

網形成計画・再編実施計画の策定に  
係る広域連携のあり方に関する調査業務

報告書

令和2年3月

国土交通省 関東運輸局 交通政策部



\*\*\* 目 次 \*\*\*

I. 調査目的と調査の全体構成	1
1. 調査目的	1
2. 調査実施方針	2
2-1. 調査の流れ	2
2-2. 調査実施内容	3
II. 調査結果	4
1. 広域連携による計画策定に係る現状の整理・分析	4
1-1. 対象団体への調査等の実施	4
1-2. アンケート調査結果	17
1-3. ヒアリングによる詳細分析	39
1-4. 広域連携の意義・あり方	101
2. 交通圏の設定	110
2-1. 設定方法	110
2-2. 階層的クラスター分析による交通圏の設定	115
2-3. 交通圏カルテの作成	162



# I. 調査目的と調査の全体構成

## 1. 調査目的

---

現在、地方部等におけるモータリゼーションや少子化・人口減少の進展により、通勤・通学目的での公共交通の利用者の減少等が深刻となり、地域公共交通の維持が困難な状況になっている一方で、高齢者など交通弱者にとって地域公共交通は不可欠なものとなっているところである。

こうした中で、地域公共交通を維持していくためには、住民の通勤・通学や買い物・通院といった日常生活での交通行動を踏まえ、公共交通サービスを提供すべき圏域（交通圏）を把握し、行政界にとらわれずに広域的な観点から地域公共交通ネットワークを構築していくための施策を推進していくことが重要である。

また、関東運輸局では、地域公共交通網形成計画等の策定支援や先進的な交通施策の横展開等を目的として「がんばる地域応援プロジェクト」を開催しているところ、この中で出てきている自治体からの相談事項や実施後のアンケート結果等によると、広域連携を目指す取組は依然として少ない一方、多くの市町村で、都県等の調整のもとに広域連携を進めていきやすい環境を整備してほしいという意向が見受けられる状況である。

こうした背景を踏まえ、本調査は、行政界をまたいで広域的な区域を対象として地域公共交通網形成計画を策定している事例（広域連携による計画を策定している事例）について分析するとともに、広域的な交通圏の設定のあり方を整理し、もって関東運輸局管内の都県や市区町村における交通施策の推進に係る新たな視点を提供することを目的とする。

## 2. 調査実施方針

### 2-1. 調査の流れ

本調査は、以下に示すフローに従って実施した。

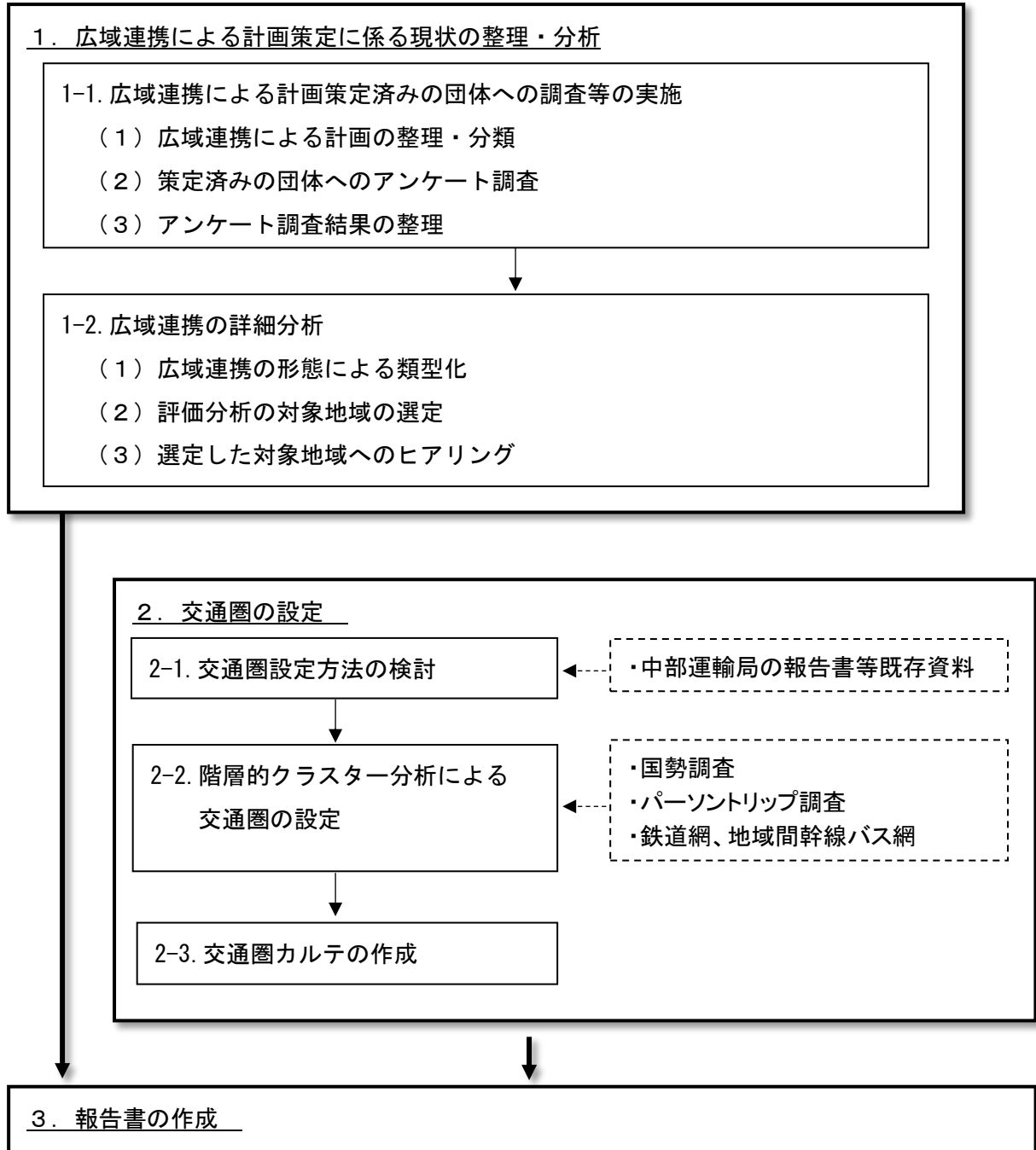


図1 調査フロー

## 2-2. 調査実施内容

### (1) 広域連携による計画策定状況の整理・分析

○複数の団体が連携（「広域連携」）して地域公共交通網形成計画を策定している地域について、広域連携の形態（複数府県間での広域連携、都道府県の関与状況等）、見直し等の検討対象としている交通機関（鉄軌道、バス等）、複数団体間の関係（中心都市の有無等）などを考慮して類型化し、類型ごとに広域連携の経緯、連携に際しての課題や解決方法、広域連携の効果・有用性などについて整理・分析を行った。

国土交通省が公表している「地域公共交通網形成計画 策定状況」を基に、複数の団体が策定主体となっている地域公共交通網形成計画を対象に、広域連携の形態、検討対象とする交通機関、地域間の関係等による類型化を行った。

広域連携の類型ごとに、各計画の策定主体となっている団体について、広域連携に至った背景、経緯、都道府県の関与・調整の状況、広域連携に際しての課題・解決方法、広域連携のメリット・デメリットなどについて、メールによるアンケート調査を実施した。さらに、アンケート結果の回答を基に、特に詳細分析の対象とすべき自治体についてはヒアリングを行った。

### (2) 交通圏の設定

○階層的クラスター分析により、第1段階として、国勢調査の通勤・通学交通流動、時間距離、医療圏、地域間幹線バスや鉄道のネットワークの結節性等の市区町村単位データを用いて交通圏を設定した。さらに第2段階として、パーソントリップ調査を用いて市区町村内のゾーン単位に基づく交通圏についても補足的に検証した。

交通流動が類似した地域を集約し、交通圏として分類するための手法として階層的クラスター分析を適用した。

分析に用いるデータは、第1段階としては、全ての市区町村間の交通流動（通勤・通学）が存在する国勢調査を用いるとともに、市区町村間の結びつきを表現しうる指標として、時間距離、医療圏、地域間幹線バスや鉄道のネットワークにより交通圏を設定した。

さらに、第2段階として、同一市区町村内でも、複数の鉄道が運行している場合など、いくつかの複数の交通圏に分けられるケースもあると考えられるため、市区町村内が複数の地域（ゾーン）に区分され、通勤・通学のほか、通院や買物などの移動目的での交通流動データが取得できるパーソントリップ調査を用いて、第1段階の設定結果を補足する観点からの検証を行った。

## Ⅱ．調査結果

### 1．広域連携による計画策定に係る現状の整理・分析

---

#### 1－1．対象団体への調査等の実施

##### (1) 広域連携による計画の整理・分類

全国で策定済みの地域公共交通網形成計画のうち、行政界をまたいで広域的な区域を対象として、複数の市区町村で連携して策定しているもの（以下「広域連携による計画」という。）について、次のとおり、都道府県の策定主体としての関与、計画に記載した見直し等の対象となっている公共交通の種類、複数市区町村間の関係性等について整理・分類の上、一覧にした。

〈類型化の視点〉

- ① 計画区域が複数の都道府県にまたがっているか否か
- ② 計画の策定主体に都道府県が含まれているか否か
- ③ 鉄道とバス（主に地域間幹線バス）のいずれを主な見直し等の検討対象としているか
- ④ 計画区域となっている複数市区町村において中心となる市区町村が存在するか否か

一覧化した表については次の表1に示す（広域連携による計画は合計49あり、その策定主体となっている団体（都道府県及び市区町村）は合計301（延べ）ある。）。



表1 広域連携により地域公共交通網形成計画を策定指定した地域一覧 (2019年8月末時点)

都道府県	構成団体	2 県間	策定主体としての 都道府県の関与	対象 交通機関	市区町村 間の関係
青森県	むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村			路面系(バス)	中心
	八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町			路面系(バス)	中心
岩手県	宮古市・久慈市・野田村・普及村・田野畑村・岩泉町・山田町・大槌町・釜石市・大船渡市・洋野町・陸前高田市・岩手県			路面系(バス)	中心
秋田県	五城目町・八郎潟町・大湯村			路面系(バス)	並列
宮城県・福島県	伊達市・角田市・福島市・丸森町・柴田町・宮城県・福島県	○	○	鉄軌道系	並列
山形県	長井市・南陽市・川西町・白鷹町・山形県			鉄軌道系	中心
福島県	福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市		○	鉄軌道系	—
栃木県	宇都宮市・芳賀町			鉄軌道系	中心
	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町			路面系(バス)	中心
東京都	東京都・中央区・港区・江東区		○	路面系(バス)	並列
新潟県	燕市・弥彦村			路面系(バス)	中心
富山県	高岡市・氷見市・砺波市・南砺市			鉄軌道系	中心
長野県	松本市・山形村			路面系(バス)	中心
	飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村・南信州広域連合			路面系(バス)	中心
福井県	福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町			鉄軌道系	中心
	福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町			鉄軌道系	中心
岐阜県	恵那市・中津川市			鉄軌道系	並列
	白川町・東白川村			路面系(バス)	並列
岐阜県・三重県	大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町	○		鉄軌道系	中心
静岡県	静岡県・沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆町・松崎町・西伊豆町		○	路面系(バス)	中心
	静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町		○	路面系(バス)	中心
愛知県	設楽町・東栄町・豊根村			路面系(バス)	並列
京都府	京都府・綾部市・南丹市・京丹波町		○	鉄軌道系	中心
	京都府・笠置町・和束町・南山城村		○	鉄軌道系	並列
京都府・兵庫県	京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市	○	○	鉄軌道系	中心
兵庫県	三木市・小野市・神戸市			鉄軌道系	中心
	洲本市・淡路市・南あわじ市			路面系(バス)	並列
滋賀県	彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町			鉄軌道系	中心
奈良県	奈良県下全39市町・奈良県		○	路面系(バス)	—
鳥取県	鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町		○	路面系(バス)	中心
	鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町		○	鉄軌道系	中心
	鳥取県・倉吉市・琴浦町・北栄町・湯梨浜町・三朝町		○	路面系(バス)	中心
島根県	島根県・松江市・出雲市		○	鉄軌道系	並列
島根県・広島県	島根県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・広島県・三次市・安芸高田市	○	○	鉄軌道系	中心
岡山県・広島県	笠岡市(岡山県)・福山市(広島県)	○		路面系(バス)	並列
香川県	小豆島町・土庄町			路面系(バス)	並列
高知県	室戸市・安芸市・南国市・香南市・東洋町・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・芸西村・高知県			路面系(バス)	中心
	本山町・大豊町・土佐町・大川村・高知県			路面系(バス)	並列
佐賀県	佐賀県・唐津市・玄海町		○	路面系(バス)	中心
長崎県	長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市		○	路面系(バス)	中心
熊本県	熊本市・嘉島町			路面系(バス)	中心
	人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あさぎり町			路面系(バス)	中心
	熊本県・南阿蘇村・高森町		○	鉄軌道系	並列
大分県	大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市		○	路面系(バス)	並列
	大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市		○	路面系(バス)	並列
	大分県・佐伯市・津久見市		○	路面系(バス)	並列
	大分県・大分市・別府市・由布市		○	路面系(バス)	中心
宮崎県	宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村		○	路面系(バス)	中心
鹿児島県	和泊町・知名町			路面系(バス)	並列

注)「市区町村間の関係」について 中心:計画策定に際して中心都市が主導、並列:中心都市が無く計画策定に際して各市区町村が並列の関係

ここでの「中心」「並列」の判断は、各自治体HPを閲覧し、事務局となっている自治体を「中心」、一方、構成自治体の全てが事務局、あるいは事務局が明記されていない場合を「並列」とした。  
参照資料)「地域公共交通網形成計画 策定状況」(国土交通省HP)、各自治体HP

## (2) 策定済みの団体へのアンケート調査

広域連携による計画の策定主体となっている団体を対象に、次の通り、アンケート調査を実施した。

### 1) アンケート調査実施概要

#### ①調査方法

- ・調査対象団体（延べ301、団体数288）に対し、eメールにより調査票を送付・回収した。

#### ②調査内容、調査票

- ・調査票は、計画策定主体の中でも特に中心的な役割を果たしたと考えられる法定協議会事務局担当の団体向けとその他の構成団体向けの2種類を作成した。
- ・調査項目内容は表2のとおりであり、実際に送付した調査票はP8以降に示しているとおりである。

#### ③調査時期

- ・令和元年10月～11月

表2 調査項目、調査内容

調査項目	調査内容
基礎情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画について :計画の名称、策定時期、計画区域</li> <li>○策定主体について:策定主体と類型、中心的自治体</li> <li>○協議会について :事務局担当自治体、設立時期、委員の構成、開催状況、分科会の設置状況</li> </ul>
広域連携の背景・経緯  ※事務局担当の団体のみ回答	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域連携するに至った背景               <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討対象の公共交通機関の配置状況に合わせた</li> <li>・日常生活圏の圏域に合わせた</li> <li>・国の支援を活用するために検討に入った 等</li> </ul> </li> <li>○広域連携の組織化の経緯等               <ul style="list-style-type: none"> <li>・都道府県や中心都市の呼びかけによる等、検討の経緯</li> <li>・広域連携に入らなかった自治体の有無とその理由</li> </ul> </li> </ul>
都道府県の関与の状況とその理由、経緯  ※事務局担当の団体のみ回答	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都道府県の策定主体への参画状況               <ul style="list-style-type: none"> <li>・策定主体への参画の有無、中心的な役割を果たしたか否か</li> </ul> </li> <li>○都道府県の策定主体への参画の有無の理由               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市区町村間の調整の必要性から、都道府県が重大な関心を認識、慣例によるもの等</li> <li>・都道府県又は市区町村の方針、慣例により都道府県が参画しない等</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>都道府県の役割</b> ※事務局担当の団体のみ回答</p>	<p>○計画策定における都道府県の関与の度合い、役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・策定主体、主導的な役割、自治体間の調整役、オブザーバーの立場 等</li> </ul>
<p><b>団体間の調整</b> ※事務局担当の団体のみ回答</p>	<p>○自治体間で調整する上での課題の有無とその内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・認識している課題の相違、見直し等の検討対象としたい交通機関の相違、費用負担のあり方等に関する考え方の相違 等</li> </ul> <p>○自治体間の課題の解決方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都道府県により調整した、中心都市がまとめあげた、市区町村間で議論して調整した 等</li> </ul>
<p><b>構成市区町村の関与の度合い</b> ※事務局以外の構成団体のみ回答</p>	<p>○事務局以外の構成市区町村の協議会への関与の度合い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・課題解決のため協議会に積極的に関与した</li> <li>・重要な課題は無かったが連携・協力して計画策定に関与した 等</li> </ul>
<p><b>広域連携によるメリット・デメリット</b></p>	<p>○広域連携の良かった点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーズ本位の計画が実現、効率的な運行が実現、課題が網羅的に解決、他自治体の実状を把握できた、他分野での連携の深まった 等</li> </ul> <p>○広域連携の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調整等により業務が増大、要望する施策が盛り込まれない自治体が発生 等</li> </ul>
<p><b>その他</b> ※市区町村のみ回答</p>	<p>○立地適正化計画の策定状況と地域公共交通網形成計画との関連性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市区町村と連携した立地適正化計画等の策定の有無</li> <li>・立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との整合状況</li> </ul>

【調査票（事務局担当団体向け）】

関東運輸局 地域公共交通網形成計画・再編実施計画の広域連携に関する調査  
調査票

- ・着色した欄（      ）は、ホームページにて把握した内容です。誤り等がございましたら書き換えていただきますようお願いいたします。
- ・空白欄や○●▲×などとなっている箇所は、ホームページではわからなかった箇所などですので、ご記入いただきますようお願いいたします。

回答者	所属	〇〇市			氏名	
	電話番号		e-mail			
計画名称	〇〇地域公共交通網形成計画			策定期間	〇年〇月	
計画区域	〇〇市、〇〇町、〇〇村					
策定主体*1	〇〇市、〇〇町、〇〇村					
策定主体の組合せ ※いずれかに○	複数都道府県＋ 複数市区町村		1 都道府県＋ 複数市区町村		複数市区町村	
策定に際しての 中心的自治体*2	(××県、〇〇市) ・中心的自治体がなく各自治体が並列の関係の場合、本欄は空欄にして、右の「並列」の欄に「○」と記入。				並列	
協議会等	名称	〇〇地域公共交通活性化協議会				
	事務局	〇〇市				
	設立年次	平成〇〇年〇月〇日（規約制定） ●●町加盟 平成〇〇年〇月〇日				
	委員構成					
	協議会の開催状況	計画策定まで：○回開催（〇年〇月～×年×月） 計画策定後：●回開催（●年●月～▲年▲月）				
	分科会の有無 開催状況	分科会の設置： 有・無（※いずれかに○） 分科会名称：（ <span style="float: right;">（□年□月設立）</span> ）：○回開催 ：（ <span style="float: right;">（▲年▲月設立）</span> ）：▲回開催 ：（ <span style="float: right;">（×年×月設立）</span> ）：×回開催				

\*1 「策定主体」とは、計画書の表紙に都道府県・市区町村名が記載されているなど、計画の策定者となっていることを指します。

\*2 「中心的自治体」とは、単独で協議会事務局を担っているなど他の「策定主体」に比して、より主導的に計画策定に携わっている自治体を指します。

問1 全国的には地域公共交通網形成計画を単一の市区町村について策定する場合がありますが、貴協議会では、複数市区町村にまたがる広域的な区域について計画を策定されています。広域的な区域について計画を策定することとなった背景についてお教えてください。

背景について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

【 】は該当するものに○をつけてください。

- ①新規導入や見直し・改善等の検討対象とする公共交機関【鉄道・バス・その他( )】が、複数市区町村(市区町村名: )にまたがっているため。
- ②日常生活圏【通勤・通学・通院・買い物・その他( )】が行政界を越えた広域で形成されており、1市区町村で閉じられた計画を策定することが現実的でなかった。
- ③定住自立圏構想等、広域的な自治体連携に係る国の施策による支援を活用するために、関係市区町村が連携する必要があった。
- ④公共交通のみならず、広域的な施策を講じる際は、従来から近隣市区町村が連携して対応してきたことから、今回も連携することが自然であった。
- ⑤将来的に市町村合併の可能性があるため、地域公共交通網形成計画・再編実施計画も、それを見越して市町村が連携することが望ましいと判断された。
- ⑥その他( )

問2 複数自治体間で連携するに至った具体の経緯についてお教えてください。

都道府県・市区町村が連携して計画策定に至った経緯について、該当する番号に○をつけてください。また、( )内に記入してください。(複数回答可)

- ①都道府県から関係する市区町村へ呼びかけて連携した。
- ②(市区町村名: )が、都道府県や関係する市区町村へ呼びかけて連携した。
- ③都道府県からの提案があり、(市区町村名: )が関係する市区町村へ呼びかけて連携した。
- ④その他( )

問3 策定主体に入ると考えていたが、入らなかった自治体がありましたらお教えてください。

連携に至らなかった市区町村名とその理由を( )内に記入してください。

- ①策定主体に入らなかった自治体名:( )
- ②その理由:( )

問4 都道府県が計画の策定主体に入っているか、またその場合、都道府県が中心的な役割を果たしているかどうか、お教えてください。

(策定主体 → 計画書の表紙に都道府県・市区町村名が記載されているなど、計画の策定者となっていること)

(中心的な役割→単独で協議会事務局を担っているなど他の「策定主体」に比して、より主導的に携わっていること)

都道府県が策定主体に入っているか、また中心的な役割を果たしているかについて、該当する番号に○をつけてください。(1つだけ○)

- ①都道府県が計画の策定主体に入っており、かつ、都道府県は中心的な役割を果たしている。  
⇒問 4-1 へ
- ②都道府県が計画の策定主体に入っているが、都道府県は中心的な役割を果たしていない。  
⇒問 4-2 へ
- ③都道府県が計画の策定主体に入っていない。 ⇒問 4-3 へ

問4-1 都道府県が計画の策定主体に入っていて、かつ、中心的な役割を果たしている場合、その理由をお教えてください。(問4-2、問4-3は回答不要です)

都道府県が策定主体に入っている理由について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①市区町村間の調整において、市区町村間相互で協議するよりも都道府県に委ねることが適切であったため。
- ②都道府県が、当地域の公共交通施策に特に重大な関心を持っていたため。  
( )
- ③従来から、複数の市区町村が連携して広域的な施策を検討する場合は、都道府県が主体的に関与することが慣例となっているため。
- ④その他 ( )

問4-2 都道府県が計画の策定主体に入っているが、中心的な役割を果たしていない場合、その理由をお教えてください。(問4-1、問4-3は回答不要です)

都道府県が策定主体に入っている理由について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①市区町村間の調整において、都道府県は一定の関与を行うものの、市区町村間相互で協議することを原則としていたため。
- ②従来から、複数の市区町村が連携して広域的な施策を検討する場合は、都道府県も関与することが慣例となっているため。
- ③その他 ( )

問4-3 都道府県が計画の策定主体に入っていない場合、その理由をお教えてください。  
(問4-1、問4-2は回答不要です)

都道府県が策定主体に入っていない理由について、該当する番号に○をつけてください。  
(複数回答可)

- ①市区町村間の調整において、都道府県に委ねなくとも、市区町村間相互で協議することで対応できると関係市区町村が判断したため。
- ②都道府県が、当地域の公共交通施策は、関係市区町村で解決すべきとの方針を持っていたため。
- ③従来から、様々な地域課題解決のための連携において、中心的な役割を果たす市区町村が主導しており、都道府県は関与しないことが慣例となっているため。
- ④その他 ( )

問5 計画策定における都道府県の関与の度合い・役割をお教えてください。

都道府県の関与の度合いについて、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①都道府県は策定主体であり、かつ計画策定に際し、協議会の事務局に入って主導的な役割を果たした。
- ②都道府県は、計画策定に際し、自治体間の調整役として関与した。
- ③都道府県は策定主体ではなく、計画策定に際し、オブザーバー的な立場で協議会に参加した。
- ④その他 ( )



(2)(1)で①～③のいずれか1つ以上を選択した場合、①及び②の立地適正化計画、③の立地適正化計画に準ずる計画若しくは方針(①②③をあわせて以下、「立地適正化計画等」という。)と、広域連携により作成された地域公共交通網形成計画との関連性等について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①立地適正化計画等が先行して作成された。
- ②立地適正化計画等と広域連携による地域公共交通網形成計画は同時期に作成された。
- ③広域による地域公共交通網形成計画が先行して作成された。
- ④お互いの計画の内容は概ね整合している。
  - ・整合させるために重視したポイント(自由記述)
  - ( )
- ⑤お互いの計画の内容は全く整合していない。
- ⑥その他( )

問8 広域的な区域について計画策定を進めた成果や良かったと思う点、課題と思う点についてお教えてください。

(1)成果・良かった点について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①行政区域にとらわれず、よりニーズに合った形で公共交通網のあり方を見直す計画とすることができ、利便性を高めることができた。
- ②広域的な視点から公共交通網を再構築することで、より効率的な運行が実現できた。
- ③複数自治体が知恵を出し合うことで、現状の公共交通網の問題を全般的に抽出することができ、課題を網羅的に解決することができた。
- ④近隣市区町村の公共交通の実状や住民のニーズを知ることができ、地域の交通問題に関する知見が深まった。
- ⑤網形成計画策定での広域連携を契機として、網形成計画以外の交通政策全般やまちづくり面において連携が深まった。
- ⑥その他( )

(2)課題と思う点を、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

【 】は該当するものに○をしてください。

- ①計画の策定主体となる自治体数が多く、協議会の日程調整に時間を要するなど、業務量が多くなり大変だった。
- ②一部の自治体にとっては、希望する施策が計画に盛り込まれないなど、解決すべき課題を盛り込みきれない計画となった。
- ③複数市区町村の意見を反映させた結果、【利便性・効率性・その他( )】の観点から公共交通網が悪い方向で見直されることになってしまった。
- ④その他( )



問9 広域的な区域について複数自治体間で連携して計画策定を進めたことについて、どう受け止めていますか。

(1)該当する番号に○をつけてください。(1つだけ○)
①良かった。 ②どちらかといえば良かった。 ③どちらでもない。 ④どちらかといえば良くなかった。 ⑤良くなかった。
(2)(1)で選んだ回答の理由について、具体的に教えてください。
(自由記述)

なお、いただいたアンケート回答結果をもとに、より詳細に内容をお伺いするヒアリング調査(令和元年12月～令和2年1月ごろを予定)をお願いする場合があります。  
ヒアリングの可否について教えてください。  
ヒアリング【 可 ・ 不可 】 ←どちらかに○をしてください。

ご回答ありがとうございました。

\*\*\*\*\*

注)「定住自立圏構想」について

- ・定住自立圏は、地方圏において人口定住の受け皿として形成される圏域で、住民生活に必要な機能について一定の集積があり、周辺市町村の住民もその機能を活用しているような都市が「中心市」となり、圏域全体で中心的な役割を担うことを想定している。「中心市」が周辺の市町村と役割分担し、民間とも連携して生活機能を確保する事業を実施し、人口定住を図っていくもの。

注)「立地適正化計画」について

- ・今後の人口減少下においても持続可能な都市経営を行っていくため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、居住機能や都市機能の誘導を図るなど、都市全体の構造を見直していくことが重要であり、その具体的な施策を推進するため、都市再生特別措置法の改正により平成26年8月に「立地適正化計画」が制度化された。



問1 貴自治体における協議会への関わり方をお教えてください。

貴自治体における協議会への関わり方について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①当自治体として重要な公共交通の政策課題を有していたが、1自治体で実現できるものではないことから、連携・協力し、協議会において積極的に提案、また、自ら調整に関与するなど、大きく関わった。
- ②当自治体に直接関係する公共交通施策を要望・提案することはなかったが、1自治体で公共交通施策を考えることはできない地域であるため、連携・協力して計画策定にあたった。
- ③その他 ( )

問2 広域的な区域について計画策定を進めた成果や良かったと思う点、課題と思う点についてお教えてください。

(1)成果・良かった点について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

- ①行政区域にとらわれず、よりニーズに合った形で公共交通網のあり方を見直す計画とすることができ、利便性を高めることができた。
- ②広域的な視点から公共交通網を再構築することで、より効率的な運行が実現できた。
- ③複数自治体が知恵を出し合うことで、現状の公共交通網の問題を全般的に抽出することができ、課題を網羅的に解決することができた。
- ④関係自治体の公共交通の実状や住民のニーズを知ることができ、地域の交通問題に関する知見が深まった。
- ⑤網形成計画策定での広域連携を契機として、網形成計画以外の交通政策全般やまちづくり面において連携が深まった。
- ⑥その他 ( )

(2)課題と思う点について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

【 】は該当するものに○をしてください。

- ①計画の策定主体となる自治体数が多く、協議会の日程調整に時間を要するなど、業務量が多くなり大変だった。
- ②一部の自治体にとっては、希望する施策が計画に盛り込まれないなど、解決すべき課題を盛り込みきれない計画となった。
- ③複数自治体の意見を反映させた結果、【利便性・効率性・その他 ( )】が下がってしまった。
- ④その他 ( )

問3 立地適正化計画の作成状況についてお教えてください。(都道府県は回答しないでください。)

<p>(1) 貴市区町村では都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を作成していますか。 該当する番号に○をつけてください(複数回答可)。また、( )内に記入してください。</p>
<p>①作成済。 ②作成中。 ③近隣市区町村と連携して立地適正化計画に準ずる計画若しくは方針等 (名称： )を定めている。 (※法定の立地適正化計画は単独市区町村で作成するものであるが、複数市区町村で立地適正化計画に相当するものを作成しているという趣旨。 典型的なものとしては、「鉄道沿線まちづくりガイドライン(国土交通省都市局 平成27年12月策定)」に定める「鉄道沿線まちづくり方針」があります。)</p> <p>④作成していない。</p>
<p>(2)(1)で①～③のいずれか1つ以上を選択した場合、①及び②の立地適正化計画、③の立地適正化計画に準ずる計画若しくは方針(①②③をあわせて以下、「立地適正化計画等」という。)と、広域連携により作成された地域公共交通網形成計画との関連性等について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)</p>
<p>①立地適正化計画等が先行して作成された。 ②立地適正化計画等と広域連携による地域公共交通網形成計画は同時期に作成された。 ③広域による地域公共交通網形成計画が先行して作成された。 ④お互いの計画の内容は概ね整合している。 ・整合させるために重視したポイント(自由記述) ( ) ⑤お互いの計画の内容は全く整合していない。 ⑥その他( )</p>

問4 広域的な区域について複数自治体間で連携して計画策定を進めたことについて、どう受け止めていますか。

<p>(1) 該当する番号に○をつけてください。(1つだけ○)</p>
<p>①良かった。 ②どちらかといえば良かった。 ③どちらでもない。 ④どちらかといえば良くなかった。 ⑤良くなかった。</p>
<p>(2)(1)で選んだ回答の理由について、具体的に教えてください。</p>
<p>(自由記述)</p>

ご回答ありがとうございました。

## 1-2. アンケート調査結果

対象団体へのアンケート調査結果を次に示す。

### 1-2-1. アンケート回収結果

#### 【アンケートの配布と団体数の集計】

- ・事務局と構成自治体ごとにそれぞれのアンケート票を配布した。なお、当該団体が事務局か構成団体かについては、協議会ホームページや計画書等を基に把握した。
- ・一つの団体が複数の計画の策定主体となっている場合があるため、表3に示した団体数には同一の団体が含まれており、団体数は「延べ数」となる。

#### 【回収結果】

- ・複数団体に連携して策定した49の地域公共交通網形成計画に係る301団体（延べ）にアンケートを実施した。
- ・このうち、回答のあった団体は169（延べ）、回収率56.1%であった。
- ・事務局を担当した団体への配布は66（延べ）で、このうち57（延べ）から回答があった（回収率86.4%）。
- ・事務局以外の構成団体への配布は235（延べ）、このうち112（延べ）から回答があった（回収率47.7%）。

表3 アンケート配布・回収結果

	対象団体数	回答団体数	回収率(%)
東北運輸局	58	30	51.7%
関東運輸局	10	8	80.0%
北陸信越運輸局	23	15	65.2%
中部運輸局	42	32	76.2%
近畿運輸局	68	35	51.5%
中国運輸局	35	16	45.7%
四国運輸局	19	10	52.6%
九州運輸局	46	23	50.0%
合計	301	169	56.1%

	対象団体数	回答団体数	回収率(%)
事務局	66	57	86.4%
構成自治体	235	112	47.7%
合計	301	169	56.1%

注) 同一団体が複数の計画を策定している場合は、計画数の分だけ団体数を計上し、延べ数としている。

## 1-2-2. 事務局向けアンケートの集計結果

事務局向けアンケートは、表3の通り57団体からの回答があった。一方、この中には同一計画で複数の団体が事務局となっている場合も含まれるため、57団体をそのまま集計すると、同一計画に関する事務局としての回答が重複したものとなり、各回答結果の傾向を正確に把握できないことになる。

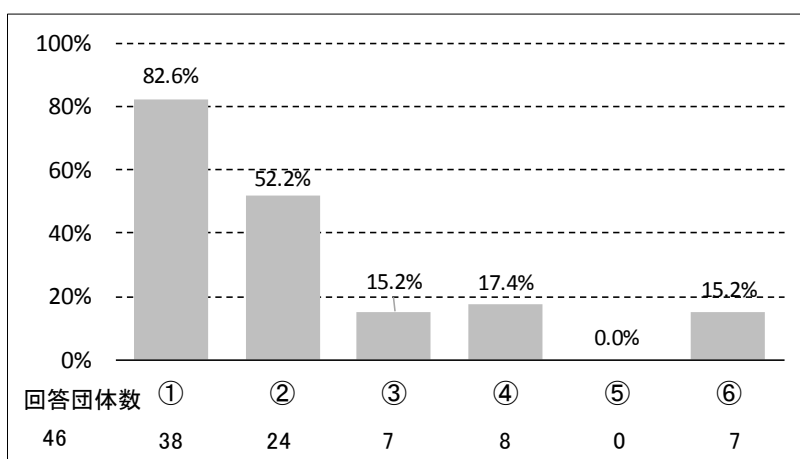
従って、ここでは、一計画一団体の回答となるよう、同一計画で複数の団体が事務局となっているものについては、アンケートの回答内容から事務局として中心的な役割を果たした一団体のみを集計対象とし、それ以外の団体は除外することとした。

その結果、事務局向けアンケートの集計対象とした団体数は46団体となった。なお、質問によっては無回答もあるため、グラフ中に記載した「回答団体数」が46に満たないものもある。また、同一団体が複数の計画で回答している場合は、複数計画分を集計対象としている。

### (1) 広域連携の背景

#### 1) 広域連携による計画を策定することとなった背景（問1） ※複数回答

- ・見直し等の検討対象とする交通機関が複数市区町村にまたがっていることを挙げた回答(①)が82.6%と最も多く、日常生活圏が行政界を越えて形成されていることを挙げた回答(②)が52.2%と2番目に多くなっている。



#### 〔選択肢〕

- ①新規導入や見直し・改善等の検討対象とする公共交通機関が、複数市区町村にまたがっているため。
- ②日常生活圏が行政界を越えた広域で形成されており、1市区町村で閉じられた計画を策定することが現実的でなかった。
- ③定住自立圏構想等、広域的な自治体連携に係る国の施策による支援を活用するために、関係市区町村が連携する必要があった。
- ④公共交通のみならず、広域的な施策を講じる際は、従来から近隣市区町村が連携して対応してきたことから、今回も連携することが自然であった。
- ⑤将来的に市町村合併の可能性があるため、地域公共交通網形成計画・再編実施計画も、それを見越して市町村が連携することが望ましいと判断された。
- ⑥その他

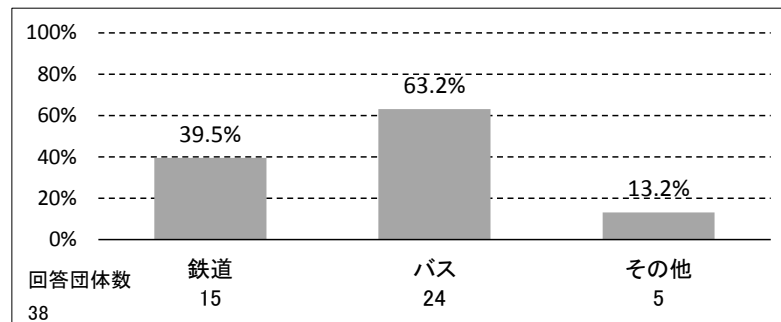
※「⑥その他」記述内容：①に類似した回答4件、災害対応2件、①に類似した回答4件、都道府県の呼びかけ1件

図2 広域連携で計画を策定することとなった背景（問1）（複数回答）

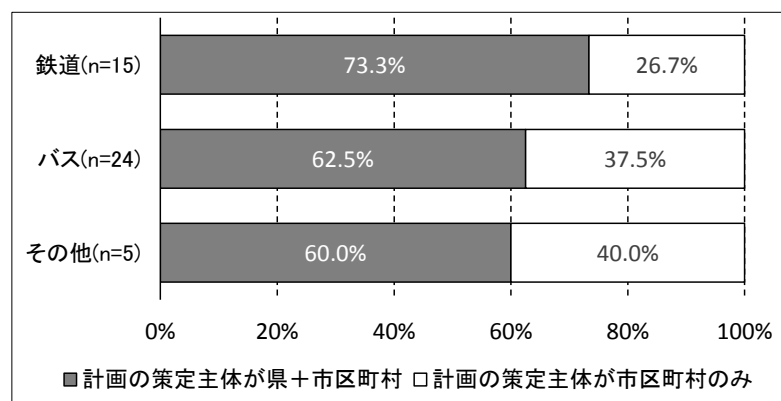
## 2) 検討対象の公共交通機関

- (問1で選択肢①を挙げたケースにおいて、検討対象とした公共交通機関の種別) ※複数回答
- ・見直し等の検討対象とした交通機関としては、バスが63.2%、鉄道が39.5%となっている。
  - ・鉄道を検討対象の交通機関としている場合の方が、バスの場合よりも都道府県が策定主体に入っている割合が若干高い。

【検討対象交通機関】



【策定主体の内訳】

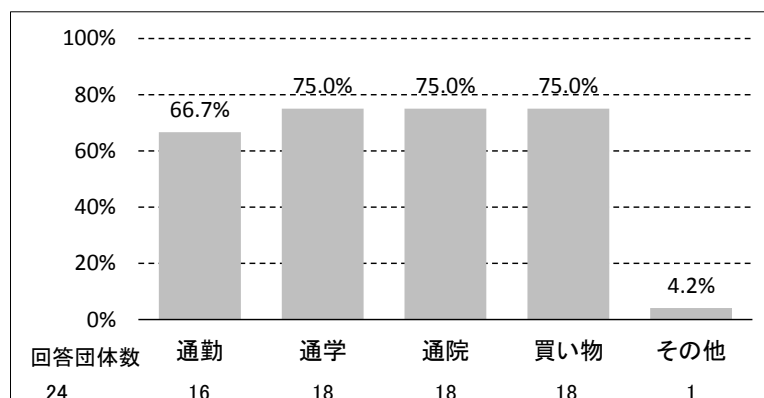


※「その他」の記述内容：LRT 1件、BRT 1件、乗合タクシー 1件、タクシー 2件

図3 検討対象の公共交通機関と策定主体の内訳 (問1①)

## 3) 検討対象となる移動目的

- (問1で選択肢②を挙げたケースにおいて、日常生活上の行政界を越えた移動目的) ※複数回答
- ・行政界を越えた移動としては、通勤、通学、通院、買い物のいずれの目的も60%以上となっているが、通勤は66.7%とやや低くなっている。

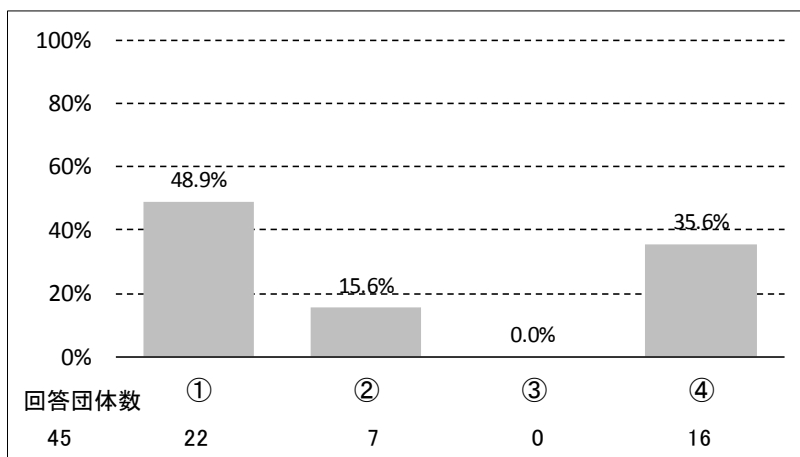


※「その他」の記述内容：教育・福祉 1件

図4 検討対象となる移動目的 (問1②)

(2) 広域連携の経緯 (問2) ※複数回答

- ・広域連携に至った経緯については、都道府県から市区町村へ呼びかけを契機として挙げた回答(①)が48.9%と最も多く、都道府県の影響が強いことが伺える。
- ・その他(④)としては、“呼びかけ”ではなく、既存の計画(連携計画等)策定時の連携状況や法定協議会以外の組織(利用促進協議会等の既存組織)での連携を踏まえたという回答が多くなっている。



〔選択肢〕

- ①都道府県から関係する市区町村へ呼びかけて連携した。
- ②(市区町村: )が、都道府県や関係する市区町村へ呼びかけて連携した。
- ③都道府県からの提案があり、(市区町村: )が関係する市区町村へ呼びかけて連携した。
- ④その他

図5 広域連携の経緯 (問2)

※「④その他」の記述内容

- ・前計画である地域公共交通総合連携計画を広域連携で策定していたため。(6件)
- ・既存の組織(利用促進協議会等)と同じ構成員で連携したため(3件)
- ・交通事業者に自治体が出資している経緯から(2件)
- ・検討対象公共交通機関が複数市区町村をまたがるため(連携の背景①と同様の回答)(2件)
- ・日常生活圏が複数市区町村にまたがるため(連携の背景②と同様の回答)(1件)
- ・鉄道事業者から県及び沿線市からの行政支援の要請があったため(1件)
- ・災害復旧の必要性から県と町村が連携(1件)



### (3) 策定主体に入らなかった自治体の有無とその理由（問3）

- ・法定協議会事務局としては、策定主体に入ると考えていたものの、結果として入らなかった自治体は無かった。
- ・なお、後述するヒアリングでは、広域連携の意向を打診したが連携に至らなかったケース（福山・笠岡）、公共交通に対する考え方が異なっていたため連携する必要が乏しいと判断したケース（南秋地域）が存在したことがわかった。

#### ○福山・笠岡地域での連携の経緯について（P42, 57 参照）

- ・福山市と周辺市町は、従来から「備後圏域」として交流が続いていることから、福山市は事前に圏域内の7市町へ連携の意向をアンケートで確認した。その結果、想定している計画策定のタイミングの相違などから、結果として福山市と笠岡市の2市で地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、計画を策定することになった。

#### ○南秋地域での連携の経緯について（P44, 86 参照）

- ・協議会をどの市町村で構成するか検討した際、隣接する井川町も加わるか否かが論点となったが、実施している公共交通施策の相違等から井川町は策定主体には入らず、3町村での連携となった。なお、井川町は協議会に参加として参加している。

### (4) 都道府県の参画状況

#### 1) 都道府県の参画の状況と役割（問4）

- ・都道府県が策定主体に入っている割合は52.2%（①45.7%+②6.5%）と過半数に及んでいる。
- ・また、都道府県が策定主体に入っている場合（①及び②）には、当該都道府県が中心的な役割を果たしている場合（①）が大半を占めている。

注)②(都道府県が策定主体だが中心的役割を果たしていない)の回答は3件あったが、このうち2件は「策定主体」を「協議会委員としての参画」と捉えている可能性があり、策定主体であるが中心的役割を果たしていないことが確認できる回答は1件であった。(P23 問 4-2③その他の回答内容を参照)

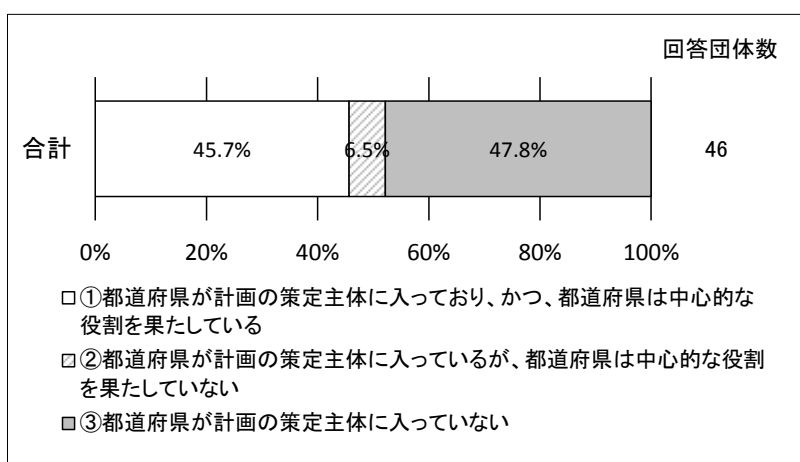
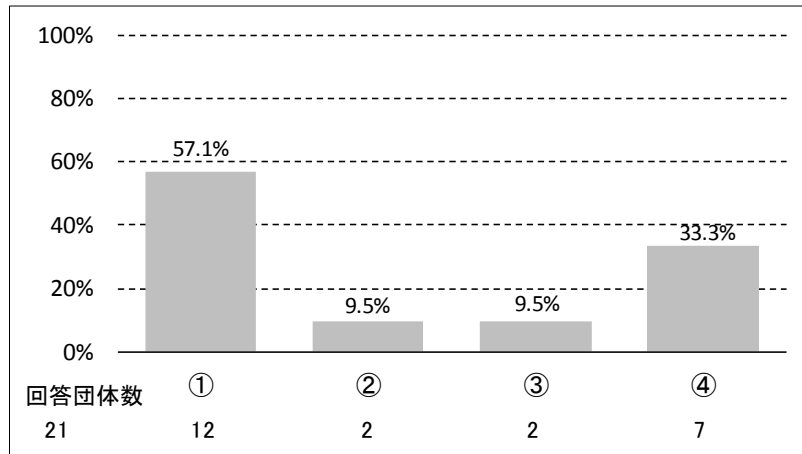


図6 都道府県の参画の状況と役割（問4）

## 2) 都道府県参画の理由：「策定主体に入り中心的役割を果たしている場合」

(問4-1) ※複数回答

- ・市区町村間の調整は都道府県に委ねるのが適切とする回答(①)が57.1%と最も多い。
- ・その他(④)としては、市区町村単独での対応の困難さや、県が既に公共交通施策に参与していたことが挙げられている。
- ・このように、都道府県には広域連携における市区町村間の調整の役割が期待されている。



### 〔選択肢〕

- ①市区町村間の調整において、市区町村間相互で協議するよりも都道府県に委ねることが適切であったため。
- ②都道府県が、当地域の公共交通施策に特に重大な関心を持っていたため。  
(都道府県全体または広範な地域に大きな影響を及ぼすと考えられた。)
- ③従来から、複数の市区町村が連携して広域的な施策を検討する場合は、都道府県が主体的に関与することが慣例となっているため。
- ④その他

図7 都道府県参画の理由：「策定主体に入り中心的役割を果たしている場合」(問4-1)

※「④その他」の主な記述内容

- ・公共交通課題の解決は市町単独では限界があり、早急な対応が困難だったため。(2件)
- ・検討対象の公共交通機関への経営指導や財政支援等の自治体間調整を県が行っているため。
- ・広域的なバス路線の見直しを県が主体となって進めていたため。
- ・国からの指導による。
- ・沿線市町から県への協力依頼による。
- ・災害復旧のため、また、県内屈指の観光資源であるため、県が先頭に立つこととした。

### 3) 都道府県参画の理由：「策定主体に入っているが中心的役割を果たしていない場合」

(問4-2) ※複数回答

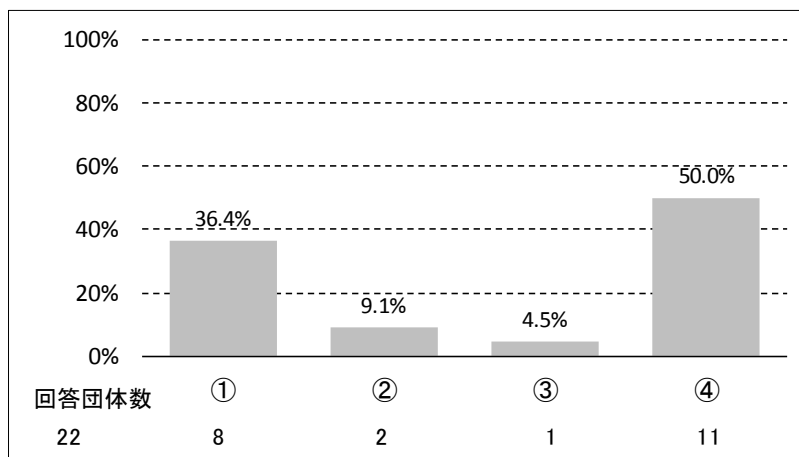
- ・そもそも問4において都道府県が策定主体に入っているが中心的役割を果たしていないとの回答(②)は少ない(6.5%(3自治体))が、これらの自治体では、そのようになった理由として、市区町村間相互での協議が原則であること(①)、市区町村連携の場合は都道府県も関与が慣例となっていること(②)を挙げた自治体がそれぞれ1自治体であった。
- ・また、残る1自治体はその他(③)を挙げ、「前年度まで都道府県が中心的な役割を果たしていたが、協議会の運営・計画の推進が軌道に乗ってきたため、都道府県の役割は一定終了と認識し、事務局を地元町に移管した」との回答であった。

#### 【選択肢】

- ①市区町村間の調整において、都道府県は一定の関与を行うものの、市区町村間相互で協議することを原則としていたため。
- ②従来から、複数の市区町村が連携して広域的な施策を検討する場合は、都道府県も関与することが慣例となっているため。
- ③その他

4) 都道府県が策定主体に入っていない理由 (問4-3) ※複数回答

- ・市区町村間相互の協議で対応できると判断したとの回答(①)が36.4%と最も多い。
- ・一方、その他の回答(④)では、策定主体にはなっていないものの、協議会委員として関与しているなど、都道府県が一定程度関与している場合が見受けられる。



〔選択肢〕

- ①市区町村間の調整において、都道府県に委ねなくとも、市区町村間相互で協議することで対応できると関係市区町村が判断したため。
- ②都道府県が、当地域の公共交通施策は、関係市区町村で解決すべきの方針を持っていたため。
- ③従来から、様々な地域課題解決のための連携において、中心的な役割を果たす市区町村が主導しており、都道府県は関与しないことが慣例となっているため。
- ④その他

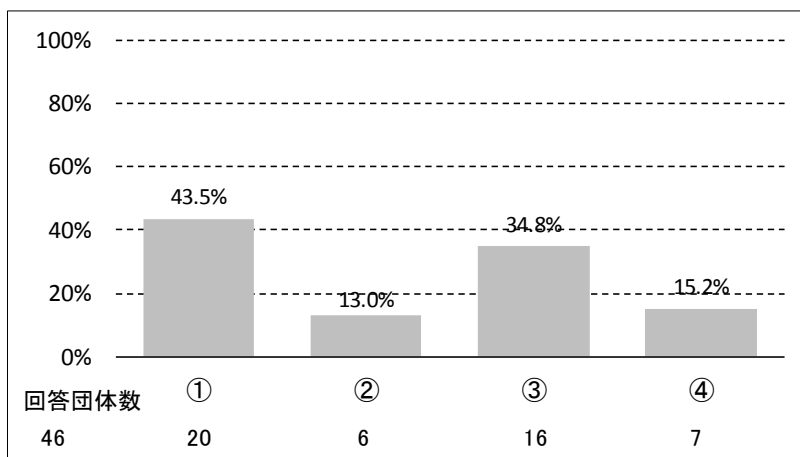
図8 都道府県参画の理由：「策定主体に入っているが中心的役割を果たしていない場合」  
(問4-2)

※「④その他」の主な記述内容

- ・策定主体とはなっていないが、協議会委員として関与。(5件)
- ・主体となるのはあくまで市区町村という考えのため。(2件)・・・①又は②に近い回答
- ・県は協議会の立ち上げから関与しているが、策定主体には入らずサポートという立場(1件)
- ・定住自立圏構想のもとに構成された協議会により計画を策定したため。(1件)

(5) 都道府県の関与の度合い・役割 (問5) ※複数回答

- ・都道府県は策定主体かつ主導的な役割となっているとする回答(①)が43.5%と最も多い。次いで、策定主体ではなくオブザーバーであるとする回答(③)が34.8%、自治体間の調整役であるとする回答(②)は13.0%であった。
- ・その他(④)としては、協議会委員として参加しているとの回答や、策定主体ではないものの自治体間の調整や事務局に入っているとの回答が見られた。



〔選択肢〕

- ①都道府県は策定主体であり、かつ計画策定に際し、協議会の事務局に入って主導的な役割を果たした。
- ②都道府県は、計画策定に際し、自治体間の調整役として関与した。
- ③都道府県は策定主体ではなく、計画策定に際し、オブザーバー的な立場で協議会に参加した。
- ④その他

図9 都道府県の関与の度合い・役割 (問5)

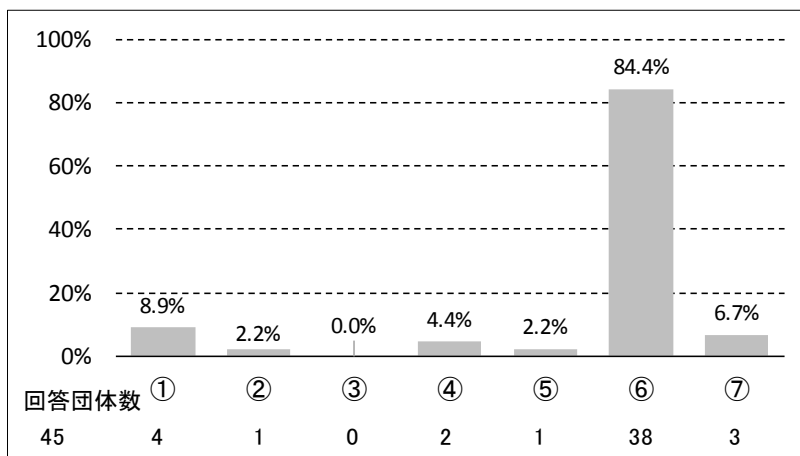
※「④その他」の主な記述内容

- ・協議会の委員等として参加 (3件)
- ・県は、協議会事務局を担っている。
- ・県は策定主体ではないが、自治体間の調整役のほか主導的な役割も果たした。
- ・県は策定主体ではないが、自治体間の調整役として関与し、協議会の事務局に入って主導的な役割を果たした。

## (6) 自治体間の調整

### 1) 自治体間の調整上の課題（問6(1)） ※複数回答

- ・自治体間の調整上の課題について、考え方の相違は特になかったとする回答(⑥)が84.4%と最も多い。
- ・相違があったとする回答のうちでは、交通に係る課題認識に相違があるとする回答(①)が8.9%と最も多い。
- ・なお、後述するヒアリング結果においては、特に調整に時間を要した事項として費用負担の割合等を挙げた自治体が複数あった。



#### 〔選択肢〕

- ①自治体間相互で、交通に係る課題認識に相違があった
- ②自治体間相互で、住民ニーズや現状の移動特性に係るデータの集積等の程度に相違があった
- ③自治体間相互で、重視する交通モードについて相違があった
- ④自治体間相互で、利便性と効率性のバランスについての考え方について相違があった
- ⑤自治体間相互で、計画策定に係る費用負担のあり方について意見の相違があった
- ⑥考え方に相違は特になかった
- ⑦その他

図10 自治体間の調整上の課題（問6(1)）

※「⑦その他」の主な記述内容

- ・費用負担のあり方について、市町間の合意に時間を要した。
- ・各町村の政策的判断によりバス等運行主体、運賃の設定に相違があった。
- ・各自治体と交通事業者で、幹線から支線への切り替えについて手段や時期について相違があった。

## 2) 自治体間の調整上の課題の解決方法（問6(2)） ※複数回答

- 自治体間の調整上の課題に対しては、当事者間の調整や都道府県による調整で双方が折り合える点を見出して解決したケースが多く見受けられた。

自治体間の調整上の課題	具体的な相違点	解決方法
①(自治体間相互で、交通に係る課題認識に相違があった)	自治体における地域特性が相違していることから、交通に係る課題認識もそれに伴って相違している。	E、G(課題の検討)
	代替交通として再編する対象 など	F、C
	路線バスのあり方に対する考え方	C
②(自治体間相互で、住民ニーズや現状の移動特性に係るデータの集積等の程度に相違があった)	復旧後の利便性向上策 等	G(具体的な方策の例として、それぞれの意見を併記した)
	市町間又は市町内交通とするかの住民ニーズ など	F、C
④(自治体間相互で、利便性と効率性のバランスについての考え方について相違があった)	自治体において、利便性の向上に求める取り組みが異なっており、効率性とのバランスに相違がある。	F、G(課題の検討)
	住民ニーズを踏まえた路線や便数	F、C
⑤(自治体間相互で、計画策定に係る費用負担のあり方について意見の相違があった)	取り組むべき事業(優先度)の考え方に相違がある。	F、G(課題の検討)
⑦(各町村の政策的判断によりバス等運行主体、運賃の設定に相違があった)	・町営バスの運行主体(民間委託、直営等)が統一できない。 ・町村域内統一料金(例:中学生以下無料)など	F
⑦(市と町で費用負担のあり方について合意に時間を要した)	対象路線の存続にあたり、将来的な費用負担について、沿線自治体間の負担割合の考え方。	F
⑦(各自治体と交通事業者で、幹線から支線への切り替えについて手段や時期について相違があった)	各自治体と交通事業者で、幹線から支線への切り替えについて手段や時期について相違があった。	F

### 〔選択肢〕

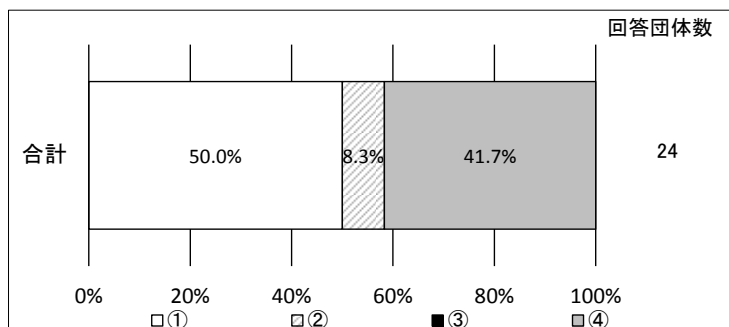
- A 都道府県に一任し、最終判断して解決した。
- B 都道府県の意見を聞き、それを基に市区町村が最終判断して解決した。
- C 都道府県が調整し、市区町村相互が折り合える点を見出して解決した。
- D 中核的な都市に一任し、最終判断して解決した。
- E 中核的な都市が調整し、市区町村相互が折り合える点を見出して解決した。
- F 当該市区町村間相互で調整し、折り合える点を見出して解決した。
- G その他

注)「解決方法」の回答で、G(その他)を選択し、その内容として「課題の検討」と記述されている団体があったが、具体的にどのように解決したのかについては言及されていなかった。

(7) 立地適正化計画の作成状況 (問7(1)) (※市区町村のみ)

1) 立地適正化計画の作成状況

- 立地適正化計画については、作成済みの自治体(①)が50.0%、作成していない自治体(④)が41.7%と、それぞれ概ね同数であった。



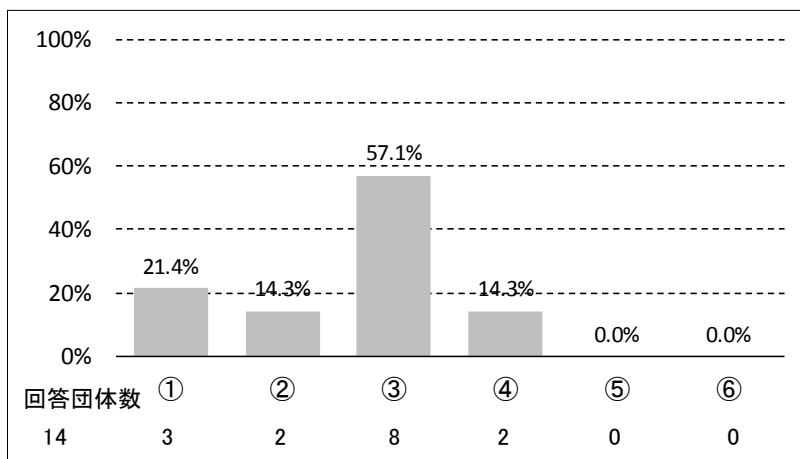
【選択肢】

- ①作成済。
- ②作成中。
- ③近隣市区町村と連携して立地適正化計画に準ずる計画若しくは方針等を定めている。
- ④作成していない。

図11 立地適正化計画の作成状況 (問7(1))

2) 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との関係性 (問7(2)) ※複数回答

- 1) で①(作成済み)または②(作成中)と回答した自治体のうち、広域の地域公共交通網形成計画が先行して作成されている自治体(③)が57.1%と最も多い状況であった。



【選択肢】

- ①立地適正化計画等が先行して作成された。
- ②立地適正化計画等と広域連携による地域公共交通網形成計画は同時期に作成された。
- ③広域による地域公共交通網形成計画が先行して作成された。
- ④お互いの計画の内容は概ね整合している。
- ⑤お互いの計画の内容は全く整合していない。
- ⑥その他

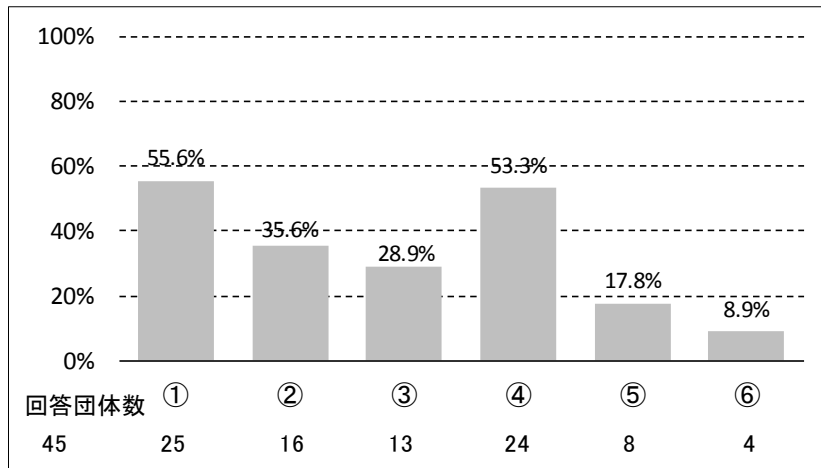
図12 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との関係性 (問7(2))



(8) 広域連携の成果・課題 (問8)

1) 広域連携の成果・良かった点 (問8(1)) ※複数回答

- ・行政区域にとらわれない計画とすることができたとの回答(①)が55.6%と最も多く、次いで、近隣の実状やニーズを知り知見が深まったとの回答(④)が53.3%と多かった。
- ・また、広域連携による計画を通じて、結果として、広域的視点で公共交通網を再構築することができたとの回答(②)も35.6%と比較的多く、複数で知恵を出し合い、課題を網羅的に解決できたとの回答(③)が28.9%となっている。



〔選択肢〕

- ①行政区域にとらわれず、よりニーズに合った形で公共交通網のあり方を見直す計画とすることができ、利便性を高めることができた。
- ②広域的な視点から公共交通網を再構築することで、より効率的な運行が実現できた。
- ③複数自治体が知恵を出し合うことで、現状の公共交通網の問題を全般的に抽出することができ、課題を網羅的に解決することができた。
- ④近隣市区町村の公共交通の実状や住民のニーズを知ることができ、地域の交通問題に関する知見が深まった。
- ⑤網形成計画策定での広域連携を契機として、網形成計画以外の交通政策全般やまちづくり面において連携が深まった。
- ⑥その他

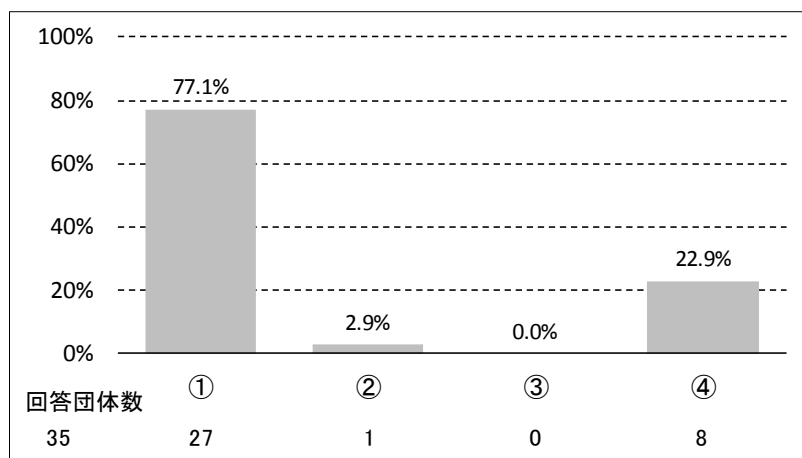
図13 広域連携の成果・良かった点 (問8(1))

※「⑥その他」の主な記述内容

- ・沿線で広域的に支えていくことを再認識した。
- ・共通認識を共有することができた。

## 2) 広域連携の課題（問8(2)) ※複数回答

- ・業務量が多くなったとの回答(①)が77.1%と最も多く、自治体職員の実務面での課題が挙げられている一方、計画内容について、広域連携の結果問題が生じたというような回答(②③)はほとんど見受けられなかった。
- ・また、その他の回答(④)としても、計画策定時等における実務の遂行上の課題が多く挙げられており、広域連携を進める上で注意を払って進めていかなければならないと言える。



### 【選択肢】

- ①計画の策定主体となる自治体数が多く、協議会の日程調整に時間を要するなど、業務量が多くなり大変だった。
- ②一部の自治体にとっては、希望する施策が計画に盛り込まれないなど、解決すべき課題を盛り込みきれない計画となった。
- ③複数市区町村の意見を反映させた結果、【利便性・効率性・その他】の観点から公共交通網が悪い方向で見直されることになってしまった。
- ④その他

図14 広域連携の課題（問8(2))

### ※「④その他」の主な記述内容

- ・複数市町での実現性の観点で調整した結果、施策内容が「利用促進」「利用環境の改善」等といった地道なものとなった。(2件)
- ・関係者が増加し、意見等を出しづらい雰囲気になった。
- ・都道府県が計画策定主体の中心的役割を担ったことで、策定後の計画推進に係る市町の主体性が希薄となっている。
- ・単独の場合に比べ複数自治体の場合は、計画の進行が遅れる可能性がある。
- ・効果検証等、持続した連携が必要。
- ・各論(各地域のミクロ的視点)を話すと、その地域に関係ない人の理解が難しい。
- ・自治体間で意見の相違がある点は、解決までに至らなかった

(9) 広域連携による計画策定の評価 (問9)

1) 広域連携による計画策定の評価 (問9(1))

・よかった(①)とどちらかといえば良かった(②)を合わせると93.5%と高い評価であった。

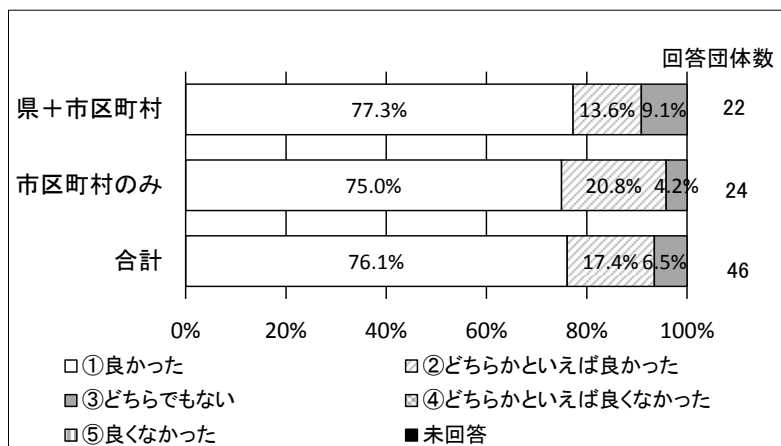


図15 広域連携による計画策定の評価 (問9(1))

2) 広域連携による計画策定の評価の理由 (問9(2))

※自由記述 (下記は、一部の回答内容を割愛するなどして要約している。)

【良かった】理由

- ・単独では計画策定できない自治体もあるため。
- ・情報共有できる環境が整い、連携・相談しやすい環境となった。
- ・連携する近隣町村の交通実情の把握による、さらなる住民ニーズの把握ができた。
- ・日常生活圏が及んでいる地域を一体化するよう計画を策定できた。
- ・各自治体の要望に対応するための路線・ダイヤの設計を行うことができた。
- ・単独町村で全て賅うことができない移動目的に対し、一定の利便性を確保できた。
- ・自治体間の考え方に大きな差異がなく、スムーズに計画の策定を進めることができた。
- ・沿線市町が当事者意識を持って事業実施等に取り組むことができた。
- ・他地域への水平展開を見据えた全県的なモデル事業としての役割を果たすことができた。

【どちらかといえば良かった】理由

- ・圏域で策定することで公共交通に関するルールに則った運行が可能となった。
- ・各自治体における課題を整理し、全体を網羅した計画の作成に向けた協議を円滑に進めることができた。
- ・事務量が増える等のデメリットもあったが、市を跨いだ移動ニーズの把握やお互いに知見を深めることができたといったメリットが上回った。
- ・公共交通の課題を認識し、ある程度実行力のある計画を作成できた。

【課題】

- ・短期間で策定したため、市町村内の公共交通について深い検討はできなかった。
- ・網形成計画策定の主体となっていない市町を含め、今後も関係する複数自治体で連携して取り組む必要がある。
- ・事務局任せの自治体が多く足並みが揃わなかった。計画策定後、再編実施計画の策定には至っておらず、バス事業者によって、再編実施計画によらないバス路線の再編が行われた。

### 1-2-3. 事務局以外の構成自治体向けアンケートの集計結果

構成自治体向けアンケートは、表3の通り112団体からの回答があった。一方、1-2-2.で記述した通り、事務局向けアンケートにおいては、同一計画で複数の団体が事務局となっている場合、事務局としての中心的な役割を果たした団体以外の団体は除外することとした。

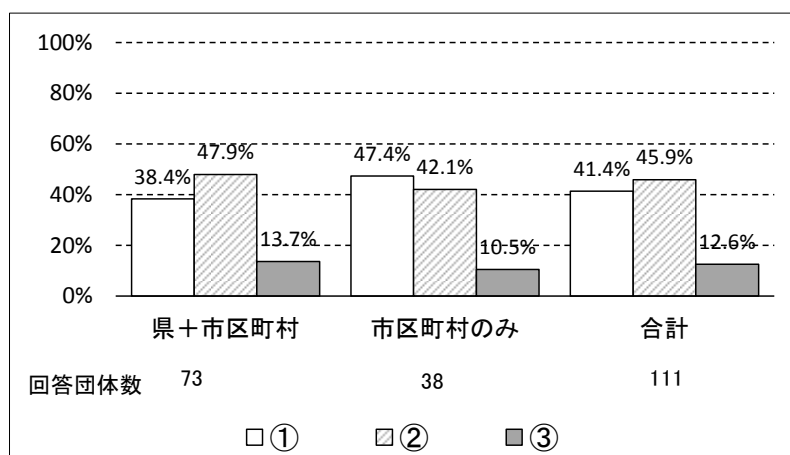
ここでは、この事務局向けアンケートの集計対象としなかった「事務局としての中心的な役割を果たした団体以外の団体」を、事務局以外の構成自治体向けに含めて回答結果の集計を行うこととした。

なお、この「以外の団体」は事務局向けアンケートで回答しているため、ここでの集計では、事務局以外の構成自治体向けアンケートと同じ質問（問2～問4）の回答結果を集計対象とした。

以上の結果、事務局以外の構成自治体向けアンケートの集計対象とした団体数は123団体となった。なお、質問によっては無回答もあるため、グラフ中に記載した「回答団体数」が123に満たないものもある。また、同一団体が複数の計画で回答している場合は、複数計画分を集計対象としている。

#### (1) 事務局以外の構成自治体の協議会への関わり方（問1） ※複数回答

- ・協議会において施策を要望・提案しなかったとの回答(②)が45.9%と最も多かったが、積極的に提案したとの回答(①)も41.4%であった。
- ・なお、都道府県が策定主体に入っているケースでは、積極的に提案しているとの回答(①)が38.4%、施策の要望・提案はしなかったとの回答は(②)は47.9%となっており、回答②の回答割合が全体における45.9%よりも高くなっている。一方で、市区町村のみが策定主体に入っているケースにおいては回答①は47.4%、回答②は42.1%となっており、回答①の回答割合が全体における41.4%より高くなっている。
- ・このことから、都道府県が策定主体に入っていると事務局以外の市区町村の関わり方が希薄となる傾向があり、市区町村のみが策定主体であるとどちらかという積極的に関わるようになる傾向が伺える。



#### 【選択肢】

- ①当自治体として重要な公共交通の政策課題を有していたが、1自治体で実現できるものではないことから、連携・協力し、協議会において積極的に提案、また、自ら調整に関与するなど、大きく関わった。
- ②当自治体に直接関係する公共交通施策を要望・提案することはなかったが、1自治体で公共交通施策を考えることはできない地域であるため、連携・協力して計画策定にあたった。
- ③その他

図16 協議会への関わり方（問1）

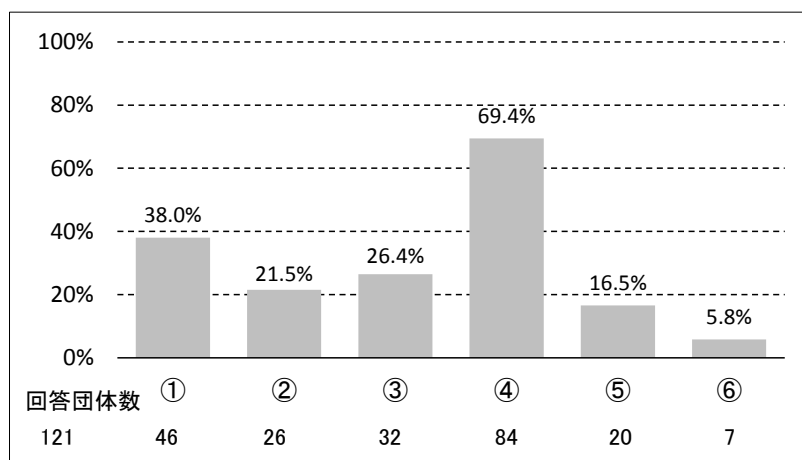
※「③その他」の主な記述内容

- ・沿線市町と連携・協力して計画策定にあたった。(4件)
- ・県と沿線市町が並立関係で協議会に関わっている。
- ・協議会構成委員の一委員として関わった。
- ・他自治体を中心であり本町は深くは関わっていない。・・・②に近い回答
- ・事務局・委託業者が中心に計画案の作成を行ったが、本町も協議会における意見交換や調査、資料提供等を通じて調整・検討に関与した。

## (2) 広域連携の成果・課題 (問2)

### 1) 広域連携の成果・良かった点 (問2(1)) ※複数回答

- ・近隣の実状やニーズを知り知見が深まったとの回答(④)が72.1%と最も多い。次いで行政区域にとらわれない計画とすることができたとの回答(①)が39.6%となっている。



#### 【選択肢】

- ①行政区域にとらわれず、よりニーズに合った形で公共交通網のあり方を見直す計画とすることができ、利便性を高めることができた。
- ②広域的な視点から公共交通網を再構築することで、より効率的な運行が実現できた。
- ③複数自治体が知恵を出し合うことで、現状の公共交通網の問題を全般的に抽出することができ、課題を網羅的に解決することができた。
- ④近隣市区町村の公共交通の実状や住民のニーズを知ることができ、地域の交通問題に関する知見が深まった。
- ⑤網形成計画策定での広域連携を契機として、網形成計画以外の交通政策全般やまちづくり面において連携が深まった。
- ⑥その他

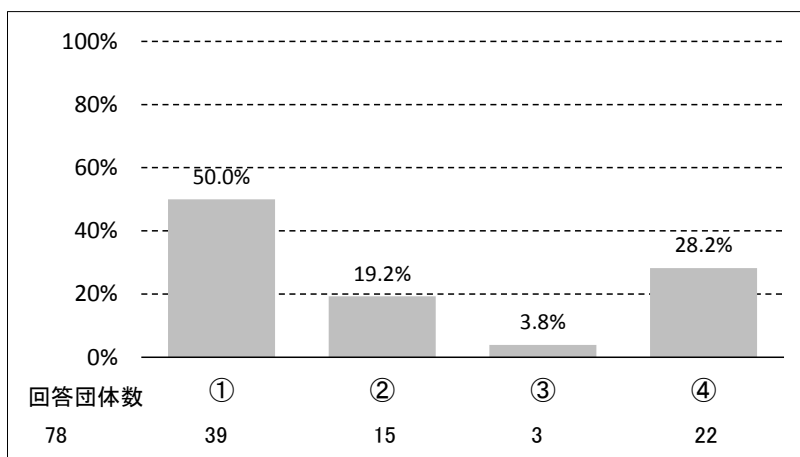
図 17 広域連携の成果・良かった点 (問2(1))

※「⑥その他」の主な記述内容

- ・計画策定から間もないため、成果が見えるには時間がかかる。(2件)
- ・目的である特定事業(鉄道事業再構築事業)を導入できた点。
- ・特にまだ成果の実感はない。
- ・他自治体と連携することにより、様々な知見を得ることができ、また業務の効率化も図ることができた。

2) 広域連携の課題（問2(2)） ※複数回答

- ・業務量が多くなったとの回答(①)が50.0%と最も多い。これは事務局担当の自治体からの回答(77.1%)よりも低いものの、比較的高い割合となっている。



〔選択肢〕

- ①計画の策定主体となる自治体数が多く、協議会の日程調整に時間を要するなど、業務量が多くなり大変だった。
- ②一部の自治体にとっては、希望する施策が計画に盛り込まれないなど、解決すべき課題を盛り込みきれない計画となった。
- ③複数市区町村の意見を反映させた結果、【利便性・効率性・その他】の観点から公共交通網が悪い方向で見直されることになってしまった。
- ④その他

図 18 広域連携の課題（問2(2)）

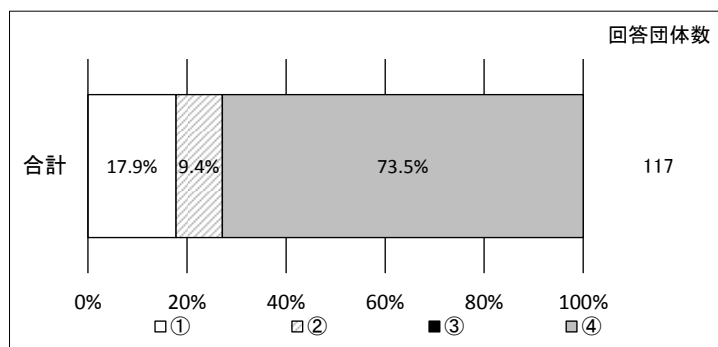
※「④その他」の主な記述内容

- ・利用実態が構成市町で異なるため、計画に掲げる施策の調整に時間が要する。(4件)
- ・計画に記載した事項は容易に変更できないため、柔軟な対応ができないことがある。
- ・他自治体への遠慮や依存があり、全ての団体が主体性を持って策定に参加できたか疑問。
- ・利害関係の相違から、各市の合意形成を図るのに苦慮した。
- ・国の助成要件に合わない路線について、事業者の縮小撤退があり、過疎地域での積極的な交通計画にしづらい。
- ・「鉄道に代わる」という点でバスがその役目を十分に果たし切るかというサンプルが他にないため比較検討が困難な計画になっている可能性がある。
- ・バスや鉄道などの公共交通相互の接続の方策等について、国や県を中心とした取組みや支援が求められる。
- ・計画を実施していく上での資金
- ・業務量が多く大変であった。

(3) 立地適正化計画の作成状況 (問3) (※市区町村のみ)

1) 立地適正化計画の作成状況 (問3(1))

・作成していない自治体(④)が74.8%と、事務局担当の自治体における作成していない割合(41.7%)に比しても高くなっている。



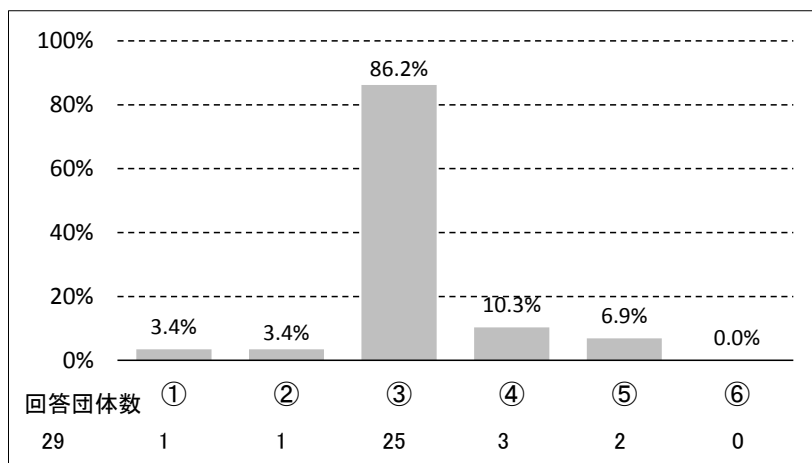
【選択肢】

- ① 作成済。
- ② 作成中。
- ③ 近隣市区町村と連携して立地適正化計画に準ずる計画若しくは方針等を定めている。
- ④ 作成していない。

図19 立地適正化計画の作成状況 (問3(1))

2) 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との関係性 (問3(2)) ※複数回答

・1)で①作成済または②作成中と回答した自治体のうち、広域の地域公共交通網形成計画が先行して作成されている自治体(③)が85.2%と最も多い。



【選択肢】

- ① 立地適正化計画等が先行して作成された
- ② 立地適正化計画等と広域連携による地域公共交通網形成計画は同時期に作成された
- ③ 広域による地域公共交通網形成計画が先行して作成された
- ④ お互いの計画の内容は概ね整合している
- ⑤ お互いの計画の内容は全く整合していない
- ⑥ その他

図20 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との関係性 (問3(2))

(4) 広域連携による計画策定の評価 (問4)

1) 広域連携による計画策定の評価 (問4(1))

- ・良かった(①)とどちらかといえば良かった(②)を合わせると、合計で86.6%となっている。このうち、都道府県が策定主体に入っている場合は81.8%、市区町村のみが策定主体の場合は95.2%である。
- ・都道府県が策定主体に入っている場合、どちらでもないとの回答(③)が18.2%と、策定主体が市区町村のみの場合に比べて割合が高い。
- ・また、策定の主導が中心的自治体ありの場合は良かった(①)が37.5%、一方、並列で策定した場合は63.0%と、並列で策定した場合のほうが割合が高くなっている。

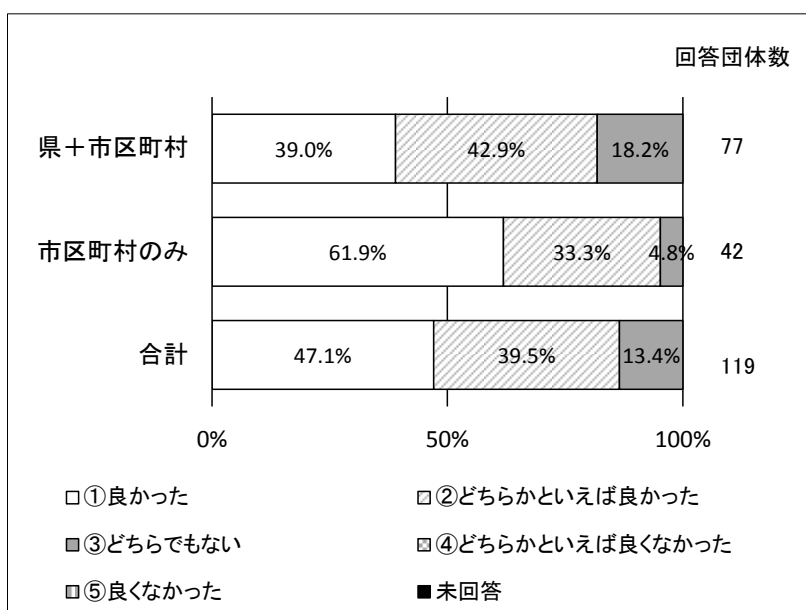


図21 広域連携による計画策定の評価 (問4(1))【策定主体の類型別】

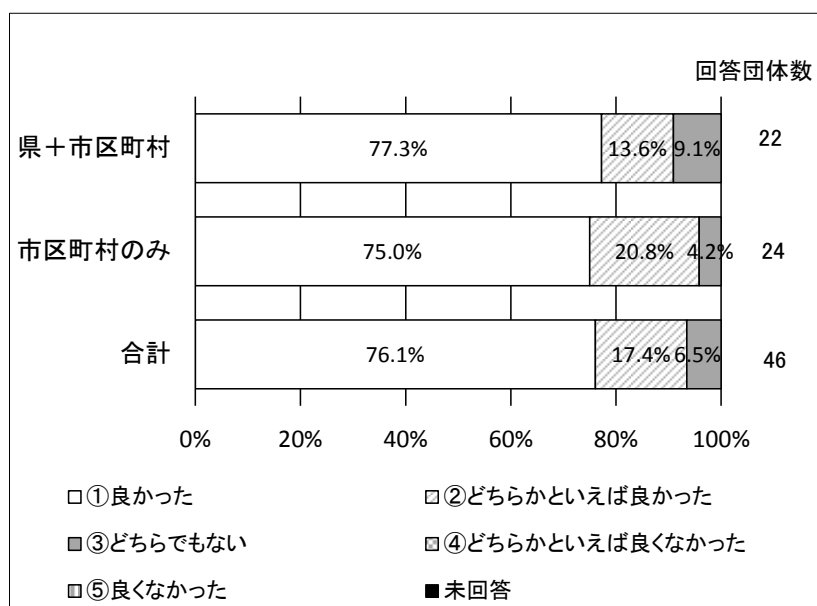


図22 広域連携による計画策定の評価 (事務局 問9(1))【策定主体の類型別】(再掲)



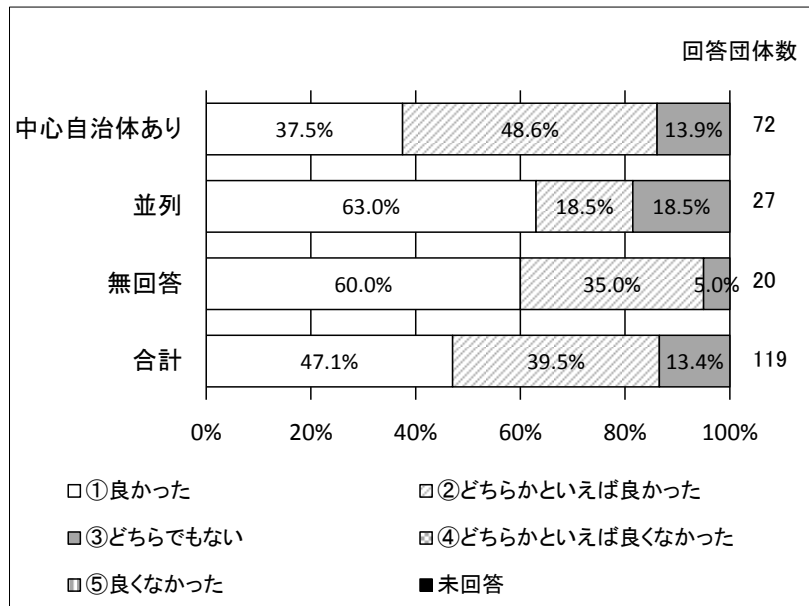


図 23 広域連携による計画策定の評価（問 4（1））【中心的自治体の有無別】

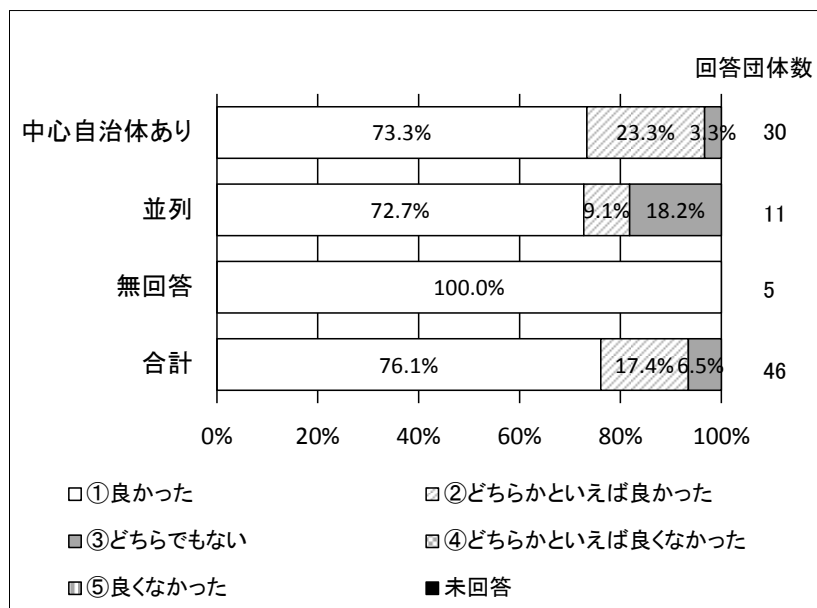


図 24 広域連携による計画策定の評価（事務局 問 9（1））【中心的自治体の有無別】

## 2) 広域連携による計画策定の評価の理由（問4(2)）

※自由記述（下記は、一部の回答内容を割愛するなどして要約している。）

### 【良かった】理由

- ・連担する複数の自治体にまたがる生活圏・経済圏で一体的に取り組むことでより大きな効果が期待でき、また一体的に取り組まなければ課題を解決することができないものもあるため。
- ・近隣自治体の課題を共通認識し、広域連携について具体的に事業計画を策定することができたため。
- ・運用開始から数年ごとの見直し・改善についても計画的に行える下地ができたため。
- ・近隣市町への移動需要に対応できるように取り組める基盤ができた。
- ・地域住民の生活圏域に合わせた交通施策や広域のスケールメリットを活かした取組が可能。
- ・連携自治体及び医療機関を経由する路線バスの運行が実現したため。
- ・計画立案などに要する業務量などが大幅に軽減された。

### 【どちらかといえば良かった】理由

- ・単独では十分な計画を立てられていなかったと思うため。
- ・公共交通の実状や住民のニーズを広域的に知ることができ、利便性の向上に向けて取り組むことができた。
- ・他自治体と連携し、様々な知見を得ることができ、業務の効率化も図ることができた。
- ・複数自治体間で、異なるモードの交通網を検討することができた。一方で、市町村間の調整には時間がかかることが多く、取りまとめが大変であった。

### 【どちらでもない】理由

- ・公共交通に関する課題を広域的な視点で捉えることができることにメリットを感じたが、複数自治体が集まることによるデメリットも感じたから。
- ・対象の鉄道が本町では運行されていないので、他の沿線市町村とは立ち位置が違うため。
- ・県内の避難地域から周辺地域への移動手段の確保が主な計画であり、本市の交通課題に対する計画ではないため。
- ・本自治体が運営するバスの利用は増加していないため。
- ・足並みをそろえて事業実施することの難しさを感じており、柔軟な対応や事業展開は難しいと感じているため。
- ・計画策定をしてどの程度直接的な影響があるか判断しかねるため。

## 1-3. ヒアリングによる詳細分析

### 1-3-1. 対象地域の選定

アンケート調査の結果を踏まえ、アンケート前の時点での整理・分類（P5）に、中心的団体の組合せ（県のみ、県及び市区町村など）を示す項目として「策定に際しての中心的団体の区分」を加え類型化した。そこで、この各類型に該当する計画について分析を行うことができるよう各類型よりヒアリング対象を選定した。

#### (1) 広域連携による計画の類型化

アンケート調査の結果を踏まえ、

- ・都道府県間連携がなされているか（複数都道府県にまたがる計画か）【A】
- ・都道府県が策定主体に入っているか【B】
- ・策定に際しての中心的役割を担った団体はどこか、又は複数の組合せか【C】

といった連携の形態がどのようなものかという点や、見直し等の検討対象とする交通機関の種別【D・E】に応じて、広域連携による計画について、表4のとおり類型化した。

#### (2) 対象地域の選定の視点

ヒアリングにより詳細分析を行う対象とする計画は、表4を踏まえ、

- ・A～Eの組合せによる類型で、原則1～2の計画を選定することとした。（例外的に、該当する事例が少ないことや対象団体の都合により、結果として選定していないものもある。）
- ・1つの類型に複数の事例が該当している場合は当該事例のうち、アンケート調査の回答により、広域連携による計画の策定過程で、独自に様々な工夫を凝らしている。

などの点を考慮し、地域間の調整や調整上の課題解消に向けて、他地域においてもより参考となる取組みを実践していると考えられるものを選定することとした。

選定した計画数は表4に、具体的な計画名称は表5に示す通りである。

表4 広域連携による計画の類型化とヒアリング対象選定計画数

【A】都道府県間の連携	【B】策定主体	【C】中心的団体の有無	【D】鉄軌道系中心 ( )は回答計画総数	【E】路面系中心 ( )は回答計画総数
複数都道府県間での連携	都道府県が策定主体に含まれる	中心的団体がある	1(3)	—(—)
		中心的団体がない(並列)	—(—)	—(—)
	都道府県が策定主体に含まれない	中心的団体がある	1(1)	—(—)
		中心的団体がない(並列)	—(—)	1(1)
単一都道府県内での連携	都道府県が策定主体に含まれる	中心的団体がある	—(4)	4(13)
		中心的団体がない(並列)	—(2)	—(—)
	都道府県が策定主体に含まれない	中心的団体がある	2(4)	2(9)
		中心的団体がない(並列)	1(2)	1(7)

表5 詳細分析（ヒアリング）の対象とした地域

( ) : 詳細分析（ヒアリング）対象地域

【A】都道府県間連携	【B】策定主体 *1	【C】策定に際しての 中心的団体 *2	対象交通機関		
			【D】鉄軌道中心	【E】路面交通中心	都道府県名
複数都道府県	都道府県が策定主体に含まれる	複数都道府県のみ	—	—	—
		単一都道府県のみ	北近畿タンゴ鉄道沿線	—	京都府・兵庫県
			三江線	—	島根県・広島県
		複数県及び市区町村	—	—	—
		単一県及び市区町村	—	—	—
		市区町村のみ	—	—	—
		並列(中心団体なし)	阿武隈	—	宮城県・福島県
		都道府県が策定主体に含まれない	複数都道府県のみ	—	—
	単一都道府県のみ	—	—	—	
	複数県及び市区町村	—	—	—	
	単一県及び市区町村	—	—	—	
	市区町村のみ	養老線	—	岐阜県・三重県	
	並列(中心団体なし)	—	福山・笠岡	岡山県・広島県	
	単一都道府県	都道府県が策定主体に含まれる	都道府県のみ	JR山陰本線(園部～綾部)沿線	—
南阿蘇鉄道沿線				—	熊本県
—				福島県避難	福島県
—				東伊豆・中伊豆	静岡県
—				南伊豆・西伊豆	静岡県
—				奈良県	奈良県
—				鳥取県西部	鳥取県
—				鳥取県東部	鳥取県
—				大分県中部圏	大分県
—				大分県南部圏	大分県
—				大分県北部圏	大分県
—				大分県豊肥圏	大分県
—				高知県嶺北	高知県
都道府県及び市区町村				三陸鉄道沿線	—
			東京都臨海部	—	東京都
			—	高知県東部広域	高知県
			—	鳥取県中部	鳥取県
			市区町村のみ	—	—
			並列(中心団体なし)	JR関西本線(加茂以東)沿線 一畑電車沿線	—
都道府県が策定主体に含まれない			市区町村のみ	城端線・氷見沿線	—
		えちぜん鉄道交通圏		—	福井県
		福井鉄道交通圏		—	福井県
		明知鉄道沿線		—	岐阜県
		—		下北	青森県
		—		八戸圏	青森県
		—		那須地域定住自立圏	栃木県
		—		南信州	長野県
		—		松本	長野県
		—		湖東圏	滋賀県
		—		唐津	佐賀県
		—		熊本	熊本県
		—		人吉・球磨	熊本県
		並列(中心団体なし)		フラワー長井線沿線	—
			神戸電鉄粟生線	—	兵庫県
			—	南秋	秋田県
			—	芳賀・宇都宮東部	栃木県
			—	燕・弥彦	新潟県
			—	北設楽	愛知県
			—	淡路島	兵庫県
			—	小豆島	香川県
		—	沖永良部	鹿児島県	

\*1 「策定主体」: 計画書の表紙に都道府県・市区町村名が記載されているなど、計画書の策定者になっていることを指す。

\*2 「中心的団体」: 単独で協議会を担っているなど他の「策定主体」に比して、より主導的に計画策定に携わっていることを指す。

### 1-3-2. ヒアリング項目の設定

ヒアリングによる詳細分析の対象とする計画については、法定協議会の事務局を担当した団体に出向いて、複数団体間での調整過程や調整上生じた課題の解消のための様々な工夫等についてヒアリングを行った。

実施にあたっては、表6の通り、共通のヒアリング項目をあらかじめ設定しつつ、アンケートの回答内容に基づき、対象地域ごとにヒアリング項目を設定した。

表6 ヒアリング項目・内容

ヒアリング項目	ヒアリング内容
広域連携の背景・経緯	・広域連携の背景・経緯について、アンケートの回答を踏まえた詳細 ・交通以外の分野における広域連携の状況
計画区域について	・計画区域(連携団体)の設定方法 (バス路線設定エリア、通勤通学圏、旧郡エリア、県の地域区分等)
計画策定の進め方について	・計画策定の流れについて詳細に把握
県等の関与・役割について	・都道府県が関与した経緯・理由、関与の度合い ・都道府県が関与しなかった理由、県の役割 ・当事者である交通事業者の役割 ・国(運輸局・運輸支局)が果たした役割
連携の成果・良かった点	・アンケートの回答でよかったとした具体的な内容
連携に係る課題	・特に問題が大きかった事項とその具体的な内容、解決方法
今後の広域連携に向けた示唆・アドバイス	・広域連携の運営経験を踏まえ、他地域で広域連携する場合の示唆・アドバイス

### 1-3-3. ヒアリング結果

#### (1) 各自治体へのヒアリング結果

各対象自治体へのヒアリング結果の要約を類型ごとにまとめたものを表7～表9に示す。

表7 ヒアリング対象地域のアンケート結果・ヒアリング結果（1/3） 【複数県にまたがる連携】

類型		複数県にまたがる連携		
		策定主体に県が含まれる	策定主体に県が含まれない	
		鉄軌道系中心	鉄軌道系中心	路面系（バス）中心
ヒアリング対象(事務局)		福島県	岐阜県大垣市	広島県福山市
計画名称(策定期期)		阿武隈急行線地域公共交通網形成計画(令和元年7月)	養老線交通圏地域公共交通網形成計画(平成29年10月)	福山・笠岡地域公共交通網形成計画(平成29年3月)
構成自治体		福島市・伊達市・角田市・柴田町・丸森町・福島県・宮城県	大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町	福山市・笠岡市
策定に際しての中心的自治体		並列	大垣市	並列
アンケート結果(ヒアリング対象自治体)	問1 広域連携の背景	検討対象の公共交通機関(鉄道)が複数市町村にまたがっているため。	沿線3市4町で養老線を存続することを前提とした計画策定であったため。	検討対象とする公共交通機関(バス)が、複数市にまたがっているため。日常生活圏が行政界を越えて形成され、1市で閉じた計画が現実的でない
	問2 広域連携の経緯	都道府県から関係する市区町村へ呼びかけて連携した。	養老線を軸とした計画策定のため、沿線市町が策定者になる必要があった。	福山市が、関係する市町村へ呼びかけて連携
	問4 県の参画状況・役割	県が計画の策定主体で、かつ、県は中心的な役割	県が計画の策定主体に入っていない。	県が計画の策定主体に入っていない。
	問4-1 県の参画&主導の理由	従来から、複数の市区町村が連携して広域的な施策を検討する場合は、県が主体的に関与することが慣例	—	—
	問4-2 県が参画&非主導の理由	—	—	—
	問4-3 県が非参画の理由	—	養老線のあり方については、沿線市町で、公有民営方式で存続することを決定し、沿線市町が主体となって計画策定や鉄道事業の再構築等に取り組んで行くこととした。県は、計画の策定主体ではなく、活性化再生法第6条第2項第3号における委員として参画し、助言等を行い、また、補助制度での支援を継続していくことで関わることとなった。	市間調整を県に委ねなくとも市間相互の協議で対応可能と市が判断
	問5 県の関与度合い・役割	県は策定主体で、かつ事務局に入って主導的な役割	県は策定主体ではなく計画策定に際しオブザーバー的立場で協議会に参加	県は策定主体ではなく計画策定に際しオブザーバー的立場で協議会に参加
	問6(1)自治体間の考え方の相違	考え方に相違は特になかった。	3市と4町で費用負担のあり方について合意に時間を要した	考え方に相違は特になかった。
	問6(2)相違の内容と解決方法	—	存続にあたり、将来的な費用負担の、沿線3市4町間の負担割合の考え方 ⇒ 当該市区町村間相互で調整し、折り合える点を見出して解決した。	—
	問8(1)広域連携の良かった点	共通認識を共有することができた。	近隣の公共交通の実状や住民ニーズを知ることができ知見が深まった。	双方が知恵を出し合い問題を全般的に抽出でき、課題を網羅的に解決 近隣の公共交通の実状や住民ニーズを知ることができ知見が深まった。 網形成の広域連携を契機に、他交通政策全般やまちづくり面で連携の深まり
問8(2)広域連携の課題	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	策定主体の関係者が多く、業務量が多くなり大変	
問9 広域連携の受け止めと理由	どちらでもない	良かった ⇒各市町が当事者意識を持って事業実施等に取り組んでいるため	どちらかといえば良かった ⇒ 業務量が増えたが、住民アンケートで市を跨いだ移動ニーズの把握やお互い知見を深めることができたメリットが上回った	
ヒアリング結果	広域連携の背景、経緯 協議会について	・車両更新の国庫補助申請時に、自治体支援を受けることが条件で網形成計画を策定するよう、国から指導 ・福島県の場合、広域計画策定等では県主導となる傾向があり、本計画も市町側から県が事務局にと要望 ・福島県が避難地域の網形成計画を策定した経験があったため、宮城県との協議の結果、福島県が事務局に ・規約上は伊達市も事務局となっているが業務量を考慮し福島県が単独で担当	・事業者が説明会を開催。以降、対策勉強会を経て養老鉄道(株)を設立、養老鉄道(株)への支援内容の協議には、沿線市町が全て参加する必要があると広域連携することに ・協議会事務局は当初から大垣市が担当。他市町に事務局、会長、事務局員を担当する意向は無い。大垣市単独で事務局を構成した方が結果的にやりやすい。	・福山市・周辺市町は従来から「備後圏域」として県を跨いだ交流が続いていること、連携中枢都市圏も備後圏域で取り組んでいることから、この圏域を前提に連携を検討。また、バスの運行系統が県を跨いでいるということもある。 ・連携にあたり、福山市は事前に圏域内の各市町へ連携の意向をアンケートで確認。その結果、当時の計画策定に対するタイミングや意識の違いから、結果として福山市と笠岡市の2市の連携で策定することに。
	計画区域の設定方法			
	計画策定の進め方	・計画内容は両県で調整し市町同士の調整はしない。コンサルがたたき台作成⇒各市町へ提示し協議⇒各県の市町間で足並みそろえて各県へ⇒両県どうして調整 ・事業の実施主体を決める際は時間を要した。	・コンサルが案を作成⇒事務局で確認・修正等⇒各市町に展開⇒活性化協議会で協議⇒地域公共交通再生協議会で協議⇒各市町議会報告⇒計画策定	・両市担当・コンサルで概要・方向性協議⇒コンサルが案を作成⇒両市担当レベルで協議・調整⇒協議会審議⇒計画策定
	国・県等の関与の状況・役割	・運輸局は協議会、幹事会の構成員としての助言等。運輸局から示唆があればやりやすい。阿武隈急行は鉄道で運輸局のバスは別部署で、関わりが少なかったと思う。 ・事業者側から積極的に何かをやるということは少ない。	・両県とも策定主体、経営主体には参加せず、両県とも補助制度での支援で関わり(特に岐阜県は県単補助金により手厚く支援)。協議の中で一定の提案・助言等があった。最終的判断は沿線市町 ・鉄道事業者は運賃収入等での黒字化の維持が役割 ・近鉄は、親会社として後方支援(人的支援、技術的支援等)	・県に関わる必要性がなかった。県は委員として情報提供、示唆、意思表示 ・県が関与すると、他市との関係も考慮し、圏域が広がる可能性があった。 ・県内のみの計画であれば、県が調整する可能性もあるかもしれない。 ・県に期待することは、他地域の事例の情報提供など
	連携の良かった点	・業務量が多く大変だったが、連携したことで、方向性について共通認識を持つことができたことは重要	・存続・廃止が決まらない間は、住民活動が活発になるなど意識が高まった。 ・上下分離による存続により、支援メニューの対象となることなどから、沿線市町が一体となって取り組むことができた。	・連携により自治体間や事業者と「仲良くなった」。意思疎通しやすくなった。 ・住民アンケートで、笠岡市西部住民の約半数は福山市で買物・通勤を行うことがわかったなど、他市の移動実態を知ることができた。
連携に係る課題	・費用負担についての意見の相違が両県間であり、調整が難しかった。最終的には、トップの協議で決定 ・両県にまたがるため委員数が多くなり人数を絞った。構成員を決める段階が大変だった。	・当初、存続ありきの自治体と、存続方法や費用負担について確認した上での検討を求める自治体との意識のずれが大きかった。また、費用負担方法の議論に時間を要した。結果として、責任や負担を均等とした。 ・両県間で地域鉄道への支援についての考え方や県独自の補助制度の違い ・業務量が多いことが課題。重要事項は市町長が集まって決定	・起案決裁の面で課題。連携で大所帯となり日程調整が大変だった。 ・両市の担当する県、運輸支局が分かれるので、情報共有のあり方が課題。(事務局は福山市のため相談は広島運輸支局へ出向く一方、岡山運輸支局への説明も必要。岡山県から事務局への問い合わせは、岡山県⇒笠岡市→福山市となり、岡山県から福山市へ直接コンタクトを取ることは無い。)	

