

フ ロ グ ラ ム

第57回 九州運輸コロキウム

日 時 平成 28 年 5 月 9 日 (月) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ハイアット・リージェンシー・福岡 2 階 リージェンシー I

講 師 国土交通省 総合政策局
公共交通政策部長 蒲 生 篤 実 氏

テ ー マ 地域公共交通の現状と今後の課題
～ 公共交通が地域活性化を支える ～

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30 主催者挨拶 (公財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局
次 長 濱 田 哲 様

◎基調報告

13 : 40 テ ー マ 地域公共交通の現状と今後の課題
～ 公共交通が地域活性化を支える ～

講 師 国土交通省 総合政策局
公共交通政策部長 蒲 生 篤 実 氏

◎自由討論

15 : 10 自由討論

◎閉 会

15 : 30

蒲 生 篤 実 (がもう あつみ) 氏プロフィール

1960 年生 福島県出身 東京大学 法学部 卒業
1985 年 4 月 運輸省 (国有鉄道部) 入省、その後、大臣官房文
書課係長、宮城県土木部空港対策課長、自動車交通局貨物課補佐
官、秋田県警察本部警務部長、港湾局管理課企画官、航空局総務
課企画官、大臣官房総務課企画官等の要職を経た後、
2004 年 9 月 国土交通大臣秘書官事務取扱
2006 年 9 月 自動車交通局保障課長、
2007 年 7 月 大臣官房参事官 (海事局担当)、
2008 年 7 月 大臣官房参事官 (航空予算担当)
2010 年 8 月 鉄道局幹線鉄道課長
2012 年 8 月 鉄道局総務課長
2013 年 8 月 大臣官房参事官 (人事)
2014 年 1 月 大臣官房人事課長
2015 年 7 月 総合政策局公共交通政策部長 現在に至る

地域公共交通の現状と今後の課題 ～公共交通が地域活性化を支える～



国土交通省 総合政策局 公共交通政策部長
(現大臣官房 総括審議官)
蒲生 篤実

日時 平成 28 年 5 月 9 日 (月)
場所 ハイアット・リージェンシー・福岡

主催 (公財)九州運輸振興センター
後援 日本財団
九州運輸局 JR九州

ただいまご紹介に預かりました、国土交通省総合政策局の蒲生と申します。

私が最初に配属になったのは運輸省の国鉄部でしたが、当時、国鉄改革等の問題が大きなテーマになっていました。ローカル線が廃止になるのではという問題意識から、地域の足、特に国鉄改革などをやってみたいと思えました。その後、鉄道局で新幹線の関係をやっていましたが、2015年7月改めて自分が運輸省を志した原点のあるこの部署に配属になりました。

この1年間、私がこの部において携わってきた行政を今回、1つにまとめる形ができるのではということ、今日の講演をお引き受けしました。公共交通に関しての、いろいろな知見や制度をまとめてみることに意義があるのではと思います。また、こういった資料を関係者の方々が共有することも大事ではないかと考えました。

1 地域公共交通の現状

まず、人口予測として国立社会保障・人口問題研究所の推計では、三大都市圏と地方圏の人口増減率につ

いて、この先日本全体でも高齢化、人口減少となりま

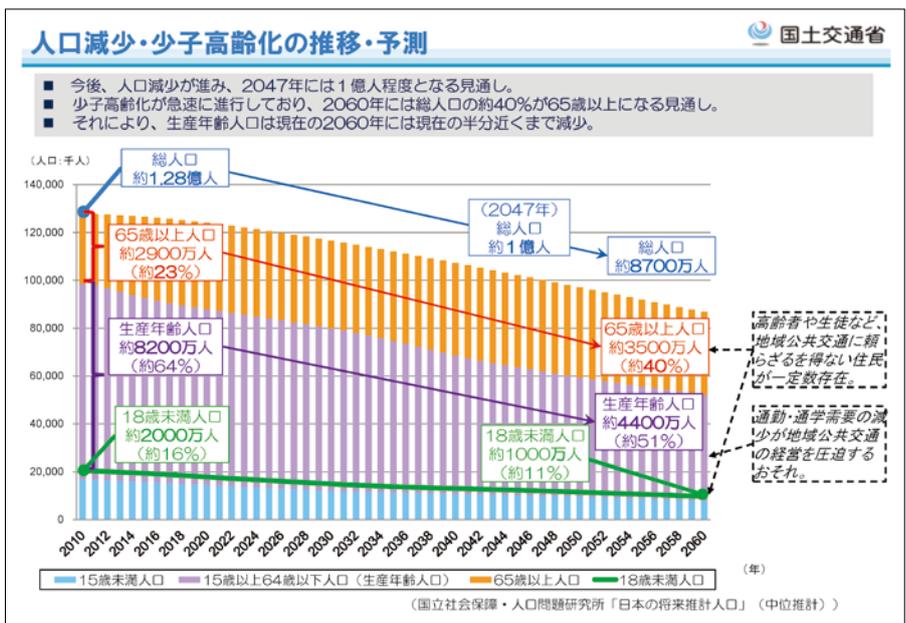
すが、特に地方圏の方が厳格なっています。(資料1)

地域交通の現状ではモータリゼーションの進展に伴い、地域公共交通が低下、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況です。この結果、地域公共交通サービスが悪化し、益々公共交通が衰退するという、負のスパイラルになって

2 地域公共交通活性化・再生の取組

こういう状況の中、平成19年10月に地域公共交通活性化再生法を施行、これが大きな取組みの第一歩となりました。

予算関係にしましては平成23年からの地域公共交通確保維持改



資料 1

善事業という名目で予算要求をしています。これは補助の関係とか利用環境の改善関係の予算などに充てています。

平成25年12月に交通政策基本法が施行され、平成26年11月に改正しました。さらにそれを受けた形で平成27年2月には交通政策基本計画を閣議決定しました。閣議決定後、交通

政策白書を作成し現在、第2回目のまとめ作業中で5月13日には閣議決定できるのではないかと思います。

平成28年のテーマは人材確保と生産性向上となっていて、今作業を進めているところです。

なお、交通政策白書と交通政策基本計画の間、平成27年8月に国土形成計画と社会資本整備重点計画も閣議決定されました。

国土交通省全体において、このような3つの大きな計画に基づいて政策を一体的に進めて行きますが、その一翼を担うのが、交通政策基本計画ということです。交通に関するいろいろな施策の全体像を閣議決定できたという意味でも、この交通政策基本計画をしっかりと実行していくということが、我々に課せられた課題だと思っています。

