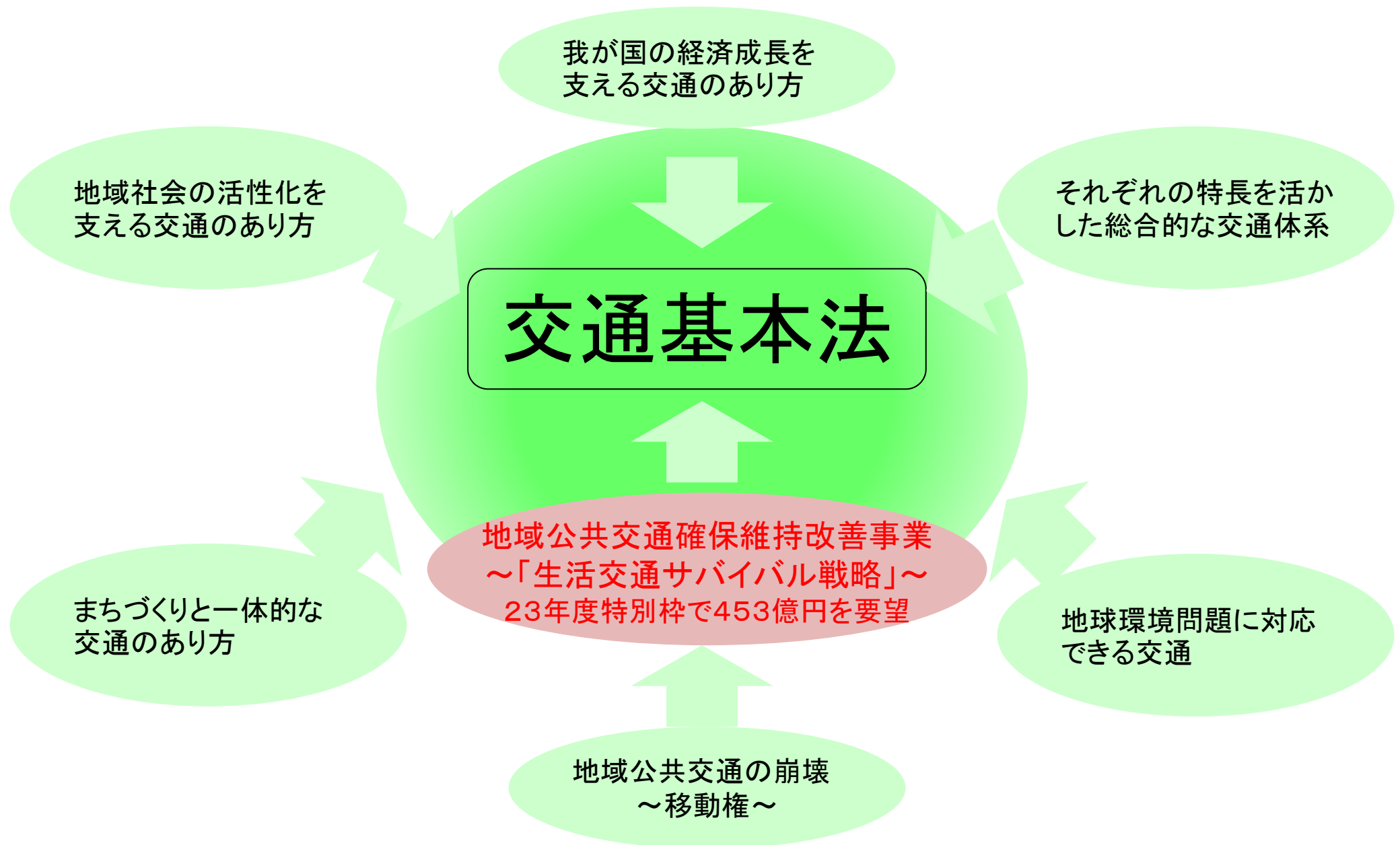


交通基本法と「生活交通サバイバル戦略」で、元気な日本の復活を支えます！



全国的に地域の生活交通は崩壊状態にあり、移動手段の確保は待ったなしの状況です！

全国的に地域の生活交通の崩壊

公共交通に対する大きな不満

地方部の半数強、
過疎地の約4分の3が不満足
(平成20年度国土交通白書)

