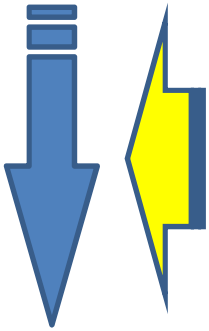


●交通基本法案

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。

(国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携)

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等)

交通基本計画の策定

○交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。

○今後の具体的目標を設定。

※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

交通基本法案の骨子案

I 基本理念等

- 第1条：目的（この法律は、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする）
- 第2条：国民等の交通に対する基本的な需要の充足（交通の機能が十分に発揮されることにより、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない。）
- 第3条：交通の機能の確保及び向上
- 第4条：交通による環境への負荷の低減
- 第5条：交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携
- 第6条：連携等による施策の推進
- 第7条：交通の安全の確保

II 責務等

- 第8条：国の責務
- 第9条：地方公共団体の責務
- 第10条：交通関連事業者及び交通施設管理者の責務
- 第11条：国民の責務
- 第12条：関係者の連携及び協力
- 第13条：法制上の措置等
- 第14条：年次報告等

III 交通基本計画

- 第15条：交通基本計画（交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通基本計画を策定。計画案の策定大臣は、内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣。計画は、閣議決定を経た後、国会に報告し、公表。）

IV 国等の基本的施策

- 第16条：日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- 第17条：高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策
- 第18条：交通の利便性向上、円滑化及び効率化
- 第19条：国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策
- 第20条：交通に係る環境負荷の低減に必要な施策
- 第21条：総合的な交通体系の整備等
- 第22条：まちづくりの観点からの施策の促進
- 第23条：観光立国の実現の観点からの施策の推進
- 第24条：協議の促進等
- 第25条：技術の開発及び普及
- 第26条：国際的な連携の確保及び国際協力の推進
- 第27条：国民等の立場に立った施策の実施のための措置
- 第28条：地方公共団体の基本的施策

V 附則

- 施行期日（公布の日から施行）

23年度公共交通関連予算の概要

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

地方バス路線維持対策
地域公共交通活性化・再生総合事業
鉄道軌道輸送対策事業費補助
LRTシステム整備費補助
交通施設バリアフリー化設備等整備費補助の一部(鉄道)
公共交通移動円滑化(バス)
離島航路補助
地域公共交通活維持・活性化推進費の一部(離島航路)

見直し
統合

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～

全国のどこでも誰でもが移動手段の確保が可能となる
社会の実現をめざす取り組みを一括して支援。

地域公共交通確
保維持事業

地域公共交通バリア
解消促進事業

地域公共交通
調査事業

予算要求：要求額453億円

(元氣な日本復活特別枠)

政策コンテスト

22. 9中旬～22. 10下旬
パブリックコメントの実施
提出意見数5, 526件 (全189事業中9位)
…肯定的な意見が95%以上

22. 11. 12
評価会議 公開ヒアリング

22. 12. 1
評価会議における評価 … B判定
(地域交通において国が真に保障すべきナショナルミニマム
についての行政刷新会議の指摘に基づく低コスト化、真に
必要な分野・地域への重点化が条件)

平成23年度予算 閣議決定(12月24日)

地域公共交通確保維持改善事業：305億円

参考：平成22年度予算と23年度予算との比較

平成22年度予算額

地域公共交通活性化・再生総合事業 (40億円)	地方バス路線維持対策 (68億円)	離島航路補助 (48億円)	離島航空路運行費補助 (5億円)	LRTシステム整備費補助 (1. 5億円)	鉄道軌道輸送対策 事業費補助 (20億円)	交通施設バリアフリー化設備等 整備費補助の一部(鉄道) (29億円)	公共交通移動円滑化(バス) (8億円)
----------------------------	----------------------	------------------	---------------------	--------------------------	-----------------------------	--	------------------------

平成23年度予算額

経過措置 地域公共交通活性化・再生総合事業経過措置 (39億円) (23年度に2年目・3年目となる計画事業が対象)	地域公共交通確保維持事業 陸上交通の確保維持 (100億円) 離島航路の確保維持 (60億円) 離島航空路の確保維持 (2. 5億円) ※別途社会資本整備特別会計2. 5億円	地域公共交通バリア解消促進事業 地域鉄道輸送対策 (45億円) 鉄道のバリアフリー化等 (29億円) バス・タクシーのバリアフリー化等 (8億円)	地域公共交通 調査事業
--	---	---	----------------

