

7 鉄軌道等に関する制度等の研究

平成 29 年度調査では、事業実施上の制度に関する課題（本線・支線の一体的整備、公共交通再編整備、環境アセスメントの実施等）や幹線公共交通整備に伴うまちづくり効果について整理することとした。

7.1 過年度調査の概要

7.1.1 平成 26 年度調査の概要

平成 26 年度調査では、軌道に関する適用法令や関連する助成制度について基礎的な研究を行い、鉄軌道に関する制度、整備スキーム、整備・保有主体の形態、整備・保有主体と運行主体の役割分担等、さらなる研究を要する課題が多く確認された。

7.1.2 平成 27 年度調査の概要

平成 27 年度調査では、事業制度について、「都市鉄道等利便促進増進法」や「全国新幹線鉄道整備法」等に基づく補助制度について先行事例を収集し、整備スキーム、建設主体と営業主体との役割分担の研究を行った。

7.1.3 平成 28 年度調査の概要

平成 28 年度調査では、支線整備に関する基本的な法制度、既存交通事業者の影響への対応事例の収集、環境評価法に基づく環境アセスメントの法体系や手続きの枠組みについて研究を行った。

7.2 平成 29 年度調査の検討結果

7.2.1 本線と支線の一体的整備に関する事例研究

本線（鉄軌道）・支線の一体的整備において事業を構成する主体及び連携方策等の関係要素を整理する。

(1) 本線・支線一体的整備事例の収集整理

1) 国内事例(国・富山県・富山市)

運行頻度が少なく、結果として利用者数も少なかった J R 富山港線を、J R 北陸新幹線整備と J R 北陸本線富山駅の高架化事業を契機として一部区間を道路上に敷設替えし、富山市北部地域の南北方向の基幹的公共交通軸として L R T 化を図った。

表 本線・支線の関係

本線	支線
・ J R 北陸新幹線 ・ J R 北陸本線	・ 富山ライトレール（L R T 化） （平成 18 年 4 月開業）

・ 本線・支線整備で一体的に実施された事業

本線・支線及び関連事業を同時期また、一体的に実施した事業は以下の通り。

表 関連事業の実施時期

実施事業	実施時期
北陸新幹線	H13.5～H27.3
富山駅付近連続立体交差事業	H18～H31（予定）
J R 富山港線路面電車化事業	H16.4～H18.4
富山駅周辺地区土地区画整理事業	H18.4～H30.3（予定）
富山駅自由通路整備事業	H25.4～H32.3（予定）
路面電車南北接続事業	H25.4～H27.3（第 1 期） H27.4～H32.3（第 2 期）（予定）

A. 北陸新幹線の概要

長野・金沢間距離；240 k m

建設費；17,800 億円

富山県内設置駅；黒部宇奈月温泉駅、富山駅、新高岡駅



図 北陸新幹線ルート計画図

出典：富山県北陸新幹線対策連絡協議会HP <<http://www.h-shinkansen.gr.jp/toyama/index.html>>

B. 北陸新幹線の整備効果

開業効果

平成 27 年 3 月の長野～富山・金沢間の開業により、開業後 1 年間の北陸新幹線の乗車人数（上越妙高～糸魚川間）が開業前の在来線特急に比べ約 3 倍となり、開業 2 年目となっても引き続き開業前の 3 倍近い状況を継続しており、多くの方に利用されている。沿線各地の観光地や宿泊施設では入り込み客数が増加するなど、沿線地域に顕著な開業効果が現れている。



図 北陸新幹線（長野・金沢間）開業後 1 年間の乗車人員

出典：富山県北陸新幹線対策連絡協議会HP <<http://www.h-shinkansen.gr.jp/toyama/index.html>>

時間短縮効果

北陸新幹線長野～富山・金沢間の開業によって、東京方面へは乗換えがなくなり、開業前に比べ移動時間が約60分短縮された。

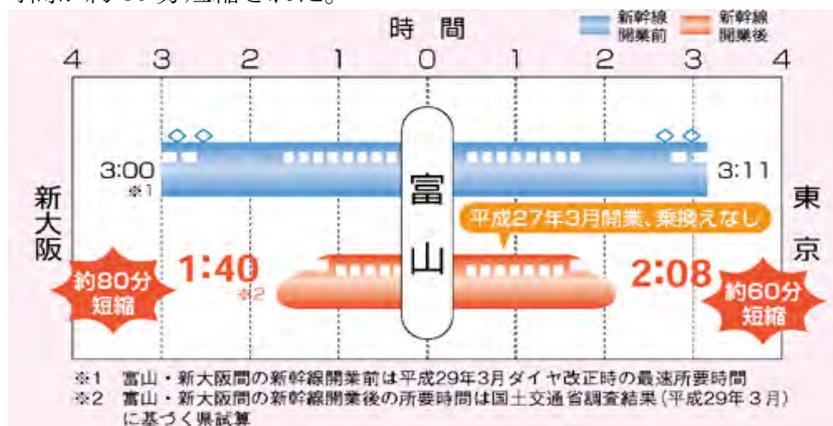


図 所要時間の変化

出典：富山県北陸新幹線対策連絡協議会HP <<http://www.h-shinkansen.gr.jp/toyama/index.html>>

東海道新幹線の代替補完機能及びネットワーク機能

北陸新幹線は東京・大阪間を結ぶもう一つの新幹線として東海道新幹線の代替補完機能を有している。南海トラフ巨大地震が発生すると、交通寸断による鉄道の影響額は、復旧まで6ヶ月かかった場合2.2～2.4兆円と想定されており（中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について」）、災害に強い国土形成の観点からも代替補完機能（バイパス機能）を有する。

また、北陸新幹線は、首都圏及び関西圏につながることでネットワーク機能が高まる。長野～富山・金沢間の開業によって、北陸と中部との間に新たな流動が生まれている。

C. 富山駅付近連続立体交差事業

北陸新幹線整備に併せ、県都富山の玄関口にふさわしい交通拠点の整備や、鉄道によって分断されていた南北市街地の一体化を目的に、在来線を高架化する連続立体交差事業を行っている。

