

第2次交通政策基本計画のとりまとめにあたって

令和3年9月2日

第7回 地域公共交通総合研究所
オンライン・シンポジウム

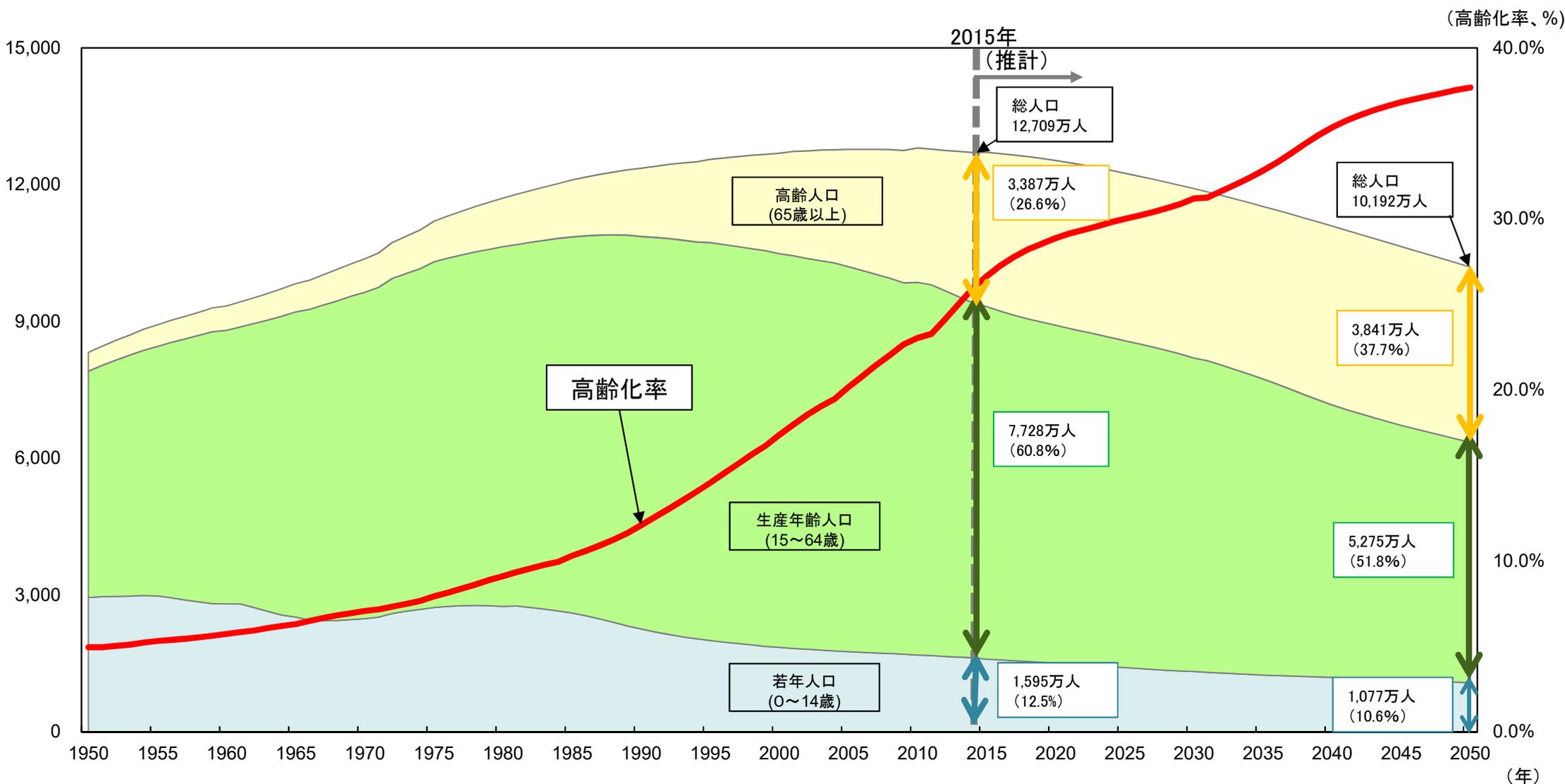
国土交通省 総合政策局
交通政策課 課長 阿部 竜矢

1. 我が国の課題と、交通が直面する危機
2. 交通政策基本法および交通政策基本計画について
3. 第2次交通政策基本計画の概要
4. 地域公共交通に関する諸施策について

1. 我が国の課題と、交通が直面する危機

年齢階層別人口の推移

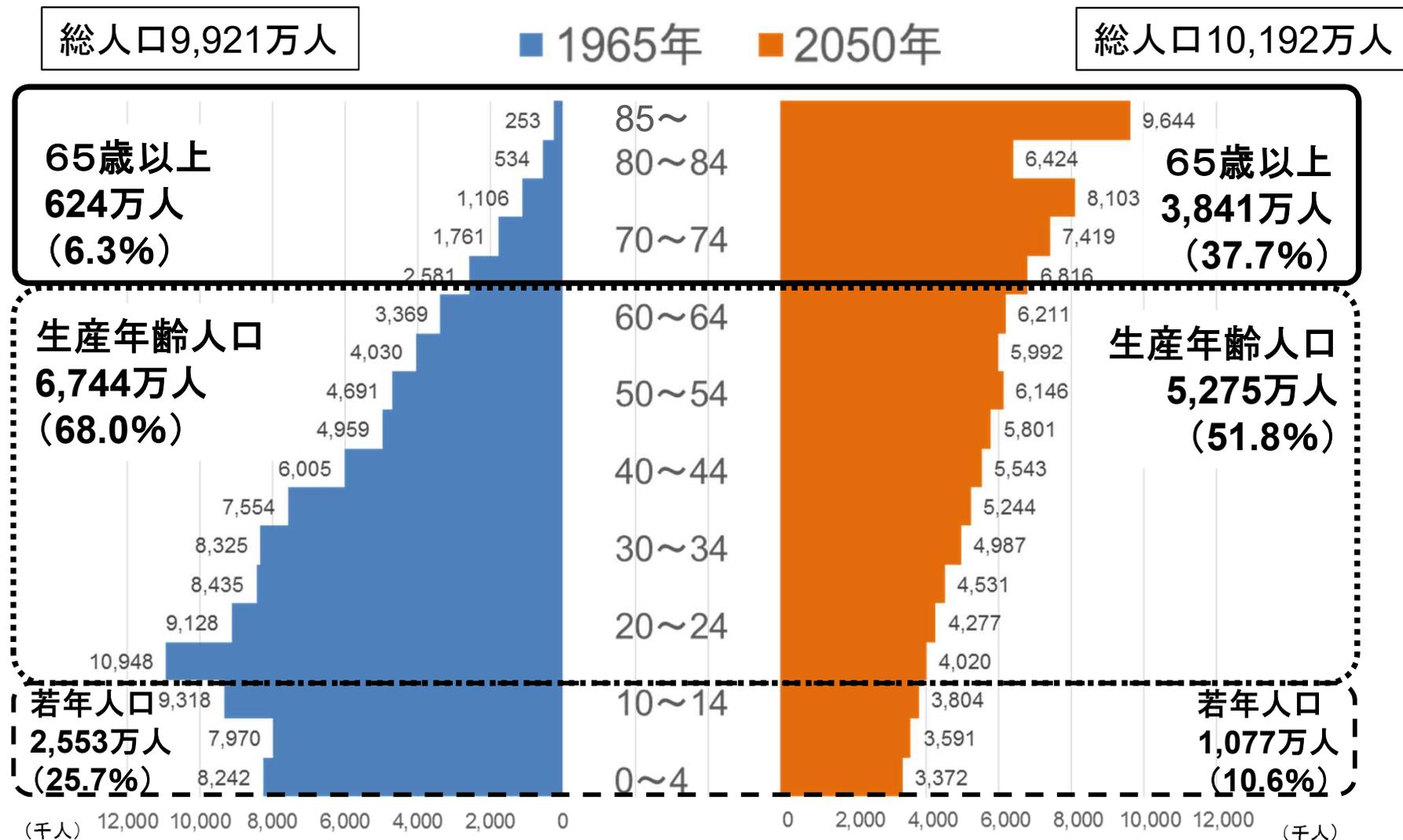
- 日本の総人口は、**2050年には1億192万人まで減少**する見込み。
- 年齢階層別に見ると、2015年から2050年にかけて、高齢人口が454万人増加するのに対し、生産年齢人口は2,453万人、若年人口は518万人減少する。結果、**高齢化率は約27%から約38%へ上昇**。



(出典)総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」をもとに、国土交通省国土政策局作成

将来推計人口の年齢構成(1965年と2050年の比較)

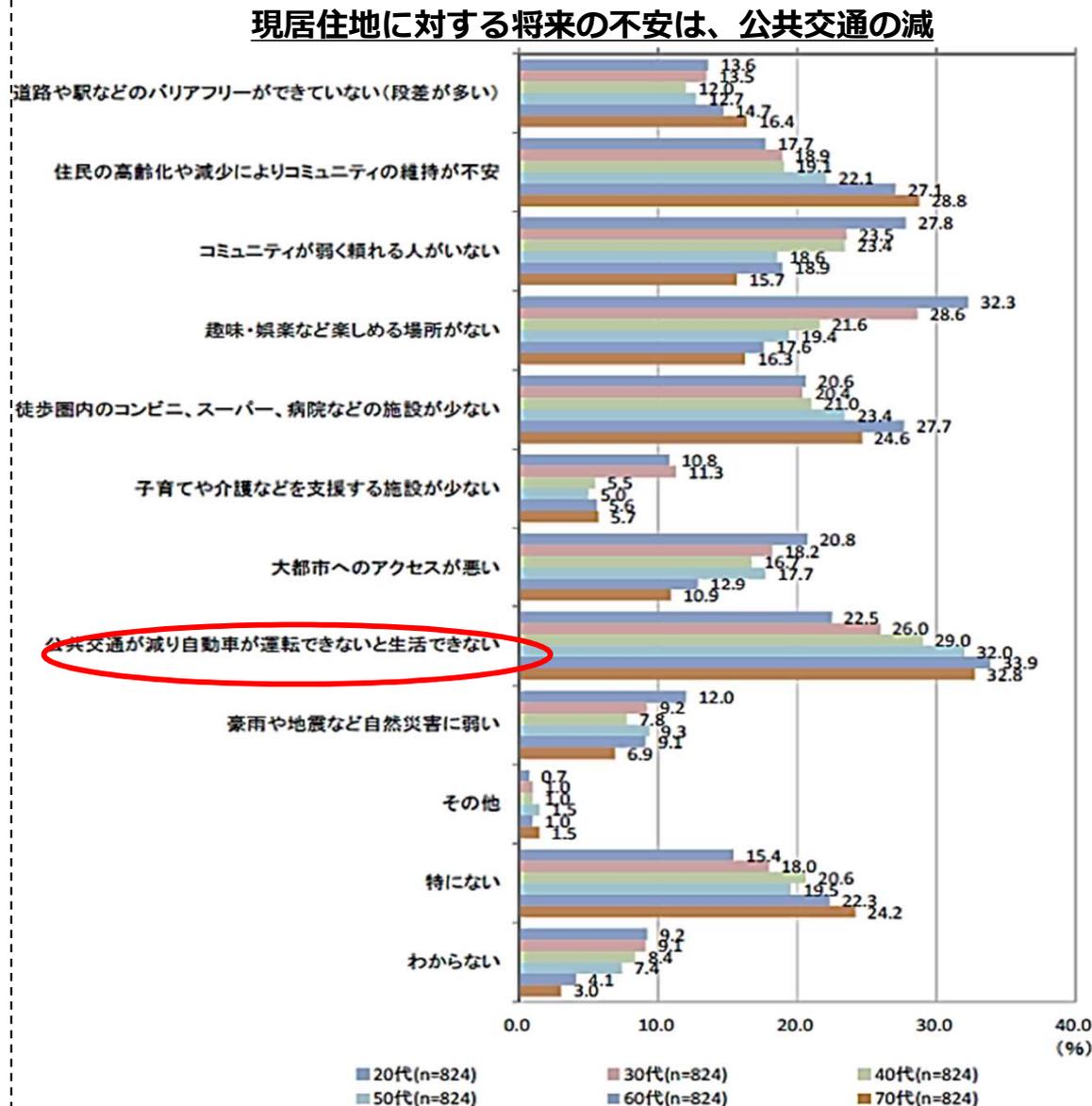
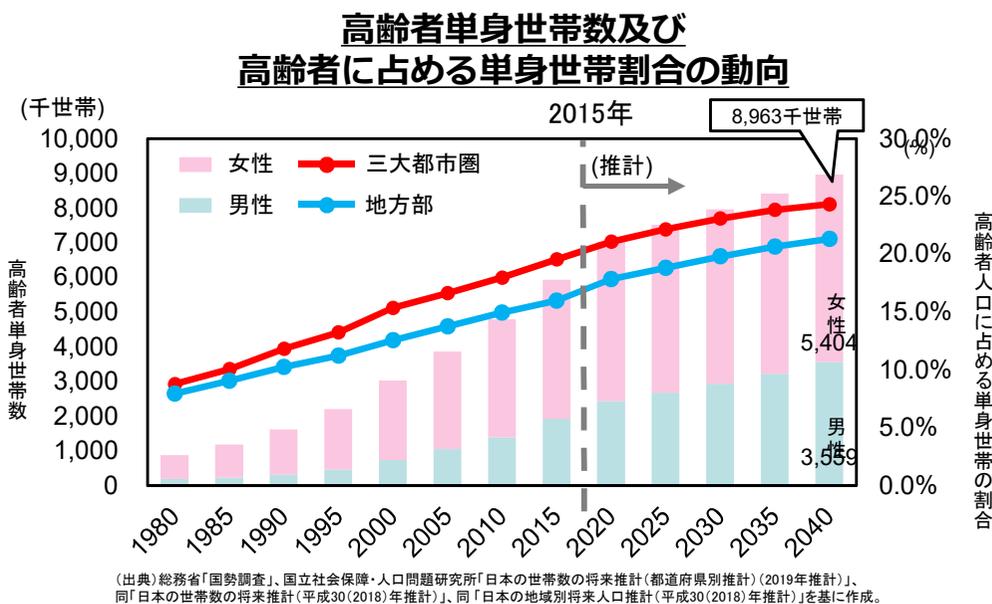
- 日本の総人口は1965年時と2050年時で、ほぼ同じく約1億人であるが、その年齢構成は大きく異なっている。
- **1965年時は通勤・通学のトリップの主体である生産年齢人口(15歳～65歳)が全人口の約7割**を占めていた。**2050年になると、生産年齢人口は約5割に減少し、高齢人口が4割近くを占めるようになる。**



