策定について 7 月 24 日 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議の中間提言について 8 月 7 日 実地視察 地下鉄烏丸線四條駅

市名	常任委員会名	調査・視察内容
京都市	交通水道委員会	<p>1月22日 地下鉄・市バスのダイヤ改正等による利便性向上について 平成22年度</p> <p>4月23日 京都市地下鉄5万人増客推進本部会議の開催について</p> <p>5月24日 地下鉄・市バスの旅客数の現況及びダイヤ改正後の状況について</p> <p>7月23日 地下鉄の増収増客の取組について</p> <p>9月21日 地下鉄四条駅「Kotochika（コトチカ）四条」のオープンについて</p> <p>12月3日 市バス営業所の管理の受委託の受託者の選定について</p> <p>12月24日 実地視察地下鉄烏丸御池駅</p> <p>1月25日 市バスダイヤ改正等による利便性向上について</p> <p>3月9日 地下鉄烏丸線におけるホームの安全対策の実施について 平成23年度</p> <p>5月23日 地下鉄・市バスのお客様数について（平成22年度）</p> <p>10月25日 ポケロケスマートフォン（市バス接近表示）の運用開始について</p> <p>12月22日 平成23年度第2回京都市地下鉄5万人増客推進本部会議について</p> <p>1月13日 経営健全化計画に定める平成25年度までの地下鉄運賃改定の先送りについて 地下鉄京都駅の新たなにぎわい空間「Kotochika 京都」の概要と待ち合わせ空間の愛称募集について 平成24年3月実施予定の市バス新運転計画等について</p>
	まちづくり消防委員会	<p>平成21年度</p> <p>4月9日 春の観光シーズンにおける「パーク&amp;ライド」の実施について</p> <p>6月25日 歩行者優先憲章（仮称）及び「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめについて</p> <p>8月6日 歩行者優先憲章（仮称）草稿案及び「歩くまち・京都」総</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
京都市	まちづくり消防委員会	<p>合交通戦略中間とりまとめに対する市民意見募集について 9月17日 歩行者優先憲章（仮称）草稿案及び「歩くまち・京都」総合交通戦略について</p> <p>1月7日 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会からの答申の提出について</p> <p>1月21日 「歩くまち・京都」憲章の制定及び「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定について</p>
	まちづくり委員会	<p>平成23年度 7月21日 平成22年度四条通の交通社会実験の実施結果について</p> <p>9月8日 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について</p> <p>1月12日 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について</p> <p>3月21日 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」（案）について</p> <p>平成24年度 4月26日 「京都市駐車場条例」における公共交通利用促進策による付置義務台数引き下げ規定の適用条件の改定について</p> <p>5月22日 「東大路通整備構想（素案）」に対する市民意見募集（パブリックコメント）の実施について</p> <p>8月9日 「東大路通整備構想（素案）」に対する市民意見募集（パブリックコメント）の結果について</p>
	交通水道消防委員会	<p>平成24年度 7月13日 平成24年度第1回京都市地下鉄5万人増客推進本部会議について</p> <p>9月7日 市バス旅客流動調査（平日調査）の結果について（速報）</p> <p>11月9日 京都市交通局 市バス・地下鉄中期経営方針の策定について</p> <p>12月19日 便利でわかりやすい市バス路線・ダイヤの編成に向けた取</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
京都市	交通水道消防委員会	<p>組について</p> <p>1月11日 「市バス路線・ダイヤ検討委員会」について</p> <p>1月25日 平成25年3月実施予定の市バス新運転計画について</p> <p>3月15日 「市バス路線・ダイヤ編成の基本的な考え方(案)」について</p> <p>平成25年度</p> <p>4月26日 地下鉄・市バスのお客様数について(平成24年度)</p> <p>5月22日 営業所の再編成について</p> <p>8月9日 実地視察 市バス九条営業所</p> <p>10月22日 台風18号の影響による地下鉄東西線の一部運休について</p> <p>平成26年3月実施の市バス新運転計画について</p> <p>営業所の再編成に伴う管理の受委託の受託者選定について</p> <p>市バス事業の中期収支見通しについて</p> <p>1月24日 市バスの「わかりやすさ向上」のためのデザインマニュアルの策定と案内表示の一新について</p> <p>3月11日 台風18号により被災した地下鉄東西線の災害対応に係る総括について</p> <p>平成26年度</p> <p>5月26日 地下鉄烏丸線への可動式ホーム柵の設置について</p> <p>7月23日 地下鉄烏丸線のダイヤ改正について</p> <p>8月22日 平成26年10月市バス路線・ダイヤの一部変更について</p> <p>11月7日 実地視察 交通局竹田総合事務所</p>
大津市	施設常任委員会	<p>H23.9.16</p> <p>公共交通の活性化について</p>
神戸市	港湾交通委員会	<p>平成21年11月行政調査(熊本市)</p> <p>(1)市バス事業の民間譲渡について</p> <p>(2)低床電車の概要について</p> <p>平成22年9月行政調査(新潟市)</p> <p>(1)市内循環バス事業</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
神戸市	港湾交通委員会	(2)バス運行事業の受託にかかるメリットとデメリットについて 平成 22 年 9 月行政調査 (川越市) イーグルバス株式会社 (1)最新の需要予測による路線再編とその効果について (2)経営改善のためのコスト削減策について 平成 23 年 4 月実地視察 (明石市) ・明石市営バスの民間移譲について 平成 23 年 8 月行政調査 (山形市) 山形鉄道の経営改善について (1)公募社長就任による効果・実績について (2)乗客増対策について (3)経営改善について
	企業建設委員会	平成 25 年 11 月行政調査 (沖縄県) 公共交通 (路線バス) の活性化について (1)沖縄県公共交通活性化推進協議会について (2)わったーバス党の取り組みについて 平成 26 年 8 月行政調査 (鹿児島市) (1)鹿児島市公共交通ビジョンについて (2)鹿児島市営交通について ①乗継割引制度について ② I C 乗車券について ③市電軌道敷緑化について
	総務財政委員会	平成 24 年 8 月行政調査 (富山市) ・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて
	都市防災委員会	平成 26 年 8 月行政調査 (名古屋市) ・名古屋ガイドウェイバス ・基幹バスレーンについて (1)事業概要について (2)導入時のねらいと導入に際しての困難な点について (3)用地確保と交通量の関係について (4)利用状況と採算について
姫路市	建設委員会	総合的な交通体系に関すること
明石市	建設企業常任委員会	・明石市総合交通計画について ・明石市自動車運送事業について ・明石市コミュニティバスの運行について ・新駅について ・都市循環バスの社会実験運行について ・山陽電鉄連続立体交差第 2 期事業について ・明石淡路フェリーについて ・明石海峡海上交通に関する協議会について

市名	常任委員会名	調査・視察内容
西宮市	建設常任委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山手幹線（夙川以西）へのバス乗り入れ計画に対する市の対応について（平成23年7月6日）</li> <li>・さくらやまなみバス事業評価について（平成24年12月17日）</li> </ul>
加古川市	建設経済常任委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスについて（H22.11）</li> <li>・おでかけ交通事業の概要について</li> <li>・現在の利用状況と市民の評価について</li> <li>・公共交通空白地域や交通弱者への対応について など</li> <li>・地方公共交通総合連携計画について（H23.11）</li> <li>・地域公共交通総合連携計画策定の経緯について</li> <li>・計画の具体的内容（各事業）について</li> <li>・各事業の実施状況と現時点での効果について</li> <li>・課題及び今後の取り組みについて など</li> <li>・コミュニティバス「宮バス」の運行について（H24.11）</li> <li>・「宮バス」の沿革と概要について</li> <li>・「バス停オーナー制度」導入の効果について</li> <li>・公共交通活性化に向けた取り組みについて など</li> <li>・デマンドバスについて（H25.11）</li> <li>・沿革と概要について</li> <li>・現状と導入の効果について</li> <li>・利用促進に向けた取り組みについて</li> <li>・今後の計画と課題について など</li> <li>・地域公共交通活性化の取り組みについて（H26.11）</li> <li>・事業の具体的な内容について</li> <li>・事業の効果と課題について</li> <li>・事業の導入にあたっての苦労や工夫された点について</li> <li>・事業の評価と今後の展開について など</li> </ul>
奈良市	厚生消防委員会	平成24年7月31日 特定の所管事務調査ではなく、委員会で友愛バス優遇措置事業についての質問がなされた事例がある。
	建設委員会	平成24年11月5日 特定の所管事務調査ではなく、委員会で公共交通空白地における運行計画案についての質問がなされた事例がある。
	観光文教委員会	平成26年8月11日 特定の所管事務調査ではなく、委員会で市立小・中学校の通学におけるスクールバス、コミュニティバス、及び交通機関利用の実態についての質問がなされた事例がある。
和歌山市	総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環もりんバスについて（平成22年1月 福島市）</li> <li>1. 新金沢交通戦略について</li> <li>2. 金沢ふらっとバスについて（平成22年8月 金沢市）</li> <li>LRT導入に向けた取り組みについて（平成24年1月 宇都宮市）</li> </ul>



市名	常任委員会名	調査・視察内容
岡山市	建設委員会	<p>[調査]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山市都市交通戦略（素案）について</li> <li>・生活交通確保に向けた交通実態調査の実施について</li> <li>・岡山市レンタサイクル社会実験について</li> <li>・おかやま都市交通連携会議について</li> <li>・自転車先進都市おかやま実行戦略（案）について</li> <li>・交通実態調査の実施について</li> <li>・交通不便地域における生活交通確保策について</li> <li>・おかやま都市交通戦略連携会議について</li> <li>・自転車先進都市おかやま事業について</li> <li>・第1回吉備線LR T化基本計画検討会議について</li> <li>・岡山市コミュニティサイクル「ももちやり」について</li> <li>・路面電車岡山駅前広場乗り入れ計画案調査検討会(第1回)について</li> <li>・交通実態調査（パーソントリップ調査）の実施結果について</li> <li>・岡山市コミュニティサイクル社会実験について</li> </ul> <p>[視察]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌みんなのサイクル「ポロクル」について</li> </ul>
倉敷市	建設委員会	<p>駅周辺バリアフリー基本構想の概要について（行政視察）</p> <p>駅付近連続立体交差事業の概要について（行政視察）</p> <p>総合交通計画の概要について（行政視察）</p> <p>デマンドバス実証運行の概要について（行政視察）</p> <p>駅周辺整備事業の概要について（行政視察）</p> <p>総合交通戦略の概要について（行政視察）</p> <p>地域公共交通総合連携計画について（行政視察）</p> <p>交通バリアフリーについて（行政視察）</p>
広島市	建設委員会	<p>平成21年6月29日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> </ul> <p>平成21年11月20日 所管事務の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部循環バス運行社会実験の実施状況について</li> </ul> <p>平成21年11月25日 行政視察（富山市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて</li> </ul> <p>平成22年1月21日 所管事務の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黄金山地区乗合タクシー実験運行について</li> </ul> <p>平成22年6月18日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> </ul> <p>平成23年6月28日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> </ul> <p>平成24年6月29日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アストラムライン経営健全化計画(平成15年～24年度)の検証結果等について</li> </ul>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
広島市	建設委員会	<p>平成 25 年 6 月 26 日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> </ul> <p>平成 25 年 11 月 19 日 行政視察（那覇市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新交通システム（沖縄都市モノレール）について</li> </ul> <p>平成 25 年 12 月 16 日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営改善</li> </ul> <p>平成 26 年 1 月 21 日 所管事務の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営改善</li> </ul> <p>平成 26 年 6 月 27 日 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島高速交通株式会社の経営状況報告</li> <li>・広島高速交通株式会社の経営改善</li> </ul>
福山市	建設水道委員会	<p>（仮称）全国オムニバスサミットinふくやまの開催について</p> <p>福山市生活バス交通利用促進計画の推進について</p> <p>東部地域フィーダーバス（支線バス）路線について</p> <p>内港バスセンター及び中心部循環路線「まわローズ」について</p> <p>暫定運用バス路線の利用実態調査の結果について</p> <p>井笠鉄道株式会社のバス事業終了に伴う対応について</p> <p>中条学区及び竹尋学区乗合タクシーの運行について</p> <p><b>【行政視察】</b></p> <p>まちづくり活性化バス運行支援事業について</p> <p><b>【行政視察】</b></p> <p>公共交通事業者等の共同による公共交通の活性化について</p>
下関市	総務委員会	<p>（H24）</p> <p>福井市都市交通戦略について</p> <p>福井市地域コミュニティバス運行支援事業について</p> <p>（H25）</p> <p>生活バスの取り組みについて（四日市市）</p> <p>（H25）</p> <p>下関市内の生活バスの乗車、デマンド運行地区視察等を実施</p>
徳島市	産業交通委員会	<p>北海道苫小牧市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通活性化協議会について</li> <li>・地域公共交通会議について</li> </ul> <p>つくば市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通総合連携計画について</li> </ul> <p>岩国市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩国市地域公共交通総合連携計画について</li> </ul> <p>呉市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・呉市交通局の事業概要について</li> </ul> <p>岐阜市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通政策について</li> </ul> <p>宇部市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通について</li> </ul> <p>上尾市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内循環バス「ぐるっとくん」について</li> </ul> <p>青森市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森市総合都市交通戦略について</li> </ul> <p>八戸市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通活性化・再生総合事業について</li> </ul> <p>太田市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・おうかがい市バス事業について</li> </ul> <p>東京都</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・深夜バス事業の取り組みについて</li> </ul>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
松山市	都市企業委員会	<p>所管事務調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画について</li> <li>・交通安全事業の促進について</li> <li>・港湾、空港の工事計画と維持管理について</li> <li>・空港対策について</li> <li>・市街地再開発及び区画整理について</li> </ul> <p>行政視察</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H21年度 JR 旭川駅周辺鉄道高架事業及び旭川駅周辺土地区画整理事業</li> <li>・H22年度 JR 姫路駅の連続立体交差事業</li> <li>・H25年度 旭川鉄道高架事業及び旭川駅周辺土地区画整理事業</li> <li>・H26年度 熊本駅周辺整備事業</li> </ul>
高知市	総務常任委員会	<p>行政視察</p> <p>長野県長野市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○長野バスの赤字相当額の補填に対する市の考え方</li> <li>○交通結節点、乗継拠点の整備に向けた検討について</li> <li>○観光を軸としたバス路線網の再編について</li> <li>○交通対策審議会、地域公共交通会議、公共交通活性化・再生協議会の役割について</li> </ul> <p>群馬県高崎市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスの結節拠点整備について</li> <li>○「まちなかぐるりん」の概要と今後の運営方針について（路線再編や小型車両の導入等）</li> <li>○公共交通利用者へのサービス拡充施策について（参考）</li> </ul> <p>執行部からの報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通基本計画について</li> <li>・デマンド型乗合タクシーの実証運行について</li> <li>・土佐電気鉄道外部調査委員会の報告書について</li> <li>・「中央地域公共交通再構築検討会」の報告等について</li> <li>・土佐電気鉄道株式会社等への補助金の取り扱いについて</li> <li>・中央地域公共交通再構築検討会の報告について</li> <li>・中央地域公共交通再構築について</li> </ul>
北九州市	建築消防委員会	<p>交通政策について（H23. 9. 29 議決）</p> <p>（行政視察）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合交通戦略について（東京都町田市：H23. 5. 18）</li> <li>・那覇市交通基本計画・那覇市総合交通戦略について（沖縄県那覇市：H26. 5. 16）</li> </ul>
福岡市	第4委員会	<p>（平成 21 年度）</p> <p>仙台市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台駅周辺の交通環境整備について</li> </ul>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
福岡市	第4委員会	<p>札幌市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>札幌駅前広場について (平成23年度)</li> </ul> <p>京都市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西線延伸事業と開業後の効果について</li> <li>地下鉄の利便性向上に向けた取り組みについて</li> </ul> <p>横浜市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グリーンラインの増客増収対策について</li> <li>お客様サービスセンターについて</li> <li>地下鉄駅構内の有効活用について</li> </ul> <p>仙台市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西線建設事業について</li> <li>地震の影響について (平成26年度)</li> </ul> <p>仙台市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ICカード乗車券「icsca」の導入に向けた取組等について</li> <li>東西線建設事業について</li> </ul> <p>大阪市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節について(バス・地下鉄乗継案内、バス乗継ターミナル)</li> </ul> <p>神戸市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄海岸線における音サインシステムについて</li> </ul>
久留米市	建設常任委員会	<p>H24.2 久留米市交通マスタープランについて(調査)</p> <p>H26.5 公共交通政策について(調査)</p> <p>H26.5 モビリティ・マネジメントさっぽろについて(視察)</p>
長崎市	建設水道委員会	<p>H23.8.24,26 行政視察 地域公共交通総合連携計画について(稚内市) 北海道新幹線について(札幌市)</p> <p>H24.4.23,24 行政視察 乗り合いバス「元気バス」について(三重県玉城町) 新金沢交通戦略について(金沢市) 金沢交通まちづくり計画について(金沢市)</p> <p>H25.5.10 行政視察 交通政策について(盛岡市)</p> <p>H21.6.18 所管事項調査 コミュニティバス「らんらん」の利用状況について 地域公共交通総合連携計画について</p>

市名	常任委員会名	調査・視察内容
長崎市	建設水道委員会	九州新幹線西九州ルートの最近の動きについて H21. 9. 15 所管事項調査 コミュニティバス「らんらん」について H21. 12. 7 所管事項調査 離島航路（池島～神浦）の現状について H22. 9. 17 所管事項調査 コミュニティバス「らんらん」の利用状況について 琴海地区デマンド型交通について 路面電車北部延伸の総括について H22. 12. 6 所管事項調査 コミュニティバス「らんらん」の利用状況について H23. 12. 8 所管事項調査 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の現状について JR長崎本線連続立体交差事業について H24. 3. 12 所管事項調査 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の現状について H24. 9. 21 所管事項調査 九州新幹線西九州ルートの現状について 離島航路（長崎～伊王島～高島）の現状について H25. 6. 19 所管事項調査 生活交通ネットワーク計画（地域公共交通計画）について H25. 9. 11 所管事項調査 県営バスの東長崎地域における運賃値下げ及び路線の見直しについて H26. 3. 10 所管事項調査 東長崎地域路線バスの現況報告について
熊本市	都市整備委員会	【札幌市】 SAPIKA について 【仙台市】 Icsca について 【長野市】 バス交通の再生と活性化について 【堺市】 ふれあいバスについて
大分市	建設常任委員会	（平成 25 年行政視察） BRT 導入による都市交通戦略について（新潟市） （平成 23 年行政視察） 自転車先進都市おかやま事業、放置自転車対策（岡山市） 賑わいの道づくり事業（福井市）
鹿児島市	総務消防委員会	【所管事務調査】 ・肥薩おれんじ鉄道に対する経営支援について 【行政視察】 ・コミュニティバスについて（豊田市） ・にいがた交通戦略プラン（新潟市） ・TDM（交通需要マネジメント）について（盛岡市） ・総合都市交通計画について（高松市）

市名	常任委員会名	調査・視察内容
鹿児島市	総務消防委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内電車環状線化事業について（富山市）</li> <li>・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて（富山市）</li> <li>・都市交通戦略について（宇都宮市）</li> <li>・公共交通不便地対策（コミュニティバス）について（川口市）</li> </ul>
	経済企業委員会	<p>【所管事務調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島市交通局営業所の運行管理等委託にかかる受託予定事業者の決定について</li> <li>・交通事業の運営について（新・経営改善計画の総括及び経営健全化計画（原案）修正案について）</li> </ul> <p>【行政視察】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バス事業の経営健全化について（京都市）</li> <li>・新幹線開業対策について（青森市）</li> <li>・市営交通事業経営健全化計画について（名古屋市）</li> <li>・市営バス事業改革プランについて（大阪市）</li> <li>・市営バス事業経営計画について（北九州市）</li> <li>・市営交通中期経営計画について（横浜市）</li> <li>・市営交通事業経営計画 2015 について（神戸市）</li> </ul>

**問 1 6** 貴市議会において、平成 2 1 年 1 月 1 日以降に設置している若しくは設置していた公共交通に関連する政策・施策等を審査・調査・研究する特別委員会があればご記入下さい。

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
札幌市	北海道新幹線調査特別委員会	平成 19 年 5 月 16 日 ～平成 21 年 6 月 3 日	北海道新幹線札幌延伸の早期実現に向け、新幹線整備に関する本市の施策等について必要な事項
	北海道新幹線・丘珠空港調査特別委員会	平成 21 年 6 月 4 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	①北海道新幹線札幌延伸の早期実現に向けた新幹線整備に関する本市の施策等について必要な事項 ②丘珠空港に関する本市の施策等について必要な事項
	経済雇用対策・新幹線等調査特別委員会	平成 23 年 5 月 19 日～	本市の厳しい経済雇用情勢を踏まえ、景気雇用対策及び産業振興策について調査するとともに、北海道新幹線札幌延伸の早期実現及び市内交通に関する必要な事項

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
函館市	北海道新幹線新函館北斗駅開業に関する調査特別委員会	平成 24 年 9 月 25 日～	北海道新幹線開業に向けた諸課題の調査研究
旭川市	中心市街地活性化等調査特別委員会	平成 21 年 7 月 7 日 ～平成 22 年 4 月 8 日	丸井今井旭川店閉店問題や駅周辺開発などを含めた中心市街地活性化及び経済振興に関する調査(この調査の一環として交通関係団体との懇談会を実施)
青森市	交通対策特別委員会	平成 22 年 11 月 30 日 ～平成 26 年 11 月 25 日	バス交通に関すること 鉄道整備に関すること 青森港に関すること
盛岡市	公共交通問題調査特別委員会	平成 21 年 6 月 ～平成 22 年 12 月	公共施設の公共交通沿線への立地やパークアンドライドなどの政策的公共交通誘導策の実施など、市が調整機能を発揮した総合交通施策の実施に関する調査研究
仙台市	東西線沿線整備調査特別委員会	平成 20 年 6 月 11 日 ～平成 21 年 6 月 9 日	調査事項 (1) 市民協働によるまちづくりや民間開発の加速的推進に向けた取組みについて (2) 東西線整備事業の進捗状況について
	東西線沿線整備調査特別委員会	平成 21 年 6 月 9 日 ～平成 22 年 6 月 8 日	調査事項 (1) 東西線沿線まちづくりの基本方針で示すまちづくり目標の実現に向けた施策の取組みについて (2) 東西線整備事業の進捗状況について
	東西線沿線整備調査特別委員会	平成 22 年 6 月 8 日～ ※震災により終了	調査事項 (1) 沿線まちづくりの目標実現に向けた施策の的確な進行への取組みについて (2) 東西線整備事業の進捗状況について
	東西線整備・まちづくり促進調査特別委員会	平成 23 年 10 月 24 日 ～平成 25 年 9 月 3 日	調査事項 (1) 沿線における震災復興事業の推進 (2) 沿線整備に伴う総合的な交通政策の推進 (3) 関連施設整備の着実な推進

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
仙台市	東西線・まちづくり促進調査特別委員会	平成 25 年 9 月 3 日 ～現在	調査事項 (1) 沿線まちづくりの取り組み及び利用促進策について (2) 沿線整備に伴う総合的な交通政策について (3) 関連施設の整備について
新潟市	総合交通体系等調査特別委員会	平成 19 年 6 月 15 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	新しい交通システム及び総合交通体系にかかわる調査, 研究
	公共交通調査特別委員会	平成 25 年 6 月 17 日～	本市が進める生活交通, 都心アクセス, 基幹公共交通軸を初めとする都市交通にかかわる調査, 研究
富山市	まちづくりと公共交通対策特別委員会	平成 18 年 9 月～	まちづくり、公共交通の整備・促進に関する調査研究
金沢市	都市交通特別委員会	平成 26 年 3 月 ～平成 26 年 12 月	新しい交通システムの導入
福井市	公共交通・まちづくり対策	平成 24 年 9 月 24 日～	公共交通の整備促進について 地域鉄道の整備について 北陸新幹線について
長野市	公共交通対策特別委員会	平成 21 年 9 月 24 日 ～平成 23 年 9 月 30 日	公共交通網の整備拡充及び新幹線並行在来線対策について調査・研究を行う。
	まちづくり・公共交通対策特別委員会	平成 23 年 10 月 11 日 ～平成 24 年 9 月 24 日	中心市街地活性化、コンパクトなまちづくりの推進及び公共交通の整備拡充並びに新幹線の延伸及び在来線について調査・研究を行う。
	公共交通対策特別委員会	平成 24 年 9 月 25 日 ～平成 25 年 9 月 24 日	公共交通の整備拡充について調査・研究を行う。
	公共交通対策特別委員会	平成 26 年 9 月 24 日～	将来社会を踏まえて、バス路線や並行在来線等の公共交通の在り方について、調査・研究を行う。
八王子市	交通対策特別委員会	平成 19 年 5 月 17 日 ～平成 23 年 4 月 30 日	新交通システム並びに陣馬街道、秋川街道等及び鉄道踏切による渋滞・公共交通困難地域の解消に関する調査研究について
	交通対策特別委員会	平成 23 年 5 月 18 日～	①地域公共交通に関する調査研究について ②陣馬街道・秋川街道等の渋滞解消に関する調査研究について ③鉄道踏切による渋滞解消に関する調査研究について



市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
町田市	交通政策特別委員会	平成 26 年 6 月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小田急多摩線延伸に関する事項</li> <li>・多摩都市モノレール町田方面延伸に関する事項</li> <li>・バス路線網再編に関する事項</li> <li>・その他交通政策に関する事項</li> </ul>
相模原市	交通問題特別委員会	昭和 57 年 6 月～	公共交通の整備について
宇都宮市	公共交通調査特別委員会	平成 19 年 7 月 ～平成 21 年 6 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的公共交通体系について</li> <li>・生活交通確保策等について</li> </ul>
	公共交通問題調査特別委員会	平成 24 年 10 月 ～平成 26 年 9 月	・公共交通ネットワークの構築について
高崎市	総合交通対策特別委員会	平成 19 年 6 月 26 日 ～平成 23 年 3 月 17 日	市内循環バスの充実及び市内中心部と高速道路網を結ぶスマートインターチェンジに向けた状況を調査する
	総合交通対策特別委員会	平成 23 年 6 月 24 日～	市内循環バスの充実をはじめ、都市交通の現状や課題について多角的に検討する
さいたま市	地下鉄 7 号線延伸事業化特別委員会 (定数 14 人)	平成 21 年 7 月 10 日 ～平成 23 年 4 月 30 日	付託事項： 地下鉄 7 号線の延伸事業化に関する調査研究
	地下鉄 7 号線延伸事業化特別委員会 (定数 12 人)	平成 23 年 5 月 11 日～	付託事項： 地下鉄 7 号線の延伸事業化に関する調査研究
川口市	地域振興・環境対策特別委員会	平成 19 年 6 月 29 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	埼玉高速鉄道について
	地域活性化・環境対策特別委員会	平成 23 年 6 月 30 日 ～平成 27 年 5 月 1 日 (予定)	埼玉高速鉄道及びコミュニティバスについて コミュニティバスの再編について コミュニティバスについて
越谷市	公共交通網整備推進特別委員会	平成 24 年 3 月 16 日 ～平成 25 年 6 月 3 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空白地域(不便地域)の現状把握</li> <li>・デマンドバスの先進市調査(埼玉県北本市)</li> <li>・コミュニティバス等導入ガイドラインの先進市調査(埼玉県さいたま市)</li> <li>・委員会として調査研究の結果として今後公共交通網の整備推進に関する提言としてまとめ、委員長報告として議場報告した。</li> </ul>

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
千葉市	都市活性化対策調査特別委員会	平成19年5月15日 ～平成23年 (任期満了)	蘇我特定地区をはじめ臨海部の開発・整備に関する事項、中心市街地の活性化に関する事項、及び総合交通に関する事項等に係る諸問題について調査。
市原市	交通問題に関する調査特別委員会	平成19年7月13日 ～平成23年6月15日	<p>1 市原市の交通体系の方向性に関すること</p> <p>2 安全に利用しやすい公共交通機関に関すること</p> <p>3 その他市民の交通利便性向上に関し、必要な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員長報告（中間報告） H22.6.23 本会議場にて委員長より中間報告</li> </ul> <p>4 項目提言</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通マスタープラン見直し</li> <li>・ 交通空白地帯の対策検討</li> <li>・ 市内を縦貫する小湊鉄道活用（結節機能の強化）</li> <li>・ 新交通システムの検討</li> </ul>
静岡市	新都市拠点整備及び公共交通対策調査特別委員会	平成21年7月7日 ～平成25年3月31日	<p>1 JR東静岡駅周辺整備の調査</p> <p>(1) JR東静岡駅周辺における公共施設整備（多目的アリーナ、急病センター等）に関する調査</p> <p>(2) JR東静岡駅周辺における民間開発の整備状況の調査</p> <p>2 公共交通等の整備に関する調査</p> <p>(1) バス路線等公共交通の実態の調査</p> <p>(2) 山間地域・高齢者・公共交通空白地域等の市民生活の実態を踏まえての公共交通のあり方の調査</p> <p>(3) 都市環境に配慮したLRT・デマンドタクシー等の新公共交通システムの導入に関する調査</p> <p>(4) 市民利用の交通用具の調査</p> <p>①自転車利用者への対応（道路・駐輪場）に関する整備の調査</p> <p>②新エネルギーの利用の交通用具の普及促進の調査</p>

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
静岡市	観光・交流事業調査特別委員会	平成 25 年 7 月 4 日～	<p>誘客のための交通網・施設の整備、観光・交流施設の整備充実等に係る次の事業の調査と施策の推進についての協議・討議（意見交換）・提言等</p> <p>1 誘客に係る高規格道路・港湾・空港との連携</p> <p>（1）現東名・新東名・清水港・富士山静岡空港への公共交通・道路等の整備</p> <p>（2）県・関係企業との連携</p> <p>（3）関係周辺地域の誘客に係る土地利用</p> <p>2 総合的な観光・交流拡大対策</p> <p>（1）観光施設・交流施設の見直し・洗い出しと整備</p> <p>（2）国際会議・国内会議、展示会・見本市、企業・学校の研修旅行の誘致</p> <p>（3）各種観光ルートの整備</p>
岡崎市	東岡崎駅周辺整備検討特別委員会	平成 22 年 11 月 15 日 ～平成 23 年 11 月 15 日	東岡崎駅周辺開発、まちバスの発着に関する事項
	公共交通対策特別委員会	平成 19 年 11 月 15 日 ～平成 22 年 11 月 15 日	バス路線対策に関する事項
豊田市	都市グローバル化研究特別委員会	平成 20 年 3 月 21 日 ～平成 21 年 5 月 14 日	本市を取り巻く社会経済環境の変化に対応していくため、世界に目を向けた地球規模の視点による都市づくりの方向性について、調査研究を行う。
	中心市街地まちづくり検討特別委員会	平成 20 年 5 月 15 日 ～平成 21 年 3 月 18 日	平成 19 年度の公共施設機能検討特別委員会の提言を基に中心市街地エリアの機能充実・相関性強化のための方策について調査研究する。
津市	総合交通体系調査研究特別委員会	平成 22 年 3 月 25 日 ～平成 25 年 12 月 19 日	それぞれ異なる交通体系にあった市町村が合併し、平成 21 年度中にはコミュニティバスの関係については、一定の整理がなされたことからそれを検証するとと

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
津市	総合交通体系調査研究特別委員会	平成 22 年 3 月 25 日 ～平成 25 年 12 月 19 日	もに、J R 名松線や海上アクセス等、本市における交通体系について総合的に調査・研究を行う。
四日市市	総合交通政策調査特別委員会	平成 24 年 6 月 ～平成 25 年 8 月	総合交通政策に関する調査研究
岐阜市	総合交通対策特別委員会	平成 19 年 5 月 22 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	市民の日常生活にかかわりの深い市内道路整備計画並びに本市に関連する主要幹線道路計画等の総合交通対策について調査研究を行うとともに、必要な道路施設等の建設促進を図ることを目的とする。
	総合交通対策特別委員会	平成 23 年 5 月 2 日～	市民の日常生活にかかわりの深い市内道路整備計画並びに本市に関連する主要幹線道路計画等の総合交通対策について調査研究を行うとともに、必要な道路施設等の建設促進を図ることを目的とする。
大阪市	交通政策特別委員会	平成 25 年 5 月 30 日 ～現在	大阪都市圏及び市内の交通ネットワークを効果的に整備するための総合的検討並びに市営交通事業の民営化についての調査研究
豊中市	空港問題調査特別委員会	平成 23 年 7 月 28 日 ～廃止議決等をするまで	空港にかかわる問題についての調査
吹田市	都市環境整備対策特別委員会	平成 19 年 6 月 5 日 ～平成 23 年 5 月 26 日	市民の生活環境の保全と交通の利便向上を図るとともに、災害に強いまちづくりをめざし対策を講じる。
	都市環境防災対策特別委員会	平成 23 年 6 月 3 日～	市民の生活環境の保全と交通の利便向上を図るとともに、災害に強いまちづくりをめざし対策を講じる。
高槻市	新名神・交通体系等対策特別委員会	平成 23 年 5 月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新名神高速道路の整備促進について</li> <li>・新名神高速道路等の沿道まちづくりについて</li> <li>・環状幹線道路等の整備促進について</li> </ul>

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
茨木市	北部地域整備対策特別委員会	平成 26 年 2 月 5 日～	(所管事項) 彩都(国際文化公園都市)に係る問題、安威川ダム建設に係る問題、新名神高速道路に係る問題、その他北部地域の整備に係る問題
	市街地整備対策特別委員会	平成 26 年 2 月 5 日～	(所管事項) 駅前整備に係る問題、大規模市街地開発に係る問題
大津市	交通対策特別委員会	平成 21 年 5 月 28 日～平成 22 年 3 月 19 日	主要幹線道路の渋滞対策及び公共交通に関する諸問題
	交通対策特別委員会	平成 24 年 5 月 17 日～平成 25 年 3 月 19 日	主要幹線道路の渋滞対策及び公共交通対策並びに交通バリアフリー化に関する諸問題
神戸市	外郭団体に関する特別委員会	平成 19 年 6 月～平成 23 年 6 月	地方自治法第 221 条第 3 項に規定する市の出資団体のうち、特に公益性の強い外郭団体に関し、その運営実態を把握するとともに、事業効果について調査しており、この中で公共交通事業を実施している外郭団体が含まれている。
	外郭団体に関する特別委員会	平成 23 年 6 月～平成 27 年 6 月(予定)	地方自治法第 221 条第 3 項に規定する市の出資団体のうち、特に公益性の強い外郭団体に関し、その運営実態を把握するとともに、事業効果について調査しており、この中で公共交通事業を実施している外郭団体が含まれている。
	未来都市創造に関する特別委員会	平成 26 年 5 月 12 日～	三宮駅前再開発について交通事業者へのヒアリング等を実施した。
姫路市	交通計画調査特別委員会	平成 21 年 6 月～平成 23 年 5 月	交通計画に関する事項の調査研究
	総合交通特別委員会	平成 23 年 5 月～平成 24 年 6 月	総合交通に関する事項の調査研究
倉敷市	地域活性化対策特別委員会	平成 24 年 2 月～(公共交通の整備拡充に関することが追加された時期)	①中心市街地活性化基本計画に関すること ②倉敷駅付近の鉄道高架等促進に関すること ③都市再生整備計画事業に関すること ④公共交通の整備拡充等に関すること

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
広島市	都市機能向上対策特別委員会	平成 25 年 6 月 29 日～ 調査の終了するまで	1 当面する都市活性化に関する課題について 2 公共交通体系づくりについて 以上について、調査研究する。
呉市	幹線道路対策特別委員会	昭和 58 年 5 月 18 日 ～平成 25 年 5 月 31 日	主要幹線道路の建設, 改良を促進するための調査, 検討
	公共交通問題対策特別委員会	平成 22 年 9 月 9 日 ～平成 24 年 3 月 6 日	呉市交通局の民間移譲に係る諸問題及び住民生活に必要なバス路線の維持・確保に向けた諸施策についての調査、検討
	地域公共交通対策特別委員会	平成 24 年 3 月 16 日 ～平成 25 年 5 月 31 日	住民生活に必要なバス及び鉄道等の旅客輸送の確保と利便性向上のための総合的な施策の調査・検討
	総合交通対策特別委員会	平成 25 年 6 月 10 日 ～現在	住民生活に必要な主要幹線道路の整備並びにバス及び鉄道等の旅客輸送の確保と利便性向上のための総合的な施策の調査・検討
高松市	公共交通対策特別委員会	平成 19 年 5 月 16 日 ～平成 23 年 5 月 1 日	都市機能を向上させるため、鉄道高速化の一つの手段であるフリーゲージトレインの導入及び L R T (次世代型路面電車システム) 導入問題への対応に関して調査研究する。
	都市交通対策特別委員会	平成 23 年 5 月 17 日 ～現在	自動車依存から公共交通・自転車利用への転換を促す交通体系のあり方について調査研究する。
北九州市	元気なまちづくり特別委員会	平成 21 年 3 月 27 日 ～平成 23 年 3 月 1 日	物流拠点及び交通ネットワークの充実と活用について
福岡市	交通対策特別委員会	平成 19 年 6 月 ～平成 23 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速鉄道 3 号線と沿線のまちづくりに関する調査</li> <li>・福岡都市圏における公共交通機関に関する調査</li> <li>・道路交通の円滑化に関する調査</li> <li>・ウォーターフロント開発における交通対策に関する調査</li> </ul>
	交通対策特別委員会	平成 23 年 6 月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速鉄道 3 号線と沿線のまちづくりに関する調査</li> <li>・福岡都市圏における公共交通機関に関する調査</li> <li>・道路交通の円滑化に関する調査</li> <li>・ウォーターフロント開発における交通対策に関する調査</li> </ul>

市名	特別委員会名	設置期間	審査・調査・研究内容
久留米市	新幹線建設推進調査特別委員会	平成 19 年 6 月 29 日 ～平成 21 年 6 月 22 日	九州新幹線開業に向けての取り組みについて
	新幹線建設推進調査特別委員会	平成 21 年 6 月 22 日 ～平成 23 年 3 月 25 日	・ 開業効果を地域活性化に生かす戦略的な取り組みについて ・ 開業後の課題について
大分市	総合交通対策特別委員会	平成 23 年 3 月 ～現在	交通体系、公共交通及び交通安全に関する調査
宮崎市	総合交通問題対策特別委員会	平成 19 年 6 月 ～平成 22 年 3 月	主要交通網の整備に係る諸問題に対処する。
那覇市	公共交通と交通政策に関する調査特別委員会	平成 22 年 4 月 28 日 ～平成 25 年 3 月 26 日	関係団体調査、市民フォーラム開催、先進地行政視察

**問 17 貴市議会で、平成 24 年 1 月 1 日以降に可決した公共交通に関する意見書・決議があれば件名と可決日をご記入下さい。**

○意見書(16市)

市名	件名	可決日
札幌市	札幌航空交通管制部の存続を求める意見書	平成 25 年 6 月 12 日
	精神障がい者の公共交通機関の割引制度の拡充を求める意見書	平成 25 年 6 月 12 日
旭川市	市民生活の基盤となる交通基本法の早期成立を求める意見書	平成 24 年 3 月 23 日
福島市	東北地方の高速道路無料開放の延長を求める意見書	平成 24 年 3 月 27 日
金沢市	交通基本法の早期制定を求める意見書	平成 25 年 3 月 25 日
長野市	交通基本法の早期制定と国の支援措置の拡充を求める意見書	平成 25 年 3 月 25 日
八王子市	交通基本法案の早期成立を求める意見書	平成 25 年 3 月 27 日
宇都宮市	地方公共交通の維持、再生、活性化の基盤となる交通基本法の早期制定を求める意見書	平成 24 年 3 月 23 日
前橋市	交通基本法の早期制定と国の支援措置の拡充を求める意見書	平成 25 年 6 月 27 日
千葉市	京葉道路（宮野木 JCT—千葉東 JCT 間）の渋滞対策の促進を求める意見書について	平成 26 年 9 月 19 日
市川市	J R 新小岩駅にホームドアの設置を求める意見書	平成 26 年 6 月 23 日
浜松市	地域公共交通ネットワークの維持・形成への支援を求める意見書について	平成 26 年 3 月 24 日
大阪市	駅無人化問題への対応を求める意見書	平成 26 年 2 月 28 日
豊中市	二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた環境整備及び地域における取り組みへの支援を求める意見書	平成 26 年 3 月 24 日

