

地域公共交通活性化再生法をめぐる状況について

平成27年8月

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

- **「日本再興戦略」改訂2015—未来への投資・生産性革命—**
- **経済財政運営と改革の基本方針2015**
- **まち・ひと・しごと創生基本方針2015**
- **交通政策基本計画**

○「日本再興戦略」改訂2015 ー未来への投資・生産性革命ー（平成27年6月30日閣議決定）

一．日本産業再興プラン

5．立地競争力の更なる強化

5－1．「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放（PPP/PFI の活用拡大）、空港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

（2）施策の主な進捗状況

（コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進）

- ・ 都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度と地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画制度について周知・普及活動を実施するとともに、関係省庁による「コンパクトシティ形成支援チーム」を本年3月に設置し、地方公共団体向けの説明会やブロック別相談会の開催等により、地方公共団体の取組に対する省庁横断的な支援を進めている。
- ・ 地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を支援するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律が本年5月に成立した。

○経済財政運営と改革の基本方針2015（平成27年6月30日閣議決定）

第2章 経済の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題

3．まち・ひと・しごとの創生と地域の好循環を支える地域の活性化

〔2〕地域の活性化

（2）都市再生等

人口減少を踏まえ、コンパクトシティの形成に向けて、都市機能の集約等を進める都市のコンパクト化と、公共交通網の再構築をはじめとするネットワークの構築を推進する。なお、公共交通網の再構築に当たっては、新たな国の出資制度等の活用を図る。あわせて、中心市街地の活性化や住宅団地の福祉拠点化を推進する。

（略）

まち・ひと・しごと創生基本方針2015①

4. 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

(1) まちづくり・地域連携

③都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成に当たっての政策間連携の推進

各種の都市機能が住民から見てアクセスしやすく利便性の高いものとなるよう整合性をもって配置されるとともに、一定の地域に人と企業を集積し、「密度の経済」を実現することによる地域の「稼ぐ力」の向上に資するため、都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成に当たっては、公共施設の再編、国公有財産の最適利用、医療・福祉、中心市街地の活性化等の関連施策との連携の下、総合的に取組を進める。

【具体的取組】

◎都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成に当たっての政策間連携の推進等

- 都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成に向けて、公共施設等総合管理計画に基づく公共施設の再編等、国公有財産の最適利用、地域包括ケアシステムの構築、「まちの賑わい」づくりなどの関連施策との連携を図る。
このため、コンパクトシティ形成支援チームの下に、関連施策テーマごとに関係省庁と関係地方公共団体から成るワーキンググループ（連携WG）を立ち上げる。まちづくりの現場の課題・ニーズを把握した上で、施策の充実や市町村内の部局間連携強化のための環境整備等を行うとともに、先行事例の中から好事例をモデルケースとして情報提供することで、立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画の策定の促進を図る。
- 一定の地域に人と企業が集積することによる「密度の経済」と地域の「稼ぐ力」との関係を表す評価指標の策定作業と連携を図りつつ、その取組を推進する。

2) 「小さな拠点」の形成（集落生活圏の維持）

③地域で暮らしていける生活サービスの維持・確保

日常生活に必要な機能・サービスを集約・確保し、周辺集落との間を交通ネットワークで結ぶとともに、地域住民のニーズに対応した、地域の運営組織等が提供する生活サービスの多機能化、生活サービスを持続していくための物流システムの構築等を推進することが重要である。

【具体的取組】

◎生活サービスの集約・確保やネットワークの維持等の推進

- ・先発事例の整理・情報提供等により改正地域再生法に基づく取組を推進する。
- ・拠点施設における福祉サービスのワンストップ化を推進する。
- ・住民の買い物等を支える円滑な物流のため、運送各社等が連携した新たな共同配送スキームの構築やボランティアチェーン等との連携、安定的な石油製品の供給システムの確立を推進する。
- ・域内の人・モノの複合的かつ効率的な輸送システムの構築や、特区等において自動走行などの近未来技術の実証等を推進する。
- ・学校統合を検討する場合、小規模校存続を選択する場合、休校した学校を活用・再開する場合に対応して、その検討に資する手引の更なる周知を図るとともに、活力ある学校づくりに向けた支援の拡充を図る。

交通政策基本計画の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

基本法上の国の施策

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
【地域の活力の向上】(20条)
【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
【国際連携確保・国際協力】(30条)

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
【環境負荷の低減】(23条)



施策の目標

- 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
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8～12、27条)
【総合的な交通体系の整備】(24条)
【調査・研究】(28条)
【技術の開発及び普及】(29条)
【国民の立場に立った施策】(31条)

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標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

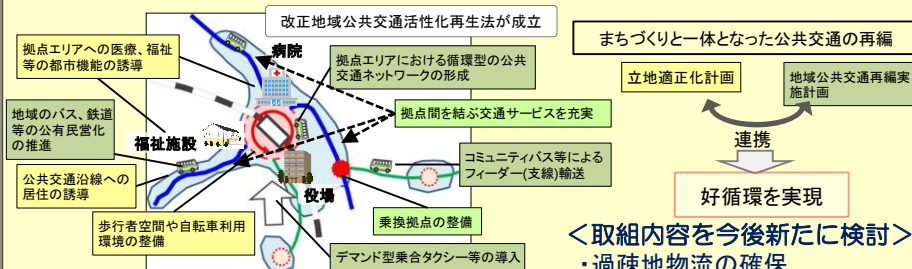
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



主な数値指標

- ・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数: **100件**
- ・デマンド交通の導入市町村: 311市町村(2013) → **700市町村**

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
- ・自転車の活用に向けた取組を推進

<取組内容を今後新たに検討>

- ・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現



LRT、BRT、デマンドタクシー等の導入の促進



BRT(連節バス)



コミュニティサイクルやサイクルトレインの活用・普及などを推進



乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。

主な数値指標

- ・低床式路面電車の導入割合: 約25%(2013) → **35%**
- ・コミュニティサイクルの導入数: 54市町村(2013) → **100市町村**

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・現行の整備目標を着実に実現する
- ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



ベビーカーマーク



ノンステップバス

<取組内容を今後新たに検討>

- ・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



新たなタイプのホームドア(昇降バネ式)

主な数値指標

- ・ノンステップバスの導入割合[*]: 44%(2013) → **約70%**
- ・主要鉄道駅の段差解消率[*]: 83%(2013) → **約100%**
- ・ホームドアの設置数[*]: 583駅(2013) → **約800駅**

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

- ・公共交通機関のサービスレベルの見える化
- ・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進
- ・ITS技術等の活用による道路利用の効率化



主な数値指標

- ・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]: 12県(2013) → **0県**
- ・バスロケーションシステムが導入された系統数: 11,684系統(2014) → **17,000系統**

(出典) JR東日本ホームページより

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備(専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

- ・首都圏空港の年間合計発着枠[*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回+最大7.9万回**
[※関係自治体等と協議中]
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7%(2013) → **17%**
- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化(港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等)



主な数値指標

- ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース(埠頭)数: 3バース(2013) → **12バース(2016)**
- ・三大都市圏環状道路整備率[*]: 63%(2013) → **約75%(2016)**

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用し、海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に実施



高速鉄道車両更新計画
日立製作所 受注額: 約4,600億円

主な数値指標

- ・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → **7兆円**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。
(国土交通省公表資料より)

主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定)】: **20%増(2014-17)**
【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定)】: **10%増(2015-18)**
- ・道路による都市間速達性の確保率[*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**



目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)



認定ドライバーによる観光タクシー(東京では外国語研修を実施)

主な数値指標

- ・無料Wi-Fiの導入割合[*]:
【主要空港】 87%(2013) → **100%**
【新幹線主要停車駅】 52%(2013) → **100%**
- ・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]: 17.4万人(2013) → **100万人**



我が国に寄港するクルーズ船

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- ・代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
- ・避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応



主な数値指標

- ・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率: 91%(2012) → **概ね100%(2017)**
- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率: 79%(2013) → **82%(2016)**
- ・港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合: 3%(2012) → **100%(2016)**
- ・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率: 36%(2013) → **100%(2016)**

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整えとともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・輸送を支える技能者、技術者の確保(航空機操縦士)
世界的に操縦士需要が急増。アジア/太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。
…民間養成機関の供給能力拡充等(バスドライバー)
バス事業の運転者(男性)の労働環境
・労働時間・全産業平均の約1.2倍
・所得……全産業平均の約0.8倍

<取組内容を今後新たに検討>

- ・若年層、女性、高齢者の活用
- ・海洋開発人材育成
- ・物流の省労働力化(モーダルシフト)

【積載率】

- 鉄道貨物 平日 76.2%(2013年度) 休日 53.2%(2013年度)
- 内航海運 33.7%(2012年度)

→ トラック輸送の受け皿に

主な数値指標

- ・主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]: 120人(2012) → **約210人**
- ・自動車関連の女性労働者の数(バス:1.4%(2011)、タクシー:2.3%、トラック:2.4%(2013)、整備士:0.85%(2009)): **倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

関越道高速ツアーバス事故(2012)、JR北海道問題(2013)、韓国フェリー事故(2014)等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る。

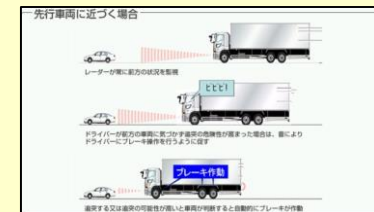
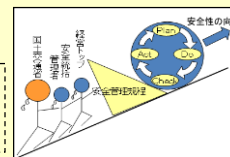
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- ・運輸安全マネジメント制度の充実強化
- ・新技術の活用

