

現地調査候補都市の検討メモ

(都市自治体のモビリティに関する研究会)

2016年12月

(公財) 日本都市センター研究室

◆ 共通事項

これまでの研究会と現地調査で調査された事例(福井市・岐阜市)の取り組みを参考とし、各事例の要素に類似する特徴を持つ自治体を今後の現地調査先として検討したい。共通する基本事項としては以下の3点を挙げる。

- (1) 市が主体的に地域公共交通の再編に取り組んでいること
- (2) 過去(10年程度)に既存の交通機関の廃止・縮小の危機があり、何らかの対応をしたこと
- (3) 国の制度(網形成計画・再編実施計画・立地適正化計画など)を活用していること

◇ 岐阜市の類似事例

① 市営バス・路面電車の廃止

岐阜市は2004年度の名鉄市内線の廃止と市営バスの廃止・民間移管を一つの契機としてバスネットワークの再編に取り組み始めている。もともと市営交通を運営していた自治体がそれを廃止・縮小するにあたっては、自治体は公共交通に関わらなくなるのではなく、事業者との新しい関係を結び政策転換の契機としている可能性があるのではないか。

表1では2005年度以降に市営バスを廃止した自治体を一覧に示す。これらの中で岐阜市と同様に「路線バス」のネットワークの構築を計画的に取り組んでいる自治体をヒアリング調査の候補都市としたい。(有力候補：秋田市・姫路市・明石市・呉市・三原市・(熊本市))

表1 2005年度以降に市営バスを廃止した自治体一覧

自治体名	廃止年度・形態	注記
苫小牧市	2011年度移管	
秋田市	2005年度移管	網形成計画策定済み
胎内市	2006年度廃止	※登山客輸送目的のバス
姫路市	2009年度移管	網形成計画策定済み
尼崎市	2015年度移管	
明石市	2011年度移管	コミュニティバス(Tacoバス)が書籍で取り上げられる
呉市	2011年度移管	
三原市	2007年度移管	網形成計画策定済み
尾道市	2007年度民営化	
岩国市	2014年度民営化	
鳴門市	2012年度移管	
小松島市	2014年度移管	
熊本市	2014年度移管・民営化	既存民間事業者と新会社(熊本都市バス)へ移管
薩摩川内市	コミュニティバス化	離島部(甌島)内のバス

※総務省ウェブサイト公営企業に関する統計資料を参考に事務局作成

② 網形成計画・再編実施計画によるバスネットワークの再編／BRT 導入

現在公表されている網形成計画・再編実施計画は、その多くが既存の交通の維持が難しい過疎地域においてコミュニティバス・デマンドバスを導入するという内容であり、岐阜市のように(国土交通省の示すモデルのように)、幹線を BRT として機能強化しながら支線系統をコミュニティバス化する「ネットワークの再編」に本格的に取り組んでいる自治体は少ない。

再編実施計画の認定がなされた自治体・地域と、「BRT」の導入に向けた取り組みがある自治体を参考として以下の表に示す。

表 2 再編実施計画認定団体および BRT 導入団体

再編実施計画認定団体	岐阜市	幹線系統と支線系統の整理
	飛騨市	広い市域のほとんどが山林。地域の足の確保。
	上尾市	コミュニティバスの効率化が主。
	上越市	広域的なバス路線の再編
	佐賀県 唐津市・玄海町	唐津市中心部の幹線と支線の再編 呼子地区の観光に対応した再編
	大分県 中津、宇佐、豊後高田	広域的なバス路線の再編
	大分県 竹田、豊後大野、臼杵	広域的なバス路線の再編
BRT 導入	福岡市	導入に向けた社会実験実施中
	新潟市	2015 年より連節バス運行開始 2016 年 11 月に路上バス停・走行レーンなどの社会実験実施
	神奈川中央交通 (厚木、町田、平塚)	2005 年より連節バスを導入。1984 年に駅前のバス乗り場を「厚木バスセンター」に集約。

③ トランジットモール

交通政策(公共交通網の活性化・再編)とまちづくり(土地利用・中心市街地活性化)の連携、特に歩行者空間の整備の重要性は、岐阜市のトランジットモール社会実験調査を通じて改めて認識した。公共交通ネットワークの再編と併せてトランジットモールの導入(常設・社会実験ともに)に取り組んでいる自治体を調査の候補としたい。

表 3 トランジットモール導入自治体

自治体	通り	時間帯	バス走行形態
前橋市	銀座通り	毎日 10-19 時	コミュニティバス走行
那覇市	国際通り	日曜日 12-18 時	コミュニティバス走行
金沢市	横安江町商店街	常設	コミュニティバスフリー乗降区間
姫路市	大手前通り	常設	路線バス・タクシー以外通行禁止
松山市	道後温泉前	整備中	
福井市	福井駅前	社会実験	

