

交通政策基本法の制定、 地域公共交通活性化再生法の改正等について

平成26年2月21日

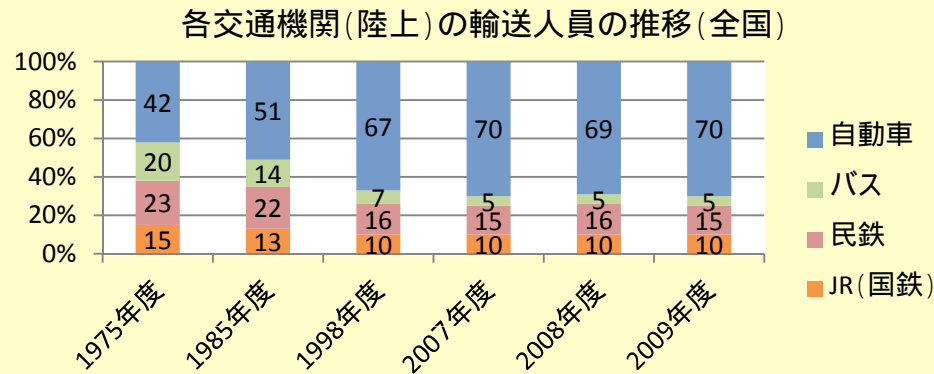
国土交通省九州運輸局
企画観光部 交通企画課

- 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



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)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

地域公共交通サービスの衰退

- 乗合バスについては、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%)

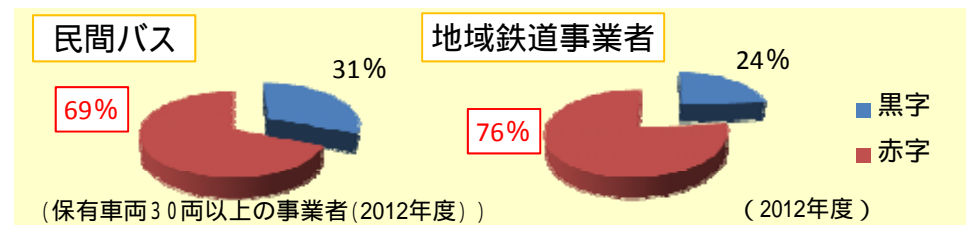
(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 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、地域鉄道事業者の約8割が赤字



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。

地域公共交通に対する社会的要請の増大

- 運転のできない学生・生徒や、高齢者、障害者等の交通手段を確保する観点からは、自家用自動車には一定の限界がある。今後高齢化が急激に進むことが予想される中、地域公共交通の役割は一層増大。
- 今後本格化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトシティの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが必要。その実効性を担保するためには、諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築することが重要。

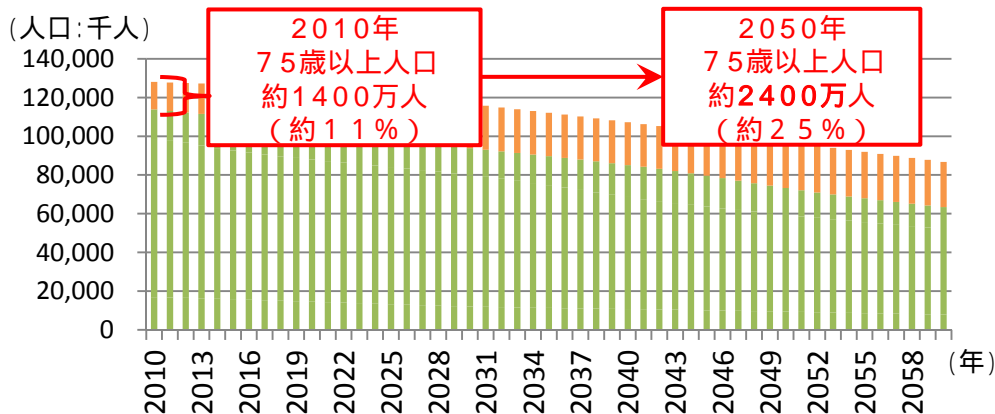
自動車以外の交通手段を確保する必要性

- 地方部では過半数の住人が公共交通に不自由感を感じており、運行本数の少なさが深刻な問題

	首都圏	近畿圏	中京圏	地方圏
日常生活における公共交通機関の不自由を感じている人	全体の37.4%	全体の38.5%	全体の54.8%	全体の56.0%
うち運行本数の少なさを理由としている人	うち62.0%	うち64.7%	うち80.6%	うち85.2%
うち路線数の少なさを理由としている人	うち18.0%	うち19.7%	うち28.6%	うち30.3%

出典：平成24年 国土交通省調査

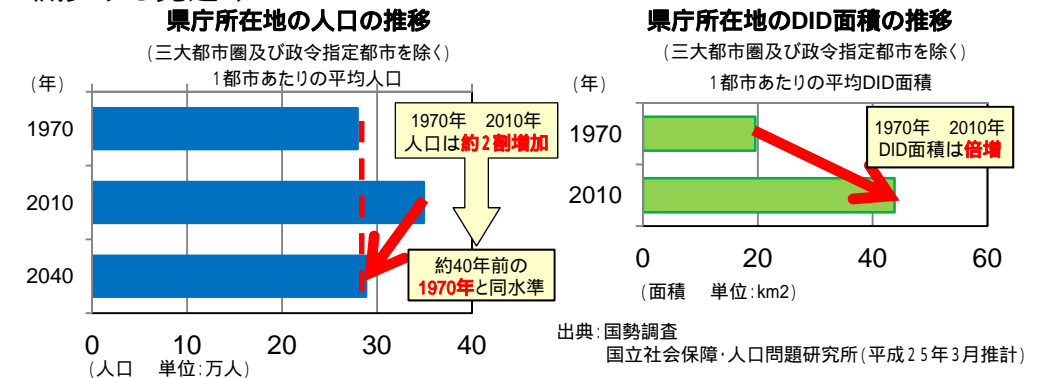
- 高齢化が進む中、自動車以外の交通手段を確保する必要性は今後ますます増大する懸念。



(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計)

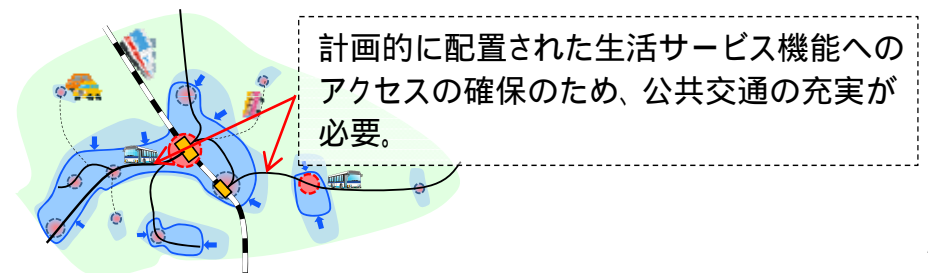
集約型都市構造(コンパクトシティ)の推進

- 現在でも進展するまちの拡大
1970年から2010年にかけて人口が約2割増加、併せてDID面積は倍増。今後は、急速に人口が減少し、2040年の人口は、1970年と同程度に減少する見込み



DIDとは、国勢調査で定められた「人口集中地区」。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

- 多極ネットワーク型コンパクトシティ(串と団子)



