

近年の交通に係る動向について

- 近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方」(平成16年10月)の目標年次が概ね平成27年とされていることから、「近畿圏における地域公共交通等の現状把握と今後の方向性に関する検討会」(平成24年度～平成25年度)、「近畿圏における鉄道ネットワーク等の現状把握と今後の方向性に関する検討会」(平成24年度～平成26年度)を設置し、同答申に記載された事項について現状と課題の整理(フォローアップ)を行った。

	近畿圏における地域公共交通等の現状把握と今後の方向性に関する検討会	近畿圏における鉄道ネットワーク等の現状把握と今後の方向性に関する検討会
対象	鉄道を除く交通全般	鉄道
平成24年度	答申第8号の記載項目毎に現状と課題を整理	答申第8号の記載項目毎に現状と課題を整理
平成25年度	今後の近畿圏の望ましい交通のあり方を検討する際に必要な「論点の全体像(枠組み)」及び「基本的な視点」を整理	今後の近畿圏の鉄道ネットワーク、サービスのあり方を検討する際に必要な「論点の全体像(枠組み)」及び「基本的な視点」を整理
平成26年度	—	平成25年度に整理した論点について、今後の方向性等を検討

近畿地方交通審議会答申第8号のフォローアップ検討会 委員

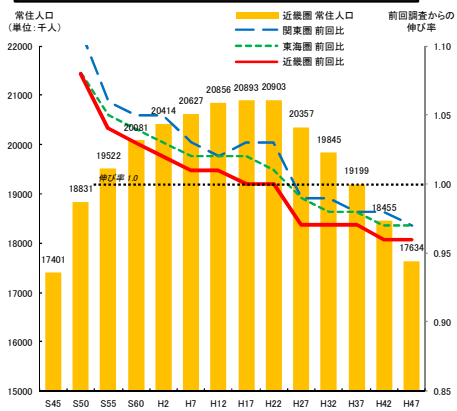


近畿運輸局

近畿圏における地域公共交通等の現状把握と今後の方向性に関する検討会 ◎は座長		近畿圏における鉄道ネットワーク等の現状把握と今後の方向性に関する検討会 ◎は座長	
◎ 土井 勉 京都大学 大学院 工学研究科 特定教授	西山 哲 阪急バス株式会社 取締役	◎ 齊藤 峻彦 近畿大学 名誉教授	春名 幸一 西日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部部長
喜多 秀行 神戸大学 大学院 工学研究科 教授	増本 隆史 奈良交通株式会社 常務取締役自動車事業本部長	正司 健一 神戸大学 大学院 経営学研究科 教授	福嶋 博 近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 企画統括部 営業企画部長
藤井 聡 京都大学 大学院 工学研究科 教授	大北 昌己 近鉄タクシー株式会社 安全対策室長	中川 大 京都大学 大学院 工学研究科 教授	中村 毅 南海電気鉄道株式会社 経営政策室 経営企画部長
森栗 茂一 大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 教授	野村 康則 センコー株式会社 常務理事生産管理部長	宇野 伸宏 京都大学 大学院 経営管理研究部 准教授	宮川 豪夫 京阪電気鉄道株式会社 鉄道企画部長
井出 仁雄 大阪府 都市整備部 交通道路室長	森木 正文 近畿旅客船協会 事務局長	美濃部 博 滋賀県 土木交通部長	上村 正美 阪急電鉄株式会社 取締役 都市交通事業本部 副本部長
東川 直正 京都府 建設交通部長	香川 幹夫 大阪海運組合 専務理事	東川 直正 京都府 建設交通部長	濱田 環樹 阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 運輸部長
古川 直行 兵庫県 県土整備部 県土企画局長	藤永 大助 日本旅行業協会 関西事務局 事務局長	浦田 隆司 大阪府 都市整備部 交通道路室長	山口 博章 大阪市交通局 鉄道事業本部 鉄道統括部長
大庭 孝之 奈良県 県土マネジメント部長	植田 剛史 国土交通省 近畿地方整備局 建政部長	山田 聖一 兵庫県 県土整備部 県土企画局長	吉田 雅好 神戸市交通局 高速鉄道部長
美濃部 博 滋賀県 土木交通部長	深津 安郎 国土交通省 近畿運輸局 総務部長	加藤 恒太郎 奈良県 県土マネジメント部長	土田 稔 京都市交通局 高速鉄道部 担当部長
若林 誠治 和歌山県 企画部 地域振興局長	中村 広樹 国土交通省 近畿運輸局 企画観光部長	若林 誠治 和歌山県 企画部 地域振興局長	中川 宏 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構大阪支社 計画部長
高橋 徹 大阪市 都市計画局 計画部長	森田 兼司 国土交通省 近畿運輸局 交通環境部長	角田 悟史 大阪市 都市計画局 計画部長	植田 剛史 国土交通省 近畿地方整備局 建政部長
別府 正広 京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室長	阿部 竜矢 国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部長	別府 正広 京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室長	堀内 丈太郎 国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策部長
三島 功裕 神戸市 企画調整局 技術担当部長	山口 幾 国土交通省 近畿運輸局 海事振興部長	岩橋 哲哉 神戸市 住宅都市局 計画部長	中村 広樹 国土交通省 近畿運輸局 企画観光部長
窪園 伸一 堺市 建築都市局 交通部長	加藤 栄 国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部次長	平松 美孝 堺市 建築都市局 交通部長	宮田 雅史 国土交通省 近畿運輸局 鉄道部長
	阪本 敏章 国土交通省 神戸運輸監理部 海事振興部長		

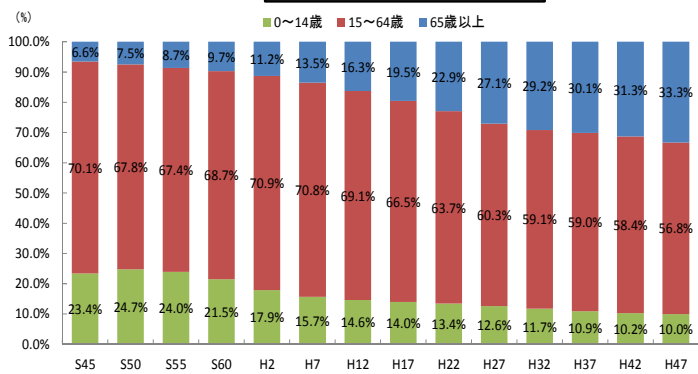
- 近畿圏の人口は、平成27年以降本格的に減少し、平成47年には昭和40年代の水準まで減少する見込みである。また、年少、生産年齢人口の減少が顕著であり、将来の高齢者の割合が3割を超える見込みである。さらに、近畿圏の社会増減については、減少が続いていたが、歯止めがかかりつつある。
- 近畿圏の域内総生産は、名目値、対全国比ともに従前と比べると低い水準に止まっている。経済の基盤となる労働力は就業人口・従業員ともに減少傾向にあり、完全失業率も他のブロックと比較して最も高い。

近畿圏の人口推移と将来見通し

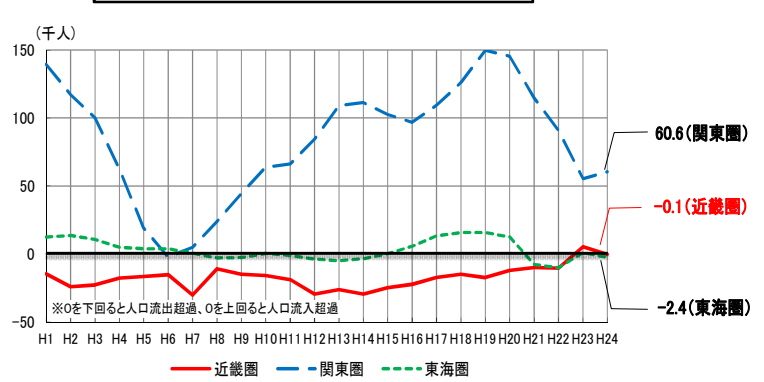


出典：S45～H22は総務省「国勢調査」、H27～H47は国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

近畿圏の年齢別人口

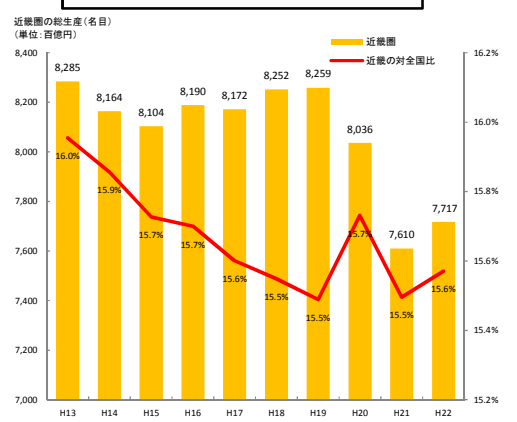


三大都市圏の人口社会増加の推移



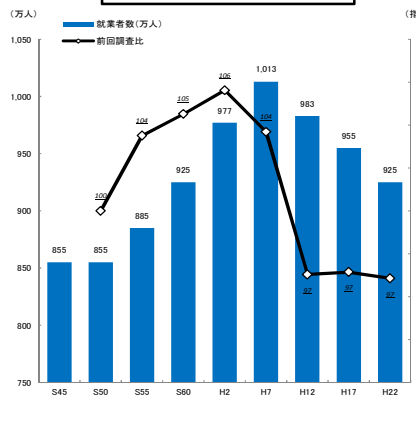
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告書」

近畿圏の域内総生産(名目)



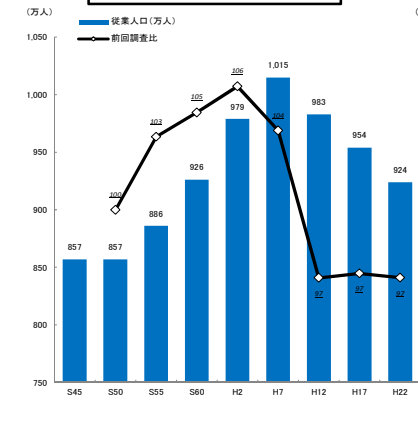
出典：内閣府「県民経済計算(平成13年度～平成22年度)(93SNA、平成17年基準計数)」

近畿圏の就業人口



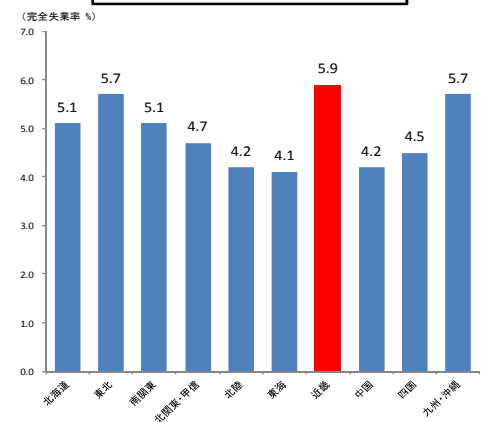
出典：総務省「国勢調査」

近畿圏の従業員



出典：総務省「国勢調査」

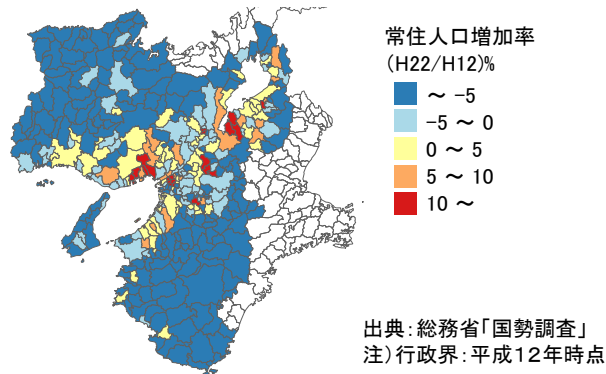
ブロック別の完全失業率



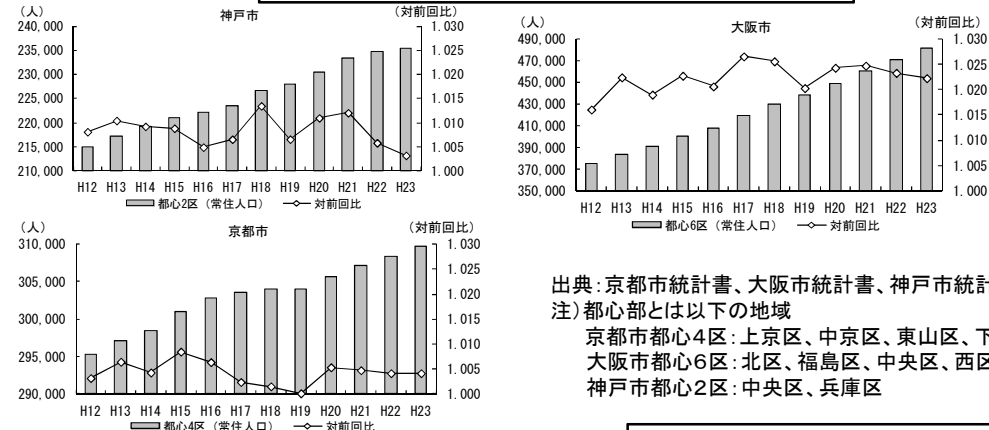
出典：総務省「労働力調査(H22)」

- 近畿圏の都市・地域の人口は、都心部は人口が増加し、地方部は人口が減少している。
- 大阪駅北地区先行開発など、都心部で開発が進展しているものの、近畿圏全体で見ると、開発の進捗は芳しくなく、計画の中止や見直しも行われている。
- 地方部の市町村においては人口や小売事業所数が大きく減少しているなど厳しい状況にあり、地域活性化の必要性がますます高まっている。
- 市町村別にみると人口密度が小さいほど一人あたりの行政コストが増大する傾向にあること等から、集約型の都市構造の必要性が高まっている。

