

配慮すべきことに関する施策集

プラン2009 目標達成に向けた途中経過の状況

内閣府特命担当大臣談話 (H22.1)

■ 平成30年を目途に、**交通事故死者数を半減**させ、これを2,500人以下とし、**世界一安全な道路交通の実現**を目指す。

事業用自動車総合安全プラン2009

平成30年までの10年間で、

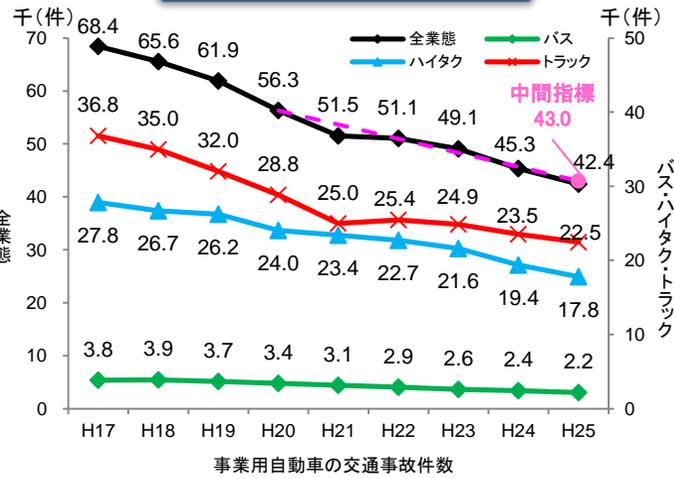
- **死者数半減** (目標:H30年250人)
- **事故件数半減** (目標:H30年3万件)
- **飲酒運転ゼロ**
- **危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無** (新規追加)

事業用自動車の交通事故等発生状況

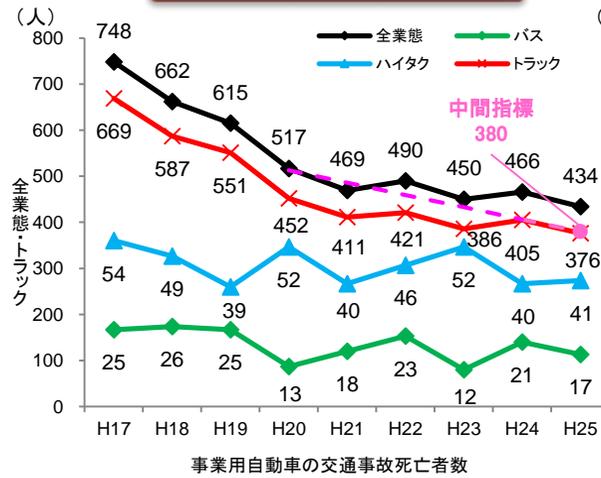
<平成20年> <平成25年> (中間指標)
 事故件数 56,305件 → **42,425件** (43,000件)
 死亡者数 517人 → **434人** (380人)
 飲酒運転 287件 → **126件** (ゼロ)

	事故件数	死亡者数	特徴
バス	2,164件	17人	車内事故が最も多く 、過半数以上が高齢者。
ハイタク	17,799件	41人	出会い頭が最も多い 。また、空車時の事故が全体の約3/4。死亡事故では、 路上寝込み者等の轢過 が他業態と比較多い。
トラック	22,462件	376人	追突事故が最も多く 、全体の約半数を占める。死亡事故では、 歩行者等の横断中に発生した事故 や追突事故によるものが多く、追突事故については夜間の発生が過半数以上。

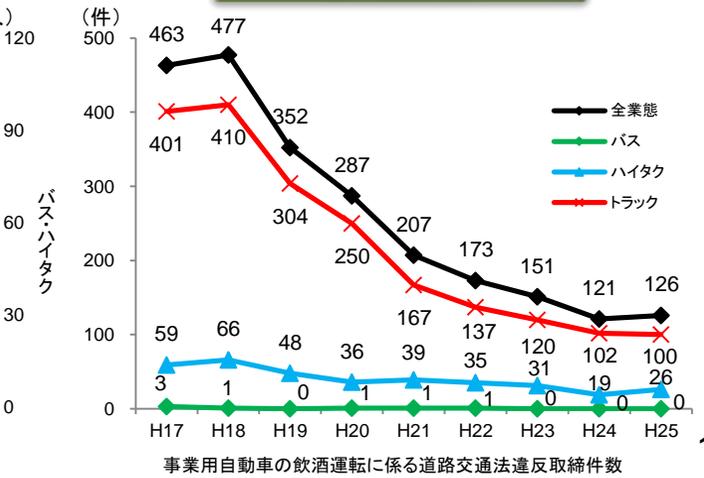
事故件数



死亡者数



飲酒運転



※(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計(平成25年度版)」、警察庁「交通統計」により作成 (バスの飲酒運転については、国土交通省にて把握している事案のみ)
 ※「事故件数」とは事業用自動車による人身事故件数、「死亡者数」とは事業用自動車による交通事故死亡者数、「飲酒運転」とは事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締り済み件数のことを指す

