

令和5年度第1回

石狩市地域公共交通活性化協議会

資料1

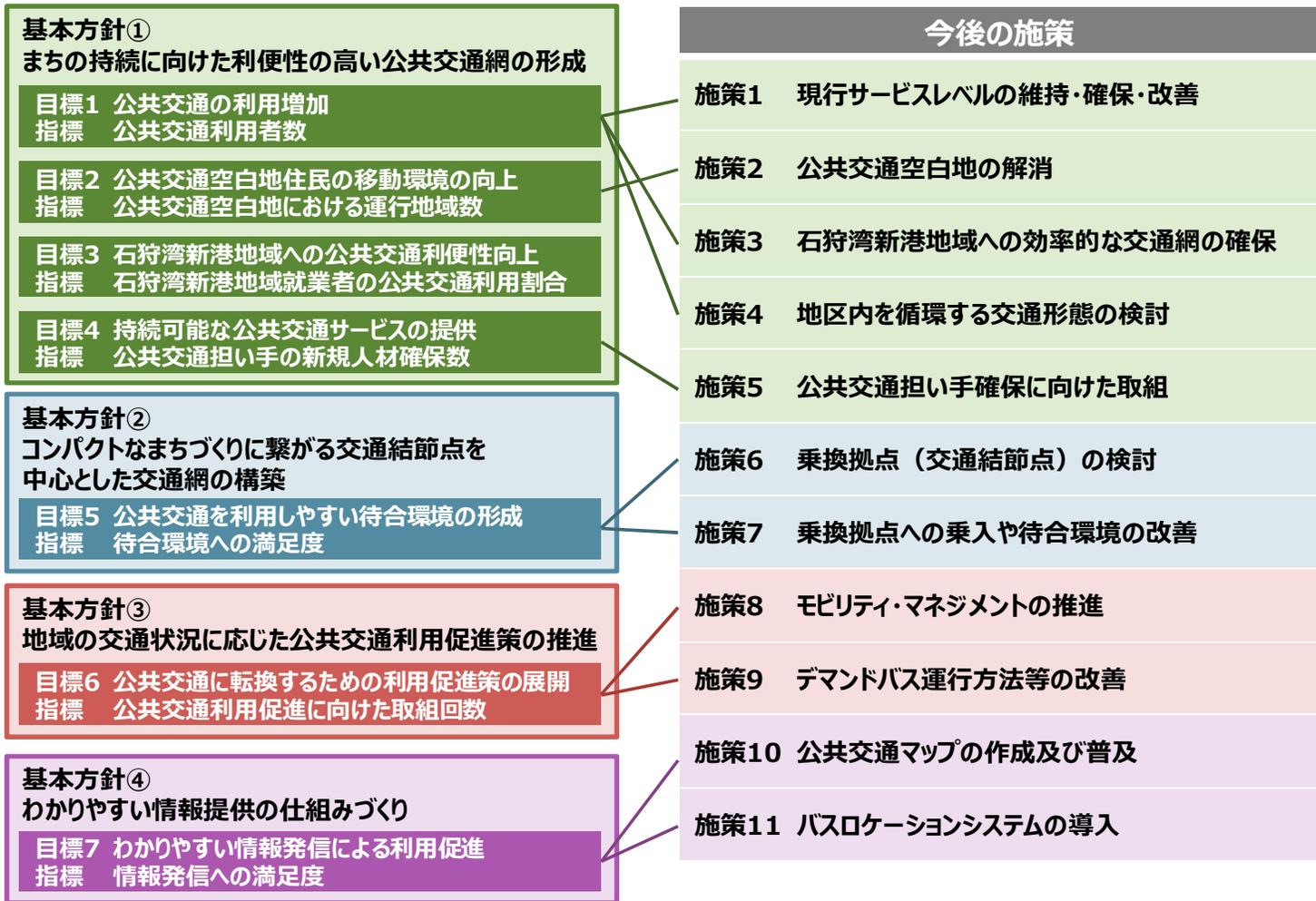
シン・公共交通計画策定に向けて

～(仮称)イシカリ・モビリティ2030～



# 1 石狩市地域公共交通網形成計画について

- 「石狩市地域公共交通網形成計画」は、計画期間が令和5年度までとなっており、今年度が計画期間の最終年次であることから、計画の見直しが求められている。
- 目標の実現に向けた施策の中には、検討は進めているものの実現に至っていないものや、具体的な検討に進めていないものが残存しており、継続した取り組みが必要。



「いつも」の実証運行を昨年度実施し、早期の本格運行が望まれている



交通結節点については具体的な検討に着手出来ていない

## 2 地域公共交通活性化再生法の改正について

- 令和2年11月に「地域公共交通活性化再生法の一部改正」が施行され、従前の「地域公共交通網形成計画」は「**地域公共交通計画**」という名称に改称。
- 新しい「地域公共交通計画」では、従来のまちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成に加え、**地域の多様な輸送資源の総動員**などによる持続可能な旅客運送サービスの確保が求められている。

