

地域公共交通総合連携計画の地域公共交通網形成計画への移行について

1. 改正地域公共交通活性化再生法と地域公共交通網形成計画の概要

- ・ 交通政策基本法（平成 25 年 12 月に施行）
 - ・ 交通政策に関する基本理念等を定めた法で、主な内容は
 - ・ 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
- ・ 改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 11 月に施行）
 - ・ 交通政策基本法の具現化のための法で、要点は
 - ①本格的な人口減少時代における地域社会の活力の維持・向上のため、
 - ②地方公共団体が中心となって、
 - ③まちづくりと連携し、
 - ④面的な公共交通ネットワークを再構築
 - ⑤そのための計画制度として、従来の「地域公共交通総合連携計画」に代わるものとして「地域公共交通網形成計画」を創設（下図参照）

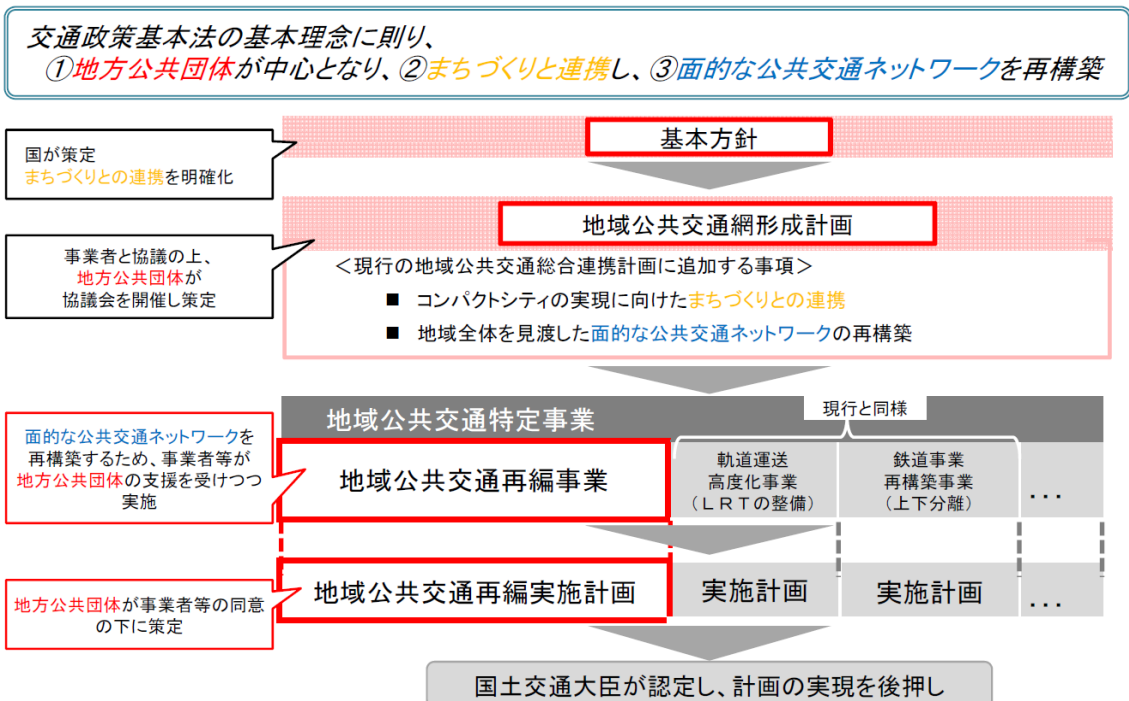


図 1. 改正地域公共交通活性化再生法のポイント

出典：国土交通省「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～」、第 6 版、平成 26 年 12 月 3 日