(出典) 1965年は総務省「国勢調査」

2050年は国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計(平成29年1月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

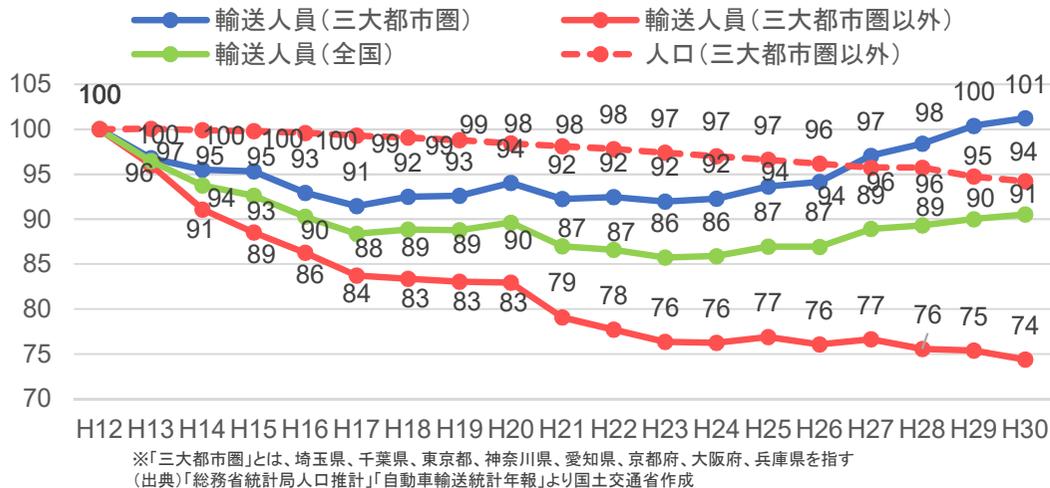
- 高齢者の免許人口の増加とともに、**免許返納の数は、近年大幅に増加**。
- **高齢者単身世帯数は男女ともに増加**。高齢者に占める単身世帯割合は、三大都市圏が地方圏を上回って推移。
- 高齢者を中心に、**公共交通がなくなると生活できなくなる**のではないかと、という声大きい。



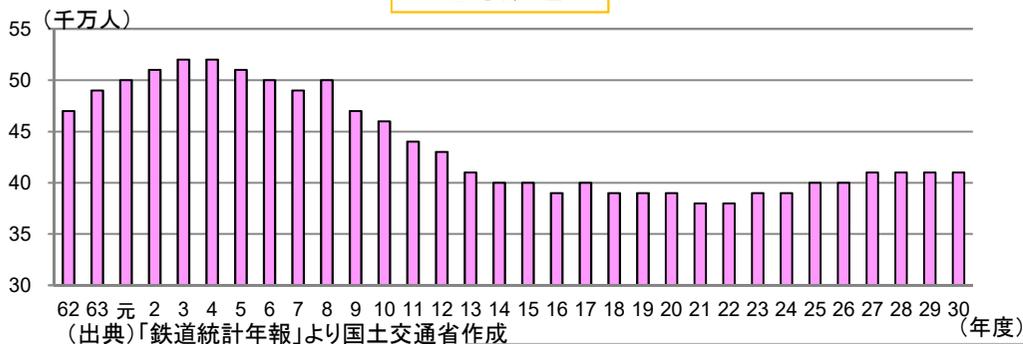
- **地域公共交通の輸送人員**は、特に**地方部において長期的に低落傾向**。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などの**サービス水準の大幅な低下が進行**するとともに、**地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行**。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移

乗合バス(平成12年度を100とした輸送人員)

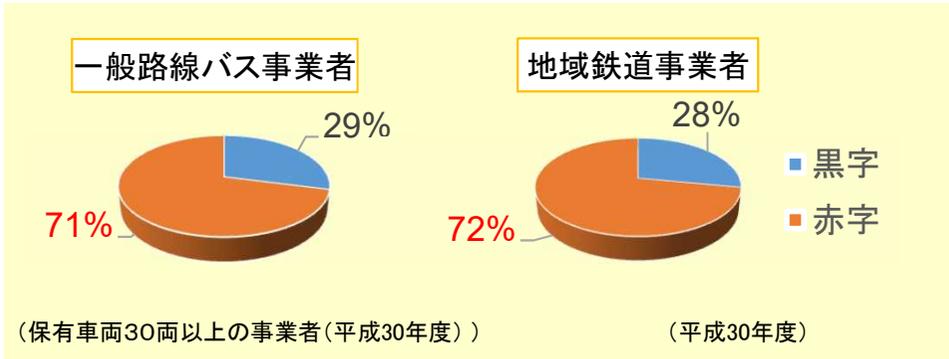


地方鉄道



地域公共交通サービスの衰退

- 一般路線バスについては、平成20年度から平成29年度までの10年間に**約13,249 km**の路線が完全に廃止。
鉄軌道については、平成12年度から令和2年度までの21年間に**44路線・約1,042 km**が廃止。
※鉄軌道については、令和2年5月7日現在
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 地域鉄道事業者の約7割の経常収支が赤字



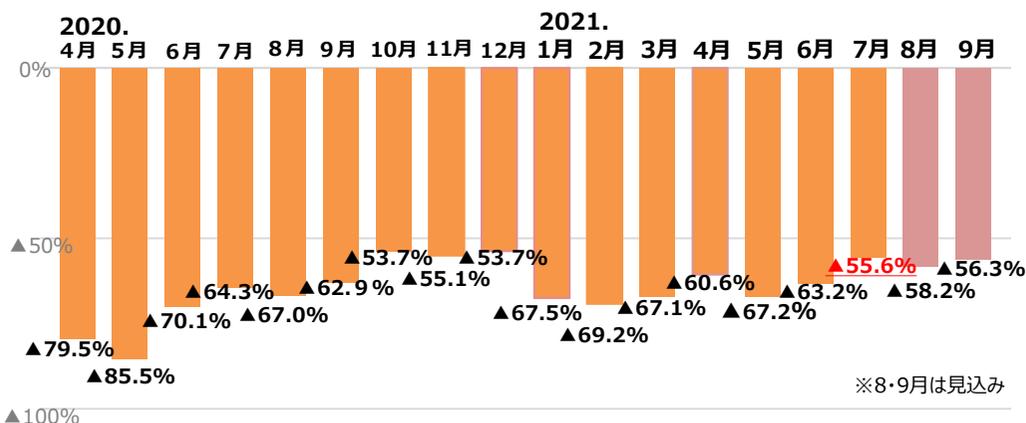
今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定

- 一般路線バスの輸送人員は2020年4月・5月は半減（2019年同月比）し、徐々に回復しているものの、**2021年8月以降も約2割減**（2019年同月比）の見込みで、**コロナの収束が見通せない中で、コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況。**
- **高速バスや貸切バスは更に需要の減少が厳しく、2021年8月以降も輸送人員は約6割減、実働率は約4割減の見込み。**

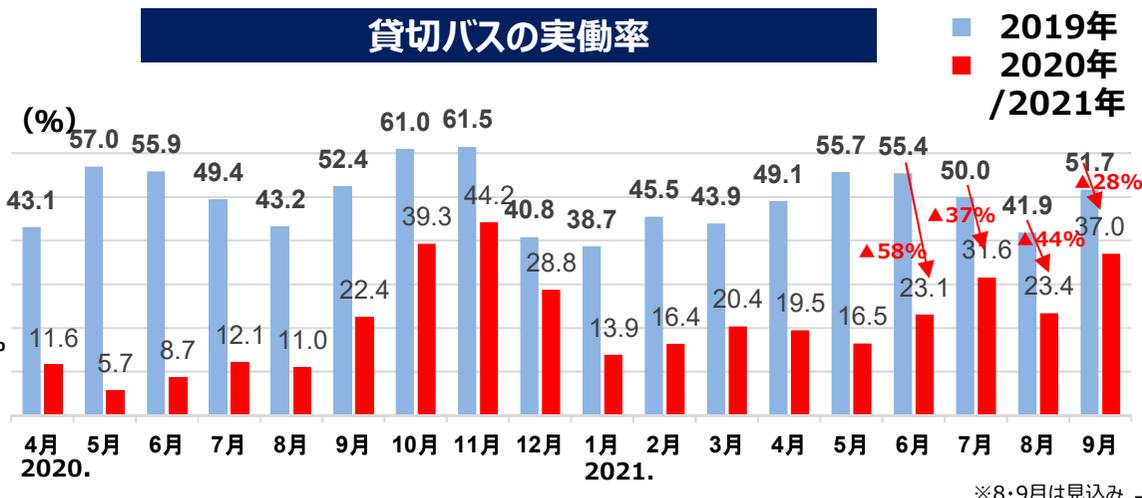
路線バスの輸送人員



高速バスの輸送人員

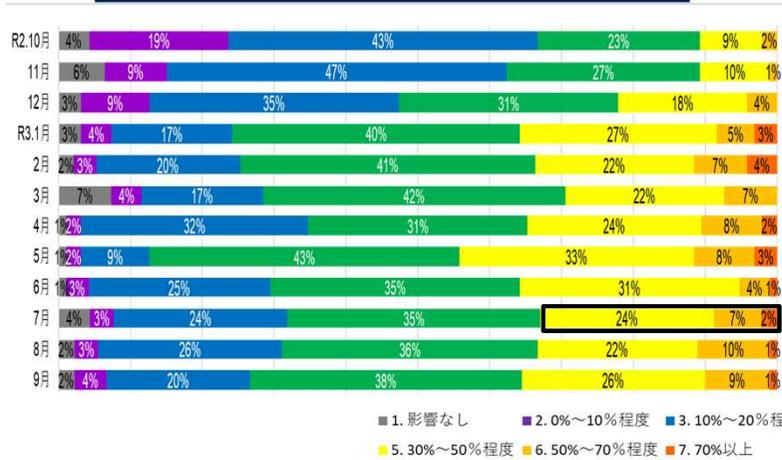


貸切バスの実働率

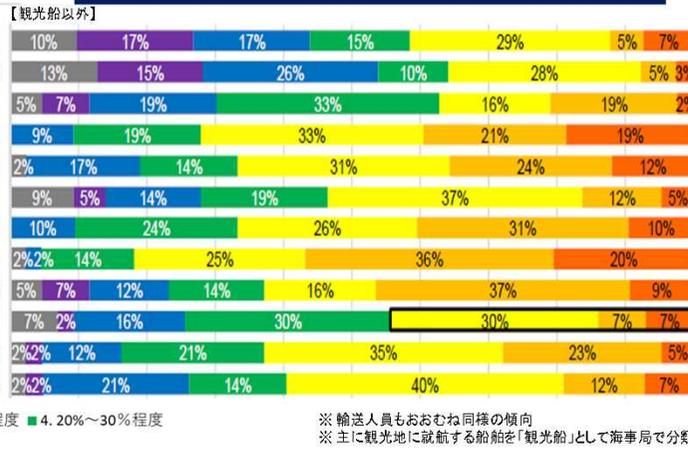


- **輸送人員が30%以上減少している地域鉄道事業者が約3割、運送収入が30%以上減少している内航旅客船事業者が約4割、国内航空便の輸送人員は対前年比約6割減**など、各モードとも引き続き厳しい状況が続く見通し。
- **運輸業全体**としても、他業種と比べ、**営業利益の落ち込みが大きくなっている**。

