

2025年3月25日(火)

能登地域の公共交通を考えるシンポジウム

(主催:国土交通省北陸信越運輸局 共催:日本都市計画学会中部支部(公共交通研究小委員会))

於 のと里山空港内奥能登行政センター4階42, 43会議室

1

地域の実情を踏まえた おでかけの仕組みづくり

合同会社萬創社 福本雅之
(名古屋大学客員准教授)

fukumoto@bansousha.co.jp



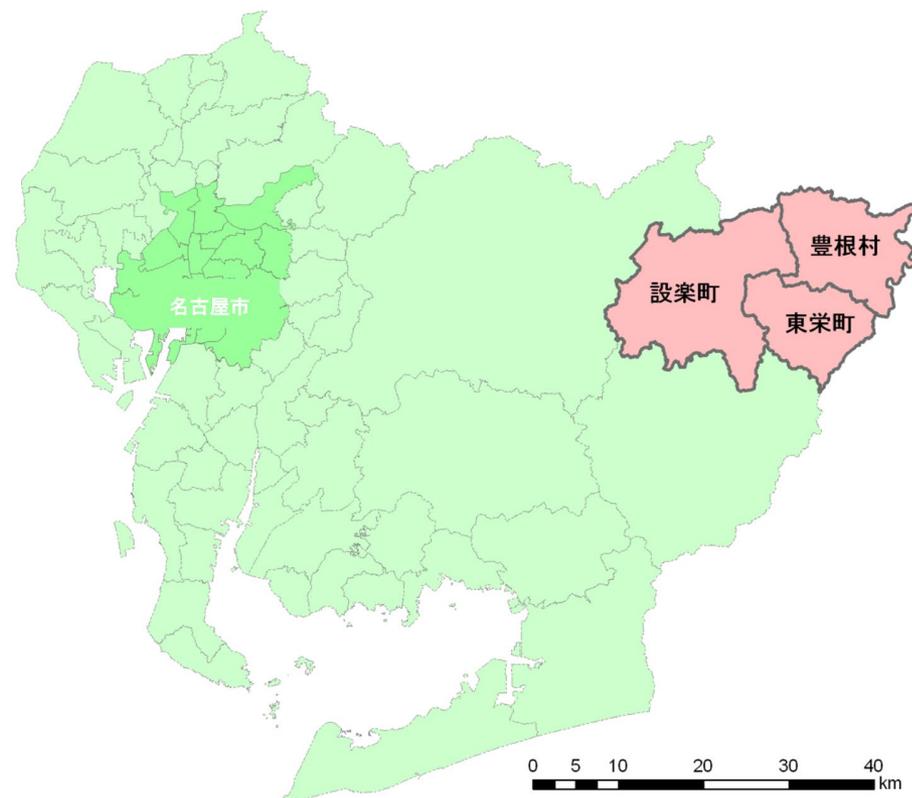
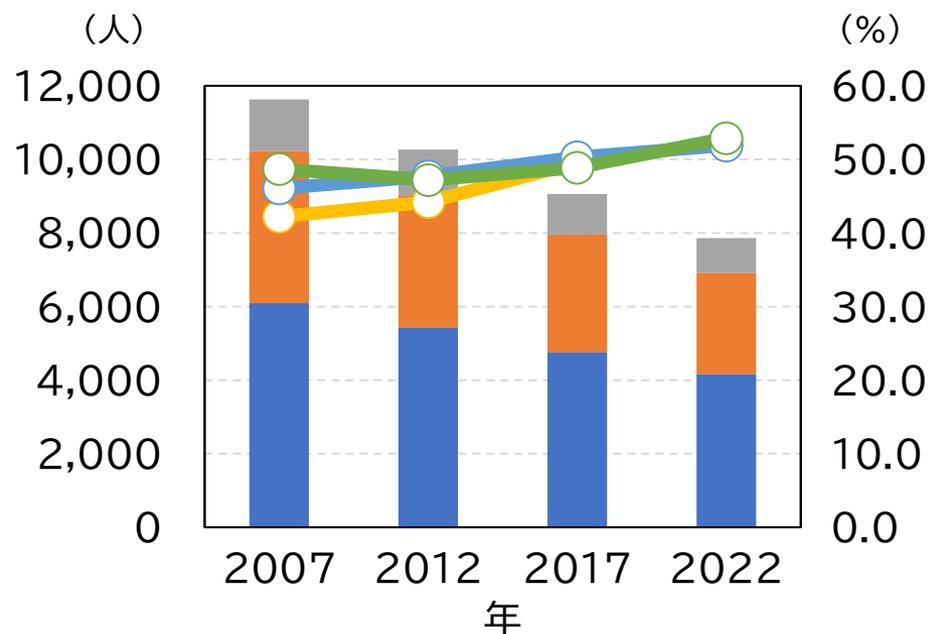
公共交通トリセツ

地域公共交通のトリセツ(取組説明書)

