

# 地域公共交通の活性化・再生を進めるために —住民・来訪者の移動手段を確保し、活力ある地域づくり—



国土交通省

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律並びに関係の政省令及び基本方針」については下記のホームページでご覧いただけます。

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010926\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010926_2_.html)

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して～交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 報告書～」については下記のホームページでご覧いただけます。

<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/chiiki/matome/190705.pdf>

## お問い合わせ先

北海道運輸局 企画観光部 交通企画課	〒060-0042 札幌市中央区大通西10	TEL.011-290-2721
東北運輸局 企画観光部 交通企画課	〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町1	TEL.022-791-7507
関東運輸局 企画観光部 交通企画課	〒231-8433 横浜市中区北仲通5-57	TEL.045-211-7209
北陸信越運輸局 企画観光部 交通企画課	〒950-8537 新潟市中央区万代2-2-1	TEL.025-244-6118
中部運輸局 企画観光部 交通企画課	〒460-8528 名古屋市中区三の丸2-2	TEL.052-952-8006
近畿運輸局 企画観光部 交通企画課	〒540-8558 大阪市中央区大手前4-1-76	TEL.06-6949-6409
神戸運輸監理部 総務企画部 企画課	〒650-0042 神戸市中央区波止場町1-1	TEL.078-321-3144
中国運輸局 企画観光部 交通企画課	〒730-0012 広島市中区上八丁堀6-30	TEL.082-228-8701
四国運輸局 企画観光部 交通企画課	〒760-0068 高松市松島町1-17-33	TEL.087-835-6356
九州運輸局 企画観光部 交通企画課	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1	TEL.092-472-2315
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	〒900-8530 那覇市前島2-21-7	TEL.098-866-0064
国土交通省 総合政策局 交通計画課	〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3	TEL.03-5253-8275



## 今、地域の移動手段があぶない！ 地域住民・来訪者の「困った」を解決する取組みを。

全国各地で、鉄軌道やバス路線、旅客船航路の廃止が相次ぎ、公共交通空白地域が年々拡大しつつあります。そのため、通学や病院への交通手段が確保できなくなったり、自家用乗用車への過度な依存により交通渋滞・環境問題等が発生するなど、地域生活に支障を来すことが危惧されています。地域の公共交通の活性化・再生をはかるためには、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ります。今こそ、地域の公共交通を支える新たな仕組みづくりなどの取組みが必要です。

### 地域公共交通の危機的状況

#### 公共交通からマイカーへシフト

- 自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向



#### 公共交通サービスの低下

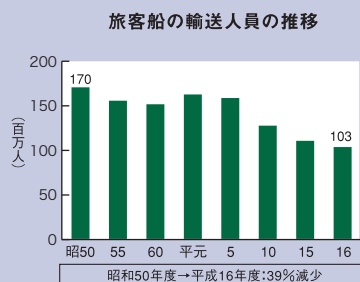
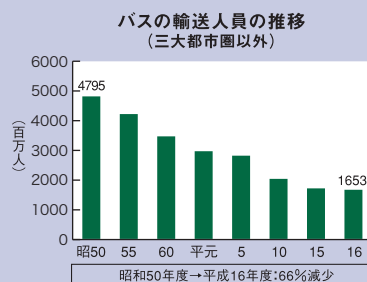
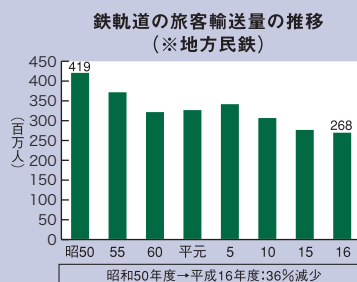
- 地方鉄軌道やバス路線、旅客船航路の廃止・撤退による、地方都市、過疎地域における公共交通空白地帯の出現
- 都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化



#### 交通事業者の大半が赤字

- 地方鉄軌道事業者の約8割が赤字（平成17年度）
- 乗合バス事業者の約7割が赤字（平成17年度）
- 一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字（平成17年度）

