



# 地域公共交通の 活性化・再生に向けた 取り組み

北海道運輸局企画観光部交通企画課

## 1 地域公共交通の現状と課題

昨今、大都市部以外の人口減少、宅地の郊外化、自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、自家用乗用車による移動の機会は大きく増大しています。

一方で、公共交通の輸送人員は、長期的に減少傾向にあり、最近約30年間（昭和50年度から平成16年度）で、地方鉄軌道（87事業者）については約3億人減（43%減）、バス事業（三大都市圏以外）については約31億4千万人減（66%減）、国内旅客船事業については約7千万人減（41%減）となるなど長期的な減少傾向にあります。

地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・バス事業者といった交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現する等公共交通サービスが低下し、住民の移動手段の確保が切実な問題となっています。一方で、都市部においては道路渋滞等によるバスの走行環境の悪化などにより公共交通サービス水準が低下し、それがさらに利用者離れを起こすという悪循環を招いています。このほか、離島航路については、離島の過疎化、少子・高齢化による地域活力の低下により輸送人員が減少しており、その維持・改善が問題となっています。

さらに、このような状況のもと、例えば、平成17年度において、地方鉄軌道事業者の約8割、乗合バス事業者の約7割、一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字であるなど、全国において多くの交通事業者の経営状況は悪化しており、交通事業者の努力だけで新たな施策を講じ、諸課題を克服することは困難な状況ですが、一方で、地方公共団体等の財政状況も厳しい状況にあります。

地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものです。それゆえ、その活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段の確保は地域における重要課題の一つとなっています。さらに、少子高齢化・人口減少時

代の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生は喫緊の課題となっています。

## 2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定

こうした状況を踏まえ、国土交通省では、市町村を中心とした地域関係者の連携による地域公共交通の活性化及び再生に向けた取組みを総合的に支援するとともに、地域のニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入を図るための所要の措置を講ずる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を策定しました。同法は、第166回（平成19年）国会において成立し、同年10月1日から施行されています。

同法のポイントは次のとおりです。

### (1) 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成される協議会（法定協議会）での協議を経て、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）を作成することができることとしています。

※ より効果的かつ実効性のある地域公共交通総合連携計画の作成が可能となるよう、法律上、①公共交通事業者や利用者による地域公共交通総合連携計画の作成等の提案制度、②公共交通事業者や道路管理者等に対する協議会の参加要請に対する応諾義務、③協議会参加者に対する協議結果の尊重義務を設けています。

### (2) 地域公共交通特定事業の実施

地域公共交通総合連携計画に定められた事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業（地



域公共交通特定事業) について、国による認定制度等を設け、認定等に係る事業に対して、関係法律の特例措置を講ずることとしています。

- ※ 地域公共交通特定事業として、①軌道運送高度化事業（より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること等により軌道事業の質の向上を図る事業。LRTを想定）、②道路運送高度化事業（交通規制など道路の円滑化に資する措置と併せてより大型のバスを用いること等によりバス事業の質の向上を図る事業。BRT、オムニバスタウン\*を想定）、③海上運送高度化事業（より優れた加速・減速性能を有する船舶を用いること等により旅客船事業の質の向上を図る事業）、④乗継円滑化事業（接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等により旅客の乗継円滑化を図る事業）、⑤鉄道事業再構築事業（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、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業）、⑥鉄道再生事業（地域の

支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の維持を図る事業) の計6種類のメニューを設けています。

- ※ 関係法律の特例措置として、①軌道運送高度化事業に関する軌道事業の上下分離制度の導入、②軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業に関する自治体助成部分の起債対象化、③道路運送法、海上運送法の事業許可のみなし取得、④鉄道事業再構築事業に関する「公有民営」方式による上下分離制度の導入、⑤鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期等が措置されています。

