

今後の協議会について

■背景

○中野区では、令和3年度に区の交通に関する基本的な方向性を示すため、「中野区交通政策基本方針」（以下「本方針」という。）を策定。

○本方針に示すめざすべき姿の実現に向けて、交通事業者・地域・行政の役割を明確にし、具体的施策として継続的に展開していくため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」の策定を検討していく必要がある。

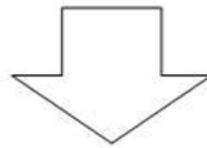
■中野区交通政策基本方針と地域公共交通計画の関係性

○中野区交通政策基本方針

⇒区の交通に関する基本的な方向性を示し、関係者と共有していくもの

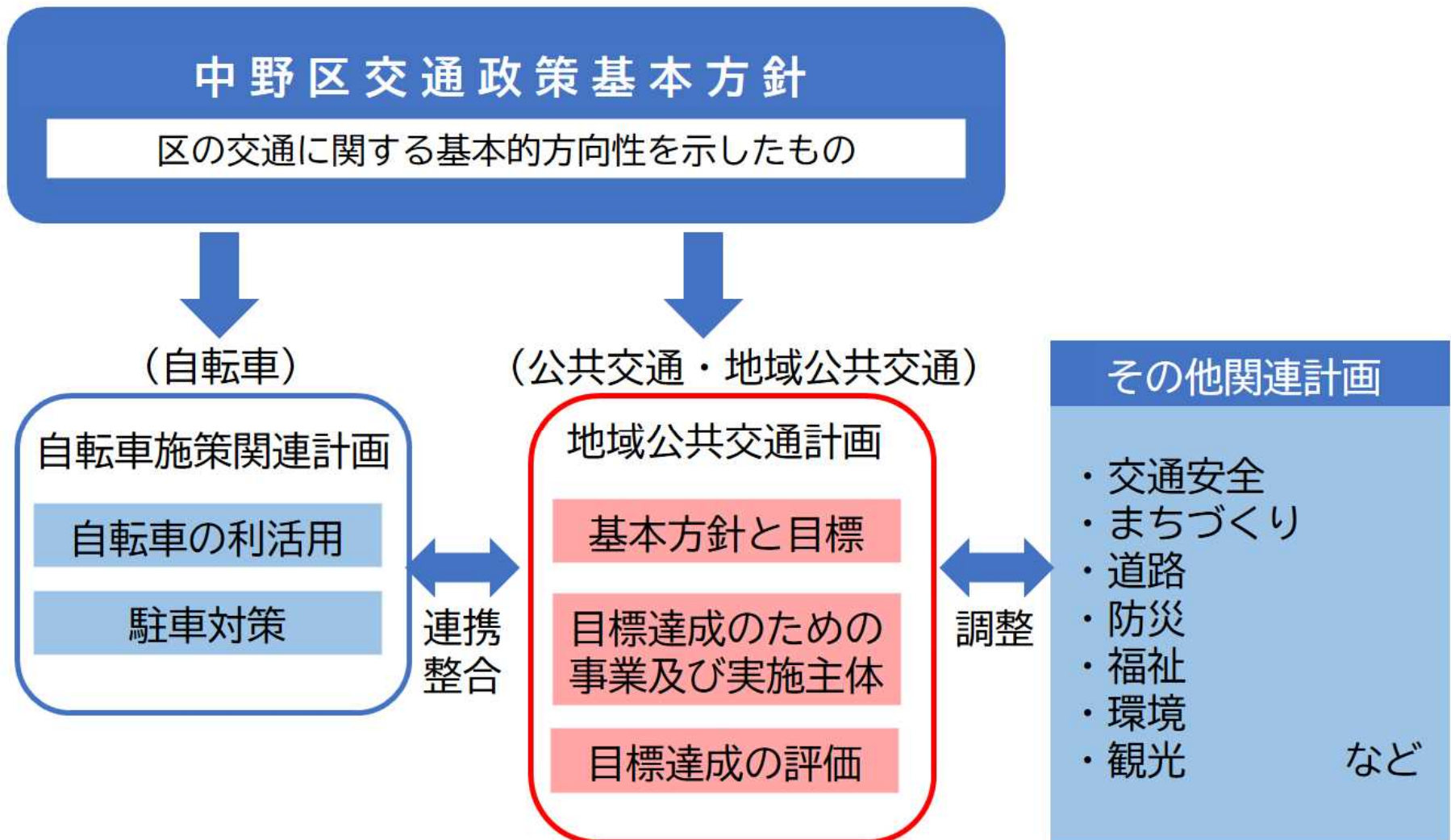
○地域公共交通計画

⇒法定計画として策定することができる「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープラン（施策内容、スケジュール、目標値等を定めるもの）



「地域公共交通計画」では、「中野区交通政策基本方針」で位置づけている取組の方向性を実現するためのものであり、具体的施策について記載していく。

■地域公共交通計画と交通関連計画等との関係性



■策定のメリット及び根拠等

○計画期間については、集中的に取り組む短期的課題と、中長期的に取り組む課題を明らかにし、公共交通政策の一貫性や連続性を確保する。

○また、事業を具体化することにより、PDCAをまわし進捗管理が図られることや、国の認定を受けた事業については、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができるなどのメリットがある。

○地域公共交通計画にて、事業の位置づけを明確化することで、事業の実施根拠となり、予算化や補助申請、関係機関との協議等の効率化が図られる。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条にて、市町村に対し地域公共交通計画の策定が努力義務として課せられており、区としての役割を果たす。

