公共交通セミナー in 四国
～持続可能な地域公共交通網の形成を目指して～
2017.3.15

地域公共交通計画の意義と策定手順

神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻

喜多 秀行

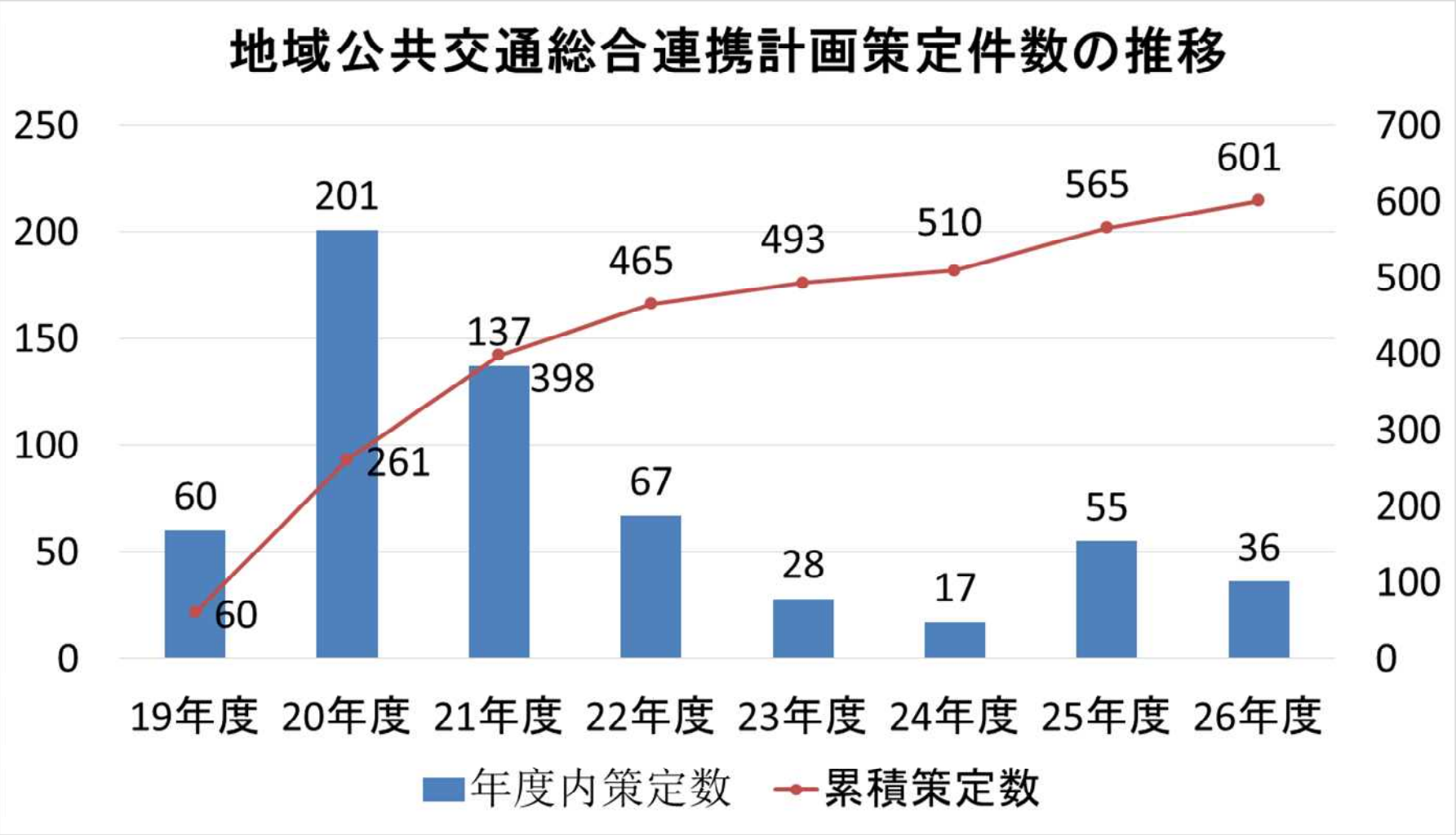
地域公共交通計画の策定機運

- 平成14年： 乗合バス市場の規制緩和
  → 地域の足は地域（自治体）で確保
- 平成19年： 地域公共交通活性化・再生法
  → 活性化・再生総合事業による連携計画策定支援

➢ 当初の2年間で250以上の自治体等が法定協議会を設置し，地域公共交通総合連携計画という名の地域公共交通計画の策定を一斉に開始した．

さまざまな課題が明らかになってきた．例えば…，

地域公共交通計画の策定機運



（出典：四国運輸局）

地域公共交通計画の策定機運

- 平成14年： 乗合バス市場の規制緩和
  → 地域の足は地域（自治体）で確保
- 平成19年： 地域公共交通活性化･再生法
  → 活性化･再生総合事業による連携計画策定支援

↓

- 当初の2年間で250以上の自治体等が法定協議会を設置し，地域公共交通総合連携計画という名の地域公共交通計画の策定を一斉に開始した．
- さまざまな課題が明らかになってきた．例えば…，

現場で起こっていること

- 連携計画や活性化・再生事業に対する認識が十分でないため，顕在化した問題点に対する対症療法的な対策を計画と位置づけ，地域の抱える問題の本質に踏み込めないケースや総合的な視点に基づく計画策定がなされないケースが見られる.
- コミュニティバス運行等の運送事業は，連携計画が目指す地域の姿を実現するための手段であるにもかかわらず，実施したい事業を実施するための連携計画づくりが行われるケースが見られる.
- 自治体内での認識の違いから，計画づくりの必要性が共有されず，必要と考えられる計画づくりが実施に移されないケースが見られる.

交通政策基本法と関連制度

- 平成25年： 交通政策基本法
  → まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- 平成26年： 改正地域公共交通活性化・再生法
  → キーワード：地方公共団体が中心，「まちづくりと連携，面的な公共交通ネットワーク
  → 地域公共交通網形成計画，地域公共交通再編実施計画

➢ 国による「交通政策基本計画」の策定に加え，地方自治体（協議会）による「地域公共交通網形成計画」，「地域公共交通再編実施計画」の策定が，孜々として行われている．

よりよい計画づくりのために

- 地域公共交通計画をより有意義なものとしていくためには，地域公共交通計画の意義や必要性，そのあり方などに対する共通の認識を形成し，計画策定の趣旨に則った計画づくりを行うことが大事．

講演の内容

1. 社会資本としての地域公共交通
2. 地域公共交通計画策定の必要性と意義
3. 地域公共交通に関係する主体とその関係
4. 各主体が果たすべき役割
5. 地域公共交通計画の考え方
6. 地域公共交通計画の策定手順
7. いくつかのポイント

1. 社会資本としての地域公共交通

公共交通と行政の役割

各家庭に自家用車が普及するまで

- 公共交通の役割は現在に比べて格段に大きく、多数の利用者が見込めた。
- 路線バス事業にはそれなりのうまみがあり，事業者が積極的に事業を展開・拡大するインセンティブが存在。
- 事業者が事業意欲に基づいて事業を展開するのに任せておけば、住民が必要とする交通サービスが確保できる時代。