※予算額は予算要求にあたっての事務的な積算内容(参考額)

『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～（新規） 23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害を解消

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、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、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行（航）欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

《事前算定方式等への変更》

《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》

《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



離島交通

- ・ 島民の生活に必要不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

《離島航路：事前算定方式等への変更とともに、補助充足率や島民割引等の移動環境改善への取組支援を充実》

《離島航空路：支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行》



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

《個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善》

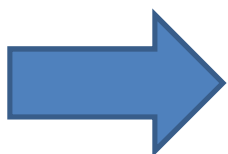
地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



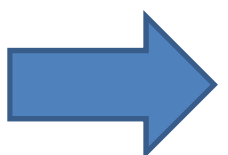
地域公共交通確保維持事業（補助方式等の変更点）

■ 事後精算方式 （現行）



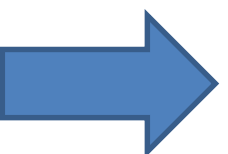
- 事前内定方式
 - * 費用・収入の事後的増減は補助事業者に帰属。（費用削減・収入増加インセンティブ）。

■ 地域協議会で検討し、都道府県知事が系統指定 （現行）



- 地域間幹線系統については、都道府県協議会で検討し、地域間幹線系統確保維持計画に記載。
- 地域内フィーダー系統については、市町村協議会で検討し、地域内フィーダー系統確保維持計画に記載。

■ 都道府県による協調補助が必須 （現行）



- 都道府県以外の者による負担も可能。

地域の計画について～協議会と地域の公共交通に係る計画の関係等について～

生活交通ネットワーク計画

陸上交通

地域間幹線系統
確保維持計画
(3年計画)

都道府県主催協議会

地域内フィーダー系統
確保維持計画
(3年計画)

市区町村主催協議会

離島航路(航空路)

離島航路確保維持計画
(3年計画)

都道府県主催協議会

バリア解消促進等事業

生活交通改善事業計画

都道府県主催協議会

or

市区町村主催協議会

or

事業単位協議会
(駅、空港等)

※各計画は分野毎に作成することも可

※陸上交通に係る計画のうち地域間幹線系統確保維持計画と地域内フィーダー系統確保維持計画を別に作成することも可(この場合、両協議会において計画の情報の共有を行うこと。)

※上記中の都道府県・市区町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組合わせ等が可能

○地域協議会の考え方

【メンバー】 地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等) 等

※都道府県協議会は都道府県が、市区町村協議会は市区町村が主催する。地域・分野毎の分科会の設置や複数市区町村による合同協議会の設置も可能とする。

※既存の類似協議会(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)の見なし措置を行う。

※住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとする。

補助対象とする地域間幹線系統の要件

○従前の地バス補助からの主な変更点

- ・複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和
- ・距離要件(10km以上)の廃止
- ・補助金額の事前内定方式への変更に伴い、輸送量、赤字要件については、運行終了後の実績値による判断から運行開始前に内定する予測値による判断に変更
- ・必要なサービスを効果的・効率的に確保維持するための協議会による実質的な議論を重視
- ・補助要件については適時適切に見直すものであること

具体的な要件

1. 複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定。)
2. 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められるものとして生活交通ネットワーク計画に記載され、国土交通大臣の認定を受けたものへの需要に対応して設定される系統であること。
3. 1日当たりの運行回数が3回以上で計画されていること。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの運行回数が3回以上で計画されているものとする。
4. 輸送量が15人～150人／日と見込まれること。(既存系統であって、2か年度連続して実績が15人未満／日又は150人 超／日の場合は補助対象系統として認定しない。)
5. 経常赤字が見込まれること(ただし、既存系統であって、過去2か年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。)
6. 生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要な運行系統として記載されていること。
7. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経ること。
8. 生活交通ネットワーク計画に記載されている運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により内定されており、その選定結果に基づき国庫補助要望額が算定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

○主な要件

- ・「補助対象地域間バス系統のフィーダー」または「交通不便地域の移動を確保するフィーダー」
： 補助対象地域間バス系統を補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・幹線アクセス性： 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・サービス充実性： 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること
- ・公共性： 公的な支援がなければ確保維持が困難なものであること
- ・地域の合意： 地域の協議会による議論を経た計画に基づき実施されるものであること
- ・効率的・効果的なサービスの確保： 品質・価格・企画等を踏まえて運送予定者が選定されること

