

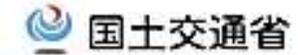
## ～ 国の「地域公共交通」政策 ～ 「地域公共交通網形成計画」

### 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立・11月施行)の概要 国土交通省

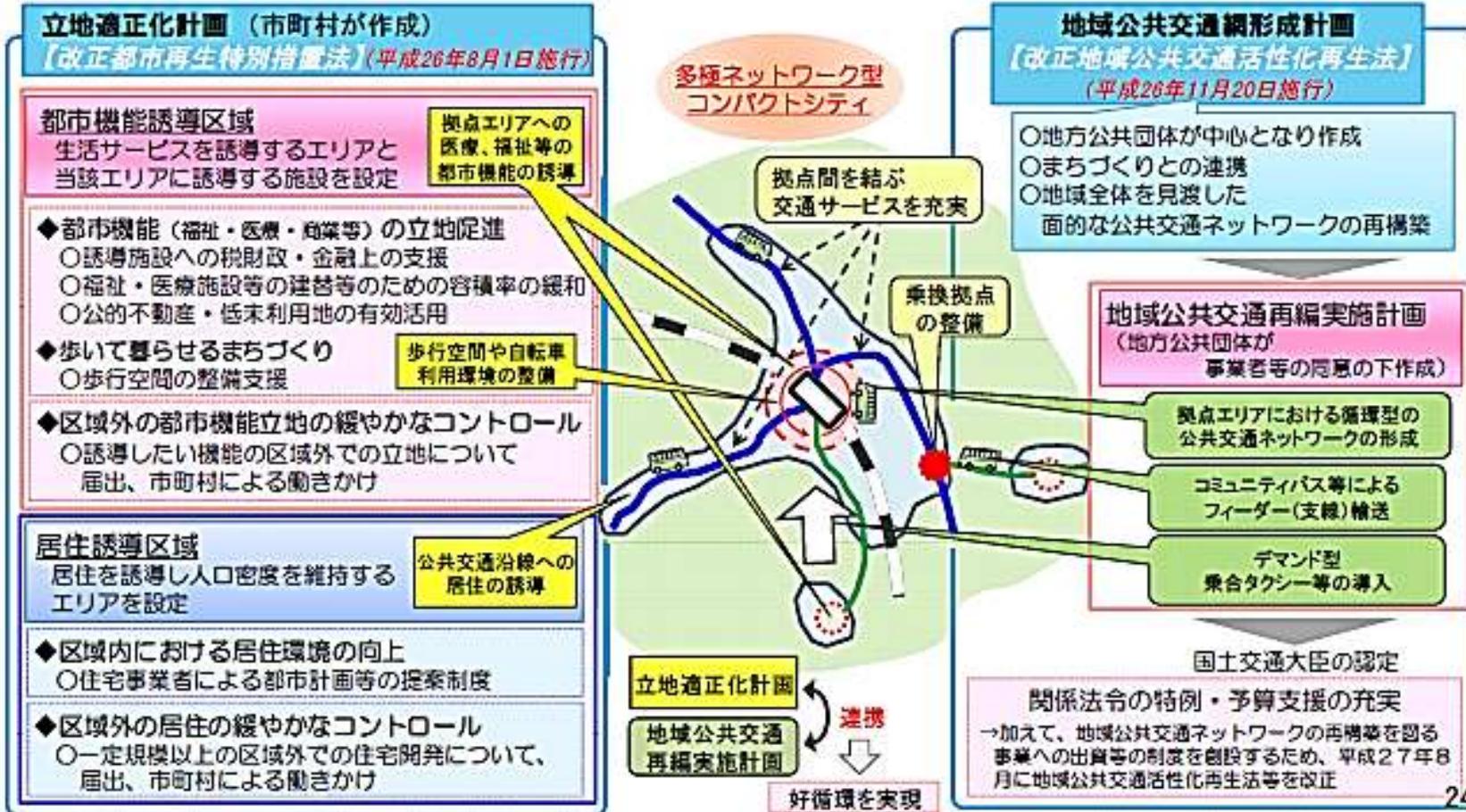


～ 国の「まちづくり」政策 ～ 「立地適正化計画」(キーワード:コンパクト・プラス・ネットワーク)

