

地域公共交通の活性化及び再生の 将来像を考える懇談会

提言

～次の１０年に向かって何をなすべきか～

平成２９年７月

目次

委員名簿

はじめに

I 活性化再生法制定からこれまでの１０年

II 地域公共交通のこれからの１０年

III 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

IV 地域公共交通に関わる各主体の役割

おわりに

地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 委員名簿

(敬称略)

- (座長) 山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授
- (委員) 秋池 玲子 ボストンコンサルティンググループ・シニアパートナー&
マネージングディレクター
- 秋吉 貴雄 中央大学法学部教授
- 大井 尚司 大分大学経済学部門准教授
- 大串 葉子 新潟大学経済学部准教授
- 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
- 岡村 敏之 東洋大学国際学部国際地域学科教授
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- 鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
- 鈴木 文彦 交通ジャーナリスト
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
- 田中 里沙 事業構想大学院大学学長／宣伝会議取締役
- 谷口 綾子 筑波大学大学院システム情報工学研究科准教授
- 藤沢 久美 シンクタンク・ソフィアバンク代表
- 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

はじめに

２００７年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」という。）が制定されてから１０年目を迎える。同法は、地方公共団体が地域公共交通に関し主体的・能動的に取り組むべきことを明確化したという点で画期的なものであった。その後、２０１４年の活性化再生法の改正により、取組が強化され、地方公共団体が主体となって、まちづくりと連携した、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が推進されてきたところである。

しかし、地域公共交通をめぐる状況は、特に自動車運送関連の分野を中心に大きく変化しつつあり、人口減少下における生産性の向上という観点も踏まえながら、更なる取組の強化を図っていく必要がある。

本懇談会は８回にわたり会合を重ね、地方公共団体及び交通事業者からのヒアリング、委員からのプレゼンテーション等を通じ、今後１０年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生のため考えられる取組の方向性について、議論を行った。本提言はその成果をとりまとめたものである。

I 活性化再生法制定からこれまでの10年

自家用車の普及に伴い、公共交通機関の利用は地方部を中心に徐々に減少していった。この需要の減少に伴い、交通事業者のみの力では、多くの路線の維持が困難となっていた。なお、制度面でも需給調整規制が廃止され、路線の廃止等については届出制となり、交通事業者の経営判断に委ねる形となった。

一方で事業採算性がなくとも地域にとって必要な路線等は少なくなく、地域の交通手段の確保は地域の課題として取り組まなければならない状況となってきた。このため、「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に活性化再生法が制定されるに至った。この考え方は、後に制定される交通政策基本法及びそれに基づく交通政策基本計画においても、位置付けられている。

活性化再生法が制定された2007年以降数年の間に、同法に基づき、市町村が主催する協議会において自らの地域の交通体系の活性化・再生を図る「地域公共交通総合連携計画」が全国で約600件策定される等、地域における交通分野への意識は大いに高まった。しかし多くの計画では、その内容は廃止路線等への個別・局所的な対応にとどまりがちで、まちづくりや観光振興等地域戦略との一体性も不十分である等、期待された総合的な公共交通ネットワーク計画には及ばないものであった。

このため、2014年の活性化再生法の改正においては、

- ・地域全体の公共交通ネットワークの面的な再構築を行う
- ・まちづくり、観光振興等の他の地域戦略との一体的な連携を図る
- ・市町村のみならず都道府県も協議会を主催できることとして広域的な対応を可能とする

等、面的に広がりのある取組を地方公共団体が先頭に立って主導する仕組みに拡充した。関係する主体が参加する協議会を、地方公共団体が設置し、関係者の合意の下で「地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）」を作成し、必要に応じて交通事業者の同意を得て「地域公共交通再編実施計画」を作成することにより、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指すものである。

網形成計画は、2017年5月末時点で291件が策定され、地域公共交通再編実施計画も15件が認定される等、成果はあがってきている。しかし、計画の策定を通じ地域公共交通の課題に正面から取り組む地域が増えつつある一方で、組織内での体制も不備で取り組みに着手すらできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大しているのが実情である。

こうした背景の一つには、地方公共団体、交通事業者及び地域住民というそれぞれの主

体が、自らの地域公共交通の問題を十分認識していない、又は認識していても問題を解決する実行力が不足している、という課題がある。

人口減少や高齢化の進展等地域が置かれている状況は厳しいが、地域の存続・活性化に不可欠な移動手段の確保について、各主体が課題をしっかりと認識し、地域全体の問題として捉え、地域の実情に合った交通体系の構築に協力して取り組んでいくことが必要である。

Ⅱ 地域公共交通のこれからの１０年

1. 地域公共交通をとりまく社会の現状

地域公共交通は、地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活上必要な移動を支えるとともに、趣味や余暇のための移動等の需要を満たし、生活の質を高め、地域住民の活動を活発化させる役割も担っている。

また、地域公共交通は、地域住民の単なる移動手段にとどまらず、まちの賑わいの創出や、国内外の観光客を含む地域内外の交流人口の増加等を通じ、地域経済を支える機能も有している。さらに、過度なモータリゼーションによりもたらされた交通渋滞や環境負荷の緩和、地域住民の活動の活発化による健康増進等にも寄与している。加えて、地域公共交通は、土地の利用を誘導しつつ、都市機能の骨格を形成するという機能もある。

このように、地域公共交通は、様々な分野で大きな効果をもたらすものであり、地域社会全体の活力の維持・向上のための重要な要素として捉える必要がある。

しかし、地域公共交通の持つこのような役割は、広く認識されているとはいいがたく、役割を認識している地域と、そうでない地域との間で、地域公共交通への取組の地域差が生まれる原因の一つとなっている。

また、モータリゼーションの進展や、勤務形態の多様化等のライフスタイルの変化、少子化による学校の統廃合等の地域社会の変化といった、公共交通の需要に影響する社会の変化に、地域公共交通が充分に対応しきれなかったため、利用者が減少してきたというのが現状であり、地域によっては地域公共交通の維持が困難になっている例も見られる。

2. 今後１０年の予想される社会の変化

さらに、今後１０年を見据えると、地域公共交通を取り巻く環境として、以下に述べるような大きな状況変化が予想される。

① 人口動態の変化

我が国の人口は２００８年をピークに減少に転じ、２０６０年には８，６７４万人へと約３割減少、生産年齢人口は現在の半分近くまで減少する一方、６５歳以上の高齢化率は２３％から４０％へと上昇すると予測されている。