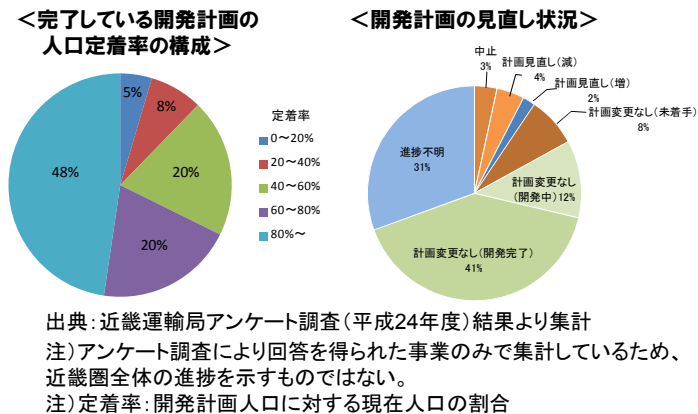
近畿圏の市町村別の常住人口の増加率



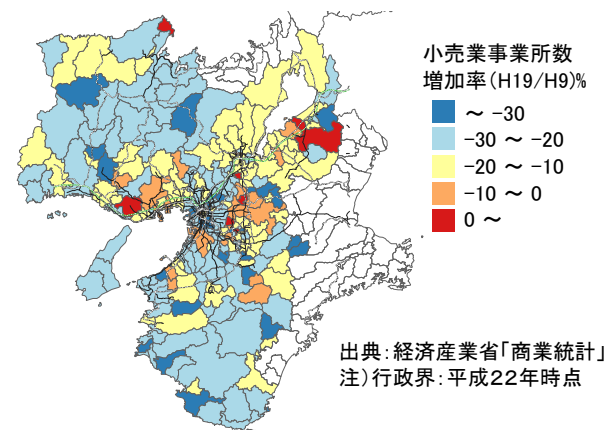
大阪市、神戸市、京都市の都心部の人口



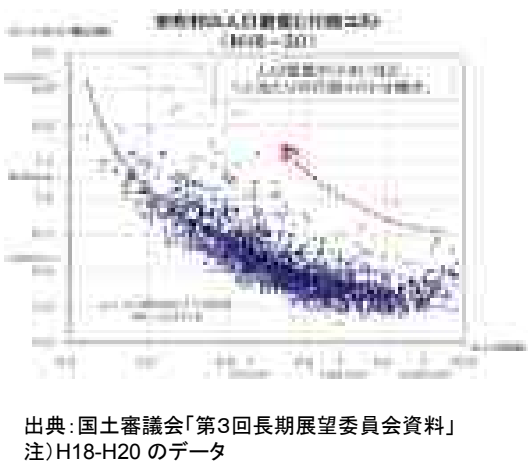
近畿圏の地域開発の動向



近畿圏の小売業事業所数の増加率

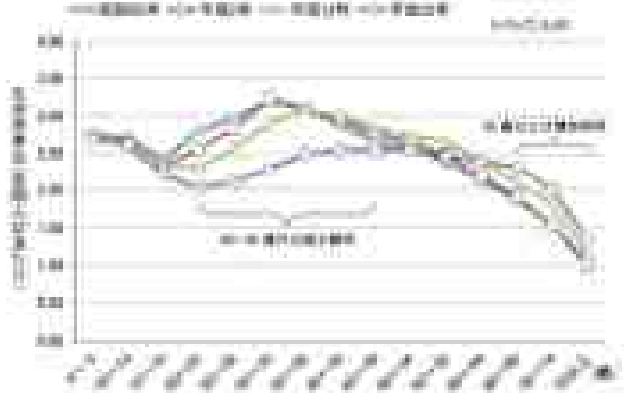


市町村の人口密度と行政コスト



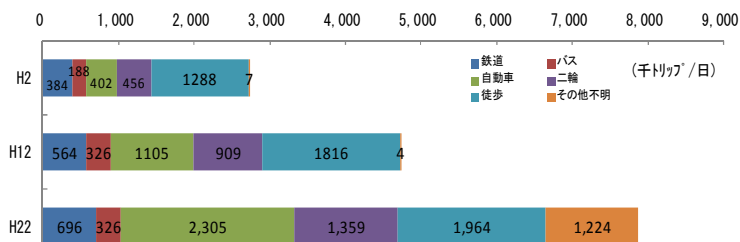
- 生産年齢人口層のトリップ数や外出率が小さくなってきており、モビリティが低下している。
- 交通手段の選択については、地方部での自動車分担率は増加しているものの、近畿圏全体での自動車分担率の増加は止まっており、モータリゼーションの傾向に変化が見られる。
- 高齢者の交通手段は、自動車利用が5.7倍に増加。鉄道利用は自動車利用ほど増加しておらず、高齢者免許保有者数の増加などの要因により、高齢者の自動車交通利用が促進されている。
- 通勤時の市区町村別交通量は、就業人口・従業人口の減少を反映して総体的に減少傾向である。特に大都市近郊のいわゆる郊外部・衛星都市での減少が顕著である。

近畿圏の年齢階層別生成原単位の推移(平日)



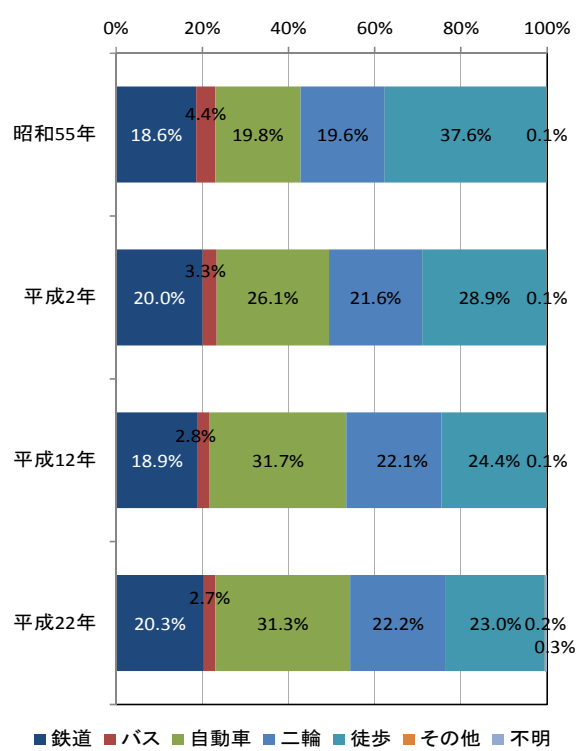
出典:京阪神都市圏交通計画協議会「近畿圏パーソントリップ調査」
注)第3回調査圏域内での集計

近畿圏の高齢者の代表交通手段別トリップ数(平日)



出典:京阪神都市圏交通計画協議会「第3~4回京阪神都市圏パーソントリップ調査」、「第5回近畿圏パーソントリップ調査(速報版)」
注)第3回調査圏域内での集計

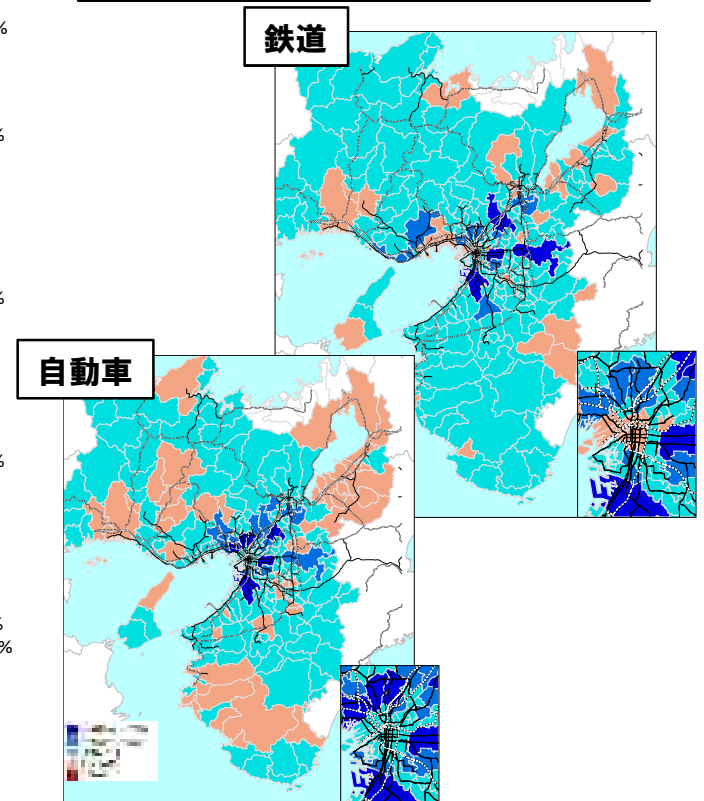
近畿圏の代表交通手段分担率の推移(平日)



注)四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

出典:京阪神都市圏交通計画協議会「近畿圏パーソントリップ調査」
注)第3回調査圏域内での集計

近畿圏の通勤時の代表交通手段交通量の変化(平成12年→平成22年)



出典:総務省「国勢調査」より作成

- 平成17年の福知山線脱線事故や平成24年の関越道高速ツアーバスの事故など、近年、交通機関に関する重大な事故が発生しており、事業用自動車の死傷事故件数も増加していることから、従前よりも、安全に対する意識が高まっている。
- 東日本大震災以降、全国的に防災の意識が高まるなか、近畿圏においても南海トラフ地震の発生確率が高くなっており、地震、津波対策に対する意識は高まっている。
- 平成16年に台風第23号等により5,000億円超、平成21年に台風第9号等により1,000億円超、また、平成23年には台風第12号等により2,000億円超の水害被害が生じている。

交通機関の重大事故(抜粋)

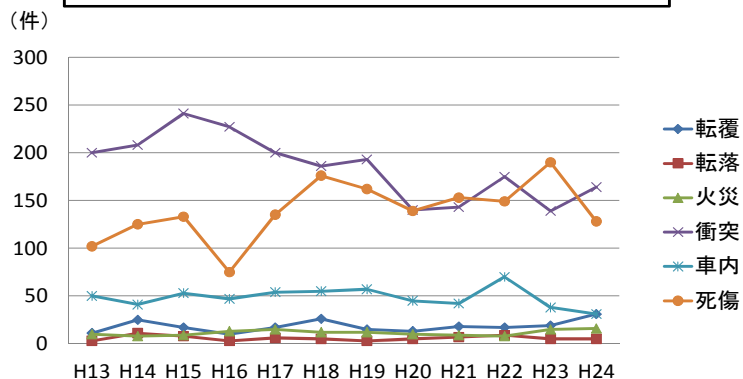
年	月	日	重大事故内容
H11	6	27	山陽新幹線福岡トンネル内でコンクリート剥落事故
	11	28	JR北海道室蘭線礼文浜トンネルにおいてコンクリート剥落事故
H12	3	8	営団地下鉄日比谷線中目黒駅において列車脱線衝突事故
H13	6	24	京福電気鉄道越前本線において列車衝突事故
H14	2	22	JR九州鹿児島線において列車衝突事故
H16	10	23	新潟県中越地震により上越新幹線列車脱線事故
H17	3	2	土佐くろしお鉄道宿毛線宿毛駅構内において列車脱線事故
	3	15	東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内第1種踏切において死傷事故
	4	25	JR西日本福知山線において列車脱線事故(※)
	4	28	磐越道高速バス事故
	12	25	JR東日本羽越線において列車脱線事故
H18	4	5	京王電鉄京王線において列車脱線事故
	6	13	都営荒川線において車両衝突事故
	11	19	JR西日本津山線において列車脱線事故
H19	3	1	JR北海道石北線において列車脱線事故
H21	12	28	JR北海道根室線において人身傷害事故
H22	1	29	JR北海道函館線において列車脱線事故
H23	5	27	JR北海道十勝線において列車脱線火災事故
H24	2	4	長崎電気軌道大浦支線において自動車衝突事故
	2	17	JR西日本山陽線西明石駅構内において自動車衝突事故(※)
	4	29	関越道高速ツアーバス事故
	6	11	岡山電気軌道東山線において車両脱線事故
	9	15	土佐電気鉄道後免線において車両脱線事故
	9	24	京浜急行電鉄本線において列車脱線事故
H25	2	12	山陽電気鉄道本線荒井駅構内において列車脱線事故(※)

