

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)

平成19年7月5日

交通政策審議会 交通体系分科会
地域公共交通部会

目次

はじめに	1
. 地域公共交通の現状と課題	2
. 地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の基本的方向性とその目標 について	
1 . 施策展開の基本的方向性について	3
(1) 総合的な交通計画の策定、市町村等を中心とした多様な地域の関係者 による取組みの推進と国による総合的な支援	3
(2) 地域住民等の参画の推進	4
2 . 施策展開の目標	4
(1) 地域住民、来訪者の移動手段の確保	5
(2) 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供	5
安全・安心な輸送サービスの提供	5
シームレスな輸送サービスの提供	6
速達性・定時性の確保・向上	8
乗りたくなるサービスの提供	10
(3) まちづくりとの連携	12
(4) 交流促進事業・観光事業との連携	14
(5) 福祉分野・教育分野との連携	17
福祉分野との連携	17
教育分野との連携	18
(6) 地球温暖化対策としての公共交通の利用促進	20
. 今後の取組みのあり方について	22
1 . 多様な主体の連携・協働について	22
(1) 地域の関係者の合意形成のための仕組みづくり	22
(2) 「新たな公」による取組み	22
(3) 産学官民の連携	23

2 . 各主体の取組みのあり方について	25
(1) 国による取組み	26
地域公共交通の活性化・再生を図るための制度、支援措置(補助制度、 税制、地方財政措置等) の充実	26
人材育成・情報提供の充実	27
技術開発の推進	30
安全の確保	32
(2) 地方公共団体による取組み	32
市町村	32
都道府県	35
(3) 交通事業者による取組み	36
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	36
利用者に対する情報提供	36
地域の関係者との連携	37
(4) 利用者・住民等による取組み	37
地域公共交通のあり方に関する主体的な検討	37
地域公共交通を支えるための取組み	37
(5) 商業施設、事業所、病院、学校等の企業や施設による取組み	40
(6) 学識経験者、コンサルタント等の役割	43
 おわりに	 45
 【参考資料】	
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会委員等名簿	46
 開催経過	 47

はじめに

地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であるが、公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあり、危機的状況にある。

このため、昨年9月に、交通政策審議会交通体系分科会に地域公共交通部会を設置し、交通政策審議会陸上交通分科会における鉄道、バスといった個別モードの活性化に関する検討と連携しながら、今後の地域における多様な主体による総合的、計画的な公共交通の活性化・再生の仕組みのあり方等について検討してきたところであるが、今般、これまでの検討結果を踏まえ、「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」としてとりまとめたものである。

・地域公共交通の現状と課題

(地域における公共交通の必要性)

地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものである。それゆえ、その活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段の確保は地域における重要課題の一つとなっている。さらに、少子高齢化・人口減少時代の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生は喫緊の課題となっている。

(地域公共交通の現状)

大都市部以外の人口減少、宅地の郊外化、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、自家用乗用車による移動の機会は大きく増大している。一方で、公共交通の輸送人員は、長期的に減少傾向にあり、最近約30年間(昭和50年度から平成16年度)で、地方鉄軌道(87事業者)については約3億人減(43%減)、バス事業(三大都市圏以外)については約3億1千万人減(66%減)、国内旅客船事業については約7千万人減(41%減)となるなど長期的に減少傾向にある。

地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・バス事業者といった交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現する等公共交通サービスが低下し、住民の移動手段の確保が切実な問題となっている。一方で、都市部においては道路渋滞等によるバスの走行環境の悪化などにより公共交通サービス水準が低下し、それがさらに利用者離れを起こすという悪循環を招いている。このほか、離島航路については、離島の過疎化、少子・高齢化による地域活力の低下により輸送人員が減少しており、その維持・改善が問題となっている。

さらに、このような状況のもと、例えば、平成17年度において、地方鉄軌道事業者の約8割、乗合バス事業者の約7割、一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字であるなど、全国において多くの交通事業者の経営状況は悪化しており、交通事業者の努力だけで新たな施策を講じ、諸課題を克服することは困難な状況にあるが、一方で、地方公共団体等の財政状況も厳しい状況にある。

(国によるこれまでの取組及び今後の課題)

国としても、このような状況に対応するため、国と地方公共団体の適切な役割分担のもと、様々な公的支援を行ってきており、また、平成17年には都市鉄道等利便増進法の制定、平成18年にはバリアフリー新法の制定、道路運送法の改正等地域の公共交通の利便性向上、サービス確保のための施策を推進しているところであるが、地域の公共交通の現状を踏まえれば、さらなる総合的な取組みが必要である。

いずれにしても、地域公共交通の活性化・再生は、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ることも事実であり、地域の公共交通を支える新たな取組みやそれを可能とする新たな仕組みが必要となってきた。

・地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の基本的方向性とその目標について

1. 施策展開の基本的方向性について

地域公共交通サービスのあるべき姿を検討する際には、住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するという観点に立つことが重要である。地域公共交通の活性化・再生を図るためには、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討する必要があるが、この場合、鉄道、バス、船舶、航空といった個別の輸送モードごとにではなく、自家用乗用車による移動と比べて遜色のないドア・ツー・ドアのシームレスな輸送サービスを実現するためのモード横断的な観点から、また、ハードとソフトの両面から、以下のような基本的方向性をもって、必要な施策を一体的・総合的に展開する必要がある。また、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえて各施策を推進していく必要がある。

(1) 総合的な交通計画の策定、市町村等を中心とした多様な地域の関係者による取組みの推進と国による総合的な支援

地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域のニーズはそれぞれ地域によって多種多様であるため、当該地域住民の移動手段確保について責任を有する市町村が道路管理者・公安委員会と連携した交通のプロデューサーとして、地域の真のニーズやその地域の抱える交通に関する問題を精査した上で、通勤や通学、高齢者の通院といった住民の日常生活

を支える公共交通のあり方について、モード横断的な総合的な交通計画を策定することが有効と考えられる。ニーズの把握にあたっては、既に顕在化している交通需要だけではなく、現況の交通サービスが劣悪なため意識下に埋もれているニーズも把握する必要がある。交通圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村が連携することが重要である。

この場合には、地域住民等の参画が重要であるとともに、交通事業者、公安委員会、道路管理者、港湾管理者等を含めた多様な主体が一丸となった取組みを行うことが重要である。特に、運営面、マネジメント面においては、地域の実情を熟知した意欲と能力のあるNPOや地元住民等の貢献が重要な役割を担うものと考えられる。

都道府県は、類似の取組みについての情報提供や助言を行うとともに、特に複数の市町村が取組みに参画する場合に、協議が円滑に行われ、当該地域にとって最適な交通計画となるよう適切な調整を行うことが期待される。全県的な観点から、地域公共交通の活性化・再生が求められる場合においては、都道府県が、主体的、主導的に検討し、取り組むことが必要である。

国は、このような公共交通の活性化・再生について頑張る地域の取組みを補助制度、税制、地方財政措置等の財政的支援、法制度等の整備、人材育成・情報提供、技術開発の推進等により総合的に支援していくべきである。

(2) 地域住民等の参画の推進

地域の公共交通のあり方を検討・決定するにあたっては、地域公共交通が公共財としての側面を持つことや、地域の多様な輸送ニーズを踏まえる必要があることから、交通事業者といったサービスの提供者だけでなく、サービスの需要者側である地域の住民、学校、企業、観光客等といった関係者の参画も重要である。

また、公共交通の導入・維持運営にあっても、こうした地域住民等は公共交通を支える一主体として一定の役割を担うことが求められ、非常に大きな役割を果たしている事例も見られる。

そのため、地域住民等の主体的な参画を促すための仕組みを検討していく必要がある。

2. 施策展開の目標

1. で述べたような基本的方向性を踏まえた施策展開により、以下のよう

な目標を実現することが求められる。

(1) 地域住民、来訪者の移動手段の確保

地域によっては、交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなど公共交通のサービス低下が問題となっており、高齢者や通学者など、自家用乗用車で移動できない住民や来訪者等の移動手段の確保が重要である。特に、高齢者が自家用乗用車で送迎してもらう場合、送迎する人・本人の双方とも負担が大きい。このほか離島航路については、離島の住民の日常生活、社会生活における移動、及びその生活物資の輸送手段であることから、その航路の維持・改善は重要である。また、離島航空路についても、同様の役割を有する場合には、その維持・改善が望まれる。

このため、地域においては、地域住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組みが行われており、平成18年には改正道路運送法が施行され、コミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化、地域公共交通会議の設置が図られている。さらに、地域住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応していくため、タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなど多様な取組みを進めていくべきである。また、離島航路についても、現在の航路の利用者の他に、離島地域の観光振興による交流人口の拡大を行い、航路の維持・改善を図るべきである。

このような取組みに関しては、地域の実情や地域住民、来訪者のニーズを十分把握した上で、交通事業者、地方公共団体等の関係者間で地域総合的な検討・調整が行われることが必要である。

(2) 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供

地域公共交通の活性化・再生のためには、特に以下のような観点から、安全・安心で質の高い輸送サービスが提供されるための施策の展開が重要である。また、交通事業者にも、以下の観点から、より一層の経営努力が求められる。