◇福井市の類似事例

① 私鉄ローカル線の廃止の危機（鉄道事業再構築事業）

福井市では旧京福電鉄の事故休止からえちぜん鉄道への事業譲渡、福井鉄道の財政支援など鉄道の事業形態を大きく変えて自治体が経営に大きく関与するようになった。福井鉄道では国土交通省の鉄道事業再構築事業の認定を受けており、同事業認定を受けた他自治体から特に都市内地域交通を担う路線である四日市あすなろう鉄道を有力候補として調整したい。

表 4 鉄道事業再構築事業認定団体

鉄道事業者	自治体	認定年月日
福井鉄道(株)	福井市、鯖江市、越前市、福井県	21.2.24
若桜鉄道(株)	若桜町、八頭町	21.3.13
三陸鉄道(株)	岩手県及び関係 12 市町村	21.11.30 26.3.28 変更
信楽高原鐵道 (株)	甲賀市、滋賀県	25.3.4
北近畿タンゴ鉄道(株) WILLER TRAINS(株)	京都府、兵庫県 および沿線 7 自治体	27.3.11
四日市あすなろう鉄道(株)	四日市市	27.3.11
山形鉄道 (株)	長井市、南陽市、白鷹町及び川西町	28.11.14

② 路面電車の活性化・利便性向上（駅前乗り入れ、軌道・電停等施設の改良）

③ 公費補助による鉄道・軌道新車両の導入・鉄道路線高速化

近年、利便性向上のため駅前広場への乗り入れや、軌道敷の芝生化、電停の改良などが各地で実施されている。またそれと併せて超低床車両の導入などが公費補助によって行われる事例もあり、自治体(市)の関与が大きい事例の調査を行いたい。

表 5 軌道関係事業実施団体(一部)

自治体	事業者	概要
豊橋市	豊橋鉄道	豊橋駅に乗り入れ LRV 導入
高岡市	万葉線	加越能鉄道→万葉線に経営形態再編 LRV 導入・高岡駅に乗り入れ
大阪市 堺市	阪堺電気軌道	上町線天王寺駅前の芝生軌道化(施工中) 堺市の補助による LRV(堺トラム)導入
岡山市	岡山電気軌道	岡山駅に乗り入れ検討中 JR 吉備線 LRT 化に向けた動き
高知市等	とさでん交通	土佐電気鉄道から「とさでん交通」へ経営再編 JR 高知駅立体交差化にあわせて駅前広場乗り入れ
鹿児島市	鹿児島市交通局	鹿児島中央駅の電停改良 芝生軌道の本格的導入

