

4 国際的な連携の確保及び国際協力の推進

国際交通大臣会議（ITF）

- 年1回、各国交通担当大臣、民間企業CEO等が集まる「交通サミット」。
- 日本の民間事業者や地方公共団体もスピーカーとして参加。
- 日本は、来年5月2～4日の大臣会合で議長国を務める。

加盟国 53か国（欧州44か国、日・米・加・墨・豪・NZ・中・韓・印）

開催日程・開催地 毎年5月、ドイツ・ライプチヒで開催（産官学800名程度が参加）

毎年のテーマ 2008年「交通とエネルギー」（議長国：フィンランド）：
○交通分野が持つ役割の維持とCO2排出の削減との適切なバランスを見つけることの重要性を強調。
2009年「交通とグローバル化」（議長国：トルコ）：
○今回の経済危機を踏まえ、景気刺激策として交通プロジェクト投資を盛り込むことの重要性を確認。
2010年「交通とイノベーション」（議長国：カナダ）
○未来の交通に向け、政府・産業界・研究機関・国際機関等とのパートナーシップ強化の重要性を確認。
2011年「交通と社会」（議長国：スペイン）
※東日本大震災を受け、大臣宣言に災害に関する記述が盛り込まれた。

2012年「シームレスな交通」（議長国：日本）

日本からのスピーカー

<u>2010年</u>	渡辺 捷昭 副会長（トヨタ自動車） 山下 光彦 副社長（日産自動車） 富田 哲郎 副社長（JR東日本） 他
<u>2011年</u>	保崎 康夫 執行役員（NEXCO西日本） 幸山 政史（熊本市長）



大臣セッションの様子

交通分野の気候変動・大気汚染対策に係る国際連携の強化～MEET大臣会合～

- 世界CO₂排出量の23%を占める交通分野における気候変動・大気汚染対策の推進は喫緊の課題。
- 日本のイニシアティブの下、MEET大臣会合を通じ、主要国・関係国際機関の連携を強化し、途上国支援を始めとする国際的な対策を推進。

「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」(MEET*)

開催概要

- ◆ 2009年1月14-16日@東京
- ◆ 21か国¹⁾・9機関²⁾から約320名が参加

会合のポイント

- ◆ 世界の交通分野CO₂排出量の**約7割**をカバーする主要国の交通担当大臣・関係国際機関が参加
- ◆ 気候変動・大気汚染問題について、交通分野全体の取組を議論し、政治的メッセージ(**大臣宣言**)を発信

大臣宣言のポイント

- 「**低炭素・低公害交通システムの実現**」という長期ビジョンの共有
- 各国による国内交通対策強化で一致
先進国の経験を有効活用して、**途上国の取組を促進**
- 国際航空・国際海運分野の取組促進で一致
- 各国・機関間の**対話継続と連携強化**

MEETフォローアップ高級事務レベル会合

開催概要

- ◆ 2009年6月17-18日@函館
- ◆ 21か国¹⁾・11機関³⁾から約80名が参加

会合のポイント

- ◆ 「低炭素・低公害交通システム」の実現に向けて、「**戦略**」「**資金**」「**能力向上**」の**3つの視点**から具体的な取組に向けた情報共有・意見交換

議長総括のポイント

- 途上国の**戦略的な行動計画**の策定を支援
- **多様な資金メカニズム**の活用・改善に向けて協力力
- 燃費改善、公共交通整備、統計データ整備等の**各施策分野で途上国の能力向上**を着実に促進
- 各国の交通政策当局による様々なレベルでの**意見交換ネットワーク**を形成

さらなる展開

- ◆ **2010年11月にイタリアが第2回大臣会合を開催**
【交通分野における気候変動・大気汚染に関する、今後の政策の方向性を示す大臣宣言を採択。】
- ◆ **第3回大臣会合は、フランスが主催予定**

* MEET: Ministerial Conference on Global Environment and Energy in Transport

1) G8, 豪州, インド, 韓国, ASEAN10

2) ASEAN事務局, EC, UNFCCC事務局, 世界銀行, ICAO, IMO, UNECE/WP.29, IEA, ITF

3) ASEAN事務局, EC, 世界銀行, IEA, ITF, ADB, JBIC, TRL, UITP, UNCRD, UNEP

国際海事機関（IMO）

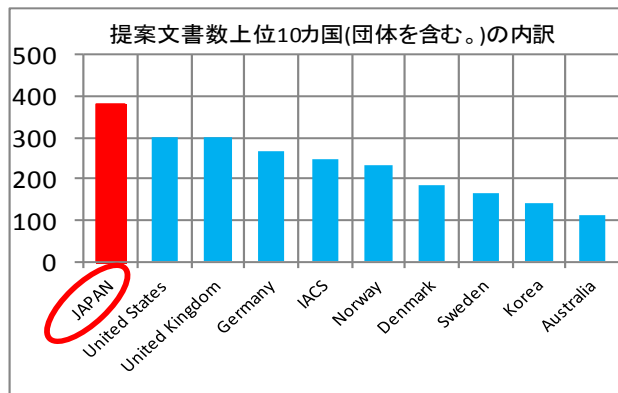
- IMOは、海事に関する世界共通ルールの策定を行う国連の専門機関。
- 日本は、主要な海運・造船国として国際条約策定等をリード。

