

# 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

## これまでの議論の整理(案)

## 0. はじめに(前提・背景)

- モータリゼーションの進展や人口減少により、地域公共交通の利用者は減少、近年は下げ止まり傾向も見られるが、路線廃止も続いている状況
  - ・ 利用者の減少にも関わらず、路線の見直しが行われず、非効率な運行が残存
  - ・ 特に地方部では、人口減少の加速化が著しく、路線廃止や廃業が相次ぎ、地域の足が消滅する事態が発生
- 運転士不足、車両の老朽化等の新たな課題の発生
- 公共交通の抱える問題の深刻化にもかかわらず、関係者の意識は希薄
  - 【地方公共団体】  
問題意識の欠如や理解不足など、原因は様々だが、意識の高い一部の地方公共団体とそれ以外の大多数の間で、格差が拡大
  - 【地元住民】
    - ・ ごく一部を除き危機意識が無く、依存体質が継続  
(存続の危機に瀕している路線沿線の住民でも「国/地方公共団体/事業者が何とかしてくれる」という意識)
    - ・ そもそも「全く利用しない」ため、公共交通機関の存在を認識すらしていない層も増加
  - 【事業者】  
積極的な取組を行う事業者もいる一方で、安易な縮小(減便や路線廃止等)に向かう場合も多く、住民への十分な周知がなされない状態での廃業事例もいまだに発生

# 1. 地域公共交通を活性化・再生するための 現状の課題と今後の方向性

# 1. (1) 公共交通ネットワークの最適化①

## 課題

### 生産性の低い交通ネットワークが各所に存在

- 現在の利用者ニーズと乖離した路線の存在
  - ・ 非効率な路線構成の継続 (ex.非効率な長大路線の残存 等)
  - ・ 利用状況の変化を反映せず、従前の頻度・ルートで運行するなど、輸送効率が低下
- 複数運行者による非効率な輸送
  - ・ コミュニティバスと路線バスの競合
  - ・ 路線バスと重複して運行するスクールバス・病院バス・企業送迎バス等の存在
  - ・ 複数事業者間の路線バスの競合

### 方向性① 交通圏全体を見据えた再構築

- 利用者のニーズをしっかりと把握した上で、交通圏全体を見通しつつ、幹線／支線／地域内のコミュニティ交通の役割分担を整理 (成功例、失敗例の共有)
  - ⇒ ネットワークとしての生産性を向上
  - まず、軸として「幹線」となる鉄道やバス路線を選別した上で、その路線を「どのように強化すべきか」から考える
  - 「支線」については、幹線への接続を果たしつつ、需要に基づく運行頻度に適正化
  - 「地域内のコミュニティ交通」となる路線については、持続可能性も踏まえ、地域 (地方公共団体、住民) が主体となる必要
- 公共交通による土地利用の誘導
  - ・ 公共交通網の再編によるコンパクトシティ化への誘導

### 方向性② 幹線強化に向けた取組

- 幹線機能を最大限活かすための効率的な路線への再編 (ex.非効率な長大路線の分割 等)
- 輸送力向上による利便性・効率性の向上 (ex.LRTやBRTの導入 等) 《主に高需要密度地域》
- 運行ダイヤにおける利便性向上
  - ・ 鉄道においては、高頻度化やパターン化など、覚えやすい＝使いやすいサービスを実現
  - ・ バスにおいては、上記サービスの実現だけでなく、弱点である定時性も改善 (遅れない、待たないサービスの実現)
  - ・ 複数事業者が運行する路線においては、利用者利便の向上
- 支線との強固な接続による利便性の確保
  - ・ 確実な乗り継ぎを可能とする環境整備 (接続ダイヤ、拠点整備)
  - ・ 運賃の通算化等、料金におけるシームレス化

### 方向性③ 支線としての役割に応じた適正化

- 幹線との強固な接続による利便性の確保
- 需要に合った輸送力・運行頻度の提供に向けた再編

# 1. (1) 公共交通ネットワークの最適化②

## 方向性④ コミュニティ交通におけるきめ細かな地域輸送サービスの提供

- 持続可能性も踏まえ、地方公共団体主体から、住民主導への移行
  - ・ 住民が主体となって、コミュニティ交通を「企画・運営」することが重要
  - ・ 大前提として、住民が「利用」することが不可欠
  - ・ 加えて、定期券や回数券の購入、協賛金の提供、広告の獲得などで住民が積極的に関与
- 適切な運行形態の選択（成功例、失敗例の共有）
  - ・ 実需に応じた輸送力・運行頻度の提供