安全・安心な輸送サービスの提供

安全の確保は、公共交通の最優先事項であり、安全・安心を維持し続ける努力が必要である。そのため、平成18年10月から開始された「運輸安全マネジメント評価」を着実に実施し、国が安全管理体制のさらなる向

上に資する助言を行うこと等により、交通事業者における経営トップから現場まで一貫した安全管理体制の構築・高度化を図っていくことが不可欠である。また、技術力が必ずしも十分でない事業者に対して、国が必要な助言・指導を行っていく必要がある。

公共交通は、自家用乗用車と比較し、安全な輸送モードである。飲酒運転のさらなる厳罰化や75歳以上の免許更新時に認知機能検査の導入等を内容とする改正道路交通法が本年6月に成立したが、交通事故対策の観点からも、運転を控え、公共交通を利用したいと考える人が利用できる快適な公共交通の確保が重要である。ある市では、運転免許を返納した高齢者に対して公共交通の利用券を提供する取組みを実施しており、このような取組みが広く行われることが期待される。

さらに、米国同時多発テロ以降、海外において陸上交通を対象としたテロ事件も複数発生しており、我が国におけるテロの発生も懸念されることから、これまでも国内における陸上交通への各種テロ対策を実施してきているところであるが、特に、テロの未然防止等のためのICTを活用した対策も望まれるところである。

シームレスな輸送サービスの提供

地域公共交通については、自家用乗用車による移動に比べて遜色の無いドア・ツー・ドアの輸送サービスといった観点で考える必要があるが、この場合、複数の公共交通の乗継利便の向上が重要であり、鉄道の駅前における鉄道とバス路線の物理的な近接、ダイヤの連携、ICカードを活用した乗継運賃の設定等公共交通同士の連携や、パークアンドライド(P&R)やサイクルアンドライド(C&R)、キスアンドライド(K&R)^{*1}の推進がより求められる。

こうした連携については、交通事業者任せにしておくだけでは十分進まない側面があり、行政機関等の交通事業者以外にも含めた多様な主体による取組みが重要である。また、シームレスな輸送サービスを提供するため、DMV^{*2}、IMTS^{*3}、水陸両用車などの鉄道、バス、船舶といった複数のモードが融合し、一体となった新たな輸送モードの導入も有効と考えられる。

*1 パークアンドライド(P&R)やサイクルアンドライド(C&R)、キスアンドライド(K&R)

都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動

車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法をパークアンドライド（P & R）という。バスの場合は、パークアンドバスライド（P & B R）、自転車を利用したものをサイクルアンドライド（C & R）ともいう。また、最寄りの鉄道駅やバス停まで自分以外の人が運転する自家用乗用車で送ってもらい乗り換える手法をキスアンドライド（K & R）という。

* 2 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。

* 3 IMTS（インテリジェント・マルチモード・トランジット・システム）

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。

（具体的事例）

共通ICカードの導入

関西圏では、平成18年より、民鉄・地下鉄・バスによる「PiTAPa」とJR西日本による「ICOCA」の相互利用が可能。

首都圏では、本年3月よりJR東日本による「Suica」と民鉄・地下鉄・バスによる「PASMO」の相互利用が開始され、最終的には107事業者において利用可能となる予定。

その他地域においてもICカードの共通化・相互利用化が進んでいる。



鉄道とバス路線の近接を図った例

広島電鉄平良駅（現：廿日市市役所前駅、広島県廿日市市）は、平成18年に駅の改良とバスロータリーの設置が行われ、段差なしに対面で鉄道とバスの乗り継ぎが可能となった。併せて、廿日市市が運行しているコミュニティバス「さくらバス」の経路を乗り継ぎが便利となるよう



同一ホームで接続する広島電鉄電車とさくらバス

変更した

サイクルトレイン・バスの実施について

現在、各地において、自転車の車内への持ち込みを可能とする取組みを実施。

(実施例)

上毛電気鉄道(群馬県)

日本中央バス(群馬県)



サイクルトレイン(上毛電気鉄道)

水陸両用バスの導入

本年6月16日～6月30日の間、大阪の観光活性化を目的に、NPO法人、交通事業者、観光事業者が連携し、なんばパークスから毛馬桜之宮公園までは陸路、そこから大川に入り水域を周遊し同じコースを戻る(約20km)日本初の水陸両用バスの営業運行を実施。



速達性・定時性の確保・向上

公共交通の利便性の向上を図るためには、公共交通の速達性・定時性の確保・向上が重要であり、バス専用レーンの設定や公共交通の走行を優先した信号管制の実施など公共交通の走行環境の改善が求められる。また、速達性・定時性の高い地域の基幹交通として、LRT^{*1}やBRT^{*2}等の新たな交通システムの導入も有効と考えられる。さらに、都市部においては、ラッシュ時等の鉄道の定時性の確保が望まれる。このほか、海上運送については、速達性の向上、定時性の確保等による運送サービスの質の向上が望まれる。

*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

* 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

(具体的事例)

LRTの例 (富山ライトレール : 富山県富山市)

平成18年4月に開業。JR富山港線 (全長8km) を富山駅付近の1.1kmは道路敷内に軌道の新設してLRT化 (全長7.6km) し、LRT化と併せて新駅の設置、運行ダイヤの増発などのサービスレベルの向上を図っている。



BRTの例 (神奈川中央交通・ツインライナー : 神奈川県藤沢市)

平成17年3月に導入。連節バス、PTPS (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・高速性の確保を図り、本格的BRTを目指している。



海上運送における速達性向上の例 (津エアポートライン : 三重県津市)

平成17年2月より、津~中部国際空港間を直結する航路が開設された。陸上交通に比べ、大幅な時間短縮等が図られ、通勤に利用する乗客も発生するなど、利便性の大幅な向上が図られている。



乗りたくなるサービスの提供

車両や船舶のデザイン等のイメージ、快適な乗り心地の確保等に配慮し、利用者が乗りたくなるサービスを提供するという観点から、地域の公共交通を改善する必要がある。

また、最近各地において見られるような、割安の1日乗車券や全線定期券の導入に代表される魅力的な制度の導入といった、運賃・料金面における利用者が乗りたくなる、乗りやすくなるサービスの提供も有効であると考えられる。商業施設や商店街と連携し公共交通の利用により貯まったポイントを買物に使えるシステム等、公共交通を利用していなかった人の利用を促進する取組みの導入も望まれる。

さらに、近年の女性等に配慮した車両の導入など、女性等が安心して乗れる、乗りたくなるサービスを充実させることも求められる。

(具体的事例)

車両の改善 (和歌山電鐵貴志川線 : 和歌山県和歌山市ほか)

貴志川特産のいちごをテーマに著名なデザイナーの手により従来の車両を大胆にリニューアルした「いちご電車」を導入しており、今後も「おもちゃ電車」の導入を予定するなど、利用者が乗りたくなるサービスの提供に努めている。



割安な1日乗車券の導入 (名古屋市交通局 : 愛知県名古屋市)

平成18年4月より通常の1日乗車券と比較して安価な、土・日・休日、毎月8日 (名古屋市環境保全の日) 等のみ利用可能である「ドニチエコきっぷ」を導入。この乗車券の提示による沿線施設の割引も実施され、平成18年度には当初の予測を大幅に上回る1日あたり18,500枚、全241万枚を発売した。

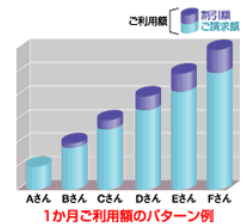


ICカードを活用した施策の例

関西地区にて導入されている

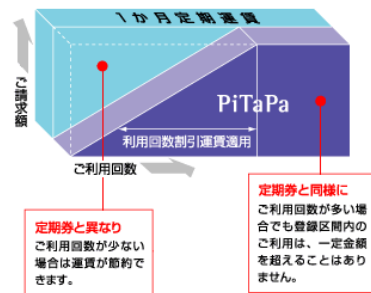
「PiTaPa」では、各事業者ごとに利用回数、利用額、利用区間の指定やキャンペーンに応じた割引を実施。また、京阪電気鉄道、阪急電鉄等では、「PiTaPa」に対応した自社グループのクレジットカードで乗車した場合、運賃に応じたポイントを付与する施策を実施。

乗れば乗るほど割引額が加算!



