

平成23年度政策レビュー結果（評価書）

地域公共交通の活性化及び再生
に関する法律

平成24年3月
国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	担当課 (担当課長名)	総合政策局公共交通政策部交通計画課 (課長：水嶋 智)
評価の目的、必要性	<p>地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠であり、地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、人口減少や高齢化の進展、地球環境問題等の諸課題に対応する観点から、地域公共交通の活性化及び再生は極めて重要な課題である。このため、平成 19 年 10 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を策定した。</p> <p>同附則第 2 条に「法施行後 5 年経過した場合（平成 24 年度）において、法の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」旨の規定があるため、平成 23 年度中に政策レビューを実施して総合的な評価を行うこととした。</p>		
対象政策	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策。</p>		
政策の目的	<p>地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。</p>		
評価の視点	<p>①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通総合連携計画）の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性）</p> <p>②連携計画の策定は進んでいるか。（業績）</p> <p>③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。（成果）</p> <p>④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）</p>		
評価手法	<p>①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、本制度の必要性・妥当性を評価する。</p> <p>②連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成 21 年度及び 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論等を踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行う。</p> <p>③本制度を活用した地方公共団体及び交通事業者並びに利用者から、以下の点について、調査を行う。</p> <p><主な調査項目></p> <ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体 ・協議会立ち上げによる効果（意識面・組織体制面の変化等） 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の運営に係る課題 等 ○交通事業者 ・経営収支の改善効果や集客効果 等 ○利用者 ・地域公共交通サービスについての満足度 等 <p>④平成 21 年度及び 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論や、③で調査した内容を整理・分析し、本政策の成果を評価する。</p>
評価結果	<p>○バス交通や地域鉄道などの地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強いです。</p> <p>○地域公共交通総合連携計画の策定件数は進んでいるものの、連携計画策定にあたっての課題としては、市町村において、市町村の公共交通を担当する人材の不足、連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足（取組みに対する目標・指標が未設定等）、といった点があげられる。</p> <p>○地方公共団体、交通事業者は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を立ち上げ、連携計画を策定し、当該計画に基づく事業を取組むことにより、職員や住民の意識に変化が見られ、当該地域の公共交通の確保・維持を主体的かつ積極的に考えるようになったと評価している。</p> <p>○連携計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析すると、住民ニーズの把握に取り組んだ、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った、既存路線の再編を図った等の事例は、利用者数が増加したり、利用者からの評価が高い。（反対に、該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたり、利用者からの評価は芳しくない。）</p> <p>○以上を踏まえると、地域公共交通の活性化及び再生の法律により、地域の関係者による協議会を設立し、当該地域の公共交通のあり方についての合意形成を図る枠組みを通じて、地域公共交通の確保・維持に係る様々な取組みが行われるようになったことを踏まえると、同法は引き続き必要である。しかしながら、今後さらにこのような取組みを広げていくとともに効果的な取組みを行うていくためには、①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要である。</p>
政策への反映の方向	<p>これまでの事業の分析を踏まえた地域公共交通に係る計画策定等のための「手引き」を作成し、これを地域に提供する。</p>

<p>第三者の 知見の活用</p>	<p>地域公共交通の活性化に係る有識者検討会を開催し、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年度：全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握 ・平成 22 年度：連携計画策定に向けた検討や当該計画を踏まえた取組等に係る課題を整理・分析 <p>を行ったところ。</p> <p>なお、評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 23 年度</p>

—目次—

第1章 評価の目的と政策の概要

1. 政策レビューとは.....	5
2. 評価の目的・必要性.....	5
3. 対象政策.....	5
4. 第三者の視点の活用.....	6
5. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要.....	6

第2章 評価..... 14

1. 評価の視点及び評価の手法.....	14
2. 評価結果.....	16
3. 評価のまとめ.....	50

第3章 今後の施策への反映の方向性.....52

第1章 評価の目的と政策の概要

1. 政策レビューとは

政策レビューとは、国土交通省が行う政策評価の方式の一つである。「国土交通省政策評価基本計画」に基づき実施するもので、実施中の施策等が目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方法等を発見するものである。

政策レビューの実施テーマとしては、国土交通省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して政策の見直しが必要と考えられるもの等について選定し、実施するものである。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」については、平成23年度の政策レビュー実施テーマとして「国土交通省事後評価実施計画」に位置付けられている。

2. 評価の目的・必要性

地域公共交通は地域住民にとって貴重な移動手段となっており、彼らの生活に必要不可欠なものであるが、地域公共交通の利用者数は長期的に減少傾向にあり、赤字路線の廃止等地域公共交通サービスの低下が生じるなど、地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

少子高齢化や人口減少の進展、地域の自立及び活性化、地球温暖化対策等、今後我が国が抱えるこれらの課題に対応する観点から、地域公共交通サービスの活性化・再生は喫緊かつ重要な課題である。このため、平成19年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化法」という。）を制定した。

活性化法の附則第2条に「政府は、この法律の施行後五年を経過した場合（平成24年度）において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」と規定されており、今後、更なる地域公共交通の確保・維持を図るため、これまでの活性化法に基づく地域公共交通サービスの活性化・再生に係る取組みについて、本政策レビューを通じて検証を行うものである。

3. 対象政策

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策をいう。

4. 第三者の視点の活用

平成 21 年度及び平成 22 年度に地域公共交通の活性化に係る有識者検討会を開催し、

- ・平成 21 年度：全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握
- ・平成 22 年度：連携計画策定に向けた検討や当該計画を踏まえた取組等に係る課題を整理・分析

を行ったところ。

また、国土交通省においては、政策評価の制度設計、運営状況等について、専門的・中立的観点で意見をいただくため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」を設置しているところであり、当該評価会において、本評価についての経過報告等を行い、委員から意見を聴取した。また、当該評価会の上山座長より担当に指名された白山真一委員より適宜個別指導を受けながら評価を進めていった。

5. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

(1) 法律の全体像

活性化法は、地域の実情、ニーズに最も精通している地方自らが、地域公共交通のあり方を主体的に考え、それに基づく具体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もっと個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として制定されたものである。

活性化法の主な特徴として、第一に、主務大臣（国土交通大臣及び総務大臣）は、市町村、公共交通事業者等の関係者が地域公共交通の活性化及び再生を推進するに当たっての基本的な指針となるべきものとして「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」を定めることとしている。

第二に、市町村は上記基本方針に基づき、公共交通事業者等地域の関係者を構成員とする法定協議会での協議を通じて、当該市町村の区域内における地域公共交通の課題やあり方、今後の取組みについて合意形成を図り、こうした取組みを推進するための計画となる地域公共交通総合連携計画を定めることができる。また、当該計画に定められる事業のうち、地域公共交通の活性化及び再生を推進する上で特に重要と考えられる取組みを「地域公共交通特定事業」とし、当該事業に係る国土交通大臣による認定制度を設け、認定等を受けた事業に対する法律上の特例措置等を講ずることにより、当該事業の促進を図ることとしている。

第三に、水陸両用車のような新たな輸送サービス（新地域旅客運送事業）について、導入に係る手続きを合理化するなど、導入円滑化を図ることとしている。

【図1-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要】



(2) 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

活性化法第3条では、主務大臣（国土交通大臣及び総務大臣）は、市町村、公共交通事業者等の関係者が地域公共交通の活性化及び再生を推進するに当たっての基本的な指針として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（以下「基本方針」という。）を定めることとなっている。（平成19年10月1日施行）

基本方針は、次に掲げる事項について定めている。

①地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

地域公共交通が地域住民の生活や地域の経済活動等に果たす役割の重要性、地域公共交通によって目指すべき方向性、地域公共交通の活性化及び再生を推進するにあたり地域の関係者が追求すべき目標を定めている。

②地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

市町村が作成する地域公共交通総合連携計画に関して、公共交通事業者等地域の関係者を構成員とする法定協議会での協議・合意形成することの重要性、各事業者

間の連携や都市計画との調和等、計画策定にあたって留意すべき事項を定めている。

③地域公共交通特定事業その他の地域公共交通総合連携計画に定める事業に関する基本的な事項

地域公共交通総合連携計画に定められることとなる地域公共交通特定事業その他の事業について、市町村、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、公共交通の利用者等関係者の役割の明確化、協議会で決定した事業が早期に実施されるための措置等留意すべき事項を定めている。

④新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

新地域旅客運送事業の意義、導入にあたって地域の実情に適切に対応した効率的な運送サービスであるかどうか、各事業法をはじめその他の関係する法令に適合したものであるかなど留意すべき事項を定めている。

⑤その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

地域公共交通の活性化及び再生に際して、国、都道府県、市町村及び公共交通事業者が果たすべき役割、それを支える人材育成や情報収集・提供の必要性、地域住民等利用者側の主体的な役割、技術開発の推進、安全の確保等を定めている。

(3) 地域公共交通総合連携計画

活性化法第5条では、市町村は、活性化法第6条に基づく協議会(※)における協議、または、協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会との協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画(地域公共交通総合連携計画。以下「連携計画」という。)を策定することができる。

連携計画では、以下の事項を定めることとされている。

①基本的な方針

連携計画がより実効性のあるものとなるよう、地域の実情に関する適切な現状分析に基づき、地域公共交通におけるニーズや課題を可能な限り具体的かつ明確に把握し、その上で、当該地域における公共交通の位置付けや果たすべき役割を明らかにし、さらに、その活性化・再生を通じた今後の地域のあるべき姿を明確にする。

②地域公共交通総合連携計画の区域

①を踏まえた上で、当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とする。市町村の区域が一定の目安になるが、交通圏が複数の市町村にまたがる場合や一市町村に複数の交通圏が存在する場合があります、具体的な区域は地域の実情に応じて地域の関係者が判断する。

③地域公共交通総合連携計画の目標

地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、地域の関係者が総合的かつ一体的に施策を推進する必要があることから、各関係者間で共通認識が形成されることが重要であり、連携計画には、地域の実情に応じて、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

④目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であることから、連携計画に定める事業については、その活性化及び再生を図るために地域の関係者が必要と認めるあらゆる事業について定めることができる。

③で設定した目標を踏まえた上で、連携計画に定める事業については、その着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載することとする。なお、当面事業の実施の見込みがない場合は、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、連携計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする。

なお、連携計画策定の検討にあたっては、個別の輸送機関間の連携・横断的な観点から検討することが求められるが、連携計画に定める事業については、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づき、単一の輸送形態のみを連携計画の対象とすることも可能である。

⑤計画期間

④の事業を中心として、連携計画に基づく取組みを行う期間を記す。

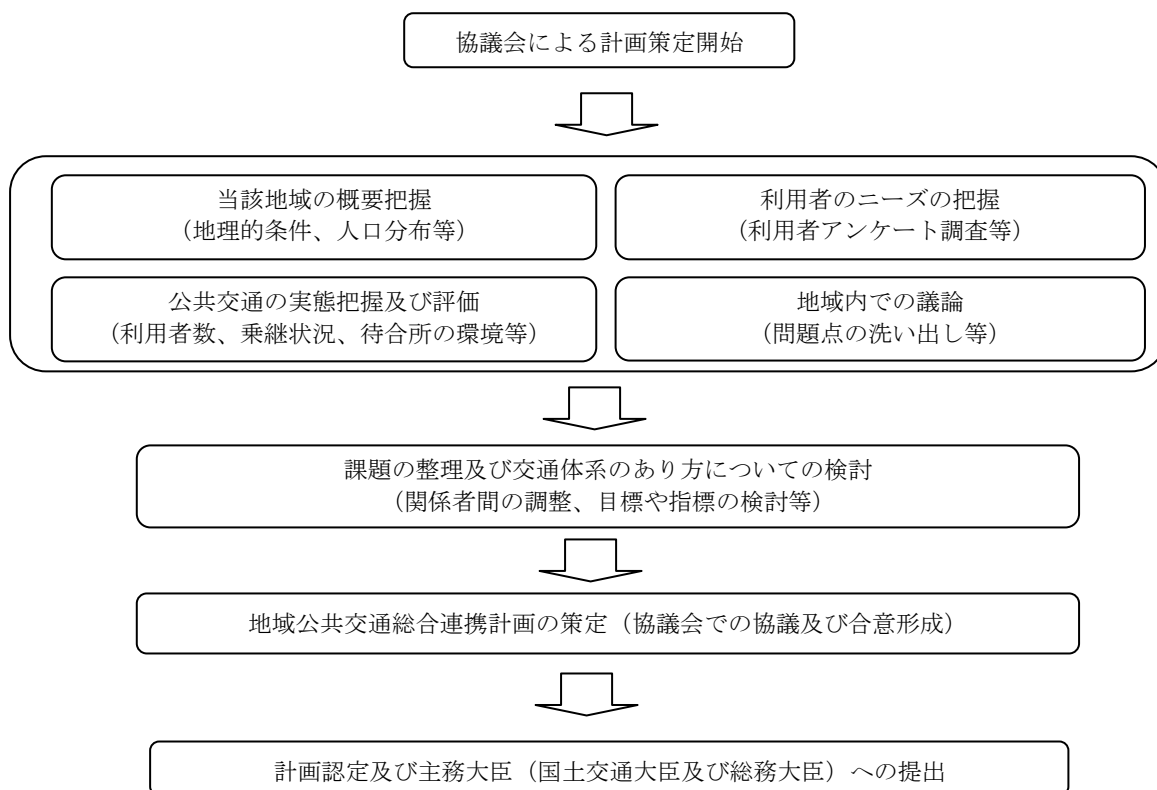
⑥当該市町村が必要と認める事項

例えば、市民が取り組むべき施策に関する事項、地域公共交通に関する人材育成、教育啓蒙活動に関する事項、地域公共交通に関する情報収集・提供に関する事項等市町村が必要と認める事項について定める。