市名	件名	可決日
高槻市	「大阪府都市整備中期計画（案）、並びに都市計画道路（大阪府決定）の見直し（案）」に対する高槻市の意見反映を求める意見書	平成 24 年 3 月 27 日
京都市	無免許運転の根絶のための法改正を求める意見書	平成 24 年 5 月 28 日
高知市	地方の住民の移動権を確保するため、地域公共交通へのさらなる支援強化を求める意見書	平成 26 年 9 月 26 日

○決議(7市)

市名	件名	可決日
札幌市	J R 北海道の重大事故・トラブルの徹底した原因究明と安全対策の徹底を求める決議	平成 25 年 10 月 3 日
函館市	北海道新幹線の開業に向け効果的な対応を求める決議	平成 25 年 3 月 25 日
宇都宮市	北海道新幹線及び東北新幹線「はやぶさ」の J R 宇都宮駅停車実現に関する決議	平成 26 年 9 月 30 日
さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社をはじめとする市内で鉄道事業を営業者の誠実な対応を求める決議	平成 24 年 10 月 23 日
豊中市	大阪国際空港に関する決議	平成 22 年 3 月 25 日
福岡市	交通対策特別委員会の経費に関する決議	平成 24 年 3 月 27 日
	交通対策特別委員会の経費に関する決議	平成 25 年 3 月 26 日
	交通対策特別委員会の経費に関する決議	平成 26 年 3 月 25 日
那覇市	公共交通と交通政策に関する要請決議	平成 25 年 3 月 26 日

**問 1 8** **問 1 2**～**問 1 7**以外に、議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例があれば記述して下さい。

市名	議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例
旭川市	当市地域のバスの運行についての陳情を平成 24 年 2 月 13 日に受理し、所管常任委員会に付託した後審査され、平成 24 年 9 月 14 日に本会議で採択した。
町田市	毎年、南多摩市議会議長会で取りまとめる「鉄道事業の整備促進に関する要望書」を <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 八王子支店</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 横浜 支店</li> <li>・京王電鉄株式会社</li> <li>・東京急行電鉄株式会社</li> <li>・多摩モノレール株式会社</li> </ul> に「首都高速道路の延長に関する要望書」を首都高速道路公団に要望を提出しております。
所沢市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議員研修会「地域公共交通の現状と課題について」 →市民環境常任委員会の主催により外部講師を招き、全議員、担当職員を対象に研修会を開催（平成 26 年 10 月 24 日）</li> <li>・政策討論会「所沢市における交通政策～高齢化時代を迎えての交通政策のあり方～」（平成 26 年 2 月 1 日）</li> </ul>



市名	議会として公共交通に関する政策・施策に関与した事例
市川市	議会として関与した事例はないが、公共交通に関する一般質問はなされており、平成 21 年から 26 年 6 月までの間に 13 人の議員が計 19 回質問している。
豊田市	<p>・市が都市交通マスタープラン（総合都市交通体系）を策定する場合に、その進捗状況について、各定例会の所管委員会で報告を受けている。</p> <p>（平成 22 年度から各定例会において行政計画策定の進捗状況の報告を受けることとしており、①市基本構想を実現するために策定される計画②計画期間が相当年数（5 年以上（重要なものは 3 年以上））あるものの 2 項目に該当し、当該年度に策定を開始する行政計画（議決が必要な計画を除く）を対象としている。）</p>
京都市	○京都市会では、平成 25 年度にロードプライシングに関する海外先進事例の取組及び総合交通体系におけるロードプライシングの位置付けの調査のため、シンガポール市、ロンドン市、ミラノ市に調査団を派遣しており、その成果に基づき、本市におけるロードプライシングの導入に向けた提案等を行っている。
岡山市	平成 26 年 2 月定例議会において、陳情（J R 吉備線の次世代型路面電車 L R T 化の早期実現について）を採択した。
呉市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路関係期成同盟会の参加（年 2 回：春、秋）</li> <li>・J R 西日本に対し、ダイヤ及び施設等の改善意見を提出（毎年）</li> </ul>
福山市	平成 17 年 12 月 5 日開催の公共交通対策特別委員会において、福山市の公共交通のあり方に関する調査に関して、バス会社 3 人、国交省 1 人の参考人の出席を求め、意見を聴取した。
熊本市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 22 年度から平成 23 年度まで市長の附属機関として設置されていた熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会の委員として議員が参画していた。</li> <li>・平成 24 年度に市長の附属機関として設置された熊本市公共交通協議会に委員として議員が参画している。</li> </ul>



## ○ 総会講演録

### 1 第100回総会（平成26年8月19日（火））

「地域公共交通の現状と今後の課題」

国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長

海谷 厚志 氏

### 2 第101回総会（平成27年2月9日（月））

「都市における公共交通のあり方」

～まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築～

国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター

為国 孝敏 氏

### 3 第102回総会（平成27年8月19日（水））

「都市部における福祉交通のあり方」～くらしの足を住民参加でつくる～

国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター

認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長

清水 弘子 氏



## 第100回総会講演録（平成26年8月19日（火））

### 「地域公共交通の現状と今後の課題」

国土交通省 総合政策局公共交通政策部交通計画課長 か いや 海谷 あ つ し 厚志氏



#### 【略歴】

1966年山形県生まれ。1989年、東京大学法学部卒業後、運輸省入省。国土交通省官房総務課企画官、内閣法制局参事官、国土交通省航空局航空戦略課長を経て、2014年7月より現職。

#### 【はじめに】

ご紹介にあずかりました海谷でございます。「地域公共交通の現状と今後の課題」ということで進めさせていただきたいと存じます。

私、先月から現職に就任いたしました。10年前にもたまたま同じ課で企画調整官をやっております。10年ぶりの地域公共交通関係の仕事をやらせていただくことになりました。このたび今国会で法律改正などをいたしましたけれども、10年前もそういう枠組みの必要性みたいなものをいろいろ議論していきまして、当時は、地域公共交通のあり方をどうするかということにつきまして、まだ、いま一つ全国的な認知度が低かった感じもありまして、こちらの力不足もあったのかもしれませんが、その後、新しい法律もできましていろいろ施策が進んでまいりました。10年ぶりに戻ってみると、いろいろなことが進んできたなと感じるとともに、そういう課題が切実な課題となってきた状況の変化も生じたのだなということを感じてこのごろでございます。

#### 【地域公共交通の現状と課題】

それでは、資料に沿ってお話しさせていただきたいと存じます。

まず、地域公共交通の現状と課題ということで、3ページをお開きください。ご承知のことかと思いますが、モータリゼーションの進展によりまして地域公共交通の位置づけが相対的に低下して、輸送人員の減少に歯どめがかからない状況ということでござい

ます。

左下のグラフを見ますと、バス・鉄道の分担率、1975年、昭和50年、こちらは60%ぐらい、6割程度の分担率があったわけですが、現在、約3割程度まで低下しております。この低下の内容も前半と後半では質的にかなり違っている面があるかと思えます。1975年からちょうど昭和から平成に変わる1980年代の後半くらいまでは、やはり一家に一台マイカーがどんどん普及していくという時代で、それに伴って、通勤客などを中心に日常のいわゆる交通弱者と言われる人以外の需要が減っていくという時期でございました。

1990年ぐらいから少しだんだん様相が変わってまいりまして、最近の変化といえますのは、むしろ、従来交通弱者に分類されていた人々で、例えば昔は老人の方々は免許を持たなかったわけですが、この時代になってきますと、従来免許を持っておられた方が高齢化していくということで、割と高齢の方々も公共交通機関を利用することが少なくなってくる。あるいは学生の方々は当然運転免許を持たないわけですから、公共交通機関を使うということがあったわけでありまして、それが例えば、親御さんに送り迎えしてもらおうとか、そういったような事情が出てきたり、あるいはスクールバスという別の手段で移動したりということなどもある。さらには、それに加えて少子化が進んでいくということがあって、交通弱者と言われる人自体が公共交通機関を利用する頻度が減っていくといった質的变化もあったのかなと思っております。その結果、輸送人員はこのように減少しているということでもございまして、現在の状況でございますけれども、乗合バスにつきましては、この5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止されたということでもございます。鉄道につきましては過去5年で約7カ所、105kmの路線が廃止されたということになっております。

その結果としましてどういうことになっているかと申しますと、公共交通空白地域の深刻化ということでもございます。いろいろな指標のとり方があるのですが、ここではバス停から500m以上歩かないといけない、あるいは鉄道に駅から1km以上歩かないとたどり着けないというところを仮に交通空白地域というふうに定義するというところでやっておりますけれども、これを見ますと、ここにありますように我が国の可住地面積の30%ぐらいをこういった空白地域が占めている。さらに、そこに住んでおられる方々は我が国の人口の約6%となっているということでもございます。

一方で、これを支える事業者の経営というものもだんだん苦しくなっているという

ことがございまして、民間バス事業者ですと約7割、地域鉄道事業者ですと約8割が赤字という状況になっているということでございます。

先ほど公共交通輸送人員の減少という質的变化があるということをお申し上げましたけれども、今、地方創生ということで人口減少社会にどうやって対応していくかということが重要な政策課題となりつつあるということもございますけれども、急激な人口減少の中で放っておきますと、こういった地域公共交通をめぐる影響はますます厳しくなっていくということが予想されます。こういう中でいかに地域住民の方々の足というものを持続可能な形でどう維持していくかというのが重要な課題になっていくのかなと思っているところでございます。

### 【バス交通をめぐる状況】

もう少し各論で見てみますと、バス交通をめぐる状況ということもございますけれども、先ほどの資料にもございましたが、この5年間で8,159kmが廃止されました。全国のバス路線の合計41万7,400kmということで、ただ、これは高速バスも含んでいる数字なのですが、約2%を占めています。この8,159、大体5年間で割ってみますと1,600kmぐらいになるのですが、23年度がたまたま路線の廃止が結構少なかった年ですので、上の4年間を見ますと、大体1,800kmから1,900km前後で推移しているということもございます。これは大体どれくらいの距離に匹敵するかというと、稚内から鹿児島までの直線距離が約1,810kmだということございまして、北海道の先端から九州の先端まで直線で結んだ距離に相当するようなバス路線が毎年なくなっているという状況があるわけでございます。

従来、バス事業者というと、割と地域の中核的企業として観光、その他も一手に担うような中心的な事業者、企業ということであったわけもございますけれども、ここ十数年の間かなり経営の危機というのがありまして、この右にありますように法的整理なり事業再生等の適用を受けた事業者がこれだけあるということもございます。事業再生はもう少し前向きなものでございますけれども、上のような法的整理にまで至った事業者が結構いるということが大きな課題となっているということもございます。特にこの破産法の適用を受けた井笠鉄道というのは、民事再生法なり会社更生法と違って、破産ですからすぐにも運行停止になってしまう状況になりますので、地域にとってかなり深刻な課題になったということで、そこに至るまでの短い間で代替事業者を探して何とか運行を維持していくということが結構シビアな問題になったということもございました。

## 【地域鉄道をめぐる状況】

地域鉄道をめぐる状況でございますけれども、平成12年度以降、673.7km、35路線が廃止されました。これは大体2.4%ということでございます。意外とここにありますように地方の中小の事業者さんだけではなくて、名鉄の路線ですとか、西鉄の路線ですとか、南海の路線ですとか、結構大手、民鉄で持っているローカル線というものも廃止という状況になってきているということが一つの特徴であろうかと思えます。ここ数年は割と廃止も少なく横ばいということになっておりますけれども、後で出てきますけれども、これは平成20年ぐらいに鉄道事業再構築ということで、地域鉄道の上下分離を可能とするような制度改正ができましたが、割とそういうのも功を奏しているかなと一つ思っております。

次の資料は先ほどの空白地域の拡大に関するもので、繰り返しになりますので省略します。

## 【BRTの概要】

このような状況の中で、都市部などにおきましてはいろいろ新たな取り組みも出ております。

1つにはBRTということでございますけれども、BRTというのはBus Rapid Transit というものの略でございます。よく最近BRTと言われていたのは、鉄道の廃線敷などを利用して、そこを専用道路として走っているバスのことをBRTというのだということがよく言われますけれども、必ずしもそれだけではなくて、ここの左上にありますように、車両や設備を高度化して今までのバスよりはもう少しハイグレードな形でバスを運行するというシステムだというふうに捉えていただくほうが、むしろ適切かなと思っております。

後で出てきますけれども、例えば連節ノンステップバスを導入して、従来の2台のバスが1両のバスのようにして走る、これが頻回して走るというものでございますとか、そういうものを合わせてバス停をハイグレード化して、きちんと屋根がついて円滑にノンステップバスから乗り降りできるバス停を整備する、それに加えてバスロケーションシステムを導入するといった、車両や設備が高度化されるもの、こういったバスシステムを全体としてBRTというということでございます。

こういったものができると、運行の効率化も、従来バス2台で2人の運転手さんが必要だったのが1人になるということで、人件費という点では少し抑制することもできます



し、かなりシステムがきちんとしてきますと、急行運行のようなものも可能になったりということがございます。それを踏まえて、従来あちこちから来るバスが、すいているバスもあれば、混んでいるバスもあればということで走っていったのが、ある程度そういった連節バスを活用して幹線バスとして走らせる、そこに支線バスから乗り継いでいくという形で運行を効率化することが可能であるといったことができるということでございます。

こういったメリットでございますけれども、先ほど申し上げましたが、右にありますように、効率的な運送が実現されるということですか、ネットワークが魅力あるものになっていくということ。それから、大規模な新しい需要にも結構対応するということがありますし、こういったシステムは、先ほどありましたけれども、鉄軌道の廃線敷には割となじみやすいということで、こういったものがよく使われるということがございます。また、特に、新しい団地などができた場合に、鉄軌道を新たに敷設するのと比べると低廉なコストで導入が可能だということもございます。

地域の実態に応じてこういったものを導入するということございまして、今現在の導入状況は8ページにあるとおりでございます。

連節バスを導入している事業者は、京成バス、千葉で幕張のあたりで運行しているのと、神奈川中央交通で藤沢、厚木、町田あたりで走らせている、それから、バスが岐阜市で走らせているということと、神姫バスが三田市で走らせているといった4つの事業者が連節バスを走らせています。それから、それ以外の赤い丸で囲ったところは、鉄道の廃線敷ですとか、この間の地震で暫定的に今までの線路敷を活用して専用道路として走らせているというところなどがございます。

### 【コミュニティバス・デマンド交通】

一方で、地域部での新しい取り組みとしては、コミュニティバスとデマンド交通というのがあるというのが9ページになります。上のほうでコミュニティバスは、これは皆様はよくご存じでしょうから、釈迦に説法ということになるかもしれませんが、市町村がみずから、またはバス事業者に委託して運行しているバスということで、一定程度のまとまった需要がある場合には、こちらのほうが適しているのかなということでございます。

下がデマンド交通ですが、なかなかバスで輸送するだけのロットがない場合に、かといって、時刻はあらかじめ決めて運行するようなものだと柔軟性が損なわれるという場合、電話予約ですとか、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うバスとか乗合タクシーというものをデマンド交通といっているということでございます。これは需要が分散している

場合に適しているということをごさいます、ITを活用してやるものですか、割とアナログ的にタクシー無線で配車を実施するものですか、いろいろなパターンがございませう。これは地域の特性に応じて、やれるものをやっていけばいいのではないかなと思っております。

この輸送状況でございませう。コミュニティバスですけれども、大体1,100強の市区町村で導入されてきているということで、路線数は平成18年の1,549というものから2,738までふえてきているということがございませう。右側の乗合タクシーについてもかなりふえてきているということがございませう。

ただ、一方で課題がございませう。コミュニティバスの状況ですけれども、この導入がふえてきている一方で、既存の路線バスとの競合問題を抱えているという状況がございませう。

左下のグラフと右下のグラフ、お手元の白黒のものだと見にくくなっているのですが、正面のパワーポイントをごらんいただくとわかるのですが、路線バスと競合の有無というところですが、「あり」が42.4%ですが、黒くなっている「なし」のところは、その下の赤いところをごらんいただくと、「なし」で50.7%ということになっています。4割ぐらいが競合しているといった状況になっております。今後の対応ということで、そういうことを踏まえて路線バス事業者側で撤退予定があるというのが2.2%で、あとは、お手元のものと文字が潰れてしまっているのですけれども、そこをごらんいただくとわかるように、路線バス縮小予定と書いてあるのが25.4%ということになっております。あとはそこに書いてあるような状況になっているということがございませう。

デマンドタクシーシステムを支える技術ということで、こちらはデマンドタクシーというのがどういう仕組みで成り立っているかといったものを、福岡県の八女市を一つの事例として掲げているというものでございませう。これはご参考にとということでございませう。

### **【これまでの地域公共交通に関する国の施策】**

続きまして、地域公共交通活性化再生法の改正ということでございませう。

これまでの地域公共交通に関して国がどういうことをやってきたかということでございませう。地域公共交通に関してはモータリゼーションが進んできまして、バスの赤字というものが深刻化し始めたのは、昭和40年台半ばぐらいには既にそういう状況になってきました。そのくらいから赤字のバス路線への補助制度ですとか、地方鉄道についても一部欠損補助というものをやったりしていることがございませう。

一方で、平成10年6月、各事業の規制緩和ということで、各モード横断的に需給調整

規制というものを廃止するという事になってまいりました。

下の青いものでございますけれども、地域公共交通活性化のための支援策や制度の創設等ということで、平成10年には規制緩和をにらみながら「バス利用促進等総合対策事業」というものを創設しました。オムニバスタウンの整備事業ということで、これが割と市町村が中心となっていていろいろバスを支えていただくという仕組みをつくるフォーマットになるようなものでありましたけれども、市町村が中心となってバス路線のバス停の整備ですとか、バスロケーションシステムの整備ですとか、新しいバスの導入ですとか、そういったものを事業者さんと協働して作成される場合に、これを認定して手厚い補助を行うということをやっておりました。金沢市さんですとか、浜松市さんですとかがその中でも早い時期に取り組みました。

平成13年にいきますと、規制緩和ということになりましたので、これに伴って地方バスの補助制度を改めまして、それまでは事業者が赤字の場合にだけ補助していたということでもありますけれども、これを路線ごとの補助に改正するという事で、黒字事業者であっても赤字路線がある場合には、一定の要件のもとに補助ができるということにいたしました。

それからいろいろと続けてきたわけでございますけれども、平成18年10月には、自家用有償旅客運送の登録制度の創設ということで、事業者ではなかなか公共交通が維持できないという状況になっている、あるいは福祉輸送みたいなもの、それに対応したようなものが設備を持っている事業者がなかなかいないというところがあるという場合に、地域のNPOとか、そういう方が少し廉価な形で自家用自動車を使いながら有償の運送を行うという場合に、これを登録制度でできるようにするというのを正面から位置づけるという改正もありました。

それから、コミュニティバスや乗合タクシーが地元の発意でやりやすいように、地域公共交通会議の議論を経て、地元で合意された場合には許認可の迅速化というものを図れるような制度改正を平成18年10月に実施したということがございます。

平成19年になりますと、今から申します活性化再生法が施行されまして、それに伴う補助事業が逐次進んでいったということがございます。

#### **【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】**

この地域公共交通の活性化再生法ということですが、平成19年度にできました。補助制度には従来、地域の市町村の取り組みというものを中心としたオムニバスタウンの制度

もあったのですけれども、それまでの公共交通関係の法体系には、国が民間事業者を、許認可を経て、それでコントロールしていくということが中心の法制度で、地域とどう向き合っていくのかというものに関する制度が、先ほどの平成18年の道路運送法の改正で少しは入ったのですけれども、正面から必ずしも位置づけられているわけではございませんで、この平成19年度の法律で、市町村が協議会を組織して計画を策定して、これをもとに取り組みが促進されるような仕組みを正面から位置づけたということが、この法律の特色でございます。これは国がガイドライン、基本方針をつくって、これをもとに市町村が中心となって公共交通事業者などと連携しながら連携計画を作成・実施していく。これをもとに具体的な計画をされると、さまざまな特例が生じるということが定められたわけでございます。これまで510程度の計画が作成されました。特に法律の特例が割とはっきりした形で出ているようなLR Tの整備ですとか、地方鉄道の上下分離というものにつきましては、さらに数件の計画が出て、これをもとに、例えばLR Tにしても地方鉄道にしても、上下分離を行って、割と運行がなされやすいような仕組みが導入されたということでございます。

ただ、一方で、何年か運用してまいりますと問題点のようなものも出てまいりました。この連携計画ですが、一応、各地域交通圏で一体となったものをやるというのが基本的な理念でありましたけれども、その多くは、民間バスが廃止された、どうしようということで、コミュニティバスをそこで走らせるということで、それを代替するための単体の計画にとどまっているというのが結構多うございました。それができると、当初、導入3年間、補助ができるということになっていまして、そのために連携計画がつくられるということだったのですが、これもずっとコミュニティバスに補助ができるというわけではなくて、最初の3年間だけの補助ということになりましたので、持続可能性という点からは若干問題があったというものがございました。割と、数少ない面的な計画もあったのですけれども、若干まちづくりですとか、観光振興ですとか、そういう点からするとマッチングしていない事例も幾つか見られたということがございます。そのほか、LR Tと地方鉄道の上下分離以外による公共交通の再編について、それを持続的に担保していくための措置というものが少なかったというものがございます。

#### **【地域公共交通に係る問題の解決の方向性】**

こういったことを背景としまして、今後、地域公共交通に関する問題をどう解決していくかということで、交通政策審議会でいろいろご議論いただきました。そこで方向性とい

うことで、主に5つの方向性をご議論いただきました。

1つ目は、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編ということでございます。左を見ますと、現状は市街地がかなり拡散傾向にあるという中で、そういう形になっていくと、従来の集約を結んでいたようなバスが、かなり人口密度が疎になってまいりますので、どうしても低頻度な運行回数になってしまうということで、一方では、公共交通の空白地域も出てしまうといった市街地になってしまうというのがある。これをまちづくりと一体となってどう公共交通を再生していくかということで、コンパクトシティということで、拠点エリアにいろいろな機能を誘導する、そして公共交通沿線に居住を誘導していくといった、このたびの都市再生特別措置法の改正、立地適正化計画などというものを作成できる仕組みができましたけれども、こういうものを連携して、例えばこの拠点エリアでは循環バスのようなものを走らせて、歩いて暮らせるまちづくりを補完する形で公共交通のネットワークを形成する。1つの大きな拠点とそれぞれの小さな拠点との間はバスサービスを充実できるようになっていくということでございます。それと、小さい集落との関係では、もう少しコミュニティバスのようなものを運行するとか、デマンドの乗合タクシーを導入するとか、さまざまな地域の特性に応じた交通手段を使いながら、人口密度に応じた形で、しかしそれを集約することで、事業として成り立ちやすい形で公共交通を運行できる状況にしていこうというのが一つの方向性でございます。

2つ目は、地域全体を見渡した総合性ということで、先ほどコミュニティバス単体の計画になることが多かったということでもありますけれども、もう少し地域全体の交通ネットワークという観点からどう考えていくかということが必要であろうということが次のページに書いてあることでございます。

ここに書いてありますのは、コミュニティバスと民間バスの競合というのが先ほど出てきましたが、例えばどういうことが起きるかということでございます。この左上にございますけれども、駅から2つバス路線が走っていたということで、右側の路線の先端部が非常に輸送密度が疎になってきたということで、従来のAバスの事業者の路線が廃止されたということで、その先端部を別の事業者がコミュニティバスを運行するようになった。しかし、コミュニティバスは廃止された先端部だけを運行していると、どうしても採算性が悪いので、従来と同じように駅までのバスとしていくということになると、またAバス事業者とコミュニティバスとの間で競合が発生してしまうということで、バス事業者の収支が悪化して、結局のところ、その路線が一時期なくなったり、あるいは全然関係のない

ほかの路線を短縮せざるを得なくなるということで、コミュニティバスというものを単品だけで考えていくところといったような副作用が生じるといったことがある。

同じようなことが公共施設循環型のコミュニティバスにも言えるということがありまして、例えば左上にあるような形で運行した場合に、右上にあるような形で巡回型のコミュニティバスを運行し出すと、そこで競合が発生するので、その先端部が廃止されてしまうことが間々生じるといったことがございます。そういうことがございますので、コミュニティバスの導入に当たって、既存のバス事業者と十分協議を行いながらどう連携して役割分担していくかということをもう少しこういった計画づくりの中でやっていくことが必要であるということが言われております。

もう1つは広域的な公共交通ネットワークの形成ということで、今までの活性化再生は市町村単位というのを基本としているわけでありましてけれども、いろいろな路線の中には複数市町村にわたるような長大路線がございます。奈良県の五條市から十津川村に行く日本でも一番長い路線の例がここにありますがけれども、複数の市町村にわたるような長大バス路線というものが結構地域の公共交通を支える路線としてはある地域がございます。そういったときに、ある市は一生懸命だけれども、ある町は全然一生懸命ではないということになると、なかなかそこをどうしていくかということがうまくまとまっていけないということがありますので、もう少し都道府県にもリーダーシップをとっていただきながら、こういった広域路線についてはやっていくことも必要なのではないかとということが述べられております。

それから、住民の協力を含む関係者の連携ということで、単純に事業者だけが頑張る、それに加えて自治体が頑張るというだけではなくて、住民みずからが主体となりながら、利用を促進する取り組みですとか、一定の負担をすとか、そういった形での公共交通ネットワークの形成というやり方もあるのではないかとございまして。一部の地域では、バス路線がなくなるということになった場合に、とって市町村、自治体の側にもコミュニティバスを従来と同じような形で予算化するような予算的な余裕がなかなかないという場合が出てまいります。そういった場合などが割と出てきますと、そういった中で地元の企業さんが利用促進のために協力されたり、広告を出して協賛金を出すと、例えば、地元の方がいろいろと密に地元で会議を開いて、どういったバスがこの地域にふさわしいのだろうかということをご議論されて、それに基づいて、ではどれくらい地元でこういうことを支える活動をしていこうかということで、お金の話も含めていろいろやられ

るといったことで、地元の住民と企業の連携体というものが、市町村ではなくて、企業と住民の連携体が自主的に運行して、それはバス事業者に委託するといった形でバスを運行されるといった事例がございます。こういったものも一つのあり方ではないかということが言われております。

最後の6つ目ですけれども、できるだけPDCAサイクルをうまく回していくということで、下の図はあくまで参考ということで見ていただいて結構なのですけれども、できるだけ具体的に可能な限り目標を数値化して、それにどこまで達成できるか、達成できなかった場合はどこに問題があって、どう改善すべきなのかということ絶えず考えていくことも必要なのではないかとということが言われてございます。

### **【交通政策基本法の概要】**

こういった中で、昨年12月に交通政策基本法というものもできました。この中で、基本的理念の一番最初のところでは、交通の果たす機能として、国民の自立した生活の確保ですとか、国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要だということで、何が何でも全ての国民がどこに住んでもネットワークに入らなければいけないというわけではないけれども、基本的に普通に生活している方々が、ある程度一般的な交通に関する需要が満たされる形にしていくことが必要だろうということを理念として掲げているということで、国の施策の一丁目一番地のような形で日常生活の交通手段の確保といったことが、この第16条で位置づけられているということがございます。

### **【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律】**

こういった審議会での議論ですとか、交通政策基本法ができたことも踏まえまして、先ほど申し上げた活性化再生法をさきの通常国会で改正いたしまして、5月に公布されました。6カ月以内に施行ということでありますので、施行のリミットは11月20日ということでございます。この日までに施行するというので今準備を進めているということでございます。

今回の改正法のポイントはこの辺にありますけれども、地方公共団体が中心となるというのは、市町村だけではなくて、先ほど申しました都道府県も入ってきてやる場合があるということで、まちづくりと連携しということで、先ほど申し上げましたコンパクトシティのような形ですとか、いろいろなまちづくり、あるいは観光振興とか、そういうのも連携しながら少し地域全体を見渡したような形での交通政策を進めていくということをもう少しはっきりさせていくということと、3つ目として面的な交通ネットワークを再構築

していくのだという理念をはっきりさせていくということでございます。

後でも出てきますけれども、どういう法改正を行ったかということで、基本方針の中でまちづくりの連携を明確化していくということと、今までは地域公共交通連携計画というものでありましたけれども、名前を地域公共交通網形成計画という形に改めまして、単品のものを議論するのではなくて、ネットワークをどう考えていくかということを議論するのだよといった形に明確化しました。そこではまちづくりとの連携ですとか、面的な交通ネットワークをどうしていくかということをはっきりと計画の事項として明確化するというのもいたしました。ここで都道府県も含めた地方公共団体が策定するといったことでもございます。

左下にまいりますと、地域公共交通再編事業というものを新たに設けました。これは面的に公共交通ネットワークをどう再生していくかと。今まで連携計画ぐらいで終わっていたのですけれども、これをさらに自治体を中心となって、そういったネットワークの再編というものを具体的なプランをさらにつくっていただくということで、それを国が認定すると許認可の特例があるということもありますけれども、一部バスに関する審査基準を弾力化していくということで、地域の実情に合った輸送に適した形で少し許認可の審査基準を緩和するというですとか、あるいはそういうネットワークを再編した場合に、それをぐちゃぐちゃにするような事業者が参入するとか、あるいは参加していた事業者が突然違うようなことをやり出すといった場合に、それが余りにも持続的な公共交通の維持という観点から問題がある場合には、それをストップするような仕組みを導入するといったこともやりました。

もう少し具体的に25ページに書いていますけれども、地域公共交通ネットワークを地方公共団体が先頭に立って推進することができる仕組みだということと、名前を改めたということ、それから都道府県も作成できることにしたのだということ、それから認定すると先ほど申し上げました法律の特例措置ですとか、そういうものをやるということ、それに合わせて、後から出てきます予算措置についても若干充実を加えるということ、それから、基本方針レベルになりますけれども、人材の育成ということに意を払っていくということをやろうということでございます。

### **【支援方策の充実】**

法律を改正しました。ただ、法律を改正するだけではだめですので、支援方策というものをどう考えていくのかということが必要でございます。



現在、地域公共交通確保維持改善事業ということで、生活交通サバイバル戦略ということで、今年度の予算ですと306億円ほど予算を講じてございます。

1番目が、過疎地域における幹線バスですとかデマンドタクシーの運行、あるいはバス車両の更新、離島航路・航空路の運航というものについて支援を行う地域公共交通確保維持事業というものがございます。これがこの確保維持改善事業の中核でございます。それに合わせてノンステップバスの導入ですとか、LRT・BRTの整備、ICカードの導入ですとか、安全性向上の設備の更新といったものがバリア解消促進等事業ということでございます。

3番目にあります地域公共交通調査等事業ということで、地域公共交通網形成計画ですとか、それに基づく再編実施計画を策定していくに当たってのいろいろな調査を後押しする支援制度を設けているということでございます。

次のページに行きますと、平成26年度にどういった改正をしたかということがございますけれども、ここにありますように計画を策定するための支援制度を設けたということがございます。

それから、欠損補助の対象に個々の事業者だけではなくて、委託して運行していく場合に法定協議会に出す仕組みも出てきたということがございます。それから、バス車両について、例えば自治体がバス車両を買ってこれをバス事業者に少し安い形でリースするという場合に、公有民設のような形でございますけれども、こういったものにも補助を出せる仕組みも新たに導入いたしました。鉄道の上下分離的なものを若干バスについても援用するといったようにしたということでございます。それから、離島航空の話だとかいうのも若干拡充しましたけれども、省略します。

あとは、単品の地域公共交通の改善だけの支援ではなくて、やはり地域公共交通の改善というのは地域活性化の一つの手段でございます。先ほども言ったまちづくりですとか、観光連携ですとか、いろいろな分野との連携が必要になってくるということで、今、成長戦略改訂に向けた地域活性化の取り組みということで、4月に内閣官房の地域活性化統合事務局がつくった仕組みでございますけれども、地域公共交通団体支援のプラットフォームということで、意欲のある自治体の方々にモデル事業に手を挙げてもらって、そこでモデル事業として認められた自治体が、いろいろな地域活性化のための施策を行おうとする場合に共同でコンサルティングをしたりですとか、支援措置について何か新たなことができないかということを検討するといった仕組みを導入しました。

これは2つのテーマに分けてやってございまして、1つ目は地方都市のモデルケースということで、ここにあります10地域が選定されて、今コンサルティング等を行っているということでございます。

もう1つは農山漁村・過疎地域型というものがございまして、これはここにあります6地域が提案されまして選定されているということがございます。

こういった仕組みをより進めていこうということで、先般、ここにはありませんけれども、「まち・ひと・しごと創生本部」を今後政府内につくっていくということで総理から指示がありまして、いわゆる地方創生ということでございますけれども、この秋に内閣を改造するのだということで総理は明言されましたけれども、改造の暁には新たに地方創生の担当大臣を設けて、総理と担当大臣のリーダーシップのもとに、まち・ひと・しごと創生ということをやっていくということで、恐らくそういうことをやっていくときに、こういった地域活性化のモデルケースの取り組みなどは結構重要な柱になってくるのではないかなと思っております。

恐らく、本部ではいろいろな各省、各部局が縦割りにやるのではなくて、もう少し一体的に地域活性化をどう進めていくかというものを明確化しろといったことが出てくると思われまので、地域公共交通もその重要な一翼を担っていくということでございますので、当部局としても基本的にその方向でいろいろ進めていきたいということでございます。

34ページになりますけれども、こちらは人材育成ということで、なかなか今まで権限がなかった、地域公共交通には余り取り組んでこなかったというような、特に地方部の自治体さんも結構いらっしゃるということでございます。そういうご要望にもお応えして、国土交通省の研修センターでの研修といったものもいろいろ充実を図ってきているということでございます。

それから、先ほど申し上げましたコンパクトシティとネットワークの充実ということでございますけれども、こちらは先ほど申し上げましたように、立地適正化計画というのを都市再生特別措置法の改正、これは都市局の法律でございましてけれども、これを適用した。一方で、こちらの部局では活性化再生法を改正したということで、これを車の両輪として進めていこうということで、実際、国会でも一括審議がされたということもございまして、本省内に合同のプロジェクトチームを設置いたしまして、整備局と運輸局でもワンストップ窓口を設置する。説明会も、この夏にはブロックごとに共同で開催する。活性化再生法の施行は若干おくれるので、もう一回、秋ぐらいにこちらの独自の説明会をしなければい

けないのですけれども、いずれにしても、この都市と交通の合同ということでいろいろ取り運びを進めているということをやっているということでございます。

あとは、これはご参考ですけれども、地域公共交通支援センターの開設ということで、いろいろ事例集についても国土交通省のホームページをごらんいただくといろいろご紹介するような仕組みも出ていますし、地方運輸局等を通じていろいろメールマガジンも配信してございます。いろいろ最新の情報などもここを通じてご提供をする形にしたいと思っております。

### 【地域の取組】

最後に、いろいろな地域の取り組みの事例を少しご紹介したいと思います。幾つかございます。

まず1点目、人口の少ないほうから順番になってございますけれども、これは熊本県と書いてあるのは間違いで、福岡県の誤りです。福岡県の八女市でございますけれども、乗合タクシーを導入して交通空白地域を解消したということで、既存の路線バスとか、病院が患者輸送車を走らせているとか、福祉バスを走らせているとか、これをばらばらで相互関連なく走っていたのを見直して、幹線バスと乗合タクシーに再編して公共交通の空白地域を解消するというのと、いろいろふくそうしていた手段にいろいろな予算が積み込まれているものを再編することで効率化を図るということで、今までの予算と同じ額でより幅広い方々が利用できることになったということがございます。市民の方もいろいろ質の向上というのは実感されているということでございます。

2つ目の取り組みは兵庫県の豊岡市の取り組みでございまして、こちらは地元の全但バスというバス会社が、このままでは豊岡市のバスは全部やめてしまいますということを宣言されまして、そこからいろいろ、当初は、豊岡市長さんが言うには、市とバス事業者は険悪な関係だったということもあったようでございますけれども、その後いろいろなお話し合いを経て、いかに市とバス事業者で協働しながらやっていくかということで、向き合いながら考えていくということで、幹線バスは今までどおり全但バスで運行するということで、周辺の路線については、例えば、中心部については循環のコミュニティバスを走らせたり、周辺については市営のバスを走らせる、あるいは市営のデマンドの交通を導入する、あるいは自家用有償運送でデマンドを導入すると、いろいろな形態を組み合わせることで市の公共交通を維持していこうといった取り組みをされたという事例がございます。

3つ目は高山市さんの事例でございますけれども、高山市さんは合併されて、旧市町村

ごとに従来のいろいろなバスがふくそうしていて、非効率な状態にあったということもございまして、これも幹線バスを民間にやってもらうということで、福祉バスは地域バスとして、ただ、福祉バスということではなくて、いろいろな方が乗れるようなバスとして再編する。さらにデマンドバスですとか、市街地の循環バスもやっていく。あとは、遠距離の利用でも運賃が上限1,000円となるようなバスも導入されるということですか、地域バスと幹線間の乗り継ぎも円滑化できるように、そういう乗り継ぎ拠点は、待合所をきちっと確保するとか、ベンチの整備も実施したりということで、それまでのバス利用者が7万5,000人であったのが9万3,000人にふえたということで、全市民の95.5%がバス利用可能となったということで、空白地帯も減っていくということも出てきたということでございます。

次が新潟県の三条市という事例ということで、これは交通空白地域がいろいろ出てきましたので、これをデマンド交通で埋めていこうということで、利用者が希望する時間・停留所に直接運行していくということで、半径300mに1カ所、お客さんを拾えるスポットを設けて、ある程度低廉な形でシステムを導入して運行を委託するといったことをやっていくということがありました。

ここからは少し大きな都市になっています。有名なのは富山市の事例でございますけれども、JR西で運行した富山港線をLRT化しまして、これを今度、北陸新幹線ができて駅も高架化されますので、これを中心部の今までのLRTの路線につなげるといったこともやっていこうということで、これをコンパクトなまちづくりと——これを串と団子と言っていますけれども、団子がある程度拠点ですね、それをネットワーク、串で結ぶということで、串と団子のコンパクトシティを目指して富山市さんはやっているということでございまして、この一助として、こういったLRTの運行ですとか、フィーダーバスをどうするかといったことをいろいろやっておられるということでございます。

熊本市の事例は、これはいろいろなバス事業者がふくそうしています。その中で市営バスもあったということでございましてけれども、市営バスを民間に移管しながら既存事業者を巻き込んで、わかりやすく効率的なバス路線の構築を目指しているという取り組みがございまして。

それから新潟市では、都心部へのBRTの導入等、これとあわせてバスネットワークをどう再編していくかという取り組みがされているということでございます。

ここまではバスの事例でございますけれども、鉄道の事例としましては、鳥取県若桜町

の若桜鉄道の事例ということで、これが地域鉄道での上下分離の一番最初の事例ということで、今まではこの若桜鉄道が全部インフラから何から持っていたわけなのですが、それを活性化再生法の鉄道事業再構築事業という枠組みを使って、土地とインフラは若桜町等が持つ、八頭町も持つ、維持管理は行うということで、その上物を運行するのは若桜鉄道が行うということでやるということにしたということでございます。

あとは信楽高原鐵道ということで、滋賀県の三セクでございますけれども、ここは地元の甲賀市が土地とインフラも保有する、さらには車両も持つということで、より若桜鉄道よりも上下分離を徹底した感じになっておりますけれども、信楽高原鐵道は運行に特化した形でやっていくということがございました。ちなみに信楽高原鐵道は、これをやる時にたまたま災害を受けてしまいまして、こういう仕組みも導入しようとしていたときだったので、割と災害復旧もうまくいきやすかったということなどもございました。

いろいろなこういう取り組みがあるわけでございますけれども、今後、全国各地でいろいろな取り組みが進んでいくように我々としてもいろいろ努力してまいりたいと思っております。

若干取りとめのない話になってしまいましたけれども、ご清聴ありがとうございました。  
(拍手)

# 地域公共交通の現状と今後の課題

平成26年8月19日  
国土交通省 総合政策局  
公共交通政策部 交通計画課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

