

일본의 지역공공교통 활성화 및 재생에 관한 법률

김 정 순 (한국법제연구원 연구위원)

I. 들어가며

1. 지역공공교통의 현황

지역공공교통은 지역의 경제사회활동의 기반이며 그 지역에서의 공공재적 역할이 매우 크다. 지역주민의 통근, 통학, 통원과 물건 구입 등 일상 생활에서의 이동과, 해당 지역을 방문하는 관광객 등의 이동의 수단으로서 지역에서 커다란 역할을 담당해 왔다.

그러나 대도시권 이외의 인구 감소, 공공시설의 교외이전과 대규모 집객시설의 교외이전, 택지의 교외화, 자가용 승용차의 보급 등에 의해, 일상생활에서의 자가용 승용차에의 의존이 높아지고 있어 자가용 승용차에 의한 이동의 기회가 크게 증대하고 있다.

한편, 공공 교통의 수송 인원은 최근 약 30년간(1975년~2004년) 지방철도와 궤도(87개 사업

자)에 대해서는 약 3억명 감소(43% 감소), 버스사업(3대도시권 제외)에 대해서는 약 31억 4천만명 감소(66% 감소), 국내여객선사업에 대해서는 약 7천만명이 감소(41% 감소) 되는 등 장기적인 감소 경향에 있다.¹⁾

지방도시나 과소 지역 등에서는, 채산성이 없는 철도·버스 노선이 폐지됨으로써 교통 공백 지대가 출현하는 등 공공 교통 서비스가 저하되어 주민의 이동 수단 확보가 절실한 문제가 되고 있다.

도시지역에서는 자가용 자동차의 보급 등으로 도로 정체 등에 의한 버스의 주행 환경의 악화 등에 의해 정시통행이 곤란하게 되는 등 공공교통 서비스 수준이 저하되고 이것이 공공교통 이용자 감소를 가져오는 악순환을 낳고 있다.

그밖에, 낙도 항로에서는 낙도의 과소화, 저출산·고령화에 의한 지역 활력의 저하에 의해 수송 인원이 감소하고 있어 낙도항로의 유지·개

선이 문제되고 있다.

일본은 민간기업에 의한 효율적인 공공 교통을 지향하여 공영 교통에 대해서도 독립 채산을 원칙으로 한다. 이는 효율적인 공공교통 서비스를 제공해 온 반면 수요가 감소할 때에는 서비스 유지가 곤란하게 되는 단점이 있다.

이러한 일본에서의 공공교통이용자의 감소 등의 결과 교통 사업자의 경영 상태가 악화되고 있어 교통 사업자의 독자의 경영노력만으로 공공 교통 서비스의 유지·개선을 위한 새로운 시책을 마련하여 문제를 극복하기에는 어려운 상황에 있다.

2. 지역 공공교통의 필요성

지역공공교통을 둘러싼 상황은 나빠져가고 있

지만 지역공공교통은 지역의 경제 사회 활동의 기반으로 역할이 계속하여 수행해 나가는 것이 요청되고 있다. 따라서 지역공공교통을 활성화·재생하는 것에 의해 지역주민의 일상생활에서의 이동수단 등을 계속 확보해 나가는 것은 지역의 중요한 과제의 하나가 되고 있다. 게다가, 저출산 고령화로 인한 인구 감소 시대의 도래²⁾, 지역의 자립·활성화³⁾, 지구온난화를 비롯한 환경문제⁴⁾ 등 일본에서의 중요한 과제에 정확하게 대응하기 위해서도 양질의 공공교통서비스를 확보하는 것은 극히 중요한 과제가 되고 있는 등, 지역공공교통의 활성화·재생은 더 이상 미룰 수 없는 상황이 되었다.