※協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体（市町村、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び学識経験者等）が、その最適なあり方につ

いて総合的に検討、合意形成を行い、合意がなされた取組みを実施するため、各主体間の意見調整を図り、地域の関係者が一体となって地域公共交通の活性化及び再生を推進する上での中心的な役割を担うものである。このため、活性化法上、関係者の協議への応諾義務、協議結果の尊重義務が課されている。

【図 1－2 地域公共交通総合連携計画策定までの流れ】



(4) 地域公共交通特定事業

市町村が策定する連携計画に定められる事業のうち、地域公共交通の活性化及び再生を推進する上で特に重要と考えられる取組みを「地域公共交通特定事業」とし、当該事業に係る国土交通大臣による認定制度を設け、認定等を受けた事業に対する法律上の特例措置等を講ずることにより、当該事業の促進を図ることとしている。

①軌道運送高度化事業（活性化法第8条）

軌道運送高度化事業とは、より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること及び旅客の乗降を円滑にするための措置を講ずること等により、運送サービスの質の向上を図る事業のことである。

当該事業を実施する者が作成する軌道運送高度化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として、軌道運送高度化事業として行わ

れる軌道整備事業又は軌道運送事業については、軌道法第3条に規定された国土交通大臣の特許を受けたものと見なされる。当該特例は、地方公共団体等の軌道整備事業者が線路・電気設備等の施設を建設・保有し、これを軌道運送事業者に貸し付けるといった「運送」と「整備」を分離した仕組み（上下分離制度）であり、こうした上下分離制度により、事業者のインフラ整備負担を軽減した上で効率的な整備と整備後の安全運行・安定経営の確保を図るものである。

②道路運送高度化事業（活性化法第13条）

道路運送高度化事業とは、連結バスのような輸送力の大きなバスの導入や、バス専用・優先レーンの設置、バスロケーションシステムの整備、公共車両優先システムの導入、円滑の乗降のための運賃収受システムの開発等のバスの走行環境を改善するため総合的な取組みを実施するなど、バスの利便性向上を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する道路運送高度化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として、道路運送法第4条第1項に規定された一般旅客自動車運送事業に係る許可、第15条第1項に規定された事業計画の変更に係る認可を受けたものと見なされるほか、第3項または第4項に規定された事業計画の変更を国土交通大臣に届け出たものと見なされる。

③海上運送高度化事業（活性化法第18条）

海上運送高度化事業とは、国内旅客船事業において、事業者の創意工夫のもと、加速及び減速の性能に優れた船舶や船体の揺れや騒音等を抑える効果の高い船舶の使用、旅客船ターミナルの整備や改良などの取組みを講じて、定時性や快適性の確保等、従来に比べサービス内容が高度化された質の高い旅客船事業を実施することにより、旅客船の利便性向上を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する海上運送高度化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として、海上運送法第3条第1項に規定された一般旅客定期航路事業に係る許可、同法第11条第1項に規定された事業計画の変更に係る認可を受け、または同条第3項に規定された事業計画の軽微事項の変更に係る届出をしたものと見なされるほか、同法第19条の5第1項または第20条第2項に規定された人の運送をする貨物定期航路事業や人の運送をする不定期航路事業に係る届出をしたものと見なされる。

④乗継円滑化事業（活性化法第21条）

乗継円滑化事業とは、鉄道との接続を改善することを目的としたバスのダイヤ改正、異なる交通機関で利用できる共通乗車船券の発行、バスの停留所を駅の出

入口に集約させるといった乗降場の改善等、利用者が異なる交通網を利用する際に乗継ぎを円滑に行えるようにするための取組みを実施することで、地域公共交通の利便性向上を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する乗継円滑化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として

- ・道路運送法第 15 条第 1 項に規定された事業計画変更に係る認可を受けたもの、同条第 3 項または第 4 項に規定された事業計画の変更を国土交通大臣に届け出たもの
- ・海上運送法第 11 条第 1 項に規定された事業計画の変更に係る認可を受け、または同条第 3 項に規定された事業計画の軽微事項の変更に係る届出をしたものと見なされるほか、第 19 条の 5 第 1 項後段もしくは第 20 条第 2 項後段に規定された人の運送をする貨物定期航路事業や人の運送をする不定期航路事業に係る届出をしたものと見なされる。

また、乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業として発行する共通乗車券に係る運賃又は料金の割引について国土交通大臣に届け出た者は、鉄道事業法第 16 条第 3 項後段、軌道法第 11 条第 2 項、道路運送法第 9 条第 3 項後段又は海上運送法第 8 条第 1 項後段に規定された旅客運賃の決定及び変更に係る届出をしたものと見なされる。

⑤鉄道事業再構築事業（活性化法第 25 条の 2）

鉄道事業再構築事業とは、鉄道事業者の最近の経営状況にかんがみ、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、経営の改善を図るとともに、市町村その他の者の支援を受けつつ、事業の譲渡及び譲受、法人の合併又は分割、事業の実施主体の変更、重要な資産の譲渡及び譲受等の事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する鉄道事業再構築実施計画について、国土交通大臣の認定を受けたときは、鉄道事業法第 3 条第 1 項に規定された鉄道事業の許可や第 25 条第 1 項に規定された列車の運行の管理等の受委託等に係る許可、第 7 条第 1 項に規定された事業基本計画等の変更、第 15 条第 1 項に規定された鉄道線路の使用等、第 16 条第 1 項に規定された旅客運賃の決定及び変更、第 26 条第 1 項及び第 2 項に規定された事業の譲渡及び譲受等に係る認可を受け、または、第 7 条第 3 項に規定された事業基本計画等の変更（軽微等）届出、もしくは第 16 条第 3 項に規定された旅客運賃の上限設定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可もしくは認可を受け、または届出をしたものと見なされる。

⑥鉄道再生事業（活性化法第26条）

鉄道再生事業とは、鉄道事業者が自らの経営努力だけでは事業を維持することが困難であるとして、鉄道事業法第28の2第1項の規定による廃止届出を行った鉄道事業について、市町村等が支援を行うことにより、当該鉄道事業の維持を図るものである。

活性化法上の特例として、鉄道事業の廃止予定日の延期が可能になり、また、鉄道事業法第7条第3項に規定された事業基本計画等の変更や、第16条第3項後段または第4項後段の旅客運賃の決定及び変更に係る届出等をしたものと見なされる。

(5) 新地域旅客運送事業

新地域旅客運送事業とは、DMV（道路から鉄道への乗り入れを可能とする特殊な構造の車輪を備えた車両）や水陸両用車（陸上走行及び海上走行が可能な機能を持つ車両）といった複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業のことである。

新地域旅客運送事業を実施する者が、事業を行う際に作成する新地域旅客運送事業実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、該当する交通事業法（鉄道事業法、軌道法、道路運送法、海上運送法）に規定された許可を一括して受けたものとみなすなど、関係法律に基づく手続きの合理化等の措置を講じ、当該事業の促進を図ることとしている。

第2章 評価

1. 評価の視点及び評価手法

地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策について、以下のとおり、必要性・妥当性、業績、成果の観点から評価を行った（表2-1）。

【表2-1 評価の視点及び評価手法】

評価の視点	評価手法
①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通総合連携計画）の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性）	①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、本制度の必要性・妥当性を評価する。
②連携計画の策定は進んでいるか。（業績）	②連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成21年度・平成22年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論等を踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行う。
③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。（成果）	③本制度を活用した地方公共団体及び交通事業者並びに利用者から、以下の点について、調査を行う。 <主な調査項目> ○地方公共団体 ・協議会立ち上げによる効果（意識面・組織体制面の変化等） ・協議会の運営に係る課題 等 ○交通事業者 ・経営収支の改善効果や集客効果 等 ○利用者 ・地域公共交通サービスについての満足度 等

<p>④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）</p>	<p>④平成 21 年度・平成 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論や、③で調査した内容を整理・分析し、本政策の成果を評価する。</p>
---	--

2. 評価結果

(1) 必要性と妥当性

地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、活性化法の趣旨である協議会を組成し、地域の関係者による合意形成のもと、地域公共交通の活性化・再生についての取組みを実施することの必要性・妥当性について評価した。

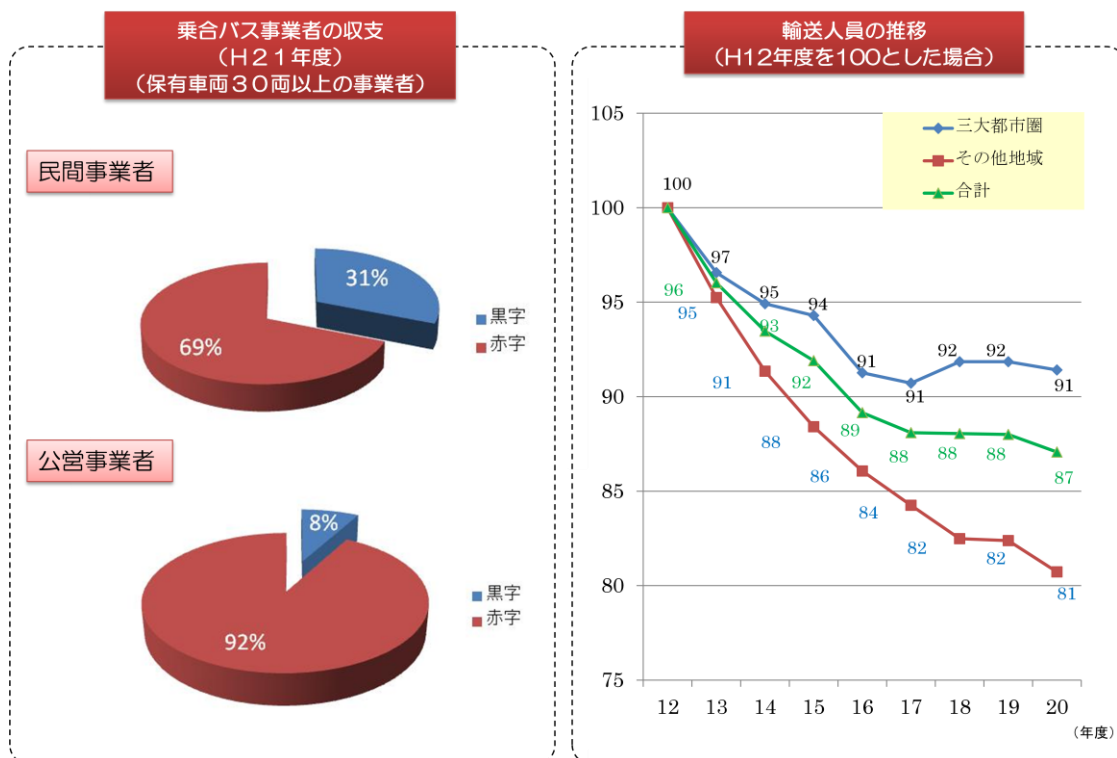
①地域公共交通を取り巻く現状

輸送人員や経営状況などのデータを活用し、バス交通及び地域鉄道を取り巻く現状についての整理・分析を以下のとおり行った。

(i) バス交通を取り巻く現状

平成 21 年度の乗合バス事業者（保有車両 30 両以上の事業者）において、民間事業者の約 7 割、公営事業者の約 9 割が赤字経営となっている。輸送人員は三大都市圏、地方部とともに減少傾向にあり、特に地方部においては、平成 12 年から平成 20 年の間で約 2 割減少するなど、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況となっている（図 2-1）。