移動手段の確保は、
待ったなしの状況

事業者・自治体
だけでは
対応困難な状況

国による対応の必要

生活交通の存続危機地域には 1千万人を超える高齢者が居住

- ・生活交通の存続危機地域には約1100万人の高齢者や約115万人の高校生が居住されています。
- ・このような地域では、高齢者など自家用車を利用できない方の外出機会は利用できる方の3分の1に過ぎず、多くの方が日常生活の移動に苦労されています。

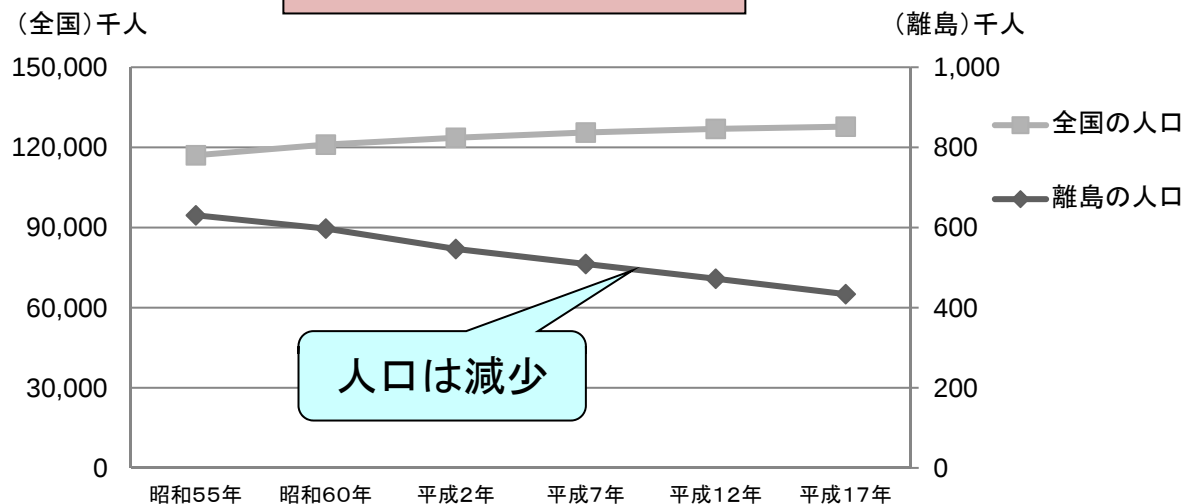
毎年2000kmを超えるバス路線が廃止

- ・全国の路線バスのうち黒字路線はわずか約4分の1に過ぎません。
- ・毎年、稚内から鹿児島までの直線距離を超える2000km以上のバス路線が廃止されています。
(平成18年から平成21年での平均)

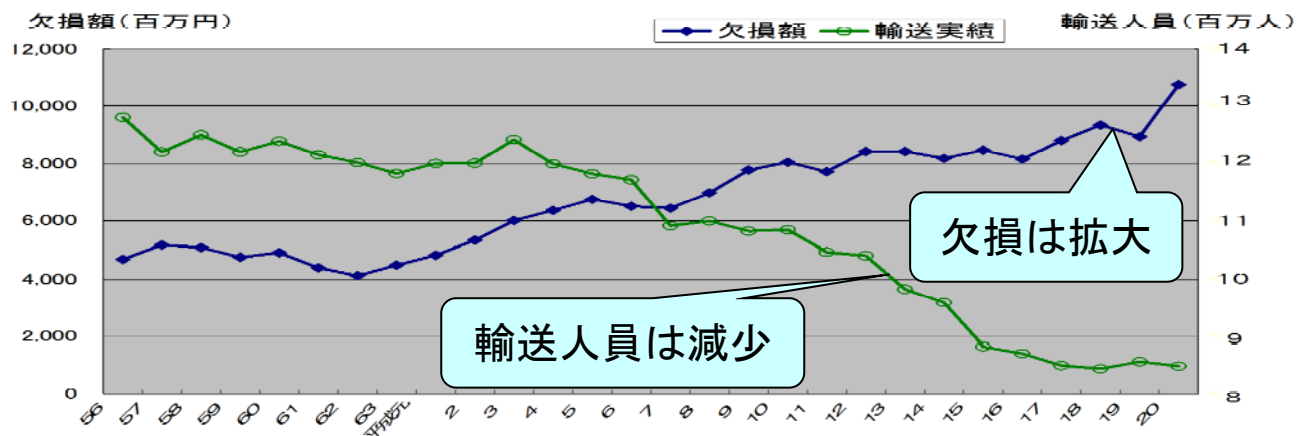
* 生活交通の存続危機地域：交通事業者による運行のみでは効率化を図ったとしても独立採算が確保できない地域。

