

交通関係政策の動きについて

交通に関する制度の主な動きについて

平成12年度以降における各交通モードの規制緩和をはじめ、社会経済ニーズに応じた制度の創設や改正が図られている。

時期	制度名等	分類	東北地方交通審議会の主な動き
H12~H14	道路運送法、鉄道事業法、海上運送法改正（各事業の規制緩和）	地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・「東北における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略」諮問（H15.3） ・「東北における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略」答申（H17.3） ・政策推進部会設置承認（H18.3） ・政策推進部会から「地域の足となる交通手段の確保について」「観光振興に向けた二次交通の充実について」報告（H19.3） ・「東北公共交通アクションプラン」策定（H22.3） ・「東北公共交通アクションプラン」一部改定（H25.3）
H16. 7	国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行	安全	
H17. 8	都市鉄道等利便増進法施行	鉄道	
10	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）施行	物流	
H18.10	改正道路運送法（自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等）施行	バス	
	運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（運輸安全一括法）施行	安全	
H18.12	高齢者障害者等の異動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）施行	バリアフリー	
H19. 1	観光立国推進基本法施行	観光	
10	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行	地域交通	
H20. 4	京都議定書における目標期間開始	環境	
	地域公共交通活性化・再生総合事業創設	地域交通	
H21.10	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法）施行	タクシー	
H23.4	「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）」創設	地域交通	
H24.12	都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）施行	環境	
H25. 1	超小型モビリティの認定制度運用開始	地域交通	
7	新高速乗合バス制度運用開始	バス	
12	交通政策基本法施行	交通全般	
H26.1	改正タクシー適正化・活性化法（タクシー「サービス向上」「安全利用」推進法）施行	タクシー	
H26.5	改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、改正都市再生特別措置法成立	地域交通	

(参考)各事業法の規制緩和について

		自動車(旅客) 【道路運送法】			旅客鉄道 【鉄道事業法】	旅客船 【海上運送法】	航空 【航空法】
		乗合バス	貸切バス	タクシー			
		H14.2施行	H12.2施行	H14.2施行	H12.3施行	H12.10施行	H12.2施行
参入	前	免許 (路線毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (路線毎)	免許 (航路毎)	免許 (路線毎)
	後	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎) (緊急調整措置の発 動あり)※1	許可 (路線毎)	許可 (航路毎)	許可 (事業者毎)
退出	前	許可	許可	許可	許可	許可	許可
	後	事前届出 (6月前。旅客の利 便を阻害しない場合 は30日前)	事後届出 (30日以内)	事後届出 (30日以内)	事前届出 (1年前。公衆の利 便を阻害しないとき は繰り上げ可)	事前届出 (30日前。指定区間 については、6月 前)	事前届出 (6月前。利用者の 利便を阻害しない場 合は2月前)

※1: 著しい供給過剰のため輸送の安全や旅客の利便を確保すること等が困難となるおそれがあると認められる地域等を「緊急調整地域」等として指定し、新規参入等を禁止。

目的：船舶及び港湾設備におけるテロの防止

9. 11 アメリカ同時多発テロ事件



米国提案にてSOLAS 第XI-2章及びISPSコード新設

国際海事機関(IMO)において「1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)附属書」を改正(平成14年12月)

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律
(平成16年法律第31号)

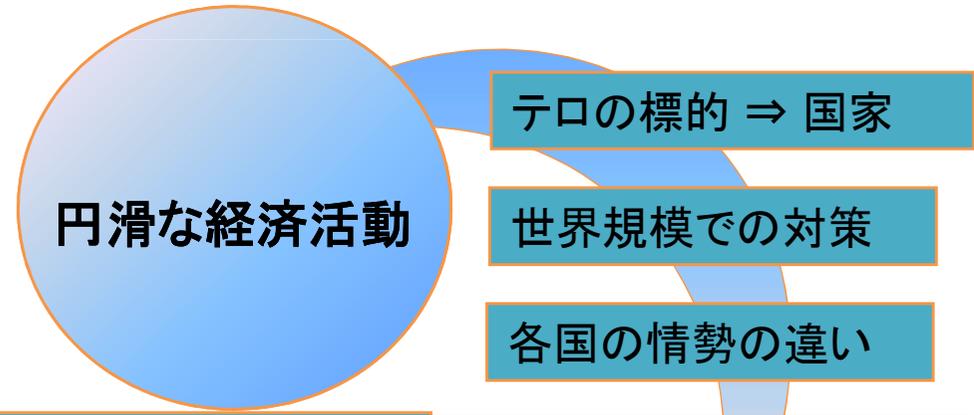
海事における脅威



仏・油タンカー
リンバークへの攻撃(2002)



旅客船Super ferry 14
自爆テロ(2004)



- 船舶:
- ・保安(自己警備)計画の作成・実施
 - ・船舶警報通報装置の設置
 - ・保安管理者の選任 等

- 港湾:
- ・保安(自己警備)計画の作成・実施
 - ・フェンス、照明等の設置
 - ・保安管理者の選任 等

外国から入港する全ての船舶に事前通報を義務付け

都市鉄道等利便増進法(平成17年8月施行)

- 都市鉄道等利便増進法 (H17.8施行) に基づき、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により、都市鉄道等の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用

速達性向上計画

連絡線の接続が軌間1万で
 速くの乗換駅へ直通が実現
 単線型路線により
 速達性を向上

- ・連絡線の整備、追越施設の整備等により速達性の向上を図る内容
- ・施設整備主体と営業主体が、事業内容を調整して計画を作成
- ・既存路線に発生する受益も考慮した使用料設定が実現
- ・利用者や地域による提案を制度化

交通結節機能高度化計画

駅内外の一体的な整備
 駅内外の一体的な整備により
 交通結節機能を高度化

- ・駅内外の一体的な整備によって交通結節機能の高度化を図る内容
- ・都道府県が協議会を組織し、市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加(鉄道と都市の連携)
- ・利用者や地域による提案を制度化

計画認定

整備の支援スキーム

受益活用型上下分離

鉄道営業主体
 (既存の鉄道事業者)

施設使用料(受益相当額) ↓

鉄道整備主体
 (公的主体)

償還

整備費負担
 国 1/3
 地方 1/3
 借入等 1/3
 税制特例

財政上の支援措置

<補助対象施設>

- ・既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設や追越施設の整備
- ・既存の駅施設における乗継等を円滑にするための都市鉄道施設の整備 等