【図 2-1 バス交通を取り巻く現状（乗合バス事業者の収支、輸送人員の推移）¹⁾】



¹⁾ 出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

また、バス事業者の倒産や路線廃止も相次いでいる。具体的には、平成11年以降に、産業活力再生特別措置法関係で15事業者、民事再生法関係で6事業者、会社更生法で3事業者が法的整理を行っている。さらに、毎年2,000km（稚内市～鹿児島市間²に匹敵）程度のバス路線が完全に廃止されている状況にある（図2-2）。

【図2-2 バス交通を取り巻く現状（乗合バスの路線廃止状況等）³】



以上のとおり、近年のバス事業者の経営状況は厳しく、また、利用者数の減少に歯止めがかかっていない状況であり、バス交通を取り巻く環境は非常に厳しいと言える。

²稚内市～鹿児島市間の距離は約1,810km

³出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

(ii) 地域鉄道を取り巻く現状

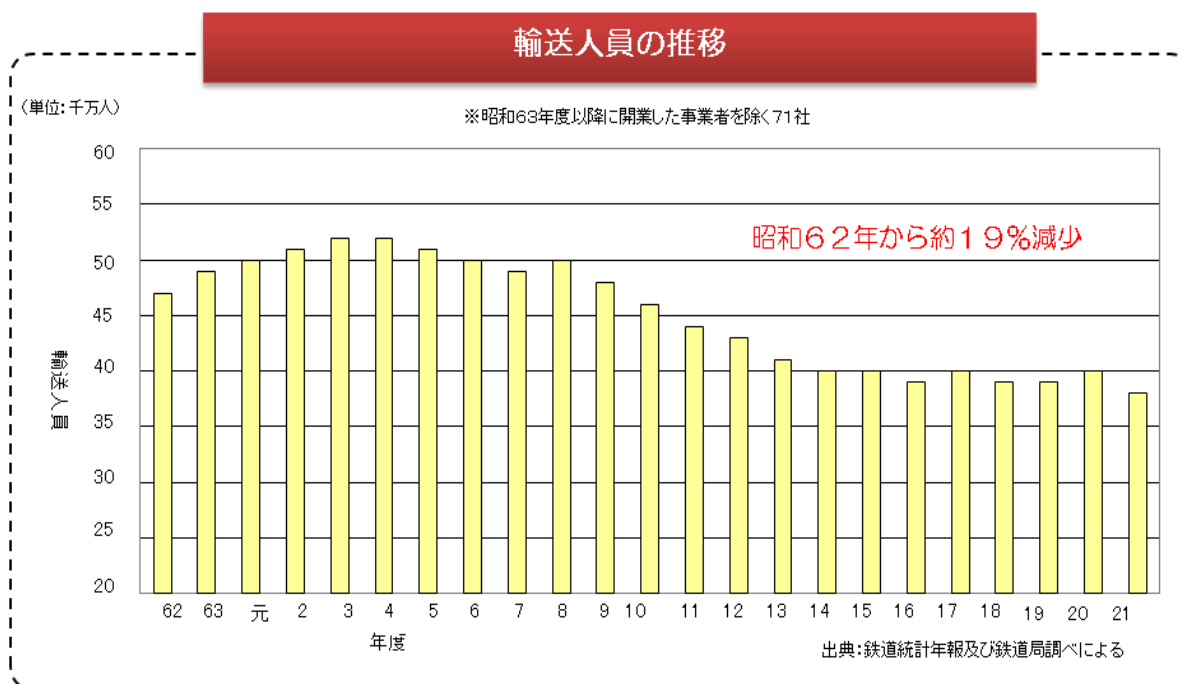
地域鉄道において、平成21年度の経常収支について、約8割の事業者が赤字となっている。また、輸送人員については、平成3年度を境に年々減少傾向にあり、昭和62年の約47万人から平成21年度の約38万人と比較すると約19%減少している(図2-3、図2-4)。

【図2-3 経常収支 平成21年度(鉄軌道業)⁴⁾

黒字：16社(17%)



【図2-4 輸送人員の推移⁵⁾

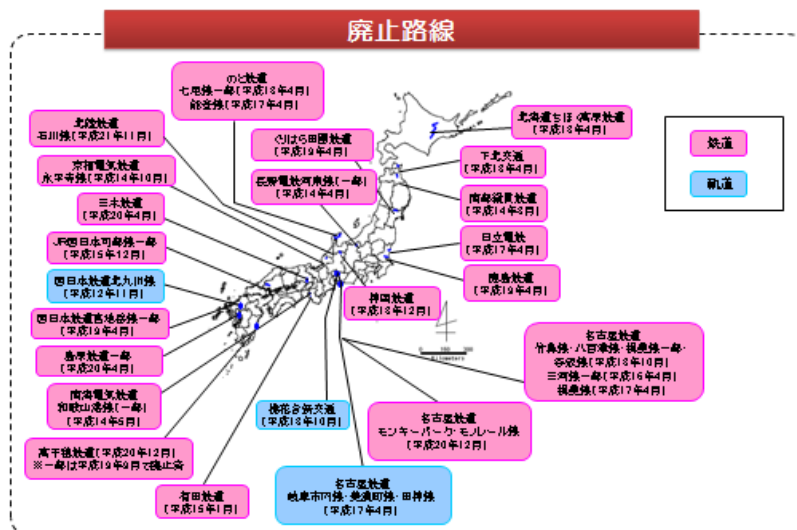


⁴⁾出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

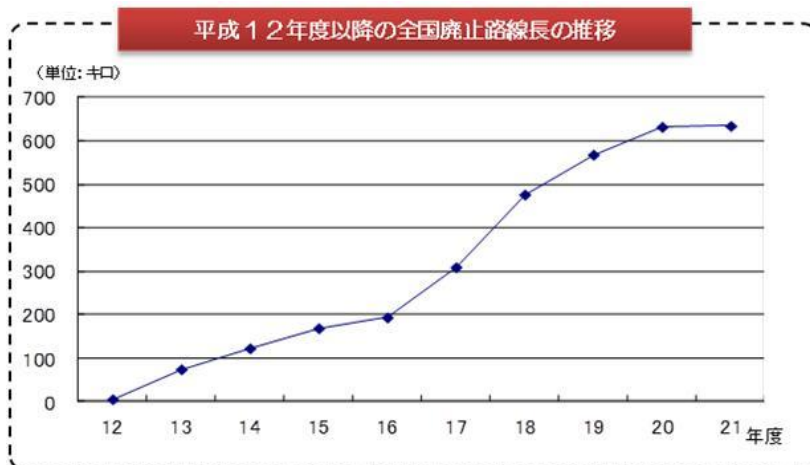
⁵⁾出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

また、平成12年度以降、鉄軌道合わせて33路線、合計634.6km（東京～八戸間⁶に匹敵。）の路線が廃止されている。このうち平成17年度以降については、15路線が廃止されており、廃止路線長も平成16年度以降大幅に増加している（図2-5、図2-6）。

【図2-5 廃止路線⁷】



【図2-6 全国12年度以降の全国廃止路線長の推移⁸】



このように、地域の鉄道事業者の多くが赤字経営となっており、輸送人員も逡減傾向にある。結果として、廃止路線数、廃止路線長が増加しており、地域鉄道をとり巻く環境は非常に厳しいといえる。

⁶東京～八戸間の距離は約631.9km

⁷出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

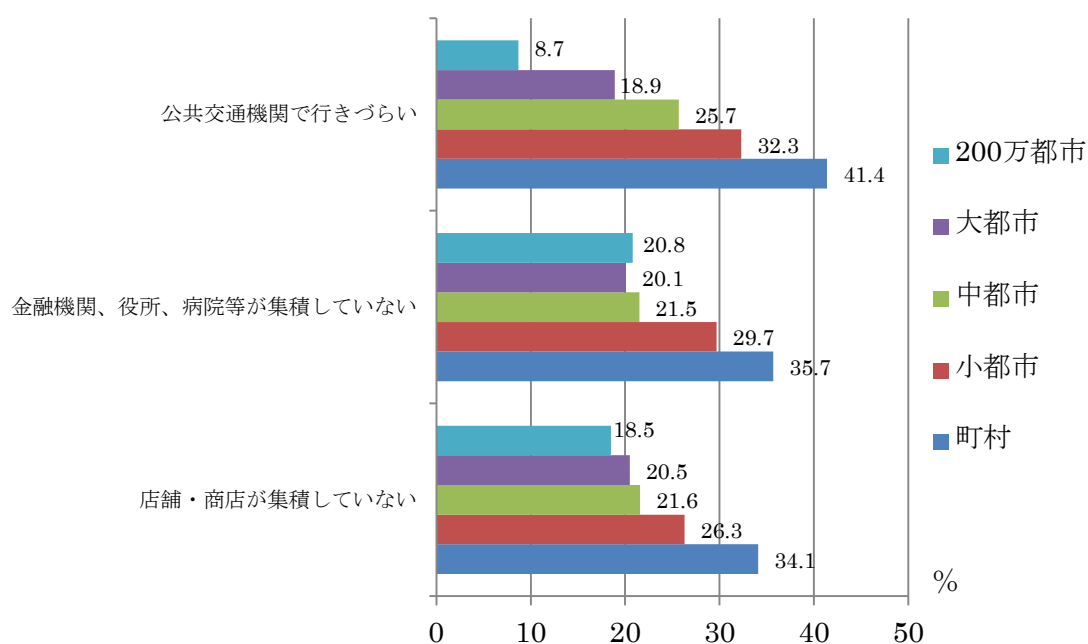
⁸出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

②地域公共交通を取り巻く課題

地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあることを踏まえ、地域住民に対するアンケートを活用し、地域公共交通にどのような課題があるのかについて整理・分析した。

まず、日常的な生活活動や生活の場に関するニーズについて、「公共交通で行きづらい」と感じる人が200万都市では8.7%であったのに対し、中都市では25.7%、町村では41.4%となっており、都市の規模が小さくなるほど、公共交通機関で移動しにくいとの評価が多い傾向にある。また、「金融機関、役所、病院等が集積していない」、「店舗・商店が集積していない」と感じる人もこれと同様の傾向が見られる（図2-7）。都市の規模が小さくなるほど、金融機関、役所、病院または商店街等に行く移動手段として、公共交通サービスに問題意識を持っていると言える。

【図2-7 日常的な生活活動や生活の場に関するニーズ⁹⁾】

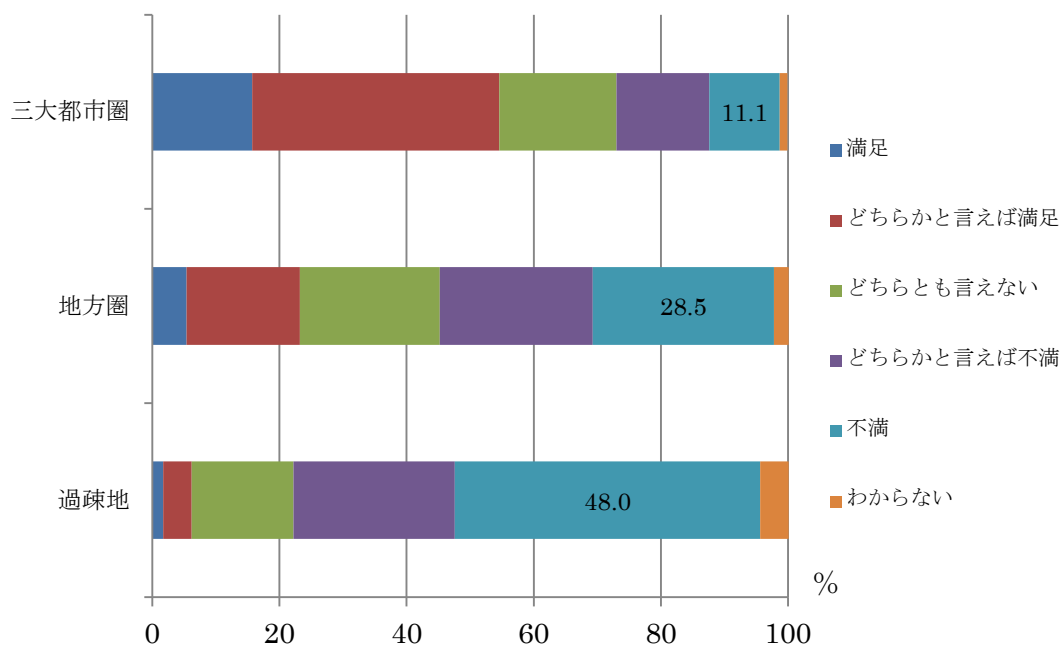


(※) 大都市：200万都市を除く人口100万人以上の政令指定都市
中都市：人口10万人以上の都市
小都市：人口10万人未満の都市

⁹⁾出典：国土交通白書（平成20年度）

また、公共交通に関する満足度について、「不満」と感じる人が三代都市圏では11.1%であったのに対し、地方圏では28.5%、過疎地では48.0%となっており、地方圏や過疎地では公共交通に関する満足度が低くなる傾向にある（図2-8）。