事業のコンパクト化により、南北の駅前広場空間の拡充を実現するとともに、コストの削減を図っている。

表 対象路線及び事業延長

あいの風とやま鉄道線	約1.8km
JR高山本線	約0.7km
富山地方鉄道本線	約1.0km



図 富山駅付近連続立体交差事業の施工手順

出典：富山駅周辺整備事業の概要パンフレット（富山市）

D. JR 富山港線路面電車化事業(富山ライトレール)

事業経緯

富山ライトレールは、北陸新幹線の整備に先んじて事業が開始されたが、これは新幹線整備と併せて実施された交通拠点の整備や南北の一体化を目的とした、JR 北陸本線富山駅周辺連続立体交差事業の中で利用者の減少に歯止めのかからない富山港線の扱いが議論され、社会的便益が最大であり、かつ、コンパクトなまちづくりを進めるうえでも有効な路面電車化を採用されたことによるものである。

1. 利用者減少で、富山港線存続が危ぶまれる状況
2. 平成 13 年度に、北陸新幹線が富山駅まで事業認可
3. 平成 15 年度に、富山駅周辺地区が連続立体交差調査、採択（在来線の高架化）
4. 富山市は、富山港線の扱いについて判断を迫られる。
 - 案 1 既存線の高架化
 - 案 2 新規路面電車化
 - 案 3 バス代替による既存線廃止
5. 平成 15 年 5 月、富山市の市長が富山港線の路面電車化を発表

適用計画制度と事業制度

本路線の整備に当たって適用された計画制度及び事業制度等は次のとおりである。

表 適用計画制度と事業制度

制度区分	適用内容
・適用計画制度	・都市・地域総合交通戦略
・適用事業制度	・路面電車走行空間改築事業 ・幹線鉄道等活性化事業 ・新設区間は軌道法で特許取得
・適用補助制度	・連続立体交差事業からの負担金 ・L R T システム整備費補助

路線概要

本路線はJR富山駅から市北部の岩瀬浜までの7.6kmをLRT化するものである。
このうち、JR富山駅からの1.1kmは道路上の軌道区間として整備された。

表 路線概要

起終点	路線長	停留場	車両基地	変電所
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR富山駅 ・ 岩瀬浜 	7.6km 内併用軌道区間 1.1km	13 停留場 内新設 5 バスとの結節駅 2	既存のものを利用	2 か所



出典：富山港線路面電車化の概要（富山市）

<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2573/1/toyamakousen.gaiyou.pdf>>

E. 富山駅周辺地区土地区画整理事業

富山駅を中心とする約 10.4 ヘクタールの区域で土地区画整理事業を実施し、南口及び北口駅前広場の再整備や西口交通広場、都市計画道路富山駅南北線などの整備により、都市交通の利便性向上と土地の高度利用を図り拠点性の高い都心の形成を行っている。

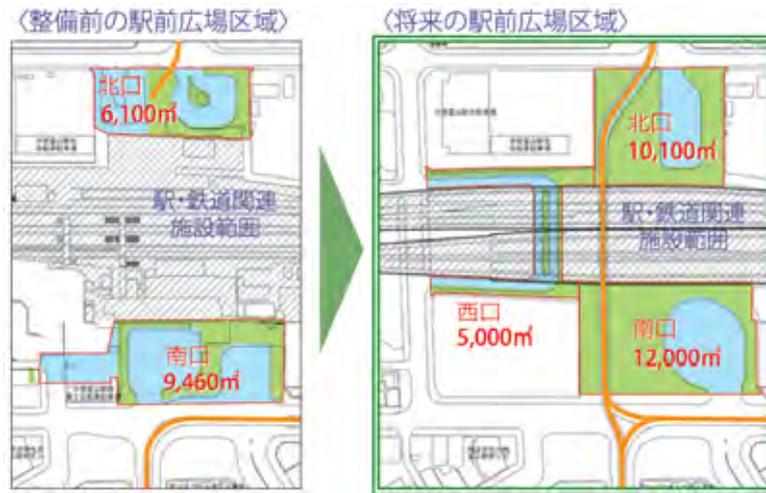


図 駅前広場区域の拡大

出典：富山駅周辺整備事業の概要パンフレット（富山市）

駅前広場等の車両乗り入れは、一般車を西口高架下に分離し、南口と北口はバス及びタクシーなどの公共交通に限定することで、交通結節機能の強化とゆとりある歩行者空間を確保している。これにより、広場規模は、現状の 15,560 m²から 27,100 m²に拡大された。

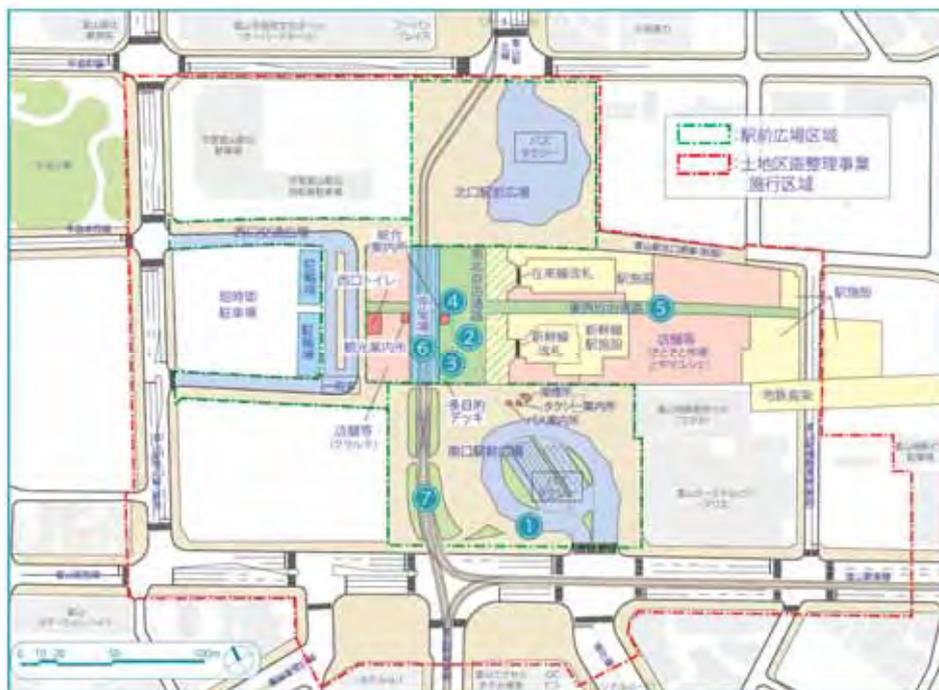


図 富山駅周辺地区平面図（完成時）

出典：富山駅周辺整備事業の概要パンフレット（富山市）

F. 自由通路整備事業

新幹線及び在来線の高架下空間を利用して鉄道利用者以外でも通行できる自由通路を整備している。地平レベルでの歩行者通路であるため、南北市街地の行き来や富山駅での公共交通の乗り換えがわかりやすく安全に行えるようになる。

