

# 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

## 活性化再生法制定からこれまでの10年とこれからの10年

- 2007年の法制定後、2014年の法改正を行った結果、網形成計画の策定等に正面から取り組む地域が増えつつある一方で、取組に着手もできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想される中、まだまだやれることがあるという意識を持って、活性化再生法による地域主体で取り組むという枠組みの下、それぞれの地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指して、地域公共交通に関わる各主体が期待される役割を果たすことが望まれる。

## 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性 【別紙参照】

- ✓ 地域公共交通ネットワークの形成のあり方  
～交通圏全体を見据えた再構築、地域の実情にあったネットワークの形成、効率性の高い地域内交通ネットワークの形成～
- ✓ 利便性の向上、需要の創出 ～情報提供の充実、施設・設備の改善、データに基づく運行改善、域内外の需要創出、サービス提供の多角化～
- ✓ 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

## 各主体に期待される今後の取組

### 交通事業者の経営力の強化

#### ◆ 経営の革新

地域単位の経営集約化の事例や、持株会社の下で地域を超えた複数の企業体が経営統合する事例など、企画機能強化に繋がる体質改善を進めている事業者もあり、経営意識を改革し、企画機能の向上・維持・回復が必要。

交通事業者自身の生産性向上や、増収策も重要であり、乗降データ等に基づく路線やダイヤの見直し、スクールバス等の一本化、貨客混載の活用等が必要。

- ◆ 地方公共団体や住民との協働
- ◆ 地域内の需要の拡大
- ◆ 域外からの旅客の誘致
- ◆ 地域密着サービスによる多角化

### 地方公共団体の交通政策の実行力の向上

活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなったが、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無いなど、地域公共交通に対する意識が充分でない事例も見受けられることから、地方公共団体が交通政策への取組を強化し、地域公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引することが必要であり、実行力の向上も含め、以下のような取組が必要である。

- ◆ 担い手の充当・育成
- ◆ 地域公共交通の必要性と実態の認識
- ◆ 地域活性化を視野に入れた対策推進

### 地元住民の意識改革と主体的な参画

- ◆ 地元住民が地域公共交通の重要性について明確に認識
- ◆ 「乗って残す」必要があるという自覚をもって、自ら地域公共交通を積極的に利用
- ◆ 学校、企業、事業所でのMMの実施
- ◆ 利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持って、地域内交通の企画・運営に参画

## 国→各主体の後押しと環境整備

### ◆ 交通事業者の経営力強化

近年のホールディング化、経営統合、公営交通の民営化などの事例を踏まえ、その効果等を検証した上で、今後の地域公共交通の担い手にふさわしい経営組織のあり方等について議論を深め、経営力の強化等を後押しするための施策について検討する。

### ◆ 地方自治体の実行力の向上

大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施など、地方公共団体の職員が必要な知識を習得しやすい環境づくりに取り組む。

### ◆ 住民の理解の促進

地域公共交通の重要性について、住民に対する啓発活動を強化する。

- ◆ 自動運転の推進とその円滑な実装、貨客混載の促進、地方公共団体との連携強化、交通事業者と地方公共団体との協議の仲介、協議会の現場での積極的な支援、他部局・他省庁との積極的な連携

## 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

### 地域公共交通ネットワークの形成のあり方

#### ◆ 交通圏全体を見据えた再構築

将来的な地域ビジョンを明確にしなが、交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワークの検証・再構築が必要。需要動向を見据えた上でふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要。土地利用などコンパクトシティへの取組を支えつつ、誘導する必要。

#### ◆ 地域の実情にあったネットワークの形成

路線が果たすべき役割を明確にし、地域の実情にあわせて路線の強化、需要に応じた運行形態、輸送力や運行頻度の設定やその他きめこまやかな地域内交通サービスの提供を行う必要。また、乗り継ぎ時の利便性とわかりやすさの確保が重要。

#### ◆ 効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成

重複する路線の設定のような非効率が生じないよう、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要。スクールバス等の一体化も必要。

### 公共交通の利便性の向上、需要の創出

#### ◆ 情報提供の向上による利便性向上

経路検索等の全国網羅的な情報提供の実現とともに、地域の公共交通マップ等の地域の情報提供の充実を促進する必要。

#### ◆ 施設・設備の改善による利便性向上

病院やスーパー、観光施設や「道の駅」等にバス停を設置したり、上屋やベンチを整備することにより、快適な待合環境を実現する必要。

#### ◆ データの収集、共有、分析、活用

様々な手法を活用して旅客の移動データを収集、共有するとともに、データを活用して運行や経営の改善に役立てる必要。

#### ◆ 地元需要の拡大

地域公共交通の潜在的な利用者や確実な需要が見込まれる層の取り込みが必要。

#### ◆ 域外からの旅客の誘致

観光資源を活用した需要創出のため、公共交通を利用した観光ルートの情報提供が必要。

#### ◆ 地域に密着したサービスの提供による多角化（「生活総合サービス」化）

旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「生活総合サービス」化や、貨客混載が重要。

### 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移手段

#### ◆ 運転者確保のための取組

福利厚生面も含めた待遇改善、短時間勤務制度の導入、女性の活用など志望者・採用者増加に向けた取組のほか、限られた人的資源を有効に活用するための貨客混載やスクールバス等の一体化。

#### ◆ 車両更新促進や新たな車両の開発普及のための取組

地方公共団体による車両の保有（上下分離）の促進、利用者のニーズに合致した新たな車両の開発・普及。

#### ◆ 自動運転への対応

市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、持続可能なビジネスモデルの検討。

#### ◆ 高齢者の移手段の確保

網形成計画を策定する際に高齢者の移手段の確保に留意。