



地域公共交通活性化・再生総合事業の 実務のポイント

法定協議会の立上げ～調査実施計画の申請まで

中部運輸局企画観光部交通企画課長

栗原 弥生

鉄軌道をめぐる現状

自家用自動車の普及により公共交通の維持が困難になるなど、
地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現 等

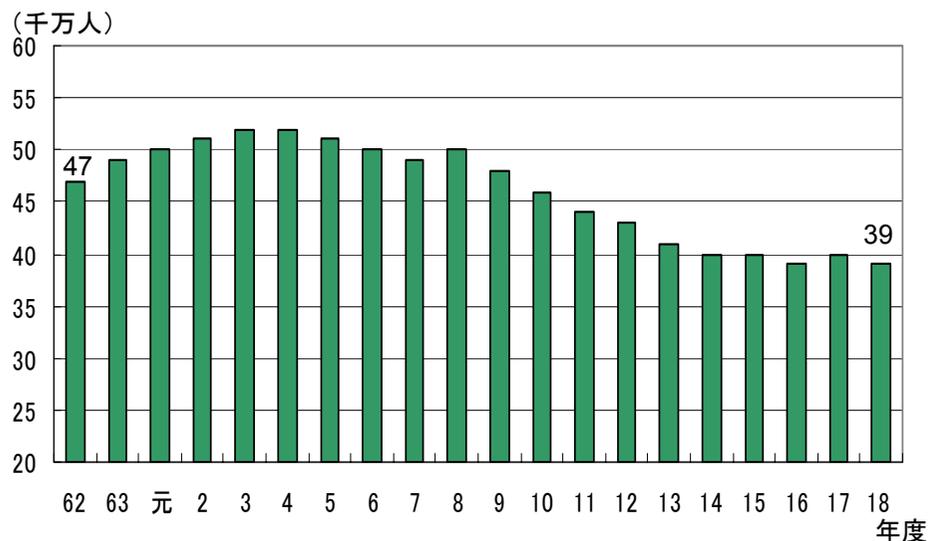
交通事業者の厳しい経営状況

- ・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

輸送人員の推移

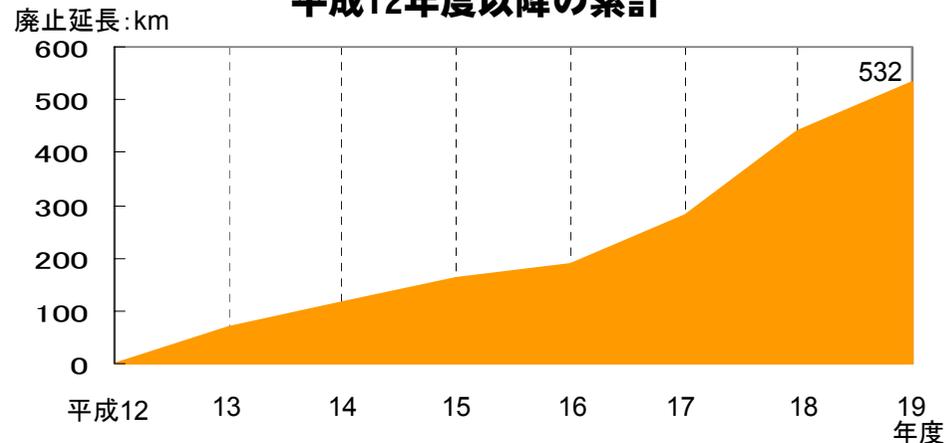


- ・地方鉄道において、旅客輸送人員は昭和62年から約18%減少しており、低下傾向にある。

※昭和62年度から平成18年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

鉄軌道廃止延長

平成12年度以降の累計



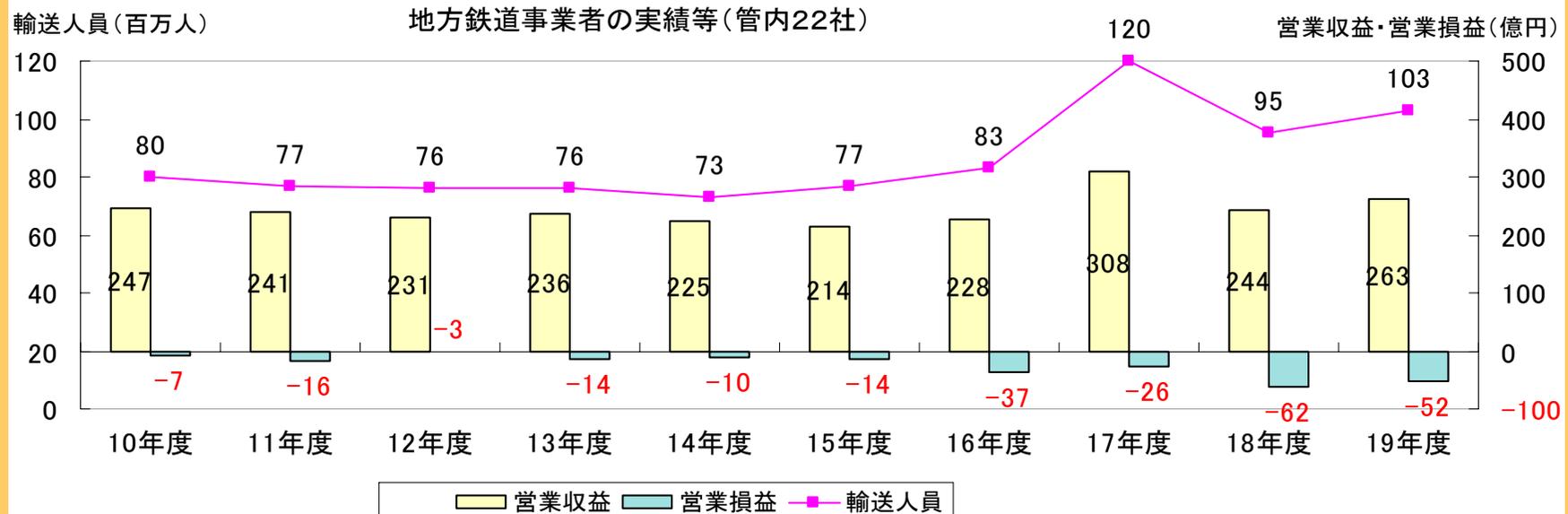
- ・平成12年度以降、地方路線を中心に路線廃止が続いており、廃止延長は約532kmに上る。(平成20年3月31日現在)
- ・最近では、平成19年4月に鹿島鉄道、くりはら田園鉄道、西日本鉄道宮地岳線、19年9月に高千穂鉄道の一部が廃止。

