

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（素案）**

平成 1 9 年 5 月 2 5 日

## 目次

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| 1．地域公共交通の現状と課題 .....                                                  | 2  |
| 2．地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の具体的方向性とその目標について                               |    |
| （1）施策展開の具体的方向性について .....                                              | 3  |
| 地域住民等の参画の推進 .....                                                     | 3  |
| 総合的な交通計画の策定、市町村等を中心とした多様な地域の関係者による取り組みの推進と国による総合的な支援 .....            | 4  |
| （2）施策展開の目標 .....                                                      | 4  |
| 地域住民、来訪者の移動手段の確保 .....                                                | 4  |
| 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供 .....                                             | 5  |
| （ ）安全・安心な輸送サービスの提供 .....                                              | 5  |
| （ ）シームレスな輸送サービスの提供 .....                                              | 6  |
| （ ）速達性・定時性の確保・向上 .....                                                | 6  |
| （ ）乗りたくなるサービスの提供 .....                                                | 6  |
| まちづくりとの連携 .....                                                       | 7  |
| 交流促進事業・観光事業との連携 .....                                                 | 8  |
| 福祉分野・教育分野との連携 .....                                                   |    |
| —地球温暖化対策としての公共交通の利用促進 .....                                           | 8  |
| （3）施策を実現するための具体的方策・視点                                                 |    |
| —公共交通の導入・維持運営等に関する情報・ノウハウの充実 .....                                    | 9  |
| —技術開発・技術革新の推進 .....                                                   | 9  |
| 産学官民連携 .....                                                          |    |
| 3．地域の合意形成のための環境整備及び今後の取り組みのあり方について平成19年度において制度改正等により具体化を図る主な対応策 ..... | 10 |
| （1）地域公共交通のあり方に関する合意形成のための仕組みづくり .....                                 |    |
| （2）今後の取り組みのあり方について                                                    |    |
| 国の取り組み .....                                                          |    |

|                                                     |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| ( ) 支援制度（補助制度、税制、地方財政措置等）の見直し等                      |               |
| ( ) 人材育成・情報提供の充実                                    |               |
| ( ) 技術開発の推進                                         |               |
| ( ) 安全の確保                                           |               |
| 地方公共団体の取組み .....                                    |               |
| ( ) 市町村による取組み                                       |               |
| ( ) 都道府県による取組み                                      |               |
| 交通事業者の取組み .....                                     |               |
| 利用者・住民の取組み .....                                    |               |
| <del>（１）地域公共交通のあり方に関する地域総合的な検討、合意形成の制度づく</del>      |               |
| <del>り .....</del>                                  | <del>10</del> |
| <del>（２）公共交通の導入・維持運営に関する積極的な情報・技術的助言の提供 .....</del> | <del>13</del> |
| <del>（３）新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備 .....</del>          | <del>13</del> |
| <del>（４）公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供 .....</del>        | <del>14</del> |

## 1．地域公共交通の現状と課題

地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものである。それゆえ、その活性化・再生によるモビリティ確保は地域における重要課題の一つとなっている。さらに、少子高齢化、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生の必要性はますます大きなものとなっている。

しかしながら、例えば、公共交通の輸送人員について、最近約30年間（昭和50年度から平成16年度）で、地方民鉄（日本民営鉄道協会加盟会社のうち、大手民鉄等を除いた46社）については約1億5千万人減（36%減）、バス事業（三大都市圏以外）については約3億4千万人減（66%減）、国内旅客船事業については約7千万人減（41%減）となるなど長期的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・バス事業者といった交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現する等公共交通サービスが低下し、住民の足の確保が切実な問題となっている。一方で、都市部においては道路渋滞等によるバスの走行環境の悪化などにより公共交通サービス水準が低下し、それがさらに利用者離れを起こすという悪循環を招いている。このほか、離島航路については、離島の過疎化、少子・高齢化による地域活力の低下により輸送人員が減少しており、その維持・改善が問題となっている。規制緩和による利便性向上の一方で、地域によっては民間事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地域が出現する等公共交通サービスが低下し、自家用乗用車を自由に使えない人にとっては極めて不便な状況や社会的疎外の生起、徒歩圏に日常生活に必要な機能が揃っていない地域では自家用乗用車が無いと生活できない状況も散見される。

—さらに、このような状況の下、例えば、平成17年度において、全国の地方鉄軌道事業者の約8割、全国の乗合バス事業者の約7割が赤字であり、また、国内の旅客船事業者については経常収支率が94.3%と業界全体が赤字基調であるなど、多くの交通事業者の経営状況は悪化しており、交通事業者の努力だけで新たな施策を講じ、諸課題を克服することは困難な状況にあるが、一方で、地方公共団体等の財政状況も厳しい状況にある。したがって、地域において地域の特性・ニーズに的確に対応した輸送サービスの確保が可能となるような環境整備について、喫緊の課題として検討する必要がある。

