

(5) 支線整備に関する法制度への適用性の研究

支線整備に関する法制度の、沖縄県における適用性と課題について研究する。

1) 計画段階

①. 計画制度

沖縄県における支線整備の計画は、既存適用事例の計画策定状況や想定される事業スキームを踏まえると「都市・地域総合交通戦略」と「地域公共交通網形成計画」の双方を策定することが望ましい。

また、LRT導入については、事業実施時に上下分離方式による事業スキームを想定する場合は、「地域公共交通網形成計画」の策定と「軌道運送高度化実施計画」の策定が必須となることに留意する必要がある。

②. 計画主体

上記2つの計画制度は、「地方公共団体等」であることが前提となっていることから沖縄県における計画策定についても地方公共団体等による策定が考えられる。

なお、支線が2以上の自治体にまたがる場合は、県による計画策定及び複数の地方公共団体が共同で計画策定することが可能である。（参考：宇都宮ライトレールの場合は宇都宮市と芳賀町が共同で計画策定）

また、地域公共交通網形成計画の場合には、地方公共団体、交通事業者、道路管理者等からなる「法定協議会」を設置し計画策定する必要がある。特に既存交通事業者については「協議会への参画及び協議結果の尊重の義務」が生じる点に留意して策定する必要がある。

③. 国による支援制度

計画に対応した支援制度が用意されていることから、沖縄県においても策定する計画に応じた支援制度を活用することが考えられる。

ただし、下記計画策定に関する支援制度の内、「交通サービス調査事業」については、訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査が対象になっていることに留意する必要がある。

- ・都市・地域交通戦略推進事業（社会資本整備総合交付金）
- ・都市・地域総合交通戦略策定調査（街路交通調査費補助）
- ・地域公共交通調査事業補助（地域公共交通網形成計画策定）
- ・交通サービス調査事業（訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金）

④. 計画段階における留意事項

計画段階において支線整備の事業化に向けて留意すべき点は以下のように整理できる。

- ・地域の公共交通のあるべき姿と基幹的な交通システムの明確化
- ・的確な路線計画（起終点、路線配置、停留所配置、車両基地配置）
- ・導入される支線の需要や事業採算性、運営の持続性
- ・計画段階からの市民への周知と合意形成

2) 事業段階

①. 事業制度

沖縄県における支線整備については、策定された計画に基づき、導入システムに応じた特許や許可を取得し、事業を実施することとなる。

事業制度については複数の事業が存在することから、策定した計画や事業スキームにより事業制度を選択もしくは組み合わせて事業化していくことになる。

特にLRT導入については、事業実施時に上下分離方式による事業スキームを想定する場合は、「軌道運送高度化実施事業」は必須となること、に留意する必要がある。

また、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」については、訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査が対象になっていることに留意する必要がある。

表 導入システムと事業制度・支援制度

| 導入システム | | 事業制度 | |
|--------|--|---------------|--|
| LRT | | ・ 軌道運送高度化実施事業 | |
| BRT | | ・ 道路運送高度化実施事業 | |

| 導入システム | | 支援制度 | |
|--------|--|--|--|
| LRT | | ・ 道路事業 ・ 都市・地域交通戦略推進事業 ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 | |
| BRT | | ・ 都市・地域交通戦略推進事業(社会資本整備総合交付金) ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 | |

②. 事業主体

沖縄県における支線整備の事業主体は、ケースの一つとして既存適用事例と同様に上下分離方式を採用することが想定されるが、その場合、整備主体と運営主体が分かれ、施設の整備はインフラ施設、インフラ外施設とも県や地方公共団体が行うこと、その運営の担い手については、既存交通事業者や新たに立ち上げる第三セクターが考えられる。

表 想定される事業主体

| 主体の区分 | 想定される事業主体 |
|-------|--|
| 整備主体 | ・ 県及び地方公共団体 |
| 運営主体 | ・ 既存交通事業者 ・ 第三セクター（出資：地方公共団体・起債、鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資） |

③. 支援制度

支援制度については複数の事業が存在することから、策定した計画や事業スキームにより事業制度を選択もしくは組み合わせて適用させていくことになる。沖縄県においては、沖縄特措法による交付金の嵩上げ措置が適用されることから、社会資本整備総合交付金の活用が想定される。