平成21年～25年までの5年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、平成30年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、**事業用自動車総合安全プラン2009の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化**を図るとともに、**新たな重点施策を追加**する。

これまでの重点施策の更なる強化

(1) 安全体質の更なる強化

- ・緊張感の維持とプロフェッショナルとしての自覚と誇りの再啓発
- ・運輸安全マネジメントの更なる実効性向上
- ・保安指導を担う指導的人材の育成 等

(2) コンプライアンスの徹底

- ・悪質事業者の徹底した排除
- ・市場メカニズムの更なる強化 等

(3) 飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

- ・運転者の日常的飲酒に対する指導・管理
- ・遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上
- ・啓発活動推進等による危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底 等

(4) より先進的なIT・安全技術の活用

- ・衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速
- ・次世代運行記録計の確立、ドライブレコーダー等の普及加速
- ・更なる先進安全技術(ASV)の開発・実用化の加速 等

(6) 道路交通環境の改善

- ・事故発生割合の高い区間等への集中的な交通事故対策
- ・地域の協力を得ながら、生活道路における交通安全対策 等



新たな重点施策の追加

(5) 運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処

- ① **きめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的なアクションの実施**
(業界等による主体的な事故分析、必要な対策の検討・実施 等)
- ② **運転者教育の強化、担い手の確保及び育成**
(若年運転者の効率的・効果的な指導による質の高い運転者の育成・確保、高齢運転者の運転特性を踏まえた指導の強化 等)
- ③ **事故調査機能の強化**
(各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」による事故要因の調査と再発防止策の提言を踏まえた対策の実施 等)
- ④ **運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底**
(「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策」(H26.4)の現場への浸透・徹底等の引き続きの実施)
- ⑤ **高速・貸切バスの安全・安心の確保**
(「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(H25.4)の引き続きのフォローアップの実施と対策の更なる実効性向上に向けた検討 等)
- ⑥ **訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信**
(訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全の確保、訪日旅行の新たな付加価値としての高い安全品質の海外への積極発信 等)
- ⑦ **トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化**
(適正運賃の收受、取引の書面化、荷主勧告制度等の実効性の確保、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の着実な施行 等)

中間見直し後のプラン2009の主な施策等

業界毎のきめ細やかな対策の実施

◆ 業界毎の事故発生状況を踏まえた対策の実施

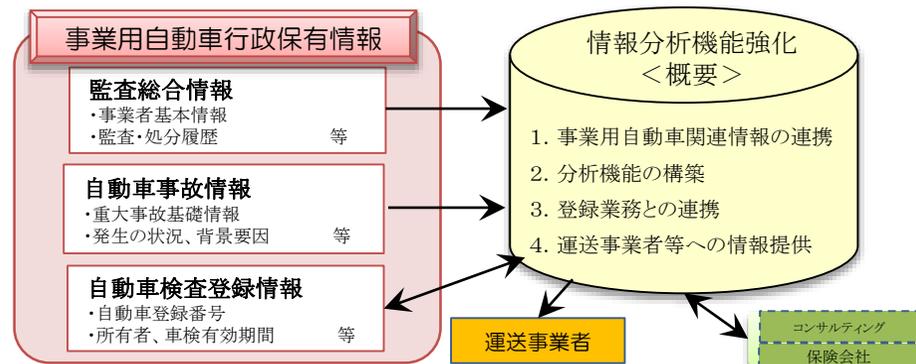
各モードの多発傾向にある**特徴的な事故にターゲットを絞り**、運転者・運行管理者など運行の**現場関係者とも一丸**となった事故抑止の取り組みを実施し、**1～2年の成果を評価**する。

- **バス**：発進時の**車内事故**防止対策の推進 等
- **ハイタク**：交差点での**出会い頭事故**防止対策の推進 等
- **トラック**：**1万台あたりの死亡事故件数を2.0**以下に 等

各種情報を活用した事故防止対策

◆ 各種情報を活用した事故防止対策 (H27年度予算要求中)

個別に管理されてきた事業用自動車に関する**行政保有情報を横断的・多角的に分析し**、**事故の未然防止のための指導や監査機能の強化**に寄与する。



更なるIT・新技術の活用

◆ 先進安全自動車(ASV)技術の普及・開発等の促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとするASV技術について、**一層の普及加速**を図るとともに、**ドライバー異常対応システム等の新技術の開発・実用化**についても促進を図る。

◆ 次世代運行管理・支援システムの確立

運行記録計の低コスト化を推進しつつ、生体センサーやクラウド等を活用し、**健康管理・過労運転防止**を含めた安全運転の指導に有効な**運行管理・支援システムの確立**に向けた検討を行う。

