交通政策基本法等について

九州運輸局 企画観光部
平成26年1月31日

「基本法」とは

国土交通省
九州運輸局

「基本法」とは

法律の題名が、「○○基本法」というように、「基本法」の用語を付しているものをいう。
基本法であれ、その他の法律であれ、国法の形式としては、いずれも、国会の議決によって成立したもので、両者でその形式的効力の点に異なるところはないが、「基本法」は、一般の法律に比べて次のような特色を有する。

基本法の特色

1）国政に重要なウエイトを占める分野について、国の制度、政策等の基本方針が明示される。

2）基本法と同一の分野に属するものを対象とする他の法律に対して優越する性格を有する。

3）基本法に定める事項の運用の重要性に鑑み、通常の諮問機関とは異なる、基本的な施策の推進等の事務をつかさどる機関が設けられることが多い。

4）その性格上、直接に国民の権利義務に影響を及ぼすような規定が設けられることはまれで、通常、その大半は、訓示規定か、いわゆるプログラム規定で構成される。

（参考）「基本法」が国民の権利義務に直接影響する例としては、災害対策基本法第６３条に基づき市町村長等が警戒区域を設定する場合などがある（違反者には罰則もあり。）。

基本法のパターン

現在効力を有している「基本法」は、概ねこのような枠組みとなっている

総　則
- **目　的**
- **基本理念**
- **責　務　等**

基本的施策

計画等

＊**訓示規定**とは、各種の規定のうち、裁判所や行政庁に対する指示の性格をもつにすぎず、それに違反しても行為の効力には影響がないとされるもの。
＊**プログラム規定**とは、国の努力すべき政策・施策の基本的な目標を指示しながら、その具体的な内容については立法権・行政権の裁量に委ねるという性質を持つ規定。

出典：「法令用語辞典（第９版）」「新版・新法律学辞典」等を要約

我が国の「基本法」一覧

国土交通省
九州運輸局

●現在、我が国には４１の「基本法」がある。
●平成に入り、様々な社会経済問題の顕在化に伴い、基本法の数が年々増加（多くは議員立法）。

原子力基本法(S30)	食料・農業・農村基本法(H11)	観光立国推進基本法(H18)
災害対策基本法(S36)	循環型社会形成推進基本法(H12)	教育基本法(H18)
中小企業基本法(S38)	高度情報通信ネットワーク社会形成基本法(H12)	海洋基本法(H19)
森林・林業基本法(S39)	水産基本法(H13)	地理空間情報活用推進基本法(H19)
消費者基本法(S43)	文化芸術振興基本法(H13)	宇宙基本法(H20)
障害者基本法(S45)	エネルギー政策基本法(H14)	生物多様性基本法(H20)
交通安全対策基本法(S45)	知的財産基本法(H14)	国家公務員制度改革基本法(H20)
土地基本法(H1)	食品安全基本法(H15)	公共サービス基本法(H21)
環境基本法(H5)	少子化社会対策基本法(H15)	バイオマス活用推進基本法(H21)
高齢社会対策基本法(H7)	犯罪被害者等基本法(H16)	肝炎対策基本法(H21)
科学技術基本法(H7)	食育基本法(H17)	東日本大震災復興基本法(H23)
中央省庁等改革基本法(H10)	住生活基本法(H18)	スポーツ基本法(H23)
ものづくり基盤技術振興基本法(H11)	自殺対策基本法(H18)	**交通政策基本法(H25)**
男女共同参画社会基本法(H11)	がん対策基本法(H18)	

■は議員立法により成立したもの

「基本法」に基づく行政展開体系のイメージ

国土交通省
九州運輸局

基　本　法

目　　的

基本理念

国等の責務

基本的施策

計　画

個別法の制定等

基本法の考え方に基づき、個人の権利に対する規制、事業への参入に係る許認可の手続等を規定

予算措置等

基本法の考え方に基づき、個別の課題の解決への取組みに対して支援を行う予算措置、目指す方向へ誘導する税制措置等を実施

行政運用

基本法の考え方に基づき、個別の具体的な事象に対応して、法令、予算等の制度を執行

地域公共交通を取り巻く課題

国土交通省
九州運輸局

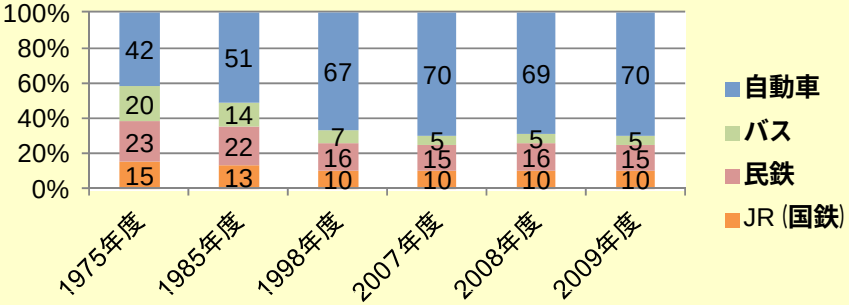
- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展

