

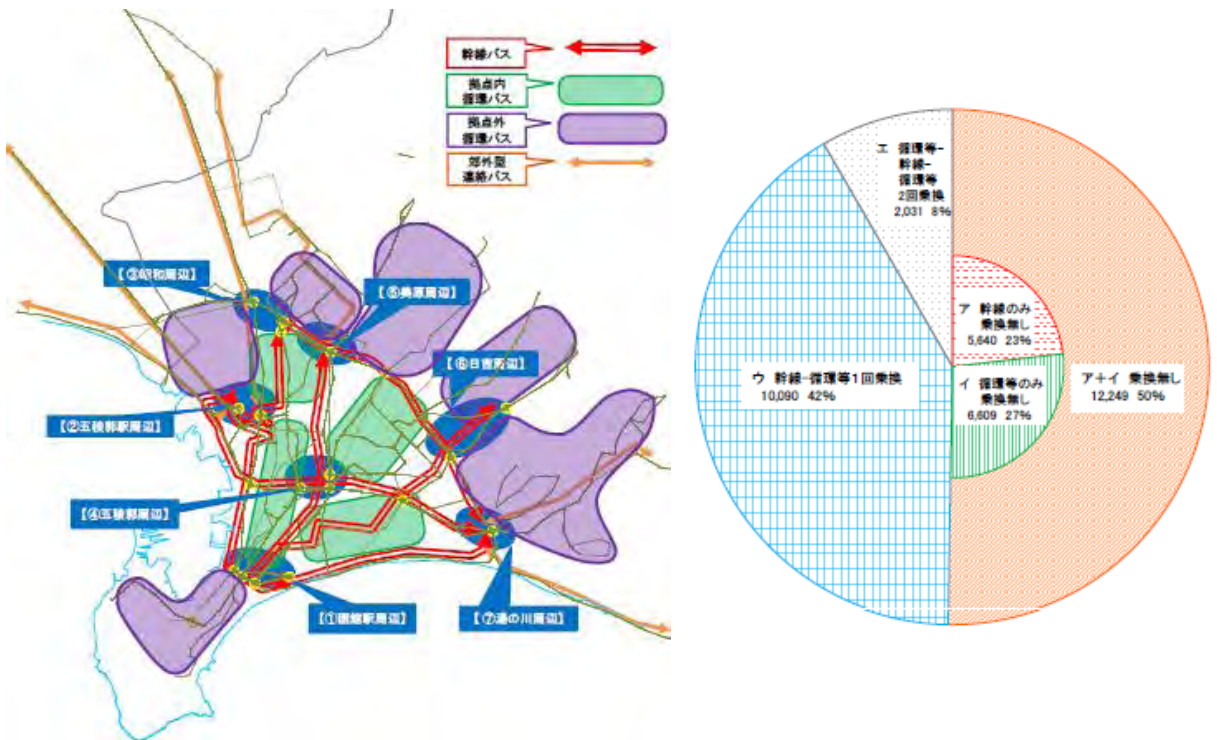
平成26年度第4回 函館市生活交通協議会資料

- 資料－1 旧函館市地域の公共道路線再編案について
- 資料－2 東部4地域の公共道路線再編案について
- 資料－3 交通結節点整備案について
- 資料－4 地域公共交通活性化再生法の改正について

- ・ 資料— 1

旧函館市地域の公共通路線再編案について

H26第2回函館市生活交通協議会(H26.9.4)資料抜粋



上図の路線構成と協議会での議論をもとに、3パターンの路線を設定。それぞれのパターンでシミュレーションを実施。

- ・条件 幹線路線：ピーク時10分間隔，他15分間隔 20時以降30分間隔
循環路線：ピーク時20分間隔，他30分間隔 20時以降60分間隔
を基本に，乗車人員を勘案して設定。
- ・項目 営業キロ・系統延長・乗換割合・乗車人員・運行回数・
1便当たりの乗車人員等

【ケース1】 基本パターン(幹線-6, 循環-10)

上図の路線構成をもとに路線を設定。

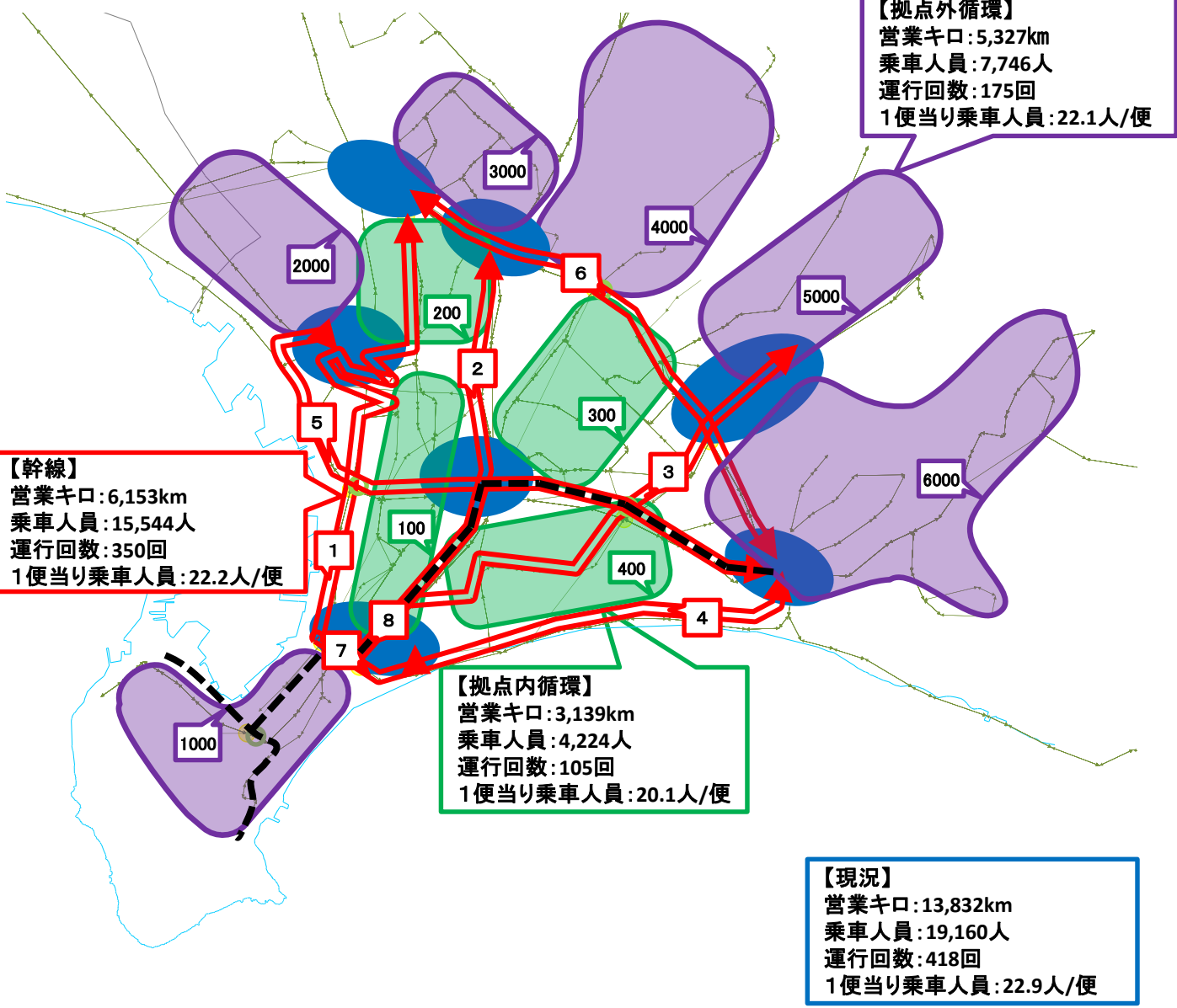
【ケース2】 市電分担パターン(幹線-6, 循環-10, 市電)

ケース1の路線から，市電と重複している部分については市電に分担させた。

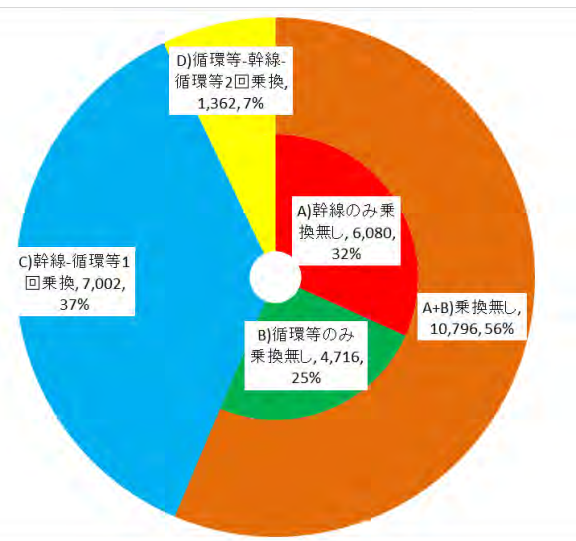
【ケース3】 大循環パターン(大循環-1, 幹線-1, 循環-11, 市電)

幹線の乗車状況を整理し，大循環路線を設定。

基本パターンのシミュレーション結果(1日当り)



○再編路線乗換集計結果 (単位: 人)



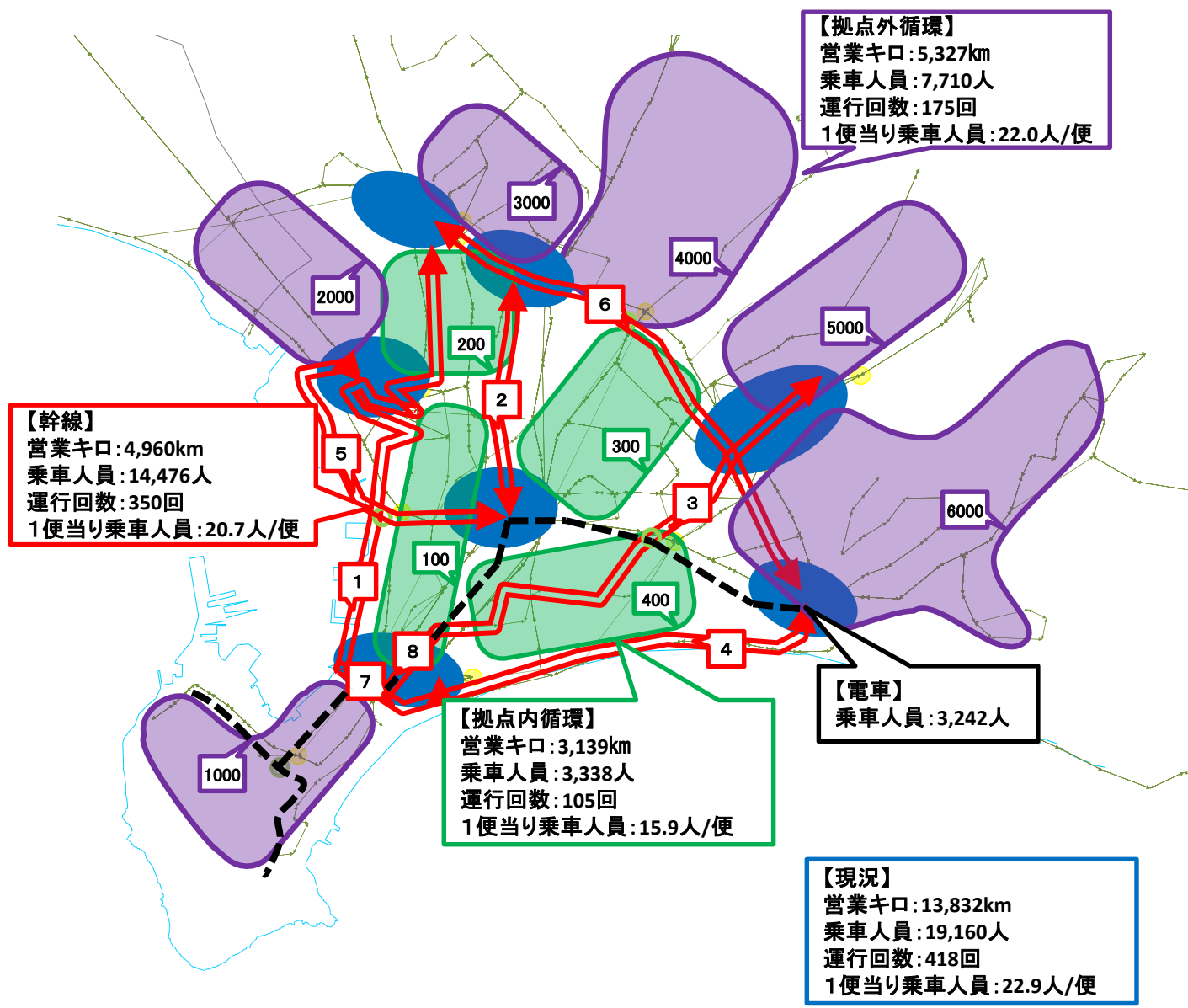
○結果一覧表

	再編後	現況値
系統延長	156km	-
営業キロ	14,619km	13,832人
乗車人員	27,524人	19,160人
運行回数	630回	418回
1便当り乗車人員	21.8人/便	22.9人/便
乗換割合	44%	0%

