

第2節 持続可能な地域公共交通の構築

第1章第2節で2点目として整理したとおり、地域公共交通ネットワークを持続可能にすることが課題となっている。

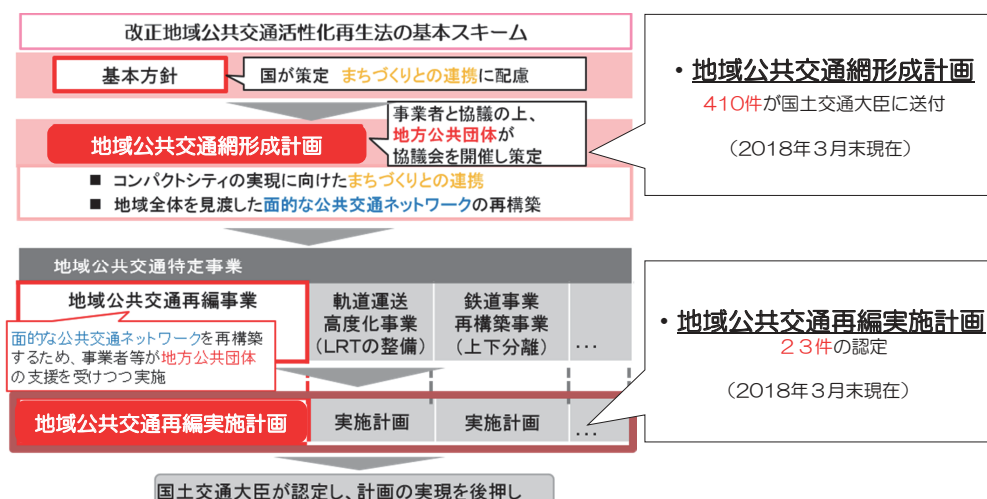
ここでは、地域公共交通に関する近年の動きを見るとともに、地域公共交通の再構築に関する取組事例を紹介する。

(1) 地域公共交通に関する近年の動き

自家用車の普及に伴い、地域公共交通の利用は長期的に減少してきたが、少子高齢化・人口減少と相まって、交通事業者のみでは維持が困難な路線が地方部を中心に増加している。また制度面では、需給調整規制の廃止により路線の廃止等が届出制になるなど、撤退に関しても交通事業者の経営判断に委ねられる余地が拡大している。地域の足を確保する手段の1つとして、コミュニティバス等の導入も進んでいるが、コミュニティバスの導入後、利用率の低迷等から存続が困難になる場合もある。しかしその一方で、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いことから、交通手段の確保を地域の課題として取り組む必要性は、年を追う毎に高まっている。こうした背景にあって、「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。）が制定された。

2014年の同法の改正においては、地域の公共交通ネットワークの面的な再構築を行う、まちづくりや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制度を拡充した。これは、地方公共団体が、関係主体が参加する協議会を設置し、その合意の下で「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、また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（以下「再編実施計画」という。）」を作成することによって、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。2018年3月末時点で410件の網形成計画が策定され、再編実施計画も23件が認定されている（図表2-2-2-1）。

図表2-2-2-1 2014年改正後の活性化再生法の概要



資料：国土交通省総合政策局作成

(2) 地域公共交通の再構築に関する取組事例

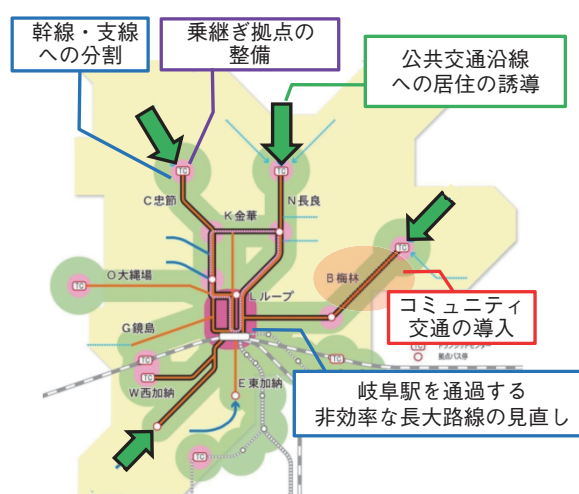
(1) で見たとおり、2014年の活性化再生法の改正以降、地方公共団体においても地域公共交通の課題を自らの問題と捉え、熱意をもって取組が進められるようになってきている。交通圏全体を見据えて交通ネットワーク全体を検証し、その利便性・効率性の向上を図るべく網形成計画を策定するにとどまらず、さらに踏み込んで、地域公共交通を再編するための具体的な事業（運行路線や運行本数、運賃等）を定める再編実施計画を策定する事例や、鉄道の上下分離等の事業構造の変更により路線の維持を図る鉄道事業再構築実施計画を策定する事例も増えつつある。本稿では、これまでに国土交通大臣の認定を受けた23件の再編実施計画と9件の鉄道事業再構築実施計画の事例から、いくつかを紹介する。

