

交通政策基本法の具体化(法目的に追加)

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

地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を
国が支援する枠組み

改正後の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携を明確化

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

< 現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項 >

- 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

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等
の同意の下に策定

現行	
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) ...
実施計画	実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

◆ 地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を支援する予算制度

(地域公共交通確保維持改善事業(平成26年度予算306億円)の内数)

- まちづくりと連携した計画策定を支援。ケーススタディーを実施
→ 国による全国を取組事例、データの提供を通じた助言
→ 合意形成を促進
- バスを地方公共団体が購入して民間事業者に貸し付ける場合の国による補助制度の創設

◆ まちづくりとの連携による都市機能の立地誘導を支える公共交通等への支援の強化

(社会資本整備総合交付金(平成26年度予算9124億円)の内数等)

- 駅前広場やバスの乗換ターミナル、待合所の整備等公共交通の利用環境の充実を重点的に支援

◆ 地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度

- バスの路線、輸送力の設定等に関する許認可の審査基準の緩和
- バスの運賃・料金の規制緩和(上限認可→届出)
- 計画の維持を困難とするような行為の防止
- 事業が実施されない場合の勧告・命令