国としても、このような状況に対応するため、平成17年には都市鉄道等

利便増進法の制定、平成 18 年にはバリアフリー新法の制定、道路運送法の改正等地域の公共交通の利便性向上、サービス確保のための施策を推進しているところであるが、地域の公共交通の現状を踏まえれば、さらなる総合的な取り組みが必要である。

地域公共交通の活性化・再生は、交通事業者の経営努力や利用者の追加的負担だけでは限界があることも事実であり、また、一面では地域公共交通は公共財的側面を有することから、国や地方公共団体による財源の確保のための仕組みが重要である。

例えば、一部の地方公共団体においては、目的税である事業所税を交通関係予算に積極的に活用しているところであるが、できる限りの財源の確保に努めることが望ましいと考えられ、また、これらの地方公共団体の取り組みに対する可能な限りの地方財政措置が講じられることが期待される。

さらに、最近各地において見られるように、地域公共交通の問題を自分たちのことと捉え、車両や停留所等の整備において地域の住民、沿線企業、来訪者等が寄付金により支援していくといったような努力を行っていくことも必要である。

言うまでもなく、利用者からの運賃収入は公共交通の維持運営における重要、かつ、基本的には、持続的に調達可能な財源であることから、財源確保の意味でも、モビリティ・マネジメント等の推進による公共交通の利用促進を検討していくことが重要である。

なお、国や地方公共団体が支援を行う場合には、取り組みが効率的に行われるインセンティブが働く仕組みを検討すべきである。

## 2. 地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の具体的方向性とその目標について

### (1) 施策展開の具体的方向性について

地域公共交通サービスのあるべき姿を検討する際には、住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するという観点に立つことが重要である。地域公共交通の活性化・再生を図るためには、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討する必要があるが、この場合、鉄道、バス、船舶といった個別の輸送モードごとにではなく、モード横断的な観点から、また、ハードとソフトの両面から、以下のような具体的方向性をもって、必要な施策を一体的・総合的に展開する必要がある。また、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえて各施策を推進してい

く必要がある。

#### 地域住民等の参画の推進

地域の公共交通のあり方を検討・決定するに当たっては、地域公共交通が公共財としての側面を持つことや、地域の多様な輸送ニーズを踏まえる必要があることから、交通事業者といったサービスの提供者だけでなく、サービスの需要者側である地域の住民、学校、企業、観光客等といった関係者の参画も重要である。

また、公共交通の導入・維持運営に当たっても、こうした地域住民等は公共交通を支える一主体として一定の役割を担うことが求められる。

そのため、地域住民等の主体的な参画を促すための仕組みを検討していく必要がある。

#### 総合的な交通計画の策定、市町村等を中心とした多様な地域の関係者による取組みの推進と国による総合的な支援

地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域のニーズはそれぞれの地域によって多種多様であるため、当該地域住民の移動手段確保について責任を有する市町村が道路管理者・公安委員会と連携した交通のプロデューサーとして、地域の真のニーズやその地域の抱える交通に関する問題を精査した上で、通勤や通学、高齢者の通院といった住民の日常生活を支える公共交通のあり方について、モード横断的な総合的な交通計画を策定することが有効と考えられる。ニーズの把握にあたっては、既に顕在化している交通需要だけではなく、現況の交通サービスが劣悪なため意識下に埋もれているニーズも把握する必要がある。交通圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村が連携することが重要である。

この場合には、で述べたとおり地域住民等の参画が重要であるとともに、交通事業者、~~公安委員会~~、道路管理者、~~港湾管理者~~、~~公安委員会~~等を含めた多様な主体が一丸となった取組みを行うことが重要である。特に、運営面、マネジメント面においては、地域の実情を熟知した意欲と能力のあるNPOや地元住民等の貢献が重要な役割を担うものと考えられる。

都道府県は、類似の取組みについての情報提供や助言を行うとともに、特に複数の市町村が取組みに参画する場合に、協議が円滑に行われ、当該地域にとって最適な交通計画となるよう適切な調整を行うことが期待される。

国は、このような公共交通の活性化・再生について頑張る地域の取組み

を法律上の特例措置、予算等により総合的に支援していくべきである。

## (2) 施策展開の目標

(1) で述べたような具体的方向性を踏まえた施策展開により、以下を目標とすることが求められる。

### 地域住民、来訪者の移動手段の確保

地域によっては、交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなど公共交通のサービス低下が問題となっており、高齢者や通学者など、自家用乗用車で移動できない住民や来訪者等の移動の足の確保が重要である。特に、高齢者が自家用乗用車で送迎してもらう場合、送迎する人・本人の双方とも負担が大きい。**このほか離島航路については、離島の住民及びその生活物資の唯一の交通及び輸送手段であることから、その航路の維持・改善は必要不可欠であり、海上運送の確保も重要である。**

