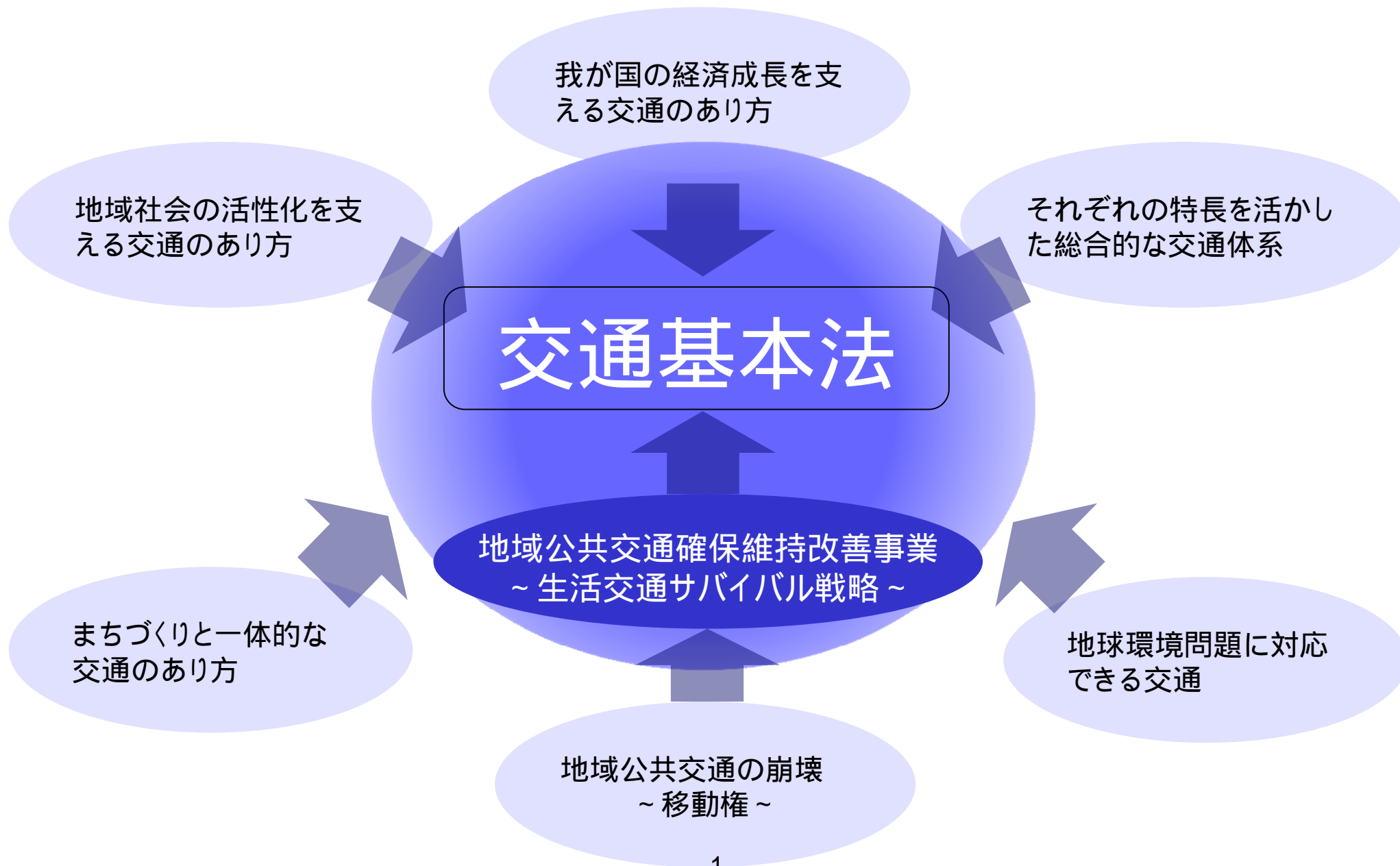


交通基本法と 今後の地域公共交通のあり方

国土交通省総合政策局
交通計画課長 山口 勝弘
平成22年10月19日

交通基本法の制定に向けた視点

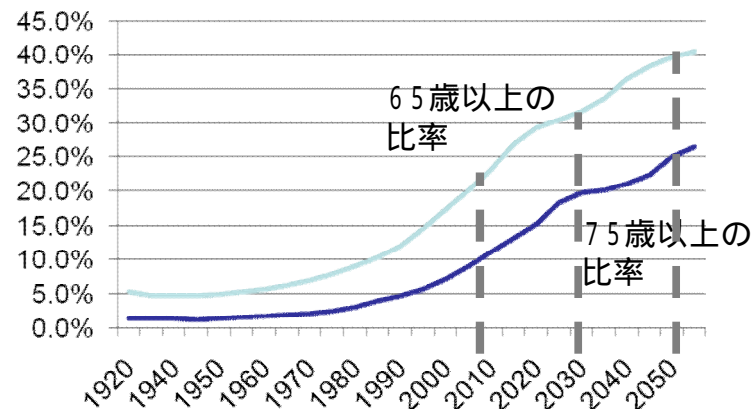


21世紀の社会と交通の課題

急速な高齢化の進行

- 65歳以上の人口は、2010年に総人口の23%を超え、2030年には総人口の32%に迫る見込み。
- 75歳以上の人口は、2010年の総人口の11%から2030年には総人口の20%に増加するものと推定されている。
- 世界に類を見ない超高齢化時代において活力のある社会を実現することが、21世紀の日本の課題。

図1 今後の高齢者人口の推計値

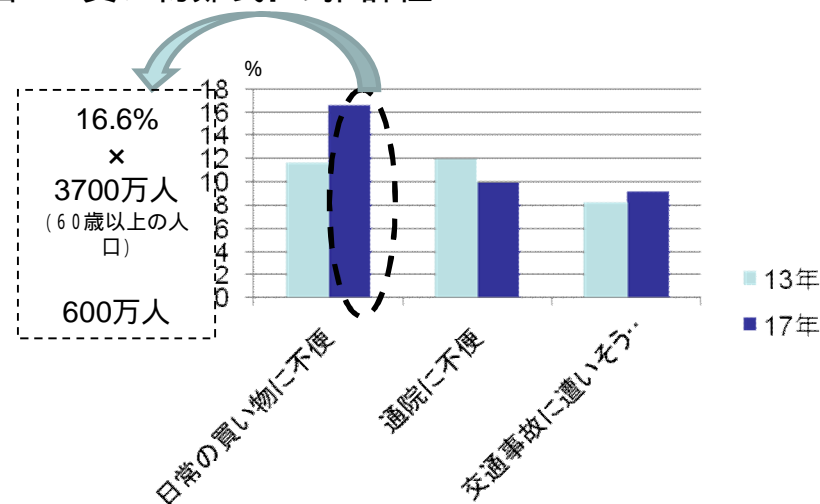


出典：国立社会保障・人口問題研究所資料に基づき交通計画課作成

交通の不便さが生活に影響

- 買い物に不自由を感じるいわゆる「買い物難民」が600万人を超えると言われる時代。
- 交通の不便さが生活に影響を及ぼし、買い物以外にも「通院」「人々の交流の機会」が制約されている状況。
- 社会参加の礎としての生活交通の確保・維持は急務。

図2 「買い物難民」の推計値



出典：「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書(平成22年5月)」

21世紀の社会と交通の課題

自家用車の利用可能性がモビリティに影響

- 都市と地方のいずれにおいても自家用乗用車を利用できる者に比べ、自家用乗用車を利用できない者の一日当たりのトリップ数が低くなっている。
- 自家用乗用車の利用可能性の有無による1日当たりのトリップ数の格差は、三大都市圏では 16%、地方都市圏では 26%と、地方の方が開きが大きい。
- 二輪車、徒歩を除くトリップ数の格差は更に大きい。 (三大都市圏: 1 / 2、地方都市圏: 1 / 3)

図4 自家用車の利用可能性とトリップ数(1)

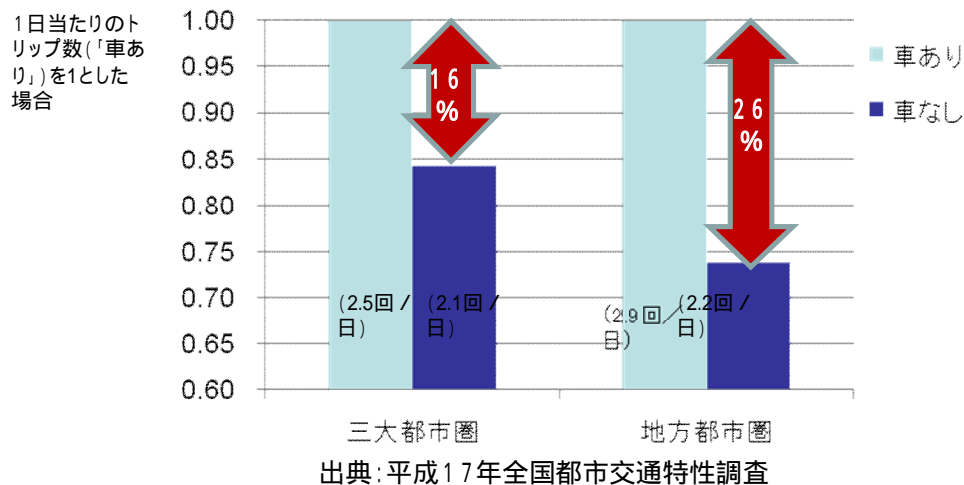
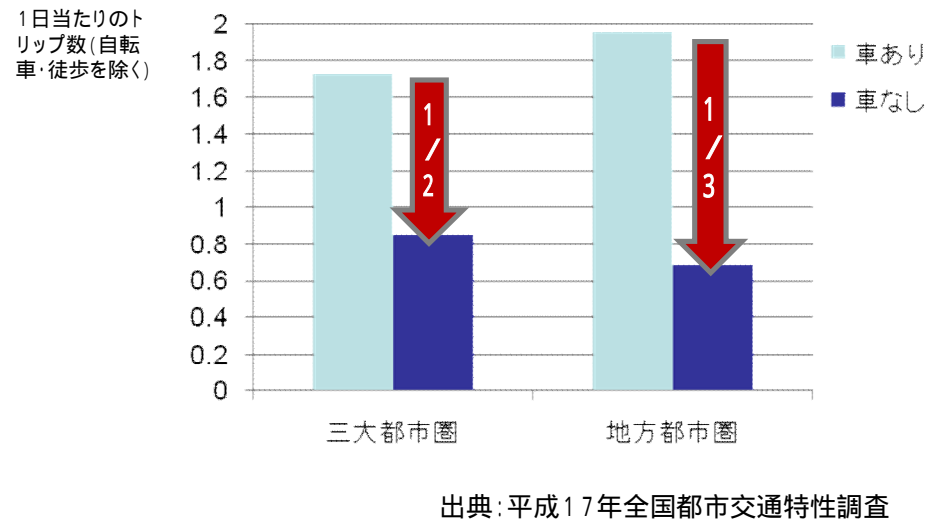
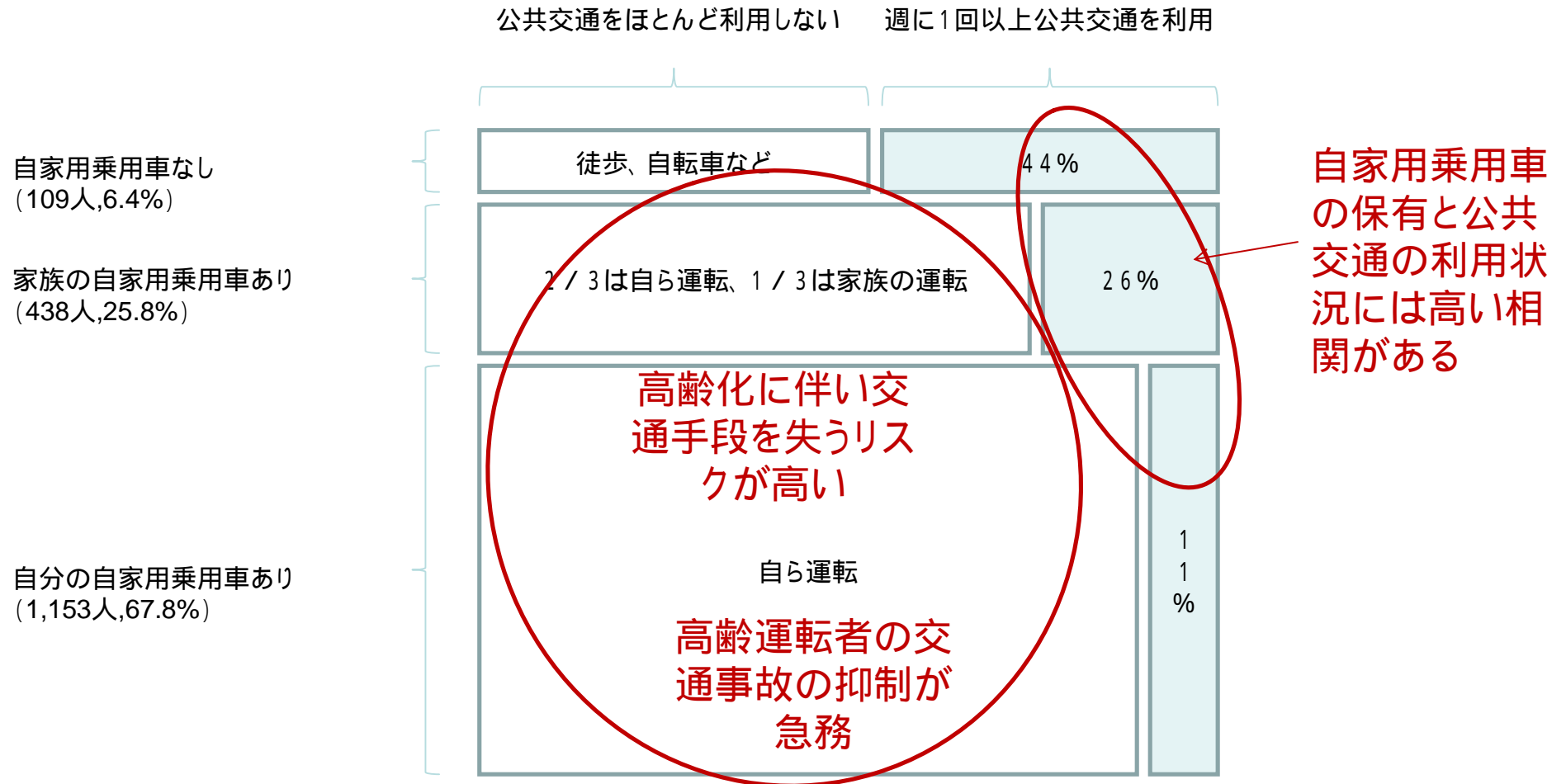