離島航路は離島住民唯一の交通手段です。しかし、その運賃はバスや鉄道に比べて高水準であるほか、離島人口の減少、高齢化等による輸送人員の減少により経営状況が悪化するなど厳しい状況にあります！

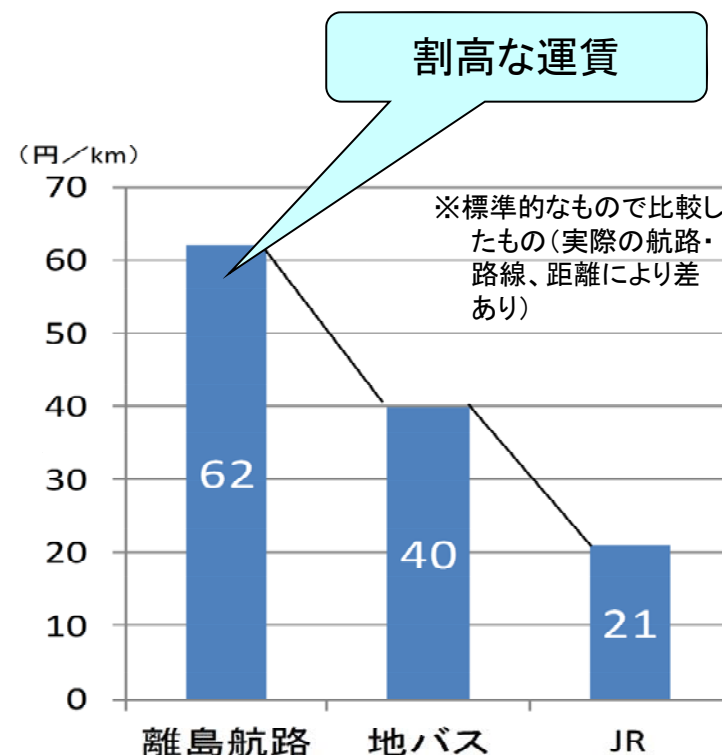
全国と離島の人口の推移



補助航路の輸送実績と欠損の推移



運賃水準の比較

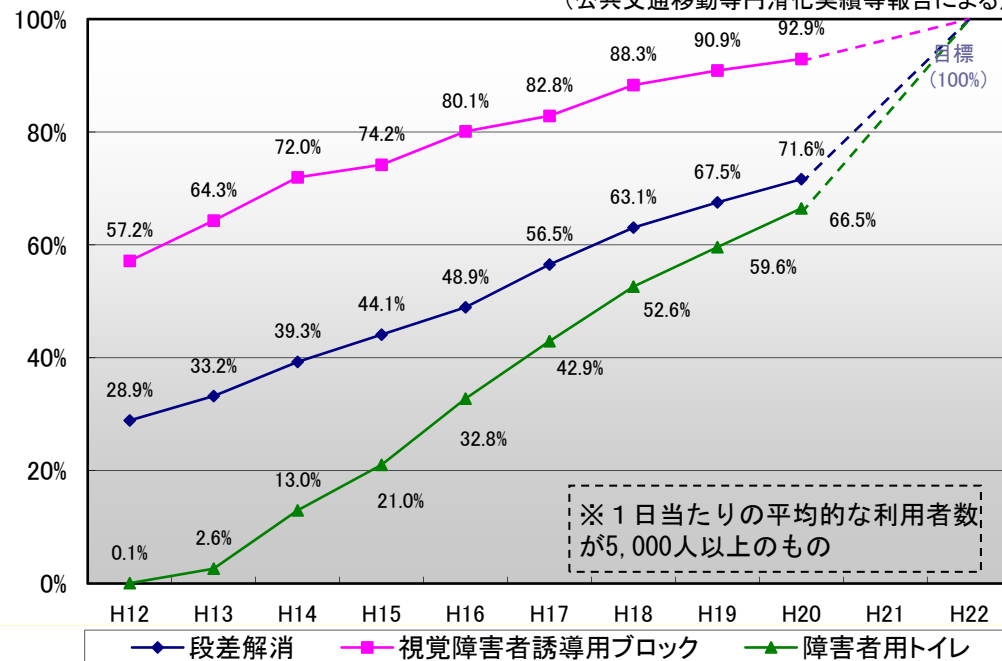


公共交通のバリアフリー化の目標達成はまだ道半ばであり、更なる取組が必要です！

バリアフリー新法（※）に基づく達成目標とバリアフリー化の推移

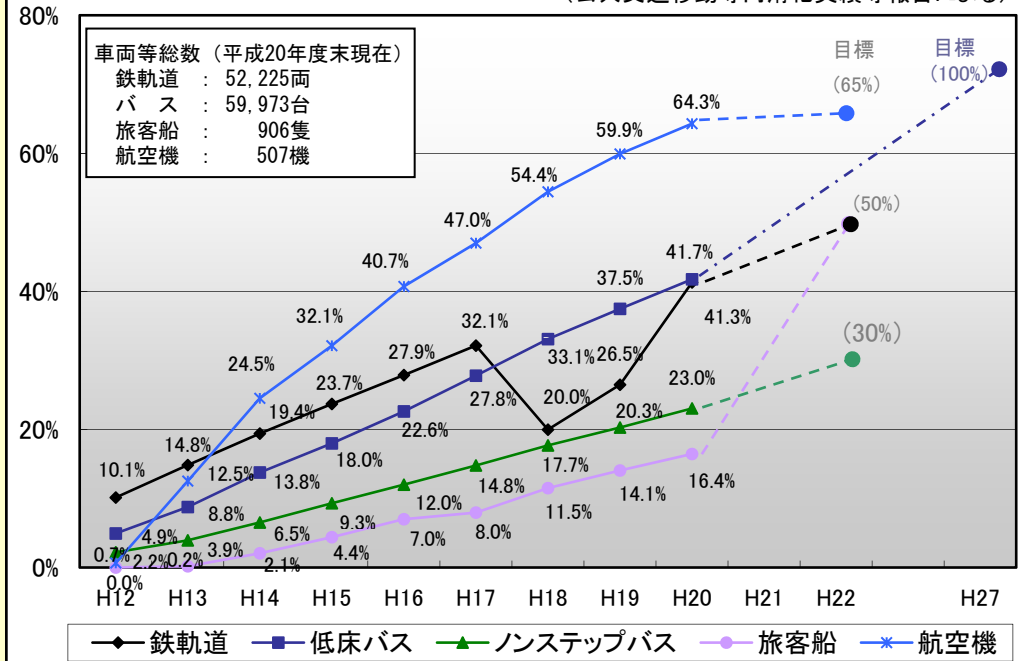
旅客施設※におけるバリアフリー化の推移

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）



車両等におけるバリアフリー化の推移

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）



※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

これらの状況を踏まえ、移動権の保障をめざす第一歩として、生活交通の存続危機地域において最適な移動手段が提供され、また、駅等のバリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）が解消されるよう、新たに『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）』を創設します！

これまでの地域公共交通
に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等
に限定

事後的な
補助が中心

モードごとの
支援が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

『地域公共交通確保維持改善事業』（新規） ～生活交通サバイバル戦略～

地域公共交通確保維持事業

- 生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持について、**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支援**
 - 市町村を主体とした協議会の取組みを支援
 - ： 地域内のバス交通・デマンド交通、幹線交通とのアクセス網等の確保・維持 等
 - 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
 - ： 地域をまたがるバス交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保・維持 等