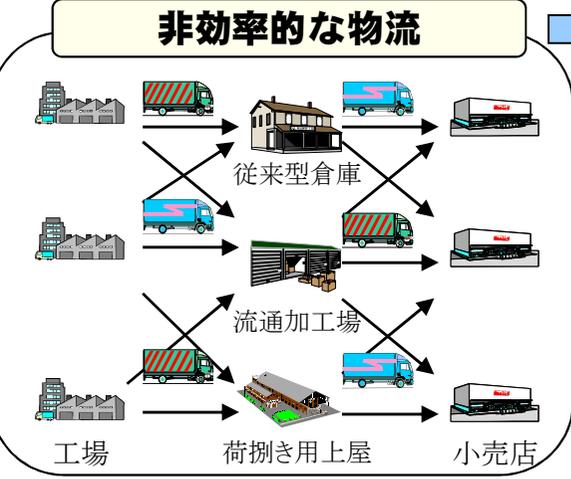
税制上の支援措置

<税制特例>

- ・トンネル非課税(固定資産税)
- ・駅施設1/3軽減(都市計画税、固定資産税)

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年10月施行)

法律の概要

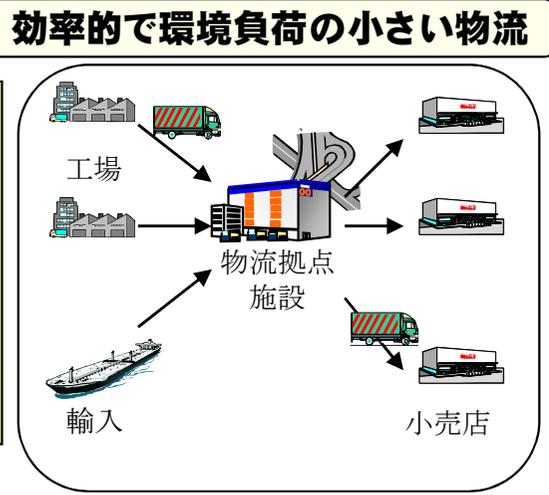


<基本方針>

- 輸配送・保管・流通加工を総合的に実施すること
- 物流拠点を集約化し、高速道路・港湾等の近傍への立地を促進すること
- 共同輸配送等による配送ネットワークを合理化すること等

<総合効率化計画>

- 流通業務総合効率化事業の目標、内容、実施時期、物流拠点施設の概要、必要な資金の調達方法を記載
- CO2排出量の削減効果を(計画実施前との比較が可能な場合には)定量的に記載



総合効率化計画の基本方針適合性等を審査→認定

支援措置

物流事業の総合的実施の促進

- 事業許可等の一括取得
倉庫業・貨物自動車運送事業・貨物利用運送事業の許可等のみなし

社会資本と連携した物流拠点施設の整備

- 物流拠点施設に関する税制特例
法人税・固定資産税等の特例(営業倉庫等)
- 立地規制に関する配慮
市街化調整区域における施設整備のための開発許可についての配慮

中小企業者等に対する支援

- 資金面等の支援
中小企業信用保険の保険限度額の拡充
- 政策金融
中小企業金融公庫等による低利融資
中小企業基盤整備機構等による高度化融資

効果

物流改革の推進

- 総合物流事業の展開による国際競争力の強化
- 物流拠点施設の集約化や配送ネットワークの合理化等により、コストを2割程度削減

環境負荷の低減

- CO2排出量が2割程度削減
- 物流部門におけるCO2排出量削減に寄与

地域の活性化

- 低未利用地の活用(工業団地、流通業務団地)
- 物流拠点施設における地域雇用の創出

17年7月15日法案成立
17年7月22日公布
17年10月1日施行

道路運送法の一部改正(平成18年10月施行)

○ 乗合旅客の運送に係る規制の適正化

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がある

乗合事業に関する 現行制度

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

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

○ 自家用自動車による有償旅客運送制度の創設

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
- 少子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

一般旅客自動車運送事業者によっては十分な運送サービスが確保できない場合に、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送がこれを補完する役割を果たしており、今後その需要は更に増加

現行制度

- 一般旅客自動車運送事業者によっては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

例) 市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送

現在の道路運送法は、こうした新たな形態の運送サービスの普及を想定しておらず、需要の増加に対応して安全・安心な運送サービスの普及を促進していく上で十分な制度とはなっていない

安全・安心な旅客運送サービスの普及が促進されるよう、自家用自動車による有償旅客運送に係る一般的な制度が必要

改正後

地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、地域住民等**地域の関係者の合意**が得られている場合

- 一般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>

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



安全・安心な旅客運送サービスの普及を促進し、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保

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)

【高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(概要)】

【基本方針(概要)】 ※平成23年3月改正

1. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

基本方針において各施設の整備目標を設定／新設等に際し移動等円滑化基準の適合義務(既設については努力義務)／公共交通事業者等の職員に対する教育訓練の努力義務



○移動等円滑化の意義及び目標

・旅客施設、車両、公園、建築物等について、平成32年度までの整備目標を設定

旅客施設:
3000人以上/日の施設について原則100%
(従前:5000人以上/日)

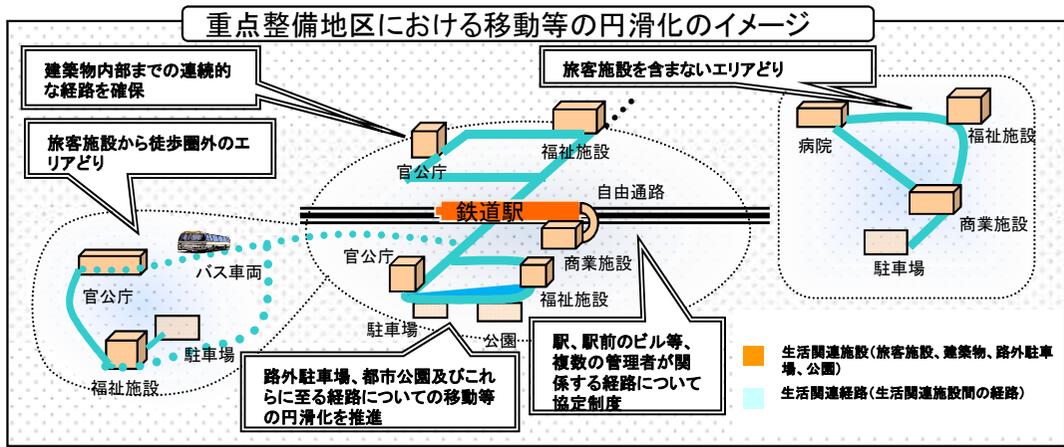
○施設設置管理者が講ずべき措置

- ・利用者のニーズに応じた適切な情報の提供
- ・適切な対応を行うよう継続的な教育訓練の実施の必要性

2. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○基本構想の指針

- ・市町村が重点整備地区を定め各種事業を重点的かつ一体的に推進することの意義
- ・基本構想の作成・フォローアップに当たり、当事者の参画や提案制度の活用
- ・段階的かつ継続的發展を図る「スパイラルアップ」の推進