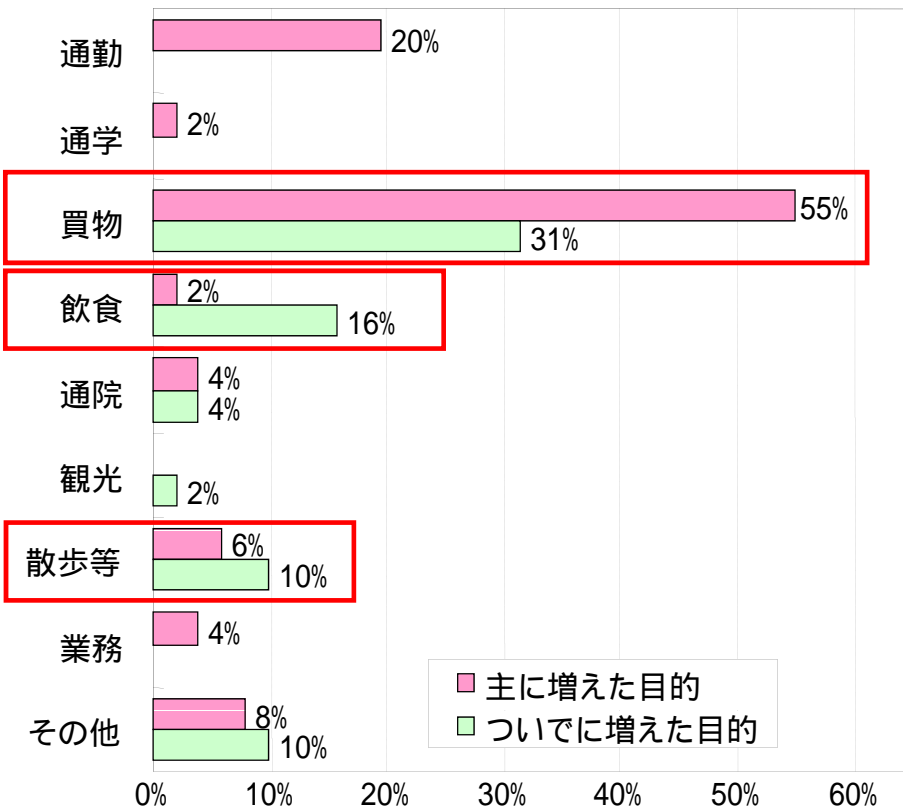
地域公共交通に対する社会的要請の増大

- 地域社会の活力を維持・向上させるためには、地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のためのおでかけを含む外出機会の増加を図ることが重要。
- 国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要。

公共交通の整備によって「遊び」のための外出機会が増大した例(富山市)

広域的な観光圏を設定し、観光旅客の移動の利便性や回遊性を向上させる取組み(京都府)

【外出機会が増えた目的】



H23市内電車利用者へのアンケート調査より

観光・まちづくりと一体となった鉄道再生
 ~「海の京都」事業(観光まちづくり)による需要創出~



交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の概要

基本理念等(第2条～第7条)

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)

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)

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)

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条)

<パブリックコメント、交政審・社整審への諮問、関係省庁との協議>

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

日常生活の交通手段確保(第16条)...離島、山村等の有する諸条件への配慮
高齢者、障害者等の円滑な移動(第17条)...妊産婦、ベビーカー等にも配慮
交通の利便性向上、円滑化、効率化(第18条)...定時制確保、乗継ぎ円滑化

【国際競争力の強化】

国際競争力の強化に必要な施策(第19条)...ハブ港湾・ハブ空港、アクセス強化

【地域の活力の向上】

地域の活力の向上に必要な施策(第20条)...国内交通ネットワーク

運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展(第21条)

【大規模災害への対応】

大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等に
必要な施策(第22条)...耐震性向上、代替交通手段の確保、円滑な避難の確保

【環境負荷の低減】

交通に係る環境負荷の低減に必要な施策(第23条)...エコカー、モーダルシフト

【適切な役割分担と連携】

総合的な交通体系の整備(第24条)...交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
連携による施策の推進(第25条～第27条)...まちづくり、観光等との連携

調査研究(第28条)

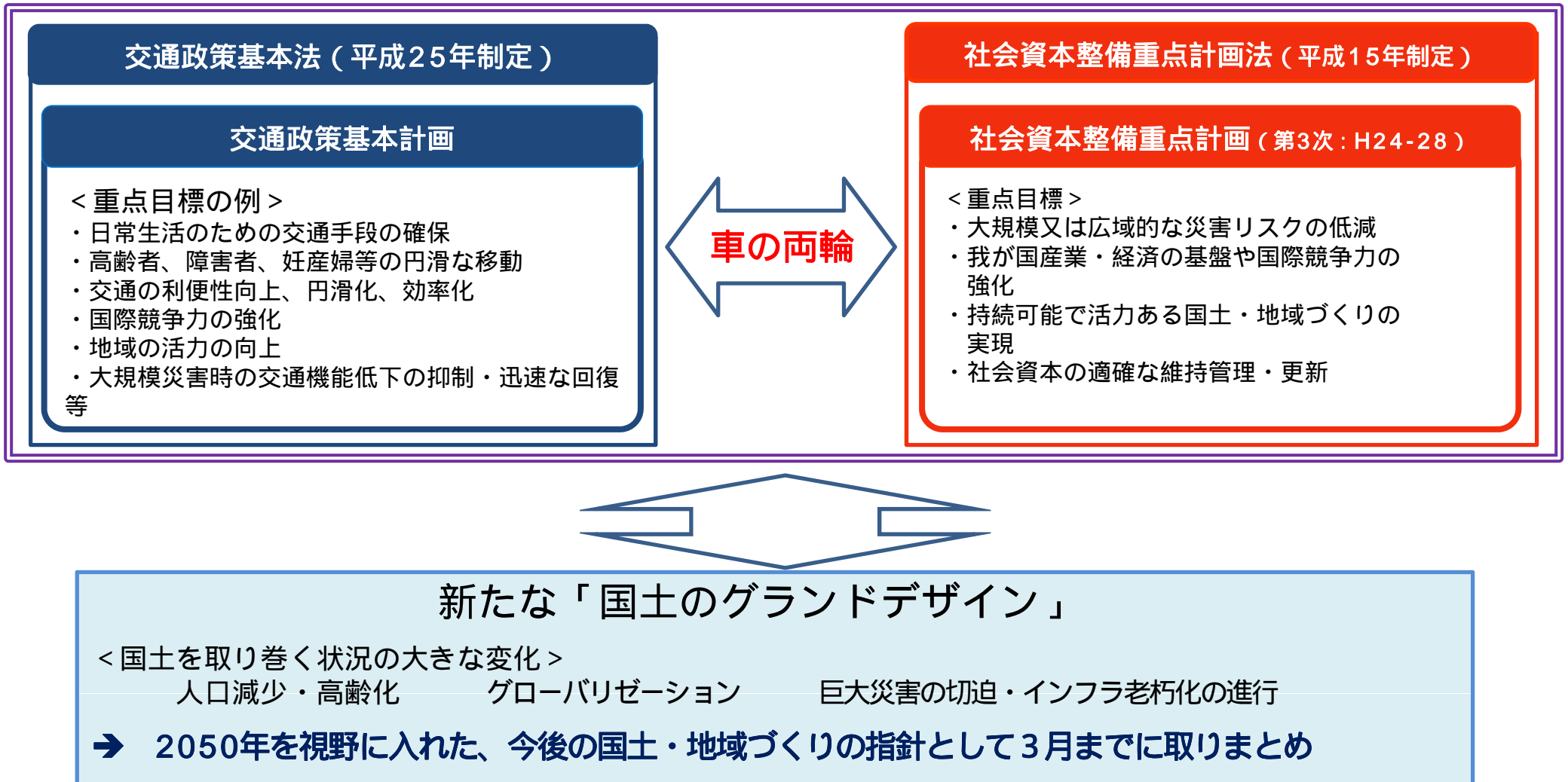
技術の開発及び普及(第29条)...ICTの活用

国際的な連携の確保及び国際協力の推進(第30条)...交通インフラの海外展開

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)

