

公共交通利用促進キャラクター
のりたろう



横浜市交通政策推進協議会
関東運輸局資料

最近の交通政策の動向等について

令和2年3月23日

国土交通省

関東運輸局 交通政策部



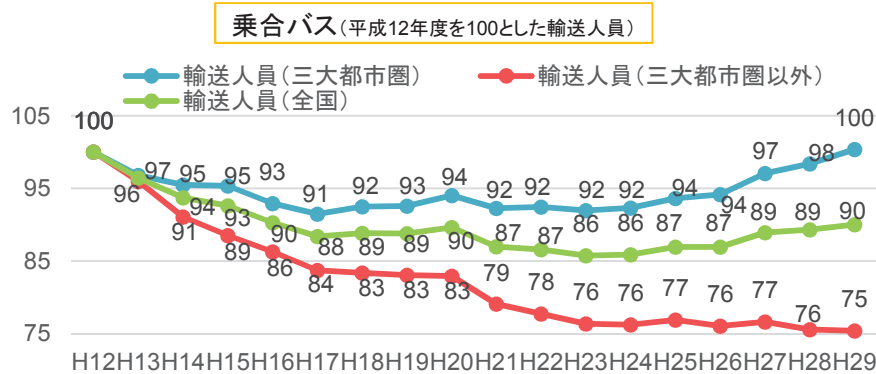
関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

地域公共交通をめぐる現状 ～その1～

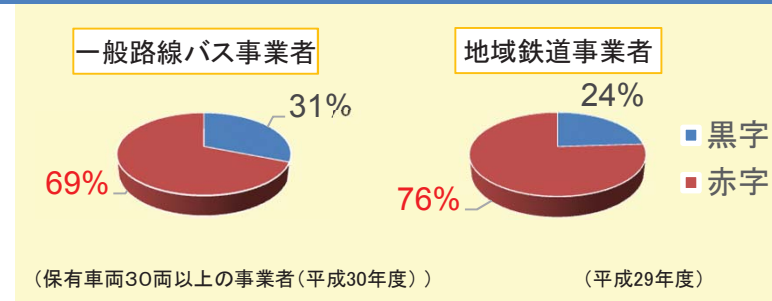
- 地域公共交通の輸送人員は、特に地方部において**長期的に低落傾向**。
- 交通事業者の**経営悪化、サービス水準低下**が進み地域公共交通が衰退。また、乗務員不足も深刻。
- 長年にわたる自家用車依存による**高齢運転者による事故**が問題として顕在化。
- 公共交通を確保するための**公的負担が増加傾向**。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移



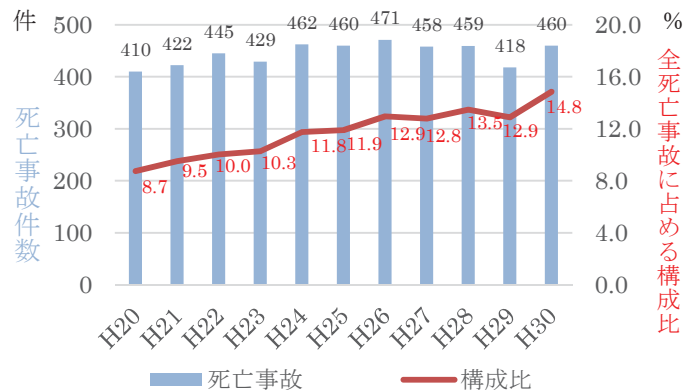
※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
※出典：「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

交通事業者の経営状況・サービス水準



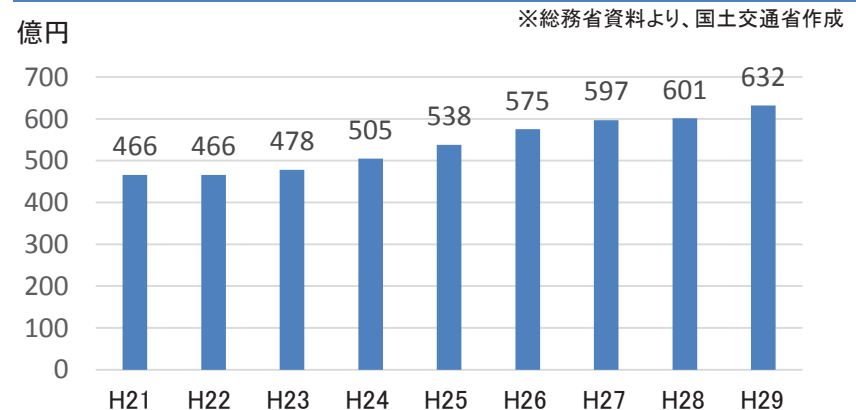
- 一般路線バス: **約13,991 km**の路線が完全に廃止 (19年度～28年度)
- 鉄軌道: **41路線・約895 km**が廃止 (12年度～31年度)

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



(出典) 警察庁「運転免許統計」より、国土交通省

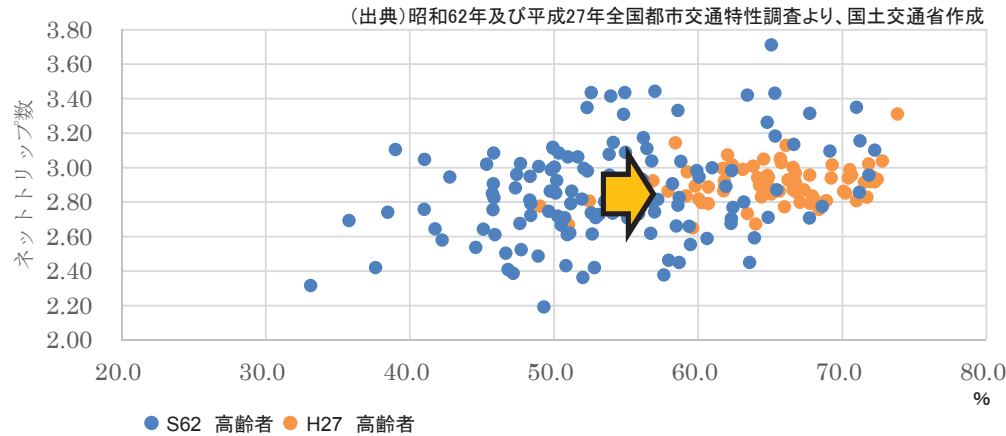
地域公通(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等)の確保に関する特別交付税額の推移