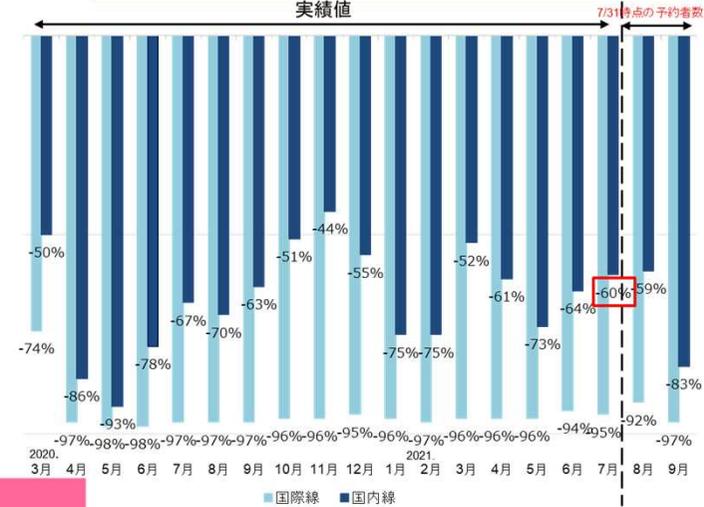
地域鉄道事業者の輸送人員



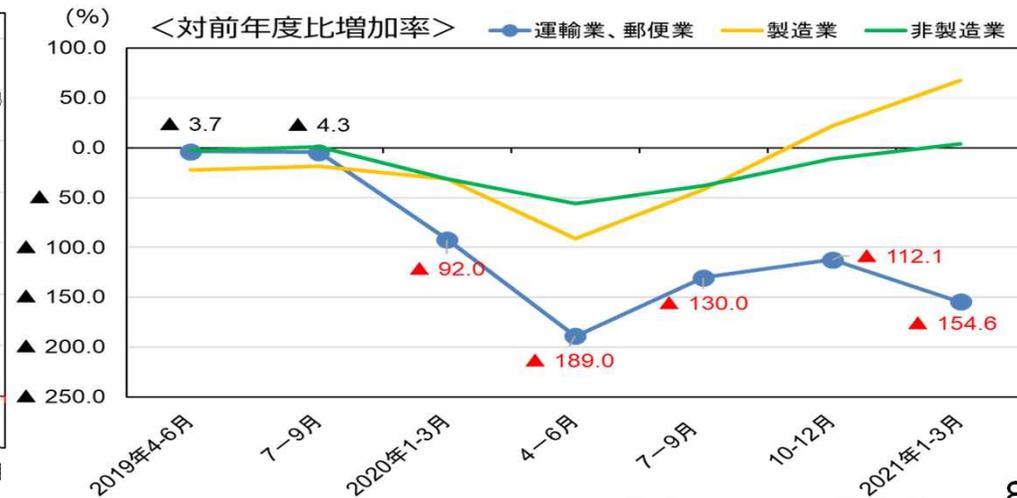
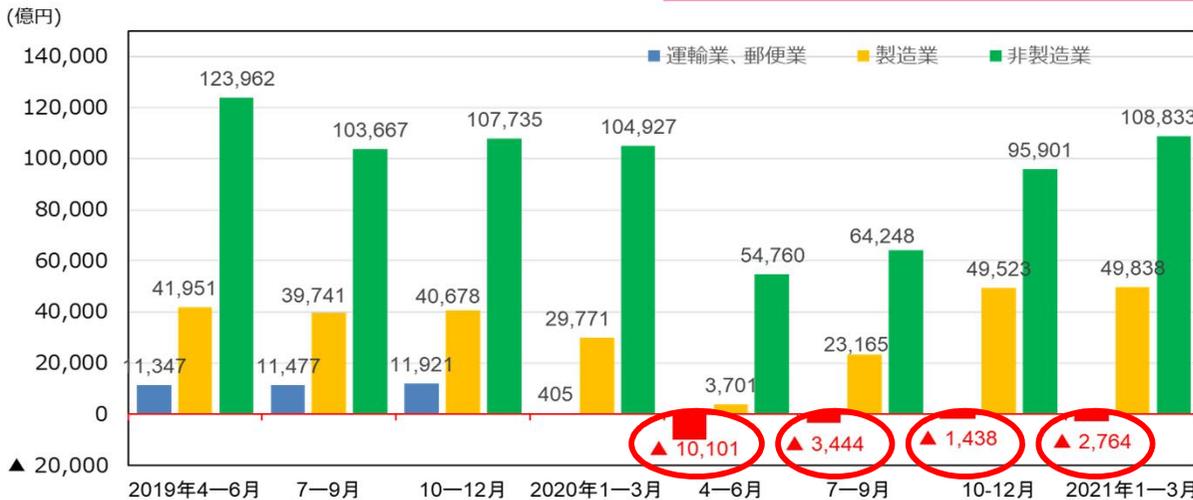
内航旅客船の運送収入



航空の輸送人員



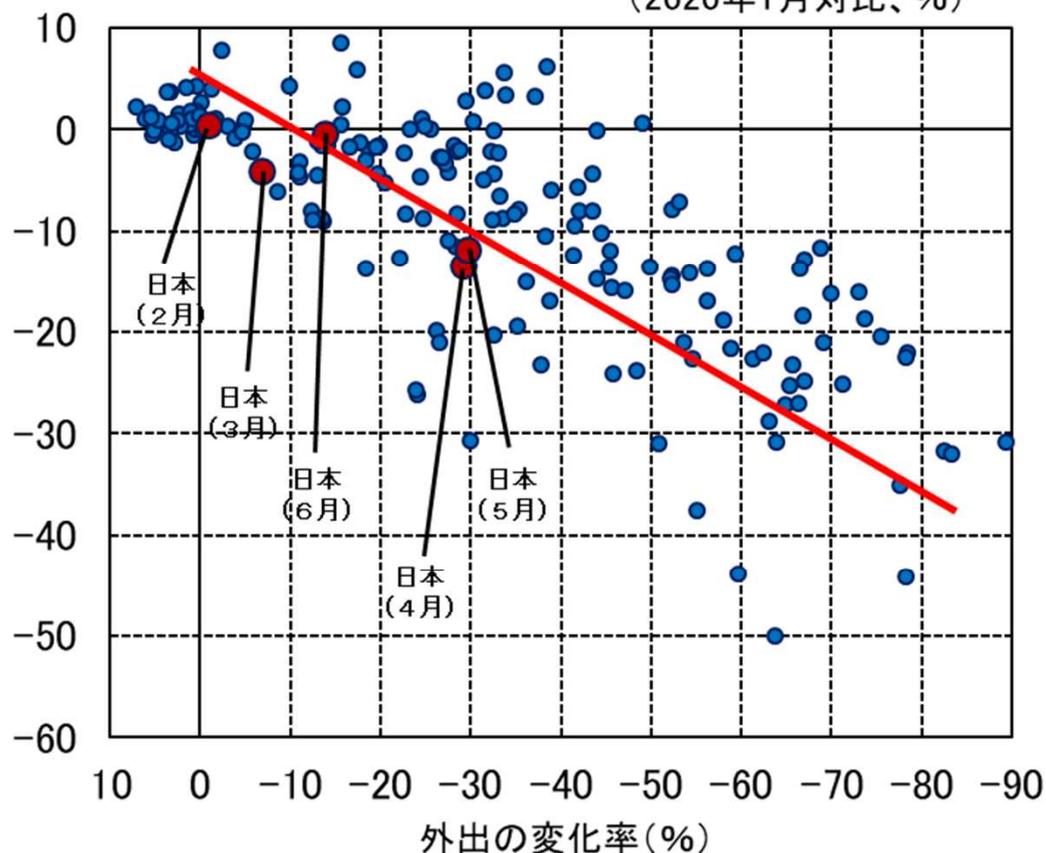
コロナ禍前後の運輸業の営業利益 (業種間比較)



- 新型コロナウイルス感染症の影響により**外出が減少するほど、経済活動（消費量や生産量）が減少する傾向**にある。
- 外出・移動と経済活動が密接に関係していることを踏まえると、**感染症に強い安全・安心な移動環境を構築**していくことが、今後、より重要になると考えられる。

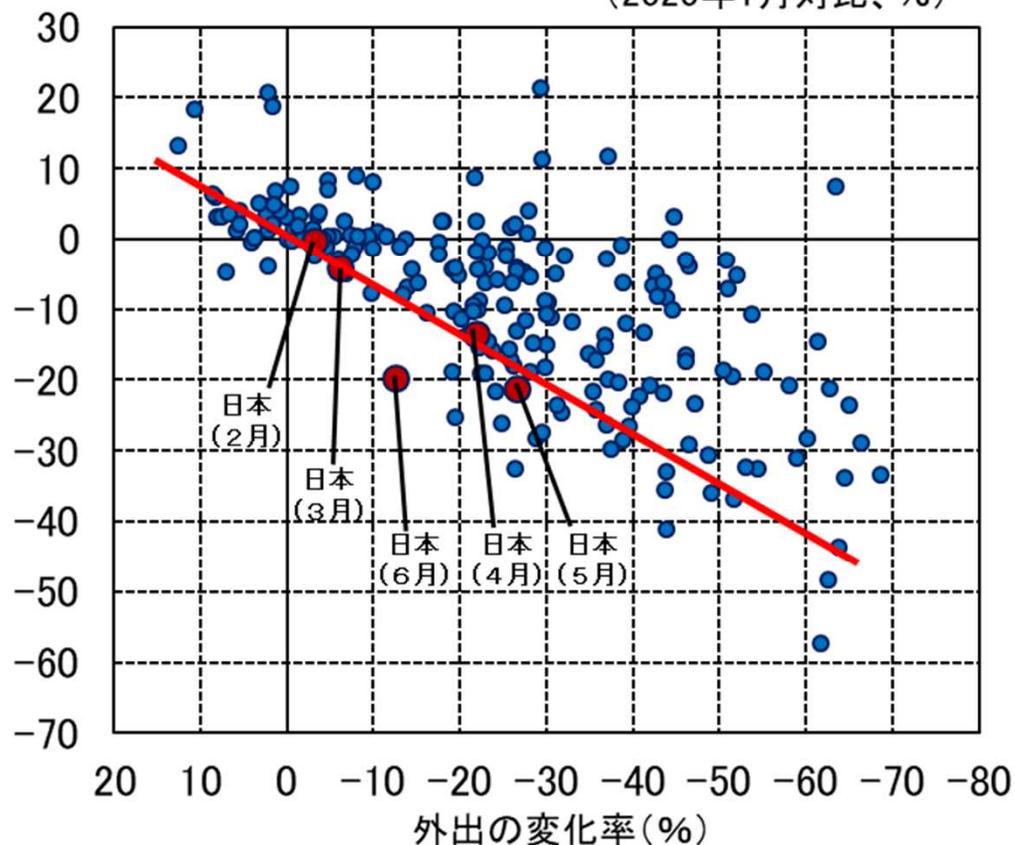
小売売上高の変化率

(2020年1月対比、%)



鉱工業生産の変化率

(2020年1月対比、%)



(出典) 日本経済研究センター「183回四半期経済予測」(2020年8月)

(注) 小売売上高(44カ国・地域)および鉱工業生産(50カ国・地域)は各国・地域の2020年2月から6月までの各月次データを1月の値と比較して変化率を算出。

外出の変化率は米グーグルの移動指数から算出。小売売上高は「小売り・娯楽施設」、鉱工業生産は「職場」への移動とそれぞれの比較。

(資料) Google, "COVID-19 Community Mobility Report", 各国統計

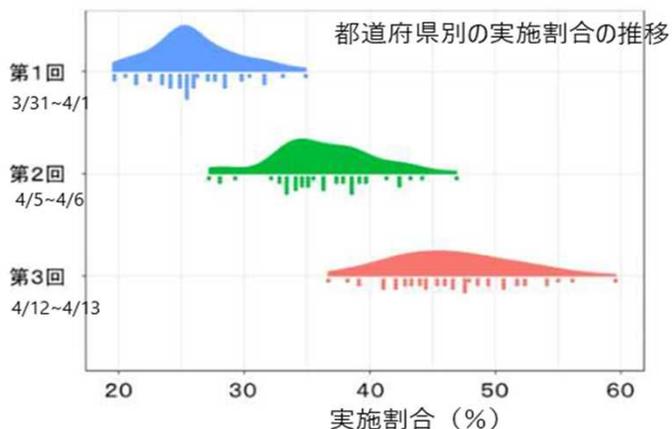
- 緊急事態宣言等の社会情勢も背景に、**3密を避ける動きが増加**。今後、新たにニューノーマルの概念となる可能性。
- **ピーク時間帯の駅利用状況**は、**新型コロナウイルスの感染拡大前と比べて減少傾向**。

【3密回避への呼びかけ】



【3密回避の実施割合（%）の推移】 （日本全国15歳以上110歳以下、職業補正済み）

	第1回 (n=24,011,023) 3月31日 -4月1日	第2回 (n=24,209,762) 4月5-6日	第3回 (n=23,374,019) 4月12-13日
全国*	28.83	39.64	50.88



【テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移】



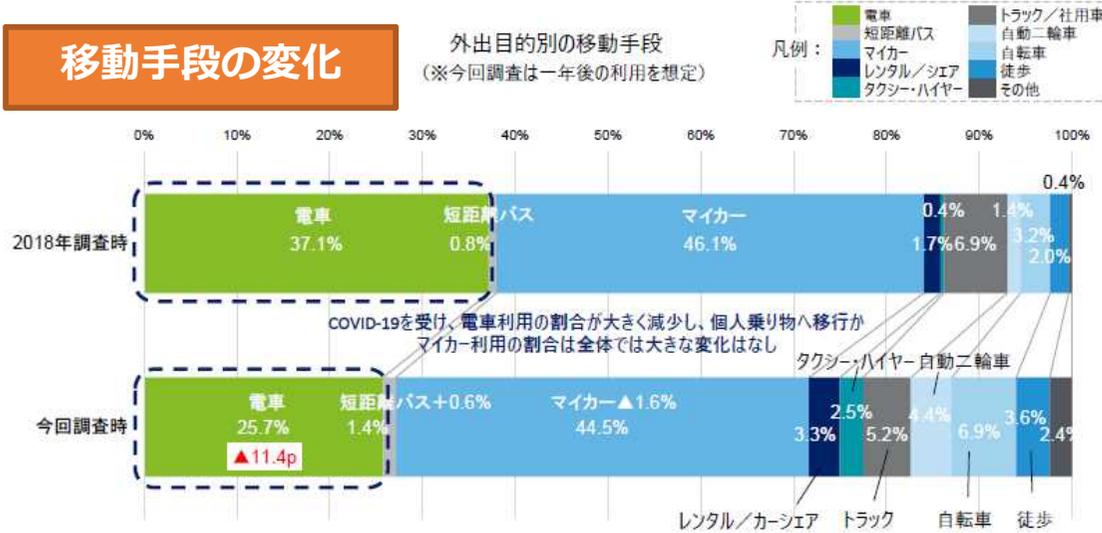
※JR (JR東日本、JR西日本)、大手民鉄 (東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神) の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
 ※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定日
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30~9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり
 首都圏: 東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
 関西圏: 大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

(出典) 首相官邸・厚生労働省資料、厚生労働省「新型コロナ対策のための全国調査結果」より国土政策局作成

(出典) 国土交通省公表資料「鉄道の混雑情報について」より総合政策局作成
https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000062.html

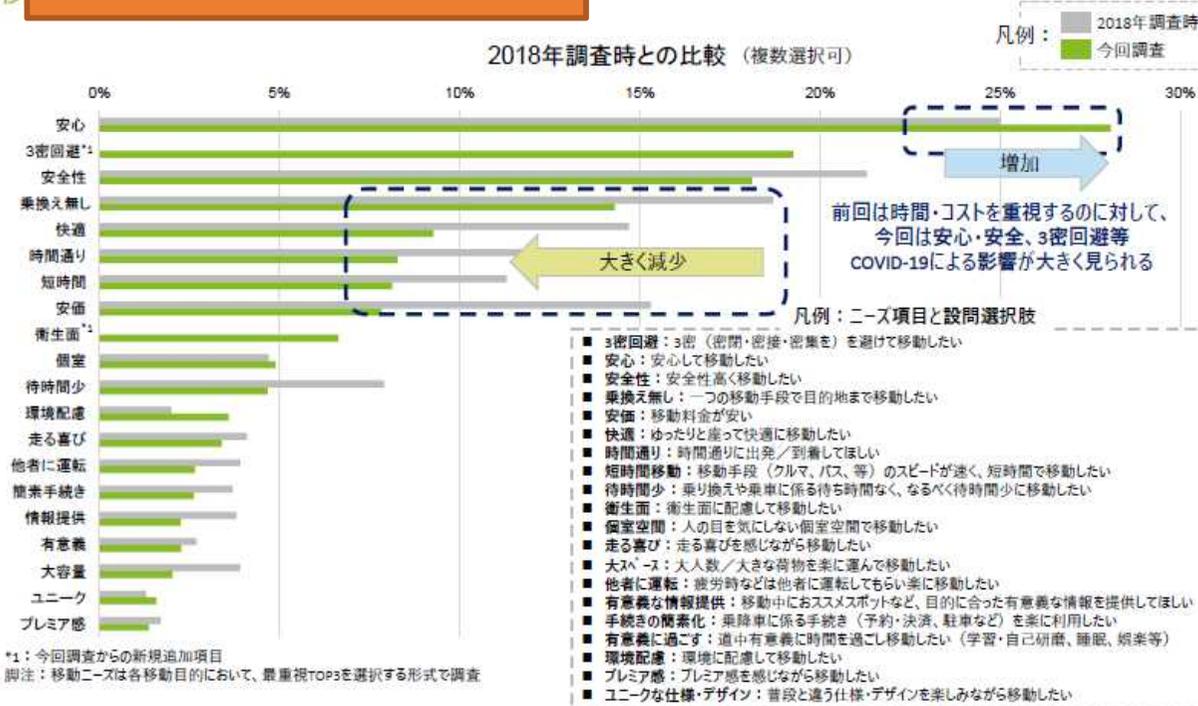
民間コンサル企業によるCOVID-19の影響を受けた1年後の移動等に対する意識の変化に関する調査結果*

移動手段の変化



電車による移動を敬遠する傾向が見られる一方で、レンタル/カーシェア、自転車等のパーソナル、プライベートなモビリティ利用意向が増加。

移動に求めるニーズの変化

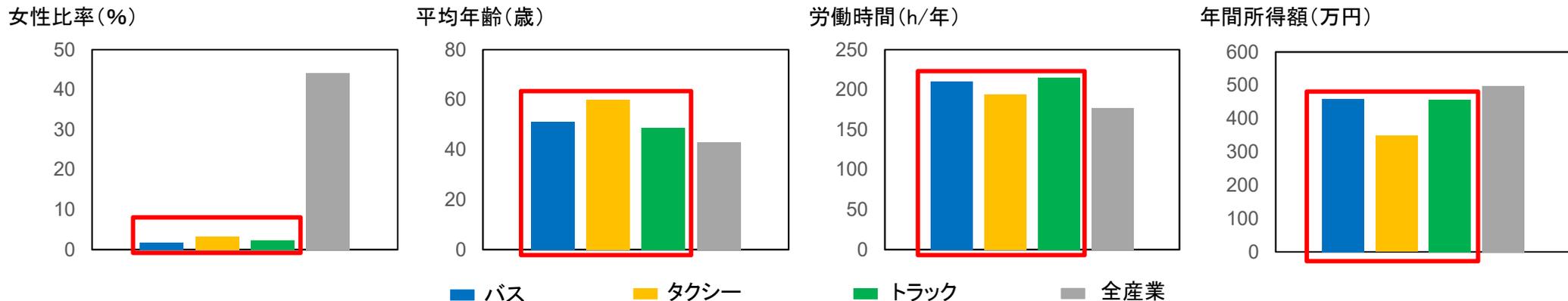


「時間どおり」「安価」「乗換え無し」といった項目が減少し「安心」、「3密回避」が増加

*デロイトトーマツ社「ポストコロナの移動に関する意向調査」(2020年8月20日発表)より引用。同調査は緊急事態宣言解除後の6月下旬にwebアンケートとして行われ、2018年の移動に関する同社調査との比較を実施。

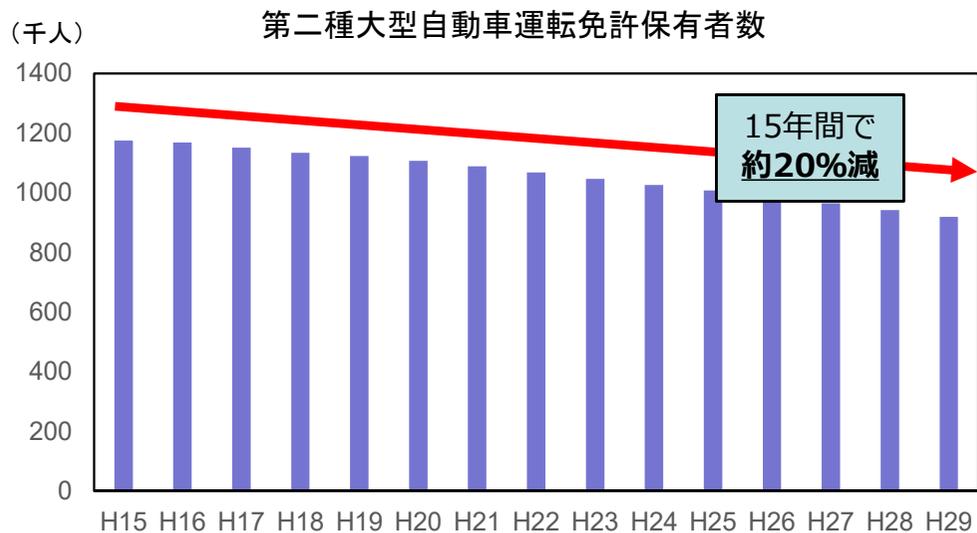
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、**労働時間は長く、年間所得額は低く**なっており、**若年者が就業を敬遠**している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は**約15年間で約20%減少**している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、**有効求人倍率は全職業平均の約2倍**。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



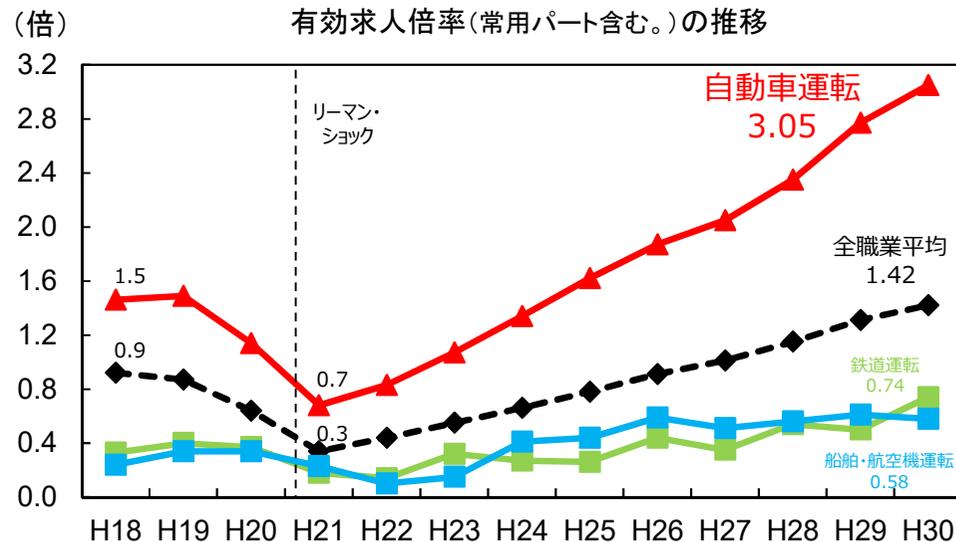
(出典)総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典)警察庁「運転免許統計」より、国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足



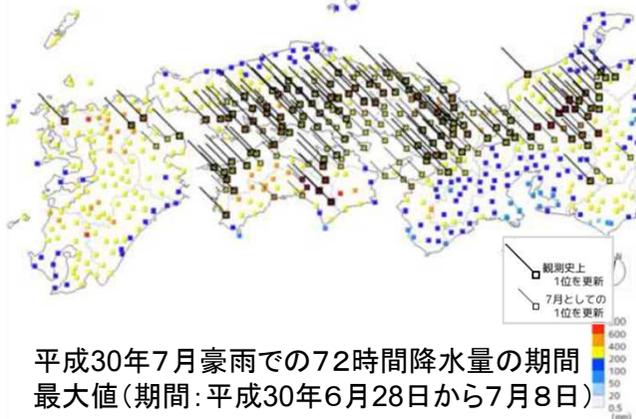
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

- 平成29年7月九州北部豪雨や、平成30年7月豪雨・平成30年台風第21号・令和元年台風19号など、**毎年のように記録的な豪雨・台風災害が発生**。短時間強雨の年間発生回数は、経年的に増加傾向。
- 日本周辺は地震活動や火山活動が活発で、地震や火山噴火による災害が各地で相次いで発生。**今後も、南海トラフ地震や首都直下地震など、甚大な被害をもたらす災害の発生が懸念**。

気象(大雨等)

