

地域公共交通の維持・活性化に関する 調査研究について

2014年5月28日

国土交通省 国土交通政策研究所 研究官
中尾 昭仁

目次

1. 調査研究の背景と目的
2. 日本の地域公共交通における課題
3. 諸外国における地域公共交通に関する調査
 - (1) イギリス
 - ① イギリスにおける地域公共交通に関する概況
 - ② イギリス地方部における事例（ノッティンガム、ダービー）
 - (2) フランス
 - ① フランスにおける地域公共交通に関する概況
 - ② フランス地方部における事例（モンペリエ）
4. 日本の課題に対する諸外国の対応
5. まとめ

1. 調査研究の背景と目的

- 人口減少・少子高齢化を迎える中で、特に地方部においては地域公共交通の利用者が伸び悩み、地域公共交通事業者の経営が悪化するなど、我が国の地域公共交通を巡る状況はますます厳しくなることが想定される。
- 欧米諸国においては、地域公共交通は行政が責任を負うものとして位置付けられるとともに、様々な主体間の協働による取組みを通じて地域公共交通のサービスレベルが維持されている例が存在する。また、地域公共交通のサービスレベル、公が負担する範囲等を定めた総合的な交通計画が策定されている自治体も存在する。



- 本調査研究では、欧米諸国の地域公共交通の在り方についての考え方や、最新の地域公共交通に係る制度の具体的な枠組み等について調査を実施することにより、日本において適用の可能性がある事例を抽出し、今後の我が国の公共交通に係る政策立案に寄与することを目的とする。

2. 日本の地域公共交通における課題

文献調査及び交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会等において指摘されている主要課題並びに交通政策基本法の立法趣旨を鑑み、我が国の地域公共交通の抱える主な課題として以下の5つを抽出した。

- (1) 都市計画と交通計画の整合性の欠如
- (2) 都市機能と公共交通網の整合を図る手法の欠如
- (3) 関係者間の連携及び協働の欠如
- (4) 交通に関する権限・財源のあり方
- (5) 交通政策実行における人材・ノウハウ不足

<参考>

○交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料3 基本的な論点案(平成25年12月)

- ・地域公共交通の充実を図るに当たっての関係者(国、都道府県、市町村、事業者等)の役割と責任の分担のあり方
- ・関係者の役割分担を踏まえた、地域公共交通の充実を図るための制度的枠組みのあり方(地域の関係者による適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実、官民連携・民間事業者間連携の促進、関連する政策(まちづくり、観光振興など)との連携) 等

○交通政策基本法(平成25年12月 公布・施行)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

2. 日本の地域公共交通における課題

国内の地方都市が抱える具体的な問題意識を把握すべく、抽出した5つの課題に沿って、市の交通政策・都市政策等担当者にアンケート調査を行った。

1. 調査対象都市(34都市)

- ①地域公共交通活性化・再生総合事業が廃止後の平成23年度以降に地域公共交通総合連携計画を策定した市
- ②平成25年4月現在、都市・地域総合交通戦略の国土交通省認定を受けている市
- ③人口集中地区(DID地区)が存在し、DID人口密度10,000人/km²以下の市

を対象に実施し、34都市(首都圏を除外した、地方中枢・中核都市が中心)より回答を頂いた。

2. 調査結果概要

(1)都市計画と交通計画の整合性の欠如

・都市計画には公共交通の視点が、交通計画には都市機能の集積や土地利用の方針の視点が希薄であり、両者の整合性が取れていない。交通計画は、概して都市計画・土地利用計画の後追いとなっている。(6市)

例)・交通政策とは無関係に、民間の宅地開発や行政の区画整理等が推進された。

・現行の都市計画制度で公共交通に関連する事項としては、鉄道駅の立地程度であり、サービス水準等は考慮されていない。

・都市計画マスタープランと交通関連計画が違う年度に別の課で策定されており、目指す都市像の方向性については共有出来ていても、個別の政策については整合が図れていない。

2. 日本の地域公共交通における課題

(2) 都市機能と公共交通網の整合を図る手法の欠如

・都市のスプロール化に対し、交通サービスのカバー範囲・交通関連計画が追い付かない等施策と実情で矛盾が生じている。(17市)

例)・郊外間の移動需要があるが、現況は中心地で乗継が必要であり、利用が増えない。
・都市機能の集積を行っても、自家用車利用に歯止めがきかない。

(3) 関係者間の連携及び協働の欠如

・事業者間で競合関係にあり、路線重複などが生じ、連携がとれていない。(8市)

例)・複数の事業者が競合関係にあり、需要の高い部分にのみ路線が集中している一方、採算が取れないが必要な路線を維持することが難しい。

・事業者の利益の確保と、交通ネットワーク全体の機能の確保の両立が難しく、交通モード間の連携がうまくいっていない。

(4) 交通に関する権限・財源のあり方

・行政と民間事業者との間で役割分担がうまく出来ていない。(16市)

例)・事業者の中には、補助金補填が当たり前となっている者がいるなど現行の赤字補填による補助金制度では、事業者にとっても行政にとっても状況を良い方向に導くことは難しく、経営努力を促すような補助金制度が必要。