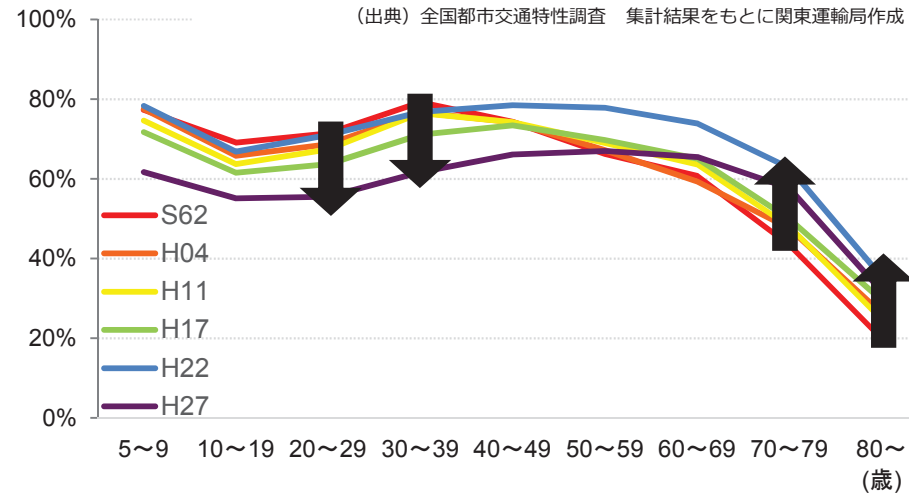
地域公共交通をめぐる現状 ~その2~

- 近年、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、**高齢者の外出率は伸びている。**
- ただし、**運転免許の有無により、外出率は大きく異なり**、高齢になるほど公共交通の縮小に対する不安感も増大。また、**若年層の外出率は年々低下傾向。**
- 増加している**訪日外国人は地方部などを個人で周遊する傾向**が高まってきている。

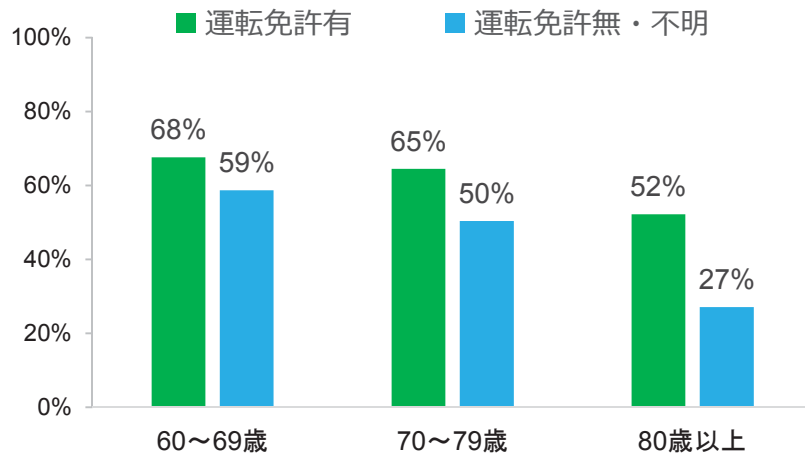
■高齢者の外出率の伸び (S62→H27)



■年代別の休日外出率の推移



■免許の有無による外出率の相違 (H27)



(出典) 全国都市交通特性調査 集計結果をもとに関東運輸局作成

■訪日外国人の増加



※地方部: 東京・神奈川・千葉・埼玉・愛知・大阪・京都・兵庫の8都府県以外の道県

平成26年地域公共交通活性化再生法改正の成果と課題

①地方公共団体が中心となった取組（網形成計画の策定）

- 全国で500件超の網形成計画の策定が進んでいる。
- 策定主体は市町村が中心で、都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- 地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり、PDCAを着実に進める観点から、より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要。

②まちづくり（立地適正化計画等）との連携

- 網形成計画と立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している。
- 引き続き、両計画の作成部署が緊密な体制を取りつつ、両計画が整合をもって効果的に取組を進めることが重要。

③面的な公共交通ネットワークの再構築（再編実施計画制度の創設）

- 33件の再編実施計画が認定を受けて実施されている。
- メニューが限定的であること、複数事業者が連携した取組について独占禁止法の競争制限に該当する可能性があること、柔軟な事業実施が困難であること等から、取組が十分に進んでいない。

