

最近の運輸・観光行政について

公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

都市鉄道等利便増進法（平成17年8月施行）

基本方針
(国土交通大臣)

事業の意義：**既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備**
都市鉄道等の利便を増進
(その他、下記「速達性向上計画」及び「交通結節機能高度化計画」の作成に関する基本的事項等を規定)

(速達性の向上)

路線間の接続が不十分で遠くの乗換駅へ迂回が必要

迂回
乗換

連絡線整備等により速達性を向上

連絡
相互直通化

速達性向上計画

- 新たな「**受益活用型**」の上下分離方式
(既存路線に発生する「受益」も活用した施設整備)
- 鉄道の営業主と整備主体が共同で計画を策定
(上記「受益」の額等は国が裁定)
- 利用者や地域による提案を制度化

(交通結節機能の高度化)

駅内外の一体性が不十分で円滑な移動が困難

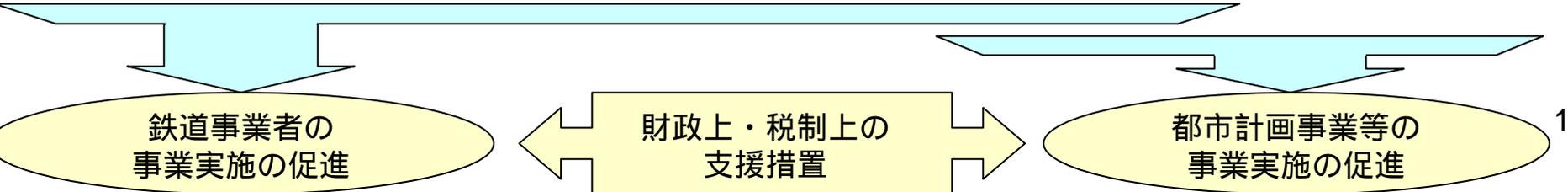
不便な乗換

駅内外の**一体的整備**により交通結節機能を高度化


交通結節機能高度化計画

- 大規模ターミナルについて、都道府県が協議会を組織
(市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加)
- 上記「協議会」において、駅内外の**一体的な整備計画**を策定 (**鉄道と都市が連携**)
- 利用者や地域による提案を制度化

計画認定
(国土交通大臣)



公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年10月施行）～乗合事業関係～

背景

・過疎化の進行や少子高齢化の進展を受け、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など、地域のニーズに応じて乗合旅客の運送形態は多様化してきており、こうした運送サービスの普及を促進することにより旅客の利便の向上を図る必要

乗合事業に関する従来の制度

事業区分

定期定路線以外の乗合運送は「**一般貸切旅客自動車運送事業**」

・定期定路線以外の乗合運送を行う場合には、貸切事業の許可を受けた上で、さらに乗合旅客の運送許可を受ける必要

運賃及び料金の規制

上限認可制

・定期定路線の乗合運送は地域住民の日常生活との関連が極めて密接な公共性の高い事業であるため、不当に高額な運賃・料金設定を予め防止する必要

ニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上するため、乗合旅客の運送に係る規制の適正化を図り、多様化する運送形態に柔軟に対応できる制度が必要

改正後

一般乗合旅客自動車運送事業の対象範囲の拡大

定期定路線以外の乗合運送についても「**一般乗合旅客自動車運送事業**」に分類

運賃及び料金の規制の緩和

地方公共団体、地域住民等 **地域の関係者の合意** が得られている場合



不当に高額な運賃・料金設定がなされ、旅客の利益を阻害するおそれもない

上限認可制 **緩和** 事前届出制

コミュニティバス



乗合タクシー



ニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上

公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年10月施行）～自家用自動車による有償旅客運送関係～

背景

- ・ 過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題
- ・ 高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービス（STS：スペシャル・トランスポート・サービス）への需要急増

自家用自動車の有償運送に関する従来の制度

- ・ 公共交通機関によって十分な運送サービスが確保できない場合には、地域の生活交通を確保する重要性にかんがみ、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」として、自家用自動車による有償運送を例外許可
- ・ 例外許可であるため、旅客の利便や輸送の安全の確保のための措置は法令上未整備