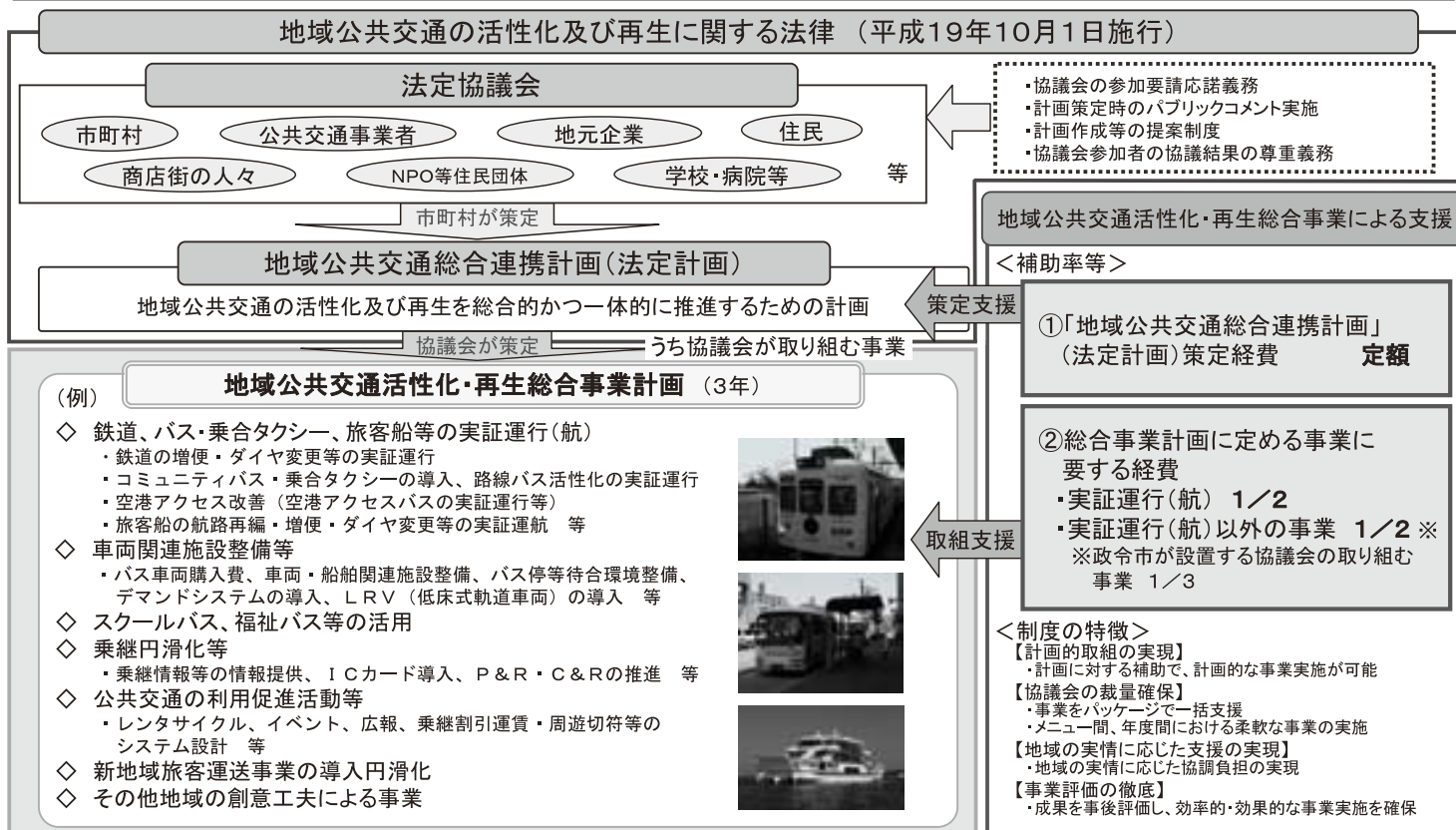
### 3 地域公共交通活性化・再生総合事業の創設

前述の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨に基づいて、関係自治体、交通事業者、住民その他の関係者が連携して、自主的、積極的に地域公共交通の活性化・再生に取り組む地域を重点的に支援する観点から、国土交通省では、平成20年度予算において、同法を活用して鉄道、コミュニティバス・乗

