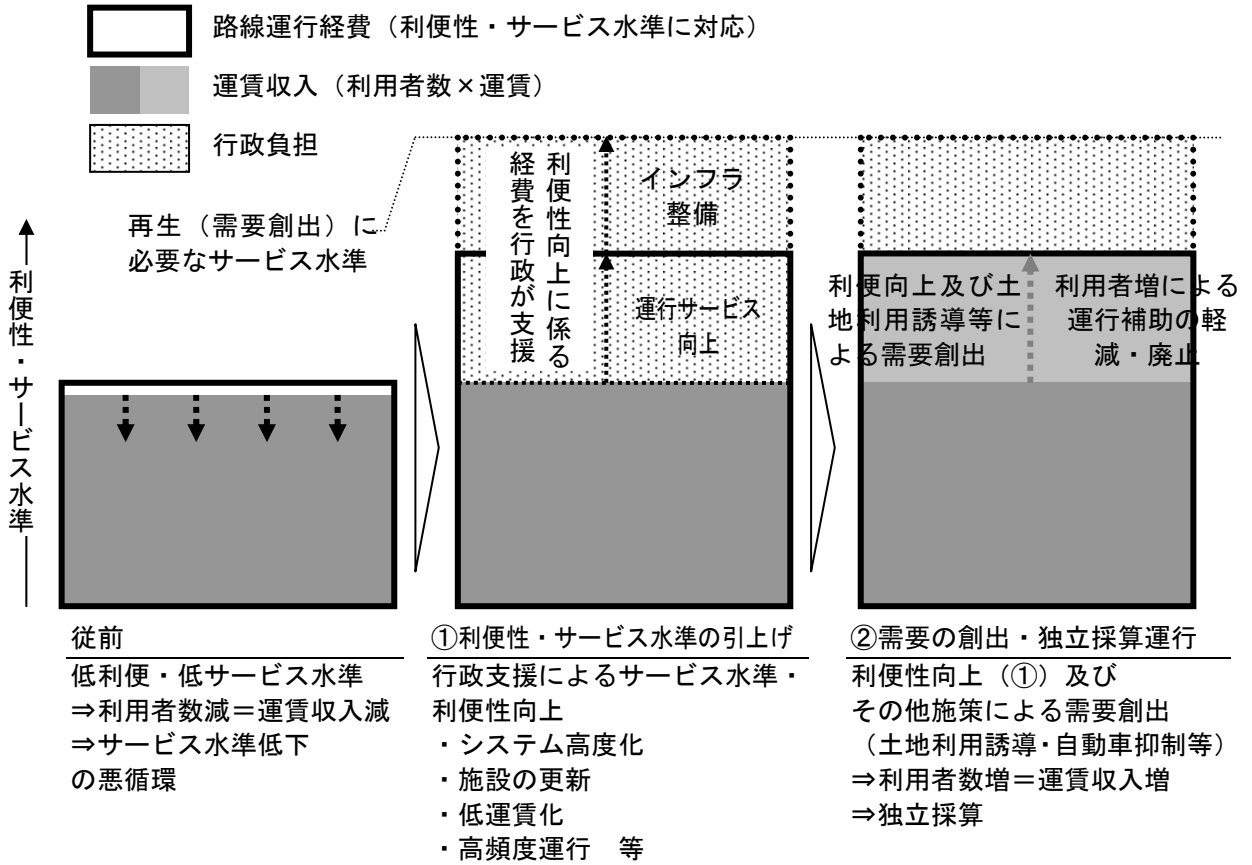
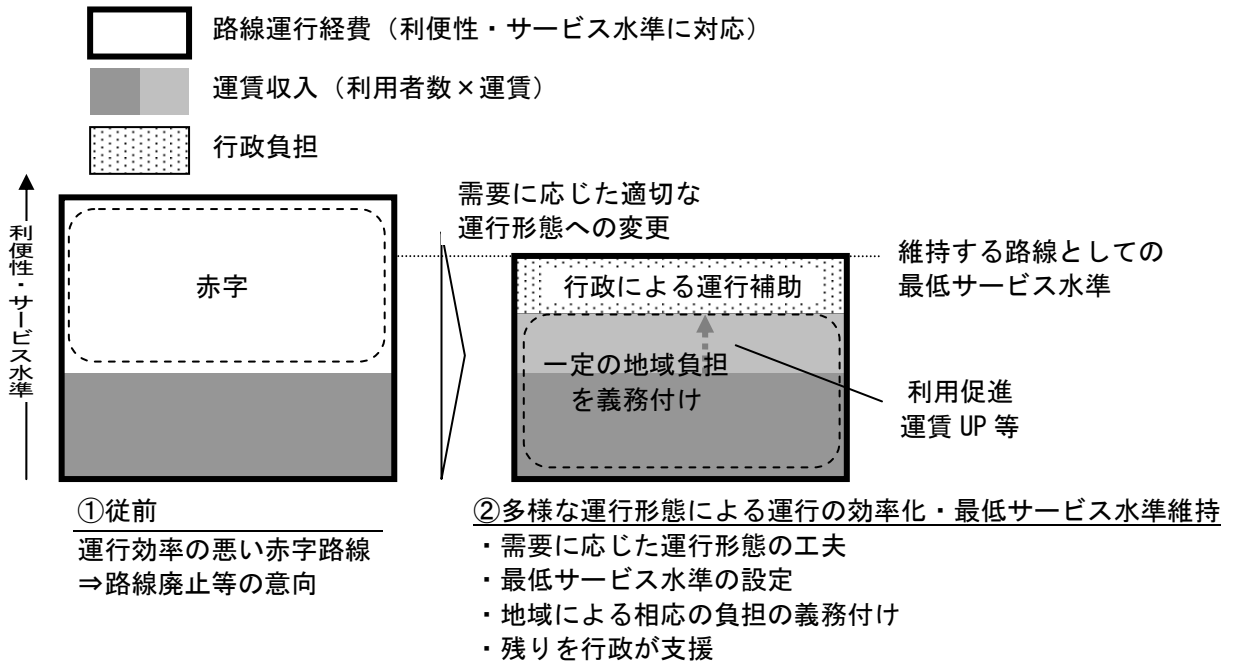


