

# ＜参考資料＞

## 個性を活かし自立した地方をつくる

### ～地方分権改革の総括と展望～

(平成 26 年 6 月 24 日地方分権改革有識者会議) 抄

## 2 具体的な改革の目指すべき方向

### (4) 重要な政策分野に関する改革

#### ③ 地域交通

これまで地域交通分野に関しては、民間事業者が中心的な役割を果たす一方、民間事業者ではカバーできない過疎地や移動制約者などの移動手段の確保の観点から、地方公共団体が一定の役割を担ってきた。また、地域交通分野における規制は、これまで道路運送法等により主に国が担っており、必ずしも地方分権の取組は行われていなかった。

そのような中、地域交通部会における調査審議を踏まえ、第 4 次一括法により、これまで国の権限とされていた自家用有償旅客運送の登録等に関する事務・権限について、希望する市町村への移譲を基本とし、移譲を希望しない市町村の区域については、希望する都道府県にも移譲することとされた。この権限移譲は「手挙げ方式」の先駆けであり、今後、市町村が積極的に移譲を希望することができるよう、国としても必要な支援を行うことが重要である。

また、平成 26 年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地域の総合行政を担う地方公共団体が、まちづくり等の地域戦略と一体で地域公共交通ネットワーク・サービスを提供できるよう、地域公共交通網に関する計画の策定主体と位置付けられた。

このように、地域交通分野においても、地方分権の進展が見られるところであり、地方公共団体としても、少子高齢化が進展する中、更に重要性を増す地域の移動手段の確保に向けて、まちづくり・福祉等とも一体的に取組を進めていくことが重要である。

# 地域公共交通政策について

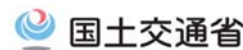
平成29年8月2日

総合政策局 公共交通政策部



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

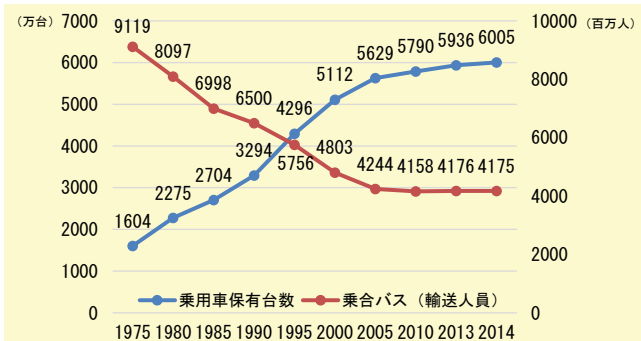
## 地域公共交通をめぐる概況



- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員が減少。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

### モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展



- 輸送人員は大幅に減少

|        | 1990年 | 2000年 | 2010年 | 2014年                 |
|--------|-------|-------|-------|-----------------------|
| 乗合バス事業 | 65億人  | 48億人  | 42億人  | 42億人<br>(90年に比べ35%減)  |
| 地域鉄道   | 5.1億人 | 4.3億人 | 3.8億人 | 4.0億人<br>(90年に比べ20%減) |

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

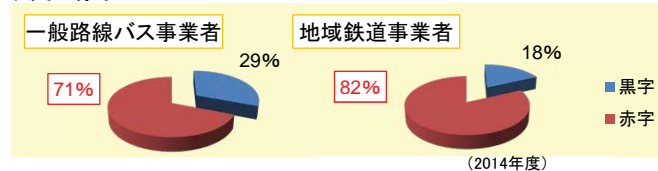
### 地域公共交通サービスの衰退

- 一般路線バスについては、2010年度から2014年度までの5年間に約8,000 kmの路線が完全に廃止。  
鉄道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約750 kmが廃止。
- 公共交通空白地域の存在

|                       | 空白地面積                                      | 空白地人口                    |
|-----------------------|--|--------------------------|
| バス 500m圏外<br>鉄道 1km圏外 | 36,477 km <sup>2</sup><br>(我が国の可住地面積の約30%) | 7,351千人<br>(我が国の人口の5.8%) |

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 一般路線バス事業者の7割以上、地域鉄道事業者の8割以上の経常収支が赤字



