

公共交通に関する政策課題と対応について（改訂版）

目 次

1. 各地域共通の政策課題と対応	
公共交通機関の連携	1
公共交通機関に関する情報提供	1
地方公共団体等の公共交通に関するノウハウの不足	2
地域の取り組み	2
まちづくりとの連携	2
経営努力で対応できない分野への対応（交通事業者の疲弊）	3
技術開発・技術革新	3
交通流対策	3
交流拡大・観光との連携	4
バリアフリー	4
その他国の支援・関与のあり方	4
2. 各地域毎の政策課題と対応	
1) 三大都市圏・政令指定都市	
公共交通機関の混雑緩和	5
移動手段の確保	5
2) 県庁所在地クラスの都市	
速達性・定時性・フリークエンシーの確保	6
移動手段の確保	6
3) その他地方都市	
移動手段の確保	7
4) 中山間地域・離島	
中山間地域における移動手段の確保	7
離島における移動手段の確保	7

1. 各地域共通の政策課題と対応

18.11.14

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
公共交通機関の連携					
<p>鉄道駅・バスターミナル等の交通施設の構造上の問題等により、乗り換えが不便なケースがある</p> <p>乗り換え情報が不足し、円滑な乗り換えが出来ず、乗り換えに時間・手間がかかるケースがある</p> <p>鉄道の駅前までバス路線が接着していないケース、タクシーの活用ができていないケース等がある</p> <p>鉄道・バス等のダイヤ等の連携が不十分であり、接続がうまく行かず、乗り換えが出来なかったり、長時間待つケースがある</p> <p>結節点の改善が事業者の取り組みに任せておいては進まない</p> <p>ドア・トゥー・ドアのサービスという観点で考える必要がある</p> <p>災害時の公共交通機関連携を検討する必要がある</p>	<p>ターミナル等の結節点を改善することで、乗り換えを容易にする</p> <p>事業者間の連携・調整を促進する</p> <p>公共交通をサービスのネットワークで検討する</p> <p>タクシーの更なる活用を考える必要がある</p> <p>フリーゲージトレインについて将来的な活用可能性を検討</p>	<p>乗継円滑化措置(鉄道事業法)</p> <p>交通結節機能の高度化(都市鉄道等利便増進法) 三大都市圏・政令指定都市のみ</p> <p>都市鉄道利便増進事業 三大都市圏・政令指定都市のみ</p> <p>鉄道駅総合改善事業(都市一体型)</p> <p>都市再生交通拠点整備事業</p> <p>交通連携推進事業(道路事業、交通結節点改善)</p> <p>幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化)</p> <p>公共交通移動円滑化事業</p>	<p>鉄道事業者と他の運輸事業者の乗継円滑化の努力義務(鉄道事業者に対し) 乗継円滑化措置に関する鉄道駅建設等に係る鉄道事業者同士の協議義務・国の裁定</p> <p>関係者間で構成する協議会による交通結節機能高度化計画の作成、国による計画認定、裁定、実施命令等</p> <p>補助率1/3</p> <p>補助率1/5</p> <p>自由通路・ペDESTリアンデッキの整備等</p> <p>結節点機能強化のための、駅前広場 自由通路 交通連携情報施設の整備等</p> <p>補助率20%</p> <p>乗継等情報提供システム整備</p>	<p>三大都市圏・政令指定都市以外では、事業者間を調整してハード整備を推進するスキームはない</p> <p>駅施設の整備等ハード整備を伴わない事業者間の調整については、既存制度で対応できるスキームはない</p> <p>調整を促進する仕組みが重要</p> <p>バスターミナル整備、高速道路と公共交通、高速バスと地域交通、駅と空港、民営規制、路線権等の個別の問題ごとに検討する必要があるのではないか</p>	<p>事業者の協力が得られない場合の事業者調整</p> <p>鉄道事業者、バス事業者との調整に時間を要する</p> <p>乗継設備を整備するにあたって、事業者同士の相互協力が行われない場合の事業者間の調整</p> <p>既存バス会社再編に伴う支援策</p>
<p>運賃を複数回払ったり、互換性のない運賃支払いのICカードでは、利便性が低い</p> <p>運賃の合計で考えると、割高感がある</p>	<p>ICカードの共通化を促進する</p> <p>割引の充実等により運賃の低廉化を図る</p>	<p>公共交通移動円滑化事業</p>	<p>乗継等情報提供システム整備 ICカード導入支援 補助率1/4</p>	<p>乗り継ぎ時には初乗り運賃が加算される</p>	
公共交通機関に関する情報提供					
<p>公共交通の情報発信・広報の取り組み不足で、公共交通の利用に関する情報が不足している</p> <p>公共交通に関する緊急情報・運行障害情報等が不足している</p> <p>自動車業界は巨額の費用負担によりイメージを醸成し国民とコミュニケーションを図ったのに対し、公共交通サイドは公共交通利用促進のための広報活動等に努力不足があったのではない</p> <p>様々な形態の地図があり、情報が一元化されていない</p>	<p>時刻情報、運賃情報等、公共交通の利用において有用な情報を分かりやすく提供する</p> <p>一の交通機関において、他の交通機関に関する情報も提供する</p> <p>地域の公共交通関係情報を総合的に提供する</p>	<p>公共交通事業者等の基準適合義務等(バリアフリー新法)</p> <p>外国語等による情報の提供の推進(外客誘致法)</p>	<p>高齢者・障害者等に対して、運賃案内、運行情報等の情報を分かりやすく提供することを求めている</p> <p>旅客施設や車両等について、路線図、運賃案内等の外国語表示又はピクトグラムによる表示を行うよう求めている</p>	<p>情報提供手段の拡充が必要ではないか</p> <p>各事業者単体で情報が完結しており、複数モードにまたがるような情報提供が行われていないようなケースの解消が必要ではないか</p> <p>事業者の情報提供への取り組みの積極化が必要ではないか</p> <p>外国人観光客に対する情報提供に関しては法律が整備されたが、それ以外についても何が必要か考える必要性があるのではない</p>	<p>乗継円滑化への協力義務を交通事業者に課す(案内板の提供等)</p>