区間指定割引運賃と1か月定期運賃との比較

※区間指定割引と利用回数割引の両方を採用する交通機関の場合のイメージ図



高松琴平電気鉄道のICカード「IruCa」では、利用回数に応じた割引（1回目から）や鉄道・バスの乗継割引を実施。また、高齢者、学生、身体障害者・介護者用に割引率を高めた種類も発売。



買物客への運賃サービスの例（伊予鉄道：愛媛県松山市ほか）

系列の百貨店において一定額以上の買物をした利用客に対し、鉄道・バスで使用できる乗車券を配布している。



(3) まちづくりとの連携

地域公共交通は、地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化・再生にあたっては、まちづくりからの取組みも期待されるところである。

まちづくりの観点からの公共交通のあり様については、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会における報告書（平成19年6月）において、次の通り整理されている。

【社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会報告書における公共交通のあり様に関する要旨】

モータリゼーションの進展と都市の拡大の中で、低密度な市街地が形成され、これまで公共交通を支えてきた公共交通軸の周辺市街地の人口が減少し、公共交通の維持が困難となった地域が数多く見受けられる。公共交通の採算性が確保できなくなった地域では、公共交通の減便や廃止が進み、その結果、さらなる自家用車依存を招くという悪循環を引き起こしている。

一方、無秩序に薄く拡散した都市構造では集積のメリットが失われることから、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招き、都市の財政を脅かすことが懸念され、近年、集約型のまちづくりが求められているところである。

公共交通は、都市において本来備わるべき「都市の装置」であり、公益事業としての公共性、民間事業としての収益性の両面の性格を有している。現状では、収益性が確保されなくなると、サービスの低下や撤退が進む懸念もあるが、公共交通は集約型のまちづくりの実現にとって必要不可欠なものであることから、地方公共団体が地域住民や交通事業者と協働して、必要な路線、サービス水準等に関する目標を利用者の視点で設定し整備することが重要である。この際、公共交通が持つ、地域活性化等の外部経済効果は市場で評価されないため、「市場への働きかけ（適切な公的関与）」を行う必要もある。

これは、利用者負担に基づく、事業者の独立採算による運営の原則を踏まえつつも、交通事業者のみの負担では、事業採算の確保は困難ではあるが、公益性の高い路線については、公設民営方式等の導入により、地方公共団体などの公的主体が公共交通の基盤を整備し、民間の能力・ノウハウを活用して運営サービスを調達するなど、公益性の範囲内で税その他による財政的な支援を行うことや、企業、市民など地域による支援等による整

備運営を図ることが必要である。

このように集約型のまちづくりを実現するためには、公共交通の果たす役割は従来以上に大きく、自家用車による移動と遜色無い、高い公共交通のサービス水準が確保されることが重要である。

こうしたことから、市街地整備、都市計画、土地利用との連携を図り、地域が目指すまちの姿を実現する観点から、地域公共交通のあり方を検討することが必要である。その際、歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上でも、トランジットモール^{*1}やロードプライシング（Road Pricing）^{*2}等の導入が選択肢の一つとして考えられる。併せて、利用者の安全性・快適性等を高めるため、交通結節点等における施設面の配慮も必要である。

また、地域の課題は何か、それを公共交通でどのように解消できるのかとの観点に立って幅広い検討を行うことが望まれる。

* 1 トランジットモール

中心市街地の通りを、一般車両の通行を抑制し、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした歩行者専用空間のこと。

* 2 ロードプライシング

特定区域への進入又は特定の道路の通行等に対し課金等を行うことにより交通量の抑制を図ったり、有料道路料金を調整することにより特定の有料道路の交通需要を調整したりする施策。

（具体的事例）

富山市

公共交通中心のコンパクトなまちづくりを推進する観点から、LRTの整備やJR高山本線の増便による活性化に代表される幹線交通としての鉄軌道整備と、フィーダー交通としてのバス路線等の整備を行うことで、利便性の高い輸送サービスの実現と各モードが機能的に連携する公共交通ネットワークの整備を通じた市全体の活性化を目指している。



金沢市

「金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例」、「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」、「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」の3本の条例を制定し、公共交通・歩行者優先のまちづくりを推進している。横安江町商店街においては、トランジットモールを実施している。



横安江町商店街でのトランジットモール

(4) 交流促進事業・観光事業との連携

地域の交流拡大・観光振興の基盤として、公共交通の整備が必要であり、また、観光客等による利用増加は公共交通を支える重要な要素であるとともに、便利で利用しやすい公共交通は観光地等の魅力増大にも資するものである。例えば、平成18年に開業した富山のLRTに見られるように、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もあり、両者の連携は重要である。

地域によっては、観光地等への移動手段が自家用乗用車以外にないことや、特定の観光地等への自家用乗用車の集中による走行環境の悪化が問題となっており、自動車の流入規制策の検討なども含め、地方公共団体、観光事業者や公安委員会等とも連携して公共交通の整備・改善を図っていく必要がある。

また、観光客等にとっては、訪れる地域の公共交通の情報を入手することが困難な場合も多く、観光客等が、出発地から観光地までの公共交通の情報とともに、地域の公共交通の運行情報等に容易にアクセスできる手段が確保されることが重要である。

なお、離島航路等については、離島の過疎・高齢化等により、その経営状況は厳しい状況にあり、航路の維持・活性化という観点からも、観光客の誘致等による航路の活性化は重要と考えられる。

我が国においては、観光立国の実現に向け、日本を訪れる外国人旅行者を平成22年までに1,000万人にするという目標を掲げ、平成15年度から官民一体となった訪日促進キャンペーン「ビジット・ジャパン・キャ

ンペーン」を実施しており、この目標を達成するために不可欠な地域の特色を活かした魅力あふれる観光地づくりの一助とするために、また、アジアにおける都市間の競争力を確保するためにも、外国人が利用しやすい公共交通であることが望まれる。

また、地域公共交通と交流促進事業・観光事業との連携に関しては、本年1月に施行された「観光立国推進基本法」に基づく「観光立国推進基本計画」(本年6月閣議決定)においても次の通り定められており、観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備、観光旅行の促進のための環境の整備の観点からも、地域公共交通の活性化・再生が求められる。

【観光立国推進基本計画(抄)】

第3. 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成

(三) 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

国内の地域交通に係る施設の整備

(地域公共交通の活性化・再生)

観光振興の観点から、地域に来訪した観光客の地域内の移動手段として良質な公共交通を確保することが極めて重要である。便利で利用しやすい公共交通は観光地の魅力増大に貢献し、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もあることから、地域公共交通の活性化・再生を図る必要がある。

このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を積極的に活用し、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取組を総合的に支援していく。

4. 観光旅行の促進のための環境の整備

(三) 観光旅行者の利便の増進

高齢者、障害者、外国人その他特に配慮を有する観光旅行者が円滑に利用できる旅行関連施設及び公共施設の整備及びこれらの利便性の向上

においても同様の記述。

なお、地域公共交通の活性化・再生、まちづくり、交流促進事業・観光事業は、三者が一体となって連携して推進していくことが重要である。

(具体的事例)

車両や輸送サービス自体が観光資源の例

坊っちゃん列車 (愛媛県松山市)

伊予鉄道が平成 13 年から、松山市内 (松山市駅・松山駅前・道後温泉駅等) を、夏目漱石著「坊っちゃん」にも登場した蒸気機関車を模したディーゼル機関車牽引の列車を運行しており、観光の目玉の 1 つとなっている。



あそ 1962 (熊本県)

JR九州が平成 18 年から熊本～宮地間にて運行。外装・内装等デザイン面の工夫、車内への自転車持込、特製弁当・阿蘇の特産物の販売、駅と観光地を結ぶアクセスバスの運行等、列車の旅の魅力を向上させる各種ソフト施策を実施している。



観光地における自動車流入規制の例 (石見銀山 : 島根県大田市)

平成 19 年 4 月より、交通渋滞の緩和等のため、車両の種類による進入・駐停車可能区域の区分、無料駐車場の整備、行先別に赤・緑のマークで区分されたバスや 1 日乗車券の発行によるパークアンドライド (P & R) の実施等によるマイカーの流入規制、公共交通利用促進策を実施している。



情報提供の例（箱根ナビ）

小田急電鉄では、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、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。



離島航路と交流促進事業・観光事業の連携の例

本年3月、国土交通省内に「離島地域観光交流促進委員会」を設け、離島の観光交流促進、航路の活性化に向けた取組みを進めている。また、本年6月より、宮城県田代島・網地島、山口県見島・相島・大島、香川県粟島、長崎県五島列島の4地域を対象に、「離島観光振興を核とした交流人口の拡大による離島航路の活性化調査」を開始し、地域関係者が一体となって連携



五島列島を結ぶフェリーひさか

した、交流人口と需要喚起の取組みを支援している。

(5) 福祉分野・教育分野との連携

福祉分野との連携

我が国においては急速に高齢化が進んでおり、65歳以上の高齢者人口は平成32年まで急速に増加し、その後はおおむね安定的に推移すると見込まれている。一方で、総人口が減少することにより高齢者の占める割合（高齢化率）は上昇を続け、平成27年には高齢化率が26.0%になると見込まれている。また、増加する高齢者数の中で75歳以上の高齢者の

占める割合は、一層大きなものになるとみられ、高齢化社会への対応は、我が国が直面する非常に大きな課題の1つである。

このような状況のもと、自家用乗用車の運転のできない高齢者等の日常生活・社会生活を維持する上で、高齢者等の通院や外出機会の確保はますます重要な課題となってきた。また、安全・安心で便利な保育所、小学校等への子供の送り迎えのための交通手段の確保は、共働きの家庭にとって極めて切実な問題であり、少子化対策の観点からも積極的に取り組みを行う必要がある重要な課題である。

