

ローカル鉄道の在り方に関する提言と 立地適正化計画について

北陸信越運輸局 鉄道部
令和4年11月

検討会について

<目的>

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

<委員>

- ◎竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授
- ・板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

提言抜粋

VI 今後取り組むべき方向性

（１）関係者の果たすべき役割・責任

（略）

国と地方自治体は、現状維持のための単純な欠損補助という思考ではなく、公共交通としての利便性や持続可能性の向上が図られ、まちづくりや地域振興への貢献等の公共政策的観点から公的関与が必要不可欠と認められる場合には、地域の特性に根差したより利便性と持続可能性の高い輸送サービスの実現に向けた実効性ある支援を行っていくことが適当と考えられる。

（略）

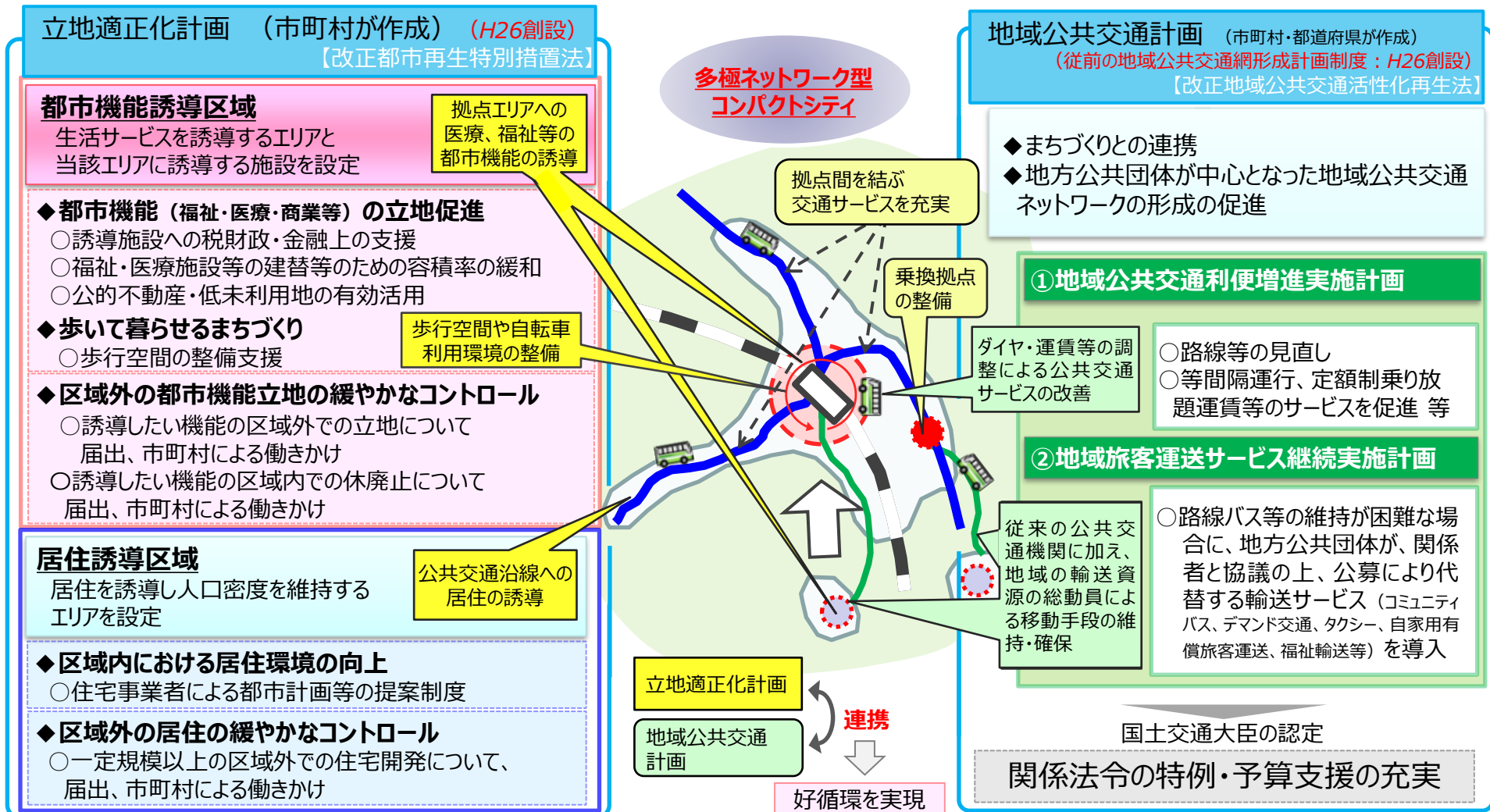
（４）公共交通再構築の方策

（略）地域公共交通はまちづくりの骨格となるものであり、・・（略）・・輸送モードが効果的に機能するよう、都市計画や立地適正化計画等の都市政策上の方針との整合性を確保するべきである。

（略）

コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進する計画制度

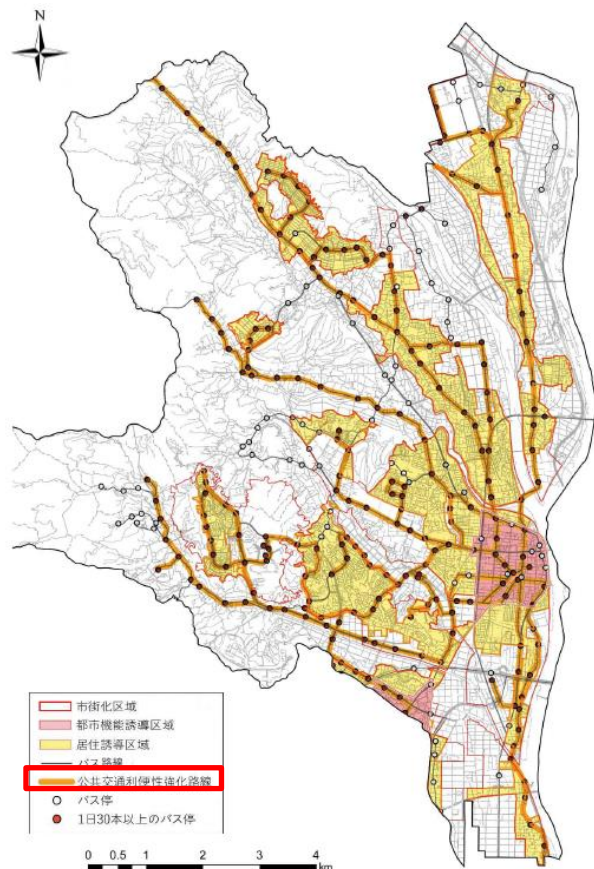
○ 平成26年にコンパクト・プラス・ネットワークのための立地適正化計画及び地域公共交通計画の計画制度を創設
 ⇒ **居住機能や都市機能の誘導と連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進**



立地適正化計画に公共交通軸が有機的に位置づけられた事例(神奈川県厚木市)

- 厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画(コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画)として作成
 - 片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進
- ⇒ **立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例も存在**

■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線



■ まちづくりの観点から公共交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要	
事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域(本厚木駅周辺)
実施主体	市・道路管理者(県・市)・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。
■ 施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要	
施策名	施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域(宮の里地区など) 居住誘導区域外(主に市街化調整区域)

【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1)生活利便施設整備費			
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額 ^{※5}	補助上限額	補助対象エリア
スーパー ^{※1}	①施設整備費 ^{※6} 施設整備費の2分の1に相当する額 ②土地・建物賃借料 事業を開始した日から5年間の賃借料に相当する額	1億円 (年2千万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線 2 施設が不足する地区 ^{※9} ※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした概ね半径1kmの区域内に同種の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同種の施設とする。)
ドラッグストア ^{※2}	③調剤所整備費 ^{※7} (診療所に限る。) 調剤所整備費の2分の1に相当する額	5千万円 (年1千万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径500mの区域内に同種の施設がないこと
コンビニエンスストア ^{※3}	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同種の施設がないこと
内科を有する診療所 ^{※4}	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円) 調剤所を整備した場合は 2千100万円 (年420万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同種の施設がないこと



特徴として、

- ・公共交通軸の位置づけ(バス停、サービスレベル)
- ・交通結節点となる中心部の駅周辺の拠点整備
- ・都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援

等の即地的・具体的な取組を位置付けている