このような状況の下で、地域公共交通については、全体的な需要の減少や、需要の希薄化（低密度化）のほか、近年顕在化が著しい運転者等の担い手の不足、高齢者をはじめとする移動制約者への配慮の必要性の増大といった、様々な課題への対応が必要となっている。

② 財政事情の厳しさ

地域公共交通サービスの提供に当たっては、交通事業者の経営努力のみならず、既に国及び地方公共団体の財政負担も一定の役割を果たしているところであり、今後とも安定的な予算の確保が必要となる。しかしながら財政事情の厳しさ等を踏まえると、地域公共交通に対する国及び地方公共団体による公的負担については、最大限効率的に活用することが求められている状況である。

③ 都市構造の集約の必要性

市街地の拡散は、人口減少や高齢者の増加が進む状況下にあつては、日常生活を支える機能の低下や地域経済の衰退を招き、ひいては財政への悪影響を及ぼすことも懸念される。生活利便性の維持・向上や地域経済の活性化を図るためにも、地域公共交通ネットワークを軸として、その周辺に居住機能や都市機能を誘導・集約する、コンパクトシティの実現が望まれている。

④ 技術革新の進展

最近のＩＣＴ(Information and Communication Technology)の進展はめざましく、公共交通分野においても、経路検索やダイヤ・運行情報等リアルタイムな情報をいつでもどこでも知ることができるようになり、利用者の利便性は大幅に向上している。

また、ＩＣカード情報の活用等によって、情報収集に係るコストの低廉化が可能となり、移動ニーズの把握が容易になった。これらの情報は、路線別収支の把握、さらには路線の見直し等にも活用される等、交通事業者の経営改善にも寄与しており、ＩＣＴの活用の可能性は今後も更に広がっていくと期待される。

さらに、限定環境下での自動運転の実用化に向けた実証実験等の取組が行われているところである。

こうした技術の進展を踏まえ、地域公共交通に関する幅広い分野でＩＣＴの積極的な活用促進を図っていく必要がある。

3. 今後10年を見据えた地域公共交通のあり方

こうした社会の変化を踏まえつつ、地域の実情に合った地域公共交通を目指していく必要があるが、主として地方部を念頭に置きながら、今後の10年を見据えて、利用者・地域社会の視点から望ましい地域公共交通のあり方を考えると、一般的には、以下のような姿に集約することができる。

- 公共交通ネットワーク全体が有機的に連携し、使いやすいものになっている。例えば、
 - ・幹線道路まで出れば、一定の頻度で路線バス等が運行されており、町の中心部、病院、学校等と結ばれている。路線、ダイヤは、買い物、通院、通学等の移動のニーズに即した便利なものになっている。
 - ・幹線道路から離れている地域であっても、コミュニティバスや乗合タクシー等の移動手段により、幹線道路又は街の中心部と結ばれており、乗り換えが必要な場合でも、ダイヤや運賃の調整、待合環境の整備等により、シームレスな乗り換えができる。
 - ・ターミナルや乗継拠点は、わかりやすい案内表示等がある。また、待ち時間を有効活用できる商業施設の併設等により、活気や賑わいのあるものになっている。
 - ・人口が希薄な地域であっても、コミュニティバス・乗合タクシー等の活用や、貨客混載、自家用有償旅客運送の活用等、様々な工夫で、最低限必要な移動手段が確保されている。
- これらの運行の一部では、自動運転の技術等を応用した新しい運行形態が実現している。
- スマートフォン等で、いつでも時刻表や運行状況がわかり、また、普段行かない場所に行くときは経路の検索も可能である等、必要な情報が簡単に得られる。来訪者にとっても、わかりやすい情報が提供されている。
- 運賃は、日常的な利用にふさわしい水準に抑えられている。一部の運行については、市町村等が財政負担しているが、持続可能な水準であって、安定的にサービスが確保されている。
- 地域公共交通サービスを担う事業者は、地域の変化や旅客のニーズに目を配りながら、より良いサービスの提供と効率性を両立させるために、様々な工夫を凝らし、自立的な経営を行っている。
- 市町村や都道府県は、地域の将来像を見極めながら、地域全体の交通のビジョンを描き、その達成に向けて、環境整備や調整を行っている。必要な場合には、事業者との役割分担を明確にした上で、自ら主体的に関与してサービスの提供を行っている。
- 地域の住民は、普段は公共交通を使わない人も含め、自分自身の問題として、地域にとっての公共交通サービスの意味やその在り方を考え、場合によっては、コミュニティバス等の運営に参画している。

○これらの関係者は、活性化再生法の枠組みを活用する等して、建設的な意見交換をし、その結果に基づいて、継続的にサービスの改善を図る取組がなされている。

このような姿を基礎にしつつ、各地域で、それぞれの実情に応じた「あるべき姿」の実現を目指していくことが求められる。

4. 今後10年を見据えた地域公共交通の課題

上記3. で述べたような姿を実現していく上で、現状では、多くの地域が以下のような課題に直面している。

① 地域公共交通に関する課題

【非効率な路線】

○利用状況の変化を反映しないまま従前の頻度・ルートで運行されている路線や、需要に見合わない長大な路線等、非効率で生産性の低いネットワークが一部に存在しており、結果として輸送効率が低下している。

【データの活用不足・重要性の認識不足】

○運行データをそもそも収集していない、収集はしているが分析していない等、交通事業者が利用実態の把握ができていない事例が散見される。また、交通事業者が地元住民の地域公共交通に対するニーズの把握ができていない事例や、経営上の理由等により交通事業者が運行データの共有に否定的なため、関係する各主体間での検討が進められない事例も存在する。

【利便性の向上・需要創出と多様な収益確保の努力の不足】

○人口減少等により、長期的に利用者が減少する中、交通事業者や行政が、利便性の向上や新たな需要の創出・取り込みをあきらめているケースがみられる。「まだまだやれることはある」という意識で、積極的にこれらに取り組む必要がある。併せて、交通を軸としたサービスを中心に、交通以外の収益源の確保にも取り組むことも重要である。