安全・安心な旅客運送サービスの普及が促進されるよう、市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送に係る一般的な制度が必要

改正後

地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等 **地域の関係者の合意が得られている場合**

- ・ 旅客自動車運送事業者によることが困難
- ・ 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する必要



市町村やNPO等による自家用自動車を使用した有償旅客運送が可能（**登録制**）

< 運行主体の遵守事項 >

- ・ 運転者の要件、運行管理の体制
- ・ 運送の対価の掲示、登録自動車である旨の車体表示
- ・ 損害賠償措置、その他旅客の利便・輸送の安全の確保措置 等



安全・安心な市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送の普及を促進し、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保

公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）

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



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。



- 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

- #### 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

【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、再生

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（デュアルモードビークル）

軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS（インテリジェントマルチモードトランジット）

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

公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度（軌道運送高度化事業）

地域公共交通活性化・再生法上に盛り込まれたLRTに関する上下分離制度により、事業者のインフラ整備負担を軽減した上で効率的な整備と整備後の安全運行・安定経営を確保することができるようになった。

各地域がいわゆる「公設民営」方式によりLRTプロジェクトを推進する上では、この新制度を効果的に活用することがポイントになっている。

制度面

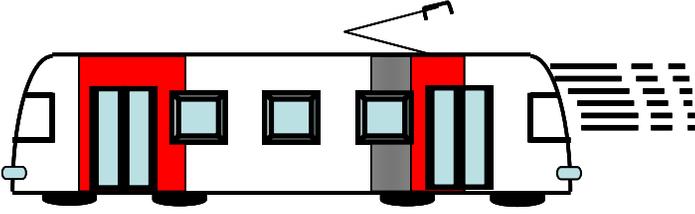
* LRTの運行を行う事業者は、「軌道運送事業者」の特許を取得。

安全性、継続性を確保するため、上下間の契約、体制等を大臣認定の際にチェック

* LRTの施設を整備、保有する地方公共団体等は、「軌道整備事業者」の特許を取得。

軌道運送事業者

施設()を借り受けて運行。



財政面

* 国や地方公共団体が車両購入費等を補助

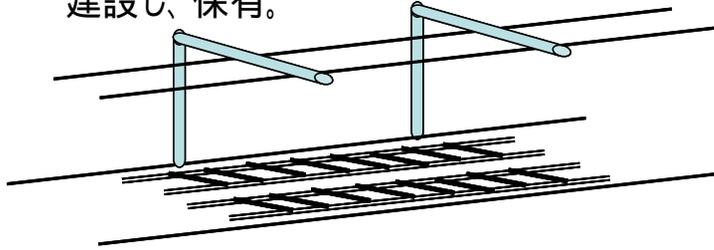
施設の貸付け

貸付料の支払い

使用条件(賃料等)、管理責任に関する契約

軌道整備事業者(地方公共団体等)

線路・電気設備・信号施設などの施設()を建設し、保有。



* 国が地方公共団体等の施設整備主体に対して建設費等を補助

()車両を含む場合も想定しうる。

公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成20年10月施行）

地域公共交通特定事業に、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業（鉄道事業再構築事業）を追加するとともに、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定める。

地域公共交通総合連携計画（市町村が作成）

地域公共交通特定事業に鉄道事業再構築事業を新たに追加

鉄道事業再構築事業

- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施
- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善
市町村等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持



国土交通大臣による計画の認定

特例措置

- 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
- 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離（ ）について、同法における事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例