危険ドラッグ等薬物対策

◆ 目標に新たに「危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」を追加

事業用自動車の運転者による覚せい剤や危険ドラッグを使用した疑いのある事案など、公共交通の信頼そのものが崩れかねない事案が発生している。

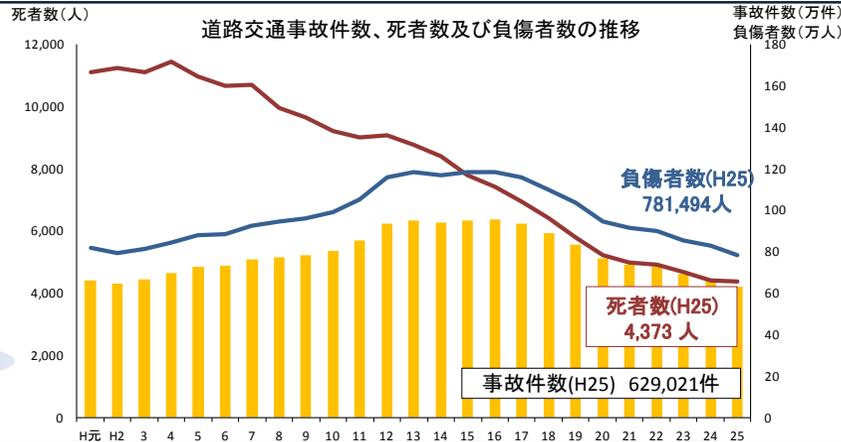
公共交通の信頼を確保し、**薬物使用の禁止徹底**を図るため、プラン2009の**目標に新たに、『危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無』**を追加する。

車両の安全の確保

交通事故の推移

- 交通事故死者数は近年減少傾向
平成25年：4,373人（13年連続で減）
- 負傷者数は依然として高い水準
平成25年：781,494人

交通事故の現状は依然として深刻



交通安全目標

「人」・「道」・「車」の三つの要素について
政府をあげた交通安全対策の取り組み

○第9次交通安全基本計画(H23～H27)

交通事故死者数3,000人以下(目標年:H27)

— 車両安全対策の目標 —

○交通政策審議会報告書(H23.6)

車両安全対策により、交通事故死者数を
H22年比1,000人削減(目標年:H32)

車両安全対策の枠組み(車両の開発、製造から使用時まで)

技術開発

新車安全対策

使用過程車の安全対策

先進安全自動車	安全基準	型式認証	自動車アセスメント	点検・整備	自動車検査	リコール
先進安全技術の開発・普及促進 (事故回避技術等)	<ul style="list-style-type: none"> 安全基準の拡充・強化 国際基準調和の推進 	自動車製造時の適合性確認	<ul style="list-style-type: none"> 安全性能評価 ユーザーへの情報提供 	使用時における安全性能の確保	使用過程車の基準適合性の確認	設計・製造に起因する欠陥車両の市場回収

主な政策課題と具体的施策

ASV・ITS	歩行者保護	基準・認証の国際化	新しい自動車への対応	整備・検査の高度化	適切なリコール
<ul style="list-style-type: none"> ASV技術指針の策定 ※ASV: Advanced Safety Vehicle ＜ASV装置の例＞ - 衝突被害軽減ブレーキ 横滑り防止装置 ふらつき注意喚起装置 ASVの普及促進 - 補助制度、税制特例 将来的な自動運転への取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者保護基準の拡充 自動車アセスにおける脚部保護性能評価 歩行者安全に資する技術開発の促進 ASVを活用した歩行者保護の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 日本の技術・基準の戦略的国際基準化 車両単位の相互承認(IWVTA)の実現 アジア等を巻き込んだ国際基準調和の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車 - リチウムイオン電池搭載車の国際基準策定 水素燃料電池自動車 - 水素燃料電池自動車の国際基準化 超小型モビリティ - 超小型モビリティ認定制度 - 規格、安全基準の策定 	<ul style="list-style-type: none"> 新技術に対応した整備 - 汎用スキャンツール標準仕様の策定 IT等を活用した自動車検査の高度化 検査データの活用 - 不具合情報の収集 - ユーザーに対する点検整備励行への活用 	<ul style="list-style-type: none"> 迅速で着実なリコールの実施 ※平成25年度リコール届出数303件(約800万台) ユーザー視点に立ったリコール制度 - ユーザーからの不具合情報の収集強化 - ユーザーへの情報提供、注意喚起

交通事故削減に向けた取り組み

交通事故削減への取り組み

平成23年6月
交通政策審議会陸上交通分科会
自動車交通部会報告書がとりまとめられた

政府目標を踏まえ車両安全対策の目標を設定
**平成32(2020)年までに、交通事故死者数を
1,000人削減(平成22年比)**

自動車局では、3つの施策(安全基準等の拡充・強化、ASV推進計画、自動車アセスメント)の連携により車両安全対策を進めている。

新技術を踏まえた安全基準・普及策の策定に関する連携

安全基準等の拡充・強化
事故分析等に基づき、安全基準やASV普及等について検討

情報提供による普及促進と安全基準の連携

事故の削減

ASV推進計画
産学官の協力により、新技術の開発・実用化・普及促進

自動車アセスメント
安全性の比較試験の実施等によりユーザーに情報提供

新技術のユーザー理解促進に関する連携

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書

●主な課題

(1) 少子高齢化への対応

- 高齢化の進展により高齢ドライバーの増加とともに交通事故件数も増加傾向にある。
- チャイルドシードは約6割の使用率となっているが、そのうち誤使用が約6割となっている。