出典：運輸政策研究機構「数字で見る鉄道」（鉄軌道輸送の安全にかかわる情報の公表について）

注）重大事故：死傷者10名以上、脱線車両10両以上

※は近畿圏における事故

近畿運輸局管内における事業用自動車の事故の主な種類別発生件数の推移



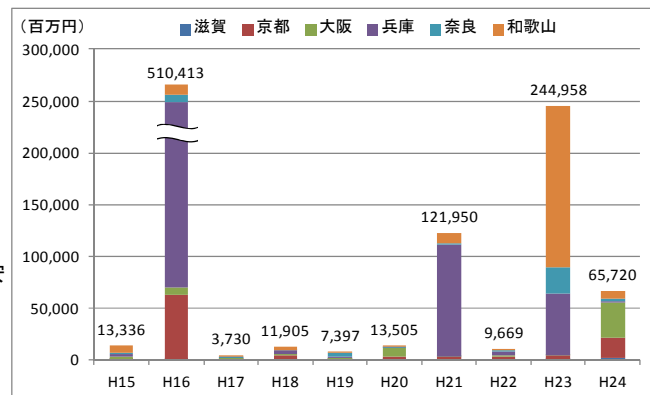
出典：近畿運輸局「事業用交通事故等の概況」より作成

南海トラフ地震の発生確率等

項目	将来の地震発生確率等
今後10年以内の発生確率	20%程度
今後20年以内の発生確率	40～50%
今後30年以内の発生確率	60～70%
今後40年以内の発生確率	80%程度
今後50年以内の発生確率	90%程度以上
地震後経過率	0.76
次の地震の規模	M8～9クラス

出典：地震調査委員会「南海トラフの地震活動の長期評価（第二版）」

近畿の水害被害額の推移



出典：平成24年水害統計調査

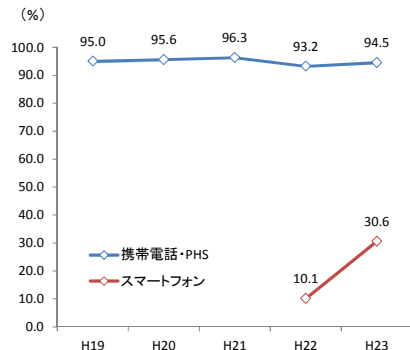
南海トラフ巨大地震対策

	平時から準備しておく事項
列車の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル駅等の重要な鉄道施設の耐震補強 早期地震検知システム等の導入 列車停止後の乗客の安全な避難のため、津波による浸水の可能性がある区間の指定や車両への避難はしごの搭載、マニュアル等に基づく教育・訓練の実施
ターミナル駅や地下街等での避難誘導支援	<ul style="list-style-type: none"> 帰宅困難者等の安全確保が円滑に行われるよう、事前計画の策定 備蓄倉庫や一時待機スペース、飲料水・食料等の備蓄、情報伝達施設の整備、避難訓練などの帰宅困難者対策
避難者に必要な物資の広域輸送	<ul style="list-style-type: none"> JR貨物の高性能機関車等の整備に対する支援策を通じて、災害に強い貨物鉄道ネットワークの構築

出典：国土交通省「南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ」より抜粋

- スマートフォン等の普及、無線LAN利用率の増加、交通関係のビッグデータの蓄積等により、情報技術活用の可能性が一層高まっている。
- 近畿圏の観光入込客数は全国の約2割弱となっており、観光立国への貢献に向けて、近畿圏が果たすべき役割は大きい。
また、訪日外国人にとって、滞在中の交通に関して不便と感じる方も多く、観光立国に向けて交通が求められる役割は大きい。

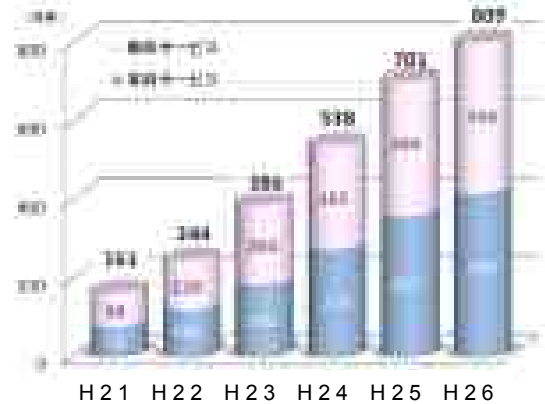
近畿圏のスマートフォン等の保有状況



※「携帯電話・PHS」には、平成21年末以降は携帯情報端末(PDA)も含む。また、22年末以降は「スマートフォン」も含む。

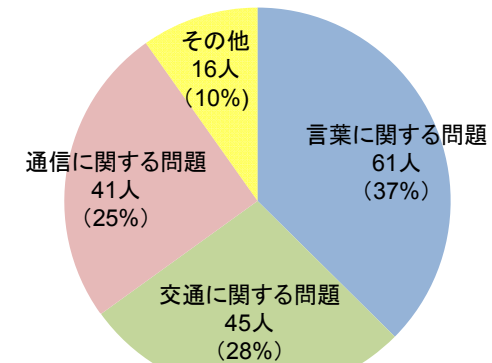
出典：総務省「通信利用動向調査」

公衆無線LANサービス契約者数(Wi-Fiサービス)



出典：総務省「通信利用動向調査」
注)H25～H26年度は予測値

外国人を感じる日本滞在中の不便な点



【交通に関する問題】

- ・都内にはJRや私鉄、地下鉄など路線が多く、料金・ルートが分かりにくい(多数)
- ・駅構内で英語の案内表示が少ない(多数)
- ・英語のアナウンスが少ない
- ・東京を出ると英語やローマ字表記が少ない
- ・駅員に英語が通じない
- ・時刻表が日本語のみで分かりにくい
- ・電車の出発ホームが分かりにくい
- ・乗換が複雑で、荷物を持つ移動が大変
- ・日本政府は、外客向けに観光地間を移動できる無料または低価格なチケットを用意すると良い 他

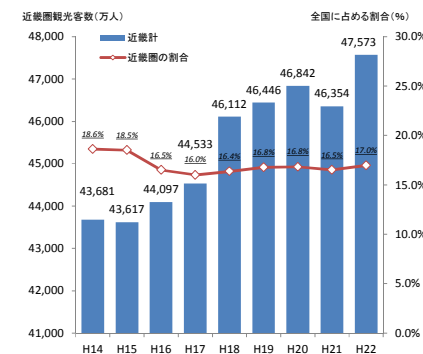
※TIC(Tourist Information Center Tokyo)を利用する外国人旅行者を対象としたアンケート調査結果

出典：日本政府観光局「TIC利用外国人旅行者調査報告書(平成25年3月)」

交通関係のビッグデータの例

- ・ 交通ICカードの利用履歴(乗車日時、乗車駅、個人属性、ショッピング履歴等)
- ・ 交通ICカードの鉄道と他モードとの乗継履歴
- ・ 自動改札口の乗降履歴
- ・ 運行列車・バスの出発到着時刻履歴
- ・ 運行列車・バスの速度履歴(急停止履歴など)
- ・ 携帯電話のGPS機能から車両内の乗車状況

近畿圏観光入込客数推移

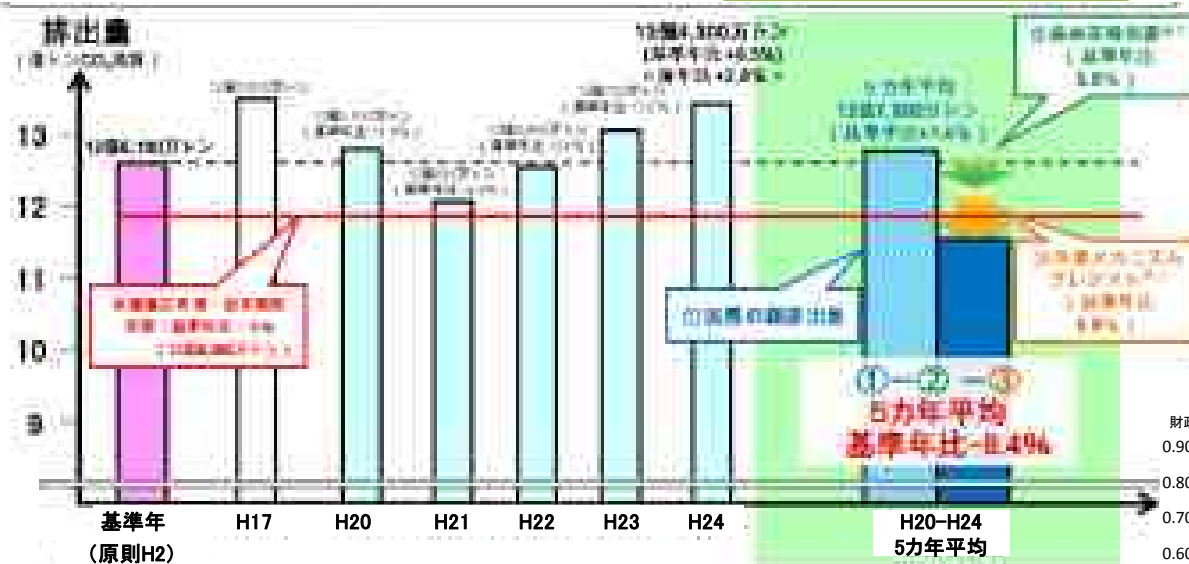


出典：日本観光振興協会「数字でみる観光」

- 平成20年度から平成24年度の温室効果ガスの総排出量は、森林吸収量の見込み及び京都メカニズムクレジットの取得を加味すると、京都議定書の目標を達成する水準となっている。公共交通機関は自家用乗用車と比較して二酸化炭素排出量が少ないため、今後の温暖化対策においても引き続き役割が期待される。
- 近畿圏の地方公共団体の財政力指数は悪化傾向にある。

温室効果ガス排出量の推移

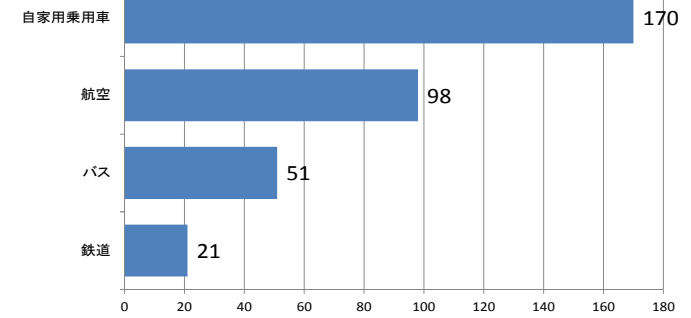
- 平成24年度は基準年度(1990年度)比で6.3%増加
- 運輸部門は基準年度比で4.5%増加



出典: 国立環境研究所「2012年度(平成24年度)の温室効果ガス排出量(確定値)について(H26.4.15)」

運輸部門における二酸化炭素排出(旅客)

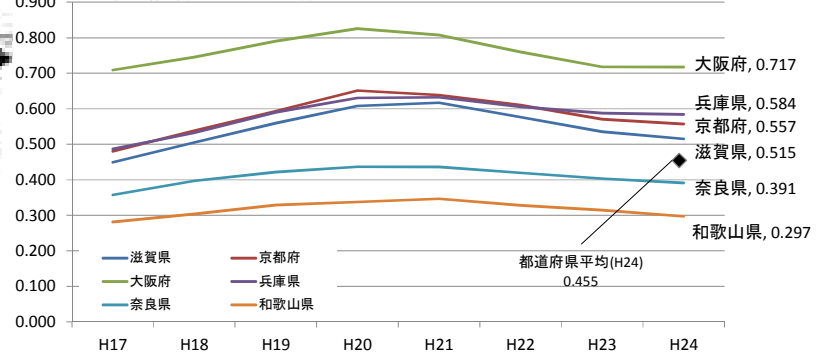
1人を1km運ぶのに排出するCO₂ (平成23年度) (g-CO₂/人キロ)



出典: 「温室効果ガスインベストリオフィス」HP及び「国土交通省交通関係統計資料等」HPのデータをもとに作成

近畿圏の財政力指数の推移

財政力指数 = 基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値



※財政力指数: 数値が高いほど、財源に余裕がある

出典: 総務省「地方財政状況調査関係資料」

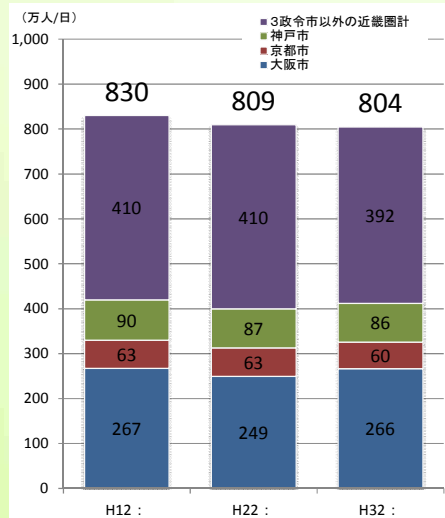
答申第8号の内容

- ・旅客輸送量は、今後も僅かずつ減少することが予測されるが、一方、環境問題、都市再生、ゆとりある生活の実現等の観点から鉄道への期待は高まっている。
- ・京阪神圏は、鉄道ネットワークが概成しつつあり、まず、既存の鉄道事業の活性化や地域と一体となった駅機能の高度化等を図ることが重要である。