### (3) 官民の役割分担の考え方

#### ① 利便性向上・需要創出路線



#### ② 維持路線



#### 4) 公設民営による公共交通軸の整備・運営

- 民間活力による効率的な運営、適切なリスク分散のために、新たな公共交通軸整備は公設民営方式が有力な形となる。
- 公設民営にも様々な形が存在し、コンパクト化に向けた路線の重要性、見込まれる需要のレベル等を踏まえ、適切な形を採用する必要がある。
- ただし、公設民営的な考え方にに基づき、施設設置主体と運行主体が異なる上下分離方式で実施する路面電車等については、軌道法等の制度面での整理・対応が必要である。

#### 【軌道系公共交通の場合】

	施設整備 (軌道、駅等)	車両・施設 保有	施設維持管理 (修繕費等)	施設維持管理 (日常管理、 人件費等)	運営 (人件費・動力費)
大  公共の関与度合	パターン1 公営	公共	公共	公共	公共
	パターン2 公設民営 (運営委託)	公共	公共 (有償又は無償 で民間貸与)	公共	民間 (委託費)
	パターン3 公設民営 (自主運営)	公共	公共 (有償又は無償 で民間貸与)	公共	民間／3セク (運賃収入)
	パターン4 公設民営 (自主運営)	公共	民間／3セク (運賃収入又は 公共補助)	民間／3セク (運賃収入又は 公共補助)	民間／3セク (運賃収入)
	パターン5 3セク方式	3セク	3セク	3セク	3セク
小	パターン7 民営	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)

#### 【想定しうるケースと公共交通の運営形態】

- ①施設の整備・更新に多額の費用を要し、運営についても運賃収入ではサービス水準の維持が困難なケース

⇒ パターン2

- ②施設の整備・更新に多額の費用を要するものの、運営については運賃収入によって一定のサービス水準維持が見込まれるケース

⇒ パターン3、パターン4

※富山港線はパターン4で、車両・施設保有及び維持管理は公共補助。

【バスの場合】

		路線設定	施設整備 (専用レーン、 ターミナル等)	施設整備 (停留所等)	車両・施設 保有	運営 (人件費・動 力費)
大  公共の関 与度合   小	パターン1 公営	公共	公共	公共	公共	公共
	パターン2 公設民営 (運営委託)	公共	公共	公共	公共 (有償又は無償 で民間貸与)	民間 (委託費)
	パターン3 公共支援型 民営	公共	公共	民間 (運賃収入・ 赤字分は補助)	民間 (運賃収入・ 赤字分は補助)	民間 (運賃収入・ 赤字分は補助)
	パターン4 公共調整型 民営	公共	公共	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)
	パターン5 民営	民間	公共	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)	民間 (運賃収入)

【想定しうるケースと公共交通の運営形態】

- ①公共主導で路線の新設・再編や施設の更新を図る必要があり、また運賃収入だけでサービス水準の維持が期待できないケース

⇒ パターン2、パターン3

- ②効率的なサービス提供のために公共が調整や必要な基盤整備を行うことで、運賃収入だけで一定のサービス水準の維持が期待できるケース

⇒ パターン4

## 5) 公共交通と連動した市街地整備・まちづくり

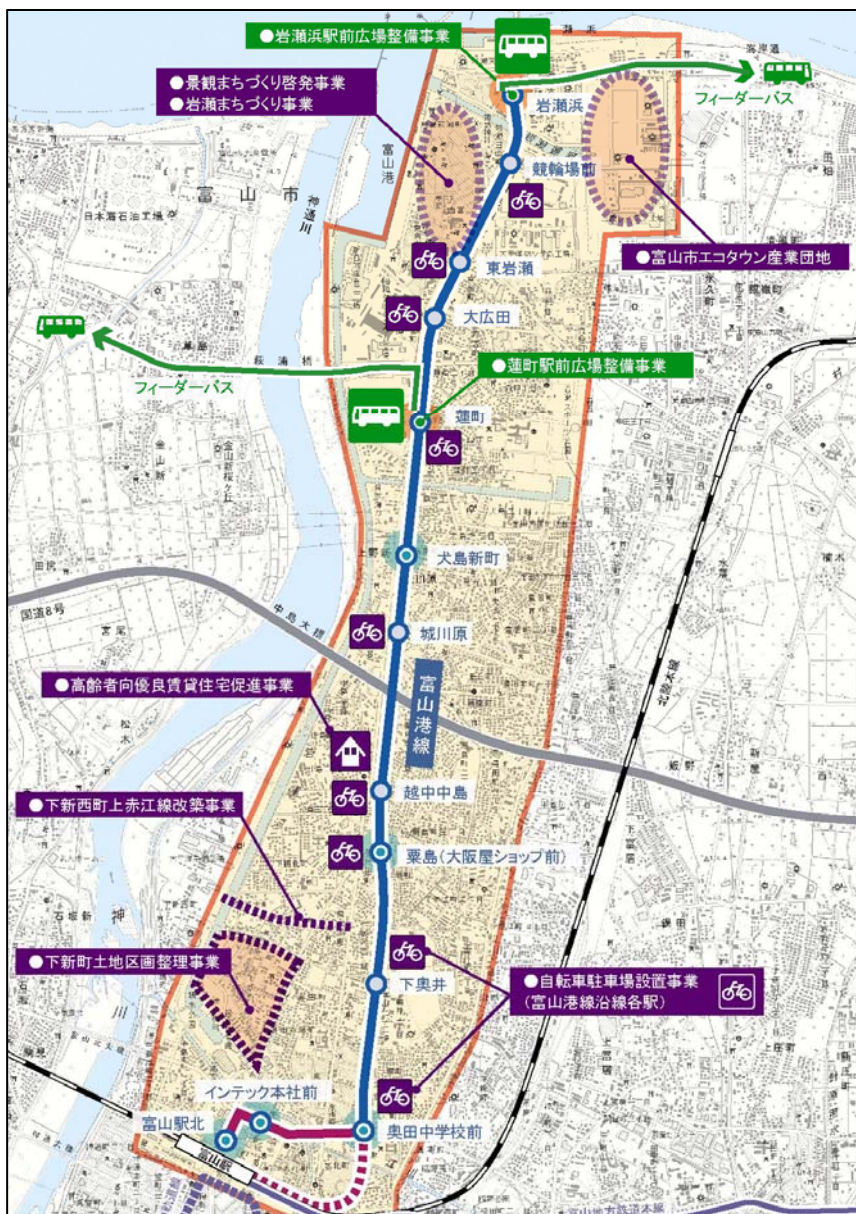
○市街地のコンパクト化に向け、公共交通の活性化方策と連動して、以下のようなまちづくり施策を実施することが望ましい。