（ ）地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者者に無償で使用させるもの

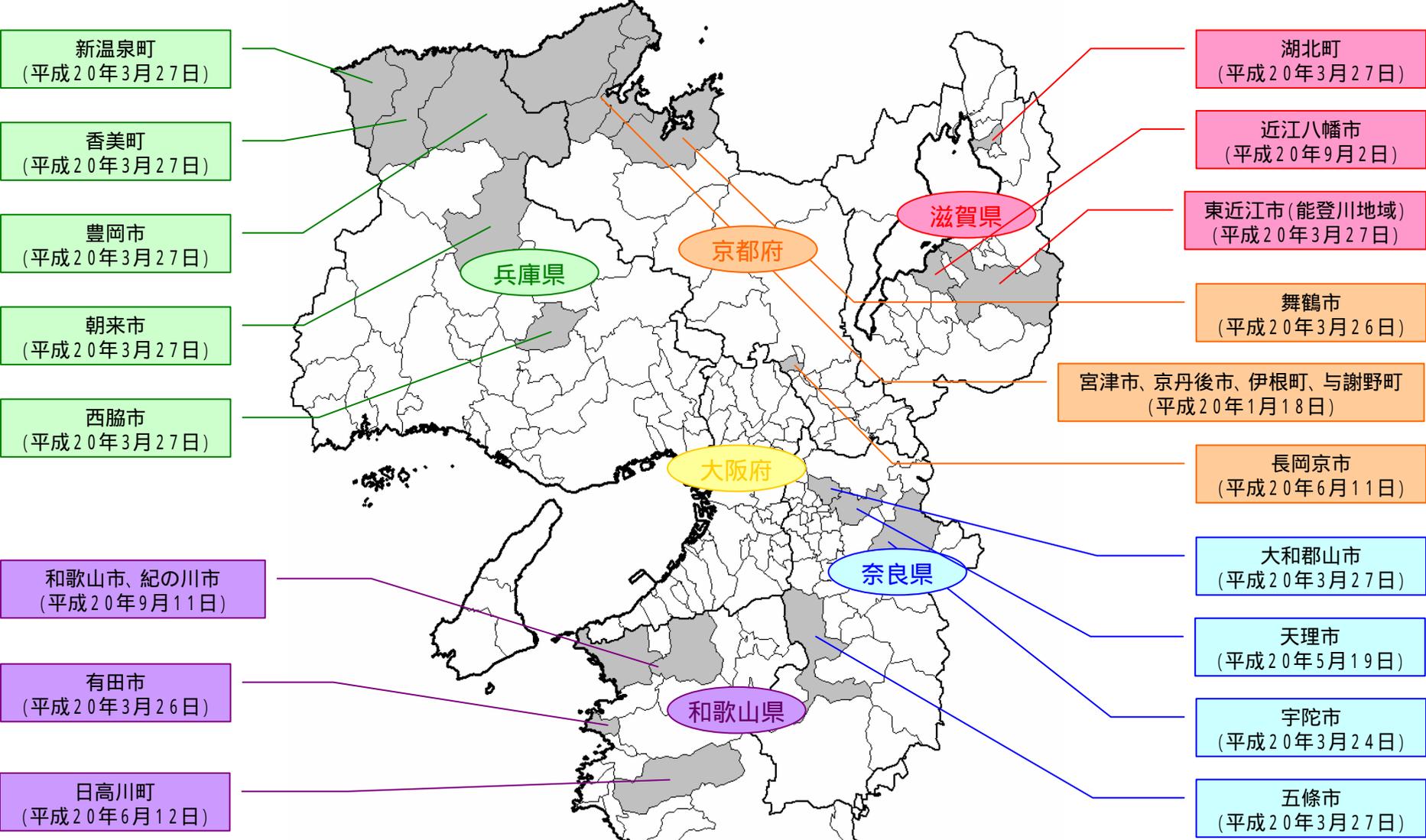
公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

地域公共交通活性化・再生総合事業（補助制度）



公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

地域公共交通総合連携計画の策定状況（近畿運輸局管内）



公共交通の活性化等に向けた主な施策の概要

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年12月施行）

平成6年 ハートビル法
 不特定多数、高齢者・障害者が利用する建築物等のバリアフリー化

平成12年 交通バリアフリー法
 駅・鉄道車両・バスなど公共交通機関と周辺地域のバリアフリー化

統合・拡充

対象者の拡充、対象施設の拡充、基本構想の充実等

平成18年 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)

基本方針(主務大臣)

- ・移動等の円滑化の意義及び目標
- ・公共交通事業者等が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針

基準適合義務等

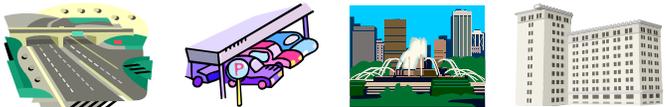
施設新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
 既存施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

