



Proud NUMAZU

# 自転車活用推進計画策定時の 自転車と公共交通との連携について

沼津市 都市計画部 まちづくり政策課 交通政策室 山田明宏

# 静岡県 沼津市

## 富士山の絶景と海の幸に恵まれた沼津市

(R4.10.1現在)

人口	190,096人
世帯数	93,502世帯
海岸線	約63km
面積	約187km <sup>2</sup>

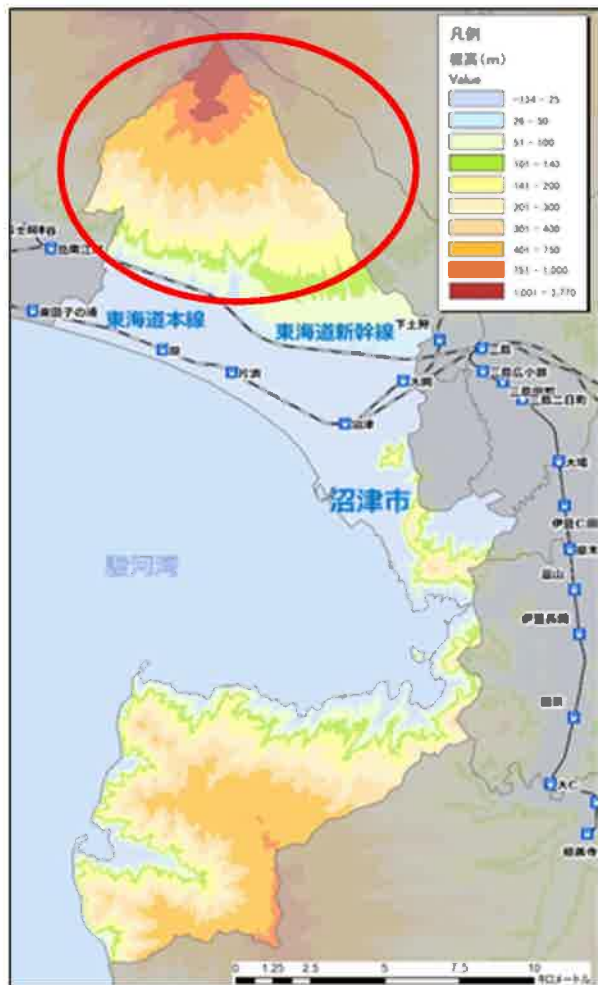
富士山の南に位置し、伊豆半島の玄関口となる沼津。  
東名高速道路と、新東名高速道路の2本の大動脈が走り、  
東京や名古屋方面からのアクセスも抜群です。