이러한 상황에 대응하기 위해 국가와 지방공공단체의 적절한 역할 분담 아래, 여러 가지 공

- 1) 交通政策審議會 交通體系分科會 地域公共交通部會 報告書, 「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」, 2007. 7. 5, 2쪽.
- 2) 일본의 총인구에서 차지하는 고령자의 비율은 2030년에는 약 30%까지 증가하게 되어 있고, 특히 지방권에서 그 비율은 보다 더 높아질 것으로 예측되고 있다. 이와 같은 급속한 고령화의 진전에 의해 자가용을 운전할 수 없는 지역주민이 증가할 것이라고 판단된다. 그러나 지역에 따라서는 채산성 악화로 인한 노선 폐지로 교통공백지대가 출현하는 등 공공교통서비스가 낮아진 결과 자가용을 운전할 수 없는 고령자와 학생이 지역에서의 일상생활이 곤란하게 되는 등 자가용을 운전할 수 없는 고령자와 통학자의 지역내에서의 이동수단을 지속적으로 확보하는 것이 지역에서의 중요한 과제이다.
- 3) 지역공공교통은 지역주민 등에 의한 경제활동과 일상생활에서의 서비스의 이용 등에 의해 유지되고 있는 것이므로 지역에서 지역공공교통이 어떠한 역할을 수행할 것인가의 관점에서의 대처도 필요하다. 공공교통의 역이나 역 근처에는 인구의 증가와 각종 도시시설의 입지가 촉진되고 있는 결과, 지역공공교통이 공공공익시설과 상업시설 등 다양한 도시기능의 집합을 가져오고 이들 도시기능의 유기적인 네트워크의 구축에 중요한 역할을 수행한다. 또한, 관광교통이라는 지역교통간 촉진의 기초로서도 공공교통은 중요한 역할을 수행한다. 지역을 방문하는 관광객 등에 의한 이용자의 증가는 공공교통을 유지하는 중요한 요소이며, 편리하고 이용하기 쉬운 공공교통은 관광지 등의 매력 증대에 일조하며, 차량과 운송서비스 자체가 관광자원이 되는 경우도 있다.
- 4) 2005년 2월의 교토의정서의 발효에 따라, 동년 4월에 교토의정서 목표달성계획이 책정되어 운수부문에서도 이산화탄소배출량 감축목표가 설정되었다. 현재, 일본의 이산화탄소배출량 중 운수부문이 차지하는 비율은 21%이상으로, 그 중의 9할이 자동차에서 배출되고 있다. 공공교통은 자가용과 비교하여 이산화탄소배출량이 적고 단위운송당 이산화탄소배출량은 버스가 자가용의 10분의 3, 철도가 9분의 1 정도로 환경부하가 적은 교통서비스인 점에서 공공교통의 이용 촉진은 운송부문계획의 목표달성을 위한 중요한 시책 중의 하나가 되고 있는 상황에서, 지역 실정에 맞게 자가용차와의 적절한 역할분담을 도모하면서 양질의 공공교통서비스를 확보하고 공공교통 이용을 촉진하는 것이 요구되고 있다.

적 지원을 실시하고 있고, 또한 2005년 「도시철도등편리증진법」의 제정, 2006년 「도로운송법」의 개정 등 지역의 공공 교통의 편리성 향상과 서비스 확보를 위한 시책을 추진하고 있지만, 지역공공교통의 현황을 감안하면 새로운 종합적인 대응의 필요성이 제기된다.

지역공공교통의 활성화·재생은 교통 사업자의 경영 노력이나 이용자의 추가적 부담만으로는 한계가 있는 것이며 지역공공교통을 유지·개선하는 새로운 대처나 그것을 가능하게 하는 새로운 구조가 필요하게 되었다.

II. 법률제정의 경위

지역공공교통의 상황은 더욱 나빠져 가는 반면에 그 중요성은 매년 증대하고 있어 지역공공교통의 활성화·재생이 긴급한 과제가 되고 있는 상황에서, 지역에 따라서는 지역 관계자가 협력하여 지역 주민 등의 이동수단을 확보하기 위하여 다양한 대응이 이루어져 일정한 성과를 내 놓고 있기도 하다.

이런 점에서 지역공공교통의 활성화·재생을 촉진하기 위해서는 시정촌, 교통사업자, 지역 주민 등의 지역 관계자가 하나가 되어 지역에 맞는 공공교통의 형태에 관해서 검토·합의 형성을 도모하고, 합의에 근거하여 각 주체가 책임을 갖

고 실행해 가는 것이 중요하게 된다.

