

環境・地域・社会資本問題検討 小委員会 報告資料

日本大学理工学部土木工学科
金子 雄一郎

はじめに

- ▶ 「交通整備制度」改定検討会で、制度の現状と課題について検討
 - 施設整備，サービス向上，計画，事業主体，財源等
 - 鉄道事業の制度
- ▶ 本小委員会の検討対象，活動内容（一例）
 - 鉄道等公共交通システムの効果的改善制度とその理念
 - 近年策定された法制度の実効力のある運用を助け，普及を図り，今後の制度改善の検討を行う
- ▶ ここでは鉄道を例に，制度に関する私見を述べる

近年策定された法制度

▶ 新たに制定された法律

- 都市鉄道等利便増進法（平成17年施行）
- 地域公共交通活性化法（平成19年施行）

▶ 上記の共通事項

- 計画策定の義務付け
 - 速達性向上計画, 地域公共交通総合連携計画
 - 関係者間での協議・合意形成
 - 行政の裁量計画（≠計画制度）
- 上下分離方式を前提
 - 今後の整備, 運営の基本スキーム

都市鉄道等利便増進法案の基本的枠組み

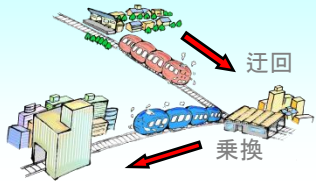
基本方針

(国土交通大臣)

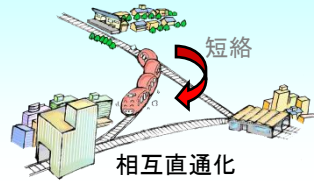
事業の意義：**既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備**
⇒ 都市鉄道等の利便を増進
(その他、下記「速達性向上計画」及び「交通結節機能高度化計画」の作成に関する基本的事項等を規定)

(速達性の向上)

路線間の接続が不十分で
遠くの乗換駅へ迂回が必要



短絡線整備等により
速達性を向上

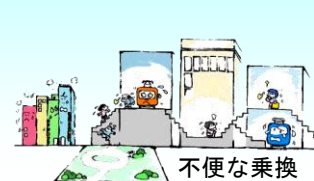


速達性向上計画

- ・ 新たな「**受益活用型**」の上下分離方式
(既存路線に発生する「受益」も活用した施設整備)
- ・ 鉄道の営業主と整備主体が共同で計画を策定
(上記「受益」の額等は国が裁定)
- ・ 利用者や地域による提案を制度化

(交通結節機能の高度化)

駅内外の一体性が不十分で
円滑な移動が困難



駅内外の一体的整備により
交通結節機能を高度化



交通結節機能高度化計画

- ・ 大規模ターミナルについて、都道府県が協議会を組織
(市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加)
- ・ 上記「協議会」において、駅内外の一体的な整備計画を策定 (**鉄道と都市が連携**)
- ・ 利用者や地域による提案を制度化

計画認定

(国土交通大臣)