このため、地域においては、地域住民、来訪者の移動の足を確保するため様々な取組みが行われており、平成18年には改正道路運送法が施行されコミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化、地域公共交通会議の設置が図られている。さらに、地域住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応していくため、タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなど多様な取組みを進めていくべきである。**また、離島航路についても、現在の航路の利用者の他に、離島地域の観光振興による交流人口の拡大を行い、航路の維持・改善を図るべきである。**

このような取組みに関しては、地域の実情や地域住民、来訪者のニーズを十分把握した上で、交通事業者、地方公共団体等の関係者間で地域総合的な検討・調整が行われることが必要である。

### 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供

地域公共交通の活性化・再生のためには、特に以下のような観点から、安全・安心で質の高い輸送サービスが提供されるための施策の展開が重要である。また、交通事業者にも、以下の観点から、より一層の経営努力が求められる。

#### ( ) 安全・安心な輸送サービスの提供

安全の確保は、公共交通の最優先事項であり、安全・安心を維持し続ける必要がある。そのため、**平成18**本年10月から開始された「運

輸安全マネジメント評価」を着実に実施し、国が安全管理体制のさらなる向上に資する助言を行うこと等により、交通事業者における経営トップから現場まで一貫した安全管理体制の構築・高度化を図っていくことが不可欠である。また、技術力が必ずしも十分でない事業者に対して、国が必要な助言・指導を行っていく必要がある。

公共交通は、自家用乗用車と比較し、安全な輸送モードである。交通事故対策の観点からも、運転を控え、公共交通を利用したいと考える高齢者が利用できる快適な公共交通の確保が重要である。

さらに、米国同時多発テロ以降、海外において陸上交通を対象としたテロ事件も複数発生しており、我が国におけるテロの発生も懸念されることから、これまでも国内における陸上交通への各種テロ対策を実施してきているところであるが、特に、テロの未然防止等のためのＩＣＴを活用した対策も望まれるところである。

#### ( ) シームレスな輸送サービスの提供

地域公共交通については、自家用乗用車による移動に比べて遜色の無いドア・ツー・ドアの輸送サービスといった観点で考える必要があるが、この場合、複数の公共交通の乗継利便の向上が重要であり、鉄道の駅における鉄道とバス路線の物理的な近接、ダイヤの連携、ＩＣカードを活用した乗継運賃の設定等公共交通同士の連携がより求められる。

共通ＩＣカードの導入によるシームレスな輸送サービスの提供の例としては、関西圏において、平成１８年より、民鉄・地下鉄・バスによる「ＰｉＴａＰａ」とＪＲ西日本による「ＩＣＯＣＡ」の相互利用が可能となり、また、首都圏においても、本年３月よりＪＲ東日本による「Ｓｕｉｃａ」と民鉄・地下鉄・バスによる「ＰＡＳＭＯ」の相互利用が開始され、最終的には１０２事業者において利用が可能となっているが、その他の地域においてもＩＣカードの共通化・相互利用化が進んでいるところである。

こうした連携については、~~現行の制度の下では、~~交通事業者に任せておくだけでは十分進まない側面があるため、~~り、~~行政機関等の交通事業者以外も含めた多様な主体による取組みが重要である。

また、シームレスな輸送サービスを提供するため、バスや鉄道といった複数のモードが融合し、一体となった新たな輸送モードの導入も有効と考えられる。

### ( ) 速達性・定時性の確保・向上

公共交通の利便性の向上を図るためには、公共交通の速達性・定時性の確保・向上が重要であり、バス専用レーンの設定や公共交通の走行を優先した信号管制の実施など公共交通の走行環境の改善が求められる。

また、速達性・定時性の高い地域の基幹交通として、L R T<sup>\*1</sup>やB R T<sup>\*2</sup>等の新たな交通システムの導入も有効と考えられる。さらに、都市部においては、ラッシュ時等の鉄道の定時性の確保が望まれる。

このほか、海上運送については、速達性の向上、定時性の確保等による運送サービスの質の向上が望まれる。

#### \* 1 L R T (Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

#### \* 2 B R T (Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

### ( ) 乗りたくなるサービスの提供

車両や船舶のデザイン等のイメージ、快適な乗り心地の確保等に配慮し、利用者が乗りたくなるサービスを提供するという観点から、地域の公共交通を改善する必要がある。

また、最近各地において見られるような、割安の1日乗車券や全線定期券の導入に代表される魅力的な制度の導入といった、運賃・料金面における利用者が乗りたくなる、乗りやすくなるサービスの提供も求められる。商業施設や商店街と連携し公共交通の利用により貯まったポイントを買物に使えるシステム等、公共交通を利用していなかった人の利用を促進する取組みの導入も望まれる。

