

# 交通政策基本法及び 交通政策基本計画等について



神戸運輸監理部 兵庫陸運部

## (1) 交通政策基本法の制定

# 交通政策基本法とは

交通政策基本法は、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、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通政策基本計画を閣議決定しなければならない旨を定めることにより、例えば以下のような交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律です。

## <交通に関する課題>

- 人口減少、少子高齢化が加速度的に進展し、特に地方のバスなどの運輸事業の経営悪化が深刻化している中で、**過疎化が進む地域における生活交通の確保**
- 国際的な競争がますます激しくなる中で、**経済成長著しいアジア太平洋地域の活力を取り込むために、国際的な人流・物流のネットワークを充実させること**
- 東京を始めとする太平洋側の諸都市が、近い将来、大地震に見舞われる可能性が高い中、東日本大震災の経験を踏まえ、**巨大災害への備えを万全なものとする**こと

↳ **交通政策基本計画**の策定・実行により、政府が一丸となって対応

↳ **国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展を実現**

○交通政策基本法（平成25年法律第92号）（抄）  
（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。

# 交通政策基本法の構成

基本理念等(第2条～第7条)

**基本的認識（第2条）**

【交通の果たす以下の機能の発揮】

- ・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

**交通機能の確保・向上（第3条）**

- 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
- 大規模災害への対応

**環境負荷の低減（第4条）**

**適切な役割分担と連携（第5条・第6条）**

**交通の安全の確保（第7条）**

交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

**関係者の責務等（第8条～第11条）**

**関係者の連携・協力（第12条）**

**法制上、財政上の措置（第13条）**

**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、交政審・社整審への諮問、関係省庁との協議＞

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、山村等の有する諸条件への配慮
- 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）…定時制確保、乗継ぎ円滑化

**【国際競争力の強化】**

- 国際競争力の強化に必要な施策（第19条）…ハブ港湾・ハブ空港、アクセス強化

**【地域の活力の向上】**

- 地域の活力の向上に必要な施策（第20条）…国内交通ネットワーク

- 運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展（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に必要の施策（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、円滑な避難の確保

**【環境負荷の低減】**

- 交通に係る環境負荷の低減に必要な施策（第23条）…エコカー、モーダルシフト

**【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
- 連携による施策の推進（第25条～第25条）…まちづくり、観光等との連携

- 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）…交通インフラの海外展開
- 国民等の立場に立った施策の実施（第31条）

地方公共団体の施策(第32条)

## (2) 交通政策基本計画について

### 長期的な国土づくりの指針 国土形成計画

- ・国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画(国土形成計画法)
- ・計画期間:平成27年から概ね10年間<検討中>
- ・社会資本整備、交通政策を含めた国土全体についての総合的かつ基本的な計画

調和を図る

平成27年8月14日 閣議決定

調和を図る

### 中期的な社会資本整備の具体的指針 社会資本整備重点計画

- ・社会資本に関する計画であって、計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標や計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要等を定めたもの(社会資本整備重点計画法)
- ・計画期間:平成24(2012)~28(2016)年度<現行計画>
- ・道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸が主な対象

平成27年9月18日 閣議決定  
第4次社会資本整備重点計画

### 中期的な交通政策の具体的指針 交通政策基本計画

- ・交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための、交通に関する施策に関する基本的な計画であって、基本的な方針、目標を定めたもの(交通政策基本法)
- ・計画期間:平成26(2014)~32(2020)年度
- ・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対象

平成27年2月13日 閣議決定

「車の両輪」として  
連携・整合を図る

# 交通政策基本計画の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化  
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

## A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)  
【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)  
【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)  
【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

基本法上の国の施策

## B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)  
【地域の活力の向上】(20条)  
【観光立国の観点からの施策推進】(26条)  
【国際連携確保・国際協力】(30条)

## C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)  
【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)  
【環境負荷の低減】(23条)

施策の目標

- 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
- 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

### 基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12, 27条)  
【総合的な交通体系の整備】(24条)  
【調査・研究】(28条)  
【技術の開発及び普及】(29条)  
【国民の立場に立った施策】(31条)