運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



衝突被害軽減ブレーキの概要

<取組内容を今後新たに検討>

- ・交通関連事業の基盤強化方策

主な数値指標

- ・運輸安全マネジメント評価実施事業者数: 6,105事業者(2013) → **10,000事業者**
- ・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率: 約54%(2013) → **90%**

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・次世代自動車の一層の普及
- ・充電インフラ・水素ステーション整備

<取組内容を今後新たに検討>

- ・燃料電池自動車の本格的な普及
- ・グリーン物流(モーダルシフト等)



電気バス

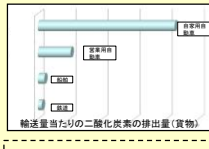


CNG(圧縮天然ガス)トラック

地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進



燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討



輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(貨物)
CO2排出原単位を比較すると、鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO2排出量を削減

主な数値指標

- ・新車販売に占める次世代自動車の割合: 23.2%(2013) → **50%**
- ・モーダルシフトの推進【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**
(貨物輸送トンキロ)【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**

施策の推進に当って特に留意すべき事項

① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
- 他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

(趣旨)

専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

(進め方)

- サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
- 地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発・交通教育、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進、交通に関するマナーの普及・啓発、交通インフラの適切な利用促進 等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード間の役割分担・連携（ベストミックスの実現）、事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上の推進 等

③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

(進め方)

- 交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
- 高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
- 先端技術の積極的な導入
- 先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等） 等

④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

- 開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
- 東京だけでなく全国各地への波及
- 先駆的な取組の世界への発信 等

- 地域公共交通活性化・再生法及び鉄道・運輸機構法の一部改正
- 地域再生法の改正
（「小さな拠点」版コンパクト＋ネットワーク）
- 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案 <予算関連法律案>

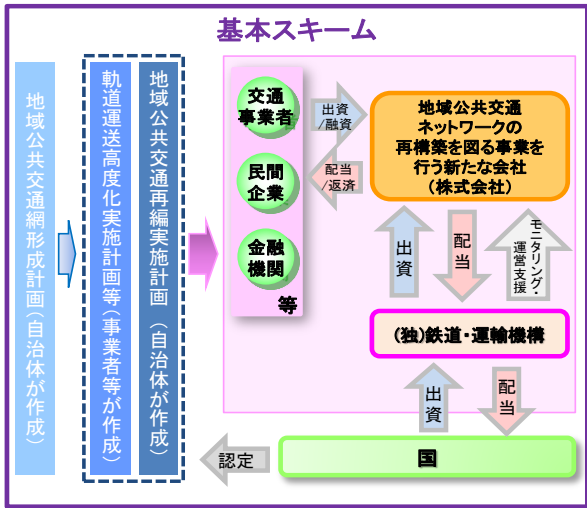
持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資等の業務を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に行わせる等の措置を講ずるほか、独立行政法人に係る改革を推進するため、同機構について高度船舶技術に関する業務の廃止等の措置を講ずる。

背景と目的

- 地域公共交通活性化再生法に基づく、サービスレベルの向上・路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業（認定軌道運送高度化事業等）を進めるに当たって必要となる初期投資に対する支援が必要。
→ そのため、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業について、中長期的な収益性が見込まれる場合には、産投出資を原資として鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資等を行うことにより、柔軟な資金調達を可能とするとともに、必要な民間資金を呼び込む。
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務について、独立行政法人改革に関する閣議決定等を踏まえた適切な対応を図る。

法案の概要

- 1. 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
鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国土交通大臣の認可を受けた基準に従い、地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等を行うこととする。
- 2. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部改正
(1) 業務として、上記1. の業務に関する規定を追加する。
(2) 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)等に基づき、以下の措置を講ずる。
 - ① 高度船舶技術開発等業務、基礎的研究業務等の廃止
 - ② 上記1. の業務等に係る役職員の秘密保持義務の創設



地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業のイメージ

- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT) (BRT) (ICカード)

平成27年度財政投融资計画
産業投資 10億円

地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を推進するために必要な支援を充実・多様化するとともに、独立行政法人改革にも的確に対応する。

地域再生法の一部を改正する法律案の概要：「小さな拠点（コンパクトビレッジ）」形成

まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成26年12月27日閣議決定)

- 中山間地域等では、人口減少に伴い、住民の生活に必要な生活サービス機能(医療・介護、福祉、教育、買物、公共交通、物流、燃料供給等)の提供に支障
- ➡ 生活・福祉サービスを一定のエリア内に集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」を形成

「小さな拠点」のイメージ



地域再生計画(地方公共団体作成、内閣総理大臣認定)において、地域住民と協議して、小さな拠点づくりの将来ビジョンを作成 【第5条第4項第5号、第6号】

I 複数の集落を含む生活圈(集落生活圈)の中に「地域再生拠点」を形成し、生活サービスを提供する施設を集約 **法律**

- 市町村が地域再生土地利用計画に、集約する施設を設定 【第17条の7】
 - ・生活サービス施設(診療所、保育所、公民館、商店、ガソリンスタンド等)
 - ・就業機会を創出する施設(地場産品の加工・販売所、観光案内所等)
- ➡ 届出・勧告・あっせんにより、施設の立地誘導 【第17条の8】
- ➡ 農地転用許可・開発許可の特例 【第17条の10、第17条の12】

II 優良農地の保全・利用を図り、基幹産業である農林水産業を振興 **法律**

- 市町村が、知事、農業関係者等と協議し、地域再生土地利用計画に、農用地等保全利用区域を設定 【第17条の7】
- ➡ 地域ブランド作物の栽培に係る助言等、必要な援助を実施
- ➡ 計画に即した農地利用を行わないおそれがある場合には勧告 【第17条の9】

III 集落と地域再生拠点を結ぶネットワークを確保 **法律**

- 市町村が、地域再生計画に、自家用有償旅客運送者が集落生活圏において行う事業を位置付け 【第5条第4項第6号】
- ➡ 自家用車を用いて地域住民を運送する際に少量の貨物も運送可能に 【第17条の13】
- 集落生活圏内外のネットワークとの連携(バスの乗継拠点の整備等) 【第17条の7】

IV 生活サービスを提供する担い手を確保 **法律**

- NPO法人、一般財団法人、株式会社等のほか、新たに社会福祉法人等の多様な主体が地域再生推進法人となることを可能に 【第19条】
- ➡ 地域再生戦略交付金の直接の支援対象に

小さな拠点形成のための財政的支援

○各省予算事業を連携させて、総合的に財政支援

- ➡ 地方版総合戦略に関する施策の実施を明確な政策目標の下で支援
(地方創生先行型交付金【26年度補正予算1700億円】)
- ➡ 既存の補助金等の支援制度の「すき間」を埋めて効果を高める財政支援
(地域再生戦略交付金【26年度補正予算50億円、27年度予算70億円】)

地域公共交通確保維持改善事業

コンパクト+ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

平成27年度予算額 290億円(対前年度比0.95)
※H26補正を含め358億円(対前年度比1.17)

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

地域公共交通網
形成計画

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

<支援の内容>

- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航

快適で安全な公共交通の構築

<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

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、
まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

地域公共交通再編
実施計画

地域公共交通ネットワーク再編の促進

国の認定

<支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施

・バス路線の再編

・デマンド型等の多様なサービスの導入

・LRT・BRTの高度化

・地域鉄道の上下分離等

【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

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

平成27年度予算額 21億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

平成27年度における基本的考え方

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容を充実させるとともに、地域公共交通に関する各種の支援を着実に実施する。

- 地域の特性に応じた路線バス、離島航路などの確保維持の支援
- 駅におけるエレベーター等整備、ノンステップバスの導入などのバリアフリー化の支援
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用などの利用環境改善の支援
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の支援

