

## 交通基本法検討会について

平成 21 年 11 月 13 日

### 1. 趣旨

「コンクリートから人へ」への政策転換の中で、公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応するため、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について検討を行う。

### 2. 体制

- 辻元副大臣及び三日月政務官が検討会を主催し、外部の有識者・事業者等からヒアリングを行う。
- 検討会の運営に当たっては、辻元副大臣及び三日月政務官が関係各局の課長クラスに必要な作業を指示する。
- 検討会の検討状況は、適宜、政務三役会議に報告するとともに、検討の成果を政務三役会議に報告、了承を得る。

### 3. 具体的な進め方

#### ● ヒアリングの進め方

有識者・事業者等から公共交通の維持・再生に関する課題等、今後の我が国の交通のあるべき姿についてご意見を伺う。

#### ● スケジュール

- ・今後、月に1～2回程度を目途に検討会を開催し、ヒアリングを実施。
- ・来年6月頃を目途にヒアリングを踏まえた検討の成果をまとめる。

(※ これまでに5回検討会を開催)

総務大臣  
原口 一博 様

地方の裁量で地域の公共交通  
ネットワークの構築ができる仕組み  
の導入に関する緊急提言

平成21年12月14日

北海道東北地方知事会長  
北海道知事 高橋 はるみ

## 北海道東北地方知事会構成員

北海道知事 高 橋 はるみ

青森県知事 三 村 申 吾

岩手県知事 達 増 拓 也

宮城県知事 村 井 嘉 浩

秋田県知事 佐 竹 敬 久

山形県知事 吉 村 美栄子

福島県知事 佐 藤 雄 平

新潟県知事 泉 田 裕 彦

## 地方の裁量で地域の公共交通ネットワークの構築ができる仕組みの導入に関する緊急提言

モータリゼーションの進展や少子・高齢化、人口減少社会の中で、地方の鉄道、バス、航空路は、利用者の低迷など主に交通事業者の経営面の問題により、路線の廃止や縮小する例が相次いでいます。

これら公共交通の衰退は、高齢者や自動車運転免許のない人々に移動の制約を生じさせるとともに、自家用車の利用増加を招く等、更なる路線廃止や縮小に拍車をかけ、地域の活力を削ぐこととなります。

一方で、地方の交通関連予算の多くは、国の縦割りの中で予め使途が定められ、地方の選択の自由度は非常に狭くなっています。

公共交通の維持は、地方にとって大きな課題であり、地方分権の観点から、地域を良く知る地方自らの優先度に基づき、地域の事情に即した交通体系を構築、維持するため、事業採択や優先順位付けを地方主体で行えるようにすべきであります。

ついては、次の事項について配慮することを強く求めます。

1. 早期に国と地方の協議の場を法制化し、交通行政について国と地方の役割分担を明確化した上で、地方が主体となって地域の公共交通ネットワークを構築・維持するために必要な権限・財源を移譲すること。
2. 今後の高齢化社会等に向けて、赤字であっても地域の生活交通を確保していくため、十分な公的支援が講じられるよう、地方交付税の拡充や一括交付金による財源措置を行うこと。

離島航空路に対する運航費補助の公的負担の状況

- 国内の離島航空路の多くは、国を含む公的支援を受けて路線を維持している。
- 佐渡一新潟線は、代替交通機関としてジェットfoilが運航されており、国の補助対象路線の要件(1)－(イ)を満たさないため、国による支援を受けていない。

都道府県	路線	航空会社	利用率 (%)	国運航費補助金交付額 (百万円)	県・市町村負担合計 (百万円)	公的負担合計 (百万円)	離島人口1人あたり当該路線公的負担額 (円)	離島人口1人あたり当該路線県市町村負担額 (円)	利用者1人あたり当該路線公的負担額 (円)	赤字に対する県市町村負担額の考え方
佐渡一新潟線(旭伸航空)										
新潟県	佐渡一新潟	旭伸航空(路線廃止)	56	-	64	64	951	951	4,975	2地点間運航にかかる経常損失の9割を県市で折半し補助。県市とも32,054千円を上限とする。
各都道府県路線別状況										
北海道	利尻一新千歳	全日本空輸	34	56	56	113	18,235	9,117	3,905	航空機部品の購入等物件費相当部分について経常損失の9割を上限に「前年度経常損失額の9割」が運航費に占める物件費のいずれか低い額に対し補助 ①経常損失9割に対し国1/2、県1/2 ②運航費に占める物件費に対し国1/2、県1/2 ③②の場合、更に補助残を経常損失の9割を上限に道1/3、町1/3
		奥尻一函館	北海道エアシステム(日航)	44	13	25	38	10,306	6,778	
東京都	八丈一羽田	全日本空輸	58	65	65	130	14,681	7,340	721	国と同額
	大島一調布	新中央航空	51	14	14	28	3,188	1,594	1,684	
	神津島一調布		54	3	3	6	2,994	1,497	370	
島根県	隠岐一出雲	日本エアコミューター(日航)	57	4	4	9	532	266	638	国と同額
長崎県	壱岐一長崎	オリエンタルエアブリッジ	58	21	21	42	1,348	674	1,336	国と同額
	福江一長崎		44	31	31	62	1,386	693	1,816	
鹿児島県	喜界島一奄美	日本エアコミューター(日航)	65	1	1	2	20	10	50	国と同額
	徳之島一奄美		42	24	24	49	499	249	2,235	
	沖永良部一奄美		49	1	1	2	23	12	158	
	与論一沖永良部		22	9	9	19	1,148	574	3,685	
沖縄県	久米島一那覇	日本トランスオーシャン航空(日航)	55	44	44	89	9,654	4,827	623	国と同額
	与那国一石垣		50	12	12	23	490	245	431	
	粟国一那覇	琉球エアコミューター(日航)	59	17	17	35	37,325	18,662	3,246	
	多良間一宮古		53	3	3	5	93	46	171	