- ①都心部又は公共交通沿線（駅周辺）への人口誘導（民間補助、市街地整備、公的住宅整備等）
  - ②都心部又は公共交通沿線（駅周辺）における都市機能（産業、商業、公共施設等）の立地誘導（立地支援、市街地整備、公共施設整備等）
  - ③交通結節機能の強化（ターミナルの改善、P&R・C&R用の駐車・駐輪場整備）
  - ④公共交通不便地域における市街化の抑制
- ①～③については、公共が主導的な役割を果たしつつ、民間活力を活用して推進することが重要である。

### 公共交通軸沿線のまちづくり

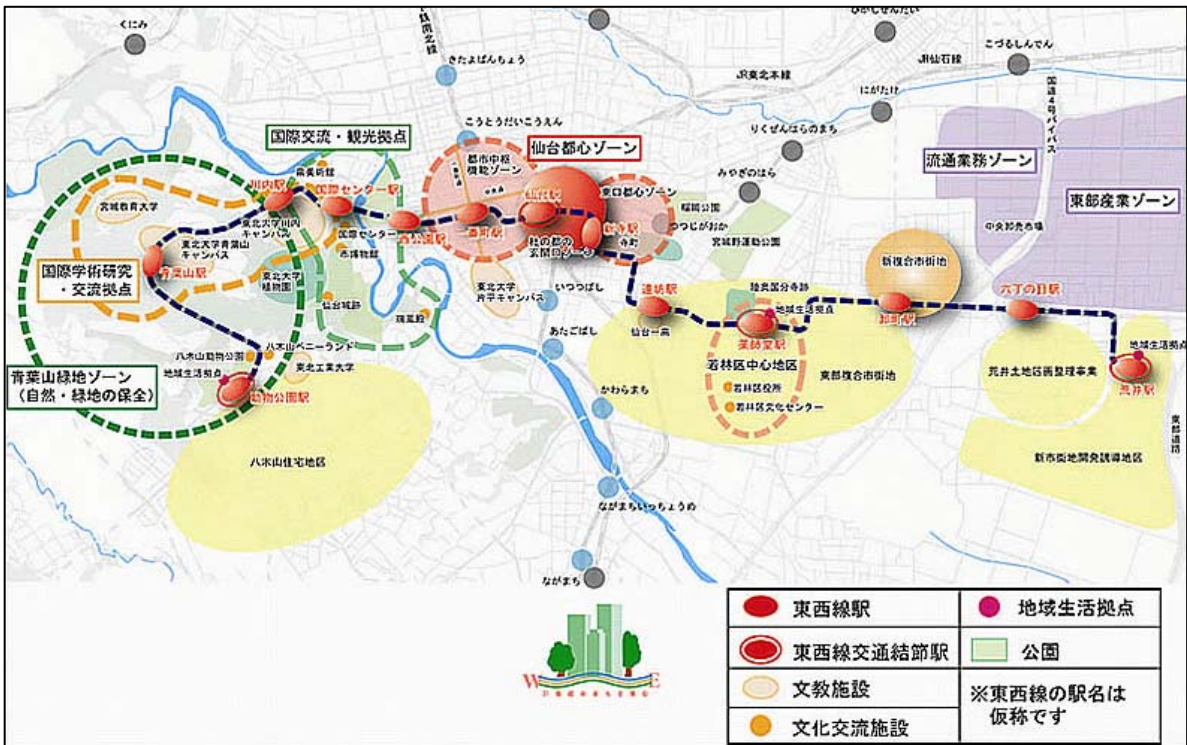
#### ○LRT沿線のまちづくり（富山市）

- ・富山港線のLRT化事業にあわせ、沿線において、結節点整備（駅間広場、駐輪場）、区画整理、産業団地整備、高優賃建設、観光地区のまちづくり等を実施
- ・まちづくり交付金を活用



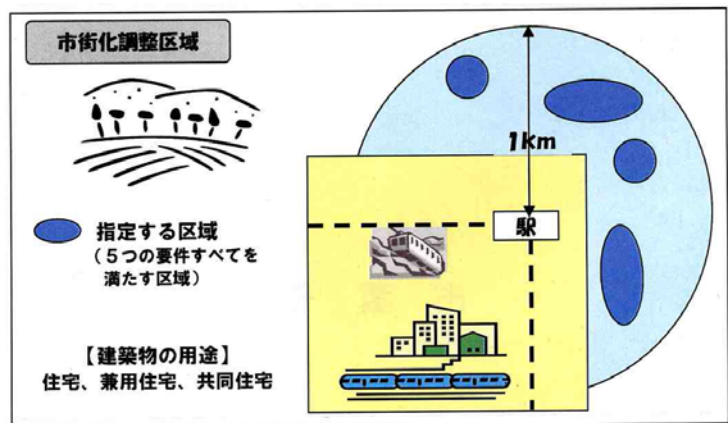
○地下鉄東西線沿線のまちづくり方針（仙台市）

- ・コンパクトな都市形成に向け、地下鉄東西線の整備と連携して駅を中心とした沿線のまちづくりに積極的に取り組むための方針を策定。



○モノレール沿線の市街化調整区域内の土地利用緩和（千葉市）


- ・鉄道及びモノレールの駅から1 km以内の区域を対象に、市街化調整区域における住宅建設を目的とする開発行為の許可条件を緩和。



### 3. 国への要望

【公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに向け、地方公共団体に求められる新たな役割】

- 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり推進に向け、従来、交通事業者の役割とされていた事業についても、公共が一定の負担を行いつつ実施する必要性が生じている。
- 公共の負担が必要な施策として、例えば以下のようなものがあげられる。
  - ・上下分離の考え方で行うLRT等の車両購入経費
  - ・JR等の鉄軌道の活性化策として行う駅舎やトイレの改修経費
  - ・コミュニティバスの運行、福祉タクシー等の運行経費 等
- また、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり計画の策定や、公共交通施策と連動した様々なまちづくり施策を総合的に行うことが重要となっている。