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。

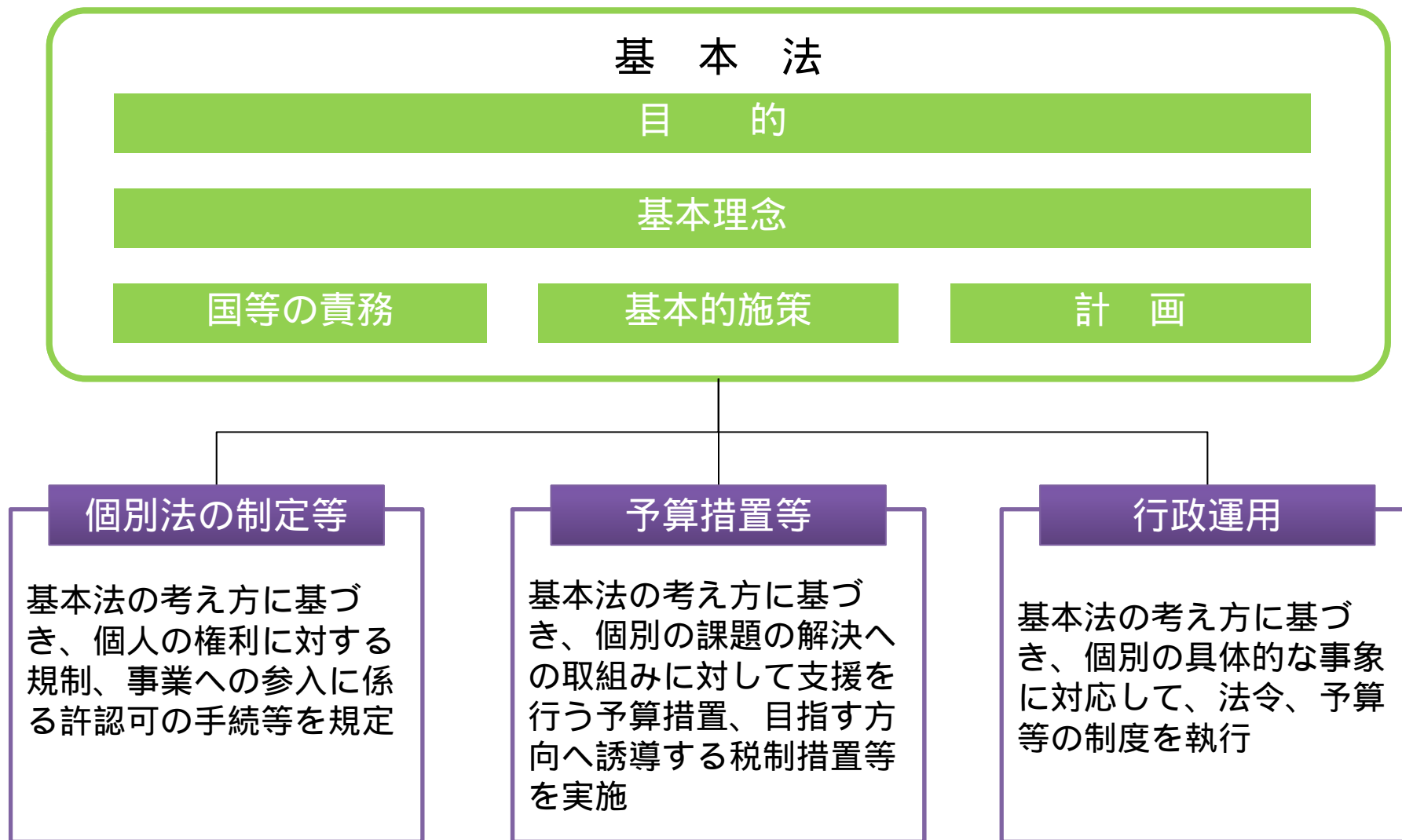


なお、交通政策基本計画及び社会資本整備重点計画については、国土形成計画法に基づく国土形成計画と調和が保たれたものでなければならないこととされている。

(参考) 我が国の「基本法」一覧

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)	



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

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。

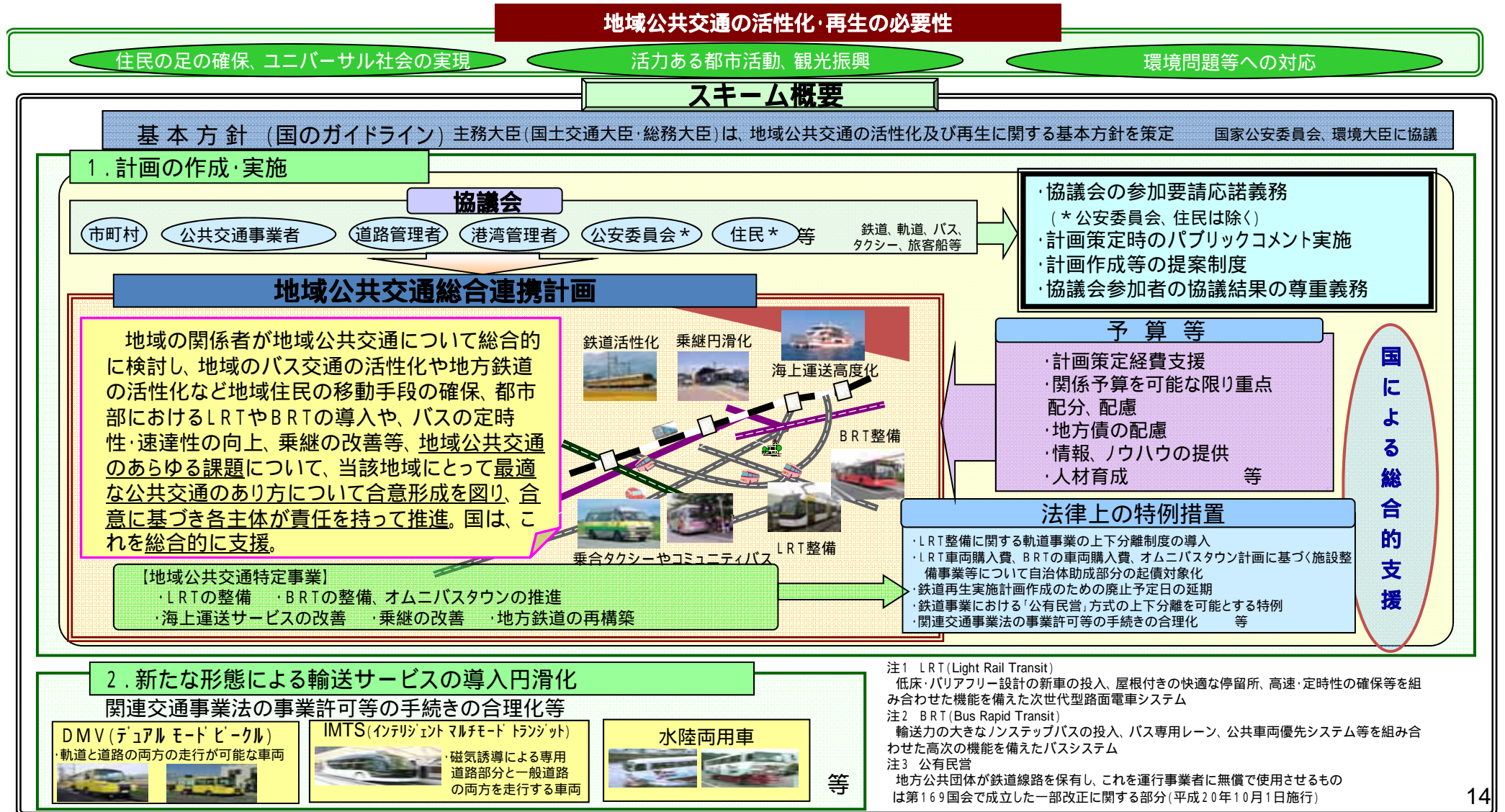
- 一 交通に関する施策の推進に当たっては、交通政策基本法案に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として取り組み、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与すること。
- 二 交通においては、「安全の確保」があらゆることに優先する最も重要かつ基本的な事項であることから、道路交通の安全等陸上交通の安全、船舶の保安等海上交通の安全及び航空保安等航空交通の安全の各分野について、関係法律で定めるところにより、万全を期すこと。また、交通に関する施策の推進に当たっては、交通安全対策基本法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。

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。

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)

- 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)。



はじめに

1. 地域公共交通の現状

- ・モータリゼーションの進展と輸送人員の減少
- ・地域公共交通サービスの衰退
- ・将来の人口減少

2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大

- ・地域住民の移動手段の確保
- ・コンパクトシティの実現
- ・まちのにぎわいの創出や健康増進
- ・人の交流の活発化

3. 地域公共交通に係る問題点とその背景

地域公共交通サービスの衰退の背景

我が国の地域公共交通は基本的には企画から運行まで、民間事業者もしくは独立採算制の公営事業者により実施

経営が厳しくなった結果、

- ・サービス水準の低下が顕在化
- ・既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力の喪失
- ・地域住民のニーズやまちづくりの構想とのミスマッチの発生

