

## 第2章 地域公共交通に関わるこれまでの経緯

### 2-1. 交通関連法令の整理

#### (1) 交通政策基本法

交通政策基本法は、我が国が直面する人口急減や超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラ老朽化、地球環境問題、ICT<sup>\*18</sup>の劇的な進歩等の技術革新の進展などの多様かつ重大な課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、主に交通政策に関する基本理念を規定した法律として平成25年12月に施行された。

基本理念等のほか、国・地方公共団体・交通関連事業者・国民等の関係者の責務や役割、関係者相互間の協力を努めることなどが規定されている。

<p>法の目的 (§1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通に関する施策の基本理念及びその実現を図るのに基本的な事項を定める。</li> <li>国・地方公共団体等の責務等を明らかにする。</li> </ul>	
<p>交通施策の基本理念 (§2~7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通は国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展に欠くことができないものであり、基本的な需要が適切に充足されることが重要という基本的認識の下に行わなければならない (§2)。</li> <li>交通の機能の確保及び向上 (§3)</li> <li>環境への負荷の低減を図ること (§4)</li> <li>交通手段の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携 (§5)</li> <li>関連施策との連携及び国・地方公共団体・交通関連事業者・住民等の関係者の連携・協働</li> </ul>	
<p>責務 (§8~10)</p>	<p>国</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念に基づく交通施策の総合的な策定・実施</li> <li>基本理念に関する国民の理解を深め、国民の協力を得るよう努める。</li> </ul>
	<p>地方公共団体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念に基づき、自然的経済的社会的諸条件に応じた施策の策定・実施</li> </ul>
	<p>交通関連事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念の実現に向けた適切な業務の遂行</li> <li>国、地方公共団体が実施する交通施策への協力、情報提供に努める。</li> </ul>
<p>役割 (§11)</p>	<p>国民</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念の理解を深め、自ら取り組める活動を主体的に行うよう努める。</li> </ul>
<p>関係者間の連携・協力 (§12)</p>	<p>国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める。</p>	
<p>地方公共団体の施策 (§32)</p>	<p>地方公共団体は、交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。</p>	

