

事前評価票【No.7】

<p>施策等名</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局交通計画課 (交通計画課長 野俣光孝)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を国会に提出する。法案の骨子は次の通りである。</p> <p>主務大臣は、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する。</p> <p>地域の関係者による地域公共交通の活性化・再生の総合的・一体的推進を図るため、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通総合連携計画に基づく地域公共交通特定事業の実施、関係法律の特例を定める。</p> <p>D M V等、複数の事業形態に該当し、一貫した輸送サービスとして扱うべき新たな輸送形態の導入円滑化を図るため、関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化を図る特例を定める。 等</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その活性化及び再生によるモビリティ確保は少子高齢化、地球温暖化をはじめとする環境問題等のためにも必要不可欠なものである。一方で、公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあり、地域によっては事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地域が出現する等、公共交通サービスの低下も散見される状況になっている。</p> <p>上記の現状を踏まえ、地域の公共交通に関し、市町村、公共交通事業者等が連携して実施する事業を総合的かつ一体的に推進するための計画の作成、新たな輸送形態による事業の円滑化の措置等を通じて地域の公共交通の活性化及び再生を図る。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>2 1) 地域交通確保</p>		
<p>業績指標</p>			
<p>業績指標の目標値(目標年次)</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p><u>目標と現状のギャップ</u></p> <p>地域のモビリティ確保、少子高齢化、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域公共交通の活性化・再生の必要性はますます大きくなっている。しかしながら、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、規制緩和による利便性向上の一方で、民間事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地域が発生し、自家用乗用車を自由に使えない人にとっては極めて不便な状況も散見される。</p> <p>このような状況下、多くの交通事業者の経営状況は悪化し、交通事業者の努力だけで新たな施策を講じ、諸課題を克服することは困難な状況にあり、か</p>		

つ地方公共団体等の財政状況も厳しい状況にある。

原因の分析

モータリゼーションの進展による、車中心のライフスタイルへの変化。それに伴い、公共交通の利用者が減少した。

利用者減少 サービス低下（供給量削減、高運賃等） 利用者減少の悪循環。
公共交通では、ドア・トゥー・ドアの輸送が難しい。

課題の特定

地域公共交通問題の解決は、各地域ごとに、公共交通に対する顕在的・潜在的ニーズを把握した上での対応が必要。

まちづくり等の観点も踏まえ、地域総合的に検討し、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する等の仕組みづくりが必要。

近年の技術の進歩等の結果生まれつつある、鉄道、バス等といった既存の輸送モードには分類できず、これらの輸送モードにまたがって運行するような新たな運送サービスに関して、簡易なシステムによって地域の輸送ニーズによりきめ細かく対応できるといった観点から、地域の公共交通の活性化・再生の切り札として、導入への支援が必要。

施策の具体的内容

地方公共団体を中心に、交通事業者、道路管理者、公安委員会、地域の住民等の利用者、その他様々な地域の主体が話し合う場（協議会）を法定化する。地域公共交通問題を主体的に解決しようと頑張る地域が、上記の仕組みにより地域総合的な検討、合意形成を行い、合意した内容を確実に実施する取組みに対して、国が法律上の特例措置や予算等、総合的に支援を行うような施策を講じる。

【施策例】

法律上の特例措置：L R T整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入、L R T、B R T整備、オムニバスタウン推進について自治体助成事業の起債対象化、等

予算：計画策定経費支援、関係予算を可能な限り重点配分・配慮
新たな形態による輸送サービスの導入に当たり、関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等、円滑化を図る。

社会的ニーズ

地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その利用促進・活性化等によるモビリティ確保は地域における重要課題の一つである。

少子高齢化や人口減少、地域活性化・再生、地球温暖化を初めとする環境問題等、昨今の我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生が必要不可欠である。

	<p>交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、地域における関係者が地域公共交通のあり方について、総合的かつ一体的に取り組む制度的基盤が欠けているとの指摘がなされている。</p> <p>既存の輸送モードには分類できず、これらの輸送モードにまたがって運行するような新たな運送サービスが出現しつつある。こうした運送サービスは、簡易なシステムによって地域の輸送ニーズによりきめ細かく対応できるといった観点から、地域の公共交通の活性化・再生の切り札として、その導入に関する要望があり、その普及が期待されている。</p>
行政の関与	<p>地域公共交通の活性化・再生は、利用者や住民の協力を得ることが重要であり、公共交通事業者単独の努力だけではうまく行かないことが多い。</p> <p>特に、地方の公共交通事業者は、体力的にも疲弊し、なかなか活性化・再生に関する施策を取ることが出来ない。</p> <p>市町村は、公安委員会、道路管理者、交通事業者、地域住民等と一丸となった取組みを行う。</p> <p>都道府県は、類似の取組みについての情報提供や助言を行うとともに、特に複数の市町村が取組みに参画する場合に、協議が円滑に行われ、当該地域にとって最適な交通計画となるよう適切な調整を行う。</p>
国の関与	<p>国は、地域公共交通の活性化・再生について頑張る地域の取組みを法律上の特例措置、予算等により総合的に支援していく。</p> <p>各種交通事業法、地方財政法上の特例措置は、国でないと講じることが出来ない。</p> <p>既存の関係予算を可能な限り重点配分、配慮することは、その関係予算を措置している国でないと出来ない。</p>
施策等の効率性	<p>協議会制度の法定化等により、協議を行う際の労力が軽減される。</p> <p>協議会の参加要請に対する応諾義務に関しては、市町村が必要と思われる構成員を自ら考えることが前提であり、最初から構成員を法定化することに比較して社会的負担は少ない。</p> <p>協議会での協議結果に対する尊重義務に関しては、協議会での合意が前提であり、地域の自主性を尊重した社会的負担の少ないものである。</p> <p>実施計画の認定を受けた場合に、軌道の整備及び運送の分離を可能とすること、道路運送法及び海上運送法に基づく事業の許可等を受けたものとみなすこと、道路運送法等の運行計画の変更について事前届出制を事後届出制とすること、共通乗車船券に係る運賃等について一括届出を認めること、鉄道事業法による事業の廃止の届出について、廃止予定日を延期することができることとすること等が規制の内容であり、公共交通事業者等の負担を軽減している。</p> <p>実施計画の認定を受けた場合に、鉄道事業の許可、軌道事業の特許、道路運送事業の許可、海上運送事業の許可等を受けたものとみなすこと等が規制の内容であり、公共交通事業者等の負担を軽減している。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>協議会制度の法定化により、各地域が地域公共交通の問題の解決を図るスキームが構築され、公共交通に対する顕在的・潜在的ニーズの把握、検討、合意形成が可能となる。</p> <p>協議会参加者の協議結果尊重義務、法律上の特例措置、予算措置により、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが可能になる。</p> <p>関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等により、複数の輸送モードにまたがる新たな運送サービスの導入円滑化を図ることが可能になる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、次の通り中間とりまとめが行われた。(平成18年12月)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化、地域の自立・活性化、地球温暖化を始めとする環境問題等の重要な諸課題への的確な対応のために、地域の公共交通サービスの活性化・再生が不可欠。 ・そのためには、地方公共団体を中心に地域の関係者が一丸となって取り組むことが重要。 ・頑張る地域に対して、国が積極的に支援。 <p>法案の附則第2条において、「政府は、この法律の施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」としている。</p>