平成26年改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化

人口減少の本格化

高齢者運転の問題の顕在化

運転者不足の深刻化

公共交通確保・維持のための公的負担の増加

AI・IoT等のイノベーション

インバウンドの急増

課題・テーマ

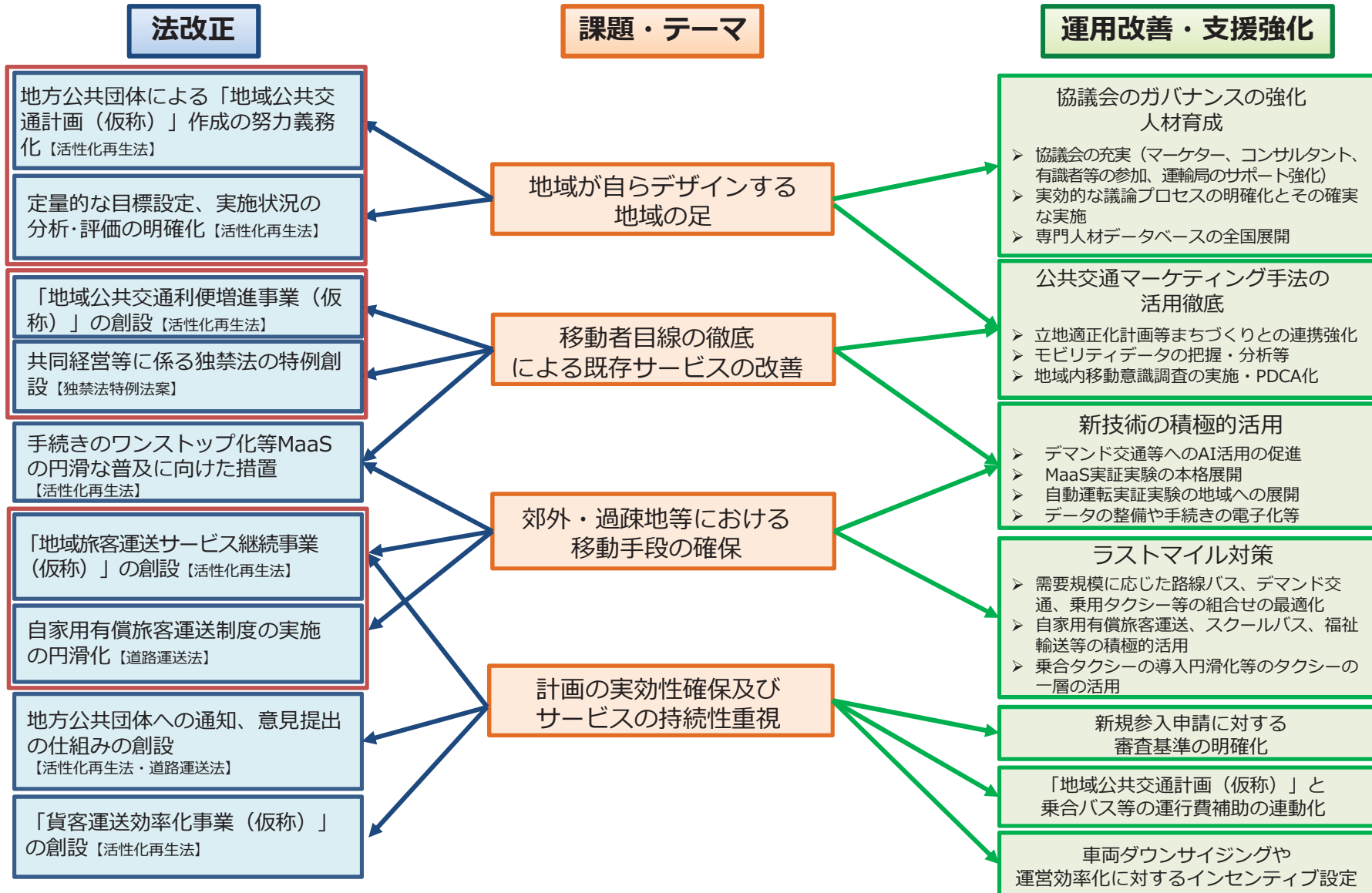
地域が自らデザインする地域の足

移動者目線の徹底による
既存サービスの改善

郊外・過疎地等における移動手段の確保

計画の実効性確保及び
サービスの持続性重視

「地域の足のオーバーホール(仮称)」の具体策(案)



凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の足

- 「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）
 - 地方公共団体による計画作成の努力義務化
 - ネットワークの形成に加え、持続可能性のある旅客運送サービスの提供の確保
 - ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ●協議会のガバナンスの強化・人材育成
 - 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