또한, 근래의 기술진보의 결과, 철도, 버스, 여객선이라는 기존의 운송모델을 가지고 운송하는 새로운 운송서비스가 계속 생겨나고 있다. 이러한 운송서비스는 지역의 운송 수요에 따라 세세하게 대응할 수 있다는 점 등에서 지역공공교통의 활성화·재생에 이바지하는 운송모델로 그 보급이 기대되고 있다.

이러한 상황을 감안하여 2006년 12월 5일에 국토교통성 교통정책심의회 교통계분과회 지역공공교통부회에서 ① 지역공공교통의 존재방식에 관한 지역의 종합적인 검토, 합의형성의 제도 만들기, ② 새로운 운송서비스의 도입촉진을 위한 환경정비, ③ 공공교통의 도입·유지 운영에 관한 적극적인 정보·기술적 조언의 제언, ④ 공공교통의 운행에 관한 정보의 종합적·적극적인 제공 등에 대하여 중간 검토가 행해지고, 이것을 구체화하는 형태로 「지역공공교통의 활성화 및 재생에 관한 법률」⁵⁾(이하 ‘법’이라 한다.)이 작성되었다.

이 법은 2007년 5월 25일에 공포되고, 2007년 10월 1일부터 시행되고 있다.

아래에서는 이 법의 개요를 살펴보기로 한다.

III. 법률의 개요

1. 총칙(목적·정의)

5) 2007년 5월 25일 법률 제59호

(1) 목적(제1조)

이 법은 근래의 급속한 저출산·고령화의 진전, 이동을 위한 교통수단에 관한 이용자의 선호의 변화에 의한 자가용의 보급 등으로 인해 지역 공공 교통의 유지가 어렵게 되고 있는 등의 사회경제 상황의 변화에 대응하여, 지역 주민의 자립된 일상 생활 및 사회 생활의 확보, 활력있는 도시활동의 실현, 관광 기타 지역간 교류의 추진 및 교통과 관련된 환경에의 부하의 저감을 피한다는 관점에서 지역공공교통의 활성화 및 재생을 추진하는 것의 중요성을 감안하여 제정된 것이라는 점을 명확히 하고 있다. 이를 위하여 시정촌에 의한 지역공공교통종합연계계획의 작성 및 지역공공교통특정사업의 실시에 관한 조치 및 신지역여객운송사업의 원활화를 꾀하기 위한 조치에 대하여 규정함으로써 지역공공교통의 활성화 및 재생을 위한 지역의 주체적인 대응 및 창의적 업무를 추진하고, 아울러 개성있고 활력이 넘치는 지역사회의 실현에 기여하는 것을 목적으로 하고 있다.

(2) 정의(제2조)

이 법의 대상인 「지역공공교통」은 지역주민의 일상생활이나 사회생활에서의 이동 혹은 관광여객 기타 지역 내방자의 이동에 이용되는 공공교통기관이라고 정의하고 있다(제1호).

또한 시정촌이 정하는 「지역공공교통종합연계계획」에 근거하는 5개 특정사업인 「지역공공교통특정사업」에 대한 정의 규정을 두고 있다. 지

역공공교통의 활성화·재생을 위한 수단으로서 ① 궤도(軌道)사업, 도로운송사업, 해상운송사업에서의 정시성(定時性) 확보, 속달성 향상, 쾌적성 확보라는 운송서비스의 질을 향상시키기 위한 3가지 특정사업(궤도·도로·해상운송 고도화사업), ② 다른 공공 교통 사업자간의 여객 환승을 원활히 하기 위한 특정사업인 환승원활화사업, ③ 폐지 신고가 된 철도사업에 대해 시정촌 등의 지원에 의해 해당 철도사업의 유지를 도모하기 위한 특정사업인 철도재생사업이 그것이다(제5호 내지 제11호).