沼津市



# 静岡県 沼津市



## 北部エリア





# 静岡県 沼津市





# 静岡県 沼津市



## 南部エリア



# 沼津市が目指す都市のかたち

## ◎コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

- ・都市機能＋居住を拠点区域に誘導し、一定の人口密度を確保
- ×
- ・拠点同士を公共交通や道路ネットワークで結び、全体で都市を維持

## ○本市成長のカギとなる都市の構成要素

★都市拠点 = 沼津駅周辺地区

★都市的居住圏 = 沼津駅を中心とした半径約3km圏。  
生活利便性及び交通環境を向上させ、人口や都市機能を集積

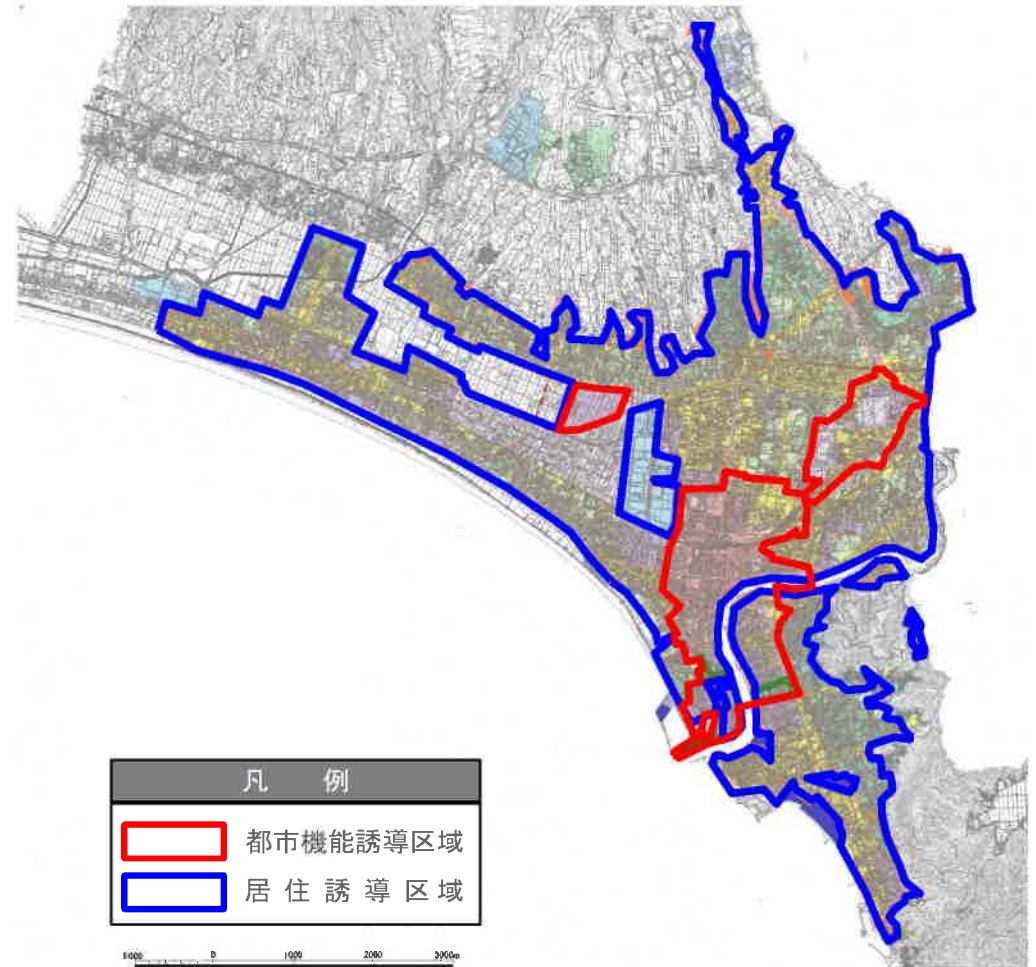




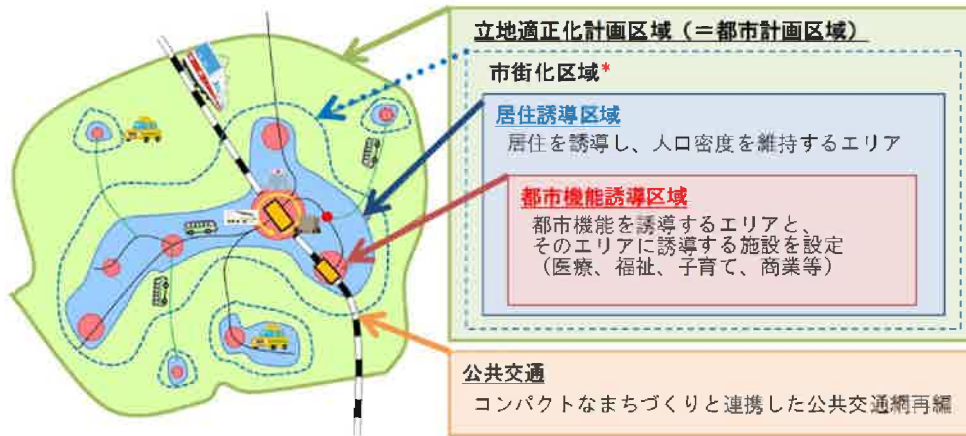
# 沼津市立地適正化計画 (平成31年3月策定)

- 居住と都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通再編の連携によるまちづくりを推進
- 多様な都市的サービスを楽しむことができる都市環境の形成
- 中心市街地と各拠点とを公共交通等をつなぎ、市全体の活力を向上

「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」

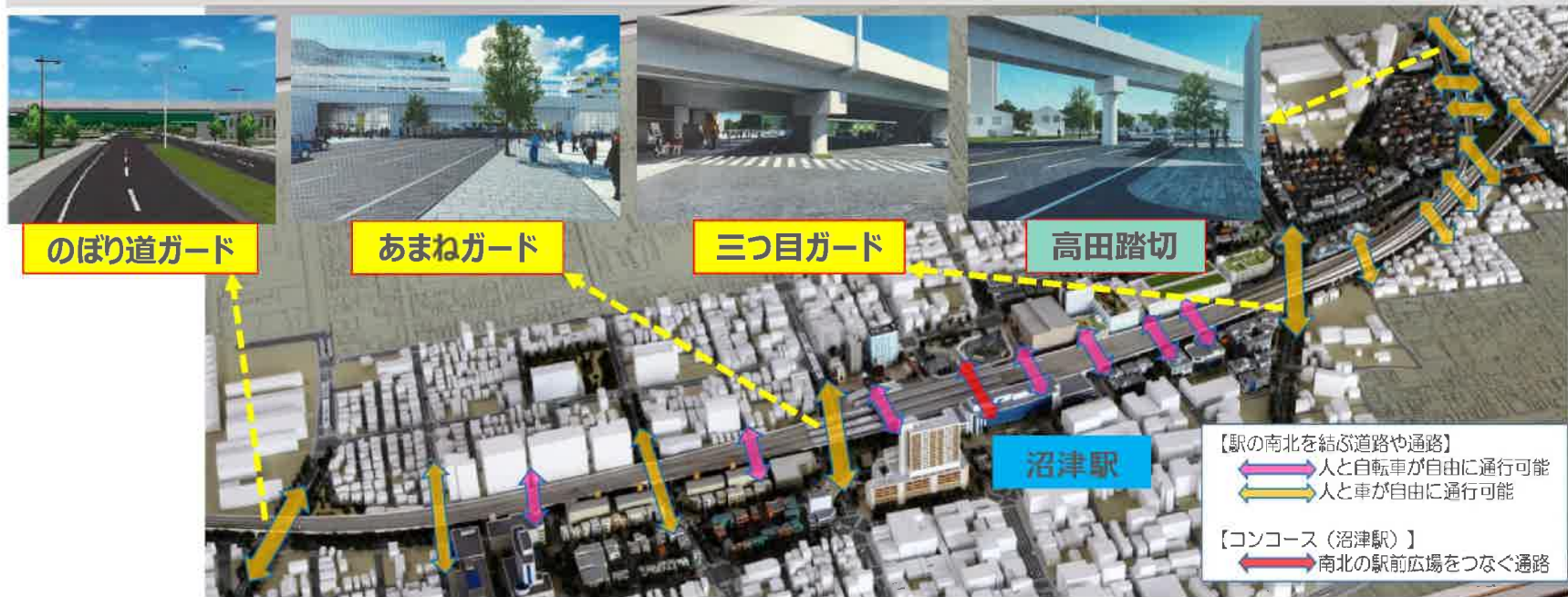


「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりイメージ



# 沼津駅周辺総合整備事業 - 南北交通の改善 -

- 現在3か所あるガードは、全て4車線の幹線街路に
- 現在13か所ある踏切は、全て除去され安全な街路に
- 新たに10本の道路・通路を整備。まちの回遊性が大幅に向上



高架関連道路（添地本田町線）



高架下利用



沼津駅コンコース



沼津駅南口広場





# 沼津市中心市街地まちづくり戦略

沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性として、「4つの戦略」を位置付け、中心市街地が本来有するポテンシャルを顕在化し、にぎわいを再生していくために、今後関係者とともに詳細な検討を行いながら、具体の施策展開を図る。