なお、地域公共交通活性化再生法の第2回の改正を平成27年8月にを行っています。これに関しましては後でご説明申し上げますが、地域の公共交通を活性化に関して新たな仕組みを作りました。

交通政策基本法の概要ですが、基本理念等では、交通機能の確保・向上や環境負荷の低減等、国の施策では国際競争の強化、地域の活力の向

上等となっています。

さらに交通政策基本法を受けて交通政策基本計画を作りました。計画の基本的方針は、A・豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現、B・成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築、C・持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり、と大きく3つから成っています。これからさらに、基本法上の国の施策、そして施策の目標がそれぞれ定められました。これをしっかりと推進していくということが我々として重要だと思っています。

私が今いる公共交通政策部というのは、実はできてまだ新しい部です。政策の枠組みができて、これからは政策を実践していくことになる、と言われたのが就任にあたっての前任からの言葉でした。実践のためには地域の方々と連携してやっていくことが必要だということを特に言われたのを覚えています。使って貰うためには使ってくれる方々のニーズなどをしっかりと把握する、そういった方々にこういうツールがあるということをしつかり説明していくということなんです。

地方運輸局の組織に関しても、昨

年の7月に新たに部の再編をし、公共交通政策部で、きちんと公共交通をするための体制を作りました。今、運輸局長を筆頭に、部長、支局長等が総出で各自自治体をまわったり、各事業者さんとも話を聞くような機会を設けてもらっています。

このような取組みをどの位しているかということに関して、各運輸局から毎月報告を受けています。実際に現場でやっていることを我々もしっかり把握し、それをさらに磨き上げるためにフィードバックする。各運輸局からは作業量が多いので大変だという話も入ってきますが、日頃の自分の仕事のやり取りの成果や反省等を知ることにもなりますので、この作業をお願いしている次第です。

さて先ほどの平成19年制定の「地域公共交通の活性化及び再生」に関する法律の概要ですが、これに関しては、いくつかの問題点がありました。特にまちづくりなどとの連携に欠けているのではないかとというような指摘もあってきたのが「地域公共交通活性化再生法の一部改正法」です。これにより、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するという仕組みができました。

地方公共団体には都道府県なども入ったので、市町村だけでは動きにくい場合、県などが違った形で全体のマネジメントをすることができるようになりました。このように地方公共団体の中に市町村プラス都道府県が入ったというのは、大きなファクターだと思っています。

この改正法により創設された「地域公共交通網形成計画」では平成28年3月末までにこの網形成計画の届け出が92件ありました。我々の全体的な目標として、2020年、オリンピックの年までに100件という数字を出していましたが、現実にはそれを上回る状況となっています。

こういった動きが進んでいる背景には、改正前の地域公共交通活性化再生法の中での総合連携計画で、すでに601件ほどの計画ができていたということが背景にあったかと思いますが、それ以上に市町村の危機感、このままで本当に大丈夫なのかという気持ちがあるのではないかと思います。地域の間で格差がある中、九州は比較的取り組みが進んでいる方だと思います。多くのコーディネーターや優秀な人材がいるということでしょうか。東北なども若干進んでいるようですが、地域によってはま

だ全く進んでいないところもあるの
で、各地域の運輸局を通じて取組み
を推進したいと思っています。

また、地域公共交通網形成計画プ
ラス、都市とまちづくりのあり方を
どうするかという立地適正化計画を
セットで進めたいという団体が92件
のうち約20件あります。まちづくり
というのは非常に時間のかかるもの
だと思いますが、このような計画と
セットでやることで地域公共交通網
形成計画も実行性のあるもの、より
持続性の高いものになると我々も期
待しています。この2つの計画を
セットで取組んでもらうということ
が大きな課題となっていて、いろい
ろな策を講じたいと思っています。

現在、網形成計画を作りたいとい
う団体が全国で212団体ありま
す。今年度末にはかなりの団体が届
け出をしてくるのではと期待をして
います。なお、先ほどの立地適正
化計画ともセットでということでは
目標値は100としていますが、
これを超えた取組みが進んでいる
ようです。

今後は数よりも中身の質というこ
とで数を積み上げるだけではなく、
地域公共交通が効率化して、将来に
向けて持続の可能性が高まり、さら

に財政支出、サービスレベルなどの
面から、より効果の高いものにして
いく必要があると考えています。

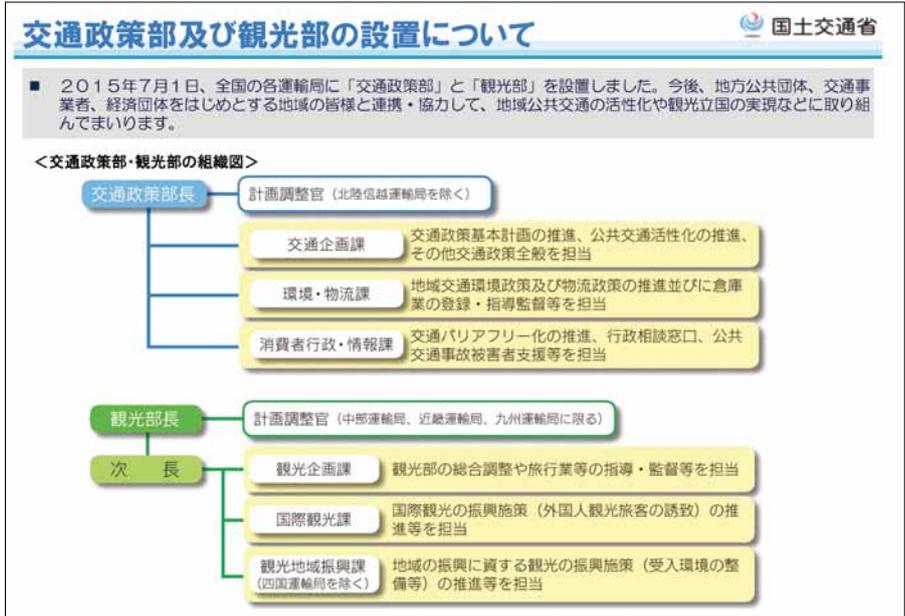
網形成計画で地域の交通のグラン
ドデザインを作り、さらにそれに基
づいて、路線の再編や事業者さんの
再編などまで含むような、効果的な
実行段階の計画で再編実施計画と言
いますが、この計画を上尾市・岐阜
市・飛騨市が作成し国の認定を受け
ました。

国の認定を受けると、予算の補助
の要件などの緩和等もあるというこ
とで、現61団体が具体的に地域公共
交通再編実施計画の策定に取組んで
います。他のモデルになるようなも
のを横展開していくため、早く進め
たいと思っています。そういう意味
ではこの3つの市にプラスαがどの
くらい出てくるのか、こちらも期待
しているところです。

