

公共交通メールマガジン

～平成27年度 第37号～

編集：国土交通省総合政策局公共交通政策部



平素より、当メールマガジンを御愛読いただきありがとうございます。

4月になってまだ肌寒い日もあるもののすっかり春らしくなりましたが、皆様いかがお過ごしでしょうか。新年度となり公共交通政策部も新たなメンバーを迎えて、新鮮な雰囲気となっております。

今月のメールマガジンは、新年度第1号ということで、まず公共交通政策部長より、年度始めのご挨拶をさせていただきます。また、2月に閣議決定いたしました交通政策基本計画のプロモーションVTRが完成いたしましたので、そのご紹介をいたします。その他公共交通ネットワークの推進に関するお話や、自家用有償旅客運送制度の見直しなどご報告をいたします。新年度第1号もご一読いただき、関心を持っていただければ幸いです。

第37号 目次

～本省より～

○総合政策局公共交通政策部長より新年度のご挨拶・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

○コンパクトシティ形成支援チームについて
(総合政策局公共交通政策部交通計画課)・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

○交通政策基本計画のプロモーションVTRについて
(総合政策局公共交通政策部交通計画課)・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定について〔北近畿タンゴ鉄道：宮福線及び宮津線、近畿日本鉄道：内部(うつべ)線及び八王子線〕
(鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室)・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

○地域の実情に応じた自家用有償旅客運送制度に(自動車局旅客課)・・・・・・・・・・ 5

～地方運輸局より～

○北海道におけるバスロケーションシステム普及促進に向けた勉強会について
(北海道運輸局企画観光部交通企画課)・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

○編集後記・・ 8

新年度のご挨拶

(総合政策局公共交通政策部長 藤井直樹)

新年度を迎え、皆様それぞれお忙しくお過ごしのことと思います。公共交通政策部を代表して一言ご挨拶を申し上げます。

2013年12月に交通政策基本法が成立・施行されてから早いもので1年半近くになりますが、その間、同法を受けた国の仕組みづくりがかなり進んできました。

2014年5月には改正地域公共交通活性化・再生法が成立し、同年11月に施行されました。自治体が先頭に立ち、まちづくり等の関係施策と連携して、面的な公共交通ネットワークを再構築するというコンセプトの下に、改正法に基づく地域公共交通網形成計画が本年3月末現在で既に15件策定されています。今後、これを踏まえて具体的な路線再編等を行うための地域公共交通再編実施計画の準備が各地で進められるものと期待しています。

また、交通政策基本法に基づく交通政策基本計画が本年2月に閣議決定されました。同計画は、基本的方針の第一に、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」を掲げ、日常生活に不可欠な交通手段の確保のため、上記改正法に基づく取組に加え、バリアフリーの更なる普及促進、ICカードの普及・利便性拡大などの各種の施策を、2020年度を目標年次とする数値指標とともに示しています。なお、ICカードについては、公共交通政策部を中心に、産官学の関係者を集めた検討会を近々開催する予定です。

このような仕組みづくりの次のステージとして、地域公共交通の活性化・再生に向けた各地での具体的な取組をしっかりと後押ししていくことが重要であると考えています。

ひとつは、ノウハウ面、人材面の支援です。地方運輸局、地方整備局が連携して、ベストプラクティスの紹介や、協議会の進め方など、自治体や事業者の皆様のお手伝いを様々な側面から進めてまいります。国土交通大学校の柏研修センターでは、自治体の方々を対象とした地域公共交通に関する研修を新年度から年3回に拡大しました。

もうひとつは、資金的な支援です。地方のバス事業の赤字補てんやバリアフリー等の各種施設整備に対する国の補助金（地域公共交通確保維持改善事業）は、平成26年度補正予算と平成27年度本予算を合わせ、358億円を計上しています。引き続き所要額の確保に努めるとともに、先ほど申し上げた地域公共交通再編実施計画に基づく事業に対する支援の充実を図るべく、補助金支出に係る基準の見直しを行ってまいります。

