

地域公共交通網形成計画の概要

成田市 都市部 都市計画課

地域公共交通網形成計画とは

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）

目次

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 基本方針等（第三条・第四条）

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通網形成計画の作成（第五条—第七条）

第二節 軌道運送高度化事業（第八条—第十二条）

第三節 道路運送高度化事業（第十三条—第十七条）

第四節 海上運送高度化事業（第十八条—第二十二条）

第五節 鉄道事業再構築事業（第二十三条—第二十五条）

第六節 鉄道再生事業（第二十六条・第二十七条）

第七節 地域公共交通再編事業（第二十七条の二—第二十七条の八）

第八節 雑則（第二十八条—第二十九条の二）

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化（第三十条—第三十六条）

第五章 雑則（第三十七条—第四十二条）

第六章 罰則（第四十三条—第四十六条）

附則

（地域公共交通網形成計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

- 2 地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
 - 二 地域公共交通網形成計画の区域
 - 三 地域公共交通網形成計画の目標
 - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
 - 五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項
 - 六 計画期間
 - 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画とは

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)」としての役割を果たすものです。

国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定します。

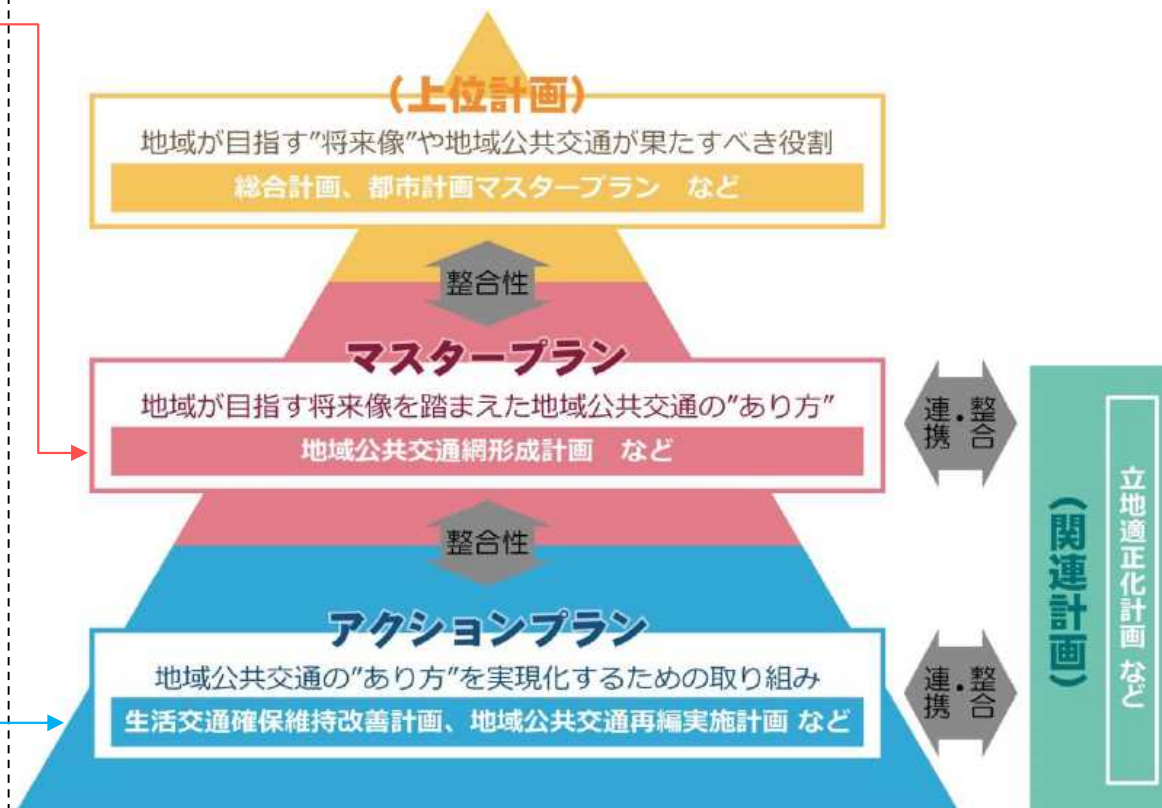
まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業(地域公共交通特定事業など様々な取組)について記載します。

地域公共交通再編実施計画とは

「マスタープラン(=網形成計画)」を実現するための実施計画の一つです。

網形成計画において、地域公共交通特定事業のうち「地域公共交通再編事業」に関する事項を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成することができます。

この計画は、地方公共団体が事業者等の同意のもとに策定します。



公共交通関連計画の体系概念図
(出典:国土交通省 九州運輸局資料)

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(出典:国土交通省)

地域公共交通網形成計画とは

公共交通に係る将来のビジョン + 事業の体系といった**マスタープラン**としての役割



▲ 網形成計画と再編実施計画の位置付け

地域公共交通網形成計画とは

他市町村の計画策定状況

2019年2月までに、全国で**442件(千葉県は15件)**の地域公共交通網形成計画が策定され、**31件(千葉県は八街市1件)**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定されている。

千葉県	茨城県	埼玉県	栃木県
東金市	水戸市	熊谷市	真岡市
鴨川市	日立市	春日部市	大田原市
君津市	下妻市	上尾市	鹿沼市
八街市	常陸太田市	越谷市	日光市
南房総市	かすみがうら市	入間市	宇都宮市・芳賀町
佐倉市	神栖市	草加市	佐野市
大網白里市	行方市	三郷市	那須塩原市
白井市	牛久市	飯能市	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町
旭市	稲敷市	ときがわ町	那珂川町
木更津市	土浦市	小川町	栃木市
富津市	龍ヶ崎市	鳩山町	塩谷町
市原市	潮来市	吉見町	益子町
柏市	つくば市	寄居町	那須町
長南町	鹿嶋市	川島町	茂木町
大多喜町	桜川市	東秩父村	上三川町
東京都	筑西市		市貝町
東京都・中央区・港区・江東区	高萩市		太田市
多摩市	ひたちなか市		前橋市
神奈川県	常陸大宮市		
藤沢市	つくばみらい市		
海老名市	守谷市		
大和市	五霞町		
伊勢原市	城里町		
真鶴氏	大子町		
湯河原町	東海村		

地域公共交通再編実施計画について、

- ・既に認定を受けた団体：
- ・策定意向のある団体：

計画策定のメリット

メリット 地域公共交通政策の「憲法」

網形成計画・再編実施計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文です。

地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準で公共交通サービスを導入しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができるようになります。

また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズとなることも考えられます。

メリット まちづくりとの連携強化

活性化再生法の改正により、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが明記されたことで、コンパクトな都市構造の実現を支援する網形成計画の検討が可能になります。