IMOの概要

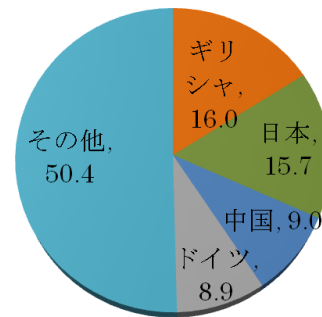
- 船舶の安全、海洋環境の保護等の海事問題を取り扱うため1958年に設立。
- 現在の加盟国数は170ヶ国、香港等の3つの地域が準加盟。
- IMF(国際通貨基金)、世界銀行グループなどと並ぶ15ある国連の専門機関のひとつ。
- IMOは、1912年の「タイタニック号」の沈没事故を契機として策定された船舶の安全に関する国際条約や、1989年の「エクソン・バルディーズ号」や1997年の「ナホトカ号」の油流出事故を受けて規制が強化された海洋環境保護に関する国際条約など、海事に関する世界共通ルールの策定を行っている。
- 最近では、ソマリア沖における海賊対策や、船舶からの温室効果ガスの排出削減に関する国際的枠組みの確立でも重要な役割を担っている。

日本との関係

- 日本は、主要な海運・造船国として国際条約策定等の議論をリード。

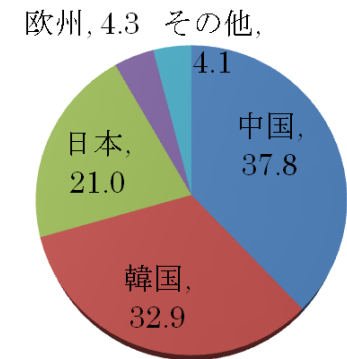


提案文書提出数で
日本は世界第1位
(過去5年間で381本)



出典:国連” Review of Maritime Transport 2010”

世界の船腹量(2010)
(日本は世界第2位)



出典:IHS Fairplay “World Fleet Statics”

世界の船舶建造量(2010)
(日本は世界第3位)

IMOにおける日本の主導による国際的枠組みづくりの事例

- 国際海運分野のCO₂排出量は飛躍的に増大しているが、国際海運は京都議定書の適用外。
- IMOにおいて、日本の主導により、国際海運にCO₂排出規制を導入することで合意。
- 我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整った。

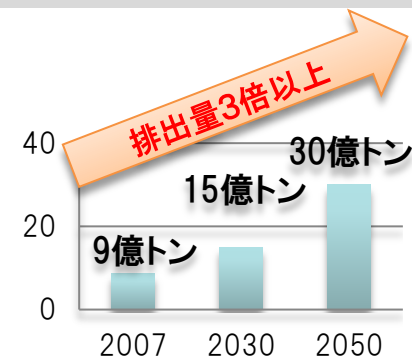
増大を続ける国際海運分野のCO₂排出

- ・ 新興国等の経済成長に伴う貿易量の増大により、**国際海運分野のCO₂排出量は飛躍的に増大**。
- ・ **国際海運は「京都議定書」の適用外**で、**国際対策の確立が急務**となっていた。



2011年7月 国際海事機関(IMO)において、**第一段階の対策**として国際海運に先進国、途上国の別なく一律にCO₂排出規制を導入することを合意

※ 日本は規制の仕組みなど39の提案文書を提出し、**条約作りを主導**

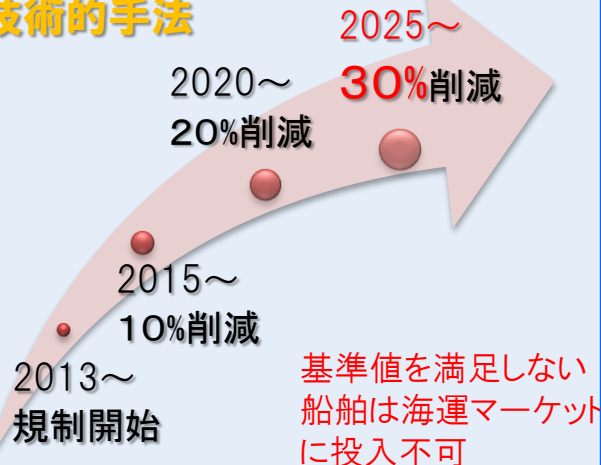


国際海運からのCO₂排出量予測[億トン]

新造船のCO₂排出規制

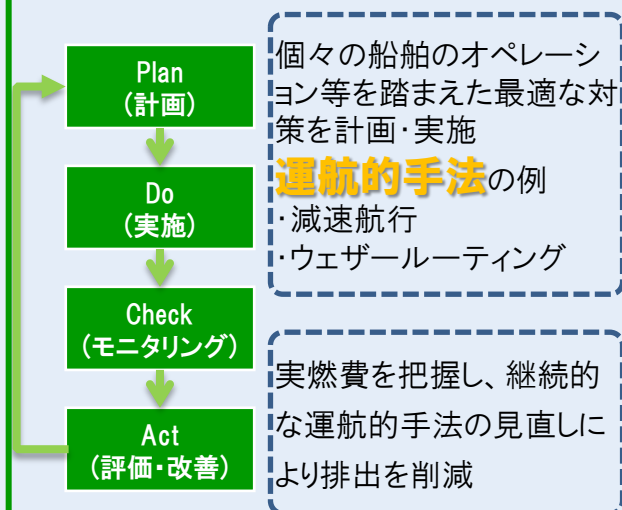
2013年から新造船にCO₂排出基準適合を義務付け、基準は段階的に強化

技術的手法



省エネ運航の義務付け

現存船を含む全ての船舶に、省エネ運航計画の策定を義務付け



【IMOの今後の審議予定】

IMOでは、**第二段階の対策**として、CO₂排出削減に経済効果を持たせる**経済的手法**を導入するべく審議を進める予定

CO₂排出規制の導入で、我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整い、国際競争力向上に大きな効果が期待される