図5 自家用車の利用可能性とトリップ数(2)



自家用乗用車の保有と公共交通の利用状況



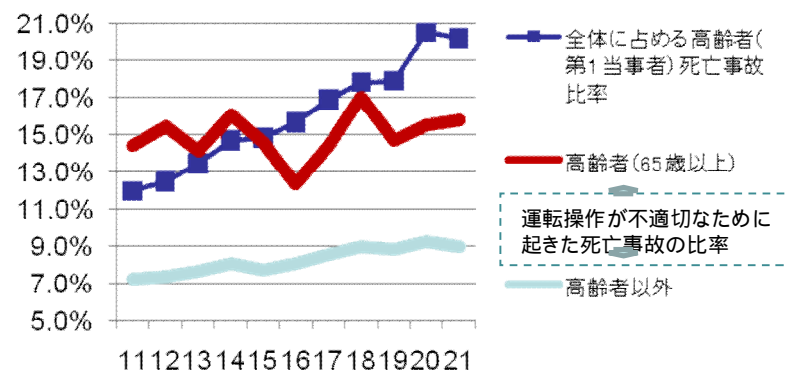
出典：東北運輸局が21年度に実施したアンケート調査データ(サンプル数1,700)をもとに、交通計画課作成。

21世紀の社会と交通の課題

高齢ドライバーの安全面の問題

- 運転操作不適切が原因の死亡事故は、高齢者がその他の者の約2倍の水準。高齢者に対し、運転免許の返納を勧める活動が各地でなされている。
- 多くの人が運転免許を返納すると自身や家族の「足」を失うことから、代替交通手段の確保が同時に行われる必要がある。

図6 高齢化と交通事故(死亡事故)



出典: 警察庁交通事故統計より交通計画課作成

求められる交通分野のユニバーサル・デザイン

- 高齢者、障害者等の移動制約者も含め、全ての人が移動しやすい交通まちづくりが必要。
- 地域公共交通のバリア解消が不可欠であるが、これらの施設は必ずしも収益増につながらない。

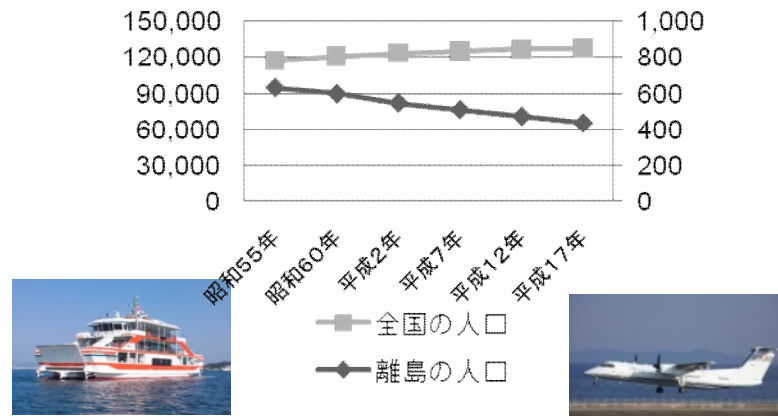


21世紀の社会と交通の課題

国の骨格をなす離島の交通

- **離島地域では、他地域に比べ生産年齢人口比率の低下が激しく、高齢化が深刻。**
通勤・通学や高次医療施設への搬送等にも不便をきたしている。こうした状況等も踏まえ、日々の移動手段の確保・維持が求められる。

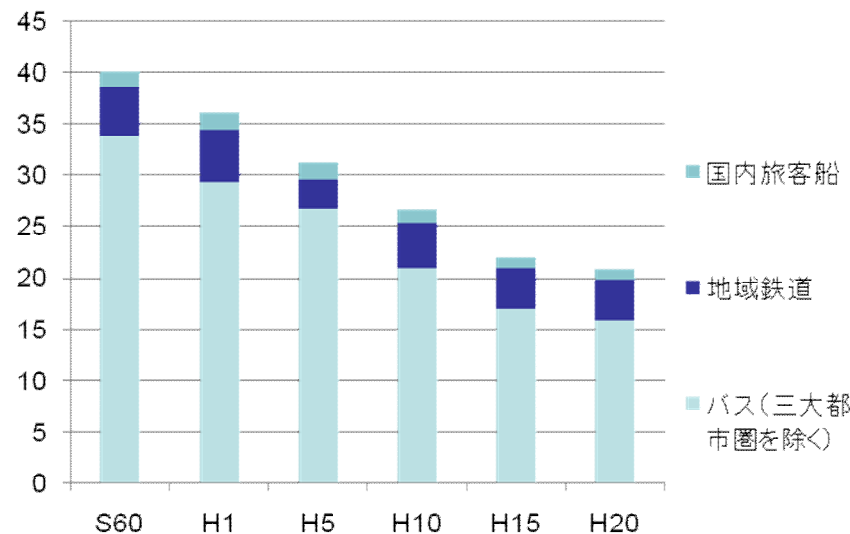
図7 全国と離島の人口の推移 (千人)



崩壊状態にある地域公共交通

- **地方を中心に交通事業者の経営状況は極めて厳しく、「事業者まかせ」では立ち行かなくなっている。**
 - ◆ 自家用車への過度の依存により、地方バス、タクシー、鉄道、旅客船等の公共交通機関の利用者は長期的に減少傾向。
 - ◆ 特に、路線バスに関しては、三大都市圏以外の輸送人員は昭和50年の47億9500万人から平成20年の15億8900万人へ67%減少。
 - ◆ 地方鉄道については、昭和62年の4億7300万人から平成19年の3億9400万人へ17%減少。
 - ◆ 国内旅客船については昭和50年の1億7000万人から平成20年の9900万人へ42%減少。
- **大都市圏を含め、バリア解消のための取組みは道半ば。**

図8 地域公共交通の輸送動向



出典：国土交通省資料
注：地域鉄道のS60年度はS62年度、H20年度はH19年度の数値

全国的に地域の生活交通の崩壊

公共交通に対する大きな不満

地方部の半数強、
過疎地の約4分の3が不満足
(平成20年度国土交通白書)

移動手段の確保は、
待ったなしの状況

事業者・自治体だ
けでは
対応困難な状況

国による対応の必要

生活交通の存続危機地域には 1千万人を超える高齢者が居住

- ・生活交通の存続危機地域には約1100万人の高齢者や約115万人の高校生が居住されています。
- ・このような地域では、高齢者など自家用車を利用できない方の外出機会は利用できる方の3分の1に過ぎず、多くの方が日常生活の移動に苦勞されています。

毎年2000kmを超えるバス路線が廃止

- ・全国の路線バスのうち黒字路線はわずか約4分の1に過ぎません。
- ・毎年、稚内から鹿児島までの直線距離を超える2000km以上のバス路線が廃止されています。
(平成18年から平成21年での平均)

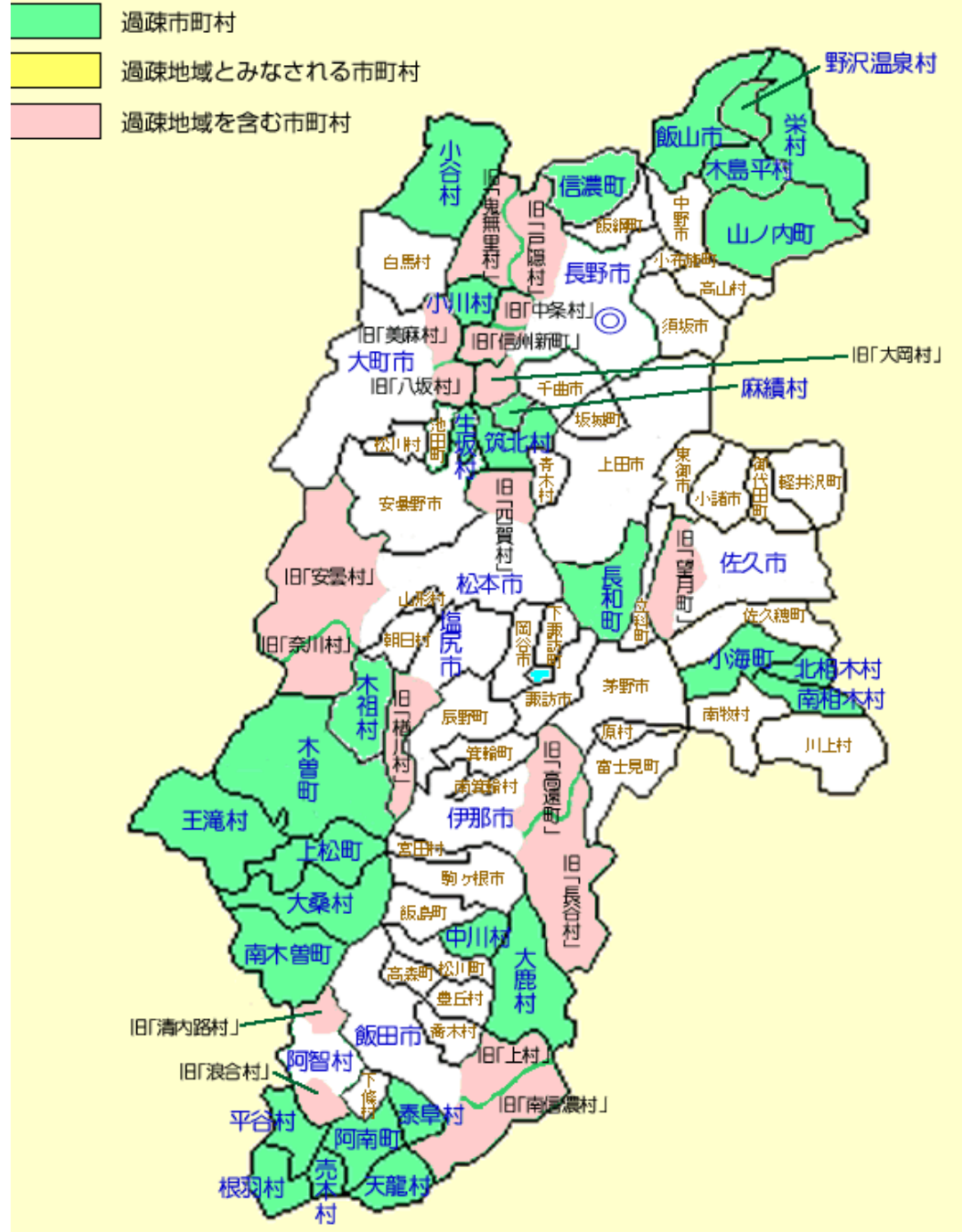
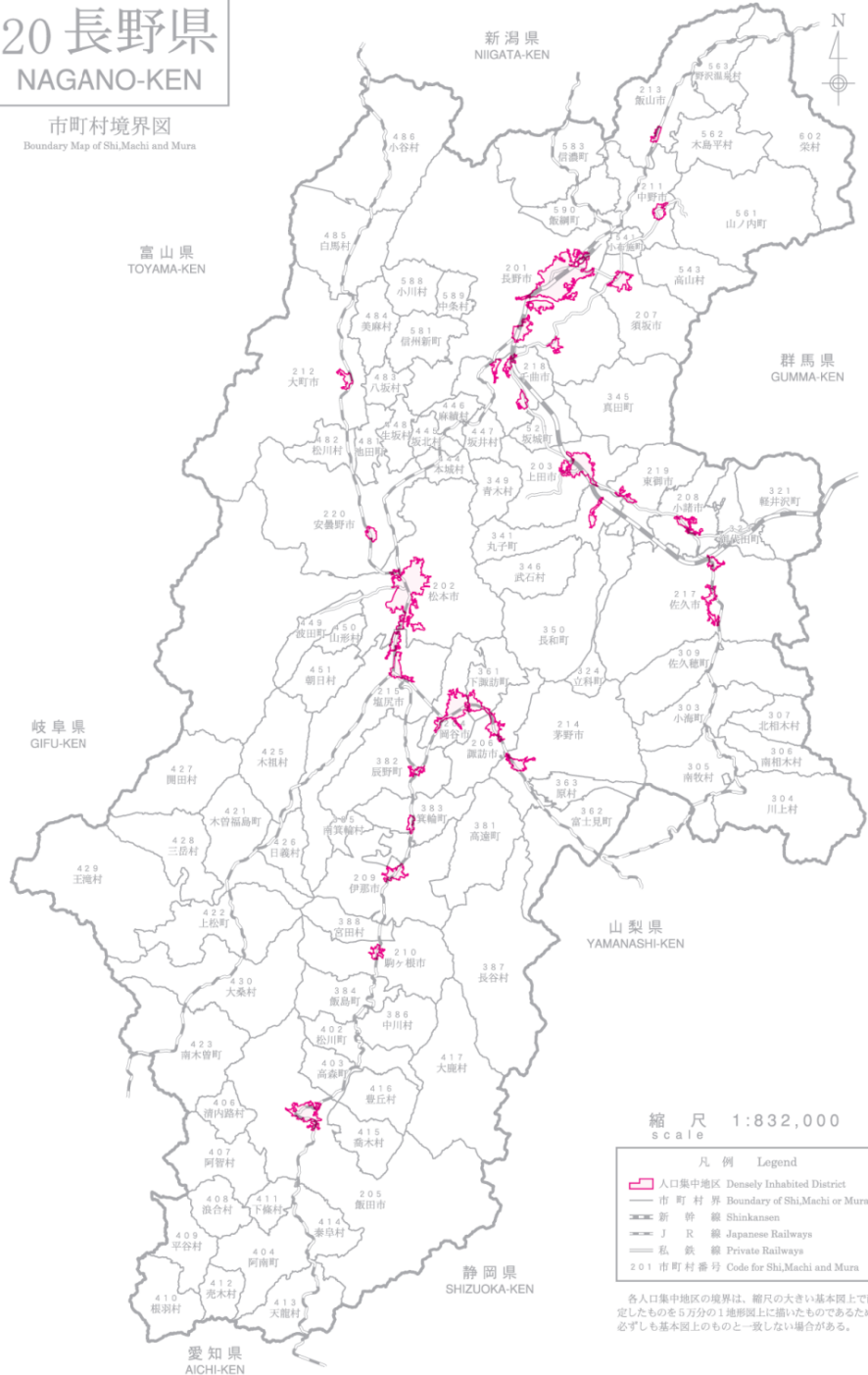
* 生活交通の存続危機地域: 交通事業者による運行のみでは効率化を図ったとしても独立採算が確保できない地域。