④. 事業段階における留意事項

事業段階において留意すべき点は以下のように整理できる。

- ・ 持続性の担保された運営会社の設立
- ・ LRTの場合は運転、保守等の要員確保
- ・ 市民への周知と合意形成

7.2.2 既存交通事業者の影響への対応事例の収集

(1) 既存交通事業者の影響への対応事例の収集整理

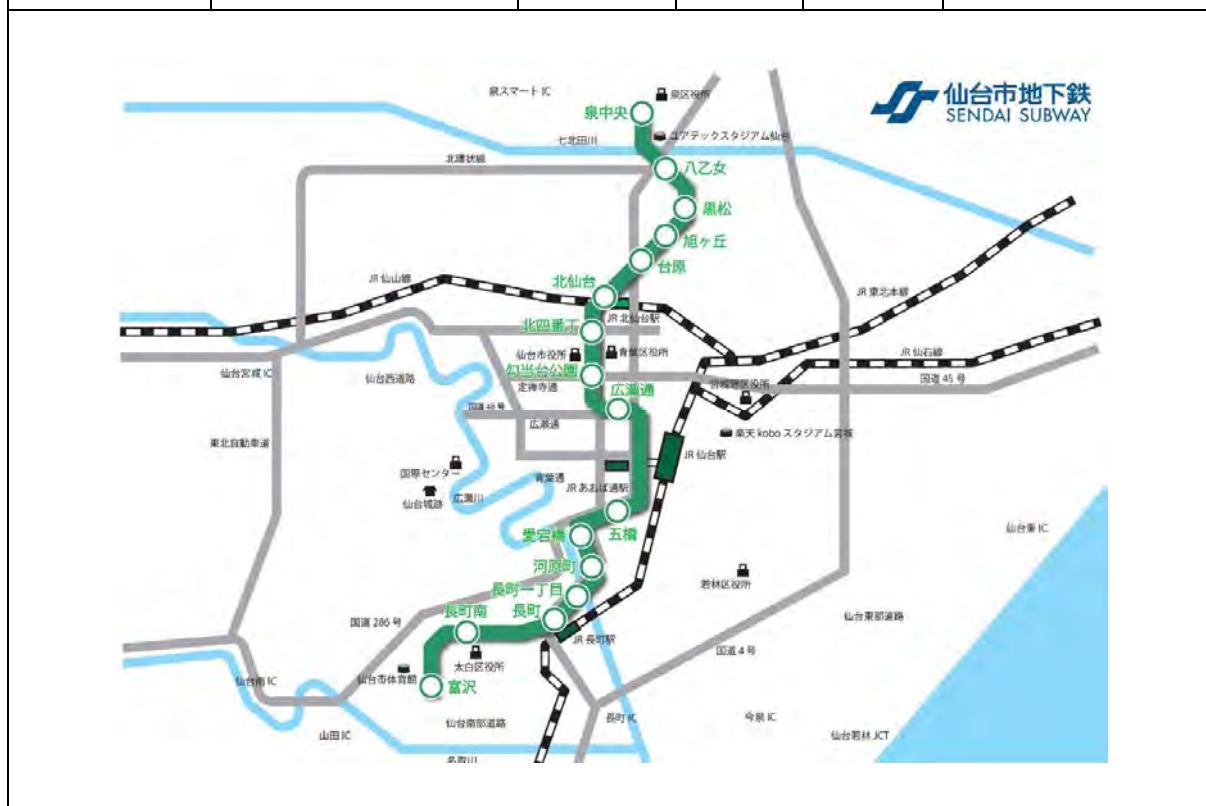
鉄軌道事業整備に伴う既存交通事業者への営業補償などの対応方策について、先行事例を収集整理する。

1) 仙台市地下鉄南北線(昭和62年開業)

①. 路線の概要

表 路線概要

| 名称 | 開業年等 | 起終点 | 路線長 | 駅数 | 利用者数 |
|------------------|--------------------------|-------------|---------|----|--------------|
| 仙台市交通局 地下鉄南北線 | 昭和55年鉄道事業免許取得 昭和62年開業 | ・富沢 ・泉中央 | 14.77km | 17 | 173,595人/日乗車 |



出典：仙台市交通局HP <https://www.kotsu.city.sendai.jp/subway/station/pdf/2016nswe_rail.pdf>

②. 協議過程

仙台市営地下鉄南北線の開業に伴い、

- ①バス路線の地下鉄結節により生じる事業量の縮小に対するもの
- ②バス・地下鉄割引制度を実施することに伴う減収に対するもの
- ③当該制度（バス・地下鉄割引制度）を導入することに伴う車載機器等の設備の費用に対するもの

の3項目について民間の交通事業者である宮城交通と影響に関する協議を行った。

なお、タクシー事業者とは営業補償に関する協議は行っていない。

③. 補償の内容

A. 補償内容

昭和 62 年(1987 年)度の地下鉄開業時点において宮城交通と市交通局との間で約 10 億 2,580 万円の補償を行うことが決定された。

B. 金銭補償の支払い方法

昭和 62 年度に 6 億円、以降平成 4 年まで毎年 8 千万円ずつ支払い合計 10 億円を支払った。

C. 協議結果の担保方法

仙台市と宮城交通(株)がバス路線再編と地下鉄整備に伴う営業補償に関する協定書を昭和 55 年に締結し、開業年である昭和 62 年に路線調整や補償金額の支払いに関する確認書を取り交わしている。

出典：仙台市議会会議録、仙台市交通局ヒアリング結果を基に作成

③. 補償の内容

A. 補償内容

広島電鉄、広島交通のバス事業者2社に対し、影響対策費として、再編対象となるバスが630便/日あり、そのうち500～530便/日が廃止対象とされ、バス事業者の事業規模の縮小に伴う影響等を積算し、得るべき利益の7年分の額として128億円が算出された。

B. 金銭補償の支払い方法

利率0.7%、貸し出し期間は15年以内（うち据え置きは3年以内）で貸し付けを行い、実利率（当時は3.5%）との利率差2.8%から生まれる差益33.3億円が実質的な影響対策費となる。

