

地域公共交通計画の概要

富山大学
猪井博登

1. 地域公共交通の危機

富山地方鉄道

- 2025年6月の取締役会で、本線滑川—新魚津間と、立山線岩峯寺—立山間について、地域から必要な支援を得られなければ2026年11月で廃線にすると決めた

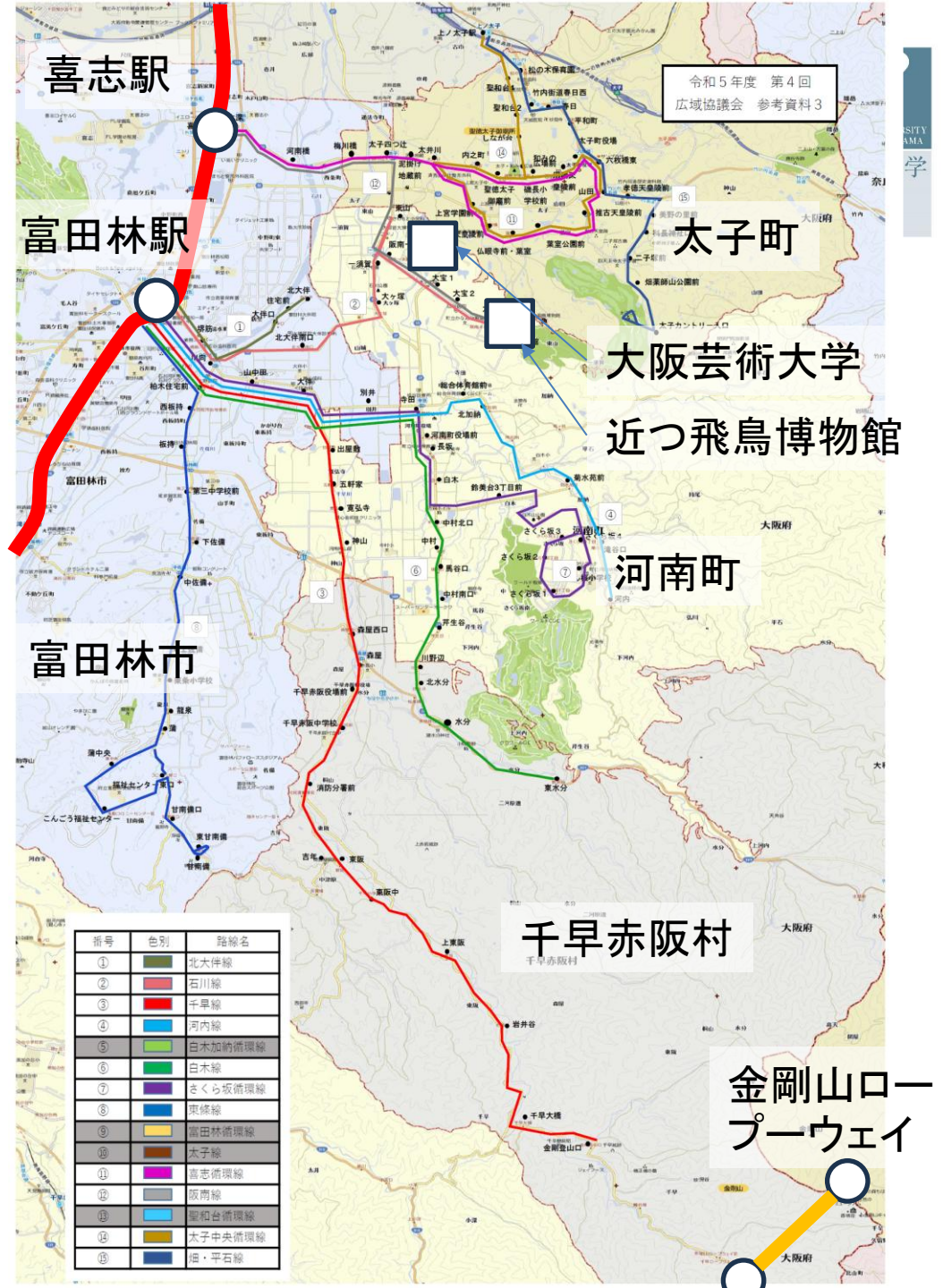


(出典) 富山地方鉄道: 鉄道各駅時刻表
に加筆修正

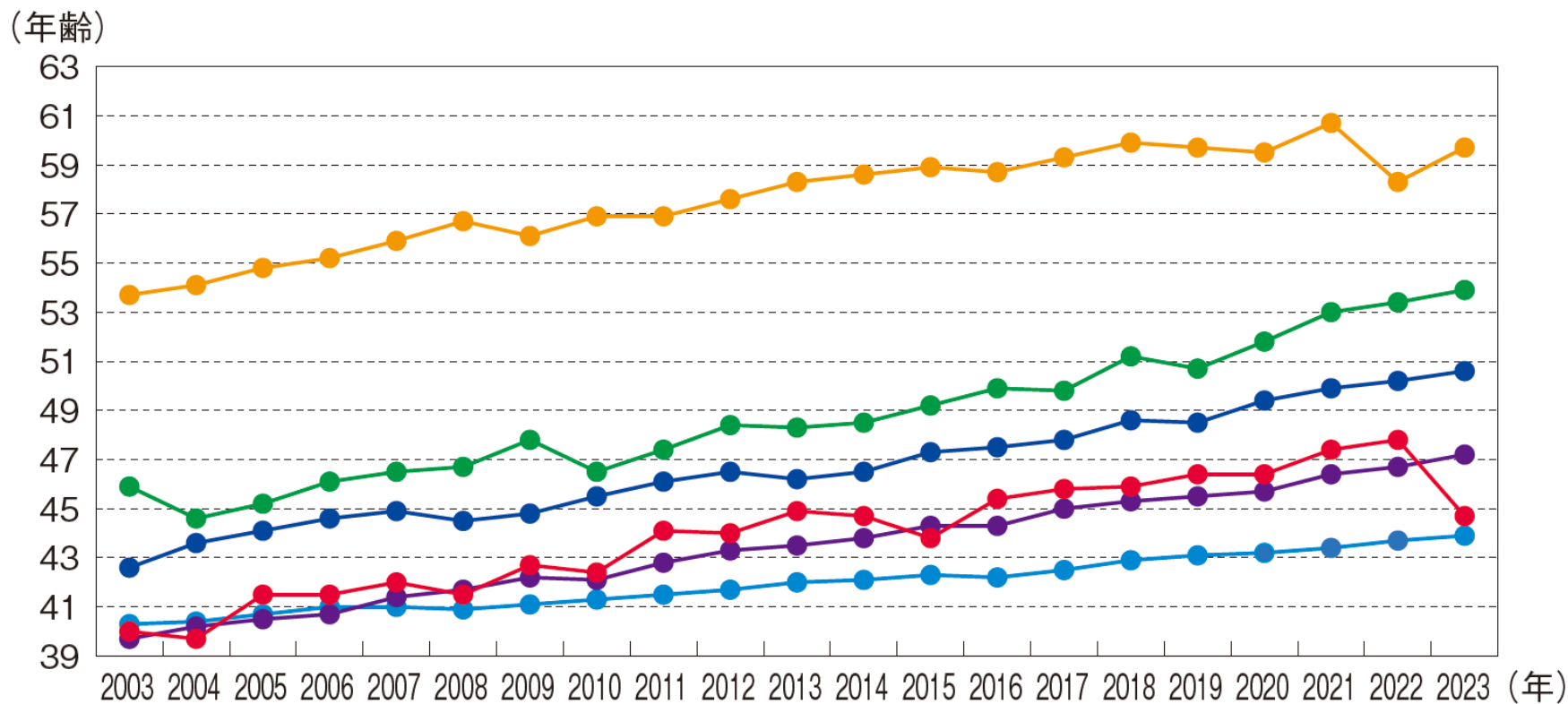
- 富山地鉄が沿線7市町村と検討会を始めたのは2024年11月

金剛自動車

- 大阪府富田林市と南河内郡で乗合バスとタクシーを営業していた事業者。
- 大手私鉄の傘下に属さない独立系(=親会社が存在しない)
- 営業開始: 1937年6月24日
- 車両数: 27両(大型)
- 路線バス利用者約2600人/日(2023年8月)
- 2023年9月8日 沿線4市町村に、2023年12月20日をもって路線バス事業を廃止する旨の通知書を提出。