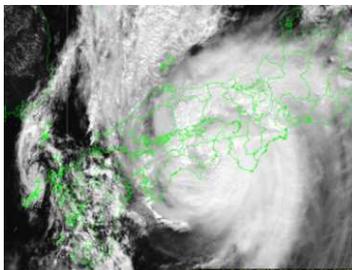
頻発化・激甚化する大雨

平成30年7月豪雨では、多くのアメダス観測点で72時間雨量の観測史上1位を記録



台風

平成30年台風第21号では、関西地域を中心に高潮や停電等の被害が発生

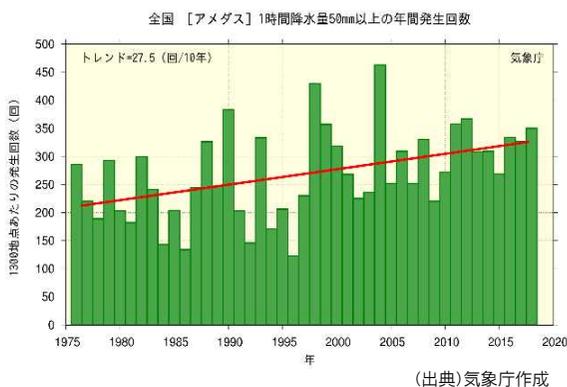


台風第21号の気象衛星画像

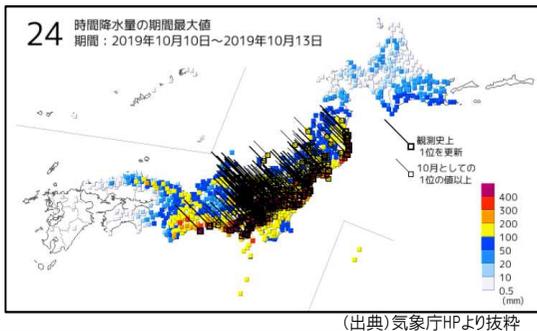
・平成30年に猛烈な強さまで発達した台風は7個で、データがある1977年以降最多記録

大雨の増加傾向

全国の1時間降水量50mm以上の発生回数が現在の2倍以上に増加する見込み



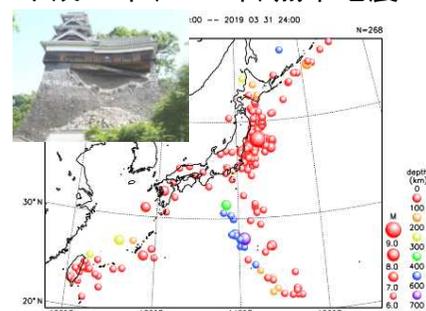
令和元年台風第19号では、関東甲信地方、東北地方の多くの地点で24時間降水量の観測史上1位の値を更新するなど記録的な大雨となった。



地震・火山噴火

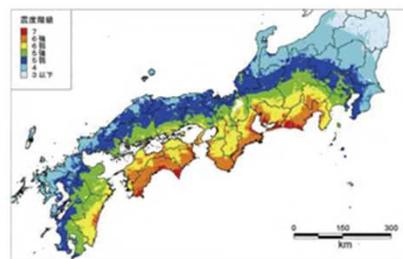
相次ぐ地震・火山噴火

- ・平成30年北海道胆振東部地震
- ・平成30年大阪府北部地震
- ・平成28年(2016年)熊本地震
- ・平成30年1月の草津白根山噴火
- ・平成27年5月の口永良部島の噴火

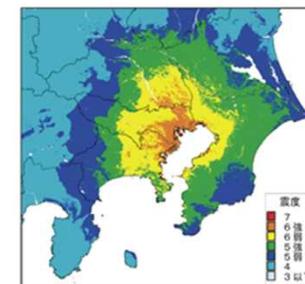


南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の発生が懸念

- ・首都直下地震(M7クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度
- ・南海トラフ巨大地震(M8~9クラス)の発生確率は、30年以内に70%~80%



資料) 内閣府 中央防災会議防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告



資料) 内閣府 中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ報告

- 平成30年7月豪雨では、J R山陽線が被災したため、**山陽新幹線による代替輸送や在来線の迂回輸送により交通を確保。**また、広島～呉間の鉄道、高速道路、一般国道が被災し**各モードが連携して復旧。**
- 平成30年の台風21号により、関西国際空港については、旅客ターミナルや滑走路が浸水するとともに、**関空連絡橋が損傷するなど大きな被害が発生。**他空港による振替便の運航により人流・物流を確保。また関空・神戸空港間を運航する高速船を増便するなどして、関西国際空港に発生した滞留者を輸送した。
- 令和元年10月に発生した台風19号は、関東地方～東北地方にかけて記録的な大雨となり、多数の交通網が被災。被災した鉄道の区間については**バス等による代替輸送**を行い交通を確保。

平成30年7月豪雨に伴う 土砂崩れによる被害



・JR山陽線で盛土崩壊等の被害が発生



・広島～呉間の各モードの連携復旧

台風第21号による 関西国際空港・連絡橋の被害



・高潮による旅客ターミナル・滑走路の浸水被害



・強風によりタンカーが関空連絡橋に衝突し損傷

令和元年台風19号による 被災状況



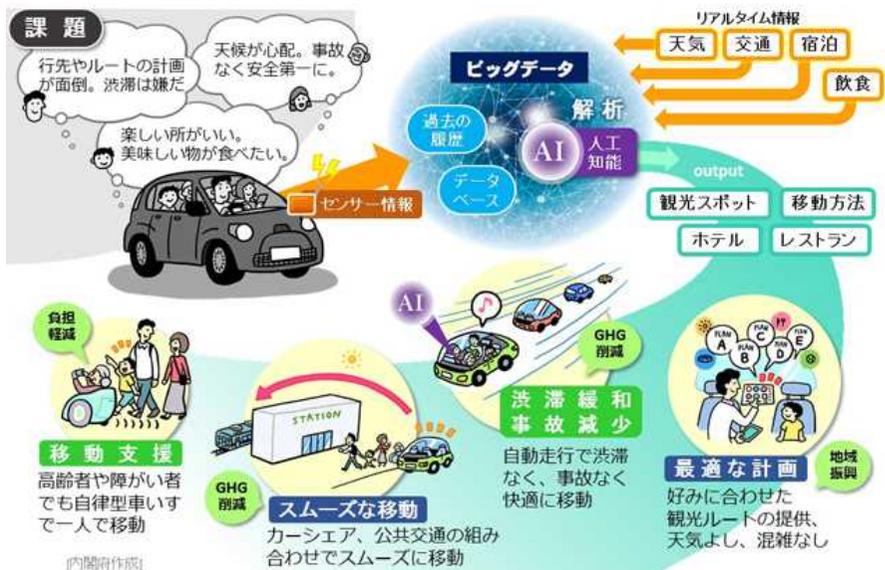
・箱根登山鉄道(宮ノ下～小涌谷): 橋桁流失



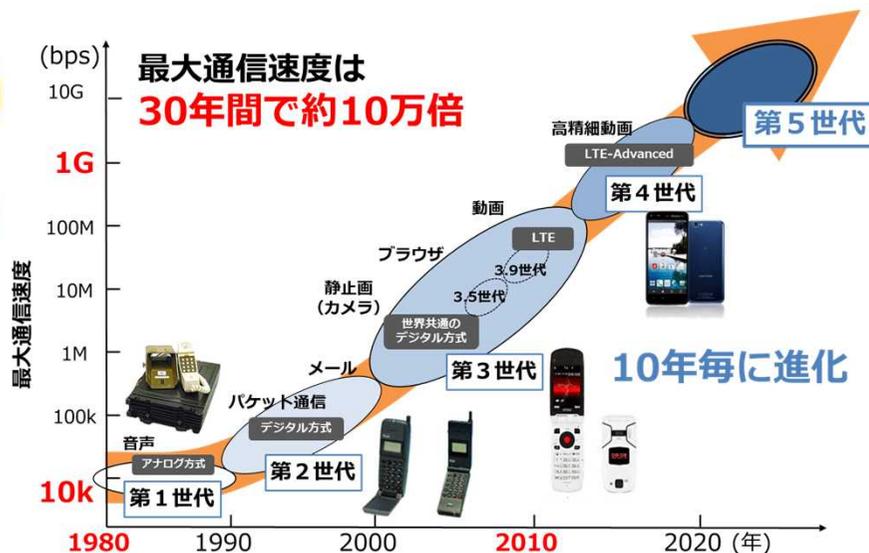
・JR東日本 中央線(高尾～相模湖): 擁壁崩壊

- AI、IoTの普及が進み、交通分野でもバス・タクシーの効率的な運行の実現や渋滞問題の解決等に期待。
- 5G実装をはじめSociety5.0の実現が社会的な課題となっており、新技術やデータを活用したスマートシティ等の取組が進行。

Society5.0による新たな価値の創出例

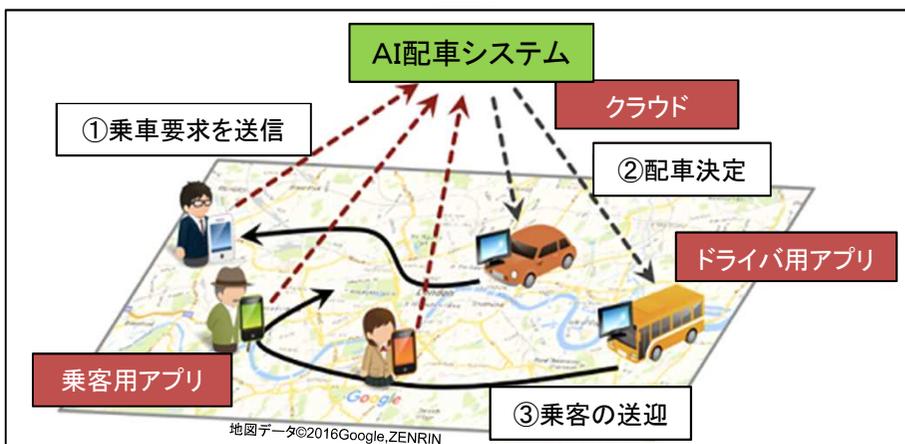


5G (第5世代) の実現ステップ



5Gにより、遠隔地にいても、視覚的な情報のみならず、感触までも体験することが可能に。

オンデマンド交通でのAIの活用イメージ



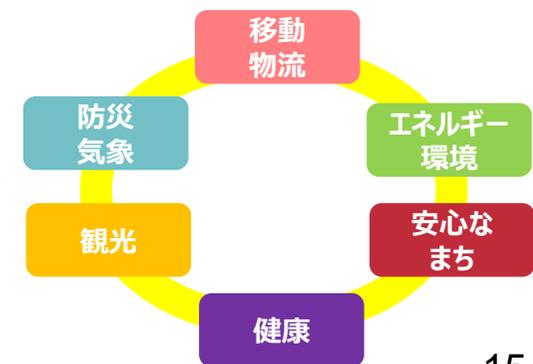
スマートシティの実現

様々なデータを収集・見える化

新技術 × 官民データ



都市・地域全体を
分野横断的に最適化



持続可能な開発目標(SDGs)の設定、パリ協定締結

- 人間活動の拡大に伴う地球環境への負荷の増大を背景に「**持続可能な開発目標 (SDGs)**」、「**パリ協定**」が採択。
- 運輸部門における二酸化炭素の排出量は、2001年を境に減少しており、**全体の18.6%**を占めている。
- 2030年度における温室効果ガスの排出量を2013年度比46%削減する目標に向け、更なる取組が必要。

SDGs

- ・2015年9月の国連サミットで採択された2030年の世界目標。
- ・17ゴールから構成され、「誰一人取り残さない」を基本方針とする



(出典)国連開発計画(UNDP)より

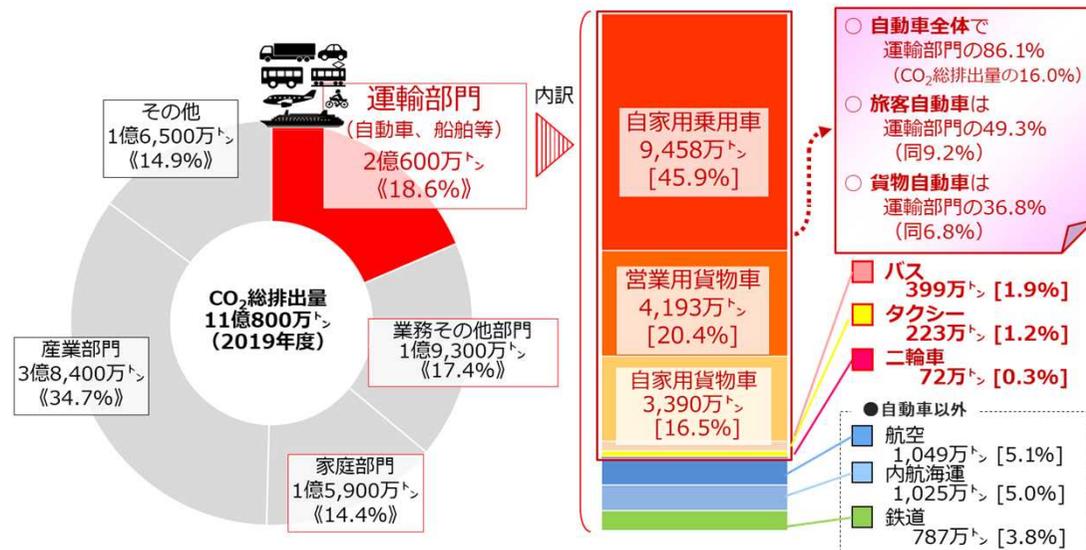
パリ協定

2015年12月にパリにて開催された第21回気候変動枠組条約締約国会議(COP21)において採択された、気候変動抑制に関する多国間の国際的な協定

目的	世界共通の 長期目標 として、産業革命前からの平均気温の上昇を2℃より十分下方に保持。1.5℃に抑える努力を追求。
目標	上記の目的を達するため、 今世紀後半に温室効果ガスの人為的な排出と吸収のバランスを達成 できるよう、排出ピークをできるだけ早期に抑え、最新の科学に従って 急激に削減 。
各国の目標	各国は、貢献(削減目標)を作成・提出・維持する。各国の貢献(削減目標)の目的を達成するための国内対策をとる。 各国の貢献(削減目標)は、5年ごとに提出・更新し、従来より前進を示す。
長期戦略	全ての国が長期の低排出発展戦略を策定・提出 するよう努めるべき(COP決定で、2020年までの提出を招請)。
グローバル・ストックテイク(世界全体でのレビュー)	5年ごとに全体進捗を評価 するため、 協定の実施状況を定期的に検討 する。世界全体としての実施状況の検討結果は、各国が行動及び支援を更新する際の情報となる。