20 長野県

NAGANO-KEN

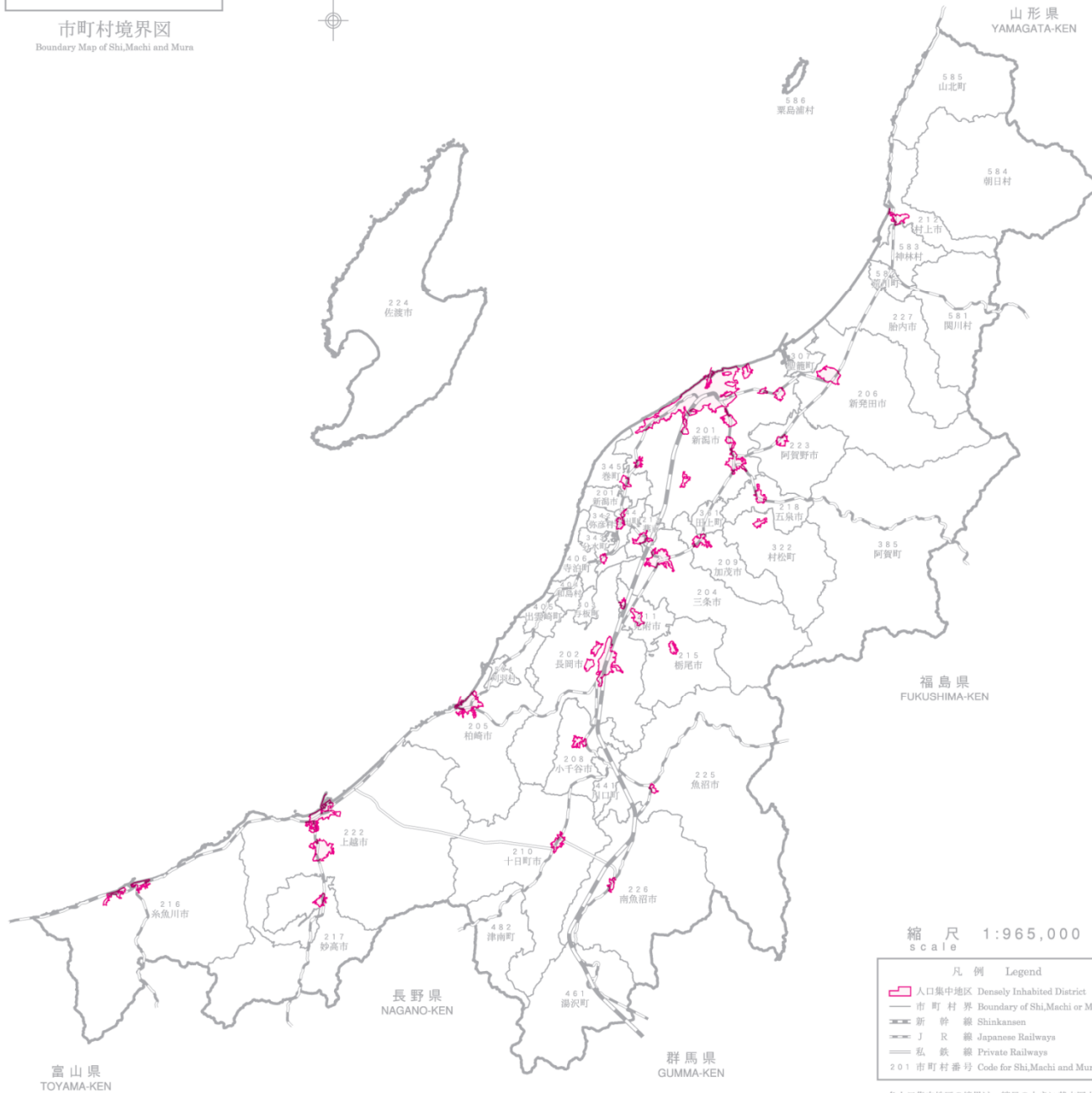
市町村境界図

Boundary Map of Shi,Machi and Mura



15 新潟県 NIIGATA-KEN

市町村境界図
Boundary Map of Shi,Machi and Mura



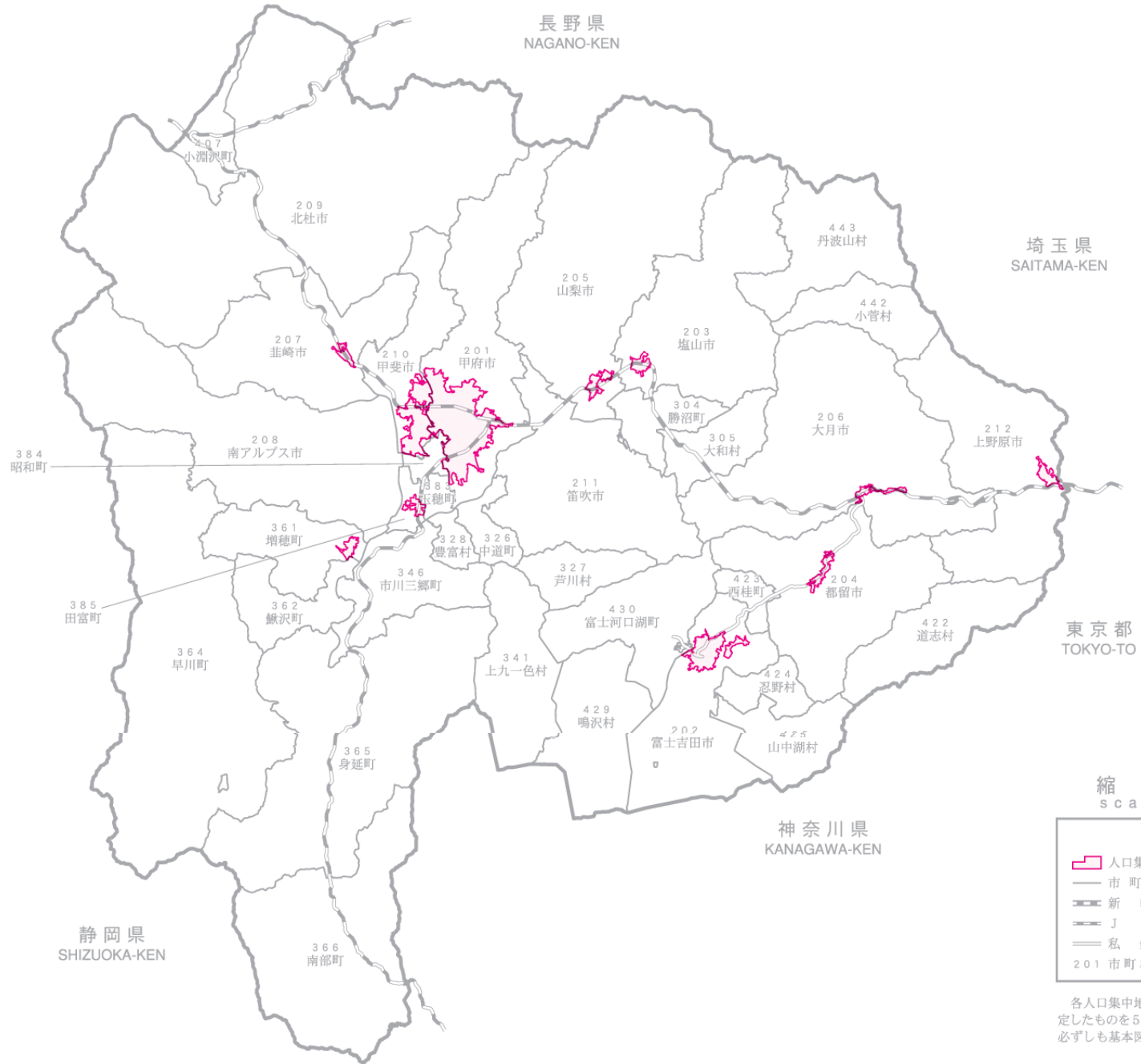
縮尺 1:965,000
scale

凡例 Legend	
	人口集中地区 Densely Inhabited District
	市町村界 Boundary of Shi,Machi or Mura
	新幹線 Shinkansen
	J R 線 Japanese Railways
	私鉄線 Private Railways
201	市町村番号 Code for Shi,Machi and Mura

各人口集中地区の境界は、縮尺の大きい基本図上で画

19 山梨県 YAMANASHI-KEN

市町村境界図
Boundary Map of Shi, Machi and Mura



縮尺
scale

凡

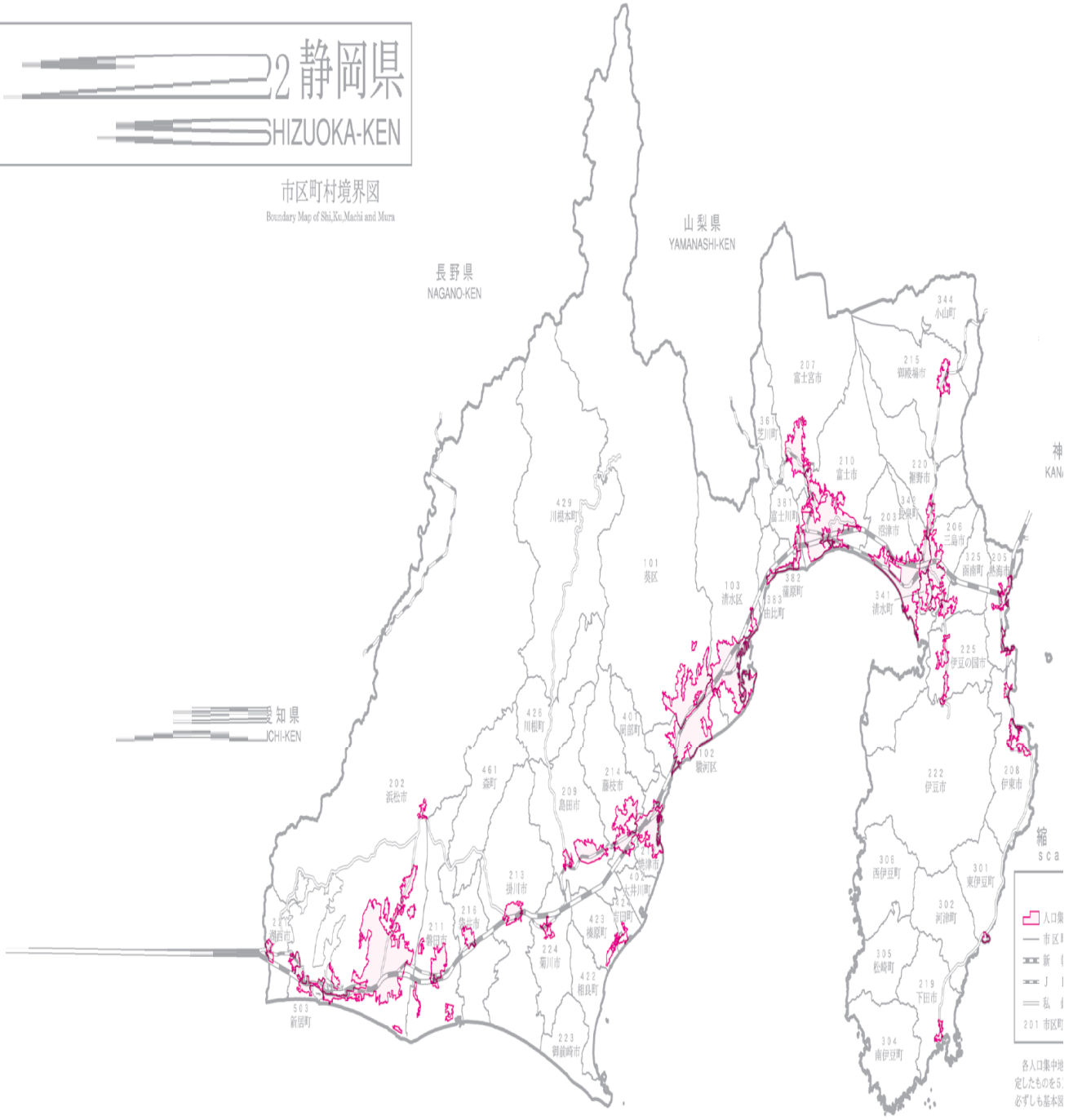
- 人口集中地区
- 市町村界
- 新幹線
- J R 線
- 私鉄線
- 201 市町村番号