1. 各地域共通の政策課題と対応

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
<p>地方公共団体等の公共交通に関するノウハウの不足</p> <p>技術・知見のある人材不足・情報の蓄積不足 地域で検討を行う際のデータ不足</p>	<p>情報センター、技術センター的なものが必要ではないか 大学研究者のネットワークの活用を図るべきではないか 全国的に使える指標の発信</p>	<p>地方運輸局・地方整備局等による行政対応</p> <p>「バス110番」の開設</p>	<p>日常業務の範囲内で対応</p> <p>大学研究者によるバス路線開設・運営に関するアドバイス</p>	<p>ニーズの増加に合わせた体制の整備が必要ではないか</p>	<p>地域の実情に即した新たな生活交通の確保方を検討する場合、そのためのノウハウ、先進的な見直し事例情報の不足</p> <p>先進事例の紹介</p>
<p>地域の取り組み</p> <p>【住民等の取り組み】 公共交通のあり方を決めるにあたって、住民等の参加が必要 公共交通機関を利用しない人を巻き込んでいくという視点が必要 意思決定ルールの確立が必要 市町村、NPO等を中心とした多様な地域の関係者による「新たな公」の考え方を取り入れた取組の推進</p>	<p>住民等も参加した総合的な交通計画の策定 住民等による公共交通の利用促進 公共交通の公共性に対する意識、マイルール意識等の醸成 公共交通利用の教育の検討 どれくらいの費用がかかっているのかを利用者に認識してもらう コミュニティビジネス(地域の課題を地域住民が主体的に、ビジネスの手法を用いて解決する取り組み)の意識の醸成</p>	<p>公共交通活性化総合プログラム</p> <p>モビリティ・マネジメント(MM)</p>	<p>交通問題について、交通事業者、自治体、住民等による協議の場の設定</p> <p>コミュニケーションを中心とした、住民による自発的な公共交通の利用促進</p>	<p>鉄道・バス等といったモード毎の活性化が中心。地域全体での複数の関係者による協議の方法に定められたルールが無い</p> <p>地域全体での大規模なMMは行われていない 情報・ノウハウの不足</p>	<p>県等作成の計画が法律上の根拠を持ち、施策について国からの各種支援を受けられるような制度創設</p> <p>地域公共交通のあり方を検討する際のアドバイザー派遣 市町村が積極的に地域公共交通に取り組むシステムに対する支援</p>
<p>【地方公共団体等の取り組み】 地方公共団体が「交通のプロデューサー」となる意識が必要 地域公共交通計画を一体的に議論する仕組みがない 本当のニーズが何かを把握する前段が欠けているのではないか 住民の声を徹底的に聞く体制が必要 公共交通維持にあたっては、沿線地方公共団体の協力が不可欠 交通計画の期間は長期に渡るので、策定時に適切な判断がなされることが重要</p>	<p>地方公共団体による総合的な交通計画の策定 地方公共団体による公共交通の利用促進</p>	<p>公共交通活性化総合プログラム</p> <p>モビリティ・マネジメント(MM)</p>	<p>交通問題について、交通事業者、自治体、住民等による協議の場の設定</p> <p>コミュニケーションを中心とした、住民による自発的な公共交通の利用促進</p>	<p>鉄道・バス等といったモード毎の活性化が中心。地域全体での複数の関係者による協議の方法に定められたルールが無い</p> <p>地域全体での大規模なMMは行われていない 情報・ノウハウの不足</p>	<p>公共交通利用を促すための啓発活動が必要 利用促進のための取り組みを支援する補助メニューの拡充 MM導入に対する支援 地方都市の公共交通確保に向けた調査・研究費への国庫補助の拡大</p>
<p>まちづくりとの連携</p> <p>中心市街地の活性化と連携して、公共交通機関の活性化・再生も重要な課題 まちづくりと公共交通のあり方は、一体として議論すべき コンパクトなまちづくりと市域の広がりの方を考慮する必要</p>	<p>ソフト・ハード一体となった施策の展開 公共交通に関する車両デザインや広報を良くして、地域のイメージを上げる 都市計画と交通計画の連携を強める 地方においては、バスターミナル・バス停等をコアにしてまちづくりを検討 市域の広がりに対応するためにはP&Rの推進等が有効</p>	<p>都市交通戦略策定調査</p>	<p>補助率1/3</p>	<p>トランジットモールの実施に際し、交通規制に対する市民への影響や手続きのあり方をどう考えるか</p>	

