

地域公共交通の現場は、 激変する制度をどう使いこなすか？

～交通政策基本法・地域公共交通活性化再生法・
タクシー特措法・地方分権一括法を踏まえて～

講師：加藤博和 名古屋大学 准教授

<目次>

<講演資料>

地域公共交通の現場は、激変する制度をどう使いこなすか？

～交通政策基本法・地域公共交通活性化再生法・タクシー特措法・

地方分権一括法を踏まえて～・・・ 1

<参考資料>

交通政策基本法関係

交通政策基本計画関係

地域公共交通活性化再生法関係

タクシー特措法関係

分権一括法（自家用有償運送）関係

加藤先生講演資料

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
 - ・活発な地域間交流・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(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)

交通政策基本法
(平成二十五年十二月四日法律第九十二号)

第一章 総則（第一条―第十四条）
第二章 交通に関する基本的施策
 第一節 交通政策基本計画（第十五条）
 第二節 国の施策（第十六条―第三十一条）
 第三節 地方公共団体の施策（第三十二条）
附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）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、もって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。

(交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識)

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

(交通の機能の確保及び向上)

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

(交通による環境への負荷の低減)

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

(交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携)

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

(連携等による施策の推進)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(交通の安全の確保)

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法 その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得よう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得よう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑

み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

（国民等の役割）

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

（関係者の連携及び協力）

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

（法制上の措置等）

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

（年次報告等）

第十四条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画

第十五条 政府は、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、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

2 交通政策基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 交通に関する施策についての基本的な方針

二 交通に関する施策についての目標

三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

四 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通政策基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、その趣旨、内容その他の必要な事項を公表し、広く国民等の意見を求めなければならない。

6 国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の意見を聴かなければならない。

7 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。

8 政府は、交通政策基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

9 第四項から前項までの規定は、交通政策基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策）

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

（交通の利便性向上、円滑化及び効率化）

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

（国際競争力の強化に必要な施策）

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

（地域の活力の向上に必要な施策）

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地

並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

（運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展）

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

（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その迅速な回復等に必要な施策）

第二十二条 国は、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その迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

（交通に係る環境負荷の低減に必要な施策）

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

（総合的な交通体系の整備等）

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

（観光立国の実現の観点からの施策の推進）

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往來の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往來に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往來の促進に必要な施策を講ずるものとする。

（協議の促進等）

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

（調査研究）

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

（技術の開発及び普及）

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

（国際的な連携の確保及び国際協力の推進）

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

（国民等の立場に立った施策の実施のための措置）

第三十一条 国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

第三節 地方公共団体の施策

第三十二条 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に

関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

附 則 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

交通政策基本計画（原案）

2014年9月

目次

はじめに	1
第1章 交通政策を巡る動きと基本認識	3
1. 交通政策が対応すべき社会・経済の動き	3
2. 今後の交通政策の在り方の基本認識	4
第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策	7
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	7
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	
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	
目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする	
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	
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	17
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	
目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する	
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	
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	
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	28
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	
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	
目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる	
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	
第3章 施策の推進に当たって特に留意すべき事項	38
留意事項① 適切な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	
留意事項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	
留意事項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	
留意事項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	
おわりに	45

はじめに

我が国は、人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバルゼーションの進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、ICTの劇的な進歩等の技術革新の進展など、多様かつ重大な課題に直面している。

これらの我が国が直面する課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、平成 25 年 11 月 27 日に交通政策基本法が成立し、同年 12 月 4 日に公布・施行された（平成 25 年法律第 92 号）。

交通政策基本法では、交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、我が国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、例えば「日常生活等に必要な交通手段の確保」、「国際競争力の強化」、「大規模災害への対応」など、具体的な施策の方向性を明示している。

また、同法は政府に対し、交通政策基本計画の閣議決定及び国会に対する同計画の報告を義務付けている。

本計画は、交通政策基本法が提示するこれらの交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるものである。

本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の三層構造となっており、関係者の責務・役割や連携・協働等についても、施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理している。

なお、本計画による施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土のグランドデザイン 2050」や「社会資本整備重点計画」、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」、「国土強靱化基本計画」とも連携・整合を図ることとする。特に、社会資本整備重点計画とは車の両輪として一体的に実行していくことが必要である。

さらに、人口急減、少子化、超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し、個性あふれる地方の創生により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことが極めて重要であり、従来の発想にとらわれず、国として全力で取り組んでいかなければならない。

また、2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催等を見据え、平成 26 年度（2014 年度）を初年度とし、平成 32 年度（2020 年度）までを、本計画の計画期間とする。

本計画に基づく施策の進捗状況については、適切にフォローアップを実施することとし、必要に応じ、本計画の改善検討を行う。

第1章 交通政策を巡る動きと基本認識

1. 交通政策が対応すべき社会・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

2047年頃から人口が1億人を割り込んで、2060年頃には総人口は8,700万人となり、その約25%が75歳以上になることが予測されている。また、生産年齢人口は2030年には現在の約8割、2060年には現在の半分近くまで減少し、生産・消費ともに縮小のおそれがあり、地方の創生が極めて重要となっている。

② グローバリゼーションの進展

アジアの新興国の成長等により、国家間・都市間の競争がますます激化するとともに、国内外における日本人と外国人の交流が深化・拡大していくことが見込まれる。

③ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化

首都直下地震、南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%と言われていいる。また、高度経済成長期に整備された交通インフラの老朽化が深刻な状況にある。

④ 地球環境問題

地球温暖化により、極端な降水現象の増加、雪氷の減少などの気候の変動や海面水位の上昇など、地球環境全体への影響が進行している。また、交通負荷の集中による大気汚染や騒音等に係る問題が、依然として存在している。

⑤ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

コンピュータの処理能力が飛躍的に発展・普及しており、それらも活用させた新技術が、社会のあらゆる分野で急激に進展し、国民等の生活に着実に根付いてきている。

⑥ 東日本大震災からの復興

東日本大震災からの復興・復旧は、交通分野においても、引き続きスピード感を持った対応が求められる重要な課題であり、東京電力福島原子力発電所の事故の被災地についても、避難指示の解除に併せた対応が必要となっている。

⑦ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催は、国を挙げて成功を目指すべき世界的イベントであるとともに、我が国のサービスレベルの高さを世界にアピールできる絶好の機会である。

2. 今後の交通政策の在り方の基本認識

交通政策基本法第2条に規定されているとおり、交通は、国民の日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流・国際交流や円滑な物流を実現し、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展を図るための社会的な基盤であり、交通政策を推進する上では、交通の機能を将来にわたって十分に発揮させ、国民等の交通に対するニーズを適切に充たしていくことが求められている。

同法に基づき、上記の社会的経済的要請に対応した交通関係施策を、以下の3つの基本的方針の下で推進することとする。

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

我が国では従来、公共交通ネットワークの形成は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきた。

しかしながら、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部においては、民間事業者による採算ベースでの輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれがある。

他方、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通ネットワークを形成することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。

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

交通は、特に大都市圏において、我が国の成長を牽引する経済活動を支

えるとともに、多くの国民の豊かな暮らしをも支えるものとして、今後も引き続き、PPP/PFI の活用も含め民間事業者の能力を最大限に生かしつつ、より一層の利便性向上が求められている。

一方で、経済活動の面で、アジアを中心として我が国を取り巻く国際競争が激化している中で、我が国が国際競争力を保っていくためには、国際空港や国際港湾などを拠点とした国際交通ネットワークづくりが不可欠となっている。

また、国内交通ネットワークに関しても、交流人口の増加等を通じて地域間の格差をできる限り是正するとともに、各地域の固有の歴史、文化、地場産業などを活かした地域活性化を進める観点から、その拡大・充実が必要である。

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

東日本大震災の経験等を踏まえて、交通関係の社会資本に係る大規模災害対策及び老朽化対策に取り組むとともに、それらと連携しながら交通に固有のソフト面での対策を進めることで、持続可能で安心・安全な交通を実現することが求められている。

また、近年、JR 北海道問題や高速ツアーバス事故等のような、交通サービスへの信頼を根底から揺るがす事態が生じており、持続可能で利用者にとって安心・安全なサービスを提供できる事業の健全性を確保する必要性が再認識されている。

地球環境問題については、我が国における運輸分野の CO₂ 排出量の現状にかんがみ、交通政策としても引き続き地球温暖化対策に取り組む必要があるとともに、産業全体での新エネルギーの導入に向けた動きへの的確な対応や、大気汚染や騒音、生態系破壊などの問題への継続的な取組みが求められている。

これらの基本的方針に沿った施策については、特に次の事項に留意しながら、策定・実施されなければならない。

- ① 適切な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
- 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
- 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

(*) 本計画の施策と交通の安全の確保に関する施策との関係について

交通に関する施策のうち、交通の安全の確保に関する施策については、昭和 45 年に制定された交通安全対策基本法とその関係法律に定めるところによることとされ、同法に基づき、これまで 9 次にわたって交通安全基本計画が作成されるなど、交通の安全の確保に関する施策が強力に実施されてきている。

一方で、運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展を図ることが交通の安全の確保につながるなど、交通の安全の確保を直接の目的としない施策であっても交通の安全の確保に資するところであり、両者は密接に関わるものである。

このため交通政策基本法では、第 1 条で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すると規定した上で、第 7 条で交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の法律で定めるところによるとするとともに、交通に関する施策の推進に当たっては、交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない旨を定めている。

したがって、本計画においては、交通安全対策基本法等に基づく交通の安全の確保に関する施策（以下「安全確保施策」という。）との十分な連携が確保されている旨を明確にしながら、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとする。

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

本章では、前述のAからCまでの基本的方針それぞれについて、目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定める。

講ずべき施策については、＜これまでの取組を更に推進していくもの＞と＜取組内容を今後新たに検討するもの＞に分けて整理し、このうち＜取組内容を今後新たに検討するもの＞は、主として新規の取組を記載しているが、新規に取組むものだけでなく、既存の取組であっても、その具体化のために新たな施策が必要なものについても記載する。また、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定する¹。

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

全国的な少子高齢化、三大都市圏（とりわけ東京圏）への人口流入、クルマ社会の進展等の中で、地域の生活の足の確保²が大きな課題となっている。

このような中で、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進するためには、自治体が中心となって、土地利用などの都市計画等と連携し、交通ネットワークの再構築を図ることが不可欠である。

また、LRT³やBRT⁴など、従来よりも利便性が高い交通手段がまちづくりの一環などとして導入されつつある一方、人口減少を背景として民間事業者によるバス路線の運行が困難となっている地域においては、持続可能な交通手段として、コミュニティバス⁵や、デマンド交通⁶など、各地域の実情に合わせた新たな交通

サービス形態の導入も増加しているところである。

さらに、環境にやさしく健康増進にも資する自転車が交通手段として見直されつつある。

以上のような様々な交通手段を最大限に活用して、利用者のニーズに応えるため、個々の地域の実情に応じ、これらの交通手段を導入しやすい環境の整備を行うことが必要である。

さらに、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や我が国が超高齢化社会を迎えることを考えると、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえながら、すべての人が社会活動に参画できる社会を目指して、身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実にに向けた取り組みを進めることが求められている。

このほか、我が国は定時性の確保、混雑緩和、相互直通運転の拡大をはじめとした乗継ぎ利便性の改善や、ICカードの普及などのICT技術の積極的導入など、様々な取り組みを通じて、交通サービスの「質」については世界でもトップレベルの水準にある。

今後は、さらに高度化していくべきであり、バリアフリーの取組とも併せ、モード間の連携を促進し、「滑らかに移動できる」シームレスな交通体系を実現する。

以上を通じ、「守り」のみならず「攻め」として、豊かな国民生活に資する交通政策を追求し、個性あふれる地方の創生を推進することが必要である。

（参考）交通政策基本法の関連条文

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策）

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

¹ 数値指標は、現時点で継続的に取得されているデータを経年的にフォローできうる施策について設定しており、数値指標を定めていない施策についても、今後、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努める。

² 乗合バスについては、2007年～2011年で約8,160kmの路線が廃止され、鉄道については、2008年～2012年で7路線、約105kmが廃止されている。

³ Light Rail Transitの略。低床式車両の活用や軌道・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。

⁴ Bus Rapid Transitの略。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

⁵ 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が自らバス事業者として、またはバス事業者に委託して運行するバス。

⁶ 路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。オンデマンド交通。

(交通の利便性向上、円滑化及び効率化)

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)、速達性の向上(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化(交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。)、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

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)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「都市再生特別措置法」等及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。

[1] 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2014年度 - → 2020年度 100件】

- ・その際、自治体と民間事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたバستمックスを実現することを目指す。

[2] 鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数

【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

[3] デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

- ・鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現するため、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化を推進する。

- ・過疎地や離島などの条件不利地域について、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援する。

[4] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路⁷ 【2012年度 100% → 2020年度 100%】

②航空路⁸ 【2012年度 100% → 2020年度 100%】

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。
- ・過疎地域等において日常の買い物等が困難な状況に置かれる者への対応や宅配ネットワークの維持のため、貨客混載や自治体、NPO法人等関係者との連携など過疎地物流の確保策を検討する。
- ・持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、公共交通空白地域を中心として、NPO法人や住民団体等の多様な主体の活用や、交通分野に係る多様な資金の活用を検討する。

⁷ 我が国において、生活交通手段として海上公共交通が必要な有人離島(架橋されていない、及び、海上公共交通に依存している有人離島)のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路または不定期航路が就航している有人離島

⁸ 2012年度において航空輸送が確保されている飛行場を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち、航空運送が確保されている有人離島

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）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、道路を補完・代替する公共交通機関である LRT・BRT 等の導入を推進する。

〔5〕 LRT の導入割合（低床式路面電車の導入割合）

【2013 年度 24.6% → 2020 年度 35%】

- ・人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化や、デマンド型バス・タクシーなどのデマンド交通の効果的な導入を促進する。

〔3〕 デマンド交通の導入数《再掲》

- ・自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及、各種マーク制度（BAA マーク、SBAA マーク等⁹）の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

〔6〕 コミュニティサイクルの導入数

【2013 年度 54 市町村 → 2020 年度 100 市町村】

- ・高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすため、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・公共交通機関を補完するものとして自動車を効率的に保有・利用するため、レンタカーを活用したカーシェアリングの活用を検討する。

⁹ 一般社団法人自転車協会により安全面・環境面において基準に適合していることを示す（Bicycle Association Approved）マークであり、BAA マークは一般自転車、SBAA マークはスポーツ用自転車の基準適合を示す。その他「幼児 2 人同乗基準適合車マーク」など。

- ・また、特に高齢化が進む離島航路の周辺における住民の日常の交通手段の確保や観光旅客需要喚起による地域の活性化のため、陸上の交通機関と旅客船との乗り継ぎの負担を軽減する海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の開発、旅客船におけるデマンド交通の効果的な活用等を検討する。

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、すべての人が参画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）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき 2011 年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等に定められた現行の整備目標を着実に実現する。

〔7〕 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	【2012 年度 56% → 2020 年度 70%】
②ノンステップバス	【2012 年度 41% → 2020 年度 70%】
③リフト付きバス等	【2012 年度 4% → 2020 年度 25%】
④旅客船	【2012 年度 25% → 2020 年度 50%】
⑤航空機	【2012 年度 89% → 2020 年度 90%】
⑥福祉タクシー車両	【2012 年度 13,856 台 → 2020 年度 28,000 台】

〔8〕 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率 ¹⁰	
【2012 年度	鉄軌道駅 82% → 2020 年度 100%】
	バスターミナル 83%
	旅客船ターミナル 88%
	航空旅客ターミナル 85%
②視覚障害者誘導用ブロックの整備率 ¹⁰	
【2012 年度	鉄軌道駅 93% → 2020 年度 100%】
	バスターミナル 85%
	旅客船ターミナル 56%
	航空旅客ターミナル 97%

¹⁰ 1 日当たりの平均的な利用者数 3,000 人以上の旅客施設が対象

③障害者対応トイレの設置率¹⁰

【2012 年度 鉄軌道駅	79%	→	2020 年度 100%】
バスターミナル	63%		
旅客船ターミナル	71%		
航空旅客ターミナル	100%		

④特定道路¹¹におけるバリアフリー化率

【2013 年度 83% → 2020 年度 約 100%】

⑤一定以上の大きさの有料路外駐車場におけるバリアフリー化率

【2012 年度 51% → 2020 年度 70%】

⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率

【2013 年度 97.8% → 2016 年度 100%】

- ・大都市等において、高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付き JIS 規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

[9] ホームドアの設置数 【2013 年度 583 駅 → 2020 年度 800 駅】

- ・沿道景観の充実や休憩施設の配置など一体となった、外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備を推進する。
- ・施設面・設備面における取組みに加えて、交通事業の現場においてすべての事業者や利用者が高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」対策を推進する。
- ・また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートのバリアフリー化や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化、

¹¹ 駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの

視覚・聴覚など様々な面での障害者・高齢者の目線に立った線的・面的なバリアフリー化、バス停のバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。

- ・公共交通機関のバリアフリー化や福祉車両の導入に係る費用を低減することで、さらなるバリアフリー化を促進するため、技術開発や関係基準の見直しなど、コストダウンの促進について検討する。

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）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・都市鉄道の利用を促進するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率¹²

①主要 31 区間の平均値 【2013 年度 165% → 2015 年度 150%】

②180%¹³超の混雑率となっている区間数

【2013 年度 14 区間 → 2015 年度 0 区間】

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長

【2013 年度 880km → 2020 年度 947km】

- ・幹線道路等において信号制御の高度化を行い、円滑な道路交通の実現を推進する。

[12] 信号制御の高度化による通過時間の短縮

【2012 年度から 2016 年度末までに対策実施箇所において約 9,000 万人時間/年短縮】

¹² 国土交通省統計（2013 年度）による。なお、他都市圏の混雑率は、大阪圏主要 20 区間の平均値：124%、名古屋圏主要 8 区間の平均値：131%であり、その他の都市圏も 150%超となっている区間は無い。

¹³ 身体が触れ合うが、新聞を折り畳んで読める程度の状態

- ・先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負荷を軽減するため、車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及を促進する。

【13】 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率

【2012 年度 54.4% → 2020 年度 90%】

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・旅客交通等のサービスレベルの向上のため、公共交通機関における定時性や快適性などのサービスレベルの見える化を検討する¹⁴。
- ・自治体が策定する地域公共交通ネットワークに関する計画や事業者が策定する運行計画等の効果的・効率的な作成を促進するため、交通関連のビッグデータの活用による交通計画の策定支援策を検討する。
- ・公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系 IC カードの事業者間での共通利用やエリア間での相互利用の推進策を検討する。

【14】 相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数

【2013 年度 12 県 → 2020 年度 0 県】

- ・歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通に関する情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通に関する情報の提供方法を検討する。

【15】 バスロケーションシステムが導入された系統数（うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数）

【2012 年度 11,684 系統（10,152 系統） → 2020 年度 17,000 系統】

- ・ITS 技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な交通を実現するために交通容量の最適化等を行うとともに、交通量を精緻にコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るためのきめ細やかな対策を検討する。
- ・渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上などを図るため、「官民 ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自動走行システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を検討する。

¹⁴ 客観的な指標とともに、主観的な指標の活用も検討する。例えば、国土交通省によるアンケート調査（2012 年 9 月）によれば、国民の約 40% が日常生活における公共交通に「満足している」又は「どちらかといえば満足している」と回答。

- ・公共交通機関における混雑緩和や需要喚起のため、運賃の活用を検討する。

- ・ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延¹⁵等に対応するための方策を検討する。

- ・我が国の空港の利便性・競争力の向上を図るため、空港処理能力の拡大、空港アクセスの改善等とあわせて、空港自体の魅力向上、乗継時間の更なる短縮、深夜早朝時間帯の受入体制の確保など、空港の利用環境改善を検討する。

- ・鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策を検討する。

- ・我が国が優位性を有する自動車に係る様々な情報を利活用し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。

¹⁵ 東京圏の鉄道路線の 36% が相互直通運転を実施しているが、一方で、相互直通運転の実施により遅延の影響範囲も拡大している（過去のサンプル調査の中では、相互直通運転をしている路線では、していない路線に比べて、遅延の平均時分が 5～10 分程度大きくなっている例がある。）。

基本の方針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

我が国が、持続的な経済成長と繁栄を遂げていくためには、我が国の産業、観光等の国際競争力を強化し、人と物が行き交う「場」としての我が国の魅力を高めていくことが不可欠である。

特に、近隣のアジア諸国との厳しい競争に打ち勝つとともに、これら地域の成長を我が国に取り込んでいくには、国際交通ネットワークの要である国際空港や国際港湾の機能強化が必須である¹⁶¹⁷。

国際航空の分野では、近年著しい発展を遂げている低コスト航空会社（LCC）¹⁸の利用促進に向けた環境整備が急務となっている。また、国際海上輸送では、パナマ運河の拡張事業に伴う船舶の大型化など、国際交通を取り巻く大きな環境変化に対応した港湾機能の強化が必要である。

一方、人口が減少する中で、国内の経済活動を刺激しつつ成長を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要¹⁹であり、国内の各地域間の「交流人口」の増加や、モノの流動の促進が極めて重要である。このため、国内の幹線交通ネットワークのさらなる充実²⁰や交流拠点の強化を図る必要がある。

こうした経済効果は、海外から我が国を訪れる外国人観光客の増加によってももたらされる。我が国は、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機に、これを2,000万人の高みに引き上げ、更には2030年には3,000万人を超えることを目指しているところであり、観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組むこととする。

¹⁶ アジア/太平洋の航空市場は、2025年に世界最大となる見込み（年6.6%の伸び）

¹⁷ 港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

全世界	2000年	2億3,169万TEU	→	2010年	5億351万TEU	(2.2倍)
アジア	2000年	9,227万TEU	→	2010年	2億4,417万TEU	(2.6倍)
日本	2000年	1,313万TEU	→	2010年	1,875万TEU	(1.4倍)

¹⁸ Low Cost Carrier の略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社。

¹⁹ 定住人口1人当たりの年間消費額（121万円）は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者11人分、国内旅行者（宿泊）26人分、国内旅行者（日帰り）81人分にあたる。

²⁰ 国内幹線旅客需要の増加例として、東海道新幹線の輸送量は、JR発足後25年間で約1.5倍に拡大している。また、幹線交通の地域経済効果の例として、2011年の九州新幹線的全線開業により、九州全県の観光消費額は対前年度比約11%向上している。

また、我が国の交通インフラの海外展開を促進することは、世界の国々が抱える交通に関する課題の解決に資するとともに、我が国の交通に関連する産業の成長にも寄与するものであり、ひいては我が国交通サービスのさらなるレベルアップにつながるものと考えられる。

（参考）交通政策基本法の関連条文

（国際競争力の強化に必要な施策）

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

（地域の活力の向上に必要な施策）

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

（観光立国の実現の観点からの施策の推進）

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往來の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往來に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往來の促進に必要な施策を講ずるものとする。

（国際的な連携の確保及び国際協力の推進）

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

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）

【航空】

<これまでの取組を更に推進していくもの>

・平成26年度中の約75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向上、我が国との往來の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市

圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す²¹。

【16】首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）

【2013 年 88 都市 → 2020 年 アジア主要空港²²並】

【17】三大都市圏環状道路整備率【2013 年度 63% → 2016 年度 約 75%】

- ・LCC の特徴である低コストかつ高頻度運航の両面を促す観点から、専用ターミナル整備や空港利用に不可欠なコストの低減、就航率・稼働率の向上等を図るとともに、ビジネスジェットの利用環境の改善のため、特に乗り入れ希望の多い成田・羽田両空港における動線整備等を行う。さらに、地方空港における LCC 等による国際航空ネットワークの拡充を図り、地方空港から入国する外国人数の大幅増を目指す。

【18】我が国空港を利用する国際線旅客のうち LCC 旅客の占める割合²³

【2013 年 7% → 2020 年 17%】

- ・管制空域の上下分離や複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を行う等の空域の抜本的再編及び業務実施体制の強化により管制処理能力を向上し、航空需要の増大に対応できる基盤を構築する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・アジアを始めとする世界の成長力を取り込み、首都圏の国際競争力の向上や日本経済の一層の発展を図る観点から、75 万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるため、東京オリンピック・パラリンピック開催までを目途に、首都圏空港の発着枠を約 8 万回増枠させることを含め、更なる機能強化の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。

【19】首都圏空港の年間発着枠²⁴

【2013 年度 71.7 万回 → 2020 年度 74.7 万回＋最大 7.9 万回²⁵】

- ・アクセス鉄道網の充実や、安価で充実したバスアクセス網の構築と深夜早朝

時間帯におけるアクセスの充実等、利用者の視点からの国際拠点空港のアクセスの強化を検討する。

- ・アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の取込み、総合特区制度を活用した各地域の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流機能の強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。

- ・我が国の航空企業の国際競争力強化のため、ユニットコスト全体の低減を強力に進めるとともに、我が国の公租公課等について、旅客数変動リスクの多くを航空会社が負担する構造の適正化等を図るため、徴収方式の見直しを検討する。

【港湾・海運】

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

【20】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整備数²⁶

【2012 年度 3 パース → 2016 年度 12 パース】

【21】国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数²⁷

①北米基幹航路

【2013 年度 デイリー寄港（京浜港 週 30 便、阪神港 週 12 便）

→ 2018 年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路

【2013 年度 週 2 便 → 2018 年度 週 3 便】

【17】三大都市圏環状道路整備率《再掲》

- ・我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点の確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

²¹ 我が国空港を利用する国際線旅客数は、2012 年度の 6,069 万人から 2022 年度には 9,100 万人になると予測されている。

²² アジア主要空港の就航都市数（2013 年） 仁川空港・金浦空港（ソウル） 143 都市、香港空港 138 都市、チャンギ空港（シンガポール） 134 都市、北京空港・南苑空港（北京） 97 都市、浦東空港・虹橋空港（上海） 83 都市

²³ LCC のシェア（2012 年） 北米 30%、西欧 39%、北東アジア 10%（日本 3%含む）

²⁴ 主要都市の発着回数（2011 年） ロンドン（5 空港）：110 万回、パリ（2 空港）：75 万回、フランクフルト：49 万回、ニューヨーク（3 空港）：118 万回、シンガポール：31 万回、ソウル（2 空港）：37 万回

²⁵ 関係自治体等と協議中

²⁶ コンテナターミナルにおける水深 16m以上の岸壁の整備数であり、2012 年度時点で上海港に 16 パース、釜山港に 21 パースが整備済み

²⁷ 2013 年の 1 週当たり寄港便数は、釜山港（韓国）が北米 44 便・欧州 5 便、香港港が北米 39 便・欧州 18 便、シンガポール港が北米 15 便・欧州 25 便、上海港（中国）が北米 38 便・欧州 23 便

〔22〕 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率

【2012 年度 2010 年度比 1.2%減 → 2016 年度 2010 年度比 5%減】

- ・各地域において、自動車等の地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾を積極的に活用する。
- ・北米からパナマ運河を経由したシェールガス輸送、豪州からの液化水素輸送等、エネルギー調達の多様化や新たな輸送ルートに対応した安定的な輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。
- ・2015 年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改訂の手続きの透明化等の課題の解決を図る。
- ・物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea & Rail などのモード横断的な輸送の積極的導入、コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。
- ・日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送、フェリー・RORO 船を活用した海陸複合一貫輸送に対応した港湾施設整備、さらに北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の ASEAN 諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユースの促進等により、国内外一体となったシームレスな物流を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊²⁸の競争基盤強化のための方策を検討する。
- ・2020 年に輸出額 1 兆円を目標とする農林水産物・食品の輸出や、高い技術力を有する地域中小企業の海外展開を物流面から支援するための枠組みを検討する。

²⁸ 「日本商船隊」として我が国の海運会社が運航する船舶は、①当該会社が所有する日本籍船舶、②日本法人の海外子会社から借り受けた外国籍船舶、③外国の海運会社から借り受けた外国籍船舶で構成されており、外国の海運会社が運航する船舶と国際海運市場で厳しい競争を行っている。

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）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・LCC の参入促進等により低コストで利用しやすい地方航空路線の拡充を図る等、我が国の国内航空ネットワークについても拡充を目指す²⁹。

〔23〕 国内線旅客のうち LCC 旅客の占める割合

【2013 年 6% → 2020 年 14%】

- ・整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体である JR 東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。これら新幹線ネットワークの整備と合わせた新駅の設置など地域鉄道等との連携を促進する。

〔24〕 北海道新幹線・北陸新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

①北陸新幹線 【2014 年度 → 2017 年度 20%増】

②北海道新幹線【2015 年度 → 2018 年度 10%増】

- ・九州新幹線新八代駅付近における耐久走行試験をはじめ、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に推進する。
 - ・地域活性化や物流効率化を図るため、安全でクリーンな高速道路ネットワークの整備を推進するとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。
- 〔25〕 道路による都市間速達性の確保率
- 【2012 年度 48% → 2016 年度 約 50%】
- ・関越道高速ツアーバス事故を踏まえて創設した新高速乗合バス制度を適確に運用し、柔軟な供給量調整や価格設定が可能な同制度の積極的な活用を通じて、安全確保施策とも連携しつつ、安全で利用しやすい高速バスネットワーク

²⁹ 我が国の国内線旅客数は、2012 年度の 8,600 万人から 2022 年度には 9,500 万人になると予測されている。

クの拡充を図る。

[26] 高速バスの輸送人員

【2011 年度 約 11,000 万人 → 2020 年度 約 12,000 万人】

- ・国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」に基づく仙台空港をはじめとした運営委託や、顧客満足向上のための仕組みの導入や空港別収支の早期公表を行う等、空港経営改革を着実に推進する。

- ・輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率

【2012 年度 2010 年度比 0.6%減 → 2016 年度 2010 年度比約 3%減】

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・地域間でのヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークを形成するため、幹線交通と地域内交通の活性化とともに、両交通間の連携促進を検討する。
- ・零細内航海運事業者の規模の拡大や経営の安定化を図るため、船舶管理会社を活用したグループ化・集約化に加え、さらなる基盤強化を検討する。
- ・国内における貨物のトラック輸送からの転換により CO₂削減や運転手不足対策を図るため、鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。

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こととする。

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)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・訪日外国人旅行者数 2,000 万人の高みに向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線 LAN の整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、出入国手続きの迅速化・円滑化等のための CIQ 体制の充実等、交通分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

[28] 空港、鉄道駅における無料公衆無線 LAN (Wi-Fi) の導入

①主要空港 【2013 年度 87% → 2020 年度 100%】

②新幹線主要停車駅【2013 年度 52% → 2020 年度 100%】

[29] 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間

【2013 年 最長 27 分³⁰ → 2016 年度 最長 20 分以下】

- ・道路の案内表示について、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置や、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進する。あわせて、カーナビの多言語化を進める。

- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る³¹。

[30] クルーズ船で入国する外国人旅客数

【2013 年度 17.4 万人 → 2020 年度 100 万人】

- ・国際拠点空港における内・際の乗り継ぎ利便性の向上などにより、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

- ・訪日外国人旅行者の受入環境整備として、2020 年に向けて全国各地の免税店を 10,000 店規模へ倍増させることとし、あわせて、こうした店舗での購入商品やスーツケースなど、訪日外国人旅行者の荷物を持ち運ぶ負担を減らすため、日本の優れた宅配運送サービスに関する多言語での分かりやすい情報提

³⁰ 2013 年の実績値は成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における最長待ち時間

³¹ クルーズ人口（＝各国におけるクルーズ船の乗客数。2012 年） アメリカ：1,350 万人、カナダ：77 万人、ブラジル：76.2 万人、イギリス：178 万人、その他欧州：423 万人、オーストラリア：69.4 万人、アジア（日本除く）：60 万人、日本：21.7 万人

供や外国人向けサービス内容の充実を図るなど、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。

- ・観光情報提供の拠点となる「道の駅」を選定して重点的な整備を行うなど、クルマ観光における道の駅のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を検討する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・交通系 IC カードの利用エリアの拡大や鉄道を中心に広範な地域の多様な公共交通機関で相互利用可能な企画乗車券の導入に加え、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、さらに自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。

〔14〕相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数《再掲》

- ・旅行者の利便性向上、移動の円滑化、旅行費用の低廉化等を図るため、各公共交通機関、美術館・博物館、観光施設等で相互利用可能な共通パスの導入を検討する。

- ・北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開通による首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用し、地域の商工会議所や自治体、地方運輸局など沿線関係者が一丸となった広域的な連携による国内外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

〔24〕北海道新幹線・北陸新幹線の開業を通じた交流人口の拡大《再掲》

- ・ビザ要件の緩和と一体的に行う航空路線の展開に対する支援や、地方空港への国際チャーター便に対する支援など、航空会社の新規路線開設・就航を促す方策を検討する。

- ・広域周遊ルートの形成を促すため、複数の空港とその間を結ぶ鉄道等が広域で連携して訪日外国人旅行者を誘致する取組を促す方策を検討する。

- ・交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域鉄道の魅力を高める観光列車、2階建て観光バス、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組みの促進方策を検討する。

- ・観光施策との連携を一層充実強化する観点から、内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための2次交通の充実など、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の今後の改定に柔軟に対応しつつ交通分野の連携方策を検討する。

- ・「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」³²に基づいた、我が国への外国クルーズ船の戦略的な誘致方策を検討する。

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）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・「インフラシステム輸出戦略」に基づき、我が国の高い交通関連技術・ノウハウのシステムとしての一体的な輸出を推進する。

〔31〕交通分野における日本企業の海外受注額推計

【2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円】

- ・2014年に成立した株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法に基づき、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行う機構を創設し、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入を促進する。

- ・自動車、鉄道、海運、航空、物流、港湾等の各交通分野について、安全面、環境面、効率面に関する我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指す。

- ・拡大する海洋開発市場への我が国企業の進出を促進するため、人員・物資等の輸送の中継基地となる洋上ロジスティックハブ等の開発支援を行う。

³² 日本とASEANが連携してクルーズ観光資源を有効活用するために、2003年10月に日ASEAN交通大臣会合で承認されたプロジェクト

- ・海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保に積極的に参画する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・我が国の交通関連企業の海外進出に当たり、進出先の国・地域において我が国の質の高い交通システムがスムーズに導入・運用されるよう、現地の人材や日本で勉学する留学生に対する研修・セミナーの実施など、現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

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

首都直下地震や南海トラフ地震の発生が切迫していると予想されていることなどを踏まえ、このような大規模な災害が発生した場合に交通の機能低下を可能な限り抑制するとともに、その迅速な復旧を図るための対策を可及的速やかに進め、交通機能を維持していくことは、国民の生命財産を保護する上で極めて重要である。

また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラや設備の老朽化の状況を踏まえ、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、その維持管理・更新を確実に実施することが必要となっている。

これらについては、社会資本全体を通じた大規模災害対策及び老朽化対策の一環として、遅滞なく取組む必要があるが、さらにそれらと連携しながら、次に掲げるような交通に固有の対策を進めることにより、持続可能で安心・安全な交通を実現する必要がある。

まず、災害軽減のためのシステム導入や、いわゆる帰宅難民対策も含めた災害発生時の避難誘導や迅速な機能回復に向けたオペレーション等の災害発生前後の対応についても十分な対策を講じることが必要である。

また、近年、交通における事故やトラブルの多発、さらには労働力不足³³に伴うサービス水準の低下などが問題となっており、持続可能で安心・安全なサービスの供給できる健全な事業体制の確保が必要である。このため、交通事業者の事業基盤³⁴をより強固なものとしていくことが不可欠となっている。

さらに、エネルギー・地球環境問題への対応も引き続き必要であり、我が国の二酸化炭素排出量の2割弱を運輸部門が占めていることにかんがみれば³⁵、これらの対策を進めていくことは喫緊の課題とすることができる。

³³ バス事業の運転者（男性）の労働時間は全産業平均の約1.2倍と長く、所得は全産業平均の約0.8倍と少ないため、大型二種免許保有者数の減少とあいまって、労働力の確保が課題に。女性のバス運転者（乗合・貸切）の割合も1%台にとどまっている。航空機操縦士のアジア／太平洋地域における需要は、2030年には現在の約4.5倍に増加見込み。

³⁴ 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字の実態。

³⁵ 運輸部門における二酸化炭素排出量は、京都議定書目標達成計画における目安目標値は達成済み（2012年度実績2億2,600万トン・2010年度目安目標2億4,000万トン）を5年連続達成）自動車の燃費については、2004年度から2011年度までに32%改善（2020年度目標の新基準を策定済）。

上記に加え、環境負荷の少ない新たなエネルギーの導入に向けた輸送ルート確保など、排出量削減とは違った角度での取り組みも進め、持続可能な交通に向けた環境を整備することが求められている。

これらの災害や老朽化、人材不足、環境負荷に対する取り組みは、既出の基本的方針A及びBに基づく取り組みを支える意味を持つものとして、積極的な位置付けの下で進めることが重要である。

(参考) 交通政策基本法の関連条文

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

(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その迅速な回復等に必要の施策)

第二十二条 国は、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その迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

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、「国土強靱化基本計画」等とも連携し、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が必要となっている。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

社会資本全体を通じた大規模災害対策、老朽化対策に遅滞なく取組む。

・鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

[32] 主要な交通施設の耐震化

①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率

【2012年度 91% → 2017年度 概ね100%】

②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

【2012年度 79% → 2016年度 82%】

③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

【2011年度 約2,640万人 → 2016年度 約2,950万人】

④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口

【2012年度 7,600万人 → 2016年度 9,500万人】

[33] 信号機、航路標識の災害対策

①停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数

【2013年度 5,363台 → 2016年度 約6,400台】

②航路標識の耐震補強の整備率

【2013年度 75% → 2020年度 100%】

③航路標識の耐波浪補強の整備率

【2013年度 74% → 2020年度 100%】

④航路標識の自立型電源導入率

【2013年度 84% → 2016年度 86%】

[34] 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率（重要交通網にかかる箇所）

【2013年度 約48% → 2016年度 約51%】

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

【2012年度 60% → 2016年度 68%】

・道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進する。

[36] 市街地等の幹線道路の無電柱化率

【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】

・鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援、港湾施設等の長寿命化対策の実施等により、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

[37] 主要な交通施設の長寿命化

①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

【2013年度 96% → 2016年度 100%】

②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率

【2013 年度 36% → 2016 年度 100%】

これらの施策と連携しながら、さらに交通に固有の以下の対策を進める。

○インフラ・設備面の対策

- ・地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においては更に脱線・逸脱の防止）を実施する。

- ・開業 50 年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

○避難・緊急輸送対策

- ・災害時に被災地の支援を国全体で可及的速やかに実施するため、代替ルートを確認するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

[25] 道路による都市間速達性の確保率《再掲》

- ・迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

[38] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾 BCP）が策定されている港湾の割合

【2012 年度 3% → 2016 年度 100%】

[39] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合

【2013 年度 0% → 2016 年度 100%】

[40] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数

【2013 年度 4 空港 → 2016 年度 7 空港】

- ・鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行うとともに、災害発生時に船舶や貸切バスを効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

- ・主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、自治体や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。

- ・港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

- ・自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、観測・監視の強化や予測精度の向上を図り、防災気象情報の改善や適時・的確な提供を推進する。

- ・近隣に避難場所がない地域における津波対策として、「津波救命艇」の普及を図る。

○災害時の機能維持

- ・災害発生時において、電源確保、バックアップ機能の強化等により、災害に強い交通関係情報システムを構築する。

- ・災害発生時の支援物資輸送及びサプライチェーン維持に資する災害に強い物流システムの実現のため、広域的な観点による多様な輸送手段の活用や、物流事業者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

[41] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率

【2013 年度 28% → 2016 年度 100%】

[42] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率

【2013 年度 0% → 2017 年度 100%】

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車両・船舶の更新への新たな支援策等を検討する。

- ・交通インフラの維持管理と交通以外のインフラの維持管理との連携強化について検討する。

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）

JR 北海道問題、高速バス事故、韓国フェリー事故等を踏まえ、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が必要となっている。

（施策）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・事業者に対する監査の充実強化により、悪質事業者の排除等監査・処分の実効性を向上させる。

- ・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する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来より拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

[43] 運輸安全マネジメントの普及

①運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013 年度 6,105 事業者 → 2020 年度 10,000 事業者】

②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

【2013 年度 17,799 人 → 2020 年度 50,000 人】

- ・より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や設備整備への支援等により、事業者による信頼性の高い安定的な運行を確保するための方策の充実を図る。

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率《再掲》

[44] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付き ATS 等の整備率

【2013 年度 89% → 2016 年 6 月 100%】

[45] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率

①運転士異常時列車停止装置【2013 年度 98% → 2016 年 6 月 100%】

②運転状況記録装置 【2013 年度 94% → 2016 年 6 月 100%】

- ・乗客の避難誘導を最優先させるなど、交通従事者に対する事故発生時の対処方策の徹底を行う。

- ・交通機関の各事業者や施設管理者に対し、巡回警備の強化や監視カメラの増設等を要請する等、テロ対策を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、地域公共交通事業者等の交通関連事業について、人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

- ・二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、

環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。

- ・航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（MRO（整備・修理・オーバーホール））の国内実施について、質の向上を図りつつ、促進するための方策を検討する。

- ・独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

[46] 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実

①訪問支援サービスの実施割合【2013 年度 49.5% → 2016 年度 60%】

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率

【2013 年度 12.8% → 2020 年度 100%】

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）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・航空機操縦士や航空機整備士、船員、バス・トラック運転手等、輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善に向けた施策を実施する。（航空機操縦士・航空機整備士の民間養成機関の供給能力拡充、船員のトライアル雇用助成金 等）

[47] 主要航空会社の航空機操縦士の人数

【2012 年 約 5,600 人 → 2020 年 約 6,700 人】

[48] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数

【2012 年 120 人 → 2020 年 約 210 人】

[49] 海運業（外航及び内航）における 1 事業者あたりの船員採用者数

【2011 年度 1.83 人 → 毎年度 1.83 人以上を維持】

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方策を検討するとともに、交通事業の担い手の高齢化の状況に鑑み、運転や車両整備、造船等

の技術の維持・継承方策を検討する。また、海洋産業の戦略的振興に向けて、海洋開発人材育成に関する方策を検討する。

[50] 道路運送事業等に従事する女性労働者数³⁶

【2009-13 年度 → 2020 年度 倍増】

- ①バス運転者 【2011 年度 約 1,200 人 → 2020 年度 約 2,500 人】
- ②タクシー運転者【2013 年度 約 6,700 人 → 2020 年度 約 14,000 人】
- ③トラック運転者【2013 年度 約 20,000 人 → 2020 年度 約 40,000 人】
- ④自動車整備士（2 級）

【2009 年度 約 2,400 人 → 2020 年度 約 4,800 人】

- ・ モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

[51] モーダルシフトに関する指標³⁷

①鉄道による貨物輸送トンキロ

【2012 年度 187.0 億トンキロ → 2020 年度 221.4 億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ

【2012 年度 333.0 億トンキロ → 2020 年度 367.4 億トンキロ】

- ・ 地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて、地方運輸局、地方整備局等の人的資源も最大限活用しつつ、自治体の交通担当部門などの地域の交通計画づくりを担う人材の育成方策を検討する。

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）

³⁶ 現状値における全労働者に占める女性労働者の割合は、バス運転者が 1.4%（2011 年度）、タクシー運転者が 2.3%（2013 年度）、トラック運転者が 2.4%（2013 年度）、自動車整備士（2 級）が 0.85%（2009 年度）。

³⁷ トラック輸送からの転換というモーダルシフトの趣旨に鑑み、鉄道の指標はコンテナ貨物、内航海運の指標は雑貨の輸送トンキロとしている。なお、2012 年度の国内貨物輸送トンキロ全体に占める鉄道輸送全体の分担率は 5.0%（約 205 億トンキロ）、内航海運全体の分担率は 43.4%（約 1,778 億トンキロ）。

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・ ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG 自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラの整備のための支援策を講じる。

[52] 新車販売に占める次世代自動車の割合³⁸

【2013 年度 23.2% → 2020 年度 50%】

- ・ 自動車を排出源とする CO₂ の削減に向けて、燃費基準の段階的強化、エコドライブの啓発、効率的な配車による待機タクシーの削減、公共交通の利用促進、荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化、信号制御の高度化等を推進する。

[53] 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率

【毎年度 直近 5 年間の改善率の年平均-1%】

[54] 信号制御の高度化による CO₂ の排出抑止

【2012 年度から 2016 年度末までに約 18 万 t-CO₂／年を抑止】

- ・ 北米からパナマ運河を経由したシェールガス輸送、豪州からの液化水素輸送等、エネルギー調達の多様化や新たな輸送ルートに対応した安定的な輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。

- ・ 自動車等の排出ガス規制とともに、交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

- ・ 外航船舶から排出される有害なバラスト水による生態系破壊等の防止に向けて、条約の早期発効及びバラスト水管理の円滑な実施を推進する。

- ・ 道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく快適に走行できる道路とするための交通流対策や LED 道路照明灯の整備を推進する。

- ・ 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進する。

³⁸ ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の新車販売に占める割合は、米国が約 4%、EU が約 2% で、日本は約 19%。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・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、認証の相互承認の実現及び普及のための支援策について検討する。
- ・環境負荷低減に優れた天然ガス燃料船の早期導入・普及の推進や水素燃料電池船の導入・普及に向けた取組とともに、航空分野におけるバイオジェット燃料の導入についても検討する。
- ・更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

[51] モーダルシフトに関する指標《再掲》

第3章 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

交通に関する上記のような施策を計画的に推進し、実現していくに当たっては、常に国民、とりわけ交通の利用者の視点でネットワークのあり方やサービス水準などについて検証し、絶えず改善していくことが不可欠である。

そのためには、交通に関する現状調査や国民のニーズの把握などを適切に実施するとともに、本計画の進捗状況について評価の仕組みを導入するなど、計画の実効性を高めるための具体的かつ客観的な手法を構築していくことが求められる。

また交通には、その主たる担い手である交通事業者や利用者はもちろんのこと、国、自治体、地域住民など、非常に多くの関係者が関与している。

持続可能でより良いサービスを提供していくには、これら関係者の協力と連携が欠かせず、また、最適な交通ネットワークの実現を図る上では、各モード間のベストミックスを実現していくことが重要である。