・補助、サービス水準など、行政が民間バス事業者にどこまで関与するべきか難しく、民間事業者同士の調整をしようとしても行政に権限がないため、お願いしか出来ない。

(5) 交通政策実行における人材・ノウハウ不足

・市に人材、ノウハウが不足している。(10市)

例)・事業者、地域住民、各種団体などとの交渉をうまく出来る人材が不足している。

・地元採用者が少なく、地理や地域特性の把握に時間を要する。経験を得た職員が短期間で異動するためノウハウの蓄積が難しい。

2. 日本の地域公共交通における課題

アンケート調査を行った都市の傾向として特に人口30万人以下の国内都市においては、公共交通の分担率が低いことがわかったため、このような地域公共交通の課題が顕著である都市に対する示唆を得るべく、同程度の人口規模を有しかつ、公共交通の分担率の高い欧米諸国の地方都市を調査することとした。

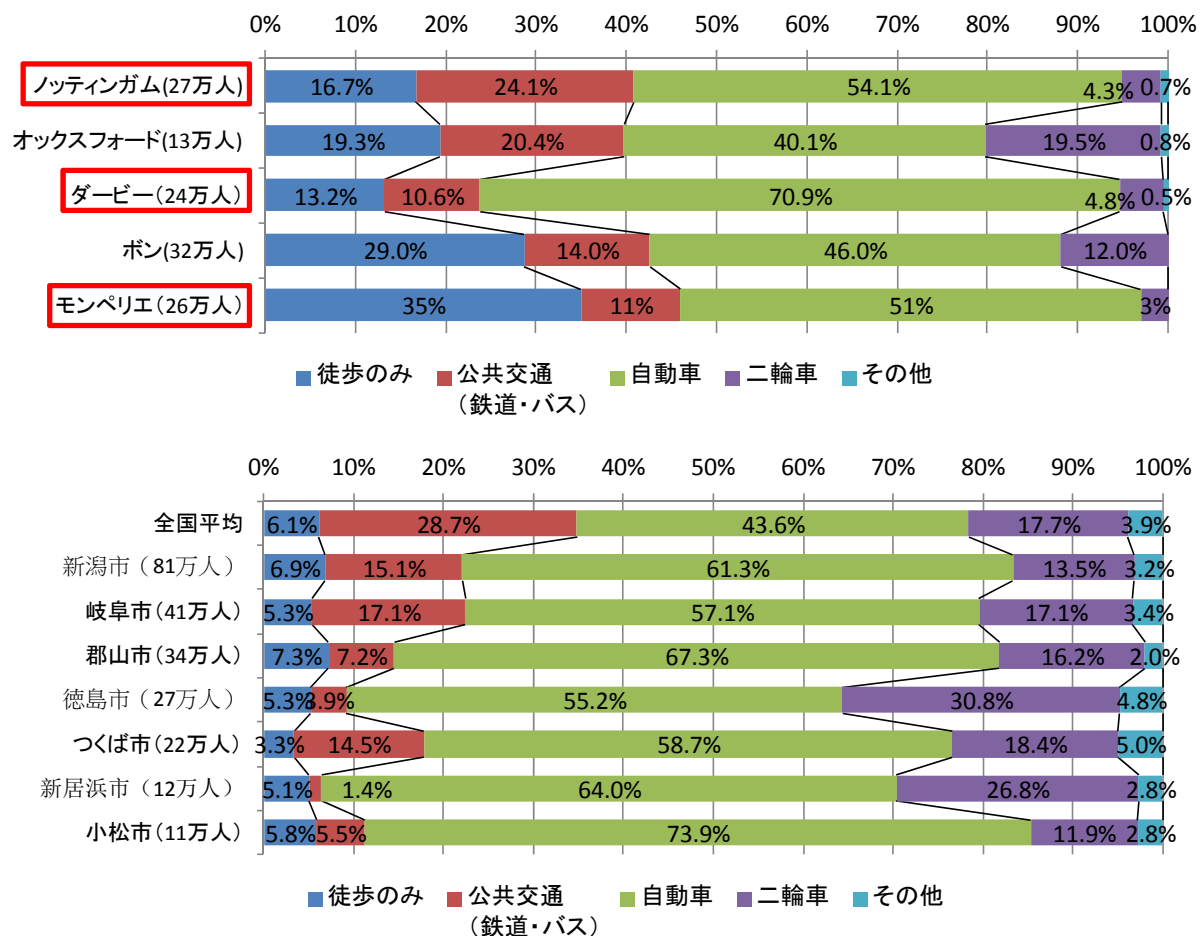


図: 諸外国都市と国内都市の通勤・通学交通手段分担率の比較

出典
 (日本)国勢調査2010 (英国)2011 Census
 (独国)ドイツモビリティ調査2008

3. (1) ①イギリスにおける地域公共交通に関する概況

(1) 地域公共交通の概要

年代	施策
1985年～ (サッチャー政 権)	公共交通事業の規制緩和 ・地域バスの免許制を廃止し市場参入を自由化等 自動車交通量の増加や郊外開発が進み、交通渋滞と環境悪化が進行
1990年～(メー ジャー政権)	公共交通や徒歩・自転車を重視した総合的交通政策へ移行
1997年～(ブレア 政権)	総合的交通政策推進のための取組の推進 ・地方交通計画(Local Transport Plan: LTP)制度の導入 ・バス・クオリティ・パートナーシップ制度の法定化 ・地方交通管理者に道路利用者課金制度及び職場駐車場課金制度の導入権限の付与
2010年～(キャメ ロン政権)	交通に関する決定を地方分権化 炭素排出量を削減すべく公共交通や自転車、徒歩などの魅力を向上させる方針 (2011年1月 白書『成長の創出、炭素の削減、持続可能な地方交通の形成』)

