

# 公共交通政策と交通政策基本法



平成26年11月26日  
総合交通体系(地域モビリティ戦略)研修

総合政策局 公共交通政策部 専門官  
森田 有一

- 1. 我が国の公共交通の現状**
- 2. 地域公共交通に関する取組**
- 3. 交通政策基本法と交通政策基本計画について**
- 4. 地域公共交通の活性化に向けた新たな制度的  
枠組みの構築**

# 1. 我が国の公共交通の現状

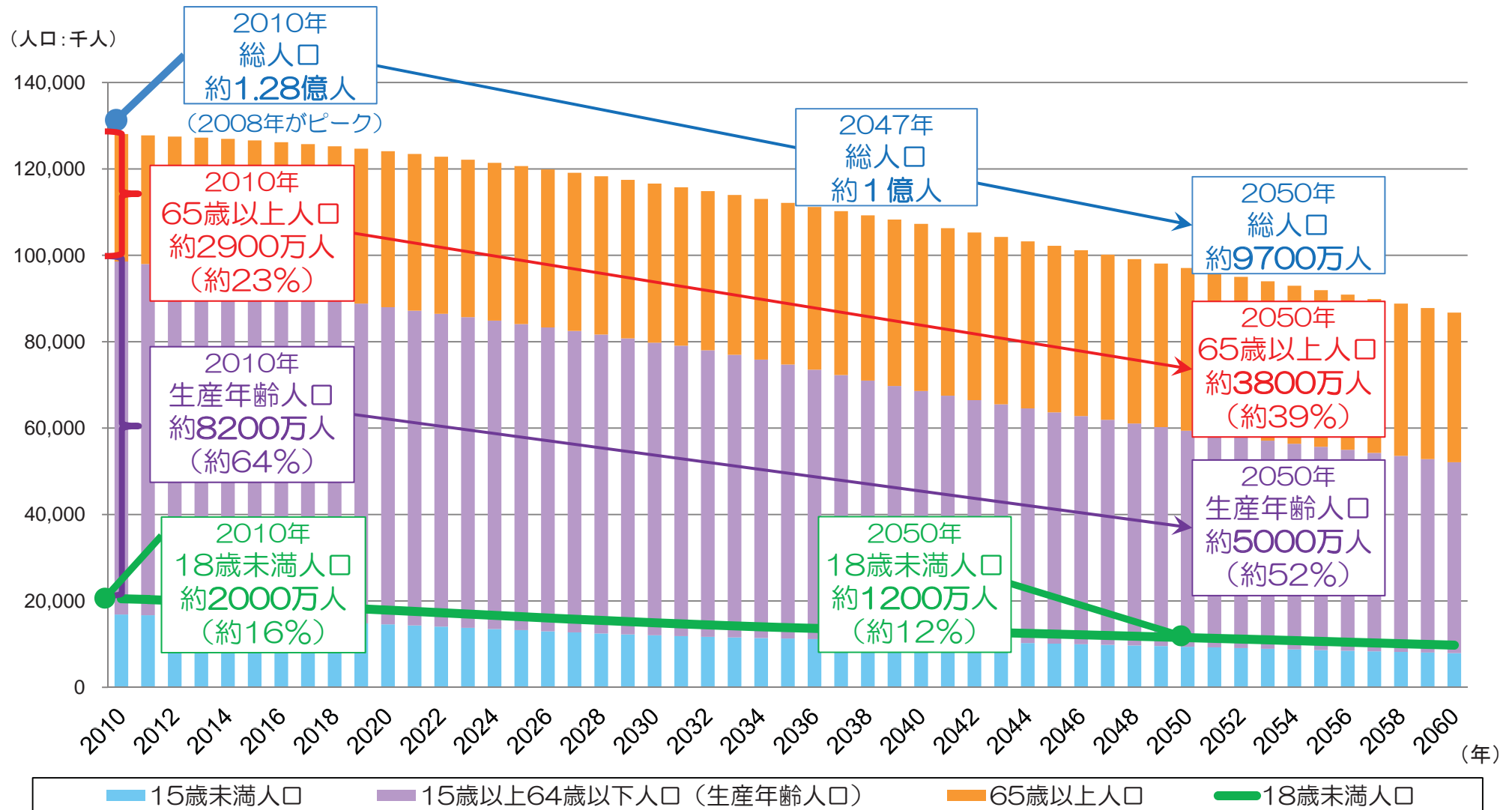
---

## ポイント

- モータリゼーションの普及などにより地域公共交通の輸送人員は大幅に減少
- 路線廃止など地域公共交通サービスが低下するとともに事業者の経営悪化が進行

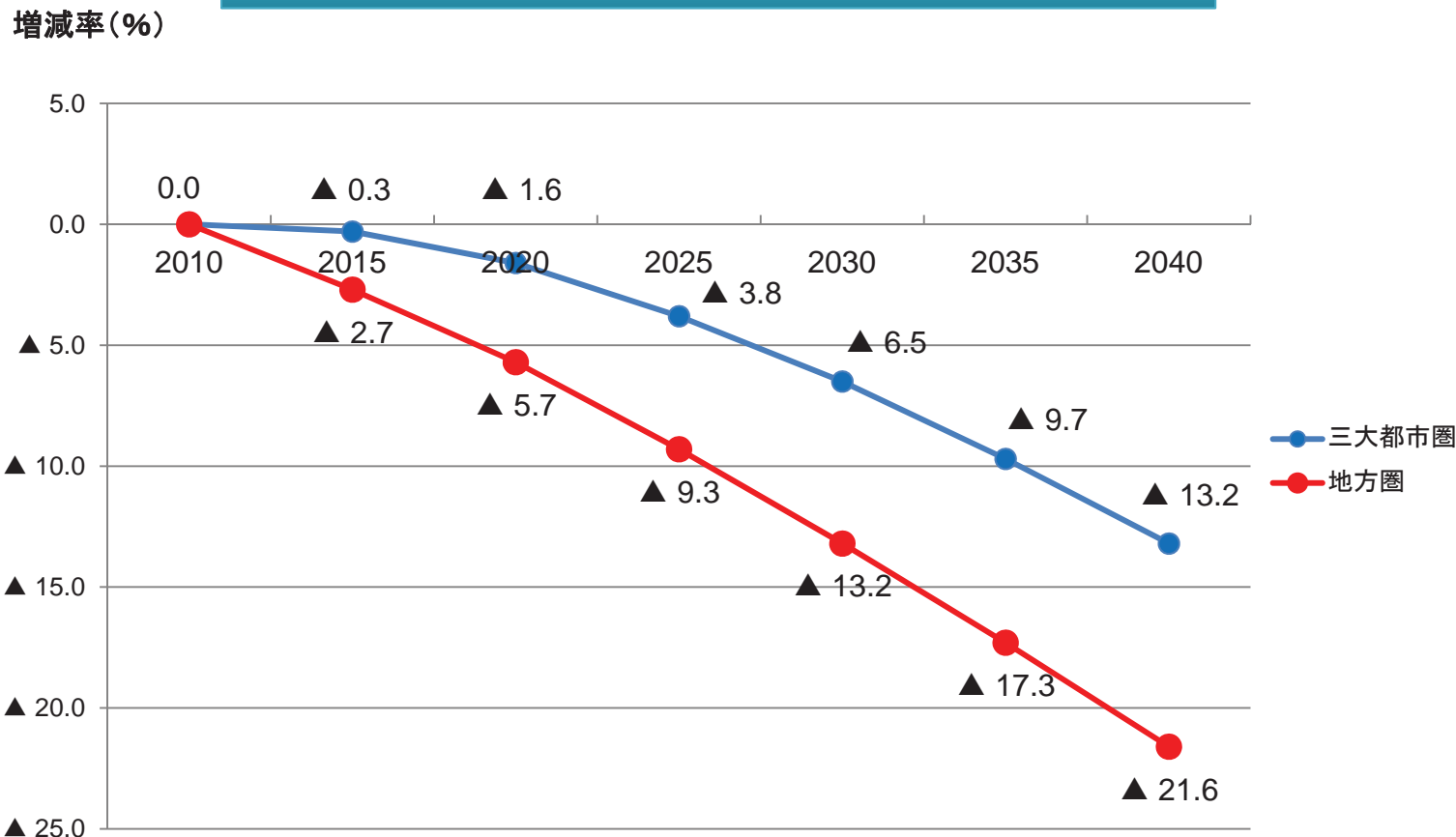
# 人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の4割近くが65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は2050年には現在の6割近くまで減少。



■ 人口減少は、特に地方において顕著。

## 三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）



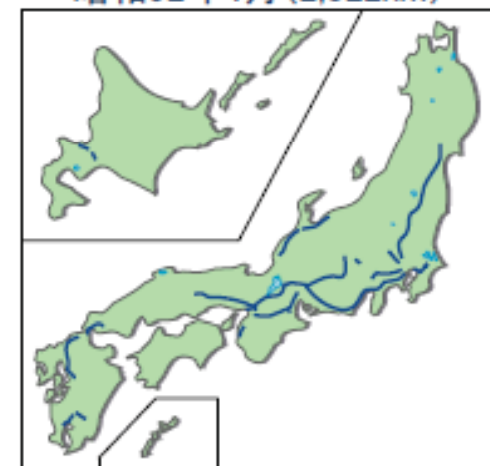
出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所  
 「日本の都道府県別将来推計人口(平成24年1月推計)」により国土交通省作成  
 三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 地方圏：三大都市圏以外

- 急激なモータリゼーションの進展にあわせ、高速道路整備、一般道路の舗装・改良等を実施
- 高速道路の整備率は約7割

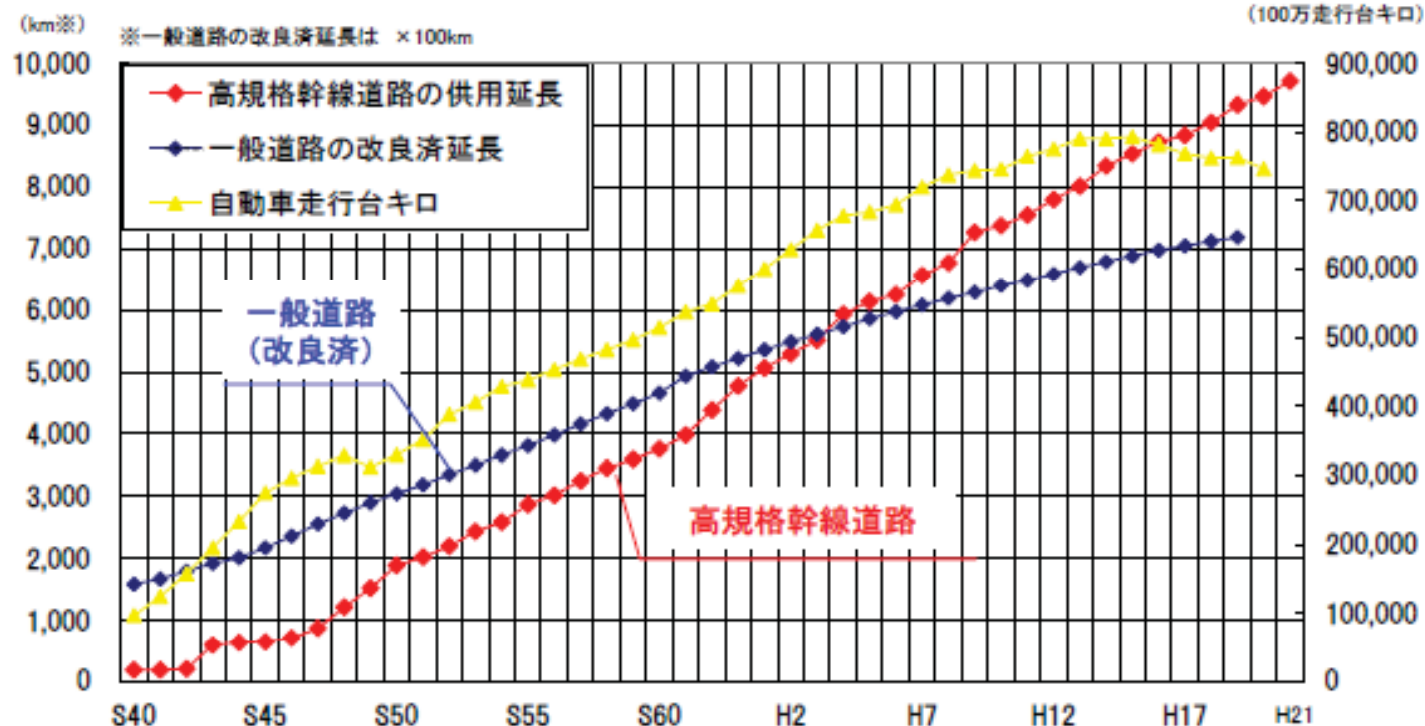
平成23年4月1日現在

	全体	供用 (進捗率)
高規格幹線道路	約14,000キロ	9,855キロ (70%)

高規格幹線道路ネットワークの拡充  
昭和52年4月 (2,022km)



平成23年4月 (9,855km)