郊外・過疎地等における移動手段の確保

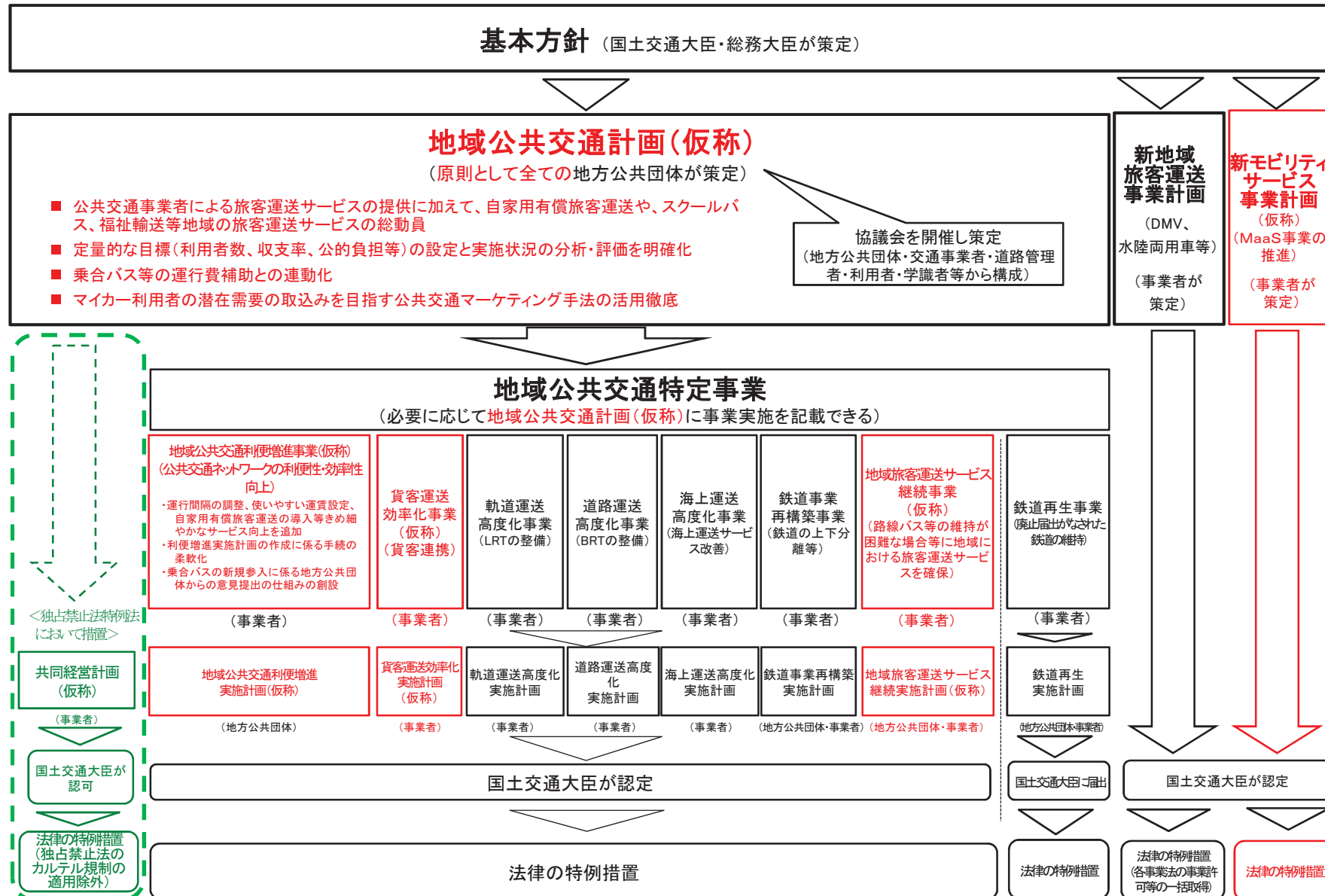
- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設
 - 鉄軌道や路線バス等の維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
 - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- 新技術の積極的活用（再掲）
- ラストマイル対策
 - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

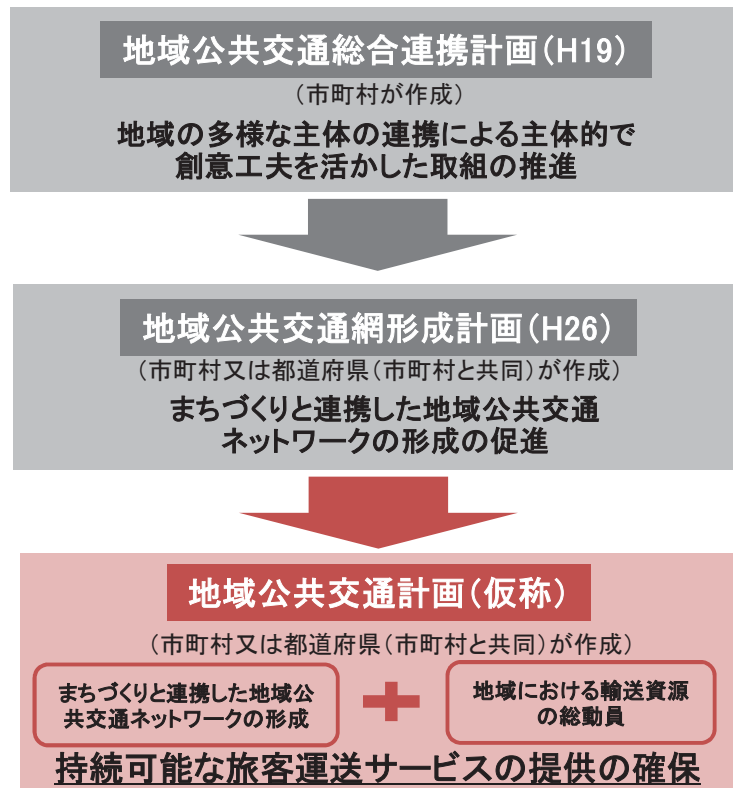
- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
 - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置
 - 公共交通マーケティング手法の活用徹底（再掲）
 - 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設（再掲）
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 新規参入申請に対する審査基準の明確化
- 「貨客運送効率化事業（仮称）」の創設
 - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化
- 車両ダウンサイジングや運営効率化に対するインセンティブ設定



- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を作成し、法定計画に基づき取組を推進する制度を創設。
- 平成26年に同法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。計画の作成主体について、市町村だけでなく、都道府県を追加。
- しかしながら、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況。
- このため、これまでの法定計画を活かしつつ、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画(仮称)」の作成・実施を推進する。
- また、地方公共団体による「地域公共交通計画(仮称)」の作成を努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進。



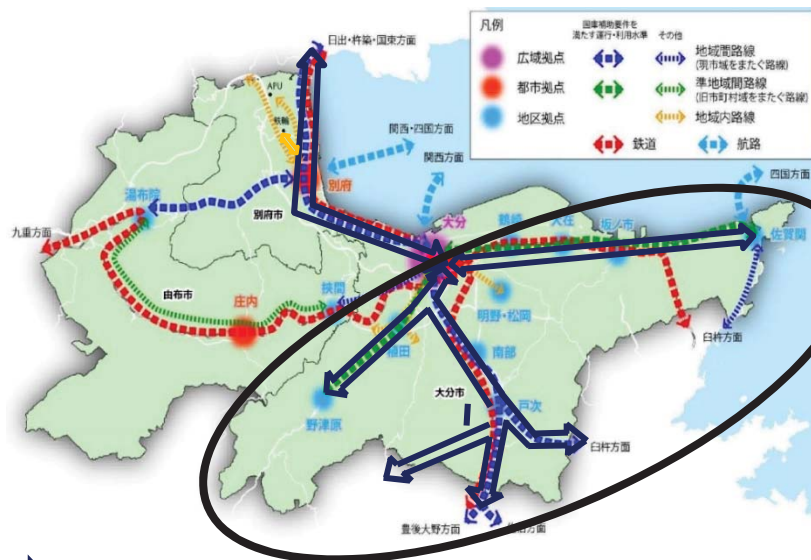
地方公共団体による計画作成を努力義務化することで、地域における取組を更に促進

- **現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。**また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。(※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。(※2)平成30年7月末の状況。
- **乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画(仮称)」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。**