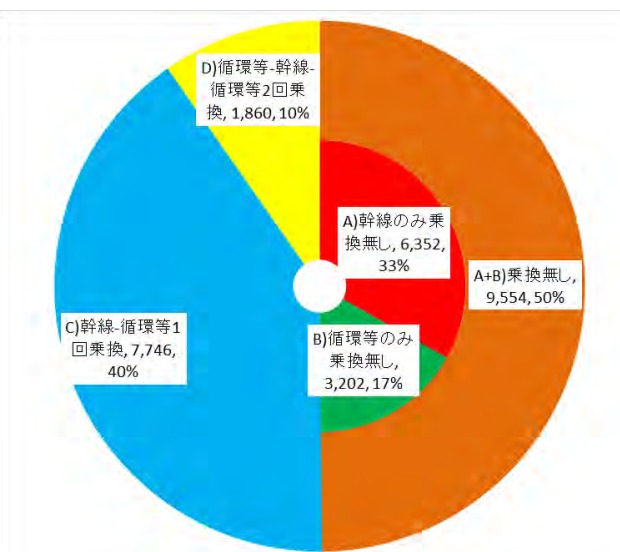
旧函館市地域の公共交通路線再編案について

【ケース2】市電分担パターン

市電分担パターンのシミュレーション結果(1日当り)



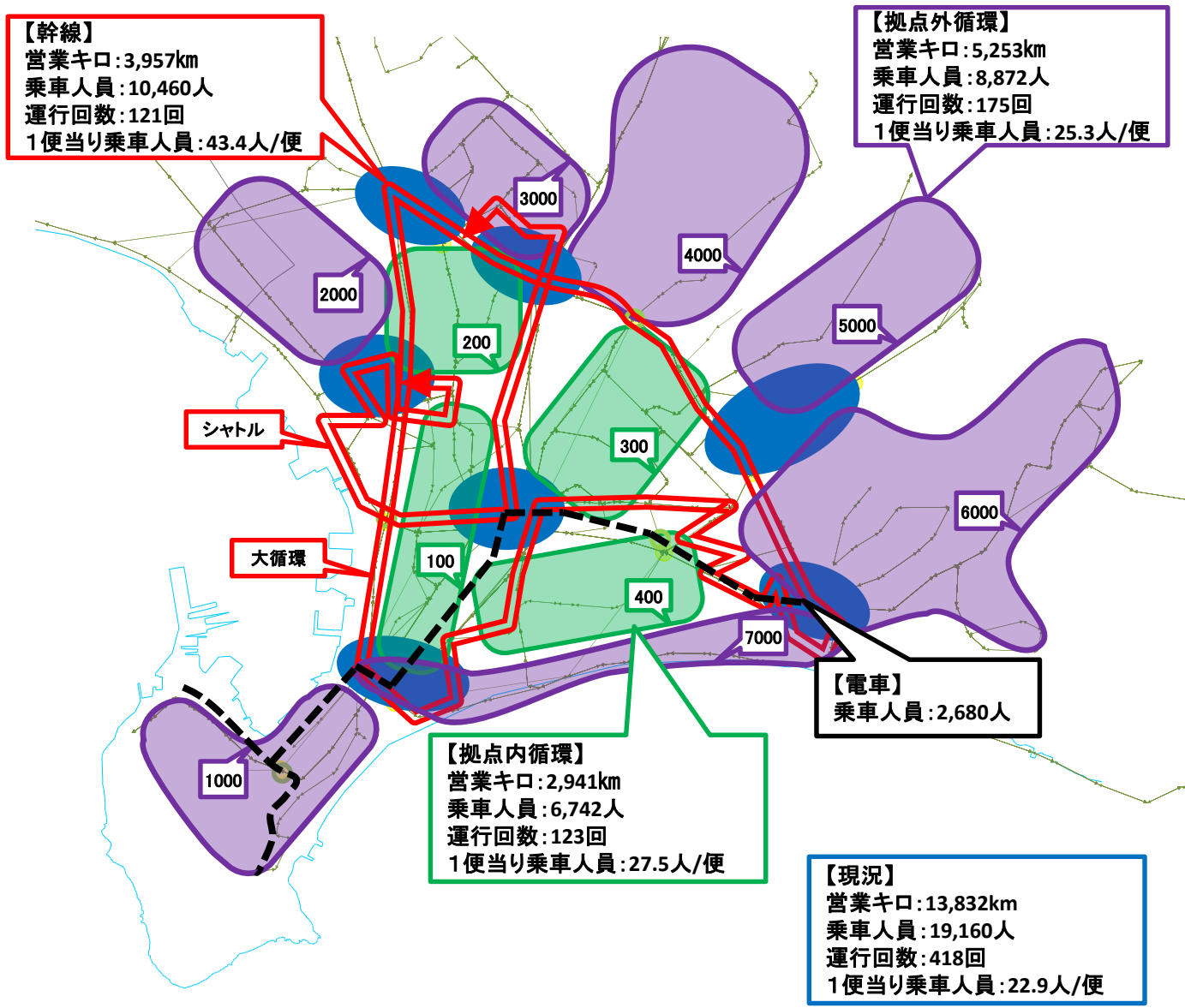
○再編路線乗換集計結果 (単位: 人)



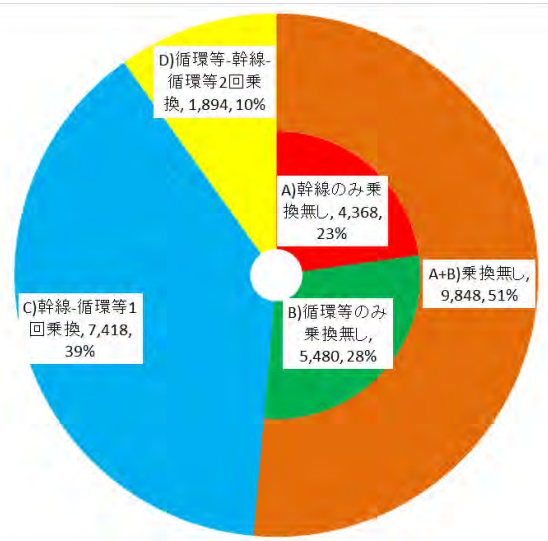
○結果一覧表

	再編後	現況値
系統延長	147km	-
営業キロ	13,426km	13,832人
乗車人員	28,766人	19,160人
運行回数	630回	418回
1便当り乗車人員	22.8人/便	22.9人/便
乗換割合	50%	0%

大循環パターンのシミュレーション結果(1日当り)



○再編路線乗換集計結果 (単位:人)



○結果一覧表

	再編後	現況値
系統延長	153km	-
営業キロ	12,151km	13,832人
乗車人員	28,754人	19,160人
運行回数	418回	418回
1便当り乗車人員	34.4人/便	22.9人/便
乗換割合	49%	0%

	現況値	【ケース1】 基本パターン (幹線-6, 循環-10)	【ケース2】 市電分担パターン (幹線-6, 循環-10, 市電)	【ケース3】 大循環パターン (大循環-1, 幹線-1, 循環-11, 市電)
路線図				
系統延長	—	156km	147km	153km
営業キロ	13,832km	14,619km	13,426km	12,151km
対現況比	—	106%	97%	88%
利用者数	19,160人	19,160人	19,160人	19,160人
乗車人員	19,160人	27,524人	28,766人	28,754人
対現況比	—	144%	150%	150%
運行回数	418回	630回	630回	418回
対現況比	—	151%	151%	100%
1便当り乗車人員	22.9人/便	21.8人/便	22.8人/便	34.4人/便
対現況比	—	95%	100%	150%
乗換割合	0%	44%	50%	49%

・ 資料— 2

東部 4 地域の公共交通路線再編案について

東部4地域の公共交通路線再編案について

1 再編の考え方

- ・平成26年度第2回函館市生活交通協議会ワーキンググループ会議および本協議会において、東部4地域の病院バス・温泉バス等を今後も確保していくため、路線バス化により維持できる可能性があるとの意見があり、検討を行うこととした。

2 現状

(1) 路線バス

- ・東部4地域では、下海岸方面（恵山御崎方面）で41便/日、南茅部方面（鹿部・南茅部・椴法華方面）で34便/日が運行されており、合計で1日75便となっている。

(2) 病院バス

- ・恵山および南茅部病院への通院のためにバスを運行している。
- ・利用者は無料で乗車できる。

名称	恵山病院バス	南茅部病院バス
平成26年度予算額	運行委託費 6,001千円 車両整備等 300千円	※地域福祉バスの予算で対応
対象者	恵山支所管内の市民	南茅部支所管内の市民
運行回数 (平成25年度)	245日/365日	51日/365日 ※2台の合計日数
運行日	毎週月曜日から金曜日まで	毎週火曜日
乗車人数 (平成25年度)	8,238人/年 33人/日	1,212人/年 24人/日 ※2台の平均値

(3) 温泉送迎バス

- ・東部4地域にある温泉や保養センターへの送迎のために、地域福祉バスを利用して運行している。
- ・利用者は無料で乗車できる。

名称	戸井温泉送迎バス	恵山温泉送迎バス	南茅部温泉送迎バス
対象者	戸井支所管内の市民	恵山支所管内の市民	南茅部支所管内の市民
目的地	ふれあい湯遊館	恵山福祉センター	ホテル函館ひろめ荘
運行回数 (平成25年度)	12日/365日	86日/365日	84日/365日
運行日	月1回	週1回	老人クラブごとに 月1~2回
乗車人数 (平成25年度)	753人/年 63人/日	6,258人/年 73人/日	1,289人/年 15人/日

3 現状の課題

(1) 利用者

- ・病院バスや温泉送迎バスの運行時刻や曜日が限定されており、自由に利用できない。
- ・路線バス乗車料金についての不満が、潜在的に有している。

(2) バス事業者

- ・東部4地域の路線バスの乗客数が低調となっており、慢性的な赤字となっている。
- ・病院バスや温泉送迎バスは、路線バスとほぼ同一な経路を運行しているため、非効率である。

(3) 市

- ・病院バスや温泉送迎バスの委託契約、バス車両の管理等が煩雑となっている。
- ・平成26年4月1日に改正された「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」により、貸切バス委託料が、現行の価格から、約1.5~2.0倍値上がりすることとなり、各種契約バスの予算増大の可能性がある。
- ・東部4地域の路線はすべて補助路線となっており、路線バスへの補助を行っている。

