

I これからの地域交通**1. 社会の変化と地域公共交通**

地域公共交通は、地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活上必要な移動（ニーズ）を支えるとともに、趣味や余暇のための移動などの「おでかけ」（ウォンツ）の需要を満たし、生活の質を高め、地域住民の活動を活発化させる役割も担っている。

また、地域公共交通は、地域住民の単なる移動手段にとどまらず、まちの賑わいの創出や、国内外の観光客を含む地域内外の交流人口の増加などを通じ、地域経済を支える機能も有している。さらに、過度なモータリゼーションによりもたらされた交通渋滞や環境負荷の緩和、地域住民の活動の活発化による健康増進などにも寄与している。加えて、地域公共交通は、土地の利用を誘導しつつ、都市機能の骨格を形成するという機能もある。

このように、地域公共交通は、様々な分野で大きな効果をもたらすものであり、地域社会全体の活力の維持・向上のための重要な要素として捉える必要がある。

しかし、地域公共交通を取り巻く環境として、以下に述べるような大きな状況変化がある。

① 人口動態の変化

我が国の人口は2008年をピークに減少に転じ、2060年には8,674万人へと約3割減少、生産年齢人口は現在の半分近くまで減少する一方、65歳以上の高齢化率は23%から40%へと上昇すると予測されている。

このような状況の下で、地域公共交通については、全体的な需要の減少や、需要の希薄化（低密度化）のほか、近年顕在化が著しい運転者などの担い手の不足、高齢者をはじめとする移動制約者への配慮の必要性の増大といった、様々な課題への対応が必要となっている。

② 財政制約

地域公共交通サービスの提供に当たっては、事業者の経営努力のみならず、既に国及び地方公共団体の財政負担も一定の役割を果たしているところである。しかしながら、高齢化の進展に伴い、財政事情が厳しくなることを踏まえると、地域公共交通に対する国及び地方公共団体による財政負担の拡大を期待することは難しいと言わざるを得ない状況である。

③ コンパクトシティの要請

市街地の拡散は、人口減少や高齢者の増加が進む状況下にあっては、日常生活を支える機能の低下や地域経済の衰退を招き、ひいては財政への悪影響を及ぼすことも懸念される。生活利便性の維持・向上や地域経済の活性化を図るためにも、地域公共交通ネットワークを軸として、その周辺に居住機能や都市機能を適切に誘導・集約する、コンパクトシティの実現が望まれる。

④ 技術革新の進展

最近のICT (Information and Communication Technology)の進展はめざましく、公共交通分野においても、経路検索やダイヤ・運行情報などリアルタイムな情報をいつでもどこでも知ることができるようになり、利用者の利便性は大幅に向上している。

また、ICカード情報の活用等によって、情報収集に係るコストの低廉化が可能となり、移動ニーズの把握が容易になった。これらの情報は、路線別収支の把握、さらには路線の見直し等にも活用されるなど、事業者の経営改善にも寄与しており、ICTの活用の可能性は今後も更に広がっていくと期待される。

さらに、限定環境下での無人走行の実用化に向けた実証実験等の取組が行われているところである。

2. 地域公共交通のあり方

こうした社会の変化を踏まえつつ、同時に地域の実情に合った地域公共交通を目指していくことが求められているが、利用者たる住民の視点から見ると、以下のような姿が望ましいと考えられる。

- ◆ 「自宅から目的地まで」が途切れることなく地域公共交通ネットワークで結ばれている
- ◆ 幹線道路まで出れば、路線バスが一定の頻度で運行されている
- ◆ 幹線道路まで離れている場合も、コミュニティバス・乗合タクシーなどの移動手段が確保されており、ダイヤや運賃の連携、待合環境の整備が行われており、シームレスに乗継ぎが可能となっている
- ◆ ICTにより、時刻表や運行情報がどこでも取得でき、リアルタイムな経路検索が可能となるなど、十分な情報提供が行われている 等

