

## 第8章 推進体制・役割分担の考え方及び施策実施の手順

### 8.1 推進体制・役割分担の考え方

#### 8.1.1 施策推進にあたっての役割分担の方針

○ 未来に向けたまちづくりを確実に進めていくためには、行政だけではなく、住民や公共交通サービス等を担う交通事業者が、それぞれの役割を果たし、相互の連携を強化したうえで、協働して交通システムを支える取組みを進めることが重要である。

#### 1) 推進体制・役割分担の考え方

基本目標を実現し、持続可能な交通体系を構築するためには、移動の基盤を支える行政だけでなく、活動の主体である市民や公共交通サービス等を担う交通事業者が、それぞれの役割を果たし、相互の連携を強化することが重要である。

高松広域都市圏では、行政だけでなく、市民や地域団体、NPO、企業、学生をはじめ、多くの主体がまちづくりに取り組んでいる。

このような取り組みや仕組みを活用しながら、各種施策を円滑に推進し、持続可能な交通体系を構築する。

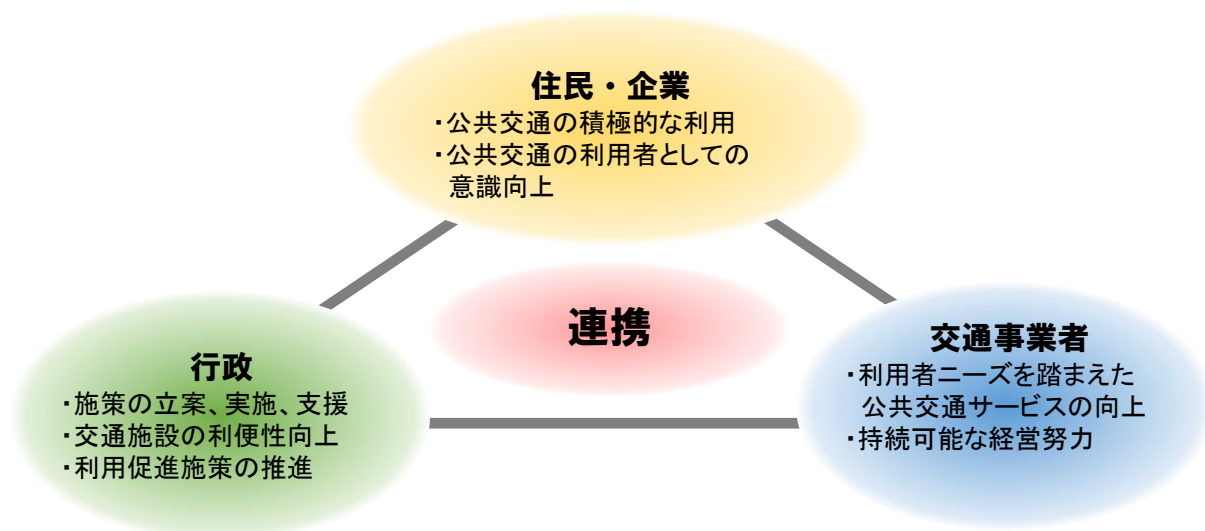


図 8.1 推進体制・役割分担の考え方

## 2) 各主体の主な役割

### (1) 住民・企業

#### 【住民】

- ・自動車を利用しなくても、移動に大きな支障が出なければ、積極的に公共交通を利用
- ・公共交通を自分たちで守り育てる意識の向上
- ・次世代の公共交通を担う子供たちに対し公共交通の重要性に関する教育
- ・地域が主体となった公共交通の維持・確保に向けての検討

#### 【企業】

- ・従業員、来客者が積極的に公共交通を利用できる取り組みの導入
- ・エコ通勤、モビリティマネジメントの主体的な取り組み

### (2) 交通事業者

- ・利用者ニーズ等を踏まえた公共交通サービスの向上
- ・公共交通を持続可能なものとするための経営努力
- ・地域が主体となった公共交通の導入や公共交通利用促進活動への積極的な参画と協働