・駅・ターミナル、鉄道車両、バス、福祉タクシー、旅客船等



(バリアフリー化目標(例))
 鉄軌道駅:平成22年:100%
 低床バス:平成27年:100%、ノンステップバス:平成22年30%
 福祉タクシー:平成22年約18,000台
 旅客船:平成22年約50%

・道路、路外駐車場、都市公園、建築物



等

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

基本構想(市町村)

- ・旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の所在する一定地区を重点整備地区として指定
- ・重点整備地区内の施設・経路の移動等円滑化に関する基本的事項

協議 協議会

作成提案 住民等

事業の実施

・公共交通事業者等が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務 等

支援措置

- ・公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・認定事業に地方公共団体が助成する場合の地方債特例 等

等

タクシー事業を巡る諸問題についての検討

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部 タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ

設置の趣旨

- ・ 昨年の東京地区のタクシー運賃改定に際し、タクシー事業を巡る諸問題について様々な指摘
- ・ 物価問題に関する関係閣僚会議(平成19年10月18日)において、こうした指摘を踏まえたタクシー事業に係る各般の論点について、政府として早急に検討を進めることとされた
- ・ これを踏まえ、タクシー事業を巡る諸問題について審議することを目的として、平成19年12月に設置。

【諮問日】平成19年12月21日 【諮問事項】運賃改定を契機として提起されたタクシー事業を巡る諸問題

タクシー問題についての現時点での考え方(概要)

平成20年7月 国土交通省自動車交通局

対策(要旨)

1. 利用者ニーズに合致したサービスの提供
個々の事業者や事業者団体において、利用者のニーズの把握やサービスの開発等に向けて一層の努力が必要であり、そのための環境整備や制度の見直しが必要。
2. 供給過剰への対策
過剰な輸送力の供給は、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営、道路混雑・環境・都市問題、さらには過度な運賃競争やそれらを通じた安全性等の低下への懸念など、タクシーを巡るさまざまな問題の背景に存在する根本的な問題であり、このため、これらの問題解決のために、供給過剰の解消やその防止に特に強力に取り組む必要がある。
このため、相当の供給過剰状態にある地域においては、こうした問題の解決のための真に効果的な取り組みを行う必要がある、地域の関係者の意見を反映させながら、一定期間、計画的に取り組むことのできる制度が必要。
3. 過度な運賃競争への対策
過度な運賃競争が生じている地域にあっては、更なる労働条件の悪化や事業の収益基盤の悪化を防止するとともに、違法・不適切な事業者を排除するための方策が必要。
特に、いわゆる下限割れ運賃については、認可等の運用を強化する必要がある。
4. 悪質事業者対策
事後チェックをさらに強化することが必要であるが、事後チェックには相当の行政コストを要するなど一定の限界があるため、事前チェックの強化を検討する必要がある。

平成20年7月3日
第8回ワーキンググループ資料より抜粋

物流の効率化に向けた主な施策の概要

国際物流戦略チーム (関西の主な経済団体、学識経験者、官庁等で構成)

産官学で、スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指す。

大阪湾諸港の包括連携施策推進会議

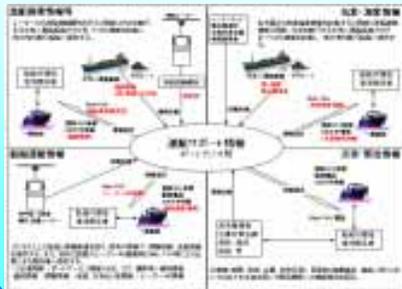
港運はしけを活用した コンテナ輸送効率化 推進検討会

- ・海上輸送へのモーダルシフトによる環境負荷低減と輸送モードの多様化、隣接するスーパー中枢港湾「阪神港」の連携強化を推進
- ・はしけ運送事業全体の課題や問題点を改善、事業の実現化を進めるため、20年度に港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現可能性とそのための方策について調査・分析、モデル事業の構築を図る