地域公共交通バリア解消促進事業

- バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等を支援
- バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の改善促進のための事業を支援

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

国の支援は、地域の主体的な取組みを基本とし、また、モラルハザードを抑制し効率的で必要最低限の移動手段の確保を実現するものです！

現行制度の課題

交通事業者の疲弊

地域の公共交通は交通事業者の自主的な努力のみでは維持困難！

地方分権の促進

地域の交通問題の解決には、多様な地域の関係者の参画と議論が重要！

縦割り支援、事後的補助の限界

モードごとや事後的な補助制度のため、地域最適なネットワークの選択や効率的な運営に限界！

抜本的な見直し

新制度による対応

地域の生活交通の崩壊

地域の移動手段の確保は待ったなしの状況

緊急の対応が必要

地域の自主性を尊重

多様な地域の関係者で構成される協議会における議論を経たモード横断的で地域最適な公共交通に関する計画に基づく取組みを支援

効率的な支援の実施

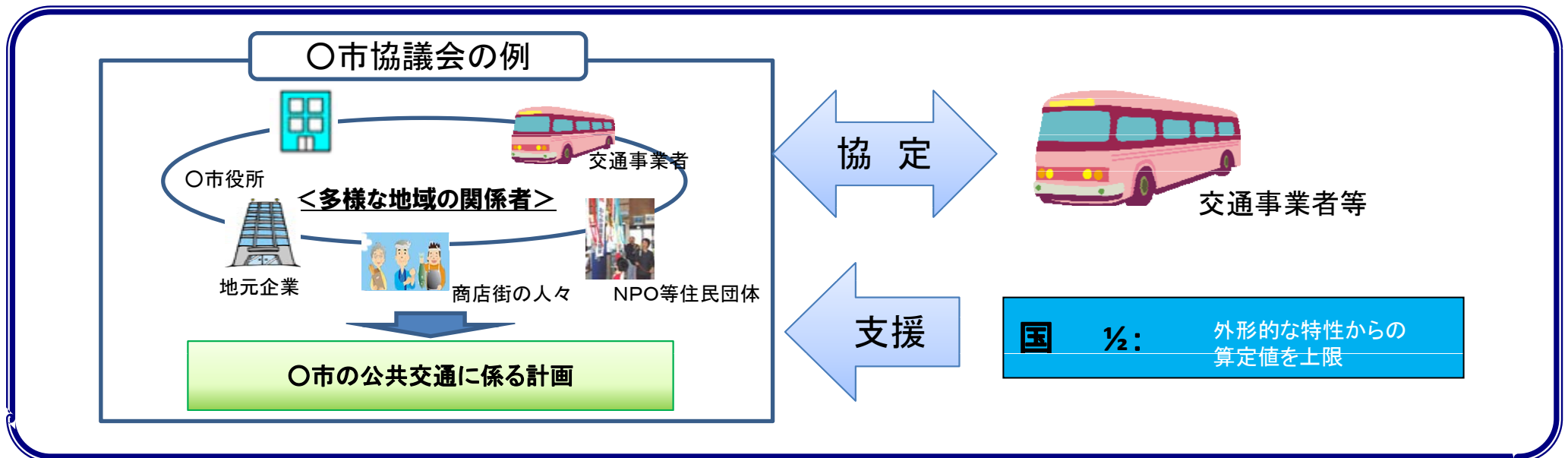
地域ごとに定める上限の範囲内で、効率化された標準的な事業費等を前提として事前に算定された収支に基づき支援