各人口集中地区の境
定したものを5万分の
必ずしも基本図上のも

2 静岡県

SHIZUOKA-KEN

市区町村境界図
Boundary Map of Shi,Ku,Machi and Mura



縮
S C A

人口集
 市区界
 新1
 新11
 私1
 201市区町

各人口集中心
定したものを5
必ずしも基本図

23 愛知県

AICHI-KEN

市区町村境界図

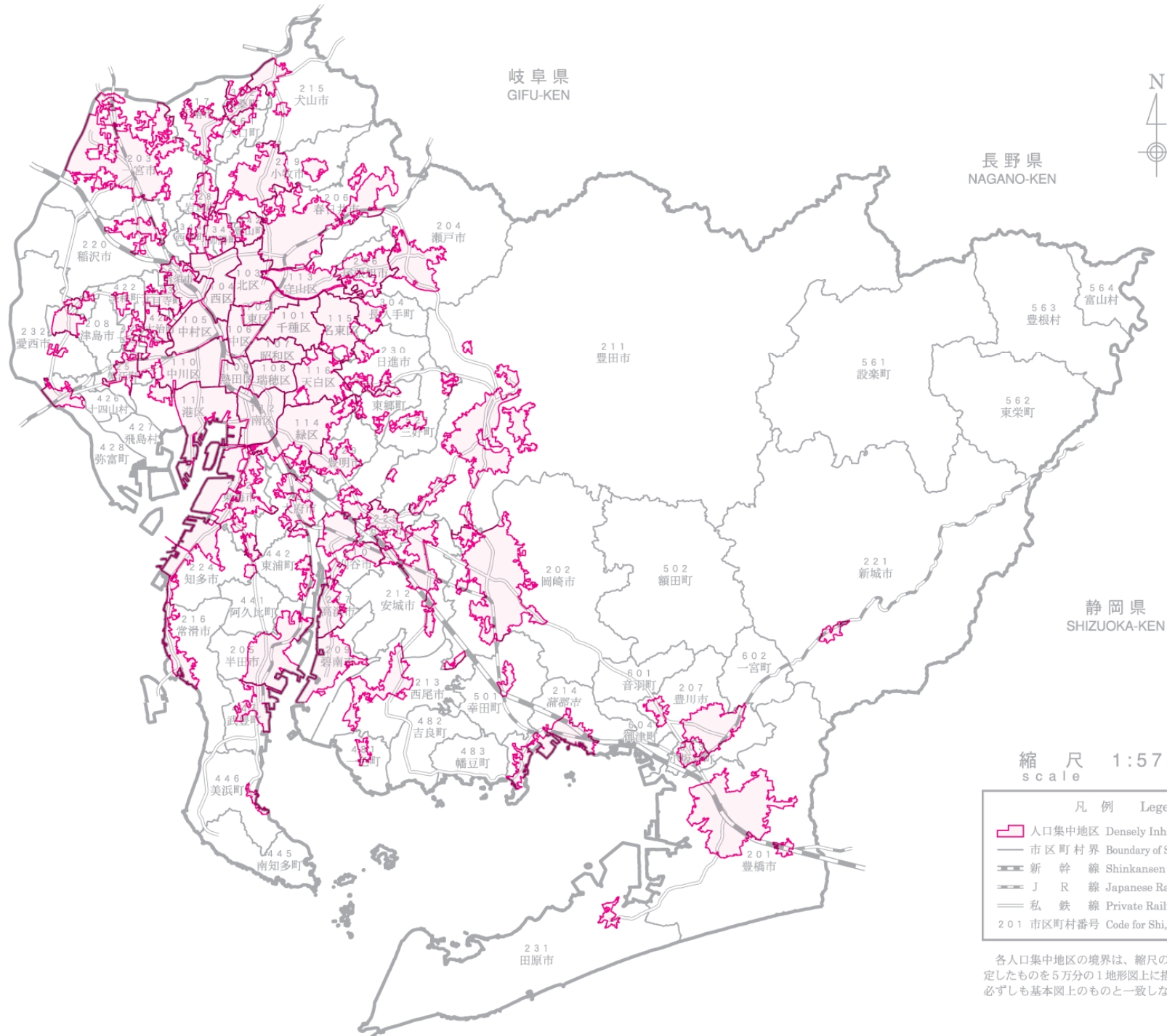
Boundary Map of Shi,Ku,Machi and Mura

三重県
MIE-KEN

岐阜県
GIFU-KEN

長野県
NAGANO-KEN

静岡県
SHIZUOKA-KEN



次の市区町村は、全域が人口集中地区であるため、人口集中地区境界図を掲載していない。

- 101 千種区 Chikusa-ku
- 102 東区 Higashi-ku
- 103 北区 Kita-ku
- 104 西区 Nishi-ku
- 105 中村区 Nakamura-ku
- 106 中区 Naka-ku
- 107 昭和区 Showa-ku
- 108 瑞穂区 Mizuho-ku
- 109 熱田区 Atsuta-ku
- 112 南区 Minami-ku

縮尺 1:575
scale

凡例 Legend

- 人口集中地区 Densely Inhab
- 市区町村界 Boundary of Shi
- 新幹線 Shinkansen
- J R 線 Japanese Rail
- 私鉄線 Private Railw
- 201 市区町村番号 Code for Shi,K

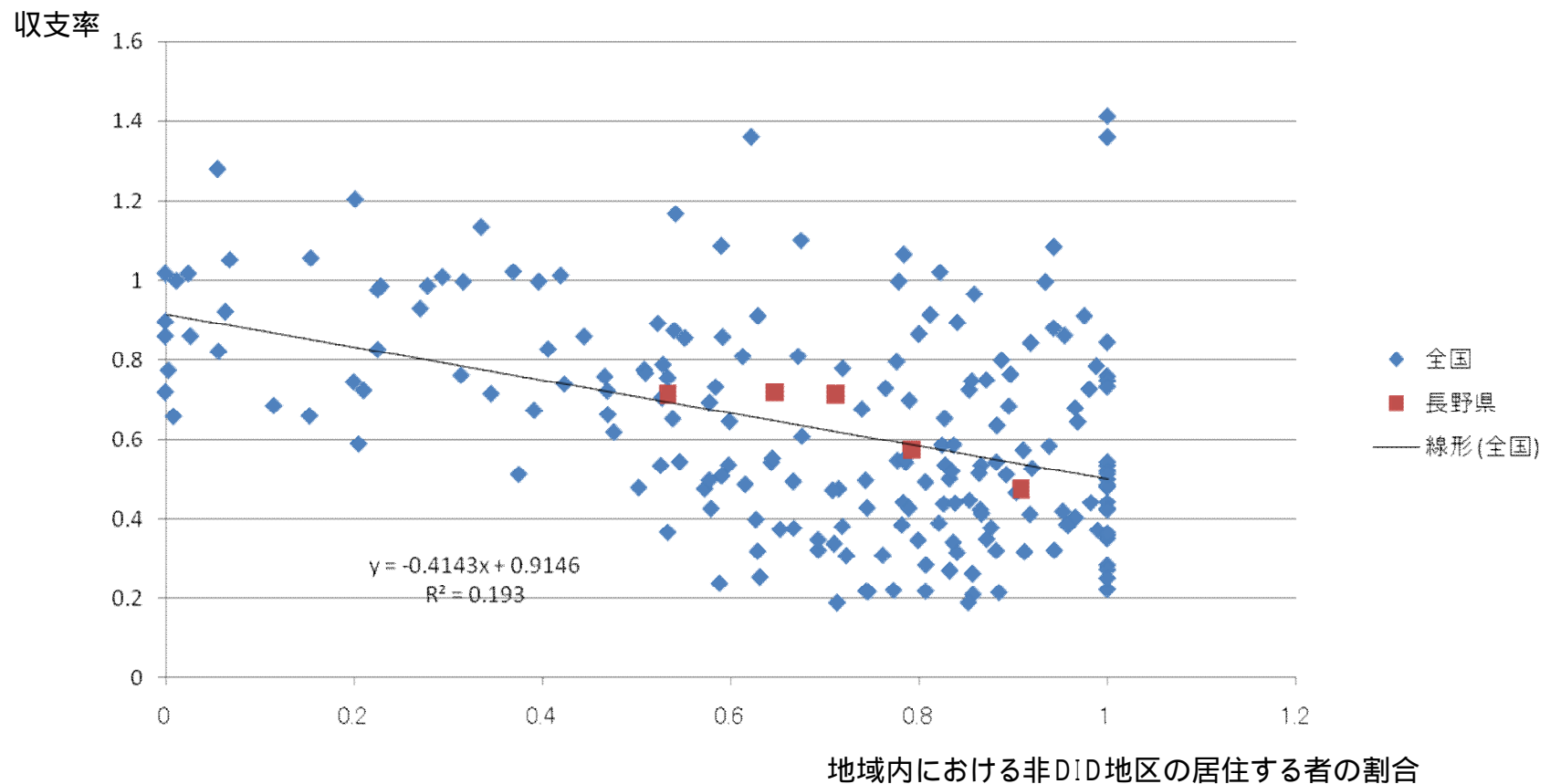
各人口集中地区の境界は、縮尺の決定したものを5万分の1地形図上に描く必ずしも基本図上のものと一致しない

地域の生活交通の危機的状況事例

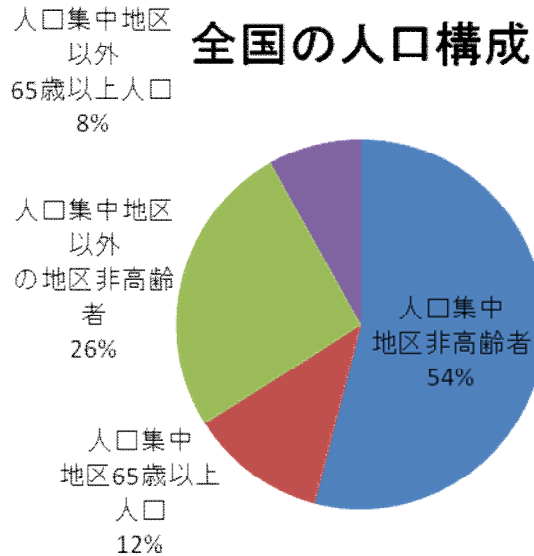
- バス事業収支率と人口集中との関係を分析したところ、非人口集中地区（非DID地区）においてはバスの収支率は50%程度と推定され、当該地域においては公的支援なくして運行の確保・維持が困難である。

バス事業の収支率と非人口集中地区（非DID）の関係

（全国207生活圈ごとの地域内の非DID地区居住者割合とバス事業の収支率を比較）

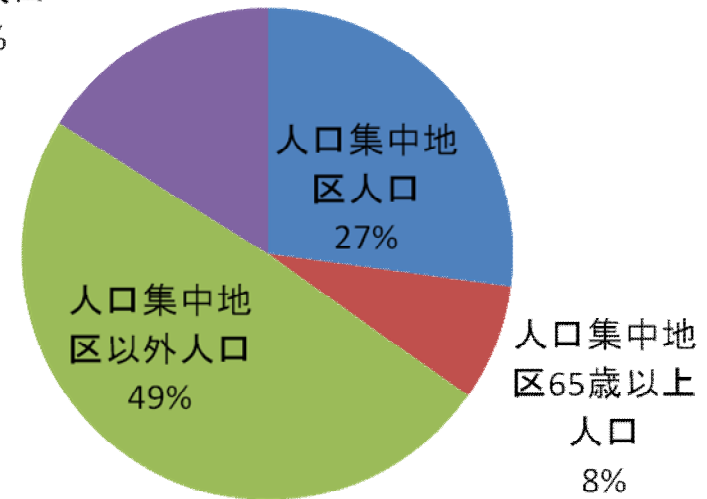


全国及び長野県の人口構成(2005年)