こうしたあり方を実現するためには、具体的に以下のような点が重要と考えられる。

① ネットワーク・サービスのあり方

1) 地域の需要に応じた、利便性が高く効率的なネットワークの構築

輸送力やダイヤは、地域の路線の需要規模に応じて設定される必要がある。また、地域によっては、路線を幹線、支線などに階層化して乗り継ぎに配慮した上で、ネットワークを構築することが重要である。

地方公共団体が主体となって輸送サービスを行う必要がある場合には、民間の事業者の路線を補完する形とし、ネットワークとして整合性の取れたものとするのが重要である。スクールバスや病院バスについても同様に、運転者等の限られた資源を有効活用できるよう、可能な限り、統合や混乗を行うことが必要である。

なお、需要が希薄な地域においては、貨客混載の促進など、限られた資源を有効に活用して、利便性と効率性の向上を図ることも有効である。

2) 都市計画・土地利用との整合

地域公共交通は、単なる移動手段ではなく、地域全体の活力を維持・向上させるものとして捉えるべきものである。地域公共交通は、まちの賑わいの創出や、国内外の観光客を含む地域内外の交流人口の増加のほか、環境、福祉、健康など様々な分野で大きな効果をもたらすものであり、まちづくりの一環として、都市計画や土地利用と整合した地域公共交通のあり方を関係者で検討していくことが求められる。

具体的には、都市の主要機能である商業、業務、さらには医療や福祉等を集約した拠点につながる地域公共交通ネットワークを充実させ、その沿線に居住区域や施設の立地を配置するといった誘導策を考える必要がある。

② 運営のあり方

我が国においては、民間の交通事業者が地域公共交通を支える極めて重要な役割を担ってきた経緯があり、今後も引き続き、地域に根ざした企業として、地域公共交通、ひいては地域全体の活性化に貢献することが期待されている。そのためには、地域における利用者のニーズを的確に把握し、効率的かつ持続可能な経営を行っていくことが必要となる。

また、地域公共交通は、地域住民の日常生活の移動手段であるだけでなく、コミュニティの形成に不可欠な地域の共有財産としての役割も有していることから、住民が地域公共交通の企画・運営に主体的に参画し、そのニーズを的確に反映させていくことが、持続可能性の確保の観点からも極めて重要である。

③ 新技術の活用

自動運転技術については、限定環境下での無人走行の実用化に向けた実証実験等の取組が行われている。需要が希薄な地域における輸送サービスとしての利用可能性を検討し、可能な範囲で段階的な自動運転の導入を図るべきである。

また、ICT技術の進展は、情報提供を通じた利用者利便の向上や、情報収集・分析による経営改善に大きく貢献しており、さらなる地域公共交通の利用促進に向けて、一層の活用や利用範囲の拡大を進めることが重要である。

Ⅱ 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. 地域公共交通ネットワークの最適化

課題：利用状況の変化を反映しないまま従前の頻度・ルートで運行されている路線や、不必要に長大な路線等の非効率な路線など、生産性の低いネットワークが一部に存在しており、結果として輸送効率が低下している。

① 交通圏全体を見据えた再構築

人口動態や地域構造の変化を踏まえつつ、目的や将来的な地域ビジョンを明確にしながらか、現在の地域公共交通ネットワークを検証し、必要な場合には、交通圏全体を見据えて再構築を行うことが重要である。

その際、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があり、需要に応じた適切な輸送力やダイヤの設定などに留意する必要がある。

また、地域公共交通は、都市構造・地域構造を規定する役割も果たすことから、将来のまちづくりのビジョンと整合的なものになる必要がある。都市機能の配置や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という機能を果たすためにも、都市・交通の両面から望ましい地域公共交通ネットワークを形成する必要がある。

② 各地域のネットワークのあり方

地域公共交通ネットワークのあり方については、地域の実情に応じて個別に検討される必要があるが、一般的には、以下のような視点で幹線／支線／地域内交通の役割分担を整理し、階層的なサービスにより需要に対応することが考えられる。