## 戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 沼津駅周辺の公共空間を車中心の空間からヒト中心の空間に再編
- ヒト中心の公共空間を創出するため、駅周辺の地区交通体系を再編

## 戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 鉄道跡地を活用し、広域的な拠点都市にふさわしい都市機能の導入

## 戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- スポンジ化を踏まえた居住機能の立地促進と魅力ある市街地環境の形成

## 戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化



沼津市

# 沼津駅周辺総合整備事業を契機としたまちづくり

---

- ・沼津駅周辺への高次都市機能誘導
  - ・市街地のヒト中心の空間形成
    - ・まちなか居住の促進



## 中心市街地まちづくり戦略

- ・拠点間を結ぶネットワークの持続性確保
  - ・移動の利便性向上



## 沼津市地域公共交通計画 沼津市自転車活用推進計画



# 沼津市地域公共交通計画 (令和2年3月策定、令和4年3月改定)

【基本方針】 「行きたいまち、住みたいまち。」  
～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、いつでも、どこでも、誰でも安心して利用出来る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたいまちを目指します。

## 1. 計画期間：6カ年（令和2年4月～令和8年3月）

本市公共交通の課題を解決するための施策パッケージ“プロジェクト6”の事業期間を6年に設定。

## 2. 計画目標

①おでかけの手段として  
選ばれる公共交通

②市民とともに支え育む  
公共交通

③まちのにぎわいを  
サポートする公共交通

I. 公共交通軸形成プロジェクト

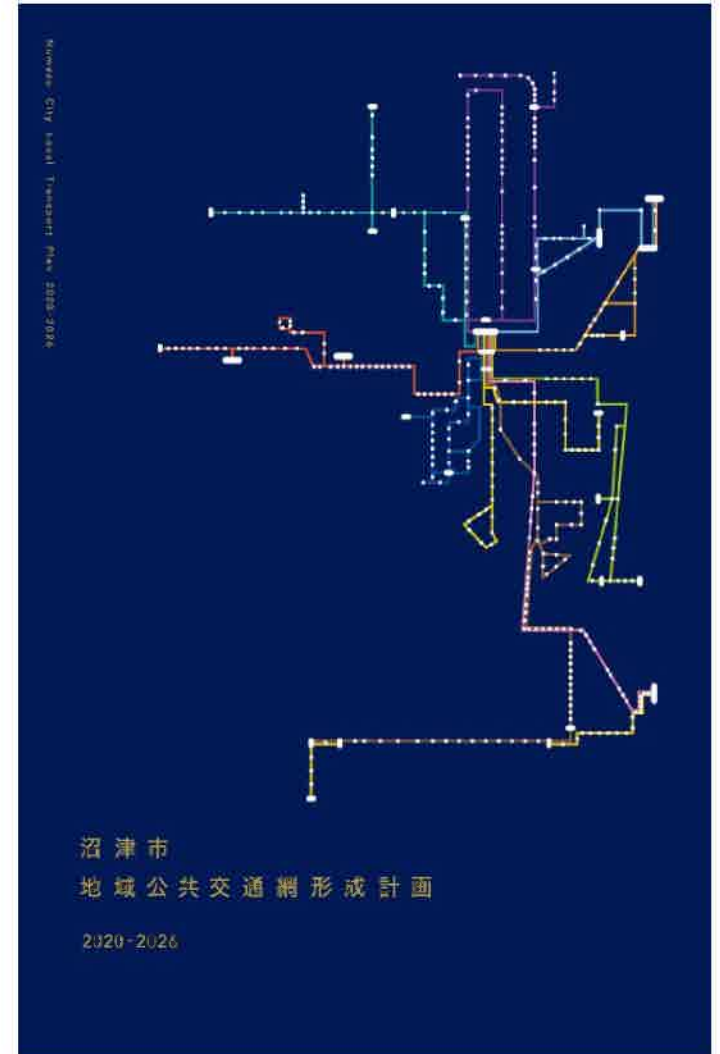
II. 公共交通セーフティネット構築  
プロジェクト

III. わかりにくさ使いにくさ解消  
プロジェクト

IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

V. 沼津駅-沼津港連携プロジェクト

VI. いつでも安心安全プロジェクト



# Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

## 施策：沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編

▼乗り場が複数あってわかりにくい状況を解消するため、路線の集約、見せ方の工夫に合わせた方面別に乗り場を集約。方面が近い路線は隣同士に配置することを検討し、一体的な利用を可能に



↑【再編前のバス乗り場】 事業者毎の乗り場で設定

沼津駅南口バスターミナル 方面別で色分け

バス乗り場行先案内表			
番号	行先(方面)	経由地	運行会社
0	沼津港 / 明電舎	上土、千本入口、千本浜公園	伊豆箱根バス
1	外原温水プール 我入道衝撞	靈山寺、江川町	東海バス
2	多比 / 伊豆長岡駅	御用邸、獅子浜	伊豆箱根バス
3	木の宮 / 下香貫福理 本舞臺 / 江梨 / 本負 / 戸田	藤井原、多比、長井崎、河内	東海バス
		中徳倉、徳倉団地	東海バス
		健康センター、新団地、新道、旧道	伊豆箱根バス
		加藤学園前、大岡駅前	伊豆箱根バス
7	北原センター / あしは がんセンター / 拓南園	東原、宮下、門後公園	東海バス
8	市立病院 / ららぽーと / 東平沼	本田町、江原公園	東海バス
9	東田子の浦駅 / 原団地 / 市立病院 ららぽーと	西間門、大塚跡、今沢	東海バス
10		直通	東海バス
11	学校		東海バス

## 施策：バス停の環境改善

▼上屋が無い、椅子が設置されていないなど、待合環境の悪いバス停について、近隣の商業施設や公共施設と連携しバスロケーションシステム導入などにより、バス待ち環境を改善