【担い手の不足】

○旅客自動車運送事業における運転者不足は深刻化している。既に運転者の高齢化が進んでおり、今後更に厳しくなることが予想される。地方公共団体（都道府県、市町村）がコミュニティバスや自家用有償旅客運送の運行を委託しようにも、受託する交通事業者がいなくなるおそれもある。

【車両の老朽化】

○経営状況の厳しい中小交通事業者を中心に、車両の更新が進められず、保有車両のかかりの割合を、修理が困難な車齢20年を超える老朽車両が占めるようになってい

るため、将来的には運行可能な車両が不足することにより運行に支障を来すおそれもある。また、老朽車両が更新されないため、バリアフリー対応も遅れている。

【高齢者の移動手段の確保】

○今後更なる高齢者の増加が見込まれる中、運転に不安を持つ高齢者が、自家用車に依存しなくても生活できる環境の整備が必要である。

② 地域公共交通を担う各主体の課題

【課題認識の不足】

○地域公共交通にかかる知見や実務経験の不足等により、地域公共交通の役割、地域への貢献、その必要性等が地域公共交通に関わる各主体間で正しく認識されていない場合がある。また、課題への対処法が分からない事例も多いと考えられる。

【交通事業者の地域の实情に合った経営戦略の欠如・経営力の不足】

○環境の変化に合わせて、本来持つべき状況に応じた経営戦略を欠いたまま運行を継続し、地域のニーズに合致した運行ができていない状態の交通事業者が見られる。また、経営状況が厳しくなる中、企画部門の縮小により、経営力が減衰してしまった交通事業者も見られる。

【地方公共団体の実行力・認識不足】

○都道府県を含む一部の地方公共団体では、担当者・組織自体の不足や人材育成が不十分な状況が見られるほか、地域公共交通の必要性やその重要度の認識が充分でない場合も見られる。また、地域公共交通をコーディネートする役割を、自らが担っていることを十分に認識していない事例も散見される。

【地域住民の意識の不足】

○自家用自動車の利用が前提であるほど、住民の地域公共交通に対する意識が低い。その一方で、「地域公共交通は常にあるに当然」という意識も根強く、自家用自動車が使えなくなった場合の移動手段について十分に考えられているとはいいがたい状況である。

【国の対応の不足】

○活性化再生法をはじめとする地域公共交通に関する対策の実施に関し、国として、交通事業者同士、あるいは交通事業者と地方公共団体との調整や、各主体への支援が充分とは言えない状況にある。

【各主体間の連携不足】

○地域公共交通の状況、特に担い手となる交通事業者の状況について、各主体間の共有が十分に進んでおらず、連携の体制も不十分である。

Ⅲ 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

前章でまとめた課題に対し、地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性としては、以下のようなものがあげられる。

1. 地域公共交通ネットワークの形成のあり方

① 交通圏全体を見据えた再構築

人口動態や地域構造の変化を踏まえつつ、目的や将来的な地域ビジョンを明確にしながら、現在の地域公共交通ネットワークを検証し、必要な場合には、交通圏全体を見据えて再構築を行うことが重要である。

その際、需要動向を見据えた上で、ふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要がある。需要に応じた輸送力やダイヤの設定等に留意する必要がある。

また、地域公共交通は、都市構造・地域構造を規定する役割も果たすことから、将来のまちづくりのビジョンと整合的なものである必要がある。都市機能の配置や土地利用等コンパクトシティへの取組を支えつつ誘導するという機能を果たすためにも、都市・交通の両面から望ましいコンパクト・プラス・ネットワークを実現する必要がある。

② 地域の実情に応じた公共交通ネットワークの形成

地域公共交通ネットワークのあり方については、地域の実情に応じて個別に検討される必要があるが、一般的には、以下のような視点で幹線／支線／地域内交通のそれぞれの路線が果たすべき役割を明確にし、地域の需要に対応することが考えられる。

- ・ 交通圏全体を見通しつつ、利用者の現在のニーズや将来像を踏まえ、地域の骨格を形成する幹線を明確にする。
- ・ 軸となる幹線に接続する支線については、乗継ぎに配慮したダイヤの設定や拠点の整備等を行うとともに、その他の支線や、さらに小さな需要に対応する地域内交通については、地域の需要に応じた運行を行う。

1) 幹線の強化及び需要に応じた地域内交通のサービスの提供

地域の「軸」を担う幹線については、利用実態を踏まえ、統合・分割・短縮等により、持続可能な路線網への再編を図ることが必要である。例えば、都市部の市街地を貫く長大な路線は渋滞の影響等により遅延が発生しやすく、利便性と効率性がともに低い場合もあることから、乗降実態を踏まえつつ必要に応じて分割する等により、運用の効率化を図るとともに、幹線としての機能や輸送力の強化を併せて図ること

が考えられる。

また、需要が多く見込まれる路線については、輸送力を向上させ、利便性と効率性の向上を図ることが必要であり、都市部等で非常に多くの需要が見込まれる地域においては、LRTやBRTの導入も考えられる。

さらに、パターン化されたダイヤや効果的な頻度での運行が重要である。特にバスにおいては、定時性の改善、すなわち「遅れない・待たない」サービスの実現を目指すべきである。

需要の少ない路線については、需要に応じた輸送力や運行頻度の提供に向けた再編を行うべきである。

2) 地域内交通におけるきめ細かな地域輸送サービスの提供

地域内交通では、地域の実情に合った運行形態の選択（定時定路線・デマンド等）、車両の選択、効果的な運行頻度の確保等が重要となるが、その検討に当たっては、まず既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要がある。需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な地域においては、地方公共団体や地域住民等が主体となる輸送サービスに拠らざるを得ない地域も増加しており、このような地域においては、自家用有償旅客運送や地域の助け合い等も含めて、輸送サービスのあり方を考えることが必要となる。

なお、地域内交通に関しては特に、住民が企画・運営に主体的に参画することが、持続可能性の観点から望ましい。自ら利用することはもちろん、協賛金や広告の獲得等様々な収益方策の工夫により、持続可能なサービスの実現が期待される。

3) 乗継ぎが発生する際の利便性とわかりやすさの確保

複数路線間のシームレスな乗継ぎを可能とするためには、ダイヤの接続強化や運賃の通算化等が有効と考えられる。また、乗継ぎ拠点の整備等により、物理的な乗り換え抵抗を軽減することも効果的であると考えられる。乗継ぎに際しては、拠点内の動線の整理や案内表示等、わかりやすさの確保も併せて図る必要がある。