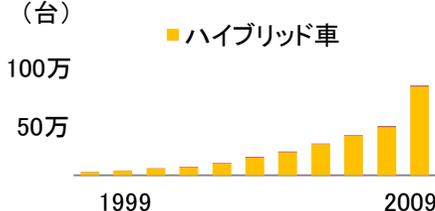
(2) 歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策

- 「歩行中」の死者数が最も多く、「歩行中・自転車乗車中」の死者は全体の約半数である。
- 65歳以上の高齢者・15歳以下の子供は、他の年齢層に比べ、歩行中・自転車乗車中の死傷者が多い。
- 人対車両事故においては、危険認知速度が30km/h以上で急激に死亡率が上昇している。

(3) 新たなモビリティへの対応

- 環境意識の高まりなどにより、ハイブリッド自動車や電気自動車が急速に普及している。
- 高齢者の移動手段の確保など、多様なニーズに対して超小型モビリティへの期待が高まっている。

移動支援ロボット (台)



(4) 大型車がからむ重大事故対策

- 事故件数は少ないが、事故発生時の被害が大きい

●対策

- 高齢ドライバーに対応した運転支援システムの開発・普及
- 事故時の受傷メカニズムや高齢者の運転特性や高齢歩行者の行動パターンを把握するための事故調査の拡充
- チャイルドシートやジュニアシートの必要性・重要性を認識してもらい、確実かつ適切な使用を徹底するための周知活動の実施

- 自動車の歩行者保護基準の拡充
- 予防安全技術の開発・普及の検討 (衝突被害軽減ブレーキ、ISA(Intelligent Speed Adaptation)等)



歩行者脚部保護基準の導入

- 日本が技術的優位性を有するリチウムイオン蓄電池搭載車の安全性について国際標準化に向けた技術基準の検討
- ハイブリッド車等の走行音があまりしないこと(静音性)に関する技術基準の検討
- 超小型自動車等の新たなモビリティに対する安全性能や走行性能の検討