<公共交通の現状>

- ・バスと鉄道を併せた公共交通の分担率は1950年代初めには約60%程度であったが、自動車の増加に反比例するように急減し、現在は20%を切る水準で推移
- ・規制緩和前のバス事業の90%は公営→現在は公営は10社程度。バス事業者は5つの大規模グループが約70%を占めている。
- ・現在、英国のバス路線の80%は、主に運賃収入により経営している商業路線。
残りの20%は地方自治体とバス事業者が契約して運行(主に人口が少ない農村地域が多い。)

3. (1) ①イギリスにおける地域公共交通に関する概況

(2) 交通計画と都市計画の概要

2000年より、地方自治体レベルにおいて総合的な交通計画である地方交通計画(LTP:Local Transport Plan、計画期間は地方の裁量)を策定することが義務付けられており、政府の指針(National Planning Policy Framework)において、土地利用計画と交通計画について整合性をとるよう記述されている。

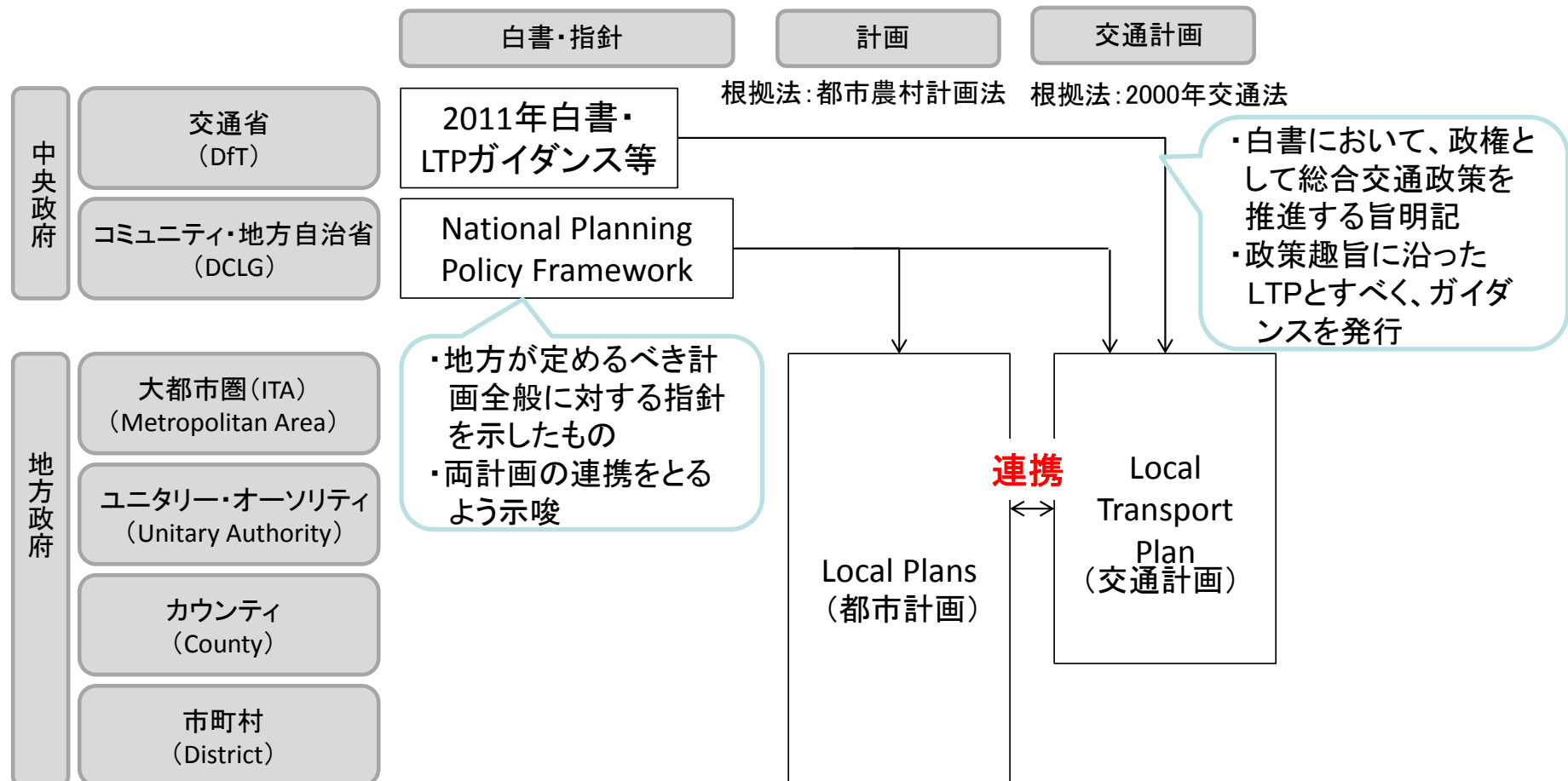


図: 保守党・自由民主党連立政権下(2010年以降)のLTPと関連計画等の関係

3. (1) ①イギリスにおける地域公共交通に関する概況

(3) 地域公共交通の運営等に係るスキーム

	バス事業の運営
民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・原則として、路線への参入、退出、サービス水準および料金等を事業者で決定
地方交通管理者 (Local Transport Authority)	<ul style="list-style-type: none"> ・採算が見込めない路線に対しては競争入札により選定した事業者に対して補助金を交付して事業委託を行い、サービス水準や料金水準を設定。 ・営利路線を対象として、地方バスのサービスの質を確保する取組(バス・クオリティ・パートナーシップ)

(4) 権限・財源

<事業委託の方法>

- ・事業者はバス路線の運行に必要な補助金額を入札し一番金額の低い事業者が落札することとなるが、契約は以下の2種類の方法となる。

“最低費用”による契約…事業者は徴収した運賃を地方自治体に納め、費用を自治体から受け取る。

“最低補助”による契約…事業者は運賃収入を手元に残し、地方自治体から決まった額の補助金を受け取る。

- ・バス事業は、市場原理に基づく民間ベースでの運営が基本となっているが、営利路線における地方バスのサービスの質を改善すること等を主な目的として、バス・クオリティ・パートナーシップの枠組みが法定化されている。

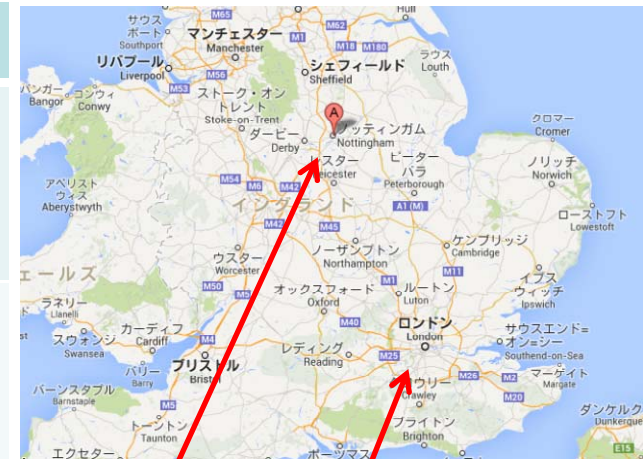
<バス・クオリティ・パートナーシップ>

- ・地方交通管理者がバス停やバスレーン、P&R施設等を整備。自治体が定めるサービス水準(車両や運転手が満たすべき要件、運行頻度又は時刻、料金水準の条件に関する要件)を満たす事業者のみがこれらの施設を利用することができる。