皆さまもご存じの通り、平成27年
に運輸局の組織再編をし「交通政策
部」と「観光部」を設置しました。
(資料2) 行政組織というのは時々
の政策マターに合わせて組織改編を
することがありますが、今回、我々
は交通政策基本法を受け、交通政策
計画をきちんと実行するために、こ
のような組織を作りました。交通政

策部が中心となり
地域交通に関して
何をするべきなの
か、また地域の
方々と密に連携を
とりながら、地域
のための計画を考
えるという体制に
したい、という
意識を持った人材
を集めていこうと
思います。皆様にお
かれましては、
相談などがありま
したら運輸局の方
にご連絡下さい。
話を聞かせてほし
いというのであれ
ば、局の方からど
こへでも行きま
す。実際そういう
形で運輸局の方も動いていきますし、
逆にそのような動きが他の運輸局に
伝わると、自分達も負けられないと
いうことで、もう少し工夫した取組
みを考えたりしていて、いいサイク
ルで進んできているのではと思っ
ています。

また、観光部という形で観光が独
立したというのも観光行政が非常に



資料 2

大きくなってきたこと、裏返し
です。交通政策部と観光部、それ
ぞれ部に分かれてきましたが、実質は
この2つが一体となって地域の活
性化などに取組んでいく体制に
なっています。

このような計画制度をしっかりと動
かして行くための施策では、ノウハ
ウ・人材育成面の支援があります。

運輸局などでは、セミナーやシンポジウムを開催して啓発活動などを行う。地域公共交通に関する研修を柏の研修センターで年に3回開催していますが、非常に自治体の方の関心が高く、参加希望者が多くて抽選になる場合もあるようです。ここではいろいろな座学などありますが、各自自治体の方、全国津々浦々から集まってきて情報交換をする場にもなっているようです。名刺交換をして、こんなことやろぞ、こんなこと始まったぞとかいうことを、お互いメールなどでやりとりしたり、その時のOB会をしたり、非常に人的ネットワークを作るきっかけにもなっています。地域公共交通に関してはNPOさんも活躍しています。人と人のつながりによって地域公共交通の議論が進展していつけるようになります。このように人と人のネットワーク、人と人を結びつける人、または関心と呼び覚ます人、そういう人達によって議論などが進んでいくのではないのでしょうか。このような研修を通じてお互いのネットワークを強化したり、人材の紹介なども行っていますので、地域公共交通において、いろいろとご相談あればご一報下さい。

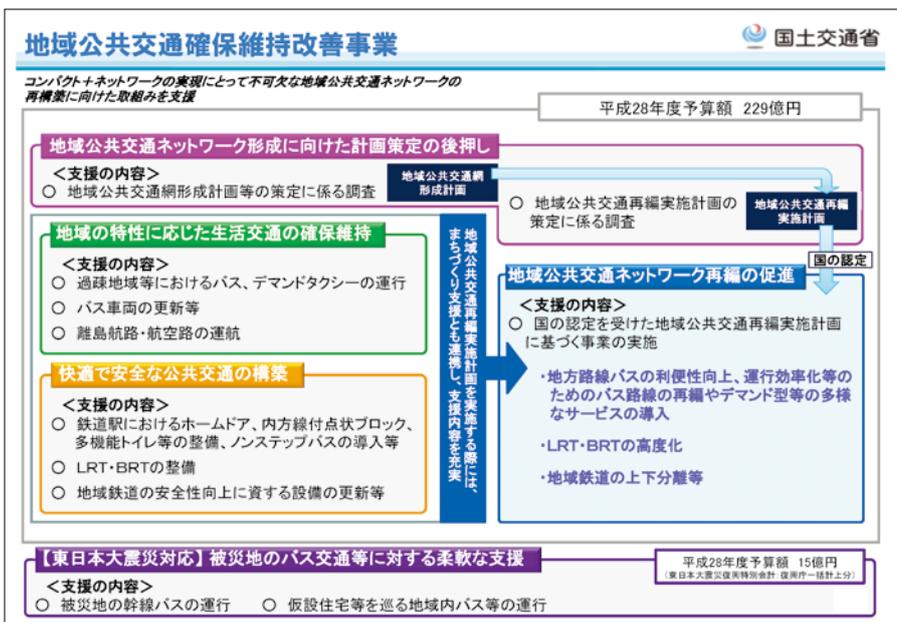
計画作成の手引きというのがありますが、地域公共交通網形成計画などを作る時の手引書として使っているが、使い方がよくわからないという苦情が多々ありましたので、4月にバージョンアップしました。国交省のホームページの方からもダウンロードできますので、これらを参考にして地域公共交通網形成計画などの取組みをして頂ければと思います。尚、こういった点も訂正した方がいいのではないかと要望があればお知らせください。

地域公共交通再編実施計画の取組みでは、岐阜市が地域公共交通再編実施計画の第1号になりました。平成27年8月に認定され、これは岐阜市内のバス路線の再編などを中心としたもので、バス事業者が1事業者であったということが早目の計画の認定につながったと思います。もちろん住民の方の意識が高いというのが背景にあります。地域において再編実施計画を行う上で事業者さんが多いというのは、事業者さん同士の調整、連携に時間を要するので、そういった意味でも岐阜市にしましては1社だったことが大きかったと思います。岐阜以外にも飛騨など

の計画が進んでいて、再編実施計画に関しては、中京圏、中部地区で取組みが進んでいると思われます。名物的な有識者もいらつしやるようで、そういう方々がよい刺激となっているのかもしれない。

予算の関係では地域公共交通確保維持改善事業というくくりの中、バスやデマンドタクシーなどの運行にかかわる赤字補助や離島航路・航空路の補助等を行う。(資料3)他にも快適で安全な公共交通の構築では、使いやすい利用環境を作り利用者を増やしていく。