### 地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した  
地域公共交通ネットワークの形成の促進

### 地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した  
地域公共交通  
ネットワークの形成



地域における  
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、  
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

### 地域旅客運送サービス

#### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、  
病院・商業施設等の送迎サービスなど

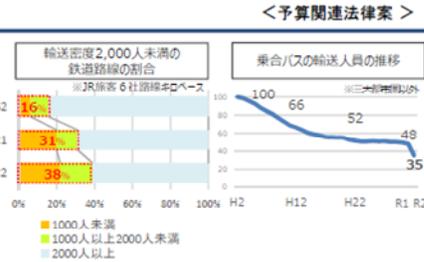
# 2 地域公共交通活性化再生法の改正について

- 令和2年度の法改正以降、新型コロナ等により地域公共交通を取り巻く状況は年々悪化し、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することを目的に、令和4年度末に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が国会にて成立。
- 地域の関係者の**「共創」**を通じた、**利便性・持続可能性・生産性の向上**が求められている。

## 【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案の概要】

### 背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
  - 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。
- あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性が向上**するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。



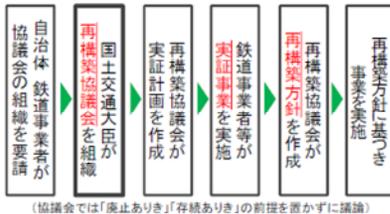
### 法案の概要

#### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

#### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



※JR各社は、引き続きJR会社に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

#### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

##### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

##### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。＜予算・財投・税制＞



#### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI）地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

### 3 石狩市地域公共交通計画の方向性

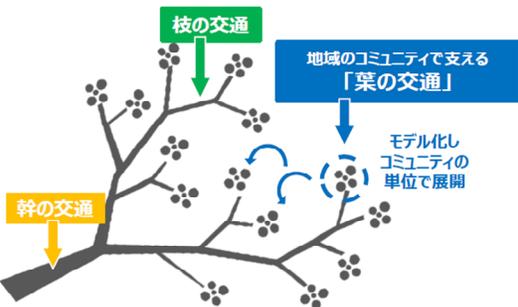
- 石狩市地域公共交通計画は、従前の課題の解消に引き続き取り組むほか、法改正内容を踏まえた、**「地域の多様な輸送資源の総動員」**や地域の関係者の**「共創」**を念頭に地域公共交通ネットワークの**再構築 = 「リ・デザイン」**に向けて策定を進める。

#### 前計画から引き続き取り組む課題

- 石狩湾新港地域への効率的な交通網の確保
- 公共交通空白地の解消
- 市街地における利便性の高い交通体系の構築 等
  - ☞ 「いつモ」、BRT・BHLS、ラストワンマイル
- 交通結節点の検討
  - ☞ モビリティ・ハブ



## 石狩市地域公共交通計画 (仮称) イシカリ・モビリティ2030



#### 社会情勢の変化踏まえた新たな検討事項

- 地域の多様な輸送資源の総動員
  - ☞ スクールバス、福祉輸送等の活用
- 地域の関係者による連携・協働による「共創」
  - ☞ 官民連携、共創プロジェクト
- 交通DX・GXの推進
  - ☞ MaaS、自動運転、再エネ活用
- 賑わい空間の創出
  - ☞ ウォーカブルなまちづくり、立地適正化計画との連携

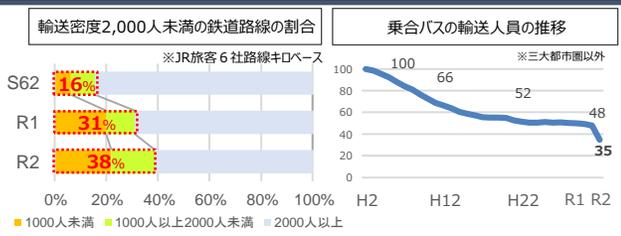
# 4 石狩市地域公共交通計画策定に向けたスケジュール

項目	令和5年							令和6年		
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
現行計画の検証・評価	■									
石狩市の現状把握・整理										
都市基礎情報の整理	■									
上位・関連計画の整理	■									
地域における多様な輸送資源に関する現状把握・整理										
公共交通現況の把握		■								
路線別の利用状況・収支状況の把握		■								
その他輸送資源の現況の整理		■								
公共交通の利用実態及びニーズ把握調査										
市民・観光客アンケート調査結果分析（過年度実施）		■								
路線バス乗降調査及び利用者ヒアリング調査結果分析（過年度実施）		■								
石狩湾新港地域操業企業ヒアリング調査・分析		■	■	■						
地域住民との意見交換会			■		■					
オンデマンド交通実証実験結果の整理		■								
地域公共交通の課題整理				■						
計画の方向性及び施策の検討					■					
地域公共交通計画の策定							■			
地域公共交通活性化協議会	■					■		■		■
パブリックコメント								■	■	■

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

## 背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
  - 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。
- あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「**共創**」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「**リ・デザイン**」することが必要。



## 法改正の概要

### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

#### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

#### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）