3. 心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



○その他移動等円滑化の促進

- ・国の責務として、スパイラルアップ及び心のバリアフリーの推進等
- ・地方公共団体の責務として、必要な条例等の制定等の推進

基本方針

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

地域公共交通総合連携計画

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。

連携計画に定めることができる地域公共交通特定事業

- ・ LRTの整備
- ・ BRTの整備
- ・ 海上運送サービスの改善
- ・ 乗継の改善
- ・ 鉄道の再構築
- ・ 鉄道の再生

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・BRT車両購入費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

〈市町村における連携計画策定件数〉



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

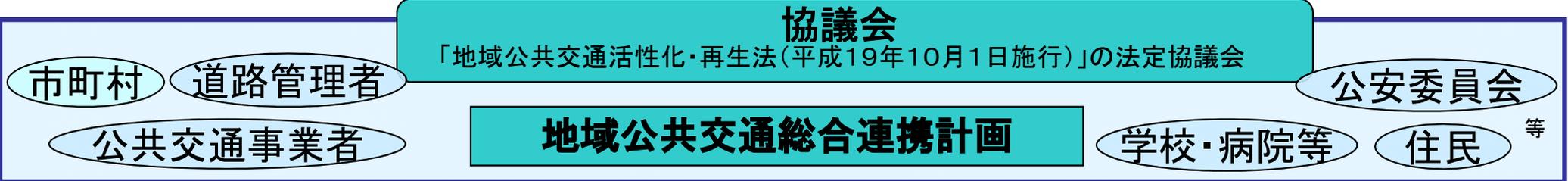
DMV (デュアルモードビークル)
軌道と道路の両方の走行が可能な車両

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

地域公共交通活性化・再生総合事業(平成20年度創設)

地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な地域公共交通の活性化・再生に取り組む地域の法定協議会に対し、パッケージで一括支援を行う。



うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画

【事業例】

- ◇鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ◇コミュニティバス・乗合タクシー、路線バス活性化の実証運行
- ◇空港アクセス改善(空港アクセスバスの実証運行等)
- ◇コミュニティバス・乗合タクシーの導入の車両整備等
- ◇旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航
- ◇鉄道、バス、旅客船、地域航空の利用促進活動等(広報、イベント等)
- ◇乗継円滑化(乗継情報等の情報提供、ICカード導入等)
- ◇LRV(低床式軌道車両)の導入



など

協議会に対して支援

補助率

①「地域公共交通総合連携計画」(法定計画) 策定経費 定額

②総合事業計画に定める事業に要する経費

- ・実証運行(運航) 1/2
 - ・実証運行(運航)以外の事業 1/2※
- ※政令市が設置する協議会の取り組む事業1/3

制度の特徴

- ・計画的取組の実現
- ・協議会の裁量確保
- ・地域の実情に応じた支援の実現
- ・事業評価の徹底

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法
(タクシー適性化・活性化法)

- ① 国土交通大臣による特定地域の指定
特定地域・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域
 地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能
- ② 国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

i) 特定地域における取組み

① 地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**

協議会構成員
(地域の関係者)

地方運輸局長

関係地方公共団体の長

タクシー事業者・団体

タクシー運転者の団体

地域住民

その他
(学識経験者、関係行政機関等)

地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適性化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

- タクシーサービスの活性化
 - タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 - 事業経営の活性化、効率化
 - 交通問題、環境問題、都市問題の改善 など
- ※国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

具体例



【乗り場の整備等による利用者サービスの充実】

② タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適性化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には実施勧告、道路運送法の手続きの特例

ii) 特定地域における措置

- ① **新規参入要件を厳格化**
- ② **増車を事前届出ではなく、認可制に**
- ③ **減車実施事業者に対する監査の特例**
- ④ **行政処分の特例**

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、「適正な原価に適正な利潤を加えた者を超えないもの」

→ 「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、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、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行(航)欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

- 《事前算定方式等への変更》
- 《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》
- 《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



離島交通

- ・ 島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

- 《離島航路:事前算定方式等への変更とともに、全体の補助充足率や移動環境改善への取組支援を充実》
- 《離島航空路:支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行》



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

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



《個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善》

(参考)東日本大震災に係る「地域公共交通確保維持改善事業」の対応措置

基本方針

- ・地域間輸送は確保維持事業の要件緩和で対応。地域内輸送は調査支援事業の要件緩和で対応。(下記)
- ・手続面での最大限の弾力化(事業実施主体、協議会、計画策定・変更、申請書類、申請期限等)

対象地域

東日本大震災で直接的に甚大な被害を受け、生活交通の確保維持が必要な市町村を地方運輸局長が毎年度指定。

地域間輸送

○補助対象事業

- ・「地域間幹線系統確保維持事業」(新制度)及び「地バス補助経過措置」(旧制度)の各種要件を緩和した地域間輸送

〈補助率〉

収支差等の1/2

(1)特例措置

①輸送量要件の緩和:

「1日当たり輸送量15人以上」の要件を既に地バス補助を受けている系統と下記②の系統には不適用

②補助対象系統の緩和等:

地域間幹線系統機能を一時的に分担する系統を補助対象化するとともに、これらの系統を貸切・乗用乗合許可や自家用有償旅客運送により運行する場合も補助対象化

③密度カットの緩和:平均乗車密度5人未満でもカットせず

④競合カットの緩和:競合区間部分をカットせず

⑤バス車両補助の弾力化:

バス車両の取得について、現行の減価償却費等補助に加え、購入費補助を追加し、選択可能に。中古車の補助対象化。

(2)特例措置の期間

- ・平成23~32年度予算(10年間)

地域内輸送

○補助対象事業

- ・避難所・仮設住宅・残存集落や新規住宅と、医療・買い物・公的機関等の間の日常生活の移動確保を目的とする地域内輸送等

〈補助率〉

定額補助

(1)特例措置

①上限額の緩和:一地域の上限額を緩和

②実証調査期間の緩和:

短期間を緩和し、調査期間中の実証調査(無償運行を含む。)可能化

③補助対象期間の弾力化:1年間から、最大10年間に緩和

④補助対象者の弾力化:

協議会に加え、企画・検討・調査実施主体等を補助対象化

(2)特例措置の期間

- ・平成23~32年度予算(10年間)