地域公共交通計画の策定について

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

地域公共交通計画（改正前：地域公共交通網形成計画）

（原則として全ての地方公共団体が策定）

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

協議会を開催し策定
（地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成）

新地域旅客運送事業計画

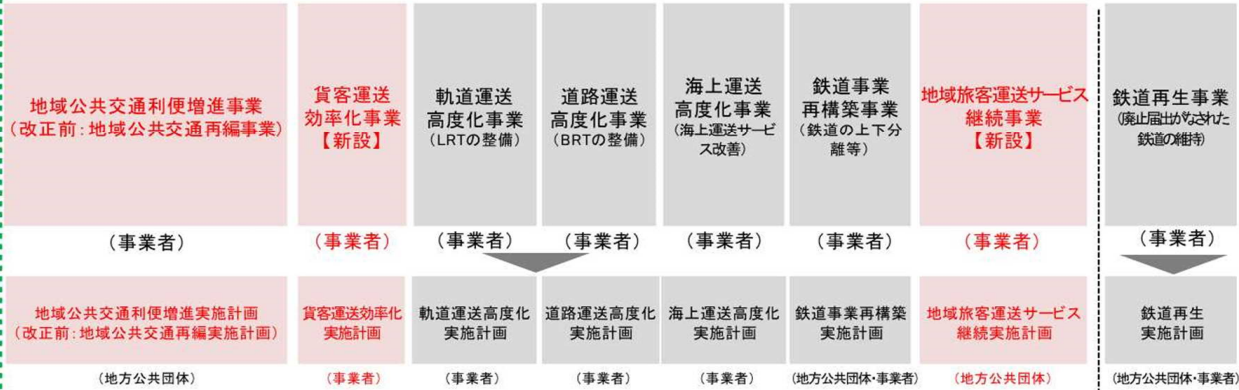
（DMV、水陸両用車等）
（事業者）

新モビリティサービス計画【新設】

（事業者）

地域公共交通特定事業

（必要に応じて地域公共交通計画（改正前：地域公共交通網形成計画）に事業実施を記載できる）



<独占禁止法特例法において措置>

共同経営計画
（事業者）

国土交通大臣が認可

法律の特例措置
（独占禁止法のカルテル規制の適用除外）

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣が認可

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

▲改正後の活性化再生法に基づく計画制度の体系

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

地域公共交通計画の策定について

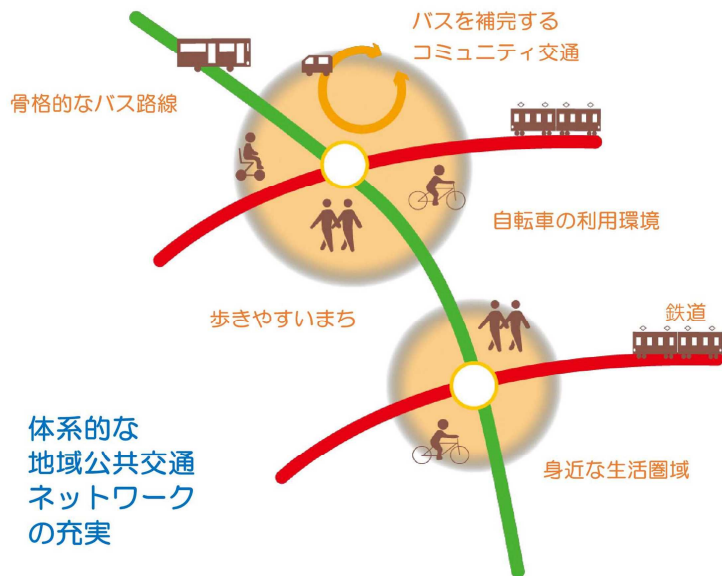
各具体施策の記載イメージ

2. 公共交通施策

①体系的な地域公共交通ネットワークの充実

目的	鉄道及び骨格的なバス路線からなる広域軸に、支線的なバス路線を始め、タクシー、自転車、徒歩等の幅広い交通手段により構成される、体系的な地域公共交通ネットワークの充実を目指します。
施策内容	骨格的なバス路線については、通勤・通学を始め様々な目的で移動する多くの利用者の足を支えるものであることから、路線やサービス水準の維持及び充実に係る優先性について、交通事業者に積極的に働きかけを行っていきます。 区は、まちづくりによる駅前広場や道路の整備状況、利用者のニーズ等を踏まえて、身近な生活圏域での移動を支える様々な交通手段からなる体系的な交通ネットワークの充実に向けた分析をさらに進め、江戸川区地域公共交通活性化協議会を通じて関係主体への情報提供や調整を進めます。 交通事業者は、必要に応じて区からの提案や地域の需要に対する方策の検討や取組を進めます。
実施主体	江戸川区、江戸川区地域公共交通活性化協議会、交通事業者
スケジュール	令和3年度以降 分析・提案

<体系的な地域公共交通ネットワークのイメージ>



②主要施設等へのアクセス性の向上

目的	不特定多数の人々が日常的に訪れる主要施設等のアクセス性について、向上を図ります。
施策内容	公共公益施設等について、公共交通でのアクセス性を確保することが求められますが、特定の時間帯に利用が集中する施設や、シルバーバスの利用者が大半であるなど、利用者に偏りが見られる移動需要に対しては、施設への移動を主目的としたバス路線では、収支採算的に非効率な運行となることも想定されます。 区は、現状のバス路線網をベースとして、駅位置、バス路線、自転車の利用環境及び主要施設等の用途に着目した需要特性の分析を進め、主要施設等のアクセス性向上について関係機関へ働きかけを行います。
実施主体	江戸川区、交通事業者
スケジュール	令和3～4年度 利用需要の検証 令和5年度～ 必要に応じた公共交通の提案 (ルート・バス停留所位置、運行本数等)

③要検証区域における公共交通のあり方検討

目的	公共交通沿線地域外である要検証区域について、必要性に応じて対策を講じることにより、区全体の利便性を向上します。
施策内容	区は、要検証区域を対象に諸条件を検証し、交通課題を有する可能性が高い区域（コミュニティ導入検討対象地域）を選定して、優先順位を設定します。 区は、対象地域の居住者に対するニーズ把握（アンケート調査）や交通環境把握（現地調査）を実施した上で、公共交通の車両サイズ、事業形態、道路整備等の導入条件について、交通事業に関する調査を行います。 地域は、区の調査結果に基づき、コミュニティ交通の導入、サイクル・アンド・ライドの導入、若しくは既存バス路線の経路変更など、具体的な対応策を検討して、交通課題の解決を図ります。 この内、特にコミュニティ交通導入にあたっては、地域が主体となって交通事業者、道路管理者、交通管理者等々による協議・調整を行うとともに、実証運行等により有効性を検証しながら、改良・見直しを進めます。 区は、まちづくりによる駅前広場や道路の整備状況、利用者のニーズ等について交通事業者への情報提供を積極的に行うとともに、既存の公共交通への影響に関して十分に配慮しながら、地域への支援を行います。
実施主体	地域、交通事業者、江戸川区
スケジュール	令和2年度～ コミュニティ交通の導入計画 令和3年度～ 実証運行・検証

地域公共交通計画の策定について

■各目標ごとの数値指標と進捗管理

4. 目標値

(1) 数値指標と目標値

目標とそれに係る数値指標及び目標値を下表のとおり定めます。

目標	数値指標	目標値
① 総合的な地域公共交通ネットワークの拡充	①-1 公共交通のサービス圏域率（推奨指標） 駅を中心として、市街地をカバーする公共交通ネットワークを充実します。 区の可住地面積に対して、公共交通がサービスする圏域（鉄道駅 500m、バス停留所 300mの圏域と設定）の面積の割合を指標とします。	97%以上
	①-2 公共交通の満足度（推奨指標） 公共交通ネットワークに対する区民意識の変化を測るため、世論調査における公共交通の満足度を指標とします。	現状値以上
	①-3 新技術の導入検討件数（選択指標） 環境負荷の小さい車両の導入や、モデル地区の新技術の社会実験等、公共交通に関する新技術の導入可能性の検討を行う数を指標とします。	1件以上
② 交通結節点及び交通結節機能の強化	②-1 eサイクル、コミュニティサイクル、及びサイクル・アンド・ライドのサービス圏域率（選択指標） 駅や骨格的なバス路線を中心として、生活圏域での移動や主要施設への移動を支える、補助的な交通手段との連携を充実します。 区の可住地面積に対して、eサイクル、コミュニティサイクル、及びサイクル・アンド・ライドによってサービスする圏域（半径 800mの圏域と設定）の面積の割合を指標とします。	97%以上

(2) 段階的な目標値の設定

数値指標	参考値	現状値	年次ごとの目標値				
	R 1	R 2 (推計)	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
①-1 公共交通のサービス圏域面積率（推奨指標）	92%	92%	93%	94%	95%	96%	97%以上
①-2 公共交通の満足度（推奨指標） ※調査は3年に1回	—	55.7%	—	—	現状値以上	—	—
①-3 新技術の導入検討件数（選択指標）	—	—	—	—	—	—	1件以上
②-1 eサイクル、コミュニティサイクル、サイクル・アンド・ライドのサービス圏域率（選択指標）	95%	95%	95%	95%	96%	96%	97%以上
③-1 環状七号線を運行する路線バスの利用者数（標準指標）	15,610人/日	(10,920)人/日	11,850人/日	12,790人/日	13,730人/日	14,670人/日	15,610人/日
④-1 ホームドアの設置駅の割合（選択指標）	42%	50%	65%	65%	65%	65%	75%以上
④-2 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数（選択指標）	—	10箇所	8箇所	6箇所	4箇所	2箇所	0箇所（全箇所対策完了）
⑤-1 骨格的なバス路線の利用者数（標準指標）	(船場街道) 14,490人/日	(10,140)人/日	11,010人/日	11,880人/日	12,750人/日	13,620人/日	14,490人/日
	(柴又街道) 12,970人/日	(9,070)人/日	9,850人/日	10,630人/日	11,410人/日	12,190人/日	12,970人/日

出典：江戸川区地域公共交通計画（2021年3月策定）

■検討事項

○位置づけ

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定される協議会

○協議事項

- ・「地域公共交通計画」の作成
- ・多様な交通モードを検討・協議
- ・MaaSの取組などの新たなモビリティサービスの協議 など

○設置時期

- ・地域公共交通計画の策定時期を考慮し、法定協議会として設置していく。

交通政策推進協議会の位置づけの検討について

■検討事項

○検討体制

- ・法定協議会に部会・ワーキングを設け議論していく。
- ・道路運送法における「地域公共交通会議」又は「地域協議会」としての役割についても、今後検討していく。