▼バス停から遠方に居住している方が自転車でアクセスできるよう、バス停周辺施設と連携し駐輪場の確保に努め、サイクル&バスライドを促進します。

【小山バス停自転車置き場】  
医療機関の一部を市が賃貸借。サイクル&バスライドが可能に





# 沼津市自転車活用推進計画 (令和3年3月策定)

## 【基本方針】「住みたいまち、行きたいまち。」

～**自転車利用環境の向上により、選ばれるまちへ**～

現在の自転車を取り巻く現状を把握し、課題を解決するため、関係機関などとの横断的な連携や取組みを効率的・効果的に進め、自転車の活用を総合的に展開することで、自転車に対する安全性や利便性等、利用環境を向上させ、**市民の生活の質と都市の価値を高める**ことによって、選ばれるまちを目指します。

### 目標1(安全・安心)

自転車利用環境の  
充実による安全性の確保

### 目標2(都市環境)

移動の利便性向上による  
過度な自動車への  
依存の低減

### 目標3(健康・運動)

自転車の活用による  
健康の増進

### 目標4(観光振興)

サイクルツーリズムの推進  
による交流人口の拡大

### I 自転車通行空間整備推進プロジェクト

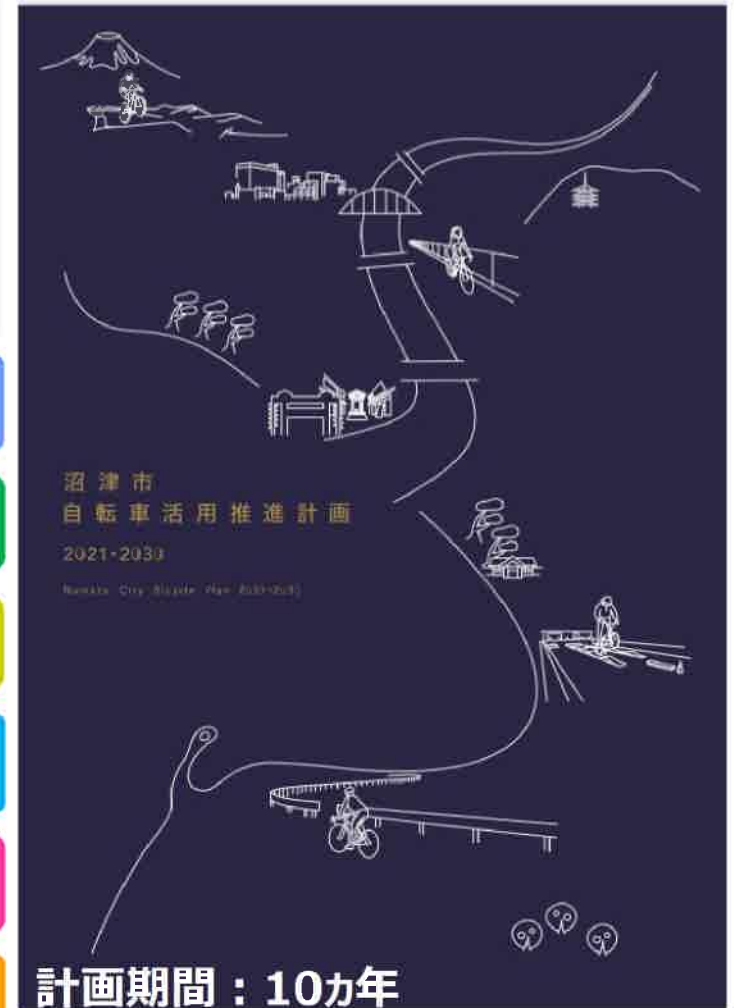
### II 自転車安全利用促進プロジェクト

### III 良好な都市環境の形成プロジェクト

### IV ヒト中心のまちづくり連動プロジェクト

### V おでかけサイクリングプロジェクト

### VI 魅力的なサイクリング、 サイクルツーリズム創出プロジェクト



計画期間：10カ年

(令和3年4月～令和12年3月) 13



# Ⅲ 良好な都市環境の形成プロジェクト

## 施策：自転車と公共交通の相互利用の利便性向上

- ▼ **バス停周辺施設等と連携した駐輪場の確保に努め、自転車とバスを乗り継ぎ、スムーズなおでかけを支援**
- ▼ 借りた場所以外の場所でも返却できるシェアサイクルの特徴を活かし、路線バスやタクシーとシェアサイクルの相互利用できるサービスを検討



大平 小山バス停自転車置場



沼津市

## 施策：公共用地等へのシェアサイクル等の設置検討

- ▼ 公共用地を利活用したシェアサイクルやレンタサイクルの設置を検討
- ▼ 公共交通機関との連携を図り、鉄道事業者等に駅周辺へのシェアサイクルやレンタサイクルポート設置について協力を働きかけ





# 沼津市の交通政策を推進する取り組み

- 全国各地の公共交通、自転車事情を熟知した有識者 3 名のサポート。
  - ・本市の自転車・公共交通の現状、及びまちづくりを把握した上でのアドバイス。
  - ・法律やデータなどエビデンスを基にした説得力ある意見を交通事業者等に説明。

## 沼津市自転車活用推進協議会

【会長】 東京大学大学院 中村 文彦 特任教授  
交通政策審議会 交通体系分科会地域公共交通部会 部会長  
**自転車および公共交通に精通**

## 沼津市地域公共交通協議会

【会長】 福島大学 吉田 樹 准教授

地域公共交通東北仕事人、  
社会資本整備審議会、交通政策審議会

**【公共交通】法律、制度に精通**

## 交通まちづくり検討部会

【会長】 名古屋大学 福本 雅之 客員准教授

中部運輸局地域交通マネージャー  
元（公財）豊田都市交通研究所 主任研究員

**【公共交通】データ分析、コンサルティング**



# 交通政策（自転車・公共交通）について

## ○自転車活用推進法

### （基本理念）第二条

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等**公共の利益の増進に資するもの**であるという基本的認識の元に行われなければならない。

### （地方公共団体の責務）第四条

1 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、**その地方公共団体の区域の実情に応じた施策**を策定し、及び実施する責務を有する。

## ○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

### （国等の努力義務）第四条

3 市町村は、公共交通事業者等その他の**関係者と協力し**、相互に密接な連携を図りつつ**主体的に**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に**取り組むよう努めなければならない**。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。





