

# 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の概要

## 背景

- 京都府・兵庫県北部の、北近畿タンゴ鉄道(KTR)沿線地域においては、人口減少やモータリゼーションの進展等により、鉄道利用者数と運輸収入がピーク時の約3分の2に減少。
- 観光地の魅力向上による需要創出の取組を進める一方、今後も人口減少が続くことを踏まえ、来訪者による広域交流の活性化や、各都市の都市機能の相互補完が求められ、こうしたまちづくり・観光振興等の地域戦略と一体となった公共交通網の再編が必要。

## 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

- 「海の京都」等の魅力的な観光まちづくりや、駅中心のコンパクトなまちづくりと連携した公共交通網を形成。
- 地域の拠点同士を結ぶ公共交通(鉄道)や、拠点と目的地を結ぶ公共交通(バス等)を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会を実現。

【計画対象区域】 京都府(福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)、兵庫県豊岡市(以上のKTR沿線地域)

【計画作成主体】 京都府・兵庫県及び対象区域の関係市町(関係地方公共団体が共同で形成計画を作成)

### 【計画内容】

- 北近畿タンゴ鉄道(KTR)を持続可能な事業スキームに再構築(上下分離方式<sup>(※1)</sup>への移行)
- 大都市圏からのアクセス時間の短縮(京阪神方面・関西国際空港等からのアクセス強化)
- 観光周遊ルートと連携した公共交通ネットワークの利便性向上(車両更新による列車の速度向上、主な観光地を周遊するバスの運行、鉄道・アクセスバス・クルーズ船・レンタカー・レンタサイクル等の連携強化、「丹後半島パルスタイムテーブル化」<sup>(※2)</sup>の検討 等)
- 鉄道施設の快適性及び安全性の更なる向上
- KTR、地域、JR等が連携した観光情報・乗継情報の提供やプロモーション
- コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携(駅周辺等への都市機能の再配置、新駅の検討 等)
- EVタクシー等の環境にやさしい交通手段の導入、自転車の積極的な利用促進
- 達成状況を評価する指標の設定

※1)上下分離方式:鉄道において線路などの施設を保有する事業者と、運行を行う事業者を分離して、効率的な経営を図る方式

※2)パルスタイムテーブル化:鉄道及び接続するバスなどについて、両者が連携した一定の周期で運行するダイヤ(パターンダイヤ)とし、運行される便数は限られても乗り換えの際の待ち時間を気にせず移動できる取組



北近畿タンゴ鉄道(KTR)路線図

北近畿タンゴ鉄道(株)・京都府資料等を元に国土交通省作成

# 四日市市地域公共交通網形成計画の概要

## 背景

- 四日市市においては、人口減少・少子高齢化の進展が見込まれる一方、人口密度が低い地域が広範囲に分布。
- モータリゼーションの進展、バス、鉄道の競争の激化などによって、通勤・通学に欠かせない地域にとって真に必要な公共交通を維持することが難しい状況に直面。四日市市総合計画や都市計画マスタープランで示されたまちづくりの方針を支える持続可能な公共交通網の形成が必要。

## 四日市市地域公共交通網形成計画

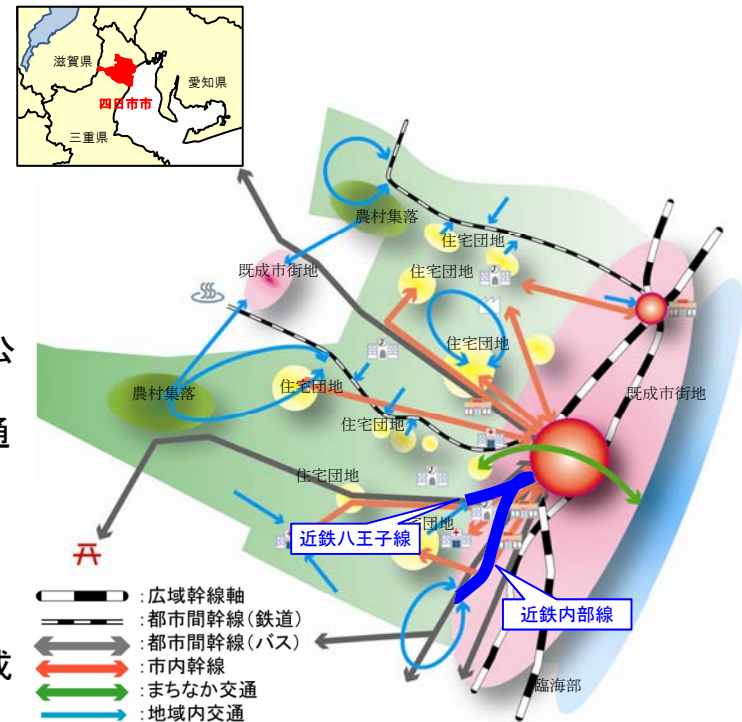
- 都市計画マスタープラン等で打ち出されている、コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化
- 便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築
- 日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり

【計画対象区域】 <sup>よっかいち</sup>四日市市（都市計画区域外を除く全域）

【計画作成主体】 四日市市

### 【計画内容】

- 地方公共団体、事業者、住民の協働によって鉄道事業を支える仕組みの導入（市内を走る鉄道である内部・八王子線（現在は近鉄が運行）について、本形成計画に「鉄道事業再構築事業」を位置付け、公有民営方式へ転換<sup>(※)</sup>）
- 便利で安心して利用できる公共交通網構築のため、鉄道とバスとの乗継利便性の向上（駅前広場の整備による結節性向上、ダイヤ改訂によるバスと鉄道の接続改善、2WAY定期の導入等）
- 中心市街地への公共交通での来訪促進のため、中心市街地を中心とする公共交通ネットワークを形成。各路線の役割を、都市間幹線、市内幹線（都心と団地・郊外部の連絡等）、まちなか交通、地域内交通に区分し、将来公共交通網の明確化に向けた検証を継続（運行路線・運行回数の適切性の検証等）
- 郊外部の住民の日常生活を守るための交通サービスの導入（コミュニティバスの導入等）
- 運転免許返納者に係る公共交通機関の割引の実施
- 充実した地域公共交通についてわかりやすい情報提供を行うための統一マップの作成
- 達成状況を評価する指標の設定



(※) 公有民営方式；鉄道において線路などの施設を沿線公共団体が保有し、運行を鉄道事業者が行う方式に転換し、効率的な経営を図る方式 四日市市における将来ネットワークの設定

## 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

### 地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が策定)

- 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
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し策定  
(地方公共団体・交通事業者・  
道路管理者・利用者・学識者等  
から構成)

## 地域公共交通特定事業

(地域公共交通網形成計画に事業実施を記載)

軌道運送高度化実施計画

(事業者)

道路運送高度化実施計画

(事業者)

海上運送高度化実施計画

(事業者)

鉄道事業再構築実施計画

(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体)

鉄道再生実施計画

(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

今回活用を予定している  
特定事業

国土交通大臣に届出

軌道運送高度化事業  
(LRTの整備)

(事業者)

道路運送高度化事業  
(BRTの整備)

(事業者)

海上運送高度化事業  
(海上運送サービス改善)

(事業者)

鉄道事業再構築事業  
(鉄道の上下分離等)

(事業者)

地域公共交通再編事業  
(公共交通ネットワークの再構築)

(事業者)

鉄道再生事業  
(廃止届出がなされた鉄道の維持)

(事業者)

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

# 地域公共交通活性化再生法による鉄道事業再構築事業の概要

## 鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象
- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施

### 内容

経営の改善  
市町村等の支援  
+  
事業構造の変更  
例：上下分離

### 目的

当該路線における  
輸送の維持



国土交通大臣による計画の認定

## 特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
  2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- (※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

## 支援措置

鉄道設備整備に対する『地域公共交通確保維持改善事業費補助金』の予算、税制特例等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

事業構造の変更の  
実施パターン

### 公有民営の例

既存事業者

運行

(無償貸与)

地方自治体  
(第3種鉄道事業者)

鉄道施設保有

土地保有

- 活用例：  
若桜鉄道(平成21年度～)  
信楽高原鐵道(平成25年度～)
- 地方自治体が「第三種鉄道事業者」として鉄道施設を保有
- 利用促進策や観光資源を活用した需要喚起  
(自治体職員の鉄道通勤へのシフト、SL車両運転体験等のイベント開催等)

### 重要な資産の譲渡の例

既存事業者

運行

鉄道施設保有

(無償貸与)

自治体

土地保有

- 活用例：  
福井鉄道(20年度～)  
三陸鉄道(21年度～)
- 地方自治体が鉄道用地を保有。また、鉄道施設の整備等に係る費用を補助
- 利用促進策や関連事業の展開(パーク&ライド駐車場の整備、関連グッズの販売等)