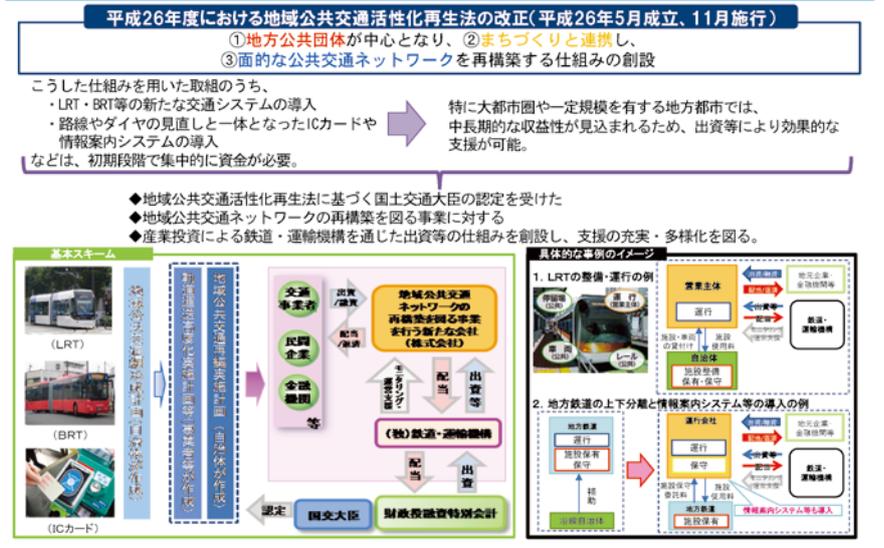
予算額にしましては、今年度は229億円となっていて、昨年と比較して減っています。補正を入れたとしても昨年度の予算に到達していませんが一方で今申し上げた、快適で安全な公共交通の構



資料3

築に関して、ICカードとかバリアフリー関係も昔は国土交通省の予算を使っていたのですが、今年度からは観光庁予算で計上することになりました。それなどを足し合わせると、あまり去年と変わっていないかと思っています。実は、観光庁の方が計上するのがいいのか、国土交通省の方がいいのか、議論

地域公共交通活性化再生法及び(独)鉄道・運輸機構法の一部改正法の概要
(平成27年5月成立、8月施行)



資料 4

がありましたが、ただ、伸びて
 分野に乗った方がいいのではない
 か、逆にしつかりと連携した形で
 使えれば、観光を通じて利用者
 増やせるきっかけにもなるので
 ないか、ということですが、
 2015年5月に成立し、8月に
 施行した地域公共交通活性化再生
 法の再改正についてです。

なってきました。このように鉄
 道・運輸機構の支援を受けると、民
 間なども協調して出資しやすくな
 る、民間資金を集めやすくなる、と
 いうことです。
 宇都宮市でのLRT(低床の路面
 電車)の整備計画の事例では、道路
 混雑の激化や高齢者の移動手段の問

独立行政法人
 の鉄道・運輸機
 構は船舶の共有
 建造、整備新幹
 線の整備なども
 手掛けています
 が、交通関係の
 箱モノなどにお
 いて支援を行う
 機能も持ってい
 ます。そこで、
 ここに新たに
 出資機能を付加
 しました。(資料
 4)例えばLRT
 やBRTとい
 った新たな交
 通システムを導
 入する時には初
 期段階で集中的
 に資金が必要に

題等を受けて、輸送力・定時性の面
 で優れたLRTの整備を検討。公共
 が走行空間を整備・保有し、民間の
 営業主体が運行や日常の維持管理を
 行うということ、今回、新たに運
 行する会社を設立し、現在、国に
 工事の認可申請を出しているとい
 う状況です。

また、東京都では東京オリンピック
 に向けて東京の湾岸地区と虎ノ門
 地区を結ぶBRT(専用軌道上を走
 行するバス)の導入を検討、現在、
 民間の営業主体も京成バスさんが選
 ばれたということです。

3 地域活性化に資する公共交通

都市の拡散が様々な形で行政コス
 トの増大につながっています。人口
 密度が低下すると1人当たりの行政
 コストが大きくなります。ここ40年
 間の大きな流れの中で、日本の都市
 の特徴の1つとして、人口流入の受
 け皿のために郊外部の開発が無計画
 に進み拡大していきました。DID
 (人口集中地区)の面積は倍増して
 も人口が減少していけば、人口密度
 は低下するということになります。
 その結果、社会保障費やインフラ更
 新費用の増大、住民税収や固定資産

税収の減少により地域活力が衰退す
 るということになります。
 このような都市のスプロール化を
 受けてコンパクト+ネットワーク、
 密度の経済で生産性を向上させよう
 ということになりました。都市のコ
 ンパクト化、密度アップ、公共交通
 の利便性向上によるサービス産業の
 生産性を上げるなどの実現に向け動
 いているところです。国土交通省で
 は平成28年を生産性革命元年とし、
 いろいろな分野での生産性を上げる
 ための取組みをしています。

1つ目の事例として、一定密度の
 集約型市街地にして、サービス産業
 の生産性を上げる。例えば都市機能
 が分散化しているとホームヘルパー
 さんの移動時間が非常に長くなり、
 1人の提供料が減るので、集約型市
 街地にして移動の効率化を図る。1
 人あたりの提供量が増加すると、
 ホームヘルパーさんの人手不足の緩
 和などにもつながります。
 2つ目はライトレールという形で
 LRTや路面電車なども活用して、
 都市部の方に人の流れを作ろうとい
 うものです。公共交通を使った場合
 はマイカーに比べると、中心市街地
 での滞在時間や飲食費なども増え
 る。実際、車ではなく公共交通にし

4 観光需要を取り込む公共交通
 少子高齢化の中で厳しい環境と
 なっていますが、稼ぐ力を牽引す
 る産業として、特に期待してい
 るのは観光です。
 訪日外国人旅行者数は2015年
 1974万人に達しています。観光
 需要に關しまして中国の経済環境が

厳しくなったなど、いろいろ言われ
 ましたが、2016年も今のところ
 は堅調です。2015年に比べて2
 016年は3割、4割位増えていく
 だろうという見通しです。
 新たな目標への挑戦！ということ
 で、当初、訪日外国人旅行者数を2
 020年2000万人の目標を立て
 ていましたが2015年でこの目標

値にほぼ達しました。そこで202
 0年4000万人、2030年には
 6000万人という新たな目標を設
 定しました。訪日外国人旅行消費額
 をみても、8兆円、15兆円と、非常
 に野心的というか、大きな目標を立
 てています。
 もちろん、様々な課題が山積して
 います。例えば空港要路の問題や宿

泊施設の不足、これに伴う民泊問題
 の議論、観光バスやドライバの不
 足等々。これらの問題に政府全体で
 取り組み、この大きな目標を実現でき
 ればと思います。
 このための施策を「3つの視点」
 から整理し、「10の改革」として取
 りまとめました。
 この視点の内の3つ目、すべての
 旅行者が、ストレスなく快適に観光
 を満喫できる環境に、さらに10の改
 革の9つ目、「地方創生回廊」を完
 備し、全国どこへでも快適な旅行を
 実現、ということですが、つまり、
 このような交通の利用環境の革新を
 通じて観光にとどまらず、地域交通
 の発展にも寄与する。観光客が使う
 ことよって、地域の生産性が上が
 り収入も増える。さらにそれを通じ
 てサービス水準も上がり、交通環境
 の維持・改善にもつながる。地域の
 足としても更なる機能を發揮でき、
 公共交通も観光の母屋を借りて発
 展しようという1つの取組みです。
 観光が地域の交通にとって大きな
 夢を持つということを取組んでい
 るところです。
 地方創生回廊の完備ということ
 で、地方空港のゲートウェイ機能強
 化とLCC就航促進です。(資料6)