### 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

## 基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

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

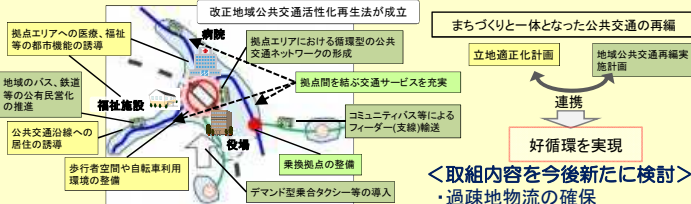
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

・「コンパクトネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



- 主な数値指標  
・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数: 100件  
・デマンド交通の導入市町村: 311市町村(2013) → 700市町村

### 目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
- ・自転車の活用に向けた取組を推進

<取組内容を今後新たに検討>

- ・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現



- 主な数値指標  
・低床式路面電車の導入割合: 約25%(2013) → 35%  
・コミュニティサイクルの導入数: 54市町村(2013) → 100市町村

### 目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参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
- ・ペーパークマーカーの普及等による「心のバリアフリー」の推進

<取組内容を今後新たに検討>

- ・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



- 主な数値指標  
・ノンステップバスの導入割合[\*]: 44%(2013) → 約70%  
・主要鉄軌道駅の段差解消率[\*]: 83%(2013) → 約100%  
・ホームドアの設置数[\*]: 583駅(2013) → 約800駅

### 目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

- ・公共交通機関のサービスレベルの見える化
- ・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進
- ・ITS技術等の活用による道路利用の効率化

- 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

[\*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

# 基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

### (趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

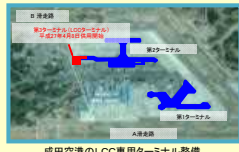
### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備(専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等)

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



#### 主な数値指標

- ・首都圏空港の年間計発着枠[\*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回+最大7.9万回**
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[\*]: 7%(2013) → **17%**

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化(港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等)

#### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」



#### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」



#### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」



#### 主な数値指標

- ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース(埠頭)数: 3バース(2013) → **12バース(2016)**
- ・三大都市圏環状道路整備率[\*]: 63%(2013) → **約75%(2016)**

## 目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

### (趣旨)

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用し、海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に実施



#### 主な数値指標

- ・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → **7兆円**

[\*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

## 目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

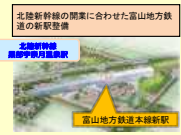
### (趣旨)

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、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

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



#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。(国土交通省公表資料より)

#### 主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[\*]
- 【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業)】: **20%増(2014-17)**
- 【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業)】: **10%増(2015-18)**
- ・道路による都市間速達性の確保率[\*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**

## 目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

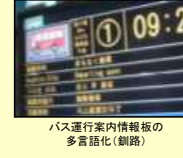
### (趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実



#### 主な数値指標

- ・無料Wi-Fiの導入割合[\*]:
- 【主要空港】 87%(2013) → **100%**
- 【新幹線主要停車駅】 52%(2013) → **100%**
- ・クルーズ船で入国する外国人旅客数[\*]: 17.4万人(2013) → **100万人**

# 基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

### (趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- ・代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
- ・避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)



#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応



#### 主な数値指標

- ・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率: 91%(2012) → **概ね100%(2017)**
- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率: 79%(2013) → **82%(2016)**
- ・港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合: 3%(2012) → **100%(2016)**
- ・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率: 36%(2013) → **100%(2016)**

## 目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

### (趣旨)

関越道高速ツアーバス事故(2012)、JR北海道問題(2013)、韓国フェリー事故(2014)等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- ・運輸安全マネジメント制度の充実強化
- ・新技術の活用



#### 運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認

#### 主な数値指標

- ・運輸安全マネジメント評価実施事業者数: 6,105事業者(2013) → **10,000事業者**
- ・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率: 約54%(2013) → **90%**