#### 【国への要望】

○効率的で持続可能なコンパクトなまちづくりの実現に向け、地方公共団体が中心となり策定する都市交通戦略等に位置づけられた公共交通の維持・整備・活性化事業を、地方公共団体が主体的に推進する場合、国の支援の対象範囲を拡充し、柔軟な運用を図ること

- ・地域活力の維持や、効率的な都市運営を可能とするコンパクトな都市構造の実現に向け、地方公共団体が公共交通の維持・整備・活性化に関して果たすべき役割はますます大きくなっている。
- ・総合交通戦略に関わる支援制度の対象に、車両購入費、運行経費、施設改修経費等も含めるなど、支援対象の一層の拡充と地域が使いやすい制度運用が求められる。

## 都市交通に関して公共が果たす役割

### 【従来からの役割】

交通基盤整備	<ul style="list-style-type: none"><li>・道路整備、連立事業</li><li>・モノレール、新交通、路面電車軌道</li></ul>
	・結節点整備（駅前広場、自由通路等）
公営交通の運行	・市営地下鉄、市バス 等
民間交通事業に対する支援	<ul style="list-style-type: none"><li>・施設高度化、バリアフリー化等に対する補助</li><li>・低採算路線の補助等</li></ul>

### 【新たに求められる役割】

#### 都市のコンパクト化を牽引する公共交通活性化施策

- ・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりのための総合的な計画の策定
- ・関係事業者間の調整

- ・上下分離方式で行うLRT軌道施設や車両購入
- ・バス専用車線・優先車線の整備等

- ・コミュニティバス、ディマンドバス（タクシー）等の運行

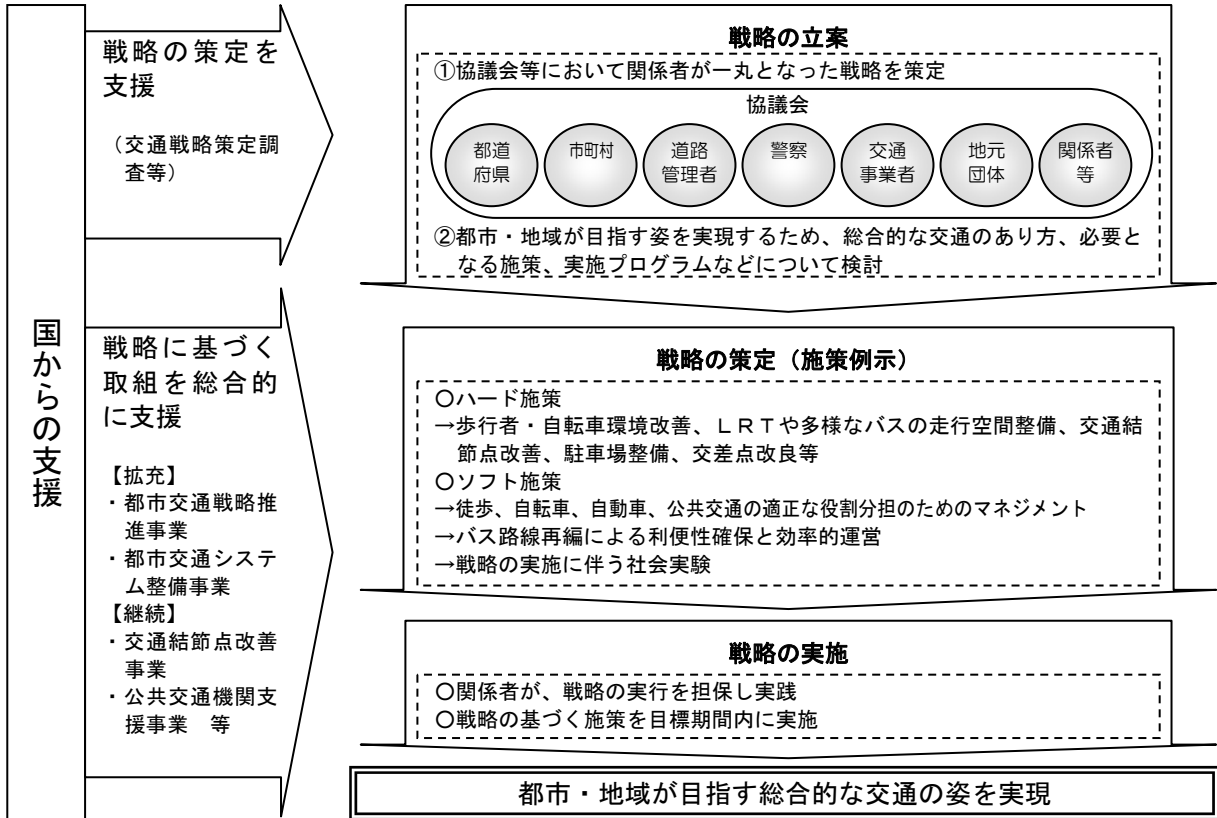
- ・利便性・快適性向上に資する施設整備（改修）に対する柔軟な支援
- ・運行に対する適切な支援