背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

法律の概要

●基本方針の策定（国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣）

●民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

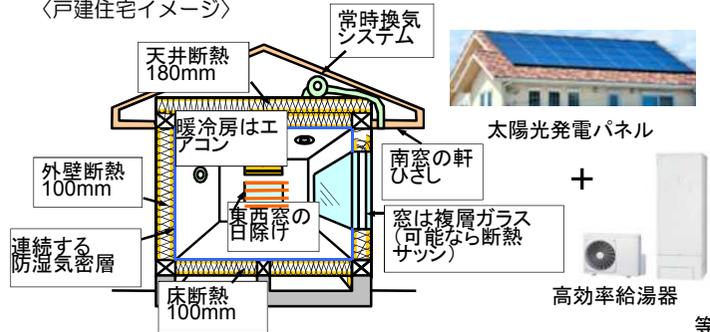
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ(~H30.3)
H26.4 ~31.5	500万円 (一般400万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
		移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備（蓄電池、蓄熱槽等）について通常の建築物の床面積を超える部分

【認定のイメージ】

〈戸建住宅イメージ〉



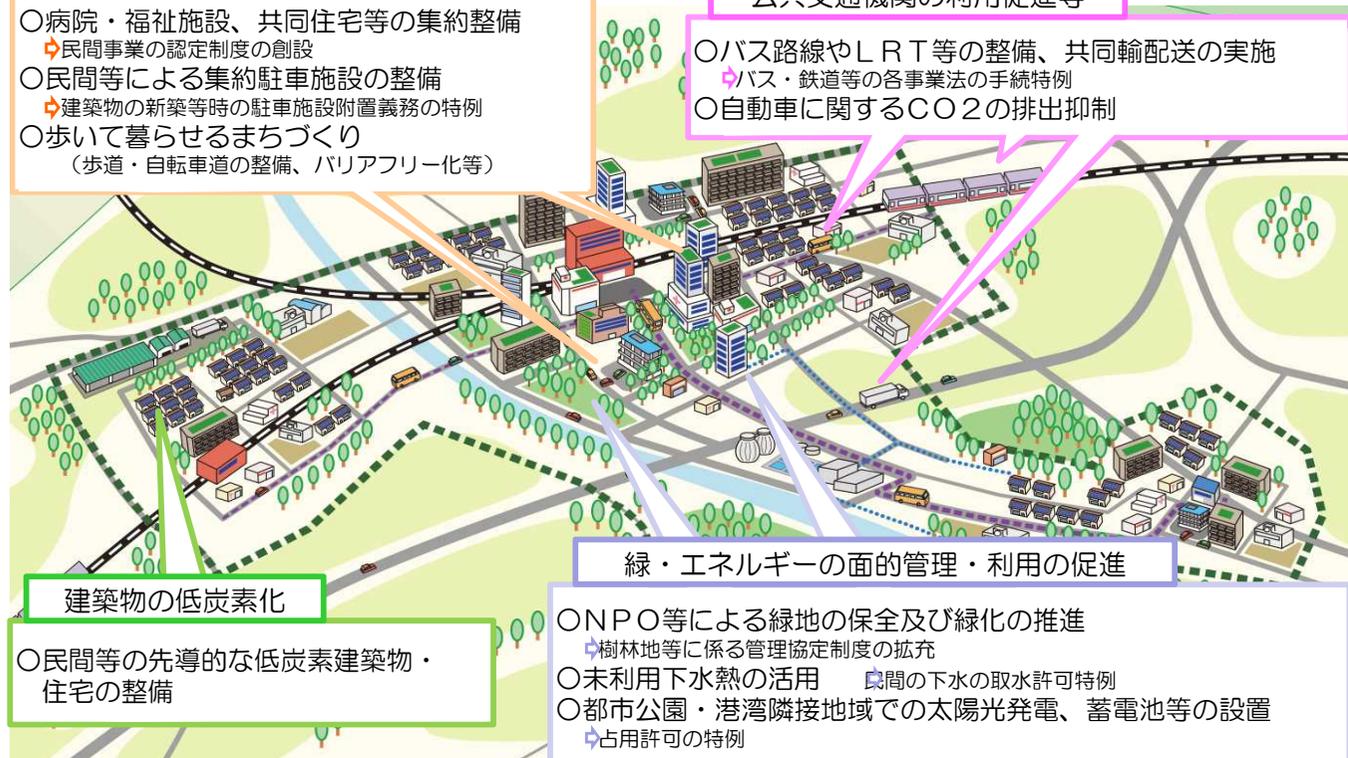
●低炭素まちづくり計画の策定（市町村）

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - ▶民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - ▶建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり
 - ▶(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 - ▶バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制



建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - ▶樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - ▶民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - ▶占用許可の特例

超小型モビリティの認定制度創設(平成25年11月)

超小型モビリティは、交通の省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物。
その普及や関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援。

人口減少・少子高齢化時代に向けた
創造的イノベーションの提案
～クルマ、まちづくり、ライフスタイルの調和的革新に向けて～



写真:日産「ニューモビリティコンセプト」

「超小型モビリティ」
自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両
(エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6 (電気自動車の1/2)程度)

超小型モビリティの導入により期待される効果

- ① **省エネ・低炭素化**への寄与
- ② 生活交通における**新たな交通手段**の提供、**新規市場・需要**の創出
- ③ **子育て世代や高齢者の移動支援**
- ④ 観光地や地域活動の活性化を通じた**観光・地域振興**

規制改革:公道走行をより簡便な手続きで可能とする新たな認定制度を創設(平成25年1月)

地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導・試行導入の加速
(超小型モビリティの特性・魅力を引き出し、かつ創意工夫にあふれる優れた取組みを選定し、重点的に支援(※))
※事業計画を公募、外部有識者により評価。優れた計画を選定して、重点的に支援。