その連携を実効性あるものにするためには、それぞれの持つ施設やサービスに関する情報をできる限り共有し、お互いが共通の認識のもとに取り組みを進めることが重要であり、そのため、公共データの積極的公開や、交通事業者が保有する交通関連データの活用に向けた取り組みや、そのための環境整備、さらには情報の「見える化」など、「オープンデータ」に向けた仕組みの構築が求められる。

さらに、近年急速に発展しつつある情報通信技術をはじめとする、様々な先端技術交通にも積極的に導入することで、交通サービスのイノベーションを喚起するとともに、技術の汎用化やコストダウンなどを通じてその普及を促進し、誰もが容易に新技術の利便性に接することができるようにするべきである。

そして、2020 年東京オリンピック・パラリンピックを本計画の推進のマイルストーンとして、我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指し、その成果を世界に発信していくことが必要である。

(参考) 交通政策基本法の関連条文

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第十五条 政府は、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、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(調査研究)

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条 国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

① 適切な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)

- 交通政策の立案に当たっては、まず第一に、交通の動向についての現状把握や分析、内外の交通政策等に関する情報収集をはじめとして、交通に関する様々な角度での調査・研究を十分に行うことが必要であり、産学官が連携しつつその取り組みを充実する。

- また、我が国の交通サービス水準等について、可能な限り客観的に評価できるよう、その「見える化」を進めるとともに、地域ごとの違いを踏まえつつ、国内の地域間、さらには海外の先進事例等との比較に取り組む。

- 「見える化」と併せて、交通の利用者、さらには地域住民、自治体、事業者等の関係者のニーズや状況の把握に努める。

- その上で、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会及び同部会の下に置かれる交通政策基本計画小委員会において、本計画の策定後、本計画に沿って実施される施策の推進状況、本計画の達成状況等について確認するとともに、個々の数値指標などを用いて客観的にその達成状況を評価する。

- その際、社会資本整備重点計画の改定等により関連する数値指標が見直された場合には、当該数値指標を踏まえて評価を行うものとする。また、数値指

標を定めていない施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努める。

- ・さらに、個別の施策のみならず、本計画全体としての達成状況の評価にも取り組み、その評価結果を、以後の施策推進に適切に反映するとともに、必要に応じ、本計画の改善検討を行う。

- ・これらの手順（PDCA サイクル）を確実に実施する枠組みを構築する。

<関連する指標番号> [10] [14] [15] [28] [29]

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、事業者間・モード間・国内外等の比較、評価等を適切に実施するためには、その前提となる様々な交通に関する情報を関係者が共有し、効果的に活用することが必要である。
- ・このため、国などが保有する公共データについては積極的に公開するとともに、交通事業者が保有する交通に関する様々なデータについても、可能な限り国民の利用に供することとすることが必要であり、関係者の理解と協力を得るための取り組みを早急に進める。その際には、個人情報の保護など、データの活用のための環境整備や、サービス水準等の客観的な把握などに向けた仕組みの構築についても併せて検討することとする。
- ・とりわけ、人口減少を背景とした地域公共交通ネットワークの再構築に当たっては、地域の自治体が中心となって、交通事業者、利用者を含む住民、地元企業や NP0 など、広範な関係者における協力と連携を図ることが欠かせないところであり、地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保等を促進することが重要である。

- ・また、交通政策を効果的かつ円滑に進めるためには、国民の役割として交通政策に対する理解や協力、参加が極めて重要であることから、エコドライブ、公共交通機関の利用促進、交通教育などのモビリティ・マネジメントの推進、物流政策の積極的 PR など、様々な機会を捉えた国民に対する理解の増進等の取組みを進めることとする。

- ・効率的で持続可能な交通サービスを提供するには、個々の地域や事業の状況に応じて行政と民間が密接に連携しつつ、それぞれの長所を最大限発揮していくことが望ましいため、PPP/PFI といった手法を積極的に導入していくことが求められる。

- ・交通サービスの向上に当たっては、個々の事業主体ごとにサービスが提供されていることから、複数のモード・事業者をまたぐ部分でのサービス水準の確保が疎かになりがちである。

- ・このため、例えば乗継ぎの際の導線やシームレスな情報提供、さらには仕様の共通化など、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を積極的に推進することが必要である。

<関連する指標番号> [1] [2] [42]

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）

- ・交通分野でも、いわゆるビッグデータの活用による交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等の可能性が出てきており、これらに係る ICT の活用方策、交通統計情報の充実が必要となっている。
- ・また、情報技術を活用した利用者向け情報提供等に当たっては、高齢者、移

動困難者を含め利用者が使いやすい情報提供の手法に配慮しつつ推進することが求められる。

- ・交通分野では、例えばニアモーターカーやハイブリッドシステム、燃料電池など、様々な新技術の開発が日進月歩で進んでおり、今後も、液化水素、自動走行システム、ICTを活用した交通インフラ点検・診断技術、フリーゲージトレインなど、交通分野における先端技術の積極的な開発・導入を進める必要がある。
- ・併せて、先進的な取組みの普及を促進するため、いわゆる先端技術開発のみならず、衛星測位技術等で開発された先端技術の交通分野への適用、コストダウンの推進や汎用システムの開発といった、交通サービスの普及・向上・改善に向けた技術の開発、さらにこうした技術導入を可能とする基準の見直しや実証実験の実施などにも合わせて取り組む。

＜関連する指標番号＞ [12] [13] [14] [15] [44] [45] [52]

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）

- ・2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催にむけ、まずは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にむけて、首都圏の移動ネットワークのさらなる充実、海外からの訪日外国人旅行者への多言語での情報提供など、具体的な取組みを進める。
- ・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、様々な交通分野でのサービス向上については、東京だけでなく全国各地へも波及させ、国全体としてサービスレベルの一層の向上を図る。
- ・さらに、我が国における交通分野での信頼性の高さや先駆的な取組みを世界に発信する絶好の機会ととらえ、観光施策とも密接に連携しつつ、具体的な

取組みを進める。

＜関連する指標番号＞ [7] [8] [9] [10] [14] [16] [18] [19] [23] [24] [28] [29] [30] [47] [48]

おわりに

本計画は、交通分野全般に関し、交通政策基本法に基づき政府全体として策定する初めての基本計画である。

本計画は、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年を目標年次としている。交通政策基本法に規定する交通に関する各種の国の施策の方向性を踏まえつつ、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「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」、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの基本方針のもとに、各施策の目標を数値目標も含めできる限り分かりやすく示している。そして、目標の各々について取り組むべき施策については、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、できるだけ計画に盛り込み、時代の変化に即応した積極果敢な政策展開を促進することとしている。

本計画に基づく施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土のグランドデザイン2050」や「社会資本整備重点計画」、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」、「国土強靱化基本計画」とも連携・整合を図ることとしている。更に、個性あふれる地方の創生を念頭に置き、従来の発想にとらわれず、全力で取り組んでいかなければならない。

また、国、自治体、事業者、利用者、地域住民等関係者は、交通政策基本法に定められたそれぞれの責務や役割を認識した上で、十分な連携・協働を図っていかなければならない。

さらに、本計画の実現性を担保するためには、施策の実施状況について適切なフォローアップを行うことが極めて重要である。その際には、サービス水準の「見える化」を一層進めるとともに、関連する各種計画の最新の数値指標を適切に反映させることが重要である。

本計画を着実に推進することにより、我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかり支えることができる交通体系を構築していかなければならない。

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地計画や、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。

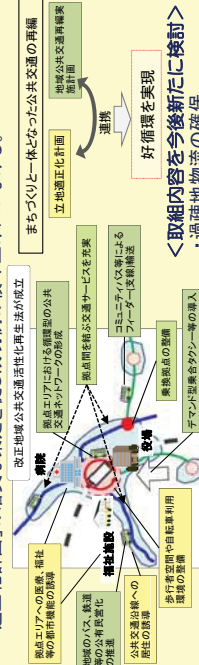
目標① 自治体中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

(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＞
・「コンパクトシティ」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」の着実な策定を促進し成功例の積み上げにつなげる。



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、すべての人が参画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



主な数値指標
・ノンステップバスの導入割合[*]: 41%(2012) → **70%**
・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]: 82%(2012) → **100%**
・ホームドアの設置数[*]: 583駅(2013) → **800駅**

[*] 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踏まえた取組にも関連する指標

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



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都市(2013) → **100都市**

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カードの事業者間での共通利用や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



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**
・バ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

交通政策基本計画(原案)について

平成26年9月

警 察 庁
経済産業省
国土交通省

交通政策基本計画(原案)について

1. 基本計画の前提

○交通政策基本法(平成25年法律第92号)に基づく交通政策基本計画の記載事項

- (1)交通に関する施策の基本的方針
- (2)交通に関する施策の目標
- (3)交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- (4)その他必要な事項

○計画期間：2014年度(平成26年度)～2020年度(平成32年度)

2. 基本計画の構成

○交通に関する施策の基本的方針

- A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

○交通に関する施策の目標

- ・交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき「目標」及びその趣旨を記載
- ・目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

○交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

「目標」の各々について、計画期間中に取り組むべき主要な施策として、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、積極的に記述。

3. スケジュール

○交通政策審議会・社会資本整備審議会(計画部会・小委員会)において、6月に中間とりまとめ(素案)を、8月に中間とりまとめ(案)を審議。

○今後、パブリックコメント等を経て、年内を目途に交通政策基本計画を閣議決定予定。

交通政策基本計画(原案)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			
方針	A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	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	C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
	【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)	【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)	【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			

2

2

【参考資料】

交通政策基本計画の数値指標について

- 交通政策基本計画では、基本方針それぞれについて、目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定めるとともに、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定している。
- 数値指標は、現時点でデータが継続的に取得されているものなど、経年的にフォローできうる施策について設定しており、必ずしもすべての施策について網羅的なものとはなっていない。
数値指標を定めていない施策についても、今後、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努めることとする。その一方で、数値指標の設定の有無にかかわらず、施策自体を具体化していくことが本計画の主眼であることに留意する必要がある。
- また、本数値指標は、本計画の策定後、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会及び同部会の下に置かれる交通政策基本計画小委員会において、本計画に沿って実施される施策の推進状況、本計画の達成状況等についてフォローアップを行う際に、その達成状況を評価するツールの1つとして用いることを想定している。
- その際、社会資本整備重点計画等の関連する諸計画の改訂等により本計画に記載する数値指標が見直された場合には、見直し後の数値指標を踏まえて評価を行うものとする。

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等（※）	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

（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

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

1	改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、自治体で作成する「地域公共交通網形成計画」の策定総数	まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの再構築の進捗状況を測る指標として、今後の取組を見込んで設定	2014年度	—	→	2020年度	100	
2	鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、鉄道の上下分離等のために地方自治体と鉄道事業者が共同で作成する「鉄道事業再構築実施計画」について、国土交通大臣が認定した総件数	経営の厳しい地域鉄道を存続させるための公有民営方式の導入状況を測る指標として、これまでの実績も踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	4	→	2020年度	10	
3	デマンド交通の導入数	地域公共交通ネットワークの再構築に向け、デマンド交通を導入した市町村の数	人口減少、高齢化の進んだ地方部における生活の足の確保方策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	311市町村	→	2020年度	700市町村	
4	航路、航空路が確保されている有人離島の割合								
	①航路	架橋されていない、及び、海上公共交通に依存している有人離島のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路または不定期航路が確保されている離島の割合	有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、現存する離島航路を今後とも確実に維持すべく設定	2012年度	100%	→	2020年度	100%	
	②航空路	航空輸送が確保されている飛行場を有し、かつ近隣都府県へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち、航空運送が確保されている離島の割合	有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、離島航空路を今後とも確実に維持すべく設定	2012年度	100%	→	2020年度	100%	

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

5	LRTの導入割合（低床式路面電車の割合）	軌道事業者が保有する路面電車の全車両のうち、低床式路面電車の車両（LRV）の割合	自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	24.6%	→	2020年度	35%	
6	コミュニティサイクルの導入数	複数のサイクルポート間で自由に自転車の乗り捨てが可能なコミュニティサイクルが実用化されている市町村の数（自治体や民間等、設置主体は問わない）	公共交通を補完するコミュニティサイクルの活用状況の進捗状況を測る指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	54市町村	→	2020年度	100市町村	

2

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等（※）	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

③バリアフリーをより一層身近なものにする

7	車両のバリアフリー化	車いすスペースの設置等により、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」（移動等円滑化基準）に適合する車両の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	56%	→	2020年度	70%	
	①鉄軌道車両			2012年度	41%	→	2020年度	70%	
	②ノンステップバス			2012年度	4%	→	2020年度	25%	
	③リフト付きバス等			2012年度	25%	→	2020年度	50%	
	④旅客船			2012年度	89%	→	2020年度	90%	
	⑤航空機			2012年度	13,856台	→	2020年度	28,000台	
	⑥福祉タクシー車両			2012年度	82%	→	2020年度	100%	
8	旅客施設等のバリアフリー化	各乗降場と出入り口を結ぶ1以上の経路をエレベーター、スロープ等により段差解消するなど、移動等円滑化基準第4条に適合する旅客施設（1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの、以下同じ。）の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	83%	→	2020年度	100%	
	①段差解消率：			2012年度	88%	→	2020年度	100%	
	鉄軌道駅			2012年度	85%	→	2020年度	100%	
	バスターミナル			2012年度	93%	→	2020年度	100%	
	旅客船ターミナル			2012年度	85%	→	2020年度	100%	
	航空旅客ターミナル			2012年度	56%	→	2020年度	100%	
	②視覚障害者誘導用ブロックの整備率：			2012年度	97%	→	2020年度	100%	
	鉄軌道駅			2012年度	79%	→	2020年度	100%	
	バスターミナル			2012年度	63%	→	2020年度	100%	
	旅客船ターミナル			2012年度	71%	→	2020年度	100%	
	航空旅客ターミナル			2012年度	100%	→	2020年度	100%	
	③障害者対応トイレの設置率：			2013年度	83%	→	2020年度	約100%	
	鉄軌道駅			2012年度	51%	→	2020年度	70%	
	バスターミナル			2013年度	97.8%	→	2016年度	100%	
	旅客船ターミナル								
	航空旅客ターミナル								
	④特定道路におけるバリアフリー化率	バリアフリー法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」で定める基準を満たす道路の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	83%	→	2020年度	約100%	
	⑤一定以上の大きさの有料路外駐車場におけるバリアフリー化率	特定路外駐車場のうち、路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	51%	→	2020年度	70%	
	⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	バリアフリー法に基づく基本構想において設定される重点整備地区の主要な生活関連経路を構成する道路において、音響式信号機等のバリアフリー対応型信号機や視認性に優れた道路標識・道路標示が整備されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	97.8%	→	2016年度	100%	

3

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
ホームドアの設置数	ホームドアが設置されている駅の数	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためのホームドアの整備の進捗状況を図る指標として、バリアフリー法に基づく基本方針等を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	583駅	→	2020年度	800駅	

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

10	東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率	東京圏心部を中心とした概ね50km範囲のJR、民鉄及び地下鉄における混雑率（最混雑時間帯1時間当たりの列車の混み具合）	「社会資本整備重点計画」の指標					他都市圏の混雑率は、大阪圏主要20区間の平均値：124%、名古屋圏主要8区間の平均値：131%であり、その他の都市圏も150%超となっている区間は無い
	①主要31区間の平均値		2013年度	165%	→	2015年度	150%	
	②180%超の混雑率となっている区間数		2013年度	14区間	→	2015年度	0区間	
11	東京圏の相互直通運転の路線延長	東京圏心部を中心とした概ね50km範囲における相互直通運転の路線延長	2013年度	880km	→	2020年度	947km	東京圏の鉄道総延長：2427km(2013年度)
12	信号制御の高度化による通過時間の短縮	対策実施箇所において短縮される年間の通過時間	「社会資本整備重点計画」の指標		—	—	→ 2016年度	約8,000万人時間/年短縮 目標は、2012年度から2016年度末までの短縮時間
13	大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率	1年間に生産される車両総重量8トン超の大型貨物車のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両の割合	2012年度	54.4%	→	2020年度	90%	
14	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の数	相互利用可能な交通系ICカード（2013年度時点では、Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、PiTaPa、ICOCA、nimoca、はやかけん、SUGOCAの10の交通系ICカード）が利用できない都道府県の数	2013年度	12県	→	2020年度	0県	
15	バスロケーションシステムが導入された系統数（うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数）	バスロケーションシステム（無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム）を導入した乗合バスの系統数（うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な乗合バスの系統数）	2012年度	11,684系統（10,152系統）	→	2020年度	17,000系統	全バス系統数：51,840系統数（2011年度）

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								

（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

①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

16	首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）	首都圏空港（羽田空港、成田空港）との間で国際線が就航している都市数	我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を図る指標として、近隣のアジア主要空港と同水準を目指すべく設定	2013年	88都市	→	2020年	アジア主要空港並	アジア主要空港の国際線就航都市数（2013年）は、仁川空港・金浦空港（ソウル）143都市、香港空港138都市、チヤンギ空港（シンガポール）134都市、北京空港・南苑空港（北京）97都市、浦東空港・虹橋空港（上海）83都市
17	三大都市圏環状道路整備率	三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	63%	→	2016年度	約75%	
18	我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合	我が国の空港を離発着する国際線の旅客全体のうち、LCCによる国際線の旅客の占める割合	低コストというLCCの特性を活かした我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を図る指標として、これまでの伸び率や諸外国の状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年	7%	→	2020年	17%	世界のLCCシェア（2012年。国内線と国際線を併せた値）は、北米30%、西欧39%、北東アジア10%（日本3%含む）
19	首都圏空港の年間発着枠 ※関係自治体等と協議中	首都圏空港（羽田空港、成田空港）における年間発着枠	「社会資本整備重点計画」に基づき2014年度に達成が予定されている74.7万回に、首都圏空港の更なる機能強化により見込まれる増分を加えて設定	2013年度	71.7万回	→	2020年度	74.7万回 +最大7.9万回	
20	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整備数	我が国の国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）における水深16m以上の岸壁の整備数	「日本再興戦略改訂2014」の指標	2012年度	3バース	→	2016年度	12バース	アジア主要港の整備数（2013年度）は、上海港16バース、釜山港21バース
21	国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数								アジア主要港への寄港数（2013年度）は、釜山港（韓国）：北米44便・欧州5便、香港港：北米39便・欧州18便、シンガポール港：北米15便・欧州25便、上海港（中国）：北米38便・欧州23便
	①北米基幹航路	我が国の国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）へ1週間に寄港する国際基幹航路の便数	我が国の産業立地競争力の強化に資する国際コンテナ戦略港湾政策の推進状況を測る指標として、寄港による荷主へのサービス提供水準を確実に維持すべく設定	2013年度	デイリー寄港（京浜港30便、阪神港12便）	→	2018年度	デイリー寄港を維持・拡大	
	②欧州基幹航路			2013年度	週2便	→	2018年度	週3便	
22	国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率	全国の港湾において、国際海上コンテナターミナル、国際物流ターミナルの供用により低減される輸送コストの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	2010年度比1.2%減	→	2016年度	2010年度比5%減	

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等（※）	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

②地域間のヒト・モノの流動を拡大する

23	国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合	我が国の国内線の旅客全体のうち、LCCによる国内線の旅客の占める割合	低コストというLCCの特性を活かした我が国の国内航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を見る指標として、これまでの伸び率や諸外国の状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年	6%	→	2020年	14%	世界のLCCシェア（2012年、国内線と国際線を併せた値）は、北米30%、西欧39%、北東アジア10%（日本3%含む）
24	北海道新幹線・北陸新幹線の開業を通じた交流人口の拡大								
	①北陸新幹線	北陸新幹線の開業（2014年度末予定）による、東京圏と北陸地方及び周辺県の旅客流動量（鉄道、バス、航空、海運）の変動割合	新幹線ネットワークの充実を地域間のヒト・モノの流動の拡大に具体的に結びつけるための施策の進捗状況を見る指標として、九州新幹線の開業（2011年3月）に伴う旅客流動量の変化を参考に設定		—	→	2014～17年度	20%増	
	②北海道新幹線	北海道新幹線の開業（2015年度末予定）による、東京圏と道南地域の旅客流動量（鉄道、バス、航空、海運）の変動割合			—	→	2015～18年度	10%増	
25	道路による都市間速達性の確保率	主要都市等※を結ぶ都市間リンクのうち、都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	48%	→	2016年度	約50%	
26	高速バスの輸送人員	高速バスによる輸送人員	安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実状況を見るための指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2011年度	約11,000万人	→	2020年度	約12,000万人	
27	国内海上貨物輸送コスト低減率	全国の港湾において、複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナルの供用により低減される輸送コストの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2010年度	H22年度比0.6%減	→	2016年度	H22年度比約3%減	

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

28	空港・鉄道駅における無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入								
	①主要空港	国際定期便やチャーター便など、ジェット橋が発着可能な全空港のうち、無料公衆無線LAN環境が整備されている空港の割合	交通分野での外国人旅行者の受入環境整備の進捗状況を見る指標として、主要空港、新幹線主要停車駅において無料公衆無線LANが利用できるようにすべく設定	2013年度	87%	→	2020年度	100%	
	②新幹線主要停車駅	新幹線の速達列車が停車する主要駅のうち、無料公衆無線LAN環境が整備されている駅の割合		2013年度	52%	→	2020年度	100%	
29	国際空港における入国審査に要する最長待ち時間	国際線が発着する空港における入国審査に要する最長待ち時間	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の指標	2013年	最長27分	→	2016年度	最長20分以下	2013年の実績値は、成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における最長待ち時間
30	クルーズ船で入国する外国人旅客数	我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の指標	2013年度	17.4万人	→	2020年度	100万人	

6

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等（※）	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

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

31	交通分野における日本企業の海外受注額推計	鉄道、次世代自動車等の交通分野における日本企業の海外受注額	「インフラシステム輸出戦略」の指標	2010年	約0.45兆円	→	2020年	7兆円	
----	----------------------	-------------------------------	-------------------	-------	---------	---	-------	-----	--

（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

①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

32	主要な交通施設の耐震化								
	①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率	首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等の耐震化率	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2012年度	91%	→	2017年度	概ね100%	
	②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	79%	→	2016年度	82%	
	③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	大規模地震の切迫性の高い地域の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能となる人口	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2011年度	約2,640万人	→	2016年度	約2,950万人	
	④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口	航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	7,600万人	→	2016年度	9,500万人	
33	信号機、航路標識の災害対策								
	①停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数	信号機電源付加装置の整備台数	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	5,363台	→	2016年度	約6,400台	
	②航路標識の耐震補強の整備率	耐震対策を講じる必要があると判定された航路標識のうち、耐震補強を行った航路標識の割合	南海トラフ地震等大規模災害においても航路標識機能を維持するための施策の進捗状況を見る指標として、補強の必要な航路標識全てについて対策を終えるべく設定	2013年度	75%	→	2020年度	100%	
	③航路標識の耐波浪補強の整備率	波浪によって倒壊の恐れがある航路標識のうち、基礎部の補強を行った航路標識の割合		2013年度	74%	→	2020年度	100%	
	④航路標識の自立型電源導入率	災害時における停電や配電線の損傷に影響されず、標識機能を確保するため、電源に太陽光発電を導入した航路標識の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	84%	→	2016年度	86%	
34	社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率（重要交通網にかかる箇所）	土砂災害のおそれのある社会経済活動に深刻な影響を及ぼす重要交通網にかかる箇所のうち、急傾斜地崩壊対策事業等の実施箇所の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	約48%	→	2016年度	約51%	