그리고 지역 운송 수요에 적합한 효율적인 운송서비스를 실시하는 것으로, 철궤도(鐵軌道), 버스, 여객선이라고 하는 기존의 운송모드를 포함하거나 또는 동일 차량 또는 선박을 이용하여 운송서비스를 하는 사업을 「신지역여객운송사업」으로 규정하고 있다(제12호). 이 법에서는 해당 사업의 도입시 필요한 철도사업법, 궤도법, 도로운송법, 해상운송법 등의 각 사업법의 절차의 합리화 등에 의해 도입 촉진을 꾀하고 있다.

2. 기본방침(제3조)

이 법은 주무장관이 지역공공교통의 활성화 및 재생을 종합적, 일체적이며 효율적으로 추진하기 위한 기본방침을 작성하도록 하고 있고, 기본방침을 정하고 변경하는 경우에 국가공안위원회 및 환경성장관과 협의하도록 하며, 기본방침을 정하거나 변경하는 경우에는 이를 지체없이 공표하도록 하고 있다. 기본방침에서는 지역공

공교통의 활성화·재생의 의의 및 목표, 지역공
공교통종합연계계획의 작성에 관한 기본적인 사
항, 지역공공교통종합연계계획에서 정하는 사업
에 관한 기본적 사항, 신지역여객운송사업에 관
한 기본적인 사항에 대하여 지침을 정한다.

3. 국가 등의 책무(제 4 조)

이 법은 국가, 도도부현, 시정촌, 공공교통사업
자 등의 각 관계자가 지역공공교통의 활성화·
재생을 추진하기 위해 수행해야 할 역할에 대해
기본방침과 함께 각각의 책무를 규정하고 있다.

- ① 먼저, 국가에 대해서는 지역 관계자가 지역
공공교통의 활성화 및 재생에 대응하는 데 필
요한 정보수집이나 제공, 연구개발의 추진, 인
재 양성 등을 통하여,
- ② 도도부현에 대해서는 시정촌의 구역을 넘
어서는 광역적 관점에서 필요한 조언이나 원
조 등을 행함으로써 지역의 대응방안을 뒷받
침해 나갈 것을 요구하고 있다.
- ③ 또한, 시정촌에 대해서는 공공교통사업자
등의 지역 관계자와 협력하고 상호 밀접한 연
계를 도모하면서, 지역의 문제로서 주체적으
로 지역공공교통의 활성화·재생에 대처할 것
을 요구하고 있다.
- ④ 나아가, 공공교통사업자에 대해서는 운송
서비스 질의 향상을 꾀하는 것 이외에, 이용자
의 편의향상을 위하여 이해하기 쉬운 정보의 제
공이나 충실을 꾀해 나갈 것을 요구하고 있다.

4. 지역공공교통종합연계계획의 작성 및 실시

이 법에서는 보다 효과적이고 실효성이 있는
계획이 작성될 수 있도록 ① 지역공공교통의 활
성화·재생에 대처하는 공공교통사업자 등이나
이용자, 지역주민 등에 의한 지역공공교통종합
연계계획의 작성·변경 등의 제안제도, ② 협의
회 참가요청에 대한 공공교통사업자나 도로관리
자 등의 응낙 의무, 그리고 ③ 협의회 참가자에
대한 협의 결과의 존중의무가 규정되고 있다.

(1) 지역공공교통종합연계계획(제 5 조)

지역공공교통종합연계계획은 기본방침에 근
거하여 시정촌이 공공교통사업자, 도로관리자,
공안위원회, 이용자 등의 지역 관계자와 일체가
되어, 지역공공교통의 다양한 수요나 과제를 바
탕으로 지역공공교통의 활성화·재생(再生)에
대처하기 위한 기본이 되는 계획이다.

이 법에서는 지역공공교통종합연계계획에 근
거하여 실시되는 5가지의 특정사업자를 정하고
있는데, 이들 특정사업자에 한정하지 않고 지역
주민 등이 일상생활에서 이용하는 버스나 철도,
여객선 등의 지역공공교통의 활성화·재생에 이
바지하는 다양한 방안을 정할 수 있도록 하고 있
어 다양한 지역에서 창의적 업무를 응집한 주체
적인 방안이 실시될 것을 기대하고 있으며, 국가
도 이러한 방안에 대해 종합적으로 지원하도록
하고 있다.