さらに、近年の女性等に配慮した車両の導入など、女性等が安心して乗れる、乗りたくなるサービスを充実させることも求められる。

### まちづくりとの連携

地域公共交通は、地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化・再生にあたっては、まちづくりからの取組みも期待されるところである。

まちづくりの観点からの公共交通のあり様については、社会資本整備審

議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会における中間とりまとめ（平成18年6月）において、次の通り整理されている。

モータリゼーションの進展と都市の拡大の中で、低密度な市街地が形成され、これまで公共交通を支えてきた公共交通軸の周辺市街地の人口が減少し、公共交通の維持が困難となった地域が数多く見受けられる。公共交通の採算性が確保できなくなった地域では、公共交通の減便や廃止が進み、その結果がさらなる自家用乗用車依存を招くという悪循環を引き起こしている。

一方、無秩序に薄く拡散した都市構造では集積のメリットが失われることから、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招き、都市の財政を脅かすことが懸念され、近年、集約型のまちづくりが求められているところである。このような集約型のまちづくりを実現するためにも、地域公共交通の果たす役割は従来以上に大きく、自家用乗用車に依存しなくても良質なモビリティが確保できるよう、魅力ある公共交通サービスが供給されることが重要である。

こうしたことから、都市計画、土地利用との連携を図り、地域が目指すまちの姿を実現する観点からも、地域公共交通のあり方を検討することが必要である。その際、歩行者、公共交通優先のまちづくりの観点からは、トランジットモールやロードプライシング（Road Pricing）の導入が選択肢の一つとして考えられる。併せて、利用者の安全性・快適性等を高めるための施設面での配慮も必要である。

その際には、何が地域に欠けているのか、それを公共交通でどのように解消できるのかとの観点に立って幅広い検討を行うことが望まれる。

#### 交流促進事業・観光事業との連携

地域の交流拡大・観光振興の基盤として、公共交通の整備が必要であり、また、観光客等による利用増加は公共交通を支える重要な要素であるとともに、便利で利用しやすい公共交通は観光地の魅力増大にも資するものである。例えば、平成18年に本年開業した富山のLRTに見られるように、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もあり、両者の連携は重要である。

地域によっては、観光地等への移動の足が自家用乗用車以外にないことや、特定の観光地等への自家用乗用車の集中による走行環境の悪化が問題

となっており、自動車の流入規制策の検討なども含め、地方公共団体、観光事業者や公安委員会等とも連携して公共交通の整備・改善を図っていく必要がある。

また、観光客等にとっては、訪れる地域の公共交通の情報を入手することが困難な場合も多く、観光客等が、出発地から観光地までの公共交通の情報とともに、地域の公共交通の運行情報等に容易にアクセスできる手段が確保されることが重要である。

なお、離島航路等については、離島の過疎・高齢化等により、その経営状況は厳しい状況にあり、航路の維持・活性化という観点からも、観光客の誘致等による航路の活性化は重要と考えられる。

我が国においては、観光立国の実現に向け、日本を訪れる外国人旅行客を平成22年までに1,000万人にするという目標を掲げ、平成15年度から官民一体となった訪日促進キャンペーン「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を実施しており、この目標を達成するために不可欠な地域の特色を活かした魅力あふれる観光地づくりの一助とするために、また、さらに、アジアにおける都市間の競争力を確保するためにも、そして外国人観光客を誘致する観点から外国人が利用しやすい公共交通であることが望まれる。

#### 福祉分野・教育分野との連携

我が国においては急速に高齢化が進んでおり、65歳以上の高齢者人口は平成32年まで急速に増加し、その後はおおむね安定的に推移すると見込まれている。一方で、総人口が減少することにより高齢者の占める割合（高齢化率）は上昇を続け、平成27年には高齢化率が26.0%になると見込まれている。また、増加する高齢者数の中で75歳以上の高齢者の占める割合は、一層大きなものになるとみられ、高齢化社会への対応は、我が国が直面する非常に大きな課題の1つである。

このような状況下、自動車の運転のできない高齢者等の日常生活・社会生活を維持する上で、高齢者等の通院や外出機会の確保はますます重要な課題となっており、地域公共交通のあり方を検討するに当たっては、福祉バス・タクシーのあり方等も含め、医療や介護といった福祉政策とも密接に連携していく必要がある。

また、公共交通は、自動車を運転できない学生の通学手段としての役割も大きい。特に、高校生まではどうしても徒歩・自転車・公共交通での通学が中心となり、例えば、地方鉄道の廃止等に当たって、学生の通学手段の確保