長野県の人口構成

人口集中地区以外65歳以上人口 16%

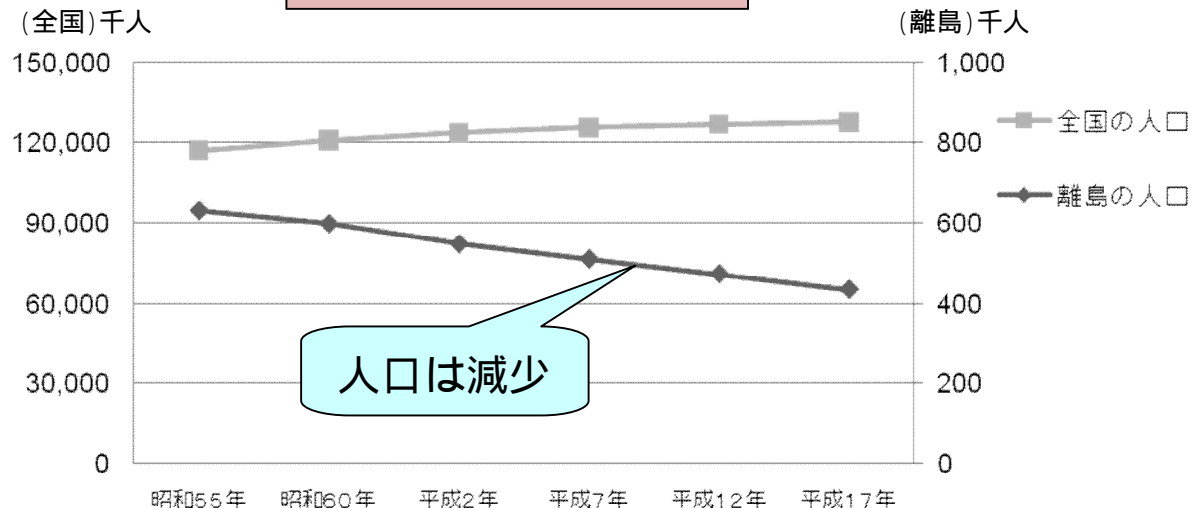


人口集中地区非高齢者	人口集中地区65歳以上人口	人口集中地区以外の地区非高齢者	人口集中地区以外65歳以上人口	合計
69,059,227	15,272,188	33,036,762	10,399,817	127,767,994

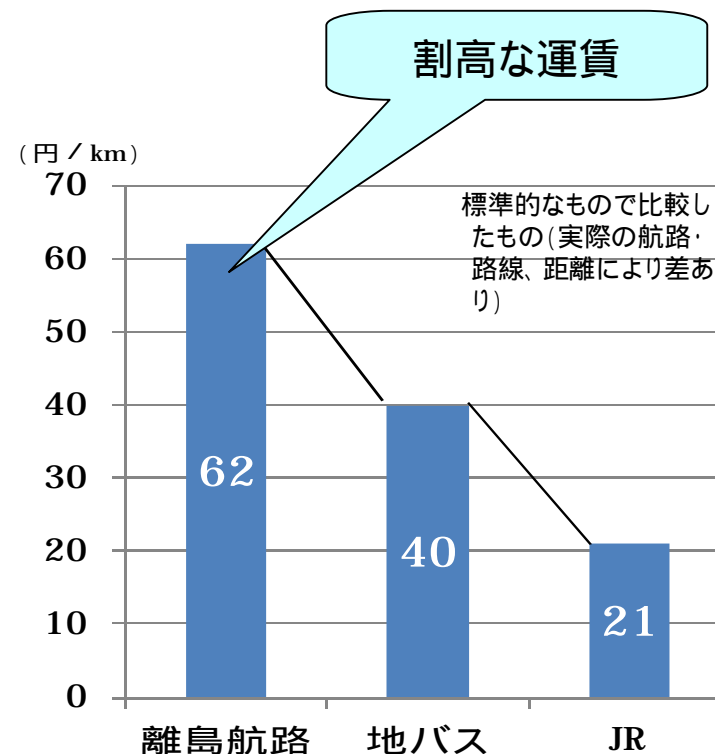
人口集中地区非高齢者	人口集中地区65歳以上人口	人口集中地区以外非高齢者	人口集中地区以外65歳以上人口	合計
595,149	168,855	1,078,981	353,129	2,196,114

離島航路は離島住民唯一の交通手段です。しかし、その運賃はバスや鉄道に比べて高水準であるほか、離島人口の減少、高齢化等による輸送人員の減少により経営状況が悪化するなど厳しい状況にあります！

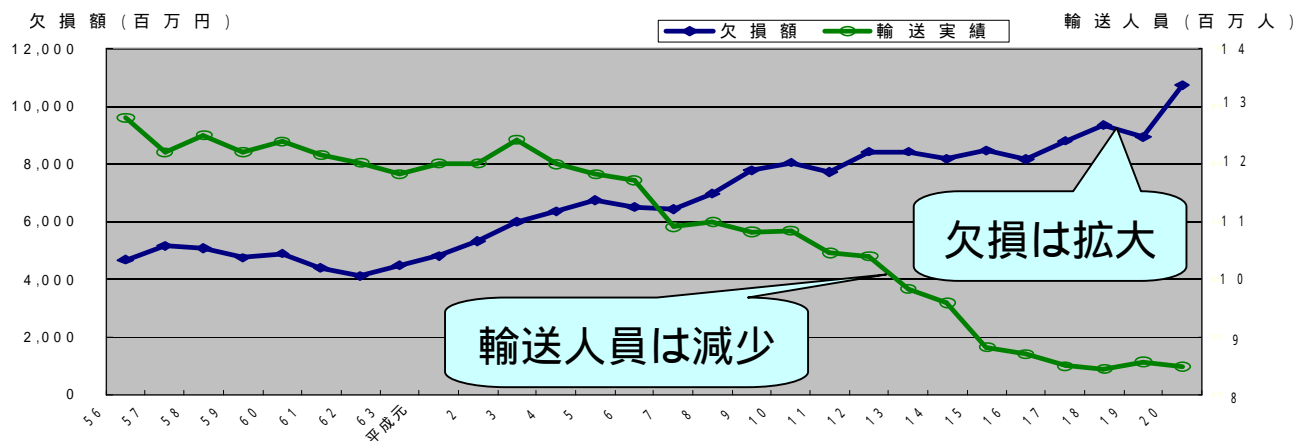
全国と離島の人口の推移



運賃水準の比較

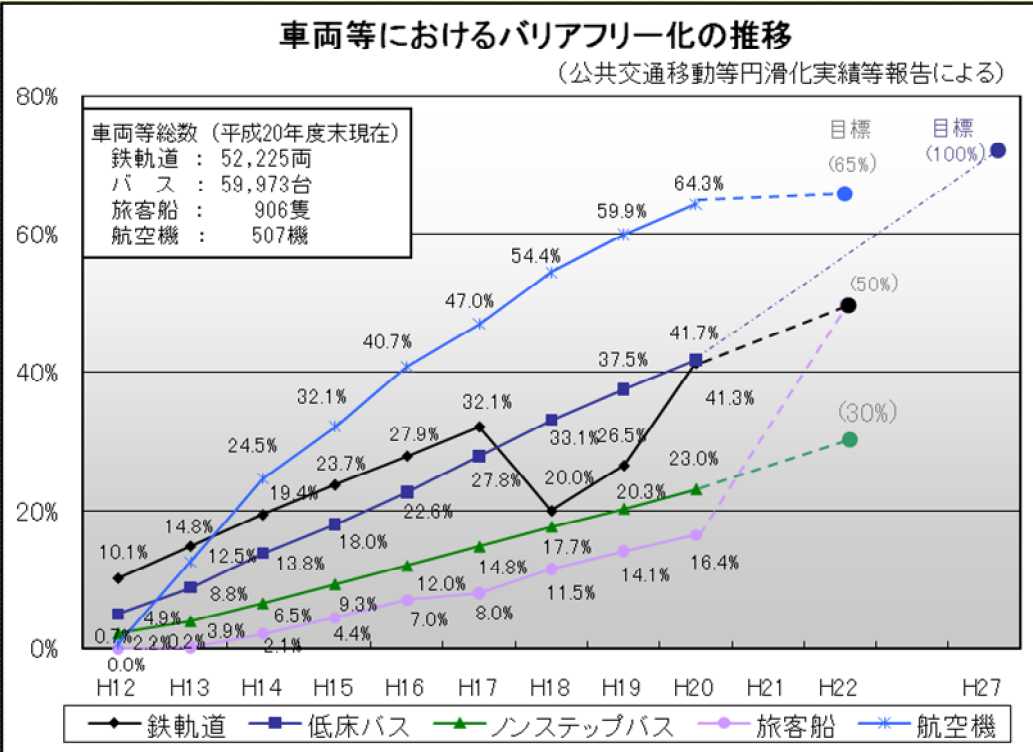
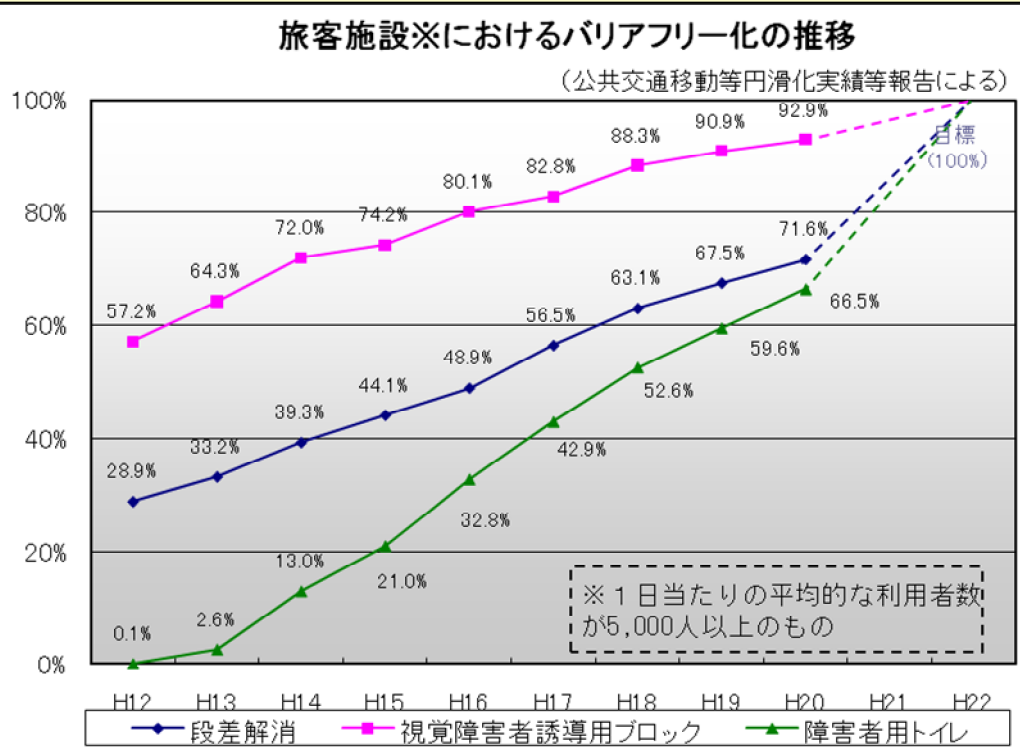


補助航路の輸送実績と欠損の推移



公共交通のバリアフリー化の目標達成はまだ道半ばであり、更なる取組みが必要です！

バリアフリー新法（ ）に基づく達成目標とバリアフリー化の推移



バリアフリー新法: 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

生活交通サバイバル戦略と既存制度の関係

< 既存制度 >

地域公共交通活性化・再生総合事業

鉄道軌道輸送対策事業費補助

LRTシステム整備費補助

交通施設バリアフリー化設備等整備費補助の一部(鉄道)

地方バス路線維持対策

公共交通移動円滑化(バス)

離島航路補助

地域公共交通維持・活性化推進費の一部(離島航空路)

抜本的な見直し

地域公共交通確保維持改善事業
～生活交通サバイバル戦略～

廃止

これらの状況を踏まえ、移動権の保障をめざす第一歩として、生活交通の存続危機地域において最適な移動手段が提供され、また、駅等のバリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）が解消されるよう、新たに『地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）』を創設します！

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等
に限定

事後的な
補助が中心

モードごとの
支援が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

『地域公共交通確保維持改善事業』（新規） ～生活交通サバイバル戦略～（23年度要求：453億円）

地域公共交通確保維持事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持について、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを支援

市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域内のバス交通・デマンド交通、幹線交通とのアクセス網等の確保・維持 等

都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがるバス交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保・維持 等

地域公共交通バリア解消促進事業

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等を支援
バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の改善促進のための事業を支援