現状

- 近畿圏全体の鉄道旅客輸送量については、答申第8号時点における平成32年の予測値が804万人/日であるのに対し、平成22年実績で809万人/日と既に平成32年の予測値に近い値となっており、予測より速いペースで減少している。
- 輸送に関する利便性・快適性の向上、乗り継ぎ利便性の向上、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出、駅機能の高度化及び駅周辺の活性化について、多数の取組が行われている。特に、答申第8号において重点的に記載された駅機能の高度化については、相当程度進んでいる。

近畿圏の交通手段別交通量(鉄道)段階における乖離



出典：※H12：実績 第4回京阪神都市圏PT調査、PT調査圏外補完
 ※H22：実績 第5回近畿圏PT調査(近畿運輸局の独自集計)
 ※H32：予測 地交審第8号答申(H16)時の需要予測結果
 注) 地域別の内訳はODの発生した地域で分類

近畿圏の駅機能の高度化及び駅周辺の活性化についての取組事例

駅構内等での機能の高度化	コンコースの活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関西空港駅や京都駅などの大規模なコンコース：コンサートやキャンペーンのイベント実施 ・ 中之島線なにわ橋駅地下コンコース：大学やNPO法人と連携運営による文化事業などのイベント実施 ・ 谷上駅構内：ハイカーのコミュニケーションスペースログハウス「山の家～ロッジ谷上～」の運営
	エキナカビジネス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 梅田や天王寺などのターミナル駅：エキナカビジネスの積極的展開 ・ 地下鉄空間活用：京都市営地下鉄で商業スペース「コトチカ」開業
	駅構内の機能充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面駅：足湯及び交通・観光案内所を設置 ・ 大阪モノレール：ラウンジの提供、図書館機能の提供 ・ 近江鉄道：駅舎を地域交流の場として活用するコミュニティハウス化
駅周辺での活性化	端末交通手段利便性向上 放置自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード決済可能なP&R、駅前駐車場の整備 ・ 駅前駐輪場、レンタサイクル(コミュニティサイクル)の整備
	鉄道と都市の融合空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪急嵐山駅：駅及び駅前広場の一体的リニューアルによる観光旅客誘致と地域活性化 ・ 西宮北口駅：駅前周辺地区の大規模再開発による、都市の賑わい創出

出典：運輸政策研究機構「都市交通年報」及び近畿運輸局アンケート調査(平成24年度)結果より作成

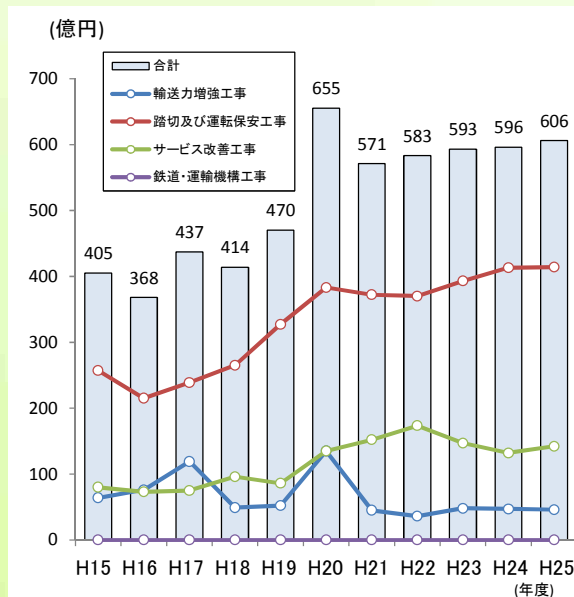
答申第8号の内容

- ・次に、既存の鉄道施設の改良等による質の高い鉄道サービスの提供を目指すべきである。
- ・その上で、地域開発、直通運転化等に関連した新規路線の整備を検討する必要がある。

現状

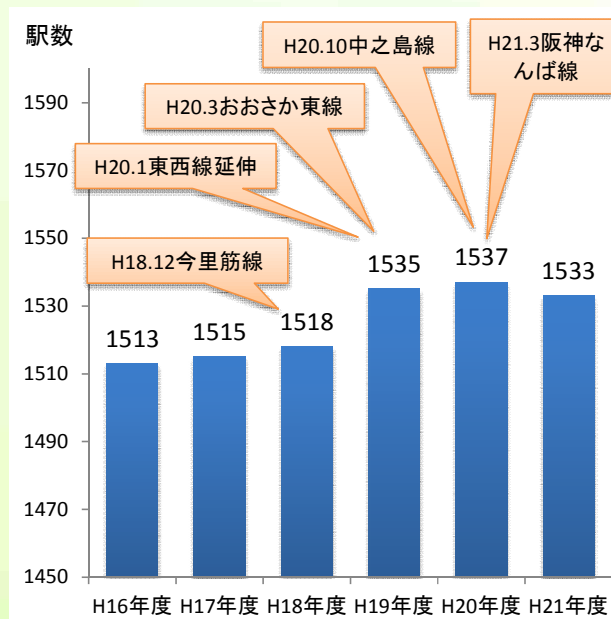
- 答申第8号以降、路線数や駅数は増加しており、また、駅改良やバリアフリー化、駅前駐輪場なども着実に整備が進められている。答申第8号に掲げられた事業は進捗していないものの、鉄道施設の改良については着実に整備が進められており、鉄道ネットワークの質は向上している。
- 新規路線整備については、答申第8号に掲げられた路線・地域のうち、一部については具体的な検討が進められているものの、実現には至っていない。(次頁参照)

設備投資計画の推移
(関西大手民鉄5社の投資計画予算額)



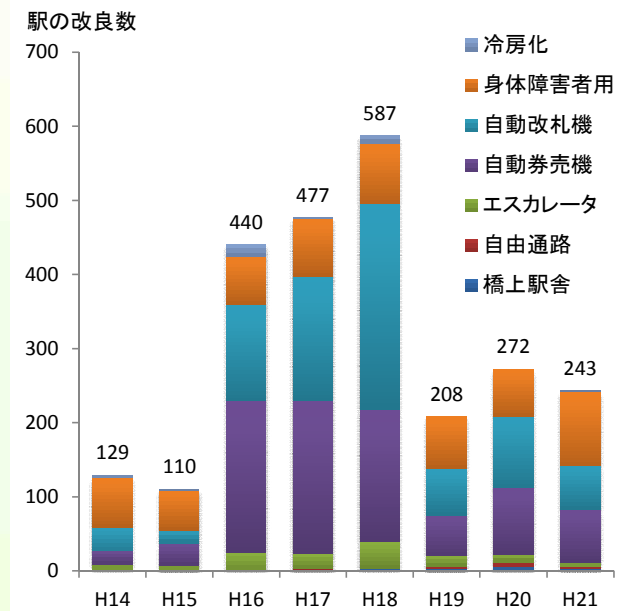
出典：日本民営鉄道協会「大手民鉄鉄道事業データブック」

近畿圏駅数の推移



出典：運輸政策研究機構「地域交通年報」より作成

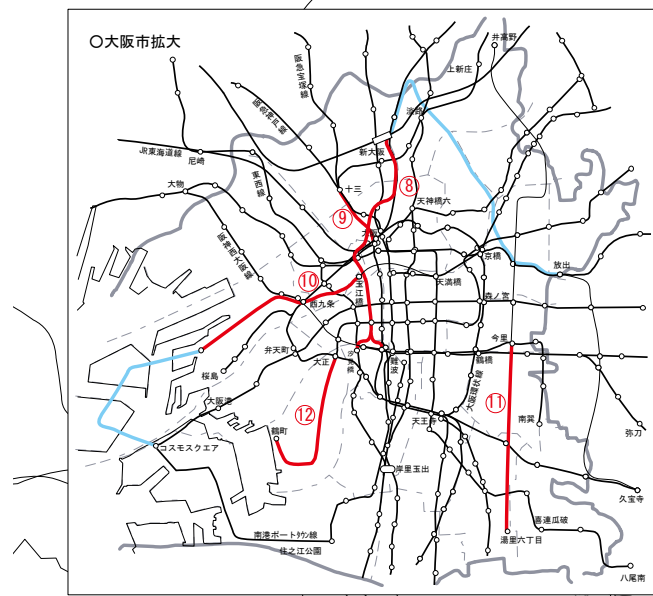
京阪神圏の駅改良の推移



出典：電気車研究会「鉄道統計年報」

京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線の主な検討状況

各答申路線の検討状況



〔北大阪急行線延伸③〕

- 平成17年度～18年度:「北大阪急行線延伸整備計画策定調査」〔箕面市〕
- 平成20年度～21年度:「北大阪急行線延伸整備計画深度化調査」〔箕面市〕
- 平成22年度～:「北大阪急行線延伸関係者会議」
- 平成22年度～:「北急延伸関連まちづくり等連携協議会」
- 平成23年8月:「北大阪急行線の延伸に係る確認書」交換〔箕面市、阪急電鉄、北大阪急行〕
- 平成24年4月:「北大阪急行線の延伸に係る事業調査に関する覚書」締結〔大阪府、箕面市、阪急電鉄、北大阪急行〕
- 平成26年3月:「北大阪急行線の延伸に関する基本台意書」交換〔大阪府、箕面市、阪急電鉄、北大阪急行〕

〔滋賀県南部地域LRT〕

- 平成23年1月:滋賀県新交通システム検討協議会
- 平成24年11月:大津・湖南地域新交通システム検討協議会

〔京都市域LRT〕

- 平成14年度～平成19年度:「新しい公共交通システム調査」〔京都市〕
- 平成25年度:「京都のまちにふさわしい公共交通検討調査」〔京都市〕

〔大阪モノレール延伸⑦〕

- 平成24年度～:大阪府において需要予測及び採算性等について検討

〔地下鉄3号線延伸⑨〕

- 平成17～18年度:「既存の都市鉄道ネットワークの改良による速達性向上施策に関する調査」〔国土交通省〕
- 平成19年度:「速達性向上施策における事業スキームの検討に関する調査」〔国土交通省〕

〔なにわ筋線⑧〕

- 平成21年度:「関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」
- 平成21年度～平成23年度:高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する調査〔国土交通省〕

〔地下鉄8号線延伸⑪〕

- 平成17年3月:「大阪市地下鉄第8号線延伸に関する検討会」
- 平成25年度～:「大阪市鉄道ネットワーク審議会」

〔地下鉄7号線延伸⑫〕

- 平成25年度～:「大阪市鉄道ネットワーク審議会」

〔中之島新線延伸⑩〕

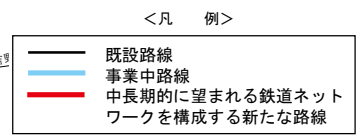
- 平成19年度～平成20年度:「中之島線延伸に係る調査検討会」

〔堺市東西鉄軌道⑬〕

- 平成16～17年度:「堺市公共交通導入検討会」
- 平成20年12月:「東西鉄軌道(堺浜～堺東駅間)基本計画(案)」公表〔堺市〕
- 平成21年10月:「堺～堺東駅間」事業中止、「堺浜～堺駅間」事業性の再検証
- 平成23年8月:「東西鉄軌道(堺浜～堺駅間)の事業性の検証について」公表〔堺市〕

- ① 地下鉄東西線延伸
- ② 地下鉄高丸線延伸
- ③ 北大阪急行線延伸
- ④ 大阪国際空港広域レールアクセス
- ⑤ 京阪奈新線延伸
- ⑥ 京阪奈新線延伸
- ⑦ 大阪モノレール延伸
- ⑧ なにわ筋線
- ⑨ 地下鉄3号線延伸
- ⑩ 中之島新線(北港テクノポート線)延伸
- ⑪ 地下鉄8号線延伸
- ⑫ 地下鉄7号線延伸
- ⑬ 堺市東西鉄軌道

※滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRT導入の可能性につき検討を進める



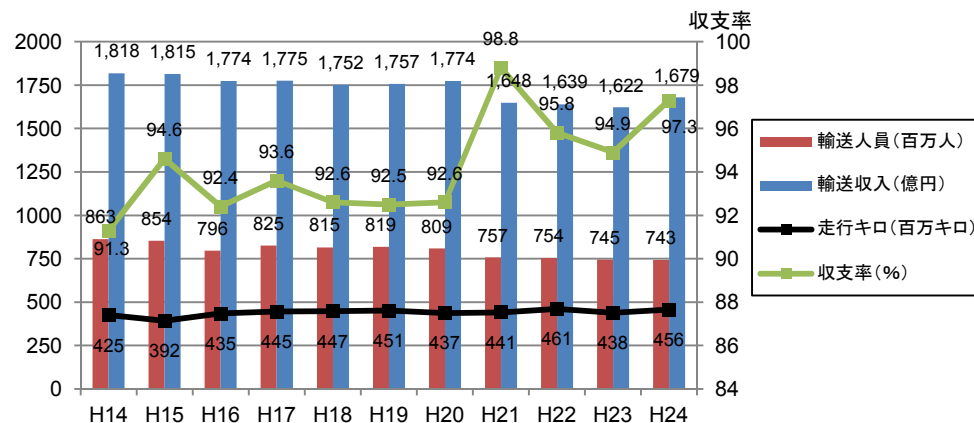
答申第8号の内容

- ・事業者は、経営の合理化に努めるとともに、創意工夫を活かしたより良いバスサービスを提供することが求められる。
- ・バス事業者による路線維持が困難な場合は、バス地域協議会の場等を活用しつつ、関係地方自治体を中心となって、地域住民の足の確保に最も適した手段を地域ごとに検討していく必要がある。

現状

- 乗合バスの輸送人員・輸送収入とも長期的に減少しており、平成14年度から平成24年度にかけて、輸送人員は約14%、輸送収入は約8%減少している。
- 近年、デジタルサイネージシステムが導入され、インターネット・携帯電話向けバス接近情報配信サービスなど、分かりやすいダイヤ情報等の提供の取組が進んでいる。
- バス事業者による維持が困難な路線については、バス事業者に代わり、自治体によるコミュニティバスの運行が増加している。また、関係地方自治体を中心となった「地域公共交通会議」等協議会が多数設置され、平成25年度末には、126市町村において地域住民の足の確保に最も適した手段の検討が進められている。

近畿運輸局管内における乗合バスの輸送人員、走行キロ及び収支状況等の推移



出典：近畿運輸局「業務要覧」より作成

地域公共交通会議設置件数 平成26年3月31日現在

府県	市町村数	地域公共交通会議設置市町村数(件)	設置市町村割合(%)
滋賀	19	19	100.0
京都	26	18	69.2
大阪	43	4	9.3
兵庫	41	35	85.4
奈良	39	29	74.4
和歌山	30	21	70.0
近畿計	198	126	63.6

出典：近畿運輸局調べ

答申第8号の内容

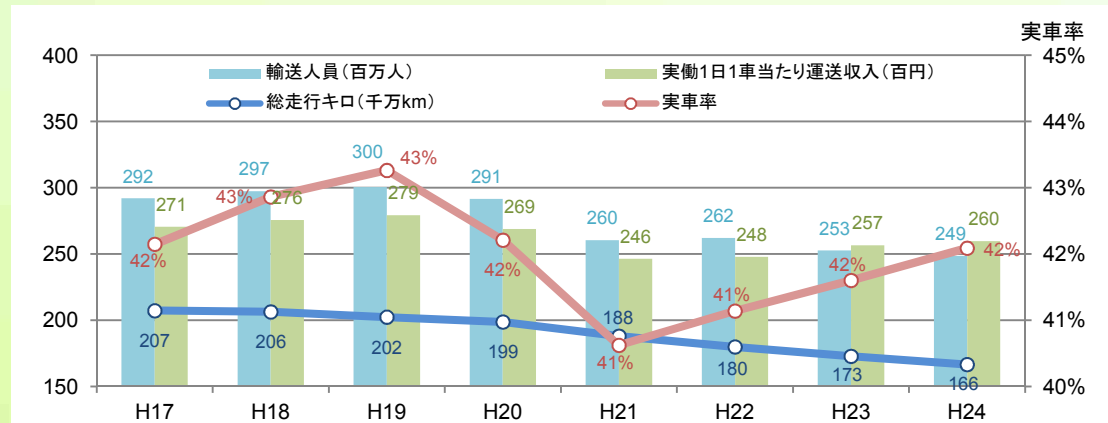
- ・近年、輸送需要が減少しているが、需要の拡大のためには、創意工夫を活かしたより良いタクシーサービスを提供することが求められる。
- ・安全の確保や安心して利用できるような環境の整備に努めることが重要である。

現状

- 全体の走行距離、輸送人員はともに減少傾向にあるが、タクシー適正化・活性化法等の増車抑制策・事業再構築の実施により、実車率及び1台あたりの実績は上昇傾向となっている。
- GPS配車システムや多機能携帯電話による配車予約システムの導入など、配車の効率化によって利便性が向上している。また、自治体やJR等とのタイアップなど、創意工夫した定額観光タクシーの導入が進められている。
- 誰もが気軽に利用できる新しいタクシーとして、標準仕様ユニバーサルデザインタクシーを国が認定する制度を平成24年に創設し、認定を受けた車両を導入補助制度等により促進を図っている。また付加価値を付けたサービスを提供するための運転者教育として、「ユニバーサルドライバー(UD)」研修や、中国人観光客への対応とする「中国語講座」を実施している。

標準仕様ユニバーサルデザインタクシー(概要)

近畿運輸局管内におけるタクシーの輸送人員等の推移



出典:国土交通省HPより抜粋

出典:近畿運輸局「業務要覧」より作成

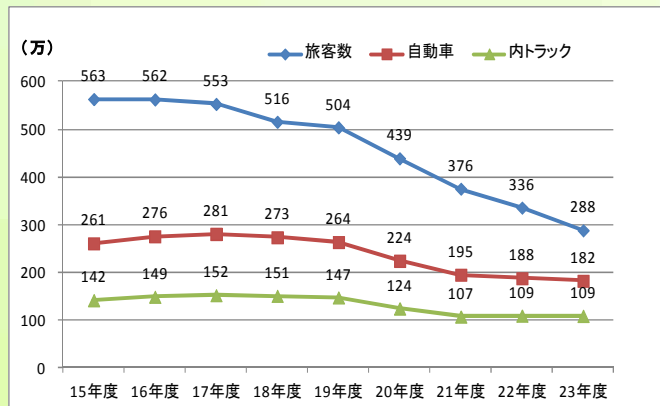
答申第8号の内容

- ・事業者は、船舶の大型化や高速化、共同運航や事業の合理化を進め、コスト削減やサービス向上を図るべきである。
- ・国や地方自治体は、フェリーターミナル、これと接続する道路や公共交通機関の充実及びこれらの利用料金の低廉化、瀬戸内海における航行規制など各種規制の緩和を進めるべきである。

現状

- 近畿圏を発着する航路は、平成15年度末の16社23航路から10社16航路(平成24年11月末現在)に減少している。輸送量も平成15年度から平成23年度にかけて、旅客49%減、自動車30%減(うちトラック23%減)となっている。
- サービス改善を実行している事業者も多く、接客教育の実施等による接客サービスの向上をはかっている。大阪においては「水陸両用船」、旅客船としては世界初の「リチウムイオン電池推進旅客船」などを運航することにより、観光の目玉を創出している。
- 平成21年8月大阪港で開発が進められた咲州・夢州・舞州の3人工島の道路ネットワークが完成。南港フェリーターミナル前にバス停留所が再設置されたことにより、利便性が向上している。

近畿圏を発着するフェリーの輸送量



出典：近畿運輸局・神戸運輸監視部調べ(平成24年度)

リチウムイオン電池推進旅客船



大阪南港フェリーターミナル前のバス停



答申第8号の内容

- ・ 自家用自動車から公共交通機関へ利用の転換を図るためには、公共交通機関のサービス改善を図ることに加え、環境、安全等の観点から公共交通機関の利用が有益であることを個人々に効果的に伝え、その交通行動の転換を促す施策が有用である。
- ・ 社会一般への働きかけや個人を対象としたきめ細やかな働きかけについて、今後、様々な取り組みや実証実験等を進め、手法を確立することが必要である。

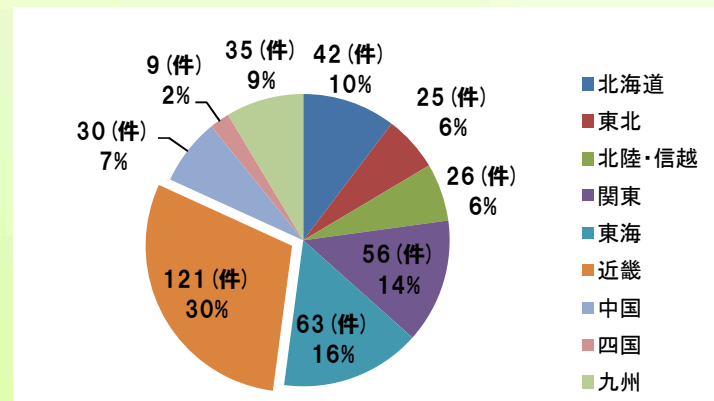
現状

- 平成17年度から平成19年度にかけてモビリティ・マネジメント※（以下、MM）を推進すべく協議会などが設置されている。また、平成21年までに実施されたMMプロジェクトの内、約3割が近畿管内におけるものであり、全国的に最も高くなっている。
- MM実施数は年々増加しており、住民・企業に対しては、バスマップ配布やアンケートによる検証、学校に対しては、バス体験乗車や出前講座などを通じ児童の公共交通機関に対する意識の向上を図る等、取組内容は多様できめ細やかなものとなっている。

※モビリティ・マネジメントとは

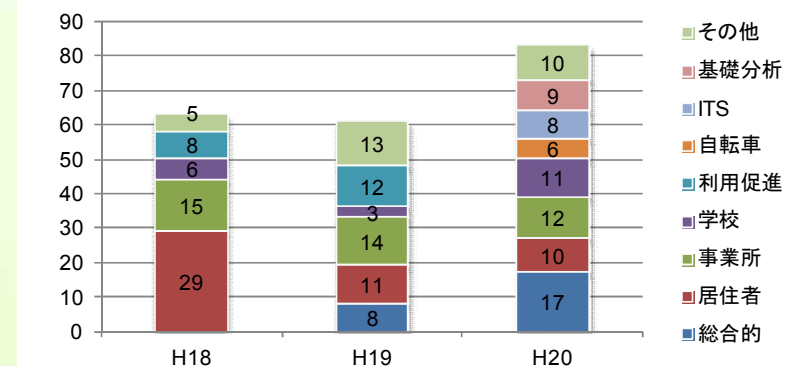
「一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策」
(土木学会発行『MMの手引き』より)

平成21年度までのMMプロジェクト数



出典: 山口大学都市・社会システム工学研究室提供資料

日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)におけるテーマ別発表件数の推移



出典: 日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)HPより作成

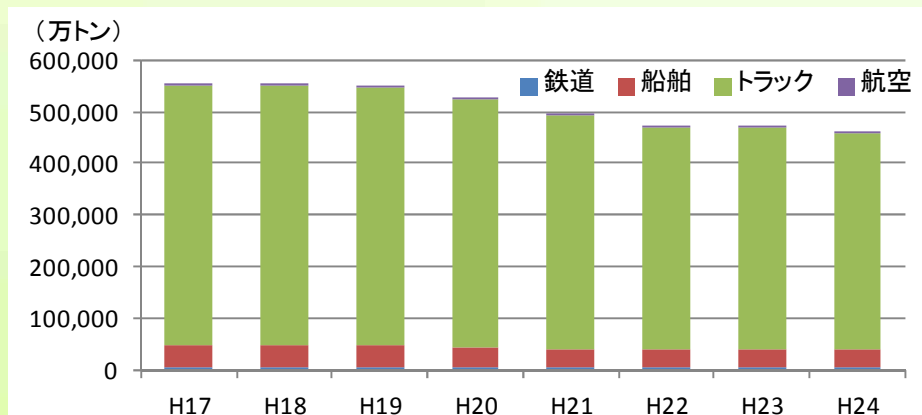
答申第8号の内容

- ・トータルとしての物流の効率化が求められており、サプライ・チェーン・マネジメントやサード・パーティ・ロジスティクスの推進が重要である。
- ・トラックの共同輸配送や港湾における物流サービスの改善等を進めるとともに、情報技術の活用による物流の効率化が求められている。
- ・トラック輸送から鉄道、海運へのモーダルシフトを推進すべきである。

現状

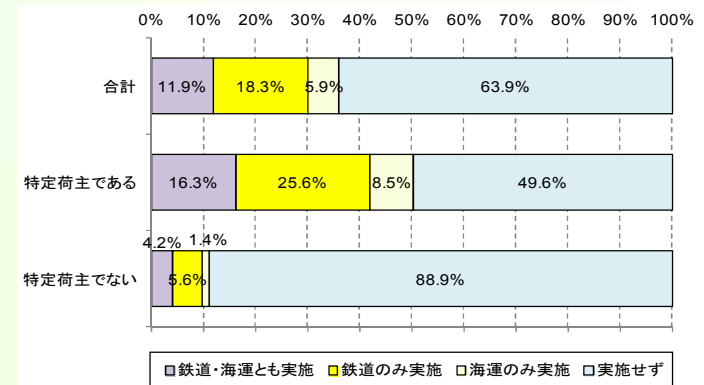
- 国内貨物輸送量の実績は、長期的には減少傾向となっており、2005年と2012年を比較すると、20%程度減少している。
- 3PL人材育成推進事業の実施、ガイドラインの策定、物流効率化法による支援等行っている。
- JR貨物の「IT-FRENS & TRACE」や日本通運の「貨物追跡システム」など導入が進んでいる。物流のグローバル化に伴い、ISO国際規格による標準化を進めている。
- 荷主企業の省エネの取組状況について行ったアンケート調査においては、回答企業の約1/3がモーダルシフトに取り組んでいる。