さらに、地域公共交通の再編の中で行われるLRTやBRTの整備、あるいはICカードの導入や情報案内システムの導入等に対する資金的な支援の多様化を図るため、国の産業投資を活用した鉄道・運輸機構からの出資等を新たに行うこととしており、必要な法改正案を今通常国会に提出しています。初年度は10億円の規模ですが、今後の事業の具体化に応じて出資枠の拡大を図っていくこととしています。

交通政策基本法においても強調されているとおり、地域公共交通の活性化・再生の取組を進めるに当たって最も重要なのが、自治体、交通事業者、NPO、利用者、そしてもちろん国も含めた形での関係者の連携・協働です。人口減少・少子高齢化という大きな流れの中で地域公共交通を取り巻く状況は決して楽観を許しませんが、関係者のやる気と創意工夫を活かし各地で具体的な成果が上がるよう、全力を尽くしたいと考えています。引き続き、皆様のご理解、ご協力をどうぞよろしくお願い申し上げます。

「コンパクトシティ形成支援チーム」の設置について
（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成26年12月27日閣議決定）においては、「都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成」が主な施策の一つとされています。この取組に当たっては、都市全体の観点から、地域包括ケアシステムの構築や公共施設の再編、中心市街地活性化等関係施策との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討する必要があります。このため、都市のコンパクト化と、公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成の実現に向けた市町村の取組が一層円滑に進められるように、関係府省庁による「コンパクトシティ形成支援チーム」を設け、強力な支援体制を構築することとしました。

これを受けて、3月19日に第1回コンパクトシティ形成支援チーム会議が開催され、国土交通省大臣官房審議官（都市局担当）をチームリーダー、国土交通省総合政策局公共交通政策部長を副チームリーダーとし、関係府省庁の課長級を構成員とする「コンパクトシティ形成支援チーム」が設置されました。

「コンパクトシティ形成支援チーム」に関する今後のスケジュール、関係施策等の詳細については、第1回会議資料をご覧ください。

なお、第2回の会議として、4月10日にコンパクトシティ形成に向けた取組を行う地方自治体の担当者向けに関係施策説明会を予定しています。

（ホームページ）

○第1回 コンパクトシティ形成支援チーム会議 配付資料

http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi01_sg_000137.html

交通政策基本計画のプロモーションVTRについて
(公共交通政策部 参事官(総合交通))

国土交通省では、新たな年度を迎えるに当たり、「国交省政策チャンネル」を国交省ホームページ内に開設し、国土交通省が取り組む様々な政策について、わかりやすく動画も用いて紹介することとしました。

2月13日に閣議決定された「交通政策基本計画」についても、この度、この国交省政策チャンネルのトピックの一つとして掲載されることとなり、このために新たな動画(スライドショー)を作成し、プロモーションVTRとして公表しています。

内容等については随時更新していく予定ですが、動画を通じて、より多くの方々に交通政策基本計画、ひいては政府の交通政策全般について興味を持っていただければと考えています。どうぞご覧ください。

○国交省政策チャンネル

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/channel.html>

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定について
〔北近畿タンゴ鉄道：宮福線及び宮津線、近畿日本鉄道：内部(うつべ)線及び八王子線〕
(鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室)

国土交通大臣は、以下の路線に係る鉄道事業再構築実施計画^(*)の認定申請について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第24条の規定に基づき、平成27年3月11日付けで認定を行いました。

- 北近畿タンゴ鉄道：宮福線及び宮津線
(北近畿タンゴ鉄道株、WILLER TRAINS(株)及び関係9自治体(京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市)から共同で申請)
- 近畿日本鉄道：内部線及び八王子線
(四日市市及び四日市あすなろう鉄道(株)から共同で申請)

これにより、鉄道事業再構築実施計画の認定は、既に認定済みの4件^(*)と合わせて計6件の認定となります。(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)が平成26年11月20日に施行後、これが初めての認定。)