<先導・試行導入に係る事業計画の実施費用(車両導入、事業計画立案及び効果評価費等)の1/2(民間事業者等にあつては1/3)を補助>

超小型モビリティの特性を最大限活かした
「成功事例の創出」

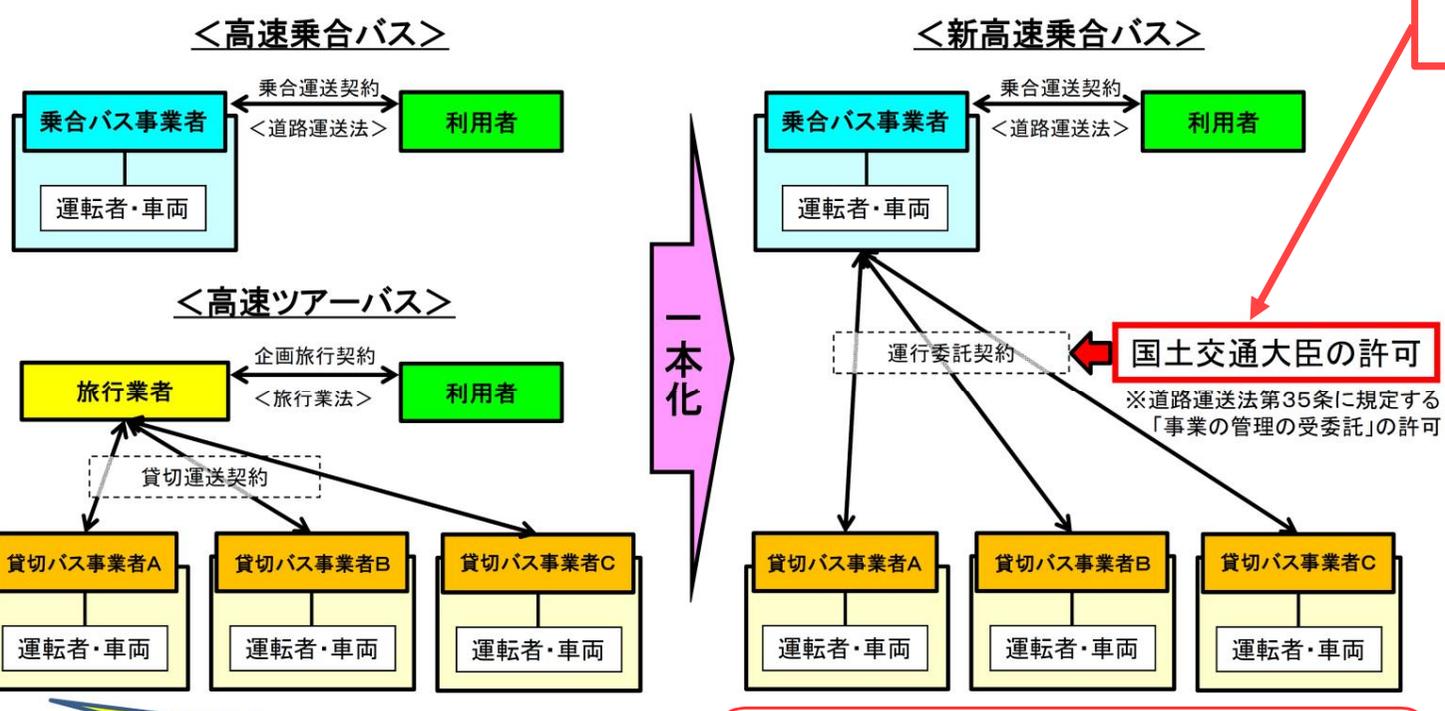
幅広い市民の方々に実際に車両を見て乗っていただきつつ
「生活・移動スタイル再考機会の創出」
「広範な国民理解の醸成」

幅広い普及に向け社会受容性を高めつつ、車両区分等関連制度の整備、これを活用した低炭素・集約型まちづくりに関する検討を加速。超小型モビリティの市場を創出。

新高速乗合バス制度の運用開始(平成25年7月)

<基本的な考え方>

- ①高速ツアーバスから新高速乗合バスへ**早期に一本化**。
- ②高速ツアーバスの長所とされた柔軟な供給量調整・価格設定をできるだけ実現。
- ③関越自動車道における高速ツアーバス事故を踏まえ、安全確保の観点から、**厳格に制度設計**。



◆課題: 公道にバス停留所が設置できず、安全性の確保などの面でも課題。

高速乗合バス事業者が、許可を受けて他者に事業を委託できる「**管理の受委託制度**」に、**必要な安全確保措置**を講じた上で、**貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加**。

安全面の要件を厳格化

委託者	乗合バス事業者 (管理の受委託に係る運送の 安全確保責任は委託者が負う)
受託者	乗合バス事業者又は貸切バス事業者 (貸切バス事業者 については、 ①運輸開始後3年以上が経過、 ②過去1年間重大・悪質な法令違反の処分歴なし、 ③過去の行政処分歴が一定以内 等の 法令遵守状況等に関する要件を加重)
内部統制	法令遵守のチェック体制を整備 ①委託者の運行管理者・整備管理者による 指導・助言 、 ②委託者による受託者の 営業所の訪問調査 を義務付け
安全確保措置	貸切バス事業者に委託する場合 ① 運行管理者 と代表者及び運転者との 兼務を禁止 、 ②安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安 全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施等)、 ③関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の構築(安全運行協議会) 等の 通常求めている水準以上の安全確保措置 を講じ ることを要求
委託範囲	委託者の高速乗合バス事業の 原則2分の1以内 (一定の要件を満たす場合は3分の2以内)
使用車両	委託者又は受託者の車両

需要動向に対応した運行計画・運賃設定の実現

- ①**運行計画**の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「**30日前**」から「**7日前**」に短縮。
- ②**運賃・料金**の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「**30日前**」から「**7日前**」に短縮。
- ③**幅運賃**の設定 ⇒ 割引運賃について、運賃タイプ毎に、**上限額と下限額(上限額の80%以上)**の幅による**届出**が可能。

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法(平成26年1月施行)による制度変更のポイント

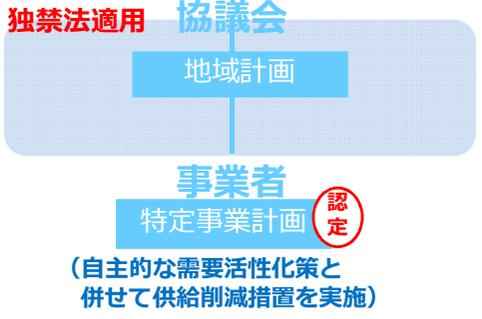
特措法

旧

- 原則
- ◆ 新規参入：許可制
 - ◆ 増車：届出制
 - ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制 期間3年
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）



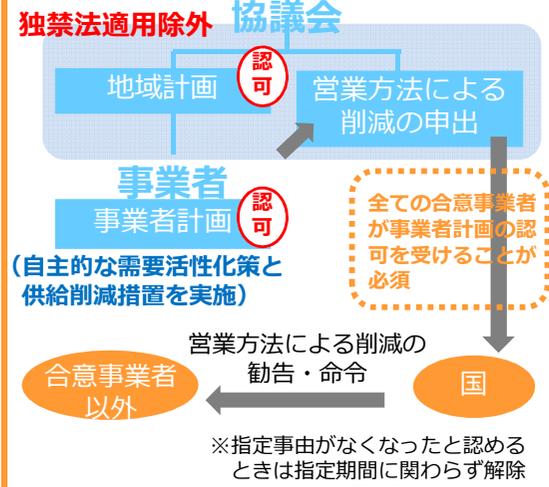
※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

新

- 原則
- ◆ 新規参入：許可制
 - ◆ 増車：届出制
 - ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特定地域（大臣指定・運審諮問）