地域公共交通調査事業

地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

国の支援は、地域の主体的な取組みを基本とし、また、モラルハザードを抑制し効率的で必要最低限の移動手段の確保を実現するものです！

現行制度の課題

交通事業者の疲弊

地域の公共交通は交通事業者の自主的な努力のみでは維持困難！

地方分権の促進

地域の交通問題の解決には、多様な地域の関係者の参画と議論が重要！

縦割り支援、事後的補助の限界

モードごとや事後的な補助制度のため、地域最適なネットワークの選択や効率的な運営に限界！

抜本的な見直し

新制度による対応

地域の生活交通の崩壊

地域の移動手段の確保は待ったなしの状況

緊急の対応が必要

地域の自主性を尊重

多様な地域の関係者で構成される協議会における議論を経たモード横断的で地域最適な公共交通に関する計画に基づく取組みを支援

効率的な支援の実施

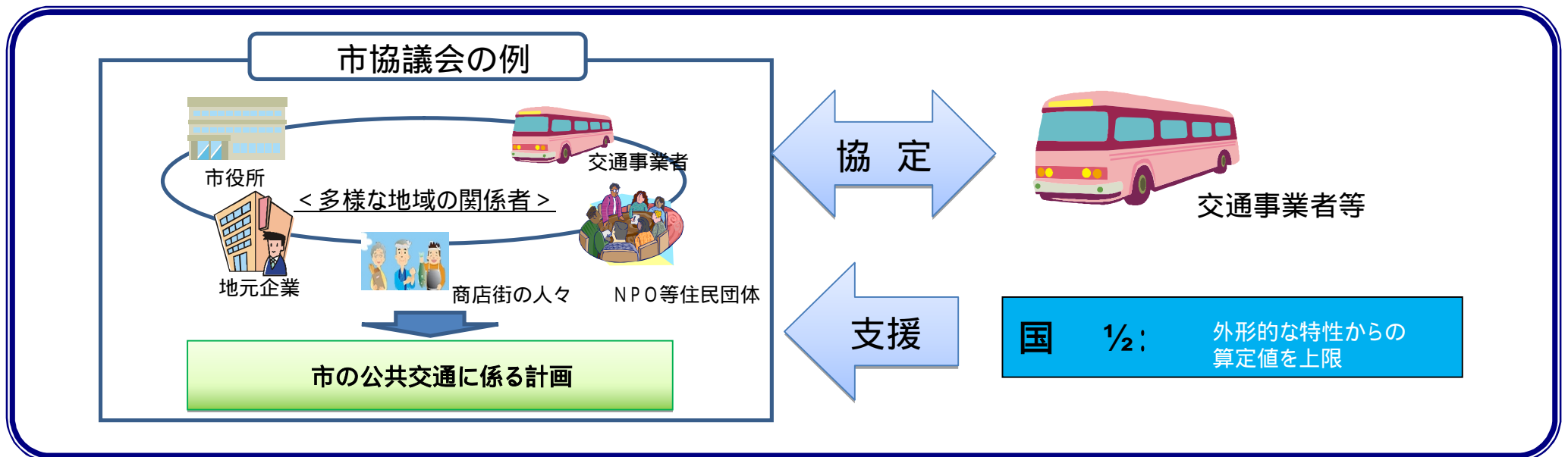
地域ごとに定める上限の範囲内で、効率化された標準的な事業費等を前提として事前に算定された収支に基づき支援

地域の主体的な取組みを基本としつつ、モラルハザードを抑制し効率的で必要最低限の支援を実現します（陸上交通分野のスキーム例）！

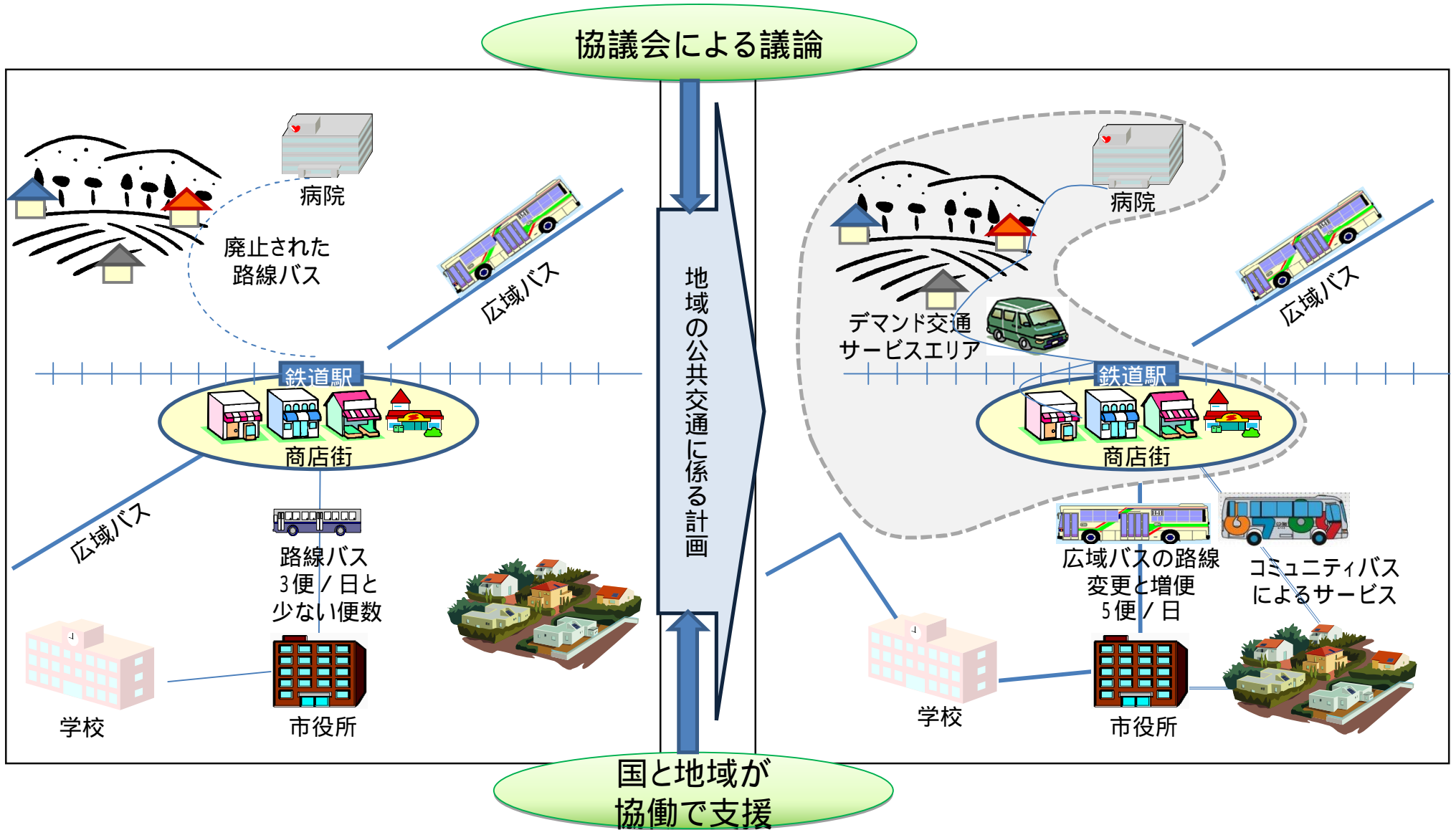
支援スキーム

- 生活交通の存続危機地域で、地域に最適なバス交通、デマンド交通等の組合せによる生活交通の確保維持の内容を、**都道府県又は市町村を中心とした協議会の議論**を経て地域の公共交通の計画として定める。
- バス路線、デマンド交通等の事業ごとに、**効率化された標準的な事業費等を前提**とした収支差分を事前に算定。
- **国は地域と協働**して、地域の高齢者数等外形的な特性から算定される**上限を「キャップ」としてこの収支差分を支援**。
- 地域が負担する額は、協議会で地域の実情等に応じ、地方公共団体、交通事業者、関係企業等の分担を定めることが可能。
- 事後的な補填制度から**効率化された標準的な事業費等を前提とした事前の制度に変更**することで、短期的には交通事業者への経営インセンティブの付与、長期的には公的負担の軽減にも寄与しうる。

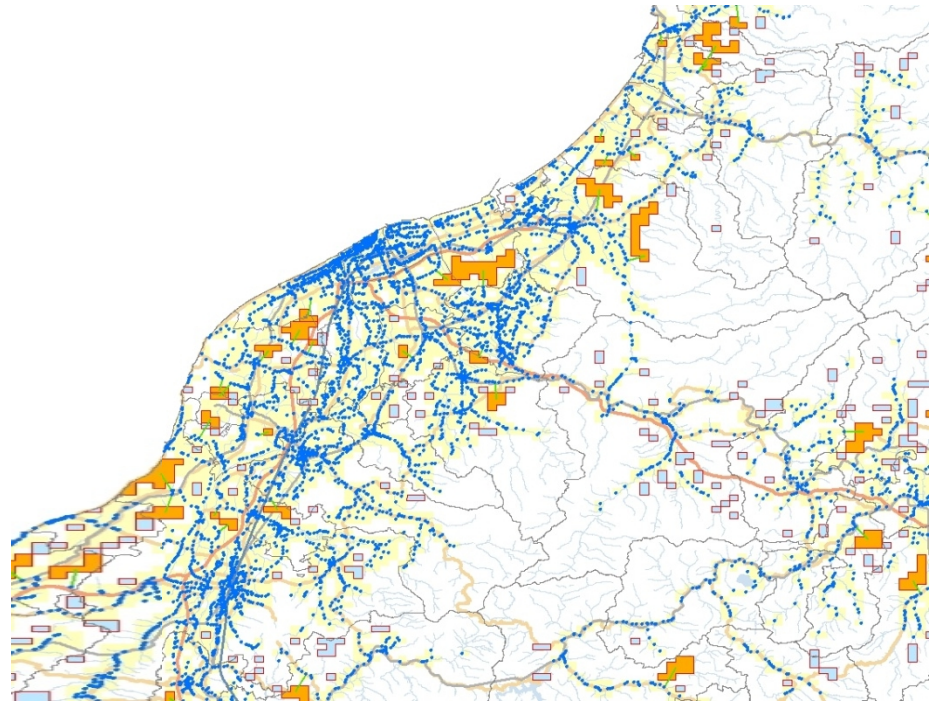
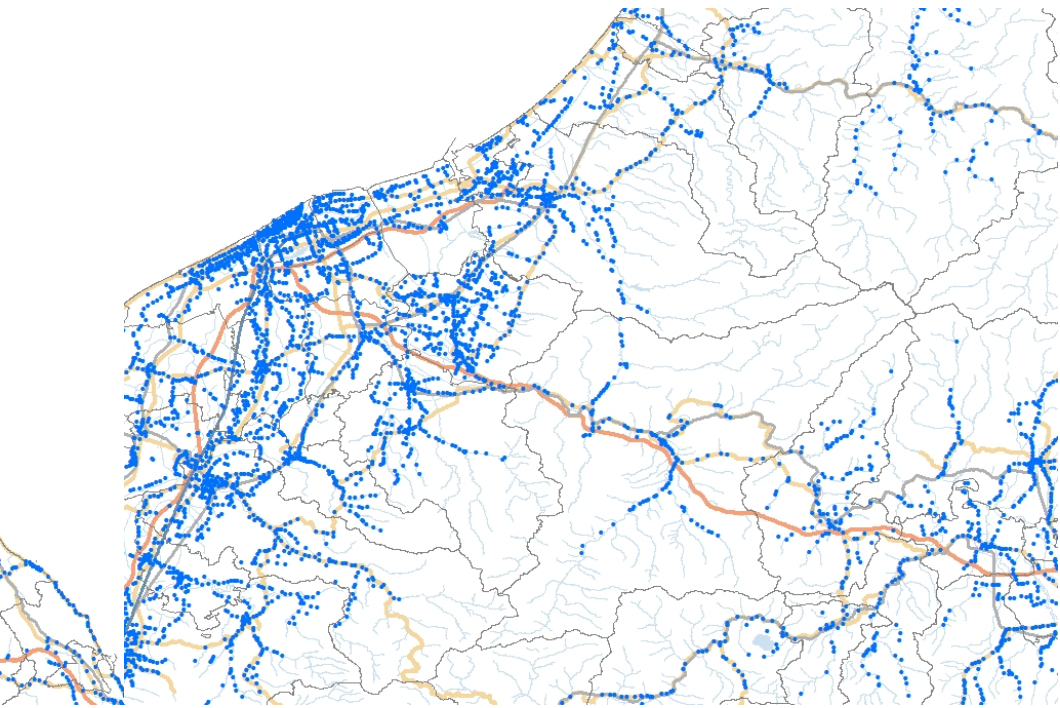
* 生活交通の存続危機地域： 交通事業者による運行のみでは効率化を図ったとしても独立採算が確保できない地域



生活サバイバル戦略で、効率的で地域最適な公共交通ネットワークが実現します！

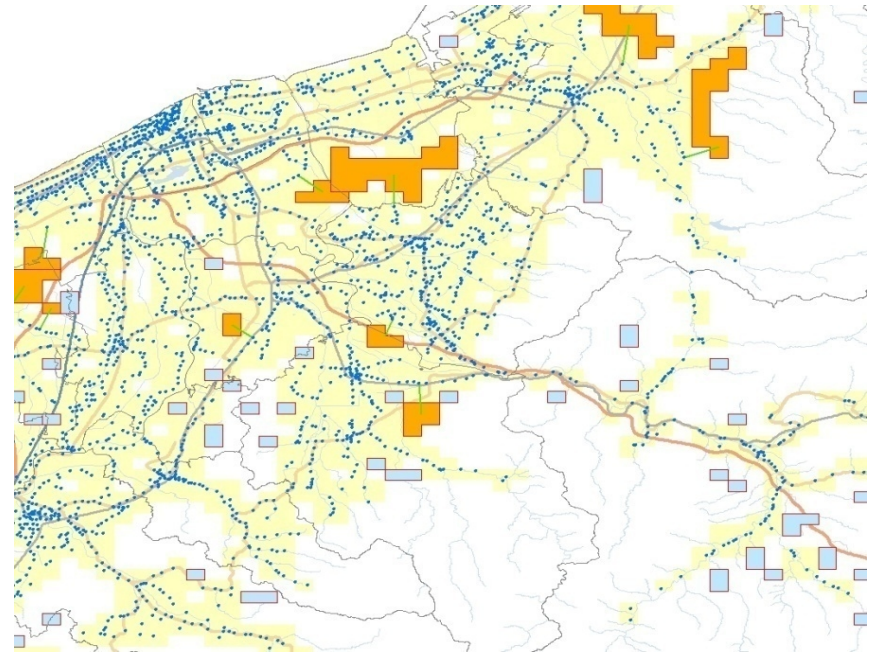
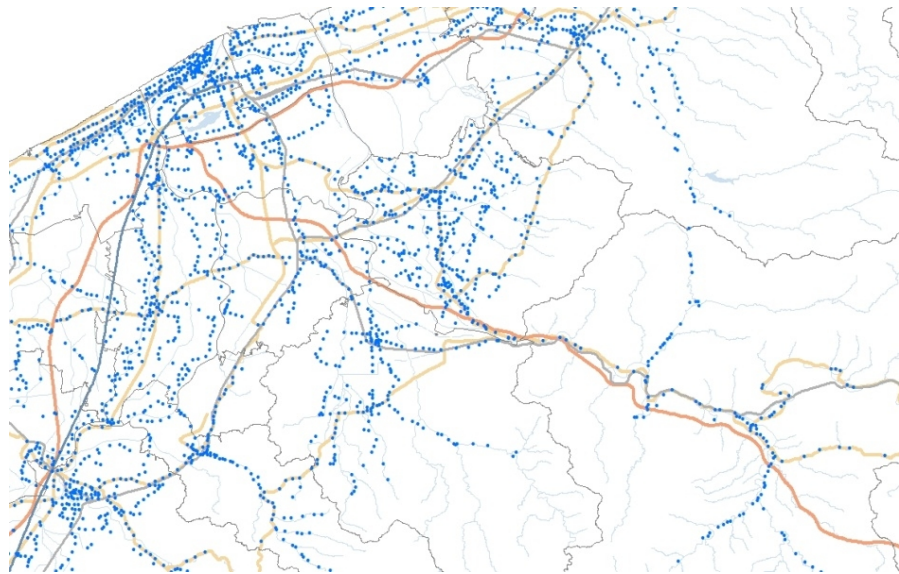