G. 路面電車南北接続事業

富山駅南側の富山地方鉄道富山軌道線（市内電車）と北側の富山ライトレール富山港線を新幹線・在来線高架下に新設する停留場で接続する。

・ 国・地方の協働の状況

富山駅周辺で実施された事業の内、国と地方の役割分担は以下の通り。

表 富山駅周辺整備事業の主体

関係主体	実施事業
国	北陸新幹線
県	富山駅付近連続立体交差事業
市	J R 富山港線路面電車化事業
	富山駅周辺地区土地地区画整理事業
	富山駅自由通路整備事業
	路面電車南北接続事業
富山地方鉄道	バス再編
富山ライトレール	フィーダーバス

・ 本線・支線の相互の波及効果

A. 費用(富山ライトレール)

富山市が建設主体として国の補助金等を活用し、整備を実施している。

富山港線は建設から維持・管理及び更新に係る費用のすべてを公共で負担すれば、健全な運営が可能であったことから、運営会社として第三セクター(富山ライトレール株式会社)を設立し、公共(富山市)との役割を明確にした関係で事業を進めた。

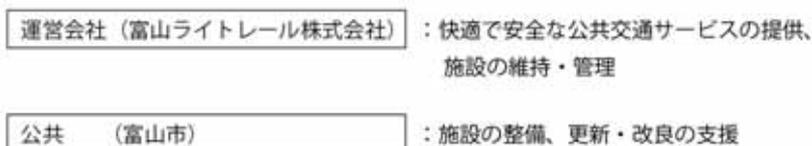


図 公共と運営会社の役割

出典：富山港線の路面電車化事業の概要（富山市）

富山市が建設主体として実施したJR富山港線の路面電車事業の建設費 58 億円に対し国の補助金等（国：22 億円約 38%、県：9 億円約 16%）を活用し、公設民営方式で整備をしている。

この事業において、連続立体交差事業からの負担金が 33 億円と大きな割合を占める。

この負担金は北陸新幹線富山駅の整備と連続立体交差事業の施行による在来線支障移転のため、富山港線の機能が失われることから、路面電車化により従来の機能を確保することとし、機能を維持するための必要最小限の費用を連立事業が負担するものである。

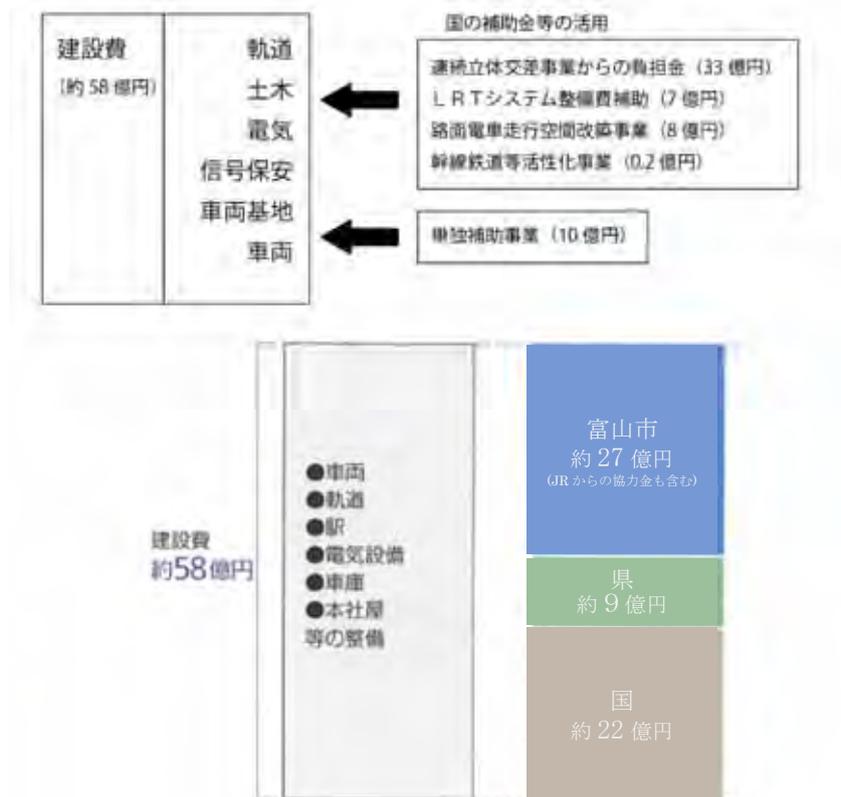


図 整備スキーム

出典（上図）：富山港線の路面電車化事業の概要（富山市）、
出典（下図）：富山ライトレールの誕生（富山ライトレール記録誌編集委員会、鹿島出版社）

B. 空間(北陸新幹線と富山駅付近連続立体交差事業)

連続立体交差事業と北陸新幹線整備を同時に行うことになったが、富山駅付近は高層マンション等が建つ狭い空間であり、駅付近で幅約100mしか確保できなかった。新幹線整備を優先して進めることとし、新幹線駅で幅約38m、在来線営業のための仮駅で幅約45mを確保した後は、連続立体交差事業に必要な幅約32mのうち約半分の幅約17mしか確保できなかった。そのため、新幹線開業時までには上り線を施工し、その後、仮線上り線の撤去をしてそのスペースに下り線を施工する2段階施工となった。

一方、同時に行うことにより、高架後の駅がコンパクトな駅(4面9線1切欠(幅約70m))→2面4線1切欠(幅約32m)となることや、在来線営業のための仮駅の移設を1回のみとすることで工事費を大幅に低減することができた。