日中韓物流大臣会合

- 北東アジアにおける物流分野の更なる協力・連携を推進することを目的として、日中韓の物流を担当する大臣により日中韓物流大臣会合を開催。
- シームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築、安全かつ効率的な物流の両立などの取り組みを行っている。

○ 第3回日中韓物流大臣会合においては、北東アジアにおける(1)シームレス物流システムの実現、(2)環境にやさしい物流システムの構築、(3)安全かつ効率的な物流の両立の3大目標に対し、12の「行動計画」の成果について確認し、今後の取組の方針について合意する共同声明を採択。

これまでの経過

第1回大臣会合(2006.9:韓国・ソウル)

- ・枠組みの決定
- ・12項目の行動計画の決定

第2回大臣会合(2008.5:日本・岡山)

- ・日中韓物流協力の3大目標の策定
- ・12項目の行動計画の進捗状況の確認

第3回大臣会合(2010.5:中国・成都)

- ・12項目の行動計画の成果を確認
- ・今後の取組方針について合意

主な取り組み

(1) シームレス物流システムの実現

- シャーシの相互通行を含めた総合的なアプローチでシームレス物流の実現に努力。3国間の海陸一貫輸送のパイロットプロジェクトの実施可能性を検討するためのワーキンググループの設置
- 3国の物流情報システムの相互連携及び「北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)」の設立
- 標準化されたパレットサイズ(1100×1100mm等)の更なる普及、及びリターナブルパレットシステム構築への努力

(2) 環境にやさしい物流の構築

- グリーン物流の推進のため、特に自動車交通分野や海上交通/港湾分野における協力を強化

(3) 安全かつ効率的な物流の両立

- 電子タグによる貨物追跡システム等による可視化推進



第4回日中韓物流大臣会合（開催国：韓国）

交通分野における日本とASEANの連携①【環境関係】

■ 日本のイニシアティブにより、ASEAN各国による計画的・戦略的な環境対策の推進を支援するため、「日ASEAN交通分野における環境に関する行動計画」を策定。

背景	地球規模の気候変動問題 (交通分野からのCO2排出は全世界の約2割)	ASEAN主要都市における大気汚染の深刻化 (自動車の急速な普及・交通渋滞等)
	ASEAN各国が計画的、戦略的に交通分野における環境対策を実施する必要性	
	交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合(MEET)の開催(H21.1 東京) ・「低炭素・低公害車交通システムの実現」という長期ビジョンを共有することで一致	
目的	日本のイニシアティブにより、ASEAN各国による計画的・戦略的な環境対策の推進を支援することを通じ、ASEAN域内の環境改善と我が国との協力関係の強化を図る。	

第7回日ASEAN交通大臣会合(H21.12)で承認

行動計画 本体	計画期間	ASEAN各国による計画的な環境対策の推進	
	●2010年～2014年の5年間	●ASEAN各国の自主的な判断により「国別実施計画」を作成	
	環境対策の視点	ASEAN各国が行う具体的取組み	日ASEAN交通連携における取組みの実施方法
	●知見・経験の共有と協働、技術・人材の交流 ●コ・ベネフィット・アプローチ ●各国の現状と課題に応じた適切な取組み ●国際機関や運輸事業者との連携、多様な資金の活用 など	●交通分野における環境政策策定・制度整備 等 ●交通分野における環境に関する情報の共通化・共有化 ●自動車燃費基準の整備等の単体対策 ●公共交通機関の整備・利用促進 ●新技術の導入促進 など	●研修・セミナー・専門家派遣による人材の育成・制度整備支援 ●ベストプラクティス、マニュアル等の整備・活用 ●実証実験により我が国の知見や経験を活用できる取り組みを先行的に実施 など

第8回日ASEAN交通大臣会合(H22.11)で報告

取組み リスト	●日ASEAN交通連携の下、ASEAN各国が協調・共働して、今後実施する具体的な対策及びその方法を明記(国別実施計画の策定支援を含む。)
------------	--

交通分野における日本とASEANの連携②【物流関係】

■ 第9回日ASEAN交通大臣会合(平成23年12月)において、「日ASEAN物流パートナーシップ」を推進することで合意。

ASEANにおける状況

- ◇2015年の経済統合に向け、域内連結性の強化が喫緊の課題。
物流の円滑化は連結性強化に向けた重要分野の1つ。
- ◇経済発展に伴い、域内物流量が急激に増加。
- ◇物流に関する官民の知見が十分でなく、安全面での不安、手続きが煩雑で時間がかかるなどの問題が存在しており、経済活動のボトルネックとなっている。

我が国における状況

- ◇我が国のASEAN進出企業から、同地域における 物流網改善に対する高いニーズがある。
- ◇「日本の「安全・安心」等の制度のアジア展開」
アジア諸国の成長と「安全・安心」の普及を実現しつつ、日本企業がより活動しやすい環境を作り出す。【新成長戦略】(2010年6月閣議決定)