### 【定時・定路線型のコミュニティ交通を導入する場合の注意点】

- ◆ 既存の事業者路線との「共存共栄」と「差別化」を強く意識し、役割分担の明確化が必要

### 【デマンド型のコミュニティ交通を導入する場合の注意点】《主に低需要密度地域》

- ◆ デマンドのレベルにより「定時・定路線型（但し予約式）」から「非定時・区域運行型（＝タクシー類似）」まで、バリエーションが存在するため、その選定を慎重に行う必要
- ◆ タクシーとの役割分担を明確化し、共存を図ることで、限られた資源（運転士、車両等）を効率的に利用することが必要
- ◆ 乗合率の向上が重要課題
  - ・ 乗合を促す料金制度やアプリ等による乗合サービスの工夫
  - ・ 他人と乗り合うことに対する心理的障害の除去（車両の大型化、乗客同士の「誘い合い」への誘導等）
- ※ 乗合率の向上が進まないと、デマンド交通の運営よりもタクシー補助の方が財政負担が軽い場合も発生
- ◆ 事前予約や登録が必要な場合が多く、域外からの旅客（観光客など）の利用が困難であることに留意

## 方向性⑤ 複数の運行者による非効率な輸送の解消

- コミュニティバスは、路線バスの補完に徹し、競合は回避
- スクールバスは、可能な限り、路線バス等に一本化《主に低需要密度地域》
- 病院バス、送迎バス等についても、可能な限り、路線バス等に一本化
- 複数の事業者が非効率に運行する路線については、利用者の利便性向上に資するよう最適化《主に高需要密度地域》

# 1. (2) 公共交通の利便性の向上、需要の創出①

## 課題

### 地元住民の公共交通に対するニーズを踏まえた運行が行われていない

- ネットワークの再構築の検討を行う上で必要となる、運行データを事業者がそもそも収集していない
- 運行データは把握しているが、分析していない(できない)ため、適切なニーズの把握ができていない
  - ・ 路線の設定時から、街の状況が大きく変化しているのにも関わらず、バス停の見直し等が行われていない
  - ・ 遅延が発生しているにも関わらず、原因究明をしないため、対策も未実施
  - ・ 企画部門の人員を満足に確保できず、分析まで手が回らない
- 事業者が(経営上の秘密を理由に)運行データの共有を拒むため、関係者間での検討が進められず、適切なネットワークの再構築が実現できない

⇒ 地元住民の公共交通に対するニーズを十分に汲み取れていない現状

### 方向性① データの把握と共有

- 調査の実施
  - ・ ICカードの活用
  - ・ 携帯電話の位置情報の活用
  - ・ バス内へのセンサー、カメラ設置
- ヒアリングの実施  
(アンケート、OD調査、ドライバーからの聞き取り等)
- 必要な運行データの共有を、事業者に対し働き掛け

### 方向性② データの分析と活用

- マーケティングの重要性について、ベストプラクティスの共有を通じ、事業者に対し周知徹底
- データを分析する手段の確立・普及
- 外部人材の積極的な活用
  - ・ 地方公共団体
  - ・ 交通コンサルタント
  - ・ 学識経験者
 } 活性化再生法に基づく協議会
- 利用者のニーズをしっかりと把握した上で、交通圏全体を見通しつつ、幹線／支線／地域内のコミュニティ交通の役割分担を整理 (再掲、個別の方向性は1(1)参照)



# 1. (2) 公共交通の利便性の向上、需要の創出②

## 課題

- 利用者として取り込めていない層があるだけでなく、潜在利用者の可能性も
- 今後想定される急速な人口減少により、域内住民の輸送だけでは行き詰まる可能性  
⇒ 域外からの取り込みも必要
- 旅客サービス単体ではサービスの維持が困難になりつつある  
⇒ 事業者が、旅客サービスを軸としつつ、本業以外の収益確保策を追求する必要性も増大