超小型自動車のイメージ



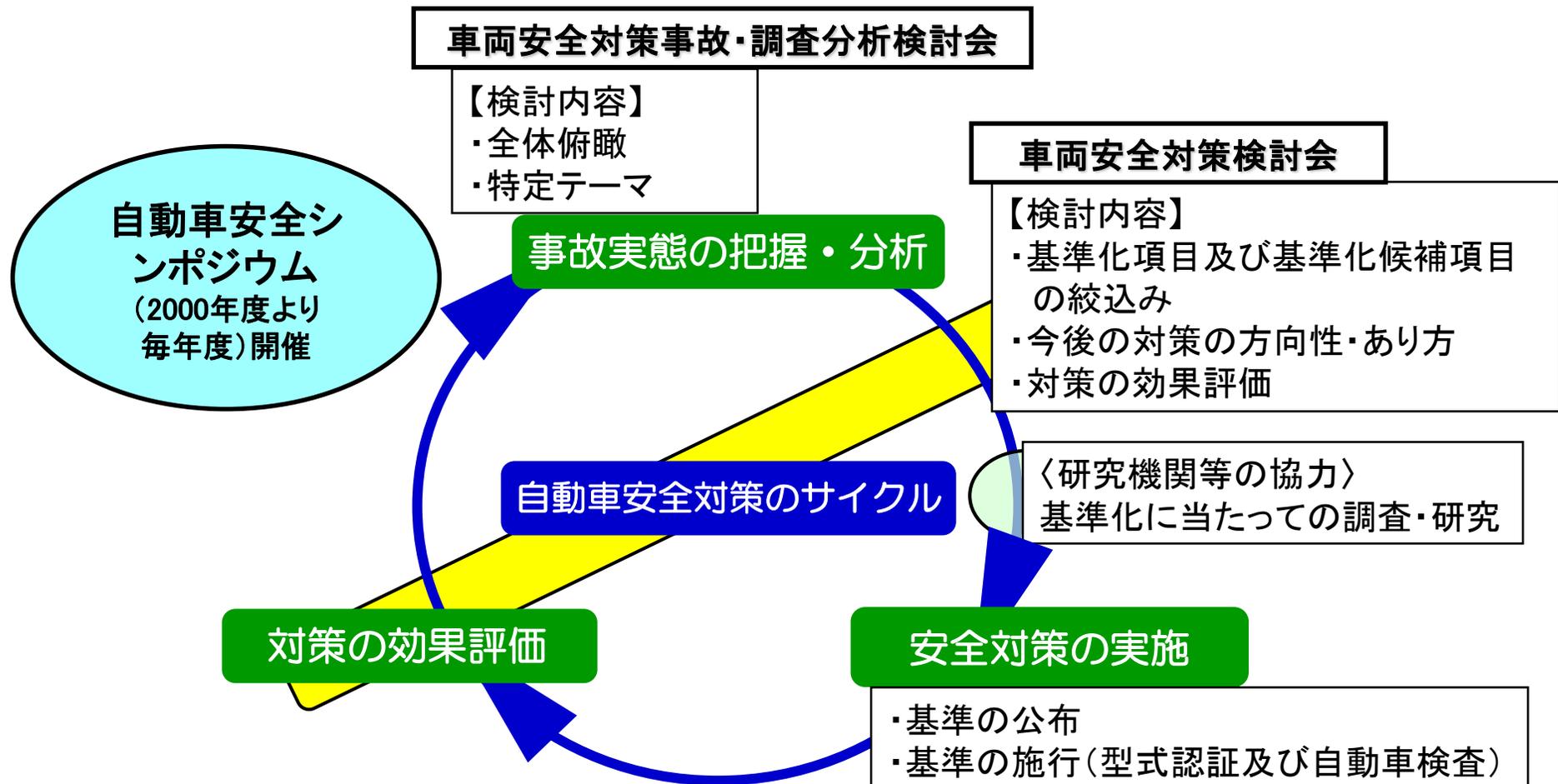
自動車用リチウムイオン蓄電池



- 事業用自動車への予防安全技術の導入に係る支援策の充実及び装着義務付けの検討 (衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置等)

安全基準等の拡充・強化

- 「事故実態の把握・分析」→「安全対策の実施」→「対策の効果評価」からなる自動車安全対策のサイクルを、総合的かつ分野毎に実施。
- 具体的な実施体制として「車両安全対策検討会」及び「車両安全対策事故調査・分析検討会」等を設けて、自動車安全対策のサイクルを推進。



先進安全自動車(ASV)推進計画

- ⊖ 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車「先進安全自動車(ASV)」の開発・実用化・普及の促進に取り組んでいる。
- ⊖ より高度、かつ、より広範囲な安全運転の支援を実現し、交通事故削減に大きく貢献することを目指す。

《先進安全自動車(ASV)とは》

- 「先進安全自動車(ASV)」とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車である。
- 「ASV推進計画」は、ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトであり、平成3年度から実施している。

《先進安全自動車(ASV)推進計画について》

- 「ASV推進計画」を円滑に進めるために、産学官が連携した「ASV推進検討会」を設置し、ASVに関する技術の開発・実用化・普及促進に向けた検討を行っている。
- 第5期では、事故削減のため、歩行者保護や高齢者対策等を中心として、ASV技術の飛躍的高度化の検討(ドライバー異常時対応システム、ドライバーの過信等)を進めるとともに、次世代の通信利用型安全運転支援システム(歩車間通信システム等)の開発促進を図る。

第1期	第2期	第3期	第4期	第5期
平成3～7年度	平成8～12年度	平成13～17年度	平成18～22年度	平成23～27年度
技術的可能性の検討	実用化のための条件整備	普及促進と新たな技術開発	事故削減への貢献と挑戦	飛躍的高度化の実現
<ul style="list-style-type: none"> ○開発目標の設定 ○事故削減効果の検証 ☆ASV19台によるデモ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ASV基本理念の策定 ○ASV技術開発の指針等策定 ○事故削減効果の検証 ☆ASV35台によるデモ 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転支援の考え方の策定 ○ASV普及戦略の策定 ○通信技術を利用した技術開発の促進 ☆ASV17台による通信利用型の実証実験 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事故削減効果の評価手法の検討及び評価の実施 ○通信利用型実用化システム基本設計書の策定 ☆ASV30台による通信利用型の公道総合実験 	<ul style="list-style-type: none"> ○ASV技術の飛躍的高度化に関する検討 ○通信利用型安全運転支援システムの開発促進に関する検討

自動車アセスメントの概要

自動車等の安全性能評価を公表し、自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対しより安全な製品の開発を促すことによって、安全な自動車等の普及促進を図る自動車アセスメント事業を実施している。