自動車運送事業等における 労働者の平均年齢の推移



● 大型トラック ● 普通・小型トラック ● バス ● タクシー ● 自動車整備 ● 全産業平均

注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

社会状況の変化 更なる公共交

モータリゼーションの進展

これまでの公共交通衰退

低密度な市街地の拡散

少子高齢化による

急激な人口の減少と高齢化

生産年齢人口減少による通

勤通学トリップの減少

公共交通だけでなく、
どこも人手不足？
少子高齢化が直面す
る課題

更なる公共交通の危機

利用者減少に拍車

生産年齢人口減少による人手不足

公共交通の衰退

人件費高騰による
経営の悪化

国、自治体の財政余力の
低下による支援の限界

更なる路線廃止、
減便の増加


労働者資源の枯渇による公共
交通持続性低下

コロナ禍によるさらなる利用者減


地域公共交通の消滅

課題の変化

利用される公共交通とは？（どこに移動したいという潜在的なニーズがあるの）



儲からない！どう維持するの？（だれが負担するの）



運転してくれる人がいなくなった！
どの路線、どの交通が重要？

地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

- 運転のできない学生・生徒や高齢者、障害者、妊婦等の交通手段の確保

コンパクトシティの実現

- 諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供

まちのにぎわいの創出や健康増進

- 外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進

人の交流の活発化

- 観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、による健康増進 人の交流を活発化

2. 地域公共交通計画の基本

地域公共交通の活性化及び再生 に関する法律 第五条第1項

- (地域公共交通計画)
- 第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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の計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。

地域公共交通の活性化及び再生 に関する法律 第五条第2項

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**

二 地域公共交通計画の**区域**

三 地域公共交通計画の**目標**

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 地域公共交通計画の**達成状況の評価**に関する事項

六 **計画期間**

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に關し当該地方公共団体が必要と認める事項

地域公共交通の活性化及び再生に 関する法律 第五条第3～5項

3 地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

一 第三十七条の規定による資金の確保に関する事項

二 **都市機能の増進**に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項

三 **観光の振興**に関する施策との連携に関する事項

四 前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。

5 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

地域公共交通計画とは

- 地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、**マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)**となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。
- 地域公共交通計画は、「**地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿**」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画とは

- 地域公共交通計画においては、**従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービス**を最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、**持続可能な地域旅客運送サービスの提供**を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fiの整備といった最新の技術や、更には MaaS(マース: Mobility as a Service)、AI(人工知能: Artificial Intelligence)による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。
- このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、**計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。**

メリット1 地域公共交通政策 の「憲法」

- 地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「こっちにもバスを走らせて欲しい」「●時頃の便を増やしてほしい」といった個別の要望にも、地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。
- また、事業実施にあたっての住民説明や議会での答弁、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明等の拠りどころとして用いることができます。
- さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

メリット2 まちづくり施策や 観光施策との連携強化

- 活性化再生法では**まちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携**した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、**関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化**などにもつながります。

メリット 3 関係者間の連携強化

- 法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、**行政の動きと歩調を合わせた交通事業者や地域団体のアクションプラン**を立てることができるとともに、**新たな問題を解決するための協調行動**を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、**行政担当者を含めた交通関連人材の育成**につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

- 地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、**地域内で運行を行う交通事業の連携**を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

メリット5 公共交通事業の継続性

- 地方公共団体の担当者は数年で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しない場合、方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、**政策の継続性**が確保されるとともに、**交通事業者や事業実施者側で為すべきこと**が引き継がれるため、新任担当者が慣れるまでの間に取組が減速するといったことを避けることができます。
- また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、**定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能**となります。

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

地域公共交通計画（改正前：地域公共交通網形成計画）

（原則として全ての地方公共団体が策定）

（令和2年改正）

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

（令和5年改正）

- 地域の関係者の連携と協働を推進し、地域の関係者相互間の連携に関する事項を地域公共交通計画への記載に努める事項として整理。

協議会を開催し策定
（地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成）

新地域 旅客運送 事業計画

（DMV、
水陸両用車等）
（事業者）

新モビリティ サービス 事業計画

（事業者）

地域公共交通特定事業

（必要に応じて地域公共交通計画（改正前：地域公共交通網形成計画）に事業実施を記載できる）

地域公共交通利便増進事業 （改正前：地域公共交通再編事業） （事業者）	貨客運送効率化事業 （事業者）	軌道運送高度化事業 （LRTの整備） （事業者）	道路運送高度化事業 （BRTの整備） （事業者）	海上運送高度化事業 （海上運送サービス改善） （事業者）	鉄道事業再構築事業 （鉄道の上下分離等） （事業者）	地域旅客運送サービス 継続事業 （事業者）	鉄道再生事業 （廃止届出がなされた 鉄道の継替） （事業者）
地域公共交通利便増進実施計画 （改正前：地域公共交通再編実施計画） （地方公共団体）	貨客運送効率化 実施計画 （事業者）	軌道運送高度化 実施計画 （事業者）	道路運送高度化 実施計画 （事業者）	海上運送高度化 実施計画 （事業者）	鉄道事業再構築 実施計画 （地方公共団体・事業者）	地域旅客運送サービス 継続実施計画 （地方公共団体）	鉄道再生 実施計画 （地方公共団体・事業者）

<独占禁止法特例法
において措置>

共同経営計画

（事業者）

国土交通大臣が
認可

法律の特例措置
（独占禁止法の
カルテル規制の
適用除外）

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣に届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

▲地域交通法に基づく計画制度の体系

3. 計画のプロセス1

計画とは（広辞苑第六版）

- 計画(けいかく、英: planあるいはprojectあるいはprogram)とは、何らかの物事を行うために、あらかじめその方法や手順を考え企てること。(広辞苑第六版)
また、そうして考えた方法や手順。具体的には、将来実現しようとする目標と、そこに到達するための主要な手段や段階とを組み合わせたものである。(ブリタニカ国際百科事典)
- 計画には、上述の目的(目標)や方法・手順に加えて具体的な時期、日付などが含まれていることが一般的である。ものによっては詳細な時刻まで含む。なお、実行する日時などまで明確化した計画表(予定表)をスケジュールと言う。(その点で計画は、目的と手順が含まれているが日時が指定されていないような「手順書」や「レシピ」などとは異なっている。)

計画に関する名言

夢なき者に理想なし、理想なき者に計画なし、計画なき者に実行なし、実行なき者に成功なし。故に、夢なき者に成功なし。

- 吉田松陰

我々の計画というのは、目標が定かでないから失敗に終わるのだ。どの港へ向かうのかを知らぬ者にとっては、いかなる風も順風たり得ない。

- セネカ（ローマの哲学者・詩人）

計画とは将来への意思である。将来への意思は、現在から飛躍し、無理があり、現実不可能に見えるものでなくてはならない。現在の延長上にあり、合理的であり、現実可能な計画はむしろ「予定」と呼ぶべきだろう。将来への意思としての計画は、困難を受け入れ、困難に挑み、困難に打ち勝つモチーフを自らのうちに持たなければならない。