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

今後のインバウンド需要に適切に対応するためには、首都圏空港の機能強化を図る一方、ゴールデンルートに集中する観光需要を地方に分散させる観点から、地方空港の活性化を図ることが必要です。このため、戦略的な空港間連携や地方空港へのLCC・チャーター便の就航促進に取り組みます。

目指すべき将来像	現状・課題および今後の対応
<p>プリストル空港 (英国)</p> <p>空港民営化を契機として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① LCC誘致に絞った戦略 (空港使用料の値下げ) ② 空港使用料を下げてでも採算の採れる空港経営 (駐車料金や小売販売等の非航空系収入を強化) ③ 地域内の学校への助成事業 (修学旅行、社会科見学、遊び場の設置等) などの地域戦略と一体となった運営 <p>等により、多くのLCC誘致・利用者増を実現し、著しく成長。</p> <p>戦略的な空港間連携のイメージ</p> <p>各空港がバラバラにポットセールスを行い、ネットワークを生かし切れていない。</p> <p>After InとOutで異なる空港を積極的に活用し、多様な観光ルートを開拓</p>	<p>現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国の最大のゲートウェイである首都圏空港の容量が逼迫。 ○ 現状、訪日外国人の85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中。需要の分散を図るとともに、地方創生を推進する観点から、地方イン・地方アウトの流れを作ることが必要。その際、徹底したコスト削減を目指すLCCによって、空港使用料等の低減は重要。 ○ グラント・ハンドリング職員の人確保が難しいことや、不十分なCIQ機能、受入環境面のボトルネック。 ○ チャーター便の価格販売の制限が画一的かつ複雑。 <p>今後の対応</p> <p>地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進に向け、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 複数空港の一体運営 (コンセッション等) の推進 (特に北海道) ○ 地方空港の着陸料軽減を実施 ○ 首都圏空港の容量拡大 (羽田空港の飛行経路の見直し 等) ○ 首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善 ○ 地方空港のLCC・チャーター便の受入促進 (グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保 等) ○ コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討 ○ 新規誘致に係るJNTOの協働プロモーション支援

資料 6

クルーズ船受入の更なる拡充

北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図ります。

目指すべき将来像	現状・課題および今後の対応
<p>カリブ海クルーズの様子</p> <p>訪日クルーズ旅客数</p> <p>2013: 17.4 (百万人) 2014: 41.6 (百万人) 2015: 111.6 (百万人) 2020 (目標): 500 (百万人)</p> <p>今後の対応</p> <p>日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズディステーションに ～瀬戸内と南西諸島を日本のエーゲ海・カリブ海に～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に (訪日クルーズ旅客を2020年に万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズディステーション)。 ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現 (クルーズ船の受入環境を緊急整備 (2015年度・全国10港)、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等) ・世界に跨る国際クルーズの拠点形成 (旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設等) ・瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航 ・新たなクルーズビジネスの確立 (官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みたとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等) ・全国クルーズ活性化会議と連携し、寄港地の全国展開に向けたプロモーション 	<p>現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 増大するアジアのクルーズ需要を取り込み、クルーズ船の寄港が地域経済に与える効果を拡大することが必要。 ○ クルーズ船が寄港するための港施設や、クルーズ船の寄港に伴い発生する諸課題への対応が不足。 ○ 寄港地が西日本の一部の港に集中する傾向がある。

資料 7

現在ゴールデンルートと言われるところに、外国人旅行者が集中していますので、これを地方に分散させるため地方空港の活性化を図る。地方空港のゲートウェイ機能の強化やLCCの就航促進とか、クルーズ船受入れの更なる拡充。博多は多くのクルーズ船が寄港していますが、これをもっと東日本の方へ広めていく。ちなみにクルーズ船に関しては、100万人という目標値を昨年達成したので、500万人という目標となりました。(資料7)クルーズ船の場合は一度に多くの旅行者が入ってきて、特殊な問題も出てきますが、これを通じて地方の港などにも外国人旅行者の誘致を展開していきたいと思っています。

公共交通の利用環境の革新ということで、目的地までの交通情報がないと地方に行きたくてもいけない。地方の観光地としての魅力を磨いて頂くのも大切ですが、観光地に行くまでの乗換方法等の情報提供がきちんと成され、スムーズで快適に移動が可能になる、そのようなシステムを構築することが求められています。

それに伴う切符の予約なども海外からインターネットを通じてできるよ

うにする。現在、バスなどに関しても、コミュニティバスなども含めてネット検索などができないだろうかとということで、バス事業者さんやバス協会さんと話をさせて頂いています。バスは実際に走っています。バスは検索システムにつながっていないので、調べても徒歩何分としか表示されない観光地などもあります。観光客が行きたいところへ行ける、地方の隅々まで交通情報がサポートされている。このようなきめ細かいデータ提供等に取組むということだと思います。

5 今後に向けて

冒頭、少子高齢化の中で負のスパイラルに陥っていると申し上げましたが、若干変化が出てきました。乗合バスでは平成22年、23年位を境に、地方部でも多くの地域において、輸送人員の下げ止まり傾向が見られます。同じように都道府県別の輸送人員についても、平成23年を境に下げ止まっています。

各都道府県における人口増減と乗合バス輸送人員の増減の相関関係では、平成23年から平成26年、

地域公共交通活性化再生法が出来て、3〜4年経った後の状況を比較してみました。

平成17年から23年の数字を見ますと、人口の減少に併せて輸送人員が減っていくという傾向が顕著に見られます。それが平成23〜26年になると、人口減というものは止めようがなく進んでいます。輸送人員は下げ止まり、むしろ増加に転じたところもある。

では地域鉄道においてはどうかというところ、昭和62年地方鉄道法がなくなり、鉄道事業法が施行され新たな鉄道制度になりました。この年を起点に、平成3〜4年、バブルの頃をピークに下がり始めて15〜16年位が底となり、23〜26年になると、少しづつ盛り返してきているようです。もちろん、昭和62年に比べれば15%くらい減少はしていますが。