4 平成 26 年度第 2 回函館市生活交通協議会ワーキンググループ会議での主な意見等

- ・貸切バス料金の値上げは大きな問題であり、対処方法について考えなくてはいけない。
- ・路線バスを維持する方法を考えていくべきである。
- ・路線バスに組み込み、無料券の配布等で対応できないか。
- ・車両の老朽化への対処が必要である。
- ・東部 4 地域で地域福祉バスを共有できないか。

5 事業概要

- ・病院バス・温泉送迎バスを廃止し、それぞれの支所が利用者に路線バスの無料券を配布することで、利用者が無料券を利用して路線バスに乗り、目的地まで移動できるシステムを構築する。

6 事業方法

- ・支所で病院バス・温泉送迎バスに代わる路線バスの無料券を配布するための予算化を行う。
- ・無料券を印刷し、病院、温泉施設へ配布する。
- ・利用者はそれぞれの施設の受付窓口で、料金支払い時に往復分の無料券を受け取る。
- ・利用者は受け取った無料券を利用し、路線バスに乗り、降車時に無料券を運賃箱に投入する。
- ・バス事業者は、無料券を回収・集計し、支所へ運賃を請求する。
- ・支所は請求額をバス事業者へ支払う。

7 事業効果

(1) 利用者

- ・路線バスを利用することで、曜日にとらわれず、病院や温泉施設へ行くことができる。

(2) バス事業者

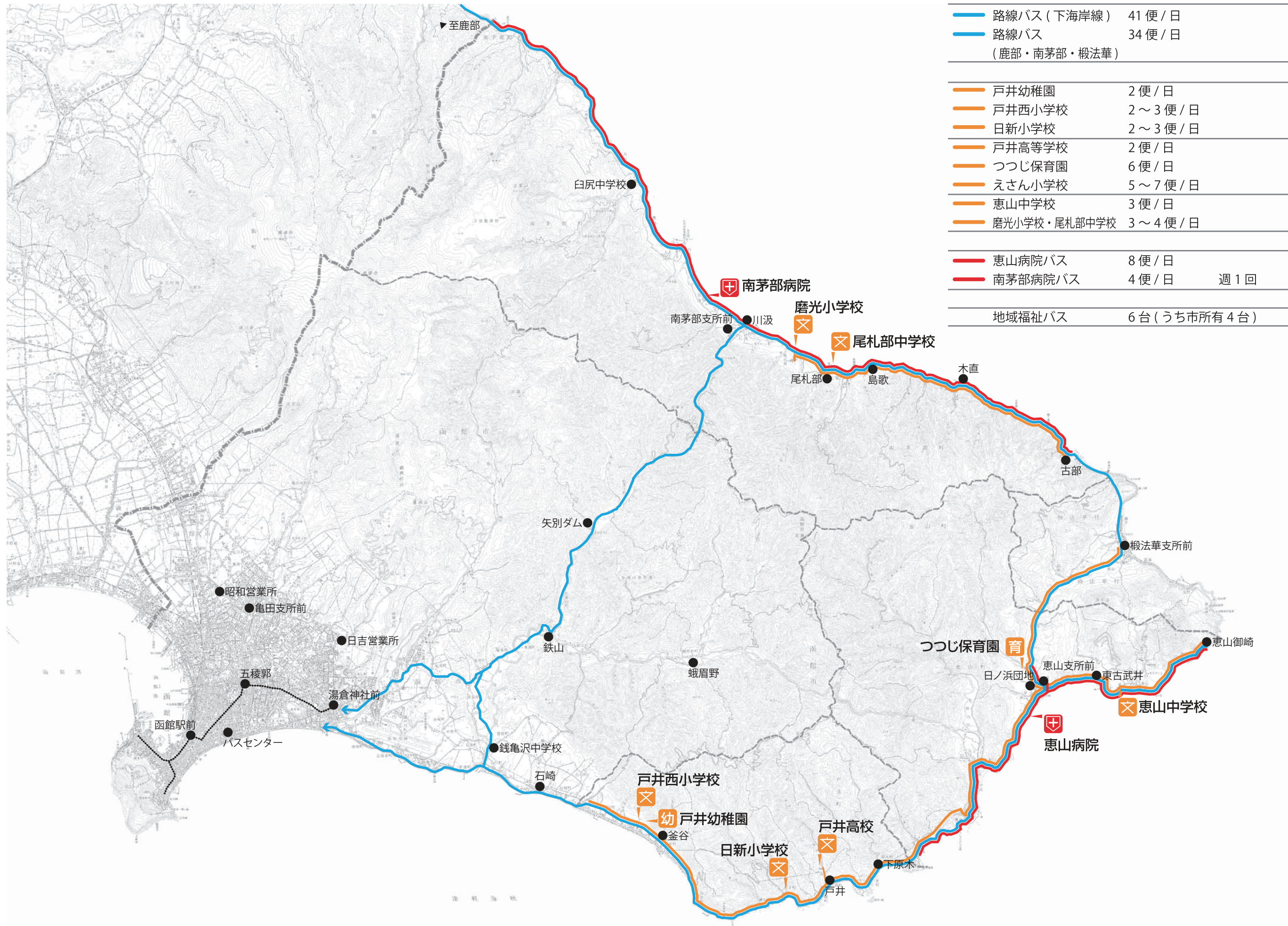
- ・慢性的な赤字となっている路線バスの乗客数増加が見込める。

(3) 市

- ・委託契約・車両管理が不要となり、契約の手間がなくなり、車両維持管理費用などの予算の軽減が図れる。
- ・使用された無料券枚数に応じて運賃を支払うので、利用実態に応じた支出が図れる。
- ・路線バスへの補助金の削減が図れる。

8 その他

- ・地域住民への理解を得るため，説明会の開催が必要である。
- ・病院バス・温泉送迎バスを廃止した場合の代替路線バスの有無について確認が必要である。
- ・路線バス運賃の算定方法，運行路線の変更についてバス事業者との協議が必要である。

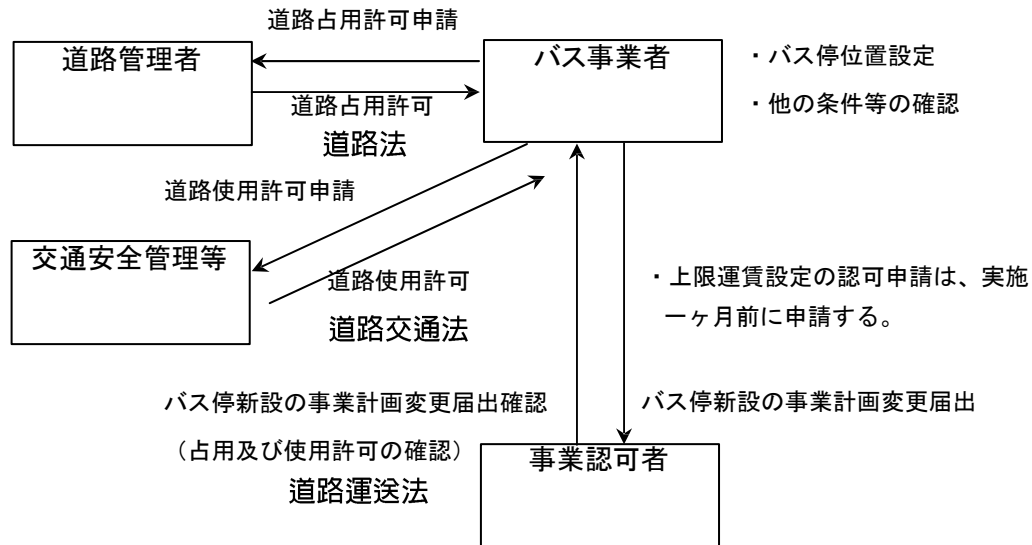


・資料—3

交通結節点整備案について

バス停設置に関する手続き、許認可について

【バス停新設についての手続きの流れ】



※バス停の移設についても、手続きの流れは上記と同じとなる。移設の場合は、「占用許可申請」→「占用変更許可申請」、「道路使用許可申請」→「道路使用変更許可申請」

【バス停に関する更新等】

- ・道路占用許可は、5年ごとに更新する。
- ・警察署の道路使用許可も、「占用許可日～占用許可終了日」となっており、同時に更新が必要。

【バス路線の現状】

- ・函館上磯線・函館南茅部線は函館バスが運行している。
- ・路線営業期間は、毎日運行
- ・現バス停は、交差点流出部4方向に設置している。
- ・函館南茅部線の五稜郭・湯川神社は電車と平行した乗継が発生する路線である。

【バス停位置に関する基準等】

- ・道路占有、道路使用の許可申請時において、道路管理者、管轄警察署と申請事業者と協議することとなる。バス停の集約設置では、上り下りバスの同着時の交通配慮、交差点での滞留の影響等を考慮し設定する必要がある。
- ・道警では、以下のような「バス停留所設置安全基準」(別紙)を制定している。

バス停留所設置安全基準の制定について

昭和 52 年 3 月 29 日

道本例規(交規)第 10 号

／道本部各部、課(室・隊・所)長／道学校長／各方面本部長／各警察署長／あて

この度、路線バスの停留所を設置する場合の位置、距離等に関する安全基準を別添のとおり定め、昭和 52 年 4 月 1 日から実施することとしたので、次の事項に留意するとともに、関係機関と緊密な連携を保ち、適切な運用を期されたい。

なお、「いわゆる乗合バス停留所設置位置の基準の制定について(昭和 35 年 10 月 28 日道本交甲例規第 205 号)」は、廃止する。

記

(略)

以上

別添

バス停留所設置安全基準

第 1 目的 この基準は、路線を定めて定期的に運行するいわゆる乗合バス停留所(以下「停留所」という。)

を設置する場合の位置の基準を定め、停留所付近における交通の安全と円滑を図ることを目的とする。

第 2 運用の基本

停留所の設置に関し、道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号以下「法」という。)第 77 条第 1 項の規定に基づき警察署長が行う道路の使用の許可及び法第 79 条の規定に基づき警察署長と道路管理者が行う協議の取扱いについては、この基準によるものとする。

第 3 設置禁止場所 次に掲げる道路の部分には、停留所を設置

してはならない。(1) 交差点、道路の曲がり角、
横断歩道、踏切又は軌道敷内

(2) 坂の頂上付近又は勾こう配の急な坂

(3) 橋りよう、高架道路又はトンネル

(4) 安全地帯(路面電車の停留場に設けられているものを含む。)の左側部分及び当該部分の前後の側端から、それぞれ前後に 10 メートル以内の部分

第 4 設置の一般基準

1 停留所の設置に当たっては、次に掲げる道路の部分に乗合バス(以下「バス」という。)が停車することとならないようにしなければならない。

(1) 交差点(交差点に接近して設けられた横断歩道のある場合は、当該横断歩道を含む。以下

- 同じ。)の側端又は道路の曲がり角から、15メートル以内の部分(例図(1)、(2)及び(3)参照)
- (2) 横断歩道(交差点に接近して設けられた横断歩道のある場合は、当該横断歩道を除く。以下同じ。)の前後の側端から、それぞれ前後に15メートル以内の部分(例図(4)参照)
 - (3) 踏切の前後の側端から、それぞれ前後に50メートル以内の部分(例図(5)参照)
 - (4) 橋りょう及び高架道路の取り付け部又はトンネルの出入口から、それぞれ前後に30メートル以内の部分(例図(6)、(7)及び(8)参照)
- 2 前事項の基準に基づき、停留所を設置する場合において、その付近に交差点、道路の曲がり角、横断歩道又は踏切がある場合は、できる限り当該交差点等をそれぞれ通過した後の場所に設置することとし、やむを得ない事情により交差点の手前に設置する場合であつて当該停留所に停車したバスがその交差点で右折又は左折するものについては、当該交差点から30メートル以上の距離をとること。
- 3 同時に2台以上のバスが停車することとなるような停留所にあつても、第4の1の事項に定める基準によるものとする。
- 4 同一路線に、2系統以上のバスが運行している場合の停留所は、できる限り同一場所に設置するものとする。