- ・ 交通圏全体を見通しつつ、利用者の現在のニーズや将来像を踏まえ、地域の骨格を形成する幹線を明確にする。
- ・ 軸となる幹線に接続する支線、さらに小さな需要に対応する地域内交通については、乗継ぎに配慮したダイヤの設定や拠点の整備等を行う。

1) 幹線の強化

幹線については、利用実態を踏まえ、統合・分割・短縮等により、効率的な路線への再編を図ることが必要である。例えば、市街地を貫く長大な路線は渋滞の影響等により遅延が発生しやすく、効率性が低い場合もあることから、乗降実態を踏まえつつ必要に応じて分割するなどにより、効率化を図ることが考えられる。

また、需要が多く見込まれる路線については、輸送力を向上させ、利便性と効率性

の向上を図ることが必要であり、LRTやBRTの導入等も一案である。

さらに、パターン化されたダイヤや適切な頻度での運行が重要である。特にバスにおいては、定時性の改善、すなわち「遅れない・待たない」サービスの実現を目指すべきである。

2) 支線による幹線の補完

車両の小型化など需要に見合う輸送力の見直しや、ネットワークとして支線が機能するために適切な運行頻度の提供に向けた再編を行うべきである。

3) 地域内交通におけるきめ細かな地域輸送サービスの提供

地域内交通では、需要に見合った車両の選択や、適切な運行頻度の確保などが重要となるが、その検討に当たっては、まず既存タクシーの活用を十分に検討する必要がある。自動車旅客運送事業者が不在の地域では、自家用有償旅客運送や地域の助け合いなども含めて、輸送サービスのあり方を考えることが必要となる。

なお、地域内交通に関しては特に、住民が企画・運営に主体的に参画することが、持続可能性の観点から望ましい。自ら利用することはもちろん、協賛金の提供や広告の獲得など様々な収益方策の工夫により、持続可能なサービスの実現が期待される。

4) 乗継ぎが発生する際の利便性の確保

幹線、支線、地域内交通間のシームレスな乗継ぎを可能とするためには、ダイヤの接続強化や運賃の通算化などが有効と考えられる。また、乗継ぎ拠点の整備などにより、物理的な乗り換え抵抗を軽減することも重要である。

③ 効率性の高い地域公共交通ネットワークの形成

限られた資源を有効活用するため、効率的な地域公共交通ネットワークの形成が求められる。重複する路線の設定のような非効率が生じないように、関係者間で情報を共有し、ネットワーク全体での最適化を図る必要がある。

都市部等で、複数事業者が運行する路線では、ダイヤの等間隔化等により、利用者の利便性向上に資するよう最適化を図ることが必要である。こうした複数事業者の調整については、地方運輸局も、地方公共団体とともに積極的に関与すべきである。

また、少子化や過疎化による学校の統廃合に伴い、スクールバスを導入するにあたっては、既存の路線が利用可能な場合には、路線バスに一本化する、またはスクールバスに一般客を混乗させるなどにより、効率化を行うことが望ましい。病院送迎バスや企業送迎バスについても同様である。このため、地域公共交通活性化再生法の基本方針を変更し、市町村運行バスやスクールバス、その他の病院バスや送迎バスについても、効率化を図るべきことを明記すべきである。

2. 公共交通の利便性の向上、需要の創出

課題：情報提供の向上や利用環境の改善によって、利便性の向上を図る必要がある。

① 情報提供の向上による利便性向上

利便性向上の一手法として情報提供の充実がある。経路検索やバスロケーション等、ICTを活用した情報提供の充実のため、各種手続の際に事業者が提出する情報を共通フォーマット化することにより、全国網羅的な情報提供を実現するとともに、事業者等によるバスマップの作成等の地域の情報提供の充実を促進すべきである。また、方面別乗り場の設定やアテンダントの導入といった方策を併用することも、情報提供の強化に効果があると考えられる。

