

<p><b>日本における公共交通及びLRT施策の概要について</b></p> <p>国土交通省 総合政策局 交通計画課 企画調整官 海谷 厚志</p>	<p><b>Summary</b></p> <p>1. 公共交通政策の現状</p> <p>2. 公共交通政策の今日的意義と課題</p> <p>3. LRT政策の概要</p>
<p><b>1. 公共交通政策の現状</b></p>	<p><b>公共交通政策の基本スタンス</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2000年から2002年にかけて、需給調整規制を廃止、規制緩和を実施</li> <li>市場原理に基づく民間事業者の経済活動により、交通サービスの維持・改善、利用者利便の向上が図られることを基本とし、</li> <li>国は、それを補完する措置として、各種支援を行っている</li> </ul>
<p><b>地方鉄道に対する施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>地方鉄道の再生</b> 地方鉄道の再生に向け、鉄道事業者と地域関係者による利便性向上に向けた再生計画に基づく事業に対し、近代化補助の拡充等により重点的かつ効果的に支援 &lt;近代化補助の拡充内容&gt; 再生計画に基づく設備整備について優先的に補助採択 再生計画期間中に限り黒字転換事業者を補助対象化 補助対象設備の追加（P&amp;R駐車場・駐輪場整備、新駅設置、部分的複線化） 再生計画の実現に著しい効果が期待できる設備整備について、補助率嵩上げ（車両の更新、行違い設備の新設等1/5 1/3）</li> <li><b>LRTプロジェクト</b> まちづくりと連携したLRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に要した費用の一部を補助 &lt;支援内容&gt; 補助対象施設：低床式車両（LRV）、停留施設、レール（側線軌道）、変電所の増強、 車両の増備、ICカードシステム 補助率：1/4</li> </ul>	<p><b>2. 公共交通の今日的意義と課題</b></p>
<p><b>公共交通の今日的意義</b></p> <p>環境問題に対する解決策</p> <p>少子高齢化社会への有効な対応策</p> <p>地域振興のためのツール</p>	<p><b>公共交通を取り巻く新しい課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. で述べたように、公共交通サービスは民間の交通事業者により提供され、国はその補完的役割であることが基本</li> <li>しかしながら近年、公共交通を取り巻く新しい課題が表出 事業者間、モード間の接続部分において、市場原理のみに委ねてはなかなか改善が図られないケース 利用者の減少により経営難に陥る交通事業者が現れる中、地域住民が主体的に公共交通サービスの維持・改善に取り組むケース</li> </ul>

## 新しい課題への対応

これら新たな課題  
シームレスな公共交通の実現  
地域住民等の多様な参加の促進

に適切に対応するため、現在国土交通省内  
で識者を交え、検討を行っているところ  
(本年春にとりまとめ予定)

### シームレスな公共交通の実現のための取り組み事例

- 駅周辺の整備
- 駅構内での乗り継ぎ
- ICカードの導入・共通化による乗継ぎの円滑化
- 乗継ぎ案内の導入
- 駅構内の乗継ぎ
- 駅構内への乗り入れに関する関係者間のルール作り
- 乗継ぎ時間の短縮による待合時間短縮(ランプの点灯により、バス乗降員と電車の乗降を知らせ、電車の到着・出発を見ながら乗降)
- バス-バスの乗り継ぎ(対面乗継ぎ)
- 市役所・ホテルにおける運行案内、乗継ぎ連携

### NPO・地域住民の発意や積極的な参画のもと、公共交通の維持・改善を進めている主要事例

#### RACDA高岡による路面電車万葉線の再生(富山県高岡市等)

廃線の危機にあった路面電車万葉線の再生計画を市民団体自らが作成。存続の受け皿となる三セクの設立に関する1億円の募金活動や、万葉線の利用促進のためのイベントの企画等も実施。その後の万葉線の利用客は増加傾向。

#### NPO生活バス四日市によるコミュニティバス「市民バスよがいち」の運行(三重県四日市市)

既存の路線バス(三重交通)が撤退した地域におけるコミュニティバスの運行計画を立案。地元企業への支援要請なども実施し、地域住民と地元企業の協力体制を構築した上で、三重交通と改めて契約し運行開始。NPOによるバス運行のさきがけの事例となるとともに、三重交通の事業の活性化にも寄与。