③ 効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成

限られた資源を有効活用できる効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成が求められる。重複する路線の設定のような非効率が生じないように、関係する各主体間で情報を共有し、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要がある。

都市部等で、複数事業者が運行する路線では、交通事業者の個々の創意工夫を通じてより良いサービスが提供されることが期待されるが、資源の有効活用と利用者の利便性向上の双方に資するよう、ダイヤの等間隔化等の一定の協調により地域の実情に合ったネットワークの形成を図ることが必要である。こうした複数事業者間の調整につ

いては、地方運輸局も、都道府県を含む地方公共団体とともに積極的に関与すべきである。

また、少子化や過疎化による学校の統廃合に伴い、スクールバスを導入するにあたっては、同様の理由により、既存の路線が利用可能な場合には、路線バスに一本化する、またはスクールバスに一般客を混乗させる等の手法により、運転者・車両等の限られた資源の有効活用と利便性の向上の双方を両立させることが望ましい。病院送迎バスや企業送迎バスについても同様である。このため、活性化再生法の基本方針を変更し、市町村運行バスやスクールバス、その他の病院バスや送迎バスについても、効率化を図るべきことを明記すべきである。

2. 公共交通の利便性の向上、需要の創出

① 情報提供の向上による利便性向上

公共交通の利便性向上の一手法として情報提供の充実がある。経路検索やバスロケーション等、ICTを活用した情報提供の充実のため、各種手続の際に交通事業者が提出する情報を共通フォーマット化し、可能なものからオープンデータ化していくことにより、全国網羅的な情報提供を実現するとともに、地域の公共交通マップの作成等の地域の情報提供の充実を促進すべきである。また、方面別乗り場の設定や案内人の導入といった方策を併用することも、情報提供の強化に効果があると考えられる。

② 施設・設備の改善による利便性向上

公共交通利用の際に必ず利用する乗降施設・設備（具体的には駅舎・バス停や乗継施設等）における待合環境の改善を通じ、公共交通の利便性を向上させることが重要である。

具体的には、病院やスーパーマーケット等の集客施設に加え、「小さな拠点」、地域の観光施設や「道の駅」等にバス停を設置することにより、快適な待合が可能な乗降・乗換拠点を設定することが有効と考えられる。施設への併設の場合は施設側の協力が不可欠であり、積極的な働きかけが望ましい。交通事業者の営業所や車庫等に拠点機能を持たせる場合には、待合施設に加えてコンビニエンスストアや行政窓口機能等を併設することも検討の余地がある。こうした取組は、地域の活気や賑わいの創出にも繋がる。このため、乗継ぎ拠点の整備については、事例を収集し、横展開を図る。

また、路線上の通常バス停においても、雨風を凌げる上屋や休憩用のベンチを整備することは利用促進につながる。設備の設置、維持・管理に関する役割分担等につき、地域における各主体と協議を進めるべきである。

③ データの収集と共有

交通事業者によるICカード、携帯電話の位置情報、バス内のセンサー、乗客アンケート、ドライバーからの聞き取り等、様々な手法を活用したデータ収集は、地域公共交通の利便性の向上や資源の有効活用にあたって重要なものであり、これを更に促進していく必要がある。

また、収集したデータは、地域公共交通ネットワークの検討にとっても有用なものであり、都道府県を含む地方公共団体にも共有することが望ましい。

④ データの分析と活用

データを収集し、共有するだけでなく、収集したデータを活用して、需要の把握や潜在需要の分析を行い、運行や経営の改善に役立てることで、はじめて実際の効果が得ら

れる。そこで、データを収集する交通事業者においては、データ収集・共有のみならず、その分析と活用にも併せて積極的に取り組む必要がある。

地方公共団体においても、単にデータの共有を受けるのみならず、交通事業者のデータに加え、パーソントリップ等の諸々のデータを活用して、地域公共交通ネットワークの形成に向けた検討を行う必要がある。

国は、様々なデータ分析手法を検討し、事例の普及を行う必要がある。また、各種データの集約化・活用の方法を検討する必要がある。

なお、データの分析にあたっては、交通コンサルタントや、大学との連携を通じた学識経験者等の活用も含め、積極的に外部人材の活用を図っていくべきである。

⑤ 地元需要の拡大

1) 地域の潜在需要の掘り起こし

学生や高齢者、子育て世代の他にも、可能であれば自家用車の使用を避けたい層や、将来の自家用車使用に不安を持つ層等、地域公共交通の潜在的な利用者は実は多いと想定される。

確実な需要が見込まれる学生や高齢者については、学校行事での地域公共交通の利用に向けた働き掛け、高齢者に対する利用促進等の実施、それぞれのニーズに合わせたダイヤ設定等が考えられる。また、自家用車の使用を避けたい層の利用等の掘り起こしを図るため、地域の公共交通の情報提供等により利用の転換を促進すべきである。

加えて、スクールバスや病院送迎バス等の利用者についても路線バスとの役割を整理することにより、潜在的な需要を確実に取り込む必要がある。そのために、交通事業者と市町村を中心とした地方公共団体の交通関係部局との調整はもとより、当該地方公共団体内部の他の関係部局間においても調整を図る必要がある。

さらに、I C Tを活用した多頻度利用者への累進的な割引運賃等、通勤のように定型的ではない需要を喚起する方策についても検討すべきである。

2) 「おでかけ」のきっかけ作りによる需要創出

「行く必要がある」通院等の「ニーズ」を満たすことにとどまらず、「行けると嬉しい」おでかけ等を提案することで、地域における生活の質の向上と公共交通需要の創出を同時に実現させることが必要である。例えば、バス・鉄道・船舶等公共交通での移動をセットにした旅行商品や公共交通利用促進と健康増進を同時に図るバス停・鉄道駅等からのハイキングの地域における企画・販売等が考えられる。

3) モビリティ・マネジメント(教育や啓発により公共交通の利用に誘導する手法、MM)活動の促進

企業・学校等において実施する MM により、通勤・通学等での公共交通機関の利用促進を図り、需要を創出することが重要である。公共交通機関の利用が健康維持につながるとの研究結果も踏まえ、地方公共団体、特に市町村の交通部局及び福祉部局が互いに連携しながら MM を促進することも考えられる。