7年分の得るべき利益を一括で払うとして利率3.5%で割り戻しすると1年間の利益の6.164倍となり、33.3億円とされた。

出典：広島市議会会議録を基に作成

3) 沖縄都市モノレール(平成 15 年開業)

①. 路線の概要

表 路線概要

| 名称 | 開業年等 | 起終点 | 路線長 | 駅数 | 利用者数 |
|-----------|---|--------------|--------|----|--------------|
| 沖縄都市モノレール | 平成 6 年県、那覇市及びバス 4 社間で、モノレール建設について基本協定並びに覚え書きを締結。平成 8 年軌道特許取得 平成 8 年工事施行認可 平成 15 年開業 | ・那覇空港 ・首里 | 12.9km | 15 | 47,261 人/日乗車 |



出典：沖縄都市モノレール株式会社HP <<http://www.yui-rail.co.jp/guide/>>

②. 協議過程

昭和 56 年に沖縄県、那覇市、バス事業者 4 社、バス協会で構成された「沖縄都市モノレール・バス連絡協議会」を設置した。沖縄都市モノレールは同年に国庫事業採択され、特許申請書が提出されたが、バス路線の再編等の問題指摘を含む「5 項目の問題提起」があり特許取得には至らなかった。沖縄県知事および那覇市長は、建設省都市局長および沖縄開発事務次官に対して、5 項目を履行し、これらが確認されるまで本工事費予算の執行を見合わせることを確約した。

昭和 61 年からバス路線の再編等の問題解消に向けた協議を続け、平成 6 年に沖縄県、那覇市及びバス 4 社間で、補償等についての基本協定並びに覚書を締結した。

③. 補償の内容

A. 補償内容

モノレールの導入に際し、①特許申請にはバス4社の合意が不可欠であること、②バス4社は経営上厳しい状況にあること、③モノレール導入影響対策は、導入後の対策だけでなく、導入前の対策も必要であること、④バス事業は唯一の公共交通機関として交通サービスに寄与していることなどを勘案し、厳しい経営状況にあるバス事業の活性化を図る観点からモノレール導入前に貸付融資を行い、導入後についてはバス再編によるモノレール導入前後の影響額を影響措置費として導入後3年間営業補償した。なお、タクシー事業者に対しては営業補償を行っていない。

B. 金銭補償の支払い方法

モノレール導入前に貸し付けたバス事業活性化資金貸付金の返済額から影響措置費を差し引いた額を返済する方法で行われた。

1995年度にバス事業者4社に対して、沖縄県、那覇市合計で約24.6億円（那覇交通：約17.6億円、琉球バス：約4.8億円、沖縄バス：約1.6億円、東陽バス：約0.4億円）を貸し付けている。

導入後については、沖縄県および那覇市は、バス再編によるモノレール導入前後の影響額を影響措置費として導入後3年間営業補償した。

C. 協議結果の担保方法

「モノレールの建設に関する沖縄県、那覇市およびバス事業者との「協定書」」を締結している。

4) 日暮里・舎人ライナー(平成 20 年開業)

新交通システムの導入に合わせてバス再編を実施している。

足立区では「公共交通整備基本計画」に基づき、公共交通環境整備を行ってきたが、日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス(常磐新線)が開通すること、さらに、平成 13 年度までに乗合バス事業に対する需給調整の廃止が決定したことにより、区内のバスを取り巻く環境が大きく変化することが予想されていた。このような状況から、関連主体による検討組織を設立し、学識経験者、バス事業者、交通管理者、道路管理者の協力により、区内全域のバス路線再編計画をとりまとめた。

日暮里・舎人ライナー整備に伴う路線再編も実施されているが、それに伴う営業補償等は実施されていない。

表 路線概要

| 名称 | 開業年等 | 起終点 | 路線長 | 駅数 | 利用者数 |
|------------|---|--------------------|-------|----|--------------|
| 日暮里・舎人ライナー | 平成 7 年軌道特許取得 平成 9 年工事施行認可 平成 20 年開業 | ・日暮里駅 ・見沼代親水公園駅 | 9.7km | 13 | 70,625 人/日乗車 |



出典：東京都交通局H P < https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/nippori_toneri/map/ >

5) 仙台市地下鉄東西線(平成 27 年開業)

地下鉄東西線の開業により、地下鉄利用圏域が拡大し効率的な都市内移動が可能になることから、東西線開業を契機に、鉄道とバスが連携した公共交通の一層の利用促進を図るためバスの再編を実施した。