また、新幹線駅と在来線駅の間には仕切壁を設けず、雪の立山杉をイメージした白色の一本柱やガラスファサードを設けた統一的なデザインとし、明るく開放的な一体感のある駅にできた。

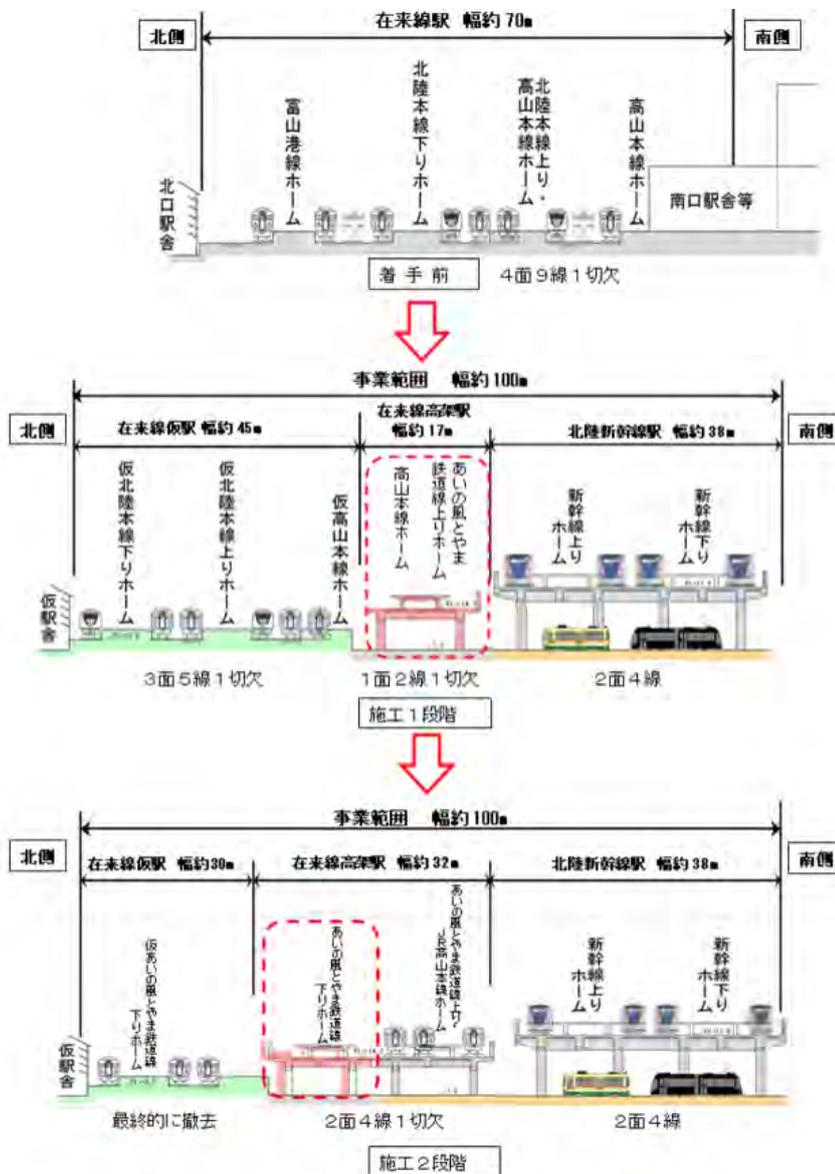


図 連続立体交差事業の施工手順

出典：富山駅における連続立体交差事業と北陸新幹線整備の同時施工について（富山県）
http://www.pref.toyama.jp/cms_sec/1506/kj00003011-002-01.html

・ 本線・支線の結節方法

本線である北陸新幹線と支線である路面電車の結節は、北陸新幹線とあいの風とやまの高架下に富山地方鉄道富山軌道線（市内電車）と富山ライトレール富山港線を接続し、停留場を設置することにより、新幹線や在来線の改札から自由通路を抜けて、雨や雪を気にすることなく路面電車に乗換えることが出来るようになっている。停留場が高架下にあるため、誰にでもわかりやすく使いやすい施設となっている。



図 高架下停留場（南北自由通路から望む）

出典：富山駅周辺整備事業の概要パンフレット（富山市）

(2) 一体的整備に関する利点の整理

富山市ではJR北陸新幹線の整備や連続立体交差事業等の本線整備とあわせて、支線であるJR富山港線の路面電車化事業及び路線バスの再編（フィーダーバス化）が行われた。

本線と支線の一体的な計画・整備においては、国や地方公共団体、交通事業者間で役割分担が図られ、これにより、連続立体交差事業の負担金を路面電車化事業の財源に充てることで地方公共団体の負担が抑えられた。また、利用者にとっては、鉄道駅と路面電車停留場が近接整備されることで、利便性の高いシームレスな乗継環境が実現された。

また、公共交通の全体ネットワークとしても、路面電車化と合わせて並行する路線バスを再編・フィーダー化することで、基幹交通と二次交通の役割分担により運行頻度等のサービス向上が図られ、結果として公共交通利用者数の増加につながっている。

鉄道等の幹線公共交通整備においては、国及び地方公共団体や交通事業者の協働により、財源の役割分担を行い、公共交通ネットワークの形成に向けて有機的な連携を図っていくことが重要である。

7.2.2 公共交通再編整備等に関する事例研究

(1) 公共交通再編整備の基本的制度の整理

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定プロセス、策定組織、既存交通事業者の関わり方等の基本的制度について整理する。

1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

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（平成十九年法律第五十九号）により、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ができるようになった。

その際、地方公共団体が中心となり、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・合意の基に計画策定を進めることで、良好な関係の基に、事業推進を図ることが求められている。

・ 法律の概要

A. 目的

この法律の目的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、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については、正当な理由がある場合を除き、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。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム



図 地域公共交通活性化再生法の概要

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 概要（国土交通省）
 <<http://www.mlit.go.jp/common/001234759.pdf>>

・ 地域公共交通網形成計画の概要

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（ビジョン＋事業体系）」としての役割を果たすもので、国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定する。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載する。

LRT・BRTなど地域の基幹交通システムを導入する場合、地域公共交通特定事業として、地域公共交通網形成計画に基づき、事業者等が地方公共団体等の支援を受けつつ事業を実施することができる。