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

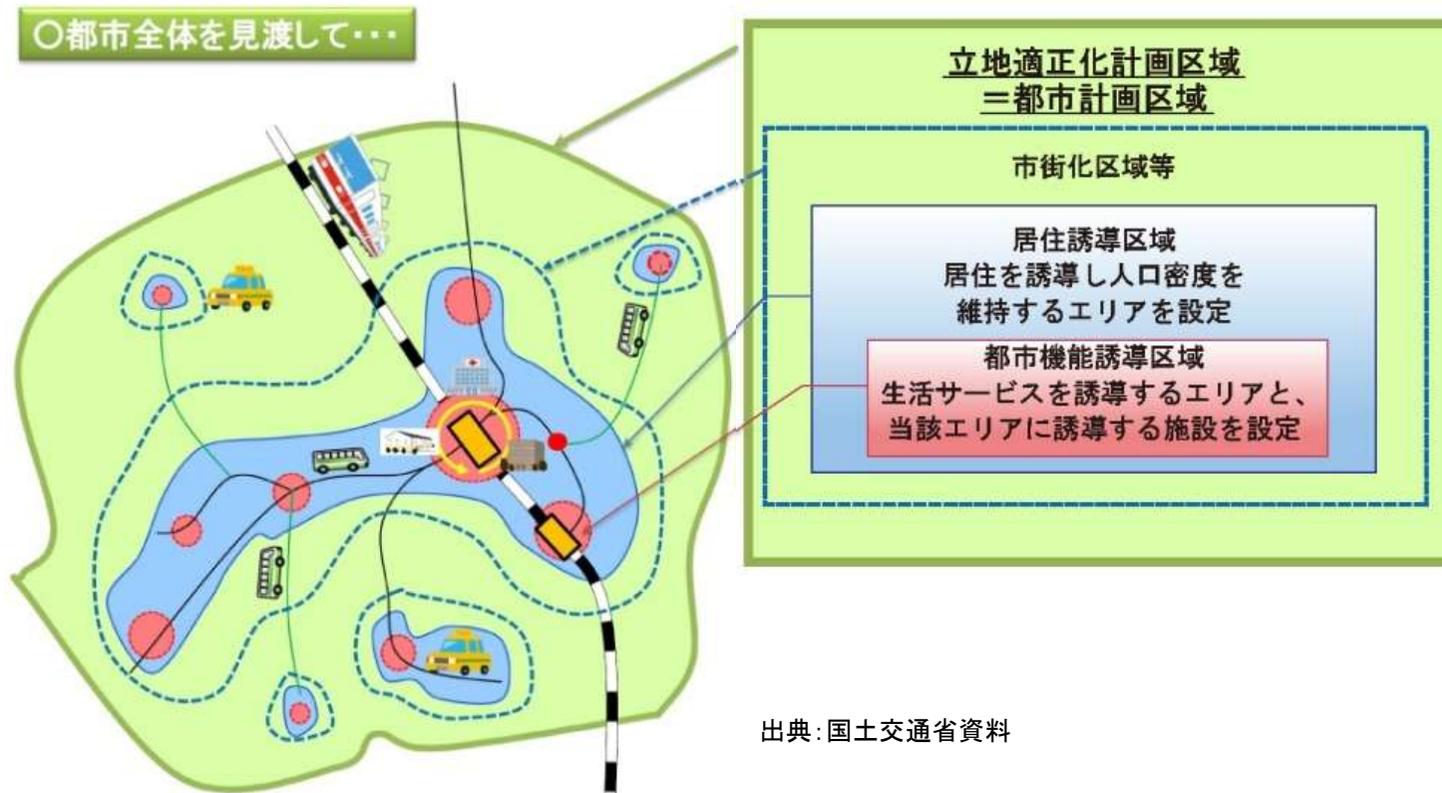


- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。



## 【参考】立地適正化計画制度の概要

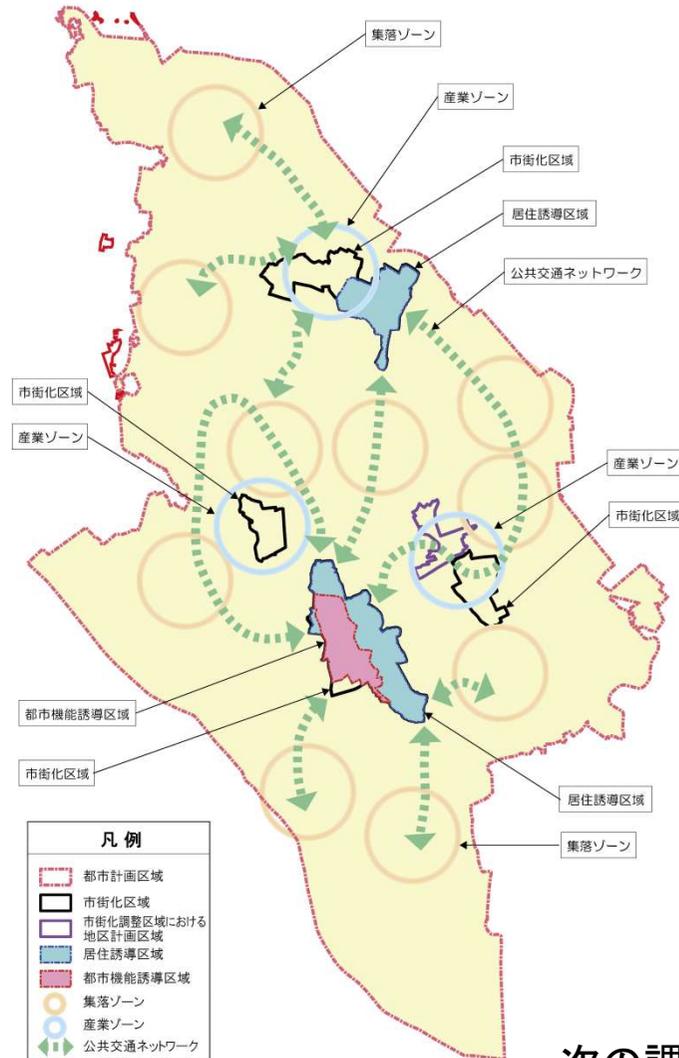
- 人口減少下においても、医療、福祉、商業等の必要な生活サービスが確保され、住民が安心して暮らせる都市をつくるための包括的なマスタープランであり、
- まちなかや公共交通の沿線に都市機能や居住を誘導し、ネットワークでつなぐ、コンパクトシティを実現するためのツールとなるものです。



- 都市のコンパクト化を進め、一定の人口密度を確保することによって、
- 生活サービス施設の立地と経営を支え、市民の生活利便性の維持・向上が期待されます。
- まちなかの土地利用が増進し、地価が維持され固定資産税収の確保が期待されます。
- 公共施設やインフラの維持・管理業務やゴミ収集等の行政サービスが効率化されることが期待されます。

# 【参考】 坂東市立地適正化計画(H30策定 都市整備課)

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の将来的な実現 ⇔ 持続可能なまちづくりへ



概要図

- ✓ 概ね20年後(2038年度)の将来像を展望する計画
- ✓ 居住誘導区域・都市機能誘導区域を設定
- ✓ 目指すべき都市像を定め、その実現に向けた基本的な方向性を整理

## ■まちづくりの方針(公共交通に関する記載を抜粋)

### <課題>交通弱者の生活維持に支障

- 市民の主な移動手段として自動車への依存度が高くなっている一方で、今後は少子高齢化が進むことにより運転が困難となる高齢者の増加も懸念されるため、公共交通の利便性向上が必要です。

### <方針>公共交通の維持・充実

- 居住誘導区域と都市機能誘導区域内の公共交通の維持・充実を図り、自動車に依存せずに暮らせるまちの実現を目指します。

### ⇒公共交通網の形成

- バス交通を軸とするまちづくり  
公共交通・デマンド交通の整備 etc.