このため、網形成計画の作成等の各種取組において、可能な限り MM を取り入れることを活性化再生法の基本方針において明確化する。

⑥ 域外からの旅客の誘致

観光資源を活用した需要創出のためには、地域に不慣れな来訪者にとっても分かりやすいように情報提供が行われることが重要である。このため、経路検索が可能となるよう、地域の交通事業者から経路検索サイトの運営事業者に対し、適時に十分な情報提供が行われることが必要である。また、広域・インバウンドの窓口である空港、新幹線駅等で、公共交通を利用した観光ルートの情報提供を充実させるとともに、周遊バスの販売等を行うことも重要である。また、公共交通機関におけるインターネット接続環境の整備も重要である。

さらに、交通事業者と地方公共団体、観光事業者の連携により、観光名所や宿泊施設への公共交通での行き方をホームページやパンフレットに掲載することも考えられる。

⑦ 地域に密着したサービスの提供による多角化

需要が希薄な地域においては、本来の旅客運送に留まらずに、買い物・病院予約代行や高齢者の見守りサービス、図書館の本の貸出・返却代行、簡単な介護サービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「生活総合サービス」化することで、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図ることも効果的である。

また、路線バスや乗合タクシー等を活用した貨物輸送や、貨物車両への旅客の同乗等といった新しい取組の可能性について、積極的に具体化を進めることも重要である。

また、地域の資源を活用した需要創出策も考えられる。例えば、地域の再生可能エネルギーを公共交通機関に利用する等の取組により、環境対策と地域振興の双方の実現を図ることができる。

3. 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

① 運転者確保のための取組

1) 志望者・採用者増加に向けた取組

旅客自動車運送事業における運転者不足は深刻である。貸切や送迎等の事業から乗合事業への運転者の融通等を迫られている事業者も多い。また、地方部では、「運転者が都市部に吸い取られている」「スクールバスや病院・企業送迎バス、貸切バス等に運転者が取られている」といった指摘もある。

このため、賃金面のみならず、短時間勤務等の多様な雇用形態や、休憩所の整備といった福利厚生面も含めた待遇改善により、「バス運転者」「タクシー運転者」という仕事の魅力を向上させることが必要である。

また、各交通事業者において、未経験者に対する自社養成、2種免許保有者に対する再教育を通じた活用を引き続き行うとともに、社員からの紹介制度等、実際の業務をある程度認識した上で就職する仕組みを活用することも効果的である。

さらに、女性用の休憩所や託児所の整備や、短時間勤務制度の導入等、女性も活躍しやすい環境づくりにより、女性運転者の増加を図ることも重要である。

2) 限られた人的資源を有効に活用するための取組

地域の実情に合った地域公共交通ネットワークを形成することにより、地域の限られた資源である運転者の効果的な活用を図ることが重要である。

また、旅客車両で貨物も運ぶ、貨物車両に旅客が同乗する等の新たな手法を編み出すことや、スクールバスや病院送迎バス等の一体化により、地域の運転者の有効活用を図ることが効果的である。

② 車両更新促進や新たな車両の開発普及のための取組

新規車両の購入余力が無い交通事業者は、中古車両による代替に頼らざるを得ないが、近年は中古バスの市場価格が高騰しており、中小事業者にとって購入が難しくなっている。

交通事業者においては、経営手法の改善等設備投資余力を生み出す取組が引き続き必要であるが、国においても、鉄道における上下分離方式のような、市町村を中心とした地方公共団体による車両の保有（補助制度活用）やバス車両のリース等の手法の積極的な活用を促進する必要がある。

また、国には、車両メーカーと連携し、車両の性能を向上させつつ、利用者のニーズに合致する車両の導入促進に取り組むことが望まれる。

③ 自動運転への対応

自動運転については、安全性の向上のほか、運転者不足の解消や運行の低コスト化といった導入効果が期待されており、限定環境における実証実験等が進められている。

今後も市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、必要な車両技術の検証の他、持続可能なビジネスモデルの検討等を積極的に推進すべきである。技術の進展や環境整備の状況も踏まえ、安全確保を前提に、段階的に住民や観光客の足の確保に資するような自動運転の導入を図るべきである。

④ 高齢者の移動手段の確保

高齢化が進展していく中で、バリアフリー化や割引等の導入・普及を含めて高齢者のニーズに即した公共交通サービスの提供が重要となっている。

これに加え、公共交通を補完する移動手段を確保することも必要となる。

このため、地方公共団体が網形成計画を策定するに当たっては、自家用有償運送等も含めて検討する等、高齢者の移動手段の確保に留意することが望まれる。

IV 地域公共交通に関わる各主体の役割

これまでの章で、地域公共交通の将来展望、課題とその解決に向けた方向性を整理してきた。今後何よりも重要なことは、各地域で、この方向性に沿った取組が実際に行われることであり、そのためには公共交通に関わる各主体が、相互に協調しながら、それぞれの役割を積極的に果たしていくことが求められる。

制度面では、これまでの10年間で、活性化再生法の制定、改正等により、関係主体間の連携の枠組みが整備されてきた。この枠組みを活用して、真に有効な取組を行うためには、関係する交通事業者、行政、住民が、それぞれの立場で公共交通への理解を深め、自らの役割を自覚し、その実行力を高めていくことが必要である。ここでは、そうした観点から、今後、関係者に求められる役割、取組を整理する。

1. 交通事業者の経営力の強化

我が国においては、交通事業者が地域公共交通を支える極めて重要な役割を担ってきた経緯があり、今後も引き続き、地域に根ざした主体として、地域公共交通、ひいては地域全体の活性化に貢献することが期待されている。交通事業者の中には、公的支援への依存や、経営状況の悪化に伴う企画部門の縮小で、経営力が減衰してしまっている事例も見受けられるが、まだまだやれることはあり、経営力の強化を通じて、生産性の向上を目指した経営を行い、効率的で質の高い輸送サービスを提供することにより、地域に密着した企業として活躍していくことが望まれている。