図 改正地域公共交通活性化再生法の特徴

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 第3版
(平成28年3月 国土交通省) <<http://www.mlit.go.jp/common/001089843.pdf>>

～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

図 地域公共交通網形成計画の記載事項

出典：「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9版（平成27年11月 国土交通省）<<http://www.mlit.go.jp/common/001127036.pdf>>



図 地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画の位置づけ

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 第3版（平成28年3月 国土交通省）<<http://www.mlit.go.jp/common/001089843.pdf>>

(2) 公共交通再編整備事例の収集整理

基幹公共交通の導入に併せて、既存バス路線等の再編を計画している都市の事例を収集する。

調査対象事例は、幹線公共交通の導入に合わせたバス路線等の既存公共交通ネットワークの再編に向けて、地域公共交通網形成計画の策定において公共交通事業者との協議・合意形成を図りながら進められている岐阜市、宇都宮市・芳賀町、つくば市を対象とする。

ここでは、公共交通の再編に向けて、地方公共団体と交通事業者がどのように連携・役割分担を図りながら進められているかに着目して整理を行う。

表 公共交通再編整備事例の一覧

	岐阜市	宇都宮市・芳賀町	つくば市
計画名称	岐阜市地域公共交通網形成計画	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	つくば市地域公共交通網形成計画
策定年	平成 27 年 3 月	平成 27 年 11 月	平成 28 年 4 月
概要	B R T 導入に伴うバス路線の再編	L R T 導入に伴うバス路線の再編	鉄道・幹線バスを中心に、バス路線を再編
法定協議会への交通事業者の参画	<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜乗合自動車(株) ・岐阜県タクシー協会 	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本旅客鉄道(株) ・東武鉄道(株) ・関東自動車(株) ・東野交通(株) ・ジェイアールバス関東(株) ・(一社)栃木県バス協会 ・(一社)栃木県タクシー協会 ・宇都宮ライトレール(株) 	<ul style="list-style-type: none"> ・(一財)つくば都市交通センター ・(一財)茨城県バス協会 ・(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 ・首都圏新都市鉄道(株) ・関東鉄道(株) ・ジェイアールバス関東(株)

・ 岐阜市における地域公共交通網形成計画

岐阜市では平成 23 年度から基幹公共交通としてBRT（連節バス）の導入が進められており、BRT導入など公共交通軸の強化により都市の再構築が進められている。

A. 将来公共交通ネットワークの概要

岐阜市内における現状のバス路線は、160 系統を超えるバス路線が運行されており、路線が複雑で利用者にはわかりにくくなっている。また、多くの系統が流入する区間では団子運行が発生し、定時性、速達性の低下を招いているとともに、バスの乗継が岐阜駅などに限られ、利便性の高いバスネットワーク化がされていない等の課題がある。

そのため、公共交通軸沿線へ都市機能の集積及び集住を促し、まちづくりと公共交通の両方の観点から持続性の高いまちづくりを目指すために、BRT導入など公共交通軸の強化が進められている。

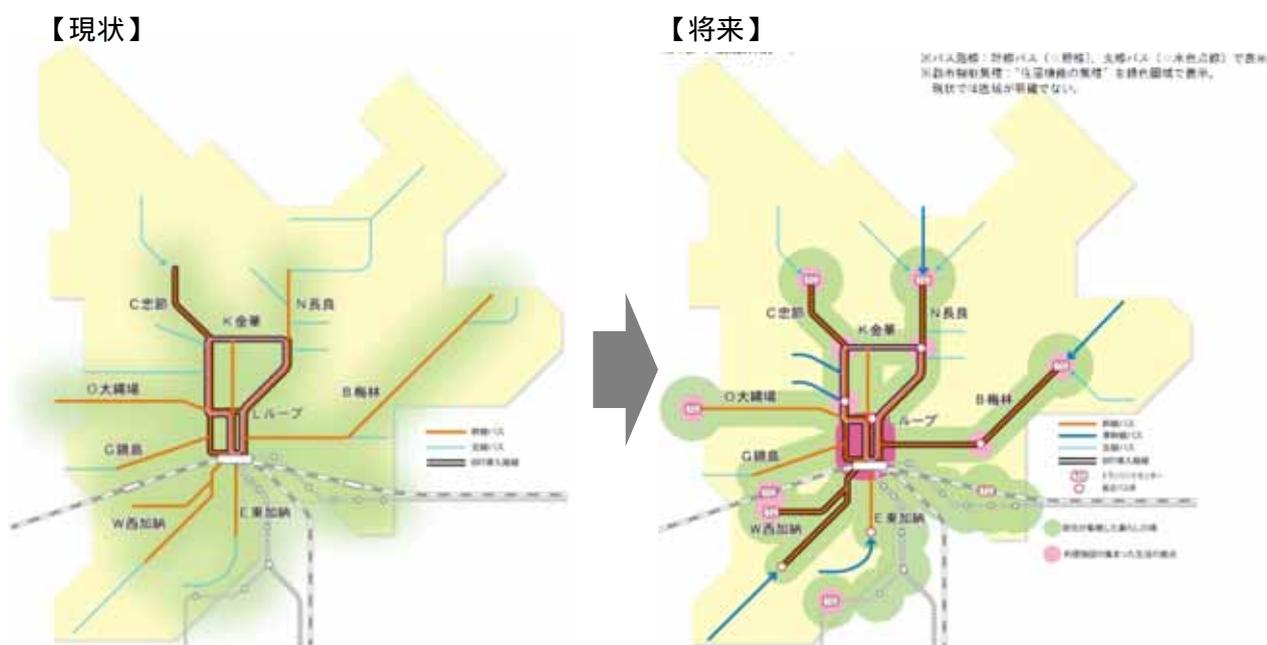


図 将来の公共交通ネットワーク

出典：岐阜市地域公共交通網形成計画（平成 27 年 3 月 岐阜市）
 <<http://www.city.gifu.lg.jp/23404.htm>>

B. バス路線再編の概要

幹線・支線バスへのバス路線再編を推進し、幹線バスへのBRTの導入により定時性、速達性が確保され、支線バス、コミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークの構築により利便性の高い公共交通の構築が目指されている。

