

交通政策審議会 交通体系分科会  
地域公共交通部会 中間とりまとめ

地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに  
関する基本的な考え方

平成26年1月31日

## 目次

はじめに.....	1
1. 地域公共交通の現状.....	1
(モータリゼーションの進展と輸送人員の減少).....	1
(地域公共交通サービスの衰退).....	2
(将来の人口減少と地域公共交通).....	2
2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大.....	2
(地域住民の移動手段の確保).....	2
(コンパクトシティの実現).....	3
(まちのにぎわいの創出や健康増進).....	3
(人の交流の活発化).....	4
3. 地域公共交通に係る問題点とその背景.....	4
4. 解決の方向性.....	6
① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保.....	6
② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成.....	8
③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ.....	8
④ 広域性の確保.....	9
⑤ 住民の協力を含む関係者の連携.....	10
⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定.....	10
5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築.....	11
(1) 交通政策基本法との関係.....	11
(2) 新たな制度的枠組みの方向性.....	11
① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化.....	12
② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成 .....	12
③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり.....	12
最終とりまとめに向けて.....	13
① 資金的支援のあり方・考え方について.....	13
② 新たな制度的枠組みの円滑な運用について.....	14
③ 地域公共交通を担う人材の確保・育成について.....	14
④ 新たなビジネスモデルの創出.....	15
<b>【参考資料】</b>	
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会委員等名簿.....	16
開催経緯.....	17

## はじめに

地域公共交通は、交通の各分野の中でも、人々の生活に密接に係わるものであり、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法においても、国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保が、まず掲げられているところである。

近年、地域公共交通については、輸送人員の減少が続いており、本格的な人口減少社会を迎える中で、地域公共交通を担う事業者の経営は更に厳しさを増すことが想定される。こうした状況を踏まえ、本年 6 月 14 日に閣議決定された「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」において、「地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築」について、今年度中に結論を得ることとされたところである。

この仕組みの構築を含め、今後の地域公共交通政策のあり方について検討を行うため、平成 25 年 9 月より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催し、同年 12 月までの 5 回にわたり、地方公共団体及び地域公共交通事業者からのヒアリング、委員等からのプレゼンテーション等を通じ議論を深めた。

それを踏まえ、この度、地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方について、以下のとおり中間とりまとめを行うものである。

### 1. 地域公共交通の現状

#### (モータリゼーションの進展と輸送人員の減少)

自家用自動車の相対価格の低下、道路整備の進展、宅地の郊外化等を背景に、モータリゼーションが著しく進展したことで、特に地方部において、地域公共交通の位置付けが相対的に低下している。乗合バスの輸送人員は、1990 年の 65 億人から 2000 年には 48 億人、2010 年には 42 億人（1990 年に比べ 35%減）に、地域鉄道の輸送人員は 1990 年の 5.1 億人から 2000 年には 4.3 億人、2010 年には 3.8 億人（1990 年に比べ 25%減）にそれぞれ減少しており、公共交通機関の利用者の減少に歯止めがかからない状況である。

---

<sup>i</sup> 出典：自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

### **(地域公共交通サービスの衰退)**

この結果、近年、交通事業者の不採算路線からの撤退等により、地域の公共交通ネットワークは大幅に縮小しており、乗合バスについては、過去5年間で約8,160 kmの路線が廃止され、鉄道については、過去5年間で7カ所約105 kmの路線が廃止<sup>ii</sup>された。バス停500m圏外かつ鉄道駅1km圏外の公共交通空白地域は、全国で36,477 km<sup>2</sup>に及んでおり、これは我が国の可住地面積の約30%に相当<sup>iii</sup>している。また、運行回数などのサービス水準が大幅に低下しており、乗合バスについては、昭和45年には路線1 kmあたりの平均運行回数が約16回であったが、平成元年には約11回、平成21年には約7.3回にまで減少<sup>iv</sup>した。

平成24年度には、地域交通を担う乗合バス事業者の約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字であるなど、全国における交通事業者の多くが厳しい経営状況にあり<sup>v</sup>、これと相まって運転者等地域公共交通を担う人材の確保等が困難となる等の問題が顕在化している。