(*) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する鉄道事業再構築事業を実施するための計画。鉄道事業再構築事業とは、最近の経営状況に鑑み、その継続が困難又は困難となる恐れがあると認められる鉄道事業を対象として、経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ、上下分離等の事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図るための事業です。

(^{ふくふ}*2) 福井鉄道福武線（平成 21 年 2 月認定）、^{わかさ}若桜鉄道若桜線（平成 21 年 3 月認定）、三陸鉄道北リアス線及び南リアス線（平成 21 年 11 月認定）、信楽高原鐵道信楽線（平成 25 年 3 月認定）の 4 件（変更認定は除く）

○両路線の鉄道事業再構築事業の概要等は、以下に掲載しております。
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000062.html

地域の実情に応じた自家用有償旅客運送制度に （自動車局旅客課）

自家用有償旅客運送制度については、道路運送法において、

- ①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき地域の関係者が合意をしていること
- ②運転者の確保、運行管理及び整備管理の体制の整備等の必要な措置を講ずると認められること

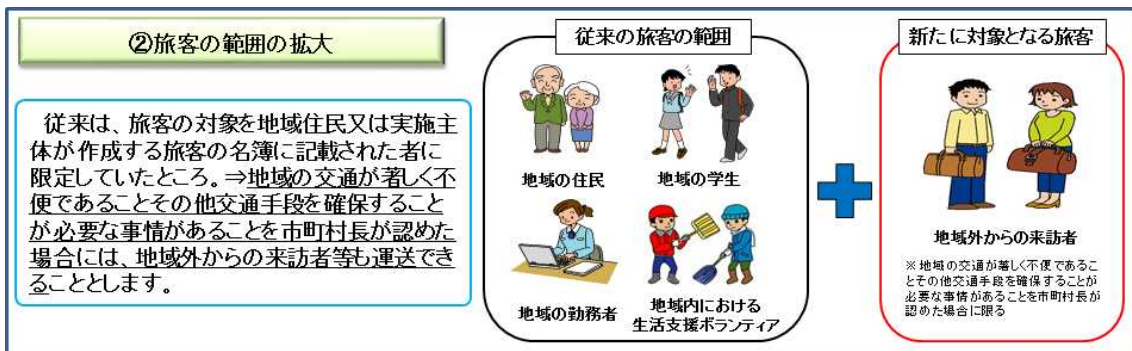
を登録の要件として、その実施を認めているところです。

今般、自家用有償旅客運送制度につき、以下の事項の見直しを行いました。


1. 自家用有償旅客運送の実施主体について、営利を目的としない「権利能力なき社団」についても実施主体として認めることとしました。



2. 自家用有償旅客運送の旅客の範囲について、地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとしました。



また、法律改正※1により、希望する市町村等へ自家用有償旅客運送に係る事務・権限の移譲を行うこととし、4月1日に希望する11の市町村等を指定し※2、移譲を行ったところです。

国から地方公共団体への事務・権限の移譲(自動車関係)	
<p>以下の事務・権限を移譲できるよう、都道府県等の処理する事務に関する規定等を改正。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送に関する事務・権限 〔登録・監査等〕【道路運送法】 ・自動車道事業に関する事務・権限 〔供用約款の設定の認可等〕【道路運送法】 ・自動車運転代行業に関する事務・権限 〔認定等に係る同意等〕【運転代行業法】 	<p>自家用有償旅客運送とは バス・タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、地方運輸局長の登録を受けた市町村、NPO等が、自家用車を用いて有償で運送する仕組み。</p> <p>→ 希望する市町村に移譲することを基本。 (希望しない市町村の区域については、希望する都道府県にも移譲。)</p> <p><効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における関係者の合意から登録までにかかる期間の短縮 ・地域の実情に応じた創意工夫による移動手段の確保 

※1 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第4次一括法）

※2 指定した11市町村等は、新潟県、長野県、佐賀県、北海道美深町、北海道豊富町、北海道池田町、神奈川県大和市、富山県富山市、徳島県つるぎ町、熊本県山江村、熊本県球磨村