3. (1) ②イギリス地方部における事例(ノッティンガム)

1. 都市及び公共交通の概要

	ノッティンガム市
街の概要	地方中核都市 産業革命期に石炭や織物業を中心に発展したが、戦後は基幹産業が衰退し、現在はサービス業が主産業。
人口	30万人(2011年) 都市圏人口:65万人 ※高齢者と学生が多く、核家族以外の若い世帯が少なく自動車を利用できる人口が66%と全国平均と比べて少ない。
面積	74.6km ²



ノッティンガム ロンドン

出典：Google Mapより作成

地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・トラムは2004年に1号線が開業し、中心部と郊外を結んでいる。駅の周辺には、パークアンドライド施設が整備されており、現在約4,000台が駐車できるようになっている。 ・バスは、複数の事業者(Nottingham city transport社、Trent Barton社など)により運営されている。 ・市内のバスルートの80%がNottingham City Transportにより運行されている。同社は、株式会社の形態をとっているが、ノッティンガム市が株式の大半を保有している。 ・2011年から英国で初めてWPL(職場駐車場課金)を導入し、公共交通の財源とするなど、公共交通の整備及び利用の推進を積極的に行っている。
-----------	---

3. (1) ②イギリス地方部における事例(ノッティンガム)

(1) 都市計画と交通計画の整合性

→同一部署内で計画を策定することによる連携の強化

- ・一層性の自治体であり、行政区域内の権限をすべて有していることを活かし、開発部局が交通計画と都市計画の両方を所管し、整合性を確保している。

(2) 都市機能と公共交通網の整合を図る手法

→公共交通の利便性を高めるための各種施策を実施

	既存の課題	対策
バスの利便性の向上	郊外と市中心部を結ぶべく放射状にバス路線が集中 市内の核となる地域間の路線欠如	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスや病院へのバスなど特別のサービスを路線バスへ集約することによって効率性と利便性の向上 ・市が核となる地域を結ぶ無料のバス・サービス (Link Bus) を導入 ※電気バスを導入することにより中央政府から補助金や、電力会社からのスポンサー料を得ている。
	各モード間、モード内の乗り継ぎが不便	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナル間を連絡するバスサービスの提供や、レンタル自転車の設置 ・複数の公共交通サービスを利用できるカンガルーカードの導入 (各事業者との調整は難航中) ・P&Rの推進
トラムの整備	環境問題や中心市街地の荒廃	<ul style="list-style-type: none"> ・トラム利用者は年間年間1000万人、うち200万人が自家用車利用からの乗り換え。 ・公共交通網を拡大を図るべく、トラムの拡張を予定