### **(将来の人口減少と地域公共交通)**

さらに今後、人口は急激に減少し、2050年には人口はピーク時(2008年)の約8割に減少(9,500万人)し、全国を1平方キロメッシュ毎の地点で見た場合、人口が半分以下になる地点が66%となり、2割は無居住化することが予想されている。<sup>vi</sup>

このような状況の下で、地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

## **2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大**

### **(地域住民の移動手段の確保)**

今後、我が国が直面する本格的な人口減少や高齢化の急速な進展が、地域社会のあり方に深刻な影響を及ぼすことが懸念されている。人口減少社会においても、地域社会の活力を維持・向上させるためには、地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニテ

---

ii 出典：国土交通省調査

iii 出典：国土交通省調査

iv 出典：公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」(平成24年)

v 出典：国土交通省調査

vi 出典：国土交通省調査

ィ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のためのおでかけを含む外出機会の増加を図ることが重要である。

一方で、地域住民の移動手段の確保を自家用自動車に頼ることについては、運転のできない学生・生徒や、高齢者、障害者等の交通手段を確保する観点からは、一定の限界がある。例えば、運転免許証を返納した高齢者の場合、自ら移動することができなくなったことで、おでかけの機会が失われたと感じてしまうという問題も生じている。今後高齢化が急激に進み、2050年には75歳以上の後期高齢者が人口の4分の1になることが予想される中、生活の質を確保する手段としての地域公共交通の役割は、一層増大していくと考えられる。

さらに、地域公共交通は、地域住民の移動手段の確保にとどまらず、以下のとおり多面的な役割を有している。

### （コンパクトシティの実現）

今後本格化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトシティの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが必要である。その実効性を担保するためには、諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築し、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

○富山市の取り組み（公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり）

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中化によるコンパクトなまちづくりを目指している。

### （まちなぎわいの創出や健康増進）

まちなぎわいの創出、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進といった観点からも、自家用車に依存しすぎることなく、地域公共交通による移動の利便性を向上させることが不可欠である。

○富山市の取り組み（LRTネットワークの形成）

LRTネットワークの形成や、高齢者や国際会議参加者に対する運賃割引などにより、回遊性と利便性を向上し、その結果、利用者の増加、市内中心部における滞在時間の増加、飲食をはじめとする消費の増加を実現している。

○「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進のための取組み

厚生労働省では、健康寿命を延伸し、健康格差の縮小につなげるため、「歩数の増加」といった身体活動に関する目標と共に、住民が運動しやすいまちづくり・環境整備（住民の運動・身体活動の向上に関連する施設に加え、公共交通機関等のインフラ整備等を含む。）に取り組む自治体数の増加といった社会環境の整備に関する目標を設定している。

また、新潟県見附市、福島県伊達市、新潟県新潟市、新潟県三条市、兵庫県豊岡市など複数の府県・市町が、自律的に「歩く」を基本とする『健幸』なまち（スマートウェルネスシティ）を構築することにより、高齢化・人口減少が進んでも持続可能な先進予防型社会を創る取組みを実施している。

### （人の交流の活発化）

さらに、国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要である。

○京都府の取組み（「海の京都」事業（観光まちづくり）による需要創出）

京都府北部地域の豊富な観光資源を活用して広域的な観光圏を設定し、鉄道とバスの連携により、エリア内の観光上の戦略拠点を周遊する広域ルートを形成。観光・まちづくりと一体となった地域公共交通の充実を図っている。

このように、地域公共交通を維持・改善することは、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けた中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的なまちづくりにおいても重要であるとともに、観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。よって、地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段の一つとしてとらえ、必要な施策を総合的に講じていく必要がある。

## 3. 地域公共交通に係る問題点とその背景

我が国の地域公共交通は基本的には企画から運行まで、民間事業者もしくは独立採算制の公営事業者により実施されてきたが、経営が厳しくなった結果、サービス水準の低下が顕在化するとともに、既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力が失われ、地域住民のニーズやまちづくり

の構想とのミスマッチが発生している。

一方で、市町村の合併により市や町の面積が広がり、住民の市町村内における移動を円滑にするために、市町村としてどのように交通手段を確保するかが従前に増して大きな政策課題となってきている。