表8 ヒアリング対象地域のアンケート結果・ヒアリング結果（2/3） 【県内での連携①】

類型		県内での連携		
		策定主体に県が含まれる 路面系（バス）中心	策定主体に県が含まれない 鉄軌道系中心	
			中心がある圏域構造	中心がない圏域構造
			大分県	福井県福井市
ヒアリング対象(事務局)		大分県	福井県福井市	兵庫県三木市
計画名称(策定期間)		大分県中部圏・南部圏・北部圏・豊肥圏地域公共交通網形成計画 (平成30年3月、平成29年7月、平成28年7月、平成28年7月)	①えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画(平成27年9月) ②福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画(平成30年3月)	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画(平成29年4月)
構成自治体		大分県&大分市、別府市、由布市/佐伯市、津久見市/中津市、宇佐市、豊後高田市/竹田市、豊後大野市、臼杵市	①福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市 ②福井市 鯖江市 越前市 池田町 南越前町 越前町	神戸市、三木市、小野市
策定に際しての中心的自治体		大分県	①②福井市	並列
アンケート結果(ヒアリング対象自治体)	問1 広域連携の背景	検討対象の公共交通機関(バス)が複数市町にまたがっている。日常生活圏が行政界を越えて形成され、1市町で閉じた計画策定が非現実的	①②検討対象とする公共交通機関(鉄道)が、複数市町にまたがっている。	検討対象の公共交通機関(鉄道)が複数市にまたがっている。日常生活圏が行政界を越えて形成され1市で閉じた計画策定が非現実計画策定以前から沿線市が中心となり維持・存続・活性化の取組を継続
	問2 広域連携の経緯	県から関係する市町へ呼びかけて連携	①第3セクターとして新たに立ち上がった鉄道であるため ②鉄道事業者から県及び沿線市に行政支援の要請があったため	連携計画を沿線3市で策定したため網形成計画も沿線3市で策定
	問4 県の参画状況・役割	県が計画の策定主体に入っており、かつ、県は中心的な役割	①②県が計画の策定主体に入っていない。	県が計画の策定主体に入っていない。
	問4-1 県の参画&主導の理由	市町間の調整で、市町間相互の協議よりも県に委ねることが適切	—	—
	問4-2 県が参画&非主導の理由	—	—	—
	問4-3 県が非参画の理由	—	①②専門委員として県は参画し、施策の実施主体としても大いに関与	連携計画の経緯から3市で策定。県は協議会委員として提案・助言等
	問5 県の関与度合い・役割	県は策定主体かつ計画策定に際し協議会事務局で主導的な役割	①②県は策定主体ではなく、オブザーバー的な立場で協議会に参加	県は策定主体でないが、協議会委員として、必要な提案・助言等を行った
	問6(1)自治体間の考え方の相違	考え方に相違は特になかった。	①②考え方に相違は特になかった。	考え方に相違は特になかった。
	問6(2)相違の内容と解決方法	—	—	—
	問8(1)広域連携の良かった点	行政区域にとらわれず、ニーズに合った計画ができ利便性が向上 広域的視点から公共交通網を再構築し、より効率的な運行が実現 複数自治体が知恵を出し合い、課題を網羅的に解決できた。 近隣の公共交通の実状や住民ニーズを知ることができ知見が深まった	①②複数自治体が知恵を出し合い、課題を網羅的に解決できた。	行政区域にとらわれず、ニーズに合った計画ができ利便性が向上 広域的視点から公共交通網を再構築し、より効率的な運行が実現 近隣の公共交通の実状や住民ニーズを知ることができ知見が深まった。
問8(2)広域連携の課題	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	①②策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	
問9 広域連携の受け止めと理由	良かった⇒計画策定を契機に事業者・市町村・県が同じテーブルにつく場が多く設定でき地域公共交通を維持するうえで有効だった	①②良かった	良かった⇒維持・存続・活性化に向けた課題を沿線市で共有できた。	
ヒアリング結果	広域連携の背景、経緯 協議会について	・県の働きかけで圏域計画を策定。県主導としたのは、市町村間を跨ぐ地域間幹線系統の維持が危ぶまれる系統(輸送量15人/日以上を割り込みそうな系統)への対応を早急に図る必要性のため	①京福電鉄の事故後、事業者が廃止届を提出。バス代行輸送時に鉄道の必要性を改めて認識した「負の実験」の経験から存続に ②福井鉄道から県市に対し支援要請。京福の経験から存続の方針に	・少子高齢化、道路整備によるバス利用転換で粟生線利用者が減少。今後の経営に危惧を抱いた事業者が沿線市に支援要請。支援はH16頃から始まり支援満了のH21に協議会を立ち上げ、連携計画策定
	計画区域の設定方法	・県の地方機関の地域区分の設定をベースとしつつ、バス事業者の運行エリア、補助対象のバス系統を勘案して設定。そのため、県の地方機関の地域区分と形成計画の圏域区分が異なる地域もある。	鉄道沿線市町のほか ①大野市は、福井への路線バスの存在、かつて京福電鉄が大野市まで接続、大野→えちぜん鉄道→福井の利用があるため計画区域に ②越前町、南越前町、池田町は駅からのバスがあるため計画区域に	・計画区域はPT調査のゾーニングを基に設定。例えば、三木市の旧吉川町区域のように、三田駅利用や、三田市近傍の商業施設における買物の移動ニーズが高い地域など、対象外となっているエリアも存在する。
	計画策定の進め方	・市単独で先に計画を策定していた場合、市計画を圏域計画に反映 ・県が圏域計画を策定したため、今後市町村単独での策定は無い模様 ・圏域間移動は鉄道利用のため、バスの圏域間調整は行っていない		・計画は大がかりな再編を行うものではなく、再編実施計画は策定していない。連携計画を引き継ぎ、まちづくりの視点を加味して網形成計画とした。
	国・県等の関与の状況・役割	・自治体と事業者との橋渡し役 ・県による支援(国の補助対象とならない路線に対する支援)を実施 ・なお、再編でルートを分割した際の赤字区間の取り扱いは、地元事情をよく知る市町村と事業者に任せている。 ・国との間をうめるため運輸支局と県が共同で市町村を訪問しヒアリング ・協議会に国が入っていることが、国と県が連携を取っていることを市町村や事業者へアピールできる機会となっており、重要である。 ・県は貸切バス事業者との付き合いが無く、国に橋渡し役を希望	①②県の関与のしかたは、えちぜん鉄道、福井鉄道とも同様 ・県は設備投資、市町は維持修繕に関することという役割分担 ・福井市は、えちぜん鉄道、福井鉄道の結節点であり、地域の中心都市であることから、福井市が事務局を担当している。 ・県が事務局や策定主体になると、県主導となる可能性があるため、市町が主体的に取り組むよう、県は策定主体にならなかった。ただ、市町と協働で取り組み。 ・事業者は安心安全な運行、利用促進が役割。民間会社として経営しており、県・市町は赤字補てんを行わない。	・県は協議会委員だが策定主体は沿線3市。従来から沿線3市が主体となって利用促進を図ってきたことから、県は策定主体に入らなかったようであるが、詳細な経緯は確認できず。鉄道安全輸送設備等整備事業費補助については、県は、沿線市との協調補助を拠出 ・国は協議会にオブザーバーとして出席。国への要望(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の安定確保など)は毎年行っている。自然災害時の復旧費用に対する支援、網形成計画に対する支援延長等の要望も実施 ・バス事業者も協議会委員となっており、お互い共存共栄でやっていくというスタンスで臨んでいる。
	連携の良かった点	・市町村とバス事業者との意思疎通ができるようになった。	・皆が同じ方向を向くことができ、鉄道の存続が共有された。これを明文化したものが形成計画。	
	連携に係る課題	・少人数で1年1圏域を検討、さらに船舶等も担当し、業務量が多い。	②費用負担割合を決めることが大変。割合は、駅数や駅勢圏人口などを基に決定。福井鉄道、えちぜん鉄道ともほぼ同じ方法	・小野市は2020年3月で協議会を脱退すると表明。

表9 ヒアリング対象地域のアンケート結果・ヒアリング結果（3/3） 【県内での連携②】

類型	県内での連携			
	策定主体に県が含まれない			
	路面系（バス）中心			
	中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
ヒアリング対象(事務局)	青森県むつ市	南信州広域連合	秋田県五城目町	
計画名称(策定期)	下北地域公共交通網形成計画(平成30年3月)	南信州地域公共交通網形成計画(平成28年4月)	南秋地域公共交通網形成計画	
構成自治体	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村	飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村	五城目町、八郎潟町、大潟村	
策定に際しての中心的自治体	むつ市	南信州広域連合	並列	
アンケート結果(ヒアリング対象自治体)	問1 広域連携の背景	公共交通のみならず広域的施策を講じる際は、従来から近隣市町村が連携してきたため、今回も連携することが自然	検討対象の公共交通機関(バス)が複数市町村にまたがっている。日常生活圏が行政界を越えて形成、1市町村で閉じた計画策定が非現実的 国の施策による支援の活用のため、関係市町村が連携する必要があった。 計画策定以前から沿線市が中心となり維持・存続・活性化の取組を継続	検討対象の公共交通機関(バス・乗合タクシー)が複数町にまたがっている。日常生活圏が行政界を越えて形成、1市町で閉じた計画策定が非現実的
	問2 広域連携の経緯	連携計画を策定済であったため	南信州広域連合会議で決定	県から関係する市区町村へ呼びかけて連携
	問4 県の参画状況・役割	県が計画の策定主体に入っていない	県が計画の策定主体に入っていない	県が計画の策定主体に入っていない
	問4-1 県の参画&主導の理由	—	—	—
	問4-2 県が参画&非主導の理由	—	—	—
	問4-3 県が非参画の理由	市町村間調整を県に委ねなくとも市町村間相互の協議で対応可能と市町村が判断	従来から地域課題解決のための連携で、中心的な役割を果たす自治体が主導しており、県は関与しないことが慣例	県は、協議会の立ち上げから大きく関わっているが策定主体には入らずサポートという立場を取っている。
	問5 県の関与度合い・役割	協議会の委員として参画	南信州地域公共交通網形成計画を策定する際は県の関与はない	県は策定主体ではないが自治体間の調整のほか主導的な役割も果たした。
	問6(1)自治体間の考え方の相違	考え方に相違は特になかった。	考え方に相違は特になかった。	考え方に相違は特になかった。
	問6(2)相違の内容と解決方法	—	—	—
	問8(1)広域連携の良かった点	近隣市町の公共交通の実状や住民のニーズを知ることができ、地域の交通問題に関する知見が深まった。	行政区域にとらわれず、ニーズに合った計画ができ利便性が向上 複数自治体が知恵を出し合い、課題を網羅的に解決できた。 近隣の公共交通の実状や住民ニーズを知ることができ、知見が深まった。	行政区域にとらわれず、ニーズに合った計画ができ利便性が向上 広域的視点から公共交通網を再構築し、より効率的な運行が実現 網形成の広域連携を契機に、他交通政策全般やまちづくり面で連携の深まり
問8(2)広域連携の課題	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	策定主体の自治体数が多く、業務量が多くなり大変	
問9 広域連携の受け止めと理由	良かった⇒単独では計画策定できない自治体もあるため	どちらかといえば良かった⇒圏域で計画策定することで基本方針が決まり、ルールに則った運行、事務局によるマネジメントや全体コーディネートが可能に	良かった⇒関係者の意見交換の場ができ連携・相談しやすい環境に。日常の行動が1町村内で完結しない現状で、交通実情・住民ニーズの把握が可能	
ヒアリング結果	広域連携の背景、経緯 協議会について	・連携計画も同じ市町村で連携していたこと、また、むつ市が立地適正化計画を策定したため、これを受けた網形成計画を策定することとした。さらに、市議会でも公共交通に対する発言があったことも策定することとなった要因の一つ ・スクールバスとの連携を想定し教育委員会を構成員に加えたところ46名と多くなった。	・広域連合は特別地方公共団体で、県出先機関と市町村との間の位置づけ。広域連合が市町村間の調整を行う役割。上部組織ではなく、市町村と対等の立場。14市町村あるため、市町村の目線をそろえる役割を担っている。 ・路線バス撤退の表明に対し、対応可能な組織として広域連合が対処 ・市町村単独で計画策定すると、個別最適化となりがちで、バスと鉄道をうまく役割分担させるためにも、広域で計画策定することとした。 ・費用負担の協議は市町村間で行われ、自治体の財政規模などを考慮	・県の補助制度(マイタウンバス)をやめるという動きに合わせ、県の働きかけで協議会を立ち上げ計画策定することにした。また、バス路線が重複していたため再編の必要性があった(結局、マイタウンバス制度は継続)。 ・井川町も加えた協議会も検討されたが、公共交通に対する考え方が異なっていたため3町村で連携(なお、井川町は協議会の参与として参加)。 ・現在は、五城目町が事務局を担当しているが、持ち回りでやっている。 ・中心都市が無く、ある自治体が主導する形ではない。連携でやるしかない。
	計画区域の設定方法	・以前から広域連携する場合は、下北郡のエリアである5市町村の圏域で実施。網形成計画も同じ圏域で設定 ・県への要望、消防組合、ごみ処理なども5市町村のエリア	・郡境により下伊那(南信州)と上伊那に分けており、南信州広域連合14市町村の圏域は下伊那(飯田市と下伊那郡)になる。 ・圏域内を北部、西部、南部に分けてブロック会議を設置し、担当間で協議	・南秋地域3町村は、網形成計画の策定のための連携である ・五城目町側からすると、鉄道駅のある市町村と連携する必要がある。 ・病院が廃院する話になれば秋田市と連携もありうる。潟上市と連携可能性も
	計画策定の進め方	・幹線バスは、むつ市～六ヶ所村、野辺地町へアクセスしているが、これらとの調整は行っていない。 ・県の網形成計画で幹線系統を作り、地域はこれを受ける ・市町村間の調整はむつ市が担当 ・費用負担は、市町村にまたがる路線は距離で按分。協議会運営費は、むつ市と他町村で半分ずつ負担	・各地域でバラバラな運行内容が作られてしまわないよう、大きな3つの方針をはじめに設定。これにより、その後の協議がやりやすくなった。 ・個別路線の検討は、路線単位で部会を設置し、当事者(住民を交えた市町村)で協議。広域連合は方針に則って協議されているかの確認が役割 ・検討対象とする移動目的には通勤を含めていない。通勤まで含めると、交通サービス水準をかなり上げなければならないため。	・今回の計画の主眼はバス路線の再編。鉄道は対象外 ・五城目町単独の計画は先行して検討されていたため、そのまま検討・策定 ・町単独計画は五城目町内のみに関わるバスなど、南秋地域計画は3町村に関わるバスというように、役割分担をしている。今後の計画見直しにおいても、町単独と南秋地域で分けて検討の予定。町内のみに関わる計画を南秋地域で検討することは難しいと思われる。
	国・県等の関与の状況・役割	・県は協議会委員として参画。計画策定で県の関与はない ・運輸局に対しては、協議会を立ち上げる際に相談 ・むつ市とバス事業者との関係は以前から密	・県は出先機関に公共交通計画の担当部署が無いこともあり、協議会への参加以外目立った役割は無い。広域連合が県の役割を担っている。 ・県では車両購入の補助制度を設けている。ハード整備の補助制度はない。 ・運輸局、運輸支局、学識経験者には、情報提供をはじめ支援を受けている。	・事務局会議には、県と運輸支局も参加し協議 ・ルート再編などの議論にあたり、県から路線を統合するというアイデア出し ・協議会立ち上げ前の内々の協議では、国、県、学経からアドバイスを受けた。 ・3町のみでは自地域のことしかわからないため、県のリードで実現に至った
	連携の良かった点	・町村単独では難しいところを、連携で計画を策定できた。	・例えば、交通拠点位置の妥当性について、住民により活発に議論された。	・3町村互いに気軽に話ができるようになり、事業者とも意思疎通が密に
	連携に係る課題	・事務量が多いことが課題 ・委員数が多く、会議の場で意見を出しづらいと思われる。	・施策実施上の課題として、時刻表のフォーマットの統一が課題。費用、労力ともに大きく、継続していけるか課題	・3町村それぞれに強み・弱みがあり、各町村は他町村への移動のニーズがあるため、どこが優位な立場にあって意見の相違があるということはない。



(2) 各自治体へのヒアリング結果のまとめ

各対象団体へのヒアリングにより確認した、各地域における広域連携に至った背景や経緯、県等の関与の状況、広域連携の成果・課題等について、特筆すべき事項をまとめた。

1) 阿武隈急行線地域（福島県）

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる		県が含まれない			
				中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画	策定時期	令和元年7月
計画区域	福島市・伊達市・角田市・柴田町・丸森町の阿武隈急行線沿線地域		
策定主体	福島市・伊達市・角田市・柴田町・丸森町・福島県・宮城県		
策定に際しての 中心的団体	中心的団体がなく各団体が並列の関係		
協議会等	名称	阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会	
	事務局	伊達市 市長直轄 総合政策課、福島県 生活環境部 生活交通課、 宮城県 震災復興・企画部 総合交通対策課	
	委員構成	県、市町、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、商工団体、観光協会、 学識経験者、住民代表（自治会、労働組合、高齢者団体、PTA）、警察、運輸局	
	協議会の 開催状況	計画策定まで：4回開催（平成30年4月～令和元年7月） 計画策定後：0回開催	
	分科会	分科会の設置あり、開催は無し	

【阿武隈急行線地域の計画区域】



### 【連携の背景・経緯】

- ・阿武隈急行線は、旧国鉄の特定地方交通線である丸森線及び未供用区間を引き継いだ第三セクターとして発足した経緯から、沿線自治体が株主となっており、以前から沿線自治体間で連携していた。
- ・阿武隈急行沿線地域における広域連携は、阿武隈急行(株)が今後長期的・計画的に車両更新を行うにあたり、運輸局に事前に相談した際、会社の経営を勘案し、今後、網形成計画を策定して鉄道事業再構築事業を考える必要があるのではないかと、地域公共交通網形成計画を策定する助言を受けたことが契機となっている。

(車両更新費は1編成2両で4.5億円、10編成あるため、合計で45億円(国庫補助1/3))

### 【福島県が主に事務を担うこととなった経緯】

- ・阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会は、福島県、宮城県と福島県内の福島市・伊達市、宮城県内の角田市・柴田町・丸森町により構成されているが、福島県が主に事務を担うこととなったことは、以下の理由・経緯による。
  - ・規約上は伊達市(沿線開発推進協議会の事務局)を事務局と規定しているが、市担当部署の職員数が少ないなどの事情を考慮し、実務的な部分は両県が行うことで伊達市及び両県で調整した。(会計に関わる事務のみ伊達市が担当。)
  - ・なお、従前から阿武隈急行(株)に関する補助や経営に係る協議・調整等においては、両県が主体的立場で関与することが慣例となっていたことから、実務的な部分は両県が担うことで調整を行った。
  - ・本計画以前、福島県が平成29年度に「福島県避難地域広域公共交通網形成計画」を策定した経験があったこともあり、実際、委託事業者との契約手続き、協議会準備、自治体間の連絡調整等は福島県が調整することが多かった。

### 【推進体制について】

- ・計画策定の推進体制としては、法定協議会に加え、再生支援協議会と沿線開発推進協議会を設置している。
  - ・再生支援協議会は、両県の部長クラス及び3市2町の市町長から構成され、阿武隈急行(株)の事業計画や修繕計画など、経営面について協議している。
  - ・沿線開発推進協議会は、阿武隈急行線沿線3市2町で構成しているものであり、県はオブザーバーの立場で参画しているものであるが、阿武隈急行線の利用促進策について協議している。
- ・また、法定協議会については、2県にまたがっているため、構成員の数もおのずと多くなり、例えば、学識経験者は福島県、宮城県から各1名の計2名となるなど、構成員は37名となっている。

## 【国・県の関与、役割について】

- ・運輸局の関わりは協議会、幹事会の構成員としての助言等であった。阿武隈急行線地域の場合は対象交通機関が鉄道のため、以前より運輸局鉄道部との関わりは深かったが、地域公共交通網形成計画は運輸局の別の部署が担当しており、この部署との関わりは少なかった。地域公共交通網形成計画の策定にあたり、運輸局から計画に係るより細かなアドバイス、進め方に対するアドバイスや密に連絡を取れる体制があればよりスムーズに進めることができたと思う。

## 【計画策定の進め方】

- ・まず、コンサルタントが網形成計画のたたき台を作成した上で、各県からそれぞれの市町及び会社へ提示・協議し、それぞれの県ごとに、市町としての意見を各県へ出し、これを両県間で調整するという進め方を取っている。県を越えた市町間の調整は行っていない。
- ・主に事務を行ってきた福島県は、宮城県、市町、コンサルタント、学識経験者とのやりとりを行うなど業務は多岐にわたる。なお、コンサルタントと学識経験者との間は緊密に議論がなされたことから円滑に調整を進めることができた。
- ・県間、市町間の調整で、議論が紛糾するようなことは少なかったが、計画に記載する事業の実施主体を決める際には時間を要した。
- ・また、計画に定める施策の実施においては、住民や他の事業者等との連携を行いたいと考えているが、実現には至っていない。

## 【計画の特徴】

### （計画の概要）

- ・阿武隈急行線の運行継続のための施策や利活用策を検討するとともに、まちづくりや観光振興等の地域戦略と一体となって地域の関係者の役割を定めている。
- ・計画は4つの基本方針（①鉄道・バス等の一体的なネットワーク構築、②交通まちづくりの推進、③多様な主体による利用促進、④安全・安心・持続可能な地域公共交通）と8つの目標からなる。
- ・実施事業としては、以下の事項を掲げている。
  - 沿線地域公共交通の路線再編、駅の案内表示・広報の改善、
  - 阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（地域 Maas 展開）、
  - 駅周辺におけるイベントとの連携、居住・都市環境整備の推進、
  - 企業・工業団地等の開発促進、駅における生活拠点づくり、地域と連携した駅等美化活動、
  - 利用ニーズに応じたダイヤ見直し、乗り継ぎ方法の案内強化・改善、JR等との連携、
  - 駅の駐車場改善・整備、沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント、
  - 高齢者等利用促進、鉄道自体の魅力向上、情報発信の強化、
  - 沿線観光資源を活用した需要開発、老朽施設（車両等）の更新、駅・待合施設の環境改善、

旅客運賃以外の収入確保、鉄道事業基盤の強化

- ・計画期間は、5 年程度では成果が出ないという学識経験者からの助言や阿武隈急行(株)が定める長期経営計画等との計画期間も考慮し 10 年間としている。

#### (市単独の計画との関係)

- ・福島市と伊達市は単独で地域公共交通網形成計画を策定しているが、広域連携による計画は、阿武隈急行をどう支えていくかという視点で策定している一方、両市の計画は、それぞれ、バス等も含めた市内の公共交通網に係る施策をまとめた内容としており、広域計画と単独計画とで整合性を図っている。
- ・また、市単独の計画とは評価指標や目標値が異なっている。広域の計画は、阿武隈急行をどう支えていくかという前提に立ち、阿武隈急行線の「運送費」に対する「鉄道事業営業収益」の割合といった鉄道事業基盤を確保するための目標値を設定している。一方、例えば福島市の計画では、交流人口を増加するなどといった観点から目標値を設定している。

#### (計画の成果)

- ・連携による計画策定の契機となった車両更新については、国・県・市町からの補助を受け、平成 30 年度に 1 編成 2 両を購入し、令和元 7 月から運行を開始するとともに、令和 2 年 3 月からさらに 1 編成が運行開始に至った。
- ・「一体的交通サービスの提供（地域MaaS）の展開」「ニーズに応じたダイヤの見直し、JR 東日本の連携」「観光資源を活用した需要開発」「車両更新」等の施策を進めることを予定していたが、令和元年 10 月の台風 19 号の被害により、阿武隈急行線において土砂流入、ホーム損壊、擁壁崩壊という被害が生じ、運休区間が生じているため、利用促進に係る施策や車両更新については現在のところ、予定通りには進捗していない。なお、この台風被害からの復旧に関する議論に際しては、従来から県境を越えた流動が少ないため、被災区間について従前通りの鉄道としての復旧はさせずに、鉄道以外も選択肢として、宮城県側で議論を行っていたが、宮城県側での議論の結果、最終的には全線復旧することとなった。（令和 2 年 2 月 20 日現在、復旧工事中で富野～丸森間が不通）
- ・また、残されている課題としては、阿武隈急行(株)の経営に関するものとして、あと数年で債務超過になるおそれがあり、これにどう対応していくかという点は依然として大きい。
- ・現在、阿武隈急行(株)に対する沿線自治体の補助は施設整備に対する「鉄道軌道輸送対策事業費補助金」であるが、福島県においては県内他事業者（会津鉄道、野岩鉄道）と同様、経営に対する補助（経営安定化補助金）の可能性も含め、検討が必要と認識している。そのため、広域連携による計画においても「鉄道事業基盤の強化」を施策として位置づけており、引き続き、早急に検討していくことが必要と認識している。

**【連携に係る課題】**

- ・連携している中で、特に調整が困難だった事項は車両購入費等の費用負担のあり方についてであり、最終的には両県の知事による協議により決着した。
- ・実務上の課題としては、前述の通り、2県にまたがるため協議会構成員の人数が多くなり、これを絞っていくなど構成員を決定する段階での調整には困難を伴った。(構成員を絞り込むため、公安委員会については、宮城県内で管轄する2つの警察署のうち角田警察署長を代表として構成員とした。なお、福島県内の公安委員会では実現できていない。)

**【連携による効果】**

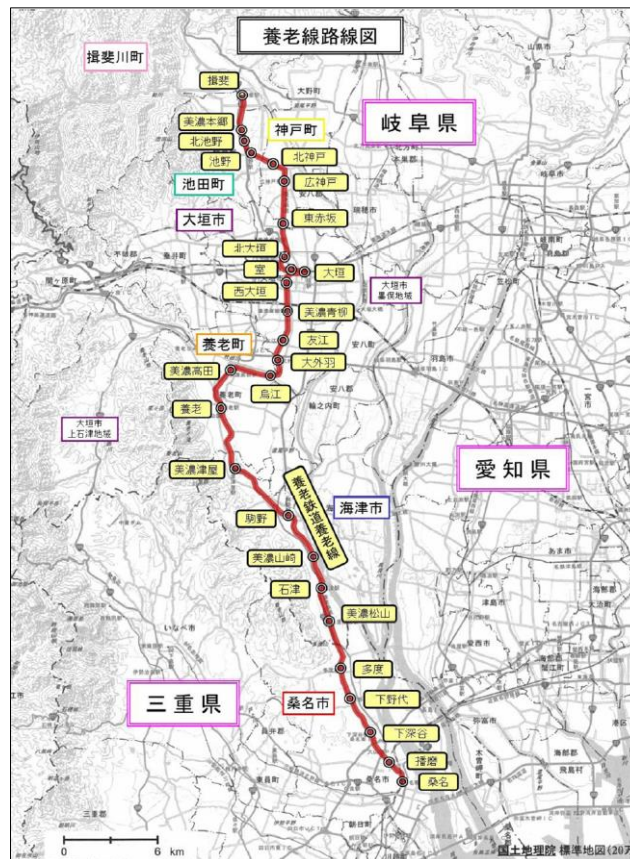
- ・広域連携することで事務局の業務量が増えるなどの困難は伴ったが、連携したことで大きな方向性について共通認識を持つことができ、今後の地域で協働して様々な施策を推進していくに当たって非常に重要な契機となったと受け止めている。

## 2) 養老線交通圏（大垣市）

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる		県が含まれない			
				中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	策定時期	平成 29 年 10 月
計画区域	大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町		
策定主体	大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町		
策定に際しての 中心的団体	大垣市		
協議会等	名称	養老線地域公共交通再生協議会	
	事務局	大垣市生活環境部生活安全課公共交通グループ	
	委員構成	県、市町、交通事業者(鉄道、バス、タクシー)、道路管理者、警察、商工団体、住民代表(自治会、高等学校)、学識経験者、中部運輸局	
	協議会の 開催状況	計画策定まで：6回開催(H28年7月～H29年8月) 計画策定後：4回開催(H30年7月～R01年8月)	
	分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹事会 (H28年7月設立)：9回開催</li> <li>・二次交通部会(H28年7月設立)：4回開催</li> <li>・鉄道部会 (H28年7月設立)：4回開催</li> </ul>	

### 【養老線交通圏の計画区域】



## 【連携の背景・経緯】

- ・平成 16 年 8 月、近畿日本鉄道(株)により「近鉄養老線に関する説明会」が開催され、中部運輸局、2 県、沿線 2 市 6 町（当時）に対し、養老線の利用状況や収支状況などの現況について説明がなされた。それ以降、同月に「第 1 回養老線対策勉強会」が運輸局、2 県、沿線市町、事業者により開催、以後、「近鉄養老線対策研究会」の開催、「近鉄養老線に関する研究会」の発足を経て、平成 19 年 2 月には養老鉄道(株)の設立に至った。これに合わせ、養老鉄道(株)への支援内容を協議するためには、沿線市町が全て参加する必要があったことから、平成 19 年 5 月に「養老鉄道活性化協議会」が沿線 3 市 4 町により発足し、同年 10 月には養老鉄道(株)が上下分離方式により養老線の運営を開始した（養老鉄道が第二種鉄道事業者として運行、近鉄が第三種鉄道事業者として施設整備）。
- ・養老鉄道(株)による養老線の運営開始後は、1 箇年通学定期乗車券通用開始、レンタサイクル開始をはじめとする様々な利用促進の取組みを行ってきた。
- ・その後、平成 26 年 7 月の協議会において、近鉄から「今後、事業環境がますます厳しくなる見通しである中、養老鉄道(株)の運営に伴い発生する損失について引き続き負担していくことは民間企業として難しいと判断し、公有民営による運営形態への変更を提案」という公有民営方式への移行の提案があった。
- ・これを受けて、近鉄、養老鉄道、国、県等が協議・検討を実施するとともに、「養老線のあり方に関する調査」を実施し、その結果、①沿線市町では養老線を活用したまちづくりが取り組まれ今後も取り組む予定であること、②地域住民等の日常生活や地域活動の基盤として大切であること、③地域住民等からの存続に向けた強い要望があること、④年間約 600 万人の輸送をバスで代替した場合車両や運転手の確保が困難であること（通勤通学時間帯の輸送力確保が大垣駅周辺での交通渋滞の恐れ等）から、養老線が必要であり、廃線できないことが確認された。
- ・その後、平成 28 年 3 月に沿線市町長、近畿日本鉄道(株)社長、養老鉄道(株)社長の会談により、「養老鉄道養老線に係る事業形態変更に関する基本合意」に合意し、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた新たな事業形態に移行して養老線は存続することとなった（新法人が第三種鉄道事業者、養老鉄道(株)が引き続き第二種鉄道事業者）。
- ・平成 28 年 5 月には基本合意を踏まえた確認書を交換し、新法人は近鉄から用地・施設・車両等は無償で借り受けまたは譲り受け、これを養老鉄道(株)に無償で貸与することとなった。また、近鉄は新法人へ支援基金（一時金）10 億円を拠出、新法人は養老鉄道(株)に一部出資することとした。
- ・こうした中で、平成 28 年 7 月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定を受けて平成 29 年度中に新たな事業形態に移行させるため、養老線地域公共交通再生協議会（法定協議会）を設立、翌平成 29 年 10 月に地域公共交通網形成計画を策定し、同年 11 月に鉄道事業再構築実施計画の大臣認定申請を行い、同年 12 月に認定を受けた。

- ・平成 30 年 1 月から、養老鉄道が第二種鉄道事業者、新法人（（一社）養老線管理機構）が第三種鉄道事業者となった新たな事業形態による事業が開始された。同機構は沿線 3 市 4 町が正会員（社員）、民間団体等が賛助会員となって構成されており、代表理事は大垣市副市長で、法定協議会の構成員になっている。

#### 【推進体制・事務局について】

- ・養老線地域公共交通再生協議会には岐阜県及び三重県も構成員となっているが、事務局は当初から大垣市が担当しており、県は策定主体には入っていない。
- ・大垣市が事務局となった理由は、平成 19 年の事業形態変更の際に沿線市町で協議する場として養老鉄道活性化協議会が設置されており、今回も、当初から大垣市長が会長を務めている養老鉄道活性化協議会が中心となって協議を進めていたことや、他の市町に事務局や会長を務める意向は無く、養老線地域公共交通再生協議会や養老線管理機構の事務局位置や事務局員、代表者についても他の市町に負担等する意向は無かったためである。一方、事務局を沿線市町から集める方法も考えられるが、他市町の意向や運営のやりやすさから、大垣市単独で事務局を担当している。
- ・また、養老線の利用促進については、次の 2 つの協議会等も組織されている。
  - 「西美濃広域観光協議会」（西濃圏域 3 市 9 町、事務局：大垣市商工観光課）
  - 「西美濃・北伊勢観光サミット」（西濃圏域 3 市 9 町と北伊勢圏域 2 市 2 町、会長：大垣市長、事務局：現在は大垣市商工観光課）

#### 【計画策定の進め方】

- ・まず、コンサルタントが案を作成し、これを事務局である大垣市で確認・修正した上で各市町に展開し、養老鉄道活性化協議会、養老線地域公共交通再生協議会で協議しており、さらに、当該協議結果については各市町議会に対しても報告するという進め方により、計画策定に至っている。

#### 【県等の関与】

- ・養老線のあり方については、沿線市町で、公有民営方式で存続することを決定し、沿線市町が主体となって計画策定や鉄道事業の再構築等に取り組んで行くこととした。県は、計画の策定主体ではなく、活性化再生法第 6 条第 2 項第 3 号における委員として参画し、助言等を行い、また、補助制度での支援を継続していくことで関わることとなった。
- ・両県は沿線市町間の費用負担のあり方に関する協議に参加しておらず、沿線市町のみで協議を行っている。
- ・養老鉄道自身は、運賃収入等で黒字化を維持していくことが使命であり、黒字の場合は黒字相当分を支援基金に拠出する。（赤字となった場合は、支援基金を活用して支援する。）
- ・近鉄は機構と直接連携することは無いが、後方支援（人的支援、技術的支援等）を行っている。



る。

## 【計画の特徴】

### （計画の概要）

- ・養老線を中心に、沿線のバス・タクシー等を含めた公共交通ネットワークの形成・維持を図り、住民生活の確保、観光等の交流を促進し地域活性化に取り組むことを目的としている。
- ・具体的には4つの基本方針（(1)まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成、(2)地域の生活軸とする公共交通サービスの充実、(3)観光・交流軸とする公共交通ネットワークの形成、(4)関係者の協働による推進）からなり、養老線の存続、維持・活性化、車両更新事業を主要な事業とし、以下の各実施事業を掲げている。

- ①まちづくりや地域の魅力向上に関する取組（沿線市町の各種計画等の策定・改定、駅を中心としたまちづくり）
  - ②養老鉄道㈱及び養老線に関する取組（鉄道事業再構築事業、養老鉄道㈱への支援、(一社)養老線管理機構への支援等、運行サービスの改善、鉄道相互等のダイヤ調整、関係者の連携強化他）
  - ③バス・タクシーに関する取組（バス路線再編等、バス・タクシーの利用促進、運行サービスの改善、養老線等とのダイヤ調整）
  - ④交通結節点の機能充実に関する取組（交通結節点整備、駅施設の改善、駐車場・駐輪場整備、情報・案内の提供、駅舎の利活用）
  - ⑤地域主体・地域との連携による取組（地域住民等との連携・協働）
  - ⑥公共交通の利用促進に関する取組（観光施設等との連携、定期外・通勤定期・通学定期利用者の増加、モビリティマネジメント等）
  - ⑦その他（各種調査等）
- ・計画期間は、沿線市町のまちづくり施策の進捗や、施策による利用定着に相応の期間を要すると考えられることから、原則5年間の計画期間ではなく10年としている。

### （計画の成果）

- ・地域公共交通網形成計画の策定を受け、鉄道事業再構築実施計画を策定し平成29年12月に認定された（鉄道事業再構築事業により上下分離が可能となり、資産保有の費用負担の軽減、安全確保への設備投資の重点的配分の措置を受けることが可能となる）。
- ・更に、利用促進のための諸事業（ダイヤ調整、バス路線再編、駐車場・駐輪場整備、観光ルートの設定、免許返納者支援事業等）に取り組んでいくこととなった。
- ・車両については、平成30年度から令和元年度で15両を更新した。

## 【連携の効果】

- ・存続・廃止が決まっていない間は、地域住民による活動が活発に行われるなど、地域住民や

沿線市町における養老線への意識が高まった。

- ・事業形態変更により市町が経験のない鉄道事業者となること、費用負担が増加すること等に不安もあったが、鉄道事業再構築事業により上下分離での存続が可能となり、鉄道事業者は安全確保や活性化に資する設備投資について国と自治体から支援を受けることができることなどから、沿線市町が一体となって取り組むことができた。

### 【連携に係る課題】

#### （業務量の多さ）

- ・計画策定の進め方で述べた通り、「事務局で確認・修正等⇒各市町に展開⇒活性化協議会で協議（幹事会及び本体会議）⇒地域公共交通再生協議会で協議⇒各市町議会報告」という流れの繰り返しとなり、業務量が多いことが課題である。

#### （関係者が多いことによる調整の必要性）

- ・多くの会議を開催すると同時に、沿線市町が足並みをそろえて資料等の公表や、議会調整を行う必要があること。
- ・重要事項については、部課長級の協議では決断はできず、市長・町長が集まって決定することとなった。

### 【養老線の存続に向けた課題】

- ・路線の中間などに位置し利用者の発地となる自治体では鉄道の廃止が切実である一方、利用者の到着地となる自治体では費用負担の増加などに対する懸念など、両者の意識に温度差があった。
- ・そうした中で、特に議論に多くの時間を費やした点は費用負担の方法についてであり、鉄道の必要性が高い市町においては、当該市町の人口や財政規模等にかかわらず、費用負担を均等割りでも良いとの声もあった。
  - ・結果として、責任や負担を均等負担し、皆で養老線を支えて活性化させる意識が最も重要であるとの結論に至った。
  - ・なお、均等負担に反対する自治体もあったため、最終的には、一部、負担を軽減する方式（機構の人件費の負担割合を調整）を入れることで合意に至った。

### 【複数県にまたがることでの課題】

- ・岐阜県と三重県との間で地域鉄道への支援に対する考え方や県独自の補助制度に相違があり、岐阜県では「岐阜県鉄道施設維持修繕事業費補助金」（鉄道の安全運行確保のための鉄道施設の維持修繕を目的に実施する事業に対する県と沿線市町との協調補助で、県内の第三セクター鉄道事業者と（一社）養老線管理機構を対象）があり、養老線の沿線市町もこの補助制度を活用しているが、三重県には同種の補助が無く、桑名市は補助を受けていない状況である。このような違いの背景には、岐阜県においては地域鉄道の役割として重要な観光資源である

との認識があると考えられ、補助制度が充実している。

#### 【今後の広域連携に向けた示唆・アドバイス】

##### （養老線の経験に基づく示唆・アドバイス）

- ・養老線は2県にまたがっているが、沿線市町の全てが鉄道事業を支援する認識は持っており、同じ方向を向いていることが重要であると言える。

##### （他地域の事例を基にした示唆・アドバイス）

- ・初めて鉄道事業（民鉄）に支援を検討しなければならない場合、市町間の温度差が大きいとこの話を聞く。市町間の温度差が大きいと市町のみでまとまることが不可能であり、特に複数の県が関係する場合は、県が調整するしかない状況となるのではないか。また、中心となる市町が無い場合、県が調整することが多いとみられる。
- ・旧国鉄からの転換鉄道のように、もともと県が株主等に入っていれば、県が関与せざるを得ないであろう。
- ・鉄道の形態によっては、市町のみで存続を決定し、市町のみで経費を負担できる金額に収まらない場合も多いと思われる。（災害復旧、新幹線並行在来線等）
- ・零細なローカル鉄道であれば、存続ありきの議論ではなく、鉄道での存続にこだわらずにバス代替等をしっかり検討してから決断することが必要ではないか。

### 3) 福山・笠岡地域（福山市）

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる		県が含まれない			
				中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	福山・笠岡地域公共交通網形成計画		策定時期	平成 29 年 3 月
計画区域	福山市・笠岡市			
策定主体	福山市・笠岡市			
策定に際しての 中心的団体	中心的団体がなく各団体が並列の関係			
協議会等	名称	福山・笠岡地域公共交通活性化協議会		
	事務局	福山市建設局都市部都市交通課・笠岡市政策部企画政策課		
	委員構成	広島県、岡山県、市町村、交通事業者（鉄道、バス、タクシー、航路）、道路・港湾管理者、警察、住民代表（自治会、行政協力委員長協議会）、運輸局、学識経験者		
	協議会の 開催状況	計画策定まで：4回開催（2016年4月～2017年3月） 計画策定後：5回開催（2017年7月～2019年3月）		
	分科会	・福山地域部会（2016年4月設立）：9回開催 ・笠岡地域部会（2016年4月設立）：12回開催		

【福山・笠岡地域の計画区域】



### 【連携の背景・経緯】

- ・福山市及び笠岡市を含む地域は、従来から「備後圏域」（広島県福山市・三原市・尾道市・府中市・世羅町・神石高原町、岡山県笠岡市・井原市）として県をまたいだ交流が続いており、連携中枢都市圏構想（総務省所管；複数の地方公共団体が連携協約を結び、広域でまちづくりや行政サービス等の政策を展開していくもの）も備後圏域で取り組んでいるという状況であった。
- ・こうした中で、備後圏域では、鉄道のみならずバスについても、福山市を中心とした県域・市域を越えた系統が運行されている（P56 図参照。福山市を走行する全 114 系統のうち市外を結ぶ系統は 21 系統、県をまたぐ系統は 6 系統（2018 年、市資料に基づく））。
- ・そこで福山市では、地域公共交通網形成計画の策定にあたり、県域にとらわれずに備後圏域を構成する 6 市 2 町で連携して計画を策定する必要があると考えていた。
- ・連携による計画策定の検討、広域路線の整合性の確認にあたり、福山市は他の 5 市 2 町に対して事前にアンケートを実施し、各市町における地域公共交通網形成計画の策定状況・策定予定、広域連携の検討状況について確認を行った。
- ・その結果、計画を「既に策定している」「予定なし」「検討中」など、地域公共交通網計画の策定のタイミングや必要性等の認識の相違から、結果として福山市と笠岡市の 2 市で法定協議会を立ち上げ、広域連携による計画を策定することとなった。
- ・また、福山市においては、笠岡市のほか、隣接する府中市、井原市とも一体的に交通圏が形成されているとの認識であったが、特に笠岡市は以下の理由から広域的に連携して計画策定を行うこととした。
  - ・公共交通の構成（鉄道、バス、離島航路）が同じで公共交通に関する課題が類似している
  - ・福山市への通勤・通学の依存度が高い
  - ・井笠・福山圏域バス路線連携協議会（2012 年 10 月の井笠鉄道の事業廃止後のバス路線再編を検討した「井笠鉄道バス路線廃止対策会議」の後を受け、再編後のバスの利用促進や維持管理対策等を検討する協議会）の事務局であること
  - ・バス交通への対策については、(株)井笠バスカンパニー（井笠鉄道事業廃止後に設立したバス事業者で路線は両市を含む沿線市町の委託運行となっている）の活用を検討できる利点もあった

### 【計画策定の進め方】

- ・まず、両市担当者とコンサルタントで概要や方向性について協議し、コンサルタントが案を作成、そのうえで、両市の担当レベルで協議・調整し、協議会での審議を経て計画策定に至った。

## 【計画の特徴】

### (計画の概要)

- ・本計画は、公共交通の経営環境の厳しさの一方で、高齢者など移動制約者の交通手段の持続的確保等の課題を背景に、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを支える基盤となる地域公共交通の維持・確保・活性化に取り組むために策定されたものである。
- ・計画は4つの基本方針(①多様な交通手段の連携強化、②需要に応じた運行方法への見直し、③過疎化・高齢化に対応した移動手段確保、④多様な関係者の連携による利用促進)のもと、3つの計画事業(1.持続可能な地域公共交通ネットワークの構築、2.交通結節点における乗り継ぎ・待合い環境の改善、3.地域公共交通の利用促進施策の推進)と計15の施策からなる。
- ・施策内容は、3つの計画事業ごとに、以下の事項が掲げられている。
  - 1.持続可能な地域公共交通ネットワークの構築については、①路線バスの運行・改善及び再編、②地域間交流を促進する公共交通の導入検討、③乗合タクシーの運行・改善及び再編、④自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編、⑤住民主導による公共交通導入の仕組みづくり、⑥海上交通の運航・改善、⑦移動支援に係る制度の推進、⑧将来を見据えた新しい移動サービスの研究
  - 2.交通結節点における乗り継ぎ・待合い環境の改善については、①乗り継ぎ拠点の設置、②バス停留所における利用環境整備、③港湾における利用環境整備
  - 3.地域公共交通の利用促進施策の推進については、①公共交通に係る情報提供の推進、②公共交通の利用意識の向上、③観光目的等での公共交通利用の促進、④車両・運賃等に係る取組
- ・計画の目玉となる施策は、バス路線の見直し方針において、経常収益率が最低需要の基準(15.0%)に満たない系統の再編である。

### (計画の成果)

- ・バスの系統別の経常収益率が15%(平均乗車密度1人程度に相当)に満たない系統について、地元と話し合ってから再編(乗合タクシーへの移行)を行ったことにより、経常収益率は、令和2年度以降に改善する見込みである。
- ・乗合タクシーへの移行は、福塩線駅家駅～服部地区間で実現し利用者数が増えている。他地域でも準備中となっており、今後、通勤・通学の利用が無く利用者が少ない地域では、乗合タクシーへ移行することになると考えられている。

## 【県の関与】

- ・広島県、岡山県の両県は協議会の構成員ではあるが策定主体にはなっていない。また、検討段階における県への個別相談もしていない。仮に、県が策定主体となった場合、例えば岡山県側では、笠岡市と結びつきの強い倉敷市も入れる必要が出て来るということになり、そうなる計画検討が難しくなってしまう可能性があった。

- ・ 県には、他地域の事例の情報提供などに期待したい。

#### 【連携の効果】

- ・ 2市の住民へのアンケートを実施するなど、広域連携による計画の策定過程を通じて、2市がそれぞれの相手の市の住民の移動実態を知ることができた。(住民アンケートにより、笠岡市西部住民の約半数は福山市で買物・通勤を行うことが判明)。
- ・ また、実際、住民アンケートに基づいて市を跨ぐバス路線の実験運行も実現させることができた(福山市単独で検討していたならば、このような移動ニーズは把握できなかったものと考えられる)。
- ・ 加えて、自治体間や事業者と協議会の運営等においてやりとりを重ねたことで、意思疎通しやすくなった、といったことも効果としてあげられる。

#### 【連携に係る課題】

- ・ 複数県にまたがるため、県や運輸支局との情報共有や調整等に係る手順が煩雑になることがあげられる。
- ・ 具体的には、両市はそれぞれ管轄の県、運輸支局が分かれるため、福山市は広島県や広島運輸支局へ相談・説明に出向くが、一方で、岡山県や岡山運輸支局への説明も必要となってくる。その場合、岡山県と福山市が直接コンタクトを取ることは無く、岡山県⇔笠岡市⇔福山市という手順を取る事となった。

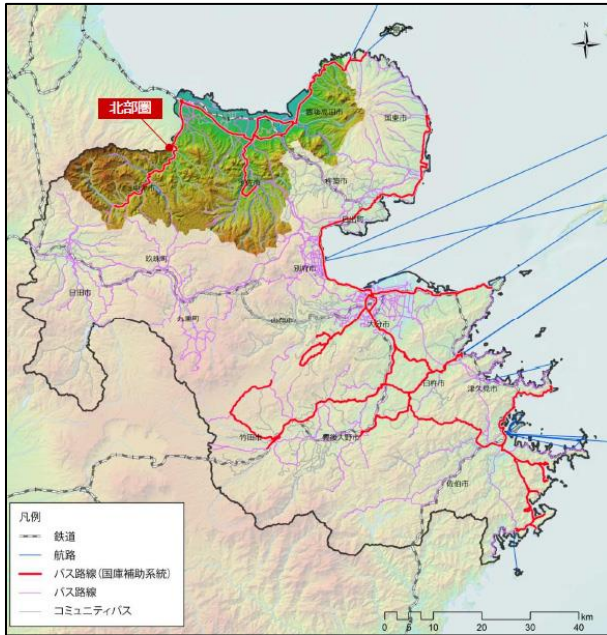
4) 大分県4圏域(大分県)

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる		県が含まれない			
				中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

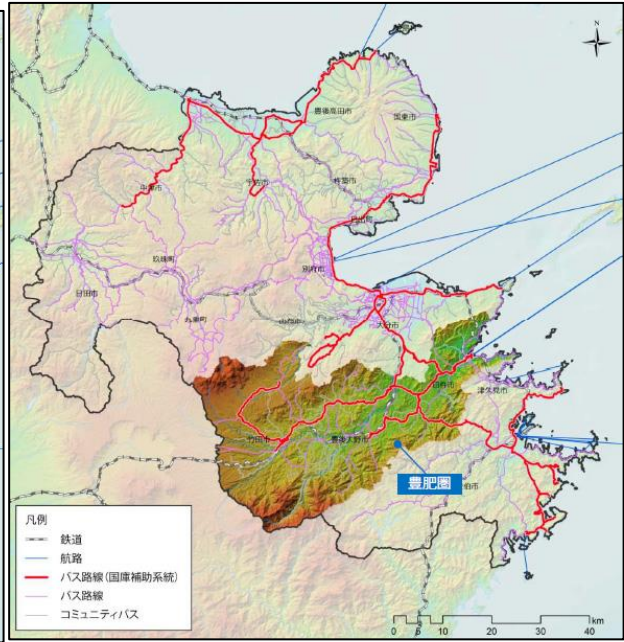
計画名称	①大分県北部圏地域公共交通網形成計画 ②大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画 ③大分県南部圏地域公共交通網形成計画 ④大分県中部圏地域公共交通網形成計画	策定期期	①平成28年7月 ②平成28年7月 ③平成29年7月 ④平成30年3月
計画区域	①中津市、宇佐市、豊後高田市 ②竹田市、豊後大野市、臼杵市 ③佐伯市、津久見市 ④大分市、別府市、由布市		
策定主体	①大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市 ②大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市 ③大分県、佐伯市、津久見市 ④大分県、大分市、別府市、由布市		
策定に際しての 中心的団体	大分県		
協議会等	名称	大分県地域公共交通活性化協議会	
	事務局	大分県企画振興部交通政策課	
	委員構成	地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者、県が必要と認める者	
	協議会の 開催状況	計画策定まで：①5回開催(27年6月～28年7月) ②5回開催(27年6月～28年7月) ③3回開催(28年11月～29年7月) ④4回開催(29年4月～30年3月) 計画策定後：①9回開催(28年8月～現在) ②9回開催(28年8月～現在) ③6回開催(29年7月～現在) ④3回開催(30年4月～現在)	
分科会	①北部圏分科会(27年7月設立)：4回開催 ②豊肥圏分科会(27年7月設立)：4回開催 ③南部圏分科会(28年12月設立)：5回開催 ④中部圏分科会(29年10月設立)：2回開催		



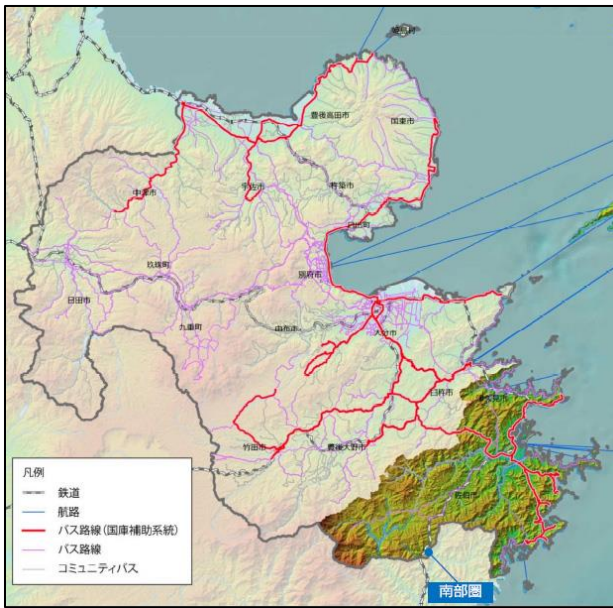
【大分県北部圏域の計画区域】



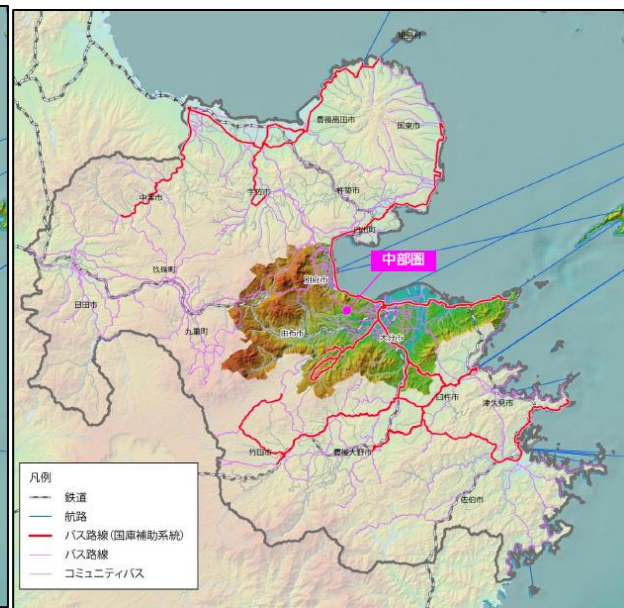
【大分県豊肥圏域の計画区域】



【大分県南部圏域の計画区域】



【大分県中部圏域の計画区域】



【連携の背景・経緯】

- ・大分県においては、市町村間を跨ぐ路線バスが多数（北部圏 8 路線、豊肥圏 24 路線、南部圏 11 路線、中部圏多数）運行しており、このうち、地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統補助の交付を受けている 18 系統について、輸送量が 15 人/日以上を割り込むなど補助対象要件から外れ、維持が危ぶまれるものがあり、抜本的な対応を早急に進める必要があったことから、県主導により広域連携による計画の策定を進めることとなった。
- ・なかでも、補助対象要件から外れる可能性が高い系統が多く、特に早急な対応が必要と考えられた北部圏と豊肥圏については、先行して計画を策定した。（北部圏と豊肥圏は平成 27 年

度に着手、平成 28 年度に策定。続いて、南部圏、中部圏の順で策定し、令和 2 年度以降、東部圏、西部圏に着手予定。)

### 【圏域の設定】

- ・県内を 6 つの圏域に区分し、それぞれで広域の地域公共交通網形成計画の検討を行っており、うち、上記のとおり北部圏、豊肥圏、南部圏、中部圏の 4 圏域で策定済みである。
- ・圏域は、県土木事務所や県税事務所など県の地方機関の地域区分の設定をベースとしつつ、バス事業者の運行エリア、地域間幹線系統の運行区域を勘案して設定した。そのため、以下の通り、地方機関の地域区分と地域公共交通網形成計画の圏域区分が異なる地域もある。
  - ・臼杵市 : 県の地方機関は中部圏、網形成計画は豊肥圏
  - ・津久見市 : 県の地方機関は中部圏、網形成計画は南部圏
  - ・別府市 : 県の地方機関は東部圏、網形成計画は中部圏(大分交通が大分市と別府市を運行エリアとしているため、別府市を中部圏とした。)

### 【計画の特徴】

#### (計画の概要)

- ・各圏域とも 3 つの基本方針 (中部圏は、①訪問者の円滑な移動、②県の中核圏域を支える移動環境構築、③公共交通モード間の連携、他圏域では、①安心して生活できる移動環境創造、②効率的で持続可能な都市圏構築、③交流促進による地域活力の維持・向上) を掲げ、4~5 つの計画目標を設定している。
- ・実施事業 (北部圏の場合) は、以下の事項が掲げられている (( ) 内の事業名は一部略して表記)。
  - ・地域間路線・地域内路線による公共交通ネットワーク構築 (公共交通路線の役割再設定)
  - ・市町のまちづくりや教育政策と連携した拠点の設定 (交通結節点の設定とルート変更、既存の交通結節点の利便性向上)
  - ・地域間交通の再構築 (幹線バス路線の分割再編、運行の重複する区間の整理)
  - ・市町との連携による地域の移動を支える地域内交通の再編 (移動ニーズを考慮した路線網への再編、生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定)
  - ・移動ニーズを考慮した運行水準の適正化 (需要量に見合った運行形態の選択、移動ニーズを考慮したサービス水準 (便数) の適正化)
  - ・車両と労働力の運用の効率化 (長距離路線の分割による車両運用の効率化、現行の回送区間を活用した営業運行による効率的な運行改善、運行効率化によるシフト数の軽減 (労働環境の向上))
  - ・モード間の乗継利便性の向上 (生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定、交通結節点の設定とルート変更、共通乗車船券の導入)
  - ・地域公共交通との乗継利便性の向上 (生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定、

交通結節点の設定とルート変更)

- ・広域観光を支える公共交通ネットワークの構築（観光利便性向上のための休日路線・ダイヤ設定、公共交通利用による観光モデルルートの設定、ダイヤの余裕時間を活用した観光目的運行路線の設定)
- ・来訪者にも分かりやすい情報提供（交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化、運行ダイヤ検索サービスへの対応、モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成)
- ・新たな公共交通利用者を確保するための利用促進策の実施（高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進、共通乗車船券の導入)
- ・すべての人が移動しやすい環境の整備（低床・環境対応車両の導入推進、既存の交通結節点の利便性向上)

#### (計画の成果)

- ・広域連携による計画としたことで、地域間幹線系統など広域的な幹線バス路線の分割再編、重複区間の再編等について、行政界にとらわれず、実態に即して実施していくことができた。（実際に、再編事業としての位置付けも付与して、再編実施計画も策定。）
- ・その結果、幹線バス路線については、低利用区間が存在し非効率な運行となっている長距離路線を、利用状況や移動ニーズ、都市計画マスタープランにおける「都市軸」の設定状況を勘案し、交通結節点を境に分割再編を行うとともに、交通結節点での乗り継ぎを確保し、収益性の向上と利便性の維持の両立を図った。
- ・これらの路線の再編により、補助対象幹線系統のうち輸送量基準を割り込む可能性のあった系統では輸送量が増加し、当面は輸送量基準を割り込む懸念が解消されたほか、路線バスとコミュニティバスの重複運行区間の解消と、その分の運行能力を活用した新たなコミュニティバス系統の設定などを行うことができた。

#### 【市単独計画との関係】

- ・大分市、別府市、由布市では、市のほうが先に単独で網形成計画、再編実施計画を策定している。そのため、圏域の計画が市の計画と齟齬が無いよう、例えば以下のように、両計画の公共交通ネットワークの方針における路線軸の位置付けを同一にする等、市の計画と整合を取って圏域の計画を策定している。
  - ・大分市計画：「公共交通幹線軸」＝中部圏計画：「鉄道、地域間路線、準地域間路線」
  - ・大分市計画：「拠点間連携軸」＝中部圏計画：「地域内路線」
- ・なお、県主導により広域連携による計画を策定したため、当該計画の対象区域となっている地域では、今後市町村単独での計画策定は行われない見込みとなっている。

## 【県の関与】

### （地域公共交通網形成計画策定関連）

- ・ 県は、各圏域の市町村とともに広域連携による計画の策定主体に入っているほか、策定にあたって主導的な役割を果たした。なお、路線再編でルートを分割した際、赤字となる区間をどうするかについては、県では地元の事情がわからないため、市町村と事業者に任せている。
- ・ なお、大分県は市町村合併で 58 市町村が 18 市町村へとかなり集約されたこともあり、市町村間で調整がつかないという話はあまり聞かない。

### （その他公共交通政策関連）

- ・ 加えて県は、バス事業者との関係が希薄な市町村に対し、バス事業者や国（運輸支局）との調整についても重要な役割を果たした。また、その過程においては、県は運輸支局とともに各市を訪問して地域のニーズや課題を確認するなど、それまで以上に各市町村と丁寧な議論等を行っている。
- ・ なお、県は、国の地域内フィーダー系統補助の対象とならない路線に対し、「生活交通路線支援事業」を行っている。これは、市町村が支援する民間バス路線や自ら運行するコミュニティバス路線の運行費等に対し助成するもので、補助率は、複数市町村にまたがる路線は 1/2、その他路線は 1/3 であり、片道 1 人/日以上の利用を要件としている。
- ・ また、幹線路線に対しては、「地方バス路線維持対策費」を行っている。これは、地域における広域的な幹線バス路線の維持のため、民間バス会社の運行欠損額に対し助成するもので、補助率は 1/2 である。

## 【連携の効果】

- ・ 県が積極的に関与することで、県が各圏域に分けて主導する抜本的な交通再編計画の作成は全国で初の事例となった。
- ・ 広域連携による計画の策定前までは、各市とバス事業者間の関係が希薄だったこともあり、県、市町村、バス事業者が同じテーブルについて話し合うことが無かったが、計画策定に向けて調整を進める中で、各市とバス事業者との間で、地域住民のニーズや事業者の有しているデータ等を共有するなど、関係性が密になったことが効果としてあげられる。

## 【連携に係る課題】

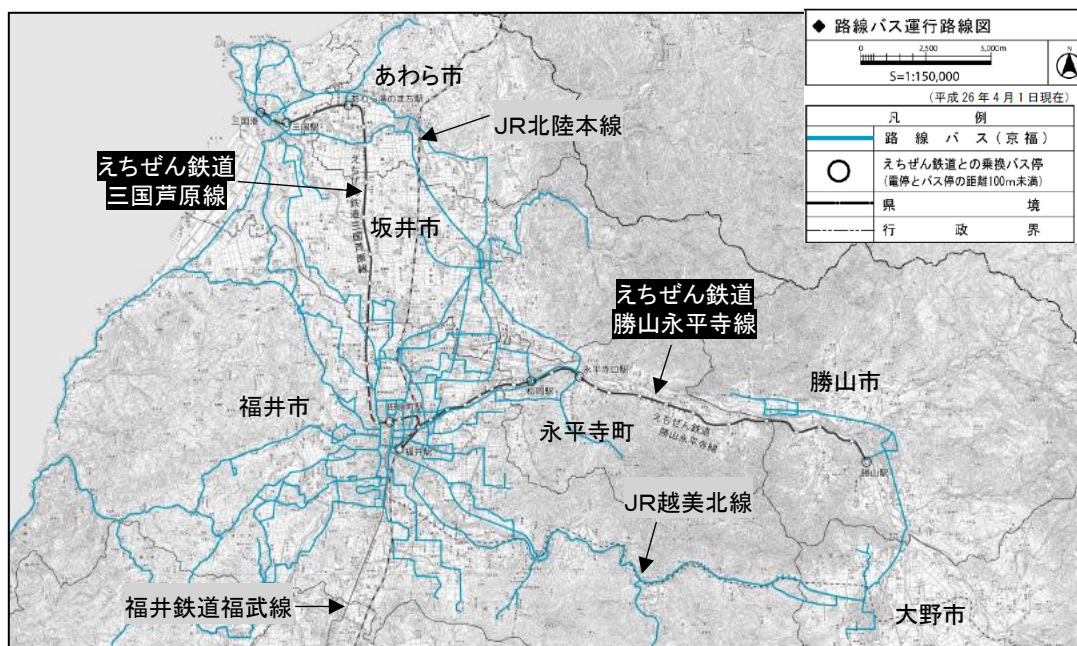
- ・ 将来的に策定した 6 圏域分の計画の更新作業が発生するため、担当班にとって大きな負担となることが想定される。

5) えちぜん鉄道交通圏・福井鉄道交通圏（福井市）

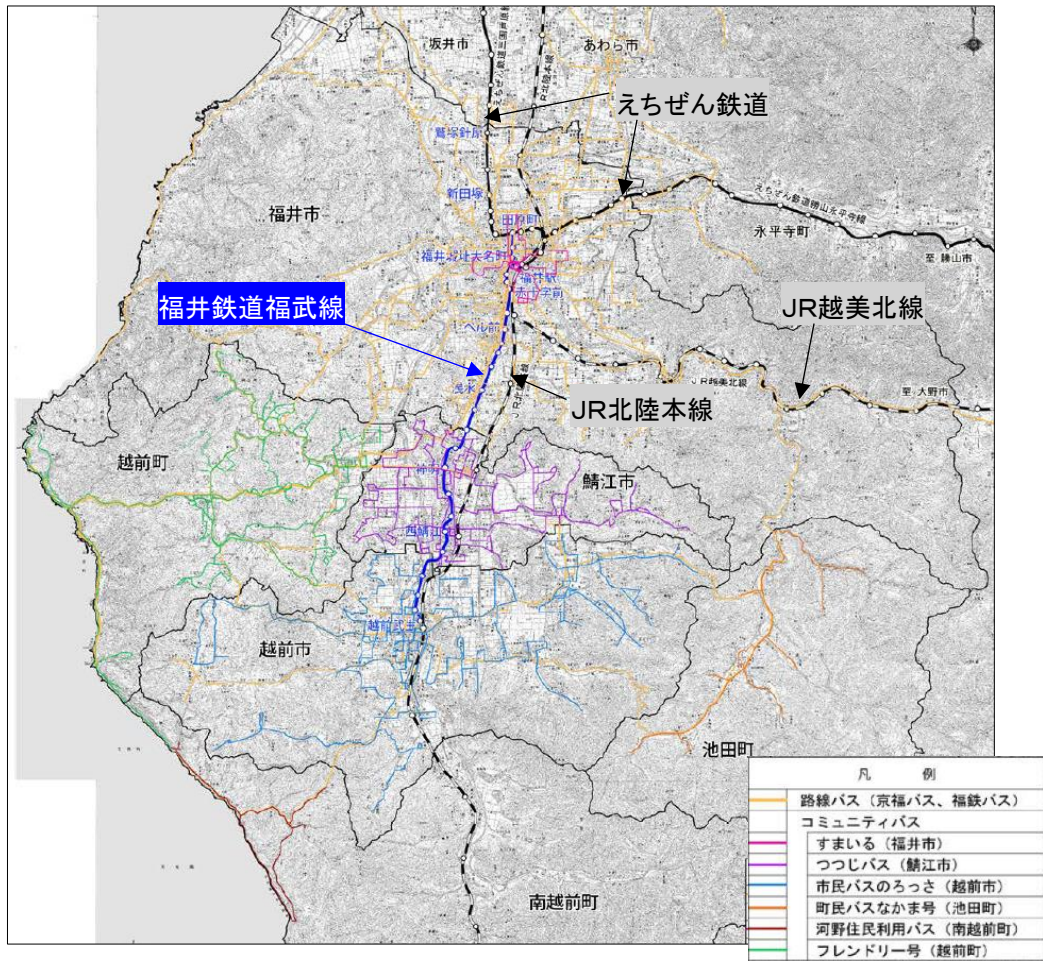
複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる		県が含まれない			
				中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	①えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画 ②福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	策定 時期	①平成 27 年 9 月 ②平成 30 年 3 月
計画区域	①えちぜん鉄道交通圏(福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市) ②福井鉄道交通圏(福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町)		
策定主体	①福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市 ②福井市 鯖江市 越前市 池田町 南越前町 越前町		
策定に際しての 中心的団体	福井市		
協議会等	名称	①えちぜん鉄道活性化連携協議会 ②福井鉄道福武線活性化連携協議会	
	事務局	福井市都市戦略部地域交通課	
	委員構成	①県、市町、交通事業者(鉄道、バス)、警察、商工団体、NPO、住民代表(市民団体)、学識経験者、中部運輸局 ②県、市町、交通事業者(鉄道、バス)、住民代表(市民団体)、道路管理者、警察、中部運輸局、学識経験者	
	協議会の 開催状況	計画策定まで：①3回(策定部会含む)開催(27年2月～27年8月) ②3回(策定部会含む)開催(29年7月～30年1月) 計画策定後：①②年1回程度開催	
	分科会	①えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画策定部会：2回開催 ②福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画策定作業部会：3回開催	

【えちぜん鉄道交通圏の計画区域】



## 【福井鉄道交通圏の計画区域】



### 【連携の背景・経緯】

#### ①えちぜん鉄道

- ・えちぜん鉄道の前身の京福電鉄が2度の衝突事故で全線運行停止となり、バス代行輸送が行われ、平成13年10月には事業者が鉄道事業廃止届を提出した。バス代行輸送時には自家用車による送迎が増え、バスの遅延や道路渋滞が鉄道の必要性を改めて認識させた。
- ・その後、平成14年1月の第3回知事と沿線市町村長会議（県と沿線2市6町1村（当時））において、第三セクター方式で越前本線と三国芦原線を存続させることについて、今後、各議会と協議することで合意し、平成14年9月に、第3セクター方式のえちぜん鉄道が設立され、平成15年10月に全線開通した。
- ・沿線市町村は、平成15年12月の県と沿線市町村の合意で、「沿線市町村は平成14年1月22日の県との合意事項に基づき、今後、支援スキームによる10年間の欠損補填はもとより、それ以降の欠損についても引き続き補填していくものであり、鉄道事業の長期的な継続に責任を持つ」こととしていることを踏まえ、平成15年度から23年度まで鉄道の運行に伴う欠損補填を行ってきた。
- ・また、県は平成14年度から運転再開に必要な工事費、資産取得費等の運転・開業資金以外の初期投資額、設備投資補助の負担を実施してきたが、「11年目以降の設備投資等、今後新たに

大幅な設備投資が必要となる場合等については、県と市町村が必要に応じて協議を行う」としていたため、平成 24 年度以降の設備投資については未定となっていた。

- ・そこで、平成 22 年 10 月、沿線 4 市 1 町により従前から立ち上げていた「えちぜん鉄道利用促進協議会」を母体としつつ、法定協議会である「えちぜん鉄道活性化連携協議会」を設立し、平成 24 年度以降の設備投資のあり方や維持修繕のあり方に係る新たな支援スキームとして平成 24 年 3 月に「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」（連携計画）を策定するに至った。なお、この連携計画においては、えちぜん鉄道を地域の発展を支える「生活関連社会資本」として位置づけ、鉄道経営者として会社経営の自立性を高めるとともに、永く次世代に引き継ぐために必要な支援策をとりまとめている。
- ・その後、平成 26 年 10 月の地域公共交通活性化再生法の改正により、連携計画に代えて、地域公共交通網形成計画が制度化されたことを踏まえ、えちぜん鉄道とこれに接続するバス交通を含めた生活交通の範囲を交通圏と捉え、新たな地域公共交通とまちづくりの計画として平成 27 年 9 月に広域連携による計画として「えちぜん鉄道交通圏 地域公共交通網形成計画」を策定するに至った。
- ・なお、この計画の検討に先立ち、大野市が同年 3 月に協議会に加盟している。これは、大野市はえちぜん鉄道沿線ではないものの、勝山市内のえちぜん鉄道の駅から大野市へ向かう路線バスが運行していることから、えちぜん鉄道各駅とバス路線網を有機的に結合することで、都市の発展が期待できる交通領域と位置づけたことによる。

## ②福井鉄道

- ・福井鉄道福武線は、モータリゼーションの進展や少子化などの影響により利用者数が年々減少し、サービスの改善など経営改善への様々な手段を講じてきたが、平成 19 年 9 月、事業者単独での再建は困難と判断し、県と沿線市に対して行政支援を求める旨の要請が行われた。
- ・これを受け、平成 20 年 5 月に法定協議会である「福井鉄道福武線活性化連携協議会」が設置され、今後の支援のあり方等について検討の上、平成 21 年 2 月には「福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画」を策定した。その後は「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、安全安心に向けた設備更新や、利用促進に向けた取組みが進められた。なお、京福電鉄の経験から、鉄道の必要性については認識されており、存続という方向性は当初から県及び沿線 3 市において共有されていた。
- ・その後、えちぜん鉄道の場合と同様に、平成 26 年 10 月の地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、平成 28 年 2 月には「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」を策定、第 2 期の計画を平成 30 年 3 月に策定するに至った。
- ・なお、第 2 期の計画検討にあたっては、福井鉄道は通っていないが接続する路線バス等を有する 3 町（池田町、南越前町、越前町；平成 29 年 11 月協議会加盟）を含めた圏域を対象とすることとした。

## 【計画の特徴】

### ①えちぜん鉄道

#### (計画の概要)

- ・設備投資や維持修繕のあり方について新たな支援スキームを位置づけた「えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画」を踏襲しつつ、鉄道に接続するバス交通を含めた生活交通の範囲を交通圏と捉え、新たな地域公共交通とまちづくりの計画を策定したものが「えちぜん鉄道交通圏 地域公共交通網形成計画」である。
- ・目指すべき公共交通の将来像として、「車と比べても『選ばれる移動手段』になる」ことを目指し、その実現に向けて4つの目標（①地域の交通として利用したくなる公共交通の実現、②安全・安心に利用できる公共交通の実現、③車に頼り過ぎないまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現、④住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現）を掲げている。
- ・実施施策は、目標①～④ごとに、以下の事項を掲げている。
  - 目標①：利用環境の向上、駅やバス停へのアクセス向上、交通機関の乗り継ぎ利便性向上
  - 目標②：安心・安全を支える鉄道施設づくり、信頼できる運行を支える鉄道施設づくり、バス路線の維持
  - 目標③：駅を核としたまちづくり、観光・地域活性化施策との連携、情報発信の連携・強化
  - 目標④：乗る運動・利用促進、地域住民との連携
- ・計画の目玉となる主要な施策は、以下の事項が挙げられる。
  - ・P&Rなどの駅施設の整備改善
  - ・新駅の設置
  - ・福井鉄道との相互乗り入れ
- ・計画期間は、えちぜん鉄道を長期的に支援するための設備投資のあり方や維持修繕のあり方に係る新たな支援スキームについて、平成24年3月に策定した連携計画において定めた計画期間（平成24年度～平成33年度）に合わせるため、平成27年度から平成33年度までの7年間とした。

#### (計画の成果)

- ・計画に基づき、福井市中心部での新駅設置、福井駅西口広場の整備によるバスとの乗り継ぎ利便性向上、福井鉄道との相互乗り入れ、P&R駐車場の整備等により、利便性向上、利用者増が実現できた。
- ・また、施策の実施主体を明記することで、県は設備投資、市町は維持修繕や周辺整備、事業者は安全・安心、利用促進という役割分担が明確になり、それぞれが主体的に取り組むこととなった。



## ②福井鉄道

### (計画の概要)

- ・第1期の計画では、福井鉄道に接続する路線バス、コミュニティバス、タクシー等を含めた施策事業が進められ、福井鉄道の利用者数が増加した。
- ・一方、鉄道施設の維持、更新等に多大な費用を要し収支均衡は未達成の状況にあること、また、今後の人口減少、超高齢社会に対応し、コンパクトなまちづくりが求められており、公共交通は集約した都市機能をつなぐ重要な役割を担っていることから、第2期の計画では、地域公共交通をネットワーク化し、まちづくりや観光等との連携、車に頼り過ぎない持続可能な住みやすいまちの構築を目指して策定された。
- ・目指すべき公共交通の将来像として、「地域に親しまれ共に育む公共交通」を目指し、その実現に向けてえちぜん鉄道と同じ内容の4つの目標（①地域の交通として利用しなくなる公共交通の実現、②安全・安心に利用できる公共交通の実現、③車に頼り過ぎない住みやすいまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現、④住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現）を掲げている。
- ・実施施策は、目標①～④ごとに、以下の事項を掲げている。
  - 目標①：駅やバス停へのアクセス環境の向上、利用者ニーズに対応した乗り継ぎ等の利便性向上、情報発信の充実、接客サービスの向上
  - 目標②：安全で安心な公共交通の基盤づくり、安全で快適な交通環境づくり、安定した公共交通の経営基盤を支える体制づくり
  - 目標③：駅を中心としたまちづくり、まちづくりや観光との連携
  - 目標④：乗る運動や利用促進、地域住民との連携
- ・計画の目玉となる主要な施策は、えちぜん鉄道との相互乗り入れ、パーク&ライドがあげられる。
- ・計画期間は、北陸新幹線敦賀開業に合わせ、2018年度から2022年度までの5年間とした。

### (計画の成果)

- ・計画に位置付けた事業の実施により、次に示すような利便性向上、利用者の増加が図られた。
  - ・えちぜん鉄道との相互乗り入れにより、通学利用に加えて通勤利用も増加した。以前から乗り継ぎ割引や乗り継ぎを想定したダイヤ設定を行っていたが、軌道区間（赤十字前～田原町間）では定時性が必ずしも確保されず、田原町駅での接続に問題があったことから、相互乗り入れによりこの問題を解消するとともに、定時性確保のためのPTPSの導入、右折車両分離方式信号の導入を行った。
  - ・パーク&ライド用の駐車場整備により、鉄道運賃と福井市中心部での駐車場代を比較して、鉄道を選択するようになった人もいる。また、駐車場の利用が多く増設した駅もある。

### 【県の関与】

- ・えちぜん鉄道において、県は広域連携による計画の策定主体には含まれていないものの、平成9年5月の「京福越前線活性化協議会」の設立時にも関与し、県は設備投資、市町は維持修繕に関する事という役割を分担しつつ、県は極めて重要な役割を担っている。
- ・また、福井鉄道においても、県は広域連携による計画の策定主体には含まれていないが、県は設備投資、市町は維持修繕に関する事という役割を分担しつつ、市町と協働で検討、施策実施に取り組んでいる
- ・なお、このような状況である一方、広域連携による計画の策定の段階で、県が法定協議会の事務局や計画の策定主体にはならないこととしたのは、各鉄道の沿線市町の主体性をより高めるためである。
- ・その他、県は、「福井県並行在来線対策協議会」を設置し、北陸新幹線の並行在来線問題に関する勉強会などを開催するなど、交通政策に関する市町村への情報提供等を積極的に行っている。

### 【福井市が事務局を担当することとなった経緯】

- ・福井市はえちぜん鉄道、福井鉄道の結節点であり、地域の中心都市であることから、福井市が事務局を担当している。

### 【連携の効果】

- ・広域連携による計画を策定していくために、協議会において議論・調整を行った結果として、えちぜん鉄道や福井鉄道という地域の発展を支える「生活関連社会資本」を存続させていくことが共通目標となったという点が効果としては非常に大きい。
- ・市町間において、費用負担等で調整が必要なこともあったが、鉄道の存続という共通目標は、広域連携による計画において、しっかりと明文化し、その結果、対外的な説明も説得的なものになったと考えている。

### 【連携に係る課題】

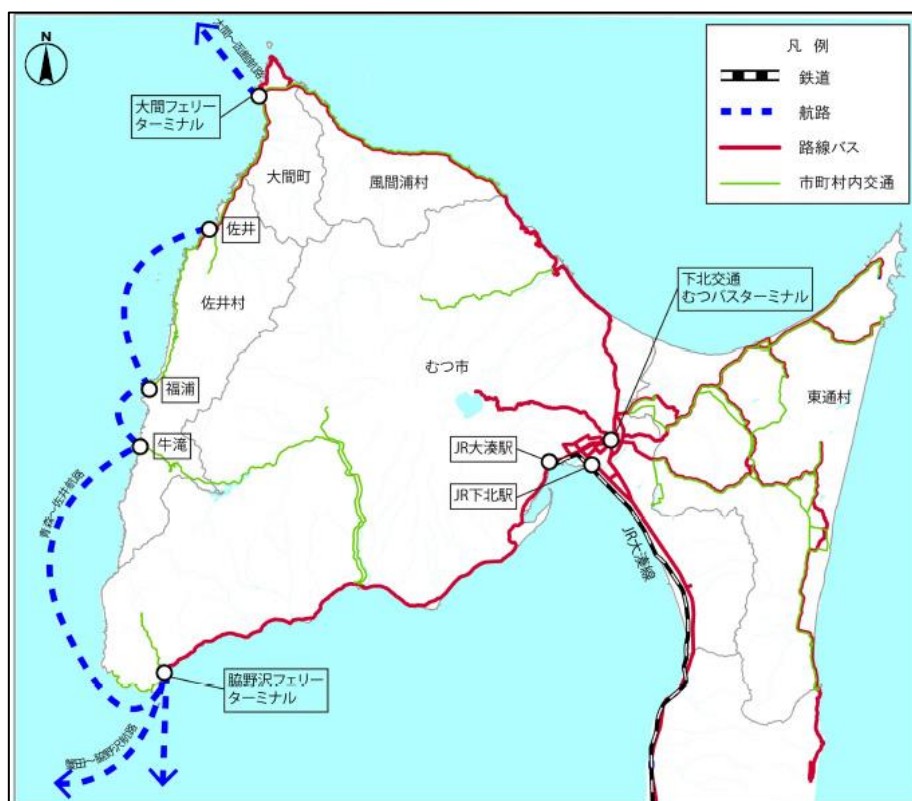
- ・維持修繕に係る市町の費用負担割合については調整が難航したが、結果としては、駅数や駅勢圏人口などを基に決定することとなった（えちぜん鉄道、福井鉄道ともほぼ同じ考え方）。

6) 下北地域 (むつ市)

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる	県が含まれない				
			中心がある圏域構造		中心がない圏域構造		
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	下北地域公共交通網形成計画		策定時期	平成 30 年 3 月
計画区域	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村			
策定主体	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村			
策定に際しての 中心的団体	むつ市			
協議会等	名称	下北地域公共交通総合連携協議会		
	事務局	むつ市企画政策部企画調整課		
	委員構成	県、市町村(交通政策、建設、教育委員会)、交通事業者(鉄道、バス、フェリー、タクシー)、警察、商工団体、観光協会、住民代表(老人クラブ、PTA、高等学校)、学識経験者(会長)、青森運輸支局		
	協議会の 開催状況	計画策定まで： 4回開催(平成 29 年 5 月～平成 30 年 3 月) 計画策定後： 3回開催(平成 30 年 5 月～令和元年 6 月)		
	分科会	分科会の設置無し		

【下北地域の計画区域】



## 【連携の背景・経緯、区域の設定】

- ・下北地域公共交通総合連携計画をすでに1市1町3村で平成23年3月に策定していたため、その際の法定協議会において、新たに広域連携による計画も策定することとなった。
- ・なお、下北地域においては、以前から、広域で連携する場合は、下北郡に属する1市1町3村の圏域を単位としており、広域連携による計画についても同じ圏域を単位として連携するというのが自然な対応であった。(消防組合やごみ処理等の事務や県への要望活動等もこの圏域で行っているところである。)
- ・一方、隣接する横浜町や六ヶ所村(いずれも上北郡)との間でも通勤において、横浜町の畜産施設や六ヶ所村の原発施設への旅客流動が見られるなど、一定の交通圏を形成しているとはいえるものの、連携計画の策定主体の構成やその他の広域連携の状況との整合性を踏まえ、今回はこの2町村は連携対象としなかった。
- ・また、網形成計画の策定にまで至った経緯としては、平成29年2月にむつ市が立地適正化計画を策定し、当該計画に「居住誘導、誘導施設の立地誘導をするため市が講ずべき施策」として、「バス路線の再編」により「都市機能誘導区域、居住誘導区域、その他都市の拠点を結び、コンパクト・プラス・ネットワークを実現化する公共交通網形成計画の策定を進める。」と記載したことから、下北地域で一体的に地域公共交通網のあり方についても検証・見直しを進める必要があったことが挙げられる。

## 【計画の特徴】

### (計画の概要)

- ・むつ市では、平成29年2月に立地適正化計画を策定しており、この計画と連携・整合を図り、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取り組みを進めるため、地域公共交通網形成計画を策定した。
- ・4つの基本方針(①多様な移動需要が集約された公共交通体系、②まちづくりと密接な連携が図られた公共交通体系、③明確に役割分担が図られた公共交通体系、④利用しやすい・わかりやすい・誰にもやさしい公共交通)と、基本方針を実現するための7つの方向性からなる。
- ・実施事業は、「公共交通の再編・見直しに関する施策・事業」と「公共交通の再編・見直しと合わせて実施する施策・事業」に分け、それぞれ以下の通り掲げている。
  - ・「公共交通の再編・見直しに関する施策・事業」については、幹線軸となる路線バスの適正な維持、市町村間を運行する路線バスの再編・見直し、圏域の中心となる交通結節点の設定、各地域における交通結節点の設定・機能拡充、路線バス同士のダイヤ調整、鉄道駅・フェリーターミナルへの接続およびダイヤ調整、小さな移動需要に対応した公共交通の導入、既存の交通資源を活用したサービスの導入、市街地内路線の再編・見直し、市街地内の循環路線の導入、市街地における中心軸の形成、地域内交通の再編・見直し
  - ・「公共交通の再編・見直しと合わせて実施する施策・事業」については、待ち合い環境の

整備・機能拡充、利用しやすい車両環境の導入支援、情報発信ツールの作成、公共交通の乗り方教室・イベントの企画・開催、観光・商業と連携した取り組みの展開、地域・企業との協働による取り組みの展開

- ・以上のうち、「市街地内の循環路線の導入」は、立地適正化計画を踏まえたコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた施策・事業であり、むつ市街地内（居住誘導区域内）における交通不便地域の解消および市街地の回遊性向上に向けて、むつ市街地内を循環する路線バスの導入を検討している。
- ・計画期間は、下北圏域定住自立圏共生ビジョンの計画期間との整合を取るため、2018年度から2024年度までの7年間とした。

#### （計画の成果）

- ・むつ市にとっては、立地適正化計画と整合のとれた地域公共交通網形成計画を策定できた。むつ市立地適正化計画では、コンパクトシティの実現に向け、都市機能や居住環境の集積などを進めることとしているが、都市機能の維持および居住環境の魅力向上を図る上では、まちづくりと公共交通が両輪となった取り組みが求められている。そのため、地域公共交通網形成計画における方向性として「公共交通不便地域の解消」を掲げ、「市街地内の循環路線の導入」の検討を行うこととした。市街地内の循環路線とは、むつ市街地内（居住誘導区域内）における交通不便地域の解消および市街地の回遊性向上に向けて、むつ市街地内を循環する路線バスを指す。

#### 【協議会】

- ・協議会構成員には、スクールバスとの連携を想定し教育委員会を加えたが46名と多くなった。このことにより、人数が多い中で意見を出しづらいという問題があった。

#### 【国・県の関与】

- ・県は協議会の構成員として参画していたが、計画策定において特段の関与はない。そのため、市町間の調整は中心都市で事務局を担っているむつ市が担当した。また、運輸局には、協議会を立ち上げる際に相談を行った。
- ・なお、県でも県内全域を対象区域とする地域公共交通網形成計画を策定していることから、県計画で作成した幹線系統を地域が受ける形で計画に反映している。

#### 【連携の効果】

- ・構成町村は規模の小さいところがあり、予算面・人員面等で町村単独による計画の策定が難しいところを、連携することでそれぞれの地域における公共交通の計画を策定することができた。なお、運行経費補助の負担については、市町村にまたがる路線は距離で按分とし、協議会運営費についてはむつ市と他町村で半分ずつの負担としている。

- ・広域連携による計画策定の一施策・事業として、公共交通を分かりやすく利用できるよう、圏域全体のバスマップや乗り継ぎ時刻表などの作成を行い、令和元年5月よりむつ市HPに掲載している。

**【連携に係る課題】**

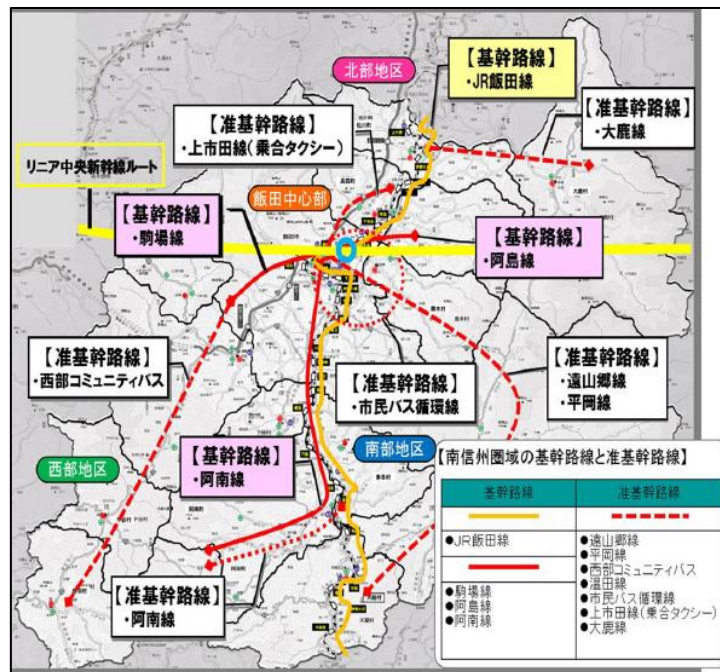
- ・事務量が多いことが課題である。
- ・また、前述の通り、協議会の人数が多いため、意見を出しづらいと思われる点があげられる。
- ・圏域をまたぐ幹線バス（むつ市～六ヶ所村、野辺地町）があるが、これらとの調整は行っていない。

7) 南信州地域（南信州広域連合）

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる	県が含まれない				
			中心がある圏域構造		中心がない圏域構造		
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	南信州地域公共交通網形成計画	策定時期	平成28年4月
計画区域	飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村		
策定主体	南信州地域交通問題協議会		
策定に際しての中心的団体	南信州広域連合		
協議会等	名称	南信州地域交通問題協議会	
	事務局	南信州広域連合事務局	
	委員構成	住民代表(区長、老人クラブ、市民団体)、環境団体、福祉事業者、学校関係者、商工関係者、公共交通事業者(JR 東海飯田支店、バス事業者、タクシー協会)、公安委員会、学識経験者(広域連合議会、名古屋大学)、道路管理者(飯田国道事務所、長野県飯田建設事務所)、行政(14市町村、南信州地域振興局)、オブザーバー(長野運輸支局、長野県交通政策課)	
	協議会の開催状況	計画策定まで：4回開催(平成27年5月～平成28年2月) 計画策定後：1回開催/年(平成28年6月～令和元年6月) ※計画策定の年以外は通常総会1回	
分科会	幹事会(平成20年6月設立)：1回開催/年		

【南信州地域の計画区域】



## 【南信州広域連合の役割】

- ・南信州地域の1市3町10村からなる南信州広域連合は地方自治法に基づく広域連合として、ゴミ処理や消防等に関する事務を処理しており、南信州広域連合の事務局の広域振興係が広域計画等に関する業務を担当している。

(広域振興係の事務内容：広域計画、地方拠点都市地域、広域防災計画の実施のため必要な連絡調整、ごみ処理広域化計画、南信州広域振興基金の果実運用事業の実施、南信州いいむす21(環境マネジメントシステム)の運用、地域経済活性化及び広域観光振興、地域情報化、地域景観形成、圏域交流、同盟会その他外郭団体関連、その他広域的な課題の研究)

- ・交通分野に関しては、地域内で唯一運行していたバス事業者からの路線バスの撤退表明を受け、南信州広域連合が事務局となって協議会を設立し、広域連携による計画の策定において中心的な役割を担ってきた。
- ・具体的には、地域の路線バスを運行していた信南交通が平成19年12月、不採算を理由に路線バス(自主運行)から撤退すると表明した(9路線；基幹3、准基幹3、支線3路線)ことに始まる。
- ・この問題への対応を南信州広域連合が行うこととなり、南信州広域連合が事務局となって、平成20年3月に南信州地域交通問題協議会が設立され、平成21年4月には総合連携計画が、平成27年4月に第2次の総合連携計画が、平成28年4月に網形成計画がそれぞれ策定された。
- ・市町村単独で計画を策定することも考えられるが、そうすると個別最適化となりがちになると考えられ、バスと鉄道をうまく役割分担させるということも、広域連携によることとした理由の一つである。
  - ・例えば、飯田市だけで計画を策定すると、バス路線が飯田市中心部へ向かう路線ばかりとなり、鉄道と競合してしまう。鉄道とバスをうまく役割分担させるためには、郊外駅を発着するフィーダーバスと鉄道との組み合わせが望ましい。
- ・なお、広域連合は、地方自治法上は広域計画に基づく構成市町村の事務の実施に対して勧告することができるものの、南信州広域連合においては、市町村の上部組織ではなく、市町村と対等の立場で調整を行う組織として機能している。
- ・そのため、南信州地域においては、14もの市町村で足並みを揃えて広域的な施策を進めていくに際して、この広域連合が重要かつ実効的な役割を果たしてきている。また、特に地域公共交通に関しては、県の地方機関に担当部署がないこともあり、広域連合による調整が重要となっている。

### ○広域連合について (総務省HPより抜粋、一部変更)

広域連合とは (根拠法令：地方自治法第291条の2～第291の13)

広域連合は、様々な広域的ニーズに柔軟かつ効率的に対応するとともに、権限委譲の受け入れ体制を整備するため、平成7年6月から施行されている制度。



広域連合は、都道府県、市町村、特別区が設置することができ、これらの事務で広域にわたり処理することが適当であると認められるものに関し、広域計画を作成し、必要な連絡調整を図り、総合的かつ計画的に広域行政を推進するもの。

#### 広域連合の特色

現在、ゴミ処理や消防などの事務を中心に一部事務組合が広く活用されているが、広域連合は一部事務組合と比較して、次のような特色がある。

1. 広域的な行政ニーズに柔軟かつ複合的に対応できる。
  - ・同一の事務を持ち寄って共同処理する一部事務組合に対して、広域連合は多角的な事務処理を通じて広域的な行政目的を達成することが可能な仕組みとなっている。  
→都道府県と市町村とが異なる事務を持ち寄って、広域連合で処理することが可能。  
(ex) 市町村の一般廃棄物に関する事務と都道府県の産業廃棄物に関する事務を広域連合で実施し、広域的・総合的なゴミ処理行政を推進
2. 広域的な調整をより実施しやすい仕組みとしている。
  - ・広域連合は、広域計画を作成しなければならないが、広域計画には、広域連合の処理する事務ばかりでなく、これに関連する構成団体の事務についても盛り込むことができる。そして、その構成団体の事務の実施について、勧告することができる。  
(ex) ゴミ処理施設の運営を行う広域連合の広域計画において、構成団体のゴミ収集方法やごみ減量対策などを記載。これらの実施に関して構成団体に勧告。
  - ・構成団体に対し、広域連合の規約を変更するよう要請することができる。
3. 権限委譲の受け皿となることができる。
  - ・広域連合は、直接国又は都道府県から権限委譲を受けることができる。このため、個々の市町村では実施困難でも、広域的団体であれば実施可能な事務を、法律、政令又は条例の定めるところにより、直接広域連合が処理することとすることができる。
  - ・都道府県の加入する広域連合から国に、その他の広域連合は都道府県に、権限・事務を処理することとするよう要請することができる。
4. より民主的な仕組みを採用している。
  - ・広域連合の長と議員は、いわゆる充て職は認められず、直接又は間接の選挙により選出される。
  - ・広域連合への直接請求を行うことができる。

#### **【区域の設定】**

- ・南信州広域連合を構成する1市3町10村は下伊那郡に属しており、この圏域を計画区域として設定することとなった。この圏域は広域連合を構成するものでもあるが、他の圏域を結ぶバス路線は少なく、交通流動もほぼこの圏域内で収まっている。
- ・なお、圏域が広いので、圏域内を北部、西部、南部に分けてブロック会議を設置し、それぞれで協議している。

#### **【法定協議会のあり方・市町村間の連携】**

- ・計画の策定にあたっては、各地区のブロック会議において議論し、各地区の代表者が構成員

となっている地域公共交通網形成計画策定委員会で検討した上で、法定協議会で検討・承認する運びとなっている。

- ・また、さらに法定協議会とは別に、年に1回、バス事業者を交えて運行ダイヤの改善等を議論・決定するダイヤ調整会議も開催している。市町村担当者間でダイヤ調整をすることが難しい場合は、運行の現状を把握しているバス事業者が入って調整すると解決しやすいということを踏まえて設けられているものである。なお、この会議においては、広域連合はバス事業者とともに市町村間の調整を行っている。
- ・バスの運行補助等の費用負担の協議は、路線ごとに当該路線の存する市町村間で行われる。圏域内で費用負担に関する統一ルールは無いが、自治体の財政規模などが考慮される。

### 【計画策定の進め方】

- ・圏域内居住者・来訪者双方にとって安心でわかりやすく使いやすい移動手段となるよう、圏域内で統一ルールに沿った運行内容となることを目指し、学識経験者と協働し、「南信州公共交通システム」をはじめに設定した。これにより、その後の協議がやりやすくなった。
- ・「南信州公共交通システム」は、公共交通網の効率化や利便性向上、地域住民への公共交通に対する啓発と来訪者を含めた利用促進を図るための取組を体系化したもので、以下に示す大きな3つの方針からなる。

- ①体系化された公共交通網（地域全体で体系化された公共交通ネットワークとする。）
- ②運行上の統一ルール（交通網を管理する上での統一ルールとして、運営主体と連携して無駄のない経路を設定するとともに、乗継の負担を感じさせないダイヤ（シームレスダイヤ）や運賃などを設定する。）
- ③利用促進の取組み（公共交通を日常的な移動手段として、地域住民はもとより来訪者にとっても利用しやすくするためのダイヤ設定や路線の改善を図るとともに、時刻表や路線図といった運行に関する情報の周知や、地域住民を対象としたバスの乗り方教室等の啓発活動を継続的に実施する。）

- ・個別路線の検討を行う際は、路線単位で部会を設置し、地域のことをよく知っている当事者（住民を交えた市町）で協議している。なお、この場合において、広域連合は南信州公共交通システムの方針に則った協議となっているか確認する役割を果たしている。

例えば、飯田市では、飯田市地域公共交通改善市民会議（飯田市が事務局となり、各部会の部会長も構成員となっており、南信州広域連合はオブザーバーである）を設置し、この中に路線単位（地区単位）で7つの部会が設置されている。）

### 【計画の特徴】

#### （計画の概要）

- ・地域の路線バスを運行していた信南交通による路線バス全路線からの撤退表明を受けて策定された地域公共交通総合連携計画の計画期間終了後、これを継承しつつ、まちづくりと連携

- した公共交通ネットワークの形成を進め、地域公共交通の充実を図るため本計画を策定した。
- ・地域公共交通が住民にとって使いやすく、また、来訪者にとっても安心して使いやすい移動手段となるよう充実を図り、誰にもやさしくより便利な「南信州公共交通システム」の構築を目指すことを基本方針として掲げ、その実現のため、5つの目標（①交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上、②利用者層及び利用者数の拡大、③基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化、④南信州公共交通システムのブランド化、⑤リニア中央新幹線を見据えた公共交通網の基盤づくり）を設定している。
  - ・実施事業としては、5つの目標それぞれに対応し、以下の事業を掲げている。
    - ①交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上情報提供事業
      - ・情報提供事業（HPによる情報発信、わかりやすい時刻表の作成、行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備）
      - ・利便性向上事業（住民ニーズによる公共交通空白地の解消、重複区間での運賃不統一の改善）
    - ②利用者層及び利用者数の拡大
      - ・公共交通利用促進事業（モビリティマネジメント、バスの乗り方教室の実施、JR飯田線利用促進事業）
      - ・公共交通利用転換事業（エコ通勤事業、公共交通にのらまいか事業）
    - ③基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化については、
      - ・既存公共交通の改善事業・利便性向上事業（市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続、利用者の利便性に配慮した市町村及び各地域公共交通会議の管轄路線における安全・安心な運行、市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の改善及び利便性向上）
      - ・結節点整備事業（結節点停留所の充実）
    - ④南信州公共交通システムのブランド化については、
      - ・南信州公共交通システム認知度向上事業（広報誌の発行、公共交通に親しむイベントの開催、停留所のデザインの統一化）
    - ⑤リニア中央新幹線を見据えた公共交通網の基盤づくりについては、
      - ・リニア開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり（リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実）
  - ・計画期間は、2016年度から2021年度までの5年間とした。

#### （計画の成果）

- ・圏域全体の利便性向上や改善に関わる取組みとして、以下の施策が実現された。
  - ・来訪者を含めた公共交通利用者の利便性向上のため、ナンバリングを反映した統一フォーマットによるバス時刻表の作成。
  - ・既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善として、バスのダイヤ調整会議により接続

路線におけるシームレスダイヤの調整。

- ・案内表示の改善として、圏域全体の路線バスカラー・ナンバリングを再検討し、方向幕の改修に係る検討を実施。

#### 【連携による効果】

- ・ 3つの大きな方針からなる、広域で統一された公共交通のルールである「南信州公共交通システム」（①体系化された公共交通網、②運行上の統一ルール、③利用促進の取組み）を網計画において設定したことにより、各地域の運行内容が共通の方針のもとで検討されることとなり、その後の協議がやりやすくなるとともに、地域住民・来訪者など誰にとっても安心して使いやすい公共交通システムを構築するための計画の策定が実現できた。
- ・ 構成団体からは、連携したことで参加団体との間に一体感が生まれるとともに、周辺地域の公共交通を知ることができ、自地域の公共交通の改善の参考になることも多かったとの感想もあげられている。