メリット 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。

また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

メリット 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えるものです。

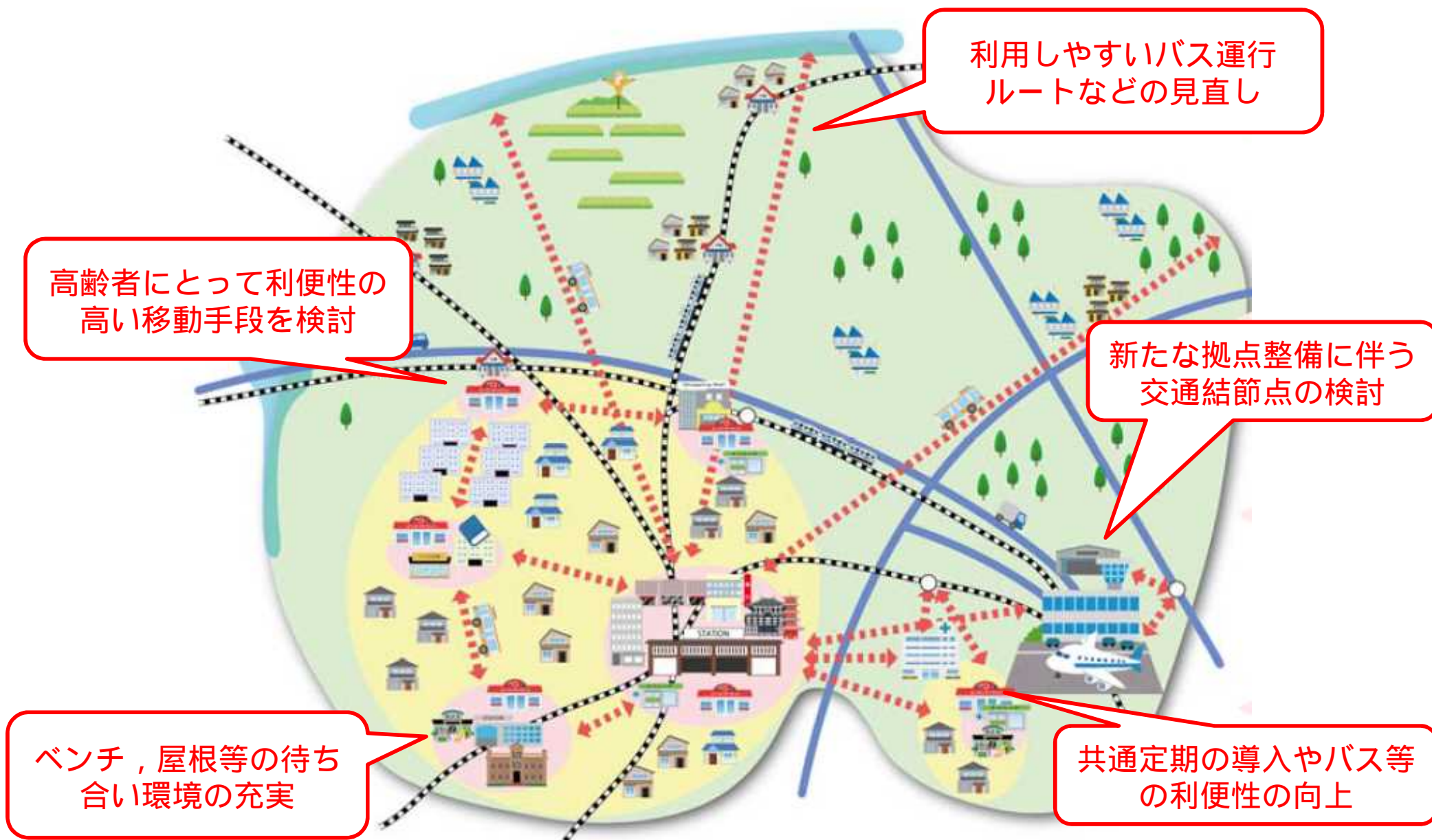
網形成計画の策定をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができる点がメリットです。

地域公共交通網形成計画に定める事項

地域公共交通網形成計画	
概要	「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」
記載事項	<p>【記載する事項】（法§5②）</p> <p>① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針</p> <p>② 計画の区域</p> <p>③ 計画の目標 今年度検討事項</p> <p>④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体 （※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④））</p> <p>⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項</p> <p>⑥ 計画期間</p> <p>⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項 次年度検討事項</p> <p>【記載に努める事項】（法§5③） 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項</p>

記載事項	概要
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定します。
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。
⑥計画期間	原則5年程度ですが、地域の実情に合わせて設定しましょう。
⑦その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載してください。