自動車アセスメント



○フルラップ前面衝突試験



○オフセット前面衝突試験



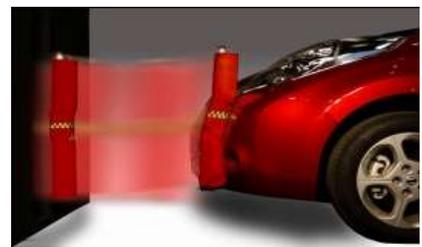
○側面衝突試験



○後面衝突頸部保護

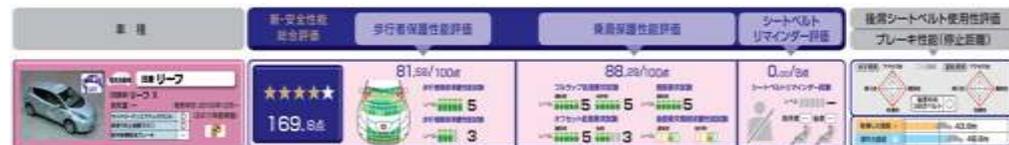


○歩行者頭部保護性能試験



○歩行者脚保護性能試験

自動車アセスメント



安全性能の比較情報を★の数等にて分かりやすく提供

自動車アセスメントの充実

- 平成20年度：カーテンエアバッグの保護性能評価及び装備状況の特記
- 平成21年度：後席シートベルトの使用性等評価、後席乗員の保護性能評価、衝突時の乗員頸部の保護性能評価
- 平成23年度：新たな衝突安全性能総合評価、歩行者脚部保護性能試験、電気自動車等の感電保護性能評価
- 平成26年度：予防安全性能評価
(衝突被害軽減ブレーキ性能、車線逸脱警報装置性能)

後席シートベルト



頸部保護性能



歩行者脚部保護性能試験



衝突被害軽減ブレーキ



目的

自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）に基づき、自動車事故の被害者が保険金による損害賠償を確実に得られるよう、自動車を運行の用に供する際に損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付ける等の措置を講ずることにより、被害者の救済を図るもの

概要

(1) 自動車損害賠償責任の明確化

- 被害者の保護を図るため、自動車事故の加害者（運行供用者）は、免責要件を立証しない限り損害賠償の責任を負うことを法律により明文化（民法上の不法行為の特例）

(2) 自動車損害賠償責任保険への強制加入等

- 原付を含む自動車の保有者に対して、自動車損害賠償保障責任保険の契約の締結を義務付け
 - ※ 車検制度とリンクさせることで、強制保険を担保
- 被害者の保護及び賠償問題の迅速な解決の観点から、被害者から保険会社等への直接請求も可能

保険金の限度額

死亡：3,000万円 後遺障害：4,000万円 傷害：120万円

(3) 保険金の支払適正化

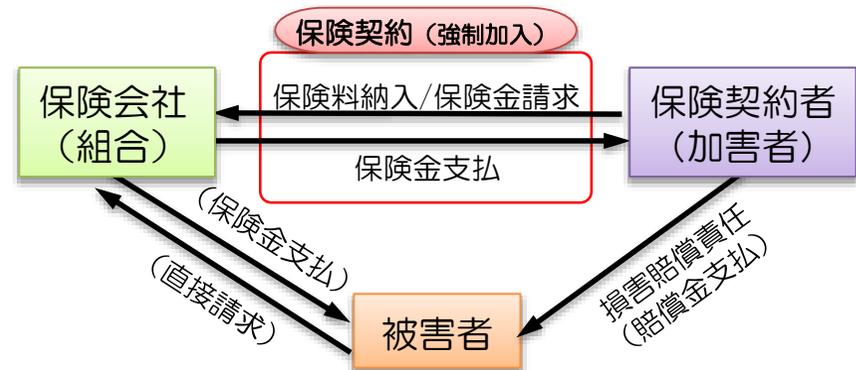
- 政府は、保険金に係る支払基準の策定、死亡・後遺障害等の重要事案の個別チェック、紛争処理機関の指定・指導監督等を通じて、保険会社等による保険金の支払を適正化

(4) 政府保障事業

- 自賠責保険への請求ができない、ひき逃げや無保険車による事故の被害者に対して、政府が加害者に代わって保障金を支払い（政府保障事業。政府は、支払った保障金の限度内で加害者から保障金回収）

(5) 保険金だけでは救われない被害者の救済等

- 政府は、保険料由来の積立金運用益を活用し、保険金だけでは救われない重度後遺障害者に対する救済事業等を実施



我が国のCO2排出量の約2割を占める自動車分野において、新車の環境性能の向上対策が主要な対策。また、大気汚染対策の継続も必要。

- ・野心的な燃費基準の策定による将来開発目標の設定、排出ガス基準等の強化
- ・環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度の実施
- ・次世代大型車に係る技術開発支援