#### 【連携に係る課題】

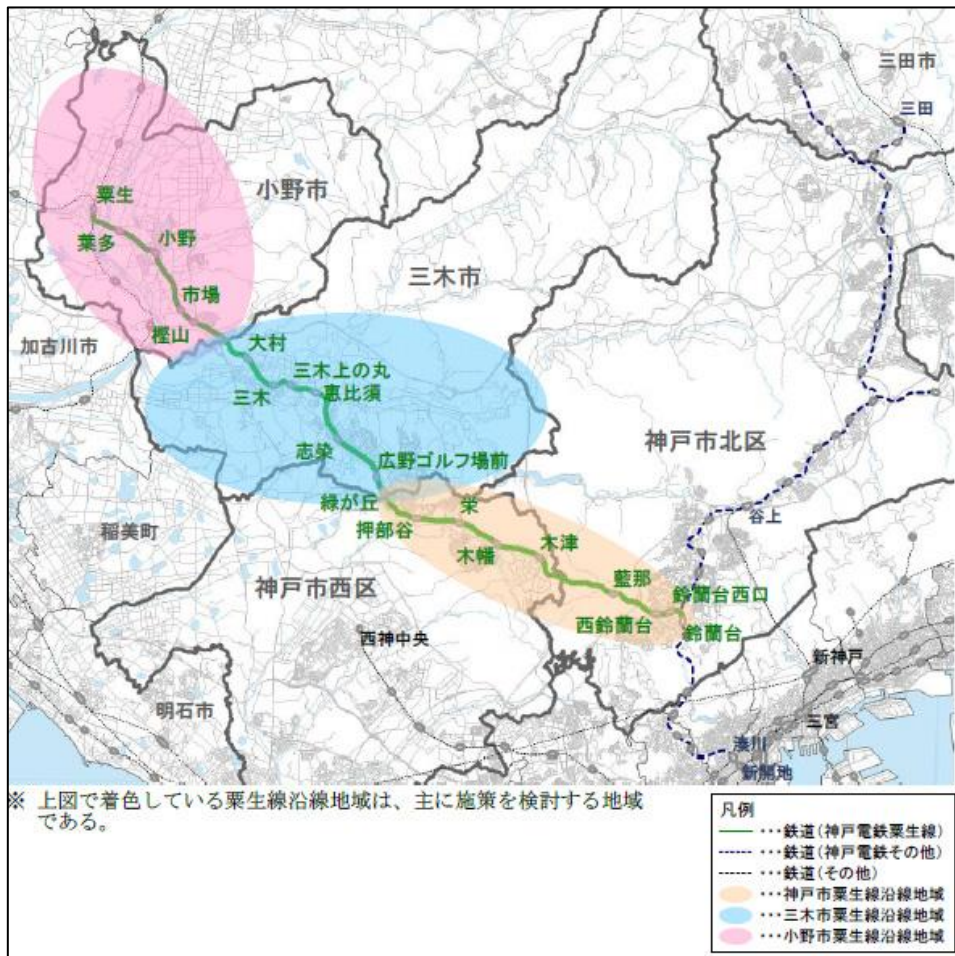
- ・ 構成市町村の中には、福祉系の移動サービスが存在し、路線バスやコミュニティバス等の公共交通を必要としないところもあるため、付き合い程度の認識で協議会に参加しているところもある。
- ・ 市町村ごとに公共交通施策が異なるため、広域で統一されたルールの適用が一部で困難との指摘がある。具体的には、運賃設定に対する考え方が市町村によって異なるため、足並みをそろえて運賃を統一すると、例えば、無料や一律 100 円などで運行している地域では値上げすることとなり、住民サービスが低下してしまう。そのため、今後はブロック単位で運賃の統一をするなどの方法を市町村と協議しているところである。
- ・ 広域連携の課題ではないが、時刻表のフォーマットの統一化があげられる。現在、時刻表及びマップを協議会HPに掲載しており、今後、グーグルマップ上にも載せたいと考えているが、便によってルートが違うなどにより、実現するのが大変である。

8) 神戸電鉄粟生線地域（三木市）

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる	県が含まれない				
			中心がある圏域構造		中心がない圏域構造		
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画	策定時期	平成 29 年 4 月
計画区域	神戸市、三木市及び小野市の粟生線沿線地域		
策定主体	神戸市、三木市及び小野市		
策定に際しての 中心的団体	中心的団体がなく各団体が並列の関係		
協議会等	名称	神戸電鉄粟生線活性化協議会	
	事務局	三木市都市整備部交通政策課	
	委員構成	兵庫県、神戸市、三木市、小野市、鉄道事業者、バス事業者、商工会議所、警察、住民代表、国土交通省(オブザーバー)	
	協議会の 開催状況	計画策定まで：31回開催(平成21年12月～平成29年4月) 計画策定後：8回開催(平成29年8月～令和元年12月)	
	分科会	分科会の設置無し	

【神戸電鉄粟生線地域の計画区域】



### 【連携の背景・経緯】

- ・神戸電鉄粟生線は沿線に住宅が多く立地しているものの、少子高齢化による通勤者及び通学者が減少するとともに、道路整備の進展（平成6年に阪神高速7号の一部区間開通により三宮方面へアクセスする阪神高速32号新神戸トンネルと接続）と、これによる神戸市中心部へのバスによるアクセスの改善（神姫バスが運行する西脇急行線（平成11年運行開始）、恵比須快速線（平成13年運行開始））により鉄道の優位性が低下していった。
- ・その結果、粟生線の実利用者数は平成4年の1,846万人/年をピークに減少を続け、本計画策定前の平成27年には842万人/年に減少するとともに、粟生線は急勾配・曲線が多い路線のため保守費がかかることから、赤字が続いてきた（他線等の黒字により会社としては黒字経営）。
- ・このような状況から、今後の経営に危惧を抱いた鉄道事業者が沿線市へ支援を要請し、平成16年頃から支援（鉄道輸送高度化補助事業（国・自治体）による設備整備）が始まった。そして、支援が満了となる平成21年に神戸市・三木市・小野市が連携して神戸電鉄粟生線活性化協議会を立ち上げ、平成22年3月に「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」（第1次計画）を策定し、3市は支援を継続することとなった。そして、平成25年3月には第1次計画の取り組み効果の検証を踏まえて「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」（第2次計画）を策定した。
- ・また、平成26年11月の地域公共交通活性化・再生法の改正に伴い、地域の基幹交通である神戸電鉄粟生線を維持するとともに、神戸電鉄粟生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の公共交通ネットワークを構築し、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、3市が連携して平成29年4月に「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を策定するに至った。
- ・なお、3市は、総合連携計画や網形成計画に基づく利用促進等に取り組むとともに、鉄道安全輸送設備等の更新及び修繕を国、県及び沿線市（三田市）との協調補助により支援を実施している。

### 【区域の設定】

- ・計画区域については、平成2年～平成22年の京阪神都市圏パーソントリップ調査のゾーニングを基に、最小の地域単位である「入力ゾーン」を用い、このゾーン内に粟生線駅が含まれるゾーンを「粟生線沿線地域」として設定した。
- ・そのため、3市の中でも計画区域に含まれない地域もある。例えば、三木市のうち旧吉川町区域は計画区域に含まれていない。旧吉川町区域は、三田駅（神戸電鉄三田線・JR福知山線）の利用が多く、また、三田市近傍の大規模商業施設で買物する人も多いことから、粟生線沿線の交通圏としての一体性が必ずしも高くない地域である。

## 【協議会、事務局について】

- ・協議会は3市並列の立場で構成されている。
- ・当初は事務局を3市で持ち回ることにも想定していたが、現在は、三木市が継続して事務局を担当している。事務担当者の打合せは、月1回実施しており、県も出席し発言している。
- ・協議会運営費は3市のみで負担し、事業費は神戸電鉄を含めた4者で負担している。一方、鉄道安全輸送設備等整備事業費補助は、国及び県とともに、走行距離に応じて沿線市で按分し負担している。

## 【計画の特徴】

### （計画の概要）

- ・本計画は大掛かりな再編を行うものではなく、再編実施計画は策定していない。前計画である地域公共交通総合連携計画を引き継ぎ、粟生線の維持・活性化に向け、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、地域公共交通網形成計画として策定したものである。
- ・3つの基本方針（①鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成、②まちづくりと連携した地域公共交通網の形成、③地域公共交通の活性化及び利用促進）と、12の施策・事業からなる。
- ・実施事業は、3つの方針ごとに以下に示す事項を掲げている。
  - ①鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成については、鉄道とバスの連携強化、交通結節点の強化、鉄道施設の更新・改良による安全性の確保・輸送サービスの向上、鉄道の維持・存続のための適正な運行形態の検討
  - ②まちづくりと連携した地域公共交通網の形成については、駅を中心としたまちづくりの推進、観光資源の開発とアクセス手段の確保、住宅・企業立地を支える公共交通網の充実、交通結節点のにぎわいの創出
  - ③地域公共交通の活性化及び利用促進については、日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施、職場におけるモビリティ・マネジメントの実施、楽しい〈非日常〉利用に対するモビリティ・マネジメントの実施、企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進
- ・計画期間は、2017年度から2021年度までの5年間とした。

### （計画の成果）

- ・企業誘致に合わせて、駅～企業団地間のバスの運行を開始した。
- ・鉄道とバスの広域時刻表の発行等により鉄道の利用促進を図るとともに、沿線観光資源のPRを行っている。

## 【国・県等の関与】

- ・県は協議会の構成員として参画しているが、計画の策定主体は沿線3市である。従来から沿線3市が主体となって粟生線の利用促進を図ってきたことから、あくまで沿線3市が主体と

なり、県は策定主体に入らなかったようであるが、詳細な経緯は確認できなかった。

- ・競合相手のバス事業者も協議会委員となっているが、市内各地から鉄道駅にアクセスするためのバスも運行しており、お互い共存共栄でやっていくというスタンスで臨んでいる。

#### 【連携による効果】

- ・連携計画策定時においても粟生線の維持・存続及び活性化に向けた課題を沿線市で共有していたが、連携して網計画を検討していく中で、交通とまちづくりや観光との連携も十分に議論がなされ、より広い視点で地域の交通を捉えることとなり、粟生線の支援にとどまらず、路線バス等も含めた地域の公共交通を維持し、次世代に承継するという理念を定めることとなった。

#### 【連携に係る課題】

- ・小野市は粟生線の「より実効性のある利用促進を図る」ためには、「一過性の取組みでは限界があり、まちづくりと一体となった利用促進策が必要である」とし、「活性化協議会の体制・方針に変化が見られなければ、来年（2020年）3月で退会する方針」を表明した。2019年9月の小野市の広報紙及び市ホームページによれば「粟生線の年間利用者15万人が見込まれる新たな拠点整備」（北播磨総合医療センターなどが立地する「小野長寿の郷構想」エリアへ医療系専門学校を誘致する案）について、協議会長に提案したが「関心を示していただけなかった」ことから、脱退の方針を表明するに至った模様である。



9) 南秋地域（秋田県五城目町）

複数県にまたがる連携		県内での連携					
県が含まれる	県が含まれない	県が含まれる		県が含まれない			
				中心がある圏域構造		中心がない圏域構造	
鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)	鉄軌道系	路面系(バス)

計画名称	南秋地域公共交通網形成計画		策定時期	平成30年3月
計画区域	五城目町、八郎潟町、大潟村全域			
策定主体	南秋地域公共交通活性化協議会（五城目町、八郎潟町、大潟村）			
策定に際しての 中心的団体	中心的団体がなく各団体が並列の関係			
協議会等	名称	南秋地域公共交通活性化協議会		
	事務局	五城目町まちづくり課		
	委員構成	構成 3 町村各副首長、東北運輸局秋田運輸支局、秋田県交通政策課、秋田地域振興局総務企画部、湖東 3 町商工会、五城目町観光物産協会、八郎潟町観光協会、秋田中央交通(株)、秋田中央トランスポート(株)、JR 東日本秋田支社、湖東タクシー、五城目タクシー、国交省秋田河川国道事務所、秋田地域振興局建設部、五城目警察署、構成 3 町村各教育委員会、構成 3 町村交通利用者各 2 名		
	協議会の 開催状況	計画策定まで： 4回開催(29年4月～30年3月) 計画策定後： 7回開催(30年4月～R1年9月)		
	分科会	南秋地域公共交通活性化協議会幹事会(29年4月設立)：2回開催		

【南秋地域の計画区域】



## 【連携の背景・経緯】

- ・従前、大潟村の村内及び村外主要拠点を連絡する「大潟村マイタウンバス」について、県のマイタウン・バス運行費等補助により運行経費を補助していたところ、平成26年9月に県から、国フィーダー系統補助金と補助対象が概ね重複することから、当該補助を打ち切りたいとの意向が表明された。（補助額の実績は年間400万～500万円程度）
- ・これにより、県の補助がない中で、従前の大潟村マイタウンバスに相当するバス路線をどのように運行していくかということが課題として浮上した。
- ・結果として、県が3町村におけるバス路線のあり方を全体的に見直すべきであるとの考えを持ち、平成28年8月に、県から3町村に対して、再編実施計画の策定を念頭において、網形成計画の策定に向けた法定協議会を設置するよう話があり、3町村及び県を構成員として設置することとなった。

## 【区域の設定】

- ・バス路線のあり方を見直す対象区域については、他地域で見られるような従来からの広域圏や郡単位をもとに決定したものではなく、大潟村マイタウンバスに対する県の運行費補助の打ち切りが議論の端緒となったこと、また、地理的に一番内奥にある大潟村と他の自治体を結ぶバス路線のあり方を総合的に見直すという観点から、大潟村との間でバスが運行されている五城目町と八郎潟町を加えた3町村を対象とすることとなった。
- ・なお、当初は、隣接自治体ということで井川町も対象とすることが検討されたが、同町においては無料バスを運行させているなど、政策的観点から、現時点で対象とするのは見送られ、法定協議会に参加として参画することで、必要な意見等は反映できる形とした。
- ・また、今後においては、南秋地域広域マイタウンバス沿線の主要な目的地となっている湖東厚生病院について厚生労働省において廃院等の検討もなされていることから、通院のために3町村の住民が秋田市方面へアクセスする必要性が高まることも考えられるため、同市も交えて議論していく可能性も出てきている。
- ・なお、法定協議会の事務局内で中心となっている五城目町側にとっては、町内に鉄道駅がないため、近隣の鉄道駅のある市町村（八郎潟町）と連携しなければ有効なバス路線のあり方は考えられず、最低限同町とは連携することが求められていた状況にあった。

## 【計画の特徴】

### （計画の特徴）

- ・南秋地域公共交通網形成計画は、県による補助制度の見直しへの対応を契機として、3町村にまたがるバス路線のあり方を大きく見直すための再編実施計画を策定することを念頭において策定されたものである。
- ・内容としては、4つの基本方針（①3町村広域連携公共交通軸の形成・再編、②主要施設の交通拠点化とにぎわい創出、③わかりやすく安心して使える公共交通、④持続可能な運営・

仕組みづくり) と、8つの施策(①既存交通資源の集約・統合による公共交通の再編、②予約制乗合タクシー等の運行形態の見直し・改善、③「八郎潟駅(はちパル)」 「五城目バスターミナル(五城館)」の交通拠点化、④湖東厚生病院、商業施設等の待合環境・情報案内の充実、⑤わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定、⑥公共交通マップ等による利用促進の実施、⑦住民の公共交通に対する意識醸成、⑧多様な主体との協働・連携体制づくり) からなる。

- ・この施策のうち、①及び②については、まさに再編に係る事項となっているが、①については、従来の大潟村マイタウンバスと八郎潟線を集約・統合し、3町村の拠点間を乗り継ぎなしで移動できる「南秋地域広域マイタウンバス」を導入、②については、町域を越えて運行エリアを再編し居住エリアに関係なく利用できる「南秋地域広域乗合タクシー」とした。
- ・計画期間は、2017年度から2021年度までの5年間とした。

#### **(計画の成果)**

- ・八郎潟線と大潟村マイタウンバスが再編・統合された南秋地域広域マイタウンバスの運行が令和元年10月から開始された。

#### **【事務局担当】**

- ・協議会の事務局は3町村が対等でありながら、現時点では五城目町が中心的立場を担当しているが、これは3町村の中で、最も早い段階から単独で網形成計画を策定しており、ノウハウが蓄積していたという理由によるものである。
- ・3町村のうち、特にどの自治体を中心ということではなく、互いに連携して進めていきたいという認識を持っている。これは、3町村それぞれに強み・弱みがあり、相互に異なる移動ニーズがある(五城目町には大規模商業施設、八郎潟町には鉄道駅と総合病院、大潟村には産直や温泉宿泊施設があり、町村域を越えた移動ニーズ) ことによるものである。

#### **【町単独計画との関係】**

- ・五城目町は単独で地域公共交通網形成計画を策定しているが、これは、マイタウンバスに対する県による運行費補助の打ち切りが俎上に上る以前から地域内交通のあり方検討していたためである。
- ・町単独計画は、町内のみを運行する「中心市街地における新たな交通モード(循環型コミュニティバス等)」の導入を事業として掲げているが、これは、中心市街地居住者や来訪者の交通手段の確保と拠点施設間移動を目的としたもので、南秋地域で検討している3町村による広域のマイタウンバス計画とは位置付け・役割が異なっている。
- ・今後の見直しでも、町内のみを運行する新たな交通モードについては、3町村で議論するのにふさわしいものではないと考えており、町単独計画と広域の計画はそれぞれ存置した形で検討する予定である。

### 【国・県の関与】

- ・策定主体としては3町村となっているが、法定協議会の設置に向けたの内々の協議段階から国（運輸支局）や県からアドバイスを受けている。
- ・また、法定協議会設置後に、議論の方向性を固める事務局会議についても、国（運輸支局）と県も参加しており、国や県の関与の度合いは大きい。
- ・特に、県は、ルート再編等の議論にあたり、どのような形で路線を統合するかといった具体的な方向性について意見出しもしており、3町村のみでは議論しきれない、広域的な地域全体について、適切な助言をもらうことができ、県のリードがあったからこそ、具体的な再編まで実現することができたを受け止めている。

### 【連携による効果】

- ・単独自治体のみでは知りえない近隣町村の地域公共交通を取り巻く現況や施策に関する考え方も知ることができ、より、地域住民のニーズに沿った形でのバス路線を構築することができた。また、議論の過程で、交通事業者との意思疎通も密になった。
- ・3町村間で、交通施策以外も含めて率直に意見交換を行える関係性が構築でき、地域公共交通の維持・活性化も含めて、より高い見地から地域活性化に向けた施策について議論を始めたところである。
- ・ルート選定においては、県の提案など比較的早い段階から具体的な構想があり、3町村とも共通認識を持っていたためスムーズに決定することが出来た。
- ・財政負担割合の決定については、最も困難な部分であったと認識している。3町村の公共交通に対する既存財政負担額をベースに算定しているが、運行実績により負担割合見直しの必要性が生まれてきており、より単純で分かりやすい算定方法の設定が求められる。

### 1-3-4. ヒアリング結果に基づく広域連携の特徴・傾向

ヒアリング結果に基づき、以下に示す時点ごとに項目を分け、広域連携の特徴・傾向を整理した。

なお、一部、ヒアリングを行わなかった地域のアンケート回答結果も含めて整理した。

- (1) 計画策定前段階 …… 広域連携の背景・経緯、対象区域の設定
- (2) 計画策定中段階 …… 調整上の課題・調整者
- (3) 計画の内容 …… 施策の対象・施策内容
- (4) 計画策定後・施策実施段階 …… 施策の効果、連携の効果

#### (1) 計画策定前段階

##### 1) 広域連携の背景・経緯

広域連携に至った背景・経緯の違いにより、以下の通り整理した。

- ①検討対象とする公共交通機関の存続が危ぶまれる状況の中で、早急な対応の必要性や連携せざるを得ないことから連携したケース
- ②検討対象の公共交通機関、日常生活圏が複数市区町村にまたがっていることから連携したケース（全ての広域連携に該当）
- ③交通に限らず従来からの地域的な繋がりがあり、自然発生的に連携したケース

##### ①検討対象公共交通機関が危機的な状況の中で連携

- ・広域連携の直接的なきっかけとして、検討対象公共交通機関の存続が危ぶまれるなど、早急な対応が必要となり、連携して対応せざるを得ないようなケースがみられた。
- ・養老線や粟生線は損失負担の継続が困難であること、えちぜん鉄道は事業者の廃止届、福井鉄道は事業者からの支援要請など、地域公共交通の基幹である鉄道の存続が危ぶまれるという危機感のもと、関係自治体が早急に対応することが必要であった。
- ・大分県では、市町村間を跨ぐ地域間幹線系統の維持が危ぶまれる系統への対応を早急に図る必要性があった。
- ・南信州地域では、地域の路線バスを運行していたバス事業者が不採算を理由に路線バスから撤退すると表明したことに始まっている。
- ・南秋地域では、県の補助制度の廃止表明をきっかけに、県が関係町村へ呼びかけて連携している。なお、このうち、公共交通に対する考え方の違いから、連携に至らなかった自治体が存在したが、その自治体は協議会の参与として参加しているなどのフォローは行っている。

##### ②検討対象公共交通機関・日常生活圏が複数市区町村にまたがっていることから連携

- ・ヒアリングを行った全ての地域がこのケースに該当する。
- ・①にあげた地域以外では、阿武隈急行線は宮城県・福島県の3市2町にまたがる路線を運

行していること、福山・笠岡地域は日常生活圏が両市及び周辺市町にまたがっていることから、いずれも複数の市町が連携する必要性が高い。

- ・複数の市区町村により連携した背景として、アンケートでも検討対象公共交通機関が複数市区町村にまたがっているためとの回答が 82.6%、日常生活圏が行政界を越えた広域で形成されているためとの回答が 52.2%と多かった。

### ③交通に限らず従来からの地域的な繋がりがあり、自然発生的に連携

- ・このケースに該当する地域としては、福山・笠岡地域、南信州地域、下北地域が挙げられる。なお、福山・笠岡地域では、連携中枢都市圏構想で連携していた市町をベースに連携を考えていたが、関係市町の意向を踏まえ、最終的には福山市と笠岡市の2市での連携となった。南信州地域と下北地域では、従来からの地域の繋がりそのままに連携している。
- ・なお、アンケートでは、従来から近隣市区町村が連携して対応してきたことから今回も連携することが自然であったとの回答が 17.4%であった。

## 2) 広域連携の呼びかけ

### ①都道府県からの呼びかけで連携

### ②市区町村からの呼びかけで連携

#### ①都道府県からの呼びかけで連携

- ・ヒアリング対象地域のうち、明確に県から呼びかけて連携した地域は、大分県と南秋地域である。なお、このうち大分県は策定主体として中心的な役割を果たしているが、南秋地域において県は策定主体には入っていない。
- ・アンケート結果では、都道府県から関係する市区町村へ呼びかけて広域連携した地域が 48.9% (45 団体中 22 団体)、一方、市区町村から都道府県や関係市区町村への呼びかけは 15.6% (45 団体中 7 団体) であり、都道府県の呼びかけで広域連携したケースが多い。

#### ②市区町村からの呼びかけで連携

- ・市区町村から県、関係市町村への呼びかけ、市町村同士での協議で連携した地域は、福山・笠岡地域、粟生線、養老線、南信州地域、えちぜん鉄道、福井鉄道、下北地域が挙げられる。なお、えちぜん鉄道、福井鉄道については、連携する中で県も関与している。
- ・アンケート結果では、市区町村から都道府県、関係市区町村へ呼びかけて連携した地域は以下の通りである。
  - ・中心都市等が呼びかけ：八戸圏域地域、那須地域、松本地域、明知鉄道沿線地域、福山・笠岡地域、熊本地域
  - ・沿線市町が連携して呼びかけ：三江線沿線地域

### 3) 広域連携の区域設定

- ①従来からの圏域を踏襲して区域を設定
- ②具体的な計画内容の策定に主眼を置き、公共交通網の配置状況や移動実態を踏まえて区域を設定

#### ①従来からの圏域を踏襲して区域を設定

##### ○従来からの広域圏や郡単位で区域を設定

- ・下北地域、南信州地域は、他分野において連携している圏域と同じ区域設定を行っている。なお、この区域は概ねバス路線の運行エリアに合致する。

##### ○従来からの広域圏を基本としつつ各自治体の意向を反映して区域を設定

- ・福山・笠岡地域では、従来からの区域（「備後圏域」）で広域計画を策定することが多いが、地域公共交通網形成計画策定にあたっての連携では、備後圏内の各自治体の意向を踏まえて設定しており、結果として福山市と笠岡市の2市による連携となった。

#### ②具体的な計画内容の策定に主眼を置き、公共交通網の配置状況や移動実態を踏まえて区域を設定

##### ○公共交通網の配置状況や移動実態を考慮して区域を設定

- ・特に鉄道の場合は、駅勢圏などによる沿線地域を対象に区域設定を行うこととなり、行政区域とは異なる設定も十分にありうる。例えば、神戸電鉄粟生線地域のうち三木市では、同一市域でありながら旧吉川町地域は他路線の沿線地域に含まれるため、対象区域に含めていない。

##### ○従来からの広域圏を基本としつつ公共交通網の配置状況を考慮して区域を設定

- ・大分県では、県の地方機関の管轄エリアを基本としながら、検討対象交通機関の地域間幹線バスの運行ルートやバス事業者の運行エリアを加味して区域を設定している。

##### ○基幹となる公共交通網を中心に、地域全体の公共交通網の配置を踏まえて区域を設定

- ・えちぜん鉄道交通圏、福井鉄道交通圏は、基幹となる鉄道路線の沿線地域だけでなく、鉄道駅を起終点とするバス路線により結ばれる市町も加えた区域を設定している。

##### ○再編実施計画の施策内容を想定し、その実現のために区域を設定

- ・南秋地域では、県補助によるマイタウンバスと路線バスとの再編を念頭に、想定されるルートに関係する自治体のエリアを対象区域とした。なお、政策的観点から隣接する井川町との連携が見送られた一方、今後、地域の核である病院が廃院等となった場合は、別の市町と連携する可能性もあるとのことであった。このように、南秋地域は地域公共交通網形成計画・再編実施計画を策定するための連携となっている。

## (2) 計画策定中段階

### 1) 自治体間の調整上の課題

- ①費用負担の調整に時間を要する。
- ②施策検討において構成自治体間の考え方が相違する。
- ③単独で策定する場合よりも業務量が増大する。

#### ①費用負担に関する調整

- ・アンケート結果では、自治体間に意見の相違はなかったとの回答が84.4%と多かった。
- ・一方、ヒアリングで確認したところ、費用負担の調整が困難というところが比較的多くみられた。複数県にまたがる場合、知事同士の協議で決まったところもあった。費用負担割合などをどう決めるかについては、各自治体にとって重要な関心事であることは容易に想像できる。
- ・調整方法としては、知事・市区町村長での協議や構成自治体間の協議によって解決している。なお、費用負担割合の算定方法は、路線長の比率、人口比などとした地域もあれば、均等割りとした地域もある。

#### ②構成自治体間で合意に至らなかったケース

- ・利用促進に関する考え方において、構成自治体間で合意に至らなかったケースもあり、このケースでは、協議会を脱退すると市報において表明することとなった。また、当地域では県が策定主体に入っておらず（協議会委員として参加）、構成自治体は互いに「並列」の立場にあり、都道府県や中心都市による調整ではなく、当事者同士の協議で解決する必要性が生じている。
- ・別ケースの養老線においては、バスによる代替が困難で鉄道の存続の必要性が沿線市町や関係者間で共有されていたことから合意できたが、当事者間の協議での解決が困難な場合は、都道府県による調整が期待される。

#### ③業務量の増大

- ・複数の自治体で連携すると、協議会の日程調整、資料内容等の事前のすり合わせ、施策内容の調整のための協議などに関する事務局等の業務量が、単独の場合に比べておのずと多くなり、担当部署・担当者の負担が大きくなる。
- ・アンケート結果では、自治体数が多いために協議会の日程調整に時間を要するなど、業務量が多くなり大変だったとの回答が77.1%と多かった。



## 2) 都道府県の関与

- ①都道府県が策定主体に入り中心的役割を果たしているケース
- ②当初は都道府県中心で、軌道に乗った時点で市区町村中心へ移行したケース
- ③都道府県は市区町村をサポートしつつも策定主体にはならなかったケース
- ④都道府県は関与せず市区町村のみが策定主体となっているケース

### ○都道府県の関与の状況

- ・都道府県の関与の状況は、以下の4パターンに分けられる。
  - ①都道府県が策定主体に入り中心的な役割を果たしている。
  - ②当初は都道府県が策定主体に入り中心的役割を果たしつつ、軌道に乗った時点で市区町村中心へと移行した。
  - ③都道府県は策定主体には入らないものの市区町村とともに計画策定に積極的に関与している。
  - ④当初から市区町村のみが策定主体となっている。
- ・ヒアリング対象地域のうち、①のケースは大分県、阿武隈急行線が該当し、②は無く、③はえちぜん鉄道・福井鉄道、南秋地域、④は福山・笠岡地域、粟生線、養老線、下北地域となっている。また、南信州地域については、市町村ではなく広域連合が策定主体となっている。
- ・なお、②のケースは、JR関西本線（加茂以東）沿線地域（京都府）が該当する。当地域では、当初は府が中心的役割を果たしていたが、協議会運営や計画推進が軌道に乗ってきたため、事務局を地元町に移管し現在は町村が中心となっている。（アンケート結果より）

### ○都道府県に求められる役割

- ・アンケート結果から、都道府県の関与状況は、「策定主体かつ主導的役割」が最も多い（20団体、43.5%）。一方、県が「調整役、オブザーバー」は22団体、47.8%で、主導役と調整役が半数ずつといったところである。
- ・都道府県が策定主体となり中心的役割を果たすこと理由は、市区町村間の調整に期待しているためであり、アンケート結果ではこの回答割合が最も高い。そのため、前ページの1) ②の構成自治体間で合意に至らないケースでは、都道府県による調整が期待される。
- ・一方、都道府県が策定主体に入っていない理由は、当事者間で市区町村間の調整が可能なためとの回答割合が最も高い。  
そのほか、回答数は少ないが、えちぜん鉄道・福井鉄道のように、県は表向き策定主体に入っていないが、一定程度関与しているという形を取っている地域もある（③のケース）。このような場合、市町の主体性をより高めることをねらい、あえて策定主体にはなっていない。

### (3) 計画の内容

計画に記載されている施策（計画に記載された目標を達成するために行う事業）について、以下のとおり鉄軌道は a～d に、バス交通等は a～c に分類し、各計画の施策の内容を表 10～表 12 に整理した。

#### ○鉄軌道を対象とした計画

- a. 鉄軌道の施設整備・運用改善に関する施策
- b. 二次交通との連携に関する施策
- c. まちづくりと連携した施策
- d. その他、利用促進策等に関する施策

#### ○バス交通等を対象とした計画

- a. 路線の再編・運用改善に関する施策
- b. まちづくりと連携した施策
- c. その他、利用促進策等に関する施策

表 10 計画の施策内容 【鉄軌道を対象とした計画】

地域	基本方針	施策内容			
		a.施設整備・運用改善	b.二次交通との連携	c.まちづくりとの連携	d.その他利用促進策等
阿武隈急行線	<ul style="list-style-type: none"> <li>①鉄道・バス等の一体的なネットワーク構築とサービス提供</li> <li>②沿線の交通まちづくりの推進</li> <li>③多様な関係者との連携による利用促進</li> <li>④安全・安心・持続可能な地域公共交通の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽施設(車両)の更新</li> <li>・鉄道事業基盤の強化</li> <li>・ダイヤ見直し</li> <li>・乗継方法案内強化・改善</li> <li>・JR等との連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域公共交通の路線再編</li> <li>・駅駐車場運用改善・整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住・都市環境整備の推進</li> <li>・企業・工業団地等の開発促進</li> <li>・駅の生活拠点づくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅・待合施設の環境改善、駅等の美化活動、駅案内表示・広報方法改善、地域 Maas の展開、イベント・行催事等との連携、モビリティマネジメント、鉄道自体の魅力向上、情報発信の強化、観光資源の活用、運賃収入以外の収入確保</li> </ul>
養老線	<ul style="list-style-type: none"> <li>①まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成</li> <li>②地域の生活軸とする公共交通サービスの充実</li> <li>③観光・交流軸とする公共交通ネットワークの形成</li> <li>④関係者の協働による推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業再構築事業の実施</li> <li>・養老鉄道(株)、(一社)養老線管理機構への支援等</li> <li>・運行サービスの改善</li> <li>・鉄道相互等のダイヤ調整</li> <li>・駅施設の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線再編等</li> <li>・バスの利用促進</li> <li>・タクシーの利用促進</li> <li>・運行サービスの改善</li> <li>・養老線等とのダイヤ調整</li> <li>・交通結節点整備</li> <li>・駐車場・駐輪場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線市町の各種計画等の策定、改定</li> <li>・駅を中心としたまちづくり</li> <li>・駅舎の利活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者の連携強化、大垣市養老線支援基金の運用、情報・案内の提供、養老線意識向上、公共交通確保・維持・改善、観光施設等との連携、定期・定期外利用者の増加、モビリティマネジメント 等</li> </ul>
えちぜん鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>①地域の交通として利用しなくなる公共交通の実現</li> <li>②安全・安心に利用できる公共交通の実現</li> <li>③車に頼り過ぎないまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井鉄道との相互乗り入れ</li> <li>・鉄道施設づくり(安心・安全、運行の信頼性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅やバス停へのアクセス向上</li> <li>・バス路線の維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を核としたまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用環境の向上、観光・地域活性化施策との連携、情報発信の連携・強化、乗る運動・利用促進、地域住民との連携</li> </ul>
福井鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>④住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・えちぜん鉄道との相互乗り入れ</li> <li>・安全で安心な公共交通の基盤づくり</li> <li>・経営基盤を支える体制づくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅やバス停へのアクセス環境の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を中心としたまちづくり</li> <li>・まちづくりや観光との連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報発信の充実、接客サービスの向上、安全で快適な交通環境づくり、乗る運動・利用促進、地域住民との連携</li> </ul>
粟生線	<ul style="list-style-type: none"> <li>①鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成</li> <li>②まちづくりと連携した地域公共交通網の形成</li> <li>③地域公共交通の活性化及び利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設更新・改良による安全確保・輸送サービス向上</li> <li>・維持・存続のための適正な運行形態の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道とバスの連携強化</li> <li>・交通結節点の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を中心としたまちづくりの推進</li> <li>・住宅・企業立地を支える公共交通網充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光資源の開発とアクセス手段の確保、交通結節点におけるにぎわいの創出、モビリティマネジメント、企画乗車券等の販売</li> </ul>

表 11 計画の施策内容 【バス交通等を対象とした計画（その1）】

地域	基本方針	主要な施策		
		a.路線再編・運用改善	b.まちづくりとの連携	c.その他利用促進策等
福山・笠岡地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>①多様な交通手段の連携強化</li> <li>②需要に応じた運行方法への見直し</li> <li>③過疎化・高齢化に対応した移動手段確保</li> <li>④多様な関係者の連携による利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの運行・改善及び再編</li> <li>・地域間交流を促進する公共交通の導入検討</li> <li>・乗合タクシーの運行・改善及び再編</li> <li>・自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編</li> <li>・住民主導による公共交通導入の仕組みづくり</li> <li>・海上交通の運航・改善</li> <li>・移動支援に係る制度の推進</li> <li>・将来を見据えた新しい移動サービスの研究</li> <li>・乗り継ぎ拠点の設置</li> <li>・車両・運賃等に係る取組</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停留所における利用環境整備</li> <li>・港湾における利用環境整備</li> <li>・公共交通に係る情報提供の推進</li> <li>・公共交通の利用意識の向上</li> <li>・観光目的等での公共交通利用の促進</li> </ul>
大分県 (北部圏の場合)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①だれもが安心して生活できる移動環境の創造</li> <li>②交流促進による地域活力の維持・向上</li> <li>③効率的で持続可能な都市圏の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間交通・地域内交通による公共交通ネットワーク構築</li> <li>・地域間交通の再構築</li> <li>・地域内交通の再編</li> <li>・移動ニーズを考慮した運行水準の適正化</li> <li>・車両と労働力の運用の効率化</li> <li>・モード間の乗継利便性の向上</li> <li>・地域公共交通との乗継利便性の向上</li> <li>・広域的な観光を支える公共交通ネットワークの構築</li> <li>・モード間の乗継利便性の向上</li> <li>・すべての人が移動しやすい環境の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町のまちづくりや教育政策と連携した拠点の設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者・来訪者に分かりやすい情報提供</li> <li>・新たな公共交通利用者を確保するための利用促進策の実施</li> </ul>

表 12 計画の施策内容 【バス交通等を対象とした計画（その2）】

地域	基本方針	主要な施策		
		a.路線再編・運用改善	b.まちづくりとの連携	c.その他利用促進策等
下北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>①多様な移動需要が集約された公共交通体系</li> <li>②まちづくりと密接な連携が図られた公共交通体系</li> <li>③明確に役割分担が図られた公共交通体系</li> <li>④利用しやすい・わかりやすい・誰にもやさしい公共交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線軸となる路線バスの適正な維持</li> <li>・市町村間を運行する路線バスの再編・見直し</li> <li>・圏域の中心となる交通結節点の設定</li> <li>・各地域における交通結節点の設定・機能拡充</li> <li>・路線バス同士のダイヤ調整</li> <li>・鉄道駅・フェリーターミナルへの接続およびダイヤ調整</li> <li>・小さな移動需要に対応した公共交通の導入</li> <li>・既存の交通資源を活用したサービスの導入</li> <li>・市街地内路線の再編・見直し、市街地内の循環路線導入</li> <li>・市街地における中心軸の形成</li> <li>・地域内交通の再編・見直し</li> <li>・利用しやすい車両環境の導入支援</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合環境の整備・機能拡充</li> <li>・情報発信ツールの作成</li> <li>・公共交通の乗り方教室・イベントの企画・開催</li> <li>・観光・商業と連携した取り組みの展開</li> <li>・地域・企業との協働による取り組みの展開</li> </ul>
南信州地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上</li> <li>②利用者層及び利用者数の拡大</li> <li>③基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化</li> <li>④南信州公共交通システムのブランド化</li> <li>⑤リニア中央新幹線を見据えた公共交通網の基盤づくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性向上事業(公共交通空白地の解消、重複区間での運賃不統一の改善)</li> <li>・既存公共交通の改善事業・利便性向上事業(運行内容・乗継改善、持続可能な運行形態検討、利便性改善)</li> <li>・結節点整備事業</li> <li>・リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供事業</li> <li>・公共交通利用促進事業</li> <li>・公共交通利用転換事業</li> <li>・南信州公共交通システム認知度向上事業</li> </ul>
南秋地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>①3町村広域連携公共交通軸の形成・再編</li> <li>②主要施設の交通拠点化とにぎわい創出</li> <li>③わかりやすく安心して使える公共交通</li> <li>④持続可能な運営・仕組みづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存交通資源の集約・統合による公共交通の再編</li> <li>・予約制乗合タクシー等の運行形態の見直し・改善</li> <li>・わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「八郎潟駅(はちパール)」、「五城目バスターミナル(五城館)」の交通拠点化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院、商業施設等の待合環境・情報案内充実</li> <li>・マップ等による利用促進</li> <li>・住民の意識醸成</li> <li>・多様な主体との協働・連携体制づくり</li> </ul>

(4) 計画策定後・施策実施段階

1) 施策の効果

- ・ヒアリング対象地域における施策の主な効果を、以下に示す通り整理した。

表 13 施策の効果【鉄軌道】

地域	施策分類	施策の効果
阿武隈急行線	施設整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両更新について、国・県・市町からの補助を受け、平成 30 年度に 1 編成 2 両を購入し令和元7月から運行開始、令和2年3月からさらに 1 編成が運行開始</li> <li>※なお、令和元年 10 月の台風 19 号の被害により、令和 2 年 2 月 20 日現在、富野～丸森間が不通となり、施策の実施が中断。</li> </ul>
養老線	施設整備 運用改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画策定を受けて鉄道事業再構築実施計画を策定し、上下分離が可能となった。</li> <li>・車両更新について、平成 30 年度から令和元年度で 15 両を更新。</li> </ul>
えちぜん鉄道	施設整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井駅西口広場の整備によるバスとの乗り継ぎ利便性向上、福井鉄道との相互乗り入れ、P&amp;R駐車場の整備等により、利便性向上、利用者増が実現できた。</li> <li>・施策の実施主体を明記することで、県は設備投資、市町は維持修繕や周辺整備、事業者は安全・安心、利用促進という役割分担が明確となった。</li> </ul>
福井鉄道	運用改善 二次交通連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・えちぜん鉄道との相互乗り入れにより、通学利用に加えて通勤利用が増加した。</li> <li>・パーク&amp;ライド用の駐車場整備により、鉄道運賃と福井市中心部での駐車場代を比較して、鉄道を選択するようになった人もいる。駐車需要が多く増設した駅もある。</li> </ul>
粟生線	運用改善 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業誘致に合わせた駅～企業団地間のバスの運行が実現され、利用されている。</li> <li>・鉄道とバスの広域時刻表の発行等により鉄道の利用促進を図るとともに、沿線観光資源のPRを行っている。</li> </ul>

表 13 施策の効果【バス等】

地域	施策分類	施策の効果
福山・笠岡地域	路線再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経常収益率の低い系統について、乗合タクシーへの移行(福塩線駅家駅～服部地区間)を実現し、利用者数が増え、経常収益率は令和 2 年度以降に改善の見込み。他地域でも乗合タクシーへ移行が準備中。</li> </ul>
大分県	路線再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線バス路線の分割再編、重複区間の再編等について、行政界にとらわれず、実態に即して実施することができた。その結果、低利用区間が存在し非効率な運行となっている長距離路線を、交通結節点を境に分割再編した。</li> </ul>
下北地域	利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を分かりやすく利用できるよう、圏域全体のバスマップや乗継時刻表などを作成し、むつ市HPでは令和元年5月に公表された。</li> </ul>
南信州地域	路線再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「南信州公共交通システム」を設定したことで、各地域の運行内容が共通の方針のもとで検討され、協議がやりやすくなった。</li> </ul>
南秋地域	路線再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八郎潟線と大潟村マイタウンバスが再編・統合された南秋地域広域マイタウンバスの運行が令和元年 10 月から開始された。</li> <li>・南秋地域広域乗合タクシーを令和2年4月から試験運行開始予定。</li> </ul>

## 2) 連携の効果

- ・ヒアリング対象地域における連携の効果を、以下に示す通り整理した。

表 14 連携の効果

地域	連携の効果	
阿武隈急行線	活性化の方向性に関する認識の共有	・広域連携することで、大きな方向性について共通認識を持つことができ、今後の地域で協働して様々な施策を推進していくに当たって非常に重要な契機となった。
養老線	一体的な取組みの実現	・沿線市町が一体となって取り組むことができた。
えちぜん鉄道	鉄道存続に関する認識の共有と明文化	・えちぜん鉄道や福井鉄道という地域の発展を支える「生活関連社会資本」を存続させていくことが共通目標となったという点が効果としては非常に大きい。
福井鉄道		・また、広域連携による計画において、しっかりと明文化し、その結果、対外的な説明も説得的なものになった。
粟生線	認識の共有	・粟生線の維持・存続及び活性化に向けた課題を沿線市で共有することができた。
福山・笠岡地域	他地域の実態把握に基づく施策の実現	・2市がそれぞれの相手の市の住民の移動実態を知ることができた。具体的には、住民アンケートに基づいて市を跨ぐバス路線の実験運行も実現させることができた(福山市単独で検討していたならば、このような移動ニーズは把握できなかった)。 ・自治体間や事業者と協議会の運営等においてやりとりを重ねたことで、意思疎通しやすくなった。
大分県	関係者間の関係強化	・広域連携で計画策定に向けて調整を進める中で、各市とバス事業者との間で、地域住民のニーズや事業者の有しているデータ等を共有するなど、関係性が密になった。
下北地域	小規模自治体の計画策定の実現	・構成町村は規模の小さいところがあり、予算面・人員面等で町村単独による計画の策定が難しいところを、連携することでそれぞれの地域における公共交通の計画を策定することができた。
南信州地域	関係者間の関係強化と他地域の実態把握	・連携したことで参加団体との間に一体感が生まれるとともに、周辺地域の公共交通を知ることができ、自地域の公共交通の改善の参考になることが多かった。
南秋地域	他地域の実態把握に基づく施策の実現 関係者間の関係強化	・近隣町村の現状や施策に関する考え方を知ることができ、より、地域住民のニーズに沿った形でのバス路線を構築することができた。また、議論の過程で、交通事業者との意思疎通も密になった。 ・交通施策以外も含めて率直に意見交換を行える関係性が構築でき、より高い見地から地域活性化に向けた施策について議論を始めることができた。

(5) 広域連携の特徴・傾向のまとめ

- ・(1) の各項目の整理を以下に示す通り、一覧表としてとりまとめた。

表 15 広域連携の特徴・傾向のまとめ（計画策定前段階）

連携の形態	対象	対象地域 (ヒアリング対象)	中心的 自治体	計画策定前段階における特徴・傾向							
				連携の背景・経緯			呼びかけ		区域設定		
				危機的 状況	生活 圏	関連 計画	都道 府県	市区 町村	従来 踏襲	目的 本位	
複数県 にまた がる連 携	県を 含む	鉄軌 道	阿武隈急行線 (福島県)	並列		○		○			○
	県を 含ま ない	鉄軌 道	養老線 (大垣市)	大垣市	○	○			○		○
		バス	福山・笠岡地域 (福山市)	並列		○			○	○	
県内 での連 携	県を 含む	バス	大分県4圏域 (大分県)	大分県	○	○		○			○
	県を 含ま ない	鉄軌 道	えちぜん鉄道・福 井鉄道(福井市)	福井市	○	○			○		○
			神戸電鉄粟生線 (三木市)	並列	○	○			○		○
	バス	下北地域 (むつ市)	むつ市		○	○			○	○	
		南秋地域 (五城目町)	並列		○			○			○
		南信州地域 (南信州広域連合)	並列	○	○				○	○	

- 危機的状況： 検討対象公共交通機関が危機的な状況の中で連携  
 生活圏： 検討対象公共交通機関・日常生活圏が複数市区町村にまたがっていることから連携  
 関連計画： 上位・関連計画を受けた計画策定の流れの中で連携  
 都道府県： 都道府県からの呼びかけで連携  
 市区町村： 市区町村からの呼びかけで連携  
 従来踏襲： 従来からの圏域を踏襲して区域を設定  
 目的本位： 具体的な計画内容の策定に主眼を置き、公共交通網の配置状況や移動実態を踏まえて区域を設定



## 1-4. 広域連携の意義・あり方

広域連携の分析を踏まえ、今後、関東運輸局管内において公共交通政策を検討する上で、複数市区町村による広域連携、また、都道府県による調整等を推進する際の参考となることを念頭に、広域連携により計画策定を行うことの意義を述べ、その上で、広域連携の方法と留意点（広域連携の方法、都道府県による関与のあり方と留意点、都道府県が関与しない場合の連携方法と留意点、連携して進める上での留意点）をとりまとめた。

### 1 広域連携の意義

- ・ 計画策定上の意義
- ・ 連携して計画策定にあたることの意義

### 2 広域連携のあり方

- ・ 広域連携による進め方
- ・ 都道府県による関与のあり方
- ・ 検討対象の範囲について（検討対象事項、対象区域）
- ・ 計画策定後の連携（モニタリングのための協議会の頻度）

## 1 広域連携の意義

### (1) 計画策定上の意義

○連携することで行政界を越えた移動のニーズに的確に応えることが可能となる。

- ・ 市街地が連担し人の移動が行政界を越えて活発な地域にあつては、公共交通も行政界とは関係なく地域公共交通ネットワークが既に形成されており、このような移動の実態や地域公共交通ネットワークを前提に公共交通施策を考えていく必要がある。
- ・ 一方、単独自治体で公共交通施策を検討すると、対象区域が行政区域内にとどまり、周辺地域まで言及しないことが多くなる。その結果、人の移動ニーズに的確に応えることは困難となり、施策を実現した場合でも、その効果は限定的なものになることが予想される。
- ・ そのため、行政界とは関係なく、広域的な視点を持って移動実態、移動のニーズにあった公共交通ネットワークを構築することができれば、利用者の移動利便性向上はもとより、公共交通の持続可能性が高まり、行政による補助支出の低減も図られることが期待できる。そのため、広域で公共交通施策を検討することが望まれる地域では、積極的に広域連携を推進していくことが望まれる。

## (2) 連携して計画策定にあたることの意義

### ①地域全体・他地域への認識の深度化

- ・アンケートやヒアリングを通じてわかったことは、各自治体にあつては、近隣でありながら、意外にも他の自治体における移動実態や移動ニーズの実状をよく知らなかったことが多いということである。そして、広域連携した自治体にあつては、近隣市区町村の実状をよく知ることができたことを成果として挙げている。今回、アンケート・ヒアリングを実施した地域以外でも同様のことがいえるものと考えられる。
- ・そのため、近隣の自治体の移動実態や移動ニーズを知ることにより、それぞれが抱えている課題への理解が深まり、その結果、広域的な視野を持つことで、より実現性が高く効果的な計画が策定されることが期待できる。

### ②関係者間の意思疎通の円滑化、情報交換の活発化、業務の効率化

- ・自治体によっては、交通事業者との交流が少なく、情報交換や要望を行う際、事務的なやりとりで終わっているところもある。そのため、交通事業者から交通の実態に関する情報を得られないこと等により、効率的・効果的な公共交通施策が実行されていない可能性がある。
- ・それが、連携をきっかけに気軽に話のできる関係となることで、様々な情報交換が進むこととなり、結果として、公共交通施策の完成度が高まり、公共交通活性化に寄与する効果が期待できる。
- ・地域公共交通網形成計画での連携を契機として、交通政策全般やまちづくり面での連携が深まった自治体もあり、その結果、実効性の高い施策の実現、公共交通活性化への寄与、また、業務の円滑化にも寄与することが期待できる。

### ③小規模自治体における計画策定の実現

- ・小規模な自治体にとっては、費用負担、人員配置の面で、単独で計画を策定することが困難な場合もある。
- ・また、①の通り、日常生活圏が行政界を越えた広域で形成されている場合は、小規模自治体にとって近隣の中心都市の学校、医療機関、商業施設等へのアクセスが重要な課題であり、中心都市の意向も勘案することが必要であることから、より連携の必要性が高くなる。そのほか、小規模自治体が望む公共交通と中心都市等の公共交通の二重投資を避けることにもなり、中心都市の側にとっても有効と考えられる。
- ・以上のような観点から、広域連携で公共交通施策を検討することの意義は大きい。

## 2 広域連携のあり方

### (1) 広域連携による進め方

#### 1) 広域連携の必要性の検討

地域公共交通網形成計画を策定しようとする際、まず、自市区町村単独で実施すべきか、近隣市区町村等と連携して実施すべきか、既存資料等を基に、広域連携の必要性を検討する。その際、以下に示す①②の視点から検討することが考えられる。

##### ①公共交通網の配置状況等からみた連携の必要性の検討

- ・既存の地域公共交通、または、新たに導入を想定している地域公共交通が複数の自治体にまたがっている場合や市街地が連担している場合は、関係する市区町村を対象に連携することが望ましい。
- ・特に、検討対象となる交通機関が鉄軌道や地域間幹線バスであり、複数の市区町村にまたがる場合は、連携して計画策定にあたる必要性が高い。
- ・また、検討のきっかけとなった路線だけでなく、当該路線と接続する交通（路線）の存する自治体と連携し、地域公共交通ネットワークとして一体的に捉えることが望ましい。

##### ②移動実態等からみた連携の必要性の検討

- ・日常生活圏が行政界を越えて複数自治体にまたがっている場合は、広域で検討することのほうが理にかなっており、移動目的（通勤、通学、通院、買い物等）による移動の実態を踏まえて連携することが望ましい。
- ・具体的な圏域は、通勤・通学目的では国勢調査等による市区町村間の移動実態、通院目的では2次医療圏等のエリア、買い物目的等ではパーソントリップ調査等による移動実態等を基とした市区町村間・地域間の結びつきの強さから設定することが妥当である。

※①②に基づいた具体的な連携（交通圏）の例は2章（110ページ〜）を参照

#### 2) 発案者（広域連携の「旗振り役」）について

複数の自治体で連携して計画策定しようとする際、発案者が関係する自治体に呼びかけることが必要である。その場合、対象となる公共交通機関が危機的な状況にあって、関係する市区町村がおのずと連携に至ることもあるが、そうでない場合は、旗振り役となる自治体が音頭を取って呼びかけて行く必要がある。アンケート結果やヒアリング結果に基づくと、以下の方法が考えられる。

##### ①都道府県による呼びかけ

- ・広域連携のきっかけは、都道府県が関係市区町村へ呼びかけたケースが多いが、市区町村が独自に関係市区町村に呼びかけている場合もある。
- ・このような市区町村独自による呼びかけの取組みを除き、市区町村間の結びつきが強く、連携して検討していくことが妥当と考えられる場合は、都道府県が積極的に市区町村へ呼びかけていくことが望まれる。

## ②地域の中心的な都市による呼びかけ

- ・連携中枢都市圏構想など、既存の計画・構想で連携している場合は、連携中枢都市が連携市町村へ呼びかけて連携（福山市・備後圏域のような例）
- ・その他、地域の中心的な都市が周辺市区町村へ呼びかけて連携

### (留意事項)

- ・事務局以外の構成自治体へのアンケートでは、広域連携したことについて肯定的な評価が大半であった。ただ、中心的な自治体が主導した場合は、構成自治体が並列の立場の場合に比べて、「良かった」が少なく、「どちらかといえば良かった」が多く、事務局担当自治体と事務局以外の構成自治体との間で、受け止め方に若干の温度差が生じているとみられる。このことは、要望する施策が盛り込まれなかったとの回答が事務局へのアンケートと比較して多くあったことから伺える。
- ・一方、構成する自治体間が並列の立場の場合は、連携が「良かった」との受け止めが多く満足度が高い。
- ・従って、中心的な自治体が主導する場合にあっては、構成自治体との協議等を通じて、その意向に丁寧に対応していくことが重要である。

※ただ、都道府県が策定主体に入らず、市区町村のみの並列という構成の場合、調整事項が合意に至らず計画策定が進まなくなることもあるため、構成自治体が共に折り合える合意点を見出していくなど、丁寧に議論を進めていくことや、必要に応じて都道府県が関与・調整することが求められる。

## 3) 協議会について

複数の自治体で連携して計画策定する際の協議会のあり方について、留意すべき点を以下に示す。

### ①事務局を担当する自治体

- ・事務局を担当する自治体は、都道府県、地域の中心的な都市、構成市区町村による持ち回り、構成市区町村による合同といった形態に分類される。（なお、ヒアリングを実施した地域では、構成市区町村による合同という形態は無かった。）

- ・どの自治体が事務局を担当するかについては、どれも一長一短あると考えられる。そのため、計画策定の緊急性、調整事項が多いと予想される場合、また、慣例などを鑑みて、それぞれの地域に合った形態を選択することになると考えられる。
- ・以下には、ヒアリング結果などを踏まえ、事務局担当の形態と適用条件を示す。
  - ・構成市区町村が担当：市区町村の主体性を重視する場合。構成市区町村間の調整のため、都道府県が一定の関与することも考えられる。
  - ・都道府県や地域の中心的な都市が担当：構成市区町村間で重要な懸案事項を調整する局面が出てくる可能性がある場合。
  - ・段階的に担当を変更：市区町村の主体性に期待するが、当初は都道府県が担当し、協議会運営が軌道に乗ってきてのち、構成市区町村へ移行する場合。
  - ・持ち回りや合同で担当：構成市区町村間の合意形成を重視する場合。

## ②協議会の構成員

- ・法定協議会に必要なメンバーにより構成するが、連携すると構成員数がおのずと多くなり、事務連絡や日程調整などで事務局の業務の負荷が大きくなる。
- ・構成員が多いと、協議会の場で意見を言いづらくなるといったことも課題としてあげられた。さらに、地域が広範囲であること、関係機関が多岐にわたると、それぞれに異なった関心事があり、全員で協議する意義が薄くなる可能性がある。
- ・そのため、構成員の人数をなるべく抑制する工夫も必要である。例えば、同種機関で複数の部署が対象となる場合、代表となる部署のみを構成員とすることが考えられる。
- ・また、より活発な議論が交わされるよう、特定の地域や課題についての分科会などを設けると、意義深い議論が可能になると期待できる。
- ・このように、協議会運営を工夫し、より活発な議論が交わされるような仕組みづくりが必要である。

## ③都道府県の関与の有無について

- ・都道府県の関与を区分すると、「連携を市区町村に呼びかける」、「策定主体となって計画策定を主導する」、「策定主体には入らないが事務局として計画策定に関与する」、「協議会委員として参加し示唆・アドバイスをする」といった形態に分けられる。
- ・都道府県の関与のあり方の詳細については、次節（「(2) 都道府県による関与について」）を参照されたい。

## ④協議会の下部組織としての分科会の設置

- ・「②協議会の構成員」でも述べた通り、連携して協議会を開催すると多くの構成員が参加することとなり、様々な課題が生じることが考えられる。

- ・従って、地域別やテーマ別などにより分科会を設置し、議論しやすい環境を整えるといった工夫も必要である。ヒアリング対象地域の中でも、広い圏域であることから、地域ごとや路線ごとに部会を設置している例がある。

### ⑤費用負担

- ・費用負担をどのような割合で分担するのかということは、連携する上で重要な調整事項となり、ヒアリングでは、これを決めることが困難であったとの回答も多くあった。
- ・協議会の運営に要する費用については、ヒアリング対象地域では、費用の負担割合を人口比や路線長比などで按分している例もあれば、自治体の財政規模や人口規模に関係なく均等割りとしている地域もある。
- ・一方、施設整備等に関する負担については、これも人口比や路線長などで按分している例もあれば、均等割りとしている例もある。また、県は施設整備に関する支援、市町は周辺整備に関する支援など施策内容で分けている例もある。
- ・どのような費用負担の形態が望ましいとは一概には言えず、関係自治体間で丁寧に議論を重ね、納得のいく合意に結びつけることが重要である。

## (2) 都道府県による関与について

### 1) 市区町村による連携を呼びかける際の旗振り役としての役割

- ・アンケート、ヒアリングにおいては、中心的な都市が周辺市町村に呼びかけて連携したケースがいくつかみられた。しかしながら、このような場合、連携が望ましい地域であっても、連携するかどうかは中心的な都市や構成する市区町村に連携の意思があるかどうかによって依ってしまう。
- ・そのため、広域的な観点から地域全体を俯瞰している都道府県が旗振り役となって、連携のメリット・根拠を示しつつ、呼びかけていくことも必要となる。
- ・なお、その際、都道府県は呼びかけだけにとどまらず、必要な情報の提供や進め方に関するアドバイスを行うこと、場合によっては、事務局として関与していくことが求められる。

### 2) 市区町村間の調整役としての役割

＝都道府県には市区町村間の調整役が期待されている。＝

- ・広域連携で進める上で、市区町村にとっての懸念事項として、市区町村間で相違が生じた場合の調整をどうすべきかということが考えられる。
- ・一方、アンケートから、都道府県が策定主体に入っている理由としては、市区町村間の調整を都道府県に委ねることが適切であることが多く挙げられている。そのため、都道府県には市区町村間の調整役が期待されており、都道府県もこのことを認識し、調整役の立場として参画していくことが必要と考えられる。

### 3) 都道府県のスタンス

＝都道府県が策定主体に入る場合、市区町村の主体性を高めることが望ましい。＝

- ・都道府県が策定主体に入ることのデメリットとして、都道府県主導になりがちとなり、市区町村の主体性が低下する可能性があることである。実際に、アンケート回答の詳細からは、都道府県が計画策定主体の中心的役割を担ったことにより、策定後の計画推進に係る市町の主体性が希薄となっているとの例もみられる。
- ・一方で、このことを見越してか、計画策定にあたって都道府県が大いに関与しつつも、策定主体とはならず、市区町村の主体性に期待している地域もある。
- ・あるいは、当初は都道府県が策定主体に入り主導しながらも、協議会の運営・計画の推進が軌道に乗ってきた時機を見計らって事務局を地元へ移管し、現在は地元町村が中心となって協議会の運営・計画の推進を行っている地域もある。
- ・以上、市区町村の主体性を高める2通りの方法を示したが、いずれも有効な方法と考えられる。
- ・地域公共交通施策の検討は、一義的には地域の実状ををよく知る市区町村が主体的に取り組むことが望ましく、都道府県において、市区町村の主体性を引き出すことも必要と考えられる。

### 4) 都道府県が主導的な役割を果たす場合の条件

＝緊急性や費用負担の大きさなど、課題の重要性を考慮して決めることが望ましい。＝

- ・地域間幹線系統の維持が喫緊の課題で早急に計画策定の必要があった場合、また、鉄道のように投資規模が大きくなる場合など、都道府県が中心的立場で関与したほうが望ましい場合もあると考えられる。なお、このような場合においても、地元市区町村の意向を踏まえて都道府県の立ち位置を決めていくことが望ましい。

### 5) 都道府県による関与を最小限に止める場合

＝市区町村が主体的に連携に取り組んでいる場合は、これを尊重し、都道府県の関与は最小限にとどめることが望ましい。＝

- ・アンケート、ヒアリングでは、都道府県の関与を必要としないという地域もみられた。このような地域は、中心都市が主体的に広域連携に取り組んでおり、あえて、そこに都道府県が関与する必要は少ないと考えられる。そのため、このような場合は、都道府県の関与は協議会委員としての参加を通じた情報提供やアドバイスなど最小限にとどめ、市区町村の主体性を尊重することが望ましい。

### (3) 検討対象区域の範囲について

検討対象区域は、連携する市区町村域が一般的であるが、主要な検討対象となる公共交通機関の沿線に限定して区域を設定する方法も考えられる。

例えば、神戸電鉄粟生線沿線地域は、沿線市は神戸市、三木市、小野市となるが、このうち市域の広い神戸市は当然であるが、三木市、小野市でも、他鉄道路線の沿線地域は対象区域外としている。なお、具体的な区域は、京阪神都市圏パーソントリップ調査のゾーニングを基に設定している。

また、当初の計画目標の達成にある程度道筋がついた時点、あるいは、周辺地域も含めてより広域で公共交通ネットワークを検討することが望ましいと判断した場合、関係する周辺市区町村を追加して第2次の計画策定を行うことも考えられる。

例えば、えちぜん鉄道交通圏は、当初、えちぜん鉄道が運行している市町のみを対象としていたが、その後、駅へバス路線が設定されている大野市が協議会に加盟した。(交通圏の定義を「えちぜん鉄道とバス路線網を有機的に結合することで都市の発展が期待できる交通領域」としている。)

このような区域設定について、えちぜん鉄道の計画書では、幹線交通網(鉄道、広域幹線バス)から地域のコミュニティバス網まで、階層性を持った公共交通ネットワークを形成することで拠点間の円滑な移動を確保し、これにより、距離的には広域であっても、スムーズな移動の確保によりコンパクトなエリアとして機能し、「市民生活の質の向上」や「観光客の利便性」を高めることを目指すとしている。

また、福井鉄道交通圏でも駅へのバス路線が設定されている池田町と南越前町が後から協議会に加盟しており、えちぜん鉄道と同様の考え方の下、公共交通のネットワーク化による円滑な移動の確保を目指している。

### (4) 検討対象とする公共交通機関の範囲について

広域の計画は、検討対象とする公共交通機関が市区町村域を越えて配置しているがゆえに広域で連携するものである。

そのため、市区町村をまたぐ路線は当然、検討の対象となるが、同時に市区町村内のみを運行する公共交通も存在し、これも含めて広域の計画で検討対象とすることが判断する必要がある。

複数の自治体をまたぐ公共交通と、単独の自治体内の公共交通を分けて検討し、計画策定を行った例としては、南秋地域があげられる。広域では「南秋地域公共交通網形成計画」を策定し、南秋地域広域マイタウンバスを実現させた。一方、五城目町は単独で「五城目町地域公共交通網形成計画」を策定し、町内のみを運行するコミュニティバス等の導入を掲げている。町内のみを運行する公共交通は3町村で議論するのにふさわしいものではないとの考えによるためである。



以上の通り、各市区町村内の公共交通を広域で検討するか、地域内のみでの検討対象とするかについて、検討開始前の段階で決めておく必要がある。

#### (5) 計画策定後の連携（モニタリングの実施）

計画策定時点が連携した取り組みの一つの区切りとなるが、計画を実現していく進捗の確認、また、施策実施後の効果を検証していくこと（モニタリング）が、計画を実効性あるものにしていく重要な過程である。

そのため、計画策定後も定期的に協議会を開催し、モニタリング結果の報告を行い、必要に応じて修正していくことが求められる。

ヒアリング対象地域では、一部地域を除いて最低でも1年に1回は協議会を開催し、事業の進捗状況等を確認している。（計画策定後すぐに台風被害により一部区間が不通となってしまった阿武隈急行線は開催できていない。）

## **2. 交通圏の設定**

### **2-1. 設定方法**

#### **(1) 交通圏とは**

交通計画の策定や交通施策の検討に当たっては、行政界にとらわれずに広域的な観点から地域公共交通ネットワークを構築するのに資するものとしていくことが重要である。

そのためには、地域住民の通勤・通学や買い物・通院といった日常生活における交通行動を踏まえ、当該圏域全体で一体的に地域公共交通ネットワークのあり方を検証し、交通施策を講じていくべきといえる圏域がどのように形成されていると言えるかを検討していくことが求められる。

そこで、ここでは、複数の自治体が連携して地域公共交通ネットワークの構築に取り組んでいくべき区域として、交通圏をどのように設定していくことができるか、考え方を整理する。

なお、ここで「交通圏」とは、上記のとおり、地域住民の日常生活における交通行動（通勤・通学・買い物・通院など）に加え、地域公共交通ネットワークの配置や地理的關係等を踏まえ、關係性の強い地域間をグルーピングした結果、一体的に交通施策を講じていくべき圏域のことを指す。

#### **(2) 交通圏の設定方法**

今回、関東運輸局管内の1都7県において、交通圏は具体的にどのように形成されている（どのような市区町村が一つの圏域を構成している）といえるのか一例を示すため、次のような一連の手法により交通圏を設定した。

すなわち、交通流動や公共交通網の現状、地理的状況など多様な指標を考慮に入れて、より確かな設定ができるようにするため、圏域設定によく用いられている階層的クラスタ分析という手法を用いて交通圏の設定を行った。

設定方法の詳細は「2-2. 階層的クラスタ分析による交通圏の設定（115 ページ～）」を参照

#### **【階層的クラスタ分析とは】**

クラスタとは、ブドウなどの房や、群れ、集団という意味で、クラスタ分析は、大きな集団の中から、關係性の近いもの同士を集めてグループに分ける（クラスタ化していく）統計的な分析手法である。

階層的クラスタ分析は、すべてのデータ間相互の類似度（または非類似度）を計算し、類似度の大きいデータを同じクラスタとして併合していく手法である。

### (3) 使用データ

階層的クラスター分析を用いて圏域分析を行うためには、各地域で共通な地域間の結合状況を示す指標が必要となる。そのため、本調査では、関東運輸局管内の全ての地域で整理することが可能な国勢調査の通勤・通学流動を基本に市区町村単位で階層的クラスター分析を行うことにより交通圏を設定した。

この交通圏設定に当たっては、通勤・通学流動も含め、市区町村間のつながりを表すデータとして、全ての市区町村間で収集・整理することが可能な表2-1に記載したものを使用した。

表2-1 国勢調査を用いた階層的クラスター分析における使用データ

指 標	データ	指標の算定方法
① 通勤結合度	平成27年国勢調査結果 常住地による従業市区町村	$C_{ij}^1 = ((OD_{ij}^1/G_i^1) + (OD_{ji}^1/G_j^1)) / 2$ $C_{ij}^1$ : i-j自治体間の通勤結合度 $OD_{ij}^1$ : i→j自治体間の通勤流動量 $G_i^1$ : i自治体間の都市圏内通勤発生量 (自市区町村内々を除く)
② 通学結合度	平成27年国勢調査結果 常住地による通学市区町村	$C_{ij}^2 = ((OD_{ij}^2/G_i^2) + (OD_{ji}^2/G_j^2)) / 2$ $C_{ij}^2$ : i-j自治体間の通学結合度 $OD_{ij}^2$ : i→j自治体間の通学流動量 $G_i^2$ : i自治体間の都市圏内通学発生量 (自市区町村内々を除く)
③ 距離的結合度	総合交通分析システム(NITAS) 市区町村間所要時間	$T_{ij} = 1/Tim_{ij}$ $T_{ij}$ : i-j自治体間の距離的結合度 $Tim_{ij}$ : i-j自治体間の所要時間 (鉄道+道路モード)
④ 通院結合度	医療法による2次医療圏	$M_{ij}$ : i-j自治体が同一の2次医療圏の場合 1、異なる場合0
⑤ バス結合度	地域間幹線系統 (バス路線図等より)	$B_{ij}$ : i-j自治体を運行する地域間幹線バス 路線数
⑥ 鉄道結合度	運行鉄道路線数 (鉄道路線図等より)	$R_{ij}$ : i-j自治体を運行する鉄道路線数

※総合交通分析システム(NITAS): 国土交通省総合政策局が所有する各交通機関を組み合わせたモード横断的な観点で交通体系の分析が可能なシステムで地域間の所要時間を算定することが可能なシステム。

しかしながら、上記の国勢調査を用いて設定した交通圏は、通勤・通学流動は十分考慮できるが、自宅発の私事流動については、通院結合度（2次医療圏）として考慮しているのみで、買物流動やレクリエーション流動などについては考慮されていない。また、東京やその周辺地域では市街地が連坦しているため1つの市区町村内でも地域ごとに交通流動の特性が大きく異なることが考えられる。

そのため、パーソントリップ調査（以下、PT調査）を用いて、市区町村よりさらに小さいゾーン間（計画基本ゾーン）の「自宅→私事目的（買物、通院・リハビリ、食事・社交、レクリエーション活動等）」の流動を考慮した階層的クラスター分析も行って、国勢調査を用いて設定される交通圏とは異なる交通圏も設定することとした。（これにより、国勢調査データだけでは、把握することのできなかつた私事流動を考慮した関係性の強いといえる複数の地域についても導出することが可能となった。）

ただし、PT調査については、関東運輸局管内の大半の地域で実施されているが、平成30年に実施された東京都市圏（東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部地域）を除き、実施から10年以上が経過していることから、東京都市圏のみを分析対象としている。

PT調査を用いた交通圏の設定においては、表2-2に記載したデータを使用した。（なお、国勢調査を用いた交通圏の設定で用いたバス結合度と鉄道結合度については、計画基本ゾーン間での設定が困難であることより分析の対象外とした。）

表2-2 東京都市圏PT調査を用いた階層的クラスター分析における使用データ

指 標	データ	指標の算定方法
① 通勤結合度	第5回東京都市圏PT調査 (2018年)	$C_{ij}^1 = ((OD_{ij}^1 / G_i^1) + (OD_{ji}^1 / G_j^1)) / 2$ $C_{ij}^1: i-j \text{ 地域間の通勤結合度}$ $OD_{ij}^1: i \rightarrow j \text{ 地域間の通勤流動量}$ $G_i^1: i \text{ 地域の都市圏内通勤発生量}$ (ゾーン内々を除く)
② 通学結合度		$C_{ij}^2 = ((OD_{ij}^2 / G_i^2) + (OD_{ji}^2 / G_j^2)) / 2$ $C_{ij}^2: i-j \text{ 地域間の通学結合度}$ $OD_{ij}^2: i \rightarrow j \text{ 地域間の通学流動量}$ $G_i^2: i \text{ 地域の都市圏内通学発生量}$ (ゾーン内々を除く)
③ 私事結合度		$C_{ij}^3 = ((OD_{ij}^3 / G_i^3) + (OD_{ji}^3 / G_j^3)) / 2$ $C_{ij}^3: i-j \text{ 地域間の私事結合度}$ $OD_{ij}^3: i \rightarrow j \text{ 地域間の私事流動量}$ $G_i^3: i \text{ 地域の都市圏内私事発生量}$ (ゾーン内々を除く)
④ 通院結合度	医療法による2次医療圏	$M_{ij}: i-j \text{ 地域が同一の2次医療圏の場合1、異なる場合0}$
⑤ 隣接結合度	境界を接しているか (地図等より)	$A_{ij}: i-j \text{ 地域が隣接している場合1、}$ $\text{隣接していない場合0}$

【参考：東京都市圏パーソントリップ調査の細目的区分】

細目的	目的
勤務先へ（出勤・帰社）	通勤
通学先へ（登校・帰校）	通学
日用品の買物へ	私事
日用品以外の買物へ	
食事。社交へ	
文化活動へ	
通院・リハビリへ	
デイサービスへ	
他者の用事の付添い	
他者の送り迎え	
塾・習い事・学習へ	
散歩・ジョギング・運動へ	
観光・行楽・レジャーへ	
地域活動・ボランティアへ	
その他の私用へ	
打合せ・会議・商談へ	
販売・配達・仕入・購入先へ	
その他の業務へ	
自宅へ（帰宅）	帰宅
不明	不明

（４）国勢調査を用いた交通圏と東京都市圏PT調査を用いた交通圏の取扱い

上記の２つの方法で設定した交通圏の取扱いについては、

- ・国勢調査を用いて設定された交通圏は、関東運輸局管内の島しょ部を除く全域の374市区町村に係るものであるのに対し、東京都市圏PT調査を用いて設定された交通圏は、同調査の対象地域である東京都市圏（東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県）の全域及び茨城県南部地域）268市区町村（616ゾーンに分割）に限られる。
- ・国勢調査は全数調査であり精度が高いのに対して、東京都市圏PT調査は東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち約16万世帯31万人を対象とした抽出調査であり精度がやや劣位にあるといえる。

という点を考慮し、ここで設定可能な交通圏の一例として提示するのは、国勢調査データを用いて設定された交通圏を基本とすることとする。

ただし、東京都市圏PT調査を用いて設定された交通圏の分析結果についても、

- ・通勤・通学流動以外の私事流動や市区内全域ではなく、市区をさらに分割した地域（ゾーン）における交通行動等の関係性の強い地域を示す
- ・国勢調査を用いて設定された交通圏においては異なる圏域にある市区町村間での連携を検討する際にどの範囲での連携が適切かを示す

という観点からは重要であるため、参考情報として提示していくこととした。

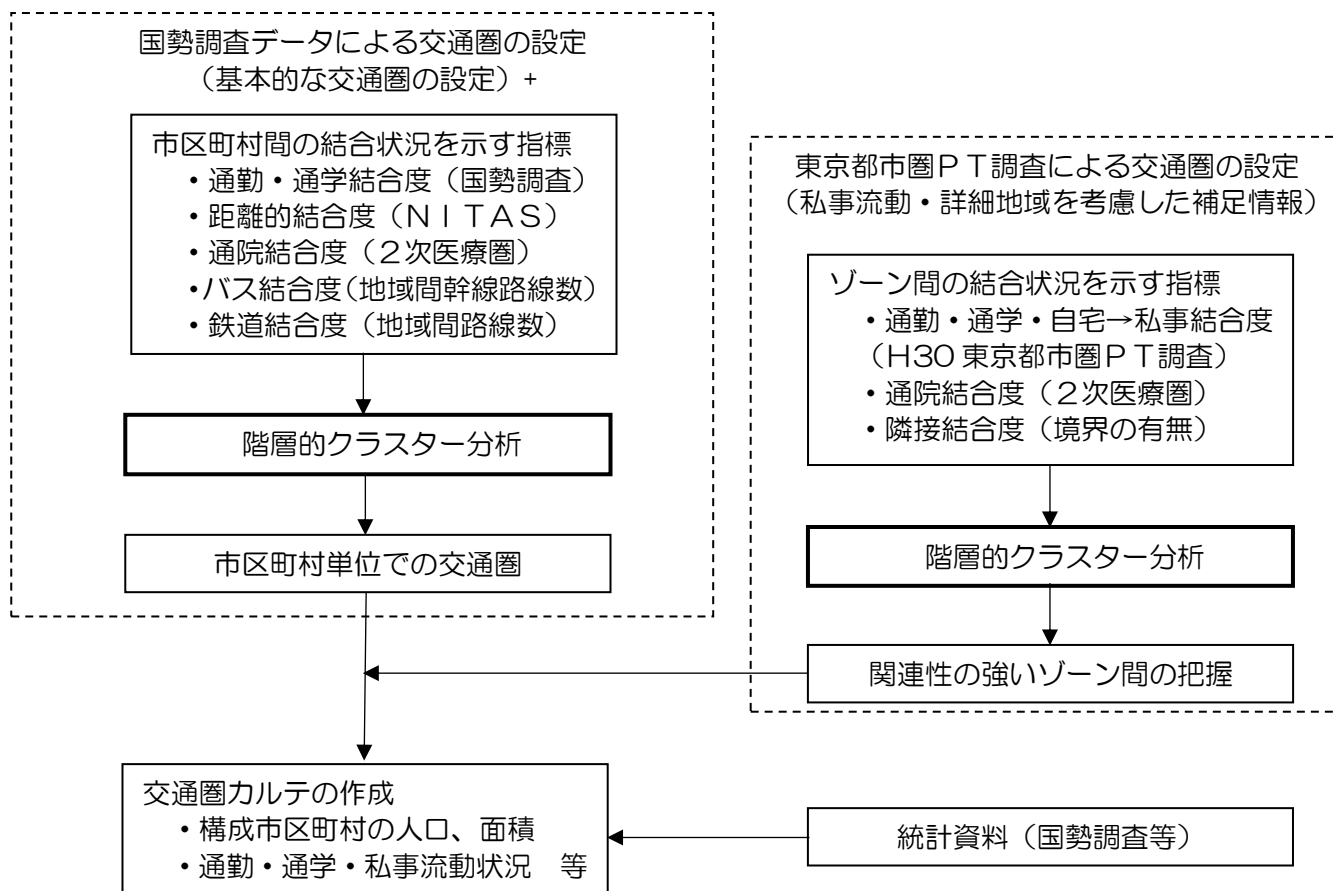


図 2 - 1 交通圏の設定フロー

## 2-2. 階層的クラスター分析による交通圏の設定

### (1) 算定手順

市区町村単位とした国勢調査を用いた交通圏の設定は、以下の手順で実施した。

#### ① 基礎データの収集・整理

国勢調査結果等より、関東運輸局管内の各市区町村間について、表2-1に示した①～⑥の指標を算出した市区町村間の行列データを収集・整理する。

#### ② データの基準化

算出された各指標別の行列は、指標毎の重みを合わせるため、行列の合計が一致するように基準化を行う。

#### ③ 類似行列の算定

各指標別の行列について、統合した類似度行列を下式により算定する。

$$R_{ij} = C^1_{ij} + C^2_{ij} + T_{ij} + M_{ij} + B_{ij} + R_{ij}$$

$R_{ij}$  :  $i-j$ 間の類似度

$C^1_{ij}$ 、 $C^2_{ij}$ 、 $T_{ij}$ 、 $M_{ij}$ 、 $B_{ij}$ 、 $R_{ij}$  :  $i-j$ 間の各指標の基準化された算定値

#### ④ 最類似地域のクラスター化

算定された類似度行列の中で最も数値の大きい（類似性が高い）市区町村間を最初のクラスターとする（クラスター化）。

#### ⑤ クラスター化された地域の結合度データの統合

クラスター化された2つの地域について、表2-1に示した①～⑥の指標について、単純平均をすることにより、新たな結合度を算定する。

#### ⑥ 繰り返し

統合された結合度データで手順②に戻り、関東運輸局管内のクラスターが1つになるまで処理を繰り返す。

なお、国勢調査の流動データについては、交通手段が分かることから、以下の3種類のデータについて階層的クラスター分析を行った。

- 全交通手段の通勤・通学流動
- 公共交通分担率を考慮した通勤・通学流動
- バス分担率を考慮した通勤・通学流動

各種類の結合状況をみると、

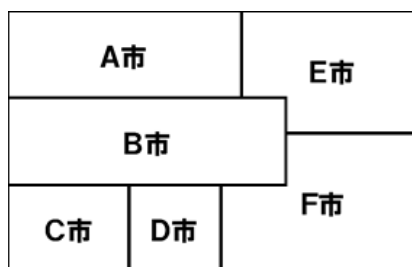
- ・各ケースとも若干の相違はあるものの結合状況に大きな差はみられないこと、
- ・自家用自動車から公共交通機関への利用転換の取組も地域公共交通網形成計画における施策として位置付けられるケースが多く見られること

から、交通圏の設定に当たっては、自家用自動車及び公共交通流動をあわせた全交通手段の通勤・流動を対象とし、公共交通分担率及びバス分担率は考慮しないこととした。

また、東京都市圏PT調査を用いた階層的クラスター分析についても、市区町村間が計画基本ゾーン間に代わるだけで、同様の手順で実施した。

【参考：階層的クラスター分析の計算例】

以下に示す仮定の6つの市区町村（A～F市）を対象に、国勢調査データを使用した場合の階層的クラスター分析の計算例を示す。（計算例の結果は、小数点を含んで計算しているため、一部表記の数値と異なる場合がある。）



① 基礎データの収集・整理

国勢調査結果等より、対象市区町村間の行列データを収集・整理する。

■通勤流動 (OD<sup>1</sup><sub>ij</sub>: 人)

	A	B	C	D	E	F	計
A		16	21	35	18	5	95
B	22		16	28	11	3	80
C	16	12		26	15	10	79
D	30	32	22		19	8	111
E	15	8	13	25		22	83
F	3	2	9	12	25		51
計	86	70	81	126	88	48	499

■通学流動 (OD<sup>2</sup><sub>ij</sub>: 人)

	A	B	C	D	E	F	計
A		2	3	4	9	0	18
B	2		4	3	6	1	16
C	2	5		2	6	0	15
D	1	2	3		11	0	17
E	2	5	2	4		0	13
F	1	1	1	0	0		3
計	8	15	13	13	32	1	82

下式を用いて、通勤・通学の結合度を算定する。

$$C_{ij} = ((OD_{ij} / G_i) + (OD_{ji} / G_j)) / 2$$

C<sub>ij</sub>: i - j 地域間の通勤・通学結合度

OD<sub>ij</sub>: i → j 地域間の通勤流動量

G<sub>i</sub>: i 地域の内々を除く通勤・通学発生量

↓

■通勤結合度 (C<sup>1</sup><sub>ij</sub>)

	A	B	C	D	E	F
A		0.22	0.21	0.32	0.19	0.06
B	0.22		0.18	0.32	0.12	0.04
C	0.21	0.18		0.26	0.17	0.15
D	0.32	0.32	0.26		0.24	0.15
E	0.19	0.12	0.17	0.24		0.38
F	0.06	0.04	0.15	0.15	0.38	

■通学結合度 (C<sup>2</sup><sub>ij</sub>)

	A	B	C	D	E	F
A		0.12	0.15	0.14	0.33	0.17
B	0.12		0.29	0.15	0.38	0.20
C	0.15	0.29		0.15	0.28	0.17
D	0.14	0.15	0.15		0.48	0.00
E	0.33	0.38	0.28	0.48		0.00
F	0.17	0.20	0.17	0.00	0.00	

(A市 - B市間の通勤結合度の計算例: ((16/95) + (22/80)) / 2 = 0.22

■所要時間 (Tim<sub>ij</sub>: 時間)

	A	B	C	D	E	F
A		2.2	3.6	3.9	2.8	5.4
B	2.2		2.4	1.8	2.2	3.8
C	3.6	2.4		2.6	2.4	2.8
D	3.9	1.8	2.6		1.7	2.4
E	2.8	2.2	2.4	1.7		2.1
F	5.4	3.8	2.8	2.4	2.1	

→  
逆数

■距離的結合度 (T<sub>ij</sub> = 1 / Tim<sub>ij</sub>)

	A	B	C	D	E	F
A		0.45	0.28	0.26	0.36	0.19
B	0.45		0.42	0.56	0.45	0.26
C	0.28	0.42		0.38	0.42	0.36
D	0.26	0.56	0.38		0.59	0.42
E	0.36	0.45	0.42	0.59		0.48
F	0.19	0.26	0.36	0.42	0.48	



■通院結合度（二次医療圏： $M_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		1	1	1	0	0
B	1		1	1	0	0
C	1	1		1	0	0
D	1	1	1		1	1
E	0	0	0	1		1
F	0	0	0	1	1	

■地域間バス路線数（ $B_{ij}$ ：本）

	A	B	C	D	E	F
A		2	1	1	0	0
B	2		2	3	1	0
C	1	2		1	0	0
D	1	3	1		0	1
E	0	1	0	0		1
F	0	0	0	1	1	

■鉄道路線数（ $R_{ij}$ ：本）

	A	B	C	D	E	F
A		1	1	0	1	0
B	1		1	0	0	0
C	1	1		0	0	0
D	0	0	0		0	0
E	1	0	0	0		0
F	0	0	0	0	0	

## ② データの基準化

算出された各指標別の行列は、指標毎の重みを合わせるため、行列の合計がクラスター化する自治体数（この場合6）に一致するように基準化（各行列の和が同じになる）を行う。

■通勤結合度（ $C^1_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		0.22	0.21	0.32	0.19	0.06
B	0.22		0.18	0.32	0.12	0.04
C	0.21	0.18		0.26	0.17	0.15
D	0.32	0.32	0.26		0.24	0.15
E	0.19	0.12	0.17	0.24		0.38
F	0.06	0.04	0.15	0.15	0.38	

■通学結合度（ $C^2_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		0.12	0.15	0.14	0.33	0.17
B	0.12		0.29	0.15	0.38	0.20
C	0.15	0.29		0.15	0.28	0.17
D	0.14	0.15	0.15		0.48	0.00
E	0.33	0.38	0.28	0.48		0.00
F	0.17	0.20	0.17	0.00	0.00	

（A市－B市間の通勤結合度の基準化の計算例： $0.22/6.00 * 6 = 0.22 : 6.00$ は、基準化前の結合度行列の総計（ $0.22+0.21+0.32+0.19+0.06+0.18+0.32+0.12+0.04+0.26+0.17+0.15+0.24+0.15+0.38+0.22+0.21+0.32+0.19+0.06+0.18+0.32+0.12+0.04+0.26+0.17+0.15+0.24+0.15+0.38$ ））

■距離的結合度（ $T_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		0.23	0.14	0.13	0.18	0.09
B	0.23		0.21	0.28	0.23	0.13
C	0.14	0.21		0.20	0.21	0.18
D	0.13	0.28	0.20		0.30	0.21
E	0.18	0.23	0.21	0.30		0.24
F	0.09	0.13	0.18	0.21	0.24	

■通院結合度（ $M_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		0.33	0.33	0.33	0.00	0.00
B	0.33		0.33	0.33	0.00	0.00
C	0.33	0.33		0.33	0.00	0.00
D	0.33	0.33	0.33		0.33	0.33
E	0.00	0.00	0.00	0.33		0.33
F	0.00	0.00	0.00	0.33	0.33	

■バス結合度（ $B_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		0.46	0.23	0.23	0.00	0.00
B	0.46		0.46	0.69	0.23	0.00
C	0.23	0.46		0.23	0.00	0.00
D	0.23	0.69	0.23		0.00	0.23
E	0.00	0.23	0.00	0.00		0.23
F	0.00	0.00	0.00	0.23	0.23	

■鉄道結合度（ $R_{ij}$ ）

	A	B	C	D	E	F
A		0.75	0.75	0.00	0.75	0.00
B	0.75		0.75	0.00	0.00	0.00
C	0.75	0.75		0.00	0.00	0.00
D	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00
E	0.75	0.00	0.00	0.00		0.00
F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

③ 類似行列の算定

各指標別の行列について、統合した類似度行列を下式により算定する。

$$R_{ij} = C^1_{ij} + C^2_{ij} + T_{ij} + M_{ij} + B_{ij} + R_{ij}$$

	A	B	C	D	E	F
A		2.12	1.82	1.16	1.44	0.32
B	2.12		2.23	1.78	0.96	0.37
C	1.82	2.23		1.18	0.66	0.50
D	1.16	1.78	1.18		1.35	0.93
E	1.44	0.96	0.66	1.35		1.19
F	0.32	0.37	0.93	0.93	1.19	

(A市－B市間の類似行列の計算例：0.18+0.29+0.21+0.33+0.46+0.75=2.23)

④ 最類似地域のクラスター化

算定された類似度行列の中で最も数値の大きい（類似性が高い）B－C市間（2.22）を最初のクラスターとする（クラスター化）。

⑤ クラスター化された地域の結合度データの統合

クラスター化されたB－C市の①～⑥の指標について単純平均をすることにより、新たな結合度を算定する。

■通勤結合度 (C<sup>1</sup><sub>ij</sub>)

	A	B・C	D	E	F
A		0.22	0.32	0.19	0.06
B・C	0.22		0.29	0.15	0.09
D	0.32	0.29		0.17	0.15
E	0.19	0.15	0.17		0.15
F	0.06	0.09	0.15	0.15	

■通学結合度 (C<sup>2</sup><sub>ij</sub>)

	A	B・C	D	E	F
A		0.13	0.14	0.33	0.17
B・C	0.13		0.15	0.33	0.18
D	0.14	0.15		0.48	0.00
E	0.33	0.33	0.48		0.00
F	0.17	0.18	0.00	0.00	

(A市－B・C市間の通勤結合度の統合の計算例：(0.22+0.21) / 2 = 0.215)

■距離的結合度 (T<sub>ij</sub>)

	A	B・C	D	E	F
A		0.37	0.26	0.36	0.19
B・C	0.37		0.47	0.44	0.31
D	0.26	0.47		0.59	0.42
E	0.36	0.44	0.59		0.48
F	0.19	0.31	0.42	0.48	

■通院結合度 (M<sub>ij</sub>)

	A	B・C	D	E	F
A		1	1	0	0
B・C	1		1	0	0
D	1	1		1	1
E	0	0	1		1
F	0	0	1	1	

■バス結合度 (B<sub>ij</sub>)

	A	B・C	D	E	F
A		1.5	1	0	0
B・C	1.5		2	0.5	0
D	1	2		0	1
E	0	0.5	0		1
F	0	0	1	1	

■鉄道結合度 (R<sub>ij</sub>)

	A	B・C	D	E	F
A		1	0	1	0
B・C	1		0	0	0
D	0	0		0	0
E	1	0	0		0
F	0	0	0	0	

⑥ データの基準化（第2ラウンド）

算出された各指標別の行列は、指標毎の重みを合わせるため、行列の合計がクラスター化する自治体数（この場合5）に一致するように基準化を行う。

■通勤結合度 ( $C^1_{ij}$ )

	A	B・C	D	E	F
A		0.30	0.45	0.26	0.08
B・C	0.30		0.41	0.20	0.13
D	0.45	0.41		0.24	0.21
E	0.26	0.20	0.24		0.22
F	0.08	0.13	0.21	0.22	

■通学結合度 ( $C^2_{ij}$ )

	A	B	C	D	F
A		0.18	0.18	0.43	0.22
B・C	0.18		0.20	0.43	0.24
D	0.18	0.20		0.62	0.00
E	0.43	0.43	0.62		0.00
F	0.22	0.24	0.00	0.00	

(A市ーB・C市間の通勤結合度の基準化の計算例： $0.22/3.57*5=0.30$  : 3.57は、結合度行列の総計)

■距離的結合度 ( $T_{ij}$ )

	A	B	D	E	F
A		0.24	0.17	0.23	0.12
B・C	0.24		0.30	0.28	0.20
D	0.17	0.30		0.38	0.27
E	0.23	0.28	0.38		0.31
F	0.12	0.20	0.27	0.31	

■通院結合度 ( $M_{ij}$ )

	A	B	D	E	F
A		0.42	0.42	0.00	0.00
B	0.42		0.42	0.00	0.00
D	0.42	0.42		0.42	0.42
E	0.00	0.00	0.42		0.42
F	0.00	0.00	0.42	0.42	

■バス結合度 ( $B_{ij}$ )

	A	B・C	D	E	F
A		0.54	0.36	0.00	0.00
B・C	0.54		0.71	0.18	0.00
D	0.36	0.71		0.00	0.36
E	0.00	0.18	0.00		0.36
F	0.00	0.00	0.36	0.36	

■鉄道結合度 ( $R_{ij}$ )

	A	B・C	D	E	F
A		1.25	0.00	1.25	0.00
B・C	1.25		0.00	0.00	0.00
D	0.00	0.00		0.00	0.00
E	1.25	0.00	0.00		0.00
F	0.00	0.00	0.00	0.00	

⑦ 類似行列の算定（第2ラウンド）

各指標別の行列について、統合した類似度行列を算定する。

	A	B・C	D	E	F
A		2.92	1.57	2.17	0.42
B・C	2.92		2.04	1.09	0.57
D	1.57	2.04		1.66	1.26
E	2.17	1.09	1.66		1.30
F	0.42	0.57	1.26	1.30	

(A市ーB・C市間の類似行列の計算例： $0.30+0.18+0.24+0.42+0.54+1.25=2.92$ )

⑧ 最類似地域のクラスター化（第2ラウンド）

算定された類似度行列の中で最も数値の大きい（類似性が高い）AーB・C市間（2.92）を1つのクラスターとする。

⑨ クラスター化された地域の結合度データの統合（第3ラウンド）

クラスター化されたAーB・C市の①～⑥の指標について単純平均をすることにより、新たな結合度を算定する。

■通勤結合度 ( $C^1_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.31	0.17	0.08
D	0.31		0.17	0.15
E	0.17	0.17		0.15
F	0.08	0.15	0.15	

(A・B・C市-D市間の通勤結合度の統合の計算例： $(0.32+0.29) \div 2=0.31$ )

■通学結合度 ( $C^2_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.15	0.33	0.17
D	0.15		0.48	0.00
E	0.33	0.48		0.00
F	0.17	0.00	0.00	

■距離的結合度 ( $T_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.36	0.40	0.25
D	0.36		0.59	0.42
E	0.40	0.59		0.48
F	0.25	0.42	0.48	

■通院結合度 ( $M_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		1	0	0
D	1		1	1
E	0	1		1
F	0	1	1	

■バス結合度 ( $B_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		1.50	0.25	0.00
D	1.50		0.00	1.00
E	0.25	0.00		1.00
F	0.00	1.00	1.00	

■鉄道結合度 ( $R_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.00	0.50	0.00
D	0.00		0.00	0.00
E	0.50	0.00		0.00
F	0.00	0.00	0.00	

⑩ データの基準化 (第3ラウンド)

算出された各指標別の行列は、指標毎の重みを合わせるため、行列の合計がクラスター化する自治体数(この場合4)に一致するように基準化を行う。

■通勤結合度 ( $C^1_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.60	0.32	0.15
D	0.60		0.34	0.30
E	0.32	0.34		0.30
F	0.15	0.30	0.30	

(A・B・C市-D市間の通勤結合度の基準化の計算例： $0.31 \div 2.05 * 4=0.60$  : 2.05は、結合度行列の総計)

■通学結合度 ( $C^2_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.26	0.58	0.31
D	0.26		0.85	0.00
E	0.58	0.85		0.00
F	0.31	0.00	0.00	

■距離的結合度 ( $T_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.29	0.32	0.20
D	0.29		0.47	0.33
E	0.32	0.47		0.38
F	0.20	0.33	0.38	

■通院結合度 ( $M_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.50	0.00	0.00
D	0.50		0.50	0.50
E	0.00	0.50		0.50
F	0.00	0.50	0.50	

■バス結合度 ( $B_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.80	0.13	0.00
D	0.80		0.00	0.53
E	0.13	0.00		0.53
F	0.00	0.53	0.53	

■鉄道結合度 ( $R_{ij}$ )

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		0.00	2.00	0.00
D	0.00		0.00	0.00
E	2.00	0.00		0.00
F	0.00	0.00	0.00	

⑦ 類似行列の算定（第3ラウンド）

各指標別の行列について、統合した類似度行列を算定する。

	A・B・C	D	E	F
A・B・C		2.45	3.36	0.66
D	2.45		2.16	1.66
E	3.36	2.16		1.72
F	0.66	1.66	1.72	

(A・B・C市-D市間の類似行列の計算例：0.60+0.26+0.29+0.50+0.80+0.00=2.46)

⑩ 最類似地域のクラスター化（第3ラウンド）

算定された類似度行列の中で最も数値の大きい（類似性が高い）A・B・C-E市間（3.36）を1つのクラスターとする。

⑫ クラスター化された地域の結合度データの統合（第4ラウンド）

クラスター化されたA-B・C市の①～⑥の指標について単純平均をすることにより、新たな結合度を算定する。

■通勤結合度 (C<sup>1</sup><sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.24	0.11
D	0.24		0.15
F	0.11	0.15	

■通学結合度 (C<sup>2</sup><sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.31	0.09
D	0.31		0.00
F	0.09	0.00	

■距離的結合度 (T<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.48	0.36
D	0.48		0.42
F	0.36	0.42	

(A・B・C・E市-D市間の通勤結合度の統合の計算例：(0.31+0.17) / 2 = 0.24)

■通院結合度 (M<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		1.00	0.50
D	1.00		1.00
F	0.50	1.00	

■バス結合度 (B<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.75	0.50
D	0.75		1.00
F	0.50	1.00	

■鉄道結合度 (R<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.00	0.00
D	0.00		0.00
F	0.00	0.00	

⑬ データの基準化（第4ラウンド）

算出された各指標別の行列は、指標毎の重みを合わせるため、行列の合計がクラスター化する自治体数（この場合3）に一致するように基準化を行う。

■通勤結合度 (C<sup>1</sup><sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.71	0.34
D	0.71		0.45
F	0.34	0.45	

■通学結合度 (C<sup>2</sup><sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		1.17	0.33
D	1.17		0.00
F	0.33	0.00	

■距離的結合度 (T<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.57	0.43
D	0.57		0.50
F	0.43	0.50	

(A・B・C・E市-D市間の通勤結合度の基準化の計算例：0.24 / 1.01 \* 3 = 0.71 : 1.01は、結合度行列の総計)

■通院結合度 (M<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.60	0.30
D	0.60		0.60
F	0.30	0.60	

■バス結合度 (B<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.50	0.33
D	0.50		0.67
F	0.33	0.67	

■鉄道結合度 (R<sub>ij</sub>)

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		0.00	0.00
D	0.00		0.00
F	0.00	0.00	

⑭ 類似行列の算定（第4ラウンド）

各指標別の行列について、統合した類似度行列を算定する。

	A・B・C・E	D	F
A・B・C・E		3.55	1.73
D	3.55		2.21
F	1.73	2.21	

(A・B・C・E市-D市間の類似行列の計算例： $0.71+1.17+0.57+0.60+0.50+0.00=3.55$ )

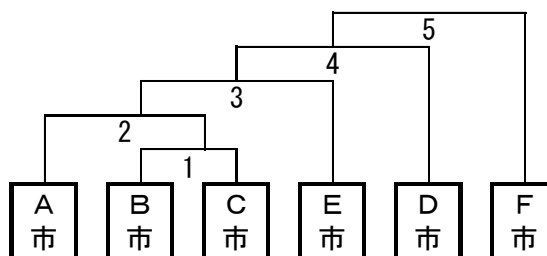
⑮ 最類似地域のクラスター化（第4ラウンド）

算定された類似度行列の中で最も数値の大きい(類似性が高い)A・B・C・E-D市間(3.55)を1つのクラスターとする。

⑯ 残された自治体間のクラスター化（第5ラウンド）

A・B・C・D・E市と最後に残されたF市を1つのクラスターとする。

以上の階層的クラスター分析結果をデンドログラムに示すと下図のようになる。



※図中の数値はクラスター化の結合順位であり、数値が小さいほど強い関係性を示している。

## (2) 国勢調査を用いた交通圏の設定

階層的クラスター分析では、最終的に関東運輸局管内全 374 市区町村が 1 つのクラスターになるまで算定しているが、交通圏としては、各都県で単独の市区町村がなくなるまでの階層とし、その階層まででクラスター化された市区町村を 1 つの交通圏として設定した（国勢調査を用いて設定された交通圏）。

各都県別の交通圏については、次頁以下に示す。

表 2-3 都県別設定交通圏数

都県名	交通圏数
茨城県	12 交通圏
栃木県	9 交通圏
群馬県	12 交通圏
埼玉県	21 交通圏
千葉県	14 交通圏
東京都	15 交通圏
神奈川県	16 交通圏
山梨県	8 交通圏
合計	101 交通圏

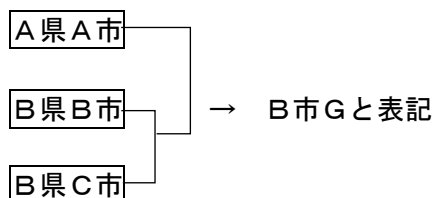
注) 都県間を跨ぐ交通 1 つ圏が 6 つあるため合計は一致しない。

### 【市区町村名の表記について】

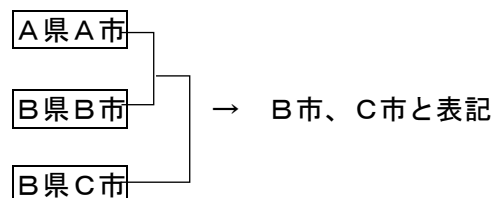
#### ○交通圏の結合状況を表す樹形図での表記

- ① 同一都県内の市区町村名については、全ての市区町村名を表記している。
- ② 他都県の市区町村名については黄色で着色し、次の通り表記している。
  - ・ 1 つの市区町村の場合は、市区町村名で表記。
  - ・ 複数の市町村の場合は、結合状況に応じて次のように名称を表記（※ここでの他都県は B 県）。