ASEANにおいて効率のよいスムーズな物流網の構築を促進するため
我が国が有するノウハウ、経験等を活用

政策対話

セミナー・ワークショップ

調査事業

専門家派遣

協力プロジェクト

**海の物流ハイウェイを
形成**

RORO船ネットワーク構築調査事業

荷物をトレーラーシャーシごと搬出入できる船(RORO船)を活用し、ガントリークレーン等の整備を必要とせず、スムーズな海上物流ネットワークを実現するための支援を実施。

港湾EDI導入支援事業

我が国の港湾EDIシステムを導入することにより、ASEANにおける港への出入港の手続きの簡素化、統一化、電子化を図り、港湾における物流の円滑化に寄与する。
※ Electronic Data Interchange

**ジャパNSTAの導入で
シームレスで効率的な物流を実現**

パレット導入、標準化促進支援事業

ASEANにおいて効率的に荷物を搬出入、管理できるパレットの導入を促進する。また、パレットサイズの標準化の実現に向けた協力を実施。

ASEAN教育機関との連携による人材育成支援事業

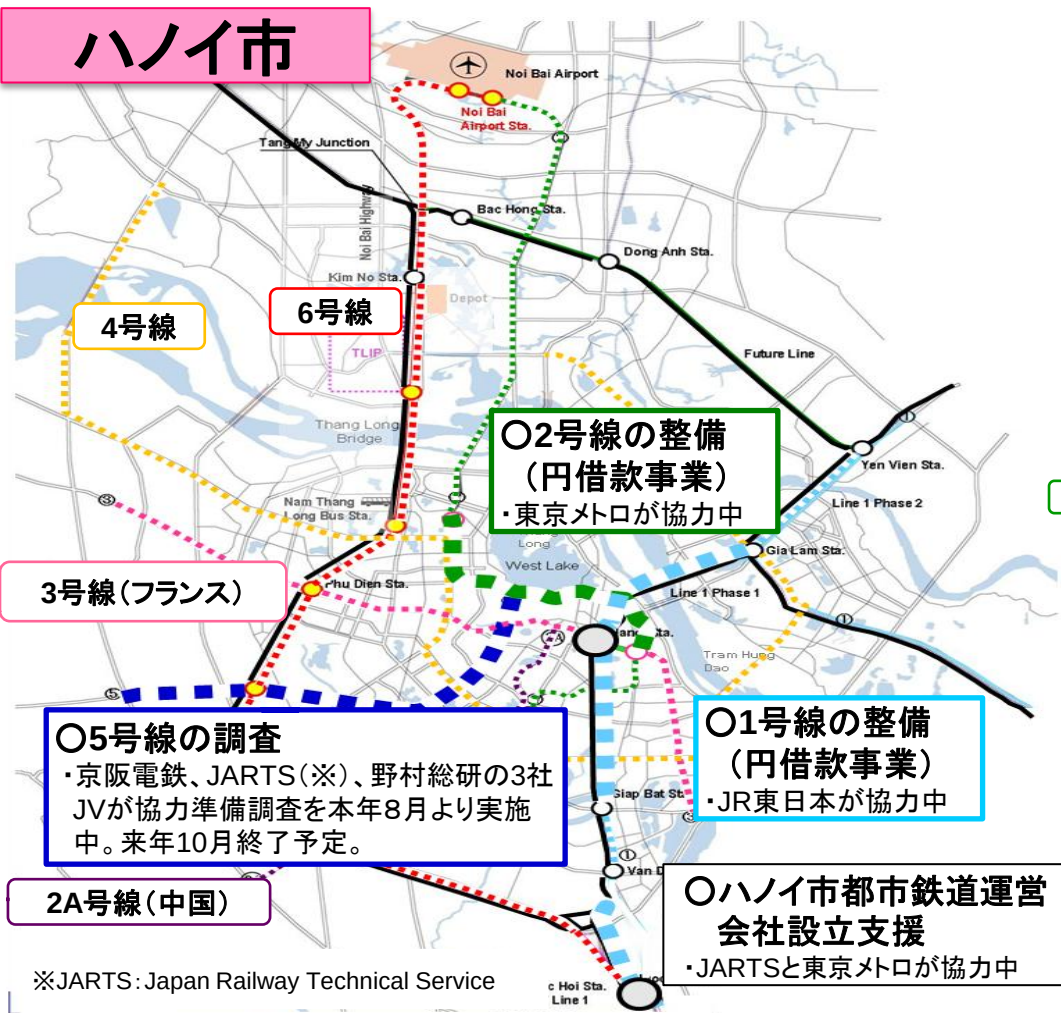
日系物流企業の協力を得て、物流の効率性に必要な知識・能力についての研修を行うことにより、ASEANにおける将来の物流を担う人材を育成する。