② 待合環境の改善による利便性向上

公共交通利用の際に必ず利用する乗降施設・設備（具体的には駅舎・バス停や乗継施設等）における待合環境の改善を通じ、公共交通の利便性を向上させることが重要である。

具体的には、地域の観光施設や「道の駅」等にバス停を設置することにより快適な待合が可能な乗降・乗換拠点を設定することが有効と考えられる。商業施設への設置の場合は施設側の協力が不可欠であり、積極的な働きかけが望ましい。交通事業者の営業所や車庫等に拠点機能を持たせる場合には、待合施設に加えてコンビニエンスストアや行政窓口機能を併設することも検討の余地がある。このため、乗継ぎ拠点の整備については、好事例を収集し、横展開を図る。

また、路線上の通常のバス停においても、雨風を凌げる上屋や休憩用のベンチを整備することは利用促進につながる。設備の設置、維持・管理に関する役割分担等につき、地域の関係者と協議を進めるべきである。

課題：ネットワークの検討を行う上で必要となる運行データについて、「そもそも収集していない」「把握はしているが、分析していない」「人手不足により分析ができない」といった状況のため、地元住民の地域公共交通に対するニーズの把握ができていない事例が散見される。

また、経営上の理由等により事業者が運行データの共有に否定的なため、関係者間での検討が進められない事例も存在する。

③ データの把握と共有

事業者は、ICカード、携帯電話の位置情報、バス内のセンサー、乗客アンケート、ドライバーからの聞き取り等、様々な手法を活用して、データ収集を行うことが重要である。

収集したデータは、地域公共交通ネットワークにとっても有用なものであり、地方公共団体にも共有することが望ましい。

④ データの分析と活用

事業者は、把握したデータを活用して、需要の把握や潜在需要の分析を行い、運行や経営の改善に役立てることが重要である。

地方公共団体は、事業者のデータに加え、パーソントリップ等の諸々のデータを活用して、地域公共交通ネットワークの形成に向けた検討を行う必要がある。

国は、様々なデータ分析手法を検討し、好事例の普及を行う役割がある。

なお、データの分析にあたっては、交通コンサルタント、大学との連携等を通じた学識経験者等の活用も含め、積極的に外部人材の活用を図っていくべきである。

課題：学生や高齢者、さらには観光客などの域外からの利用者も、地域公共交通の潜在的な利用者として存在しており、新たな需要の創出が望まれる。

⑤ 地元需要の創出

1) 地域の潜在需要の創出

潜在的な利用者として、免許を持たない学生や、免許を返納した高齢者、さらには子育て世代などが想定され、それぞれに応じた取組が必要となる。学生に対する卒業式での地域公共交通の利用に向けた働き掛け、高齢者に対する利用促進の実施等のほか、それぞれに合わせたダイヤ設定などが考えられる。

加えて、スクールバスや病院送迎バスとの役割を整理すべく、事業者と地方公共団体の関係部局との調整はもとより、地方公共団体内部の関係部局間においても調整を図る必要がある。

2) 「おでかけ」のきっかけ作りによる需要創出

「行く必要がある」通院などの「ニーズ」を満たすことにとどまらず、「行けると嬉しい」おでかけなどの「ウォンツ」を提案することで、地域における生活の質の向上と公共交通需要の創出を同時に実現させることが必要である。例えば、移動手段をセットにした「バス旅行商品」の地域における企画・販売などが考えられる。

3) モビリティ・マネジメント（教育や啓蒙により公共交通の利用に誘導する手法、MM）活動の促進

企業・学校等において実施するMMにより、通勤・通学等での公共交通機関の利用促進を図り、需要を創出することが重要である。

また、公共交通機関の利用が健康維持につながるとの研究結果も踏まえると、地方公共団体の交通部局及び福祉部局が互いに連携しながらMMを促進することも考えられる。

このため、網形成計画の作成等の各種取組において、MMを必須とすることを基本方針において明確化するほか、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の実施するMM普及活動を再検討し、活性化を図る必要がある。