第5 市街部道路における特例 (略)

第6 対向停留所の基準

交差点(交差する道路の幅員が6メートル未満の場合を除く。)から次の交差点までの間に向い合わせに対向して設置する停留所については、第4の事項に定める基準によるほか、当該停留所に停車するバスが相互に背合わせとなる位置に設置するものとする。この場合、車道の片側幅員が6メートル未満の道路にあつては、30メートル(歩道と車道の区別がない道路にあつては、40メートル)以上の間隔をとるものとする。ただし、バス停車帯若しくは中央分離帯(区画線等による簡易のものを含む。)が設けられている道路又は当該対向停留所に同時にバスが停車することがないときは、この限りでない。

第7 停留所の間隔 (略)

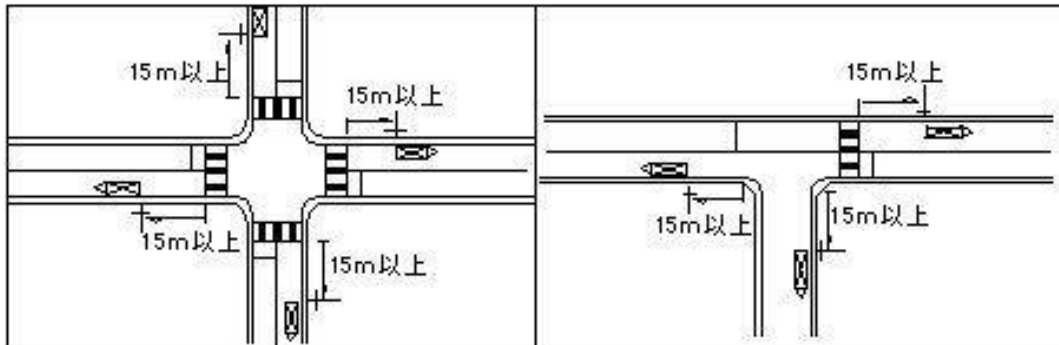
第8 道路の使用許可事務等の取扱い (略)

第9 その他 (略)

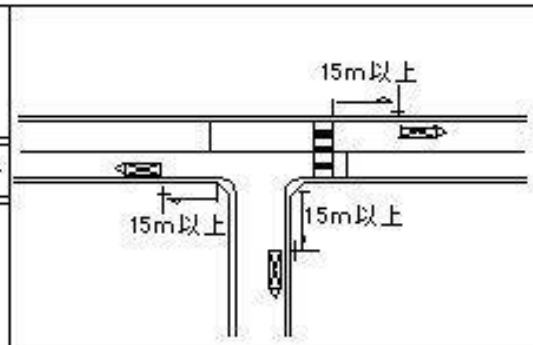
例図

バス停留所の設置位置の一般的基準例

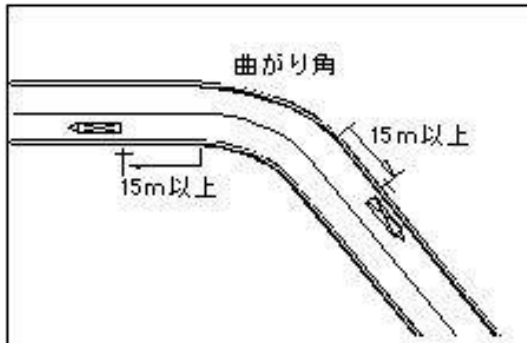
(1) 交差点



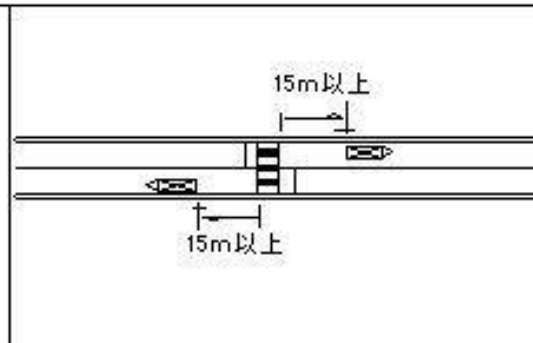
(2) 丁字交差点



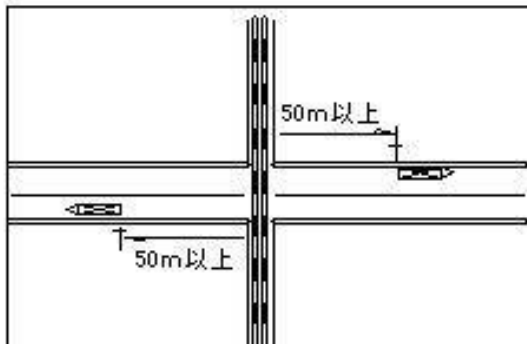
(3) 道路の曲がり角



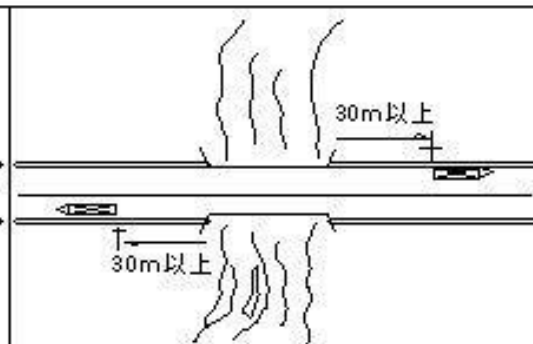
(4) 横断歩道



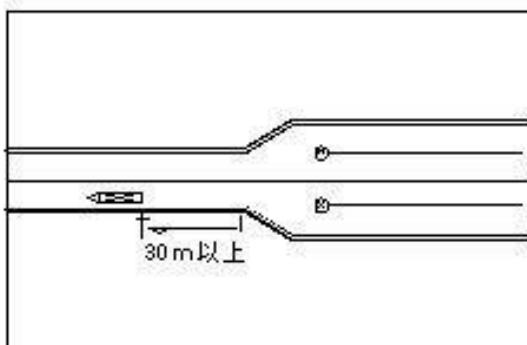
(5) 踏切



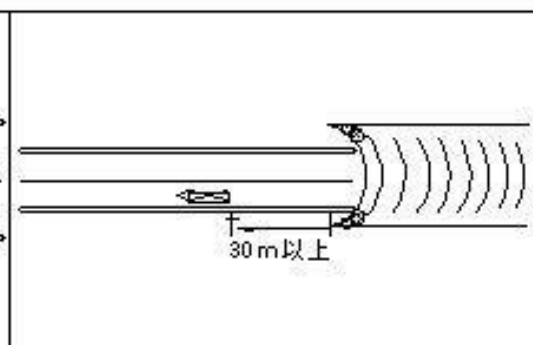
(6) 橋りょう

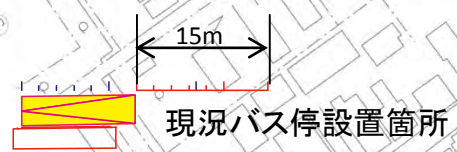
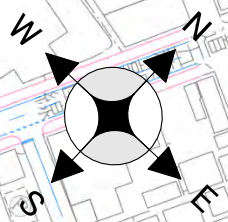
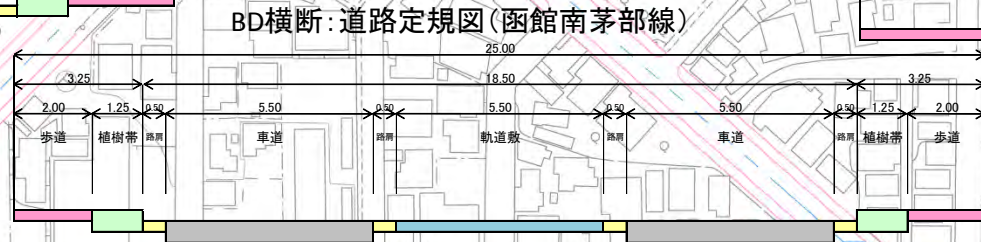
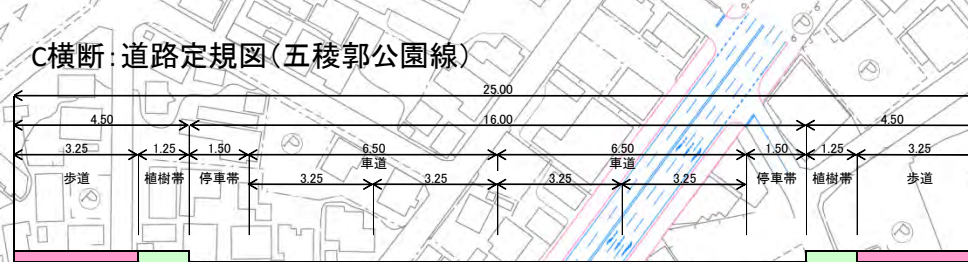


(7) 高架道路



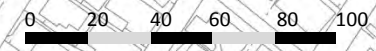
(8) トンネル





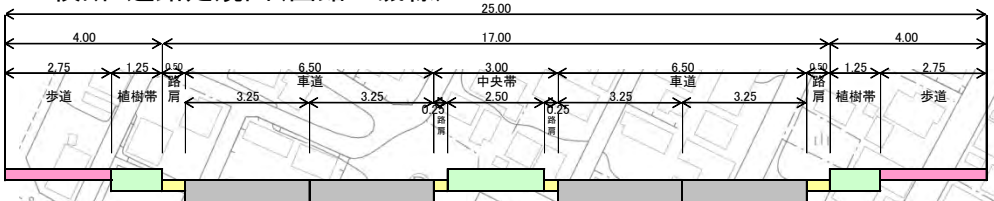
【五稜郭】
 停留所数: 10(7カ所)
 停車回数: 1,328回
 乗降者数: 4,740人

【五稜郭公園前】
 停留所数: 2
 停車回数: 288回
 乗降者数: 2,670人

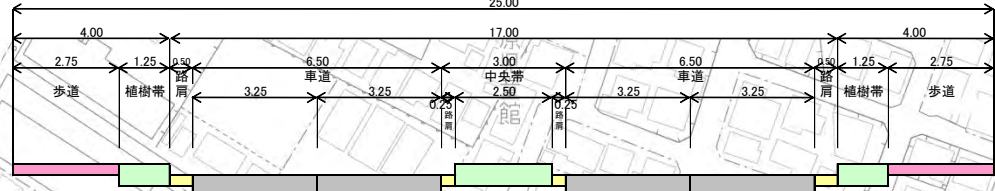


※停留所数は平成26年8月20日現在
 ※停車回数は平成26年8月11日現在の平日1日当たり
 ※バス停乗降者数は平成24年10月平均
 ※電停乗降者数は平成24年10月2・3日2日間平均