地域公共交通のあり方を検討するにあたっては、福祉バス・タクシーのあり方、幼児、児童のための交通手段等も含め、医療、介護、少子化対策といった福祉政策とも密接に連携していく必要がある。

また、身体障害者等に対する運賃割引については、福祉政策の観点等からの幅広い議論も必要と考えられる。

教育分野との連携

公共交通は、自家用乗用車を運転できない学生の通学手段としての役割も大きい。特に、高校生までは徒歩・自転車・公共交通での通学が中心となり、例えば、地方鉄道の廃止等にあたって、学生の通学手段の確保が問題になることも多く、地域公共交通のあり方を検討するにあたっては、学生の移動手段の確保も重要な課題である。このためスクールバスのあり方等も含め、文教政策とも密接に連携していくことが重要である。

スクールバスの混乗については、父兄や教育委員会の反対により実現しない例も見られるが、ICTを活用したデマンドバスなどの利用により、児童の安全を確保した上で、地域の総合的な移動手段の1つとして活用できないか検討することが望まれる。

文教政策との連携という観点からは、例えば、小学校で父兄を含めた公共交通の重要性に関する教育や、公共交通利用の際のマナーに関する教育を行うなどの取り組みも期待されるところである。

また、公共交通の学生に対する運賃割引については、文教政策の観点等からの幅広い議論も必要と考えられる。

(具体的事例)

福祉輸送・通学輸送との連携 (かめバス：奈良県明日香村)

住民や観光客のために健康福祉センターを発着する村内の循環バス「金かめ」と、最寄駅から村内の観光地を結ぶ周遊バス「赤かめ」とを相互に接続して運行している。また、「金かめ」においては小学生以下は無料とすることでスクールバスの機能も持たせ、村内70歳以上の高齢者および障害者は無料回数券を発行することで福祉輸送を担い、効率的な運行を図っている。



循環バス「金かめ」

福祉分野との連携

鉄道駅への保育所の併設

(京浜急行電鉄井土ヶ谷駅ほか)

現在、各地において鉄道駅に保育所・託児所を併設している例が見られる。



鉄道駅に隣接し保育所があり、改札内からでも行き来可能な例
(京浜急行電鉄井土ヶ谷駅)

子育てタクシー

タクシーのドア・ツー・ドアの利便性・機動性といった特性を活かした、子ども連れなどの輸送ニーズに対応した子育て世代の利用者が利用しやすい新たなタクシーサービスである「子育てタクシー」の取組みが、花園タクシー(香川県高松市)等で行われている。



教育分野との連携

バスの出前授業（山梨県）

山梨交通では、小中学生のバスへの乗車経験が皆無に等しい状況のもと、将来の利用者開拓を目的として、路線バスの乗り方や車両の構造説明、車内機器操作の実演、新旧バスの乗り比べ、「エコドライブ」や「アイドリングストップ」など環境保全に取り組む公共交通が社会へ果たす役割等を、学校に



出向き無料で説明する「バスの出前授業」を実施。また、学休期の「子供50円フリー運賃」で実乗車を体験できるよう工夫し、一定の効果を上げている。

総合的な学習の時間を利用した学校におけるモビリティ・マネジメント
静岡県富士市は、国土交通省中部地方整備局と、「地域の公共交通（バス）」を題材として、小学校の総合的な学習の枠組みの中で学校教育におけるモビリティ・マネジメントを実施。



（6）地球温暖化対策としての公共交通の利用促進

平成17年2月の京都議定書発効を受け、同年4月に京都議定書目標達成計画が策定され、運輸部門についても、排出量の現状を踏まえて計画が策定された。運輸部門は、平成2年（1990年）の2億1700万トンから平成15年（2003年）までに2億6000万トンまで増加してしまったCO₂排出量を、平成22年（2010年）2億5000万トンに減らすという計画になっている。

現在、日本のCO₂排出量のうち運輸部門の排出量は約21%を占めており、そのうちの9割が自動車からの排出によるものである。公共交通は自家用乗用車に比べてCO₂排出量が少なく、単位輸送あたりCO₂排出量はバ

スで自家用乗用車の約 3 / 1 0、鉄道は約 1 / 9 程度と環境負荷の小さい交通サービスであり、公共交通の利用促進は、運輸部門の計画の目標達成における重要な施策の 1 つである。

本年 6 月に閣議決定された「21 世紀環境立国戦略」においても、「低炭素社会づくり」の実現を図るため、公共交通の活用など効率的な移動システムの重要性が指摘されている。

今年のハイリゲンドラムサミットにおいて、平成 62 年（2050 年）までに温暖化ガス半減の検討着手が合意され、来年の北海道・洞爺湖サミットにおいても主要な議題の 1 つとなることは確実である。ポスト京都の枠組みにおいて、公共交通は一層大きな役割を期待されている。

引き続き、自家用乗用車との適正な分担を図りつつ、公共交通サービスの需要サイドに対して、渋滞緩和による環境負荷の低減などの公共交通のメリットや路線図や時刻表等の公共交通の情報を伝達すること等により、過度な自家用乗用車利用から公共交通サービス利用へ転換するなど個人の移動が望ましい方向へ自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメント等の推進による公共交通の利用促進を検討していく必要がある。

（具体的事例）

埼玉県三郷市・八潮市では、平成 17 年から環境的に持続可能な交通（E S T）モデル事業を実施している。つくばエクスプレス開業に合わせたバス交通ネットワークの再編、バス共通 I C カードの導入、鉄道・バス相互の情報提供システム整備、サイクルアンドライド（C & R）の促進、モビリティ・マネジメント（M M）等、公共交通利用促進策を展開している。



バス停に電車の出発時刻表示機が設置されている例（つくばエクスプレス三郷中央駅）

・今後の取組みのあり方について

1. 多様な主体の連携・協働について

地域公共交通の活性化・再生は、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、また、公共交通に対するニーズは多種多様であることから、次の(1)～(3)のような視点で、地域の関係者が、連携・協働して取り組んでいくことが必要である。

(1) 地域の関係者の合意形成のための仕組みづくり

地域公共交通に関する問題の解決は各地域ごとの対応が必要となるものであるため、市町村を中心に、交通事業者、公安委員会、道路管理者、意欲と能力のあるNPO、地域の住民等の利用者、その他様々な地域の主体が、輸送の安全の確保を前提としつつ、まちづくり等の観点も踏まえ、地域公共交通のあり方について主体的に考え、それに基づく取組みや創意工夫を総合的かつ一体的に推進するための仕組みづくりが必要である。

本年5月25日に、その具体化のための「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)が公布され、本年秋からの施行が予定されているが、今後、こうした仕組みを活用し、地域公共交通に関する問題を主体的に解決しようと頑張る地域が、主体的に検討し、合意形成を行い、合意した内容を確実に実施する取組みに対して、国が総合的に支援を行う必要がある。さらに、今後、国は、地域のニーズをよりの確に把握し、制度の充実・拡充を図るとともに、制度がより円滑かつ効果的に機能するように努める必要がある。

(2) 「新たな公」による取組み

少子高齢化の急速な進展等の社会経済情勢の変化により、地域において、公共交通、医療、福祉など様々な分野で社会サービスの提供が困難となり、あるいは、生活の質の高さを求める意識の変化の中で、従来以上にきめの細かなサービスが求められるようになるなどの課題が生じている。

こうした状況のもと、住民、NPO、企業等の多様な民間主体を地域づくりの担い手にとらえ、これらの多様な民間主体と行政の協働により、従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や公と私の間中間的な領域に、その活動を広げることできめの細かなサービスを提供する「新たな公」の概念を基軸とした地域経営や地域課題の解決システムの構築が求められている。

地域公共交通に関する「新たな公」による取組みとしては、例えば、地域

住民が主体となって運営に参画するコミュニティバスやNPOによる自家用運送サービスなどが考えられる。

このような「新たな公」による取組みを促進するためには、行政だけでなく民間も含めた様々なレベルにおいて、「新たな公」の担い手となる人材を育成し、その上で、多様な主体の連携・協働等を促す仕組みづくりや環境整備を図ることが必要である。

(具体的事例)

道路運送法の改正について

平成18年の道路運送法改正では、コミュニティバスや乗合タクシーの普及促進とともに、地域住民の生活に必要であって、バス、タクシー事業者では対応しきれない旅客輸送を確保するため、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送を可能とする登録制度を創設している。

例えば、長野県中川村では、学生や一般客を対象にする村営巡回バス、高齢者等を対象にする過疎地有償運送、障害者・要介護者等を対象にした福祉有償運送を、地域住民、NPO法人、社会福祉協議会、村が連携・協働して展開している。



中川村における福祉有償運送

(3) 産学官民の連携

地域公共交通の活性化・再生にあたっては、「活力」を有する「産」、「知識」を有する「学」、「制度」を有する「官」が連携する、いわゆる「産学官連携」がますます重要になってくると考えられる。

この場合、「産」の中にも、例えば、企業、大型店、商工会、さらにはコンサルタント等が、また、「官」についても、国、都道府県、市町村、さらにはそれぞれの諸機関が、「学」についても、大学、学会、研究機関等の主体が存在し、それぞれの主体間の連携を図っていくことが、効果的かつ持続的な取組みを実施していく上で極めて重要である。