地域公共交通総合連携計画(現行計画)の課題

- ・まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組みが不十分
- ・総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、個別・局所的な事例のみに対応
- ・地域特性等を踏まえた地域公共交通ネットワークを構築するための方策が不十分
- ・計画が自治体の行政区域で分断され、交通ネットワークの実態と非適合
- ・関係者(特に住民)の役割が不明確
- ・計画の達成状況の評価が不十分

4. 解決の方向性

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って関係者の合意の下でまちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

ポイント

まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
広域性の確保
住民の協力を含む関係者の連携
具体的で可能な限り数値化した目標設定

5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築

交通政策基本法の考え方

新たな制度的枠組みの方向性


地方公共団体が先頭に立って、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要。

ポイント

交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化
まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成
地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり

平成26年2月12日閣議決定

背景

人口減少、少子高齢化が加速度的に進展  特に地方のバスなどの運輸事業の経営悪化が深刻化

- 民間バスの約7割、鉄道事業者の約8割が赤字
- 公共交通による輸送人員は、1990年と2010年の比較で、バスは35%減、地方鉄道は25%減
- 過去5年で8,160kmのバス路線、105kmの鉄道路線が廃止

人口減少社会において地域の活力の維持・強化を図るためには、コンパクトシティの取組みと連携して、諸機能が集約したコンパクトな拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築することが重要

方向性（交通政策基本法の具体化）

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

- ・地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
- ・関係者の合意の下で
- ・まちづくりと一体で

持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築（複数路線の整理・統合による利便性の向上、乗換ターミナル整備、運賃見直し等）

法案の概要

（1）地方公共団体が先頭に立って地域公共交通網を再構築する制度

地域公共交通網形成計画（基本計画）、地域公共交通再編実施計画（事業計画）を地方公共団体が事業者等と協議、合意の上で策定。コンパクトシティの実現に向けた取組との連携、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を、地域の関係者が一体で促進。