地域の主体的な取組みを基本としつつ、モラルハザードを抑制し効率的で必要最低限の支援を実現します（陸上交通分野のスキーム例）！

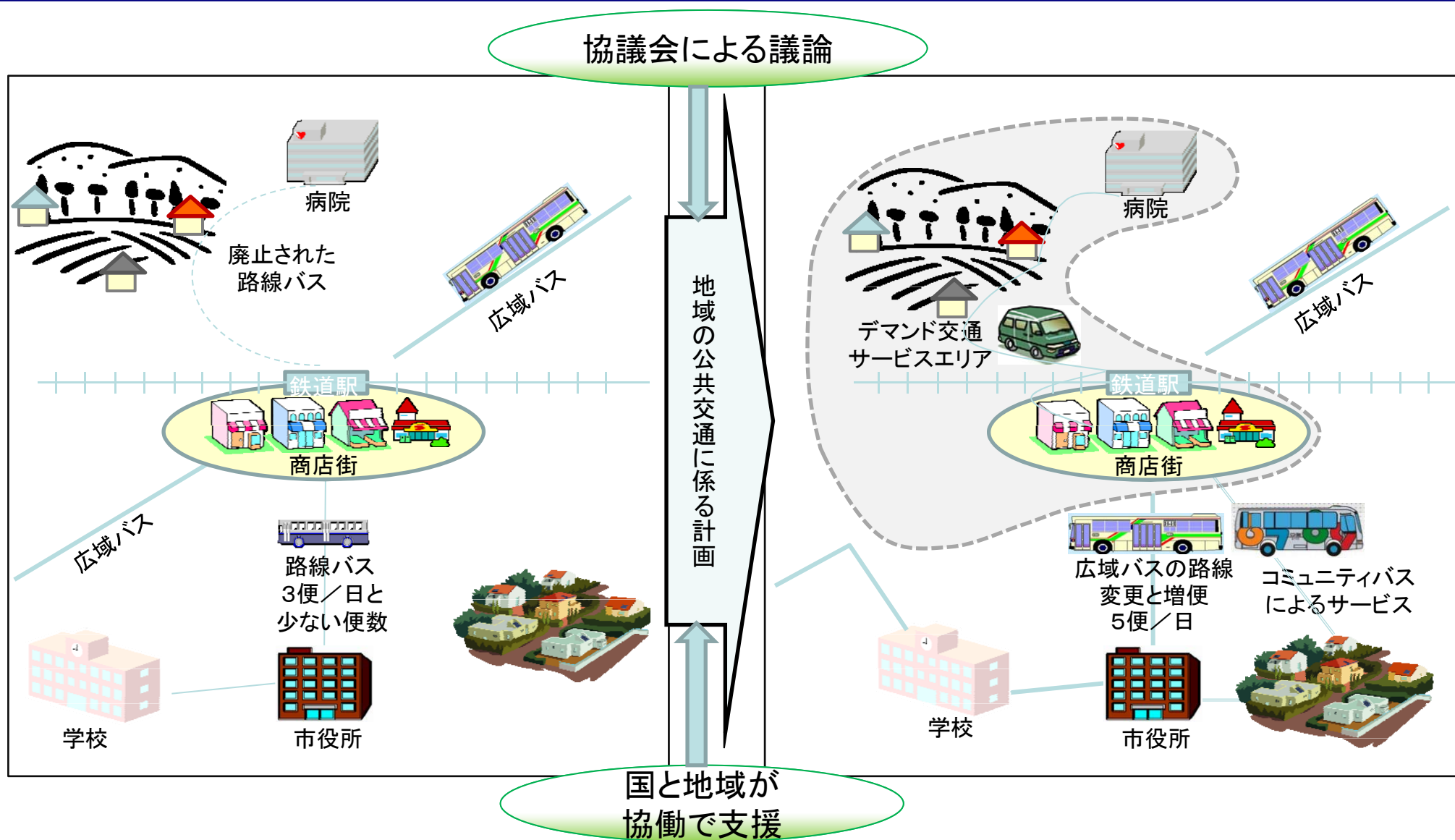
支援スキーム

- 生活交通の存続危機地域で、地域に最適なバス交通、デマンド交通等の組合せによる生活交通の確保維持の内容を、**都道府県又は市町村を中心とした協議会の議論**を経て地域の公共交通の計画として定める。
- バス路線、デマンド交通等の事業ごとに、**効率化された標準的な事業費等を前提**とした収支差分を事前に算定。
- **国は地域と協働**して、地域の高齢者数等外形的な特性から算定される**上限を「キャップ」としてこの収支差分を支援**。
- 地域が負担する額は、協議会で地域の実情等に応じ、地方公共団体、交通事業者、関係企業等の分担を定めることが可能。
- 事後的な補填制度から効率化された標準的な事業費等を前提とした**事前の制度に変更**することで、短期的には交通事業者への経営インセンティブの付与、長期的には公的負担の軽減にも寄与しうる。