特に、地域公共交通の活性化・再生にあたっては、産学官のみならず、実際に公共交通を利用する住民を加えた四者間の連携も重要となってくる

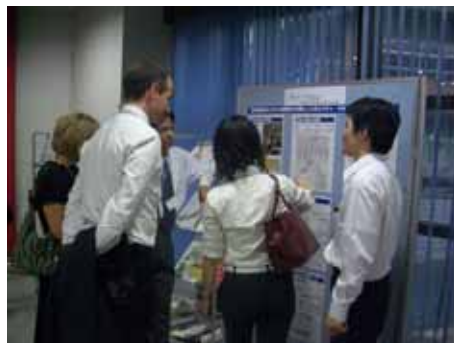
と考えられる。

(具体的事例)

平成 17 年より、学識経験者、行政、交通事業者、流通業界、経済界の代表により構成される「公共交通利用推進等マネジメント協議会」を中央と全国 10 地域で設置し、公共交通サービスの提供者・需要者双方の取組みによる公共交通の利用促進を推進している。



平成 18 年より、国土交通省と土木学会の共催により「日本モビリティ・マネジメント会議 (J C O M M)」を開催している。この会議は、日本国内のモビリティについての行政や実務支援、技術発展を目指しており、行政やコンサルタント、研究者、交通事業者、市民団体などが参加している。



東京大学大学院新領域創成科学研究科により、既存のオンデマンド交通に見られる「高いランニングコスト」、「利用者が限定される」、「時間指定が困難」という課題を解決するオンデマンド交通システムが研究されており、地方公共団体、交通事業者と連携して、千葉県柏市でオンデマンドバスの、長崎県雲仙市でオンデマンドタクシーの実証実験が実施された。



オンデマンドバスの車載器
(予約データがサーバから送信され、運転士に経路を指示)

2. 各主体の取組みのあり方について

1.(1)で述べたように地域公共交通の活性化・再生に関して新たな制度が創設され、地域公共交通の活性化・再生のための合意形成及びそれに基づく取組み及び創意工夫を総合的かつ一体的に推進するための枠組みができたところであるが、今後、こうした枠組みを活用しつつ、以下で述べるような方向で施策を具体化していく必要がある。

我が国の公共交通事業は、従来より、営利事業として、独立採算制を原則として行われてきた。これまでも、民間事業者の経営努力だけでは十分維持できない生活路線の維持や適切な公共交通の整備のために、国と地方公共団体の適切な役割分担のもと、様々な公的支援を行ってきたところであるが、特に、近年の急速な高齢化の進展等の社会経済情勢の変化を踏まえ、高齢者等自家用乗用車で移動できない者の移動手段を確保すべき場合や、まちづくりと一体となって公共交通を整備する必要がある場合など、民間事業としての採算に合わなくても、公共交通を維持・導入しなければならないケースも多くなってきている。

現に、利用者の減少等により、事業の採算がとれず、公共交通事業者が撤退した地域、あるいは撤退しようとしている地域において、市町村が民間の交通事業者に対して必要な支援をしたり、自ら公共交通サービスを提供すること等により、公共交通サービスを維持している例も多くなっているが、特に近年、民間事業者の制度的な内部補助による路線の維持が困難になってきており、今後とも、こうしたケースはますます多くなっていくものと考えられる。

このため、地域公共交通については、公共交通事業者がそのサービスを維持できない場合であっても地域の関係者が真に必要と認める場合、地方公共団体をはじめとする地域の関係者の取組みにより、必要な公共交通サービスを提供することが求められ、こうした取組みに対して国としても積極的に支援していくことが求められる。なお、国や地方公共団体が支援を行う場合には、取組みが効率的に行われるインセンティブが働く仕組みを検討すべきである。

また、公共交通の利用者や地域住民についても、単に、公共交通サービスの需要者といった立場にとどまらず、公共交通サービスを支える一主体という観点から、必要な取組みを行うことが求められる。利用者からの運賃収入

は公共交通の維持運営における重要、かつ、基本的には、持続的に調達可能な財源であることから、財源確保の意味でも、モビリティ・マネジメント等の推進による公共交通の利用促進を検討していくことが重要である。また、最近各地において見られるように、地域公共交通の問題を自分たちのことと捉え、車両や停留所等の整備において地域の住民、沿線企業、来訪者等が寄付金により支援していくといったような努力を行っていくことも必要である。

以上のような観点から、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用すること等により、地方公共団体、交通事業者、利用者・住民、地元企業等の関係者が、それぞれの役割を果たしながら、地域公共交通の活性化・再生を図っていくことが重要と考えられ、国としてもこうした取組みを強力かつ積極的に支援していく必要がある。

なお、国としては、国土交通省のみならず、関係省庁が一丸となって政府全体として取り組むことが求められている。

(1) 国による取組み

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

地域公共交通をめぐる厳しい情勢等を踏まえ、国として、地域公共交通の活性化・再生を図るため、地域公共交通に関する制度や支援措置のあり方について検討を行い、積極的かつ機動的に、必要な措置を講じていく必要がある。

地域公共交通に関する制度については、引き続き、その充実・拡充に努めるとともに、その運用にあたっては、地域の取組みの効果が十分発揮されるよう配慮する必要がある。

国の支援策については、地域から、その充実が強く求められており、既存の支援制度についても、真に地域のニーズに合ったものとなっているか不断に見直していくことが重要である。

この場合、国の支援に関しては、地域の意欲ある取組みに対して、的確に行われることが重要であるが、真に有効な取組みに対して必要な支援が行われるように、戦略的かつ重点的な支援を行うとともに、事業の効率化を促す仕組みも必要である。

また、地域の独自性を活かしながら、創意工夫により地域公共交通の活性化・再生に意欲的に取り組む、市町村などの地域に対する国の支援のあり方についても検討する必要がある。

さらに、他の政策分野との緊密な連携をはかり、また、限られた財源の効率的な活用といった観点から、まちづくり、観光、環境、福祉、教育といった他の分野における様々な支援制度を有効に活用していくことも重要と考えられる。

人材育成・情報提供の充実

() 国による人材育成・情報提供の必要性

地域によっては、公共交通について、地域の関係者との調整が進まない等の理由により適切な交通サービスの導入が進まないケースや、事前に十分検討することなく安易に他の地域の成功事例をそのまま導入し失敗しているケースも見受けられる。

こうした事態の背景には、地方公共団体をはじめとする地域の関係者の、地域公共交通のあり方に関して適切な検討、合意形成や公共交通の導入・維持運営を図るために必要な情報・データやノウハウの蓄積、人材が必ずしも十分でないといった指摘もあり、地域公共交通の活性化・再生に関する計画の策定には、専門的な知識・技術を有する専門家が必要である。特に、高齢化の急速な進展や需給調整規制の廃止の影響など地域公共交通をめぐる情勢は大きく変化しており、市町村等において、公共交通サービスをどのように維持・導入するかは、ますます大きな課題となってきた一方、小規模の自治体をはじめとする多くの自治体においては、地域公共交通に携わる人材・組織等の体制が必ずしも十分整っているとはいえない状況にある。国としては、こうしたギャップを埋めるため、必要な情報提供や人材育成策を講じていくことが重要である。

このほか、観光振興は公共交通の活性化・再生に資するものであることから、地域のホスピタリティの向上による国内外の観光客への対応の充実に必要な情報提供や人材育成策を講じていくことも望まれる。

() 求められる人材育成・情報提供の内容

国としては、今後、都道府県とも連携して、質・量を考慮した必要な情報・データ・ノウハウの蓄積、情報提供の充実・強化を図るための仕組みの構築や、市町村等地域の関係者に対する研修制度を創設・充実するなどの人材育成策を講じていく必要がある。

この場合、国が中心となって、一次データのみならず、さらに高次のデータの公開のあり方、必要なところを押さえながら安く行える調査方法の開発、情報管理の安全性を確保しながらデータを収集していく仕組みの検

討や、地域の創意工夫により、地域にとって望ましい地域公共交通の活性化・再生が図られるよう、地方運輸局・地方整備局が十分に連携を図りつつ、各種支援措置の効果的な活用等について、必要な情報提供や助言等を行うことも重要である。

なお、既に、国以外の機関において、地域公共交通の活性化・再生に関する情報提供サービスが行われている例もあるが、国としても、こうしたサービスがより充実するように必要な環境整備を図る必要がある。

(国による情報提供の例)