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

大分県中部圏 網形成計画

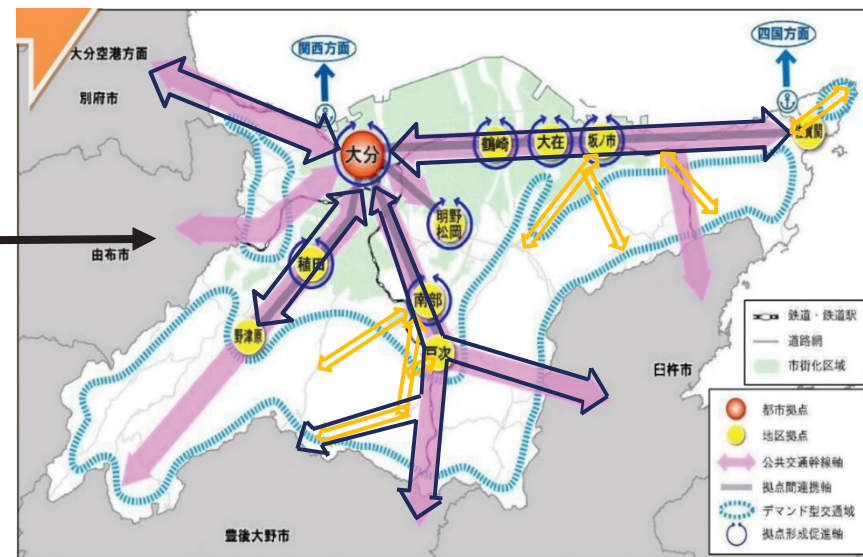
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針




 補助対象幹線系統

大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



 補助対象幹線系統

 補助対象フィーダー系統

【目標設定】

■「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、**事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担」については、2割程度にとどまる。**

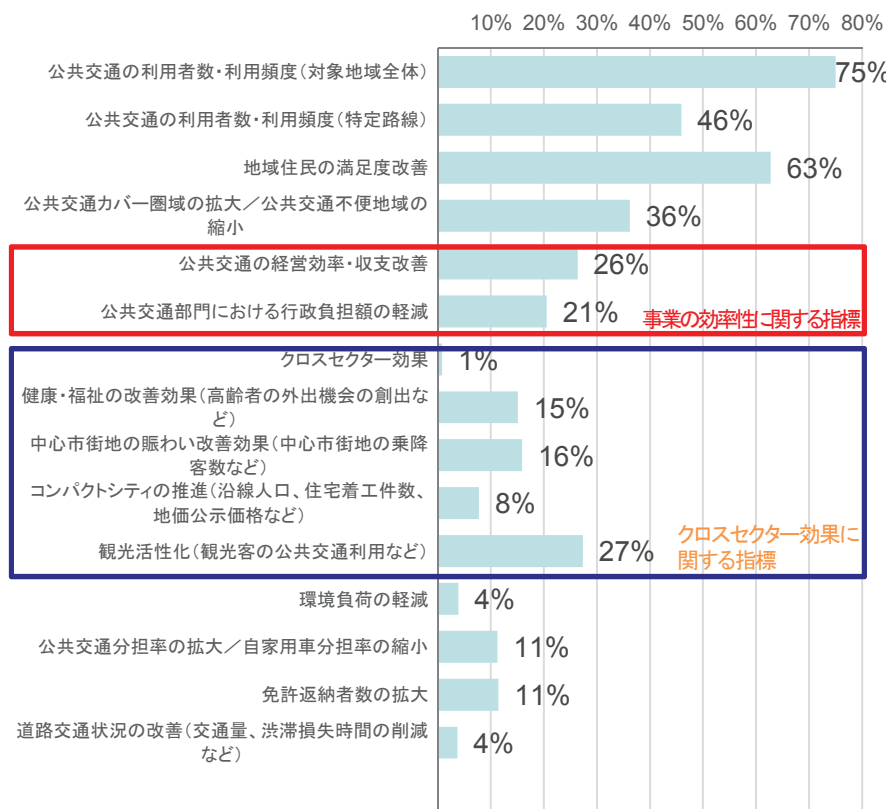
■**人の移動がもたらすクロスセクター効果(健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響)を考慮した目標設定も重要。**

【実施状況の分析・評価】

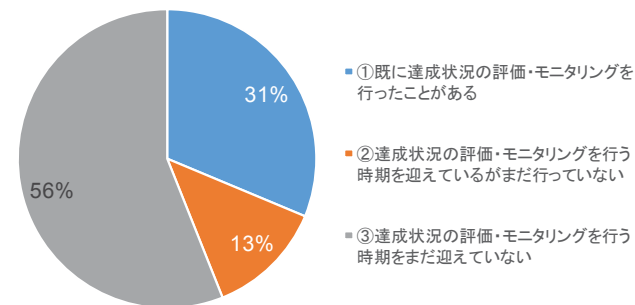
■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、**実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。**