⑥ 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には、経路検索で検索可能となるよう、地域の交通事業者から経路検索の情報提供事業者に対し、適切な情報提供が行われることが必要である。また、広域・インバウンドの窓口である空港、新幹線駅等で、公共交通を利用した観光ルートの情報提供を充実させるとともに、周遊バスの販売等を行うことも重要である。

さらに、交通事業者と地方公共団体、観光事業者の連携により、観光名所や宿泊施設への公共交通での行き方をHPやパンフレットに掲載することも考えられる。

課題：輸送機能単体ではサービスの維持が困難になりつつある中、本業以外の収益確保策を追求する必要性も増大している。

⑦ サービスの多角化

需要が希薄な地域においては、本来の旅客運送に留まらずに、買い物代行や高齢者の見守りサービス、図書館の本の貸出・返却代行、簡単な介護サービス等、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」化することで、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図ることも効果的である。また、路線バスや乗合タクシー等を活用した貨物輸送や、貨物車両への旅客の混乗等の、新しい取組について、取組事例の収集や導入促進策の検討を進めることも重要である。

3. 運転者不足、車両の老朽化、自動運転

課題：自動車旅客運送事業における運転者不足は深刻で、乗合事業を維持するため貸切・送迎等の事業から運転者を融通する事態も起きているが、収入減により企業自体が疲弊して立ち行かなくなるおそれがある。

そうなれば、地方公共団体がコミュニティバスや自家用有償旅客運送を委託しようにも、受託する事業者がいなくなるおそれもある。

加えて、地方部では、「スクールバスや病院・企業送迎バスなどに運転者が取られている」「地方部の運転者が都市部に流れている」との指摘もある。

① 運転者確保のための取組

1) 志望者・採用者増加に向けた取組

賃金面のみならず、短時間勤務などの多様な雇用形態や、休憩所の整備といった福利厚生面も含めた待遇改善による「バス運転者」「タクシー運転者」という仕事の魅力を向上させることが必要である。メディア等の活用も一案である。

また、各事業者において、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活用を引き続き行うとともに、社員からの紹介制度など、実際の業務がある程度認識した上で就職する仕組みを活用することも効果的である。

さらに、女性用の休憩所の整備や、短時間勤務制度の導入など、女性も活躍しやすい環境づくりにより、女性運転者の増加を図ることも重要である。

2) 地域公共交通ネットワークの再構築を通じた取組

地域公共交通ネットワークを最適化することにより、地域の限られた資源である運転者の効率的な活用を図ることが重要である。

また、需要が希薄な地域においては、自家用有償旅客運送の導入を検討するほか、貨物車両に旅客が混乗するなどの新たな手法を編み出すことにより、郵便局員等を含む地域の運転者の有効活用を図ることも一案である。

課題：経営状況の厳しい中小事業者は、老朽化が進む車両の更新が進められずにおり、運行に支障を来す可能性もある。

新規車両の購入余力が無い事業者は、中古車両による代替に頼らざるを得ないが、公営事業者が使用済バスを競売にかけるようになったり、準大手事業者が新車でなく中古車両を買う傾向が強まったりしたこと等により、中古車両の値段が上昇した結果、特に近年は中古バスの市場価格が高騰しており、ますます中小事業者による購入が難しくなっている。

② 車両更新促進のための取組

事業者においては、経営の効率化など設備投資余力を生み出す取組が引き続き必要であるが、国においても、鉄道における上下分離方式のような、地方公共団体による車両の保有（補助制度活用）やバス車両のリース等の手法の積極的な活用を促進する必要がある。

課題：限定環境における自動運転は、実用化に向け各地で実証実験等が進められているところであり、交通量が少ない地域の交通手段としての導入も期待される。

③ 自動運転

ラストワンマイル自動運転の実証実験、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験などを通じて、輸送サービスとしての利用可能性を検討しつつ、技術の進展や環境整備の状況も踏まえ、段階的に自動運転の導入を図るべきである。