7

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
35 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	防災点検等により災害のおそれのある箇所(要対策箇所)のうち幹線道路における完了箇所数の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」, 「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	60%	→	2016年度	68%	
36 市街地等の幹線道路の無電柱化率	市街地等の幹線道路のうち、電柱、電線類のない延長の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」, 「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	15.6%	→	2016年度	18%	

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
37 主要な交通施設の長寿命化								
①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	全国の15m以上の道路橋について、長寿命化修繕計画を策定している割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	96%	→	2016年度	100%	
②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾における主要な係留施設について、長寿命化計画に基づき点検・補修等の対策を実施した割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	36%	→	2016年度	100%	
国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合	全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾において港湾BCPを策定した割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2012年度	3%	→	2016年度	100%	
38 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合	三大湾(東京、伊勢、大阪)における緊急確保航路の航路啓開計画の策定割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	0%	→	2016年度	100%	
40 空港の津波早期復旧計画の策定空港数	津波のリスクが高いと考えられる空港における津波早期復旧計画の策定数	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	4	→	2016年度	7	
41 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率	地域防災計画等で想定されている避難者数に支援物資を円滑に輸送するために必要となる特定流通業務施設(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律による認定を受けた施設)数のうち、協議会で民間物資拠点として選定されている施設数	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	28%	→	2016年度	100%	
42 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置率	首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域(関東、中部、近畿、中国、四国、九州)のうち、国、自治体、有識者及びトラック協会や倉庫協会等の物流事業者団体を始めとした多様な物流事業者からなる協議会を設置している地域の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	0%	→	2017年度	100%	

②交通関連事業の経営基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

43 運輸安全マネジメントの普及								
①運輸安全マネジメント評価実施事業者数	国が実施する運輸安全マネジメント評価の実施事業者数	事業者の安全管理体制の構築・改善の進捗状況を測る指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	6,105事業者	→	2020年度	10,000事業者	
②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数	（評価ではなく）運輸安全マネジメント制度の内容を啓発するセミナーについて、国と認定民間事業者等が実施するものの受講者数の合計		2013年度	17,799人	→	2020年度	50,000人	

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
44 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率	脱線のおそれのある曲線部等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区、又は、運転速度が100km/hを超える車両が走行する線区の施設における、速度制限機能付きATS等の整備率	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	89%	→	2016年6月	100%	

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
45 鉄道の対象車両における安全装置の整備率	同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両のうち、運転士異常時停止装置、運転状況記録装置が設置されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	98%	→	2016年6月	100%	
①運転士異常時列車停止装置			2013年度	94%	→	2016年6月	100%	
②運転状況記録装置								
46 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実								
①訪問支援サービスの実施割合	重度後遺障害者(介護料受給資格者)宅に対して独立行政法人自動車事故対策機構が実施する訪問支援の実施割合	自動車事故被害者への支援を充実する施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	49.5%	→	2016年度	60%	
②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率	国が指定する短期入所協力施設(自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者(介護料受給資格者)の短期入所を積極的に受け入れる介護施設)について、全都道府県のうち指定を受けた施設が存する全都道府県の割合	自動車事故被害者への支援を充実する施策の進捗状況を測る指標として、全都道府県において指定を受けた施設が存在するようにすべく設定	2013年度	12.8%	→	2020年度	100%	

③交通を担う人材を確保し、育てる

47 主要航空会社の航空機操縦士の人数	主要航空会社の航空機操縦士の人数	航空輸送需要の伸びに対応するために必要となる航空機操縦士を確保するための施策の進捗状況を図る指標として、航空需要の伸びを踏まえつつ、必要数が確保できるようにすべく設定	2012年	約5,600人	→	2020年	約6,700人	
48 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	航空輸送需要の伸びに対応するために必要となる航空機操縦士を確保するための施策の進捗状況を図る指標として、航空需要の伸びや高齢者の退職見込み等を踏まえつつ、必要数が確保できるようにすべく設定	2012年	120人	→	2020年	約210人	
49 海運業（外航及び内航）における1事業者あたりの船員採用者数	高齢船員（50歳以上）の退職者数見込みを踏まえ、1事業者毎の毎年度必要とする採用者数（1.83人）	海上輸送の人的基盤である船員を安定的に確保するための施策の進捗状況を図る指標として、高齢船員の退職見込み等を踏まえつつ、事業者ごとに必要数が確保できるようにすべく設定	2011年度	1.83人	→	毎年度	1.83人以上を維持	
50 道路運送事業等に従事する女性労働者数				—	→	2009-20年度	倍増	
	①バス運転者	人材の確保・育成のための施策の進捗状況を図る指標として、他の産業に比べ、著しく割合が低い女性労働者の絶対数を倍増させるべく設定	2011年度	約1,200人	→	2020年度	約2,500人	
	②タクシー運転者		2013年度	約6,700人	→	2020年度	約14,000人	
	③トラック運転者		2013年度	約20,000人	→	2020年度	約40,000人	
	④自動車整備士（2級）		2009年度	約2,400人	→	2020年度	約4,800人	

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

指標名	指標の定義	指標の考え方等（※）	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
51 モーダルシフトに関する指標								
①鉄道による貨物輸送トンキロ	鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ	物流の省労働力化やCO2排出量削減のための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2012年度	187.0億トンキロ	→	2020年度	221.4億トンキロ	
②内航海運による貨物輸送トンキロ	内航海運による雑貨の輸送トンキロ		2012年度	333.0億トンキロ	→	2020年度	367.4億トンキロ	
④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める								
52 新車販売に占める次世代自動車の割合	毎年の新車販売のうち、次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等）の販売割合	「低炭素社会づくり行動計画」の指標	2013年度	23.2%	→	2020年度	50%	
53 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率								
①特定貨物輸送事業者（トラック200台～、船舶2万総トン～）	運輸部門の省エネ化を実現するために、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）に基づき、エネルギー使用量の定期報告を義務づけており、同法の判断基準に則り、エネルギー使用に係る原単位又は電気需要平準化評価原単位を中長期的にみて改善する年平均割合	運輸部門を排出源とするCO2の削減に向けた施策の進捗状況を測る指標として、省エネ法に基づくエネルギー使用量の改善率を確実に達成すべく設定	—	—	→	毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
②特定旅客輸送事業者（鉄道300両～、バス200台、タクシー350台～）			—	—	→	毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
③特定航空輸送事業者（航空9,000トン～）			—	—	→	毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
54 信号制御の高度化によるCO2の排出抑止	対策実施箇所において抑止される自動車からの年間の二酸化炭素排出量	「社会資本整備重点計画」の指標	—	—	→	2016年度	約18万t—CO2/年	目標は、2012年度から2016年度末までの抑止量

④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

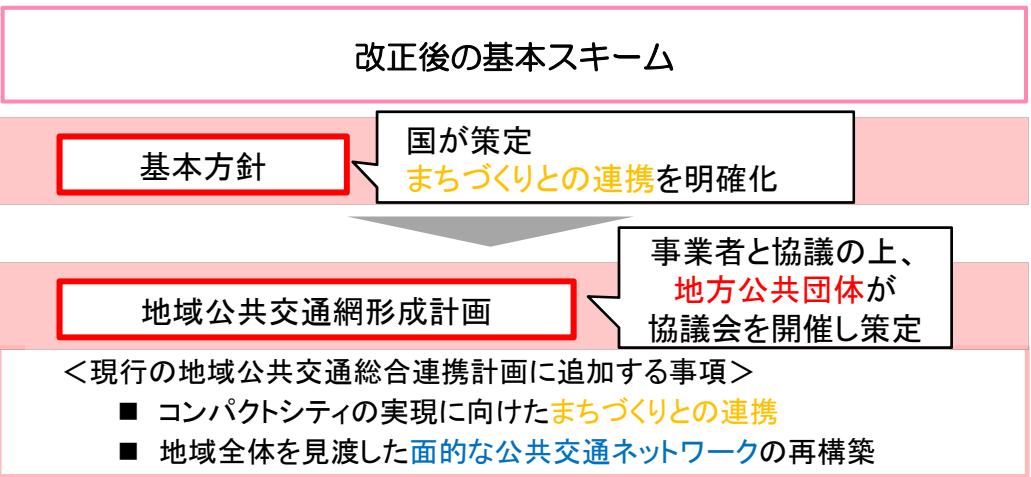
交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化(法目的に追加)

- 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

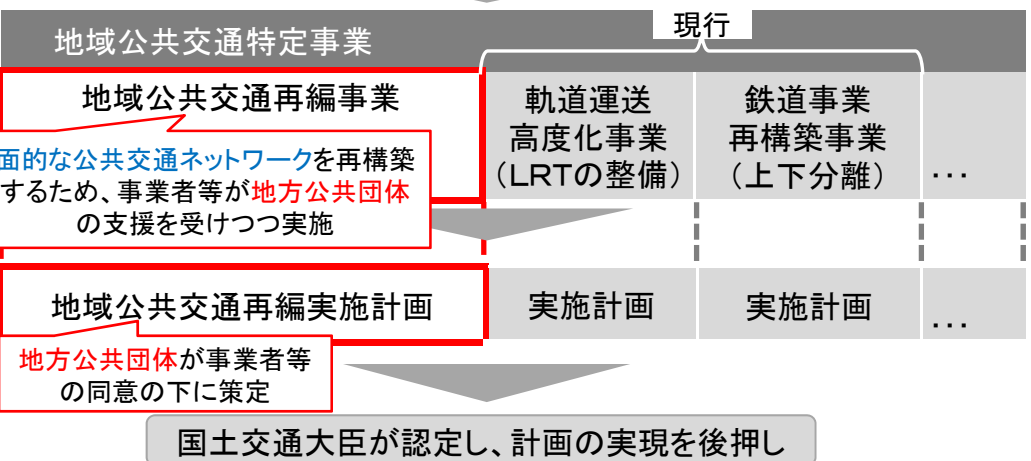
目標
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- 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



- ◆ **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
→ 国による全国の取組事例、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



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(平成十九年五月二十五日法律第五十九号)

最終改正：平成二六年五月二一日法律第四一号

(最終改正までの未施行法令)
平成二十六年五月二十一日法律第四十一号 (未施行)

第一章 総則（第一条・第二条）
第二章 基本方針等（第三条・第四条）
第三章 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施
第一節 地域公共交通総合連携計画の作成（第五条―第七条）
第二節 軌道運送高度化事業（第八条―第十二条）
第三節 道路運送高度化事業（第十三条―第十七条）
第四節 海上運送高度化事業（第十八条―第二十条）
第五節 乗継円滑化事業（第二十一条―第二十五条）
第五節の二 鉄道事業再構築事業（第二十五条の二―第二十五条の四）
第六節 鉄道再生事業（第二十六条・第二十七条）
第七節 雑則（第二十八条・第二十九条）
第四章 新地域旅客運送事業の円滑化（第三十条―第三十六条）
第五章 雑則（第三十七条―第四十二条）
第六章 罰則（第四十三条・第四十四条）
附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることにかんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 地域公共交通 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

二 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。）

ロ 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道経営者（旅客の運送を行うものに限る。）

ハ 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者

ニ 自動車ターミナル法（昭和三十四年法律第百三十六号）によるバスターミナル事業を営む者

ホ 海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第二条第五項に規定する一般旅客定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。以下「国内一般旅客定期航路事業」という。）、同法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。）及び同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業（乗合旅客の運送をするものに限り、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間におけるものを除く。）（以下これらを「国内一般旅客定期航路事業等」と総称する。）を営む者

ヘ イからホまでに掲げる者以外の者で鉄道事業法による鉄道施設又は海上運送法による輸送施設（船舶を除き、国内一般旅客定期航路事業等の用に供するものに限る。）であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものを設置し、又は管理するもの

三 道路管理者 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

四 港湾管理者 港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第二条第一項に規定する港湾管理者をいう。

五 地域公共交通特定事業 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、乗継円滑化事業、鉄道事業再構築事業及び鉄道再生事業をいう。

六 軌道運送高度化事業 軌道法による軌道事業（旅客の運送を行うものに限る。以下「旅客軌道事業」という。）であって、より優れた加速及び減速の性能を有する車両を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。以下同じ。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。以下同じ。）、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

七 道路運送高度化事業 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業（以下単に「一般乗合旅客自動車運送事業」という。）であって、道路管理者、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）その他国土交通省令で定める者が講ずる道路交通の円滑化に資する措置と併せてより大型の自動車を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

八 海上運送高度化事業 国内一般旅客定期航路事業等であって、より優れた加速及び減速の性能を

有する船舶を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

九 乗継円滑化事業 異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための事業であって、運行計画の改善、共通乗車船券（二以上の運送事業者（第二号イからハまで及びホに掲げる者をいう。以下この号において同じ。）が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であって、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。第二十五条第一項において同じ。）の発行、交通結節施設（公共交通機関を利用する旅客の乗降及び乗継ぎがある施設をいう。）における乗降場の改善その他の国土交通省令で定めるものをいう。

九の二 鉄道事業再構築事業 最近における経営状況にかんがみ、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業（鉄道事業法 による鉄道事業のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。）について、経営の改善を図るとともに、市町村その他の者の支援を受けつつ、次に掲げる事業構造の変更を行うことにより、当該旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための事業（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。

イ 事業の譲渡及び譲受

ロ 法人の合併又は分割

ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更

ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更

十 鉄道再生事業 鉄道事業法第二十八条の二第一項 の規定による廃止の届出（以下「廃止届出」という。）がされた鉄道事業について、市町村その他の者の支援により当該鉄道事業の維持を図るための事業をいう。

十一 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業 駐車場法 （昭和三十二年法律第百六号）第三条 の駐車場整備地区内に整備されるべき同法第四条第二項第五号 の主要な路外駐車場（都市計画において定められた路外駐車場を除く。）の整備を行う事業であって、軌道運送高度化事業又は道路運送高度化事業と一体となって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

十二 新地域旅客運送事業 地域の旅客輸送需要に適した効率的な運送サービスであって、次に掲げる事業のうち二以上の事業に該当し、かつ、当該二以上の事業において同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業をいう。

イ 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業

ロ 一般乗合旅客自動車運送事業

ハ 国内一般旅客定期航路事業等

第二章 基本方針等

（基本方針）

第三条 主務大臣は、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の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

二 第五条第一項に規定する地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

三 地域公共交通特定事業その他の第五条第一項に規定する地域公共交通総合連携計画に定める事業に関する基本的な事項

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五 その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、国家公安委員会及び環境大臣に協議するものとする。

5 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

（国等の努力義務）

第四条 国は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うよう努めなければならない。

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第三章 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

第一節 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）

第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（以下「地域公共交通総合連携計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通総合連携計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通総合連携計画の区域

三 地域公共交通総合連携計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 計画期間

六 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

3 前項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

4 地域公共交通総合連携計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。

5 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

6 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

7 市町村は、地域公共交通総合連携計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通総合連携計画を送付しなければならない。

8 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通総合連携計画の送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。

9 第五項から前項までの規定は、地域公共交通総合連携計画の変更について準用する。

（協議会）

第六条 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村は、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する市町村は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じ

なければならない。

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6 主務大臣及び都道府県は、地域公共交通総合連携計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（地域公共交通総合連携計画の作成等の提案）

第七条 次に掲げる者は、市町村に対して、地域公共交通総合連携計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通総合連携計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施しようとする者

二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき地域公共交通総合連携計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通総合連携計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

第二節 軌道運送高度化事業

（軌道運送高度化事業の実施）

第八条 地域公共交通総合連携計画において、軌道運送高度化事業に関する事項が定められたときは、軌道運送高度化事業を実施しようとする者（地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。）は、単独で又は共同して、当該地域公共交通総合連携計画に即して軌道運送高度化事業を実施するための計画（以下「軌道運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該軌道運送高度化事業を実施するものとする。

2 軌道運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 軌道運送高度化事業を実施する区域

二 軌道運送高度化事業の内容

三 軌道運送高度化事業の実施予定期間

四 軌道運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

五 軌道運送高度化事業の効果

六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次

七 前各号に掲げるもののほか、軌道運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければな

らない。

4 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。

5 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、軌道運送高度化実施計画の変更について準用する。

（軌道運送高度化実施計画の認定）

第九条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、軌道運送高度化実施計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する市町村を経由して行わなければならない。この場合において、関係する市町村は、当該軌道運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その軌道運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 軌道運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 軌道運送高度化実施計画に定める事項が軌道運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 軌道運送高度化実施計画に定められた旅客軌道事業の内容が軌道法第三条 の特許の基準に適合すること。

4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条 の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する市町村に通知するものとする。

6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る軌道運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る軌道運送高度化実施計画（第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定軌道運送高度化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定軌道運送高度化実施計画に従って軌道運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（軌道法 の特例）

第十条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者（次項に規定する場合を除く。）がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項（同条第七項において準用する場合を含む。次項において同じ。）の認定を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業のうち、軌道法第

三条 の特許を受けなければならないものについては、同条 の規定により特許を受けたものとみなす。

2 軌道運送高度化事業を実施しようとする者（軌道を敷設してこれを旅客の運送を行う事業に使用させる事業（以下「軌道整備事業」という。）を実施しようとする者と敷設された軌道を使用して旅客の運送を行う事業（以下「軌道運送事業」という。）を実施しようとする者とが異なる場合に限る。）がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項の認定を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業として行われる軌道整備事業又は軌道運送事業については、軌道法第三条 の特許を受けたものとみなす。

3 国土交通大臣は、軌道整備事業又は軌道運送事業について特許がその効力を失い、又は取り消されたときは、当該特許がその効力を失い、若しくは取り消された軌道整備事業に係る軌道運送事業又は当該特許がその効力を失い、若しくは取り消された軌道運送事業に係る軌道整備事業の特許を取り消すことができる。

（路外駐車場の整備等）

第十一条 市町村は、軌道運送高度化実施計画において、地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項が定められた場合であって、第九条第五項（同条第七項において準用する場合を含む。）の通知を受けたときは、駐車場法第四条第一項 の駐車場整備計画において、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項の内容に即して、おおむねその位置、規模、整備主体及び整備の目標年次を定めた路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を定めることができる。

2 市町村は、前項の規定により駐車場整備計画に都市公園法 （昭和三十一年法律第七十九号）第二条第一項 の都市公園の地下に設けられる路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要（以下「特定駐車場事業概要」という。）を定めようとする場合には、当該特定駐車場事業概要について、あらかじめ、公園管理者（同法第五条第一項 の公園管理者をいう。以下同じ。）の同意を得なければならない。

3 特定駐車場事業概要が定められた駐車場整備計画の駐車場法第四条第四項 （同条第五項 において準用する場合を含む。第十六条第三項において同じ。）の規定による公表の日から二年以内に当該特定駐車場事業概要に基づき都市公園の地下の占用の許可の申請があった場合においては、当該占用が都市公園法第七条 の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、公園管理者は、同法第六条第一項 又は第三項 の許可を与えるものとする。

（地方債の特例）

第十二条 地方公共団体が、認定軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業で総務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であって地方財政法 （昭和二十三年法律第九号）第五条 各号に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号 に規定する経費とみなす。

第三節 道路運送高度化事業

（道路運送高度化事業の実施）

第十三条 地域公共交通総合連携計画において、道路運送高度化事業に関する事項が定められたときは、道路運送高度化事業を実施しようとする者（地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、

当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。）は、単独で又は共同して、当該地域公共交通総合連携計画に即して道路運送高度化事業を実施するための計画（以下「道路運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該道路運送高度化事業を実施するものとする。

2 道路運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 道路運送高度化事業を実施する区域

二 道路運送高度化事業の内容

三 道路運送高度化事業の実施予定期間

四 道路運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

五 道路運送高度化事業の効果

六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次

七 前各号に掲げるもののほか、道路運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。

5 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、道路運送高度化実施計画の変更について準用する。

（道路運送高度化実施計画の認定）

第十四条 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、道路運送高度化実施計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する市町村を経由して行わなければならない。この場合において、関係する市町村は、当該道路運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その道路運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 道路運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 道路運送高度化実施計画に定める事項が道路運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 道路運送高度化実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業の内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、道路運送高度化事業を実施しようとする者が同法第七条 各号のいずれにも該当しないこと。

4 国土交通大臣は、前項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する市町村に通知するものとする。

6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る道路運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る道路運送高度化実施計画（第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定道路運送高度化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定道路運送高度化実施計画に従って道路運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（道路運送法 の特例）

第十五条 道路運送高度化事業を実施しようとする者がその道路運送高度化実施計画について前条第三項（同条第七項において準用する場合を含む。）の認定を受けたときは、当該道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業のうち、道路運送法第四条第一項 の許可若しくは同法第十五条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 若しくは第四項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

（路外駐車場の整備等）

第十六条 市町村は、道路運送高度化実施計画において、地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項が定められた場合であって、第十四条第五項（同条第七項において準用する場合を含む。）の通知を受けたときは、駐車場法第四条第一項 の駐車場整備計画において、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項の内容に即して、おおむねその位置、規模、整備主体及び整備の目標年次を定めた路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を定めることができる。

2 市町村は、前項の規定により駐車場整備計画に特定駐車場事業概要を定めようとする場合には、当該特定駐車場事業概要について、あらかじめ、公園管理者の同意を得なければならない。

3 特定駐車場事業概要が定められた駐車場整備計画の駐車場法第四条第四項 の規定による公表の日から二年以内に当該特定駐車場事業概要に基づき都市公園の地下の占用の許可の申請があった場合においては、当該占用が都市公園法第七条 の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、公園管理者は、同法第六条第一項 又は第三項 の許可を与えるものとする。

（地方債の特例）

第十七条 地方公共団体が、認定道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業で総務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であって地方財政

法第五条 各号に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号 に規定する経費とみなす。

第四節 海上運送高度化事業

（海上運送高度化事業の実施）

第十八条 地域公共交通総合連携計画において、海上運送高度化事業に関する事項が定められたときは、海上運送高度化事業を実施しようとする者は、単独で又は共同して、当該地域公共交通総合連携計画に即して海上運送高度化事業を実施するための計画（以下「海上運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該海上運送高度化事業を実施するものとする。

2 海上運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 海上運送高度化事業を実施する区域

二 海上運送高度化事業の内容

三 海上運送高度化事業の実施予定期間

四 海上運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

五 海上運送高度化事業の効果

六 前各号に掲げるもののほか、海上運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、海上運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、公共交通事業者等及び港湾管理者の意見を聴かなければならない。

4 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、海上運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村、公共交通事業者等及び港湾管理者に送付しなければならない。