二国間協力の事例（ベトナム／ハノイ・ホーチミンの都市鉄道）

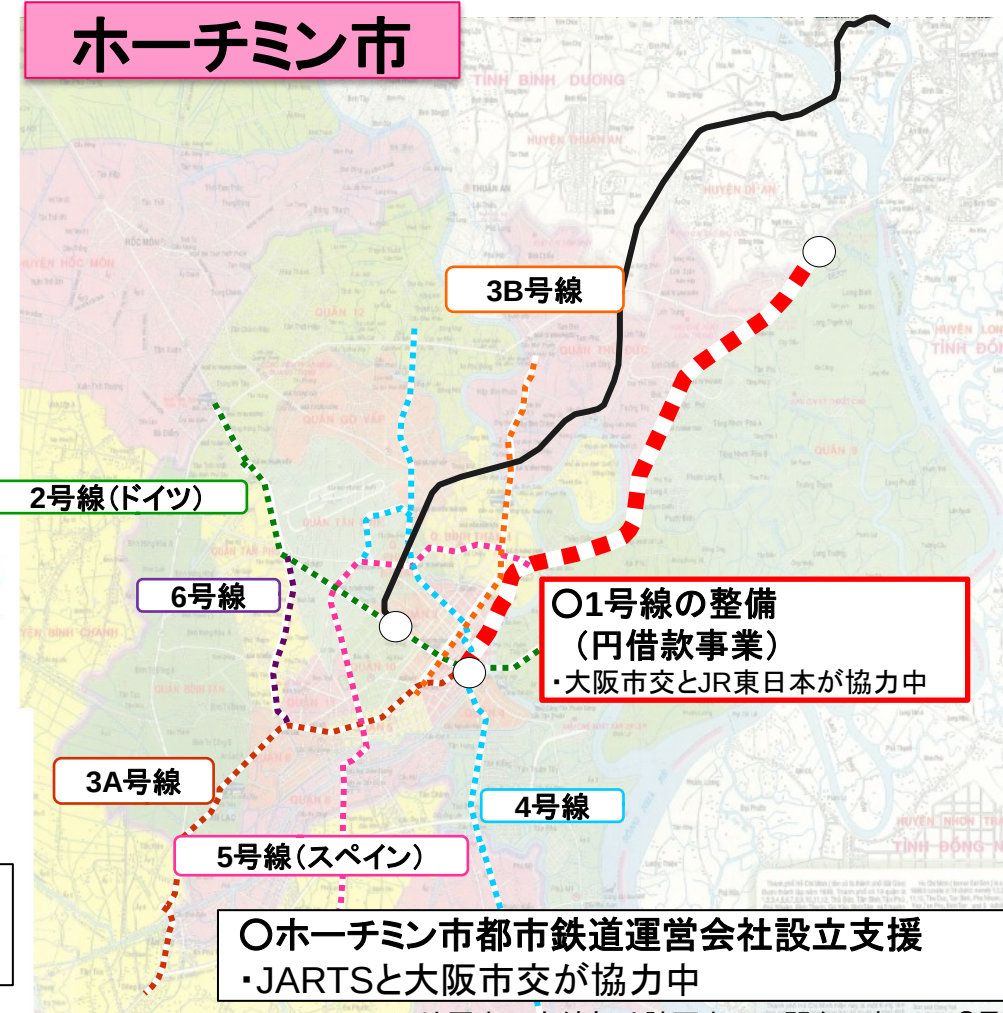
- 安全で効率的な運行維持管理のためには、鉄道システムの共通化と、質の高い人材が必要。
- 鉄道の法整備、様々なレベルの人材育成について、日本の経験と知見を活用して技術協力を行っていく。

都市鉄道のマネジメントに対する日本の技術的支援

ハノイ市



ホーチミン市



※地図中の点線部は計画中の区間を示す。

5 連携・協働の促進

交通やまちづくり関連の主な協議会

- 法律や省令、要綱により、様々な協議会の仕組みが提供されているが、それぞれ、設置目的や構成員が異なっている。

協議会の設置根拠	地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会	道路運送法施行規則に基づく地域公共交通会議	道路運送法施行規則に基づく運営協議会
目的	地域の公共交通の活性化や住民の移動手段の確保等、地域公共交通のあらゆる課題について、地域にとって最適な公共交通のあり方を協議するため	地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バスの必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議するため	地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関して協議するため
構成員	- 市町村 - 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者等 - 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者等	- 市町村長又は都道府県知事 - 一般乗合旅客自動車運送事業者等 - 住民又は旅客 - 地方運輸局長 - 運転者が組織する団体	- 市町村長又は都道府県知事 - 一般旅客自動車運送事業者等 - 住民又は旅客 - 地方運輸局長 - 運転者が組織する団体 - 現に過疎地有償運送等を行っている特定非営利活動法人等
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく協議会	都市再生特別措置法に基づく市町村都市再生整備協議会	バリアフリー法に基づく協議会	都市・地域総合交通戦略要綱に基づく協議会
生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、関係者による議論を行うため	都市再生整備計画及びその実施並びに都市再生整備計画に基づく事業により整備された公共公益施設の管理に関し必要な協議を行うため	公共交通機関の旅客施設及び車両等や道路、駐車場、公園、建築物等の施設等について総合的・一体的なバリアフリー化を図るための協議を行うため	望ましい都市・地域像を実現するまちづくりとして、関係機関が相互に連携し、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るため
- 都道府県又は市区町村 - 交通事業者又は交通施設管理者等 - 地方運輸局等 - その他協議会が必要と認める者	- 市町村 - 都市再生整備推進法人等 - 必要に応じて都道府県、都市再生機構、民間事業者等	- 市町村 - 施設設置管理者、公安委員会、事業実施者等 - 高齢者、障害者等、学識経験者等	- 地方公共団体 - 市民 - 交通関連事業者 - 学識経験者 - 道路管理者、交通管理者等