#### 参考 輸送人員の推移



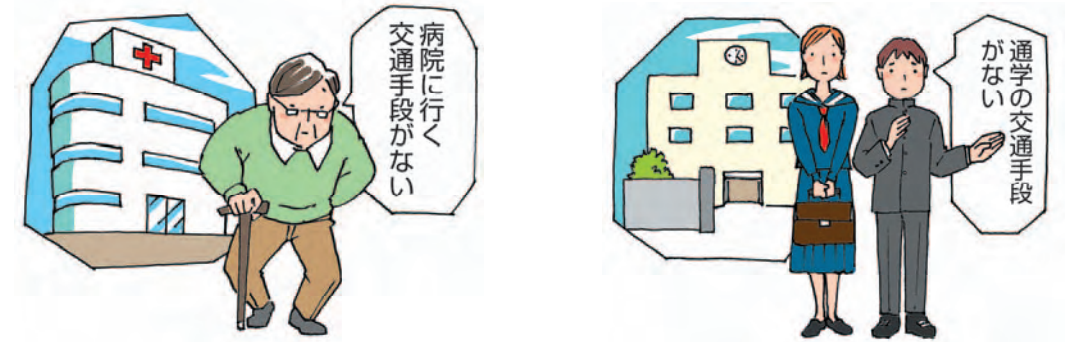
※(社)日本民営鉄道協会加盟73社のうち、大手民鉄16社、大都市高速鉄道7社等を除く46社  
出典:(社)日本民営鉄道協会「地方民鉄の活性化と再生を求めて」平成17年3月

出典:国土交通省資料

出典:国土交通省資料

### 地域の活力維持に支障

#### 高齢者・通学者等の移動手段の確保が困難



#### 来訪者の移動手段の確保が困難



#### 自家用乗用車への過度な依存により、交通渋滞・環境問題等が発生



地域公共交通の活性化・再生が喫緊の課題



地域公共交通の活性化・再生のためには、公共交通事業者まかせ、市町村まかせではなく、地域の関係者の協働が必要。

目 標

高齢者等の地域住民の移動手段の確保



住吉台くるくるバス  
(兵庫県神戸市)



福祉有償運送  
(長野県中川村)

観光振興による地域活性化



坊っちゃん列車  
(愛媛県松山市)



離島航路と交流促進事業・観光事業の連携の例  
(五島列島を結ぶフェリーひさか)

安全・安心で質の高い運送サービスの提供

- ・安全・安心な運送サービスの提供
- ・シームレスな運送サービスの提供
- ・定時性の確保、速達性の向上
- ・乗りたくなるサービスの提供



鉄道とバス路線の近接を図った例  
(広島電鉄廿日市市役所前駅)



車両の改善「いちご電車」の導入  
(和歌山電鐵貴志川線)

まちづくりとの連携



横安江町商店街でのトランジットモール  
(石川県金沢市)



富山ライトレール  
(富山県富山市)

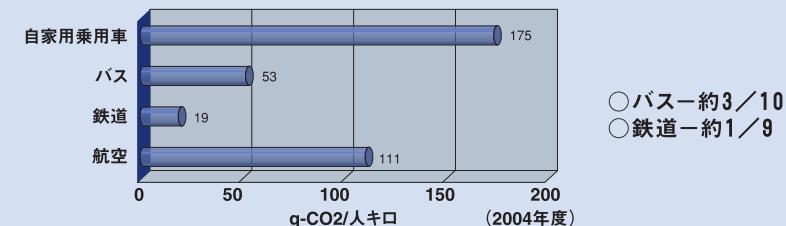
福祉・文教施策との連携



バスの出前授業  
(山梨県)

地球温暖化等の環境問題への対応

Co2排出量の自家用乗用車との比較  
輸送機関別の二酸化炭素排出原単位



出典：(環境省)温室効果ガス排出・吸収目録、(国土交通省)自動車統計年報、鉄道輸送統計年報、航空輸送統計年報より作成



福祉輸送・通学輸送も担う循環バス「金かめ」  
(奈良県明日香村)