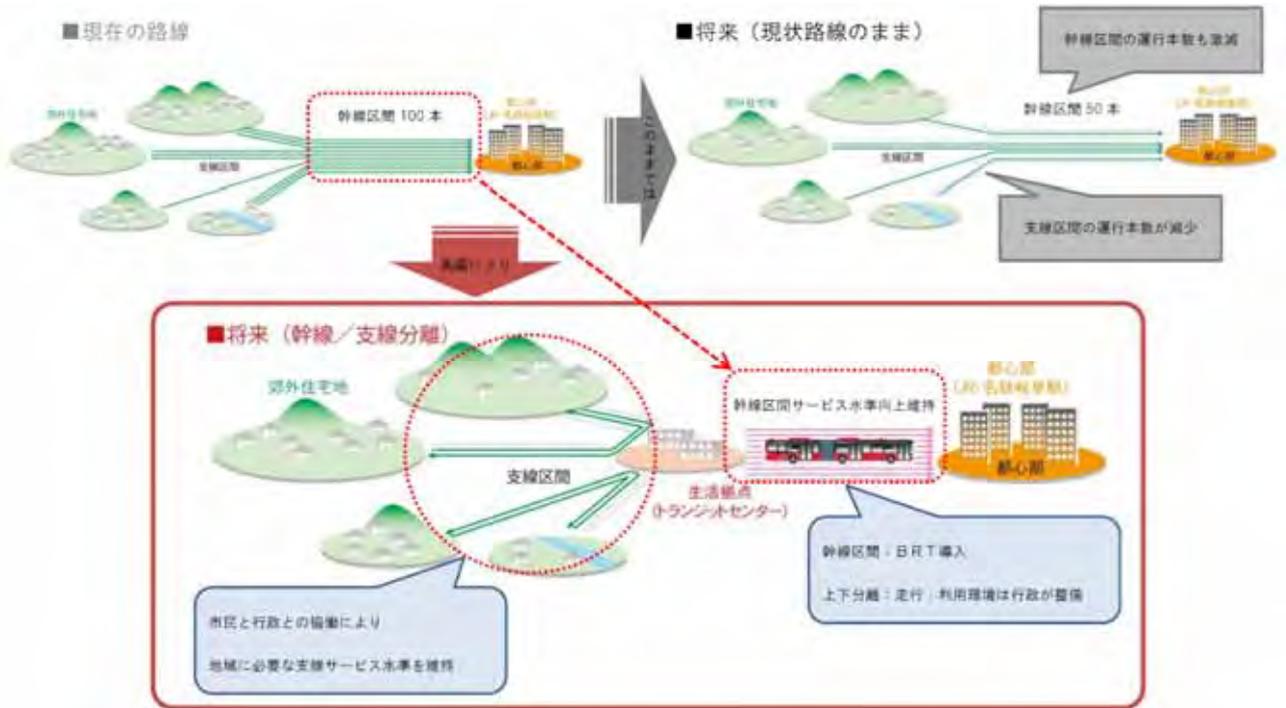


図 バス路線の幹線・支線への再編とBRTを軸としたネットワークのイメージ

出典：岐阜市地域公共交通網形成計画（平成27年3月 岐阜市）
 <<http://www.city.gifu.lg.jp/23404.htm>>

C. 再編に伴う交通事業者等の役割

地域公共交通網形成計画では、将来公共交通ネットワークの実現に向けて様々な施策が位置付けられており、地方公共団体だけでなく交通事業者を含めた関連主体との役割分担により推進していくことが位置付けられている。

②BRTの導入推進^{※1}（実施主体：岐阜市、交通管理者、交通事業者）

輸送能力の向上により、適切な運行間隔の確保が可能となり、団子運行の低減、定時性の向上が期待できる。また、適切な乗車率での運行が可能となり、利用環境の改善が期待できる。事業の実施にあたっては、道路運送高度化事業など国の制度を積極的に活用する。