鉄道をめぐる現状（中部運輸局管内）

(1) 事業者数

- 管内の旅客鉄軌道事業者は**30社**。
- そのうち、3種事業者、JR、大手民鉄、公営地下鉄を除く地方鉄道事業者は、**22社**（うち、転換三セクが6社）。

(2) 実績等



【輸送人員】

平成19年度の輸送人員は、対前年比8.4%増加。
 平成10年度との比較では、29%増加しているが、
新規開業等の事業者の実績によるところが大きい。
 平成17年度は、万博の開催、中部国際空港の開港の
効果で大幅な需要増となっており、その後の実績
 も増加の傾向となっている（対16年度実績では13社
 が増加）。

【営業収益等】

営業収益は、増加しているものの、**輸送人員の増加と比較して伸び率は低い。**
 営業損益では、各年度にばらつきはあるが、**欠損を計上しており、その額は増加の傾向にある。**
 各事業者は、人件費の削減等合理化に取り組んでいるが、**施設の老朽化による維持管理、修繕等の費用の増加が要因**となっている。

(3) 鉄道事業法改正(H12.3)以降の廃止及び譲渡路線

事業者名	路線名	キロ程	廃止届出日	廃止日	代替交通機関
名古屋鉄道(株)	谷汲線	11.2km	H12.9.27	H13.10.1	路線バス
	揖斐線の一部	5.6km	H12.9.27	H13.10.1	貸切乗合バス
	竹鼻線の一部	6.7km			
	八百津線	7.3km	H12.9.27	H13.10.1	路線バス
京福電気鉄道(株)	越前本線	27.8km	H13.10.19	H15.2.1: えちぜん鉄道(株)へ譲渡譲受	
	三国芦原線	25.2km			
	永平寺線	6.2km	H13.10.19	H14.10.21	路線バス
近畿日本鉄道(株)	北勢線	20.4km	H14.3.28	H15.4.1: 三岐鉄道(株)へ譲渡譲受	
名古屋鉄道(株)	三河線の一部(碧南～吉良吉田)	16.4km	H15.3.27	H16.4.1	路線バス
名古屋鉄道(株)	三河線の一部(猿投～西中金)	8.6km	H15.8.6	H16.4.1	貸切乗合バス
名古屋鉄道(株)	揖斐線	12.7km	H16.3.1	H17.4.1	路線バス
名古屋鉄道(株) (軌道・許可)	美濃町線	18.8km	H16.3.1	H17.4.1	路線バス
	田神線	1.4km			
	岐阜市内線	3.7km			
神岡鉄道(株)	神岡線	19.9km	H17.11.15	H18.12.1	路線バス
桃花台新交通(株)	桃花台線	7.4km	H18.6.7	H18.10.1	路線バス
近畿日本鉄道(株)	養老線	57.5km	H19.2.14	H19.10.1: 養老鉄道(株)へ移行	
近畿日本鉄道(株)	伊賀線	16.6km	H19.3.26	H19.10.1: 伊賀鉄道(株)へ移行	
名古屋鉄道(株)	モンキーパーク・モルレル線	1.2km	H19.12.21	H20.12.28	路線バス