国はこのような状況に対応するため、平成 19 年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を制定し、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生のための計画である地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を策定する仕組みを構築した。これにより、平成 24 年度末までに、全国で 500 以上の連携計画が策定された他、この仕組みを活用して L R T の整備や上下分離方式の採用による地域鉄道再構築等の実績があがっている。一方、公共交通の必要性に対する認識が乏しい、計画策定のノウハウが無い、地域公共交通の維持・改善は民間事業者の役割であるとの認識が依然として根強い等の理由で、連携計画の策定に消極的な市町村も多い。結果として、公共交通ネットワークの縮小、サービスの悪化に歯止めがかからず、日常生活における住民の足としての利用が困難となる事態が生じている。

現行の連携計画にはいくつかの課題がある。第一に、まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取り組みが不十分な点があげられる。地域公共交通が利用者減とサービスの悪化の負の連鎖から脱却するためにも、この点の改善は重要である。

第二に、総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、廃止路線へのコミュニティバスの導入など個別・局所的な対応にとどまっているものが多いという点があげられる。その結果、地域によっては、公的支援のあるコミュニティバスと公的支援のない民間路線バスとの競合が発生し、市内周辺部での民間路線バスのサービスの確保が困難となる事態が発生している。また、政令指定都市等では、複数の民間事業者による中心市街地における路線の集中に伴い、朝夕ラッシュ時の団子運転や道路渋滞、バス停の林立などが発生し、利用者利便が低下している例が見られる。これらの状況を打開するためにも、例えば乗換拠点の整備等による路線ネットワークの再編など、総合的な取り組みが求められる。

第三に、地域特性や生活環境の変化を踏まえ、利用者のニーズに即し、かつ持続可能な新しい地域公共交通ネットワークを構築するための方策が十分に伴っていない点があげられる。

以上のほか、現在の取り組みには、

- ・ 市町村間の連携不足により、連携計画が自治体の行政区域で分断され、交通ネットワークの実態と合っていない。
  - ・ 連携計画実施における関係者（特に住民）の役割について明確に記載していない。
  - ・ 連携計画の達成状況の評価が十分に行われていない。
- などの問題が見られる。

#### 4. 解決の方向性

これらの問題を適切に解決し、地域公共交通に対する社会的要請の増大に的確に 대응するためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に示された方向性をさらに強化すべきである。すなわち、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要である。

国は、このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、先進的な事例の把握、整理、分析等に努めるとともに、その取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある。その際には、特に以下の点を考慮することが重要である。

##### ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

地域公共交通は地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラであるとの認識の下で、総合的な観点からその維持や充実を図るべきである。すなわち、公共財的側面を有する地域公共交通に対する補助は、民間事業に対する支援にとどまらず、地域社会に対する支援という側面があることに留意して、支援を充実させる必要がある。また、地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。



○現在の公共交通に関連する主な予算等の支援

【地域公共交通確保維持改善事業】

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みについて支援を行っている。

【社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業等）】

コンパクトなまちづくりに取り組む都市における交通結節点等の公共交通に関する施設の整備について支援を行っている。

【交付税】

地方バス路線の運行維持に要する経費や、地域鉄道の投資に対する補助、スクールバスの維持運営費等に対して措置がなされている。

【過疎対策事業債】

過疎地域の市町村が行うコミュニティバス及びデマンドタクシーの運行や地域鉄道の赤字補填等について、過疎対策事業債の充当をすることができる。

【上下分離の活用】

鉄道事業再構築事業や軌道運送高度化事業等による上下分離の仕組みを活用し、下のインフラ部を地方公共団体が整備し、上の運行を民間事業者が実施することが可能。

まちづくりや観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要である。特に、都市の再生のためには、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要があるが、これを実現するためには、

- ・都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成とサービスの充実（運行の多頻度化や定時性向上など）
- ・中心部における循環型の公共交通ネットワークの形成
- ・幹線交通と連絡したフィーダー（支線）交通の形成と、乗換拠点等交通結節点の整備による乗継円滑化
- ・コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入と有機的な組み合わせ（③参照）

などの公共交通の再編を一体的に展開していくことが不可欠である。

また、歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上でも、歩行空間や自転車利用環境の整備、バスの乗換拠点等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場の配置等もあわせて検討することが選択肢として考えられる。