### (3) 行政

- ・公共交通施策の立案
- ・地域が主体となった公共交通導入への支援
- ・道路等必要な交通施設の整備
- ・公共交通の利用促進に関する施策の推進

## 3) 施策の役割分担事例

	取組み	概要	主な主体			実施自治体
			行政	交通事業者	住民	
バスの利便性向上	地域住民によるバス停の環境改善	地域住民が「バス・ボランティア・サポートプログラム」制度を設立。ボランティアが自宅最寄りのバス停留所の除雪や清掃を定期的実施するなど、地域団体、学校等によるバス支援活動を実施、バス停の環境改善を行っている。			●	珠洲市、神戸市東灘区住吉台、和歌山市、紀の川市他
	既存施設の待合施設としての活用	中心部のバス停において、商工会館や観光物産館の建物内をバスの待合スペースとして活用、商工・観光関係者と連携してバス停の環境改善を行っている。			●	宮崎県諸塚村、豊田市、福井市他
	バスの行き先をわかりやすくする	県、市、バス協会及び交通事業者が連携し、バス車両前面の行先表示を再編。方面別に区分された記号と番号の組み合わせでの表示を実施し、どのバスに乗ればいいのかをわかりやすくし、利用しやすくする。	●	●		大分市、京丹後市、東近江市、久留米市他
周知による利用促進	市広報紙の活用	市内の全世帯へ毎月送付される市広報紙を活用して、実証運行開始1年前から現在まで毎月欠かさず情報提供を行うことにより、コストをかけずに定期的なコミュニケーションを実現、多くの市民のバス認知度を向上。	●			大竹市、京丹後市、上田市他
	タウン誌の活用	地域に多くの読者を有するタウン紙を活用して情報提供を行うことにより、効率的な広報を実施。			●	京都府、松江市他
	交通教育	公共交通に関する啓発、教育に資するため、小学生向けの公共交通に関する副読本を作成し、各学校に配布	●			栃木県
	バスマップを作る	市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体が作成、複数の事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもわかりやすく示すことで、利用しやすくする。		●	●	松江市、大分市、和歌山市、新潟市、岡山県他
持続的な鉄道・バスの運行	サポーター制度の導入	・年会費 1,000 円を支払うことにより、鉄道の乗車券を1割引で利用できる特典があるサポーター会員制度を導入、マイル意識の向上と利用促進を図る。 ・公共交通の車両デザインをより注目を集めるものに改善、改装にかかる資金の調達のため1口 1,000 円のサポーターを募集、およそ1,100万円の寄付金を集め、地域支援のもと列車改装を実現。			●	福井市、京都府、京都市、和歌山市、紀の川市他
	自治会費を運営費に充当	利用者を自治会の構成員に限定した上で、運賃ではなく、自治会費によって運営費を賄うことで、利用者以外も含めた地域全体で支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。			●	川崎市、新潟市、弘前市他
	住民が回数券購入・協賛金供出	地域自治会の全世帯が回数券を購入したり住民協賛金を供出して運営費の一部とすることで、利用者以外も含めた地域全体でバスを支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。			●	山口市、長岡市、新潟市、弘前市他

## 8.2 施策実施手順

### 8.2.1 施策実施手順の考え方

各施策の実施策効果の大きさによって、優先順位や実施手順を設定しても、施策実施にあたってのコンセンサスが得られなければ、実施できない。

そこで、現在、実施に向けての検討が進められている施策からスタートするものとし、施策メニュー相互の関係性や、ステークホルダーの多さや導入に伴う規制の有無等を勘案し、概ねの施策実施手順を設定する。