### 方向性③ 地元需要の創出

- 通学客の着実な取り込み《主に低需要密度地域》
  - ・ 通学用ダイヤの設定、卒業式での周知
  - ・ 文教部局との連携(ex.スクールバスとの役割整理)
- 免許を返納した(もしくは検討中の)高齢者の取り込み
  - ・ 返納者優待制度、高齢者に使いやすいダイヤ編成
  - ・ 福祉部局との連携による役割整理  
(ex.病院バスとの役割整理、市町村からの見守り代行の受託)
- サービス改善による需要増
  - ・ バスロケーションによる遅延防止の徹底
  - ・ 分かりやすい上限価格設定
- 「情報提供」による利便性向上
  - ・ 経路検索やバスロケーション等、IT技術の導入
  - ・ 方面別乗場の設定
  - ・ アテンダントの導入
- 「おでかけ」のきっかけ作りによる需要創出
  - ・ 目的の提案と行き方の紹介をセットにした「バスパック」の推進
  - ・ 集客イベントの開催
- モビリティマネジメント活動の実施

### 方向性④ 域外からの旅客の取り込み

- 経路検索アプリで検索可能となるよう情報提供
- 広域・インバウンドの窓口である空港、新幹線駅等での、情報提供の充実(多言語化含む)や周遊パスの販売等
- 観光資源を活用した交通需要の創出・取り込み
  - ・ 複数県を名産品で繋ぐ観光に特化した路線の運行
  - ・ 観光資源を活かした特別車両の導入
- 地方公共団体や観光事業者なども巻き込んだ、地域全体でのPR
  - ・ HPへの公共交通アクセスの記載(ex.観光名所、宿泊施設)
  - ・ 移動手段の提案まで組み込んだ観光ルートの提案

### 方向性⑤ サービスの多様化

- サービスの多様化(生活総合サービス化)の促進  
(ex.買い物代行、見守り代行、図書館代行、介護等)  
《主に低需要密度地域》
- 貨客混載の推進《主に低需要密度地域》
  - ・ 路線バスを活用した宅配輸送
  - ・ 乗合タクシーを活用した貨物輸送

# 1. (3) 運転士不足、車両の老朽化、自動運転

## 課題

### ① 旅客需要があったとしても、運転士不足が深刻な状態

- ・ 乗合事業の維持のための対症療法として、稼ぎ頭の貸切・送迎等から無理矢理運転士を融通、収入減に  
⇒ 長期的には企業全体として維持できなくなり、事業が破綻するなど、公共交通網の崩壊の危機
- ・ 乗合事業の運転士不足により、コミュニティバスや自家用有償運送の受託ができなくなるケースも
- ・ 地方部では、スクールバスや都市部の路線バス、さらには建設業に運転士が取られているとの指摘

### ② 車両の老朽化が激しいにも関わらず、更新が難しい状況で、更なる老朽化が進行

- ・ 日々の運行費用で手一杯で、車両購入の余力がない
- ・ 市場の中古車両も高くて手が出ない
- ・ 適切なサイズの中古車両が市場に出ない

## 方向性① 運転士確保のための取組

### 【志望者・採用者増加に向けた取組】

- 待遇改善による魅力度向上
- 未経験者に対する自社養成、2種免許保有者に対する再教育を通じた戦力化
- 多様な雇用形態の導入
- 運転士の地位向上に向けたイメージアップ戦略
- 女性が活躍しやすい環境づくり
- 地域の運転手(郵便局等)の有効活用《主に低需要密度地域》