これを各都道府県ごとにみても人口は減っているが輸送人員は増えているところが出てきています。手前味噌になりますが、少しは我々の法律なり制度の取組みの効果が出ているのではと思っています。

もちろん高齢者が増えて公共交通を使うしかならないということもあります。この使うしかならない、というところ

ろですが、使うためのサービスがきちんと提供されているか、これをしつかり把握し施策に反映させるということが、今の我が部の大きな課題です。

先ほど申し上げたように、地域公共交通活性化再生法は施行になって10年目を迎えます。この10年間での変化、変化の原因、そして分析、これらを通じてのさらなる活性化・再生の取組みを展開していきたいと思っています。

地域公共交通の活性化再生について



地域公共交通の活性化・再生の取組による効果①

地方公共団体をはじめとした、地域公共交通の活性化・再生の取組により、地域公共交通利用者の増加等の効果が見られる。

(マーケティング強化、モビリティマネジメント(※)の実施、住民等との協働がポイント)
 ※一人一人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

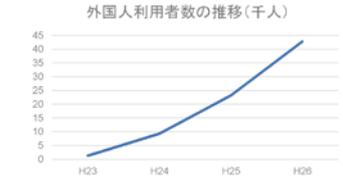
○八戸市→輸送人員の増加

市街地において、複数事業者の共同運行、運行ダイヤの標準化、上限運賃制度の導入により、輸送人員が増加した。



○和歌山電鐵→外国人利用者の増加

様々な利用促進策に加え、外国人を含む個人客をターゲットに、路線バス会社とのフリーきっぷを販売。



※平成26年度の外国人利用者数4万2千人は、当該年度の輸送人員の2%にあたる。

資料 8

ての地域での取組みというのが功を奏しているのではないだろうかというのが八戸市や和歌山電鐵です。(資料8) 複数事業者での共同運行や運行ダイヤの標準化などにより、平成23年位から輸送人員が増加しました。他にも弘前や青森などでも取組みが盛んになっています。

バスなどがあります。これらの事例のようにいろいろな取組みをやっている地域では伸びていますし、伸びないまでも、減少率が下がっているのではないのでしょうか。このように効果が出ている地域をさらに広げていく必要があります。高齢化と交通ということ、今、免許を持たない高齢者が増えていま

有名どころですが、様々なイベントに加え、路線バス会社とのフリー切符販売などにより、外国人客が増えてきているということ、また、えちぜん鉄道では私鉄関係の整備プラスソフト面での強化、女性のアテンダントによるサービス提供などを通じて利用者数増加を実現しています。

他にも鳥羽市や先ほどの全但バスなどがあります。これらの事例のようにいろいろな取組みをやっている地域では伸びていますし、伸びないまでも、減少率が下がっているのではないのでしょうか。このように効果が出ている地域をさらに広げていく必要があります。高齢化と交通ということ、今、免許を持たない高齢者が増えていま

す。女性のドライバーは、40代や50代の方は免許を保持していますが、60代以降になると免許を持たない方も多いようです。免許を持つていたご主人が亡くなられたりすると、バスを利用せざるを得ない。高齢者にとって地域の不便な点として上位に上がるのは、移動に関する問題です。今日、那珂川町長とお会いした時に、町制における大きな課題は何ですか、とお聞きしましたら、やはり、交通の問題だとおっしゃっていました。地域の住民の方の声を聞いても、交通に関するご不満とかご要望が非常に大きい。

高齢化と運転免許非保有者の増加の関係ですが、免許を自主的に返納すると運転経歴証明書というのが貰えます。身分証明書代わりに運転免許証を持つていた方々が、こういった運転経歴書がもらえるならということ、返納する方も増えてきているようです。

社会全体の高齢化が進んでいますので、高齢者人口に比例して運転免許保有者は増えていますが、同様に非保有者数も増加しています。若い世代も免許を取らない人が増えてきていることもあり、この10年間で100万人の運転免許非保有者の増加となりした。

免許を持たない方が増えて行く中、地域の足、移動手段の問題は大きな関心事となります。

交通事故死亡件数の推移に関してですが、警察庁では平成30年頃には75歳以上の運転免許保有者数が533万人位になると推計しています。26年が447万人位ですから、100万人近く増えるということです。533万人というのは北海道の今の人口と同じくらいです。

このような中、道路交通法を改正して認知症の検査をきちんとしようということ、警察庁が取組んでいます。高齢者の運転免許制度では認知症に対する検査が厳しくなります。道路交通法において、臨時認知機能検査・臨時高齢者講習制度が導入されます。

平成26年必要の臨時適性検査の結果、行政処分を受けて、免許を取消し又は停止になったのが約356件ということ、356件というのには必要の臨時適性検査を受けた1236件の内ということなので、約3割くらいが取消になっています。一方で、今の検査を受ける方々というのは認知機能検査結果が第1分類になった方の中で、一定の違反行為、

観光振興ということ、やはり政府全体で4000万、6000万人の外国人観光客を受け入れようという取組みを進めています。で、交通系ICカードの共通化や路線・時刻・運賃等の静的データのオープンデータ化など、観光振興にも資する利便性向上の取組みとなっています。

コミュニティバスを運行しています。成功するかしないかというのは、やはり、いろいろな意味で弾力的にやることだと思えます。利用者のニーズであったり、財政上の需要など、一つにこだわってイチかゼロかではなく、0・5だったり0・3だったり、柔軟的な発想で生み出して根付かせて、それがいつか1になってい

「ぐるっと生瀬」運行協議会 (兵庫県西宮市)

地域住民が計画段階から主体的に関わり、有識者・交通事業者・行政等と協働のもと、その地域にふさわしい、住民の目線で背丈にあった持続可能なコミュニティバスの運行を目指すとともに、コミュニティバスの運行を通じて、魅力的で活力ある地域の形成を目指す。

(取組みの概要)

1. 持続可能な移動手段の確保とまちづくり

- ・公共交通不便地域や勾配が急な地域特性をもつ生瀬地域においては、高齢者が車以外で外出することが困難な状況であったが、1つの自治会の立ち上げをきっかけに、地域住民が主体的に取り組んだ乗合交通(コミュニティ交通)を実現
- ・利用者ニーズを適正に捉え、地域住民が運行ルートや運賃を設定することで、利便性を高める

2. 複数回の社会実験(PDCA)

- ・結果を検証し、利用目的に応じた市域を跨る運行ルートを設定
- ・社会実験を通じて、地域の自立性を高めるとともに、地域の合意形成を図る

3. 事業目標と利用促進活動

- ・目標(平均輸送人員100人/日)を明確に掲げ、本格運行開始後3年で黒字化を目指す
- ・平成28年1月末時点の平均輸送人員(人/日)は、第1回有料試験運行時(平成25年度)に比べ、**85%アップ**



【効果】平均輸送人員(人/日)増加

43.3 → 80.0
85%アップ!