地域公共交通網形成計画

地域公共交通再編実施計画

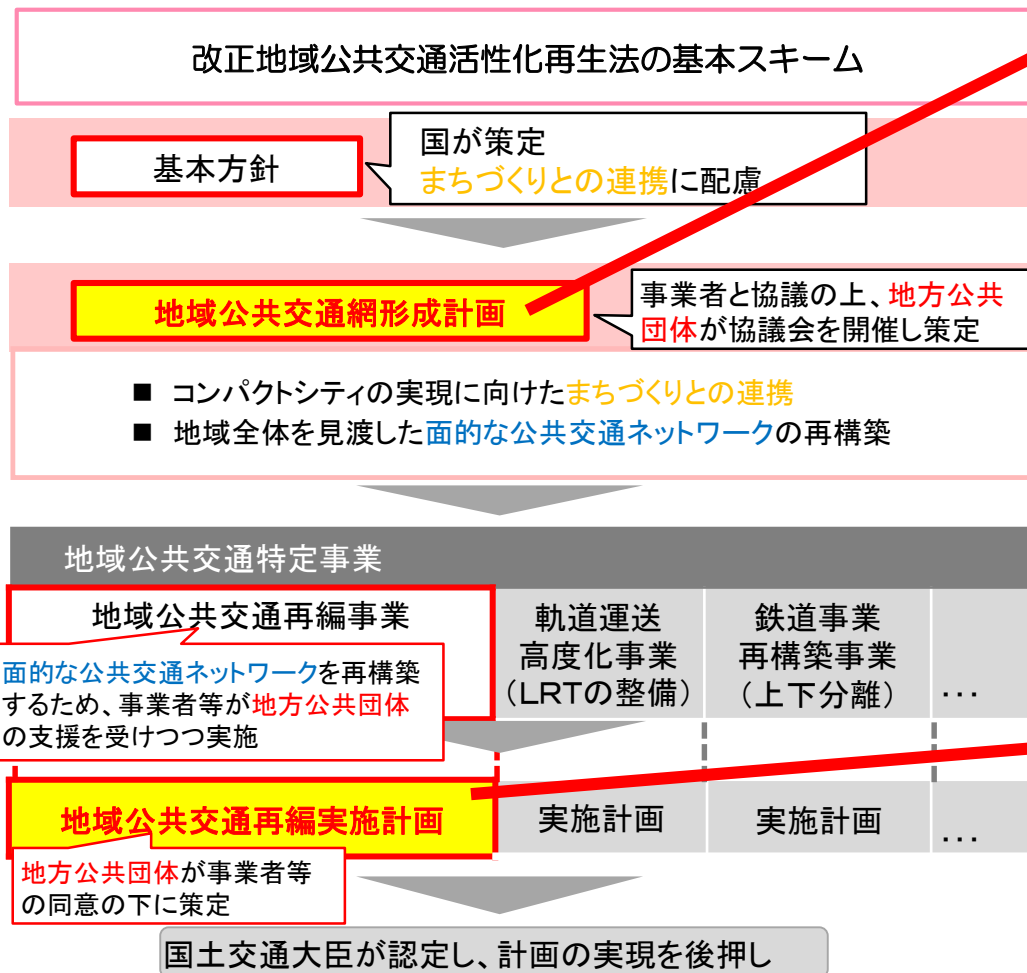
国の認定

バス路線の再編	地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等
デマンド型等の多様なサービスの導入	路線バス・定期航路事業からデマンド型タクシー・海上タクシー等への転換  
LRT・BRTの高度化	低床車両・連節バスの導入等  
地域鉄道の上下分離等	上下分離等の事業構造の変更 

支援内容の充実

- ・運行費補助に関し補助要件の一部緩和
- ・デマンド運行に用いる小型車両・予約システムの導入を補助対象化
- ・LRT、BRT、ICカードシステム導入等の補助率かさ上げ
- ・安全設備の整備等に関し補助要件の一部緩和

III.地域公共交通網形成計画等の策定・検討状況



①これまでに国土交通大臣に送付された地域公共交通網形成計画は49件（平成27年7月31日現在）

②さらに、今後地域公共交通網形成計画の策定意向を表明している地方公共団体は117団体

③一方、地域公共交通再編実施計画の策定意向を表明している団体は45団体

地域公共交通網形成計画に取り組む団体

- 地域公共交通網形成計画の作成については、平成27年3月1日時点で合計161団体が具体的検討の意向を表明
 ○現在までに、49件の地域公共交通網形成計画が作成されている。(赤字部分※): 四日市市・北近畿タンゴ鉄道沿線地域が第1号

都道府県	市町村
北海道	岩見沢市
	千歳市
	仁木町
	函館市
	鹿部町
	深川市
	平取町
青森県	青森市
	弘前市
	八戸市
	三沢市
	鱒ヶ沢町
	階上町
	八幡平市
岩手県	岩手町
	大槌町
宮城県	白石市
秋田県	秋田市
	五城目町
	大仙市
	仙北市
	湯沢市
	羽後町
	山形市
山形県	小国町
	福島市
福島県	南相馬市
	西郷村
	棚倉町
	石川町
	伊達市
群馬県	前橋市

都道府県	市町村
茨城県	水戸市
	日立市
	下妻市
	つくば市
	かすみがうら市
	神栖市
	行方市
	大子町
	東海村
	五霞町
栃木県	宇都宮市
	真岡市
	大田原市
	茂木町
	市貝町
埼玉県	芳賀町
	熊谷市
	上尾市
	越谷市
	鳩山町
千葉県	東秩父村
	君津市
	大多喜町
	鴨川市
	南房総市
神奈川県	海老名市
山梨県	真鶴町
	甲州市
新潟県	上越市
	佐渡市
福井県	福井市
	鯖江市

都道府県	市町村
長野県	松本市
南信州広域連合(14市町村)	
岐阜県	恵那市
	美濃加茂市
	土岐市
	山県市
	飛騨市
	海津市
	岐阜市
	高山市
	多治見市
	各務原市
静岡県	御殿場市
	西伊豆町
	下田市
愛知県	田原市
	岡崎市
	清須市
	設楽町
	東栄町
	東海市
	南知多町
	日進市
	武豊町
	豊根村
富山県	豊山町
	富山市
	高岡市
	黒部市
	小矢部市
三重県	尾鷲市
	鳥羽市

都道府県	市町村
三重県	多気町
	桑名市
	伊賀市
	津市
	紀北町
	四日市市
	松阪市
京都府	木津川市
	福知山市
精華町	
北近畿タンゴ鉄道沿線地域 (京都府、兵庫県他7市町)	
大阪府	河内長野市
奈良県	宇陀市
兵庫県	姫路市
	上郡町
岡山県	玉野市
	笠岡市
	新見市
	瀬戸内市
	高梁市
	久米南町
	広島市
広島県	竹原市
	三次市
	東広島市
	江田島市
	安芸太田町
	三原市
	神石高原町
	島根県
島根県	邑南町
	大田市
山口県	宇部市

都道府県	市町村
香川県	高松市
愛媛県	西条市
高知県	東温市
	佐川町
福岡県	中間市
	豊前市
	岡垣町
	那珂川町
	福岡市
	朝倉市
	久留米市
長崎県	大村市
	佐世保市
佐賀県	対馬市
	唐津市・玄海町
熊本県	佐賀県
	熊本市
	阿蘇市
	合志市
	和水町
	大津町
	南小国町
	小国町
	山江村
	八代市
大分県	水俣市
	別府市
	大分県
宮崎県	中津市
	日南市
鹿児島県	薩摩川内市
	鹿屋市

※ 平成27年度までの作成に向けて具体的検討の意向を表明している地方公共団体等を記載。
 ※ 複数の都道府県及び市町村が連携して計画を作成する場合があり、合計は実際の計画数とは異なる。
 (上記においては、南信州広域連合及び北近畿タンゴ鉄道沿線地域はそれぞれ1団体としてカウント)

※ 上記のほか、秋田県由利本荘市、愛知県飛鳥村、愛媛県愛南町、宮崎県えびの市、門川町についても、
 地域公共交通網形成計画を策定済み。(7月6日現在)

地域公共交通再編実施計画に取り組む団体

○地域公共交通再編実施計画の作成については、平成27年3月1日時点で合計45団体が具体的検討の意向を表明

北海道	美唄市	愛知県	設楽町	山口県	宇部市
	千歳市		武豊町		高松市
	函館市		豊根村		久留米市
青森県	弘前市	岐阜県	岐阜市	福岡県	岡垣町
	八戸市		美濃加茂市		唐津市
	三沢市		土岐市	佐賀県	佐賀県
岩手県	大槌町		各務原市		対馬市
山形県	小国町		飛騨市	長崎県	八代市
茨城県	下妻市	三重県	津市	熊本県	南小国町
	東海村	福井県	鯖江市		山江村
	大子町	長野県	松本市		大分県
埼玉県	上尾市	富山県	富山市	大分県	
	越谷市	京都府		鹿児島県	鹿屋市
	東秩父村	兵庫県			
千葉県	南房総市	岡山県	久米南町		
神奈川県	真鶴町	広島県	東広島市		

- ・制度改正の趣旨・ポイントを改めて確認
- ・これまで策定された地域公共交通網形成計画においても上記ポイントを踏まえた取組がなされてきている。
- ・ただし、過度に難しく考える必要はない。都市的地域か中山間地か等によっても状況は異なるし、立地適正化計画又は地域再生計画と同時作成が必須というわけでもない。要は、身の丈に合った計画でよいので、きちんと地域全体を見渡して関係者が連携・協働して策定されることが重要。
- ・関係者の参考となるよう、手引き等を作成。従来からの研修・メルマガ・HP等を含め、ご活用を。

交通政策審議会地域公共交通部会 中間とりまとめ ～地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～

はじめに

1. 地域公共交通の現状

- ・モータリゼーションの進展と輸送人員の減少
- ・地域公共交通サービスの衰退
- ・将来の人口減少

2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大

- ・地域住民の移動手段の確保
- ・コンパクトシティの実現
- ・まちのにぎわいの創出や健康増進
- ・人の交流の活発化

3. 地域公共交通に係る問題点とその背景

地域公共交通サービスの衰退の背景

我が国の地域公共交通は基本的には企画から運行まで、民間事業者もしくは独立採算制の公営事業者により実施

経営が厳しくなった結果、

- ・サービス水準の低下が顕在化
- ・既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力の喪失
- ・地域住民のニーズやまちづくりの構想とのミスマッチの発生

地域公共交通総合連携計画（現行計画）の課題

- ・まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組みが不十分
- ・総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、個別・局所的な事例のみに対応
- ・計画が自治体の行政区域で分断され、交通ネットワークの実態と非適合
- ・関係者（特に住民）の役割が不明確
- ・計画の達成状況の評価が不十分

4. 解決の方向性

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

- ▶ 地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
 - ▶ 関係者の合意の下で
 - ▶ まちづくりと一体で
- 持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

ポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築

交通政策基本法の考え方

新たな制度的枠組みの方向性

地方公共団体が先頭に立って、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要。

ポイント

- ① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化
- ② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり

基本的考え方

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却



地域公共交通の再定義

- ▶ 地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
- ▶ 関係者の合意の下で
- ▶ まちづくりと一体で
持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

ポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

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

等

目標

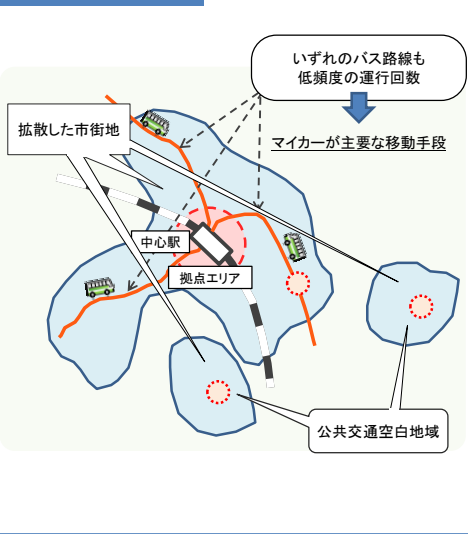
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

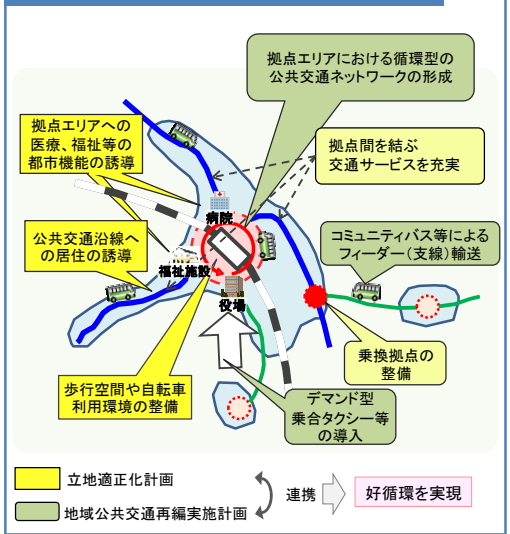
- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

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のイメージ

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

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

- 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

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

実施計画

実施計画 ...

地方公共団体が事業者等
の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

①-1 まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。
- 医療、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の実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

事例(まちづくり): 岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

■ 将来のまちの姿と方向性

- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、多様な地域核が有機的に連携した、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。

■ 公共交通の方針

都市の基軸となる公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

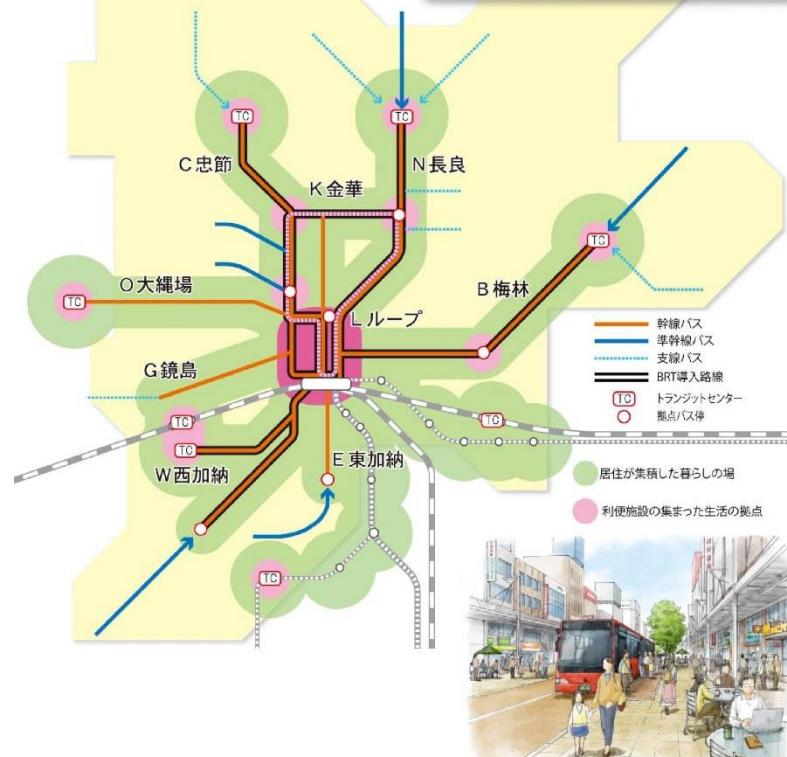
- ・ 幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるコミュニティバスを幹線バスとネットワーク化し、本市が目指す「多様な地域核のある都市」を支えるバスネットワークを構築が図れるよう、幹線バスの起終点にトランジットセンターを設置する。
- ・ 公共交通軸の沿線及びトランジットセンター・拠点バス停近傍に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、公共交通を都市の基軸とした手のひら型のコンパクトなまちづくりの実現を目指す。
- ・ トランジットモールなど中心市街地の活性化及び回遊性の向上に寄与する施策を検討することより、公共交通とまちづくりとの連携を図る。

【幹線バス路線】

本市の将来都市像の骨格を形成する根幹的なバス路線として、以下に示す8つの路線を幹線バス路線として位置づけます。

B: 梅林方面 N: 長良方面 K: 金華方面 C: 忠節方面
O: 大縄場方面 G: 鏡島方面 W: 西加納方面 E: 東加納方面

■ 公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージ【幹線バス路線】



①-1 まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

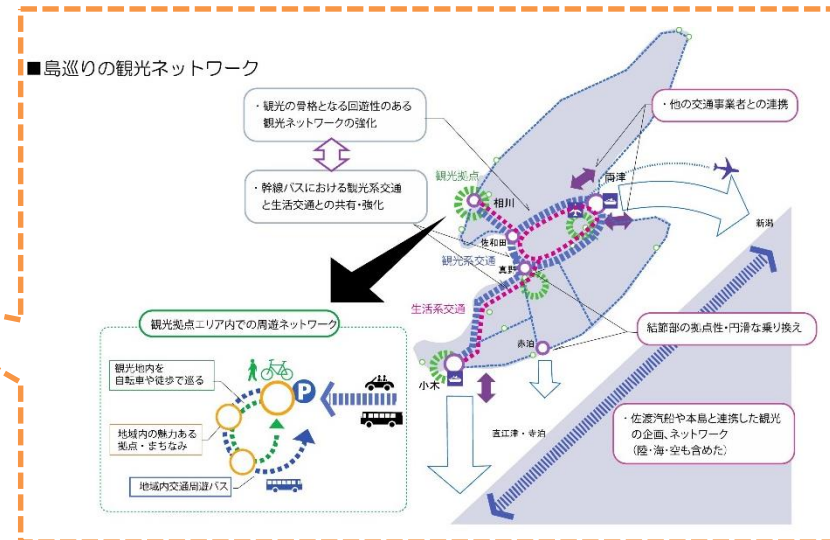
事例(観光振興):佐渡市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

6.4 地域交通網形成計画の目標

(1) 【佐渡市地域公共交通網形成計画】の目標・考え方

基本方針	目標・施策
2. 交流人口拡大の基盤となる公共交通	[目標2-①] 域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク ・主要観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム ・観光エリア内で周遊可能な公共交通体系 ・フリー乗車券による需要喚起 ・観光施設における待合環境の整備 [目標2-②] 3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進 ・3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上 ・3資産ラッピングによるバスの魅力向上

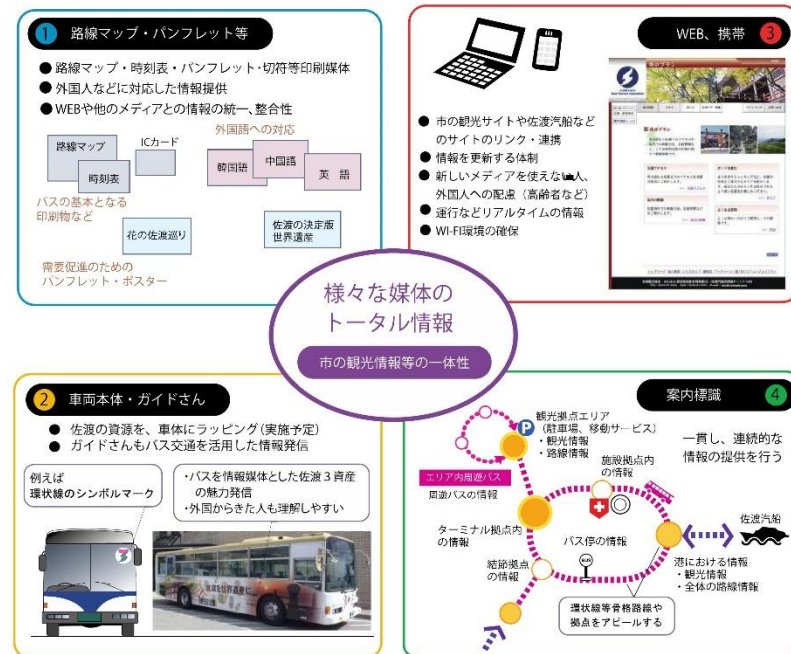


② 3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進

施策	実施内容	実施主体
3資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上	・3資産を含む観光地への円滑な運行を確保する。 ・佐渡金山周辺観光地のまちなか散策が楽しめるパーク&ライドによる相川まちなか周遊バスやレンタサイクル等による観光を整備する。(再掲) ・宿根木線へジオガイドを同乗し、路線バス車内でガイドを行うなどバス旅の付加価値向上に向けた取り組みを実施する。	佐渡市 地域NPO 交通事業者
3資産ラッピングによるバスの魅力向上	・交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るためバス車体へのラッピング等、バスを情報媒体とした佐渡3資産等の魅力発信によりバスの魅力向上を図る。	佐渡市 地域交通事業者