- バス･鉄道の分担率は、6割から3割に低下

各交通機関（陸上）の輸送人員の推移（全国）



出典：地域交通年報、自動車輸送統計年報

- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 （90年に比べ35%減）
地域鉄道	5.1億人	4.6億人	3.8億人 （90年に比べ25%減）

（出典）交通経済統計要覧、鉄道統計年報及び国土交通省調べによる

地域公共交通サービスの衰退

- バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。
  鉄道については、過去5年で約7ヵ所約105kmの路線が廃止。
- 公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス　500m圏外 鉄道　1km圏外	36,477 km^2 （我が国の可住地面積の約30%）	7,351千人 （我が国の人口の5.8%）

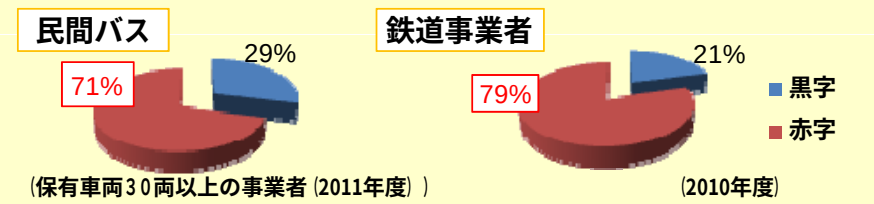
（出典）平成23年度国土交通省調査による

- 運行回数の減少（乗合バス事業）

	1970年	1989年	2009年
路線1kmあたりの平均運行回数	約16回	約11回	約7.3回

（出典）公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」（平成24年）

- 民間バスの約7割、鉄道事業者の約8割が赤字



（保有車両30両以上の事業者（2011年度））　（2010年度）

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

交通政策基本法の概要

国土交通省
九州運輸局

【目的】交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、**国民生活の安定向上**及び**国民経済の健全な発展**を図る（第１条）。

交通政策の基本理念等(第２条～第７条)

交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識（第2条）

【交通の果たす以下の機能の発揮】
- 国民の自立した生活の確保
- 活発な地域間交流･国際交流
- 物資の円滑な流通

➔ 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保･向上（第3条）

- 豊かな国民生活の実現
- 国際競争力の強化
- 地域の活力の向上
- 大規模災害への対応

環境負荷の低減（第4条）

適切な役割分担と連携（第5条･第6条）

交通の安全の確保（第7条）

国民等の生命・身体・財産を守る交通安全の確保については、交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の責務等（第8条～第11条）

- 国の責務（第８条）
- 地方公共団体の責務（第９条）
- 交通関連事業者等の責務（第１０条）
- 国民等の役割（第１１条）

関係者の連携･協力（第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

年次報告等（第14条）

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告の国会への提出等

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第１５条）

理念を体現する基本的施策(第１６条～第３２条)

【日常生活の交通手段確保】（第16条）
離島等の自然的経済的社会的条件に配慮した、通勤、通学、通院、物流等に必要な交通手段の確保等

【高齢者、障害者等の円滑な移動】（第17条）
高齢者･障害者･妊産婦･乳幼児を同伴する者等の円滑な移動の促進のための自動車･鉄道･船･航空機･旅客施設･道路･駐車場のバリアフリー化等

【交通の利便性向上、円滑化、効率化】（第18条）
定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化、交通結節機能高度化、輸送の合理化等

【我が国産業･観光等の国際競争力の強化】（第19条）
国際海上･航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾･空港の整備、国内･国際の結節強化等

【地域の活力の向上】（第20条）
地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内･地域間交流･物流の促進に資する国内交通網･輸送拠点の形成等

【運輸事業等の健全な発展】（第21条）
交通に関する事業の安定運営･健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等

【大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復】（第22条）
大規模災害による交通機能低下の抑制･迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等