### 【離職率低下に向けた取組】

- 待遇の改善による人材流出防止
- 社内紹介制度の充実による定着率の向上

### 【公共交通ネットワークの再構築を通じた取組】

- 公共交通網の最適化による運転手の適正配置の推進

根本的には待遇改善が必須だが、コスト増を運賃に転嫁することも容易でなく、どのようにして運転士不足を解消するか、地域社会全体で考える必要

## 方向性② 車両更新促進のための取組

- 鉄道の上下分離のように、地方公共団体等他の主体による車両保有《主に低需要密度地域》
- バス車両のリースの積極的活用《主に低需要密度地域》

## 方向性③ 自動運転

- 限定環境での早期実現
- 各種社会実験について、公共交通の視点から積極的に参画する必要



## 2. 地域公共交通を活性化・再生するために 各関係者が持つべき認識

## 2. (1) 公共交通の重要性について関係者間で共有

### 課題

- 公共交通の果たす重要な役割について、地域の関係者の認識が乏しい
  - ・自家用車に依存しなくても移動できるような社会の実現
  - ・日常生活における移動手段の確保による国民生活の維持・向上
  - ・公共交通沿線における人口集積や施設立地の促進を通じたコンパクトプラスネットワークの実現
  - ・過度なモータリゼーションによる交通渋滞や環境負荷の緩和
- 事業者の現在の窮状について、地方公共団体や住民への共有が十分に進んでいない
  - ・地方公共団体も住民も窮状を理解すること自体ができていない
  - ・(補助対象のバス事業者はまだしも)特にタクシー事業者の窮状を理解できていない

等

### 方向性① 公共交通としての機能強化

#### 【公共交通としての機能の強化】

- 公共交通の役割を整理し、地方公共団体に周知
- 「もし公共交通がなくなったら」を認識させ、重要性を周知
- 地方公共団体や観光事業者なども巻き込んだ、地域全体でのPR(ex.宿泊施設や観光名所のHPにアクセス手法記載)

#### 【地域に不可欠なサービスを維持・補完するための方策】

- 地方公共団体によるサービス維持のための施策
- サービスの多様化(生活総合サービス化)の促進  
(ex. 買い物代行、見守り代行、図書館代行、介護等)  
《主に低需要密度地域》
- 地域の資源(ドライバーなど)の有効活用(郵便局など)  
《主に低需要密度地域》

### 方向性② 関係者での認識の共有

- 地方公共団体、事業者、住民の間で公共交通の現状について認識を共有
- 仮に事業者の窮状が発覚しても、関係者間での協議が速やかに開始できるような、協力体制の普段からの構築
- 「関係者」として高齢者をはじめとする地元住民を、しっかりと巻き込んだ上での検討
- 加えて、協議の前提となる現状把握に必要なデータの提供に向け、事業者への働き掛けを強化

## 2. (2) 国による改正活性化再生法の趣旨の周知徹底

### 課題

- 平成19年の地域公共交通活性化再生法の制定から10年となるが、その趣旨の浸透は道半ばであり、平成26年の改正も含め、更なる周知の徹底が不可欠
- 積極的に地方公共団体と双方向の情報交換を行い、地域の実情を常に把握するなど、現場のニーズを汲み取ることが必要

### 方向性 改正活性化再生法の趣旨の周知徹底

- 習得機会の充実
  - ・ セミナーや研修の更なる充実を図るとともに、参加しやすい環境づくり(ex.オンライン講座の実施)
  - ・ 網形成計画や再編実施計画の作成に向けた分かりやすいマニュアルの作成
  - ・ 先進事例集の作成・共有
  - ・ 公共交通の活性化・再生に向けた資料の充実(ex.クロスセクター効果のPR)
- 地方公共団体との連携強化
  - ・ がんばる地域応援プロジェクト(関東)
  - ・ みんなの交通応援プロジェクト(中部)
  - ・ 地域連携サポートプラン(近畿)
- 協議会の現場での積極的な関与
- 事業者と地方公共団体との協議の仲介(円滑な調整が図られていない場合)
- 他部局(他省庁)との積極的な連携
  - ・ コンパクトプラスネットワーク

### 改正活性化再生法のポイント

#### 【活性化・再生をする上でのポイント】

- ◆ 地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、
- ◆ まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携し、
- ◆ 面的な公共交通ネットワークを再構築する

#### 【再構築にあたっての具体的な注意点】

- 住民の協力を含む関係者の連携
- 地域の交通圏(生活圈)を踏まえた適切な区域設定
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの活用
- 持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、効率性と利便性について、バランスを取りつつ向上 10

## 2. (3) 地方公共団体における主体性の強化

### 課題

問題意識や公共交通への理解が不足していることなど、原因は様々だが、意識の高い一部の地方公共団体とそれ以外の大多数との間で、地域間格差が拡大

- ・ 交通担当がそもそも設置されていない地方公共団体も存在
- ・ 事業者任せきりになってしまったり、うまく事業者と意思疎通が図れない事例もある
- ・ 「地域の活性化」という地方行政の本質的な目的を果たす手段の一つとして公共交通を認識していないため、行政全体での総合的な取組となっておらず、結果として、交通分野だけの単視眼的な取組となり、単なる移動手段の維持・確保というレベルに終始
- ・ 交通圏を踏まえた市町村連携や、継続性のある交通戦略を推進するための人材育成ができていない