この目標を達成するために

取組みのあり方

施策展開の基本的方向性

- 地域のニーズは多種多様であり、市町村を中心に、公共交通事業者、地域住民等地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、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ことが重要。
- 国は、公共交通を積極的に活用していく取組みを、国民運動となるよう総合的に支援。

多様な主体の連携・協働

地域の関係者の合意形成のための新たな仕組みの活用

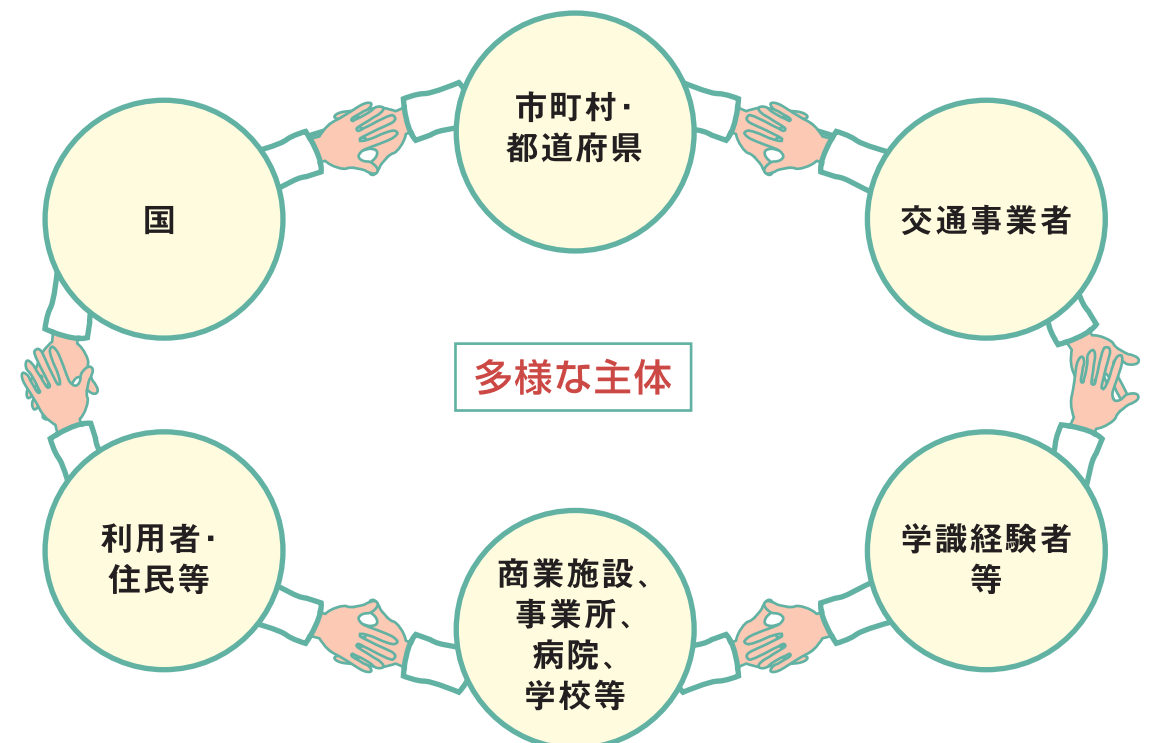
平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行。本法律を活用して地域の関係者による合意形成やこれに基づく取組みを推進。

「新たな公」による取組み

住民、NPO、企業などの多様な主体が、地域づくりの担い手となり、行政との協働により、「公共的価値を含む私の領域」や「公と私の中間的な領域」に活動を広げることが期待。

産学官民の連携

「活力」を有する「産」、「制度」を有する「官」「知識」を有する「学」、さらには住民が連携することが重要。





① 国の取組み

■地域公共交通の活性化・再生のための制度・支援措置（補助制度、税制、地方財政措置等）の充実

■人材育成や情報提供の充実・強化

～地域の関係者に対する研修制度の創設・充実、  
地域公共交通に関する適切な検討・維持運営が可能となる情報・データ、ノウハウの蓄積・提供

■技術開発の推進

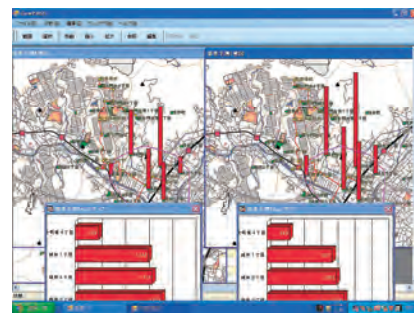
～利便性・快適性の向上、低コスト化のための技術開発、技術に関する情報提供、  
円滑な技術導入が可能となる技術基準の運用、技術の標準化