- ・公共交通と連動したまちづくり施策（沿線の土地利用誘導等）

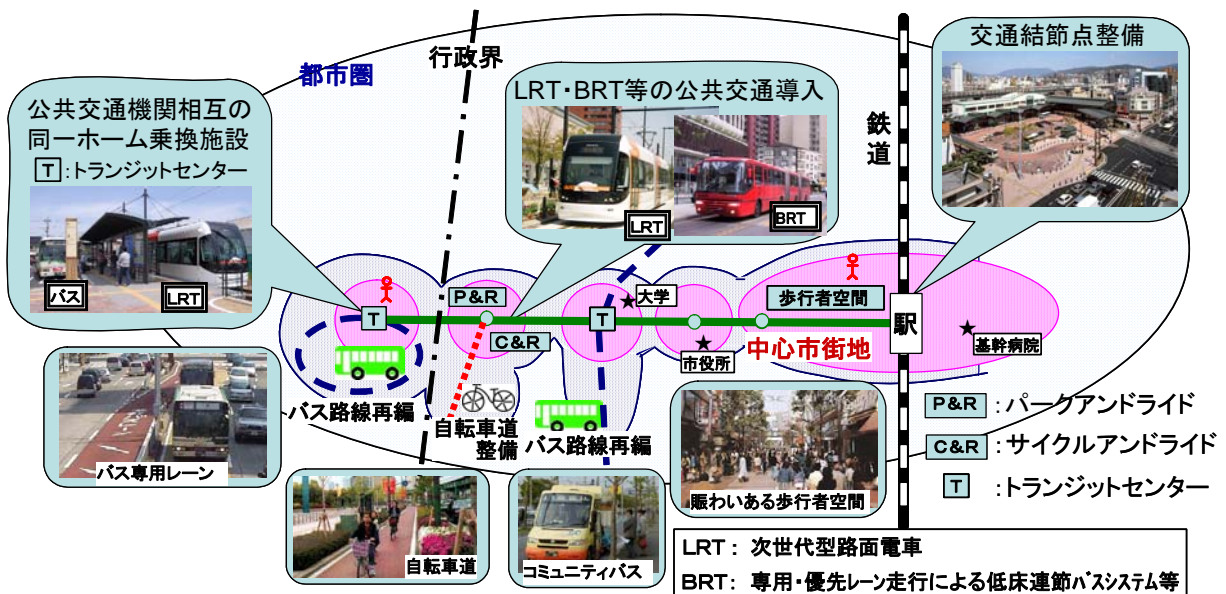
【参考】総合交通戦略に基づく事業に対する支援施策の創設（H19年度）

- 総合交通戦略推進事業
- 都市交通システム整備事業

◇都市・地域総合交通戦略のイメージ◇



◇総合的な都市交通システムのイメージ◇





都市交通施策検討会議  
幹事会各分科会検討結果

第3分科会

駅等の交通結節点の整備にあたっての  
関係者間の連携等について



## 1. 要望7. 交通結節点整備・管理に係る費用負担等のルール化について

### ○要望7 : 交通結節点整備・管理に係る負担等のルール化

駅前広場・自由通路等の整備に係る費用負担・協議・調整・手続きのルール化と公的位置づけの検討をすること。また、協議調整の仕組みづくりや標準的な協定書等の作成を行い、提示すること

#### 【要望の背景／ルール化について】

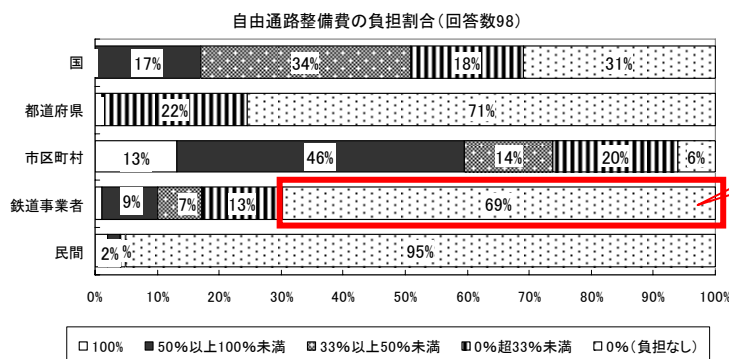
##### アンケートにおける主な意見

- 自由通路の整備において、駅舎についても都市側が大部分を負担【川崎市、静岡市他】
- 鉄道用地上空の自由通路整備において、道路認定を認めない【横浜市、静岡市他】
- 協定広場内では、必要最低限の費用負担で済ませようとしている【札幌市、堺市他】

##### 【現状の問題点と対応】

###### ・自由通路

- 整備費については都市側が過度の負担を強いられている  
→平成16年3月の自由通路整備に関する実態調査報告書【国交省総合政策局】によると、鉄道事業者の負担割合が全体的に低く、負担ゼロの事例も7割程度存在



負担なしが7割に  
上る

###### ・駅前広場

- 協定広場では、整備費・管理費ともに鉄道側が1/6を負担している場合としていない場合があり、再整備の場合では、整備費・管理費ともに都市側が全額負担している等、広場の扱いによる負担の違いがある
- 駅前広場整備費用については、鉄道事業者の対象負担面積に対し、1～1.5万円/m<sup>2</sup>の負担があるが安すぎる
- 都市側負担に帰属する広場は鉄道側に管理費負担を求められない

駅前広場・自由通路等の整備・管理に係る協議・調整・費用負担・手続きのルール化・公的位置づけの明確化が必要

【要望の具体的な内容／ルール化について】

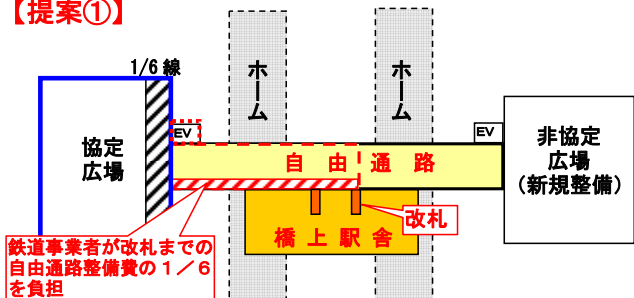
・自由通路

協定 広場	片方	提案① : 1/6ルール of 拡大
	両方	提案①' : 1/6ルール of 拡大
	なし(両方非協定)	提案② : 鉄道利用者の増分(予測)に基づいた費用負担