【図2-8 公共交通に関する満足度¹⁰】



(※) 三大都市圏：東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、
名古屋圏（岐阜県、愛知県、三重県）
大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）

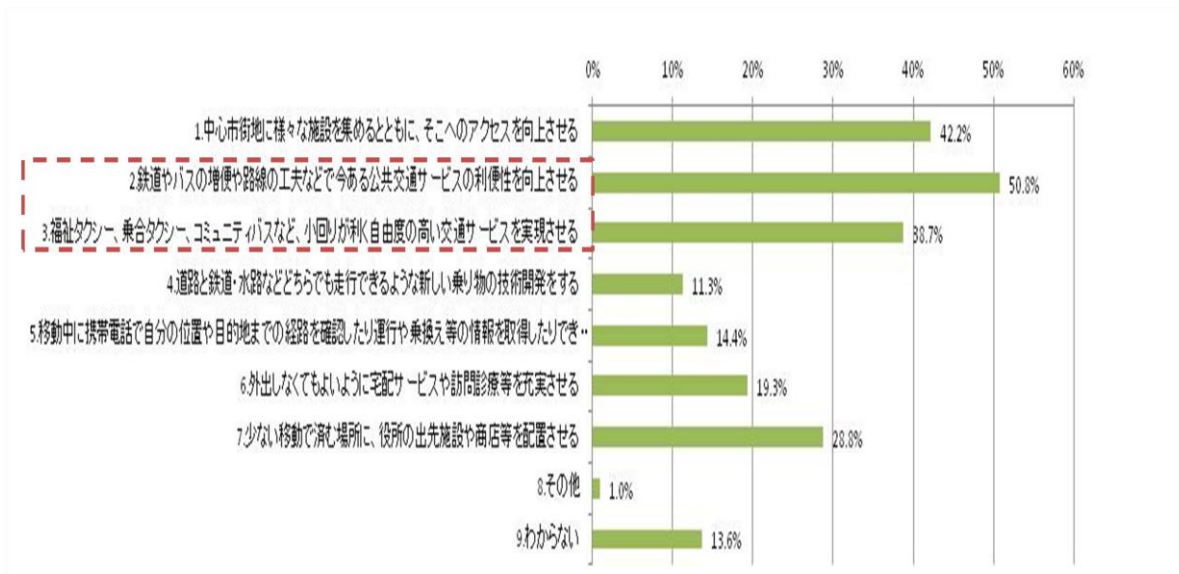
地方圏：三大都市圏以外

過疎地：過疎地域自立促進特別措置法第2条及び第33条に該当する区

さらに、地方圏における日々の移動を便利にするための方策についてアンケートにおいて、「鉄道やバスの増便や路線の工夫などで今ある公共交通サービスの利便性を向上させる」と回答した人が50.8%で最も高く、「福祉タクシー、乗合タクシー、コミュニティバスなど、小回りの利く自由度の高い交通サービスを実現させる」と回答している人も38.7%となっており、今ある公共交通サービスの利便性向上や新たな交通サービス提供に対するニーズは大きい（図2-9）。

¹⁰出典：国土交通白書（平成20年度）

【図 2-9 地方圏（※）における日々の移動を便利にするための方策についてのアンケート¹¹⁾】



（※）地方圏とは、三大都市圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）以外の道県のこと。

③まとめ

このように、バス交通、地域鉄道は赤字であり、利用者も逡減傾向にあるなど、地域公共交通取り巻く経営環境は厳しい状況にある一方で、地方では公共交通に対する満足度が低く、今ある公共交通サービスの維持、利便性向上や新たな交通サービス提供に対するニーズは大きいと言える。

¹¹⁾出典：国土交通白書（平成 20 年度）

(2) 業績

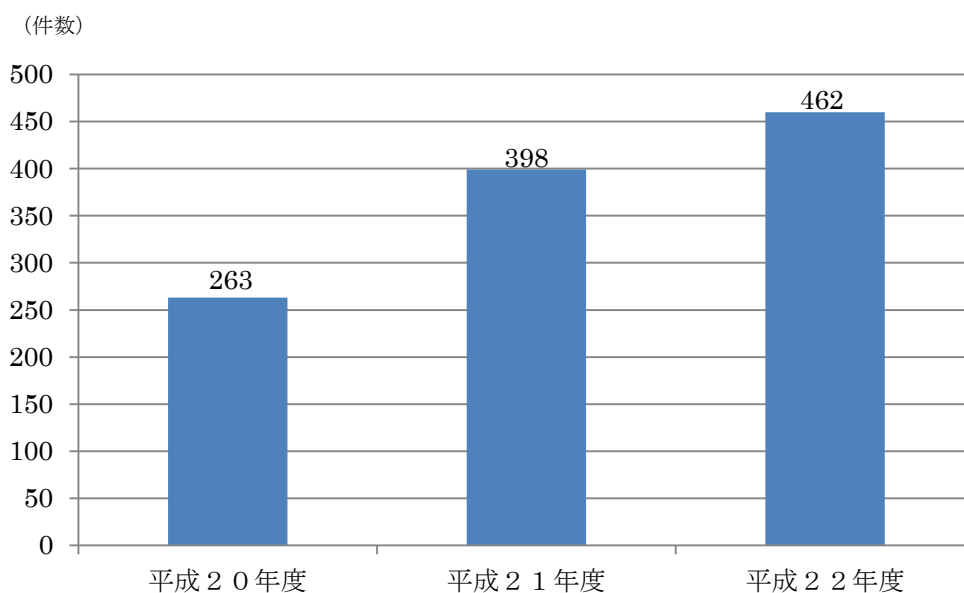
連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成 21 年度及び平成 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論などを踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行った。

これらの検討会では、全国で地域公共交通の取組みに対する現状、課題等について変化した状況について、全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握した。

①地域公共交通総合連携計画策定件数¹² ¹³の推移

平成 20 年度が 263 件、平成 21 年度が 398 件、平成 22 年度が 462 件と連携計画策定件数は堅調に増加している（図 2-10）。

【図 2-10 連携計画の策定件数の推移】



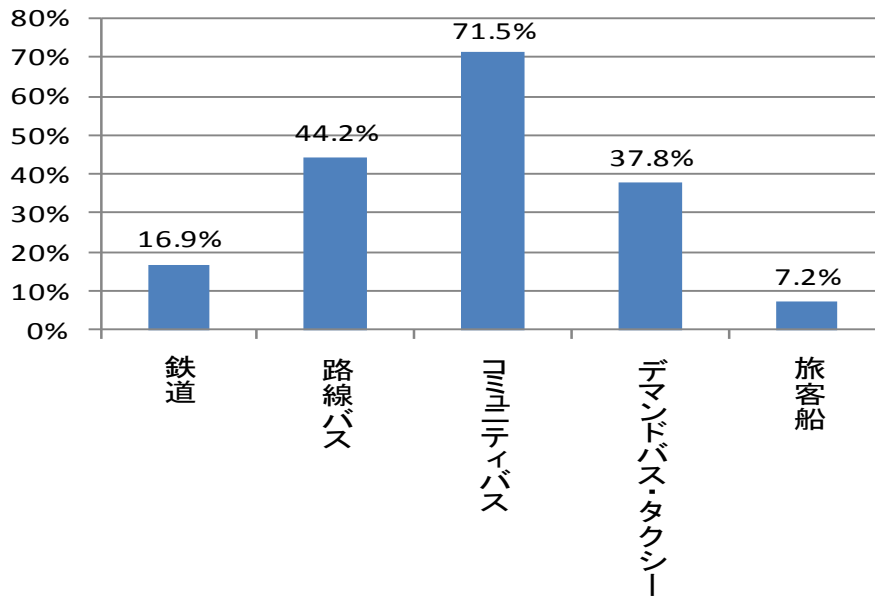
また、活性化法に基づく協議会が実施する事業の傾向として、コミュニティバスに係る事業が 71.5%と最も多く、次いで路線バスに係る事業が 44.3%、デマンドバス・タクシーに係る事業が 37.8%と、鉄道や旅客船と比較して自動車に関わるものが多い（図 2-11）。

¹²関連する政策チェックアップ指標として、業績指標 169「地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数」がある。（平成 24 年度の目標値は 800 件）。

¹³関連する予算として、地域公共交通活性化再生総合事業のうち地域公共交通総合連携計画策定費補助がある（平成 20 年度：10.8 億円 平成 21 年度：9.0 億円 平成 22 年度：3.7 億円）。

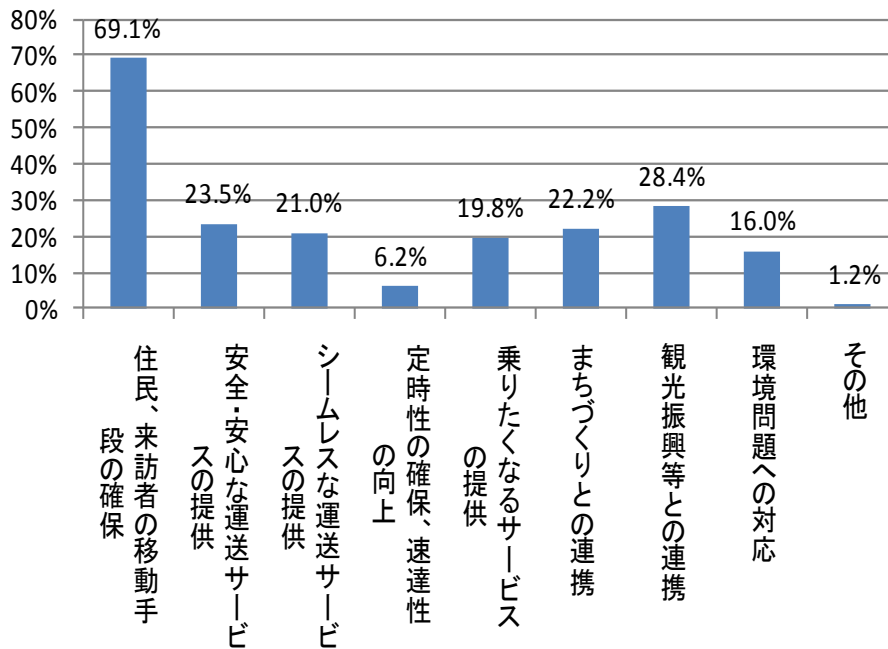
※本事業は行政刷新会議事業仕分け（平成 21 年 11 月）、国土交通省行政事業レビュー（平成 22 年 6 月）を踏まえ、平成 22 年度限りで廃止。

【図 2-11 交通モード別協議会数¹⁴】



さらに、事業の目的については、「住民、来訪者の移動手段の確保」が 69.1% と最も多い (図 2-12)。

【図 2-12 事業の目的¹⁵】



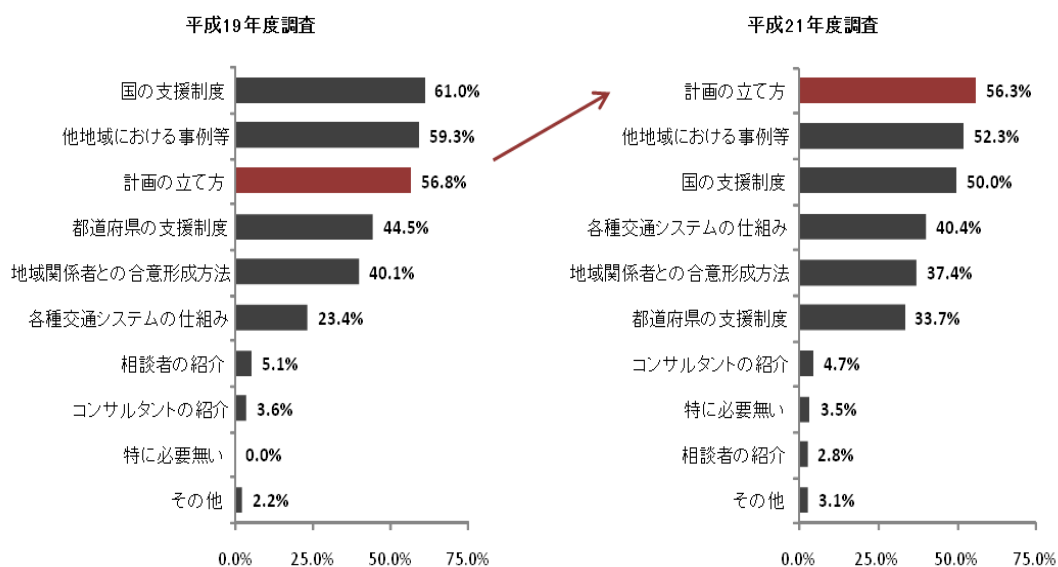
¹⁴出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