地域公共交通網形成計画の具体的なイメージ

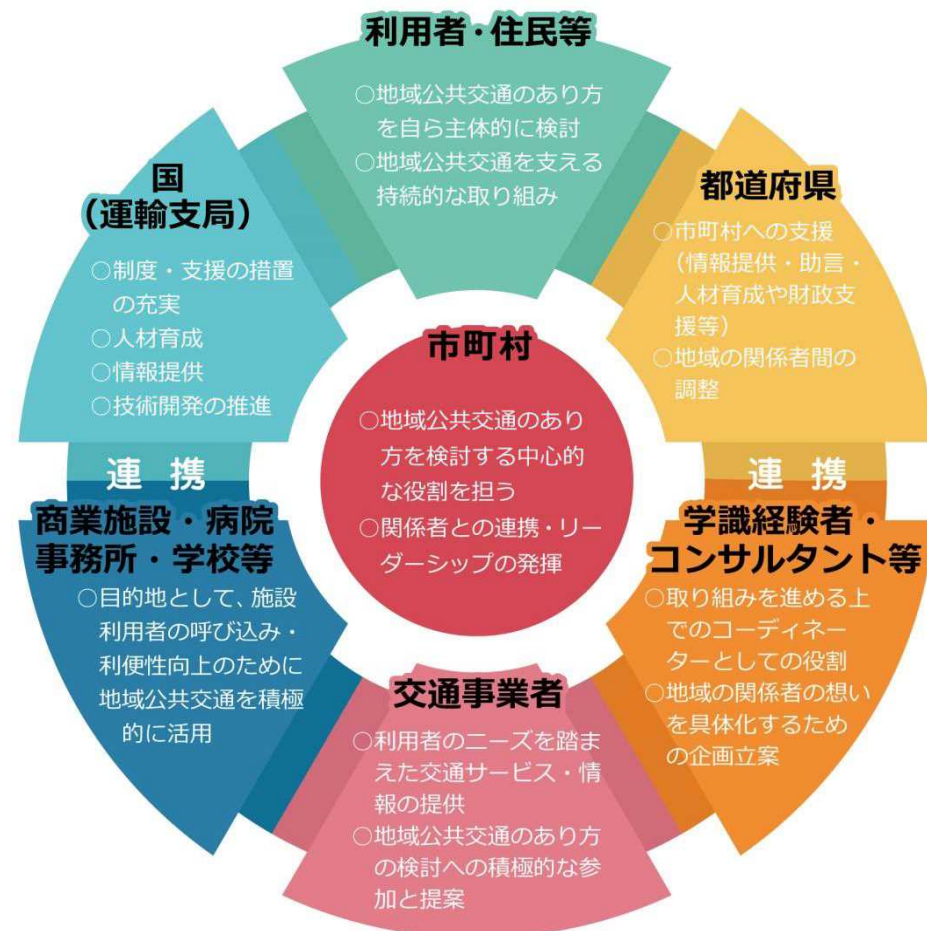


計画を策定するための協議体制

根拠法：活性化再生法第六条第1項

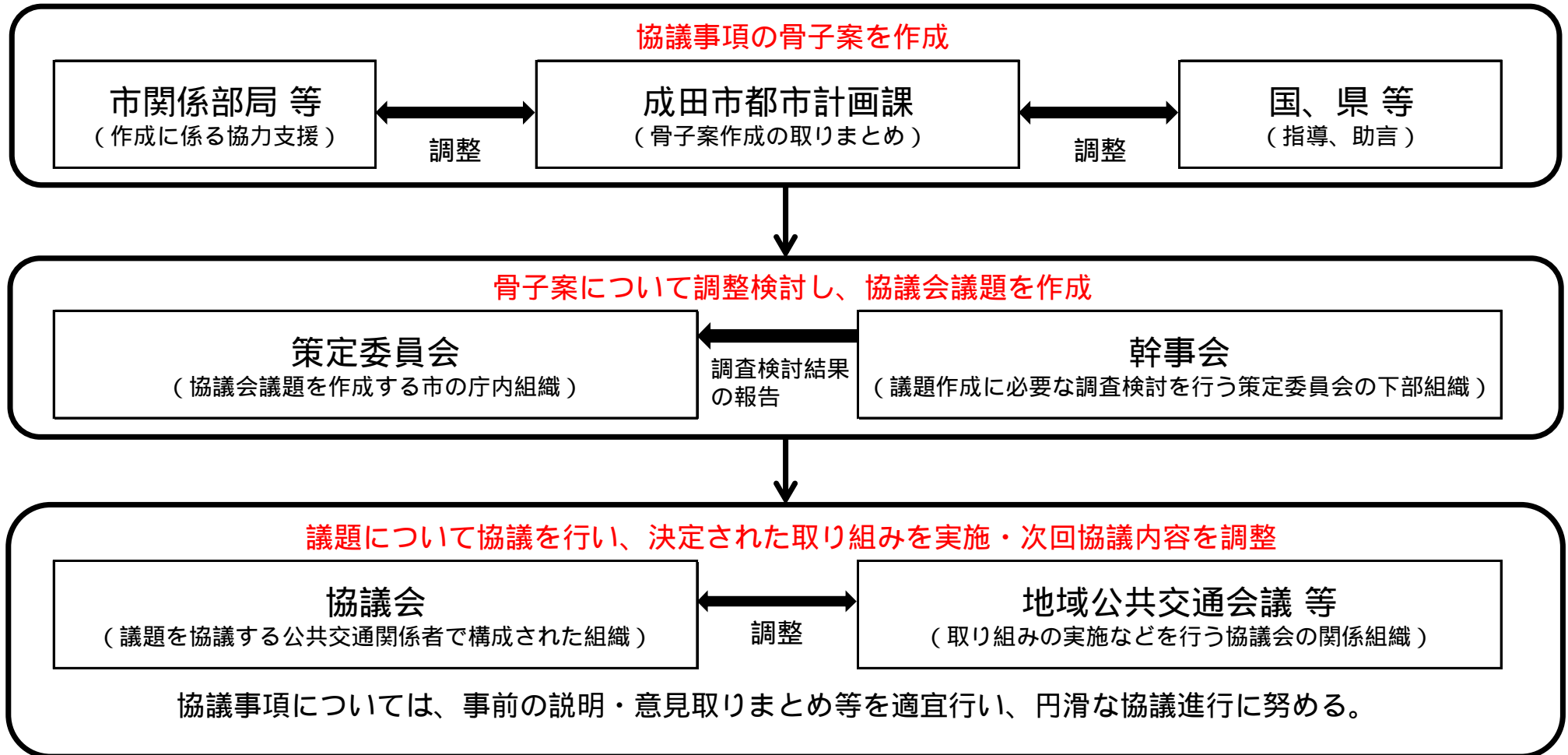
地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

地域に合った公共交通を実現するために、関係者が一丸となって協議し、役割分担をしながら取り組みを進めていく「**成田市地域公共交通網形成協議会**」を設置する。
(年に数回開催し、関係者が集まって協議を行う想定)



協議の進行フロー

協議会を組織する地方公共団体(成田市)が、「計画に定める事項」の議題を作成し、関係者との協議を行う。



今後のスケジュール

	2019年度												2020年度														
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
課題整理、 必要性の明確化	→																										
基本方針、 目標の設定					→																						
実施事業の検討									→																		
達成状況の 評価方法検討																											
協議会	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定の目的 設置要綱の制定 会長の選任 副会長の指名 30年度実施業務報告 		<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の役割と課題の整理 計画の基本方針、目標の検討 		<ul style="list-style-type: none"> 計画の基本方針、目標決定 住民意向調査会議、パブリックコメントの実施検討 事業の検討 			<ul style="list-style-type: none"> 住民意向調査会議、パブリックコメントの実施結果報告 事業の検討 			<ul style="list-style-type: none"> 住民説明会の実施検討 事業の検討 達成状況の評価方法検討 			<ul style="list-style-type: none"> 住民説明会の実施結果報告 パブリックコメントの実施 事業の検討 達成状況の評価方法検討 			<ul style="list-style-type: none"> パブリックコメントの実施結果報告 計画の策定 										
		第1回			第2回			第3回			第4回			第5回			第6回			第7回							
策定委員会	第1回			第2回		第3回			第4回			第5回			第6回			第7回			第8回						
住民関係								住民意向調査会議			パブリックコメント					住民説明会					パブリックコメント						

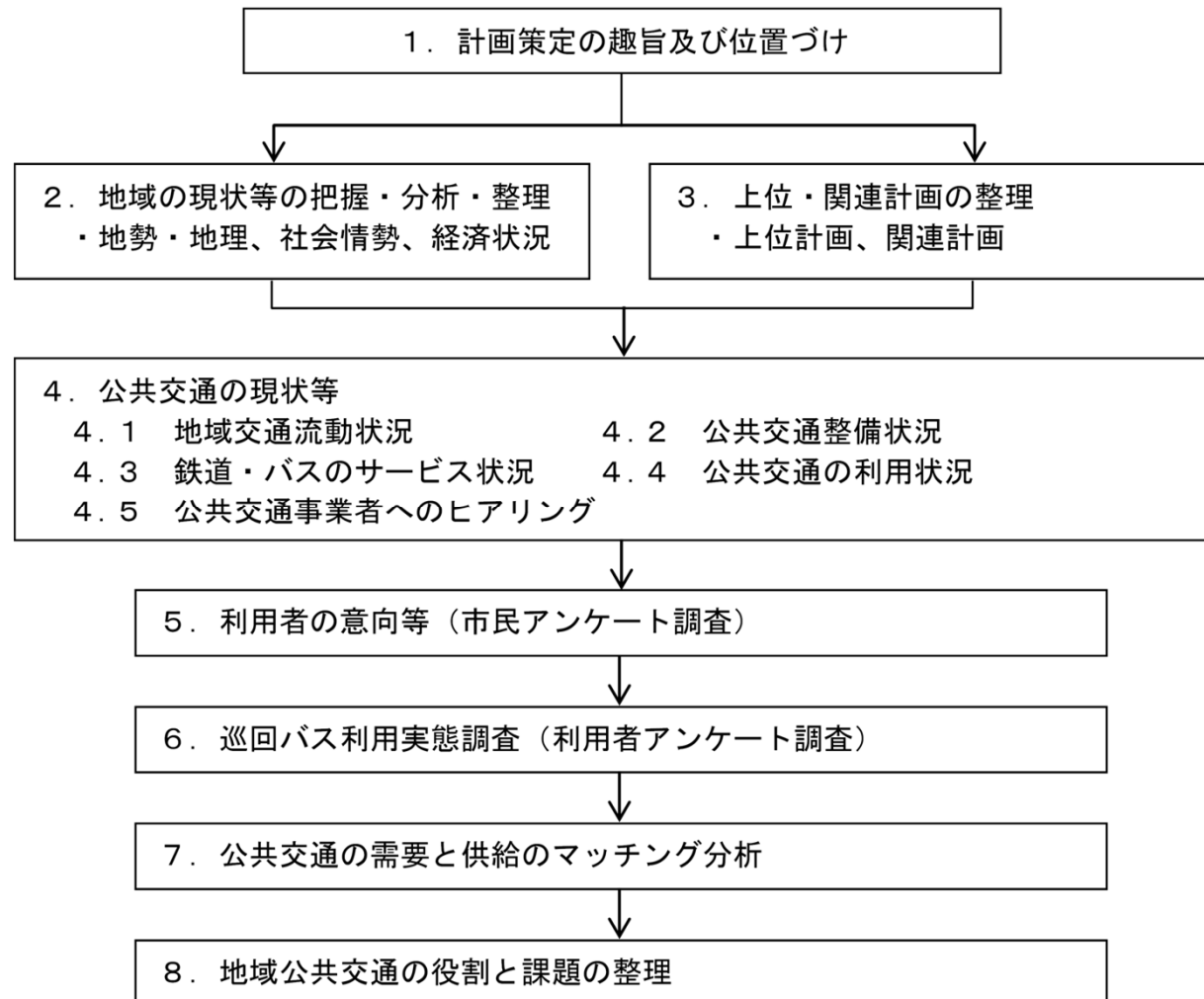
成田市地域公共交通網形成計画基礎調査報告書 (概要版)