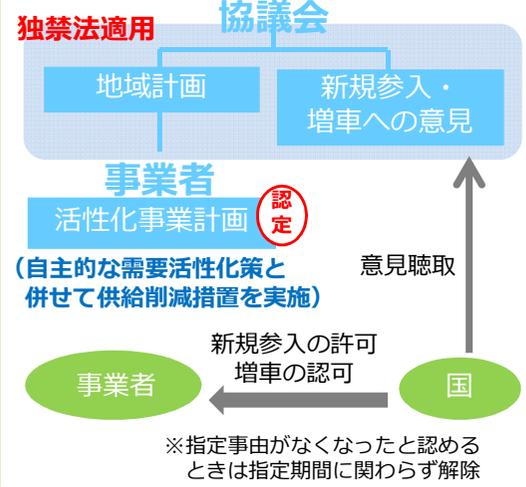
- ◆ 新規参入・増車：禁止 期間3年
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制 期間3年
- ◆ 増車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）



※指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除

タク特法

全国	指定地域 (政令で指定)	特定指定地域 (政令で指定)
—	登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕

道路運送法

全国	指定地域 (告示で指定)	特定指定地域 (告示で指定)
登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕	登録制 〔試験〕

- ◆ **過労運転防止措置の義務付け**
過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ
- ◆ **事業者に対する適正化事業の実施**
貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

近年の地域公共交通に関する国の施策

H25.12:「交通政策基本法」施行

・交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにするための、**交通政策基本法**が平成25年12月に公布・施行された。

- (交通政策基本法の規定)
- ・基本理念等(§2~§7)
 - 基本的認識、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交通の安全の確保 等
 - ・関係者の連携・協働
 - ・国の施策
 - 豊かな国民生活の実現(日常生活の交通手段確保、高齢者・障害者等の円滑な移動)
 - 適切な役割分担と連携(総合的な交通体系の整備、まちづくり、観光等との連携) 等

H27.2:「交通政策基本計画」閣議決定

・交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の「**基本的方針**」、「**目標**」、「**講ずべき施策**」を定める**交通政策基本計画**が平成27年2月に閣議決定された。

・3つの基本的方針(A~C)の下、施策毎に具体的な数値目標を定めている。
例)地域公共交通網形成計画の策定総数【2013年度 → 2020年度 100件】

調和
連携・整合

H27.8:「国土形成計画」閣議決定 H27.9:「社会資本整備重点計画」閣議決定

H27.6:「交通政策白書」閣議決定

・交通政策基本法第14条に基づき、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等を毎年作成する。

・平成27年6月に、同法に基づく**初めての「交通政策白書」**が閣議決定された。

H19.10:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行

H20:「地域公共交通活性化・総合事業」創設

H23:「地域公共交通確保維持改善事業」創設

H26. 1:地域公共交通部会 中間とりまとめ

・**地域公共交通活性化再生法の改正の方向性の提示**
(解決の方向性)

- ・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

H26. 7:国土のグランドデザイン2050 ・コンパクト・プラス・ネットワークの考え方の提示

H26.11:「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」施行

・「**都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案**」と一括審議(コンパクト・プラス・ネットワーク)

・**交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るための、地域公共交通網形成計画の作成制度を創設**

・地域公共交通の再編を進めるための**地域公共交通再編事業を創設し、同事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の認定制度を創設。**

H27.8:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」施行

・地域公共交通活性化再生法の枠組みに基づく取組の実効性を担保していくために、国土交通大臣の認定を受けた取組に対し、**(独)鉄道・運輸機構を通じた出資等**を行う制度を創設。

(今後の取組)

・関係省庁、地方運輸局等と連携・協働しつつ、交通政策基本計画に基づく施策を着実な実施及び同計画のフォローアップを実施

・相談対応、手引き等の充実や地域公共交通確保維持改善事業、出資等を通じた地域公共交通網形成計画等の作成や同計画に基づく事業実施の支援

交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行 法律第92号）

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識（第2条）

- 交通の果たす機能
 - ・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が重要

交通機能の確保・向上（第3条）

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上に寄与
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減（第4条）

様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）

交通の安全の確保（第7条）

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8条～第11条）

関係者の連携・協働（第6条、第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

国会への年次報告等（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、審議会への諮問等＞

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）…離島等の地域の諸条件への配慮
- 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）…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条）
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等（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（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等（第23条）

【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
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25条～第27条）

○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）…規格標準化、交通インフラの海外展開
- 国民等の意見を反映（第31条）

地方公共団体の施策(第32条)

交通政策基本計画の概要(平成27年2月13日閣議決定)

○計画期間 : 2014年度(平成26年度)~2020年度(平成32年度)

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靱化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
 (4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

基本法上の国の施策

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
- 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
- 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
- 【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
- 【地域の活力の向上】(20条)
- 【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
- 【国際連携確保・国際協力】(30条)

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
- 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
- 【環境負荷の低減】(23条)

施策の目標

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12, 27条)
- 【総合的な交通体系の整備】(24条)
- 【調査・研究】(28条)
- 【技術の開発及び普及】(29条)
- 【国民の立場に立った施策】(31条)

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる(本計画には、56の数値指標を盛り込んでいるところ)
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

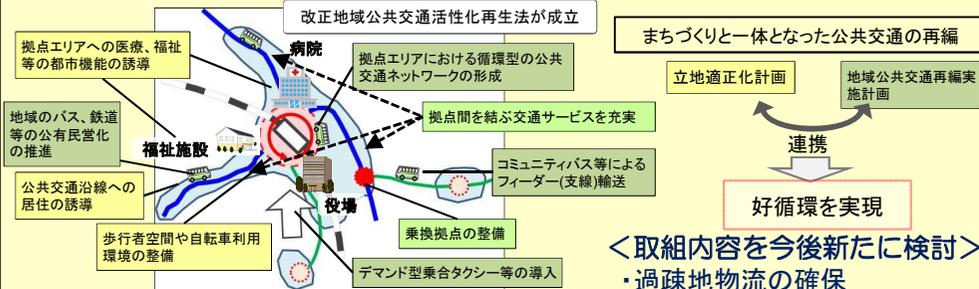
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



主な数値指標
 ・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数: **100件**
 ・デマンド交通の導入市町村: 311市町村(2013) → **700市町村**

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
- ・自転車の活用に向けた取組を推進

<取組内容を今後新たに検討>

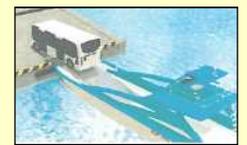
- ・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現



LRT、BRT、デマンドタクシー等の導入の促進



コミュニティサイクルやサイクルトレインの活用・普及などを推進



乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。

主な数値指標
 ・低床式路面電車の導入割合: 約25%(2013) → **35%**
 ・コミュニティサイクルの導入数: 54市町村(2013) → **100市町村**

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・現行の整備目標を着実に実現する
- ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