『ComPASS (コンパス)』・『ComMASS (コンマス)』

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。



コンパスの画面例

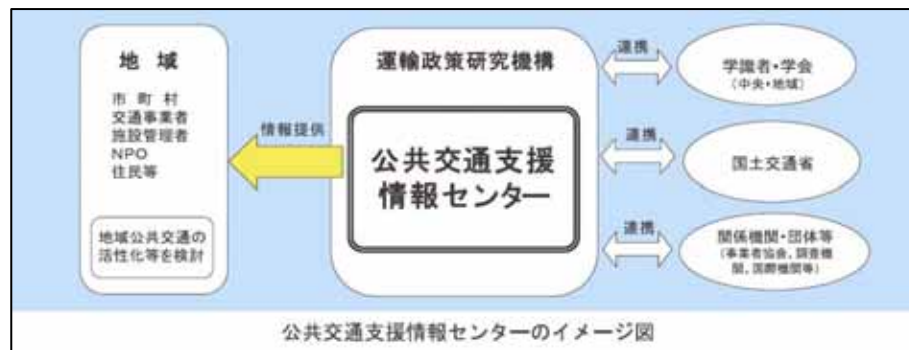
「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」の発行

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。



(国以外の機関による情報提供の例)

本年4月より、(財)運輸政策研究機構が、市町村、交通事業者、NPO等公共交通に関心を有する地域の関係者に対して、公共交通の活性化事例、支援制度、交通関係統計、各種調査研究成果等の情報提供を行っている。



土木学会では、平成17年より「生活交通サービス研究小委員会」を設置しており、地方公共団体の担当者や住民等に対し地域の状況に即した施策を見出す手がかりを提供すること、バスサービスに関する技術の向上とそのための情報蓄積を目的として「バスサービスハンドブック」を発行した。また、土木学会と地方運輸局の主催により、全国各地で「バスサービスハンドブック」を使用した講習会が開催された。



平成18年に、交通を専門とする学識者により、市町村などの地方公共団体に対し、公共交通計画策定とそのための調査のアドバイス、公共交通の現状評価、他市町村の事例の紹介などを行う「バス110番」が開設された。



技術開発の推進

() 利用者や地域のニーズ等に応じた技術開発の推進

地域公共交通に関する技術開発は、比較的マーケットが小さいことから車両メーカー等の民間企業にとって魅力が乏しいと考えられ、自家用乗用車が技術開発・技術革新の成果を取り込み飛躍的に改良されたことと比較すると、利便性、快適性等質の向上を図る余地が大きいと考えられる。

また、新たな交通システムや技術については、様々な地域のニーズに対応し、かつ、地域における施策の実施に合わせて導入する必要があるが、一方で地方公共団体や地域の交通事業者の多くは財政基盤、経営基盤、技術力等が脆弱であることから、地域のニーズに応じた早急な実用化に向けた開発が行われず、適時適切なタイミングでの技術の導入が進まないという問題がある。

このため、鉄道、自動車、船舶といった既存のモードにとらわれることなく、利用者の視点に立った新しいコンセプトに基づく技術開発や、既存の技術の組み合わせや活用方法の工夫により、利用者の利便性、快適性の向上や低コスト化を実現するための技術開発を推進する。

なお、これらの技術開発にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者等の適切な役割分担のもと、密接な連携により推進していくことが必要不可欠だと考えられる。

() 技術の導入、普及のための環境整備

地域公共交通に関する技術の有効性に関する地域関係者の理解は、正確な情報の入手や実証的な導入により大きく変わりうることから、技術の普及を促進するにあたっては、国として積極的に技術の有効性等に関する情報提供を行うとともに、地方公共団体・交通事業者等が行う実用化に向けた開発及び実証実験に対する国の支援の充実が求められている。

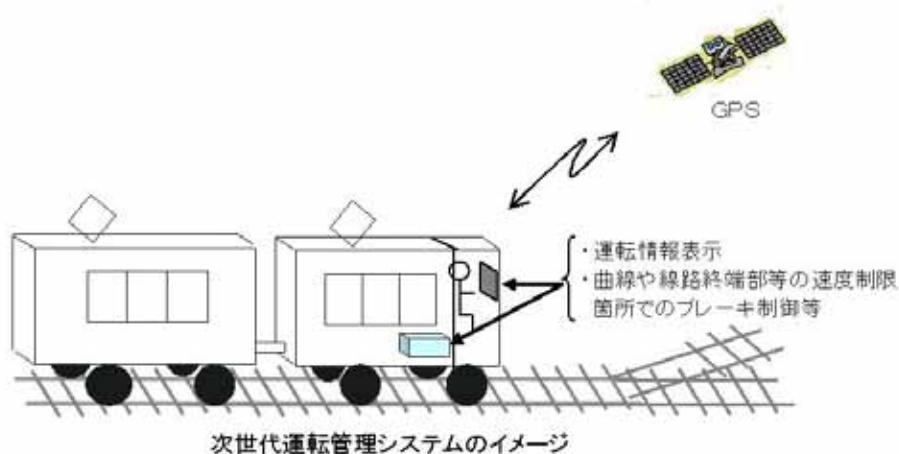
また、技術の導入にあたって必要な手続きや技術基準の運用のあり方等についても、円滑な導入が可能となるよう必要な検討を行うことが求められる。さらに、新たな基準を作成する場合には、技術の特性やそのモードの利用形態に応じたものとするように配慮することが望まれる。

技術の標準化については、鉄道やバスの車両等のコストダウンが期待されるのに加えて、バリアフリーに関する技術などの場合は利用者の利便性が飛躍的に向上する等の効果も期待できるため、国が主導的に推進することが求められる。

(具体的事例)

地方鉄道に関する国の技術開発・技術導入の例

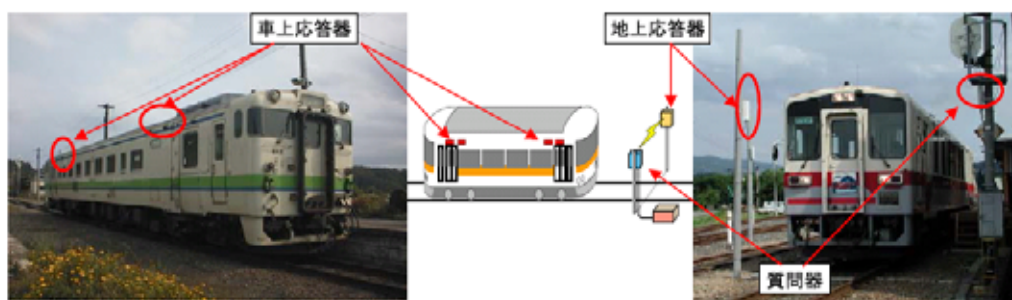
閑散鉄道路線の運行実態に即した低コストで安全な運行を実現する観点から、全地球測位システム (GPS) 等の情報により列車位置を検知し、曲線等の速度制限箇所におけるブレーキ制御や運転取扱いに関する情報の表示等を行う運行管理システム開発のための基礎研究を行っている。



閑散鉄道路線向けに低コストの閉そく装置 (バリス式列車検知形閉そく装置 : COMBAT^{*1}) が開発された際には、安全性の技術評価を行った上で、技術基準の解釈基準等を改正して導入促進を図っている。

* 1 バリス式列車検知形閉そく装置 : COMBAT (*COmputer and Microwave Balise Aided Train control system*)

列車検知を質問器と地上応答器間の無線通信の成立 / 遮断と車上応答器からの情報の受信により行う信号保安装置。軌道回路等が不要、天候の影響を受けないため現場調整作業が不要、単純な機器構成のため施工・保守が簡便といった特徴を有する。



複数のモードにまたがる輸送モードの開発の例（DMV：デュアル・モード・ビークル）

JR北海道により開発が進められている線路と道路の両方の走行が可能な車両であり、平成19年4月よりJR釧網線にて試験的営業運行が実施されている。



安全の確保

公共交通の安全の確保は、地域公共交通の活性化・再生の大前提であり、国としても、各事業法の的確な運用等により、確実な対応が求められる。

地域の交通事業者については経営基盤が脆弱な場合も多く、地域公共交通を支える交通インフラについては老朽化しているものも多いと考えられる。このため、国としても、輸送の安全の確保のために必要な取組みが求められる。

また、今後、民間事業者だけで公共交通が維持できない場合は、民間事業者と地方公共団体の適切な役割分担により、公共交通の維持・運営が図られていくケースも多くなっていくと考えられるが、安全に関する責任体制を明確化するなどの安全確保体制は維持する必要がある。

このほか、新しい技術を導入するにあたっては、技術の有効性の確認とあわせて、運行の安全確認が不可欠であり、そのための仕組み・支援制度についても検討する必要がある。

（2）地方公共団体による取組み

市町村

（ ）地域公共交通のあり方に関する計画的な検討

地域公共交通のあり方を検討・決定する際には、地域公共交通以外も含めた住民の生活を支える総合的な行政としてどのようなことを行うべきで、その中で地域公共交通の分野で何をすべきかという議論・検討を継続的に行うことが重要である。計画の策定にあたっては、目先の課題解決だけでなく、中長期的の-spanを見据えた構想との整合を図った上で、地域全体について、面的、モード横断的な観点から、住民に対して、どのような公共交通サービスを提供すべきか計画的に検討する必要がある。