■トータルな情報提供

様々な情報提供手段がある中で、公共交通に関連する各事業者や観光等の情報提供を含め、情報の内容やイメージに整合性を図り、一体的にトータルな情報提供を行うことで、わかりやすい訴求力を高める。バスの車体や運転手、ガイドも情報発信の一手段となる。



①-2 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

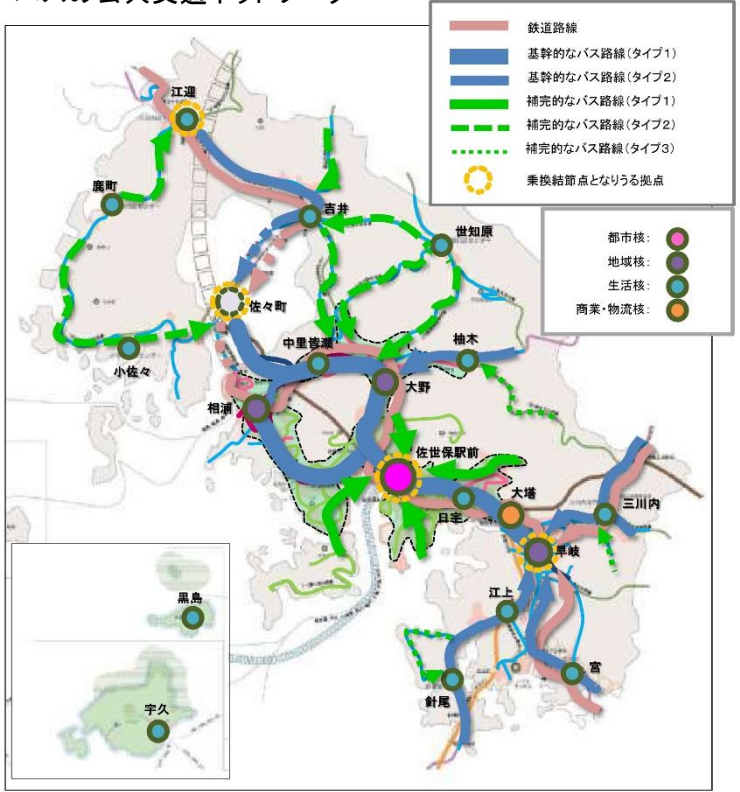
- 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。
- 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。

事例：佐世保市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

基本方針1：
まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する

鉄道・バスの公共交通ネットワーク



鉄道・バスのタイプと役割、整備の方向性

タイプ		役割	整備の方向性	該当する路線
鉄道路線		・主要都市軸を形成し、市外と市内、および市内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・市内外との広域的な移動や、通学をはじめとした市内の移動を担う。	・市民の広域的な移動ニーズに対応したサービスの充実／見直し ・増加する市外からの来訪者の移動ニーズへの対応	・JR九州佐世保線・大村線 ・松浦鉄道
基幹的なバス路線	タイプ1	・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、市域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支える。	・需要に見合った十分な本数・輸送力の確保 ・速達性等の利便性の向上 ・効率化を通じた収益性の向上	・（佐々）～中里皆瀬～大野～佐世保駅前～早岐 ・相浦～日野～佐世保駅前～早岐
	タイプ2	・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。		・江迎～吉井～（佐々） ・中里皆瀬～相浦 ・大野～柚木 ・早岐～江上～針尾 ・早岐～三川内 等々
補完的なバス路線	タイプ1	・都市核、地域核と周辺住宅地の間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。		・天神、十郎原団地線 ・山祇線・木風線 ・山手循環線 ・花岡団地線 等々
	タイプ2	・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	・地域での市民の移動ニーズに的確に対応したサービスの充実／見直し ・需要に応じた効率的なサービスへの転換（小型車両利用等）	・吉井～中里皆瀬（～大野） ・吉井～世知原～大野（菰田および知見寺経由） ・江迎～鹿町～小佐々（～佐々） 等々
	タイプ3	・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。		・上三川内線 ・口木線 ・上宇戸線 等々

主な交通結節点の役割と整備の方向性

場所	役割	整備の方向性
佐世保駅前	・市中心部における、鉄道とバス路線、及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継・市内外との広域的な乗継・乗換拠点	・広域的・拠点的な乗換・乗継結節点として、来訪者を含めた利用者の利便性向上や情報発信力の強化を図る。
早岐駅	・市南部における、鉄道とバス路線、及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継	・早岐駅を中心とした商業・業務地の形成や住宅等市街地の発展等まちづくりの動向も踏まえ、利用者の移動ニーズに対応した結節機能の形成を図る。

①-3 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

- 人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。
- 東海村においては、交通手段毎に運行範囲、利用者層、行き先等を分類するとともに、サービス領域を図示し、新しく導入を図る路線の位置付けを明示している。

事例：東海村地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成と地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せの方針

■ 3. デマンドタクシーでは対応できない移動需要

一方、JR常磐線による通勤や高校生等の通学は、デマンドタクシーの運行時間外の移動であり、かつ事前予約・乗合型のデマンド方式では対応しきれない需要である。通勤・通学は、水戸市・ひたちなか市・日立市の3市間との移動が、通勤は約7割、通学は約8割を占めている。

その交通手段は車が大半であるが、村民の3市への通勤・通学移動ではJR常磐線を1日平均約2,500人が利用している。路線バスは、一部を除いて通勤・通学の利用はされていないことから、通勤・通学時間帯に、村内各地から東海駅へのアクセス手段(夕方～夜間はその帰りの移動)が求められている。

また、企業送迎バスによる、主に東海駅から国道6号・245号沿線の事業所への通勤は、事業所別の事情から、国道6号沿線の事業所への対応がより必要と考えられる。

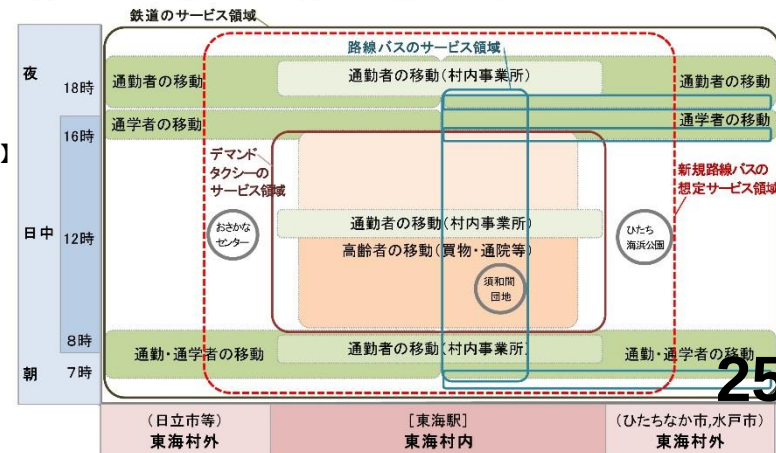
■ 4. 新規の路線バスによる対応

以上のようなデマンドタクシーでは対応できない移動需要に対しては、バスが有効な交通手段となる。しかし、運行を終了(廃止)した福祉循環バスのように、村内をくまなく回る循環形態では、目的地まで時間がかかってしまい利用されない。村内各地域と目的地を短時間で、往復とも同じ道路を運行する路線バスがその役割を担えることから、現行の路線バスに加えて、新規の路線を設定する必要がある。

	鉄道 (JR常磐線)	高速・空港バス	路線バス 笠松線 須和間線	デマンドタクシー	タクシー	企業送迎バス
運行範囲 (エリア)	広域 (東海村外)	広域 (東海村外)	域内 (東海村内)	域内 (東海村内)	広域 (東海村外)	域内 (東海村内)
運行日 運行時間帯 (平日/発着時間)	全日・5～23時台	全日・3～23時台	平日 6～19時台 全日 7～18時台	月～土曜日 8～18時台 (発)	全日・24時間	平日 朝・日中・夜
運行本数 (平日)	上下線とも約50本	高速：往復13本 空港：往復2～18本	東海駅発2 /着5本 東海駅 発4/着4本	月～金曜：18本 土曜：17本	—	—
運賃 (片道/初乗り他)	190円 ～大宮・池袋駅200円 ～水戸駅240円	高速：2,240円 空港：1,230円 ～3,800円	170円/ 最高930円 170円/ 最高310円	300円 (障がい者、要 介護認定者100円)	東海駅～原研正 門前約1,500円	無料
利用者数 (H25/1日平均/ 〔 〕内は村内)	4,300人 (H22)	高速：248人 [26人] 空港：羽田38人 [1人] 成田78人 [5人]	118人 [7人] 15人	153人 (8.6人/便、1.5人/台)	—	384人 (H22国鉄 沿線沿線先・学校の バス利用者計)
主な利用層	水戸市・ひたちなか 市・日立市等間との 通勤・通学者 (H25/200 人、H22国鉄沿線)	通学生、 (笠松運動公園 利用者)	須和間 回地住民 (高齢者等)	高齢女性 (70～80歳代、 1～2人家族、車を運転し ない、送迎してもらえない)	—	事業所通勤者
主な先行 (利用目的)	水戸市・ひたちなか 市・日立市内への通 勤・通学、村内への	水戸市内の 高校等	東海駅 (買物等)	イオン東海店、村立東海 病院、総合福祉センター 「絆」、なごみ東海村総 合支援センター	—	事業所
利用者が 多い時間帯	7～8時台前半 18～19時台	—	—	9～11時台	—	7:30～8:00
評価、改善要望等	—	—	—	希望通りに予約できない 所要・到着時間が不便 村外へのアクセス要望 (ひたち海浜公園等)	—	原子力関係機関 は構内まで入る 必要がある