### 商店街等との連携により公共交通の利用円滑化を進めている事例

#### エコモーション神戸によるエコショッピング制度(兵庫県神戸市)

**神戸市の現状**  
土日祝日における地下鉄・バス利用者の多い減少  
三宮・元町等駅周辺の歩行者利用による慣性的消費の発生  
違法駐車等の増大  
バス走行環境の悪化  
沿道環境の悪化  
商店街等の空洞化によるまちの活力の低下 等

**「エコモーション神戸」の推進**  
(15年10月 - 17年9月広域的な公共交通利用促進に関する実証実験)  
都心部への自家車の流入抑制により公共交通の利用を促進し、まちの賑わいの創出と地域環境の改善を図る。  
検討主体：神戸市TDM研究会(学識経験者、NPO、神戸市、商業者、近畿運輸局等で構成)

**エコファミリー制度**：大人1人につき小学生以下2人まで地下鉄・バス無料  
**エコショッピング制度**：神戸市地下鉄・北神急行利用者に提携商店の買物券をプレゼント  
**公共交通フォーラム・環境啓発イベント開催**：交通社会問題及び駅クルマ社会の啓発、公共交通利用促進PR等  
【参加交通事業者】神戸市交通局(地下鉄・バス)、北神急行電鉄、神戸交通振興バス

沿線の商店街等との連携により、公共交通の利用を促進するとともに、地域圏別にも好影響。利用客は実験前比へ約2.5%増加  
・地下鉄三宮駅利用実績(実験期間中の土日祝日) H14:83,472人/日 H15:84,780人/日  
所定のチケットに駅窓口でスタンプを押してもらうことにより、提携商店における買物券、買物割引等の特典を受けられる。エコショッピング制度は16年3月から第1期を実施しており、現在17年3月から第4期を実施中。

### 省エネ法改正の背景

京都議定書 17年2月16日発効

我が国は2010年目標に90年比6%削減  
エネルギー起源CO2は90年比+0%に抑制

#### 各部門のCO2排出量の推移

部門	1990年	2002年	削減率
産業部門	498百万t	468百万t	90年比+1.7%
民生部門	279百万t	263百万t	90年比+23.0%
運輸部門	217百万t	261百万t	90年比+20.4%

**目標達成のための追加対策が必要**

- 運輸部門：省エネ法の改正
- 民生部門(うち建築物・住宅)：省エネ法の改正

**省エネ法の改正**

- 運輸部門のその他の施策：グリーン物流総合プログラム(両主、物流事業者の連携による物流分野でのCO2削減、EITによる集積・運搬に特化した輸送態様の改善を目指す先進的な取組に対するモデル事業)
- 運輸分野における改正のポイント：一定規模以上の輸送能力を有する輸送者(自家物流を含む)に省エネ計画の作成、エネルギー消費量の定期報告等の義務づけ
- 一定規模以上の貨物輸送を発注する両主にもモデルシフト、省エネ計画の作成等の観点から発注にかかる省エネ計画の作成、エネルギー消費量の報告等の義務づけ
- 企業に高度利用促進策として公共交通機関の利用促進等の義務づけ

### 公共交通利用推進等マネジメント協議会について

#### 運輸分野におけるCO2排出量の推移

運輸分野全体からのCO2排出量は、低燃費車・低公害車の開発・普及等の効果もあり、全体としては抑制傾向を示しているものの、自家用車については、10年間で約4割から約5割へ1.0ポイント急増しており対策が急務。

特に、自家用自動車交通に起因するCO2排出量のうち、通勤や業務用、買物によるマイカー使用が全体の相当数を占めている。

#### 人流分野におけるCO2排出削減に向けた取組みの新たな展開

省エネ法改正 (企業による公共交通利用推進の努力義務) | 京都議定書の発効 (京都議定書目標達成計画の策定)

全国レベル、各地域レベルそれぞれに設置し、企業、交通事業者、行政、利用者のパートナーシップによる取組みを推進する。

**公共交通利用推進等マネジメント協議会**

企業サイドとの連携等新しいアプローチによる公共交通利用推進等の先進的な取組みの出現  
通勤交通マネジメント | 低公害車等によるカーシェアリングの推進

このような新たな取組みと、公共交通機関の利便性向上等との連携による幅広い展開が求められる。

## 3. LRT施策の概要

## 路面電車事業者数の推移

- 日本では、ここ20年で路面電車事業者数の変化はほとんどない  
(1984年 20事業者 2004年 19事業者)
- 欧米では、近年70以上の都市で路面電車の復活・導入が行われているところ

# 日本でLRT整備が進まない要因

関係主体間の合意形成

コスト負担大(初期投資+維持管理)