- * デマンド交通とは、利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送
- * コミュニティバスとは、地方公共団体等が中心となって住民の移動手段を確保するために運行するバス



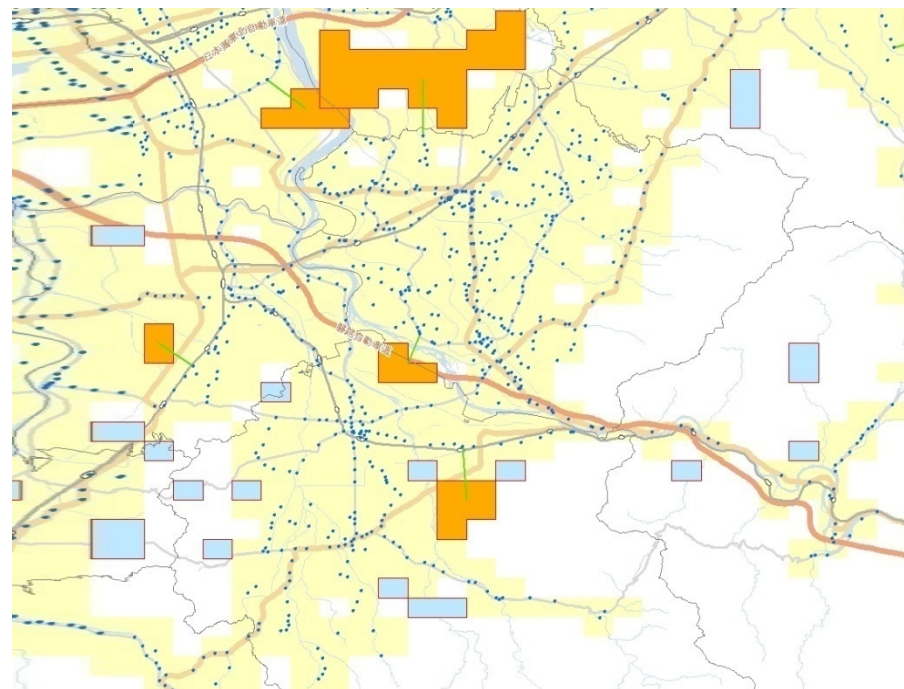
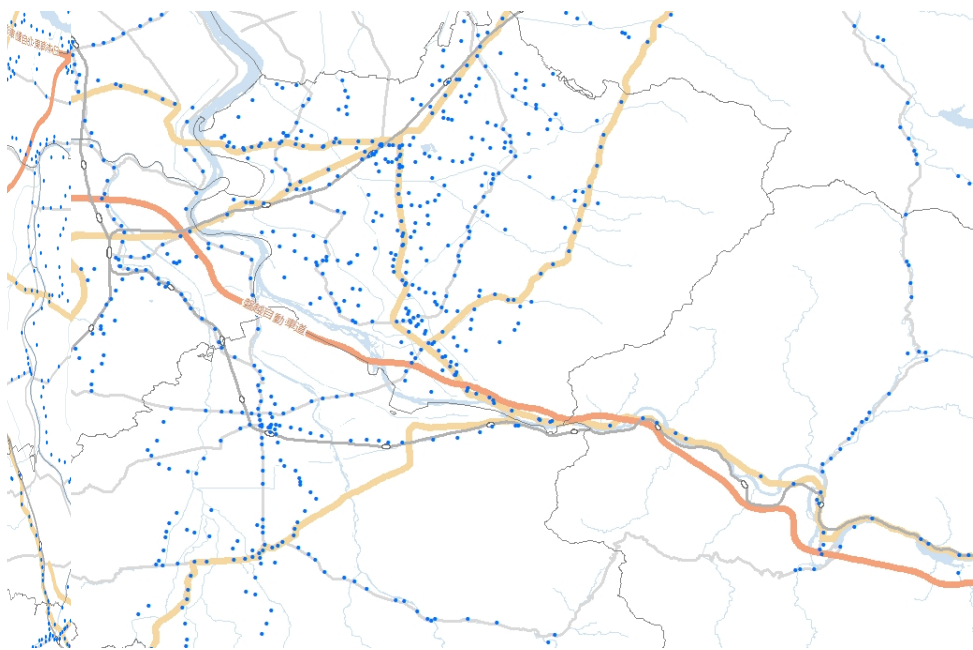
● バス停
— 路線バス走行キロ

■ 新たな路線バス運行地域
■ 新たなデマンド運行地域
■ 既存の公共交通維持地域



- バス停
- 路線バス走行キロ

- 新たな路線バス運行地域
- 新たなデマンド運行地域
- 既存の公共交通維持地域



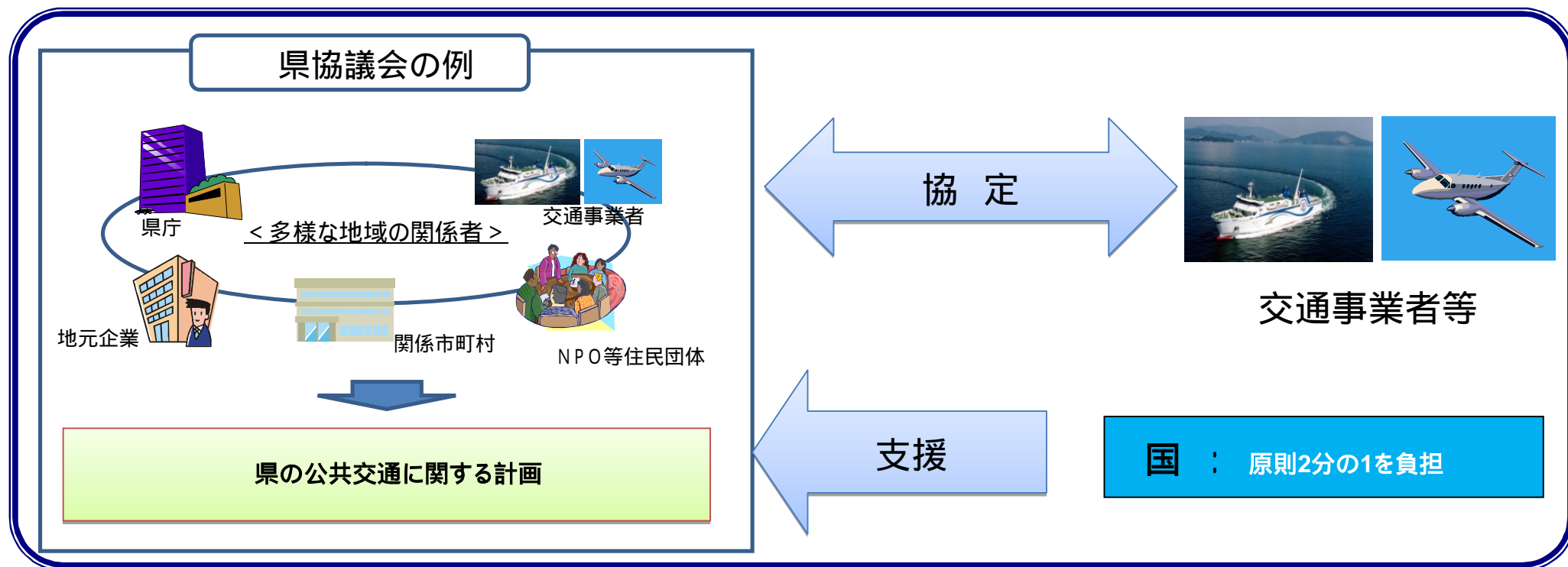
● バス停
 — 路線バス走行キロ

■ 新たな路線バス運行地域
 ■ 新たなデマンド運行地域
 ■ 既存の公共交通維持地域

地域の主体的な取組みを基本としつつ、モラルハザードを抑制し効率的で必要最低限の支援を実現します（離島分野のスキーム例）！

支援スキーム

- 離島の生活に必要な航路・航空路の確保維持の内容を、**都道府県を中心とした協議会の議論**を経て地域の公共交通の計画として定める。
- 離島航路・航空路の事業ごとに、**効率化された標準的な事業費等を前提**とした収支差分を事前に算定。
- **国は地域と協働して、この収支差分を支援。**
- 地域が負担する額は、協議会で地域の実情等に応じ、地方公共団体、交通事業者、関係企業等の分担を定めることが可能。
- 事後的な補填制度から**効率化された標準的な事業費等を前提とした事前の制度に変更**することで、短期的には交通事業者への経営インセンティブの付与、長期的には公的負担の軽減にも寄与しうる。



面的なバリアフリー化と生活交通ネットワークのバリアフリー化や改善を、連携させ計画的に実施することで、誰もが利用しやすい公共交通サービスを実現します！

現行制度

バリアフリー新法に基づく市町村が作成する基本構想に基づき、駅や福祉施設などを中心とした重点整備地区(施設から徒歩圏内、2km四方未満)において、施設の面的なバリアフリー化を実施。

公共交通事業者は、ノンステップバスの導入等によるバリアフリー化やICカード導入等による公共交通の改善を実施。

新制度

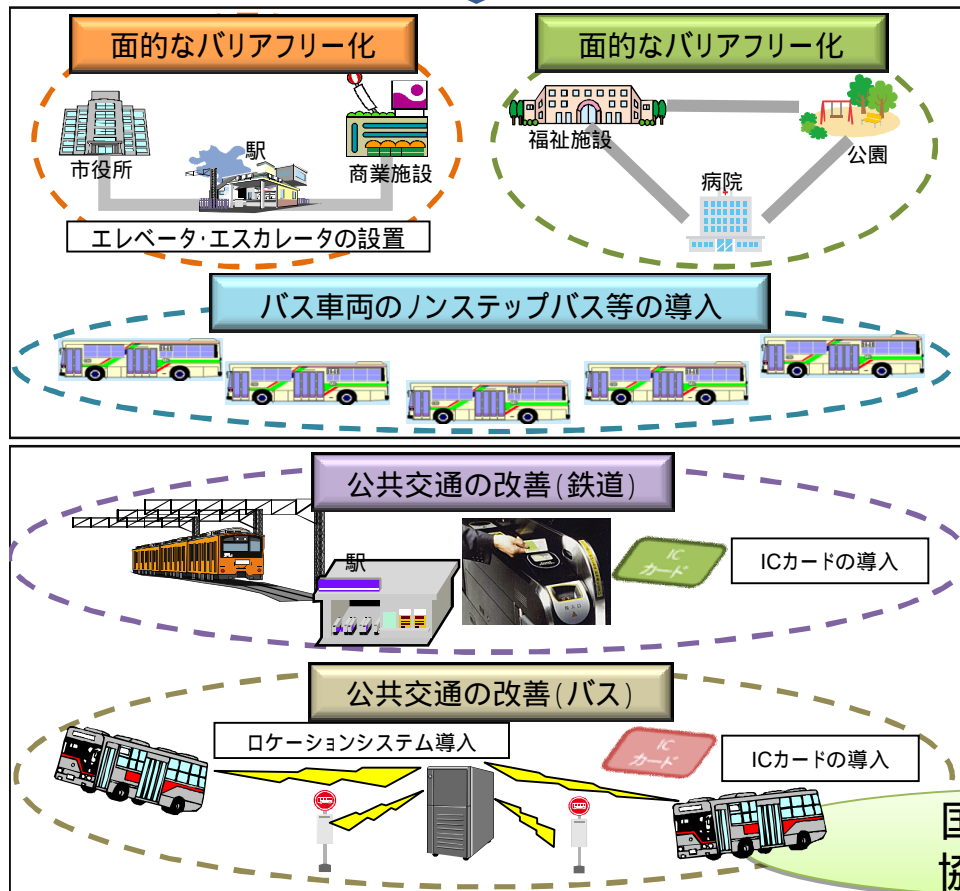
重点整備地区の駅のエレベータ・エスカレータやノンステップバスの導入、ICカードの導入・共通化等を計画に位置付け。