① 岐阜市

岐阜県岐阜市では、集約型のまちづくりを目指し、中心市街地と周辺各地区の双方において、公共交通が利用しやすい環境の整備を進めている。

具体的には、中心市街地においては岐阜駅を中心に路線バスネットワークを見直し、長大路線の分割や適正な路線再配置、運行ルートの分散等により、定時性・速達性の向上と収支改善を図っているほか、幹線路線への連節バスの導入による輸送力増強、バスレーンの整備、公共交通優先システムの導入など高度な輸送サービスの実現に向けた取組を行っている。路線バスに接続する各地区の輸送については、住民の日常生活を支える輸送サービスとして、地域住民が主体的に運行に参画するコミュニティバスの導入が進められており、現在ではほぼ市内全域をカバーするに至っている。今後は、引き続き乗継拠点の整備を進め、幹線と地区内輸送の連携強化を図るなど、一体的なネットワークの構築をさらに進めて行く予定としている（図表2-2-2-2）。

図表2-2-2-2 岐阜市における地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ

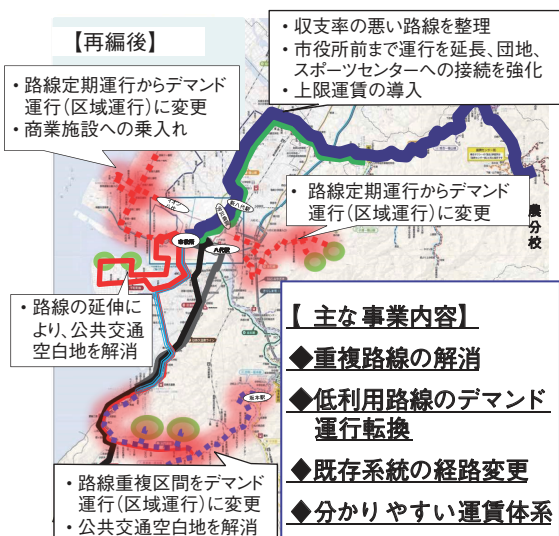


資料：国土交通省総合政策局資料より

② 八代市

熊本県八代市では、市内のバス路線網に関し、路線の重複による非効率や、一部路線の利用低迷、交通不便地域の存在等の課題が指摘されており、これらを一気に解決するための再編を行った。重複路線を大胆に整理する一方で、集約した路線については鉄道駅や商業施設等への乗り入れ／延伸を図り、利便性の向上を図っている。利用の低い路線については、定路線型のサービスから、柔軟なルートでサービスを提供できる予約型の乗合タクシーサービス（デマンド交通）に転換することにより、需要に見合ったサービスを提供するとともに、公共交通不便地域の解消を実現している。また、中心市街地では循環路線を充実させ、回遊性の向上を図っている。併せて、広範囲に上限運賃制度を導入しており、長距離路線を中心に利用者の増加が

