

# レポート

## 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」<sup>\*</sup>について

※以下、「活性化再生法」という

制定：平成 19 年 → 改正：平成 20 年 26 年 27 年

### 第一章 総則

#### (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公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から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網形成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の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成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。

(19 年法：市町村→26 年改正で都道府県を含め、)

#### 交通政策基本法の基本理念

(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。

**第三条** 一国民の日常生活・社会生活の基盤、経済活動の基盤、我が国の産業、観光、地域の活性化と活力向上に寄与する交通の機能の確保及び向上—

**第四条** 一交通による環境負荷の低減—

**第五条** 一交通手段の適切な役割分担と連携—

**第六条** 一まちづくり、観光その他の観点を踏まえた連携、国、地方公共団体、事業者、住民の連携と協働—  
(地方公共団体の責務)

**第九条** 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、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施策を策定し、及び実施する責務を有する。

### 第二章 基本方針等

#### (基本方針)

**第三条** 主務大臣は、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を推進するため、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ものとする。

**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** (平成 26 年総務省告示・国土交通省告示第 1 号)

(前文) わが国では従来、公共交通網の形成は、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、それに対応する輸送サービスを提供するという形で進められてきたところである。

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は、民間事業者による独立採算ベースでの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。

他方、高齢化の進展に伴い、自家用自動車を運転できない高齢者の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、地方公共団体をはじめとして交通にかかわる様々な主体が相互に協力し、地域が丸となって交通網を形成することが不可欠となっている。—略—

(意義) こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通網を構想し、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

(目標) (1) 住民、来訪者の移動手段の確保

(2) 地域社会全体の価値向上

- ①コンパクトなまちづくりの実現
- ②まちのにぎわい創出や健康増進
- ③観光振興施策との連携による人の交流の活発化

(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等

(基本的な事項)

(1) 基本的な方針

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成 (※交通機関相互の連携)
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④住民の協力を含む関係者の連携

(2) 計画の区域

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こととし、一略一、生活圏を形成する複数の市町村が連携して、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通網の形成を図るよう取り組むことが重要である。

現行法の限界性！現実が先行

第186国会

国土交通委員会議事録 参照

(略)

(都道府県の役割) 都道府県は、国と連携しつつ、一略一 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。また、都道府県は、地域の関係者による取組に対する側面的な支援だけでなく、公共交通網を形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがり、広域的な観点から地域公共交通の活性化及び再生の取り組みが求められる場合には、地域の関係者と十分に調整を図りつつも、市町村と協働して形成計画を作成するなど、主体的・主導的に取り組むことも必要である。一略一さらに、地域公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村に対しては、都道府県の支援が不可欠であり、国とも連携しつつ、積極的に支援していくことが望まれる。

(略)

※ (定義) 第二条 五 地域公共交通特定事業 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業※、鉄道再生事業及び地域公共交通再編事業をいう。 ※20年改正

## (地域公共交通網形成計画)

**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、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を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）**を作成することができる。

## 第三章 地域公共交通網形成計画の作成

### 第八節 雑則

#### (地方債についての配慮)

**第二十九条** 地方公共団体が、地域公共交通網形成計画を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、**特別の配慮をするものとする。**

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による軌道運送高度化事業等の推進) (27年改正)

**第二十九条の二** 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、地域公共交通網形成計画に定められた軌道運送高度化事業等を推進するため、次の業務を行う。

一 **認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行うこと。**



#### 地域公共交通出資等業務基準（鉄道・運輸機構）

- 1 - (1) 実施計画が活性化再生法の認定をされていること
- (2) 実施主体が事業の実施を目的に設立された**株式会社**であること
- (3) 民間からの出資があり、**機構と地方公共団体からの出資が全出資の1/2未満**であること
- (4) おおむね**10年を目安に資金回収**の可能性が高いこと