5 前二項の規定は、海上運送高度化実施計画の変更について準用する。

（海上運送高度化実施計画の認定）

第十九条 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、海上運送高度化実施計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する市町村を経由して行わなければならない。この場合において、関係する市町村は、当該海上運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その海上運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 海上運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 海上運送高度化実施計画に定める事項が海上運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 海上運送高度化実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第四条 各号に掲げる基準に適合し、かつ、海上運送高度化事業を実施しようとする者が同法第五条 各号のいずれにも該当しないこと。

4 国土交通大臣は、前項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する市町村に通知するもの

とする。

5 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る海上運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第三項の認定に係る海上運送高度化実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定海上運送高度化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定海上運送高度化実施計画に従って海上運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

8 第三項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（海上運送法 の特例）

第二十条 海上運送高度化事業を実施しようとする者がその海上運送高度化実施計画について前条第三項（同条第六項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。）の認定を受けたときは、当該海上運送高度化実施計画に定められた海上運送高度化事業のうち、海上運送法第三条第一項 の許可若しくは同法第十一条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 、同法第十九条の五第一項 若しくは第二十条第二項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項 又は第二十条第二項 の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、前条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

第五節 乗継円滑化事業

（乗継円滑化事業の実施）

第二十一条 地域公共交通総合連携計画において、乗継円滑化事業に関する事項が定められたときは、乗継円滑化事業を実施しようとする者は、単独で又は共同して、当該地域公共交通総合連携計画に即して乗継円滑化事業を実施するための計画（以下「乗継円滑化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該乗継円滑化事業を実施するものとする。

2 乗継円滑化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 乗継円滑化事業を実施する区域

二 乗継円滑化事業の内容

三 乗継円滑化事業の実施予定期間

四 乗継円滑化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

五 乗継円滑化事業の効果

六 前各号に掲げるもののほか、乗継円滑化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 乗継円滑化事業を実施しようとする者は、乗継円滑化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 乗継円滑化事業を実施しようとする者は、乗継円滑化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これ

を関係する市町村、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

5 前二項の規定は、乗継円滑化実施計画の変更について準用する。

（乗継円滑化実施計画の認定）

第二十二条 乗継円滑化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、乗継円滑化実施計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する市町村を経由して行わなければならない。この場合において、関係する市町村は、当該乗継円滑化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その乗継円滑化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 乗継円滑化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 乗継円滑化実施計画に定める事項が乗継円滑化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 乗継円滑化実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものについては、当該事業の内容が道路運送法第十五条第二項 において準用する同法第六条 各号に掲げる基準に適合すること。

四 乗継円滑化実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第十一条第二項 において準用する同法第四条 各号に掲げる基準に適合すること。

4 国土交通大臣は、前項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する市町村に通知するものとする。

6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る乗継円滑化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る乗継円滑化実施計画（第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定乗継円滑化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定乗継円滑化実施計画に従って乗継円滑化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（道路運送法 の特例）

第二十三条 乗継円滑化事業を実施しようとする者がその乗継円滑化実施計画について前条第三項

（同条第七項において準用する場合を含む。以下同じ。）の認定を受けたときは、当該乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業のうち、道路運送法第十五条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 若しくは第四項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 乗継円滑化事業を実施しようとする者がその乗継円滑化実施計画であって国土交通省令で定める運行計画の改善に関する事項が定められたものについて前条第三項の認定を受けた場合において、当該乗継円滑化実施計画に定められた運行計画の変更について道路運送法第十五条の三第二項 の規定による届出をしなければならないときは、同項 の規定にかかわらず、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

（海上運送法 の特例）

第二十四条 乗継円滑化事業を実施しようとする者がその乗継円滑化実施計画について第二十二条第三項の認定を受けたときは、当該乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業のうち、海上運送法第十一条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 、同法第十九条の五第一項 後段若しくは第二十条第二項 後段の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項 後段又は第二十条第二項 後段の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第二十二条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

2 乗継円滑化事業を実施しようとする者がその乗継円滑化実施計画であって国土交通省令で定める運行計画の改善に関する事項が定められたものについて第二十二条第三項の認定を受けた場合において、当該乗継円滑化実施計画に定められた船舶運航計画の変更について海上運送法第十一条の二第二項 の認可を受け、又は同条第一項 若しくは同法第十九条の五第一項 後段の規定による届出をしなければならないときは、これらの規定にかかわらず、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

（共通乗車船券）

第二十五条 乗継円滑化事業を実施しようとする者がその乗継円滑化実施計画について第二十二条第三項の認定を受けた場合において、当該乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業として発行する共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引を行おうとするときは、国土交通省令で定めるところにより、共同で、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることができる。

2 前項の規定による届出をした者は、鉄道事業法第十六条第三項 後段、軌道法第十一条第二項 、道路運送法第九条第三項 後段又は海上運送法第八条第一項 後段の規定により届出をしたものとみなす。

第五節の二 鉄道事業再構築事業

（鉄道事業再構築事業の実施）

第二十五条の二 地域公共交通総合連携計画において、鉄道事業再構築事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通総合連携計画を作成した市町村、当該鉄道事業再構築事業に係る旅客鉄道

事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者に代わって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通総合連携計画に即して鉄道事業再構築事業を実施するための計画（以下「鉄道事業再構築実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該鉄道事業再構築事業を実施するものとする。

- 2 鉄道事業再構築実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
- 一 鉄道事業再構築事業を実施する路線
 - 二 旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項
 - 三 市町村その他の者による支援の内容
 - 四 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容
 - 五 鉄道事業再構築事業の実施予定期間
 - 六 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 七 鉄道事業再構築事業の効果
 - 八 前各号に掲げるもののほか、鉄道事業再構築事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

（鉄道事業再構築実施計画の認定）

第二十五条の三 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、鉄道事業再構築実施計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その鉄道事業再構築実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
- 二 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が鉄道事業再構築事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、次のイからへまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからへまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項 の許可 同法第五条第一項 各号に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第七条第一項 の認可 同条第二項 において準用する同法第五条第一項 各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十五条第一項 の認可 同条第三項 の基準

ニ 鉄道事業法第十六条第一項 の認可 同条第二項 の基準

ホ 鉄道事業法第二十五条第一項 の許可 同条第二項 各号に掲げる基準

ヘ 鉄道事業法第二十六条第一項 又は第二項 の認可 同条第三項 において準用する同法第五条第一項 各号に掲げる基準

四 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三条第一項 の許可又は同法第二十六条第一項 若しくは第二項 の認可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条 各号のいずれにも該当しないこと。

3 国土交通大臣は、地方公共団体が経営する鉄道事業法第二条第四項 に規定する第三種鉄道事業に

該当する事業（鉄道線路を同条第三項 に規定する第二種鉄道事業を営業者者に無償で使用させるものに限る。）が定められた鉄道事業再構築実施計画について前項の認定をしようとするときは、当該第三種鉄道事業に該当する事業について、同項第三号イの規定にかかわらず、同法第五条第一項第二号 から第四号 までに掲げる基準に適合するかどうかを審査して、これを行うことができる。

4 第二項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項 の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとする。

5 第二項の認定を受けた者は、当該認定に係る鉄道事業再構築実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る鉄道事業再構築実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定鉄道事業再構築実施計画」という。）が第二項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定鉄道事業再構築実施計画に従って鉄道事業再構築事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（鉄道事業法 の特例）

第二十五条の四 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者がその鉄道事業再構築実施計画について前条第二項（同条第六項において準用する場合を含む。）の認定を受けたときは、当該鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業のうち、鉄道事業法第三条第一項 若しくは第二十五条第一項 の許可若しくは同法第七条第一項 、第十五条第一項、第十六条第一項若しくは第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受け、又は同法第七条第三項 若しくは第十六条第三項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施するために、当該鉄道事業再構築事業に係る従前の旅客鉄道事業について廃止をすることが必要となる場合においては、鉄道事業法第二十八条の二第一項 の規定にかかわらず、廃止届出をすることを要しない。

第六節 鉄道再生事業

（鉄道再生事業の実施）

第二十六条 地域公共交通総合連携計画において、鉄道再生事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通総合連携計画を作成した市町村、廃止届出がされた鉄道事業を営業者及び国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通総合連携計画に即して鉄道再生事業を実施するための計画（以下「鉄道再生実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該鉄道再生事業を実施するものとする。

2 鉄道再生実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 鉄道再生事業を実施する路線
- 二 鉄道事業の経営の改善に関する事項
- 三 市町村その他の者による支援の内容

四 鉄道再生事業の実施予定期間

五 前号の期間を経過した後における鉄道事業者の鉄道事業の廃止に関する判断の基準となるべき事項

六 前各号に掲げるもののほか、鉄道再生事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

三 廃止届出がされた鉄道事業を経営する鉄道事業者は、当該廃止届出に係る鉄道事業の全部又は一部について第一項の合意のための協議を開始したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

四 第一項に規定する者は、鉄道再生実施計画を作成したときは、国土交通省令で定めるところにより、当該鉄道再生実施計画を国土交通大臣に届け出ることができる。これを変更したときも同様とする。

（鉄道事業法の特例）

第二十七条 国土交通大臣は、前条第三項の規定による届出を受けたときは、当該届出に係る鉄道事業について鉄道事業法第二十八条の二第三項の通知をしないものとする。

二 前条第三項の規定による届出をした鉄道事業者は、当該届出に係る鉄道事業について廃止の日を繰り下げる旨を国土交通大臣に届け出ることができる。この場合においては、当該届出をした後の廃止の日を定めることを要しない。

三 前項の規定による届出をした鉄道事業者は、廃止届出をした日から一年を経過した後に前条第一項の合意がなされていない場合において、前項の規定による届出に係る鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止の日の一月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

四 前条第一項に規定する者が同条第四項の規定による届出をしたときは、当該届出に係る鉄道再生実施計画に定められた鉄道再生事業のうち、鉄道事業法第七条第三項又は第十六条第三項後段若しくは第四項後段の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

五 前条第四項の規定による届出をした鉄道事業者は、同条第一項の鉄道再生実施計画に定められた鉄道再生事業を実施し、同条第二項第四号に掲げる期間が経過した場合において、同項第五号に掲げる判断の基準となるべき事項に従って同項第一号に掲げる路線に係る鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止の日の六月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

第七節 雑則

（認定軌道運送高度化事業等の実施に係る命令等）

第二十八条 市町村は、地域公共交通総合連携計画に定められた軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、乗継円滑化事業又は鉄道事業再構築事業（以下この項において「軌道運送高度化事業等」と総称する。）が実施されていないと認めるときは、当該軌道運送高度化事業等を実施すべき者に対し、その実施を要請することができる。

二 市町村は、認定軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業、認定道路運送高度化

実施計画に定められた道路運送高度化事業、認定海上運送高度化実施計画に定められた海上運送高度化事業、認定乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業又は認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業（以下「認定軌道運送高度化事業等」と総称する。）について、前項の規定による要請を受けた者が当該要請に応じないときは、その旨を国土交通大臣に通知することができる。

三 国土交通大臣は、前項の規定による通知があった場合において、第一項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなくてその要請に係る認定軌道運送高度化事業等を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、認定軌道運送高度化実施計画、認定道路運送高度化実施計画、認定海上運送高度化実施計画、認定乗継円滑化実施計画又は認定鉄道事業再構築実施計画に従って当該認定軌道運送高度化事業等を実施すべきことを勧告することができる。

四 国土交通大臣は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなくてその勧告に係る措置を講じない場合において、当該勧告を受けた者の事業について地域公共交通の活性化及び再生を阻害している事実があると認めるときは、当該勧告を受けた者に対し、当該勧告に係る措置を講ずるべきことを命ずることができる。

（地方債についての配慮）

第二十九条 地方公共団体が、地域公共交通総合連携計画を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、特別の配慮をするものとする。

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化

（新地域旅客運送事業計画の認定）

第三十条 新地域旅客運送事業を実施しようとする者（以下「新地域旅客運送事業者」という。）は、単独で又は共同して、その実施しようとする新地域旅客運送事業についての計画（以下「新地域旅客運送事業計画」という。）を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その新地域旅客運送事業計画が地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

二 新地域旅客運送事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 新地域旅客運送事業を実施する区域

二 新地域旅客運送事業の目標

三 新地域旅客運送事業の内容

四 新地域旅客運送事業の実施時期

五 新地域旅客運送事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六 前各号に掲げるもののほか、新地域旅客運送事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

三 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その新地域旅客運送事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 新地域旅客運送事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 新地域旅客運送事業計画に定める事項が新地域旅客運送事業を確実に遂行するため適切なもので

あること。

三 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものについては、当該事業の内容が鉄道事業法第五条第一項 各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第六条 各号のいずれにも該当しないこと。

四 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものについては、当該事業の内容が軌道法第三条 の特許の基準に適合すること。

五 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものについては、当該事業の内容が道路運送法第六条 各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第七条 各号のいずれにも該当しないこと。

六 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第四条 各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第五条 各号のいずれにも該当しないこと。

四 前項の認定をする場合において、軌道法第三条 の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

五 国土交通大臣は、第三項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

六 第三項の認定を受けた新地域旅客運送事業者（以下「認定新地域旅客運送事業者」という。）は、当該認定に係る新地域旅客運送事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

七 第三項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。この場合において、第四項中「軌道法第三条 の特許」とあるのは、「軌道法第十六条第一項 （軌道の譲渡に係る部分に限る。）若しくは第二十二條ノ二 の許可又は同法第二十二條 の認可」と読み替えるものとする。

八 国土交通大臣は、第三項の認定に係る新地域旅客運送事業計画（第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定新地域旅客運送事業計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定新地域旅客運送事業者が認定新地域旅客運送事業計画に従って事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

九 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（新地域旅客運送事業の運賃及び料金）

第三十一条 認定新地域旅客運送事業者は、単独で又は共同して、認定新地域旅客運送事業計画に定められた新地域旅客運送事業（以下「認定新地域旅客運送事業」という。）について、その一貫した運送サービスに係る旅客の運賃及び料金（以下「運賃等」という。）を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

二 運賃等のうち、次の各号に該当するものについては、それぞれ当該各号に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 旅客鉄道事業の運賃及び料金（鉄道事業法第十六条第一項 の認可を受けなければならないものに限る。） 同項 の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。

二 旅客軌道事業の運賃及び料金（軌道法第十一条第一項 の認可を受けなければならないものに限る。） 同項 の認可を受けた運賃及び料金と同額であること。

三 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金（道路運送法第九条第一項 の認可を受けなければならないものに限る。） 同項 の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。

四 国内一般旅客定期航路事業の運賃（海上運送法第八条第三項 の認可を受けなければならないものに限る。） 同項 の認可を受けた運賃の上限の範囲内であること。

三 認定新地域旅客運送事業者は、第一項の規定による届出をした場合においては、国土交通省令で定める方法により、運賃等を公示しなければならない。

（鉄道事業法 等の特例）

第三十二条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三条第一項 の許可若しくは同法第七条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

二 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第七条第一項 、第二十六条第一項若しくは第二項若しくは第二十七条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項 、第二十八条第一項若しくは第二十八条の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

三 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、鉄道事業法第十六条第三項 又は第四項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

四 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、鉄道営業法 （明治三十三年法律第六十五号）第三条第一項 の規定による公告をしなければならないものについては、同項 の規定により公告をしたものとみなす。

（軌道法 の特例）

第三十三条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第三条 の特許を受けなければならないものについては、同条 の規定により特許を受けたものとみなす。

二 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第十五条 、第十六条第一項（軌道の譲渡に係る部分に限る。）若しくは第二十二條ノ二の許可又は同法第二十二條 若しくは同法第二十六条 において準用する鉄道事業法第二十七条第一項 の認可を受けなければならないものについては、これらの規定により許可又は認可を受けたものとみなす。

3 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、軌道法第十一条第二項 の規定による届出をしなければならないものについては、同項 の規定により届出をしたものとみなす。

（道路運送法 の特例）

第三十四条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第四条第一項 の許可若しくは同法第十五条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 若しくは第四項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第十五条第一項 、第三十六条第一項若しくは第二項若しくは第三十七条第一項の認可を受け、又は同法第十五条第三項 若しくは第四項 、第十五条の二第一項若しくは第三十八条第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第九条第三項 又は第五項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

4 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第十二条第一項 又は第三項 の規定による掲示をしなければならないものについては、これらの規定により掲示をしたものとみなす。

（海上運送法 の特例）

第三十五条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第三条第一項 の許可若しくは同法第十一条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 、同法第十九条の五第一項 若しくは第二十条第二項 の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項 又は第二十条第二項 の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

2 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第十一条第一項 若しくは第十八条第一項 、第二項若しくは第四項の認可を受け、又は同法第十一条第三項 、第十五条第一項若しくは第二項、第十九条の五第一項若しくは第二項若しくは第二十条第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項 又は第二十条第二項 の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受け

た日から開始することができる。

3 国内一般旅客定期航路事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第八条第一項 の規定による届出をしなければならないものについては、同項 の規定により届出をしたものとみなす。

4 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第十条 又は第十九条の六の二 （同法第二十条の二第二項 において準用する場合を含む。）の規定による公示をしなければならないものについては、これらの規定により公示をしたものとみなす。

（新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮）

第三十六条 国土交通大臣は、認定新地域旅客運送事業についての鉄道営業法第一条 、軌道法第十四条 、船舶安全法 （昭和八年法律第十一号）第二条第一項 及び道路運送車両法 （昭和二十六年法律第百八十五号）第四十条 から第四十二条 までの規定に基づく命令で定める車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては、当該認定新地域旅客運送事業の実施が地域公共交通の活性化及び再生に資することにかんがみ、当該認定新地域旅客運送事業に用いられる車両又は船舶の運行の安全の確保に支障のない範囲内において、当該認定新地域旅客運送事業の円滑化が図られるよう適切な配慮をするものとする。

第五章 雑則

（資金の確保）

第三十七条 国及び地方公共団体は、地域公共交通総合連携計画に定められた事業及び新地域旅客運送事業の推進を図るために必要な資金の確保に努めるものとする。

（報告の徴収）

第三十八条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、認定軌道運送高度化事業等を実施する者又は認定新地域旅客運送事業者に対し、それぞれ認定軌道運送高度化事業等又は認定新地域旅客運送事業の実施状況について報告を求めることができる。

（主務大臣）

第三十九条 第三条第一項及び第三項から第五項までにおける主務大臣は、同条第二項第四号に掲げる事項については国土交通大臣とし、その他の事項については国土交通大臣及び総務大臣とする。

2 第五条第七項及び第八項並びに第六条第六項における主務大臣は、国土交通大臣及び総務大臣とする。

（権限の委任）

第四十条 この法律による国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

（命令への委任）

第四十一条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な事項は、命令で定める。

（経過措置）

第四十二条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第六章 罰則

第四十三条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

- 一 第二十八条第四項の規定による命令に違反した者
- 二 第三十八条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

第四十四条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても同条の刑を科する。

附 則 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（検討）

第二条 政府は、この法律の施行後五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。

附 則 （平成二〇年五月三〇日法律第四九号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（検討）

第二条 政府は、この法律の施行後五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。

附 則 （平成二三年五月二日法律第三五号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則 （平成二三年八月三〇日法律第一〇五号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（罰則に関する経過措置）

第八十一条 この法律（附則第一条各号に掲げる規定にあつては、当該規定。以下この条において同じ。）の施行前にした行為及びこの附則の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第八十二条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則 （平成二五年六月一四日法律第四四号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（罰則に関する経過措置）

第十条 この法律（附則第一条各号に掲げる規定にあつては、当該規定）の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第十一条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則 （平成二六年五月二一日法律第四一号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律の施行前に、この法律による改正前の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「旧法」という。）第九条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。）を受けた旧法第八条第一項に規定する軌道運送高度化実施計画、旧法第二十五条の三第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。）を受けた旧法第二十五条の二第一項に規定する鉄道事業再構築実施計画及び旧法第三十条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。）を受けた同条第一項に規定する新地域旅客運送事業計画については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第三条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

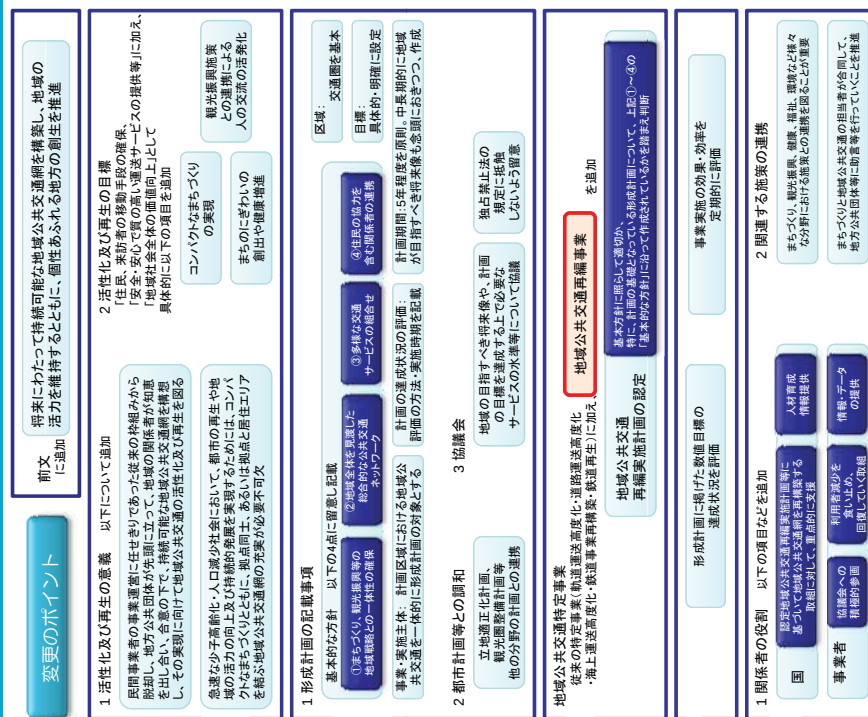
(政令への委任)

第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に関して必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

(検討)

第五条 政府は、この法律の施行後五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。

国土交通省



○地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

○地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。

○医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開。

③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

○人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

○地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。

○公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。

④住民の協力を含む関係者の連携

○地域公共交通は、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産。

○住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが必要。

7

区域

広域性の確保

○当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、個別・局所的にならないよう留意。

○区域の検討に当たり、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して取り組む。

複数の形成計画の策定

○合併により広大な面積を有する市町村、離島を含む市町村など、市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合も。

○このような場合には、単独で又は他の地方公共団体と共同して、複数の形成計画の作成が可能。

○広域的な形成計画が作成された場合において、当該形成計画の区域と一部区域が重複する交通圏が存在する場合は、当該交通圏について別の形成計画の作成が可能。

○ただし、両形成計画の整合性の確保が必要不可欠。

目標

○(1)の基本的な方針に即して、目標を設定。

○地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り**具体的かつ明確な目標**を設定。

○公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示。

○公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意。

○地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

1 形成計画の記載事項（４）事業・実施主体、（５）達成状況評価、（６）期間

事業・実施主体

- 計画区域における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにする。
- 目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等におけるサービス水準の目安を設定することが考えられる。
- その上で、これらのサービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載。
- 既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による自主事業も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載。
- 地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保。

事業の着手時期・実施期間

- 着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載。
- 当面事業の実施の見込みがない場合は、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、具体化した段階で、形成計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加・修正。