図表2-2-2-3 熊本県八代市における地域公共交通再編実施計画



資料：国土交通省総合政策局作成

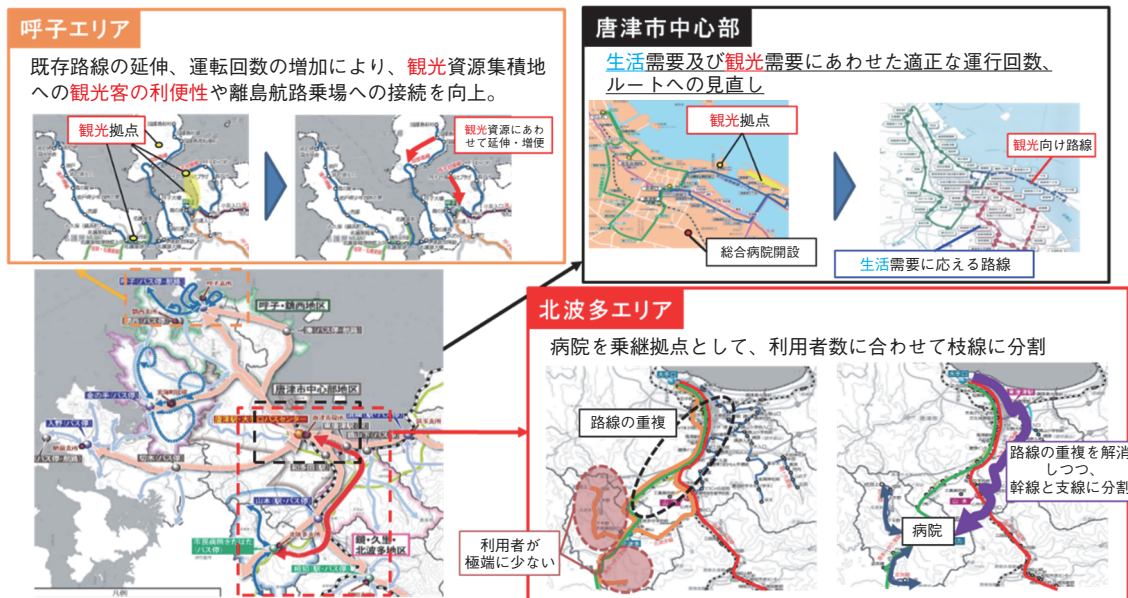
期待される（図表2-2-2-3）。

③ 唐津市

佐賀県唐津市は、九州北部の都市圏の一翼を担う一方、玄界灘に面した海岸線を擁する観光地としての側面も有していることから、同市の公共交通には、住民生活を支える交通の充実と、来訪する観光客への移動手段の提供の両方を充足することが求められる。

このため同市では公共交通網の充実に向け、生活路線と観光路線の性格分けを行いつつ、ネットワークの再編を実施した。生活路線については、利用実態を踏まえて幹線の統合や支線の分割等の路線再編を行い効率性の向上を図るとともに、住民のニーズに合わせた路線の延伸や離島航路への接続の強化等を進め、利便性を向上させている。観光路線に関しては、訪問客のニーズに合わせて観光資源の集積地を中心に路線を充実させることにより、観光需要の要請に応える利便性の向上を実現している。こうした観光施策と連携した公共交通施策の推進により、住民と来訪者双方の利便性の向上を図っている（図表2-2-2-4）。

図表2-2-2-4 唐津市における取組

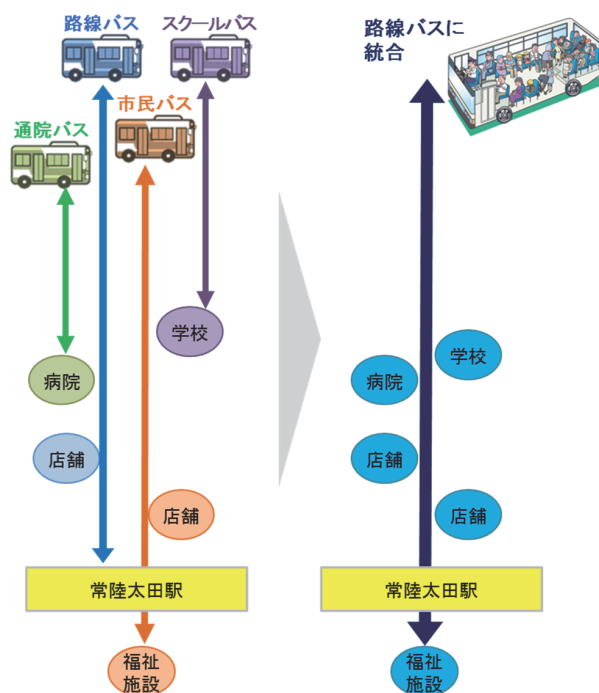


資料：国土交通省総合政策局作成

④ 常陸太田市

茨城県常陸太田市は、同県内で最も広い面積を持つ地方公共団体である。市の南部に位置する中心市街地に主要施設が集積していることから、北に向けて広がる市域からの移動手段の確保は極めて重要な課題となっている。従来、路線バス、コミュニティバス、スクールバス、病院の送迎バスなどが運行されてきたが、相互に調整されることなく別個に運営されていたため、重複路線における運行本数やダイヤの適正化が行われず、運賃体系も不統一であるなど、非効率で不便であるという課題を抱えていた。そこで、こうした不統一なバス輸送サービスを民間事業者が運行する路線バスに一本化し、一体的な交通サービスの提供を行うこととした。これにより、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを実現している（図表2-2-2-5）。

