

## 行政情報

## 地域公共交通活性化再生法に基づく取組と課題

酒井達朗

持続的に地域の移動手段の確保及び維持を図っていくためには、地域全体で主体的に取り組むことが重要である。このため、国においては、平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、平成26年の改正等を経て、地方公共団体が主体となり、地域の関係者が一体となって、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図っていくことを支援する枠組みを構築している。本稿では、地域公共交通活性化再生法の制定に至った経緯を振り返ると共に、現在地域公共交通が抱える課題やそれに対する今後の対応の方向性について、昨年6月に「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」においてとりまとめられた提言を踏まえて解説していきたい。

キーワード：地域公共交通，地域公共交通活性化再生法，コンパクト・プラス・ネットワーク

## 1. はじめに

地域公共交通は、地域住民や来訪者の移動手段であるのみならず、まちの賑わいの創出や国内外の観光客を含む地域内外の交流人口の増加などを通じ、様々な面から地域経済を支えているものである。

しかし、モータリゼーションの進行や都市のスプロール化に伴い、移動手段としての公共交通の位置づけは、特に地方都市や過疎地域などにおいて、顕著に低下してきている。鉄道・乗合バス事業者などの交通事業者が不採算路線から撤退するなど、輸送人員の減少やサービス水準の低下が見られ、そうしたサービス水準の低下がさらに利用減を招くという悪循環に陥る例が少なくない。

このような地域公共交通の状況に対処するべく、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）が制定され、市町村が中心となって地域公共交通の活性化及び再生に取り組む枠組みが創設された。その後、平成26年に同法が一部改正され、まちづくりや観光振興などの地域戦略と連携しつつ、面的に地域公共交通ネットワークを再構築するための枠組を強化しており、各地で取組が進められている。

本稿では、地域公共交通活性化再生法の制定に至った経緯を振り返ると共に、現在地域公共交通が抱える課題やそれに対する今後の対応の方向性について、昨年6月に「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」においてとりまとめられた提言を踏まえて解説していきたい。

## 2. 地域公共交通とまちづくりの連携の重要性

我が国では、少子化と高齢化が進行し、特に地方部において、今後急速に人口が減少していくことが予想されている。加えて、過去40年あまりの地方都市における人口の動向を見ると、人口増加とともに郊外部の開発が進展するなど、市街地の拡大が進んでおり、三大都市圏及び政令指定都市を除く県庁所在地においては、1970年から2010年までにDID面積<sup>1</sup>は2倍以上に拡大している。

今後、このように拡散した市街地を抱えたまま人口が減少することとなれば、ますます市街地の低密度化が進み、その結果、市民の日常生活を支える都市機能の維持が困難となることで都市の衰退が進行してしまうおそれがある。

このような背景も踏まえ、国土交通省では2050年を見据えた長期的な国土づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」において、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を提示している。これは、

<sup>1</sup> 人口集中地区（DID）の設定に当たっては、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1）原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2）それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を「人口集中地区（DID）」とした。

地域構造を「コンパクト」(機能集約)+「ネットワーク」(拠点間連携)という考え方に基づいて捉え、国全体の生産性、機能性、居住性の向上を目指した取組を進めていくという考え方である。すなわち、人口減少が進む中、行政や医療・介護、福祉、商業、金融、エネルギー供給等生活に必要な各種サービスが効率的に提供できるよう、これらの機能を一定の地域に集約することで「まとまり」をつくり、交通や情報ネットワークによって「まとまり」同士を結ぶ「つながり」をつくることを意味している。

このようなコンパクト・プラス・ネットワークの考え方において、交通政策は、都市の集約化といった都市政策と同様に非常に重要なものと位置付けられるのである。

### 3. 地域公共交通活性化再生法の枠組

#### (1) 法制定までの経緯

先述したように、モータリゼーションの急速な進行等に伴い、公共交通機関の利用は地方部を中心に徐々に減少が見られ、こうした需要の減少を受けて、交通事業者のみの力では、多くの路線の維持が困難となっていた。また、制度面でも1990年代後半から2000年代前半の規制緩和の流れに沿って、交通分野においても需給調整規制が廃止されたことで、路線の廃止等についても届出制となり、交通事業者の経営判断に委