その際、地域の関係者が活発な議論ができるよう、具体的データや資料

を作成・準備することが重要であるが、単なる一次情報のみならず派生する影響を含めた分かりやすい情報を収集・整理することが効果的であると考えられる。

なお、こうした地域公共交通に関する検討にあたっては、専門的な知識・ノウハウが必要であり、市町村における人材の育成・確保が重要となってくるが、小規模な自治体等においては、例えば、複数の市町村が共同して必要な人材を確保するといった方策も1つの手段と考えられる。

() 地域公共交通を維持・運営するための取組み

良質な公共交通サービスを提供するためには、公共交通のための基礎的な路線整備や基礎的な計画を検討することに加えて、当該公共交通サービスをどのように維持・運営していくかの議論が不可欠である。

特に、民間事業者では採算の取れない公共交通サービスであっても、住民等にとって真に必要なサービスであると認められる場合は、従来から行われてきた民間事業者に対する支援のほか、市町村の委託による運行など維持・運営のあり方を十分に検討していく必要がある。このほか、鉄軌道の場合には、民間事業者の負担を軽減するため、例えば、市町村と民間事業者が役割分担し、市町村が鉄軌道施設を保有することなども考えられる。

このように、市町村の取組みによって公共交通サービスを提供する場合、厳しい財政状況に鑑み、地域の身の丈にあった効率的なサービスの提供であることが重要であり、福祉バスやスクールバスなども含め、市町村全体として、計画的、効率的な取組みが求められる。また、市町村が、既に民間の病院や自動車教習所により運行されている送迎バスを活用して高齢者等の移動手段の確保を図っている例もあるが、このような取組みも有効と考えられる。このほか、公的な負担を受けている公共交通と採算性を維持している公共交通が混在している場合、その連携や役割分担を検討することも重要である。

さらには、こうして確保した地域公共交通サービスを、当該市町村の地域全体の諸行政のなかで、どのように位置づけ、活用していくのかという点についても、市町村は、その時々状況を見据えつつ、継続的に検討し、臨機応変に対応していくことが求められる。

() 地域の関係者との連携、リーダーシップの発揮

地域公共交通の活性化・再生を図るためには、市町村だけでなく、地域の関係者の理解と協力が不可欠であるが、成功事例においては、首長自ら

が強力なリーダーシップを発揮していることが多い。このため、地域の公共交通に関する将来構想や具体的取組みの意義・内容等について、首長のリーダーシップのもとで、交通事業者はもちろんのこと、学校や地元企業を含む利用者・地域住民とねばり強く意見交換し、相互理解を深めるなど、一丸となって取り組むことが重要である。

(具体的事例)

「さんさんバス」フィーダー乗合タクシー (愛知県三好町)

コミュニティバス「さんさんバス」が利用できない地域を、さんさんバスと接続するフィーダー乗合タクシーで対応。乗り継ぎは無料、単独利用も可能。バス運行と同じタクシー会社が受託し、その配車システムを使用し効率化を図った。バス車内でも予約が可能。



左がフィーダー乗合タクシー、右がコミュニティバス「さんさんバス」

上限 200 円バス (京都府京丹後市)

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、200 円定額バスの運行開始。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。

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。



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ズ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的な情報提供も実施。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。



個別の情報提供の例

都道府県

都道府県については、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者に対して、地域公共交通の再生・活性化のために必要な情報提供・助言・人材育成や財政的支援等を行うことが求められる。

また、複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、全県的な観点から、地域公共交通の活性化・再生が求められる場合においては、都道府県が、関係市町村や交通事業者、住民や企業などの多様な主体と十分に調整を図りつつ、主体的、主導的に検討し、取り組むことが必要である。

その際、都道府県は、状況の変化を踏まえて、継続的な検討を行い、臨機応変に対応していく必要がある。

さらに、公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村に対しては、都道府県の支援が不可欠であり、都道府県のより強力な支援が望まれる。国は、こうした取組みに対しても積極的に支援していくことも必要と考えられる。

(3) 交通事業者による取組み

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

公共交通事業者については、利用者に対して直接公共交通サービスを提供する主体として、利用者本位のきめ細かい、質の高いサービスの提供が求められる。そのためには、利用者の真のニーズを見極めつつ、必要かつ適切なサービスを提供するための不断の経営努力が求められる。

利用者に対する情報提供

特に、近年、携帯電話の普及や情報取得ツールの高機能化等により、国民が各種情報を容易に取得し得る環境が整備されていること等を背景に、公共交通に関する各種情報に対する利用者のニーズは大幅に高まっており、公共交通サービスの利用を容易にするため、交通事業者による公共交通サービスに関する情報の積極的な提供が重要となっている。

情報提供の手段については、案内板、電光表示板、音声案内といった比較的多数を対象とした案内、人による案内、携帯電話・パソコンを用いた個人に対する案内といった様々な手段・形態が考えられ、また、情報の内容については、利用者利便等の観点から、運賃、ダイヤ等の静的な情報の提供のみならず、運行情報、遅延情報等のリアルタイムな情報を提供することも求められている。

なお、こうした情報提供については、乗り継ぎ情報も含め、複数の事業者に関する総合的な情報である方が利用者の利便性が高く、さらに、観光客を含めあらゆる国民が容易にアクセス・利用が可能となるためには情報の内容・取得方法の標準化が重要である。このため、こうした情報提供に関しては、コスト軽減の観点も含め、関係する交通事業者、地方公共団体、国等の関係者が協働して取り組むことが効果的かつ効率的な場合もあると考えられる。

地域の関係者との連携

また、交通事業者の経営努力だけでは、公共交通サービスを維持することが困難な場合も多く、地方公共団体や地元企業・学校を含めた利用者、地域住民など地域の関係者との連携を深めていく必要がある。乗合バス事業者と貨物自動車運送事業者の共同事業として、バス車両により少量の宅配貨物の運送を行い収入を確保している事例もあり、様々な可能性を検討することが望まれる。また、交通事業者は、利用者に直接接する立場から、利用者のニーズをきめ細かく吸い上げ、地域公共交通のあり方について、地域の関係者に積極的に提案する役割も期待される。

その際、地域の関係者が地域公共交通のあり方に関して適切な検討を行うことができるよう、公共交通事業者として、提供しているサービスの内容、輸送量、経営状況など事業の状況に関する情報やデータについて積極的に開示・提供することも求められる。

(4) 利用者・住民等による取組み

地域公共交通のあり方に関する主体的な検討

利用者・住民については、単に、公共交通サービスの需要者側という受け身の立場だけでなく、地域の公共交通のあり方について、主体的に検討し、その活性化・再生に積極的に取り組むことが求められる。成功事例においては、地域のリーダーが重要な役割を果たしていることが多い。

そのためには、利用者・住民においても、公共交通はあって当然ということではなく、自らの移動手段を確保するために、自ら主体的に公共交通を支えるという意識の醸成（マイレール意識の向上等）が必要である。また、住民等が、自らの意見を地域の具体的な取組みに適切に反映させるためには、単なるユーザーではなく具体的な取組みを進めるための主体として、自分たちの意見を適切に評価することや、適切な意見を適切な場で発言・提出することが重要であり、住民等にもそのための工夫・努力が求められる。

また、公共交通のあり方を考えるにあたっては、単に、経済合理性のみならず、高齢化対策、環境問題等の公益的な観点からも、公共交通を利用することの重要性について理解を深めることが求められる。

地域公共交通を支えるための取組み

地域の公共交通を支えるための取組みについては、抽象的・一時的な運動にとどまることなく、具体的・継続的な取組みであることが重要と考え

られる。具体的には、住民による寄付、定期券や回数券の継続的な購入、会員制度による登録料の支払いなどの取組みなどが考えられる。

地元企業、学校等の組織体も、所属する従業員や学生の通勤・通学に関して一定の責任を有するものであり、地域における通勤・通学をはじめとする交通問題について、地域の関係者の一員として、主体的に検討し、取り組むことが求められる。具体的には、地域公共交通の活性化・再生のための地域関係者による検討や取組みに積極的に参加し、また、従業員や学生といった当該組織に所属する者に対して、公共交通のあり方に関する考え方や取組みについて理解と協力を求める役割が期待される。

この際、地域住民等の一人ひとりが公共交通等を適切に利用するよう自発的に意識や態度を変えることを促すといった、コミュニケーションを中心に公共交通の利用促進を図る「モビリティ・マネジメント」の取組みを積極的に活用していくことが望まれる。なお、自家用乗用車運転者や業務で自動車を使用する事業者に対して、自家用乗用車から公共交通への利用転換を図る意識を高めてもらう取組みも有効と考えられる。公共交通の利用促進の取組みにあたっては、利用者のマナー向上も重要な要素であり、あらゆる利用者が快適に公共交通機関を利用できるような環境整備や利用者自らの意識の向上を図る必要がある。

また、 . 2 . (2) で述べたように、公共交通は、自家用乗用車と比較して安全な輸送モードであり、交通事故対策の観点からも、特に、高齢者などについて、できるだけ公共交通を利用してもらうような取組みも有効と考えられる。具体的には、運転に不安を持つ高齢者や免許を返納した高齢者に対して、代替りの移動手段となる公共交通の乗車券等を助成したり、運賃を割引したりする施策等が考えられる。

国は、以上のような、過度な自家用乗用車利用を控え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していく必要がある。