が問題になることも多く、地域公共交通のあり方を検討するに当たっては、学生の足の確保も重要な課題である。このためスクールバスのあり方等も含め、文教政策とも密接に連携していくことが重要である。

このほか、公共交通の学生や身体障害者等に対する運賃割引については、福祉政策や文教政策の観点等からの幅広い議論も必要と考えられる。

#### —地球温暖化対策としての公共交通の利用促進

昨平成17年2月の京都議定書発効を受け、4月に京都議定書目標達成計画が策定され、運輸部門についても、排出量の現状を踏まえて計画が策定された。公共交通は自家用乗用車に比べてCO<sub>2</sub>排出量が少なく、単位輸送当たりCO<sub>2</sub>排出量はバスで自家用乗用車の約3/10、~~4/3~~、鉄道は約1/9、~~4/0~~程度と環境負荷の小さい交通サービスであり、~~る。~~公共交通の利用促進は、運輸部門の計画の目標達成における重要な施策の1つである~~り。~~自家用乗用車との適正な分担を図りつつ、公共交通サービスの需要サイドに対して、渋滞緩和による環境負荷の低減などの公共交通のメリットや路線図や時刻表等の公共交通の情報を伝達すること等により、過度な自家用乗用車利用から公共交通サービス利用へ転換するなど個人の移動が望ましい方向へ自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメント等の推進による公共交通の利用促進を検討していく必要がある。

### (3) 施策を実現するための具体的方策・視点

#### —公共交通の導入・維持運営等に関する情報・ノウハウの充実

地域によっては、公共交通について、地域の関係者との調整が進まない等の理由により適切な交通サービスの導入が進まないケースや、事前に十分検討することなく安易に他の地域の成功事例をそのまま導入し失敗しているケースも見受けられる。公共交通は、ただ路線を設定すればよいというものではなく、そのサービスの質を適正に確保してこそ、環境負荷低減への貢献をはじめ、その能力が発揮できるものである。新たなシステムの導入後、その導入が適正であるか否かの調査を行うことが求められる。

こうした事態の背景には、地方公共団体をはじめとする地域の関係者の、地域公共交通のあり方に関して適切な検討、合意形成や公共交通の導入・維持運営を図るために必要な情報やノウハウの蓄積、人材、データが必ずしも十分でないといった指摘もあり、今後、国が中心となって、都道府県とも連携して、こうした情報・ノウハウの蓄積、情報提供の充実・強化を図るための仕組みの構築や人材育成を図っていくことが重要である。必要

に応じて複数の市町村が共同して技術者を確保する、あるいは都道府県がそのような機能を積極的に果たすことも有効と思われる。

また、国が中心となって、一次データのみならず、さらに高次のデータの公開のあり方、必要なところを押さえながら安く行える調査法の開発、情報管理の安全性を確保しながらデータを収集していく仕組みの検討が必要である。

#### —技術開発・技術革新の推進

公共交通については、自家用乗用車が技術開発・技術革新の成果を取り込み飛躍的に改良されたことと比較すると、利便性、快適性等質の向上を図る余地が大きいと考えられ、また、最新の技術を活用したより安価なコストによる導入、維持運営が求められており、こうした観点からの高い技術レベルを備えた技術開発、技術革新、メンテナンス支援を行うことが強く求められる。例えば、国が主導して、技術開発や標準化等規格の統一により、鉄道やバスの車両のコストダウンを図るべきである。

また、地域の多様な輸送ニーズに応えるため、公共交通に関して、鉄道、自動車といった既存のモードにとらわれることなく、利用者の視点から新たな技術開発、技術の融合が求められる。

その際、新たな基準を作成する場合には、技術の特性やそのモードの利用形態に応じたものとするように配慮することが望まれる。

#### 産学官民の連携

地域公共交通の活性化・再生に当たっては、「活力」を有する「産」、「知識」を有する「学」、「制度」を有する「官」が連携する、いわゆる「産学官連携」がますます重要になってくると考えられる。現在、中央・地方での公共交通利用推進等マネジメント協議会の開催や、国土交通省と土木学会による「日本モビリティ・マネジメント会議」(JCOMM)の開催等が行われているところであるが、引き続き産学官の三者が三様の役割を担いながら協働し、また、三者の内部においても連携を図っていくことが、効果的かつ持続的な取り組みを実施していく上で極めて重要である。