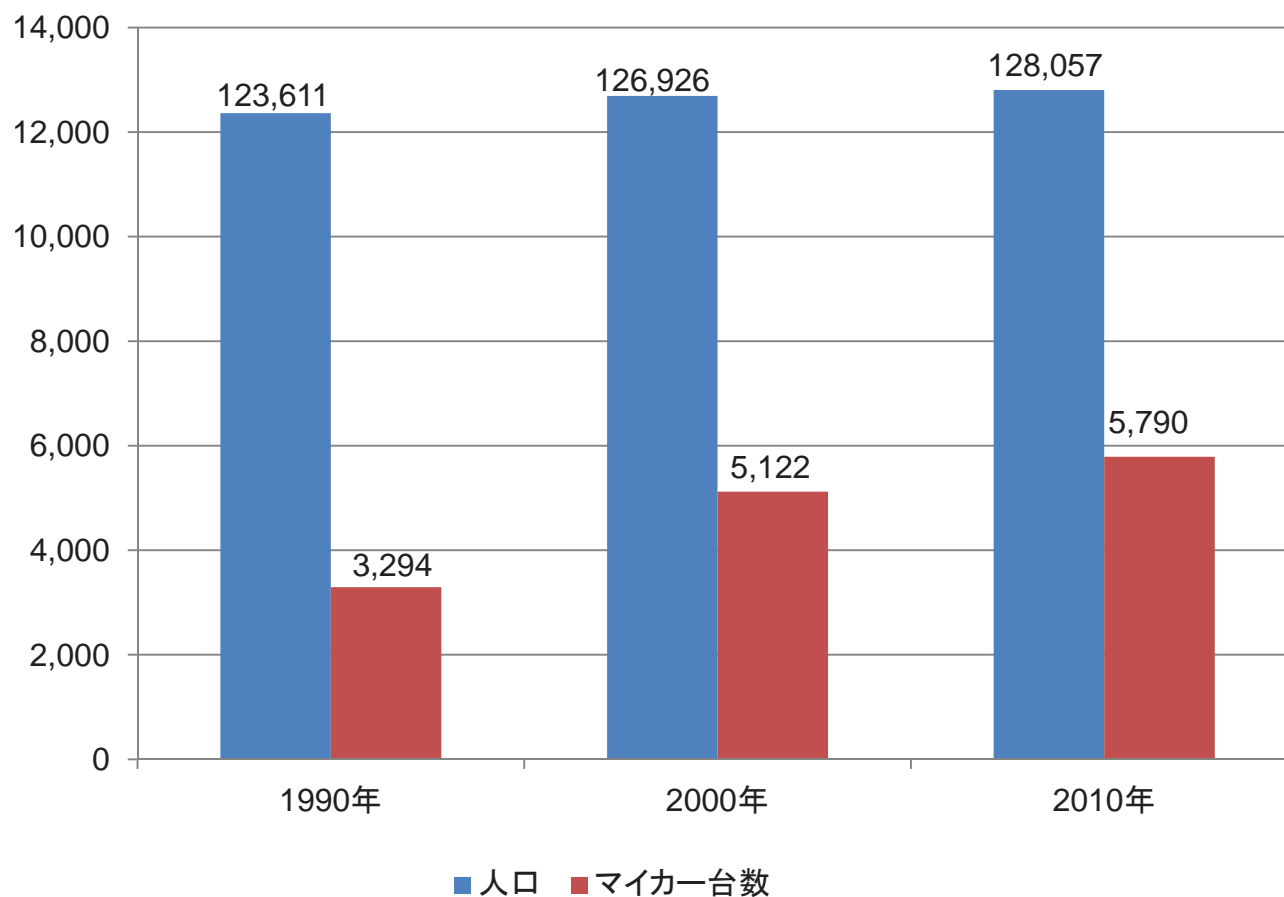


出典：道路統計年報、陸運統計要覧（各年版）、自動車輸送統計年報（平成20年度分）、国土交通省資料

# 我が国人口とマイカー保有台数の推移

- この10年間（1990年～2010年）で、人口はほぼ変わらないのに対し、マイカー保有台数は増えている。

（単位：万人／万台）



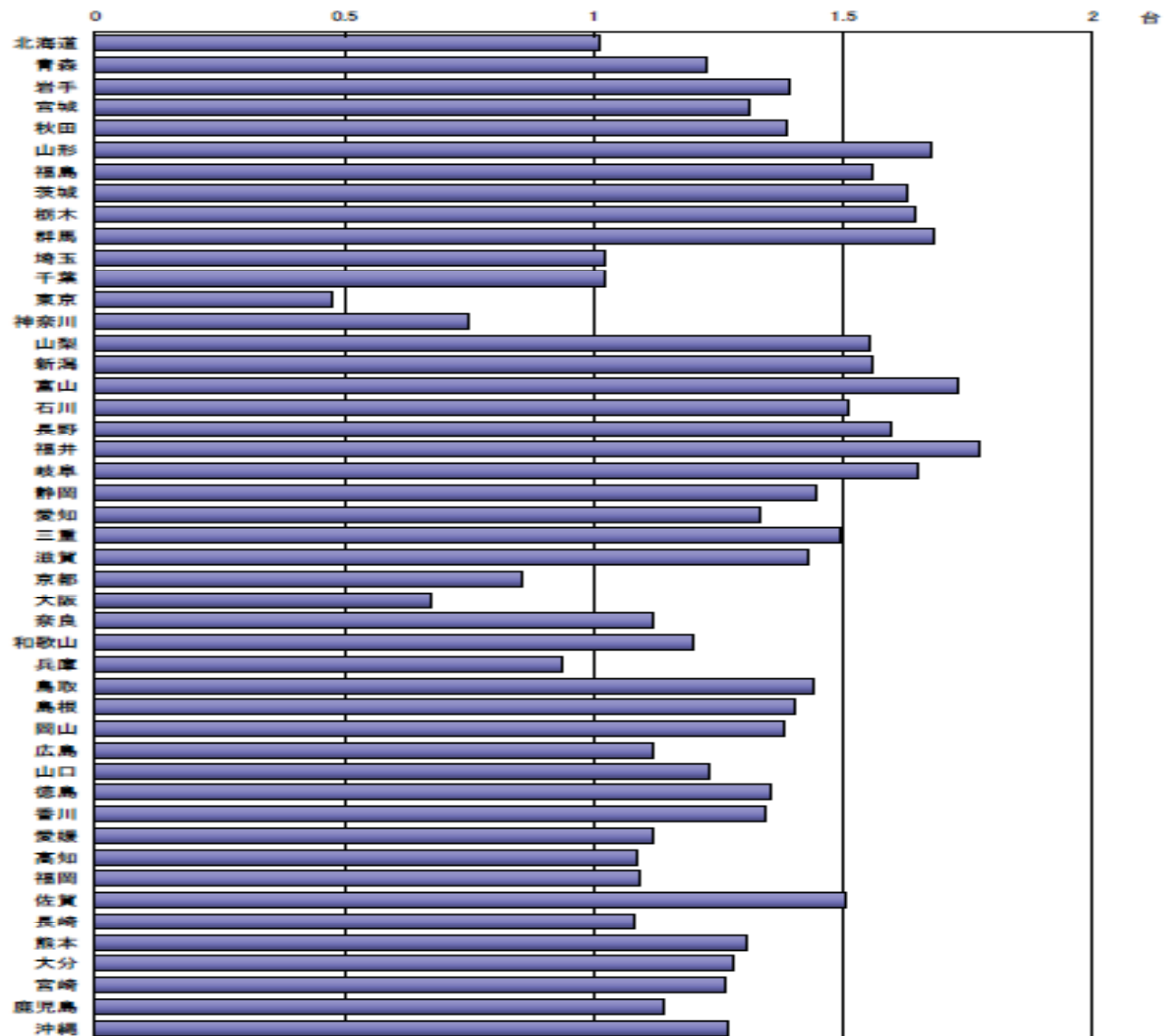
1990年から2010年の20年間で人口の増加率が4%なのに対し、マイカー保有台数の増加率は76%にのぼる。

（出典）  
総務省「日本の統計2013」  
一般財団法人自動車検査登録  
情報協会調べ

# 都道府県別自動車保有人口

■ マイカー保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。

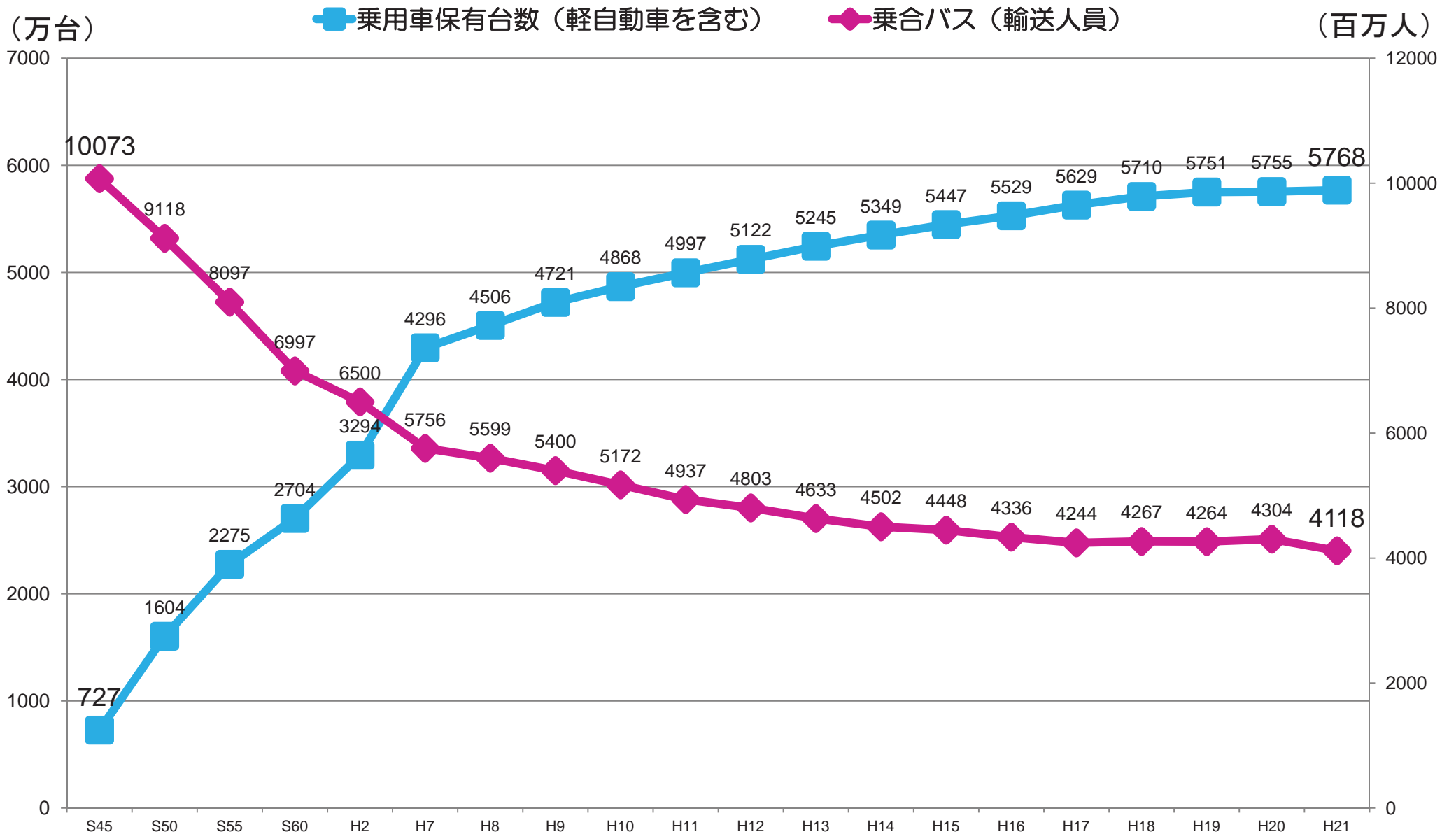
- 1位 福井県
- 2位 富山県
- 3位 群馬県
- ・
- ・
- ・
- 45位 神奈川県
- 46位 大阪府
- 47位 東京都



(出典) 一般財団法人  
自動車検査登録情報  
協会調べ



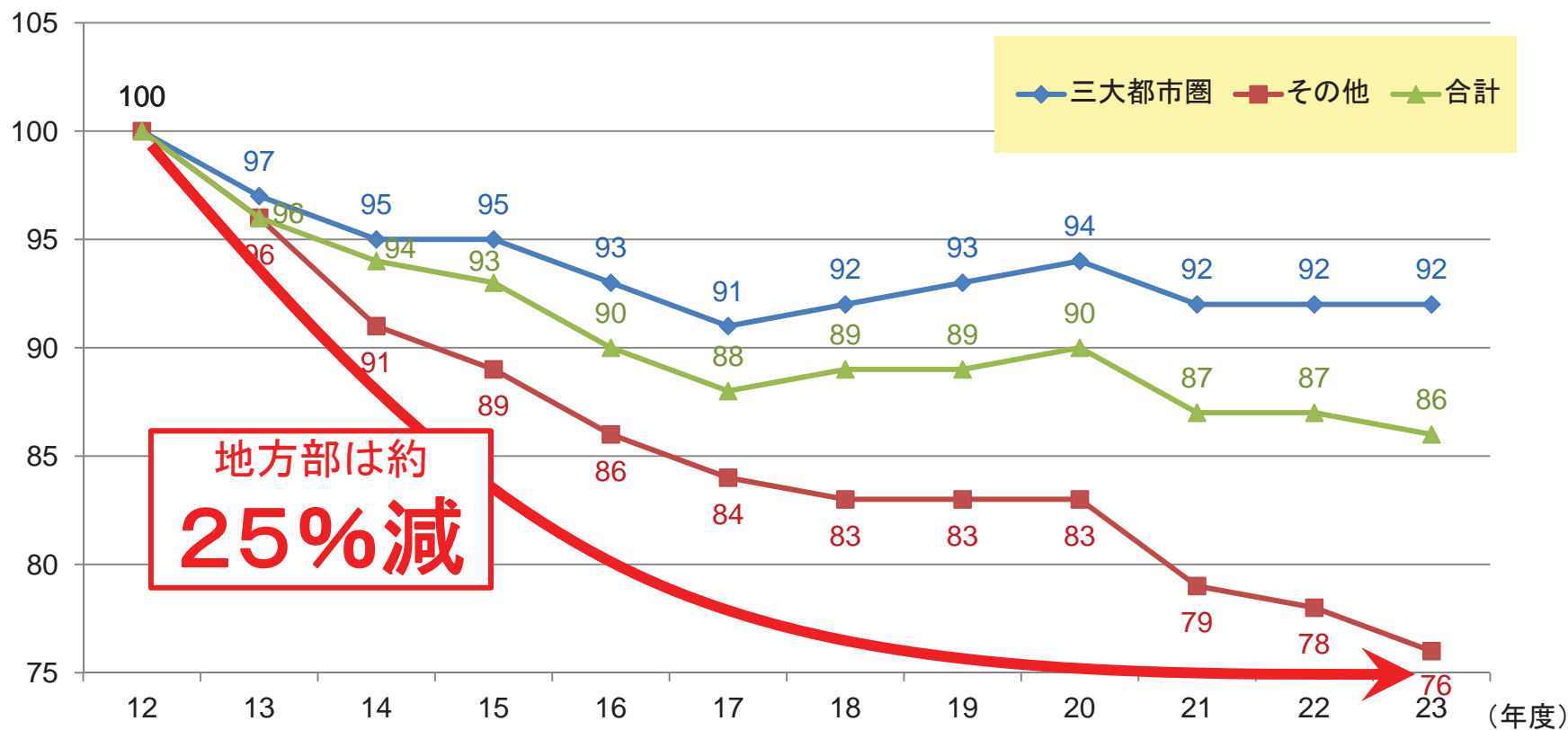
# モータリゼーションの進展



出典:「交通経済統計要覧」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省総合政策局作成

- 特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

## 輸送人員の推移 (H12年度を100とした場合)



出典:自動車輸送統計調査

■ この5年間（平成19年度～平成23年度）で、8,159kmが廃止。（全国のバス路線合計41万7,400Km（平成21年度末）の約2%を占める。）

## 乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	<b>8,159</b>

## 平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

### 法的整理

- 民事再生法** ○東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株)  
○富士交通(株) ○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株)
- 会社更生法** ○京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)
- 破産法** ○井笠鉄道(株)
- 特別清算** ○常磐交通自動車(株)

### 私的整理

- 大分バス(株) ○中国バス(株)

### 事業再生

- 産業活力再生特別措置法関係**
- 産業再生機構**  
○九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)
- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

- 企業再生支援機構** ○会津乗合自動車(株)

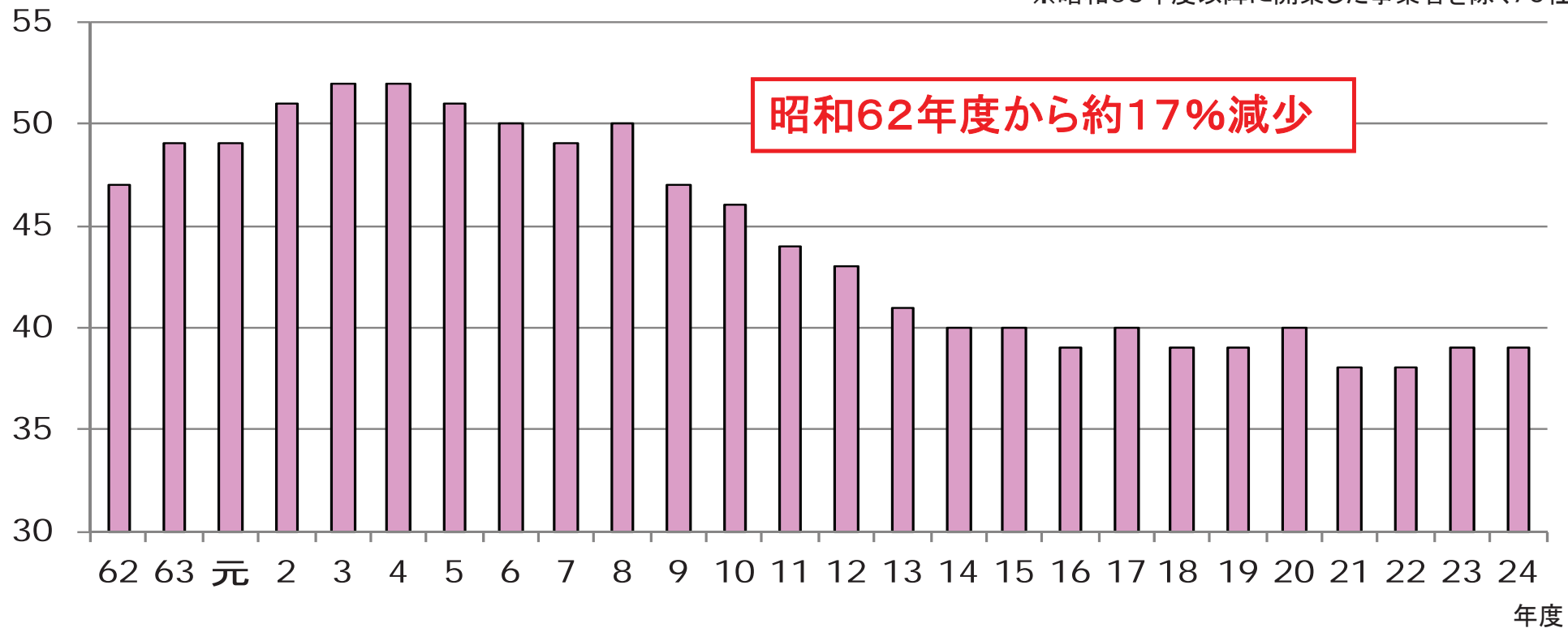
(※) 稚内市～鹿児島市間の距離は約1,810km

■ 地域鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、昭和62年度から約2割減少。

## 輸送人員の推移

輸送人員(単位:千万人)