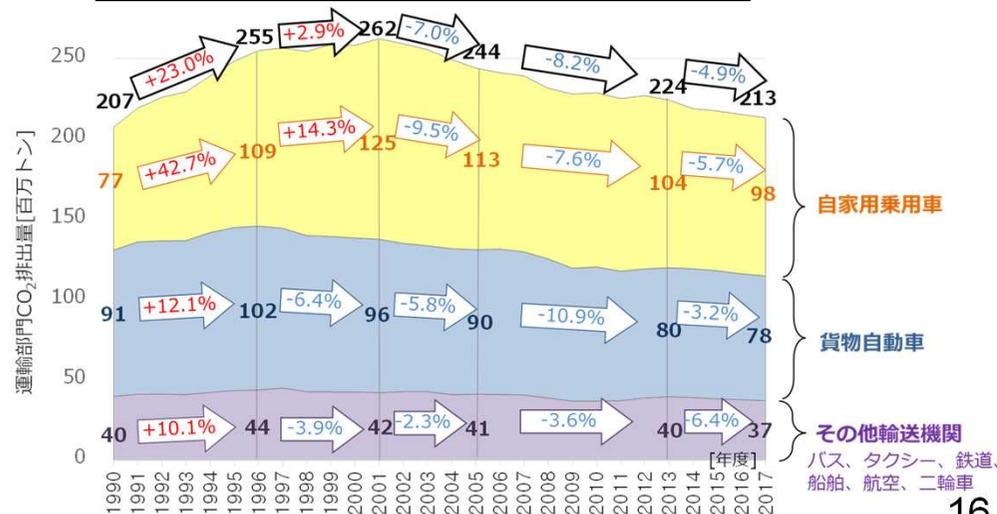
(出典)国連開発計画(UNDP)より

日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



(出典)温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2017年度)確報値」から総合政策局作成

輸送モードごとの二酸化炭素排出量の推移



(出典)温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2017年度)確報値」から総合政策局作成

2. 交通政策基本法 および交通政策基本計画について

基本理念(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

交通に関する施策の意義(第3条)

- 少子高齢化の進展、人口の減少等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域経済の活性化、地域社会の維持発展 に寄与
- 国土強靱化の観点を踏まえ、大規模災害時においても、社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、避難のための移動に的確に対応

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)

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等(第8～11条)
関係者の連携・協働(第6、12条)
法制上、財政上の措置(第13条)
国会への年次報告等(交通政策白書)(第14条)
地方公共団体の施策(第32条)

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
- 公共交通機関に係る旅客施設及びサービスに関する安全及び衛生の確保(第17条の2)
- 交通の利便性向上(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(基幹的な高速交通網の形成を含む)、輸送サービスの提供の確保(第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材の確保支援(労働条件の改善を含む)・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低下の抑制及び迅速な回復等、耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難(第22条)

【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、交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備(第24条)
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進(第25～27条)

- 調査研究(第28条)
- 技術の開発及び普及、ICTの活用(第29条)
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進、交通インフラの海外展開(第30条)
- 国民等の意見を反映(第31条)

「交通政策基本計画」の策定・実行(第15条)
＜審議会への諮問、閣議決定＞

国土のグランドデザイン2050(H26. 7) (「コンパクト+ネットワーク」による対流促進型国土の形成)

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<現行計画>
- ・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

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、定量的指標等を定めたもの(社会資本整備重点計画法)
- ・計画期間:令和3(2021)~7(2025)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

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:令和3(2021)~7(2025)年度<現行計画>
- ・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

「車の両輪」として
連携・整合を図る

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・パラの開催

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

- ① コンパクトシティ化等まちづくりと連携した地域交通ネットワークの再構築
- ② 多様な交通サービスの展開の後押し
- ③ バリアフリーをより一層身近なものに
- ④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ

＜デマンド交通の導入数＞
311市町村 → 700市町村 (2020年度)
＜主要な旅客施設の段差解消率＞
[鉄軌道駅] 83% → 100% (2020年度)

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 国際交通ネットワークの競争力強化
- ② 地域間のヒト・モノの流動の拡大
- ③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携
- ④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスのグローバル展開

＜首都圏空港の年間合計発着枠＞
71.7万回 → 74.7万回+最大7.9万回(2020年度)

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万全な備え
- ② 交通関連事業の基盤強化による安定的な運行と安全確保
- ③ 交通を担う人材の確保、育成
- ④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策

＜緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率＞
79% → 82% (2016年度)
＜鉄道の貨物輸送量(モーダルシフト関連)＞
187億トンキロ → 221億トンキロ (2020年度)

施策の目標

留意事項

- 適切な「見える化」やフォローアップを実施 (56のKPI)
- ICT等の技術革新によるイノベーションを進める
- 国、自治体、事業者、利用者、住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働
- 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

第2次交通政策基本計画の策定経緯

平成31年4月10日	交通政策基本計画の見直しについて、省内議論を開始（局長級会合）
令和元年10月21日	交通政策基本計画の見直しについて、社会資本整備審議会・交通政策審議会に諮問
令和2年1月22日～	交通政策基本計画小委員会（以降、計5回開催）
令和2年6月15日～	国土交通省において、ポストコロナ対応に係る交通事業者等へのヒアリングを実施
令和3年3月31日	第2次交通政策基本計画(素案)提示
令和3年4月6日～	パブリックコメント
令和3年5月11日	第2次交通政策基本計画(案)提示
令和3年5月25日	社会資本整備審議会・交通政策審議会からの答申
令和3年5月28日	閣議決定

交通政策基本計画小委員会 委員

（敬称略、順不同）

委員長	家田 仁	政策研究大学院大学教授
委員長代理	藤原 章正	広島大学大学院先進理工系科学研究科教授
委員	伊藤 昌毅	東京大学大学院情報理工学系研究科附属 ソーシャルICT研究センター准教授
	大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
	大屋 雄裕	慶應義塾大学法学部教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	小林 潔司	京都大学経営管理大学院特任教授
	村上 早紀子	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授
	森下 晶美	東洋大学国際観光学部国際観光学科教授

3. 第2次交通政策基本計画の概要

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機

(需要縮小による経営悪化、人手不足等)

○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞

○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題

(自然災害、老朽化、重大事故等)

○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引(EC)市場の進展、防疫意識の浸透 等)

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たに取る政策等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発(TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討(ダイナミックプライシング等)
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及(小型電動モビリティ、電動車いす等)等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たに取る政策等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たに取る政策等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組(港湾・海事・航空分野、物流・人流分野)等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

第2次交通政策基本計画の目標、施策

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出等

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース等

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等

目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開等

目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等

目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等

目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航等

各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

基本的方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

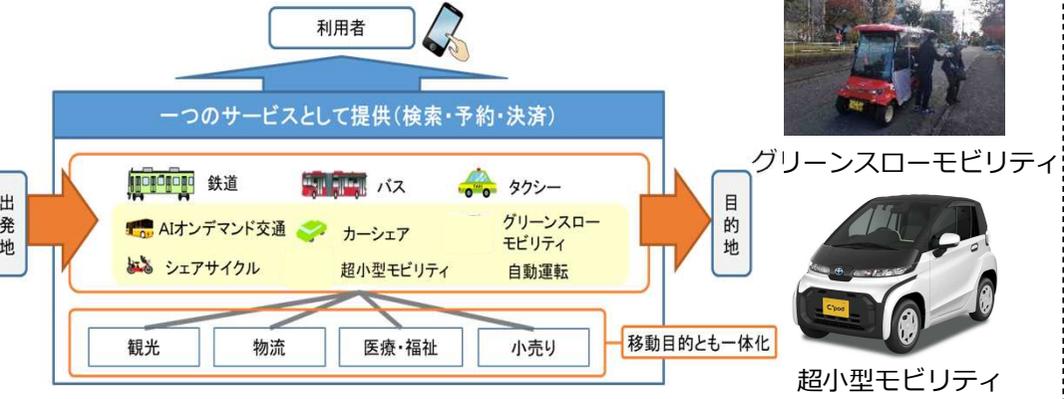
目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

(趣旨) 地域における移動手段を維持・確保するとともに、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた交通サービスの提供を実現する。

◆ **地域公共交通の持続可能性の確保**



◆ **MaaSの全国での実装**



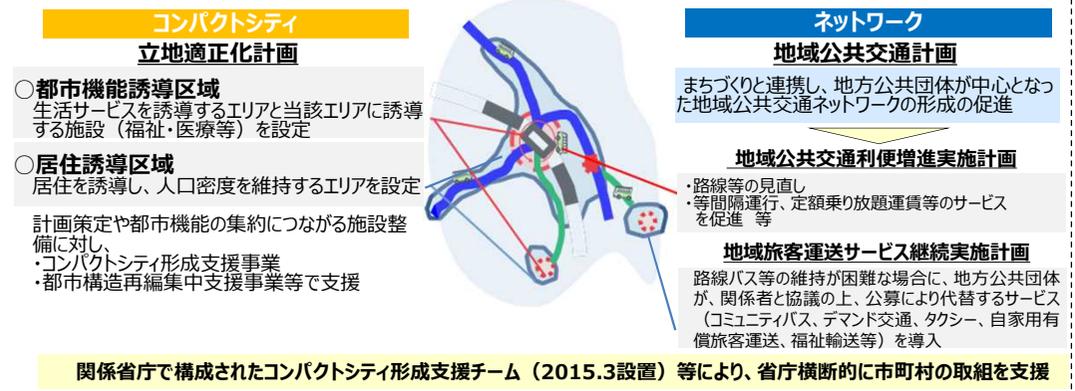
主な数値目標 (KPI)

【地域公共交通計画の策定件数】 618件 (2020年度) → 1,200件 (2024年度)
 【新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数】 197件 (2020年) → 700件 (2025年)

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

(趣旨) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行い、地域の活力維持や、生活機能の確保に資する。

◆ **まちづくりと連携した公共交通ネットワークの実現**



◆ **「居心地が良く歩きたくなる まちなか」の創出**

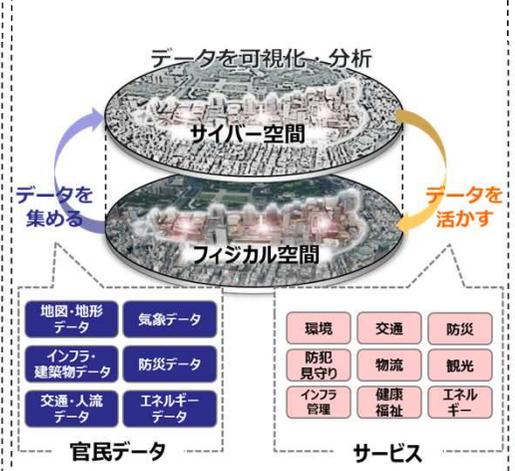


◆ **自転車利用環境の整備**

主な数値目標 (KPI)

【地域公共交通計画を立地適正化計画と連携して策定した市町村数】 257市町村 (2020年度) → 400市町村 (2024年度)
 【滞在快適性等向上区域を設定した市町村数】 31市町村 (2020年) → 100市町村 (2025年度)
 【スマートシティに関し、技術の実装をした自治体・地域団体数】 実装地域数23 (2020年度) → 実装地域数100 (2025年度)

◆ **「スマートシティ」の創出**



基本的方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

(趣旨) 高齢者、障害者等が、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動できる社会の実現に資する。

◆バリアフリー整備目標の着実な実現

・旅客施設のバリアフリー化
 【鉄軌道駅・バスターミナル】
 平均利用者が3,000人以上/日の施設及び2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設を対象拡大
 鉄軌道駅のバリアフリー化を加速するため、利用者の薄く広い負担を含めた安定的な財源を確保