達成状況の評価

- 形成計画に定めた数値目標と実績値を比較。
- ただし、評価に当たっては、地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意。
- 評価時期は、原則として計画期間の終了時又は形成計画の見直し時（必要に応じて、中間評価を実施することも可能）。
- 評価の結果に基づいて施策の充実等の検討を行うとともに、同計画の見直しに反映。
- 目標を着実に達成する観点から、計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理。

計画期間

- 計画期間は、原則５年程度（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能。）
- まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、形成計画は、中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成。
- 計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示。

9

2 都市計画等との調和

他の計画との連携

- 地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段の一つ
 - その活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。
 - このため、形成計画を作成する地域において
 - ・立地適正化計画（都市再生特別措置法）
 - ・観光圏整備計画（観光圏整備法）
 - ・地方公共団体実行計画（地球温暖化対策進法）
- など、他の分野の計画が策定されている場合には、これらの計画と連携。

「都市の装置」

- 公共交通は「都市の装置」として重要であり、都市の将来像の骨格を形成。そのため、
 - ・都市計画
 - ・市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法）
 - ・基本計画（中心市街地活性化法）
 - ・基本構想（バリアフリー法）
 - ・港湾計画（港湾法）との調和を確保。

10

構成員

- 地方公共団体の内部においても、交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画を期待。
- 日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画も欠かせない。
- 協議会の構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加可能。
- 必要な構成員の追加により、本法に基づく協議会に道路運送法に基づく地域公共交通協議会等の他の協議会の機能を付加し、合同で開催するなど、事務負担の軽減が可能。

結果尊重義務

- 協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、結果を尊重しなければならない。

独禁法上の留意点

- 協議会においては、**地域の目指すべき将来像や、形成計画の目標を達成する上で必要な公共交通サービスの水準等について、可能な限り具体的に協議が行われることが期待。**
- 一方、当該協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、**独占禁止法の規定に抵触しないよう留意。**
- このため、公共交通事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、地方公共団体が個々の公共交通事業者との間で個別に協議。

協議応諾義務

- 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、正当な理由がある場合を除き、形成計画の作成・実施に関する協議に応じなければならない。

地域公共交通確保維持改善事業

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

平成27年度要求額 363億円
(対前年度比1.19)

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

<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

認定

【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

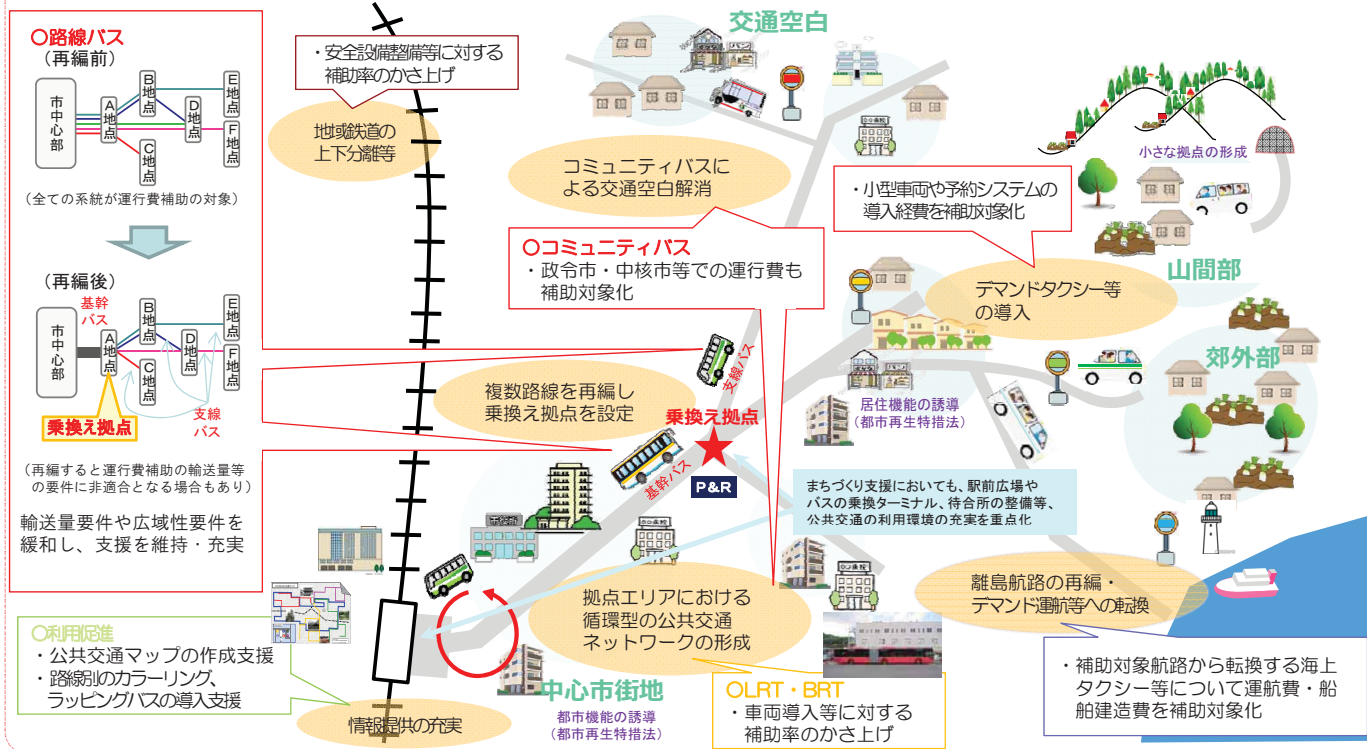
平成27年度要求額 23億円
(東日本大震災復興特別会計・復興庁一括計上分)

地域公共交通ネットワーク再編に対する重点的な支援

平成27年度予算要求事項

○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

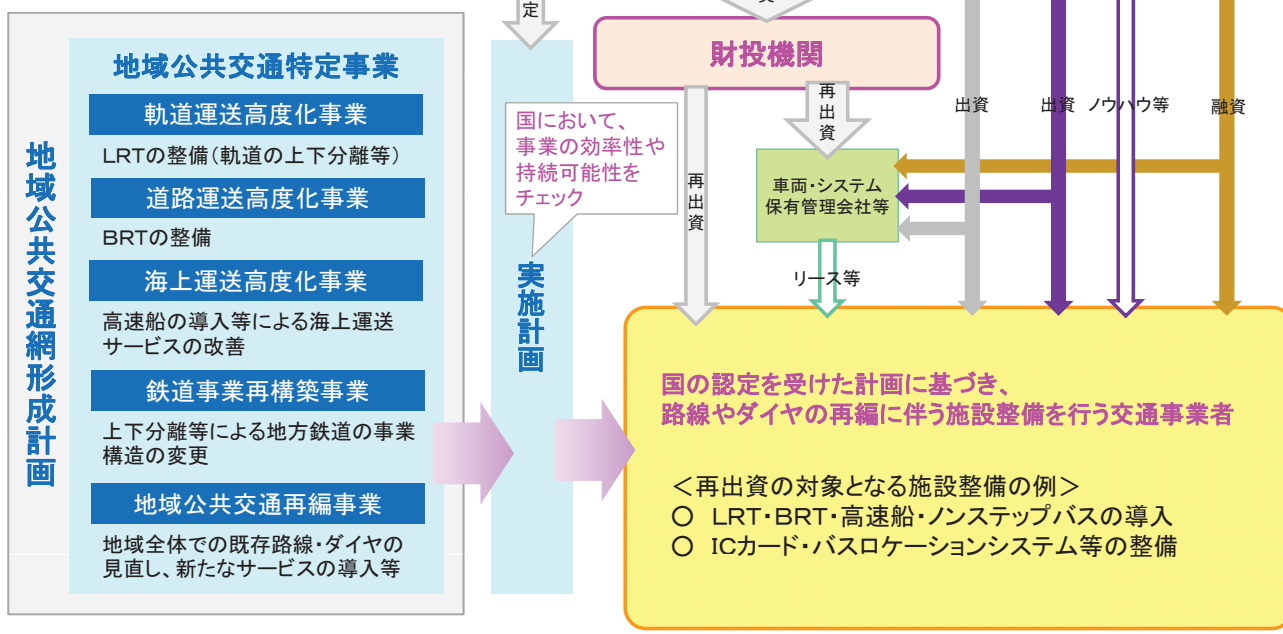


地域の公共交通ネットワークの再構築に係る産業投資の活用

平成27年度財投要求事項

財政投融資の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図る。

地域公共交通活性化再生法に基づく
交通ネットワーク再編の後押し



タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

特 措 法

旧

新

原
則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増 車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

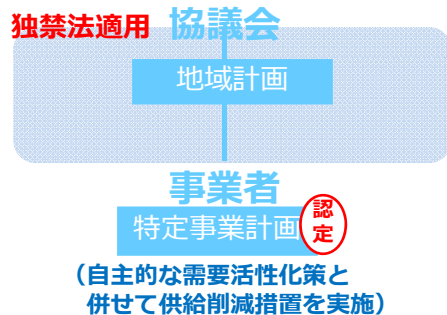
原
則

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増 車：届出制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

特 定 地 域 （ 大 臣 指 定 ）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増 車：認可制
- ◆ 自動認可運賃（下限割れには厳正な審査）

期間 3 年

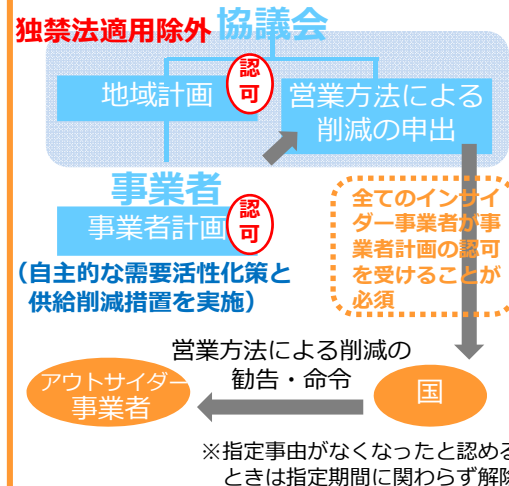


※指定事由がなくなつたと認める
ときは指定期間に関わらず解除

特定地域（大臣指定・運審諮問）

- ◆ 新規参入・増車：禁止
- ◆ 強制力ある供給削減措置
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

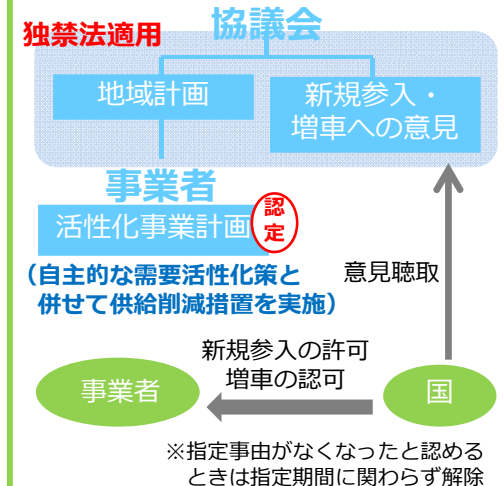
期間 3 年



準特定地域（大臣指定）

- ◆ 新規参入：許可制
- ◆ 増 車：認可制
- ◆ 公定幅運賃（下限割れには変更命令）

期間 3 年



タ ク 特 法

全国

指定地域
(政令で指定)

特定指定地域
(政令で指定)

—

登録制
〔講習〕

登録制
〔試験〕

道 路 運 送 法

全国

指定地域
(告示で指定)

特定指定地域
(告示で指定)

登録制
〔講習〕

登録制
〔試験〕

登録制
〔試験〕

◆ 過労運転防止措置の義務付け

過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ

◆ 事業者に対する適正化事業の実施

貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法
(平成二十一年六月二十六日法律第六十四号)

最終改正：平成二五年一一月二七日法律第八三号

第一章	総則（第一条・第二条）
第二章	特定地域及び準特定地域の指定（第三条・第三条の二）
第三章	基本方針等（第四条―第七条）
第四章	協議会（第八条）
第五章	特定地域計画等
第一節	特定地域計画（第八条の二―第八条の六）
第二節	事業者計画（第八条の七―第八条の九）
第三節	合意事業者以外の一般乗用旅客自動車運送事業者に対する措置（第八条の十）
第四節	営業方法の制限に関する命令（第八条の十一）
第六章	準特定地域計画等（第九条―第十四条）
第七章	特定地域及び準特定地域における許可等の特例
第一節	特定地域における許可等の特例（第十四条の二・第十四条の三）
第二節	準特定地域における許可等の特例（第十四条の四―第十五条の二）
第八章	特定地域及び準特定地域における運賃の特例（第十六条―第十六条の四）
第九章	雑則（第十七条―第二十条）
第十章	罰則（第二十条の二―第二十一条）
附則	

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにすることが重要であることに鑑み、国土交通大臣による特定地域及び準特定地域の指定並びに基本方針の策定、特定地域において組織される協議会による特定地域計画の作成並びにこれに基づく一般乗用旅客自動車運送事業者による供給輸送力の削減及び活性化措置の実施、準特定地域において組織される協議会による準特定地域計画の作成及びこれに基づく一般乗用旅客自動車運送事業者による活性化事業等の実施並びに特定地域及び準特定地域における道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の特例について定めることにより、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進し、もって地域における交通の健全な発達に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「一般乗用旅客自動車運送事業」とは、道路運送法第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業（国土交通大臣が指定するものを除く。）をいう。

2 この法律において「一般乗用旅客自動車運送事業者」とは、一般乗用旅客自動車運送事業を営営する者をいう。

3 この法律において「一般乗用旅客自動車運送」とは、一般乗用旅客自動車運送事業者が行う旅客の運送をいう。

4 この法律において「地域公共交通」とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第二条第一号ニに規定する地域公共交通をいう。

5 この法律において「特定地域」とは、次条第一項の規定により指定された地域をいう。

6 この法律において「準特定地域」とは、第三条の二第一項の規定により指定された地域をいう。

7 この法律において「活性化事業」とは、一般乗用旅客自動車運送事業について、利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供、情報通信技術の活用による運行の管理の高度化、利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施その他の国土交通省令で定める措置（一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力を増加させるものとして国土交通省令で定めるものを除く。）を講ずることにより、輸送需要に対応した合理的な運営及び法令の遵守の確保並びに運送サービスの質の向上及び輸送需要の開拓を図り、もって一般乗用旅客自動車運送事業の活性化に資する事業をいう。

8 この法律において「活性化措置」とは、活性化事業その他の一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するために行う事業及び一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡又は譲受け、一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併又は分割その他経営の合理化に資する措置として国土交通省令で定めるものをいう。

9 この法律において「事業用自動車」とは、道路運送法第二条第八項ニに規定する事業用自動車（国土交通大臣が指定するものを除く。）をいう。

第二章 特定地域及び準特定地域の指定

(特定地域の指定)

第三条 国土交通大臣は、特定の地域において、一般乗用旅客自動車運送事業が供給過剰（供給輸送力が輸送需要量に対し過剰であることをいう。以下同じ。）であると認める場合であって、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の次に掲げる状況に照らして、当該地域における供給輸送力の削減をしなければ、一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難であるため、当該地域の関係者の自主的な取組を中心として一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて特定地域として指定することができる。

一 事業用自動車一台当たりの収入の状況

二 法令の違反その他の不適正な運営の状況

三 事業用自動車の運行による事故の発生状況

2 国土交通大臣は、前項の規定により特定地域を指定した場合において、当該指定の期間が経過した後において更にその指定の必要があると認めるときは、期間を定めて、その指定の期限を延長するこ

とができる。当該延長に係る期限が経過した後において、これを更に延長しようとするときも、同様とする。

3 国土交通大臣は、特定地域について第一項に規定する指定の事由がなくなったと認めるときは、当該特定地域について同項の規定による指定を解除するものとする。

4 第一項の規定による指定、第二項の規定による期限の延長及び前項の規定による指定の解除は、告示によって行う。

5 都道府県知事は、国土交通大臣に対し、当該都道府県について第一項の規定による指定及び第二項の規定による期限の延長を行うよう要請することができる。

6 市町村長は、当該市町村の属する都道府県の知事を経由して、国土交通大臣に対し、当該市町村について第一項の規定による指定及び第二項の規定による期限の延長を行うよう要請することができる。

（準特定地域の指定）

第三条の二 国土交通大臣は、特定の地域において、一般乗用旅客自動車運送事業が供給過剰となるおそれがあると認める場合であって、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の前条第一項各号に掲げる状況に照らして、当該地域の輸送需要に的確に対応しなければ、一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することができなくなるおそれがあるため、当該地域の関係者の自主的な取組を中心として一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて準特定地域として指定することができる。

2 前条第二項から第六項までの規定は、前項の規定による指定について準用する。

第三章 基本方針等

（基本方針）

第四条 国土交通大臣は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の意義及び目標に関する事項

二 第八条の二第一項に規定する特定地域計画の作成に関する基本的な事項

三 第八条の二第一項に規定する特定地域計画に定める一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減及び活性化措置に関する基本的な事項

四 第九条第一項に規定する準特定地域計画の作成に関する基本的な事項

五 活性化事業その他の第九条第一項に規定する準特定地域計画に定める事業に関する基本的な事項

六 その他一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な事項

3 国土交通大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 国土交通大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

（一般乗用旅客自動車運送事業者等の責務）

第五条 一般乗用旅客自動車運送事業者であって特定地域又は準特定地域内に営業所を有するもの及びこれらの者の組織する団体（以下「一般乗用旅客自動車運送事業者等」という。）は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚し、当該特定地域又は準特定地域において、地域における輸送需要の把握及びこれに応じた適正かつ合理的な運営の確保を図るための措置、地域における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応した運送サービスの円滑かつ確実な提供を図るための措置その他の一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（国の責務）

第六条 国は、特定地域及び準特定地域において一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者が行う一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する取組のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の支援を行うよう努めなければならない。

2 国は、特定地域及び準特定地域において一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者が行う一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する取組と相まって、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の監督上必要な措置を的確に実施するものとする。

（関係者相互の連携及び協力）

第七条 国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者等その他の関係者は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

第四章 協議会

第八条 特定地域及び準特定地域において、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する特定地域計画の作成及び当該特定地域計画の実施に係る連絡調整並びに第九条第一項に規定する準特定地域計画の作成及び当該準特定地域計画の実施に係る連絡調整その他当該特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な協議を行うための協議会（以下単に「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者

二 学識経験を有する者

三 その他協議会が必要と認める者

3 協議会は、第一項に規定する者が任意に加入し、又は脱退することができ、かつ、前項の規定に基づき構成員として加えた者が任意に脱退することができるものでなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

第五章 特定地域計画等

第一節 特定地域計画

（特定地域計画の認可）

第八条の二 特定地域において組織された協議会は、当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化を推進しようとするときは、当該適正化及び活性化を推進するための計画（以下「特定地域計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 特定地域計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

二 特定地域計画の目標

三 当該特定地域において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力

四 当該特定地域において行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

五 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力

六 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

七 前各号に掲げるもののほか、当該特定地域における供給輸送力の削減に関し必要な事項

3 特定地域計画には、当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するため、次に掲げる事項を定めることができる。

一 前項第二号の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項

二 前項各号及び前号に掲げるもののほか、特定地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

4 第一項の認可の申請には、次項第二号の基準に適合することを証する書面その他国土交通省令で定める書類を添付しなければならない。

5 国土交通大臣は、第一項の認可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。

一 特定地域計画に定める事項が基本方針に照らし適切なものであること。

二 特定地域計画に定める事項が都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものであること。

三 協議会が特定地域計画を作成した際に当該協議会の構成員として当該特定地域計画の作成に合意をした一般乗用旅客自動車運送事業者が当該特定地域計画に係る特定地域内の営業所に配置する事業用自動車の台数の合計が当該特定地域内の営業所に配置される事業用自動車の総台数の三分の二以上であること。

四 特定地域計画に定める事項が当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業の供給過剰の状況を是正するための必要かつ最小限度の範囲を超えないものであること。

五 特定地域計画に定める事項が特定の一般乗用旅客自動車運送事業者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

六 特定地域計画に定める事項が旅客の利益を不当に害するものでないこと。

6 国土交通大臣は、第一項の認可をしたときは、当該認可に係る特定地域計画（以下「認可特定地域計画」という。）の内容その他国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。

（認可特定地域計画に定められた事項の実施）

第八条の三 協議会が認可特定地域計画を作成した際に当該協議会の構成員として当該認可特定地域計画の作成に合意をした一般乗用旅客自動車運送事業者（以下「合意事業者」という。）は、当該認可特定地域計画に従い、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を行わなければならない。

2 協議会が認可特定地域計画を作成した際に当該協議会の構成員として当該認可特定地域計画の作成に合意をした者であつて、当該認可特定地域計画に定められた活性化措置の実施主体とされたものは、当該認可特定地域計画に従い、活性化措置を実施しなければならない。

3 認可特定地域計画を作成した協議会（以下「認可協議会」という。）は、当該認可特定地域計画の目標を達成するために必要があると認めるときは、合意事業者以外の当該認可特定地域計画に係る特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者及び当該認可特定地域計画に定められた活性化措置の実施主体とされた者以外の者に対し、当該認可特定地域計画に定められた一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減及び活性化措置の実施のために必要な協力を要請することができる。

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律 の適用除外）

第八条の四 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、認可特定地域計画及び認可特定地域計画に基づいてする行為には、適用しない。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、この限りでない。

一 不公正な取引方法を用いるとき。

二 一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより旅客の利益を不当に害することとなるとき。

三 第八条の六第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき（同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が次条第三項の規定による処分をした場合を除く。）。

2 第八条の六第三項の規定による請求が認可特定地域計画に定める事項の一部について行われたときは、当該認可特定地域計画に定める事項のうち当該請求に係る部分以外の部分に関しては、前項ただし書（第三号に係る部分に限る。）の規定にかかわらず、同項本文の規定の適用があるものとする。

（認可特定地域計画の変更命令等）

第八条の五 国土交通大臣は、認可特定地域計画の内容が第八条の二第五項第一号又は第二号に適合しないものとなつたと認めるときは、認可協議会に対し、当該認可特定地域計画の変更を命ずることができる。

2 国土交通大臣は、認可協議会が前項の規定による命令に従わないときは、第八条の二第一項の認可を取り消すことができる。

3 国土交通大臣は、認可特定地域計画の内容が第八条の二第五項第四号から第六号までのいずれかに適合しないものとなつたと認めるときは、認可協議会に対し、当該認可特定地域計画の変更を命じ、又は同条第一項の認可を取り消さなければならない。

4 国土交通大臣は、認可協議会が前項の規定による命令に従わないときは、第八条の二第一項の認

可を取り消さなければならない。

（公正取引委員会との関係）

第八条の六 国土交通大臣は、第八条の二第一項の認可をしたときは、遅滞なく、当該認可に係る認可特定地域計画を公正取引委員会に通知しなければならない。

2 国土交通大臣は、前条第三項又は第四項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

3 公正取引委員会は、認可特定地域計画の内容が第八条の二第五項第四号から第六号までのいずれかに適合しないものとなったと認めるときは、国土交通大臣に対し、前条第三項の規定による処分をすべきことを請求することができる。

