

# 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

## 活性化再生法制定からこれまでの10年とこれからの10年

- 2007年の法制定後、2014年の法改正を行った結果、網形成計画の策定等に正面から取り組む地域が増えつつある一方で、取組に着手もできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想される中、まだまだやれることがあるという意識を持って、活性化再生法による地域主体で取り組むという枠組みの下、それぞれの地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指して、地域公共交通に関わる各主体が期待される役割を果たすことが望まれる。

## 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性 【別紙参照】

- ✓ 地域公共交通ネットワークの形成のあり方  
～交通圏全体を見据えた再構築、地域の実情にあったネットワークの形成、効率性の高い地域内交通ネットワークの形成～
- ✓ 利便性の向上、需要の創出 ～情報提供の充実、施設・設備の改善、データに基づく運行改善、域内外の需要創出、サービス提供の多角化～
- ✓ 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

## 各主体に期待される今後の取組

### 交通事業者の経営力の強化

#### ◆ 経営の革新

地域単位の経営集約化の事例や、持株会社の下で地域を超えた複数の企業体が経営統合する事例など、企画機能強化に繋がる体質改善を進めている事業者もあり、経営意識を改革し、企画機能の向上・維持・回復が必要。

交通事業者自身の生産性向上や、増収策も重要であり、乗降データ等に基づく路線やダイヤの見直し、スクールバス等の一本化、貨客混載の活用等が必要。

- ◆ 地方公共団体や住民との協働
- ◆ 地域内の需要の拡大
- ◆ 域外からの旅客の誘致
- ◆ 地域密着サービスによる多角化

### 地方公共団体の交通政策の実行力の向上

活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなったが、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無いなど、地域公共交通に対する意識が充分でない事例も見受けられることから、地方公共団体が交通政策への取組を強化し、地域公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引することが必要であり、実行力の向上も含め、以下のような取組が必要である。

- ◆ 担い手の充当・育成
- ◆ 地域公共交通の必要性和実態の認識
- ◆ 地域活性化を視野に入れた対策推進

### 地元住民の意識改革と主体的な参画

- ◆ 地元住民が地域公共交通の重要性について明確に認識
- ◆ 「乗って残す」必要があるという自覚をもって、自ら地域公共交通を積極的に利用
- ◆ 学校、企業、事業所でのMMの実施
- ◆ 利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持って、地域内交通の企画・運営に参画

## 国→各主体の後押しと環境整備

### ◆ 交通事業者の経営力強化

近年のホールディング化、経営統合、公営交通の民営化などの事例を踏まえ、その効果等を検証した上で、今後の地域公共交通の担い手にふさわしい経営組織のあり方等について議論を深め、経営力の強化等を後押しするための施策について検討する。

### ◆ 地方自治体の実行力の向上

大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施など、地方公共団体の職員が必要な知識を習得しやすい環境づくりに取り組む。

### ◆ 住民の理解の促進

地域公共交通の重要性について、住民に対する啓発活動を強化する。

- ◆ 自動運転の推進とその円滑な実装、貨客混載の促進、地方公共団体との連携強化、交通事業者と地方公共団体との協議の仲介、協議会の現場での積極的な支援、他部局・他省庁との積極的な連携

## 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

### 地域公共交通ネットワークの形成のあり方

- ◆ 交通圏全体を見据えた再構築  
将来的な地域ビジョンを明確にしなが、交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワークの検証・再構築が必要。需要動向を見据えた上でふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要。土地利用などコンパクトシティへの取組を支えつつ、誘導する必要。
- ◆ 地域の実情にあったネットワークの形成  
路線が果たすべき役割を明確にし、地域の実情にあわせて路線の強化、需要に応じた運行形態、輸送力や運行頻度の設定やその他きめこまやかな地域内交通サービスの提供を行う必要。また、乗り継ぎ時の利便性とわかりやすさの確保が重要。
- ◆ 効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成  
重複する路線の設定のような非効率が生じないよう、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要。スクールバス等の一体化も必要。