東西線沿線方面より都心に向かう既存路線は東西線への乗り継ぎを基本に再編を実施した。

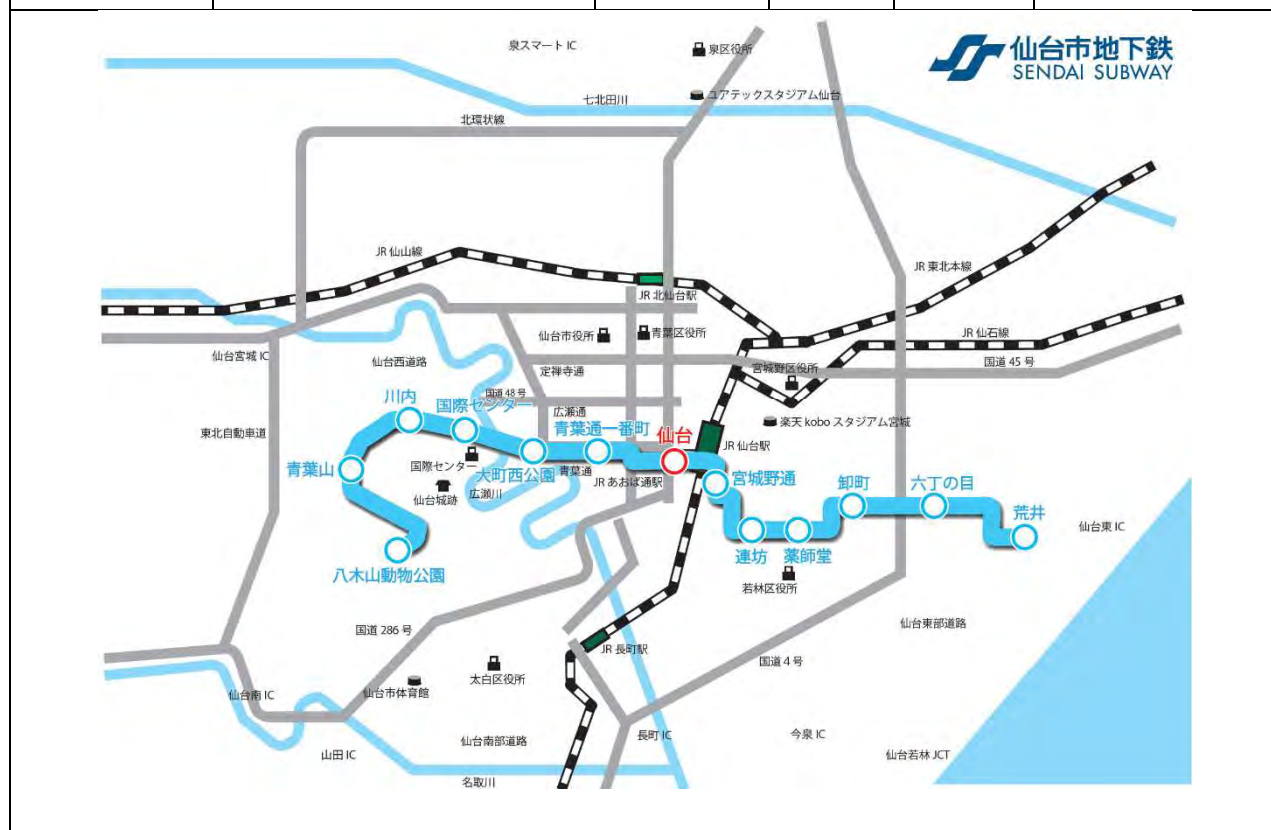
再編案に対する理解を得るため仙台市都市整備局、バス事業者（交通局、宮城交通）による市民説明会を実施し東西線と再編を実施している。

地域公共交通網形成のため事業者と行政が一体となって取り組み、昭和 62 年時のような営業補償は実施されていない。

出典：仙台市交通局ヒアリング結果を基に作成

表 路線概要

| 名称 | 開業年等 | 起終点 | 路線長 | 駅数 | 利用者数 |
|------------------|---|-------------------|--------|----|--------------|
| 仙台市交通局 地下鉄東西線 | 平成 15 年鉄道事業免許取得 平成 17 年工事施行認可 平成 27 年開業 | ・ 荒井 ・ 八木山動物公園 | 14.3km | 13 | 54,056 人/日乗車 |



出典：仙台市交通局HP <https://www.kotsu.city.sendai.jp/subway/station/pdf/2016nswe_rail.pdf>

6) 宇都宮ライトレール(平成 31 年開業予定)

宇都宮市と芳賀町が共同で産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消などの課題解決に効果的かつ重点的に取り組むため、宇都宮東部地域及び芳賀町を対象に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」を平成 27 年 11 月に策定した。

策定にあたって市民、交通事業者及び行政からなる「宇都宮都市交通戦略推進懇談会」(法定協議会)を設置している。

宇都宮ライトレールの整備に伴うバス路線の再編計画が検討中である。影響を受けるバス路線に対する営業補償等は予定されていない。

また、営業主体となる「宇都宮ライトレール」(第三セクター)にはバス事業者も参画している。

表 路線概要

| 名称 | 開業年等 | 起終点 | 路線長 | 駅数 | 利用者数 |
|-----------|---|-------------------------|--------|----|------|
| 宇都宮ライトレール | 平成 28 年軌道運送高度化実施計画によるみなし特許取得 平成 31 年開業予定 | ・ JR 宇都宮駅東口 ・ 本田技研北門 | 14.6km | 19 | — |



出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

<<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006023.html>>

(2) 参入退出の自由化等の枠組みの変化と対応課題の整理

既存事業者への影響を考慮するうえで、大きな枠組みの変化が下記に示す通り 2 つあった。

- ①乗合バス事業の参入・退出の自由化（平成14年施行）
- ②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画（平成19年、27年：法定協議会の設置と協議会への参加義務及び協議結果の尊重の義務）