2. 天理市における地域公共交通網形成計画への移行のメリット

2-1. 地域公共交通網形成計画の策定により、新設の「地域公共交通再編事業」について、国の財政的支援の道が開ける

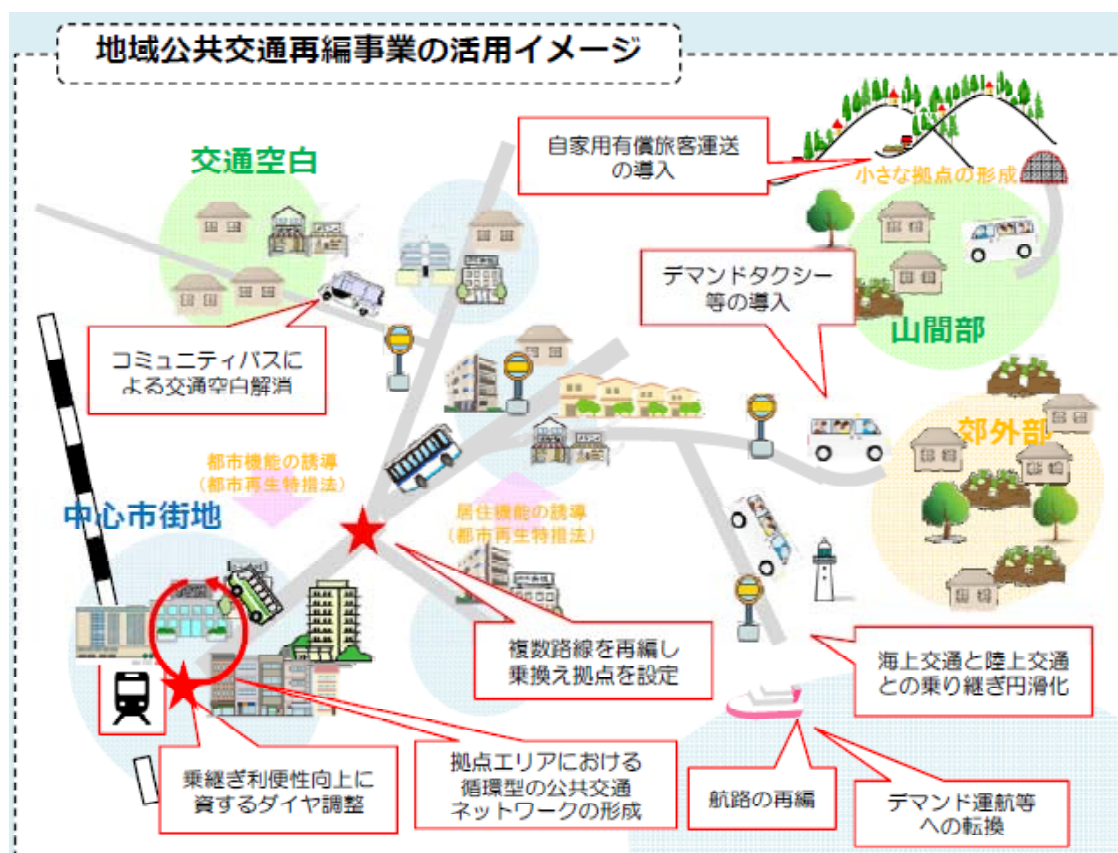


図2. 地域公共交通再編事業の活用イメージ

出典：図1に同じ

2-2. 現行の第2次天理市地域公共交通総合連携計画に若干の修正を加えることで、地域公共交通網形成計画への移行が可能である

- ・地域公共交通網形成計画への移行のための要修正点
 - ・「達成状況の評価に関する事項」を新たに記載すること
 - ・改正地域公共交通活性化再生法に併せて打ち出された「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」（平成26年11月）に即した内容へと適宜修正を加えること。具体的には、
 - ・天理市都市計画マスタープランとの整合性について明記する
 - ・国の新たな支援制度である「地域公共交通再編事業」の活用を念頭においた施策を適宜盛り込む（たとえば新たなコミュニティバス路線の運行等）
 - ・まちづくり関連のメンバーを協議会に加える

改正地域公共交通活性化再生法に関する国土交通省の Q & A

Q & A

Q 1 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。

A 1 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。

Q 2 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になるのでしょうか。地域公共交通網形成計画へと移行しない場合には、どうなるのでしょうか。