分科会タイトル

交通ネットワークの一員としての自転車

～自転車に何ができるのか～

公共交通×自転車  
適切な連携を図る

まちづくりと一体となった公共交通×自転車

→生活の質の向上、暮らす人々の幸せ

ご清聴ありがとうございました

# 『交通ネットワークの一員としての自転車』

～バスとの関係(神姫バスグループの取組み)～



神姫バス株式会社  
バス事業部営業課 佐藤 匡



## 神姫(しんき)バスグループのご紹介



【設立日】 1927年(昭和2年) 8月8日

【車両数】 744両

(乗合一般506両、乗合高速175両、貸切5両、特定58両)

【営業所数】 17営業所 (受託3営業所含む)

【停留所数】 約3,000箇所

【認可キロ】 4,538.1km

【運行系統数】 929系統

【他の事業】 不動産事業、旅行事業、業務受託事業、  
レジャー・サービス事業



## 企業理念「地域共栄 未来創成」

創立から95年間、バス事業で積み重ねてきた信頼・信用を基盤に、  
「地域づくり・まちづくり企業」へ。地域の発展に貢献する企業グループに。

## 神姫バスグループにおける取組み



### 越知川(おちがわ)名水街道自転車下り

兵庫県神河町  
(株式会社ウイング神姫)

越知川の谷を生かした観光素材  
行きはバスで〔自転車を載せて〕上り、  
帰りは自転車でスイスイ下る。

過疎路線の利用促進と観光客の誘致に  
寄与している。





## 神姫バスグループにおける取組み



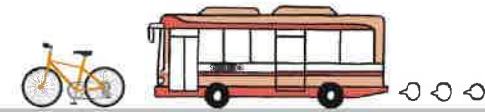
### かみかわサイクルタクシー

兵庫県神河町  
(粟賀神姫タクシー株式会社)

R4. 2から運行開始。  
越知川自転車下りのアイデアを  
タクシーに。  
バスが運行していないエリアでも  
自転車下りを楽しめる。



## 神姫バスグループにおける取組み



### 宍粟(しろう)サイクル、ラックバス

兵庫県宍粟市  
(株式会社ウイング神姫)

自転車下りの自転車積載をラックバスで運行。  
観光ツーリズムの一環として実施。

他に、通学生向けの取組み（行きはラックバスに  
自転車を搭載、帰りは自転車）も行っている。



神戸新聞NEXTより



## 神姫バスグループにおける取組み



### はりまサイクルツーリズム

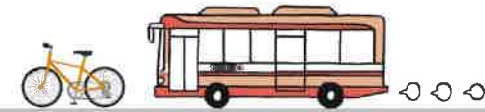
姫路市をはじめとする播磨圏域連携中枢都市圏域各市町の公共交通機関のバス停や鉄道から観光地までをつなぐ「播磨クラスター型サイクルスタイル」の構築事業として実施  
(平成29年1月から平成31年3月まで)

- ・サイクリングコースの設定
- ・サイクリングマップの作成
- ・中距離対応型レンタルクロスバイクの貸出
- ・サイクルスタンドを備え付け
- ・サイクルエイドステーションの設置

地域創生部門の事業として実施



## 神姫バスグループにおける取組み



### 神戸農村サイクルツーリズム（実証事業）

※2021.11.13～12.4実施

「神戸農村サイクルツーリズム実証事業」の一環として、神戸市交通局・神戸電鉄株式会社・神姫バス株式会社と連携し、モニターサイクリングツアーを実施。





## 神姫バスグループにおける取組み



### 神戸サイクル&バスライド

神戸市と連携した取組み。

北区・西区など比較的過疎のエリアにおいて、交通連携を高める取組として実施。

バス停近くに駐輪場を整備。



	バス停名称	所在地	収容台数	設置時期
1	星和台南	北区山田町 藍那字手垣	30台	平成30年 11月16日
2	吉尾インター	北区八多町 吉尾	12台	平成31年3 月4日
3	淡河	北区淡河町 淡河	30台	平成31年3 月31日
4	岩岡出張所前	西区岩岡町 岩岡	28台	令和2年3 月25日

## 神姫バスグループにおける取組み



### サイクル&バスライド（高砂市）

じょうとんバス（高砂市コミュニティバス）

路線再編にあわせバス停の副名称をつける代わりに  
店舗の敷地での駐輪スペースを確保していただく。

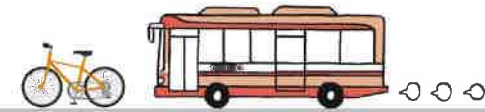
コミュニティバスの利用者増を図り実施。  
但し実際に利用増に結びついているかは微妙。



神戸新聞NEXTより



## 神姫バスグループにおける取組み



### サイクル&バスライド（姫路市）

高砂市の事例を参考に、スーパー「マックスバリュ」と姫路市、当社が協定を締結（R4. 8）

バスの利用者増を図る姫路市・当社と、地域共生を進めるマックスバリュの想いが一致し実現。

放置自転車の対応等、整理すべき課題はあったが、行政との調整により実現（民間レベルでは実現が難しい面もあった）



## 神姫バスグループにおける取組み



### 西播磨MaaS実装プロジェクト

兵庫県企業庁との取組み。

播磨科学公園都市（相生市、上郡町など）において、既存交通機関(バス)+次世代モビリティとの連携による移動しやすい環境を実証。



超小型EVや電動キックボードのほか電動アシスト付自転車の貸出しも実施。

「次世代モビリティ×既存交通機関」で、移動をもっと便利に！



研究者やビジネスマン、住民に学生…と様々な人々が行き交うテクノ。そんな人々の交通を今よりも自由にしようと試みるのが、今回の「西播磨MaaS実装プロジェクト」です。

この期間、「西播磨MaaS」を使えば、

1. 次世代モビリティを活用した光都バスセンターへ目的地の交通
2. テクノ内の経路検索
3. 次世代モビリティ及び電動アシスト付自転車のシェアリング予約・決済
4. 次世代モビリティ及び電動アシスト付自転車の月額定額利用（サブスクリプション）サービス
5. 都市内飲食店で使えるお得なクーポンサービス