また、立案した施策メニューは、土地利用に関わる施策と道路ネットワークや、公共交通の利便性向上・利用促進などの交通施策があり、そのうち、交通施策については、公共交通のサービスレベル向上に資する施策と、道路交通に関するサービスレベル向上に資する施策がある。施策の実実施手順の違いにより、「公共交通のサービスレベルは向上したが、行きたい場所にアクセスできていない」、「拠点は活性化したが、その場所へアクセスする交通手段の利便性が低い」、「道路交通が円滑化した一方で、公共交通のサービスが上がっていないので、ますます公共交通利用者数が減少する」等、将来の目指す交通体系と異なるアウトプットが生じることが想定されるために、施策実施手順の違いによる効果の違いを分析することが必要である。

そこで、施策メニュー相互の関係性等を整理の上、考えられる施策実施手順に関する効果を検証し、施策実施順序を設定する。

#### <「施策メニュー相互の関係性」・・・>

立案した個別施策メニューについて、都市計画道路整備などの単独で実施できる施策と、新駅整備を受けた運行本数の増便等、施策相互の連携により、実施できる施策とがある。

そのため、施策実施にあたっての実質的な期間・スケジュールを考慮することが必要であるため、立案した施策メニューについて、相互の関係性を整理する。

#### <「ステークホルダーの多さ」・・・>

施策実施にあたっては、周辺住民・事業所、交通事業者、公共交通等利用者など、多くのステークホルダーが存在する。施策を実施するためには、そのステークホルダーの方々の合意形成が不可欠であり、その種類が多いほど、その事業は複雑化するものと判断できる。

ステークホルダーとの関係性が複雑なほど、合意形成に必要な期間は長くなることが想定されることから、個別施策ごとにそれらを考慮して、施策実施手順を検討する。

#### <「導入に伴う規制」・・・>

立案した施策メニューの中には、「拠点流入規制」や「バス専用レーン化」などの規制を伴うものもあり、それらについては、交通管理者との協議が必要となる。

したがって、導入に伴う規制の有無を考慮して、施策実施手順を検討する。

## 8.2.2 施策実施手順の検討

### 1) 土地利用施策に関する考察

拠点内への居住・施設立地誘導策及び拠点外の土地利用抑制を図ることにより、拠点を目的地とする移動は増加することが推察される。

しかしながら、種々の交通施策が整わなければ、人の移動ルートが変わるだけであり、公共交通を軸とした都市構造に発展することはないものと考えられる。

したがって、拠点機能強化だけでなく、拠点へのアクセス性向上や拠点間相互の連絡強化など、公共交通の利便性向上に寄与する施策を並行して実施していくことが必要である。

### 2) 拠点間・拠点内・拠点内外のアクセス性向上に資する

#### 公共交通のサービスレベル向上施策に関する考察

公共交通のサービスレベルを向上しただけでは、最も便利な交通手段である自動車に競合することは困難であり、サービス向上に必要な費用に対して、得られる便益は小さいものと考えられる。

また、自動車利用の抑制にも資する道路空間再編や広域拠点内駐車対策、流入抑制策によって、自動車利用の抑制を図り、公共交通利用への転換を促進することが必要である。

一方で、自動車でのアクセスが不便な地域に対して、鉄道等の他交通手段を利用してまで来訪するほどの公共交通の利便性が広域拠点全域に備わっていないことから、そのような施策を一方向的に講じた場合、それに対する反対者からの不満や、自動車の利用が抑制されない他の地域への目的地変更などの動きが発生することから、それら施策については、拠点の魅力向上と合わせて行うことが必要である。

また、バス施策について、集約型都市構造を支えるための、バスネットワークの大幅な再編にあたっては、これまでバス一本で移動することができた移動に対して、鉄道の乗継が必要となるため、乗継抵抗が大きい場合には、バス利用が不便になる場合も生じる。そのため、バスで行きたいところに行くことができるよう、目的地となる種々の施設の拠点内への集積を図ることが、拠点を基点とするバスネットワークの再編には必要不可欠であるものと考えられる。一方で、バス利用者は現状として少なく、バスの継続的な運行にあたっては、バス運行の効率化を図ることが喫緊の課題となっている。したがって、バスの利用状況を踏まえ、集約型都市構造を支えるネットワークへの再編を弾力的に図っていくことが必要である。