↓

- 行政（国）の役割は、主として、過当競争による不効率が生じないよう需給調整政策を講じること。

公共交通と行政の役割

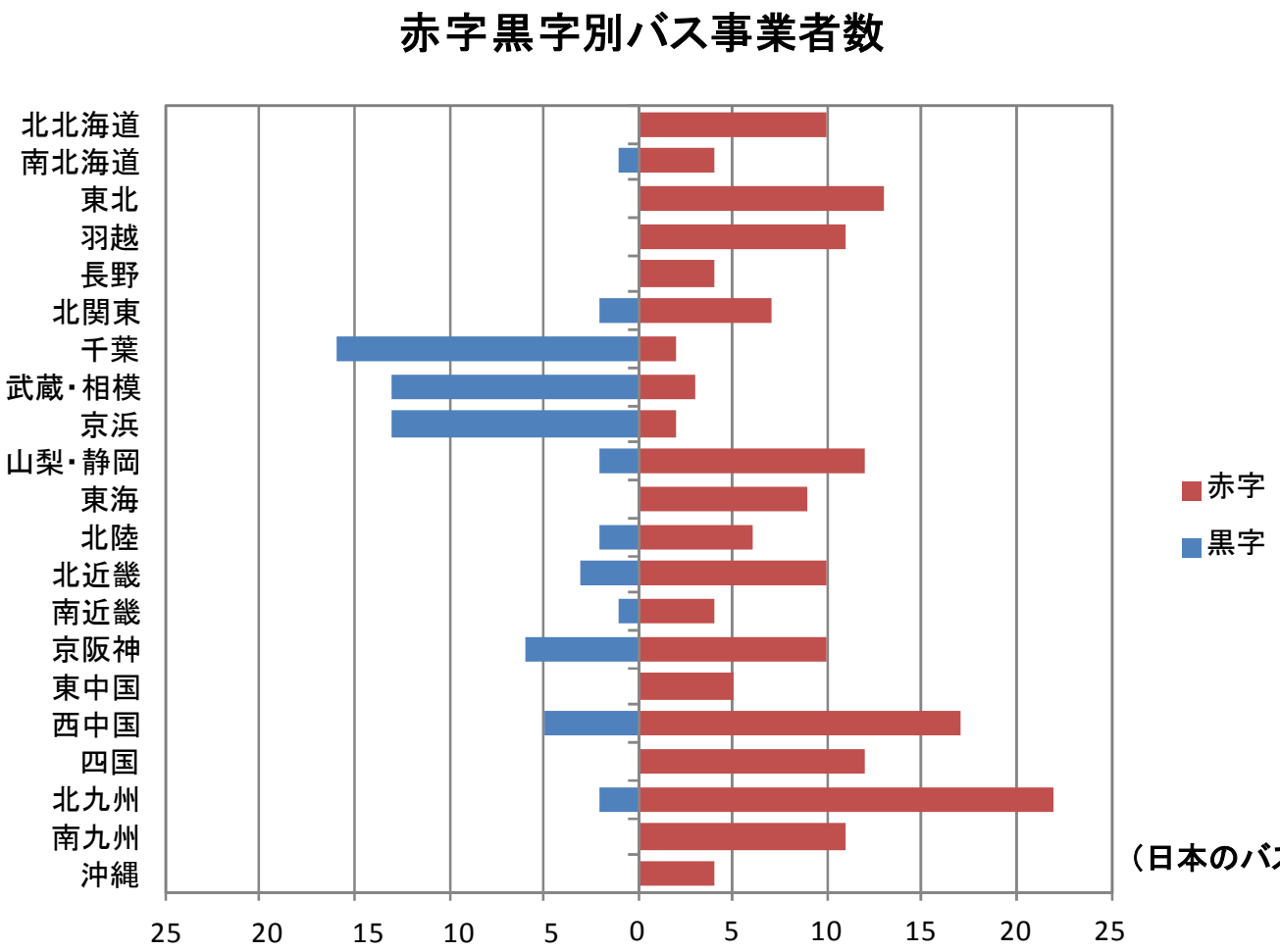
モータリゼーションの進展後

- 利用者が激減し、交通産業としての交通事業者が事業を維持できない状況の発生

↓

- 行政（国）が市場を整備し、あとは交通事業者に任せておけば必要な公共交通サービスが住民に提供される、というよき時代の終焉

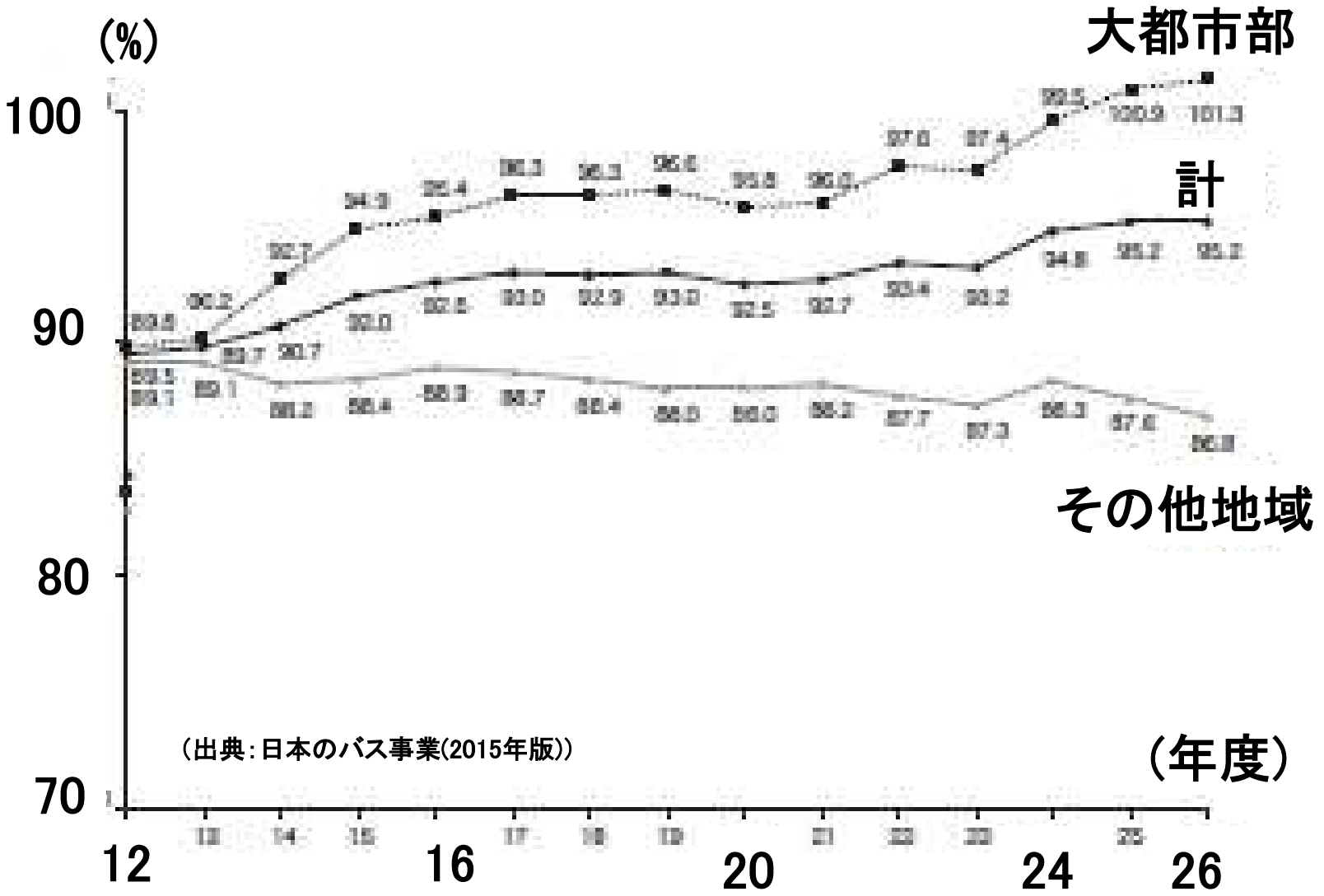
赤字基調の乗合バス事業



（日本のバス事業(2015年版)を基に作成）

多くの地域で公共交通がビジネスとして成り立たなくなっている。

乗合バス事業の年度別収支率の推移



(出典:日本のバス事業(2015年版))

産業資本から社会資本へ

公共交通がビジネスとして成り立たない地域

（利潤追求を目的とする）民間事業者に委ねるだけでは
社会的に必要なサービスが供給されえない。

「社会資本」の定義

“私的動機にのみ委ねた場合，過小供給となってしまう財またはサービス”

＊私的動機：　利潤追求

公共交通は“社会資本(インフラ)”と捉えるべき

インフラとして整備（=公共調達）するための計画づくり
→社会資本整備計画としての地域公共交通計画

社会資本としての公共交通整備

- 行政自らが住民に対して必要なサービスを確保しなければならないため，地域の実態を最もよく知っている基礎自治体に委ね，国は自治体を支援するという方向に舵をきったというのが実態

他方，公共交通がビジネスとして成り立つ地域では…、

- 産業資本として，事業者のビジネスマインドに基づき（利潤が最大になるように）公共交通サービスを販売すればうまく行く.

主役の交代

国＋事業者 → 自治体＋住民*

国による補助行政	自治体による直轄行政
事業者が公共交通サービスを提供することへの支援	事業者からサービスを調達しながら自ら住民に対して公共サービスを供給

（策定すべき計画）

事業者による交通事業計画

地域（自治体，協議会）による地域公共交通計画

＊「自治体＋住民」と主体が2つあるように見えるが，本来は「自治体＝住民」である

2. 地域公共交通計画策定の必要性と意義

地域公共交通計画の必要性

河川や道路（社会資本）を整備する際には河川計画や道路計画を策定する。

なぜか？

- 社会資本整備が公的主体により実施され，その財源として税が投入される
- 整備計画が効率的かつ効果的であることを示し，社会的合意を得ることが欠かせない
- 公の意思としての計画

●技術的,経済的,社会的観点から検討し，最良の案が選択される.
●別途、豪雨により破堤した箇所へ応急的な対応を行うことはありうる
→ 応急的な対応ばかり:“場当たり行政”のそしりを免れない.