以下これらの制度について整理する。

1) 乗合バス事業の参入退出の自由化

①. 乗合バス事業の規制緩和

国土交通省の規制緩和推進 3 か年計画（再改定）（平成 12 年 3 月 31 日閣議決定）において、乗合バス事業に係る需給調整規制の廃止について、運輸政策審議会の答申を平成 11 年 4 月に得ている。

このことにより乗合バス事業の需給調整規制は廃止となり、参入退出が自由化されたため、これまでのように鉄軌道等の新線開業に伴う影響対策として、単純に営業補償的なことは事態の収拾に役立たなくなっている。

すなわち、参入の自由化により、新線開業に伴い、いったん廃止した競合バス路線が再び参入することにより、鉄軌道路線の経営悪化をもたらすといった状況が生じている。

(参考)バス事業の参入退出自由化に伴う新規鉄軌道路線の経営悪化(広島アストラムライン)

乗合バス路線の参入退出の自由化によって、広島のアストラムラインでは補償的助成を行った競合路線が復活し、アストラムラインの経営が悪化する事態が生じている。

具体的には、平成 14 年度にバス事業者の一部フィーダーバスの都心部直通運行の再開により利用者数の減少が生じ、営業損失の計上とともに累積損益収支で初めて債務超過になった。

その後各種の経営改善対策を行っているが、平成 26 年 3 月 31 日時点で累積損失は 112 億 7,649 万円で、12 億 7,649 万円の債務超過の状態となっている。

A. 規制緩和の内容

「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」（平成 12 年法律第 86 号、平成 12 年 5 月 26 日公布）により、乗合バス事業に係る需給調整規制を廃止した。（平成 14 年 2 月 1 日施行）

このことによりこれまで、需給調整がされてきた乗合バス路線において、路線の参入退出が自由となった。

| | |
|---|--|
| 道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律 (道路運送法の一部改正) | |
| 第一条 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。 | |
| ＜中略＞ | |
| 第四条の見出しを「(一般旅客自動車運送事業の許可)」に改め、同条第一項中「一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業（以下「一般乗合旅客自動車運送事業等」という。）を「一般旅客自動車運送事業」に、「免許」を「許可」に改め、同条第二項を次のように改める。 | |
| 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハマまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。 | |
| ＜中略＞ | |
| 第七条中「一般乗合旅客自動車運送事業等の免許を」を「一般旅客自動車運送事業の許可を」に改め、同条第一号中「免許」を「許可」に改め、同条第二号中「免許を」を「許可を」に、「一般乗合旅客自動車運送事業等の免許又は一般貸切旅客自動車運送事業若しくは」を「一般旅客自動車運送事業又は」に、「免許又は許可」を「許可」に、「以下同じ」を「第四号及び第四十九条第二項第四号において同じ」に改め、同条第三号及び第四号中「免許」を「許可」に改める。 | |
| 第三十八条及び第三十九条を次のように改める。 | |
| (事業の休止及び廃止) | |
| 第三十八条 <u>一般旅客自動車運送事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者を除く。）は、その事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。</u> | |
| 2 <u>一般乗合旅客自動車運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、その六月前（利用者の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。</u> | |

旅客自動車運送事業の規制緩和について

| 項目 \ 種別 | 乗 合 | 貸 切 | 乗 用 |
|---------|---|---|--|
| 参 入 | 路線毎の 免許制 →事業者毎の 許可制 (需給調整規制の廃止) | 事業区域毎の 免許制 →事業者毎の 許可制 (需給調整規制の廃止) | 事業区域毎の 免許制 →事業者毎の 許可制 需給調整規制の廃止 ※緊急需給措置の発動あり |
| 事 業 計 画 | 運行系統・回数等の 認可制 →運行計画の 届出制 (クリアスキミング規制) | 増・減車の 認可制 →増・減車の 事前届出制 (7日前まで) | 増・減車の 認可制 →増・減車の 事前届出制 ※特定地域では、増車の認可制 |
| 退 出 | 許可制 → 事前 届出制 (6ヶ月前、且し旅客の利便を阻害しない場合は30日前) | 許可制 → 事後 届出制 (30日以内) | 許可制 → 事後 届出制 (30日以内) |
| 運 賃 | 認可制 → 事前 届出制 (上乗せ制・変更命令あり) | 認可制 → 事前 届出制 (変更命令あり) | 引当額等の 認可制 ※認可制の廃止 「適正な乗客に適正な料金を加えたものを認めないもの」 ↓ 当分の間、「適正な乗客に適正な料金を加えたもの」 |

出典：バス制度の概要（平成 24 年 7 月国土交通省 東北運輸局）

<<https://www.pref.miyagi.jp/uploaded/attachment/205913.pdf>>

図 旅客自動車運送事業の規制緩和の概要

2) 既存交通事業者と一体となった地域公共交通再編事業の実施

①. 地域公共交通網形成の検討プロセスの設定

平成19年に設けられた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、新たに軌道系の公共交通を整備する場合には、コンパクトな都市構造の実現を支援する「地域公共交通網形成計画」を作成することとされた。