山あいに住民連立バス
利用促進へ続く取組

ホームページ

広域村会機関

小学校・幼稚園でのマイ・マナゲメント

地域行事・駅前での

資料 10

限られた予算の中でいろいろなデータやソフト的な面からも取組んでいこうと思っ

ています。こういう取組みの一つの例として、兵庫県西宮市の「ぐるっと生瀬」運行協議会というものが

あります。(資料10) 地域住民が計画段階から主体的に関わり、有識者・交通事業者・行政等と協働して住民の目線でコミュニティバスを運行しています。成功するかしないかというのは、やはり、いろいろな意味で弾力的にやることだと思えます。利用者のニーズであったり、財政上の需要など、一つにこだわってイチかゼロかではなく、0・5だったり0・3だったり、柔軟的な発想で生み出して根付かせて、それがいつか1になってい

くのではないのでしょうか。同じく兵庫県加西市、加西市公共交通活性化協議会では、北条鉄道という旧国鉄の鉄道を地元で引き取り第3セクターとして経営しています

が、営業収益は過去最高を記録しました。地域住民と事業者・行政が協働をし、ボランティア駅長や様々なイベント、市民ボランティアによる駅舎や駅トイレの整備などをしてい

ますが、特に注目すべきは地域住民の意識、俺たちの鉄道だという強い気持ちです。そういう取組みで自分たちの公共交通だという意識があるところは、利用者も増えていくのではないのでしょうか。

やはり1つひとつの取組みの積み重ねが全体的には、地域にとっても意味がありますし、国全体としても意味があると思っ

ています。さて宅配事業者と路線バス事業者の連携事例ということ、いわゆる稼ぐ力の向上のための例ということで岩手県と宮崎県の例です。ヤマト運輸さんが地元のバス事業者の路線バスの空きスペースに宅配便の荷物を置かせてもらって運んでもらう、このような形でバス乗客数の減少と、物流業界のドライバー不足を補いあうというものです。

道路運送法上の制約などもあってかなり議論もされましたし、安全面での制約は絶対ですが、地域の事業者さんの間においてメリットのあることなら、弾力的に取組みたいと思っ

ています。利用者利便向上と事業者さんの体質向上に役立つものであればいつでも相談にのり、このような取組みをしつかり根付かせていきたいと思っ

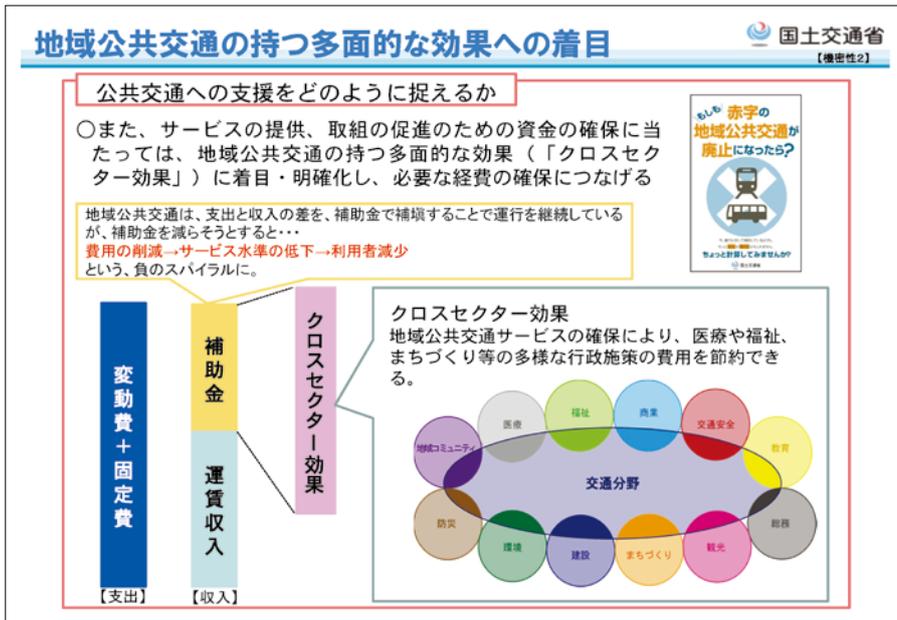
ています。公共交通はメリットがあると口だけで言ってもわかりませんが、数字で説明できるようなにする、公共交通がなくなると、こんな問題

がありますよということも数字で示す。公共交通を維持すればこういった費用を出さなくて済むということ

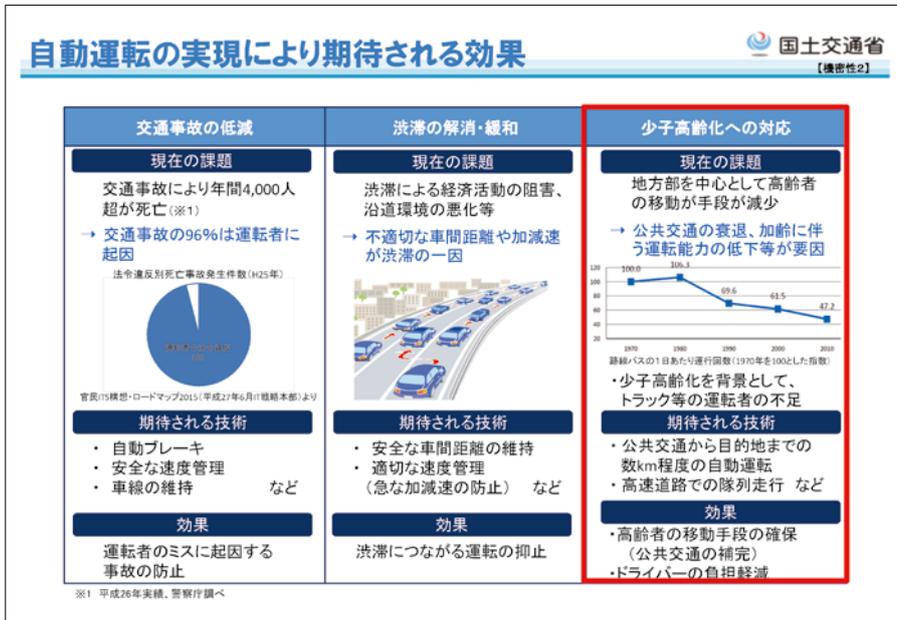
を数字で見える化する必要があるかと思っ

ています。これは10年間の公共交通政策、こういうことをやったからこういう効果が出たという説得力のある説明が出来ていないことの反省からです。今、リーフレットを作っ

て、もしも赤字の公共交通機関が廃止になったらどうなるのか計算してみませんか、というものです。(資料11) 公共交通を廃止すると現行の支出より増えるかもしれ



資料 11



資料 12

者の方々もこれをツールにして関係機関の説得材料に使って頂きたいと思っています。

地域公共交通が残ることで、クロスセクター効果も期待できます。医療や福祉、まちづくり等の多様な行政施策の費用を節約できるといいます。

このような試算の取組みなどが

進んでいます。その中で使えるものを皆様に提供して、公共交通の持つ効果などきちんと説明できるように磨いていきたい、それをぜひ皆様にご利用してもらいたいと思っています。