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社

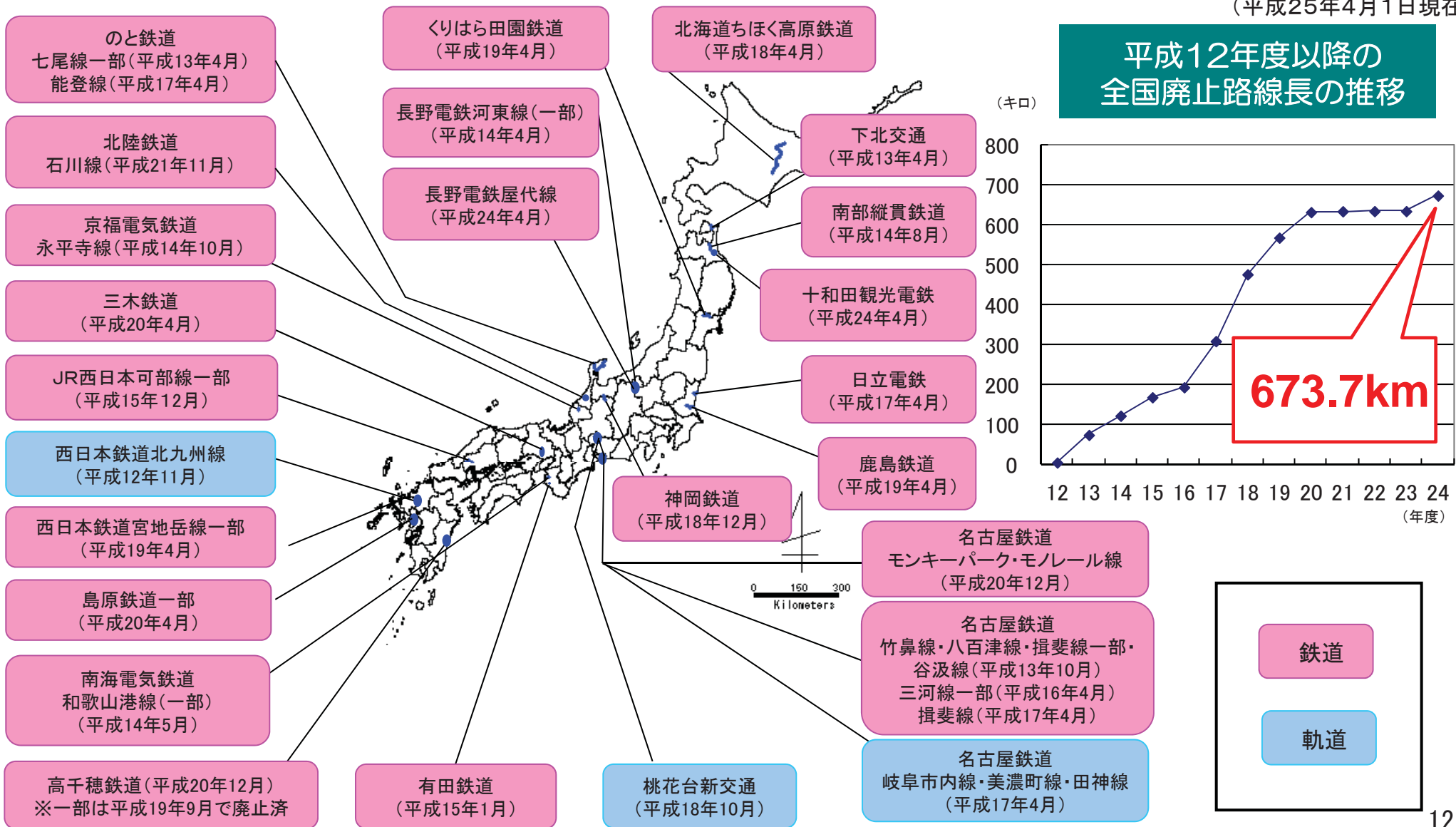


出典:鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

# 地域鉄道をめぐる状況②

■ 平成12年度以降、全国で35路線・673.7kmの鉄軌道が廃止された。（全国の鉄軌道路線合計2万7,643Km（平成23年度末）の2.4%を占める）

（平成25年4月1日現在）



- 公共交通空白地域の拡大が深刻化している状況。

	空白地面積 <sup>(※)</sup>	空白地人口
条件 バス 500m 鉄道 1km	36,477 km <sup>2</sup> (30.3%)	7,351千人 (5.8%)

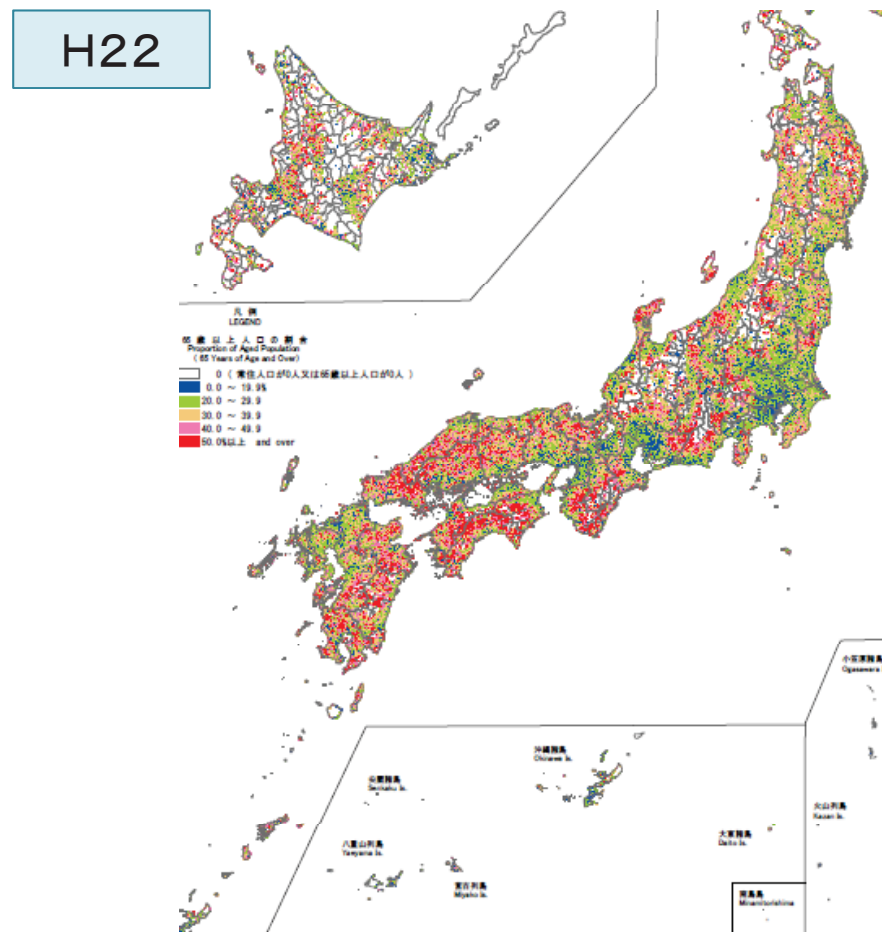
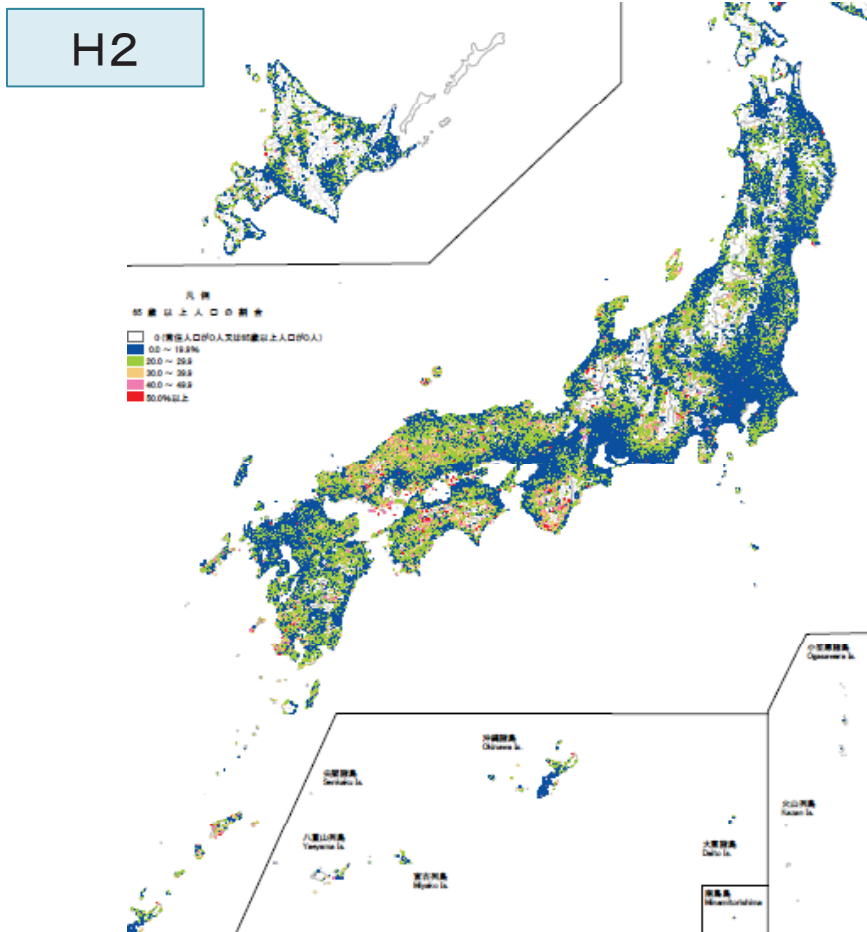
日本全体	(我が国の可住面積) 120,544 km <sup>2</sup>	(総人口) 127,768千人
------	---------------------------------------	--------------------

(※)空白地面積は居住地メッシュのみ。  
0.25km<sup>2</sup>/メッシュとして算出。

(参考:九州島等の面積は36,749km<sup>2</sup>)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

■ 高齢化率の変化を都道府県別に見ると、大都市圏に比べ、地方圏での高齢化率が上昇している傾向にある。



広域ブロック別高齢化率

(%)

(年)	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成2年	10.1%	11.9%	11.2%	14.1
平成22年	21.0%	22.7%	22.9%	25.1

注1) 高齢者人口とは、65歳以上人口。

注2)

首都圏: 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

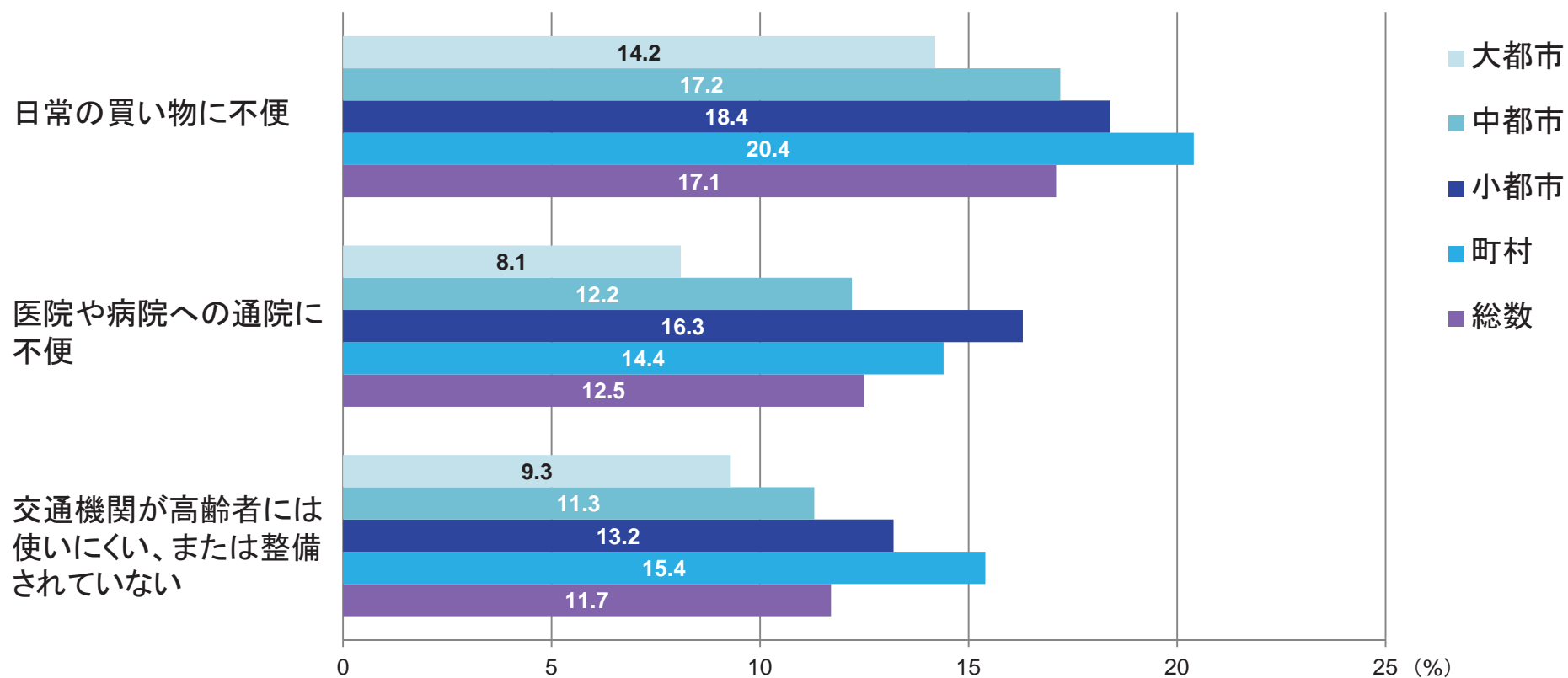
中部圏: 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

近畿圏: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

(出典: 総務省「国勢調査」より国土交通省作成)

- 高齢者が今住んでいる地域の不便な点として挙げている項目をみると、移動に関する問題が上位にある。
- 都市規模別にみると、小規模な都市ほど交通に対し不便さを感じている。