¹⁵出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

②地域公共交通総合連携計画策定にあたっての課題

市区町村が地域公共交通の活性化等に取り組む際に必要と考える情報について、全国市区町村の公共交通担当者に対して国土交通省が平成 21 年度に行った調査では、地域公共交通の現状把握、計画に記載する目標や評価基準の設定といった「計画の立て方」と回答した市区町村の割合は 56.3%と一番多く、平成 19 年度に行った同調査の結果と比較して、市区町村が連携計画策定に係る情報を欲していることがわかる（図 2-13）。

【図 2-13 地域公共交通の活性化等に取り組むにあたって市区町村が必要と考える情報の比較¹⁶⁾】



平成 19 年度当初、公共交通の問題に取り組む専門的な部署や組織はあるものの専任担当者数が少ない市区町村が多く、地域公共交通の活性化等への取り組みに係る大きな問題となっていた。

平成 19 年度と平成 21 年度と比較すると、専任担当者数を増やす傾向にあり、市区町村が組織体制の整備に意識を持ち始めている（図 2-14）。

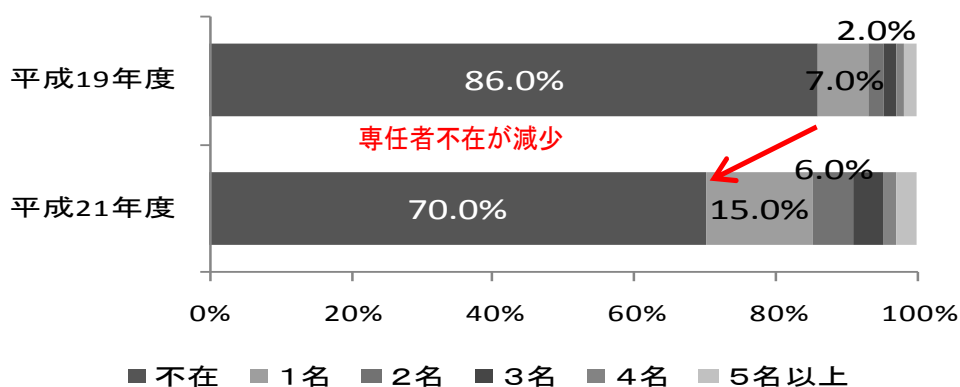
一方で、専任担当者を置かず、その他の分野の業務と兼任させている市町村もあるなど、人材が不足している市区町村もあり、地域公共交通の活性化等への取り組みの課題として、「専門に扱う組織がない」、「内部の人材不足」が平成 19 年度及び平成 21 年度で、いずれも 50%を超えているなど、依然として人材不足が課題となっている（図 2-15）。

このため、こうした状況を踏まえた今後の課題として、地方自治体に連携計画策

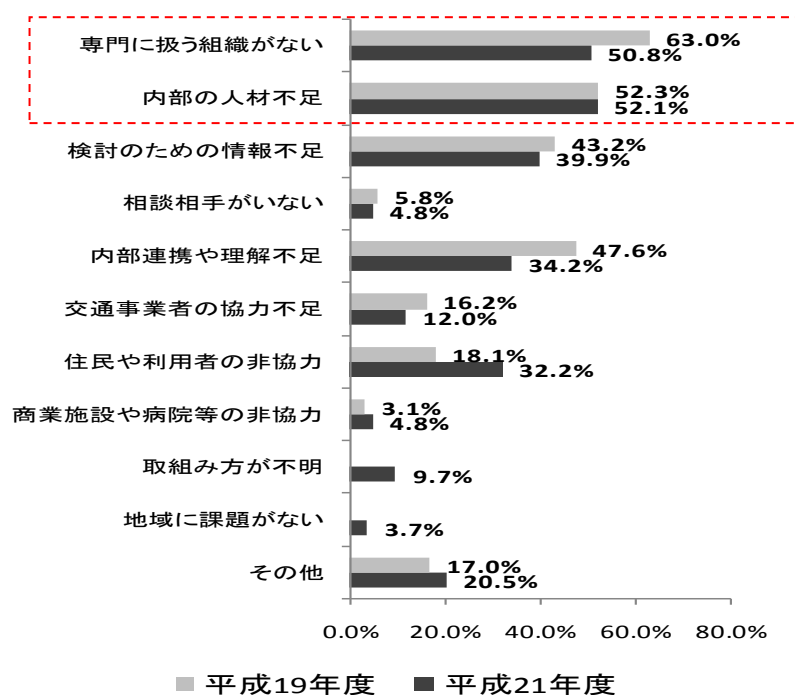
¹⁶⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

定に係るノウハウを定着させるための方策を検討していくことが必要となっている。

【図 2-14 公共交通専任担当者数の割合¹⁷⁾】



【図 2-15 地域公共交通の活性化等への取組みの課題¹⁸⁾】



¹⁷⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

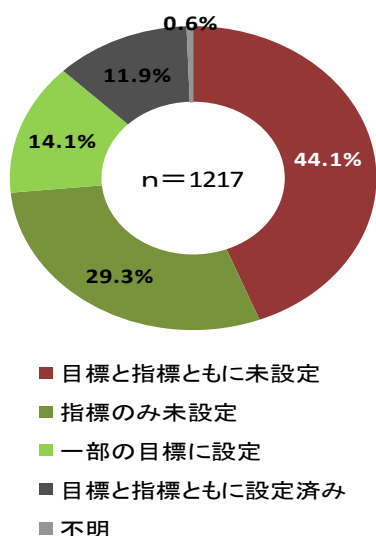
¹⁸⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

また、連携計画の策定件数は堅調に増加しているものの、地域公共交通の確保・維持の取組みを進める上で、そもそもの目標を設定していない市区町村が4割以上、目標は設定しているものの指標は設定していない市区町村も3割存在する(図2-16)。

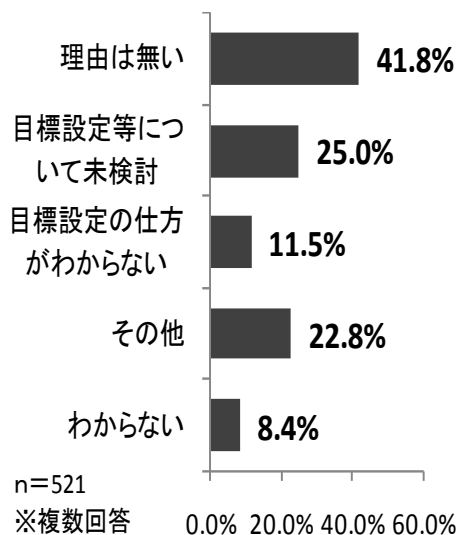
その理由として、目標を設定する必要性を感じていない市区町村や、目標を設定することについて未検討である市区町村、目標を指標化する方法がわからない市区町村が多いことによるなど、事業の目標や指標の設定が課題となっている。(図2-17)。

こうした事業の目標や指標の設定に係る課題に関しては、事業実施による目標の設定と成果を評価することの重要性について、地方自治体に対して周知していくことが必要である。

【図2-16 市町村における目標と指標の設定状況¹⁹⁾】



【図2-17 目標を設定していない理由²⁰⁾】



¹⁹⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

²⁰⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

(3) 成果

活性化法の制度を活用して地域公共交通のあり方を見直した新潟県三条市や、地域公共交通特定事業を活用して地域公共交通の確保・維持を図った富山市・富山地方鉄道、若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社、福井県・沿線市・福井鉄道株式会社に対して、平成23年9月から11月にかけてヒアリングを行い、取組みにあたっての課題、工夫、事業の効果、同制度の評価等を把握するとともに、地方運輸局を通じて、その他の連携計画に基づく事業の良い事例、悪い事例を抽出し、その傾向を整理・分析、当該事例の利用者の評価を整理することにより、活性化法に係る成果の評価を行った。

事例1：新潟県三条市による取組み

地域公共交通の確保・維持に係る取組みが評価され、平成23年度地域公共交通活性化・再生優良団体（国土交通大臣表彰）として表彰された新潟県三条市に対して以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 三条市の概要（H23.5現在）

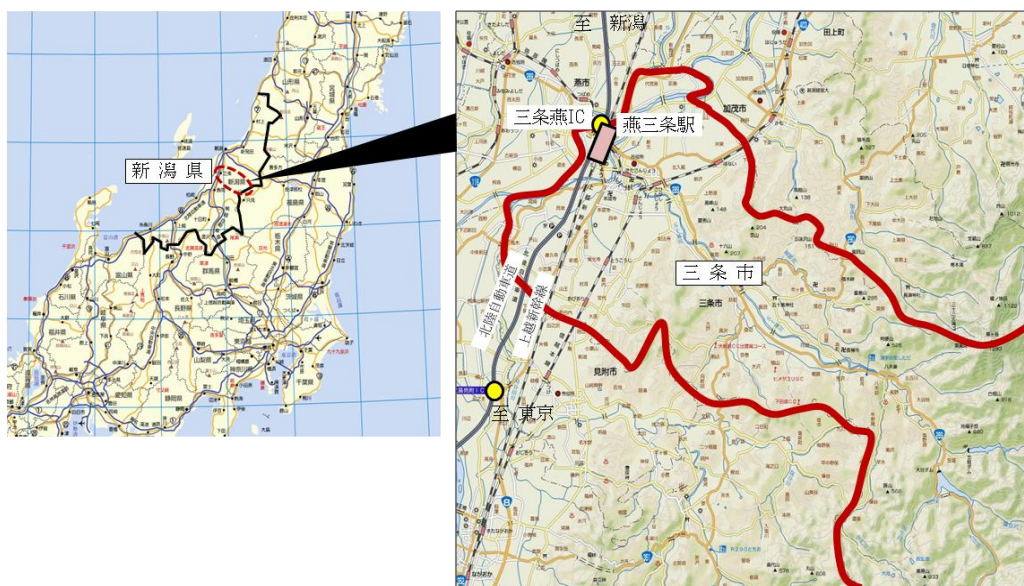
面積：432.01 km²

人口：104,007人

高齢者割合：25.4%

世帯数：34,513世帯

【図2-18 新潟県三条市】



(ii) 取組内容

新潟県三条市は平成 19 年 11 月 9 日に「三条市地域公共交通協議会」を設置し、平成 20 年 3 月に連携計画を策定した。当該連携計画に基づき同年 4 月から、市街地デマンドの実証運行に係る社会実験を開始した。デマンド交通とは、決められた時間に決められたコースを走る路線バスとは異なり、利用者が降りたいと思う停留所へ直接行くことができ、運行時間内であれば利用する時間も自由に決められる交通システムである（図 2-19）。

三条市では、市内 5 社のタクシー事業者を運行事業者とし、市内全域で実施し、「利用者登録を不要とし、誰でも利用可能」「停留所間をダイレクトで運行」などフレキシブルな運行方法を確立し、利便性を増加させた。また、社会実験開始後は、実証運行結果や利用者ニーズを踏まえながら、段階的に、使用車両（小型バスからタクシー車両への変更）、予約システム（デマンドバスシステム利用からタクシーの配車ノウハウを活用）、料金設定（従来の料金定額制から、利用形態に応じた料金設定に変更（1 人乗車：300 円～3,000 円、複数乗車：300 円または 600 円）等について仕組みを抜本的に見直すなど、PDCA サイクルを確立した（図 2-20）。

その結果、平成 22 年 10 月から平成 23 年 3 月において、利用者数が目標値を上回る（平成 22 年 10 月は 277.8 人／日が平成 23 年 3 月には 316.3 人／日に増加（目標値は 310 人／日））と同時に行政負担費も削減（平成 19 年度は 1,035 円／人であったのが、平成 22 年 10 月から平成 23 年 3 月においては 689 円／人と 33%減少）し、平成 23 年 6 月にはデマンド交通「ひめさゆり」（図 2-21）の本格運行を開始した。

また、既存のバス路線を活用し、下田地区（山間部）から市街地に向けて、高校生通学ライナーバス（図 2-22）を運行させた。既存の路線バスを活用し、市内の 2 校へ延伸して運行を行い、定期券の一部購入補助を行うなど、学生にとって利便性の高い運行サービスを提供し、利用者を安定的に確保した。同ライナーバスについても平成 23 年 4 月より本格運行を実施したところである。