地域公共交通計画の必要性

どの高さまで堤防を築けばよいのか？

→ （局所的には、対岸の堤防より50cm高くすればよい）
→ 地域として、どのような順序でどの高さまで整備するのか

ある協議会でのひとコマ

- 委員A(公募委員)： 計画づくりに500万円も使うより、バス事業者に頼んで最も効果的なところにバスを走らせてもらったほうがよっぽどマシだ。
- 委員B(バス事業者)： 市の方でどこにどれだけ走らせればよいかを決めてもらえれば走らせることはできるが、事業者が決めることはできない。
- 委員C(市役所)： どこにどれだけ走らせるのがよいかを決める判断基準がないため、今の段階では示せない。

地域公共交通計画策定の意義

- 個別事業の必要性や優先度が示されているため，事業実施の妥当性や予算獲得の根拠となる.
- 住民や議員からの要望に担当者が個別に悩まなくてよくなる.
- 地域公共交通計画の計画期間は首長の任期より長い．首長の意向に過度に振り回されなくなる.
- 地域の活性化と発展の大方針に沿って，まちづくりや地域振興策等の施策との連携が図れる.
- 計画に沿って事業を進めることで，担当者が交替しても行政の継続性と技術の継承が確保される.
- 関係主体間の役割分担を踏まえた連携と協力がうまく行く.

3. 地域公共交通に関わる主体とそれらの相互関係

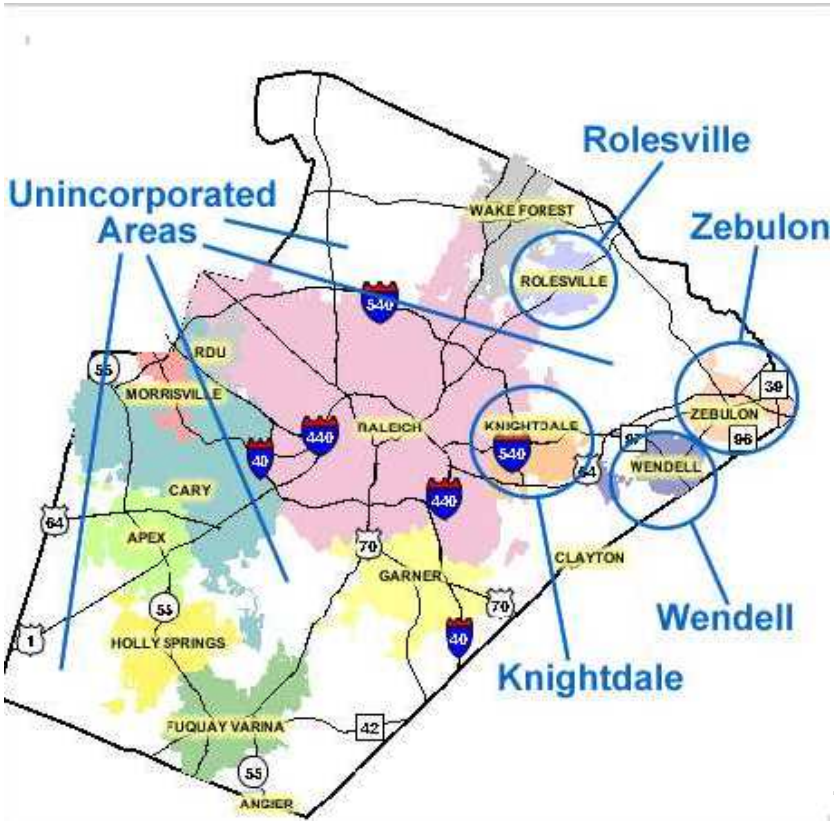
住民の代理人としての自治体

「自治体＋住民」？ 「自治体＝住民」 ？

- 米国にはどの市町村にも属さない場所（un-incorporated area：非法人地域）というのがある(州には隙間はない)。

  ex.スタンフォード大学

- 開拓時代に荒野に入植した人々が徐々に集落をつくり、それをもとに市町村が形成された名残とも考えられる



住民の代理人としての自治体

- 開拓当初は生活に必要なサービスを個人が個々に行っていた
- 複数の住民が共通して必要とするサービスについては共同で専門家にサービスの供給を委託し調達した方が合理的な場合あり.
- 地域住民が遍く必要とするいくつかのサービスについては，自治体という組織をつくってまとめて委託し提供されるサービスの対価として税を支払う.
- 日本でも考え方の基本は同じであるべき，自治体というものが住民とは独立して存在し，何でも面倒を見てくれるという思い込み.

住民の代理人としての自治体

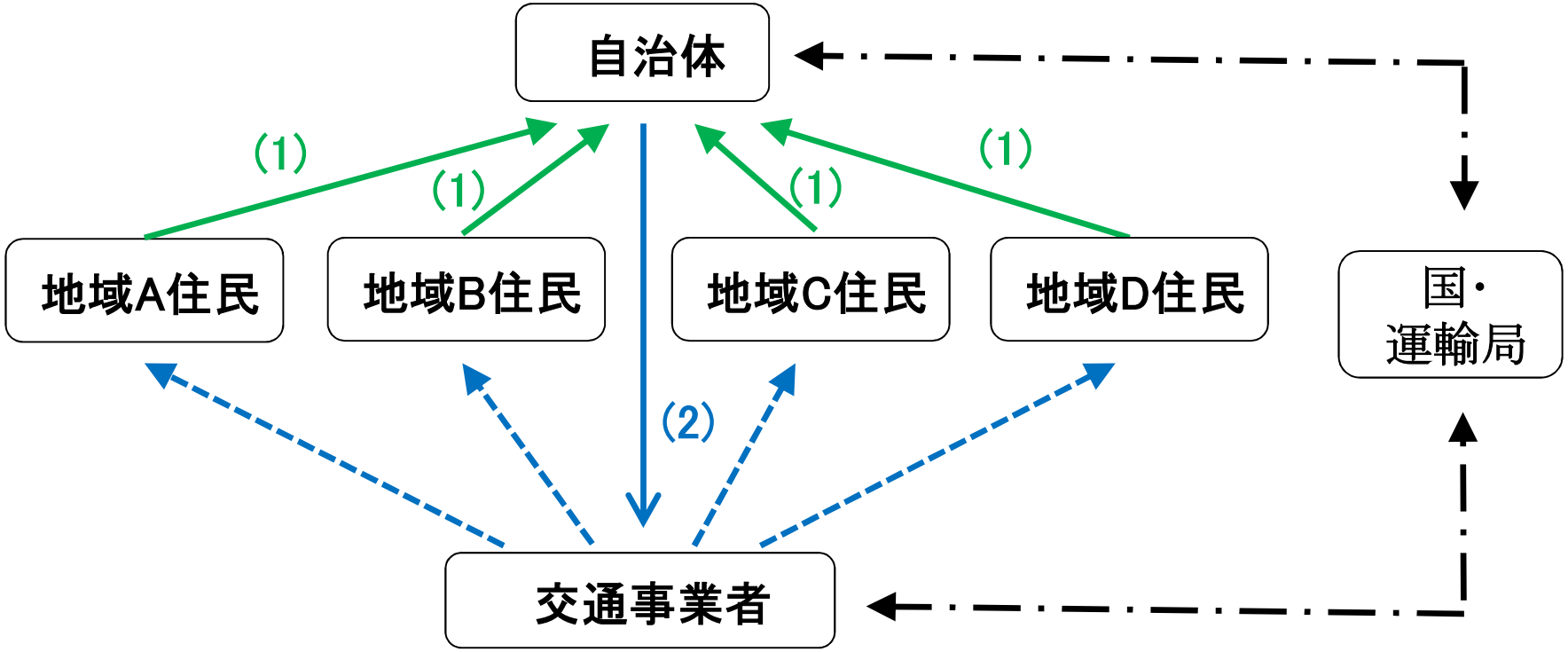
- 提供を委託したサービスは受け手側である住民が必要と考えて委託したものであり、決して誰かから与えられるものではない。
- したがって、自治体に対する住民の意識は、“自治体が何をしてくれるか”ではなく“自治体に何をしてもらうか”であるはずである。
- とすると、そこで必要となるのは“委託するメリットとその対価の比較”
- 具体的には“自己調達した場合のサービスの量・質と対価のバランス”についての住民の選択である。

住民の代理人としての自治体

- これまでは、過去からの積み重ねの結果として、暗黙の合意によりサービスの種類と対価が決定されていた場合も少なくない
- 一度原点に立ち戻り，今後、いかなる種類のサービスをどの程度の質・量で委託するのか、そしてそれにどれだけの対価を支払うのかという“委託すべきサービスの選択”が重要になるであろう。