■「利用者数」「収支」について、**毎年度評価を実施していない地域も見られる。**

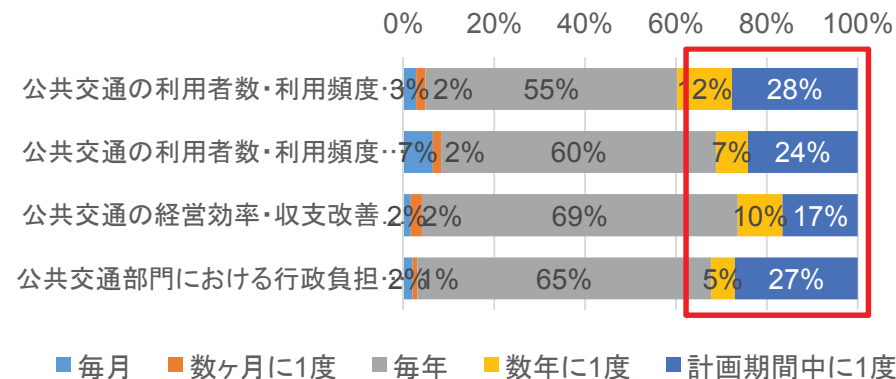
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



※令和元年度国土交通省アンケート調査より

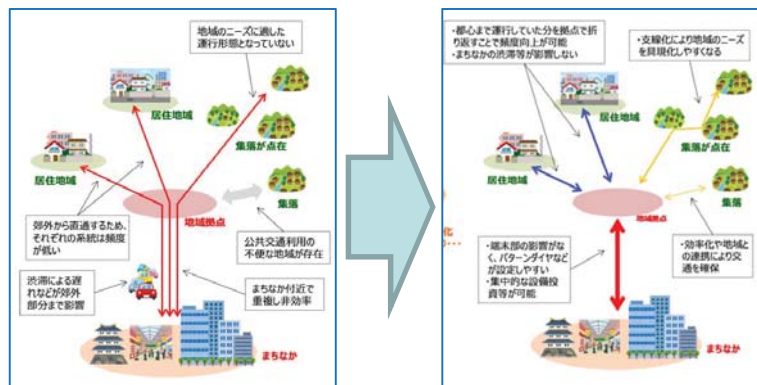
地域公共交通利便増進事業(仮称)の創設

- 現行の「地域公共交通再編事業」は、地域公共交通ネットワークの再編(路線の変更等)を対象としている。
- 運転者不足の深刻化等を踏まえ、都市の中心部において、ダイヤ、運賃等のサービス内容を見直し、運行の効率化と利用者の利便性向上を図るニーズが増加。しかしながら、**複数の乗合バス事業者間のダイヤ、運賃等の調整は、独占禁止法の規制(カルテル)に抵触するおそれ。**
- 独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、**路線の変更等を伴わない「等間隔運行」や「利用者が使いやすい運賃」等のメニューを追加した「地域公共交通利便増進事業(仮称)」の実施を促進する。**

地域公共交通再編事業

地域公共交通ネットワークの再編

- 幹線・支線を明確にし、幹線部については多頻度化、支線部については車両の小型化・デマンド化等
(※路線再編とあわせて、乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善等を実施可能)



▲「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」のイメージ(和歌山市網形成計画より)

地域公共交通利便増進事業(仮称)

地域公共交通の利用者の利便の増進

独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、地域公共交通ネットワークの再編に加え、**下記のメニュー単体で実施することを促進**

等間隔運行等

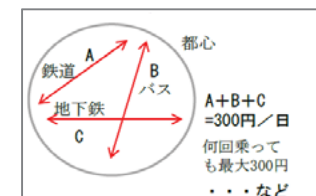
- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化(10分、15分サイクル等)することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



「等間隔運行」のイメージ(滝沢市網形成計画より) ▲

利用者が使いやすい運賃等

- 一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制(定額制乗り放題運賃)や、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制(乗継ぎ無料運賃)など。
- 多頻度利用者の負担軽減や、利用者にわかりやすく運賃設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ(神戸市網形成計画より)

- 鉄軌道や路線バス・コミュニティバス等の廃止が増えている中で、地域住民等にとって必要な旅客運送サービスを継続していくためには、多様な選択肢を検討・協議し、真に効果的・効率的な事業を実施する必要がある。
- 例えば、路線バス等の廃止に際しては、原則6ヶ月前に道路運送法上の届出をする必要がある一方、廃止届出がなされてから6ヶ月では、代替する旅客運送サービスの継続に向けた議論を行うには十分な期間とは言い難い場合もある。
- このため、鉄軌道や路線バス・コミュニティバス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者とサービスの継続のあり方を協議のうえで**実施方針(仮称)**を策定し、公募等の手続を経て、サービス提供事業者を選定することにより、地域旅客運送サービスの持続的な提供の確保を図る。

手続き

鉄軌道や路線バス・コミュニティバス等の維持が困難な状況等



地方公共団体が既存の事業者を含めた関係者と協議のうえで**実施方針(仮称)**を策定し、サービス提供事業者を募集



地方公共団体がサービス提供事業者と連携して地域旅客運送サービス継続実施計画(仮称)を作成
国土交通大臣の認定を受けた場合は、法律上の特例措置(事業許可・事業計画変更認可等のみなし特例、廃止届出を不要とする特例)

※地域公共交通利便増進事業(仮称)等の活用により、可能な限り同一の鉄軌道事業者、乗合バス事業者等による同一路線の継続(縮小・変更を含む)を目指す。
困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

実施方針(仮称)に定めるメニュー例

①鉄軌道事業者、乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)