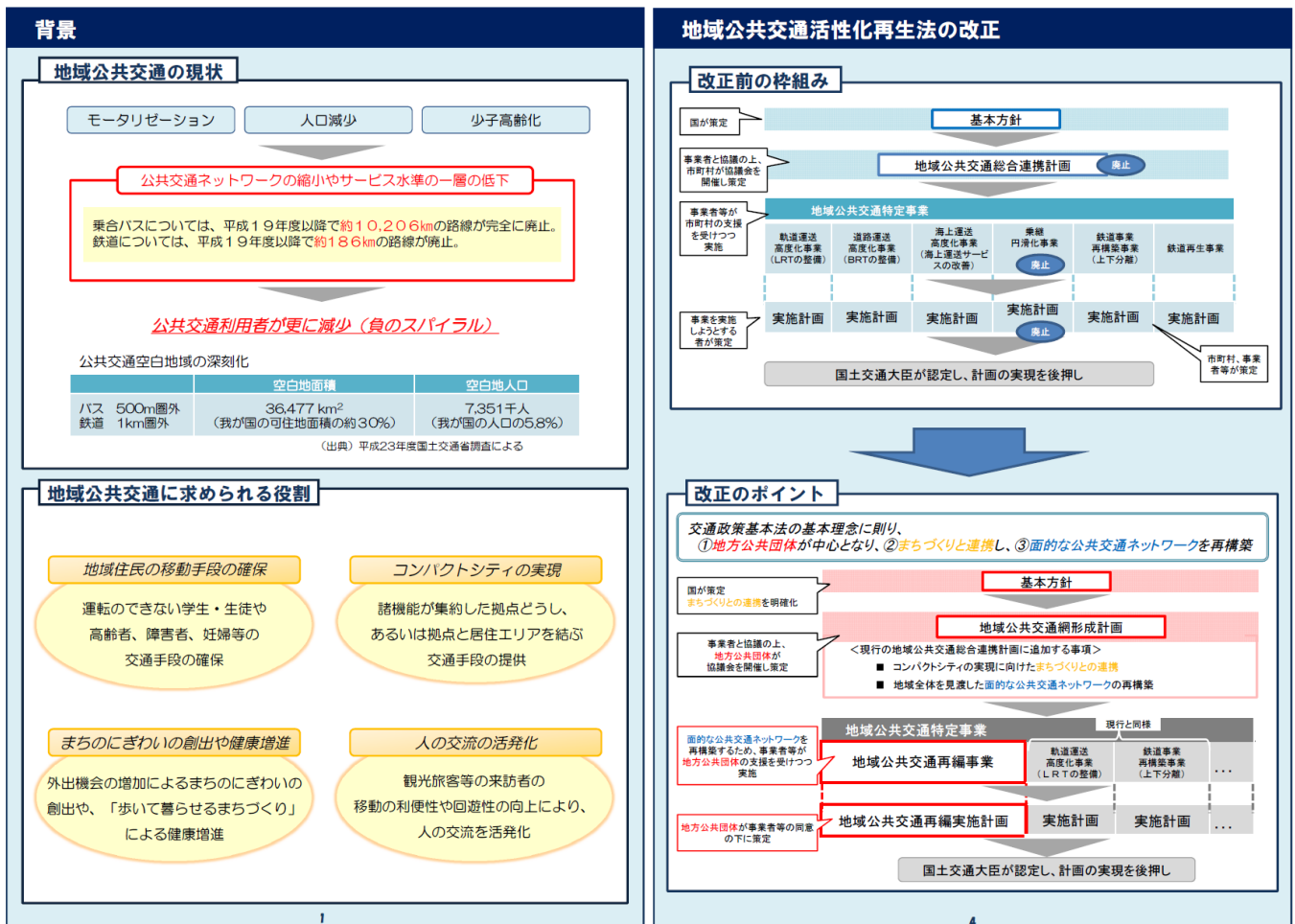
#### ▲交通政策基本法の基本理念等の概要

(2) 地域公共交通活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）は、交通政策基本法の基本理念に則り、急速な少子高齢化の進展や交通手段の選好の変化に伴う地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現等の基盤となる地域公共交通網の形成を促進させるための事項を定めた法律である。

その背景として、公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより公共交通空白地の発生が全国的に進展し、住民の移動手段の確保が切実な問題となっていることから、「持続可能な地域公共交通網の形成」が特に重要となっている。

そこで、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することが示されている。



出典:「人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～(第6版)/国交省」

▲活性化再生法の概要

## 2-2. 本市における交通政策の取組の経緯

本市では、国の交通関連法令の施行や改正の動きに合わせて、交通政策に関する計画策定を行い、計画に位置づけた施策や事業を進めてきた。

前項に示した交通政策基本法の施行や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により地域公共交通網形成計画を作成できることになったため、本市においても計画策定に向けた検討を開始した。

これまでの本市における交通政策における取組み経過を下記に示す。

【主な事業】バスレーン<sup>\*19</sup>・公共交通優先システム<sup>\*20</sup>の導入、ノンステップバス・CNGバス<sup>\*21</sup>の導入、鉄道駅のバリアフリー化、サイクル&バスライド<sup>\*22</sup>駐輪場の整備、バス停・バス案内システム<sup>\*23</sup>の整備、各種啓発活動の実施 など。

	静岡市	国
H12年度	静岡市オムニバスタウン計画 <sup>*24</sup> 策定(～H19)	道路運送法の改正(※) (新規参入等に向けた需給調整規制の廃止)
H15年度	旧静岡市・旧清水市の合併 第3回パーソントリップ調査 <sup>*25</sup> を実施	
H16年度	オムニバスタウン計画を清水地区まで拡大	
H17年度	政令指定都市への移行 静岡市総合交通計画 <sup>*7</sup> を策定	
H19年度		地域公共交通活性化再生法の施行
H22年度	都市・地域総合交通戦略を策定	
H24年度	静岡市バス交通計画 <sup>*16</sup> を策定 (H25～34)	
H25年度		交通政策基本法の施行
H26年度	第4回パーソントリップ調査を実施	地域公共交通活性化再生法の改正
H27年度	静岡市総合交通計画を策定 (H28～H34)	地域公共交通網形成計画の作成が可能になった。
H28年度	静岡市地域公共交通網形成計画の 検討を開始(原案(素案)の作成)	道路交通法の改正(高齢者運転事故防止に向けた認知機能検査の義務付け等)
H29年度	静岡市地域公共交通網形成計画原案(案)の作成	
H30年度～ (予定)	・静岡市地域公共交通網形成計画 の策定 ・計画に基づく事業の実施	

(※)道路運送法(昭和26年施行)改正前は「需給調整規制」の考え方に基づき、事業参入と事業退出が制限されていた。しかし、平成12年の同法改正により需給調整規制が廃止され、事業参入が自由化されるとともに事業退出も自由化された結果、自家用車の普及等に伴う公共交通利用者の減少等と相まって、全国的に事業退出(路線廃止等)が進む結果となった。

## 用語の解説（第2章）

### \*18:ICT

Information and communication technology (情報通信技術) の略。通信技術を活用したコミュニケーションを指す。インターネットなどを利用した産業やサービスの総称。

### \*19:バスレーン

路線バスの定時制や速達性を確保するために設けられた車線。専用レーンと優先レーンがある。

### \*20:公共交通優先システム (PTPS)

バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステム。信号制御を行うことでバス専用、優先レーンのバスをスムーズに走らせる。

### \*21:CNGバス

燃料に圧縮天然ガス (Compre-seeed Natural Gas) を用いるバス。通常のディーゼル車と同等の出力を持ちながら、NOx を 60~70%カットでき、さらに黒煙を全く出さない。

### \*22:サイクル&バスライド (C&BR)

自転車とバスを乗り継ぎ利用する方法で、バス停付近に駐輪場を設置し、バスの利用をやすくしている。

### \*23:バス案内システム

バスの路線・系統・運賃・時刻表などの各種情報を利用者に提供するシステム。

### \*24:静岡市オムニバスタウン計画

平成9年5月に旧運輸省・建設省（以上の2者は現在国土交通省）、警察庁によって開始された計画で、平成12年度から19年度まで静岡市ではバスの利用促進のための総合対策事業が行われた。

### \*25:パーソントリップ調査

人の移動に関わる実態調査のこと。この調査によって、交通の起点と終点、目的地、利用手段、行動時間帯、交通量など、一日の詳細な交通データを得ることで将来予測などに利用される。