成田市 都市部 都市計画課

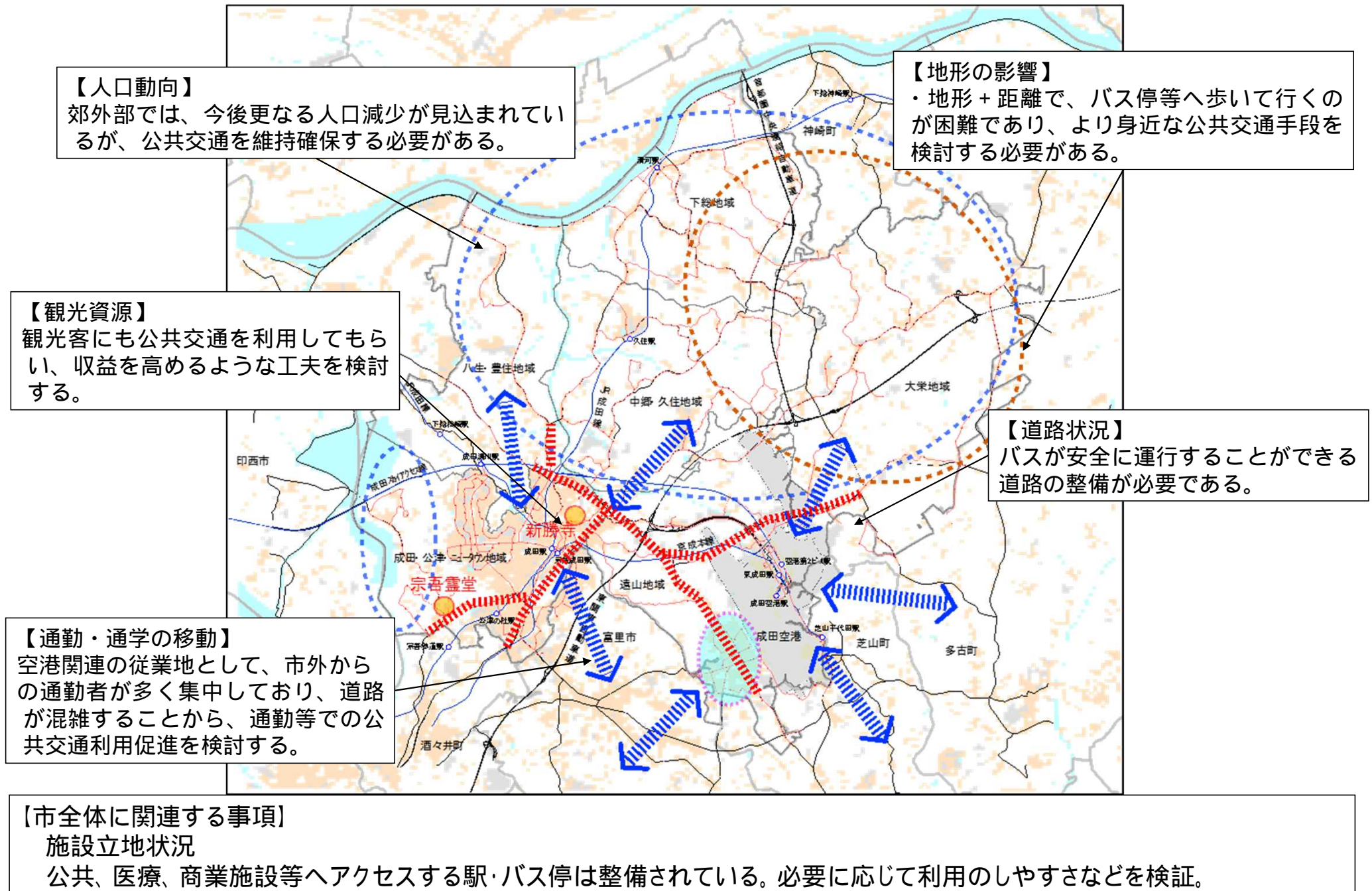
1 . 計画策定の趣旨及び位置づけ

本調査は、成田市都市計画マスタープランや成田市立地適正化計画の目指す、地域の特性を生かした土地利用と利便性の高い公共交通網の形成に向けた公共交通のマスタープランとなる「成田市地域公共交通網形成計画」を策定するための基礎的調査として、本市の状況を把握、分析し、方向性の整理を行った。