一の市町村に複数の協議会が設置されている例

■ 地方都市X市においては、交通やまちづくりに関連する複数の協議会が設置されており、協議会毎に異なった構成員により構成されている。

	地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会	道路運送法施行規則に基づく地域公共交通会議	都市・地域総合交通戦略要綱に基づく協議会
市	副市長 各地域審議会会長	副市長 都市建設部 各地域審議会会長	都市整備審議官 総合政策部 都市建設部
県	X土木建築事務所 県警X警察署 (地域振興部交通運輸対策室)	X土木建築事務所 県警X警察署 (地域振興部交通運輸対策室)	土木建築部都市計画課 X土木建築事務所 (県警察本部) (県警X警察署)
国	地方運輸局支局 (地方運輸局鉄道部)	地方運輸局支局 地方整備局河川国道事務所	地方整備局河川国道事務所 (地方整備局建政部) (地方運輸局企画観光部) (地方運輸局鉄道部) (地方運輸局自動車交通部)
交通事業者	市交通局 鉄道事業者A 県乗用自動車協会	鉄道事業者A バス事業者B タクシー会社D タクシー会社E 県バス協会 県乗用自動車協会 市交通局職員労働組合	市交通局 JR 鉄道事業者A バス事業者B 県バス協会 C地区タクシー協会
各種団体			商工会議所、青年会議所、市観光協会等
学識経験者	学識経験者		学識経験者

※()内はオブザーバー。

複数の協議会を1つの協議会として設置・運営している例

- 四日市市においては、複数の協議会の機能をまとめて一つの協議会として設置している。

四日市市都市総合交通戦略及び連携計画の策定に向けた組織設立・運営の考え方

連携計画

地域公共交通活性化・再生法

【目的】地域公共交通の活性化・再生のため、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進

【事業内容】

- 鉄道の活性化・再生に係る事業
- バス・乗合タクシーの活性化・再生に係る事業

都市・地域総合交通戦略

【目的】公共交通を軸とした集約型都市構造のため、快適で円滑な都市交通を確保

【事業内容】

- 公共交通関係施設整備支援事業
- 交通結節点改善事業
- 歩行者・自転車環境の改善 など

バス路線や運賃変更など

道路運送法

法定協議会



学識経験者、計画事業者(交通事業者、道路管理者等)、公安委員会、利用者、市

要綱に基づく協議会



学識経験者、計画事業者(交通事業者、道路管理者等)、公安委員会、利用者、市

四日市市地域公共交通会議（既設）



バス・タクシー事業者、道路管理者、警察、労働団体、自治会等関係者、市

四日市市都市総合交通戦略協議会

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
道路運送法



学識経験者、交通事業者、利用者、道路管理者、警察、労働団体、市

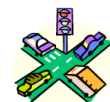


連携計画の策定

都市総合交通戦略の策定

上記計画に係る事業の推進、進捗管理

バス等個別案件は分科会で協議



連携・協働の促進の枠組みの例～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 市町村が、公共交通事業者等と連携して、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画を策定し、国が計画に基づく取組を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

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

協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等 ※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、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。国は、これを総合的に支援。