# 地域公共交通の現状と今後の課題

## 目次

1. 地域公共交通の現状と課題 .....	2
2. 地域公共交通活性化再生法の改正 .....	14
3. 支援方策の充実 .....	26
4. 地域の実情 .....	39

# 1. 地域公共交通の現状と課題

国土交通省

## 地域公共交通の現状と課題

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

### モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展

バス・鉄道の分担率は、6割から3割に低下

各交通機関（陸上）の輸送人員の推移（全国）

年度	自動車	バス	民鉄	JR(国鉄)
1975年度	42	23	15	20
1985年度	51	22	13	14
1998年度	67	7	10	16
2007年度	70	5	10	15
2008年度	69	5	10	16
2009年度	70	5	10	15

出典：地域交通年報、自動車輸送統計年報

### 地域公共交通サービスの衰退

- 乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。
- 公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km <sup>2</sup> (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

- 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字

民間バス

69%

地域鉄道事業者

76%

(保有車両30両以上の事業者(2012年度)) (2012年度)

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人 (90年に比べ25%減)

(出典) 自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

3

## バス交通をめぐる状況 国土交通省

■ この5年間（平成19年度～平成23年度）で、8,159kmが廃止。（全国のバス路線合計41万7,400km（平成21年度末）の約2%を占める。）

### 乗合バスの路線廃止状況 （高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	<b>8,159</b>

（※）稚内市～鹿児島市間の距離は約1,810km

### 平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

#### 法的整理

- 民事再生法
  - 東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株)
  - 富士交通(株) ○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株)
- 会社更生法
  - 京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)
- 破産法
  - 井笠鉄道(株)
- 特別清算
  - 常盤交通自動車(株)

#### 私的整理

- 大分バス(株) ○中国バス(株)

#### 事業再生

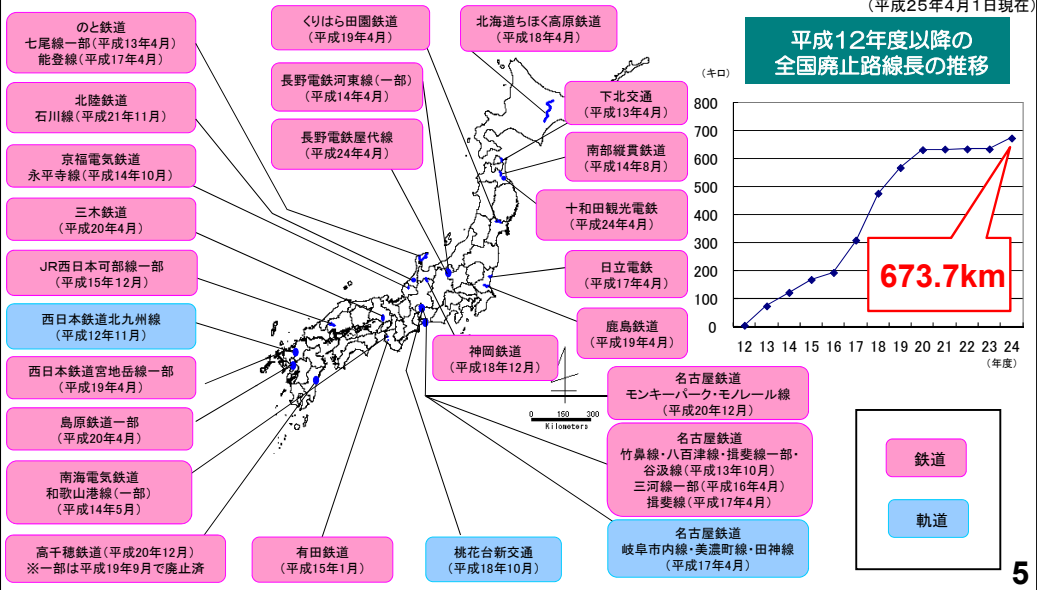
- 産業活力再生特別措置法関係
  - 産業再生機構
    - 九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)
  - 北海道旅客鉄道(株) (JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)
  - いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
  - (株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社
- 企業再生支援機構
  - 会津乗合自動車(株)

4

## 地域鉄道をめぐる状況 国土交通省

■ 平成12年度以降、全国で35路線・673.7kmの鉄軌道が廃止された。（全国の鉄軌道路線合計2万7,643km（平成23年度末）の2.4%を占める）

（平成25年4月1日現在）



5



## 公共交通空白地域の拡大

- 公共交通空白地域の拡大が深刻化している状況。

条件	空白地面積 <sup>(※)</sup>	空白地人口
バス 500m 鉄道 1km	36,477 km <sup>2</sup> (30.3%)	7,351千人 (5.8%)

日本全体	(我が国の可住面積) 120,544 km <sup>2</sup>	(総人口) 127,768千人
------	---------------------------------------	--------------------

(※)空白地面積は居住地メッシュのみ。  
0.25km<sup>2</sup>/メッシュとして算出。

(参考)九州島等の面積は36,749km<sup>2</sup>

(出典)平成23年度国土交通省調査による

## BRTの概要

BRT (Bus Rapid Transit) は、連節バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムである。

### BRTの特色

#### 車両・設備の高度化

車両・設備の高度化を図り、利便性・快適性を向上する。

連節ノンステップバス (大容量、バリアフリー、快適性)

バス停のハイグレード化 (雨天時の快適性、円滑な乗降)

バスロケーションシステム (バス待ち時のイライラ解消) 等

#### 運行の効率化

運行の効率化を図り、最適な交通ネットワークを構築する。

急行運行

バス路線の再編 (幹線・支線) 等

#### 定時性・速達性の確保

走行環境の改善を図り、定時性・速達性を確保する。

専用走行路 (廃線数の活用等)

専用レーン、優先レーン (バスレーンのカラー塗装)

PTPS等による信号制御  
(Public Transportation Priority Systems: 公共車両優先システム)

### BRTのメリット

#### 効率的な人員輸送

大容量の連節バスの導入により、通勤・通学時間帯の大量の旅客の効率的な運送を実現。

#### 魅力あるネットワークを形成

幹線にBRTを導入して魅力あるネットワークを形成することにより、都市部のバスネットワークを改善。

#### 大規模な新規需要への対応

大規模な団地やビジネス地区等の新規輸送需要にも対応。

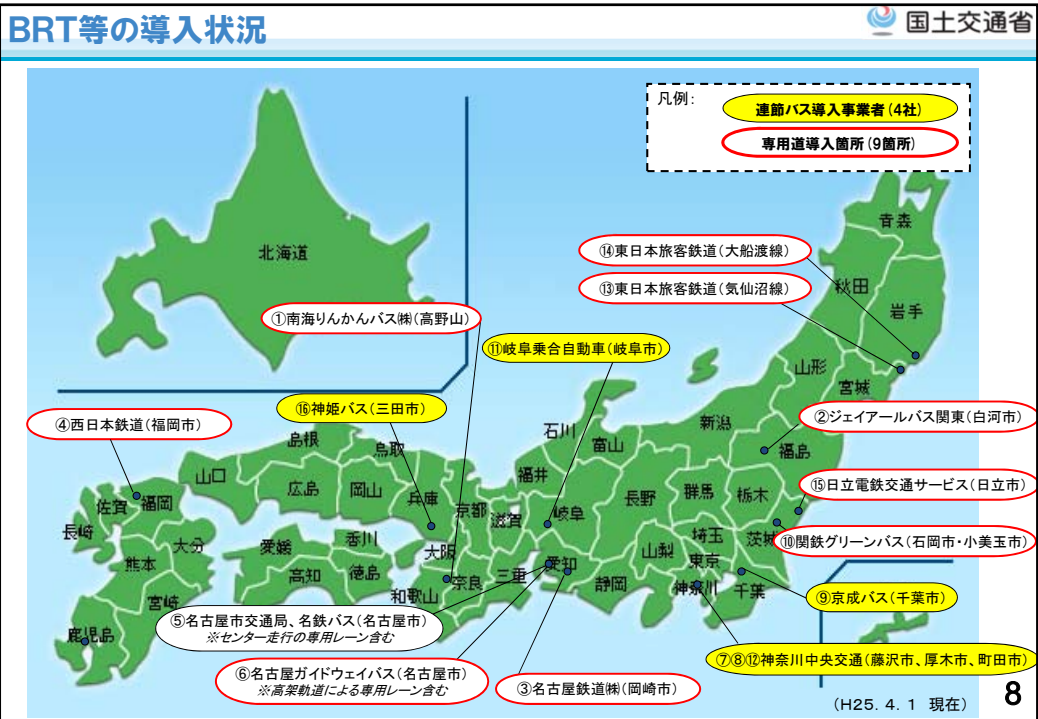
#### 鉄軌道の廃線数の有効活用

鉄軌道の廃線数を有効に活用することにより、バス専用道によるBRTを実現。

#### 低廉な導入コスト

鉄軌道と比較して、低廉なコストで導入可能。

地域の実態に応じた交通システムの整備により、  
地域公共交通の利便性の向上、利用環境の改善が実現。






### コミュニティバス・デマンド交通

国土交通省


#### コミュニティバス

- ・市町村が自ら又はバス業者に委託して運行するバスをいう。
- ・一定程度のまとまった需要がある場合に適している。
- ・利用者利便の向上のため、車両や運賃等に工夫を凝らしているケースが多い。








#### デマンド交通

- ・電話予約など、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うバス又は乗合タクシーをいう。
- ・需要が分散している場合に適している。
- ・デマンド交通システムとして、IT活用型(PCでデータ管理、配車情報通信、運行計画作成などを実施)と非IT型(PCを活用せずタクシー無線での配車等を実施)がある。




電話予約



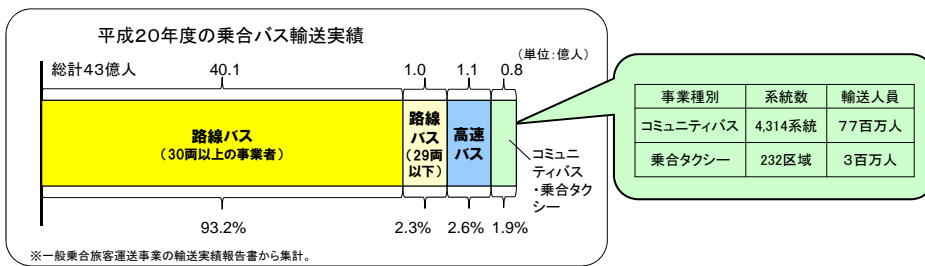
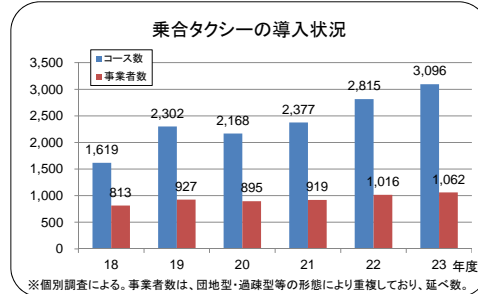
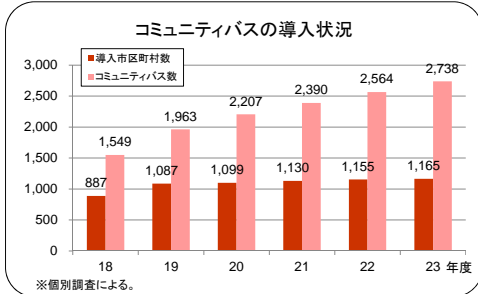
送迎



9

## コミュニティバス・乗合タクシーの輸送状況

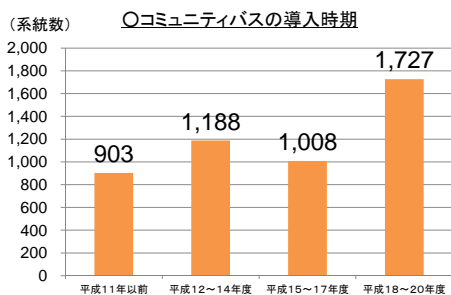
■ 地域の足を確保する手段として、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。



10

## コミュニティバスの状況(路線バスとの比較)

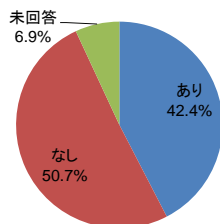
■ コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。



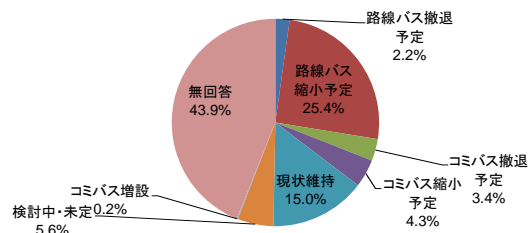
### ○輸送実績(H20年度)

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

### ○路線バスとの競合の有無



### ○競合路線の今後の対応



出典:社団法人日本バス協会「バスネットワークの実態分析調査報告書」(平成23年)

11

八女市予約型乗合タクシー  
**ふる里タクシー**  
 保存版 **利用方法**  
 ◇予約専用ダイヤル◇  
**33-2002**  
 ※オペレーターが対応します

- ご利用には、事前登録が必要です。
- ご利用の際には、必ず「予約センター」に電話で予約してください。
- 同一エリア内であれば1回の乗車につき300円でご利用できます。  
※運行エリア・エリア間の移動については、裏面運行エリア図を参照してください。  
 ※未就学児の利用は、無料です。
- 乗合タクシーですので、お迎えの時間、目的地到着時間にゆとりをもってご利用ください。

**\*運行時刻について**  
 (全エリア共通)

※1日8便の運行、平日のみ運行

便	受付締切時間
8時便	前日午後4時30分
9時便	午前8時30分
10時便	午前9時30分
11時便	午前10時30分
正午～1時 昼休み	
1時便	午後12時30分
2時便	午後1時30分
3時便	午後2時30分
4時便	午後3時30分

※土曜、日曜、祝日及び年末年始(12月29日から1月3日)は、運休です。

**\*予約時間について**

- 受付時間は、午前7時30分から午後4時30分までです。
- 利用日の2日前(運休日を除く)から予約できます。
- 当日予約は、右表の受付締切時間までお願いします。
- 8時出発便は、前日までに予約してください。

**\*予約センター** (八女市黒木総合支所内)  
**TEL 0943-33-2002**

**\*ご利用の流れ**



八女市地域公共交通協議会事務局 八女市役所 総務部 地域支援課 TEL23-1224

## 2. 地域公共交通活性化再生法の改正

### これまでの地域公共交通に関する国の施策

■ 平成10年6月の運輸政策審議会総合部会の答申を踏まえ、各事業の規制緩和や、地域公共交通の活性化のための支援策を実施してきたところ。

○H10年 6月：「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」  
(運輸政策審議会総合部会 答申)

#### 各事業の規制緩和

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和

#### 地域公共交通活性化のための支援策や制度の創設等

- H10年 : 「バス利用促進等総合対策事業」創設（オムニバスタウン整備事業等）
- H13年 : 規制緩和に対応した「地方バス路線維持費補助制度」の抜本改正  
(事業者ごとの補助→路線ごとの補助 等)
- 同 : 「交通需要マネジメント（TDM）実証実験」創設
- H14年 : 「公共交通活性化総合プログラム」創設
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設、コミュニティバスや乗合タクシー等の普及に資する乗合旅客運送に係る規制の適正化(道路運送法の一部改正)
- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H20年 : 「地域公共交通活性化・再生総合事業」創設
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）」創設
- H25年12月：「交通政策基本法」施行

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

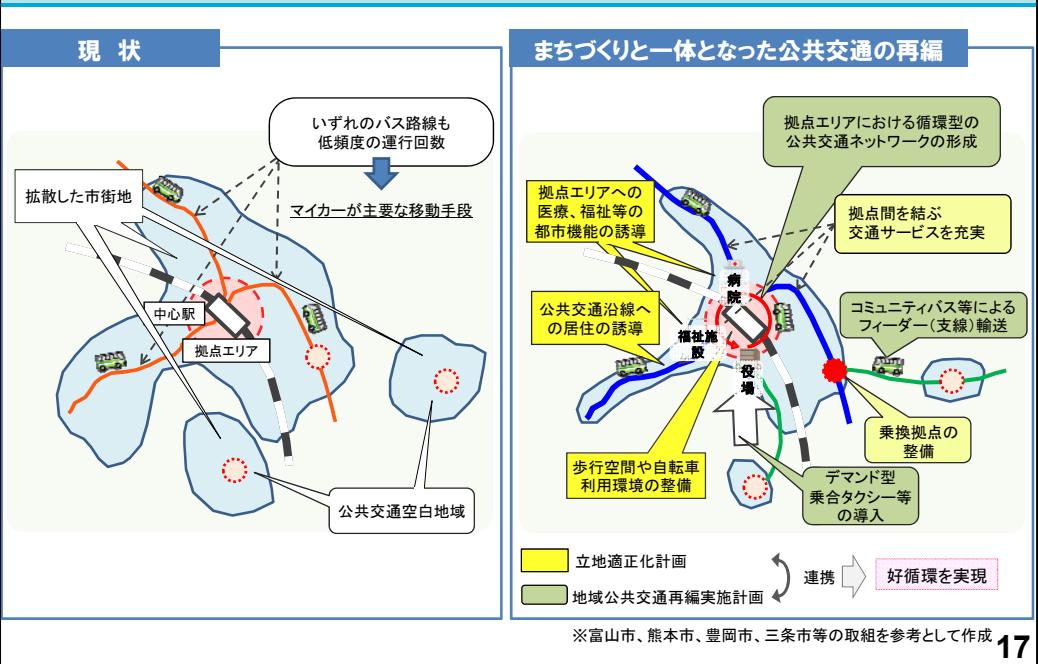
- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取り組みを進める制度を創設。

## 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

### 地域公共交通総合連携計画の作成・実施



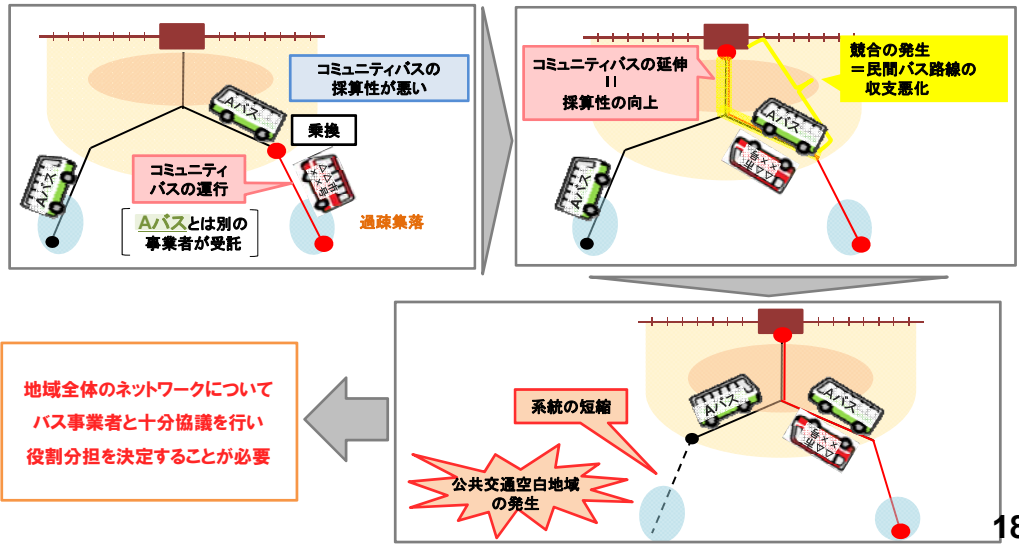
# 地域公共交通に係る問題の解決の方向性①



地域公共交通に係る問題の解決の方向性② 地域全体を見渡した総合性 国土交通省

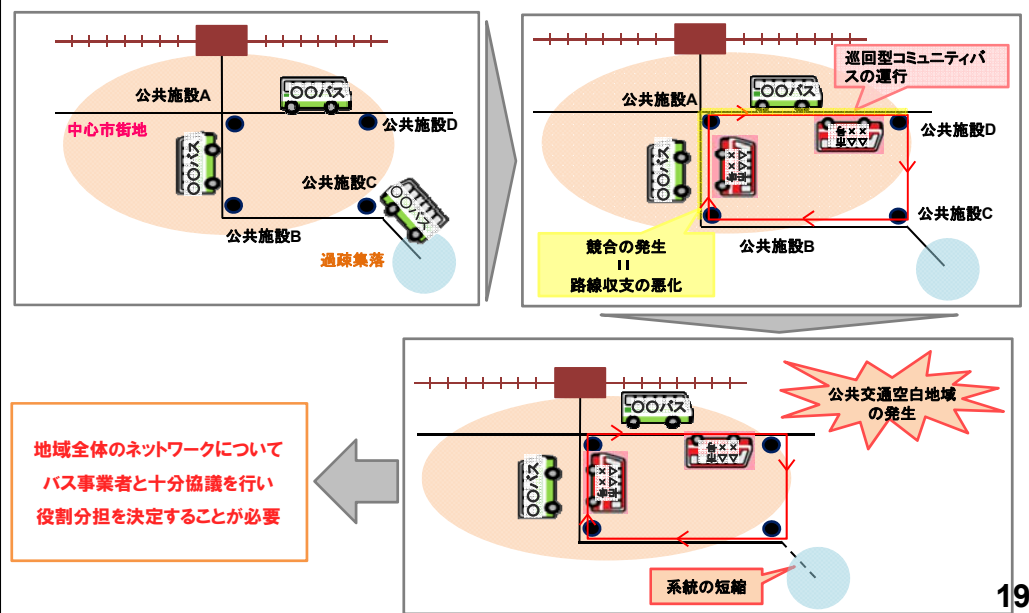
■ 地域全体の公共交通ネットワークを総合的に考え、交通機関相互の連携を十分に図ることが必要。特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要。

問題事例:コミュニティバスと民間バスの競合(パターン①廃止代替路線の延伸)



地域公共交通に係る問題の解決の方向性③ 地域全体を見渡した総合性 国土交通省

問題事例:コミュニティバスと民間バスの競合(パターン②公共施設巡回型)



地域公共交通に係る問題の解決の方向性④ 広域的な公共交通ネットワークの形成 国土交通省

- 既存の行政区域にとらわれない広域的な公共交通ネットワークの形成を図ることが必要であり、交通ネットワークを形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を図ることが重要。



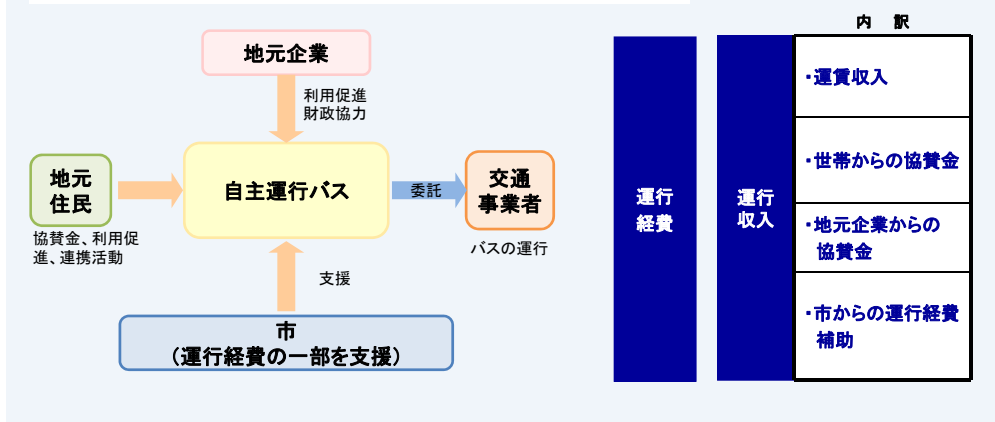
**<課題>**  
 ●バス路線が複数の市町村にわたるため、市町村どうし、あるいは個別市町村とバス事業者の間の調整が困難。

既存バスのサービスでは必ずしも通院ニーズに対応していないため、県、市、村がコミュニティバスの運営主体となり、広域的な移動を含めた通院行動を支援

地域公共交通に係る問題の解決の方向性⑤ 住民の協力を含む関係者の連携 国土交通省

- 住民の利用を促進する取組みや一定の負担も織り込んだ形で、公共交通ネットワークの形成を図ることが重要。

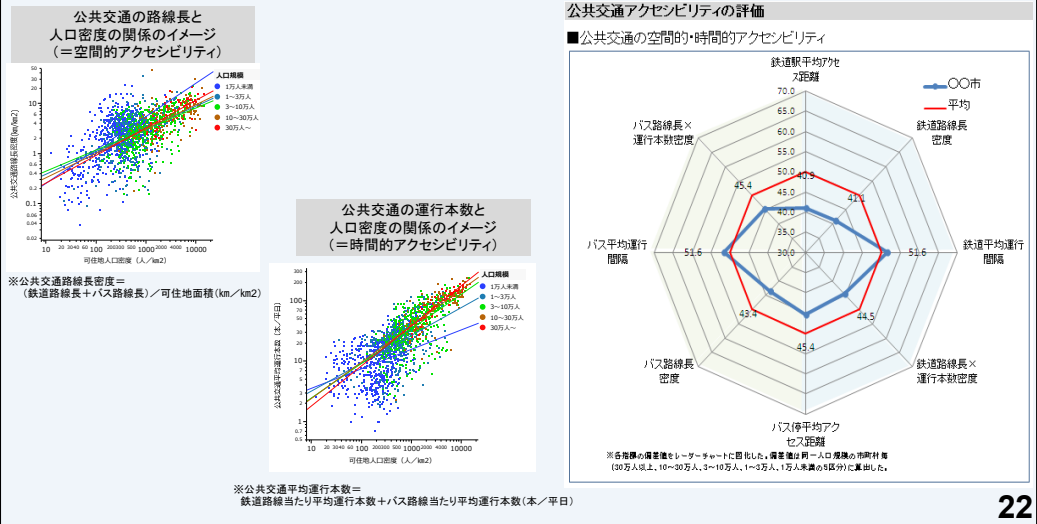
<地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施した例>





■ 地方公共団体による計画の現状評価と目標到達検証を可能にすることが重要。

公共交通のアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)に係る国土交通省の試算・分析に関する検討



<p><b>基本理念等(第2条～第7条)</b></p> <p><b>基本的認識 (第2条)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通の果たす機能                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・国民の自立した生活の確保</li> <li>・活発な地域間交流・国際交流</li> <li>・物資の円滑な流通</li> </ul> </li> <li>○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要</li> </ul> <p><b>交通機能の確保・向上 (第3条)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○少子高齢化の進展等に対応しつつ、                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊かな国民生活の実現</li> <li>・国際競争力の強化</li> <li>・地域の活力の向上</li> </ul> </li> <li>に寄与</li> <li>○大規模災害に的確に対応</li> </ul> <p><b>環境負荷の低減 (第4条)</b></p> <p><b>様々な交通手段の適切な役割分担と連携 (第5条)</b></p> <p><b>交通の安全の確保 (第7条)</b></p> <p>交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携</p> <p><b>国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等 (第8条～第11条)</b></p> <p><b>関係者の連携・協働 (第6条、第12条)</b></p> <p><b>法制上、財政上の措置 (第13条)</b></p> <p><b>国会への年次報告等 (第14条)</b></p>	<p><b>「交通政策基本計画」の間議決定・実行 (第15条)</b></p> <p>＜パブリックコメント、審議会への諮問等＞</p> <p><b>国の施策(第16条～第31条)</b></p> <p><b>【豊かな国民生活の実現】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活の交通手段確保 (第16条) … 離島等の地域の諸条件への配慮</li> <li>○高齢者、障害者等の円滑な移動 (第17条) … 妊産婦、ベビーカー等にも配慮</li> <li>○交通の利便性向上、円滑化、効率化 (第18条) … 定時性確保、乗継ぎ円滑化等</li> </ul> <p><b>【国際競争力の強化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化 (第19条)</li> </ul> <p><b>【地域の活力の向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国内交通ネットワークと拠点の形成 (第20条)</li> <li>○交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 (第21条)</li> </ul> <p><b>【大規模災害への対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等 (第22条) … 耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難</li> </ul> <p><b>【環境負荷の低減】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等 (第23条)</li> </ul> <p><b>【適切な役割分担と連携】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○総合的な交通体系の整備 (第24条) … 交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備</li> <li>○まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進 (第25条～第27条)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○調査研究 (第28条)</li> <li>○技術の開発及び普及 (第29条) … ICTの活用</li> <li>○国際的な連携の確保及び国際協力の推進 (第30条) … 規格標準化、交通インフラの海外展開</li> <li>○国民等の意見を反映 (第31条)</li> </ul> <p><b>地方公共団体の施策(第32条)</b></p>
--	---

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年5月21日公布)

### 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化(法目的に追加)

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの  
交通施策の促進

関係者相互間の連携と  
協働の促進

#### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

#### ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を  
国が支援する仕組み

#### 改正法案の基本スキーム

##### 基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携を明確化

##### 地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

< 現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項 >

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

#### 地域公共交通特定事業

現行

##### 地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築  
するため、事業者等が地方公共団体  
の支援を受けつつ実施

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

##### 地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等  
の同意の下に策定

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

#### ◆ 地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を支援する予算制度 (地域公共交通確保維持改善事業(平成26年度予算306億円)の内数)

- ・ まちづくりと連携した計画策定を支援。ケーススタディーを実施  
→ 国による全国の取組事例、データの提供を通じた助言  
→ 合意形成を促進
- ・ バスを地方公共団体が購入して民間事業者に貸し付ける場合の国による補助制度の創設

#### ◆ まちづくりとの連携による都市機能の立地誘導を支える公共交通等への支援の強化 (社会資本整備総合交付金(平成26年度予算9124億円)の内数等)

- ・ 駅前広場やバスの乗換ターミナル、待合所の整備等公共交通の利用環境の充実を重点的に支援

#### ◆ 地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度

- ・ バスの路線、輸送力の設定等に関する許認可の審査基準の緩和
- ・ バスの運賃・料金の規制緩和(上限認可一屆出)
- ・ 計画の維持を困難とするような行為の防止
- ・ 事業が実施されない場合の勧告・命令

24

## 法改正のポイント

### 現行制度の問題点

・ 人口減少社会の中で、民間交通事業者の事業運営に任せるだけでは、地域公共交通の維持や活性化が困難。

・ 現行の地域公共交通総合連携計画は、  
➢ 多くは民間バスの廃止路線をコミュニティバスなどで代替するための単体・局所的な計画にとどまる。  
➢ まちづくり等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。  
➢ 市町村単独の計画が、交通圏の広がりに対応できていない例が見られる。

・ 面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する仕組みが不十分。

### 法改正による対応

・ 地方公共団体が、それぞれの地域の公共交通のあり方を主体的に検討し、その再構築を先頭にして推進することができる仕組みを構築する。

・ 計画名を「地域公共交通網形成計画」とし、まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワークを再構築するための計画とする。  
・ 地域の実情に応じ、都道府県も市町村と共同で計画を作成できることとする。

・ 地方公共団体が中心となって面的な公共交通ネットワークの再構築を進めるための実施計画を国が認定する制度を創設し、予算措置、法律の特例措置等をパッケージで講じることにより、計画の実現を全面的に後押しする。

・ 地方公共団体の取組に必要な人材の育成についても、支援を行う。

25

### 3. 支援方策の充実

国土交通省

#### 地域公共交通確保維持改善事業 ～生活交通サバイバル戦略～

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

平成26年度予算 306億円  
(対前年度比1:00)

**1. 地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)**

<支援の内容>

- 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航




**2. 快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)**

<支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備(※)の更新等




【LRT】低床式路面電車による幹線的な交通システム

【BRT】連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

(※)レール、マクラギ、ATS、車両等

**3. 公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し(地域公共交通調査等事業)**

<支援の内容>

- 地域公共交通の確保に係る計画の策定のための調査
- 地域公共交通再編実施計画の策定のための調査
- 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進



**【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援**

平成26年度予算 25億円  
(東日本大震災復興特別会計・復興庁一括計上分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行(運行費補助要件の緩和等の特例措置により対応)
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行(実証運行の通年化等の調査事業の特例措置により対応)



平成26年度における制度改革事項（地域公共交通確保維持改善事業） 国土交通省

公共交通の充実にに向けた新制度の構築 【新規・拡充】

○地域公共交通再編実施計画の策定支援

（新規）  
地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に必要な経費を補助

【補助対象者】

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）

【補助率】

定額（上限：2,000万円）

○地域の協議会の機能強化（拡充）

地域間幹線バス・地域内フィーダー系統の運行の欠損に対する補助の対象に、「法定協議会」を追加

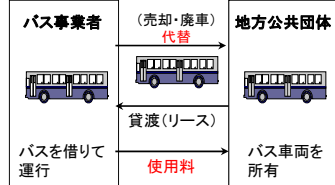
補助金の交付申請について、事業者が個別に行うか、地域全体分をまとめて法定協議会が行うか、地域の意向に応じて選択可能

バス車両の更新対策の強化

【新規】

・地方公共団体がバス車両を購入して事業者へ貸与する公有民営補助を創設

協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定



【補助対象者】  
地方公共団体  
【補助率】  
1/2  
(上限：750万円)  
【補助方式】  
2年間で均等に分割して交付

離島航空路に対する支援の強化

【拡充】

○補助対象要件の緩和

拠点都市一か所と結ぶ路線が確保されるだけでは、生活に不可欠なサービスが十分受できない離島については、島民の移動環境の改善に配慮し、島民運賃割引補助を一島につき二路線まで適用できるように要件を緩和

○島民運賃割引の基準運賃の引き下げ

島民運賃割引制度の引き下げ限度額を見直し、支援の幅を拡大

※平成25年度：47円/km



平成26年度：41円/km



被災地に対する支援の継続

【延長】

・仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行を支援する「特定被災地域公共交通調査事業」について、被災地のニーズに応じたきめ細やかな対応を図りつつ、平成27年度まで期限を延長

<有償運行の場合>

仮設住宅等の箇所数	補助上限額
60か所以上	6,000万円
30か所以上60か所未満	4,500万円
30か所未満	3,500万円

仮設住宅等の箇所数に応じて上限額を設定



<無償運行の場合>

補助上限額を段階的に見直し

平成26年度：3,000万円 ⇒ 平成27年度：2,500万円

28

成長戦略改訂に向けた地域活性化の取組みについて

内閣官房地域活性化統合事務局

地方公共団体支援のプラットフォーム

<関係関係会合>

内閣総理大臣の出席の下、モデルケース等の首長やアドバイザーグループの代表等と、取組みの成果及び単なる財政支援でない地域全体の社会・経済構造の変革につながる要望について議論

<連絡調整会議>

-地方公共団体に対するワンストップの支援の具体化・実務的な調整-  
(議長) 総理補佐官  
(構成員) 関係各省(内閣官房、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省等)

<事務局>

内閣官房  
地域活性化統合事務局

<政策対応チーム>

-モデルケース等の円滑な実施-  
関係府省の参加の下、内閣官房地域活性化統合事務局に設置

必要な施策を提案

税財政上・金融上の支援実現

<モデルとなる地方公共団体>

<モデルとなる地方公共団体で事業を行う事業者等>

助言  
ノウハウ提供  
意見交換

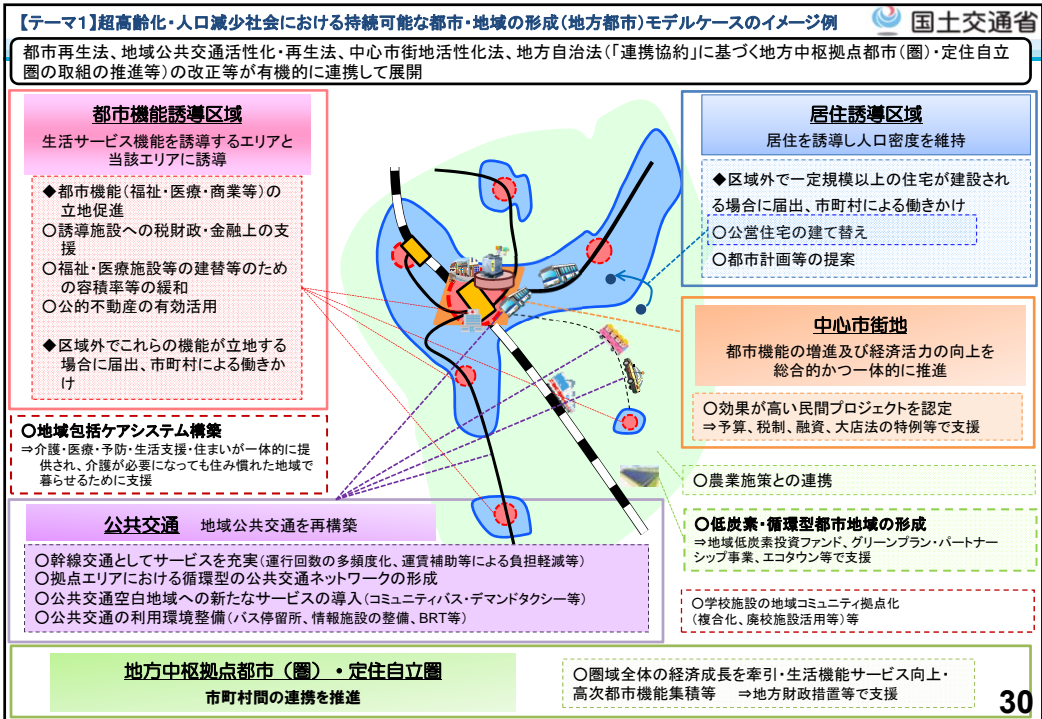
<地域への展開>

-ブロック別に、関係政務が出席し、地方産業競争力協議会とも協力して、シンポジウム実施

《地方産業競争力協議会》  
地域ブロックでの成長戦略の策定等

《ワーキングチーム》  
地域活性化担当大臣+有識者

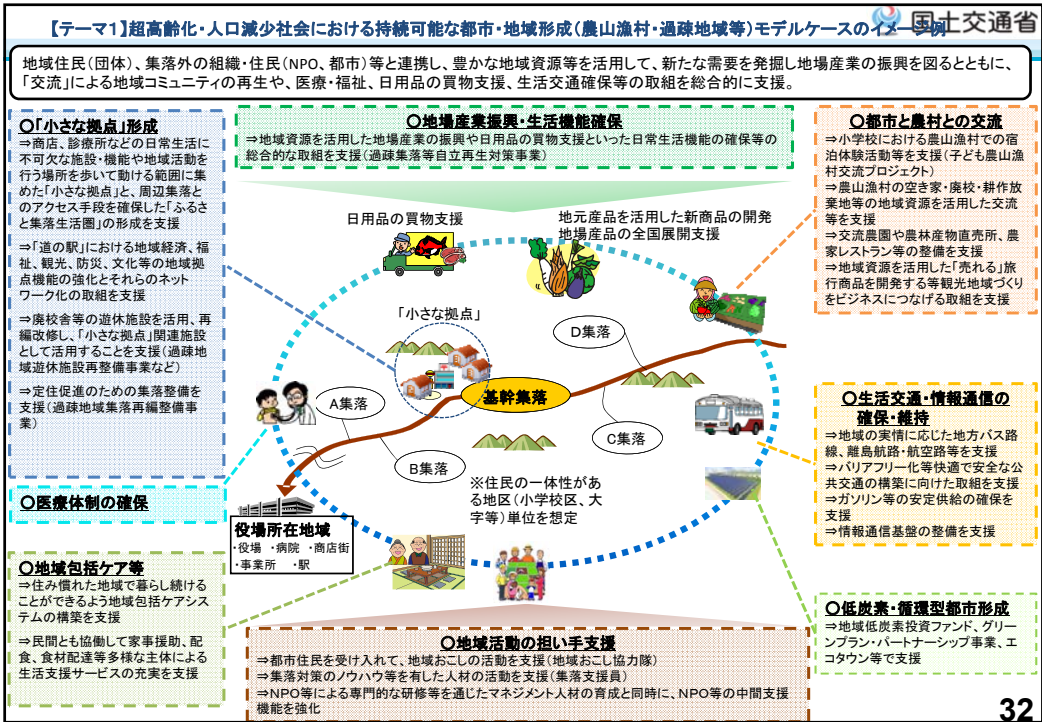
29



**地域活性化モデルケース選定提案(地方都市型)** 国土交通省

提案者	提案タイトル
富山県富山市	富山市のコンパクトシティ政策を中心とした包括的アプローチによる持続可能な都市・地域活性化モデルケース
奈良県橿原市ほか	「飛鳥シティ・リージョン」の元気創造ひとも元気に、まちも元気に、社会も元気に
宮城県石巻市	東日本大震災からの復興まちづくりと被災者を支える地域包括ケアの展開
北海道旭川市	北のプラチナシティ“あさひかわ”を目指して～誰もが多様な生きがいを見つける積雪寒冷都市～
新潟県見附市ほか	超高齢化・人口減少社会を克服するスマートウェルネス都市
長野県塩尻市	森林資源の循環活用による持続可能な田園都市づくり
鹿児島県鹿児島市	世界につながる鹿児島・まちなか創造プロジェクト～ワンランク上の交流・定住・癒しのステージへ～
熊本県熊本市	持続可能で創造的な多核連携都市の形成 ～熊本型のコンパクトシティを目指して～
北海道夕張市	持続可能な地域社会の構築と地域エネルギーの有効活用による元気創造への取組み
静岡県浜松市	“都市だって元気になりたい”持続可能な都市経営モデルケース