A 2 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（事業の評価に関する事項）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。

Q 3 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り組みと一体でなければならぬのですか。

A 3 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ま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。

Q 4 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がありますか。

A 4 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。

出典：図 1 に同じ

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（H26.11）への第2次天理市地域公共交通総合連携計画の対応状況

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（H26.11）が示す地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項	第2次天理市地域公共交通総合連携計画での対応状況	連携計画を形成計画へ変更する場合の新規追加事項案
<p>1. まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要 コンパクトなまちづくりの実現のために、地域の実情に応じ、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成とサービスの充実、中心部における循環型の公共交通網の形成、幹線交通と連絡した支線交通の形成と交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開していくことが不可欠 歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上では、歩行空間や自転車利用環境の整備、バスや軌道の乗換拠点等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場等の配置等も併せて検討することが考えられる 各種施策の具体化に当たっても、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、さらには、中長期をかけて実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりが重要 	<p>対応状況：△</p> <p>計画目標の③として、「中心市街地、公共施設へのアクセスの向上」が盛り込まれている</p> <p>本計画に位置づける事業のうち、④鉄道・路線バスの満足度向上に向けた施策展開において、JR・近鉄の乗り継ぎ利便性向上、駅設備の改善、バス停設備の改善などの「満足度向上に向けて想定される事業」の実施に向けた関係者及び鉄道・路線バス事業者との協議が盛り込まれている</p> <p>本計画に位置づける事業のうち、⑤主要駅とその周辺エリアの面的なバリアフリー化は、中心市街地に位置する近鉄天理、JR天理、近鉄二階堂、近鉄前裁の各駅周辺バリアフリー化を各種関係者及び鉄道事業者の働きかけ内容となっている</p>	<p>1. パークアンドライドやサイクルアンドライド、サイクルバスに関する項目を追加することが考えられる</p> <p>具体的には、本計画に位置づける事業のうち、④鉄道・路線バスの満足度向上に向けた施策展開に、これら項目を追加することが考えられる</p> <p>2. 平成25年4月に策定された「天理市都市計画マスタープラン」の45～46ページに、「鉄道やバス等の公共交通機関の利便性を高め、高齢社会に対応した人々にやさしい交通網を形成していきます」として、鉄道駅の交通結節点機能の充実、櫛本駅、柳本駅、前裁駅及び二階堂駅の駅前広場整備努力、バスの利便性向上と利用促進の方針が示されている。これらとの整合性について形成計画に明示することが考えられる</p> <p>具体的には（1）基本的な方針に、マスタープランとの整合性を追記することが考えられる。なお天理市では中心市街地活性化法に基づく基本計画やバリアフリー基本構想は未策定である</p>

<p>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（H26.11）が示す地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項</p>	<p>第2次天理市地域公共交通総合連携計画での対応状況</p>	<p>連携計画を形成計画へ変更する場合の新規追加事項案</p>
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上させることが必要 ・特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要 	<p>対応状況：○</p> <p>本計画に位置づける事業のうち、①天理市コミュニティバス運行事業に「隣接市町との連携による利便性向上・経費削減の可能性の検討」「いちよう号の付加価値を高めるため、多方面での活用を検討」、②天理市デマンド型乗合タクシー運行事業に「隣接市町との連携による利便性向上・経費削減の可能性の検討」「ぎんなん号によるバス路線の代替可能性について検討」がそれぞれ盛り込まれている</p> <p>本計画に位置づける事業のうち、④鉄道・路線バスの満足度向上に向けた施策展開において、JR・近鉄の乗り継ぎ利便性向上や、鉄道と自家用車・自転車・バス等との連携強化、広域バス路線の維持や代替手段の検討等が盛り込まれている</p>	<p>新規追加事項は特にない。</p> <p><中期的課題として> コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの対象範囲拡大等にあたって、路線バスとの重複・競合をできるだけ避け、効率的な運行を行うために、客観的な参入・撤退基準を設けるとの取り組みを行うことが考えられる</p>