### 8.2.3 施策実施手順

前項までの考察を踏まえ、施策の実施手順を以下の通り設定する。

なお、本項で設定した実施手順については、都市圏全体でみた場合に望ましいと考えられる手順であり、本計画を受けて各市町等で検討するアクションプランにおいては、地域の現状や将来動向を踏まえ、集約型都市構造への移行を前提として、柔軟に実施手順を立案することが望ましいものとする。

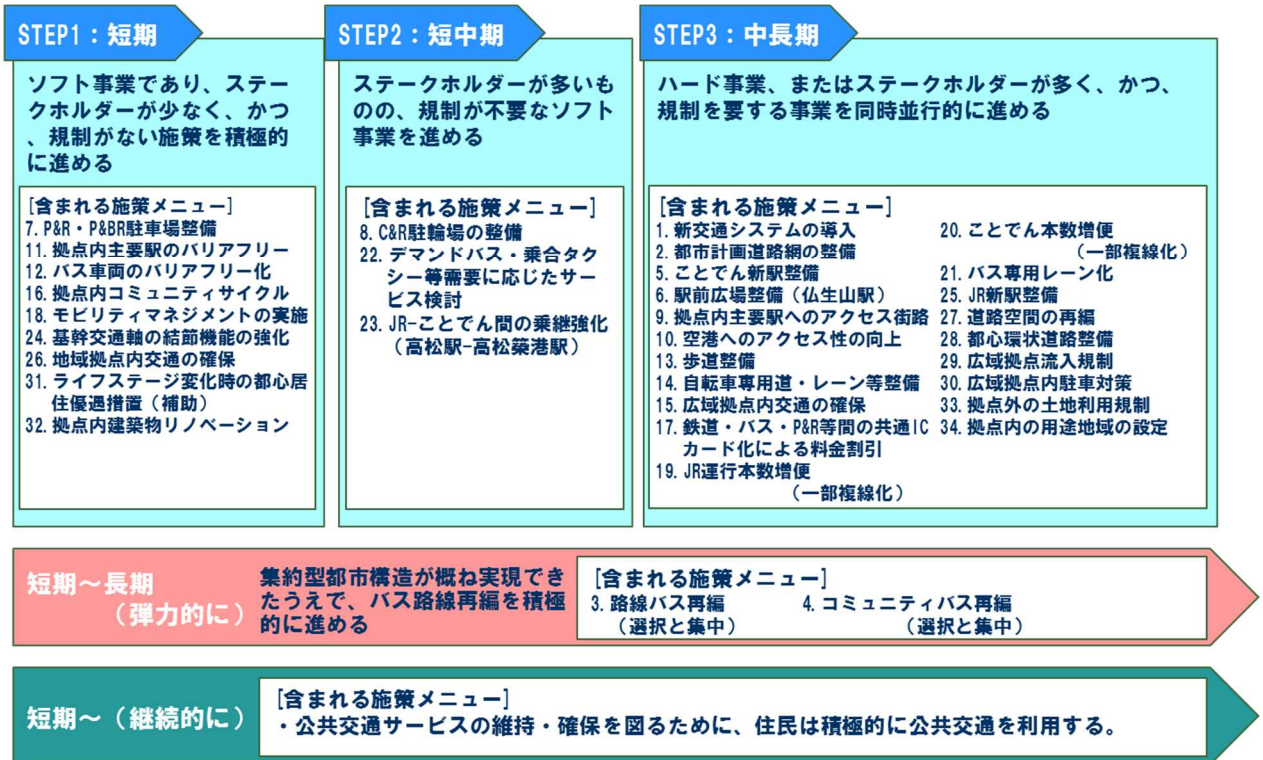


図 8.2 施策実施手順