【環境負荷の低減】（第23条）
温室効果ガス等の排出抑制に資する車両･船舶等の開発･普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気･海洋汚染･騒音防止等

【総合的な交通体系の整備】（第24条）
徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等の交通手段間の役割分担と連携強化、需要動向や施設の老朽化等に配慮した重点的･効率的な整備等

【連携による施策の推進】（第25条～第27条）
まちづくり施策との連携、国際交流の拡大や経済社会の発展に資する観光立国施策（外国語による情報提供等）との連携、行政･事業者･施設管理者･住民その他の関係者の連携･協働

【調査研究】（第28条）
交通に関する調査研究

【技術の開発及び普及】（第29条）
情報通信技術その他の技術の活用、研究開発目標の明確化、研究機関の連携、新技術の導入促進等

【国際連携確保･国際協力】（第30条）
日本の知識･技術の海外展開、国際規格の標準化、国際連携確保、開発途上国等への協力等

【国民等の立場に立った施策の実施】（第31条）

【地方公共団体の施策】（第32条）
まちづくり等の観点を踏まえた交通政策の総合的･計画的推進

交通政策基本法の位置付け

国土交通省
九州運輸局

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（2050年）を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与する。

交通政策基本法（平成25年制定）

交通政策基本計画

＜重点目標の例＞
- 日常生活のための交通手段の確保
- 高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化
- 国際競争力の強化
- 地域の活力の向上
- 大規模災害時の交通機能低下の抑制・迅速な回復

等

車の両輪

社会資本整備重点計画法（平成15年制定）

社会資本整備重点計画（第3次：H24-28）

＜重点目標＞
- 大規模又は広域的な災害リスクの低減
- 我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化
- 持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現
- 社会資本の適確な維持管理・更新

新たな「国土のグランドデザイン」

＜国土を取り巻く状況の大きな変化＞

①人口減少・高齢化　②グローバリゼーション　③巨大災害の切迫・インフラ老朽化の進行

➔ **2050年を視野に入れた、今後の国土・地域づくりの指針として３月までに取りまとめ**

※ なお、交通政策基本計画及び社会資本整備重点計画については、国土形成計画法に基づく国土形成計画と調和が保たれたものでなければならないこととされている。

交通政策基本法成立に至るまでの経緯

国土交通省
九州運輸局

●平成２３年３月に閣議決定された「交通基本法案」は平成２４年１１月に廃案となったが、その後、「交通政策基本法案」として国会に再度提出。平成２５年秋の臨時国会で可決・成立した。

■平成２３年

【第１７７回国会（通常国会）１／２４～】
３月８日閣議決定・国会提出、８月２９日衆議院国土交通委員会に付託、
８月３１日衆議院本会議にて閉会中審査（継続審議）の議決
【第１７８回国会（臨時国会）９／１３～】
９月３０日衆議院本会議にて閉会中審査（継続審議）の議決
【第１７９回国会（臨時国会）１０／２０～】
１２月９日衆議院本会議にて閉会中審査（継続審議）の議決

■平成２４年

【第１８０回国会（通常国会）１／２４～】
８月７日衆議院国土交通委員会にて提案理由説明、８月２２日衆議院国土交通委員会にて参考人質疑、９月７日衆議院本会議にて閉会中審査（継続審議）の議決
【第１８１回国会（臨時国会）１０／２９～】
１１月１６日　衆議院解散に伴い廃案