ねる形となった。

しかし、交通事業者のみの判断では、事業採算性は低くとも地域にとって必要な地域公共交通サービスを確保していくという観点から課題を生じることとなり、何らかの対応の必要に迫られた。その方策として、地域公共交通の問題を、地域の課題として捉え、地域が自ら主体的に取り組んでいくという制度設計が示されることとなった。

それが、「地方公共団体が先頭に立ち、地域の多様な関係者の協働の下、地域公共交通の活性化及び再生を図る取組を一体的に推進する」という理念の下に、平成19年に制定された、地域公共交通活性化再生法である。

#### (2) 法の理念

地域公共交通活性化再生法は、上記の制定経緯も踏まえ、民間事業者による事業運営に多くを依存してきた従来の枠組みから脱却し、総合行政を担う市町村が幅広い施策の中に地域公共交通を位置づけて取組を進めるための枠組みを定めた。制定当初は、「地域公共交通総合連携計画」による計画制度を中心とし、これにより、地方公共団体が中心となって地域公共交通の活性化及び再生に取り組む土壌の形成を図ることとした。こうした取組は、平成26年度までに作成された「地域公共交通総合連携計画」の数が601件に上るなど、一定の成果を挙げてきた。しかしながら、期待されて

## 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要



図-1 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月)の概要

いた広い視野で交通体系を捉え直す施策や、地域戦略と一体となった施策等が含まれる計画は少なく、例えば民間バスの廃止路線をコミュニティバスで代替するといった個別的・局所的な取組にとどまる計画が多くを占めるなど、制度として改善すべき問題点・課題が浮き彫りになった。こうした課題を克服するべく、平成26年に同法を一部改正し、地域が主体となって地域の公共交通ビジョン「地域公共交通網形成計画」を作成し、これを実現していくための新たな制度を創設した。主な改正のポイントは以下の3点である（図1）。

- ・地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組と、まちづくりや観光振興などの地域戦略との一体性の確保を求める。
  - ・地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、「面的」に再構築することを求める。
  - ・計画の作成主体について、従来の市町村に都道府県を追加し、市域を跨ぐ広域での検討を可能とする。
- さらに、作成したビジョンを実現するために必要な場合には、具体的な事業の細目を盛り込んだ「地域公共交通再編実施計画」を作成する制度が設けられ、国土交通大臣の認定を受けた場合には、支援策の拡充（要件緩和や補助率の嵩上げ）や関連事業に関する手続きの簡素化等が受けられることとした。

### (3) 地域公共交通網形成計画の策定状況

地域公共交通網形成計画は、平成30年5月末時点で既に418件作成されている。これは当初の予想を超えており、現在もその数は着実に増加している。計画の作成主体は政令指定都市から小規模な町村まで幅広く、また計画の内容も様々であるが、それぞれが置かれた状況を踏まえた「身の丈に合った」計画の作成を通じ、持続可能な地域公共交通ネットワーク形成に向けた取組が進められている。

この中には、交通ネットワークの広がりに応じて、複数市町が連携して作成した計画（例：滋賀県彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町）や、県と市町が連携して作成した計画（例：佐賀県・唐津市・玄海町）も見られ、交通ネットワークを面的に広く捉えるという平成26年度の改正法の趣旨が反映された例と言える。

### (4) 地域公共交通再編実施計画の認定状況

地域公共交通再編実施計画については平成27年8月に認定を受けた岐阜市を皮切りに、これまで23件（平成30年5月末時点）を認定している。認定にあつ

ては、作成する地方公共団体からの相談に対応し、適宜意見交換を行いながら作業を進めるとともに、再編の効果を確保するため、公共交通機関の「面的」な再編がしっかり検討され織り込まれているか、また利便性と効率性の双方が向上すると見込まれるか、といった点を重視して、認定を行っている。