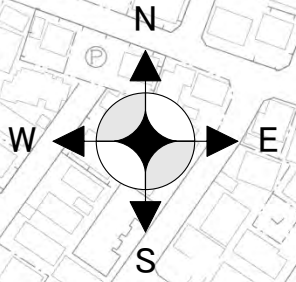
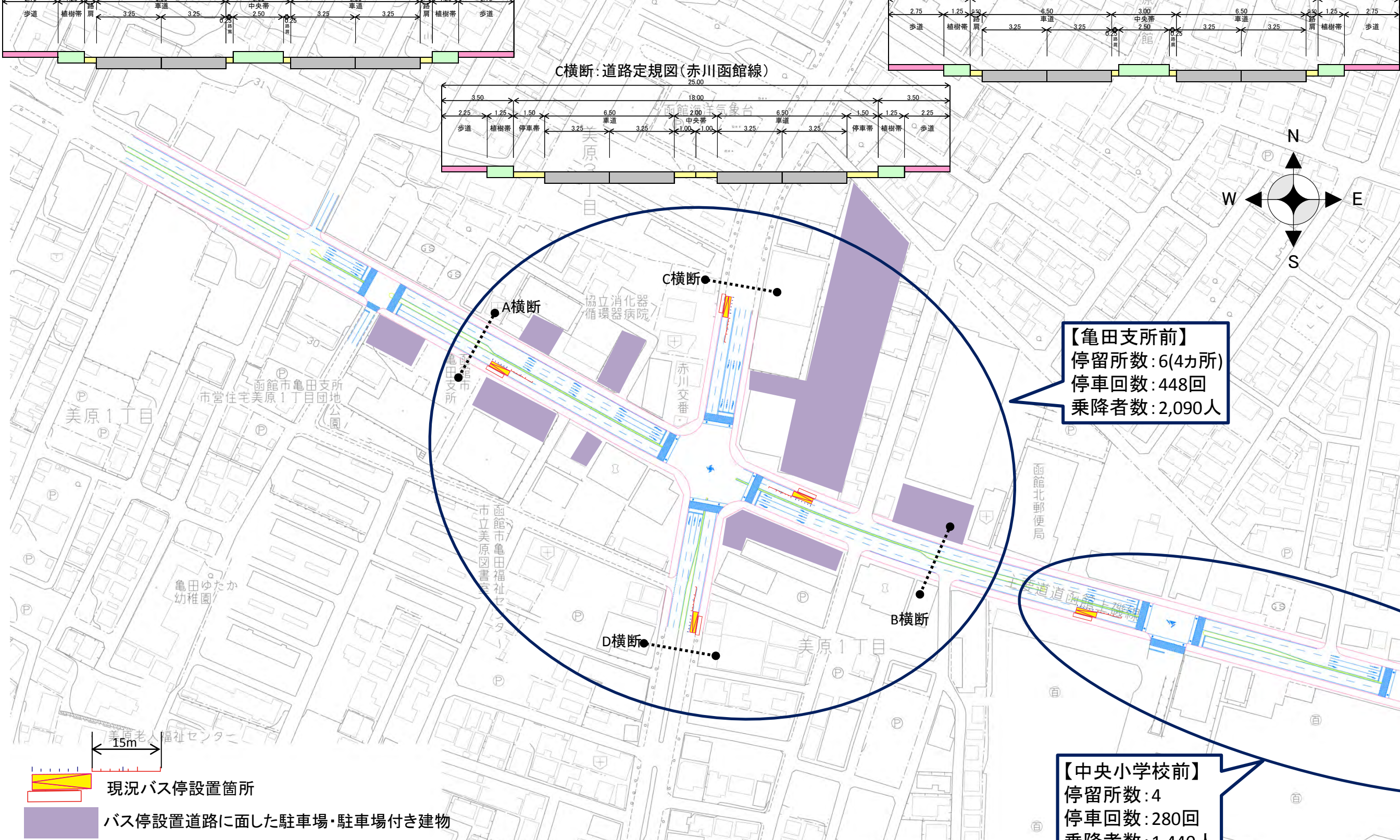
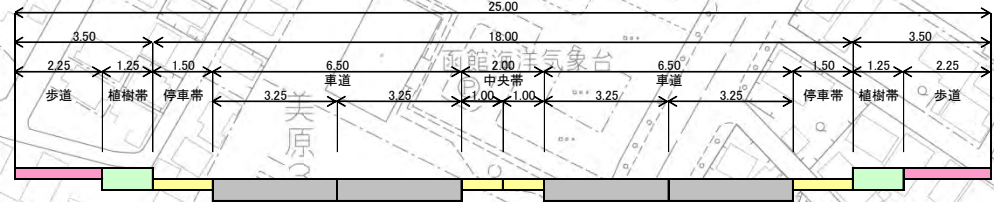
AB横断: 道路定規図(函館上磯線)



D横断: 道路定規図(赤川函館線)





C横断: 道路定規図(赤川函館線)



【亀田支所前】
 停留所数: 6(4力所)
 停車回数: 448回
 乗降者数: 2,090人

【中央小学校前】
 停留所数: 4
 停車回数: 280回
 乗降者数: 1,440人

 現況バス停設置箇所
 バス停設置道路に面した駐車場・駐車場付き建物

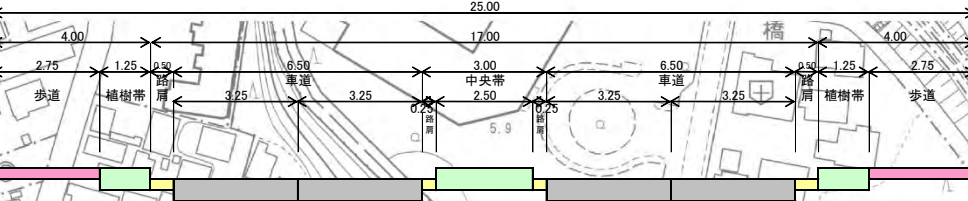
※停留所数は平成26年8月20日現在
 ※停車回数は平成26年8月11日現在の平日1日当たり
 ※バス停乗降者数は平成24年10月平均
 ※電停乗降者数は平成24年10月2・3日2日間平均



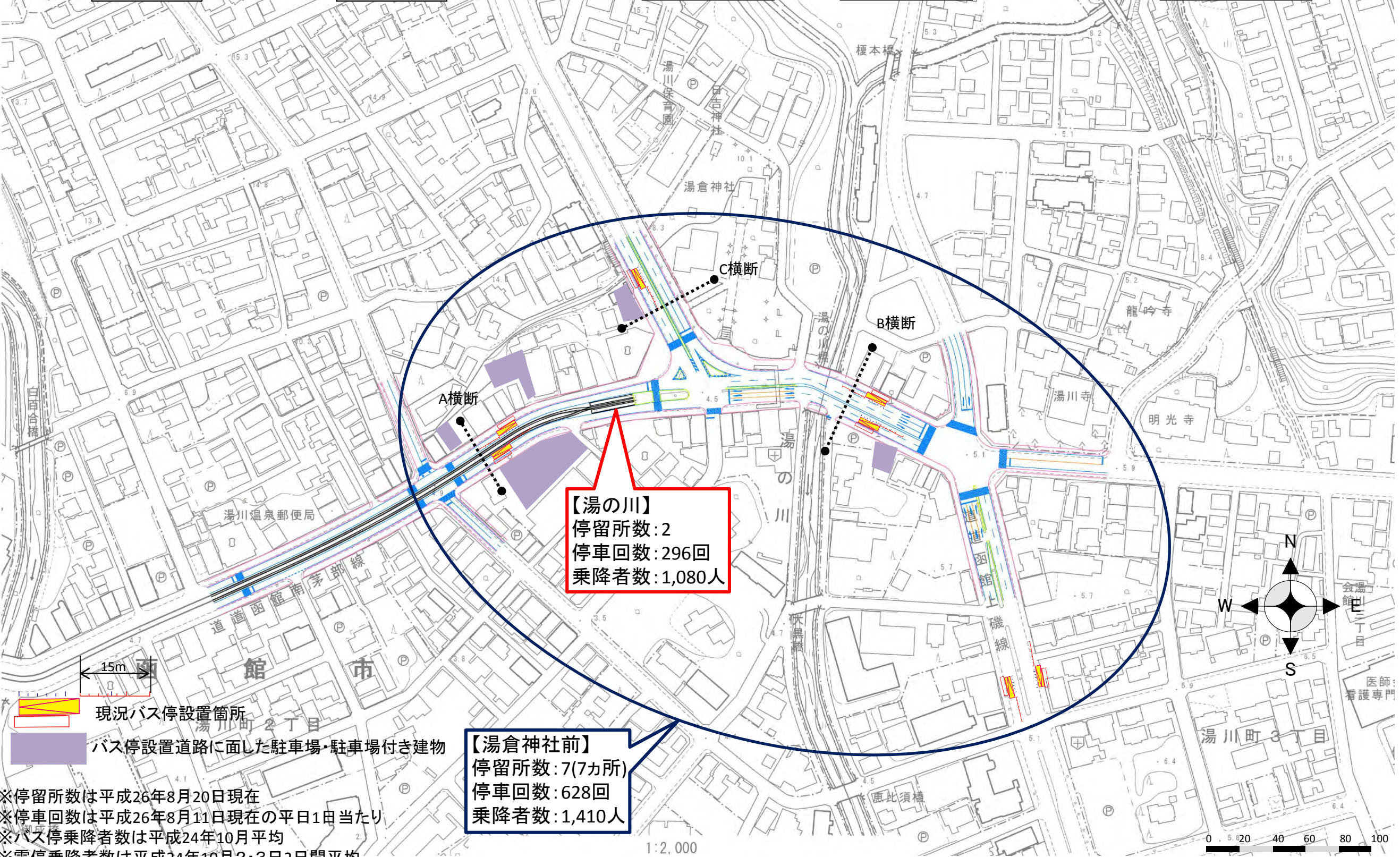
A横断: 道路定規図(函館南茅部線)



B横断: 道路定規図(函館上磯線)



C横断: 道路定規図(函館上磯線)

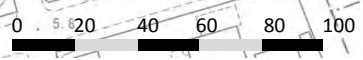


【湯の川】
 停留所数: 2
 停車回数: 296回
 乗降者数: 1,080人

【湯倉神社前】
 停留所数: 7(7カ所)
 停車回数: 628回
 乗降者数: 1,410人

 現況バス停設置箇所
 バス停設置道路に面した駐車場・駐車場付き建物

※停留所数は平成26年8月20日現在
 ※停車回数は平成26年8月11日現在の平日1日当たり
 ※バス停乗降者数は平成24年10月平均
 ※電停乗降者数は平成24年10月2・3日2日間平均