■平成２５年

【第１８３回国会（通常国会）１／２８～】
「交通政策基本法案（仮称）」として通常国会への提出に向けた準備を進めるも、
引き続き検討を要するとして提出されず。

■平成２５年

【第１８５回国会（臨時国会）１０／１５～】
「交通政策基本法案」として提出、１１／１５衆議院可決、１１／２７参議院可決
１２／４公布・施行

「交通基本法案」との違い

国土交通省
九州運輸局

●平成２３年当時の「交通基本法案」からの違いは以下のとおり。
●東日本大震災や笹子トンネル事故など、様々な情勢の変化を踏まえた規定（条文）が追加された。

○ 法案の名称を「交通政策基本法案」に変更

○「大規模災害への対応」に関する規定の新設《第３条第２項》

○「国民等の生命・身体・財産の保護」の明示《第７条第１項》

○「妊産婦・乳幼児を同伴する者の円滑な移動の促進」に関する規定の追加《第17条》

○「国際競争力の強化」と「地域活力の向上」に関する規定を別立ての規定とし、内容を充実《第19条、第20条》

○「運輸事業等の健全な発展」に関する規定の新設《第21条》

○「大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復」に関する規定の新設《第22条》

○「交通施設の老朽化への配慮」に関する規定の追加《第24条》

○「交通に関する調査研究」に関する規定の新設《第28条》

○「情報通信技術等の活用」に関する規定の追加《第29条》

○「日本の技術・知識の海外展開」に関する規定の追加《第30条》

交通政策基本法の定める責務、役割

国土交通省
九州運輸局

●交通政策基本法には、交通にかかわる各主体（国・地方公共団体・交通事業者等・国民等）の責務、役割が明記されている。

国	・第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。 ・情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。
地方公共団体	・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。 ・情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。
交通事業者等	・基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。 ・前項に定めるもののほか、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。
国民等（役割）	・基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

交通政策基本計画について

国土交通省
九州運輸局

交通政策基本計画とは

政府が策定する、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画　（基本法第１５条）

交通政策基本計画に定めるべき事項	１）交通に関する施策についての基本的な方針 ２）交通に関する施策についての目標 ３）交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策 ４）前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

Point

○　交通政策基本計画は、パブリックコメント等の手続きを経て、平成26年度以降の早い段階で、閣議決定を目指すこととしている。

○　各自治体が、本計画に基づいて、計画や条例を別個に作る必要はない。

附帯決議について

●附帯決議とは、その法律の運用や、将来の立法によるその法律の改善についての希望などを表明するものであり、法律的な拘束力を有するものではないが、政府はこれを尊重することが求められる。

交通政策基本法案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一　交通に関する施策の推進に当たっては、交通政策基本法案に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として取り組み、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与すること。

二　交通においては、「安全の確保」があらゆることに優先する最も重要かつ基本的な事項であることから、道路交通の安全等陸上交通の安全、船舶の保安等海上交通の安全及び航空保安等航空交通の安全の各分野について、関係法律で定めるところにより、万全を期すこと。また、交通に関する施策の推進に当たっては、交通安全対策基本法その他の交通の安全に関する法律等に基づき実施される施策と十分に連携し、交通の安全の確保に万全を期すこと。

三　交通に対する基本的な需要の充足に当たっては、高齢者、障害者、妊産婦を含む国民が日常生活及び社会生活を営むに当たり必要な移動、物資の円滑な流通等の需要を十分にくみとられたものとなるよう最大限配慮すること。

四　豊かな国民生活を実現し、我が国経済社会が力強く成長していくためには、交通の機能の確保及び向上を通じた地域格差の是正が極めて重要であり、このことを十分に踏まえて交通政策基本計画を策定すること。

五　交通の機能の確保及び向上に当たっては、エネルギーに関する国内外の情勢の変化を含む社会経済情勢の変化に的確に対応すること。

六　人口減少、少子高齢化の加速度的な進展や、国際競争の激化の中で、地域交通の確保や、国際海上及び国際航空の競争力強化は喫緊の課題であることを踏まえ、本法の成立を受け、地域交通や港湾の分野での個別法の見直し等を含む制度改正に速やかに取り組むこと。

附帯決議について

交通政策基本法案に対する附帯決議（続き）

七　日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保に当たっては、離島のほか、豪雪地帯、山村地域、半島地域、過疎地域といった地理的、自然的、社会的条件の厳しい地域に関する自然的経済的社会的諸条件にも十分配慮する必要があること。

八　バリアフリー施策の推進に当たっては、例えば全国一律の基準ではカバーできない場合であっても、地域の実情に応じた運用を行えるようにするなど、利用者の目線での改善に努めること。

九　運輸事業その他の交通に関する事業が健全に発展し、サービスが安定して提供されるためには、交通に関する事業に従事する者の確保並びにこれらの者の労働環境の整備が重要であることに鑑み、交通に関する施策の推進に当たっては、交通に関する事業において必要とされる人材確保や労働環境改善にも十分に配慮すること。

十　大規模な災害が発生した場合における交通への支障の発生及び拡大を防止するため、老朽化対策を推進するとともに、交通施設の耐震化の向上、代替交通手段の整備、避難のための移動及び救援のための物資の輸送への配慮に努めること。

十一　二〇二〇年の東京オリンピック及びパラリンピックの開催に向けて、地方を含む日本の津々浦々まで外国人旅客が入込む国土・地域づくりを目指して、東京のみならず、地方部を含む形での交通手段の充実、移動の円滑化、観光旅客の円滑な往来の促進等を図るとともに、万が一の大規模災害発生時における交通機能の維持、円滑な避難の確保等に万全を期すること。