国内貨物輸送量(年単位)



出典：国土交通省「第2回物流問題調査検討会(平成26年5月12日)」資料より抜粋

モーダルシフトの取組企業数



回答数：202件

出典：モーダルシフト等推進官民協議会「中間取りまとめ(平成23年10月)」より抜粋

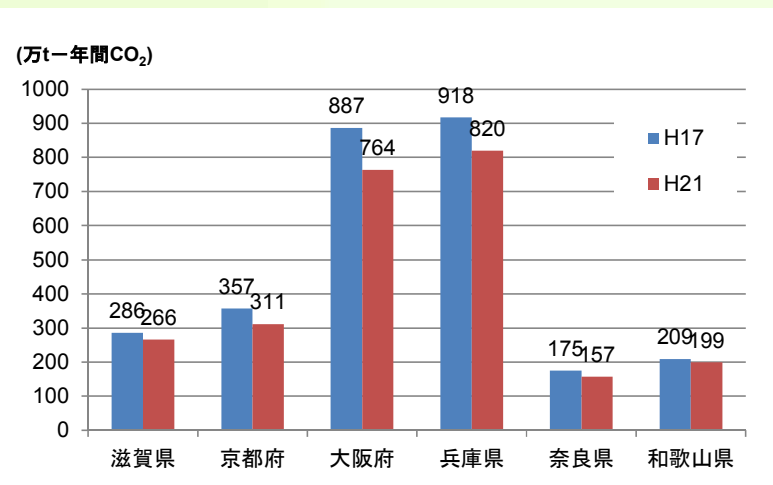
答申第8号の内容

- ・環境に対する国民の意識が高まっているなか、近畿圏は、京都議定書が採択された地域として、積極的に地球環境及び地域環境問題に取り組むべきである。
- ・交通運輸分野においては、モーダルシフトの推進のほか、自動車の低公害化の推進、公共交通機関の利用促進、自動車等リサイクルの推進、静脈物流システムの構築を図っていくことが重要である。

現状

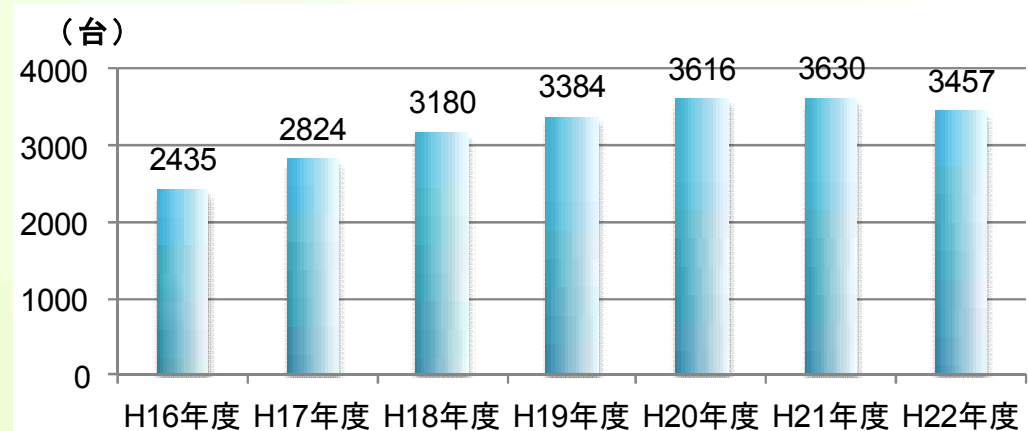
- 近畿の各府県の運輸部門における二酸化炭素排出量は、各府県ともに減少(5~14%)している。
- 交通運輸における二酸化炭素排出量抑制のため、事業用CNGトラック導入、大阪市交通局等における「環境定期券」の発売、交通渋滞緩和や環境保全を目的とした観光地等におけるパークアンドライド等の取組が進められている。

府県別運輸部門におけるCO2排出量



出典:各府県の環境白書より作成

近畿運輸局管内における事業用CNGトラック導入台数の推移



出典:近畿運輸局調べ

答申第8号の内容

- ・ 様々な交通サービスの出現に対応し、利用者にはできる限り分かり易い情報の提供が重要となる。
- ・ 特に、事故に伴う遅延の情報など、リアルタイム情報の充実が望まれる。
- ・ ICカード等情報技術の活用により、利便性が高く、また、他の生活分野にも広がりを持った情報化を進めるべきである。

現状

- 鉄道各社については、駅構内に情報提供ディスプレイを設置し、遅延情報等をリアルタイムで提供したり、ホームページや各種コンテンツプロバイダなどで運行情報をリアルタイムで提供している。
バス各社については、コンテンツプロバイダによるリアルタイム運行情報の提供のほか、バス停等に設置されているディスプレイにおいてはバスロケーションシステムによるバスの接近情報の提供が、インターネットを介しては、到着予想時刻や目的地までの所要時間を自動表示するシステムが開発・導入されている。
- 平成25年3月からは、JR5社と首都圏、名古屋圏、関西圏、及び九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する合計10種類のICカード乗車券の相互利用が開始された。PiTaPaについては、ショッピング利用可能、利用回数割引や利用額割引等、利用実績に応じた様々な割引サービスが行われている。

運行情報の提供のイメージ



出典：近畿運輸局広報発表資料(平成22年11月12日)より抜粋

阪急電鉄旅客案内ディスプレイ



出典：阪急電鉄(株)提供資料

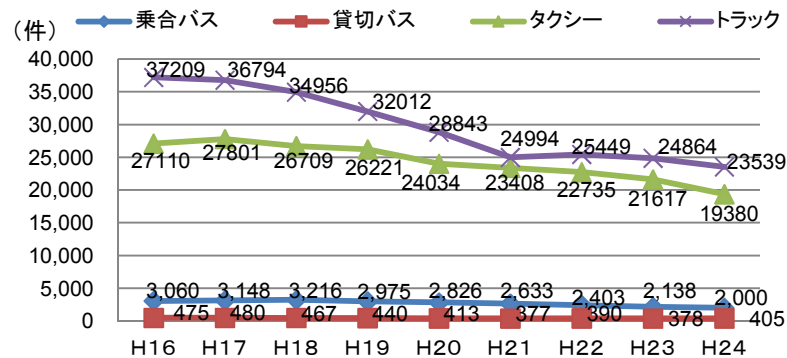
答申第8号の内容

- ・交通機関は、ひとたび事故が発生した場合には、大きな被害を生じる恐れがあり、また、交通機関に対する利用者の信頼を損なわないためにも、交通機関の特性に応じ安全の確保を効果的に図っていくことが必要である。
- ・また、東南海・南海地震等の大規模災害やテロ等に備え、施設の耐震性の向上、情報収集・連絡体制の確立、訓練等を行うことが必要である。

現状

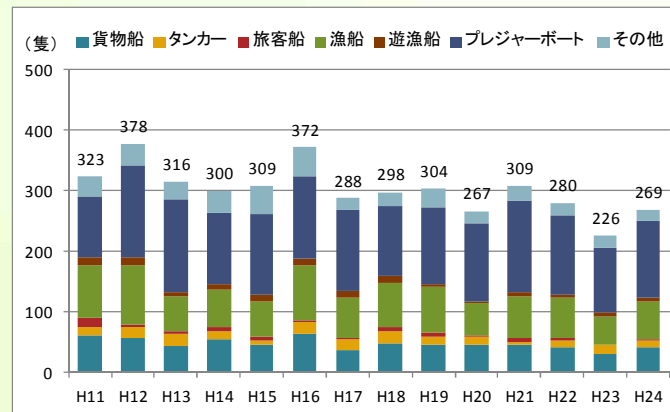
- 事業用自動車の事故件数は減少しており、特にトラックの減少が大きい。海難隻数については300件/年前後と、依然として高い水準で推移している。
- 平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」では、事業者が経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認・評価している。監査実施件数は平成16年度に604件が平成23年度1756件、処分量も平成16年度193件が平成23年度325件に増加し、監査体制の充実を図っている。
- 国や地方自治体、交通事業者等においては、大規模地震等が発生した場合の危機管理のため、各種名簿や連絡網の作成、メーリングリストの活用など、情報伝達・共有体制を整備している。また衛星携帯電話、防災行政無線など、通信手段を確保、拡充している。

事業用自動車の交通事故件数の推移(全国値)



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」より作成

海難隻数の推移



出典：第五管区海上保安本部統計資料(第五管区海上保安本部が取り扱った船舶海難隻数の集計)より作成

バリアフリー社会の実現の現状

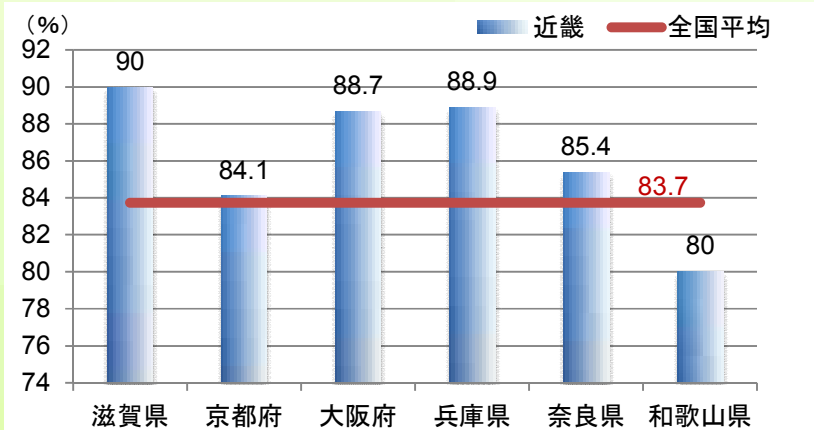
答申第8号の内容

- ・ 超高齢社会を迎えるなかで、高齢者・障害者等の移動制約者に対応した交通関連施設のバリアフリー化を進めていくことが必要である。
- ・ また、「心のバリアフリー」を実現していくことも重要である。

現状

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月改正)に定められた各施設の新たな整備目標に向け、施設設置管理者及び基本構想を作成した地方自治体により、順次バリアフリー化を推進している。
- 各交通事業者協会や交通事業者内部の研修会、国等が主催するの「バリアフリー教室」等により、バリアフリー意識や介助技術の向上を推進している。

1日当たりの平均的な利用客数5,000人以上の段差解消駅の割合



出典:国土交通省「平成23年度政策レビュー結果(評価書)」より作成

バリアフリー教室開催



高槻市立五百住小学校



天橋立

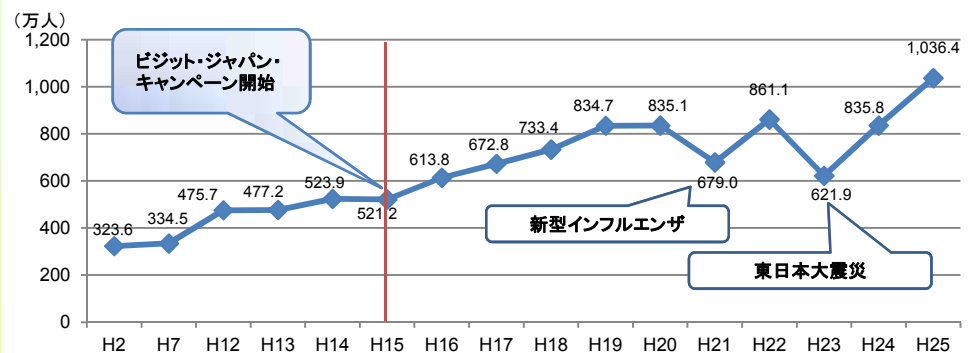
答申第8号の内容

- ・近畿圏には、魅力的な観光資源が集積している。
- ・これらを有効に活用するため、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた効果的なPR等を進めるとともに、交通が不便な観光地への交通アクセスの確保や行楽シーズンにおける観光地での交通渋滞対策、案内標識の充実等が重要である。
- ・また、相互にメリットのある関西国際空港の利用促進と観光振興を推進していくべきである。