図表2-2-2-5 常陸太田市における取組

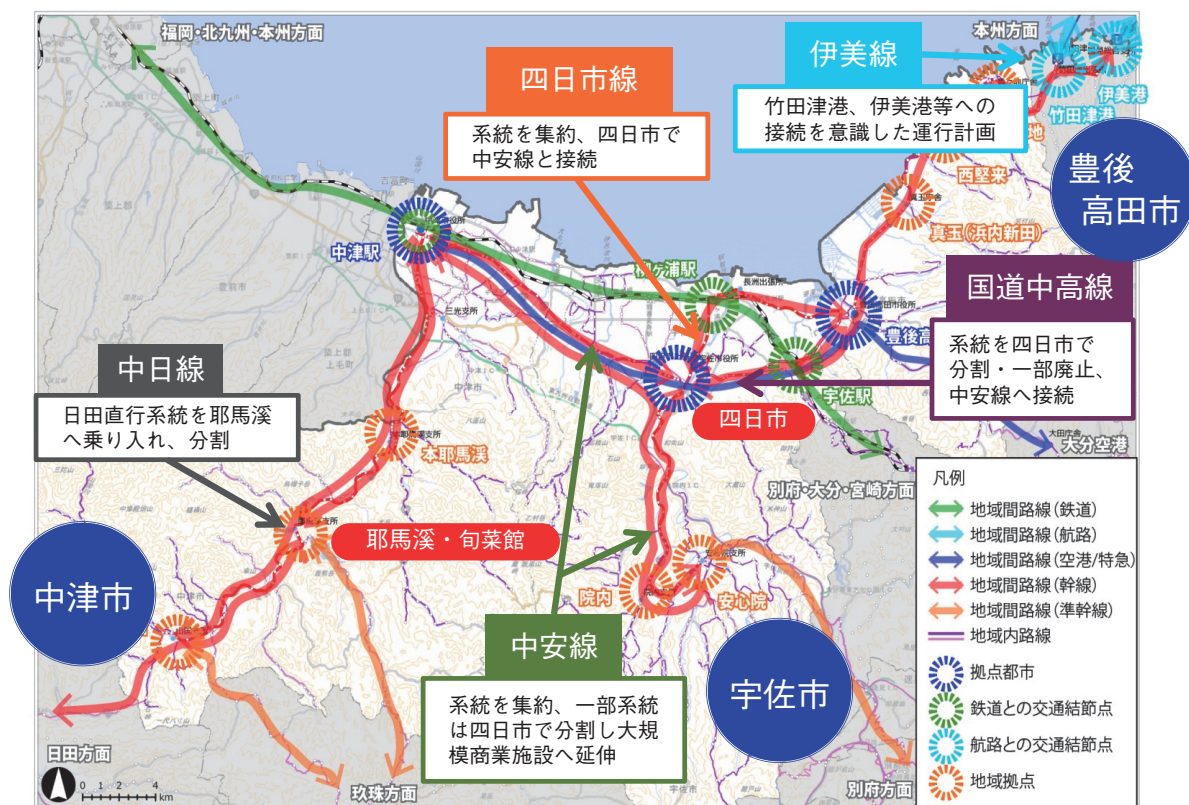


資料：国土交通省総合政策局作成

⑤ 大分北部圏（大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市）

地域の交通施策は、当該地域における人・モノの流動や利用者のニーズ等を踏まえて進めて行くことが重要であるが、そうした流動が地方公共団体の行政区域を越える場合には、広域の交通圏として対策を進めることが望ましい。大分県北部の中津市、宇佐市、豊後高田市では、一体的な交通