※注 数値はH20年度実績(旭伸航空については通年運航をおこなっていたH19年度実績)

(出所:空港課資料)

※ 国の離島航空路の運航費にかかる補助制度(概要)

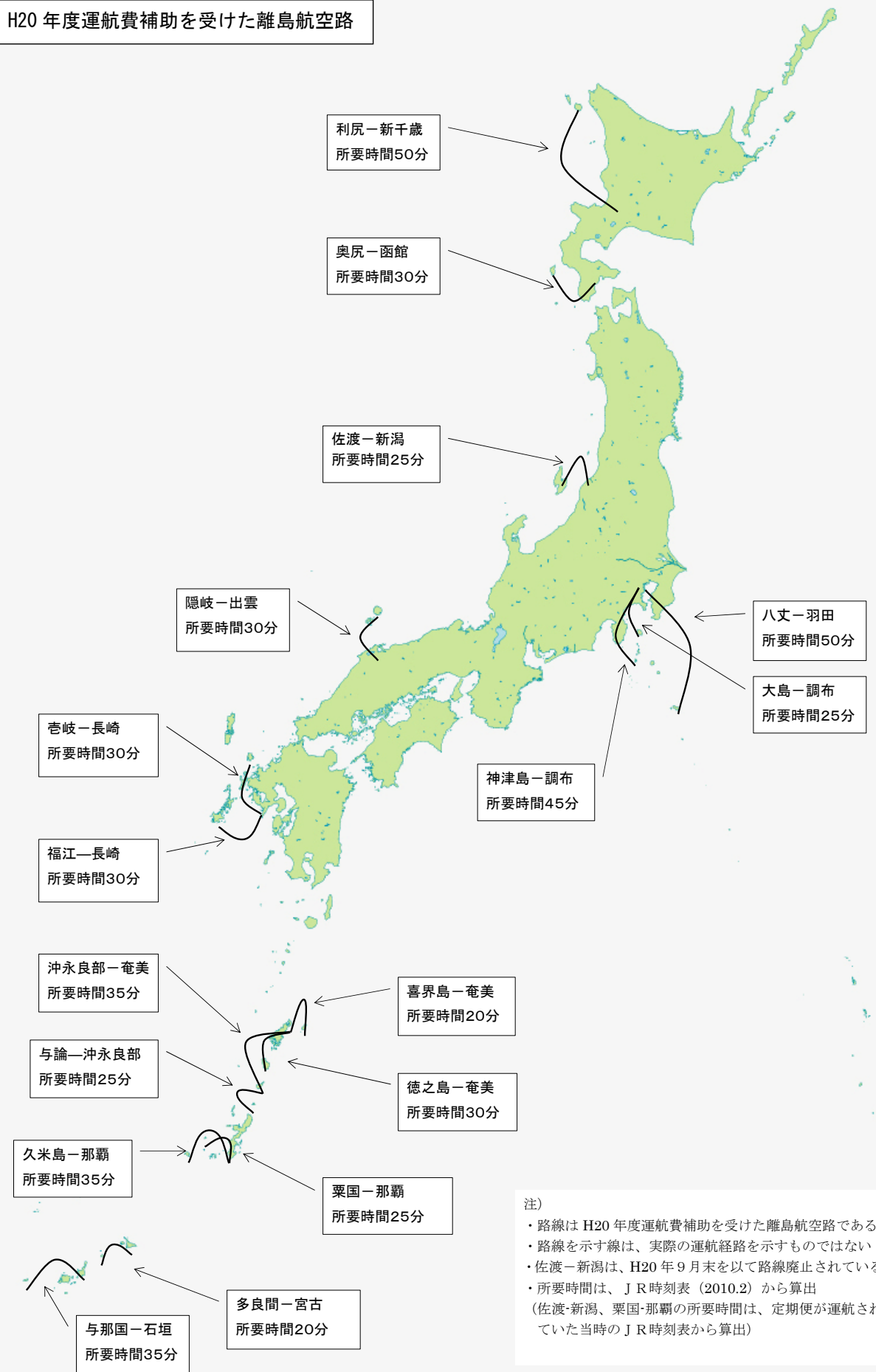
(1) 補助対象路線

- (ア) 当該離島にとって、最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること
- (イ) 船舶等の主たる代替交通機関による当該離島と(ア)の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
- (ウ) 2社以上の競合路線でないこと

(2) 補助方式

補助対象路線の運航費のうち、航空機の部品の購入等の物件費相当部分について、当該路線の経常損失額の9割を上限として、その1/2の範囲内で補助する。

H20 年度運航費補助を受けた離島航空路



注)

- ・路線は H20 年度運航費補助を受けた離島航空路である
- ・路線を示す線は、実際の運航経路を示すものではない
- ・佐渡-新潟は、H20 年 9 月末を以て路線廃止されている
- ・所要時間は、J R 時刻表 (2010.2) から算出  
(佐渡-新潟、粟国-那覇の所要時間は、定期便が運航されていた当時の J R 時刻表から算出)