## 地域公共交通活性化・再生総合事業

21年度当初予算額 4,400百万円  
補正予算額 2,524百万円

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。





合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む法定協議会に対しパッケージで一括支援する予算制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設しました（平成20年度は30億円を計上）。同予算制度は、今年度も継続して実施しています（平成21年度は平成21年度当初予算及び平成21年度補正予算により約69億円を計上）。

「地域公共交通活性化・再生総合事業」は、(1)地域公共交通総合連携計画を策定するために必要な調査に係る費用（定額）を国が補助する「調査事業」と、(2)地域公共交通総合連携計画に位置づけられた鉄道・バス・旅客船・航空等の多様な事業の具体化のために必要となる事業の実施に要する費用の一部を国が補助する「計画事業」の二つに分類されます。

いずれの事業についても、補助対象事業者は、前述の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会となり、補助の申請に当たっては、「調査事業」であれば「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」を、「計画事業」であれば「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」をそれぞれ策定したうえで、その計画内容について地方運輸局長の認定を受ける必要があります。

「調査事業」については、例えば、現況交通実態調査、利用者ニーズ把握等の調査や、法定協議会開催に係る事務費等が支援の対象となります。「計画事業」に

ついては、例えば、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行（航）、車両関連施設整備（車両購入、LRV（低床式軌道車両）の導入等）、乗継円滑化（乗継情報等の提供のためのシステム開発、ICカードシステム導入等）、公共交通利用促進（イベント、広報、乗継割引運賃等）等の取組みが、最大3年間に渡って支援の対象となります。

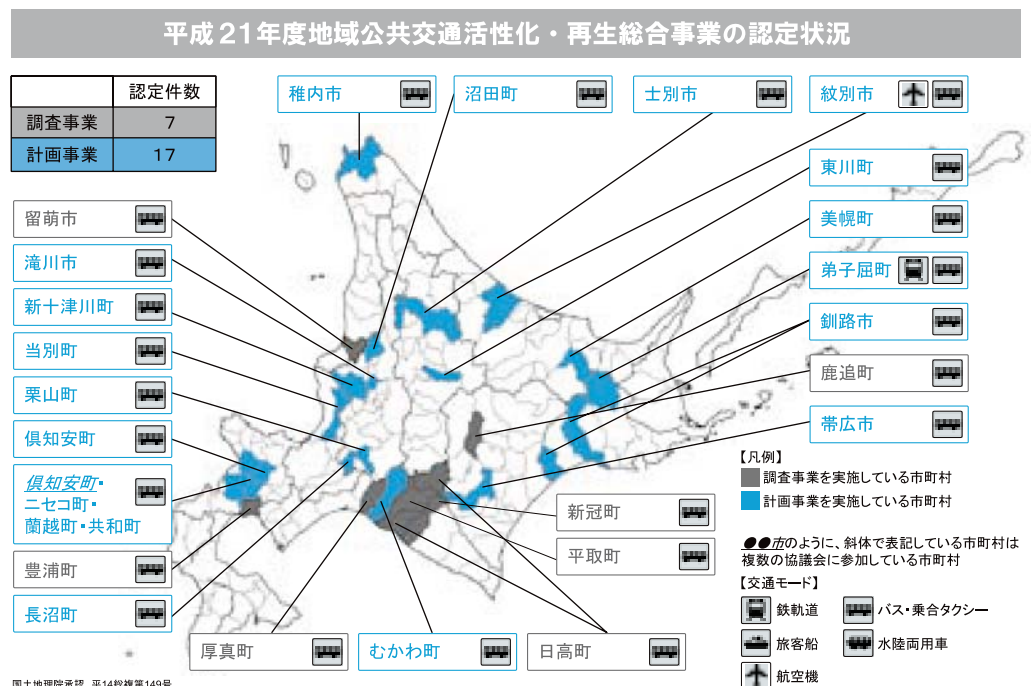
#### 4 北海道における地域公共交通活性化・再生総合事業の実施状況

北海道運輸局では、平成20年度は合計23件の計画（うち調査事業21件、計画事業2件）を、平成21年度は合計24件の計画（うち調査事業7件、計画事業17件）を認定し、それぞれの事業について支援しているところです。