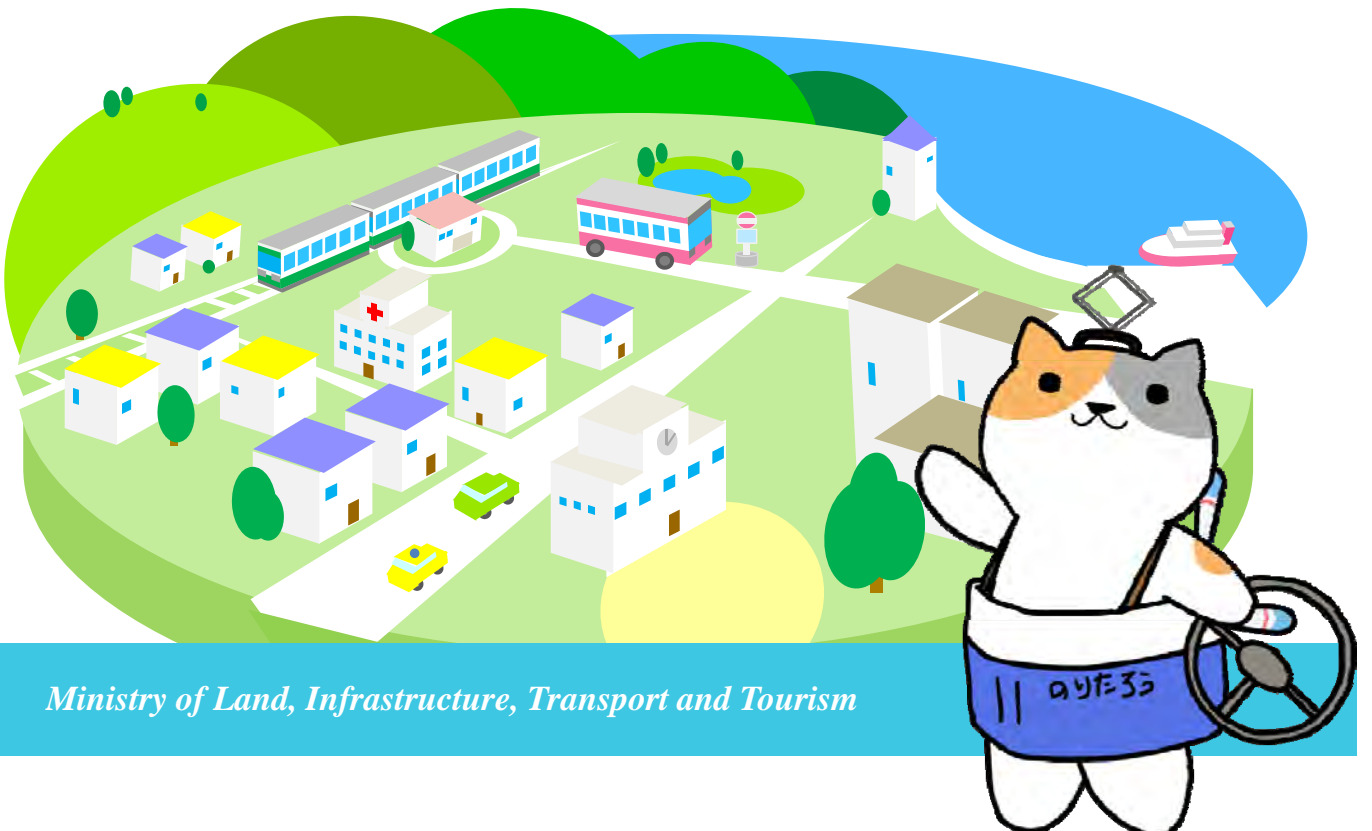
1:2,000

・ 資料— 4

地域公共交通活性化再生法の改正について

人とまち、未来をつなぐネットワーク

～地域公共交通活性化再生法の一部改正～



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通の現状

モータリゼーション

人口減少

少子高齢化

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下

乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。
鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。

公共交通利用者が更に減少（負のスパイラル）

公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)
鉄道 1km圏外		

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
高齢者、障害者、妊婦等の
交通手段の確保

コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ
交通手段の提供

まちなぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちなぎわいの
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」
による健康増進

人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の
移動の利便性や回遊性の向上により、
人の交流を活発化

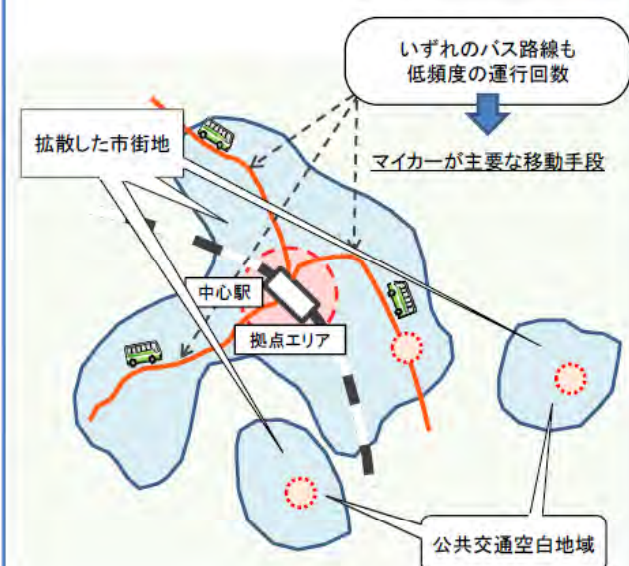
解決の方向性

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)

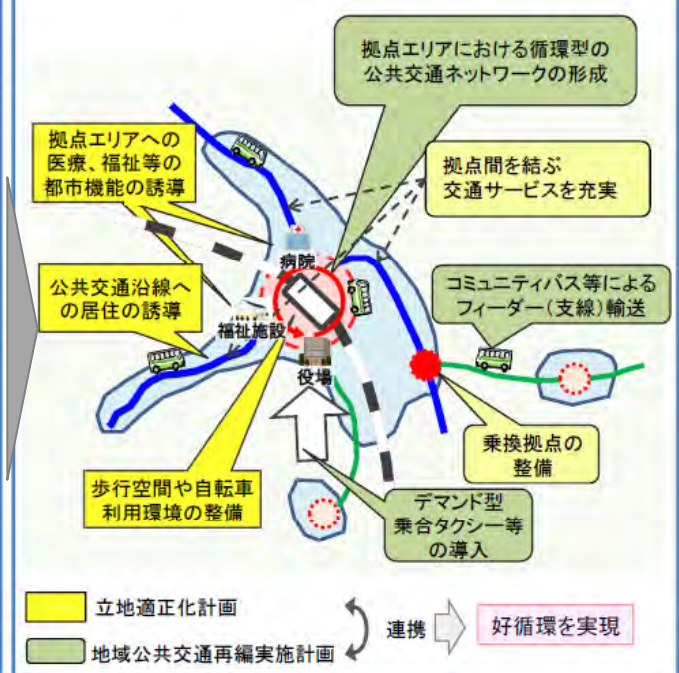
民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

住みやすく、活かに満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める！

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



交通政策基本法の制定

- 交通政策基本法は、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならない等の基本理念を規定しています。
- また、国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定しています。

▶交通政策基本法（平成25年法律第92号）（抜粋）

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

（協議の促進等）

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）



基本理念や関係者の責務等を明確化



交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- ▶ 生活交通確保やバリアフリー化
- ▶ 地域での活力の向上に必要な施策
- ▶ 大規模災害時への対応
- ▶ まちづくりや観光立国の観点からの施策
- ▶ 国際競争力の強化に必要な施策
- ▶ 環境負荷の低減に必要な施策
- 等