【東海村の公共交通の運行形態と利用状況、評価・改善要望】

【東海村の移動需要と公共交通のサービス領域の考え方(イメージ)】



①-4 住民の協力を含む関係者の連携

- 地域公共交通は、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産。
- 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、**住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが必要。**

事例：岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

■コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が連携

地域住民が主役



地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- ・計画段階から住民が参画
- ・ルートやバス停の位置の検討
- ・ダイヤの運行計画の立案・運賃の決定
- ・コミュニティバスの愛称も募集
- ・運行段階での運営
- ・地域で広告を募集
- ・利用者をサポートするヘルパーボランティア

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的手続き
- ・利用促進の助言
- ・補助金

交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の縮減

(1) ネットワークの構築施策 D コミュニティバス

①市民協働のコミュニティバスの導入(実施主体：岐阜市)

- ・路線バスで対応しにくい地域の買い物や通院など日常生活の移動を支える交通手段として、地域住民が主体となり運行計画の策定や利用促進に参画し自分たちの手で地域交通を支えるモデルとなっている、「市民協働の手づくりコミュニティバス」の導入を更に推進する。

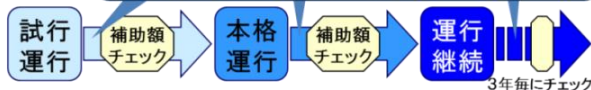
(導入地区：日野地区・長森北・長森西・長森東地区、七郷・木田地区、岩野田・岩野田北地区、鏡島・合渡地区)

■持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化

コミュニティバスの運行から地域再生へ



地域の努力が継続した運行へつながっていく！



持続可能なコミュニティバスシステムの構築

行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

補助基準			
高齢者密度	高	⇔	低
収支率	40%	⇔	15%
補助上限額	800万円	⇔	950万円

- ## 事例：東海村地域公共交通網形成計画

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の概要

背景

- 京都府・兵庫県北部の、北近畿タンゴ鉄道(KTR)沿線地域においては、人口減少やモータリゼーションの進展等により、鉄道利用者数と運輸収入がピーク時の約3分の2に減少。
- 観光地の魅力向上による需要創出の取組を進める一方、今後も人口減少が続くことを踏まえ、来訪者による広域交流の活性化や、各都市の都市機能の相互補完が求められ、こうしたまちづくり・観光振興等の地域戦略と一体となった公共交通網の再編が必要。

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

- 「海の京都」等の魅力的な観光まちづくりや、駅中心のコンパクトなまちづくりと連携した公共交通網を形成。
- 地域の拠点同士を結ぶ公共交通(鉄道)や、拠点と目的地を結ぶ公共交通(バス等)を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会を実現。

【計画対象区域】 京都府(福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)、兵庫県豊岡市(以上のKTR沿線地域)

【計画作成主体】 京都府・兵庫県及び対象区域の関係市町(関係地方公共団体が共同で形成計画を作成)

【計画内容】

- 北近畿タンゴ鉄道(KTR)を持続可能な事業スキームに再構築(上下分離方式^(※1)への移行)
- 大都市圏からのアクセス時間の短縮(京阪神方面・関西国際空港等からのアクセス強化)
- 観光周遊ルートと連携した公共交通ネットワークの利便性向上
(車両更新による列車の速度向上、主な観光地を周遊するバスの運行、鉄道・アクセスバス・クルーズ船・レンタカー・レンタサイクル等の連携強化、「丹後半島パルスタイムテーブル化」^(※2)の検討 等)
- 鉄道施設の快適性及び安全性の更なる向上
- KTR、地域、JR等が連携した観光情報・乗継情報の提供やプロモーション
- コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携(駅周辺等への都市機能の再配置、新駅の検討 等)
- EVタクシー等の環境にやさしい交通手段の導入、自転車の積極的な利用促進
- 達成状況を評価する指標の設定

※1) 上下分離方式: 鉄道において線路などの施設を保有する事業者と、運行を行う事業者を分離して、効率的な経営を図る方式

※2) パルスタイムテーブル化: 鉄道及び接続するバスなどについて、両者が連携した一定の周期で運行するダイヤ(パターンダイヤ)とし、運行される便数は限られても乗り換えの際の待ち時間を気にせず移動できる取組



北近畿タンゴ鉄道(KTR)路線図

北近畿タンゴ鉄道(株)・京都府資料等を元に国土交通省作成

③ 目標: 具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、地域が自らの目指す方向性を**具体的な数値指標**とともに明示。
- 公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意。
- 地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

■実施施策

【ネットワークの構築】

幹線

JR 岐阜駅をハブ・ターミナルとするバス路線の再編

- JR 岐阜駅を中心とした幹線バス路線の再編により定時性向上、需要に合った運行
- 幹線の運行の平準化

BRT の導入推進

- 走行環境の向上により、定時性、速達性を確保
- 都市内の基幹公共交通として BRT の導入と連節バスの導入により大量輸送を実現

乗継拠点

トランジットセンター整備検討

- 幹線バス・鉄道と、支線バス・コミュニティバス間のスムーズな乗り継ぎを実現する結節機能の充実

支線

支線バス

- 地域に合った支線バスへの再編
- 再編を推進する行政支援

コミュニティバス

市民協働のコミュニティバスの導入

- 市民が経営感覚を持ち協働により運行するコミュニティバスの維持拡充

【ネットワークの強化】

都心部のバス路線の再編、拠点的バス停の整備、ダイヤシステムの構築

- 目的地の選択の自由度を向上させる拠点の整備
- ネットワークの利便性を高める路線計画と運行ダイヤシステムの構築

【公共交通への意識の向上】

多様な関係機関との連携による地域公共交通網の確保

- モビリティ・マネジメント活動の実施
- (仮称) 地域公共交通政策基本条例を制定し公共交通に関わる市民を含めた関係者の役割を明示

【総合交通戦略の11の指標で評価】

自動車からの交通行動転換(アウトカム)
自動車交通量

バスの利用促進(アウトカム)
路線バス・コミュニティバス利用者数

バスの信頼性(アウトカム)
バスの定時性/バスの速達性

バス利用環境(アウトカム)
バス停・鉄道の人口カバー率

都市機能の集約(アウトカム)
中心市街地の住宅着工件数/幹線バス路線沿線の住宅着工件数

中心市街地のリノベーション(アウトカム)
新規出店店舗数

まちなかの賑わい(アウトカム)
中心市街地のバス降車人数

持続可能性(行財政)(アウトカム)
中心市街地の地価公示価格/幹線バス路線沿線の地価公示価格

交通に対する意識(アウトカム)
市民アンケートでの満足度・充足度

安全・安心な交通環境(アウトカム)
交通事故死傷者数

環境・低炭素(アウトカム)
二酸化炭素の削減量

事例: 岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

地域公共交通網形成計画目標値として設定
+ 幹線バス30分到達圏域(運行時間+待ち時間)の圏域人口

	勢力圏設定(条件)			人口			カバー率
	鉄道	路線バス	コミュニティバス	圏内	圏外	全体	
現状	1,000m	500m	—	203,271	207,559	410,830	49.5
表定速度 20km/h に向上	1,000m	500m	—	235,991	174,839	410,830	57.4

【メッシュ内人口】

- 人口なし
- 1-10人
- 10-20人
- 20-30人
- 30-40人
- 40-50人
- 50-60人
- 60-70人
- 70-80人
- 80-90人
- 90-100人
- 100人以上

■30分到達圏域の設定
----- 現状
—— 表定速度20km/hに向上した場合

・ 幹線バス路線へのBRTの導入により旅行速度を20 km/hに向上し、幹線バス到達圏域が拡大し、幹線バス路線沿線人口が203,271人(49.5%)から235,991人(57.4%)に向上し、人口で32,720人、カバー率で7.9%の向上を目指す。

計画策定のための手引き

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した手引きを作成いたしました。

本手引きは、特に、初めての公共交通に関する計画の策定で、何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が1名又は担当不在の地方公共団体において、計画策定に際し踏まえるべきポイントや、真に検討すべき事項を明らかにする観点からまとめました。

○地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画策定のための手引き

【入門編】

計画策定の背景やポイント、基本的な考え方を記載

1. 網形成計画・再編実施計画策定のポイント
2. 地域の問題点・課題を明確にしましょう
3. 協議会
4. 目標設定、モニタリング
5. これからのサービスの在り方

【詳細編】

計画策定の詳細や各種調査・分析手法、事例等について記載

- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1. 地域公共交通網形成計画作成 | |
| 2. 地域公共交通再編実施計画作成 | |
| 3. 各種調査手法 | 4. 各種分析手法 |
| 5. 協議会等 | 6. アドバイザー・コーディネーター |
| 7. 評価手法について | 8. 地域公共交通再編の事業例 |
| 9. 地域公共交通特定事業等 | 10. Q&A集 |