*生活交通の存続危機地域： 交通事業者による運行のみでは効率化を図ったとしても独立採算が確保できない地域



生活サバイバル戦略で、効率的で地域最適な公共交通ネットワークが実現します！



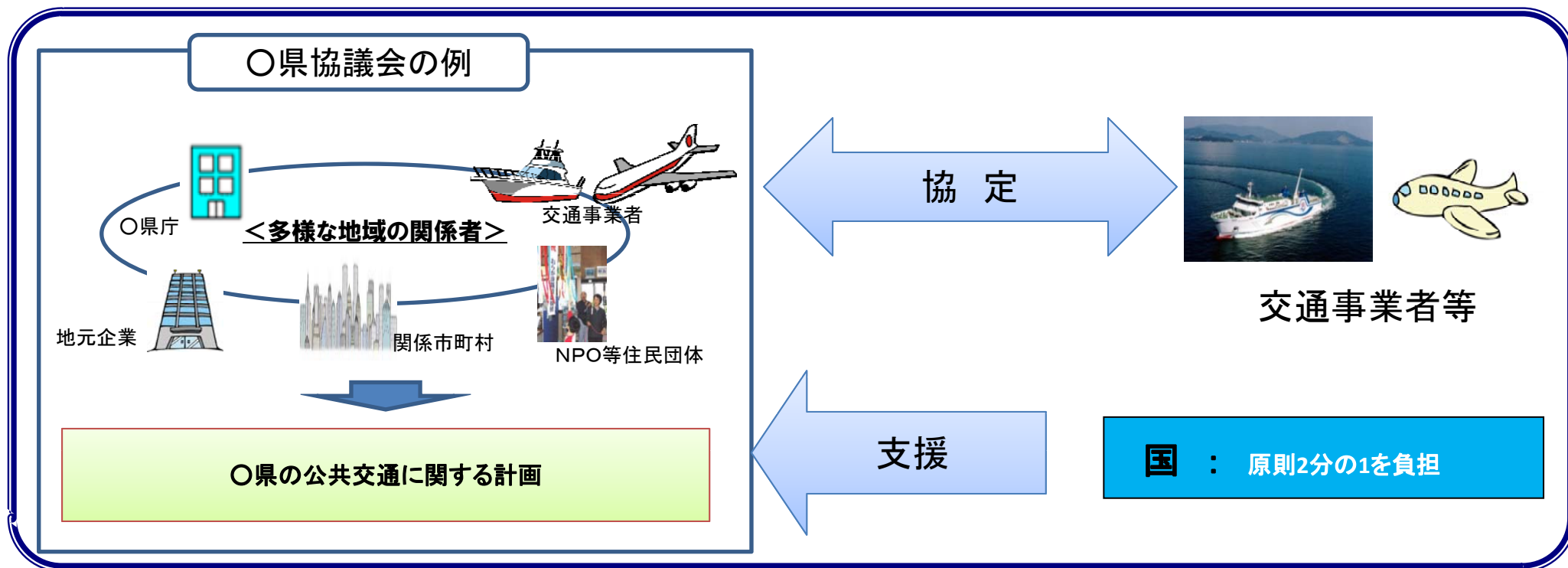
* デマンド交通とは、利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

* コミュニティバスとは、地方公共団体等が中心となって住民の移動手段を確保するために運行するバス

地域の主体的な取組みを基本としつつ、モラルハザードを抑制し効率的で必要最低限の支援を実現します（離島分野のスキーム例）！

支援スキーム

- 離島の生活に必要不可欠な航路・航空路の確保維持の内容を、**都道府県を中心とした協議会の議論**を経て地域の公共交通の計画として定める。
- 離島航路・航空路の事業ごとに、**効率化された標準的な事業費等を前提**とした収支差分を事前に算定。
- **国は地域と協働して、この収支差分を支援。**
- 地域が負担する額は、協議会で地域の実情等に応じ、地方公共団体、交通事業者、関係企業等の分担を定めることが可能。
- 事後的な補填制度から効率化された標準的な事業費等を前提とした**事前の制度に変更**することで、短期的には交通事業者への経営インセンティブの付与、長期的には公的負担の軽減にも寄与しうる。