## ○今、住んでいる地域の不便な点(上位3項目)

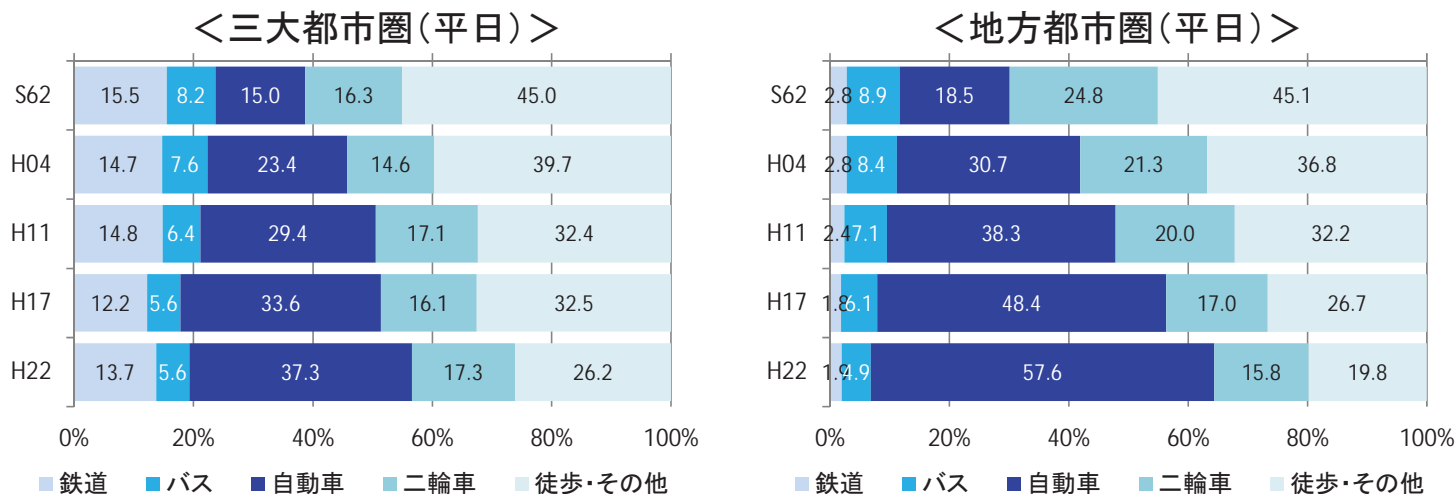


出典：平成22年高齢者住宅生活意識調査



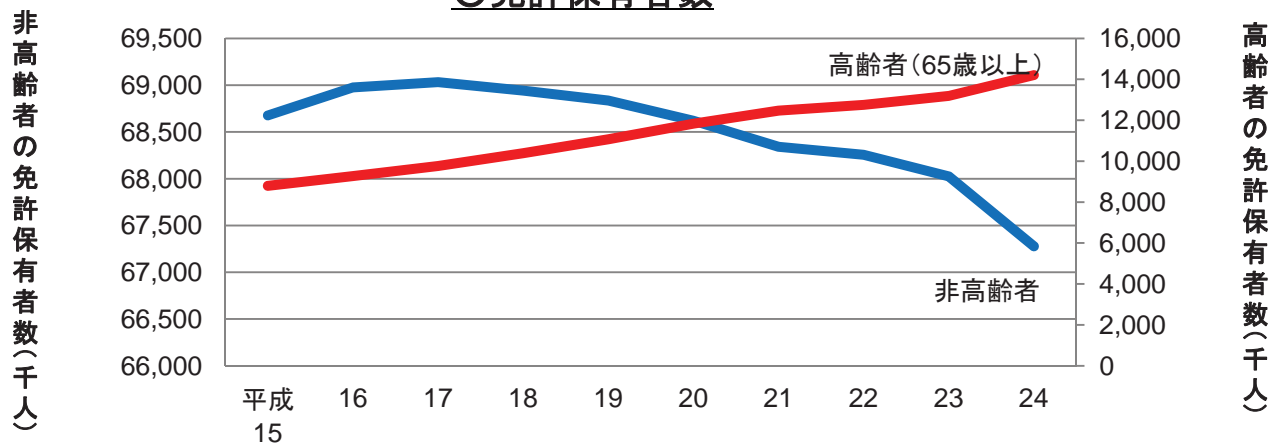
- 高齢者の自動車分担率は上昇傾向にあり、その傾向は三大都市圏よりも地方都市圏において強く表れている。
- 非高齢者の免許保有者数が減少している一方、高齢者の免許保有者数は増加している。

## ○65歳以上の代表交通手段分担率(%)



出典:平成22年度  
全国都市交通特性調査

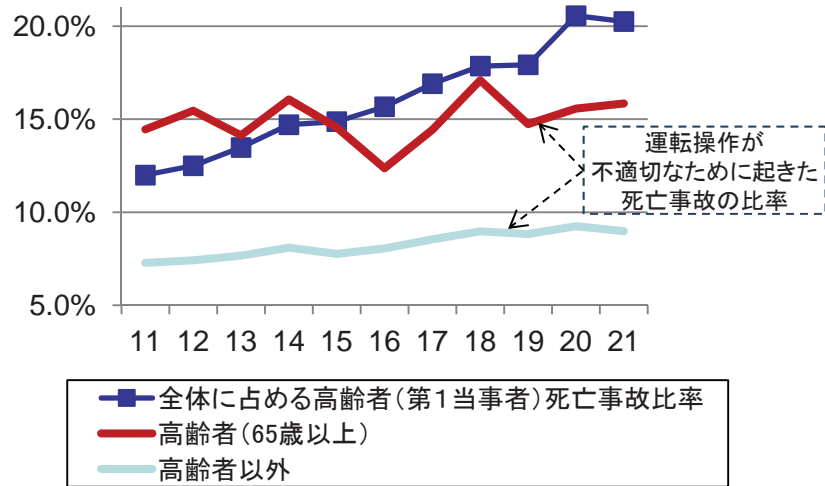
## ○免許保有者数



出典:運転免許統計

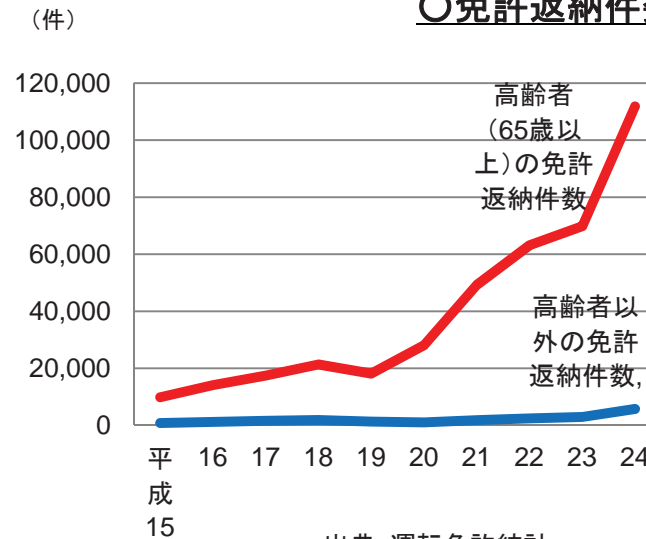
- 高齢者の運転による高齢者死亡事故比率は上昇傾向。また、高齢者はそれ以外の年代と比べ運転操作が不適切なために事故を起こすことが多い。
- 高齢者の免許返納件数は増加している一方、免許返納を考えたことがある高齢運転者のうち5割近い者は、免許返納後の代替交通手段に関する懸念から、実際に返納していない。

## ○高齢者と交通事故



出典: 交通事故統計

## ○免許返納件数



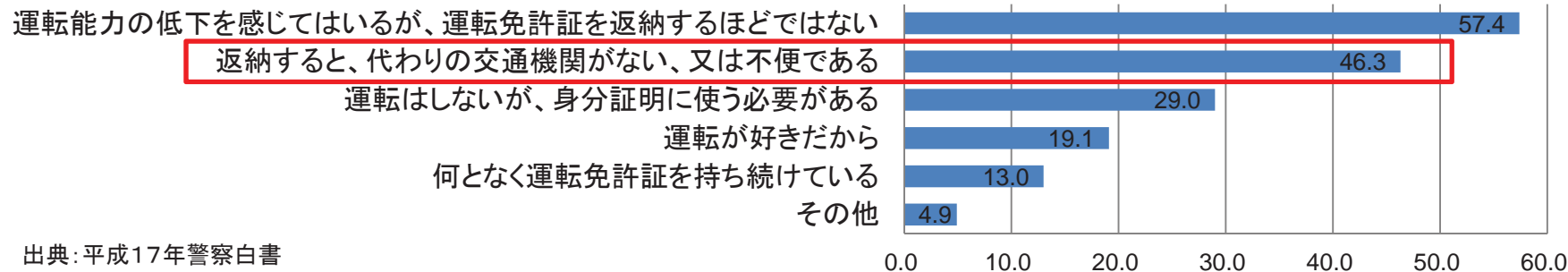
出典: 運転免許統計

運転免許返納制度に関する周知広報等により、高齢者を中心に、運転免許返納件数が増加。



出典: 政府広報オンライン、警察庁

## ○運転免許証を実際に返納しない理由 (返納を考えたことがある高齢運転者への質問)

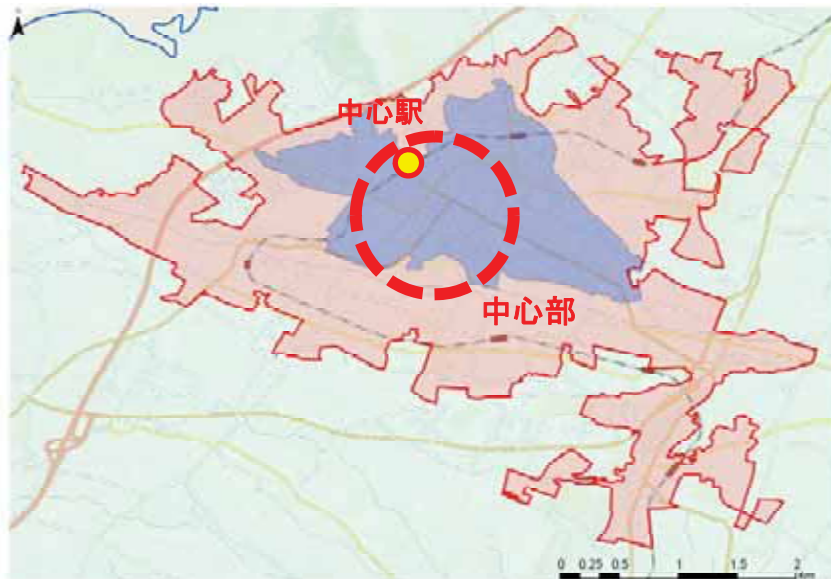


出典: 平成17年警察白書

- 地方都市では、
  - ・これまで人口流入の受け皿として郊外部の開発が進展するなど、市街地が拡大
  - ・市街地では空き家化・空き店舗化が進展し、低未利用な土地が増加し、建物が歯抜け上に点在
- 今後、拡大した市街地で人口が減少することにより、
  - ・一定の人口密度に支えられた各種生活機能が成立しなくなり、都市の生活を支える機能が低下
  - ・生活に不便なまちにおいては雇用の確保が困難になり、企業の撤退が進むなど地域経済が衰退
  - ・社会保障費やインフラ更新費用の増大、住民税収や固定資産税収の減少により地域活力が衰退

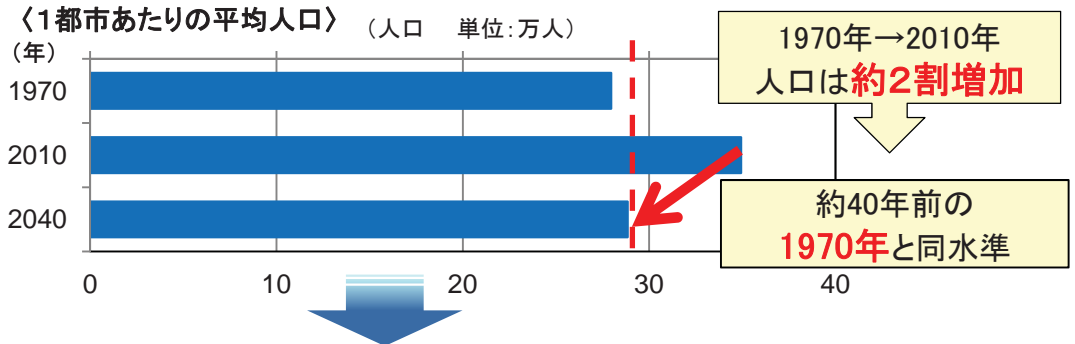
## (長野県飯田市)

### 人口集中地区の区域図(1960年、2005年)

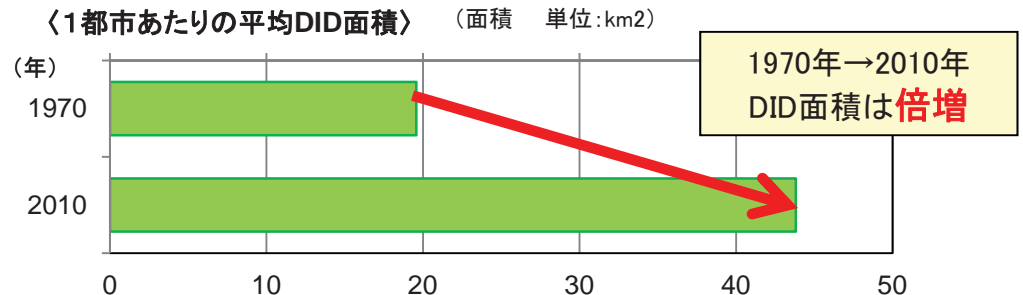


約4.0倍 : 1960年(1960年以降で最もDID人口密度の高い年)  
 : 2005年

### 県庁所在地の人口の推移(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

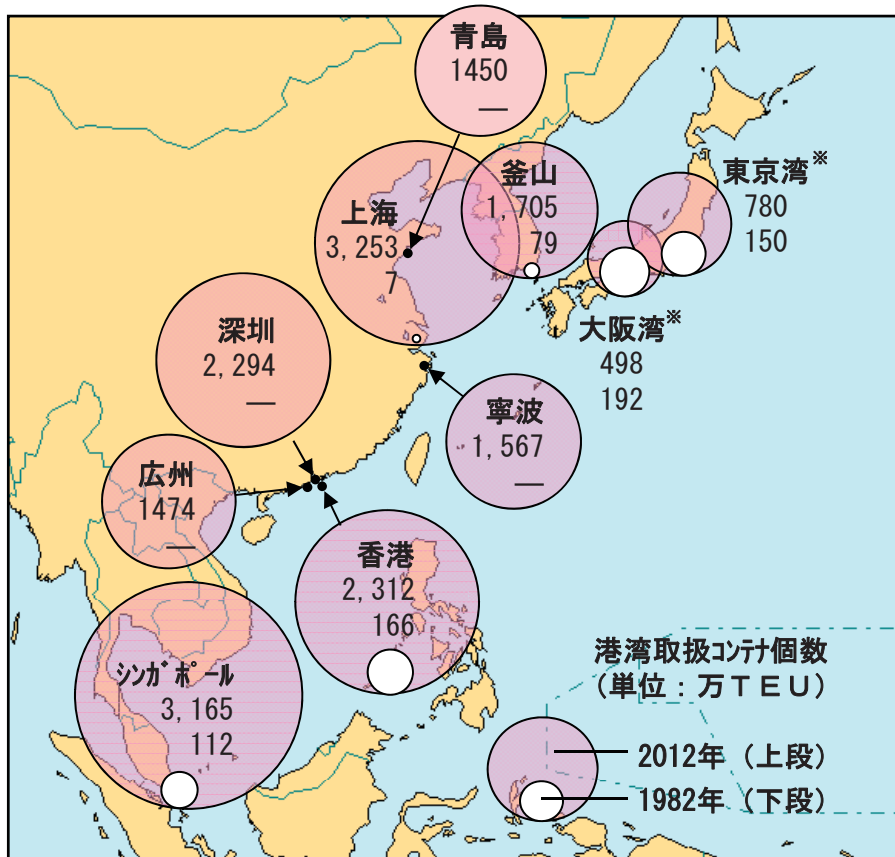


### 県庁所在地のDID面積の推移(三大都市圏及び政令指定都市を除く)



※DIDとは、国勢調査で定められた「人口集中地区」。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

## 【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※東京湾は東京港・横浜港、  
大阪湾は大阪港・神戸港。

TEU (twenty-foot equivalent unit):  
国際標準規格 (ISO規格) の  
20 フィート・コンテナを1とし、  
40 フィート・コンテナを2として  
計算する単位。