十二　交通による環境への負荷の低減を図るため、ＪＲ貨物や内航海運による貨物輸送への転換(モーダルシフト)をより一層推進するための取り組みを進めること。

十三　自転車は、国民にとって非常に手軽で身近な交通手段であると同時に、地球環境にも大変優しいものであることに鑑み、関係各省庁が連携して、今後、走行環境の改善などその利用促進に向けた施策とともに、自転車による事故の減少を図るための施策を総合的に講じること。

十四　交通に関する国際協力を推進するに当たっては、開発途上地域に対する人材の派遣や外国において災害が発生した場合の交通施設の復旧等の支援にも十分に配慮すること。

※平成25年11月13日　衆議院国土交通委員会

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（Ｈ１９．１０．1施行）

国土交通省
九州運輸局

■ 地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成１９年度）。

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現　／　活力ある都市活動、観光振興　／　環境問題等への対応

スキーム概要

基 本 方 針 （国のガイドライン） 主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定　※国家公安委員会、環境大臣に協議

1．計画の作成・実施

協議会

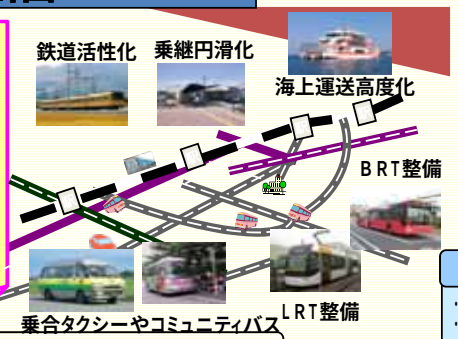
市町村　公共交通事業者※　道路管理者　港湾管理者　公安委員会＊　住民＊　等

※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

・協議会の参加要請応諾義務
（＊公安委員会、住民は除く）
・計画策定時のパブリックコメント実施
・計画作成等の提案制度
・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるＬＲＴやＢＲＴの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



［地域公共交通特定事業］
・ＬＲＴの整備　・ＢＲＴの整備、オムニバスタウンの推進
・海上運送サービスの改善　・乗継の改善　・地方鉄道の再構築

予 算 等

・計画策定経費支援
・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
・地方債の配慮
・情報、ノウハウの提供
・人材育成　等

法律上の特例措置

・ＬＲＴ整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
・ＬＲＴ車両購入費、ＢＲＴの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化　等

国による総合的支援

2．新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

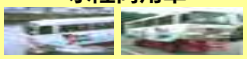
関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

ＤＭＶ（ﾃﾞｭｱﾙ ﾓｰﾄﾞ ﾋﾞｰｸﾙ）
・軌道と道路の両方の走行が可能な車両

ＩＭＴＳ（ｲﾝﾃﾘｼﾞｪﾝﾄ ﾏﾙﾁﾓｰﾄﾞ ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄ）

・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車



等

注1　ＬＲＴ（Light Rail Transit）
低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム
注2　ＢＲＴ（Bus Rapid Transit）
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム
注3　公有民営※
地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの
※は第１６９国会で成立した一部改正に関する部分（平成２０年１０月１日施行）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

国土交通省
九州運輸局

出典：国土交通本省（交通政策審議会地域公共交通部会（第5回）資料）

地域公共交通の充実に向けた枠組みの見直し（イメージ）

地域公共交通活性化・再生法

基本方針

事業者と協議の上、市町村が協議会を開催し作成

地域公共交通総合連携計画

- まちづくり、観光振興等の地域戦略と明確に結びついていない。
- 特定の路線にコミュニティバス等を導入するための単体の計画にとどまっている。

地域公共交通特定事業

軌道運送高度化事業（LRTの整備）	鉄道事業再構築事業（上下分離）	…
実施計画	実施計画	…

＜国による認定＞

鉄道事業の「公有民営」（自治体が施設を保有し民間が経営する方式）制度の適用などの法律上の特例措置

見直しのイメージ

基本方針

交通政策基本法の基本理念を踏まえ、目指すべき基本的考え方を明確化

事業者と協議の上、市町村又は都道府県が協議会を開催し作成

地域公共交通網形成計画（仮称）

- コンパクトシティや観光立国の実現に向けた取組みとの連携
- 地域の交通サービス全体を対象とした総合的なネットワーク計画を策定

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業（仮称）	軌道運送高度化事業（LRTの整備）	鉄道事業再構築事業（上下分離）	…
地域公共交通再編実施計画（仮称）	実施計画	実施計画	…