① 経営の革新

持続可能な経営のためには、経営意識を改革し、企画機能の向上・維持・回復が必要となる。現に、地域単位で経営の集約化が行われた事例や、ホールディングカンパニーの下で地域を越えた複数の企業体が経営統合する事例等、企画機能強化に繋がる体質改善を進めている事業者もあり、地域や事業者の状況によっては、これらの選択肢をとることも考えられる。また、成功・失敗事例に基づくコンサルティングや大学との連携、外部からの経営人材の登用も企画機能の強化に資すると考えられる。

国は、こうした事例の効果検証を行い、情報共有を進めるとともに、必要に応じて関係する各主体間の調整等への支援を行うべきである。

そのほか、交通事業者自身が生産性を向上させるとともに、自ら収入を増やす努力を行うことも重要であり、例えば、乗降データ等に基づく適時・柔軟な路線やダイヤの見直し、スクールバス、病院送迎バス等の一体化、貨客混載の活用等を行っていく必要がある。

② 地方公共団体や住民等、関係する主体との協働

関係する主体との連携の重要性を踏まえ、地方公共団体や住民等からの協議には真摯に対応していくことが重要である。

また、地方公共団体との協働による需要喚起策の実施や、住民による積極的な利用の機運の醸成に取り組むことによって、事業の活性化を図る必要がある。その際、住民が積極的に「乗って残したくなる」よう、交通事業者の側も努力することが重要である。

なお、サービス継続に課題が生じた場合も、早期に情報共有できれば地方公共団体をはじめとする関係主体が対応するための時間を確保できるため、普段からの信頼関係の醸成が重要である。

③ 地域内の需要の拡大

1) 潜在需要の掘り起こし

学生や高齢者、子育て世代の他にも、可能であれば自家用車の使用を避けたい層や、将来の自家用車使用に不安を持つ層等、地域公共交通の潜在的な利用者は実には多いと想定される。

確実な需要が見込まれる学生や高齢者については、学校行事での地域公共交通の利用に向けた働き掛け、高齢者に対する利用促進等の実施、それぞれのニーズに合わせたダイヤ設定等が考えられる。また、自家用車の使用を避けたい層の利用等の掘り起こしを図るため、地域の公共交通の情報提供等により利用の転換を促進すべきである。

加えて、スクールバスや病院送迎バス等の利用者についても路線バスとの役割を整理することにより、潜在的な需要を確実に取り込む必要がある。そのために、交通事業者と市町村を中心とした地方公共団体の交通関係部局との調整はもとより、当該地方公共団体内部の他の関係部局間においても調整を図る必要がある。

さらに、ICTを活用した多頻度利用者への累進的な割引運賃等、通勤のように定型的ではない需要を喚起する方策についても検討すべきである。

2) 「おでかけ」のきっかけ作りによる需要創出

「行く必要がある」通院等の「ニーズ」を満たすことにとどまらず、「行けると嬉しい」おでかけ等を提案することで、地域における生活の質の向上と公共交通需要の創出を同時に実現させることが必要である。例えば、バス・鉄道・船舶等公共交通での移動をセットにした旅行商品や公共交通利用促進と健康増進を同時に図るバス停・鉄道駅等からのハイキングの地域における企画・販売等が考えられる。

3) MM 活動の促進

企業・学校等において実施する MM により、通勤・通学等での公共交通機関の利用促進を図り、需要を創出することが重要である。公共交通機関の利用が健康維持につながるとの研究結果も踏まえ、地方公共団体、特に市町村交通部局及び福祉部局が互いに連携しながらMMを促進することも考えられる。

④ 域外からの旅客の誘致

観光資源を活用した需要創出のためには、地域に不慣れな来訪者にとっても分かりやすいように情報提供が行われることが重要である。このため、経路検索で検索可能となるよう、地域の交通事業者から経路検索の情報提供事業者に対し、適時に十分な情報提供が行われることが必要である。また、広域・インバウンドの窓口である空港、新幹線駅等で、公共交通を利用した観光ルートの情報提供を充実させるとともに、周遊パスの販売等を行うことも重要である。

さらに、地方公共団体、観光事業者と連携することにより、観光名所や宿泊施設への公共交通での行き方をホームページやパンフレットに掲載することも考えられる。

⑤ 地域に密着したサービスの提供による多角化

需要が希薄な地域においては、本来の旅客運送に留まらずに、買い物代行や高齢者の見守りサービス、図書館の本の貸出・返却代行、簡単な介護サービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「生活総合サービス」化し、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図るべきである。

また、路線バスや乗合タクシー等を活用した貨物輸送や、貨物車両への旅客の同乗等といった新しい取組の可能性について、積極的に具体化を進めることも重要である。

また、地域の資源を活用した需要創出策も考えられる。例えば、地域の再生可能エネルギーを公共交通機関に利用する等の取組により、環境対策と地域振興の双方の実現を図ることができる。

2. 地方公共団体の実行力の向上

活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなった。しかし、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無い等、地域公共交通に対する意識が充分でない事例も見受けられる。地方公共団体が、交通政策への取組を強化し、地域公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引していくことが期待される。

① 担い手の充当・育成

地方公共団体では、担当者が不在、もしくは担当者がいても他業務との兼務で余裕がなかったり、知見が不足していたりする場合があります、交通事業者任せきりになっている事例や、意思疎通が図れていないために連携が必要な主体と協働できていない事例がみられる。また、交通圏を踏まえた市町村連携や、継続性のある交通戦略を推進するための人材育成や人脈づくりも必ずしも充分とは言えない状況である。

こうした状況に対処するため、国は、大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施等、地方公共団体の職員や住民が知識を習得しやすい環境づくりに取り組むべきである。

② 地域公共交通の必要性和実態についての認識

担当者に地域公共交通の必要性が理解されていない事例や、有効な対策をとらないと手遅れになることを認識していない事例が見られるので、対処の必要性等を周知する必要がある。

こうした事例には、サービス水準の「見える化」により交通担当者が自らの地域のサービス水準を認識することで、交通担当者の意識の向上を図る必要がある。このため、国は、「公共交通の時間的・空間的アクセシビリティ評価手法」等の「見える化」手法により、地方公共団体のサービス水準に関する情報を提供すべきである。

③ 地域の活性化を視野に入れた対策の推進

地域公共交通が「地域の活性化」という地方行政の重要な目的を果たすための手段の一つとして充分認識されていないため、総合的な取組に拮がらず、単なる移動手段の確保・維持に終始してしまう事例が散見される。したがって、以下のような対応を図る必要がある。