[注] 数値はいずれも外内貨を含む。  
ランキングにおける ( ) 内は2011年の順位。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1984及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

## 【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1982年

	港名	取扱量
1	ロッテルダム	216
2	ニューヨーク/ニュージャージー	191
3	香港	166
4	神戸	150
5	高雄	119
6	シンガポール	112
7	サンファン	92
8	ハンブルク	89
9	アントワープ	85
10	横浜	84

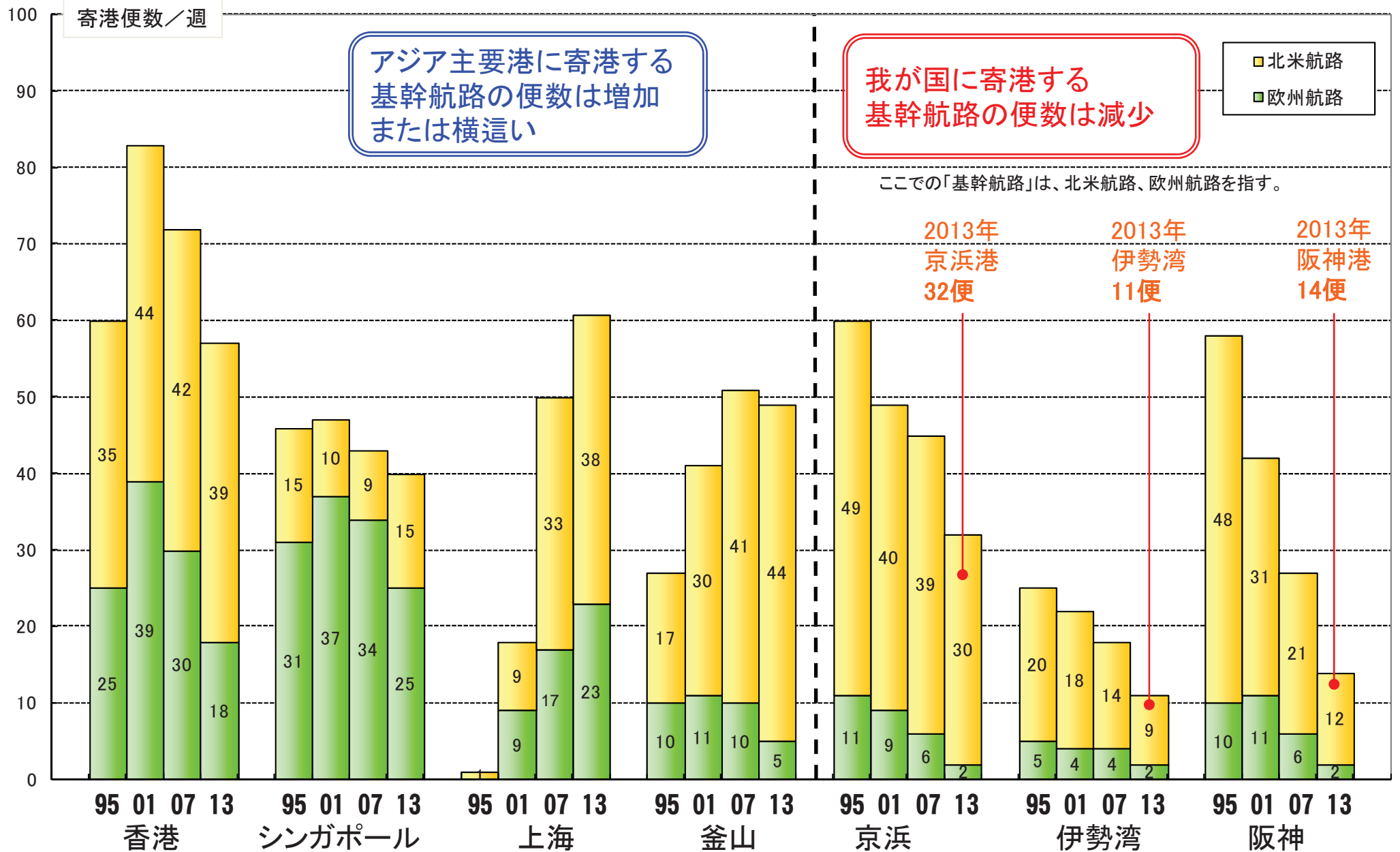
2012年

	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,253
2 (2)	シンガポール	3,165
3 (3)	香港	2,312
4 (4)	深圳	2,294
5 (5)	釜山	1,705
6 (6)	寧波	1,567
7 (7)	広州	1,474
8 (8)	青島	1,450
9 (9)	ドバイ	1,328
10 (11)	天津	1,230

16	釜山	79
18	東京	66
38	大阪	42
45	名古屋	21

28(27)	東京	475
43(40)	横浜	305
50(47)	名古屋	266
52(52)	神戸	257
57(57)	大阪	241

# 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

## 2. 地域公共交通に関する取組

### ポイント

- 以下の観点から地域公共交通に対する社会的要請が増大している。
  - マイカーの運転ができない学生、高齢者、障害者等の交通手段の確保
  - コンパクトシティ実現のための拠点どうし、拠点と居住エリアの地域公共交通ネットワークの再構築



## コミュニティバス

- ・市町村が自ら又はバス事業者に委託して運行するバスをいう。
- ・一定程度のまとまった需要がある場合に適している。
- ・利用者利便の向上のため、車両や運賃等に工夫を凝らしているケースが多い。



## デマンド交通

- ・電話予約など、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うバス又は乗合タクシーをいう。
- ・需要が分散している場合に適している。
- ・デマンド交通システムとして、IT活用型(PCでデータ管理、配車情報通信、運行計画作成などを実施)と非IT型(PCを活用せずタクシー無線での配車等を実施)がある。



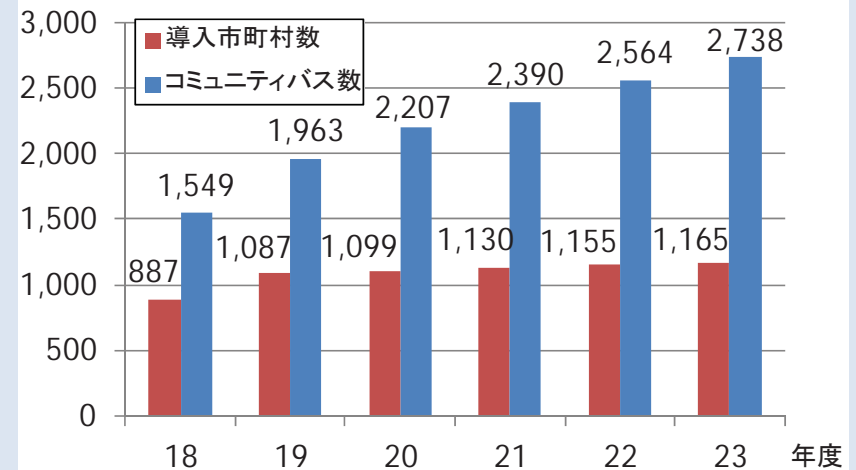
電話予約



送迎

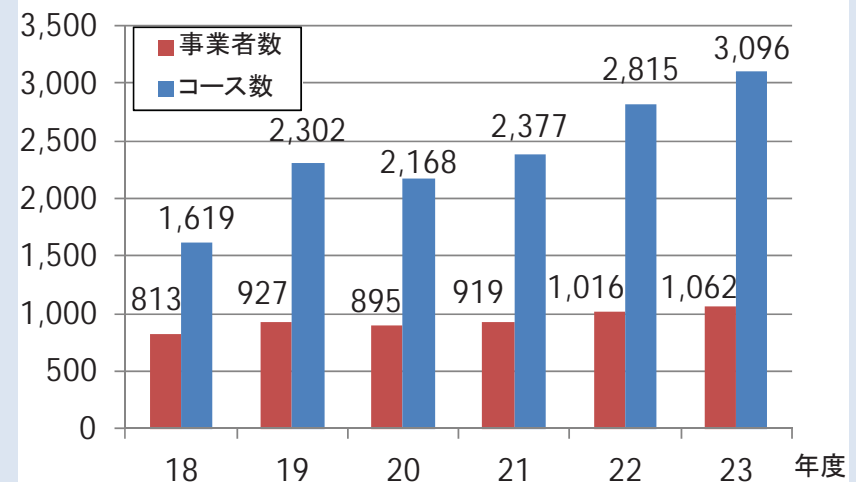


## コミュニティバスの導入状況



※個別調査による。

## 乗合タクシーの導入状況

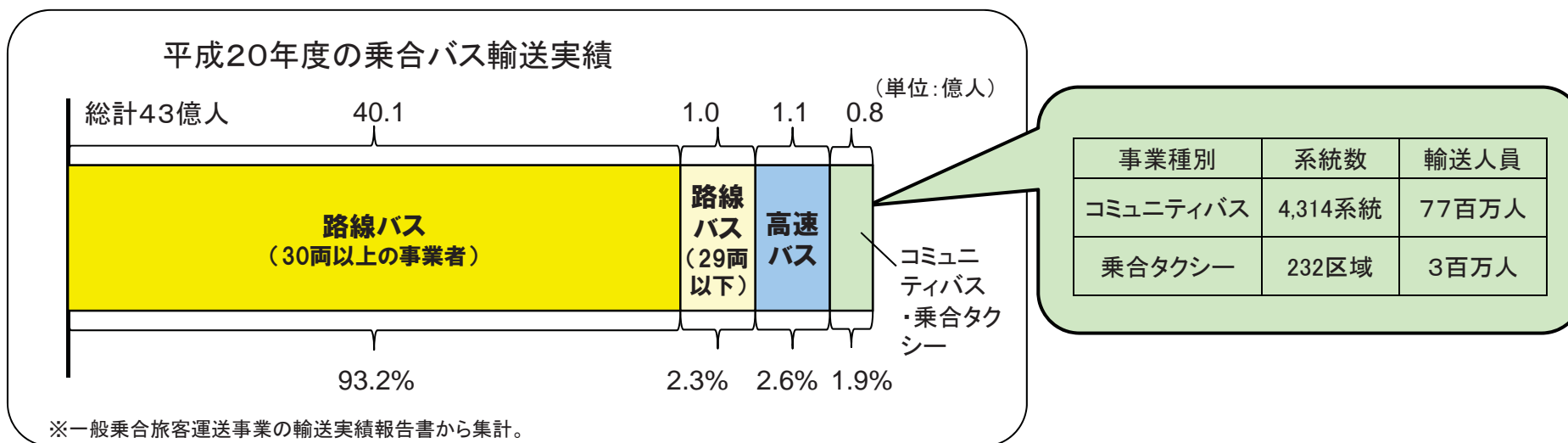
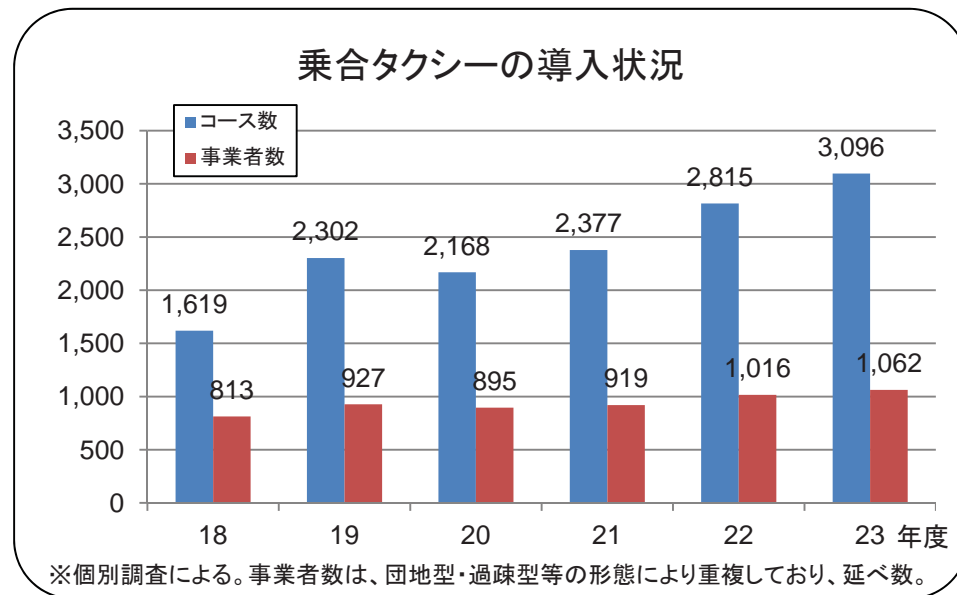
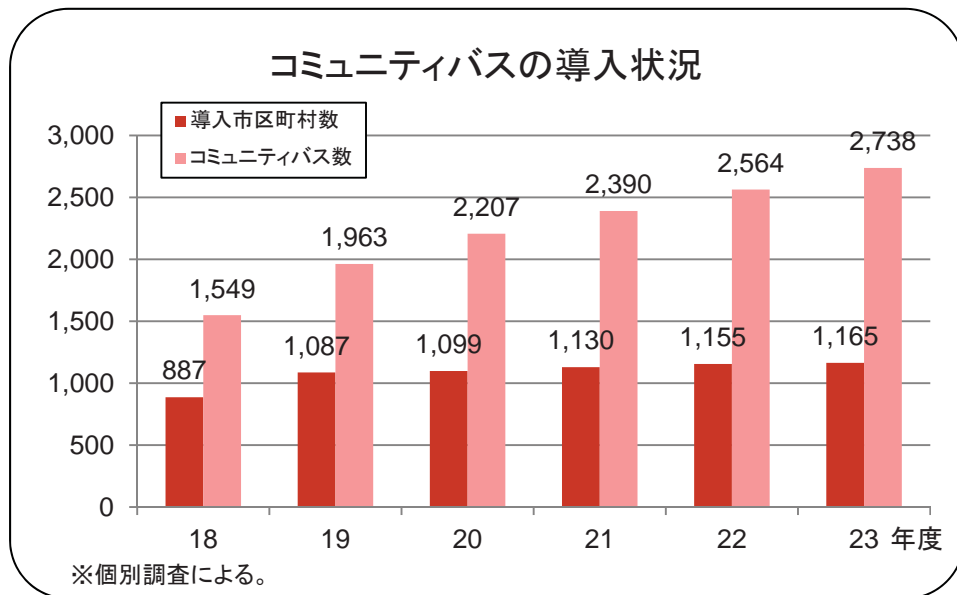


※乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合行為をいう。

※※個別調査による。事業者数は、団地型・過疎型等の形態により重複しており、延べ数。

# コミュニティバス・乗合タクシーの輸送状況

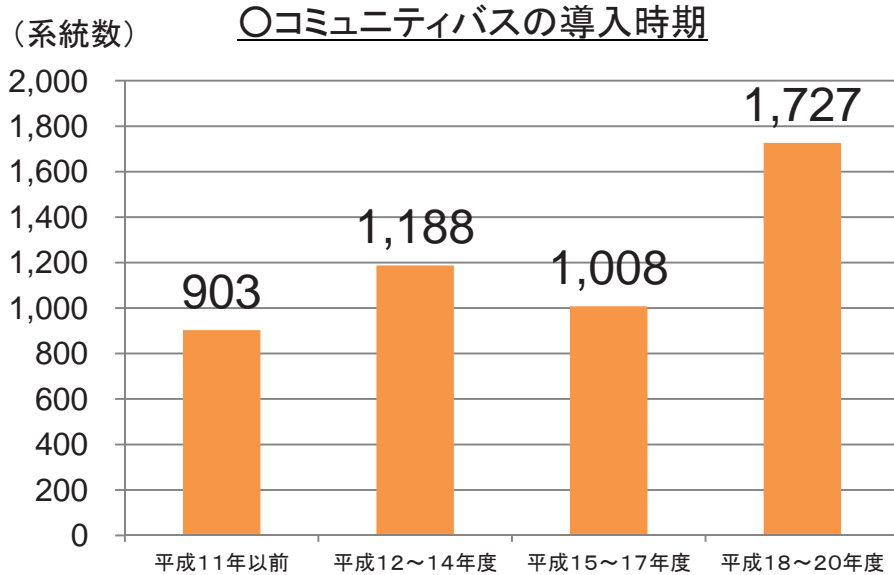
- 地域の足を確保する手段として、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。





