

### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 1 地域交通制度の見直し

現状:自治体に許認可権限がなく、地域の実情に応じた運行に支障

具体には

- ・ **地域住民の生活基盤を維持するため、地域住民の交通手段に関する課題解決に向け、地域において自ら考え実行できる仕組みを導入**

（路線バスやタクシーなどの旅客自動車運送事業に関する事務・権限の移譲など、地域の実情に応じた公共交通体系の形成に資する措置を実施）

<現行道路運送法等における地域交通（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等）の支障事例>

- ・ バス停留所は路線定期運行の許可を受けたものしか利用できず、区域運行や自家用有償旅客運送等は、既存のバス停留所に停車できない。
- ・ 標準処理期間が長いことや申請手続が煩雑であることにより、ダイヤ改正や運賃改定のタイミングが左右されたり、事業者が改定を見送ったりすることがあった。
- ・ 広域の地域公共交通再編実施計画を変更する際に、変更に関係のない市町や事業者の承認が必要であり、協議に時間を要す。
- ・ 県境をまたいで運行している路線バスにおいて、他県の路線バスとの競合区間における乗降制限により、住民や観光客等の利便性が大きく損なわれている。



8

### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 2 地域のニーズに合わせたコミュニティバス運行に向けた制度・ガイドライン見直し

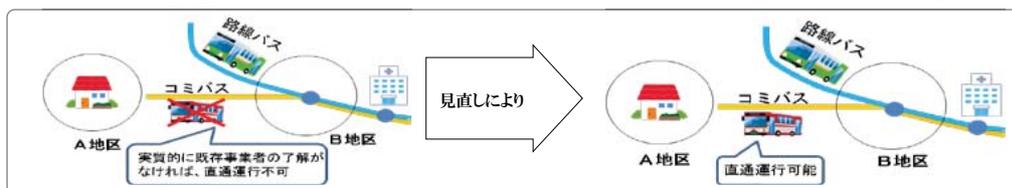
#### (1) コミュニティバス導入における地域公共交通会議等の取扱いの見直し

現状:既存事業者の意向が強く反映されるため、利用しやすいコミュニティバスの導入が困難

具体には

- ・ **市町が認める場合には、コミュニティバス導入を可能に！**

（コミバス導入に際し、事業者が調整を申し入れた場合は、地域公共交通会議等に諮り、地域福祉に責任持つ市町長がその必要性を認めれば、運行を可能とする。）



#### (2) 市町村、NPO等が運行するコミュニティバス(自家用有償運送)の運行可能エリアの見直し

現状:市町村、NPO等が運行するコミュニティバス等は原則同一市町内の運行に限定

具体には

- ・ **市町境ではなく生活圈を意識した運行エリア設定を可能に！**

（路線バスを補完する移動手段として、通院、買い物等の日常生活に至便な運行エリアの設定を可能とする）

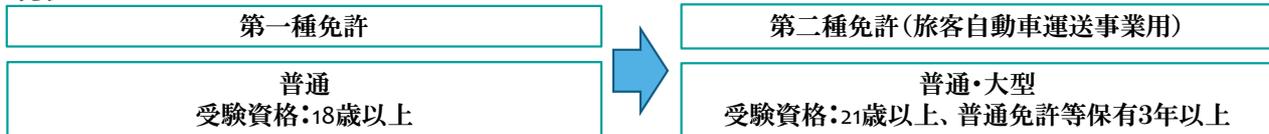
### 3. 問題提起

## “生活の足”の維持確保

### 3 地域交通における運転員不足の解消

#### (1) 第二種免許取得にかかる受験資格要件の緩和

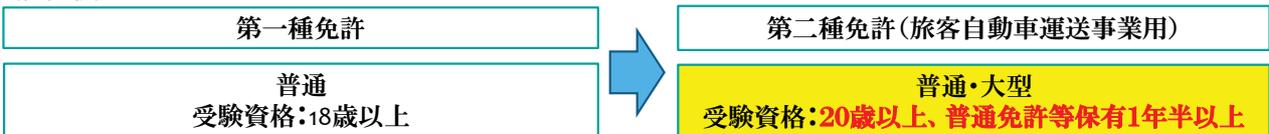
現状:



・自動車技術の進展などを踏まえ、要件を緩和!

具体には  
 (経験年数要件の緩和:3年の期間を1年半程度に短縮)  
 (年齢要件の緩和:20歳以上に引き下げ)

緩和後:



#### (2) 新たな技術、仕組みの導入促進

現状:運転員不足による路線バスの減便等サービス低下

・無人自動運送サービスの導入

具体には  
 都市部、地方部を問わず、輸送サービスの低下が著しい人口減少エリアにおいて社会実験を実施し、実用化に向けたルール整備等を進め優先的に導入される枠組みを検討!