1. 各地域共通の政策課題と対応

18.11.14

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
<p>経営努力で対応できない分野への対応（交通事業者の疲弊）</p> <p>経営努力だけでは維持できない路線が増大している</p>	<p>上下分離の導入</p> <p>管理の受委託の導入</p> <p>公共交通の公共性に対する意識、マイレール意識等の醸成</p>	<p>第2種・第3種鉄道事業者の制度、管理受委託制度（鉄道事業法）</p> <p>管理受委託制度（道路運送法）</p> <p>船舶の所有と運航の分離</p>	<p>鉄道事業の上下分離、鉄道事業の受委託も可能とされている</p> <p>バス事業の受委託も可能とされている</p> <p>例えば、自治体が船舶を所有し、民間が運航することが可能とされている</p>	<p>現在導入されている上下分離や管理受委託制度等について、改善の必要はないか</p> <p>交通事業者・地域住民・行政による三位一体の取り組みが必要ではないか</p>	<p>軌道法における上下分離・公設民営方式の法整備</p> <p>民間鉄道事業者の路線についてLRT化の可能性の検討を行っており、今後、支援スキーム等の具体的な検討を進める中で、上下分離方式の導入も課題となると思われる</p>
<p>技術開発・技術革新</p> <p>鉄道車両の導入には多額の費用がかかる</p> <p>バス市場は乗用車やトラックに比べて市場が小さく、民間に任せておいては開発が進まない</p> <p>鉄道・バス・船舶といった現在のモードにとらわれない輸送形態の出現</p> <p>マイカーの快適性に比べ、公共交通車両の快適性を向上させる余地があるのではないか</p> <p>ICカード等、技術革新の成果による視点の変化を意識する必要があるのではないか</p> <p>車両技術・システム技術を真剣に検討する組織が必要</p> <p>コスト削減と安全性向上の両立を検討する必要があるのではないか</p> <p>安全基準に関して、輸送規模に応じてきめの細かい対応をする必要</p> <p>既存のモードに分類できない新しい輸送モードを通して、あるべき交通体系をみんなで考えようという発信が出来ればよいのではないか</p> <p>技術開発によりユーザーにどのような効果・インパクトがあるのかを具体的に必要がある</p>	<p>鉄道に関する技術開発を促進する</p> <p>鉄道車両に係る規格や部品の統一を推進する</p> <p>快適に利用できる車両の開発を促進する</p> <p>都市部の大型バス、道路狭隘地の中型バス、コミュニティバス、プティバス等多様なニーズに対応した車両の開発を促進する</p> <p>既存のモードに分類できない新たな技術開発が必要ではないか</p> <p>新たな輸送モード等の新技術を活用するための環境の整備</p>	<p>鉄道技術開発費補助金</p> <p>公共交通移動円滑化事業</p> <p>次世代低公害車開発・実用化促進事業</p> <p>鉄道技術開発費補助金</p> <p>鉄道に関する技術上の基準を定める省令</p>	