## 目標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して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、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とともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・輸送を支える技能者、技術者の確保(航空操縦士)
- 世界的に操縦士需要が急増。アジア/太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。
  - …民間養成機関の供給能力拡充等(バスドライバー)
  - バス事業の運転者(男性)の労働環境
    - ・労働時間…全産業平均の約1.2倍
    - ・所得…全産業平均の約0.8倍

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・若年層、女性、高齢者の活用
- ・海洋開発人材育成
- ・物流の省労働力化(モーダルシフト)

#### 【積載率】

- 鉄道貨物 平日 76.2%(2013年度) 休日 53.2%(2013年度)
- 内航海運 33.7%(2012年度)
- **トラック輸送の受け皿に**

#### 主な数値指標

- ・主要航空会社への航空操縦士の年間新規供給数[\*]: 120人(2012) → **約210人**
- ・自動車関連の女性労働者の数(バス:1.4%(2011)、タクシー:2.3%、トラック:2.4%(2013)、整備士:0.85%(2009)): **増増**

[\*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

## 目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

### (趣旨)

我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

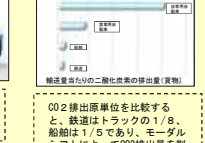
### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・燃料電池自動車の普及
- ・次世代自動車の一層の普及
- ・充電インフラ・水素ステーション整備

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・グリーン物流(モーダルシフト等)



#### 主な数値指標

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

# (3) 地方創生関係

## まち・ひと・しごと創生法の概要

### 目的（第1条）

少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくために、まち・ひと・しごと創生（※）に関する施策を総合的かつ計画的に実施する。

※まち・ひと・しごと創生：以下を一体的に推進すること。

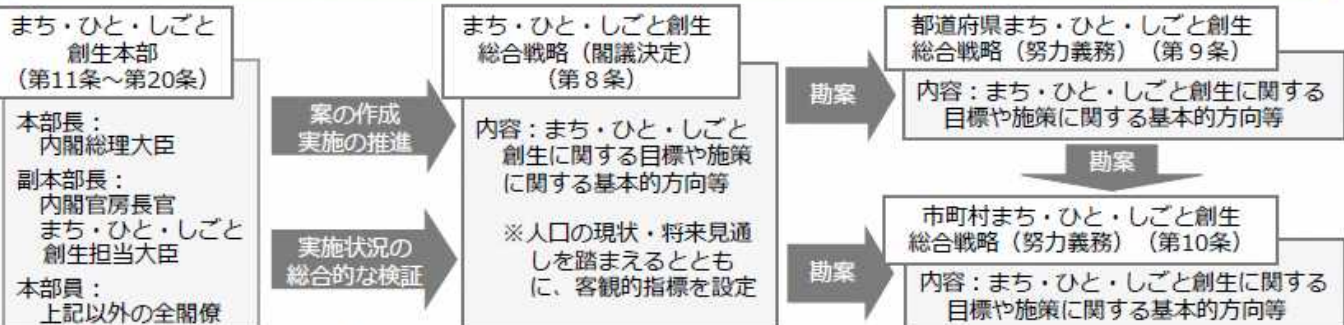
まち…国民一人一人が夢や希望を持ち、潤いのある豊かな生活を安心して営める地域社会の形成

ひと…地域社会を担う個性豊かで多様な人材の確保

しごと…地域における魅力ある多様な就業の機会の創出

### 基本理念（第2条）

- ①国民が個性豊かで魅力ある地域社会で潤いのある豊かな生活を営めるよう、それぞれの地域の実情に応じた環境を整備
- ②日常生活・社会生活の基盤となるサービスについて、需要・供給を長期的に見通しつつ、住民負担の程度を考慮して、事業者・住民の理解・協力を得ながら、現在・将来における提供を確保
- ③結婚・出産は個人の決定に基づくものであることを基本としつつ、結婚・出産・育児について希望を持てる社会が形成されるよう環境を整備
- ④仕事と生活の調和を図れるよう環境を整備
- ⑤地域の特性を生かした創業の促進・事業活動の活性化により、魅力ある就業の機会を創出
- ⑥地域の実情に応じ、地方公共団体相互の連携協力による効率的かつ効果的な行政運営の確保を図る
- ⑦国・地方公共団体・事業者が相互に連携を図りながら協力するよう努める