廃止路線キロ 127.1km

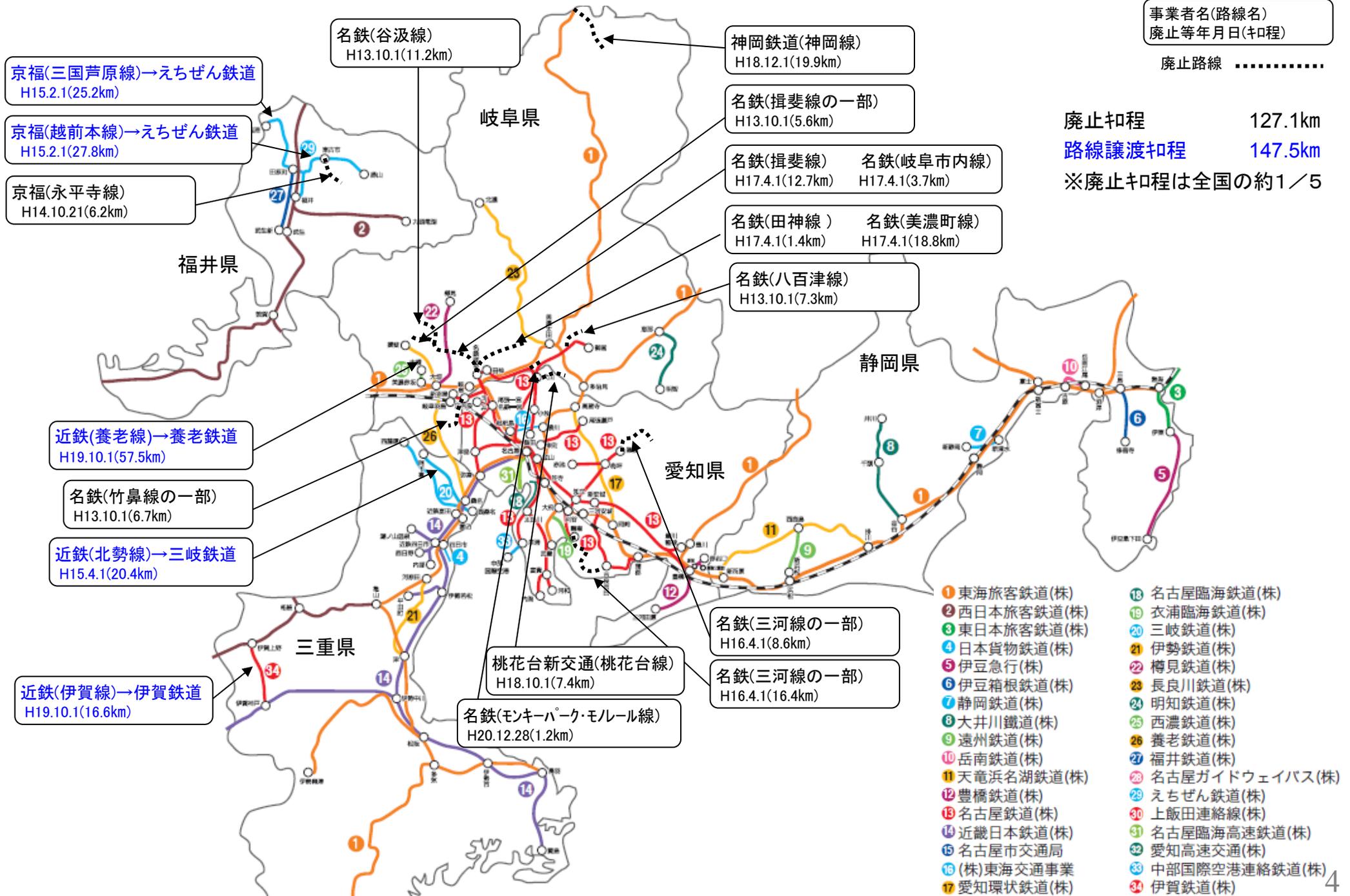
経営形態変更路線キロ 147.5km

合計: 274.6km

(4) 鉄道事業法改正(H12.3)以降の新規開業路線

事業者名	路線名	キロ程	許可等の日	運輸開始日	備考
名古屋がイトウェイバス(株)	がイトウェイバス志段味線	6.5km	H6.10.25	H13.3.23	
上飯田連絡線(株)	上飯田連絡線	3.1km	H6.11.22	H15.3.27	
名古屋市交通局	名城線(砂田橋～名古屋大学)	4.5km	H5.4.21	H15.12.13	
	(名古屋大学～新瑞橋)	5.6km	H8.4.9	H16.10.6	
名古屋臨海高速鉄道(株)	西名古屋港線	15.2km	H9.12.12	H16.10.6	
中部国際空港連絡鉄道(株)	空港線	4.2km	H12.4.21	H17.1.29	
愛知高速交通(株)	東部丘陵線	8.9km	H13.10.3	H17.3.6	

◆鉄道事業法改正(H 12. 3)以降の廃止及び譲渡路線



地域公共交通の活性化・再生に向けた取組のあり方

地域公共交通活性化・再生策の実施にあたって

地域公共交通活性化・再生策の実施にあたっては多くの困難が伴う

【事情・背景(例示)】

- 費用負担の問題
- 地方公共団体の地域公共交通対策担当部局の体制・要員の不足
- ノウハウ・事例等の情報不足
- 利用者・住民等のニーズの把握が困難
- 交通事業者、利用者・住民等、商業施設・事務所・病院・学校等多岐に渡る利害関係者の調整が困難

↓
打開策は？

施策展開の基本的方向性

- 地域のニーズは多種多様であり、市町村を中心に、公共交通事業者、地域住民等地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、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することが重要。
- 国は、公共交通を積極的に活用していく取組みを、国民運動となるよう総合的に支援。

多様な主体の連携・協働

市町村

- 交通のプロデューサーとしての主体的な、地域全体におけるモード横断的な観点からの計画的検討
- 地域公共交通の維持・運営の取組み
- 地域の関係者との連携、リーダーシップの発揮



きくちあいのりタクシー
(熊本県菊池市)



上限200円バス
(京都府京丹後市)

国

- 制度・支援措置の充実
- 人材育成
- 情報提供
- 技術開発の推進



「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」
(中国運輸局)

都道府県

- 市町村への支援(情報提供・助言・人材育成や財政支援等)
- 地域の関係者間の調整

交通事業者

- 利用者のニーズを踏まえた必要かつ適切なサービスの提供
- 利用者に対する情報提供
- 地域公共交通のあり方の検討への積極的参加

利用者・住民等

- 地域公共交通のあり方を自ら主体的に検討
- 地域公共交通を支える継続的な取組み



住民主導で導入したやぐちおもいやりタクシー
(広島県広島市)

商業施設・事務所・病院・学校等

- 地域公共交通を支える担い手としての取組み



商業施設の協力によるパーク・アンド・ライド
(香川県三木町)

学識経験者・コンサルタント等

- 地域の関係者の取組みをサポート



バス110番(岩手県立大・元田教授、名大・加藤准教授ほか)

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用して、地域の関係者による合意形成やこれに基づく取組みを推進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

1. 目的

①地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、②活力ある都市活動の実現、③観光交流の促進、④環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化・再生が重要となっていることにかんがみ、地域公共交通活性化・再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進する。

2. 骨子

(1) 基本方針の策定

(2) 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

ア 地域公共交通総合連携計画の作成

- ・市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等の地域の関係者による協議会等の協議を経て、地域の公共交通の活性化・再生に関する多種多様な取組を推進するための計画（「地域公共交通総合連携計画」）（以下「連携計画」という。）を作成
- ・より効果的かつ実効性のある連携計画の作成が可能となるよう、
 - ①公共交通事業者や道路管理者等に対する協議会の参加要請応諾義務
 - ②協議会の参加者の協議結果の尊重義務
 - ③公共交通事業者や利用者等による計画作成等の提案制度を規定
- ・連携計画に定められた事業に要する経費に充てる地方債について特別の配慮を行う。

イ 地域公共交通特定事業に係る認定等

連携計画に地域公共交通特定事業を定めた場合は、当該事業について、国の認定等を受けることができることとし（鉄道再生事業については届出）、認定等に係る特定事業について、関係法律の特例措置を規定

<地域公共交通特定事業の概要> (鉄道関係のみ)

(1) 軌道運送高度化事業

より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること等により軌道事業の質の向上を図る事業

- 特例
- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
 - ・LRT車両購入等について自治体助成部分の起債対象化 等

(2) 乗継円滑化事業

接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等により、旅客の乗継円滑化を図る事業

- 特例
- ・共通乗車船券に係る一括届出化 等

(3) 鉄道事業再構築事業

継続困難な旅客鉄道事業の経営改善、事業構造の変更により、輸送の維持を図る事業

- 特例
- ・鉄道事業及び列車運行管理の許可のみなし
 - ・事業基本計画等の変更、第2種鉄道事業者による線路使用、上限運賃等及び事業の譲渡・譲受・合併・分割の認可のみなし 等

(4) 鉄道再生事業

地域の支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の維持を図る事業

- 特例
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期 等

(3) 新地域旅客運送事業の円滑化

地域公共交通活性化・再生総合事業

21年度予算額
44億円

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

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）

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

商店街の人々

NPO等住民団体

学校・病院等

等

市町村が策定

- ・ 協議会の参加要請応諾義務
- ・ 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（法定計画）

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

<補助率等>

策定支援

①「地域公共交通総合連携計画」
（法定計画）策定経費 定額

協議会が策定 うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）

（例）

◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行（航）

- ・ 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・ コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
- ・ 空港アクセス改善（空港アクセスバスの実証運行等）
- ・ 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等