# コミュニティバスの状況(路線バスとの比較)

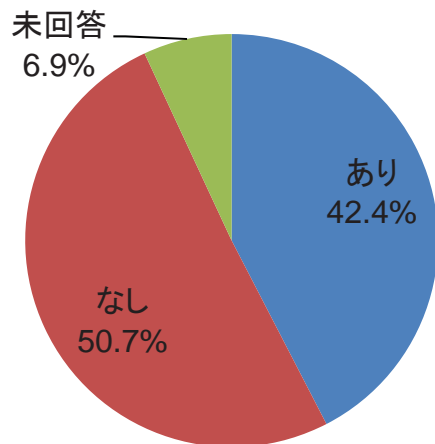
■ コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。



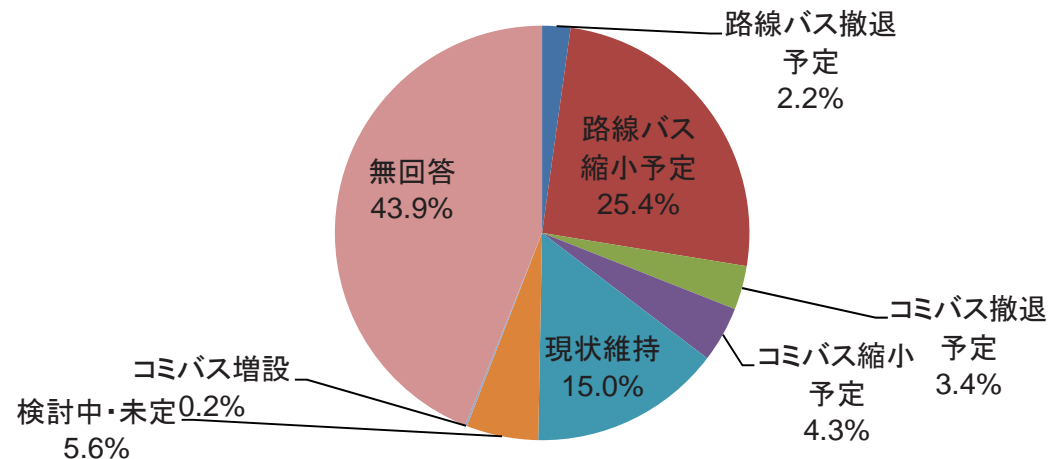
○輸送実績(H20年度)

項目	単位	値	参考:路線バス
系統数	系統	4,314	41,861
走行キロ	千キロ	96,927	1,945,490
輸送人員	千人	76,767	4,067,692
輸送人員キロ	人キロ	363,617	18,044,688
1人平均乗車キロ	km	4.7	4.5
平均乗車密度	人	3.8	9.4
運送収入	百万円	14,096	721,601
運送支出	百万	35,179	840,552
収支率	%	40.1	85.8

○路線バスとの競合の有無

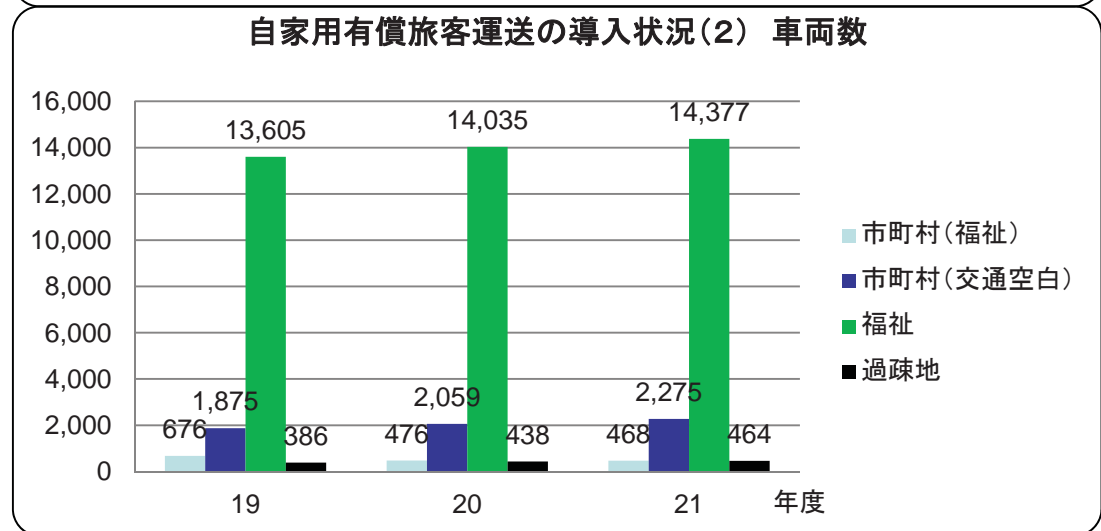
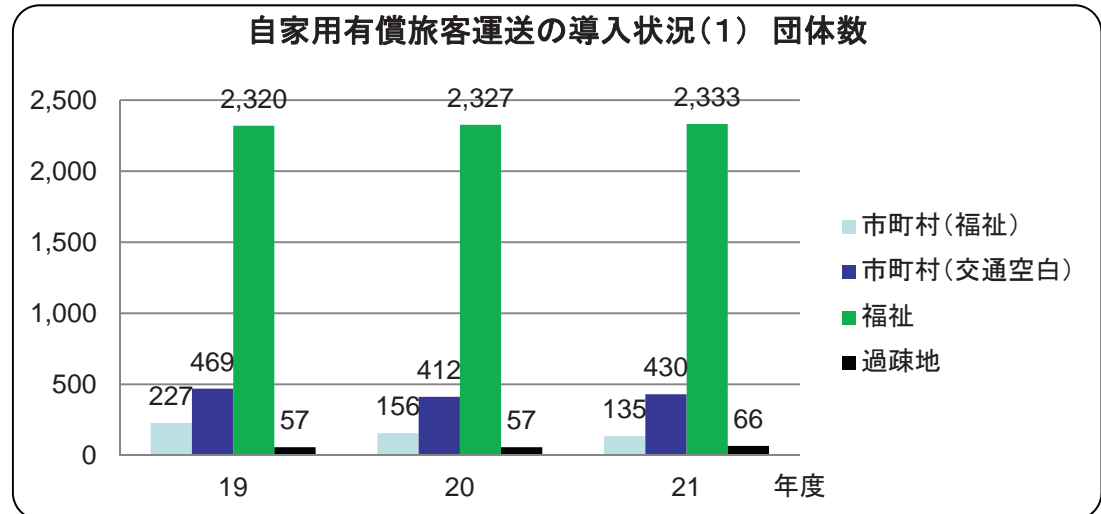
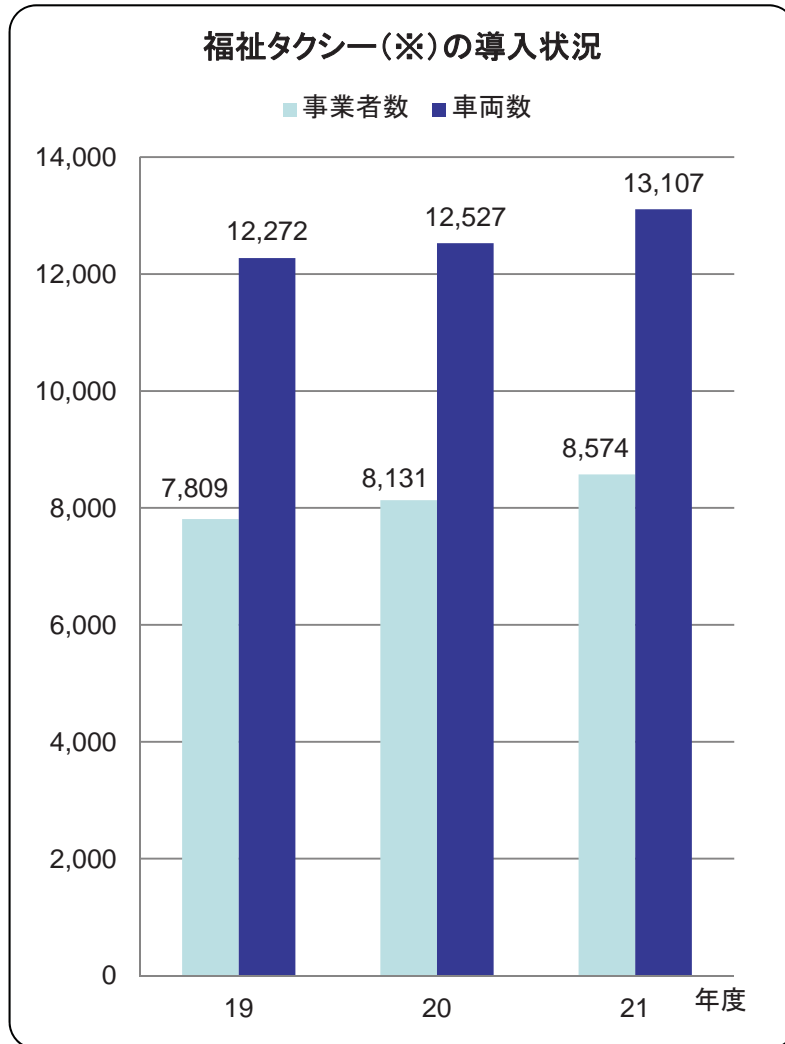


○競合路線の今後の対応



# 福祉タクシー・自家用有償旅客運送の輸送状況

■ 福祉タクシーや公共交通機関を補完する自家用有償旅客運送が増加している。



(※) 地方自治体では障がい者輸送に対する支援策として、福祉タクシー等の利用者に対する補助を実施している。

(注) 市町村(福祉):市町村有償運送(市町村福祉輸送:市町村の住民のうち、身体障がい者や要介護者等の支援のために市町村自らが行う運送。)

市町村(交通空白):市町村有償運送(交通空白輸送:交通空白地帯において、市町村自らが行う、当該市町村の住民の旅客輸送の確保のために必要な運送。)

福祉:福祉有償運送(NPO等が定員11人未満の自動車を使用して行う、身体障がい者や要介護者等の運送)

過疎地:過疎地有償運送(NPO等が過疎地域等において行う、当該地域内の住民等の運送)

■ LRT (Light Rail Transit) とは、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムをいう。

## 特長

### ●高い速達性、定時性

- ・車両の高性能化、軌道の専用化、一部立体化、優先信号化、運賃収受システムの改善等により、高い速達性・定時性を確保

#### 走行空間



物理的に軌道敷内への自動車の乗入れが可能



- ・軌道敷と車道の分離
  - ・優先信号の導入
- 等



### ●まちづくりにおける取組

- ・都市の基幹となる交通としてLRTを整備
- ・駅前広場の整備やトランジットモール化、パーク&ライド`駐車場の整備、沿線への公共公益施設の配置などのまちづくり施策との一体的な整備が可能

#### 景観との一体性



従来のデザイン



景観とマッチする車両デザイン



### ●十分な輸送力

- ・適切な運行間隔と接続車両等との組み合わせにより十分な輸送力を確保

#### 車両収容人員(定員)

約90人 ⇒ 約150人

(広島電鉄の単車の例)

(広島電鉄の5連接車の例)



### ●環境にやさしい

- ・自動車交通に比してCO2排出量が少ないという路面電車の特長に加え、弾性車輪制振軌道等により騒音振動を低減

#### 軌道構造

通常軌道 ⇒ 制振軌道  
87dB ⇒ 76dB

〔騒音比較〕  
走行速度40km/h時  
軌道中心から7.5m、  
地上高さ1.2mで測定



### ●人にやさしい

- ・低床式車両の導入、電停のスロープ整備等による段差解消や他交通機関への乗り継ぎ利便を確保

#### 床の高さ

780mm ⇒ 330mm



段差があるため ステップが必要



ホームから 段差なしで直接乗降可能



#### CO2排出量

輸送人キロあたりのCO2排出量(g)

マイカー	188
乗合バス	94
LRT 路面電車	36



# LRT導入の取組み

- 富山市では、旧JR富山港線をLRT化。大幅なサービス向上により、日常の都市活動の活発化に寄与。
- 岡山市等複数の都市において、今後の導入構想あり。

## 【事業概要】

北陸新幹線整備と富山駅周辺における鉄道の高架化の機会を捉え、旧JR富山港線(全長8km)をLRT化(LRTプロジェクト第1号)



JR西日本 富山港線

LRT化



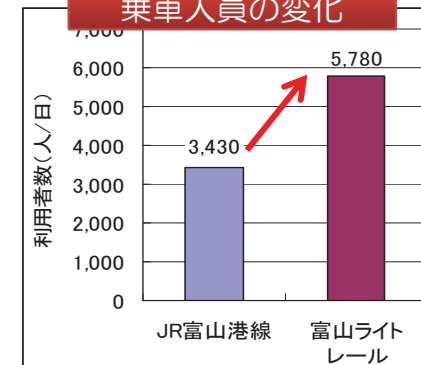
富山ライトレール



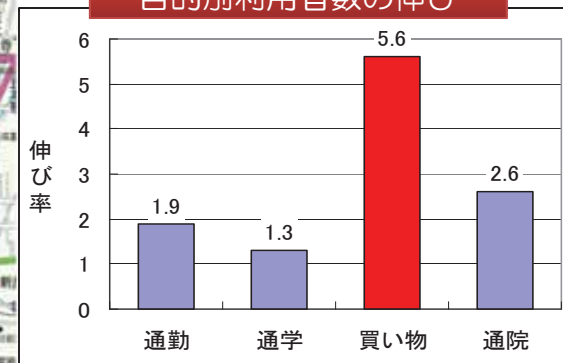
## 運行サービスの向上

	JR西日本運行時	富山ライトレール
運行間隔	30~60分	15分 (ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台
駅数	9駅 (富山駅除く)	13電停
車両	鉄道車両	全低床車両 <small>座席は200円均一制に。</small>

## 乗車人員の変化



## 目的別利用者数の伸び



# 路面電車・LRT等の全国分布状況

○現在、国内では19社の軌道事業者が路面電車やLRT(次世代型の軌道交通システム)を運営



# 鉄道における交通系ICカードの導入状況

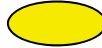

- 近年、大都市圏や地方都市の各エリアで、鉄道事業者間での共通化や、エリア間での相互利用等が進展してきている。
- 平成25年3月23日からは、10種類のICカード乗車券の全国相互利用サービスが開始されている。