図表2-2-2-6 大分北部圏における取組



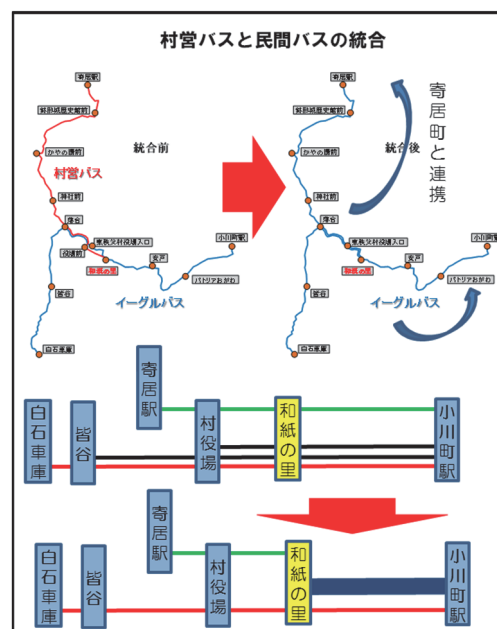
資料：国土交通省総合政策局作成

圏として市域を跨ぐ連携した取り組みを進め、成果を挙げている。県の都市計画にも位置づけられている「県北広域都市圏」として全域を俯瞰したうえで、交通拠点の配置や役割分担の検討を進めるとともに、バス路線についても効率的な路線配置、商業施設への接続、航路との連携強化等の再編を実施することで、交通圏全体の利便性・効率性の改善を実現している（図表2-2-2-6）。

⑥ 東秩父村

地域公共交通の再編は、大規模な地方公共団体でなければ取り組めないということはない。人口約3,000人の埼玉県東秩父村では、地域の移動手段の確保と観光振興を通じた活性化を施策の両輪として連携させ、村の観光施設「和紙の里」をハブとする地域交通ネットワークの再構築を実現している。具体的には、村営バスを廃し民間バスに一本化するのに合わせて「和紙の里」を拠点にバス路線を再編し、長大路線を分割するとともに利用実態に応じた適正な運行本数を配し、相互接続させる形で効率化を実現している。さらに運行ダイヤや運賃体系をわかりやすく示すことで利便性の向上を図った。こうした取り組みにより、村民のお出かけ機会の創出と来訪者の利便性向上を実現しつつ、村の主要施設である「和紙の里」の活性化を図るという、まちづくりと地域公共交通施策の連携を実現している（図表2-2-2-7）。