人手不足ということで、乗合バス事業運転者では、貸切バスなど観光バスを中心に需要は伸びています

が、供給サイドが落ち込んでいます。これは道路運搬事業者さん全般、トラック、タクシーなどもドライバー不足でドライバーの確保が大きな課題となっています。地域によつては、ドライバーが確保できないので路線廃止というような例も出てきています。

この現状を把握するために就業構

造を整理しました。女性の需要は非常に少ない事業で、女性の就業率は全産業では43・2%ですが、バス1・5%、タクシー・トラック共に2・5%と非常に低い数字となっています。平均年齢も高い、労働時間も長い、一方で年間所得額は低いということ、若い人に限らず、魅力の乏しい職場になっているのではないのでしょうか。

それでは交通事業の労働生産性についてどうか。産業別の労働生産性では他の産業に比べて運輸業は非常に低くなっています。さらにそれを交通事業別で見ると道路運送業は水運業や航空運輸業に比べてかなり低くなっています。

ドライバーを確保できない中、新たな方向性として今取り上げられているのは自動運転の議論です。自動運転に関する関心は高く、国交省や経産省など関係省庁を含めて取り組んでいきたいと思っています。

自動運転による効果ですが、少子高齢化への対応という面に関しては、公共交通の補完として高齢者の移動手段となる、そしてドライバーの負担軽減ということになります。（資料12）

しかし自動運転の前にまず、交通

事故軽減というのがあると思っ
ています。交通事故で死亡する
方が年間4千人位、怪我をする
人が65万人位ですが、年間
65万人も怪我人が出るという
のは、非常に重要な問題だ
と思います。ですから自動運
転という技術を利用して事故
を防ぐ、事故によるコストを
下げるということをまず考えね
ばと

そして2020年代後半以降に
は完全に自動運転を、という
のが官民ITS構想・ロードマ
ップの中で決められました。こ
れに向けて関係省庁と関係業
界並びに国際的な取組みと
連携しながら取組んでいこう
というものです。(資料13)
ただやはり、いろいろと話を
聞いてみると問題もあって、
自動運転を

自動運転技術の現状			
■ 自動運転技術、特に完全自動運転については、地域公共交通の観点からみれば、過疎地等において有望な手段であるとともに、人手不足の解消という面からも活用が期待できるところであるが、実用化まではまだ時間を要する。今後のビジネスモデルについての検討と併せて、活用可能な状況になるまでどう人手不足の状況をしのいでいくかが課題。			
官民ITS構想・ロードマップ2015 (平成27年6月30日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を踏まえ作成(※3)			
高速道路等における自動運転			
	現在(実用化済み)	2020年代前半	2020年代後半以降
実用化が見込まれる自動運転技術	<ul style="list-style-type: none"> 自動ブレーキ 車間距離の維持 車線の維持 	<ul style="list-style-type: none"> 自動追い越し 自動合流・分流(ハンドルの自動操作) 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動運転 
自動車メーカー等による開発状況	市販車へ搭載	試作車の走行試験(2020年頃実用化を目標)	課題の整理
政府の役割	<ul style="list-style-type: none"> 実用化された技術の普及促進 正しい使用法の周知 	<ul style="list-style-type: none"> ハンドルの自動操作に関する国際基準(※4)の策定(2016~2017年) → 日本・ドイツが国際議論を主導 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動運転車に対応した制度の整備 安全担保措置 事故時の責任関係

(※3)「世界最先端IT国家創造宣言工程表」(2013年6月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)中の「10~20年程度の目標を設定した官民ITS構想・ロードマップを検討し、策定する」との記載を踏まえ、策定されたものであり、日本再興戦略改訂2015(平成27年6月閣議決定)においても2020年代後半の完全自動運転の試用開始に向けたロードマップとして位置づけられている。
(※4)現在の国際基準では、時速10km超での自動ハンドル操作が禁止されている。

資料 13

思っています。その中で、少子高齢化に対応できるような、自動運転というものが実現できればというのが将来的な目標です。

自動運転の技術の現状ですが、自動ブレーキや車間距離の維持、車線の維持については既に実用化済みです。さらに2020年代前半を目標値に、自動追い越しとか自動合流・分流、

できる道路とできない道路がでてくるのではないかと。例えば、山道が蛇行しているところなどは難しいのではないかと、道路の白線が消えかかっているところや舗装もされていないようなところもあると、車線維持などは難しい、特に中央分離線がないと車はどっちの車線を走っているのか認識できないので、どうするか。あとは周りの3D地図がないと自動運転するのは難しい。地図を作る道と作れない道があるかもしれない。自動運転の実用化を進める中で、地域交通に関して既存の道路等の整備など交通環境が改善できればと思います。

自動運転により地域の足を守る。ドライバーがいなくても自動運転で病院に連れていってもらおう、そういうことが将来できるようになる、さらに実際に実用化された時に、既存の道路交通のあり方やドライバーへの対応など、期待と共に我々もきちんと研鑽を積み施策に取組みたいと思います。

最後にもう一つ。G7の交通大臣会合ということ、既に財務相会合などが始まっていますが、サミットに合わせG7の交通大臣会合というのも9月の24日、25日、長野県の軽井沢におきまして開催したいと思っています。

ここでは自動車と道路に関する最新技術の開発・普及とか、インフラ整備と老朽化への対応のための基本的戦略といった議論を行う予定です。他にも自動運転車及び環境対応車のデモ走行が予定されていますので、ある意味、現在の自動運転に関する国際的な到達点というものが参考として示されるのではないでしようか。

いずれにせよ、公共交通の現状は大変厳しいものですが、しかし明るい兆しも少し見えてきました。地域を支える重要な公共交通の将来のために我々も様々な機関と連携・協働を進めていきたいと思っております。引き続きご支援方お願い致します。私からの説明は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。