Ⅲ. 関係者の役割

地域公共交通については、需要が高く、民間事業者によるサービス提供がビジネスとして成り立っている地域がある一方で、需要が低く、公的な主体による支援やサービス提供に頼らざるを得ない地域がある。地域公共交通がまちの活性化など多面的な効果を有し、また公共財的な側面も有することに鑑みると、地域公共交通に対する公的負担は、地域社会を支えるための支出とも言える。そのことを、住民も含めた関係者間で広く理解していく必要がある。

1. 関係者の役割分担

課題：地域公共交通にかかる知見や実務経験の不足等により、地域公共交通の役割、地域への貢献、その必要性等が関係者間で正しく認識されていない場合がある。また、課題への対処法が分からない事例も多いと考えられる。

① 認識の共有、周知

地域公共交通に携わる関係者が、地域公共交通の持つ様々な役割と、その重要性を認識することがまず重要である。このため、国において、地域公共交通の持つ効果や地域公共交通の重要性などをわかりやすく整理し、関係者への周知を徹底することで、地域全体を巻き込んだ取組を促進するべきである。

② 役割分担

地域公共交通の活性化・再生を実現するには、事業者が効率的な経営を行い、効果的な輸送サービスを提供すること、また地方公共団体が地域交通のビジョンを持ち、協議会の運営も含め取組を牽引すること、さらには利用者たる住民が自らの問題として主体的に参加することが必要である。

しかし、事業者の中には、公的支援への依存や、経営状況の悪化に伴う企画部門の縮小で経営能力が減衰してしまっている事例もみられる。また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ことも見受けられる。さらに、自家用自動車の利用が多い地域では、住民の多くは、地域公共交通への関心が概して低い傾向にある。

2. 事業者の経営努力の向上

課題：環境の変化に合わせて戦術を変化させていくべきところ、本来持つべき適切な経営戦略を欠いたまま運行を継続し、地域のニーズに合致した運行ができていない状態の事業者が一部に見られる。

経営状況が厳しくなる中、企画部門の縮小により、経営能力が減衰してしまった事業者も見られる。

① 経営の合理化・適正化

持続可能な経営のためには、企画機能の維持・回復が必要となる。現に、地域単位で集約化が行われた事例や、ホールディングカンパニーの下で地域を越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見られる。また、大学との連携や、外部からの経営人材の登用も企画機能の強化に資すると考えられる。

国は、こうした事例の効果検証を行い、情報共有を進めるとともに、必要に応じて関係者間の調整等への支援を行うべきである。

そのほか、事業者自身が自ら収入源を増やす努力を行うことも重要であり、例えばクラウドファンディング等の活用も検討に値する。

② 地方公共団体や住民等、関係者との協働

関係者との連携の重要性を踏まえ、地方公共団体や住民等からの協議には真摯に対応していくことが重要である。

また、地方公共団体との協働による需要喚起策の実施や、住民による積極的な利用の機運の醸成を図る必要がある。

なお、サービス継続に課題がある場合も、早期に情報共有できれば関係者が対応するための時間を確保できるため、普段からの信頼関係の醸成が重要である。特に、メインバンクとの関係については、国や地方公共団体と情報共有し、ソフトランディングできるよう留意する必要がある。

③ その他

Ⅱ.2. で述べた通り、地元需要の創出、域外からの旅客の誘致、サービスの多角化に取り組む必要がある。

3. 地方公共団体の能力の向上

課題：一部の地方公共団体では、担当者・組織自体の不足や人材育成の不足が見られるほか、担当者に地域公共交通の必要性やその重要度の認識が充分でない場合も見られる。

また、地域公共交通をコーディネートする役割を、自らが担っていることを十分に認識していない事例も散見される。

① 担い手の充当・育成

一部の地方公共団体では、担当者が不在、もしくは担当者がいても他業務との兼務で余裕がなかったり、知見が不足していたりする場合もあり、交通事業者任せきりになっている事例や、意思疎通が図れていないために適切な関係者と協働できていない事例がみられる。また、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や人脈づくりも必ずしも充分とは言えない状況である。