（近年「新たな公」と呼ばれるもののうち「現在の公（=官?）」よりずっと前から存在していたものも少なくない）

二層の委託・受託関係



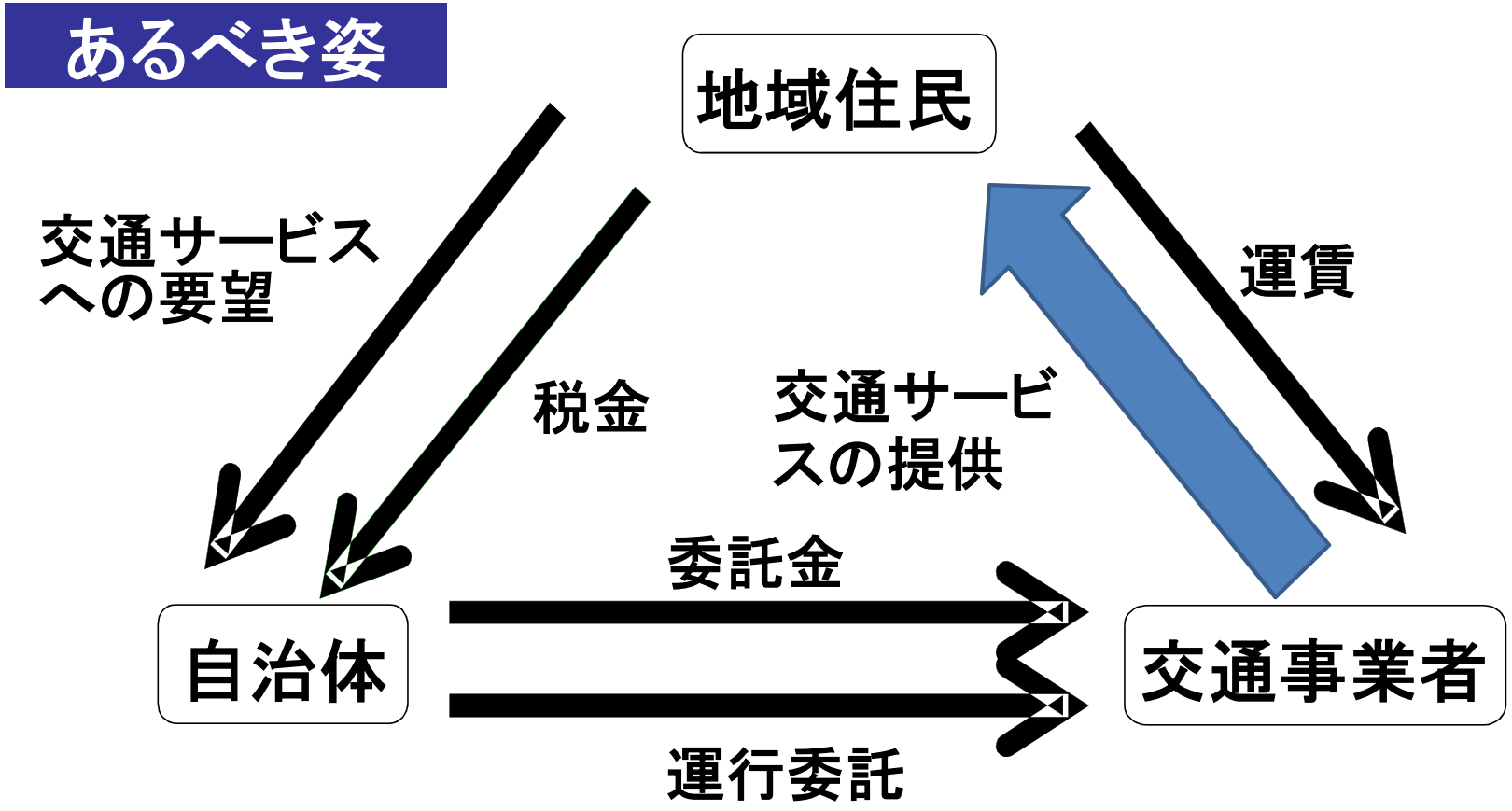
(1)住民(委託者)が自治体(受託者)に「サービス」の供給を委託し,対価として税を支払う.

(2)自治体(委託者)が交通事業者(受託者)に住民への「サービス」の供給を委託し,対価として委託料を支払う.

二層の委託・受託関係

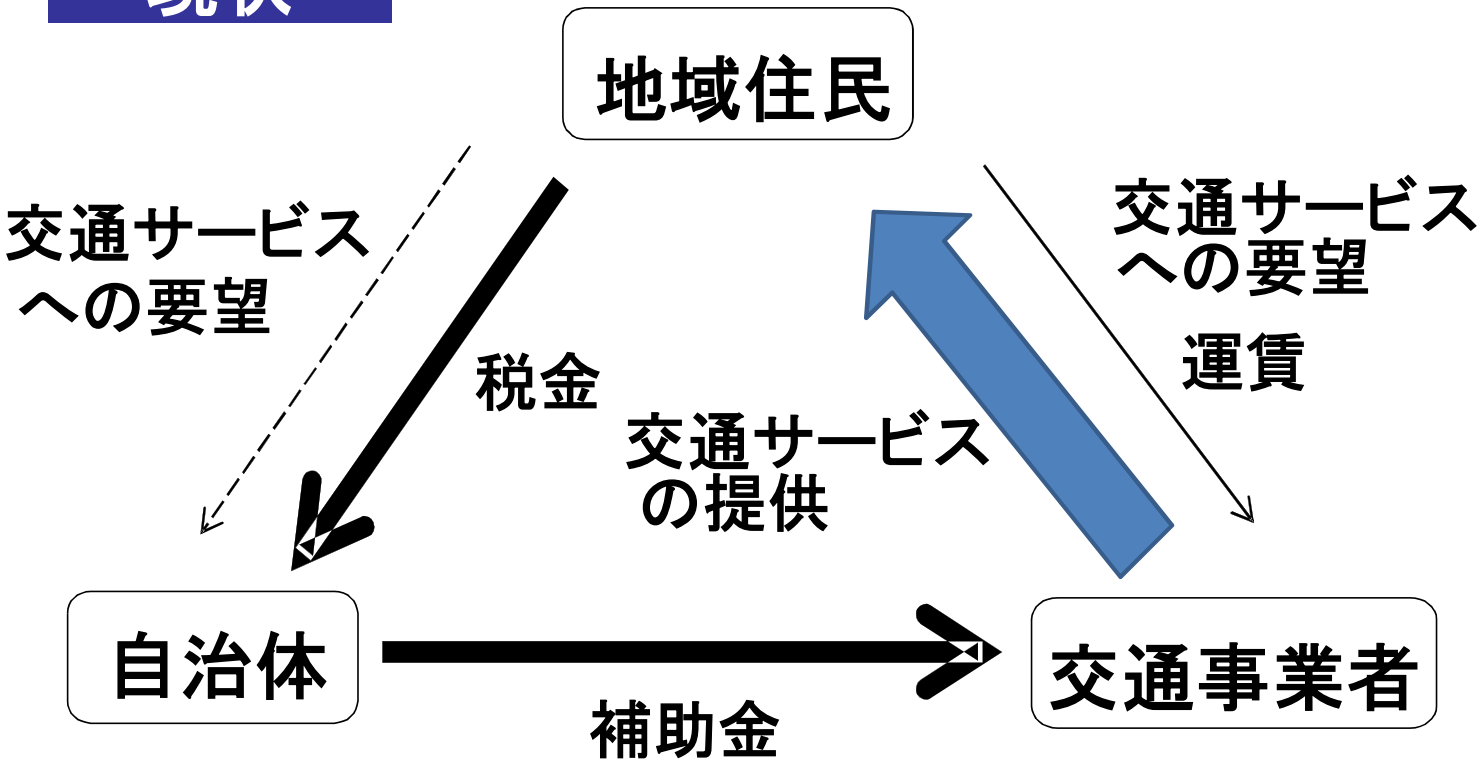
- 本来、自治体は、住民から交通サービスに関する要望を集約し（住民：principal、自治体：Agent）、その内容に従って、自治体が運送事業者に運行委託を行う（自治体：principal、事業者：Agent）役割を担う。
- また、自治体は、住民から徴収した税金を、補助金として運送事業者に分配する役割を担う。
- この2つのprincipal-Agent関係が正しく認識され、適切に運用されることによって、運送事業者から適切な交通サービスが提供される。すなわち、公共交通が、住民のための真の公共交通となることができる。

三主体の相互関係



三主体の相互関係

現状



4. 各主体が果たすべき役割

住民が果たすべき役割

「活動機会＊の保障水準」と「そのための負担」の「組合せ」を地域社会の総意として適切に選択すること

＊ 必要な場合に買い物や通院がどこまでできるのか

① 「活動機会の保障水準」と「支払ってよいと考える負担額」の組み合わせ

② 「サービス水準」と「提供コスト」の組み合わせ

③ ①の「支払意思額」と②の「提供コスト」を比較し最も”お得感”のある「サービス水準」を選択

住民が果たすべき役割

「活動機会の保障」　（需要側）

“どの地区にも最低一日〇便のバスを走らせる”という基準は，それ自体意味を持たない．

⇨ “それによって何ができるか”が本質（交通は派生需要）
→ 買い物ができる，医者にかかる，孫に会う，etc.