無人自動運送サービス

10

### 3. 問題提起

## 広域ネットワークの活性化・維持

### 1 地方部のJR路線(山陰本線、播但線、福知山線等)への支援

現状:国レベルの基幹交通であり、地方部の生活交通も担う路線であっても、JR西日本等は国が定める補助要綱において、原則的に補助対象事業者から除外されており、早期の在来線の高速化等が困難な状況

具体には  
 ・補助要綱を見直し、厳しい経営を強いられている地方部のJR路線への支援を強化

兵庫では

山陰本線、播但線、福知山線等の維持・利便性向上のため、地上設備改良等にかかるJRの費用負担を県及び地元で支援

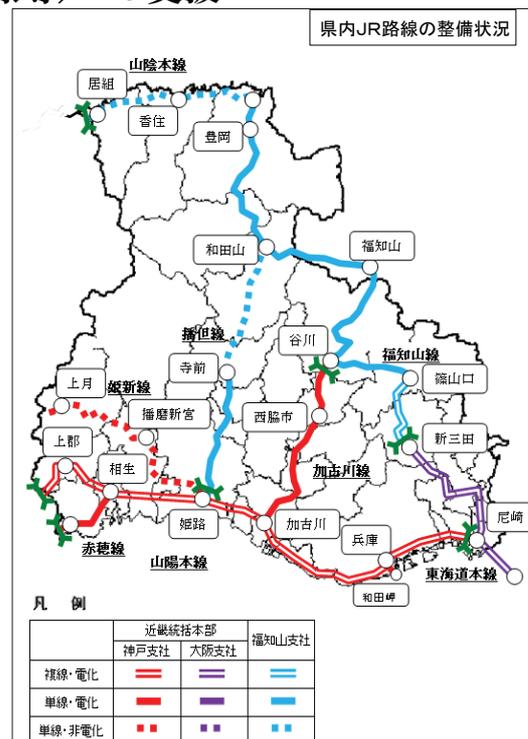
新型車両導入や線形改良等による在来線の高速化、駅とばしの解消、特急列車の延伸(はまかぜ、おき等)



特急はまかぜ



特急スーパーおき



11

### 3. 問題提起

## 広域ネットワークの活性化・維持

### 2 都市近郊部の鉄道への支援強化

現状：高度経済成長期において急速に進展したニュータウン開発に呼応し、都市圏への通勤・通学者を輸送してきた都市近郊部の鉄道では、生産年齢人口の減少に伴い、運賃値上げ等による経営改善を迫られている状況

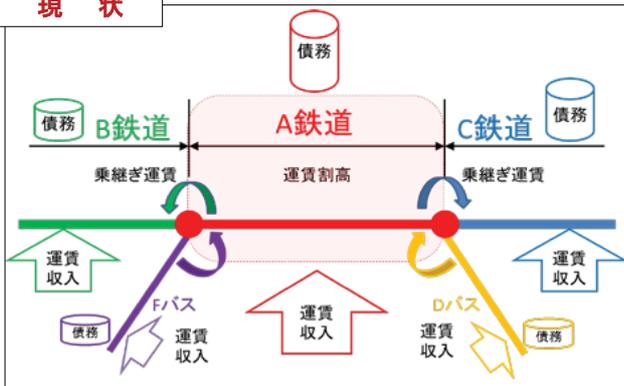
具体には

・北神急行が優先的に国庫補助が受けれるよう地域鉄道に位置づけるなど、都市近郊部の鉄道への支援強化

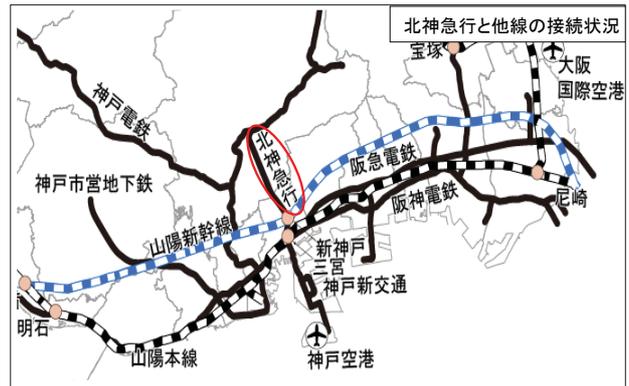
将来的には

複数事業者の運行・運賃等を一元的に調整する枠組みが必要  
(A鉄道の事業をB鉄道あるいは、C鉄道の事業に組み込むなど)

現状



人が移動する上では、相互補完の関係にあるにも関わらず、個別の事業者が債務償還する仕組み



12

### 3. 問題提起

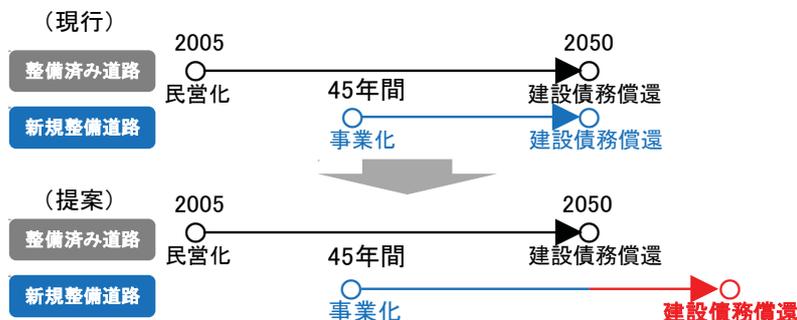
## 基幹道路ネットワークの早期整備

### 1 有料道路の料金徴収期間の延長

現状：高速道路会社の建設債務償還期限は、2050年9月30日までとされており、今後、新設又は改築を行う高速道路では、建設債務の償還期間が短く、必要な事業費が確保できない。

具体には

・有料道路制度を有効に活用するため、料金徴収期間の延長を！



### 2 道路整備事業の国の負担、補助割合の継続、拡充

現状：「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」に定める国の負担又は補助の割合の高上げが、平成29年度で終了(疏猴唬道窺翡緊①ROS工WOQP, 灶春疏猴唬翡緊楠①UOQP工UNUOQP@)

具体には

・現行の国の負担又は補助の割合を平成30年度以降も継続するとともに、さらなる拡充を！

〔高規格幹線道路、地域高規格道路等の早期整備〕