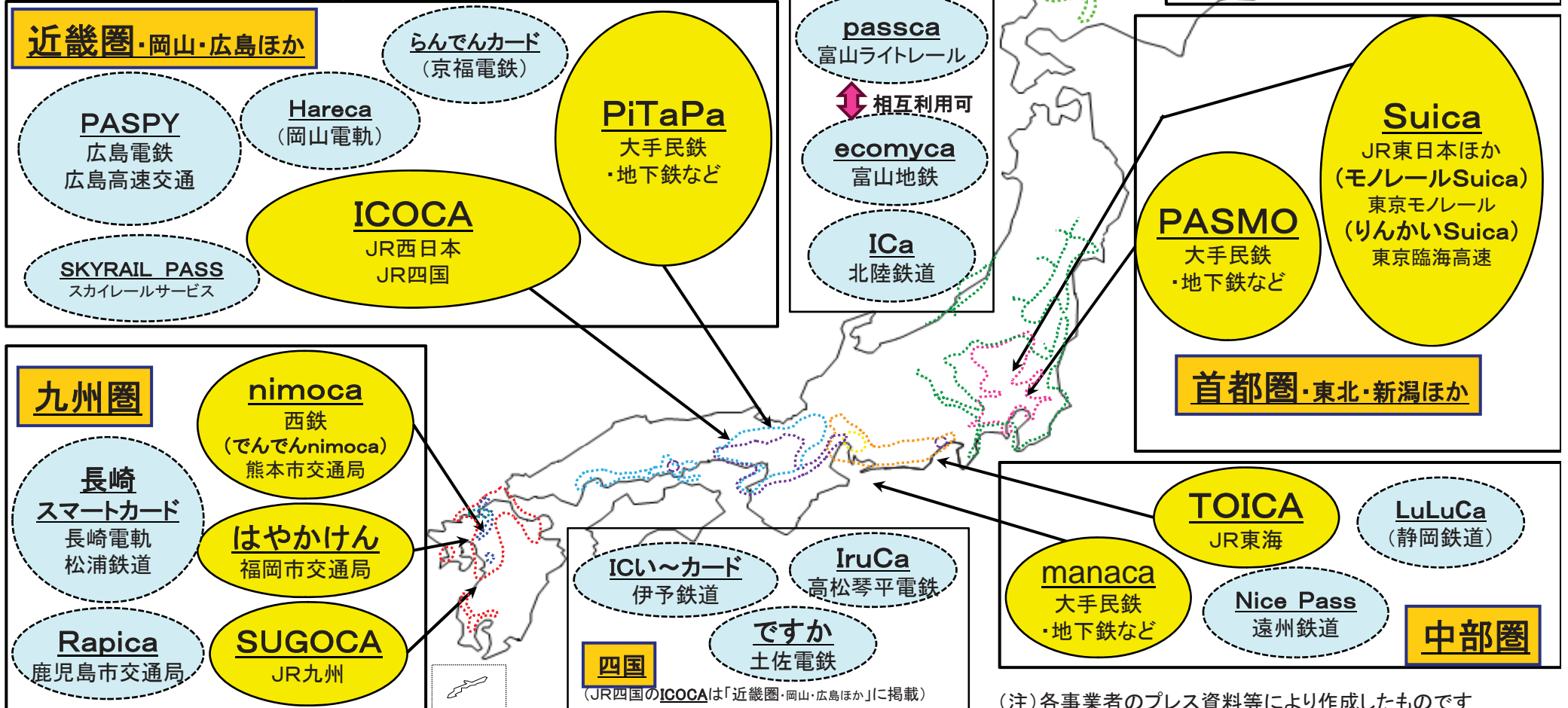
全国の導入事業者【80事業者】

全国の利用可能な駅【5,100駅超】

ICカードの種類【25種類】

ICカードの発行枚数合計【9,700万枚超】

 10のICカード(全国相互利用サービス対応)  
 上記以外の独自仕様のICカード  
 (●札幌市交通局(SAPICAエリア)では10のICカードが利用可能)



(注) 各事業者のプレス資料等により作成したものです

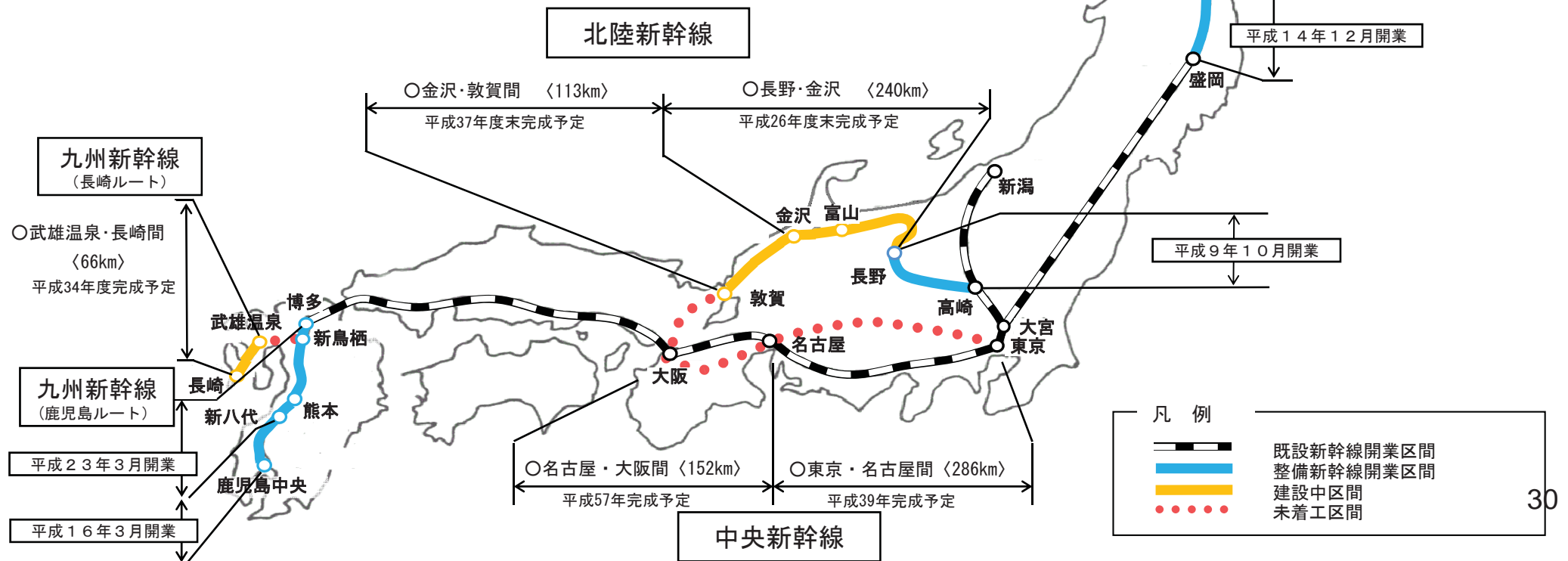


# 全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。  
 ○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



# BRTの概要と導入事例

- BRTは、連節バスやバス専用レーン等を用いた新たなバスシステム。
- 日本においても、BRTの導入事例が見られるところ。

## BRTの特徴

- ・ BRT (Bus Rapid Transit) とは、低床化されている連節バスと、バス専用道、バスロケーションシステム (バス位置管理システム) 等を組み合わせて定時制、速達性を確保するとともに、利用者にわかりやすく利用しやすいバスシステム
- ・ 海外では、ナント (フランス) ・ソウル (韓国) 等で導入事例あり

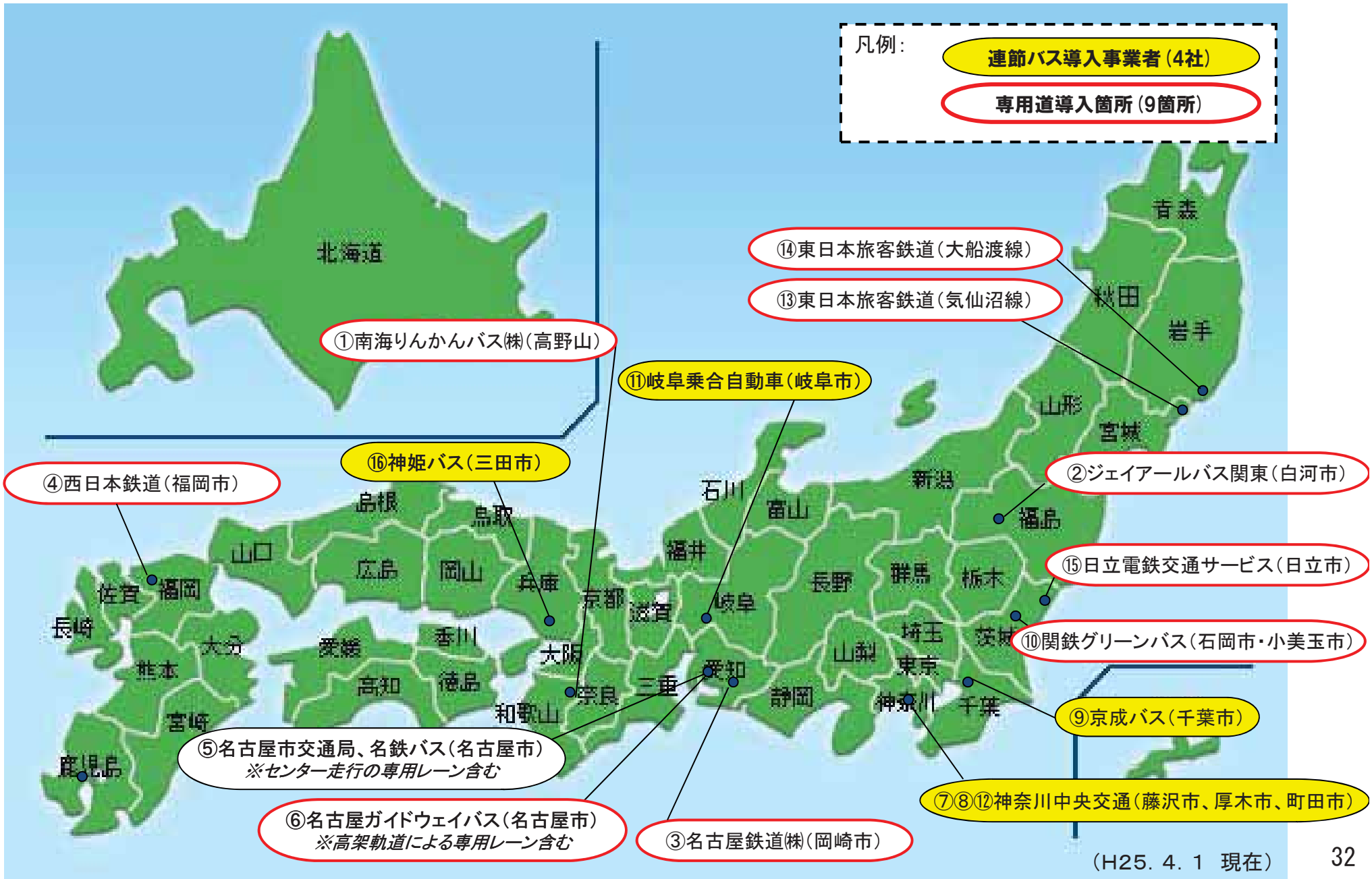
## ○バス専用道の導入事例 (茨城県石岡市・小美玉市)

- **事業の概要** 公共交通の利便性向上と地域の活性化を図るため、主要な公共交通軸となる鹿島鉄道 (平成19年3月廃止) 跡地のバス専用道化事業や、交通結節点の機能強化等を推進
- **事業の検討経緯**
  - 平成20年1月 第1回「かしてつ跡地バス専用道化検討委員会」開催
  - 平成20年8月 第4回委員会において、「鹿島鉄道跡地バス専用道化計画」が策定
  - 平成21年1月 「かしてつ沿線地域公共交通戦略会議」において、総合交通戦略、地域公共交通連携計画を策定
  - 平成21年10月 工事着手 (バス専用道、バス停等の施設を整備)
  - 平成22年8月 運行開始





# BRT全国分布状況



# 地域公共交通に対する社会的要請の増大①

- 運転のできない学生・生徒や、高齢者、障害者等の交通手段を確保する観点からは、自家用自動車には一定の限界がある。今後高齢化が急激に進むことが予想される中、地域公共交通の役割は一層増大。
- 今後本格化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトシティの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが必要。その実効性を担保するためには、諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築することが重要。

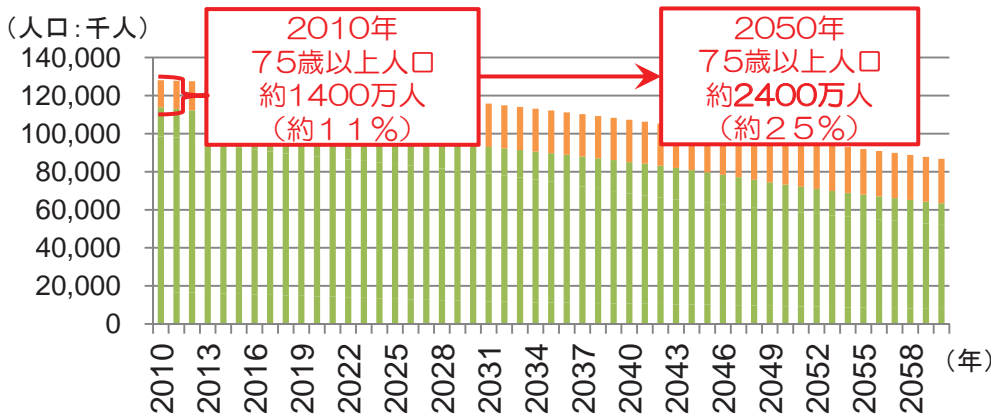
## 自動車以外の交通手段を確保する必要性

- 地方部では過半数の住人が公共交通に不自由感を感じており、運行本数の少なさが深刻な問題

	首都圏	近畿圏	中京圏	地方圏
日常生活における公共交通機関の不自由を感じている人	全体の37.4%	全体の38.5%	全体の54.8%	全体の56.0%
うち運行本数の少なさを理由としている人	うち62.0%	うち64.7%	うち80.6%	うち85.2%
うち路線数の少なさを理由としている人	うち18.0%	うち19.7%	うち28.6%	うち30.3%

出典：平成24年 国土交通省調査

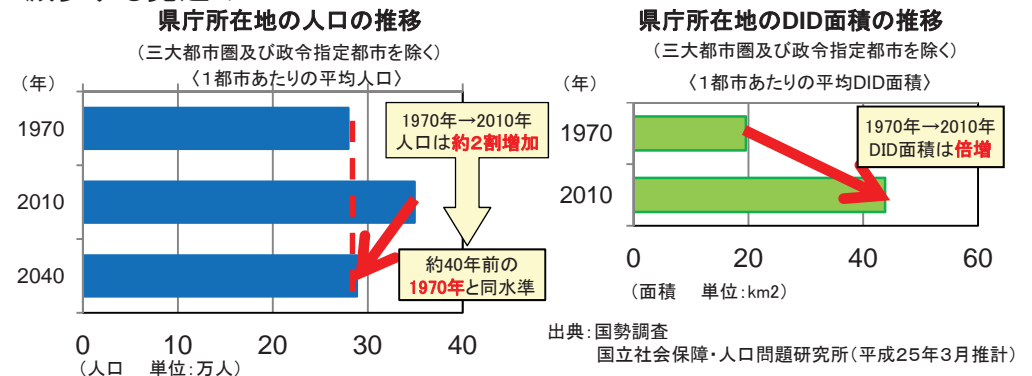
- 高齢化が進む中、自動車以外の交通手段を確保する必要性は今後ますます増大する懸念。



(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計)

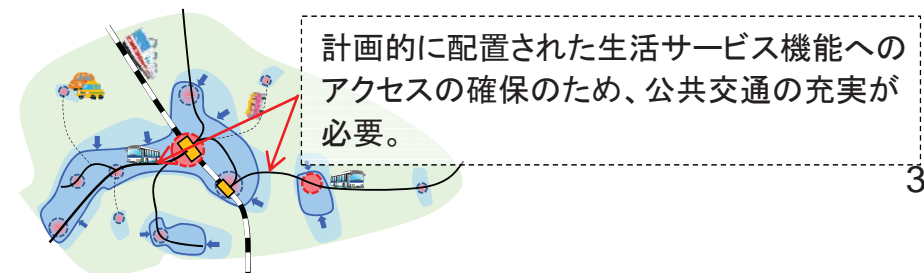
## 集約型都市構造(コンパクトシティ)の推進

- 現在でも進展するまちの拡大  
1970年から2010年にかけて人口が約2割増加、併せてDID面積は倍増。今後は、急速に人口が減少し、2040年の人口は、1970年と同程度に減少する見込み



※DIDとは、国勢調査で定められた「人口集中地区」。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

- 多極ネットワーク型コンパクトシティ(串と団子)