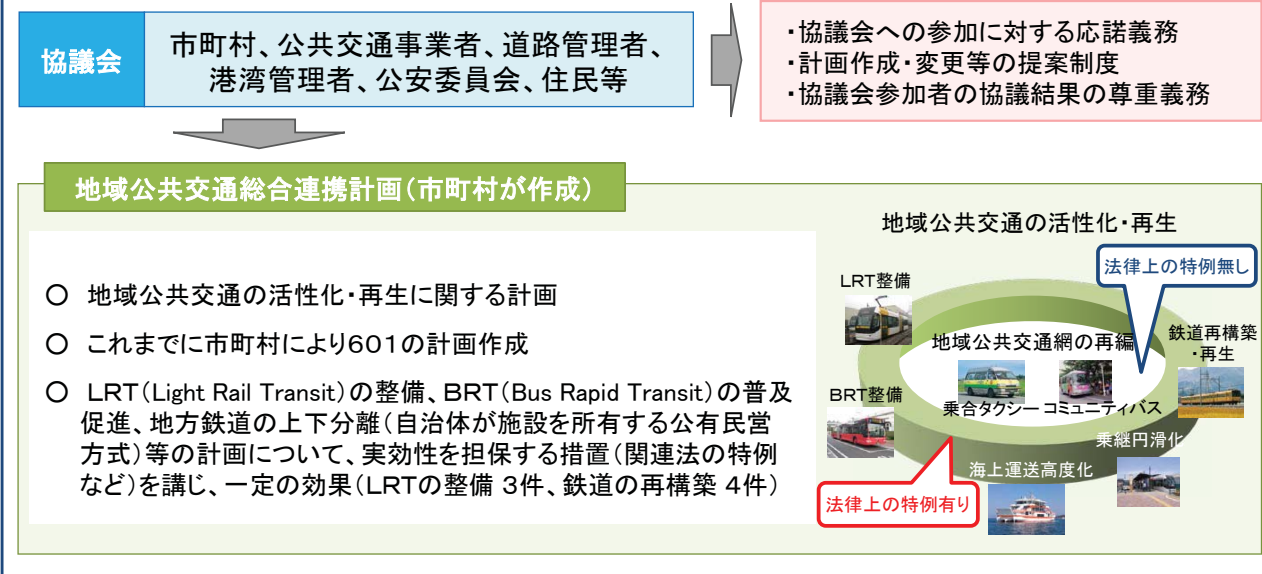
(保有車両30両以上の事業者(2014年度))

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組を進める制度を創設。

## 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

### 地域公共交通総合連携計画の作成・実施



2

## 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)

### 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

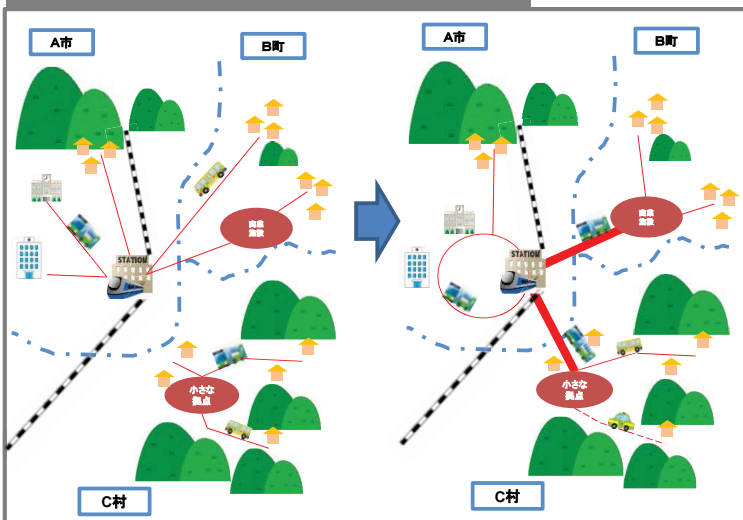
日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

#### 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

#### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

#### ポイント

- ① 地方公共団体(都道府県、市町村)が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

#### 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

**地域公共交通網形成計画** = 事業者と協議の上、地方公共団体が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携しつつ地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

**地域公共交通再編実施計画** = 地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒ 国土交通大臣の認定を受けたものについては、**重点的な支援**

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

3