3. (1) ②イギリス地方部における事例(ノッティンガム)

(3)人材とノウハウについて

→同一部署内で人材とノウハウが蓄積

- ・LTPを作成する部署においては、人事異動は基本的になく、同じ部署に勤務し続けることで、専門性を確保している。
- ・開発部局の中の交通戦略チームと開発計画チームは協力して、公共交通が開発に対してどのような影響があるかを評価している。

(4)権限・財源の問題

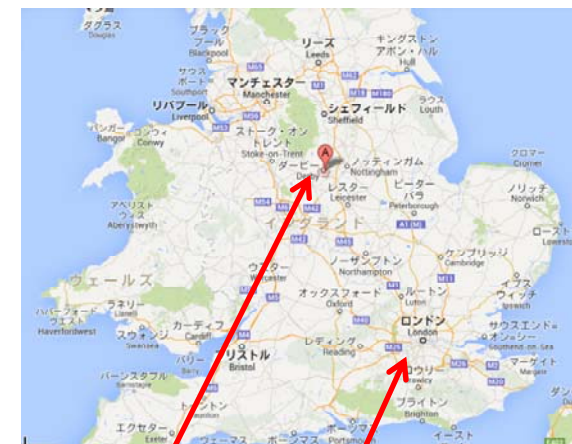
→英国で初めてWPLを実施

- ・2011年に、自動車の需要管理を行うために、職場駐車場課金WPL (Workplace Parking Levy) (※)を英国で初めて導入。
※混雑税の一つとして職場に駐車場を提供している雇用者に課す税であり、WPLを実施するか否かについては自治体が決定することができる。
- ・WPLの収入はトラム整備、鉄道駅の改善、バスへの補助など公共交通の改善に利用している。

3. (1) ②イギリス地方部における事例(ダービー)

1. 都市及び公共交通の概要

	ダービー市
街の概要	地方中核都市 工業都市であり、主な産業として、航空エンジン(ロールス・ロイス)、自動車(トヨタ)、磁器(ロイヤルクラウンダービー)、鉄道車両(ボンバルディア)、などが挙げられる。
人口	24万人(2009年) ※イギリスの平均と比較し、若い年代構成となっている一方で、高齢者人口は国のトレンドと類似する形で増加している。
面積	78km ²
地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は、主にバスと鉄道。 ・バスは、主にArriva MidlandsとTrent Bartonにより運行されている。路線数はLTP作成時点で33路線が提供されており、一日2,548本、利用者は55,000人程度となっている。 ・ほとんどの路線が商業路線で運行されている。採算が取れずに市が補助を行っている路線は2路線しかない。 ・近隣の自治体で住宅開発が行われ、新たな住民が都市圏の中心であるダービー市に流入するため、ダービー市の行政サービスの負担が増加している。



ダービー

ロンドン

出典：Google Mapより作成

3. (1) ②イギリス地方部における事例(ダービー)

(1) 都市計画と交通計画の整合性

→同一部署内で計画を策定することによる連携の強化

- ・2012年に交通部門を開発部門に統合し、土地利用計画と交通計画は同じ部門が担当することになった。

(2) 関係者間の連携

→事業者の自助努力による路線維持を前提とした行政の関与

- ・郊外から市中心部を結ぶバス路線が廃止されたのち、当該路線をARRIVA社が買収し、路線を延長して都市間を結ぶ路線としたことにより、採算が取れるようになった。
- ・空港と市内を結ぶバス路線について、市が車両を購入し、民間事業者に補助金を支給してバスサービスを改善。現在では利用者が増加したことにより、民間の事業者が独立採算となっている。

(3) 権限・財源の問題

→官民の役割分担を意識した施策

- ・市がバスの車両を購入し事業者にリースを行っている。このことにより、バス事業者は早く黒字化することができ、バス路線を維持することが容易となっている。
- ・バスターミナルについて、市単独ではなく、ホテルやレストラン、カジノと共同で開発する都市開発の一部として整備することで、市の予算を抑制している。