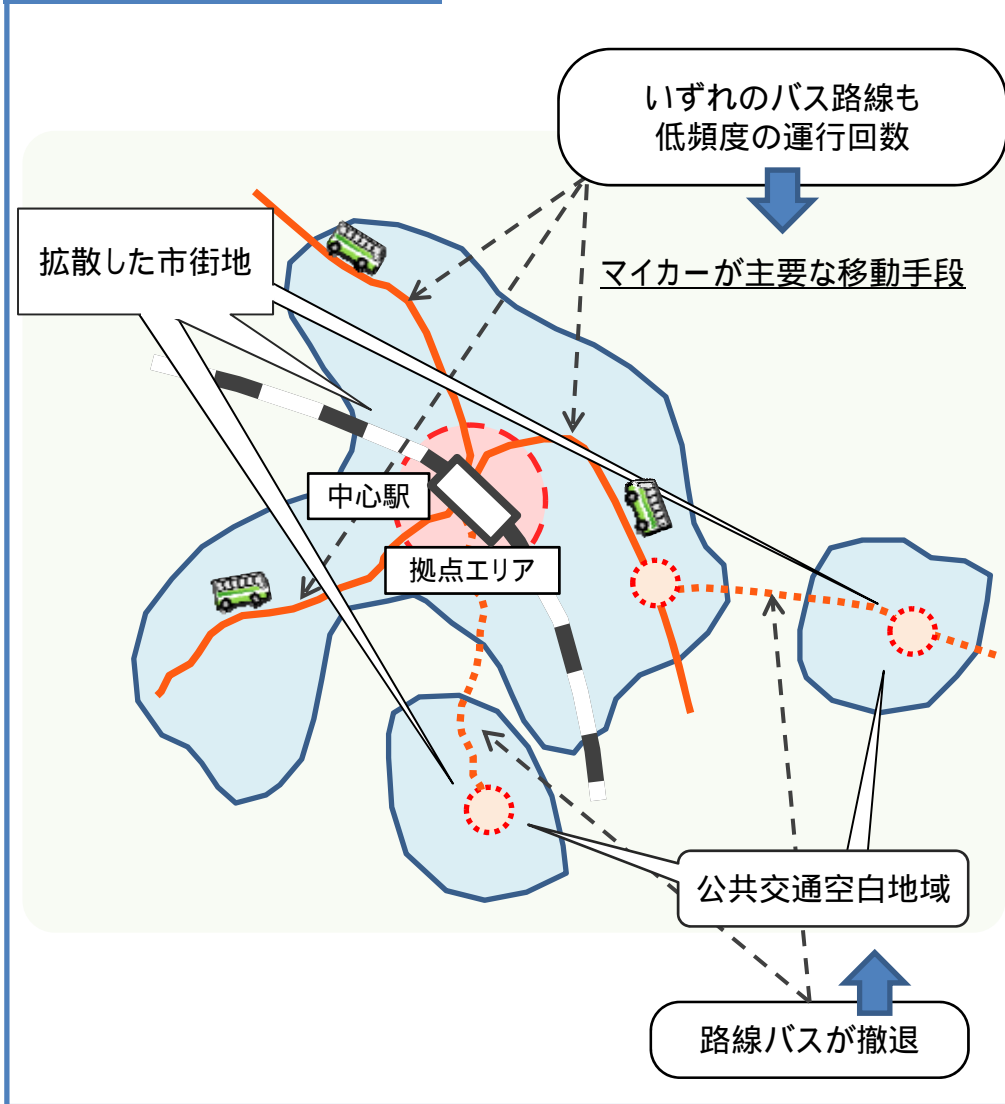
（2）国土交通大臣の認定により、地方公共団体の計画の実現を全面的に支援する制度

全国でケーススタディを実施し、モデルとなるプロジェクトを、計画段階から国も支援して形成（地域公共交通確保維持改善事業（306億円）の内数）。

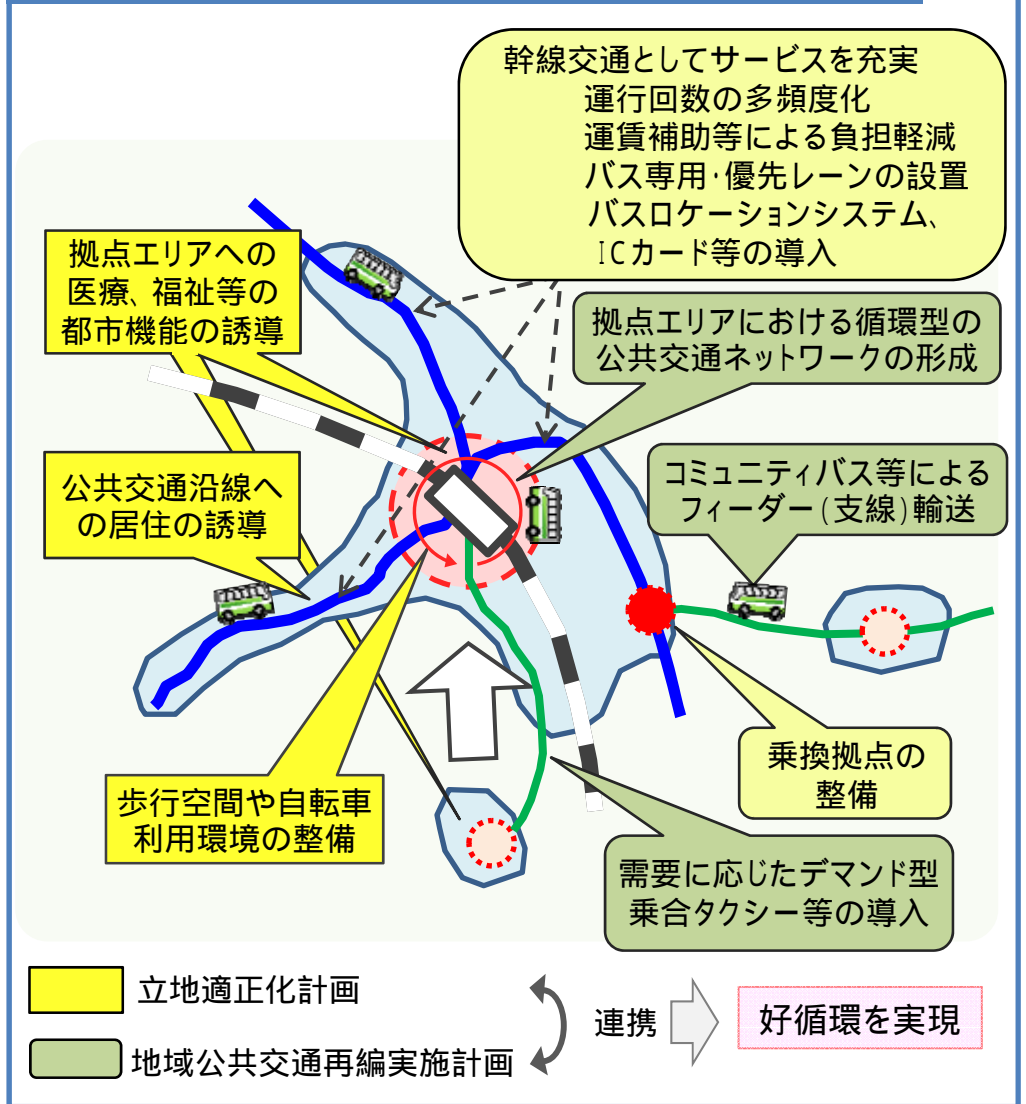
上記のほか、計画の実現に必要な車両購入や施設整備に対し重点的に国が支援。

計画の実効性を担保するための特例制度（道路運送法の許認可等の特例等の関係法令の規制緩和、計画の維持を困難とするような行為の防止、事業が実施されない場合の勧告・命令等）

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

平成26年2月12日閣議決定

背景

- 地方都市：急激な人口減少 → 拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になるおそれ
- 大都市：高齢者の急増 → 医療・福祉の需要が急増するおそれ

方向性

日常生活の確保のため **コンパクトなまちづくりと公共交通によるネットワークの形成を推進**

法案の概要

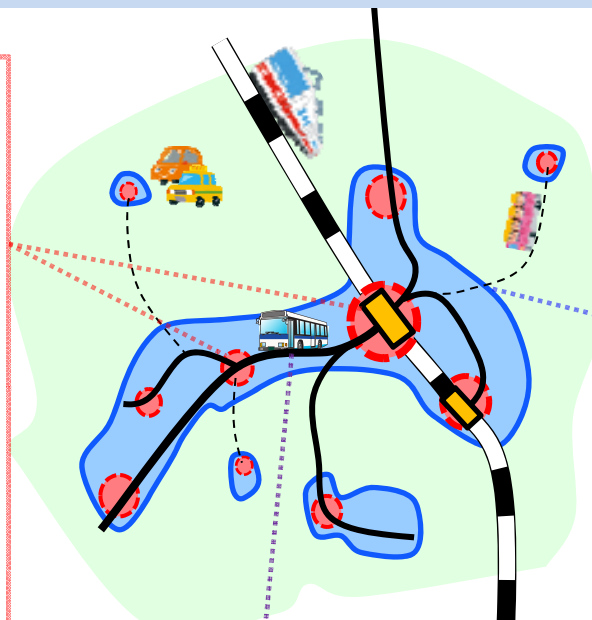
立地適正化計画（市町村）

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

生活サービスの誘導

都市機能誘導区域

- 都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進
- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
- 公的不動産の有効活用
- 歩いて暮らせるまちづくり
- 歩行空間の整備、駐車場の届出制
- 区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール（届出・勧告）



居住の誘導

居住誘導区域

- 区域内における居住環境の向上
- 区域外の居住の緩やかなコントロール（届出・勧告、開発許可）
- 区域外の住宅等跡地の管理・活用

地域公共交通の充実

地域公共交通確保維持改善事業・創設までの経緯

平成19年度 地域公共交通活性化再生法 制定

平成20年度 地域公共交通活性化・再生総合事業 創設

平成21年11月 事業仕分け

地域公共交通活性化・再生総合事業

各自治体の判断に任せる

バス運行対策費補助

車両購入費補助を廃止

離島航路補助

見直しを行わない

鉄道軌道輸送高度化事業費等補助 (LRTシステム整備費補助を含む)

予算要求の縮減(10%程度)

平成22年6月 行政事業レビュー

地域公共交通活性化・再生総合事業

一旦廃止

ただし、政策目的はご理解頂いたので、政策目的を達成するため、交通基本法の検討の中でより効果的な支援策に見直し。

その他の地域公共交通関連予算

公共交通移動円滑化(バス)

交通施設バリアフリー化設備等
整備費補助の一部(鉄道)

地域公共交通維持・活性化
推進費の一部(離島航空路)

地域公共交通確保維持改善事業の創設

平成22年11月 政策コンテスト

地域公共交通確保維持改善事業として453億円を要望。パブコメにおいて高い評価。

B評価：地域公共交通において国が真に保障すべきナショナルミニマム、各自治体や地域の従来の方針の取扱い、大幅な増額についての行政刷新会議の指摘に基づく大幅な見直しや、事業の大幅な低コスト化、真に必要な分野・地域への重点化等が条件 (B評価・・・事業の「内容」は積極的に評価できるが、「改革の姿勢」等の問題がある)

平成23年度

地域公共交通確保維持改善事業 創設 当初予算 305億円

地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サイバイバル戦略～

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)

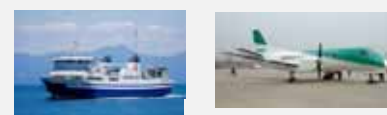
< 支援の内容 >

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革事項（地域公共交通確保維持改善事業）

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

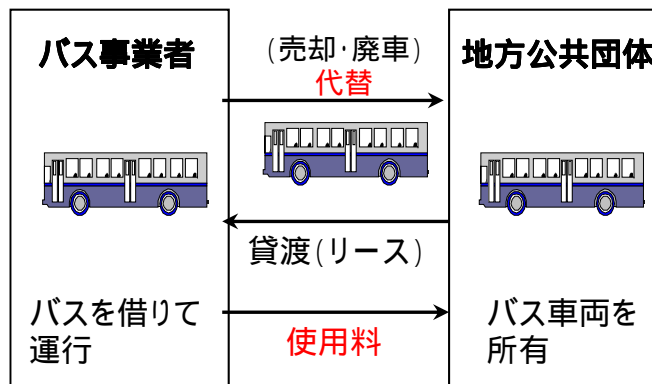


補助金の交付申請について、事業者が個別に行うか、地域全体分をまとめて法定協議会が行うか、**地域の意向に応じて選択可能**

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>

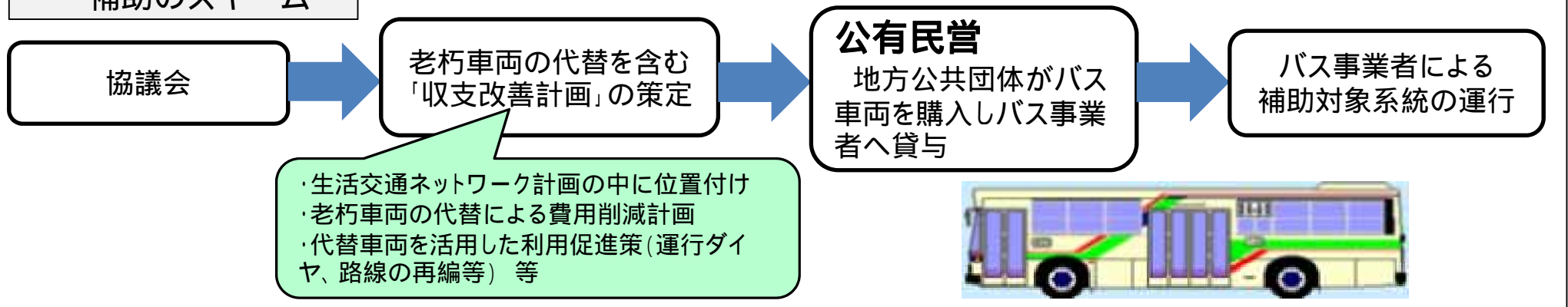
補助上限額を段階的に見直し
平成26年度:3,000万円 平成27年度:2,500万円