【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築



協議会の参加要請応諾義務

- （* 公安委員会、住民は除く）
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成 等

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

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）

・軌道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

等



等

注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

注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

注3 公有民営※

地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用するもの

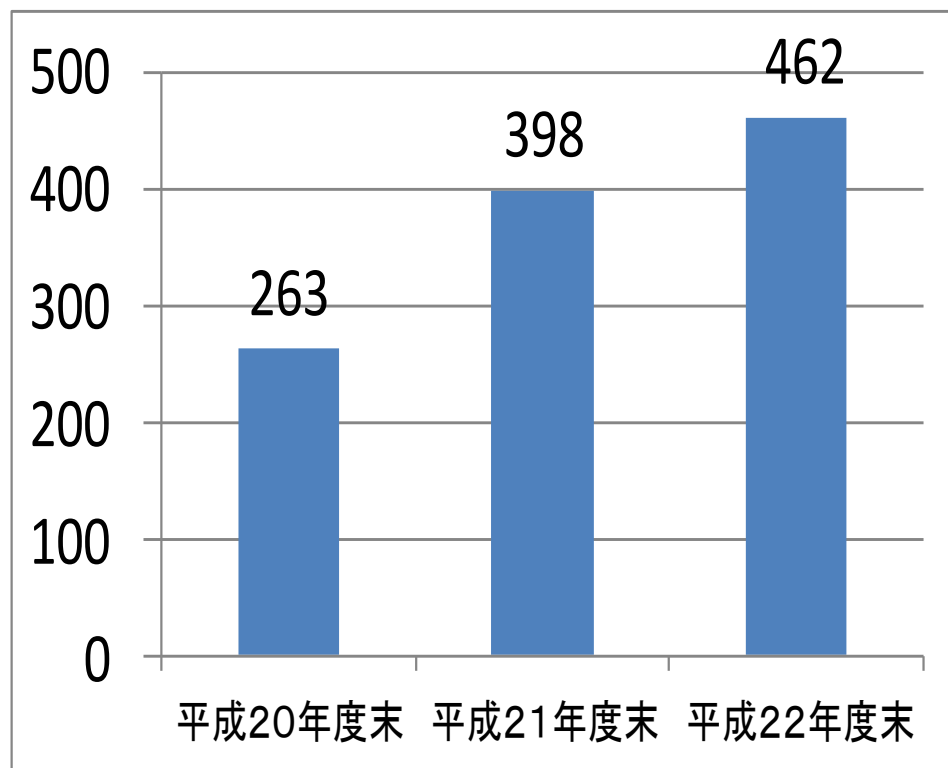
※は第169国会で成立した一部改正に関する部分（平成20年10月1日施行）

地域公共交通総合連携計画策定件数の推移

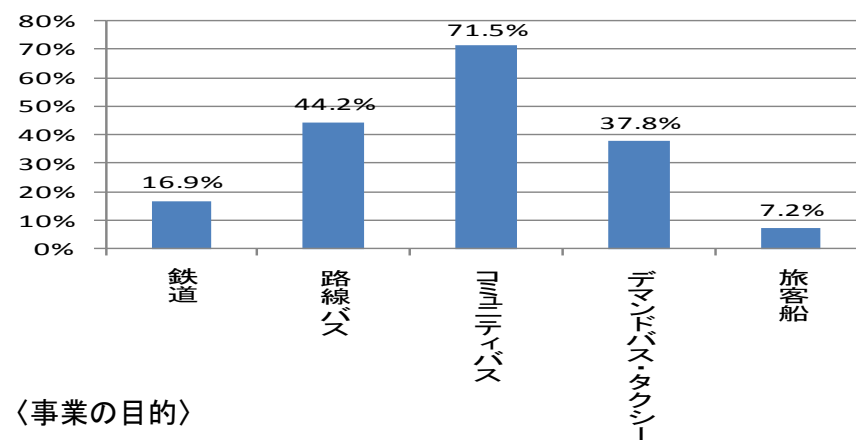
- 地域公共交通総合連携計画の策定件数は、平成22年度末時点で462。
- 協議会の約7割がコミュニティバスに係る事業を実施。また、事業の目的は、「住民、来訪者の移動手段の確保」が最も多い。

〈市町村における連携計画策定件数の推移〉

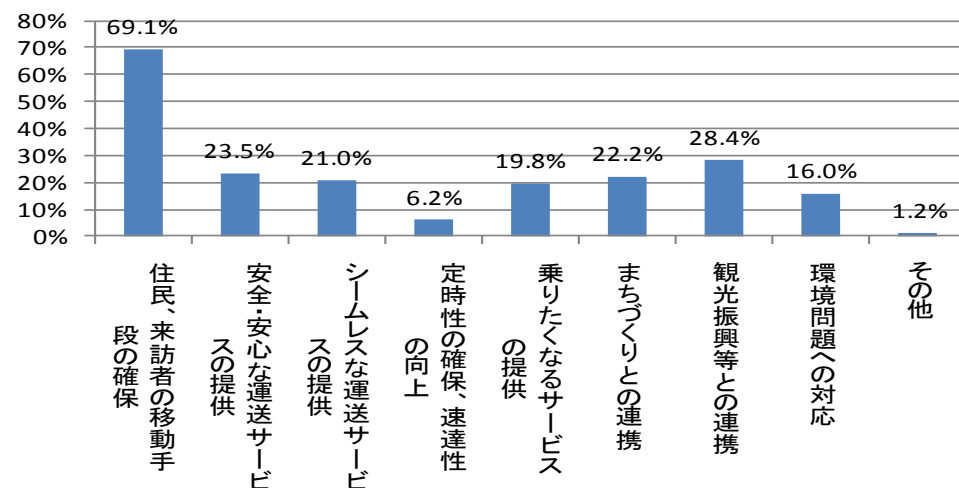
(件)



〈交通モード別協議会数〉



〈事業の目的〉



地域公共交通総合連携計画に基づく事業の良い事例・悪い事例の傾向

- 住民ニーズの把握や利用促進に向けた住民の巻き込みなどを行った事例は、利用者数の増加や利用者からの高い評価がみられる傾向にある。

※良い事例は、利用者の評価が高い、設定した目標を達成している、利用者数が増えているなどの観点から選択（悪い事例はその逆）

良い事例	悪い事例
①利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ。 ②住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った（路線を守り育てるための住民組織の立ち上げ、e通勤プロジェクトの実施、シンポジウム等の開催、地域住民による費用負担など）。 ③利用状況のフォローなどPDCAを実施。 ④利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った。 ⑤ICカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施。 ⑥商店会など他主体との連携を図った。	ア. 住民ニーズの把握が十分ではなかった。 イ. 住民を巻き込む取組みが不足し、行政の取組みが浸透しなかった。 ウ. デマンド交通運行エリアと路線バス運行エリアが重なり競合してしまった。 エ. 一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした一過性の取組みとなってしまった。

地域公共交通総合連携計画に基づく事業に対する利用者の評価

利用者の評価が高い事例

<A協議会>(前頁①、②、④)

- ・自主運行バスの満足度（「満足」と回答した割合）
平成21年度調査：50% 平成22年度調査：67%

<B協議会>(前頁①、②、④)

- ・コミュニティバスの満足度（「満足」と回答した割合）
運行回数：67%、運行ルート：73%、
運転手の対応：100%、運賃：87%、全体：90%

<C協議会>(前頁①)

(早朝便の増便)

- ・「便利になった」：50%
- ・自由記述では「早朝に通院する場合に便利」、「雨のとき通勤に利用」等の回答があった。

(所要時間の短縮)

- ・「便利になった」：71%
- ・「ノロノロ運転がなくなって快適になった」：49%

<D協議会>(前頁②)