## 4. 地域公共交通活性化再生の将来像を考える懇談会の設置

### (1) 懇談会設置の経緯

地域公共交通活性化再生法の制定から平成28年で10年となることを踏まえ、これまでの10年間を振り返るとともに、今後10年を見据えた中長期的な視野から考えられる取組の方向性について、様々な観点から議論を行うことを目的として、平成28年6月に「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」を設置した。同懇談会では、平成29年7月に「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 ～次の10年に向かって何をなすべきか～」(以下「提言」という。)をとりまとめ、公表している（図2）。

### (2) 活性化再生法制定からこれまでの10年

提言においては、この10年で、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定を通じ、地域公共交通の課題に正面から取り組む地域が増えつつあり、地域公共交通活性化再生法の成果は着実に上がってきていることを評価している。しかし、その一方で、地方公共団体の中には地域交通の担当者が存在しないところもあるなど、体制の不備のため取組に着手すらできていない地域も未だ多く、地域間の格差が拡大している実情について、あわせて指摘している。

また、地方公共団体のみならず、交通事業者及び地域住民というそれぞれの主体についても、自らの地域公共交通の問題を十分認識していない、又は認識していても問題を解決する実行力が不足している、ということも指摘し、地域全体となって主体的な取組を進めべき地域公共交通の課題のひとつとしている。

各主体が課題をしっかりと認識し、地域全体の問題として捉え、地域の実情に合った交通体系の構築に協力して取り組んでいくことの必要性を強調している。

### (3) 地域公共交通のこれからの10年

地域公共交通は、域内外の人の移動を支える役割を持つため、地域経済を支える機能、交通渋滞や環境負

### 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ら、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。

図一 「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

荷の緩和、地域住民の健康増進、都市機能の骨格を形成する機能などの分野横断的な機能を発揮することが可能であり、地域社会全体の活力の維持・向上のための重要な要素として捉えるべきものである。しかしながら、このような地域公共交通の役割は広く認識されているとは言いがたく、提言では、これからの10年の方向性として、地域主体で取り組むという枠組みの下、こうした地域公共交通の多面的な役割を踏まえ、地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指し、「まだまだやれることはある」という発想で、各主体が役割を果たすことが重要である、と示している。

## 5. 提言内容

### (1) 概要

3. において述べた認識を踏まえ、提言は、今後10年を見据えた望ましい地域公共交通のあり方とその課題として、有機的に結合した、使いやすい地域公共交通ネットワーク、新技術やICTを活用した便利で安定したサービス、関係者が相互に連携し主体的に参画する取組といったビジョンを掲げつつ、そのために解決すべき課題を整理し、「地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性」とその実現のために果たすべき「地域公共交通に関わる各主体の役割」の2本の柱でとりまとめている。以下にその概要を解説する。

### (2) 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

#### (a) 地域公共交通ネットワークの形成のあり方

あるべき地域公共交通ネットワークの形成のためには、必要なネットワークの方向性を見据えた上で、その形成又は再構築のために何が必要かを地域全体で共有し、面的な検討と再構築を図る必要がある。

このため、提言では、まず、将来的な地域ビジョンを明確にしながら、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・再構築が必要であることを指摘している。

具体的には、

- ・ 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
- ・ 都市機能の配置や土地利用等コンパクトシティへの取組を支えつつ誘導するという機能を果たすためにも、都市・交通の両面から望ましいコンパクト・プラス・ネットワークを実現することが必要であるとされている。

また、地域公共交通ネットワークは、地域の実情にあったネットワークである必要がある。そのため、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、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性や、乗り継ぎ時の利便性（ダイヤの接続強化や運賃の通算化等）とわかりやすさ（動線の整理や案内表示等）の確保の重要性も合わせて指摘されている。