4 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

第二節 事業者計画

（事業者計画の認可）

第八条の七 特定地域計画について第八条の二第一項の認可があったときは、合意事業者（この法律、道路運送法 又はタクシー業務適正化特別措置法 （昭和四十五年法律第七十五号）の規定により一般乗用旅客自動車運送事業に係る道路運送法第四条第一項 の許可（第十八条の四第二項を除き、以下単に「許可」という。）の取消しを受けた者その他国土交通省令で定める者を除く。以下この条から第八条の十一までにおいて同じ。）は、正当な理由がある場合を除き、当該認可に係る第八条の二第六項の公表後六月以内に、単独で又は共同して、各合意事業者が削減する一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力、その削減の方法等について定めた計画（以下「事業者計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 事業者計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 各合意事業者が削減する一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力

二 各合意事業者が行う一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

三 前二号に掲げるもののほか、各合意事業者が行う一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減に関し必要な事項として国土交通省令で定める事項

四 認可特定地域計画において活性化措置（活性化事業以外の一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するために行う事業を除く。以下同じ。）の実施主体とされた合意事業者にあつては、次に掲げる事項

イ 活性化措置の内容

ロ 活性化措置の実施時期

ハ 活性化措置の実施に必要な資金の額及びその調達方法

ニ 活性化措置の効果

ホ イからニまでに掲げるもののほか、活性化措置の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 国土交通大臣は、第一項の認可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければな

らない。

一 事業者計画に定める事項が認可特定地域計画に照らし適切なものであること。

二 事業者計画に定める事項が一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を確実に行うため適切なものであること。

三 事業者計画に定める事項が道路運送法第十五条第一項 又は第三十六条第一項 若しくは第二項の認可を要するものである場合にあっては、その内容が同法第十五条第二項 又は第三十六条第三項 において準用する同法第六条 各号に掲げる基準に適合すること。

四 事業者計画に前項第四号に掲げる事項が定められている場合にあっては、当該事項が活性化措置を確実に遂行するため適切なものであること。

（道路運送法 の特例）

第八条の八 前条第一項の認可を受けた合意事業者（以下「認可合意事業者」という。）が当該認可に係る事業者計画（以下「認可事業者計画」という。）に基づき一般乗用旅客自動車運送事業の事業計画（道路運送法第五条第一項第三号 の事業計画をいう。以下同じ。）の変更をする場合においては、当該認可合意事業者が当該認可を受けたことをもって、同法第十五条第一項 の認可を受け、又は同条第三項 若しくは第四項 の規定による届出をしたものとみなす。

2 認可合意事業者が認可事業者計画（前条第二項第四号に掲げる事項が定められているものに限る。）に基づき一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡若しくは譲受け又は一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併若しくは分割をする場合においては、当該認可合意事業者が当該認可を受けたことをもって、道路運送法第三十六条第一項 又は第二項 の認可を受けたものとみなす。

（認可事業者計画の変更命令等）

第八条の九 国土交通大臣は、合意事業者が正当な理由がなく事業者計画について第八条の七第一項の認可を受けないときは、当該合意事業者に対し、事業者計画（営業方法の制限のみによる一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を定めたものに限る。）の認可を受けることを命ずることができる。

2 国土交通大臣は、認可合意事業者が正当な理由がなく認可事業者計画に従って事業用自動車の台数の削減による一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を行っていないと認めるときは、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画の変更（営業方法の制限のみによる一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を定めた計画への変更に限る。第五項において同じ。）を命ずることができる。

3 国土交通大臣は、認可合意事業者が正当な理由がなく認可事業者計画に従って営業方法の制限による一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を行っていないと認めるときは、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画に従って営業方法の制限による一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を行うことを命ずることができる。

4 国土交通大臣は、認可合意事業者が正当な理由がなく認可事業者計画に従って活性化事業を実施していないと認めるときは、当該認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画に従って活性化事業を実施することを勧告することができる。

5 国土交通大臣は、認可事業者計画の内容が第八条の七第三項各号のいずれかに適合しないものと

なつたと認めるときは、認可合意事業者に対し、当該認可事業者計画の変更を命ずることができる。

第三節 合意事業者以外の一般乗用旅客自動車運送事業者に対する措置

第八条の十 一の特定地域に係る全ての合意事業者が第八条の七第一項の認可を受けた場合において、当該特定地域に係る認可協議会から申出があったときは、国土交通大臣は、当該特定地域において、合意事業者以外の当該特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者の事業活動により、当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されている事態が存し、かつ、このような事態を放置しては当該一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することに支障が生ずると認めるときは、国土交通省令の定めるところにより、当該一般乗用旅客自動車運送事業者に対し、当該特定地域に係る認可特定地域計画の内容を参酌して、営業方法の制限による一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減を行うよう勧告することができる。

2 前項の申出には、同項の事態が存することを明らかにする書面その他国土交通省令で定める書類を添付しなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の申出があったときは、遅滞なく、同項の勧告をするかどうかを決定し、その申出をした認可協議会にその結果を通知しなければならない。

第四節 営業方法の制限に関する命令

第八条の十一 一の特定地域に係る全ての合意事業者が第八条の七第一項の認可を受けた場合において、当該特定地域に係る認可協議会から申出があったときは、国土交通大臣は、当該特定地域において、次の各号のいずれかに該当する事態が存し、かつ、このような事態を放置しては当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することに著しい支障が生ずると認めるときに限り、当該特定地域に係る認可特定地域計画の内容を参酌して、国土交通省令をもって、営業方法の制限による一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減について定め、当該特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者の全てに対し、これに従うべきことを命ずることができる。この場合において、国土交通大臣は、その事業活動がこの条に定める事態の生じたことについて関係がないと認める一般乗用旅客自動車運送事業者については、その者に限り、当該営業方法の制限に関する命令の全部又は一部の適用を受けないものとしてすることができる。

一 合意事業者以外の当該特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者の事業活動により、当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進が阻害されていること。

二 合意事業者による一般乗用旅客自動車運送事業の自主的な供給輸送力の削減をもってしては、当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化を推進することができないこと。

2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の申出について準用する。

第六章 準特定地域計画等

(準特定地域計画)

第九条 準特定地域において組織された協議会は、基本方針に基づき、当該準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するための計画（以下「準特定地域計画」という。）を作成することができる。

2 準特定地域計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 一般乗用旅客自動車運送事業の活性化の推進に関する基本的な方針

二 準特定地域計画の目標

三 前号の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

四 前三号に掲げるもののほか、準特定地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

3 準特定地域計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 準特定地域計画は、その作成に係る合意をした協議会の構成員である一般乗用旅客自動車運送事業者が当該準特定地域計画に係る準特定地域内の営業所に配置する事業用自動車の台数の合計が当該準特定地域内の営業所に配置される事業用自動車の総台数の過半数であるものでなければならない。

5 協議会は、準特定地域計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、国土交通大臣に送付しなければならない。

6 国土交通大臣は、前項の規定により準特定地域計画の送付を受けたときは、協議会に対し、必要な助言をすることができる。

7 第三項から前項までの規定は、準特定地域計画の変更について準用する。

(準特定地域計画に定められた事業の実施)

第十条 準特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であつて、当該準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものは、当該準特定地域計画に従い、事業を実施しなければならない。

2 準特定地域計画を作成した協議会は、当該準特定地域計画の目標を達成するために必要があると認めるときは、当該準特定地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対し、当該準特定地域計画に定められた事業の実施のために必要な協力を要請することができる。

(活性化事業計画の認定)

第十一条 準特定地域計画において活性化事業に関する事項が定められたときは、当該準特定地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であつて、活性化事業の実施主体とされた一般乗用旅客自動車運送事業者は、単独で又は共同して、当該準特定地域計画に即して活性化事業を実施するための計画（以下「活性化事業計画」という。）を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その活性化事業計画が一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を適切かつ確実に推進するために適当である旨の認定を申請することができる。

2 活性化事業計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 活性化事業の内容

二 活性化事業の実施時期

三 活性化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

四 活性化事業の効果

五 前各号に掲げるもののほか、活性化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 活性化事業計画には、活性化事業と相まって、準特定地域計画に基づく一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するため、一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡又は譲受け、一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併又は分割、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減その他経営の合理化に資する措置として国土交通省令で定めるもの（以下「事業再構築」という。）について、次に掲げる事項を定めることができる。

一 内容

二 実施時期

三 効果

四 前三号に掲げるもののほか、その実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

4 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その活性化事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 活性化事業計画に定める事項が基本方針に照らし適切なものであること。

二 活性化事業計画に定める事項が活性化事業（当該活性化事業計画に事業再構築に関する事項が定められている場合にあっては、活性化事業及び事業再構築。以下同じ。）を確実に遂行するため適切なものであること。

三 活性化事業計画に定める事項が道路運送法第十五条第一項 又は第三十六条第一項 若しくは第二項 の認可を要するものである場合にあっては、その内容が同法第十五条第二項 又は第三十六条第三項 において準用する同法第六条 各号に掲げる基準に適合すること。

四 活性化事業計画に共同事業再構築（二以上の一般乗用旅客自動車運送事業者が共同して行う事業再構築をいう。以下同じ。）に関する事項が定められている場合にあっては、次のイ及びロに適合すること。

イ 共同事業再構築を行う一般乗用旅客自動車運送事業者と他の一般乗用旅客自動車運送事業者との間の適正な競争が確保されるものであること。

ロ 一般乗用旅客自動車運送の利用者及び関連事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこと。

5 前項の認定を受けた者は、当該認定に係る活性化事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

6 第四項の規定は、前項の変更の認定について準用する。

7 第四項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（公正取引委員会との関係）

第十二条 国土交通大臣は、二以上の一般乗用旅客自動車運送事業者の申請に係る活性化事業計画（共同事業再構築に係る事項が記載されているものに限る。第三項において同じ。）について前条第四項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。以下同じ。）をしようとする場合において、必要があると認めるときは、当該認定に係る申請書の写しを公正取引委員会に送付するとともに、公正取引委員会に対し、当該送付に係る活性化事業計画に従って行おうとする共同事業再構築が一般乗用旅客自動車運送事業における競争に及ぼす影響に関する事項その他の必要な事項について意見を述べるものとする。この場

合において、国土交通大臣は、当該活性化事業計画に係る準特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業における市場の状況その他の当該意見の裏付けとなる根拠を示すものとする。

2 公正取引委員会は、必要があると認めるときは、国土交通大臣に対し、前項の規定による送付を受けた活性化事業計画について意見を述べるものとする。

3 国土交通大臣及び公正取引委員会は、国土交通大臣が前条第四項の認定をした活性化事業計画に従ってする共同事業再構築について、当該認定後の経済的事情の変化により、一般乗用旅客自動車運送事業者間の適正な競争を阻害し、又は一般乗用旅客自動車運送の利用者及び関連事業者の利益を不当に害することとならないよう、相互に緊密に連絡するものとする。

（道路運送法の特例）

第十三条 第十一条第四項の認定を受けた者（以下「認定事業者」という。）がその認定に係る活性化事業計画（以下「認定活性化事業計画」という。）に基づき一般乗用旅客自動車運送事業の事業計画の変更をする場合においては、当該認定事業者が当該認定を受けたことをもって、道路運送法第十五条第一項の認可を受け、又は同条第三項若しくは第四項の規定による届出をしたものとみなす。

2 認定事業者が認定活性化事業計画（事業再構築に関する事項が定められているものに限る。）に基づき一般乗用旅客自動車運送事業の譲渡若しくは譲受け又は一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の合併若しくは分割をする場合においては、当該認定事業者が当該認定を受けたことをもって、道路運送法第三十六条第一項又は第二項の認可を受けたものとみなす。

（認定の取消し等）

第十四条 国土交通大臣は、認定事業者が正当な理由がなく認定活性化事業計画に従って活性化事業を実施していないと認めるときは、当該認定事業者に対し、当該認定活性化事業計画に従って活性化事業を実施すべきことを勧告することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告を受けた認定事業者が当該勧告に従わないときは、その認定を取り消すことができる。

3 国土交通大臣は、認定活性化事業計画が第十一条第四項各号のいずれかに適合しないものとなったと認めるときは、認定事業者に対して、当該認定活性化事業計画の変更を指示し、又はその認定を取り消すことができる。

第七章 特定地域及び準特定地域における許可等の特例

第一節 特定地域における許可等の特例

（許可の禁止）

第十四条の二 国土交通大臣は、許可の申請があった場合において、当該申請に係る営業区域が特定地域の全部又は一部を含むものであるときは、当該許可をしてはならない。

（供給輸送力を増加させる事業計画の変更の禁止）

第十四条の三 一般乗用旅客自動車運送事業者は、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の

供給輸送力を増加させるものとして国土交通省令で定める事業計画の変更をすることができない。

第二節 準特定地域における許可等の特例

（許可の特例）

第十四条の四 国土交通大臣は、許可の申請があった場合において、当該申請に係る営業区域が準特定地域の全部又は一部を含むものであるときは、道路運送法第六条各号に掲げる基準のほか、当該許可を行うことにより当該準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業が供給過剰とならないものとして国土交通大臣が定める基準に適合するかどうかを審査しなければならない。この場合において、国土交通大臣は、当該申請が当該基準に適合しないと認めるときは、許可をしてはならない。

2 国土交通大臣は、前項の申請に対し許可をしようとする場合において、当該準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、当該協議会の意見を聴かなければならない。

（供給輸送力を増加させる事業計画の変更の特例）

第十五条 道路運送法第十五条第三項に規定する事業計画の変更であつて、一般乗用旅客自動車運送事業者が準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力を増加させるものとして国土交通省令で定めるものについては、同条第一項中「第三項、第四項」とあるのは、「第四項」とし、同条第三項の規定は、適用しない。

2 準特定地域の指定が解除された際又は準特定地域の指定期間が満了した際現にされている前項の規定により読み替えて適用する道路運送法第十五条第一項の認可の申請であつて、前項に規定する事業計画の変更に係るものは、同条第三項の規定によりした届出とみなす。ただし、準特定地域の指定の解除後又は準特定地域の指定期間の満了後引き続き当該地域が特定地域として指定された場合は、この限りでない。

第十五条の二 国土交通大臣は、一般乗用旅客自動車運送事業者が準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力を増加させるものとして国土交通省令で定める事業計画の変更について、道路運送法第十五条第一項（前条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。次項において同じ。）の認可の申請があった場合には、同法第十五条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準のほか、次に掲げる基準に適合するかどうかを審査しなければならない。この場合において、国土交通大臣は、当該申請が当該基準に適合しないと認めるときは、当該認可をしてはならない。

一 当該申請を行った一般乗用旅客自動車運送事業者に当該認可を行うことにより当該準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業が供給過剰とならないものとして国土交通大臣が定める基準に適合するものであること。

二 当該申請を行った一般乗用旅客自動車運送事業者に係る事業用自動車一台当たりの収入の状況、法令の遵守の状況、事業用自動車の運行による事故の発生の状況その他の状況が国土交通大臣が定める基準に適合するものであること。

2 第十四条の四第二項の規定は、前項の規定により道路運送法第十五条第一項の認可をしようとする場合について準用する。

第八章 特定地域及び準特定地域における運賃の特例

（運賃の範囲の指定）

第十六条 国土交通大臣は、第三条第一項又は第三条の二第一項の規定により特定地域又は準特定地域を指定した場合には、当該特定地域又は準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、当該協議会の意見を聴いて、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃（国土交通省令で定める運賃を除く。以下同じ。）の範囲を指定し、当該運賃の範囲を、その適用の日の国土交通省令で定める日数前までに、公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定により指定する運賃の範囲は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 能率的な経営を行う標準的な一般乗用旅客自動車運送事業者が行う一般乗用旅客自動車運送事業に係る適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を標準とすること。

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

三 道路運送法第九条第六項第三号に規定する一般旅客自動車運送事業者の間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

3 特定地域の指定の解除後若しくは指定期間の満了後引き続き当該地域が準特定地域として指定された際又は準特定地域の指定の解除後若しくは指定期間の満了後引き続き当該地域が特定地域として指定された際、現に当該地域において適用されている第一項の運賃の範囲については、同項の規定により指定され、当該指定の日に適用があるものとして公表されたものとみなす。

（報告の徴収）

第十六条の二 国土交通大臣は、前条第一項の規定による運賃の範囲の指定を適正かつ円滑に行うため必要があると認めるときは、国土交通省令で定めるところにより、一般乗用旅客自動車運送事業者等に対し、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に関し、報告を求めることができる。

（道路運送法の特例）

第十六条の三 道路運送法第九条の三の規定は、第十六条第一項の運賃の範囲が適用された特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃には、適用しない。

（運賃の届出等）

第十六条の四 第十六条第一項の規定により運賃の範囲が公表された特定地域又は準特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者は、当該運賃の範囲の適用後に当該特定地域又は準特定地域において行う一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の運賃は、当該特定地域又は準特定地域について第十六条第一項の規定により指定された運賃の範囲内で定めなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の規定により届け出られた運賃が、前項の規定に適合しないと認めると

きは、当該一般乗用旅客自動車運送事業者に対し、期間を定めてその運賃を変更すべきことを命ずることができる。

4 特定地域又は準特定地域について第十六条第一項の運賃の範囲が適用された際現に当該特定地域又は準特定地域において行われている一般乗用旅客自動車運送事業について道路運送法第九条の三第一項の認可を受けている運賃は、当該運賃が当該運賃の範囲内にある場合には、第一項の規定により届け出られた運賃とみなす。

5 特定地域又は準特定地域について第十六条第一項の運賃の範囲が適用された際現にされている当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る道路運送法第九条の三第一項の認可の申請は、第一項の規定によりされた届出とみなす。

6 特定地域若しくは準特定地域の指定が解除された際又は特定地域若しくは準特定地域の指定期間が満了した際現に当該特定地域又は準特定地域において行われている一般乗用旅客自動車運送事業について第一項の規定により届け出られた運賃は、当該運賃が当該特定地域又は準特定地域について第十六条第一項の規定により指定された運賃の範囲内にある場合には、道路運送法第九条の三第一項の認可があったものとみなす。

7 特定地域若しくは準特定地域の指定が解除された際又は特定地域若しくは準特定地域の指定期間が満了した際現に当該特定地域又は準特定地域において行われている一般乗用旅客自動車運送事業について第一項の規定により届け出られた運賃が、当該特定地域又は準特定地域について第十六条第一項の規定により指定された運賃の範囲内にない場合には、当該一般乗用旅客自動車運送事業を行っている一般乗用旅客自動車運送事業者は、当該特定地域若しくは準特定地域の指定が解除され、又は当該特定地域若しくは準特定地域の指定期間が満了した時から六月以内に、旅客の運賃を定め、道路運送法第九条の三第一項の認可を受けなければならない。

8 前項に規定する場合において、当該一般乗用旅客自動車運送事業者が同項の認可の申請をしたときは、当該特定地域若しくは準特定地域の指定が解除され、又は当該特定地域若しくは準特定地域の指定期間が満了した時からその認可があった旨又は認可しない旨の通知を受ける日までは、前項に規定する第一項の規定により届け出られた運賃は、道路運送法第九条の三第一項の認可を受けたものとみなす。

9 前三項の規定は、特定地域の指定の解除後若しくは指定期間の満了後引き続き当該地域が準特定地域として指定され、又は準特定地域の指定の解除後若しくは指定期間の満了後引き続き当該地域が特定地域として指定された場合は、適用しない。

第九章 雑則

(報告の徴収及び立入検査)

第十七条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、一般乗用旅客自動車運送事業者等に対し、特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に関し、報告をさせることができる。

2 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、一般乗用旅客自動車運送事業者等の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。

3 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつ

たときは、これを提示しなければならない。

4 第二項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(輸送の安全を確保するための措置等)

第十七条の二 国土交通大臣は、特定地域又は準特定地域において一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化が阻害されていることにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することができなくなるおそれがある場合として国土交通省令で定める場合には、当該特定地域又は準特定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者に対し、輸送の安全を確保するための措置その他必要な措置を講ずることを命ずることができる。

(許可の取消し等)

第十七条の三 国土交通大臣は、一般乗用旅客自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令若しくは処分違反したときは、六月以内の期間を定めて輸送施設の当該一般乗用旅客自動車運送事業のための使用の停止若しくは一般乗用旅客自動車運送事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

2 道路運送法第四十一条の規定は、前項の規定により輸送施設の使用の停止又は一般乗用旅客自動車運送事業の停止を命じた場合について準用する。

(権限の委任)

第十八条 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

(運輸審議会への諮問)

第十八条の二 国土交通大臣は、次に掲げる処分等をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

一 第三条第一項の規定による特定地域の指定又は同条第二項の規定による期限の延長

二 第八条の二第一項の規定による特定地域計画の認可

三 第八条の五第三項の規定による認可特定地域計画の変更命令又は同項若しくは同条第四項の規定による認可の取消し

四 第八条の十第一項の規定による勧告

五 第八条の十一第一項の規定による命令

六 第十六条第一項の規定による運賃の範囲の指定

七 第十七条の三第一項の規定による一般乗用旅客自動車運送事業の停止の命令又は許可の取消し

(利害関係人等の意見の聴取)

第十八条の三 地方運輸局長は、その権限に属する前条第二号、第三号及び第六号に掲げる事項について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

2 地方運輸局長は、その権限に属する前項に規定する事項について利害関係人の申請があつたとき、又は国土交通大臣の権限に属する同項に規定する事項若しくは一般乗用旅客自動車運送事業の停止の

命令若しくは許可の取消しについて国土交通大臣の指示があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。

3 前二項の意見の聴取に際しては、利害関係人に対し、証拠を提出する機会が与えられなければならない。

4 第一項及び第二項の意見の聴取に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（聴聞の特例）

第十八条の四 地方運輸局長は、その権限に属する一般乗用旅客自動車運送事業の停止の命令をしようとするときは、行政手続法（平成五年法律第八十八号）第十三条第一項の規定による意見陳述のための手続の区分にかかわらず、聴聞を行わなければならない。

2 地方運輸局長の権限に属する一般乗用旅客自動車運送事業の停止の命令又は許可の取消しの処分に係る聴聞の主宰者は、行政手続法第十七条第一項の規定により当該処分に係る利害関係人が当該聴聞に関する手続に参加することを求めたときは、これを許可しなければならない。

3 前項の聴聞の主宰者は、聴聞の期日において必要があると認めるときは、参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

（国土交通省令への委任）

第十九条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、国土交通省令で定める。

（経過措置）

第二十条 この法律の規定に基づき国土交通省令を制定し、又は改廃する場合においては、国土交通省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第十章 罰則

第二十条の二 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第十六条の二の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

二 第十七条の三第一項の規定による輸送施設の使用の停止又は一般乗用旅客自動車運送事業の停止の処分に違反した者

第二十条の三 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一 第八条の二第一項の認可を受けていない特定地域計画に定められた事項（同条第二項に掲げる事項に限る。）を実施した者

二 第八条の九第一項から第三項まで若しくは第五項、第八条の十一第一項若しくは第十七条の二又は第十七条の三第二項において準用する道路運送法第四十一条第一項の規定による命令に違反した者

