

**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**

平成18年12月12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
地球温暖化対策としての公共交通の利用促進	8
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
3 . 平成 1 9 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地域総合的な検討、合意形成の制度づくり ..	10
(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 ..	13
(3) 新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備	13
(4) 公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供	14

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、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、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、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。

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、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、鉄道の駅前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。

こうした連携については、現行の制度の下では、交通事業者任せにしておくだけでは十分進まない側面があるため、行政機関等の交通事業者以外に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、LRT^{*1}やBRT^{*2}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。

*1 LRT (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 BRT (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り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り組みも期待されることである。

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、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。

さらに、アジアにおける都市間の競争力を確保する、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。

地球温暖化対策としての公共交通の利用促進

昨年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CO₂排出量が少なく、単位輸送当たりCO₂排出量はバスで自家用乗用車の約1/3、鉄道は約1/10程度と環境負荷の小さい交通サービスである。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。

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。

3. 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

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正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。

(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、地方公共団体を中心に、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、地域総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進する等の仕組みづくりが必要である。

このため、地域の自立・活性化を支援するとの観点から、地域公共交通問題を主体的に解決しようと頑張る地域が、上記の仕組みにより地域総合的な検討、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ような制度づくりを行う必要がある。例えば、地域の取組みを円滑に具体化できるような制度改善、支援制度の見直しが必要である。

特に、地方鉄道の維持・再生の問題については、現行の鉄道事業法では、届出後一定期間を経過すると事業が廃止される制度となっているところ、存廃の是非について地域での議論を深めるための仕組みがあれば一層有益とも考えられる。

さらに、地域公共交通の活性化・再生のためには、輸送サービスの提供者側だけでなく、地域の住民や企業等の利用者側の活動を通じて地域公共交通に関する問題の解決を図ることも重要であると考えられ、モビリティ・マネ

ジメントの活用、学校教育の場における啓発活動の実施等により、地域公共交通に関する問題を自らの問題と捉え、主体的に解決しようとする地域住民等の取組みに対して、国が必要な支援を行っていくことを検討すべきである。新たな制度により特に重点的に取り組むことが期待される具体的課題を例示すれば、以下の通りである。

(ア) 路面電車の高度化(2.(2) ()関係)

わが国の路面電車の営業延長は、モータリゼーションの進展等により、昭和30年代より減少の一途を辿り、現在ではピーク時の約1割程度となっている。大都市部における地下鉄等の大規模な軌道系輸送インフラは概成しつつあるが、路面電車等の路面公共交通は、「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が重視される現在、極めて重要な社会的役割を担うと考えられ、利便性の向上が今後より重要になると考えられる。

このため、路面電車の速達性向上、定時性確保、輸送力増強等を図り、利便性を高めることによる利用者の拡大を図ることが必要である。特に、近年諸外国の例にも見られるようなLRT(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)の導入が有効と考えられる。

こうした輸送機関については、まちづくり、道路交通の円滑化等の取組みとの連携を図りながら、国、地方公共団体、道路管理者、公安委員会、交通事業者、利用者など多数の関係者による合意形成が不可欠であり、このような合意形成の仕組み作りとともに、合意に基づく取組みについては、総合的な支援を行うことが求められる。

(イ) バス輸送の高度化(2.(2) ()関係)

モータリゼーションの進展や少子高齢化等により、地方部を中心にバスを巡る経営環境は依然として大変厳しい状況となっており、輸送人員の長期低迷が続いている。一方、バス輸送は、通勤、通学、通院、買物等の足として地域住民の生活に密接であり、特に、高齢者や高校生など、自家用乗用車での移動が困難な人々にとっては必要不可欠な公共交通サービスである。さらに、環境負荷の小さい交通体系の構築への寄与等、極めて重要な社会的役割を担っている。

このことから、バスの走行環境の改善やバス車両の快適性の向上等によりバス輸送の定時性の確保や利便性の向上を図るため、従来より実施している

オムニバスタウン計画に基づくバス交通の総合的な利便性向上のための取組みの強化に加え、バス専用レーン、公共車両優先システム等のバス走行環境の改善措置と合わせた輸送力の大きなノンステップバスの投入など、総合的な取組みが有効である。

こうした取組みについては、国、地方公共団体、道路管理者、公安委員会、交通事業者、利用者など多数の関係者による合意形成が不可欠であり、このような合意形成の仕組み作りとともに、合意に基づく取組みについては、総合的な支援を行うことが求められる。

(ウ) 乗継円滑化(2.(2) ()関係)

交通事業者間や異なるモード間で、運行ダイヤ、情報提供、乗降場所、運賃等において、利用者の円滑な乗継を図るため、一層の連携が求められている。しかし、鉄道とバス、バス同士等異なる事業者間や異なるモード間の乗継の連携、運賃設定における連携、総合的な情報提供などソフト面については、交通事業者の任意の取組みに委ねられており、必ずしも十分な連携が図られていない。

このため、国、地方公共団体、道路管理者、公安委員会、交通事業者、利用者など多数の関係者による合意形成が必要である。このような合意に基づく取組みについては、総合的な支援を行うことが求められる。

(エ) 地域住民、来訪者の移動手段の確保(2.(2) 関係)

近年の経済社会情勢下で、地域の公共交通事業者の経営体力は相当に低下しており、事業者の自助努力だけでは低収益路線の維持は困難となっている。このため、地方部を中心に交通事業者の撤退等による交通空白地域、交通不便地域への対応が問題となっている。

道路運送事業については、平成18年10月に施行された改正道路運送法において、コミュニティバス等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化が図られ、地域の創意工夫による交通空白地域、交通不便地域における道路運送サービスの提供が期待される。