(4) 人材とノウハウについて

→専門性をもった人材の確保

- ・交通計画策定の担当者として、交通計画を専門に学んだ人材や、民間のバス会社に勤めた経験を持つ人材を採用することで、専門性を高めている。

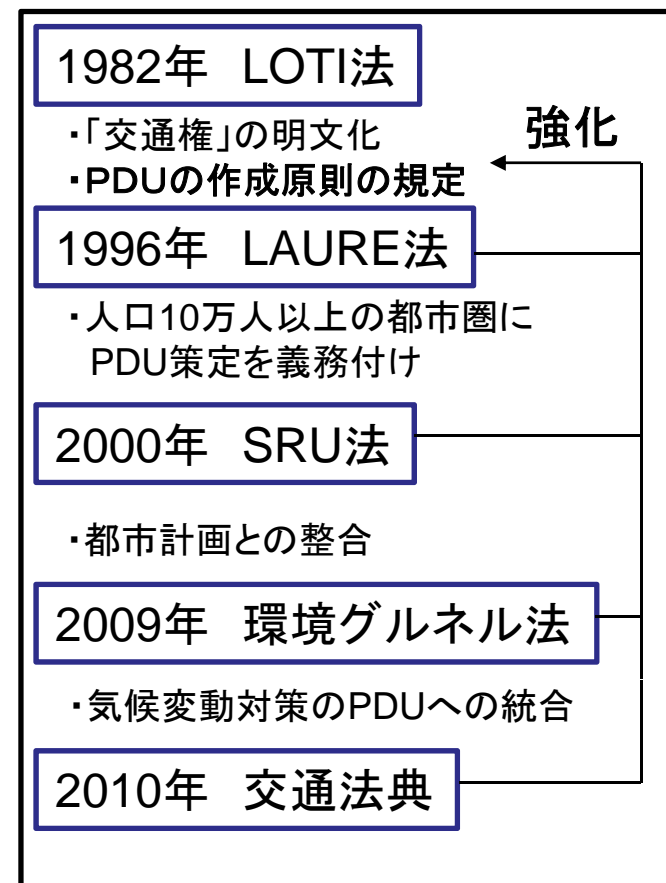
3. (2) ①フランスにおける地域公共交通に関する概況

(1)地域公共交通の概要

- ・フランスでは、第二次大戦後から1970年代までモータリゼーションが急速に進行し、平行して公共交通は深刻な財政難に陥った。
- ・自動車の旅客交通分担率が急激に増加する1960年代には、公共交通の経営が赤字になり、公的補助が必要不可欠となった。現在まで運営面、整備面の両面に公的補助が行われており、財政面における「公」の担う役割が大きい。

<公共交通の現状>

- ・1950年代後半から自動車の分担率が向上し、1970年代以降は全体の80%以上を占めている。一方、鉄道は1955年には40%近くを占めていたが、その後、自動車の増加に反比例するように急減し、1970年代以降は10%付近の水準で推移している。
- ・2011年現在、地下鉄は5都市で整備され総路線延長は133km、トラムは25都市で整備され、総路線延長は499.2km。
- ・特にトラムの総路線延長は、2000年以前は全国で100kmほどに過ぎなかったが、10年ほどで5倍にまで伸びている。