大阪湾運航サポート 協議会

- ・大阪湾は日本有数の船舶輻輳水域であると同時に漁船の操業も多い
- ・安全かつ効率的な海域利用の実現には船舶の運航を情報面でサポートする必要
- ・運航サポート情報の提供を推進し、海域利用者の相互協力、港湾の広域連携による情報提供体制を整備することにより、港湾の国際競争力を強化



関空国際物流効率化 推進協議会

関空深夜貨物便を活用した 農水産物物流ネットワーク 確立検討会議

- ・関空を活用した農水産物の輸出ネットワークの確立が急務
- ・近畿圏等からアジア各国等に輸出されている農水産物の実態を把握し、供給の安定・拡大に向けた生産地から消費地までの輸送上の課題・問題点を抽出
- ・産地から関空への効率的な輸送、深夜貨物便の活用によるリードタイム短縮、輸送品質の保持など物流最適化に向けた検証



関西グリーン物流 パートナーシップ会議

- ・物流分野におけるCO2の排出の削減
- ・荷主企業と物流事業者の連携、協働による取組を支援し、グリーン物流パートナーシップ事業を普及・促進

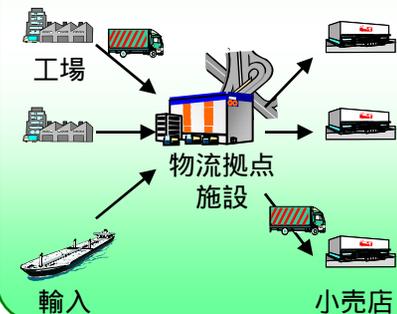


みんなが地球にやさしい物流を
Green Partnership

物流総合効率化法

〔流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律〕

- ・物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進

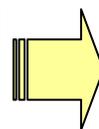


運輸の安全性の向上に向けた主な施策の概要

運輸安全マネジメント制度

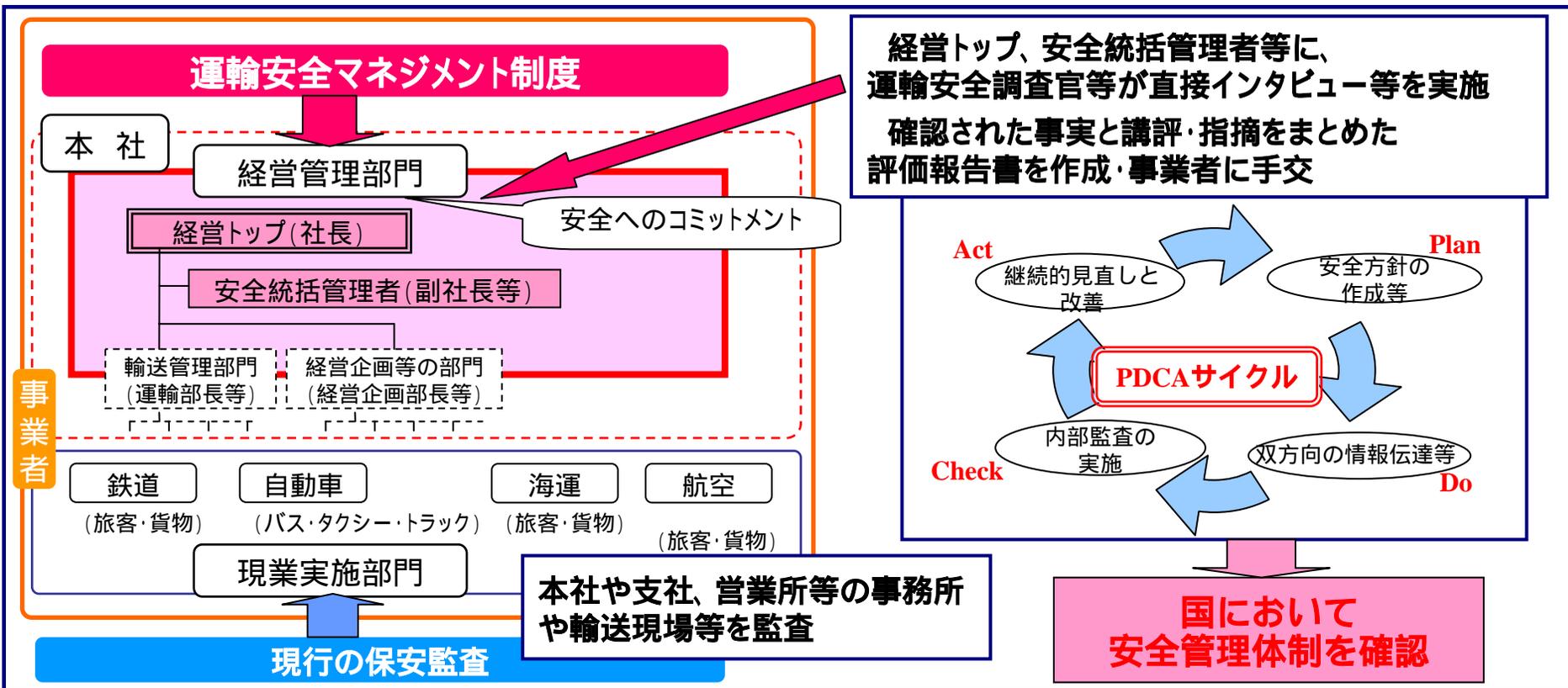
平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