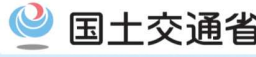


施行期日：公布日（平成26年11月28日）。ただし、創生本部・総合戦略に関する規定は、平成26年12月2日。

長期ビジョン	まちなひと・しごと創生総合戦略(2016改訂版)(~2019年度)		
中長期展望(2060年を視野)	基本目標(成果指標、2020年)	主要施策とKPI	主な施策
<p><b>1.人口減少問題の克服</b> ◎2060年に1億人程度の人口を維持</p> <p>◆人口減少の歯止め ・国民の希望が実現した場合の出生率(国民希望出生率)=1.8</p> <p>◆「東京一極集中」の是正</p>	<p><b>地方の「平均所得の向上」による「しごと」と「ひと」の好循環作り</b></p> <p>① 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする ◆若者雇用創出数(地方) 2020年までの5年間で30万人 現状:9.8万人 ◆若い世代の正規雇用労働者等の割合 2020年までに全ての世代と同水準 15~34歳の割合:93.6%(2015年) 全ての世代の割合:94.0%(2015年) ◆女性の就業率 2020年までに77% :71.6%(2015年)</p> <p>② 地方への新しいひとの流れをつくる ◆地方→東京圏の転入均等化(2020年) ・地方→東京圏転入 6万人減 ・東京圏→地方転出 4万人増 現状:年間12万人の転入超過(2015年)</p> <p>③ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる ◆安心して結婚・妊娠・出産・子育てできる社会を達成していると考えられる人の割合40%以上 :19.4%(2013年度) ◆第1子出産前後の女性継続就業率55%:53.1%(2015年) ◆結婚希望実績指標 80% :68%(2010年) ◆夫婦子ども数予定(2.12)実績指標95% :93%(2015年)</p>	<p>○農林水産業の成長産業化 ・6次産業化市場10兆円 :5.1兆円(2014年度) ・農林水産物等輸出額 1兆円:7,451億円(2015年)</p> <p>○観光業を強化する地域における連携体制の構築 ・訪日外国人旅行消費額8兆円 :3兆4771億円(2015年)</p> <p>○地域の中核企業、中核企業候補支援 ・3年間で2,000社支援 ローカルイノベーション分野で、地域中核企業候補の平均売上高を5年間で2倍(60億円) ・雇用数は万人増出 :0.1万人(2015年度)</p> <p>○地方移住の推進 ・年間移住あっせん件数 11,000件 :約7,600件(2015年度)</p> <p>○企業の地方拠点機能強化 ・拠点強化件数7,500件増加 :1,403件※ ・雇用者数4万人増加 :11,560人※ <small>※地域雇用創出(KPI)に反映された員数</small></p> <p>○地方大学活性化 ・自道府県大学進学率割合平均36% :32.2%(2016年度)</p> <p>○若い世代の経済的安定 ・若者の就業率79%に向上 :76.1%(2015年)</p> <p>○妊娠・出産・子育ての切れ目ない支援 ・支援ニーズ高い妊産婦への支援実施100% :86.4%(2015年度)</p> <p>○働き方改革とワーク・ライフ・バランス実現 ・男性の育児休業取得率13% :2.6%(2015年)</p> <p>○「小さな拠点」の形成 ・「小さな拠点」の形成数 1000か所 :722か所(2016年度) ・住民の活動組織(地域運営組織)形成数 3,000団体 :1,680団体(2015年度)</p> <p>○「連携中核都市圏」の形成 ・連携中核都市圏の形成数 30圏域 :17圏域(2016年10月)</p> <p>○既存ストックのマネジメント強化 ・中古・リフォーム市場規模20兆円 :11兆円(2013年)</p>	<p><b>①生産性の高い活力に溢れた地域経済実現に向けた総合的取組</b> ・地域の活性化(ローカルイノベーション)、地域の魅力のブランド化(ローカルブランディング)、地域のしごとの高度化(ローカルサービスの生産性向上) ・事業承継円滑化のため税理士の知見をM&amp;Aに活用する実証的取組 ・地域経済を牽引する地域未来牽引事業を支援するため、法的枠組みをはじめ、新たな税制・補助制度、金融、規制緩和など、様々な政策手段を組み合わせて、集中的に支援</p> <p><b>②観光業を強化する地域における連携体制の構築</b> ・日本版DMO候補法人登録制度の効果的運用による優良事例の視察開等の実施、DMOの安定的な財源確保の検討 ・スポーツツーリズムの推進、古民家等の歴史的文化資源の活用 ・観光消費拡大等のための受入準備整備</p> <p><b>③農林水産業の成長産業化</b> ・「農林水産業・地域の活力創出プラン」を改訂(生産者付帯価格引下げ、流通・加工機能の改革、生産流通改革、土地改良制度の見直し、収入保障制度の導入、輸出インフラの整備) ・在外公館、ジャン・ハウスを活用した農林水産物・食品の輸出拡大 ・農工法の見直し等において、地方創生に資する、農泊やサテライトオフィス、IT、バイオマス、日本版CCRCを追加</p> <p><b>④地方への人材選派、地方での人材育成、雇用対策</b> ・プロ人材の選派の加速化、都市部企業との連携強化による多様な人材交流</p> <p><b>①政府関係機関の地方移転</b> ・政府関係機関の着実な移転、サテライトオフィスの可塑性の検討</p> <p><b>②企業の地方拠点強化、企業等における地方採用・就労の拡大</b></p> <p><b>③地方移住の推進</b> ・子供たちを含めた都市と農村交流の推進、農泊、「生活圏のまち(日本版CCRC)」の推進 ・地域おこし協力隊の拡充</p> <p><b>④地方大学の振興等</b> ・知の拠点としての地方大学強化プラン、地元学生定着プラン、地域人材育成プラン ・地方大学の振興、地方における雇用創出、東京の大学新設等の抑制・地方移転の促進等の検討</p> <p><b>⑤地方創生インターンシップの推進</b></p> <p><b>①少子化対策における「地域アプローチ」の推進</b> <b>②若い世代の経済的安定</b> <b>③出産・子育て支援</b> <b>④地域の実情に即した「働き方改革」の推進</b> ・地域働き方改革会議における働き方改革の推進(「妊婦の支援」「アクトリーチ文庫」「地方就労・自立支援」等の取組等)</p> <p><b>①まちづくり・地域連携</b> ・空き店舗対策についてインセンティブ、ディスインセンティブ両面から検討 ・グッドファンディング等による空き店舗等の再生のための不動産特定共同事業制度の見直し</p> <p><b>②「小さな拠点」の形成(集落生活圏の維持)</b> ・地域運営組織の持続的な活動のための農協や商工会等との連携、地域空間組織の法人化に連した法人制度のあり方の検討</p> <p><b>③東京圏をはじめとした大都市圏の医療・介護施設・少子化問題への対応</b> <b>④住民が地域防災の担い手となる環境の確保</b> <b>⑤ふるさとづくりの推進</b> <b>⑥健康寿命をのばし生産現場で過ごせるまちづくりの推進</b> <b>⑦温室効果ガスの排出を削減するまちづくり</b></p>
<p><b>2.成長力の確保</b></p> <p>◎2050年代に実質GDP成長率1.5~2%程度維持(人口安定化、生産性向上が実現した場合)</p>	<p><b>好循環を支える、まちの活性化</b></p> <p>④ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する ◆立地適正化計画を作成する市町村数 150市町村:4市町村(2016年) ◆立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が増加している市町村数 100市町村 ◆市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数 100市町村 ◆公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(三大都市圏) 90.8% :90.6%(2015年度) (地方中核都市圏) 81.7% :79.1%(2015年度) (地方都市圏) 41.6% :38.7%(2015年度) ◆地域公共交通再編実施計画認定総数 100件 :13件(2016年9月末時点)</p>	<p>○「小さな拠点」の形成 ・「小さな拠点」の形成数 1000か所 :722か所(2016年度) ・住民の活動組織(地域運営組織)形成数 3,000団体 :1,680団体(2015年度)</p> <p>○「連携中核都市圏」の形成 ・連携中核都市圏の形成数 30圏域 :17圏域(2016年10月)</p> <p>○既存ストックのマネジメント強化 ・中古・リフォーム市場規模20兆円 :11兆円(2013年)</p>	<p><b>①まちづくり・地域連携</b> ・空き店舗対策についてインセンティブ、ディスインセンティブ両面から検討 ・グッドファンディング等による空き店舗等の再生のための不動産特定共同事業制度の見直し</p> <p><b>②「小さな拠点」の形成(集落生活圏の維持)</b> ・地域運営組織の持続的な活動のための農協や商工会等との連携、地域空間組織の法人化に連した法人制度のあり方の検討</p> <p><b>③東京圏をはじめとした大都市圏の医療・介護施設・少子化問題への対応</b> <b>④住民が地域防災の担い手となる環境の確保</b> <b>⑤ふるさとづくりの推進</b> <b>⑥健康寿命をのばし生産現場で過ごせるまちづくりの推進</b> <b>⑦温室効果ガスの排出を削減するまちづくり</b></p>