（先に結合されている場合）



（後から結合される場合）

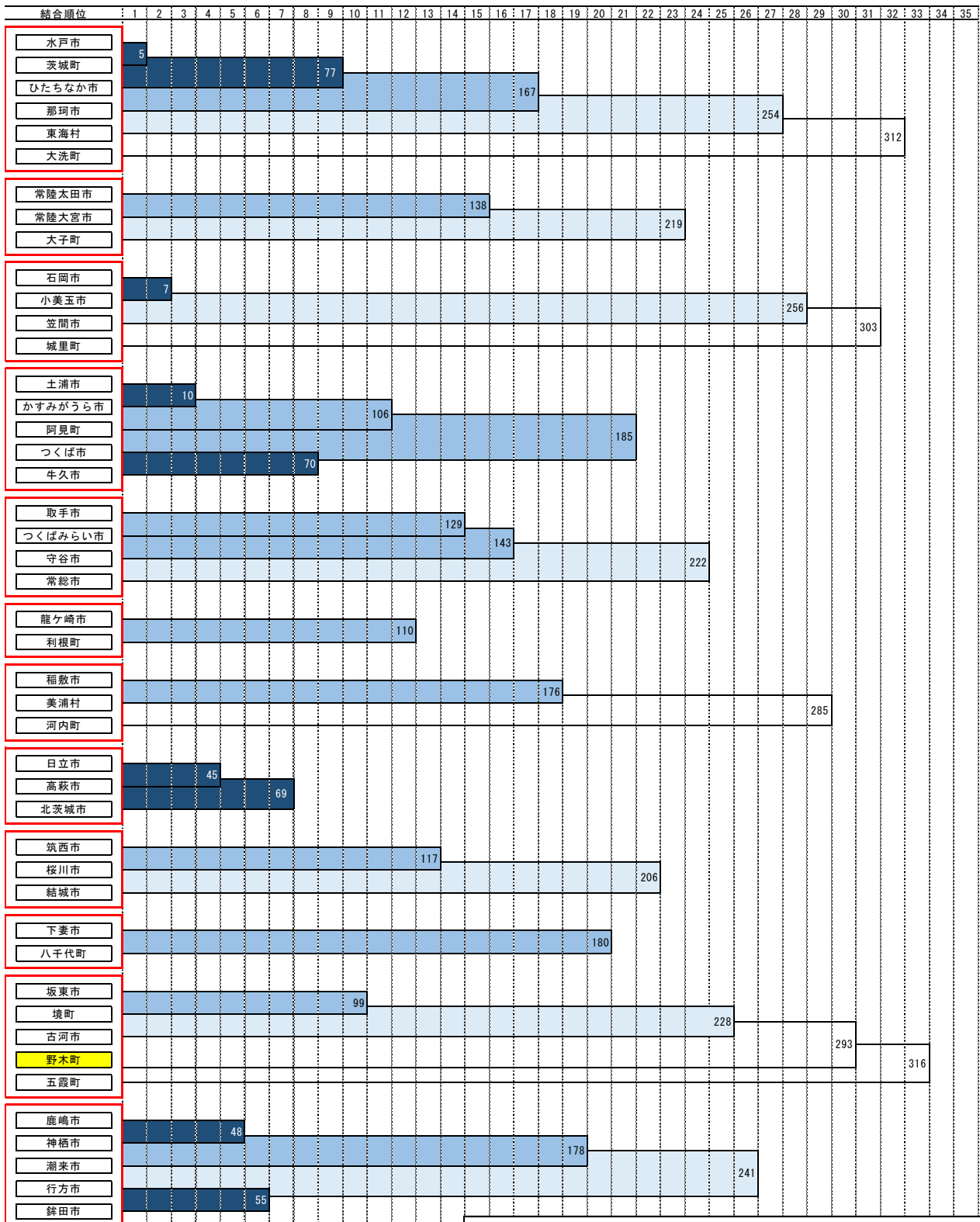


※ G : Group

#### ○図面・カルテ上での表記

全ての市区町村名を表記。

# ① 茨城県の交通圏

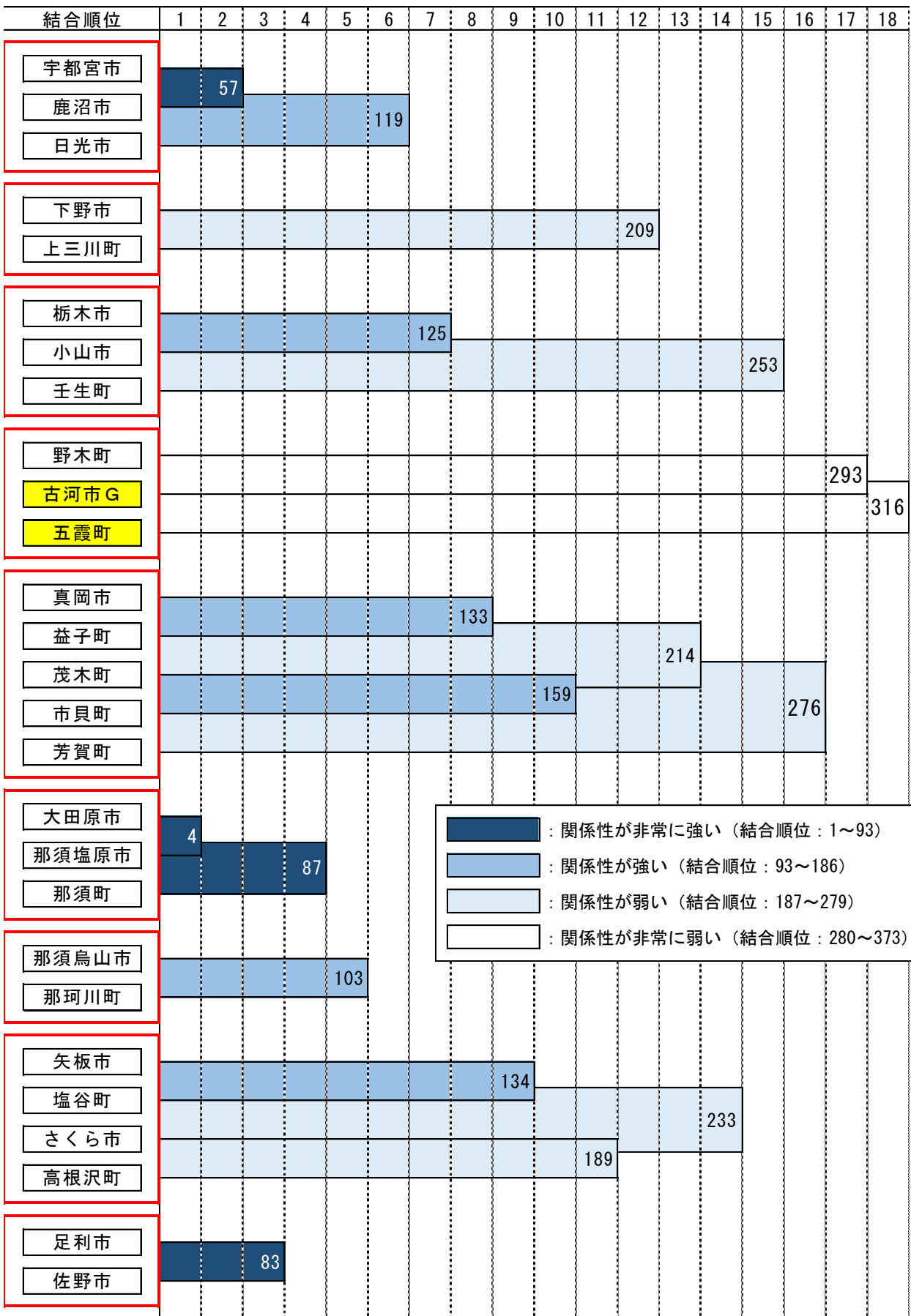


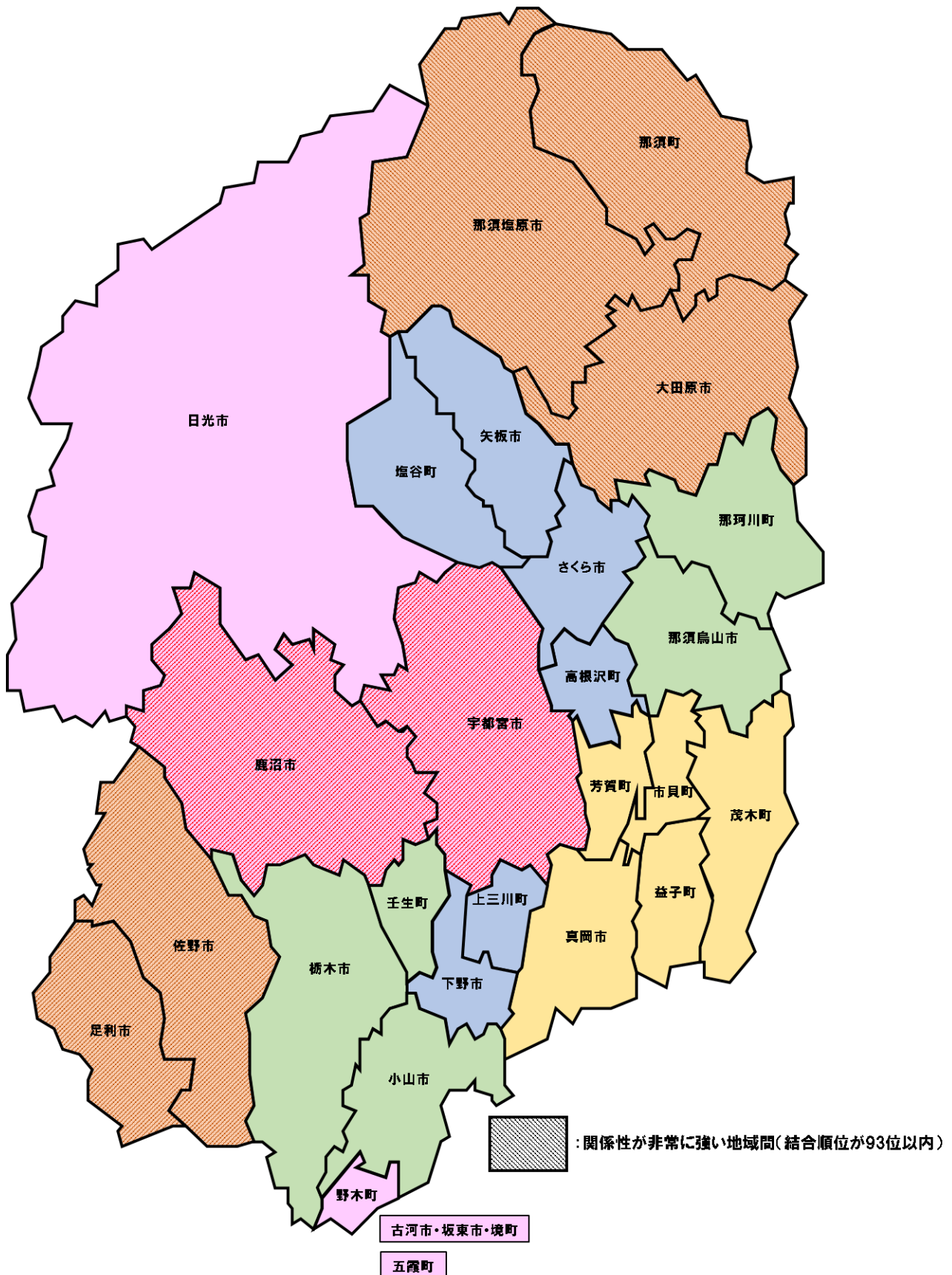
: 関係性が非常に強い (結合順位 : 1~93)  
 : 関係性が強い (結合順位 : 93~186)  
 : 関係性が弱い (結合順位 : 187~279)  
 : 関係性が非常に弱い (結合順位 : 280~373)



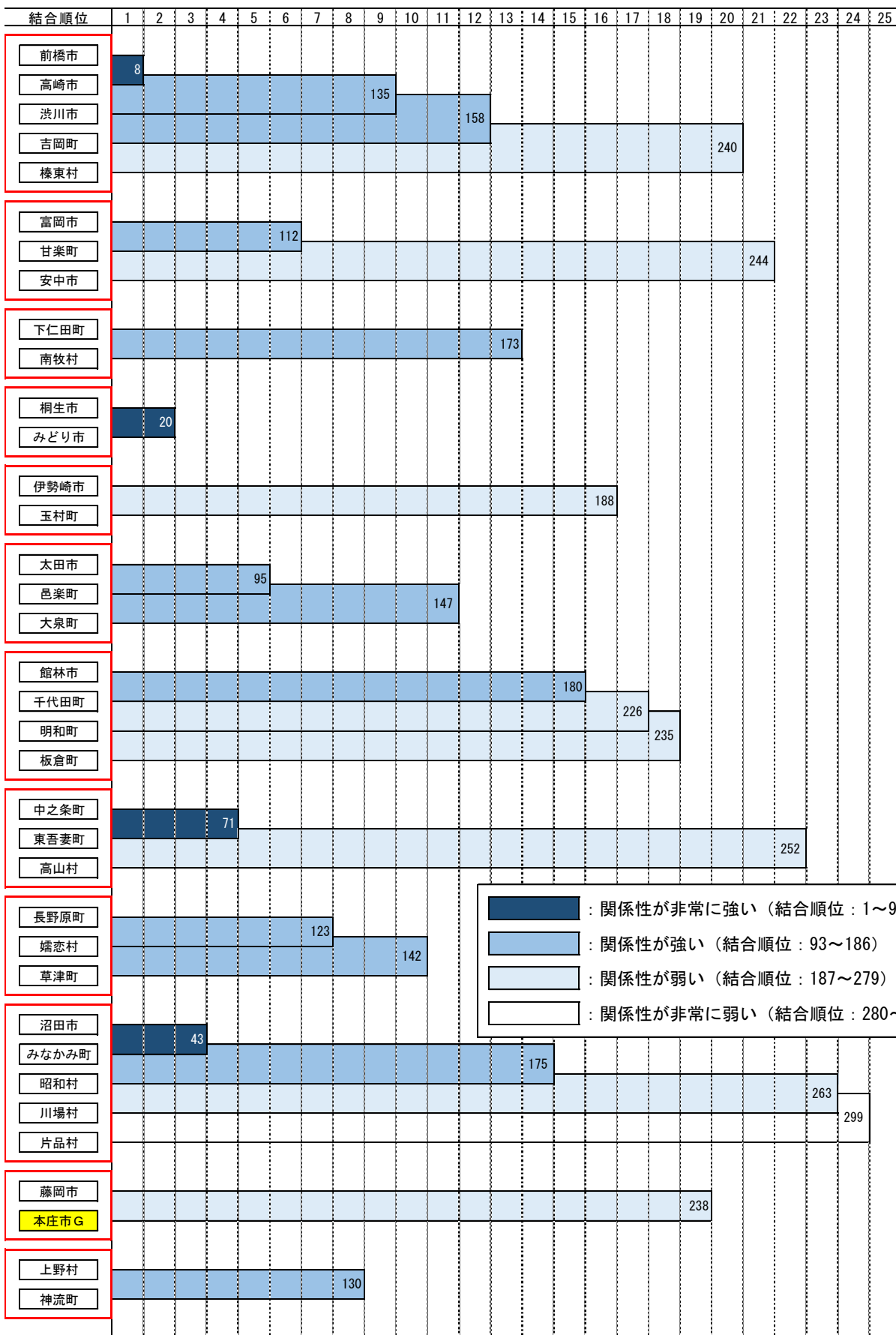


② 栃木県の交通圏

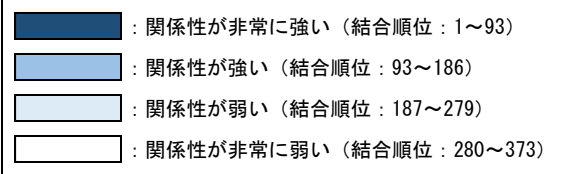




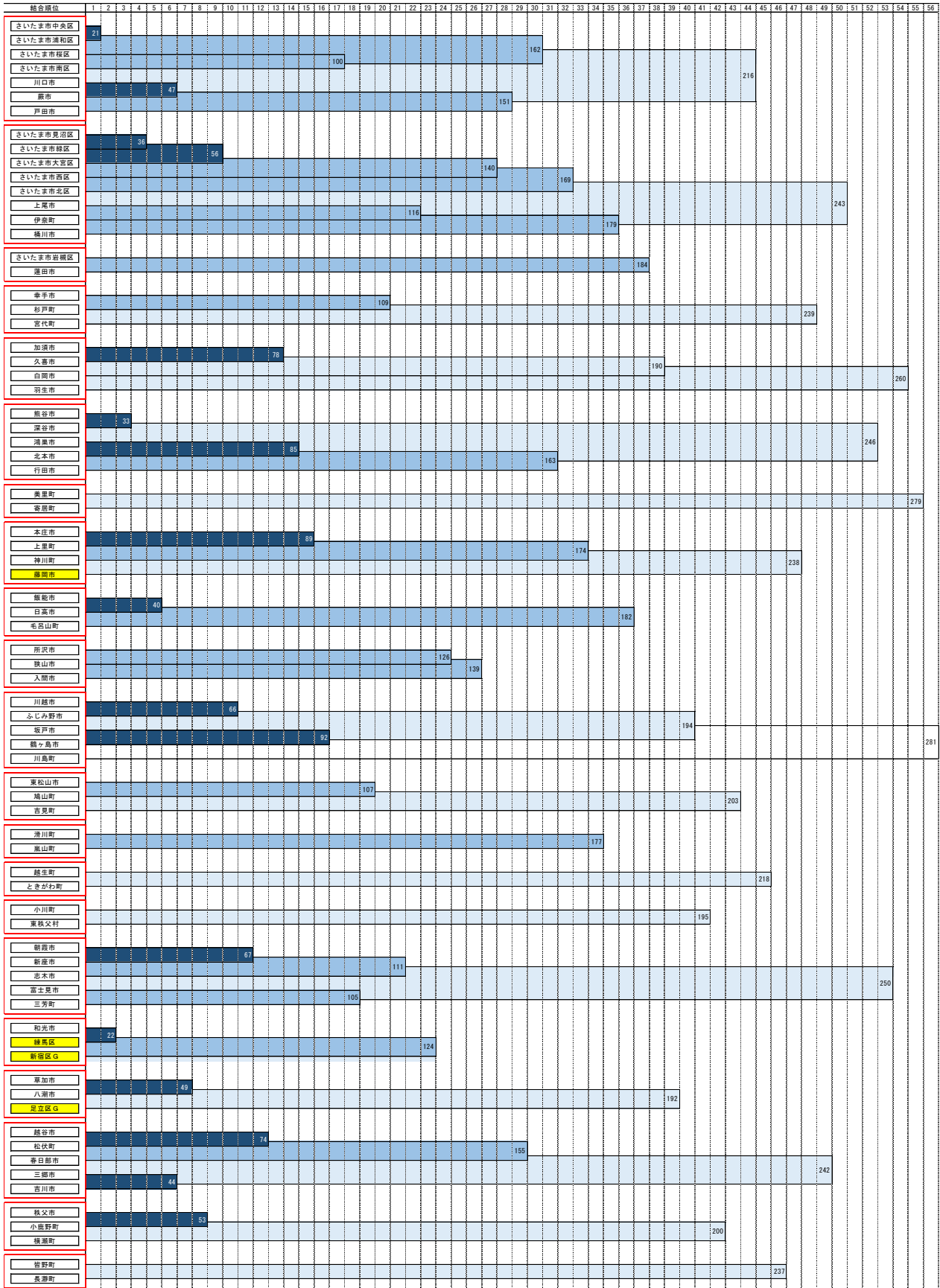
### ③ 群馬県の交通圏

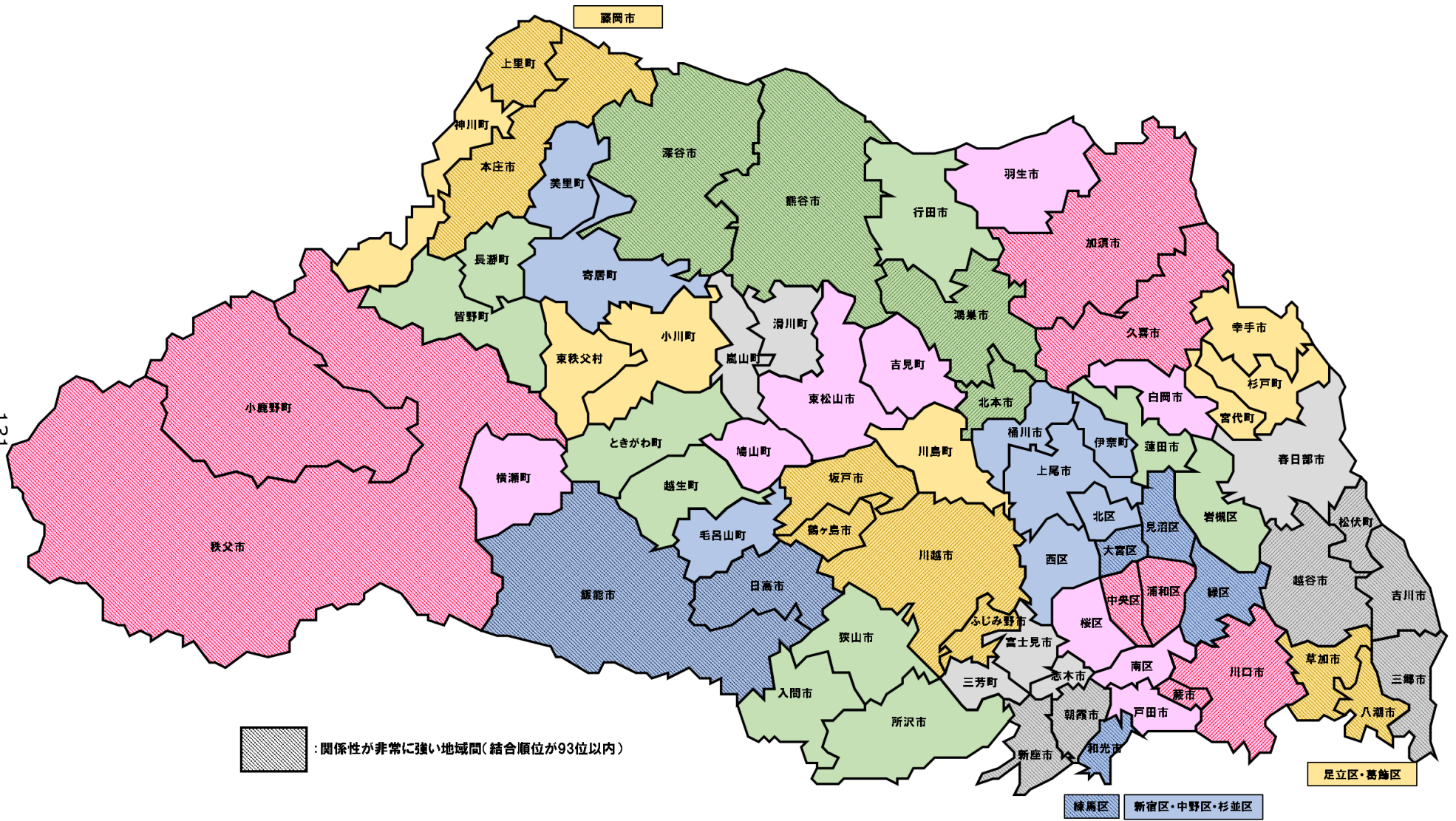




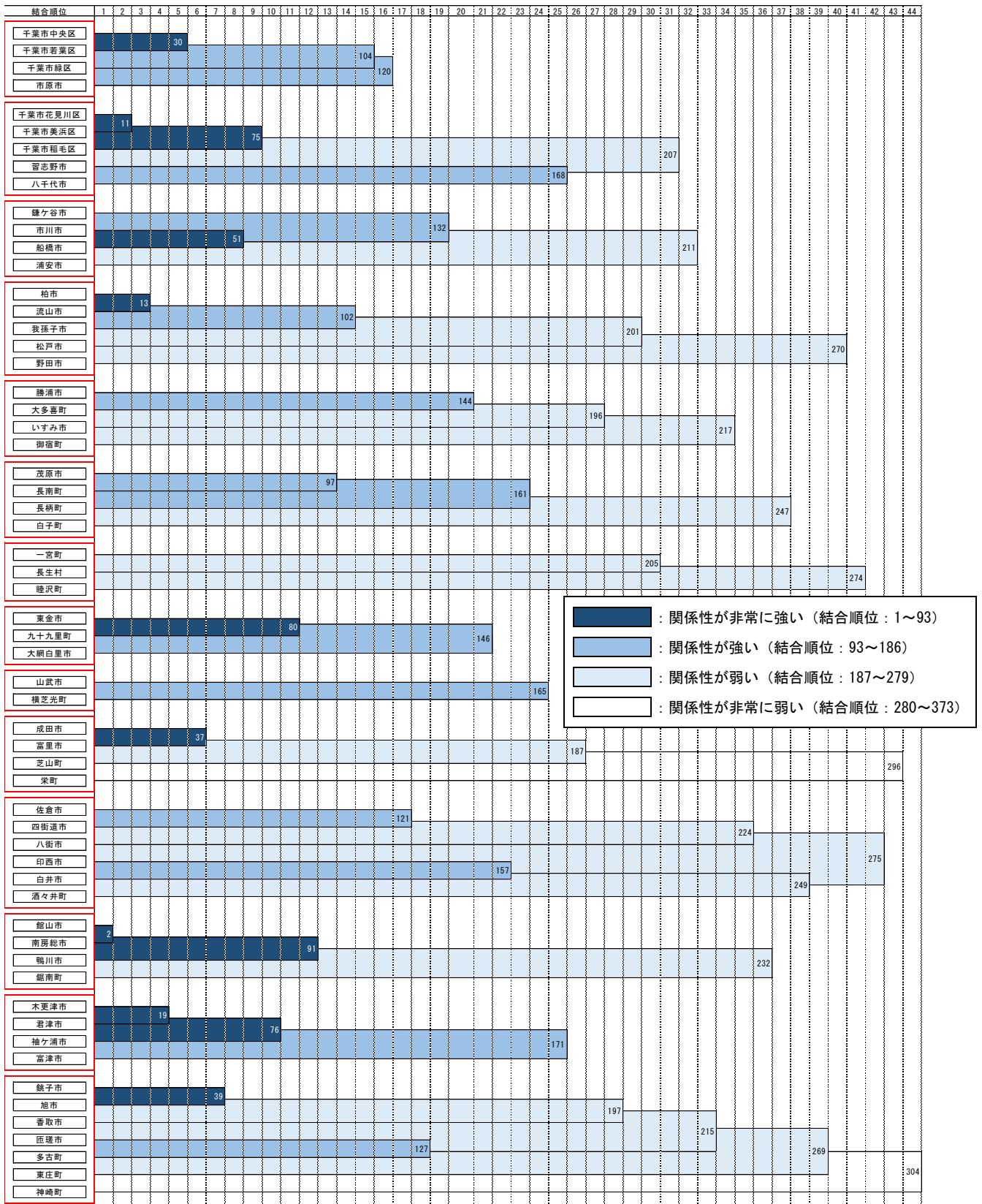


#### ④ 埼玉県の交通圏

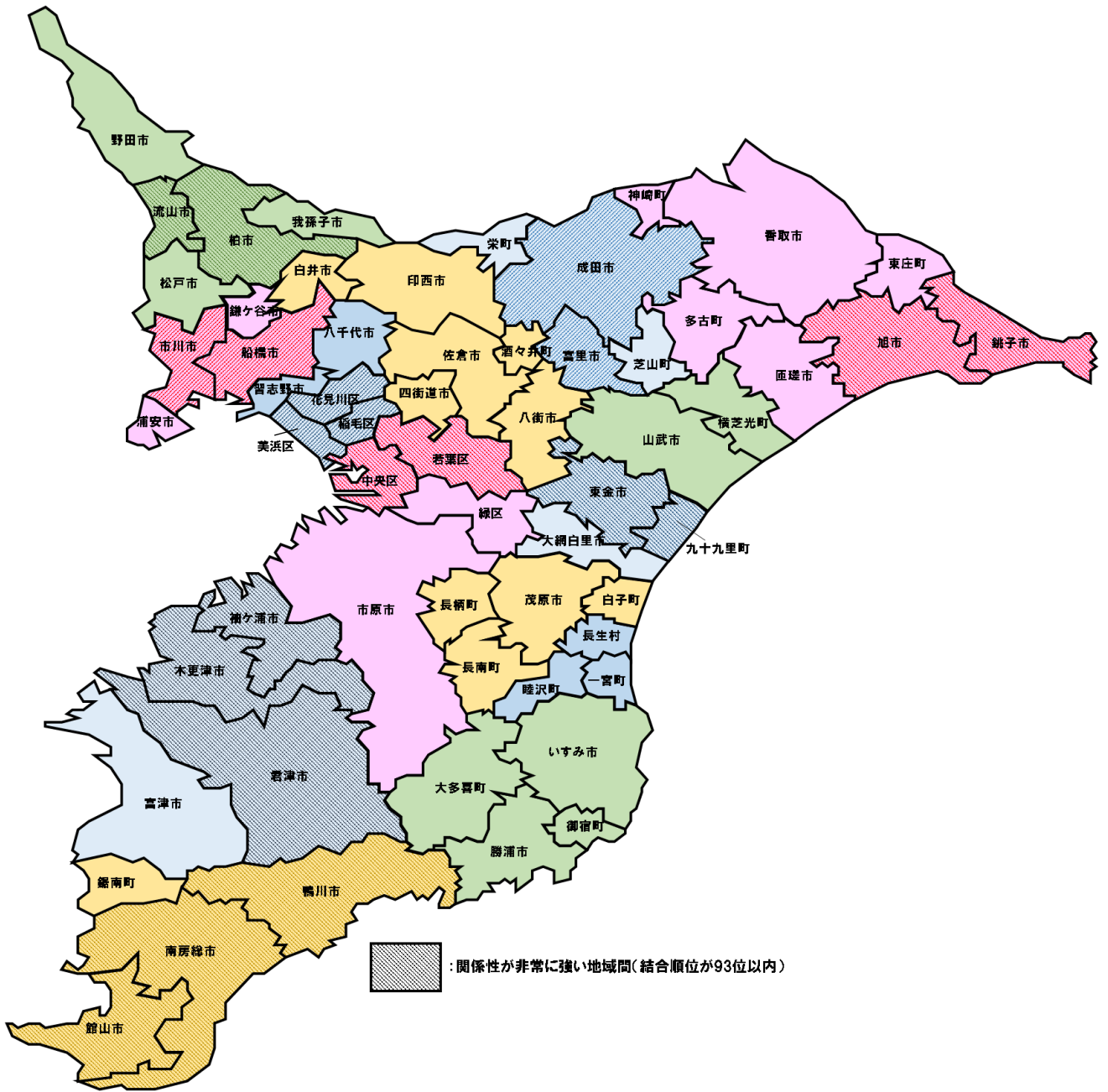




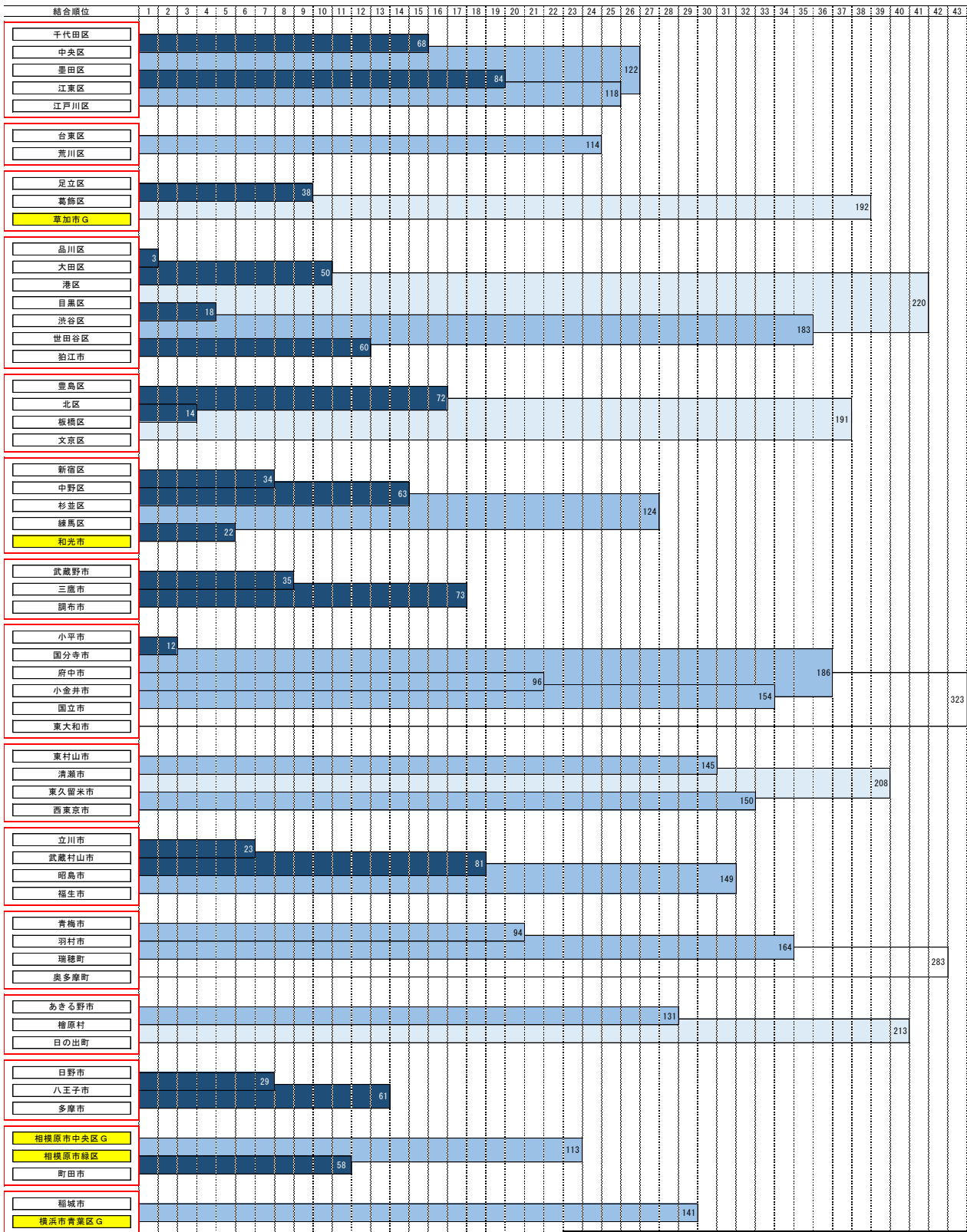
### ⑤ 千葉県の交通圏



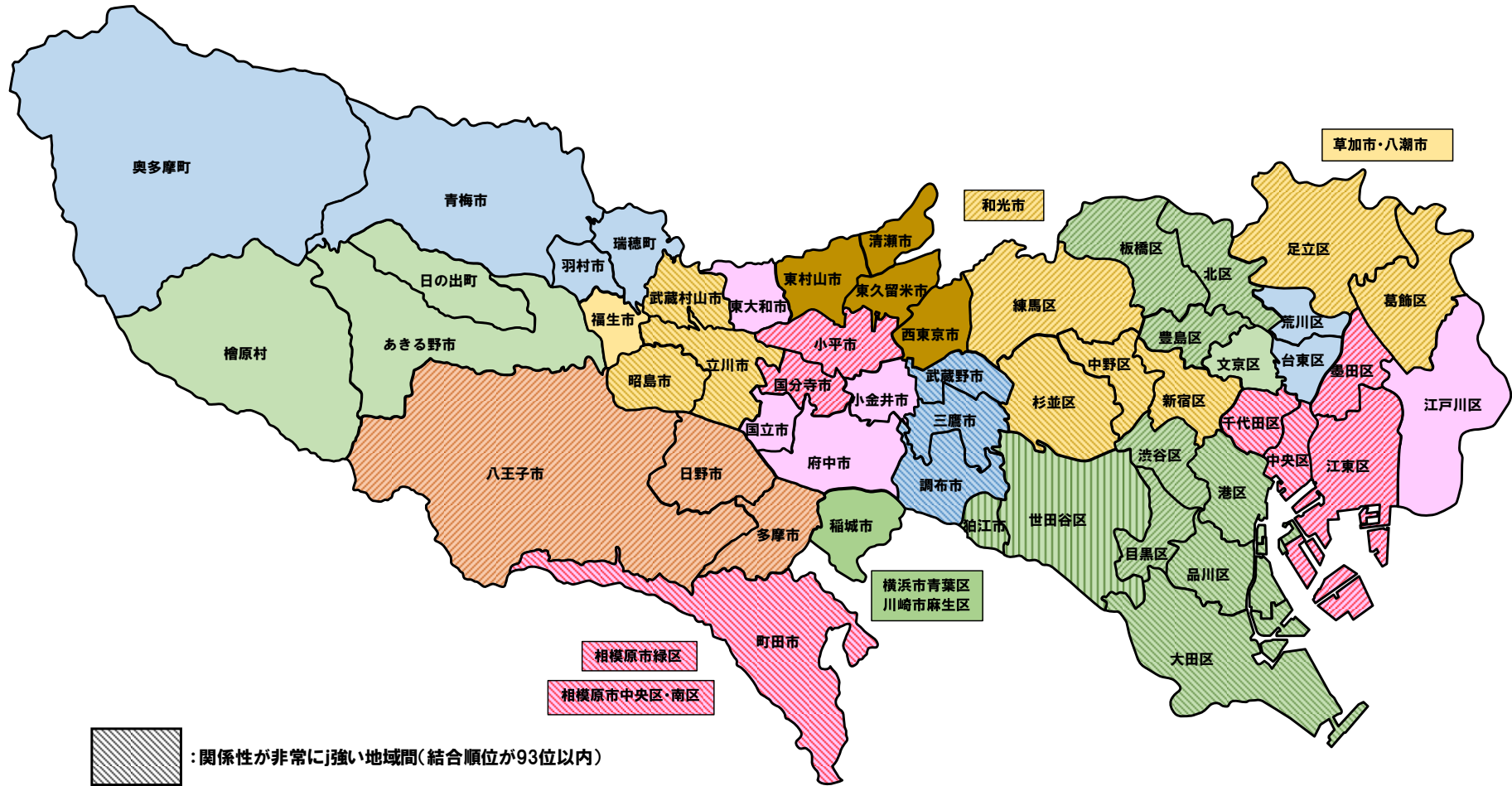




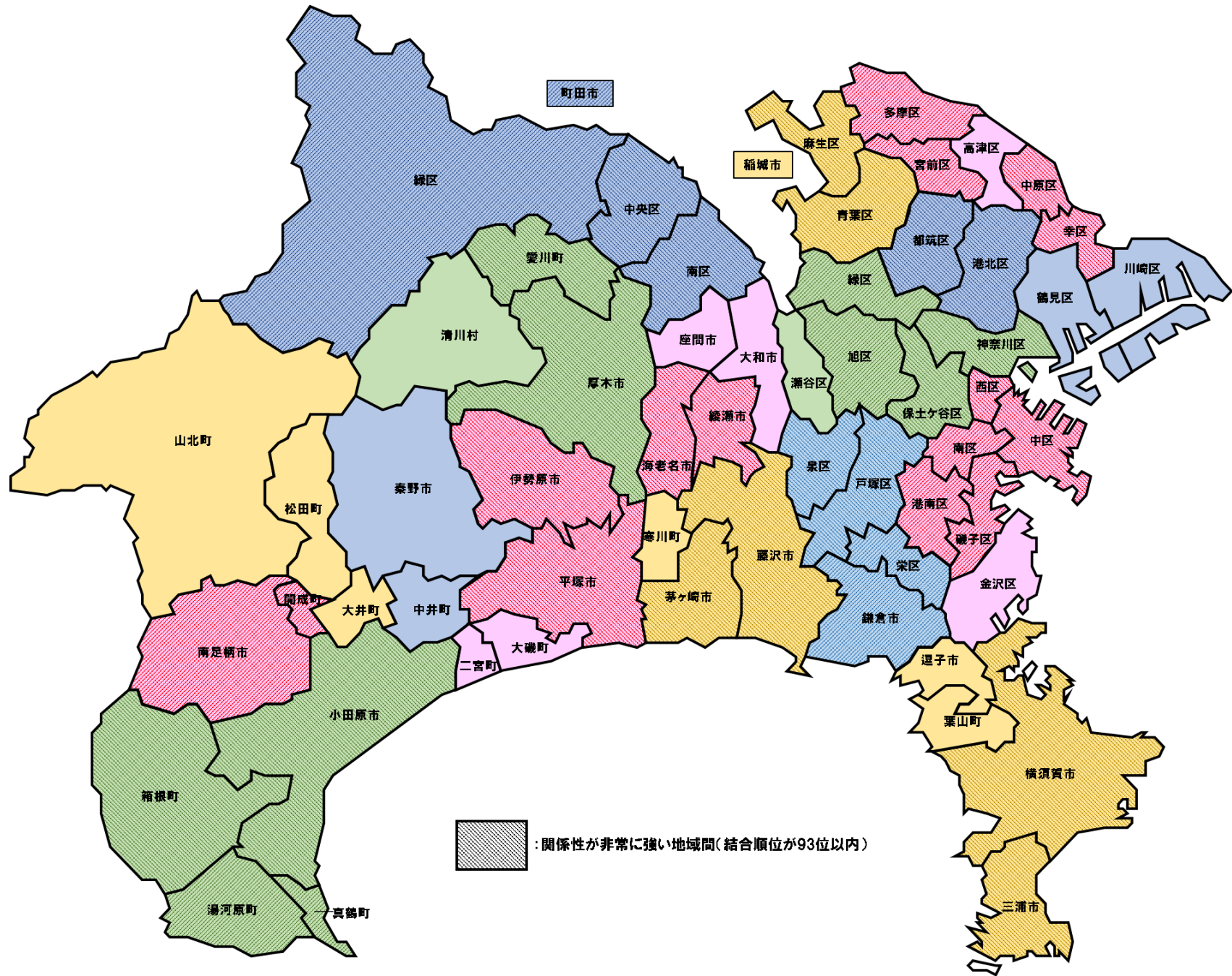
## ⑥ 東京都の交通圏



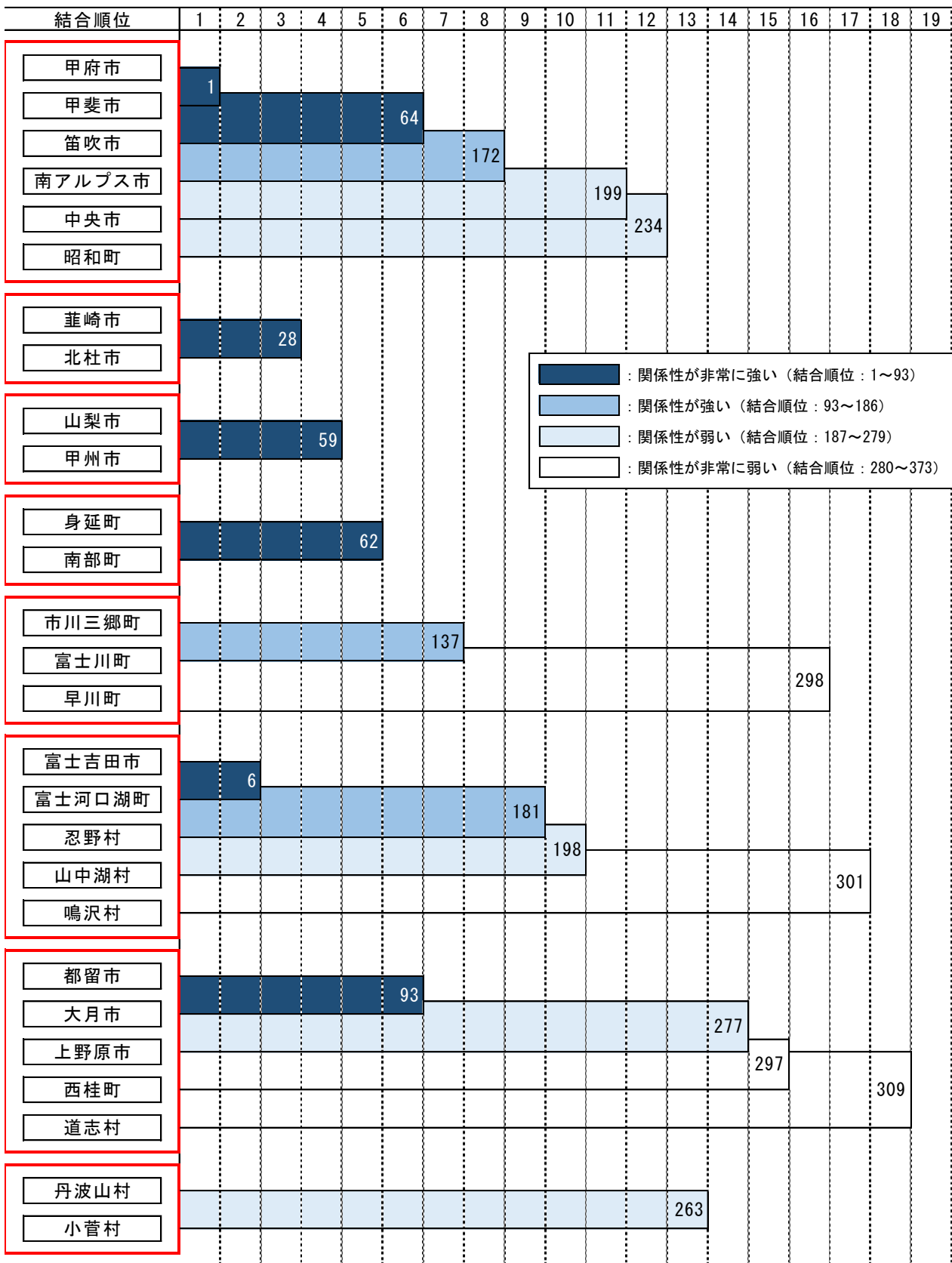
: 関係性が非常に強い (結合順位 : 1~93)  
 : 関係性が強い (結合順位 : 93~186)  
 : 関係性が弱い (結合順位 : 187~279)  
 : 関係性が非常に弱い (結合順位 : 280~373)







⑧ 山梨県の交通圏





### (3) 東京都市圏PT調査データを用いた階層的クラスター分析の算定結果

国勢調査データを用いた階層的クラスター分析では、最終的に東京都市圏内の全 616 ゾーンが 1 つのクラスターになるまで算定しているが、交通圏としては、各都県で単独の市区町村がなくなるまでの階層とし、その階層まででクラスター化された市区町村を 1 つの交通圏として設定した。

京都市圏PT調査データを用いた場合の、各都県別の交通圏については、次頁以下に示す。

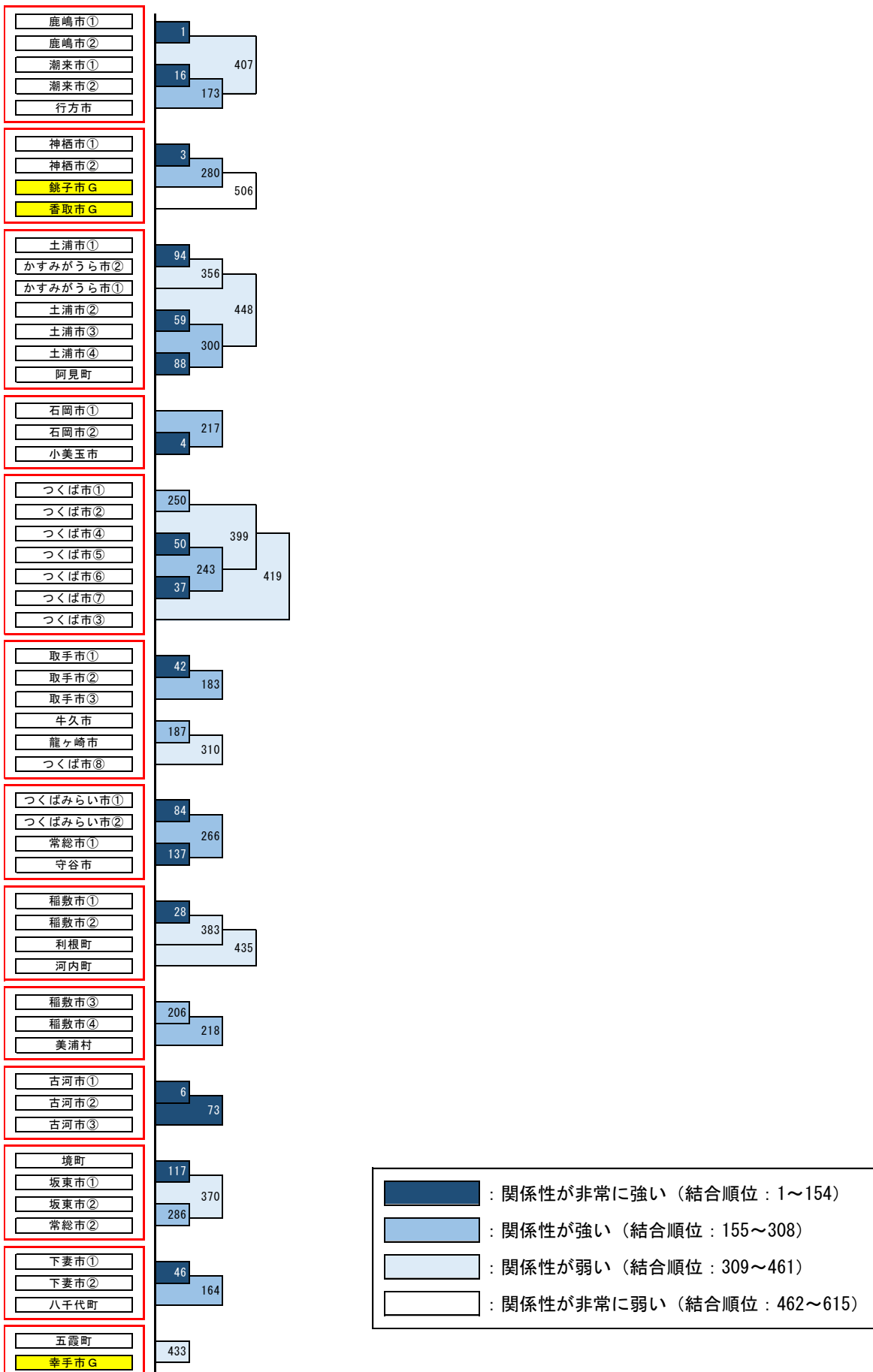
表 2-4 都県別設定交通圏数

都県名	交通圏数
茨城県南部	13 交通圏
埼玉県	28 交通圏
千葉県	15 交通圏
東京都	27 交通圏
神奈川県	13 交通圏
合計	93 交通圏

注) 都県間を跨ぐ交通圏が 3 つあるため合計は一致しない。



① 茨城県南部





幸手市・杉戸町・宮代町

- 142 -

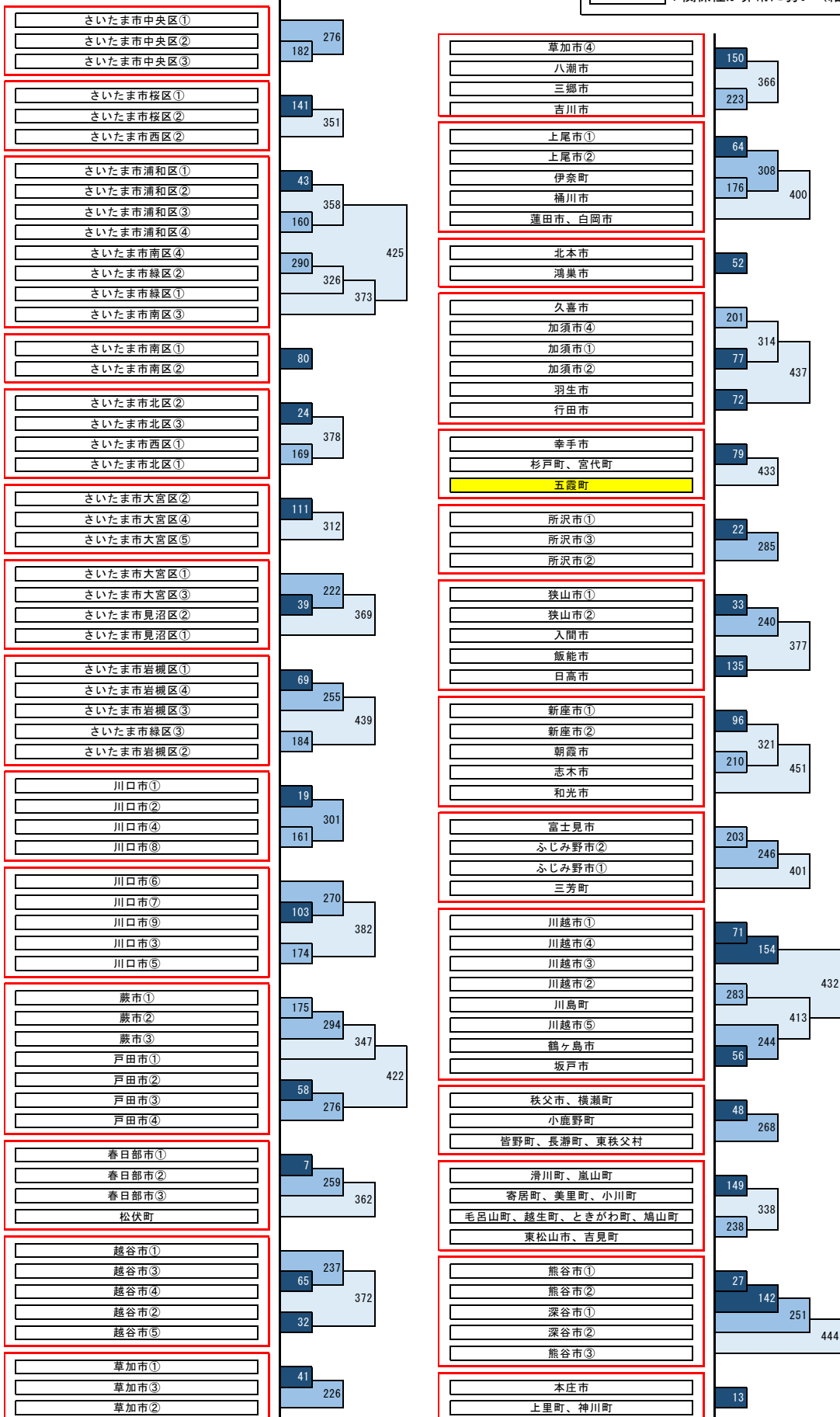
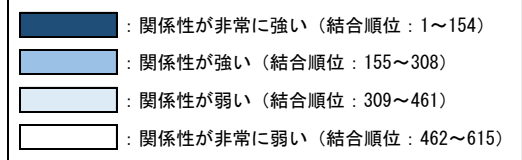
銚子市・旭市・東庄町

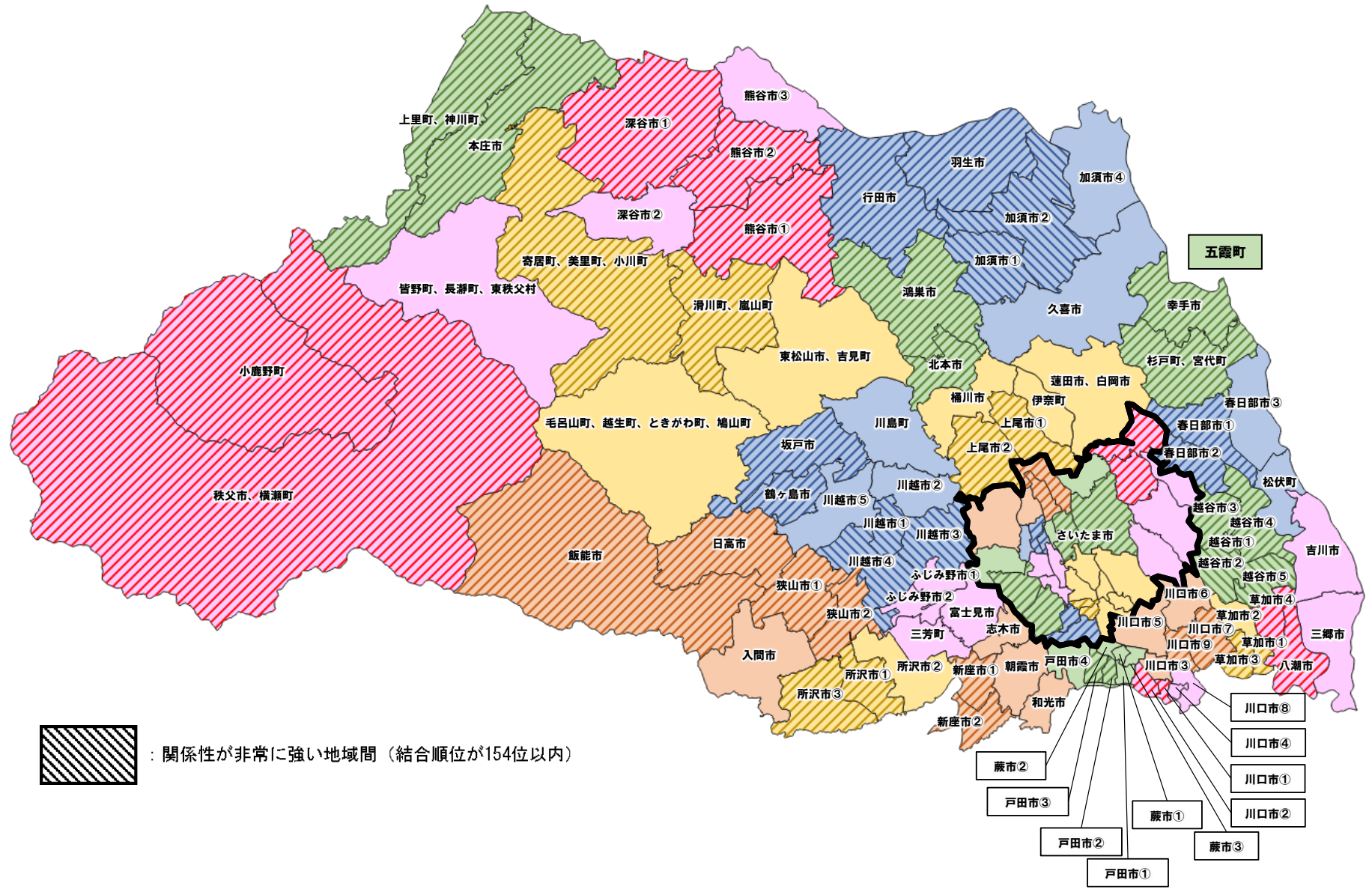
成田市③・香取市①②・神崎町・多古町

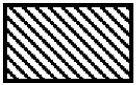


: 関係性が非常に強い地域間 (結合順位が154位以内)

## ② 埼玉県

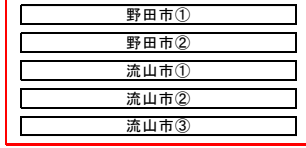
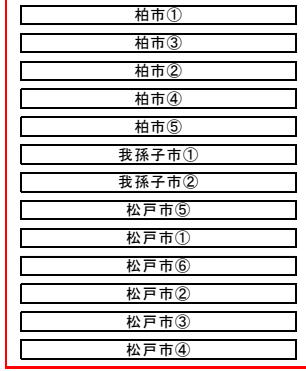
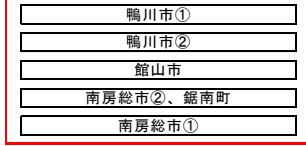
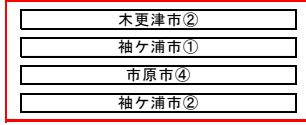
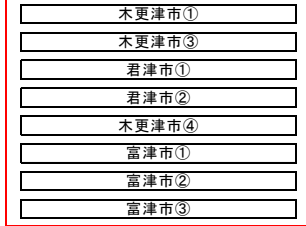
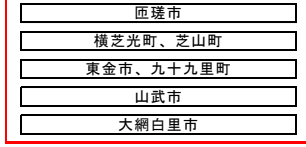
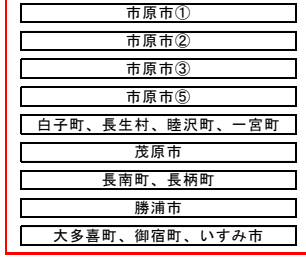
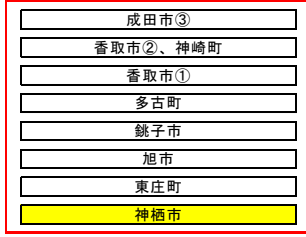
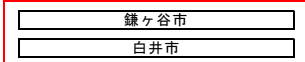
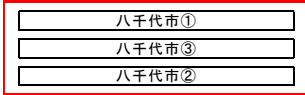
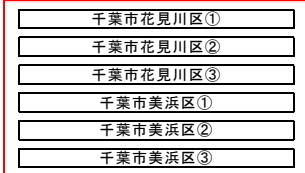
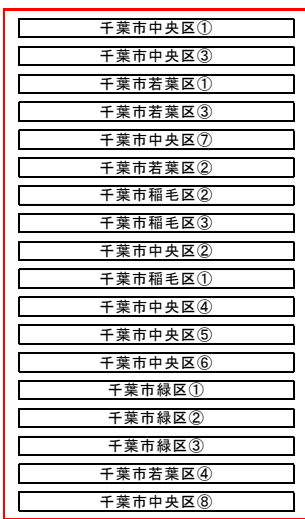
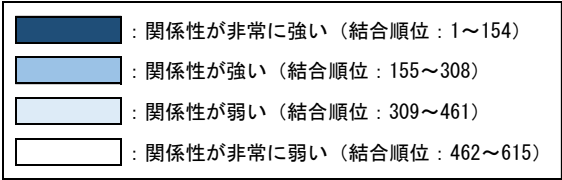


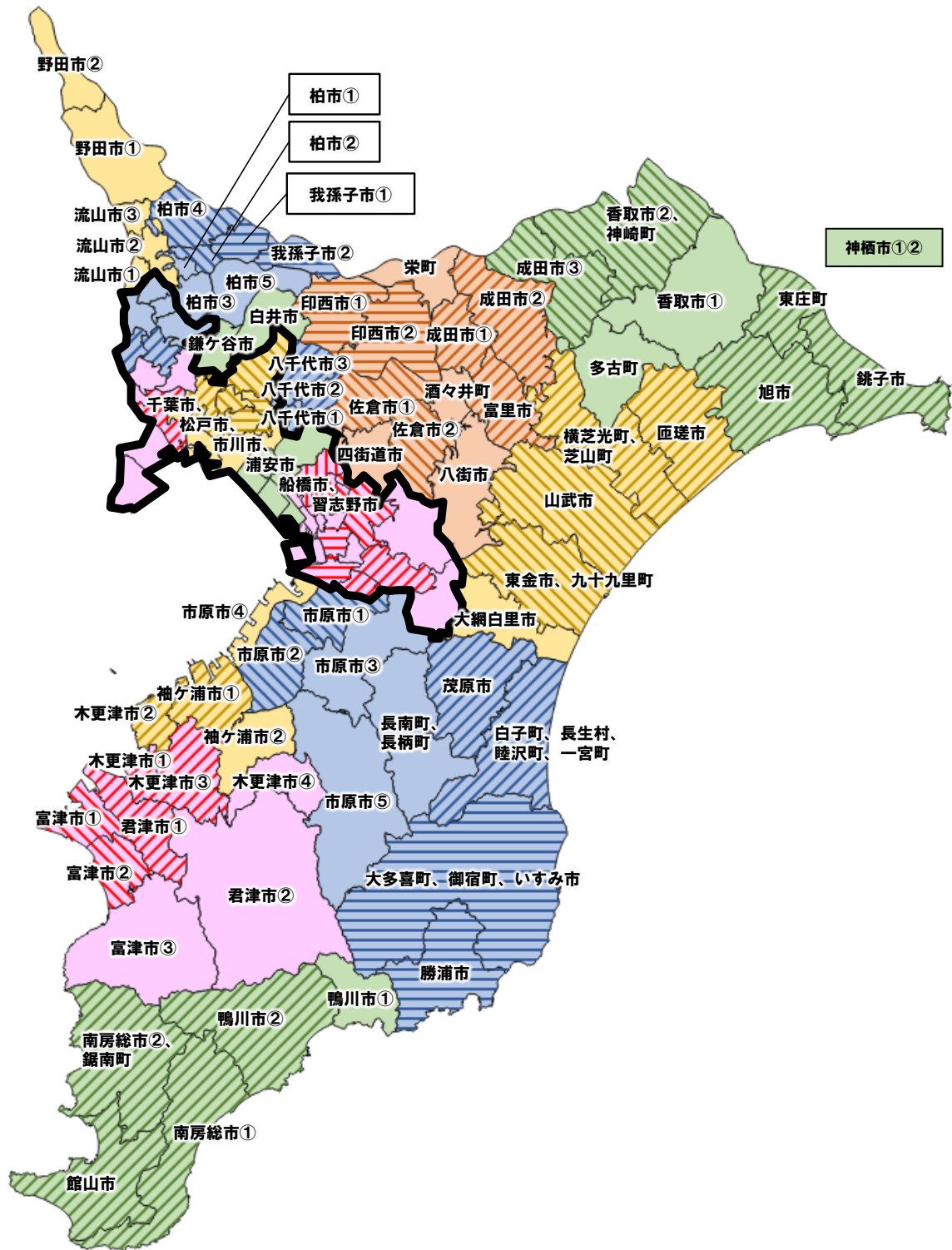




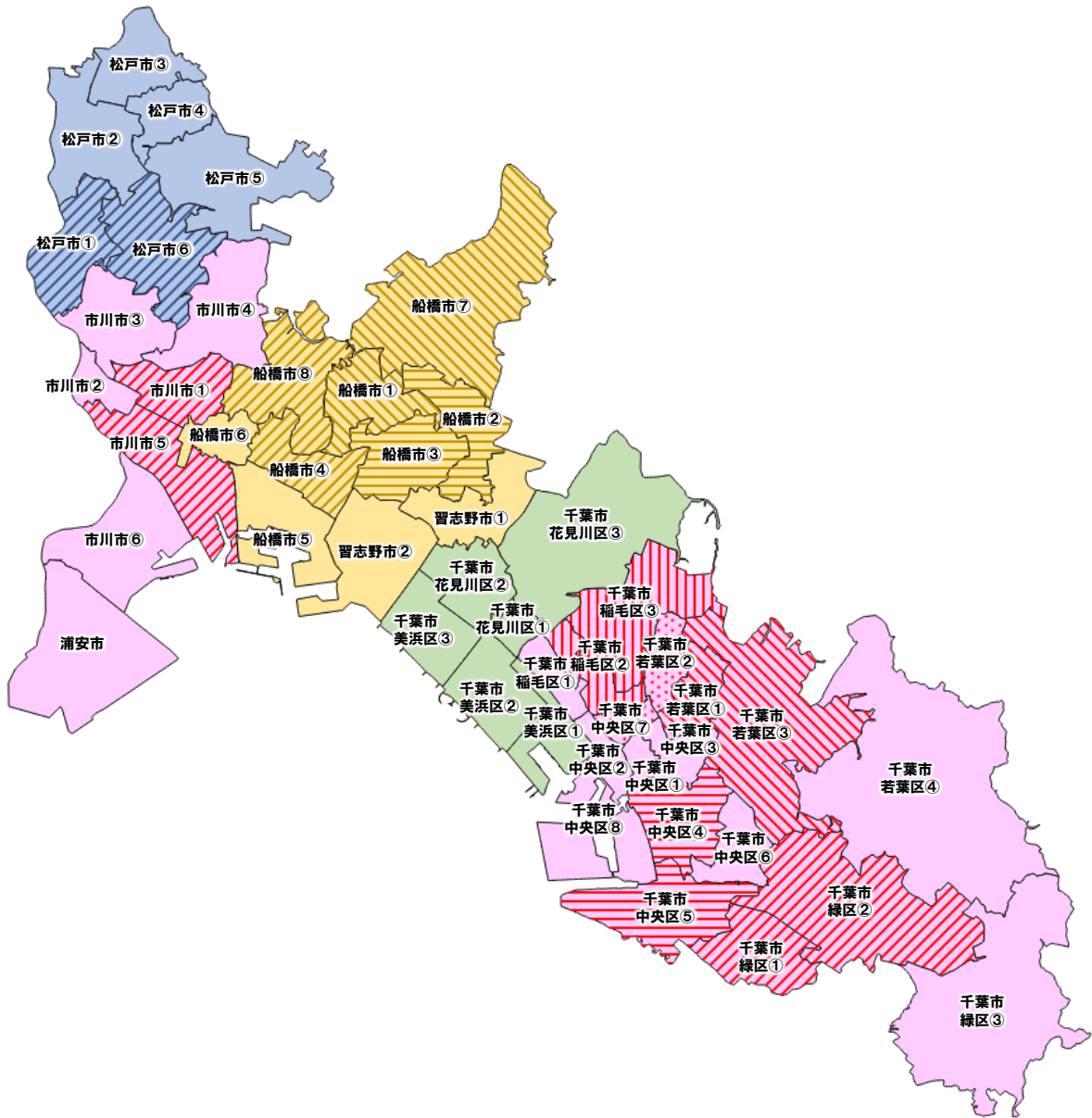
: 関係性が非常に強い地域間 (結合順位が154位以内)

③ 千葉県



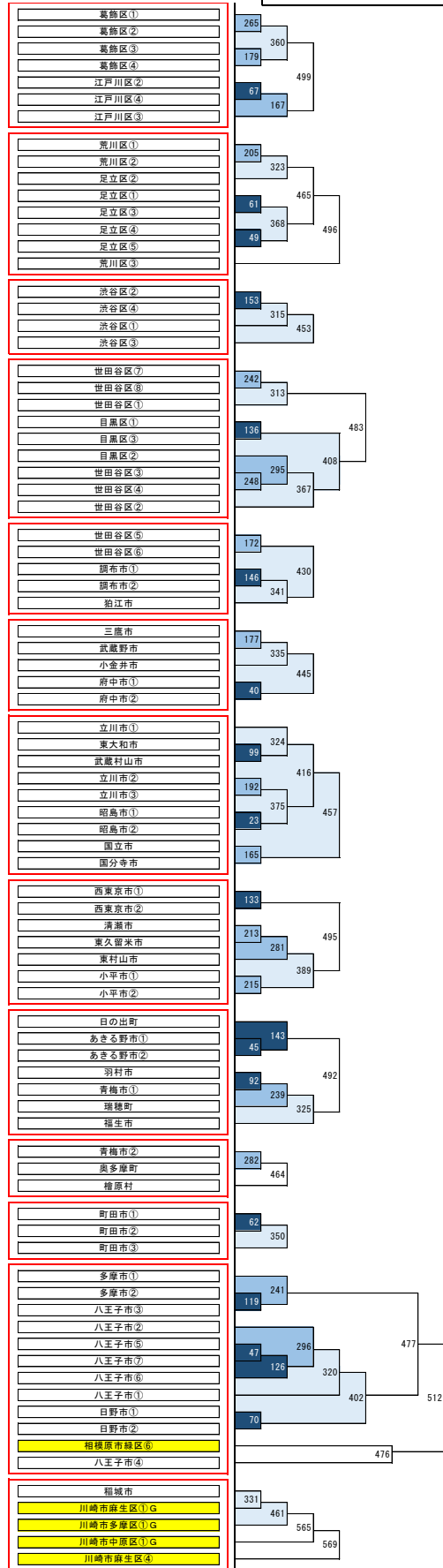
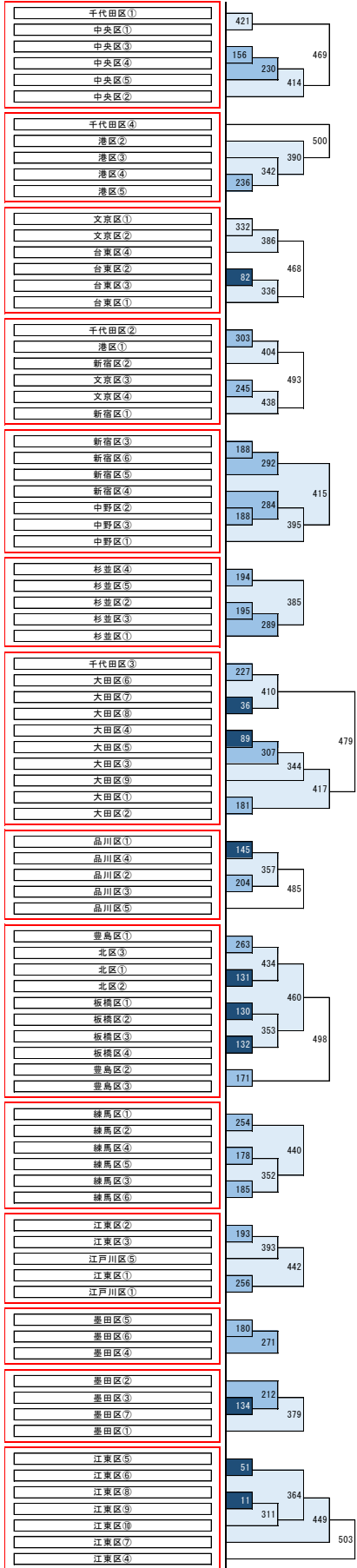
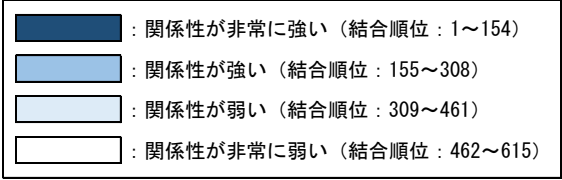


: 関係性が非常に強い地域間 (結合順位が154位以内)

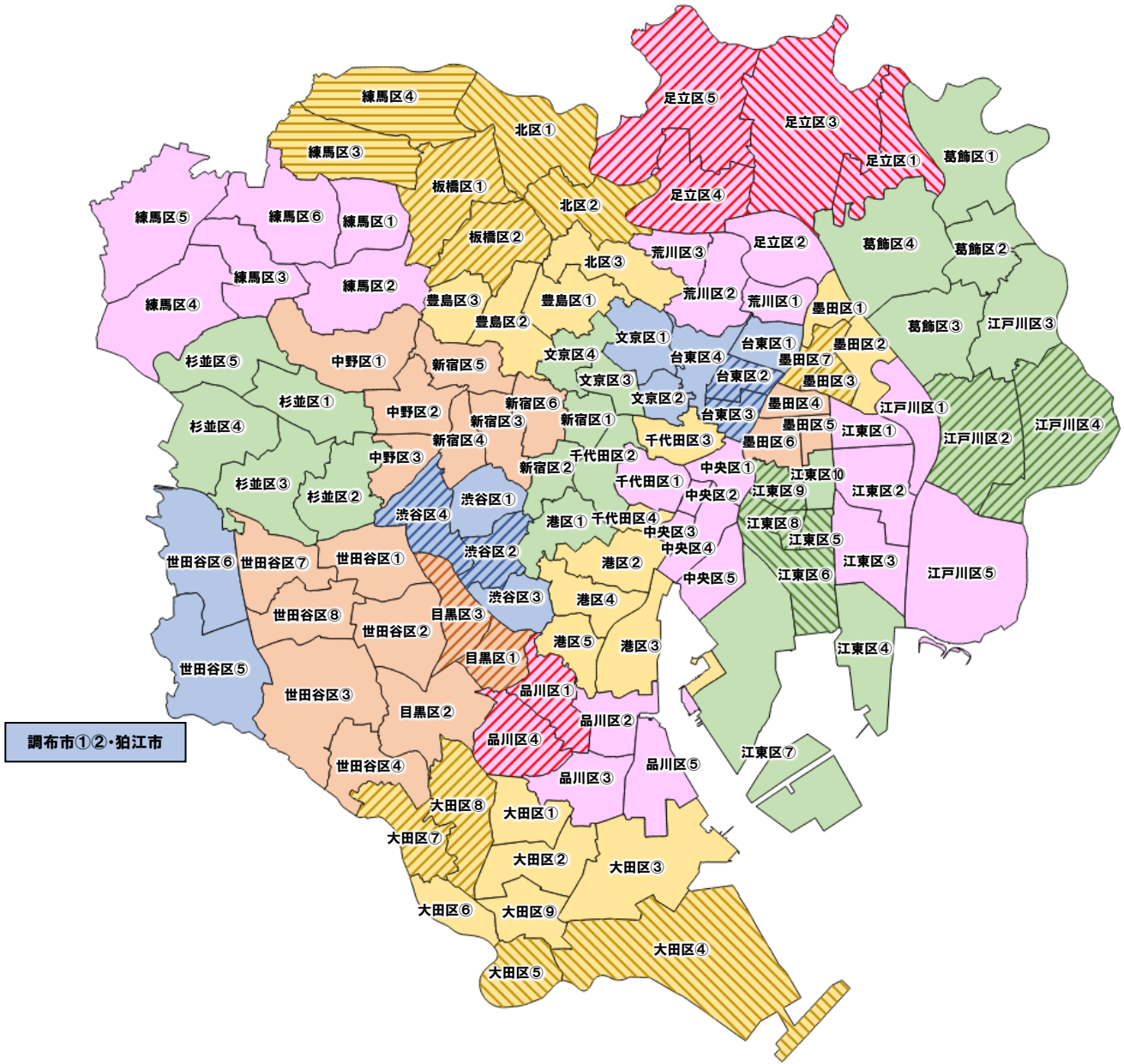




### ③ 東京都





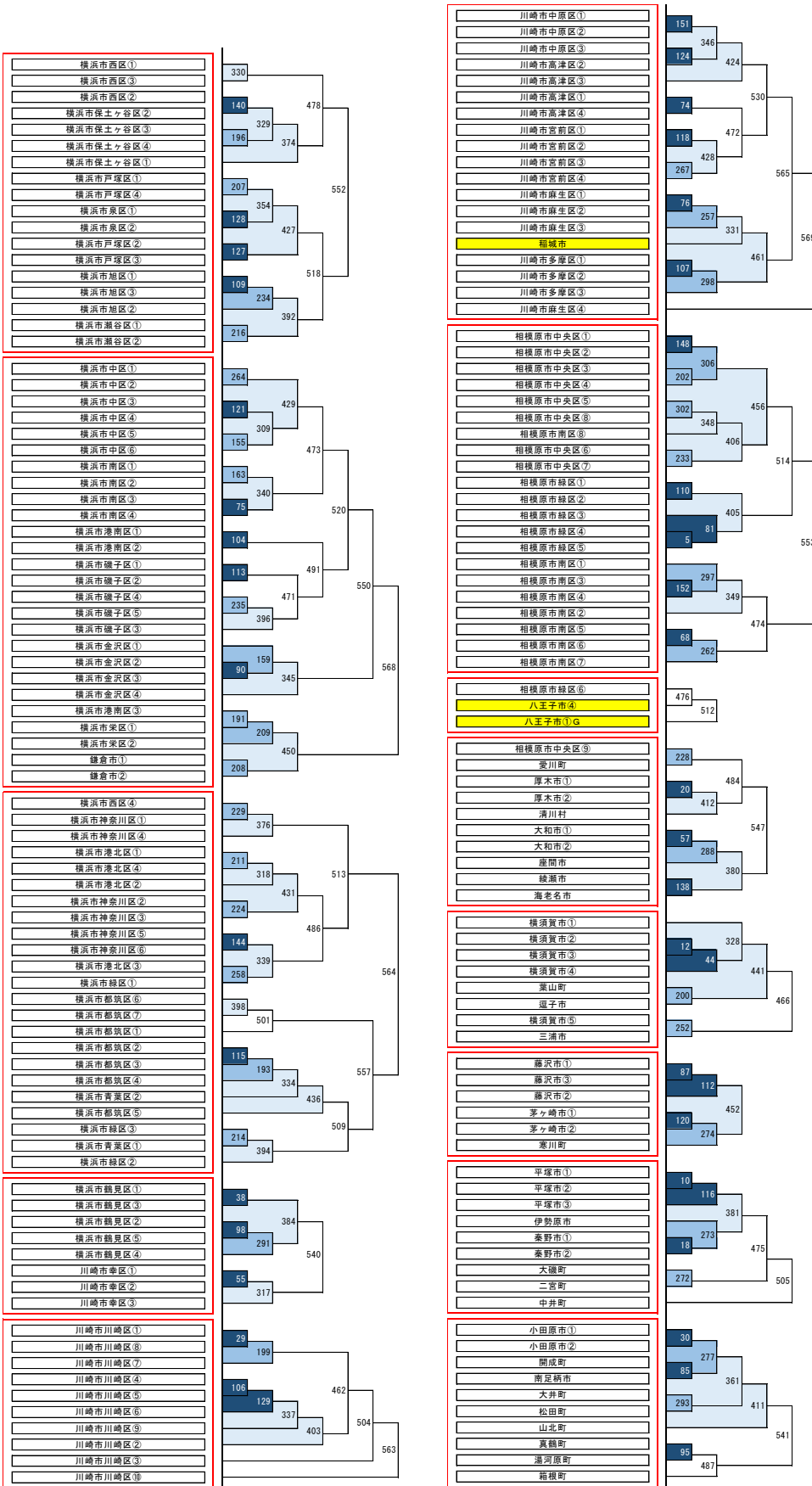
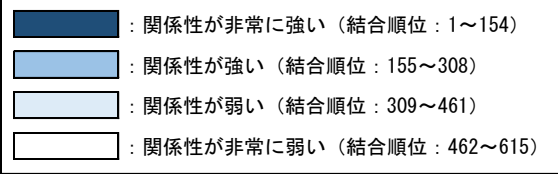


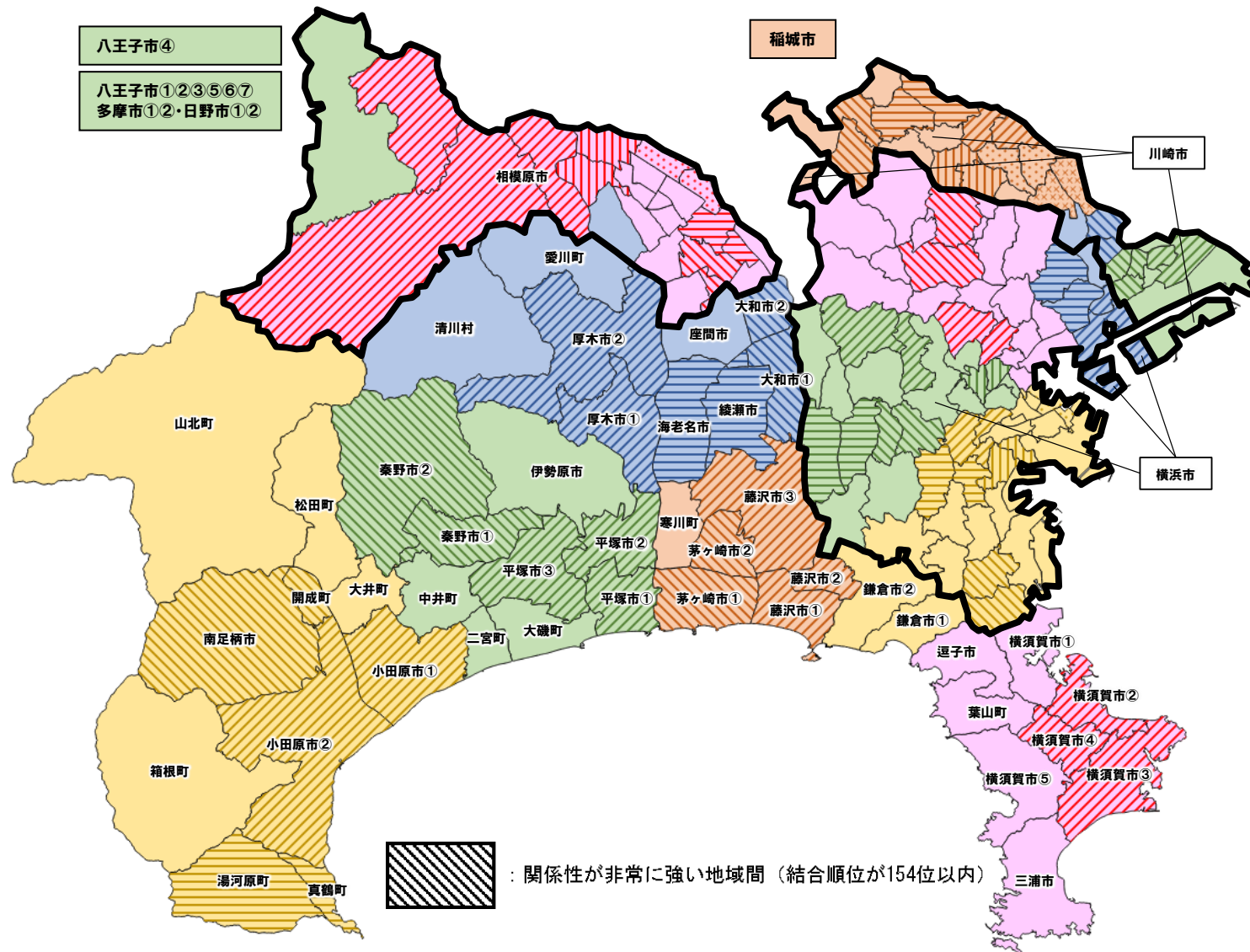
調布市①②・狛江市

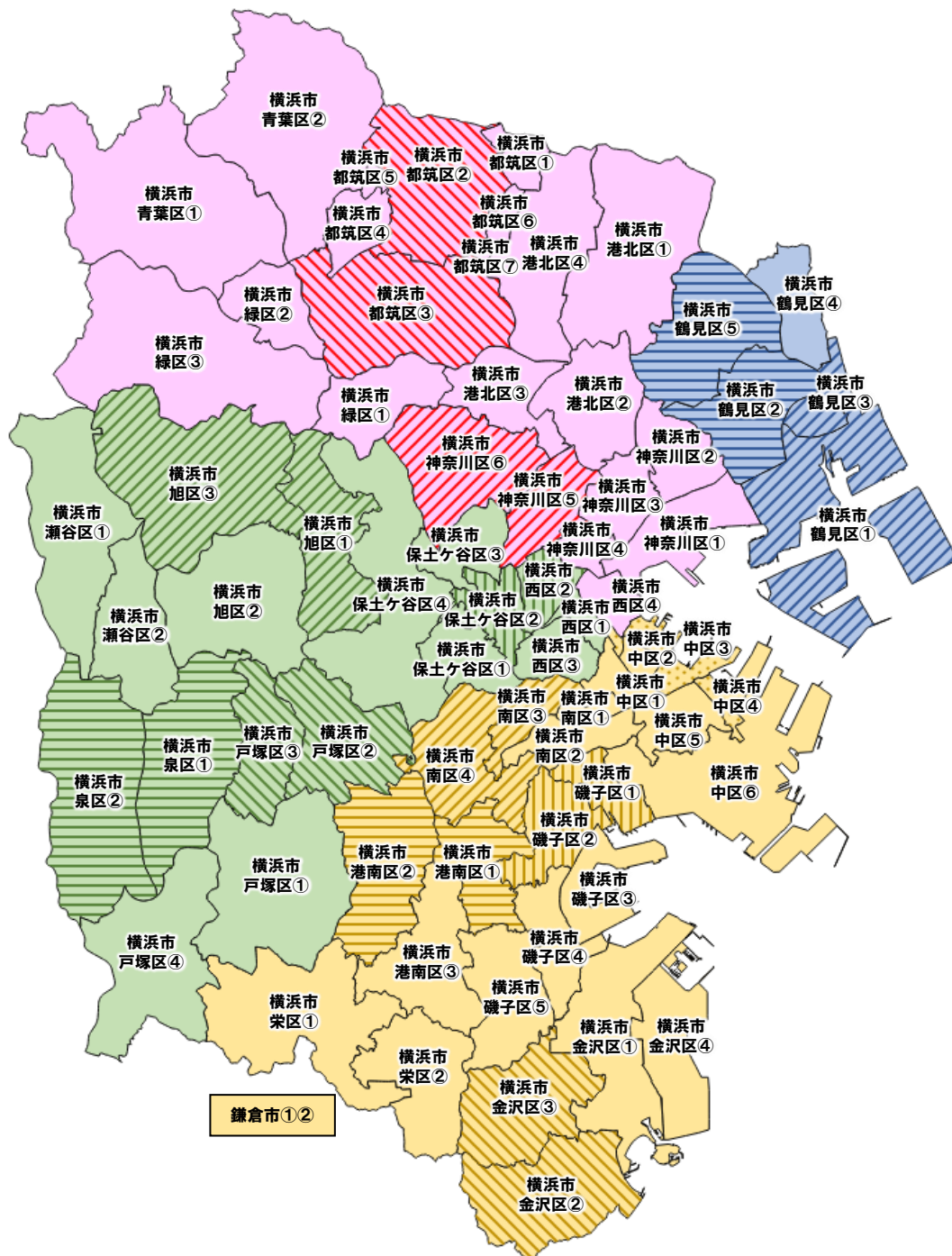



: 関係性が非常に強い地域間（結合順位が154位以内）

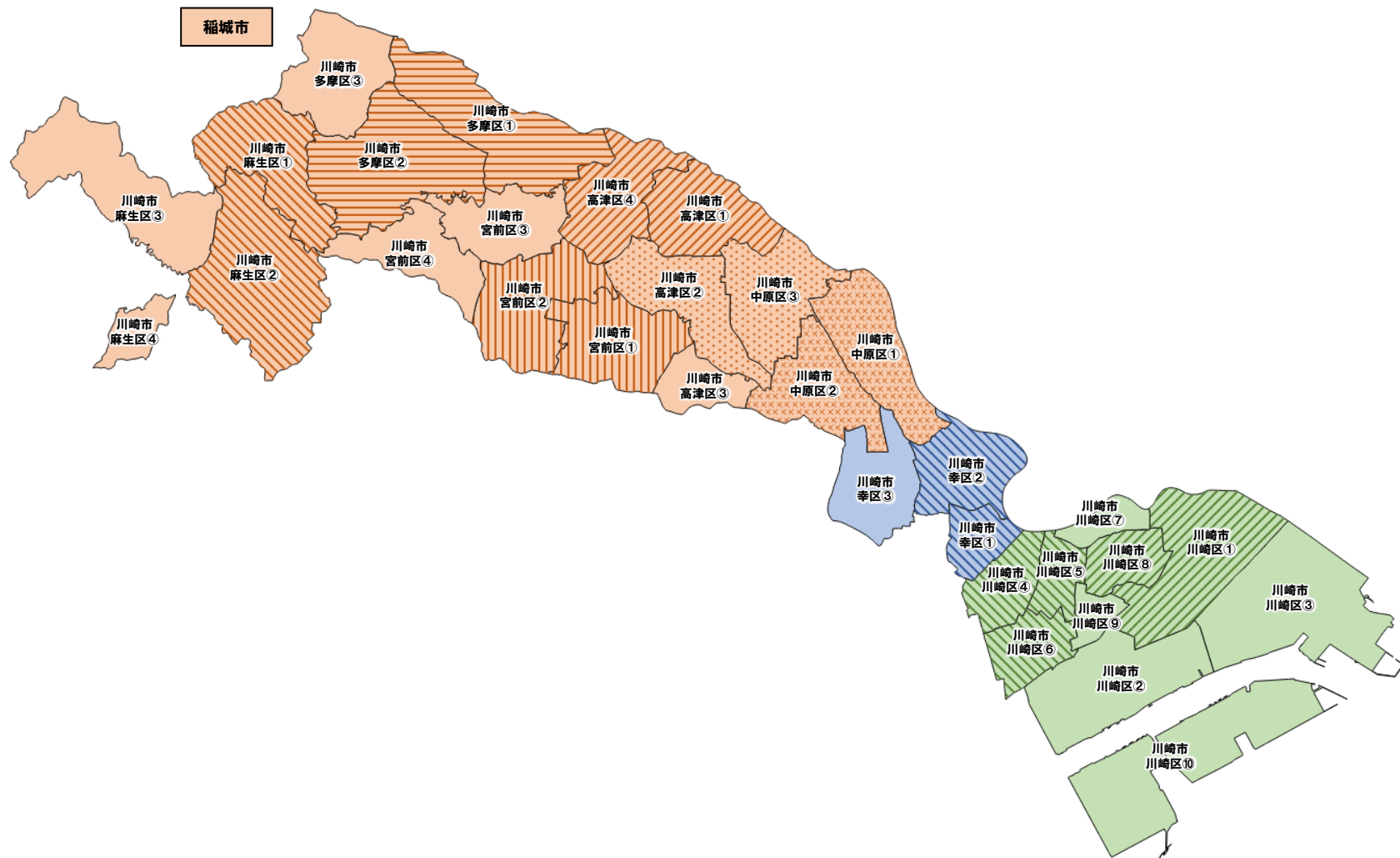
④ 神奈川県








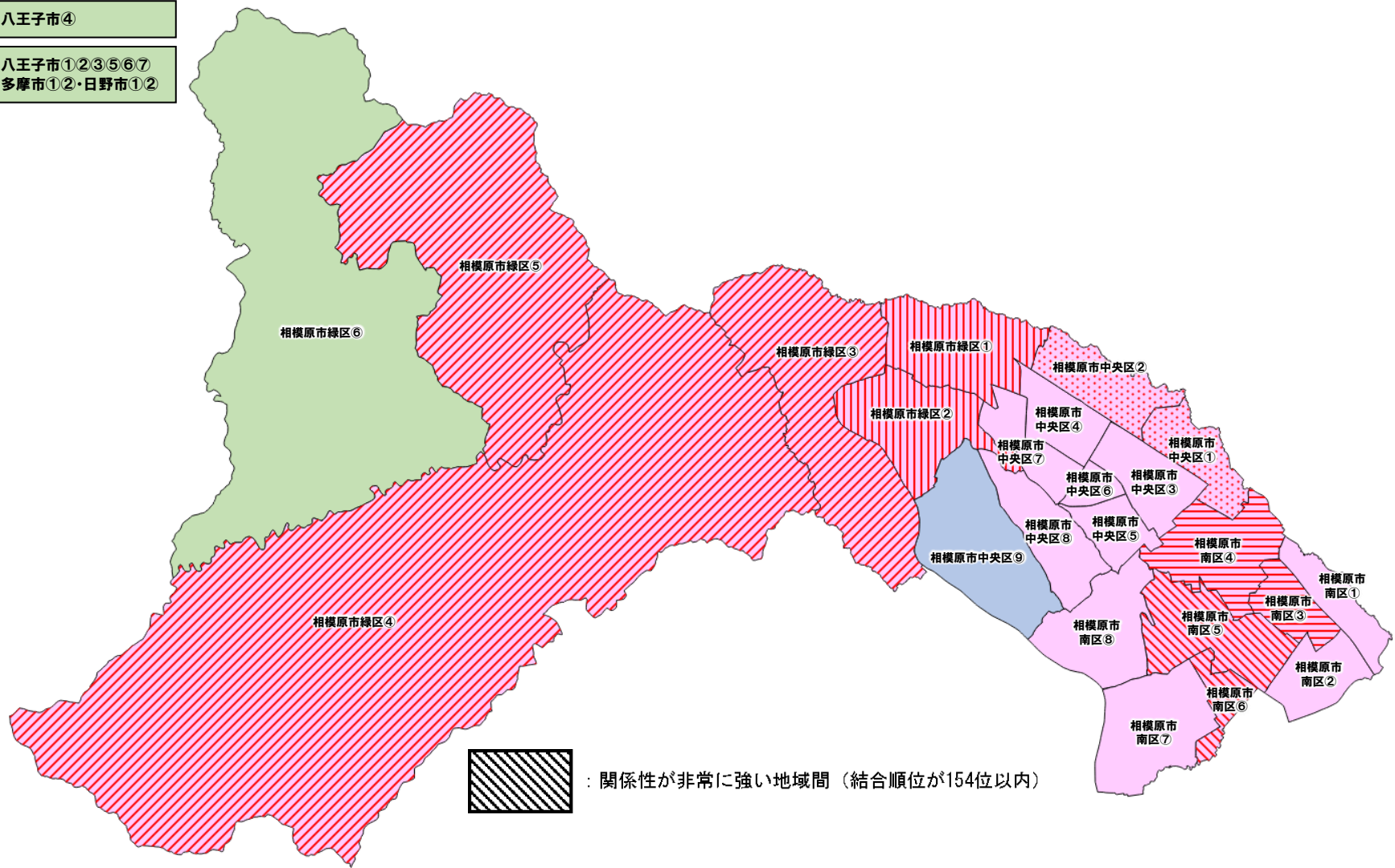
 : 関係性が非常に強い地域間 (結合順位が154位以内)



 : 関係性が非常に強い地域間 (結合順位が154位以内)

八王子市④

八王子市①②③⑤⑥⑦  
多摩市①②・日野市①②





(4) 国勢調査データと東京都市圏P T調査データそれぞれによる分析結果の比較

国勢調査を用いて設定された交通圏と東京都市圏P T調査を用いて設定された交通圏とでは、最終的に示される交通圏に次のような相違が出てくる。

- ・東京都市圏P T調査を用いた方が国勢調査を用いたものと比べ、ゾーンが小さいため、交通圏は細かく分割されている。
- ・全体的には同様の地域間が結合するが、一部で異なる結合となっており、ゾーン数が多い東京都、神奈川県に特にその傾向が強く見られる。
- ・国勢調査を用いた方では都県間での結合が多くみられるが、P T調査を用いた方では、近距離移動が多い私事流動を考慮しているためか、都県間の結合は少ない。

なお、設定された交通圏について、それぞれを構成する市区町村の相違を整理すると以下のとおり。

① 茨城県南部

茨城県南部では、国勢調査ベースでの交通圏がP T調査ベースではさらに分割されている傾向にある。

国勢調査ベース	東京P Tベース
土浦市・つくば市・かすみがうら市・牛久市・阿見町	土浦市・かすみがうら市・阿見町 つくば市①②③④⑤⑥⑦
取手市・守谷市・つくばみらい市・常総市	取手市・牛久市・つくば市⑧・龍ヶ崎市
龍ヶ崎市・利根町	つくばみらい市・守谷市・常総市①
稲敷市・美浦村・河内町	稲敷市①②・利根町・河内町 稲敷市③④・美浦村
古河市・五霞町・境町・坂東市・(野木町)	古河市 坂東市・境町・常総市② 五霞町・幸手市・杉戸町・宮代町
下妻市・八千代町	下妻市・八千代町
石岡市・小美玉市・(笠間市)・(城里町)	石岡市・小美玉市
鹿嶋市・行方市・潮来市・神栖市・(鉾田市)	鹿嶋市・潮来市・行方市 成田市③・香取市・神崎町・多古町・銚子市・旭市・東庄町・神栖市

( ) は東京都市圏P T調査県外の市町村

■ は、他都県の市区町村

\_\_\_\_\_ は相違がみられる市町村

② 埼玉県

埼玉県では、国勢調査ベースでの交通圏がPT調査ベースでさらに分割されているとともに、国勢調査ベースでは他の交通圏に属する市町村がPT調査ベースで同一の交通圏となるケースが全般的に見受けられる。

■ 埼玉県

国勢調査ベース	東京PTベース
さいたま市中央区・さいたま市浦和区・さいたま市桜区・さいたま市南区・川口市・蕨市・戸田市	さいたま市中央区
	さいたま市桜区
	さいたま市浦和区・さいたま市南区③④・さいたま市緑区①②
	さいたま市南区①②
	川口市①②④⑧
	川口市③⑤⑥⑦⑨
	蕨市・戸田市
さいたま市大宮区・さいたま市見沼区・さいたま市緑区・さいたま市西区・さいたま市北区・上尾市・伊奈町・桶川市	さいたま市北区・さいたま市西区
	さいたま市大宮区②④⑤
	さいたま市大宮区①③・さいたま市見沼区
	上尾市・伊奈町・桶川市・蓮田市・白岡市
さいたま市岩槻区・蓮田市	さいたま市岩槻区・さいたま市緑区③
北本市・鴻巣市・行田市・熊谷市・深谷市	北本市・鴻巣市
	熊谷市・深谷市
和光市・練馬区・新宿区・中野区・杉並区	新座市・朝霞市・志木市・和光市
朝霞市・新座市・志木市・富士見市・三芳町	
川越市・ふじみ野市・鶴ヶ島市・坂戸市・川島町	川越市・鶴ヶ島市・坂戸市・川島町
所沢市・狭山市・入間市	所沢市
日高市・飯能市・毛呂山町	狭山市・入間市・飯能市・日高市
越生町・ときがわ町	滑川町・嵐山町・寄居町・美里町・小川町・毛呂山町・越生町・ときがわ町・鳩山町・東松山市・吉見町
鳩山町・東松山市・吉見町	
滑川町・嵐山町	
小川町・東秩父村	
寄居町・美里町	
秩父市・横瀬町・小鹿野町	
皆野町・長瀨町	
本庄市・上里町・神川町・(藤岡市)	本庄市・上里町・神川町
草加市・八潮市・足立区・葛飾区	八潮市・三郷市・吉川市・草加市④
越谷市・三郷市・吉川市・松伏町・春日部市	春日部市・松伏町
	越谷市
	草加市①②③
幸手市・杉戸町・宮代町	幸手市・杉戸町・宮代町・五霞町
久喜市・加須市・羽生市・白岡市	久喜市・加須市・羽生市・行田市

■ は、他都県の市区町村  
 \_\_\_\_\_ は相違がみられる市町村

### ③ 千葉県

千葉県では、茨城県南部と同様に、国勢調査ベースでの交通圏がPT調査ベースでさらに分割されているケースと、国勢調査ベースでの交通圏が複数まとまってPT調査ベースでの交通圏を形成しているケースとが同程度見受けられる。

国勢調査ベース	東京PTベース
千葉市中央区・千葉市若葉区・千葉市緑区・市原市	千葉市中央区・千葉市若葉区・ <u>千葉市稲毛区</u> ・千葉市緑区
千葉市花見川区・千葉市美浜区・千葉市稲毛区・八千代市・習志野市	千葉市花見川区・千葉市美浜区 八千代市
船橋市・市川市・浦安市・鎌ヶ谷市	船橋市・ <u>習志野市</u>
	市川市・浦安市
	鎌ヶ谷市・ <u>白井市</u>
成田市・富里市・栄町・芝山町	成田市①②・印西市・富里市・酒々井町・八街市・佐倉市・四街道市・栄町
印西市・白井市・佐倉市・酒々井町・四街道市・八街市	
香取市・神崎町・銚子市・旭市・東庄町・匝瑳市・多古町	<u>成田市</u> ③・香取市・神崎町・多古町・銚子市・旭市・東庄町・ <u>神栖市</u>
白子町・茂原市・長南町・長柄町	<u>市原市</u> ①②③・白子町・長生村・睦沢町・一宮町・茂原市・長南町・長柄町・勝浦市・大多喜町・御宿町・いすみ市
勝浦市・いすみ市・御宿町・大多喜町	
長生村・一宮町・睦沢町	
山武市・横芝光町	<u>匝瑳市</u> ・横芝光町・ <u>芝山町</u> ・東金市・九十九里町・山武市・大網白里市
東金市・九十九里町・大網白里市	
木更津市・君津市・富津市・袖ヶ浦市	木更津市①③④・君津市・富津市
	木更津市②・袖ヶ浦市・ <u>市原市</u> ④
鴨川市・館山市・南房総市・鋸南町	鴨川市・館山市・南房総市・鋸南町
柏市・我孫子市・松戸市・流山市・野田市	柏市・我孫子市・松戸市
	野田市・流山市

■ は、他都県の市区町村  
 \_\_\_\_\_ は相違がみられる市町村

④ 東京都

東京都では、国勢調査ベースでの交通圏がPT調査ベースでさらに分割されているケースのほか、国調ベースとPTベースとで全く異なるケースも見受けられる。さらに、それぞれのケースにおいて1つの市区町村の中でもゾーンによってPTベースでは異なる交通圏に属することが多くあるといえる。

国勢調査ベース	東京PTベース
千代田区・中央区・江東区・墨田区・江戸川区	千代田区①・中央区
	江東区①②・江戸川区①⑤
	墨田区④⑤⑥
	墨田区①②③⑦ 江東区④⑤⑥⑦⑧⑨⑩
港区・渋谷区・世田谷区・目黒区・品川区・大田区・狛江市	千代田区④・港区②③④⑤
	千代田区②・港区①・新宿区①②・文京区③④
	千代田区③・大田区
	品川区
	渋谷区
	世田谷区①②③④⑦⑧・目黒区 世田谷区⑤⑥・調布市・狛江市
台東区・荒川区	荒川区・足立区
足立区・葛飾区・草加市・八潮市	葛飾区・江戸川区②③④
文京区・豊島区・北区・板橋区	文京区①②・台東区 豊島区①・北区・板橋区
新宿区・中野区・杉並区・練馬区・和光市	新宿区③④⑤⑥・中野区
	杉並区
	練馬区
武蔵野市・三鷹市・調布市	三鷹市・武蔵野市・小金井市・府中市
小平市・国分寺市・小金井市・府中市・国立市・東大和市	立川市・東大和市・武蔵村山市・昭島市・国立市・国分寺市
立川市・昭島市・福生市・武蔵村山市	
西東京市・東久留米市・清瀬市・東村山市	西東京市・清瀬市・東久留米市・東村山市・小平市
稲城市・横浜市青葉区・川崎市麻生区	稲城市・川崎市麻生区・川崎市多摩区・川崎市中原区・川崎市高津区・川崎市宮前区
町田市・相模原市緑区・相模原市中央区・相模原市南区	町田市
八王子市・多摩市・日野市	八王子市・多摩市・日野市・相模原市緑区⑥
青梅市・羽村市・瑞穂町・奥多摩町	あきる野市・日の出町・羽村市・青梅市①・瑞穂町・福生市 青梅市②・奥多摩町・檜原村
あきる野市・日の出町・檜原村	

■ は、他都県の市区町村  
 \_\_\_\_\_ は相違がみられる市町村

⑤ 神奈川県

神奈川県では、横浜市を除くと国勢調査ベースでの交通圏が、P T調査ベースでさらに分割されているケースと国調ベースでの交通圏とP Tベースでの交通圏が概ね一致しているケースが半々となっている。

国勢調査ベース	東京P Tベース
横浜市西区・横浜市中区・横浜市南区・横浜市磯子区・横浜市港南区・横浜市金沢区	横浜市中区・横浜市南区・横浜市磯子区・横浜市港南区・横浜市金沢区・ <u>横浜市栄区</u> ・ <u>鎌倉市</u>
横浜市神奈川区・横浜市保土ヶ谷区・横浜市緑区・横浜市旭区・横浜市瀬谷区	横浜市西区①②③・横浜市保土ヶ谷区・横浜市戸塚区・横浜市泉区・横浜市旭区・横浜市瀬谷区
横浜市戸塚区・横浜市泉区・横浜市栄区・鎌倉市	<u>横浜市西区④</u> ・ <u>横浜市神奈川区</u> ・ <u>横浜市港北区</u> ・ <u>横浜市緑区</u> ・ <u>横浜市都筑区</u> ・ <u>横浜市青葉区</u>
横浜市青葉区・川崎市麻生区・ <u>稲城市</u>	横浜市鶴見区・ <u>川崎市幸区</u>
横浜市鶴見区・横浜市港北区・横浜市都筑区・川崎市川崎区	川崎市川崎区
川崎市幸区・川崎市中原区・川崎市高津区・川崎市宮前区・川崎市多摩区	川崎市中原区・川崎市高津区・川崎市宮前区・ <u>川崎市麻生区</u> ・川崎市多摩区・ <u>稲城市</u>
相模原市中央区・相模原市南区・ <u>町田市</u> ・相模原市緑区	町田市
	相模原市中央区①②③④⑤⑥⑦⑧・相模原市南区・相模原市緑区①②③④⑤
	相模原市緑区⑥・ <u>八王子市</u> ・ <u>多摩市</u> ・ <u>日野市</u>
横須賀市・逗子市・三浦市・葉山町	横須賀市・逗子市・三浦市・葉山町
藤沢市・茅ヶ崎市・寒川町	藤沢市・茅ヶ崎市・寒川町
大和市・綾瀬市・座間市・海老名市	<u>相模原市中央区⑨</u> ・愛川町・厚木市・清川村・大和市・座間市・綾瀬市・海老名市
厚木市・愛川町・清川村	
伊勢原市・平塚市・大磯町・二宮町	伊勢原市・平塚市・秦野市・大磯町・二宮町・中井町
秦野市・中井町	
小田原市・箱根町・湯河原町・真鶴町	小田原市・開成町・南足柄市・大井町・松田町・山北町・真鶴町・湯河原町・箱根町
南足柄市・開成町	
大井町・松田町・山北町	