- 原因:
- ▶経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有が不十分
 - ▶経営陣の安全確保に対する関与が不十分



平成18年10月

運輸安全一括法の施行
運輸安全マネジメント制度の開始



運輸安全マネジメント評価の確実な実施

経営トップから現場まで一貫した安全管理体制の構築、高度化を推進

運輸事業における最大のサービスである「安全」をより確実に担保

観光立国の推進に向けた主な施策の概要

観光行政に関する最近の動向

平成18年12月 観光立国推進基本法 成立

平成19年 1月 同 法 施行

同年 6月 観光立国推進基本計画(閣議決定)



平成20年10月 観光庁発足

観光立国の推進に向けた主な施策の概要

観光立国推進基本計画（平成19年6月閣議決定）

国際競争力の高い魅力ある観光地の形成

国際競争力の高い魅力ある観光地の形成
観光資源の活用による地域の特性を生かした魅力ある観光地の形成
観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

観光産業の国際競争力の強化及び観光の振興に寄与する人材の育成

観光産業の国際競争力の強化
観光の振興に寄与する人材の育成

多様な関係者の適切な役割分担と連携・協力の強化

観光立国の推進

基本的な目標(2010年～2011年)

訪日外国人旅行者数 1,000万人

↑
733万人(H18年)

日本人海外旅行者数 2,000万人

↑
1,753万人(H18年)

国内観光旅行消費額 3.0兆円

↑
24.4兆円(H17年度)

年間日本人国内観光旅行宿泊日数 4泊

↑
2.77泊(H18年度)

国際会議開催件数 5割増

↑
168件(H17年)

国際観光の振興

外国人観光旅客の来訪の促進
国際相互交流の促進

観光旅行の促進のための環境の整備

観光旅行の容易化及び円滑化
観光旅行者に対する接遇の向上
観光旅行者の利便の増進
観光旅行の安全の確保
新たな観光旅行の分野の開拓
観光地における環境及び良好な景観の保全
観光に関する統計の整備

