

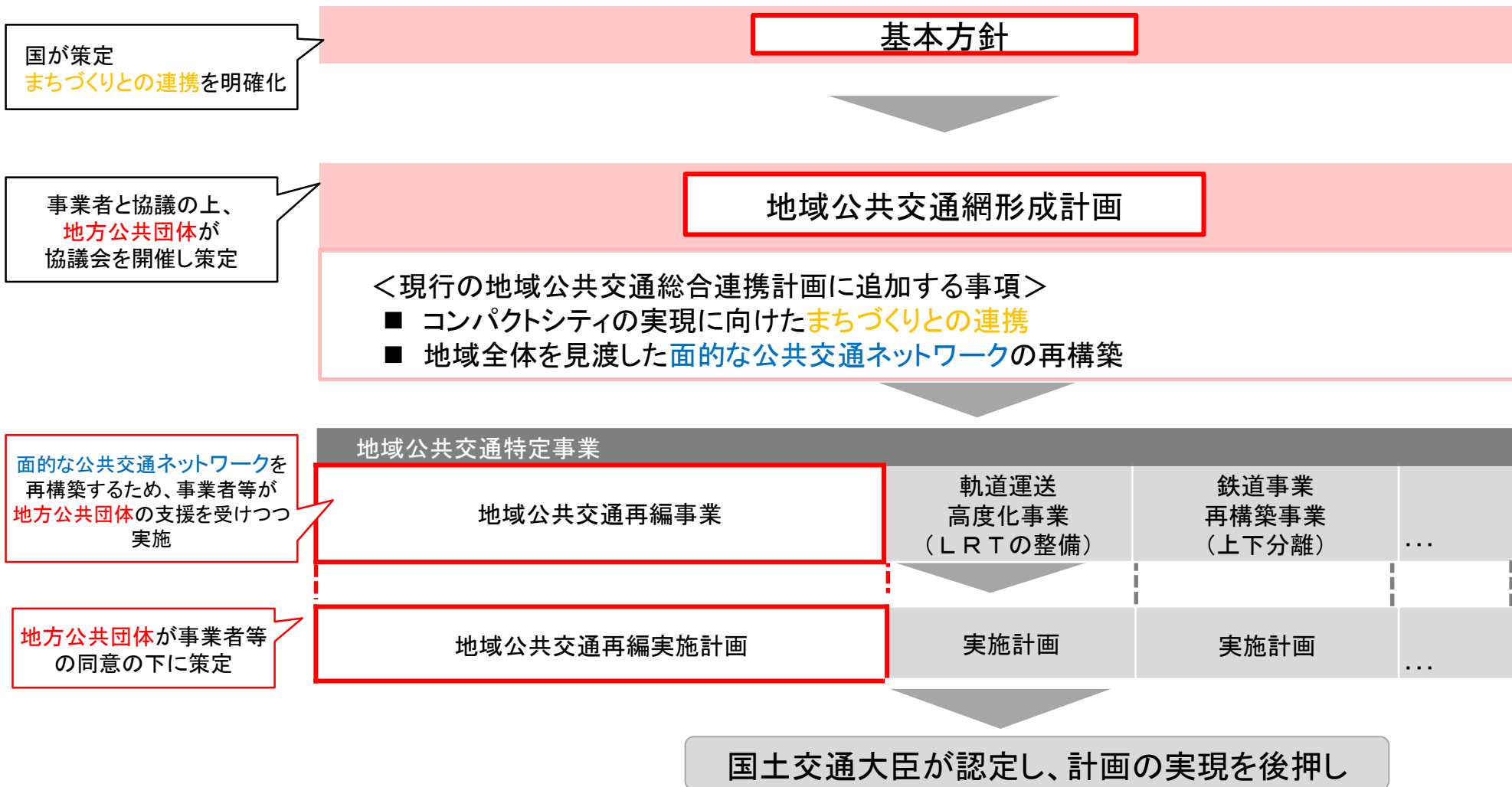
国家戦略特区WGヒアリング 説明資料

平成27年10月2日

地域公共交通活性化再生法のスキーム

交通政策基本法の基本理念に則り、

- ① **地方公共団体**が中心となり、② **まちづくりと連携**し、③ **面的な公共交通ネットワーク**を再構築



参議院 国土交通委員会（抄） 平成26年5月13日 地域公共交通活性化再生法質疑

○室井邦彦君

（略）

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通の経営環境はますます更に厳しくなるものと予想をされます。（中略）国はどのような仕組みで地域公共交通の経営改善を図り、サービスの維持向上を図ろうと考えておられるのか、お聞きをしたいと思います。