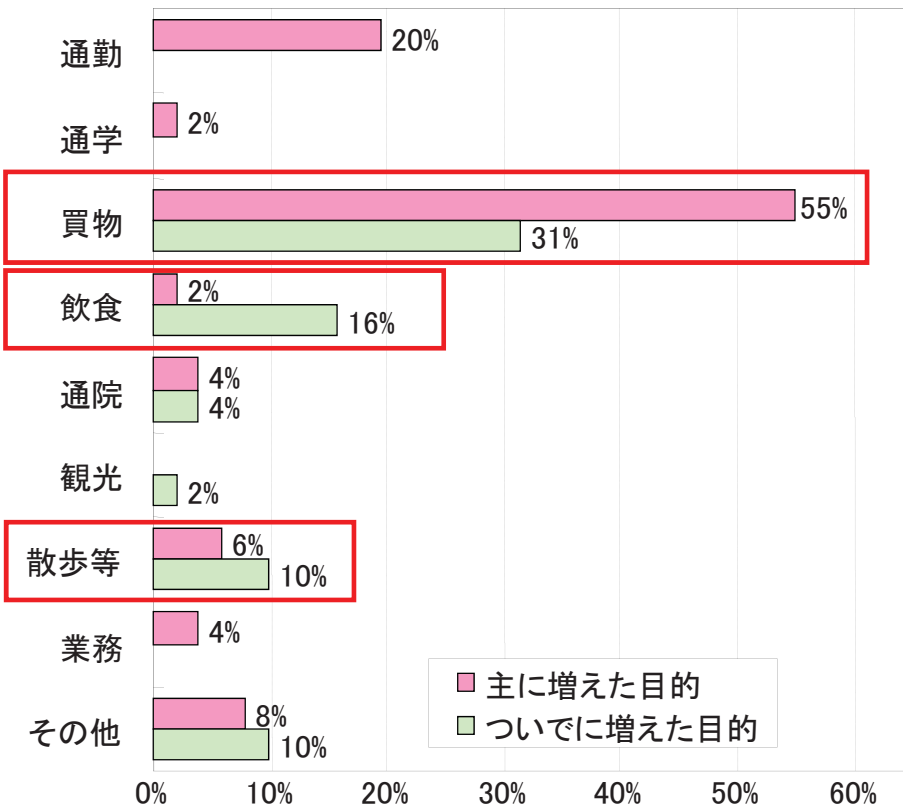
# 地域公共交通に対する社会的要請の増大②

- 地域社会の活力を維持・向上させるためには、地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のためのおでかけを含む外出機会の増加を図ることが重要。
- 国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要。

公共交通の整備によって「遊び」のための外出機会が増大した例(富山市)

広域的な観光圏を設定し、観光旅客の移動の利便性や回遊性を向上させる取組み(京都府)

【外出機会が増えた目的】



<H23市内電車利用者へのアンケート調査より>

観光・まちづくりと一体となった鉄道再生  
～「海の京都」事業(観光まちづくり)による需要創出～





# 地域の取組①（兵庫県豊岡市(人口8.6万人)）

## 需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築

### 全但バス(路線バス)

中心部から生活拠点を運行(幹線系統)



※出典:全但バス(株)

### イナカー(市営)

生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数:8路線12系統

使用車両:12両

大人運賃:初乗り100円、  
上限400円



※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ  
総合特区指定地方公共団体

## 効果

交通空白地域の発生を防止

運行経費の抑制

市内のバス交通の効率化

### チクタク(地域主体交通)

デマンド型の自家用有償運送

路線数:3路線4系統

使用車両:3両(市公用車を無償  
貸与)

大人運賃:初乗り100円、  
上限200円



※出典:豊岡市

### コバス(全但バス)

市中心部の循環コミュニティバス

系統:2系統

使用車両:2両

大人運賃:100円



### 凡例

- 全但バス
- イナカー(定時定路線)
- - イナカー(デマンド)
- - チクタク

### イナカー(市営・デマンド)

利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

## デマンドタクシーの導入による路線の再編・効率化を通じた交通空白地域の解消

- 6町村が合併し、別々であった政策を計画策定から再編・統一。
- 既存の路線バス、患者輸送車、福祉バス等を見直し、広域移動を可能にする幹線路線バス2系統と、そこに接続する「デマンドタクシー」の連携による再編を図り、交通空白地域を解消。

### 効果

導入前とほぼ同じ経費で大幅なサービスアップを実現。

運賃を値上したが、年間の利用者数は増加しており、目標も達成

利用者の80%が「暮らしが便利になった」、38%が「外出機会が増えた」と回答。



# 地域の取組③（富山県富山市(人口42.2万人)）

## 拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築

- おでかけ定期券  
交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、年1000円の負担金を支払えば、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引を実施

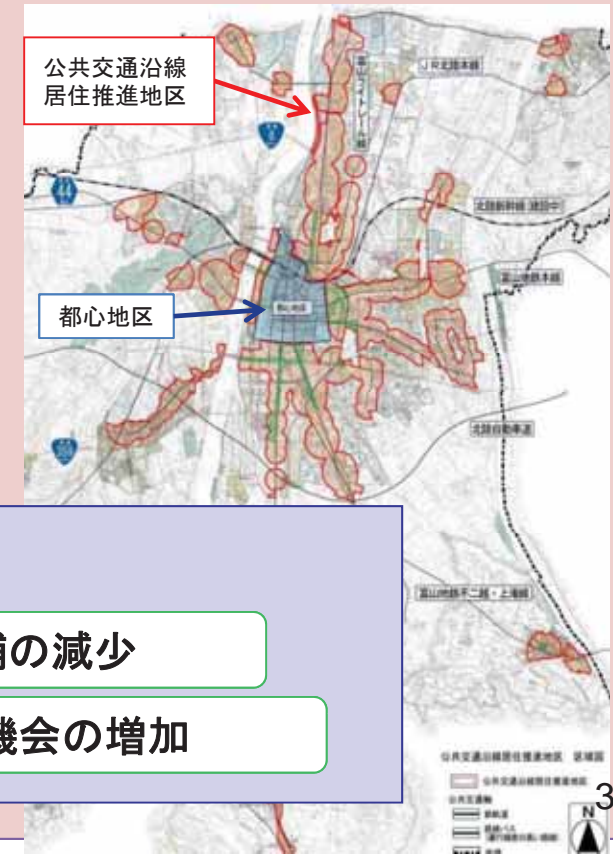


- 約436haの中心市街地(都心地区)及び富山駅を中心とした19の公共交通軸と約3,489haの公共交通沿線居住推進地区
- 上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成

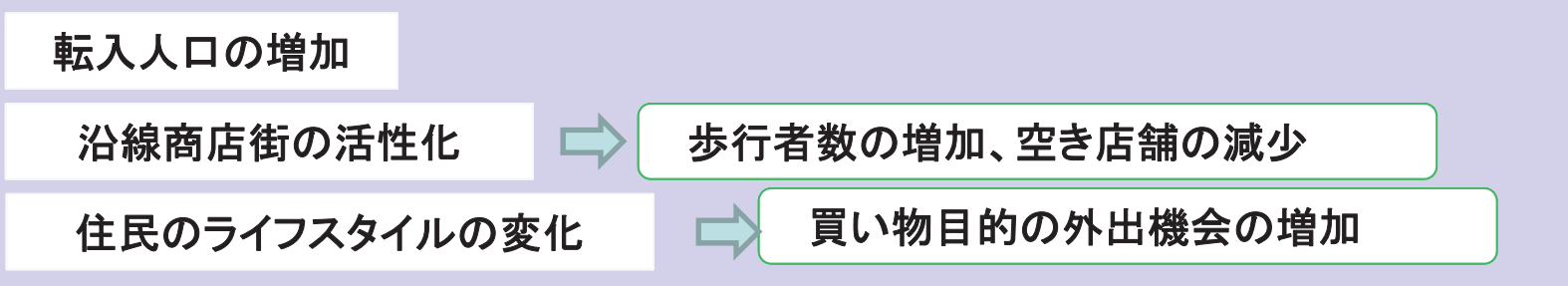


### 今後予定の取組み

- 新幹線開業を契機とした路面電車南北接続による、LRTネットワークの形成、交通結節機能の強化、北部地区と中心市街地のアクセス強化



### 効果





## 地域公共交通をとりまく社会経済情勢の変化

- 少子高齢化社会の急速な到来の中で、地域公共交通の利用者については更なる減少が見込まれ、特に地方部においては、事業者の自助努力のみによる地域公共交通ネットワークの維持には限界がある。
- 一方で、地域公共交通は特に自動車を運転できない学生・生徒、高齢者にとって、欠くべからざる存在である。また、集約型の都市構造を推進するに当たって、医療、福祉、商業等の都市機能の集積へのアクセスを確保する観点、日本各地への内外の旅行者の交通手段を確保する観点からも、地域公共交通の充実を図ることが重要。

## 地域公共交通サービスに関する課題

- ◆ 我が国の地域公共交通については、基本的に、民間事業者が企画・経営から実際の運行までを担ってきた。
- ◆ 今後とも、民間の知恵と工夫を生かして効率性を追求する必要があるが、社会経済情勢の変化の下で、民間事業者に依存した従来の枠組みでは地域公共交通に対する要請の増大に十分に応えられない。
- ◆ 地域公共交通に係る関係者が適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興などの観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワークを実現していくための枠組みづくりが必要。

### 3. 交通政策基本法と交通政策基本計画について

---

#### ポイント

- 交通政策の基本理念や、基本理念を実現するために必要な施策等を定めた「交通政策基本法」が第185回国会にて成立。
- 国が講ずべき施策のひとつに、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保が掲げられている。
- 交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」を閣議決定予定。



## 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
  - ・活弁な地域間交流・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（案）の概要

【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

- 【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)

## 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

- 【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)

## C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 【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)

基本  
法  
上  
の  
国  
の  
施  
策

- ①自治体中心に、コンパクトシティ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2000万人の高みに向け、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  
目  
標

### 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)

### 施策の推進に当た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  
 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

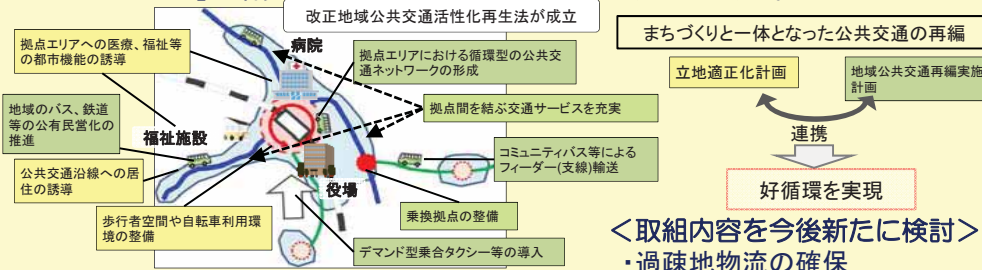
### (趣旨)

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。



#### <取組内容を今後新たに検討> ・過疎地物流の確保

- 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



富山ライトレール



デマンドタクシー



コミュニティサイクル



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、すべての人が参加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) → **800駅**

## 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)

- 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**
  - パ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**

(出典) JR東日本ホームページより

[\*] 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



# 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

- ・首都圏空港の空港容量拡大[\*]: 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%(2012) → **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>

- ・海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に行う機構を創設

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構が成立



英国 HITACHI Inspire the Next  
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**

## 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>

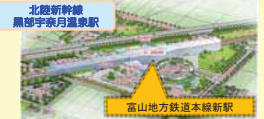
- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



北陸新幹線の開業に合わせた富山地方鉄道の駅舎整備



北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅



富山地方鉄道本線新駅



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)**
- ・道路による都市間速達性の確保率[\*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**

## 目標③ 訪日外客2000万人の高みに向け、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1万店規模への倍増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

#### 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**



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)



我が国に寄港するクルーズ船

[\*] 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

# 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



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応し、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。

### (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。

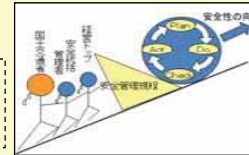
### (施策の例)

#### <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



電気バス CNG(圧縮天然ガス)トラック

地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

#### 主な数値指標

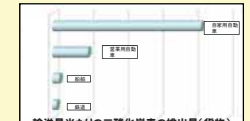
- ・新車販売に占める次世代自動車の割合：23.2%(2013) → **50%**
- ・モーダルシフトの推進【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**  
(貨物輸送トンキロ) 【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・燃料電池自動車の本格導入
- ・グリーン物流(モーダルシフト等)



2014年度内の市場投入が予定される燃料電池自動車の本格導入に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討



CO2排出単位数を比較すると、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



## 施策の推進に当た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、交通マナーの普及・啓発等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード・事業者の連携(ベストミックスの実現)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



## 4. 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

---

### ポイント

- 交通政策基本法の考え方等を踏まえた「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」が、本年5月に成立、11月20日に施行。

## 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

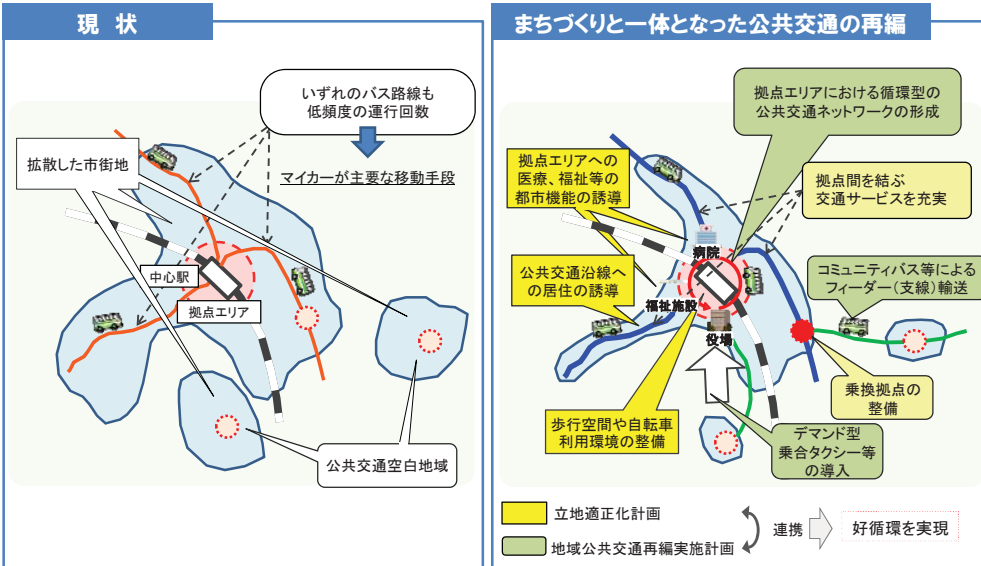
### 目標

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

改正地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

## 地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

### <支援の内容>

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

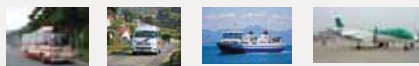
地域公共交通網  
形成計画

地域で策定した計画に基づく事業を多様なメニューにより支援

### 地域の特性に応じた生活交通の確保維持

#### <支援の内容>

- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航



### 快適で安全な公共交通の構築

#### <支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備(※)の更新等



【LRT】  
低床式路面電車による  
幹線的な交通システム



【BRT】  
連節バス、バスレーン等を  
組み合わせた幹線的な交通  
システム



(※)レール、マクラギ、ATS、車両等

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

地域公共交通再編  
実施計画

## 地域公共交通ネットワーク再編の促進

認定

### <支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施

#### ・バス路線の再編

計画に位置付けられた再編後のバス路線の持続可能な運行の確保について重点的に支援

#### ・デマンド型等の多様なサービスの導入

路線バスからデマンド型乗合タクシーへの転換や多様な形態での離島航路の維持に係る支援を強化

#### ・LRT・BRTの高度化

コンパクトシティ化等のまちづくりと連携し、地域のネットワークの軸となるLRT・BRTの整備に係る支援を強化

#### ・地域鉄道の上下分離等

バス路線の再編等と併せた地域鉄道の上下分離等による地域鉄道の維持に係る支援を強化

## 【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

### <支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行



# 地域公共交通ネットワーク再編に対する重点的な支援

## ○計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築

- ・地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
- ・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件の緩和等の措置を適用