一方、鉄道の廃止について現行制度では、廃止の1年前までに届出をすることとされているが、鉄道の廃止は地域住民、地域社会に与える直接的、間接的影響が大きく、また、一度廃止するとその復活は極めて困難である。そのため、鉄道としての特性を發揮していない場合には撤退も止むを得ないことを考慮して、一定の要件のもと参入・退出を自由とした現行制度を維持しつつ、地域がその存続について積極的に取り組もうとする場合等に

においては、存続を可能とする条件等について地域との間で十分議論するための環境整備が求められている。

(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

地域公共交通の様々な課題に対応していくためには、(1)の仕組みの下で、市町村が「地域公共交通のプロデューサー」となって、地域の実情に応じた地域公共交通のあり方について調査・検討し、地域の関係者と調整を図る等の役割を的確に担っていく必要がある。

このためには、地域公共交通の活性化・再生に取り組む市町村等の地方公共団体をはじめとする地域の関係者に対して、その役割を的確に果たすために必要な情報・技術的助言が適切に提供されることが有効であると考えられる。必要な情報・技術的助言が適切に提供されることにより、地域公共交通の活性化・再生に取り組む頑張る地域が増加することが期待される。

現在、各地域で様々な取り組みが行われており、大きな成果を挙げた事例も数多く見受けられる一方で、必ずしも成功していない取り組みも相当数ある。これらの取り組みの情報、ノウハウ、データは、他の地域が取り組みを行う際に役立つものであるが、それらの情報は、現時点では必ずしも総合的、体系的に管理されていない状況にある。

そのため、全国での地域公共交通に関する取り組み事例の情報、ノウハウ、データが一元的に集約され、こうした情報等を適切に提供することができるセンター的機能の整備が必要である。さらには、地域において公共交通の活性化・再生に取り組む人材を育成していくことが重要である。

また、国として地域公共交通の活性化・再生の取り組みを行うに当たって必要な情報、ノウハウ、データを体系的に整理し、市町村等の地域の関係者にガイダンスとして提示していくべきである。併せて、市町村等の地域の関係者がデータ収集等の調査をする際に、国や地方公共団体が財政的支援をすることを検討すべきである。

(3) 新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備

近年の技術の進歩等の結果、鉄道、バス等といった既存の輸送モードには分類できず、これらの輸送モードにまたがって運行するような新たな輸送サービスが出現しつつある。こうした輸送サービスは、簡易なシステムによって地域の輸送ニーズによりきめ細かく対応できるといった観点から、地域の公共交通の活性化・再生の切り札として、その導入に関する要望があり、その普及が期待されている。

こうした既存の単一の輸送モードに分類できない新たな輸送サービスについては、従来の法制度では、その導入に際し、例えば鉄道事業法による事業許可と道路運送法による事業許可など複数の交通事業法規による手続きが必要となるというような、既存の交通事業法規の枠を超えて一貫した輸送サービスとしての事業化を企図する交通事業者等にとって煩雑な手続きが必要となるなど、制度がその円滑な導入に際しての妨げとなる可能性が指摘されている。また、既存の輸送モードに係る技術仕様をそのまま備えることを求めれば、新たな技術を取り入れた簡易な輸送形態に比して過剰な技術仕様が要求されることとなる可能性も指摘されている。

このため、輸送の安全の確保を最優先としつつ、既存の制度等について検討し、例えば、こうした既存の輸送モードには分類できない地域の公共交通の活性化・再生に資する新たな輸送サービスを新形態の地域旅客運送事業と位置づけることによって、既存交通事業法の手続きを簡素化するとともに、既存の技術基準の適用の合理化を図るなど、その円滑な導入が行われるような環境整備を図ることを検討すべきである。

さらに、国においては、こうした新たな輸送サービスの全国への普及を促進するため、さまざまな地域特性に応じた実証的な調査を実施し、その導入効果等を定量的に分析することにより、全国各地での導入のモデルを示すことが求められる。

(4) 公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供

地域における公共交通に関する路線やダイヤ等の運行情報は、現在、様々な主体により、様々な方法等で提供されているが、必ずしも利用者が求めている情報が十分に提供されていない。

このため、地域公共交通の活性化・再生の観点のみならず、交流促進や観光振興等の観点からも、様々な利用者にとって、公共交通が利用しやすいように、さらに、利用したくなるように、質の高い情報が総合的・積極的に提供されることが必要である。複数の事業者が関係する場合は、利用者にとって最も望ましい情報が提供されるよう、国や地方公共団体が支援を行うことが期待される。

また、(1)の仕組みの下で、頑張る地域の関係者の地域公共交通の活性化・再生の取組みについて、より大きな効果が得られるようにするため、またその効果を適切に把握し、必要な修正を行っていくためにも、関係者の協力を得つつ交通事業者が積極的に情報を提供すべきである。

1. 各地域共通の政策課題と対応

18.12.12

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

18.12.12

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、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

18.12.12

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、道路渋滞等により、バスの定時運行が阻害される</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） 日本型BRTに関しては要求中</p> <p>個別対策事業 PTPS車載機 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

18.12.12

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

18.12.12

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		
速達性・定時性・フリークエンシーの確保		幹線鉄道等活性化事業(高速化)	補助率1/5または1/3		
<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>	鉄道軌道近代化設備整備等補助事業	補助率1/5または1/3	<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があるか</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>都心部においては、道路渋滞等により、バスの定時運行が阻害される</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>		1. 同じ			
移動手段の確保		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	市町村にノウハウが不足	道路財源をバス交通維持に
<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>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>80%</p> <p>補助率1/4</p> <p>補助率1/2</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と</p> <p>安易に導入し、維持が困難な例が見受けられる</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%			
	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	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			

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>	
		交付税措置	80%	安易に導入し、維持が困難な例が見受けられる	
	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	