1) 地域の活性化策としての地域公共交通の位置づけ

地域公共交通を地域活性化戦略の中で適切に位置づけることが必要である。

例えば、地域おこし協力隊（地域社会の新たな担い手として地域外の人材を受け入れ、

地域力の維持・強化を図る活動）の活用等も含め、人材受け入れと受け入れた人材の交通分野での活用をセットで検討することが考えられる。また、地方創生人材（地方創生に積極的に取り組む市町村に対し、意欲と能力のある国家公務員・大学研究者・民間人材を市町村長の補佐役として1～2年程度派遣し、地域に応じた処方箋づくりを支援する制度）を活用して、地域公共交通の処方箋づくりを支援することも考えられる。

なお、都市機能や生活施設を複数市町村で分担する地域においては、交通圏も当該複数市町村にまたがることから、地域公共交通の検討においても連携していくことが必要である。

2) 関係する各主体との協働による取組の実施

1) のような認識の下、地域公共交通に関する取組を具体的に進めるためには、地域の総合行政を担う市町村が中心となって、多様な主体（都道府県を含む）と協力していくことが必要である。その際、各主体との関係では、以下の点に留意することが重要である。

交通事業者：

- ・経営状況等の実情を把握するとともに、情報交換等により信頼関係を醸成すること
- ・また、バスへの支援を単純な欠損補助から、受託者の創意工夫により収益を得られるようなインセンティブ付の委託契約等へ移行することを検討すること
- ・公有民営方式（鉄道の上下分離、バス車両の公有民営、バス・タクシーの営業所の公有等）等を含めて適切な役割分担を検討すること

住民：

- ・住民との信頼関係を醸成し、協議の「場」を作ること。住民代表だけでなく、実際の利用者からも意見交換を通じて情報共有を図ること

行政部内（同一行政部内の他、都道府県と市町村の連携も含む）：

- ・交通が関係する分野を過不足無く捉え、関連計画及び関連する事業を行っている部局とは必ず情報を共有するほか、具体的な連携ができるよう、こまめに情報交換を行うこと
- ※ 文教、福祉部門等、移動手段の確保が特別必要と思われ、移動手段の提供を重複して行う可能性のある分野
- ※ まちづくり、観光部門等、交通政策の如何により、当該分野の方針が左右される分野

分野別の関係主体：

- ・分野別にどのような交通が求められているのか、具体的に確認をすること

また、それぞれ異なる利害を持つ各主体間での協力を進めていくにあたり、各主体が合意を進めやすくなるような課題の設定を行う（例えば個別の交通モード毎ではなく、「まちづくり」という大きな課題設定をする）といった工夫も重要である。

なお、国は、地域公共交通に関する取組を推進する都道府県及び市町村をしっかりと支援していくべきである。具体的には、地方運輸局・運輸支局と地方公共団体とのパートナーシップ協定の締結や、地域公共交通確保維持改善事業等の各種の支援策の活用を通じて、積極的にサポートしていくことが必要である。

3) 資金の確保と有効活用

従来の予算に加え、必要な経費を確保する手段を多様化するため、地域の状況に応じ、ふるさと納税やクラウドファンディング、過疎債（該当地域に限る）の活用等も考えられる。

3. 利用者となる地元住民の意識改革

自家用自動車の利用が多い地域においては、地域公共交通への住民の関心が概して低い傾向にあるが、地域公共交通の活性化・再生を実現するには、利用者たる住民が地域の公共交通サービスについて、自分自身の問題であると認識し、主体的にその維持・改善の取組に参画することが必要である。

① 地域公共交通についての認識

自家用自動車は永続的に使えるものではなく、地域公共交通がなくなると自らの（将来の）移動手段がなくなって困るという意識を地元住民が明確に持てるよう、都道府県、市町村や交通事業者をはじめとする各主体は、「運転ができなくなったとき」を想定させる広報の実施により、利用者の参加を喚起することが必要である。

また、公共交通を利用できる環境にあることが地域にとって様々な意味で重要であることについても、啓発活動を行っていく必要がある。

② 地域公共交通の利用

地域公共交通は「乗らなければなくなる」ものであり、「乗って残す」必要があるということを利用者に自覚してもらう必要がある。そのために、地方公共団体（都道府県、市町村）や交通事業者をはじめ各主体は、以下のような取組を行うことが必要である。

- ・ 公的負担を受けて運行されている路線については、その旨を利用者へ開示
- ・ 路線の存続が危ぶまれる場合には、利用者にその旨を早期に情報提供
- ・ 「週末だけでも利用する」等、自家用自動車主体は維持しつつも、地域公共交通を併用するような「かしこいクルマの使い方」の提案
- ・ 学校での MM 教育の実施、定期券利用の呼びかけ
- ・ 企業、事業所での MM（通勤 MM 等）の実施、定期券利用の促進
- ・ 自治会・地域集会での公共交通機関の使い方教室の開催等の働きかけ
- ・ 商業施設での公共交通利用者への割引 等

③ 地域公共交通の利用促進への「参画」

利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持ち、地域内交通の企画・運営に参画することが重要である。

個人に頼りすぎずに取組を継続できるよう、市町村が中心となって、住民の組織化を図ることも重要である。

なお、地域内交通の存続のためには、協賛金、広告獲得等、運賃収入以外の多様な収入源の開拓についても、利用者たる住民が主体的に参画することが望ましい。

また、こうした住民の主体的な参画について、地域の実情を踏まえつつ、その評価が適時かつ充分になされることも併せて望まれる。

4. 国の果たすべき役割

国は、豊かな国民生活の実現や地域の活力の向上を目指す交通政策基本法の理念を踏まえつつ、各主体が地域公共交通を活性化・再生するための取組みを最大限後押しするとともに、課題の解決のための環境整備や、制度の運用の見直し等に取り組む必要がある。また、各主体が公共交通への理解を深め、自らの役割を自覚し、その実行力を高めたいけるような取組を進めていく必要がある。

① 交通事業者の経営力強化

- ・ 近年のホールディング化、経営統合、公営交通の民営化等の事例を踏まえ、その効果等を検証したうえで、今後の地域公共交通の担い手にふさわしい経営組織のあり方等について議論を深め、経営力の強化等を後押しするための施策について検討する。