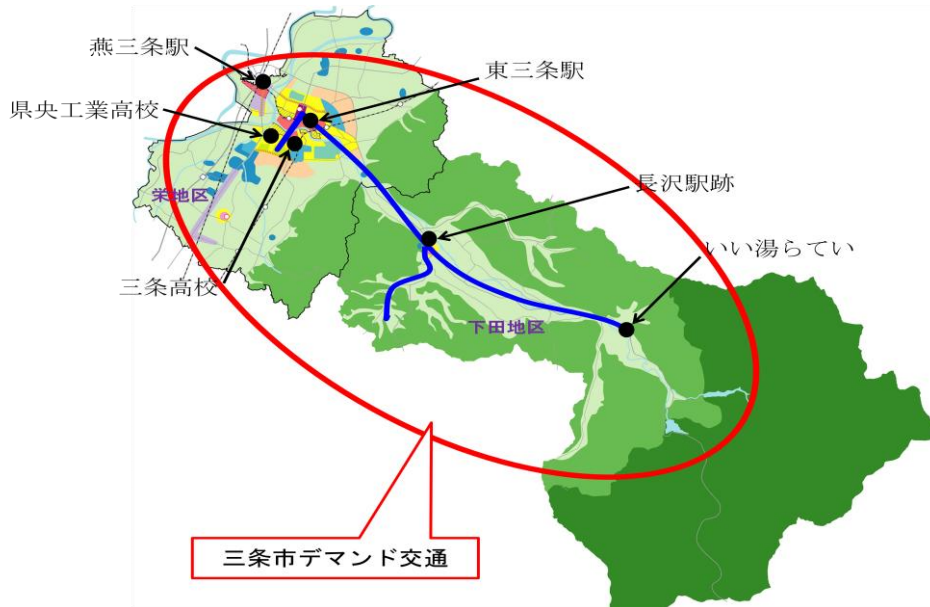
【三条市地域公共交通協議会の概要】

設置：平成 19 年 11 月 9 日

会長：三条市長

委員構成：三条市（福祉保健・教育委員会・経済）、交通事業者（バス・鉄道・バス協会・タクシー協会）、道路管理者（国・県・市）、警察、市民、学識経験者、北陸信越運輸局、新潟運輸支局、新潟県、燕市、観光協会、商工会議所、商工会、連合新潟

【図 2-19 市街地デマンドの実証運行エリア】



【図 2-20 公共交通の活用によるまちづくり】



【図 2-21 デマンド交通「ひめさゆり」】



【図 2-22 高校生通学ライナーバス】



(iii) ヒアリング結果

三条市に対して行ったヒアリング結果は表 2-2 のとおりである。

三条市では、

- ・連携計画の策定を通じて、市内の公共交通に関する課題や住民ニーズについて把握するなど地域公共交通のあり方を見直した
- ・協議会を立ち上げることにより、日頃から市民の意見要望に耳を傾けるようになるなど職員の意識の変化が見られるようになった

と活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、

- ・交通事業者との打ち合わせ、住民への説明会を頻繁に行い、関係者を巻き込んだ事業を展開した
- ・事業開始後も利用者のニーズを把握し、順次改善を行うなど、PDCA を実施している

こと等が把握できた。

【表 2-2 三条市に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
地域公共交通協議会の運営を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に係るノウハウがなかった。北陸信越運輸局に相談に乗ってもらっていた。 ・スタッフが、公共交通・防犯・交通安全を兼任するなど人材不足の問題があった。 ・当初、バス会社とは面識があったが、タクシー事業者との面識は一切なかった。しかしながら、現在では月 1 回程

	<p>度事業者と打ち合わせを実施し、情報共有を図っている。</p>
<p>住民の参画を求めるにあたっての工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連携計画を策定する段階では、公共交通に関する市民アンケート調査、高校生アンケート調査等を実施した。 ・デマンド交通の社会実験をスタートしてからは、地区住民を対象に説明会や懇談会を頻繁に開催した。 ・分科会の開催や世帯アンケートの実施など住民の意見・要望の把握に努めた。
<p>需要喚起策及び新規顧客開拓策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広報活動として、デマンド交通の出発式の開催、広報誌の特集記事の掲載、チラシの配布、ポスターの掲示、ホームページへの掲載を行った。 ・登録制の撤廃、予約の締切時間の緩和、乗降箇所の拡大、利用者アンケートの結果を踏まえた改善を行い、利便性を向上させた。
<p>連携計画に係る評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連携計画の策定を通じて、市内の公共交通に関する課題や住民のニーズについて把握するなど地域公共交通のあり方について見直した。 ・利用者の約8割が満足しており、約6割が家族送迎に頼らなくてよいと感じている。 ・協議会を立ち上げることにより、日頃から市民の意見要望に耳を傾けるようになるなど職員の意識の変化が見られるようになった。 ・急激に進む高齢化社会に向け、これからのまちづくりの主役の一端を担う高齢者の外出機会を増やし、まちの活性化や高齢者の健康増進の施策につながる基盤ができた。

事例 2：富山市・富山地方鉄道株式会社による取組み

地域公共交通特定事業の第 1 号認定となった富山市・富山地方鉄道株式会社に対して、以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 富山地方鉄道の概要

会社設立：昭和 5 年 2 月 11 日

資本金：15.6 億円

営業キロ：100.5km（鉄軌道合計）

運転本数：平日 79 便／日、休日 80 便／日（環状線）

利用者数：平成 21 年度 12,290 人 平成 22 年度 15,981 人

(ii) 取組内容

富山市は、お団子と串（串は一定以上のサービス水準の公共交通、お団子は串で結ばれた徒歩圏を意味する。）という考え方にに基づき、自家用車に頼らず、徒歩と交通機関のみで目的地まで行くことのできるコンパクトなまちづくりを目指している（図 2-23）。その一環として、富山駅周辺地区と中心商業地区とのアクセス強化、都心地区全体の回遊性の向上及び中心市街地の活性化を目的とした路面電車ネットワークの形成を図るため、LRT 車両（図 2-24）を導入し、既存の路面電車を延伸、環状運転化する事業（図 2-25）に取り組んだ。

富山市及び富山地方鉄道は事業を円滑に進めるため軌道運送高度化事業計画を策定し、平成 20 年 2 月 28 日に地域公共交通特定事業として全国で初めて認定を受けた。当該事業が認定されたことで、富山市は軌道整備事業者として車両や軌道施設の整備・保有等を行うとともに、これらを富山地方鉄道に貸し付け、富山地方鉄道は線路使用料を富山市に支払って軌道運送事業者として運行を行う上下分離方式による軌道事業（図 2-26）を実施することができるようになった。

富山市は、事業を始めるにあたり富山市内電車・環状線化計画検討委員会を設置し、市民に対する説明方法や事業全体の進め方等について議論を重ねるとともに、庁内の担当職員を増やして取組体制を強化した。環状線の愛称の募集やタウンミーティングの開催など住民の参画及び意識向上を図る取組みや、オート 1 デーサービス（IC カード利用者を対象とした運賃割引サービス）、まちなかポイントサービス（セントラムなどの公共交通利用者が商店街の加盟店で買い物した際に IC カードのポイントサービスを受けられる）等の利用促進策を行った結果、環状線の利用者数及び営業利益は平成 20 年度と平成 22 年度の対比において増加した。

(iii) ヒアリング結果

富山市及び富山地方鉄道に対するヒアリング結果は表 2-3 のとおりである。富山市及び富山地方鉄道では、上下分離方式により、市が軌道整備事業を担うこととなり、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の活性化を実現したと活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、市による強力なリーダーシップにより住民の意識向上を図ったこと等が把握することができた。

【表 2-3 富山市及び富山地方鉄道株式会社に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
軌道運送高度化事業を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none">・市による強力なリーダーシップのもと、お団子と串（串は一定以上のサービス水準の公共交通、お団子は串で結ばれた徒歩圏を意味する。）という考え方により、公共交通の便利なエリアや沿線人口を増やし、自家用車に頼らないコンパクトなまちづくりを実現する一環として、既存の軌道を環状線化する事業に取り組んだ。・富山港線を L R T 化させた経験から、L R T に関するノウハウは十分にあったものの、富山市内電車・環状線化計画検討委員会（北陸信越運輸局を含む）から市民への説明の仕方や事業全体の進め方等についてアドバイスを受けた。・担当職員は当初 3 人だったが、15 人からなる交通政策課を設置し、体制を強化した。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	<ul style="list-style-type: none">・富山市長が、平成 17 年から 3 年間で計 108 回のタウンミーティングを行い、コンパクトなまちづくり、公共交通の重要性などを地域住民に訴え、車優先の考え方からの転換を図ってきた。・住民の参画を求める一環として、電車の愛称を募集し、「セントラム」と名付けた。また、電停ベンチのガラスに掲示する丸いプレートを購入者名とメッセージを載せる形で、1 基 5 万円で販売した。（購入者には市民、県外の方々、沿線企業など多岐に渡り、全基即売された。）。・スピーディーに成果を見せることで市民の理解を得ていくという方針のもと、3 年以内で L R T を開業することとした。
集客効果や経営	<ul style="list-style-type: none">・環状線を含む軌道全体で、利用者数は平成 20 年度と平成

収支等の改善効果	22年度の対比において10%以上増加し、営業利益は、平成20年度と平成22年度の対比において増加した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策として、オート1デーサービス（ICカード利用者を対象とした運賃割引サービス）、まちなかポイントサービス（セントラムなどの公共交通利用者が商店街の加盟店で買い物した際にICカードのポイントサービスを受けられる）などを実施している。また、富山市内のホテルに宿泊している外国人観光客にセントラム無料乗車券を配布している（日本人観光客向けには半額無料券）。 ・トータルデザインというコンセプトのもと街並みとの調和も図りつつ車両や電停のデザインにも力を入れており、子供をはじめとしたファンの増加を図った。 ・中心市街地活性化事業により整備した多目的広場であるグランドプラザがまちなかの賑わいの核となって、環状線の利用客を呼び込んだ。
軌道運送高度化事業に係る評価	<ul style="list-style-type: none"> ・上下分離方式により、市が軌道整備事業を担うこととなり、市が目指すコンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の活性化を実現した。

事例3：若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社による取組み

鉄道事業再構築事業を実施し、若桜鉄道の存続を図った若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社に対して、以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社の概要