目的

○地域における公共交通の供給密度について、国内外の他の地域との定量的な比較が、当該市町村の担当者において容易に可能となるような手法の開発を目的として平成23年度よりスタート。

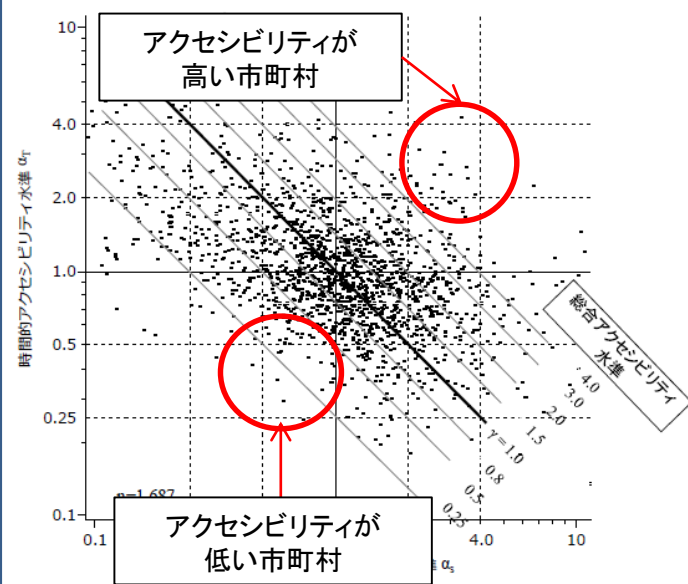
これまでの主な検討

○全国約1,720市町村にて、「駅・バス停数」、「路線長」、「運行本数」より、可住地人口密度に応じた、空間的アクセシビリティ、時間的アクセシビリティ、総合アクセシビリティを算出し、各市町村における公共交通の現状を「見える化」を行った。

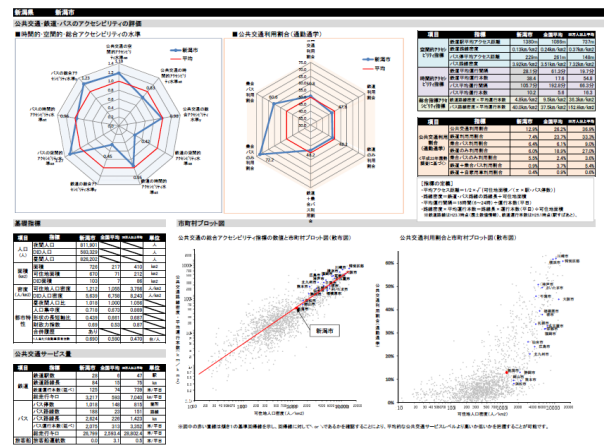
可住地面積、路線延長、駅・バス停数を個別に集計



全市町村の情報をプロットし、アクセシビリティ指標を定式化



各市町村毎に公共交通のアクセシビリティを評価できる「市町村カルテ」を作成



市町村カルテ

図-5 空間的・時間的アクセシビリティ水準の分布状況

地域公共交通に関する研修について

1. 地域公共交通（Ⅰ期）（Ⅱ期）研修

○目的

地方運輸局及び地方自治体において地域公共交通関連業務に従事する職員に対して、交通政策基本法及び地域公共交通活性化再生法の趣旨にも即した業務上必要な知識を修得させ、事務能力の向上及び業務の円滑な遂行を図ることを目的とする。

○対象者

都道府県、政令指定都市、特別区及び市町村に勤務する地域公共交通関係担当職員、地方運輸局等職員

○カリキュラム内容

地域公共交通確保維持改善事業、地方自治体による地域公共交通の取組、学識経験者による地域公共交通確保のための取組、交通事業者による地域公共交通の取組 等

○研修時期

例年1月・6月頃に実施

2. 地域公共交通（地域公共交通ネットワーク再編）研修（平成27年度より新設）

○目的

地方運輸局及び地方自治体において地域公共交通関連業務に従事する職員に対して、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の作成に際し必要な知識を修得させ、事務能力の向上及び業務の円滑な遂行を図ることを目的とする。

○対象者

都道府県、政令指定都市、特別区及び市町村に勤務する地域公共交通関係担当職員、地方運輸局等職員

○カリキュラム内容

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画について、地域公共交通に係る計画の策定手法について、都市計画制度について 等

○研修時期

10月下旬に実施

公共交通メールマガジン

公共交通政策全般について、国民の皆様に広く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。平成23年8月より配信を開始し、これまでに計39回配信している。

配信内容

- ・公共交通政策部によるプレス発表事項や行事(シンポジウム等)
- ・他の地方運輸局等の管内に対してもPRしたい地方運輸局等における取り組み
- ・地方自治体、NPOからの情報提供(取り組み・イベント等の紹介)
- ・今後の国土交通省の動き 等

配信先

配信先としては、地方自治体を中心に、交通事業者、民間事業者(観光関連業者、コンサル等)、NPO関係者、学識経験者、公共交通機関利用者を念頭に置いており、配信件数は毎月約7,000件となっている。

【配信件数内訳】

- ・都道府県 … 約100件
- ・市町村 … 約2,000件
- ・交通事業者 … 約3,600件
- ・その他(民間事業者、NPO、学識経験者等) … 約1,200件

記事見本



平素より、本メールマガジンを御愛読いただきありがとうございます。
 毎朝目も覚めずまいりましたが、読者の皆様におかれましてはいかがお過ごしでしょうか。風邪もはやっておりますので、体調にはお気を付けください。
 さて、毎年この時期は地方運輸局による公共交通関係のシンポジウムが多数開催されており、今年でも、既に開催されたシンポジウムや開催中についての報告の他に、11月に開催予定の東北・九州におけるシンポジウムについてご案内させていただいております。また、本省公共交通政策部が講演を行う全国フォーラムについても紹介させていただきます。いずれも、ご都合が合えば、ぜひ足を運んでいただければと思います。
 それでは、10月配信のメールマガジンは以下の内容でお送りいたします。

10月号目次	
○地域公共交通シンポジウム 11月開催(東北運輸局) …… 2	
○「地域公共交通活性化シンポジウム 2013 in 関東」を開催(関東運輸局) …… 3	
○「自治体交通担当者対象の地域公共交通勉強会」を開催!! ～基礎編・応用編とも大好評～ (中国運輸局・島根運輸局) …… 5	
○「地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム 2013 in 九州」～地域公共交通の未来とまちづくりの発展について (九州運輸局) …… 7	
○「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2013」開催のお知らせ「移動の課題」を本場で語り合う。知り合おう～(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会) …… 9	
○編集後記 …… 11	

地域公共交通シンポジウム 11月開催(東北運輸局)

東北運輸局は、地域に最適な公共交通(地域の足)を確保、維持、改善することが、地域にとって必要かつ重要であることから、国、地方自治体、事業者、地域をよく知る住民の方々の協働がいかに重要かを考えていただく機会として、「地域公共交通シンポジウム 11月開催～みんなで考える地域の足～」を開催いたします。
 皆さまのご参加をお待ちしております。

【シンポジウム】
 日 時 11月20日(水) 13:00～16:30
 会 場 ベストウェスタンホテルニューシティ弘前3階エミラルド
 (青森県弘前市大町1丁目1番地2)
 定 員 150名(先着受付順・参加費無料) ※当日参加も可能です。

定 員 プログラム
 ③開会挨拶 (東北運輸局青森運輸支局長・千田 博一)
 ④開会挨拶 (青森県企画政策部)
 ⑤開会の言葉説明 (東北運輸局企画政策部交通企画課長・柳井 和樹)
 ⑥基調講演 「コミュニティバス計画の要点」
 (新井 隆夫 氏)
 (新井 隆夫 氏)
 「住民一歩一歩のバス事業の取り組みについて」
 (北海道庁都市開発部企画課長・増嶋 肇 氏)

⑦トークセッション
 (パネリスト)
 岩手県立大学総合政策学部教授 元田 良孝 氏
 青森県都市開発部交通企画課長 石野 昭雄 氏
 弘前市都市環境部都市政策課長 鎌田 雅人 氏
 大館市企画政策課長 前田 亮太 氏
 当町企画課長 増嶋 肇 氏
 弘前バス(株)取締役兼会長 堀田 康 氏
 弘前大学学生活動団体H-O-T Managers代表 大野 悠馬 氏
 (モデレーター)
 東北運輸局企画課長 吉田 昭二

【ポスターセッション】(同時開催)
 日 時 11月20日(水) 11:00～14:00
 会 場 ベストウェスタンホテルニューシティ弘前3階ロビー

※シンポジウムの内容を録画した内容で、青森県市町村公共交通担当者向けセミナーを、12月1日(水)、通 青森駅前、ラザレにて開催。

▼申込み方法につきましては、以下のURLからご確認ください。
<http://www.mlit.go.jp/tohoku/index.htm>
 (シンポジウムチラシ10月発行) 2

公共交通利用促進キャラクター 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ろうと決心し、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



※「のりたろう」はパンフレット等に使用して頂くことが可能です。手続き等については国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課までお問い合わせ下さい。

※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。

地域公共交通支援センター

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「地域公共交通支援センター」HPを運営。現在、273件の事例を掲載中。