<https://kotsutorisetsu.com>

公共交通改善が高校存続を決める

愛知県北設楽郡での経験



総合病院：なし（2019年診療所化）
県立高校：1校

2007→2022年：郡内全体で3,769人（32%）減

公共交通改善が高校存続を決める

相互乗入前

県外高校進学・郡外への下宿

町営バス同士乗り継ぎ

2010年
町営バス相互乗入開始

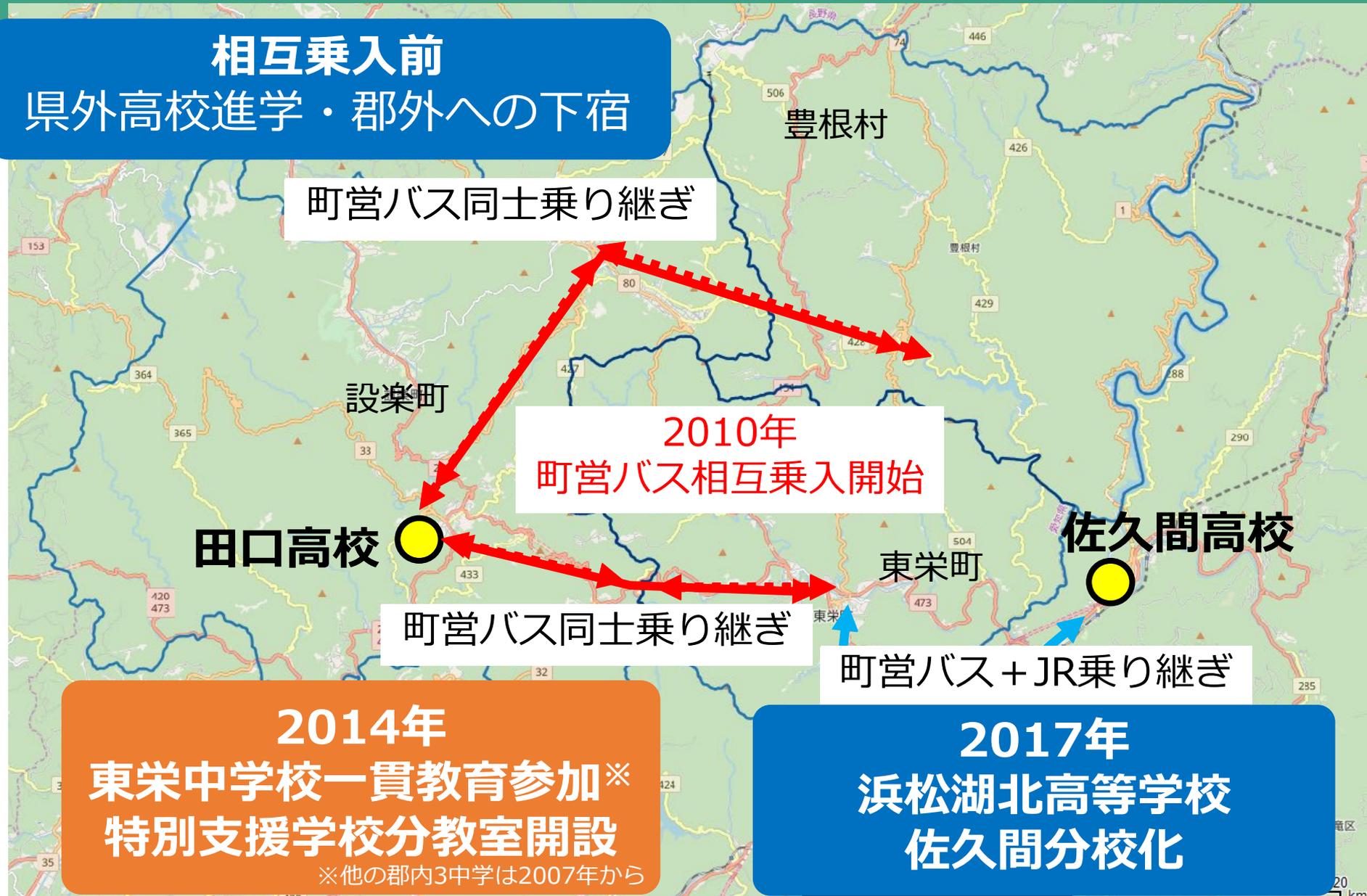
町営バス同士乗り継ぎ

町営バス+JR乗り継ぎ

2014年
東栄中学校一貫教育参加※
特別支援学校分教室開設

※他の郡内3中学は2007年から

2017年
浜松湖北高等学校
佐久間分校化



通学ができない地域は「消滅」する

公共交通で高校へ通学できない地区は人口減少が加速
進学する高校生だけでなく親も合わせて3人の若年層減
住民票の異動を伴わない隠れ人口減少

こういうことに
地域公共交通が果たせることを
十分に表現してきたか？

利用者数、収支率、公的負担額、満足度といった評価指標が、地域の持続可能性を評価できるのか？

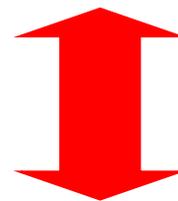
通学できる、通院できる、おでかけできる、ということを評価する方法論を確立する必要