三 第十六条の四第一項の規定による届出をしないで、又は同項の規定により届け出た運賃によらな

いで、運賃を收受した者

四 第十六条の四第三項の規定による命令に違反して、運賃を收受した者

五 第十七条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

六 第十七条第二項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

七 第十七条の三第二項において準用する道路運送法第四十一条第三項の規定に違反した者

第二十一条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。

附 則 抄

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。（検討）

2 政府は、この法律の施行後五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。

3 政府は、この法律の施行の状況、一般乗用旅客自動車運送事業の供給過剰の状況等を勘案し、地域公共交通としての一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化並びに利用者の利益の増進を推進する観点から、一般乗用旅客自動車運送事業の許可、運賃及び料金、事業用自動車の数に係る事業計画の変更、事故の報告等一般乗用旅客自動車運送事業に係る道路運送法に基づく制度の在り方について早急に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

4 政府は、一般乗用旅客自動車運送事業が地域公共交通として重要な役割を担っていることにかんがみ、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の登録等に関する制度の在り方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。

附 則 （平成二三年五月二日法律第三五号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則 （平成二五年一月二七日法律第八三号） 抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して二月を経過した日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

二 附則第九条及び第十六条の規定 公布の日

（特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の一部改正に伴う経過措置）

第二条 この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（以下「旧特定地域特措法」という。）第三条第一項の規定により特定地域として指定されている地域（以下「旧特定地域」という。）については、旧特定地域特措法（これに基づく命令を含む。）の規定は、同項の規定により定められた期間が満了するまでの間（旧特定地域が、第一条の規定による改正後の特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（以下「新特定地域等特措法」という。）第三条第一項の規定により特定地域として指定され、又は新特定地域等特措法第三条の二第一項の規定により準特定地域として指定されたときは、新特定地域等特措法第三条第一項又は第三条の二第一項の規定による指定が行われるまでの間。次項において同じ。）、なおその効力を有する。

2 旧特定地域については、この法律の施行の際現に旧特定地域特措法第四条第一項の規定により定められている基本方針は、旧特定地域特措法第三条第一項の規定により定められた期間が満了するまでの間、なおその効力を有する。

第三条 旧特定地域について、新特定地域等特措法第三条第一項の規定により特定地域として指定され、又は新特定地域等特措法第三条の二第一項の規定により準特定地域として指定された際現に旧特定地域特措法第八条第一項の規定により組織されている協議会（以下「旧協議会」という。）であって、新特定地域等特措法第八条第三項の基準に適合するものは、同条第一項の規定により組織された協議会（以下「新協議会」という。）とみなす。

第四条 旧特定地域について新特定地域等特措法第三条の二第一項の規定により準特定地域として指定された際現に旧特定地域特措法第九条第一項の規定により作成されている地域計画（前条の規定により新協議会とみなされる旧協議会が作成したものに限る。以下「旧地域計画」という。）であって、新特定地域等特措法第四条第一項の規定に基づき定められた基本方針に適合するものは、新特定地域等特措法第九条第一項の規定により作成された準特定地域計画（次条において単に「準特定地域計画」という。）とみなす。

第五条 旧特定地域について新特定地域等特措法第三条の二第一項の規定により準特定地域として指定された際現に旧特定地域特措法第十一条第一項の規定により作成されている特定事業計画（前条の規定により準特定地域計画とみなされる旧地域計画に係るものに限る。）は、新特定地域等特措法第十一条第一項の規定により作成された活性化事業計画とみなす。

第六条 旧特定地域について新特定地域等特措法第三条の二第一項の規定により準特定地域として指定された際現にされている旧特定地域特措法第十一条第一項の規定による認定の申請は、新特定地域等特措法第十一条第一項の規定による認定の申請とみなす。

第七条 旧特定地域について新特定地域等特措法第三条の二第一項の規定により準特定地域として指

定された際現にされている旧特定地域特措法第十五条第一項の規定により読み替えて適用する道路運送法第十五条第一項の認可の申請であって、旧特定地域特措法第十五条第一項に規定する事業計画の変更に係るものは、新特定地域等特措法第十五条第一項の規定により読み替えて適用する道路運送法第十五条第一項の認可の申請とみなす。

第八条 新特定地域等特措法第三条第一項の規定により指定された特定地域において組織される新協議会は、新特定地域等特措法第八条の二第一項に規定する特定地域計画を作成するに当たっては、旧特定地域特措法第十三条第一項に規定する認定特定事業計画に基づいて行われた一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の減少の実績も勘案し、当該特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業者間の適正かつ公平な一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減が図られるよう努めなければならない。

（罰則に関する経過措置）

第十五条 この法律（第二条の規定については、同条の規定）の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第十六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に伴い必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

（検討）

第十七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の規定の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

自動車局が設置した「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会（座長：後藤春彦 早稲田大学創造理工学部長）」では、現在国会で審議中の地方分権一括法案に盛り込まれた自家用有償旅客運送の事務・権限の希望する市町村等への移譲について、具体的な移譲の進め方や自家用有償旅客運送の有効活用に資する運用ルールの緩和のあり方等を検討し、以下のとおり最終とりまとめを行った。

1. 事務・権限の移譲に関する考え方

- 移譲の目的は、国会審議中の地域公共交通活性化・再生法改正法案と相まって、地方公共団体による創意工夫をこらした地域の交通ネットワークの形成・充実の取り組みを促進することにある。
- 移譲が有効活用されるようにするためにも、国土交通省が今回の提言内容を速やかに実施し、継続的にフォローアップを行っていくべき。

2. 移譲の進め方

- (1) いわゆる「手挙げ方式」による移譲
 - ・ 移譲先の市町村長又は都道府県知事を国土交通大臣が指定する方式により、希望する市町村等に対して移譲する制度とする。
(地方分権一括法案に反映済み)
- (2) 輸送の安全確保・利用者利益の保護
 - ・ 移譲される市町村等が事務を適切に遂行する能力・体制を備えていることが必要である。
 - ・ このため、国土交通省において指定基準の明確化、指導・助言、市町村を補完する都道府県への働きかけ等を行うべきである。
 - ・ 移譲後も、移譲を受けた市町村等と密接に連携すべきである。
- (3) 移譲を促進するための環境整備等
 - ・ 市町村等が移譲を受けやすくするため、国土交通省において知見・ノウハウの継承、人材育成に係る支援等を行うべきである。

3. 運用ルールの緩和・運営協議会のあり方の改善等

- (1) 運用ルールの緩和
 - ・ 今後の法制的検討で可能と判断されれば、市町村長が適切と認める「権利能力なき社団」も実施主体として認めるべきである。
 - ・ 運送できる旅客として、一定の条件の下で、①地域外からの生活支援ボランティア、②社会参加が困難な者、③地域外からの訪問者等も認めるべきである。
- (2) 運営協議会のあり方の改善等
 - ・ 他の交通関係協議会と連携するほか、まちづくり、福祉、教育等の分野と一体的に議論するべきである。
 - ・ 国土交通省において、協議対象の合理化に向けた働きかけの継続、合意形成の円滑化に向けた先進事例に関する情報提供、関係者に対する研修機会の提供、コーディネーター役としての有識者の活用や不合理なローカルルールの是正の促進等を進めるべきである。

自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等の あり方に関する検討会 最終とりまとめ

平成 26 年 3 月 20 日

0. はじめに

本検討会では、平成 25 年 8 月 29 日の地方分権改革有識者会議に報告された地域交通部会報告書及び平成 25 年 9 月 13 日の「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針について」（地方分権改革推進本部決定）を踏まえ、自家用有償旅客運送に係る事務・権限の希望する市町村等への移譲に係る具体的な制度設計、輸送の安全を確保するために必要な仕組み、地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等の制度の詳細設計について、専門的見地からの検討を行ってきた。

特に法律改正に関係する、希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計及び輸送の安全を確保するために必要な仕組みについては、平成 25 年 12 月に「中間とりまとめ」に盛り込み、その後、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」（平成 25 年 12 月 20 日閣議決定）に反映されるとともに、これらに基づいて道路運送法等の関係法律を一括して改正する「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案」が平成 26 年 3 月 14 日に閣議決定され、国会に提出された。

本最終とりまとめは、「中間とりまとめ」に盛り込んだ事項に加え、その後の地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等の制度の詳細設計についての検討結果を踏まえ、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方」としてとりまとめたものである。

なお、地域公共交通を巡っては、昨年成立した交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）の理念¹を具体化するため、地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することを推進する仕組みなどを盛り込んだ「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案」（平成 26 年 2 月 12 日閣議決定）が今国会に提出されている。

今般の自家用有償旅客運送に係る事務・権限の移譲についても、こうした動きと相まって、住民の居住・活動に関する情報や地域交通のニーズを把握し、住民の要望に直接責任を担う立場にある地方公共団体が、地域の交通の担い手とともに検討や議論を行い、創意工夫をこらして、地域の実情に応じた交通ネットワークの形成・充実に向けて取り組むことを促進しようとするものである。

¹ 交通政策基本法では、国は、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保に必要な施策を講ずるものとされるとともに（第16条）、地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有するものとされており（第9条）、交通に関する地方公共団体の役割が法文上明確化されている。

1. 希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計

希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る法制上の整理としては、事務の執行において、道路運送法に規定する輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を適切に担保する観点から、市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事からの申出等に対し、必要に応じて国土交通大臣が指導・助言等を行った上で、当該申出等を行った市町村長又は都道府県知事（指定された市町村長の管轄する区域を除く。）を指定して、事務・権限を移譲することとする。

また、この場合に市町村長又は都道府県知事（以下「市町村長等」という。）が行うこととなる事務は、地方自治法第 2 条に規定する自治事務に区分することとする。

2. 輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護のために必要な仕組み

（1）移譲先となる市町村等における輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護を図るための適切な執行体制の整備

移譲先となる市町村（特別区を含む。以下同じ）又は都道府県（以下「市町村等」という。）においては、事務を適切に遂行するための能力・体制が備わっていることが必要である。このため、国土交通省において、移譲先となる市町村長等の指定の基準やその考え方を示すとともに、申出等の段階では輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護に関する事務を適切に遂行する能力・体制が整備されるに至っていない市町村等であっても、当該事務を適切に遂行する能力・体制を速やかに整えられるよう適切な指導・助言を行うべきである。

なお、そのような指導・助言を受けた場合にあっては、能力・体制面で当面移譲を受けることが困難と考えられる市町村の区域に係る事務・権限については、当該区域を管轄する都道府県において適切に補完し、市町村に代わってその役割を果たすことができるよう、国土交通省は当該都道府県に対して、周知や働きかけを行うべきである。

また、市町村運営有償運送は、実施主体が市町村となることから、市町村が事務・権限の移譲を受けることで、実施主体と登録・監査等の事務を行う主体が同一の自治体に帰属することとなる。このため、他の法令における運用方法を参考に、運送を実施する部署と監査等を行う部署とで適切な役割分担がなされるよう、国土交通省において指定の要件に考え方を示すなどの方法により、適正な登録・監査等が実施されるようにすべきである。

（2）移譲後における国と市町村等との連携

地方分権の趣旨及び輸送の安全の確保に関する責任の所在を明確なものとする観点から、事務・権限の移譲後は、市町村等の責任において事務を担っていくべきであることは言うまでもないが、移譲後においても適切に事務が遂行されるよう、国土交通省は、地方自治法に基づく助言等も活用しつつ、市町村等

の担当者との連絡を密にすることにより、専門的な知見やノウハウのみならず、輸送の安全確保を担う責任に対する考え方なども含めて的確に継承されるよう、密接に連携すべきである。

なお、輸送の安全の確保のために特に必要があり、かつ、緊急の必要がある場合には、国土交通省において市町村長等の指定を解除することについて検討し、その結果に基づいて解除を行うこともありうるものとすべきである。

3. 移譲を受けやすくするための環境整備及び国による支援のあり方

国土交通省のアンケート調査によると、自家用有償旅客運送を行っている市町村（1,281（回答は1,149）市町村）のうち、事務・権限の移譲を希望する市町村は約6%（69市町村）であるなど、現時点で移譲を希望する市町村はまだ少数にとどまっている。将来的に市町村等の事務として定着させていくためには、国土交通省において様々な支援策を講じることにより移譲を促進していくことが不可欠である。

特に、アンケート調査の結果によれば、移譲を希望しない又はわからないと回答した理由として、「業務量過多、職員疲弊の状況にある。」、「どのような専門知識、事務処理、どれくらいの事務量か、また、必要要員が不明である。」などが挙げられている。これらの指摘に対応して、例えば、運輸支局が現在どれくらいの頻度で監査しているかといった情報を市町村等に示すこと等により、移譲を受ける事務の内容を具体的にイメージし、その必要性を理解してもらうことが必要である。

こうした観点から、市町村等との接点が多い地方運輸局や運輸支局が中心となって、地域住民の移動手段の確保の必要性や自家用有償旅客運送の位置づけ・役割に関する説明や啓発等の取組みを行うとともに、市町村等の要望をきめ細かく把握しながら、それらを踏まえて移譲に向けた働きかけ、事務処理に関する知見・ノウハウ等の継承、運営協議会等の円滑な運営に向けた助言、輸送の安全の確保に係る専門的な人材の育成等の支援を行うべきである。

4. 地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等

自家用有償旅客運送の制度については、平成18年の道路運送法改正による制度創設時において、

- ①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保することにつき地域の関係者が合意していること、
- ②運行管理、運転者、整備管理、事故発生時の連絡等に係る必要な安全体制を確保していること

を登録の要件とし、これを前提として運用ルールや運用方法が定められた。今回の検討においては、事務・権限の希望する市町村等への移譲を契機として、意欲のある地方公共団体が移譲を活用して地域の実情に応じた自家用有償旅客運送を実現

することができるよう、そのために必要と考えられる運用ルールの緩和や運用方法の改善等について検討を行った。

（1）運用ルールの緩和

①実施主体の弾力化

自家用有償旅客運送の実施主体については、営利を目的とせず、かつ、法人格を有する者に限定している。一方、地域によっては、又は必要とされる運送の態様によっては、実施主体になろうとする者が両要件を満たすことが困難な場合も存在し、地域の実情等に応じて弾力的に運用することが求められている。

このため、国土交通省において、道路運送法上、「権利能力なき社団」を法人と同様に扱うことができるか否かについて法制的検討を行った上で、可能と認められる場合には、市町村長において、実施主体の非営利性を前提としつつ、「輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講じるための組織的基盤があり、実施主体として適切であること」を認め、運営協議会へ報告した「権利能力なき社団」について、実施主体として認めることとすべきである。

また、株式会社等の営利を目的とした主体については、事業性がないことを前提として行われる自家用有償旅客運送の直接の担い手となることは適切とは考えられないことから、NPOや認可地縁団体等の営利を目的としない主体を別途組織することにより、自家用有償旅客運送を実施することとすべきである。

②旅客の範囲の拡大

不特定多数の者の運送については、輸送の安全及び旅客の利便の確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行うべきものである。これに対し、自家用有償旅客運送については、許可を要しないこととした上で、運送の種別に応じて、運送の対象を地域住民又はあらかじめ名簿に記載した会員に限定している。

しかしながら、少子高齢化のさらなる進展や観光などを通じた地域振興ニーズの高まりなど、自家用有償旅客運送を取り巻く地域社会の状況の変化に的確に対応できるようにするため、旅客の範囲については、以下のとおり地域の実情を踏まえ、弾力的に運用できるようにすべきである。

i) 地域外からの生活支援ボランティア

地域外からの生活支援ボランティア（自然災害又は気象条件により生じた当該地域内の住民の生活上の困難を解消又は緩和するために必要な役務を無償で提供する者として地方自治体が認めた者）については、

①地方自治体に生活支援ボランティアとして登録等がなされていること又は地方自治体が認めた生活支援ボランティア団体に当該団体の構成員として登録等がなされていること、

②生活支援ボランティアの氏名、住所、ボランティア活動場所（当該地域内に限る）、ボランティア活動期間を地方自治体において確認していること、

③生活支援ボランティアが、過疎地有償運送者の会員として名簿に記載されていること、

等の措置が講じられている場合には、地域住民の日常生活に必要な用務を反復継続して行う者として運送できるとすべきである。（「過疎地有償運送における旅客の範囲の解釈について」（平成 25 年 12 月 27 日国自旅第 366 号））

ii) 障がい又は有しない地域住民のうち社会参加が困難な事情が認められる者

地域住民である限り、市町村運営有償運送（交通空白輸送）又は過疎地有償運送により運送することが可能であるが、福祉有償運送による運送についても、健康上等の理由から道路運送法施行規則第 49 条第 3 項のイ～ニに準ずる者として市町村長が認めて名簿に記載することとされた者であって、運営協議会へ報告した者については、運送できるとすべきである。市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）についても、これに準ずるべきである。

iii) 地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者

地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者の運送については、輸送の安全確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行うべきであるが、地理的条件等により、バス・タクシー事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合にあっては、自家用有償旅客運送の対象として認めることが適切と考えられる。

このため、以下の分類に応じて、一定の条件の下で、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も運送できるとすべきである。なお、「バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること」については、市町村長において定期的に確認することとすべきである。

イ) バス・タクシー事業者の営業所がない離島

実施主体において、あらかじめ利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示することを条件として、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を自家用有償旅客運送の対象として認めるべきである。

ロ) その他の地域（市町村運営有償運送（交通空白輸送）、過疎地有償運送）

①市町村長において、「地理的条件等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること」を判断するため、当該市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者に対し、直接の聴取又はこれに代わる合理的な方法により、サービスを提供する意思の有無を確認している（バス・タクシー事業者がサービスを提供する意思を示す場合には、当該事業者が確実にサービスを提供しなければならないことを前提とするものとする。以下同じ。）こと、

②すべてのバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難であることを確

認したことについて運営協議会等へ報告していること、

③実施主体において、あらかじめ利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること、

を条件として、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を自家用有償旅客運送の対象として認めるべきである。

ハ) その他の地域（市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）、福祉有償運送）

①市町村長において、「当該市町村の区域内及びその周辺に営業所が存在しないこと等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること」を判断するため、当該市町村及び隣接市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者に対し、直接の聴取又はこれに代わる合理的な方法により、サービスを提供する意思の有無を確認していること、

②すべてのバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難であることを確認したことについて運営協議会等へ報告していること、

③実施主体において、あらかじめ利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること、

を条件として、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を自家用有償旅客運送の対象として認めるべきである。

③運送の種別に係る名称の検討

現行の道路運送法施行規則で用いている「過疎地有償運送」の名称については、都市部等においても公共交通サービスの提供が不十分ゆえに自家用有償旅客運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、より適切な名称に変更することを検討するべきである。

（２）運用方法の改善

①運営協議会の協議の内容

運営協議会の運営を担う市町村等は、交通がまちづくり、福祉、教育等と不可分の関係にあることを踏まえ、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会（法定協議会）や地域公共交通会議との連携を図るとともに、まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点から協議を行う取組みを進めるべきである。

このため、各協議会等のいずれにおいても自家用有償旅客運送について議論できるとし、主宰者である市町村長等の判断により、まちづくり等の分野と一体的に議論することを可能とすべきである。その際、国土交通省において、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 145 号）等を改正して、法定協議会において地域公共交通全体の枠組みを議論した上で

自家用有償旅客運送を適切に位置づけることが望ましいことや、福祉有償運送を議論する際には交通担当部局と福祉担当部局とが適切に連携し、交通政策と福祉政策と一体的に議論することが望ましい旨を明示することにより、適切な運用を働きかけるべきである。

②運営協議会の合意形成の内容

国土交通省において、合意形成の内容については是正を図る取組みを徹底するため、地域交通政策や福祉政策に主体的な役割を期待される市町村が、協議会における協議の内容のうち、適切性や合理性が認められないものについては議題から外すこととするよう、引き続き積極的に働きかけを行うべきである。なお、自家用有償旅客運送の必要性を協議する際には、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師などの移動制約者の代弁者も協議会に参画させ、現場の実状を詳細に把握した上で協議することが望ましい。

③運営協議会の合意形成の手法

運営協議会における議決の方法等については、国土交通省においてはルールを定めておらず、条例で定めることも含めて市町村等に委ねられているが、合意形成が難航するなど、協議会の運営のあり方について改善を求める声が多い。

それらを踏まえた改善策として、まず協議会においては、利害の調整ではなく、住民等の移動手段の確保・提供や、利用者利便の向上に関する議論が行われ、それらについての関係者間の認識が共有されることによって、合意形成の円滑化に資する雰囲気がつくられることを徹底するべきである。

このため、国土交通省において、バス・タクシー事業者、NPOが適切に役割分担・連携し、利用者目線に立った一体的なサービス提供が図られている先進的な取組み事例に関する情報を提供するべきである。

また、協議会の座長や市町村等の担当者に対して研修などの機会を提供するべきである。さらに、有識者などの第三者をコーディネーターとすること等により円滑な合意形成を誘導するスタイルを確立し、普及を図るべきである。その際、各地方運輸局で地域公共交通のエキスパートとして紹介している人材の活用などを図るべきである。

④ローカルルール

国土交通省において、不合理なローカルルールの是正に向けた取組みの徹底を図るため、市町村がローカルルールの適切性について改めて判断し、見直しを迅速に進めるよう促していくこととし、このため、毎年度見直しの進捗状況を集計した上で、その具体的な結果を速やかに公表することとすべきである。

⑤事務手続きの簡素化

自家用有償旅客運送の登録等に必要となる書類については、バス・タクシー事業に準じたものとされているため、添付書類の多さや様式の複雑さ等、事務手続きの煩雑さが指摘されている。このため、国土交通省において、法令の趣旨も踏まえつつ、実施主体の負担軽減に資するよう、事務手続きの簡素化や合理化を進めるべきである。

(3) 事務・権限の移譲等の制度改革の趣旨の周知徹底

今般の制度改革は、地域の抱える課題を実際に解決して初めて意味を持つものであり、制度の運用・活用が重要である。このため、制度改革の趣旨が地域交通の現場まで十分に浸透するよう、地方運輸局や運輸支局が中心となって、市町村等に対する説明や啓発等の働きかけを行うべきである。

5. おわりに

今般の自家用有償旅客運送に係る事務・権限の希望する市町村等への移譲は、市町村等が自主的かつ積極的に地域の交通ネットワークの充実を進めていく上で極めて有意義な制度改革であり、地域住民の利便性の改善や地域振興のために、その効果が大いに活用されることが望ましい。

そのためには、自家用有償旅客運送の運用ルールや運用方法等についても、地域のニーズや要望に対応して不断の見直しが行われることが必要であり、このような観点から、当検討会による今回の提案内容についても速やかに実施した上で、国土交通省においてその効果を検証しながら継続的にフォローアップを行っていくべきである。

以上

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2014」

◆開催日：2014年11月8日（土）13：30～17：15

11月9日（日） 9：30～16：45

◆場 所：東洋大学白山キャンパス（東京都文京区白山 5-28-20）1号館

◆主催、後援

- ・主催：くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会
- ・共催：交通エコロジー・モビリティ財団
- ・協力：東洋大学
- ・後援：国土交通省、厚生労働省、全国社会福祉協議会、
東洋大学国際共生社会研究センター、日本民営鉄道協会、日本バス協会、
全国ハイヤー・タクシー連合会、一般財団法人全国福祉輸送サービス協会、
東京交通新聞社、全国移動サービスネットワーク、DPI日本会議、
市民福祉団体全国協議会