<p>鉄道の安全対策等に係る技術開発補助率1/2</p> <p>ステップの高さ、車いすスペースについて標準仕様化</p> <p>技術開発・実用化等に対する支援環境が不十分ではないか</p> <p>DMVの普及に資する技術の開発要求中</p> <p>技術基準は性能規定化されており、新技術にも対応できるよう整備されている</p>	<p>より低コストで、より利用者のニーズに対応した公共交通に関する技術開発や規格統一等が必要ではないか</p> <p>技術開発・実用化等に対する支援環境が不十分ではないか</p>	<p>新たな技術の導入などの先進的な取り組みに対しては、特段の支援を願いたい</p>
<p>交通流対策</p> <p>都心部においては、道路渋滞により、バスの定時運行が阻害される</p> <p>交通信号に影響され、定時性が確保されない</p> <p>専用レーンを遵守しない自動車があるため、専用レーンの効果が低下する</p> <p>駅周辺部やバス停付近への自動車の駐停車等により、利用者の円滑な乗降が阻害され、所要時間増加につながる</p> <p>混雑時にバスの運行により渋滞が発生し、定時運行も阻害されている</p>	<p>過度なマイカー利用を抑制するため、都心部へのマイカーの流入について適切に管理する（交通規制・ロードプライシング等）</p> <p>公共交通機関優先の信号制御を行う</p> <p>バス専用、優先レーンの徹底を図る</p> <p>公共交通優先の考え方（トランジットファースト）を普及させる</p> <p>車から公共交通へのモーダルシフトを促進する</p> <p>連節バスの導入、バス停の設計、乗降方式の検討等、バスシステムを全体で把握し検討</p>	<p>バス利用促進等総合対策事業</p> <p>オムニバスタウン整備総合対策事業</p> <p>交通システム対策事業（シャトルバス、P&BR、C&BR等の導入）</p> <p>日本型BRTに関しては要求中</p> <p>個別対策事業</p> <p>PTPS車載機</p> <p>バスロケーションシステム 等</p> <p>公共交通移動円滑化事業（バスカメラを活用したバス走行円滑化 等）</p>	<p>補助率1/3 原則</p> <p>補助率1/4</p> <p>補助率1/5</p> <p>補助率1/3</p>	<p>地方自治体、公安委員会、地域住民、交通事業者等を巻き込んだ形で総合的な交通対策を協議する場としてオムニバスタウン推進協議会等が現在もあるが、予算制度であり、法的な位置付けを伴った制度的な枠組みを構築する必要はないか</p> <p>連節バス導入に当たっては、地方自治体を中心に道路管理者、公安委員会、交通事業者等が参画する委員会が設置されているが、法的な位置付けを伴った制度的な枠組みを構築する必要はないか</p> <p>交通規制に関して快適な移動と交通安全行政の関係を考える必要はないか</p>	<p>規制を実効性あるものとするため、法的な整備や誘導策が必要と考える。また、その前提としてマイカー流入規制の目指すべき目的を整理し、国民のコンセンサスを求める必要がある</p> <p>公安委員会協議のスムーズな進行のための支援</p> <p>マイカー自粛に関する世論の醸成</p> <p>流入規制のためにロードプライシングを単純に実施するのはかなり困難であると考えているが、課金等のための技術開発等を検討・推進してほしい</p>