◇ 車両関連施設整備等

- ・ バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV（低床式軌道車両）の導入 等

◇ スクールバス、福祉バス等の活用

◇ 乗継円滑化等

- ・ 乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等

◇ 公共交通の利用促進活動等

- ・ レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化

◇ その他地域の創意工夫による事業



取組支援

②総合事業計画に定める事業に
要する経費

- ・ 実証運行（航） 1/2
- ・ 実証運行（航）以外の事業 1/2 ※
- ※政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

<制度の特徴>

【計画的取組の実現】

- ・ 計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能

【協議会の裁量確保】

- ・ 事業をパッケージで一括支援
- ・ メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施

【地域の実情に応じた支援の実現】

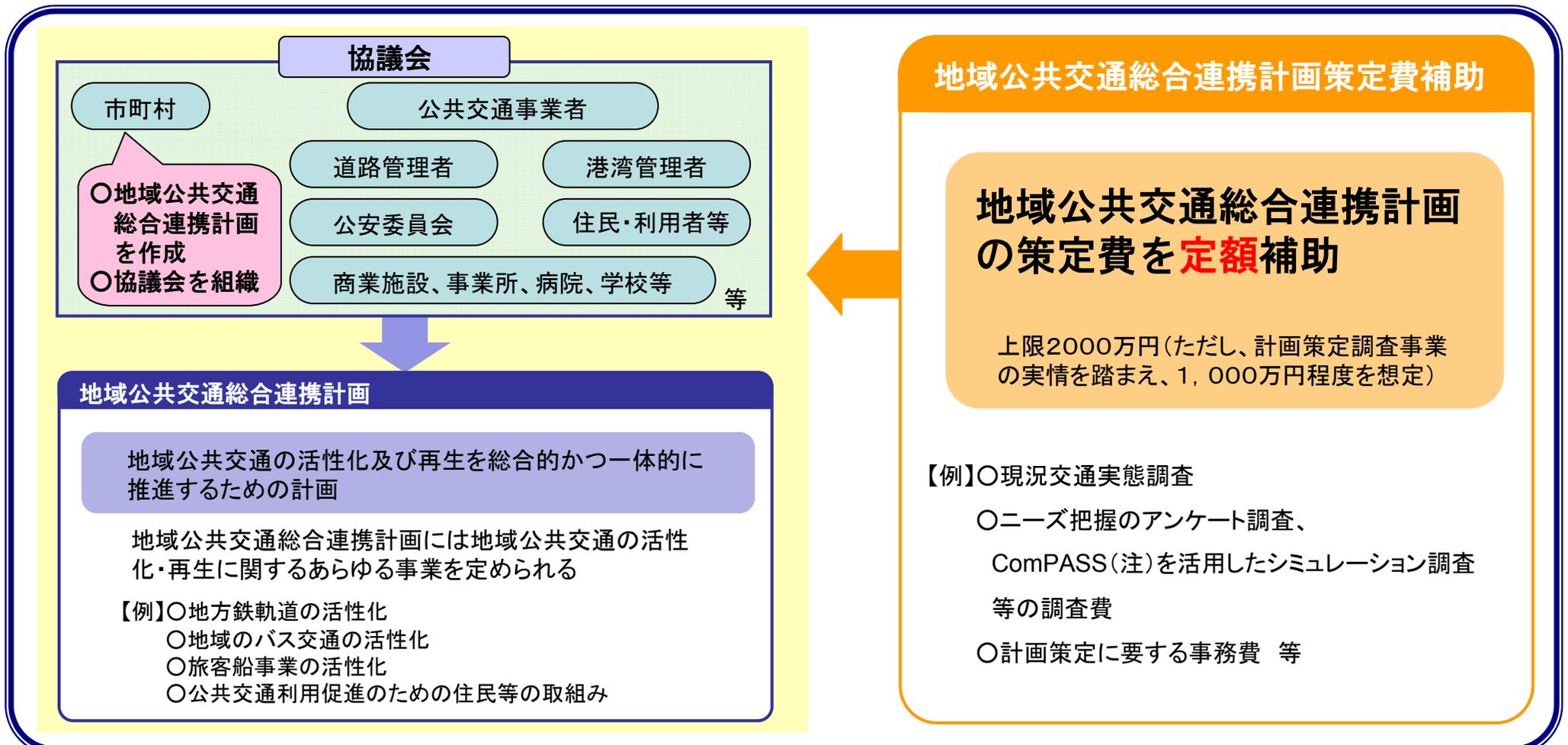
- ・ 地域の実情に応じた協調負担の実現

【事業評価の徹底】

- ・ 成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

地域公共交通総合連携計画の策定を支援

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第1項に基づく地域公共交通総合連携計画を市町村が作成する場合、市町村が組織する協議会に対して支援



(注) ComPASSとは、地理情報システム(GIS)を活用して「採算性」と「採算性以外の評価指標」の合計4つの指標に基づき、市町村が策定するバスの運行計画を評価するシステムをいう。

地域の実情に応じた支援の実現

地域の実情に応じた協調負担を実現するため、連携計画に位置付けられた事業を実施する場合、協議会において地域の実情、事業の内容に応じた市町村、交通事業者、関係企業等の関係者の分担を定めることが可能