<p>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（H26.11）が示す地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項</p>	<p>第2次天理市地域公共交通総合連携計画での対応状況</p>	<p>連携計画を形成計画へ変更する場合の新規追加事項案</p>
<p>3. 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉バス、旅客船、海上タクシーなど多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網の形成を図ることが重要 その際、自家用自動車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、必要に応じ、LRT・BRTなどの新たな交通システムの整備、超小型モビリティの活用等も視野に入れるべき 	<p>対応状況：○</p> <p>計画目標の⑤として、「市の公共交通幹線である鉄道網の利便性向上と利用促進」が盛り込まれ、その中に「市の公共交通幹線である鉄道網の利便性向上と利用促進に取り組み、市民の満足度の向上を図る。これと併せて、鉄道とバス、自転車や自家用車との連携を強化する」とある。</p> <p>徒歩との接続に関しては、本計画に位置づける事業のうち、⑤主要駅とその周辺エリアの面的なバリアフリー化が対応している。</p>	<p>病院や企業関係のシャトルバスとの連携可能性の検討を、新たに盛り込むことが考えられる</p> <p>具体的には、計画目標の⑤を、「…これと併せて、鉄道とバス、<u>病院や企業関係のシャトルバス</u>、自転車や自家用車との連携を強化する」と修正する等の対応が考えられる</p>
<p>4. 住民の協力を含む関係者の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通に利用者たる住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要 	<p>対応状況：○</p> <p>本計画に位置づける事業のうち、②天理市デマンド型乗合タクシー運行事業に、「地域住民や事業者との協働による利用促進活動」が盛り込まれている。また、③公共交通の広報・利用促進活動に「モビリティ・マネジメント」「シンポジウム等」「各種の広報・利用促進活動」が盛り込まれている</p>	<p>新規追加事項は特にない。</p> <p><計画遂行に関して> 平成26年度にモビリティ・マネジメントを実施したが、シンポジウム等や各種の広報（新規導入車両を活用した有料広告等）・利用促進活動についても具体的な取り組みを進めることが必要と考えられる</p>

<p>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（H26.11）が示す地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項</p>	<p>第2次天理市地域公共交通総合連携計画での対応状況</p>	<p>連携計画を形成計画へ変更する場合の新規追加事項案</p>
<p>5. 広域性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、個別・局所的なものにならないよう留意すべき 	<p>対応状況：○</p> <p>本計画に位置づける事業のうち、①天理市コミュニティバス運行事業に「隣接市町との連携による利便性向上・経費削減の可能性の検討」、②天理市デマンド型乗合タクシー運行事業に「隣接市町との連携による利便性向上・経費削減の可能性の検討」がそれぞれ盛り込まれている</p>	<p>特になし</p>
<p>6. 具体的で可能な限り数値化した目標設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的な方針に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要 それぞれの地域の公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示することが重要 	<p>対応状況：○</p> <p>次の3項目で具体的な数値目標が設定されている</p> <ol style="list-style-type: none"> 市内における公共交通空白地帯の解消割合 公共交通に対する市民の満足度 コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーの利用者数 	<p>特になし</p>

形成計画に変更する場合のその他の要修正点

<p>1. 形成計画の記載内容として新しく加えられた「事業の評価に関する事項」への対応</p>	<p>対応状況：△</p> <p>達成すべき数値目標は定めているが、PDCAについては6.全体事業スケジュールに「PDCAサイクルのもと、定期的に評価・検討・見直しを行う」と表記するにとどまる</p>	<p>6. 全体事業スケジュールの次に、7. 計画の達成状況の評価に関する事項を新たに設け、PDCAの実行体制や評価に必要なデータ把握方法等を簡潔に示すことが考えられる</p>
<p>2. 国の支援制度として「地域公共交通再編事業」が設けられたことへの対応</p>	<p>対応状況：×</p>	<p>5. 本計画に位置づける事業に必要な応じて反映</p>

以上