- 土光敏夫（実業家、第4代経団連会長・石川島播磨重工業元社長、1896～1988）『土光敏夫の哲学』

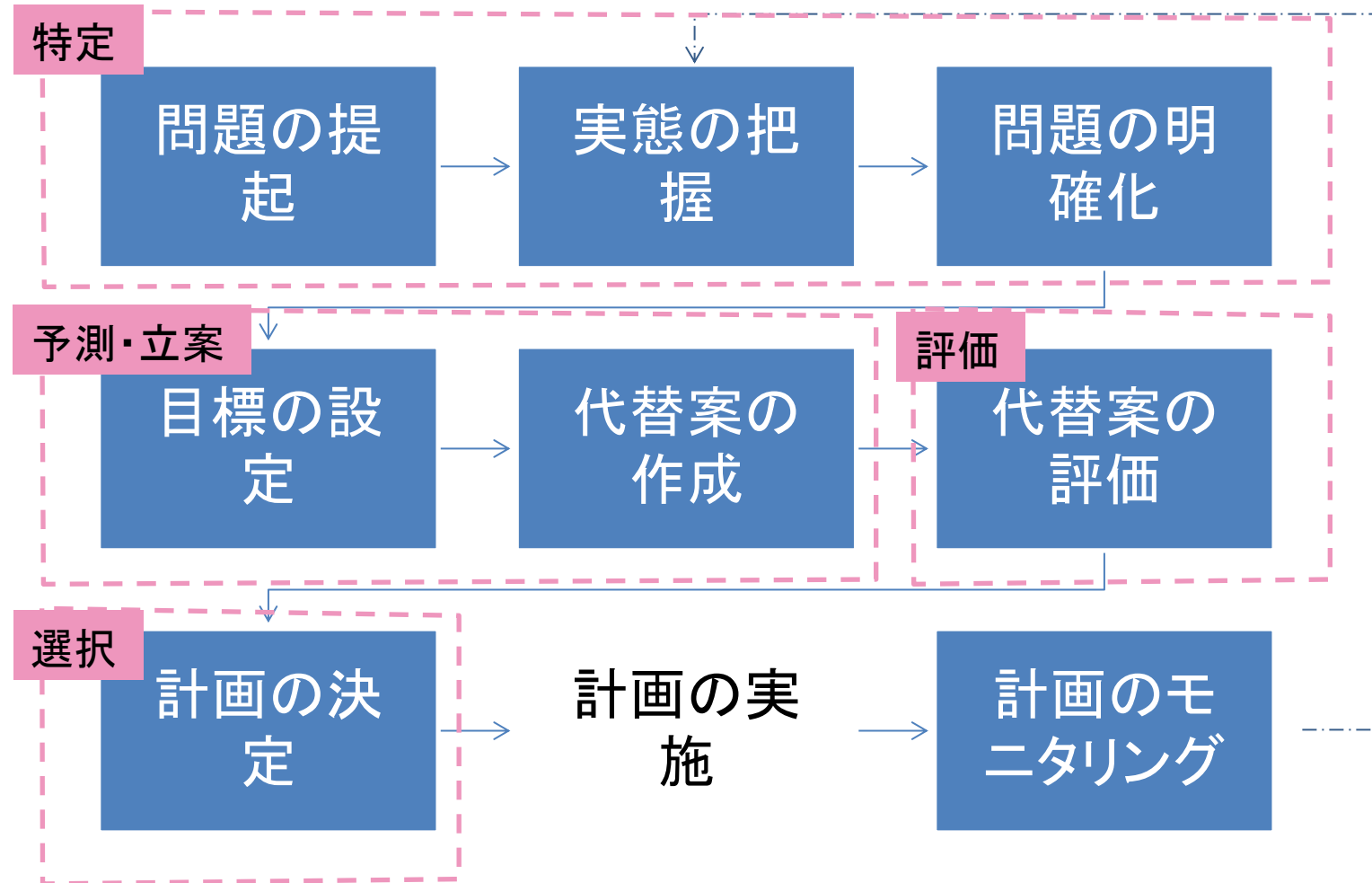
始まりはいつも突然

- 移動ができない・・・何とかして。
- バス会社が廃業する・・・何とかして。
- 隣町にコミュニティバスという100円バスが走ったので、うちの町にも導入せよ。
- AIオンデマンド カッコいいやん。導入せよ。



計画の手順を順に進めるだけでなく、場合によっては、戻って、問題や目標を定義しなおすことが肝要

計画の手順



地域の交通の計画・戦略の必要性

残念ながら魔法はありません。

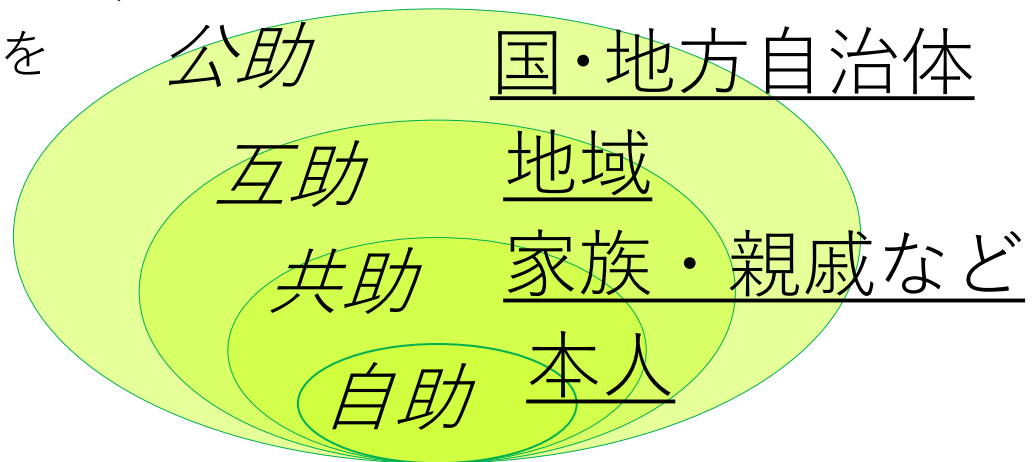
- コンピューターを使った新しい交通 では、残念ながら解決してくれません。地道な作業です。
- 皆さんができることをどのようにつなぎ合わせて、助け合いの仕組みを作るか？が大事です。

地域の交通計画を立てるために留意が必要なこと

- **目的を明確にすること**
 - 地域のどんな生活を支援するのか
- **戦略(方針)を明確にすること**
 - 住民の参加を促進する

「助」の仕組み 4つの助け

- 補完性原理 (The Principle of Subsidiarity)
- 助けを効率的に効率する方法
 - = 個人ができないことを家族・親族が助ける
 - = 個人でも、家族・親族でもできないことを地域が助ける
 - = 個人でも、家族・親族でも、地域でもできないことを国地方自治体が助ける



- 自助、共助については、目の前に困難に面する人がいるため、困難の状況を「共感」しやすい
- 地域住民の参加が必要不可欠ながら、困難の状況が見えがたく、「共感」が難しい