②コミュニティバスによる継続

③デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続

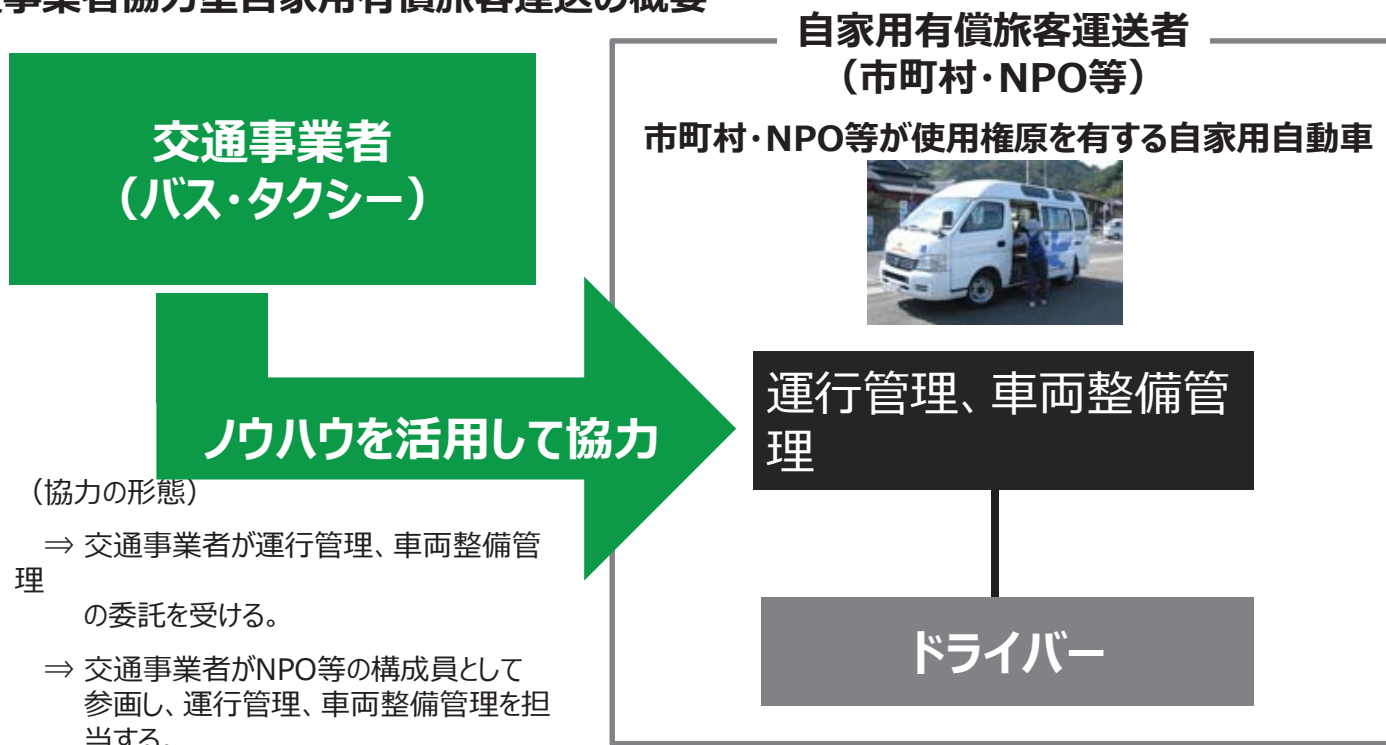
④タクシー(乗用事業)による継続

⑤自家用有償旅客運送による継続

⑥スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

- 交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画することで、運行管理、車両整備管理を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる。