本稿では、平成20年度から継続して取組みを進めている当別町及びニセコリゾートエリアにおける事業内容をご紹介します。

##### (1) 当別町

当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化しており、また、札幌市や江別市といった都市に隣接していること等によって、自家用乗用車への依存が非常に高い地域となっており、環境負荷の高まりや高齢者の交通事故増加といった点が課題となってい



ます。

こうしたことから、町内の交通モードを自家用乗用車から公共交通へ転換すること等を目標に、平成20年2月に「当別町地域公共交通活性化協議会」が設置され、同年3月に「当別町地域公共交通活性化総合連携計画」が策定されました。

当別町では、従来から、当別町、北海道医療大学、北洋交易株式会社及び医療法人社団とうべつ整形外科の4者による費用負担により、官民共同型コミュニティバス「当別ふれあいバス」を運行しています。これは、同じような時間帯に同じような路線を運行していた、①当別町とバス事業者が運行する福祉バス・路線バス、②北海道医療大学ととうべつ整形外科が運行する医療機関等送迎バス、③北洋交易株式会社が運行する地域限定型住民送迎バスのそれぞれを一元化したもので、これにより路線や経費面での効率化が図られました。「当別町地域公共交通活性化協議会」では、「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用して、この「当別ふれあいバス」の運行を継続するほか、JRと連携したDRT型の深夜バスの運行、バスを利用して図書や農産物・郵便物を輸送する「物流システム」の導入等に取り組むこととしています。

また、このほかにも、①バス停留所のデザイン改善や待合所の設置、ノンステップバスの導入、公共交通情報提供システムの整備といった関連設備の充実、②モビリティ・マネジメント（MM）やバス利用感謝ツアーの実施、使用済みてんぷら油の回収システムの構築といった公共交通利用促進策の実施等に取り組むこととしています。

## (2) ニセコリゾートエリア（倶知安町、ニセコ町、蘭越町、共和町）

倶知安町、ニセコ町、蘭越町、共和町からなるニセコリゾートエリアは、冬季を中心に外国人も多く訪れる国際リゾート地となっていますが、運賃体系の異なる様々なバスが運行されているなど、観光客にとって

バスを利用しづらい状況となっているほか、夏季は、一部区間をわずかな本数の路線バスが運行されているのみで、自家用乗用車やレンタカーで来訪する観光客以外は、ニセコの多様な観光エリアを楽しむことができないといった点が課題となっています。

こうしたことから、利用者のニーズにあった利便性の高い地域交通を実現すること等を目標に、平成20年4月に「ニセコリゾートエリア地域公共交通活性化協議会」が設置され、同年9月に「ニセコリゾートエリア地域公共交通総合連携計画」が策定されました。

「ニセコリゾートエリア地域公共交通活性化協議会」では、「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用して、

- ①各種バスの運賃体系の統一化に向けた見直し
- ②バス停の整理・統合
- ③急増する外国人観光客向けの各種情報提供の充実（インフォメーションセンターの開設、ガイドマップの発行等）
- ④QRコード・ICカードを活用したバス利用状況等の情報収集
- ⑤④の情報収集を通じた今後のバス路線の見直し等に取り組むこととしています。

※ ニセコリゾートエリアでは、路線バス（ニセコバス・道南バス（いずれも距離制））、フリーパスポート号（距離制。ただし、全山共通リフト券利用者は無料）、湯めぐりバス（500円）、くっちゃんナイト号（無料）といった、運賃体系が異なる様々なバスが運行されているほか、バス会社ごとにバス停を設置しているため、例えば、一箇所に複数のバス停が存在する場合やバス停の名称がバス会社によって異なる場合がある等、利用者の混乱を招いています。

### ※ オムニバスタウン

国土交通省・警察庁によるバスの利用促進のための総合対策事業。バスの有する多様な社会的意義（マイカーに比べて、人・まち・環境にやさしい）が発揮されることによって快適な交通、生活の実現を目指すまち。