その際、「地方公共団体」が中心となり、公共交通事業者、道路管理者、網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者等により構成される「法定協議会を設立」し、その場を通じて協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、良好な関係のもとに、事業推進を図ることが求められている。またこの協議会には参加の義務があり、協議結果を尊重する義務がある。

②. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)

A. 目的

この法律は交通基本法に基づき持続可能な地域公共交通網を形成することにある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(目的)

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

B. 協議会

法定協議会を設置した場合、公共交通事業者、道路管理者・港湾管理者及び網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、正当な理由がある場合を除き、網形成計画の作成・実施に関する協議に応じなければならない（「参加要請応諾義務」）。また、メンバー全員に対し、協議会における「協議結果を尊重する義務」がある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(平成十九年法律第五十九号)

(協議会)

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、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（以下「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

- 6 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（地域公共交通網形成計画の作成等の提案）

第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通網形成計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

- 一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施しようとする者
- 二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による提案を受けた地方公共団体は、当該提案に基づき地域公共交通網形成計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

③. 地域公共交通再編実施計画(平成 26 年創設)

A. 概要

平成 26 年に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に、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、既存のネットワーク・サービスを前提とした利用促進や路線等の個別的な見直しだけでなく、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に再編する取組を進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」が創設された。

地域公共交通再編実施計画は地域公共交通網形成計画を実現するための実施計画の一つであり、地域公共交通特定事業のうち地域公共交通再編事業に関する事項を記載した場合、地域公共交通再編実施計画を作成することができる。この計画は地方公共団体が事業者等の同意の下に策定する。

B. 策定主体

地方公共団体 法定協議会

C. 認定再編実施計画

再編実施計画の認定を受けることで、「計画を阻害する行為の防止」や「サービスの持続的な提供」など自治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の推進がしやすくなる特例措置が設けられている。

表 認定再編実施計画に対する特例措置

| 特例措置 | 内容 |
|--------------|--|
| 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恐れがある場合には、 <ul style="list-style-type: none"> ・再編事業の実施区域では、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限される ・再編事業の実施区域では、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る。 |
| サービスの持続的な提供 | 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する。 |

(3) 既存交通事業者への対応のあり方の研究

1) 枠組みの変化への対応

前述したとおり、かつては、新しい公共交通の新線整備に合わせて、既存交通事業者たるバス事業者に対し、補償的な措置が行われてきたが、新たな枠組みの変化により、補償的な対応は取らなくなってきている。

すなわち、新しい枠組みとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「地方公共団体」が「法定協議会の設置」を行いつつ「地域公共交通網形成計画を作成」する枠組みに変わってきた。

さらに、「法定協議会」では、既存路線バスの統廃合を含めた「地域公共交通再編実施計画」を策定し、これを実施することとなっている。

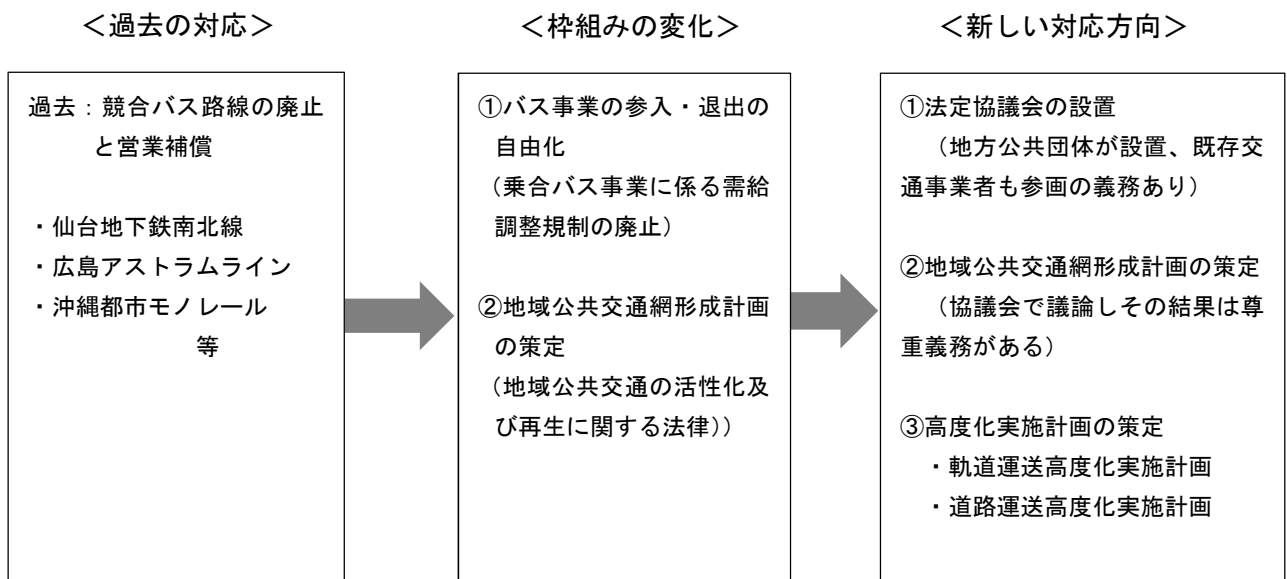


図 既存交通事業者への対応の変遷

2) 沖縄県内における鉄軌道建設、支線整備に伴う既存交通事業者への対応方向

上記で説明したとおり、今後の公共交通施設の新設に際しては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく枠組みに変わったことから、沖縄県においても、新たな鉄軌道等の整備に際しては、既存交通事業者に対してその枠組みに沿って対応することが求められる。