は、他都県の市区町村  
 \_\_\_\_\_は相違がみられる市町村

## 2-3. 交通圏カルテの作成

前述のように国勢調査を用いた交通圏と東京都市圏PT調査を用いた交通圏には相違があるが、本調査では、関東運輸局管内全ての自治体を対象とでき、統計的精度が高い国勢調査を用いて設定した交通圏を基本とした。ただし、私事流動や詳細なゾーンについて考慮可能な東京都市圏PT調査を用いた交通圏についても、本交通圏カルテにおいては、国勢調査を用いた交通圏の外にありながらも結びつきが強いと言える地域を確認する等の観点からの補足的情報として確認できるよう提示した。

### (1) カルテの見方

○ページ以降に示す交通圏カルテの見方は次のとおりである。

#### ① 交通圏図

国勢調査の通勤・通学流動、2次医療圏、市区町村役場間時間距離、公共交通路線を考慮して国勢調査を用いた階層的クラスター分析により設定された交通圏の構成市区町村を図示している。ハッチングの地域は、関係性が非常に強い地域間（結合順位が93位以内：全体で374地域）を示している。

#### ② 結合状況

階層的クラスター分析において、クラスター化された順位（小さいほど関係性が強い）を色分けして示している。（■：関係性が非常に強い地域間（結合順位1～93）、■：関係性が強い地域間（結合順位94～186）、■：関係性が弱い地域間（結合順位187～279）、□：関係性が非常に弱い地域間（結合順位280～373））

#### ③ 構成自治体基礎データ（R1.10.1）

交通圏を構成する市区町村の人口（人）、面積データ（km<sup>2</sup>）。（令和元年10月1日時点）

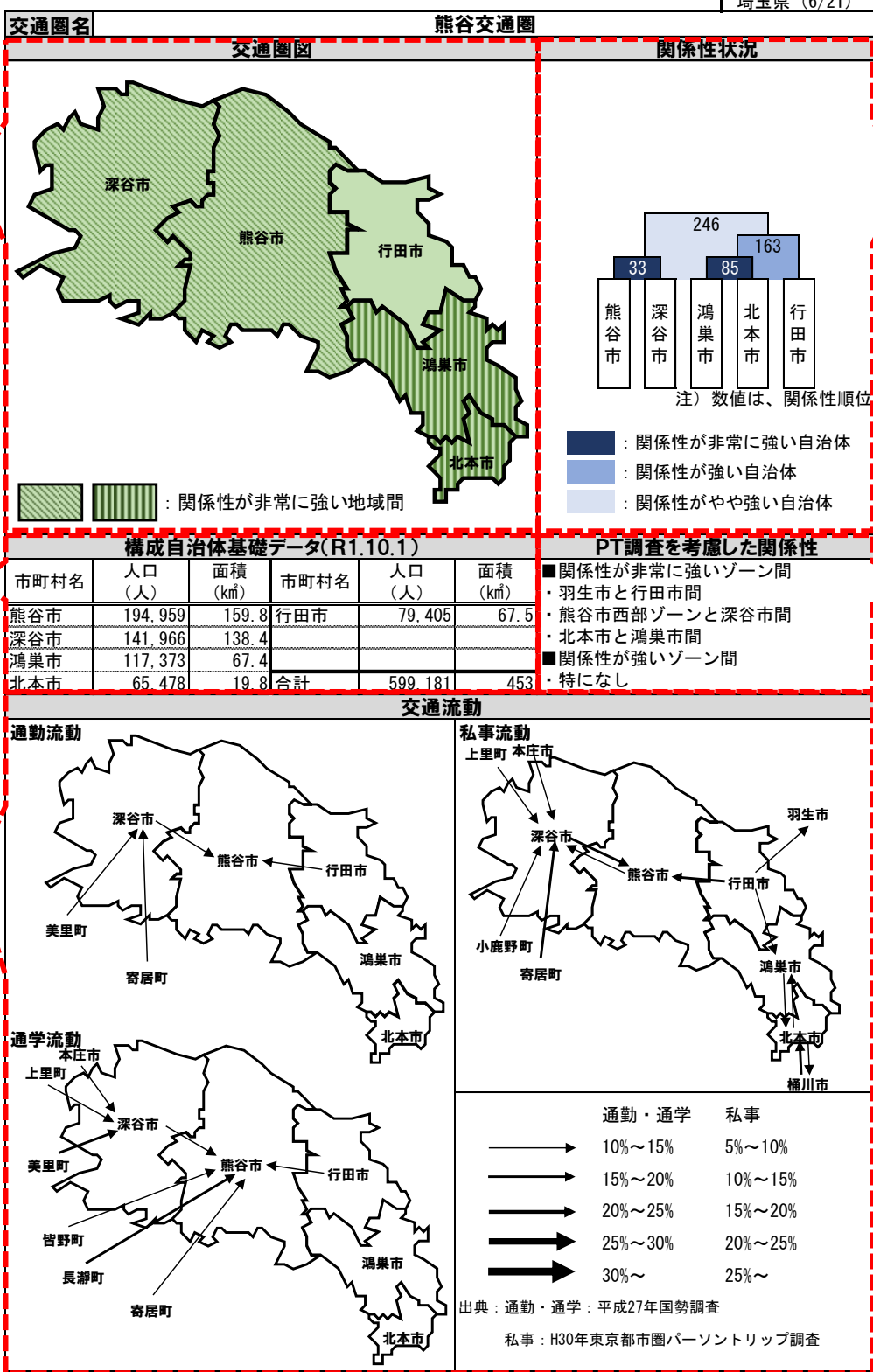
#### ④ PT調査を考慮した関係性

東京都市圏（東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部地域）について、平成30年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査データを用いて私事流動（自宅発の私事目的（買物、通院・リハビリ、食事・社交、送迎、レジャー活動等）を加えて計画基本ゾーン間で実施した階層的クラスター分析結果において、非常に関係性が強いゾーン間（結合順位が154位以内：全体で616ゾーン）、また関係性が強いゾーン間（結合順位が155～308位）を記載している。（ただし、同一市区町村内での非常に強いまたは強いゾーン間は除く。）これにより、国調ベースでの交通圏を提示しつつ、当該交通圏外にある他の市区町村との連携の必要制もあわせて提示しているので参照されたい。

#### ⑤ 交通流動

国勢調査を用いた交通圏を構成する市区町村の通勤・通学流動及び私事流動または買物流動を図示。通勤・通学流動は、平成27年国勢調査、東京都市圏の私事流動は平成30年東京都市圏パーソントリップ調査結果。なお、東京都市圏以外については、参考として以下に示す調査結果より、買物流動を図示している。

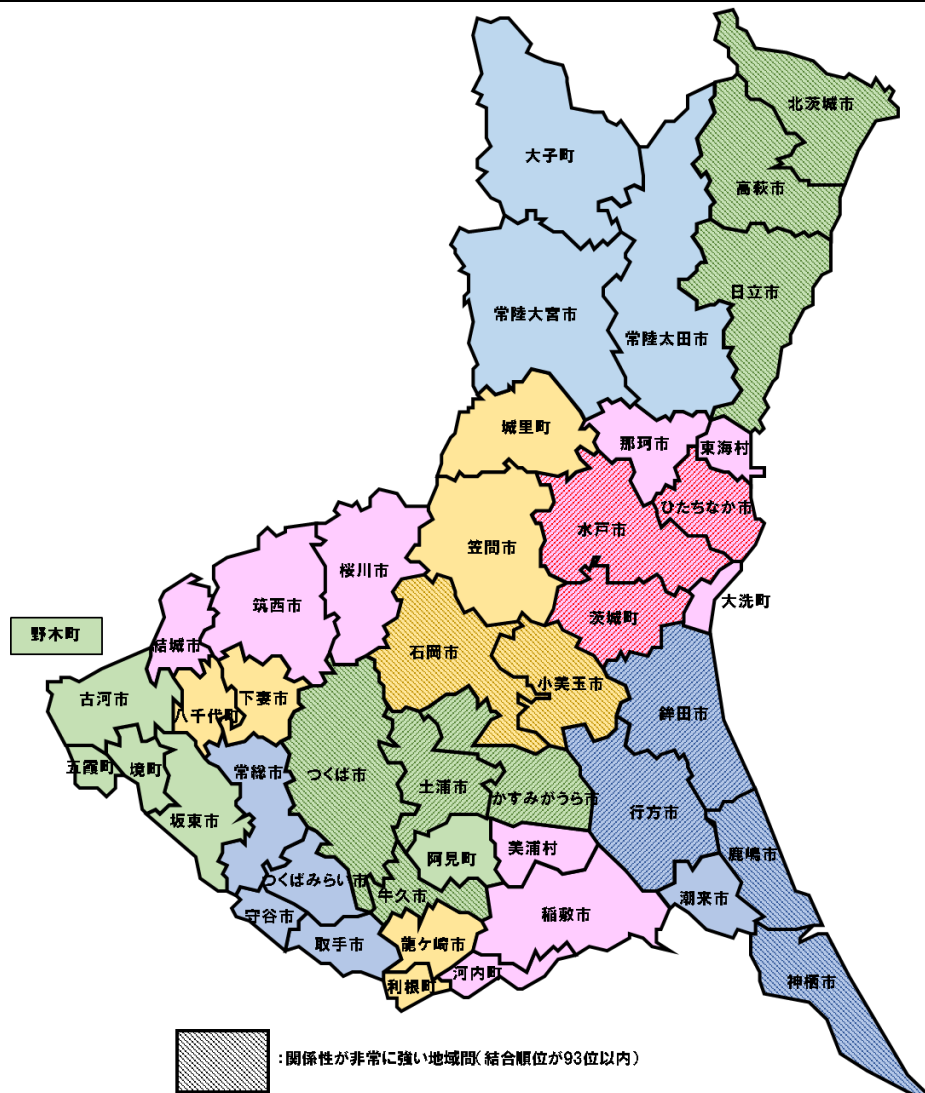
- ・ 栃木県：平成26年地域購買動向調査（栃木県）
- ・ 群馬県：平成10年買物動向調査（市部のみ：各市）
- ・ 山梨県：平成28年商圈実態調査（山梨県）



(2) 茨城県の交通圏カルテ

茨城県の交通圏は、以下の12交通圏に区分される。

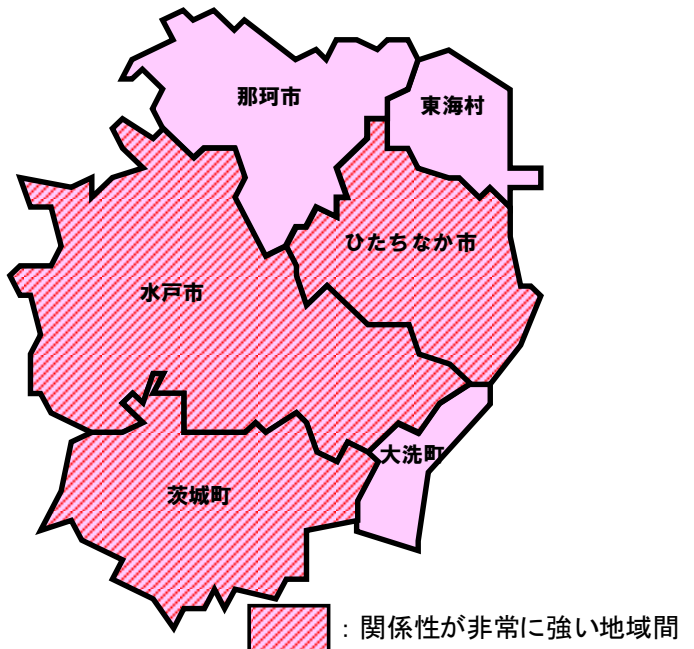
No	交通圏名	構成市区町村
1	水戸交通圏	水戸市・ひたちなか市・那珂市・茨城町・大洗町・東海村
2	日立交通圏	日立市・高萩市・北茨城市
3	常陸太田交通圏	常陸太田市・常陸大宮市・大子町
4	石岡・小美玉交通圏	石岡市・小美玉市・笠間市・城里町
5	つくば・土浦交通圏	土浦市・つくば市・かすみがうら市・牛久市・阿見町
6	取手交通圏	取手市・つくばみらい市・守谷市・常総市
7	龍ヶ崎交通圏	龍ヶ崎市・利根町
8	稲敷交通圏	稲敷市・美浦村・河内町
9	筑西交通圏	筑西市・桜川市・結城市
10	下妻交通圏	下妻市・八千代町
11	古河交通圏	古河市・坂東市・境町・五霞町・野木町
12	鹿嶋交通圏	鹿嶋市・神栖市・潮来市・行方市・鉾田市



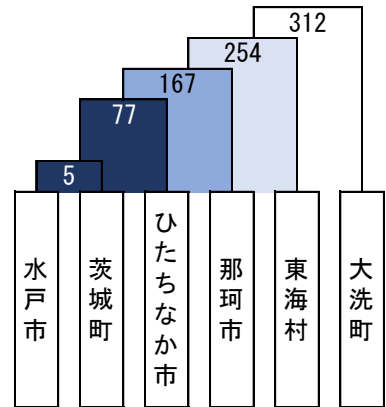


交通圏名 水戸交通圏

交通圏図



関係性状況



注) 数値は、結合順位

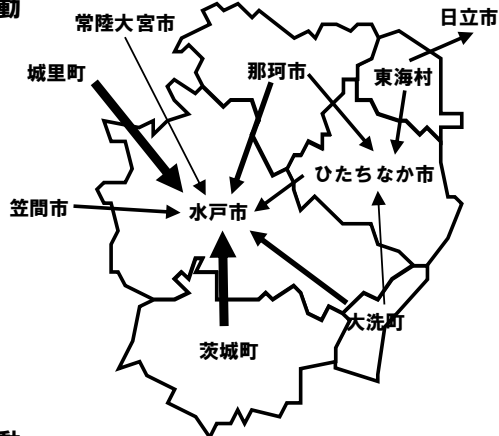
- : 関係性が非常に強い自治体
- : 関係性が強い自治体
- : 関係性が弱い自治体

構成自治体基礎データ(R1.10.1)

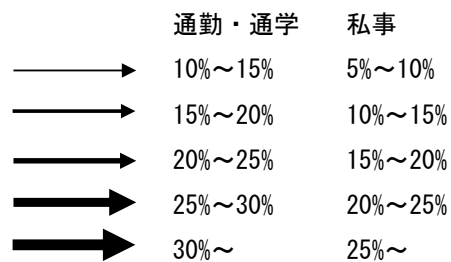
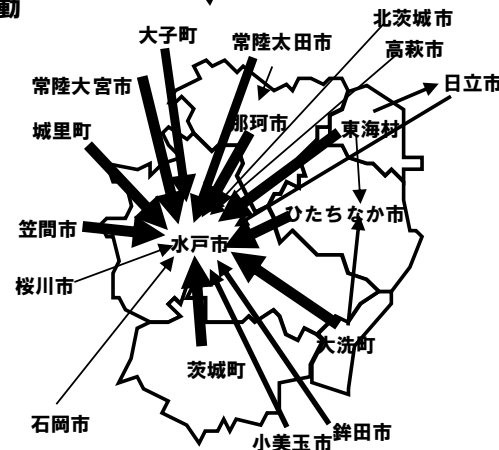
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )
水戸市	269,661	217.3	大洗町	15,992	23.89
ひたちなか市	155,080	100.0	東海村	37,702	38.00
那珂市	53,361	97.8			
茨城町	31,906	121.58	合計	563,702	598.6

交通流動

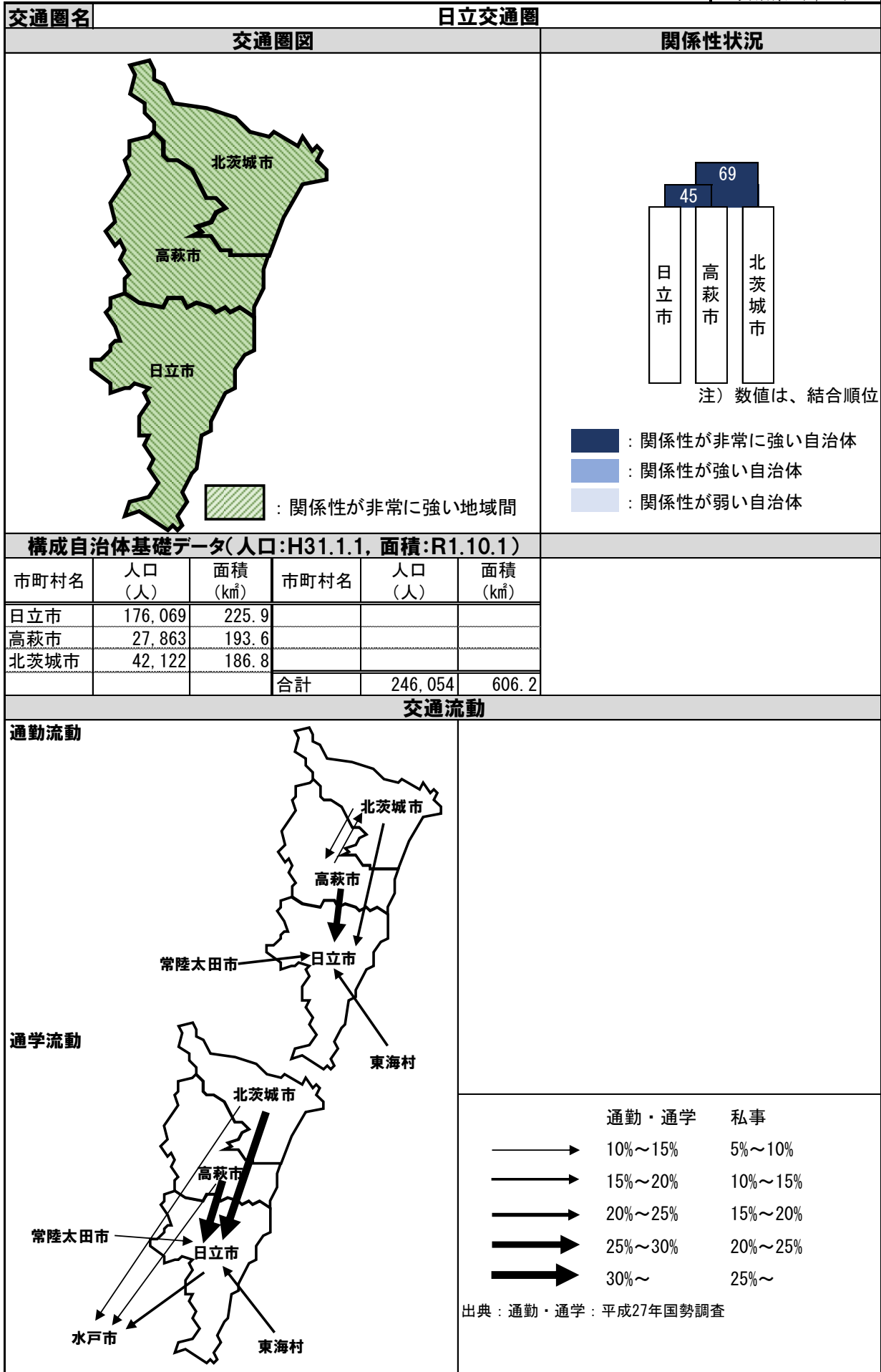
通勤流動



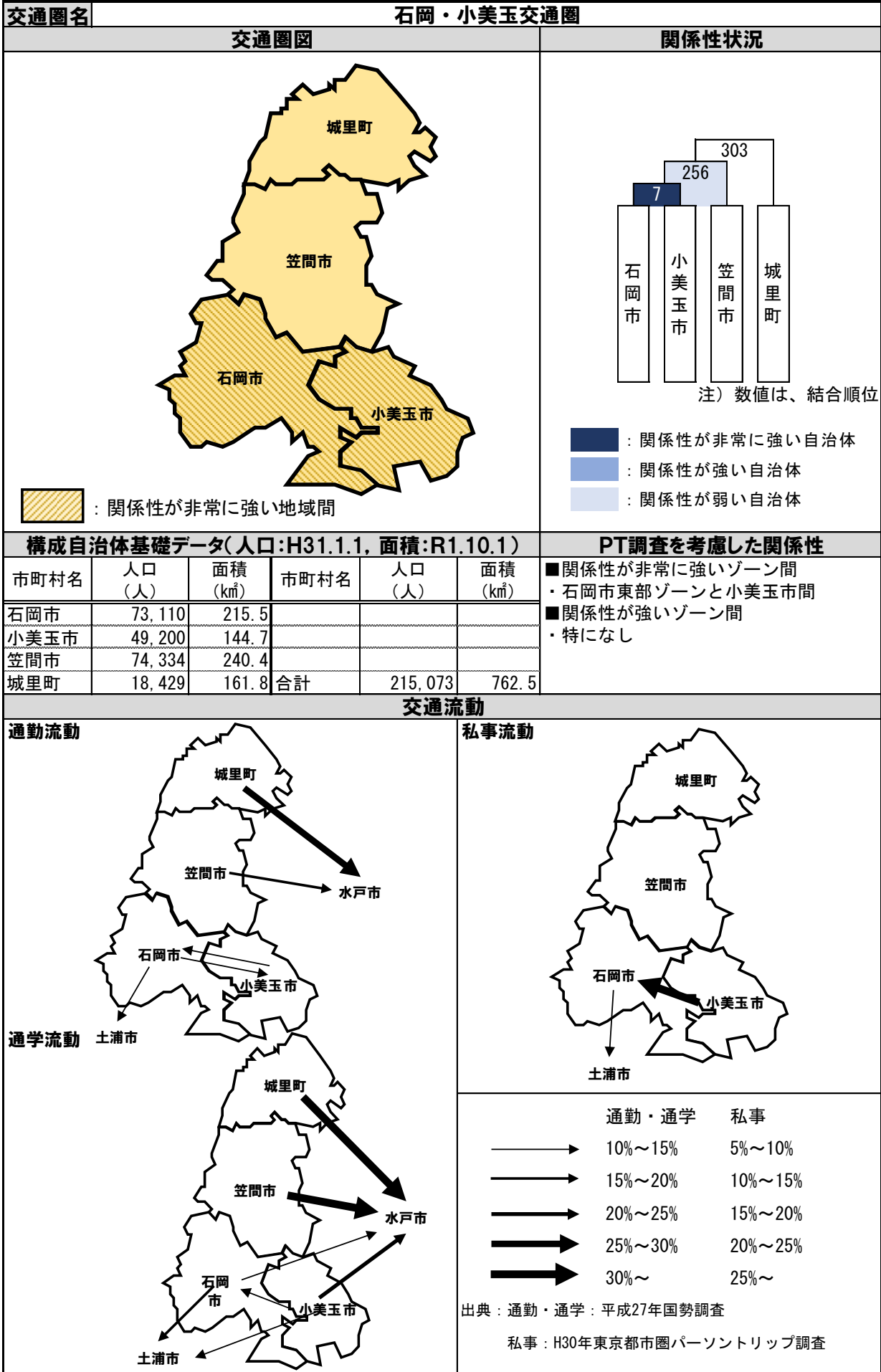
通学流動

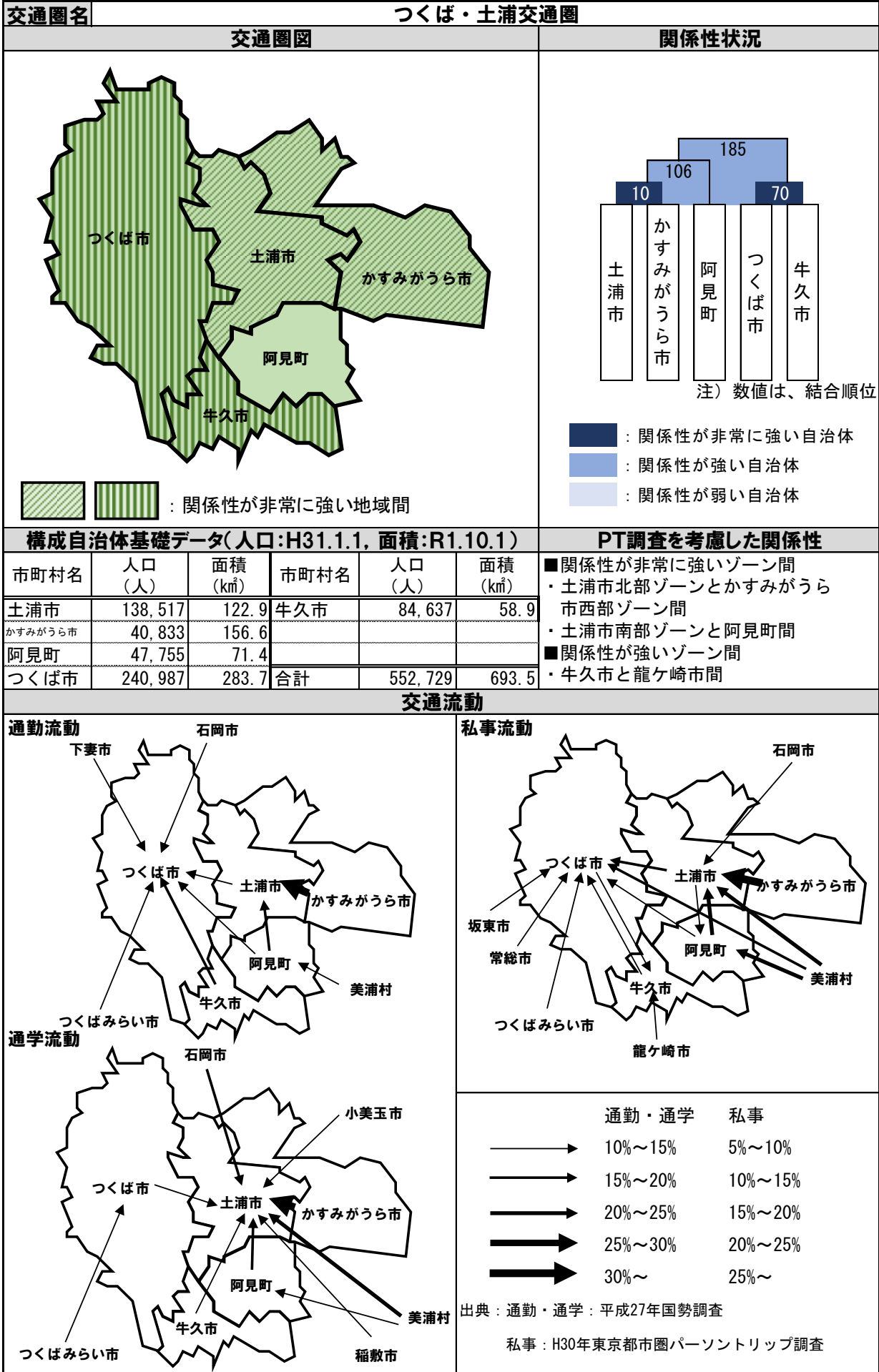


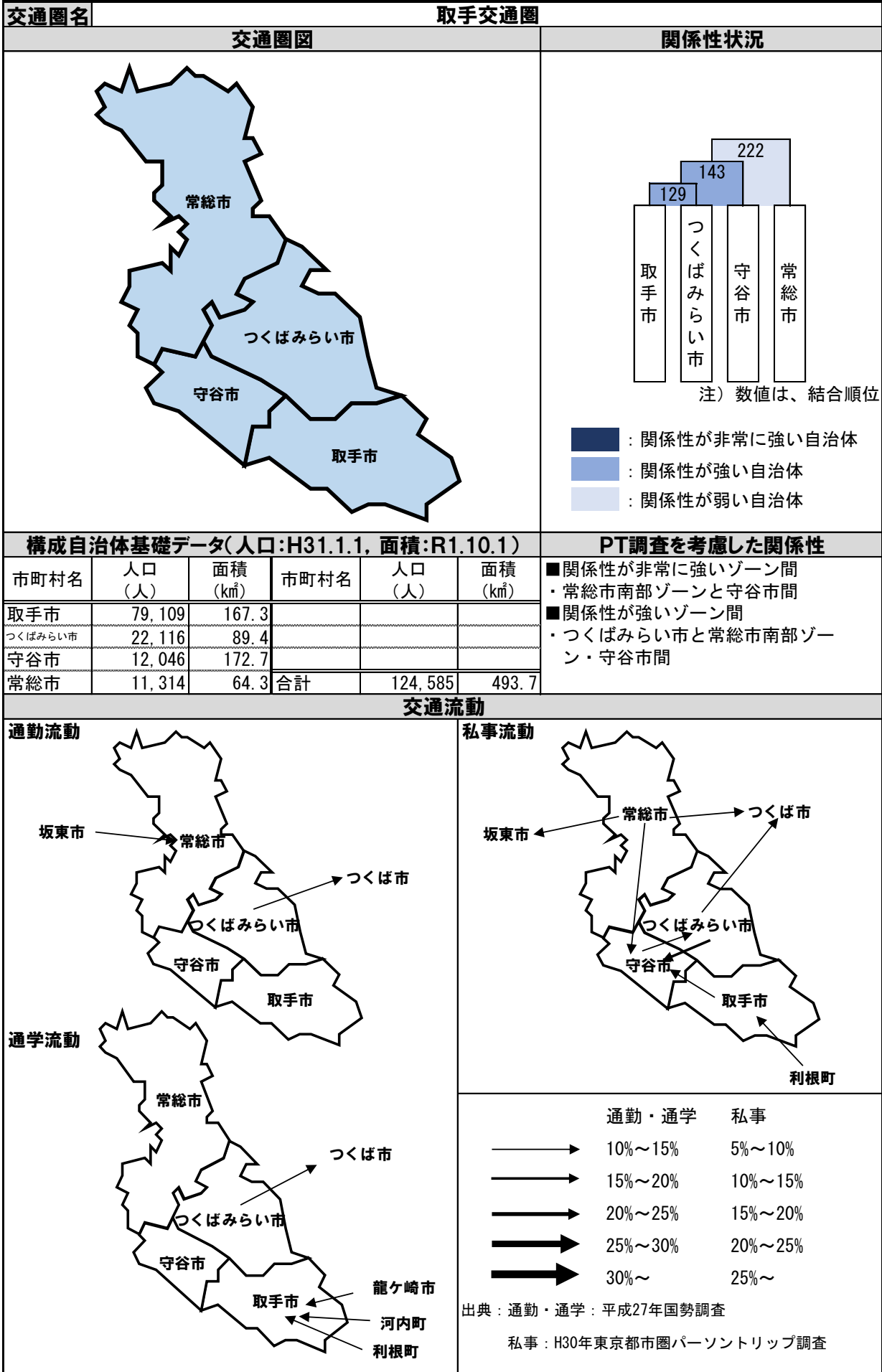
出典：通勤・通学：平成27年国勢調査

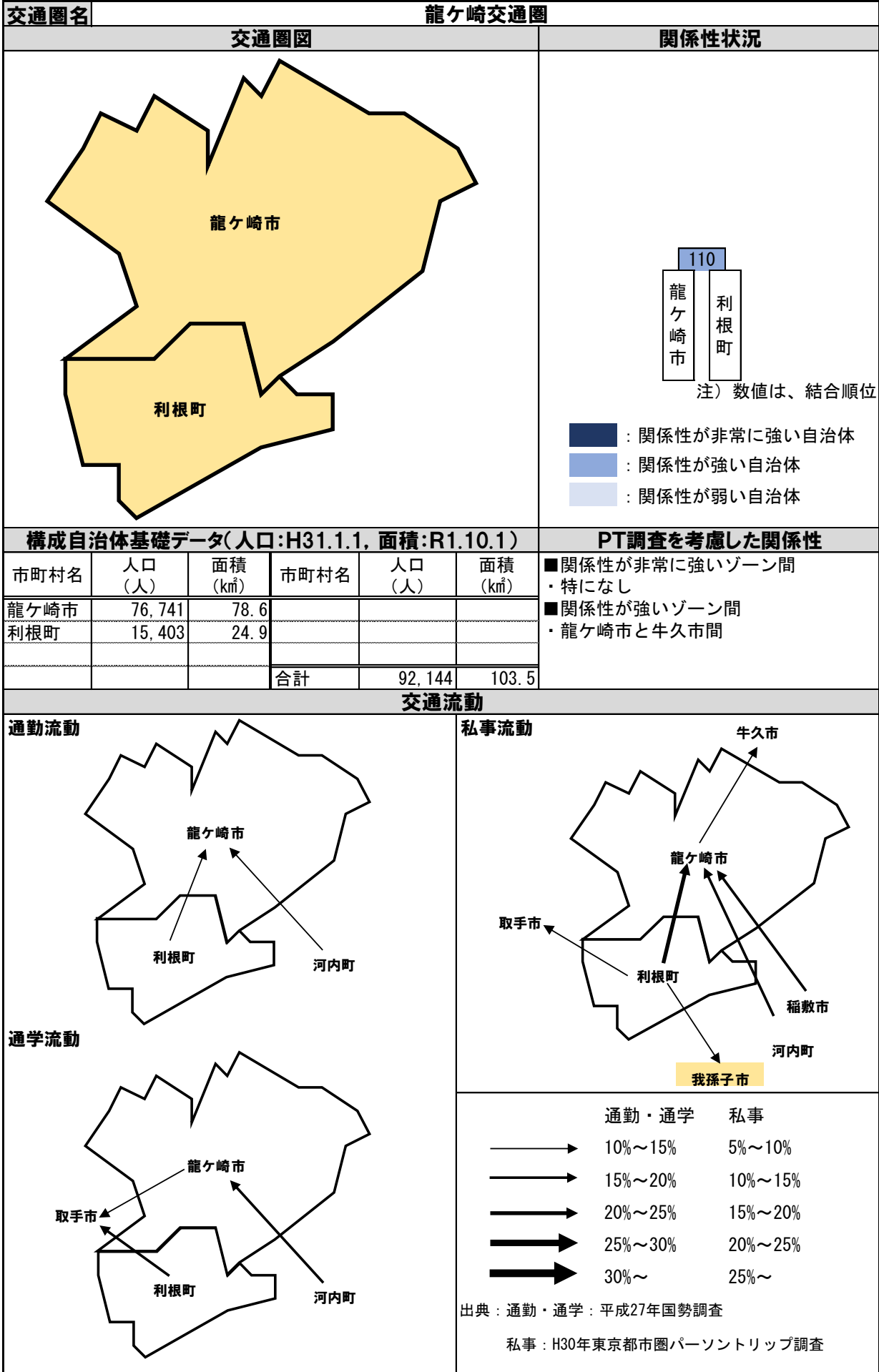


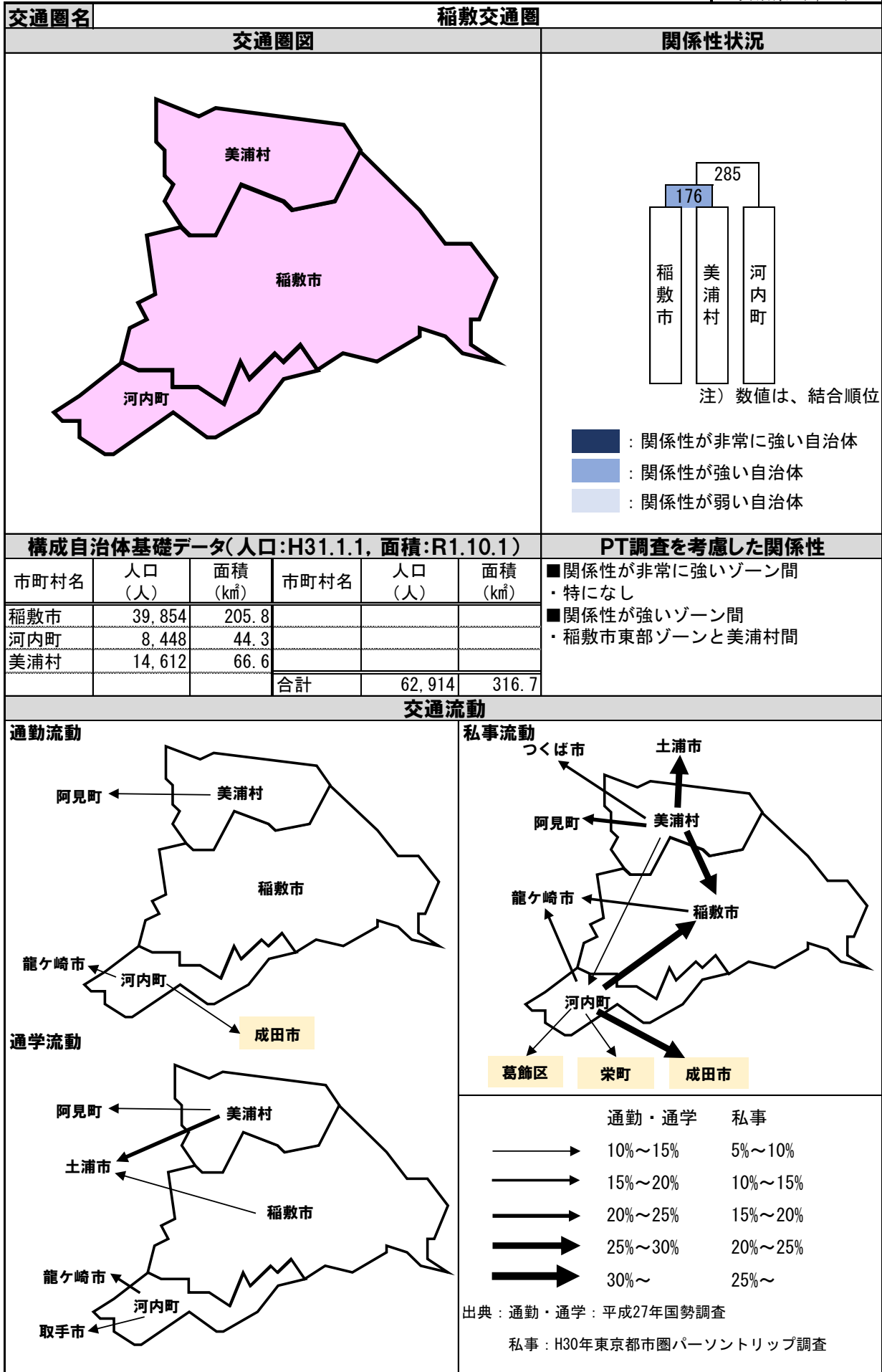
交通圏名 常陸太田交通圏																							
交通圏図			関係性状況																				
			<p>注) 数値は、結合順位</p>																				
<p>■ : 関係性が非常に強い自治体                  ■ : 関係性が強い自治体                  ■ : 関係性が弱い自治体</p>																							
構成自治体基礎データ(人口:H31.1.1, 面積:R1.10.1)																							
市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )	市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )																		
常陸太田市	48,758	372.0																					
常陸大宮市	39,904	348.5																					
大子町	16,142	325.8																					
			合計	104,804	1,046.2																		
交通流動																							
<p><b>通勤流動</b></p>																							
<p><b>通学流動</b></p>			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査</p>				通勤・通学	私事	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
	通勤・通学	私事																					
→	10%~15%	5%~10%																					
→	15%~20%	10%~15%																					
→	20%~25%	15%~20%																					
→	25%~30%	20%~25%																					
→	30%~	25%~																					







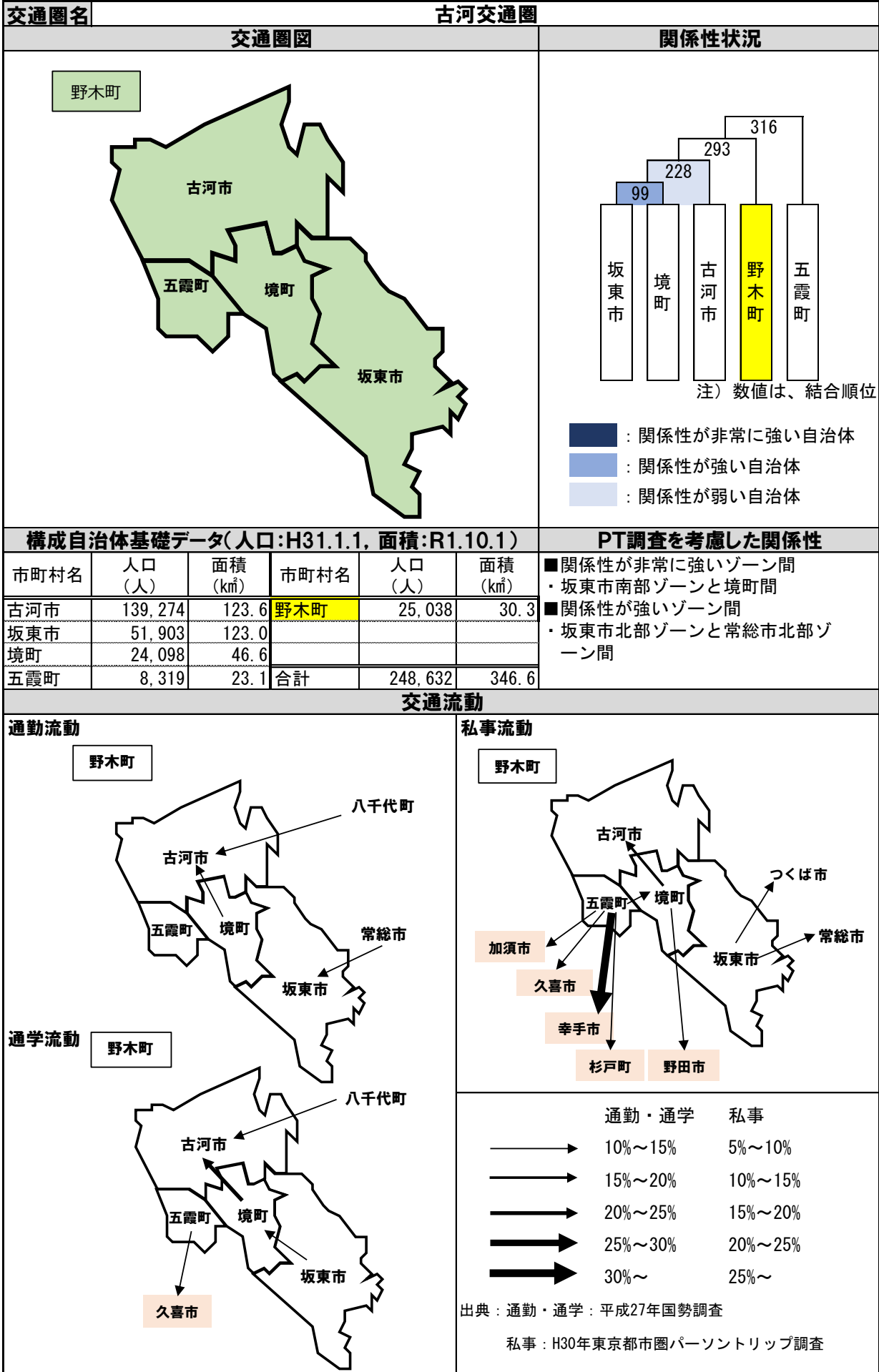


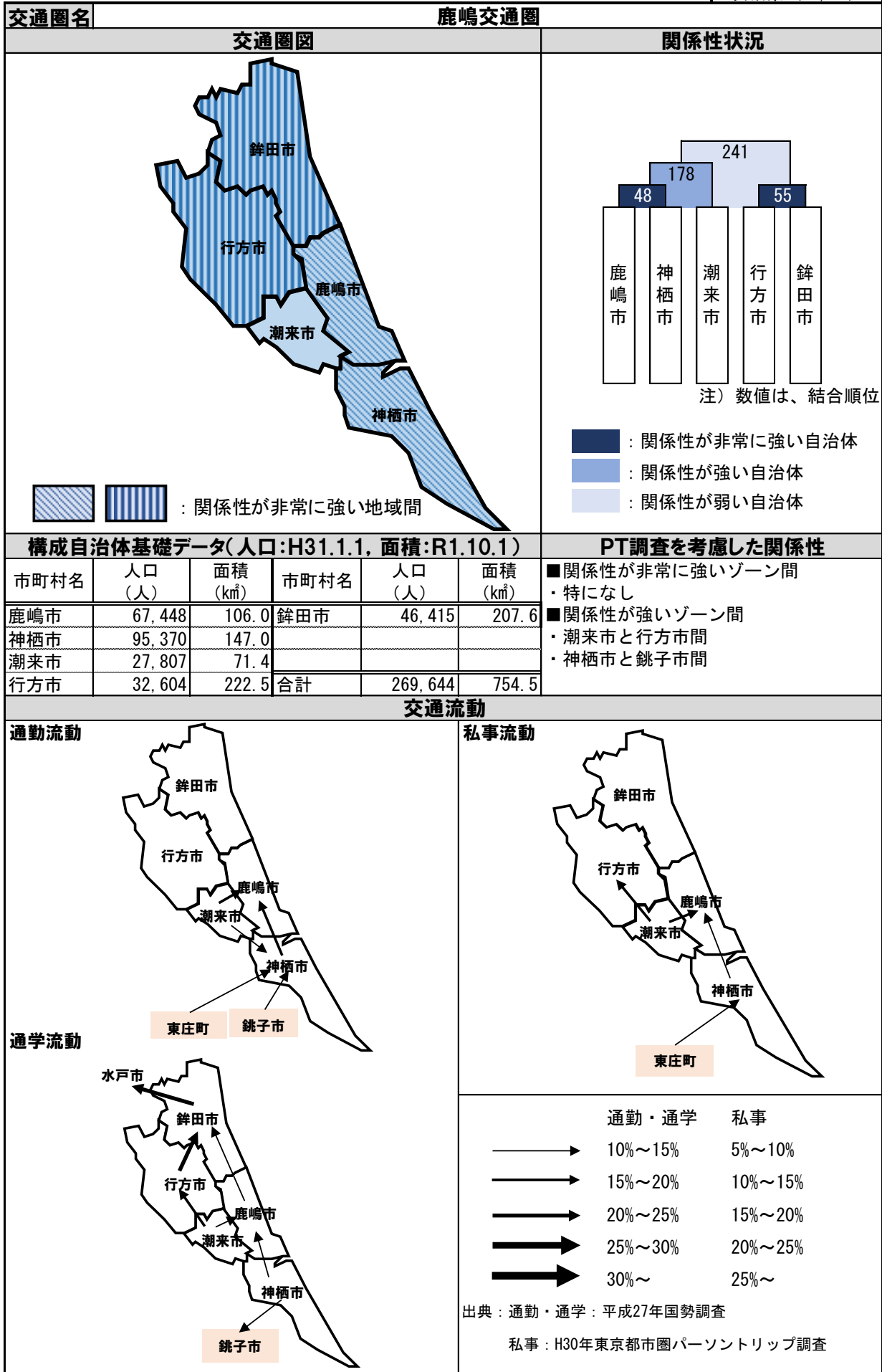




交通圏名		筑西交通圏																					
交通圏図			関係性状況																				
			<p>注) 数値は、結合順位</p> <p> <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:darkblue;"></span> : 関係性が非常に強い自治体  <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:blue;"></span> : 関係性が強い自治体  <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:lightblue;"></span> : 関係性が弱い自治体                 </p>																				
構成自治体基礎データ(人口:H31.1.1, 面積:R1.10.1)																							
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )																		
筑西市	100,816	205.3																					
桜川市	39,692	180.1																					
結城市	50,817	65.8																					
			合計	191,325	451.1																		
交通流動																							
<b>通勤流動</b> 																							
<b>通学流動</b> 			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査</p>				通勤・通学	私事	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
	通勤・通学	私事																					
→	10%~15%	5%~10%																					
→	15%~20%	10%~15%																					
→	20%~25%	15%~20%																					
→	25%~30%	20%~25%																					
→	30%~	25%~																					

交通圏名		下妻交通圏																					
交通圏図			関係性状況																				
			<p>注) 数値は、結合順位</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ : 関係性が非常に強い自治体</li> <li>■ : 関係性が強い自治体</li> <li>■ : 関係性が弱い自治体</li> </ul>																				
構成自治体基礎データ(人口:H31.1.1, 面積:R1.10.1)			PT調査を考慮した関係性																				
市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )	市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )																		
下妻市	41,964	80.9																					
八千代町	21,214	59.0																					
			合計	63,178	139.9																		
			<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関係性が非常に強いゾーン間                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> </li> <li>■ 関係性が強いゾーン間                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下妻市と八千代町間</li> </ul> </li> </ul>																				
交通流動																							
<b>通勤流動</b> 			<b>私事流動</b> 																				
<b>通学流動</b> 			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査 私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査</p>				通勤・通学	私事	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
	通勤・通学	私事																					
→	10%~15%	5%~10%																					
→	15%~20%	10%~15%																					
→	20%~25%	15%~20%																					
→	25%~30%	20%~25%																					
→	30%~	25%~																					

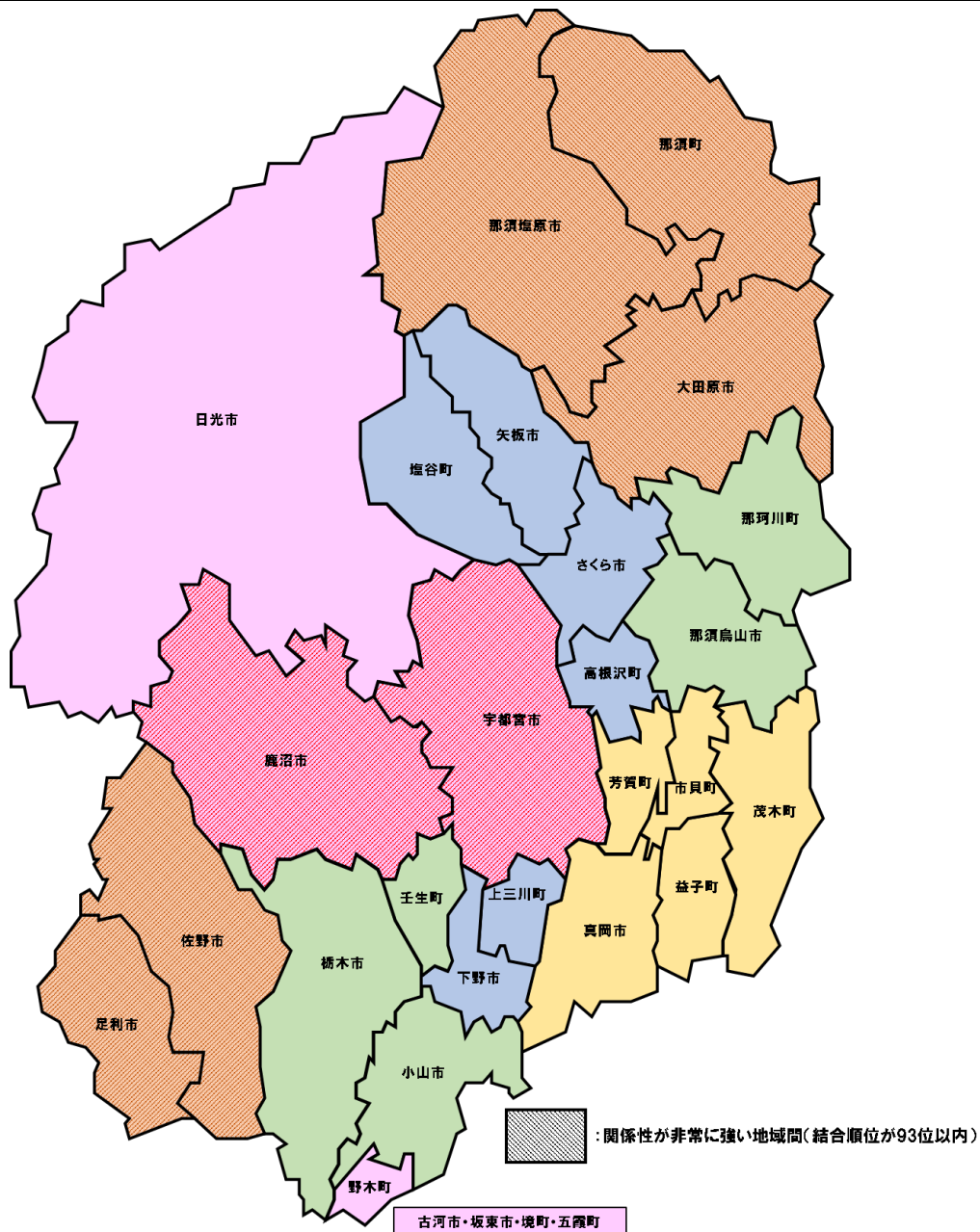


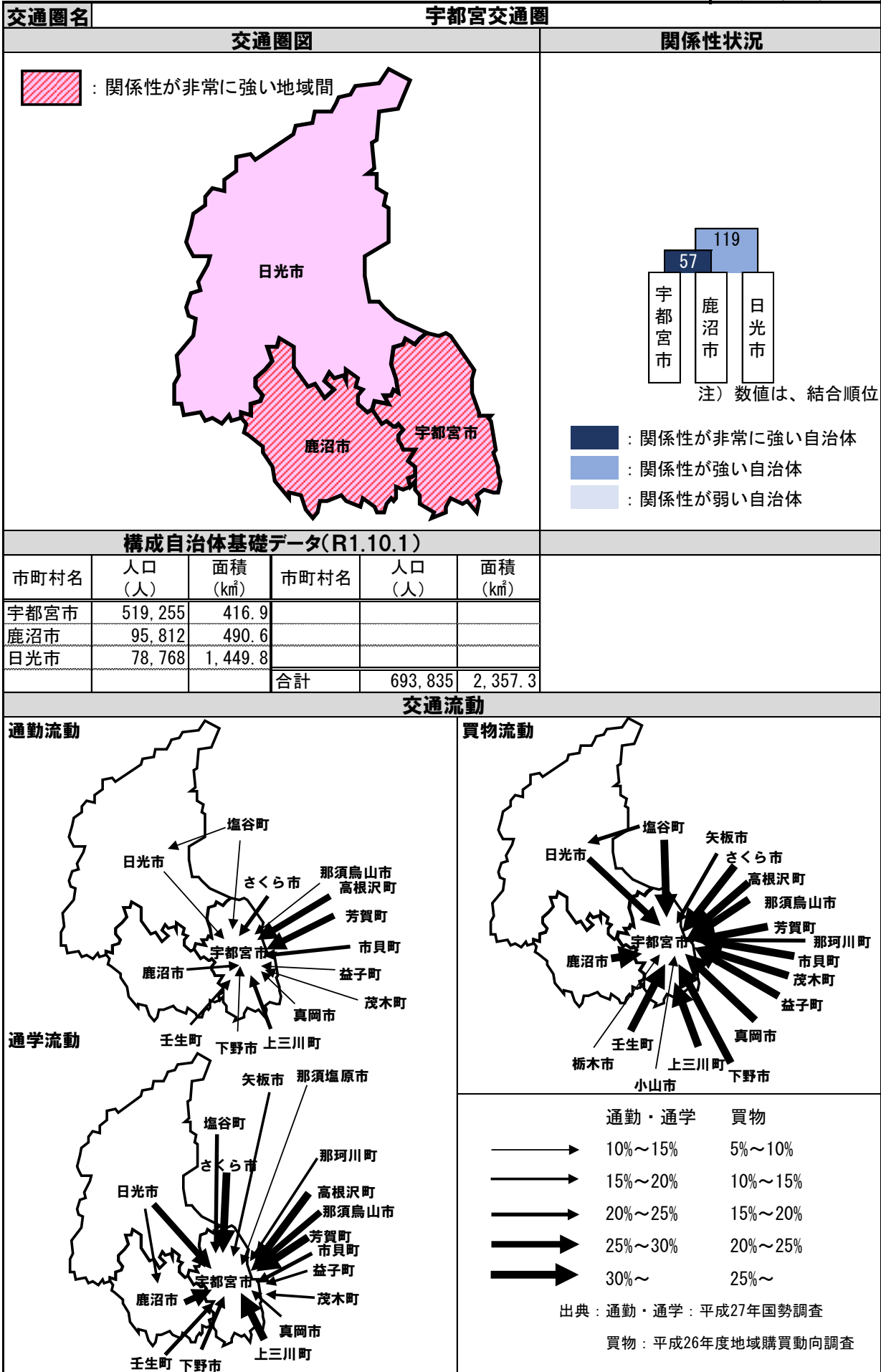


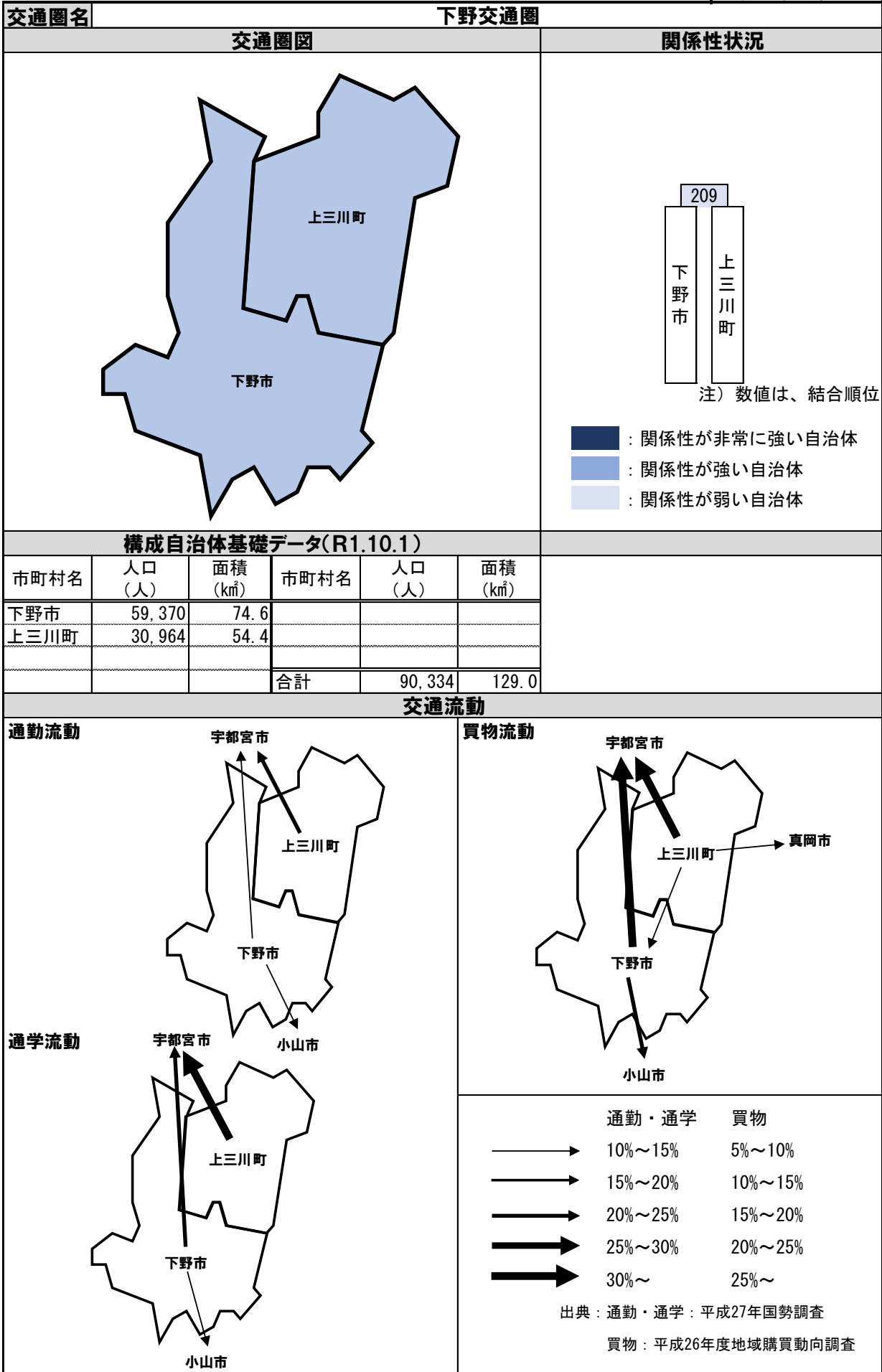
### (3) 栃木県の交通圏カルテ

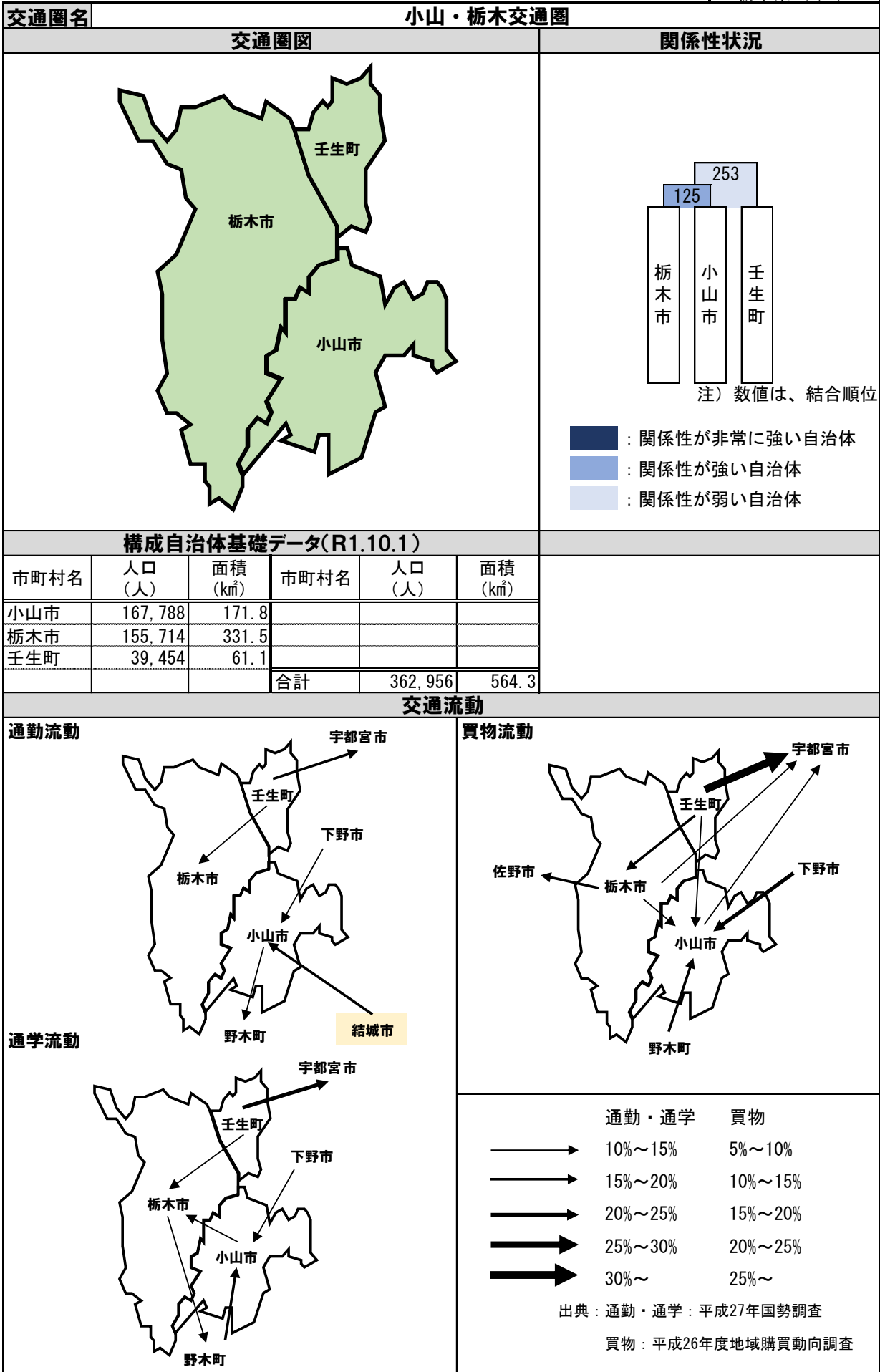
栃木県の交通圏は、以下の9交通圏に区分される。

No	交通圏名	構成市区町村
1	宇都宮交通圏	宇都宮市・鹿沼市・日光市
2	下野交通圏	下野市・上三川町
3	小山・栃木交通圏	小山市・栃木市・壬生町
4	真岡交通圏	真岡市・益子町・茂木町・市貝町・芳賀町
5	大田原・那須塩原交通圏	大田原市・那須塩原市・那須町
6	那須烏山交通圏	那須烏山市・那珂川町
7	矢板・さくら交通圏	矢板市・さくら市・塩谷町・高根沢町
8	佐野・足利交通圏	佐野市・足利市
9	古河交通圏	野木町・古河市・坂東市・境町・五霞町

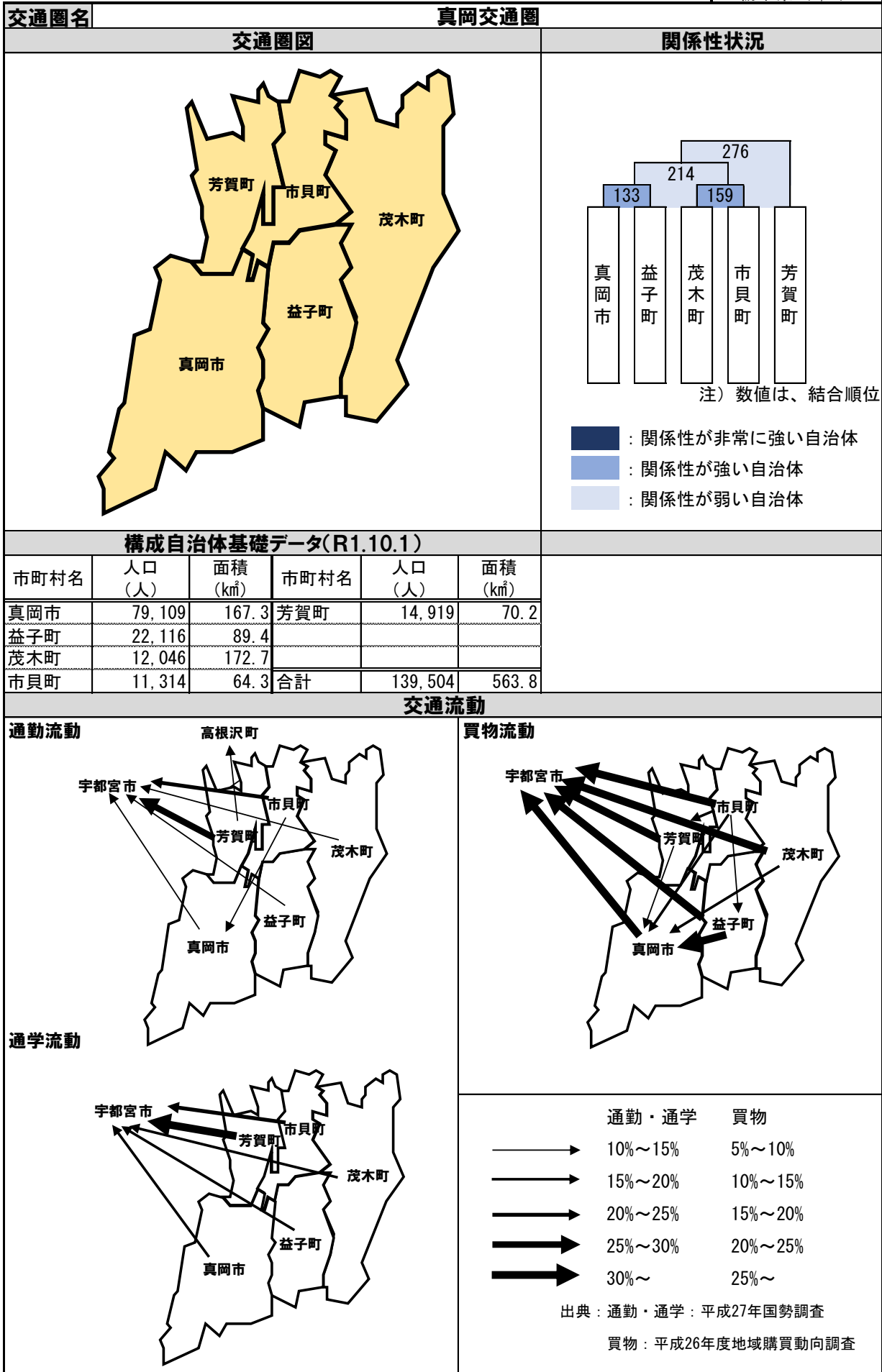




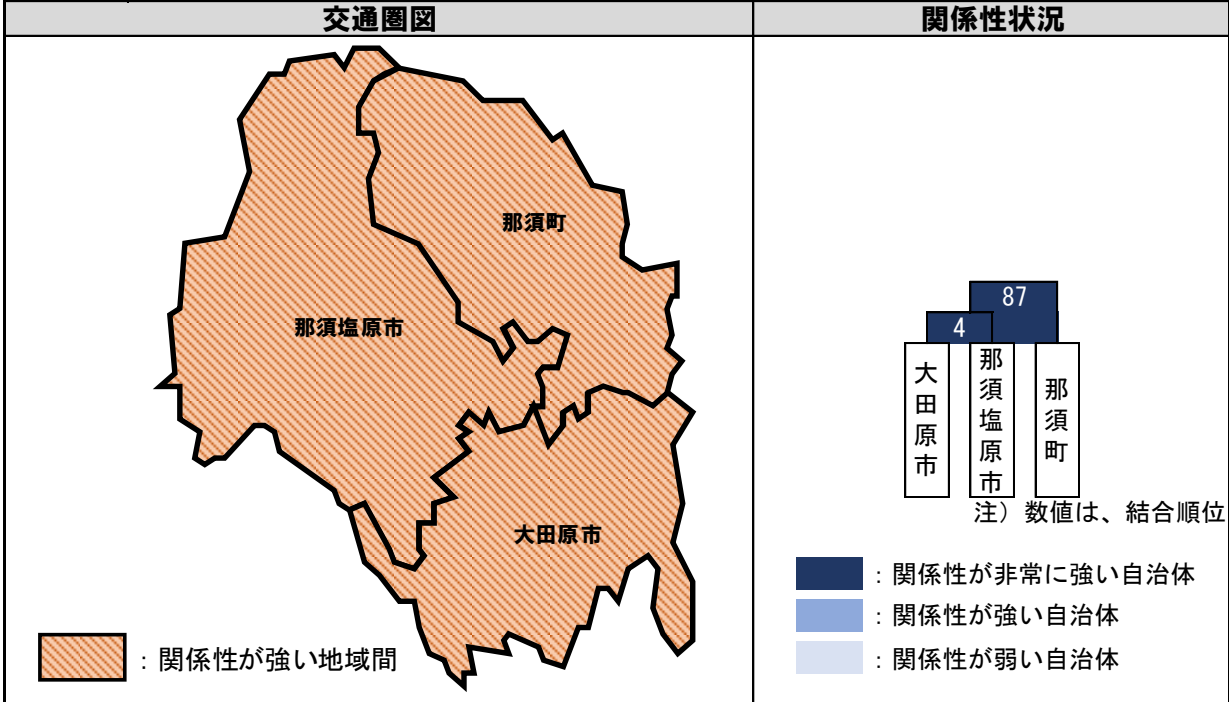






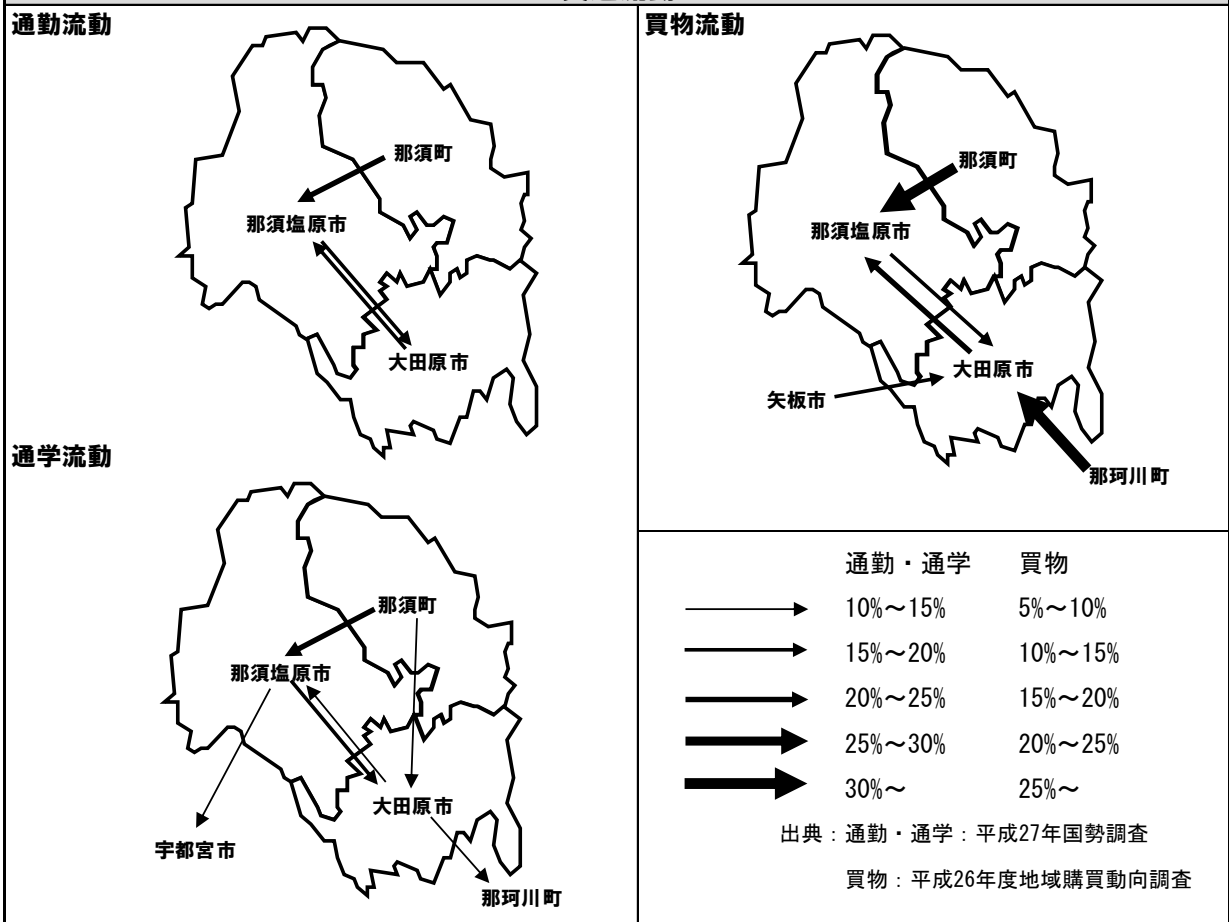


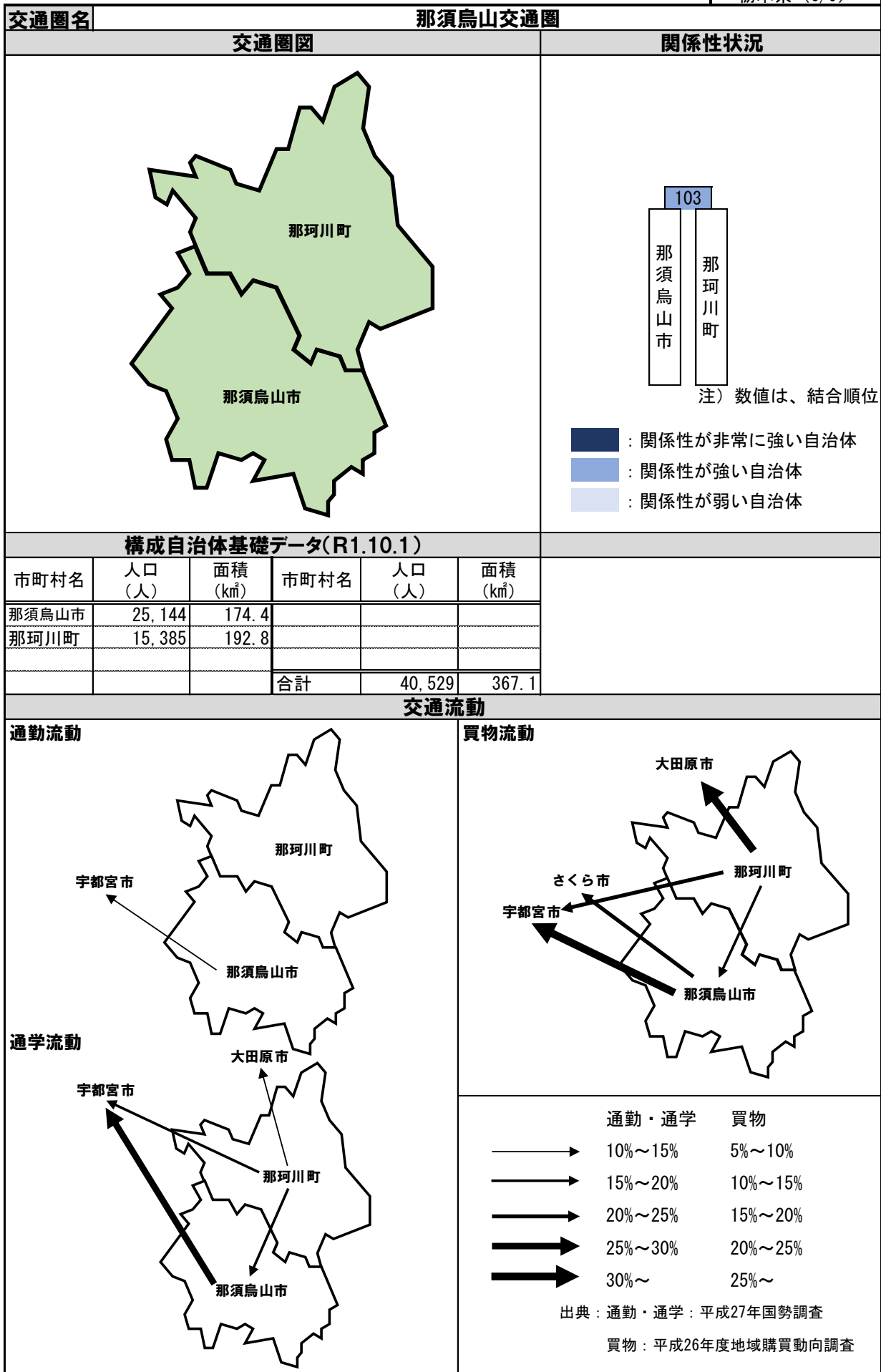
交通圏名 大田原・那須塩原交通圏

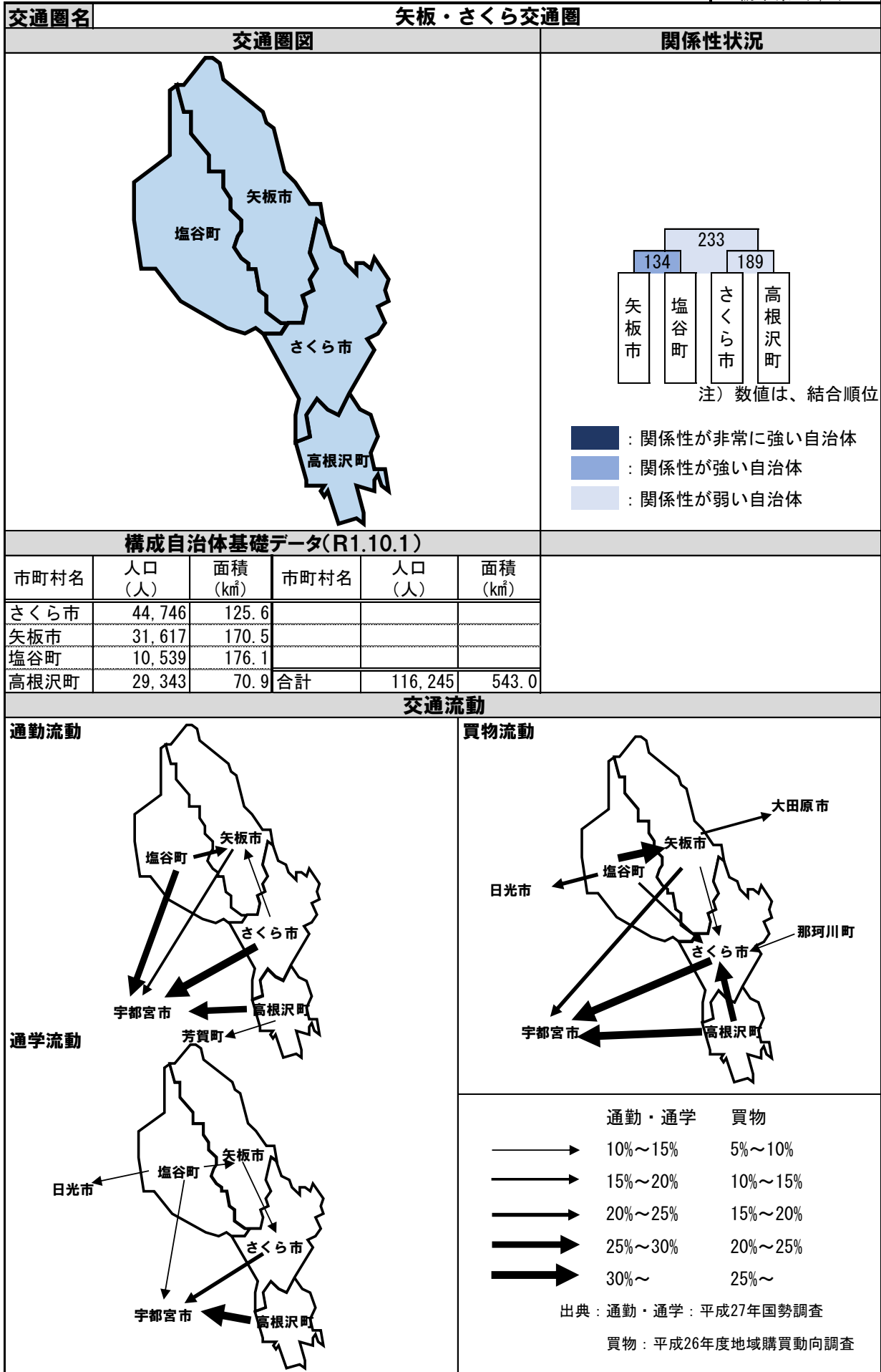


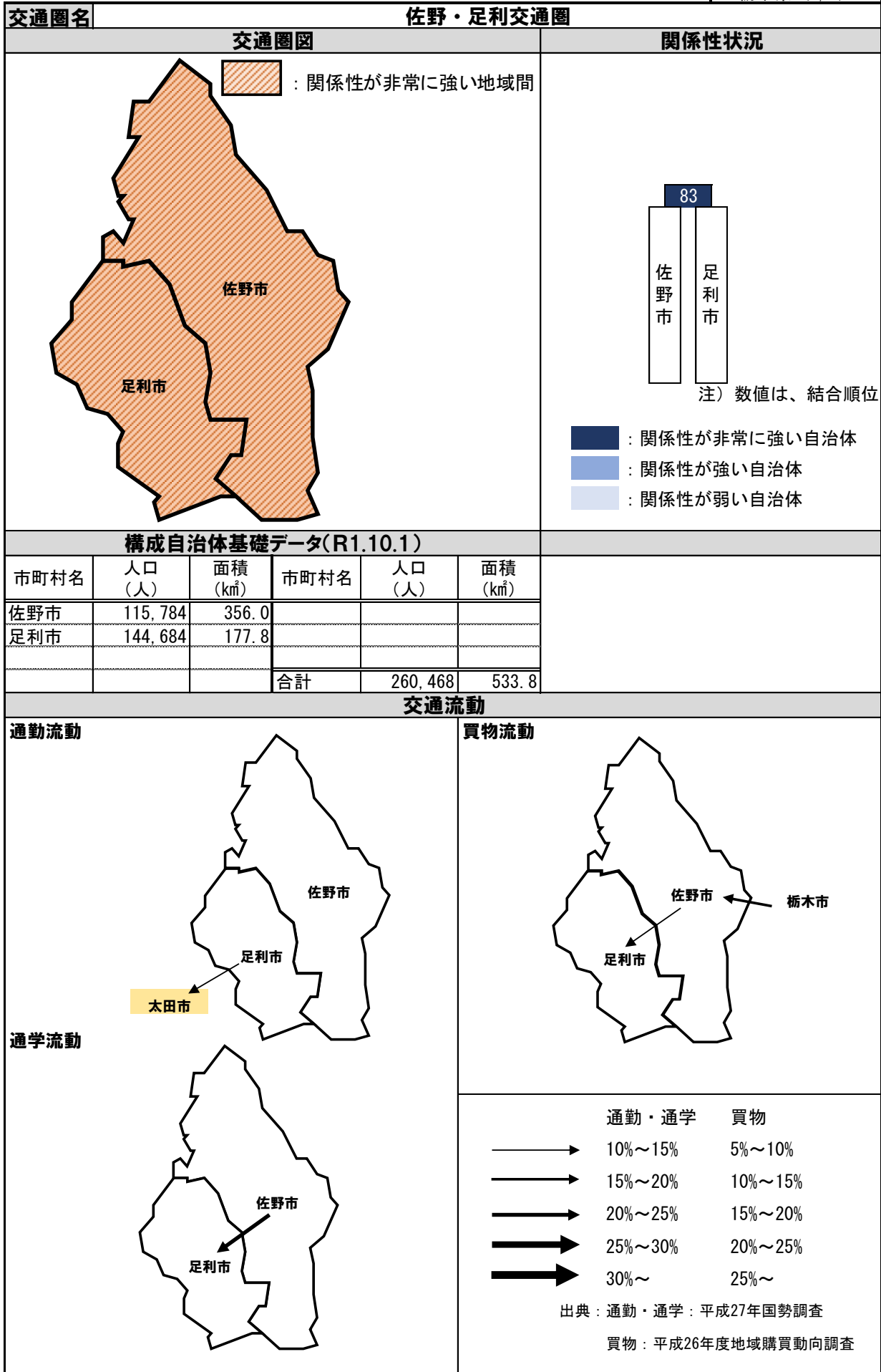
構成自治体基礎データ(人口:H31.1.1, 面積:R1.10.1)					
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )
大田原市	73,508	354.4			
那須塩原市	116,043	592.7			
那須町	23,852	372.3			
			合計	213,403	1,319.4

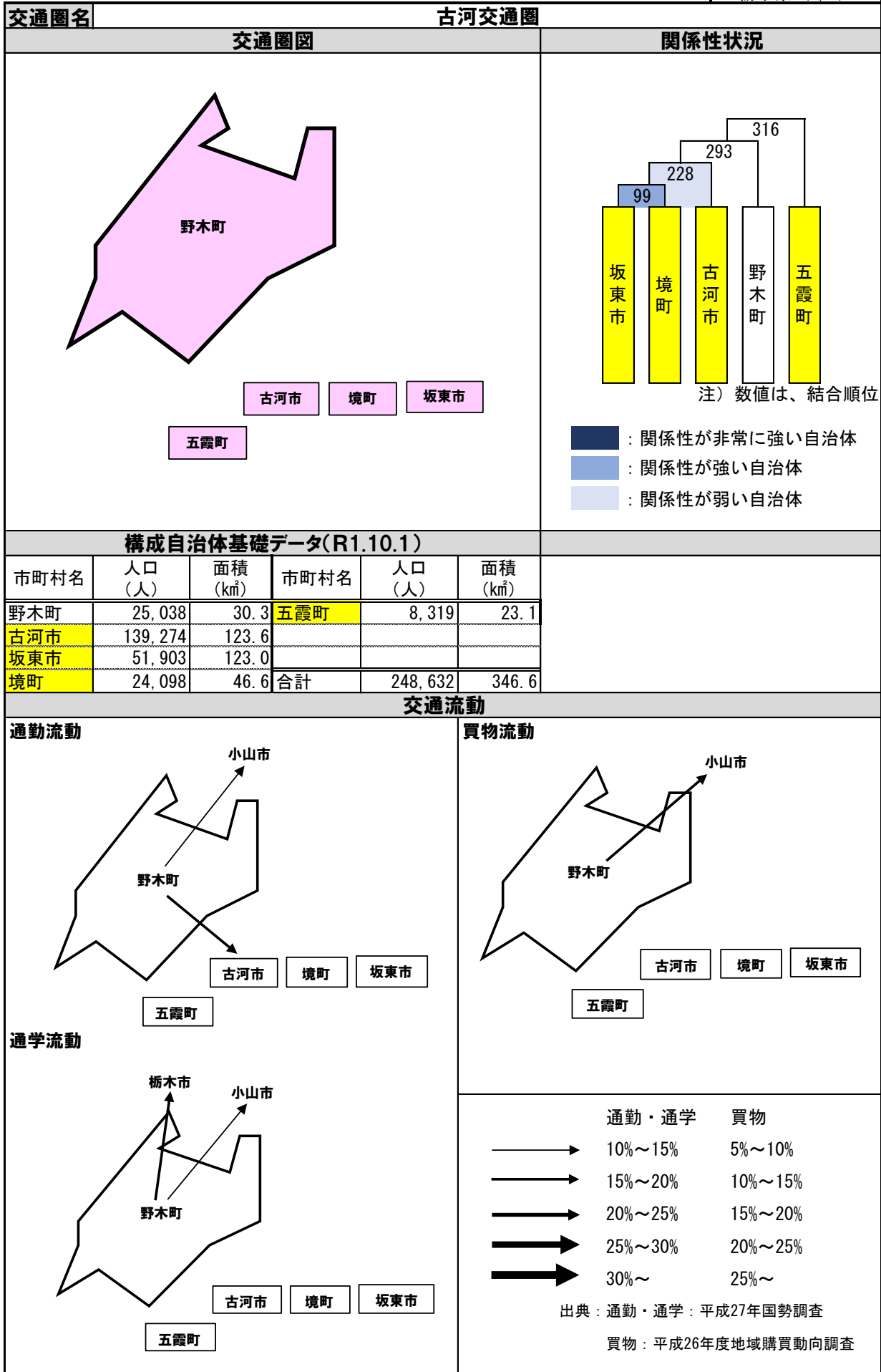
交通流動









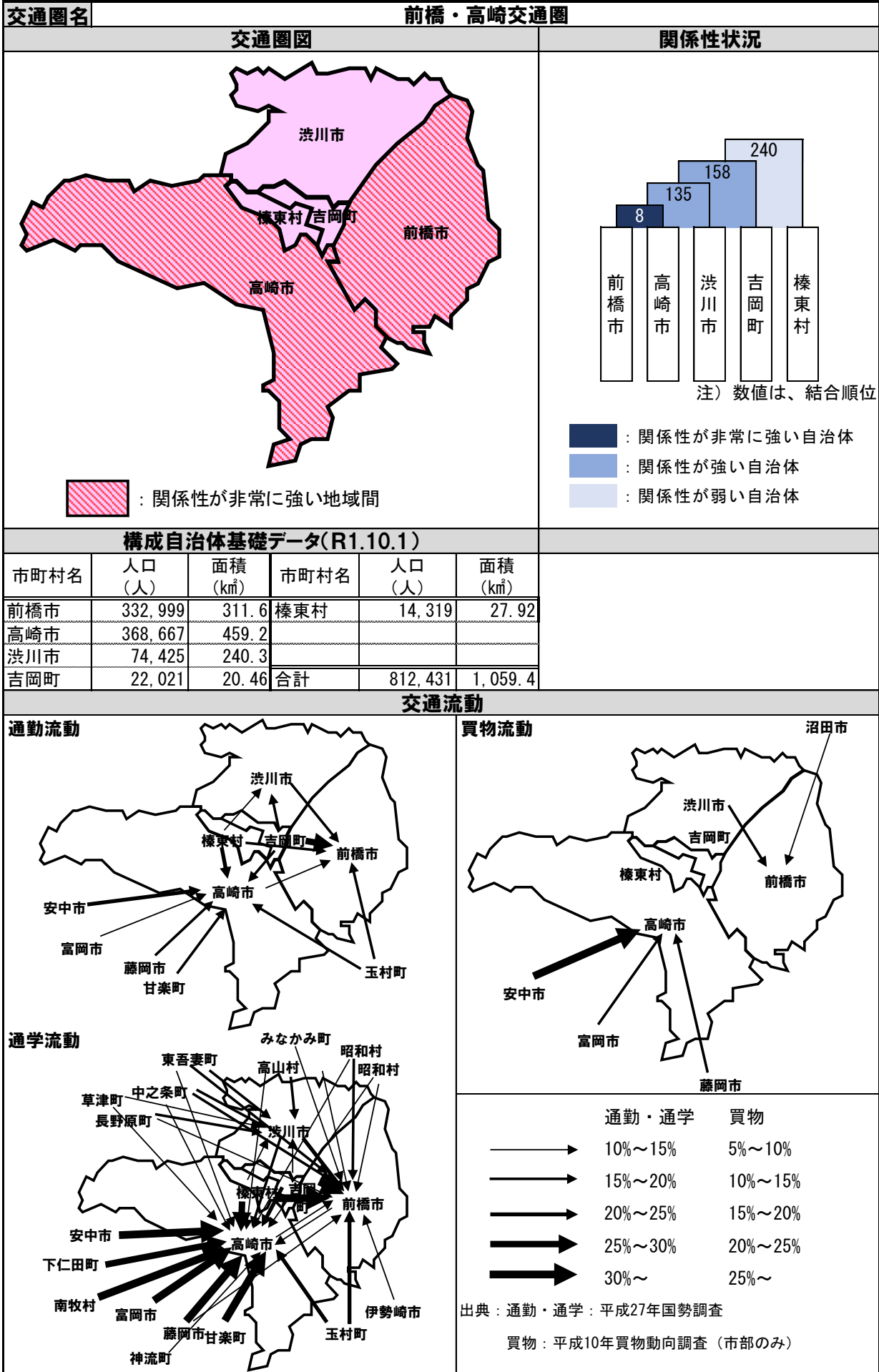


(4) 群馬県の交通圏カルテ

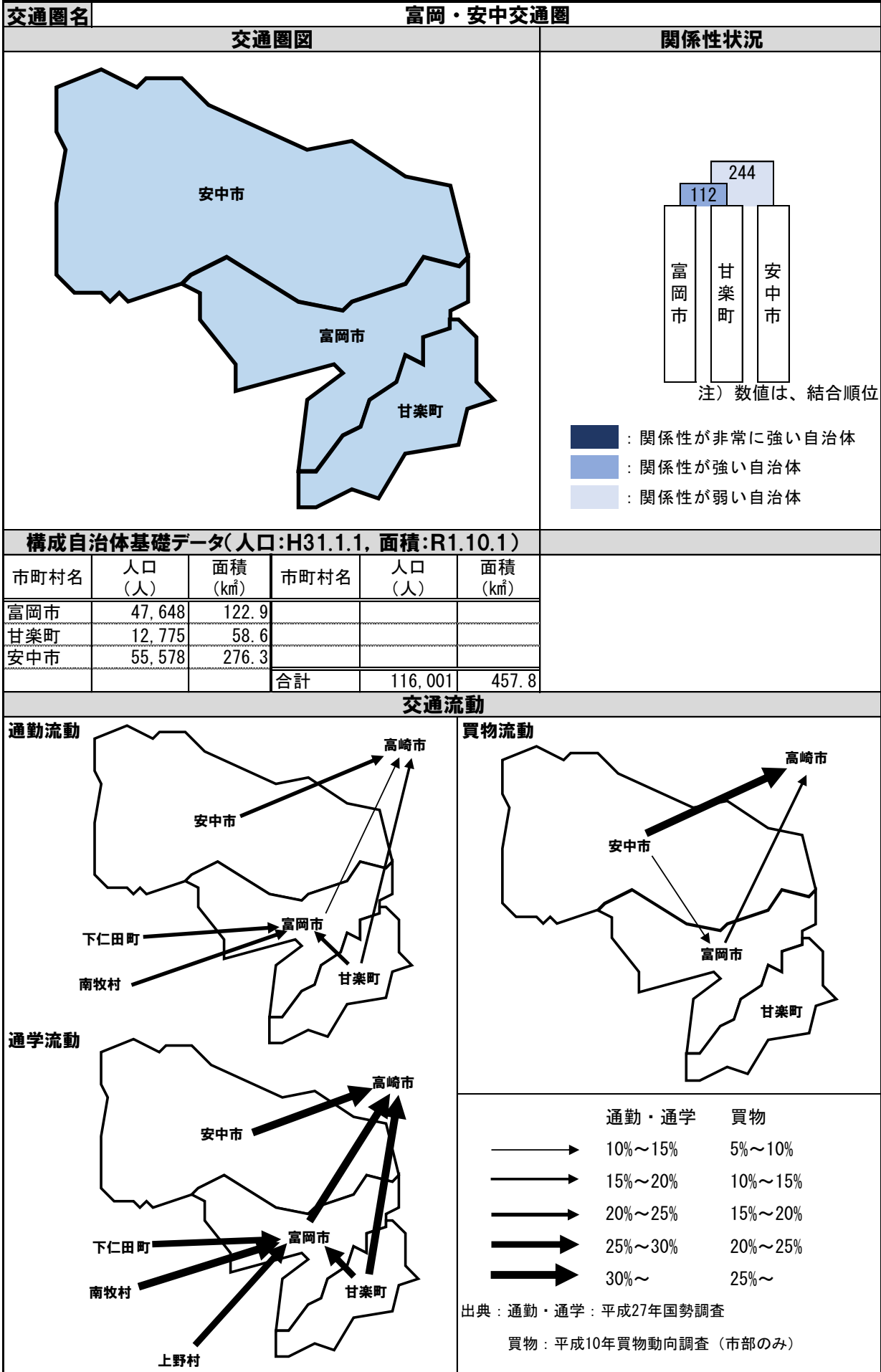
群馬県の交通圏は、以下の12交通圏に区分される。

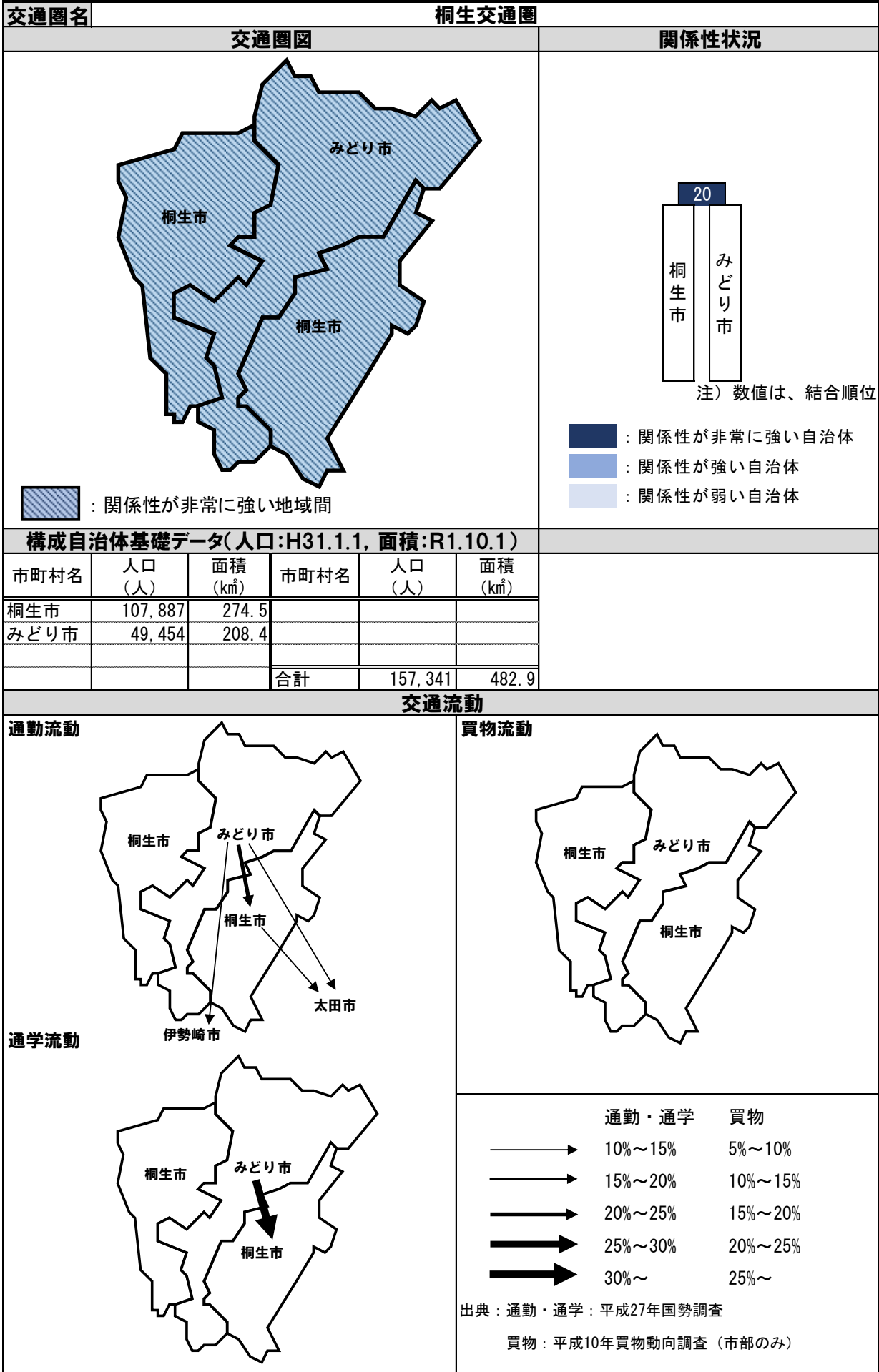
No	交通圏名	構成市区町村
1	前橋・高崎交通圏	前橋市・高崎市・渋川市・吉岡町・榛東村
2	富岡・安中交通圏	富岡市・安中市・甘楽町
3	桐生交通圏	桐生市・みどり市
4	伊勢崎交通圏	伊勢崎市・玉村町
5	太田交通圏	太田市・邑楽町・大泉町
6	館林交通圏	館林市・明和町・板倉町・千代田村
7	沼田交通圏	沼田市・みなかみ町・昭和村・川場村・片品村
8	本庄・藤岡交通圏	藤岡市・本庄市・上里町・神川町
9	下仁田交通圏	下仁田町・南牧村
10	中之条交通圏	中之条町・東吾妻町・高山村
11	嬭恋・草津交通圏	草津町・長野原町・嬭恋村
12	神流・上野交通圏	神流町・上野村