導入空間の制約

国土交通省では平成17年度より「LRTプロジェクト」により総合的な支援を実施

# LRTプロジェクト

まちづくりと連携したLRTの導入促進による環境にやさしく利用可能な都市交通体系の構築

LRT整備により期待される効果

- 移動のバリエーブル化
- 交通関連負荷の軽減
- 交通転換による交通円滑化
- 公共交通ネットワークの充実
- 中心市街地の活性化

日本では整備が進まない要因

- 関係主体間の合意形成
- コスト負担大(初期投資+維持管理)
- 導入空間の制約

欧米ではこれまで70以上の都市で復活・導入進む

LRTプロジェクト

都市・地域整備局、道庁局、鉄道局の連携のもとLRTの整備に対して総合的に支援

LRTプロジェクト推進協議会の設置

専門家(自治体、国) 推進者(国、自治体) 国(運輸局、整備局) 公安委員会

合意形成・計画策定

計画について一体的・総合的に支援

人と環境にやさしい都市基盤建設と都市交通体系の構築  
利用しやすい高質な公共交通ネットワークの整備  
生き生きとした魅力ある都市の再生

<総合的支援のメニュー>

ハード整備に対する支援

LRT総合支援メニューの同時採択による一挙二得

低床式車両その他LRTシステム構築に不可欠な施設(駅舎、踏切、待避線の整備、及び補助) (新設) (鉄道局) 停車場の施設及びシフトカー、架線柱の整備に対する補助(都市・地域整備局) 運営管理者による走行空間の整備 等

業務統合上、協働力向上

道路と軌道の状況に応じた最高速度制限の検討 運行管理システムの改善 車両長制御装置 等

駅周辺の向上

ICカード導入、駅前広場など交通結節点整備 鉄道線への直通運転、片側施設と歩道等との一体整備 等

まちづくりの連携

LRT関連事業の一体実施 (まちづくり交付金等を活用した駅前周辺/中心市街地活性化事業等)

推進協議会

P&R駐車場、自転車庫の整備、バス路線のフィーダー化、トランジットモール等の社会実験 等

## LRT検討状況

都市名	主要団体	都市名	主要団体	都市名	主要団体
小樽	小樽まちづくり協議会	横浜	横浜にLRTを創らせる会	大宮	大宮にLRTを創らせる会
札幌	LRTまっぴら	静岡	静岡センター交通協議会	大塚	関西土木学会などが推進
高松	高松のファン電車をはしらせよう会	浜松	浜松都市環境フォーラム	尼崎	兵庫県、尼崎市が推進
仙台	仙台高層市電研究会	豊前	とよはし市電を創する会	神戸	神戸市が推進
静岡	静岡LRTまっぴら研究会	岐阜	岐阜未来研究会	浜島	渚本高校生が知事に直請
福井	市民が推進中	新潟	買工金協賛、市民が推進中	岡山	RACDA岡山
宇都宮	警部レールとちび	富山	富山LRT会社設立	青森	JR西日本がLRT化表明
鹿児島	鹿児島の路面電車とまっぴら(の)会	高岡	RACDA高岡	広島	路面電車を創る会
さいたま	さいたまLRT研究会	金沢	明日の金沢の交通を創る会	松江	環境イニシアティブ松江
豊田	豊田待せボーズクラブ	徳島	ROBAの会	高松	「C&T」と連携、公共交通を育てる会
岡田	まっちろグループ厚田田	鳥取	北中国線鉄道まっぴら会	高知	土肥線の電車をまっぴら会
福岡	京都市が推進中	大津	いっさか協学会	徳山	マフン電車をまっぴら会
江東	京都市、区民が推進中	京都	京のアジアン21フォーラム	北九州	軌道部分禁止
多摩	京都市が推進中	京都今出川	今出川通りに路面電車を創る会	福岡	財界を中心に検討
八王子	京都市が推進中	京都右京	右京の交通問題を創る会	長崎	長崎路面電車の会
秋田	京都市が推進中	奈良	NPO奈良研究所	熊本	熊本交通会館
川崎	交通ビジネス研究会	茨城	LRT-茨城	鹿嶋	鹿嶋駅前みやざき
町田	まちだ路面電車の会	枚方	枚方・LRT研究会	鹿児島	鹿児島市が推進中
熊鷹	市民が推進中	堺	堺のファン電車を創る会	那覇	うらんちゅ鉄道協議会

緑字は現在路面鉄道事業者が存在する自治体 (平成17年2月9日: RACDA調べ)