地域公共交通施策はこれで良いのか？

地域公共交通計画の目的：

言葉の違いこそあれ、

住民の生活や社会活動に必要な移動を提供するための公共交通サービスの実現



合致しているかどうか
わからない

ところが、既存の公共交通サービスを所与として
(代替交通) 確保、 (補助金による路線) 維持、
(財政支出) 改善、 が暗黙の前提に

地域に必要な公共交通サービスの性能を表現する必要

地域公共交通の性能とは？

	ネットワーク	サービスレベル
量	対象地域内に張り巡らされた路線の多さ(路線延長, 公共交通カバー率)	対象地域内で提供される輸送力(運行本数, 実車走行キロ)
質	目的地までの連続性(乗り継ぎの有無, 移動距離・時間)	時間軸上に輸送力を配分したもの(運行時間帯, 運行間隔, ダイヤ設定)

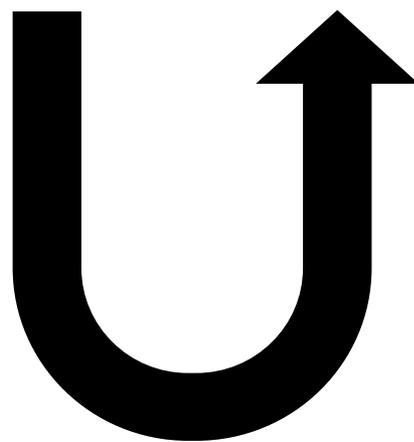
4要素の組み合わせにより住民が達成できる活動を表現

行ける・行けない表の提案

居住地 ある一定の単位の地区
(町字や自治会, 学区など)任意に設定

①行く

始業時間や診察時間,
列車時刻に間に合うか



③帰る

常識的な時間に
帰着できるか

②用事を済ませる

滞在時間が確保できるか

目的地 教育機関や医療機関,
買い物施設・駅・公共施設など任意に設定

行ける・行けない表の作成例

某地域での作成例

目的地 出発地	高校								病院						
	A 高校	B 高校	C 高校	D 高校	E 高校	F 高校	G 高校	H 高校	A 病院	B 病院	C 病院	D 病院	E 病院	F 病院	G 病院
A市	○	○	○	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○	○	○
B町	○	○	○	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○	○	○
C町	○	○	○	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
D町	○	○	○	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
E町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
F町	○	○	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○
G村	○	×	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○

往復経路違い
→ 定期券が買えないので通学不可

行ける・行けない表の活用 — 地域間幹線系統の役割確認

系統別の集計例

系統 \ 居住地		A市	B町	C町	D町	E町	F町	G村
A線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	7.1%	14.3%	0.0%	7.1%	7.1%	7.1%
B線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	0.0%	71.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
C線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	41.7%	50.0%	66.7%
	通院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	14.3%	35.7%
D線	通学	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	33.3%	25.0%	11.1%
	通院	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%	71.4%	57.1%	57.1%
E線	通学	12.5%	12.5%	20.0%	33.3%	8.3%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	7.1%	7.1%	7.1%
行ける判定 の数	通学	8	8	5	3	12	10	9
	通院	7	7	7	7	7	7	7

各系統の「行ける判定」への寄与率を集計
(片道の利用を0.5回としてカウントした合計値を行ける判定の
数で割って算出)

100%に近いほど、系統が居住地の移動に貢献

おでかけしやすい地域とは

おでかけしやすさ = 移動目的 × 移動手段

移動 目的

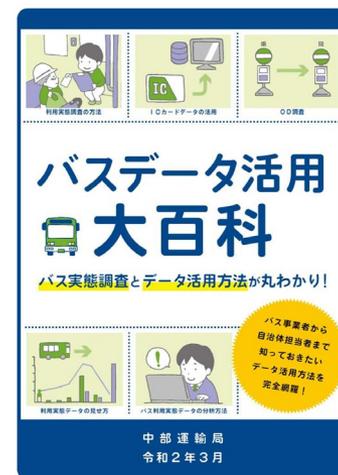
行ってみたくなる施設(モノ)や
イベント(コト)の多さや、活動の多様性

移動 手段

誰もが容易にそこまで行ける移動環境
(公共交通の場合、その性能)

おでかけしやすい地域でなければ生き残れない
おでかけしやすいかどうかを確かめてみましょう

中部運輸局に良いマニュアル揃ってます



その他多数・・・

公共交通ライブラリー

検索

トヨタ・モビリティ基金 移動の仕組み8STEP

移動の仕組み

検索



地域公共交通のトリセツ

<https://kotsutorisetsu.com>

公共交通トリセツ

検索



公共交通トリセツ