一方で、単に利便性が高いだけでなく、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を図ることもネットワークの持続性を高める上で必須であるとされ、重複する路線設定のような非効率が生じないように、関係する主体間で情報を共有し、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があるとしている。また、スクールバスや病院送迎バス等の、路線バスへの一本化や、逆にこれらのバスへの一般客の混乗等の手法により、運転者・車両等の限られた資源の有効活用と利便性の向上の双方を両立させることが望ましいことも指摘されている。

#### (b) 公共交通の利便性向上と需要創出

公共交通の利便性向上と更なる需要の創出も、需要の減少とサービス水準の低下という悪循環に陥りがちな地域公共交通の活性化と再生のために必要なものであり、提言で示された柱のひとつである。

利便性向上のためには、まずは公共交通機関に関する情報提供の促進や施設・設備の改善、データ活用を進めることが重要となる。情報提供面では、経路検索等の全国網羅的な情報提供の実現とともに、公共交通マップの作成・配布等の地域での情報提供を充実することが挙げられている。施設整備面では、病院やスーパー、観光施設や「道の駅」等へバス停を設置することや、上屋やベンチの整備で快適な待合環境を実現すること等が掲げられている。

併せて、様々な手法を活用した旅客の移動データの収集・共有、データを活用した運行や経営の改善といった取組が、それぞれの地域の実情に応じて必要となることが指摘されている。

需要の創出については、これまで公共交通を利用していなかった層を取り込むことで、人口減少が進む中でも需要を維持・創出する工夫が必要となってくる。そのため、提言においては、学生・高齢者といった確実な需要が見込まれる層に加え、今は地域公共交通を利用していなくても潜在的な需要が見込まれる層を取り込むことが必要であることが指摘されている。また、観光資源に着目し、公共交通を利用した観光ルー

トについて情報提供を行い、域外から旅行客を呼び込むことも重要な手法として指摘されている。さらには、通常の旅客運送に併せて、地域のニーズに応じ買い物・病院予約代行や高齢者の見守りサービス等、様々なサービスを提供する「生活総合サービス」化や、貨客混載について対応することの可能性が示されている。

### (c) 新たな課題への対応

今後10年を見据える上で、社会経済情勢や技術革新による新たな課題が地域公共交通にも多大な影響を及ぼすと予測され、これら新たな課題への対応が地域公共交通の今後の取組の中でもうひとつの大きな柱となる。

新たな課題のひとつとしては、運転者確保が挙げられる。社会全体で人手不足が大きな課題となっている中、交通事業の労働環境は総じて厳しく、運転者不足は深刻な状態にある。このため、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他、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が必要になると提言では指摘されている。

また、地域公共交通は、車両についても問題を抱えている。全国的に車両の老朽化が進み、都市部では15年以上、地方部では25～30年車齢の車両が使用されており、車両故障や火災事故の発生が懸念されている。これを解決するための取組として、提言では、地方公共団体による車両の保有(上下分離)の促進や、利用者のニーズに合致した新たな車両の開発・普及の促進が望まれるとしている。

交通分野における様々な技術革新も対応すべき課題のひとつである。特に、自動運転技術の進展は著しいが、市街地や過疎地、観光地等によって、その活用形態は異なると考えられるため、提言においては、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を検討する必要について言及されている。

さらに、社会全体の課題として高齢化が進展していく中で、高齢者のニーズに即した移動手段の確保についても一層重要となってくる。高齢者の移動ニーズに合わせた公共交通の利用促進を図るだけでなく、公共交通を補完する移動手段の確保も必要であることも意識する必要があるとしている。

### (3) 地域公共交通に関わる各主体の役割

地域公共交通が抱える課題を解決するため、制度面

では地域公共交通活性化再生法により、地域公共団体が中心となって各主体が連携する枠組みがすでに整備されている。この枠組みを活用し、真に有効な取組を行うためには、地域公共交通に関わる交通事業者、地方公共団体、地域住民が、それぞれの立場で公共交通への理解を深め、自らの役割を自覚し、その実行力を高めていくことが必要である。提言においても、各主体が果たすべき役割をとりまとめている。