必要な支援措置（法制上、財政上等）

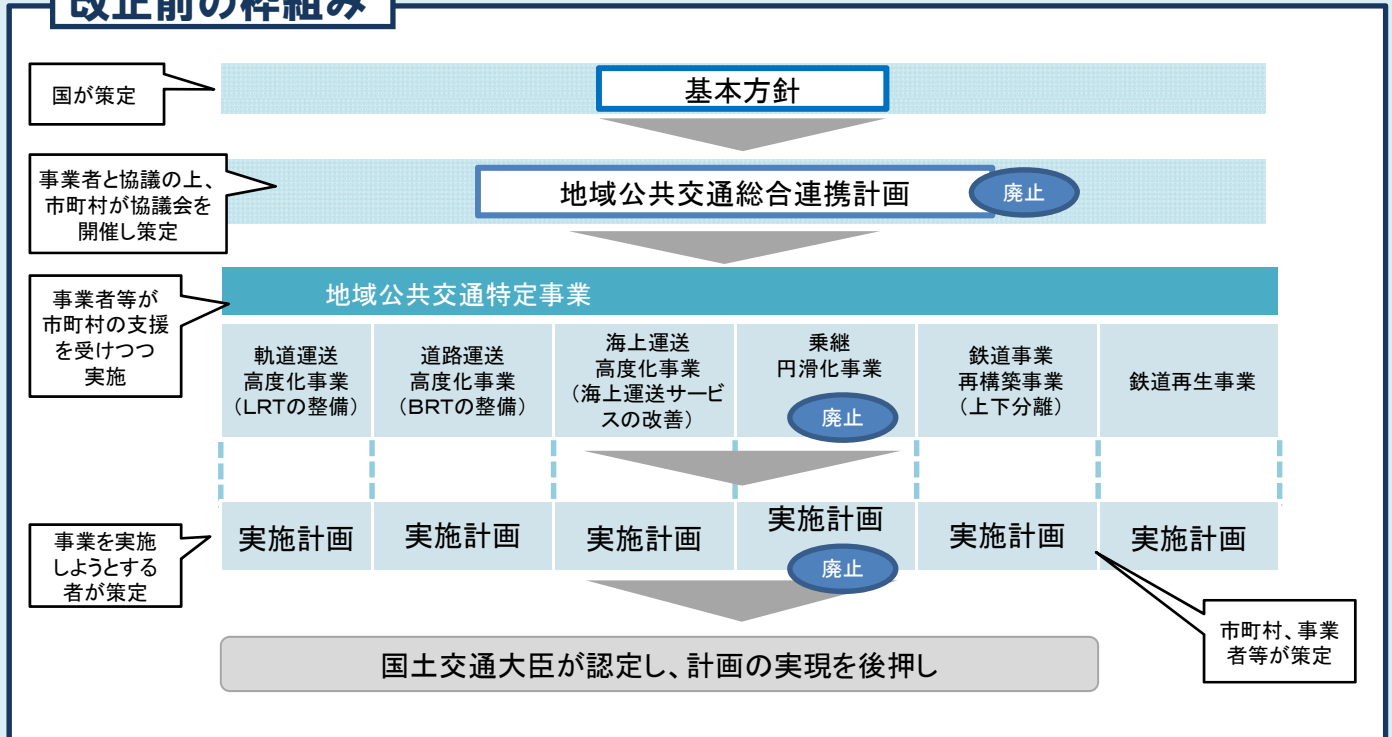
毎年国会に年次報告（「交通政策白書（仮称）」）



我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進

地域公共交通活性化再生法の改正

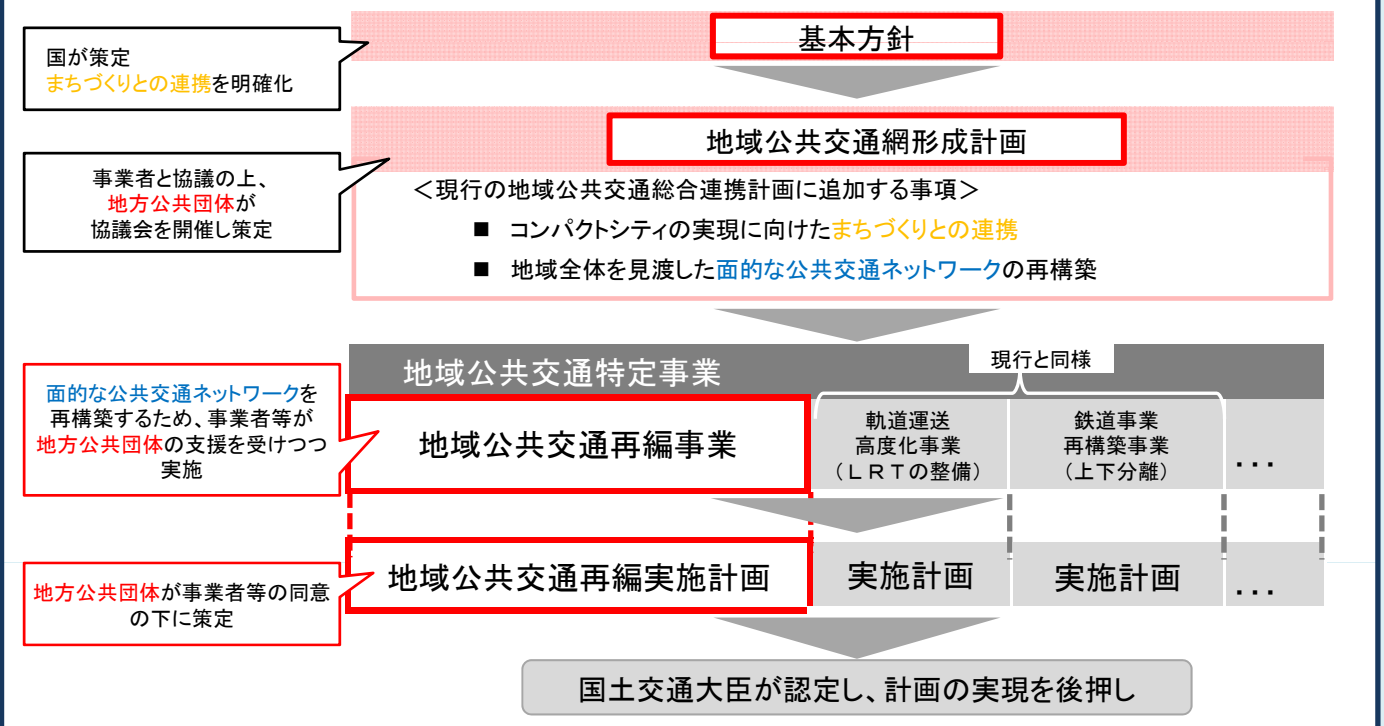
改正前の枠組み



改正のポイント

交通政策基本法の基本理念に則り、

①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築



基本方針について

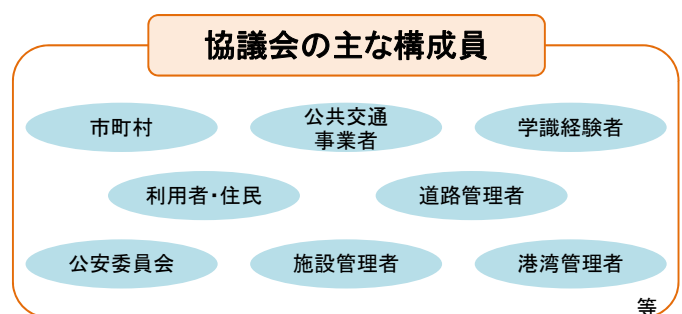
- 総務大臣・国土交通大臣は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を策定（変更）することとされています。（法§3①⑤）

～基本方針で定める事項～（法§3②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
 - ② 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
 - ③ 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項
 - ④ 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
 - ⑤ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項
 - ⑥ その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項
- 記載内容として、事業の評価に関する事項を追加しました。
 - 都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めることとしました。（法§3③）
 - 交通政策基本計画との調和を図りながら定めることとしました。（法§3④）

協議会について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができます。（法§6①）
- これまで、協議会では計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整を行うのみでしたが、改正により計画の実施についても協議を行うことができることとしました。これに関連して協議への参加応諾義務が、計画の実施段階においてもかかることとなります。（法§6①④）
- また、協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければなりません。（法§6⑤）



地域公共交通網形成計画の作成・実施

- 協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があります。（基本方針二3）

地域公共交通網形成計画について

- 地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕（法§5②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕（法§5③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



地域公共交通網形成計画について

～地域公共交通網形成計画と地域公共交通総合連携計画の違いについて～

- 地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、コンパクトシティ化など「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項」を定めるよう努めることとしました。
 - また、地域公共交通網形成計画は、改正法の施行に併せて変更される基本方針に合致している必要があり、基本方針では地域公共交通網形成計画の記載事項として、
 - (1) ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
 - ④住民の協力を含む関係者の連携(2) 広域性の確保
 - (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定
- 等について定めております。（基本方針二1）

したがって、既存の地域公共交通総合連携計画が、上記基本方針の内容に合致するものであれば、そのまま地域公共交通網形成計画として定めることができます。一方で、個別コミュニティバス路線に係る取組みに限定されているもの等、上記基本方針に照らして内容が十分でないものは、新たに地域公共交通網形成計画として定めることが必要となります。

- なお、このような要件を満たせば、都市・地域総合交通戦略と一体として地域公共交通網形成計画を作成することも可能です。

- 地域公共交通網形成計画は、以下の計画等と調和がとれたものである必要があります。
(法§5⑤、基本方針二2)

- ・都市計画
- ・都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針
(都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を含む。)
- ・中心市街地活性化法に基づく基本計画
- ・バリアフリー法に基づく基本構想
- ・港湾法に基づく港湾計画

<参考>都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成26年法律第39号）

都市再生特別措置法の一部改正により、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなります。

地域公共交通再編事業について

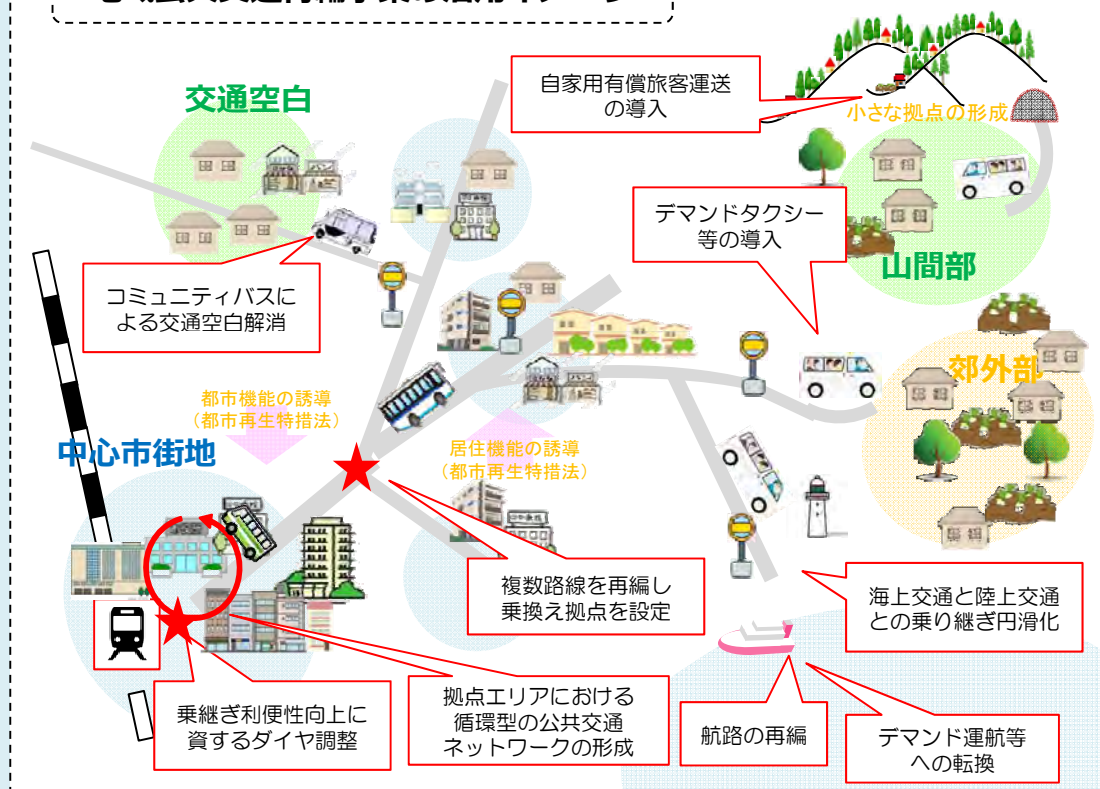
- 地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取り組みだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みを進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。
- 「地域公共交通再編事業」とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、
 - ① 特定旅客運送事業^{※1}に係る路線、運行系統若しくは航路又は営業区域の編成の変更
 - ② 他の種類の旅客運送事業^{※2}への転換
 - ③ 自家用有償旅客運送による代替
 - ④ ①、②又は③に掲げるものと併せて行うものであって、次に掲げるいずれかのもの
 - ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

を行う事業と定義されています。（法§2、施行規則§9の2）

※1 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業。

※2 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等。

地域公共交通再編事業の活用イメージ



地域公共交通再編実施計画について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業の概要を定めた上で、特定旅客運送事業者等^(※)の同意を得て、当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能となります。
(法§27の2①、§27の3①)
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、特定旅客運送事業者等の同意のほか、
 - ①基本方針に照らして適切なものであること (5ページ参照)
 - ②事業を確実に遂行するため適切なものであること
 - ③個別事業法の許可基準に適合すること が必要です。(法§27の3②)
- ③に含まれる事項のうち、「事業の遂行に適切な計画を有するものであること」については、国は審査を行わないことを予定しており、地域の実情に応じた柔軟なサービス水準の設定が行われることが期待されます。

地域公共交通再編実施計画 (地方公共団体が作成)

<記載事項> (法§27の2②、施行規則§33)

- ▶ 実施区域
- ▶ 事業の内容・実施主体
- ▶ 実施予定期間
- ▶ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ▶ 事業の効果
- ▶ 地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- ▶ 地域公共交通網形成計画に都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- ▶ その他地域公共交通再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

同意

特定旅客運送事業者等

大臣認定

※特定旅客運送事業者等

(法§27の3③、施行規則§34)

- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

**関係法令の特例・
重点的な支援**

地域公共交通ネットワークの再構築を推進するための法制上の措置

- 地域公共交通再編実施計画等について国土交通大臣の認定を受けることにより、以下のような関係法令の特例措置等を受けることが可能となります。

手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。

(法§27の4、§27の5、§27の6①、§27の7)

国土交通大臣による勧告・命令

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。

(法§28③④)

計画を阻害する行為の防止

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

- ①計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。
- ②計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。

(法§27の6④⑤)

(※一般乗合旅客自動車運送事業のみ)

少量貨物の運送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。

(法§27の6②)

(※自家用有償旅客運送のみ)

【その他】

運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

(※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合)

計画策定全般に係る参考資料

現在、地域公共交通網形成計画／再編実施計画策定のための手引きの作成を進めておりますが、現時点においては、以下のような資料もございますので、適宜ご参照ください。

「なるほど！！公共交通の勘どころ」(九州運輸局)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05/kandokoro25.pdf>

「地域公共交通総合連携計画策定の手引き」(北陸信越運輸局)

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H19tebiki.pdf

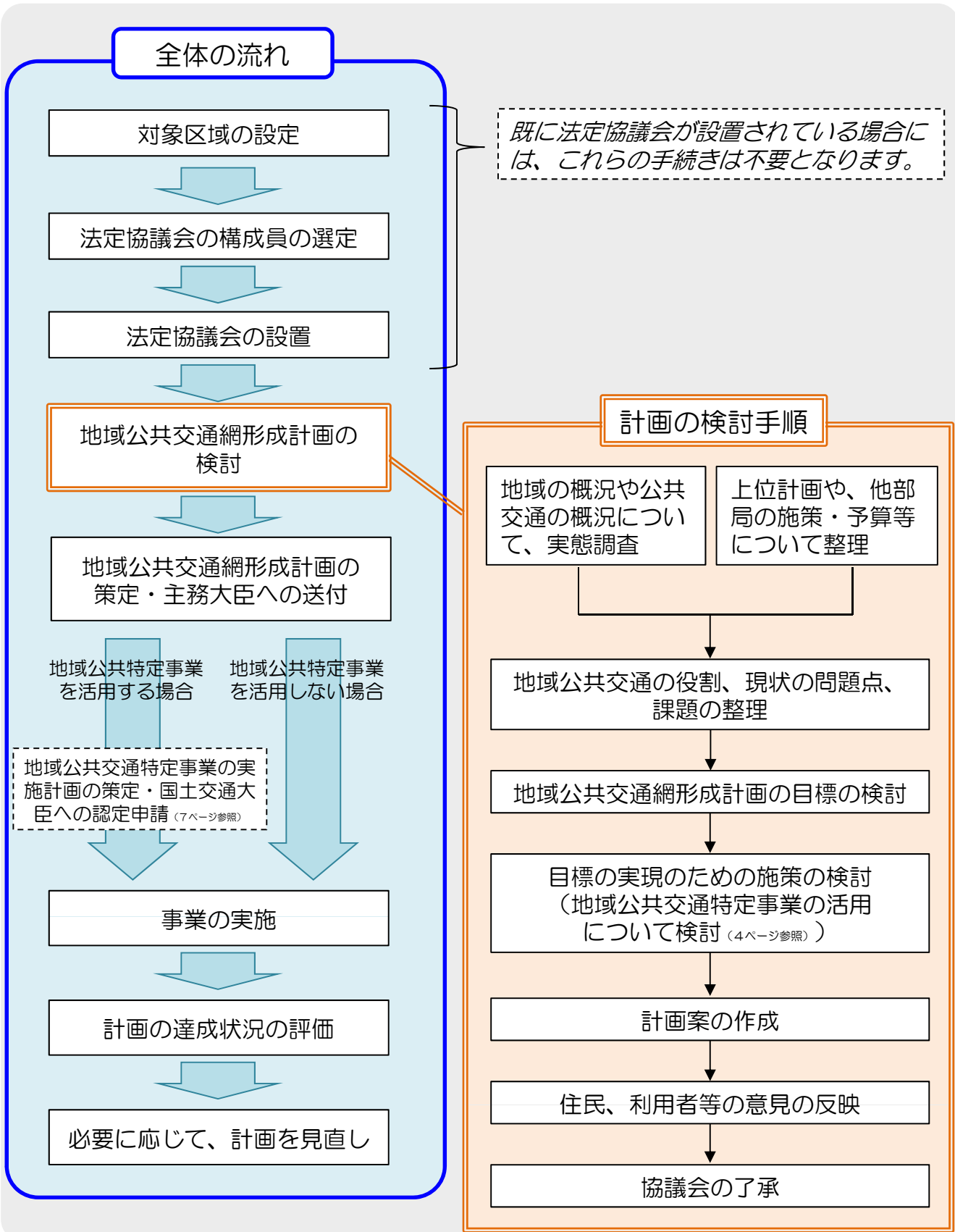
「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(近畿運輸局)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/manual.htm>