**31**



国土交通省

**地域活性化モデルケース選定提案(農山漁村・過疎地域型)**

提案者	提案タイトル
北海道沼田町	沼田町農村型コンパクトエコタウン構想
北海道下川町	しもかわ経済自立発展モデル～持続可能な農林総合産業構築による良質なくらしづくり～
愛知県設楽町、東栄町、豊根村	「奥三河」北設楽郡3町村の強みを活かした「住んでよし」「訪れてよし」の田舎の実現
京都府京丹後市、京都府ほか	グリーン・ウェルネスな新公共交通体系の構築とそれを核とした環境調和・健康未来創造スマートコミュニティの実現
島根県海士町ほか	持続可能な未来をつくる「学びの島」
岡山県真庭町	循環型の地域づくりを通じた「真庭ライフスタイル」の構築と交流・定住の促進

33

地域公共交通に関しては、地方自治体において、地域公共交通政策の企画・立案に関するスキルアップを図る機会が少ない状況等を踏まえ、地域公共交通関連業務に従事する地方自治体職員等に対し、業務上必要な知識の修得や、事務能力の向上等に資する研修を実施。

概要

○実施場所等

国土省柏研修センターにおいて、4泊5日で実施  
平成25年度より回数を1月、6月の年2回に増加

○対象者

地方自治体の地域公共交通関係担当職員、  
地方運輸局等職員

○過去の参加者数

平成23年度 50名  
平成24年度 63名  
平成25年度(Ⅰ期) 44名  
平成25年度(Ⅱ期) 44名



主な講義内容

○国の関連施策等

地域公共交通確保維持改善事業をはじめとした地域公共交通関連の支援メニューの活用方策等について講義

○地方自治体の取組み

大臣表彰受賞団体より講義

○交通事業者の取組み

地域で活躍する交通事業者より、実施している取組みについて講義

○計画手法等

第一人者の学識経験者より、優良事例を交えて講義

○課題研究

参加自治体の事例を研究材料とし、研修員で別に研究、発表を行い、学識経験者より講評

立地適正化計画(都市再生特措法)、地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法)を活用して、地域におけるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進するため、計画作成や事業実施等について、国土交通省が市町村等を総合的に支援。

都市と交通が連携して総合的なまちづくりを展開

- 本省内に都市と交通の合同プロジェクトチームを設置。  
両制度を共同で運用し、意欲ある都市を支援。  
本省・整備局・運輸局による現地支援も実施。

地域に身近な相談体制を構築

- 整備局(建政部)等・運輸局(企画観光部)にワンストップ窓口を設置。  
計画策定や事業実施等の相談に地域に身近なワンストップ窓口で対応。

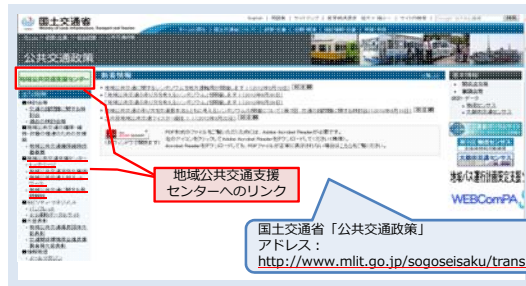
丁寧な情報提供とノウハウの蓄積・共有で取り組みやすい環境整備

- 制度の内容や活用方法等に関する説明会をブロック毎に開催。
- 先進自治体や学識経験者等の人材を紹介。
- 先行事例のノウハウを蓄積・情報共有し、取組みを広く展開。

# 地域公共交通支援センターの開設①

地域公共交通の確保・維持に取り組もうとする地域の関係者にとって参考となる全国の先進事例や国の支援制度等について、一元的に最新の情報を発信するためのホームページを開設。

① 国土交通省ホームページからアクセス



国土交通省「公共交通政策」アドレス：  
<http://www.mlit.go.jp/soqoseisaku/transport/index.html>

② 地域公共交通支援センターに直接アクセス



地域公共交通支援センター  
アドレス：  
<http://koutsu-shien-center.jp/>

# 地域公共交通支援センターの開設②

(事例紹介の一例)

**榛原村(東京都)：デマンドバス「やまびこ」本格運行**  
既存の路線バスに結節するフィーダー(支線)交通の導入

人口	2,544人	モード	コミュニティバス
面積	105.42km <sup>2</sup>	道路運送法(回)第21条	
人口密度	24.13人/km <sup>2</sup>	現況	種別村

**取組の背景**

- 地域公共交通の確保が課題となる山村の過疎地域である。
- 路線バスが運行している路線が減少し、高齢者が移動が難しくなっている。
- 多くの高齢者が移動が難しく、健康や生活の質が低下している。
- 高齢者の高齢化率は42%以上と高齢化が進んでいる。

**取組の概要**

- 地域公共交通の確保が課題となる山村の過疎地域である。
- 路線バスが運行している路線が減少し、高齢者が移動が難しくなっている。
- 多くの高齢者が移動が難しく、健康や生活の質が低下している。
- 高齢者の高齢化率は42%以上と高齢化が進んでいる。

**取組の成果**

- 地域公共交通の確保が課題となる山村の過疎地域である。
- 路線バスが運行している路線が減少し、高齢者が移動が難しくなっている。
- 多くの高齢者が移動が難しく、健康や生活の質が低下している。
- 高齢者の高齢化率は42%以上と高齢化が進んでいる。

32 榛原村

**効果と負担**

**効果** 【生活交通の確保】

- 平成23年度の1ヶ月間の利用者は、神戶地区4,826人、藤原地区1,586人であった。また、小中学生の通学において1人当たりの通学がなくなり、より安全性が向上され、交通手段を持たない高齢者の外出機会も増加している。

**負担** 【自治体(町)と民間事業者(バス事業者)】

- 平成23年度の年間運行経費は2地区で13,276千円となっている。
- 平成23年度の収入については運賃収入で424千円、国庫補助金(地域公共交通確保推進事業)補助金1,024千円、委託料1,149千円が収入となっている。

**プロセスと課題**

**住居グループインタビューの実施** 【プロセス、現状把握】

- 高齢者グループインタビューを実施し、高齢者がどのような生活を送っているか、高齢者の移動手段(バス)をどう使っているか、マイカーでの移動が、小中学生の通学における安全の確保、高齢者で自動車運転が難しい人への対応、新しい交通システムを導入した場合の運賃や乗降場の整備等、地域における必要とする課題を把握した。
- これらの現状と課題を、各地区での運行計画に反映させた。

**創設工夫・知見・教訓**

**コンセプトの明確化** 【地区、商業の位置づけ】

- 新しい交通システムの導入に際しては、地域公共交通の確保において導入のコンセプトを明確化した。すなわち、
  - ①バスターミナル(支線)交通により、交通空白(不便)地域を解消する。
  - ②高齢者や小中学生、高齢者等の移動手段の確保を支援する。
  - ③バスターミナル(支線)交通により、安全安心な移動が実現できるようにする。
  - ④高齢者の改善、充実と連携し、高齢者の公共交通ネットワークの形成を目指す。
- バスターミナル(支線)交通の導入に際しては、これまでバスターミナル(支線)交通の導入から路線バスの利用を削減していた人々のニーズを踏まえ、高齢者の移動手段の確保、高齢者の移動手段の確保、高齢者の移動手段の確保による交通の確保、地域の活性化を図る。また、路線バスの改善・充実と新たな交通システムの導入と連携し、一つの公共交通ネットワークとして機能することで、高齢者の利用促進(乗客確保)を図り、バス交通の確保、活性化を図る。

**連絡先、参考URL等**

連絡先：榛原村企画課 電話 042-988-1011  
参考URL：榛原村地域公共交通  
<http://www.town.hirahara.tokyo.lg.jp/content/168366/168366/168366/168366/168366.html>



公共交通政策全般について、国民の皆様に関心を持って頂くため、各地方運輸局等を通じ毎月発行しているメールマガジン。  
 記事の内容は、国土交通省が取り組んでいる公共交通政策の内容、地域における興味深い事例の紹介やイベントの開催案内など幅広く取り扱っている。  
 地方自治体、交通事業者、NPO、有識者から一般の方まで、幅広い方々に配信している。

記事見本



※本省にて作成したメールマガジンのバックナンバーは、国土交通省ホームページで閲覧可能。  
 ※地方運輸局等によっては、独自の情報を付加して発信しているところもある。

登録方法

件名、本文に必要な事項を記入のうえ、下記メールアドレスまでご連絡ください。  
 koutukeikaku\_joho@mlit.go.jp

【件名】  
 メールマガジン配信希望

【本文】

- (1) メールアドレス
- (2) ご住所(都道府県)
- (3) ご職業(例: ○○県公務員、交通事業者、報道関係、学生など)
- (4) 配信を希望される地方運輸局等

公共交通政策部ゆるキャラのりたろう

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になると決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



38

4. 地域の取り組み

39

## 地域の取組み①（熊本県八女市(人口6.8万人)）

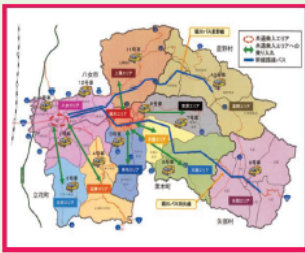
**取組み(功績)の概要** 『乗合タクシーを導入して交通空白地域を解消し、同じ経費で市民生活の質向上を実現』

- 既存の路線バス、患者輸送車、福祉バス等の見直しや、乗合タクシーの導入で、地域の公共交通を抜本的に再編した。
- 地域間の移動は路線バス、地域内の移動は乗合タクシーと役割分担し、交通空白地域を解消した。
- 市町村合併前の各市町村の交通対策予算と同等の額で、高水準の交通施策を実現し、飛躍的な効果を上げた。
- アンケートや広報取材等で、市民が生活の質の向上を実感していることが明らかになった。

### ○事業内容

#### 1. デマンド型乗合タクシーの運行

・市内に点在する交通空白地域の解消に向けデマンド型の乗合タクシーを導入。



#### 2. 幹線路線バスを維持し地域間移動を確保

・幹線路線バスは確保維持し、支線は朝夕の通勤通学用にダイヤ改正。  
・旧市町村を越える移動は幹線路線バスを利用。

#### 3. 導入前と同等程度の経費で飛躍的な成果

・合併前の市町村が協議して地域の公共交通連携計画を策定。別々の交通政策を再編統一することで、同じ経費で飛躍的な効果を上げることに成功した。

#### 4. 市民が生活の質の向上を実感

・平成23年8月の市民アンケートで、利用者の80%が「暮らしが便利になった」、38%が「外出機会が増えた」と回答。市民に交通空白解消と生活の質の向上を実感していただいた。  
・平成24年7月の九州北部豪雨で幹線道路が寸断され、路線バスが運休した時も、乗合タクシーは1日も休まず運行し、災害にも強く市民生活の安心安全を支える乗り物としても高評価を得ている。

80%の人が暮らしが便利になったと回答

広報やめH23.10月号

広報やめH24.9月号

## 地域の取組み②（兵庫県豊岡市(人口8.6万人)）

### 各交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築

**全但バス(路線バス)**  
中心部から生活拠点を運行(幹線系統)

※出典:全但バス(株)

**イナカー(市営)**  
生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数:8路線12系統  
使用車両:12両  
大人運賃:初乗り100円、上限400円

※ 健康長寿社会を創造するスマートウエルネスシティ 総合特区指定地方公共団体

**効果**

- 交通空白地域の発生を防止
- 運行経費の抑制
- 市内のバス交通の効率化

**チクタク(地域主体交通)**  
デマンド型の自家用有償運送

路線数:3路線4系統  
使用車両:3両  
大人運賃:初乗り100円、上限200円

※出典:豊岡市

**イナカー(市営・デマンド)**  
利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

**コバス**  
市中心部の循環コミュニティバス

系統:2系統  
使用車両:2両  
大人運賃:100円

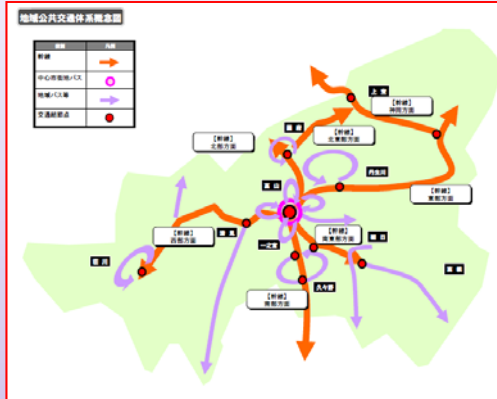
**凡例**

- 全但バス
- イナカー(定時定路線)
- イナカー(デマンド)
- チクタク

### 地域の取組み③（岐阜県高山市(人口9.3万人)）

#### 合併前の旧市町村バスを再編し、路線バス含む新たなバスシステムを構築

- 民間バス路線網を活用して「幹線バス」を再編し、市町村福祉バスを「地域バス」として再編。
- バスによる自宅からの通学を可能としたダイヤ設定や、デマンドバスの導入の実施。
- 幹線バスや地域バスを利用して高山市街地を訪れた市民等を対象に「中心市街地バス」を導入。
- 遠距離の利用でも運賃が上限1,000円となる「市民乗車バス」の導入。
- 乗り継ぎによる利便性の低下を防ぐため、待合所の確保やベンチの整備を実施。



#### 効果

市街地におけるバス利用者が対前年比25%増

(75,225人(H22)→93,768人(H23))

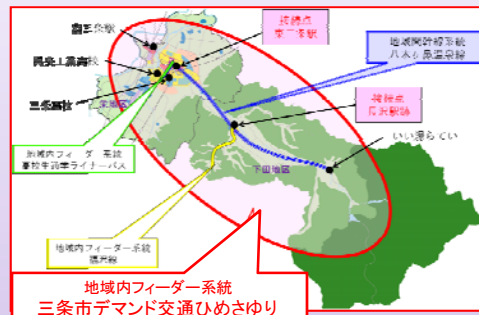
全市民の95.5%がバス利用可能となった。

### 地域の取組み④（新潟県三条市(人口10.2万人)）

#### バス路線の縮小・廃止により拡大した公共交通空白地域等において、デマンド交通を本格運用

- 利用者の希望する時間・停留所に直接運行
- 停留所を611か所設置(半径300mに1か所)
- 三条市地域公共交通協議会が市内タクシー事業者4社に運行を委託
- 経費を抑えるために社会実験中は初期投入費用のかからない東京大学のオンデマンドシステムを活用

※ 健康長寿社会を創造するスマートウエルネスシティ総合特区指定地方公共団体



#### 効果

高齢者等の移動手段の確保

➡ 外出機会の増大、家族による送迎の減少

高齢者が関わる事故の減少



※ 健康長寿社会を創造するスマートウエルネスシティ総合特区指定地方公共団体

## 地域の実践⑤（富山県富山市(人口42.2万人)）

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す



**富山市が目指す串とお団子の都市構造**  
串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通  
お団子：串で結ばれた徒歩圏

### 富山港線LRT化事業（平成18年4月29日開業）



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

### 《運行サービスの向上》

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

### 《関連施策》



フィーダーバスとのスムーズな乗換（岩瀬浜駅）



駐輪場（越中中島駅）

### 効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

住民のライフスタイルの変化



歩行者数の増加、空き店舗の減少

買い物目的の外出機会の増加

## 地域の実践⑥（熊本県熊本市(人口73.4万人)）

市営バスの民間移管と複数のバス企業を巻き込んだ路線再編

○ 平成24年3月、熊本市が目指すべき公共交通ネットワークの将来像を示した公共交通グランドデザインを策定し、以下の3項目を柱に各種施策を展開。

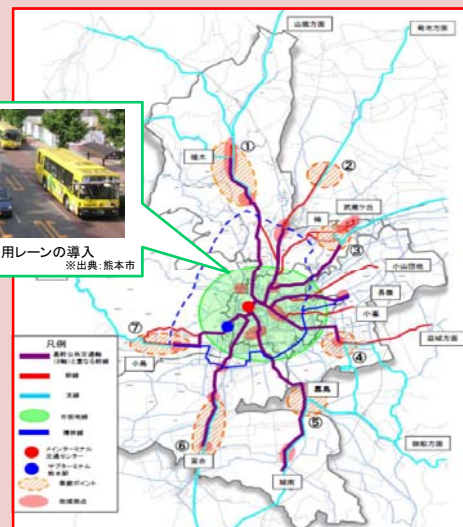
- ①基幹公共交通軸の強化
- ②日常生活を支えるバス路線網の再編
- ③公共交通不便地域等の解消

「熊本市公共交通グランドデザイン」(平成24年3月)

○ 市営バス路線を民間に移譲するとともに、他の4つの既存民間事業者を巻き込んだわかりやすく効率的なバス路線や運行体制の構築を目指す。  
(市・事業者共同で「バス路線網再編プログラム」作成(H25.3))



バス専用レーンの導入 ※出典:熊本市



### 期待される効果

バス利用者の利便性向上

バス事業者の持続安定的な経営

## 地域の取組み⑦（新潟県新潟市(人口81.2万人)）

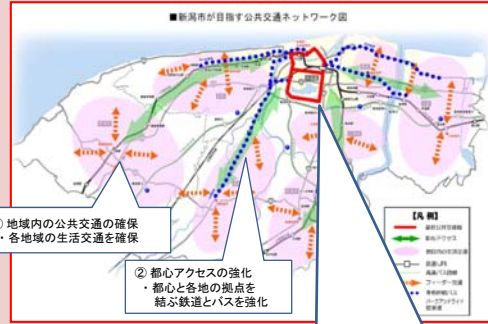
### 都心部へのBRTの導入とバスネットワークの再編

新潟市が「多核連携型都市」を目指し、交通施策と連動したまちづくりを推進。

具体的には、以下3つの視点から、基幹公共交通としてのBRTの導入を中心とした全市的な公共交通ネットワークの強化を目指す。

- ① 地域内の公共交通の確保
- ② 都心アクセスの強化
- ③ 基幹公共交通の強化

※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ  
総合特区指定地方公共団体



### 期待される効果

超高齢社会や環境問題への対応

まちなか再生・拠点性強化

健幸都市づくり

安心安全

BRT(Bus Rapid Transit):

バス専用道・専用レーンの導入や連節バスの導入等により定時性・速達性の向上や快適性の確保を図ったバス輸送システム。

- ③ 基幹公共交通の強化  
・都心の主要拠点を結ぶ

BRTの導入



榎谷小路におけるBRTイメージ



※出典:新潟市

「にいがた交通戦略プラン」(平成20年3月)  
 「新たな交通システム導入基本方針」(平成24年2月)  
 「新潟市BRT第1期導入計画」(平成25年2月)

## 地域の取組み⑧（若桜鉄道(鳥取県若桜町、八頭町)）

厳しい経営環境のなか、自治体が施設を保有し、鉄道事業者は運行业務に特化する『公有民営方式』への転換と、地域の関係者による利用促進等を実施

### ■鉄道事業再構築事業

- ◇若桜鉄道が保有する用地・施設を若桜町・八頭町が無償譲り受け維持管理を行い、若桜鉄道に無償貸与。

### ■地域が一体となって展開する利用促進

- ◇自治体職員による利用促進
  - ・若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト、公務利用等
- ◇沿線住民による利用促進
  - ・自治会等による計画的な回数券購入等

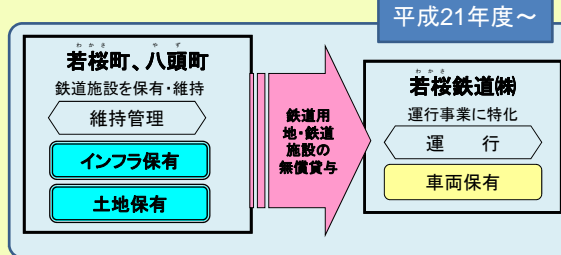
### ■観光資源を活用した需要喚起

- ◇各種イベントの企画・開催
  - ・SL等車両運転体験等
- ◇観光商品の企画・販売
  - ・団体ツアー誘致、関連グッズ販売等

### 効果

安全・安定した運行の維持

沿線住民の地域活動の活性化



(若桜鉄道のSL)

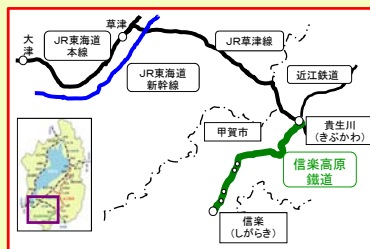
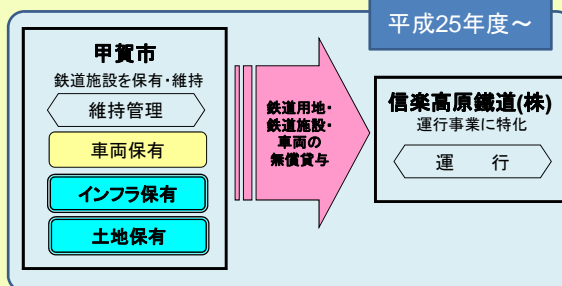


(観光ツアーの様子)



自治体が土地・施設・車両を保有し、鉄道事業者は運行業務に特化する『公有民営方式』の導入。

- 安全で快適な輸送サービスの確保
  - ◇鉄道施設の維持修繕・老朽更新等の着実な実施
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収
  - ◇甲賀市職員による利用促進
    - ・職員の鉄道通勤へのシフト、エコ通勤の推進
  - ◇地域と連携した利用促進
    - ・地域のお買物券やフリー切符の販売 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収
  - ◇各種イベントの企画・開催
    - ・トロッコ風列車の運行 等
  - ◇観光関連商品の企画・販売
    - ・陶製干支切符、抽選券付き回数券の販売、観光協会加盟店の割引 等
- その他
  - ◇鉄道業務体験プログラムの実施
  - ◇サポーターズクラブの設立



期待される効果

安全・安定した運行の維持

収支の均衡

ご清聴ありがとうございました



## 第101回総会講演録（平成27年2月9日（月））

### 「都市における公共交通のあり方」 ～まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築～

国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター ためくに たかとし 為国 孝敏氏



#### 【略歴】

1959年、北海道生まれ。1983年、日本大学大学院理工学研究科修了。土木学会、栃木県内の大学教授を経て、まちづくりNPOを主宰。佐野市をはじめ、栃木県・群馬県において、多くのまちづくり活動や人材育成の支援・コーディネートに携わる。現在では、佐野市において市営バス総合アドバイザー、佐野ブランド認証・広報活動委員長（さのまる仕掛け人）、まちなか活性化協議会コーディネータ、クリケットのまち佐野サポータークラブ理事など、官民間わず幅広い活動をしている。

#### 【はじめに】

皆さん、こんにちは。関東運輸局の地域公共交通マイスターをさせていただいております。合わせて、ゆるキャラグランプリ2013で1位になった佐野ブランドキャラクター「さのまる」の仕掛けも担当しております。

今日は「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築」というお話をさせていただきますが、これは、昨年11月20日に、関東運輸局・関東地方整備局の主催による地域公共交通セミナーで基調講演をさせていただいた内容を、少しバージョンアップさせてお話させていただきます。

といいますのは、今、都市とか交通にかかわる法律がどんどん改正されているのですね。ここ2、3年の間で一気に変わってまいりました。そのために、逆に、自治体も交通事業者も、ちょっと戸惑っているところがあるのですね。なぜ変わってきたかというのは、今までの都市や地域公共交通に関わる政策の成果がなかなか出てこない。地方創生の議論が積極的に進められておりますけれども、それに合わせるように成果を出していくために法律が改正されてきているといえると思います。

今日、キーワードで覚えておいていただきたいのが、コンパクト・プラス・ネットワー

クという言葉です。今、地方創生に関して国土交通省で出している政策のトップに来て  
いるのが、このコンパクト・プラス・ネットワークという言葉です。先だつてのセミナー  
でも国交省の幹部の方が挨拶の中で盛んに言っていました、「熱心な自治体しかもう応  
援しません」と。これははっきり何回も言われていました。今日の講演では、その辺りをお  
土産にして持って帰っていただくとありがたいなと思っております。

これから1時間弱、今の現場の状況を含めて、パワーポイントを使いながらお話をさせ  
ていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

まず今日の講演内容ですけれども、最初に、都市政策の動きについて少しお話をさせて  
いただきたいと思います。

その中では、まちづくりとの連携を図る。従来のバス交通の考え方を改めて、まちづく  
りとの連携を図るということがポイントになってきています。

2つ目は、最近の取組として、皆さん方もお聞きになっていると思いますけれども、デ  
マンド交通という言葉ですね。これに対する疑問と納得の取組というお話をしたいと思っ  
ております。

3つ目は、私が地域公共交通マイスターに選ばれた関係もあるのですがけれども、もう1  
0年近くサポートさせていただいております佐野市営バスの取組を、ご紹介したい。佐野  
市営バスの取組というのは、平成24年に国土交通省の大臣表彰をいただいております。  
この時のポイントは、協働のまちづくりの視点から合意形成を図っていくのだというよう  
な形。この事例をお話ししたいと思っております。

最後に、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築とはどういうことな  
のかというようなことをお話しして、今日の講演にしたいと思っております。

ちなみに、その下に、地域公共マイスターとは何ですかというのを書いてあります。関  
東運輸局で始めたのですが、今、東北運輸局と九州運輸局でも名前を変えてこれと同じよ  
うな取り組みが広がっております。是非、覚えていただくとありがたいと思ってお  
ります。

### **【都市政策の動き】**

最初の「都市政策の動き」ということですが、先ほどコンパクト・プラス・ネットワ  
ークという言葉をお話しさせていただきました。皆さんご承知のとおり、実は、都市側の動き  
としては、多分10年ちょっとぐらい前からだと思いますけれども、平成18年、まちづ  
くり三法が改正されて、そこからコンパクトシティという言葉が出てきたと思います。



私はその時に群馬県伊勢崎市の都市計画マスタープランの委員長をさせていただいていたのですが、その時に出てきたコンパクトシティという言葉、誤解されたら困るから、マスタープランには使わないでおこうとあって、使わなかった記憶があります。それはなぜかということ、平成17年に市町村合併がありまして、伊勢崎市も周りと一緒に合併して20万都市になりました。でも、コンパクトシティという言葉の中で、都市機能を集約するのですけれども、どうしても都市構造を集約するという誤解を受けかねない。そうすると、合併した周りの町とか村は切り捨てかと言われる可能性がある。それは新市としてまずいよねということで、担当と話をしまして、「持続可能な都市へ（都市の成熟化と持続的発展の調和）」というような言葉に変えさせてもらいました。

ですが、国交省ではコンパクトシティという形で広めてまいりましたけれども、残念ながら、今のような問題とか誤解とかというようなことで、なかなかうまくいかない。しかも、都市構造をコンパクトにするというふうになっていくと、すごく時間がかかります。ですから、目に見える成果はなかなか出てまいりません。本当はコンパクトなライフスタイルをつくるというのがコンパクトシティなのですね。ですが、どうも都市構造をコンパクトにすればいいのではないかという誤解も生まれたりしていたものですから、なかなかうまくいっていませんでした。

そういう中で、今回変えてきましたのが、多極ネットワーク型コンパクトシティという言葉を使ってきました。これは、赤いラインを引いてありますけれども、自家用車に過度に頼ることなく公共交通によって医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできる、要は日常生活に必要なサービスとかというものを身近に存在させる。だから、コンパクトシティ本来の目的である、コンパクトなライフスタイルをつくるというような方向に変わってきました。

### **【立地適正化計画の創設～都市計画と公共交通の一本化】**

それにあわせて法律が施行されまして、都市再生特別措置法の一部を改正してまいりましたのが昨年8月です。この中で出てきたのが立地適正化計画制度ということです。

皆さん方、是非これは覚えておいていただきたいと思うのです。都市づくりをやっていく上においては、この制度に取り組んだ方が大きなメリットがありそうです。

どういうことかということ、都市計画マスタープランとか、都市交通マスタープランとか、みどりの基本計画とか、いろいろなマスタープランがございますけれども、こういうものを横断的につなぐことによって、その都市の立地の適正化を図っていかうのではないかと

うことなのです。この中で強く言ってきたのが、公共交通の問題なのです。つまり、移動手段をちゃんと確保する、それによって都市の活力を担保していこうというような話になっていきます。

ここに、都市計画と公共交通の一体化ということを上の方に私の方で書かせてもらいましたけれども、今、国交省自体、都市部局と交通部局が強力にタッグを組み出しました。昨年の時にちょっとセミナーで話した時も、その後、国交省の人たちとも話したのですけれども、かなり強く横のつながりをつくっています。そうしていかないと、どうもなかなか、地方創生とかいいながら進んでいかない、活力が生まれていかないということになってきた中で、この多極ネットワーク型コンパクトシティということを出してきたのです。

多極ネットワーク型なんて難しく言うとあれなのですが、要はコンパクト・プラス・ネットワークということで、今、集落のあるところ、合併したところや何かもそうですよね。それぞれ集落になっている、町になっているところ、それを無理やり中心に持ってくるかということではなくて、今ある集落の活力をそれぞれつくりながら、その間を公共交通でつなげましょうという考え方です。

集落自体の規模はいろいろありますけれども、そういうところと集落間を結ぶ公共交通ネットワークをちゃんと機能させましょうという考え方で、それで多極なのです。多極と言ってしまうと、同じような極（拠点）が複数あるというふうに思われがちですが、決してそうではありません。地域のそれぞれの拠点です。そういうところを結ぶネットワークをしっかりとしましょうという考えですので、この立地適正化計画制度を機能させていきますと、公共交通というのは非常にメリットが大きいということになっていきます。

#### **【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正のポイント】**

では交通の方ですが、従来の地域公共交通は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律という形の中で、地域の活性化協議会をつくったりしながら進めてまいりました。それが、交通政策基本法という、皆さん方もいろいろご承知だと思いますけれども、紆余曲折がありました。やっと元になる法律ができて、平成25年12月に施行されております。

この基本法の中では、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保とか、まちづくりの観点からの交通施策の促進とか、関係者相互間の連携と協働の促進とうたってはいるのですが、それを具体的に示したのが今回の改正なのです。地域公共交通の活性化及び再生に

関する法律が昨年11月20日に改正になった。先ほど私が言いました、地域公共交通セミナーで基調講演をさせていただいたというのは、その日なのです。ですから、法律施行日になっていましたので、国交省の幹部職員の方も、法律が通った、施行されたものから、言ってくるのが強気だったという記憶があります。

どういうことかという、今までの法律でつくられてきました地域公共交通総合連携計画というのがありまして、これがあって地域公共交通の運行に補助という形で国のお金や何かが出てきたわけです。それが今度は、地域公共交通網形成計画、網というネットワークの形成計画という形のを策定しなさいよというようになりました。

従来、連携計画の方で補助とかを受けておられる、多分、多くの自治体の方はそうだと思うのですが、今、連携計画そのままですと、連携計画の任期が終わるとその後ありませんので、形成計画の方に準備をされていかないと補助金は出てこないということになっていきます。

何が違うかという、従来の連携計画に追加する事項があって、これがこの中に書いてあります2つの事項です。「コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携」あるいは「地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築」ということが強くうたわれてまいりました。

私はマイスターになって3年半ぐらいになります。初代のマイスターですから、現在2期目のところに入っています。マイスターは、今、関東運輸局では17名いるのですが、まちづくりからのアプローチをしているのは私だけなのです。マイスターに就任して以来、事あるごとに関東運輸局の人にはお話ししていて、現場で動いていると、地域公共交通はただ運行補助だけやればいいと思ったらだめだよ。それは無理だ、絶対にまちづくりとリンクさせないとだめなのだと。まちづくりとの連携を強く訴えかけてきましたら、今度、法律がそのように変わってしまいました。言ってきた以上、これはちょっと逃げられなくなったなという感じでおりますけれども、今まで以上にまちづくりとの連携が不可欠ということになってまいりました。

### **【まちづくりとの連携を図るとはということか】**

では、どうするか、どうすればよいかというところをこれからお話ししていきたいなと思っております。

まちづくりとの連携を図るとはということかという、この中にハードとソフトというものがあります。ハードとソフトという考え方がありまして、ハード面では、要は都市

施設との連携です。それと、もう1つ、まちづくりとの連携ということになっていきます。都市施設との連携では、面的な公共交通ネットワークとの再構築ということになります。ただ、これは誤解しないでいただきたいのは、大体、バス路線を地域の中でつくっていきますと、公共施設のところをつなぐことを優先しがちになります。その公共施設を市民の方たちがどれだけ利用されるかということを中心に無視して公共施設とつないでしまって、路線が複雑になったり、長くなったりします。それによって、公共交通自体のサービス水準が落ちていく、しかも乗らなくなるというところがあります。

ここでいう面的な公共交通ネットワークとの再構築ということは、都市施設ということですので、公共施設だけではありません。特に、今は、この利用者の最たるものは高齢者の方たちです。高齢者の方たちの需要は、通院と買い物です。通院といっても、総合病院だけではありません。ですから、そういうところをうまく考えてあげる。

あとは高校生以下の子どもたちですけれども、スクールバスを出されているところは気にしないほうがいいですよ。私立の高校や何かは、もうそれで子どもたちを引っ張ってこない、死活問題ですから、なかなかこちらが走らせるようなバスに協力してといっても難しいです。公立のところですよ。公立のところや何かは、やはりうまく足として確保してあげればいい。高校生は自転車が多いのですけれども、雨が降ったときは、やはり対応してあげるといいかなと思います。

そうすると、ではこれはどういうことかということ、行政はどこでもつくっていますけれども、総合計画とか都市計画マスタープランのようなものと連携を図るのだと。つまり、それがハードとしてのまちづくりの方向性に合致するという形、そこと連携しているというふうに見てくれますので、そういう方向をお願いしたいということです。

もう1つ、これはハードだけではなくて、まちづくりは当然ソフトも連携しないとおかしくなります。しっかりとした町にはなっていない。その中で、これは私が積み上げてきたものでお話ししますが、1つが、市民協働、市民参加との連携といいますか、そういう形なのですが、何かというと、バスを維持していくために重要なのは、市民の方たちが当事者意識を持つということなのですね。

後でもお話ししたいのですけれども、地域でアンケート調査をとると、バスは要りますか、要りませんかということ、大抵「要る」になるのですよ。乗るかどうかは別、あるにこしたことはないという形で、大抵みんなバスが欲しいと言ってきます。議会の皆様だと、なおさらそういう要望、陳情がいろいろ出てくると思います。でも、そう言われても乗ら

ないのですよね。なぜかという、当事者意識を持っていただいていない。それと、自分たちのバスだという、マイバス意識といいますけれども、その辺りが残念ながら希薄。これがほとんどですね。ですから、それを醸成しないといけないということですね。そのためには、地域への普及啓発と連携していかないといけないということになります。

今、まちづくりのトレンドは、地域の誇りと愛着の醸成ということになっていきます。自信をつけることですね。最初に申しました、私が「さのまる」をつくっていた時の一番のポイントは、佐野市民の人たちに愛着だけではなくて自信を持ってもらいたかった。

それと、地域イベント等との連携。よく観光とくっつけたがる人が多いのですが、まちづくりのソフトで考えるときに、観光よりも、まず地域のそれぞれのイベント、お祭りとかというものと一緒に連携させていくというのは1つの方法だと思います。といいますのは、地方都市であればあるほど自家用車の利用が多いのですが、お祭りの時はやはりお酒を飲んで帰りたいのですよね。車で行けませんから、そういうときに、バスに乗る練習をしてもらおう。ちょっと遅くまでバスを走らせたりしながら、地域の足だということを、自分たちにとっての足だということを認識してもらおうような仕掛けですね。

ほかにもいろいろございますけれども、要は地域コミュニティと連携を図れるように。地域コミュニティにもいろいろ課題はありますけれども、地域コミュニティをうまく使っていくということですね。

### **【従来の地域公共交通から視点を変える】**

従来の地域公共交通から視点を変えてみましょうということをお話ししたいと思います。それは、「運行する」という考え方から「まちづくりの装置」あるいは「公共の福祉」という考え方に変えていただかないと、多分、地域公共交通は維持できないし、機能はしないということになると思います。

どうしても、どこの自治体さんを見ていても、運行することに一生懸命。運行で路線をつくっておけば、そこで満足されているところが多いです。そういうところはことごとく収支率が悪化しているということになります。ですから、行政負担が非常に多くなってしまふのですよね。そこを「まちづくりの装置」あるいは「公共の福祉」という認識を、市民の皆さんを含めてつけていくことは重要なことではないかなと思っています。

### **【デマンド交通の誤算】**

皆さん、デマンド交通という言葉はご承知だと思います。多分、今日参加していらっしゃる自治体の皆さんのところも各地でデマンド交通をやられていると思います。バスの採

算性がとれなくなってきたときに、デマンドにすれば安くなるだろうという幻想を抱いてデマンドをやっているところが多いと思います。これは栃木県の例で言わせていただきますけれども、栃木県は全市町でデマンド交通を運行しています。実はその多くがフルデマンド方式という形のドア・ツー・ドアです。そうするとどうなるかということを皆さん考えていただきたいなと思っています。

しかも、これは何で全部の市町がやり出したかという、首長さんから「隣のまちでデマンドをやっているの、うちもやってみるべか」という感じで進められたところが多いようです。しかも、何も考えず、調査も何もしないで、最初からフルデマンド方式で導入してしまった。担当者が困って私に泣きついてきたのですけれども、それは乱暴ですねとお話しさせてもらいました。

デマンド運行も、ちゃんと条件を整備すれば非常に効果があります。ですけれども、そういうことをちゃんと考えないで、地域の実情を何も考えないで、メニューだけ持ってきたって絶対にだめですよ。そこを考えてほしいなと思っていまして、ここでは、「デマンドの誤算」というふうにしてみました。私も公共交通の専門家として、10年ぐらい前までは、デマンドにすれば安くなるだろうなと思ったのです。交通の専門家は最初みんなそう思ったのです。今までと運行システムを変えますから。ところが、安くならないのですよ。なぜだかお分かりですか。

公共交通の一番の問題は運転手さんの人件費なのです。デマンド交通を走らせても、需要がなければ走りません。需要がなければ走らないということは、運転手さんは事務所で待機しているわけです。待機している間も勤務されています。ですから、確かに市民から見ると、空で走っているバスがなくなったというだけなのです。需要がないと走らないから、空で走っているバスはないですよ。だけど、運転手さんは待機していますから、変わらないのです。車両を小型化することによるランニングコスト等ぐらいしか変わりません。そこがデマンドの1つ、財政改善の狙いは実らずというところの誤算ですよ。

もう1つは、タクシー会社を圧迫してしまった。フルデマンド方式でやるとドア・ツー・ドアですから、タクシーと変わりませんよね。通常、タクシーで1,500円から1,600円かけて使ってもらっていたお客さんが、デマンド交通で公共交通となると200円から300円ぐらい。そうしたら、タクシーを使いますか。使わないですよ。そうやって、栃木県内では実際、タクシー会社が倒産した例もあります。それで、かえって地域