従って、まちづくりや地域戦略と地域公共交通を一体的に考えた、総合的な計画の下、各種施策の具体化に当たっても、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、さらには、中長期をかけて実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりと交通が連携してその実現に努めるべきである。

○イーグルバス（株）の取組み（埼玉県ときがわ町のハブ&スポーク）

地方自治体と連携して、まちの中心にハブ停留所を設置。すべての路線バスがここで乗り換えるというハブ&スポーク化を行うとともに、ハブ停留所の機能を強化することにより、利用者の利便性の向上を図っている。

## ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成

地域全体の公共交通ネットワークを総合的に考え、交通機関相互の連携を十分に図ることが必要である。特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要がある。

○熊本市の取組み（熊本市公共交通ランドデザインの策定と熊本市公共交通基本条例の制定）

公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを進めるため、平成24年3月、基幹公共交通の強化、日常生活を支えるバス路線網の再編、公共交通空白・不便地域への対応を柱とする「熊本市公共交通ランドデザイン」を策定。ランドデザインの実現に向け、市民・公共交通事業者・行政等の役割と責務を規定するとともに、公共交通の維持及び充実に関する基本的施策を総合的かつ計画的に推進するために、平成25年3月、熊本市公共交通基本条例を制定

## ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

地域の住民の移動手段には、徒歩、自転車、自家用車で自ら動く「自

助」の手段と、バス、鉄軌道、タクシーといった「公助」としての公共交通機関、これに加え、家族や友人に乗せてもらう、無償で運んでもらう、又は自家用有償旅客運送のような「共助」の手段があり、それぞれ重要な役割を果たしている。こうした実態を踏まえ、地域の特性（人口密度や自然条件等）に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉バス（ここでは、高齢者・障がい者のために運行するバスをいう。）など多様な交通手段を有機的に組み合わせて、身の丈に合った新たな地域公共交通ネットワークの形成を図ることが必要である。その際、自家用車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、必要に応じ、L R T・B R Tなどの新たな交通システムの整備、超小型モビリティの活用等も視野に入れるべきである。

○兵庫県豊岡市の取組み（需要や特性に応じた役割分担）

持続可能な公共交通体系を構築するため、地域の需要や特性に応じて、交通手段（民間路線バス、コミュニティバス、自家用有償運送等）を適切に役割分担している。

○愛媛県松前町の取組み（コミュニティバスの運行）

福祉バスの利用者の減少や住民からのアンケート結果を踏まえ、福祉バスを廃止し、誰もが乗り降りできるコミュニティバスを運行。利用者が年々増加している。

○長野県飯田市とタクシー事業者の取組み（過疎地における運行）

過疎化が進む飯田市上村地区では、タクシー事業者が、市から人件費や燃料費等の諸費用の補助を受けながら乗合タクシーを運行しており、地域住民の通院・買い物等の足として地域に貢献している。

#### ④ 広域性の確保

既存の行政区域にとらわれない広域的な公共交通ネットワークの形成を図ることが必要である。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圈を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要になる。このため、交通ネットワークを形成すべき生活圈の単位が複数の市町村にまた

がる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を図るよう絶えず取り組むことが重要である。

○奈良県の取組み（「奈良県地域交通改善協議会」の設置）

移動ニーズに応じた交通サービスを実現するため、県知事、市町村長、交通事業者、近畿運輸局等を構成員とする「奈良県地域交通改善協議会」を平成 25 年 2 月に設置。県内の地域間幹線バス路線を含む公共交通ネットワークを見直すなど、県と市町村が共同して、地域交通を支える新しい仕組みについて検討を進めている。

⑤ 住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通は、地域住民の買い物や通院など、日常生活に当たっての移動手段であるだけでなく、コミュニティの形成にあたって不可欠な地域の共有財産としての役割も有している。このため、地域公共交通に利用者たる住民のニーズを的確に反映させるだけでなく住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要である。具体的には、公共交通機関の利用促進、自家用車の使い方の見直し等の住民による各種取組みや一定の負担も織り込んだ形で、地域公共交通ネットワークの形成を図ることが重要である。

⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

こうした公共交通ネットワークを実現するためには、まず、それぞれの地域の交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標に落とし込み(見える化)、達成状況をモニタリングすることが必要である。

国は、このような数値目標の設定やモニタリングの実施に資するため、モニタリングのガイドラインを作成すべきである。

○公共交通のアクセシビリティの試算・分析に関する検討

国土交通省は、人口密度に応じた地域公共交通の空間的・時間的アクセシビリティについて駅やバス停の近さ、運行頻度等を指標として全国的・概括的な見地から分析し、「相対視」、「見える化」する手法を検討している。

## 5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築

### (1) 交通政策基本法との関係

第185回国会にて成立した交通政策基本法は、交通政策の基本理念を定めた上で、基本理念を実現するために実施することが必要な施策を定めている。地域公共交通に関する基本理念や施策も以下のとおり規定されているところであり、これらを地域公共交通問題の解決に当たって具体化することを念頭に置きつつ、新たな制度上の枠組みを構築する必要がある。

#### ○交通政策基本法（平成25年法律第92号）

##### （交通政策の基本理念等）

- ・ 国民等の交通に対する基本的な需要の充足（第2条）
- ・ 交通の機能の確保及び向上（第3条）
- ・ 交通の役割分担及び連携（第5条、第6条、第12条）
- ・ 関係者の責務と役割（第8条、第9条、第10条、第11条）
- ・ 法制上又は財政上の措置（第13条）

##### （国の施策）

- ・ 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等（第16条）
- ・ 高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）
- ・ 地域の活力の向上に必要な施策（第20条）
- ・ 運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展（第21条）
- ・ 総合的な交通体系の整備（第24条）
- ・ まちづくりの観点からの施策の促進（第25条）
- ・ 観光立国の実現の観点からの施策の促進（第26条）
- ・ 国、地方公共団体、交通関連事業者等、関係者相互間の連携と協働の促進（第27条）

##### （地方公共団体の施策）

- ・ 当該区域の交通施策の総合的かつ計画的な推進（第32条）

### (2) 新たな制度的枠組みの方向性

4. で述べた解決の方向性と上記の交通政策基本法の考え方を踏まえ、地方公共団体が先頭に立って、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、下記の事項を中心に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要である。

### ① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化

地域の多様な関係者が、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について検討し、合意形成を図り、その実現を図っていくためには、関係者間で地域公共交通が目指すべき方向性を共有していることが必要である。このため、地域公共交通に関する取組みを進めるに当たっての基本理念となる交通政策基本法の考え方と4. で述べた6つの方向性について、制度上も明確化し、関係者の共通理解を確立することが必要である。

### ② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成

現行制度は、市町村、公共交通事業者等の地域の関係者による協働の取組みを促進するために、地域公共交通総合連携計画の作成を法定化している。今後は、関係者の協働を促進するだけでなく、4. の方向性を踏まえ、市町村等が、まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体となって、より広域的で持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの形成に資する計画を作成できるよう見直すことにより、地域の交通サービス全体の向上を図る必要がある。

その際、広域的な観光振興の促進が必要な場合や、住民の生活圏が複数市町村をまたぐ場合等においては、公共交通ネットワークの一体的な形成を図ることが重要であるため、複数の市町村が共同して、又は市町村からの求めがある場合に市町村と都道府県が共同して作成できるようにする必要がある。

また、計画の作成に当たっては、交通ネットワークやサービス内容などについてできるだけ具体的な内容を記載するとともに関係者の適切な役割分担が図られるよう、関係者の役割や責務を明確化することが必要である。

### ③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり

②で述べた地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取組みだけでなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取組みを進める必要がある。現行制度は、地域公共交通に関して特に重点的に取り組むことが期待されるLRTの整備、鉄道事業の再構築等の事業について、国による認定制度等を設けて、認定を受けた場合には関係法律の特例による支援措置を講じているが、上記のような地域の交通ネットワーク全体を対象とした取組みを支援する仕組み

がない。このため、市町村等及び公共交通事業者が合意の下で交通ネットワークの再編を具体的に実施するための計画を作成し、都市機能の立地に対応して、既存路線・ダイヤの見直しや新たなサービスの導入等を進める取組みを、円滑に進められるよう支援する仕組みを設ける必要がある。