と5つのサービスが利用可能に。

## 神姫バスグループにおける取組み

---



当社グループの考え方

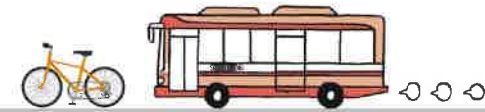
### 「全ての移動(モビリティ)に関わる」

- ・ 移動はバスだけじゃない。
- ・ バスが地域と地域を結ぶ『柔らかなチューブ』のようになり、移動しやすい環境をつくっていく。

→ MaaS (Mobility as a Service) を具現化していく。



自転車とバスはいい関係？



自転車とバスは「ライバル」？

例えば) 平地が多い。移動距離が比較的短い。 etc.  
→ 自転車が有利。 = バスとは競合。

例えば) 移動距離が長い。駐輪場が少ない。 etc.  
→ 自転車が不利。 = バスとは協調。

- ・ 高速バスの自転車積載
- ・ 自転車との接触事故



互い(自転車・バス)のプロどうし、もっとコミュニケーションが必要。

一般の方に正しい知識をいかに理解してもらうか？  
よくある「トラブル」を相互理解で防止する取組も必要ではないか。

さいごに



今回、このような会議に呼んでいただき、ありがとうございます。

自転車もバスも同じ仲間。

公共交通のイベントに、自転車も一緒に入りませんか？  
私たちも、自転車のことはまだまだ不勉強。  
だから、いろいろ、教えてください！

(自分の得意分野に入り込まず)

互いを知ることと、聞いたことを相互理解し、  
広く発信することが重要。

# 交通ネットワークの一員としての 自転車 ～自転車に何ができるのか～

神田 佑亮

呉工業高等専門学校

yusuke-k@kanda-labo.net



まちづくりの本質

って

何ぞ？

# 地域交通における自転車

- スポーツとしての自転車
- 代表交通手段としての自転車
- アクセス&イグレス交通としての自転車
- 既存交通で不便なところを補う（狙う）自転車
- 晴れの自転車，雨のバス

# 地域交通における自転車

- スポーツとしての自転車
  - 地域交通としてどう扱うか
- 代表交通手段としての自転車
  - 代替手段がない and/or 移動レンジが競合しない
- アクセス&イグレス交通としての自転車
  - 駅等結節点での接続 (→駐輪場等)
- 既存交通で不便なところを補う (狙う) 自転車
  - 公共交通と一体で考えるべきところ
- 晴れの自転車, 雨のバス等公共交通
  - 公共交通と一体で考えるべきところ





# 自転車と地域交通

## • 競合関係か？ 協調関係か？

- アクセス&イグレス交通としての自転車  
ならば、シナジー効果が期待できる **直列関係**
- 既存交通で不便なところを補う（狙う）自転車  
ならば、競合する **並列関係**
- 晴れの自転車，雨のバス等公共交通  
ならば、シナジー効果が期待できるはず **スイッチ関係**

ところが・・・

# ところが、

- 最近の地域交通計画を見ると、

某市の公共交通計画（2021）

## 市地域公共交通計画

### 第Ⅱ部 公共交通体系を実現する

#### 第1章 機能強化策

1	バスネットワークの再構築	55
2	鉄軌道系ネットワークの機能強化	64
3	タクシーの機能強化	71
4	船舶の機能強化	71
5	交通結節点等の機能強化	72
6	公共交通サービスの向上	
7	機能強化策一覧	

- 交通手段に「自転車」がない
- 交通結節点に「自転車」に関連する記述がない

- 自転車の計画ではどうか？  
（公共交通をどう扱っている？）



まちづくりでの連携  
って  
何ぞ？

# 地域交通での議論

## アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について



### 検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

### 提言の概要

#### 1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

#### 2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべき。

#### 3. 具体的な検討の方向性

- (1) 官と民の共創：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) 交通事業者間の共創：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) 他分野を含めた共創：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

#### 4. まとめ

- 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

### 構成員

(50音順・敬称略・○は座長)

○中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授  
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授  
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授  
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

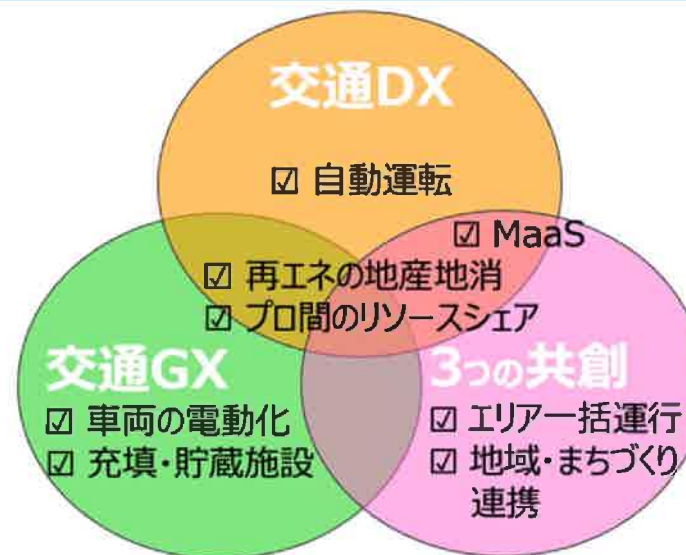
事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門  
(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年7月取りまとめ）における議論と連携

# 地域交通での議論

## 地域交通「リ・デザイン」について

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、存続が深刻に懸念される状況。
- このため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」=再構築し、地域のモビリティを確保。
- これにより、『デジタル田園都市国家構想』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『新しい資本主義』の実現を目指す。



鉄道地域モビリティ検討会提言(7/25公表)<sup>\*1</sup>及び地域交通リ・デザイン検討会提言(8/26公表)<sup>\*2</sup>等を踏まえ、交通政策審議会において具体的な方策をさらに検討し、深度化。 ※1：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 ※2：アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 3