公共交通会議は困ってしまったのです。地元で運行を担ってくれる場所がなくなった。

だから、単に地域公共交通というメニューだけで考えてしまうと、いろいろなところに弊害も出てくるということです。ですから、この辺りが、やはりまちづくりとちゃんと連携しないとだめと、私も強く言っていた理由の1つでもあるのです。公共交通ばかり良くなって、本当は公共交通を担ってほしい地元の運送に携わっている方たちがいなくなってしまうたら、競争がなくなりますから、仕方なく大手の会社に頼まざるを得ない。大手のバス会社とかはコストが違います。実は佐野も高速バスが非常に盛んなので、JRバス関東が佐野に拠点を置いているのです。JRバス関東に市内のバスを担ってほしいなということと相談を持ちかけたことがあるのですが、コストが余りにも違うのです。単価が違い過ぎて、なかなか入ってきてくれない。お願いできないのですね。そういうことがあります。

デマンドもやり方がありまして、契約の問題ですけれども、時間ではなくて実走距離でお願いする、実走距離の単価ですね、そうすると、コストが一気に下がります。一概には言えませんが、そのような工夫は必要かなと思います。

### 【栃木県内でのデマンド交通の収支率】

栃木県内でのデマンド交通の収支率というのがありまして、これは支出に対する運賃収入の割合です。100円のコストで幾らというわけではありません。完全な支出、経費に対する収入の割合ということで示しております。左に表が出ていますが、芳賀町というところは30%を超えています。栃木県で、フルデマンド方式で一番成功しているところに、高根沢町というところがあります。高根沢町は人口3万人ぐらいですけれども、宇都宮にすぐ隣接しているような平地のところなのです。ここは割とフルデマンドに適している地形なのですが、そこですら収支率は15%しかいないということです。

この収支率というのがどのぐらいあればいいかは、定説はありません。収支率が100%になるにこしたことはないのですけれども、後でお話ししますけれども、市民の人と一緒にワークショップとかをやっていると、「先生、それって税金でしょ」という言い方をされます。収支率30%というのは、他の事例に比べてすごくいいのです。でも、「先生、それ、70%は税金でしょ」という言い方をされます。100%だったら、民間がやりますよね。黒字になるのですから。どれぐらいというのは、定説はありませんが、でも、大体、全国の事例を見ていますと、平均して20%をまず超えることが1つの目安です。ある程度需要の見えるところで行きますと、やはり30%、40%という収支になってい

きますが、大体20%とれば健闘しているという感じになっていきます。

疑問・課題で書いてありましたけれども、先ほど言ったようなことですので、そのあたり、ぜひ見ておいていただければいいと思います。ポイントは、まちづくりの議論が全く見えていないということです。

### 【納得の取組み】

そういう中で、例えばこんな事例もありまして、中山間地域の事例です。ここからちょっと「納得の取組み」というお話をしたいと思います。これは日光市、合併したもとの栗山村というところ。日光市に合併した三依地区というところで、地縁の力によるデマンド交通という形の取組をされています。

要するに、通常の公共交通を走らせるにも、需要がありませんから、行政としては二の足を踏んでしまうところですね。そうすると、そのところでみんながボランティア団体を立ち上げて運送している。高齢化率50%以上のところ。手づくりのデマンド交通という感じです。

地域のきずな、支え合いから発生した公共交通ということが言えると思いますが、また、これも1つの選択肢だと思うのですが、ボランティアとしていつまで継続できるのだろうか。これはボランティア団体による自家用有償運送ではありません。完全なボランティアでやっている。だから、法制度との関係も出てくるだろう。行政からの補助が出るわけでもありません。だから、これはどこまで続くのだろうか、ちょっと気になるころでもあります。

それと、宇都宮市に「清原さきがけ号」というのがありまして、これが、平成20年からですから、地域の住民が運営する地域内公共交通としての、ある意味、全国の先駆けになっているところ。この清原地区というのは、宇都宮の工業団地がありまして、その横のところにある住宅団地です。工業団地に働いていた人たちが多く住んでおられたところで、もう高齢化しているところなのですが、地区内の7つの自治会で、自分たちでバスを運行しているというところになります。

通常のコミュニティバス、ジャンボタクシーを使っていますが、定時定路線型です。宇都宮市は、スタートの時にはお金は出しておりません。勉強会とか、あるいは手続や何かに対しての応援はしておりますけれども、お金は出さなかったのです。それで、国交省からのお金をいただいて、実験運行を始めました。実験運行で、赤字を出さずに頑張りました。頑張ったらどうなったかという、宇都宮市は、市民がここまで頑張ったのだから、



お金を出しましようということで、今出していただいているのです。

次のページになりますけれども、市の補助金が平成22年度では63%出ております。1年前の実験運行は0%なのです。それが63%。ちょっと気になるのは、これをやり出すと、今度は増えていく可能性がある。せつかくみんなで頑張ったのに、行政がサポートしてくれるとなると、一生懸命やっていた人たちも高齢化してきますし、だから、ちょっとここは、これから仕組みを考えなければいけないのではないかなという感じです。ただ、運行経費が年間680万円ですから、宇都宮市の財政規模を考えると、まあいいかという感じなのかもしれないですけれども、これからそうは言っていられないですよ。

同じようにして、次のページになりますけれども、地域住民が運営するバスが宇都宮市にはどんどん広がっていきました。宇都宮というのは本当に公共交通に関しての取組が積極的なところであるわけですが、次から来ているのはデマンド方式の乗り合いタクシーです。この一番下に「板戸のぞみ号」の収支実績と書きましたけれども、見ていただくと、運行経費として400から500万ぐらいの規模なのです。通常、バスを走らせると、1路線で大体1,000万から1,500万ぐらい経費がかかりますけれども、それをこの経費でやっている。努力されていると思います。運賃収入が21%、市の補助金が74%。ほかのところも大体70%ぐらいの補助になっているのです。宇都宮市の財政規模から考えたら、これぐらいいいんじゃないと思われるかもしれませんが、あそこもやり、ここもやりと始めて、周りのところのフォローを始めていくと、積み積みとすごく大きな額になってしまいますよね。ですから、この先どうなるか、ちょっと気になっているところではあります。

次のページに行きます。コミュニティバスとデマンドバスの連携をさせた形のうまくいっている例として、埼玉県ときがわ町というところがございまして、これは私と同じマイスター仲間で、川越を本拠地に行っているイーグルバスがいろいろ工夫してやっている。コミュニティバスとデマンドバスを連携させた形の、全体のネットワークをうまく組んでいます。

右の上にある図が、イーグルバスでつくったバスセンターなのです。地元の木を使って、フラットな形でバス車両がつながるようになっていきます。ここに、それぞれからコミュニティバスとデマンドバスが同じ時間に着いて、同じ時間に出発するというやり方になっています。そういうダイヤの組み方です。そうすると、ここで必ず乗り換えるのです。通常、乗り換え抵抗というのがあって、どうしてもずっと乗っていたいと思われたいと思います。

れども、それをやっているとコストばかりかかります。乗り換え抵抗をできるだけ少なくしようということで、コミュニティバスに乗ってきて、そこで必ずおります。次にコミュニティバスに乗り換えるということもあるのです。同じバスに乗りますけれども、必ずこのフラットなプラットホームのところを歩いてそっちに行くという形のやり方をとっています。

ただ、すごいなと思うのは、1万2,000人の人口のところで運行経費に年間1億円以上をかけているわけです。町ですから、数十億の財政規模だと思いますけれども、そういう中でこれだけ出すということは、それだけ移動の手段に関して力を入れているということになってきますよね。

先ほど言いました高根沢町の「たんたん号」です。これはフルデマンド方式で、本当にうまくいっている事例だと思っているのですが、収支率が上がりません。なぜかという、乗車運賃が100円なのです。担当者は、本当は300円取りたかったと言っていました。でも、町長さんが、100円じゃないとだめということで。町長さんが、100円じゃないとだめといって100円にしてしまったものですから、そうすると、幾ら乗っても15%ぐらいの収支しか上がらない。単純に300円にして、そのまま乗ってくると3倍の45%というすごい収支になります。そうはいかなくても多分40%近くの収支はとれるような路線です。取組としては、タクシー会社が、このフルデマンドをやりながら、通常のタクシー業務もやれるような形にしておりますので、これは非常にいいなと思います。

次に行きます。これは茨城県日立市の事例です。ここのポイントは、一つは、佐野と一緒にパートナーシップ協定というのがあります。次に、その下、住民がNPOを設立して運行させている。これを市は推薦していたわけです。合併した地区なのですけれども、山間のところで人口が少なく、高齢化率の高いところなのですが、その乗合タクシーを、住民中心にNPO法人をつくって、運転する人たちは60代の方、利用する方の多くが75歳以上の方というような取組になっているそうです。日立市にもマイスターがいて、そのマイスター仲間が私に言ったのは、為国さん、この取組みはいいよと。前期高齢者が後期高齢者を支える取組だと。問題は、いつまで続くだろうかということ。それはありますけれども、今現在としては非常にうまくいっている事例になっていきます。

### 【佐野市営バスの概要～佐野市のイモフライ型都市構造～】

次に行きたいと思います。ここから佐野市の事例をお話ししたいと思います。佐野市は人口12万、今は12万を切ってしまいましたけれども、高齢化率が大体26%という、

割と平均的な都市だと思います。ここも1市2町で合併しまして、今の佐野市があるというところですよ。

ここが、バス路線はこんな感じでつくらせてもらっています。佐野は、自家用有償バスです。市が持っているバスです。道路運送法第4条の、一般の民間企業に運行をお願いするようなものではなくて、第78条を使っていて、佐野市が市営バスとして車両も抱えてやっている事例です。運行は民間事業者に運行委託の形で出しております。

最初に言いましたけれども、佐野市の取組は、平成24年度に国土交通大臣表彰をいただきました。その時のポイントが、地域住民が育てるバスづくりということを目指して実践したということ。地域住民がつくり、育てるということですね。

ちょっと見ていただきたいのは次のグラフになりますが、利用者数です。乗降客数の推移でして、平成17年合併と書いていますけれども、合併前は、走っているのは、合併した2つの町にあった町営バスの乗降客数です。旧佐野市にはバスは走っておりませんでした。ですから、ここからスタートになっていきます。

昭和60年ぐらいに大体16万近く乗っていただいていたものが、どんどん減っていきまして、合併したということになっておりますが、平成20年度に路線の再編をやりました。これが、連携計画というものをつくって運行したものです。ここから見事に、実験運行を踏まえて現在までV字回復を続けている。今現在、約12万人に年間利用していただけるようになってきた。

26年度も横ばいです。それで、今、危機感を持っているのです。V字回復してきただけに、危機感を持っています。現在、収支率は全体で26.7%、1回利用当たりの公費負担額、利用者1人当たりの公費負担額が、平均して559円というところまで来ているというのを見ていただければと思います。

次に行きたいと思います。佐野市営バスの変遷ですけども、ここに細かいことは書いておりますので、皆さん、見ていただければわかると思います。どこでもご苦労されているところとほぼ同じなのです。

真ん中のほうに「実験運行のポイント」と示しましたけれども、これが1つポイントになっていまして、既存路線の再編ということで、基幹線と支線に分けたということです。これは後でまたお話ししたいと思います。ここはちょっと細かい字ですから、時間の関係もありますので、後で見ていただければと思います。

次のページになります。まちづくりとの連携というところで見たいのはここ

です。いろいろ絵を出しておりますけれども、右側に佐野市総合計画、平成19年、合併後の総合計画です。そこで町の顔となる都市の核を決定しました。拠点という形で。上から葛生地域、田沼地域と書いてありますが、これが合併した葛生町と田沼町の核になるところです。それと佐野市の中心市街地、それと右側のところに佐野新都市というのを書いてございますけれども、ここはプレミアムアウトレットとイオンモールがあるところです。インターのすぐそばになります。

こういう都市拠点にあわせて、左側が都市計画マスタープラン、総合交通マスタープランで掲げた、拠点間をつなぐやり方なのですが、この時に、イモフライ型都市構造という言葉を出したのです。佐野の郷土食の1つにイモフライというのがありまして、ジャガイモを刺して揚げただけなのですけれども、それにソースをかけて食べるだけなのですが、B級ご当地グルメですね。「さのまる」の腰に差しているのもイモフライなのですが、このイモフライ型都市構造という形のものが、総合計画、都市計画マスタープランでこの言葉を使いましたが、そこからずっとこういうイモフライ型というのを意識して、要するに、まちづくりのハード部分を意識した形で路線も考えていきます。

次のページをお願いします。それが、バス交通基本方針という中で、右側を見ていただければわかると思います。現在の佐野のバスはこんな感じになっています。イモフライ型バス路線網という形で、幹線と支線を分けて、下に緑で2つ丸がついているのは、旧佐野市内を走る循環型の路線といいますか、ある程度需要の見込めるところを走っているものになっていきます。

### **【佐野市営バスにおけるまちづくりの装置】**

次のページに「バス交通についての意識改革から合意形成に向けての試行錯誤」というところがございますが、佐野市のバス交通の取組、地域が作り育てるバスに向けていろいろやってきたものをここに書いております。これも後で見いただければと思いますが、ポイントは、下に書きましたけれども、時間はかかりますけれども、一つずつ地道な活動を展開させてもらいました。

次に行きたいと思います。そのポイントとして、まちづくりの装置としてと。私がマイスターになったころから常に言っていた、まちづくりの装置なのだということを理解してもらうために、住民説明会や何かを頻繁にやらせてもらいました。この住民説明会の写真では私が立っていますけれども、最初の頃の住民説明会は、市役所の人と住民でやるのではなくて、間に私が入りました。なぜかというと、市役所の人が説明をすると、住民の人

たちはバスの話ではなくて昔の政策のトラブルや何かまでどんどん言ってきたり、陳情合戦になったりする可能性が高い。実際そうになりましたので、私が全部やりましょう、何かあったときにはお願いしますということで、私が説明させていただいた。

ただ、この時には、この飛騨地区というのは怒られたところなのです。ここでは夜7時からいつのもののように住民説明会をやりました。おばあちゃんたちが随分参加してくれたのですけれども、説明したら、真っ先に言われたのが、「先生、大体こんな時間に説明会をやるのはおかしいぞ。バスの話だろうと、何でバスが走っている時間にやらねえ。おれはこのおばあちゃんたちみんな乗ってきたんだから」と。ごめんなさいと素直に謝りました。でも、その方も、これはワークショップという形で意見を集めたのですけれども、最後におっしゃっていたのは、「先生、俺はああいうふうに言ったけれども、俺も今は運転できているけれども、あと10年たったらわからんな」と。その方は70歳くらいの方でしたけれども、やはり不安を持っておられるのですよね。それをどうやって食いとめてあげるか、拾っていくかということですよ。行政の人が直接やってしまうと、どうしてもそこで陳情みたいな感じになってしまいがちになるので、第三者をうまく使ったのが佐野の事例だということです。

次に行きます。ここはやってきた事例ですので、簡単にいきたいと思います。まちづくりの装置としてどういうことをやっていこうかということで、いろいろなところとタイアップしてみました。それと、右側に「クルマときどきバス」運動という言葉があります。8年ぐらい前に盛んに出てきたモビリティ・マネジメントということ国交省なども盛んにやり始めた時期です。でも、私がやるときに、モビリティ・マネジメントと言ったって、きっと、じいちゃん、おばあちゃん分らない、だから違う言葉にしようということで、「クルマときどきバス」運動という言葉を使って、いろいろデータ取りの協力してもらったりもしました。

### **【市民が身近にバスを感じてもらうために～利用促進の展開～】**

次に行きます。この辺はさっさといきます。市民が身近にバスを感じてもらうためにということで、市営バスの愛称とかマスコットキャラクターを募集しました。ここに出てきた愛称として、今、「さーのって号」という言葉を使っています。ちなみに、「さのまる」の曲の「さのまる音頭」というのを佐野ブランド大使のダイヤモンド☆ユカイさんが歌ってくれているのですけれども、その「さのまる音頭」の最後の締めは、「さーのって号」という言葉を使っています。

マスコットキャラクター「のっ太くん」というのもつくったのですが、「のっ太くん」が全然知名度が上がらないうちに「さのまる」の知名度が上がってしまったので、今、市営バスには両方くっつけています。

次に行きます。バス・エコ・サポーターズクラブということで、乗らない人もバスに貢献してもらおうと。市民でつくる、育てるということを意識して、エコ・サポーターズクラブというものを立ち上げました。当初、目標は1,000人といっただけでやってみたのですが、全然集まらなくて、6年やってやっと100人いけたかなというぐらいのところなんです。100いかなかったんですね。それで、昨年からはちょっと力を入れ出しまして、法人会員も含めていろいろと声をかけさせていただいて、今それでもまだ百数十ぐらいまでしかいっていません。理想はいいのですけれども、なかなか難しいですね。ですから、またちょっと知恵を絞らないといけないなと思っているところです。

次をお願いします。栃木県は自家用車保有率が非常に高いところですから、そうすると、まずバスに乗ってもらおうと。先ほど、お祭りでお酒を飲んで帰れるぞという話もありましたけれども、お祭りに合わせて無料乗車日にしたのです。それと、子供たちに乗ってもらうために「夏休み子どもパスポート」とかということもやらせてもらったりして、いろいろな利用促進策を展開してきました。ほかの自治体さんや何かでやられていることを一生懸命勉強しながら、佐野で使えるものをとにかく試してみた。全部うまくいっているわけではなくて、まだまだ苦戦しているところがいっぱいです。

### 【ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入】

次です。ここからが、ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入。これが評価されたところなのです。赤見地区というところですが、ここが佐野での公共交通空白地域3つのうちの1つで、住民と一緒にワークショップをやらせていただきました。

このポイントは、住民、行政の双方に約束をしてもらったということです。住民の皆さんには、利用状況によっては廃止もあるよということで、これがバストリガー方式です。契約は結びませんでしたけれども、そういう約束でやりました。それと、行政の人をお願いしたのは、ワークショップで決めたらそのとおりに運転してくれと。そうでないと、住民は行政不信にまたいってしまうからだめだよ、それは大丈夫ねと、そこだけは約束させてもらいました。

次に行きたいと思います。この図を見ていただくと、左側が、その赤見のワークショッ

プをやった時に、最初に事務局でたたき台としてまずつくったものです。こういう路線をつくったのですが、みんなで話し合った結果、右側の路線になりました。どうしてこうなったか。当初の予定より10km近くも路線長が伸びます。このワークショップでは、沿線の町会長さんたちを集めて、あるいは2~3人ぐらいずつ出てきてもらったのですけれども、みんなすごくよく勉強してくれたのです。そして、自分のところだけではなくて、やはり隣の町会、声をかけていなかったけれども、ここにも走らせてあげたいね、とかいうことで路線がどんどん増えていったのです。

それと、ここに道の駅とありますけれども、これは「道の駅どまんなかたぬま」といってまして、年間16億売り上げている道の駅です。全国の1,000ある道の駅の中のベスト5に、常に売り上げで入るところ。「こんなところは行かねえよ」とかと言っていたのですけれども、家に帰ったらおかあちゃんに怒られたらしくて、「私は道の駅に行きたいのに、何であんたは路線を切ってきたのと言われちゃって怒られちゃったんだよ」なんていう話をされていました。それでくっつけたのです。それで、「距離が長くなると便数は減りますけれども、いいですね」という了解のもとにやらせてもらいました。

実際、3年間やりましたけれども、利用者数、収支率ともに全然良くなりません。それで、本格運行の時に、路線をザックリと切らせてもらいました。ワークショップをやったメンバーを集めて、最初に路線を切る説明をしました。怒られるかなと思ったのですけれども、そこで言われたのは、「いや、先生、だから言ったろう、最初から。こっちは乗らねえぞ」と。だから、切ることにに関して全然文句は言われなかった。本当は、デマンドにしたりとか、いろいろな方法も実験運行中にとってみたのですけれども、ちょっと間に合わなくて。そのうち本格運行の期限が来て、仕方がないのでやってみたらそのように言っていた。

そうすると、一気に変わっていきまして、12から13%の収支率しかなかったものが、現在は収支率が32%を超えているのです。これは、路線を切ったことによって経費が落ちたこととあわせて、もう1つ。県立高校の校長先生から申し入れがありまして、高校生たちにも全部アンケートをとってくれて、うちの方に伸ばしてくれないかということで。佐野松桜高校というのですけれども、この子たちが乗ってくると、収支率が格段に改善されました。それで、現在は30%を超える収支率になっています。

次に行きます。駆け足になって申しわけないのですけれども、ポイントのところでご説明させていただきますので、私がやってきた取組ですから、これは見ていただければわか

と思います。

もう1つ、ワークショップをやった事例として、その後、次の空白地域、犬伏地区に行きましょうと。ここでは、赤見地区と違うやり方をやりました。それは、バスを走らせるかどうかまで住民に意思決定をしてもらいました。

それで、ワークショップ始めたのですが、10回と書いてありますけれども、最初の頃からバス欲しい派とバス要らない派の対立がひどかったのです。ワークショップになりませんでした。出てきた主な意見は、要らない派から、利用予定なし、税金の無駄、福祉タクシー券を充実させろと。欲しい派は、運転できない女性・子供のためとか、10年後への保険とか。数は欲しい派が多いはずなのですが、要らない派の声がでかくて、でかくて。それで、仕方ないので、冷静に判断してもらうために、まず客観的なデータで見てもらおうと。それで決断したのが、全世帯を対象としたアンケート調査を行いました。問題のアンケートですね。利用するというような話の方が、ここに書いてあるとおりです。それを受けまして、みんなで投票しましたら、バスは必要と思うという方が多かった。

しかも、こういうのを見せたのです。次のページです。アンケート結果をもとに試算しました。右側の上の表の左側に「回答利用頻度100%利用の場合」、もし全部乗ってくれたら、一番右、収支率は105%になってしまう。そうすると民間がやってくれますよね。大体、こういうのをやるときに、話半分とかという言葉を使いますが、私は話半分の半分だと、よく言っています。ですから、乗ったとしても25%ぐらいだろうと。実は、アンケートで、こうやって乗るといって、実際どれぐらい乗ったかというデータが今まで調査の結果として出ていないのです。今回これは初めてになるかもしれません。そうすると、話半分、半分で25%。一番下が20%利用した場合です。そうすると、収支率が21%ということになります。当時、ほかの佐野市営バスの路線、特に支線は、21%を超えているところが見当たりません。基幹線だけなのです。平均で21%でした。市長さんにこの結果を踏まえて決断を下していただいたのが、走らせない理由はないと。トップミーティングでは、走らせるではないです、走らせない理由はないねということで新規路線をスタートさせました。

それで、みんなの意見を入れながら、時間帯別の4ルートをつくらせてもらいました。もちろん、みんなには、バストリガー方式、先ほど言いましたように、乗らなかつたら路線はカットしますというような形で、今のところ10カ月走らせてみました。結論から言いますと、現在、収支率は7%しかありません。この地域は、高齢化率が佐野でも一番



低いところなのです。高齢化率が低いのと、あわせて、ここに高校があるわけでもありませんし、通勤で期待していたのですけれども、利用がそんなに伸びていないということになっていきます。

ただ、皆さんが行きたいとっていた佐野駅、佐野厚生病院、それとイオンモール佐野新都市。ここはやはり皆さん利用していただいています。とはいえ、利用者数が低迷していますので、財政当局から厳しく言われていまして、1年たった段階から少し見直して、あと1年後には、バツサリと切ってしまう予定です。それはみんなとの約束ということになっています。

### **【佐野市営バス「さーのって号」を育ててきた体制】**

次のページに、佐野の取組は、なぜうまくできたかという、私も入った学識経験者とか専門家たちと、市の行政の皆さんと、事務局に入ってもらった宇都宮のコンサルタントで、体制が変わらないでずっと8年やってこられた。佐野市の岡部正英市長さんは、合併した時からの市長さんで、現在3期目。75歳なのですけれども、3期目は無投票で当選された。2期目からどんどん成果が出てしまっているものですから。市長になられたばかりの時に、私は当時、大学に在籍して、岡部市長さんと1時間ぐらいバスに対する思いを伺ったことがあります。その時の地域の足づくりへの思いと今とが全くぶれていない。体制も同じようにしてやれたということで、政策の一貫性が担保されてきました。それで、私が協働のまちづくりで動いていますから、ほかのいろいろなところとの情報が共有できたということもあわせてやれた。

大抵困るのは、こういう形成計画とか連携計画をつくるころにお金を出して、そこから先は知らないよというのがほとんどなのです。でも、重要なのは、走らせてから後のほうが重要なのですね。そこを意識していただければなと思います。

ここからはちょっとメッセージ的になりますが、時間の関係もありますので、さらっといきたいと思います。文章を読んでいただければわかるようにさせてもらいました。

佐野市営バスの取り組みはまちづくりと連携した形で進めてきましたというのがここに書いてあります。

### **【まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを再構築するには】**

次をお願いします。ここから2つが、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを再構築するにはどうしたらいいのだろうかということに関しての、今、私の方からメッセージで送らせていただいているものです。

1つ目は、地域協働の課題として認識して、意識や情報を共有することです。多くが、市民の意見も聞かず、あるいは専門家の意見も全く聞かずに行政が進めてしまうことも多いです。それと、逆に、専門家の言いなりになってしまって、市民も行政も全く無視して、それをそのまま行政の施策としてやってしまうというところもあります。

市民の利用の意向を100%受けてつくってしまうと、先ほどの赤見の路線、犬伏の路線、あれでも折り合ってくれましたけれども、あのようになります。私は協働のまちづくりでこれを進めていく中で言っているのが、全て60%満足できるように。ウィン・ウインの関係をつくるのは、100%要求したら前に進まない。市民も行政も専門家も60%満足できるものをつくれれば、そこで折り合いができて前へ進むということをよく言っています。60%という根拠は、大学は60点とれると単位をくれるのです。100点をとらなくてもいい。それが1つ目。

2つ目、まちづくりに活力を生み出す公共交通を選択する。気をつけなくてはいけないのは、今、公共交通に関してはいろいろメニューがあります。先ほどのデマンドもそうですし、いろいろアイデアがどんどん出てきています。でも、その地域に合った、その地域が方向性として見ているまちづくりにちゃんと合うものを選択してこないと、先ほど指摘しましたけれども、「隣がやっているから、うちもデマンドをやるべか」ではだめなのですよね。でも、市民にとってみると情報はわかりませんから、「ああ、バスを走らせてくれた」と思ってしまうだけじゃないですか。市民はそれに対して、乗る、乗らないとかという責任は持ちませんから。

だけど、行政サイドあるいはこれからやっていくときに、財政が厳しい中で言いますと、限られた財政の中で最大限の公共サービスを提供することを追求しないといけない。そうすると、地域がどういうまちづくりの方向に向かっていくのかということに合わせた公共交通にしていけないと。これは都市の規模や何かがばらばらであっても、そこに合わせたもの、同じものではないと思います。その地域に合わせたものでないといけないということになっていくと思います。

最後の2つになります。そういう中で、有機的なネットワークを再構築・再確認する。有機的という言葉をあえて使わせてもらいました。ネットワークになっていればそれでいいんじゃないのみたいなところが結構あるのですね。でも、そうではなくて、まちづくりは生き物なのです。メニューはありますけれども、やはり常に評価して、時代に合わせて変えていかないといけない。ですから、連携計画をつくって、路線を再編して、さあ走ら

せた、そこまではコンサルに何百万も金をかけて、計画をつくって、国からの補助ももらった、じゃあもういいやとって、ただ走らせているだけでいったときには、次はないということですね。本当は、最初の計画は、僕はそんなに予算をかけなくてもいいと思う。それよりも、その後から、毎年データをとったりというようなところをしっかりとやっていかないと、まちづくりと連携した有機的なネットワークは生まれないと思っています。

最後は、最初から言っている、まちづくりに欠かせない公共の福祉として取り組むということです。まちづくりのトレンドは、市民の誇りをつくることになっていきますので。

いろいろとメッセージ、細かいところを書かせていただきましたので、それを見ていただければわかるということにしたいと思います。時間が限られているので。

基本は、やはりみんなが楽しく明るくできるようにしないと、バスにしても、悲観的に動いてしまうと、みんな市民もついてきてくれないと思っています。是非、議会の皆さん、行政の皆さんには本当に頑張ってください、是非、地域公共交通をいいものにしていただきたいなと思っています。何かありましたら、お声をかけていただければ、お手伝いもしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

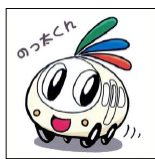
今日はどうもありがとうございました。(拍手)

## 都市における公共交通のあり方

～まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築～



佐野ブランドキャラクター  
さのまる



国土交通省関東運輸局地域公共交通マスター  
為国 孝敏(NPO法人まちづくり支援センター)

## 本日の講演内容について

1. 都市政策の動き（関連する法律改正ポイント）  
まちづくりとの連携を図るとは
2. 最近の取組み（デマンド交通）での疑問と  
納得の取組み
3. まちづくりと連携した佐野市営バスの取組み  
（協働のまちづくりの視点から合意形成の取組み）
4. まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの  
再構築

### 解説・地域公共交通マスターとは

地域公共交通マスター制度は、地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けて、地域が主体的に実践する先進的・独創的な取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する方を関東運輸局長が「地域公共交通マスター」として任命するもの。

任命された「地域公共交通マスター」は、地域公共交通の諸課題について、より多くの地域が積極的に取り組む気運を高めるため、**自らの取組みから得た知識、経験、熱意を、あらゆる機会を利用して発信する役割を担う。**

○都市政策の動き

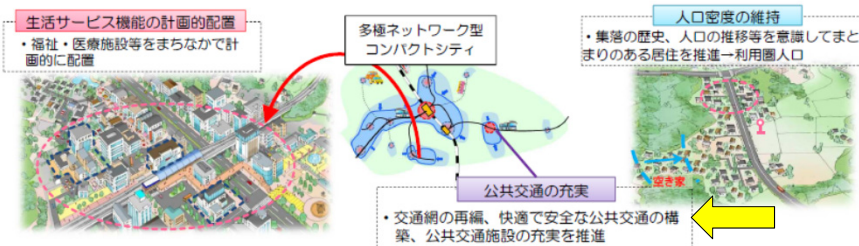
コンパクトシティとこれからの国土

4 コンパクトなまちづくり…考え方①

国土交通省

多極ネットワーク型コンパクトシティ

医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す。



立地適正化計画制度の創設～都市計画と公共交通の一体化

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要 (2014年8月1日) 国土交通省

<p><b>背景</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。</li> </ul>	
<p><b>法律の概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●立地適正化計画（市町村）             <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成</li> <li>・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>都市機能誘導区域</b> 生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進             <ul style="list-style-type: none"> <li>○誘導施設への税財政・金融上の支援                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 <b>税制</b></li> <li>・民間事業者による出資等の対象化 <b>特例</b></li> <li>・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 <b>特例</b></li> </ul> </li> <li>○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能</li> </ul> </li> <li>○公的不動産・低未利用地の有効活用                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 <b>特例</b></li> </ul> </li> <li>◆歩いて暮らせるまちづくり             <ul style="list-style-type: none"> <li>・近距離徒歩駐車場の集約化も可能</li> <li>・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ</li> <li>・歩行空間の整備支援 <b>特例</b></li> </ul> </li> <li>◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール             <ul style="list-style-type: none"> <li>・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<p><b>居住誘導区域</b> 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆区域内における居住環境の向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・区域外の公営住宅を売却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 <b>特例</b></li> <li>・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）</li> </ul> </li> <li>◆区域外の居住の緩やかなコントロール             <ul style="list-style-type: none"> <li>・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ</li> <li>・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能</li> </ul> </li> <li>◆区域外の住宅等跡地の管理・活用             <ul style="list-style-type: none"> <li>・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ</li> <li>・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度</li> <li>・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 <b>特例</b></li> </ul> </li> </ul>
<p><b>公共交通</b> 維持・充実を図る公共交通網を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通を軸とするまちづくり             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）</li> <li>・都市圏広域域へのアクセスを自動二輪（免許不要）/バス待合所や駅前広場の公共交通優先の整備支援 <b>特例</b></li> </ul> </li> </ul>	
<p>◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請 <span style="float:right">※下線は法律に規定するもの</span></p>	

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正のポイント

交通政策基本法(H25.12.4公布・施行)の具体化(法目的に追加)を受けて

- ・ 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- ・ まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・ 関係者相互間の連携と協働の促進



従来の地域公共交通総合連携計画の課題を踏まえて

地域公共交通網形成計画の策定

現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項

- ・ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ・ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

⇒より一層、まちづくりとの連携が不可欠

では、どうするか?どうすれば良いか?

## まちづくりとの連携を図るとはどういうことか

### まちづくりのハードとの連携

- ・ 都市施設との連携⇒面的な公共交通ネットワークとの再構築
- ・ まちづくりとの連携⇒コンパクトシティ化に向けた方向性

行政の総合計画、マスタープランなどとの連携

### まちづくりのソフトとの連携

- ・ 市民協働、市民参加での連携⇒当事者意識(マイバス)の醸成
- ・ 市民への普及・啓発での連携⇒地域の誇りと愛着の醸成
- ・ 地域イベント等との連携⇒地域の足を認識

地域コミュニティなどとの連携

## 地域公共交通の視点を変える

⇒「運行する」から「まちづくりの装置」「公共の福祉」へ

# 19市町 デマンド運行

## 4市町近く導入

【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 高齢社会で「地域の足」

高齢社会で「地域の足」を確保する。デマンド交通の導入は、高齢者の移動を支援し、地域の活性化を図る。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 銀の靴

高齢者の移動を支援する。デマンド交通の導入は、高齢者の移動を支援し、地域の活性化を図る。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### デマンド交通 花盛り

デマンド交通の導入が各地で進んでいる。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 「切り札」持続可能か

「切り札」として導入されたデマンド交通の持続可能性が課題となっている。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。



【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

近年の栃木県内での動きから  
平成25年1月8日・下野新聞より

# 19市町 デマンド運行

## 4市町近く導入

【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 高齢社会で「地域の足」

高齢社会で「地域の足」を確保する。デマンド交通の導入は、高齢者の移動を支援し、地域の活性化を図る。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 銀の靴

高齢者の移動を支援する。デマンド交通の導入は、高齢者の移動を支援し、地域の活性化を図る。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### デマンドの領域

デマンド交通の導入が各地で進んでいる。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 格安運賃、民業を圧迫

格安運賃が民営事業者を圧迫している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。



【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

### 財政改善の狙い実らず

財政改善の狙いが実現していない。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。



【本紙記者 下野新聞記者】下野新聞記者が、19市町でデマンド交通の導入が決定している。導入が決定しているのは、19市町で、4市町近く導入が決定している。

デマンド交通の疑問？  
平成25年2月19日、21日・下野新聞より

## 栃木県内でのデマンド交通の収支率

芳賀町	32%
那珂川町	21%
宇都宮市	15%
高根沢町	15%
野木町	11%
さくら市	11%
鹿沼市	8%
小山市	4%

注)2011年度・比較できるデータのみ

- ・栃木県内26市町のうち、デマンド交通を導入している自治体は20市町(H25.1現在)、残り6自治体もH25年度中に導入予定
- ・その多くがフルデマンド方式のデマンドバス、乗合タクシーで、定時定路線型は佐野市を含め少数
- ・運行エリアは多くが中山間地・過疎地域

### 【疑問・課題】

- ・多くが「デマンドありき」の懸念～しかもフルデマンド
- ・住民の公共交通への誤解～行政への甘え
- ・「デマンドにすれば安くなる」という行政の思惑～市長・町長はじめ行政幹部の思い込みが・・
- ・地域の状況、住民の移動傾向など事前調査が弱い
- ・地域のタクシー会社との兼ね合い～民業圧迫？
- ・まちづくりの議論が見えてこない！

例えば、こんな事例も・・・

納得の取組み

### 地縁の力によるデマンド交通～日光市三依地区の事例

福島県境の日光市三依地区は、栃木県内有数の豪雪地帯  
南北約10kmの街道に沿って民家が点在  
人口:約450人 高齢化率50%以上(限界集落)  
地区内に日光市が診療所を解説(2006年) 毎週木曜日開院

#### 【地域の足を支える組織】

- ・患者の送迎を担う住民有志のボランティア団体「心支会」
- ・地元自治会の役員らを中心に2007年に立ち上げ
- ・運転は50歳代～70歳代の13人が交代で担当
- ・地域全体が長年の顔見知りで、手作りのデマンド交通

### 地域の絆・支えあいから発生した公共交通～これも一つの選択肢か

#### 【疑問・課題】

- ・ボランティアでどこまで継続できるか？
- ・運転手の確保～運転担当者も高齢化する
- ・道路運送法など法制度との関係は？
- ・地域公共交通としての位置付けは？ その他



下野新聞2013.2.27企画特集「銀の靴を探して」



## 宇都宮市・清原さきがけ号

## 納得の取組み

**運行主体:** きよはら地域内公共交通運営協議会(地区内の7自治会)  
**運行形態:** 定時定路線型 スーパーを起終点とする循環コース タクシー会社に運行委託  
**車両:** ジャンボタクシー(乗車人員9名)  
**料金:** 1回150円、1ヶ月定期券1,000円  
 8枚つづり回数券1,000円  
 平成20年1月から運行中

**地域住民が運営する地域内公共交通のチャレンジ**

**行政の支援(当初)**  
 宇都宮市は、清原さきがけ号の運営に対し、勉強会の参加や関係機関との調整などの支援を行うのみ。基本的には、「地域の足」を考える地域の取り組みを応援するのみ。現在は、市からの補助金も投入



**宇都宮市清原地区の概要**  
 人口: 25,572人(H24.12末現在)  
 高齢化率18.9%  
 清原工業団地に隣接して開発された住宅団地



**バス事業の新たな取組事例**  
 ~宇都宮市・清原さきがけ号



**収支実績(H22年度)**  
 ・利用者数 : 11,371人  
 ・1便当たり利用者数 : 3.7人  
 ・運行経費 : 約680万円  
 運賃収入12%  
 自治会支援金(7自治会)10%  
 企業協賛金 15%  
 市補助金 63%



地域住民が運営する宇都宮市の地域内交通の広がり **納得の取組み**

清原さきがけ号の運行を皮切りに、地域住民が運営する地域内交通が定着してきている。現在、以下の8つの地域内交通が運行中。

名称	運行形態	試験運行開始日	本格運行開始日
清原さきがけ号	定時定路方式	平成20年1月15日	平成20年8月1日
板戸のぞみ号	デマンド方式	平成21年4月15日	平成22年4月1日
古賀志孝子号	デマンド方式	平成22年12月1日	平成23年12月1日
みずほの愛のり号	デマンド方式	平成23年3月29日	平成24年4月1日
くにもとふれあい号	デマンド方式	平成23年10月11日	平成24年10月1日
篠井はるな号	デマンド方式	平成23年11月4日	平成24年11月1日
わくわくとみや号	デマンド方式	平成24年11月4日	
よこかわいきいき号	デマンド方式	平成24年12月1日	

参考：板戸のぞみ号の収支実績(H22年度)

利用者数:3,469人 1便当たり利用者数:2.5人 運行経費:約487万円  
運賃収入21%、自治会支援金(1自治会)2%、企業協賛金3% 市補助金74%

埼玉県ときがわ町：地域公共交通活性化・再生総合事業実施概要

**コミュニティバスとデマンドバスの連携ネットワーク**

路線図及びゾーン運営区分図  
(平成22年10月4日～)



埼玉県ときがわ町の概要 **納得の取組み**

人口:12,503人 (H24.4.1現在) 高齢化率27%

面積:55.77km<sup>2</sup>

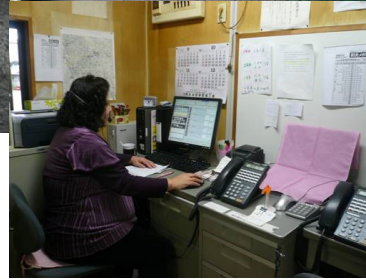
運行形態:バスセンターを「ハブ」として、町内を路線バスが縦横に走り(一部デマンド併用)、支線はデマンドバス(定時定路線型)を配置したネットワーク。

運行経費:年間約1億2千万円

町内全域をエリアにフルデマンド方式（ドア・ツー・ドア）を採用



高根沢町たんたん号



**栃木県高根沢町の概要**

人口：30,435人(H25.2.1現在) 高齢化率20%  
 面積：70.9km<sup>2</sup>  
 年間利用者数：4万9千人（県内1位）  
 収支率：15% 乗車運賃：100円  
 H21.10.1からデマンド運行、運行委託：地元の宝積寺タクシー  
 利用者は多いものの、100円運賃のため収支率は低い  
 全人口・全世帯の約30%が登録している