13

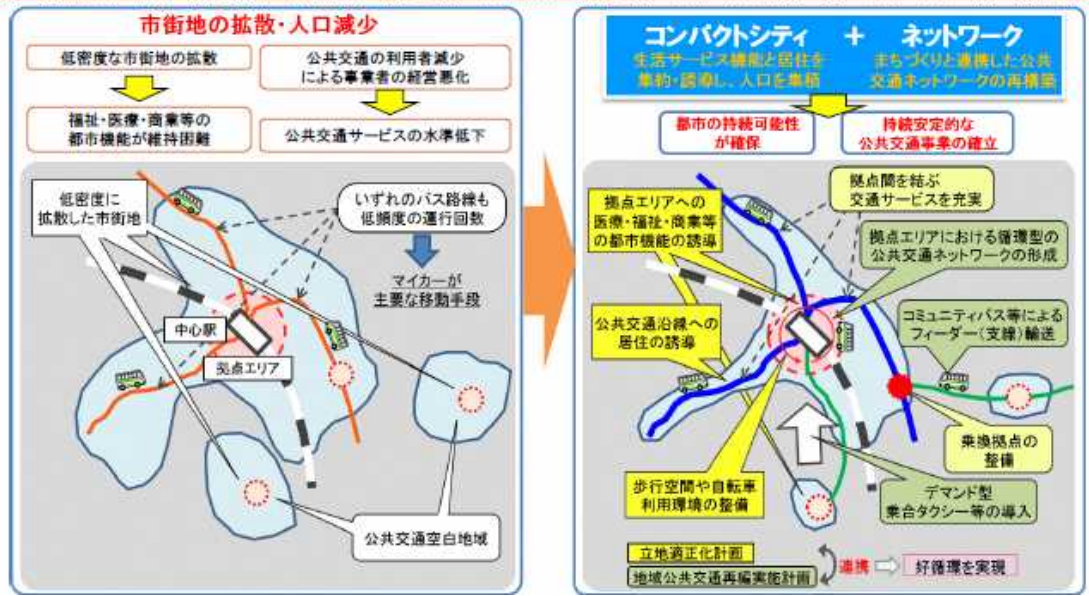
## 都市のコンパクト化と交通ネットワークの形成



- コンパクトシティの推進にあたっては、医療・福祉、地域公共交通、公共施設再編、中心市街地活性化等のまちづくりと密接に関係する様々な施策と連携し、整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的な取組として進めていくことが重要。
- このため、「まちなひと・しごと創生総合戦略」(平成26年12月閣議決定)に基づき、関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を設置し、この枠組みを通じて、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」を図り、市町村の取組を省庁横断的に支援している。