地域の実情に応じた支援の実現

地域の関係者 1/2

国 1/2

地域の実情に応じた負担割合の設定が可能

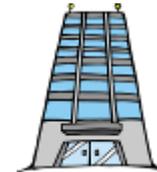
<多様な地域の関係者>



市町村



交通事業者



地元企業



NPO等住民団体

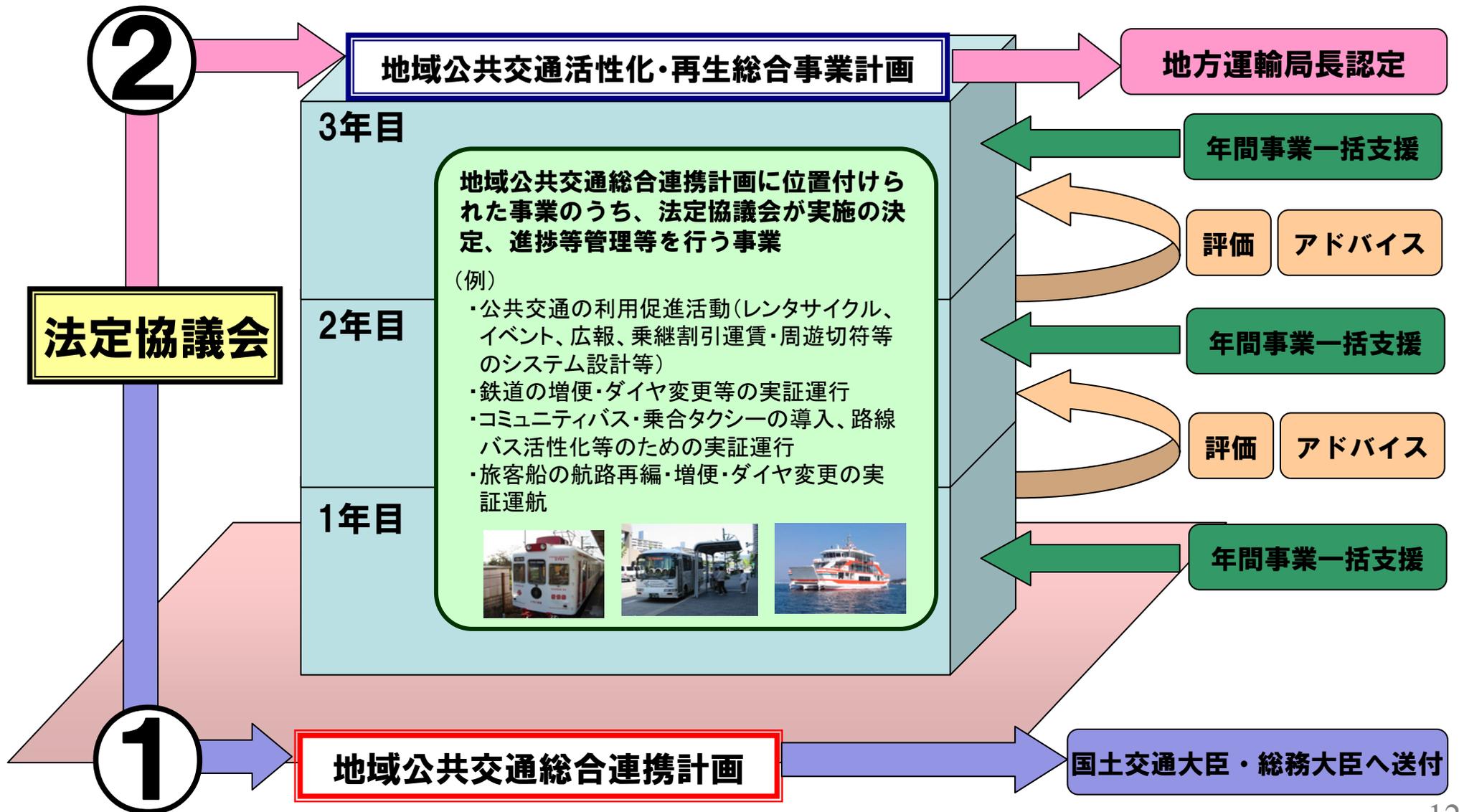


商店街の人々

等

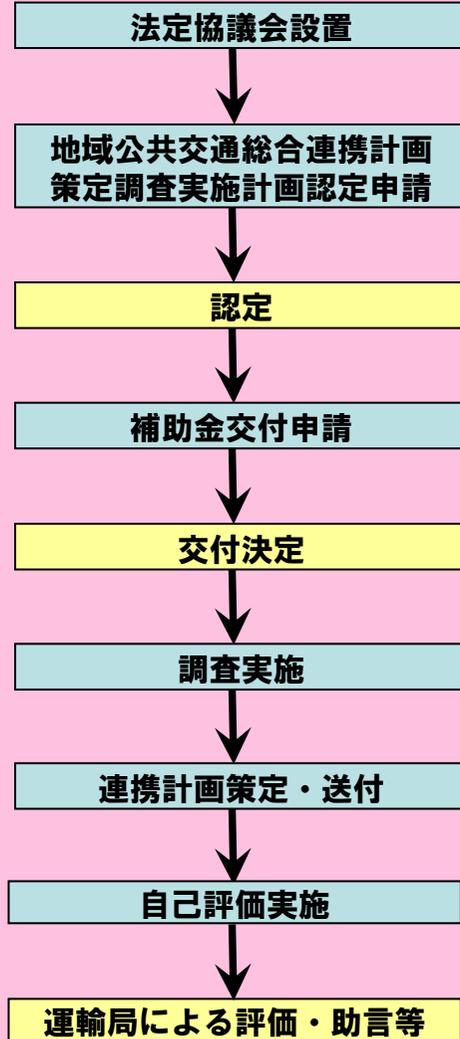
※実証運行(運航)以外の事業で、政令市が設置する協議会が取り組む場合、国の負担割合は1/3