**納得の取組み**

**茨城県日立市の事例について**



**茨城県日立市の概要**

人口：194,000人(H24.10.1現在)  
 高齢化率25.9%  
 乗合タクシーを運行している西部地区は  
 人口1,378人 高齢化率43.1%  
 パートナーシップ協定を結んでいる地区は  
 住宅団地(諏訪地区)で、人口6,819人  
 高齢化率25.2%

前期高齢者が後期高齢者を支える

**納得の取組み**

**パートナーシップ協定**



地域住民とバス事業者が路線バスの活性化について話し合い(延べ22回)



パートナーシップ協定



地域住民が望む団地内フリー乗降や最終便の増便を実施

ノーマイカー運動を行なうなど、バスの乗車促進を地域ぐるみで実施

**住民がNPOを設立**

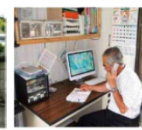
- 地域が乗合タクシーを運行するためのNPO法人を設立
- 全住民から会費を徴収
- オペレーターと運転員も地域住民



(NPOを設立)



(利用状況)



(オペレーター)

関東平野を望む名城  
からさわやまじょうあと  
唐沢山城跡  
**国指定史跡**  
平成26年3月18日、国指定史跡となりました

**道の駅「どまんなかたぬま」**

**栃木県佐野市の概要**

面積	356.07km <sup>2</sup>
総人口	122,141人
15歳未満人口	14,882人(12.18%)
65歳以上人口	32,510人(26.62%)
世帯数	49,730世帯

(平成26年10月1日現在)

佐野市、安蘇郡田沼町、同郡葛生町が合併  
(平成17年2月28日)

かたくり  
佐野市

中山間地  
旧葛生町  
旧田沼町  
北関東道  
東北道  
JR両毛線  
佐野駅  
IC  
岩舟町  
旧佐野市  
田中正造

**佐野市営バス路線概略図 (平成26年4月1日)**

**佐野市営バスの概要**

運行形態：自家用有償バス  
(道路運送法第78条)  
運行は民間事業者に委託

路線数：7路線9系統  
車両数：8台 予備車3台  
年間利用者数：約10万人  
主な利用者：佐野市民  
主な利用目的：通院、通学、買い物

**平成24年度地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞**

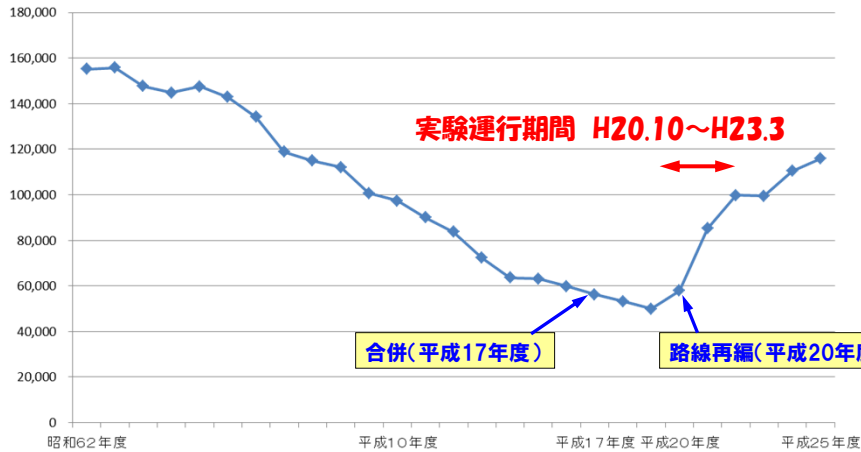
平成24年  
地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰

佐野市での取り組みは、単に効率性や採算性を高めるだけではなく、“地域住民で育てるバスづくり”を目指し実践したことがポイント

## 佐野市営バス乗降客数の推移（昭和62年度～平成25年度）

平成25年度は約11.6万人 収支率は26.7%  
一回利用あたりの公費負担額は559円

乗降客数の推移（昭和62年度から平成25年度）



19

## 佐野市営バスの変遷

- 平成17年2月28日 佐野市、田沼町、葛生町合併
  - ◎旧町営バス(田沼町、葛生町)を引き継ぎ運行
- 平成18年度 佐野市バス路線対策検討委員会を設置し、「佐野市バス交通基本方針」を策定
  - ◎まちづくりに寄与する交通手段として整備
  - ◎利用者ニーズに対応したサービス水準の提供
  - ◎健全な維持・管理のための協力体制づくりの推進

- 平成19年度 佐野市地域公共交通会議を設置し、「佐野市地域公共交通総合連携計画」を策定
  - ◎赤見地区で市営バス検討ワークショップを開設

### 実験運行のポイント

- ① 既存路線の再編(基幹線と支線、自由乗降区間)
- ② バス利用促進策(運賃体系の見直し等)
- ③ デマンド運行及びコミュニティバスの実験運行
- ④ 実験運行に係る車両購入
- ⑤ バスに対する意識改革(WS・MM等の実施)

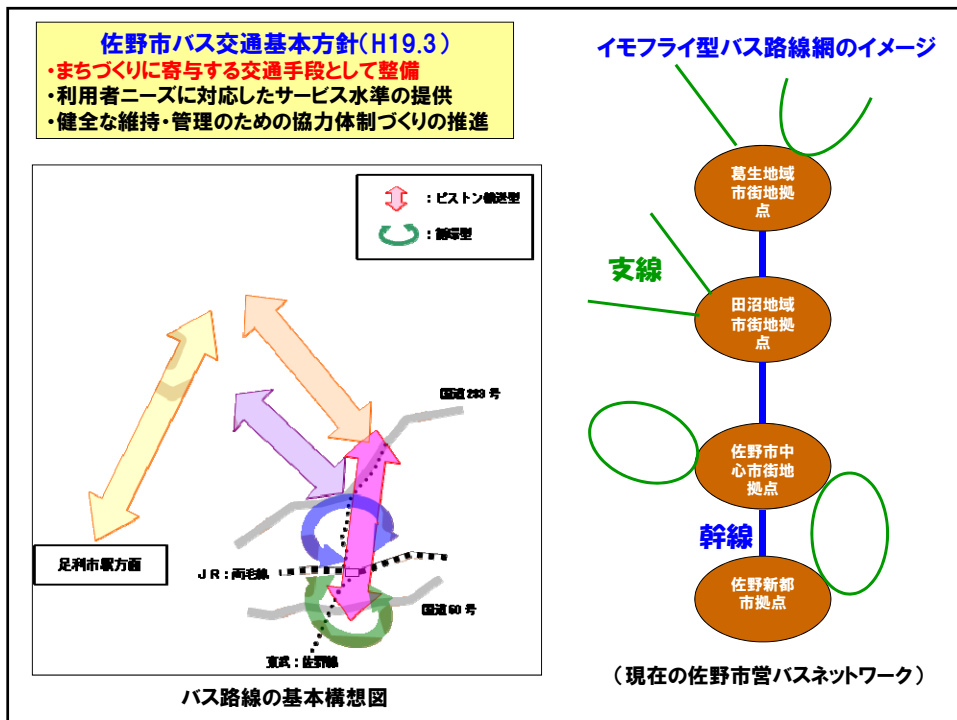
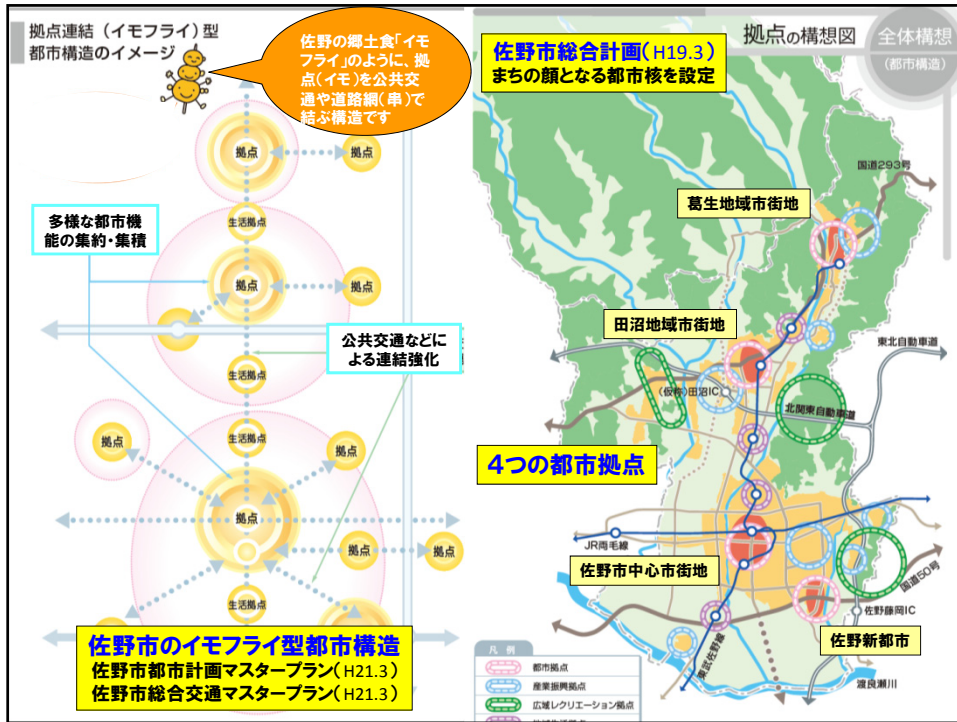
- 平成20年10月 実験運行開始(平成23年3月まで)
  - ◎市営バス路線を再編、基幹線・名水赤見線を新設、7路線に
  - ◎バス・エコ・サポーターズクラブの創設
  - ◎バスの愛称(さーのって号)の公募
- 平成23年4月 本格運行開始

### 再編前のバス交通における課題

- ・利用者数の減少による財政負担の増加
- ・重複区間の多さと休眠車両の多数保有
- ・福祉タクシー券負担額の増加
- ・旧佐野市内では路線バスが全て撤退(イオン、アウトレットと駅を結ぶ「新都市線」は除く)
- ・福祉バス、スクールバスの活用、など



佐野市内のバス路線(再編前・平成18年度)



## バス交通についての意識改革から合意形成に向けての試行錯誤

### バス交通の取り組み前の佐野市を取り巻く状況

- ・全国有数の自家用車普及率の高さ(栃木県は全国一)
- ・公共交通に依存しないライフスタイル⇒日常の移動手段として選択肢がない
- ⇒そもそも市民、行政、事業者も公共交通への問題意識が希薄であった

**市民、行政ともに地域公共交通を真剣に考える契機とする**  
「佐野市地域公共交通総合連携計画の策定」

### 実験運行初期段階から広報啓発活動～まちづくりの装置として～

- ・市民、行政、事業者に対して、地域公共交通への意識改革を促す啓発活動を展開
- ・地元新聞、ケーブルテレビ、市広報などでの広報活動やキャンペーン活動を展開
- ・沿線にある“むらづくり協議会”やイベント、集客施設等へのタイアップの働きかけ

### 実験運行開始以降、さらに市民との情報共有を図る～新しいバスを知ってもらう

- ・住民説明会⇒運行前・中を通じて地区別・町会別・各種団体別など数十箇所で開催。要望に応じて少人数でも出向く。
- ・バス乗り方教室⇒交通安全教室とタイアップ。自由乗降やデマンドの利用方法など
- ・利用者動向の把握⇒市担当職員のマメな対応。路線毎の利用者・利用可能者の動向を直接収集。顔の見える取り組み

**時間はかかるが、一つずつ地道な活動を展開**

## まちづくりの装置として

バスの乗り方教室



住民説明会（飛駒地区）



市営バスの利用促進や公共交通への理解を深めるため、町会や市内の小中学校と連携して「バスの乗り方教室」を随時開催している。また、参加者全員に市営バス1日乗車券引換券を配布し、市営バスの利用促進を図っている。

なお、平成26年度の実績は、10月末現在で7団体210名である。

## まちづくりの装置として

- 市民、行政、事業者に対して、地域公共交通への意識改革を促す啓発活動を展開
- 地元新聞、ケーブルテレビなどでの広報活動やキャンペーン活動を展開
- 沿線にある“むらづくり協議会”やイベント、集客施設等へのタイアップの働きかけ

十分とは言えないまでも、  
できることから積極的にチャレンジする

佐野版モビリティ・マネジメント

## 「クルマときどきバス」運動！)

“さーのって号”を活用して「クルマときどきバス」運動を展開していきましょう！

「クルマときどきバス」運動とは？

～たとえば～

- 平日はクルマで、休日はバスを利用する。
- 目的地へバスで向かい、帰りにはクルマで戻る。
- 目的地へ送って貰えばいい、帰りはバスを利用する。...

☆1週間に1度で良いので公共交通である「バス」を利用しよう！！

「かしこいクルマの使い方を考えましょう！」

クルマは確かに便利で、快適な乗り物です。でも...

“渋滞” “事故” “環境問題” “運動不足” ...

などの困ったことがあるのも事実です。

便利で快適なクルマと、

“かしこく”お付き合いすることは、できないでしょうか？

たとえば...

- ・「クルマときどきバス」運動に参加する
- ・「通勤」「通勤への通勤」「買い物」などで、クルマ以外の交通手段が考えないか考えてみる
- ・どうせ出かけるなら、一度にたくさんのお仕事を済ませる...

もし、一人ひとりが、日常を少しづつ変えれば、

「あなた」も「社会」も、もっと豊かになるかも、  
しれません。

## 市民が身近にバスを感じてもらうために～利用促進策の展開

### 市営バス愛称及びマスコットキャラクターの募集・決定

#### 佐野市営バスの愛称募集

市営バスが、子どもからお年寄りまで多くの市民に愛され、利用されるよう、嬉しいの言葉を募集します！

**応募条件**

- ◎愛称もするお名前、性別、年齢、住所、年齢を記入してください。
- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。
- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。
- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。

**応募先**

住所：〒322-0398 佐野市田沼町974-1 佐野市役所 田沼庁舎  
市民生活部 交通生活課 公共交通係  
TEL：0283-61-1159 FAX：0283-62-5515  
E-mail：koushou@city.zano.lg.jp

**運行形態**

- ◎ 愛称は：佐野市内各中心とした7路線（朝風線、茶臼線と朝風一部デマンド運行による）
- ◎ 運行時間：8時30分～18時（ワゴン車1台）
- ◎ 運行日：毎日運行（朝8時～18時）
- ◎ 運賃：大人100円 高齢者50円 子ども50円 幼児30円

#### 「さーのって号」5周年記念キャラクターデザイン募集

募集期間 平成21年7月15日(水)～9月15日(火)

**募集要項**

- ◎デザインは、みんないろんなアイデアを募集します。
- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。
- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。

**応募規定**

- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。
- ◎応募の場面に「さーのって号」のイラストを添付してください。

**募集・応募**

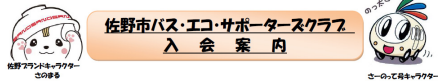
応募先：〒322-0398 佐野市田沼町974-1 佐野市役所 田沼庁舎  
市民生活部 交通生活課 公共交通係  
TEL：0283-61-1159 FAX：0283-62-5515  
E-mail：koushou@city.zano.lg.jp

#### 愛称 「さーのって号」

マスコットキャラクター 「のっ太くん」



## 市民が身近にバスを感じてもらうために～利用促進策の展開



### 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ 入会案内

#### クラブの目的

佐野市バス・エコ・サポーターズクラブは、佐野市バス「さーのって号」の支援や広報をしながら、多くの会員の皆さまで「さーのって号」を支え合うことを目的に設立しました。さらに、会員の皆さまが会員特典を活用して多く「さーのって号」を利用し、「さーのって号」を身近に感じて「マイバス意識」の醸成や、「クルマときどきバス」運動の推進、環境負荷の低減に貢献することも目的にしております。

#### 個人会員

年会費①：5,000円（学生の方は4,000円）  
 年会費②：運転免許を全部返納した方、または運転免許の更新を行わなかった方は、初年度のみ年会費無料（継続入会の場合 年会費3,000円）  
 ※別途、要件や必要書類等がありますので、詳しくはお問い合わせください。

#### 会員特典

- 市営バスに関するもの
- 平日 乗車運賃 無料、1日乗車券 100円引き
  - 土・日・祝日 全路線の運賃 無料！
  - 回数乗車券（150円券 1枚綴り）1組を配布
- 施設に関するもの
- レイクサイド佐野 給食無料サービス
  - あきやま学舎 宿泊料10%割引、「レストランあきやま」でのソフトドリンク1杯サービス
  - 蓮山公園ピクニック 施設利用（レストラン・フィッシングセンターを除く）10%割引
  - 県立環境科公園 「県立学舎」の場合（そば打ち体験を含む）10%割引

#### 法人会員

年会費：1口 10,000円（税別でも可）

- 会員特典：・佐野市HP（バスのページ）や時刻表等に協力企業として、名称等を掲載  
 ・1口につき、①市営バス車内へ法人会員のポスター（B3サイズ横）を3か月間無料掲載  
 または②回数乗車券（300円券 1枚綴り）1組を配布  
 ※①のみの選択制となります。

☆会員証の有効期限：入会した日から起算して1年間



会員の更新手続きは毎年行ってください。皆さまの入会を心よりお待ちしております。

## バス・エコ・サポーターズクラブ

バスに乗る人、乗らない人も、みんなで市営バスを応援し、支えあうことを目的に設立。「マイバス意識」の醸成や、「クルマときどきバス」運動の推進、環境負荷の低減に貢献することも目的に。

- ※個人会員 5,000円
- 法人会員 1口 10,000円
- 学生、免許返納者等の割引有
- 回数乗車券の配布、施設利用割引等様々な特典も用意

#### 会員証 サンプル

No. 00

佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ会員証

●個人会員 氏名                      さまのまる

有効期間：平成24年 月 日～  
平成25年 月 日

## 市民が身近にバスを感じてもらうために～利用促進策の展開

### 夏休み特別企画

#### バス・エコ・サポーターズクラブ

みんなでバスを応援に協力して  
夏休み子どもバスポート会員に入ろう！

＜バスに乗ってみよう＞

解決策...

バスに乗って、お祭りに行こう!!!

お祭りの日は、「さーのって号」に無料で乗車できます。

この機会に、ぜひ市営バスをご利用ください。

市バス運行部、道路のダイヤや運行しずめ。

お問い合わせ：佐野市 道路部 道路課  
電話 0237-81-1159

### 夏休み特別企画!!!

#### とーのって号 × 祭り

～バスに乗って、お祭りに行こう!!!～

＜お祭り乗車券と祭り＞

平成24年7月27日（日）

＜お祭りの乗車券＞

平成24年8月11日（日）・12日（日）

＜くずり乗車券＞

平成24年8月25日（日）・26日（日）

お祭りの日は、「さーのって号」に無料で乗車できます。

この機会に、ぜひ市営バスをご利用ください。

市バス運行部、道路のダイヤや運行しずめ。

お問い合わせ：佐野市 道路部 道路課  
電話 0237-81-1159



写真コンクール受賞作品

### 夏休み子どもバスポート

- ・名産品プレゼント
- ・「さのまる」とのコラボ（ケーブルテレビ）
- ・広報誌、公式HPに定期的にバス情報
- ・分かりやすい時刻表を市内全戸配布

### 無料乗車日の実施

### さーのって号写真コンクール

募集期間 平成24年5月5日（水）～5月31日（月）  
 応募要項 さーのって号が走る風景を撮影し、8割×2枚×A4  
 デジタル・モノクロ・カラー可  
 応募方法 市の交通生活部に提出又は郵送  
 問い合わせ 市営バス運行部 電話0237-81-1159

事務局 佐野市交通生活部 8L61-1159

**ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入①(赤見地区)**



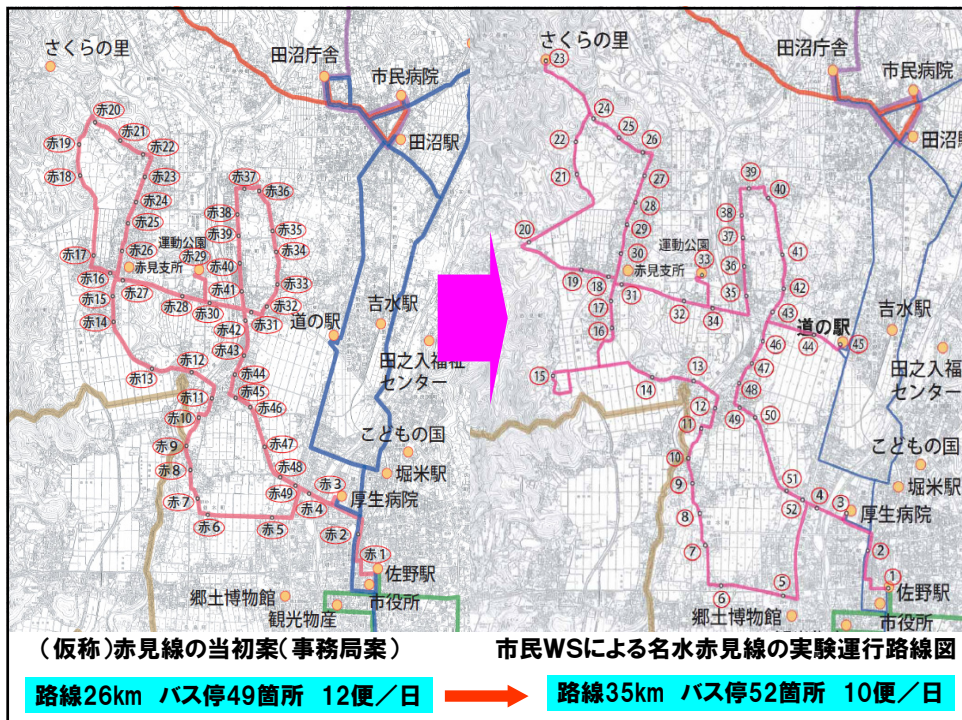
参加人数:33名(13町会)、H20.5~H21.3、計8回

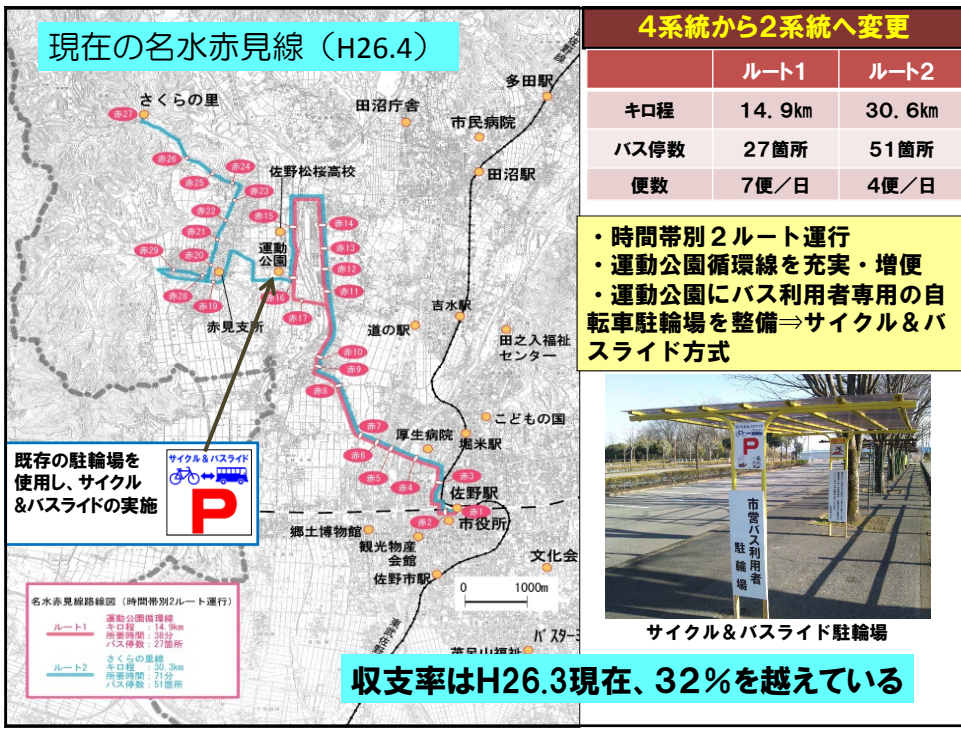
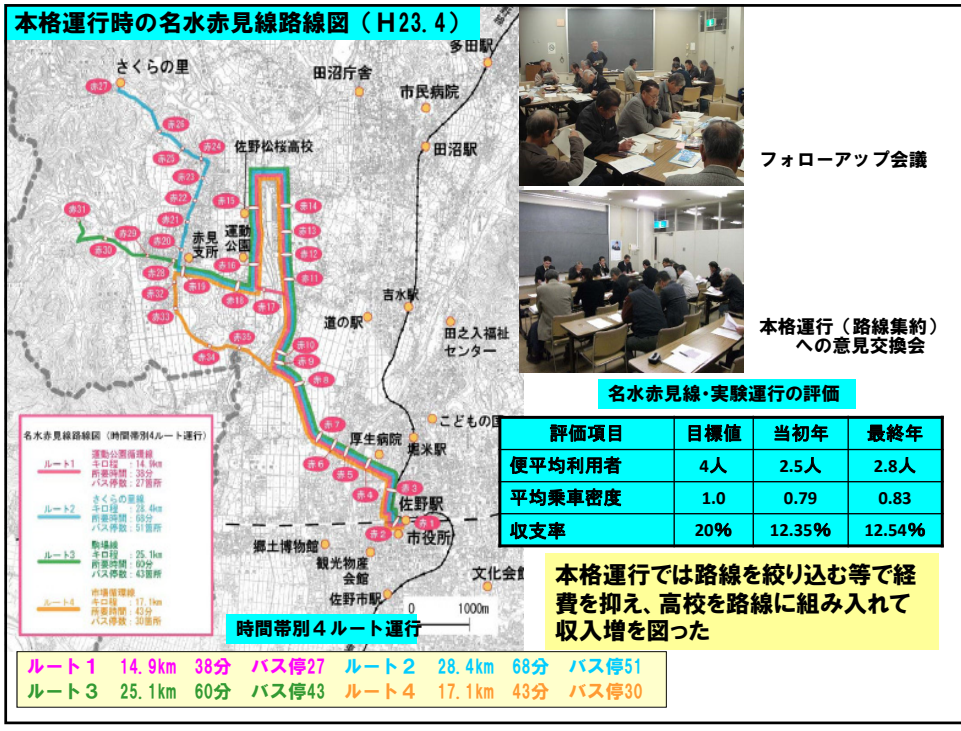
**ポイント:実験運行計画を沿線住民が主体的に参加・関与して立案する(導入を前提としたWS)**

- **WSで決めたこと:**路線名、路線、運行形式・ダイヤ、バス停の位置・名称
- **運行の約束(住民側):**利用状況によっては廃止もあること(バストリガー方式)
- **運行の約束(行政側):**ワークショップで決めたとおりに運行すること
- **協力すること:**バス運行に関わる基礎データの収集、調査への協力
- **実験運行中は:**参加者自らモニターとなり、課題抽出、改善策の検討
- **フォローアップ:**実験運行での評価と本格運行への検討

**このワークショップでわかったこと**

- ※ 参加者(町会役員)が、自覚と責任、協働と共助を理解する
- ※ 行政が、市民協働の取り組み方を理解する
- ※ まちづくりの装置として、地域が育てるバスを志向する





**ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入②(犬伏地区)**



参加人数:49名(20町会)、H24.3~H25.2、計10回

**ポイント:新規路線導入の可否から住民に選択させ、可の場合には住民が主体的に運行計画を立案する**

市民WS開催当初より、「バス欲しい派」と「バスいらない派」の意見が対立。客観的なデータを提供するために、地区の全世帯を対象としたアンケート調査を実施。その後、福祉タクシーやバス利用を想定した試算を提供し丁寧に説明

【WS当初の主な意見】

- ・いらない派:利用予定なし、税金の無駄、福祉タクシー券の充実など
- ・欲しい派:運転できない女性・子どものため、10年後への保険など

**市営バスの利用アンケート結果(全世帯を集計対象とした結果)**

「今、利用したい家族がいる」将来利用したい家族がいる:22.0%

「利用したい家族はない」:25.4%

「無効・無記入・未回収」:52.6%

調査対象:犬伏地区全域20町会の全世帯

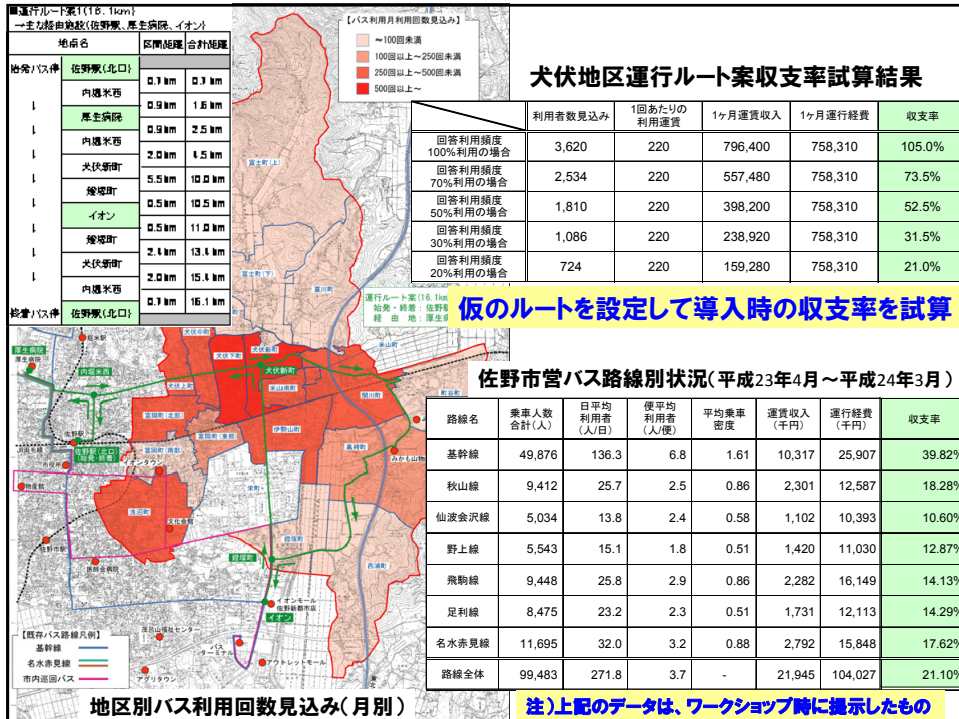
配布・回収:町会による個別配布・回収

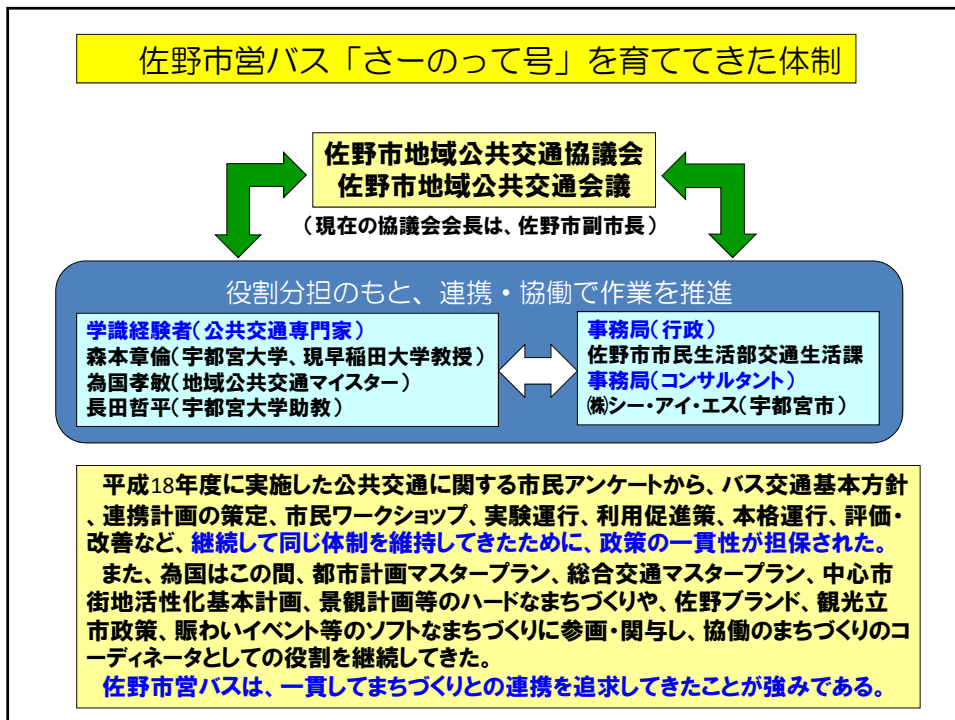
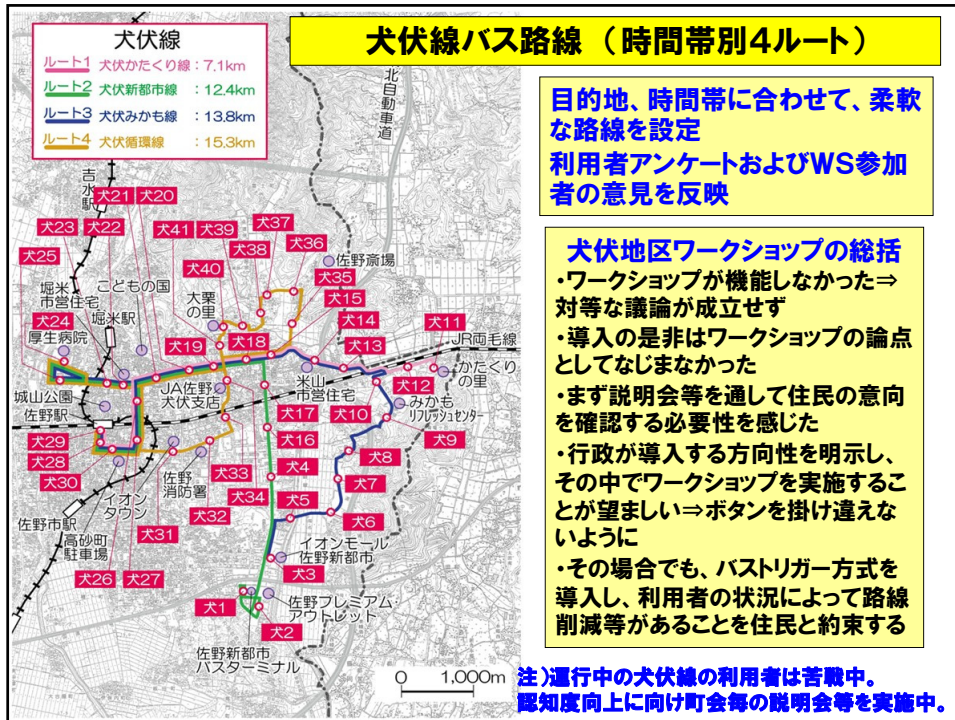
配布数:7,169枚、回収数:3,574枚、回収率:49.9%

参考:地区人口:19,334人(H24.4.1)、高齢化率:20.6%

**第6回WSでの確認結果**

犬伏地区にバスは必要と思う :25名  
犬伏地区にバスは必要ないと思う :7名





## まちづくりと連携した佐野市営バスの取り組みから

- 地域住民が意見交換できる環境づくり  
⇒異なる立場をお互いに理解できる
- 住民が理解できる客観的な情報の提供  
⇒正しい情報を冷静に提供することで状況を共有できる
- 市民、行政、専門家(第三者)による協働の取り組みを推進する  
⇒第三者の“モノサシ”を利用できる
- 地域公共交通は、“まちづくりの装置”と位置づける  
⇒単体で捉えるのではなく、まちづくり課題相互での連携を図る  
(公共の福祉を再認識)



### 協働のまちづくりにおける地域公共交通

これからは、市民・地域住民の民度・民力と、行政の質が、地域の活力・まちづくりで試される時代です。  
地域にとって望ましい公共交通サービスとは、市民と行政との地道な信頼の蓄積によって、追及・改善されていくものと考えます。

## まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを再構築するには

### ① 地域協働の課題として認識し、意識・情報を共有

- 地域の現状(現実)を冷静に客観的に直視する  
⇒市民の移動性向・行動特性、集客施設・土地利用、財政、等々
- まちの将来像(現実的なまちづくり目標)を共有する  
⇒全ての関係者が当事者意識を持てるように協働で作成
- 公共交通をまちづくりに欠かせない装置として認識する  
⇒社会環境が変化していく中で将来(20年後程度)を想定した保険として、地域活力を維持するための持続的な地域の足として

### ② まちづくりに活力を生み出す公共交通(メニュー)を選択

- 多様なメニュー(手段・方法)から地域にとっての最適解を選択する  
⇒メニュー(手法)先行ではなく、まずは地域先行で
- 制約条件(時間・空間、人的資源、財源・法規制等)や課題を整理する  
⇒選択したメニューについて、他の視点(モノサシ)で
- まちづくりの装置としての持続性、発展性を検討する  
⇒時代が変われば装置も更新。メニューに固執することなく柔軟に
- 協働の推進体制(エンジン)を選択する  
⇒市民・事業者・行政・専門家等の枠組みはカタチではなく、実質で

## まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを再構築するには

### ③ 有機的なネットワークを再構築・再確認

- ・ **まちづくりは生き物である！メニューは常に評価！**
  - ⇒連携を機能させるためには、対話、対話、また対話
  - ⇒多様なモノサシを活用し、改善、改善、また改善
- ・ **システムを動かす・利用する・評価するのは人である**
  - ⇒常に人が主役！
- ・ **地域の中で効率性を探り、ネットワーク化する**
  - ⇒固定概念にとらわれずに、多様性の観点から地域に合ったメニューを探る

### ④ まちづくりに欠かせない公共の福祉として取り組む

- ・ **まちづくりのトレンドは、市民の誇りを作ること！**
  - ⇒市民が誇りと愛着を持てる地域公共交通に向けて取り組む
- ・ **常にまちづくり施策との連携を図る、ライフスタイルを提唱**
  - ⇒運行するのではなく、まちに無くてはならないもの、あるべきものにする
- ・ **ネットワークの最適解は、時代と共に常に変化する**
  - ⇒ライフサイクルとともに、まちは変化する。ネットワークの構築は出発点
- ・ **普及・啓発は子どもたちから！愛される地域公共交通づくり**
  - ⇒地道に、継続的な取り組みしかない！

ご静聴ありがとうございました！



講演資料の作成にあたっては、佐野市市民生活部交通生活課、および欄シー・アイ・エスのご協力を得たことを感謝いたします。



#### 【講師プロフィール】

博士(工学) NPO法人まちづくり支援センター代表理事、  
国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター、高崎商科大学(商学部、短期大学部)・  
宇都宮大学(工学部)・群馬工業高等専門学校(環境都市工学科)非常勤講師  
1959年北海道生まれ。1983年日本大学大学院理工学研究科修了。  
土木学会、栃木県内の大学教授を経て、まちづくりNPOを主宰。佐野市をはじめ、栃木県・群馬県において、多くのまちづくり活動や人材育成の支援・コーディネートに携わる。  
現在佐野市では、市営バス総合アドバイザー、佐野ブランド認証・広報活動委員長(さのまる仕掛け人)、まちなか活性化協議会コーディネータ、クリケットのまち佐野サポータークラブ理事など、官民間わず幅広く活動(仕掛け)。足利市、館林市でも着地型観光を仕掛け。栃木県足利市在住。連絡先:携帯090-2489-5605、mail: [tame@pnc.gr.jp](mailto:tame@pnc.gr.jp) お気軽にどうぞ！一緒に良いまちづくりを仕掛けていきましょう！





## 第102回総会講演録（平成27年8月19日（水））

### 「都市部における福祉交通のあり方」～くらしの足を住民参加でつくる～

国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター

認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長 しみず ひろこ 清水 弘子氏



#### 【略歴】

1998年、生協の市民活動など福祉事業に参画。2000年、高齢者・障がい者の外出支援活動・移動サービスワーカーズコレクティブ「らら・むーぶ港北」を設立。2003年、かながわ福祉移動サービスネットワークの設立に参画し、2008年より理事長（～現在に至る）。2011年4月、関東運輸局「地域公共交通マイスター」を拝命。2013年より、横浜市交通政策推進協議会委員、地域交通部会部会長。神奈川県との協働事業で、市民参加による交通不便地域の