**【主要な業績評価指標】**

- 立地適正化計画を作成する市町村数:150市町村(2016年9月末時点4市)
- 立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が増加している市町村数:100市町村
- 市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数:100市町村
- 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(三大都市圏)90.8%(2015年度90.6%)、(地方中核都市圏)81.7%(2015年度79.1%)、(地方都市圏)41.6%(2015年度38.7%)
- 地域公共交通再編実施計画認定総数:100件(2016年9月末時点13件)



14

## ■情報支援の矢

### ○地域経済分析システム(RESAS)

- ・官民が保有する産業・人口・観光等の地域経済に関わる様々なビッグデータを見える化。
- ・ワンストップで、広報・普及、活用支援、開発・改善、利便性の向上を推進。

## ■人材支援の矢

### ○地方創生コンシェルジュ

- ・相談窓口を各府省庁に設置

### ○地方創生人材支援制度

- ・応募期間の長期化、民間人材の募集拡大

### ○地方創生カレッジ

- ・地方創生を担う専門人材を官民協働で確保育成

## ■財政支援の矢

### ○「地方創生推進交付金」(29年度概算決定額:1,000億円(事業費:2,000億円))

【平成29年度予算】官民協働、地域間連携、政策間連携等の促進、先駆的・優良事例の横展開を支援

### ○「地方創生拠点整備交付金」(28年度900億円(事業費ベース1,800億円))

【平成28年度第二次補正予算】地方創生の深化に向けて効果の発現が高い施設等の整備・改修について重点的に支援

### ○「まち・ひと・しごと創生事業費」(地方財政措置)

- ・地方公共団体が地方創生に取り組み、きめ細やかな施策を可能とする観点から地方財政計画(歳出)に計上(平成29年度1.0兆円)

### ○地方創生応援税制(企業版ふるさと納税)

- ・地方公共団体が行う地方創生の取組に対し寄附を行う企業に対し、税額控除の優遇措置

## ① 地方創生関係交付金

26年度補正 地方創生先行型交付金 1,700億円

- しごとづくりなど地方が直面する構造的な課題への実行ある取組を通じて地方の活性化を促進。

27年度補正 地方創生加速化交付金 1,000億円

- 一億総活躍社会の実現に向けた緊急対応として、「希望を生み出す強い経済」を実現し、「新・三本の矢」の取組に貢献するため、地方版総合戦略に基づく各自治体の取組について、先駆性を高め、レベルアップの加速化。

28年度 地方創生推進交付金 1,000億円(事業費2,000億円)

- 地方公共団体の地方創生の深化に向けた自主的・主体的な取組を支援。

28年度補正 地方創生拠点整備交付金 900億円(事業費1,800億円)

- 未来への投資に向けて、地方公共団体の地方版総合戦略に基づく自主的・主体的な地域拠点づくりなどの事業について、地方の事情を尊重しながら施設整備等の取組を推進。

29年度 地方創生推進交付金 1,000億円(事業費2,000億円)

## ② 総合戦略等を踏まえた個別施策(①の交付金を除く)

26年度補正	3,275億円	27年度	7,225億円	27年度補正	2,188億円
28年度	6,579億円	28年度補正	1,746億円	29年度	6,536億円

## ③ まち・ひと・しごと創生事業費(地方財政計画)

27年度地方財政計画 1.0兆円      28年度地方財政計画 1.0兆円      29年度地方財政計画 1.0兆円

- 地方公共団体が、地域の実情に応じ、自主的・主体的に地方創生に取り組むことができるよう、地方財政計画の歳出に、「まち・ひと・しごと創生事業費」(27年度1.0兆円、28年度1.0兆円、29年度1.0兆円)を計上。