ホームドア・可動式ホーム柵の設置促進

【旅客船・航空旅客ターミナル】
 平均利用者が2,000人以上/日の施設を対象を拡大

◆「心のバリアフリー」の強化



高齢者疑似体験



各種啓発ポスターの例

◆新幹線における車椅子用フリースペース導入



車椅子用フリースペースのイメージ

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

(趣旨) 交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客等の日本各地への来訪促進に資する。

◆公共交通機関における訪日外国人受入環境整備



外国語等による情報提供



公衆無線LANの整備

◆周回・周遊を促す仕組み



地域内の周遊バスチケットの販売促進

◆移動そのものを観光資源とする取組の促進



観光列車



魅力ある観光バス

◆空港での旅客手続きの自動化 (FAST TRAVEL)



自動化機器の導入

顔認証による搭乗手続きの一元化 (One ID)



◆ビジネスジェットの利用環境の改善



ビジネスジェット (BJ)



BJ専用施設(ラウンジ)

主な数値目標 (KPI)

(バリアフリー整備目標の着実な実現)
 【旅客施設のバリアフリー化】 原則として100%バリアフリー化 (2025年度)
 【ホームドアの整備 (鉄軌道駅全体)】 1,953番線 (2019年度) → 3,000番線 (2025年度)
 (心のバリアフリーの強化)
 【「心のバリアフリー」の用語の認知度】 約24% (2020年6月) → 約50% (2025年度)

主な数値目標 (KPI)

【旅客施設における多言語対応率 (鉄軌道駅)】 87% (2020年度) → 100% (2025年度)
 【七大空港 (成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇) のチェックイン (セルフ) ・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港】 0% (2019年) → 100% (2025年)
 【ビジネスジェット発着回数】 1.4万回 (2020年) → 2.0万回 (2025年)

基本的方針B 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

(趣旨)

我が国の成長に不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通・陸上交通のインフラやサービスを強化する。

◆ 我が国の空港の機能強化・機能拡充



◆ 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

取組

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

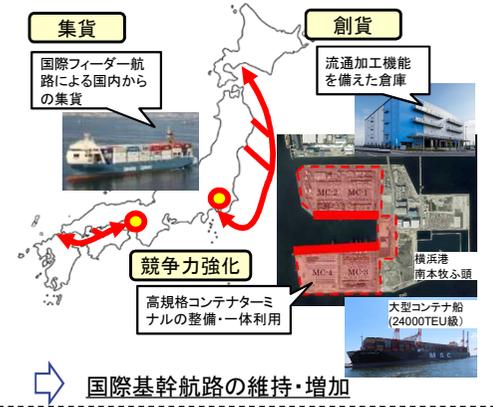
- 国内外とのフィーダー航路網の強化や積替機能の強化の促進 等

国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

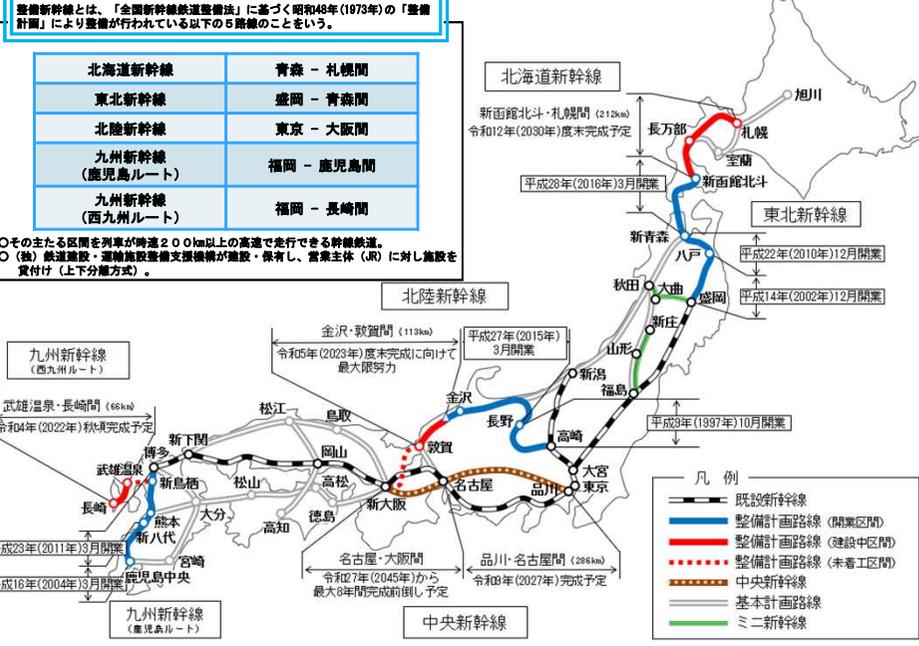
- 荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地を促進 等

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

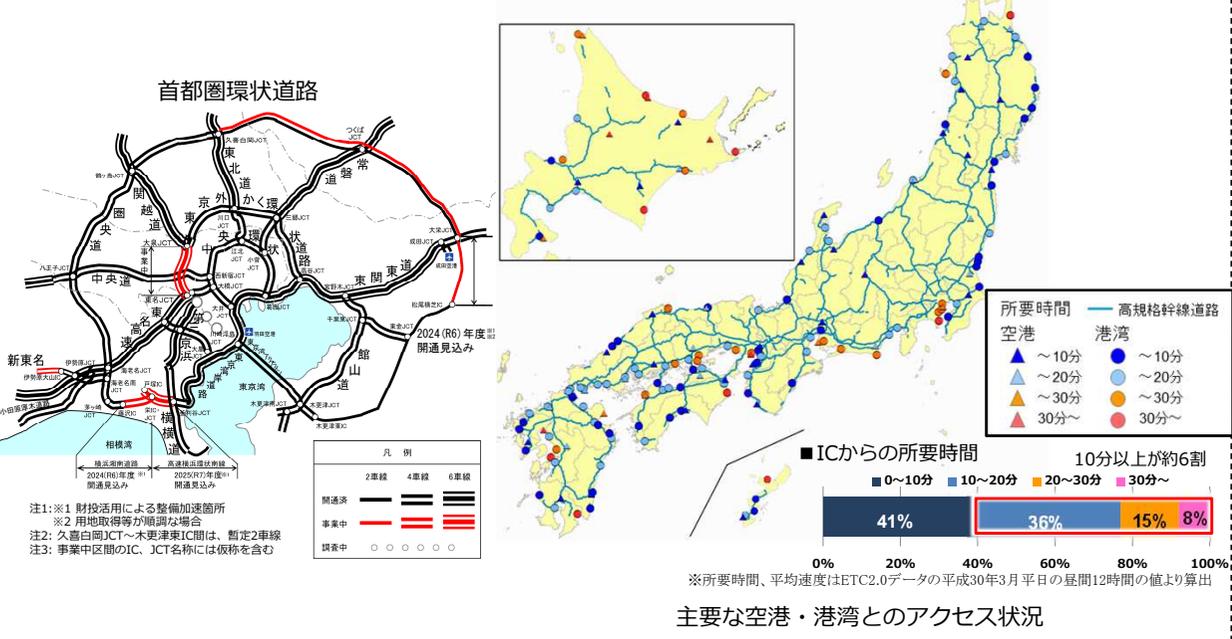
- とん税・特別とん税に係る特例措置等による入出港コスト低減
- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化
- 良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するA1ターミナル」を実現 等



◆ 整備新幹線（北海道、北陸、九州）の整備の着実な推進



◆ 三大都市圏環状道路の整備や空港・港湾へのアクセス強化



主な数値目標 (KPI)

【三大都市圏国際空港の国際線就航都市数】 216都市(2019年)→226都市(2025年) 【我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保】 京浜港27万TEU、阪神港10万TEU(2019年7月)→京浜港27万TEU以上、阪神港10万TEU以上(2023年度)

【北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大】 開業年度比15%増(開業後3年度時点) 【三大都市圏環状道路整備率】 83%(2020年度)→89%(2025年度)

基本的方針B 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

(趣旨) デジタル化や先進技術の実装・活用を推進し、更には海外展開を図ることで、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(趣旨) サプライチェーンの最適化等により、物流の機能を十分に発揮させ、経済の持続的な成長と安定的な国民生活の維持に資する。

◆交通関連情報のデータ化・標準化



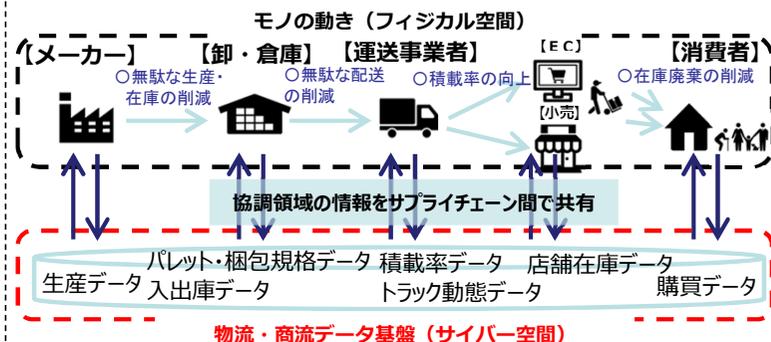
◆無人航空機によるサービス拡大



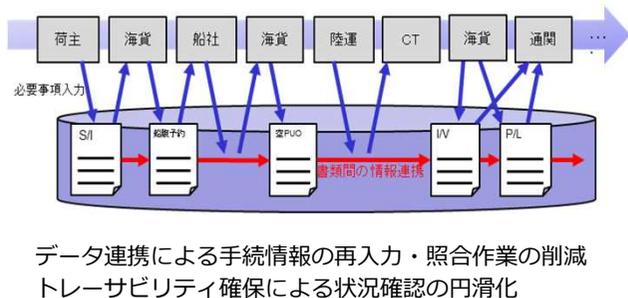
◆倉庫等の物流施設における自動化・機械化



◆物流・商流データ基盤の構築



◆港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」により民間事業者間の港湾物流手続の電子化を実現



◆「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開

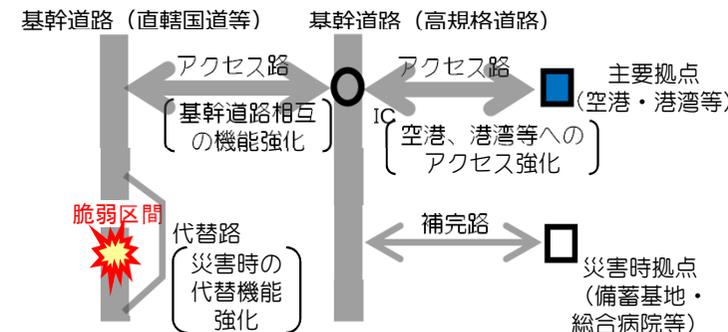


◆再配達の削減



◆重要物流道路の機能強化

[重要物流道路ネットワークのイメージ]



主な数値目標 (KPI)

- 【バス事業者等において、標準的なバス情報フォーマットでダイヤの情報が整備されている事業者数】 382件 (2020年) → 900件 (2025年)
 - 【サイバーポート (港湾物流) へ接続可能な港湾関係者数】 約650者 (2025年度)
 - 【モビリティ・交通分野における我が国企業のインフラシステムに係る海外受注額】 6兆円 (2020年) → 8兆円 (2025年)
- ※2020年の値は推計値。

主な数値目標 (KPI)

- 【宅配便の再配達率】 10%程度 (2020年度) (※) → 7.5%程度 (2025年度)
- ※2020年度調査の平均値であり、新型コロナウイルス感染症の影響による在宅率の上昇など特殊要因の可能性もある。
- 【道路による都市間速達性の確保率】 57% (2019年度) → 63% (2025年度)

基本的方針C 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

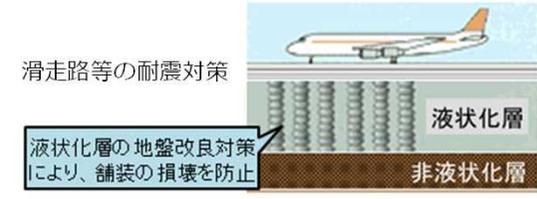
(趣旨) 巨大地震、気象災害、インフラの老朽化等適切に対応することにより交通機能を維持し、もって国民の生命財産を保護する。