特に、地域公共交通の活性化・再生にあたっては、産学官のみならず、実際に公共交通を利用する住民を加えた四者間の連携も重要となると考えられる。

### 3. 地域の合意形成のための環境整備及び今後の取組みのあり方について平成19年度において制度改革等により具体化を図る主な対応策

#### (1) 地域公共交通のあり方に関する合意形成のための仕組みづくり

地域の状況は様々であることから、公共交通に対するニーズは多種多様である。地域公共交通に関する問題の解決は各地域ごとの対応が必要となるものであるため、市町村を中心に、交通事業者、公安委員会、道路管理者、意欲と能力のあるNPO、地域の住民等の利用者、その他様々な地域の主体が、輸送の安全の確保を前提としつつ、まちづくり等の観点も踏まえ、地域公共交通のあり方について主体的に考え、それに基づく取組みや創意工夫を総合的かつ一体的に推進するための仕組みづくりが必要と考えられる。

こうした状況を受けて、第166国会において、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立したところであるが、今後、こうした仕組みを活用し、地域公共交通に関する問題を主体的に解決しようと頑張る地域が、主体的に検討し、合意形成を行い、合意した内容を確実に実施する取組みに対して、国が総合的に支援を行う必要がある。さらに、今後、国は、地域のニーズをよりの確に把握し、制度の充実・拡充を図るとともに、制度がより円滑かつ効果的に機能するように努める必要がある。

#### (2) 今後の取組みのあり方について

(1)で述べたように地域公共交通の活性化・再生に関して新たな制度が創設され、地域公共交通の活性化・再生のための合意形成及びそれに基づく取組み及び創意工夫を総合的かつ一体的に推進するための枠組みができたところであるが、今後、こうした枠組みを活用しつつ、以下で述べるような方向で施策を具体化していく必要がある。

~~2. で述べたような施策の方向性を踏まえ、地域公共交通の活性化・再生を図るために、中間とりまとめにおいては、平成19年度において制度改革等を行うことにより下記の事項を中心に具体化を図ることとし、公共交通の活性化・再生について頑張る地域の取組みを国において総合的に支援することとする。~~

~~また、中間とりまとめ以降は、下記の事項についてさらに議論を深めるとともに、別添に整理された下記以外の事項について議論を進め、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・自動車交通部会ならびに社会資本整備審議会と連携を取りながら、可能な限り具体化を図り、最終報告につなげていくこととする。~~

我が国の公共交通事業は、従来より、営利事業として、独立採算制を原則として行われてきた。これまでも、民間事業者の経営努力だけでは十分維持できない生活路線の維持や適切な公共交通の整備のために、国と地方公共団体の適切な役割分担のもと、様々な公的支援を行ってきたところであるが、特に、近年の急速な高齢化の進展等の社会経済情勢の変化を踏まえ、高齢者等マイカーで移動できない者の移動手段を確保すべき場合や、まちづくりと一体となって公共交通を整備する必要がある場合など、民間事業としての採算に合わなくても、公共交通を維持・導入しなければならないケースも多くなっていると考えられる。

現に、利用者の減少等により、事業の採算がとれず、公共交通事業者が撤退した地域、あるいは撤退しようとしている地域において、市町村が自ら公共交通サービスを提供したり、民間の交通事業者に対して必要な支援をすること等により、公共交通サービスを維持している例も多くなっているが、特に近年、民間事業者の制度的な内部補助による路線の維持が困難になってきており、今後とも、こうしたケースはますます多くなってくるものと考えられる。

このため、地域公共交通については、公共交通事業者がそのサービスを維持できない場合であっても、地域の関係者が真に必要なと認める場合は、地方公共団体などによる公的な支援が必要であり、また、こうした取り組みに対して国としても積極的に支援していくことが求められる。

また、公共交通の利用者や地域住民についても、単に、公共交通サービスの需要者といった立場にとどまらず、公共交通サービスを支える一主体という観点からも、必要な取り組みを行うことが求められる。

以上のような観点から、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用すること等により、地方公共団体、交通事業者、利用者・住民等の関係者が、それぞれの役割を果たしながら、地域公共交通の活性化・再生を図っていくことが重要と考えられ、国としてもこうした取り組みを強力かつ積極的に支援していく必要がある。

なお、国としては、国土交通省のみならず、関係省庁が一丸となって政府全体として取り組むことが求められている。

#### 国による取り組み

( ) 支援制度（補助制度、税制、地方財政措置等）の見直し等

地域公共交通をめぐる情勢は大きく変化しており、地域から国の支援策の充実が強く求められている。また、既存の支援制度についても、真に地

地域のニーズに合ったものとなっているか不断に見直していくことが重要であり、国の支援制度のあり方について検証し、必要な見直しを行っていく必要がある。

この場合、国の支援に関しては、地域の意欲ある取組みに対して、的確に行われることが重要であるが、真に有効な取組みに対して必要な支援が行われるように、戦略的かつ重点的な支援を行うとともに、事業の効率化を促す仕組みも必要である。