図：フランスにおける地域公共交通政策

3. (2) ①フランスにおける地域公共交通に関する概況

(2) 交通計画と都市計画の関係

- ・フランスでは公共交通計画と土地利用計画等の他計画との整合性の確保について、計画間の関係を明確に規定している。

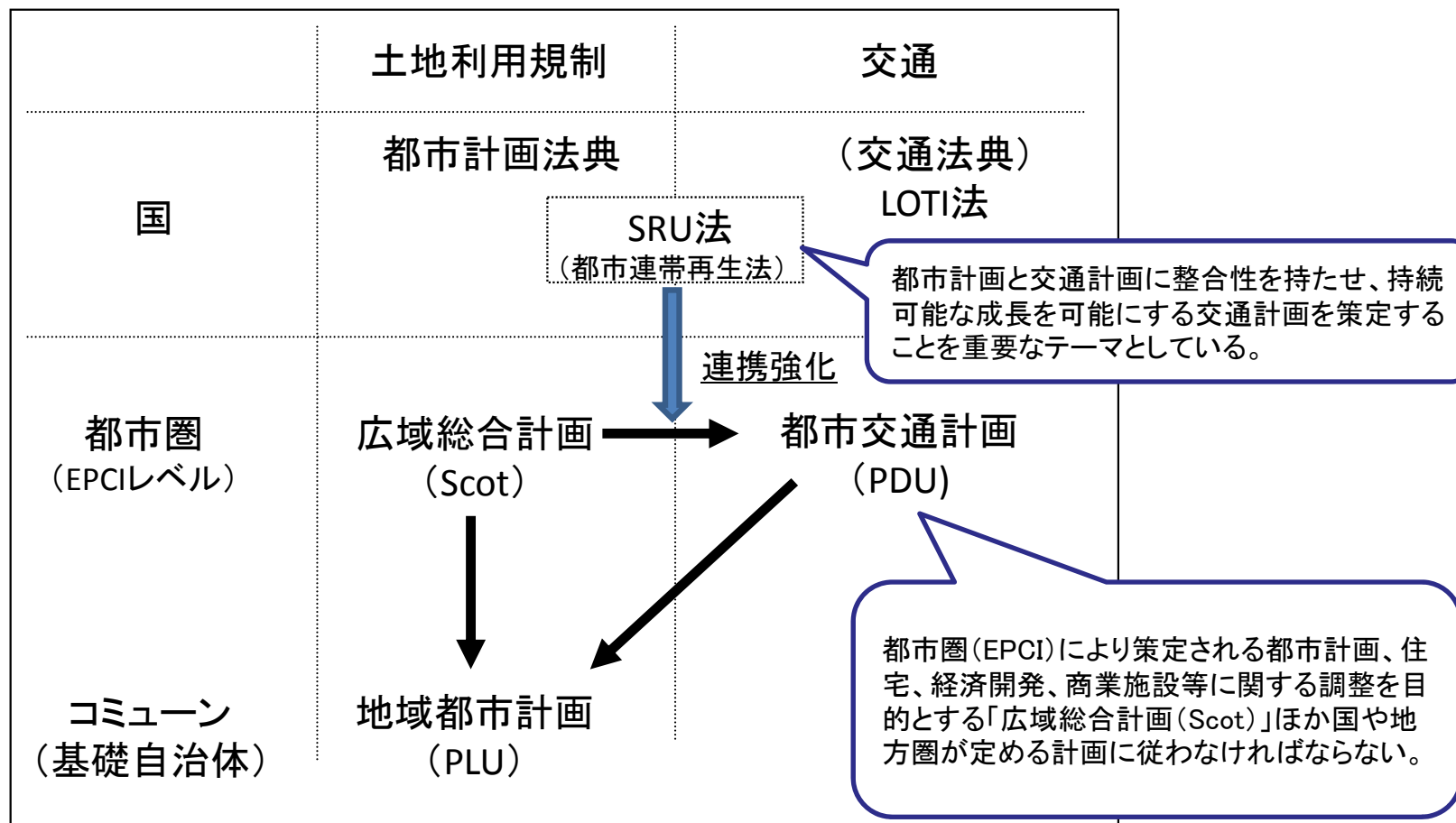


図:フランスにおける交通計画と土地利用計画の関係

3. (2) ①フランスにおける地域公共交通に関する概況

(3) 地域公共交通の運営等に係るスキーム

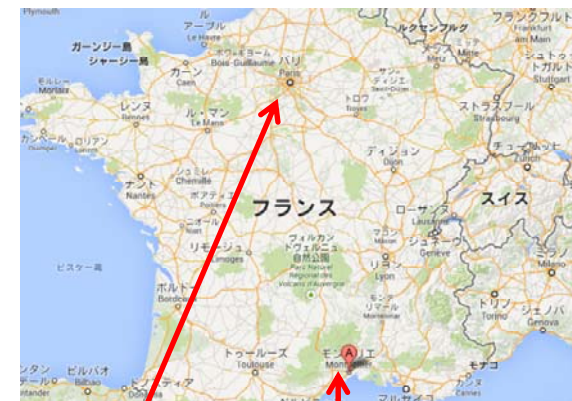
- ・フランスにおける都市内公共交通は、交通組織当局(AOTU)がすべての交通モードに対して、計画・整備・運営・財政等あらゆる面で責任を有している。
- ・約90%のAOTUが民営又は半公営の事業者との契約によって公共交通サービスの提供を行っている。
- ・運行を契約で行う場合には、AOTUが、提案型競争入札の形で企業を選択し、落札事業者と契約を行う。その場合、事業者は契約期間内において、当該AOTUが管轄する都市交通圏内の都市内交通サービスを独占的に運営できる。

(4) 権限・財源

- ・都市交通に関する財源調達の責任はAOTUが負うこととなっている。
- ・AOTUの収入は、構成員である地方自治体の負担金(一般財源)、国及び地方圏からの補助金、交通税、公共交通機関の運賃、駐車場利用料等からの収入などがある。なお、大規模な資本投資(道路の新設、LRTの敷設等)の際には、将来の一般財源等の収入による償還を見込んで地方債を発行することができる。

3. (2) ②フランス地方部における事例(モンペリエ)

	モンペリエ市
街の概要	地方中核都市 学園都市のために50%が34才以下であり、若い年代構成となっている。近年は人口増加が著しい。
人口	26万人(2012年)
面積	154km ²
地域公共交通政策の特徴	フランス最大で、欧州最大級の歩行者空間が整備されている。
地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は主にトラム(4路線、総延長56km)とバス(33路線、総延長約400km)(2010年) ・公共交通の運営は、半官半民会社であるモンペリエ都市交通公社(TaM社)が行っている。TaM社は、路上駐車場、P&Rを含む17,600台分の駐車場を運営管理している。 ・モンペリエ都市圏共同体とTaM社の締結した委託契約(現在の契約は2010~17年)は、経営委託の方法で締結されており、TaM社は都市圏が整備した施設をリースして公共交通の運営を行っている。 ・AOTUであるモンペリエ都市圏が、公共交通のサービス内容を決定している。 ・交通サービスの提供はTaM社とその提携パートナーであるTransdev社により行われており、TaM社は、モンペリエ都市圏の定めた交通政策の実行、運行事業者との調整、契約の締結、契約のモニタリングなどを職責とする。



パリ モンペリエ

出典: Google Mapより作成

3. (2) ②フランス地方部における事例(モンペリエ)

(1) 都市計画と交通計画の関係

→交通計画と都市整備等との整合性の確保

- ・モンペリエ都市圏では、2006年にPDUの上位計画となる広域総合計画(Scot)が策定されており、その中で、公共交通(鉄道、トラム)の駅の周囲に住宅やオフィスを優先的に立地させ、自動車依存を減らし、環境に優しいモビリティを促進することが目標として設定されている。この目標は、PDUの中でも位置づけられ、Scotで設定されているコンパクトな街づくりに貢献できるように公共交通の拡充策が規定されている。