- 「まち・ひと・しごと創生事業費」について、少なくとも総合戦略の期間である5年間は継続し、1兆円程度の額を維持。



## ① 地方創生推進交付金の確保

1,000億円

- 地方版総合戦略に基づいて、地方公共団体が自主的・主体的に行う先導的な取組に対し、地方創生推進交付金により支援することにより、地方創生の更なる深化を推進。  
(対象事業例) ローカル・イノベーション、ローカル・ブランディング（日本版DMO等）、生涯活躍のまち、働き方改革、小さな拠点等
- 交付対象事業については、KPIの設定とそれに基づくPDCAサイクルの整備を前提に、地域再生法に基づく法律補助の地方創生推進交付金により、複数年度にわたり、継続的かつ安定的に支援。
- 平成29年度からは、地方の要望を踏まえ、交付上限額やハード事業割合などの点について運用の弾力化を行うとともに、地方の「平均所得の向上」等の観点から地方創生にとって効果の高い分野を重点的に支援。

## ② 総合戦略等を踏まえた個別施策（①の交付金を除く）

6,536億円

- 「まち・ひと・しごと創生総合戦略」における政策パッケージごとの内訳は以下の通り。
  - i) 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする 2,062億円
  - ii) 地方への新しいひとの流れをつくる 651億円
  - iii) 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる 1,417億円
  - iv) 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する 2,407億円

## ③ まち・ひと・しごと創生事業費（地方財政計画）

1兆円

- 地方公共団体が、地域の実情に応じ、自主的・主体的に地方創生に取り組むことができるよう、平成29年度地方財政計画の歳出に、「まち・ひと・しごと創生事業費」（1兆円）を計上。
- 少なくとも総合戦略の期間である5年間は継続し、1兆円程度の額を維持。

## ④ 社会保障の充実

1兆224億円

- 子ども・子育て支援制度の円滑な施行を進めるとともに、医療・介護サービスの提供体制改革等を促進。

17

# 地方創生推進交付金

## 地方創生推進交付金

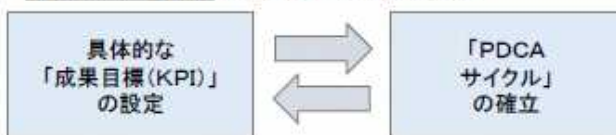
29年度予算額 1,000億円（28年度予算額 1,000億円）

### 事業概要・目的

○本格的な事業展開の段階を迎えた地方創生について、更なる深化のため、地方創生推進交付金により支援

- ①地方版総合戦略に基づく、地方公共団体の自主的・主体的で先導的な事業を支援
- ②KPIの設定とPDCAサイクルを組み込み、従来の「縦割り」事業を超えた取組を支援
- ③地域再生法に基づく法律補助の交付金とし、安定的な制度・運用を確保

※ 地方公共団体は、対象事業に係る地域再生計画（5ヶ年度以内）を作成し、内閣総理大臣が認定



### 資金の流れ



（1/2の地方負担については、地方財政措置を講じる）

### 対象事業・具体例

#### ①先駆性のある取組

- ・官民協働、地域間連携、政策間連携、事業推進主体の形成、中核的人材の確保・育成
- 例) ローカル・イノベーション、ローカル・ブランディング（日本版DMO）、生涯活躍のまち、働き方改革、小さな拠点等

#### ②先駆的・優良事例の横展開

- ・地方創生の深化のすそ野を広げる取組

#### ③既存事業の隘路を発見し、打開する取組

- ・既存事業の隘路を発見し、打開するための取組

### 29年度からの運用弾力化

#### ① 交付上限額の引上げ（事業費ベース）

【都道府県】	先駆	6.0億円	（28年度：4.0億円）
	横展開・隘路打開	1.5億円	（28年度：1.0億円）
【市区町村】	先駆	4.0億円	（28年度：2.0億円）
	横展開・隘路打開	1.0億円	（28年度：0.5億円）

※所得向上等の観点から特に効果的な取組は、交付上限額を超えて交付することが可能。

#### ② ハード事業割合

計画期間を通じたハード事業の割合は、原則として1/2未満。ただし、1/2以上になる事業であっても、所得向上等の観点から地方創生への高い効果が認められる場合は申請可能。

18