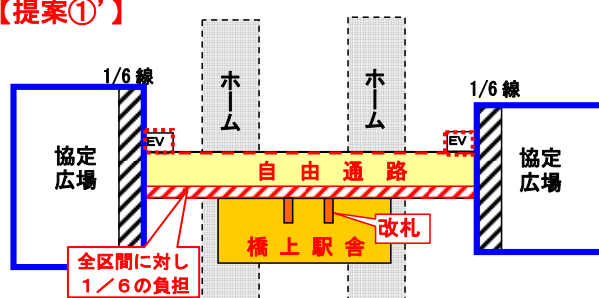
※提案①の非協定広場側については、提案②を含めて検討することも考えられる

※対象については、新設駅・既設駅とも含む

【提案①】



【提案①'】



【提案②】

○自由通路整備による鉄道利用者の増分については、鉄道側のメリット(受益)と捉え、  
 応分の費用負担を設定

○既存駅の利用者がA人で、整備時の利用者増がB人と予測される場合には、  
 自由通路の負担割合を都市側：鉄道側=A：Bとして設定

※予測にあたっては、既存の自由通路整備と鉄道利用者の因果関係の把握・他駅からの転換量の見なし方等の整理が必要

・駅前広場

○対象面積の考え方の見直し

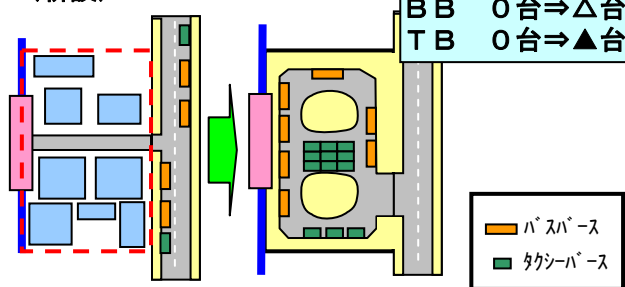
・費用負担の前提である「28年式」について、実情に合わせた「計画としての必要規模」を前提に協議できるように現行申し合わせの見直し

○負担額の考え方の見直し

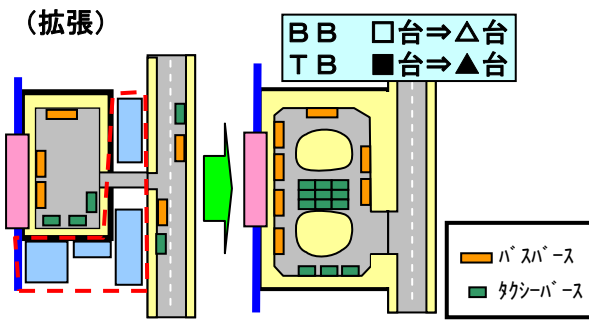
- ①協定広場の造成に係る鉄道事業者への実費相当の負担
- ②協定広場以外の広場における鉄道事業者への応分の負担ルールの新設
- ③バス・タクシーバースの新設、拡張時における増設分に対する各事業者の応分の負担ルールの新設等

<広場整備に伴うバス・タクシーバース数の変化イメージ>

(新設)



(拡張)



・その他

○円滑な鉄道側の協力を得るための条件整備の検討

・駅前広場・自由通路等における広告掲示、イベントにおける使用条件等について、鉄道事業者側のメリットとなる項目を整理

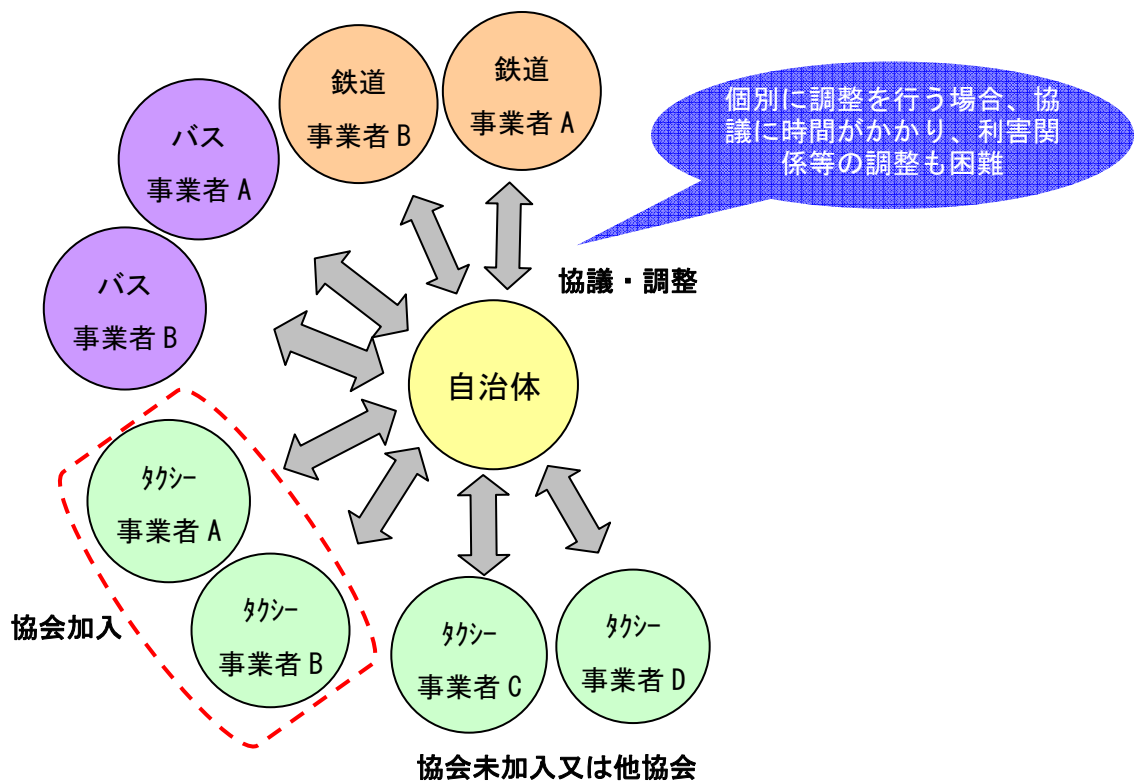
## 【要望の背景／仕組みづくりについて】

### アンケートにおける主な意見

- 鉄道事業者との協議が長期化し、事業の実施までに期間を要する【市原市】
- バス事業者から、広場内の動線の混在について反対する意見が多く、計画がまとまらない【富山市】
- 拡張・再整備の場合、タクシー事業者等が既得権を主張し、積極的な議論に応じてもらえない【宇都宮市、川崎市他】
- 複数のタクシー事業者の調整を自治体が行うことは困難【宇都宮市、姫路市】