環境対応車の
開発・普及促進

等

燃費基準の策定

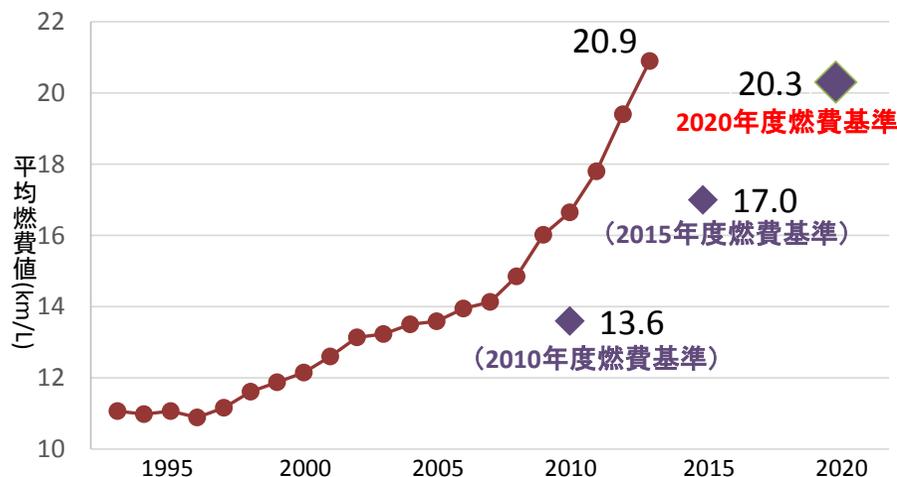
■ 野心的な基準の策定

将来の開発目標を示す。さらに、随時の見直しを実施。

- 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定。
- 世界最高水準となる2020年度乗用車燃費基準新たに制定。

資料4

乗用車新車平均燃費の改善推移



税制優遇措置・導入補助

■ 税制優遇措置（エコカー減税等）

- 電気自動車等次世代自動車に係る車体課税の減免
- ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置による技術革新の誘発

■ 環境対応車の導入補助

- 環境性能に優れた自動車を取得する場合などに、一定額を補助

ハイブリッド車に匹敵する燃費性能を有するガソリン自動車



電気自動車



圧縮天然ガス(CNG)自動車

自動車の最適な利活用の推進

○新車対策に加え、最適な利活用の推進、環境対応車普及のための環境整備等も重要。

- ・エコドライブの普及・啓発により、自動車の省エネ運転を推進。
- ・超小型モビリティや電気バス等環境対応車を活用したまちづくりを推進。
- ・電気自動車等の機能を最大限活用した未来のくらしをデザイン。

環境対応車を活用したまちづくり

- ◎ 超小型モビリティをはじめとする電気自動車等は、低炭素社会の実現に資するとともに、人口減少・高齢化時代に対応するコンパクトなまちづくりにも適した交通手段。
- ◎ このため、都市の低炭素化、集約型都市構造の実現、高齢化社会への対応等持続可能なまちづくりに向けた取組みと環境対応車普及の取組みを一体的に推進し、環境対応車を活用した低炭素まちづくりの実現を図る。

超小型モビリティの活用事例

横浜市の中心エリアである、みなとみらい地区の3×4kmの範囲に無人貸渡しステーションを高密度に配置し、超小型モビリティ100台によるワンウェイ型カーシェアリングを実施する。

〔導入車両〕
日産「ニューモビリティコンセプト」



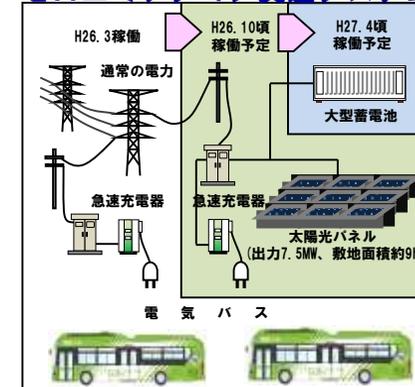
電気バスの活用事例

福岡県北九州市において、太陽光発電と電気バスを組み合わせ、ゼロエミッション交通システム(全くCO2を排出しない交通システム)を構築し、地域の環境対策を推進するとともに、当該事業を通じて関連企業の誘致による地域振興及び環境未来都市をテーマとした観光振興を図る。

〔導入電気バス〕



ゼロエミッション交通システム



概要

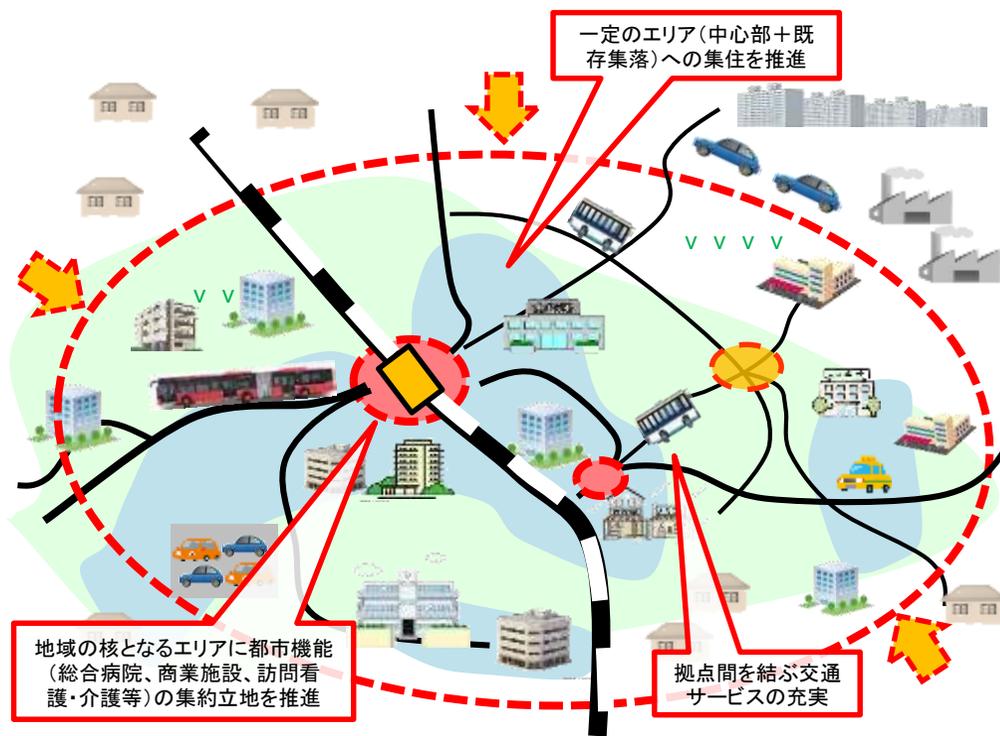
○地域構造として、コンパクト+ネットワークを形成し、個性ある地方を創生するに当たり、地域の公共交通の大きな部分を担う自動車交通に対する期待は大きい。様々な都市機能の立地やその密度等をコンパクトにするという都市機能の適正な立地を誘導する取組みと調和を図り、それを強力にバックアップする公共交通ネットワークを形成していくことが必要である。