計画路線を検討する際には、まず最初に、関連する地方自治体による「法定協議会を設置」し、そのもとで新しい「地域公共交通網形成計画」を策定するとともに、既存路線バスの統廃合が必要になれば、「地域公共交通再編実施計画」を作成し、その計画に既存交通事業者を取り込んでゆくことになると考えられる。

7.2.3 環境アセスメントの実施期間の検討

(1) 環境アセスメントの実施

1) 環境アセスメントの対象事業

環境影響評価法に基づく、環境アセスメントの対象となる事業は、道路、ダム、鉄道、空港、発電所等の13種類の事業である（環境影響評価法2条2項）。

「鉄道事業法による鉄道及び軌道法による軌道の建設及び改良の事業」に関しては、長さ10km以上のものは必ず環境アセスメントを行う事業とされている（環境影響評価法施行令1条別表第一）。

環境影響評価法

(定義)

第二条 この法律において「環境影響評価」とは、事業（特定の目的のために行われる一連の土地の形状の変更（これと併せて行うしゅんせつを含む。）並びに工作物の新設及び増改築をいう。以下同じ。）の実施が環境に及ぼす影響（当該事業の実施後の土地又は工作物において行われることが予定される事業活動その他の人の活動が当該事業の目的に含まれる場合には、これらの活動に伴って生ずる影響を含む。以下単に「環境影響」という。）について環境の構成要素に係る項目ごとに調査、予測及び評価を行うとともに、これらを行う過程においてその事業に係る環境の保全のための措置を検討し、この措置が講じられた場合における環境影響を総合的に評価することをいう。

2 この法律において「第一種事業」とは、次に掲げる要件を満たしている事業であつて、規模（形状が変更される部分の土地の面積、新設される工作物の大きさその他の数値で表される事業の規模をいう。次項において同じ。）が大きく、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるものとして政令で定めるものをいう。

一 次に掲げる事業の種類のいずれかに該当する一の事業であること。

- イ 高速自動車国道、一般国道その他の道路法（昭和二十七年法律第八十号）第二条第一項に規定する道路その他の道路の新設及び改築の事業
- ロ 河川法（昭和三十九年法律第六十七号）第三条第一項に規定する河川に関するダムの新築、堰の新築及び改築の事業（以下この号において「ダム新築等事業」という。）並びに同法第八条の河川工事の事業でダム新築等事業でないもの
- ハ 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道及び軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道の建設及び改良の事業
- ニ 空港法（昭和三十一年法律第八十号）第二条に規定する空港その他の飛行場及びその施設の設置又は変更の事業
- ホ 電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）第三十八条に規定する事業用電気工作物であつて発電用のものの設置又は変更の工事の事業
- ヘ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第三十七号）第八条第一項に規定する一般廃棄物の最終処分場及び同法第十五条第一項に規定する産業廃棄物の最終処分場の設置並びにその構造及び規模の変更の事業
- ト 公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）による公有水面の埋立て及び干拓その他の水面の埋立て及び干拓の事業
- チ 土地区画整理法（昭和二十九年法律第一百十九号）第二条第一項に規定する土地区画整理事業
- リ 新住宅市街地開発法（昭和三十八年法律第三百四十四号）第二条第一項に規定する新住宅市街地開発事業
- ヌ 首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律（昭和三十三年法律第九十八号）第二条第五項に規定する工業団地造成事業及び近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律（昭和三十九年法律第四百四十五号）第二条第四項に規定する工業団地造成事業
- ル 新都市基盤整備法（昭和四十七年法律第八十六号）第二条第一項に規定する新都市基盤整備事業
- ヲ 流通業務市街地の整備に関する法律（昭和四十一年法律第一百十号）第二条第二項に規定する流通業務団地造成事業

ワ イからヲまでに掲げるもののほか、一の事業に係る環境影響を受ける地域の範囲が広く、その一の事業に係る環境影響評価を行う必要の程度がこれらに準ずるものとして政令で定める事業の種類

環境影響評価法施行令

(第一種事業)

第一条 環境影響評価法(以下「法」という。)第二条第二項の政令で定める事業は、別表第一の第一欄に掲げる事業の種類ごとにそれぞれ同表の第二欄に掲げる要件に該当する一の事業とする。