②-1 走行環境の整備（バスレーン・PTPSの導入拡大）

②-2 利用環境整備（ハイグレードバス停、サイクル&ライド駐輪場整備）

②-3 車両の高度化（連節バスの導入拡充）

※1 道路運送高度化事業

図 地域公共交通網形成計画に位置付けられた施策の一例

出典：岐阜市地域公共交通網形成計画（平成27年3月 岐阜市）
 <<http://www.city.gifu.lg.jp/23404.htm>>

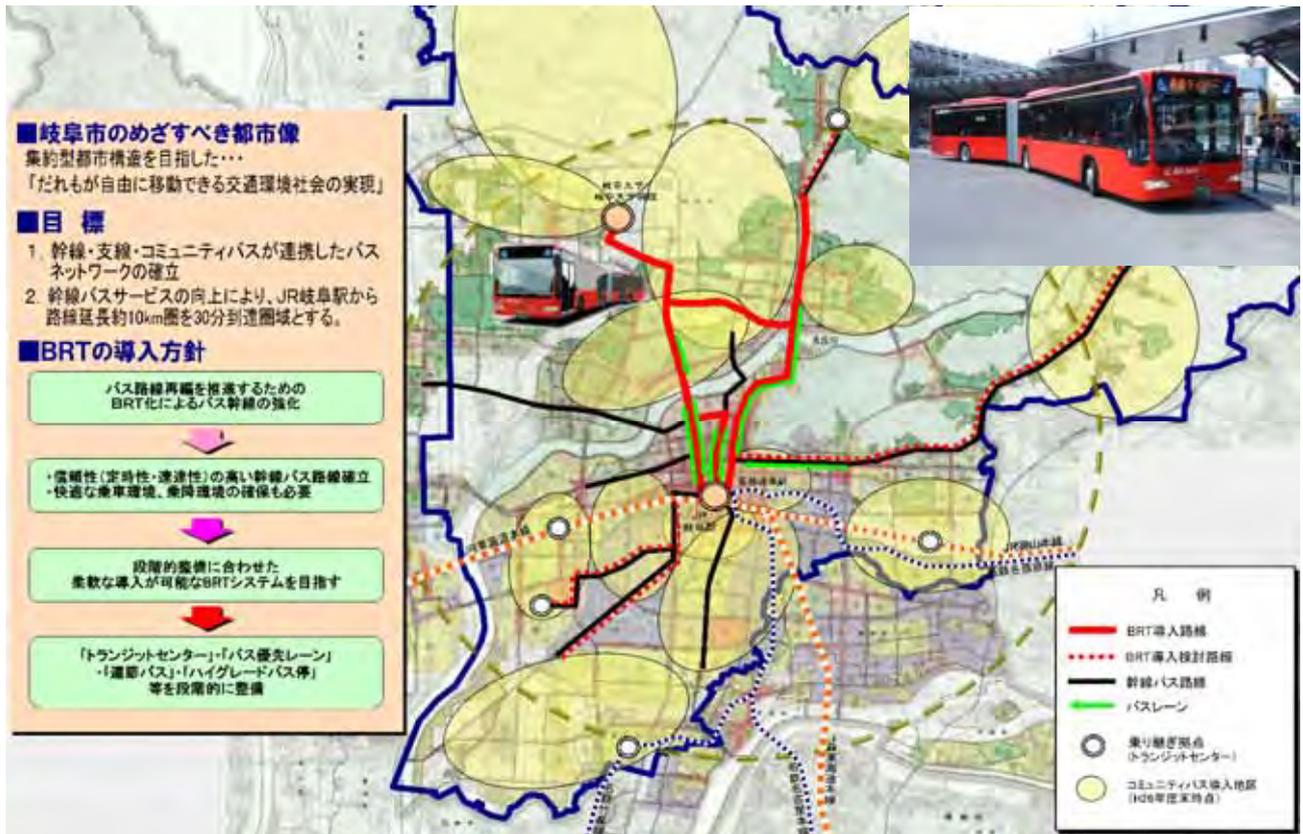


図 BRTの導入状況

出典：岐阜市 HP<<http://www.city.gifu.lg.jp/12303.htm>>

・ 宇都宮市・芳賀町における地域公共交通網形成計画

宇都宮市・芳賀町では、少子・超高齢化、人口減少社会や地球環境問題に対応しながら、将来にわたり持続的に発展し、多くの人と企業から選ばれる都市となるため、まちの機能や人口が集積した都市拠点や地域拠点、産業拠点などを効果的に結び付けることにより、それぞれの機能が連携しながら都市全体の魅力を高める「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指している。

この実現のために、東西基幹公共交通としてLRTの導入計画が進められている。

A. 将来公共交通ネットワークの概要



図 将来公共交通ネットワーク

出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画（平成 27 年 11 月 宇都宮市・芳賀町）
<<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006023.html>>

B. バス路線再編の概要

LRT整備に合わせて階層的な公共交通ネットワークを構築するために、以下の方向性でバス路線の再編が進められている。

- ・ LRTと重複するバス路線については、効果的・効率的なネットワーク構築の観点から、LRTと接続する支線バス等への再編を検討
- ・ LRTと南側・北側で平行するバス路線（国道 123 号、白楊高通り・越戸通り）については、LRTを補完し、東西方向の移動を支える路線であることから、幹線バス路線として位置づけるとともに、広域バス路線については、利用者の利便性や路線全体への影響等を考慮し、LRTへの接続を検討
- ・ その他のバス路線については、利用者の利便性等を考慮し、LRTへの接続を検討

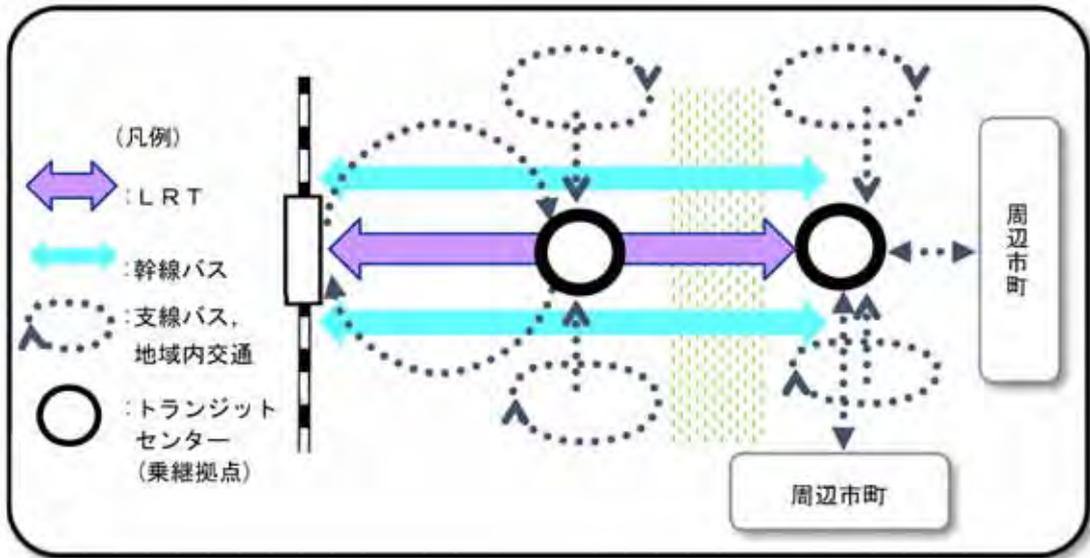


図 公共交通ネットワーク再構築の方向性

出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画（平成 27 年 11 月 宇都宮市・芳賀町）
 <<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006023.html>>

C. 再編に伴う交通事業者等の役割

将来公共交通ネットワークの実現に向けて下図の施策が位置付けられており、交通事業者を含めた関連主体との役割分担により推進していくことが位置付けられている。

年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32~36	実施主体
<u>LRTの導入</u>			整備			運行	宇都宮市, 芳賀町, LRT 運営事業者
交通結節機能の強化				整備		運用	宇都宮市, 芳賀町, LRT 運営事業者, バス事業者
<u>バスネットワーク再編</u>		ネットワークの検討・計画策定				再編・運用	宇都宮市, 芳賀町, バス事業者
地域内交通の導入		順次導入・運行					宇都宮市, 芳賀町
ICカードの導入		設計		バス導入		LRT導入	バス: バス事業者, LRT: LRT 運営事業者, 宇都宮市, 芳賀町
モビリティ・マネジメントの実施		随時実施					宇都宮市, 芳賀町, LRT 運営事業者, バス事業者, 地域住民・企業等