(2) 都市機能と公共交通の関係

→トラムの推進とイメージアップに向けた取組み

- ・モンペリエでは、市内への自動車流入を防ぐため、トラムの整備を推進している。各路線の車両デザインを変えて、トラムのイメージを高めている。トラムの拡充を進めており、トラムの利用者は増えている。トラム駅のそばに安全な駐輪場を整備することが進められており、ラッシュアワー以外は自転車を車内に持ち込むことも可能である。



(3) 権限・財源の問題

→経営努力を促す仕組み

- ・TaMは、営業収入で賄えない部分に関して、モンペリエ都市圏から補助金が補填されることが契約により定められている。補助金は、契約締結時に基準額が定められているが、利益を計上した場合においても、補助金が減額されることはなく、経営努力を促す仕組みとなっている。一方、定時性などの指標をクリアしていない場合、TaMは罰金を都市圏に支払わなければならない。補助金は、交通税の収入などから支払われる。2006年から2009年における支出に占める補助金の割合は、大体40%ほどである。



写真：現地調査時に撮影

4. 日本の課題に対する諸外国の対応

交通計画と都市計画等の整合性については、フランスのように両者の関係性を法律で明確に規定することにより、地方自治体内で両者の整合性をとるための仕組みづくりを行うことにつながると考えられる。また、都市機能と公共交通の整合性については、行政による施策によって対応している例が参考になる。関係者間の連携及び協働については、事業者の自助努力による路線維持を前提とした行政の関与が見られた。地方公共交通の事業者への補助金の有り方については、赤字補てんではなく、イギリスのように入札により予め補助金の額を決めることにより、事業者に経営努力を促すことが期待できると考えられる。人材・ノウハウに関する問題は、専門性を確保し、ノウハウを蓄積している例が見られた。

	日本の課題	参考となる諸外国の対処法
(1) 都市計画と交通計画の整合性の欠如	<ul style="list-style-type: none"> 交通計画や交通政策は都市計画と別個のものとして行政内で捉えられる傾向にあり、都市計画・土地利用計画の後追い行政となっている。 現行の都市計画制度で公共交通に関連する事項としては、鉄道駅の立地程度であり、サービス水準等は考慮されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画と交通計画の整合性を法的に規定(フランス)。 広域の都市計画(Scot)に都市交通計画(PDU)が従属する。(フランス) 地方公共団体が公共交通のサービス水準を決定する権限を有する。(フランス)
(2) 都市機能と公共交通の整合を図る手法の欠如	<ul style="list-style-type: none"> 郊外間の移動需要があるが、住宅地から市街地に移動し、乗り換えをして目的地へ向かう必要があり、不便なため、利用者の減少を招いている。 都市機能の集積を行っても、自家用車利用に歯止めがきかない。 	<ul style="list-style-type: none"> 市が市内の拠点間を結ぶバスサービスを提供している。(イギリス・ノッティンガム市) トラムの拡充および、イメージアップの取組、駐輪場の整備などによって利便性を高め、自動車利用を抑制。(フランス・モンペリエ)
(3) 関係者間の連携及び協働の欠如	<ul style="list-style-type: none"> 路線重複などが生じ、需要の高い部分のみ路線が集中する一方、採算が取れないが必要な路線を維持することが難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 採算性の低い路線等については、自治体が車両等を購入して市場より割安で民間事業者リリースしている。その結果、事業者が早く黒字化することが出来る。(イギリス・ダービー市)
(4) 交通に関する権限・財源のあり方	<ul style="list-style-type: none"> 現行の赤字補填による補助金制度では、事業者にとって経営を改善するインセンティブに乏しく、経営努力を促すように補助金制度等によって支援する仕組みが必要である。 補助、サービス水準など、行政が民間バス事業者にどこまで関与すべきか難しく、民間事業者同士の調整をしようとしても行政に権限がないため、お願いしか出来ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 入札により提示された必要な補助金の額を補助。(イギリス) 運行主体に対してモニタリングを実施し、一定の基準に達しない場合に行政に罰金を払う仕組みによって、事業者の経営努力を促している。(フランス・モンペリエ) 地方バスのサービスの質を確保する取組としてバス・クオリティ・パートナーシップの枠組みを法定化(イギリス)
(5) 交通政策実行における人材・ノウハウ不足	<ul style="list-style-type: none"> 経験を得た職員が短期間で異動するため、ノウハウの蓄積が難しい。事業者、地域住民、各種団体などとの交渉をうまく出来る人材が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> 専門性の高い人材を採用することで、高い専門性を確保している(イギリス・ダービー) LTPを作成する部署においては、人事異動は基本的になく、同じ部署に勤務することでノウハウを蓄積している。(イギリス・ノッティンガム)

5. まとめ

- ・個別の施策や具体的な事例など、諸外国の公共交通に対する在り方を参考に、我が国の交通政策基本法が要請している施策相互間の連携や関係主体間の連携・協力を目指す必要がある。
- ・諸外国の行政においては、法制度などの「仕組み」を整備する一方、事業者に対しては、「サービス向上に向けた企業努力」を求めている。この点は、財源や権限のあり方が異なる我が国にとっても、参考となり得る。
- ・都市計画と交通計画を一体として捉え、同じ部門として協力しながら計画を策定している例や、高い専門性をもった人材を確保している例などは我が国にとって参考となる。