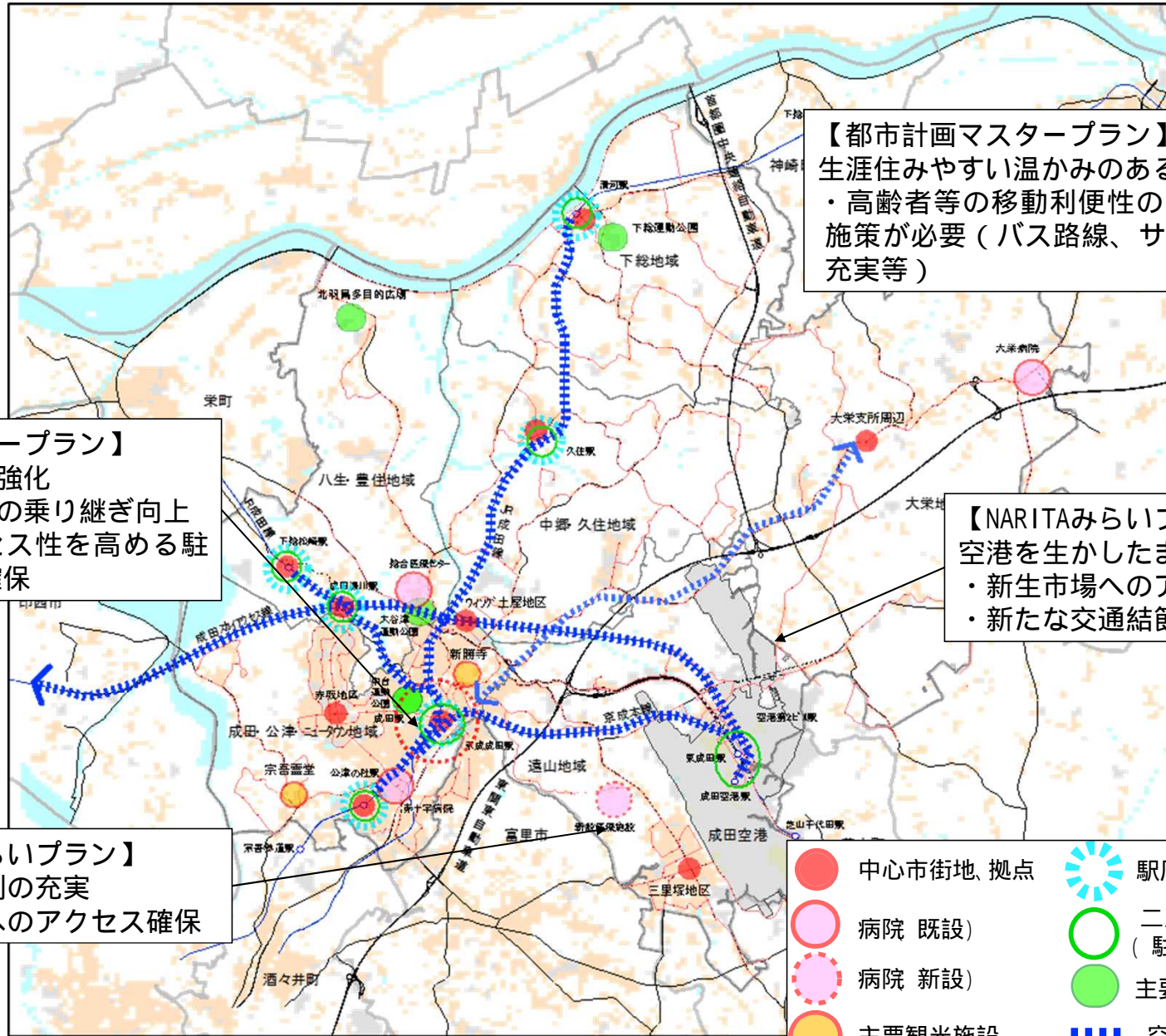
【調査の流れ】



2. 地域の現状等の把握・分析・整理からみた地域公共交通の主な役割・課題



3. 上位計画からみた地域公共交通の主な施策



【都市計画マスタープラン】
生涯住みやすい温かみのあるまちづくり
・高齢者等の移動利便性の向上に資する
施策が必要（バス路線、サービス内容の
充実等）

【都市計画マスタープラン】
交通結節点の機能強化
・空港、主要駅での乗り継ぎ向上
・鉄道へのアクセスを高める駐
車場・駐輪場の確保

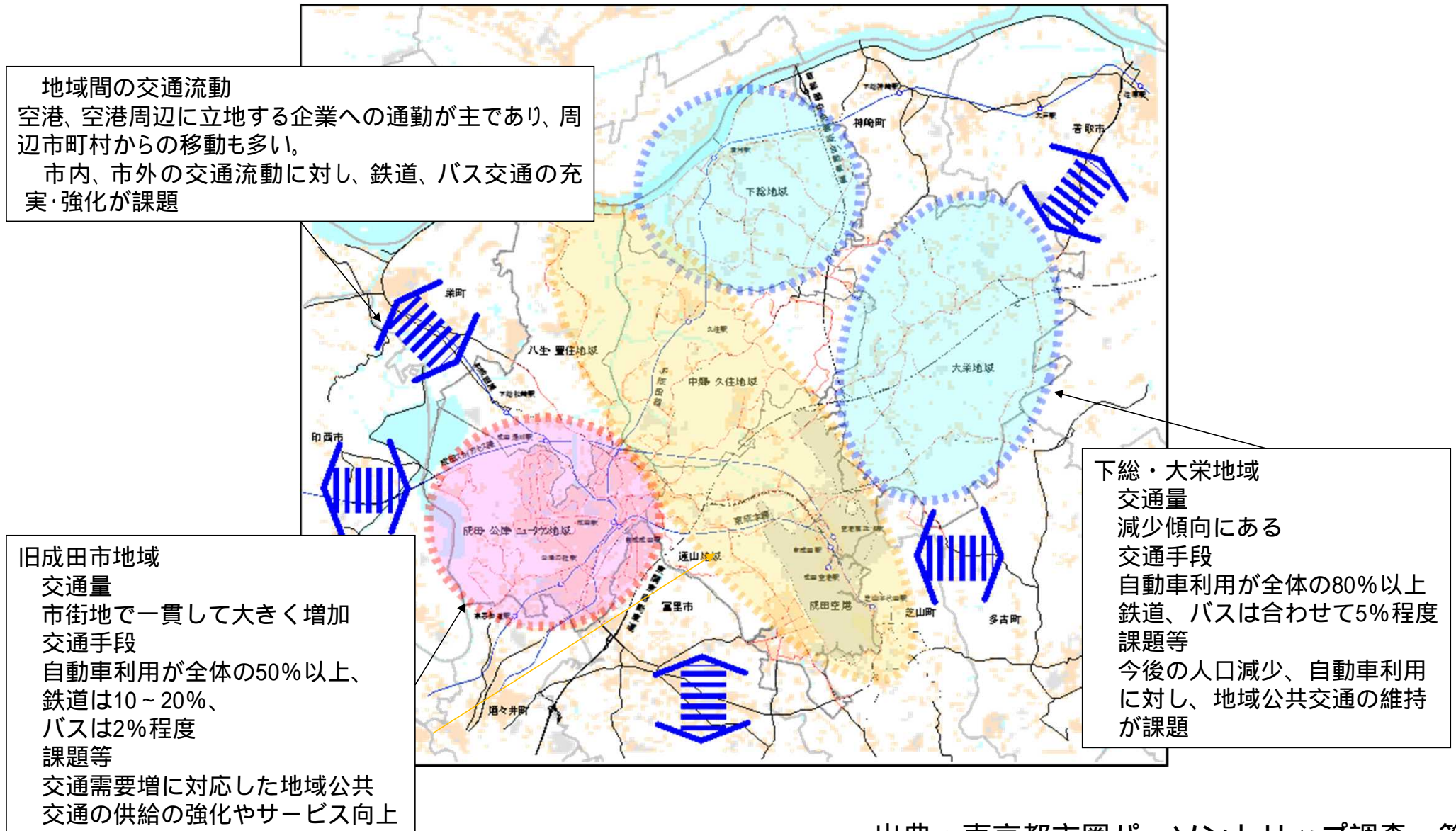
【NARITAみらいプラン】
空港を生かしたまちづくりの推進
・新生市場へのアクセス確保
・新たな交通結節点の整備