地域公共交通活性化・再生総合事業 推進フロー

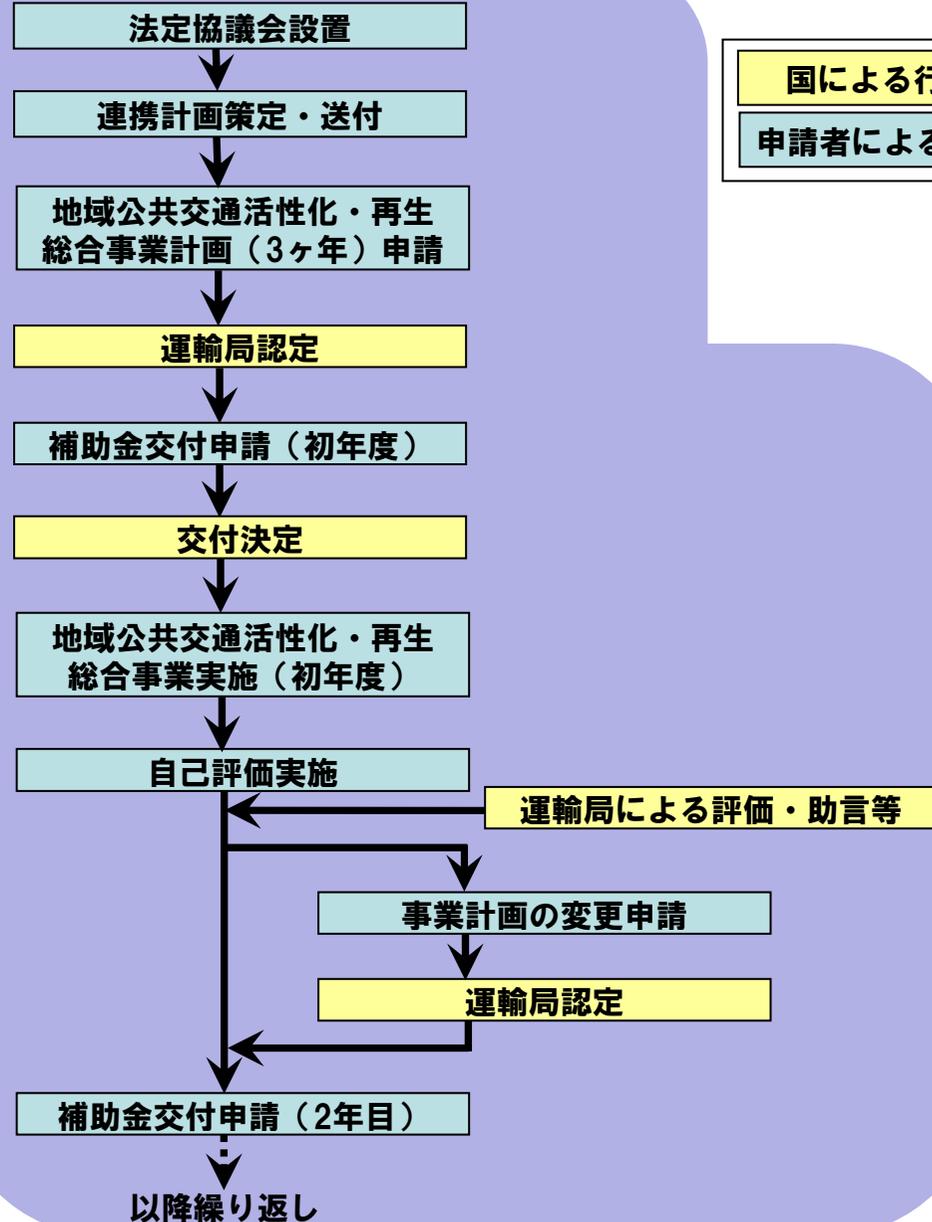


地域公共交通活性化・再生総合事業 執行フロー

連携計画策定支援を受ける場合



総合事業費補助を受ける場合



国による行為

申請者による行為

実践のポイント①（自治体）

—市町村担当者の悩み—

- 住民や議会の要望をすべて受け入れては、財源的にもとても対応しきれない。
- でも、どこまでカバーすればいいの？
- 沿線自治体で意見がなかなかまとまらない。



様々な要望に対して適確に対処するためにも、当該鉄道を含めた交通全体のネットワークを今後どうしていきたいのかについて、沿線市町村共通のビジョンを持つことが必要。

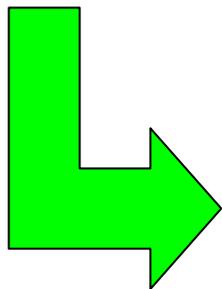
そのためには・・・

- ・ サービスの対象（高齢者、通学の学生、通勤客、観光客 等）を絞り込む。
- ・ 事業目的（移動制約者の移動手段の確保、観光交流の促進 等）を明確に設定する。

その上で、限られた財源の中、何をどこまでやるのか線引きを！

実践のポイント②（法定協議会）

- 【市町村】 計画策定の主役であるため、何を実現したいのか、関係部署及び沿線市町村間で意識を統一し、ビジョンを明確に打ち出すことが必要。
- 【県】 複数の市町村を跨ぐことが多い鉄道路線の場合、県の果たす役割が大きな影響を与える。
- 【住民】 沿線地域・住民の熱意と連携が大切。
- 【学識経験者】 中立的立場から議論をコーディネートし、まとめへと導いてくれる。
- 【運送事業者】 事業者もどこにニーズがあるのか、どこまで地元で熱意があるかを探っている。



- ☆「なぜ、この地域にこの鉄道が必要なのか」という価値観を共有する。
- ☆広い関係者が参加の上、それぞれの役割分担を明確に。
- ☆関係者間の連携・協力を十分に確保。
- ☆他のモードとの連携により相乗効果を狙う。

関係者を議論に巻き込み、地域公共交通の維持活性化をそれぞれの問題として当事者意識を持たせるようにすることが重要。

地域公共交通活性化・再生総合事業に関するQ & A

Q1 補助対象事業者は誰ですか。

A1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項に基づく協議会が対象です。

Q2 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助(以下「総合事業費補助」といいます。)を受ける場合には、法定協議会は法人格を持つことが必要ですか。

A2 総合事業費補助を受けるに当たっては、法定協議会に法人格は必要ありませんが、協議会規約(財務規程等を含む)や事務局の事務所を定めること等が必要です。

Q3 鉄道のみ、バスのみ、旅客船のみ等、単一モードのみを対象とした地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」といいます。)でも補助対象となりますか。

A3 単一モードのみを対象とした連携計画の策定調査や連携計画に基づく事業についても、総合事業費補助の対象となります。

Q4 一市町村内で複数の連携計画を作成する場合、それぞれの連携計画及びこれに基づく事業について補助を受けることができますか。

A4 交通圏が一市町村に複数あり、連携計画を複数作成する場合には、それぞれの連携計画の策定調査や連携計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることが可能です。

Q5 利用者・住民、商業施設、事業所、観光事業者、病院、学校等の公共交通事業者以外の者が実行する取組みについても、総合事業費補助の対象となりますか。

A5 法定協議会が実施する取組みという位置づけがあり、地域公共交通の活性化・再生に資するものであれば、補助対象となります。

Q6 地域公共交通総合連携計画策定費補助(以下「計画策定費補助」といいます。)については、事業費全額が補助されますか。

A6 計画策定費補助については、定額(上限は2,000万円だが、計画策定調査事業の実情を考えれば、1,000万円程度の支援で実施可能と考えております。)の範囲内であれば、事業費の全額が補助されます。

Q7-1 地域公共交通会議等の既存の協議会を法定化したり、既存の計画を連携計画として位置付けることは可能ですか。

A7-1 法律の要件や基本方針を満たしていれば、既存の協議会を法定化したり、既存の計画を連携計画として位置付けることが可能です。

Q7-2 また、当該協議会が補助対象事業者となることや、当該計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることは可能ですか。

A7-2 当該協議会が補助対象事業者となることや、当該計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることは可能です。但し、補助を受ける場合、協議会の会長は補助金の適正な執行・管理、会計検査等、代表者として責任を持てる者であること、また、当該事業について事業計画の認定を受けることが必要となります。

Q8 年度途中での「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」や「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」認定申請は可能ですか。