この合意形成を円滑に進めるためには、市町村等が持続可能な地域公共交通ネットワークの形成の観点から、交通事業者との間でその経営状況を踏まえつつ真摯に協議を行うとともに、交通事業者が市町村等の行う取組みに対し十分かつ適切に協力することが必要となる。

特に、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データを関係者間で適切に共有することが合意形成の基盤となるため、交通事業者には、個人情報及びプライバシーの保護に配慮しつつ、そのような情報・データを積極的に提供することが求められる。一方、市町村等においては、交通事業者から提供された情報・データを有効かつ適切に活用するための知見・ノウハウを蓄積することが求められる。

また、関係者が合意した取組みが一定の期間確実に実施されるとともに、その結果を検証し、必要に応じ見直しを図ることを担保することにより、交通ネットワークの再編の実効性を確保することが必要である。

なお、新たな制度的枠組みの構築に当たっては、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた地域の主体的な取組みが独占禁止法上疑義を招くことのないよう、あらかじめ同法上の課題について十分整理等を行うべきである。

## 最終とりまとめに向けて

中間取りまとめにおいては、地域公共交通の充実に向けて、主に制度的な側面からの整理を行った。今後、最終とりまとめに向けて、以下のような観点を踏まえ、さらに議論を深めていくこととする。

### ① 資金的支援のあり方・考え方について

- ・ 5.（2）②の地域公共交通ネットワークの形成に資する計画の実効性や、同計画に基づく地域の主体的な取組みの持続可能性をさらに高めるためにも、同計画に基づく事業を重点的・効率的に支援する国の予算スキームを検討すべきではないか。地方公共団体においても、同様の取組みを進めるべきではないか。

- ・ また、予算措置のみならず、税制特例、融資制度等も含めた多様な支援措置についても、幅広く検討すべきではないか。

## ② 新たな制度的枠組みの円滑な運用について

- ・ 5.(2)で述べた新たな制度的枠組みの運用に当たっては、地域の取組みの効果が十分発揮されるよう、環境整備を進めるべきである。例えば、協議会の運営や、必要な情報・データの収集方法などの運用に関する事項について、都市部や地方部といった地域特性の異なるエリア毎に具体的なケーススタディを進めて、全国各地で制度の円滑な運用が図られるよう運用方針づくりを検討すべきではないか。
- ・ 特に、中核市・特例市や小規模な地方都市において多様な交通サービスをどのように組み合わせネットワークを形成することが必要かについて、ケーススタディを踏まえた検討が必要ではないか。
- ・ 地域公共交通の再編について、地域における関係者の意見を収斂させ、合意に至るための工夫が必要ではないか。例えば、国は、地域の公共交通の現状や課題についての関係者間の認識共有を図るとともに、有識者など第三者の意見聴取といった関係者間調整の成功例を分析し、広く周知する取組みを行うべきではないか。
- ・ 地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データの収集に当たっては、ICカード情報、GPS情報など最近のICT技術を活用することが、新たな移動ニーズの把握や情報収集に係るコストの低廉化に資するものと考えられることから、個人情報及びプライバシーの保護に留意しつつ、その積極的な活用を検討すべきではないか。さらに、これらの情報・データの収集や関係者による情報提供を促すために、国や地方公共団体は情報収集に対する支援も含めて積極的に協力していくことが必要ではないか。

## ③ 地域公共交通を担う人材の確保・育成について

- ・ 地域の公共交通ネットワークの充実のために運転者等の確保は最重要課題の一つである。このため、運転者等地域公共交通を担う人材の確保・育成に向けて、検討を進めるべきではないか。



○国土交通省における取組み

地域の生活交通の維持や安全輸送の確保の観点から良質なバスの運転者の確保及び育成は喫緊の課題であることから、学識経験者、バス事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による検討会を設置し、バスの運転者の確保・育成に向けた検討を行っている。

- ・ 地域公共交通に関する取組みを促進するために必要な人材を育成することを目的として、国は、シンポジウム、研修会、人材育成セミナー等を通じて、地方自治体、民間事業者、NPO等における人材育成の取組みを支援すべきではないか。