鉄道事業者の
事業実施の促進

財政上・税制上の
支援措置

都市計画事業等の
事業実施の促進

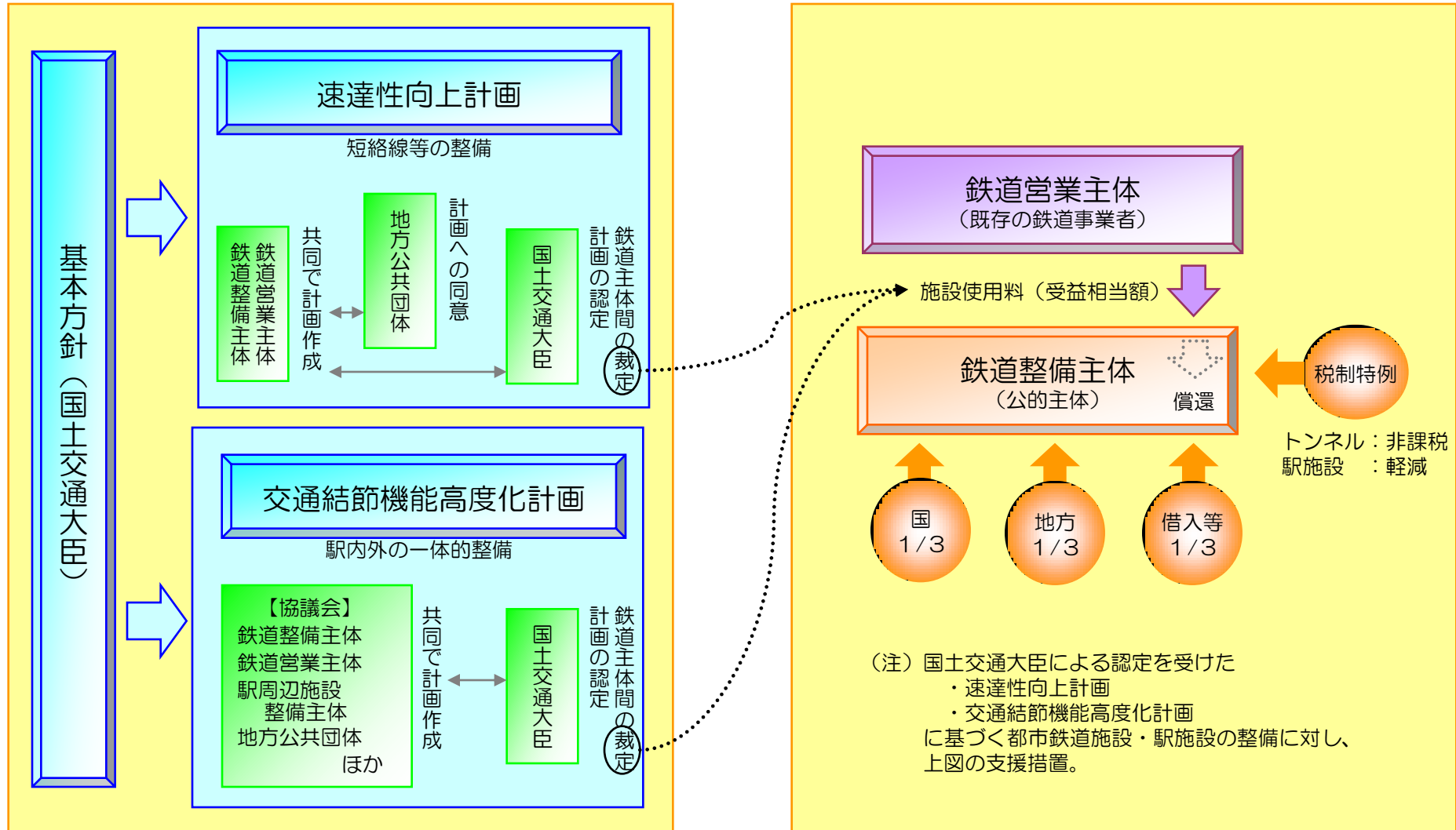
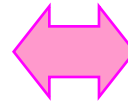
都市鉄道利便増進事業の促進方策

法律上の措置

利害調整 ⇒ 計画作成

財政上・税制上の措置

「受益活用型」上下分離方式



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行) スキーム概要

目的

地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることから、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組みを国が総合的に支援

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定

1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等 ※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

- 協議会の参加要請応諾義務 (*公安委員会、住民は除く)
- 計画策定時のパブリックコメント実施
- 計画作成等の提案制度
- 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTの導入や乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。



各実施計画

・LRTの整備 ・BRTの整備 ・海上運送の改善 ・乗継の改善 ・地方鉄道の再生

【軌道運送高度化実施計画】

LRTの整備等により、速達性の向上等運送サービスの質の向上を図る

予算等

- 計画策定経費支援
- 関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- 地方債の配慮
- 情報、ノウハウの提供
- 人材育成 等