また、地域の独自性を活かしながら、創意工夫により地域公共交通の活性化・再生に意欲的に取組む、市町村などの地域に対する国の支援のあり方についても検討する必要がある。

さらに、他の政策分野との緊密な連携をはかり、また、限られた財源の効率的な活用といった観点から、まちづくり、観光、環境、福祉、教育といった他の分野における様々な支援制度を有効に活用していくことも重要と考えられる。

#### ( ) 人材育成・情報提供の充実

高齢化の急速な進展や需給調整規制の廃止の影響など地域公共交通をめぐる情勢は大きく変化しており、市町村等において、公共交通サービスをどのように維持・導入するかは、ますます大きな課題となってきた。その一方で、特に、小規模の自治体等においては、地域公共交通に携わる人材・組織等の体制が必ずしも十分整っているとはいえない状況にある。国としては、こうした、そのギャップを埋めるため、早急に、市町村等地域の関係者に対する情報提供・人材育成等の取組みを推進していく必要がある。

また、地域の創意工夫により、地域にとって望ましい地域公共交通の活性化・再生が図られるよう、地方運輸局・地方整備局が十分に連携を図りつつ、各種支援措置の効果的な活用等について、必要な情報提供や助言等を行うことが重要である。

なお、既に、国以外の機関において、地域交通の活性化・再生に関する情報提供サービスが行われている例もあるが、国としても、こうしたサービスがより充実するように必要な環境整備を図るとともに、市町村等地域の関係者に対する研修制度を創設・充実するなど人材育成にも積極的に努めていく必要がある。

## ( ) 技術開発の推進

地域公共交通に関する技術開発は比較的マーケットが小さく、メーカー等の民間企業にとって魅力が乏しい。さらに、早急な実用化・導入・普及が多く求められる一方、財政基盤・経営基盤が脆弱な自治体や交通事業者が導入しようとする場合も多い。このため、自治体・交通事業者等が行う応用・実用段階における研究や、低コスト化のための研究開発及び技術実証に対する国の支援が求められている。

また、地域における公共交通を巡る状況は様々であり、導入が求められる新たな交通システムや技術についても、地域のニーズによって様々である。このため、国がそれらのニーズを吸い上げたうえで、特に有用な技術については、国自ら必要な研究開発を行うことが有効と考えられる。

既存の技術についても、国として積極的な情報の提供を行うとともに、導入に当たって必要な手続きや技術基準の運用のあり方等についても、円滑な導入が可能となるよう必要な検討を行うことが求められる。

## ( ) 安全の確保

公共交通の安全の確保は、地域公共交通の活性化・再生の大前提であり、国としても、各事業法の的確な運用等により、確実な対応が求められる。

地域の交通事業者については経営基盤が脆弱な場合も多く、地域公共交通を支える交通インフラについては老朽化しているものも多いと考えられる。このため、国としても、輸送の安全の確保のために必要な取組みが求められる。

また、今後、民間事業者だけで公共交通が維持できない場合は、民間事業者と地方公共団体の適切な役割分担により、公共交通の維持・運営が図られていくケースも多くなっていくと考えられるが、安全に関する責任体制を明確化するなどの安全確保体制は維持する必要がある。

このほか、新しい技術を導入するに当たっては、技術の有効性の確認とあわせて、運行の安全確認が不可欠であり、そのための仕組み・支援制度についても検討する必要がある。

## 地方公共団体による取り組み

### ( ) 市町村による取り組み

地域全体について、面的、モード横断的な観点から、住民に対して、どのような公共交通サービスを提供すべきか計画的に検討する必要がある。計画の策定には、専門的な知識・技術が必要であり、学識経験者、コンサ

ルタント等外部の専門家・専門機関の活用も有効と考えられる。

また、民間事業者では採算の取れない公共交通サービスであっても、住民等にとって真に必要なサービスであると認められる場合は、民間事業者に対する支援、委託による運行など市町村の取組みによって提供すべき場合もあると考えられる。

このように、市町村の取組みによって公共交通サービスを提供する場合、厳しい財政状況に鑑み、地域の身の丈にあった効率的なサービスの提供であることが重要であり、福祉バスやスクールバスなども含め、市町村全体として、計画的、効率的な取組みが求められる。また、市町村が、既に民間の病院や自動車教習所により運行されている送迎バスを活用して高齢者等の移動の足の確保を図っている例もあるが、このような取組みも有効と考えられる。このほか、公的な負担を受けている公共交通と採算性を維持している公共交通が混在している場合、その連携や役割分担に配慮することも重要と考えられる。

なお、地域公共交通の活性化・再生を図るためには、市町村だけでなく、地域の関係者の理解と協力が不可欠である。このため、地域の公共交通に関する将来構想や具体的取組の意義・内容等について、交通事業者はもちろんのこと、学校や地元企業を含む利用者・地域住民にねばり強く説明し、理解を求めるなど、一丸となって取り組むことが重要である。