【NARITAみらいプラン】
地域医療体制の充実
・附属病院へのアクセス確保

- 中心市街地、拠点
- 病院 既設)
- 病院 新設)
- 主要観光施設
- ☀ 駅周辺の徒歩・自転車の安全確保
- 二次交通の利便性
(駐車場・駐輪場の確保)
- 主要スポーツ施設
- |||| 空港・拠点間を結ぶ鉄道網
- |||| 拠点間を結ぶバス路線網

4 - 1 地域交通流動状況等からみた地域公共交通の主な役割・課題

パーソントリップ調査結果を活用し、人の移動（出発から到着地点・移動目的別）の状況から、公共交通の役割・課題について整理した。

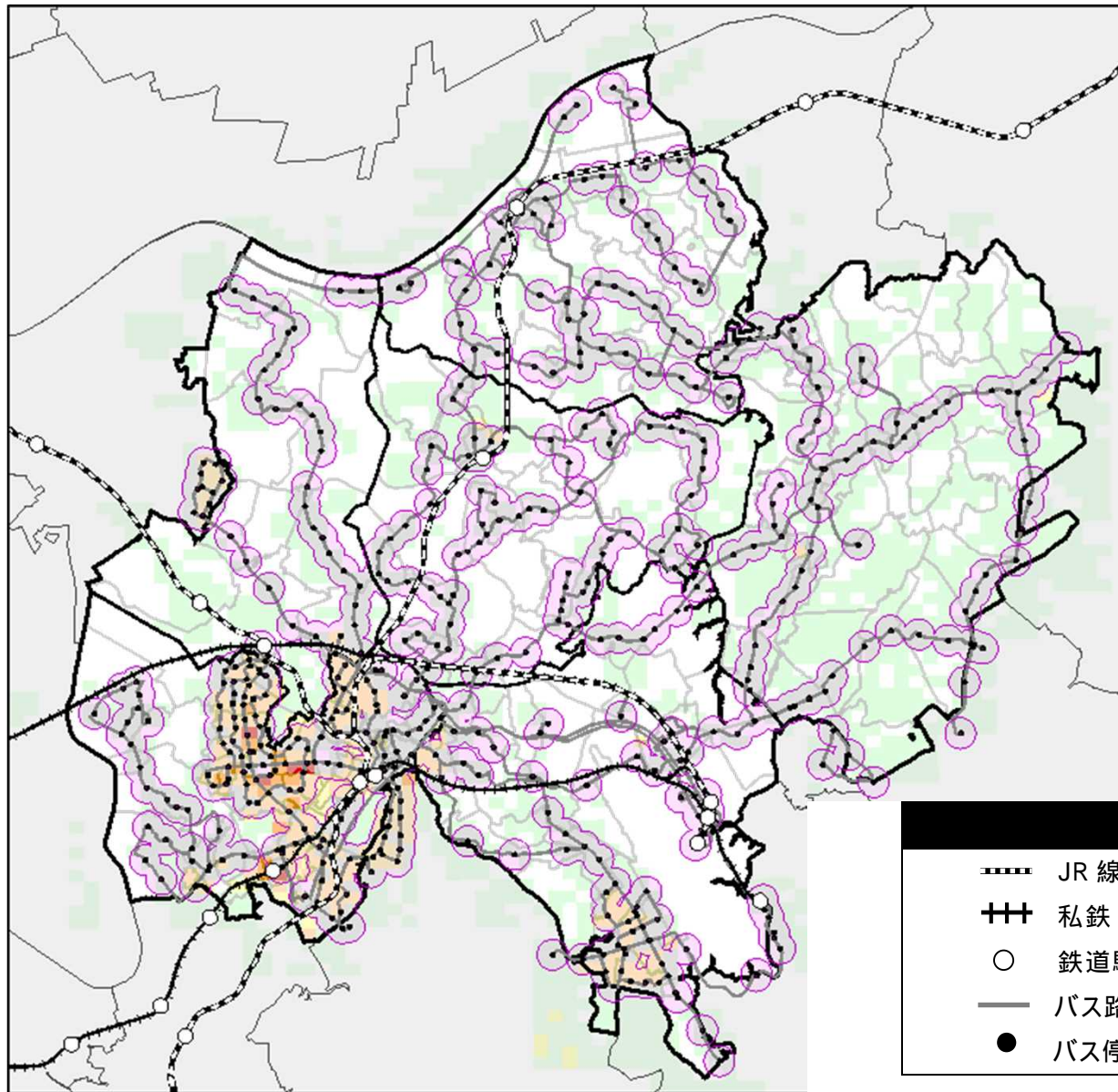


出典：東京都市圏パーソントリップ調査 等

4 - 2 サービス状況等から見たバス・オンデマンド交通の主な課題

【鉄道以外の主な交通機関】

- ・民間路線バス(中心市街地等を運行)
- ・市運営コミュニティバス(郊外部の交通不便地域等を運行)
- ・市運営オンデマンド交通(70歳以上の高齢者の外出を支援、現在実証実験中)



【市域全体に関連する主な課題】

市内のバス停のうち、安全性・快適性がともに低いバス停が約3割存在
バス待ち環境の安全性、快適性の改善

バスの運賃格差

一部重複する路線では、路線バス490円、コミュニティバス200円であり、改善が必要

市交通事業の運営状況(平成29年度実績)

コミュニティバス収支率約21%
オンデマンド交通利用者1人につき約3,300円の不採算

それぞれ運行内容の見直しを検討

凡例

-----	JR線	人口総数(平成27年)[人]			
+++	私鉄	□	0	□	500以上 750未満
○	鉄道駅	■	1以上 250未満	■	750以上 1000未満
—	バス路線	■	250以上 500未満	■	1000以上
●	バス停	■	バス停300m圏域		

4 - 3 交通事業者へのヒアリング結果からみた主な課題

公共交通事業者へのヒアリングを実施し、事業の実施状況、利用者からのニーズ、抱えている課題等を把握した。

ヒアリング実施先	ヒアリング内容
【鉄道】 ・東日本旅客鉄道 ・京成電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅改札口付近でのバス案内情報が少ない 鉄道とバスとの連携強化を図るため、駅でのバス案内掲示等の充実化が必要 ・ 駅のバリアフリー化は国の基準に基づき、順次進めている
【路線バス】 ・千葉交通 ・ジェイアールバス関東 ・成田空港交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 遠山地域でコミュニティバスと路線が重複し、利用者数に影響が出ている 運行ルート見直し等の検討が必要 ・ 駅前ロータリー及び周辺の一般車による混雑で遅延 交通が集中する駅周辺等における交通の整流化を図ることが必要 ・ 新勝寺参道のバス走行時、路上駐車等の影響で交通安全上に問題がある 参道を含めた中心市街地の交通体系のあり方について検討が必要 ・ 旅行者の利用に結びついていない 訪日外国人をはじめ、観光客の路線バス利用促進に資する施策を検討
【タクシー】 ・成田市タクシー協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、朝の時間帯、雨の日等での利用が多い。土日は利用が少ない。 ・ オンデマンド交通の車両がこれ以上増えると、タクシー営業に影響が出る可能性あり。 利用状況や関係者の考え方を踏まえながら今後の運行内容見直しが必要 ・ 外国人の観光利用は少ない 訪日外国人をはじめ、観光客の利用促進に資する施策を検討
共通事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路混雑が発生すると、運行時間や乗り継ぎに支障が生じる。 道路の機能強化、運行ルート・時間等の交通体系について検討