# 地域交通での議論

## アフターコロナに向けた 地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による  
くらしのための交通の実現へ —



アフターコロナに向けた  
地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

令和4年8月26日

# 地域交通での議論

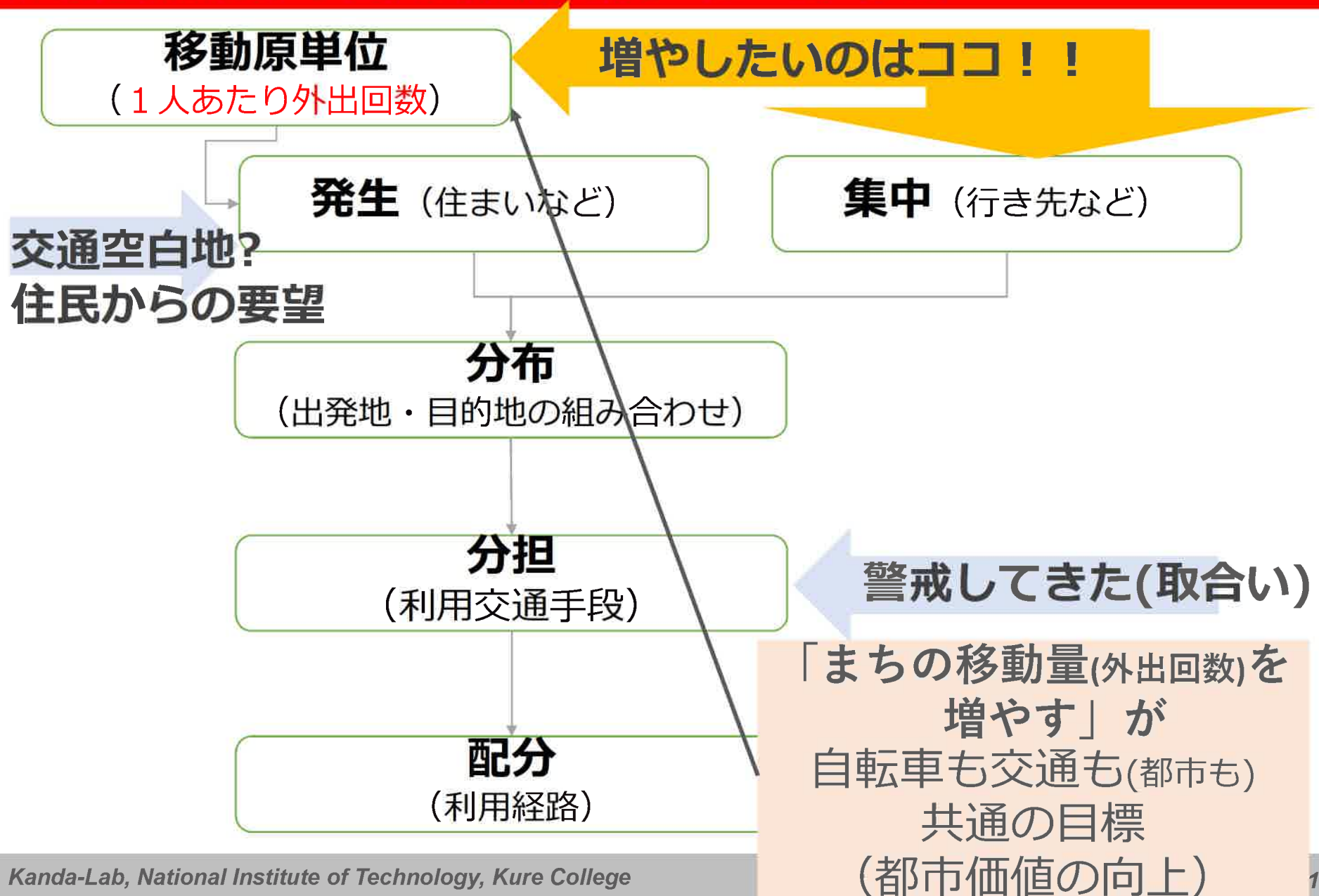
## 2. 基本的考え方

アフターコロナにおいては、従前は必然であった移動の一部が必然でなくなり、さらに三密を防ぎ快適性・利便性を高めるなど移動の質を向上することも求められる。そのため、住民の生活の目線、来訪者の滞在を歓迎する目線に立って、誰もが気がねなくおでかけすることができ、豊かなくらしを享受できる社会の実現に資するような、移動することを喚起できる交通、言うなれば「ウェルカム交通」が求められている。一方で、地域の実情は様々であること、また、利用者のニーズも多様であることから、全国一律の「唯一解」となるモデルを創出することは不可能である。したがって、「ウェルカム交通」を提供できるようにするためのリ・デザインは、ステークホルダー間で利用状況などの関連データに係る情報の非対称性を可能な限り解消し、それぞれの課題を共有しつつ、未来志向での丁寧な調整、建設的な協議を経て、それぞれの地域においてオーダーメイドで