ベビーカーマーク



ノンステップバス

<取組内容を今後新たに検討>

- ・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



新たなタイプのホームドア(昇降バー式)

主な数値指標
 ・ノンステップバスの導入割合[*]: 44%(2013) → **約70%**
 ・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]: 83%(2013) → **約100%**
 ・ホームドアの設置数[*]: 583駅(2013) → **約800駅**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

- ・公共交通機関のサービスレベルの見える化
- ・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進
- ・ITS技術等の活用による道路利用の効率化



相互利用可能な交通系ICカード(鉄道・バス)

(出典) JR東日本ホームページより

主な数値指標
 ・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]: 12県(2013) → **0県**
 ・バスロケーションシステムが導入された系統数: 11,684系統(2014) → **17,000系統**

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備(専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

- ・首都圏空港の年間合計発着枠[*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回+最大7.9万回**
[※関係自治体等と協議中]
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7%(2013) → **17%**

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化(港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等)



主な数値指標

- ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース(埠頭)数: 3バース(2013) → **12バース(2016)**
- ・三大都市圏環状道路整備率[*]: 63%(2013) → **約75%(2016)**

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用し、海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に実施



高速鉄道車両更新計画
日立製作所 受注額: 約4,600億円

主な数値指標

- ・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → **7兆円**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。
(国土交通省公表資料より)

主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定)】: **20%増(2014-17)**
【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定)】: **10%増(2015-18)**
- ・道路による都市間到達性の確保率[*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**



北陸新幹線の開業に合わせた富山地方鉄道の駅舎整備



北陸新幹線 黒部宇都宮温泉駅
富山地方鉄道本線新駅

目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)



認定ドライバーによる観光タクシー(東京では外国語研修を実施)

主な数値指標

- ・無料Wi-Fiの導入割合[*]:
【主要空港】 87%(2013) → **100%**
【新幹線主要停車駅】 52%(2013) → **100%**
- ・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]: 17.4万人(2013) → **100万人**



我が国に寄港するクルーズ船

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- ・代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
- ・避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応



高架橋の耐震補強

避難誘導訓練の実施

自治体や事業者等と連携した備蓄倉庫の整備や避難訓練等

主な数値指標

- ・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率：91%(2012) → **概ね100%(2017)**
- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率：79%(2013) → **82%(2016)**
- ・港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合：3%(2012) → **100%(2016)**
- ・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率：36%(2013) → **100%(2016)**

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整えるとともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・輸送を支える技能者、技術者の確保(航空機操縦士)
 - 世界的に操縦士需要が急増。アジア/太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。
 - …民間養成機関の供給能力拡充等(バスドライバー)
 - バス事業の運転者(男性)の労働環境
 - ・労働時間・全産業平均の約1.2倍
 - ・所得……全産業平均の約0.8倍

<取組内容を今後新たに検討>

- ・若年層、女性、高齢者の活用
- ・海洋開発人材育成
- ・物流の省労働力化(モーダルシフト)

【積載率】

○鉄道貨物 平日 76.2%(2013年度)
休日 53.2%(2013年度)

○内航海運 33.7%(2012年度)

→ **トラック輸送の受け皿に**

主な数値指標

- ・主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]：120人(2012) → **約210人**
- ・自動車関連の女性労働者の数(バス：1.4%(2011)、タクシー：2.3%、トラック：2.4%(2013)、整備士：0.85%(2009))：**倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

関越道高速ツアーバス事故(2012)、JR北海道問題(2013)、韓国フェリー事故(2014)等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る。

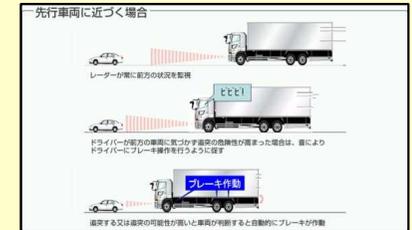
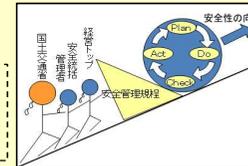
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- ・運輸安全マネジメント制度の充実強化
- ・新技術の活用

運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



衝突被害軽減ブレーキの概要

<取組内容を今後新たに検討>

- ・交通関連事業の基盤強化方策

主な数値指標

- ・運輸安全マネジメント評価実施事業者数：6,105事業者(2013) → **10,000事業者**
- ・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率：約54%(2013) → **90%**

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・次世代自動車の一層の普及
- ・充電インフラ・水素ステーション整備

<取組内容を今後新たに検討>

- ・燃料電池自動車の本格的な普及
- ・グリーン物流(モーダルシフト等)



電気バス



CNG(圧縮天然ガス)トラック



燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討



CO2排出原単位を比較すると、鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO2排出量を削減

主な数値指標

- ・新車販売に占める次世代自動車の割合：23.2%(2013) → **50%**
- ・モーダルシフトの推進【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**
(貨物輸送トンキロ) 【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**

施策の推進に当って特に留意すべき事項

① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
- 他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

(趣旨)

専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

(進め方)

- サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
- 地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発・交通教育、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進、交通に関するマナーの普及・啓発、交通インフラの適切な利用促進 等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード間の役割分担・連携（ベストミックスの実現）、事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上の推進 等

③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

(進め方)

- 交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
- 高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
- 先端技術の積極的な導入
- 先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等） 等

④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

- 開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
- 東京だけでなく全国各地への波及
- 先駆的な取組の世界への発信 等

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

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 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
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 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

- ① 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
- ② 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
- ③ 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

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立、11月施行)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

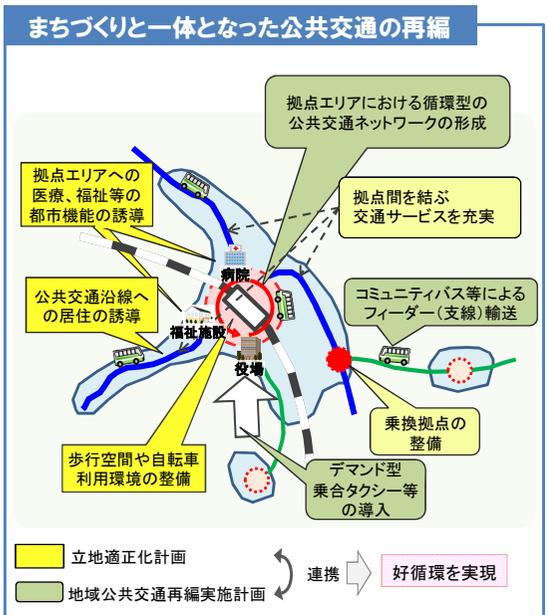
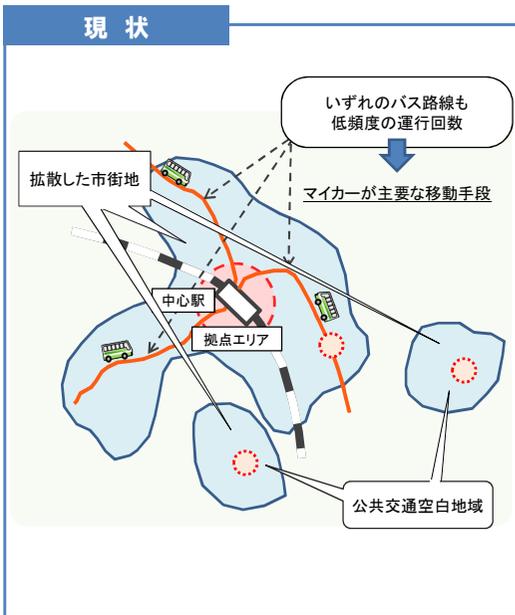
目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ➔ ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

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

実施計画

実施計画 ...