自治体及び事業者等が合意の上で作成

＜国による認定＞

左記に加え、

① 重点的、効率的な予算措置による支援（26年度予算において再編実施計画の策定に係る調査費を要求中）

② 再編実施計画を踏まえて道路運送法等の許認可を実施

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～

国土交通省
九州運輸局

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

平成26年度予算案　306億円
（対前年度比1：00）

1．地域の特性に応じた生活交通の確保維持（地域公共交通確保維持事業）

＜支援の内容＞

○ 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行

○ バス車両の更新等

○ 離島航路・航空路の運航

2．快適で安全な公共交通の構築（地域公共交通バリア解消促進等事業）

＜支援の内容＞

○ 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等

○ LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等

【LRT】
低床式路面電車による幹線的な交通システム

【BRT】
連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

○ 地域鉄道の安全性向上に資する設備（※）の更新等

（※）レール、マクラギ、ATS、車両等

3．公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し（地域公共交通調査等事業）

＜支援の内容＞

○ 地域公共交通網の形成のための計画の策定に資する調査

○ バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査

○ 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進

【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

平成26年度予算案　25億円
（東日本大震災復興特別会計・復興庁一括計上分）

＜支援の内容＞

○ 被災地の幹線バスの運行（運行費補助要件の緩和等の特例措置により対応）

○ 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行（実証運行の通年化等の調査事業の特例措置により対応）

２６年度における制度改正事項（地域公共交通確保維持改善事業）

国土交通省
九州運輸局

公共交通の充実に向けた新制度の構築 【新規・拡充】

○地域公共交通網の形成のための計画の策定支援（新規）

地域の関係者間の適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実を図るための新たな計画の策定に要する経費を補助

【補助対象者】
地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会（法定協議会）

【補助率】
定額（上限：２，０００万円）

○地域の協議会の機能強化（拡充）

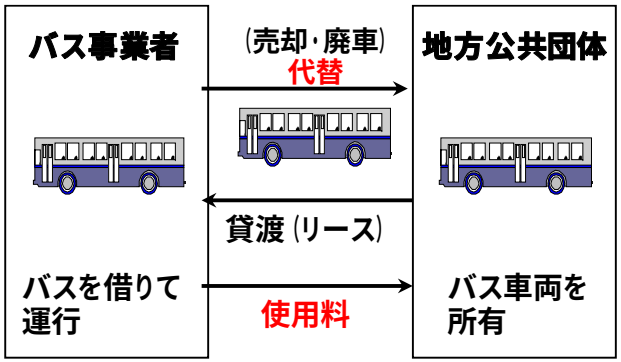
地域間幹線バス・地域内フィーダー系統の運行の欠損に対する補助の対象に、「法定協議会」を追加

補助金の交付申請について、事業者が個別に行うか、地域全体分をまとめて法定協議会が行うか、**地域の意向に応じて選択可能**

バス車両の更新対策の強化 【新規】

・地方公共団体がバス車両を購入して事業者へ貸与する公有民営補助を創設

協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定



【補助対象者】
地方公共団体

【補助率】
１／２
（上限：７５０万円）

【補助方式】
２年間で均等に分割して交付

離島航空路に対する支援の強化 【拡充】

○補助対象要件の緩和

拠点都市一か所と結ぶ路線が確保されるだけでは、生活に不可欠なサービスが十分享受できない離島については、島民の移動環境の改善に配慮し、島民運賃割引補助を一島につき二路線まで適用できるよう要件を緩和

○島民運賃割引の基準運賃の引き下げ

島民運賃割引制度の引き下げ限度額を見直し、支援の幅を拡大

※平成２５年度：４７円/km

⇩

平成２６年度：４１円/km

被災地に対する支援の継続 【延長】

・仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行を支援する「特定被災地域公共交通調査事業」について、被災地のニーズに応じたきめ細やかな対応を図りつつ、平成２７年度まで期限を延長

＜有償運行の場合＞

仮設住宅等の箇所数	補助上限額
６０か所以上	６，０００万円
３０か所以上６０か所未満	４，５００万円
３０か所未満	３，５００万円

仮設住宅等の箇所数に応じて上限額を設定

＜無償運行の場合＞
補助上限額を段階的に見直し
平成２６年度：３，０００万円 ⇒ 平成２７年度：２，５００万円