1. 各地域共通の政策課題と対応

18.11.14

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
交流拡大・観光との連携					
<p>交流拡大のための基盤としての公共交通整備が必要</p> <p>観光客への公共交通機関に関する情報提供が必ずしも十分でない</p> <p>マイカー以外の交通機関が存在しない地域では、マイカー以外の観光客の足の確保が問題となる</p> <p>観光地へマイカーが集中し、公共交通機関の良好な走行環境が確保できないケースがある</p> <p>人口減少下において、観光客を取り込むことにより公共交通の利用客増加を図る</p>	<p>観光客に対し、公共交通機関のPRを行う</p> <p>観光地を周遊する列車の運転や、バスサービスを提供する</p> <p>観光地外延部に駐車場を設置して観光地まではシャトルバス等を運行する</p> <p>観光地の足としてタクシーの活用を図る</p>	観光ルネサンス事業	地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援	観光地の二次交通問題を主として扱う場が不十分ではないか	
		まちめぐりナビプロジェクト	道路等を利用した観光客への情報提供の高度化を促進するための実証実験		
		旅客船事業者と地域との連携による交流人口の拡大	船旅の魅力向上策		
バリアフリー					
<p>駅舎外～駅舎、駅舎～ホームの移動に段差があり円滑な移動が難しいため、エレベーター、エスカレーター、スロープ等を設置する必要がある</p> <p>バリアフリー情報をよく分かるようにする必要</p>	<p>鉄道駅を整備し、バリアフリー化を図る</p> <p>バリアフリー新法の着実な施行を図る</p>	バリアフリー新法	交通事業者に対するバリアフリーの義務付け等		
		交通施設バリアフリー化設備整備事業	補助率1/3		
		鉄道駅総合改善事業(鉄道駅移動円滑化施設整備事業)	補助率1/3		
<p>バス停とバス間に段差があり円滑な乗降が難しいため、段差を小さくする必要がある</p>	<p>ノンステップバスの導入等により、バリアフリー化を図る</p> <p>バリアフリー新法の着実な施行を図る</p>	バリアフリー新法	交通事業者に対するバリアフリーの義務付け等		
		公共交通移動円滑化事業	ノンステップバス等の導入(通常車両価格との差額の1/2)		
<p>大都市のターミナル駅等においては、様々な交通が集中輻輳するため、交通処理の円滑化や利便性の向上が必要</p>	<p>自由通路等を整備し、併せてバリアフリー化を図る</p> <p>バリアフリー新法の着実な施行を図る</p>	バリアフリー新法			
		都市再生交通拠点整備事業			
その他国の支援・関与のあり方					
<p>イギリスのように競争的・技術的な補助制度が出来るか</p> <p>部分的な市場を守るために、全体が非効率になっていることもあるのではないか</p> <p>新しい局面・技術をうまく取り込めるような制度的なインフラを作るべきではないか</p>					

2. 各地域毎の政策課題と対応

1) 三大都市圏・政令指定都市

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと考えられる事項	自治体要望等
		名称	内容		
公共交通機関の混雑緩和					
既存の線路容量、車両の大きさ、列車編成両数では輸送力に限界がある	新線の整備、複々線化、車両大型化等を実施し、輸送力を増強する	地下高速鉄道整備事業	補助率35%	運輸政策審議会答申第19号に定める混雑率目標値を上回る路線がまだ存在	
		幹線鉄道等活性化事業(旅客線化)	補助率20%		
		ニュータウン鉄道等整備事業	補助率15%等		
		特定都市鉄道整備積立金制度			
既存のバスの車両では輸送力に限界がある	連節バスの導入、バス停の設計、乗降方式の検討等、バスシステムを全体で把握し検討	バス利用促進等総合対策事業 交通システム対策事業 (日本型BRTに関しては要求中)	補助率1/4	連節バス導入に当たっては、地方自治体を中心に道路管理者、公安委員会、交通事業者等が参画する委員会が設置されているが、法的な位置付けを伴った制度的な枠組みを構築する必要はないか	
利用者が、通勤・通学時等一時期に集中する	通勤・通学ラッシュの分散化を図る	オフピークキャンペーン	11月を「快適通勤推進月間」に定め、キャンペーン実施		
移動手段の確保					
都市部においても一定の交通空白地帯が存在し、住民の足の確保が課題(公共交通機関が採算ベースで成り立たない地域、道路が狭隘な地域、急速な高齢化が進展する丘陵地の住宅地等)	コミュニティバス等を導入し、公共交通空白エリアに公共交通サービスを導入する	地域公共交通会議(改正道路運送法)	関係者によるバスの事業形態、運賃、事業計画等の協議	運行の開始・形態等が柔軟に行える必要があるのではないか 安易に導入し、維持が困難な例が見受けられる	
		交付税措置	80%		
		バス利用促進等総合対策事業 交通システム対策事業 (コミュニティバスの導入)	補助率1/4		
		調査事業、実証実験・実証運行事業 (コミュニティバスの導入に関する調査、実証運行)	補助率1/2		

2. 各地域毎の政策課題と対応
2) 県庁所在地クラスの都市

18.11.14

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
<p>速達性・定時性・フリークエンシーの確保</p> <p>鉄道路線の規格が低く、高速性に劣る場合がある</p> <p>鉄道駅の数が少なく、駅までのアプローチに時間がかかる</p> <p>列車本数が少なく、トータルで考えた場合の所要時間がかかる</p> <p>既存の鉄道路線において、地域の実情に応じたダイヤ等が組まれていない可能性がある</p>	<p>既存の鉄道施設の改良により、速達性や乗継利便性を改善する</p> <p>既存の鉄道路線において、駅の新設・列車本数の増加等を行う</p> <p>自治体や三セクによる既存の鉄道路線を利用した地域公共交通サービスの提供</p>	<p>幹線鉄道等活性化事業(高速化)</p> <p>補助率1/5または1/3</p>	<p>補助率1/5または1/3</p>	<p>鉄軌道整備は、資本費が大きく、民間事業者のみでは安定的な経営が困難な場合がある</p> <p>インフラ部分への公的支援について拡大の余地はないか</p> <p>運輸政策審議会答申第19号に定める公的主体等がインフラを整備し、運行は運行事業者が効率的に行う「上下分離方式」をさらに検討する必要はないか</p> <p>都心部に新たにLRTを整備する場合、利害関係が複雑なため、その調整が困難な場合がある</p>	<p>軌道法における上下分離・公設民営方式の法整備</p> <p>補助対象の拡充と補助率の引き上げ</p> <p>市営で行っている路面電車について、公営・民営等の経営形態のほか、民間活力の導入による運行委託・公設民営・一括委託などの経営手法も含め、事業経営の検討をする予定である</p>
<p>県庁所在地等の都心部における高質な公共交通(速達性・定時性・フリークエンシー)の確保が困難</p> <p>鉄道駅が都市中心部のはずれに存在し、鉄道駅から中心部へのアプローチに時間がかかる場合がある</p> <p>路面電車やモノレールの速度が遅い</p>	<p>速達性・定時性の高いLRTを新規に整備</p> <p>軌道系の速度向上の検討</p>	<p>LRT総合整備事業</p> <p>LRTシステム整備事業</p> <p>路面電車走行空間改築事業</p> <p>都市再生交通拠点整備事業</p>	<p>補助率1/4(事業者に対する補助)</p> <p>補助率1/2(道路管理者に対する補助)</p> <p>補助率1/3(地方公共団体等に対する補助)</p>	<p>都心部において、道路渋滞により、運行は運行事業者が効率的に行う「上下分離方式」をさらに検討する必要はないか</p>	
<p>都心部においては、道路渋滞により、バスの定時運行が阻害される</p> <p>交通信号に影響され、定時性が確保されない</p> <p>専用レーンを遵守しない自動車があるため、専用レーンの効果が低下する</p> <p>駅周辺部やバス停付近への自動車の駐停車等により、利用者の円滑な乗降が阻害され、所要時間増加につながる</p> <p>混雑時にバスの運行により渋滞が発生し、定時運行も阻害されている</p>				<p>1. 同じ</p>	
<p>移動手手段の確保</p> <p>空洞化した市街地では公共交通機関が採算ベースで運行することが困難なケースがある</p> <p>都市部周辺はマイカー移動が一般的であるが、高齢者・通学者などマイカーで移動できない者の移動が課題</p>	<p>コミュニティバス等を導入し、公共交通サービスを新設、または維持する</p>	<p>地域公共交通会議(改正道路運送法)</p> <p>交付税措置</p> <p>バス利用促進等総合対策事業</p> <p>交通システム対策事業(コミュニティバスの導入)</p> <p>調査事業、実証実験・実証運行事業(コミュニティバスの導入に関する調査、実証運行)</p>	<p>関係者によるバスの事業形態、運賃、事業計画等の協議</p> <p>80%</p> <p>補助率1/4</p> <p>補助率1/2</p>	<p>市町村にノウハウが不足</p> <p>市町村合併によるコミュニティバス再編に対する支援がない</p> <p>運行の開始・形態等が柔軟に行える必要があるのではないか</p> <p>安易に導入し、維持が困難な例が見受けられる</p>	<p>道路財源をバス交通維持に</p> <p>市町村がコミュニティバスを運行しようとする場合に、バスやタクシーの事業者との調整がうまくいかない場合がある</p> <p>市町が取り組む生活交通の見直しに係る経費についての助成</p> <p>ノウハウ、全国の先進的な見直し事例情報の提供</p>

2. 各地域毎の政策課題と対応

3) その他地方都市

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
移動手段の確保					
鉄道路線については、需要が少ないために路線廃止に至るケースが相次いでいる	地方鉄道を活性化し、再生・維持を図る	鉄道軌道近代化設備整備事業	補助率1/5または1/3	<p>存続には地域の支援が不可欠であるものの、正式な協議制度が無い</p> <p>DMVが実用化される場合には、路線維持の方策として活用できないか</p>	<p>DMV等新たな手法への支援</p> <p>路線単位による料金設定可能な制度としてほしい</p> <p>運転士等の人材養成への支援</p>
地方鉄道においても混雑時に対応した投資が必要であるが、非混雑時との輸送量の差が大きい	地方におけるピークロードプライシングの実現可能性を検討する必要があるのではないか				
バス路線については、独立採算制原則の下では、需要が少ないことから、維持が困難な場合がある	広域的・幹線的なバス路線を維持する	地方バス路線維持対策	補助率1/2	<p>市町村にノウハウが不足</p> <p>市町村合併によるコミュニティバス再編に対する支援がない</p> <p>運行の開始・形態等が柔軟に行える必要があるのではないか</p> <p>安易に導入し、維持が困難な例が見受けられる</p>	<p>デマンド型交通システムへの財政支援制度拡充</p> <p>市町村合併に対する配慮</p>
		交付税措置	80%		
		地域公共交通会議(改正道路運送法)	関係者によるバスの事業形態、運賃、事業計画等の協議		
		交付税措置	80%		
		バス利用促進等総合対策事業			
		交通システム対策事業(コミュニティバスの導入)	補助率1/4		
調査事業、実証実験・実証運行事業(コミュニティバスの導入に関する調査、実証運行)	補助率1/2				
コミュニティバス等を導入し、公共交通サービスを維持する					

4) 中山間地域・離島

主な具体的課題	想定され得る対応例および現行の対応例	現行制度の例		現行制度等、現行の対応でカバーしきれないと思われる事項	自治体要望等
		名称	内容		
中山間地域における移動手段の確保					
独立採算制原則の下では、需要が少ないことから、維持が困難である	地域が公共交通機関を必要と判断した場合、コミュニティバス等の運行、自家用有償旅客運送の実施等により公共交通機関を維持する	地域公共交通会議(改正道路運送法)	関係者によるバスの事業形態、運賃、事業計画等の協議 自家用有償運送の実施	<p>市町村にノウハウが不足</p> <p>市町村合併によるコミュニティバス再編に対する支援がない</p> <p>運行の開始・形態等が柔軟に行える必要があるのではないか</p> <p>安易に導入し、維持が困難な例が見受けられる</p>	
		交付税措置	80%		
		タクシーのさらなる有効活用を図る			
離島における移動手段の確保					
離島の地域活力の低下等により、離島航路の利用者が減少していることから、離島航路の維持が困難となっている	離島地域の唯一の足である離島航路の維持・活性化を図る	離島航路補助	定額	離島観光交流促進による交流人口の拡大	