#### ( ) 都道府県による取組み

都道府県については、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者に対して、地域公共交通の再生・活性化のために必要な情報提供・助言・人材育成や財政的支援等を行うことが求められる。

また、複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、全県的な観点から、地域公共交通の活性化・再生が求められる場合においては、都道府県が、主体的、主導的に検討し、取り組むことが必要である。国は、こうした取組みに対しても積極的に支援していくことも必要と考えられる。

#### 交通事業者の取組み

公共交通事業者については、利用者に対して直接公共交通サービスを提供する主体として、利用者本位のきめ細かい、質の高いサービスの提供が求められる。そのためには、利用者の真のニーズを見極めつつ、必要かつ適切なサービスを提供するための不断の経営努力が求められる。

特に、近年、携帯電話の普及や情報取得ツールの高機能化等により、国

民が各種情報を容易に取得し得る環境が整備されていることを背景に、公共交通に関する各種情報に対する利用者のニーズは大幅に高まっており、公共交通サービスの利用を容易化するため、交通事業者による公共交通サービスに関する情報の積極的な提供が重要と考えられる。また、情報の内容についても、運賃、ダイヤ等の静的な情報の提供のみならず、運行情報、遅延情報等のリアルタイムな情報を提供することも、利用者利便等の観点から求められている。なお、こうした情報提供については、乗り継ぎ情報も含め、複数の事業者に関する総合的な情報である方が利用者の利便性が高く、また、コスト軽減にも資すると考えられることから、関係する交通事業者、地方公共団体、国等の関係者が協働して取り組むことが効果的かつ効率的な場合もあると考えられる。

また、交通事業者の経営努力だけでは、公共交通サービスを維持することが困難な場合も多く、地方公共団体や地元企業・学校を含めた利用者、地域住民など地域の関係者との連携を深めていく必要がある。また、こうした場合でなくても、利用者に直接接する立場から、利用者のニーズをきめ細かく吸い上げ、地域公共交通のあり方について、地域の関係者に積極的に提案する役割も期待される。

その際、地域の関係者が地域公共交通のあり方に関して適切な検討を行うことができるよう、公共交通事業者として、提供しているサービスの内容、輸送量、経営状況など事業の状況に関する情報やデータについて積極的に開示・提供することも求められる。

#### 利用者・住民の取り組み

利用者・住民については、単に、公共交通の需要者側という受け身の立場だけでなく、地域の公共交通のあり方について、主体的に検討し、その活性化・再生に積極的に取り組むことが求められる。そのためには、利用者・住民においても、公共交通はあって当然ということではなく、自らの足を確保するために、自ら主体的に公共交通を支えるという意識の醸成が求められる（マイレール意識の向上等）。

また、公共交通のあり方を考えるに当たっては、単に、経済合理性のみならず、高齢化対策、環境問題等の公益的な観点からも、公共交通を利用することの重要性について理解を深めることが求められる。

なお、地域の公共交通を支えるための取り組みについては、抽象的・一時的な運動にとどまることなく、具体的・永続的な取り組みであることが重要と考えられる。具体的には、住民による寄付、定期券や回数券の継続的な

購入、会員制度による登録料の支払いなどの取組みなどが考えられる。

地元企業、学校等の組織体も、所属する従業員や学生の通勤・通学に関して一定の責任を有するものであり、地域における通勤・通学をはじめとする交通問題について、地域の関係者の一員として、主体的に検討し、取り組むことが求められる。具体的には、地域公共交通の活性化・再生のための地域の関係者による検討や取組みに積極的に参加し、また、従業員や学生といった当該組織に所属する者に対して、公共交通のあり方に関する考え方や取組みについて理解と協力を求める役割が期待される。

この際、地域住民等の一人ひとりが公共交通等を適切に利用するように自発的に意識や態度を変えることを促すといった、コミュニケーションを中心に公共交通の利用促進を図る「モビリティ・マネジメント」の取組みを積極的に活用していくことが望まれる。なお、マイカー運転者や業務で自動車を使用する事業者に対して、マイカーから公共交通への利用転換を図る意識を高めてもらう取組みも有効と考えられる。

また、2.(2) ( )で述べたように、公共交通は、マイカーと比較して安全な輸送モードであり、交通事故対策の観点からも、特に、高齢者などについて、できるだけ公共交通を利用してもらうような取組みも有効と考えられる。具体的には、運転に不安を持つ高齢者や免許を返納した高齢者に対して、代替りの移動手段となる公共交通の乗車券等を助成したり、運賃を割引したりする施策等が考えられる。