国は、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や住民が知識を習得しやすい環境づくりに取り組むべきである。

② 地域公共交通の必要性についての認識

担当者に地域公共交通の必要性が理解されていない事例や、有効な対策をとらないと手遅れになることを認識していない事例が見られる。

こうした事例には、サービス水準の「見える化」を通じ、自らの地域のサービスレベルを認識させ、交通担当者の意識の向上を図る必要がある。このため、国は、「公共交通の時間的・空間的アクセシビリティ評価手法」等の「見える化」手法により、地方公共団体のサービスレベルに関する情報を提供するべきである。

③ 地域の活性化を視野に入れた本質的な対策の推進

地域公共交通が「地域の活性化」という地方行政の本質的な目的を果たすための手段の一つとして充分認識されていないため、総合的な取組に拓がらず、単なる移動手段の確保・維持に終始してしまう事例が散見される。

1) 地域の活性化策としての地域公共交通

地域公共交通を地域における戦略の中で適切に位置づけ、地域活性化の重要な要素として捉えることが必要である。地域おこし協力隊（地域社会の新たな担い手として地域外の人材を受け入れ、地域力の維持・強化を図る活動）の活用なども含め、移

住と交通のセットでの受入れを検討することも一案である。

なお、都市機能や生活施設を複数市町村で分担する地域においては、交通圏も当該複数市町村にまたがることから、地域公共交通の検討においても連携していくことが必要である。

2) 関係者との協働による取組の実施

1) のような認識の下、実質的な地域公共交通に関する取組を進めるためには、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、各分野の多様な関係者と協力していくことが必要である。その際、各関係者との関係では以下の点に留意することが重要である。

- ・ 事業者
：経営状況などの実情を把握するとともに、情報交換などにより信頼感を醸成すること
また、バスへの支援を欠損補助からPPP（インセンティブ付委託契約等）へ移行することを検討すること
- ・ 住民
：住民代表だけでなく、実際の利用者からもしっかり意見聴取を実施すること
- ・ 行政部内
：交通が関係する分野を適切に捉え、関連計画及び関連する事業を行っている部局とは必ず情報を共有するほか、具体的な連携ができるよう、こまめに情報交換を行うこと
 - ※ 文教、福祉部門など、移動手段の確保が特別必要と思われ、移動手段の提供を重複して行う可能性のある分野
 - ※ まちづくり、観光部門など、交通戦略の如何により、当該分野の方針が左右される分野
- ・ 分野別の関係者
：分野別にどのような交通が求められているのか、具体的に確認をすること

なお、国は、地域公共交通に関する取組を推進する地方公共団体をしっかりと支援していくべきである。具体的には、地方運輸局・運輸支局によるパートナーシップ協定の締結等を通じて、積極的にサポートしていくことが必要である。

3) 資金の確保と有効活用

必要な経費を確保する手段を多様化するためには、ふるさと納税やクラウドファンディング、過疎債（該当地域に限る）の活用等も、一案である。

4. 利用者となる地元住民の意識改革

課題：自家用自動車の利用が前提であるほど、住民の地域公共交通に対する意識が低いのが現状である。その一方で、「地域公共交通は常にあるに当然」という意識も根深く、自家用自動車が使えなくなった場合の移動手段について十分に考えられているとは言いがたい状況である。

① 地域公共交通についての認識

自家用自動車は永続的に使えるものではなく、また地域公共交通がなくなると自らの（将来の）移動手段がなくなって困るという意識を浸透させるため、地方公共団体や交通事業者をはじめとする関係者は、「運転ができなくなったとき」を想定させる広報の実施により、利用者の参加を喚起することが必要である。

② 地域公共交通を利用

地域公共交通は「乗らなければなくなる」ものであり、「乗って残す」必要があるという利用者の自覚が必要である。利用者にその自覚を醸成するため、地方公共団体や交通事業者をはじめ関係者は、以下のような取組を行うことが必要である。