○国土交通省（地方運輸局）による専門家の紹介

関東運輸局：実務者（自治体職員、事業者、NPO）を中心に、地域公共交通に関する知識、経験、熱意を有する方を地域公共交通マイスターとして選定。

中部運輸局：学識経験者を中心に地域における公共交通に関する活動を行っている方を地域公共交通コーディネーターとして選定。

中国運輸局：交通専門の学識者・自治体担当者等を中心に、中国地方において公共交通に関する活動を行っている方を地域公共交通アドバイザーとして選定。

④ 新たなビジネスモデルの創出

- ・ 地域公共交通の活性化のためには、既存の事業者や地方自治体による経営にとらわれない新たなビジネスモデルを生み出すことも有効な手段であると考えられる。地域をこえて複数の企業体をホールディングカンパニーの下で経営統合し、各種の経営改善の取組みの横展開を進めて地域公共交通サービスの維持・向上につなげている例もある。特に既存事業者によるサービスの提供が困難となっているような場合において、新たな事業者の参入を呼び込むなどの取組みを進めるべきではないか。

○北近畿タンゴ鉄道の再構築に向けた取組み

地域鉄道の活性化を図るため、沿線地方公共団体との役割分担の下で新たな運行会社を募集し、ビジネスモデルの転換を目指している。

## 【参考資料】

### 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 委員等名簿

#### [委員]

部会長	浅野正一郎	情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授
部会長代理	家田 仁	東京大学大学院工学系研究科教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
	佐藤友美子	追手門学院大学地域文化創造機構特別教授
	高橋 玲子	(株)タカラトミー社長室共用品推進課係長
	竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授
	中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授
	原田 昇	東京大学大学院工学系研究科教授
	藤井 一也	連合中央執行委員、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
	矢ヶ崎紀子	首都大学東京都市環境科学研究科観光科学域特任准教授

#### [臨時委員]

	青木 真美	同志社大学商学部教授
	佐藤 剛	全国地方新聞社連合会会長、北海道新聞社東京支社長
	正司 健一	神戸大学大学院経営学研究科教授
	白石 勝也	愛媛県松前町長
	土井 勉	京都大学大学院工学研究科特定教授
	古川 康	佐賀県知事
	森 雅志	富山市長
	若林亜理砂	駒澤大学大学院法曹養成研究科教授

#### [オブザーバー]

	一ノ瀬俊郎	東日本旅客鉄道(株)常務取締役・総合企画本部長
	上杉 雅彦	(公社)日本バス協会副会長・地方交通委員長、神姫バス(株)代表取締役会長
	樺澤 豊	第三セクター鉄道等協議会会長、わたらせ渓谷鐵道(株)代表取締役社長
	竹内善一郎	(一社)日本民営鉄道協会副会長・地方交通委員長、遠州鐵道(株)代表取締役会長
	田中亮一郎	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員長、第一交通産業(株)代表取締役社長 (敬称略、順不同)

## 開催経過

### 【第1回】平成25年9月11日（水）

- 地域公共交通の現状等について
- 基本的な論点について

### 【第2回】平成25年10月10日（木）

- ヒアリング
  - ・ 熊本市、豊岡市、京都府
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・ 東京大学大学院工学系研究科教授 家田 仁 氏
  - ・ 神戸大学大学院経営学研究科教授 正司 健一 氏
  - ・ 富山市長 森 雅志 氏
  - ・ 京都大学大学院工学研究科特定教授 土井 勉 氏

### 【第3回】平成25年10月28日（月）

- ヒアリング
  - ・ 奈良県、イーグルバス株式会社
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・ 連合中央執行委員、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長 藤井 一也 氏
  - ・ 愛媛県松前町長 白石 勝也 氏
  - ・ 名古屋大学大学院環境学研究科准教授 加藤 博和 氏

### 【第4回】平成25年11月28日（木）

- ヒアリング
  - ・ 全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員長 田中 亮一郎 氏
- 委員からのプレゼンテーション
  - ・ 同志社大学商学部教授 青木 真美 氏
  - ・ 東京大学大学院工学系研究科教授 原田 昇 氏
  - ・ 佐賀県知事 古川 康 氏
- 中間とりまとめ（案）骨子について

### 【第5回】平成25年12月18日（水）

- 中間とりまとめ（案）について