○国務大臣（太田昭宏君）

御指摘のように、民間のバス事業者では約七割、そして鉄道事業者におきましては八割弱、これが赤字という状況でありまして、公共交通というのは本当にもう存続する、これが危うくなるという大変な危機にあるというふうに思っています。この人口構成や今都市の状況を見ますと、もう一遍都市全体をつくり直してその中でどうするかと。

（中略）

何よりも今回考えておりますのは、こうした工夫をするというのと同時に、もう一つは、経営ということからいきますと、地方公共団体が出ていくという、そして国も応援をするということが大事であるということで、経営ということではいうと公有民営という、そして上下分離ということも考えたりというような支え方と、全部何でも民間の事業者に任せるといった段階はもう超えたというのが今の境目の状況であるというふうに思っているところです。

地方公共団体が先頭に立つ、そして地域の関係者が知恵を出し合う、その合意の下でまちづくりと一体で公共交通を考える、こういう原則の下でこれからよく知恵を出し合って前に向けて進んでいくようにというふうに思っているところでございます。

参議院 国土交通委員会（抄） 平成26年5月13日 地域公共交通活性化再生法質疑

○吉田忠智君

（略）

まちづくりも地域公共交通も、人口増加と高い経済成長を前提に、交通事業者の宅地開発と鉄道やバスなどの路線新設がセットで民間のビジネスモデルとして成立してまいりました。ところが、現在は人口減少、高齢化、経済成長も定常化が定着しておりまして、状況は大きく変化をしているわけでございます。（中略）国交省も、地域公共交通は公共サービスであるという点を広くアピールをしていただいて、国民の理解を得ていくべきではないかと考えますが、最後に大臣の御所見をいただきたいと思っております。

○国務大臣（太田昭宏君）

御指摘のように、これまでの我が国の公共交通というのは専ら交通事業者に委ねてきているという状況にありましたが、とてもそれではしのげない、耐えられないという状況にあると思っております。ましてや、高齢社会ということになりますと、生きていく上に公共交通という交通手段は極めて重要だというふうに思っておりまして、今までのような民間事業者任せにするのではなくて、地域全体でこれを支えていくということは極めて重要だというふうに思っております。

国交省として、今後、まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの再編がもたらす地域活性化等の様々な効果について国民の理解を深めていただくとともに、地域公共交通に対する支援の一層の充実を図ってまいりたいと思っております。

交通政策基本計画（抄）（平成27年2月13日閣議決定）

交通政策基本法に基づく計画

第1章 交通政策を巡る動きと基本認識

2. 今後の交通政策の在り方の基本認識

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

我が国では従来、公共交通ネットワークの形成は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきた。

しかしながら、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部において、民間事業者による採算ベースの下では適正な利用者負担による輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれがある。こうした地域においては、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通ネットワークを形成することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

全国的な少子高齢化、三大都市圏（とりわけ東京圏）への人口流入、クルマ社会の進展等の中で、地域の生活の足の確保が大きな課題となっている。

このような中で、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進するためには、自治体を中心となって、土地利用などの都市計画等と連携し、「小さな拠点」、コンパクトシティ、「連携中枢都市圏」等の形成にも資するよう、交通ネットワークの再構築を図ることが不可欠である。

（略）

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（抄）

（平成26年総務省・国土交通省告示第1号）

前文

（略）

本方針は、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）第三条第一項に基づき、地域のニーズや課題に最も精通した地方自らによる地域公共交通のあり方についての主体的な検討と、それに基づく持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進するための基本的な方針として定めるものである。

六 その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1 関係者の役割

(2) 都道府県の役割

都道府県は、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等を講ずることとする。

（略）

(3) 市町村の役割

市町村は、地域の实情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となつて、また、他の市町村や都道府県と連携して、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、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととする。

（略）

参議院 国土交通委員会（抄） 平成27年7月2日 一般質疑

○田城郁君

（略）

第二種免許を取得していない者による相乗りサービス、いわゆる自家用自動車を用いたシェアリングエコノミーのサービスについて、大臣の御認識をお聞かせください。

○国務大臣(太田昭宏君)

旅客の運送につきましては、安全の確保、利用者の保護等を図る観点から、道路運送法において必要な許認可等を定めているところです。こうした安全上の許認可を得ることなくマイカーを用いた旅客運送を行うことは、いわゆる白タクに当たります。安全の確保等が図られないことから、これを認めることは適切ではないと、このように考えています。

高い安全性と安心できるサービスこそが日本社会が世界に誇るべき点だと、このように考えています。また、安全、安心の担い手であるドライバーの技術がしっかりと評価され、誇りを持って仕事ができるということもまた大事なことだというふうに思っています。こうした点が損なわれることがないように、道路運送法の運用等におきましてしっかり対応してまいりたいと考えております。