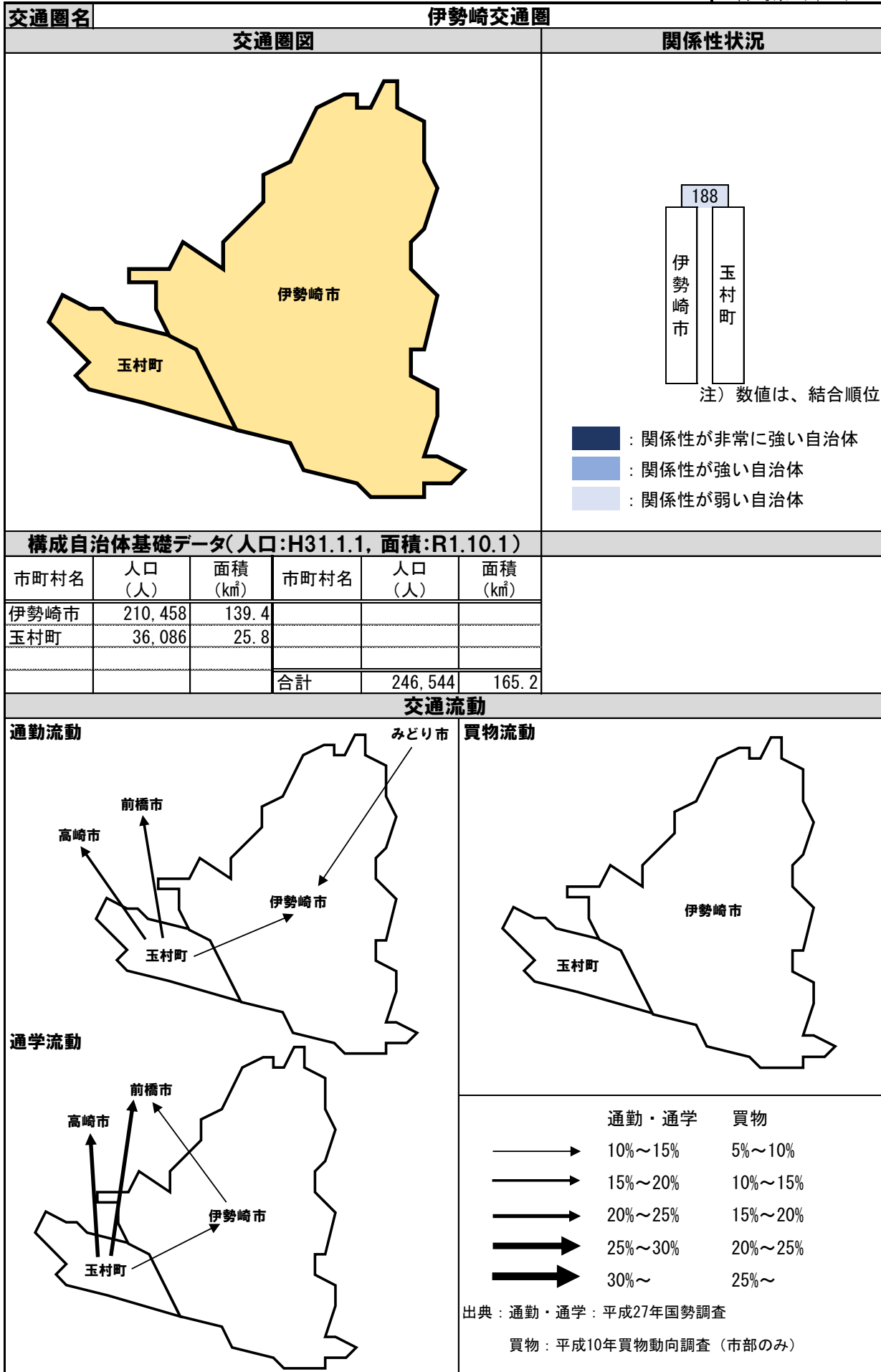


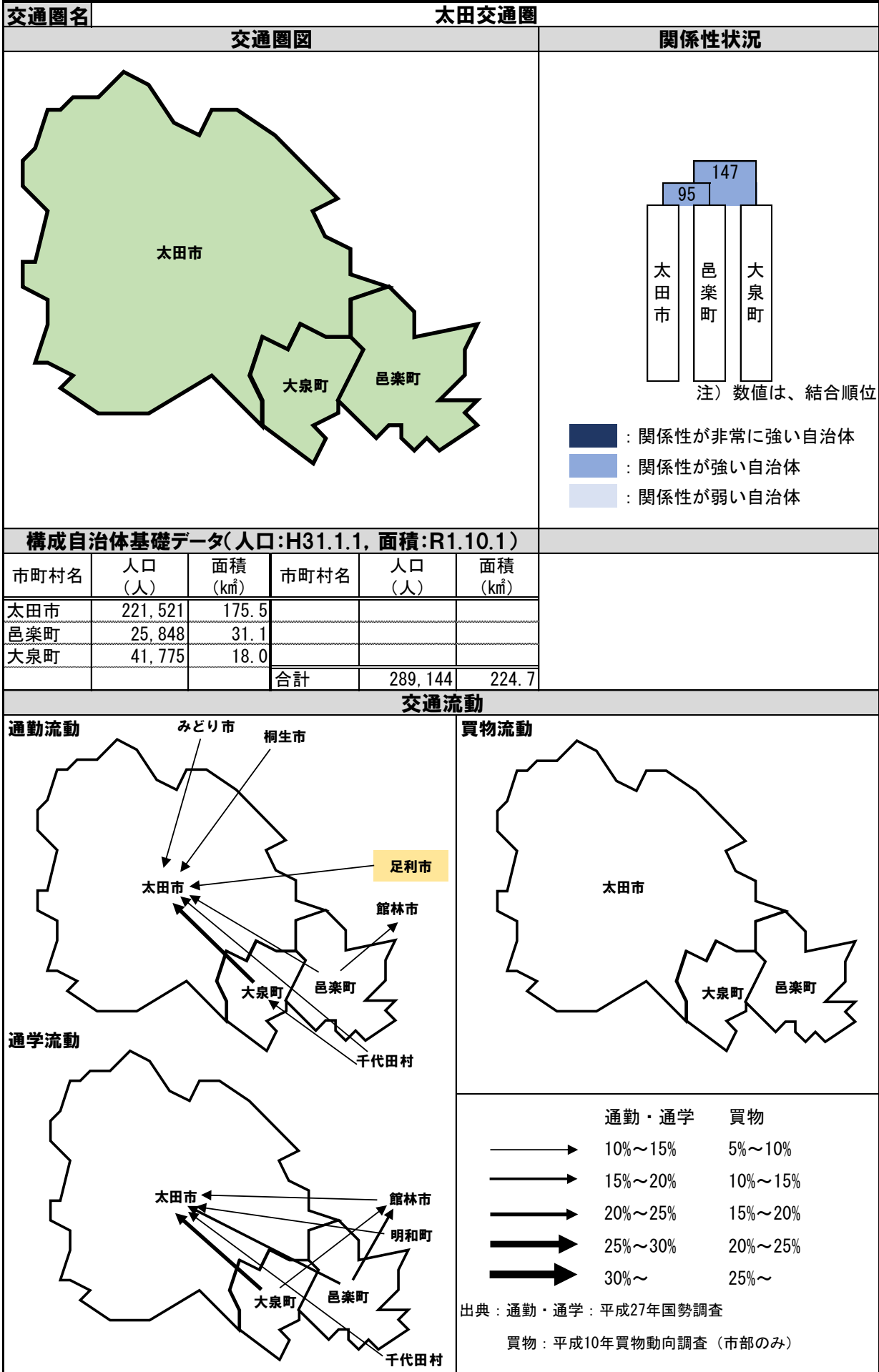


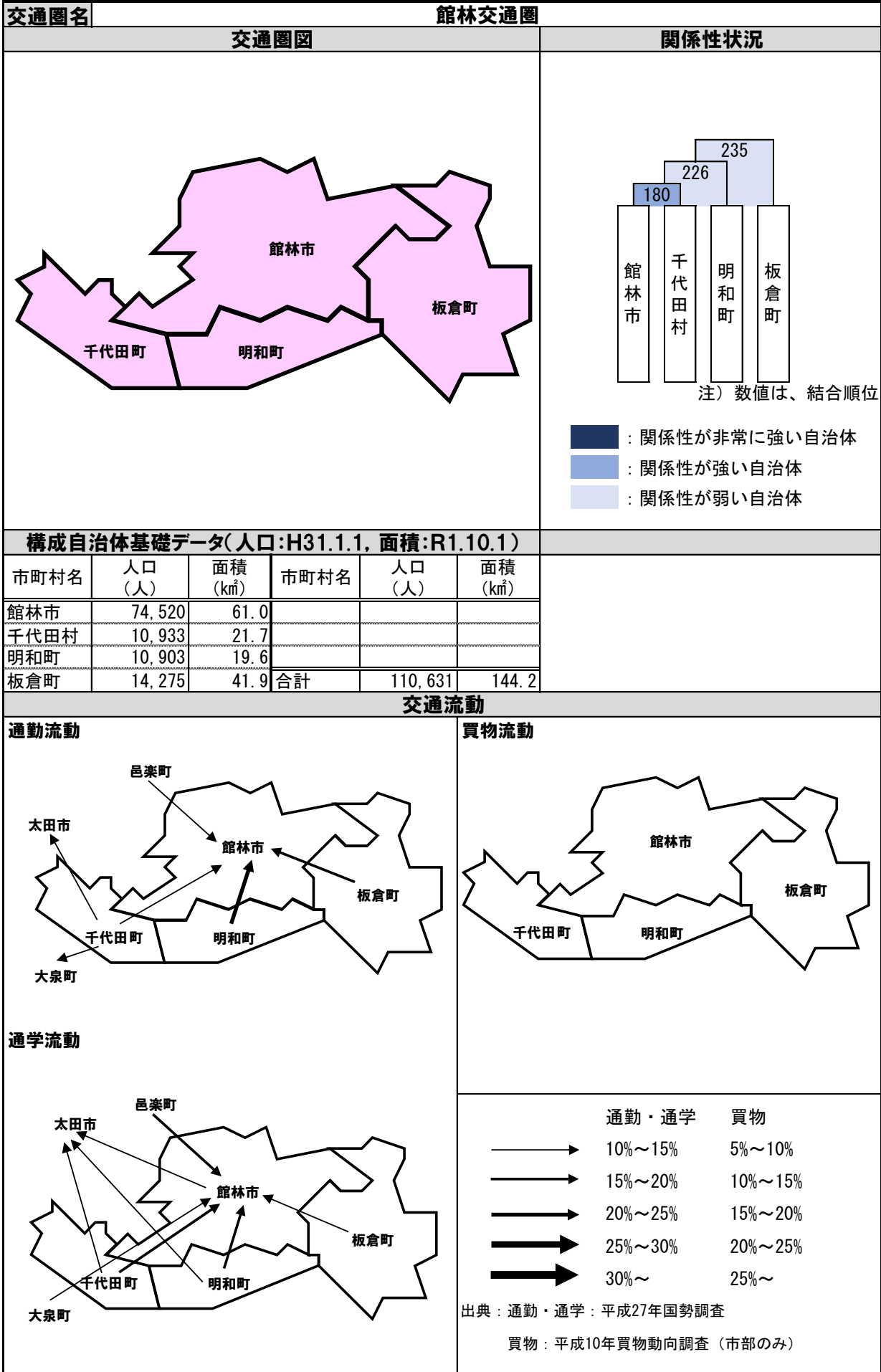


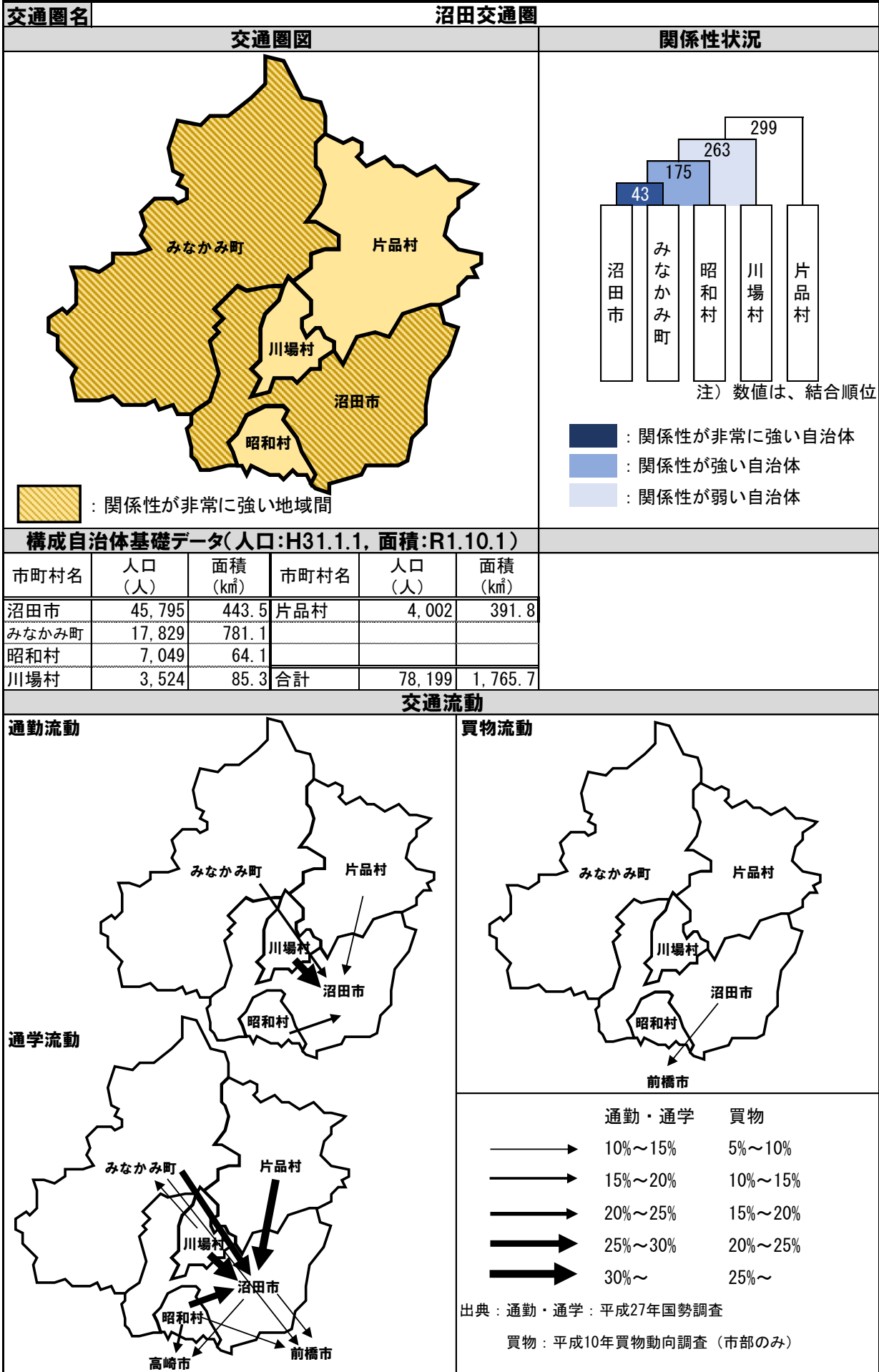










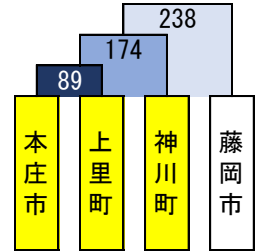


交通圏名 **本庄・藤岡交通圏**

交通圏図



関係性状況



注) 数値は、結合順位

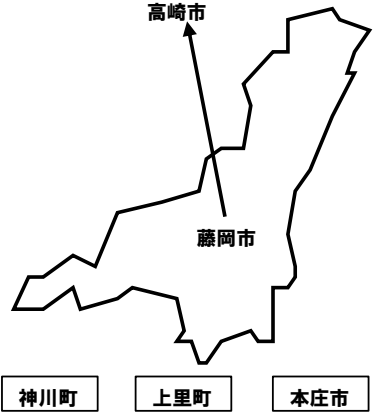
- : 関係性が非常に強い自治体
- : 関係性が強い自治体
- : 関係性が弱い自治体

構成自治体基礎データ(人口:H31.1.1, 面積:R1.10.1)

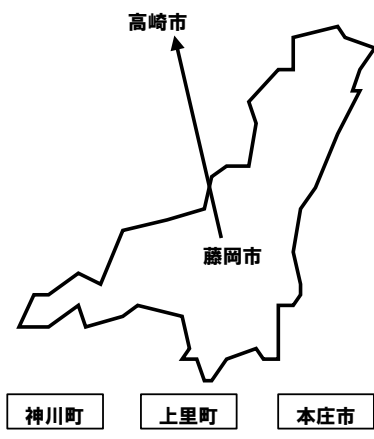
市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )	市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )
藤岡市	63,556	180.3			
本庄市	77,045	89.7			
上里町	30,148	29.2			
神川町	13,262	47.4	合計	184,011	346.6

交通流動

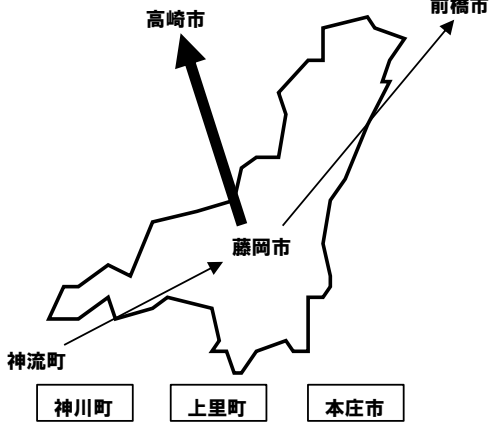
通勤流動



買物流動



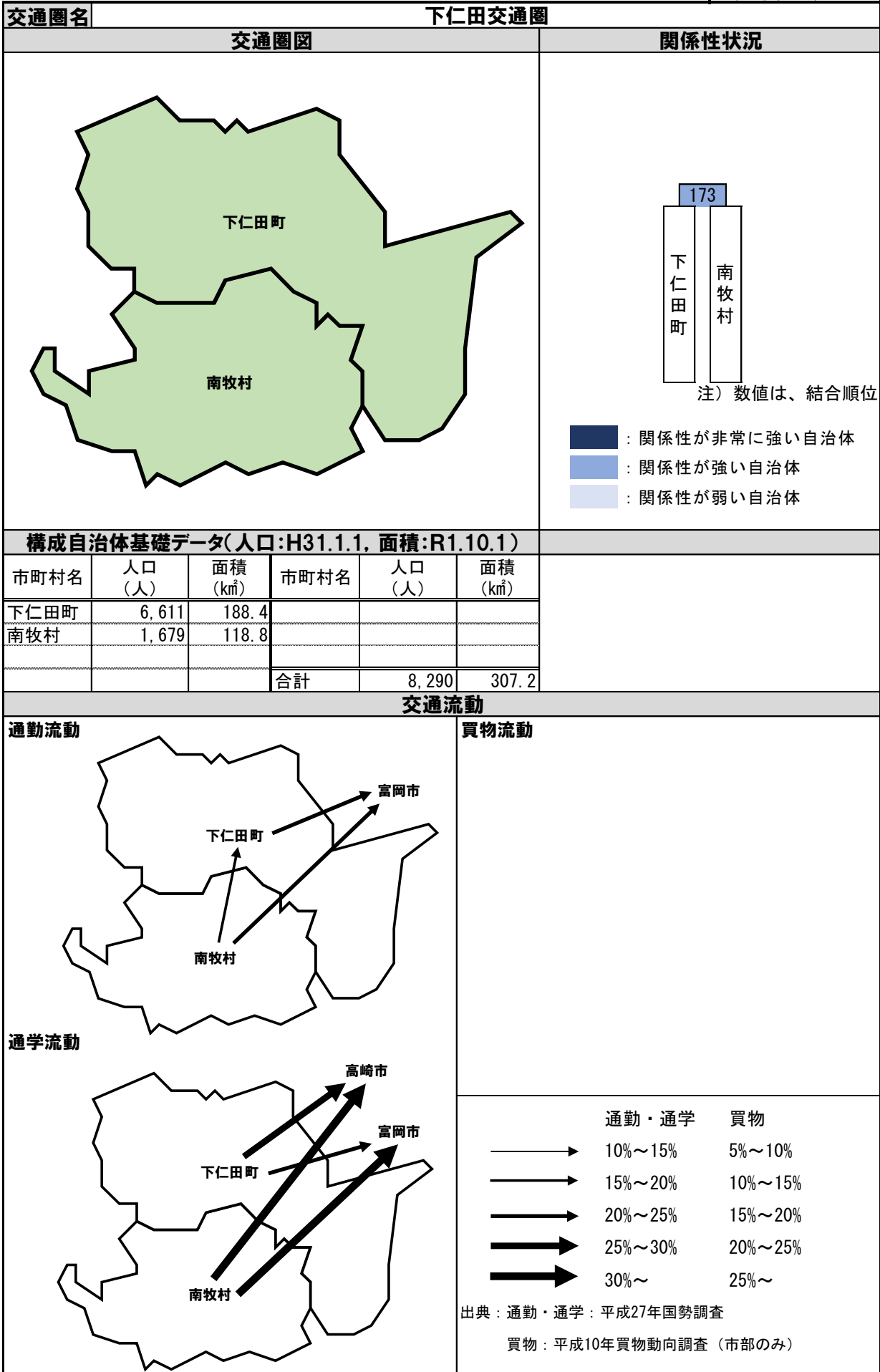
通学流動



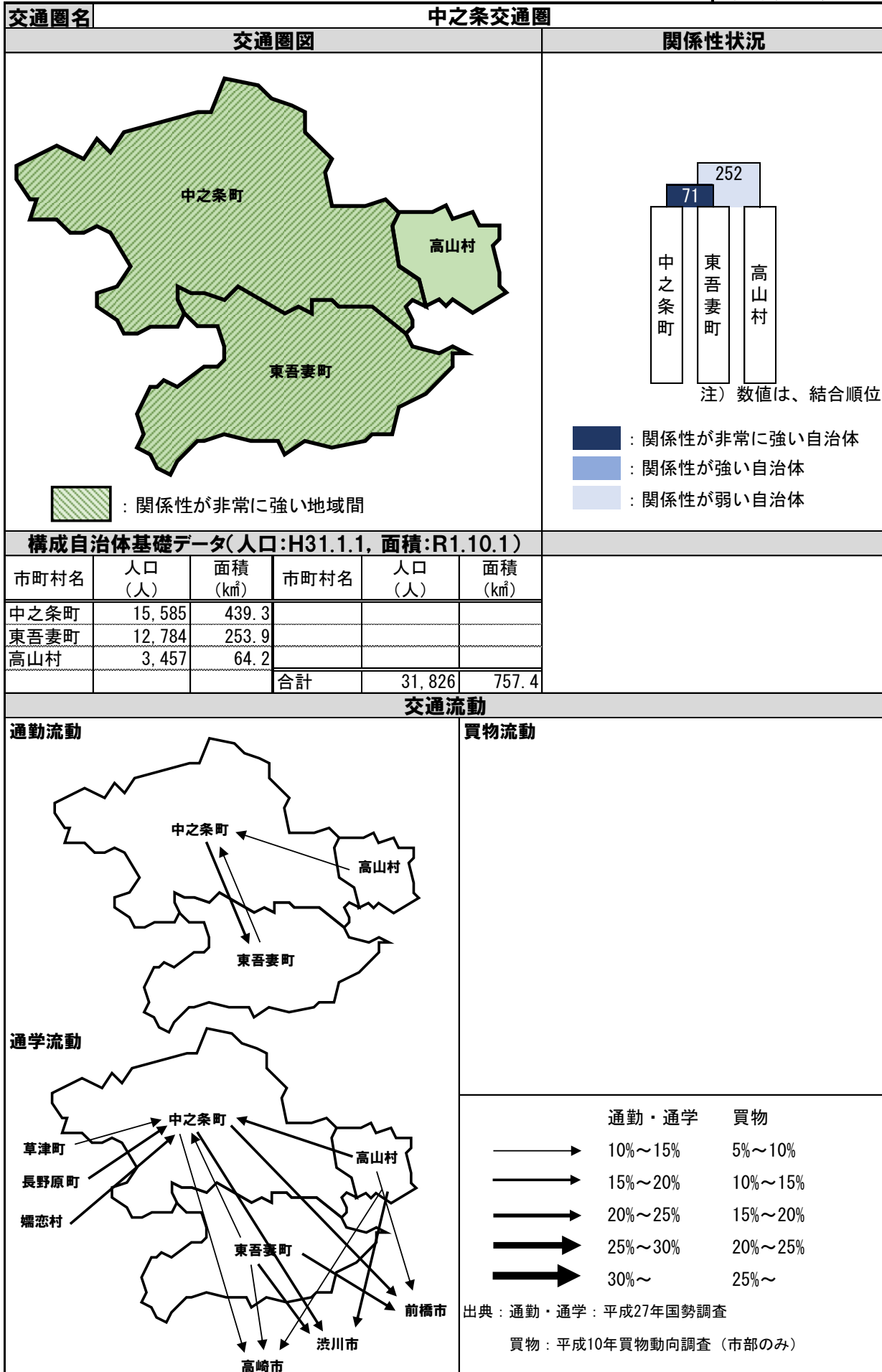
	通勤・通学	買物
	10%~15%	5%~10%
	15%~20%	10%~15%
	20%~25%	15%~20%
	25%~30%	20%~25%
	30%~	25%~

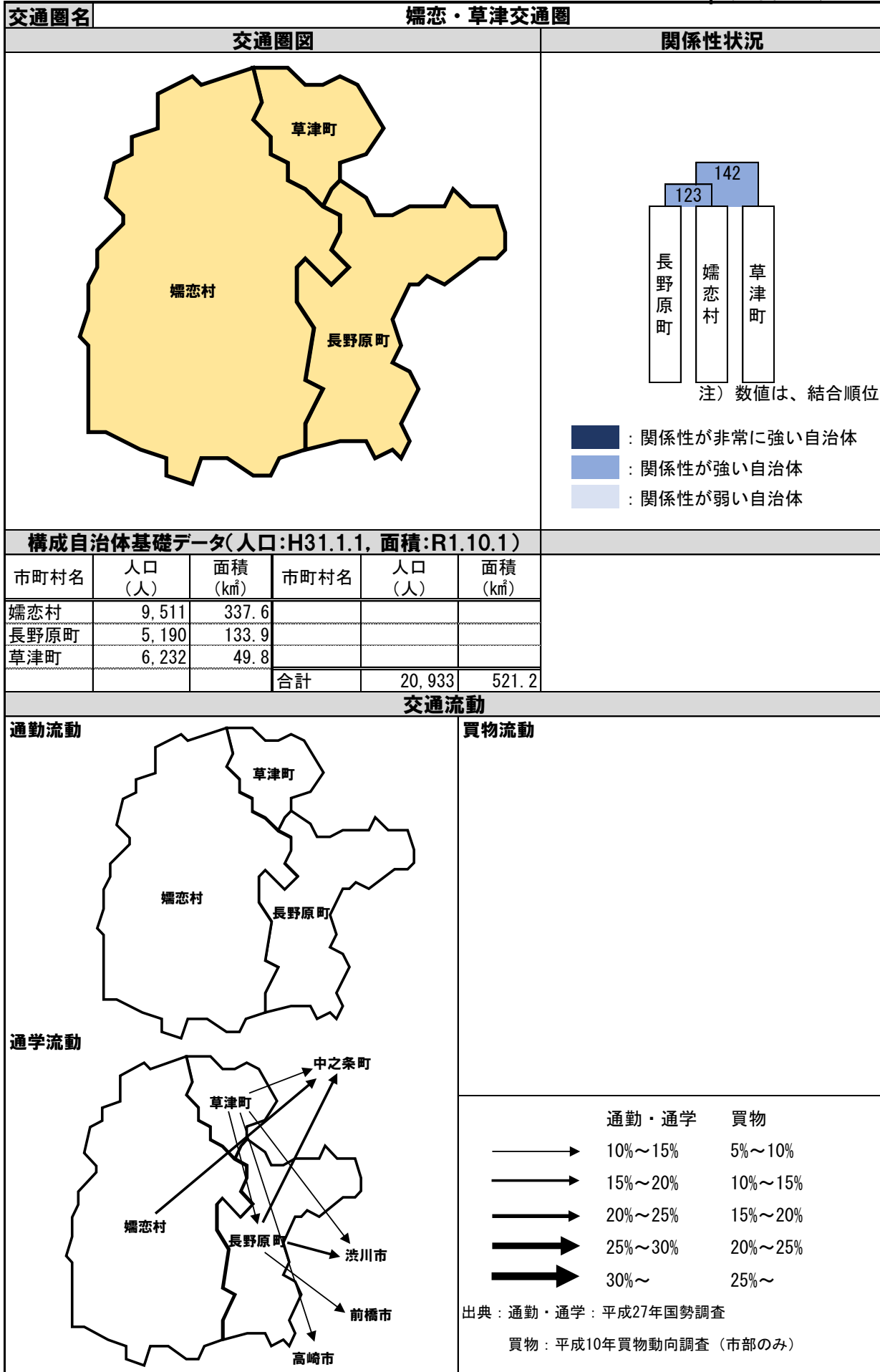
出典：通勤・通学：平成27年国勢調査

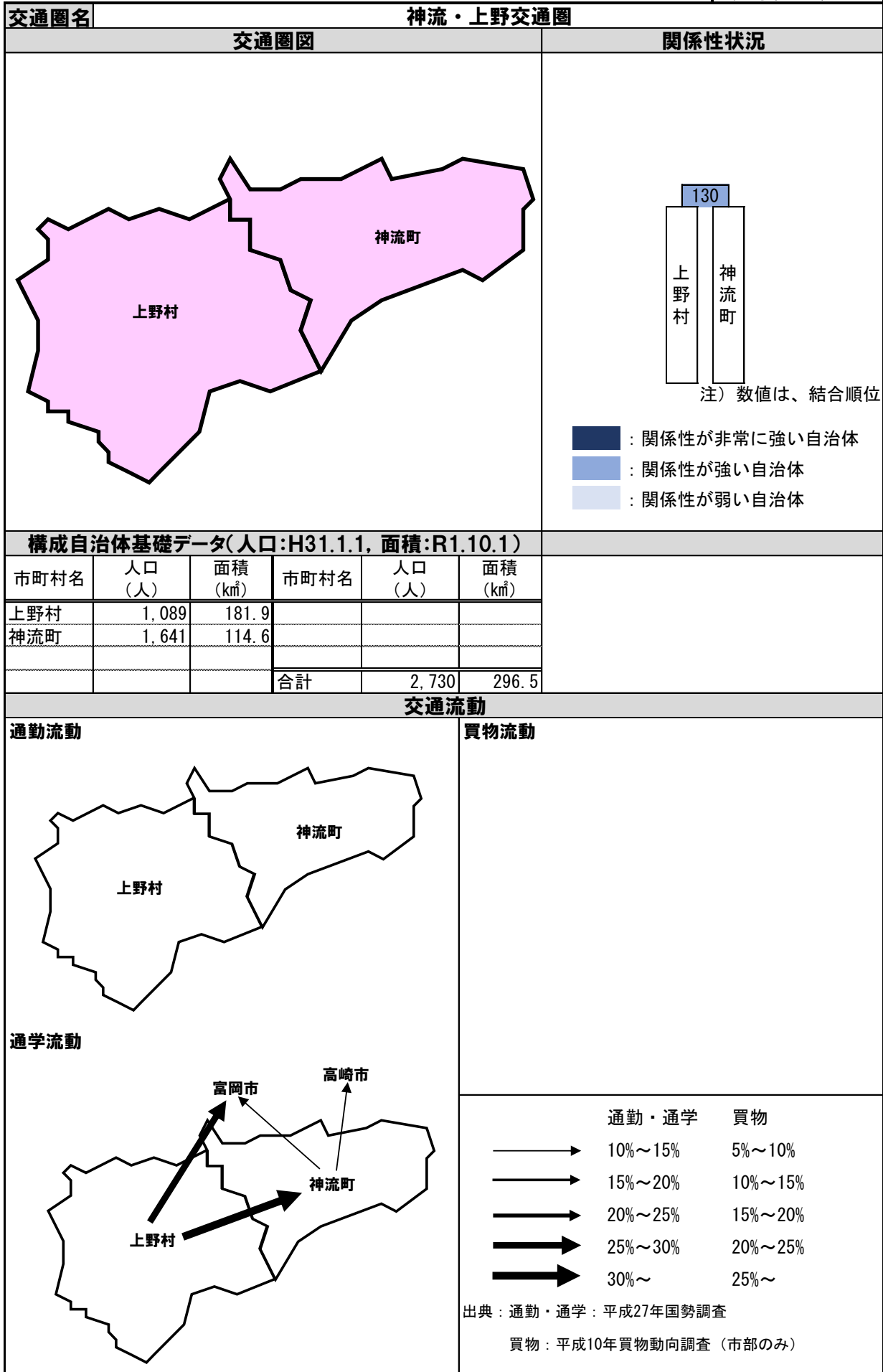
買物：平成10年買物動向調査（市部のみ）







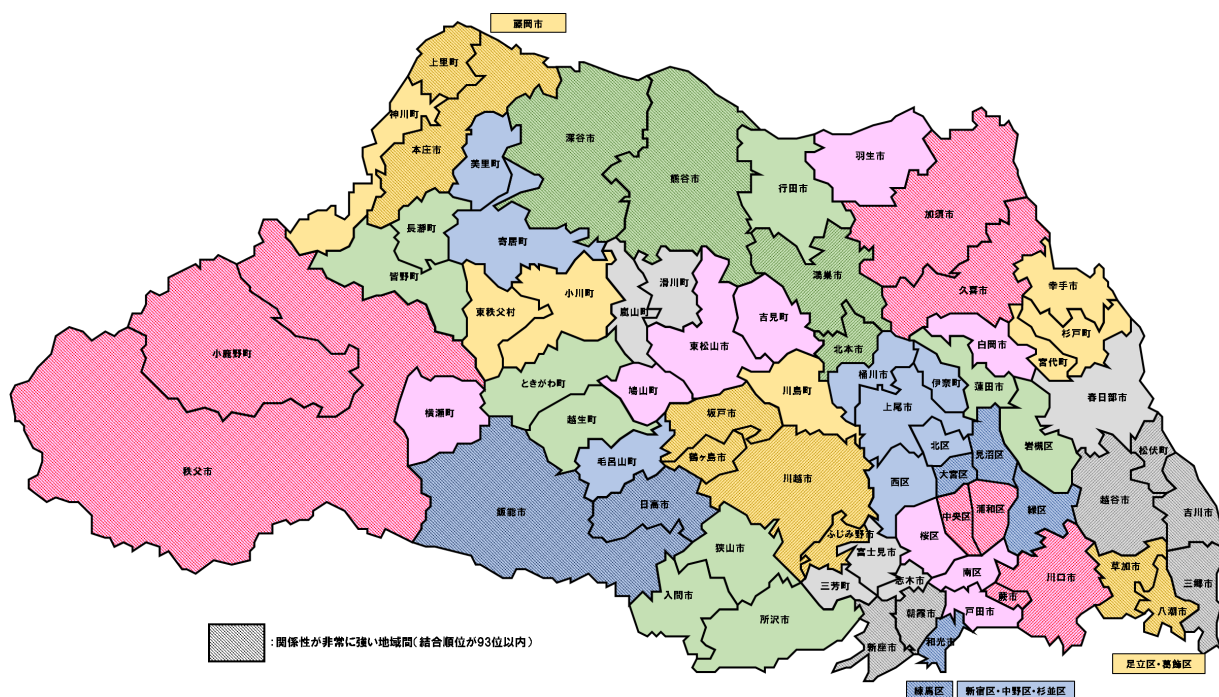


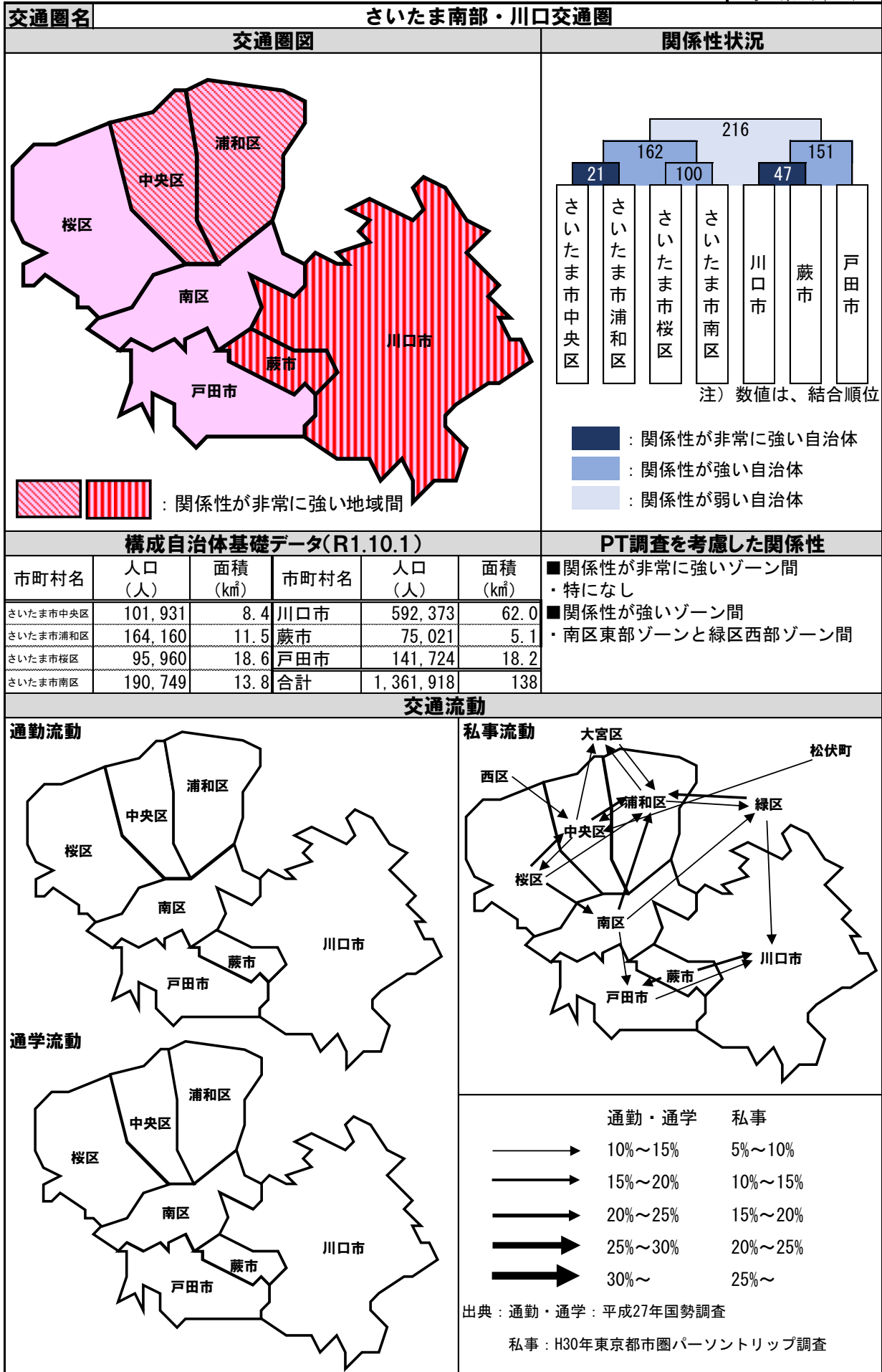


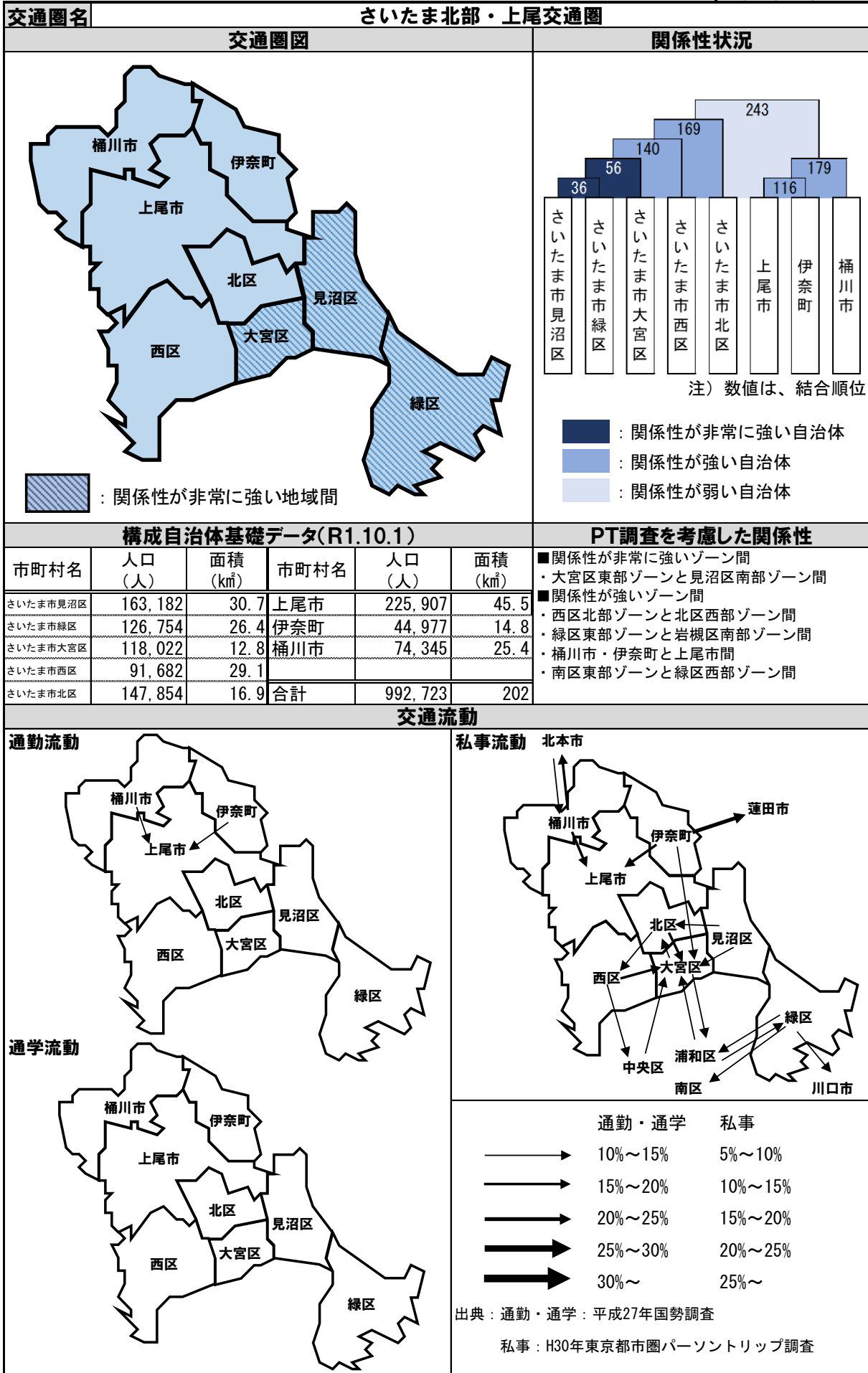
(5) 埼玉県の交通圏カルテ

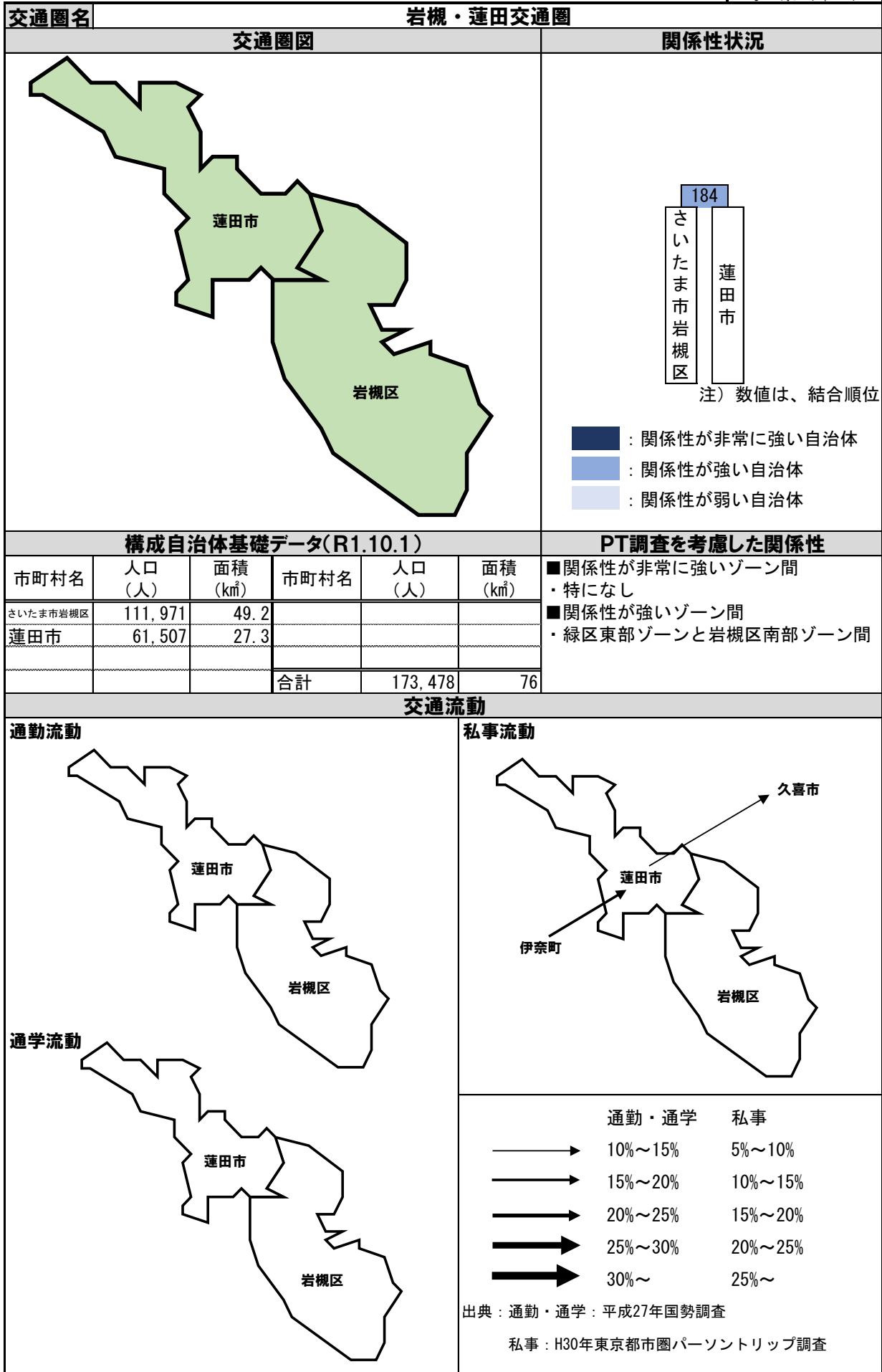
埼玉県の交通圏は、以下の 21 交通圏に区分される。

No	交通圏名	構成市区町村
1	さいたま南部・川口交通圏	中央区・浦和区・桜区・南区・川口市・蕨市・戸田市
2	さいたま北部・上尾交通圏	大宮区・緑区・見沼区・北区・上尾市・桶川市・伊奈町
3	岩槻・蓮田交通圏	岩槻区・蓮田市
4	幸手交通圏	幸手市・杉戸町・宮代町
5	久喜・加須交通圏	久喜市・加須市・白岡市・羽生市
6	熊谷交通圏	熊谷市・深谷市・鴻巣市・北本市・行田市
7	寄居・美里交通圏	寄居町・美里町
8	本庄・藤岡交通圏	本庄市・上里町・神川町・藤岡市
9	飯能交通圏	飯能市・日高市・毛呂山町
10	所沢交通圏	所沢市・狭山市・入間市
11	川越交通圏	川越市・ふじみ野市・坂戸市・鶴ヶ島市・川島町
12	東松山交通圏	東松山市・鳩山町・吉見町
13	嵐山・滑川交通圏	嵐山町・滑川町
14	越生・ときがわ交通圏	越生町・ときがわ町
15	小川・東秩父交通圏	小川町・東秩父村
16	朝霞交通圏	朝霞市・新座市・志木市・富士見市・三芳町
17	区部西北部・和光交通圏	和光市・新宿区・中野区・杉並区・練馬区
18	区部北東部・草加交通圏	草加市・八潮市・足立区・葛飾区
19	越谷・三郷交通圏	越谷市・春日部市・三郷市・吉川市・松伏町
20	秩父交通圏	秩父市・小鹿野町・横瀬町
21	長瀬交通圏	長瀬町・皆野町



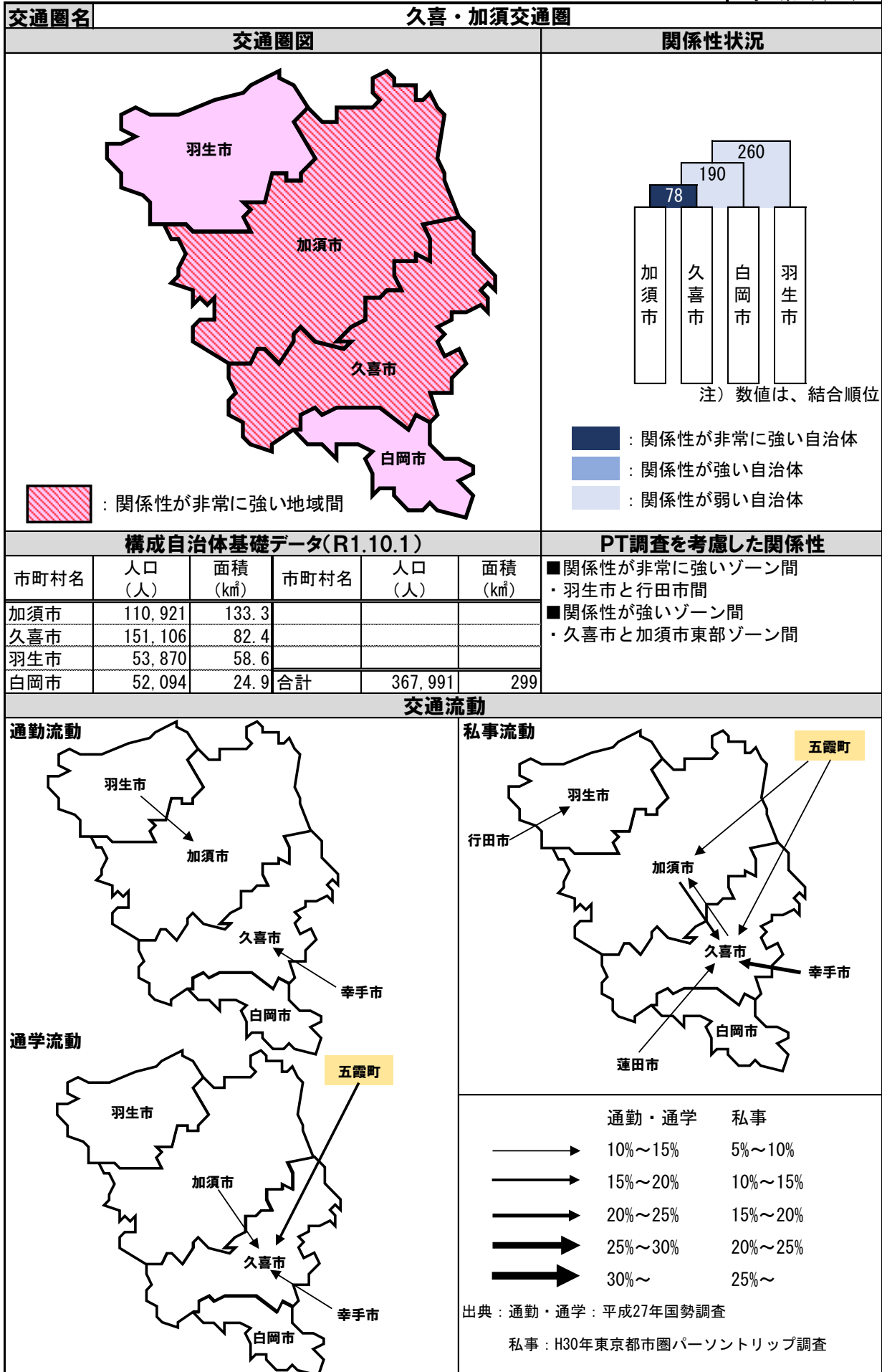


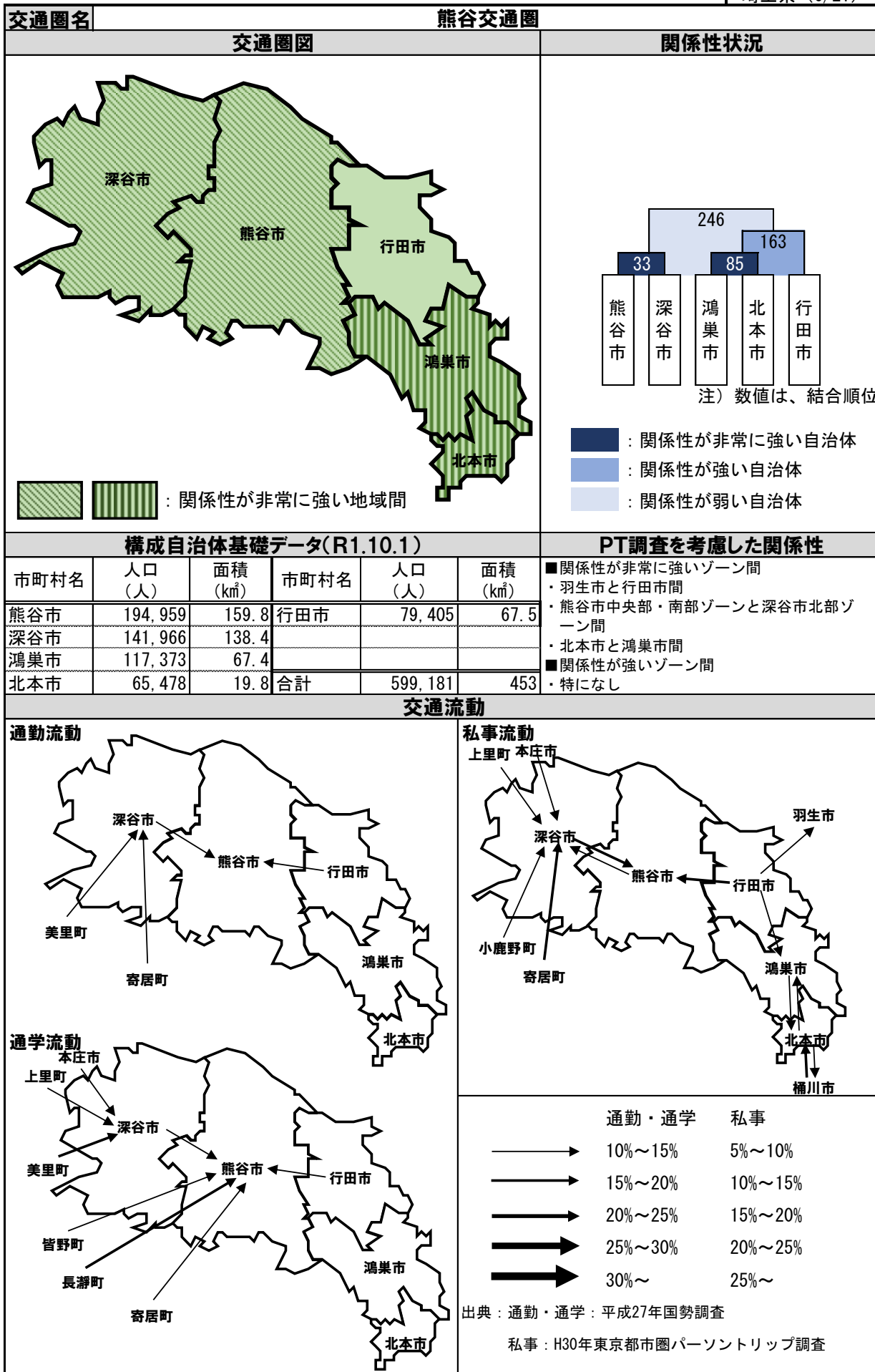


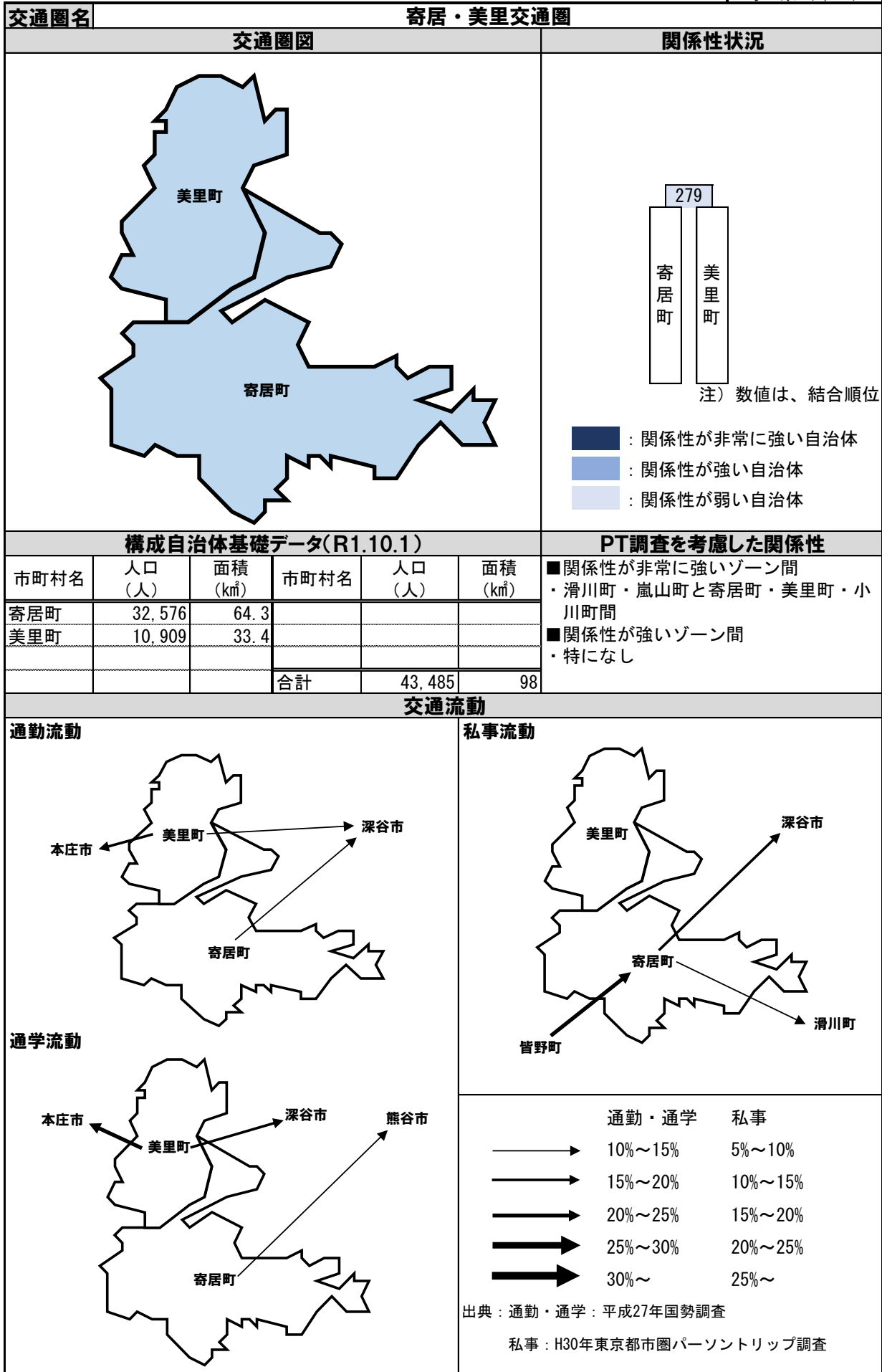


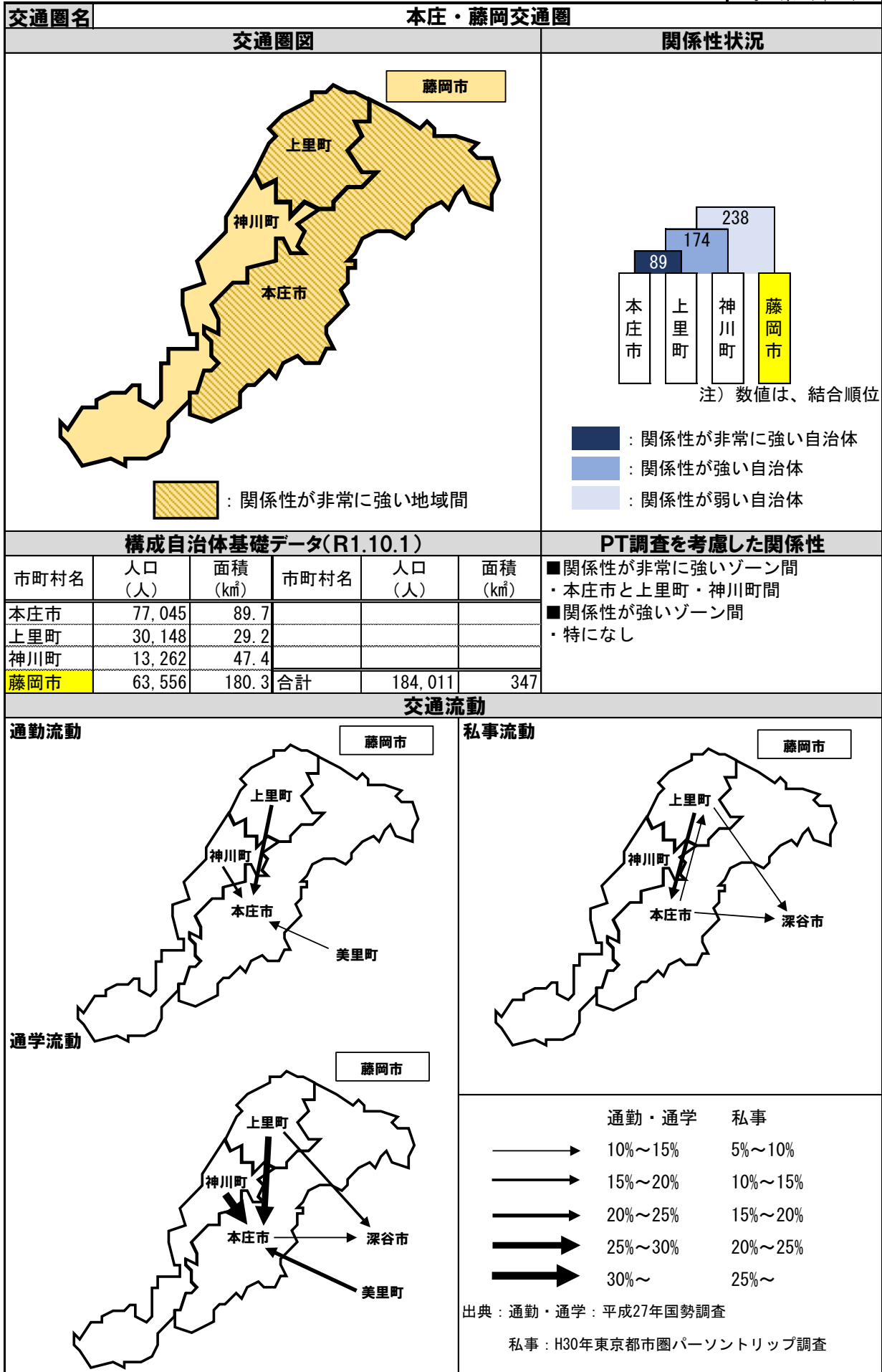
交通圏名						幸手交通圏																		
交通圏図				関係性状況																				
				<p>注) 数値は、結合順位</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ : 関係性が非常に強い自治体</li> <li>■ : 関係性が強い自治体</li> <li>■ : 関係性が弱い自治体</li> </ul>																				
構成自治体基礎データ(R1.10.1)						PT調査を考慮した関係性																		
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関係性が非常に強いゾーン間                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幸手市と杉戸町・宮代町間</li> </ul> </li> <li>■ 関係性が強いゾーン間                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> </li> </ul>																		
幸手市	50,767	33.9																						
杉戸町	44,202	30.0																						
宮代町	34,133	16.0																						
			合計	129,102	80																			
交通流動																								
<b>通勤流動</b> 				<b>私事流動</b> 																				
<b>通学流動</b> 				<table border="1"> <thead> <tr> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table>				通勤・通学	私事	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
通勤・通学	私事																							
→	10%~15%	5%~10%																						
→	15%~20%	10%~15%																						
→	20%~25%	15%~20%																						
→	25%~30%	20%~25%																						
→	30%~	25%~																						
出典：通勤・通学：平成27年国勢調査 私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査																								

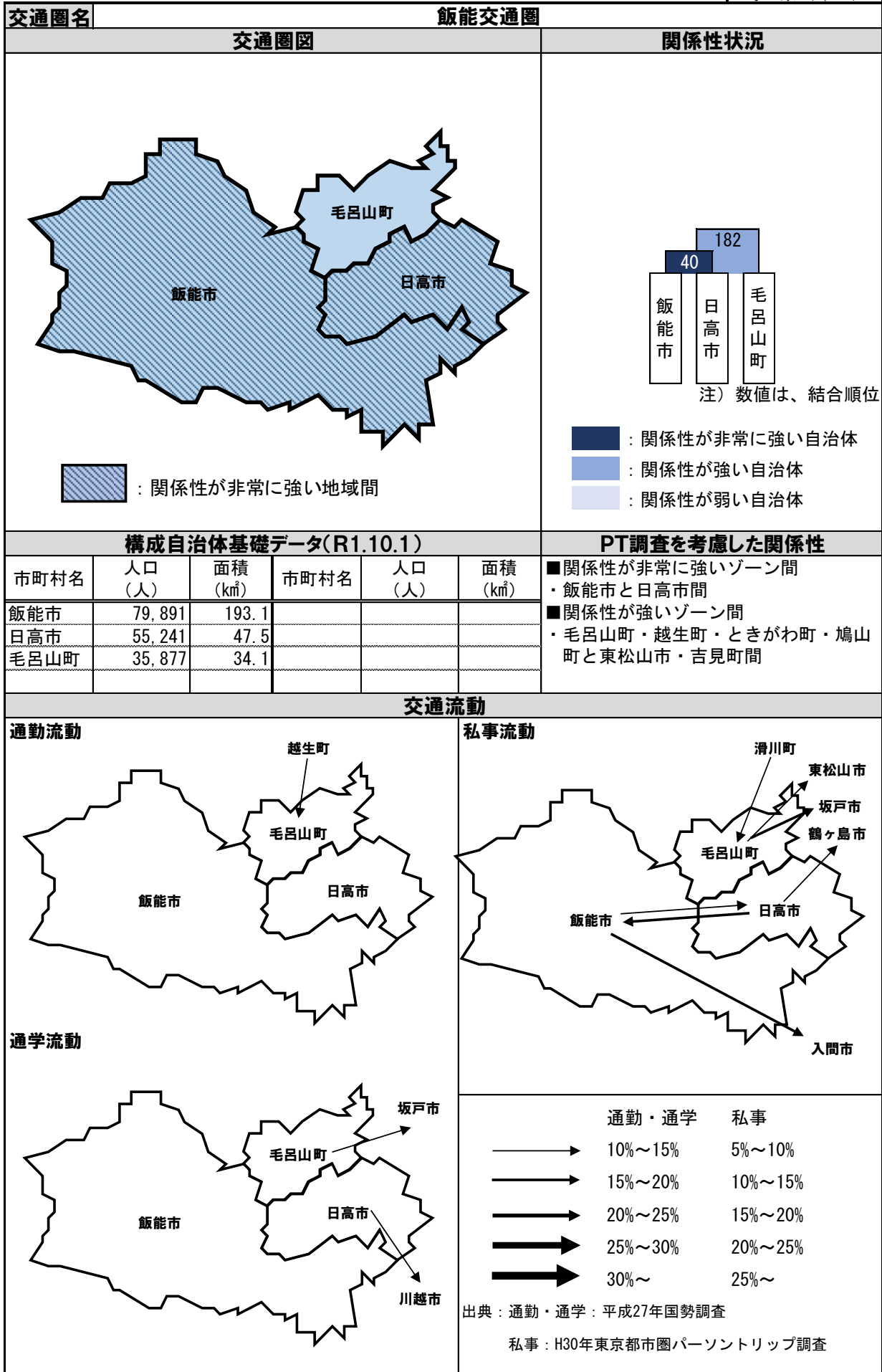




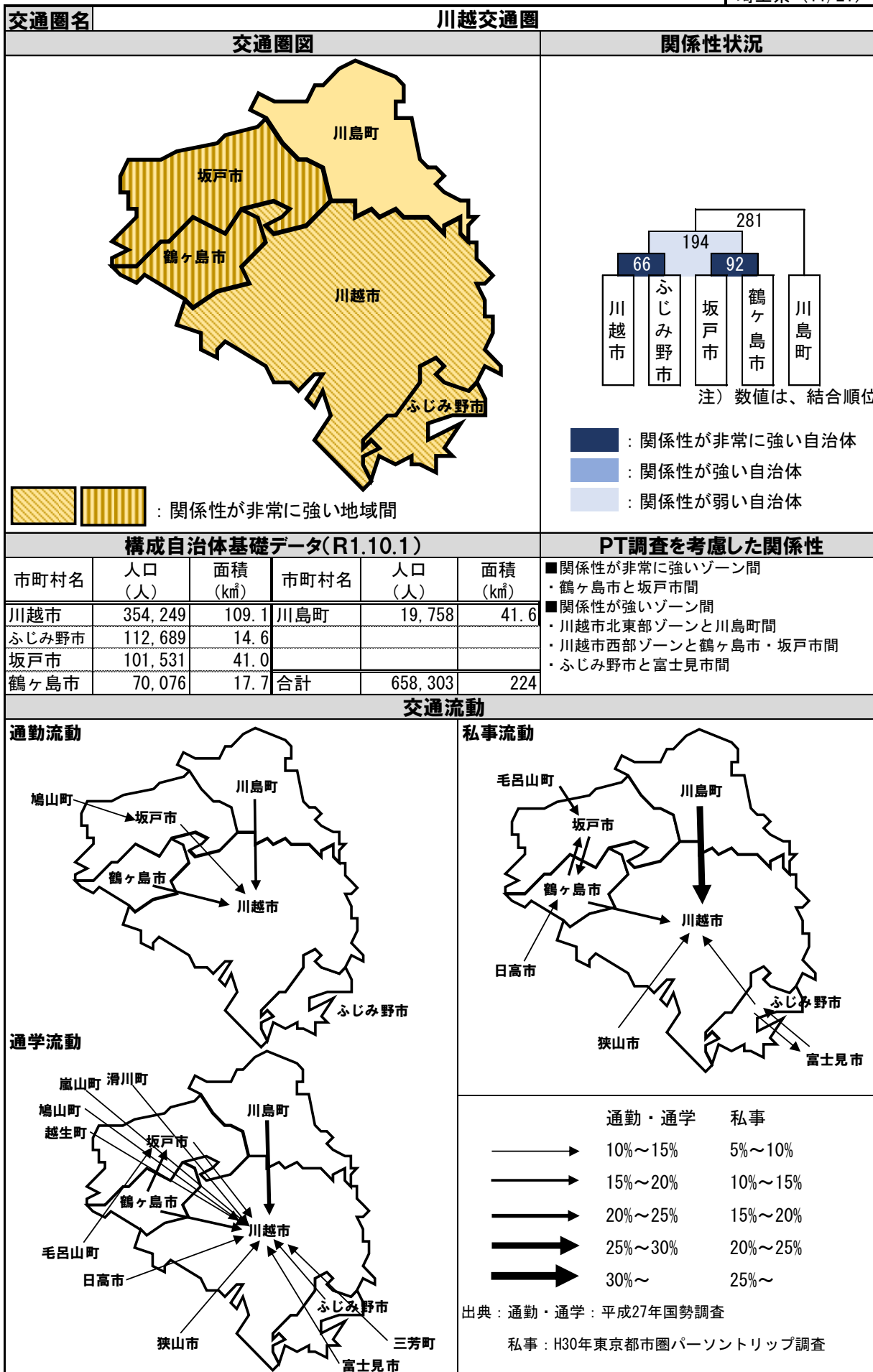


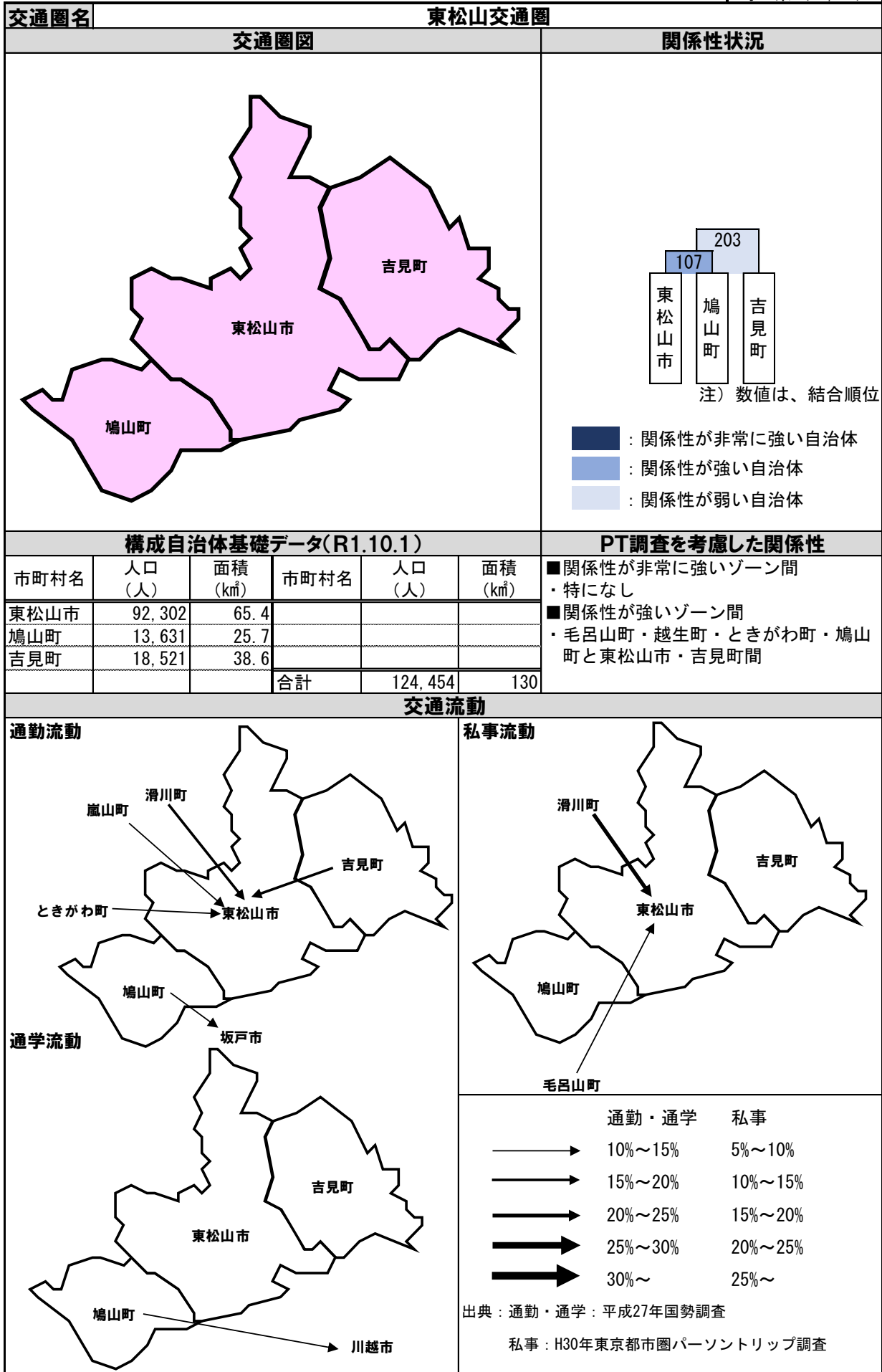




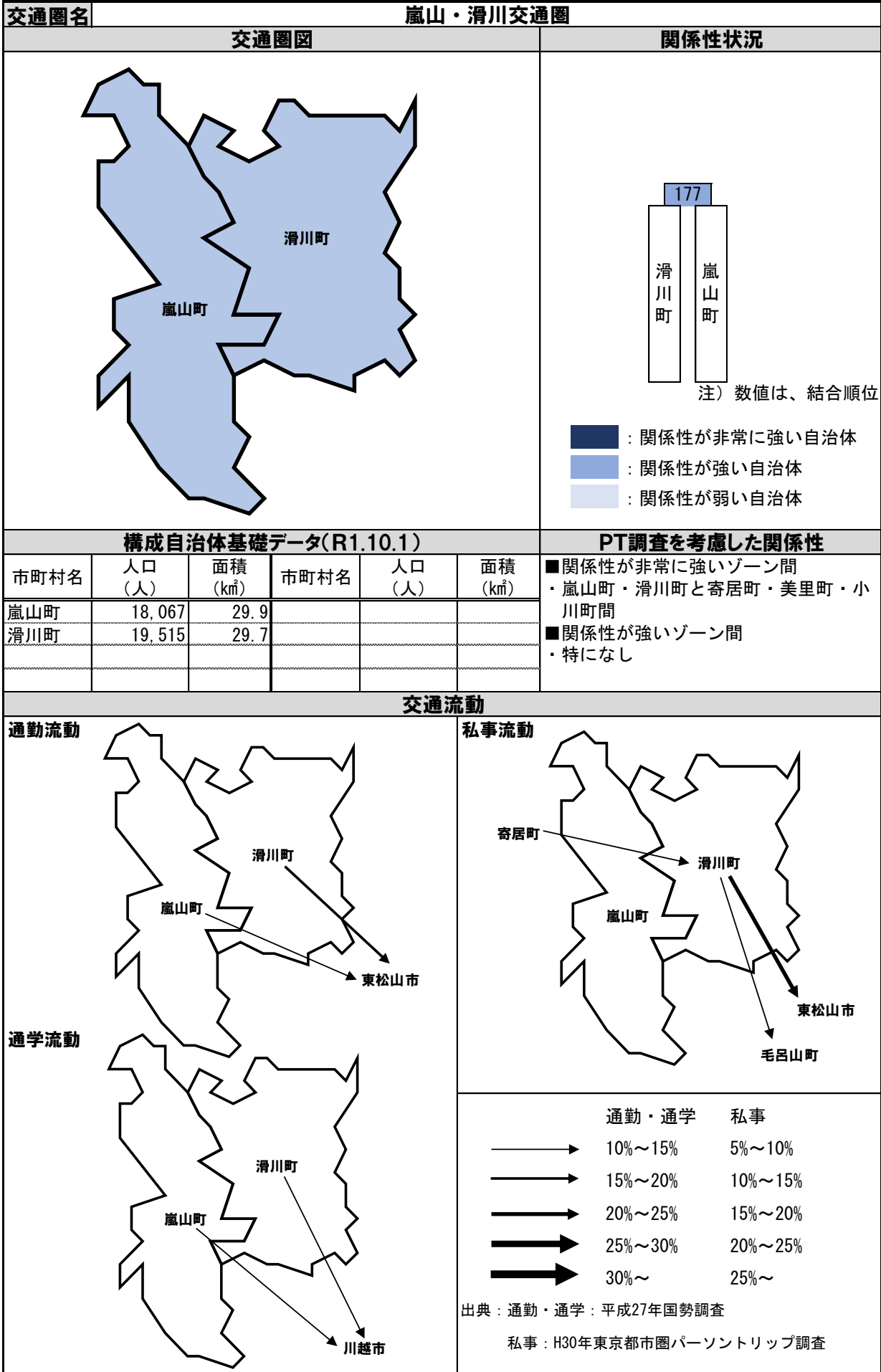


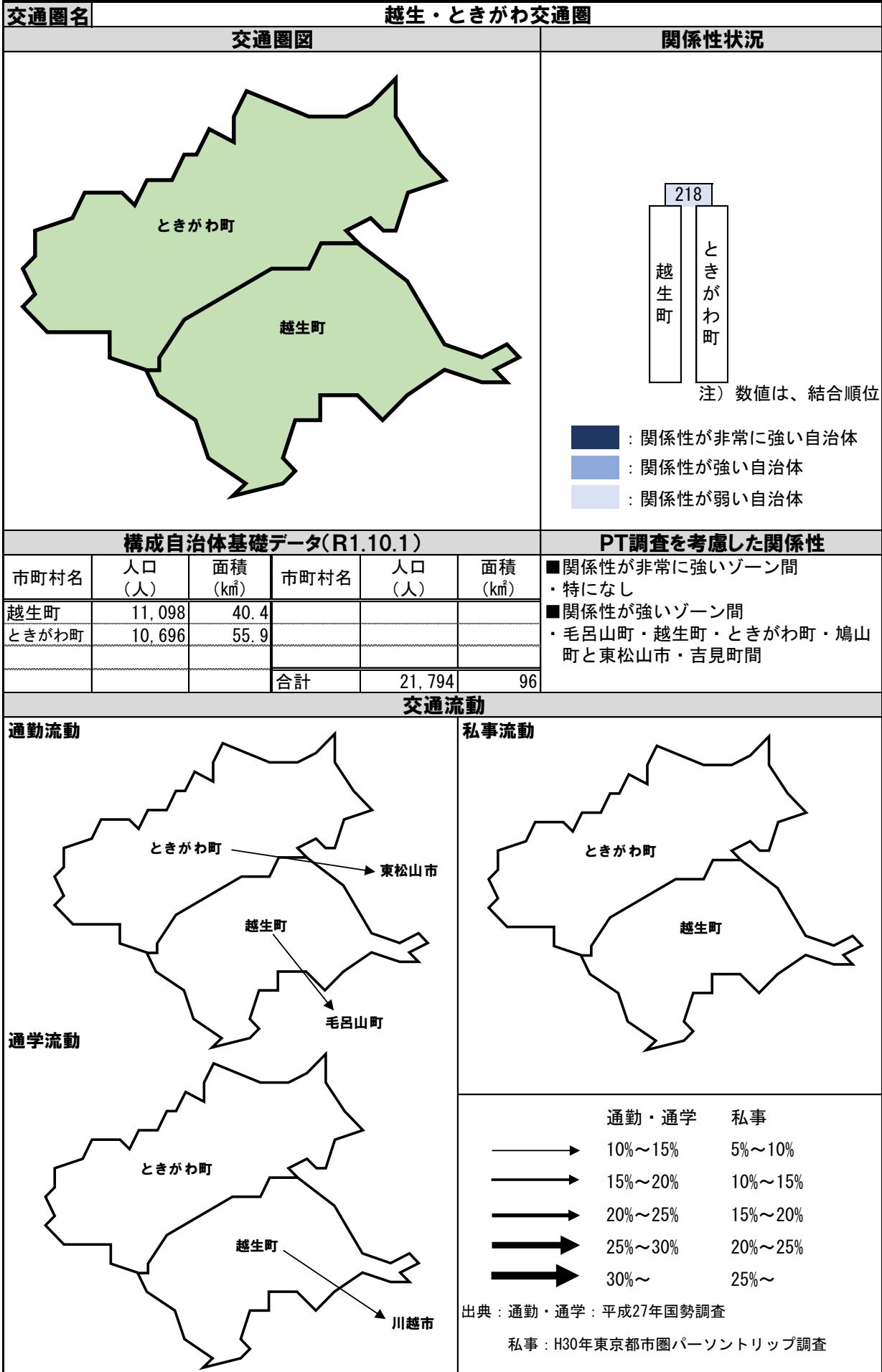
交通圏名		所沢交通圏																				
交通圏図			関係性状況																			
			<p>注) 数値は、結合順位</p> <p>■ : 関係性が非常に強い自治体            ■ : 関係性が強い自治体            ■ : 関係性が弱い自治体</p>																			
構成自治体基礎データ(R1.10.1)			PT調査を考慮した関係性																			
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )																	
所沢市	341,409	72.1																				
狭山市	149,423	49.0																				
入間市	146,802	44.7																				
			合計	637,634	166																	
■ 関係性が非常に強いゾーン間 ・ 特になし ■ 関係性が強いゾーン間 ・ 狭山市と入間市間																						
交通流動																						
<b>通勤流動</b> 			<b>私事流動</b> 																			
<b>通学流動</b> 			<table border="1"> <thead> <tr> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査            私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査</p>			通勤・通学	私事	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
通勤・通学	私事																					
→	10%~15%	5%~10%																				
→	15%~20%	10%~15%																				
→	20%~25%	15%~20%																				
→	25%~30%	20%~25%																				
→	30%~	25%~																				

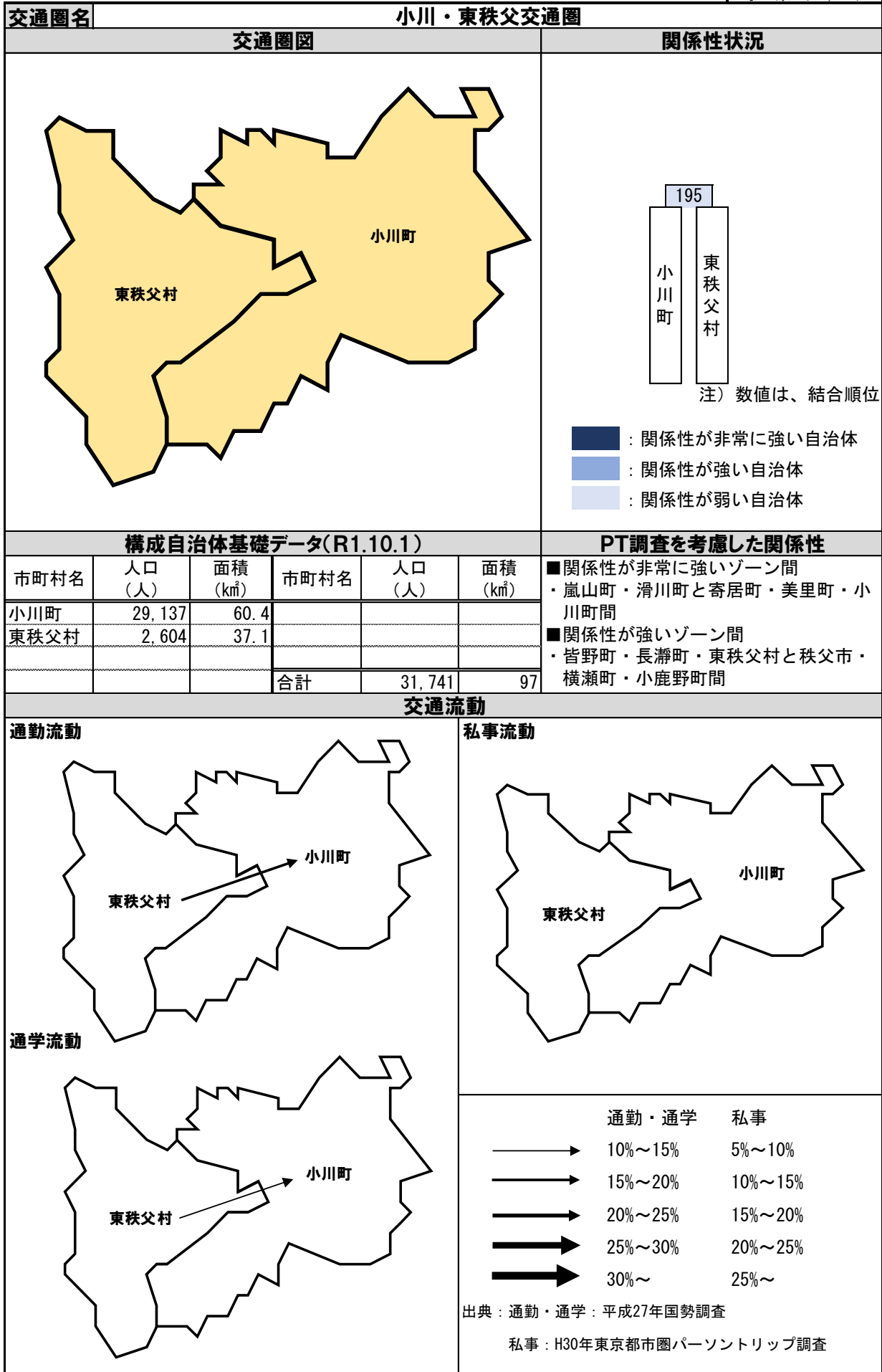


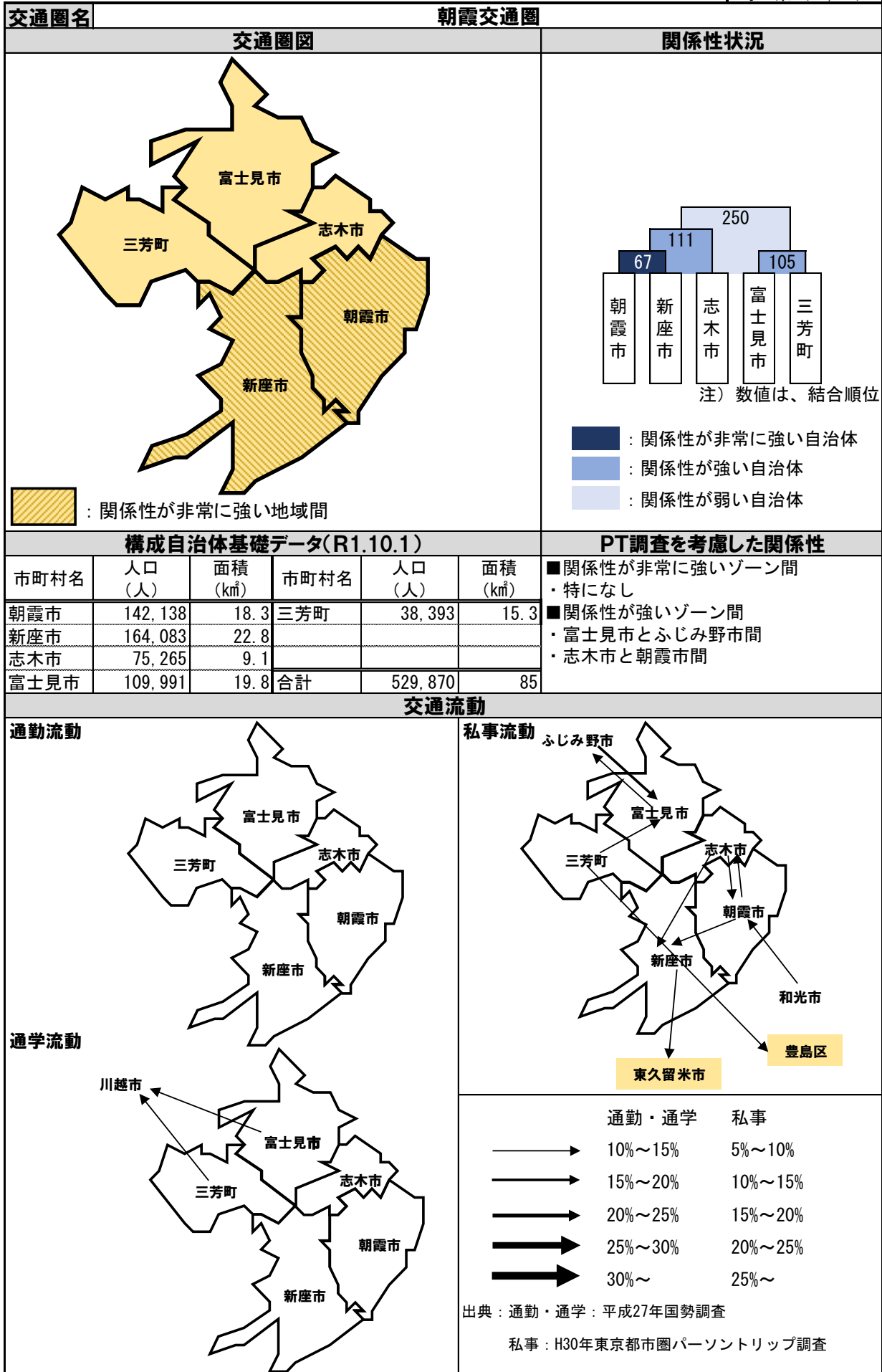


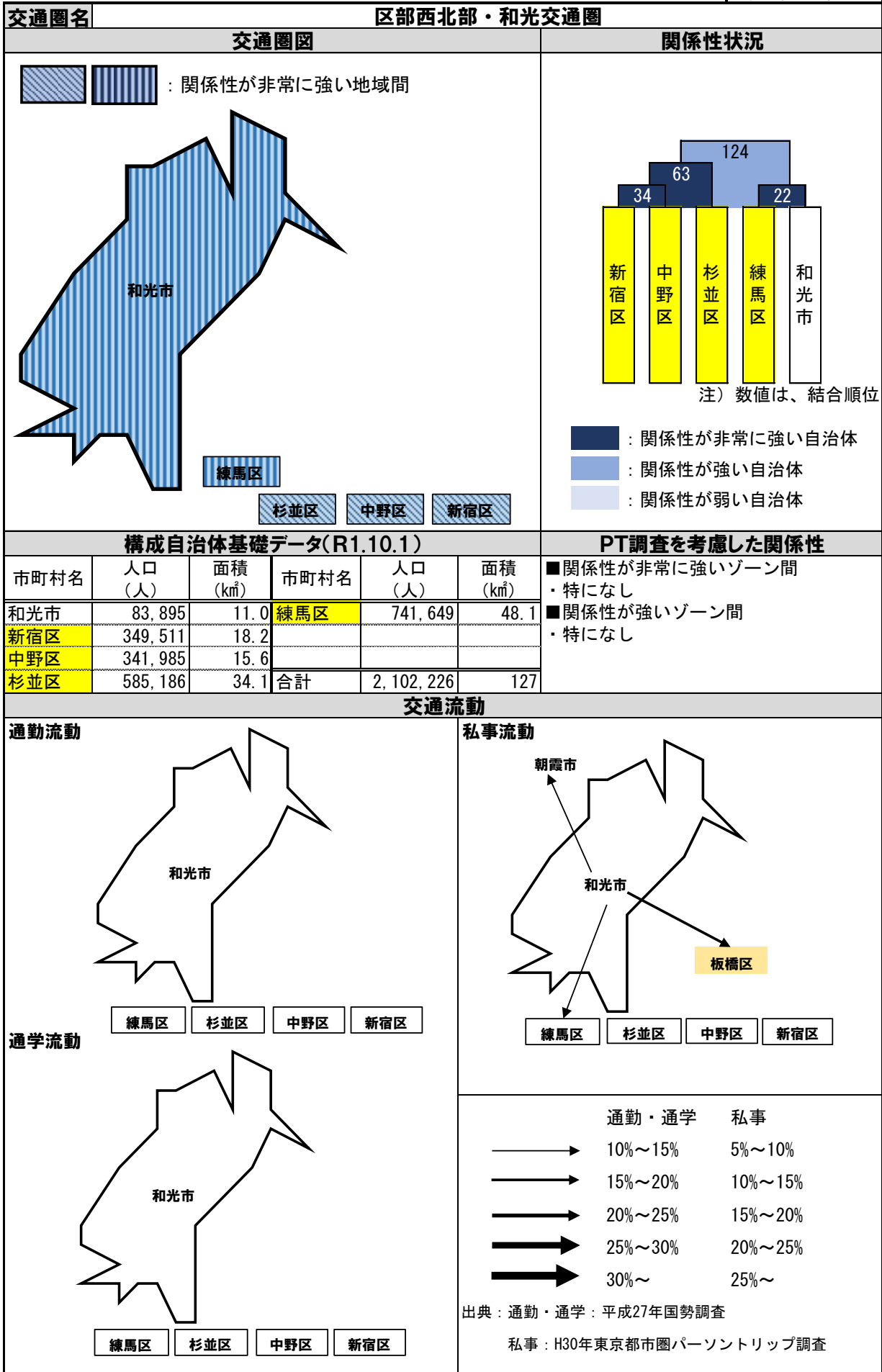


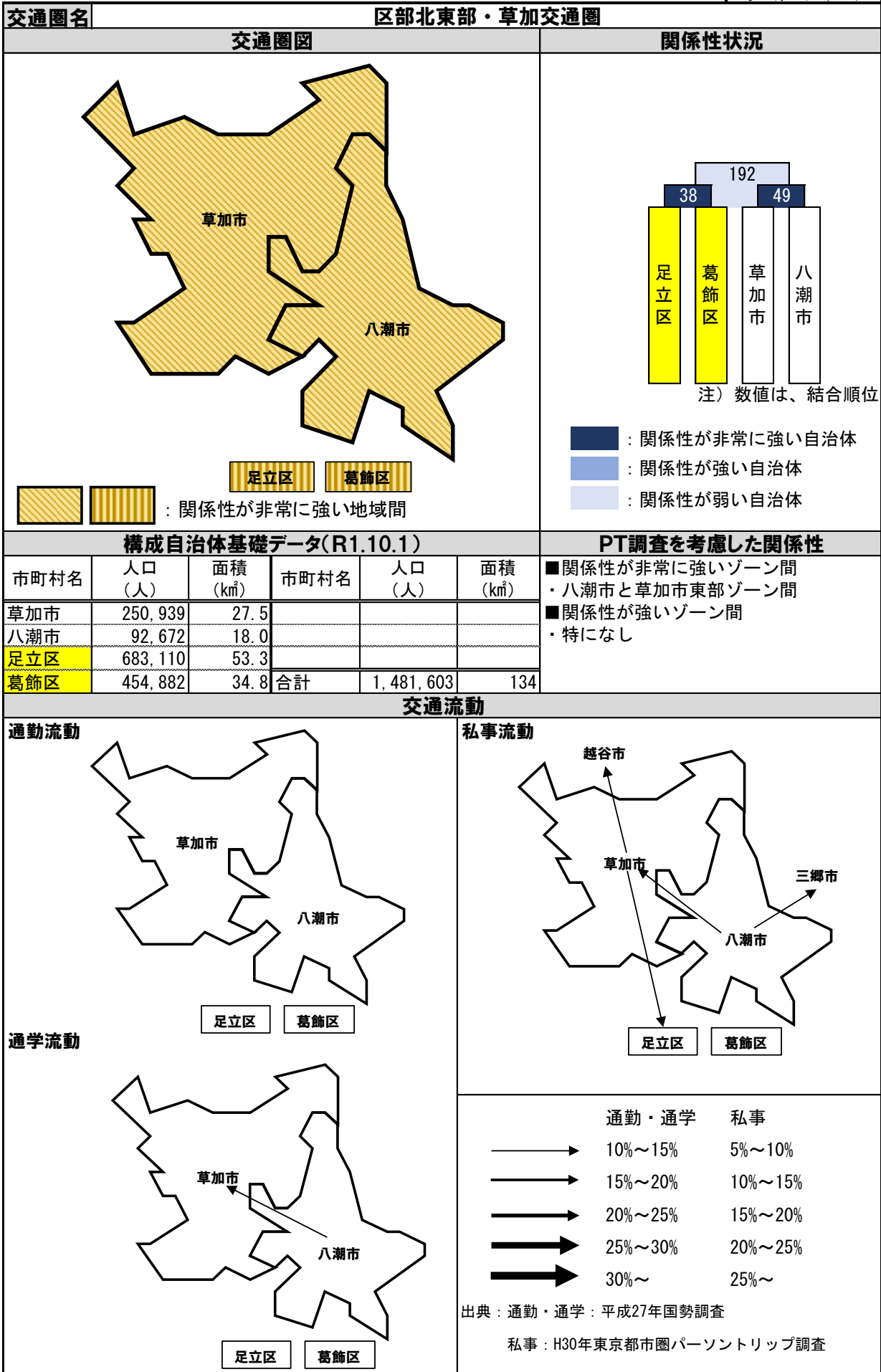


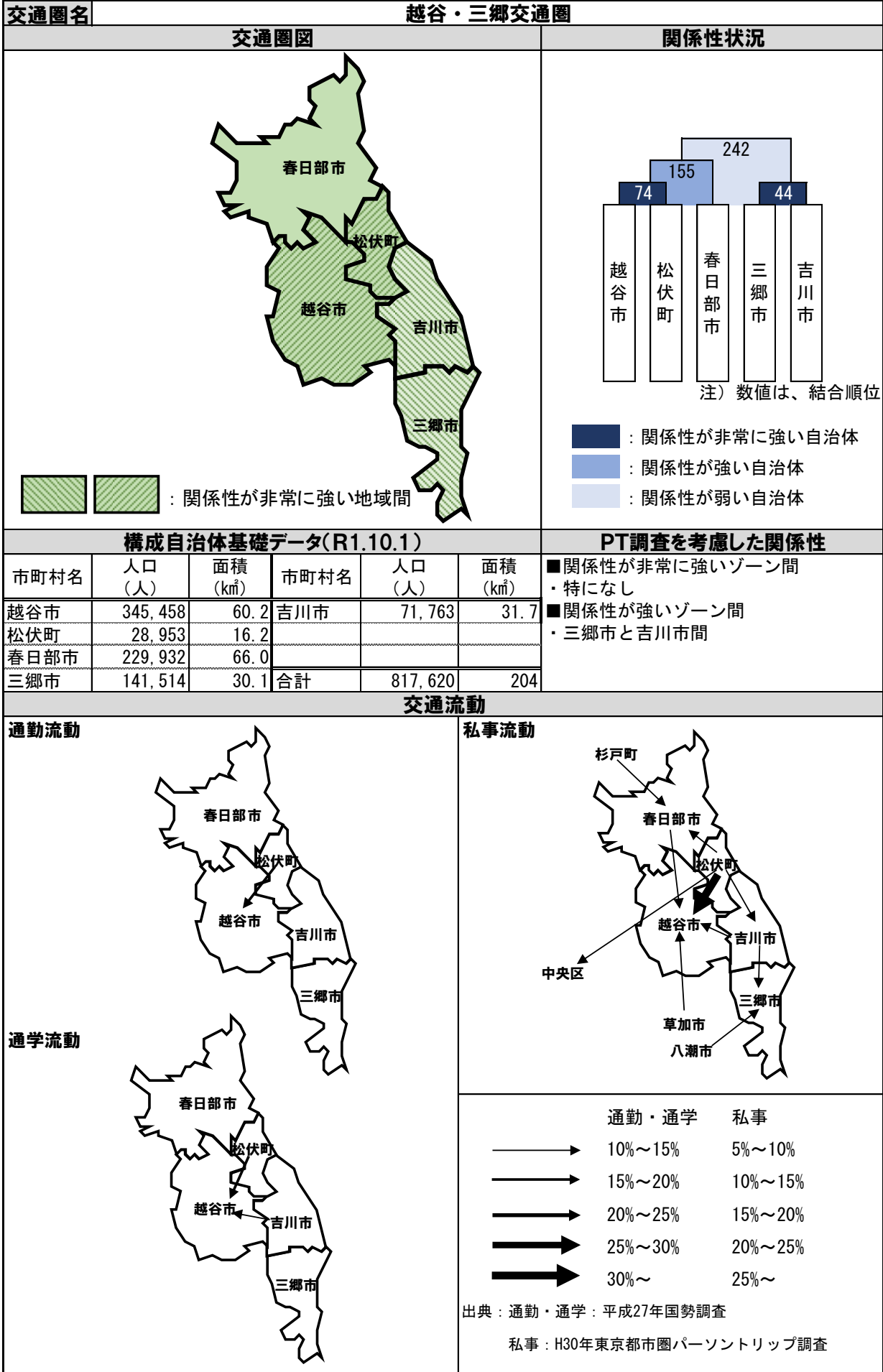


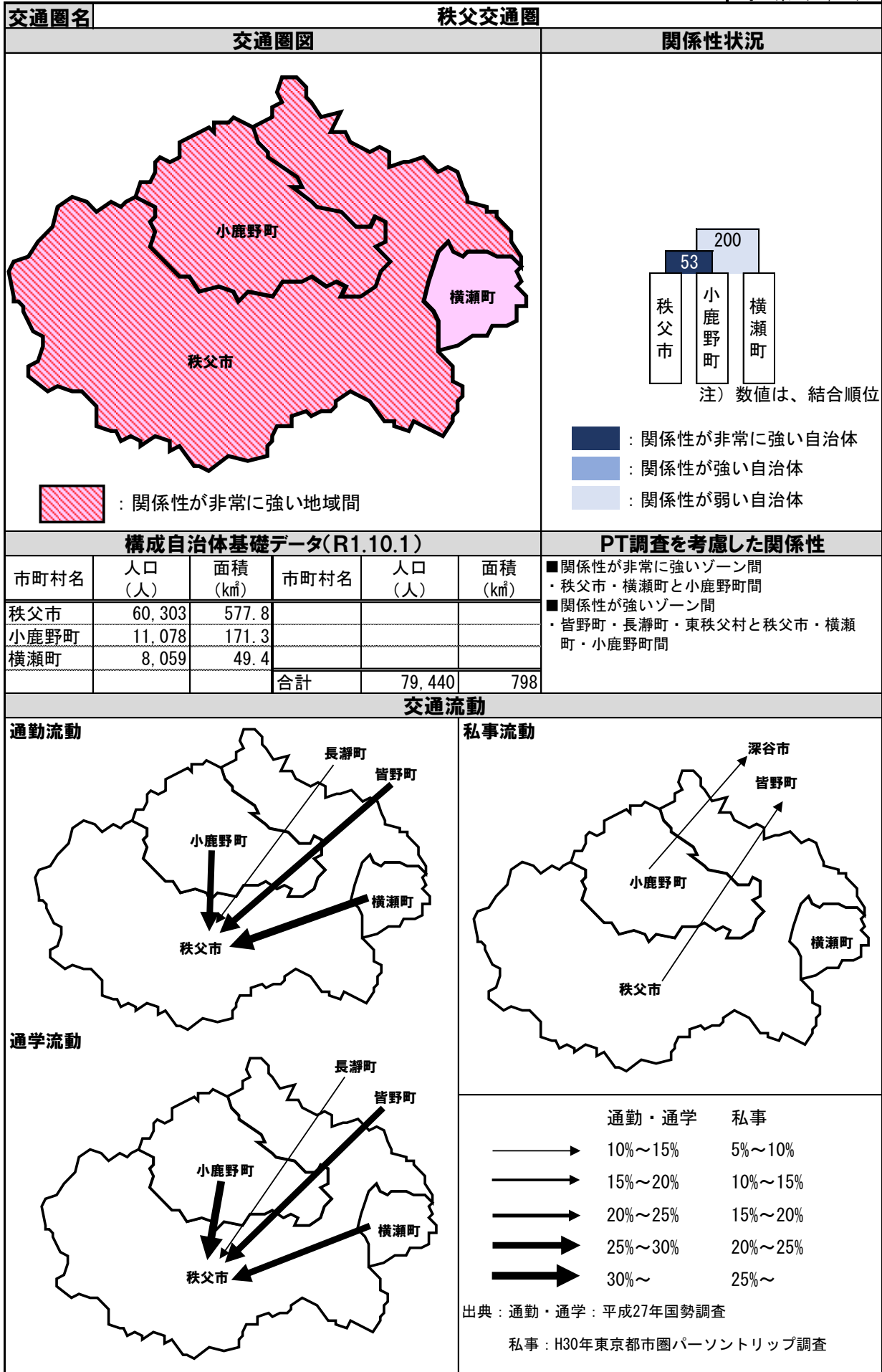




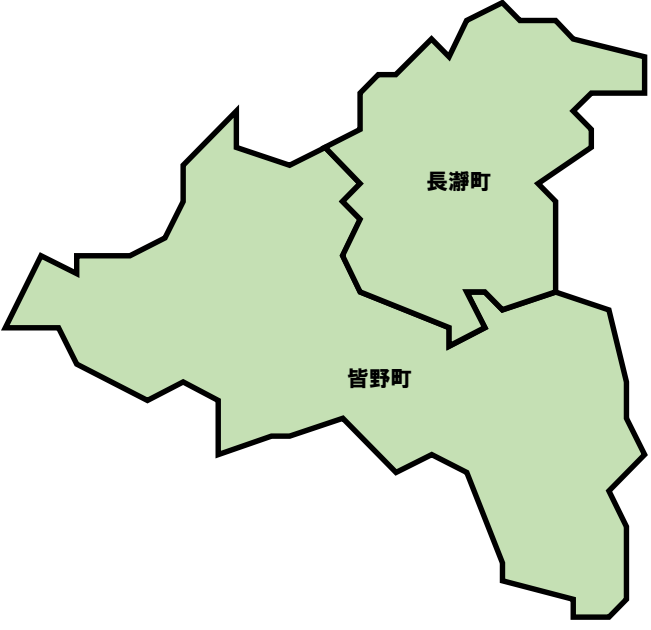
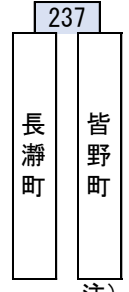
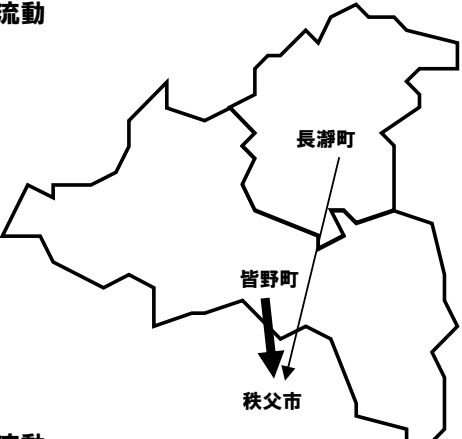