① 国土交通省ホームページからアクセス



② 地域公共交通支援センターに直接アクセス

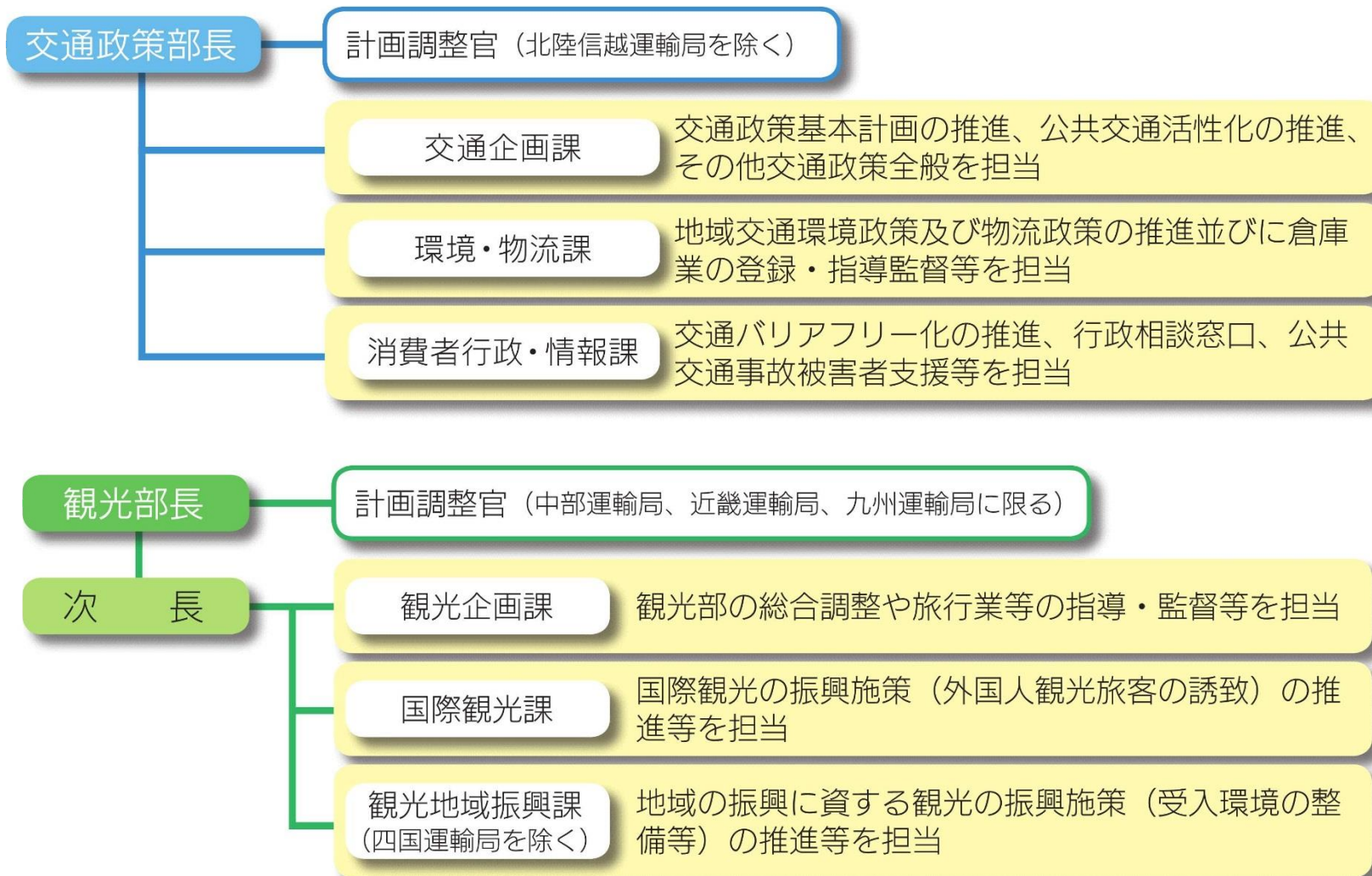


- この7月に地方運輸局の企画観光部と交通環境部を再編し、交通政策部と観光部に再編（国の地方支分部局の部以上で「政策」のついた組織は初！）。
- これにより、運輸支局とともに、地方整備局とも連携しつつ、地域公共交通に対する支援体制を強化。
- また、地域公共交通の多面的な価値をより強調し、地方自治体の関心を得られるよう努力。

交通政策部及び観光部の設置について

- 2015年7月1日、全国の各運輸局に「交通政策部」と「観光部」を設置しました。今後、地方公共団体、交通事業者、経済団体をはじめとする地域の皆様と連携・協力して、地域公共交通の活性化や観光立国の実現などに取り組んでまいります。

＜交通政策部・観光部の組織図＞



コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向けて

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（交通政策部）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。

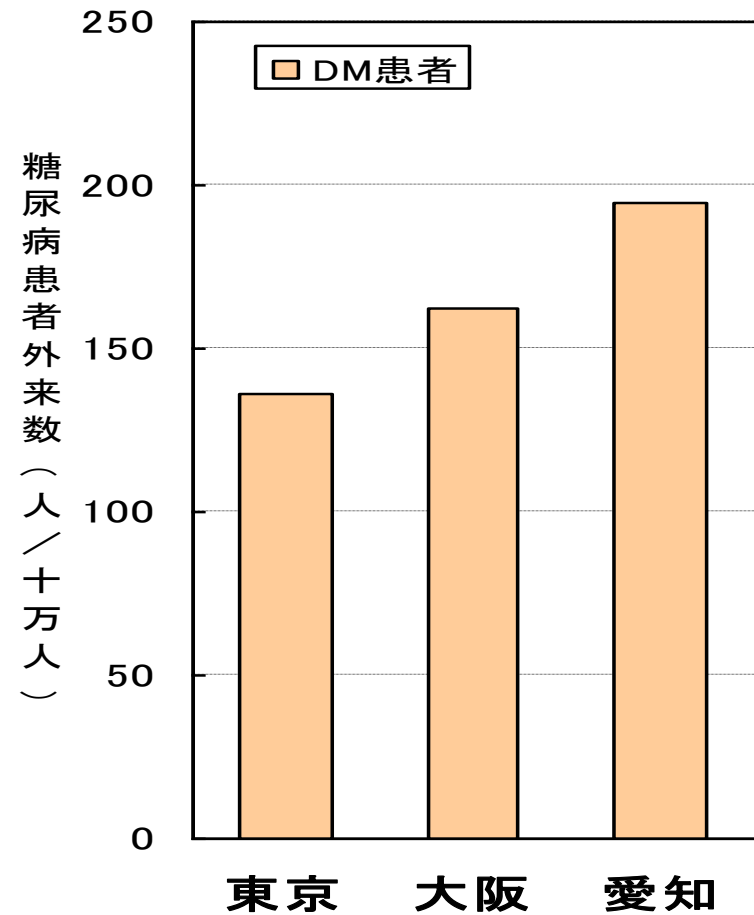
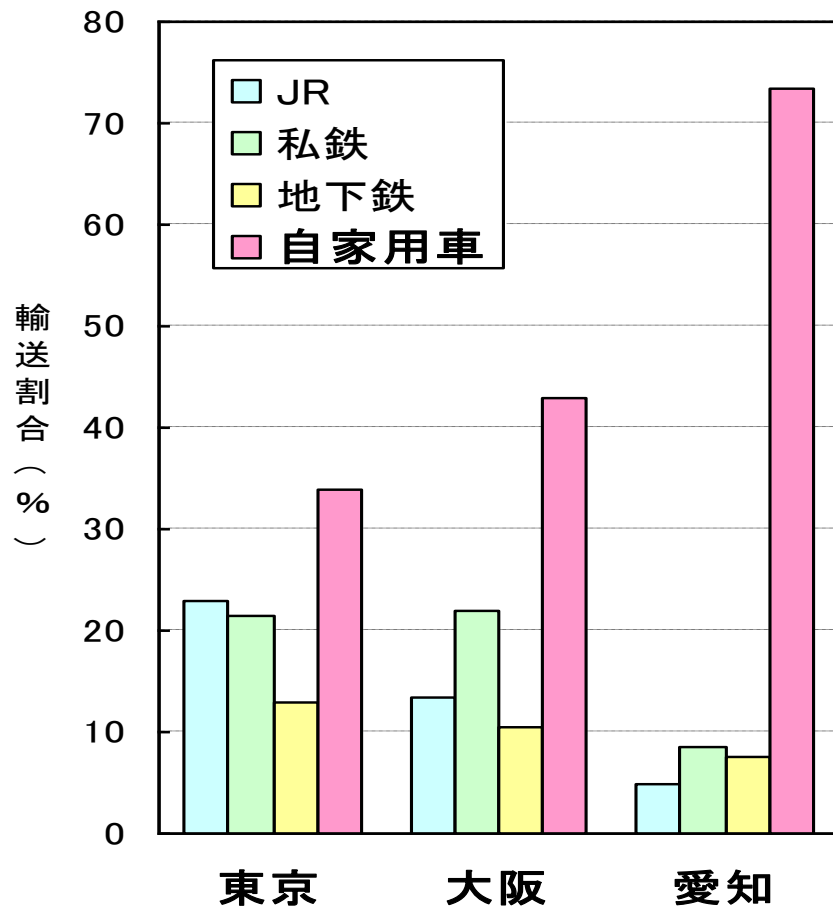
丁寧な情報提供とノウハウの蓄積・共有で取り組み易い環境整備

○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。

生活習慣病の発症には、個人的因子だけではなく
地域の近隣環境因子も一定の影響がある



(為本浩至：肥満と糖尿病, 8: 923, 2009より引用)

都市の車依存度が運動不足をもたらしメタボを生むエビデンス