#### (a) 交通事業者の経営力の強化

我が国においては、交通事業者が地域公共交通を支える極めて重要な役割を担ってきた経緯があるが、経営状態の悪化に伴う企画部門の縮小等で、経営力が減衰してしまっている事例も多く見受けられる。事業者には、経営力の強化を通じて、効率的で質の高いサービスを提供することにより、地域に密着した企業として活躍していくことが望まれている。

提言は、その実現のためには地域での経営の集約化や、外部からの経営人材の登用等を通じた企画機能の向上や、潜在需要の掘り起こし、域外からの旅客の誘致や地域に密着したサービスの提供による多角化等を進めて行くことが必要であると指摘している。

#### (b) 地方公共団体の実行力の向上

地域公共交通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等、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。

こうした現状を打開するため、提言では地方公共団体が担い手の充当・育成に力を入れることや、担当者が地域公共交通の重要性や実態について正しく認識できるよう、対処の必要性等を周知することが重要であるとしている。また、地域公共交通を地域の活性化策として位置づけ、地方行政の重要な目的を果たす重要なツールであるとの認識を持って、対策に取り組むことが必要であると指摘している。

#### (c) 利用者となる地元住民の意識改革

地域公共交通の活性化・再生のためには、利用者たる住民が、地域公共交通は「乗らなければ無くなる」ものであり、「乗って残す」必要があるということを知り、自覚し、自分自身の問題であると認識すること、さらには主体的にその維持・改善の取組に参画することが重要である。

そのため提言においては、利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持ち、利用の促進や運営への継続的な参画を進める重要性を説いているほか、協賛金や広告獲得等、運賃収入以外の多様な収入

源の開拓への参画についても言及している。

(d) 国の果たすべき役割

提言は国に対し、交通政策基本法の理念を踏まえつつ、関係者の取組の支援に取り組むとともに、課題解決に向けた制度面、環境面での施策を進めるよう求めている。

上述した交通事業者の経営力の強化を後押しするほか、自動運転技術の実装など新たな技術の円滑な活用や、貨客混載を通じた既存資源の有効活用と生産性の向上など、関係者の取組支援や環境整備等について取り組むべき課題が列挙されている。

また、各主体が公共交通への理解を深め、自らの役割を自覚しその実行力を高めていけるよう、情報提供の強化やマニュアルの充実、データの共有、人材育成の推進といった分野横断的な支援を強化することの重要性に加え、地域における取組への積極的参画、関係者間の連携が円滑に進むような側面支援の必要性についても言及している。

こうした指摘を受け、国としても、各主体や他省庁との連携強化や運用改善、予算による各主体に対する支援等、様々な角度から取組を進めて参りたい。

## 6. 今後の支援

民間事業者を中心とする従来の枠組から脱却し、地域が自らの地域公共交通の課題に主体的に取り組むという枠組みを提供した地域公共交通活性化再生法は、その後の各地における取組の進展を見る限り、構造の転換に概ね成功したと言ってよいと考える。今後は、本制度を十分に活用し、各地における取組みをさらに推進していくことが肝要である。

そのためには、計画策定主体として主導権を握る地方公共団体をはじめ、交通事業者、利用者たる住民等の関係者がそれぞれの役割をしっかりと認識した上で、地域公共交通の計画策定やその運営に積極的に参加していくことが重要である。

既に述べたように、取組を進めている地域と、必要性に気づかず未着手のままとなっている地域との間の格差は確実に広がっている。手遅れにならないうちに早期着手するよう関係者を支援していくことも国の責務と考えており、今後一層、取組が進むよう、推進してまいりたい。

JCMA



[筆者紹介]

酒井 達朗 (さかい たつお)

国土交通省

総合政策局 公共交通政策部 交通計画課  
課長補佐