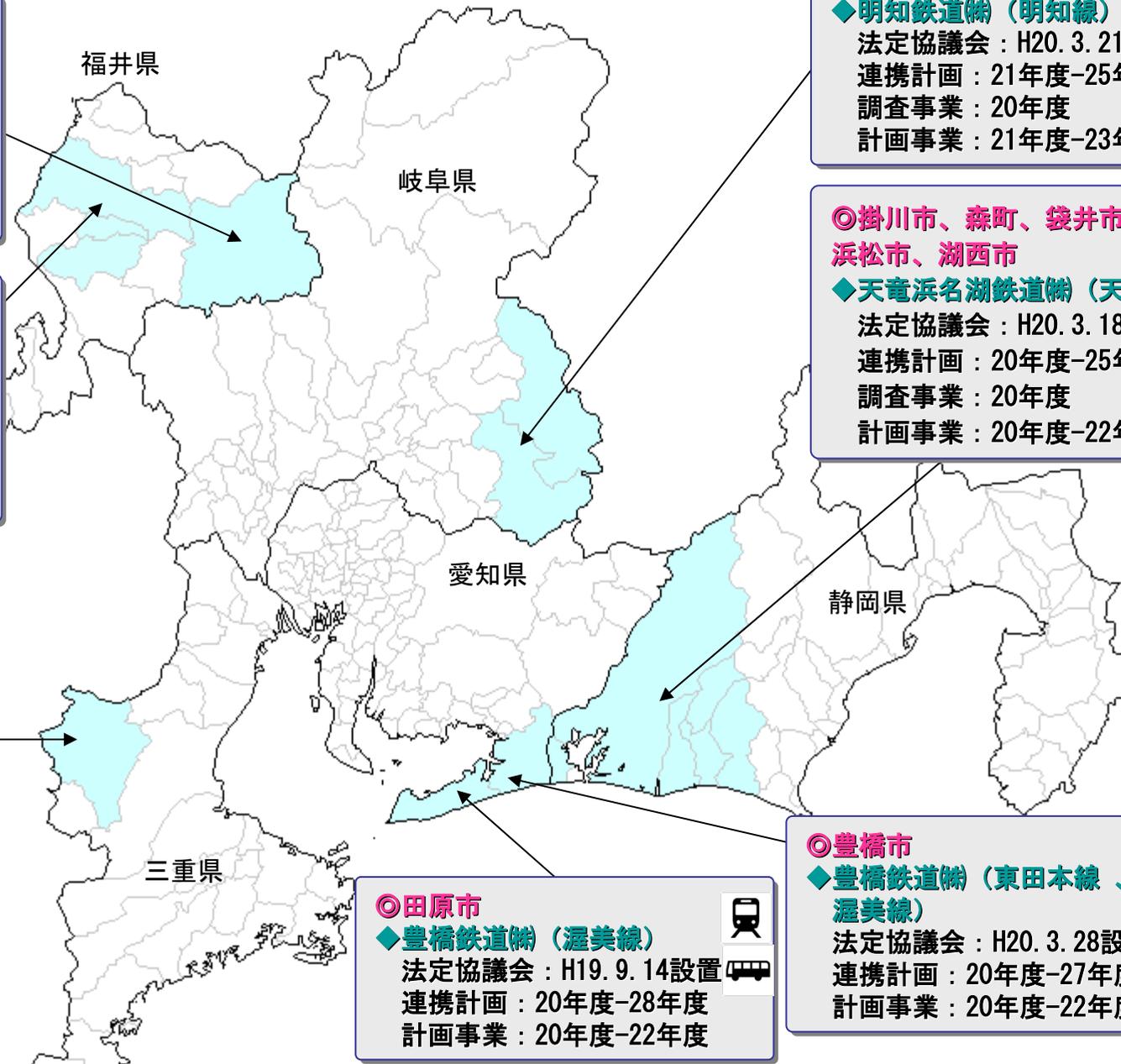
A8 上記2計画の認定申請については、募集期間中に申請することが必要です。20年度においては、20年3月に計画の認定申請募集を行いました。また、年度途中での再度募集も行っています。来年度における詳細なスケジュールについて現時点では未定です。

総合連携計画の策定状況（中部運輸局管内、鉄道関係）

◎大野市
◆西日本旅客鉄道㈱（越美北線）
法定協議会：H20. 2. 29設置
連携計画：21年度-25年度
調査事業：20年度
計画事業：21年度-23年度

◎福井市、鯖江市、越前市
◆福井鉄道㈱（福武線）
法定協議会：H20. 5. 30設置
連携計画：20年度-29年度
調査事業：20年度
再構築実施計画：20年度 - 29年度

◎伊賀市
◆伊賀鉄道㈱（伊賀線）
法定協議会
：H20. 11. 13設置
連携計画：21年度-24年度
調査事業：20年度
計画事業：21年度-23年度



◎恵那市、中津川市
◆明知鉄道㈱（明知線）
法定協議会：H20. 3. 21設置
連携計画：21年度-25年度
調査事業：20年度
計画事業：21年度-23年度

◎掛川市、森町、袋井市、磐田市、浜松市、湖西市
◆天竜浜名湖鉄道㈱（天竜浜名湖線）
法定協議会：H20. 3. 18設置
連携計画：20年度-25年度
調査事業：20年度
計画事業：20年度-22年度

◎田原市
◆豊橋鉄道㈱（渥美線）
法定協議会：H19. 9. 14設置
連携計画：20年度-28年度
計画事業：20年度-22年度

◎豊橋市
◆豊橋鉄道㈱（東田本線、渥美線）
法定協議会：H20. 3. 28設置
連携計画：20年度-27年度
計画事業：20年度-22年度

鉄道事業再構築事業

- 継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業。
- 国土交通大臣による認定を受けて実施される場合には、法律上の特例のほか、予算、地方財政措置等による重点支援の対象となる。

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

鉄道事業再構築事業の実施を盛り込む場合には、詳細について実施計画を作成

鉄道事業再構築事業

- ・ **市町村等と鉄道事業者が共同**で計画を作成し、実施
- ・ **継続が困難又は困難となるおそれのある**旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善
市町村等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持