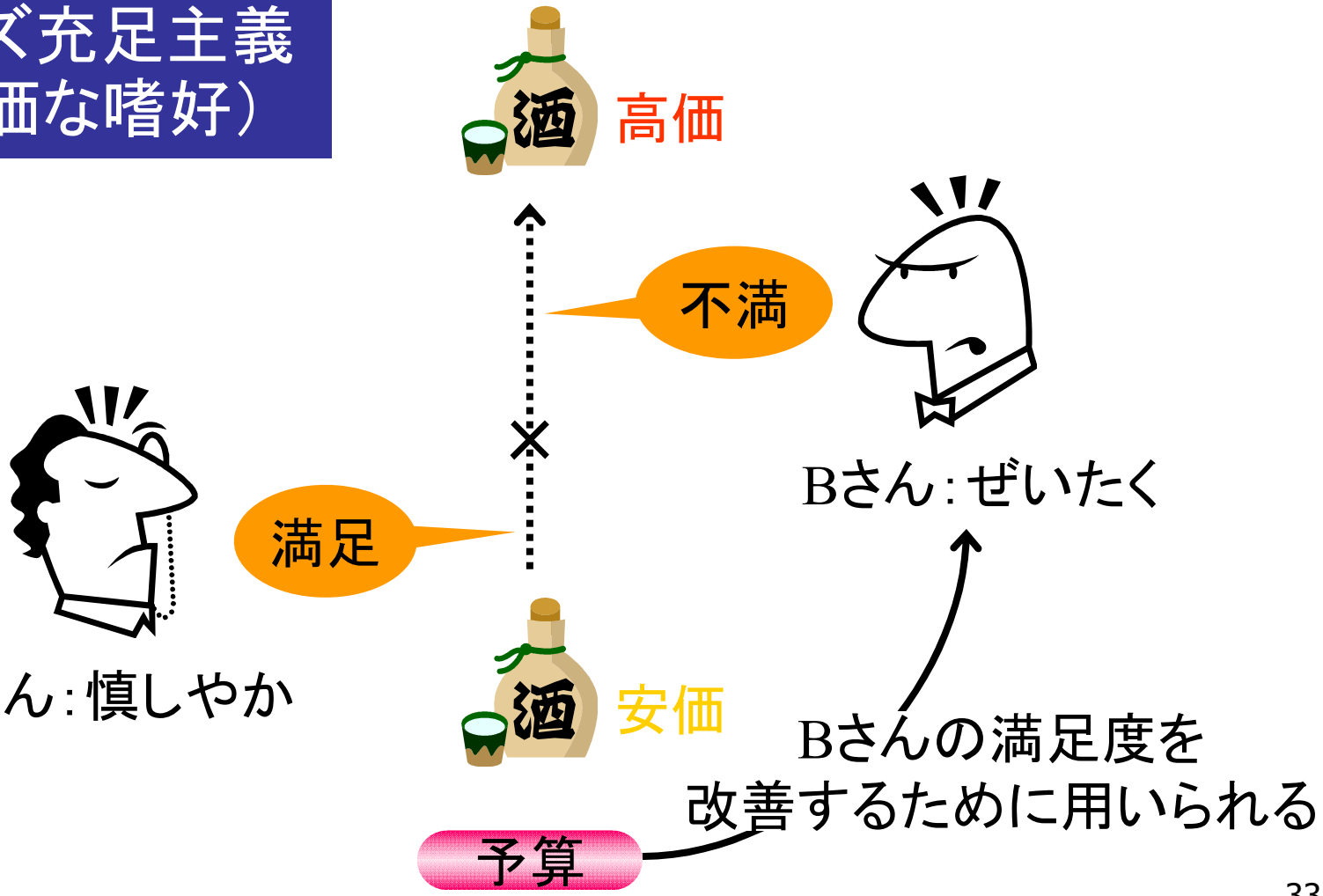
生物的生存＋社会的疎外の回避

移動ニーズ

・移動制約が強い場合は顕在化しない可能性あり
・“慎ましやかな人”より“贅沢な人”に目が向いてしまう

ニーズ充足主義の陥穽

ニーズ充足主義
（高価な嗜好）



住民が果たすべき役割

基本原理

「活動機会」と「負担」の組み合わせを選択

① 確保したい活動機会と便数の検討

便数と活動機会の関連性の検討

② ①のために負担してよいと思う運賃水準の検討

「活動機会の保障水準」と「負担」の組み合わせ

③ 費用負担（利用者/行政/地域）のあり方の検討

・運賃・補助金＋沿線地域の負担の要否・是非

交通事業者が果たすべき役割

より魅力的なメニューづくり
–サービスと価格の組合せ–

（供給側）

① 「サービス水準」と「提供コスト」との対応づけ
② 提供形態、運行形態、路線網、ダイヤ等の見直し
③ 地域資源の活用
　　他の輸送サービスの集約化等も視野に入れて

↓

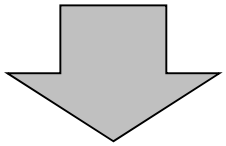
IT技術の進展を踏まえた展開も

住民が果たすべき役割

両者のすりあわせ

- 従来は，“住民の要望を自治体の予算制約が刈り込む”という考え方が一般的 ➡ 刈り込み限度としての「ミニマム基準」
- 私物(ex. スマホ，コート)を買う時は，品質と価格を勘案して買う.
- 社会資本も本来は、

- 現実には必ずしもリンクしておらず，地域による主体的選択とはいえなかった.



住民が果たすべき役割

「活動機会の保障水準」と「そのための負担」の「組合せ」を住民が選択するという考え方（=地域公共交通計画）

① 「活動機会の保障水準」と「支払ってよいと考える負担額」の組み合わせ

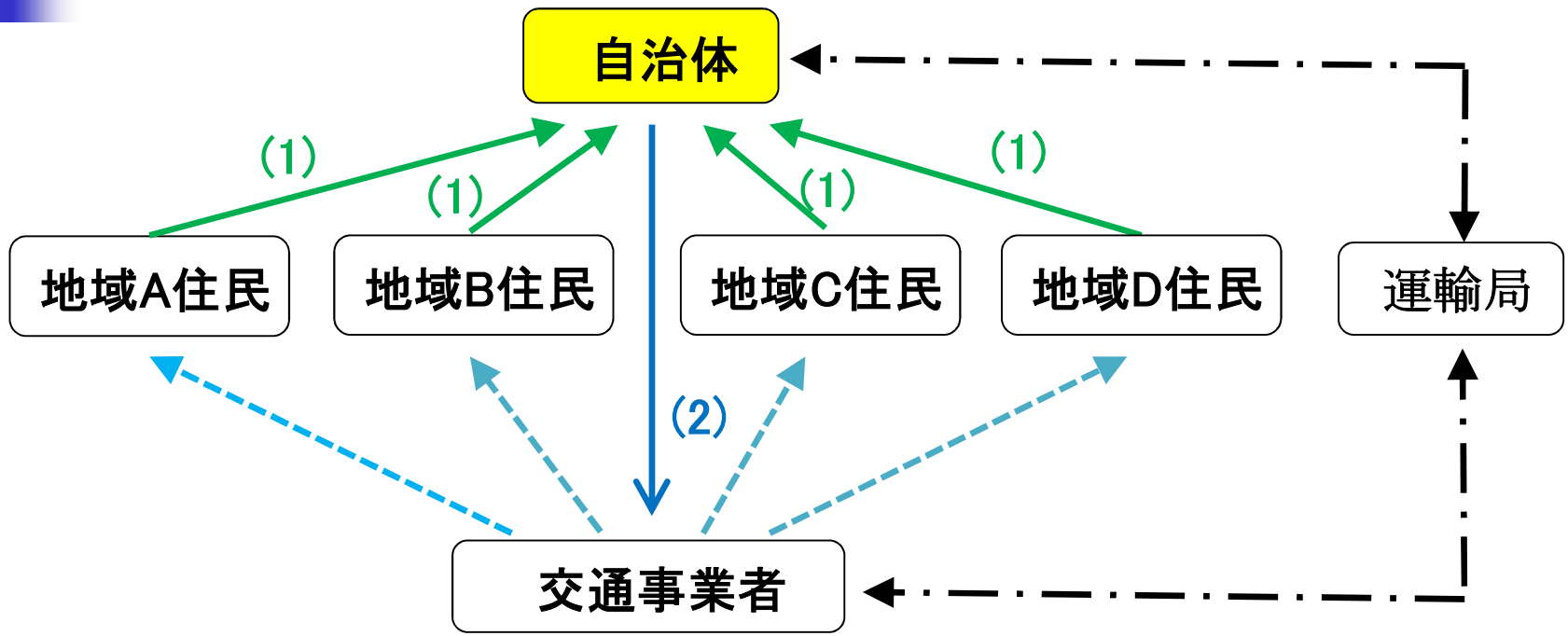
② 「サービス水準」と「提供コスト」の組み合わせ

③ ①の「支払意思額」と②の「提供コスト」を比較し最も”お得感”のある「サービス水準」を選択

住民だけでは手に余る

住民の代理人である自治体に委託

自治体が果たすべき役割



- 住民から「サービスと負担の組み合わせ(に関する選択結果)」を受託し，対価としての税を受け取ってそれを調達することを住民に約束.
- 住民が提示した「負担」を超えない価格で，住民が求める「サービス」を提供する能力を持った交通事業者を選定し，委託契約を結ぶ.

➡ 上記を整理したものが「地域公共交通計画」

以上を検討フレームにまとめると

利用者

- 活動機会の種別
  買い物，通院，通学，社交，娯楽，etc.
- 活動時間
- 活動機会の質

提供者

- ダイヤ
- 路線網
- 車両
- 運行形態
  定時定路線，セミ/フルデマンド，etc.
- 運行手段
  バス，乗合タクシー，自家用有償運送，タクシー券，etc.