会社設立：昭和62年8月6日

資本金：5.3億円

営業キロ：19.2km

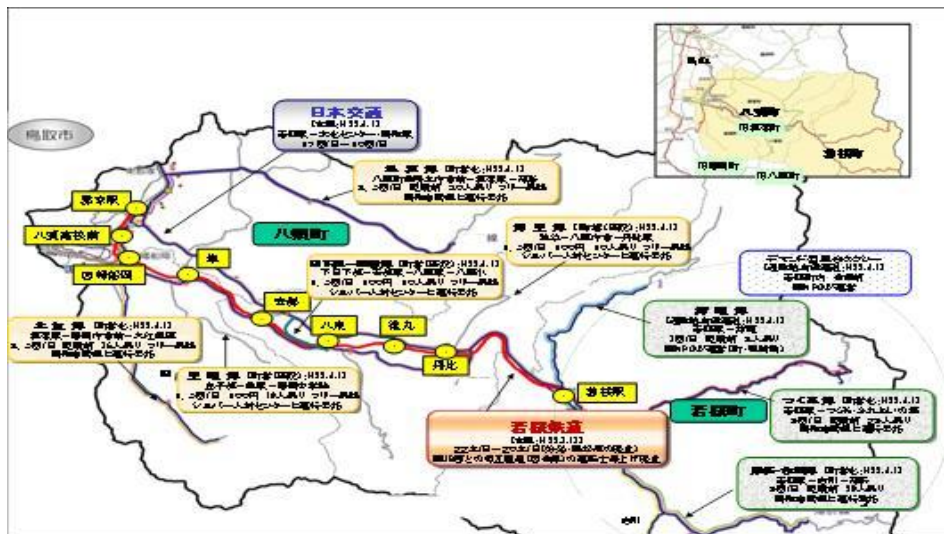
運転本数：若桜駅～郡家駅（3往復／日）、若桜駅～鳥取駅（7往復／日）

利用者数：平成21年度 391,643人 平成22年度 397,291人

【図2-27 若桜町及び八頭町】



【図2-28 若桜鉄道概要図】



(ii) 取組内容

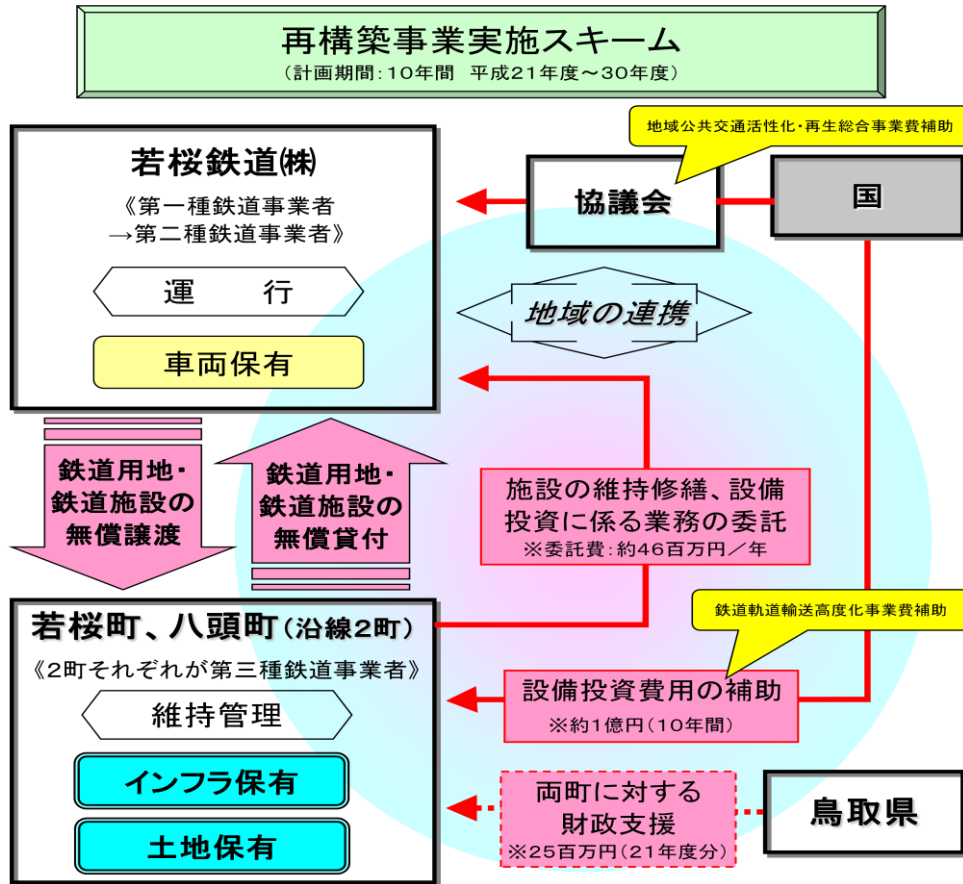
若桜鉄道(図2-29)は、利用者の減少やインフラ保守管理費用の増大などにより、年間約4千万円の運行赤字が続き、利用者数も平成11年をピークに年々減少しており、廃線の危機にあった。こうした状況を踏まえ、若桜鉄道、若桜町及び八頭町は若桜鉄道に係る鉄道事業再構築実施計画を策定し、鉄道事業再構築事業(図2-30)として平成21年3月13日に認定された。当該計画が認定されたことにより、若桜町及び八頭町が鉄道施設及び鉄道用地の譲渡を受け、当該用地を若桜鉄道に無償で使用させることで、若桜鉄道は鉄道施設及び鉄道用地の維持修繕に係る費用負担がなくなった(公有民営化方式)。また、若桜鉄道は、若桜町及び八頭町から鉄道施設及び鉄道用地の維持修繕業務を請け負い、当該受託料を得ること等により、財政状況は一定程度持ち直した。

若桜町及び八頭町では若桜鉄道の利用者を増やすため、SL遺産の譲受・復元等を行って観光客の誘致を図った(図2-31)。また、職員に対する鉄道通勤の呼びかけ、住民に対する応援パスポート(図2-32)、サポートクラブ等の販売や枕木オーナー制度(枕木に購入者名と購入日を載せることができる)の実施など利用促進策を実施した。その結果、若桜鉄道の利用者数は平成21年度から平成22年度にかけて増加、経常収支は黒字を確保しており、一定の成果をあげることができた。

【図2-29 若桜鉄道】



【図2-30 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム】



【図2-31 SL遺産の復元】



【図2-32 応援パスポート】



(iii) ヒアリング結果

若桜町・八頭町・若桜鉄道に対するヒアリング結果は表 2-4 のとおりである。若桜町・八頭町・若桜鉄道では、関係者による地域公共交通の見直しにより、自治体による赤字補填への依存から脱却したと活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、関係者が連携して自治体職員や住民等に対する利用促進を図ることにより、需要を喚起、新規顧客開拓を図ったこと等が把握できた。

【表 2-4 若桜鉄道株式会社に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
鉄道事業再構築事業を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none">・立ち上げ当初はノウハウもなく、図書館から鉄道用語辞典を借りて勉強するといった状況であり、中国運輸局にはお世話になった。・立ち上げの時の担当者は全員他の仕事と兼務していた。・なお、住民へのアンケート調査により、鉄道を存続させる方針が決まっていたこと、関係する自治体が 2 つだったことから調整は比較的スムーズに進んだ。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	<ul style="list-style-type: none">・住民の意識向上策として、応援パスポート、サポートクラブ等の販売を行った。また、枕木オーナー制度を実施した。一本 5 千円であり、昨年は 48 名が購入した（そのほとんどが県外の人で、ローカル鉄道を応援したいということで購入している。）。
集客効果や経営収支等の改善効果	<ul style="list-style-type: none">・若桜鉄道の利用者数は平成 21 年度が 391.6 千人、平成 22 年度が 397.2 千人となった。（通勤旅客と普通旅客が通学旅客の減少分を補う以上に増えた。）・応援パスポートやサポートクラブ等の販売、SL 運転体験等営業外収入の増加により、平成 21 年度、平成 22 年度は経常収支黒字を確保した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	<ul style="list-style-type: none">・SL 運転体験等の実施、SL 遺産の復元等を行った。・隼駅に集まるバイクのライダーや若桜駅の SL を見に来る観光客から入場料等を徴収し、収入の増加を図った。・若桜町では職員 60 人中 20 人が鉄道通勤。職員に対しては説明会を開催し、そのうち半数以上に定期券を購入してもらっている。また、八頭町ではノーマイカーデーを月 2 回以上実施するよう周知した。
鉄道事業再構築事業に係る評価	<ul style="list-style-type: none">・関係者による地域公共交通の見直しにより、自治体による赤字補填への依存から脱却。

事例 4：福井県・沿線市・福井鉄道株式会社による取組み

鉄道事業再構築事業を実施し、福井鉄道の再建を図った福井県・沿線市・井
鉄道株式会社に対して、以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 福井県・沿線市・福井鉄道株式会社の概要

会社設立：昭和 20 年 8 月 1 日

資本金：1 億円

営業キロ：21.4km（鉄軌道合計）

運転本数：平日 108 便／日、休日 98 便／日

利用者数：平成 21 年度 1,639 千人 平成 22 年度 1,730 千人

【図 2-33 福井鉄道・福武線路線図】



(ii) 取組内容

福井鉄道福武線（図2-34）は、地域公共交通の中心としての役割を担ってきたが、沿線人口の減少等により利用者が減少し、経営の悪化に伴って存続が危惧される状況となっていた。福井市、鯖江市、越前市の沿線3市、福井県、福井鉄道及び支援団体等の関係者では、平成20年5月に福井鉄道福武線活性化連携協議会を設置し、同線の経営改善方策を検討した結果、同線のインフラコストを削減する方策として、鉄道事業再構築実施計画を策定し、平成21年2月24日に、鉄道事業再構築事業の第1号案件として認定された。

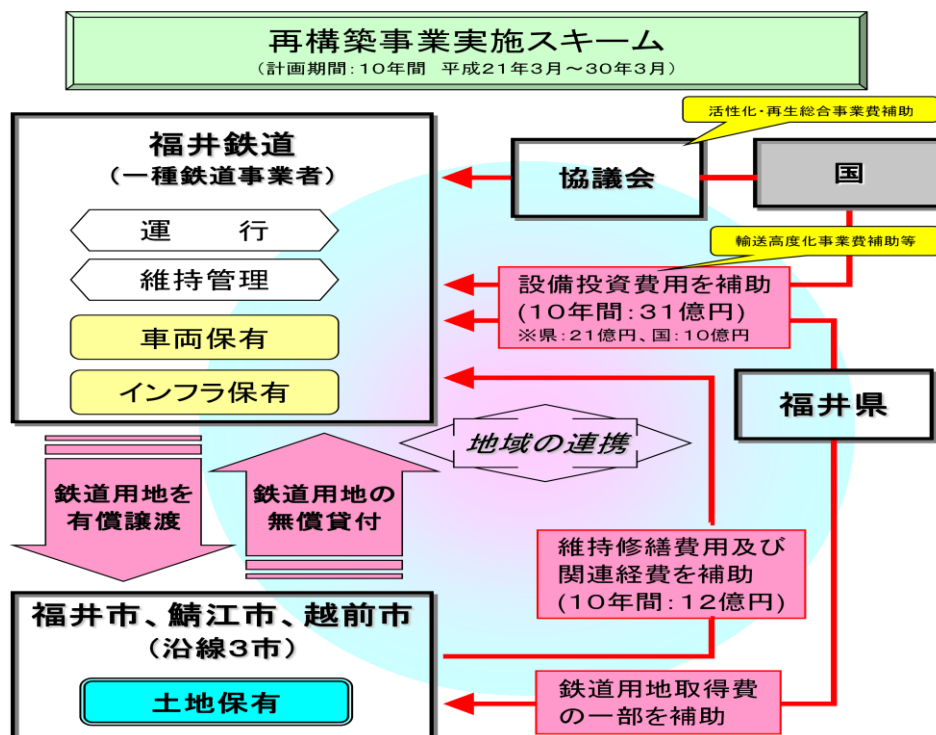
当該計画が認定されたことにより、福井県及び沿線市が福井鉄道から買い取った土地を福井鉄道に対して無償で貸し付ける仕組みとなり、福井鉄道は鉄道用地に係る費用（累積債務や固定資産税）の負担がなくなり、同社の資産保有に伴う費用負担は軽減された（図2-35）。

また、「ハッピー1日フリー乗車券」などの企画乗車券（図2-36）の販売、ダイヤ改正（最終便の繰り下げ、急行列車のダイヤの見直し）、沿線施設利用者に対する割引運賃の適用、駅舎の改修（図2-37）やパークアンドライド駐車場の新設、株主であるサポート団体を通じて住民に対し沿線ウォーキング等の利用促進イベントを呼びかけるなどの取組みを行った結果、平成21年度から平成22年度にかけて、利用者数、営業収入ともに増加した。

【図2-34 福井鉄道福武線】



【図 2-35 福井鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム】



【図 2-36 企画乗車券】



【図 2-37 西山公園駅舎の改修】



(iii) ヒアリング結果

福井県・沿線市・福井鉄道に対するヒアリング結果は表 2-5 のとおりである。福井県・沿線市・福井鉄道では、

- ・ 10年間の鉄道事業再構築計画により、長期の支援スキームが確定したため、関係者による利用促進策等に計画的に取り組むことができるようになった

・サポート団体（株主）をはじめとした住民の積極的な関与による地域公共交通の確保・維持が図られるようになった
と活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、需要喚起策、新規顧客開拓策については、株主であるサポート団体も積極的に関与したこと等が把握できた。

【表 2 - 5 福井鉄道株式会社に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
鉄道事業再構築事業を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> ・経営再建策を検討する過程で、福井鉄道のインフラコストを削減する方策として、上下分離方式を導入することとした。 ・福井鉄道の経営再建については、県にはえちぜん鉄道の経営再建を行った経験からノウハウの蓄積があったが、上下分離方式についてはノウハウを持ち合わせてなかったため、中部運輸局に対しても積極的にアドバイスを求めた。 ・当初から、県、沿線 3 市及び取引先金融機関は福井鉄道再建を果たすという目的が共有されていた。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・株主である住民サポート団体を中心となって、沿線ウォーキングなどの利用促進イベントや広報活動等の支援を行った。 ・沿線市の職員に対して、通勤のみならず会議等においても電車を利用するように呼びかけた。
集客効果や経営収支等の改善効果	<ul style="list-style-type: none"> ・福井鉄道の利用者数は、平成 21 年度が 1,639 千人、平成 22 年度が 1,730 千人となった。 (平成 22 年度の利用者数は目標値 (1,706 千人) を超えた。) ・割安な企画乗車券を導入したことにより、平成 21 年度から平成 22 年度にかけて営業収入は増加し、営業損失は減少した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策として、福井県が取り組むカーセーブ運動とタイアップした「フライデーフリーパス」や 70 歳以上の高齢者を対象とした「ハッピー 1 日フリー乗車券」などの企画乗車券の販売を実施。また、ダイヤ改正（最終便の繰り下げ、急行列車のダイヤの見直し）や沿線施設利用者に対する割引運賃の適用を実施した。 ・駅の新設・改修やパークアンドライド駐車場の新增設などハード面での利便性向上を行っている。また、ソフト面での