具体的な要件

1. 以下の(1)、(2)のいずれかの要件を満たす系統であること
 - (1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統(注1)であること。(専ら政令市、中核市及び特別区が運行の支援を行うものは除く。)
 - (2) 交通不便地域における地域間交通ネットワーク(注2)のフィーダー系統であること。(①または②であること。)
 - ① 過疎地域等(※)における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。
※ 過疎地域等：過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村、奄美群島振興特別開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原振興開発特別措置法に基づく小笠原諸島及び沖縄振興特別措置法に基づく沖縄
 - ② 半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落及び市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること
(注1) フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続(注3)する系統をいう。
(注2) 地域間交通ネットワークとは、地域間バス系統、鉄軌道、航路及び航空路をいう。
(注3) 接続とは、バス停留所相互又はバス停留所と鉄軌道駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
2. 平成23年4月1日以降に新規に実証運行若しくは本格運行を開始する系統、または新規に地方公共団体が支援を開始する系統であること。
3. 経常赤字が見込まれること(ただし、既存系統であって、過去2か年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。)
4. 生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要な運行系統として記載されていること。
5. 運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワーク及び生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られていること。
6. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経ること。
7. 生活交通ネットワーク計画に記載されている運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により内定されており、その選定結果に基づき国庫補助要望額が算定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

市町村ごとの国庫補助額

各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

補助対象経費

市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の20分の9を限度とする。)に相当する額とする。

ただし、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

市町村ごとの上限想定額

補助対象市町村毎の国庫補助上限想定額は、補助対象市町村ごとの基礎定額(A)と、補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B)の合計額とする。

■算定対象区域:

- ・補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村並びに奄美、小笠原及び沖縄振興法により指定される市町村については、非人口集中地区(非DID地区)
- ・交通不便地域(奄美、小笠原、沖縄振興法等により指定される地域を除く。)をその区域に含む市町村については、それぞれの根拠法等に基づき指定等が行われている区域
- ・上記の複数の区分に該当する市町村については、最も広い区域。

■補助対象市町村毎の基礎定額(A): 一市町村当たり100万円/12ヶ月

■補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B): 配算単価(C) × 補助対象市町村の算定対象区域の人口

* 人口1人当たりの配算単価(C): 地域内フィーダー系統に対する国庫補助可能上限額から(A)の総額(100万円 × 積算補助対象市町村(補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村及び過疎地域等をその区域に含む市町村。))の数を減じ、その残余の額を直近の国勢調査における積算補助対象市町村の算定対象地域の人口で除した額。

(ただし、補助対象市町村からの申請額の総額が地域内フィーダー系統の補助総額に達しないことが明らかな場合には、必要に応じ、予算の範囲内で、補助対象市町村に居住する人口1名当たりの配算単価(C)を変更することができるものとする。)

バリア解消促進等事業(補助対象・補助率)

補助対象

(バリアフリー化)

- ・バスターミナル
- ・ノンステップバス車両
- ・リフト付きバス車両
- ・福祉タクシー車両
- ・福祉タクシー共同配車センター

(利用環境の改善)

- ・BRTシステム
- ・ICカードシステム
- ・バスロケーションシステム 等

補助率

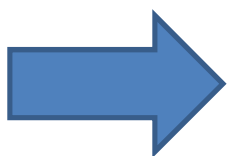
ノンステップバス車両・リフト付きバス車両: 4分の1又は差額の2分の1
上記以外: 3分の1以内

※バス車両・福祉タクシー車両については、1両当たりの限度額を設定。

バリア解消促進等事業（補助方式）

- 補助事業者が国に直接申請（バリアフリー化）
- 協議会が国に申請（利用環境改善）

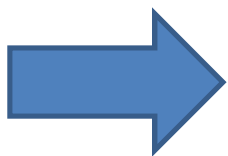
（現行）



- 都道府県協議会、市町村協議会等の協議会で検討し、生活交通改善事業計画等を実施する事業を記載する。当該計画に記載された補助対象事業者が国に直接補助金の交付を申請。

- 地方公共団体による協調補助が必須（バリアフリー化）
- 地方公共団体以外の者による負担も可能（利用環境改善）

（現行）



- 地方公共団体以外の者による負担も可能。
（但し、事業採択の際には地方公共団体補助案件を優先）

調査事業

補助対象

地域の公共交通の確保維持改善にかかる計画の策定調査の事業（「総合連携計画」の策定を含む。）

補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者により構成される協議会（新たに補助要綱で定められる地域公共交通確保維持改善協議会（仮称）のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。）