バス車両の更新対策の強化～公有民営による補助の創設

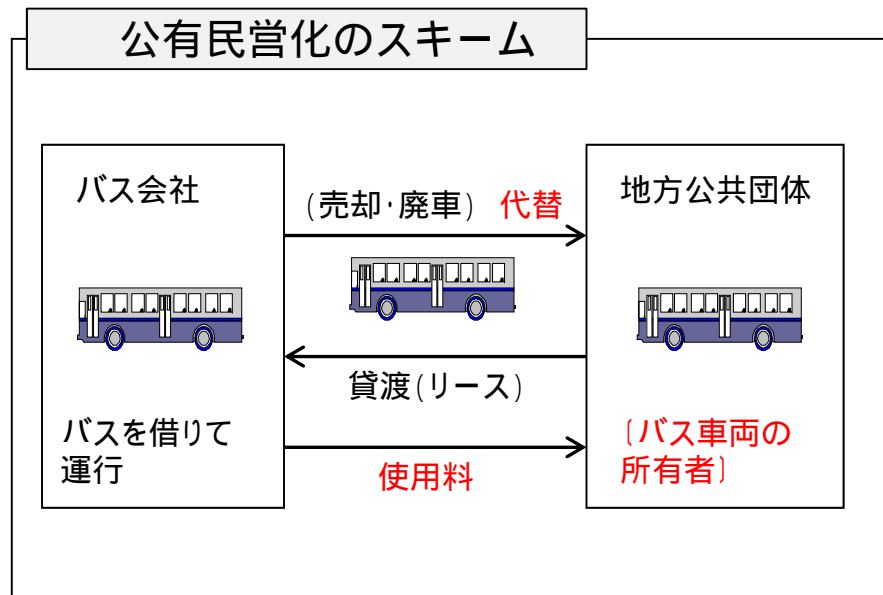
背景

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担を軽減することや老朽車両の減少による安全確保及び利用者利便の向上を図る観点から、バス車両の更新について国及び地方公共団体による支援の強化が必要。

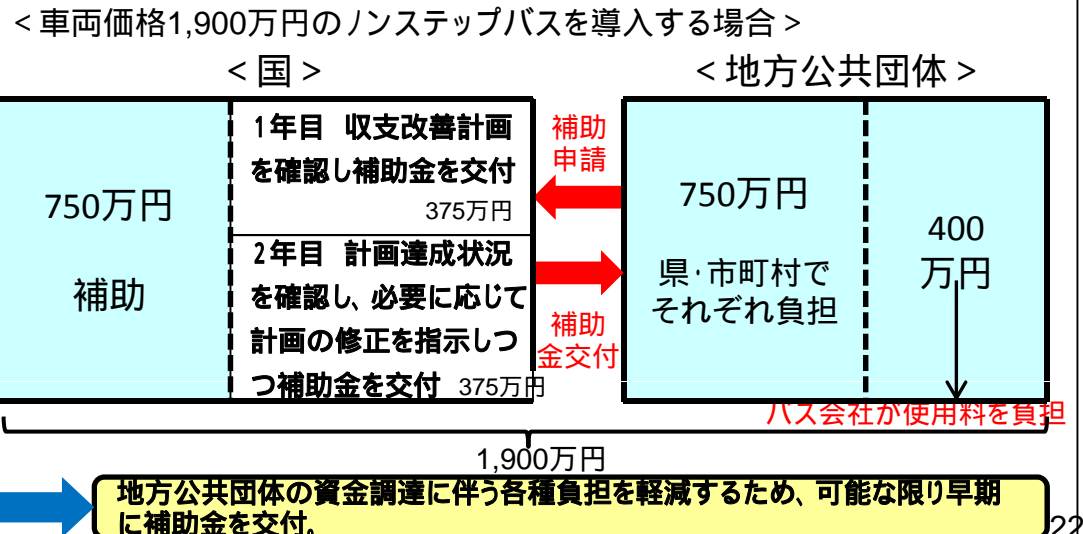
補助のスキーム



公有民営化のスキーム

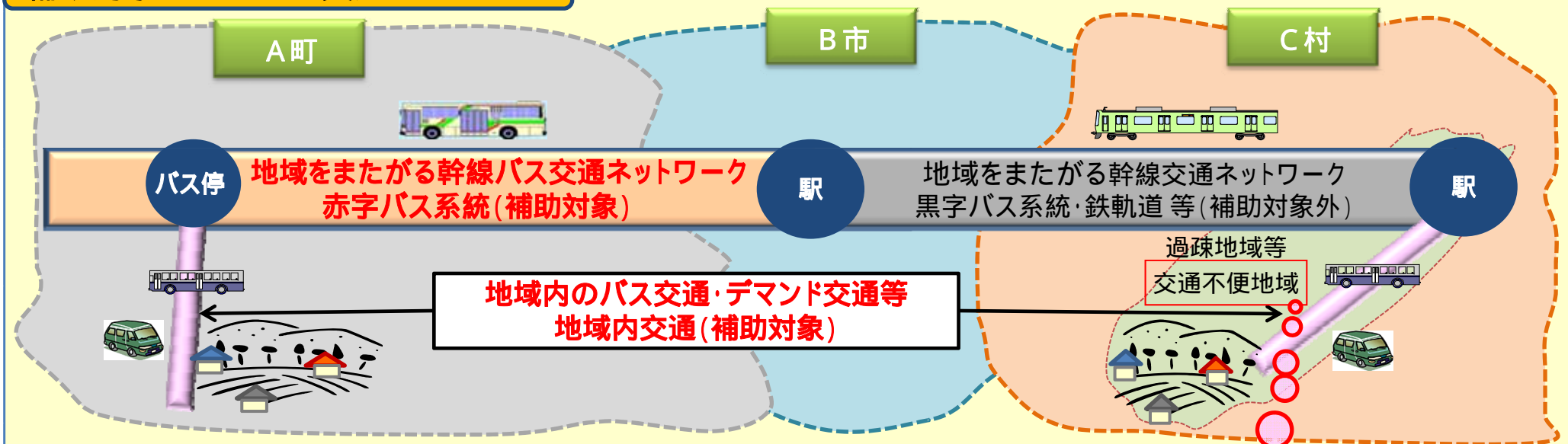


負担割合等 <収支改善計画に応じて補助金を交付>



補助対象となるバス交通ネットワークのイメージ

補助対象となるバス交通のイメージ



地域をまたがる幹線バス交通ネットワークに対する補助の主な要件

- ・複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

1,730系統(H25.9末現在)

(26年度申請分)(予定)

Point

地域の実状に応じて運輸局長指定

- ・高低差の大きい郊外団地
- ・川により分断されている地域
- ・サービスレベルが極めて低い等

地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
: 補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。
- ・幹線アクセス性 : 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

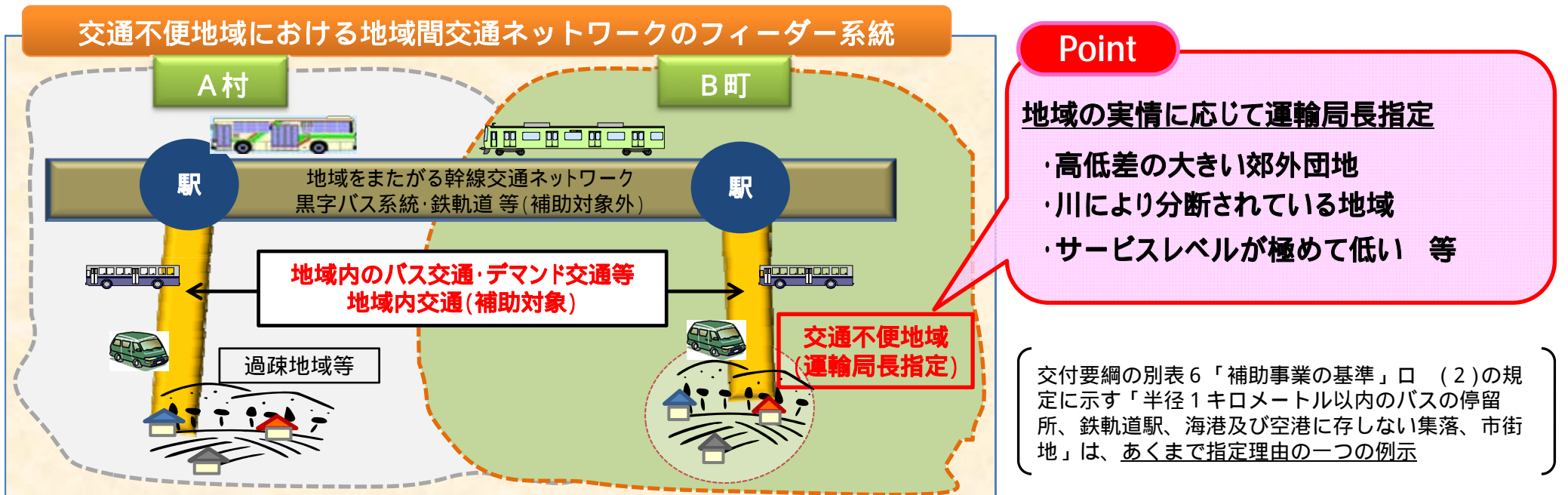
2,643系統(H25.9末現在)