法律上の特例措置

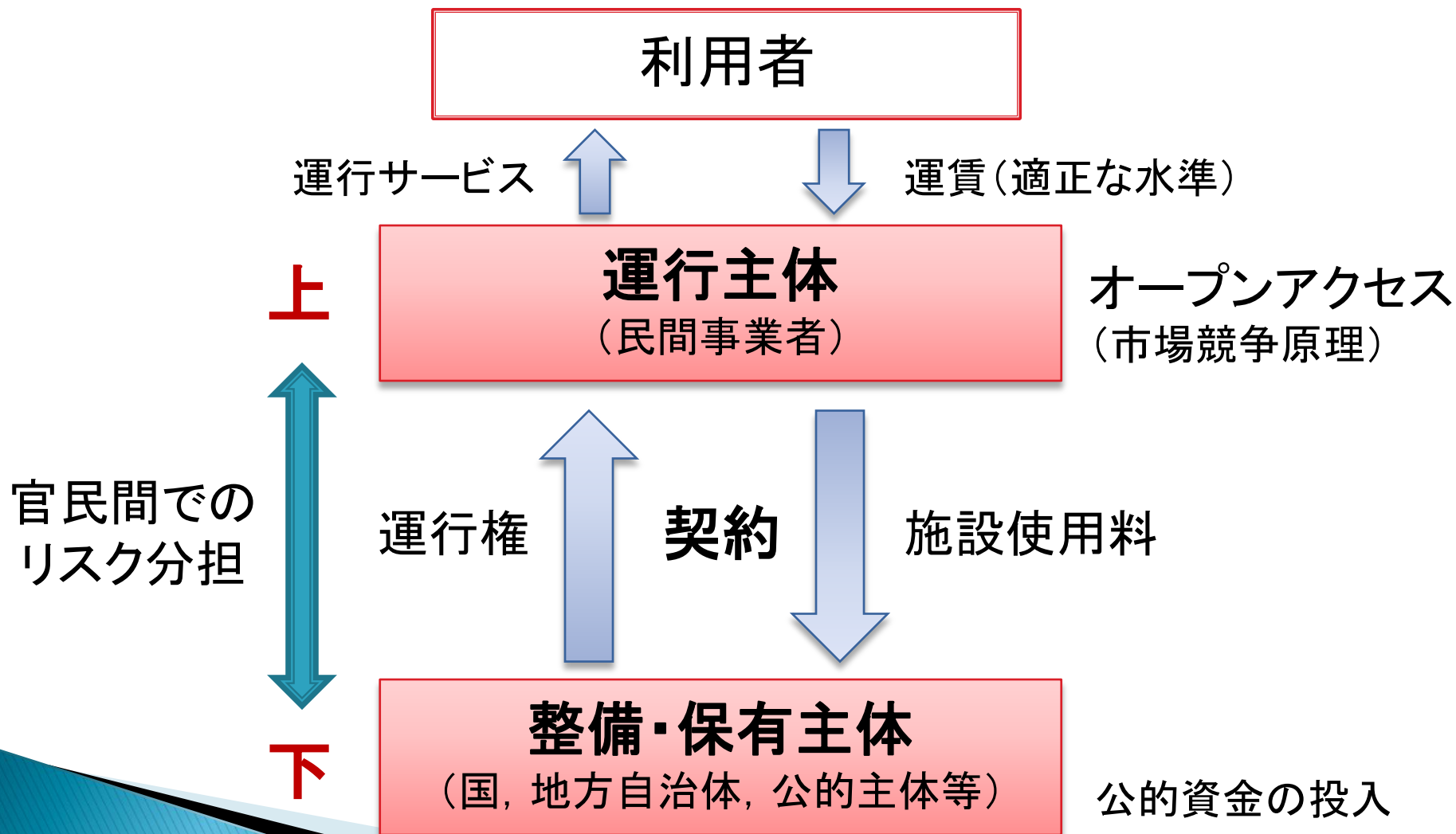
- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- LRTの車両購入費、BRTの車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化
- 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

国による総合的支援

計画の認定

注1 LRT(Light Rail Transit) 低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム
注2 BRT(Bus Rapid Transit) 輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等々を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

上下分離方式の概要



上下分離方式の適用例

▶ 新線整備

- 京阪中之島線, 阪神西大阪線
- 成田新高速鉄道(Bルート)
- 神奈川東部方面線(JR・相鉄, 東急・相鉄)
 - 都市鉄道利便増進事業

▶ 既設線

- 青い森鉄道
 - 青森県が第三種鉄道事業者として施設を保有
- 千葉都市モノレール
 - インフラ施設の一部を千葉市に無償譲渡
 - 軌道桁内設備, 駅舎内設備, 変電所, 電力管理システム等

上下分離方式の留意点

- ▶ 上下間での適切な契約締結(社会的便益最大化)
 - 利用者便益の重視
 - 最低限確保すべきサービス水準の設定
 - 競争原理の導入
 - 入札等による運行権の付与(オープンアクセス)
 - インセンティブの付与
 - 官民間でのリスク分担
 - 需要リスク, 物価変動リスク, 制度変更リスク, 災害リスク等
 - 施設使用料の設定
 - “受益相当額”から“定額制”などへの変更
 - モラルハザードの防止
 - 以上を踏まえた**制度づくり(運用方法の検討)**が重要

おわりに～今後のあり方～

- ▶ 制度はあくまでツールであり，“理念”が重要
 - 従来の“需要追随”から“新たな需要創出”への転換
 - ・ 成田・羽田アクセス改善プロジェクト，リニア中央新幹線
 - 安全確保，信頼性の向上
 - ・ ホーム等での事故，慢性的な遅れへの対応
 - 使いやすい公共交通システムの実現
 - ・ 既存ストックの有効活用，地域間のサービス格差の是正

主な議論

- ▶ 速達性向上計画は法律に基づく計画であることから、行政の裁量計画ではなく法定計画に位置付けられる。
- ▶ 上下分離におけるオープンアクセスを考えるにあたっては、ISO/TC204(公共交通システム規格)の動向を踏まえておく必要がある。
- ▶ 上下分離では、上の主体に自由度がないことが問題であり、既存事例等を分析する必要がある。
- ▶ 地方鉄道の問題として、(乗り入れ先の)JRへ支払う線路使用料負担が大きいことが、撤退の可能性を高めている。
- ▶ 松山市では、都心部の路面電車と郊外線との乗継ぎ改善のための施設整備が進展しない(事業者が参画しない)。