○地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル（中国運輸局）



中国運輸局では、地方公共団体における地域公共交通に係る取組みの促進を図るため、地方公共団体の交通担当者のうち、特に初めて交通関係の業務に携わる人を対象とし、平易な表現で、全自治体で活用可能な地域公共交通の導入・再編時の手順と課題、フォローアップのあり方を網羅したマニュアルを作成。

○『ComPASS（コンパス）』・『ComMASS（コンマス）』（中国運輸局）



中国運輸局では、地域の公共交通問題に取り組む市町村を支援するため、高齢化、市町村合併、バスの撤退などで新たに地域の实情にあった公共交通の輸送プランの策定が必要となる市町村のプラン策定を支援するソフト『ComPASS』と、市町村がコミュニティバスを運行する際に安全運行や管理業務を効率的かつ適切に実施するための支援ソフト『ComMASS』を産学官連携で開発し、希望する全国の地方公共団体に無償配布。

② 地方公共団体の取組み

【市町村】

■交通のプロデューサーとしての主体的な、地域全体におけるモード横断的な観点からの計画的検討

■地域公共交通の維持・運営の取組み

～民間事業者に対する支援、  
委託・公設民営方式による公共交通の運行、  
福祉バス、スクールバスも含めた計画的・効率的な運行

■地域の関係者との連携、リーダーシップの発揮

【都道府県】

■市町村への支援、地域の関係者間の調整

～広域的な観点から、また、財政基盤や組織・体制が十分でない市町村に対する情報提供、助言、人材育成、財政支援、市町村等の地域の関係者間の調整等

○きくちべんりカー・きくちあいのりタクシー（熊本県菊池市）



廃止路線代替バスの利用者減少とそれに伴う補助額の増大への対応策として、既存のタクシー事業者を活用した事前予約制乗合タクシーを導入。その結果、片道1回あたりの輸送人員は3倍強、補助金額は3分の1以下となり、利用者からも好評。



○上限200円バス（京都市京丹後市）

バス利用者の減少に伴い補助額は増加を続けたことから、市は大規模な市民アンケートを行い、ニーズを調査、分析。思い切った低額運賃の導入により、乗車人員を増加させ、財政支出を抑制するとの方針を決め、利用者、運行事業者、国、県との協働で、従前最高700円の区間を含め、上限200円バスの運行を開始。職員の営業活動の効果もあり、利用者は倍増し、収入は従前と同額を確保。さらに、市は、「公共交通の発展を図ることが、あらゆる発展につながる。」との考えのもと、短期、中期、長期の公共交通施策に取り組んでいる。



○龍・ゆうバスの利用促進のためのモビリティ・マネジメント（茨城県龍ヶ崎市）

コミュニティバスの利用促進を図るため、沿線住民へのニュースレターの配布や一人ひとり個別の情報提供を実施。また、市役所に転入届を提出しに来る転入者を対象に、公共交通情報や個別の情報提供も実施。その結果、対象路線では前年の同じ時期からの増加数が実施前と比較し75%増加した。

③ 交通事業者の取組み

■利用者のニーズを踏まえた必要かつ適切なサービスの提供

■利用者に対する情報提供

～電光掲示板、パソコン、携帯電話といった多様な手段による情報提供、  
運行情報・遅延情報等のリアルタイム情報の提供、情報の内容・取得方法の標準化

■地域公共交通のあり方の検討への積極的参加

～地域公共交通のあり方に関する検討に当たっての利用者に直接接する立場からの提案、  
自ら提供するサービスの内容、輸送量、経営状況等の情報の開示・提供

○神奈川中央交通のツインライナー（BRT）（神奈川県藤沢市）



平成17年3月に導入。連節バス、PTP S（公共車両優先システム）、バスロケーションシステムの導入やバス停の整備、フィーダー（支線）バスの運行を行い、駅前の混雑緩和、定時性の確保、速達性の向上を図り、本格的BRTを目指している。