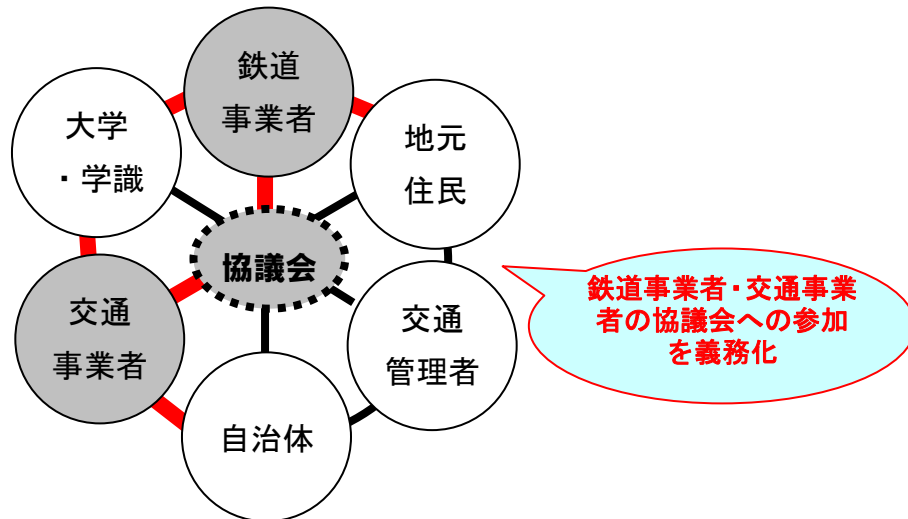
### 【現状の問題点と対応】

- 鉄道事業者、交通事業者と個別調整を行っているケースでは、協議に時間がかかり、利害関係の調整も困難
- 各関係者が一同に介して協議・調整を行える場を行う仕組みづくりが必要であるが、特に鉄道事業者は、費用負担を含め調整事項について議論のテーブルにのらない等の問題がある
- 鉄道事業者等を巻き込んで、一同に介し協議・調整を行うためにも、参加にあたっては法的な拘束力を持たせることも必要と考えられる



## 【要望の具体的な内容／仕組みづくりについて】

- 事業者の協議会への参加を義務化
  - ・各事業者毎に調整を行う場合、協議に時間を要し、個別調整が困難なことが多いため、各事業者の協議会への参加を義務化することで、協議の円滑化を図る  
⇒従来の個別協議よりも、受益に応じた費用負担が可能
- 特に、鉄道事業者も協議会等のテーブルにつくことのルール化



- 協議・調整方法の基本ルール、標準協定書等の作成
- 都市計画の手続きにおける回答期限を決める等のルール
- 協議会等の組織の具体的なイメージ（事例）
  - ・土地区画整理事業による駅前広場整備検討において J R ・バス・タクシー組合、警察、地元地権者、建築士会、公募市民等からなる委員会を設置【J R 新居浜駅】（新居浜市）
  - ・駅前広場に入構するタクシーは、個人タクシーも含め全てのタクシー営業者がタクシー営業会に入会することで、協議の円滑化を図っている（岐阜市）

## 2. 要望8. 交通結節点整備・管理に関する実績等のデータベース化について

○要望8 : 交通結節点整備・管理に関する実績等のデータベース化  
交通結節点整備・管理に関する協議・調整実績のデータベース化とそれを効率的に活用・維持管理・更新できる仕組みづくりを行うこと。また、情報交換の場づくり等の支援を行うこと