これらの制度改正によって、意欲ある地方公共団体により住民の移動ニーズや地域の実情に応じた運送が行われ、これからも自家用有償旅客運送制度が地域の移動手段として適切に活用されることを期待しています。

北海道におけるバスロケーションシステム普及促進に向けた勉強会について (北海道運輸局企画観光部交通企画課)

バスロケーションシステム（バスロケ）とは、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供し、バス利用者の利便性の向上を図るシステムです。

北海道の冬場は寒さが厳しく積雪等もあり、路線バスについては遅延も珍しくないため、バスの利用者は屋外で長時間待つことも少なくありません。このため、バスの運行や遅延の状況を自宅のパソコンやスマホ等の携帯情報端末で確認できれば、屋外で待つ必要も少なくなると思われます。バスの使い勝手は向上し、ひいては利用促進につながることも期待されます。一方、最近の公共交通機関では、情報通信技術の進展を受けて、運行情報等を提供する取組が進んでおり、バスにおいてはバスロケーションシステムとして普及が進んでいます。また、携帯情報端末の普及を受けて、利用者も情報の取得を行うことが増えています。

北海道においても携帯情報端末の普及が進み、同システムの普及はバス利用環境の向上に有効であると思われることから、改めて現時点における利点や北海道における適応性について考えてみることにしました。そこで当局として、こうしたバスロケの現状を知り、

普及促進を図るため、バス事業者、行政関係者、システム提供者の方々にご参加いただき、「北海道におけるバスロケーションシステム普及促進に向けた勉強会」を3月11日（水）に開催しました。



勉強会の様子



開会の挨拶を行う渡邊北海道運輸局長

システム提供者の方々には自社製品の特長等をプレゼンしていただきました。説明時間は8分間という短い時間でしたが、参加者からは強い注目を集めていました。また、学識経験者として北海道大学大学院情報科学研究科メディアネットワーク専攻 山本 強 教授をお招きし、「持続可能なバスロケーションを目指して」と題して、バスロケの現状、今後の課題・提案等についてお話しいただきました。その豊富な知識とわかりやすさから多くの参加者の関心を集めていました。

○勉強会の概要は、以下の北海道運輸局 HP に掲載しております。

http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/65shinpojumu/index_basuroke.html

◆議題

- ① システム提供者によるバスロケーションシステムの説明と個別製品の特徴
- ② 導入済み事業者による評価
- ③ 行政の補助制度等支援メニューの概要
- ④ バス事業者からの提案や要望
- ⑤ アドバイザーからの補足や補強の説明

（北海道大学大学院情報科学研究科メディアネットワーク専攻 山本 強 教授）

◆勉強会終了後

システム提供者、行政提供者、行政関係者、バス事業者によるフリートークと個別相談の実施



北海道大学大学院情報科学研究科 山本教授



システム提供者との個別相談会の様子

編集後記



いつもご愛読いただきありがとうございます。国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課の池田です。

4月になってすっかり春らしくなりました。東京では3月終わりに桜が満開となり、先日お昼休みに本省すぐ近くの公園で、桜を見ながらお弁当を食べ春を感じました。4月に入ってから少しずつ葉っぱも生え始めてきていますが、東日本ではまだまだこれから満開を迎えるというところも多いのではないのでしょうか。

新年度となって、公共交通政策部も新たなメンバーを迎え、雰囲気も少し新しくなりました。私も心機一転頑張りたいと思っている今日この頃です。メールマガジンもおもしろい情報をお届けできるように引き続き頑張ります！

★全国に共有したい情報等ございましたら、下記問い合わせ先または最寄りの地方運輸局までお問い合わせください。



【お問い合わせ先】

国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課 池田

〒100-8918

東京都千代田区霞が関2-1-3 (中央合同庁舎3号館3階)

TEL : 03-5253-8275 (直通) FAX : 03-5253-1513

★国土交通省HP (情報発信のページ)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html