(利用者・住民等によるバス・乗合タクシー運行の取組みの例)

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。



住吉台くるくるバス（兵庫県神戸市）

住吉台は、人口減少・高齢化の問題を抱え、路線バスの停留所から離れており、公共交通の導入が希望されていた。住民を中心とした「東灘交通市民会議」において検討、平成17年より本格運行が行われている。



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的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。



(利用者・住民等による地方鉄道の活性化への取組みの例)

えちぜん鉄道(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。



上田電鉄(長野県上田市)

通常の回数券より割引率の高い自治会回数券を販売しており、有人駅や回数券取扱店のほか、無人駅での出張販売も実施している。



無人駅での回数券の出張販売

(運転免許を返納した高齢者に対する施策の例)

富山市では、平成18年より、運転免許を自主返納した高齢者に対し、公共交通機関の乗車券等の費用(約2万円相当)を支援している。

(5) 商業施設、事業所、病院、学校等の企業や施設による取組み

大型店や商店街に代表される商業施設、事業所、病院、福祉施設、学校、図書館等の企業や施設は、2.(4)で触れた通勤・通学需要の創出や集客の観点から、地域の公共交通に大きな影響力をもっており、一方で、こうした施設や企業が公共交通から受けているメリットも大きいと考えられ、地域公共交通の活性化・再生の担い手として大きな役割と責任を有するものと考えられる。

具体的な取組みとしては、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)やサイクルアンドライド(C&R)の実施における商業施設等の協力、企業、大学、病院に

よる通勤・通学・通院時の公共交通利用促進、沿線企業による寄付等の取組みが各地で見られるところである。今後、これらを包括的かつ持続的に推進していく職場、大学、病院を中心としたモビリティ・マネジメントが広く展開されていくことが期待される。

また、こうした地域の企業や施設は、地域住民、行政等とも連携した「新たな公」の担い手として、社会貢献を通じた自己実現、地域経済への波及効果、行財政コストの節約をはじめとする社会コストの軽減など多面的な側面から、地域公共交通を支える役割を果たすことも期待される。

なお、民間主体による継続的な活動を可能とするためには、サービスの享受者から適正な対価を支払われるべきという考えに立つことも重要であり、こうした活動基盤を支えるといった観点から、活動の立ち上げを行政が支援していくことも重要と考えられる。

(駅施設と他の施設の結合の例)

鉄道駅と福祉施設の併設

J R 西日本東小浜駅 (福井県小浜市)

神戸電鉄ウッディタウン中央駅 (兵庫県三田市)

鉄道駅と図書館との併設

富山地方鉄道越中舟橋駅 (富山県舟橋村)

鉄道駅と道の駅との併設

J R 四国日和佐駅 (徳島県美波町)



日和佐駅と道の駅日和佐
鳥瞰図

(商店街がバスを運行している例)

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パークアンドライドの例)

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の例)

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。



(寄付金等による協力の例)

富山港線のLRT化にあたっては、富山ライトレールによる電停個性化スペースのスポンサー募集、電停内ベンチ設置事業への記念寄付金の募集、富山市による富山港線路面電車事業助成基金の設立が行われた。



(大規模事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの例)

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。



通勤マップの例（宇治市役所への通勤者向け）

(6) 学識経験者、コンサルタント等の役割

(1) で述べたとおり、地域によっては、必要な情報・データやノウハウの蓄積、人材、データが不十分なために、適切な公共交通サービスの導入ができなかったり、公共交通の導入そのものが目的になってしまい、事前に十分検討することなく安易に公共交通を導入し失敗したりしているケースも見受けられる。また、こうしたケースでなくても、地域公共交通の活性化・再生に関する計画の策定には、専門的な知識・技術が必要であり、地方公共団体や利用者・住民に代表される主体を上手にサポートし、取組みが効果を上げるようにするためにも、学識経験者、コンサルタント等の専門家や専門機関による知識、情報やノウハウの活用が有効と考えら

れる。

具体的には、例えば、地域の関係者が地域公共交通のあり方を検討するにあたって、公共交通の導入コストなどの基礎的な情報・データ等が十分整理されていない場合や、また、日常的に公表されている交通事業者の経営状況等に関するデータがどのような意味を持つか住民に十分に理解されておらず公共交通が廃止される段階で様々な住民活動がなされる場合もあると考えられるが、コンサルタント等には、情報の分析、整理、分かりやすい解説等を通じて、こうした地域の関係者の議論や取組みをサポートする役割が期待される。

なお、地域公共交通の問題については、地域の関係者の利害が大きく対立する場合もあり、学識経験者等の第三者的な役割は重要であり、また、学識経験者等は比較的長いスパンで継続的に活動できるという観点からも地域における重要な役割が期待される。

おわりに

地域公共交通の活性化・再生は、もはや、待ったなしの状況にある。多くの交通事業者の経営状況は悪化しており、交通事業者の努力だけで新たな施策を講じ、地域の公共交通に関する諸課題を克服することは困難である。

他方、欧米諸国においては、環境問題への対応、まちづくりなどの観点から、公共交通の役割の見直しが、我が国に先行して既に進められているところである。

我が国においても、高齢化社会への対応、環境問題への対応、まちづくりの観点、観光振興等による地域の活性化等の観点から、地域公共交通のあり方について、この際、今一度、各地で真剣に検討を行うべきである。

本地域公共交通部会では、「地域による地域のための公共交通の活性化・再生」のための施策展開の基本的方向及び今後の取組みのあり方について提言を行った。その中で、特に、多様な主体の連携・協働の必要性、各主体の役割について、詳細に述べたところである。この内容を踏まえて、国、都道府県、市町村、交通事業者、利用者・住民、商業施設、事業所、病院、学校、学識経験者等のすべての関係者がそれぞれの役割を十分に果たしながら、強力に連携・協働して地域公共交通の活性化・再生のための取組が行われることを強く期待する。そして、公共交通の利用促進が国民的な運動となり、全国各地で多くの成果が上がり、個性豊かで活力に満ちた地域社会が実現することを願ってやまない。

【参考資料】

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会
委員等名簿

部会長 委員	森地 茂 佐藤友美子 高橋 玲子 設楽 利夫 宮下 正美 廻 洋子 山内 弘隆	政策研究大学院大学教授 サントリー（株）次世代研究所部長 （株）タカラトミー 安全・環境統括室社会環境チーム 前 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長（第5回まで） 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長（第6回以降） 淑徳大学国際コミュニケーション学部 経営コミュニケーション学科教授 一橋大学大学院商学研究科長
臨時委員	井口 雅一 市川 嘉一 伊東 誠 河端 瑞貴 喜多 秀行 鈴木 文彦 高橋 清 中村 文彦 兵藤 哲朗 藤井 聡 藤原 章正	東京大学名誉教授 （株）日本経済新聞社産業地域研究所主任研究員 （財）運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員 東京大学空間情報科学研究センター准教授 神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻教授 交通ジャーナリスト 北見工業大学土木開発工学科准教授 横浜国立大学大学院工学研究院教授 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授 東京工業大学大学院理工学研究科教授 広島大学大学院国際協力研究科教授
オブザーバー	武村 昇治 清水 啓紀 高山 茂	前 金沢市都市政策局長（第5回まで） 金沢市都市政策局交通政策部長（第6回以降） 広島市道路交通局長

（敬称略）

開催経過

【第1回】平成18年9月14日(木)

問題意識と検討課題

公共交通の現状について

【第2回】平成18年10月23日(月)

公共交通に関する政策課題と対応について

新たな輸送形態の導入促進について

【第3回】平成18年11月14日(火)

交通事業者からの意見聴取

・四国旅客鉄道株式会社 常務取締役 半井真司氏

・社団法人日本民営鉄道協会 地方交通委員会 副委員長

(富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長) 桑名博勝氏

・社団法人日本バス協会 副会長

(北陸鉄道株式会社相談役、石川県バス協会会長) 徳舛周斌氏

公共交通に関する政策課題と対応について

中間とりまとめの方向性(案)について

【第4回】平成18年12月5日(火)

中間とりまとめ(案)について

【中間とりまとめ】平成18年12月12日(火)公表

【第5回】平成19年2月23日(金)

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」及び 関連施策・事業について

事例紹介

- 複数モードにまたがる交通システムの導入事例 -

・名古屋市 住宅都市局 参事(交通施設) 齋田周治氏

- まちづくりの観点からの取組事例 -

・金沢市 都市政策局長 武村昇治氏

・広島市 道路交通局 都市交通部長 岡村清治氏

今後検討すべき課題等

【第6回】平成19年4月19日(木)

情報提供について

人材育成について

連携強化について(産学官の連携、他の政策分野との連携)

その他(支援措置の拡充について、技術開発について 等)

【第7回】平成19年5月25日(金)

他審議会の審議状況について

・社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会

都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会

・交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会

・交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車交通部会

バスサービス小委員会

最終とりまとめの素案について」

【第8回】平成19年6月22日(金)

地域公共交通に係る技術動向について

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会の中間とりまとめ(案)について

最終とりまとめ(案)について