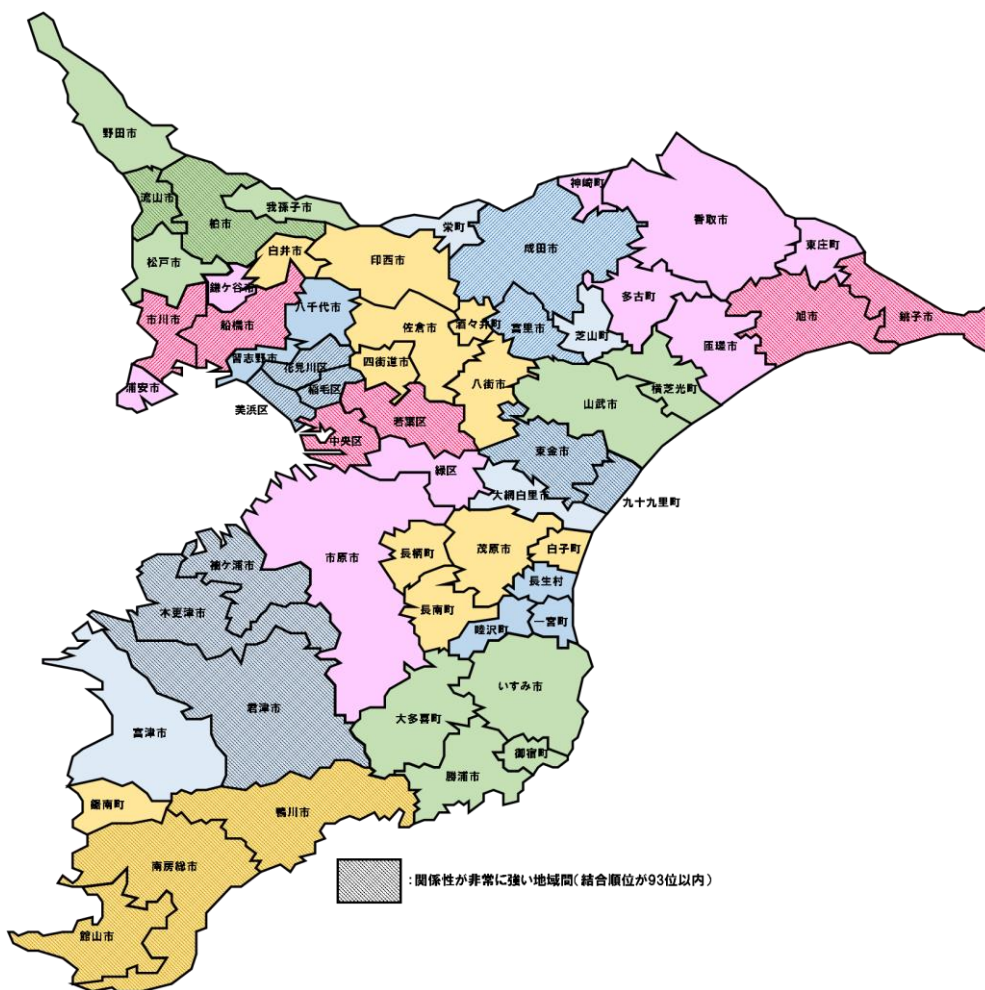


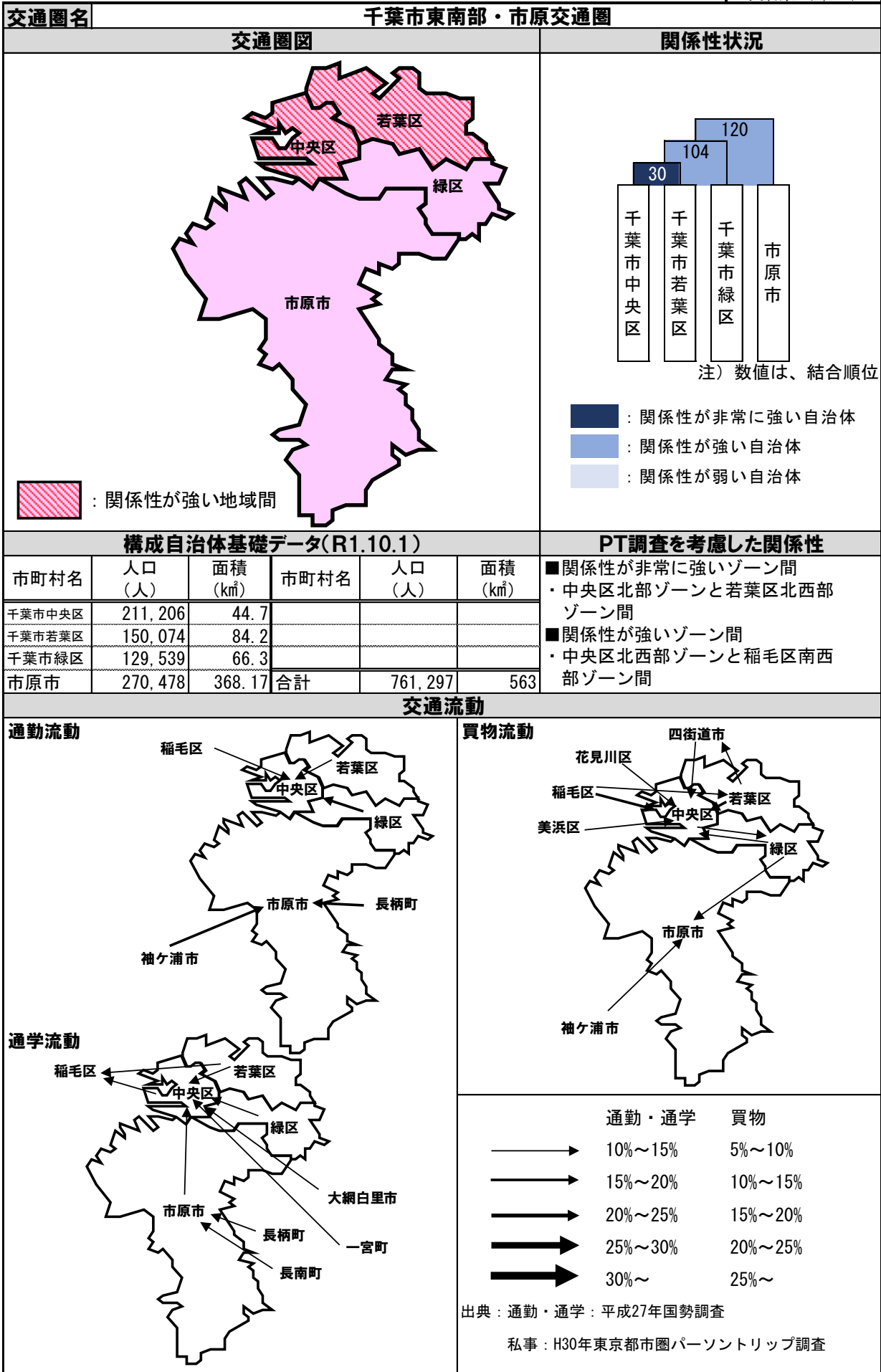
交通圏名						長瀬交通圏																		
交通圏図				関係性状況																				
				 <p>注) 数値は、結合順位</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #002060; margin-right: 5px;"></span> : 関係性が非常に強い自治体</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #4169E1; margin-right: 5px;"></span> : 関係性が強い自治体</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ADD8E6; margin-right: 5px;"></span> : 関係性が弱い自治体</li> </ul>																				
構成自治体基礎データ(R1.10.1)						PT調査を考慮した関係性																		
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関係性が非常に強いゾーン間                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> </li> <li>■ 関係性が強いゾーン間                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 皆野町・長瀬町・東秩父村と秩父市・横瀬町・小鹿野町間</li> </ul> </li> </ul>																		
長瀬町	6,809	30.4																						
皆野町	9,569	63.7																						
合計				16,378	94																			
交通流動																								
<b>通勤流動</b> 				<b>私事流動</b> 																				
<b>通学流動</b> 				<table border="1"> <thead> <tr> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査 私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査</p>				通勤・通学	私事		10%~15%	5%~10%		15%~20%	10%~15%		20%~25%	15%~20%		25%~30%	20%~25%		30%~	25%~
通勤・通学	私事																							
	10%~15%	5%~10%																						
	15%~20%	10%~15%																						
	20%~25%	15%~20%																						
	25%~30%	20%~25%																						
	30%~	25%~																						

(5) 千葉県の交通圏カルテ

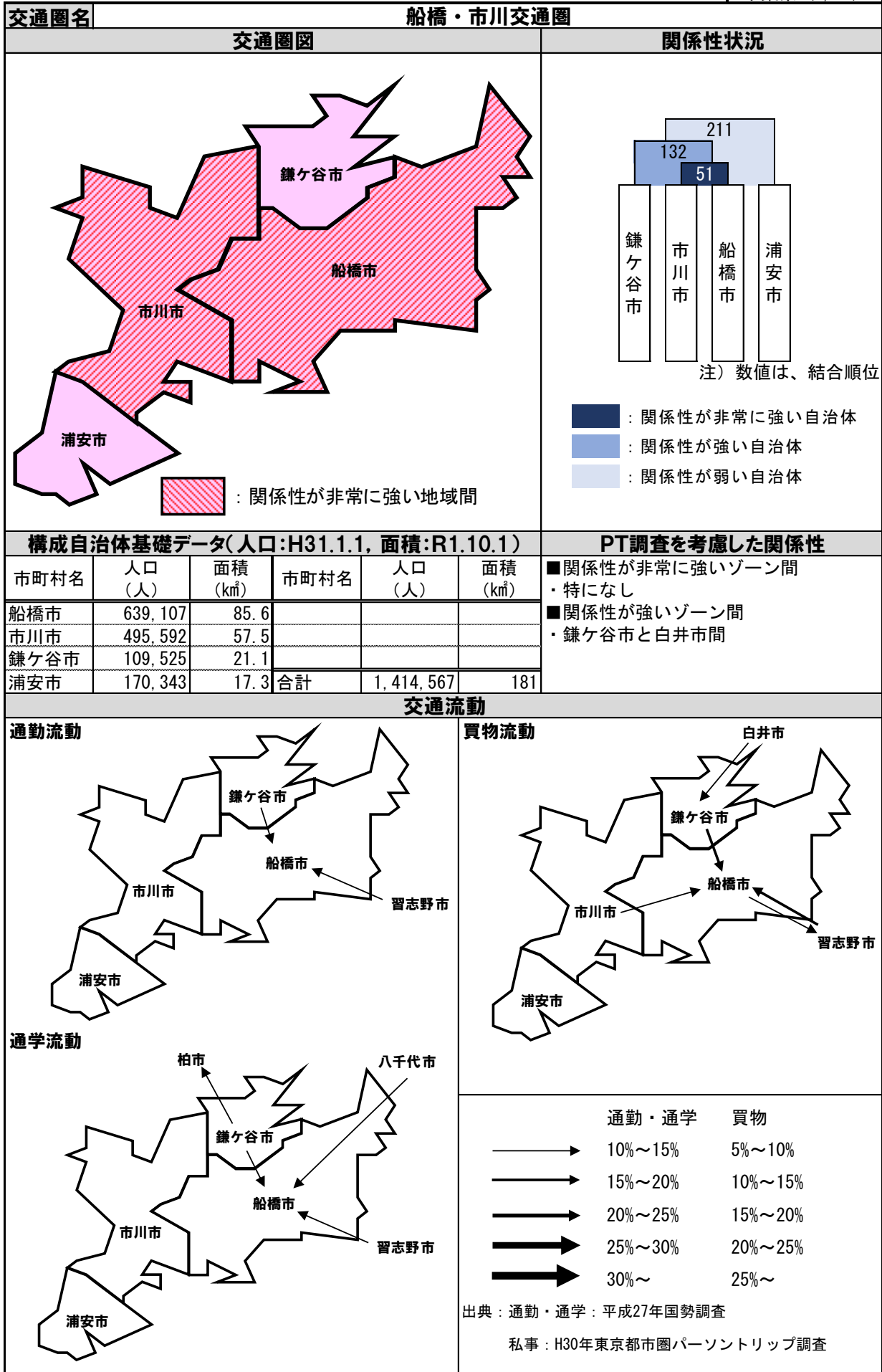
千葉県の交通圏は、以下の14交通圏に区分される。

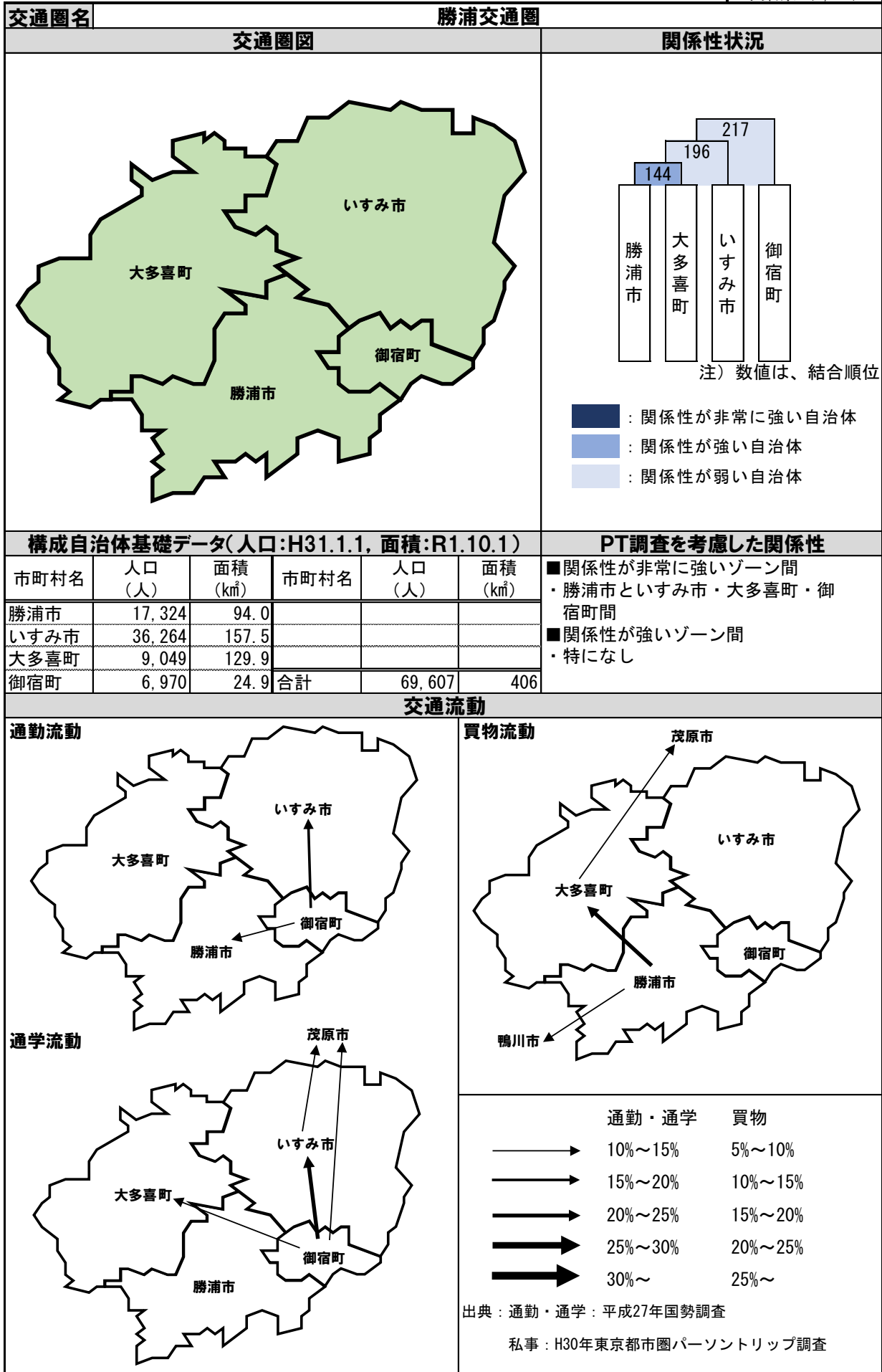
No	交通圏名	構成市区町村
1	千葉市東南部・市原交通圏	中央区・若葉区・緑区・市原市
2	千葉市西部・習志野交通圏	花見川区・美浜区・稲毛区・習志野市・八千代市
3	船橋・市川交通圏	船橋市・市川市・浦安市・鎌ヶ谷市
4	勝浦交通圏	勝浦市・いすみ市・大多喜町・御宿町
5	柏・松戸交通圏	柏市・松戸市・流山市・我孫子市・野田市
6	茂原交通圏	茂原市・長南町・長柄町・白子町
7	一宮交通圏	一宮町・睦沢町・長生村
8	成田交通圏	成田市・富里市・芝山町・栄町
9	東金交通圏	東金市・大網白里市・九十九里町
10	山武交通圏	山武市・横芝光町
11	佐倉交通圏	佐倉市・四街道市・八街市・印西市・白井市・酒々井町
12	南房総交通圏	館山市・南房総市・鴨川市・鋸南町
13	木更津交通圏	木更津市・君津市・袖ヶ浦市・富津市
14	香取・銚子交通圏	香取市・銚子市・旭市・匝瑳市・多古町・東庄町・神崎町

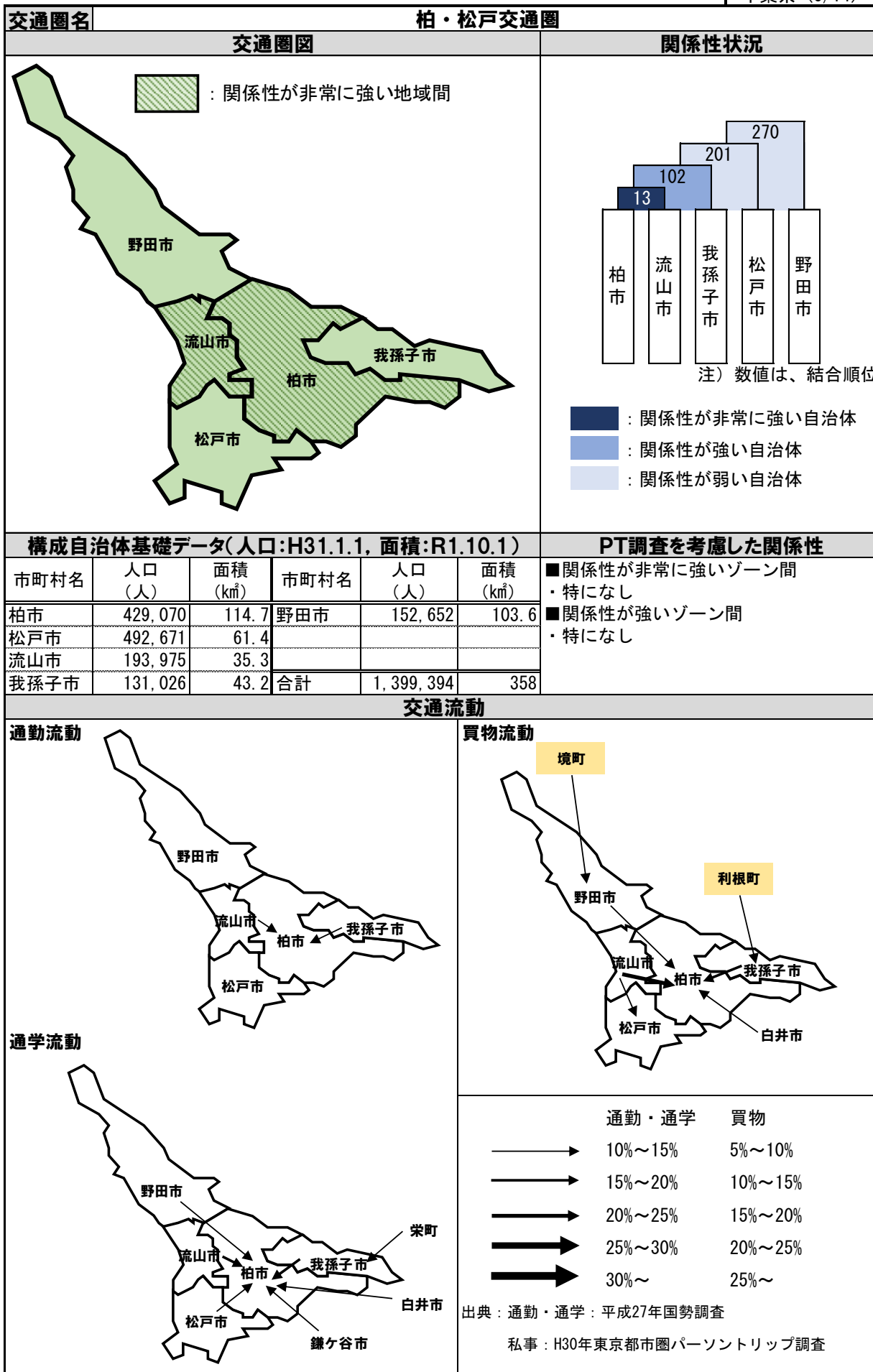


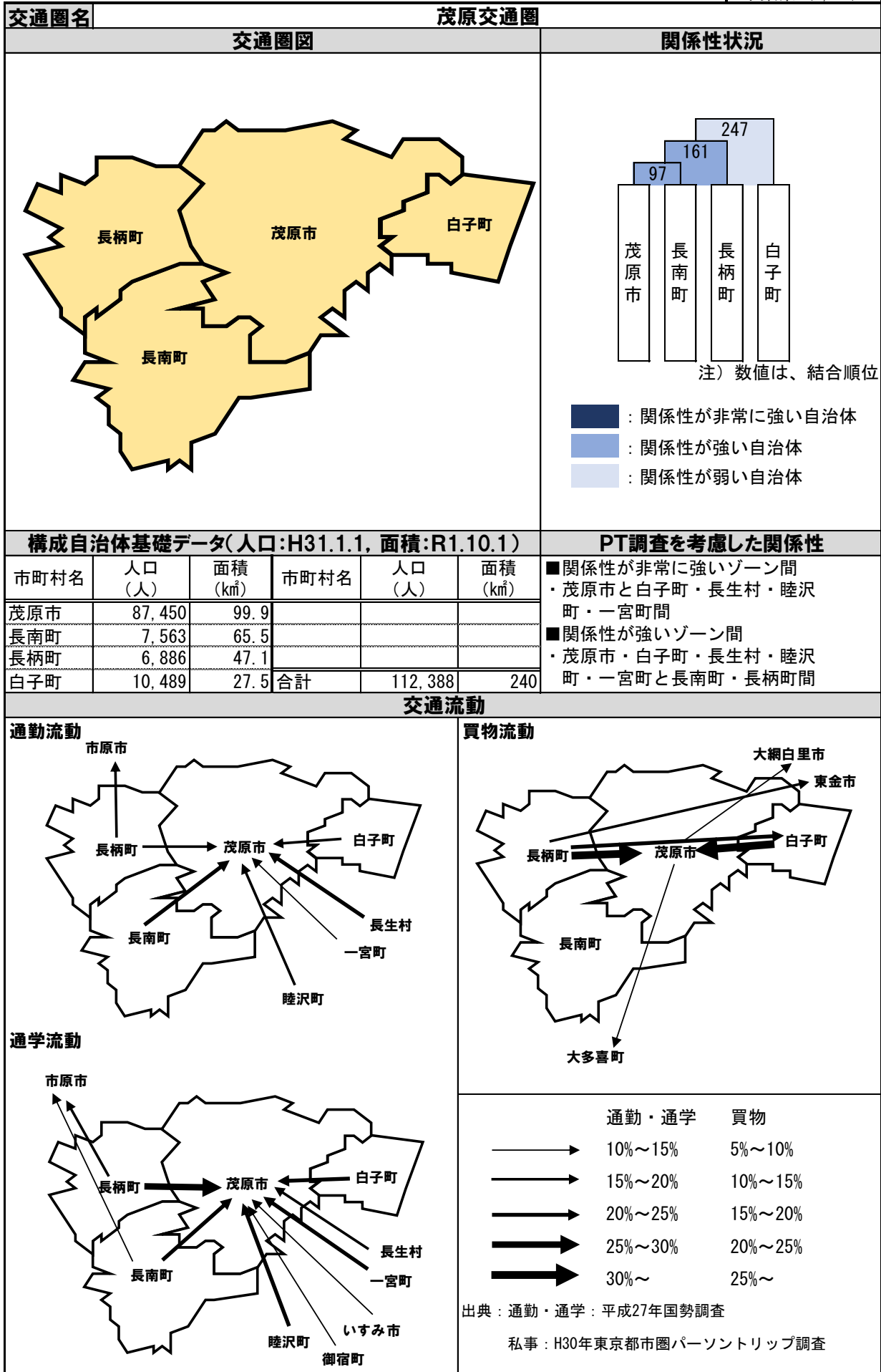


交通圏名						千葉市西部・習志野交通圏																		
交通圏図				関係性状況																				
<p>■ : 関係性が非常に強い地域間</p>				<p>注) 数値は、結合順位</p> <p>■ : 関係性が非常に強い自治体                  ■ : 関係性が強い自治体                  ■ : 関係性が弱い自治体</p>																				
構成自治体基礎データ(人口:H31.1.1, 面積:R1.10.1)				PT調査を考慮した関係性																				
市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )	市町村名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )	■ 関係性が非常に強いゾーン間 ・ 特になし ■ 関係性が強いゾーン間 ・ 中央区北西部ゾーンと稲毛区南西部ゾーン間																		
千葉市花見川区	178,657	34.2	八千代市	197,792	51.4																			
千葉市美浜区	149,378	21.2																						
千葉市稲毛区	161,349	21.2																						
習志野市	173,716	21.0	合計	860,892	149																			
交通流動																								
<b>通勤流動</b> 				<b>買物流動</b> 																				
<b>通学流動</b> 				<table border="1"> <thead> <tr> <th>通勤・通学</th> <th>買物</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査                  私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査</p>				通勤・通学	買物	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
通勤・通学	買物																							
→	10%~15%	5%~10%																						
→	15%~20%	10%~15%																						
→	20%~25%	15%~20%																						
→	25%~30%	20%~25%																						
→	30%~	25%~																						

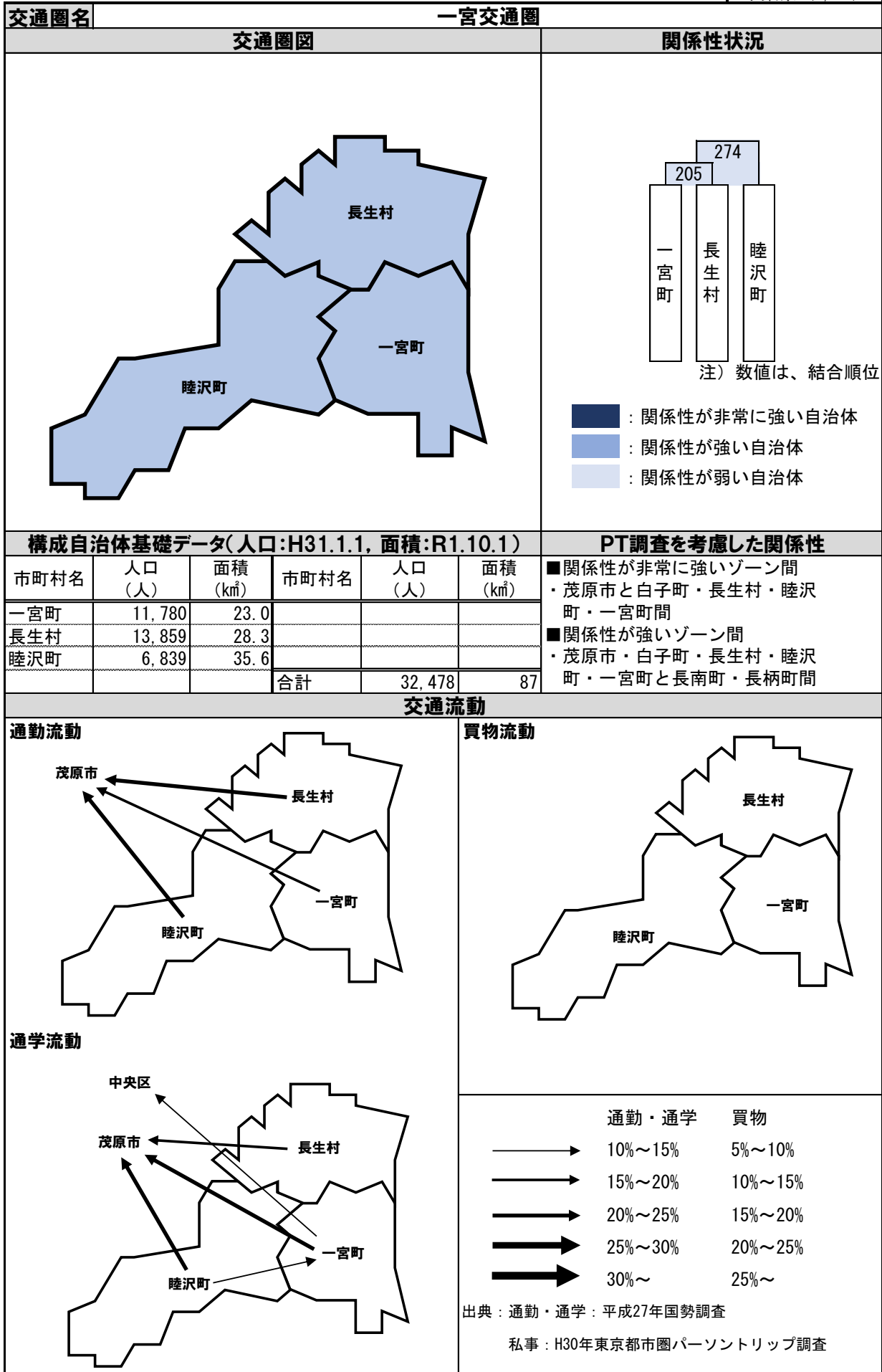


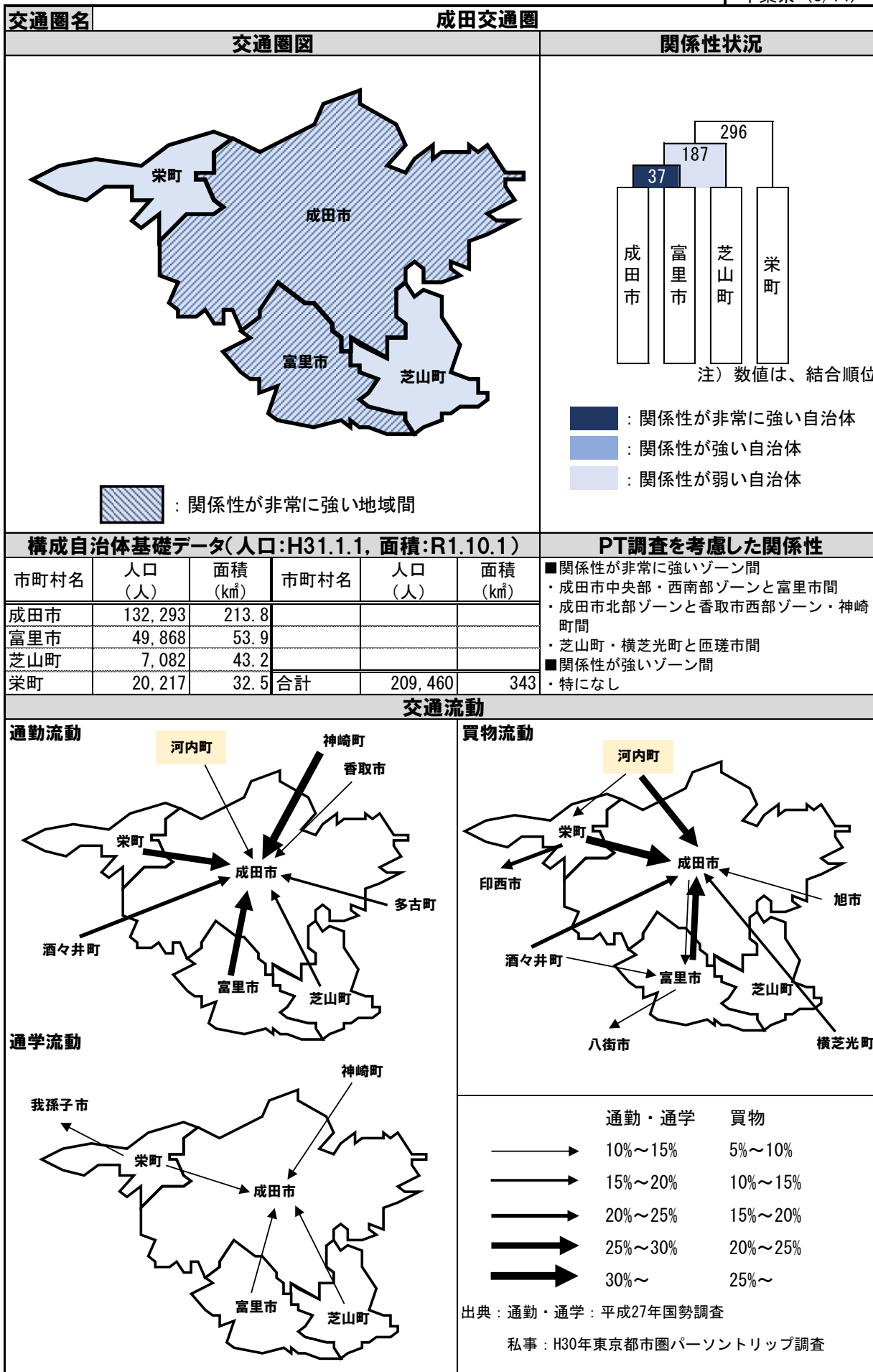


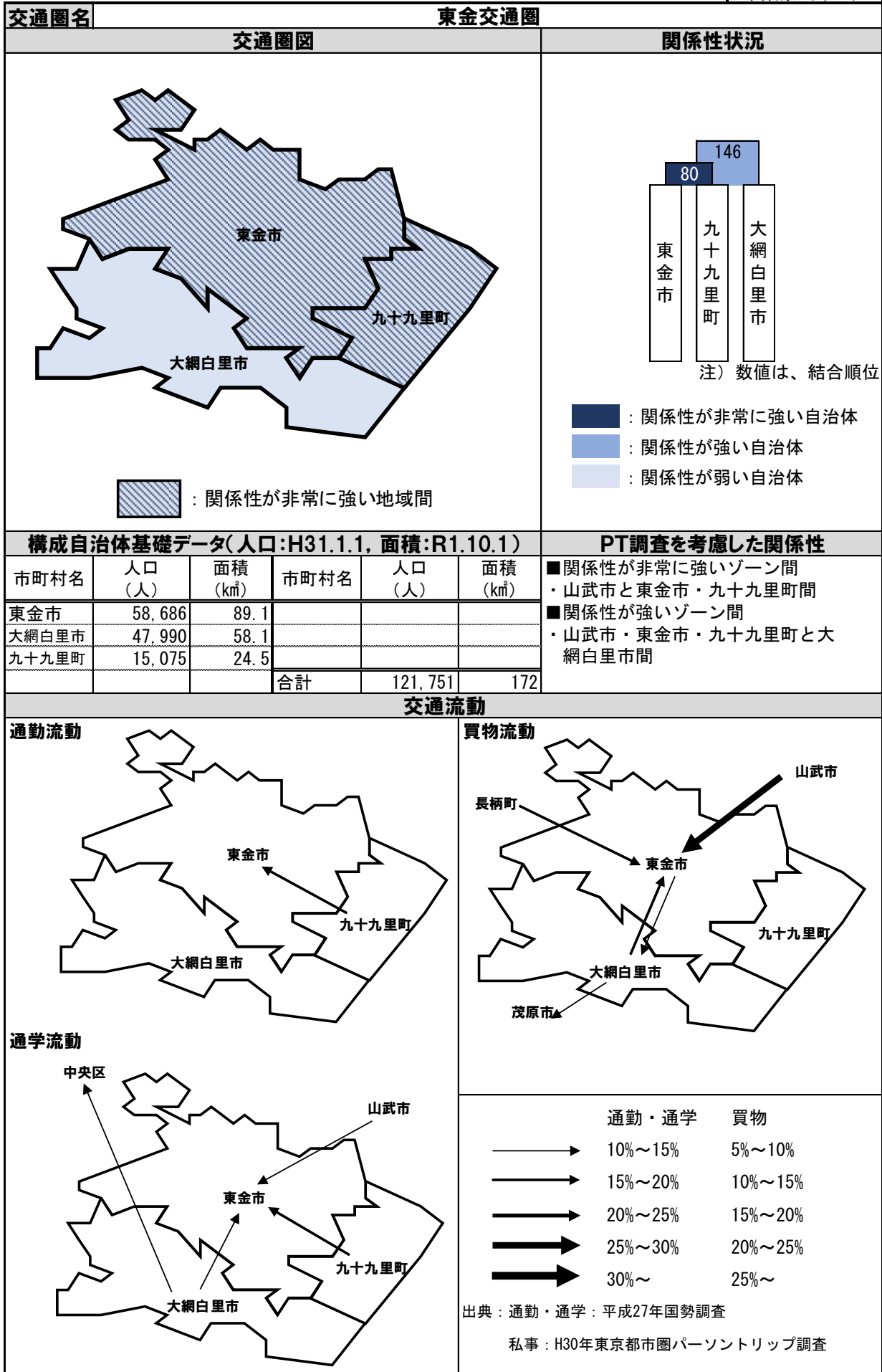


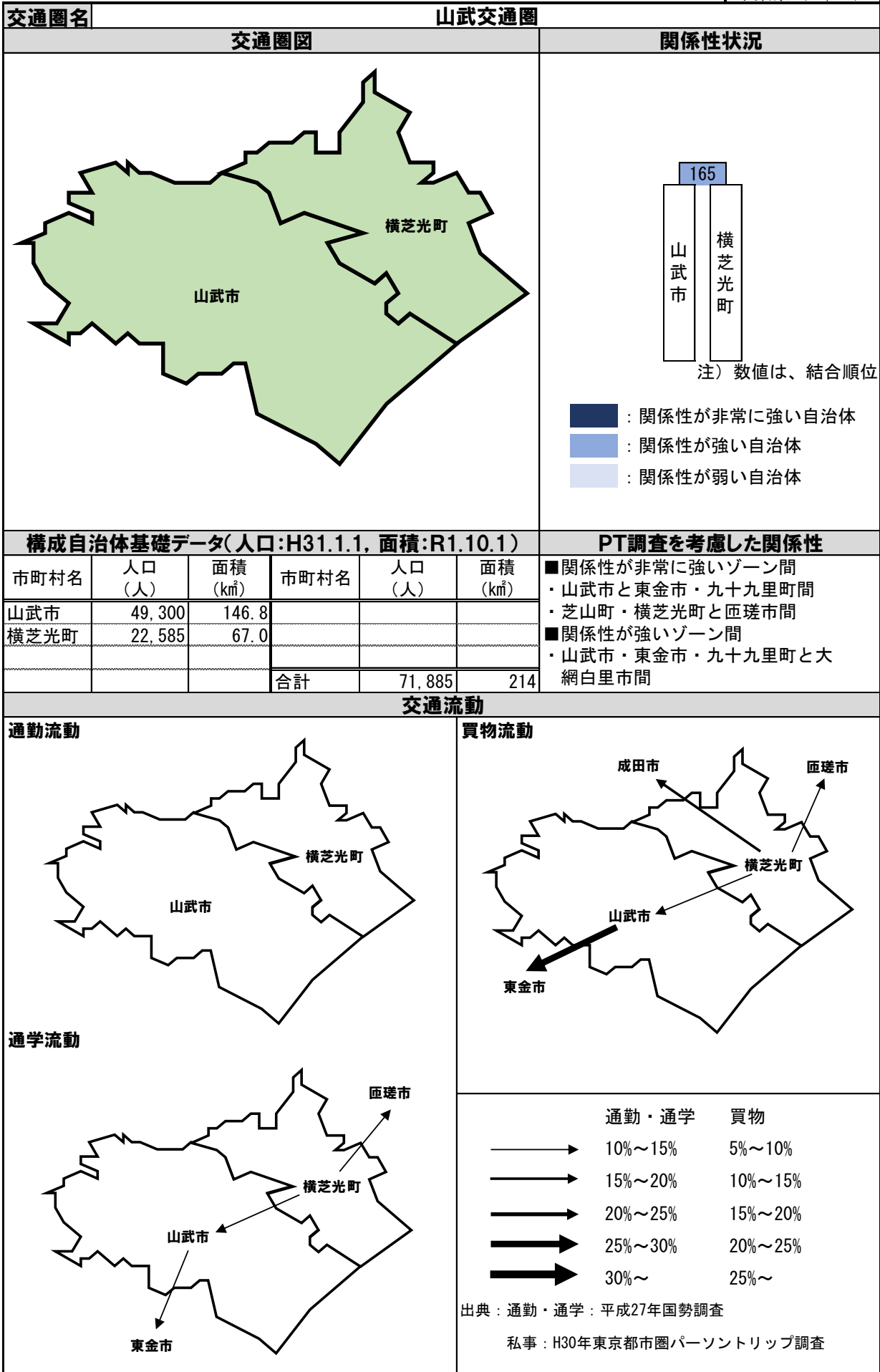


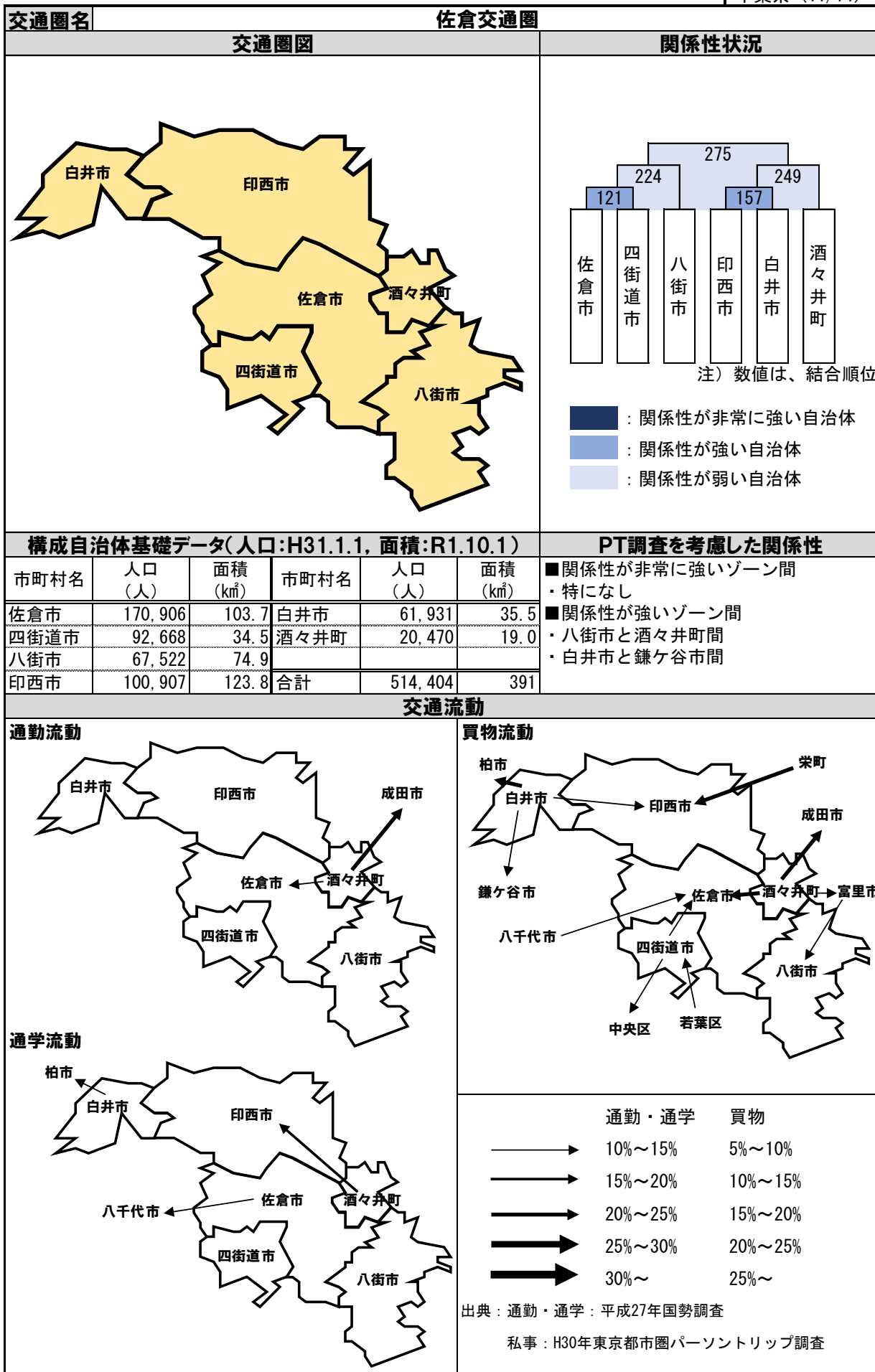


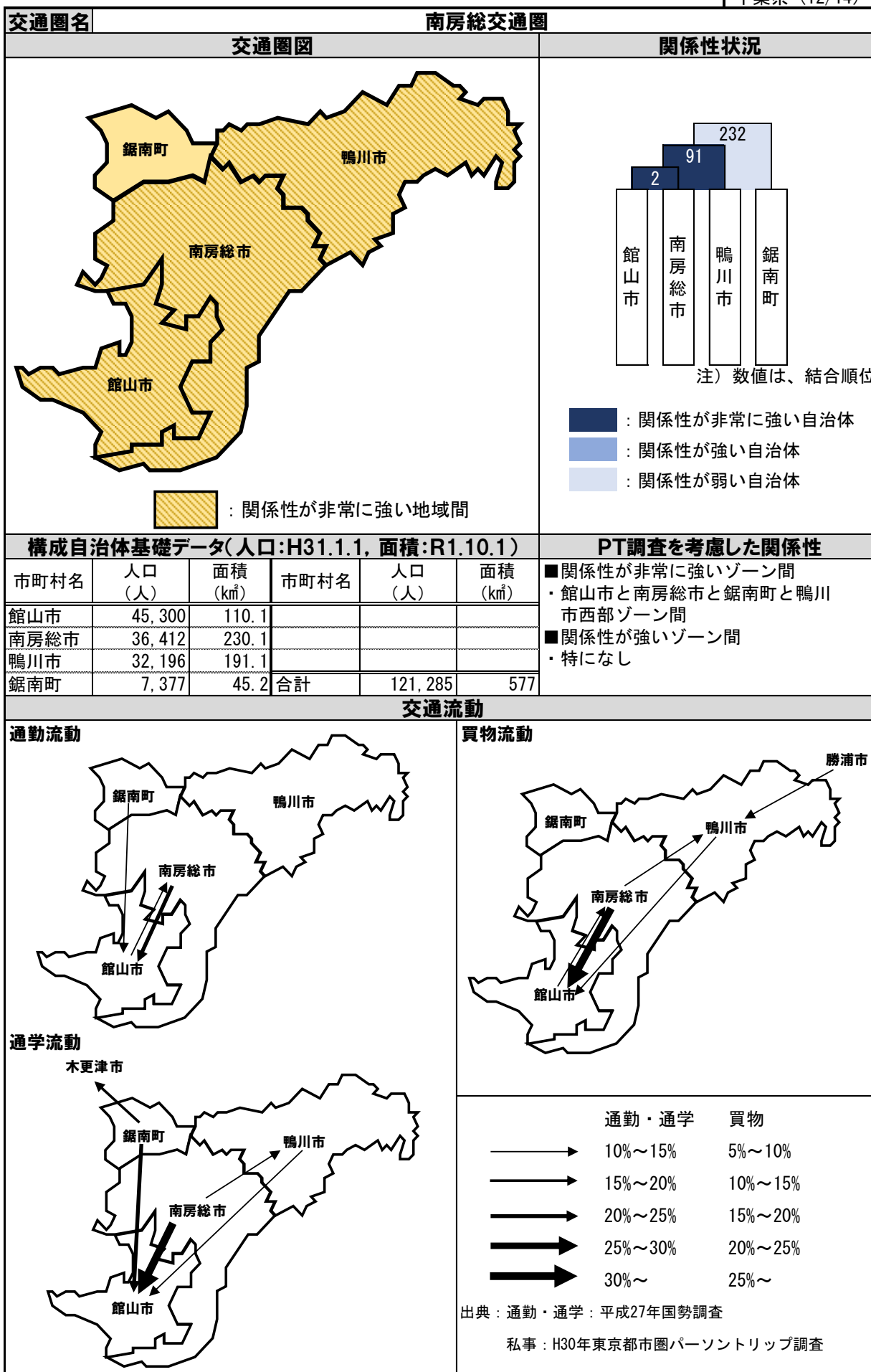


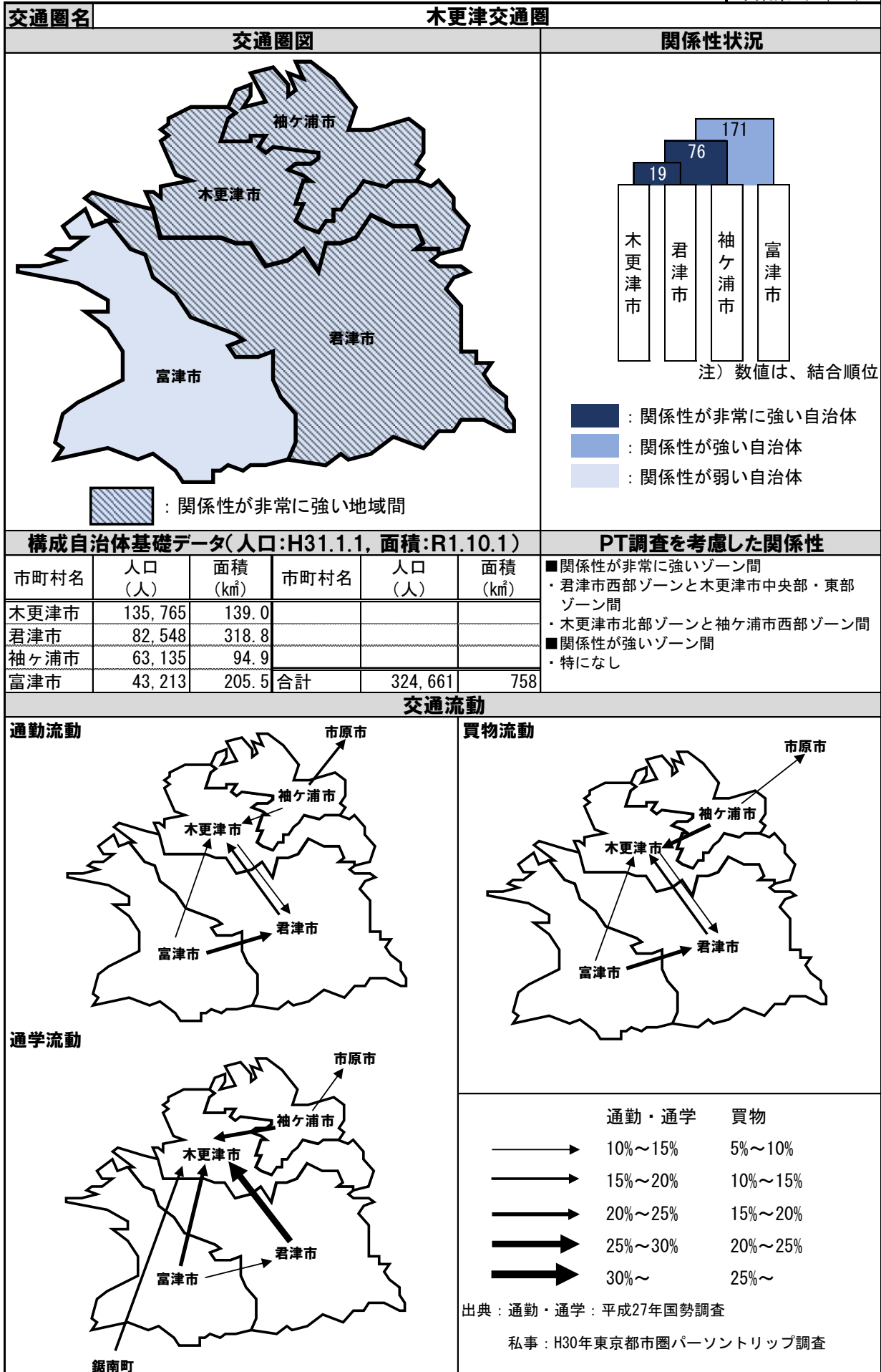


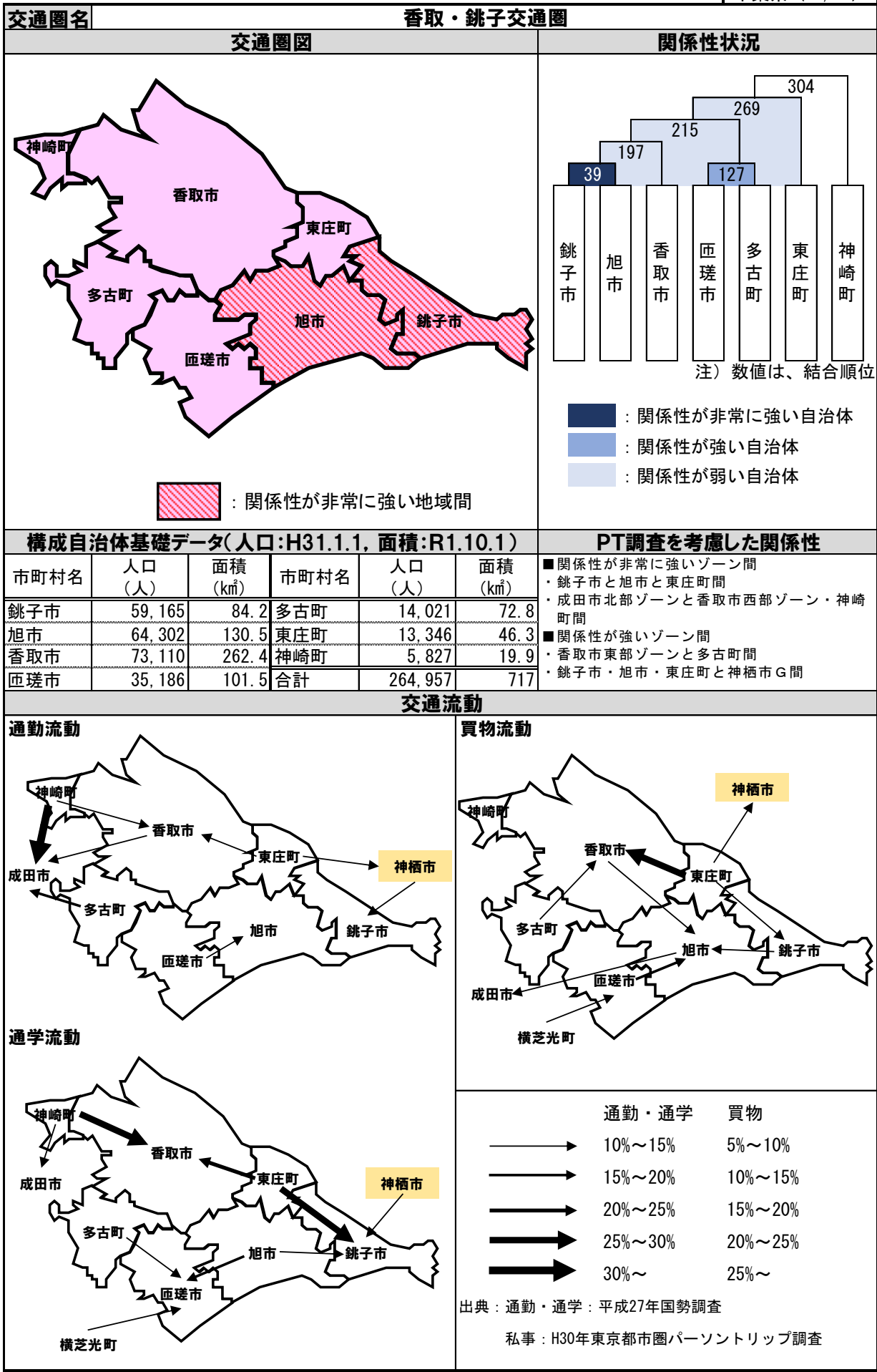










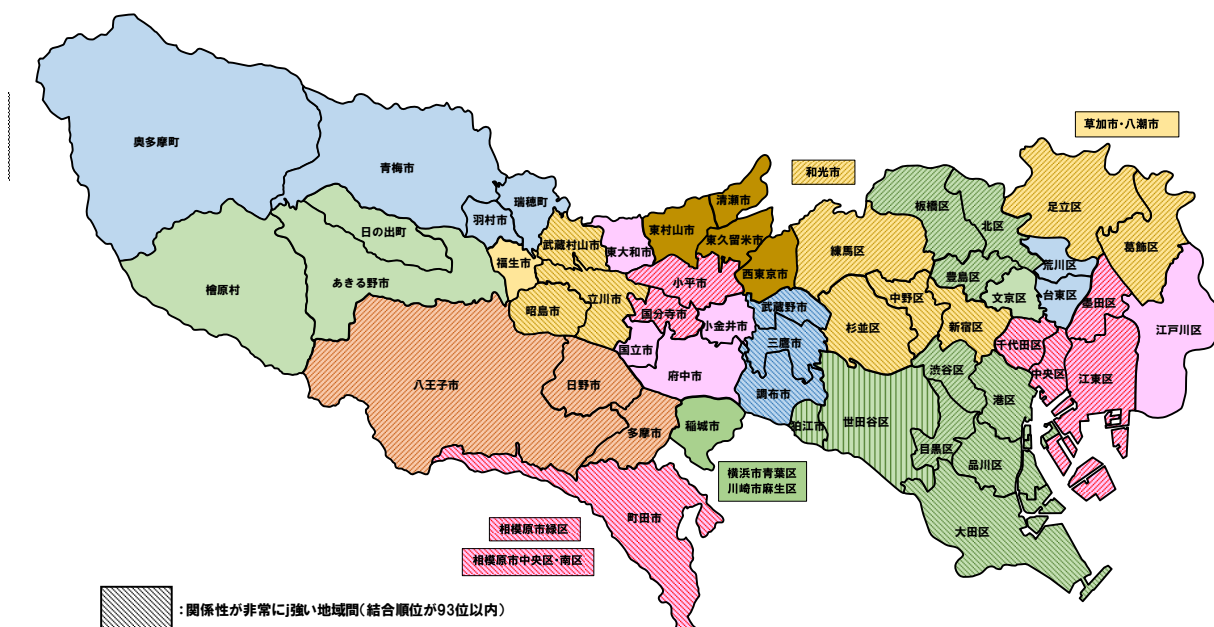




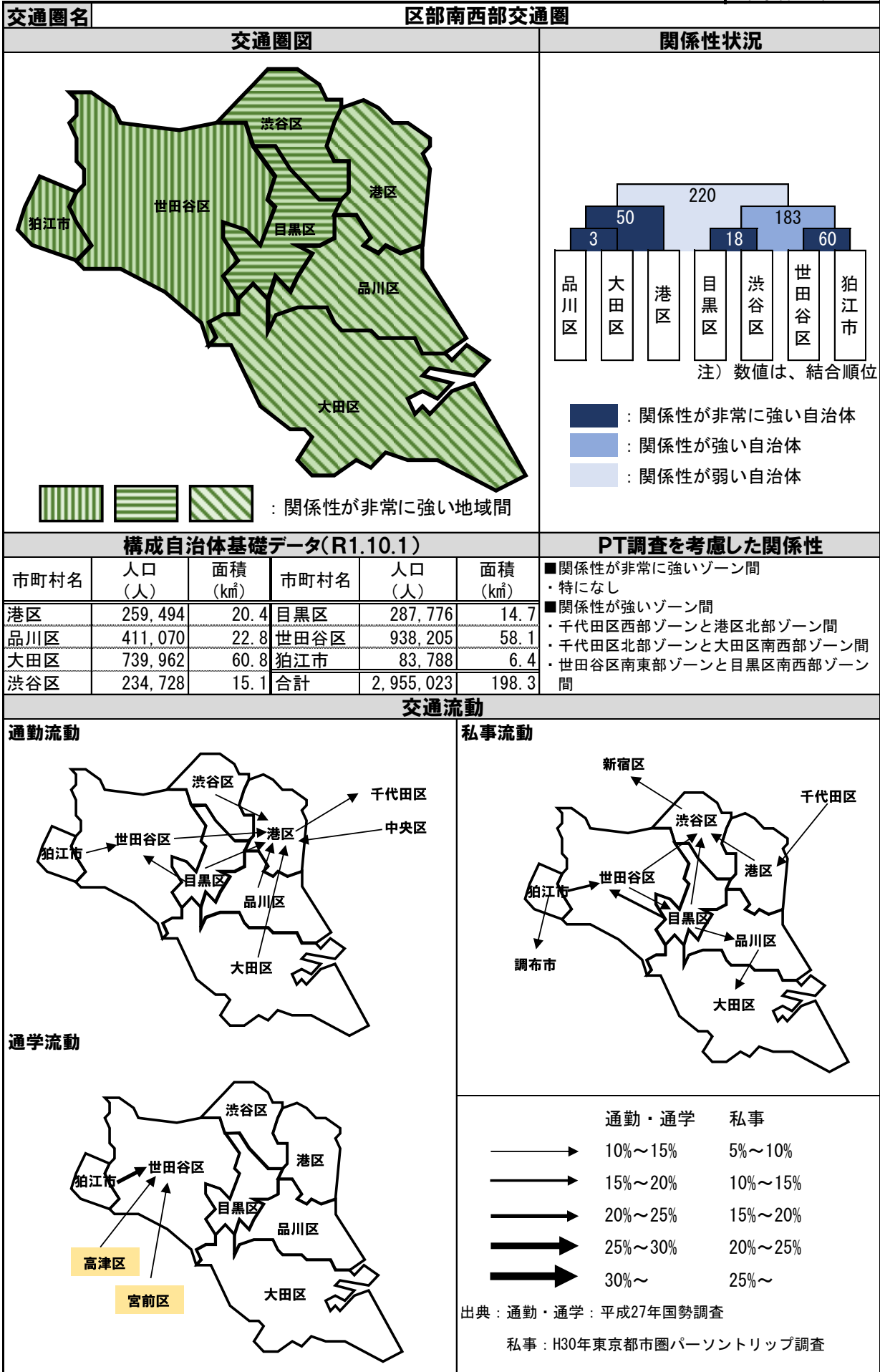
(6) 東京都の交通圏カルテ

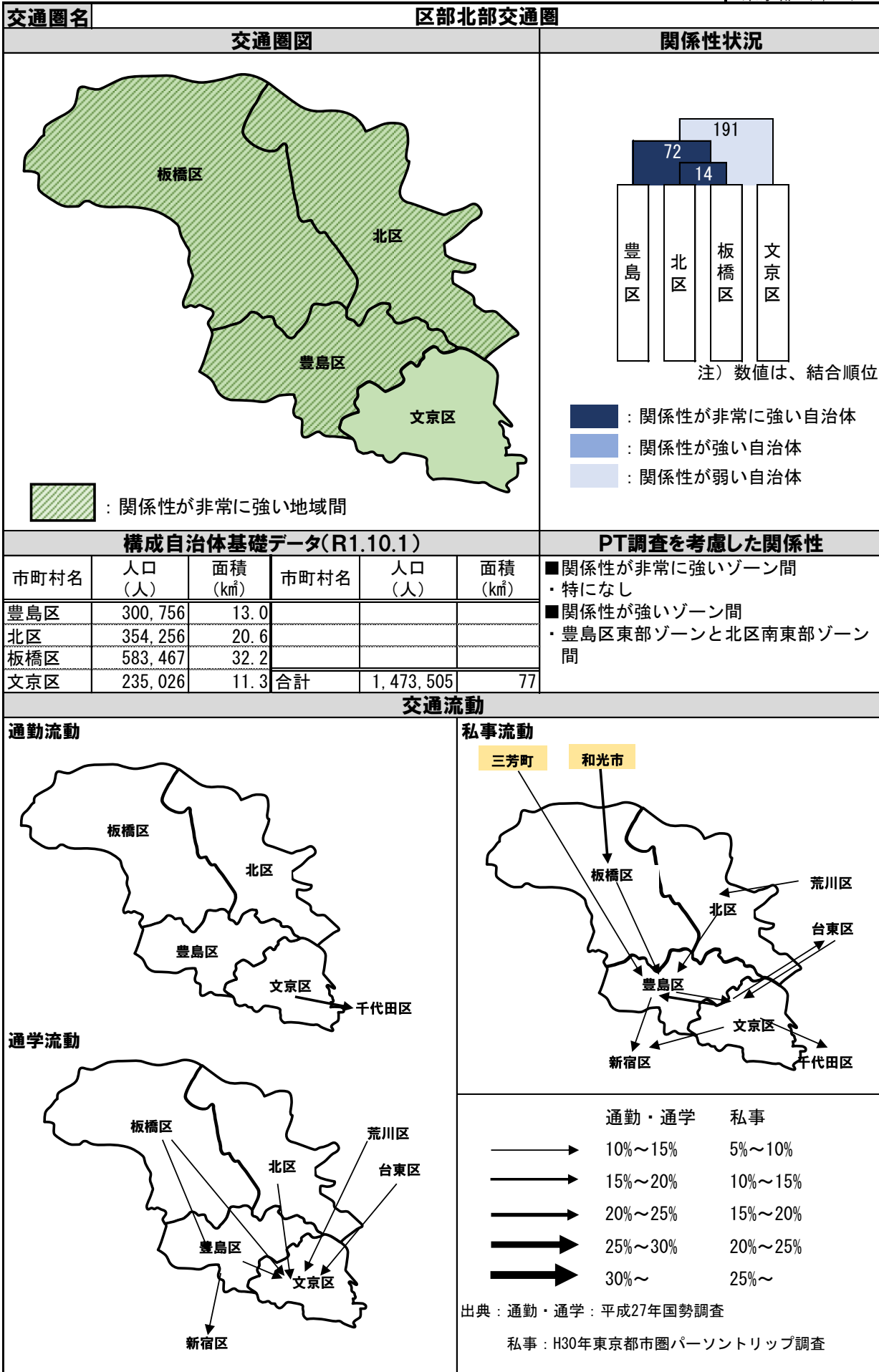
東京都の交通圏は、以下の15交通圏に区分される。

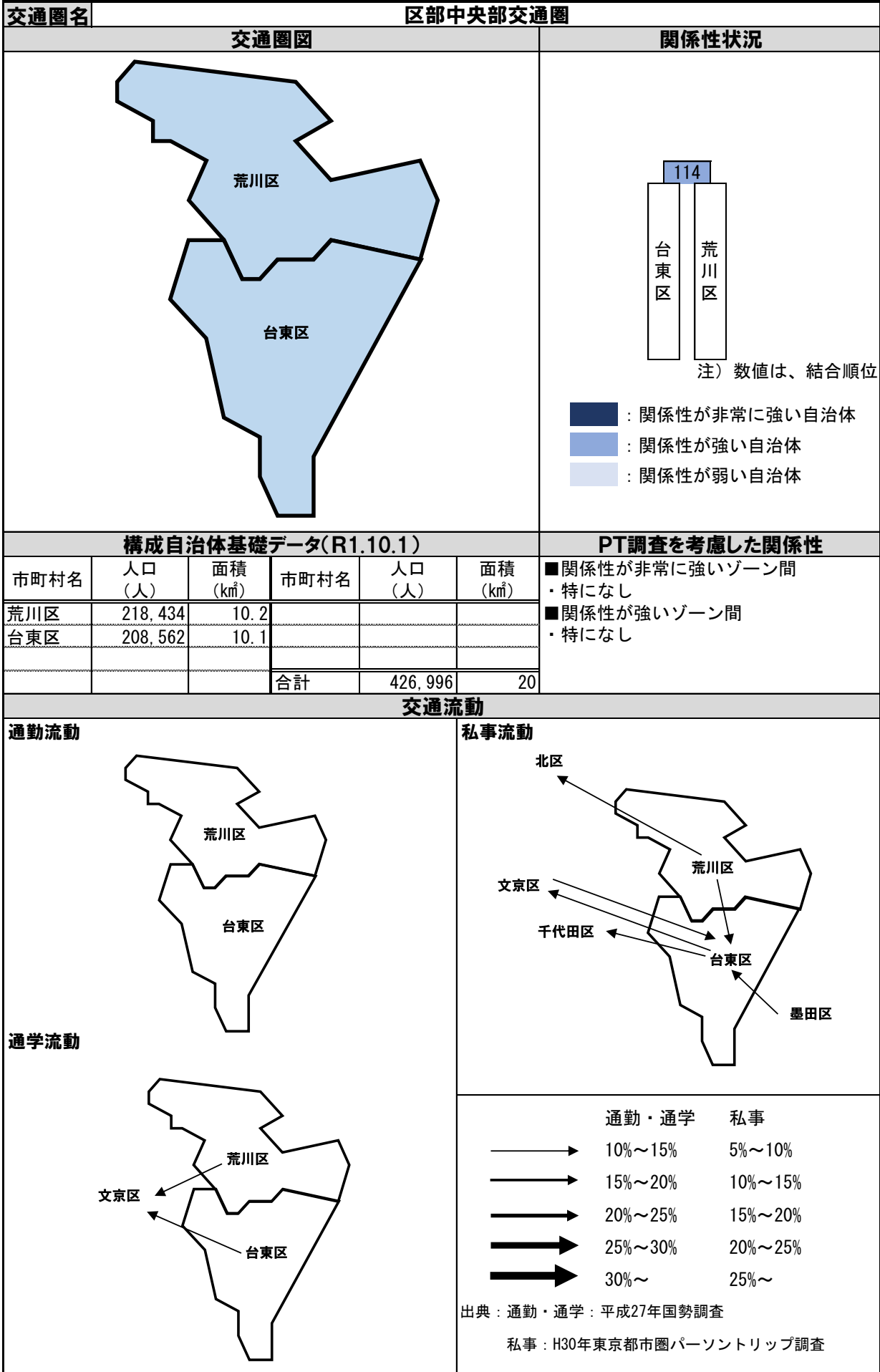
No	交通圏名	構成市区町村
1	区部東部交通圏	千代田区・中央区・墨田区・江東区・江戸川区
2	区部南西部交通圏	港区・品川区・大田区・渋谷区・目黒区・世田谷区・狛江市
3	区部北部交通圏	豊島区・北区・板橋区・文京区
4	区部中央部交通圏	荒川区・台東区
5	区部西北部・和光交通圏	新宿区・中野区・杉並区・練馬区・和光市
6	区部北東部・草加交通圏	足立区・葛飾区・草加市・八潮市
7	武蔵野・三鷹交通圏	武蔵野市・三鷹市・調布市
8	府中・小平交通圏	府中市・小平市・国分寺市・小金井市・国立市・東大和市
9	西東京・東村山交通圏	西東京市・東村山市・東久留米市・清瀬市
10	立川交通圏	立川市・武蔵村山市・昭島市・福生市
11	八王子交通圏	八王子市・多摩市・日野市
12	町田・相模原交通圏	町田市・相模原市緑区・中央区・南区
13	青梅交通圏	青梅市・羽村市・瑞穂町・奥多摩町
14	あきる野交通圏	あきる野市・日の出町・檜原村
15	稲城・横浜・川崎北部交通圏	稲城市・横浜市青葉区・川崎市麻生区

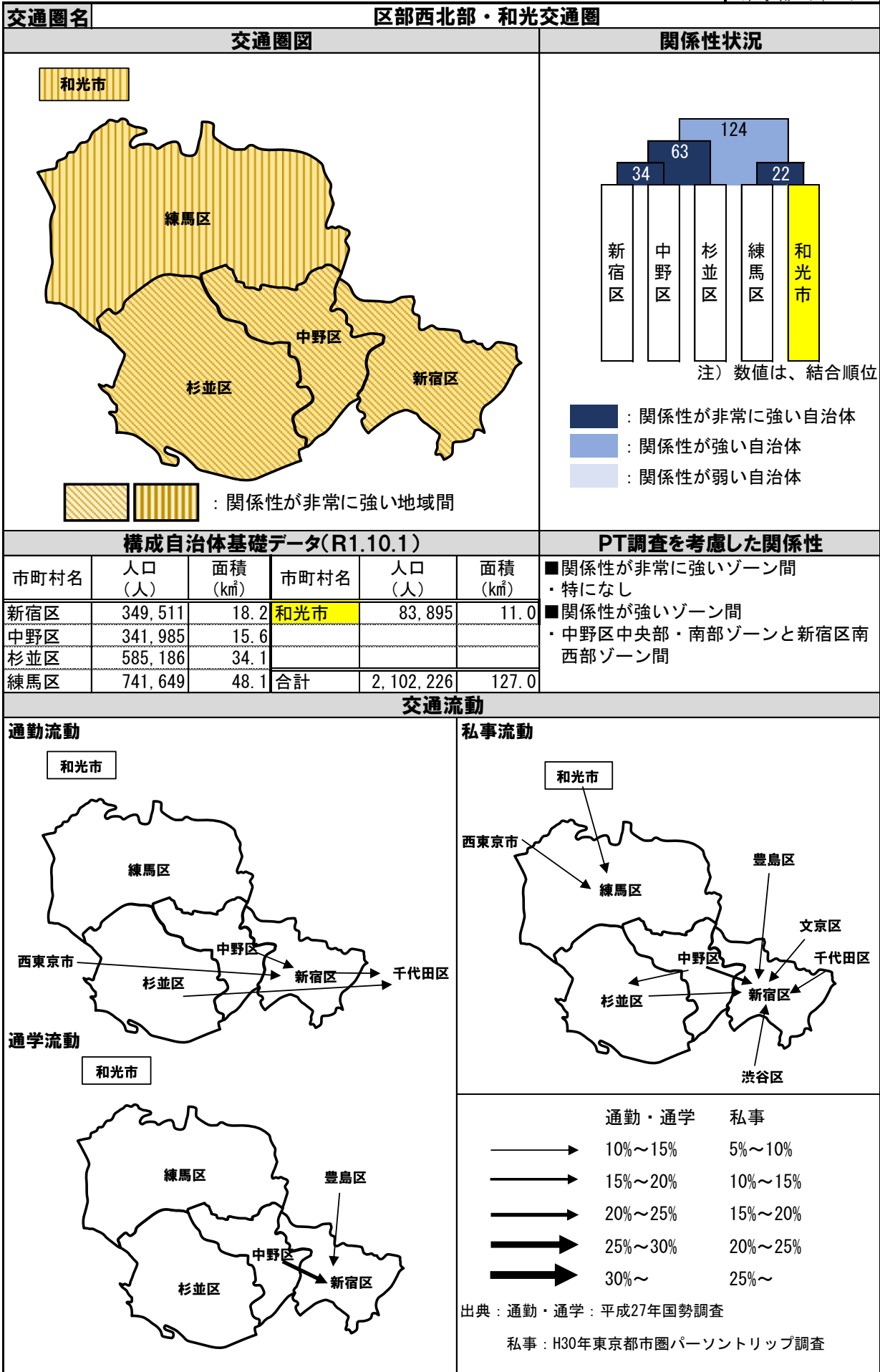


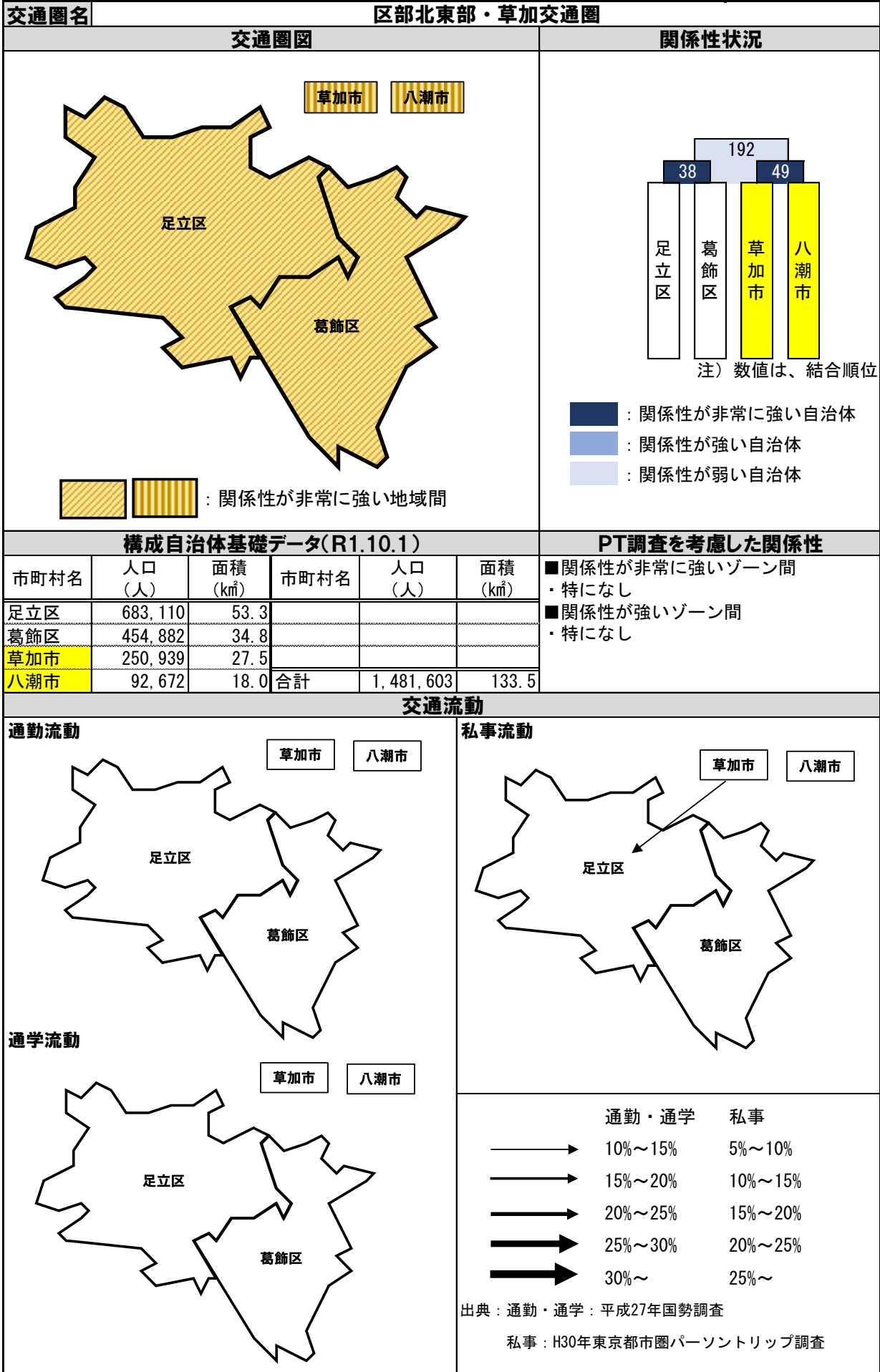
交通圏名		区部東部交通圏																	
交通圏図			関係性状況																
<p>関係性が非常に強い地域間</p>			<p>注) 数値は、結合順位</p> <p> <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:darkblue;"></span> : 関係性が非常に強い自治体  <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:blue;"></span> : 関係性が強い自治体  <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:lightblue;"></span> : 関係性が弱い自治体                 </p>																
構成自治体基礎データ(R1.10.1)			PT調査を考慮した関係性																
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )														
千代田区	65,472	11.7	江戸川区	696,014	49.9														
中央区	166,536	10.2																	
江東区	518,371	40.2																	
墨田区	269,627	13.8	合計	1,716,020	126														
<p>■関係性が非常に強いゾーン間 ・特になし</p> <p>■関係性が強いゾーン間 ・千代田区西部ゾーンと港区北部ゾーン間 ・千代田区北部ゾーンと大田区南西部ゾーン間 ・江東区北部ゾーンと江戸川区西部ゾーン間</p>																			
交通流動																			
<p><b>通勤流動</b></p>			<p><b>私事流動</b></p>																
<p><b>通学流動</b></p>			<table border="1"> <thead> <tr> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査 私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査</p>			通勤・通学	私事	→	5%~10%	→	10%~15%	→	15%~20%	→	20%~25%	→	25%~30%	→	30%~
通勤・通学	私事																		
→	5%~10%																		
→	10%~15%																		
→	15%~20%																		
→	20%~25%																		
→	25%~30%																		
→	30%~																		

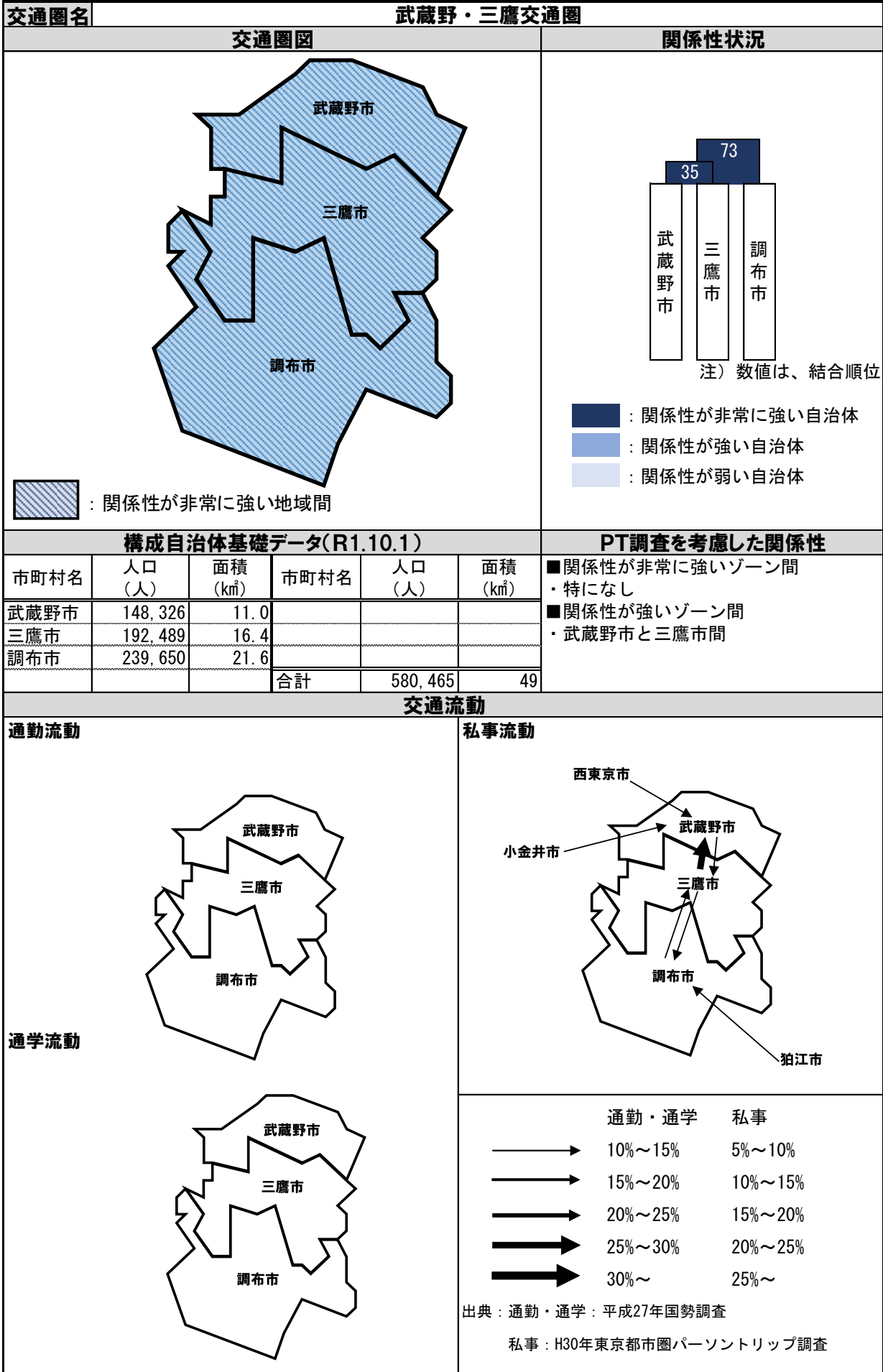




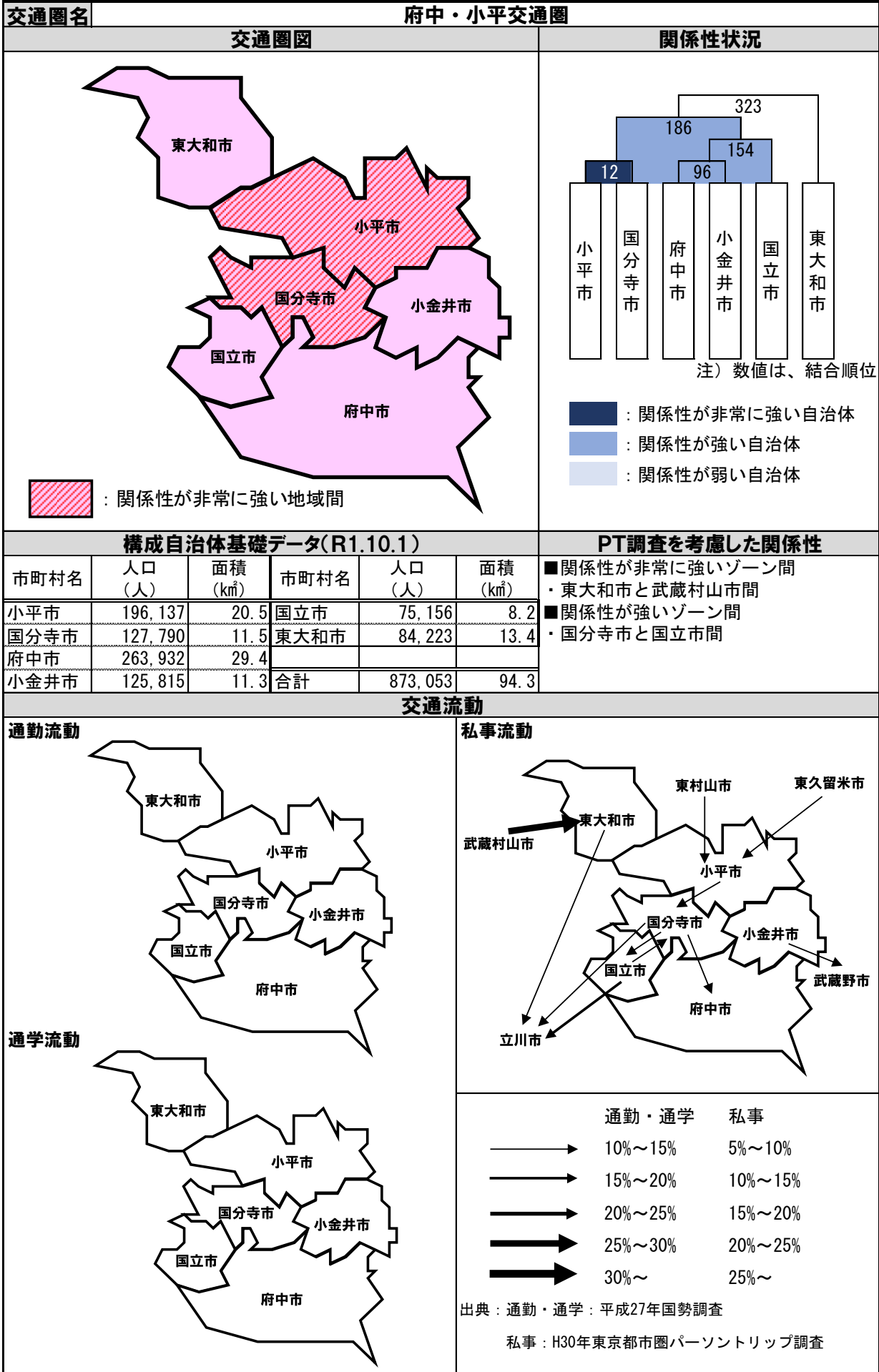






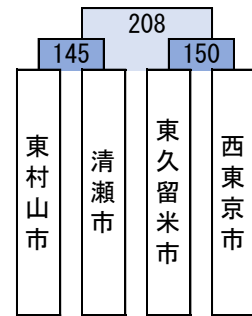
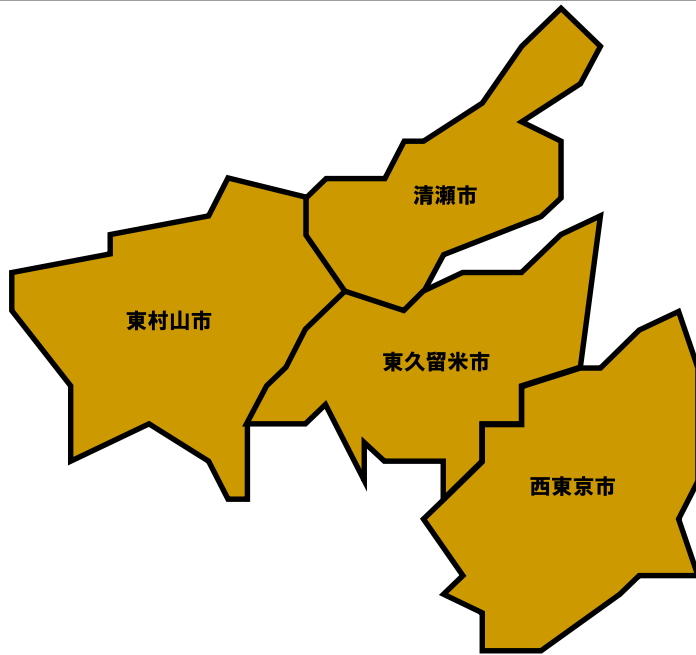






交通圏名 **西東京・東村山交通圏**

交通圏図 **関係性状況**



注) 数値は、結合順位

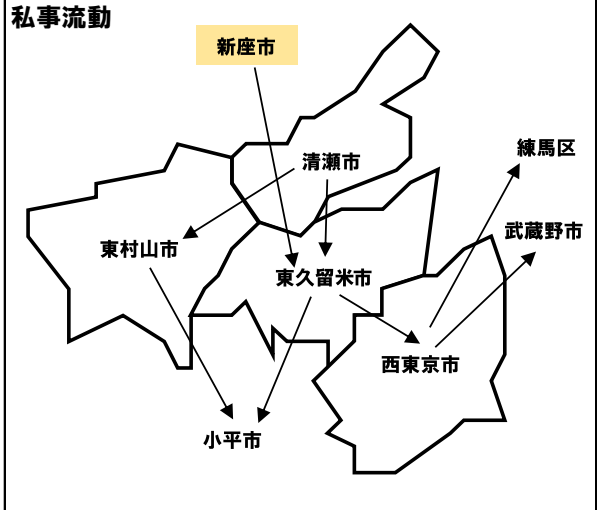
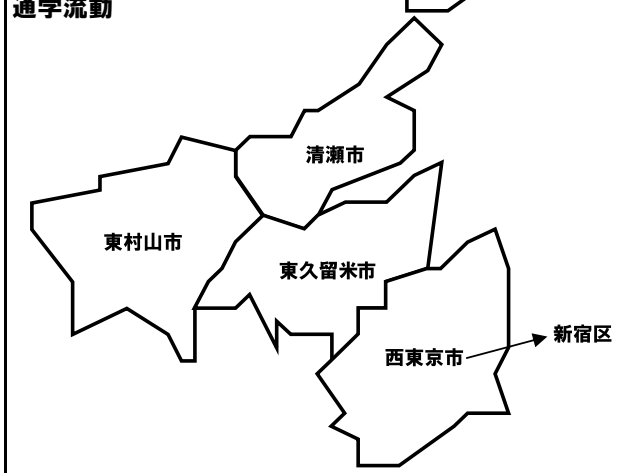
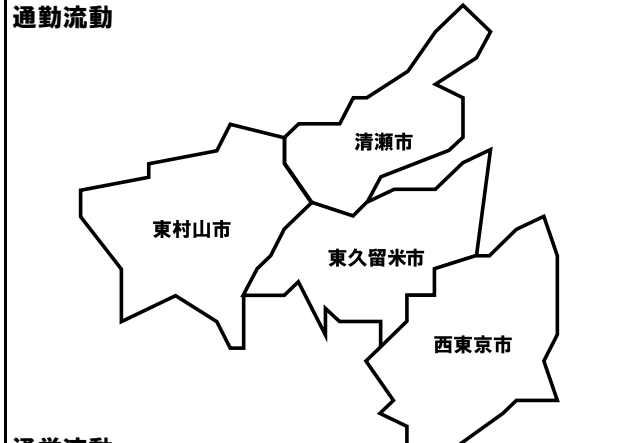
- : 関係性が非常に強い自治体
- : 関係性が強い自治体
- : 関係性が弱い自治体

構成自治体基礎データ(R1.10.1) **PT調査を考慮した関係性**

市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )
東村山市	150,186	17.1			
清瀬市	75,190	10.2			
東久留米市	116,482	12.9			
西東京市	205,801	15.8	合計	547,659	56

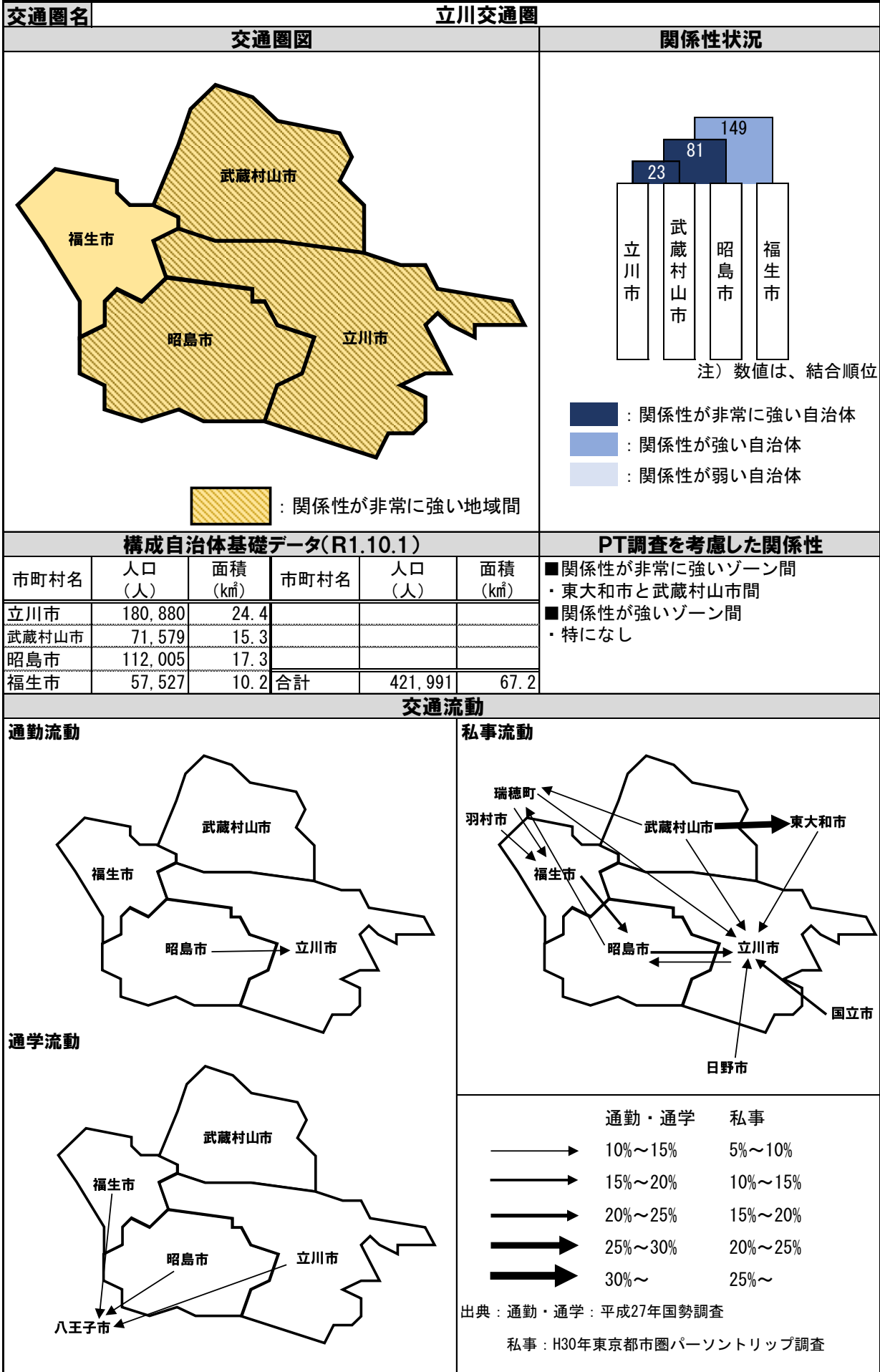
- 関係性が非常に強いゾーン間
  - ・ 特になし
- 関係性が強いゾーン間
  - ・ 清瀬市と東久留米市と東村山市間