【参考：第二回研究会にて提示した都市一覧】

No	市町村名	人口	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	人口増減率 (H22-H27)	財政力指数	事例概要	立地適正化	公共交通網	備考
【政令指定都市】										
	岡山市 (政令市)	719,584	790.0	910.9	1.4%	0.76	JR吉備線のLRT化が合意に至る。今後公共交通網形成計画を策定、事業化に向かう 岡山電気軌道の活性化(新型車両)	○	—	
	静岡市 (政令市)	705,238	1412	499.5	-1.5%	0.90	東西方向の鉄道(JR静岡鉄道)を軸とした公共交通網の形成(総合交通計画) LRT/BRTの導入の検討	○	—	静岡鉄道
【鉄道・軌道系交通機関を中心とした交通体系を有する地方都市】										
	高松市 (中核市)	420,943	375.4	1121.3	0.4%	0.80	中心市街地商店街の活性化の成功例(丸亀町) 琴電を軸とした公共交通網の再編 ・新駅を乗り継ぎ拠点としたバス路線の再編・P&Rなどの推進	○	○	
	松山市 (中核市)	517,462	492.4	1051.0	-0.4%	0.70	伊予鉄道による中心部の軌道ネットワーク 松山空港へのLRT延伸に向けた動き	○	—	
○	姫路市 (中核市)	543,083	534.3	1016.4	-0.1%	0.84	近隣7市8町との連携協約・連携中核都市圏構想を推進 鉄道沿線まちづくりの推進 ・姫新線の高速化・利用促進により年間300万人の利用を達成 ・2市2町で広域的な立地適正化計画の検討のための協議会を立ち上げ	○	—	
○	四日市市 (施行時特例市)	311,089	206.4	1507.2	1.1%	0.99	近鉄特殊狭軌線の存続のために、上下分離方式を導入 ・第三セクター「四日市あすなろ鉄道」設立 ・四日市市が第三種鉄道事業者として設備保有、あすなろ鉄道が第二種鉄道事業者として運行	○	○	
	高岡市 (一般市)	172,256	209.6	821.8	-2.2%	0.74	加越能鉄道→万葉線の活性化 ・新型車(LRV)導入・高岡駅乗り入れ・高校周辺への支線延伸計画 北陸新幹線新高岡駅開業による市街地・交通の再編	○	○	
【バスを中心とした交通体系を有する地方都市】										
	八戸市 (施行時特例市)	231,379	305.5	757.4	-2.6%	0.64	「八戸駅」から離れた中心市街地 事業者ごとにばらばらであった「中心街」のバスターミナルを統一、路線系統の再編と案内表示の統一を図る	○	—	定住自立圏でのバス運賃調整などについて2014年度調査で木村委員がヒアリング
	長岡市 (施行時特例市)	278,923	891.1	313.0	-2.6%	0.61	市役所庁舎の駅前への移転など中心市街地活性化の取り組み	○	—	
	帯広市 (一般市)	168,753	619.3	272.5	0.8%	0.54	民間事業者によるバス利用促進・モビリティマネジメントで利用者増加 「黄色いバスの奇跡 十勝バスの再生物語」 平成27年地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰	—	—	
	東広島市 (一般市)	192,905	635.2	303.7	1.5%	0.82	中心市街地のJR山陽線西条駅を中心とした幹線+フィーダーバスへの再編 交通空白地帯へのコミュニティ・デマンド交通 JR山陽線への新駅設置+P&R	○	○	広島大学・近畿大学などが縁辺部に立地 新幹線「東広島駅」が中心部から離れていて不便
【立地適正化計画の取り組みが先行している都市】										
	箕面市 (一般市)	133,418	47.9	2785.3	2.7%	0.95	立地適正化計画の第一号 「子育てしやすいまち」の政策と連動し、保育園等の施設の立地を拠点に集約	◎	—	北大阪急行の延伸計画が決定し2020年ごろに開業予定
	熊本市 (政令市)	734,917	390.3	1882.9	0.9%	0.68	立地適正化計画を全国二番目に策定・公表 立地適正化計画の制度化以前から、公共交通とまちづくりを一体的に取り組んできた バス事業者の統合によるバス路線再編など	◎	○	2014年度研究会にて調査済み 熊本地震による被災でどうなるか…
	花巻市 (一般市)	99,773	908.4	109.8	-3.6%	0.43	立地適正化計画を全国三番目に策定・公表 花巻駅周辺に限定した都市機能誘導区域の設定 将来的なバス網の再編(幹線系統以外は全体的にデマンド交通への移行をめざす)	◎	—	(新都市)平成28年7月号掲載事例
	札幌市 (政令市)	1,936,016	1121	1726.6	2.1%	0.69	立地適正化計画を平成28年8月1日に公表 「集合型居住誘導区域」「持続可能な居住環境形成エリア」など法定外の区域の設定 市電のループ化など公共交通の利便性向上のための取り組み	◎	—	(新都市)平成28年7月号掲載事例
	鳥取市 (施行時特例市)	193,064	765.3	252.3	-1.9%	0.51	多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進 ・鳥取駅周辺の中心部に都市機能誘導区域を設定。赤十字病院、市役所庁舎の建て替え ・田園集落地における小さな拠点の形成と公共交通によるネットワーク	○	—	(新都市)平成28年7月号掲載事例
	弘前市 (一般市)	177,549	524.2	338.7	-3.2%	0.46	立地適正化計画(案)をパブリックコメント中	○	—	
【ICTを活用した行政運営・計画策定の取り組みが先行している都市】										
	会津若松市	123,843	383.0	323.4	-1.7%	0.59	住民基本台帳データの更新を毎日GISに反映 バス路線の見直しや高齢者と民生児童委員の担当エリアのマッチング 空き家の分析 オープンデータの活用による消火栓位置アプリの作成	—	—	オンラインバス・富士通など情報産業が盛んなため、情報化への取り組み意識が高い
【本研究委員会都市】										
委員	岐阜市 (中核市)	406,866	203.6	1998.4	-1.5%	0.82	JR岐阜駅を中心とした路線バス網の再編 岐阜駅とトランジットセンターを結ぶ幹線・トランジットセンターを起点とするフィーダーバス 。地域公共交通再編実施計画の認定第一号	○	○	かつて名鉄岐阜市内線が走っていたが、2006年4月に廃止 上下分離による新たな事業者による運営も模索されたが、結果的に廃止となった
委員	福井市 (施行時特例市)	266,002	536.4	495.9	-0.3%	0.83	えちぜん鉄道と福井電鉄との相互直通 両鉄道の経営に対する自治体の関与(上下分離) 都市計画の当市と、非線引き都市計画の周辺市との関係	○	○	えちぜん鉄道前身の京福電鉄の事故による「命の社会実験」が公共交通を児童と関係となる