5. 市民アンケート調査結果に基づく市民の意識と地域公共交通の主な役割・課題

公共交通の利用状況、市民の意識等を把握するため調査を実施。

実施期間：平成30年10月9日～平成30年10月19日

調査対象：市内2,000世帯6,000人分

回答数（回答率）：762世帯（約38.1%）、1,422人（約23.7%）

アンケート分野	現状・市民のニーズ等(回答内容)	地域公共交通の役割・課題	
公共交通の利用状況	非利用者	公共交通非利用者は、成田・公津・ニュータウンと遠山地区で5割程度、その他7割程度	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は市街地部や免許非保有者、高齢者の移動の足となっている。 路線バスが無い(少ない)地域でコミュニティバスが主要な公共交通手段となっている。 公共交通は今後とも市街地部居住者、移動制約者等の主要な移動手段となりうる。 一方、地域公共交通の維持のためには、利用者層の幅を広げていくことも重要
	路線バス	成田・公津・ニュータウンと遠山地区で3～4割が利用。20歳代以下の利用が多い。	
	コミュニティバス	中郷・久住と下総では、各交通手段のうち、全体の7割以上を占める。	
	オンデマンド交通	下総・大栄地区では各交通手段のうち、全体の1～2割が利用しているが、他の地区は数%程度。	
公共交通の満足状況	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 総合的に満足、やや満足と回答したのは約5割。 維持、向上すべき事項... 定時性 優先的に改善すべき事項... 運行本数、乗り継ぎ 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへのニーズを掘り下げ、採算性を勘案しつつ、サービス拡大の取組みが必要 コミュニティバスの増便は困難を伴うが、ルート変更などにより増便につなげられることが望ましい。 それぞれの交通手段において、維持・向上、改善を図るための具体策の検討が必要
	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 総合的に満足、やや満足と回答したのが27.5%と低く、運行本数の不満が多い。 維持、向上すべき事項... 行き先、運行経路、乗車の所要時間 優先的に改善すべき事項... 運行本数、乗り継ぎ 	
	オンデマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> 総合的に満足、やや満足と回答したのは約5割。 維持、向上すべき事項... 最寄り乗車場所までの時間 優先的に改善すべき事項... 乗り継ぎ、定時性、始発時刻・終発時刻、運行本数 	
運行内容を変更した場合の意向	運賃値上げの可否	<ul style="list-style-type: none"> 運賃値上げに対しては5～6割が許容可能 値上げ許容可能金額は、路線バスが10～50円(10円が最多)、コミュニティバスは100円、オンデマンド交通は300円 	<ul style="list-style-type: none"> バスサービス改善の条件、また、コミュニティバスと路線バスとの重複区間を解決する際の値上げの参考材料 条件付きながら、長大路線の分割による効率化の可能性はある。
	乗継発生の可否	<ul style="list-style-type: none"> 路線の分割は6割近くが条件付きで許容 条件として、待ち時間の短さが最も挙げられた 	
公共交通を利用しない理由	路線バス	運行内容不明、自宅周辺にバス停が無い、運賃が高い	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用してもらうため、まずは「認知度を高めること」「利用方法の周知」が必要 バス停位置など利用機会を増やすための方策は、市全体の公共交通網の中でルート再編等の検討が必要
	コミュニティバス	運行内容不明、利用方法がわからない、自宅周辺にバス停が無い	
	オンデマンド交通	利用方法がわからない	

6 . 利用者アンケート調査結果に基づく利用者の意識と地域公共交通の主な役割・課題

コミュニティバスの利用状況、利用者の意向等を把握し、運行の見直しを検討するため調査を実施。

実施日：平成30年10月17日（水）、平成30年10月21日（日）

調査対象：高校生以上のコミュニティバス利用者（平日353人、休日264人）

回答数（回答率）：平日149人（約42.2%） 95人（約36.0%）

アンケート分野		現状・利用者のニーズ等(回答内容)	地域公共交通の役割・課題
利用状況	利用頻度	・平日は週に2,3日以上が6割以上	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者にとって、日常の移動手段として欠かせない存在になっている。 ・公共交通空白地域や移動に制約のある人にとって重要な移動の足となっている。
	利用の理由	・他に移動手段がないと利用する割合が20%程度	
利用者の満足状況	コミュニティバスの満足状況	・運行時間帯への不満割合が高く、特に、しもふさ、水掛、遠山ルートで高い	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間帯は実際の利用状況を踏まえ、サービス拡大の可能性を検討することが必要
	重要度・満足度分析	<ul style="list-style-type: none"> ・維持、向上すべき事項... 定時性 ・優先的に改善すべき事項... 運行本数、乗り継ぎ 	<ul style="list-style-type: none"> ・維持・向上、改善を図るための具体策の検討が必要
運行内容を変更した場合の意向	運賃値上げの可否	・運賃値上げは約6割が許容可能	<ul style="list-style-type: none"> ・バスサービス改善の条件、また、コミュニティバスと路線バスとの重複区間を解決する際の値上げの参考材料
		・増便のための値上げ許容可能額は100円が最多	
	乗り継ぎ発生の可否	・路線の分割は8割近くが条件付きで許容。条件は待ち時間の短さが最も高い	<ul style="list-style-type: none"> ・条件付きながら、長大路線の分割による効率化の可能性はある。

7. 需要と供給のマッチング分析結果と地域公共交通の主な課題

公共交通の利用が可能な「供給量（バスの定員数等）」について、「公共交通需要量（利用者数）」のバランスを(1)～(5)の条件ごとに検証し、課題解決の方策について整理した。

(1) 現在の利用者数における需給バランスの検証と課題

検証方法：平成29年度利用者数のうち、平日1日の車両1台あたりの利用状況

交通手段	検証結果	地域公共交通の課題
路線バス	各路線とも供給過多となっており、乗車率の平均は約33%。最高値では約53%となったが、数%台の路線も複数あった。	効率化や利用促進、コミュニティバス路線との競合の調整が必要
コミュニティバス	・最も乗車率が高い時間帯は、遠山ルート6:56始発の便で約88%となったが、ほとんどのルートでは5割にも満たない。 ・共通して朝の下り便や夕方の上り便などは乗車率が低いが、しもふさルートなどは昼間時にほとんど利用がみられない。	需要が非常に少ないルート・便があり、効率化や利用促進が必要
オンデマンド交通	1日のピーク時間帯（午前9時台）は1台あたり0.79人が乗車している計算となる。	1台1人乗車と想定した場合、需要に見合った供給量で、現時点では供給量の維持が望ましい。乗り合いを前提とする場合は、より効率的な運行が必要。