(参考) 検討の進め方の例

○ 本法律を活用する際の検討の進め方の一例



Q & A

Q1 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した場合に、どのようなメリットがありますか。

A1 地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。地域公共交通網形成計画に基づいて地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施する際には、関係法令の特例措置や、国による財政支援等が受けられるほか、地方債の配慮などを行います。

Q2 既に地域公共交通総合連携計画を策定しているのですが、法改正によって、計画の位置付けはどのようなのでしょうか。地域公共交通網形成計画へと移行しない場合には、どのようなのでしょうか。

A2 法律の改正に伴い、地域公共交通総合連携計画は法定計画ではなくなりますが、同計画に基づいて実施している地域公共交通特定事業については、地域公共交通網形成計画を作成することなく事業を継続することができます。

ただし、今後、新たに地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施しようとする場合には、新たに、地域公共交通網形成計画を作成することが必要となります。地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に移行するためには、新たに追加された記載事項（5ページ参照）を追加するとともに、今後改正される基本方針に即したものとすることが必要です。

Q3 地域公共交通網形成計画は、必ずコンパクトシティ化の取組みと一体でなければならないのですか。

A3 必ずしもその必要はありません。ただし、コンパクトシティ化に取り組みない地域においても、その地域に固有のまちづくりや観光振興、健康、福祉、環境等の地域戦略と効果的に連携して地域公共交通網形成計画を作成することが期待されます。

Q4 地域公共交通網形成計画の作成にあたって、協議会を新たに設置する必要はありますか。

A4 地域公共交通総合連携計画を作成するための協議会が既に存在する場合は、同じ協議会で地域公共交通網形成計画の作成について協議することが可能です。また、既に設置されている会議の構成員を追加することにより、本法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能です。例えば、道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすこととなります。協議会には、地方公共団体の判断により構成員を追加することが可能であり、地域の実情に応じて必要な関係者を追加することにより、活発な議論が行われることが期待されます。また、協議会を公開し、住民、利用者その他の利害関係者の意見を計画に反映させることも重要です。

法定協議会の必須構成員	地域公共交通会議の必須構成員
地方公共団体	地方公共団体の長
公共交通事業者等	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
関係する道路管理者	地方公共団体が必要と認める者
関係する港湾管理者	
その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	
地方公共団体が必要と認める者（公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者等）	住民又は旅客 地方運輸局長 乗合バスの運転者が組織する団体

(参考) 地域公共交通確保維持改善事業

○ 地域公共交通に係る取組みをサポートするため、地域公共交通確保維持改善事業として、以下のような支援メニューを用意しています。

地域公共交通確保維持改善事業 事業一覧 (平成26年度)

		事業メニュー	補助対象事業者	補助内容	補助率	
地域公共交通確保維持改善事業	陸上交通	地域間幹線系統の運行費	乗合バス事業者又は法定協議会(※1)	補助対象系統の運行費に対して補助	1/2	
		地域内フィーダー系統の運行費	乗合バス事業者・自家用有償運送者又は法定協議会(※1)	補助対象系統の運行費に対して補助	1/2	
		車両減価償却	上記補助対象事業者	上記系統の運行に供する新規導入車両の減価償却費に対して補助	1/2	
		公有民営方式における車両購入	地方公共団体又は法定協議会(※1)	上記系統の運行に供する新規導入車両を地方公共団体が保有し運行事業者に貸付ける場合に、購入費を2ヶ年に分割して補助	1/2	
	離島航路	離島航路運営費等補助金	離島航路の運営費	離島航路事業者	補助対象航路の運営費に対して補助	1/2
			離島住民運賃割引補助	上記補助対象事業者	協議会で決定された割引運賃額に対して補助	1/2
		離島航路構造改革補助金	調査検討	上記補助対象事業者	離島航路構造改革事業に係る検討会の開催経費及び航路再編等のための調査事業費に対して補助	定額
			効率化船舶の代替建造	上記補助対象事業者	効率化船舶への代替建造費用に対して補助	1/10
			公設民営化	地方公共団体	地方公共団体が離島航路事業者に代わり船舶の代替建造を行う場合又は就航船舶の買取を行う場合の費用に対して補助	3/10
	離島航空路	離島航空路の運航費	離島航空路線に係る航空運送事業者	補助対象航空路の運航経費に対する補助	1/2	
島民運賃割引		上記補助対象航空運送事業者	離島住民に対する運賃割引に伴う費用に対して補助	1/2		
地域公共交通バリア解消促進等事業	バリアフリー	鉄道	鉄道駅の移動円滑化	鉄軌道事業者	鉄軌道駅におけるエレベーター、ホームドア、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
		自動車	バス・タクシー車両の移動円滑化	乗合バス事業者、タクシー事業者、リース事業者	ノンステップバス、リフト付バス、福祉タクシー(リフト付、スロープ付)の導入・改造に対して補助	1/3(※2)
			福祉タクシーの共同配車センター整備	タクシー事業者を含む団体等	福祉タクシーの共同配車センターの整備(通信設備整備、車載機器整備、コーディネーターの育成)に対して補助	1/3
			バスターミナル等の移動円滑化	乗合バス事業者、ターミナル事業者、タクシー事業者等	バスターミナル、タクシー乗り場におけるエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
		海事	バリアフリー船舶の建造	国内一般旅客定期航路事業者等	高度バリアフリー化船舶の建造、船舶の改造に対して補助	1/3
			旅客船ターミナルの移動円滑化	国内一般旅客定期航路事業者で旅客船ターミナルを設置し、又は管理する者	旅客船ターミナルにおけるエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
		航空	航空旅客ターミナルの移動円滑化	本邦航空運送事業者及び航空旅客ターミナル施設を設置し又は管理するもの	航空旅客ターミナル施設のエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
	共通	待合・乗継環境の向上	上記各事業者等	バリア解消に資する待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作等に対して補助	1/3	
	利用環境改善促進	鉄道	鉄軌道駅における生活支援機能施設の整備	鉄軌道事業者(その子会社を含む)	鉄軌道駅における子育て支援に係る施設(保育園)、医療施設の整備に対して補助	1/3
			LRTシステムの整備	鉄軌道事業者	低床式車両の導入、停留施設、制振軌道、変電所、車庫、相互直通運転化施設の整備等に対して補助	1/3
			ICカードシステム導入等	鉄軌道事業者	ICカードシステムの導入その他ITシステム等の高度化に対して補助	1/3
		自動車	BRTシステムの整備	乗合バス事業者等	連節車両の導入及びそれと一体的に行う停留施設、公共車両優先システム(PTPS)車載器の整備等に対して補助	1/3
			ICカードシステム導入等	乗合バス事業者、タクシー事業者等	バスICカードシステム、バスロケーションシステム、デマンドシステムの導入その他ITシステム等の高度化に対して補助	1/3
		海事	船舶建造	離島航路事業者(離島航路補助の対象事業者を除く)であって、離島住民に対し運賃の割引を行う者	離島航路に就航する船舶の建造費に対して補助	1/10
	鉄道安全	鉄道の安全性向上設備の整備等	鉄道事業者等(JR本州3社、大手民鉄、公営地下鉄等を除く)	安全性向上に資する設備整備等(レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両等)に対して補助	1/3又は1/2(※3)	
調査等事業	調査事業	計画策定調査	地域の協議会	協議会開催等の事務費、データ収集・分析、アンケートの実施、住民啓発事業、短期間の実証調査のための費用等に対して補助	定額	
	再編調査事業	計画策定調査	法定協議会(※1)	協議会開催等の事務費、地域公共交通の再編に係る検討、事業実施の効果の算出等に要する経費に対して補助	定額	
	地域協働推進事業	利用促進策	法定協議会(※1)	モビリティマネジメント、ワークショップ開催、公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費	1/2	

※1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会を指す。

※2 ノンステップバス及びリフト付きバスについては、1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方

※3 鉄道事業再構築事業を実施する鉄道の安全輸送設備整備等について、財政力指数が0.46未満の地方公共団体が費用を負担する場合に限る。



国土交通省

地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を発信するための「地域公共交通支援センター」ホームページが開設されています。

<http://koutsu-shien-center.jp/>

公共交通政策全般について、国民の皆様に広く関心を持って頂くため、定期的にメールマガジンによる情報発信を行っています。メールマガジンの登録方法やこれまでに配信したメールマガジンのバックナンバーは下記のホームページでご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html

お問い合わせ先

○国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通計画課
TEL : 03-5253-8275

- | | |
|--|--|
| ○北海道運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 011-290-2721 | ○近畿運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 06-6949-6409 |
| ○東北運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 022-791-7507 | ○中国運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 082-228-8701 |
| ○関東運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 045-211-7209 | ○四国運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 087-835-6356 |
| ○北陸信越運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 025-285-9151 | ○九州運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 092-472-2315 |
| ○中部運輸局 企画観光部 交通企画課
TEL : 052-952-8006 | ○沖縄総合事務局 運輸部 企画室
TEL : 098-866-1812 |

※地域公共交通網形成計画等と連携してコンパクトなまちづくりを検討する場合は、下記窓口へのお問い合わせも可能です。

【問い合わせ窓口】

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| ○北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 | TEL : 011-738-0234 |
| ○東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 | TEL : 022-225-2016 |
| ○関東地方整備局 建政部 都市整備課 | TEL : 048-600-1907 |
| ○北陸地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 | TEL : 025-280-8755 |
| ○中部地方整備局 建政部 都市整備課 | TEL : 052-953-8573 |
| ○近畿地方整備局 建政部 都市整備課 | TEL : 066-942-1081 |
| ○中国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 | TEL : 082-511-6194 |
| ○四国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 | TEL : 087-811-8315 |
| ○九州地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 | TEL : 092-471-6355 (内線6165) |
| ○沖縄総合事務局 開発建設部建設産業・地方整備課 | TEL : 098-866-1910 |

【制度問い合わせ窓口】

- 国土交通省 都市局 都市計画課 TEL : 03-5253-8111 (内線32685)