環境影響評価法施行令 別表第一 (鉄道および軌道に係る部分を抜粋)

| 事業の種類 | 第一種事業の要件 | 第二種事業の要件 | 法律の規定 |
|------------------------|--|---|---|
| 三 法第二条第二項第一号ハに掲げる事業の種類 | イ 全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)第四条第一項に規定する建設線の建設(既設の同法附則第六項第一号の新幹線鉄道規格新線(以下単に「新幹線鉄道規格新線」という。)の区間について行うものを除く。)の事業 | | 全国新幹線鉄道整備法第九条第一項 |
| | ロ 全国新幹線鉄道整備法第二条の新幹線鉄道に係る鉄道施設の改良(本線路の増設(一の停車場に係るものを除く。))又は地下移設、高架移設その他の移設(軽微な移設を除く。)に限る。以下「鉄道施設の改良」という。)の事業 | | 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)第十二条第一項又は同条第四項において準用する同法第九条第一項 |
| | ハ 新幹線鉄道規格新線の建設の事業 | | 全国新幹線鉄道整備法附則第十一項 |
| | ニ 新幹線鉄道規格新線に係る鉄道施設の改良の事業 | | 鉄道事業法第十二条第一項又は同条第四項において準用する同法第九条第一項 |
| | ホ 鉄道事業法による鉄道(懸垂式鉄道、跨座式鉄道、案内軌条式鉄道、無軌条電車、鋼索鉄道、浮上式鉄道その他の特殊な構造を有する鉄道並びに新幹線鉄道及び新幹線鉄道規格新線を除く。以下「普通鉄道」という。)の建設(全国新幹線鉄道整備法附則第六項第二号の新幹線鉄道直通線の建設を除く。)の事業(長さが十キロメートル以上である鉄道 を設けるものに限る。) | 普通鉄道の建設(全国新幹線鉄道整備法附則第六項第二号の新幹線鉄道直通線の建設を除く。)の事業(長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満である鉄道 を設けるものに限る。) | 鉄道事業法第八条第一項又は第九条第一項 |
| | ヘ 普通鉄道に係る鉄道施設の改良の事業(改良に係る部分の長さが十キロメートル以上であるもの に限る。) | 普通鉄道に係る鉄道施設の改良の事業(改良に係る部分の長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満であるもの に限る。) | 鉄道事業法第十二条第一項又は同条第四項において準用する同法第九条第一項 |
| | ト 軌道法(大正十年法律第七十六号)による新設軌道(普通鉄道の構造と同様の構造を有するもの に限る。 以下単に「新設軌道」という。)の建設の事業(長さが十キロメートル以上である軌道 を設けるものに限る。) | 新設軌道の建設の事業(長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満である軌道 を設けるものに限る。) | 軌道法第五条第一項又は第三十三条(軌道法施行令(昭和二十八年政令第二百五十八号)第六条第一項に係る場合 に限る。) |
| | チ 新設軌道に係る線路の改良(本線路の増設(一の停車場に係るものを除く。))又は地下移設、高架移設その他の移設(軽微な移設を除く。)に限る。この項のチの第三欄において「線路の改良」という。)の事業(改良に係る部分の長さが十キロメートル以上であるもの に限る。) | 新設軌道に係る線路の改良の事業(改良に係る部分の長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満であるもの に限る。) | 軌道法第三十三条(軌道法施行令第六条第一項に係る場合 に限る。) |

表 環境アセスメントの対象事業一覧

| | 第1種事業 (必ず環境アセスメントを行う事業) | 第2種事業 (環境アセスメントが必要かどうかを個別に判断する事業) |
|---------------------|---------------------------------|--|
| 1 道路 | | |
| 高速自動車国道 首都高速道路など | すべて 4車線以上のもの | — |
| 一般国道 林道 | 4車線以上・10km以上 幅員6.5m以上・20km以上 | 4車線以上・7.5km～10km 幅員6.5m以上・15km～20km |
| 2 河川 | | |
| ダム、堰 放水路、湖沼開発 | 湛水面積100ha以上 土地改変面積100ha以上 | 湛水面積75ha～100ha 土地改変面積75ha～100ha |
| 3 鉄道 | | |
| 新幹線鉄道 鉄道、軌道 | すべて 長さ10km以上 | — 長さ7.5km～10km |
| 4 飛行場 | 滑走路長2,500m以上 | 滑走路長1,875m～2,500m |
| 5 発電所 | | |
| 水力発電所 | 出力3万kW以上 | 出力2.25万kW～3万kW |
| 火力発電所 | 出力15万kW以上 | 出力11.25万kW～15万kW |
| 地熱発電所 | 出力1万kW以上 | 出力7,500kW～1万kW |
| 原子力発電所 | すべて | — |
| 風力発電所 | 出力1万kW以上 | 出力7,500kW～1万kW |
| 6 廃棄物最終処分場 | 面積30ha以上 | 面積25ha～30ha |
| 7 埋立て、干拓 | 面積50ha超 | 面積40ha～50ha |
| 8 土地区画整理事業 | 面積100ha以上 | 面積75ha～100ha |
| 9 新住宅市街地開発事業 | 面積100ha以上 | 面積75ha～100ha |
| 10 工業団地造成事業 | 面積100ha以上 | 面積75ha～100ha |
| 11 新都市基盤整備事業 | 面積100ha以上 | 面積75ha～100ha |
| 12 流通業務団地造成事業 | 面積100ha以上 | 面積75ha～100ha |
| 13 宅地の造成の事業(*1) | 面積100ha以上 | 面積75ha～100ha |
| ○港湾計画(*2) | 埋立・掘込み面積の合計300ha以上 | |

出典：環境アセスメント制度のあらまし パンフレット（環境省）<<http://www.env.go.jp/policy/assess/1-3outline/index.html>>