みんなでお金を出し合うのは難しいか？
→ 難しいです

• 共有地の悲劇

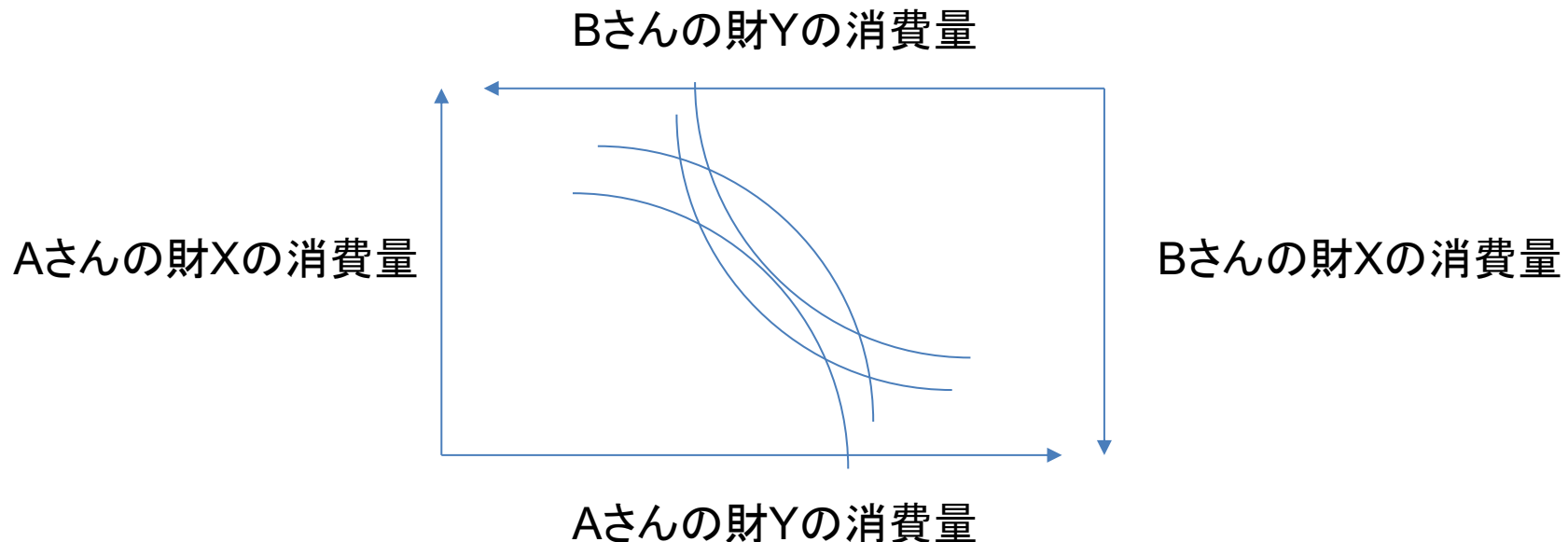
- ある集合体の中で、メンバー全員が協力的行動をとっていれば、メンバー全員にメリットがある。
- 合理的判断の下、利己的に行動する。
- 非協力状態になってしまった結果、誰にとってもデメリットになってしまうことを示唆したモデル。

→ガバナンスがさまざまな分野で研究される。



パレート最適

- 資源配分を行う際に、「誰かの状況を改善しようとするれば、他の誰かの状況を悪化させることになる」、つまり資源が最大限利用されている状態。誰の効用も犠牲にすることなく、少なくとも一人の効用を高めることのできる変化を「パレート改善」



パッケージ・アプローチの五つの タイプ

モーダル・パッケージ

- 都市にとってより望ましい交通形態を選択できるように施策を組み合わせる
- 補完・補強関係をもつように組み合わせる
 - 自動車利用の利便性を制限する(Push)施策と、公共交通や徒歩・自転車を便利・快適にする(Pull)施策の組み合わせ

補強型パッケージ

- 自動車抑制と非自動車交通の促進策といった組み合わせではないが、互いに効果を補強し合う施策の組み合わせ
 - バイパス道路の整備と旧道での交通静穏化による速度抑制

パッケージ・アプローチの五つの タイプ

財政パッケージ

- 一方の規制的施策によって得られる財源をもとに、他方の施策を実現するといった収入と費用の関係をもつ
- ロンドンの例のように、都心への乗り入れ賦課金(ロードプライシング)の実施によって得られる資金を、地下鉄やバスなどの公共交通サービスへの費用に使う補強型パッケージ

合意形成パッケージ

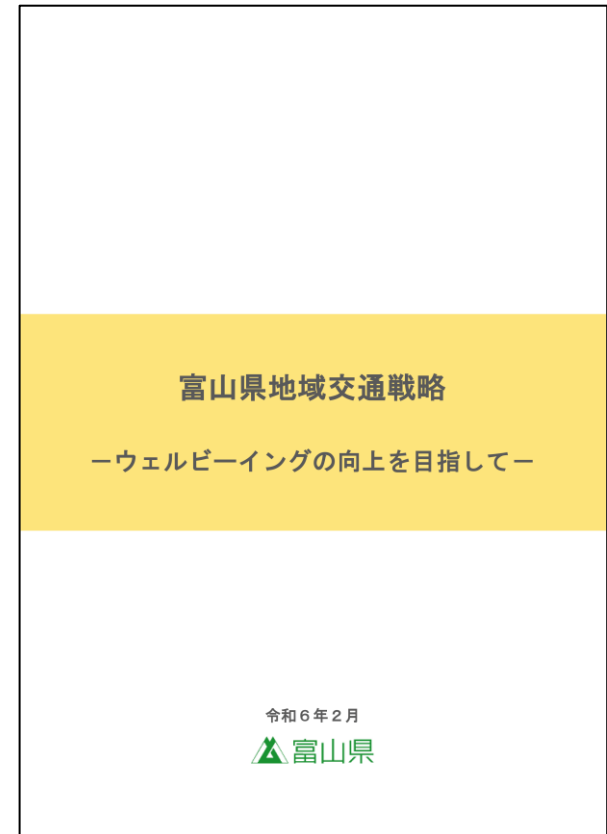
- 施策によって不利益を被る層に対する補償的措置や痛み分けの関係をもつパッケージ
- バイパス道路の整備と旧道での交通静穏化による速度抑制
 - 都心乗り入れ規制によって不利益を被る都心居住者や商業主に対して、路上駐車施設の整備や駐車許可証の交付や大幅な割引の導入を組み合わせる

パッケージ・アプローチの五つの タイプ

空間パッケージ

- パッケージ施策を成功させるためには、組み合わされた施策が同時に実施されることの必然性が必要
 - 都心流入規制と公共交通整備のサービスアップの
 - パッケージを議論しても、合意を得やすい公共交通整備のみが選択されるといった傾向を避けること

4-1. 事例：富山県 地域交通戦略



第6章 関係者でともの取り組み施策

関係者の役割分担 より

- これまで地域交通は、交通事業者の経営努力のもと、事業者として採算性が確保できる範囲において、サービスを維持・確保してきました。また、自治体等も事業者の採算性確保のための経営努力を側面支援してきました。
- 人口減等により交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、事業者の経営改善・採算性確保の視点に立てば、利用減に伴うコストカット(サービスの低下)を招き、さらなる利用減やサービス低下の悪循環に陥る恐れがあります。
- 地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「**公共サービス**」であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての **自治体・県民の役割を**、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「**投資**」・「**参画**」へと舵を切ることが必要です。

関係者の役割分担

<自治体(県・市町村)の主な役割>

- 交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの「投資」により実現します。
※ 当事者となる地域の自治体が応分に投資を行います。
※ 投資効率を上げるため、国の支援も有効活用します。