○情報提供の例（箱根ナビ）



小田急箱根グループでは、路線・運賃・時刻等の公共交通サービス、観光施設、イベント、宿泊施設、地図、天気等、箱根観光に必要な情報をまとめたホームページ「箱根ナビ」を日・英・中・韓の4ヶ国語で開設している。

また、携帯電話や箱根エリアの主要ターミナルに設置した液晶ディスプレイを利用した情報発信サービスも行い、現地での情報入手も容易にしている。



④ 利用者・住民等の取組み

■地域公共交通のあり方の主体的な検討

～自ら主体的に公共交通を支える意識（マイレール意識等）の醸成

■地域公共交通を支える継続的な取組み

～住民による寄付、定期券等の継続的購入、会員制度による登録料の支払い、モビリティ・マネジメント



○やぐちおもいやりタクシー  
(広島県広島市)

平成15年より、住民主導で、タクシー事業者の協力により乗合タクシーが導入された。運行開始後利用者数が伸び悩む中、町内会・社会福祉協議会・老人クラブといった地域の代表、交通事業者、学識経験者、広島市、運輸局で構成する検討委員会が設置され、アンケート調査及び実験運行による確な現状分析とそれに基づいた経路・ダイヤ等の設定、往復券・割引券などの利用者増加策と商業施設等との連携を実施し、現在では採算ラインに達している。



○弘南バス深谷線  
(青森県鯉ヶ沢町)

深谷地区は同町の中心部から約20km離れており、路線バスの運行が切望されていたものの、採算性の問題から実現には至らなかったが、平成5年より、住民が回数券を購入し運行費用の一部を負担（当初1世帯あたり1,000円/月、現在は2,000円/月）することにより、路線バスの運行が開始された。



○えちてつサポーターズクラブ  
(福井県福井市ほか)

サポーターズクラブ（定期券利用者は会費免除）を組織し、会員に対して普通乗車券1割引、加盟店での割引等サービス、会報誌の配布等を実施している。サポーターズクラブの運営には鉄道事業者、沿線市町も協力している。

⑤ 商業施設、事業所、病院、学校等の企業や施設の取組み

■地域公共交通を支える担い手としての取組み

～鉄道駅と商業施設、福祉施設等の結合、商業施設によるバスの運行、パーク・アンド・ライド（P&R）等の実施に対する協力、通勤・通学等に関するモビリティ・マネジメント

○商店街が運行する「まちバス」  
(香川県高松市)



丸亀町商店街（香川県高松市）では、平成17年より駅と商店街を結ぶ100円バス「まちバス」を交通事業者に委託し運行している。

○商業施設の協力によるP&R  
(香川県三木町)



高松琴平電気鉄道学園通り駅（香川県三木町）は、平成14年に大型商業施設に隣接して設置されたが、その商業施設の駐車場を活用したパーク・アンド・ライドが行われている。

○大学と交通事業者による連携  
(金沢市)



金沢市では、平成18年より、市の仲介により交通事業者と地域住民等との間で、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定を締結することを条件に、値下げや路線の新設・延長・増便等の利便性向上策を実施する「金沢バストリガー方式」を導入。第1号は北陸鉄道と金沢大学との間で締結され、目標を上回ったため、本年も継続されている。



○大規模事業所を対象としたモビリティ・マネジメント  
(京都府宇治市)

京都府宇治市において、国、京都府、宇治市、学識経験者、商工会議所、地元企業、交通事業者、NPO等が協働し、モビリティ・マネジメントを実施。事業所毎に公共交通情報を一元化した質の高い通勤マップを作成したこと等により、鉄道利用者の増加、事業所に向かう自動車交通量の減少や歩行者の増加等、大きな成果が得られた。