한편, 지역의 수요를 충분히 고려하여 지역 관
계자가 하나가 되어 지역공공교통의 활성화·재
생에 대응하기 위하여 시정촌이 지역공공교통중

합연계계획을 작성함에 있어 후술하는 협의회가 조직되어 있는 경우에는 협의회의 협의를, 협의회가 조직되어 있지 않는 경우에는 관련 공공교통당사자 등이나 도로관리자, 항만관리자, 공안위원회 등과의 협의를 하도록 하고 있는 것 이외에도, 지역주민, 이용자 기타 이해관계자 등의 의견을 반영시키기 위해 필요한 조치를 강구하도록 하고 있다.

생활교통권이 복수의 시정촌에 걸치는 경우에는 공동으로 계획을 작성할 수 있다.

(2) 협의회(제6조)

이 법에서는 지역 관계자가 하나가 되어 지역 공공교통의 활성화·재생에 대처해야 한다는 것을 명확히 하기 위하여 시정촌이 지역공공교통종합연계계획의 작성 및 실시를 함에 있어서의 협의 및 연락조정을 위해 공공교통사업자 등, 도로관리자, 항만관리자나 공안위원회, 이용자 등의 시정촌이 필요하다고 인정하는 자를 구성원으로 하여 협의회를 조직할 수 있도록 하고 있다.

그리고 보다 효과적이고 실효성있는 계획 작성을 위한 협의회 제도를 위하여 ① 지역공공교통의 활성화·재생에 대응해야 하는 공공교통사업자 등이나 도로관리자 등의 사업 실시주체에 대해서 시정촌으로부터 협의회 참가 통지를 받은 경우에는 정당한 이유가 있는 경우를 제외하고 응낙할 의무를 부여하고, ② 협의회 참가자에 대한 협의 결과의 존중의무를 규정하고 있어, 종래 사업의 실시주체가 지역공공교통의 활성화·재생에 소극적인 경우에 시정촌이 조정을 행하

는 자체가 매우 곤란하였지만 이 법에 의해 협의의 장의 설치를 법정화함으로써 조정 프로세스의 원활화를 꾀하고 있다.

(3) 지역공공교통종합연계계획의 작성 등의 제안(제7조)

이 법에서는 지역공공교통종합연계계획을 작성하는 시정촌의 방안을 촉진시키기 위하여 지역공공교통의 활성화·재생에 대처하는 공공교통사업자 등이나 이용자·지역주민 등이 지역공공교통종합연계계획의 작성·변경에 대해 제안할 수 있는 제도를 두고 있다.

또한 본 제도의 실효성을 담보하기 위하여 제안을 받은 시정촌은 해당 제안에 의한 지역공공교통종합연계계획의 작성 또는 변경 여부를 지체없이 공표함과 동시에 제안을 받아들이지 않는 경우에는 그 이유를 밝히도록 하고 있다. 그럼으로써 지역의 수요를 보다 더 반영한 지역공공교통의 활성화·재생의 대응방안이 추진되는 것을 희망하고 있다.

(4) 지역공공교통특정사업(제8조 내지 제27조)

지역공공교통종합연계계획에서 정해지는 사업 중 특히 중점적으로 취급되는 사업(「지역공공교통특정사업」)에 대하여 지역공공교통특정사업 실시계획에 대한 국가에 의한 인정제도 등을 마련하여 인정 등에 관한 사업에 대하여 아래와 같이 관계 법률의 특례에 의한 지원조치 등을 강구하는 것으로 하고 있다.