<県民(沿線住民・企業・店舗等)の主な役割>

- 地域の活力・魅力に直結する地域の財産である駅や地域交通を中心としたまちづくりに主体的に「参画」します。

<交通事業者の主な役割>

- 安全運行を確保し、投資や参画の効果向上に資するダイヤ改善(乗継時間の短縮等)など地域と連携した利便性向上等に、事業者間で協調しつつ継続的に取り組みます。

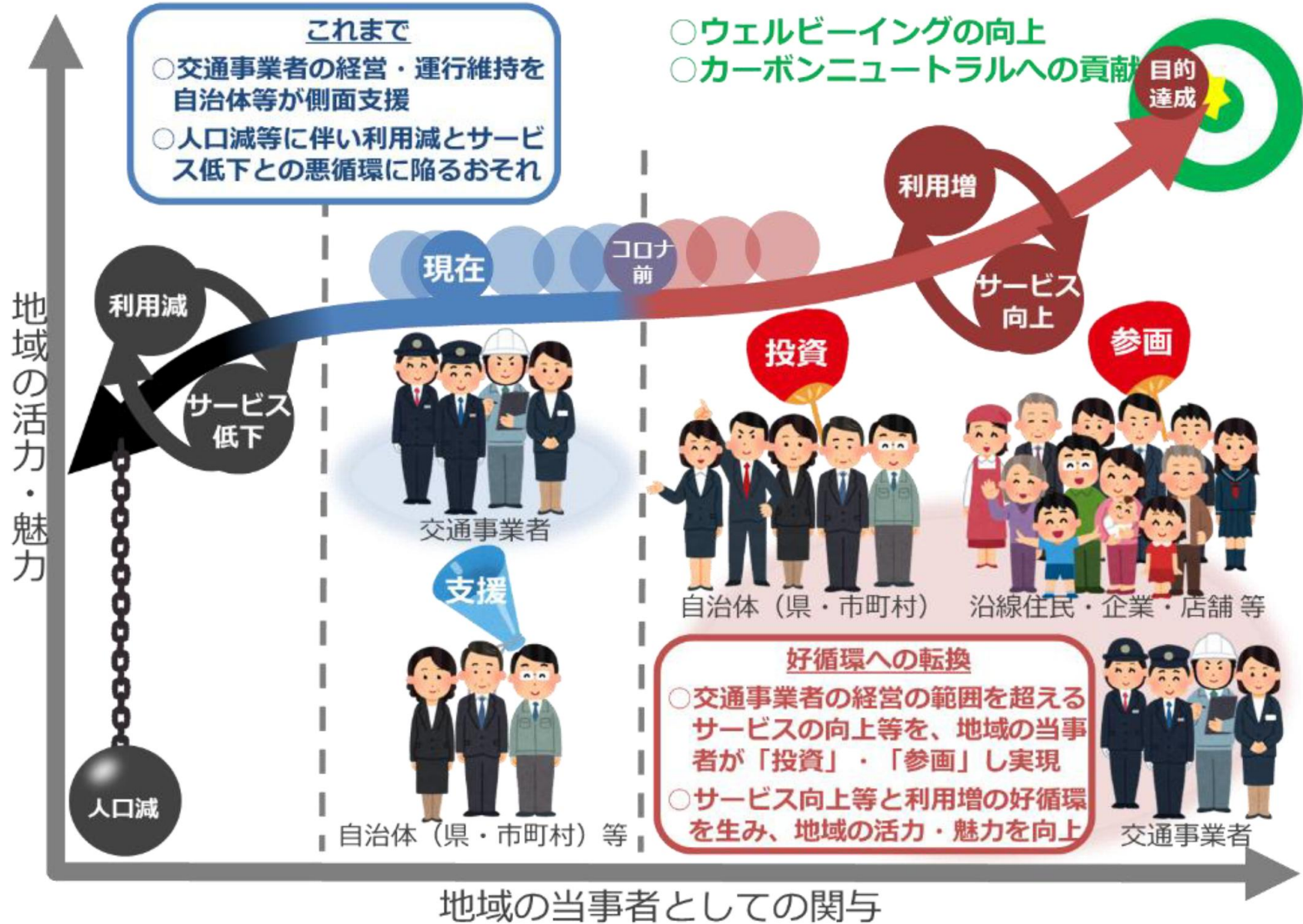
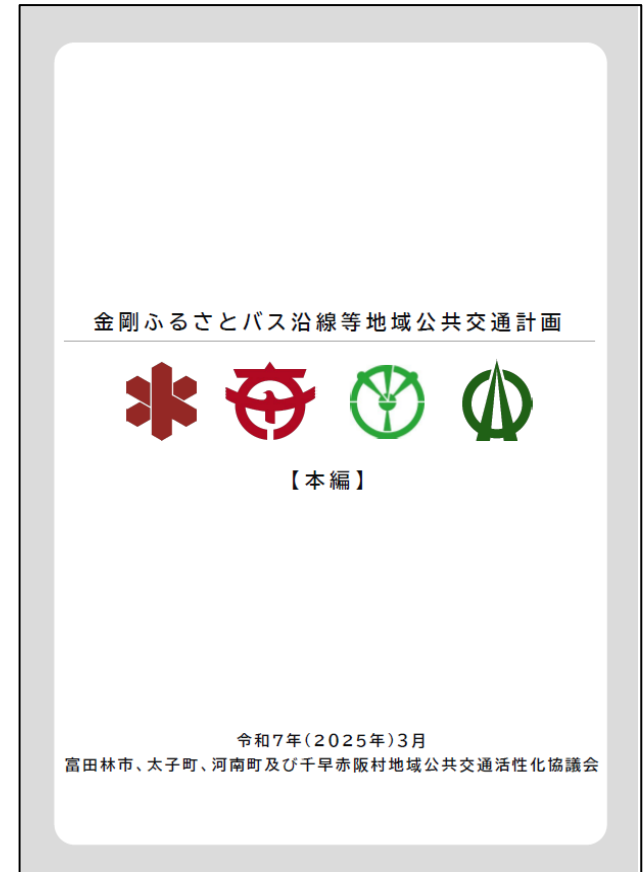