⑥ 学識経験者、コンサルタント等の役割

■地域の関係者の取組みのサポート

～専門的な知識・情報・ノウハウの提供、第三者的・中立的立場、長期的・継続的に活動する主体としての役割



# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年法律第59号)

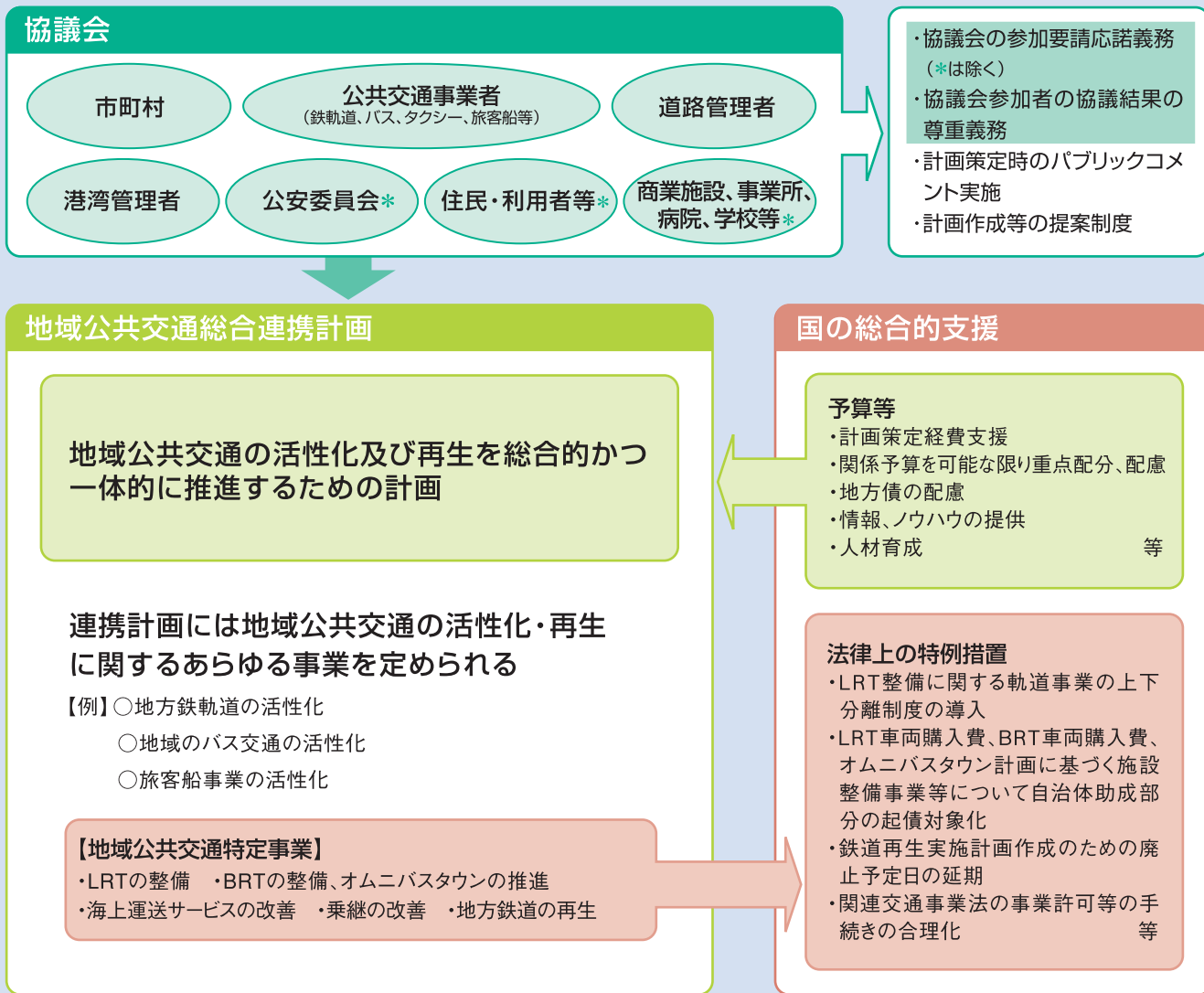
—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年5月25日公布 平成19年10月1日施行