**都市・地域の活性化**

**= 移動回数増加→その交通手段の活性化**

# 交通需要の計算方法から考える





まちづくり

って

何ぞ？

# まちづくりって何ぞ？

=何のためにまちづくりの行為を  
するか？

- 人の動きを活発化させるため
- 地域経済の動きを活発化させるため



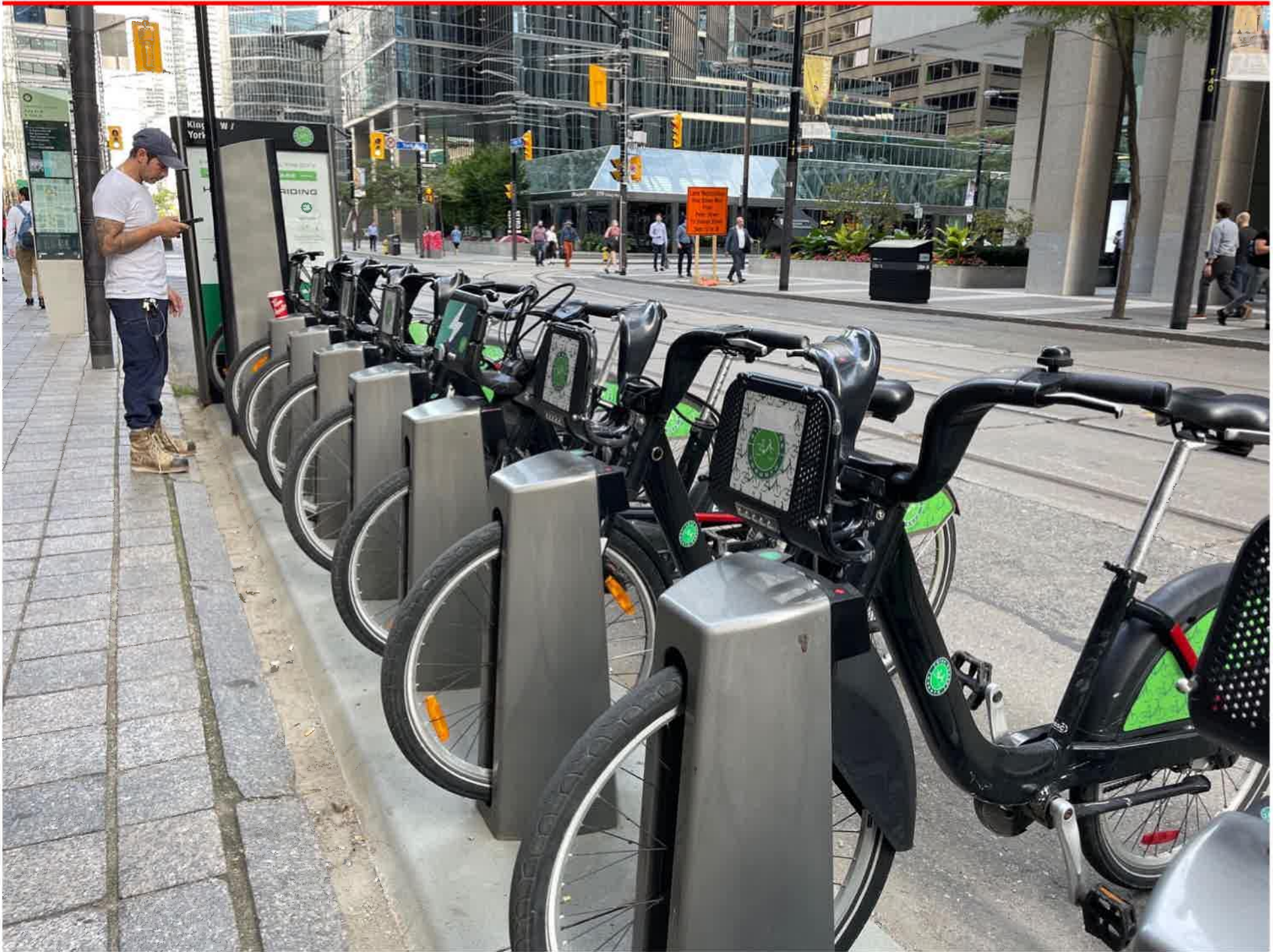














# BIKE SHARE TORONTO

**\$3.25**

**SINGLE TRIP\***

One 30 minute station to station trip

**\$7**

**24 HOUR\***

Unlimited 30 minute station to station trips within a 24 hour period

**\$15**

**3-DAY\***

Unlimited 30 minute station to station trips over a consecutive 3-day period

**\$99**

**ANNUAL\***

Purchase online at [BikeShareToronto.com](http://BikeShareToronto.com)

**\*Overage Fees: \$4 for every extra 30 minutes**

Trips over 30 minutes will incur an overage fee at a rate of \$4 per 30 minutes (plus tax). To avoid an overage charge, dock the bike at any station before your 30 minutes is up, and unlock again if you wish to continue riding.



Download CycleFinder app for real time system information



[BikeShareToronto.com](http://BikeShareToronto.com)  
(855) 898-2378

**18+**

RIDERS MUST BE AT LEAST 18 YEARS OLD



MAXIMUM OF 4 BIKES may be checked out at one time per credit card.

tap screen to start



city. Whether you're commuting or exploring the city with friends and family, bike share is a fun, flexible and cost-effective way to navigate Toronto.

[GET RIDING](#)

**\$3.25 - \$15**

**SHORT-TERM  
PASS OPTIONS**

30-minute trips for short-term passes

[LEARN MORE](#)

**\$99**

**ANNUAL 30  
MEMBERSHIP**

30-minute trips for 365 days

[BUY PASS](#)

**\$115**

**ANNUAL 45  
MEMBERSHIP**

45-minute trips for 365 days

[BUY PASS](#)

# 交通ネットワークの一員としての自転車に

- 都市交通マネジメント体制と組織文化の違い
  - 道路・都市行政：運輸行政
- 都市交通政策での政策的歴史の違い
- 負っている(きた)ミッションや課題の違い
- **まちづくり**という言葉に対する認識の違い
- 両者、大きな利益を生むものではない
  
- ただ、これまで対話をしてこなかった、  
することがなかった？
  
- 保管関係であり、協調 (いい談合) が必要
- **共通のビジョンは、市民の足として機能し、移動を  
活性化し、自動車問題の緩和をすること**
  - 特に、**まちづくり**という理念を共通化すること！



# 連携基盤のイメージ(個人が思う)

定例の営業定例会議と、節目での全体戦略会議

連携の肝は、①データと、②悩みごと

上記に加えて、場(酒)があると進む = 対話

あとは、机上の空論よりも、まずはやってみて検証(アジャイル)

それを繰り返すと、共通の地域づくりのヴィジョンが見えてくる

# 悪循環の好循環化

- 人口減少ペース以上に、公共交通利用者層が減る
- さらに、地域経済も縮小する

• 利用者減



• サービス水準減



• さらに利用者離れ



• コスト議論の  
悪化

• 利用者減



• 目的地の連携

• 人々使い方の多様化



• 新たなマーケットの開拓



• 地域交通の理解者の増



• 利用者の増