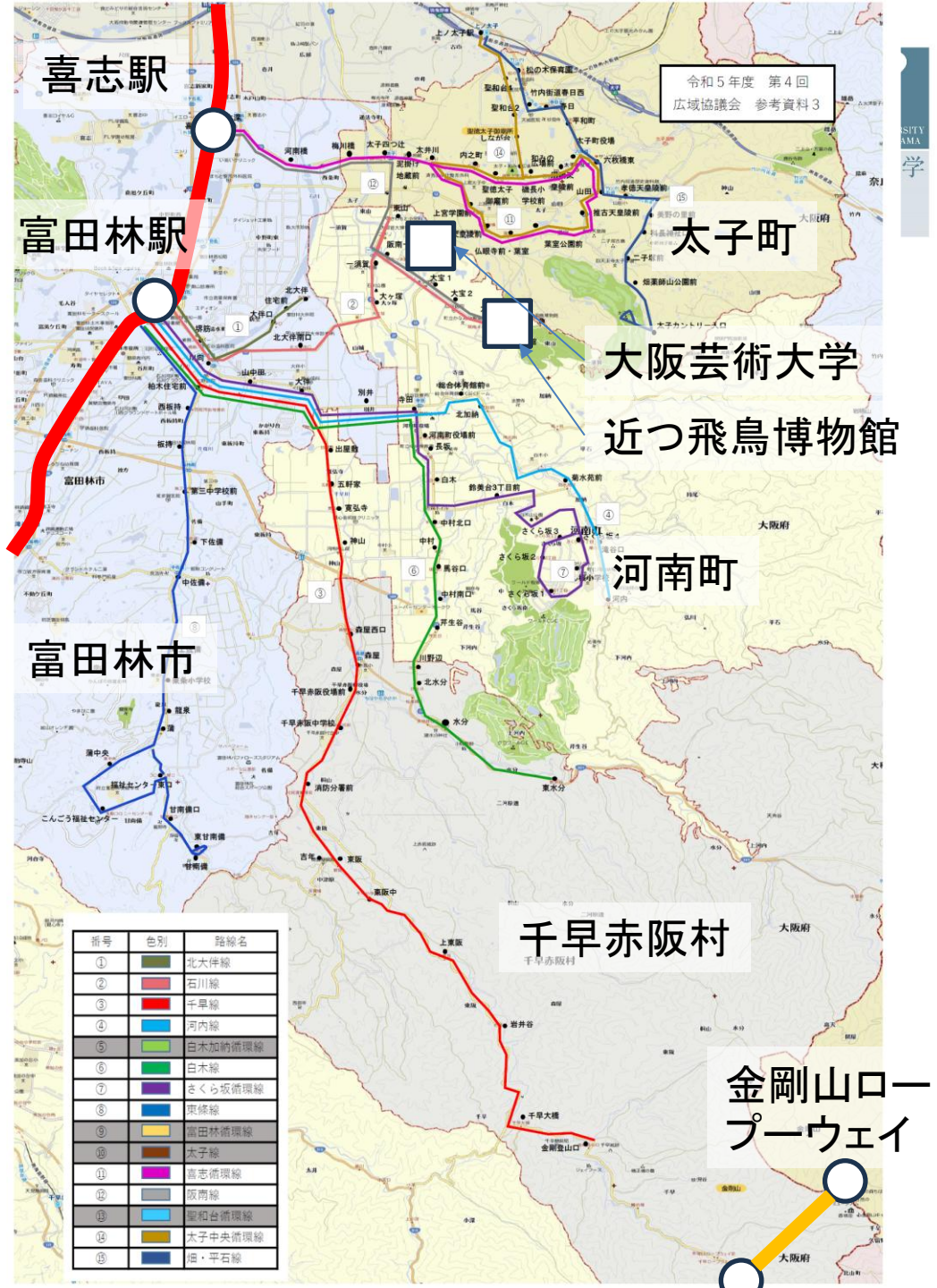
図6.1 関係者の役割分担のイメージ

4-2. 事例：金剛 ふるさとバス沿線等 地域公共交通計画



金剛自動車

- 大阪府富田林市と南河内郡で乗合バスとタクシーを営業していた事業者。
- 大手私鉄の傘下に属さない独立系 (=親会社が存在しない)
- 営業開始: 1937年6月24日
- 車両数: 27両 (大型)
- 路線バス利用者約2600人/日 (2023年8月)



令和5年度 第4回
広域協議会 参考資料3

金剛自動車株式会社のバス事業廃止 公表に至るまでの経過

2022年11月21日(月) 乗務員不足により、平日ダイヤとして運行する日についても、**土日祝ダイヤでの運行を開始。**

2023年2月21日(火) 深刻化する乗務員不足に対応するため、**土日祝ダイヤからさらに減便したダイヤにて運行を開始。**

2023年**5月19日(金)** 4市町村、近畿運輸局、大阪府が、金剛自動車株式会社より、**路線バス事業廃止の意向**を受け。また併せて、**乗務員の離職を防ぐため、自社が公表するまで非公表とするように申し入れ。**

2023年6月13日(火) 金剛自動車株式会社に対し、沿線4市町村から**財政支援も含めた何らかの形で路線維持、事業継続の要請**を行う。

2023年6月30日(金) 金剛自動車株式会社がタクシー事業を廃止される。

路線バス事業者への運行等協力依頼

2023年9月8日(金) 金剛自動車株式会社から4市町村に対し、令和5年12月20日(水)をもって路線バス事業を廃止する旨の**通知書を提出**。

2023年**9月**11日(月) 金剛自動車株式会社が、**路線バス事業廃止の公表**。



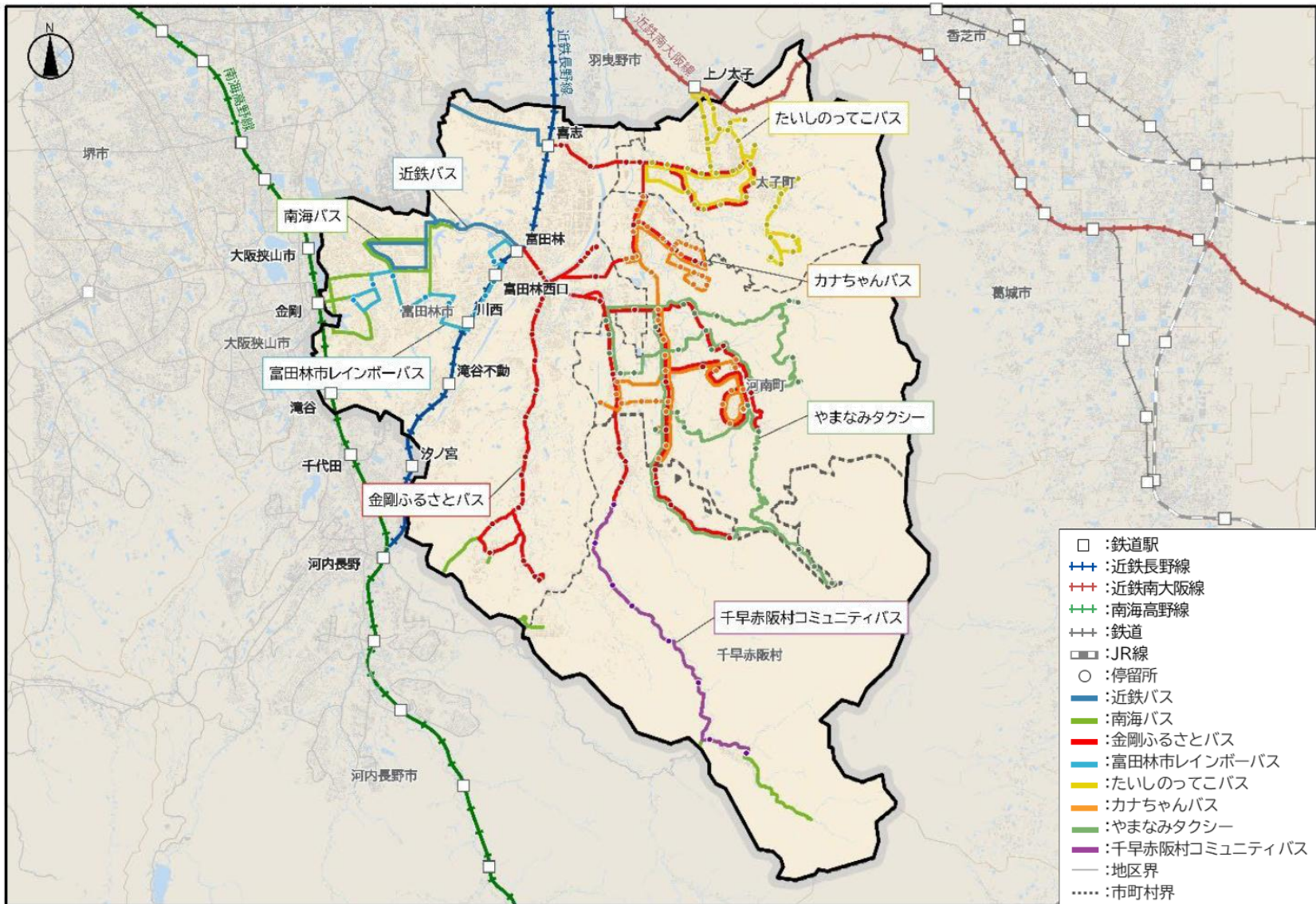
2023年9月12日(火) 金剛バスの代替交通について、近鉄バス株式会社・南海バス株式会社に対し運行等協力依頼。