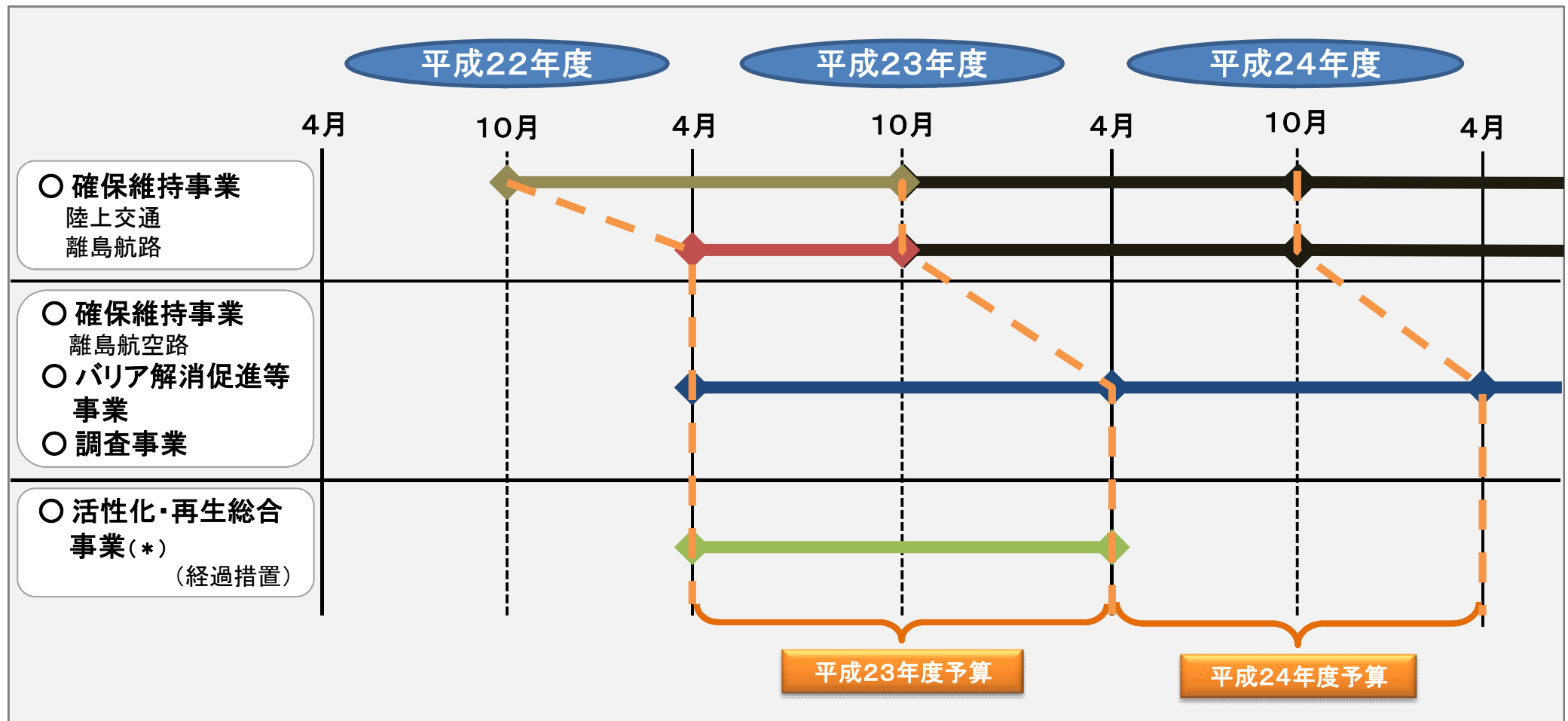
補助対象経費

補助対象経費：計画の策定に必要な経費（地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等。）

補助率

定額（2000万円以下）

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュールについて【調整中】



- 新制度は平成23年度4月1日施行(予定)。
- 事業年度(補助対象期間)は、陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業については、10月～9月(ただし、新制度への移行期である平成23年度においては、地域内生活交通への支援等新たな補助事業については4月～9月)、それ以外は4月～3月。

(*) 平成22年度までに地方運輸局長等の認定を受けた地域公共交通活性化・再生総合事業計画(「総合事業計画」)に係る事業(「計画事業」)であって、既に事業に着手しているものについては、平成23年度に限り、従前の補助メニューにしたがって支援を実施。