(2) 将来の人口変化に伴う利用者数の動向を踏まえた需給バランスの検証と課題

検証方法：(1)の検証に2027年、2036年時の将来人口の変化率を反映させた場合の利用状況を検証

交通手段	検証結果	地域公共交通の課題
路線バス	各路線とも供給過多となっており、乗車率の平均は約32%。最高値では約50%となったが、数%台の路線も複数あった。(1)検証時とほぼ変動なし。	効率化や利用促進、コミュニティバス路線との競合の調整が必要
コミュニティバス	・最も乗車率が高い時間帯は、遠山ルート6:56始発の便で88～89%となったが、ほとんどのルートでは5割にも満たない。(1)検証時とほぼ変動なし。 ・共通して朝の下り便や夕方の上り便などは乗車率が低いが、しもふさルートなどは昼間時にほとんど利用がみられない。(1)検証時とほぼ変動なし。	需要が非常に少ないルート・便があり、効率化や利用促進が必要
オンデマンド交通	・ピーク時間帯の利用者数は、2027年では1台あたり0.99人が乗車、2036年では1台あたり1.03人が乗車となった。	今後の高齢化の進行で、利用者数の増加が予想され、路線バスやコミュニティバスへの利用転換等が必要

成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱（案）

（目的）

第 1 条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき，成田市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関する事項を協議するため，成田市地域公共交通網形成協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（事務所）

第 2 条 協議会は，事務所を千葉県成田市花崎町 7 6 0 番地に置く。

（協議事項）

第 3 条 協議会は，次に掲げる事項を協議するものとする。

- （ 1 ） 網形成計画の策定及び変更に関する事項
- （ 2 ） 網形成計画の実施に関する事項
- （ 3 ） 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- （ 4 ） 前各号に掲げるもののほか，協議会の目的を達成するために必要な事項

（協議会の委員）

第 4 条 協議会の委員（以下「委員」という。）は，次に掲げる者とする。

- （ 1 ） 成田市副市長の職にある者及び市長が指名する市職員
- （ 2 ） 一般乗合旅客自動車運送事業者を代表する者
- （ 3 ） 一般乗用旅客自動車運送事業者を代表する者
- （ 4 ） 鉄道事業者を代表する者
- （ 5 ） 成田市社会福祉協議会の代表者又はその指名する者
- （ 6 ） 成田土木事務所長又はその指名する者
- （ 7 ） 成田警察署長又はその指名する者
- （ 8 ） 成田市区長会の代表者又はその指名する者
- （ 9 ） 成田市高齢者クラブ連合会の代表者又はその指名する者
- （ 10 ） 成田市福祉連合会の代表者又はその指名する者
- （ 11 ） 学識経験者
- （ 12 ） 関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- （ 13 ） 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する職員
- （ 14 ） 千葉県総合企画部空港地域振興課長又はその指名する職員
- （ 15 ） 成田国際空港株式会社の代表者又はその指名する者
- （ 16 ） 成田商工会議所の代表者又はその指名する者

- (1 7) 成田市観光協会の代表者又はその指名する者
- (1 8) 成田市東商工会の代表者又はその指名する者
- (1 9) 前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

(任期)

第 5 条 委員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 6 条 協議会に会長及び副会長を置き、会長は委員の互選により定め、副会長は委員のうちから会長が指名する。

- 2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 7 条 会長は、協議会の会議（以下「会議」という。）を招集し、その議長となる。

- 2 協議会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 関係行政機関の委員に事故があるときは、当該行政機関におけるその者の職務を代理又は補佐する者に代理させることができる。
- 4 会議における議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長が決するものとする。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると協議会が認めるときは、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項の規定にかかわらず、会長が軽微な案件であると認めるとき又は会議を開催する暇がないとき、その他やむを得ない事由があると認めるときは、書面による協議をもって会議の議決に代えることができる。
- 8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(守秘義務)

第 8 条 委員及び関係者は、前条第 5 項ただし書の規定により非公開で行った会議の内容を漏らしてはならない。

(協議結果の取扱い)

第9条 会議における議事及び協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ分科会を設置することができる。

(庶務)

第11条 協議会の庶務は、成田市都市部都市計画課において処理する。

(経費)

第12条 協議会の運営に要する経費は、成田市の予算の範囲内から執行するものとする。

(報償費)

第13条 会議に出席した委員等に対し、報償費を支給することができる。

(委任)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、 年 月 日から施行する。

成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱（案）

（趣旨）

第 1 条 この要綱は、成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱（令和元年 5 月 日施行。以下「設置要綱」という。）第 14 条の規定に基づき、成田市地域公共交通網形成協議会の会議（以下「会議」という。）の傍聴に関し、必要な事項を定めるものとする。

（傍聴の手続）

第 2 条 会議の傍聴を希望する者（以下「傍聴人」という。）は、会議の開催予定時刻までに所定の場所で自己の住所、氏名を傍聴受付簿に記入するものとする。

（傍聴人の定員等）

第 3 条 傍聴人の定員は、20 名とする。

- 2 前項の規定にかかわらず、会長は、開催場所の規模等を勘案して傍聴人の定員を変更することができる。
- 3 傍聴希望者が、定員を超えるときは、抽選により傍聴人を決定するものとする。

（傍聴することができない者）

第 4 条 次の各号のいずれかに該当する者は、会議を傍聴することができない。

- (1) 凶器その他危険なものを携帯している者
- (2) 酒気を帯びていると認められる者
- (3) 張り紙、ビラ、掲示板、プラカード、旗、のぼり、ゼッケン、たすきその他これらに類するものを携帯している者
- (4) 録音機、ビデオカメラ、写真機その他これらに類するもの（カメラ機能付携帯電話を除く。）を携帯している者
ただし、第 6 条の規定により撮影、または録音をすることにつき、会長の許可を得たものを除く。
- (5) 拡声器、笛、ラッパ、太鼓その他の楽器を携帯している者
- (6) 前各号に掲げるもののほか、会議を妨げ、または他人に迷惑を及ぼすおそれがあると会長が認める者

（傍聴人の遵守事項）

第 5 条 傍聴人は、所定の場所において傍聴しなければならない。

- 2 傍聴人は、次に掲げる事項を遵守しなければならない。
 - (1) 会議における議事や言論に批評を加え、または公然と賛否を表明しないこと。

- (2) 私語，談話，拍手等会議の妨害となるような行為をしないこと。
- (3) みだりに席を離れないこと。
- (4) 飲食及び喫煙をしないこと。
- (5) 携帯電話等音声を発する機器の電源を切り，使用しないこと。
- (6) 前各号に掲げるもののほか，会議の秩序を乱し，または議事の妨げとなる行為をしないこと。

(撮影，録音等の禁止)

第 6 条 傍聴人は，写真，ビデオ等の撮影，または録音等をしてはならない。
ただし，会長の許可を得たときは，この限りでない。

(職員の指示)

第 7 条 傍聴人は，設置要綱第 11 条に規定する庶務を処理する職員の指示に従わなければならない。

(違反に対する措置)

第 8 条 会長は，傍聴人がこの要綱の規定に違反したときは，これを制止するなど必要な措置を行うことができる。

2 会長は，傍聴人が前項の規定による措置又は前条の指示に従わないときは，その者の傍聴を禁じ，または退場を命じることができる。

(傍聴の禁止および退場)

第 9 条 傍聴人は，前条第 2 項の規定により会長が傍聴を禁じ，または退場を命じたときは，速やかに退場しなければならない。

2 傍聴人は，設置要綱第 7 条第 5 項ただし書の規定により会議を非公開で行うものとされた場合は，速やかに退場しなければならない。

(その他)

第 10 条 この要綱に定めるもののほか，会議の傍聴に関し必要な事項は，会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は，令和元年 5 月 日 から施行する。