2023年9月15日(金) 近鉄バス株式会社・南海バス株式会社より、運行等協力依頼に対する回答があった。

主な内容

バス業界を取りまく環境は、非常に厳しい状況であり、既存の路線バス運営に支障が出ないことを前提に可能な範囲での協力をする。

協力にあたっての前提条件として、「自治体コミュニティバス」方式とする。



- 広域的な移動
- 地域内の移動
- 多様な輸送資源の存在

計画の位置づけ

〈上位計画〉

〈国の方針〉

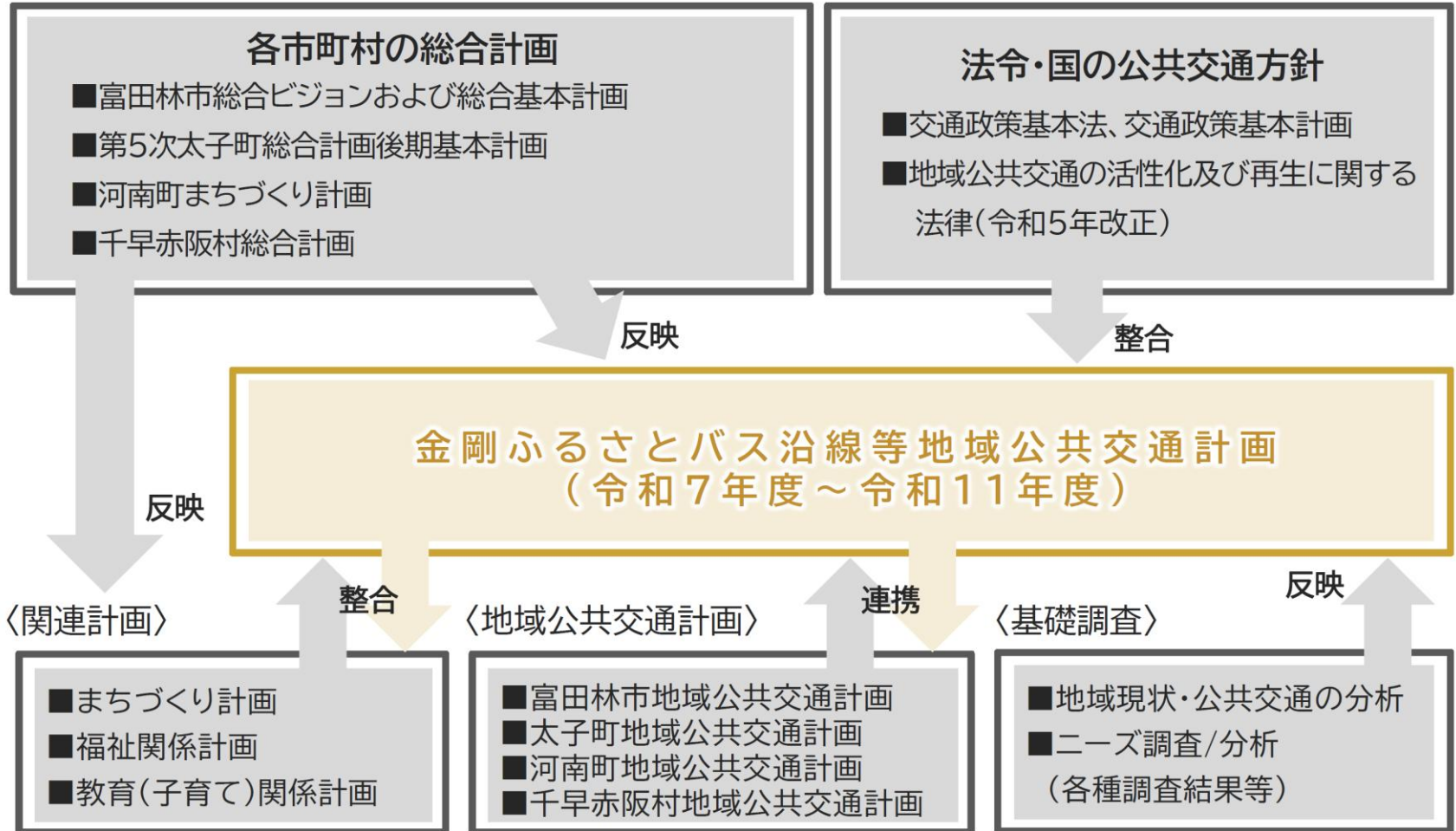


図 本計画の位置づけ

1. 目指すべき将来像

- **みんなが安全、安心、快適に移動できる”次世代へつなぐ公共交通”を目指す**

地域交通が果たすべき役割

- 役割1 広域的な移動需要に対応した交通手段を確保する役割
- 役割2 多様な世代が安全・安心かつ快適に日常生活を送るための移動を担う役割
- 役割3 まちづくりの骨格を形成し拠点エリアのにぎわい・交流を支える役割
- 役割4 生活サービスの持続性・活力向上に向けた持続可能な公共交通をつくる役割

2. 計画の基本的な方針

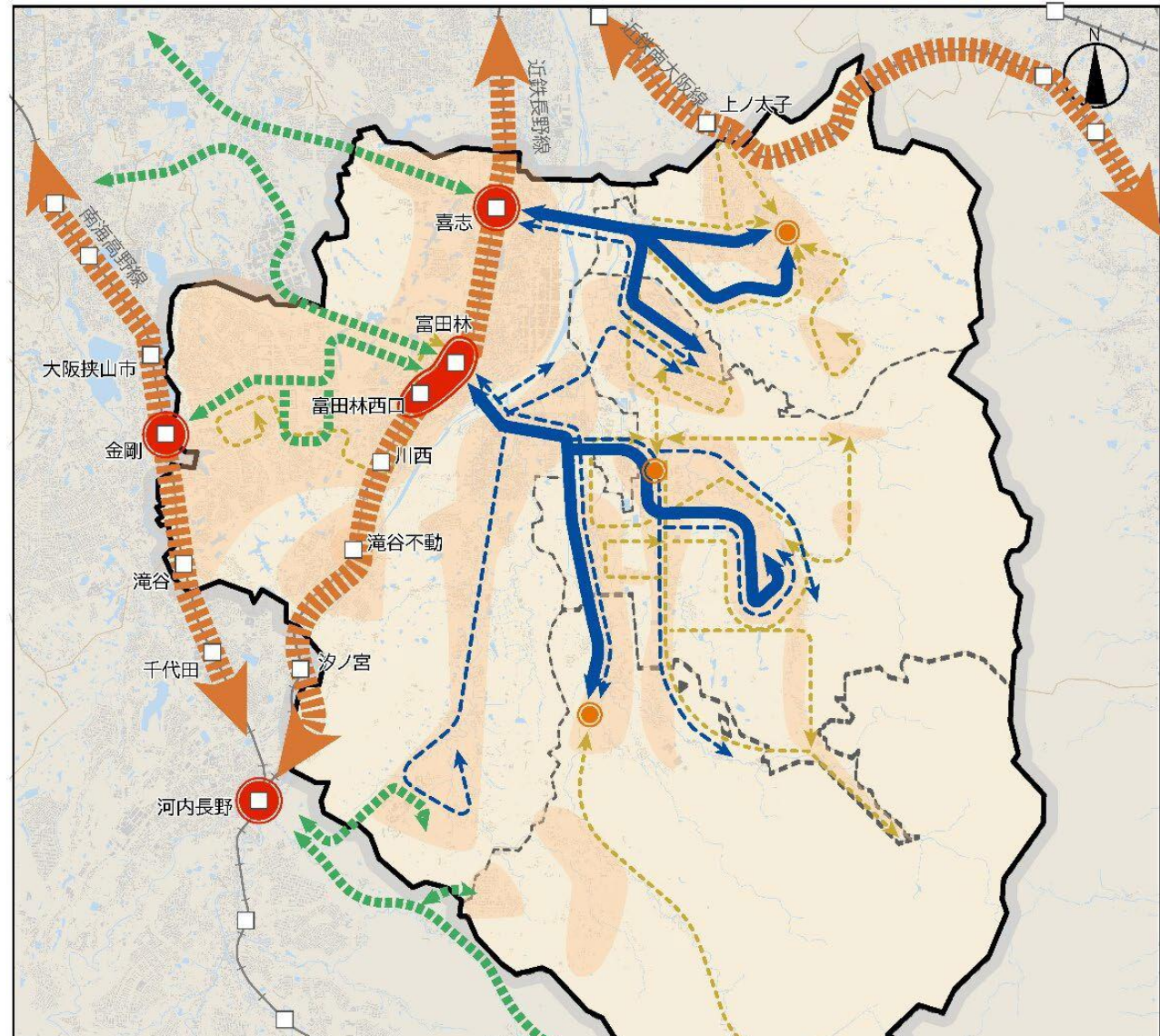
- 金剛ふるさとバスは、生活に欠かす事のできない利用が多く、特に朝夕の通勤・通学の需要を支えている。そのため、金剛ふるさとバスの運行を継続する。運行内容は現在のサービスレベルを基本とし、サービス改善を目指す。
- 運行の改善や利用促進などの案の作成については、協議会の下に分科会を設置してこれを推進する。
- 自動運転など近年発展する技術について大阪府と連携して積極的に活用を図る。