図表2-2-2-7 東秩父村における取組



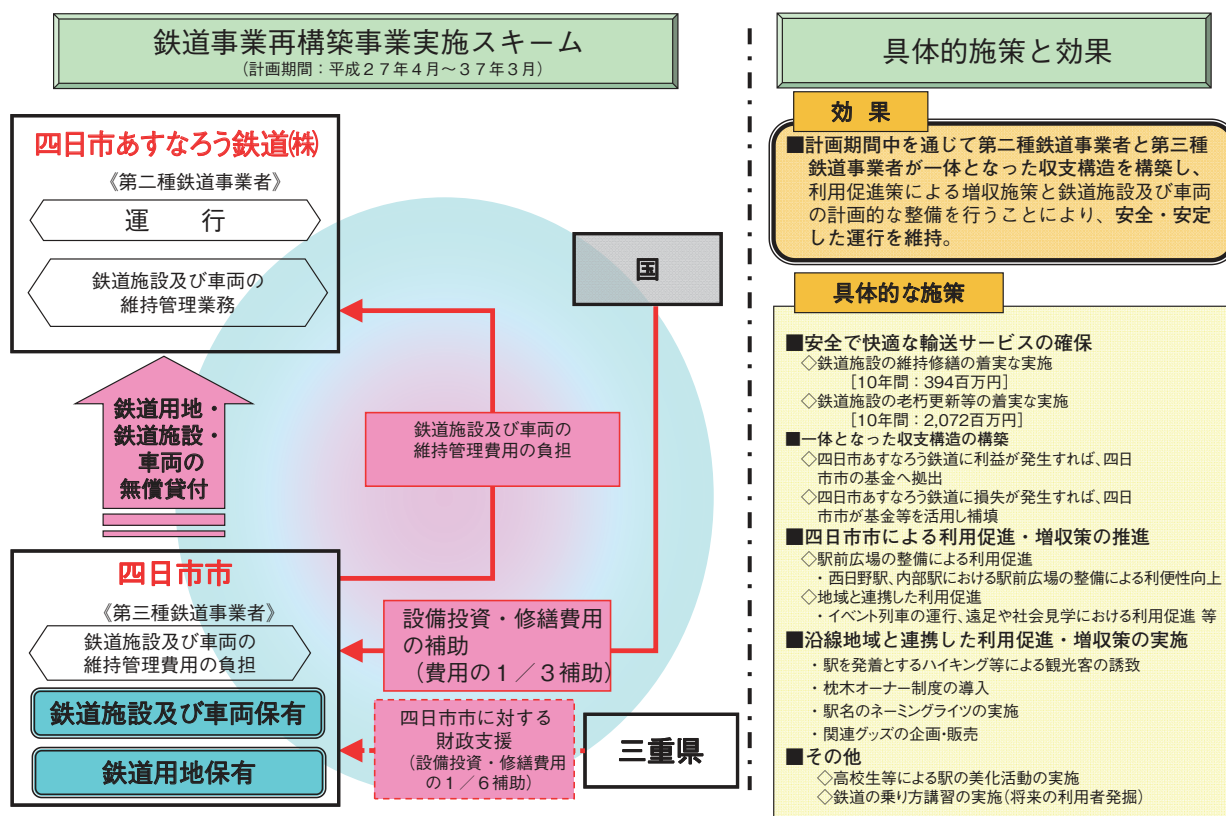
資料：国土交通省総合政策局作成

⑦ 四日市あすなろう鉄道

三重県四日市市にある内部線及び八王子線は、鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、2015年4月1日より、それまで第一種鉄道事業者であった近畿日本鉄道株式会社が、第三種鉄道事業者となる四日市市に鉄道施設及び車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸与し、第二種鉄道事業者となる四日市あすなろう鉄道株式会社（近畿日本鉄道株式会社と四日市市の出資により設立。）は、四日市市から鉄道施設、車両及び鉄道用地を無償で借り受けて運行を行う形態となった。

本計画に基づく鉄道事業再構築事業の実施により、四日市あすなろう鉄道株式会社は鉄道施設等の維持・管理に要する費用の負担軽減が図られることとなり、事業運営による利益が発生した場合は、その相当額を四日市市内部・八王子線基金に拠出し、逆に損失が発生した場合は四日市市が基金等を活用してその相当額を支援するという上下一体の収支構造を新たに整えることにより、長く安定的に事業を継続できる体制が構築され、沿線地域と連携した利用促進・増収策の展開などと合わせ、四日市あすなろう鉄道株式会社の経営の安定化を図ることで、計画期間中を通じて安全で安定した運行の維持が期待される（図表2-2-2-8）。

図表2-2-2-8 内部線及び八王子線の鉄道事業再構築事業の概要



資料：国土交通省鉄道局作成

第3節 交通の生産性革命と働き方改革

第1章第2節で3点目として整理したとおり、交通の生産性革命と働き方改革が課題となっており、それらの課題への対応を進めるためには、近年急激に発展しているIoT・ビッグデータ・人工知能(AI)等のイノベーションを交通に取り入れて活用することや、ルールの見直し・関係者の連携など様々な手法を使って業務やサービスの改善を図ること、労働環境が厳しく担い手不足が顕著なトラック・バス・タクシーといった自動車運送事業の働き方改革を進めることがポイントである。

(1) 交通の生産性革命

近年急激に起きている第4次産業革命(IoT、ビッグデータ、人工知能(AI)等)のイノベーションの成果を交通にも活用することが期待されている。

こうしたイノベーションの交通への活用の方法には様々なものがありうるが、ここでは、少子高齢化・人口減少(特に交通の担い手不足)への対応として役立ちそうなものとして、自動運転、航空イノベーション、小型無人機(ドローン)、自動運航船、「AIターミナル」等について、検討状況を見ていく。

a. 自動運転

自動運転について、政府は、ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」をこれまで2014年度から4回にわたって策定・改定してきており、また、省庁横断的研究開発プログラムであるSIP自動走行システム(内閣府)による研究開発や、自動運転に関する将来像等を検討するための自動走行ビジネス検討会(経済産業省・国土交通省)、各省庁において制度面の課題等を検討する検討会等も、同年度から本格的に順次実施されている。