### 公共交通の利便性の向上、需要の創出

- ◆ 情報提供の向上による利便性向上  
経路検索等の全国網羅的な情報提供の実現とともに、地域の公共交通マップ等の地域の情報提供の充実を促進する必要。
- ◆ 施設・設備の改善による利便性向上  
病院やスーパー、観光施設や「道の駅」等にバス停を設置したり、上屋やベンチを整備することにより、快適な待合環境を実現する必要。
- ◆ データの収集、共有、分析、活用  
様々な手法を活用して旅客の移動データを収集、共有するとともに、データを活用して運行や経営の改善に役立てる必要。
- ◆ 地元需要の拡大  
地域公共交通の潜在的な利用者や確実な需要が見込まれる層の取り込みが必要。
- ◆ 域外からの旅客の誘致  
観光資源を活用した需要創出のため、公共交通を利用した観光ルートの情報提供が必要。
- ◆ 地域に密着したサービスの提供による多角化（「生活総合サービス」化）  
旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「生活総合サービス」化や、貨客混載が重要。

### 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

- ◆ 運転者確保のための取組  
福利厚生面も含めた待遇改善、短時間勤務制度の導入、女性の活用など志望者・採用者増加に向けた取組のほか、限られた人的資源を有効に活用するための貨客混載やスクールバス等の一体化。
- ◆ 車両更新促進や新たな車両の開発普及のための取組  
地方公共団体による車両の保有（上下分離）の促進、利用者のニーズに合致した新たな車両の開発・普及。
- ◆ 自動運転への対応  
市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、持続可能なビジネスモデルの検討。
- ◆ 高齢者の移動手段の確保  
網形成計画を策定する際に高齢者の移動手段の確保に留意。

# 高齢者の移動手段の確保に関する検討会について

## 1. 開催の趣旨

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故が相次ぎ、交通死亡事故における高齢運転者の割合が上昇。また、本年3月には、認知症対策を強化する改正道路交通法が施行。今後更なる高齢化が進む中、自動車の運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存せずに生活の質を維持していくことが課題。
- 昨年11月15日の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」において、「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進める」との総理指示が出されたところ、国土交通省においても、関係省庁や地方公共団体等とも連携し、地域の交通の確保について検討する必要。
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、有識者等による「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催。

## 2. メンバー

### 【有識者等】

鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授（座長）	石川 貴美子	秦野市福祉部高齢介護課担当課長 兼 課長代理
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授	田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー 連合会副会長 兼 地域交通委員長
吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授	水田 誠	一般財団法人全国 福祉輸送サービス協会副会長
溝端 光雄	自由学園最高学部講師	平位 武	公益社団法人日本バス協会理事 兼 都市交通委員会副委員長
三星 昭宏	関西福祉科学大学客員教授 近畿大学客員教授		
河崎 民子	特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク副理事長		

+ 【関係省庁】 国土交通省、内閣府、警察庁、総務省、厚生労働省

# 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

## 検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
- 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

## 具体的方策

### 1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進  
⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

### 2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進  
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

### 3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化  
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

### 4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化  
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

### 5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携  
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】
- ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】

### 6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

## 事務・権限移譲の考え方（道路運送法第88条）

過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村又は希望する都道府県に移譲する。

※地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第4次一括法）（平成26年6月4日公布）により改正

➡ 平成29年6月末現在、**8県11市区町村**に対して事務権限を移譲済み

県：栃木県、埼玉県、新潟県、長野県、岡山県、佐賀県、大分県、鹿児島県  
 市区町村：北海道池田町、美深町、豊富町、茨城県五霞町、東京都江東区、神奈川県横浜市、大和市、富山県富山市、徳島県つるぎ町、熊本県山江村、球磨村

## 権限移譲後の指定自治体からの意見

- 自家用有償旅客運送の実施団体と自治体との関係が密になったことで、より自治体を中心となった交通施策の働きかけが可能となった。また、交通ニーズへの対策がより迅速に行えるようになった。
- 県の立場から、市町村等と連携を図りながら、地域公共交通の状況を把握することができるようになった。
- 自治体へ窓口が一本化されたことにより、より手続きがスムーズに行えるようになった。
- 自家用有償旅客運送に関する事務作業に関して、担当部署の事務負担が増加。