国の責務

・総合的に施策を策定・実施
・地方公共団体や民間の取組を支援するトータルコーディネート役
・外国人を我が国に惹きつける「日本ブランド」の魅力の発信

地方公共団体の責務

・自主的かつ主体的に施策を策定・実施
・魅力ある観光地の形成を進める観光協会、NPOなど民間の活動を支援
・広域的な連携協力や地域間の連携協力を推進

住民の役割

・「もてなしの心」を持って、ホスピタリティあふれる魅力ある観光地の形成に努力

観光事業者の努力

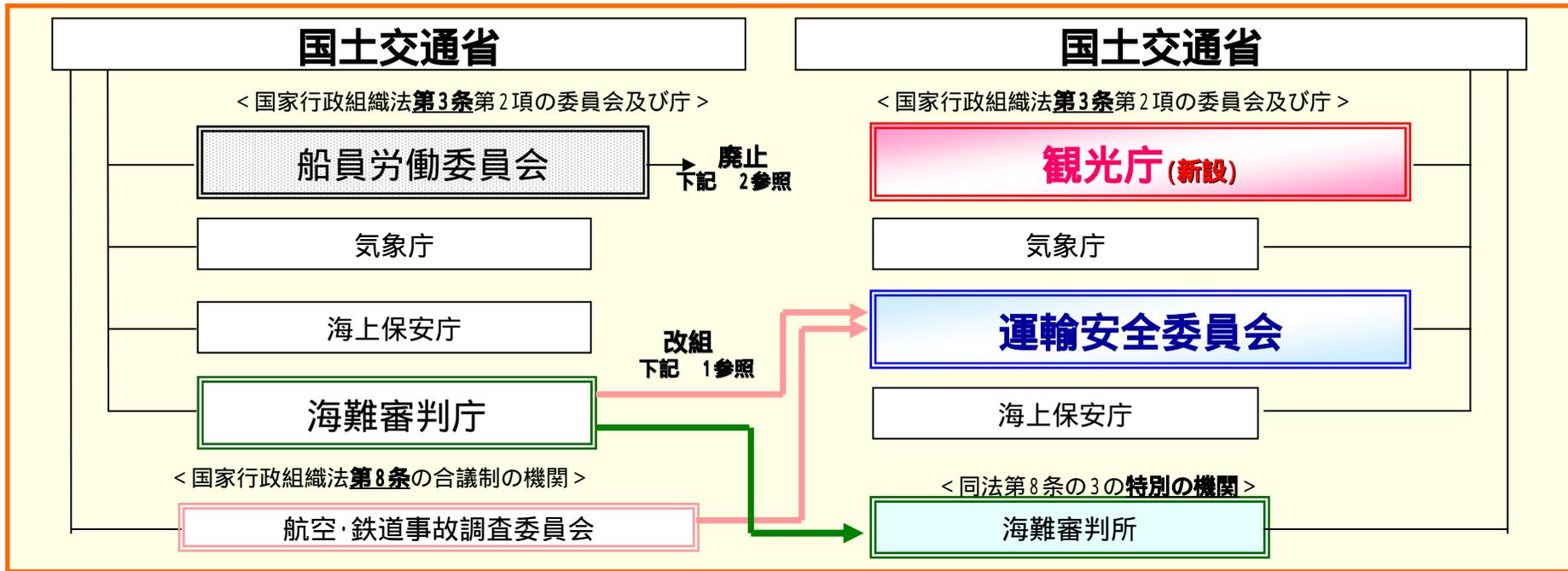
・地域一体となった良質なサービスを提供し、魅力ある観光地の形成に貢献するよう努力

運輸安全行政、観光行政の強化等に向けた体制整備

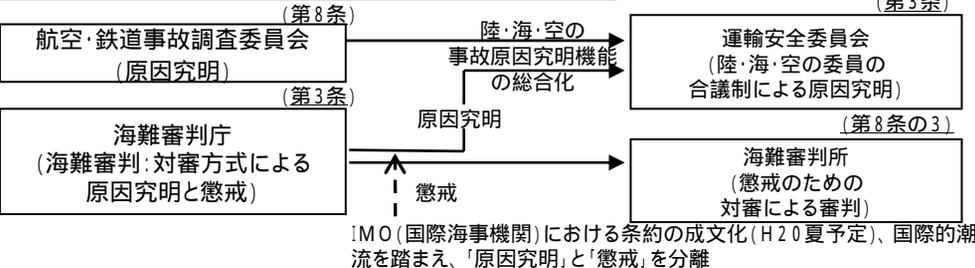
「運輸安全委員会」「観光庁」の設置等（平成20年10月）

観光立国の実現に関する施策を一体的に推進するため、観光庁を設置

航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を運輸安全委員会及び海難審判所に改組し、それぞれ航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因究明並びに海技士等の懲戒のための海難審判を行わせることとするほか、船員労働委員会を廃止し、その所掌事務を交通政策審議会等に移管 等



1 航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁の改組



2 船員労働委員会の廃止及びその事務の移管