地域交通づくりの推進に取り組み、大和市の「地域と市との協働のりあい」や横浜市港北区の「菊名おでかけバス」、厚木市の「森の里ぐるっと」などの創出支援を行う。また、神奈川県タクシー協会ユニバーサル乗務員研修にも講師として協力するなどユニバーサルデザイン（UD）タクシーの普及活動を推進している。

地域では、外出支援ボランティア養成のための講座を主催し、ボランティア組織づくりに携わるなど、誰もが外出しやすいまちづくりをライフワークとして取り組んでいる。

#### 【はじめに】

みなさん、はじめまして、かながわ福祉移動サービスネットワークの理事長を務めております清水と申します。今日はよろしくお願ひいたします。また、こういう機会をいただきましたことを本当に感謝しております。

今ここに参りまして調査報告書の素案を見せていただきました。まだざっと目を通しただけですけれども、超高齢社会、それから高齢者の外出機会の確保、そして住民が主体的に動くこと、そして住民の当事者意識が低いというようなことがこの中に書かれてありました。今日私がお話することがこういった調査、研究の後押しになればいいなというふうに思っております。よろしくお願ひいたします。

#### 【かながわ福祉移動サービスネットワークの活動】

まず私の活動についてお話したいと思います。私が所属しておりますかながわ福祉移動サービスネットワークというのは、福祉有償運送の団体のネットワーク組織です。この中

にも福祉有償運送の調査が一部ありましたので皆さんは既にご存じかもしれませんが、高齢者や、障害があって1人では外出できない、できにくい方たちの支援を車と介助でさせていただく、そういった市民活動です。私が住んでいる神奈川県では、団体は170から180ぐらいあり、現在100を少し超える団体が我々のこのネットワークに参加していただいています。

主な事業としましては、移動に困っている方たちの相談をお受けすること、それから活動団体がいろいろな制度に対応するときのアドバイス、また、立ち上げの支援などもさせていただいております。

それから、研究会の開催、交通不便地域の交通づくりのアドバイス。私が関東運輸局の地域公共交通マイスターを拝命いたしましたのは、こういった地域での住民主体の交通づくりというところを評価していただいたと思っております。

またそのほかに、国の認定講習の開催、それから今日チラシを袋の中に入れていただいていますけれども、ユニバーサルデザインタクシーといたしまして、国交省が開発を推進し、全国のタクシー事業者が取り組みを始めている、車椅子もそのまま乗せることができるタクシーの推進にも市民団体として関わっています。神奈川県が全国では一番たくさんこのUDタクシーが走ってしまっていて、それでもまだ150、160台でしょうか、全国的にはまだまだ普及しておりませんが、国はこれを平成32年までに現在1万8,000台あるこういった福祉車両を2万8,000台まで増やすというふうな目標を持っています。かなり大きな目標ではありますが、移動自由な社会づくりにはこれは不可欠なことではないかと思っております。

それから、もう一つチラシを入れていただいています。くらしの足をみんなで考える全国フォーラム、これは東京大学の鎌田実先生、東洋大学の岡村敏之先生、名古屋大学の加藤博和先生など研究者の方たちと一緒に、またタクシー事業者、バス事業者とともにNPOも参画して地域の移動の足を考えるというフォーラムを開催させていただいております。私は今ここで事務局として携わっております。そういったバックグラウンドがあって今日のお話をさせていただこうと思っております。

## **【交通と福祉】**

私が皆さんにお伝えしたいのはやはり「交通と福祉」ということです。福祉有償運送というのはもともとボランティアな活動として地域にあったわけなんです。やはり「福祉活動」だという思いが強かったので福祉政策にいろいろなアプローチをしてきました。

けれども、福祉政策のところだけではこの移動の問題というのは解決しないということに気が付き、現在では交通政策、計画への取り組みに転換してきたという経緯があります。

交通のテーマは郊外から都心への大量輸送を確保することだったと。これは、いろいろな研究者や、それから自治体の職員などからも聞きますけれども、現在は個別のニーズにどう対応していくのかというのが大きなテーマに移り変わってきている、こういった声をいろいろな会議等で聞く機会があります。まさに私たちが今思っているところと合致する、そういう変化だというふうに思います。

また、次にあります外出困難な人にとって「訪問医療や食料品の配達が充実するだけではだめだ。自由に外出して人と交わる、社会参加すること自体に意義があるんだ。」という発言をしてくださったのが、今の交通政策基本法の前に民主党が出しました交通基本法を議論しているときに出た意見なんです。このときは移動権というのが随分議論されまして、その中で移動する権利だけではなくて、医療や、それから物が届くということも大事なんじゃないかということに対してこういう発言をされました。やはり家に閉じこもってはいけませんね。社会参画していくこと、高齢になっても障がいがあっても、社会参加することや外出を確保していくことの大事さというのが伝わってくる意見で、私はとても大切な考え方だと思っています。

それから、次のスライドで詳しく示していますが、私が現在委員として参加しております横浜市交通政策推進協議会という大きな会議のもとに設置されている4つの部会についてです。バス部会、鉄道部会とともに、モビリティマネジメント部会（これは市民団体や個人が多く参加しています。）、そして、私が部会長を務めています地域交通部会があります。ここに私はNPOの枠で入っていますが、バス事業者、タクシー事業者、それから、高齢、障がい、福祉有償運送、高齢者パスの担当、といういろいろな福祉部署、そして都市交通課がこれを所管しまして、コミュニティバスなどを扱う交通サポートに携わっている道路局もここに入るなど庁内横断的な取り組みを始めているところです。

実は、この部会での取り組みについて、この推進協議会で座長をされている横浜国大副学長の中村文彦先生に、どういうふうに進めていったらいいのかとそのイメージをお尋ねしたときのお話がこの議事録に出ているものです。

「外出のきっかけをつくるということは一見福祉に見えるけれども、これは交通政策だ」というふうに先生はおっしゃいました。「乗客の増加、経営効率化と、誰もが健康に暮らせるということが交通の一番大きな目標だ」ということもおっしゃいました。そのために

は、この移動を支えるためにきっかけが公共交通でなければならないということはないと。私は福祉有償の団体ですので有償運送でも、もちろん住民参加の活動でも、「きっかけは何であっても、それが人を元気にしてまた公共交通の利用につながる、継続的に事業が行われる、そういったことをいくつもやってみるといい」というふうなアドバイスをいただきました。福祉有償運送という活動もそうですけれども、やっぱり交通が、目指すところは健康なんだと。健康に生活していくことなんだということを改めて気づかされた、そういった先生のアドバイスでした。

今、厚労省も、介護保険の改定の中で「外出」について、テーマの1つとして挙げていると思います。その中で、健康格差と健康の社会的要因の「見える化」というようなプロジェクトが始まっているという論文を読ませていただきました。社会参加、外出支援ということが健康の維持につながっているという意識というのは、既に研究として始まっているということです。データ化が待たれるところです。

そして、この健康と交通ということはいろんな面で報道されていると思いますが、社会参加がしにくい状況とか日常的な買い物をする場所が近くにないというようなことから、自立度が下がって介護保険に移行する人が増えていること。逆に言えば、そういうところが充実されれば、介護保険に移行するペースがゆっくりになったり、それが少なくなったということがあるということですね。

また、閉じこもり度が高かったり、1日の歩行時間が短いということが自立度の低下を早める。そういったところから、保健関係者の中では、外出手段の確保と、行きたい場所の確保、これが本当に緊急の課題だということも言われています。

交通不便地域の外出というのは、交通ではありますが、いわゆる交通の視点だけではない福祉ということも踏まえたアプローチがないと解決していかれないということだと思います。

このスライドは、社会保障審議会の介護保険部会、第47回の会議資料として出されたもので、今コメントを紹介しました近藤先生が研究されているプロジェクトのものを介護保険の部会の中でも引用されているということで、厚労省がいかに外出支援ということは大事と位置づけているかがわかっていただけるかと思います。

また、次は介護保険改定に伴っているいろいろなところで厚労省の方が講演されるときに使われるスライドから紹介するものです。

30年後には28%を超える世帯が高齢者だけの世帯になっていくということがこの縦

の棒グラフのところでわかると思います。また、こちらの方のグラフでは現在困っていることとして、「買い物」、「散歩・外出」、それから「通院」、「預貯金の出し入れ」というように外出が伴うようなことに非常に困っている方が多いということも見て取れると思います。

次に、今日参加されている方々の市のホームページなどを検索させていただいて、高齢者の実態調査をされている自治体で外出に関係するところがいくつかありましたので、そこを少しですが紹介させていただこうと思います。

まずこれは私が住んでおります横浜市です。この表の右側が一般高齢者、そして左側は要支援の方ということで、比較的軽度の方ですね。しかし、軽度の方でもやはり交通不便を感じているということがわかると思います。交通不便や坂が多いなどの条件で移動が負担に感じているという人があわせて38.7%いらっしゃいます。また、行く場所がない、楽しみがない、おっくうだという方も意外と多くて、外出できないと諦めていらっしゃる方が見えてきます。

私どもは、2009年に神奈川県との協働事業の中で高齢者、障がいのある方たちにアンケートをとっているんですけども、通院と、それから日常的な買い物以外の外出というのは本当に少なかったです。外出を諦めていらっしゃるということが本当に数字的にも悲しいぐらいはっきり手に取るようにわかったということがありました。

ちなみに、パーソントリップ調査というのが10年に一回ありますけれども、これでは高齢者の外出が増えているんです。ただ、この数字というのは、送迎がついたデイサービスに毎日のように行っている要介護4とか5といった重度の方たちの数も含まれているということです。こういった調査結果というのは慎重に扱わないといけないなということも日々感じているところですので、お伝えをしておきます。

それから、これは藤沢市での調査で、日常生活に必要な買い物で不便を感じる理由というところを注目されています。調査対象は一般高齢者で、要支援、要介護の方たちではないということなんですね。こういう方たちも、重たいものが持てないので少量しか購入できないということに困っている、あるいは坂道、それから公共交通が不便、乗り降りする体力がないというようなところに不便を感じていらっしゃいます。私は神奈川県在住なので非常に興味深く見ましたのは、スライドにA、B、Cというふうに地区を書いたところは、いずれも交通不便でかなり困っているとご相談をいただいたことのある地域なんですね。山坂が多いところでは本当に日常的な生活における買い物にも不便を感じているとい

うことが明確になりました。それは、買い物だけじゃない、生活の質そのものに関わることなんだと思います。

次のスライドはさいたま市の一般高齢者の例ですね。ここでは外出の頻度についてアンケートされています。年齢とクロス集計をしたものがこれなんですけれども、高齢になればなるほど外出を控えているというようなことがわかってきます。

次は、岐阜市の高齢者実態調査です。これは昨年と比べて外出が減っているかどうかというところに注目をされています。70歳を超えるとかなり減ってきますが、75歳を超えると外出が減ってくるというのが顕著になってきます。次に右の方にあります「外出に困っていること」というところですね。ここで問題だと思うのは、「外出しないのでわからない」という方が27%いらっしゃるということですね。外出機会をつくるというところから取り組んでいかなければいけない、とても緊急の課題だと感じます。

こういった高齢者対象の調査から見える現状というのは、まず1つ目に2035年には高齢者だけの世帯がとて増えるということです。また、現状で困っていることに外出を伴うことが多く挙がっているということです。

それから、自治体が行う高齢者の実態調査というのは、全部の自治体が行っていらっしゃるわけではないですし、ばらつきがあります。また、外出に関する視点を持っていらっしゃる場所とない場所、その視点についてもいろいろありますので一概には言えないんですけれども、体力だけではなくて外出意欲の低下も含めて、高齢になるほど外出機会が減るということです。それから山、坂、地形的なこと、精神的、体力的なこと、それから大きいのは路線バスが廃止されて歩いて行ける範囲に自分が外出したい場所がない、これらは外出を阻害する大きな要因だと思います。

こういった地域交通の課題と高齢者の移動の課題というのは本当に共通する点がたくさんあります。やっぱり一緒に解決していかなければならないことだと、ますます感じるわけですね。

### **【国の制度】**

福祉と交通とが一体となって取り組まなければならない、皆さんもこの報告書の中でそうおっしゃっていると思いますが、問題は制度をどう活用するのかということにもあります。

国の制度についても報告書に書かれていましたけれど、まず交通政策基本法というのが制定されています。それから、地域公共交通活性化再生法が何度か改正されていますが、

この中でもコンパクトシティ、まちづくりと一体となった交通政策ということが言われていて、私が携わっているような福祉有償運送も含めた自家用有償運送というのも公共交通という位置づけにしていくと、2014年5月、昨年5月の改正で盛り込まれています。

また、自家用有償運送というのは、今は国の制度ですけれども、手を挙げた市町村に権限を譲移していくことが決まっていて、地域の活動とどう一体化できるかということも課題になってきます。

それから、厚労省マターでは、介護保険。先ほどから申し上げている新しい総合事業・地域包括ケアでは、地域が地域を支えるというふうにシフトしていく。国が給付でサービスを提供するのではなくて、市町村の事業として行い、地域が地域を支えていく。これは本当に大きな方針転換だと思いますが、その中の生活支援サービスの例示として「訪問型D・移動支援」というのが盛り込まれたということは私たちにとっても大きな成果です。これは、各市町村が何をサービス提供するかを決めるわけなので、国は例示したにすぎません。今後、これをどう活用していくのかということを考えていかなければいけないというふうに思っています。今日の午前中もどう活用していくのかという会議をして参りました。

### 【住民によるサービス】

では、住民のほうは地域ニーズに合わせてどんなサービスをつくってきたのかということとです。

移動サービス。スライドにあるような車いす対応車（福祉車両）などを利用して市民活動、NPOや、それから生協法人、医療法人などが行っている福祉有償運送があります。もともとは障がい当事者や、その家族が自分たちの移動を確保するためにつくったボランティアグループ、あるいは地域の高齢の人たちを支援したいという思いでつくってきた市民活動というのが発端です。これが、2003年、小泉政権のときに構造改革特区でメニューとして取り上げられ、2006年に制度として道路運送法に位置づけられたという経緯があります。

もう一つ、1対1の支援ではなく生活交通づくりです。先に述べた福祉有償運送は国の制度の中で登録して行うものですが、地域には高齢者、障がいのある方でも、福祉有償運送の対象者として該当しない方たちもいらっしゃいます。交通不便な地域の住民のくらしの足を何とか確保したいということから始まっているのが、こういったワンボックスカーのような車で地域をぐるぐる回る市民版のコミュニティバスというようなものです。

さて、福祉有償旅客運送についてももう少しイメージしていただきたいのですが、福祉有償運送（＝移動サービス）とは、「介助と運転が一つながりになったサービス」で、ただタクシーのように玄関から目的地へというだけではなくて、場合によっては家の中に入って着替えのお手伝い、時には階段の介助というようなこともさせていただきます。また、学校や病院にお送りすることも多いですけれども、1日一緒に遊びに行きたいという要望には付き添いという長時間の関わりの中で、トイレ介助、食事介助などもさせていただきます。

自家用有償旅客運送というのは、今、説明した福祉有償運送のほかに、市町村の運営する有償運送、それから公共交通空白地有償運送という3つの有償運送に分類され、この公共交通空白地有償運送というのは、この4月に名称が変わったもので、それまでは過疎地有償運送と言っていました。以前の名称では、交通不便であっても過疎地には当たらないからこれは運用できない、と思われがちなので、そうではなくて、タクシーやバスの営業所があっても、地域の住民の移動ニーズにタクシーやバスのような公共交通が対応できない時は、公共交通空白地有償運送という形が可能ですよ、ということをもさに示すためにこの名前に変わったということなんです。過疎地だけではない、都市部にも交通不便な地域はあるということをもう一度再認識していただくという意味では大きな名称変更だったかと思います。

「どんなサービスが求められているか」というスライドに福祉有償運送について詳しい事例を書いておりますので、これは見ていただければと思います。

病院の通院のお手伝いでは、短時間の場合もあれば、1日付き添う場合もあります。それから、特別支援学校に通うお子さんたちの送迎も増えています。お母さんやお父さんも会社勤めや社会参加で、毎日の送迎に時間を割くことが難しくなっています。やっぱり地域の支援がここでも必要になってきているということです。

それから、生活の質を担保する自由な外出。私はこれがとても大事だと思っていて、15年前に移動サービスの活動に携わるようになった大きなきっかけでもあります。年をとっても自分の行きたい場所に行きたい。年をとって行きたい場所が病院だけのはずがないですよ。ここにもあるように、今まで行っていたお店にも行きたい、レストランで食事もしたい、そういった個人の楽しみを実現させることができる、それが生きがいにつながる。そういった移動サービスはすばらしいと思っていますし、この活動に参加した1番の動機といえます。



ここで、3分間ほどに編集したビデオがありますので、見ていただければと思います。  
これは二十歳の大学生の方が取材してまとめてくださったものです。

[ビデオ放映開始]

知的障がいのある双子の二十歳のご兄弟の通所の様子と、施設に入所されている視覚障害と歩行困難のある80歳代の女性の買い物の様子を取材していただきました。

○活動メンバー・女性A おはようございます。

○利用者家族・女性B おはようございます。

○活動メンバー女性・A 作業所に送るときに、1人の方がね、とってもお歌が好きなのね。リクエストしてくれるの。一緒に歌ったりとかすると本当ににこにこして聞いていて、ずっと作業所に行く間中歌っています。

○活動メンバー・男性A はい、じゃ、乗りますね。

○利用者・女性C はい、どうも。

○活動メンバー・男性A いつもね、こういう冗談を言って、それがだからまた冗談で返してくれるのですよ。ねえ、Cさん、私が冗談を言うと、冗談で返してくれるよね。

○利用者家族・女性B ちょっとお金もかかるから無理かなと、有償ですからね。そう思っていたんです。だけど、身近な同級生のお母さんが働き出してちょっと身近に感じて、それで利用したんです。走ったりするのも足が追いつかなくなったりするし、気持ち的にもね、身体的にも、精神的にも楽になりましたね。

○利用者・女性C 私は目が見えないからはっきりわかんないんだけど、新鮮な空気を吸うことが、外に出るのが本当に楽しみです、私は。

○清水理事長 外出するということ、お出かけするということは人を元気にするな、と  
思っていて、外へ出て人と触れ合うということで笑顔になるんですね。表情が生き生きされる  
というのを本当に間近に見て、そういったことが、私たちがこの活動をやはり続けて  
いきたいし、これから広げていきたいというふうに思っているところです。

[ビデオ放映終了]

短い映像ですけれども、理解を深めていただけるかと思います。私たちが日常当たり前に  
していることが1人でできない、そこを何とか地域の助け合いで支えていきたいという

気持ちで福祉有償運送に携わっている方たちが多いただろうと思います。

こういった活動の中から見えてきたのが、次のもう一つの移動困難ということです。

福祉有償運送は対象者が限られています。要支援、要介護の方、障害者手帳を持っている方というような制約があります。でも、そういう人たちだけが外出困難なわけではないということを地域で活動してくる中では本当に目の当たりにしてきました。

さっきから何度も出ていますけれど、山や坂道という地形的な要因、路線バスが撤退するなどの社会的な要因、郊外に大型商業施設ができたことで地域の店が閉鎖してしまった…しかし、車が運転できないと郊外の店舗に買い物にも行かれない。というようなことが移動困難をつくる要因となっていることを感じています。

### **【既成の公共交通では支えられなかった地域ニーズ】**

ここからは、既成の交通では支えられなかった地域のニーズということで、私がお話を伺った中からご紹介したいと思います。

これは千葉県袖ヶ浦市の交通担当の方から伺った話です。地域のニーズに応えるためにコミュニティバスも走らせた、デマンドタクシーもやってみた、交通政策でできることは全部やりました。けれども、多くの費用がかかることに対して利用する人が非常に少ない、費用対効果という課題があった。そして、いろいろな地域の事例を見聞した結果、行き着いたのが、現在進行している道路運送法に登録しない住民参加でつくる無償運送という運行の方法です。コミュニティバス、デマンドタクシーの2つの取り組みの中ではっきりわかったのは、利用実態の95%以上が60歳以上の高齢者だったということ。高齢者のニーズに対応していくということが大事だということに気づかされて、現在の地域活動に至っている、とご報告いただきました。福祉政策へ切り替えていくということです。

もう1つの兵庫県豊岡市の事例はいろいろなところで紹介されていると思います。兵庫県の中でも日本海側に位置する地域です。担当者のお話で印象に残ったのは、行政も交通事業者も、そして住民も、三者が自分たちのくらしの足の確保に無関心、無責任だったとおっしゃったことです。これは豊岡市が地方だからということではなく、どんな地域でも同じ課題があることを強調されました。次のスライドは国交省のホームページからいただいたもので、「チクタク」と呼んでいる過疎地有償運送です。ホームページからご覧いただくことが可能です。

こういった「交通政策から福祉政策に切り替えていく、あるいは、白ナンバーに切り替えていく」ということが実際いろいろな地域で始まっています。また、私が知っている市

町村の交通担当者は、交通政策で制度を使ってできることは限られていると話をされました。交通課題の解決のための施策は、次の段階に入っているということを感じていません。

このスライドは、先ほど申しました厚労省の今回の介護保険改正で見直しされた新しい総合事業についてのものです。今までの要支援の方へのサービスが、国の給付から市町村の日常生活支援総合事業に移行されます。その中の訪問型サービスのA、B、C、DとあるD型に「移動支援」が例示されています。そして、移動サービスが関わるもう一つは、通所型サービスのB。住民主体で行われるサロンと一体となった送迎です。地域の中で高齢者が行きたいと思う場所をつくること、そして、その移動手段を確保すること。この通所型Bについても、私たちがどう活用していくのが大切です。

### **【道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様】**

続けて、制度について少し触れていきたいと思います。「道路運送法に登録又は許可を要しない運送の態様」という長いタイトルの事務連絡が2006年に出ているのですが、それをイラスト化した4枚のものです。

この中の全部は説明できませんけれども、どういったときに登録をしなくていい無償運送と位置づけているのかということをかいつまんでお話しします。

1枚目のスライドでは、サービスの提供を受けた人（車に乗せてもらった人）が、ありがたうという気持ちで偶発的に任意で謝礼をくれたときは、これは許可を要しません、と言っています。ただ、これが定例化して「1回いくら」というふうに金額が決まったら、運賃に当たるので有償であり登録が必要、あるいは事業許可を取りなさいということになります。

次のスライドでは、これはちょっと難しいのですが、地域通貨などもお金に換算しにくいので、登録を要さない。

そして、3枚目のスライドでは、ボランティア活動として行う運送においては、実費の範囲であればガソリン代実費、それから駐車場、高速代などを受け取ることは、登録をしなくてよいと位置づけています。

そして、ここがもう一つ注目されるところで、子どもの預かりなどの「ファミリーサポート」という制度が皆さんの市にもあると思いますが、これについては、多様なサービスメニューがある中で送迎も含めて同じ対価でサービス提供していて、このような家事と一体型のサービスにおいては登録は不要と位置づけています。

どういう形が法律に抵触しない、登録を要さない活動なのかという制度的なことも踏まえて、かながわ移動ネットでは、市民主体の地域の交通づくりを支援してきました。

### 【住民がつくるくらしの足】

これは、横浜市港北区菊名の事例です。菊名は新横浜駅の隣の駅で、非常に便利なところですが、駅からだらだら坂が500メートルほど続いていて、50年ほど前に開発され、80歳代の方も多く住まわれている高齢化した住宅街です。こういったところで地域の移動ニーズを感じ、何とかそれに応えたいという地域の人たちが、週に1回ではありますが、車を提供し、運転、添乗して地域にコミュニティバスを走らせているわけです。なぜ週に1回かというと、自分たちの「体力」に合わせて無理をしないで継続できる範囲ということなんです。また、この週に1回の運行だけではなくて、お花見のとき、それから、地域の民生委員が主催するふれあい昼食会の送迎など、地域の高齢者の移動の足の確保に協力をされています。

次のスライドも私たちが支援して一緒につくってきた厚木市森の里の事例です。森の里は週3回の運行をされていて、全くの無料の運行です。スタート当初は厚木市との協働事業で、現在は自主事業として活動されていますが、どのように運営されているかということ、団体が市の委託で広範囲に草刈りを行うなどの活動から得た剰余を、運行経費に当てているということです。

そして、最後のスライドは、後でも設立の経緯を話したいと思いますが、大和市の西鶴間という地域です。運営も運転も運行管理も、また添乗も地域の方たちのボランティアで支えているところは前述の2地域と同じですが、ここでは月曜日から金曜日まで1日に18便運行しています。市民協働事業と位置づけて、車両の貸与を含めて大和市からのサポートがあります。大和市の「のりあい」のすばらしいところは、生活の足の確保という側面だけでなく、いろんな効果を上げているところです。「のりあいに乗れば誰かと会って話ができる」「のりあいで外出するから丈夫に歩ける」という喜びの声がたくさん聞かれます。

さて、このスライドは先ほど制度説明でお示しました。多様なサービスメニューの1つとして送迎活動がある場合は、どのサービスも同一料金ならば無償運送の範疇と考えられていると申し上げましたが、住民がつくるくらしの足の確保の取り組みは、こういった制度の考え方をうまく活用していられないかと思っています。

ここにあるのはある団体のパンフレットです。サービス内容がいくつか書いてある中に、

「宅外での介助」、「外出介助」という項目がありますが、車を使ったサービスは道路運送法に抵触するのではないかと地域の方が心配され、まだ実施に踏み切れていないのが現状です。しかし、こういったサービスが制度上実現出来ないようでは、くらしの足の確保は難しいと思います。国ではなく、地域ニーズを感じて取っている市町村の裁量というものが認められるべきではないかと強く思っているところです。

ここでも1つ映像を見ていただきます。これは先ほど紹介した大和市ののりあい試運行をしていた2010年2月の映像です。

[ビデオ放映開始]

○住民・女性D 毎日自転車を使うんですけど、雨が降っていたりとか寒かったりするときはずいぶん便利です。

○ナレーション 交通不便な地域の住民が地域力で乗り合いバスをつくらうという動きがあります。大和市では2008年3月からバスを走らせたいと住民が動き出しました。こういった市民運営、市民運行のバスは全国でも新しい試みです。かながわ福祉移動サービスネットワークはこのような地域住民の活動を支援しています。

○ボランティア・女性E 初めは、私たちも、割と年配の方が乗るかな、利用していただけるかなと思ったんですけど、案外ね、子供さん連れの方が毎日4、5人、こういう若い人も利用してくれるんだわって、もううれしくなりました。

○ナレーション ここは鶴間駅から徒歩二、三十分の地域で、駅までの足はありません。

○ボランティア・女性E この辺の人の要望で、結局バス停をここにつくっているんです。坂を上っていくのがね、だんだん高齢化していきますからね。

○ナレーション 外出がままならない高齢の方を抱える自治会の皆さんが中心になって、大きなバスの入れない狭い住宅地の中に自分たちのバスを走らせようとしています。

○大和市職員 バスというのはマンパワーや賃金も出しながら市も同じだけを出し、これからの「新しい公共」の形ということで支援しましょうと。

○ボランティア・男性C 暇だからね、ボランティアに協力しなきゃなど。

○ナレーション 大和市西鶴間の取り組みは一つのモデルです。公共は国や自治体だけが作るものではありません。市民がつくる新しい公共をたくさんの地域でともに作り、育てていきたいと思えます。

○住民・女性F ありがとうございます。また乗せていただくかもしれませんけどね、ありがとうございます。

○ボランティア・女性G 忘れ物がないようにね、ごゆっくりどうぞ。

○住民・女性F どうもありがとうございました。

[ビデオ放映終了]

最後に「カンパ箱」というのが映っていましたが、これは試運行のときで、現在は車内に「カンパ箱」はありません。車内でのカンパは運賃の強要につながるということで指導を受け、現在は車内に「カンパ箱」を設置せず、協賛金として皆さんからの支援をいただいていることをつけ加えておきます。

さて、住民参加をどうやってつくっていくか。今紹介した事例では運行も運営も全て住民主体でつくってきています。しかし、かながわ移動ネットが目指している住民参加というのは、住民運行にこだわっているわけではありません。住民がいかに主体的に所有感を持って参加出来るかということなんです。それは、交通事業者と一緒に、あるいは行政の方と一緒に考え、協力して「つくる」ということです。交通事業者が運行出来ないと判断した時に、自分たちの力で何とかしようというのが、今日映像で見ていただいたような福祉有償運送であったり、そして大和市ののりあいの活動だということなんです。

### **【住民主体・住民参加】**

次のスライドは、報告書が7月30日に出たばかりのもので、「自動車がつくる10年先の豊かな未来社会とは～交通政策審議会の陸上交通分科会自動車部会、豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会最終報告の公表～」とタイトルされたものです。委員会で2年にわたり議論され最終報告が出ました。そこからの抜粋です。

地域公共交通会議のこと、それから住民参加のことをテーマに取り上げています。例えば、会議が形骸化されていないか、実質的な議論がされているかとか、さらには、住民参加というのは住民のニーズをちゃんとつかんでいるか、そのためには、旧来の「並び大名」と呼ばれるような人選ではなく、地域のニーズを実際に持っている人たちに会議に出てもらっているか、というようなこと。

また、地域公共交通会議のような機会は、通常ではなかなか困難な事業者間の調整が容易にできたり、あるいは住民の声に交通事業者や自治体が気づくとチャンスの場合でもある、とも報告されています。「住民参加、住民の意識を高めていくことが望ましい」、それから「上からの指示ではなく、住民側からのボトムアップで実現していくことが大切」のように、まさに私たちが目指していることが、この報告書にあると思いましたので、紹介させていただきました。皆さんも、ホームページのほうからご覧いただけたらと思います。

さて、先ほど見ていただいた映像に「新しい公共」という言葉が出てきました。私などは、活動を始めてこの方、ずっと「新しい公共」と先輩たちに言われてきたものです。新しい公共とは、公共サービスというのは、行政だけがつくるものではない。住民も参画と一緒に地域に必要なサービスをつくる。という考えに基づいたもので、市民はそういう精神で高齢者支援とか子育て支援などをたくさんつくってきました。

でも、こと交通に関する面では、自分たちが交通づくりに参画するなどという意識を持っていることはまずありません。ですから、その意識をどうやって醸成していくのか、それを全体化していくのかということ是非常に難しいことです。自分たちが主体的に関わらないことには所有感は持てません。例えば、さきほどの大和市の「のりあい」も、「私たちののりあい」というように「私たちの」という形容詞が前につくような状態にならないければ地域で推進していくことは本当に難しいことだと思います。

行政の役割は、本当の意味の住民参加をいかにつくれるかということだと思います。

交通事業者は、今まで採算性のところで動いてきた。それは当然ですよ、営利事業ですから。しかし、採算だけではない地域とのつながりや地域貢献ということ、交通事業者にもいかに意識してもらえるか、ということもこれからは必要になってくると思います。

このスライドは大和市での取り組みの様子です。3回ワークショップを開催しています。

1回目はたくさんの参加がありました。2回目は参加が半数になりました。「何だ、市がバスを走らせてくれる説明会かと思って行ったのに自分たちでやるのか」ということで半分になりました。

それに危機感を持った住民たちが、もっと自治会を巻き込もうとか、他地域の事例を聞きに行こうとか、自分たちが積極的に関わろうという意識がすごく強くなったんです。ワークショップ最終回の3回目には、色紙を挙げている写真がありますが、50人を超える方たちが参加され、そこで運行のための準備会をつくろうという決議がされ、1年半の間、準備会を行ってきました。準備期間中で一番大変だったのは、自治会が運行のためのお金を出すという話です。1カ月1世帯10円出してもらえないだろうかという提案をしたときに、10円といっても自分のお金じゃないものを会長さんが決断するということは説明責任を負うわけですから、非常に難しいことでした。小さい自治会だったら年間一万円程度ですが、大きい自治会では数万円にもなり、会議の席で大きくなり声も何度か聞きました。それでも「この地域は高齢化してきていて、外出が難しくなる人が多くなる」という共通の認識が、その困難を乗り越えさせてくれたと思います。

3回の試運行をしましたが、進むにつれ、コミュニティバスの運行に無関心だったリーダーが、先ほど例にしたように「私たちの町ののりあい」とおっしゃるようになった。これは本当に感動する場面でありました。

### 【国土交通白書】

これは国交省がコンパクトシティを説明するときによく出してこられる絵です。皆さんもよくご覧になっていると思います。

交通政策基本計画で3つの基本的方針として国交省が挙げているのは、1番目に日常生活を支える交通、2番目に経済成長を支える交通、そして3番目に安心・安全な交通です。

国は、生活の足を確保することが最重要課題だと位置づけており、交通事業者と競合することが良い悪いということではなく、既成概念を持たずに、まず地域に何が必要かということを考えていきたいと思いますというスタンスを持っています。

生活を支える交通は、このスライドにあるような拠点を結ぶ交通サービスであるとか、フィーダー路線やデマンド型タクシーなど、交通事業者によって供給されるのか、市民が参画しないとつくれなのか、また、交通事業者が担うにしても採算性が低ければ低いほど住民が主体的に参画していかないことにはできないものだと思います。住民の参画というのは、住民自ら運行することだけを指すのではなく、乗ることであったり、乗る人を増やす広報の努力であったり、それから運賃だけでは賄えない部分をいろいろなサポートシステムや、多様な形で協賛金を集めるような努力なのかもしれません。それでもなおかつ運行に至らない時に、自らが運行主体となることも大切な決断です。

### 【福祉交通のあり方】

福祉交通はどうあるべきでしょうか。

皆さんは都市部に住んでいる方が多いと思いますが、都市部においても交通不便地域はあるという認識をまず持っていただきたいです。それから、交通不便地域の課題というのは高齢者の課題ともかなり重なっている部分が多いので、高齢者対策と一緒にやっていかなければいけないということ。そして、何より、今、国から地方へ、そして住民参加へというふうに国の制度がシフトしていつている。これを好機と捉えて住民参加の形をいかにつくれるかということが重要です。

住民参加型といわれていても、地域によっては「それは市の職員がやってくれるので私はわかりません」というような答えが返ってきたりすることがあります。行政職員の役割は住民側からのボトムアップをいかに醸成していくのかということがあります。行政職員が



目標を持つことはとても大事ですが、上からの指示ではなく、背中を押す姿勢というのが求められているのではないかと思います。

また、私たちは住民の側に立って一緒に交通づくりをしてきましたが、ただ交通をつくるだけでは、住民、特に高齢者の外出機会を増やすことにはつながりません。背中を押してくれる地域の人であったり、一緒に出かけてくれる人であったり、行きたいと思う場所があることであったり、それから、デマンドとかコミュニティバスとか、また、地域の住民の活動のような外出しやすい環境、そういうものが一緒にならないと外出機会は増やせないものです。これは高齢者に限ったことではないと思います。交通と福祉の融合。福祉政策だけではできない、でも、交通政策だけでもできない。交通計画の中にきちんと福祉交通というのが位置づけられて、一体となってそれを考えていく場ができることが望まれていると思います。

最後のスライドです。これはシルバー新報という専門紙の今年の1月1日号の記事です。見出しは「社会参加で延びる健康寿命」。まさに、健康に暮らすことを外出・社会参加が支えているということが実感できる内容です。誰もが外出しやすいまちを地域住民と一緒につくる。そういった取り組みをこれからも増やしていきたいと思います。

ご清聴、ありがとうございました。(拍手)

# 都市部における福祉交通のあり方 ～くらしの足を住民参加でつくる～

清水 弘子

認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク  
関東運輸局 地域公共交通マイスター

## かながわ福祉移動サービスネットワークの活動



移動に困っている  
人の相談対応と  
サービスの紹介

活動団体の支援  
立ち上げ支援  
活動や法的登録  
の相談

研修会の開催や  
交通不便地域の  
交通づくりの  
アドバイス

\* 国土交通省認定運転者講習  
\* 運行管理者研修 その他

\* UDドライバー研修講師(県タク  
シー協会) その他

\* 権限移譲のセミナー(2015.01)  
\* くらしの足をみんなで考える全国  
フォーラム(実行委員 第4回2015.10)

2

## 交通と福祉

### ■ 交通政策の中の高齢者・障がい者支援（計画に取り込まれている例はごく僅か）

交通のテーマは、  
郊外から都心へ大量の輸送を確保すること → 個別ニーズにどう対応するか  
にテーマが移ってきた（研究者・自治体交通担当者）

（外出困難な人にとって）訪問医療や食料品の宅配サービスが充実するだけではダメ。自由に外出し、人と交わること自体に意義がある。（交通基本法案検討小委員会での発言・東京交通新聞より）

（外出施策の）最終的な目的は「健康」。  
…外出のきっかけを作ることは一見福祉に見えるが交通の利用促進、乗客増加、経営効率化につながる。誰もが健康に暮らせるまちづくりのためには、移動を支えることが交通事業者の役割である。引きこもっている人が「自家用有償運送」をきっかけに外出するようになり、さらに元気になって自らバスに乗るようになる。そういったケーススタディをいくつかやってみると良い。  
第12回 横浜市交通政策推進協議会 議事録より（H26. 3. 20）

## 外出することの健康維持への効果

### ■ 厚労省・介護保険改正に伴う調査などで

【健康格差と健康の社会的要因の「見える化」】（近藤克則氏等のPJ）など、  
社会参加（外出すること）と健康維持についての研究が始まっている。

### ■ 交通不便地域（駅まで遠い、急な坂で行けない、路線バスから遠いなど）において・・・

・社会参加がしにくい環境、日常的な買い物をする場所が遠い、などの理由から、  
介護保険・要支援者が早くからサービスを使う傾向がある。  
・また、閉じこもり度が高い、1日の歩行時間が短い（30分未満）、自立度の低下割合が高いことなどから、保健関係者の中では「外出手段の確保、行きたい場所の確保」が高齢者の健康を維持するための重要な課題となっている

## 社会参加と介護予防効果の関係について

スポーツ関係・ボランティア・趣味関係のグループ等への社会参加の割合が高い地域ほど、転倒や認知症やうつ病のリスクが低い傾向がみられる。

### 調査方法

2010年8月～2012年1月にかけて、北海道、東北、関東、東海、関西、中国、九州、沖縄地方に分布する31自治体に居住する高齢者のうち、要介護認定を受けていない高齢者169,201人を対象に、郵送調査(一部の自治体は訪問調査)を実施。  
112,123人から回答。  
(回収率66.3%)



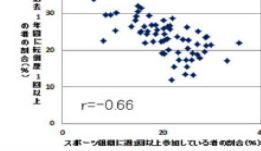
【研究デザインと分析方法】  
研究デザイン: 横断研究  
分析方法: 地域相関分析

JAGES(日本老年学的評価研究)プロジェクト

スポーツ組織への参加割合が高い地域ほど、過去1年間に転倒したことのある前期高齢者が少ない相関が認められた。

### 65-74歳の者に限定

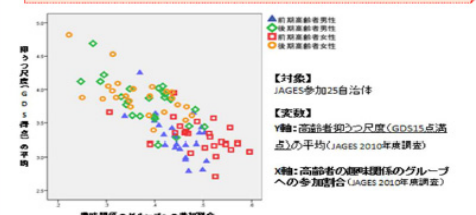
小学校区(n=65)



6保険者(9自治体)の要介護認定を受けずいなし人に郵送調査に回答した  
29072人(回収率62.4%)

転倒率:  
11.8%~33.9%  
スポーツ組織参加率が高い小学校区では転倒者の割合が少ない

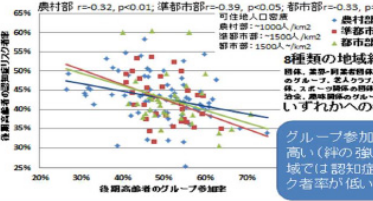
趣味関係のグループへの参加割合が高い地域ほど、うつ病(低いほど良い)の平均点が低い相関が認められた。