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

背景

- ・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●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**）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆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

- ・外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**
- ・民都機構による出資等の対象化 **予算**
- ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 **予算**

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

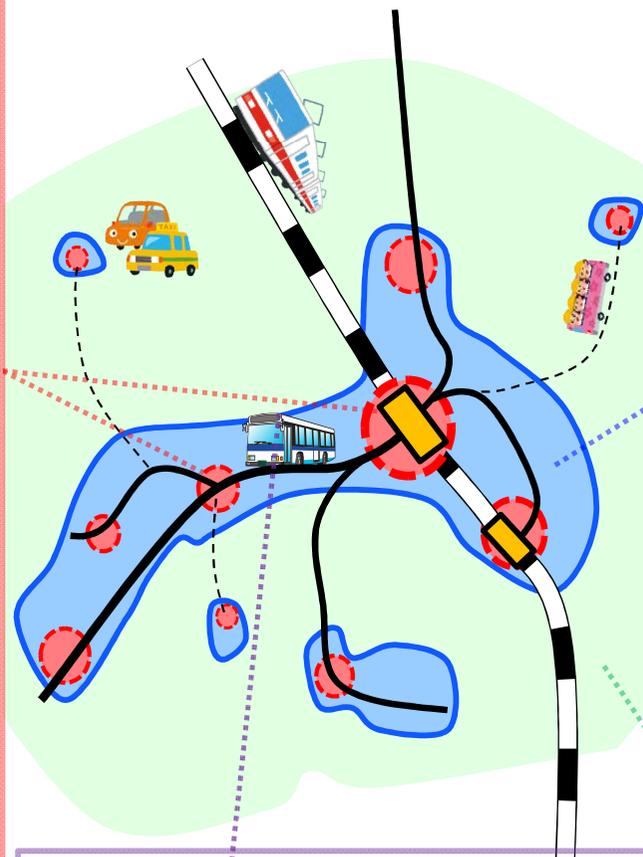
- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度
(例：低層住居専用地域への用途変更)

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**



公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法） **26**
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

※下線は法律に規定するもの

(参考)コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。

立地適正化計画 (市町村が作成)

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆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の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するための地域公共交通活性化再生法等の一部改正法が平成27年5月に成立

地域公共交通活性化再生法及び(独)鉄道・運輸機構法の一部改正法の概要

(平成27年5月成立、8月施行)

平成26年度における地域公共交通活性化再生法の改正(平成26年5月成立、11月施行)

- ① **地方公共団体**が中心となり、
- ② **まちづくりと連携**し、
- ③ **面的な公共交通ネットワーク**を再構築する仕組みの創設

こうした仕組みを用いた取組のうち、

- ・ LRT・BRT等の新たな交通システムの導入
- ・ 路線やダイヤの見直しと一体となったICカードや情報案内システムの導入

などは、初期段階で集中的に資金が必要。



特に大都市圏や一定規模を有する地方都市では、中長期的な収益性が見込まれるため、出資等により効果的な支援が可能。

- ◆ 地域公共交通活性化再生法に基づく国土交通大臣の認定を受けた
- ◆ 地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する
- ◆ 産業投資による鉄道・運輸機構を通じた出資等の仕組みを創設し、支援の充実・多様化を図

基本スキーム



(LRT)



(BRT)

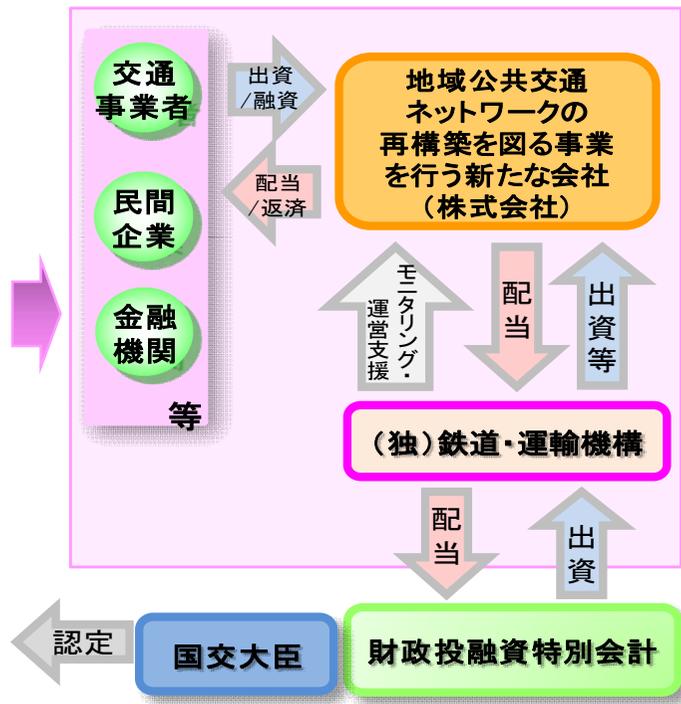


(ICカード)

地域公共交通網形成計画(自治体が作成)

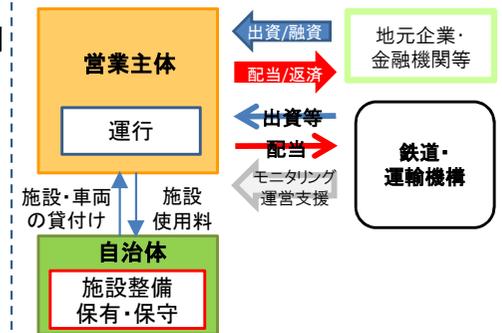
軌道運送高度化実施計画等(事業者等が作成)

地域公共交通再編実施計画(自治体が作成)



具体的な事例のイメージ

1. LRTの整備・運行の例



2. 地方鉄道の上下分離と情報案内システム等の導入の例