図 地域公共交通網形成計画に位置付けられた施策と実施主体

出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画（平成 27 年 11 月 宇都宮市・芳賀町）
 <<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006023.html>>

つくば市における地域公共交通網形成計画

つくば市では平成17年8月につくばエクスプレスが開業に伴い、それまで運行していた福祉循環バス等の再編などが進められ、市内の公共交通は鉄道、路線バス、コミュニティバス（つくバス）等の交通システムにより多層的にネットワークが図られている。

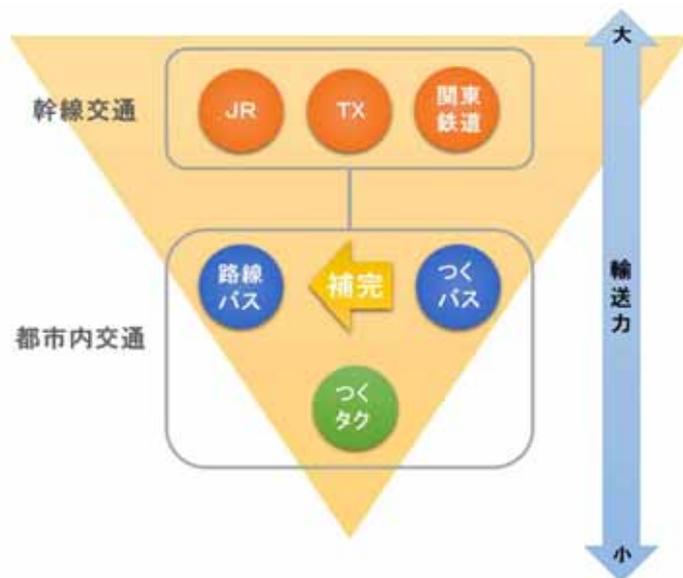


図 つくば市の地域公共交通の階層

出典：つくば市地域公共交通網形成計画

<<http://www.city.tsukuba.lg.jp/kurashi/kotsu/kokyo/1001484.html>>

A. 将来公共交通ネットワークの概要

公共交通ネットワークは、幹線であるつくばエクスプレスを中心に、支線としてバスネットワークを形成する考え方が示されている。

基本方針

基本方針1：今後のまちづくりを支える地域公共交通

「つくば市未来構想」や「都市計画マスタープラン」、「総合都市交通体系」等の上位・関連計画で提唱されているつくば市型の多極ネットワーク型コンパクトシティ「ハブアンドスポーク型都市構造」を支える地域公共交通を目指します。つくば市の公共交通ネットワークシステム「幹線+支線」の概念を再定義し、都市の骨格幹線となるつくばエクスプレスを中心に、都市内交通となるバスネットワークを形成し、まちづくりを支える公共交通ネットワークを構築していきます。

図 地域公共交通網形成計画における基本方針

出典：つくば市地域公共交通網形成計画

<<http://www.city.tsukuba.lg.jp/kurashi/kotsu/kokyo/1001484.html>>

B. バス路線再編の概要

具体のバス路線の再編については、つくばエクスプレスの各駅と地域の生活拠点を連絡するルートでの再編が位置付けられている。

●施策4-1 利便性向上のためのつくバス既存路線の再編

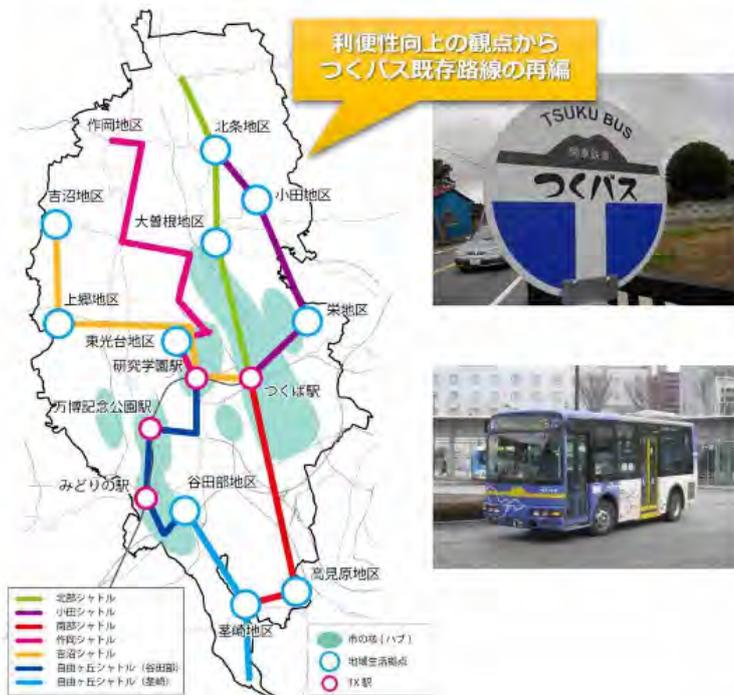
実施主体	つくば市
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス「つくバス」は、つくばエクスプレス各駅と地域生活拠点等を連絡し、直行性・速達性の確保及び運行頻度を高めた運行を基本とします。 バス利用者の利便性の観点から、既存路線における課題を整理し、路線の再編を検討します。 交通需要及び市民ニーズを細やかに把握し、運行ルート、停留所の設置、折り返し便の運行について検討します。 検討の際には、つくばエクスプレス4駅や施策1-2で整備を検討する交通結節点での乗継等も考慮します。  <p>現状のつくバス路線図（概形）</p>

図 既存バス路線再編の概要

出典：つくば市地域公共交通網形成計画

<<http://www.city.tsukuba.lg.jp/kurashi/kotsu/kokyo/1001484.html>>

(3) 再編整備のあり方と課題の整理

新たな鉄軌道整備など基幹公共交通の導入に際しては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、既存公共交通の再編等を含め、地域公共交通網形成計画を作成することが可能となる。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・合意を行い計画策定を進めるとともに、事業推進を図ることが必要である。

先行事例においては、BRTやLRT等の基幹公共交通の導入に合わせて、既存公共交通であるバス路線等を再編し、階層的な公共交通ネットワークの構築により、サービス水準の向上や運行の効率化が進められている。これら公共交通の再編においては、関係主体との協議調整を踏まえ、地方公共団体と交通事業者等との適切な役割分担の下、事業が推進されている。