⇒ 格差の発展的解消が必要

### 方向性 地方公共団体による自覚と行動

- 地域公共交通の必要性を認識するとともに、活性化再生法の趣旨を理解
  - ・ 公共交通のサービス水準の「見える化」を通じ、地方公共団体内のサービスレベルを認識
  - ・ セミナーや研修等への積極的な参加
  - ・ 事業者との情報交換の実施
- 活性化再生法の趣旨に基づく取組の実施
  - ・ 事業者の実情を踏まえた、今後の地域公共交通に関する主体的な検討の実施（協議会開催に向けた準備）
  - ・ 隣接市町村との連携を見据えた協議の実施
  - ・ 国とのパートナーシップ協定の締結
  - ・ 住民も含めた関係者全体での協議会の開催
  - ・ 公共交通による土地利用の誘導
- バス事業者との連携強化
  - ・ 欠損補助からPPP（インセンティブ付委託契約等）への移行

## 2. (4) 利用者となる地元住民の意識改革の必要

### 課題

マイカーの利用が前提であるほど、公共交通機関に対する意識が低い

- 「公共交通は常にあるって当然」という意識が強く、マイカーが使えなくなったときに自分が交通難民となる可能性を全く考えていない
- 移動の際の選択肢としてマイカーが圧倒的に有利な地方部では、公共交通がそもそも念頭にないケースも多い

⇒ 公共交通は「乗らなければなくなる」もので、なくならないようにするためには「乗って育てる」必要があるという意識を、地元住民全体に醸成・共有することが不可欠

### 方向性① 公共交通についての周知・啓発

- 利用者たる地元住民に公共交通機関に対する意識を持ってもらうための活動を展開
  - ・ 学校でのモビリティマネジメント教育の実施や定期利用の呼び掛け
  - ・ 「運転ができなくなったとき」を想定させる広報
  - ・ 「週末だけでも利用する」など、マイカー主体は維持しつつ併用するような提案

### 方向性② 実際に「参画する」

- 「乗って残す」活動への参加《主に低需要密度地域》
- マイレール/マイバス意識の醸成・共有《主に低需要密度地域》
- モビリティマネジメントの企画・参加
- 住民が主体となってコミュニティ交通を企画・運営することが重要
- 個人に頼ることなく、運動を組織化  
(地域のリーダーに頼りすぎず、うまく新陳代謝していく必要)
- 協賛金の提供や主体的な広告獲得《主に低需要密度地域》

## 2. (5) 運行主体である事業者の責任と役割

### 課題

- 従前の取組から脱却できず、公共交通の活性化・再生という観点だけでなく、事業者自身にとっても必要な再生の機会を逃している

### 方向性① 現状認識の共有の必要性

必要な情報を、事業者自らが率先して、かつできる限り早期に、関係者に共有

- 構造的な問題が山積する中、独力での対応は難しいと認識し、運行主体となる事業者の持つ情報を関係者に共有
- 早期の情報共有は早期の対処に繋がるため、問題の拡大を食い止めるだけでなく、解決の可能性も高まる

### 方向性② 関係者（地方公共団体や住民等）との協働

- 地域公共交通の持つ役割を踏まえ、地方公共団体や住民等からの協議には真摯に対応する必要
- サービス継続に課題がある場合、致命的な段階に至る前に「カミングアウト」することで、関係者皆がそれぞれの役割を踏まえつつ対応するための時間を確保《主に低需要密度地域》
  - ・ 事業者・地方公共団体による特別な需要喚起策の実施
  - ・ 住民による積極的な利用の機運の醸成
- 企画部門における人手不足については、外部からの経営人材の登用も念頭に置く必要

### 方向性③ 想定し得る全ての対策の実施

- 地元需要の創出
- 域外からの観光客の取り込み
- サービスの多様化
- 事業者のグループ化・集約化等による交通サービスの維持・改善