② 自動運転の推進とその円滑な実装

- ・ 自動運転の技術開発等を推進する。その際、地域公共交通への活用を念頭に、持続可能性を意識したビジネスモデルの構築等も目的にしつつ、自動運転の実証実験を実施する。
- ・ 将来的に、自動運転の実用化が本格化した場合には、地域交通のあり方そのものに大きな変革が加えられる可能性もあるため、技術開発の動向を注視しつつ、事業法制や安全規制のあり方も含め、円滑な社会実装のための環境整備を適時適切に推進する。その際は、イノベーションの進展のスピードには予測困難な面があることに留意する。

③ 貨客混載の促進

- ・ 従来の自動車運送業の縦割りにとらわれず、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客運送と貨物運送との事業の「かけもち」による生産性向上を推進する。

④ 公共交通に対する各主体の理解の促進

- ・ 「公共交通の時間的・空間的アクセシビリティ評価手法」等の「見える化」手法により、地方公共団体のサービスレベルに関する情報を提供する。
- ・ 活性化再生法に基づく網形成計画の作成等の各種取組において、可能な限り MM を取り入れることを活性化再生法の基本方針において明確化するほか、分かりやすいマニュアルの作成や、先進事例集の共有を図る。
- ・ 地域公共交通の持つ効果や地域公共交通の重要性等をわかりやすく整理し、公共交

通に対する各主体の理解を深めることで、地域全体を巻き込んだ取組を促進する。

⑤ 分野・課題横断的な各主体への支援

- ・ データの収集・分析の他ビッグデータの集約・活用も含む様々なデータの利活用手法を検討し、事例の普及を行う。
- ・ 大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施等、地方公共団体の職員や住民が必要な知識を習得しやすい環境づくりに取り組む。
- ・ 大学と連携した人材の養成及び資質の向上やクロスセクター効果・地域公共交通の波及効果が現れた事例等、地域公共交通の活性化・再生に向けた研究・資料の充実を図る。
- ・ 地方運輸局・運輸支局と地方公共団体とのパートナーシップ協定の締結や、活用しうる場合は地域公共交通確保維持改善事業等の各種の支援策の活用を通じ、地域公共交通に関する取組を推進する都道府県及び市町村をしっかりと支援する。

⑥ 地方公共団体との連携強化

- ・ 国と地方の役割を踏まえつつ、それぞれ必要な予算を確保する等、路線の維持のための取組を強化する。
- ・ 地方運輸局は、地域の課題に対する制度の活用支援、計画の作成支援を行うほか、地域での研修等の場を活用し、地方公共団体同士のネットワーク作りの支援や関係する各主体との橋渡し・調整支援等を能動的に行う。
- ・ 活性化再生法に基づく網形成計画を総点検し、各計画の課題を把握した上で、その解決に取り組む。
- ・ 市町村運行バスやスクールバス、その他の病院バスや送迎バスについて、活性化再生法の基本方針を変更し、効率化を図るべきことを明記する。

⑦ 交通事業者と地方公共団体間の協議の仲介

- ・ 交通事業者と地方公共団体（都道府県、市町村）の、それぞれの立場を知る「国」という立場を生かして、双方の間の協議を仲介し、交通事業者と地方公共団体の信頼関係の醸成を図る。
- ・ 交通事業者と地方公共団体がそれぞれ果たすべき役割を果たしているかどうか検証を行う。

⑧ 協議会の現場での積極的な支援

- ・ 協議会において、地域公共交通に関する取組が他分野と相乗効果を生むよう、協議に必要な主体の参画に向けた働き掛けや助言を行うほか、主体間の信頼関係の醸成を

図る。

⑨ 他部局・他省庁との積極的な連携

- ・ コンパクトシティ形成支援チーム等を通じ、健幸都市等、まちづくりと一体となった地域公共交通の取組をさらに推進するとともに、観光や文教等、個性あふれる地方の創生の推進に貢献できる地域公共交通の取組を推進する。
- ・ 例えば駅舎・バス停、駅前広場等の乗降施設・設備については、都市・地域総合交通戦略等、都市施策と交通施策との連携を更に図るべく、事例を収集し、横展開を図る。併せて、活性化再生法に基づく網形成計画や再編実施計画におけるこれらの整備事業の活用を促進するため、マニュアル等の整備を行う。

5. 地域公共交通に関わる各主体間の連携強化

地方公共団体、交通事業者、住民の間で、地域の目指す姿を共有するとともに、地域公共交通の現状について認識を共有し、仮に地域公共交通ネットワークの維持に障害が生じる兆候がみられる場合には、各主体間での協議が速やかに開始できるような、協力体制を普段から構築しておくことが重要である。同様に、協議の前提となる現状把握に必要なデータが共有されるためにも、地方公共団体をはじめとした各主体と事業者との間で、普段から信頼関係を醸成することが重要である。また、事業者間や隣接地方公共団体間の連携も必要である。

加えて、高齢者をはじめとする地元住民が、地域公共交通における課題を自らの問題として捉えられるよう、しっかりと協力しながら検討を推進していくことが必要である。

おわりに

地域公共交通ネットワークの維持・充実によるサービス向上は、交通分野にとどまらず、まちづくりや健康、福祉等の様々な分野に効果を及ぼすものであり、地域全体の課題として取り組むべき課題である。

人の移動は、地域社会の活力のために重要である。そのため、地域公共交通は使いやすいものである必要があり、また、地域公共交通の側からも人の移動のきっかけを作り出していくものでなければならない。

改正後の活性化再生法は、地域公共交通ネットワークについて、民間の交通事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体、特に市町村が中心となって、地域戦略の一環として取り組む姿勢を明確にしたものであるが、活性化再生法の趣旨に沿って活性化と再生が進められている地域がある一方、未だ取組が進んでいない地域があるのが現状である。

今回の提言内容が全国津々浦々の公共交通の現場に浸透し、都道府県、市町村、交通事業者、利用者となる地域住民の間で公共交通の重要性についての意識が共有され、その確保・維持・改善に向けた連携・協働が進むことによって、利便性・効率性のバランスがとれた持続可能な地域公共交通ネットワークが実現すること、そしてそれが、住民や来訪者の移動が活発化し、あらゆる地域が活性化していくきっかけとなることを心から願うものである。