次の課題は「ネットワーク、公共交通網の形成」  
「坂東市地域公共交通網形成計画」の策定により検討します。

## 地域公共交通網形成計画とは

- 「地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがた」を明らかにする「マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載)」としての役割を果たすもの。
- 「坂東市立地適正化計画」と両輪の関係(=コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指す)

地域戦略の一環として、「市では、このような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文です。

※県内44市町村中、27市町村が策定済み(R1.5末現在)

- 国が定める基本方針に基づき、市が協議会(坂東市公共交通会議)を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定します。

### <国の基本方針>

- 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合せ
- ④住民の協力を含む関係者の連携
- ⑤広域性の確保
- ⑥具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 利用者(潜在利用者を含む。)の地域公共交通へのニーズを把握し、それに対する具体的な対応策を提示します。
  - 公共交通の「線」の見直し・改善ではなく、地域全体・「面」としての公共交通ネットワークを作ります。
- ▼
- 地域戦略の一環として、公共交通に関する総合的な計画の推進を図り、限られた交通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**を図ります。



出典:国土交通省九州運輸局資料「なるほど!!公共交通の勘どころ」

# なぜ、「坂東市地域公共交通網形成計画」が必要なのか？

➤ 市の公共交通の問題が多様化・深刻化しています。

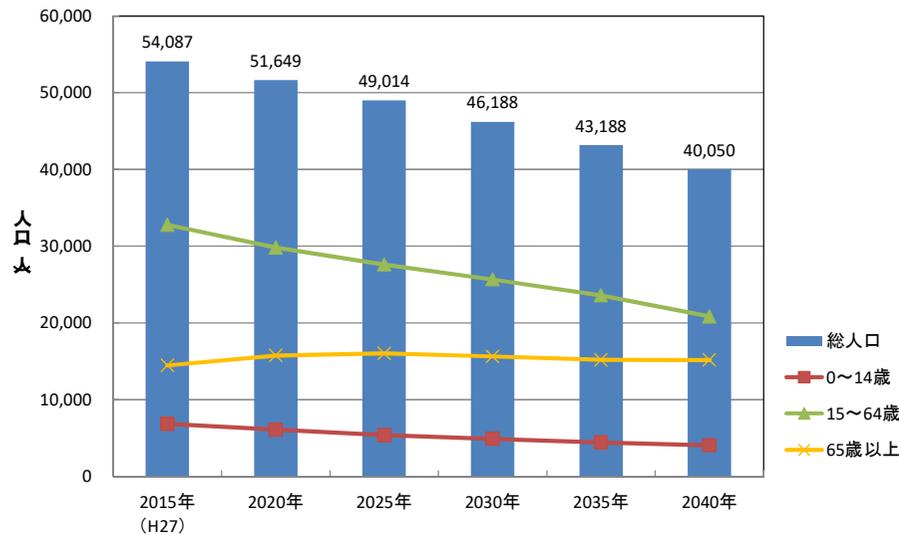
## 例えば

- ✓ 公共交通の利用者の減少
- ✓ バス路線の廃止(赤字・運転士不足 等)
- ✓ 財政負担の増大  
⇒最近では、市外デマンドタクシーの実証運行・直行坂東号・廃止バス路線の代替措置として、児童送迎のワゴン車運行 等
- ✓ 高齢者等の免許返納への対応(移手段の確保) ⇒今後の人口予測とともに、急務
- ✓ 交通の便がよい地域への人口流出
- ✓ 工業団地等へのアクセス手段の検討 etc.