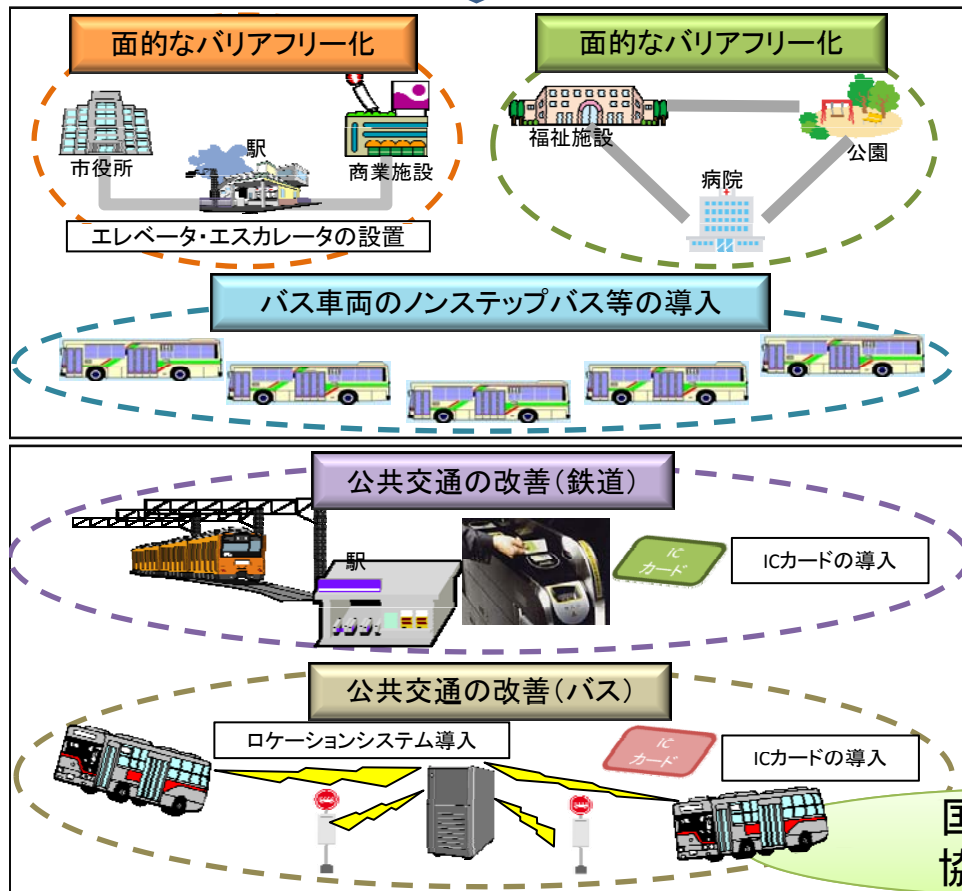


面的なバリアフリー化と生活交通ネットワークのバリアフリー化や改善を、連携させ計画的に実施することで、誰もが利用しやすい公共交通サービスを実現します！

現行制度

- バリアフリー新法に基づく市町村が作成する基本構想に基づき、駅や福祉施設などを中心とした重点整備地区（施設から徒歩圏内、2km四方未満）において、施設の面的なバリアフリー化を実施。
- 公共交通事業者は、ノンステップバスの導入等によるバリアフリー化やICカード導入等による公共交通の改善を実施。

個別の事業ごとの支援



協議会による議論

地域の公共交通に係る計画

国と地域が
協働で支援

新制度

- 重点整備地区の駅のエレベータ・エスカレータやノンステップバスの導入、ICカードの導入・共通化等を計画に位置付け。
- 生活交通ネットワークのあり方を計画に位置付け。

公共交通関係のバリアフリー化を 一体的に支援