現状

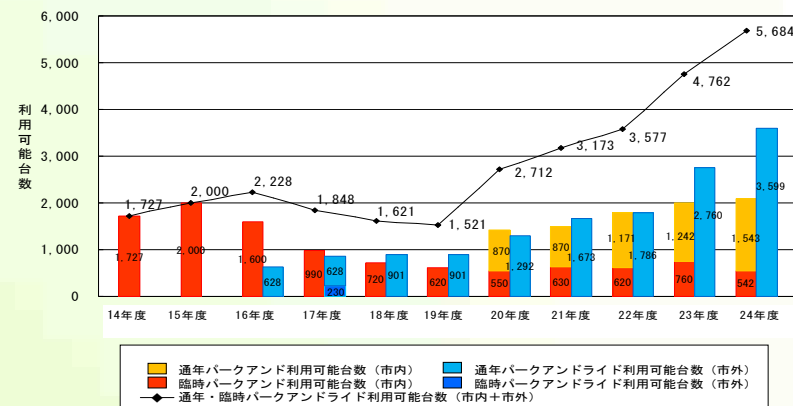
- 訪日外客数は、ビジット・ジャパン・キャンペーンを開始した平成15年から平成22年にかけて、全国的には65.2%増、近畿圏では9.1%増であった。平成23年は東日本大震災等の影響により減少したが、平成24年には平年通りにまで回復した。平成25年は前年比24%増となり、初めて1,000万人を突破した。
- 各府県の観光地等においても、パークアンドライドの実施による交通渋滞緩和や環境保全のための取組が行われており、平成24年には京都市で秋の観光ピーク期である11月に広域的なパークアンドライドが実施された。
- 鉄道各社が関西国際空港と近畿の主要都市にからんだ多様な企画切符を販売しているほか、バス各社も、各種割引運賃、所要時間短縮、早朝・深夜の増便等を実施しており、関空内の観光案内所(関西観光情報センター)において情報提供を行うことで外国人観光客の利用者数増加につながっている。

訪日外客数の推移



出典：日本政府観光局(JNTO)統計資料より作成 注)H25の数値は推定値

京都市周辺のパークアンドライド駐車場利用状況



出典：京都市提供資料

- 平成16年 7月 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律 施行〔安全〕
- 平成17年 8月 都市鉄道等利便増進法 施行〔鉄道〕
- 平成17年10月 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)施行〔物流〕
- 平成18年10月 改正道路運送法(自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等)施行〔バス〕
- 平成18年10月 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律(運輸安全一括法)施行〔安全〕
- 平成18年12月 高齢者障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)施行〔バリアフリー〕
- 平成19年 1月 観光立国推進基本法 施行〔観光〕
- 平成19年10月 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 施行〔地域交通〕
- 平成20年 4月 京都議定書における目標期間 開始〔環境〕
- 平成21年10月 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(タクシー適正化・活性化法)施行〔タクシー〕
- 平成24年12月 都市の低炭素化の促進に関する法律(エコまち法)施行〔環境〕
- 平成25年 1月 超小型モビリティの認定制度 運用開始〔地域交通〕
- 平成25年 7月 新高速乗合バス制度 運用開始〔バス〕
- 平成25年12月 交通政策基本法 施行
- 平成26年 1月 改正特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(タクシー「サービス向上」「安全利用」推進法) 施行〔タクシー〕
- 平成26年 5月 改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、改正都市再生特別措置法等成立〔地域交通〕

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識（第2条）

【交通の果たす以下の機能の発揮】

- ・国民の自立した生活の確保
- ・活発な地域間交流・国際交流
- ・物資の円滑な流通

→ 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保・向上（第3条）

豊かな国民生活の実現

国際競争力の強化

地域の活力の向上

大規模災害への対応

環境負荷の低減（第4条）

適切な役割分担と連携（第5条・第6条）

交通の安全の確保（第7条）

交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の責務等（第8条～第11条）

関係者の連携・協力（第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

年次報告等（第14条）

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条）
＜パブリックコメント、交政審・社整審への諮問、関係省庁との協議＞

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保（第16条）…離島、山村等の有する諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条）…定時制確保、乗継ぎ円滑化

【国際競争力の強化】

- 国際競争力の強化に必要な施策（第19条）…ハブ港湾・ハブ空港、アクセス強化

【地域の活力の向上】

- 地域の活力の向上に必要な施策（第20条）…国内交通ネットワーク

- 運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展（第21条）

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等に必要の施策（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、円滑な避難の確保

【環境負荷の低減】

- 交通に係る環境負荷の低減に必要な施策（第23条）…エコカー、モーダルシフト

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備（第24条）…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- 連携による施策の推進（第25条～第27条）…まちづくり、観光等との連携

- 調査研究（第28条）

- 技術の開発及び普及（第29条）…ICTの活用

- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進（第30条）…交通インフラの海外展開

- 国民等の立場に立った施策の実施（第31条）

地方公共団体の施策(第32条)

平成25年12月に公布・施行された交通政策基本法に基づき、交通に関する施策に関する基本的な計画（「交通政策基本計画」）の策定作業を進め、今夏頃までに一定の取りまとめを行った上で、年内を目途に閣議決定することを予定。

1. 内容

○交通政策基本計画には、以下の事項を定めることとされている。（法第15条第2項）

- (1) 交通に関する施策の基本的方針
- (2) 交通に関する施策の目標
- (3) 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- (4) その他必要な事項

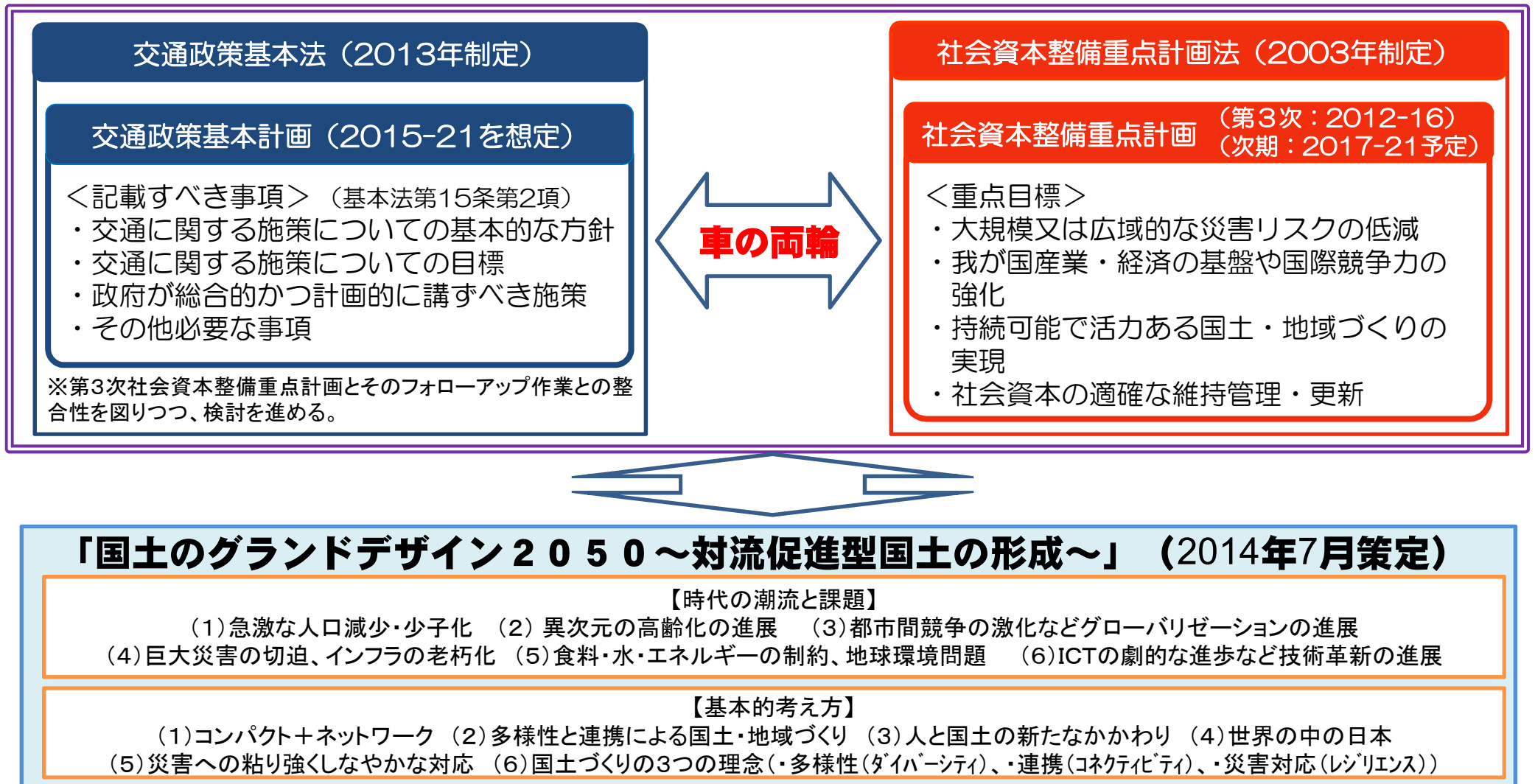
○計画期間は、2015年（平成27年）～2021年（平成33年）を想定。
（次期社会資本整備重点計画（2017～2021年を予定）と終期を揃える。）

2. 策定手続き、スケジュール

- ・交通政策審議会・社会資本整備審議会計画部会（合同会議）において審議。
- ・本年夏頃までに一定の取りまとめを行うことを予定。
- ・その後、パブリックコメント等の手続きを経て、年内を目途に基本計画を閣議決定することを予定。

交通政策基本計画の位置づけ

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（2050年）を見据えた「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」の実現に寄与する。



交通政策基本計画 中間とりまとめ（素案）の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1) 急激な人口減少・少子化、高齢化 (2) グローバリゼーションの進展 (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
 (4) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 (5) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展
 (6) 東日本大震災からの復興 (7) 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
 【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
 【地域の活力の向上】(20条)
 【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
 【国際連携確保・国際協力】(30条)

C. 安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
 【環境負荷の低減】(23条)

基本法上の国の施策

施策の目標

- ① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③ バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

- ① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③ 訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

- ① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③ 交通を担う人材を確保し、育てる
- ④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12, 27条)
 【総合的な交通体系の整備】(24条)
 【調査・研究】(28条)
 【技術の開発及び普及】(29条)
 【国民の立場に立った施策】(31条)

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組を進める

- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組みを進める制度を創設。

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(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

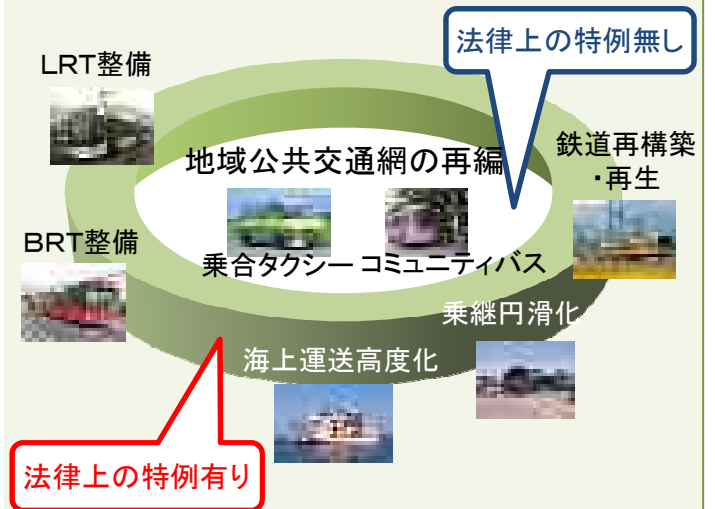
地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により510の計画作成
- LRT(Light Rail Transit)の整備、BRT(Bus Rapid Transit)の普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備3件、鉄道の再構築4件)

【問題点】

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる。
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない。

地域公共交通の活性化・再生



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化(法目的に追加)

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

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- 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

改正法案の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携を明確化

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

< 現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項 >

- コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**
- 地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の再構築

地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を
国が支援する枠組み

◆ **地方公共団体**を中心とした地域の**面的な公共交通ネットワーク**の再構築を支援する予算制度

(地域公共交通確保維持改善事業(平成26年度予算案306億円)の内数)

- **まちづくりと連携**した計画策定を支援。ケーススタディーを実施
→ 国による全国の取組事例、データの提供を通じた助言
→ 合意形成を促進
- バスを**地方公共団体**が購入して民間事業者に貸し付ける場合の国による補助制度の創設

◆ **まちづくりとの連携**による都市機能の立地誘導を支える公共交通等への支援の強化

(社会資本整備総合交付金(平成26年度予算案9124億円)の内数等)

- 駅前広場やバスの乗換ターミナル、待合所の整備等公共交通の利用環境の充実を重点的に支援

◆ **地方公共団体**を中心とした地域の**面的な公共交通ネットワーク**の再構築を推進するための特例制度

- バスの路線、輸送力の設定等に関する許認可の審査基準の緩和
- バスの運賃・料金の規制緩和(上限認可→届出)
- 計画の維持を困難とするような行為の防止
- 事業が実施されない場合の勧告・命令

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が**地方公共団体**の支援を受けつつ実施

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

現行

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離) ...