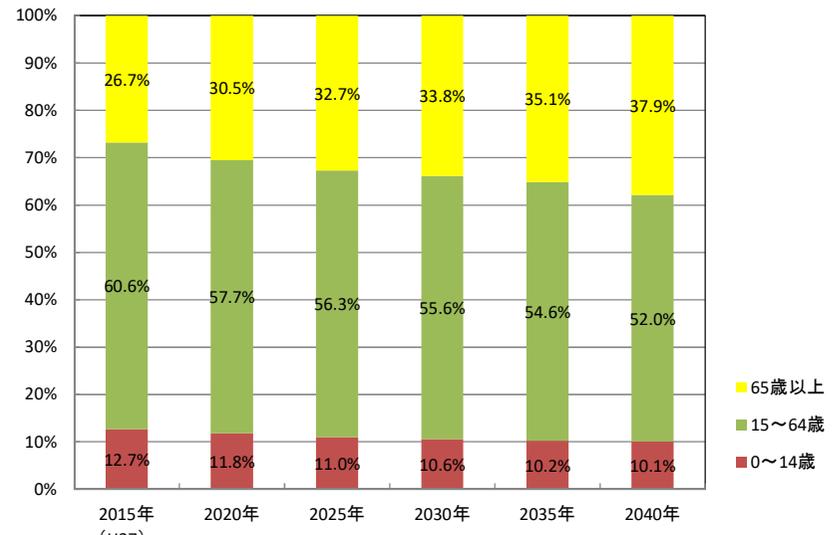
➤ 果たして、現状の市の公共交通が、市民(又は市を訪れる方)にとって、「使える」公共交通なのか。

➤ 公共交通の全体的な方針が定まらないなか、場当たりの(対症療法的)で無計画な施策展開になっていないか。

市民・事業者・行政が連携して真に必要な公共交通網を構築するための計画(網形成計画)を策定し、その計画に基づき、各主体がそれぞれの責務のもと、具体的な行動を起こすことが求められている。



▲ 将来人口の予測



▲ 年齢3区分の将来人口割合の予測

資料: 国勢調査を基に作成、推計値は国立社会保障・人口問題研究所(H30(2018)年推計)

# 網形成計画を策定するメリット

- 利用者(潜在利用者含む)ニーズの把握や、市民みんなで公共交通を考え、育むきっかけづくりとなる。
- 限られた交通資源の有効活用を進めることで、将来的な財政負担の効率化や、持続可能な公共交通の推進が図れる。
- 市と交通事業者とのコミュニケーションツールの一つとして連携強化が図れ、路線の確保・維持・改善につながる。
- 「広く・薄く」の公共交通ネットワークから、「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークに転換することで、効率的で使える公共交通の推進が図れる。
- 数値化した目標(利用者満足度、利用者数等)設定により、計画の評価・事業の「見える化」=改善が図れる。
- まちづくりにおいて公共交通の存在感を高めることで、「安心して定住できるまち」「訪れたいまち」づくりにつながる。⇒「公共交通」をおでかけ機会を広げる投資としてとらえることもできるのでは。
- 法律に基づいた計画として、政策の一貫性、計画性、継続性が保たれる。

**公共交通でまちを元気に  
～単なる移動手段の維持・確保からのステップアップ～**



出典:国土交通省

# 市の公共交通に関する計画

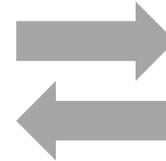
～現計画の達成状況の考察から新たな計画への発展～

概要	現在	新たな計画検討
計画名称 (根拠法)	坂東市地域公共交通体系整備計画 (市独自計画)	<u>坂東市地域公共交通網形成計画</u> (地域公共交通活性化再生法)
策定年度	H23年度(H24.1策定)	令和元年度予定
協議体	坂東市公共交通会議	坂東市公共交通会議(法定協議会) 下部組織として、「分科会」を設置
内容	<p>&lt;基本方針&gt;                      ○交通手段間の適切な役割分担のもと、日常生活に必要な移動ができる交通体系の実現を目指す。                      ○市民のニーズに応じた、段階的かつ継続的な地域公共交通施策を展開する。                      ○市民・交通事業者・行政がそれぞれの担うべき役割を明確にし、連携して地域公共交通の構築に取り組むことを目指す。</p> <p>&lt;目標&gt;                      ○短期(1～5年程度)                      高齢者や障がい者など自由に利用できる移動手段を持たない方の日常の足の確保</p> <p>○中長期(5～10年程度)                      過度な自家用車利用を控え、誰もが自分のライフスタイルに合った移動手段にて移動できる公共交通体系の実現</p> <p><u>⇒この計画に基づき、デマンドタクシーの実証運行・コミバスのダイヤ改正を決定しました。</u></p>	<p>&lt;目指す交通計画(骨子素案)&gt;                      (1)持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針                      ①交通手段間の適切な役割分担のもと、日常生活に必要な移動ができる地域公共交通ネットワークの実現                      ②市民・交通事業者・行政が担うべき役割の明確化及び連携強化による地域公共交通ネットワーク構築の実現                      ③まちづくりと連携した公共交通の活性化による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現                      ④市民のニーズに応じた、段階的かつ継続的な地域公共交通施策の実現</p> <p>(2)地域公共交通網形成計画の区域 坂東市全域</p> <p>(3)地域公共交通網形成計画の目標</p> <p>(4)目標を達成するために行う「事業及びその実施主体」に関する事項</p> <p>(5)地域公共交通網形成計画の達成状況の評価</p> <p>(6)計画期間 2020～2024年度(5年間予定)</p>