非利用者

利用可能価値，存在価値，外部経済，利他の実現，etc.

活動機会の保障水準（支払い意思額） ⇔ 選択 ⇔ **サービス水準（提供費用）**

事業計画から交通計画へ

前述の交通計画は，交通事業者が策定する事業計画とは本質的に異なる．

	事業計画	交通計画
事業者	事業者による事業計画	
自治体	自治体による事業計画	自治体による交通計画

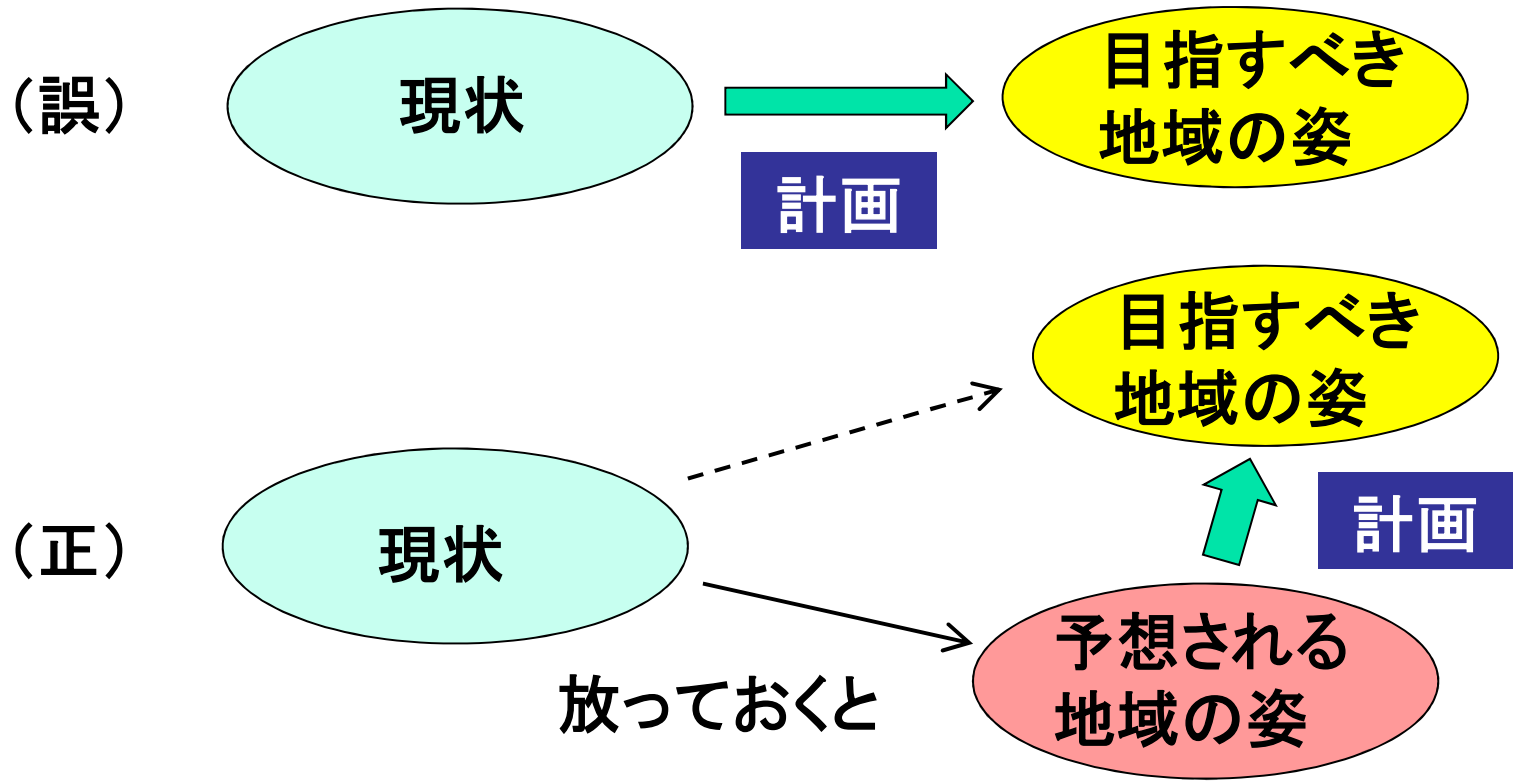
個別の事業計画の策定に留まり，交通計画の検討はまだこれからの地域も多い．

5. 地域公共交通計画の考え方

“計画”とは？

「計画を策定する」という概念に対する認識が必ずしも共通でない.

→ 現場における混乱のひとつの原因



地域公共交通計画とは

地域公共交通計画：

- 目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画
- “地域公共交通計画”は単独では存在し得ない.

