

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築

1) 移動権保障による活力のある社会の実現

- ◆ 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化。自家用と公共の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を再構築。
- ◆ 道半ばにある交通施設や乗り物のバリアフリー化を徹底。
- ◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。

2) 地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化

- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本。「計画—実施—評価—改善(PDCA)」を通じて不断に見直し。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。

2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進

1) 世界の一步先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成

- ◆ 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていくため、経済的誘因、まちづくり政策、燃費規制などを総動員。
- ◆ 地球温暖化対策や自動車関係諸税の見直しにあたって、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。
- ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな市場の創出、経済成長へ。

2) 電気自動車の大量普及と周辺環境の整備

- ◆ 全就業者の4割にも達するマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ誘導し、3,000万トンに及ぶマイカー通勤からのCO₂排出量を削減。
- ◆ 都市部の渋滞対策にインフラ整備だけでなく経済的誘因や交通規制を活用。
- ◆ 荷主と運送事業者が連携し、短距離輸送は自家用トラックから営業用へ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運への誘導(モーダルシフト)を推進。
- ◆ 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一体的に推進。
- ◆ 電気を動力源とする新しい個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。

3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「合意形成」に当たっては、住民参加のもとでの交通ルールへの徹底を含めた総合的手法の導入を目指す。
- ◆ あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立って政策を推進。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本で暮らしている人のみならず、わが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤であり、アジア、そして世界の公共財。来訪者の増加は日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけに。

交通基本法案の概要

(第165回国会(平成18年12月)民主党・社民党共同提出 第171回常会で衆議院解散となったため廃案)

■ 目的(第1条)

交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進による国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

■ 移動に関する権利(第2条)

国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する。何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する。

■ 基本理念(第3条～第7条)

交通体系の整備を、各モードの役割分担と有機的かつ効率的に連携を旨とし、総合的に実施。

交通による環境への負荷は、できる限り低減。

大規模災害時における必要な交通を確保することを旨とし、交通施設を整備。

国際交通機関及び関連施設の整備を国際競争力の維持・強化を図ることを旨として実施。

■ 国等の責務(第8条～第13条)

国・地方公共団体・事業者・国民は、それぞれ3.の基本理念の実現に向けた責務を有する。

政府は、法制上の措置等を取るとともに、年次報告等を国会に提出。

■ 交通計画(第14条～第16条)

政府は、交通に関する施策の推進を図るため、交通基本計画を策定。

都道府県は、交通に関する施策の推進を図るため、都道府県交通計画を策定。

市町村は、交通に関する施策の推進を図るため必要があると認めるときは、市町村交通計画を策定。

■ 交通に関する基本的施策(第17条～第26条)

国は、

- ・交通条件に恵まれない地域における交通施設の整備の促進

- ・移動制約者に配慮された交通施設の整備の促進

- ・都市部における交通の混雑の緩和

- ・運賃又は料金の負担の軽減

- ・交通に係る投資の重点化

- ・有機的かつ効率的な交通網の形成

- ・交通による環境の保全上の支障の防止 等の施策を推進。

地方公共団体は、国の施策に準じた施策及び地域の応じた施策を実施。

地域公共交通ルネサンス

～既存ストックの有効活用による地域公共交通活性化・再生支援の充実・強化～

平成22年度 地域公共交通関係予算額 193億円

(平成21年度予算額 216億円)

地域公共交通

地域公共交通 活性化・再生 総合事業

- ・地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船、航空機等の多様な事業に取り組む地域の法定協議会に対しパッケージで一括支援。
〔22年度予算額 40億円 (21年度 44億円+その他関連事業 4億円)〕



〔デマンドバス〕



〔デマンド受付センター〕

地方バス

地方バス路線維持対策

- ・生活交通確保のため、広域的・幹線的なバス路線について、都道府県と協調して補助。
〔22年度予算額 68億円 (21年度 76億円)〕

公共交通移動円滑化事業

- ・高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくなるため、バステップバスの導入、福祉輸送普及促進等を図る。
〔22年度予算額 8億円 (21年度 8億円)〕



離島航路

離島航路維持・構造改革支援制度

- ・運航欠損への補助。
- ・公設民営化のための船舶買収・船舶建造支援。
- ・省工ネ船舶、需要規模にあつた船舶等への代替建造支援。
〔22年度予算額 48億円 (21年度 48億円)〕



地域鉄道

地域鉄軌道安全輸送対策

- ・地域の鉄軌道事業者の安全輸送確保のため、軌道更新、車両更新、ATS設置等とともに、鉄道事業再構築(公有民営化)を支援。
〔22年度予算額 20億円 (21年度 22億円)〕



〔軌道更新〕

ローカル線活性化の支援

- ・ローカル線の活性化により、鉄道利用や観光交流の促進を図るため、新駅や行違設備の設置等を支援。
〔22年度予算額 3億円 (21年度 3億円)〕

離島航空等

離島航空路線に係る補助事業

- ・離島住民の日常生活及び経済活動に重要な役割を果たしている離島航空路線の維持を図るため、運航費補助及び衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助を実施。
〔22年度予算額 6億円 (21年度 11億円)〕

離島・コミュニティター路線の維持・活性化に係る実証実験事業【新規】

- ・代表的な離島・コミュニティター路線を複数選定し、都市圏からの誘客による需要拡大や航空会社間の連携によるコスト削減につながる先進的な各種取組みについて実証実験を実施。
〔22年度予算額 0.4億円 (21年度 0円)〕