○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



【期待される効果】

【利用者目線】

- ・安全、安心な交通サービスの提供

【主体目線】

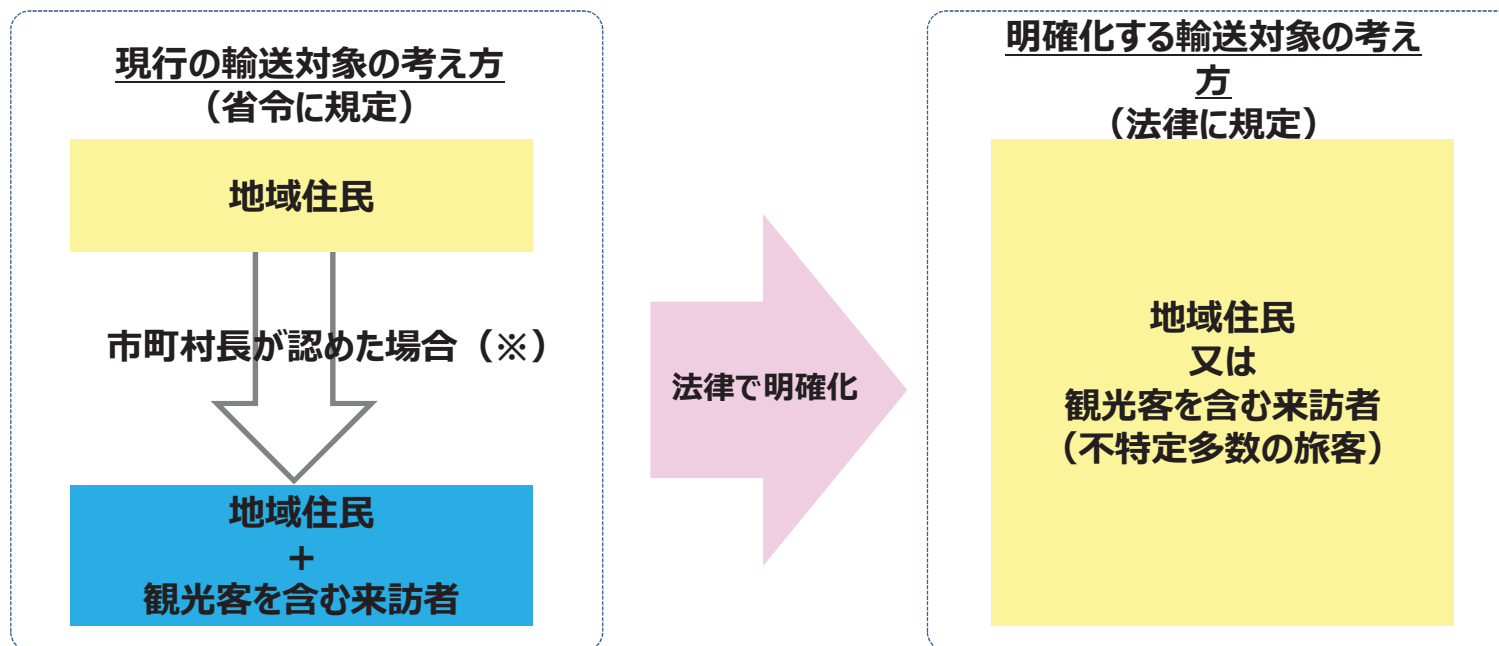
- ・業務負担の軽減
- ・サービス持続性の向上

【交通事業者目線】

- ・人手不足への対応
- ・委託費の確保

観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討。



(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

- 鉄道や乗合バス等については、地方部における輸送減少による収支の悪化が課題となっており、物流については、担い手不足が深刻化している。
- このため、**貨客混載等の旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑な実施に係る特例措置を講じることにより、地方部における物流サービスの確保とあわせて、旅客運送事業における新たな収入源を確保すること等**で生産性の向上を図り、**地域における旅客運送サービスの提供を確保する。**

貨客混載等の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化 ・地方部の乗合バス事業者の収支率は89%、地域鉄道事業者の収支率は94% <small>(自動車局資料、鉄道局「鉄道統計年報」より総合政策局集計)</small> ・全国の約7割の乗合バス事業者が赤字 <small>(自動車局発表資料より総合政策局集計)</small>	担い手不足 ドライバーについて、 ・約7割の企業が不足 <small>((公社)全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」)</small> ・有効求人倍率が約3倍 <small>(厚生労働省「職業安定業務統計」)</small> ・約4割が50歳以上 <small>(総務省「労働力調査」)</small>
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保



「貨客運送効率化事業(仮称)」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現

取組事例(貨客混載の例)

宮崎県西米良村

- 平成30年2月20日から運行開始。
- ヤマト運輸(株)・日本郵便(株)・宮崎交通(株)が連携して運行。
- 路線バスを利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- 西都BC-杉安峡-村所線(村所バス停~西都バスセンター:約46km)を1日1回運行。
- ※ヤマト運輸(株)・宮崎交通(株)による貨客混載は平成27年10月1日から運行開始。

新潟県

- 平成29年4月18日から運行開始。
- 佐川急便(株)・北越急行(株)が連携して運行。
- 旅客鉄道を利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- ほくほく線(うらがわら駅~六日町駅:約47km)を1日1回運行。



【宮崎県西米良村】
(出典:宮崎交通(株))

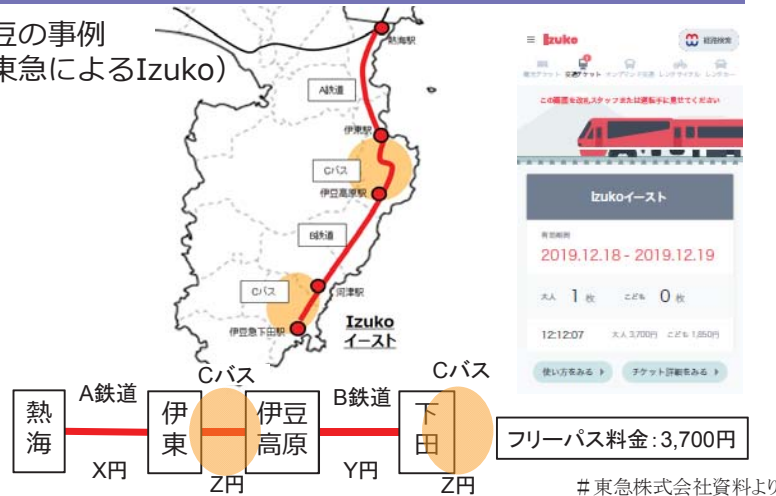


【新潟県】
(出典:佐川急便(株))

MaaSの円滑な普及に向けた措置

MaaSの目的・内容

伊豆の事例
(東急によるIzuko)



- MaaSとして提供するサービス
 - ・複数交通モード横断の経路検索
 - ・複数交通モード横断のフリーパスの購入
 - ・観光施設のチケットの購入
 - ・AIオンデマンド交通の予約 等

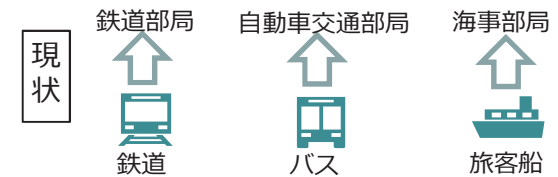
- 地域課題の解決
 - ・移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
 - ・高齢者の移動機会の創出
 - ・観光地での周遊促進・観光消費の拡大

MaaSの円滑な普及のための措置

- ① MaaSに参加しようとする交通事業者等は、MaaSの実施に係る事業計画の申請を行い、国土交通大臣の認定を受けることができることとする
- ② 認定された事業計画に定められた交通事業者（鉄道・バス・フェリー）が運賃・料金の届出を行う場合、共同で行うことができることとする
→ 運賃届出手続きのワンストップ化※右図参照
- ③ 都道府県又は市町村は、MaaSの実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができることとする
→ 交通事業者等のMaaS関係者における協議・連携の促進

【※運賃届出手続きのワンストップ化】

- フリーパスの料金を、各事業者が運輸局の担当部局にそれぞれ届出



- 1社が全社の運賃・料金を一括して届け出ることを可能とする