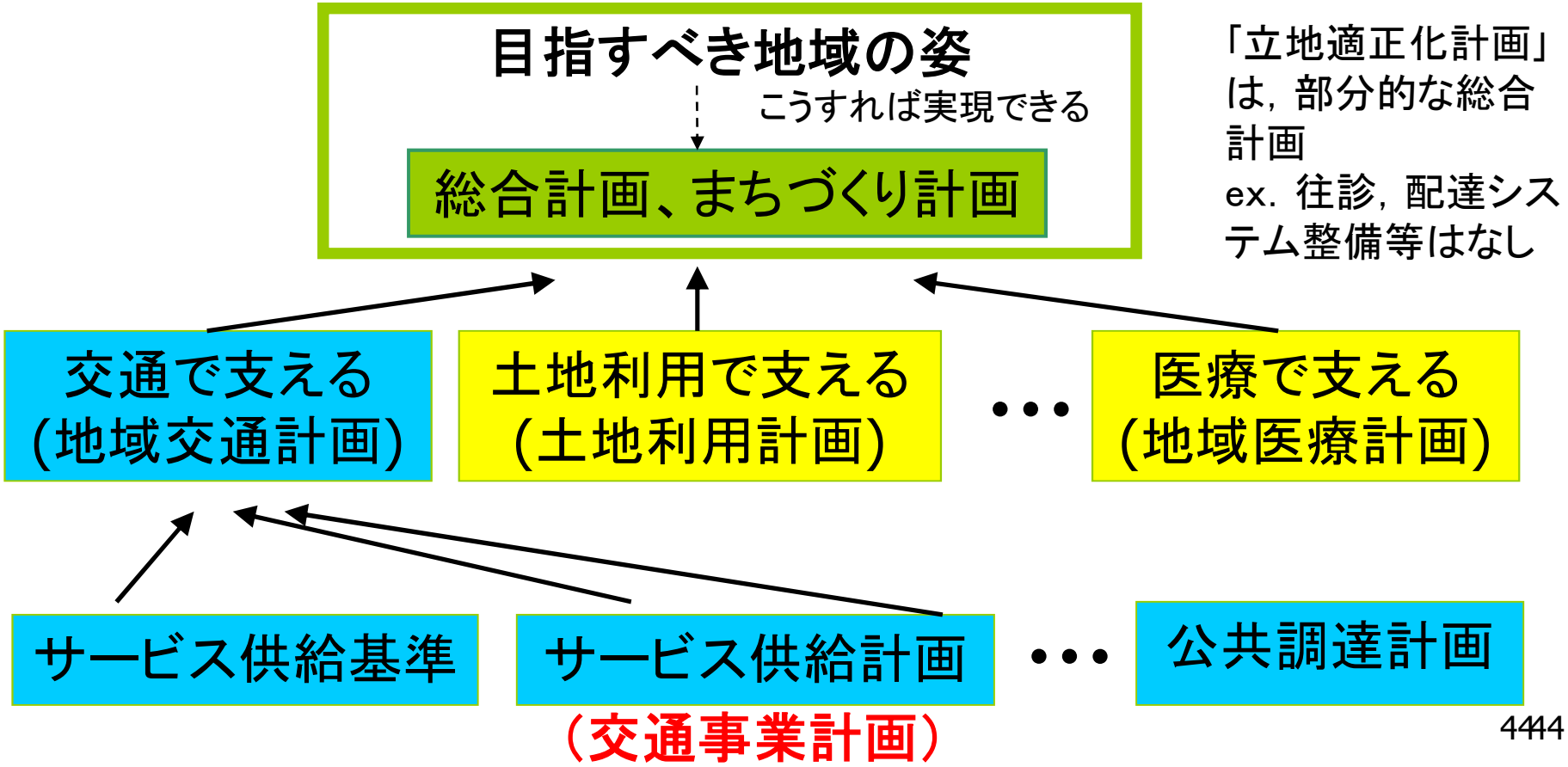
まちづくり

↓

公共交通サービス
- 活動を保障／移動能力を確保
- 安価な提供手段／提供主体
- 費用負担

地域公共交通計画とは

- 上位の“まちづくり計画(自治体が目指す姿)”の**どの部分をどのような交通で実現するか**，を示したものが地域公共交通計画，



「立地適正化計画」は，部分的な総合計画
ex. 往診，配達システム整備等はなし

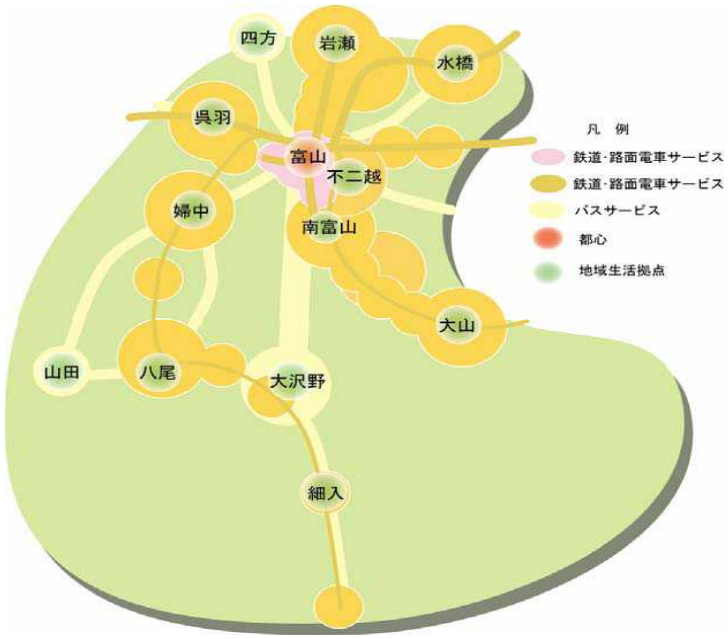
下位計画としての地域公共交通計画

- 活気ある中心市街地の形成

  → 中心市街地に出かけやすい交通システム

- 「団子と串」型都市圏の形成

  → 効率的な“団子間の移動”と
  快適な“団子内の回遊”



（出典：富山市HP）

下位計画としての地域公共交通計画

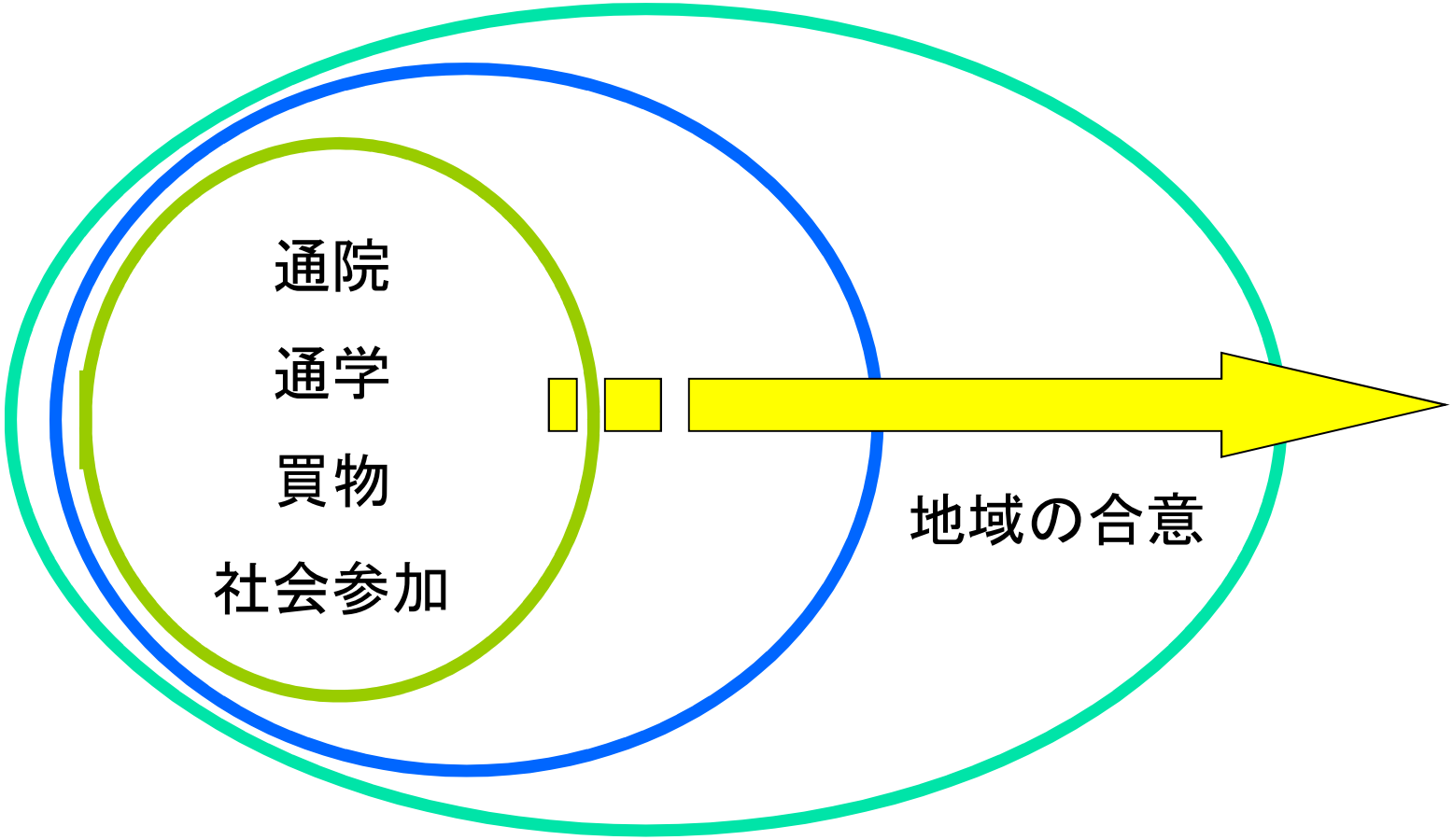
- 都市の形態（ex. 団子と串），空間的機能分担等は「手段」
- 便数，路線密度等の「サービス特性の水準」はより下位の手段
- それによって実現される“生活の質”およびその要素となる「活動機会の保障水準」に着目すべき

  ex. 体調の悪い時には医者に診てもらえる，
  日々生活する上で買い物に困らない，
  高校でクラブ活動ができる

- 選択された「活動機会の保障水準」の実現は，医療，教育，土地利用等の「行政分野横断的観点に立った政策選択」により行うべき

➡ その中で交通システムが分担すべき範囲を明らかにする

活動機会の保障水準



47

「政策コスト」としての認識

このように考えると

公共交通サービスの確保に必要な費用を「赤字」
ではなく「政策コスト」として認識できるようになる

夕張市の例：

- 財政破綻により，人工透析ができる医療施設を廃止
- 隣町の病院に通うための交通手段を自治体の予算で確保してほしいという要請
- 住民と自治体にとって“最良の方策”として隣町へのバスが選択されたのであれば，“採算がとれないから実施を見送ろう”ということにはならない．

他にも…　・学校の統廃合と通学の足の確保，etc.

「政策コスト」としての認識

- 非マイカー利用者にとって、公共交通は移動のための手段というよりは、買い物や通院といった基礎的な生活活動を支えるための手段。
- 公共交通サービスのための予算を削減する場合には、運行によって支えられてきた健康で文化的な生活も実現できなくなってしまうことに意を払うべき.
- “公共交通サービスの存続か廃止か”ではなく“公共交通サービスによる保障か他の政策手段による保障か”の選択であることを認識することが大事.

  ➡ クロスセクター・ベネフィット
- 事業運営の効率性を高めることは生活の質を向上させるために必要なのであり，補助金の節減や“公共交通の活性化”のためではない.

下位計画としての地域公共交通計画

明らかにすべきは

“あるべき街の姿 ➡ 提供すべき交通サービス ➡ あるべき路線・ダイヤ・運賃設定”

しかるのち、民間事業者に委ねるべき部分は委ねるとの考え方をとるべき.

活性化すべきは「地域公共交通」ではなく「地域社会」！

地域公共交通計画の策定範囲

⬇

“交通圏”単位で

下位計画としての地域公共交通計画

民間事業者に委ねるべき部分は委ねる　　やはり，餅は餅屋に

- 同じ資金を投入するのであれば“補助”(路線設定等に関する当事者能力を持たない)ではなく“運行委託”(提供すべきサービスを定め，路線設定等も主体的に行う)を基本とすべき.
- 漫然と運行補助をすることは避けるべし。

  ex. よくわからぬまま“言い値”で欠損補助をする
- “補助なし”路線であっても，地域が策定した路線網計画に沿ったものが実現するよう努めるべき.