## 第五章 雑則

#### (資金の確保)

**第三十七条** **国及び地方公共団体は**、地域公共交通網形成計画に定められた事業及び新地域旅客運送事業の推進を図るために**必要な資金の確保に努めるものとする。**

**現行法と制度の不足→要改正**

## 「活性化再生法」改正への視点

※活性化再生法が前提とする適用範囲→日常生活に関して形成される交通圏（**生活圏**）

都市間移動の機能は視野に入っていなかった！**現実が先行し、法が追いついていないのではないか**  
地方公共交通の物流（貨物）機能は考慮されないのか

※地方債の起債及び引受の実際例は？

※鉄道・運輸機構の地方公共交通投資の実際例は？このスキームを上下分離に適用できるか？

公設民営の上下分離には投資できない

株式会社の上下分離事業では地方交付税の対象にならない

※国による資金確保が努力義務にとどまっている

上下分離事業は地方交付税の交付対象になるか？

○西岡委員 次に、地域公共交通活性化再生法改正案についてお尋ねしたいと思います。この法律で、地域公共交通網形成計画は原則市町村がつくられるということでありまして、国交省が作成している資料の中に「市区町村における公共交通専任担当者数」というものがあつて、それを見ると、十万から二十万人規模の都市でも、専任の担当者が一人もいないというところが五五・九%もあるんですね。これが人口規模が小さくなればなるほど増加しておりまして、三万人未満の都市でありますと九割を超えているというような状況であります。

過疎化に直面している市町村の市役所や役場では、そもそも部や課の数が少なく、総務課がすべてやっているような状況もあると思います。本来、住民の方々の生活の足を守るというのは重要な役割であるというふうに思いますけれども、なぜこういったところに専任の担当者がいないのか、そういった理由について国交省がどういうふうに思われているのか、お教えいただければと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。今の先生御指摘の数字は、私どもの現況調査の数字でございます。

全国的に見ると、地域公共交通を担当する職員が全くいないというところはないのですが、御指摘のように、一部の大都市を除いてほとんどの市町村では、例えば総合企画の部門ですとか、まちづくりなどの他の部門との兼任によりまして地域公共交通の担当職員を配置しているのが実情というふうに承知しております。

事情はさまざまだと思いますけれども、これまで地域公共交通の維持、活性化については、主に交通事業者の運営に任されていた側面があるということ、そういう担当者がいなかったのではないかと思います。

最近では、多くの市町村がみずからの問題として積極的に公共交通に取り組みされておりますけれども、やはり厳しい財政事情でございまして、職員をふやしてまで専属の職員を配置するというのはなかなか難しい状況にあるというふうに聞いております。

○西岡委員 財政事情もあって兼職しているところが多いというようなお話でございましたけれども、であるならば、今回、市町村がそういった計画をつくるに当たって、やはり国がそれぞれの市町村の規模や地理的条件に合ったメニューをまず提示してあげるということをして、市町村が一から考えるといったものではなくて、国が提示したメニューから選択をしていくというような、そういう仕組みをつくるのがよいと思いますけれども、今後の法改正後の市町村への支援体制についてはどのように考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。市町村が地域公共交通網形成計画を策定する際には、当該市町村の人口や規模や地理的条件の地域特性に応じて、多様な交通サービスを組み合わせなければならぬと思います。

御指摘のように、市町村は人材に限られておりますので、このような取り組みを進めるに当たりましては、同じような地域特性を有する他の市町村での成功事例を参考にすることが極めて有益と考えております。市町村がみずから考えるということですが、その考える際にはこうした方法が極めて有益だと思っております。

従来から、先進的な事例というものを収集して、ホームページ、またシンポジウムにおいて広く紹介するとともに、研修の場も活用しているわけでございますけれども、こういうような取り組みは引き続き進めますが、今後は、先ほどからも答弁がございまして、本省における都市と交通の合同プロジェクトチームの設置、それから地方整備局、運輸局によりましてワンストップ相談窓口の設置、それから計画策定支援の予算措置もしております。こうしたことを通じて、前向きに取り組む市町村を積極的に支援してまいりたいと思っております。