# 坂東市地域公共交通網形成計画の策定体制について

市地域公共交通会議	
市民生活に必要なバス等の公共交通の確保と利便性の向上を図り、市民ニーズや地域の実情に即した公共交通の実現に必要な事項、地域公共交通網形成計画の作成等に関して協議する。	
会 長	副市長
委員構成 (別紙)	次に掲げる方の中から市長が委嘱(又は任命) 1. 乗合バス事業者 2. 貸切バス事業者 3. タクシー事業者 4. 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会の代表 5. 一般社団法人茨城県バス協会の代表 6. 市民又は利用者の代表 7. 茨城運輸支局長又はその指名する方 8. 一般旅客自動車運送事業者の運転者組織団体の代表 9. 道路管理者、茨城県警察、学識経験者 10. 茨城県職員 11. 市長が指名する市職員 12. その他市長が必要と認める方
委員任期	2年
報 酬	日額5,000円(交通費込み)
所掌事務	1. 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関すること。 2. 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関すること。 3. 形成計画の作成及び変更の協議に関すること。 4. 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。 5. 形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。 6. 公共交通の利用促進に関すること。 7. 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること。

指示



報告

## 市地域公共交通会議分科会

交通会議の具体的な調査検討、調整又は協議を行うため設置(交通会議条例 § 5-2の規定に基づき組織)

分科会長: 企画課長  
 委員: 庁内関係課職員16名で構成  
 事務局: 企画課

・必要な技術支援⇒コンサルティング会社へ委託  
 財源: 市費+国補助金の活用

**ご協力をよろしくお願いします。**

## 今後のスケジュール R1.7.26現在

会議	交通会議	分科会	協議テーマ案
第1回	令和元年 7月26日	7月16日	<input type="checkbox"/> 公共交通の現状 <input type="checkbox"/> 網形成計画について <input type="checkbox"/> 市民アンケート調査(案)
	(9月上旬～)		▶ 各種ニーズ調査(市民アンケート、各種団体インタビュー、企業ニーズ調査等)
第2回	10月下旬	10月中旬	<input type="checkbox"/> 市民アンケート・各種調査の結果報告 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の課題の整理 <input type="checkbox"/> 基本方針・目標の検討
第3回	12月下旬	12月中旬	<input type="checkbox"/> 施策・事業の検討 <input type="checkbox"/> 計画素案の作成
	令和2年 (1月中)		▶ パブリックコメントの実施(1か月)
第4回	2月中旬	パブコメ対応 案の書面審議	<input type="checkbox"/> パブリックコメントの結果の反映 <input type="checkbox"/> 計画案とりまとめ  <b>「坂東市地域公共交通網形成計画」の策定・国への送付</b>

### 令和2年度 「地域公共交通再編実施計画」を策定予定

- ▶ 策定した網形成計画にもとづき、コミバスやデマンドタクシー等の具体的な運行内容の見直し(運行ダイヤ・ルート・運行回数、運賃など)を定めるための実行計画を策定していきます。