  → 白紙の上にコミュニティバスの路線網を描き，民間事業者に委ねるべき路線を委ねる

6. 地域公共交通計画の策定手順

-地域公共交通マスタープランと検討プロセス-

詳細な解説は下記(後掲)をご覧下さい
国際交通安全学会(編):
「地域でつくる公共交通計画」
平成22年3月

地域公共交通計画の策定手順

地域公共交通マスタープラン

↓

地域公共交通計画

1. 地域公共交通マスタープラン

望ましい公共交通システムを選ぶに当たっての考え方（master plan/ vision）

2. 地域公共交通計画の策定プロセス

望ましい公共交通システムの選び方（planning process）

3. 地域公共交通計画の内容構成

選んだ結果（plan）

→ ひとつのひな形として

地域公共交通マスタープラン

- 計画を策定するための基本的な考え方の整理とその確認
- 策定すべき“地域公共交通計画” についての地域における共通認識を形成し、“同床異夢”を避ける。

①地域社会における人々の交流構造の把握

・地域の人々の交流構造の現状について全体像を把握することが大切。

・地域・社会構造と関連づけてその概要を提示する。

地域公共交通マスタープラン

②地域における人々のモビリティの計画像

・地域の人々のモビリティをどの程度まで改善する計画であるのかを、住民グループ・地域ごとの目標として概略提示する。

・上記①との乖離状況の認識

・施策対象地域・階層の明確化

③公共交通サービス確保の基本方針

・”市民の足を守る”ことが自治体の行政基本方針であることを首長が宣明する（望むらくは議会も）

・自動車の使い過ぎ抑制の方向性明示（特に都市部）

・上記②に対応した公共交通網構成の基本方針

地域公共交通マスタープラン

④公共主体による公共交通政策推進の宣言

- ③の行政基本方針を実現するため、自治体は以下のような政策方向を明示する
- インフラ整備への姿勢
- 民間運輸事業者活用の基本方針
- 公的資金投入への基本姿勢

地域公共交通マスタープラン

⑤公共交通事業の効率的運営の方針

・自治体の責務として公共交通サービスを確保するが、同時に施策展開における効率性の維持にも配慮すべきことを確認し、財政的制約を明示する。

・事業体管理の基本方針
・公的資金投入額の限界設定

地域公共交通マスタープラン

⑥地域住民への行動喚起(協働の呼びかけ)

・地域公共交通計画の達成には、行政の施策展開のみではなく、地域住民の自覚ある行動選択が必要である。

・ この旨を地域住民に呼びかけ、働きかける。

⑦地域公共交通計画(LTP)策定への基本姿勢

・地域公共交通計画の策定作業に着手することの決意。

・必要な組織編成と予算措置を明示する。

地域公共交通計画の策定プロセス

1. フレームワーク
   1.1 計画策定主体，実施・協力主体
   1.2 計画期間
   1.3 計画地域
   1.4 地域の将来像
   1.5 計画目標
   1.6 地域公共交通の分担領域

2. 問題の明確化
   2.1 現状の生活・交通の把握
   2.2 将来の生活・交通の趨勢展望
   2.3 克服すべき問題点

3. 調査
   3.1 地域特性
   3.2 需要側の特性
   3.3 供給側の特性

4. サービス供給目標の設定
   4.1 保障の対象とする人々・活動の選定
   4.2 活動機会獲得地点の選定
   4.3 活動の保障時間帯・期間の選定
   4.4 サービス水準マトリクスの作成

5. 計画案の設計
   5.1 路線網計画案
   5.2 運用計画案
   5.3 調達方式

地域公共交通計画の策定プロセス

6. 分析
- 6.1 活動機会保障水準の時空間分布
- 6.2 顕在化する利用者数の予測
- 6.3 供給コスト
- 6.4 費用負担
- 6.5 地域への影響

7. 評価
- 7.1 計画目標の達成水準
- 7.2 受益と負担に関する地域の選択
- 7.3 感度分析
- 7.4 検討に含めなかった評価項目に関する吟味

8. 公共調達の計画と実施
- 8.1 採算・不採算路線の仕分け
- 8.2 運輸事業者への路線割り付け
- 8.3 契約

地域公共交通計画の内容構成

1. 計画の背景

2. 地域公共交通マスタープランの確認

3. サービス供給基準の策定とゾーニング
   - 3.1 計画のフレーム
   - 3.2 地域特性
   - 3.3 地域構造と公共交通網の基本構造
   - 3.4 確保すべき活動機会
   - 3.5 ゾーンごとのサービス供給基準

4. サービス供給計画
   - 4.1 輸送サービス
   - 4.2 運行形態
   - 4.3 路線網計画
   - 4.4 地域別運行計画
   - 4.5 運賃／地域負担
   - 4.6 運行費用・効率性の向上

5. 公共調達計画
   - 5.1 採算・不採算路線の推定と仕分け
   - 5.2 運営形態の選定
   - 5.3 運輸事業者の選定

6. 市民のコミットメント

7. いくつかのポイント

交通事業者の事業範囲について

- 交通事業者の役割：
  自らの判断に基づいて，あるいは，自治体の要請に対し，「バス事業者」，「タクシー事業者」として，効果的なサービスを効率的(＝低価格)に提供することにより応えること.
- 公共交通の業態の変容
  ex. 乗合タクシーの運行，タクシー事業者によるコミュニティバスの受託，
  自家用自動車管理業者による運転手受託，カーシェアリングの拡大
- 自動/無人運転技術の急速な発展
  → 交通事業者の運行管理技術は有用

↓

- 地域の身の丈に合った公共交通サービスを，モード横断的に提供しうる存在に
  ex. 有人/無人バス，有人/無人タクシー，カー/ライドシェア，
  移動支援ロボット
- 究極の地域公共交通は　Uber＋自動運転車両　？

国・運輸局の役割について

- 二層の委託−受託関係をうまく回すプレイヤー
- 補助事業に対する評価は重要
- 「交通事業評価」ではなく「交通計画評価」に．具体的には，「活動機会の拡大」，「生活の質の向上」を評価するしくみを．
- 二次評価：目標不達成→頑張れ．目標達成→さらに頑張れ，
  →努力して達成した目標と努力しなくても達成できた目標の峻別．
  →頑張って(頑張らない場合に比べて)よい結果が得られた協議会には，さらに頑張る(新たな施策を行う)ことができるための支援を．

まとめ

- 「活動機会の確保」は自治体の責務.
- そのための行政投資は政策的経費.
- どこまでを「地域の足の確保」で対応するか，分野横断的な観点から効率的な手だて(=地域公共交通計画)を考えるべき
- “公共交通サービスの存続か廃止か”ではなく“公共交通サービスによる保障か他の政策手段による保障か”の選択であることを認識することが大事
- そのためにも，「事業計画」ではなく「交通計画」を.

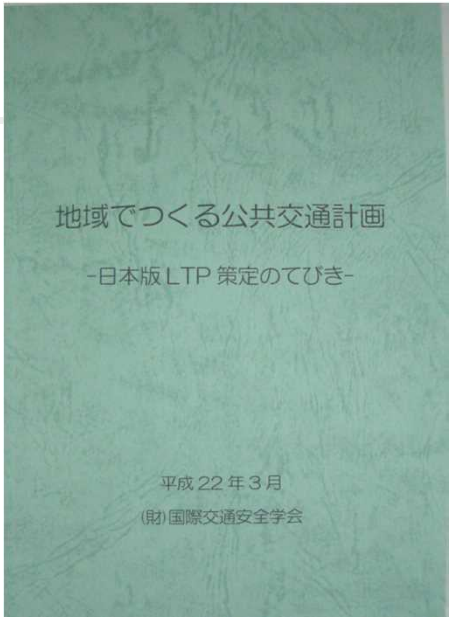
まとめ

- 「二層の委託・受託関係」を念頭に，住民，自治体，交通事業者がそれぞれ果たすべき役割を果たす．
- 計画策定コストを含めても，長期的には財政逼迫の軽減に寄与．
- 住民の要望に，担当者が個別に悩まなくてすむ．
- 提案した「計画法」を活用し，関係者の支援をも得ながら，「目指すべき地域の姿」の実現を．
- 自治体の努力と工夫が報われる支援体制も．

参考文献
（在庫僅少）

国際交通安全学会(編):
「地域でつくる公共交通計画」
平成22年3月

地域でつくる公共交通計画　検索



土木学会(編):
バスサービスハンドブック
平成18年11月

バスサービスハンドブック　検索

参考文献

- 喜多秀行(執筆代表)(2006):バスサービスハンドブック，土木学会.
- (財)国際交通安全学会(編)(2010):地域でつくる公共交通計画－日本版LTP策定のてびき－，(財)国際交通安全学会.
- 喜多秀行(2010):社会資本としての公共交通，運輸政策研究，運輸政策研究所設立15周年記念号，pp.38～43.
- 喜多秀行(2012):交通基本法と地域公共交通計画，IATSS Review, 37(1).
- 喜多秀行(2014):地域公共交通計画で定めるべき事項の考え方，運輸と経済，74(6).
- 西村・土井・喜多(2014):社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値－クロスセクターベネフィットの視点から－，土木学会論文集D3，70(5).
- 井原健雄(編)(2014～2016): 地方都市の交通政策と運輸行政のあり方(1)～(3)，日交研シリーズA-605，A-631，A-659，日本交通政策研究会.

関連情報

地域公共交通支援センター

（1）地域公共交通活性化事例の検索ページ
（2）地方運輸局と有識者等とのネットワークの紹介
（3）地方運輸局における取組みリンク　　etc.

地域公共交通支援センター　　検索