図表については、厚生労働科学研究班(研究代表者:近藤克則氏)からの提供

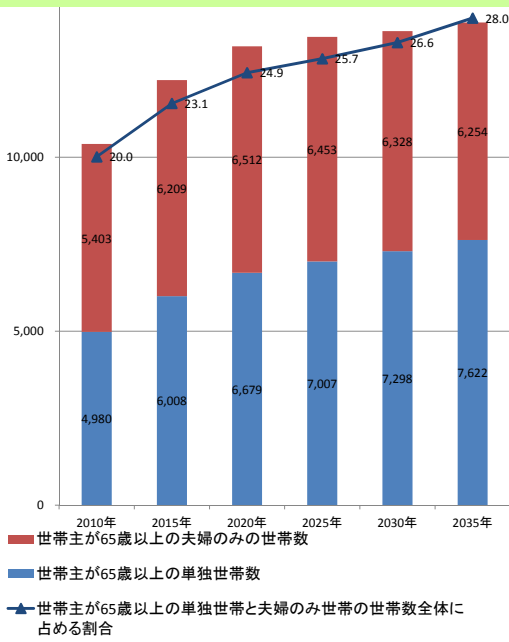
ボランティアグループ等の地域組織への参加割合が高い地域ほど、認知症リスクを有する後期高齢者の割合が少ない相関が認められた。

### 23市町村141小学校区在住の後期高齢者22,721名

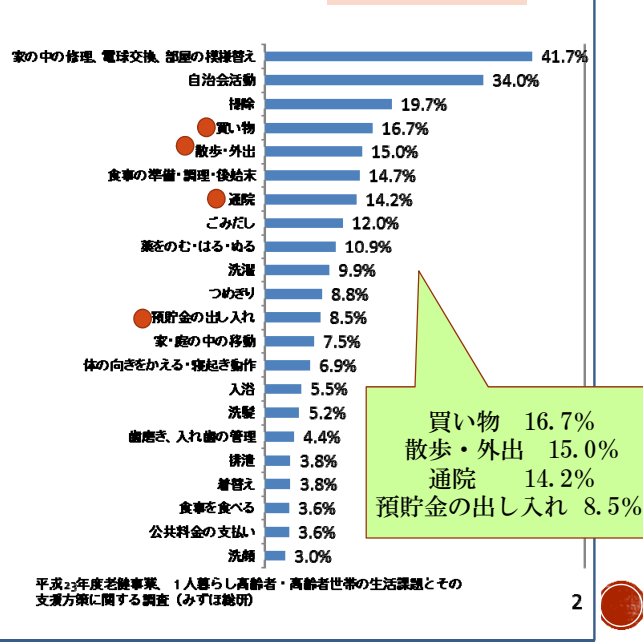


グループ参加率が高い(緑の線)地域では認知症リスク率が低い

## 高齢化と生活支援のニーズ



## 厚労省資料



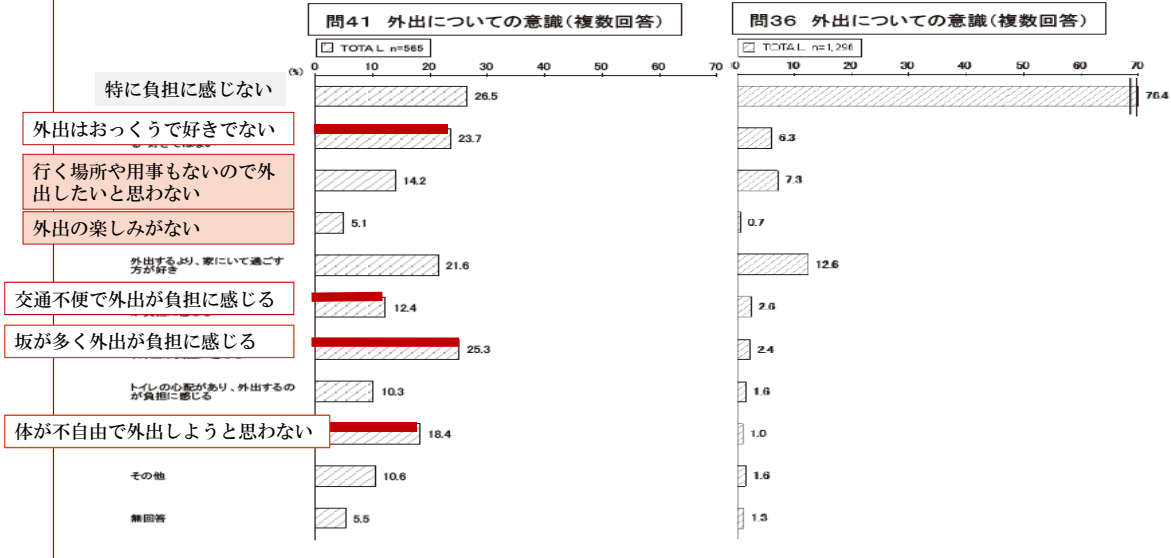
買い物 16.7%  
散歩・外出 15.0%  
通院 14.2%  
預貯金の出し入れ 8.5%

平成23年度老健事業「1人暮らし高齢者・高齢者世帯の生活課題とその支援方策に関する調査(みずほ総研)」

# 高齢者調査から見えること 横浜市高齢者実態調査H26

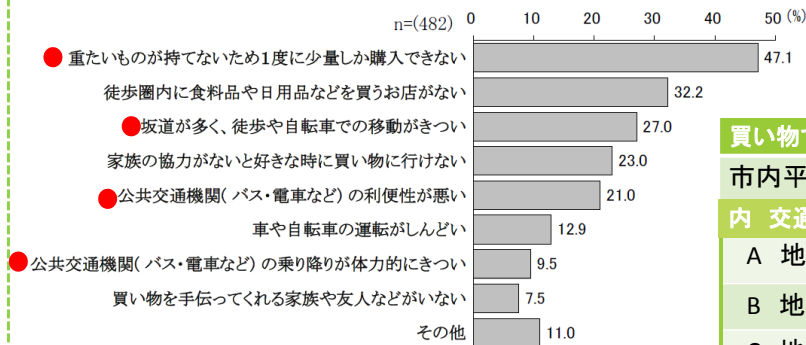
## 要支援

## 一般 55～64歳



# 高齢者調査から見えること 藤沢市(一般高齢者)

## ●日常生活に必要な買い物で不便を感じる理由



買い物で不便を感じる	
市内平均	19.1%
内 交通不便地域	
A 地区	30.5%
B 地区	25.3%
C 地区	22.4%

藤沢市 高齢者の保健・福祉に関する調査委報告書 H26

\* 交通不便地域: 路線バスがない、坂が急など

## 高齢者調査から見えること さいたま市(一般高齢者)

### ●外出の頻度:

週に2~3日 **32.7%**(一番多い)

週に1日あるいは1日未満 **15.1%**

### ●外出を控えていますか

はい **16.6%** いいえ **82.0%**

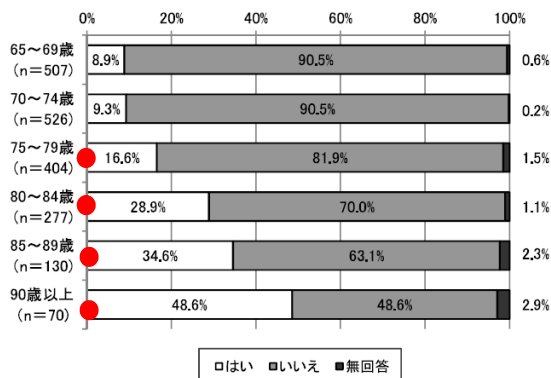
(理由: 病気や足腰の痛み70.6%、行きたいところなし)

### ●家族等の付き添いなしで公共交通で外出

出来ない、出来るがしていない **10.4%**

### ●「外出を控えているか」と「年齢」のクロス集計

\* 年齢が高くなるほど外出を控える傾向がある



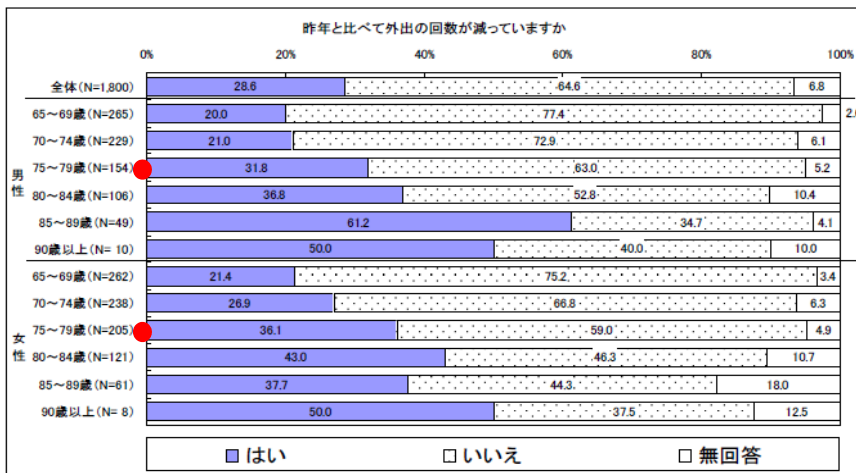
高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画策定のためのアンケート調査報告書より

## 高齢者調査から見えること 岐阜市高齢者実態調査H26

### ■昨年と比べて外出機会が減っているかの設問に...

「はい」**28.6%**、「いいえ」**64.6%** **男女とも高齢になるほど外出の回数が減る**傾向が見られます。

一般高齢者



### ●要支援の高齢者では

#### \* 外出の手段は

- ・路線バスなど 16.8%
- ・人の車に乗せてもらう 50.9%

#### \* 外出に困っていること

- ・バス・電車が使いにくい 22.8%
- ・介助者がいない18.0%
- ・外出しないのでわからない 27.0%

## 高齢者対象の調査よりみえる現状について

■2035年 高齢者世帯数は 全体の28%を超える

■現状で困っていること

買い物、散歩・外出、通院など、外出にかかることが多く挙げられている

(現在の介護保険の適用は「通院」時の乗降に関する事項のみで、ほとんどが自己負担)

■自治体が行う「高齢者の実態調査」では、その視点が様々だが

・高齢になるほど、外出機会が減る(意欲の低下を含めて)

・駅・バス停が遠い、山・坂などの環境的要因で外出困難

・身体的、精神的に不安で、介助者がほしいと思っている

・公共交通機関がない(路線バスの廃止・・・)などの社会的要因 などの調査結果がある

■「地域交通の課題」と「高齢者の移動の課題」共通する点が見えてきた

交通と福祉  
共通の課題が見えてきた

## 交通と福祉

一体となって取り組むべきこと (制度を活用できるのか)

### 国土交通省

■交通政策基本法 2013年12月

■地域公共交通活性化再生法の改正 2014年5月(自家用有償旅客運送も公共交通として位置づけ)

■自家用有償旅客運送の権限移譲(地方分権一括法による)2015年4月施行

### 厚生労働省

■介護保険改正に伴う「地域包括ケア」

【生活支援サービス】訪問型D・移動支援／サロン事業と一体となった通所型・サロン送迎

\* 道路運送法に登録しない地域の支え合いの送迎活動が範囲として想定されている

## 住民は地域ニーズに応じて どんなサービスをつくってきたか

■ 移動サービス  
(道路運送法79条  
福祉有償旅客運送)

障がい当事者や家族を  
中心とした組織

高齢者支援など、地域  
のボランティアグループ

自治会などの地縁組織

地域の有志

■ ボランティア送迎・コミュニティ交通(道路運送法に登録を要しない形態)



## 移動サービスとはどんなサービスか



● 「介助と運転」がひとつながりとなったサービス

室内での着替えの介助、階段の昇降  
車いす等の乗降介助、  
おでかけ先での付き添い、トイレ介助、食事介助など



## 自家用有償旅客運送（道路運送法）2015年改正

### ①市町村運営有償運送

市町村が専らその区域内の住民の運送を行うもの

### ②交通空白地有償運送

NPO等が過疎地域等の住民、当該地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者等の運送を行うもの

### ③福祉有償運送

NPO等が乗車定員11人未満の自動車を使用して、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護者、要支援者、その他障害を有する者等の運送を行うもの

15

## どんなサービスが求められているか \* 通院や通所 \*

■ 左半身にマヒがあるので、外出の前に着替えや身支度の手伝い、トイレ介助をしてほしい。  
病院での診断を家族やケアマネに伝えてほしい。



■ 母が車イスを使っています。家族では、玄関の段差を降ろせないなので、手伝ってほしい。

■ 特別支援校に通う小学生。親が仕事で学校に迎えに行けないので迎えに行き、学童保育に送ってほしい。



■ 知的障がいのある女性18歳。朝、家から出ようとしないので、メンバーがクルマへの乗車を誘導して通所支援。クルマに乗るまでに20分以上かかる時も

…。

16

## どんなサービスが求められているか \* 自由な外出 \*

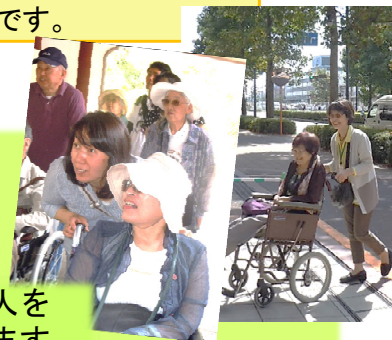
■ 80代女性。  
長い距離を歩けなくなってデパートへ出かけることがなくなった。なじみの店で買い物して、レストランで食事を楽しみたい。

■ お墓詣りに行きたかった。  
遠くに住む親せきとも会えてこんなうれしいことはないです。

お孫さんのピアノの発表会や結婚式に出席したいという希望。

施設に入居したが民謡のお稽古に行きたい、など元気な時と同じように外出を楽しみたい…。

でも、あきらめている人がほとんどです。 外出は人をお出かけが実現した後の笑顔は最高！ 元気にします。



17

## もう一つの移動困難 ～買い物難民は600万人という推計

高齢・障がいがあることでの移動制約に加え、

■ 環境的・社会的要因による制約

山・坂などの地形、住宅の郊外化、路線バス撤退による交通不便などにより、外出が困難な状態となり、移動弱者及び買い物弱者に陥る



都市部でも交通不便地域が各地に存在する…

地域交通の課題は「中山間地のみ」の問題ではない。

こういった課題は、今までの公共交通だけでは、解決が難しい。

■【自家用有償運送】や【地域包括ケア・移動支援】の活用が重要なポイントとなる

18

# 既成の交通では支えられなかった地域ニーズ

福祉政策への切り替え

## ■千葉県 袖ヶ浦市

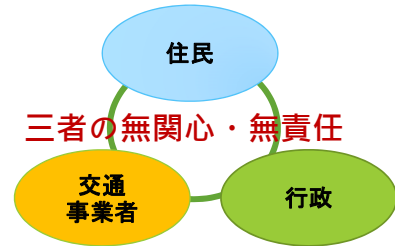
コミュニティバス(1日15人・1100万円補てん)、デマンドタクシー(1日5人・770万円の補てん)

→事業を廃止。**利用実態:95%が60才以上の高齢者。地域住民のニーズにあった移動手段を導入。**

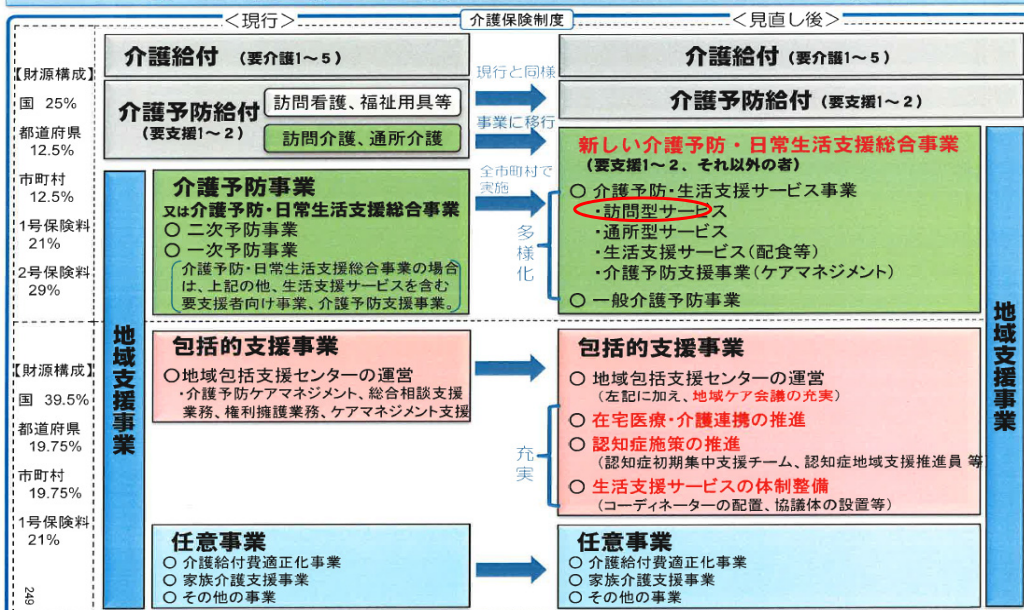
新たな仕組み:道路運送法登録不要の地域活動としての送迎/1日13名・100万円程度の補助

## ■兵庫県 豊岡市

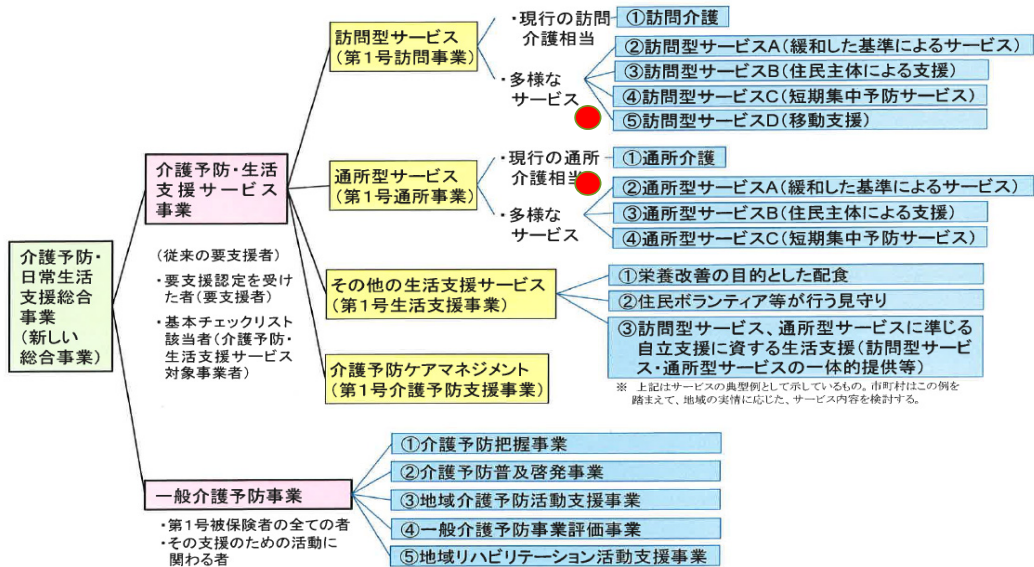
- ・不採算路線からのバス事業者の撤退
- ・市は、バスから過疎地有償運送(公共交通空白地有償運送)に切り替えた **白ナンバー自家用有償旅客運送へ**
- ・三者の無関心、無責任(地域のくらしの足としての重要性に)が公共交通(バス)の衰退を招いた。



### 【参考】介護予防・日常生活支援総合事業(新しい総合事業)の構成



## 【参考】介護予防・日常生活支援総合事業(新しい総合事業)の構成



### 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要があります。

個別の旅客運送行為が、許可等を必要とする態様かどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されますが、②の有償については客観的な判断が困難である場合も考えられることから、事案毎に許可等を要するか否かを例示しました。不明な点は、最寄りの運輸支局等にご相談下さい。

本パンフレットは、平成18年9月29日付事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の内容をわかりやすく図化したものであり、新たな解釈を示したり、許可等を要しない範囲を変更するものではありません。

**(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。**

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



ただし、以下の場合は有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

予め運賃表などを定め金銭の收受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200



会費として收受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合。

会費  
1ヶ月 1,000円



「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。



「会費金」、  
「保険料」、  
「カンパ」等

**(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合は許可等を要しません。**

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的の手渡し場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。

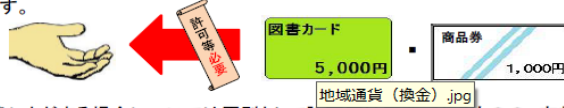


○地域通貨の一種として、ボランティアサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなされず、許可等を要しません。

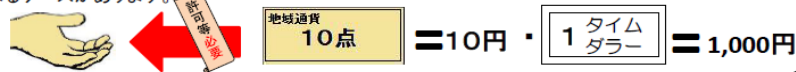


ただし、以下の場合には有償とみなされ許可等を要することとなります。

流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の収受は有償とみなされ、許可等が必要です。



サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。



**(3) ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。**



ガソリン代の算出にあたって  
登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみとより、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的に算出する必要があります。

**(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。**

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ、利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等は要しません。



○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転業務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。



○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から收受しない場合にあつては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



ただし、以下の場合は有償性があると認められ許可等を要することとなります。

運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合  
 施設等からの委託契約を受けて当該施設までの送迎を行う場合  
 訪問介護事業所が行う要介護者の送迎(介護保険給付が適用される場合)



○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであつて、送迎に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む。)の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の送迎とは解せず、許可等は要しません。



市区町村が設立するファミリサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる保育施設と依頼会員の自宅との送迎サービス

ただし、以下の場合は有償性があると認められ許可等を要することとなります。

送迎を行う場合と行わない場合とで料金が異なる

送迎付き	12,000円
送迎無し	10,000円

送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける

送迎付き	マッサージ無し
送迎無し	マッサージ有り

送迎に対する反対給付が特定される

請求書	
施設料	10,000
食事代	4,000
送迎料	2,000
合計	16,000

## 菊名おでかけバス

### 住民がつくるくらしの足 横浜市港北区

毎週火曜日 6便/1日運行中 \*町内会の応援を受け会員制で運行  
 \*車両は、地域の人が提供】 \*住民による運営、運行管理、運転・添乗

民生委員主催のふれあい昼食会の送迎や、さくらまつり開催時に町内会の要望から「お花見バス」運行。地域のお散歩企画も開催。



## 森の里ぐるっと

### 住民がつくるくらしの足 厚木市森の里

- \* 月・水・金 9:30-16:30 8便/1日
- \* 自治会OBが地域の課題解決のために集まった。
- \* クルマは市から貸与されて厚木市との協働事業としてスタートし、現在は自主事業。会員制
- \* 団体としての草刈などの事業剰余を運行に関する経費としている。無償運送。



\* 地域の困りごとの相談 → 新たな事業として発展  
(簡単な家財の修理、家の片付け、庭仕事など)



27

## 地域と市との協働 のいあい

### 住民がつくるくらしの足 大和市

- \* 月-金 18便/1日運行中 \* H22年4月運行開始(準備期間H20年-22年)
- \* 1日10便→現在は1日18便運行、1周約9km \* 車両は市より貸与(保険含む)
- \* 住民が運行管理、運転・添乗を分担 \* 市との協働事業、登録を要さない無償運送



28





## 住民主体・住民参加をつくる 課題の共有・協働

■意識を変えることができるか

住民

交通は、事業者や自治体がつくるもの\*自分たちは「意見」を言うだけでつくる主体ではない

↓  
私たちの地域の課題（所有感）  
自分たちが解決していく主体となる（責任感）  
協力関係をつくる

■住民参加の場を作れるか

行政

「住民参加」とは地域の組織代表に意見を聞くもの

↓  
\*交通不便な実態を聞き取り、住民と交通事業者などが一緒に考える場づくり、とそのためのサポートをする

■意識を変えることができるか

交通事業者

採算性を重視し、住民ニーズは二の次

↓  
住民のニーズを聞き取り、また、事業者としての経営の難しさも共有できる場を持つ  
住民と協力する関係づくり

## 住民主体・住民参加をつくる

できるはずないから  
できるかもしれない、へ

■住民参加の場づくり・ワークショップ

委託するのか、かかる経費は誰が出すのか  
課題を整理

ワークショップの様子



理想のルートも作成



■準備会の形成(有志と自治会長が中心)



住民集会  
自治会のリーダーと  
課題共有、会議への参加を促す  
住民・行政職員も集まった



ニュースを発行

## 住民主体・住民参加をつくる

協力の輪を地域に広げ、  
運営する力を育てる

### ■ 試運行に至るまでの準備・実施

3回の試運行と課題の分析

#### 試運行の様子



### ■ かかる費用のこと、運行のための人員・・・

具体的にならばなるほど、議論は白熱する

- ・運行準備会(月1回=定期)と議案調整会議
- ・目的、果たす役割など理念の確認は重要
- ・それぞれの自治会へ協力金の説明

・運転研修、運行マニュアル  
づくり

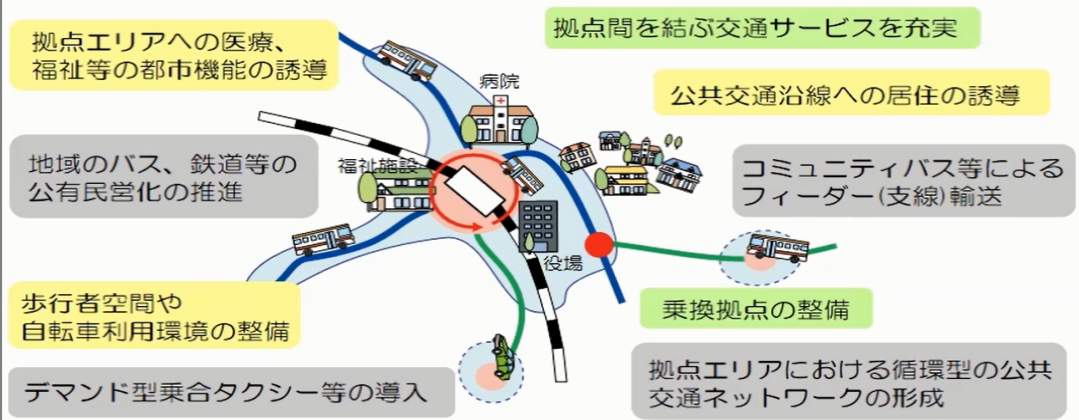
■ 無関心だった地域の  
リーダーが「私たちの町  
の・・・」という所有感を  
もって話し始めた

## 交通白書では「日常生活を支える交通」が重要とされているが・・・

【交通政策基本計画紹介動画(約9分間)】

### 住民の主体的な参加なしには支えていけない

#### ① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、 地域交通ネットワークを再構築する



## 福祉交通のあり方

- 都市部においても交通不便地域はある
  - 交通不便地域の課題と、高齢者・障がい者など移動困難な人の課題は多くが重なっている
  - 国から地方へ、そして、民間や住民参加へとその主体形成の場は地域に移りつつある  
(地域公共交通活性化再生法、介護保険改正など)
  - \* 「日常生活を支える交通」が今後の交通政策の3本柱の1つ
  - \* 「地域が地域を支える」は今後の地域福祉のあり方
- 交通不便地域の課題  
障がい者の課題  
高齢者の課題
- 「福祉と交通」の関わりを認識し、交通事業者ができること、採算性が低くボランティアな活動が必要とされていること、地域密着だからこそできること、を考える。その達成には住民自らの何らかの関わりは必須である。

## 外出は人を元気にします



### 健康余命

☺ 仕事や趣味、ボランティアなどの社会参加の機会がある人ほど健康余命(自立して生活できる余命)が長い

### 外出頻度が歩行や認知機能に及ぼす影響

外出する頻度が週1日以下の方は、毎日外出する人に比べて歩行障害の発生リスクは4倍。認知機能が低下するリスクは3.5倍。

☺ 歩行障害があった人も外出頻度が増えたことで回復傾向

→1週間に1回以下	15%
2~3日に1回	26%
1日1回以上	46%

(東京都健康長寿医療センター研究所)

### 交通と福祉の融合。

地域において社会参加の場と移動手段を確保することが求められています。住民・交通事業者・自治体と一緒に考えなければ、解決できない課題です。



○ 本報告書の作成経緯等

- 1 都市行政問題研究会概要
- 2 都市行政問題研究会歴代調査研究テーマ一覧
- 3 本報告書の作成経緯
- 4 平成26・27年度役員市及び加盟市一覧
- 5 本報告書作成に携わった役員市議会議長
- 6 本報告書作成に携わった役員市議会事務局長



## 1 都市行政問題研究会概要

**設立年月日** 昭和 32 年 11 月 14 日

**加盟市数** 83 市（人口概ね 25 万以上の市）

**会長市** 静岡県静岡市

**設立目的** 都市行政の諸問題についての調査研究及び資料・情報の交換等により都市の発展に寄与することを目的とする。

**設立経緯** 昭和 32 年、地方自治法の「大都市に関する特例」の拡充強化を推進することを目的として、人口 25 万以上の 24 市の議長によって都市行政懇談会として設立された。その後、昭和 52 年 2 月の総会で、地方行財政環境の大きな変容に対応するため規約改正を行い、目的を前述のように変更し、都市行政問題研究会と改組した。

## 2 都市行政問題研究会歴代調査研究テーマ一覧

昭和	33. 1～36. 4	行政事務の移譲
〃	33. 12～36. 2	行政事務の移譲に伴う職員及び経費調査
〃	37. 12～40. 3	厚生関係行政の実態とその改善策
〃	42. 1～43. 10	地方公営企業の経営合理化
〃	45. 5～47. 8	都市行政近代化のための方策
〃	49. 1～50. 11	行政事務再配分
〃	51. 3～53. 2	大都市における地域的住民組織
〃	53. 4～55. 2	大都市における議会と住民参加
〃	55. 4～57. 2	新時代に即応した市議会機能の向上策
〃	57. 4～59. 2	情報化時代における市議会
〃	59. 4～61. 2	高齢化社会と都市行政
〃	61. 4～63. 2	都市の活性化と行政
〃	63. 4～H2. 2	国際化時代の都市のあり方
平成	2. 4～4. 2	快適な都市環境とまちづくり
〃	4. 4～6. 2	文化行政と都市のあり方
〃	6. 4～8. 2	少子化時代の都市行政
〃	8. 4～10. 2	地方分権と市議会の活性化
〃	10. 4～12. 2	情報公開と市議会
〃	12. 4～14. 2	分権時代における議会運営のあり方
〃	14. 4～16. 2	I T（情報技術）時代に対応した市議会のあり方
〃	16. 4～18. 2	分権時代における市議会のあり方
〃	18. 4～20. 2	人口減少社会と都市行政
〃	20. 4～22. 2	都市におけるエコ対策
〃	22. 4～24. 2	都市の地域再生戦略
〃	24. 4～26. 2	都市における災害対策と議会の役割
〃	26. 4～28. 2	都市における公共交通のあり方



### 3 本報告書の作成経緯

平成26年

2月26日 平成26・27年度調査研究テーマ（案）に関する加盟市アンケートを加盟85市に送付した。

5月9日 調査幹事会（於・都市センターホテル）

平成26・27年度の調査研究テーマ案について、「地域コミュニティ」と「公共交通のあり方」を中心にテーマ案を検討し、これを役員会に提案することとした。

7月15日 役員会（於・静岡市）

平成26・27年度の調査研究テーマ案を「都市における公共交通のあり方」とし、第100回総会に提案することとした。

8月19日 第100回総会（於・全国都市会館）

平成26・27年度の調査研究テーマを「都市における公共交通のあり方」に決定した。

協議終了後、海谷厚志・国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長より「地域公共交通の現状と今後の課題」と題する講演を聴取した。

10月22日 調査幹事会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査（案）について協議し、同調査票（案）をまとめるとともに、これを役員会に提案することとした。

10月28日 富山県富山市において「都市における公共交通のあり方」に関する現地調査を実施した。

11月18日 役員会（於・ルポール麹町）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査（案）について協議し、決定した。

11月19日 「都市における公共交通のあり方」に関する調査票を加盟83市に送付した。

平成27年

1月22日 福岡県福岡市において「都市における公共交通のあり方」～23日に関する現地調査を実施した。

1月28日 調査幹事会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査結果（平成27年1月27日現在）について報告した。

2月 9日 役員会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査結果について報告した。

同日 第101回総会（於・全国都市会館）

為国孝敏・国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスターより「都市における公共交通のあり方」～まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築～と題する講演を聴取した。

講演終了後、「都市における公共交通のあり方」に関する調査結果について報告した。

4月20日 調査幹事会（於・ルポール麹町）

富山県富山市及び福岡県福岡市における「都市における公共交通のあり方」に関する現地調査結果の報告のほか、「都

市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（素案）について協議し、これを役員会に提案することとした。

**4月28日** 栃木県佐野市において「都市における公共交通のあり方」に関する現地調査を実施した。

**5月21日** 熊本県熊本市において「都市における公共交通のあり方」  
**～22日** に関する現地調査を実施した。

**7月14日** 役員会（於・旭川市）

富山県富山市、福岡県福岡市、栃木県佐野市及び熊本県熊本市における現地調査結果の報告のほか、「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（素案）について協議し、原案のとおり第102回総会に提案することとした。

**8月19日** 第102回総会（於・全国都市会館）

清水弘子・国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター・認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長より「都市部における福祉交通のあり方」～くらしの足を住民参加でつくる～と題する講演を聴取した。

講演終了後、富山県富山市、福岡県福岡市、栃木県佐野市及び熊本県熊本市における現地調査結果を報告したほか、「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（素案）について協議し、原案のとおり決定した。

**10月21日** 調査幹事会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（原案）について協議し、これを役員会に提案することとした。

11月25日 役員会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（原案）について協議し、原案のとおり決定した。

平成28年

1月14日 調査幹事会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（案）について協議し、これを役員会に提案することとした。

2月 5日 役員会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（案）について協議し、原案のとおり第103回総会に提案することとした。

同 日 第103回総会（於・都市センターホテル）

「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書（案）について協議し、原案のとおり決定した。

#### 4 平成26・27年度役員市及び加盟市一覧

(平成26年4月1日現在)

ブロック	部 会	市 数	会 長	副会長	理 事	監 事	相談役	会 員
第1ブロック	北海道	3			旭 川			札幌、函館
	東 北	8			盛 岡			青森、仙台、秋田、 山形、福島、郡山、 いわき
	北信越	6			新 潟			長岡、富山、金沢、 福井、長野
	関 東	20		八王子	さいたま	船 橋		町田、川崎、相模原、 平塚、藤沢、宇都宮、 前橋、高崎、川越、 川口、所沢、越谷、 千葉、市川、松戸、 柏、市原
第2ブロック	東 海	10	静 岡					浜松、豊橋、岡崎、 一宮、春日井、 豊田、津、四日市、 岐阜
	近 畿	17			東大阪 大 津	西 宮		大阪、豊中、吹田、 高槻、枚方、茨木、 八尾、京都、神戸、 姫路、明石、加古川、 奈良、和歌山
第3ブロック	中 国	6			下 関	岡 山	福 山	倉敷、広島、呉、
	四 国	4		高 知				徳島、高松、松山
	九 州	9			大 分			北九州、福岡、 久留米、長崎、熊本、 宮崎、鹿児島、那覇
合計	9	83	1	2	8	3	1	68

## 5 本報告書作成に携わった役員市議会議長

会 長	静岡市	井上恒彌(26. 2. 14～26. 4. 23)	石上顕太郎(26. 4. 23～27. 4. 27)
		繁田和三(27. 4. 27～28. 2. 5)	
副会長	八王子市	小林信夫(26. 2. 14～27. 4. 30)	福安 徹(27. 5. 19～28. 2. 5)
	高知市	山根堂宏(26. 2. 14～27. 5. 1)	竹村邦夫(27. 5. 12～28. 2. 5)
理 事	旭川市	三井幸雄(26. 2. 14～27. 5. 1)	塩尻伸司(27. 5. 15～28. 2. 5)
	盛岡市	金沢陽介(26. 2. 14～27. 8. 27)	菊田 隆(27. 9. 10～28. 2. 5)
	新潟市	志田常佳(26. 2. 14～27. 5. 1)	高橋三義(27. 5. 19～28. 2. 5)
	さいたま市	土橋貞夫(26. 2. 14～26. 10. 16)	霜田紀子(26. 10. 16～27. 4. 30)
		桶本大輔(27. 5. 1～28. 2. 5)	
	東大阪市	天野高夫(26. 2. 14～26. 10. 10)	平田正造(26. 10. 10～26. 11. 28)
		大野一博(26. 11. 28～27. 10. 1)	川光英士(27. 11. 10～28. 2. 5)
	大津市	高橋健二(26. 2. 14～26. 5. 19)	園田 寛(26. 5. 19～27. 4. 30)
		津田新三(27. 5. 15～28. 2. 5)	
	下関市	関谷 博(26. 2. 14～27. 2. 12・27. 2. 26～28. 2. 5)	
大分市	板倉永紀(26. 2. 14～27. 3. 5)	永松弘基(27. 3. 5～28. 2. 5)	
監 事	船橋市	長谷川 大(26. 2. 14～27. 4. 30)	中村静雄(27. 5. 20～28. 2. 5)
	西宮市	嶋田克興(26. 2. 14～26. 6. 13)	岩下 彰(26. 6. 13～27. 6. 18)
		大川原成彦(27. 6. 18～28. 2. 5)	
岡山市	則武宣弘(26. 2. 14～27. 4. 30)	宮武 博(27. 5. 14～28. 2. 5)	
相談役	福山市	小林茂裕(26. 2. 14～26. 5. 14)	小川眞和(26. 5. 14～28. 2. 5)

※ 平成 26 年 2 月 14 日は、役員就任日の第 99 回総会開催日である。  
平成 28 年 2 月 5 日は、役員退任日の第 103 回総会開催日である。

## 6 本報告書作成に携わった役員市議会事務局長

- 会 長** 静岡市 水野雅章 (26. 2. 14～26. 3. 31) 岡田貞夫 (26. 4. 1～28. 2. 5)
- 副会長** 八王子市 西村高志 (26. 2. 14～27. 3. 31) 設楽いづみ (27. 4. 1～28. 2. 5)  
高知市 関 文雄 (26. 2. 14～26. 3. 31) 藤原 哲 (26. 4. 1～28. 2. 5)
- 理 事** 旭川市 谷口和裕 (26. 2. 14～27. 3. 31) 遠野 均 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
盛岡市 小山和良 (26. 2. 14～26. 3. 31) 加藤 彰 (26. 4. 1～27. 3. 31)  
後藤信夫 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
新潟市 小黒和弘 (26. 2. 14～26. 3. 31) 斎藤 淳 (26. 4. 1～27. 3. 31)  
吉田哲之 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
さいたま市 平田則夫 (26. 2. 14～27. 3. 31) 伊藤義夫 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
東大阪市 菅納清二 (26. 2. 14～27. 3. 31) 小谷敏行 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
大津市 北川義治 (26. 2. 14～26. 3. 31) 井上善治 (26. 4. 1～28. 2. 5)  
下関市 中西安春 (26. 2. 14～27. 3. 31) 田邨 昇 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
大分市 木津啓二 (26. 2. 14～27. 3. 31) 藤澤 修 (27. 4. 1～28. 2. 5)
- 監 事** 船橋市 高橋忠彦 (26. 2. 14～28. 2. 5)  
西宮市 大野詔三 (26. 2. 14～27. 3. 31) 戎野良雄 (27. 4. 1～28. 2. 5)  
岡山市 大月秀樹 (26. 2. 14～26. 3. 31) 中田幸成 (26. 4. 1～28. 1. 31)  
眞茅純一 (28. 2. 1～28. 2. 5)
- 相談役** 福山市 池田幸博 (26. 2. 14～26. 3. 31) 檀上誠之 (26. 4. 1～28. 2. 5)

※ 平成 26 年 2 月 14 日は、役員就任日の第 99 回総会開催日である。  
平成 28 年 2 月 5 日は、役員退任日の第 103 回総会開催日である。





---

「都市における公共交通のあり方」  
に関する調査研究報告書

---

発行 平成 28 年 2 月  
都市行政問題研究会／全国市議会議長会  
住所 〒102 - 0093  
東京都千代田区平河町 2-4-2 全国都市会館 6 階  
TEL 03-3262-5237 FAX 03-3263-5751  
<http://www.si-gichokai.jp/>  
(本報告書は、本会ホームページからダウンロードできます。)

---

印刷・製本 株式会社 丸井工文社