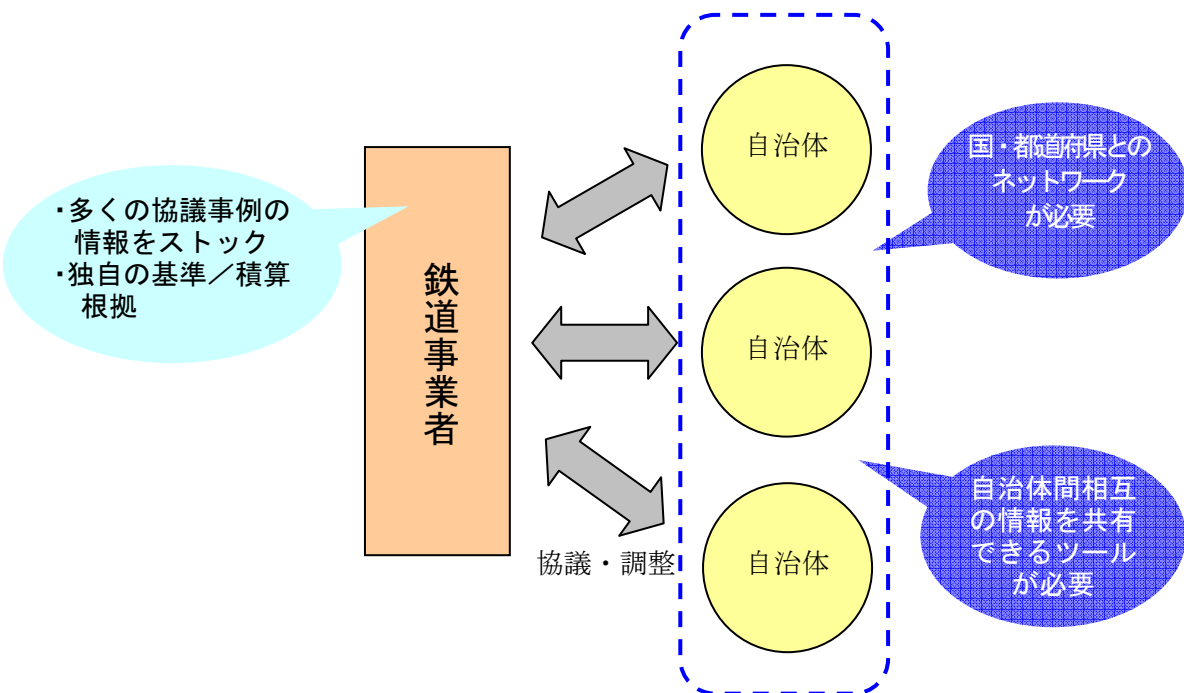
### 【要望の背景／データベース化について】

#### アンケートにおける主な意見

- 駅前広場整備・管理等に関して、鉄道事業者サイドには、協議の時間的制約がないため、常にイニシアチブを取られた状態で協議が進み、自治体が折れるケースが多い【鳥柄市】
- 内部基準等で定めていることを理由に資料（積算根拠や単価等の詳細等）の提示を断られる【北見市、静岡市】

#### 【現状の問題点と対応】

- 現状では、自治体における結節点の整備事例が少なく、ノウハウを有していないため、鉄道事業者と自治体との個別協議においては、鉄道側に主導権を握られるケースが多い
- 自治体相互で情報を共有化・蓄積できるツールが必要

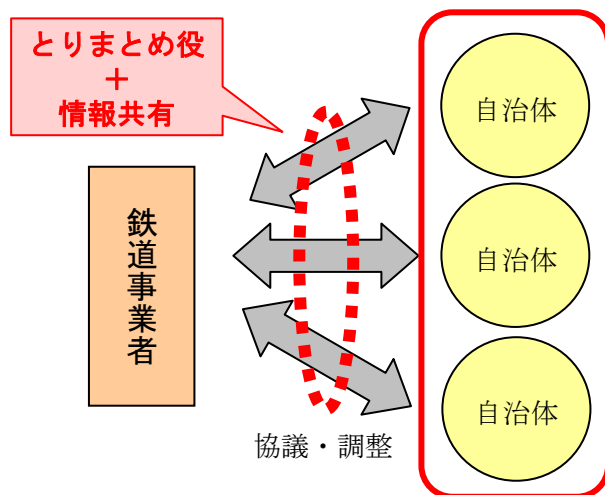


【要望の具体的な内容／データベース化について】

○情報共有システムの構築

- ・自治体間で、結節点の協議・調整等に係わる相談等を行える情報共有のプラットフォームの構築することで、自治体間の情報の共有化を図る
- ・他の自治体における結節点整備の情報の入手や、質問等を行うことで、鉄道事業者との協議が容易になるものと考えられる

○共有情報としては、協議調整事例集・ガイドラインのイメージ（公開を前提）



- ・まちづくり交付金制度においては、インターネット上の『まち交ネット』にて、自治体間の情報の共有化・交換が可能なシステムが構築されている

【まち交ネット】 <http://www.machikou-net.org/>



※財団法人が運営・管理

まちづくり交付金情報システム

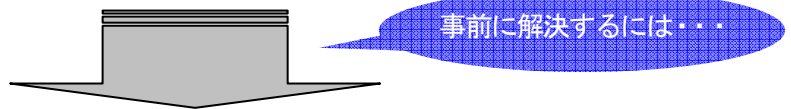
まちづくり交付金情報システム（通称「まち交ネット」）は、まちづくり交付金を活用し、創意工夫に満ちたまちづくりを進めていくため、制度運用や活用事例などについて国土交通省・地方自治体の会員が相互に 1. 情報の提供・共有化 2. 意見交換を図るためのホームページで、その内容は会員が持ち寄って構成されている。



## 【要望の背景／情報交換の場づくりについて】

### ・アンケートにおける主な意見

- 鉄道事業者との協議が長期化し、事業の実施までに期間を要する【市原市 他】
- バス事業者から、広場内の動線の混在について反対する意見が多く、計画がまとまらない【富山市】
- 拡張・再整備の場合、タクシー事業者等が既得権を主張し、積極的な議論に応じてもらえない【宇都宮市、川崎市他】
- 複数のタクシー事業者の調整を自治体が行うことは困難【宇都宮市、姫路市】



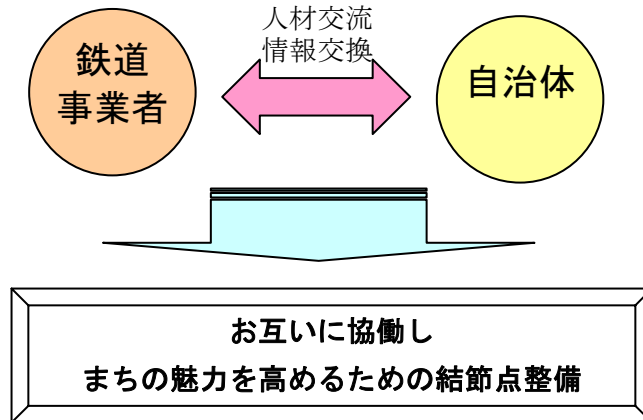
### 【現状の問題点と対応】

- 都市側と各事業者との認識に相違があり、同じ公共管理者としての足並みが揃っていないため、協議・調整が難航し、結節点整備が進まないケースが見られる
- 結節点整備にあたっては、都市側・鉄道側双方でまちの魅力の向上といったビジョンを共通認識として持ちながら協議・調整を行っていく必要があるが、現状では、事業者の民間事業者としての利益追求といった側面が全面にでてきているケースが多い
- 認識の共有のみならず、自治体の財政状況、事業者の経営方針・状態等を勘案しながら最良の検討を可能とするためにも、常日頃からの交流を行い、情報交換等を行っていく必要がある

**【要望の具体的な内容／情報交換の場づくりについて】**

○ 各自治体間、都市・鉄道双方による人材交流・情報交換の場づくり

- ・ 人材交流・情報交換の推奨
- ・ 情報交換の場の創出のための援助 等



○ 人材交流・情報交換の場づくりの国・都道府県による積極的な支援

- ・ 継続的に議論のできる場の設置・維持