## 基本方針(国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定  
 ※ 国家公安委員会、環境大臣に協議

### 1. 計画の作成・実施



### 2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等



**DMV**  
 (デュアルモードビークル)  
 線路と道路の両方の走行が可能な車両



**IMTS**  
 (インテリジェントマルチモードトランジット)  
 磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車

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、定時性の確保、速達性の向上等々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  
 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々を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

## 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」Q&A

**Q1** 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の対象となる「地域公共交通」とはどのようなものですか。

**A1** ①地域住民の日常生活や社会生活における移動手段や、②地域への来訪者(観光客、ビジネス客等)の地域内における移動手段である公共交通を対象としています。

具体的には、鉄道、路面電車、路線バス、コミュニティバス、タクシー、旅客船など幅広い公共交通が対象となり得ます。

また、新幹線、高速バス、長距離フェリーなどの幹線・地域間交通は対象となりませんが、鉄道駅やターミナルへのアクセスなどの二次交通については、本法律の対象となります。

**Q5** 連携計画に位置付けられる事業には、どのようなものがありますか?

**A5** 地域の鉄道・路線バス・旅客船の活性化、コミュニティバスの導入、LRT、BRTの導入、さらにはこれと関連した利用促進活動など、地域公共交通の活性化・再生のためのあらゆる取組みが対象となります。

**Q6** 住民・利用者、学校や地元企業等の取組みも連携計画の対象になりますか?

**A6** 地域公共交通の活性化・再生のためには、幅広い地域の関係者の取組みが必要であり、計画の対象となります。

**Q7** 連携計画は、複数市町村の区域にまたがって作成することは可能ですか?また、一市町村の区域内で複数作成することは可能ですか?

**A7** 連携計画は市町村の区域が一定の目安になりますが、通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関する交通圏が複数の市町村にまたがる場合は、複数の市町村が共同して連携計画を作成することは可能です。また、交通圏が一市町村に複数ある場合は、一市町村内で複数作成することも可能です。

**Q8** 都道府県は連携計画の策定主体にはなれないのですか?

**A8** 連携計画の策定主体は市町村ですが、都道府県も、法定協議会に参加することなどにより、一市町村を超えた広域的な観点から、地域の関係者に対して様々な支援をしたり、また、自ら主体的・主導的な取組みを行うことが期待されます。

**Q9** 連携計画の策定や連携計画に位置づけられた取組みについてどのような支援がありますか?

**A9** 連携計画の策定に対する財政支援や、連携計画に位置づけられた事業に対し関係予算を可能な限り重点配分・配慮したり、地方債の配慮などを行います。

また、国による人材育成・ノウハウの提供なども行います。

このほか、LRTやBRTの導入、地方鉄道の再生など一定の事業に対しては、法律上の特例措置(LRTの上下分離、地方債の特例、廃止予定日の延期等)を講じています。

**Q2** 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会を設置するメリットは何ですか?

**A2** 地域公共交通の活性化・再生を図るためには、地域の多様な関係者による主体的な取組みが求められますが、その利害は複雑に絡み合っており、こうした関係者が共通の問題意識のもとに集まって、合意形成を図り、それを確実に実行するためには、一般的に多大な手間、労力や時間を要します。

このため、本法律において、

①公共交通事業者等に対する協議会への参加要請応諾義務

②協議会参加者の協議結果の尊重義務

③公共交通事業者や利用者等による連携計画の作成・変更の提案制度

などを定めており、こうした仕組みを活用することで、地域の多様な関係者による合意形成や協働の取組みをより効率的・効果的かつ確実に行うことが可能となります。

**Q3** 既に設置されている協議会を「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会として位置付けることは可能ですか?

**A3** 法定協議会を設置する場合、地域において過度な負担や混乱がないように、既存の協議会の組織・体制を活用することは可能です。例えば、既に、鉄道やバスに関する協議会が設置されている場合に、こうした協議会を活用することなどが考えられます。

**Q4** 鉄道だけ、バスだけ、旅客船だけを対象にした法定協議会の設置は可能ですか?

**A4** 可能です。