「小さな拠点」

・小学校区など、複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくらうとする取組。

「コンパクトシティ」

・人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要。



都市再生特別措置法等の改正の概要

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

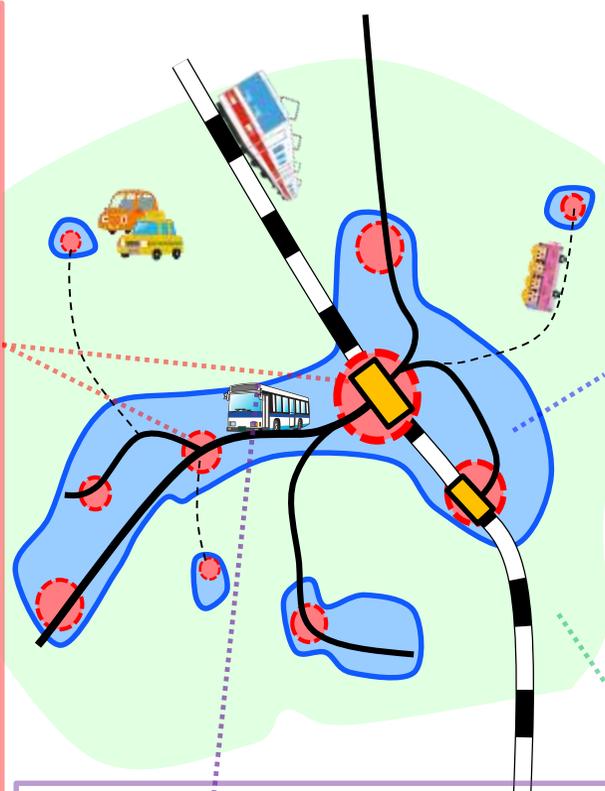
- 市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

◆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



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的
- 協定を締結した跡地の適正管理を支援 **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）
- 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・バス待合所や乗降広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

改正地域公共交通活性化再生法の概要

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

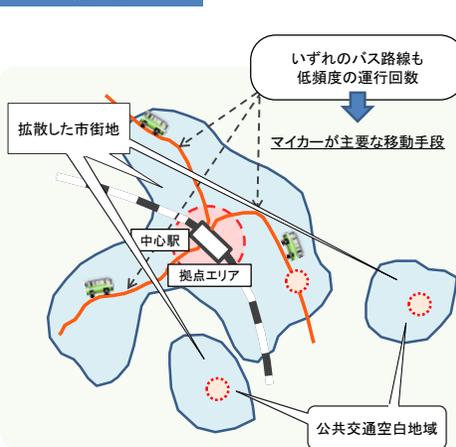
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

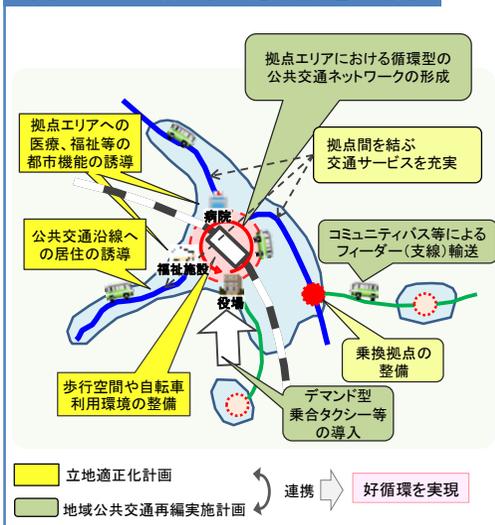
- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

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

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

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