(乗合タクシーの満足度)

- ・「利用しやすい」：74%
- ・「サービスを現状のまま維持すべき」：51%

<E協議会>(前頁①)

(満足度調査)

- ・運行回数：「ちょうどよい」が50%
- ・利用料金：「ちょうどよい」が76%

利用者の評価が低い事例

<F協議会>(前頁ア)

- ・コミュニティバス路線再編についての意見として、「再編前の方がよかった」という回答あり。
- ・利用したバスに対する満足度：「やや不満」「不満」と合わせると3分の2。

<G協議会>(前頁ウ)

(現デマンド交通の今後の利用意向)

- ・「利用しない」：66%

(現デマンド交通の悪い点)

- ・「路線バスへの乗り継ぎが面倒」：29%
- ・「行きたい場所へ行けない」：24%
- ・「予約が面倒」：16%

<H協議会>(前頁ア、イ)

(地域公共交通総合連携計画の認知度)

- ・「全く知らなかった」：42%

(コミュニティバスに関する満足度:5点満点)

- ・「運行本数」：1.8点
- ・「運行ダイヤ」：2.0点

(コミュニティバスを使用しない理由)

- ・「車の方が便利」：58%
- ・「運行本数が少ない」：40%
- ・「行きたいところに行けない」：40%
- ・「バスがどのように走っているか知らない」：26%

地方公共団体とバス事業者が連携・協働を図る上での課題①

地方公共団体の役割を巡る地方公共団体からバス事業者への不満

- まちづくりの観点から交通サービス提供の計画を策定しようとしても交通に關与する大義名分や権限がなく、交通事業者の協力が得られない、調整が困難。
- 公共交通事業者は純然たる民間会社であり、公共交通のサービス水準や運行計画は基本的に事業者が決定する形となるため、まちづくりの観点を踏まえたサービス設定が十分に行われていない。
- 交通事業者が地方自治体に求めてくるのは赤字路線への補填が中心で、地方公共団体はまちにとって重要な交通軸となる公共交通に関しては運行計画等に関与することができず、まちづくりの考え方を踏まえたサービス供給計画の策定ができていない。
- 総合的な公共交通施策を行政と交通事業者が連携して推進する上で、地方自治体には権限がないため、交通事業者の取り組みに対する指導・助言が難しい。
- コミュニティバスの新路線等新たな公共交通の導入について、一部、バス事業者の既存路線と競合することとなり、運賃や経路の設定でバス事業者との調整に苦慮した。市民の利便性確保とバス事業者の営業への配慮の調整が課題といえる。

地方公共団体とバス事業者が連携・協働を図る上での課題②

地方公共団体の役割を巡るバス事業者から地方公共団体への不満

- 交通に関心がない。
- 都道府県か、市町村か、お互いに押しつけあっている。
- 赤字のバス路線に対する支援を自治体に要請すると、県は「市の仕事」、市は「県の仕事」と言い、あるいは「市が出すなら県も」、「県が出すなら市も」、「国の責任」、「民間の経営努力によるべき」という断り方をされる。
- 車いすでバスを利用したいとの要望が強いが、道路も改良しなければ安全・円滑な乗降は困難。道路改良を進めるために、道路管理者である国・県・市町村の間での調整を図ってほしい。
- 観光関係者からバスの系統番号や停留所名の事業者間調整の要望があり、事業者としては必要な費用負担を行ってもらえれば協力する意向はあるが、事業者間の利害が絡む要素もあり、行政（県又は市）には抽象的な要望に止まらず、具体の関係者間調整を行って欲しい。
- 交通に関心はあるが、資金的な裏付けがない。
- 行政から種々様々な要望が寄せられるが、企業経営上のメリットに乏しい場合に応分の費用負担を求めても、協力してもらえない。要望を断ると「公共交通にもかかわらず、行政に協力しないのは問題。」とバス事業者を問題視する。

6 国民等の意見の反映

パブリックコメント

- 国の行政機関が政令や省令等を定めようとする場合、行政手続法に基づきパブリックコメントが必要とされているが、法律上必要とされていないものであっても、必要に応じてパブリックコメントが実施されている。



任意のパブリックコメントの事例

交通基本法案の立案過程におけるパブリックコメントの実施経緯

○平成22年2月1日～3月2日

「交通基本法」の制定に向けた意見の募集について
→意見提出数：361件

○平成22年4月8日～5月7日

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて－中間整理－」に関する意見の募集について
→意見提出数：208件

○平成22年6月23日～7月22日

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」に関する意見の募集について
→意見提出数：351件

バリアフリー法に基づく意見反映の取組

- 年に約1回のペースで、高齢者・障害者団体や施設設置管理者等を集めた全国バリアフリーネットワーク会議を開催し、バリアフリー施策に関係者の意見を反映。

全国バリアフリーネットワーク会議

○目的

バリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行うため開催するもの。

○構成員

- ・ 学識経験者
- ・ 高齢者・障害者団体(支援団体も含む)
- ・ 施設設置管理者等
- ・ 地方公共団体
- ・ 国土交通省

○開催状況

第1回	平成20年	3月10日
第2回	平成21年	1月20日
第3回	平成22年	1月19日
第4回	平成22年	10月26日
第5回	平成23年	1月18日

○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）（抄）

（国の責務）

第四条 国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

スパイラル・アップのイメージ