国土交通大臣による計画の認定

特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例

(※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

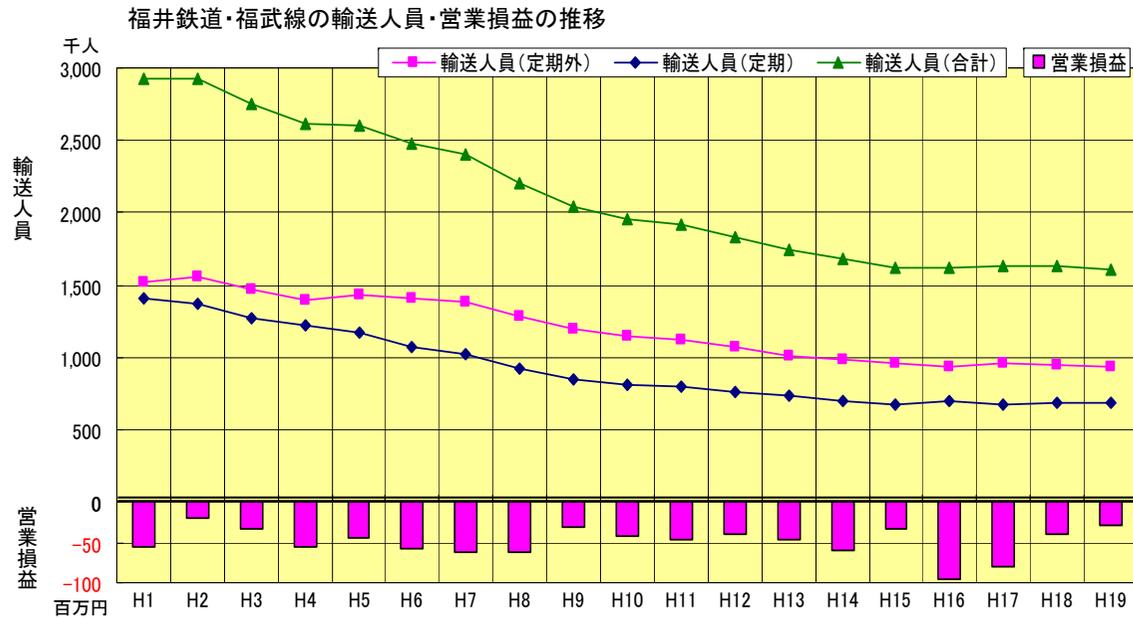
鉄道事業再構築実施計画に基づいて鉄道事業者・地方自治体等が一体となって行う取組みに対し、鉄道軌道輸送高度化事業費補助金(21年度予算:22億円)、地方財政措置、税制特例等により、重点的に支援する。

福井鉄道・福武線再生の取組①

福井鉄道の概要

- ◇名称 福井鉄道株式会社
- ◇設立 昭和20年8月1日
- ◇所在地 武生市北府2丁目5番20号
- ◇代表者 代表取締役社長村田治夫(平成20年11月25日～)
- ◇資本金 1億円
- ◇事業 鉄軌道事業(福武線)、自動車事業(バス)、兼業(不動産賃貸・物販・広告等)
- ◇経常損益 ▲182百万円(平成19年度、うち鉄軌道事業▲75百万円)

輸送人員・営業損益の推移



福井鉄道・福武線再生の取組②

経緯等

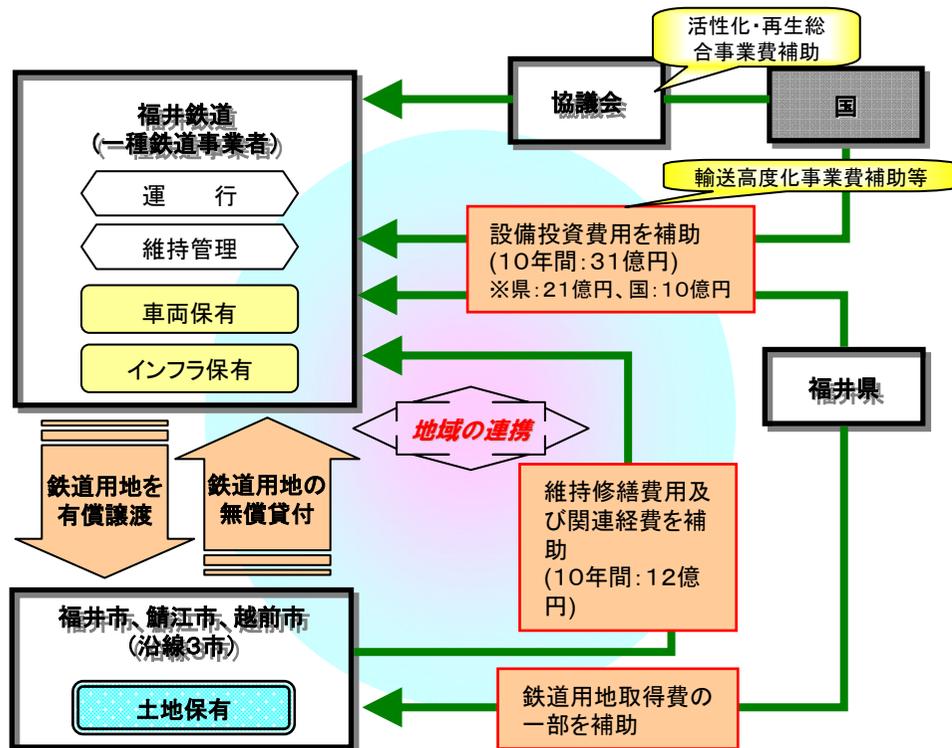
- 平成19年9月 経営難から事業継続困難の表明
→ 自治体への支援要請
- 平成19年11月 福武線の存続維持と安定経営に向けた協議の開始(福井鉄道福武線協議会)
- 平成20年3月 再建方向(支援スキーム)の合意

活性化・再生に向けた取組

- ◇平成20年5月30日 法定協議会設立
- ◇平成20年11月11日 総合連携計画(骨子案)作成・公表
- ◇平成21年2月6日 鉄道事業再構築実施計画 認定申請
- ◇平成21年2月24日 同実施計画 大臣認定
- ◇平成21年3月 新体制移行
沿線3市による鉄道用地取得

再構築事業実施スキーム

(計画期間:10年間 平成21年3月~30年3月)



具体的施策と効果

平成29年度(計画最終年度)

- 輸送人員は利用促進策により、年間**200万人台に増加**。(19年度:161万人)
- 鉄道事業収支は、増収・経費減により**収支の均衡**が図られ、将来にわたり安全・安定した運行を継続。

■安全対策の強化

- ◇設備投資の充実 [10年間:31億円]
- ◇維持修繕の充実 [10年間:12億円]

■営業の強化とソフト面での利便性向上

- ◇運賃全般の見直し
 - ・企画乗車券の充実、高齢者割引制度の導入、運賃体系の見直し
- ◇地域との連携
 - ・沿線サポート団体等との連携強化、地域イベントとの連携強化、「カー・セーブデー」の推進、法人利用の促進
- ◇利便性向上
 - ・終電の繰り下げ、急行運行の見直し
- ◇サービス向上
 - ・接客サービスの向上、設備(駅・車両)改善

■ハード面での利便性向上

- ◇駅の新設 [4駅]
- ◇パークアンドライド駐車場の新增設 等 [約270台:10駅]