	<p>サービス改善として、マナー研修を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各駅にパンフレットスタンドを設置し、企画乗車券、ビア電・居酒屋電車などのチラシを設置するなどの広報活動を実施。 ・並行在来バスを見直し、拠点駅を中心としたフィーダーバスに変更し、通勤客・通学客の電車利用促進を図るとともに昼間時間帯に買い物客の電車利用を図るようにした。
鉄道事業再構築事業に係る評価	<ul style="list-style-type: none"> ・10年間の鉄道事業再構築事業計画により、長期の支援スキームが確定したため、関係者による利用促進策等に計画的に取り組むことができるようになった。 ・サポート団体（株主）をはじめとした住民の積極的な関与による地域公共交通の確保・維持が図られるようになった。

その他の連携計画に基づく事業

事例1～4以外の協議会の連携計画に基づく事業について、良い事例、悪い事例の傾向分析を行った。多くの協議会が連携計画に基づいて行った事業のフォローアップとして、利用者や地域住民に対してアンケート調査を行っており、また、活性化法の評価を行うにあたっては、事業を実施する自治体や交通事業者のみならず、地域住民や利用者が地域公共交通サービスをどのように評価しているかを把握することは重要であることから、協議会が行うアンケート結果等を整理・分析し、良い事例（利用者の評価が高い、設定した目標を達成している、利用者数が増えているなどの傾向が見られるもの）及び悪い事例（良い事例と反対の傾向が見られるもの）について整理を行った結果、表2-6の傾向が見られた。

【表2-6 良い事例及び悪い事例の傾向】

良い事例	悪い事例
①利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ。	①住民ニーズの把握が十分ではなかった。
②住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った（路線を守り育てるための住民組織の立ち上げ、e通勤プロジェ	②住民を巻き込む取組みが不足し、行政の取組みが浸透しなかった。

<p>クトの実施、シンポジウム等の開催、地域住民による費用負担など)。</p> <p>③利用状況のフォローなどP D C Aを実施。</p> <p>④利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った。</p> <p>⑤ I Cカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施。</p> <p>⑥商店会など他主体との連携を図った。</p>	<p>③デマンド交通運行エリアと路線バス運行エリアが重なり競合してしまった。</p> <p>④一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした一過性の取り組みとなってしまった。</p>
---	--

また、上記傾向を有する利用者の評価が高い事例及び低い事例を以下のとおり整理した。

①利用者の評価が高い事例

< A協議会 >

A協議会は、広報での周知や公共交通マップの作成等を積極的に行うことによりマイレール・マイバス意識の醸成を図るなど、住民の意識向上や巻き込みを図った。また、コミュニティバス路線を再編し、バスを鉄道に乗り換えできるようなダイヤに再編した。コミュニティバス利用者に対するアンケートで、「バスの利用状況」等について調査し、高校生の登下校時間に配慮したダイヤの調整等を行った結果、コミュニティバスの満足度が再編以前より高くなった。

【主なアンケート結果】

(自主運行バスの満足度：「満足」と答えた割合)

平成 21 年度調査：50.0% 平成 22 年度調査：66.7%

< B協議会 >

B協議会は、コミュニティバス利用者に対してアンケート調査を行い、利用

者ニーズを把握し、利用者に使いやすい路線への見直しをするなど、既存路線のネットワーク再編を図り、コミュニティバスの実証運行やラッピングバスの導入、共通回数券の創設などの様々な取組みを実施している。

【主なアンケート結果】

(自主運行バスの満足度：「満足」と答えた割合)

運行回数：67%、運行ルート：73%、運転手の対応：100%、
運賃：87%、全体：90%

< C協議会 >

C協議会は、市内沿岸部を結ぶ「幹線バス」について、アンケート調査を行い、利用者ニーズの把握に取り組み、利便性向上の観点からダイヤ改正（早朝便の増便、バスの所要時間の短縮）等を実施した。

【主なアンケート結果】

(早朝便の増便)

- ・「便利になった」：50%
- ・自由記述では「早朝に通院する場合に便利」、「雨のとき通勤に利用」等の回答があった。

(所要時間の短縮)

- ・「便利になった」：71%
- ・「ノロノロ運転がなくなって快適になった」：49%

< D協議会 >

D協議会は、運行経費の一部を地域住民が負担するなど、「責任と費用の分担」を前提として地域住民が実質的に参画し、地域公共交通を支えるという仕組みを構築している。具体的には、地域でNPO法人を設立してニーズにあったデマンド交通を運行し、法人会費という形で、地域住民が一部運行経費を負担しているなど、地域住民の合意のもと、地域の移動手段の確保に向けた取組みを実施した。

【主なアンケート結果】

(乗合タクシーの満足度)

- ・「利用しやすい」：74%
- ・「サービスを現状のまま維持すべき」：48%

< E 協議会 >

E 協議会は、コミュニティバスの導入及び実証運行を実施した。既存のコミュニティバス路線の見直しや新規路線の設置等を検討するため、コミュニティバス利用者に対してアンケート調査を行い、利用者ニーズを把握することにより、運行ルートやダイヤの改善に取り組んだ。

【主なアンケート結果】

(コミュニティバスの満足度：「ちょうどよい」と回答した割合)

- ・運行回数：50%、利用料金：76%

②利用者の評価が低い事例

< F 協議会 >

F 協議会は、ネットワーク(バス路線)再編を図って競合状態を解消したが、利用者のニーズを十分に把握しておらず、コミュニティバスから路線バスへ乗り換えが必要となったことが利用者の利便性の低下に繋がり、コミュニティバス利用者数が激減した。

【主なアンケート結果】

(利用したバスに対する満足度)

- ・コミュニティバス路線再編についての意見として、「再編前の方がよかった」という回答あり。
- ・利用したバスに対する満足度：一部のバス路線では「やや不満」、「不満」と合わせると全体の3分の2を占める。

< G 協議会 >

G 協議会は、交通不便の解消と、住民で支える地域公共交通の構築を目的として、デマンド交通の実証運行を開始したものの、運行にあたっての検討不足により、実証運行エリアと路線バス運行エリアが重なり、競合してしまった。

【主なアンケート結果】

(現デマンド交通の今後の利用意向)

- ・「利用しない」：66%

(現デマンド交通の悪い点)

- ・「路線バスへの乗り継ぎが面倒」：29%
- ・「行きたい場所へ行けない」：24%

- ・「予約が面倒」：16%。

<H協議会>

H協議会は、これまで路線バス及び公共施設を巡回するコミュニティバスを中心に住民の日常の移動を確保し、だれもが使いやすいネットワークを構築するため、連携計画を策定した。

利用者に対するアンケート調査では、連携計画が認知されていないという結果が出ており、コミュニティバスの利用者数も平成21年度と平成22年度で比較して伸び悩んだ。

【主なアンケート結果】

(地域公共交通総合連携計画の認知度)

- ・「全く知らなかった」：42%

(コミュニティバスに関する満足度：5点満点)

- ・「運行本数」：1.8点
- ・「運行ダイヤ」：2.0点

(コミュニティバスを使用しない理由)

- ・「車の方が便利」：58%
- ・「運行本数が少ない」：40%
- ・「行きたいところに行けない」：40%
- ・「バスがどのように走っているか知らない」：26%

3. 評価のまとめ

2. のとおり評価を行うことにより、以下の点について確認することができた。

(1) 必要性・妥当性

バス交通や地域鉄道などの地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強い。

(2) 業績

地域公共交通総合連携計画の策定件数は進んでいるものの、連携計画策定にあたっての課題としては、市町村において、市町村の公共交通を担当する人材の不足、連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足（取組みに対する目標・指標が未設定等）、といった点があげられる。

(3) 成果

地方公共団体、交通事業者は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を立ち上げ、連携計画を策定し、当該計画に基づく事業を取組むことにより、職員や住民の意識に変化が見られ、当該地域の公共交通の確保・維持を主体的かつ積極的に考えるようになったと評価している。

また、連携計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析した結果、以下の傾向が見られる。

次のような取組みを行っている場合には、概して利用者からの評価が高い。

- ・利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ
- ・住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った
- ・利用状況のフォローなどPDCAを実施
- ・利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った
- ・ICカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施
- ・商店会など他主体との連携を図った

反対に、上記に該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたり、利用者からの評価は芳しくない。連携計画を策定したにも関わらず、利用者に認知されていないといった事例も見られるなど、住民に対する周知方法にも課題があるといえる。

(4) まとめ

地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強いという状況の中、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、地域の関係者による協議会を設立し、当該地域の公共交通のあり方についての合意形成を図る枠組みを通じて、地域公共交通の確保・維持に係る様々な取組みが行われたことを踏まえると、今後の地域公共交通のあり方について検討していくにあたり、同法は引き続き必要である。

しかしながら、今後さらにこのような取組みを広げていくとともに効果的な取組みを行っていくためには、①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要である。

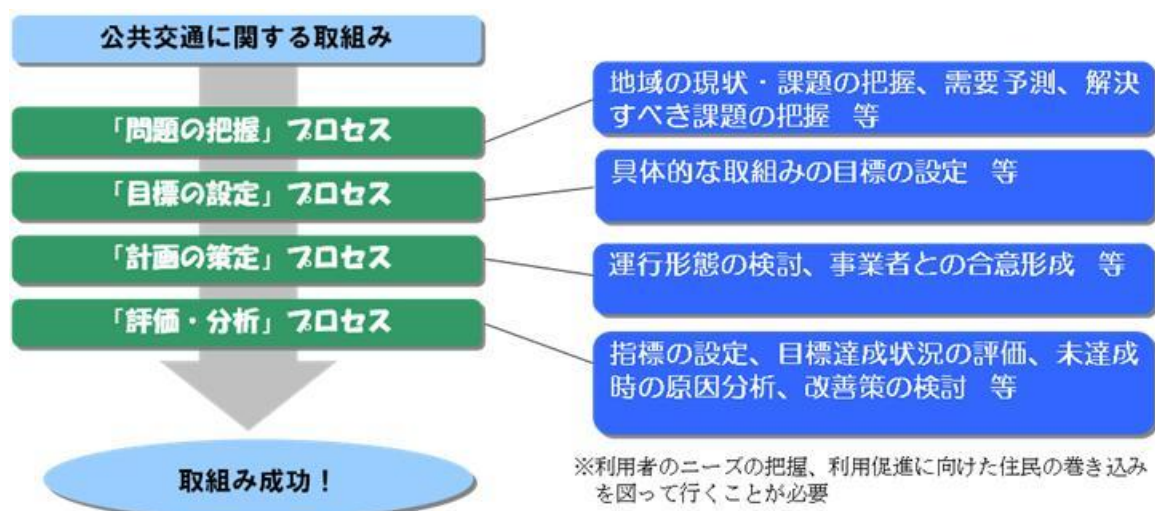
第3章 今後の施策への反映の方向性

地域公共交通について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の枠組みに基づく取組を広げていくとともに効果的な事業を行っていくためには、

- ①連携計画の策定プロセス（関係者との調整方法等）
 - ②連携計画の内容（目標や指標の立て方等）
 - ③連携計画のフォローアップ（連携計画をどのように評価し、見直していくか等）
- に係るノウハウを関係地方公共団体等において、共有することが必要となる。

こうした状況に対応するため、これまでの事業の分析を踏まえた地域公共交通に係る計画策定等のための「手引き」を作成し、これを地域に提供することとする。

【図3-1 公共交通に関する体系的取組のイメージ】



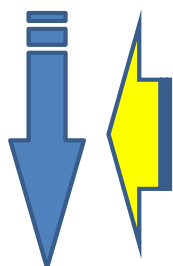
また、活性化法のスキームにより、交通に関するすべての課題が解決できるわけではないため、今後も、交通に関する様々な課題に対して、十分に検討を行っていく必要がある。国土交通省では、こうした状況等を踏まえ、交通に関する施策について、総合的に再構築し、これを計画的に推進していくため、交通に関する基本理念、基本施策等を定めた交通基本法案を平成23年3月に国会に提出したところである。今後、同法が成立すれば、同法に基づく交通基本計画の策定等を通じて、具体的な交通施策等について検討・実施していくこととしている（図3-2）。

【図 3 - 2 交通基本法案（概要）】

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。

（国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携）

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等）

交通基本計画の策定

- 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
 - 今後の具体的目標を設定。
- ※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。