生活交通ネットワークのあり方を計画に位置付け。

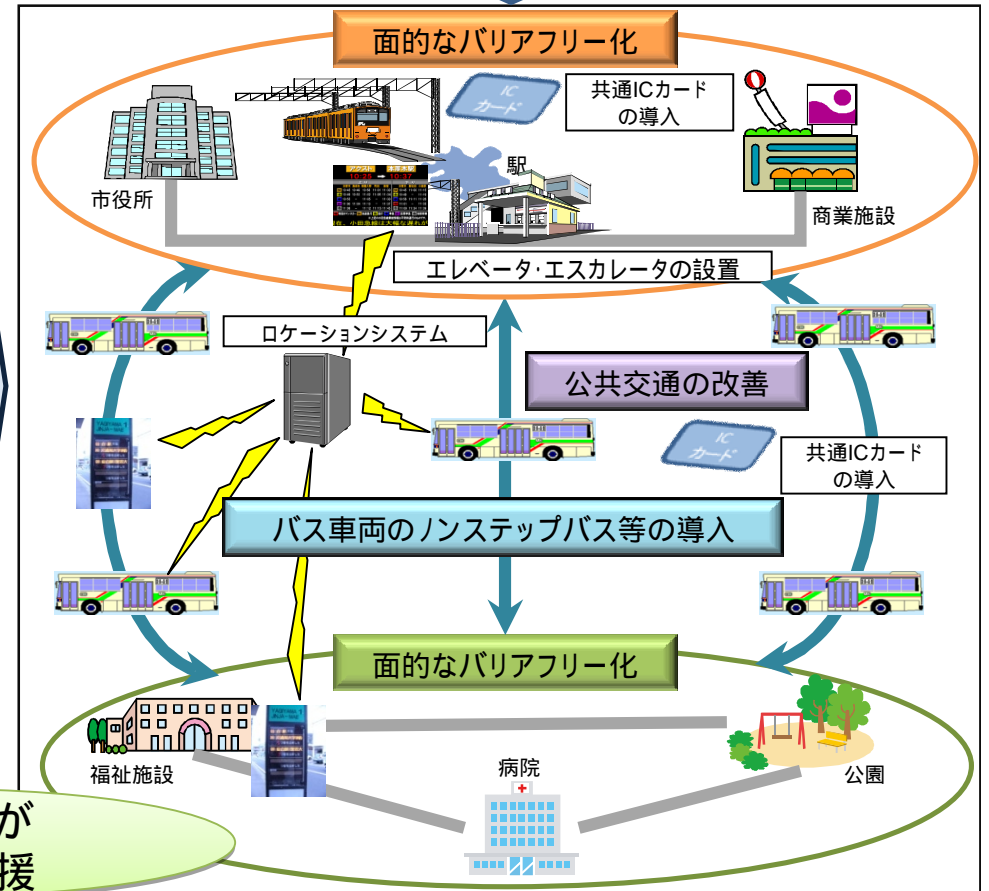
個別の事業ごとの支援

協議会による議論

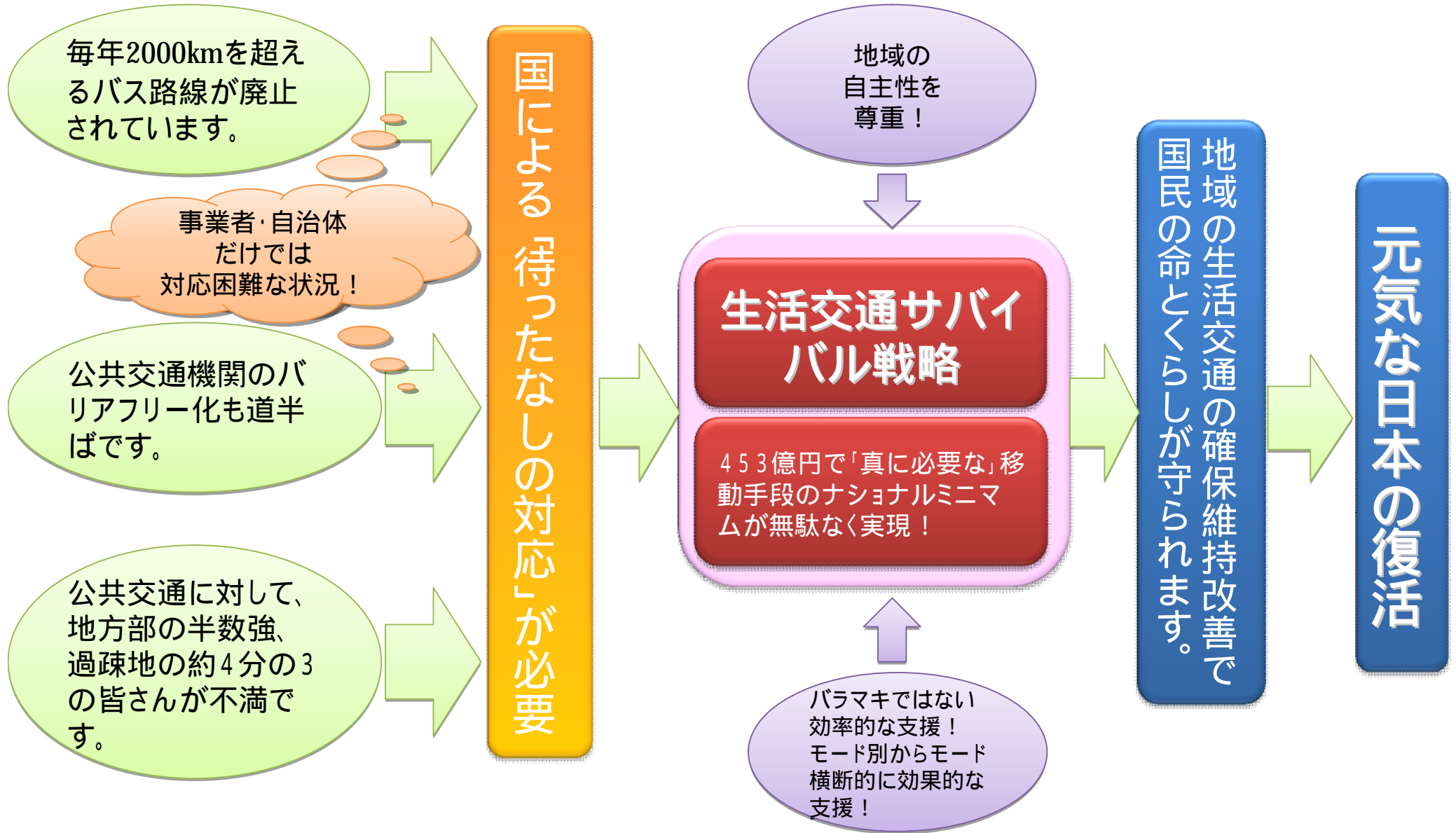
公共交通関係のバリアフリー化を一体的に支援



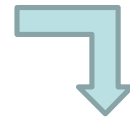
国と地域が協働で支援



「生活交通サバイバル戦略」は、国民の命と暮らしを守る上で全国的に重大かつ喫緊の課題である地域公共交通の崩壊に対応し、地域の自主性を尊重し、必要最低限の支援を行うための制度です！



< 官邸のホームページ >



「元気な日本復活特別枠」要望に関する

パブリックコメント

PUBLIC COMMENT

～政策コンテスト～

予算編成にあなたの声を!

応募締切 **2010年10月19日(火)** 17:00まで(必着)

YahooやGoogleで「生活交通サバイバル戦略」と検索。

上記のパブリックコメントのサイトにアクセスできます。

※必ず、1ページから3ページの全てをFAX又は郵送してください。
要望項目に対する意見

1. 事業番号*

(事業名* : _____)

2. 評価*

各設問について、以下の選択肢から1つ選び、「○」をつけてください。

- ア : そう思う
- イ : どちらかというと思う
- ウ : どちらともいえない
- エ : どちらかというと思わない
- オ : そう思わない

【必要性】

①* 記載された政策目的を実現するために、この事業を実施する必要があると思いますか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

②* 記載された政策目的に照らして、地方公共団体や民間等に委ねることは難しく、国が率先して行うことが必要だと思いませんか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

③* 限られた予算枠の中で、この事業は、同一分野(関連項目)の他の事業と比べて、優先して実施する必要があると思いませんか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

【事業効果】

④* この事業を実施することを通じて「元気な日本」の復活につながると思いますか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

⑤* この事業に関する「要望概要」の「事業の新規性、見直し内容」の欄に記載されている内容は、評価できるものだと思いますか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

【手法】

⑥* この事業の手法(事業主体、支出先等)は適切だと思いますか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

⑦* 要望額や事業規模は事業内容等からみて適切(過大ではない)なものだと思いますか。

ア. _____ イ. _____ ウ. _____ エ. _____ オ. _____

※必ず、1ページから3ページの全てをFAX又は郵送してください。

3. その他この事業に対する評価

(よい点)

(悪い点)

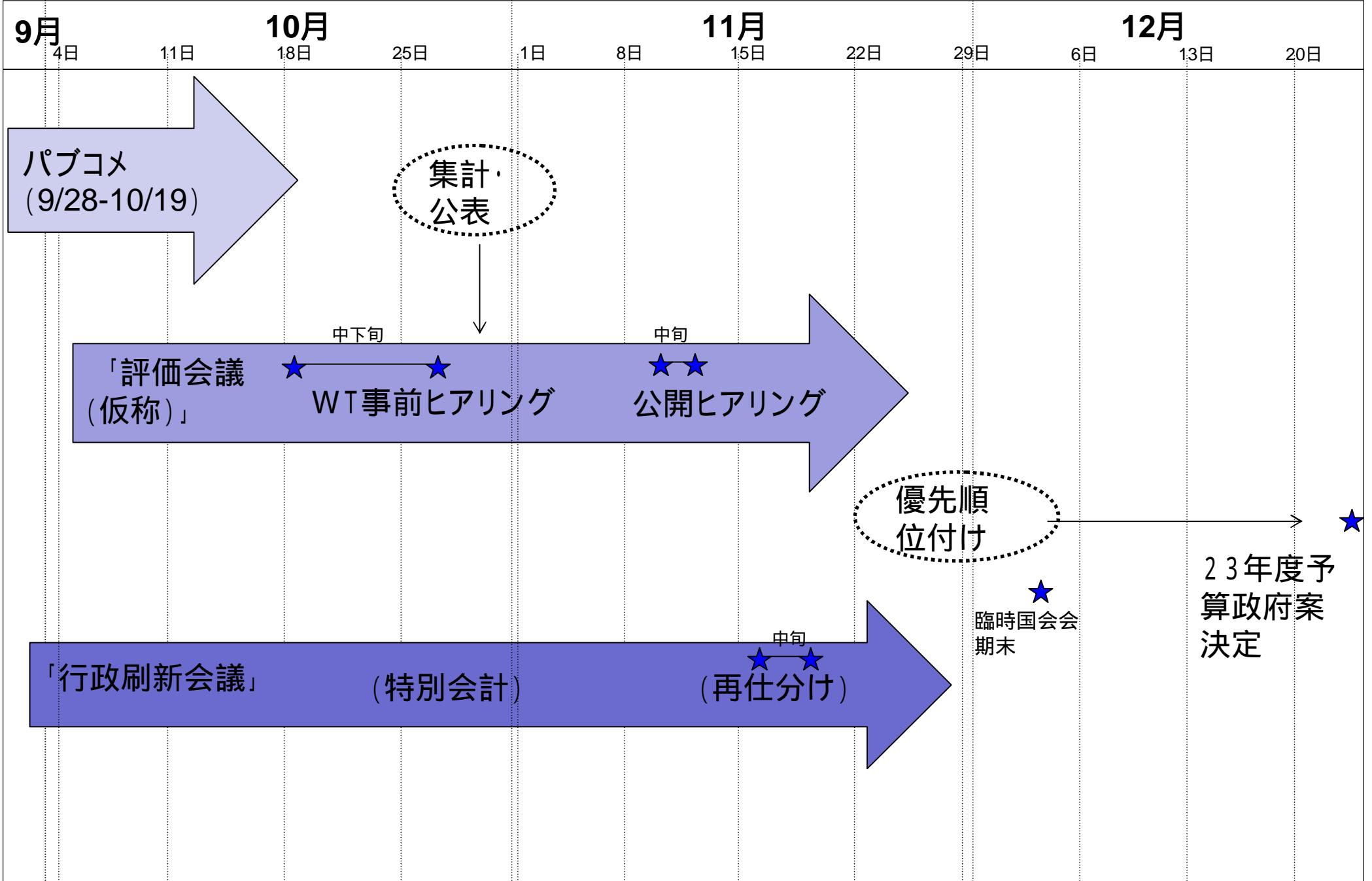
4. その他ご意見

(事業内容の改善、事業の執行方法や効率化への提案など、幅広くご記入下さい)

5. 意見書本文(上記3. 及び4. に対する回答)の公表*

_____ : Y(可) / N(不可)

政策コンテストのスケジュール



交通基本法の制定に向けて

現在、「交通基本法案」の次期通常国会提出に向け、鋭意検討中。

「基本法」のパターン

総則

- ・ 目的
- ・ 基本理念
- ・ 責務 等

基本的施策

計画等

* 現在効力を有している「基本法」38法律(うち、閣法は17法律)は、概ね上記のような枠組みとなっている。

交通基本法案の主な課題

「対象とする範囲」

「移動権の保障」

「国の責務」 等



様々な議論があることから、法制上の問題を含め、引き続き有識者、事業者、ユーザー等のご意見を伺いながら、丁寧に議論・検討を深めていく。

■ご静聴ありがとうございました。

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして