

公共交通の充実を求める三多摩ネットワーク結成1周年
交通の権利と移動の自由を守る学習と交流のつとめ

住民参加による地域交通政策づくり

交通権を保障した地域交通を考えます

日時 2025年12月19日（金） 14時～16時30分
場所 北多摩西教育会館（東京都国分寺市 国立駅北口）
主催 公共交通の充実を求める三多摩ネットワーク

報告者 可児紀夫 愛知大学地域政策学センター・研究員
E-mail vyx05047@nifty.ne.jp

自己紹介

- 職歴 国土交通省（旧運輸省）中部運輸局で、地域交通、国際観光、国土計画、トラック・バス・タクシー・鉄道事業の許認可業務、自動車登録。3年間、岐阜市企画部総合交通政策室への出向し、市民参加による総合交通政策を策定。退職後、東海自治体問題研究所で地域課題の調査・研究。その後、6年間、愛知大学地域政策学部で非常勤講師、専門科目「交通運輸政策論」。4年間、可児市下恵土地区センター長として地域課題に取り組む。
- 現在 愛知大学地域政策学センター研究員として沖縄県の地域防災調査、福島県浪江町の町外コミュニティ研究。長野県木曽町環境審議会、小学校の運営協議会会長。4年前に医療福祉生協活動のために行政書士を開業。
地域活動として、重度障害者の移動支援、児童相談所からの通報児童の学習支援
キャッサバ芋育苗の「協同労働」を通じ、食と農、エネルギー、交通などの協同事業で地域課題の解決をめざす。
- 著書 『交通は文化を育む～地域交通政策の提言』、『地域交通政策づくり入門』（共著）
『増補改訂 地域交通政策づくり入門』（共著）

三多摩ネットワーク学習交流会から

- どんな意見や要望や課題があったか
 - 運転者不足など交通事業者の課題
 - 日野駅と立川駅間の路線バスの実質廃止、
 - 国分寺市でのコミュニティバス運行から京王バスが全面撤退
 - コミュニティバスの一部撤退（多摩市、稲城市、小金井市など）
- コミュニティバス、ワゴンタクシーがない地域で運行を要望
- ワゴンタクシーの土日運行をしてほしい。

東京都への要請内容と回答

2025年4月15日

○民間バス路線の廃止や減便をくい止めるため、東京都として現状を把握し、公共交通確保のために指導・監督をおこない、必要な財政支援をおこなうこと。

（回答）バス路線の廃止・減便をくい止める必要については「同様の認識」と述べましたが、「都としては広域的総合的に対処する、事業者への指導・監督の権限はない」

○市町村のコミュニティバスへの東京都の支援について、現行の路線立ち上げ3年間の運営費補助を拡充し、3年以降も市町村が支出している運営費の相当額を東京都が財政補助すること。自治体が運行している各種の補助交通も都の補助対象とすること。

（回答）「立ち上げ3年の財政補助の対象を拡大した、3年以降の財政補助はない」

○民間バス会社のバス運転手不足の現状、原因を調査し、バス運転手の採用、養成、処遇改善のために東京都が必要な指導、財政支援を行うこと。

（回答）「運転手不足対策を国に要望している」

○都営バスを多摩地域に拡充すること。

（回答）「都営バス事業は独立採算、赤字は自治体負担となる、多摩地域への拡充は考えていない」

学習会のねらい

- 運転者不足によるバス路線撤退など**交通事業者に対する対応**
- 運転者不足・補助金・路線の撤退・地域の自助努力など**行政の対応**
- 憲法と地方自治の理念を生かし、**交通権が保障された人間社会を豊かにする持続可能な地域交通政策**を考えます。

学習会の内容

- 第1講 世論・現状・切実で深刻な交通問題を引き起こす要因
- 第2講 交通の意義
運転者不足・行政の対応など今日的な課題とどのような交通政策づくりを進めればいいのか事例から考えます
- 第3講 持続可能な地域交通政策とは・今後の運動と展望

第1講 世論・現状・切実で深刻な交通問題を引き起こす要因

- 問題提起 三つの事例から問題点を考える
- 現状・切実で深刻な交通問題を引き起こす要因

議会で、バスの廃止を議論 ～可児市の模擬体験議会から～



議会の仕組みを模擬体験

帝京大可児小児童市の議場で

帝京大可児小学校（可児市桂ヶ丘）の6年生28人が8日、市の議場で模擬議会を体験し、議会の仕組みを学んだ。

政治を身近に感じてもらうようと同校と市議会が毎年実施している。架空の「えび市」で児童が市議となる想定で、議員席に児童が、執行部席に現職の可児市議が座り、議長役の小南充雄さん（12）が議事を導いた。

市の財政が厳しくなる中、子どもの医療費助成とお年寄り向けの無料バス、図書館、温水プールのどれを廃止するべきかを議論。児童たちは「お年寄りの無料バスは無し、他の世代の料金を上げては」「子どもの医療費助成がなければ少子化が進む」などで意見を

述べた。最終は多数決で、温水プールの廃止を決めた。

図書館の廃止に賛成した住吉輝太郎さん（12）は「どうすれば税金を減められるか考えた。民間の書店に（図書館の）建物を併せて有料にしたらいいと思った」という。「選挙で選ばれた代表が話し合う仕組みが分かって面白かった」と話した。（山本真嗣）

問題提起 赤字バス路線に税金を使うべきか？

トライアル★
公民

赤字バス路線に税金を使うべきか？

～市長の立場から社会資本の整備について考える～



学習課題 鉄道やバスなどの公共交通機関は人々の足として日常生活に欠かせないものです。しかしながら、過疎化が進んだことを理由に、多くの路線が存続の危機に立たされています。p.152～153 で学んだ社会資本の役割を参考に、赤字バス路線をめぐる対立からより良い合意にいたるにはどうすればよいか、市長の立場から、効率、公正の考え方をういて検討してみましょう。

関連ページ

対立、合意→ p.22～23
効率、公正→ p.24～25
社会資本の役割→ p.152～153

平成27年度 中学「公民」教科書（帝国書院）から引用

片道50分 今日も1人でお買い物。

高齢者の運転免許の自主返納が進む中、
彼らのための自動車以外の交通手段の確保が課題となっています。

公共交通機関がない地域では、それらを
補うボランティア団体や地域のたすけあ
いが必要不可欠です。

買い物代行や自家用車有償旅客運送な
ど、実は私たちにもできることがたくさ
んあるのです。

第18回ACジャパン広告学生賞・
制作：大阪芸術大学 松田紗香
2023年2月3日 日本経済新聞（4回目の確認



三つの事例から学ぶこと

- ・ 交通教育の充実（交通の意義と役割、持続可能な地域社会と交通）
- ・ 交通の意義を「経済価値」でなく、「人権の視点」で考える
- ・ 交通を「財政困窮論」、「赤字論」、「自己責任論」から人権の擁護

コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況①（バス）

○ 乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の**厳しい経営環境**に置かれている

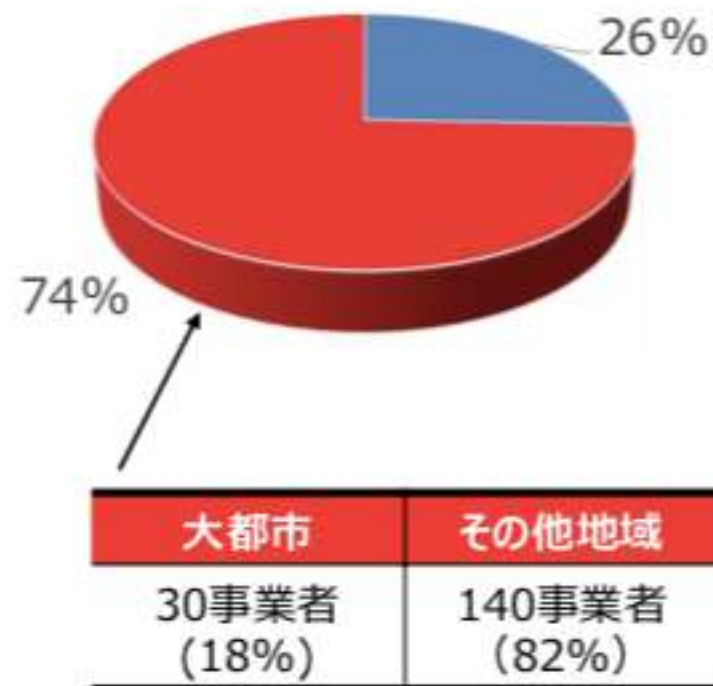
バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
（出典）「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

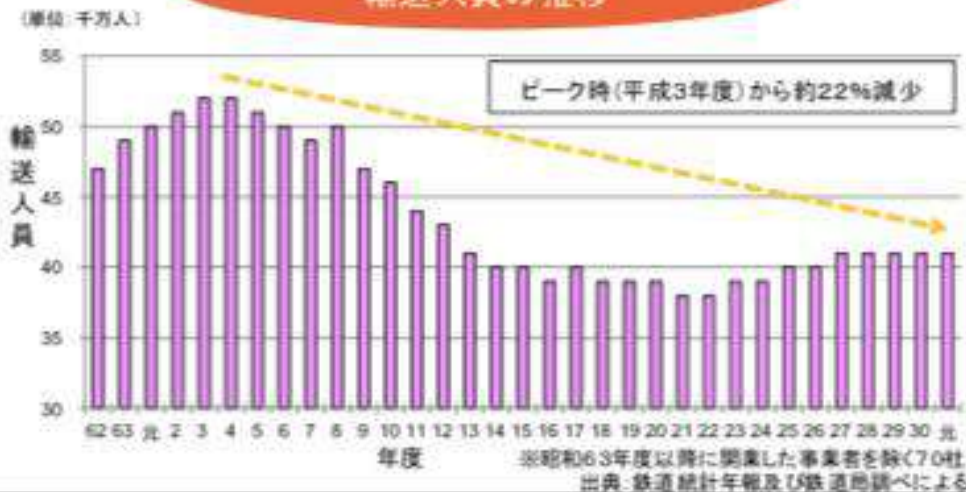
一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



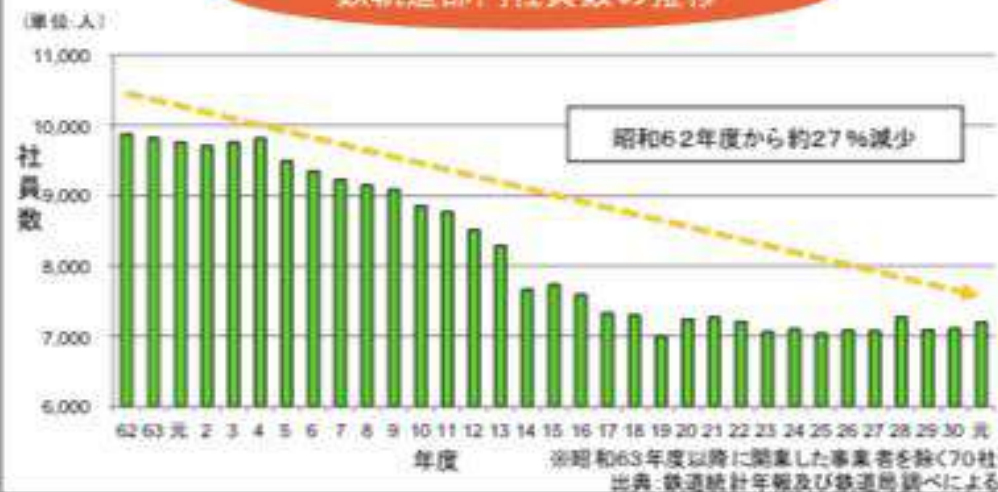
※保有車両30両以上の事業者（令和元年度）

（出典）国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

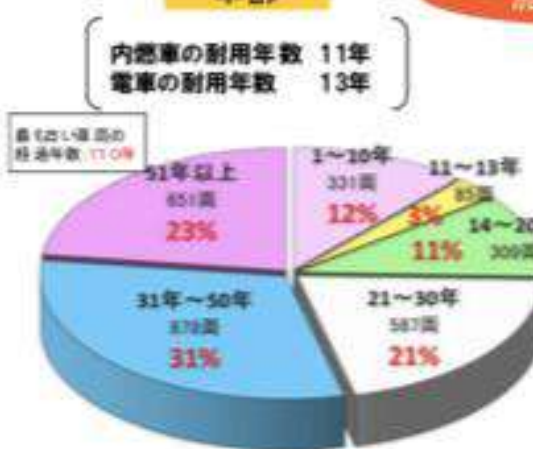
輸送人員の推移



鉄軌道部門社員数の推移



車齢

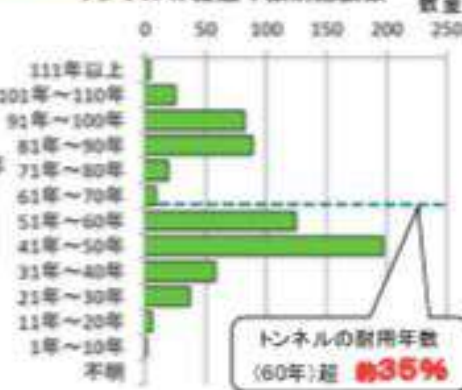


※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

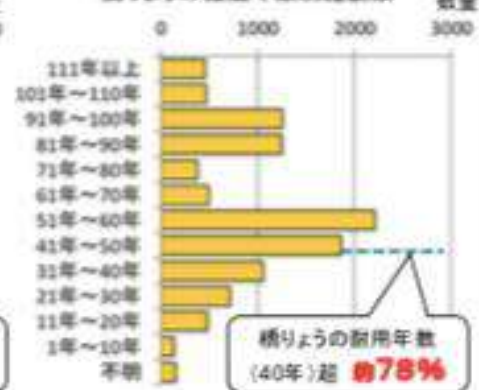
施設の現状

トンネルの経過年数別施設数



トンネル・橋りょうの経過年数別施設数

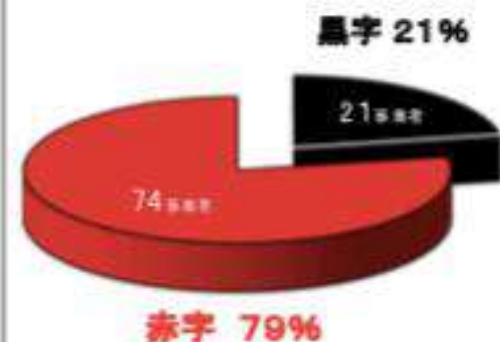
橋りょうの経過年数別施設数



※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)
※割合は不明分を除く
※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

経常収支

令和元年度(鉄軌道事業)



※鉄道局調べ(令和元年度実績)
地域鉄道事業者(95社)

切実な地域における交通問題

- 高齢者の買い物、通院、社会参加活動への交通確保、バリアフリー
- 在来線・地方鉄道の維持・存続・発展
- バス路線の廃止問題
- 離島航路の維持・存続・発展
- 学校統廃合に伴うスクールバスでの通学問題
- 地方空港の維持
- 過疎地域における物流問題・災害対策
- 自動車等の交通事故問題・気候変動問題
- 大都市における限界集落問題（高齢者の交通確保問題）
- 通学・通勤の混雑緩和問題
- 自転車による保育園送迎問題
- 歩道・自転車道の確保と安全確保
- 鉄道踏切の安全問題

国土交通省と地域が捉える地域交通の課題

➤ 国土交通省の政策

- 公共**交通事業者**への支援・強化（活性化）
- 道路運送法（事業）と地域公共交通活性化法（活性化）への支援

➤ 地域の切実な課題

- 通院、買い物などの日常交通の確保
 - 公共交通を利用できない方々への交通確保
 - 通学路など**地域**の交通安全の確保
- 気候変動の抑制

切実で深刻な交通問題を引き起こす要因

- 戦後の都市政策や交通政策など国の政策
- 行政、研究者、市民の「交通の意義への認識」欠如
- 交通政策を憲法理念から考える英知と地方自治理念の欠如
- 「公共交通の活性化」と「暮らしと命を守る交通」政策

今日の交通問題を引き起こす要因（１）

１．戦後の交通政策が、今日の交通問題を深刻化させた。

- 今日の地域交通の危機は、1960年代後半からのモータリゼーションによるバス路線や地方鉄道の撤退から始まりました。
- その主な原因は、大都市中心の国土計画が過疎を生み、自動車産業を中心とした産業構造、道路中心の社会資本の整備によるモータリゼーションの過度な発達で、今日の交通問題を深刻化してきました。
- 2000年代以降、運輸事業の規制緩和政策¹⁷がもたらした公共交通の衰退や運輸事業の

今日の交通問題を引き起こす要因（１）

２．戦後の交通政策は、地域交通確保や自動車事故を解決する政策でなかった。

- ・ 交通運輸事業法（道路運送法 １９５６年～） ・ 自動車産業重視の政策
- ・ 総合的な交通政策の欠如（１９６５年～） ・ モータリゼーションへの政策欠如
- ・ 運輸事業の規制緩和政策（１９９０年～） ・ 市場の競争原理政策
- ・ 交通政策基本法 ・ 公共交通活性化法（２００７年～） ・ 公共交通活性化が目的

３．総合的な交通政策が欠如されている。

戦後の地域交通の衰退は、モータリゼーションへの政策の不作為や交通運輸事業の規制緩和政策などの検証を踏まえ **気候変動の抑制など総合的な交通政策が確立されていないこと** が大きな要因です。

今日の交通問題を引き起こす要因（2）

- 行政、研究者、市民に「交通」の意義を認識する意識が欠如
- * 交通を交通経済、交通経営と捉え、交通は衣食住とともに社会的な人間の存在をささえるもので、交通は基本的な人権ととらえ、その人権である交通権を保障することが国・自治体の責務と考えていなかった。
- * 1967(昭和42)年に岐阜市議会は市内路面電車の廃止決議をし、1988(昭和63)年には、国の中部地方交通審議会が路面電車を廃止してバス路線に集約する答申を出しました。

今日の交通問題を引き起こす要因（3）

- 交通政策を憲法理念から考える英知と地方自治精神が欠如していた。
- * 行政、主権者、研究者は、交通政策を議論する時、日本国憲法の理念（交通権や地方自治）を羅針盤にすえて政策議論をすることはありません。
- * 交通政策は、国と交通事業者で考える政策と自治体は考えていました。また、運輸事業者の許認可権限は国にあります。
- * 戦後以来、交通政策には、地域の交通を確保するために一番重要な地域住民の参加と自治という憲法の理念である地方自治の本旨をいかした政策がなかったため、さらに地域における交通問題を深刻化させました。

今日の交通問題を引き起こす要因（４）

- * 国土交通省での議論には、交通を憲法から議論する視点と地方自治の本旨を踏まえた議論、現代日本が抱えている気候変動、地域の課題についての議論がなく、公共交通機関の活性化が大きな課題です。
- * 研究者や行政が「地域交通は地域の力（ボランティアなど）で」「地域の人たちの責任において地域の交通を確保する」という地域に責任を押し付けた「自助」の考えを議論の基本的な考えとしていることです。
- * 公務員は憲法の理念を実現する公務労働に誇りをもち、地域に入り、地域の声を聞き、地域の課題を理解し、暮らしと命を守る政策を創る大きな力になってほしい。

第2講 交通の意義

- 交通とは何か
- 交通の意義
- 運転者不足・行政の対応など今日的な課題とどのような交通政策づくりを進めればいいのか事例から考えます

交通とは

- 交通は如何なる場合にも目的ではない。手段である。
- 交通が都市の発達を促進する。
- 交通はこの社会（人間の生存、人と物の移動）が存続するための必須条件。
- 交通が三つ（住む、働く、楽しむ）の機能を効果的に連絡する。（アテネ憲章）
- 快適で便利な交通が生活の豊かさを左右する。
- 交通と「文明」・「文化的側面」を論じる。
- 人間にしろ、物にしろ、ドアから出てどこかのドアに入るまでの全行程が交通。
- 社会経済と交通は、相互に影響を与えながら発達を遂げたのであるが、この過程は同時に異なる文化の接触と交流を促すことによって、さらに文化の発達を刺激した。（マルクス）
- 交通なくしては今日の社会は国家も世界も成り立たない。交通は今日の社会と人類が生存するために不可欠な条件である。交通は経済的機能のほかに政治的、軍事的、社会福祉的、文化的なさまざまな機能がある。

交通とは、何か

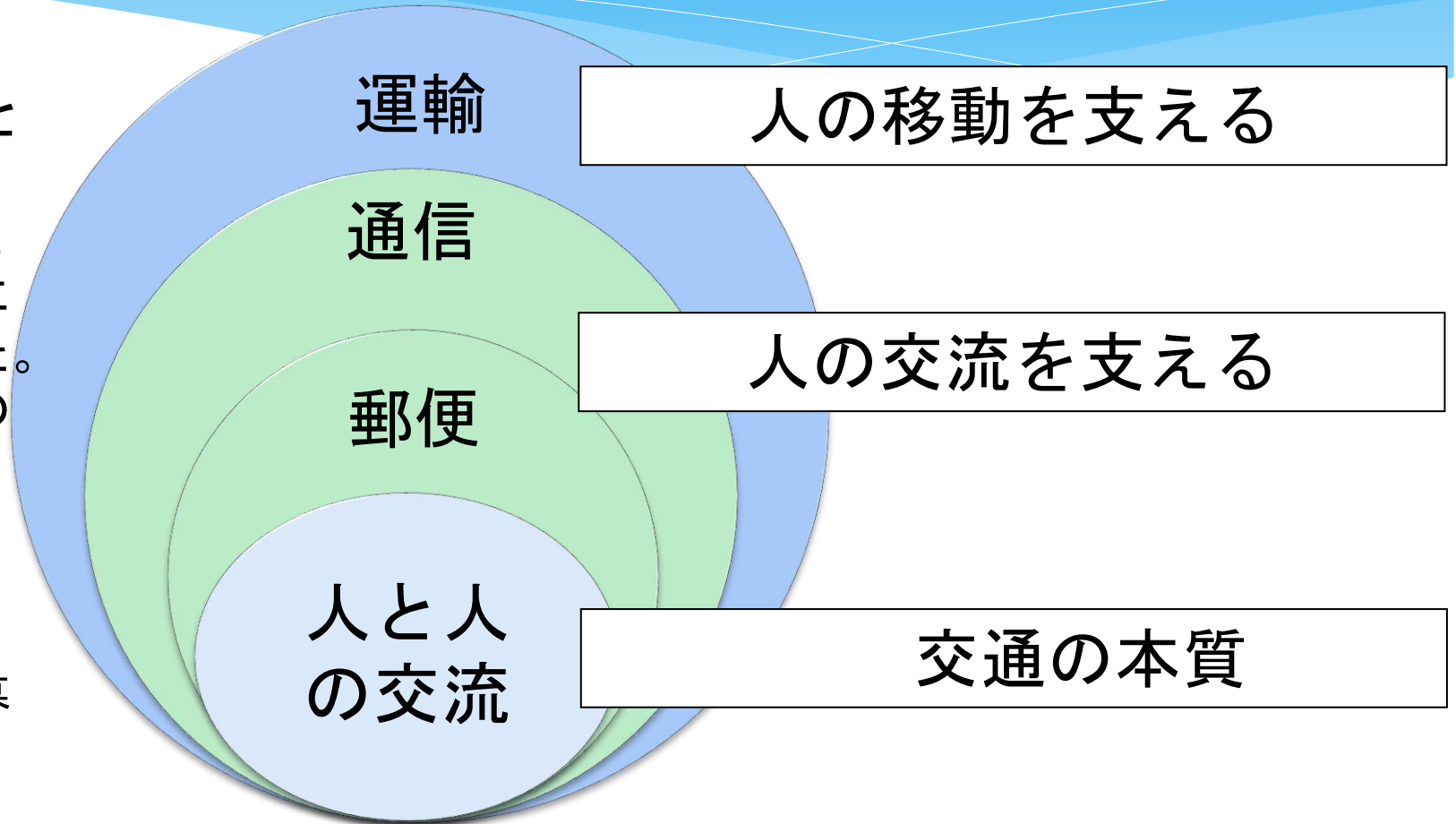
- ①交通は、目的でなく、手段である。(社会資本)
- ②交通は、衣食住の次に大切なものである。
- ③交通は、コミュニケーションである。

- 1.交通は、人と人との交流をあらわす
- 2.交通は、時代を切り拓く言葉
- 3.交通は、文化を育み、豊かな生活を創る
- 4.交通は、軍事的な大きな役割を果たす

交通とは何か。（本質）

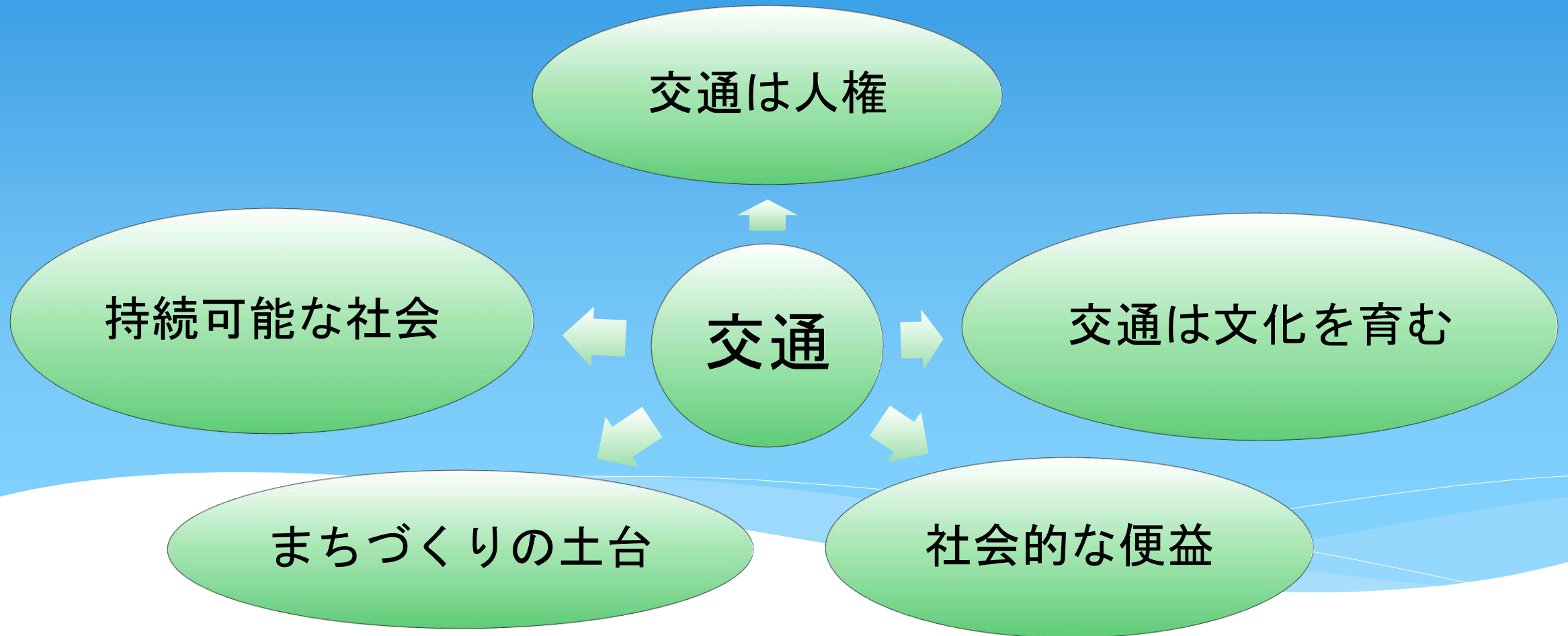
コロナ禍での 自粛生活から学んだこと

- ドイツのメルケル首相は、2020年3月18日に国民に向けて、テレビで訴えました。「渡航や移動の自由が苦難の末に勝ち取られた権利である」と。
- 人間は、社会的存在である。人と人との交流が、豊かな暮らしを守ります。



交通の意義

～確信を持って**運動・政策づくり**を進めるために



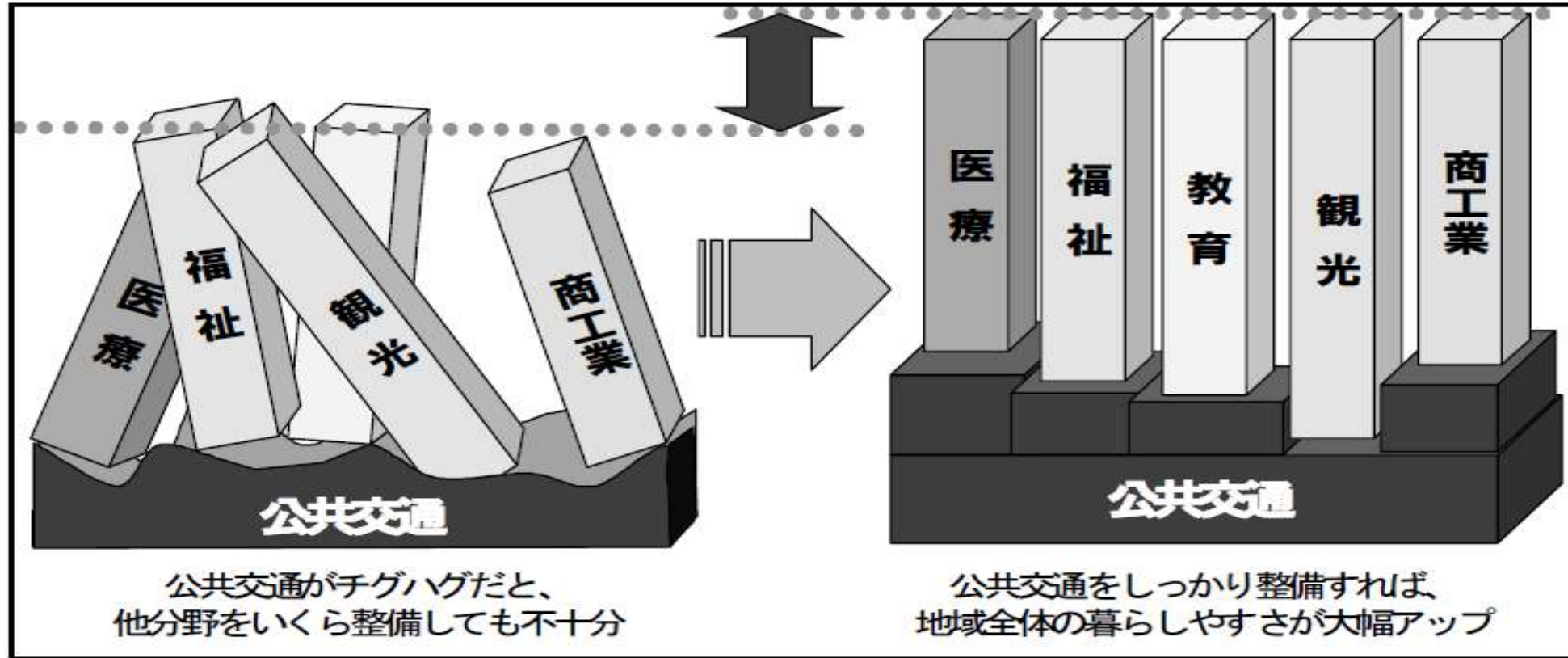
交通の意義①～持続可能な地域社会を創りあげる

- 日本の公共交通の政策が目指しているのは、
採算の最大化（経費の最小化）、自治体負担の赤字補填、
- 世界標準の公共交通政策の目標は、
社会全体の利益（環境・教育・健康・福祉・観光などの）最大化
- カーボンニュートラル・SDGs・都市の活性化が最大重要要素。
公費負担の理由は「市民の利便性向上と社会的利益の増進」、
- * 利便性が向上し、様々な社会的効果（wellbeing（幸福）の向上

交通の意義②～まちづくりの土台

木曽町の交通政策の理念

図2－公共交通はまちづくりの土台



出典：木曽町作成資料

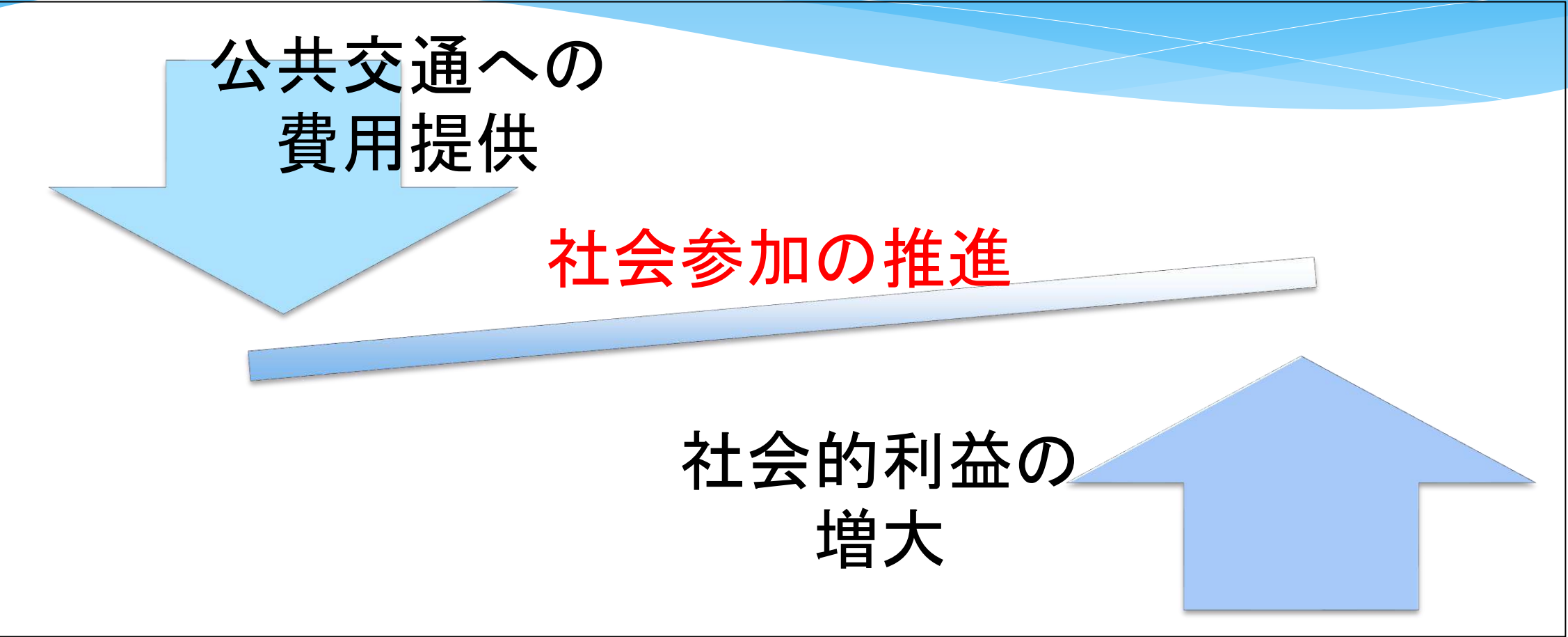
山村に人が住んでいなければ国土は守れない。そこに住む人の生活を守るための「命の交通網」が木曽町の生活交通システムです。（田中前町長の言葉）

交通の意義③～社会的な便益をうみだす

クロスセクターベネフィット

ある部門でとられた行動（出費も）が、他部門に利益（節約）をもたらす。

公共交通への
費用提供



社会参加の推進

社会的利益の
増大

「移動の制約の解消が社会を変える 誰もが利用しやすい公共交通がもたらすクロスセクターベネフィット」
(1994年 イギリスで発表)

敬老パスの制度調査業務委託報告書

平成25年3月株式会社
日本能率協会総合研究所

第4章	敬老パスの交付による様々な「効果」の検証.....	69
<small>89 ページに移動</small>		
4-1	敬老パス効果の全体像.....	69
4-2	アンケートに基づく効果の把握.....	70
(1)	社会参加.....	71
(2)	健康効果.....	73
(3)	経済効果.....	77
(4)	環境効果.....	82

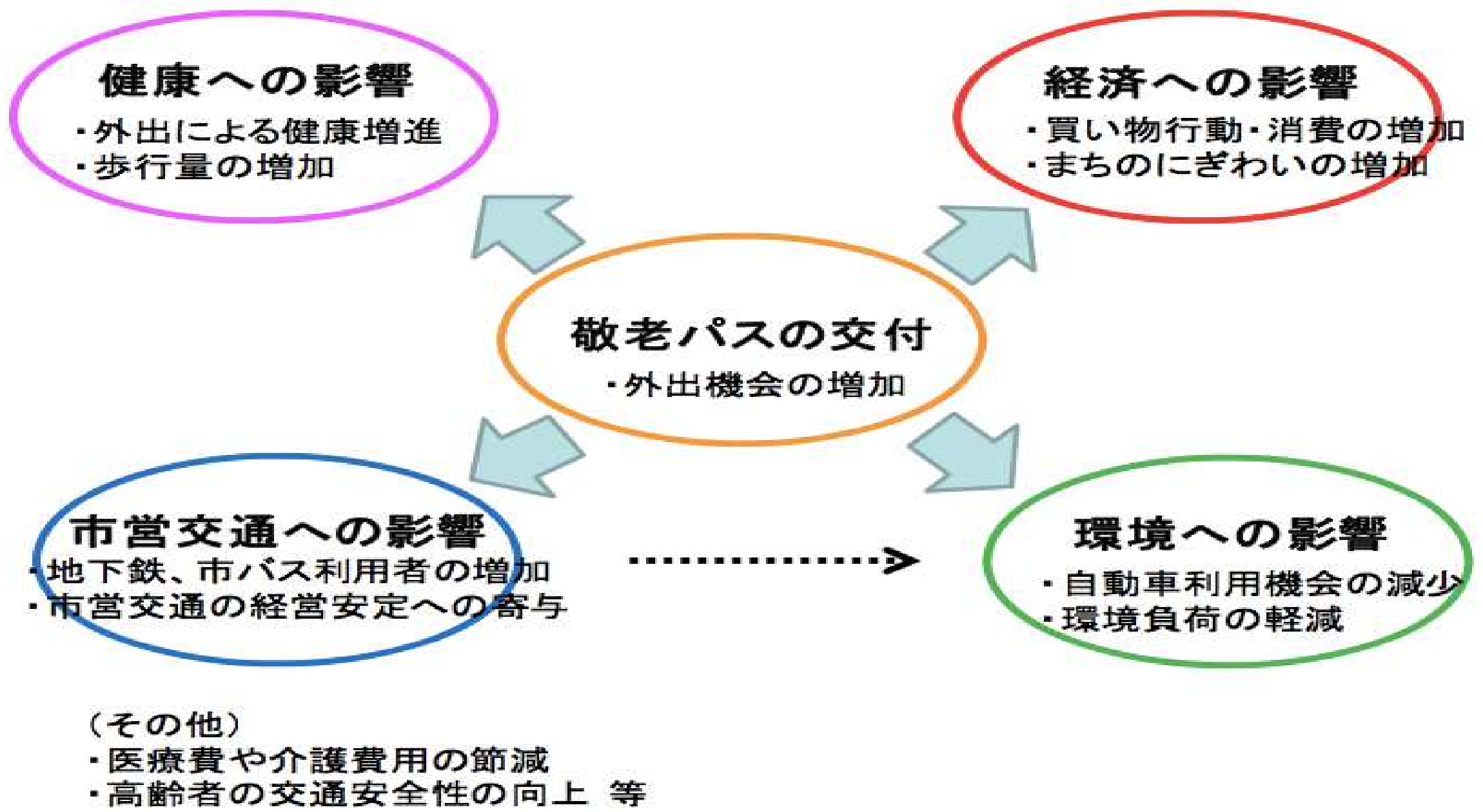


図 敬老パスの効果イメージ

名古屋市の敬老パス事業費

表 敬老パス事業費（決算額）の推移

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
事業費 （億円）	130.1	127.0	120.1	122.4	129.6	130.6	130.0	130.8
一部負担金 （億円）	9.8	9.8	9.6	9.7	9.8	9.9	9.7	9.6
税投入額 （億円）	120.3	117.2	110.5	112.7	119.8	120.8	120.3	121.2
交付者数 （人）	290,894	289,745	290,712	294,817	299,601	303,361	302,461	304,228
交付者1人当たり 利用実績（円／人）	42,667	43,086	44,010	43,228	42,792	42,709	42,341	42,383

名古屋市敬老パスの経済効果

敬老パスによる経済効果（直接効果）

＝外出 1 回当たりの平均消費額 4,200 円（問 29）× 1 人当たり敬老パス週平均利用回数 1.7 回
（片道 3.4 回を往復換算）× 52 週 × 敬老パス利用者 30 万 4 千人（平成 23 年度）× 外出誘発
率 28%＝316 億円

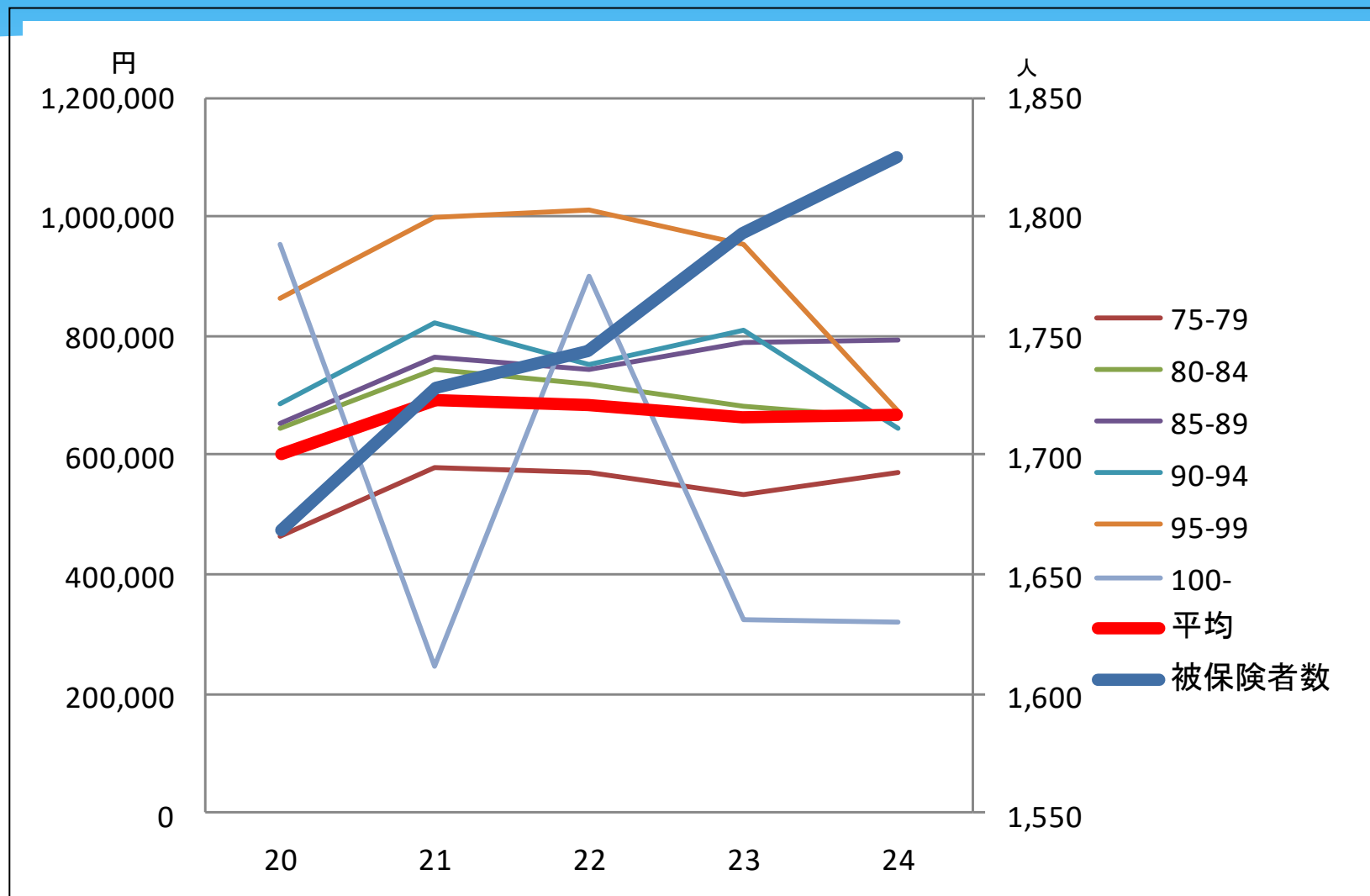
経済効果のまとめ

敬老パス制度による経済効果

3 1 6 億円

事業費の 2.4 倍の経済効果

後期高齢者の医療費の推移（三重県玉城町）



欧亜国際連絡列車の時刻表

(9) (臨) ハ 腹 盛 車 連 結 (食) ハ 食 糞 車 連 結 (特) ハ 特 別 靈 行

交通の意義⑤～交通は人権である

交通権という新しい人権

- 交通権は、重度障がい者が「私も外に出たい」という切実な思いから生まれました。「国民の交通する権利」（交通権学会）
- 憲法第22条（居住・移転および職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権である。
- 交通権憲章は「交通権は人間の夢と喜びを可能とする。」と交通権の実現が豊かな社会を形成する。国民の英知で創りあげよう。

交通権学会が提唱する交通権の思想

- 1998年に交通権学会が提案した「交通権憲章」は、交通を「通勤・財貨輸送などの生活交通」、「物流・情報など生産関連交通」、「旅行などの文化的交通」、「災害援助の交通」とし、国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには交通権の保障と行使が欠かせないとした。
- 交通権は、「誰もが、いつでも、どこでも豊かな交通を享受できる地域社会」をめざします。児童の通学路の安全から高齢者の交通確保まで。
- 交通権の実現には、地方自治の本旨、平和的共存権の視点が重要です。

運転者不足・行政の対応など今日的な課題と どのような交通政策づくりを進めればいいのか事例から考えます

- 岐阜県岐阜市（人口 392,297人 25年8月1日）
 - ・ 市民参加で創りあげた総合的な交通政策とコミバス
- 長野県木曾町（人口 9,705人 25年9月1日）
 - ・ 政策理念、住民の参加と協同、まちづくり条例 生活交通システム
- 富山県朝日町（人口 9,655人 25年8月1日）
 - ・ 社会実験、利便性の向上、住民参加と協同 地域交通をつくりあげる
- 兵庫県福崎町（人口 18,406人 25年8月31日）
 - ・ 自治を尊重した協同、住民参加の協議会 地域交通をつくりあげる
- 長野県松本市（人口 234,111人 25年1月1日） 長野県・広島市・ソウル市
 - ・ 公設民営方式で自治体が積極的に地域交通を創りあげた 交通事業者の課題解決

岐阜県岐阜市（人口 392,297人 25年8月1日）

市民参加で創りあげた総合的な交通政策とコミバス

岐阜市総合交通政策

～だれもが自由に移動できる交通環境社会を実現するための取り組み～

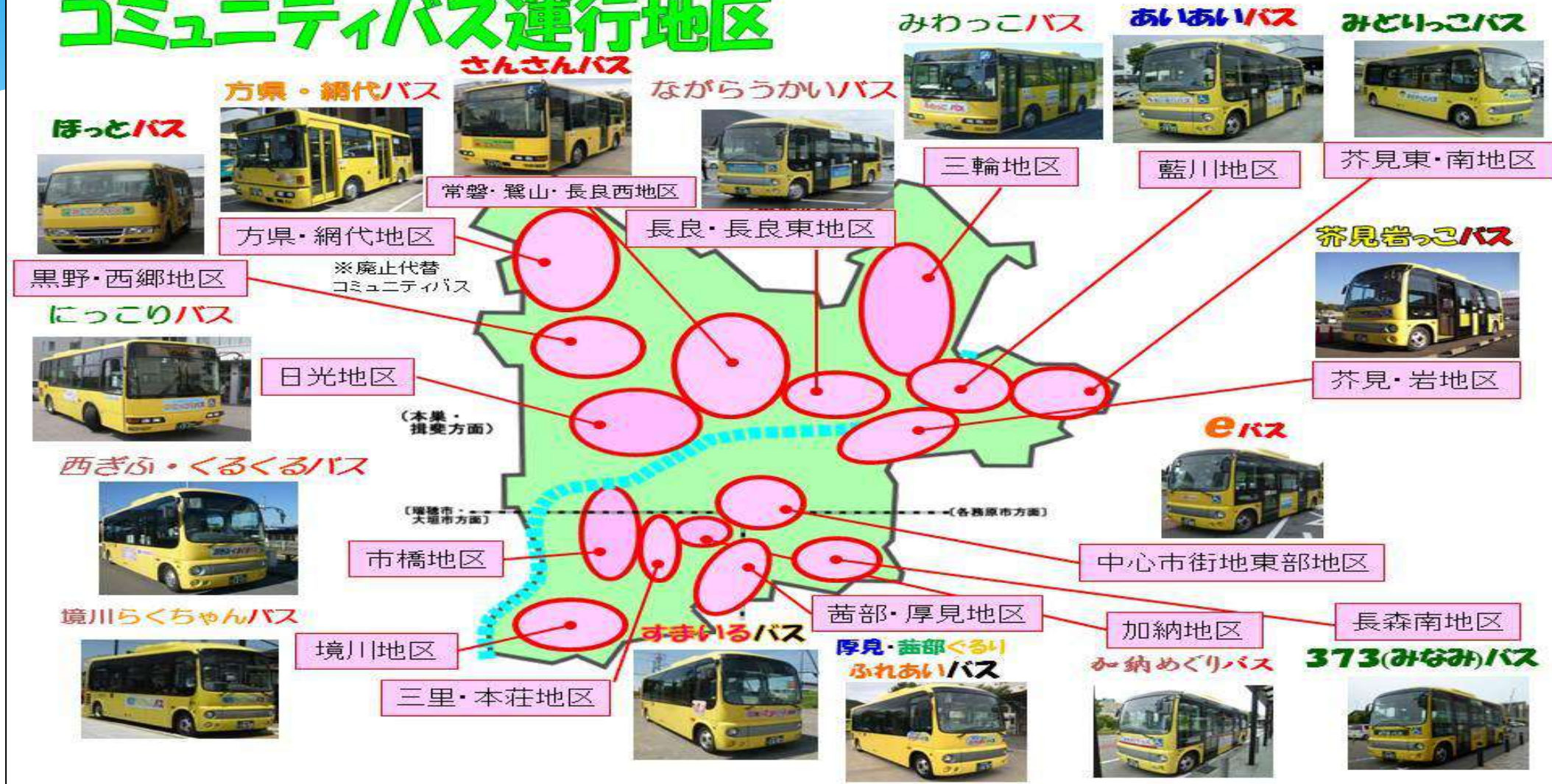


平成18年 3月

岐 阜 市

岐阜市内のコミュニティバス

コミュニティバス運行地区



運賃 100円 コミバス全地区共通1日乗車券 200円 回数券 1000円 乗り継ぎ割引 40円

地元住民の主体的な参画（岐阜市の事例①）

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

運行の継続は
地域の努力次第

地域は最大限努力
（明確な収入目標）

地域負担（運賃・広告）
地域に応じて

15～40%

行政が
地域の努力を支える

行政負担（補助金）
地域に応じて

60～85%

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民

地域が経営感覚を持った運営
（地域住民が計画・運営）

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

行政（市）

運営の支援

交通事業者

バスの運行

運営協議会の様子



記念式典の風景



地域の人のバスガイド



バス停の組み立て

岐阜市市民交通会議で市民に呼び掛けた10の提案

- 提案 1 話し合いをはじめ、身近な交通問題から見つめなおそう
- 提案 2 市民のくらしをサポートする交通を考えよう
- 提案 3 自動車に依存しない生活をはじめよう
- 提案 4 子供たちへの交通教育は、大人の交通習慣改善からはじめよう
- 提案 5 交通弱者にやさしいまちづくりをはじめよう
- 提案 6 岐阜市らしい自然を大切にして交通環境を考えよう
- 提案 7 不慮の災害がおこっても困らない交通ネットワークを考えてゆこう
- 提案 8 交通の新しい試み、社会実験に参加しよう
- 提案 9 他都市や外国のさまざまな交通対策を学習しよう
- 提案 10 「交通権」の確立と「市民交通憲章」の制定に取りくもう

岐阜市（自治体）の責務

- 各地域に誰もが参加できる**市民交通会議**を設置して住民の声を聞く
- **市民へは情報公開を徹底し、課題を明らかにする**
- **市民・議会へ進捗状況など報告と説明責任を徹底する**
- **コミバス運行の事業者**の公募選定説明や幹線バスとの事業計画の調整
- 市民が事業計画を策定し、市は助言等を行う
- **バス停設置**にスーパー等への依頼や道路管理者・県警との調整
- **周辺自治体**との話し合いと**周辺地域のバス路線体系**の見直し
- **市内部の関係部署**との調整を行う
- 職員の奮闘が市民の要望を支えました

岐阜市の事例から学ぶこと

三多摩の自治体への学び

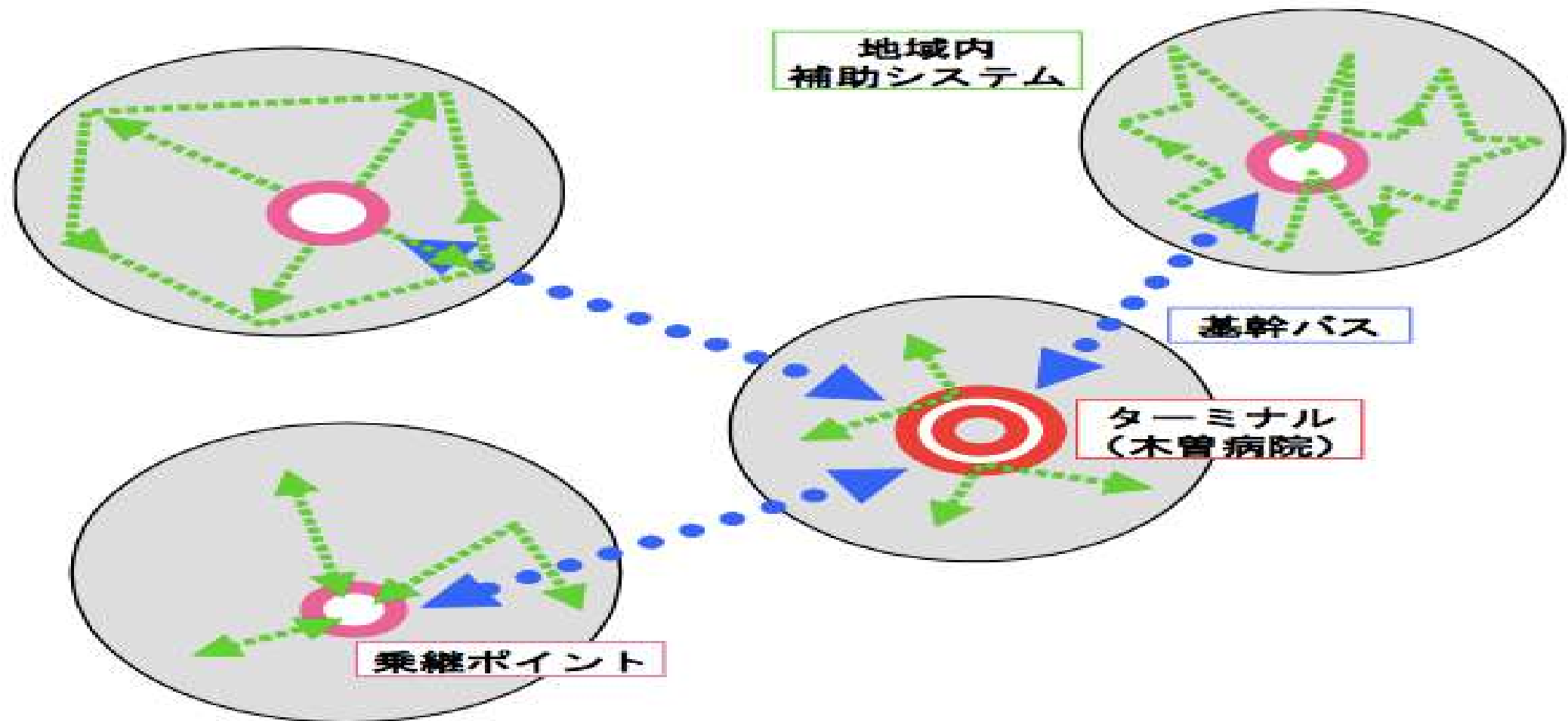
- 総合的な交通政策と生活圏域内のコミバスと幹線を一体とする交通体系を住民の参加と自治でつくりあげた。

長野県木曽町（人口 9,705人 25年 9 月 1 日）

政策理念、住民の参加と協同、まちづくり条例、生活交通システム



木曽町の生活交通システムの概要

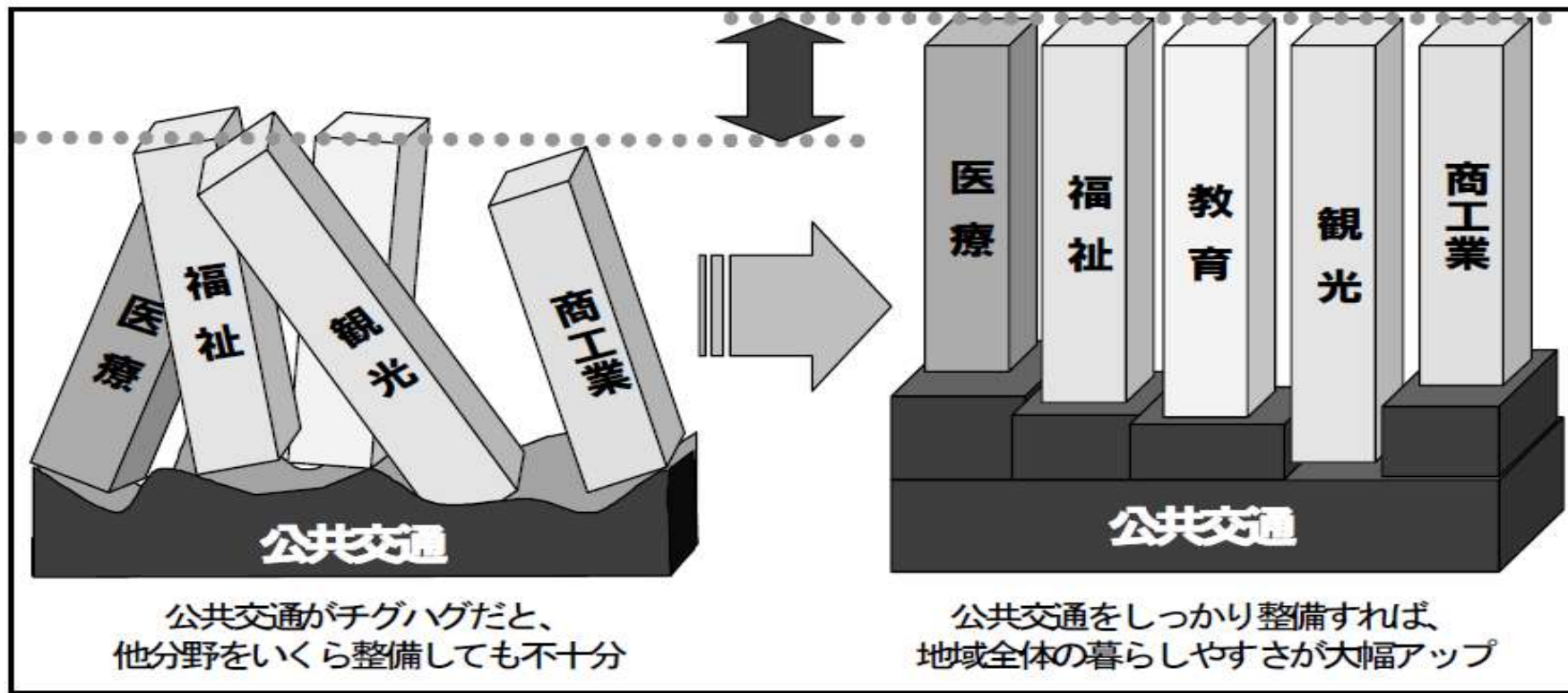


幹線と地域内交通を結ぶ生活交通システム



木曽町の交通政策

図2－公共交通はまちづくりの土台



出典：木曽町作成資料

山村に人が住んでいなければ国土は守れない。そこに住む人の生活を守るため、命の交通網が木曽町の生活交通システムです。(町長の言葉)

木曽町町づくり条例(2006年1月制定)

- 前文「**住民の権利と責務**」を明確、住民自治を理念の中心に
- 第1条「木曽町の自治とまちづくりの実現を図る」ことを目的、まちづくりの基本原則を住民の「**情報共有**」「**住民参加**」(ツリー図)
- 第14条「**住民参加の原則**」、**企画段階での参加や評価への参加**
- 町長、副町長に4人の地域自治組織の代表からなる「**政策諮問会議**」を開催、会議を経て議案が議会に提出

条例の特徴

- ①自治法や合併特例法にもとづかない、町独自の**地域自治組織**
- ②**地域協議会**を将来にわたる町づくりの骨格に位置付けたこと
- ③計画段階から公開を含む徹底した情報公開をかけたこと
- ④政策諮問会議設置と住民の提案権強化と町長権限抑制
- ⑤徹底した住民参加のまちづくり。

地域交通の確保と財源問題

特別交付税措置による地域交通の財源確保

➤ 交付要件

- ① 民間バス路線への赤字補助、② 民間委託のコミュニティバスの赤字補助、
- ③ 自治体がバス購入で運行している場合

➤ 該当しない場合

- ① 運賃が無料、② 黒字、③ 輸送量が150人以上

➤ 交付率

- ① の場合・自治体が補助している赤字分の $4/5$
- ② の場合・赤字分・バス購入費の $4/5$
- ③ の場合・赤字分・バス購入費の $4/5$

地域交通の確保と財源問題

特別交付税措置による地域交通の財源確保

➤ 申請等の日程

- ① 10月 県が自治体の照会、② 1 2月 県は自治体からの回答を国に提出、
③ 1月 国から回答、④ 3月 自治体に交付

➤ 根拠法令

特別交付税に関する省令（昭和51年自治省令第三十五号）

改正（令和3年3月18日・官報第59号）

財政力指数が0.8以上の市町村にあっては、0.5を乗じて得た数

多くの自治体が、運営費等を地元で負担することを前提とした財政措置が多いなか、木曽町や朝日町では特別交付税措置や過疎債を活用して運営費を賄う財政措置で地域交通の確保と拡充をしている。

長野県 南信州広域連合による交通政策

長野県	1,978,103人
南信州	146,226人
飯田市	92,646人
松川町	11,902人
高森町	12,402人
阿南町	3,762人
阿智村	5,714人
平谷村	367人
根羽村	770人
下條村	3,222人
売木村	479人
天龍村	962人
泰阜村	1,374人
喬木村	5,559人
豊丘村	6,174人
大鹿村	893人



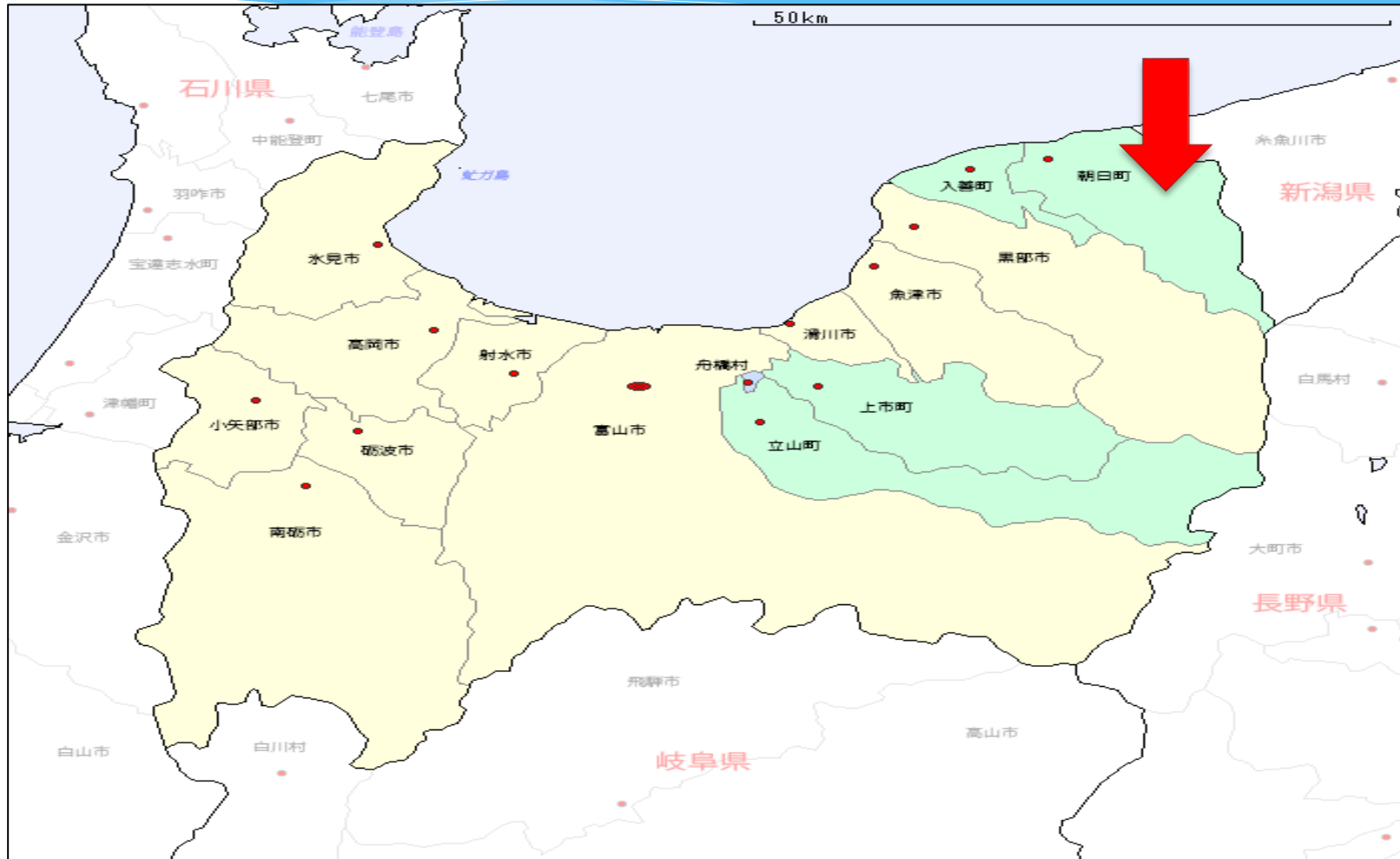
木曽町の事例から学ぶこと

三多摩と各自治体への学び

- 住民の参加で政策理念と旧町村の自治を尊重して、旧町村内と基幹施設（JR木曽福島駅・木曽病院）を結ぶ生活交通システムをつくりあげた。

富山県朝日町（人口 9,655人 25年8月 1 日）

社会実験、利便性の向上、住民参加と協同 地域交通をつくりあげる



朝日町の“あさひまちバス”



利用者数の推移□



平成24年12月より**50ヶ月連続**で対前年同月の1日あたり利用者数を上回る (平成29年1月現在)□



あさひまちバス誕生

- あさひまちバスは、朝日町が富山地方鉄道のバス路線廃止をうけて1997（平成9）年7月から平日隔日で「町公共バス」を直営で運行
- 2012（平成24）年12月に京都大学が、「公共交通の再構築と町の活性化に向けた研究の一環」として、社会実験を実施。
- 富山駅方面から泊駅に到着するすべての列車に、到着から5分以内に接続させ、平日68便から378便の大幅な増便により町内の移動を便利にしようと「あさひまちバス」が社会実験として運行をしたことが始まりです。

あさひまちバスの概要

- 実験後、2013（平成25）年12月、あさひまちバスを町が引き継ぎ、2014（平成26）年4月に町公共バスとあさひまちバスを統合・拡充して「新・あさひまちバス」が誕生しました。
- 運行はタクシー会社に委託して、鉄道との接続をはかり、日中はパターンダイヤでわかりやすく、バス3台により12路線、1日53本の平日運行でまちなかの賑わいと交流の創出をめざしています。
- 同時に、町は高齢者の運転免許証自主返納支援事業としてバス回数券の配付など支援を開始しました。

あさひまちバスの特徴～駅から町へ 町から駅へ

- 日常の暮らしや**広域的な生活圏**を大切にした、駅を中心にショッピングセンター、病院等を経由するわかりやすい路線
- 発時間が00分、15分の**パターンダイヤ**で**本数**が多いこと、
- バス停以外のところで乗降(**フリー乗降**)ができること、
- 定時性と利便性を向上させるため、運転者席パネルと市内3カ所に案内ディスプレイが連動する**運行案内システム**が導入
- 毎年、**鉄道時刻改正時**に増便や時刻改正、**朝早くから夜10時過ぎ**まで運行していることなど利便性向上に積極的に取り組む
- 運転手、沿線自治体と**定期的に懇談**をして改善に努める
- 乗降状況を**統計分析**されていること
- 高齢者福祉課と免許証返納者や自動車を保有しない世帯へまちバスの回数券を交付するなどの助成が**町一体**で取り組む

富山県朝日町の事例から学ぶこと

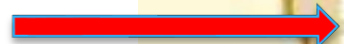
三多摩と各自治体への学び

地域住民の生活を重視したバス路線（周辺自治体・新潟県）、フリー乗降や運行時間など徹底した利便性向上で利用者増を図った。

兵庫県福崎町（人口 18,406人 25年8月31日）

自治を尊重した協同、住民参加の協議会 地域交通をつくりあげる

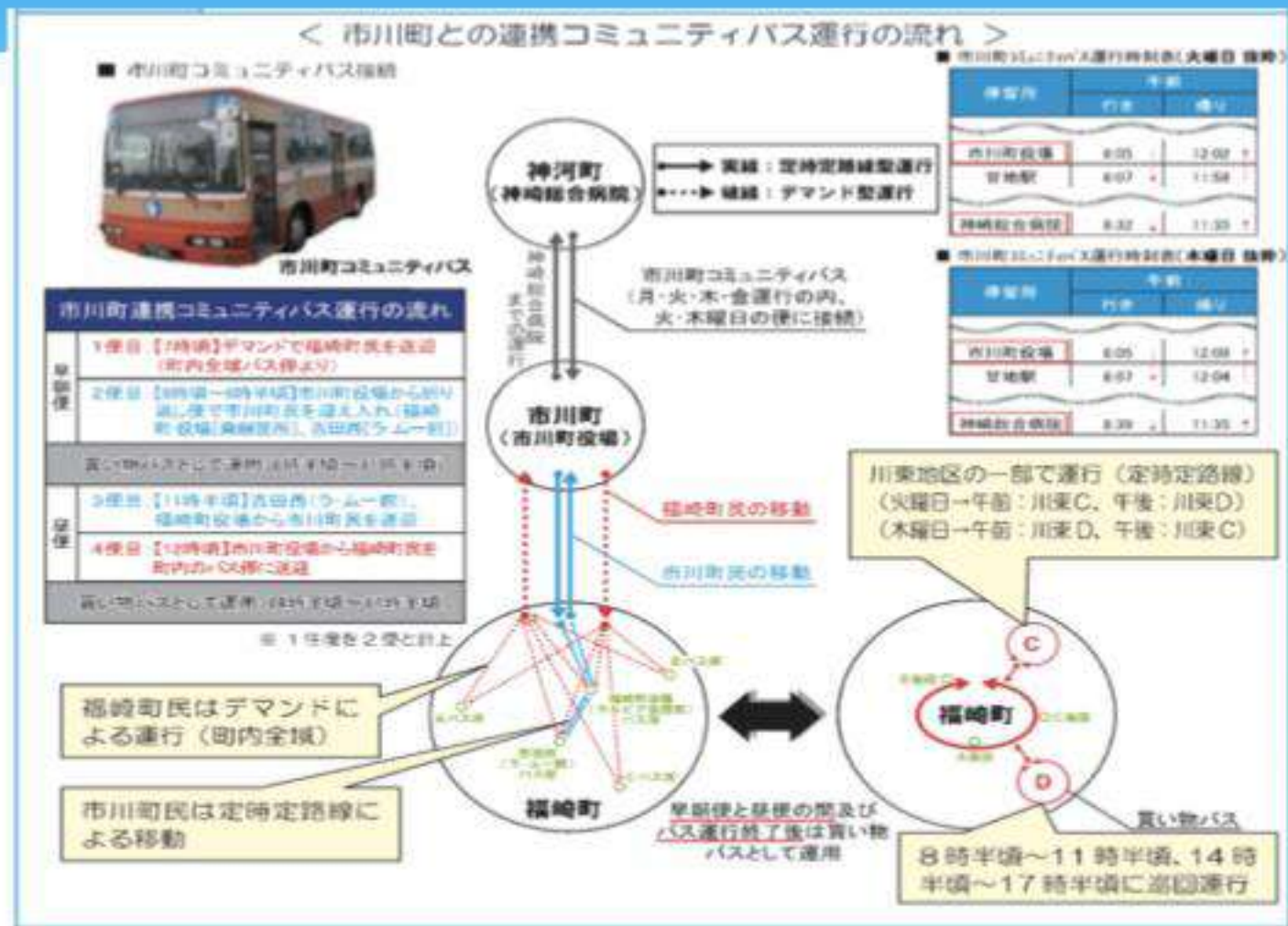
福崎町



- 大学や近隣市町との協同
町議会の反対・町バス
神戸市内団地も含めたコミバス運行、交流人口の増加
協議会を中心に職員、交通事業者が町民のために

●計画 基本方針4:「町外連携による交流人口増」 H30.10.2～ 火・木曜実施

【市川町連携コミバス+買い物バス運行】 → ★交流人口増+買い物弱者対策



福崎町の事例から学ぶこと

三多摩の各自治体への学び

大学など**地域内の協同**と**周辺自治体との協同**そして、地域公共交通会議を中心に利便性の高い地域交通をつくりあげました。

長野県内の広域圏「地域編」

(長野県地域公共交通計画)

木曽郡の公共交通再編に向けて

木曽郡のバス路線を再編して利便性を向上させるため長野県、6町村の協議会が話し合いを継続して計画を策定した。

- * 長野県を中心とした木曽地域公共交通活性化協議会は、2024（令和6）年6月に長野県地域公共交通計画を策定した。
- * 目的は、行政・交通事業者・利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む
- * 具体的な施策、役割分担や推進体制等を示すものとし、10の広域圏ごとに「地域編」を策定したことが大きな特徴



地域における公共交通ネットワークの 構築・品質保証の具体化イメージ

(2) 木曽地域の公共交通において保証すべき品質（イメージ）

種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準		
	通 院	通 学	買 物	観 光	運行日	運行 時間帯	運行本数
【B】主要幹線 （隣接県連携、広域圏間連携）	木曽地域を出発して隣接圏域の病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	木曽福島駅を出発して隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	日常の買物移動については、原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できることでニーズに対応できるものとする。	一次交通の位置づけであり、個別の観光地にあわせた路線や駅の設定などを行わないが、観光ニーズに対応した便が確保されている。	平日・土休日とも（同水準で運行）	概ね 6～22 時	15 往復/ 日 程度

長野県議会での知事の決意

長野県議会での知事の決意「国に対して強く求めていく」

(2025年10月18日付新聞記事)

- 山口県議（共産党）は、公共交通活性化協議会への住民参加と国に基金創設の提案を県に求めました。
- これに対して、知事は、国に対して事業者の自助努力の応援だけでなく「**発想の転換による行政主導、道路関連予算と2桁違う地域公共交通関係予算の飛躍的な増大、もっと地方に決定権を委ねる民主的な仕組み**」の3点を強く求めて訴えていく」と答弁しました。

長野県の事例から学ぶこと

東京都の交通政策への学び

県が生活圏ごとの自治を尊重して、**広域的な交通**をつくりあげていくと同時に、国に対して**行政主導、予算の増大、地方に決定権など民主的な仕組み**を要求する。

長野県松本市（人口 234,111人）

公設民営方式で自治体が積極的に地域交通を創りあげた 交通事業者の課題解決
松本市（公）が制度設計、バス会社（民）運営する

路線バスの3要素について市が責任をもつ

○ 定義：公設民営バス = 市が制度設計し、民間事業者が運行

- ・ 路線バスを「社会インフラ」と位置付け
- ・ 市が、運行資金を担保し、重要な3要素（ルート／バスダイヤ／運賃）を設定するなど、強く関与して市民の足を確保 <民間事業者経営からの転換>
- ・ 複数年協定で路線バス事業運営の安定化を図り、将来にわたって持続可能な交通サービスを提供

○ 官民連携・エリア一括運行委託方式（R5.10～）

項目	新制度
対象範囲	エリア全体（特定1者と一括協定） <ul style="list-style-type: none">・ 一部の路線については、別事業者への外部委託を許容 ※ 外部委託の際は、市に選定経過を報告
協定期間	5年間 （車両等の設備投資や運転手の採用計画が立てやすいため）
車両の保有	運行事業者 （車両調達と整備費の最適化が可能なため）
インセンティブ	想定運行経費と想定運行収入をあらかじめ設定することで、運行事業者に「インセンティブ」と「リスク負担」を与える設計
官民の役割分担	①市 3要素の設定 ②運行事業者

松本市の「公設民営バス」

- ・ 路線バスや市営バス、地域バスなど5つの種類バスのバス路線網全体を再編する。
- ・ 市が路線や運賃などを決め、交通事業者に運行を任せる「公設民営バス」
- ・ あくまで「公」、つまり、行政が主体なのです。
- ・ 交通事業者に運行を委託する際、あらかじめ負担金額を設定し協定を締結します。
- ・ 事業者が効率的にバスを運行し、利益をあげれば、事業者の収益となります。
- ・ 利用者にとってもメリット 通勤や通学の時間帯にバスが増えたり、交通空白地に新たにバス路線ができたりします。また、ルートが重複する路線は統合されます。
- ・ 公設民営バスは5年間の契約です。
- ・ 1社に絞り込むため、入札を行い、特定の事業者に一括して委託します。 私は協同

広島市の「バス協調・共創プラットフォームひろしま」

- 「バス協調・共創プラットフォームひろしま」の設置
2024（令和6）年4月、2025（令和7）年1月6日に一般社団法人
- 職員は広島市とバス事業者からの出向・経費負担は広島市とバス事業者
- * 広島市を中心に関係者が一体となって利便性向上やバス路線の再編など運行効率化を企画・立案する組みを構築
- エリア内の路面電車・バスの運賃を均一
- 地域交通系ICカードのPASPYによる「シティパス」の発売を開始
- シティパスはエリア内は運行事業者に関わらずバスも路面電車も乗り放題

岡山市の「競争」より「協調」

- 市と事業者などで構成する「市公共交通網形成協議会」が進める。
- ポイントは、採算が厳しい周辺部の路線網維持を市が担うこと。
- 市が交通ICカードの利用データに基づく平日の1便当たりの乗客数を参考にして幹線と支線に分類し、路線網を再編。
- 幹線は民設民営で、支線は市が車両やバス停などの施設を用意し、事業者は運行のみを行う。
- 令和10年度までに10方面17路線の支線を公設民営方式で整備計画

松本市・広島市・岡山市の事例から学ぶこと

過疎地域の交通確保や運転者不足など交通事業者の課題に自治体は積極的に交通事業者との協同で課題解決を図ることが使命です。

韓国の首都ソウル市の総合交通政策と合同管理

➤ 理念と目標を明確な総合的な交通政策

- 自動車交通の抑制、公共交通と歩行・自転車中心、総合的な交通・環境政策
- 人が中心の便利暮らせるソウル市「歩行権条例」、分析に基づく高い政策能力と実践力

➤ 政策を実行する能力

- バス事業者（58社）と協定、運送事業組合で合同管理、財政支援
- バス路線を全面的に計画、バス運行を統括管理
- マイカーを使わない曜日を市民に呼びかけ、混雑時の通行料を課金

➤ 自治体の政策立案能力

- 研究所での分析、地域の入り、声を聞き、課題（市街地の交通）へ対応



再生事業前



再生後



■図—1 系統・番号システム(8ゾーン)

韓国の首都ソウル市から学ぶこと

東京都が学ぶべき交通政策

- 自動車交通から人間・公共交通を中心に、自転車・徒歩などの安全確保する総合的な交通政策を徹底した調査研究でつくりあげました。
- バス改革の大きな特徴は、58社のバス事業者を管理して、安全で利便性の高い準公営制度の公共交通を20年前につくりあげました。

三多摩地区・各自治体内の地域交通を確保するため 事例から学ぶこと

- **岐阜市**・住民の参加と自治、生活圏域内のコミバスを中心として幹線と一体の交通体系を創りあげた。（自治体内の交通）
- **木曽町**・政策理念、旧自治体内と基幹施設（JR木曽福島駅・木曽病院）を中心とした交通体系をつくりあげた。（三多摩地区の交通）
- **朝日町**・利用者利便の向上（日野市の2社運行の状況）
- **福崎町**・地域内での協同、周辺自治体との協同（日野市・立川市）
- **長野県**・県が各自治体の生活圏ごとの自治を尊重して、広域的な交通をつくりあげていく。（東京都）
- **松本市・広島市・岡山市**・交通事業者と行政が協同して地域交通をつくりあげる。（運転者不足など交通事業者の課題解決に対応）
- **ソウル市**・東京都は、都内のバス会社の統合・協同を進め、行政主体の交通体系と事業計画の整備を徹底的な調査と研究で政策を確立し、安全で安定した交通確保する

路線バス業界の運転者不足

運転者不足の要因

- 戦後以来の自動車中心の交通政策・産業構造がバス離れを引き起こし、さらに運輸事業の規制緩和政策がバス業界を深刻な状況にさせた。以来、労働環境は劣悪化し、長時間、低賃金の労働環境が蔓延した。
- 運転者不足の背景には、路線バスが抱える課題を変える国の交通政策の欠如と競争に終始した業界の努力の不足が大きな要因。

運転者不足の対応

- 国は、自動車から公共交通・自転車・歩行を大事にした交通権を保障した競争から協同への交通政策の転換と労働環境改善の法整備を図ること。同時に、政策に基づき業界を指導すること。自治体は、積極的に交通事業者と協同を図ること。
- バス業界は、交通事業者間、行政と「競争から協同」への方針転換で努力する。
- 国・自治体は、路線バス、貸し切りバス、タクシーなどの交通事業者と地域の交通資産との協同を理念とした政策と循環型の地域経済政策を打ち出すこと

地域交通確保への行政の対応

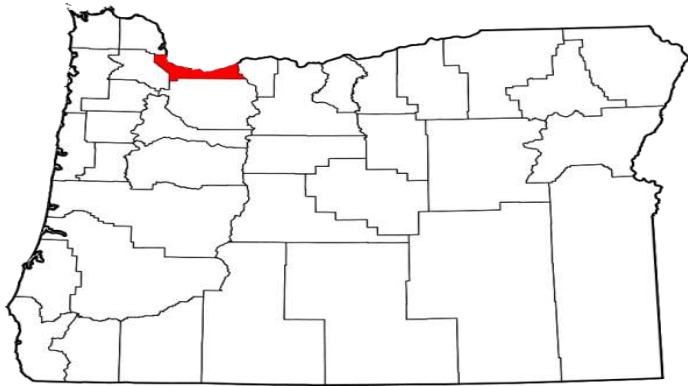
現状

- 地域交通は、地域の問題、**地域が主体的に「多様な主体」**で解決を図るべき（公共交通確保のため）事業者への指導・監督の権限はない（東京都・足立区）

対応

- 地方自治体は、地方自治法に「住民の福祉の増進を図る」、「**地域住民の命とくらしを守る**」ことが**使命**である。
- 地域交通は人権で、地域交通確保は、公共で社会的な資本を公共が整えることです。
- そのためには、地域住民、交通事業者とともに**協同**して、**地方自治体は主体的**に取り組むことが使命です。

誰もがすみやすい街・交通権を実現させた街 アメリカ・オレゴン州／ポートランド



Multnomah County **City of Portland**

人口 562,690人 (2006年現在)

人口 583,776人 (2010年現在)

人口密度 1,689.2人/km²



中心市街地のバスレーンと自転車



中心市街地は歩行・自転車・公共交通が優先



中心市街地のバスレーンと自転車

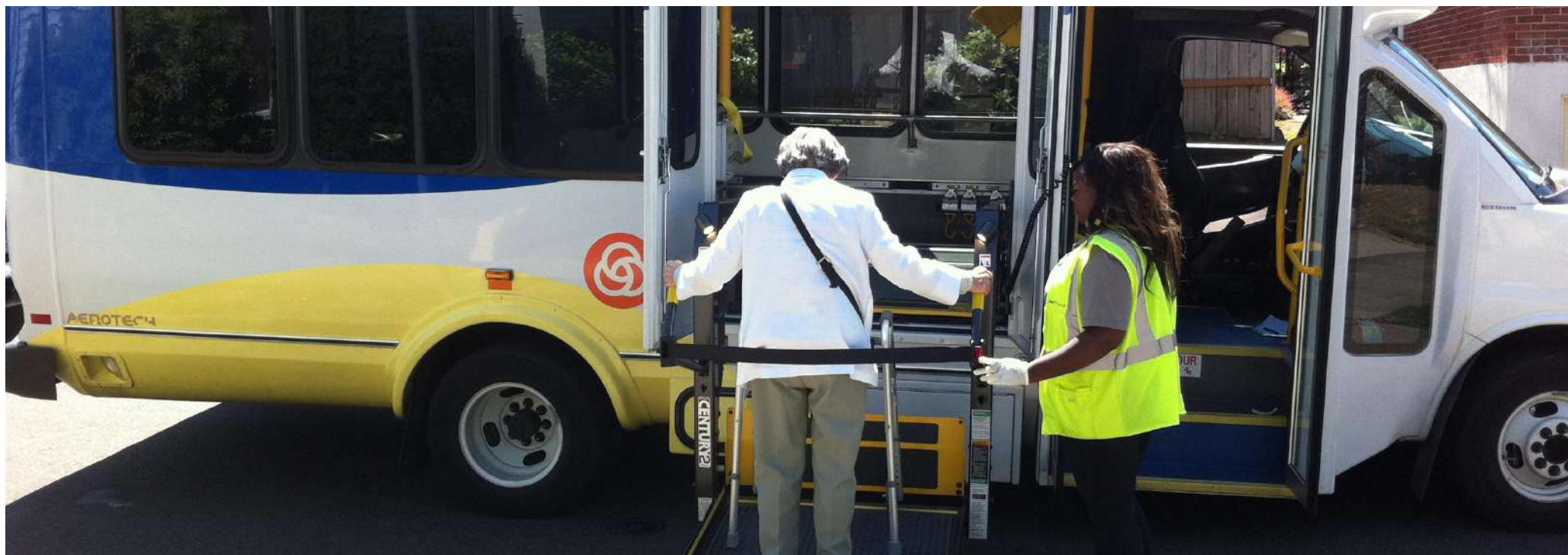


障がい者に優しいまちづくり



電動車いすを利用する障がい者でも全てのバス、電車を一人で利用できます。

誰もが安心して暮らせるまち



高速自動車道撤退後の川沿いの公園

全米ブルースフェスティバルの4-5つの会場



ホテルの駐車場跡地を住民運動で公園に



住民運動でクルマを抑制した交差点に



住民運動で、自動車の走行を抑制する木々を交差点に植栽

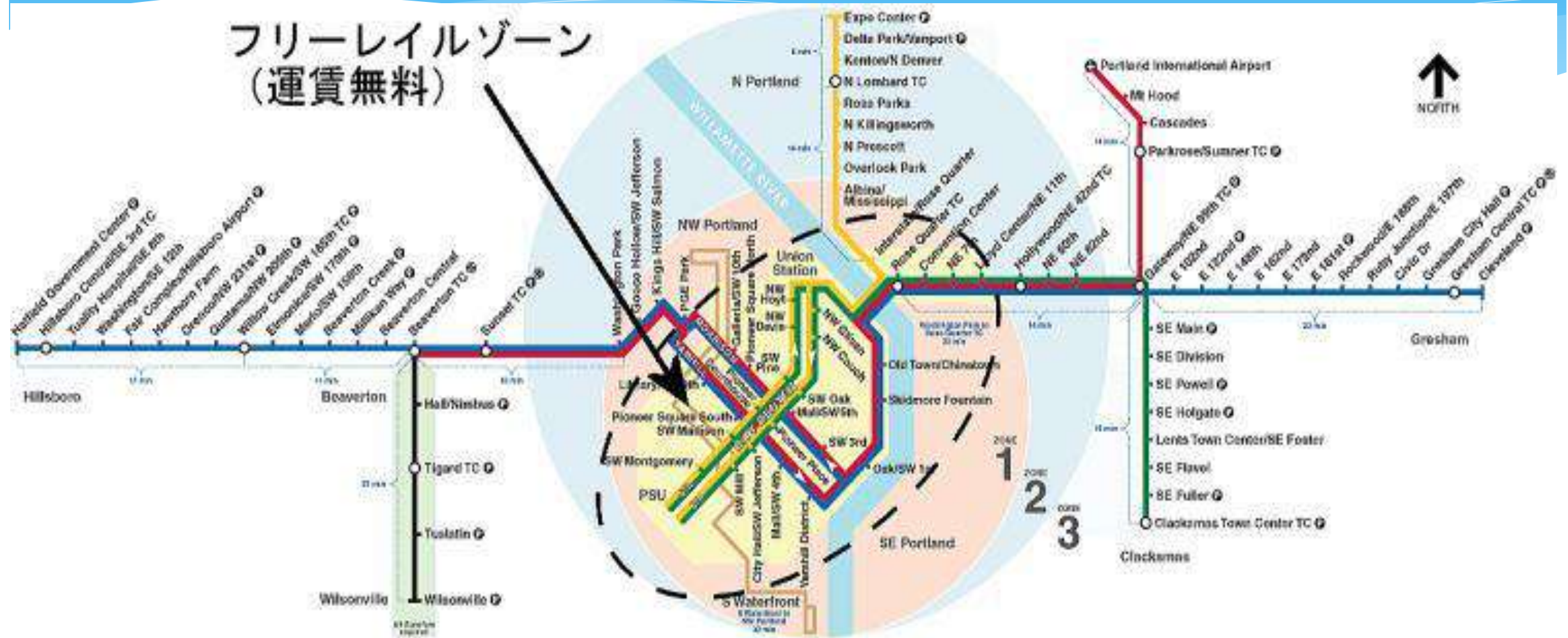


市内に94ある近隣組合の会議の様子

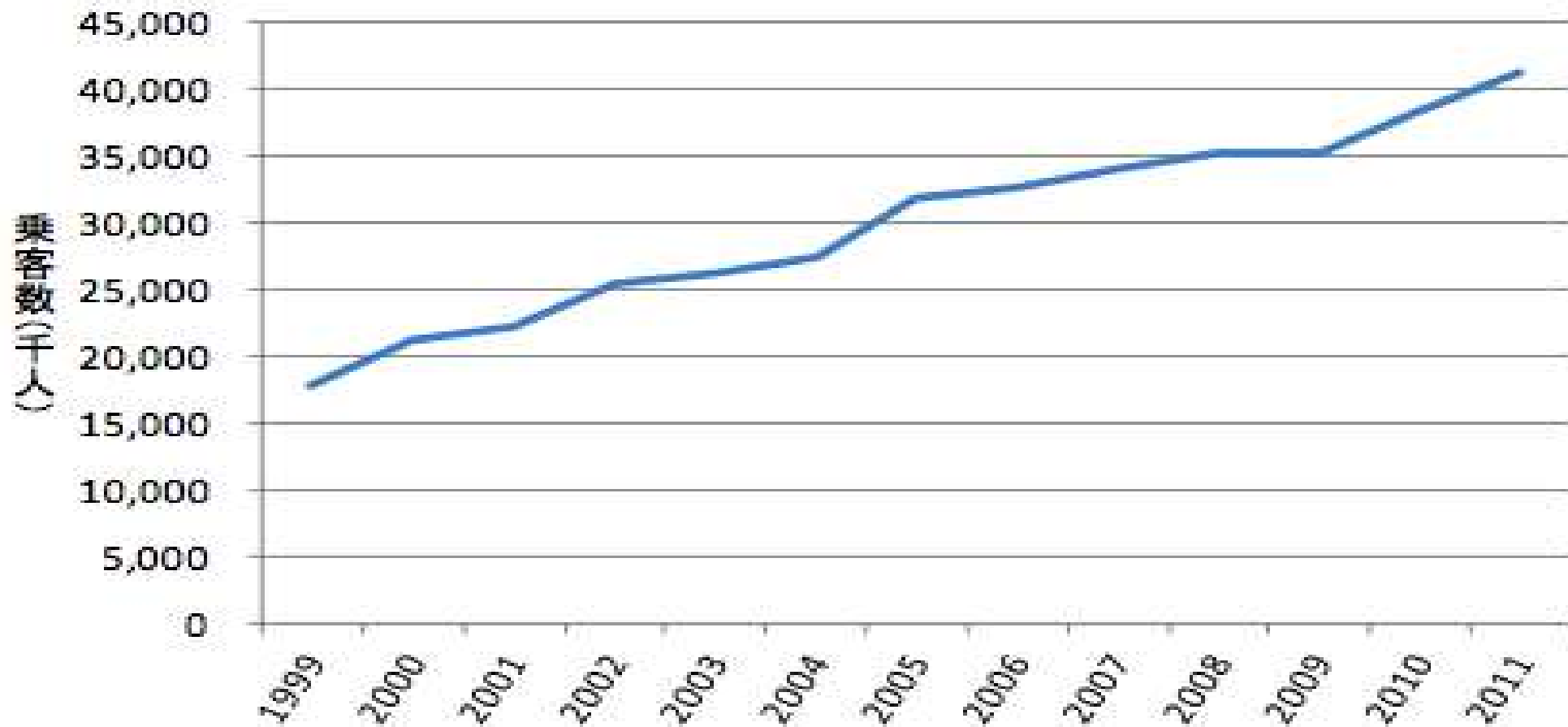


出典：テレビ東京

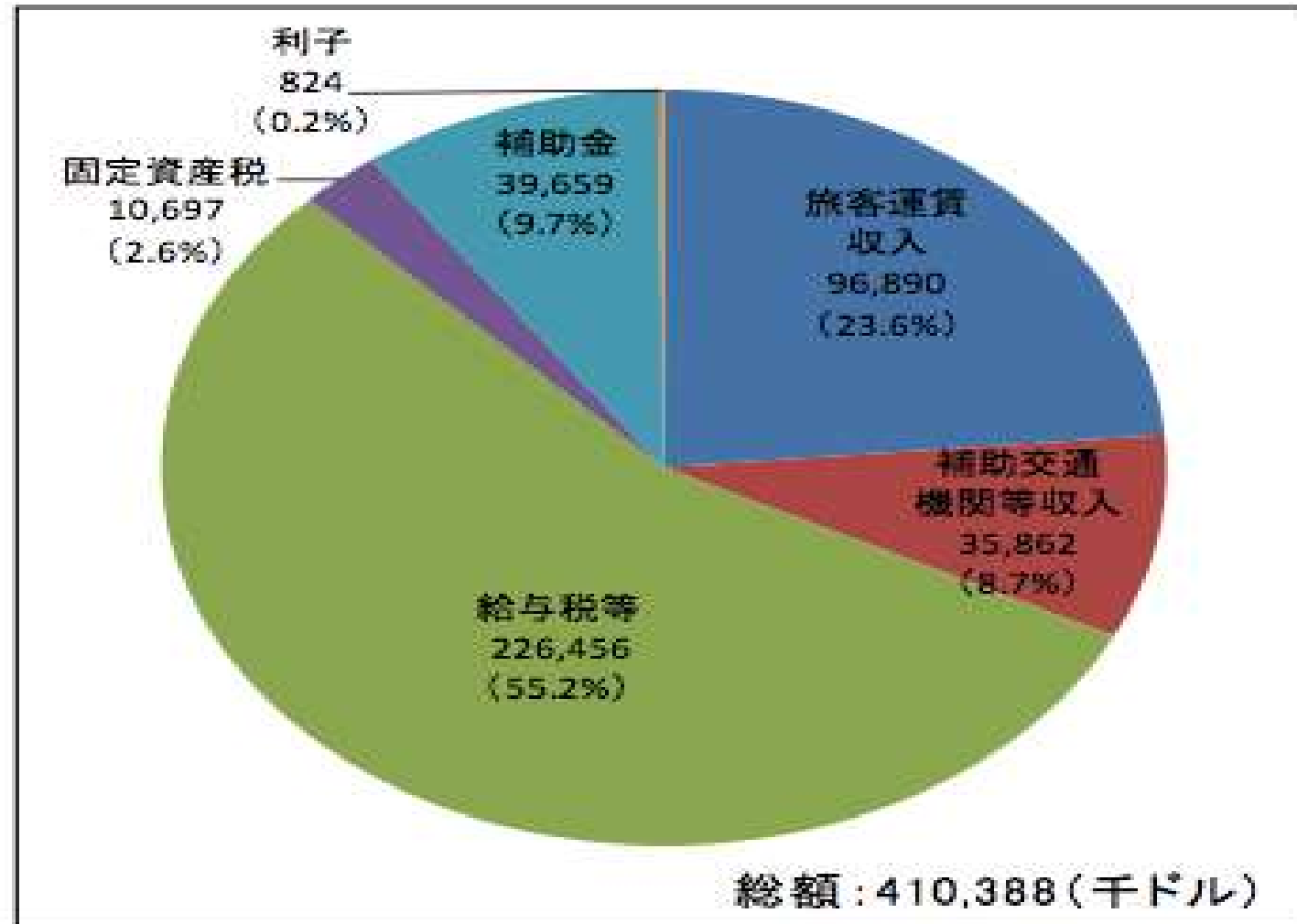
Max (路面電車) の路線図～運賃無料ゾーン



Max（路面電車）の乗客数の推移



TriMet（市交通局）の収入内訳



Tilikum Crossing（ティリカム・クロッシング）

歩行者・自転車と路面電車・路線バスだけが通れる橋（2015年9月完成）



誰もが住みやすいまちづくりは、**住民参加**により、①**自動車交通の抑制**（環境政策）、②**都市計画の徹底**（農業・地域経済政策）、③**公共交通の充実**④**総合的な交通政策**と福祉政策などにより実現します。

欧州の事例から学ぶこと

- 交通権を理念とした交通基本法（フランス）
- クルマ社会から脱却した公共交通を中心としたまちづくり
- 交通は社会資本とした交通事業の上下分離方式
- 交通事業の費用を水道事業などで補填する総合的会計（ドイツ）
- 全国の公共交通の運賃を無料とした国づくり（ルクセンブルク）

第3講 持続可能な地域交通政策とは・今後の運動と展望

1. 持続可能な地域交通政策の理念
2. 政策実現のための今後の運動と展望の視点

持続可能な地域社会とは

- 持続可能な地域社会とは、平和で、人間の尊厳・人権が尊重され、住民の参加と自治で、地域の中小企業と農林水産業が地域の産業となり、地域資源をいかしたエネルギーの自給・自立が確立された循環型の地域経済が確立している地域である。
- 暮らしを豊かにする交通が享受されている地域社会である。さらに、自然災害に対する対応が的確である地域が持続可能な地域社会といえる。
- 「人口減少・高齢社会に立ち向かう総合政策を」 2020年宮城大学小論文・河合塾教材

住み続けられる日常生活圏域（中山奈良女子大学教授）

- 地域で住み続けられるには日常生活圏（日常的な生活の範囲で概ね小学校区）単位での整備が重要です。
- 日常生活圏に日常生活に必要な公共施設を計画的に整備するのが居住地計画の基本です。
- 日常生活圏であれば徒歩もしくは自転車で移動できます。
- 日常生活圏に子育て・高齢者・障害者施設、社会教育施設、公園、コミュニティ会館などが整備されている地域は住みやすい地域です。

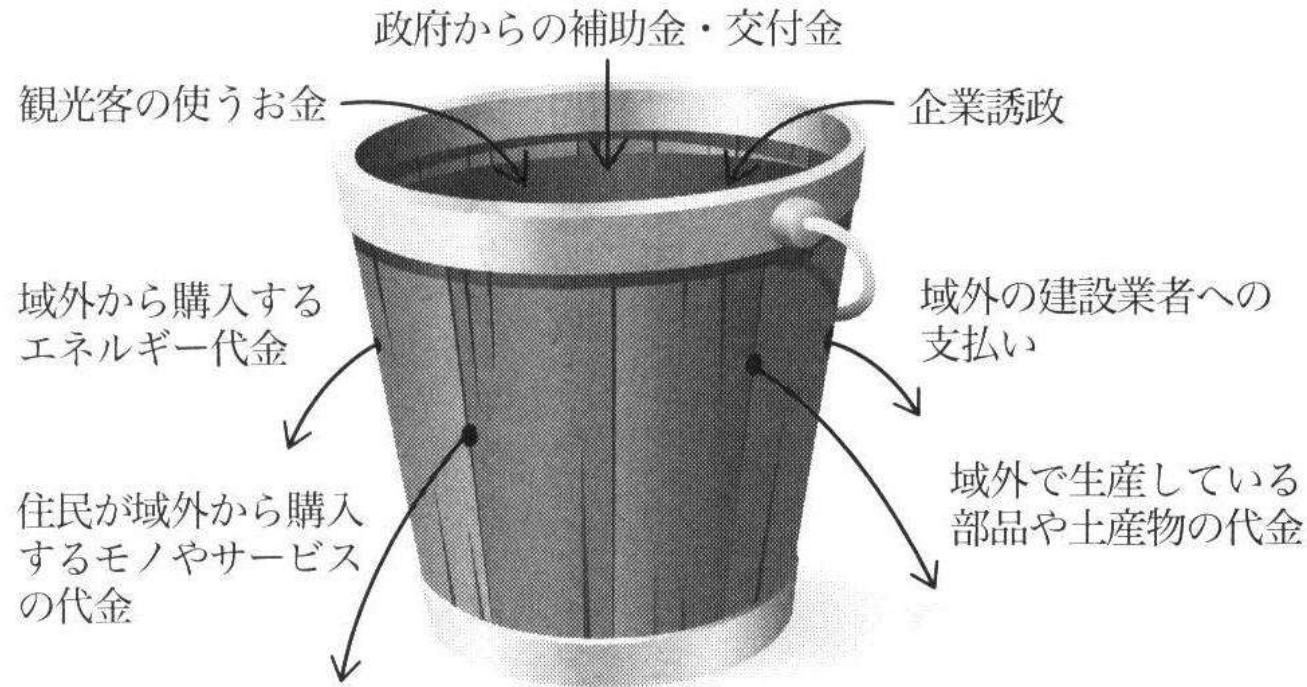
地域交通政策の基本的な考え方

- 交通とは、衣食住とともに人間が生きていくための営みの基盤をなします。そのため、**交通は、人間が生きていくための権利**で、基本的な人権と考えます。
- 地域の交通問題を解決する地域交通政策の理念には、**交通権を保障することを政策理念にすえるべきだ**と考えます。
- 交通問題（政策）は、**交通権、クロスセクターベネフィット、木曽町の交通政策の**理念から、解決の道筋を考えることが大切だと考えます。
- **交通権**とは、憲法の基本的人権の条文を集合した新しい人権です。誰もが、いつでも、どこでも、安全で、安心できる豊かな交通が享受できる交通社会をめざします。

交通まちづくりの三原則

- **参加** 企画・運営・政策づくりへの参加とまちづくりの自治
- **協同** 行政・事業者・住民の協同などあらゆる分野での協同
- **責務** 行政・事業者・住民の役割の明確化とその責務

地域資源を生かした循環型の地域経済の確立 ～漏れバケツ理論から



井内名城大学教授の講演資料から

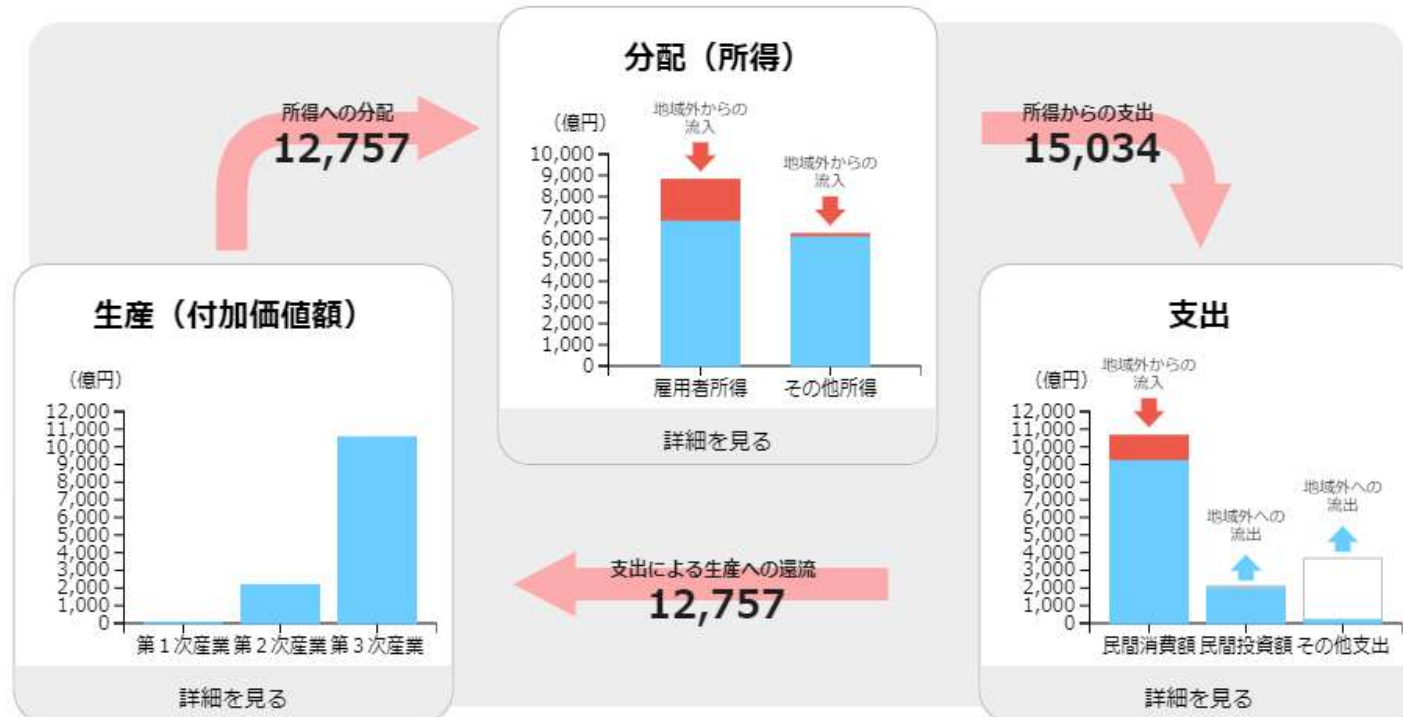
- 行政は、**地域の資源を生かした循環型の地域経済**を確立するための政策を進める。
- 地域では、**交通・食と農・エネルギーの自立を図る事業**（協同労働など）を生活圏内で発展させる

地域経済循環図

地域経済循環率
84.9%

地域経済循環図 2015年

指定地域：神奈川県横須賀市



三多摩地区の課題

➤ 東京都への対応 運転者不足への対応・広域的な交通体系の推進

- 東京都は、バス事業者タクシー事業者など交通事業者の協同を進め、行政主体の事業計画で利便向上の徹底を図ること
注：共産党東京都議団「提言4．競争から協働」
- 東京都は、各自治体の自治を尊重しつつ、生活圏を中心とした三多摩の広域的な交通ネットワークを住民参加で進める

➤ 各自治体への対応 生活圏域を大切にした交通確保

- 住民参加と交通事業者との協同で、生活圏域と幹線路線を組み合わせた交通体系をつくりあげていく
- 自治体内の鉄道駅などと生活圏域の接続を考えた交通ネットワーク

ま と め

- 交通は、衣食住とともに人間社会をささえ、持続可能な地域社会を形成するため重要な役割を果たします。さらに、交通は、人間社会を豊かに広げ、文化を育みます。交通は人権です。
- 地域住民の参加と自治、地域が一体になった協同、それぞれの責務で交通権を保障した地域交通が実現できる地域社会を創りあげましょう。
- 地域の運動（交通事業者の協同・シルバークパスを子どもへの拡大）の共同を広げましょう。幅広い世代との共同、労働組合など地域の団体との共同、交通事業者・地域企業との共同を広げましょう。

令和5年度概算決定額
20,692百万円（前年度1.00倍）

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
- ・過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援

○離島航路・離島航空路の運航

- ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路の運航等を支援

○エリア一括協定運行 **新設**

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行（エリア一括協定運行）する場合における長期安定的な支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

- バリアフリー化のためのノンステップバス・福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 経営基盤の脆弱な地域の鉄道の施設・車両の更新
- 障害者用ICカードの導入 等



地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築を促すため、協議会の開催、調査事業、実証事業等を支援（地域公共交通再構築調査事業） **新設**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金

第2編 地域公共交通確保維持事業

第1章 陸上交通

第1節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

第2節の2 エリア一括協定運行事業

第3節 車両減価償却費等国庫補助金

第4節 公有民営方式車両購入費国庫補助金

第5節 貨客混載導入経費国庫補助金

第2章 離島航路

第2節 離島航路運営費等補助金

第3節 離島航路構造改革補助金

第3章 離島航空路

第3編 地域公共交通バリア解消促進等事業

第1章 バリアフリー化設備等整備事業

第2章 利用環境改善促進等事業

第3章 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

第4編 地域公共交通調査等事業

第1章 地域公共交通調査事業

第1節 地域公共交通計画策定事業

第2章 地域公共交通利便増進事業

第1節 利便増進計画策定事業

第2節 利便増進計画推進事業

第3章 地域旅客運送サービス継続推進事業

第1節 運送継続計画策定事業

第2節 運送継続計画推進事業

第4章 地域公共交通バリアフリー化調査事業

第1節 移動等円滑化促進方針策定事業

第2節 移動等円滑化基本構想策定事業

第5章 地域公共交通再構築調査事業

第6章 共同経営計画策定事業

第7章 エリア一括協定運行調査事業

背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、地域における路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブの課題や利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念。

概要

⇒ 自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間でサービス水準（運賃、路線、運行回数）、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結。
- 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行。
- 国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援。

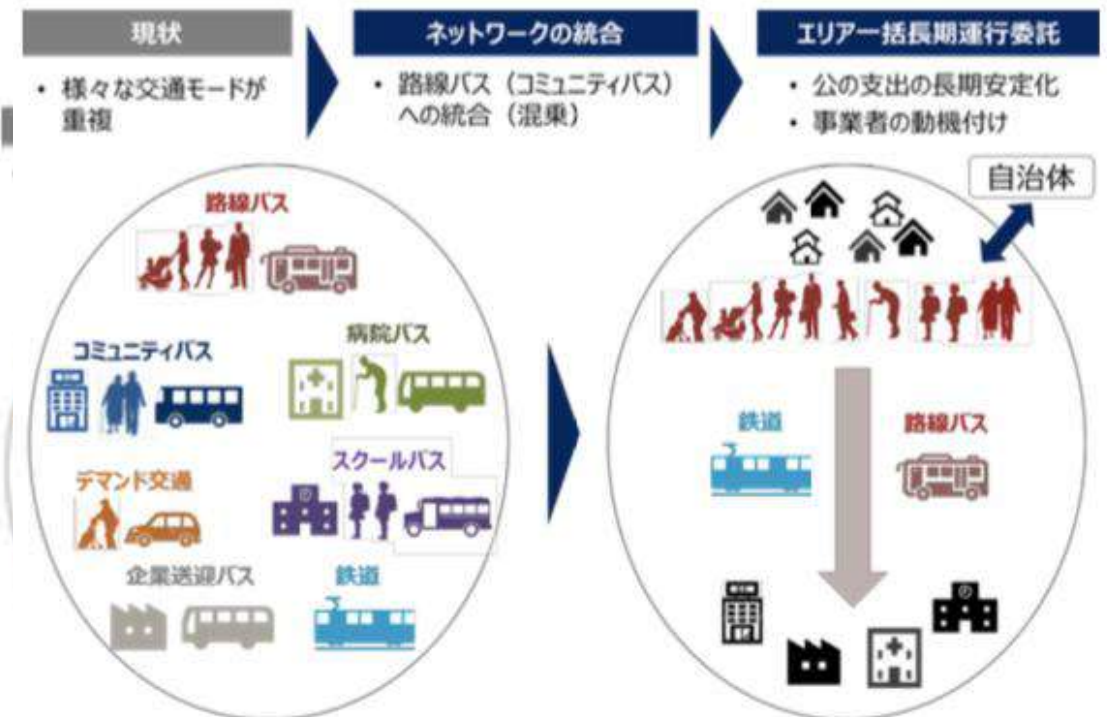
メリット①：コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化

メリット②：地域全体としての中長期的な経営戦略が可能

メリット③：ネットワークの統合により生産性を向上

メリット④：事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与

官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用

(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

予測収益

(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

- ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者等も対象

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



○ 補助率

1/2以内

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

地域公共交通利便増進実施計画に対する重点的な支援(バス交通)

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通利便増進実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

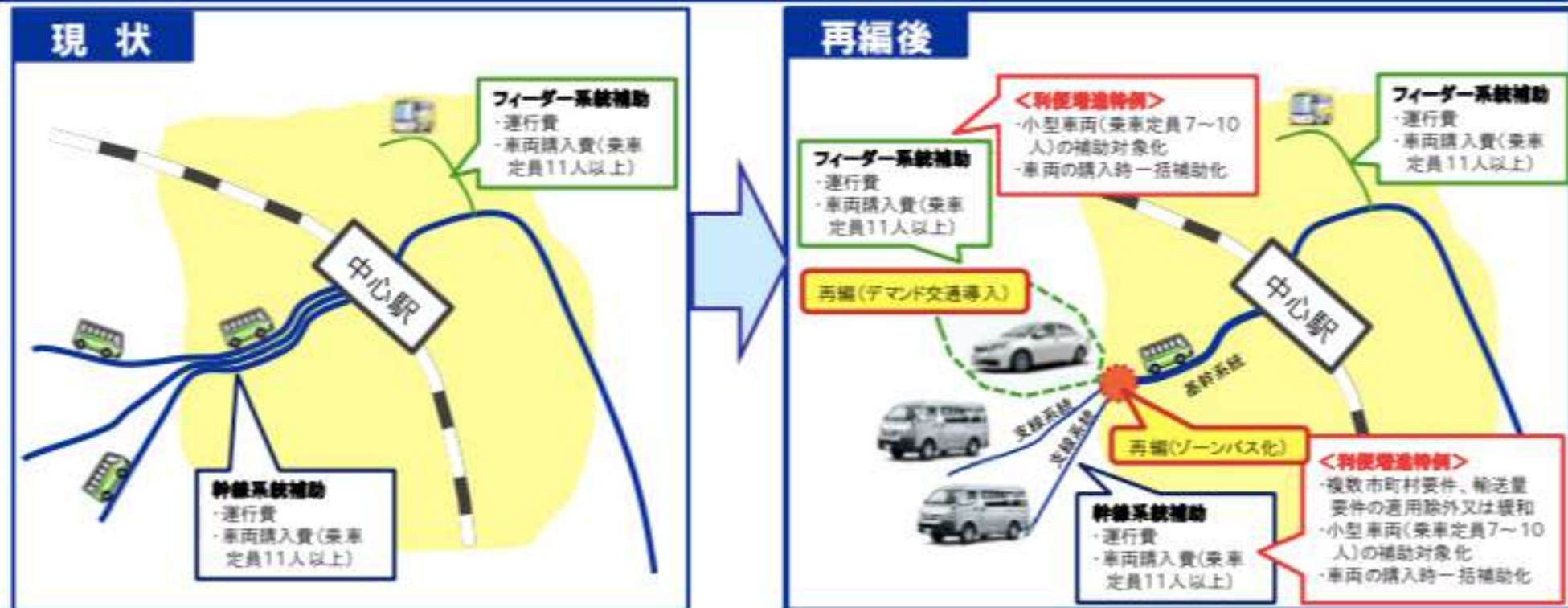
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【共通】

バス会社の資金繰りや金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化



※「ゾーンバス化」運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

金沢市地域公共交通利便増進実施計画(概要)

新規

- 令和4年7月、金沢市北部地区において、西日本JRバスが路線を減便・一部廃止。
- 当該地区は高齢化率が高く、より利便性の高い移動手段が求められることから、当該路線のうち需要の少ないエリアをデマンド交通により代替。

事業の内容

・地域運営交通「チョイソコかなざわ」の導入

北部6地区において、森本駅・東金沢駅や春日町バス停などを乗継拠点とし、西日本JRバスの需要が少ない山間部区間をデマンド交通により代替。これまでの定時定路線運行では満たすことのできなかったきめ細やかな移動ニーズも含めて対応。

・乗継環境の整備・充実(関連事業)

複数モードの接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備を推進し、わかりやすい行先・経路案内を提供する設備やバリアフリー化等の整備を進め、バス待ち環境の向上を図る。

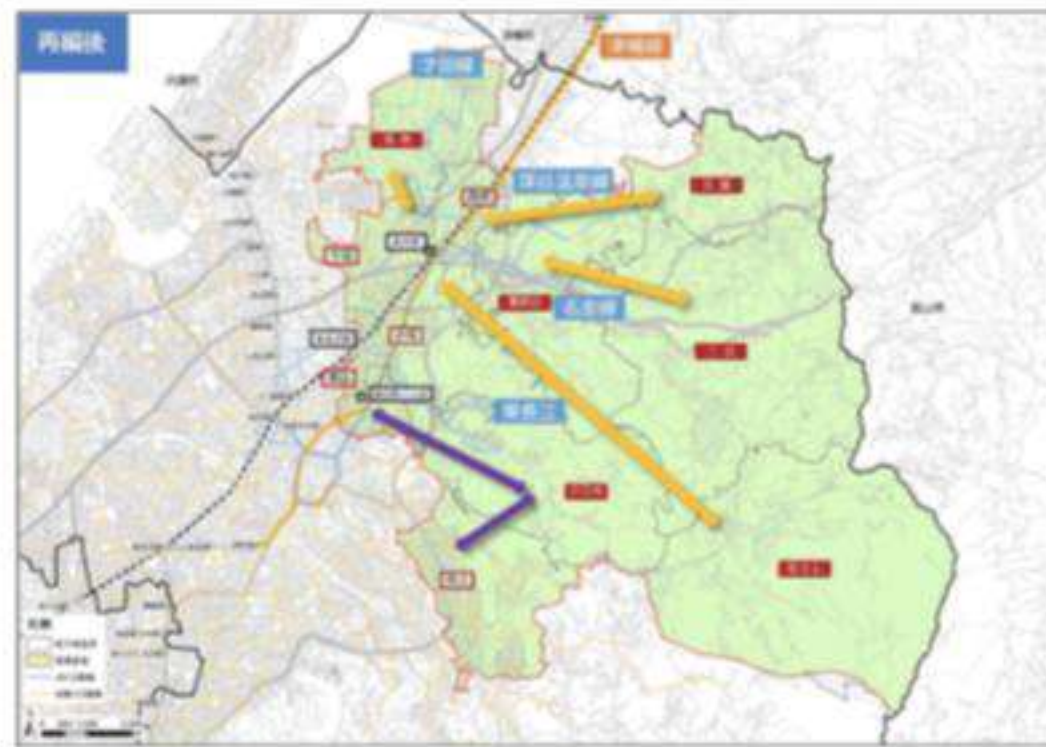
事業の効果

・高齢者等の移動手段の確保

デマンド交通の導入により、高齢者の通院や買い物等を目的とした移動手段が確保されるとともに、外出機会の創出につながり、元気で健康な地域づくりに貢献する。

・利便性の高い公共交通ネットワークの充実

デマンド交通が近接する公共交通重要路線(主要バス停、駅等)と接続することで、住民が移動しやすい移動環境を確保する。



- ・作成自治体：石川県金沢市
- ・事業実施区域：北部6地区
- ・事業実施予定期間：R5年4月～R10年3月

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

離島航路運営費等補助

制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1 / 2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 127航路115事業者（令和4年4月1日）

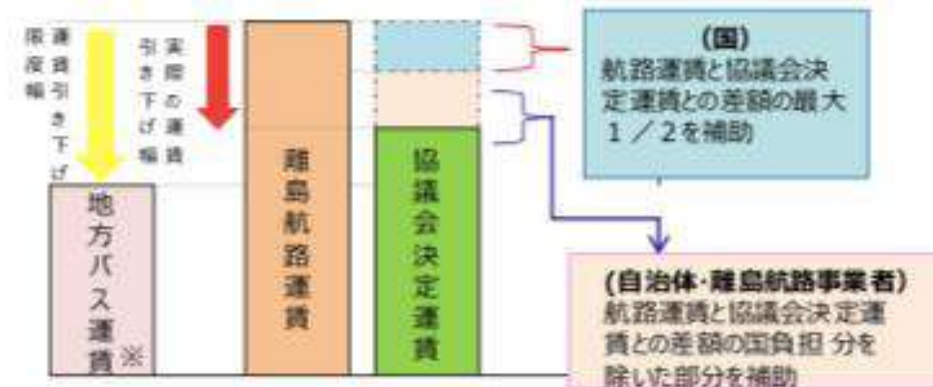
補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
 - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域（自治体等）による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の1 / 2を含め、国が補助



13. 地域公共交通確保維持改善事業(離島航路補助)の概要

離島航路は、離島住民の生活航路として重要な役割を果たしているが、離島における過疎化や高齢化の進行による輸送需要の減少等で航路を取り巻く環境は厳しい現状にある。

- ・九州管内の一般旅客定期航路(138航路)の約7割が離島航路(90航路)
- ・離島航路(90航路)の約5割が「地域公共交通確保維持改善事業(離島航路補助)」の認定航路(46航路)

平成24年度「地域公共交通確保維持改善事業」認定航路(県別)

	全国計	九州計	山口	福岡	佐賀	長崎	大分	宮崎	鹿児島
事業者数	111	39	1	4	4	19	4	1	6
航路数	122	46	2	6	4	23	4	1	6

※ 山口県については九州運輸局管内分のみ計上(総計:11事業者14航路)

平成24年度離島航路運営費等補助内定額

全国計	5,919百万円
九州計	2,763百万円
対全国比	46.7%

地域公共交通確保維持事業(離島航路補助)

離島航路の運営に関する支援(離島航路運営費補助)や離島航路の構造改善の促進に関する支援(離島航路構造改革補助)をうもの

離島航路運営費補助

地方公共団体(都道府県・市町村)、交通事業者、国(地方運輸局)、住民や利用者代表等で構成する「地域協議会」において策定した「生活交通ネットワーク計画(離島航路確保維持計画)」に基づき、**航路運営経費の1/2以内**を補助する。

【離島住民運賃割引補助】

島民を対象とした運賃の割引を行なう場合には、割引対象航路が存する地域で運行されている陸上公共交通(バス)等の運賃水準との差を目安として、一定額を補助する。

離島航路構造改革補助

航路改善に係る**調査**(航路診断、経営診断)や欠損抑制を図るための構造改革に関する経費の一定額を補助する。(船舶の公設民営化、省エネ・小型化船への**代替建造**の費用など)

- ①離島航路構造改革事業に係る調査事業
- ②補助対象航路で使用する船舶について、航路事業者に代わり地方公共団体が代替建造を行う事業
- ③補助対象航路に就航している船舶を地方公共団体が買取を行う事業
- ④航路事業者が効率化船舶への代替建造を行う事業

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1／3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

補助率：1／3



車椅子用階段昇降機



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率：1／3



福祉タクシー

※駅等のエレベーター整備など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等において支援。

<基本的考え方>

地域公共交通

- 生活の不安を解消し、くらしやすく、魅力あふれる地域に必要な基盤（エッセンシャルサービス）
- 直接・間接に幅広い社会的価値を有し公共性は極めて高い。（クロスセクター効果）
※医療や福祉の質の向上、産業や観光振興、財政の改善、高齢者等が運転する自家用車の交通事故減少、健康増進、地域コミュニティの強化、まちのブランドイメージ向上、災害時の避難手段の確保など、

対症療法：補助金による赤字補填

+

体質改善：戦略的投資増による持続可能性

- 地域経営の観点から、まちづくり・地域づくりと一体となった地域ぐるみの取組み
- 地域全体を巻き込み、新技術も活用して共創することで、戦略的に新たな投資を呼び込む
- 利便性・生産性・持続可能性を高める

地域や社会における「共創」
→交通を「リ・デザイン」
→地域や社会システムの「リ・デザイン」を牽引

3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離
- ・官による投資 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法の活用等による共同経営・路線再編
- ・モードの垣根を越えた運賃・サービス 等

多様な分野との共創

医療・介護・福祉、こども・子育て、教育・スポーツ・文化、商業・農業、宅配・物流、エネルギー・環境、地域・移住、金融・保険、観光・まちづくり×交通 による事業連携

交通DX

自動運転



自動運転バス



遠隔監視室

MaaS・AIオンデマンド交通



省力化投資



ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



軌道の強化（高速化）



駅舎の新改築・移設

バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・ 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・ 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

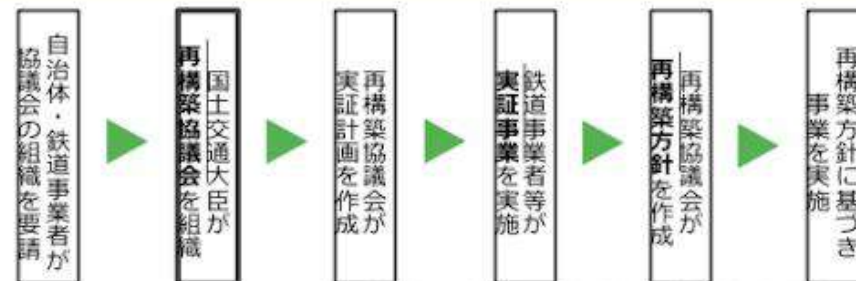
交通・他分野間の共創

（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・ 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・ また、協議会において、
 - ① 鉄道輸送の維持・高度化
 - ② バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論）

※「R各社は、引き続き」R会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

その他の改正項目【地域交通法・鉄道事業法・道路運送法】

- ・ 「エリア一括協定運行事業」の創設（地域公共交通利便増進事業の拡充）
- ・ AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業の創設（道路運送高度化事業の拡充）
 - インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金による支援のほか、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税等の特例措置を創設。＜予算・財投・税制＞
- ・ 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

地域公共交通の「共創」への補助事例

地域公共交通 @リ・デザイン

優良事例一覧 [優良事例#50C](#)

地域公共交通計画の作成等の提案

(地域公共交通計画の作成等の提案)

第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、**地域公共交通計画の作成又は変更をすることを提案することができる**。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

- 一 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計画に定めようとする事業を実施しようとする者
- 二 **地域公共交通の利用者**その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による**提案を受けた地方公共団体**は、当該提案に基づき地域公共交通計画の作成又は変更をするか否かについて、**遅滞なく、公表しなければならない**。この場合において、地域公共交通計画の作成又は変更をしないこととするときは、その**理由を明らかに**しなければならない。

地域交通における法制度

- 現代日本における地域交通に関わる法制度
- 現代日本の地域交通問題を解決する法制度
 - 幸福追求権など憲法の理念を生かし、交通権を保障した法制度
 - 地方自治を拡充した「交通基本条例」

地域交通を取り巻く法律・制度の概要

日本国憲法

交通政策基本法

交通安全対策
基本法

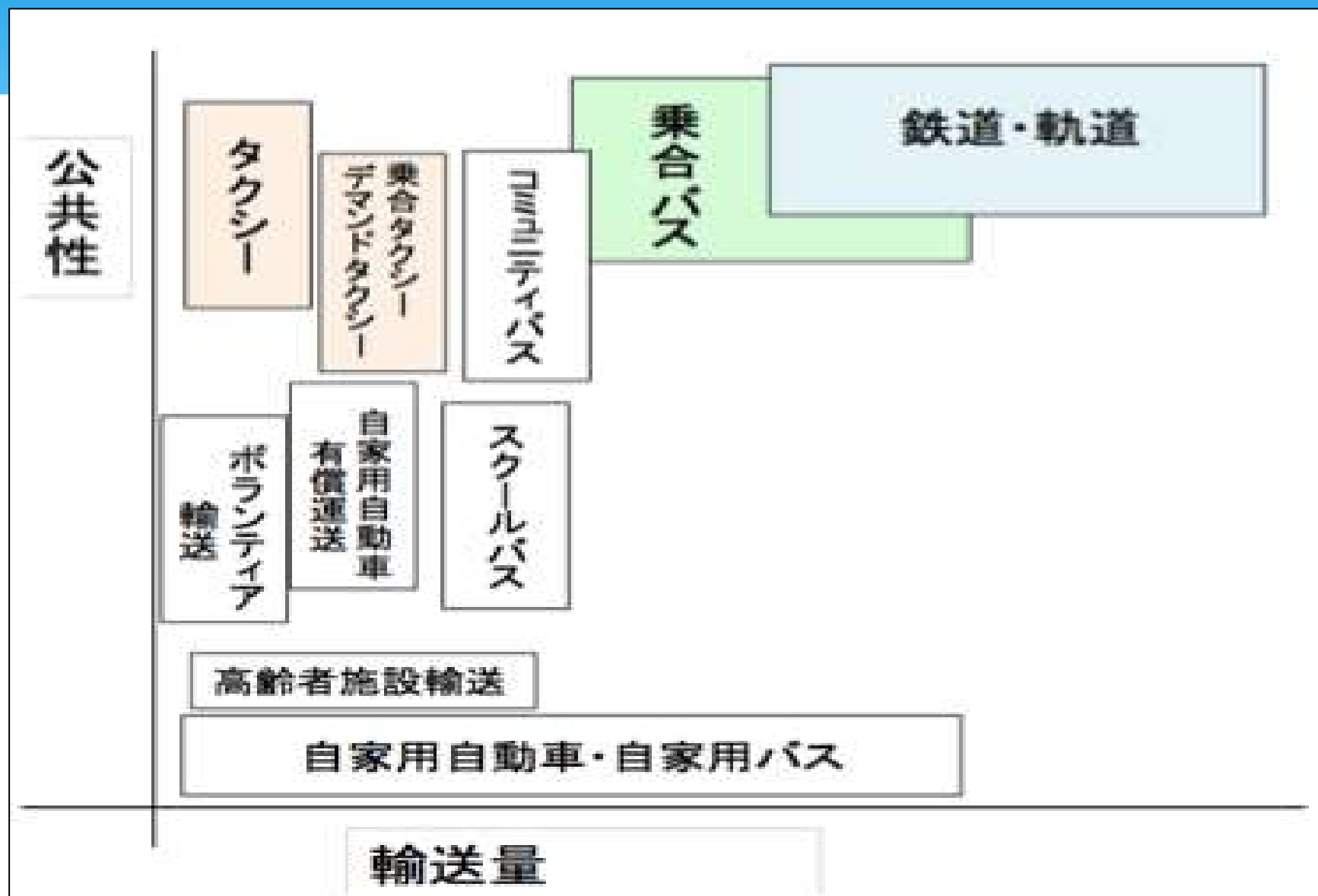
地域公共交通の活性化及
び再生に関する法律

道路運送法・鉄道事業法・
貨物自動車運送事業法

地域公共交通協議会 地域公共交通計画

交通機関ごとの協議会

国土交通行政と地域交通の仕組み



地域交通の確保のための根拠法令

➤ 日本国憲法第25条

国は、すべての生活部門について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。

➤ 地方自治法第一条の二

地方自治体は、**住民の福祉の増進を図る**ことを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うものとする。

➤ 交通政策基本法第十六条 （国の施策 日常生活等に必要な交通手段の確保等）

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、**交通手段の確保その他必要な施策を講じる**ものとする。

➤ 交通政策基本法第三十二条 （地方公共団体の施策）

地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、**総合的かつ計画的に実施する**ものとする。

日本の地域交通に関わる法制度の問題点と展望

問題点

- ・ 交通政策基本法は、憲法を反映した基本法としての機能が欠如している。
条文欠如、現代的課題欠如
- ・ 地域交通活性化法は、事業の活性化が目的で地域交通の確保でない。
応諾義務、提案規定がある。

提案

幸福追求権など憲法の人権を理念とする基本法とする
住民自治と財源確保を伴う地域交通確保法の制定
地域では交通基本条例をめざす。

交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって**国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る**ことを目的とする。

（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

（交通による環境への負荷の低減）

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

（交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携）

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）

（交通の機能の確保及び向上）

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の**国際競争力の強化並びに地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展**その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上を図られることを旨として行われなければならない。

2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、国土強靱じん化の観点等を踏まえ、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われ、交通の機能を通じ、我が国の社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）

第二節 国の施策

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に伴い、国民の交通に対する需要が多様化し、又は減少する状況においても、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

スポーツ基本法（平成23年法律第78号）前文 スポーツ振興法（昭和三十六年法律第百四十一号）の全部改正

スポーツは、世界共通の人類の文化である。

スポーツは、心身の健全な発達、健康及び体力の保持増進、精神的な充足感の獲得、自律心その他の精神の涵(かん)養等のために個人又は集団で行われる運動競技その他の身体活動であり、今日、国民が生涯にわたり心身ともに健康で文化的な生活を営む上で不可欠のものとなっている。スポーツを通じて幸福で豊かな生活を営むことは、全ての人々の権利であり、全ての国民がその自発性の下に、各々の関心、適性等に応じて、安全かつ公正な環境の下で日常的にスポーツに親しみ、スポーツを楽しみ、又はスポーツを支える活動に参画することのできる機会が確保されなければならない。

スポーツは、次代を担う青少年の体力を向上させるとともに、他者を尊重しこれと協同する精神、公正さと規律を尊ぶ態度や克己心を培い、実践的な思考力や判断力を育む等人格の形成に大きな影響を及ぼすものである。

また、スポーツは、人と人との交流及び地域と地域との交流を促進し、地域の一体感や活力を醸成するものであり、人間関係の希薄化等の問題を抱える地域社会の再生に寄与するものである。さらに、スポーツは、心身の健康の保持増進にも重要な役割を果たすものであり、健康で活力に満ちた長寿社会の実現に不可欠である。

スポーツ選手の不断の努力は、人間の可能性の極限を追求する有意義な営みであり、こうした努力に基づく国際競技大会における日本人選手の活躍は、国民に誇りと喜び、夢と感動を与え、国民のスポーツへの関心を高めるものである。これらを通じて、スポーツは、我が国社会に活力を生み出し、国民経済の発展に広く寄与するものである。また、スポーツの国際的な交流や貢献が、国際相互理解を促進し、国際平和に大きく貢献するなど、スポーツは、我が国の国際的地位の向上にも極めて重要な役割を果たすものである。

そして、地域におけるスポーツを推進する中から優れたスポーツ選手が育まれ、そのスポーツ選手が地域におけるスポーツの推進に寄与することは、スポーツに係る多様な主体の連携と協働による我が国のスポーツの発展を支える好循環をもたらすものである。

このような国民生活における多面にわたるスポーツの果たす役割の重要性に鑑み、スポーツ立国を実現することは、二十一世紀の我が国の発展のために不可欠な重要課題である。

ここに、スポーツ立国の実現を目指し、国家戦略として、スポーツに関する施策を総合的かつ計画的に推進するため

スポーツ基本法（平成23年法律第78号）

（基本理念）

第二条 スポーツは、これを通じて幸福で豊かな生活を営むことが人々の権利であることに鑑み、国民が生涯にわたりあらゆる機会とあらゆる場所において、自主的かつ自律的にその適性及び健康状態に応じて行うことができるようにすることを旨として、推進されなければならない。

2 スポーツは、とりわけ心身の成長の過程にある青少年のスポーツが、体力を向上させ、公正さと規律を尊ぶ態度や克己心を培う等人格の形成に大きな影響を及ぼすものであり、国民の生涯にわたる健全な心と身体を培い、豊かな人間性を育む基礎となるものであるとの認識の下に、学校、スポーツ団体（スポーツの振興のための事業を行うことを主たる目的とする団体をいう。以下同じ。）、家庭及び地域における活動の相互の連携を図りながら推進されなければならない。

3 スポーツは、人々がその居住する地域において、主体的に協働することにより身近に親しむことができるようにするとともに、これを通じて、当該地域における全ての世代の人々の交流が促進され、かつ、地域間の交流の基盤が形成されるものとなるよう推進されなければならない。

4 スポーツは、スポーツを行う者の心身の健康の保持増進及び安全の確保が図られるよう推進されなければならない。

5 スポーツは、障害者が自主的かつ積極的にスポーツを行うことができるよう、障害の種類及び程度に応じ必要な配慮をしつつ推進されなければならない。

6 スポーツは、我が国のスポーツ選手（プロスポーツの選手を含む。以下同じ。）が国際競技大会（オリンピック競技大会、パラリンピック競技大会その他の国際的な規模のスポーツの競技会をいう。以下同じ。）又は全国的な規模のスポーツの競技会において優秀な成績を収めることができるよう、スポーツに関する競技水準（以下「競技水準」という。）の向上に資する諸施策相互の有機的な連携を図りつつ、効果的に推進されなければならない。

7 スポーツは、スポーツに係る国際的な交流及び貢献を推進することにより、国際相互理解の増進及び国際平和に寄与するものとなるよう推進されなければならない。

8 スポーツは、スポーツを行う者に対し、不当に差別的取扱いをせず、また、スポーツに関するあらゆる活動を公正かつ適切に実施することを旨として、ドーピングの防止の重要性に対する国民の認識を深めるなど、スポーツに対する国民の幅広い理解及び支援が得られるよう推進されなければならない。

スポーツ基本法（平成23年法律第78号）

（目的）

第一条 この法律は、スポーツに関し、基本理念を定め、並びに国及び地方公共団体の責務並びにスポーツ団体の努力等を明らかにするとともに、スポーツに関する施策の基本となる事項を定めることにより、スポーツに関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民の心身の健全な発達、明るく豊かな国民生活の形成、活力ある社会の実現及び国際社会の調和ある発展に寄与することを目的とする。

（国の責務）

第三条 国は、前条の基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、スポーツに関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、スポーツに関する施策に関し、国との連携を図りつつ、自主的かつ主体的に、その地域の特性に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、**地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう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。**

改正地域公共交通活性化法の条文

第一章 総則

第二章 基本方針等

第三章 地域公共交通計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通計画の作成

第五条（地域公共交通計画）

第六条（協議会）

第七条（地域公共交通計画の作成等の提案）

第七条の二（地域公共交通計画の評価等）

第二節 軌道運送高度化事業

第三節 道路運送高度化事業

第四節 海上運送高度化事業

第五節 鉄道事業再構築事業

第六節 鉄道再生事業

第七節 地域旅客運送サービス継続事業

第八節 貨客運送効率化事業

第九節 地域公共交通利便増進事業

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化

第五章 新モビリティサービス事業の円滑化

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組を進める制度を創設。

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(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

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、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRT(Light Rail Transit)の整備、BRT(Bus Rapid Transit)の普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件)

【問題点】

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる。
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組に欠けている。
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない。

地域公共交通の活性化・再生



地域公共交通とは、担う公共交通事業者とは（定義）

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 **地域公共交通** 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される**公共交通機関**をいう。

二 **公共交通事業者等** 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業者

ロ 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道経営者

ハ 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による**一般乗合旅客自動車運送事業者**及び**一般乗用旅客自動車運送事業者**並びに同法第七十九条の七第一項に規定する**自家用有償旅客運送者**（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する者として国土交通省令で定める者を除く。以下単に「自家用有償旅客運送者」という。）

国、都道府県、市町村、公共交通事業者の**努力義務**

(国等の努力義務)

第四条 **国**は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる**情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。**

2 **都道府県**は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、**各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助**を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3 **市町村**は、**公共交通事業者等その他の関係者と協力**し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 **公共交通事業者等**は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための**情報の提供**及びその充実に努めなければならない。

公共交通の活性化及び再生を推進するための「地域公共交通計画」

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画**(以下「**地域公共交通計画**」という。)を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通計画の区域
- 三 地域公共交通計画の目標
- 四 前号の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
- 五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- 六 計画期間
- 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

3 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

- 一 第三十七条の規定による資金の確保に関する事項
- 二 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- 三 観光の振興に関する施策との連携に関する事項

4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。

7 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

計画作成及び実施協議のための「協議会」

(協議会)

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体

二 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計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

地域公共交通計画の作成等の提案

(地域公共交通計画の作成等の提案)

第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、**地域公共交通計画の作成又は変更をすることを提案することができる**。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

- 一 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計画に定めようとする事業を実施しようとする者
- 二 **地域公共交通の利用者**その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による**提案を受けた地方公共団体**は、当該提案に基づき地域公共交通計画の作成又は変更をするか否かについて、**遅滞なく、公表しなければならない**。この場合において、地域公共交通計画の作成又は変更をしないこととするときは、その**理由を明らかに**しなければならない。

公共交通活性化法改正の推移

附 則（平成二〇年五月三〇日法律第四九号）
附 則（平成二三年五月二日法律第三五号）
附 則（平成二三年八月三〇日法律第一〇五号）
附 則（平成二五年六月一四日法律第四四号）
附 則（平成二六年五月二一日法律第四一号）
附 則（平成二七年五月二七日法律第二八号）
附 則（平成二九年五月一二日法律第二六号）
附 則（平成三〇年五月二五日法律第三二号）
附 則（令和二年六月三日法律第三六号）

➤ 改正が繰り返されてきた理由

- 活性化法に基づく計画の進捗が進まないこと、法が示す事業が**地域の課題解決に応えるものになっていないこと**からだと考えられます。
- 国は、**地域公共交通（公共交通機関）の活性化と再生**を目指す、地域では交通空白地域の交通の確保などが大きな課題となっています。法制度と地域課題の齟齬

➤ どのように改正すればいいか

- 目的を公共交通機関の活性化・再生とともに「**地域の交通確保**」とし、そのための仕組みを示す
- 自治体の主体的・創造的な計画に対し、審査・予算配分を行う。
- 財政的な措置を講じる

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~平成29年7月

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

活性化再生法制定からこれまでの10年

- 人口減少や高齢化の進展等地域が置かれている状況は厳しいが、地域の存続・活性化に不可欠な移動手段の確保について、各主体（地方公共団体、交通事業者及び地域住民）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が必要である。
- 協議会を、地方公共団体が設置し、関係者の合意の下で「地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)」を作成し、必要に応じて交通事業者の同意を得て「地域公共交通再編実施計画」を作成することにより、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指すものである。
- 網形成計画は、2017年5月末時点で291件が策定され、地域公共交通再編実施計画も15件が認定される等、成果はあがってきている。しかし、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る一方で、組織内での体制も不備で取り組みに着手すらできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大しているのが実情である。¹³⁸

地域公共交通活性化法に基づく計画の変遷

▼地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 (令和 2 年～)	網形成計画 (平成 26 年～)	連携計画 (平成 19 年～)
計画の 対象	<ul style="list-style-type: none">・ ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む・ 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	<ul style="list-style-type: none">・ バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とする	<ul style="list-style-type: none">・ バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置 づけ	<ul style="list-style-type: none">・ 地方公共団体による作成を法的に努力義務化・ 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	<ul style="list-style-type: none">・ 地方公共団体による作成が可能	<ul style="list-style-type: none">・ 市町村による作成が可能(ただし、複数市町村での作成も可能)
実効性 確保	<ul style="list-style-type: none">・ 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化・ 定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化	<ul style="list-style-type: none">・ 可能な限り具体的な数値指標を明示・ 原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価	<ul style="list-style-type: none">・ 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

現代日本の地域交通問題を解決する法制度

- 国際競争力強化から交通権を保障した「交通基本法」
- 障害者や高齢者の交通確保、歩行や自転車の安全、自動車交通の抑制、鉄道など公共交通の活用をする「総合的な交通政策」
- 国主導の交通事業施策から地域交通の課題解決のための「地域交通を確保する法律」
- 地方自治を拡充した地域交通確保のための権限と財政を保障した「財政法」

各自治体の交通基本条例

国においては、交通政策基本計画を策定し、交通政策を総合的・計画的に推進することとしていますが、地方公共団体においても、交通政策を積極的に進めるため、**公共交通の利用促進等に関する条例**を定めている例があり、こうした取組を広く普及していく。(国土交通省のHP)

- 石川県**金沢市** 金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例 (平成19年3月)
- 福岡県**福岡市** 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例 (平成22年3月)
- 新潟県**新潟市** 公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例 (平成24年7月)
- 熊本県**熊本市** 熊本市公共交通基本条例 (平成25年3月)
- **奈良県** 奈良県公共交通条例 (平成25年7月)
- 香川県**高松市** 高松市公共交通利用促進条例 (平成25年9月)
- 京都府**長岡京市** 長岡京市公共交通に関する条例 (平成25年12月)

交通基本条例を制定する意義と目的

➤ 4つの意義

- * まちづくりの指針・目標が示され、住民の参加と自治によるまちづくりが推進する。
- * 交通政策の理念が明確になり、自治体を目指すまちづくりが住民の共有意識となる。
- * 通学路、歩行、自転車の安全など社会基盤の整備がまちづくりと一体で進められる。
- * 公共交通の推進が図られ、交通事業者など多くの協同が推進される。

➤ 3つの目的

- * 行政の透明性と説明責任を果たすため
- * 政策実現のための財政負担、住民参加、政策評価などの枠組みを明確にするため

交通基本条例制定にあたってのポイント

- 住民主体で運営する「住民の意見を聞く機会」を明確にする。
- 既存の交通事業者との「協同と応諾義務」を明記する。
- 公共交通活性化とともに、地域住民の交通確保による「豊かな暮らし」を追求する。
- 障害者や公共交通を利用できない人、歩行、自転車、自家用自動車の抑制など「総合的な条例」を追求する。
- 「交通教育」が推進される条例にする。
- 地域の交通事業者、近隣自治体との「広域運輸連合」を追求する。
- エネルギーなどを含めた「財政の確立」を追求する。

交通基本条例（案）

前文

- 第一条 目的
- 第二条 定義
- 第三条 基本理念
- 第四条 基本方針
- 第五条 地方公共団体の責務
- 第六条 国の責務
- 第七条 都道府県の責務
- 第八条 地域住民の責務
- 第九条 公共的な交通事業者の責務
- 第十条 交通政策の推進
- 第十一条 住民参加と自治
- 第十二条 情報の共有
- 第十三条 交通政策の協定
- 第十四条 交通契約の締結
- 第十五条 交通財源と交通基金

- 第十六条 事業評価
- 第十七条 交通教育の推進
- 第十八条 規制の措置
- 第十九条 歩行の安全保障
- 第二十条 自転車走行の安全保障
- 第二十一条 公共的施設の整備
- 第二十二条 自動車の抑制
- 第二十三条 福祉輸送
- 第二十四条 広域行政運輸連合
- 第二十五条 交通事業者運輸連合
- 第二十六条 国等との協力
- 第二十七条 体制の整備