- 퀘도운송 고도화사업에서 퀘도 사업의 상하 분리 제도의 도입(퀘도법의 특례)
- 퀘도운송 고도화 사업, 도로운송 고도화 사업에서 자치체 조성 부분의 채권 발행 대상화(지방재정법 제5조 지방채 제한의 특례)
- 도로운송법, 해상운송법의 사업 허가 등이 사업계획실시 취득(도로운송법, 해상운송법의 특례)
- 철도재생실시계획 작성을 위한 철도사업 폐지 예정일의 연기 가능 등(철도사업법의 특례)행 객관화

① 퀘도운송고도화사업(LRT[®])를 상정)

퀘도운송고도화사업은 보다 뛰어난 가속·감속성능을 가진 차량 등을 이용함으로써 특정성(特定性) 확보 등의 퀘도운송서비스 질의 향상을 도모하기 위한 사업으로, 퀘도운송고도화사업을 하려고 하는 자가 퀘도운송고도화 실시계획에 대한 국토교통성 장관의 인정을 받은 경우에는, 종래의 퀘도법에서는 인정되지 않았던 퀘도의 정비와 운송에 대해 다른 사업자가 할 수 있도록 규정하는 것 이외에, 지방공공단체가 퀘도운송고도화사업을 하는 사업자에 대한 조성(助成)에 대해 지방채의 기채

를 가능하게 하는 조치(지방채의 특례) 등의 법적 조치를 규정하고 있다.

② 도로운송고도화사업(BRT[™])등 상정)

도로운송고도화사업은 도로관리자나 공안위원회 등이 강구하는 도로교통의 원활화에 이바지하는 조치(PTPS의 도입, 도로폭 확대 등의 버스 주행환경의 개선)와 병행하여 보다 대형의 버스차량을 이용함으로써 정시성(定時性) 확보 등의 버스운송서비스 질의 향상을 도모하기 위한 사업으로, 도로운송고도화실시계획의 인정에 있어서는 사업허가 등의 소요 절차를 받은 것으로 간주하도록 하고 있는 것(사업법의 절차의 합리화조치) 이외에, 지방채의 특례 등의 법적 조치를 강구하고 있다.

③ 해상운송고도화사업

해상운송고도화사업은 보다 뛰어난 가속·감속성능을 가진 선박을 이용함으로써 정시제(定時制) 확보 등의 여객선운송서비스 질의 향상을 도모하기 위한 사업으로, 사업법의 절차의 합리화 조치라고 하는 법적 조치를 규정하고 있다.

④ 환승원활화사업

환승원활화사업은 다른 사업자간의 운행시간표의 조정이나 공동 승차권 발행, 교통결절

6) LRT(Light Rail Transit) : 저상·장애제거 설계의 신차의 투입, 지붕이 있는 쾌적한 정류소, 고속·정시성의 확보 등을 조합한 기능을 갖춘 차세대형노면(路面)전차시스템

7) BRT(Bus Rapid Transit) : 운송력이 큰 노스톱 버스의 투입, 버스전용선, 공공차량우선시스템 등을 조합한 고차원의 기능을 갖춘 버스 시스템

점에서의 상호 승차장의 근접화 등 여객의 환승 원활화를 도모하기 위한 사업으로, 관계 사업법의 절차의 합리화 조치나 관계 사업법의 운행 계획에 대한 특례조치, 공동 승차권 발행 시 운임 등에 관한 절차의 합리화 조치 등의 법적 조치를 규정하고 있다.

⑤ 철도재생사업

철도재생사업은 폐지 신고가 된 철도사업에 대해 선로를 따라 있는 시정촌 등 및 철도사업자 전원의 합의로 관계 시정촌 등이 해당 철도사업을 지원하면서 철도사업의 유지를 피하기 위한 사업이지만, 선로를 따라 있는 시정촌 등과 철도사업자 전원이 합의로 사업을 실시하기 위해서는 관계자가 충분히 협의·조정을 해나갈 필요가 있게 된다.

이 때문에 철도재생사업의 합의를 위한 협의가 이루어지고 있는 경우에는 철도사업자는 폐지신고와 관련하여 폐지일을 늦출 수 있게 규정하고 있는 것 이외에, 철도사업자의 부담 경감이라는 관점에서 폐지 신고를 한 날로부터 1년을 경과한 후 철도재생사업의 합의에 이르지 못한 경우에는 해당 사업의 폐지 1개월 전까지 폐지 신고를 하면 된다고 하고 있다. 또한, 철도재생사업의 실시 예정기간 내에

미리 정해진 목표를 달성할 수 없는 경우에는 폐지일 6개월전까지 폐지 신고를 하면 되는 등의 법적 조치를 규정하고 있다.