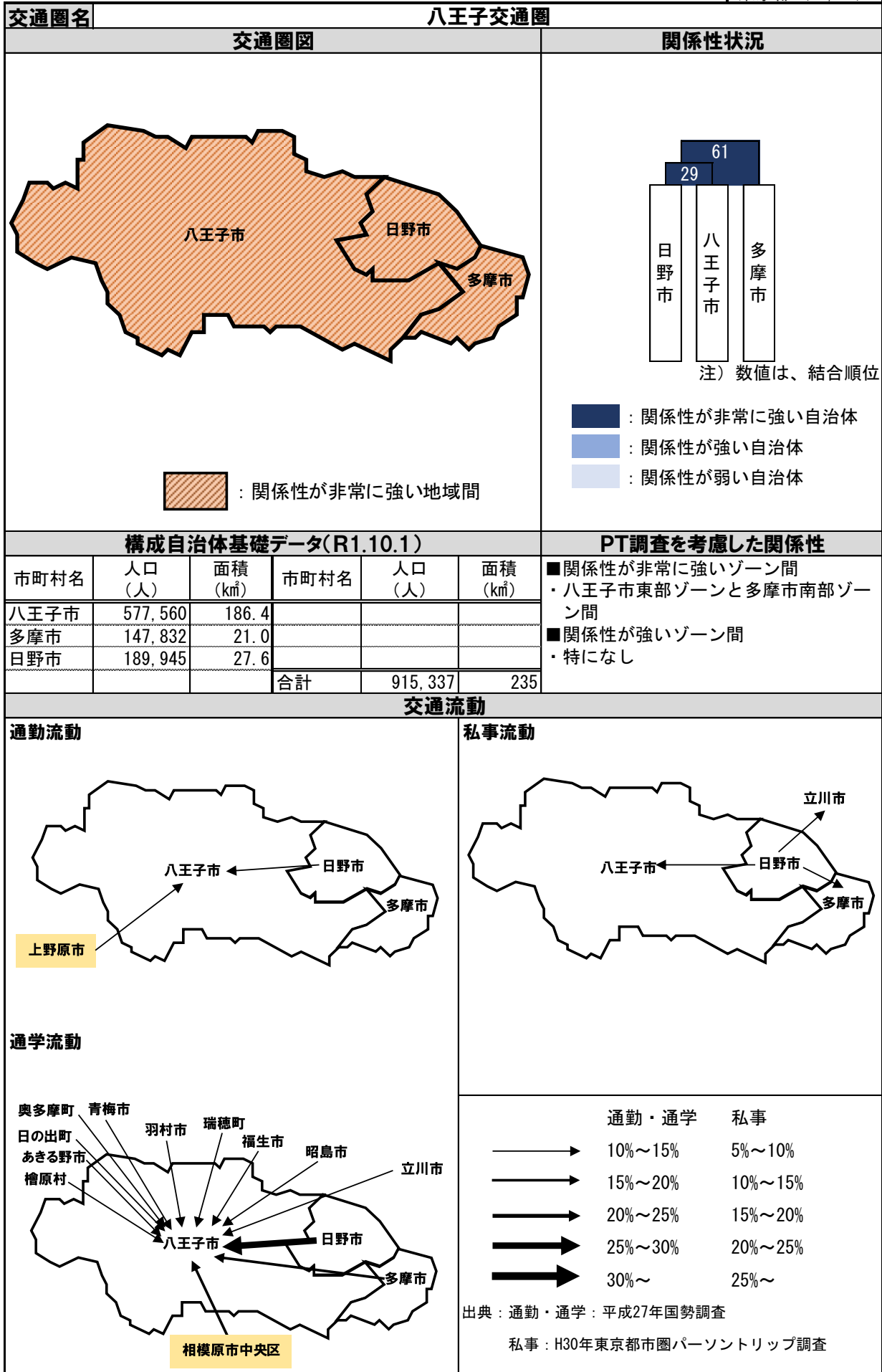
**交通流動**

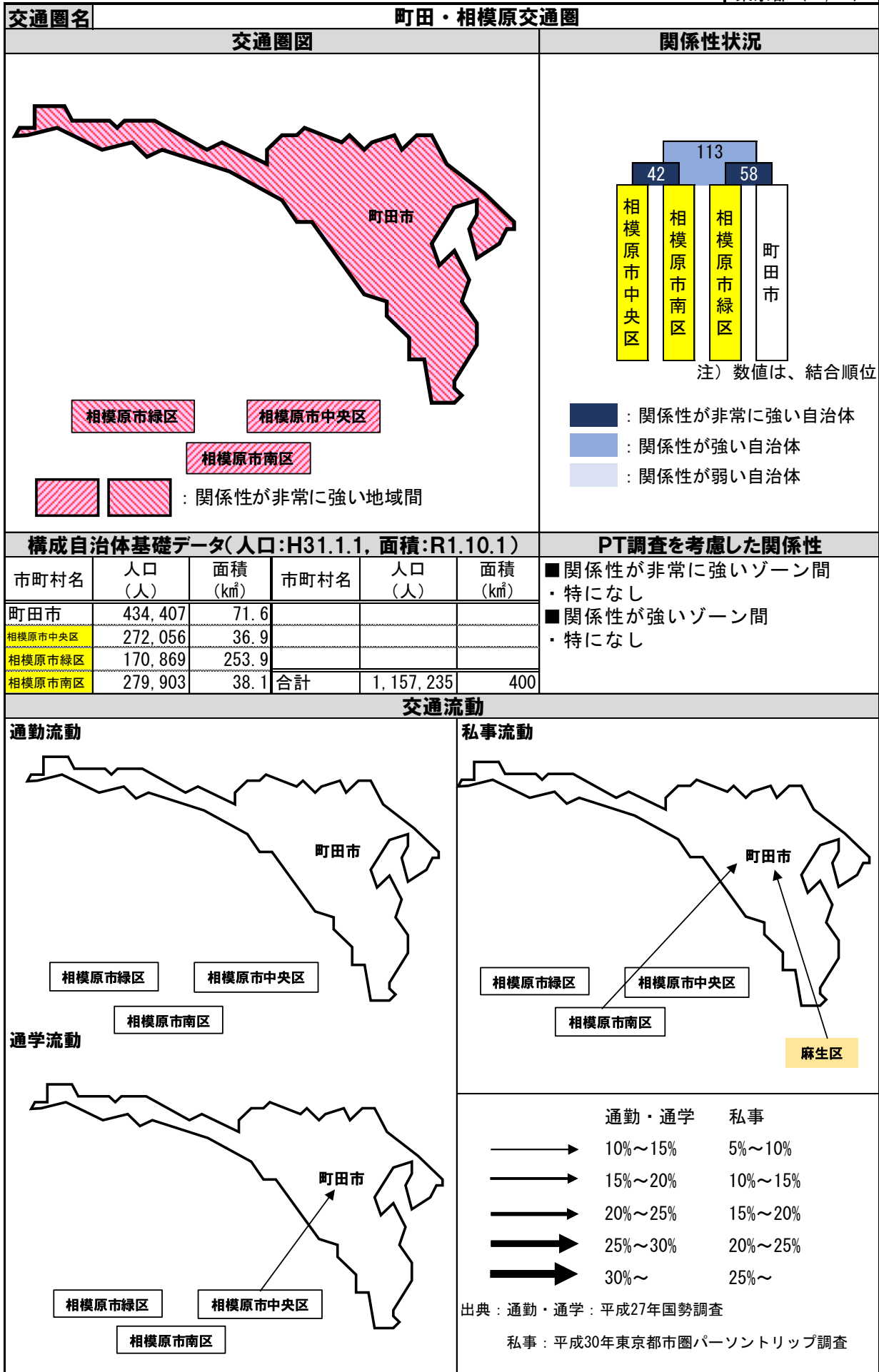


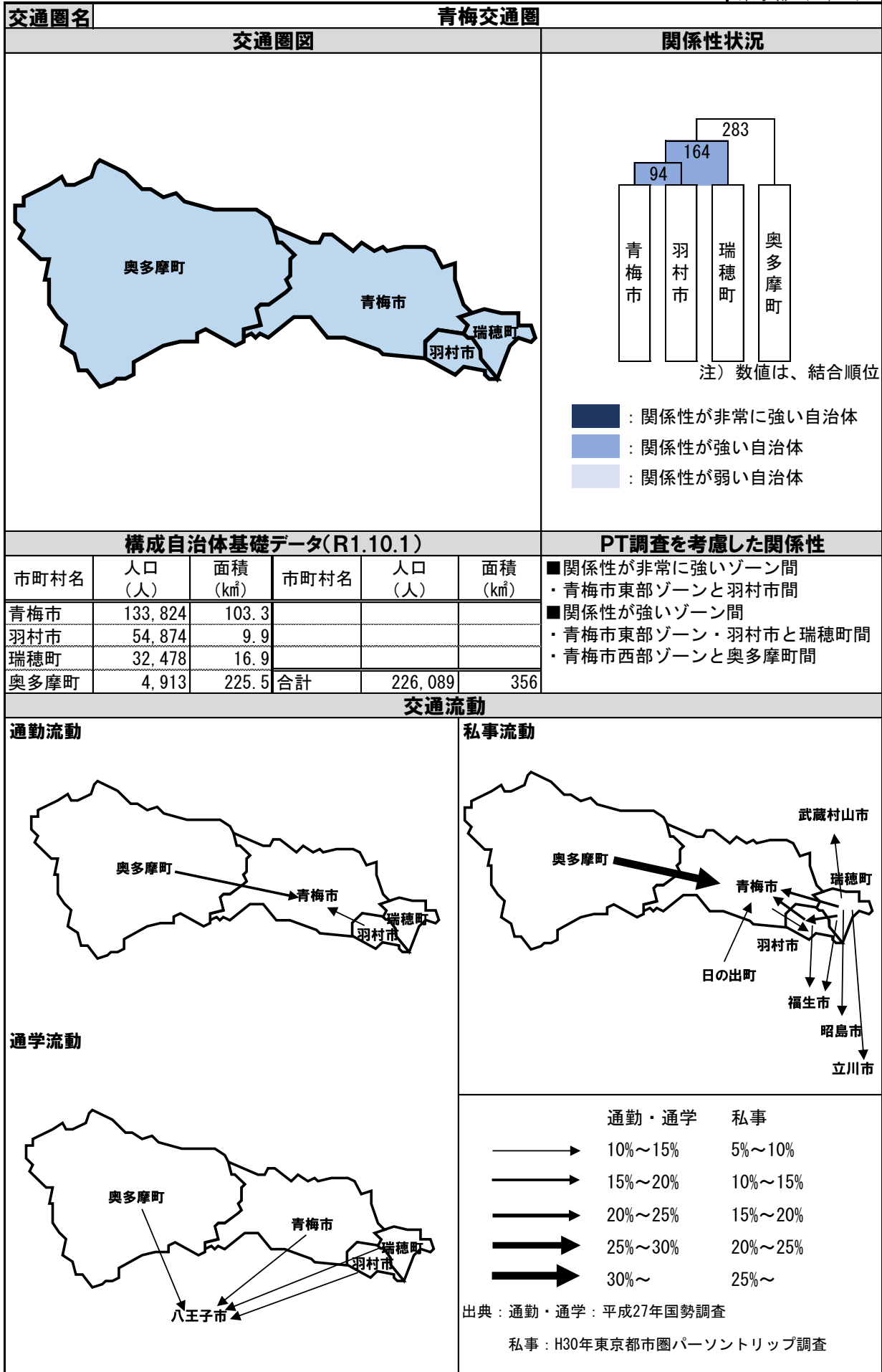
	通勤・通学	私事
	10%~15%	5%~10%
	15%~20%	10%~15%
	20%~25%	15%~20%
	25%~30%	20%~25%
	30%~	25%~

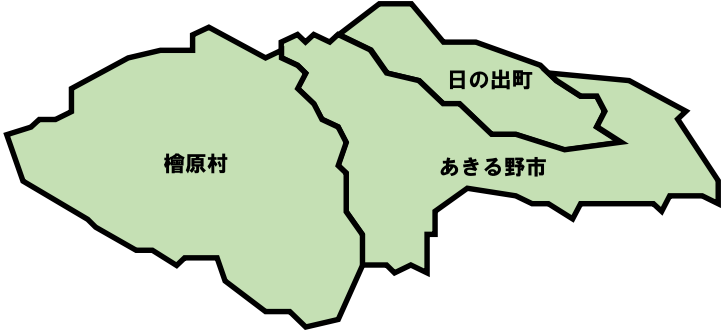
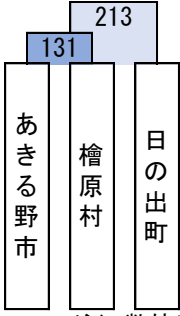
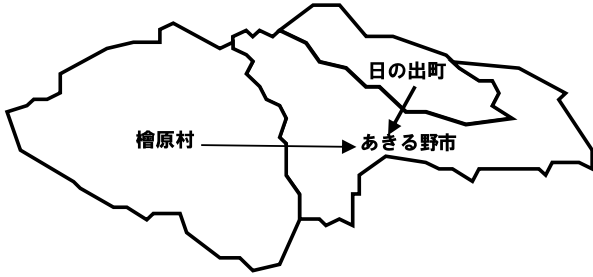
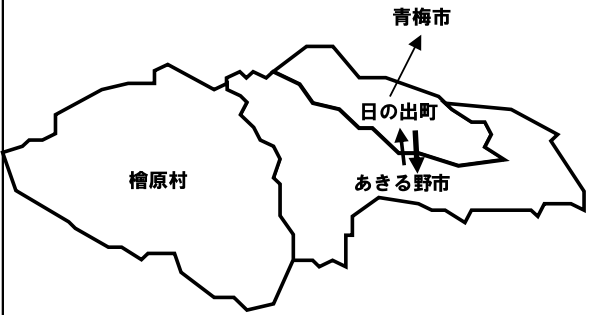
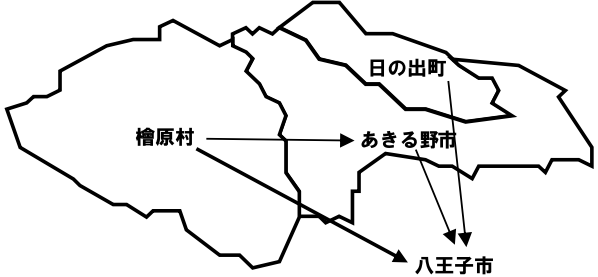
出典：通勤・通学：平成27年国勢調査  
私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査

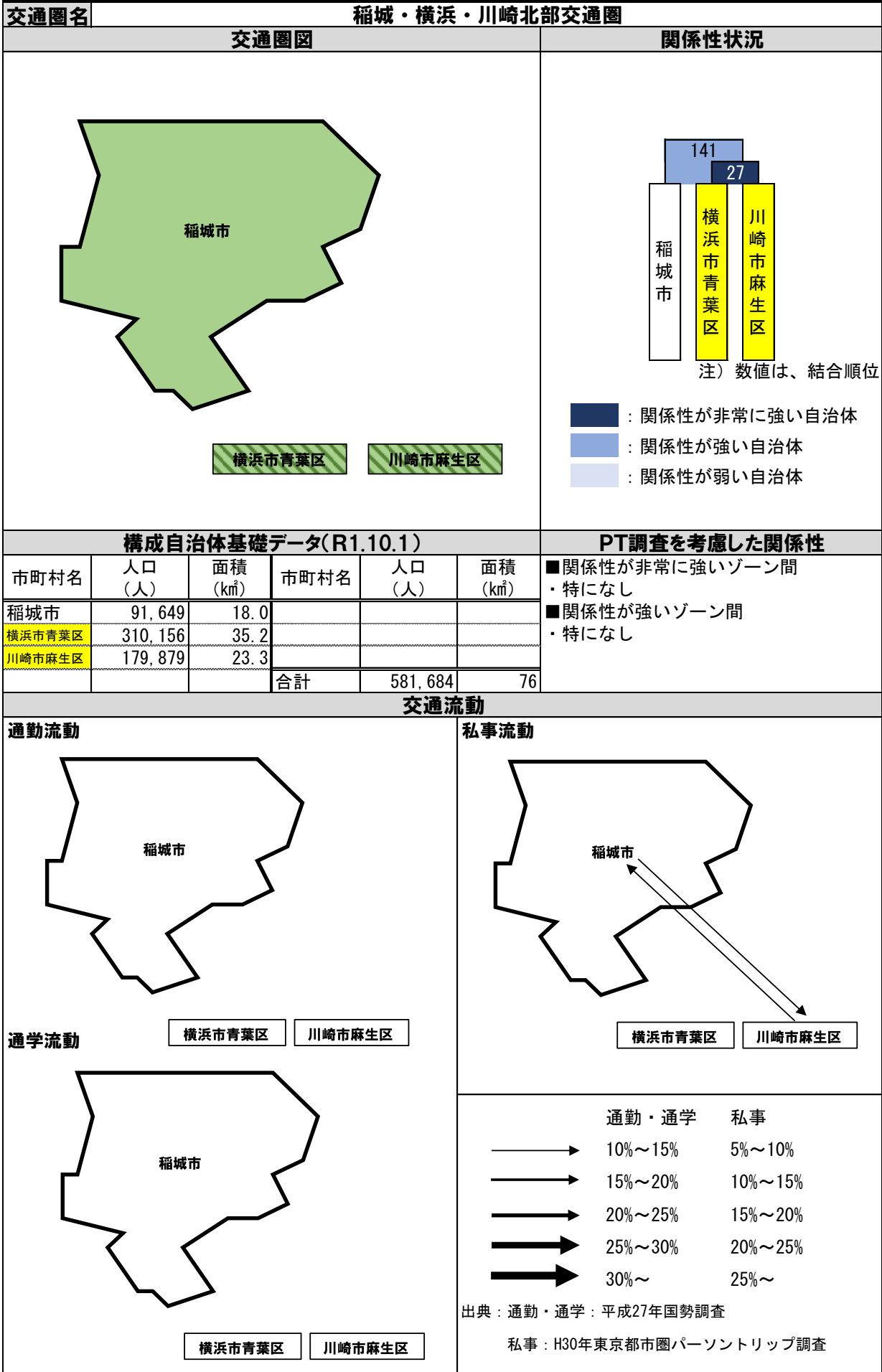








交通圏名		あきる野交通圏																					
交通圏図			関係性状況																				
			 <p>注) 数値は、結合順位</p> <p>■ : 関係性が非常に強い自治体                  ■ : 関係性が強い自治体                  ■ : 関係性が弱い自治体</p>																				
構成自治体基礎データ(R1.10.1)			PT調査を考慮した関係性																				
市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )																		
あきる野市	80,074	73.5																					
日の出町	17,191	28.1																					
檜原村	2,012	105.4																					
			合計	99,277	207.0																		
■ 関係性が非常に強いゾーン間 ・ あきる野市と日の出町間 ■ 関係性が強いゾーン間 ・ 特になし																							
交通流動																							
<b>通勤流動</b> 			<b>私事流動</b> 																				
<b>通学流動</b> 			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>通勤・通学</th> <th>私事</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>→</td> <td>10%~15%</td> <td>5%~10%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>15%~20%</td> <td>10%~15%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>20%~25%</td> <td>15%~20%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>25%~30%</td> <td>20%~25%</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>30%~</td> <td>25%~</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：通勤・通学：平成27年国勢調査                  私事：H30年東京都市圏パーソントリップ調査</p>				通勤・通学	私事	→	10%~15%	5%~10%	→	15%~20%	10%~15%	→	20%~25%	15%~20%	→	25%~30%	20%~25%	→	30%~	25%~
	通勤・通学	私事																					
→	10%~15%	5%~10%																					
→	15%~20%	10%~15%																					
→	20%~25%	15%~20%																					
→	25%~30%	20%~25%																					
→	30%~	25%~																					

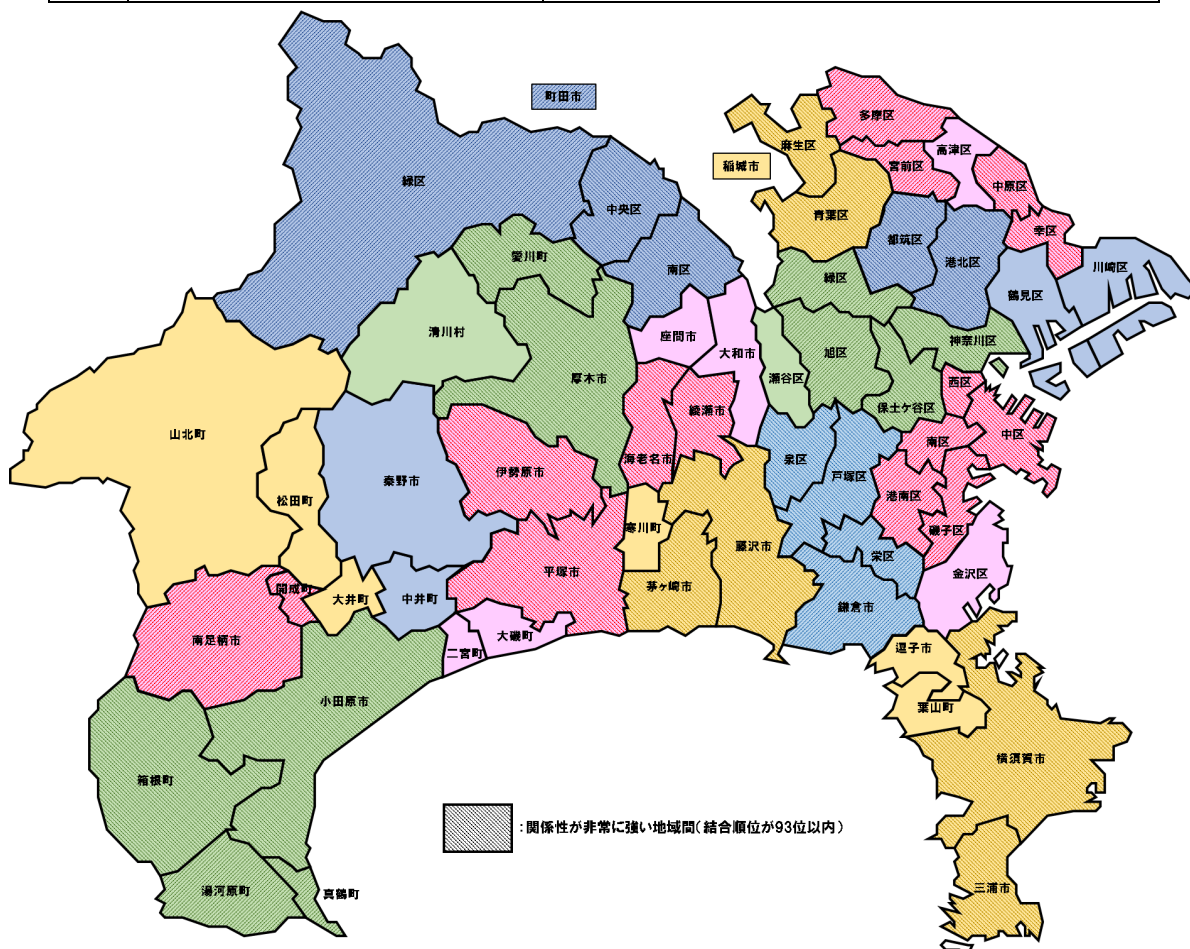


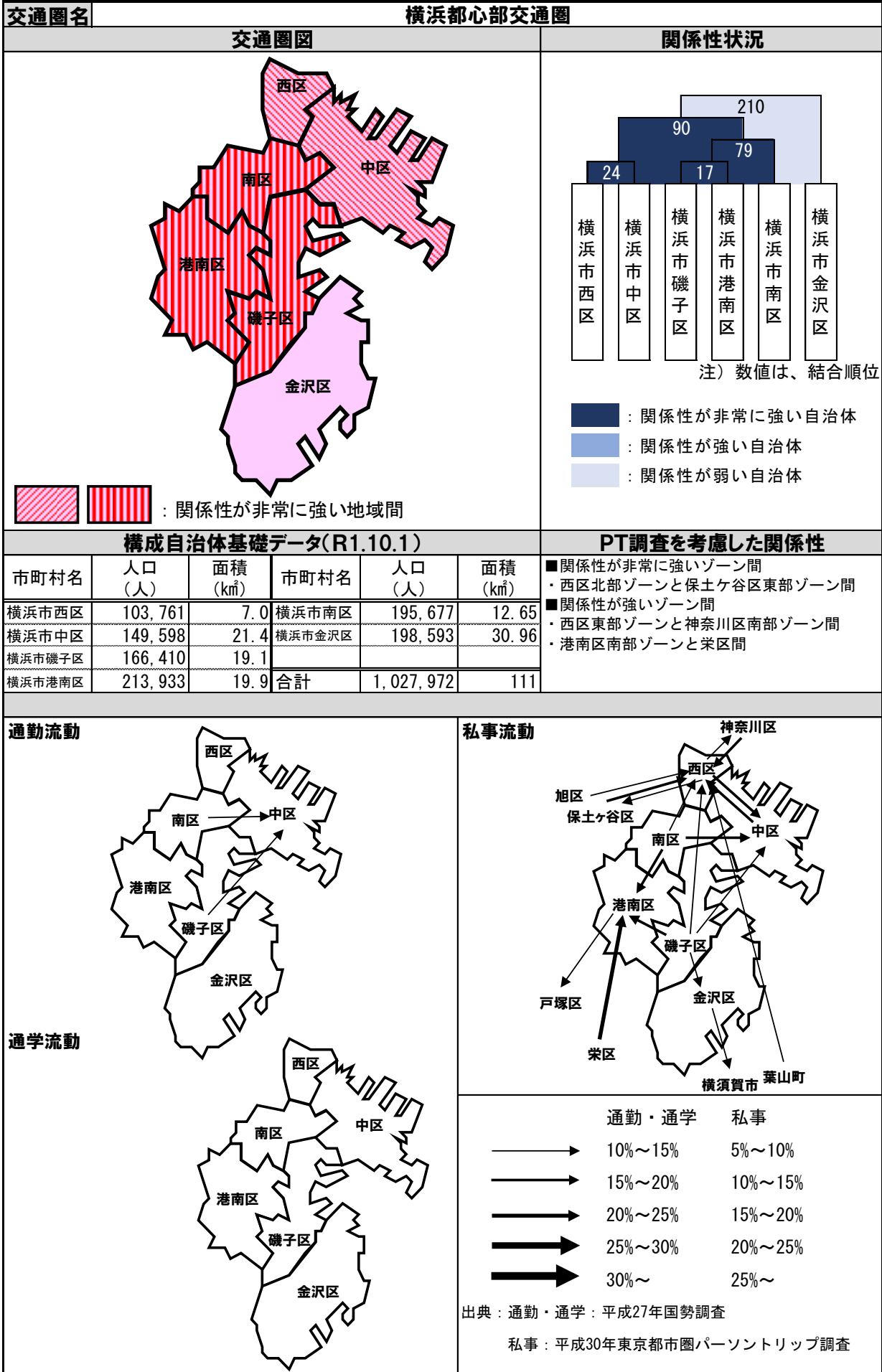


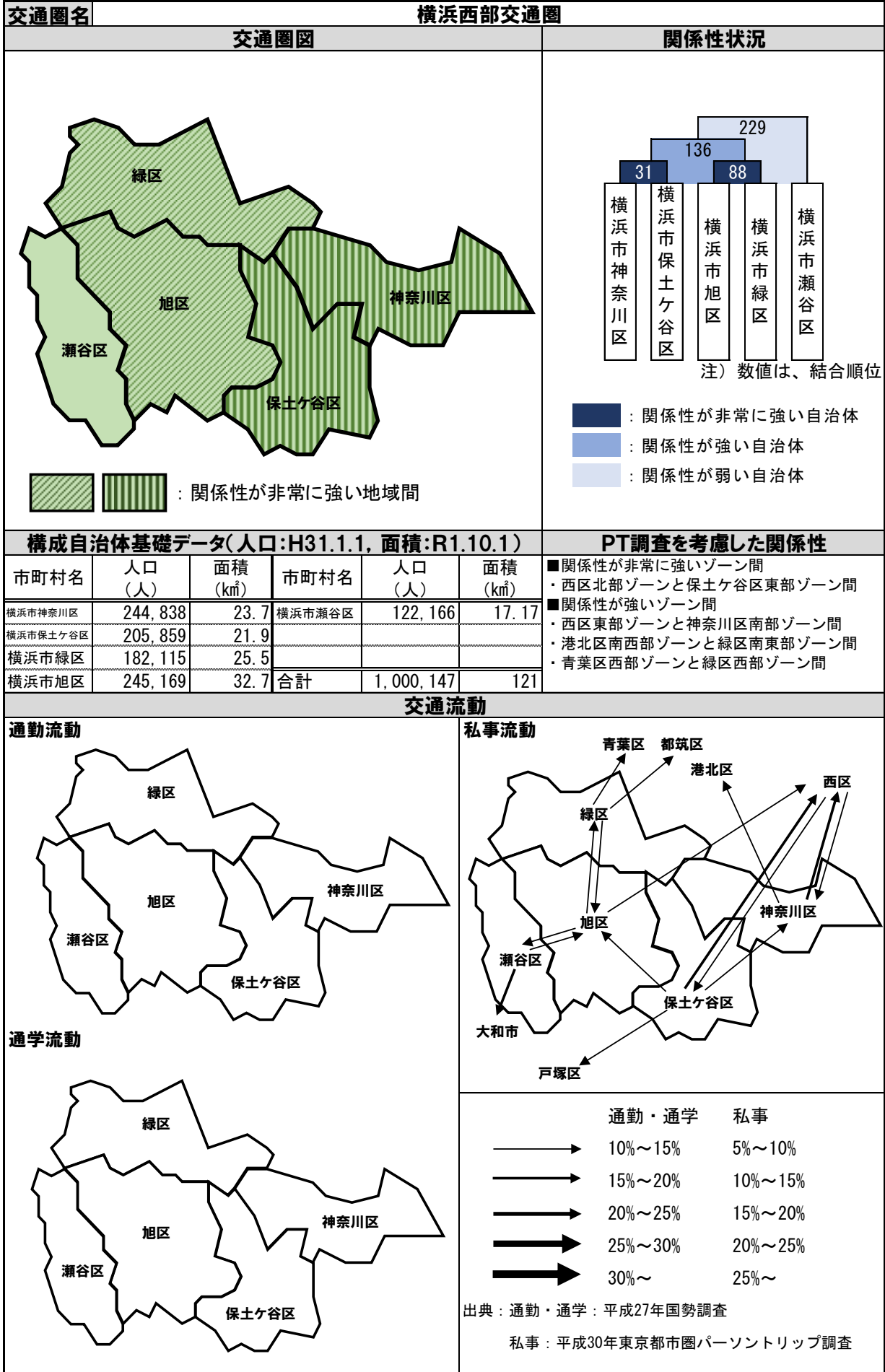
(7) 神奈川県交通圏カルテ

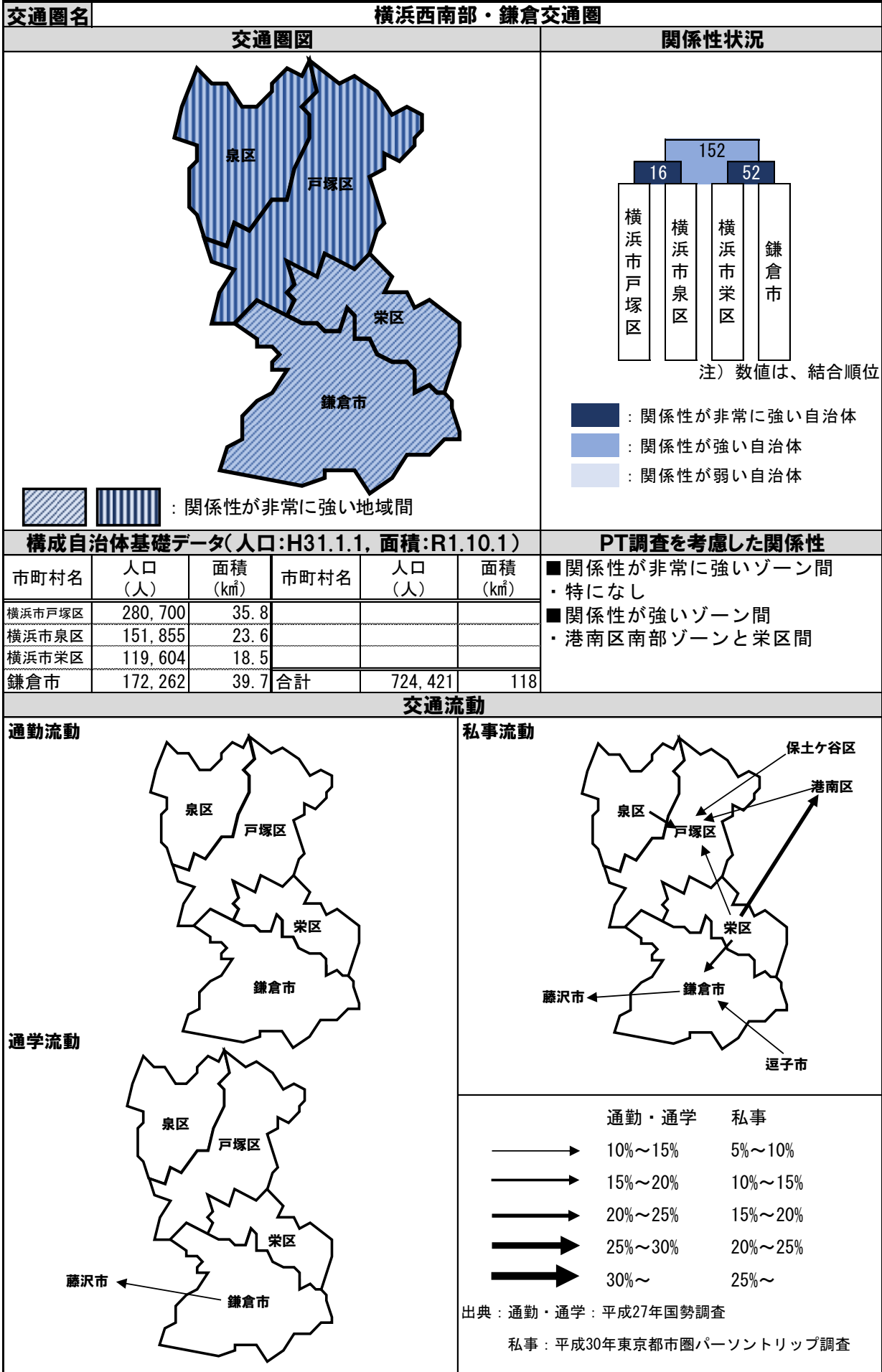
神奈川県交通圏は、以下の16交通圏に区分される。

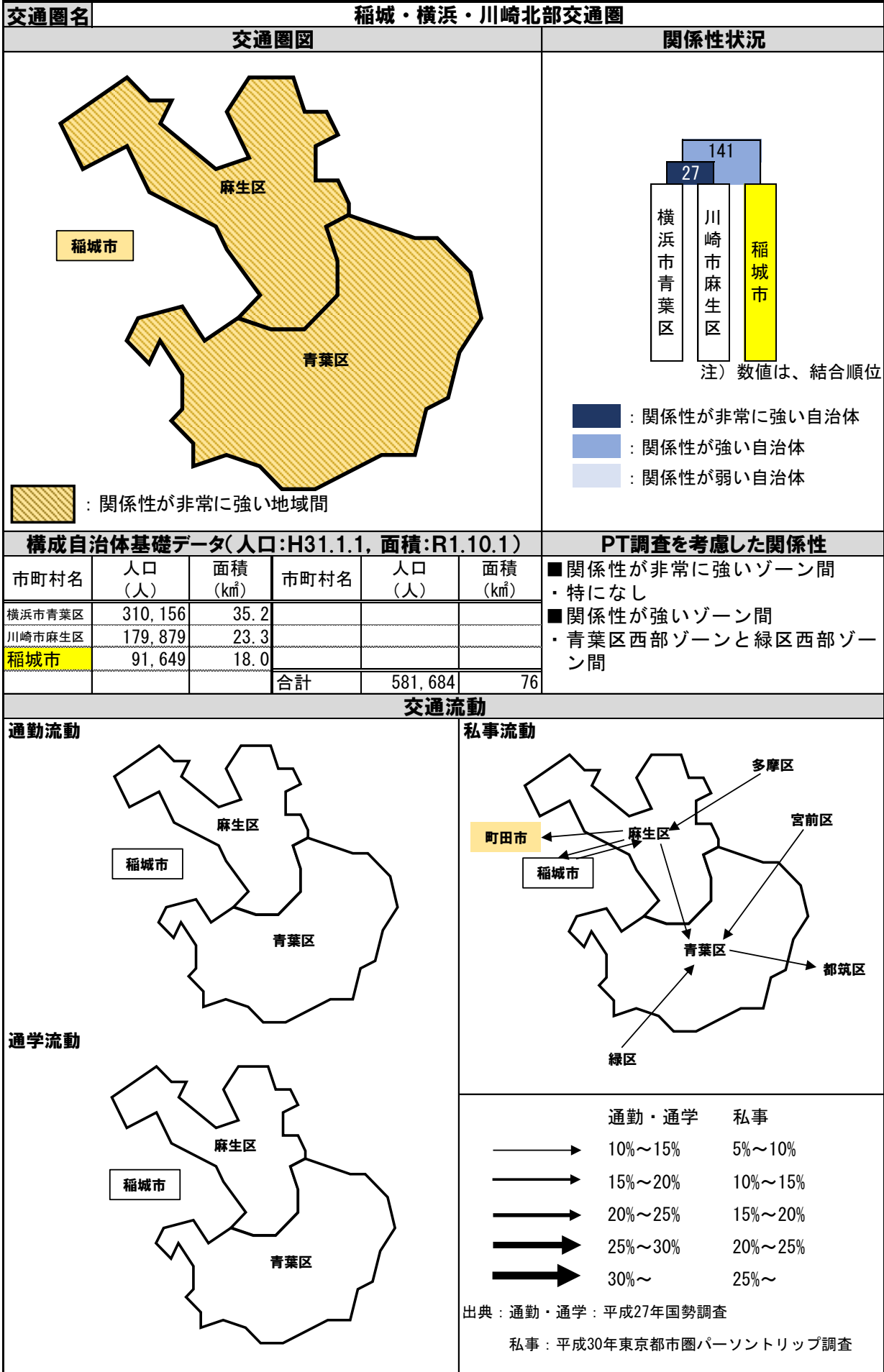
No	交通圏名	構成市区町村
1	横浜都心部交通圏	西区・中区・南区・磯子区・港南区・金沢区
2	横浜西部交通圏	神奈川区・保土ヶ谷区・緑区・旭区・瀬谷区
3	横浜西南部・鎌倉交通圏	戸塚区・泉区・栄区・鎌倉市
4	稲城・横浜・川崎北部交通圏	青葉区・麻生区・稲城市
5	横浜東部・川崎臨海部交通圏	鶴見区・港北区・都筑区・川崎区
6	川崎中央部交通圏	幸区・中原区・高津区・宮前区・多摩区
7	町田・相模原交通圏	中央区・南区・緑区・町田市
8	横須賀交通圏	横須賀市・逗子市・三浦市・葉山町
9	藤沢交通圏	藤沢市・茅ヶ崎市・寒川町
10	海老名交通圏	大和市・綾瀬市・座間市・海老名市
11	厚木交通圏	厚木市・愛川町・清川村
12	平塚交通圏	伊勢原市・平塚市・大磯町・二宮町
13	秦野交通圏	秦野市・中井町
14	小田原交通圏	小田原市・箱根町・湯河原町・真鶴町
15	南足柄交通圏	南足柄市・開成町
16	大井・松田交通圏	大井町・松田町・山北町

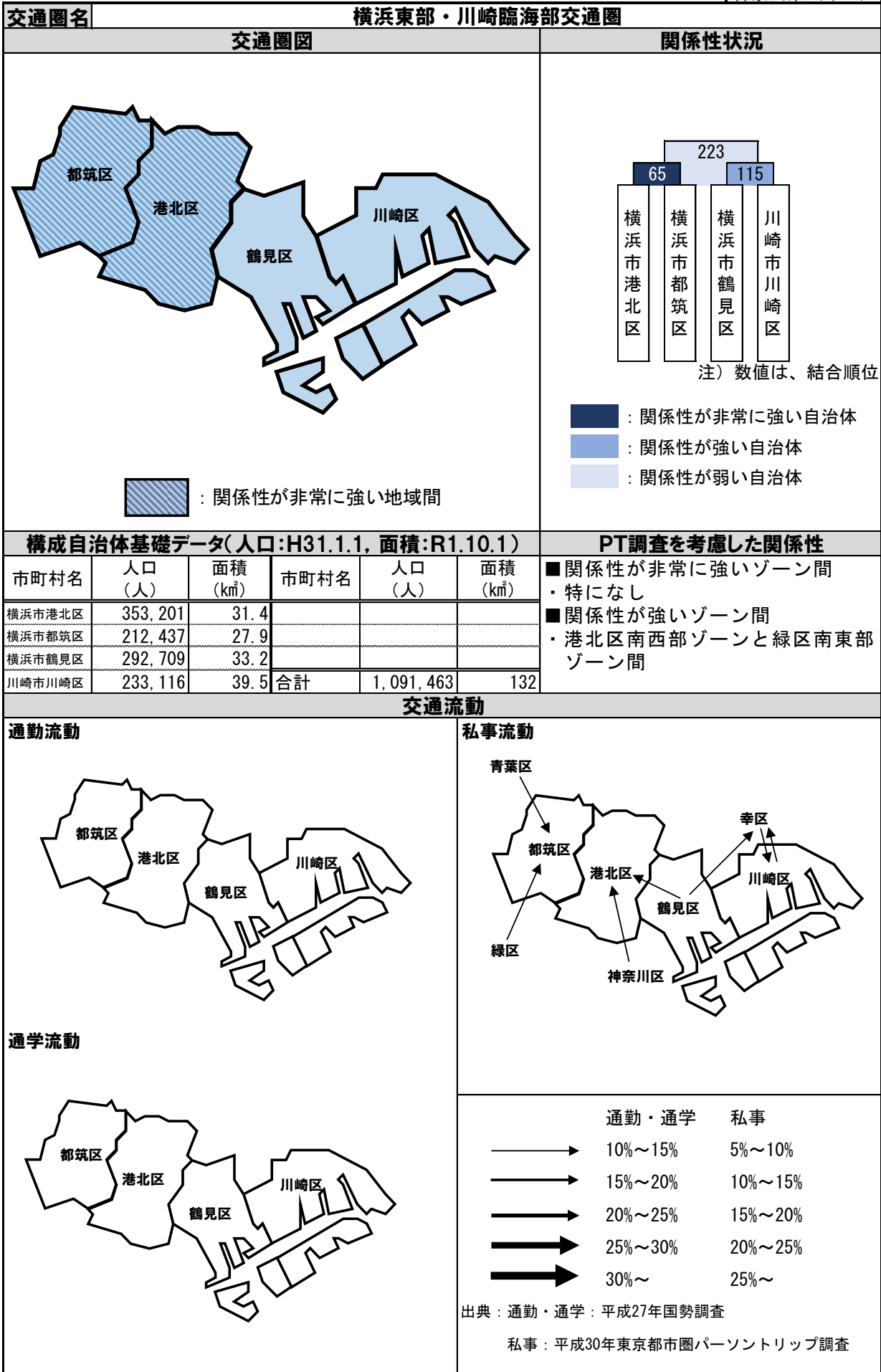


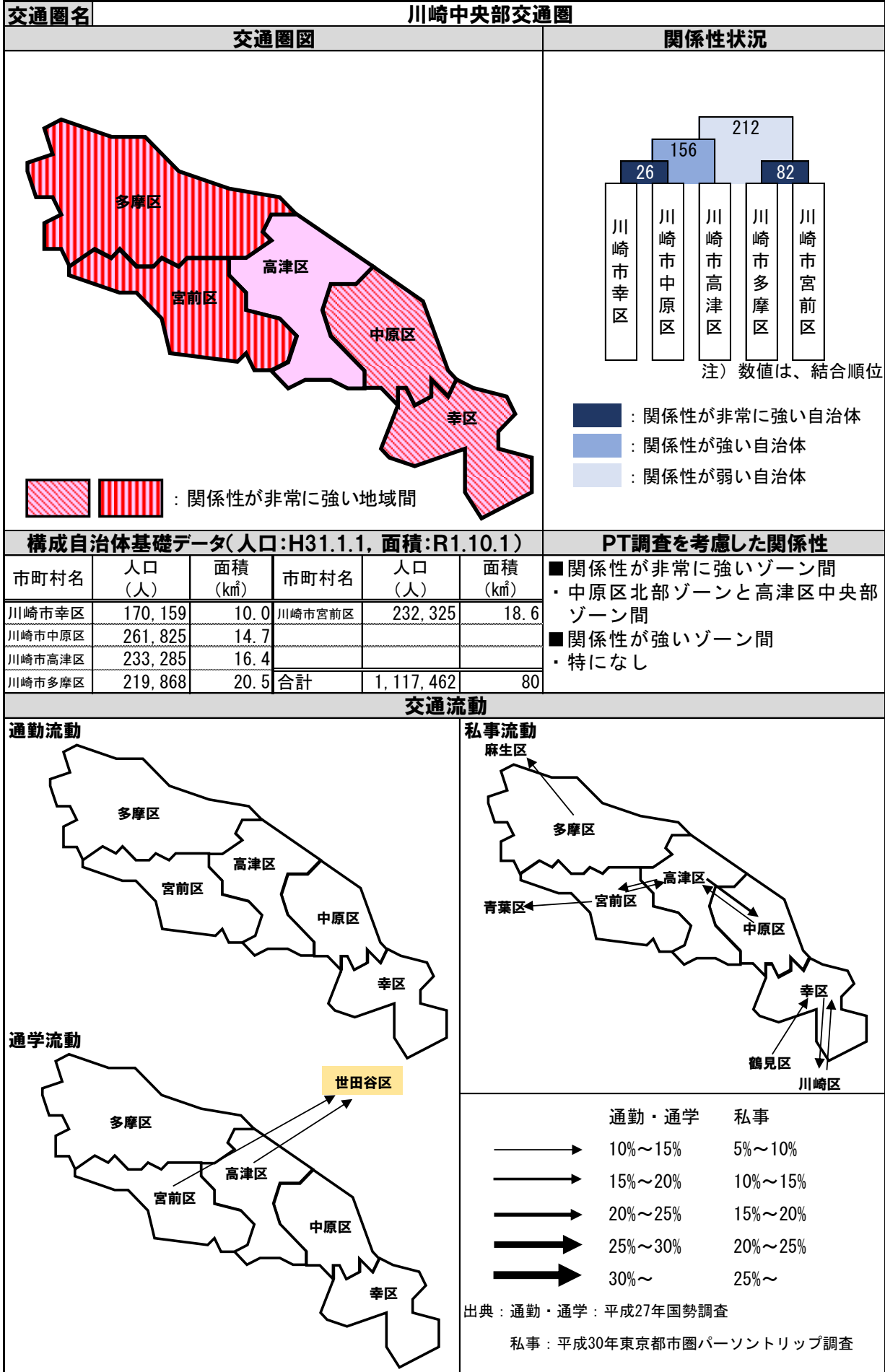


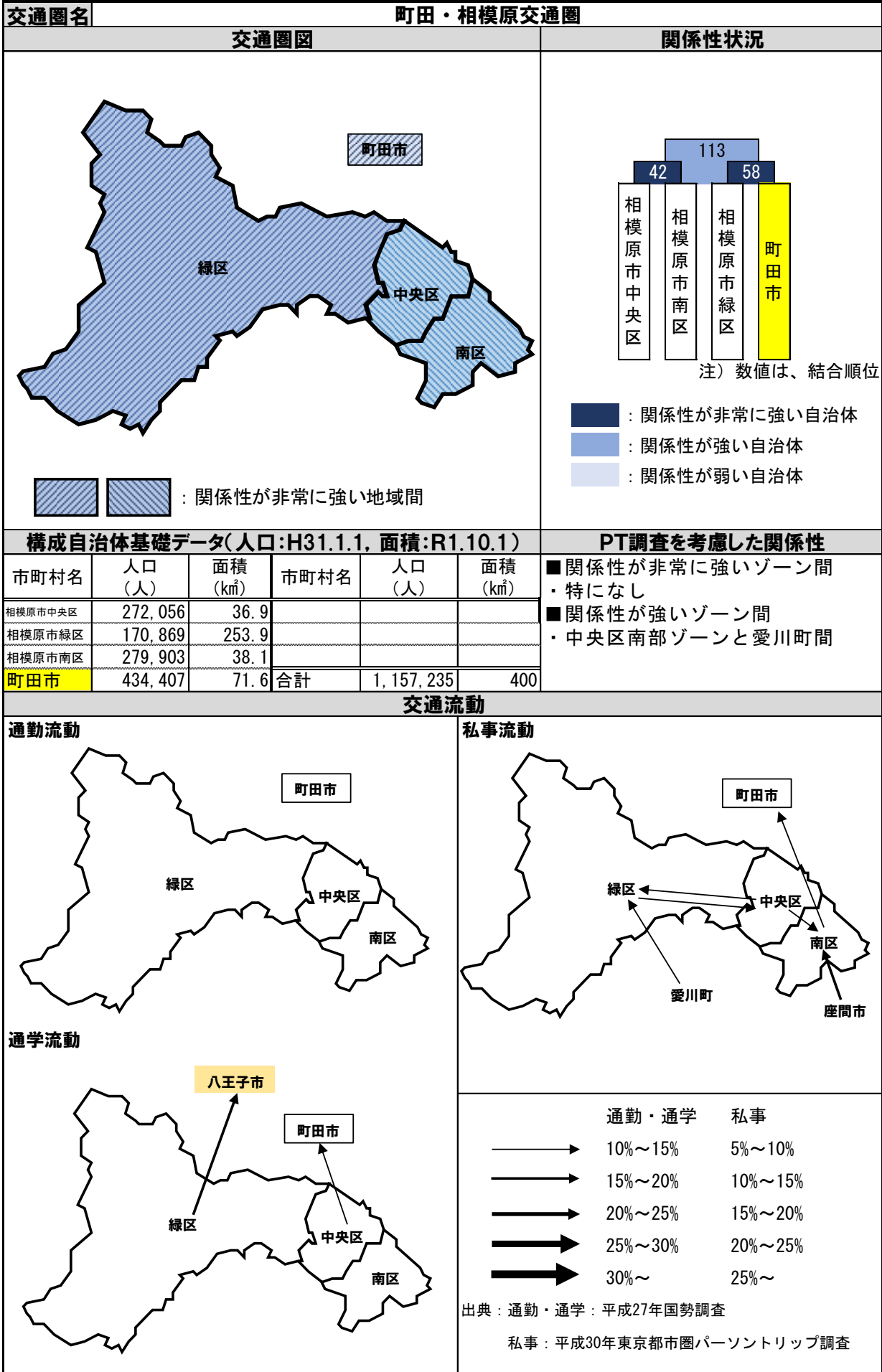




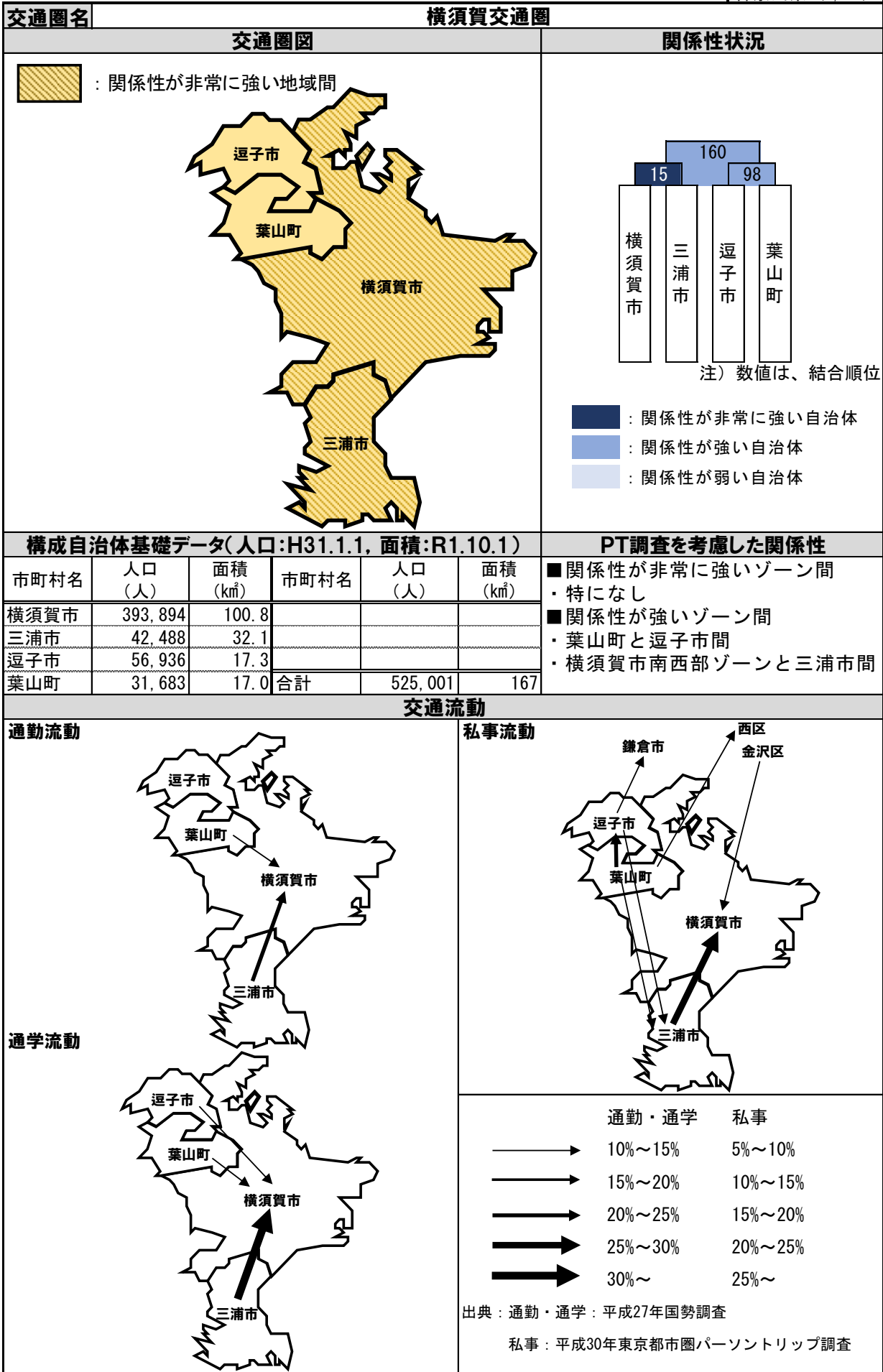


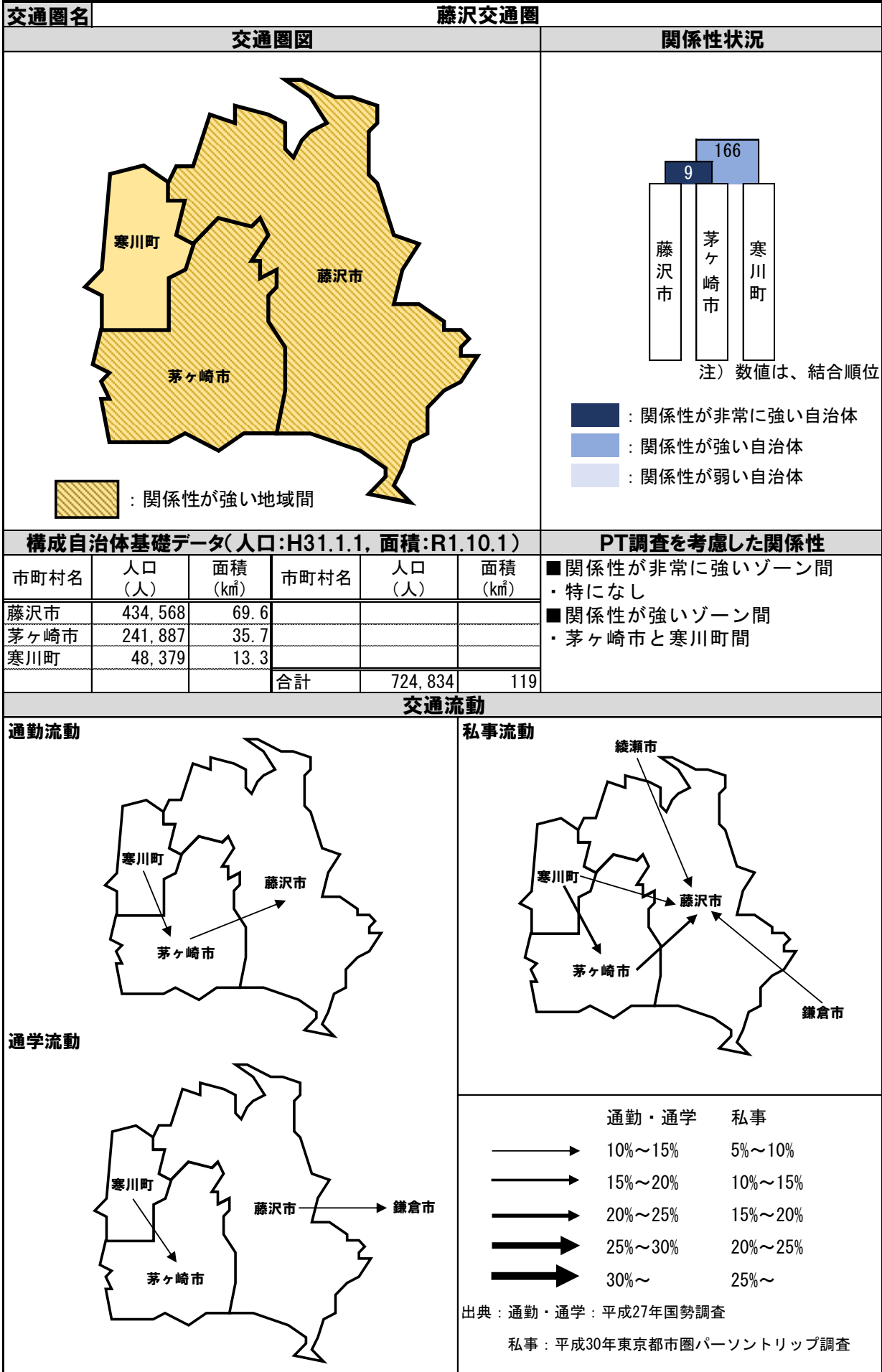


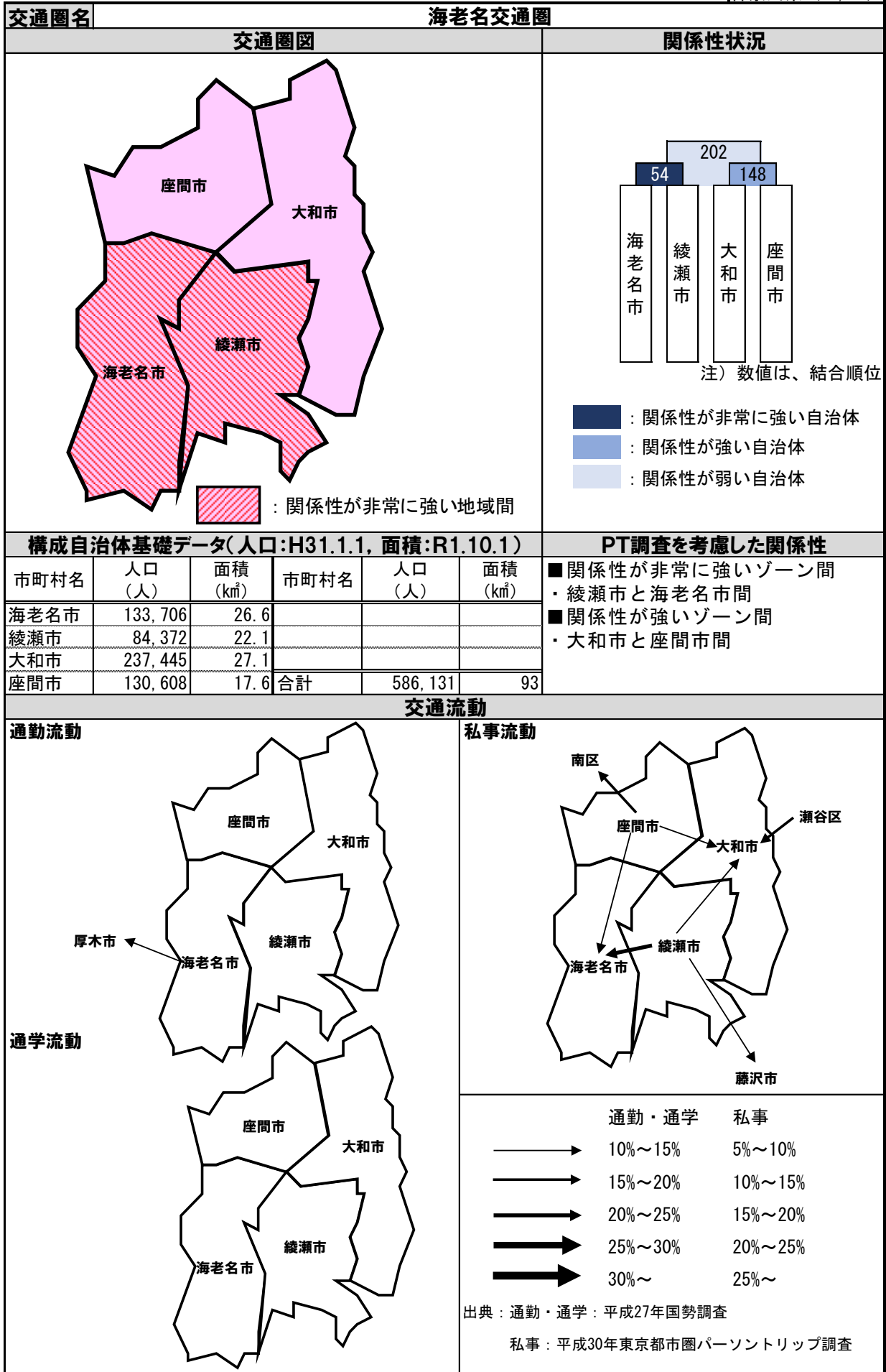


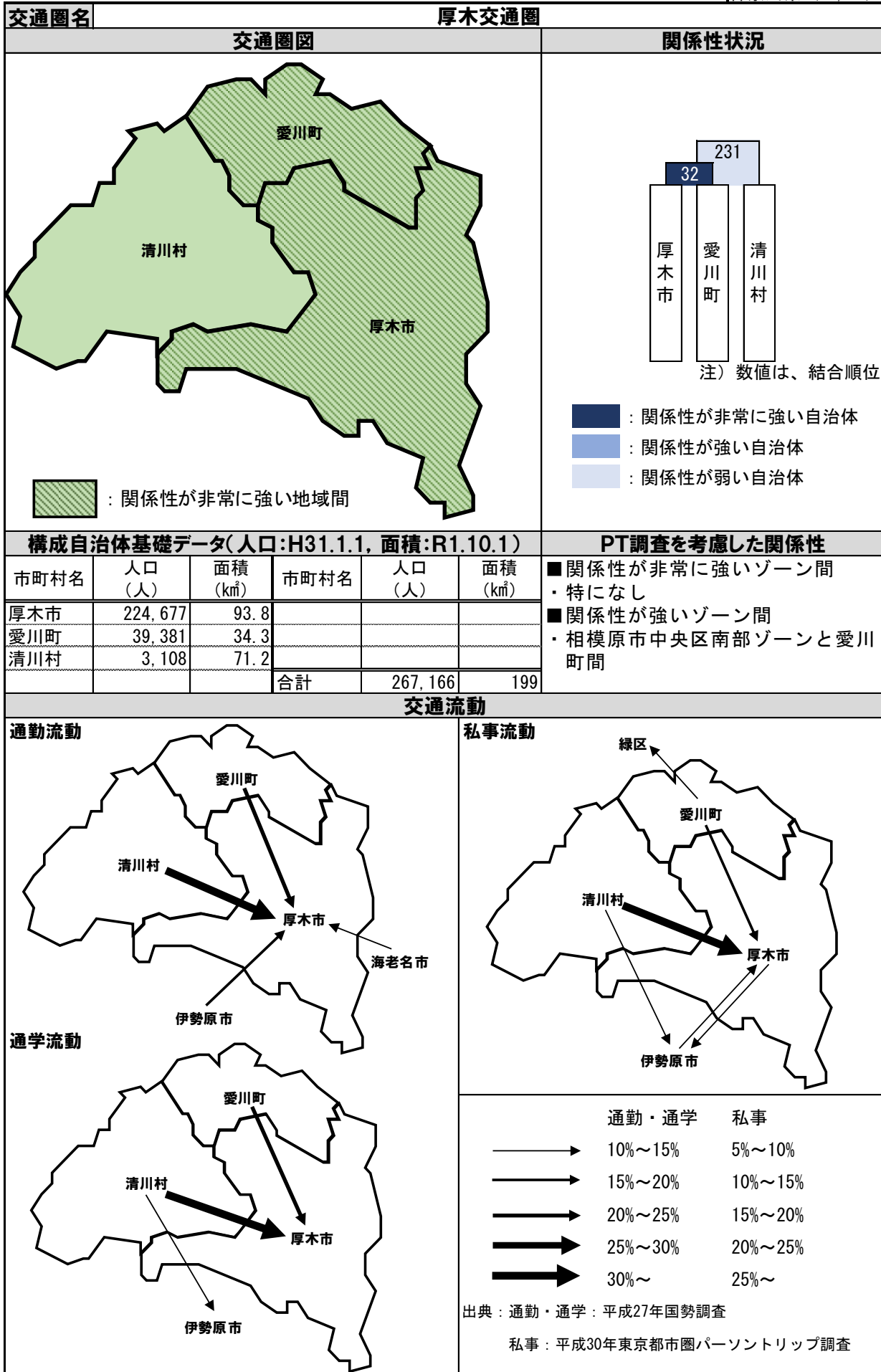


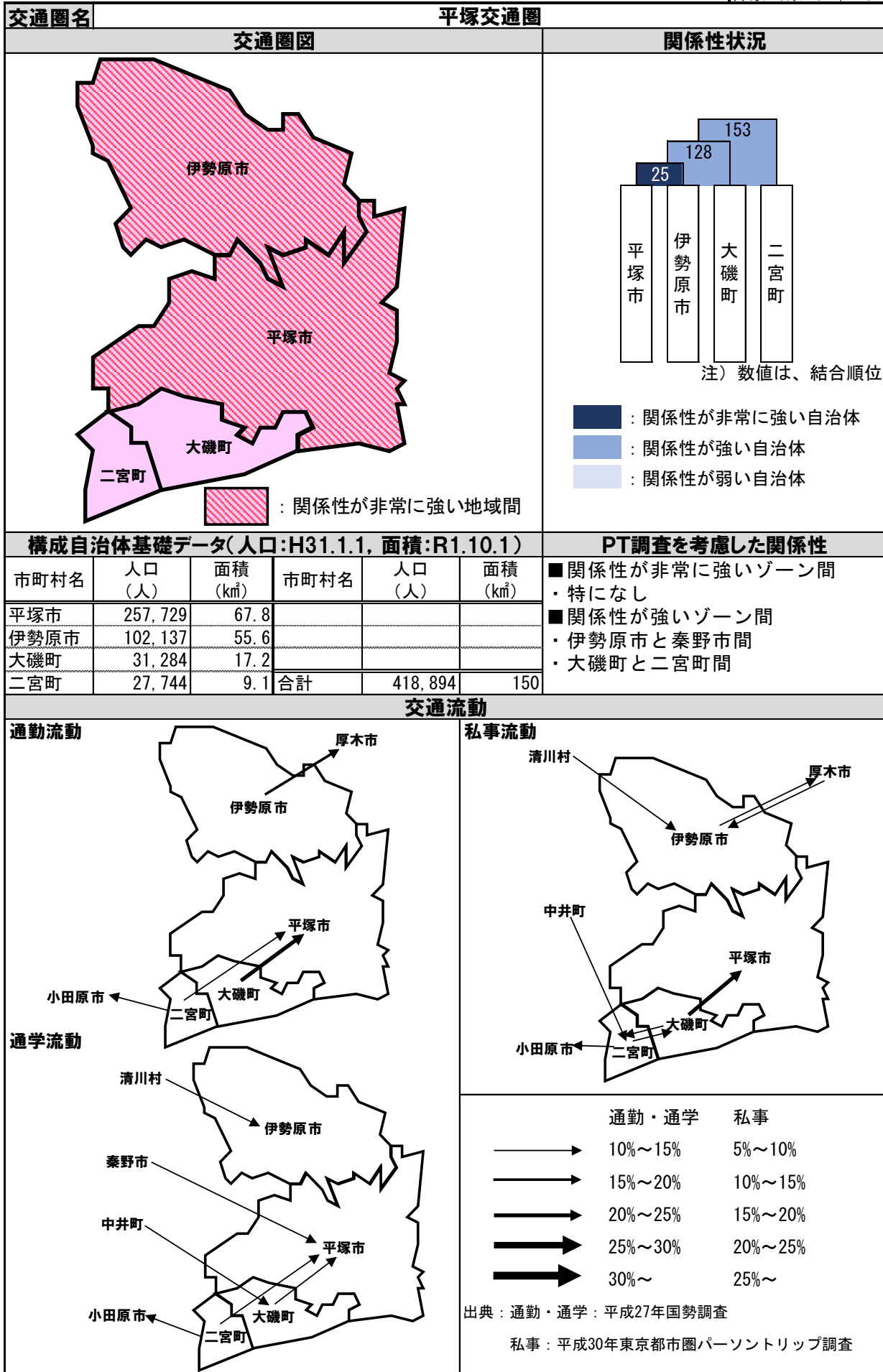


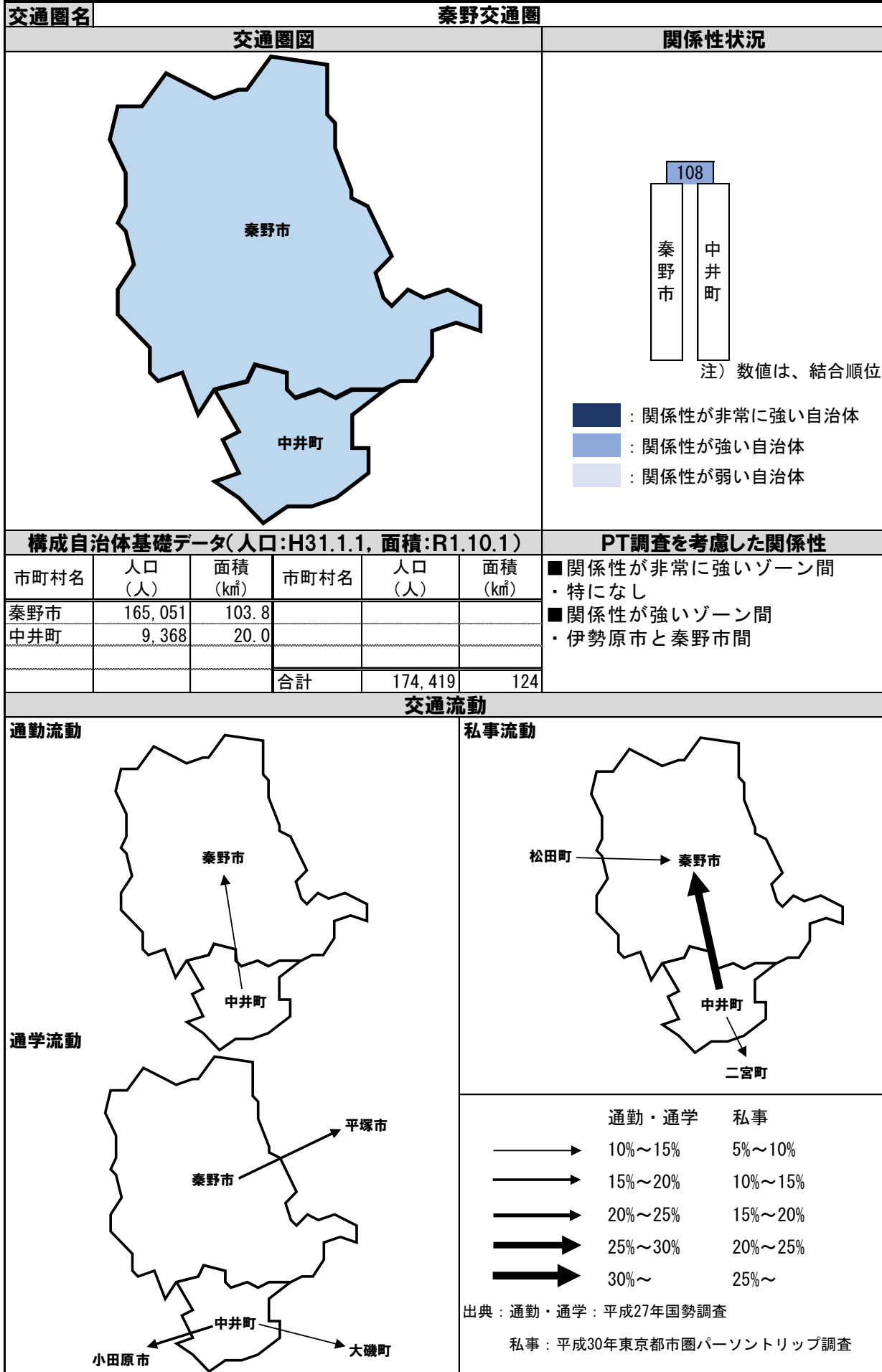


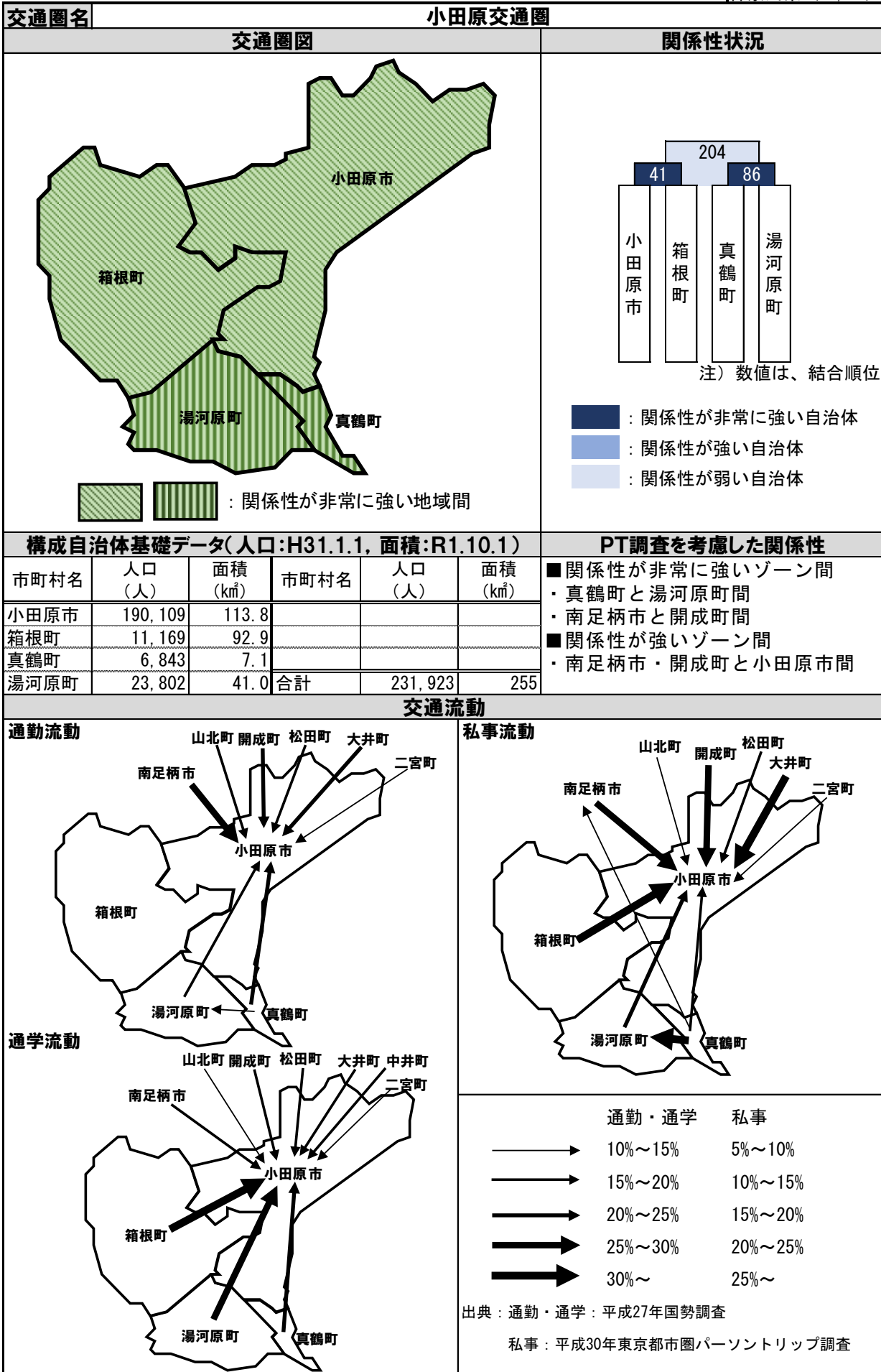


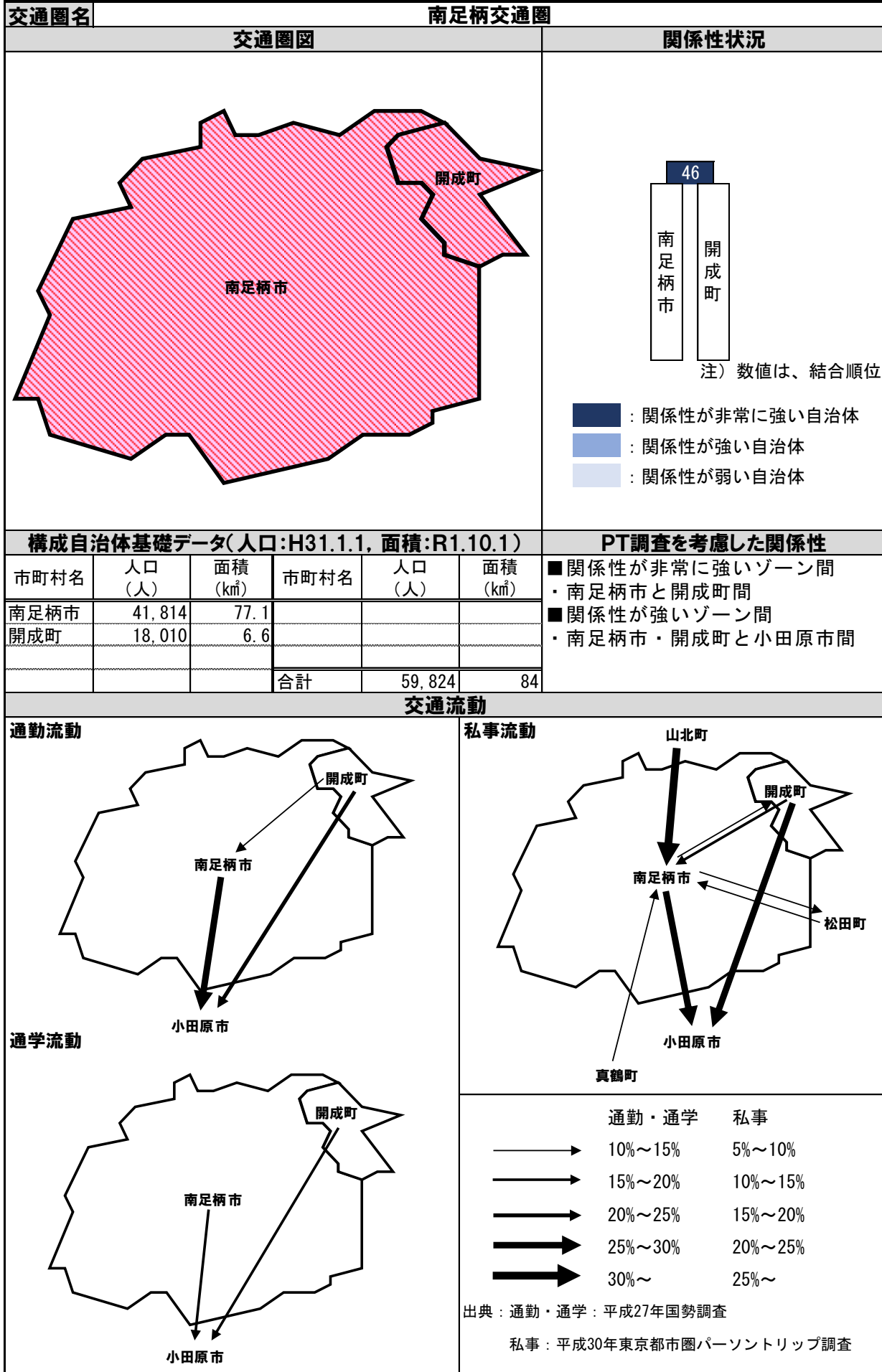




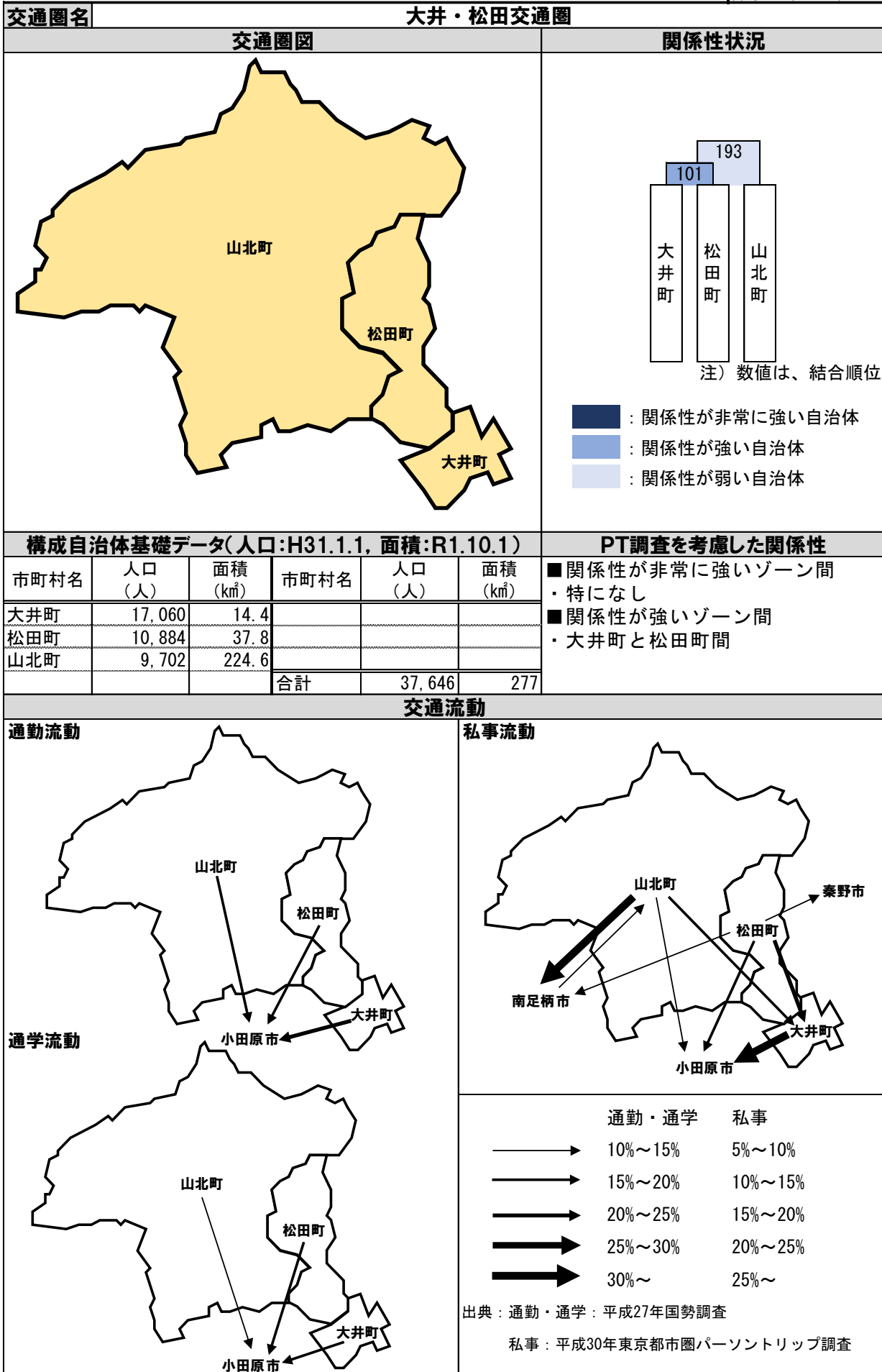










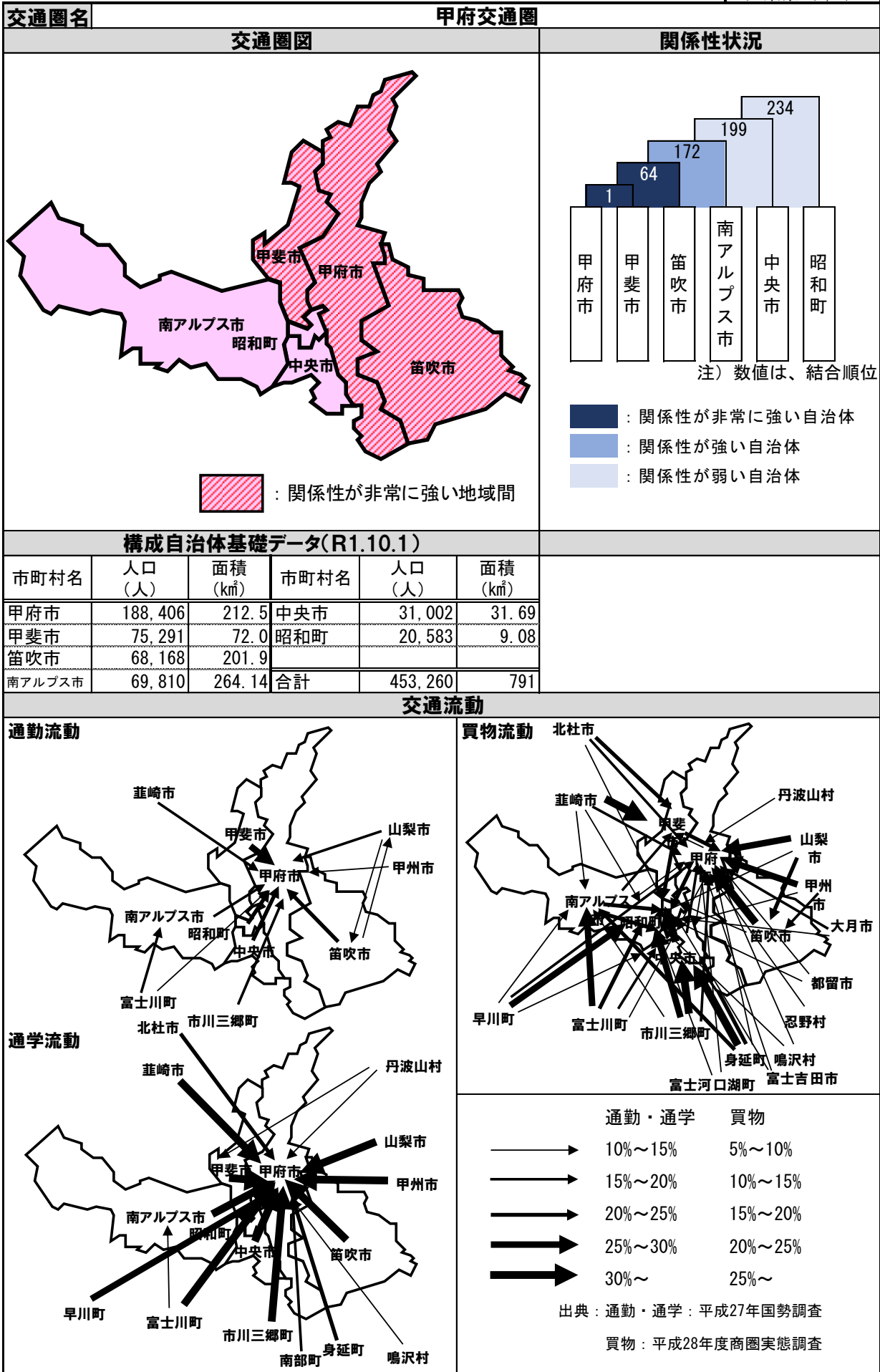


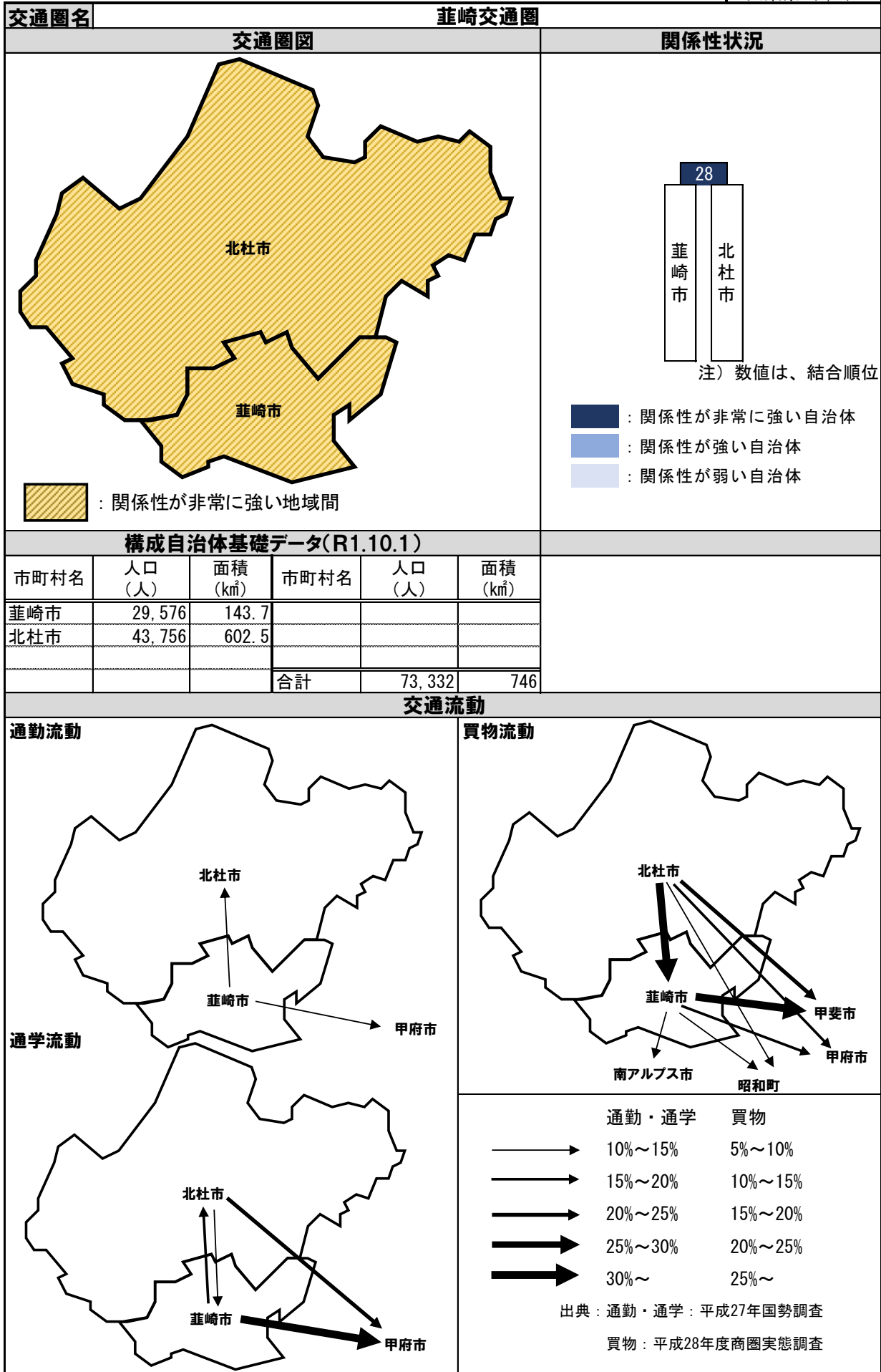
(8) 山梨県の交通圏カルテ

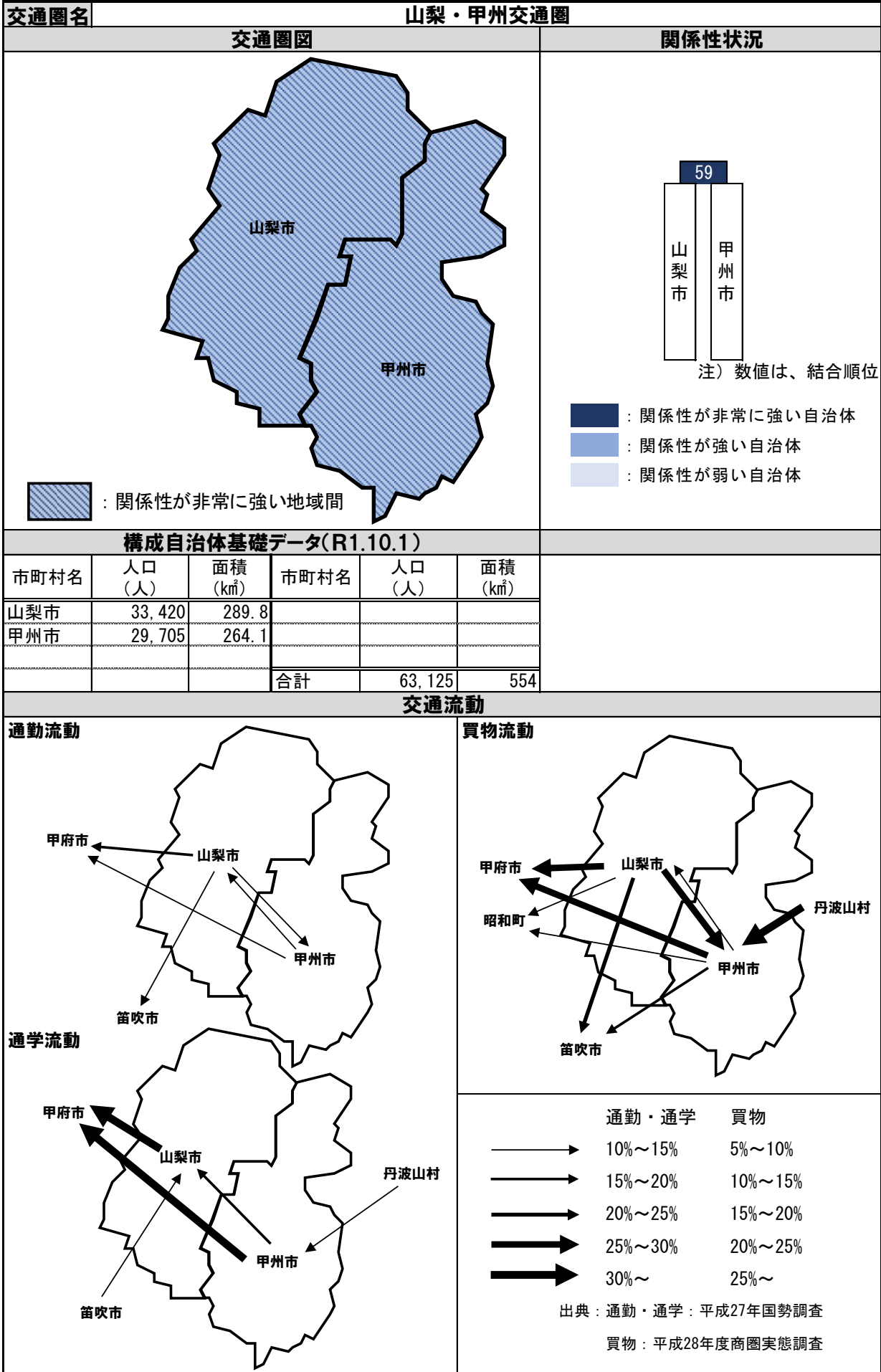
山梨県の交通圏は、以下の8交通圏に区分される。

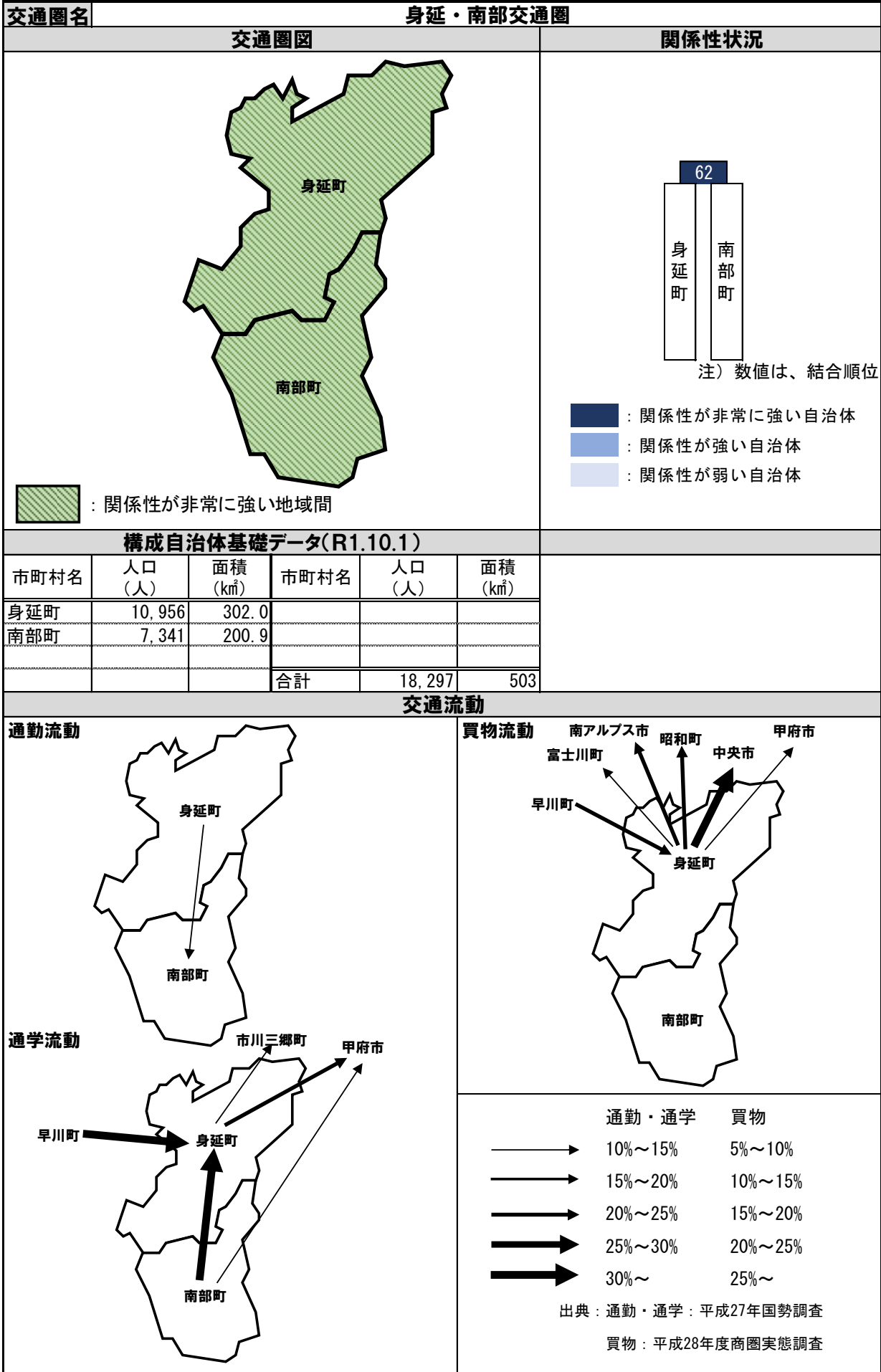
No	交通圏名	構成市区町村
1	甲府交通圏	甲府市・甲斐市・笛吹市・南アルプス市・中央市・昭和町
2	韮崎交通圏	韮崎市・北杜市
3	山梨・甲州交通圏	山梨市・甲州市
4	身延・南部交通圏	身延町・南部町
5	富士川交通圏	市川三郷町・富士川町・早川町
6	富士吉田交通圏	富士吉田市・河口湖町・忍野村・山中湖村・鳴沢村
7	都留・上野原交通圏	都留市・大月市・上野原市・西桂町・道志村
8	丹波山・小菅交通圏	丹波山村・小菅村

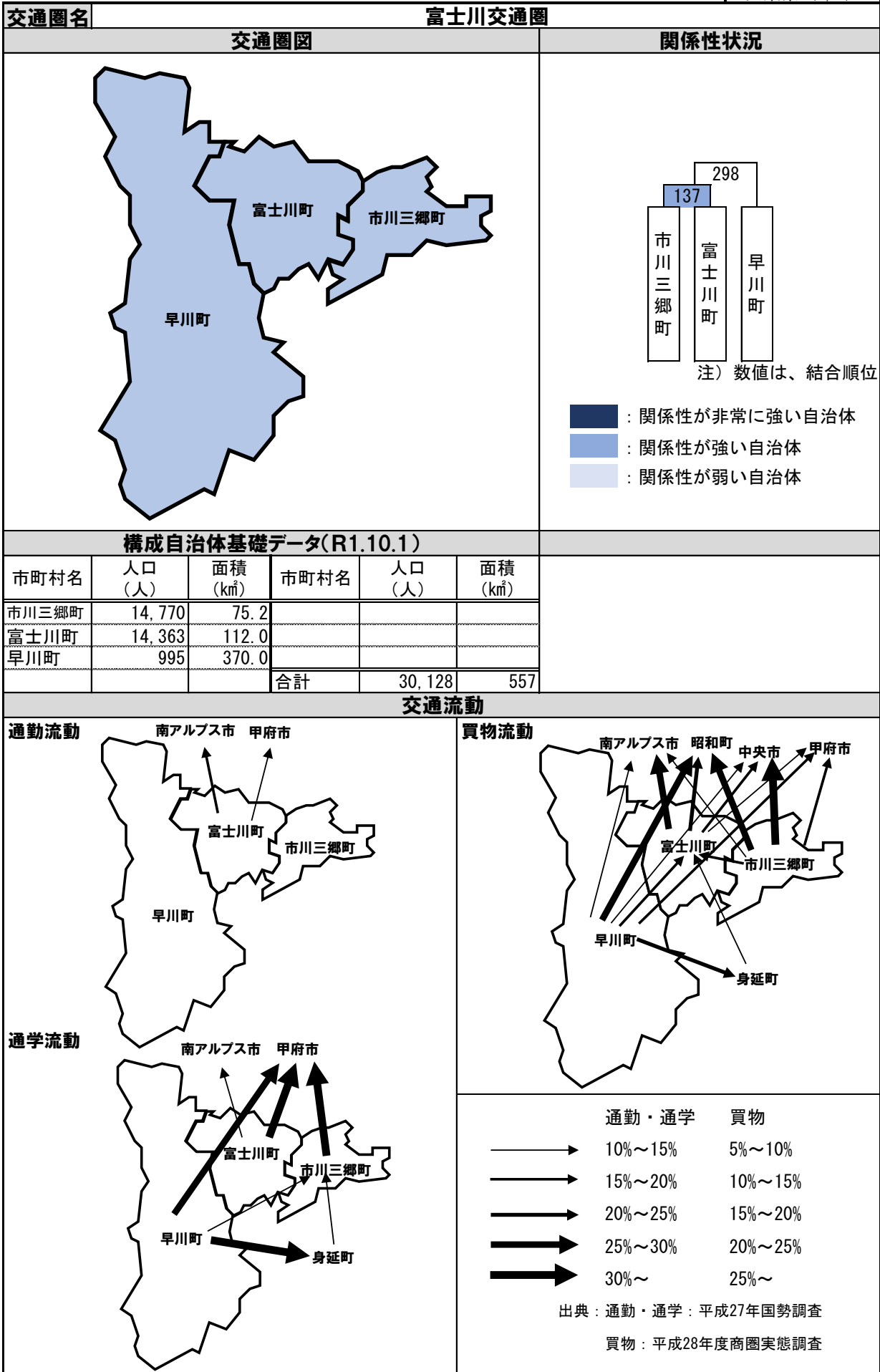




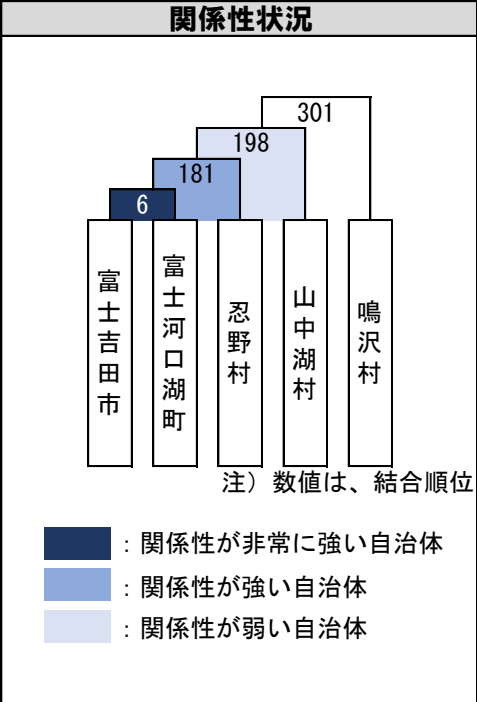
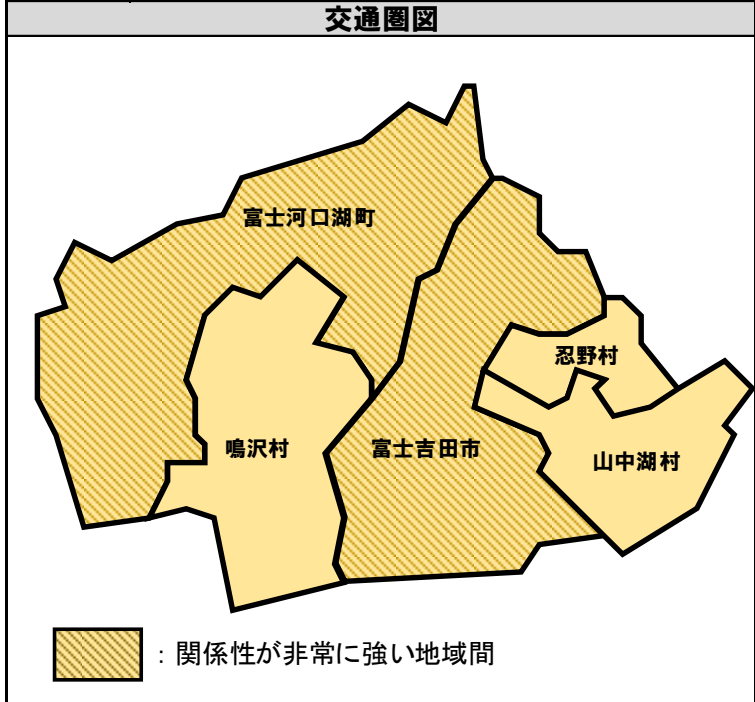








交通圏名 **富士吉田交通圏**



**構成自治体基礎データ(R1.10.1)**

市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	市町村名	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )
富士吉田市	47,211	121.7	鳴沢村	2,944	89.6
富士河口湖町	25,502	158.4			
忍野村	9,242	25.1			
山中湖村	5,152	53.1	合計	90,051	448

**交通流動**