(26年度申請分)(予定)

「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定の考え方 (地域内フィーダー系統確保維持事業)

「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定については、
地域の様々な実情に応じて柔軟に指定することができます。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」□ (2)】



地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件

< 交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統の場合 >

次のいずれかの交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダ系統であること。

法律に基づく過疎地域等の地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること

交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保を目的とした幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること。

幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。【幹線アクセス性】

新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。【サービスの充実性】

経常赤字が見込まれること。 等

地域公共交通調査事業とは

定義

地域の公共交通に関する確保維持改善の取り組みであって、地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業

補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者により構成される協議会（補助要綱第2条第一号に規定する協議会のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。）

補助対象経費

計画の策定調査の実施に必要な経費（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等）

補助率

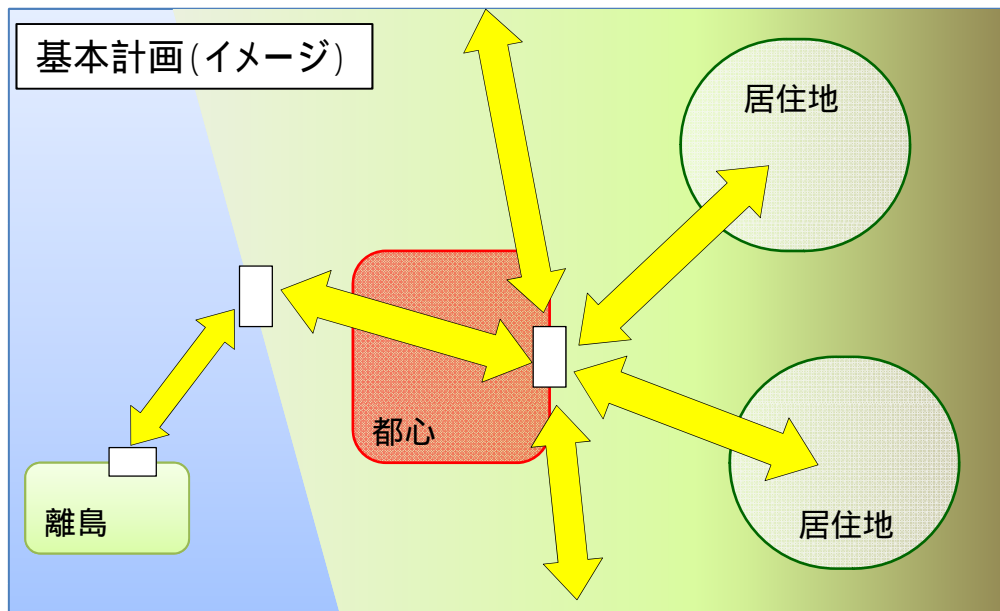
定額（2,000万円以下）

各協議会の要望合計額が全体予算額を上回った場合には満額の交付とされない場合がある。

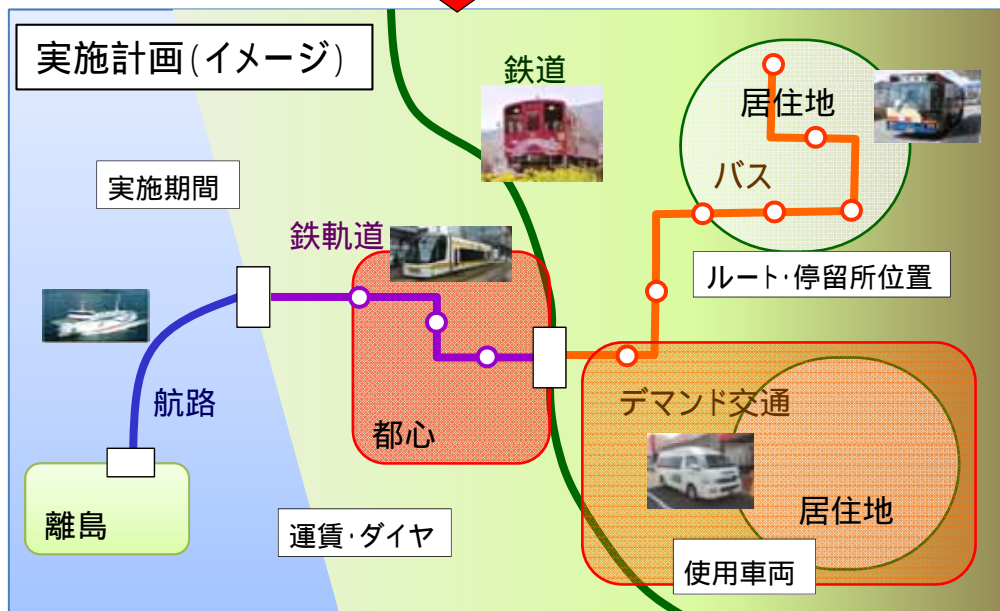
平成25年度九州島内の活用自治体（15市町）

福岡県直方市、那珂川町、行橋市、久山町、佐賀県基山町、長崎県新上五島町、五島市
大分県臼杵市、豊後高田市、宇佐市、宮崎県都城市、小林市、高原町、鹿児島県南九州市

地域公共交通調査事業で何ができるのか(一例)



基本的な考え方を具体化



検討事項(例)

協議会・ワークショップの開催など

地域の足をどうするか

優先すべきは何か

対象範囲はどうするか

どんな運行形態が最適か

路線の設定

ダイヤの設定

車両の選定

運行事業者の選定

費用負担の検討

事業実施効果の推測

経費・収支状況の推計

など

分析

調査(例)

既存交通の実態調査

➤ 利用状況、OD調査等

主要施設の状況

➤ 病院、学校、商店、役場 位置等

住民のニーズ等把握

➤ よく行く施設、普段の活動時間
自由に使える車があるか等

運行計画の妥当性検証

➤ 実証調査、WEBComPASS等

住民の行動変容可能性検証

➤ モビリティマネジメント等

あくまで一例であり、地域の状況に応じて様々な調査が考えられる

地域協働推進事業費補助金の創設について

位置づけ

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取組みを推進する必要。

特に、地域ぐるみによる利用促進が必要かつ効果的であることから、これに係る取組み及び公共交通サービスの情報提供等に要する経費等について、一定の要件の下、国が補助できることとする。

地域公共交通調査事業費補助金と並立して地域協働推進事業費補助金を創設する。
(両補助金を「地域公共交通調査等事業」と総称)

地域協働推進事業

地域ぐるみ(行政、事業者、住民、地元商店街等)による利用促進、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みの継続的实施

地域協働推進事業費補助金の概要

補助要件…………… 事業の実施に関する事項を記載した計画(地域協働推進事業計画)が、以下の認定基準により、国から認定を受けていること。

【認定基準】 (1) 法定の連携計画における位置づけ (2) 継続的かつ計画的な取組みの実施(3年以上)
(3) 地域の連携協働体制の確立(役割分担の明確化) (4) 効果目標の設定

補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、以下のいずれかの事業が実施されている(予定も含む)こと

- ・確保維持事業(地域間幹線、地域内フィーダー、補助対象離島航路、離島航空路)
- ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(地域鉄道)