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

現行制度の問題点

- ・ 人口減少社会の中で、民間交通事業者の事業運営に任せるだけでは、地域公共交通の維持や活性化が困難。

- ・ 現行の地域公共交通総合連携計画は、
 - 多くは民間バスの廃止路線をコミュニティバスなどで代替するための単体・局所的な計画にとどまる。
 - まちづくり等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。
 - 市町村単独の計画が、交通圏の広がりに対応できていない例が見られる。

- ・ 面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する仕組みが不十分。

法改正による対応

- ・ **地方公共団体**が、それぞれの地域の公共交通のあり方を主体的に検討し、その再構築を先頭に立って推進することができる仕組みを構築する。

- ・ 計画名を「地域公共交通網形成計画」とし、**まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワーク**を再構築するための計画とする。
- ・ 地域の実情に応じ、都道府県も市町村と共同で計画を作成できることとする。

- ・ **地方公共団体**が中心となって**面的な公共交通ネットワーク**の再構築を進めるための実施計画を国が認定する制度を創設し、予算措置、法律の特例措置等をパッケージで講じることにより、計画の実現を全面的に後押しする。

- ・ **地方公共団体**の取組みに必要な人材の育成についても、支援を行う。

背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

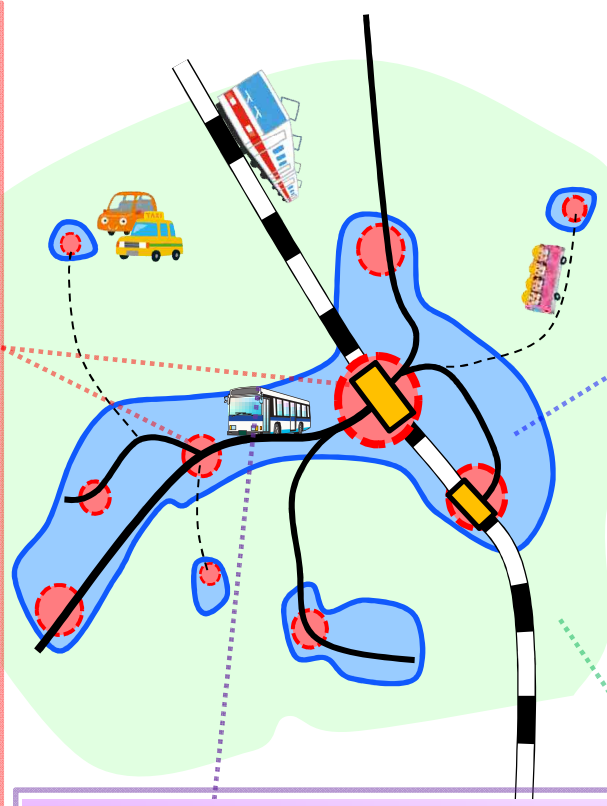
法案の概要

● **立地適正化計画（市町村）**
・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆ **都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進**
 - **誘導施設への税財政・金融上の支援**
 - ・外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**
 - ・民都機構による出資等の対象化 **予算**
 - ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**
 - **福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和**
 - ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能
 - **公的不動産・低未利用地の有効活用**
 - ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**
- ◆ **歩いて暮らせるまちづくり**
 - ・附置義務駐車場の集約化も可能
 - ・歩行者の便利・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
 - ・歩行空間の整備支援 **予算**



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆ **区域内における居住環境の向上**
 - ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
 - ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）
- ◆ **区域外の居住の緩やかなコントロール**
 - ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
 - ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能
- ◆ **区域外の住宅等跡地の管理・活用**
 - ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
 - ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
 - ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**

◆ 区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定 30

- ◆ **公共交通を軸とするまちづくり**
 - ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
 - ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

特措法

旧

新

原則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

原則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

期間3年

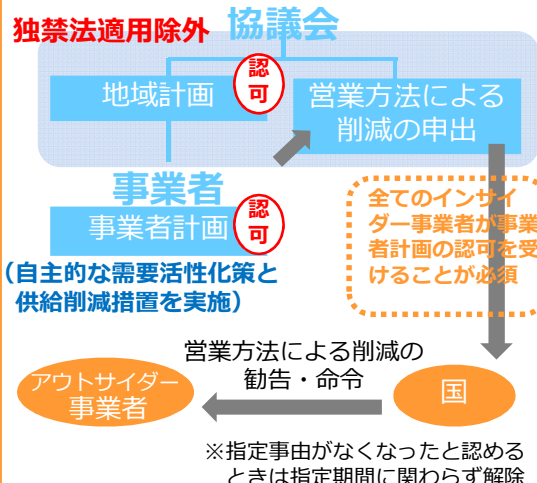


※指定事由がなくなったと認めるときは指定期間に関わらず解除

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年

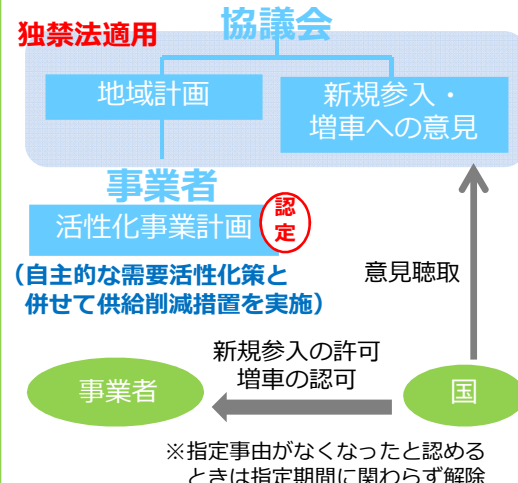


※指定事由がなくなったと認めるときは指定期間に関わらず解除

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間3年



※指定事由がなくなったと認めるときは指定期間に関わらず解除

タク特法

全国	指定地域 (政令で指定)	特定指定地域 (政令で指定)
—	登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕

全国	指定地域 (告示で指定)	特定指定地域 (告示で指定)
登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕	登録制 〔試験〕

道路運送法

◆ 過労運転防止措置の義務付け

過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ

◆ 事業者に対する適正化事業の実施

貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい二人乗り程度の自動車（超小型モビリティ）については、都市や地域の新たな交通手段など、生活・移動の質の向上をもたらす新たなカテゴリーの乗り物として期待されています。

今般、道路運送車両法に基づく基準緩和を活用した超小型モビリティの認定制度を創設いたしました。

認定制度では、安全確保を最優先に考え、①高速道路等は走行しないこと、②交通の安全等を図るための措置を講じた場所において運行すること、等を条件とした上で一部基準を緩和することとし、認定を受けた超小型モビリティは公道走行が可能となります。

超小型モビリティの認定制度概要 平成25年1月31日～

○対象とする超小型モビリティ

- ① 長さ、幅、高さが軽自動車の規格内の三・四輪自動車
- ② 乗車定員2人以下のもの（2個の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあっては、3人以下）
- ③ 定格出力8kW以下（又は排気量125cc以下）のもの

○申請者

地方公共団体又は地方公共団体が組織した協議会

○認定時の保安基準の取り扱い

安全確保を最優先として、主に以下の取り扱いを行う。

（主な例）制限された運行地域→座席の取付強度基準を緩和
車幅の狭い車両→二輪の灯火器の保安基準を適用

○認定後の措置

- ・ 一台毎の基準適合性審査（いわゆる車検）を軽自動車検査協会にて実施
- ・ 利用者に対する運行地域、安全対策等の事前説明
- ・ 運行時には、各車両に認定書の写しを携帯させるとともに、申請者は、毎年運行結果を地方運輸局長に報告

定格出力 (電動自動車)		0.8kW以下	0.8kW超
年少者用補助乗車装置		50cc以下	50cc超～550cc以下
三輪自動車	歩行補助用具 (免許不要) ・排気量125cc以下 ・車幅なし ・全長:1,200mm 全幅:100mm 全高:1,400mm 	第一種原動機付 自転車 ・全長:2,000mm ・全幅:1,000mm ・全高:2,000mm 	軽自動車  <ul style="list-style-type: none"> ・全長:3,400mm ・全幅:1,400mm ・全高:1,700mm ・乗車定員4人 ・高速道路等走行可 

安全確保を最優先にしつつ、地域の手軽な移動の足として利活用



導入の主な目的

回遊性の向上

- 瀬戸内海国立公園六甲山地域の自然及び観光施設間を、環境に優しい超小型モビリティで快適に回遊し、観光客の利便性と娯楽性を高めることにより観光振興に役立てることを目的とする。
- 超小型モビリティの導入により、排気ガス・騒音・ゴミ削減が図れ、国立公園内の環境保全機能を高めることに貢献する。

観光振興

環境保全

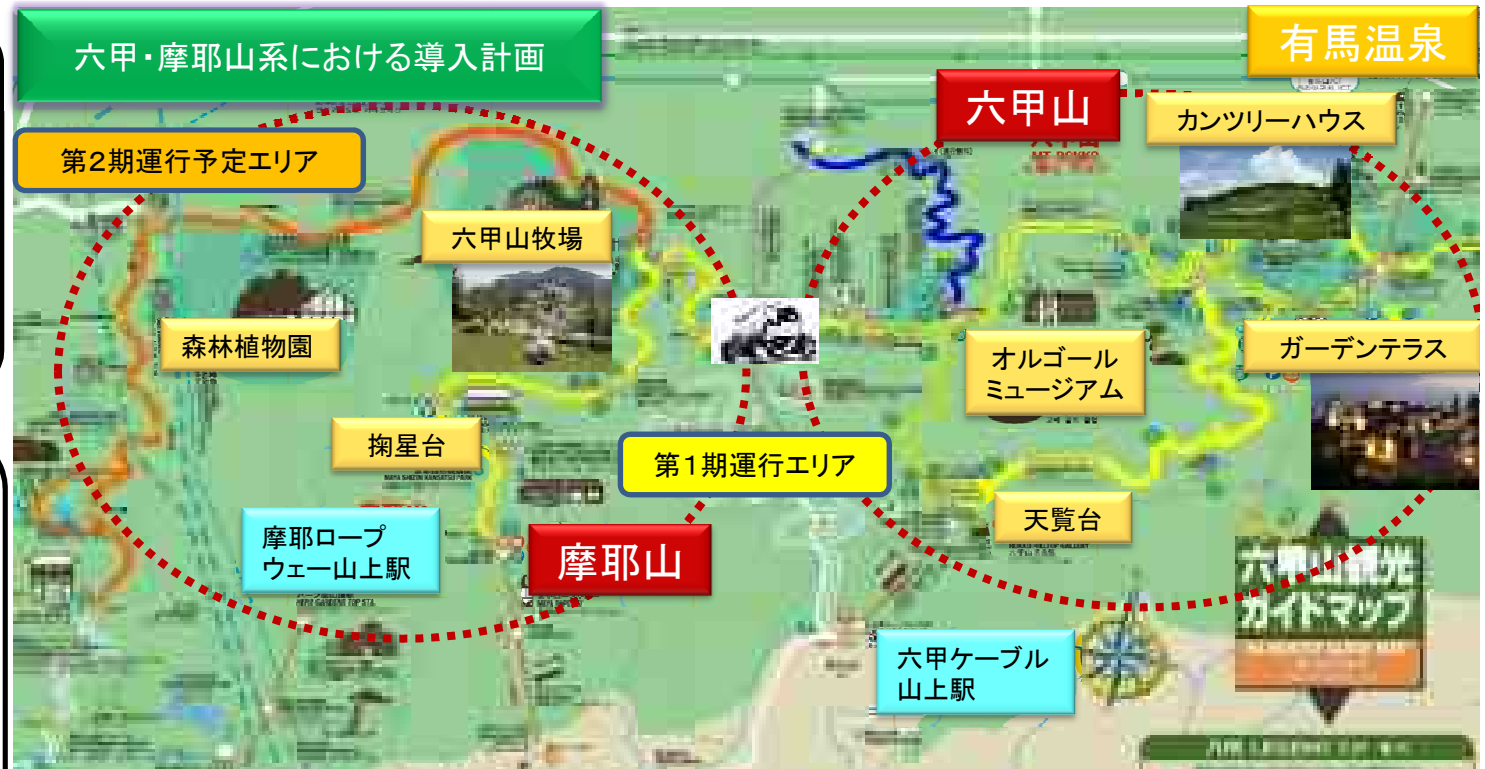
導入エリアの優位性

- 山頂の地形による管理の容易性
六甲摩耶山上エリアと周辺を接続する道路が少ないことから、エリア内に限定した運行管理が容易
- 都市直近の国立公園
都市に近い国立公園のため、来訪し易さからリピーターに期待できる

期待される効果

- 課題
 - ・観光シーズンの慢性的な交通渋滞
 - ・排出ガス増加による環境問題
 - ・山頂公共交通の回遊性の低さ
 - ・各観光施設の活性化
- 期待される効果
- 期待される効果
 - ・交通渋滞の緩和・回遊性の向上
 - ・排出ガスによる環境破壊の抑止
 - ・新しい交通手段導入による集客効果

六甲・摩耶山系における導入計画



六甲摩耶活性化プロジェクト関係者

- ・神戸市
- ・六甲産業(株) ←公募選定
- ・神戸商工会議所

※平成25年10月19日より
一般向け供用開始
レンタル料金
2時間まで2,100円～



日産NMC(GPS付)
2人乗り・10台導入