- ・「週末だけでも利用する」など、自家用自動車主体は維持しつつも、地域公共交通を併用するような「かしこいクルマの使い方」の提案
- ・学校での MM 教育の実施、定期利用の呼びかけ
- ・自治会・地域集会での使い方教室の開催等の働きかけ

そのほか、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団において、実施する MM 普及活動を再検討し、活性化を促進していくべきである。

③ 地域公共交通の利用促進への「参画」

利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持ち、地域内交通の企画・運営に参画することが重要である。

個人に頼りすぎずに取組を継続できるよう、地方公共団体が中心となって、住民の組織化を図ることも重要である。

なお、地域内交通の存続のためには、協賛金、広告獲得、クラウドファンディングなど、運賃収入以外の多様な収入源の開拓についても、利用者たる住民が主体的に参画することが望ましい。

また、こうした住民の主体的な参画について、地域の実情を踏まえつつ、その評価が適切になされることも併せて望まれる。

5. 国の果たすべき役割

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である。また、国としても積極的に地方公共団体と双方向の情報交換を行い、地域の実情や取組の進捗状況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である。

① 習得機会の充実

地方公共団体の交通部局担当者のノウハウ不足を補うため、本省や運輸局によるセミナーや研修の更なる充実を図るべきである。オンライン講座の実施など、地方公共団体の職員や住民が知識を習得しやすい環境づくりを進めるほか、網形成計画・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や、先進事例集の共有を図るべきである。

そのほか、大学と連携した人材の養成及び資質の向上やクロスセクター効果・地域公共交通の波及効果が現れた事例など、地域公共交通の活性化・再生に向けた研究・資料の充実を図るべきである。

② 地方公共団体との連携強化

地域における交通に関しては、地方運輸局が地域の課題に対する制度の活用支援、計画の作成支援を行うほか、地域での研修などの場を活用し、地方公共団体同士のネットワーク作りの支援や関係者との橋渡し・調整支援等を能動的に行うべきである。

また、地域公共交通網形成計画を総点検し、各計画の課題を把握した上で、その解決に取り組むべきである。

③ 事業者と地方公共団体間の協議の仲介

交通事業者と地方公共団体と、それぞれの立場を知る「国」という立場を生かして、双方間の協議を仲介し、関係者間の信頼関係の醸成を図るべきである。

④ 協議会の現場での積極的な関与

協議会において、地域公共交通に関する取組が他分野と相乗効果を生むよう、適切な関係者の参画に向けた働き掛けや助言を行うほか、関係者間の信頼関係の醸成を図るべきである。

また、事業者の経営状況が厳しい場合に、メインバンクとの関係も取り持ちつつ、うまく状況を関係者に共有し、必要に応じソフトランディングを図るべきである。

⑤ 他部局・他省庁との積極的な連携

コンパクトシティ形成支援チーム等を通じ、健幸都市など、まちづくりと一体となった地域公共交通の取組をさらに推進するとともに、観光や文教など、個性あふれる地方の創生を推進に貢献できる地域公共交通の取組を推進するべきである。

6. 関係者による連携の強化

課題：地域公共交通の状況、特に担い手となる事業者の状況について、関係者間の共有が十分に進んでおらず、連携の体制も不十分である。

地方公共団体、事業者、住民の間で、地域公共交通の現状について認識を共有し、仮に地域公共交通ネットワークの維持に障害が生じる兆候がみられる場合には、関係者間での協議が速やかに開始できるような、協力体制を普段から構築しておくことが重要である。同様に、協議の前提となる現状把握に必要なデータが共有されるためにも、地方公共団体をはじめとした関係者と事業者相互間で、普段から信頼関係を醸成することが重要である。

加えて、高齢者をはじめとする地元住民が、地域公共交通における課題を自らの問題として捉えられるよう、しっかりと協力しながら検討を推進していくことが必要である。