補助対象経費……………モビリティマネジメント(MM)(注)の実施、地域ワークショップ、地元検討会等の開催、公共交通マップ、総合時刻表等の作成、公共交通・乗継情報等の提供、割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費

補助率……………1/2

実施期間…最大2年間

補助対象事業者…法定協議会

(注)モビリティマネジメント…過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み(広報や情報提供による啓発活動等)



<地域ワークショップ>



<総合時刻表>

地域協働推進事業費補助金の補助対象

地域協働推進事業費補助金の補助対象イメージは以下の通り。これらの中から複数事業を組み合わせることで実施すること、単独で実施することのいずれも可能である。

補助対象事業のイメージ

【 】内は関係者のイメージ

行動変容チェックシート

月×日(土)

車を控えた後 20分

会社

所要時間 5分

〇〇団地

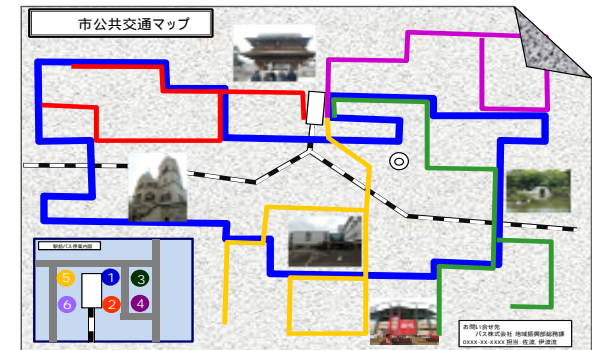
時刻表

平日 土日祝

モビリティマネジメント実施
【自治体・交通事業者・住民・学校等】



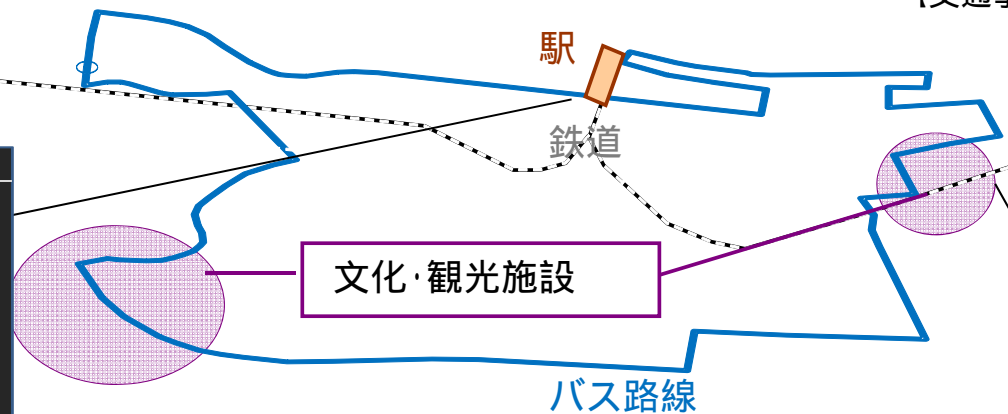
地域の検討会・説明会開催
【自治体・交通事業者・住民等】



公共交通マップの作成
【交通事業者・自治体・NPO等】

東口				西口			
発車時刻	系統番号	行先	のりば	発車時刻	系統番号	行先	のりば
10:40	13	× 門台団地	東 2	10:38	7	公園前	西 1
10:43	37	山小学校	東 5	10:48	19	緑化センター	西 2
10:51	24	岡一丁目	東 4	10:55	22	× 台球場前	西 1
10:56	8	川営業所	東 1	11:06	18	高校下	西 3
11:01	32	バスセンター	東 3	11:21	17	ヶ岡団地	西 2
11:12	20	原工業団地	東 4	11:33	7	公園前	西 1

乗換情報の提供
【交通事業者・自治体・住民等】



〇〇鉄道・□□バス
エリア用遊きっぷ

～鉄道とバスで行く観光3日間～

フリー乗車区間の鉄道・バスに3日間乗り放題

企画切符の発行【交通事業者・自治体・住民・NPO等】

平成25年度 地域協働推進事業の取組み事例(補助金活用)



図9 公共交通マップと総合時刻表

路線バス廃止で 乗り合いタクシー
荒尾市 2地区で来月から

荒尾市は10月1日、市東部の平井・府本の両地区に予約型乗り合いタクシーを導入する。民間の路線バスが9月末で廃止されるため、地域住民の移動手段を確保する。19日は体験試乗会があった。両地区と「あらしの森」などを結び、平日は6往復、日曜・祝日は5往復運行

10月から運行開始する予約型乗り合いタクシーを体験する人たち
＝荒尾市

利用するには事前登録(無料)が必要で、乗車日の2日前から発車時刻の2時間前までに電話で申し込む。中学生以上200円、小学生100円。路線バスに100円で乗車できる市の高齢者福祉乗車証は使えない。

試乗会には両地区の13人が参加。平井地区に住む大村住生さん(84)は「バス停よりも近くから乗れるのは良いが、予約に慣れるまでは大変だ」と話した。(中原功一朗)

体験試乗会を伝える記事 (熊本日日新聞 H25.9.21付け)



図10 荒尾駅における総合案内板

平成25年度 地域協働推進事業の取組み事例(補助金活用)



図11-1 あらおシティモールにおける総合案内板

あ	赤田公園前	あかたのこうえんまえ	1
	新日区	あにひ	4
	荒尾駅前	あらい駅前	8
	荒尾東文入口	あらいひがしぶんいりぐち	11
	荒尾東文前	あらいひがしぶんまえ	11
	荒尾市民病院前	あらいじんびんやんまえ	8
	荒尾郵便局前	あらいゆうびんきょくまえ	8
	高地のつし山	たかちのつしやま	8
	有明高校前	あかりこうこうまえ	14
い	イオンタウン	いおんたうん	1
	井川口	いしかわぐち	1
	市屋	いちや	1
	一ノ下	いちのした	11
	今寺公民館前	いまでらこうじんかんまえ	8
う	牛水上	うしづかみ	22
	牛水下	うしづかみしも	22
	牛水中	うしづかみなか	22
	打越	うちこし	1
	運動公園前	1	
お	大谷	おほや	11
	小野	おの	11
	オリエント山	おりえんとやま	8
か	瓦屋	かわや	8
	海陽中前	かいやうちゆうちゆうまえ	1
	金山	かみやま	1
	鎌澤	かまざわ	1
	上野田	かみのの	1
	上小島	かみこじま	8
	川原田	かわはらだ	11
	北五反田駅前	きたごはんた駅前	1

図11-2 総合案内板におけるバス停留所 索引

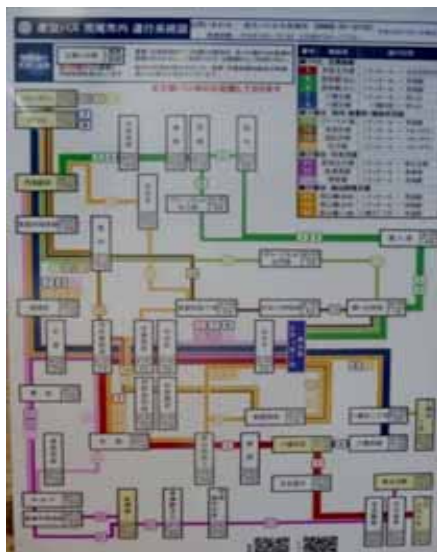


図12 バス停における乗り継ぎ案内



図13 保育園におけるバスの乗り方教室 (H25.11.8)

地域公共交通に関する相談、支援策については、
お近くの運輸支局までお気軽にお問い合わせください！

福岡運輸支局	0 9 2 - 6 7 3 - 1 1 9 0 (# 5)
佐賀運輸支局	0 9 5 2 - 3 0 - 7 2 7 1
長崎運輸支局	0 9 5 - 8 2 2 - 0 0 1 0
熊本運輸支局	0 9 6 - 3 6 9 - 3 1 8 8
大分運輸支局	0 9 7 - 5 5 8 - 2 2 3 5
宮崎運輸支局	0 9 8 5 - 5 1 - 3 8 2 4 (# 5)
鹿児島運輸支局	0 9 9 - 2 2 2 - 5 6 6 0