5. 신지역여객운송사업의 원활화(제30조 내지 제36조)

신지역여객운송사업은 철도사업, 도로운송사업, 해상운송사업 등의 복수의 여객운송사업에 해당하고, 동일한 차량 또는 선박을 이용하여 일관된 운송서비스를 제공하는 사업⁸⁾으로, 철도사업법, 철도영업법, 궤도법, 도로운송법, 해상운송법의 특례를 인정하는 관계 사업법의 절차의 합리화라고 하는 법적 조치를 규정하고 있다. 또한, 신지역여객운송사업의 차량이나 선박에 관한 보안상의 기술기준의 작성이나 운용에 있어서는 철도영업법, 궤도법, 선박안전법 및 도로운송차량법의 규정에도 불구하고 신지역여객운송사업에 이용되는 차량 또는 선박 운행의 안전확보에 지장이 없는 범위내에서 해당 사업의 원활화가 이루어지도록 적절한 배려를 행하도록 하는 등, 본 사업의 도입의 원활화 등을 꾀하고 있다. 그리고, 본 사업은 해당 운송서비스에 관한 일관된 운임 등을 정하고, 이를 공시할 것을 요구하고 있다.

8) DMV(Dual Mode Vehicle, 특수한 구조의 차바퀴로 도로와 선로를 동일 차량으로 주행하는 것이 가능한 교통기관), IMTS(자기유도에 의하여 전용도로부분과 일반도로의 양쪽 모두를 주행하는 차량), 수륙양용차(육상 주행 및 수상 항행이 가능한 차량) 등이 신지역여객운송사업의 수단이다.

6. 부칙

전술한 바와 같이 본 법은 공시일로부터 기산하여 6월을 넘지 않는 범위내에서 정령에서 정하는 날로부터 시행하는 것으로 하고 있는 것이 외에, 시행후 5년을 경과한 경우 본법의 시행 상황에 대해 검토를 추가하여 그 결과를 기초로 필요한 조치를 강구하도록 하고 있다.

IV. 마치며

일본에서 지역 공공 교통의 활성화·재생은 이제 미룰 수 없는 과제이다. 많은 교통 사업자의 경영상태 악화로 교통 사업자의 독자적인 노력만으로 지역공공교통에 관한 문제를 해결하는 것이 어려운 상황이다. 이에 고령화 사회에의 대응, 환경 문제에의 대응, 자립적인 지역 사회 만들기, 관광 진흥 등에 의한 지역의 활성화 등의 관점에서 지역공공교통의 활성화 및 재생을 위한 지원이 필요하고 이에 따라 법·제도적인 해결책을 마련하고 있다.

이 법은 지역공공교통의 활성화·재생에 대해 지역의 관계자가 일체가 되어 지역에 적합한 공공교통의 형태를 검토하여 합의를 형성하고 대응방안을 실행해 나가기 위한 구조를 만든 것으로, 지역공공교통의 활성화·재생이 성공할지 여부는 향후 지역에서의 주체적인 대응에 달려 있다. 또한, 국가로서도 지역공공교통의 활성화·재생을 예산, 세제, 지방 재정 조치 등의 확충, 정보제공, 추진담당자의 육성, 산학관의 연계, 관광시책과의 연계 강화, 지역공공교통에 대한 기술개발 등의 과제를 계속 수행하고, 지역의 자주적인 해결방법을 종합적이고 또한 강력히 지원할 수 있도록 노력하고 있다.

우리나라의 경우도 공공교통의 현황과 해결책이 일본의 경우와 유사하다 할 수 있다. 어떤 분야에서는 일본보다 상황이나 정책 실현이 앞서 가는 것도 있고 벤치마킹이 필요한 것도 있다. 어떤 형태와 선택이든 고령화 사회, 지구온난화를 비롯한 환경문제 등 그리고 지역의 자립·활성화에 적합한 지역공공교통의 활성화·재생이 요청된다 하겠다.