課題解決に向けた取組の視点

表 公共交通モード別の役割

分類	公共交通モード	役割	確保・維持策
地域公共交通	広域幹線交通 <u>鉄道(橙系統)</u> ・近鉄 長野線 ・近鉄 南大阪線 ・南海 高野線	地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、他都市への広域移動を支える	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を維持
	幹線交通 <u>路線バス(緑系統)</u> ・近鉄バス 北野田線 <u>コミュニティバス(青系統・実線)</u> ・南海バス(金剛ふるさとバス)千早線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)さくら坂循環線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)喜志循環線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)阪南線	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成し、鉄道駅への接続及び広域移動を支える	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)を活用し、沿線市町村と連携して持続可能な運行を目指す
	<u>路線バス(緑系統)</u> ・近鉄バス 富田林線 ・南海バス こんごう福祉センター線	広域幹線・地域内幹線に接続する移動を支える	交通事業者・沿線市町村と連携してサービス水準を維持
	支線交通 <u>コミュニティバス(青系統・破線)</u> ・河南町(金剛ふるさとバス)北大伴線 ・河南町(金剛ふるさとバス)石川線 ・千早赤阪村(金剛ふるさとバス)千早線 ・河南町(金剛ふるさとバス)河内線 ・河南町(金剛ふるさとバス)白木線 ・河南町(金剛ふるさとバス)さくら坂循環線 ・南海バス(金剛ふるさとバス)東條線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)東條線 ・河南町(金剛ふるさとバス)阪南線	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成し、鉄道駅への接続及び広域移動を支える	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統補助)を活用し、沿線市町村と連携して持続可能な運行を目指す
	<u>コミュニティバス(黄色系統)</u> ・たいしのってこバス ・カナちゃんバス ・千早赤阪村コミュニティバス <u>乗合タクシー(黄色系統)</u> ・やまなみタクシー	居住地から中心部までの生活に係る移動を支える	
	<u>コミュニティバス(黄色系統)</u> ・富田林市レインボーバス		
	面的交通 <u>一般タクシー</u> ・近鉄タクシー ・大阪第一交通	ドア・ツー・ドアや他交通の運行時間外への対応	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保
	その他輸送サービス	福祉交通 ・福祉有償旅客運送 ・福祉タクシー	移動に制約があり公共交通利用が難しい住民の移動を支える
補助的交通 ・スクールバス ・病院送迎バス ・民間送迎サービス		学生の通学、通院者、施設利用者等の移動を支える	

将来の交通ネットワークイメージ



地域拠点	ネットワーク
● (Red Circle): 都市拠点	▬ (Orange Dashed): 広域幹線交通(鉄道)
● (Orange Circle): 乗継拠点	▬ (Green Dashed): 幹線交通(路線バス)
● (Light Orange Circle): 集落	▬ (Blue Solid): 幹線交通(金剛ふるさとバス)
	▬ (Blue Dashed): 支線交通(金剛ふるさとバス)
	▬ (Yellow Dashed): 支線交通(コミバス・乗合タクシー)

5. 計画のプロセス2

路線の維持・確保に関する補助

路線一覧



路線の維持・確保 に関する補助路線	金剛ふるさとバス								
	北大伴線	石川線	千早線	河内線	白木線	さくら坂循環線	東條線	喜志循環線	阪南線
地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)			●			●		●	●
地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)	●	●	●	●	●	●	●		●
富田林市 補助・負担路線	●	●	●	●	●	●	●	●	●
太子町 補助・負担路線								●	●
河南町 補助・負担路線		●	●	●	●	●			●
千早赤阪村 補助・負担路線			●		●				

持続可能な都市モビリティ計画の 策定と実施のためのガイドライン

- SUMP(Sustainable Urban Mobility Plans)
- (一財)地域公共交通総合研究所がSUMPガイドライン日本語版を公表



持続可能な都市モビリティ計画 の定義



「持続可能な都市モビリティ計画とは、生活の質(QoL)を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画である。これは、既存の計画手法に基づき、統合、参加、評価の原則を十二分に考慮したものである。」

持続可能な都市モビリティ計画の 原則

- ① 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画
- ② 組織の垣根を超えた協力
- ③ 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り
- ④ 現況の診断と将来求められる成果の見極め
- ⑤ 長期ビジョンと明確な実施計画の策定
- ⑥ すべての交通モードの統合的な発展の促進
- ⑦ モニタリングと評価の事前の織り込み
- ⑧ 品質の保証

持続可能な都市モビリティ計画の策定の12ステップ（第2版） - プラ



出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人 地域公共交通総合研究所、2022.

SUMP策定の12ステップ

準備と分析

1. 作業体制の構築

1. 策定に必要な知識・経験とリソースの評価
2. 部局横断コアチームの立ち上げ
3. 政治家や各機関の当事者意識の確保
4. ステークホルダー・市民参加の計画

2. 計画の枠組みの決定

1. 計画に求められる事項の評価と都市圏域の定義
2. 他の計画との関連付け
3. スケジュールと作業計画の合意
4. 外部からの支援獲得の検討

3. モビリティの現状分析

1. 各種情報の同定とデータ所有者との協働
2. 課題と機会の分析(全モード)

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人 地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: 課題と機会の分析が完了した

SUMP策定の12ステップ

戦略の策定

4. ステークホルダーとの協働による複数の将来シナリオの構築

1. 複数の将来シナリオの構想
2. 市民やステークホルダーとの将来シナリオの検討

5. ステークホルダーとの協働によるビジョンと目的の作成

1. 市民やステークホルダーとの将来ビジョンの共創
2. 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意

6. アウトカム指標の選定と目標値の設定

1. 目的達成をモニタリングする指標の同定
2. 目標値の合意

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人 地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: ビジョン、達成目標、到達点が合意された

SUMP策定の12ステップ

施策の策定

7. ステークホルダーとの協働による施策パッケージの選択

1. ステークホルダーとの施策の洗い出しと評価
2. 統合された施策パッケージの定義
3. 施策モニタリングと評価計画の策定

8. アクションと責任に関する合意

1. アクションの概要の記述
2. 財源の特定と資金調達見込みの評価
3. 優先順位、実施主体、スケジュールの合意
4. 政治家や市民の幅広い理解の促進

9. 議決・議会承認と資金調達の準備

1. 資金調達計画と費用負担の合意
2. SUMP文章の完成と質の保証

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人 地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)が議決された

SUMP策定の12ステップ 実施とモニタリング

10. 実施管理

1. 各種アクション実施のための調整
2. 必要な財・サービスの調達

11. モニタリング・施策の調整・コミュニケーション

1. 進捗状況のモニタリングと施策の調整
2. 市民やステークホルダーと情報共有、参加の促進

12. レビューと次に向けての学習

1. 成功と失敗の分析
2. 結果と教訓の共有
3. 新たな課題と解決方法の検討

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人 地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: 実施された施策の評価が行われた

地域公共交通計画は紙ではなく、現場で動く仕組み

課題

- 自分が関係する地域公共交通計画でもよいので、読み込んで、良い点、悪い点を指摘しなさい。
- 良い点、悪い点と判断した理由や理解するために必要な引用などを示すこと。

ご静聴ありがとうございました

ご意見ご質問がございましたら、下記まで。

富山大学

都市デザイン学部

都市・交通デザイン学科

猪井博登

TEL 076-411-4886

E-mail inoi@sus.u-toyama.ac.jp