<防災・減災対策>

◆交通インフラの耐震対策



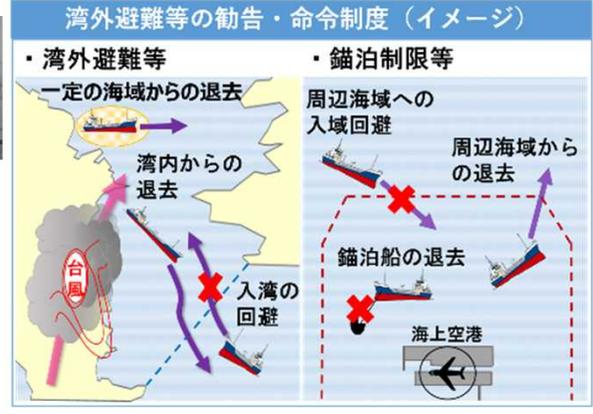
耐震強化岸壁の整備



◆台風来襲時の走錨事故の未然防止

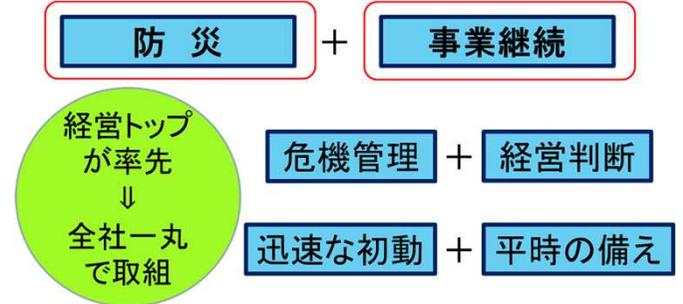


台風時の走錨により関空連絡橋に衝突したタンカー



<災害時の機能維持・早期復旧>

◆「運輸防災マネジメント」の導入



運輸防災マネジメント評価等により、交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力（防災＋事業継続）の強化を促進

<避難・緊急輸送対策>

◆TEC-FORCEの機能拡充・強化



TEC-FORCE研修の様子

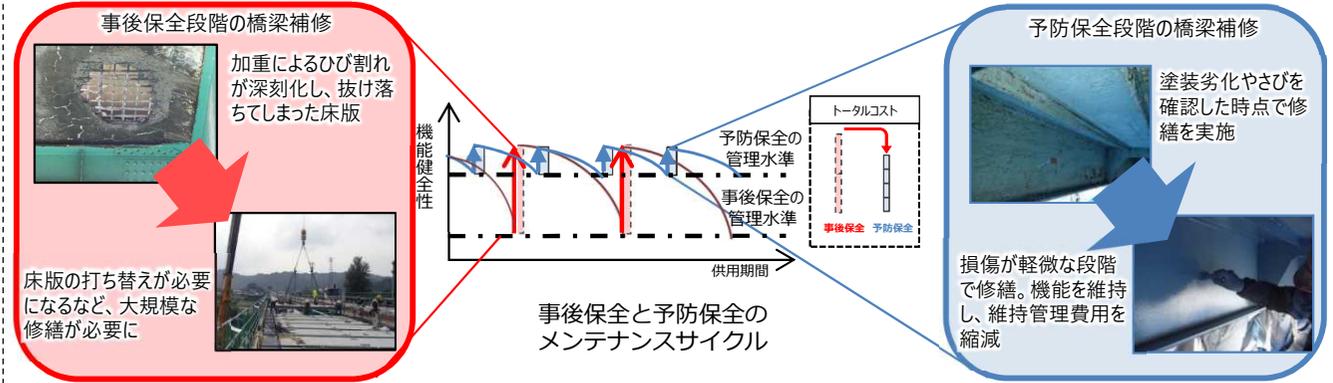


TEC-FORCEによる被災鉄道の現地調査

被害状況調査や輸送支援等の災害対応ができるよう地方運輸局等のTEC-FORCEに対し研修を実施

<交通インフラ・システムの老朽化対策>

◆「事後保全」から「予防保全」への本格転換



主な数値目標 (KPI)

- 【大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合】 33% (2020年) → 47% (2025年)
- 【運輸安全マネジメント評価実施事業者数 (2020年度より、運輸安全マネジメント評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施)】 11,002事業者 (2019年度) → 15,000事業者 (2025年度)
- 【走錨事故発生件数】 (※) 1件 (2019年度) → 0件 (2025年度)
- ※ 荒天時の走錨等に起因する船舶の衝突事故により、船舶交通の安全が阻害されるとともに、臨海部の海上空港等の施設に被害が及ぶような事故の発生件数
- 【地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率】 約34% (2019年度) → 約73% (2025年度)

目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

(趣旨)

防疫対策や、交通関連事業の安全で安定的な運行等の確保、働き方改革等の推進による多様な人材の確保・育成を進める。

<新型コロナウイルス感染症等の防疫対策>

◆公共交通機関の駅・車両等の新型コロナ対策への支援



◆港湾の水際・防災対策の連絡体制構築



会議開催状況（神戸港）

<安全確保と安定的な運行の実現>

◆安全な自動車の開発・実用化・普及



ペダル踏み間違い急発進抑制装置

<交通関連事業の担い手の確保>

◆自動車運送事業での働き方改革



「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
動画の掲載等、内容を充実

主な数値目標(KPI)

- 【水際・防疫対策連絡会議の開催港数】 16港(2020年)→125港(2022年)
- 【女性運転者・女性整備士の人数】
- 【バス運転者】 約2,500人(2025年度)
- 【タクシー運転者】 約14,000人(2025年度)
- 【自動車整備士】(2級) 約4,800人(2025年度)

目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

(趣旨)

運輸部門におけるCO2排出量の大幅削減により、2050年カーボンニュートラルの実現に資する。

◆次世代自動車の普及促進

燃料電池タクシー



EVバス



◆省エネ車両の開発・導入

燃料電池鉄道車両



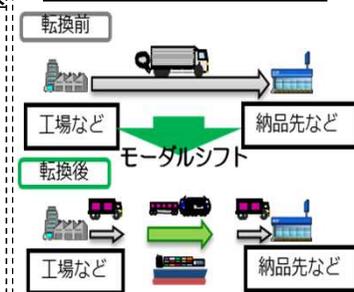
架線蓄電池ハイブリッド車両



ディーゼルハイブリッド車両



◆グリーン物流の推進



◆カーボンニュートラルポートの形成



◆ゼロエミッション船の商業運航実現



◆航空分野におけるカーボンニュートラルの促進

製造者への規制	基準適用日
新規設計の航空機	最初の型式証明の申請が2020年1月1日～
設計変更を行う航空機	最初の設計変更の申請が2023年1月1日～
使用者への規制	基準適用日
製造を継続中の航空機	最初の耐空証明の発行が2028年1月1日～



本邦航空会社による持続可能な航空燃料を使用した商用運航

CO2排出物基準の導入による環境性能に優れた機材の普及促進

運航効率改善

主な数値目標(KPI)

- 【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%
- 【カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数】 0港(2020年)→20港(2025年)
- 【LNG/バンカリングの供用開始拠点数】 1カ所(2020年)→2カ所(2025年)

4. 地域公共交通に関する諸施策について

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上り下り分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実施
計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。（地域公共交通計画への記載は不要。）
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域旅客運送サービス継続事業とは

背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け



多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



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**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

実施方針に定めるメニュー例

○ 以下の①～⑤のメニューを検討し、必要に応じて⑥を組み合わせ。

① 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

①～⑤に加え、福祉輸送、スクールバス、**⑥ 病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用**

地域公共交通利便増進事業とは

背景 運転者不足の深刻化等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要 路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
地域公共交通利便増進事業を位置付け



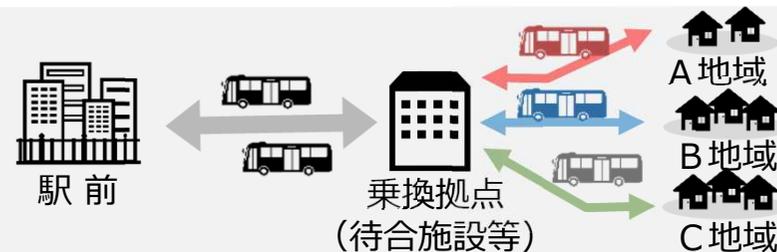
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



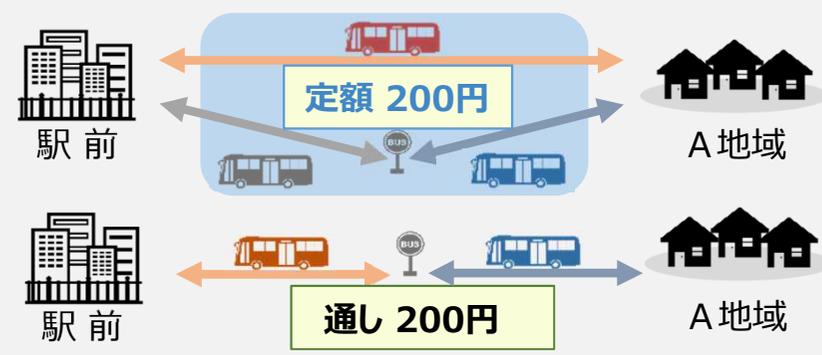
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

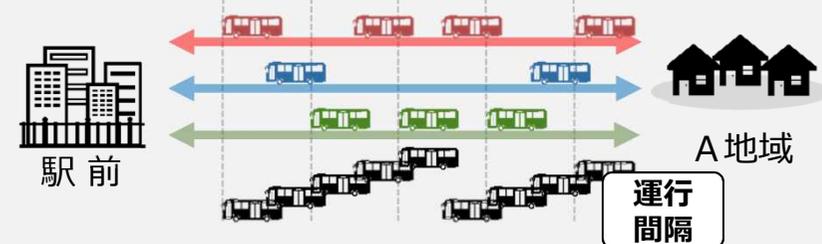
ハブ&スポーク型の
路線再編



定額制乗り放題
運賃、通し運賃



パターンダイヤ、
等間隔運行



貨客運送効率化事業とは

背景 路線バス等の旅客運送サービスについては、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、物流サービスについては、担い手（ドライバー）不足が深刻化。

概要 旅客運送事業者による貨客混載運送（同一の車両を使用して貨物及び旅客を併せて運送する取組）等の導入を円滑化することで、旅客運送及び貨物運送の効率化を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
貨客運送効率化事業を位置付け



事業者が、単独で又は共同して、
貨客運送効率化実施計画を作成



国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

貨客混載の取組例

【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。



【宮崎県西米良村】
(出典：宮崎交通(株)資料)

【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。



【新潟県】
(出典：佐川急便(株)資料)

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

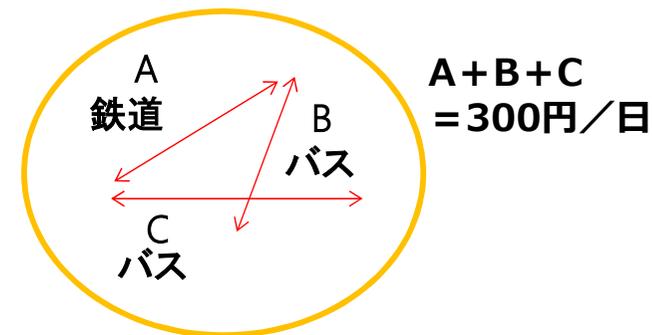
- 1. 総則** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
- 2. 合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
- 3. 共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
- 4. 雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
- 5. 附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

施行日

令和2年11月27日（公布後6月施行）

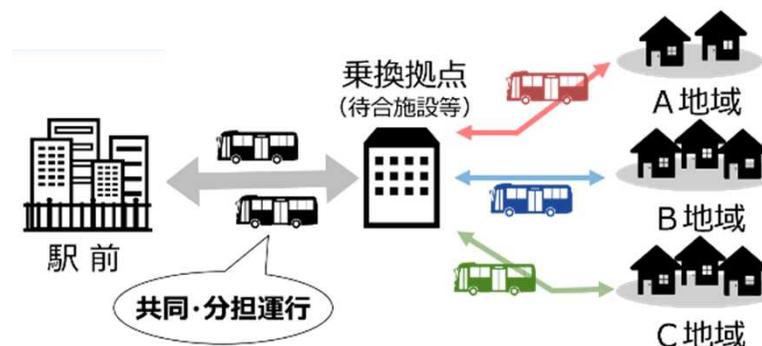
① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定

— 定額制乗り放題 等



② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行

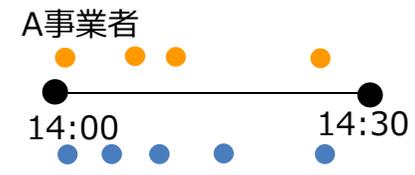
— 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等



③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定

— 等間隔運行、パターンダイヤ 等

だんご状態のダイヤ



等間隔で利用しやすく



独占禁止法特例法による認可を受け、熊本市内の複数事業者が重複してバス路線を運行している区間を含む4方面のバス路線を対象として、サービス水準を維持しつつ、運行主体や運行便数などを見直すことで運行の効率化を図るとともに、ダイヤの調整による待ち時間の平準化を図る共同経営を実現。

取組の概要

- ①旧3号線方面の最適化<植木・山鹿方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統移譲に伴う定期券の継続措置、熊本駅方面の路線延伸（余剰の充当）
- ②川尻市道方面の最適化<川尻・松橋方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ③産業道路・国体道路方面の最適化<長嶺方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統移譲に伴う定期券の継続措置
- ④旧57号線方面の最適化<楠・大津方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、2社共通の乗継割引、熊本駅方面、武蔵ヶ丘・光の森方面の路線延伸（余剰の充当）

取組の主体

九州産交バス、産交バス、
熊本電気鉄道、熊本バス、
熊本都市バス

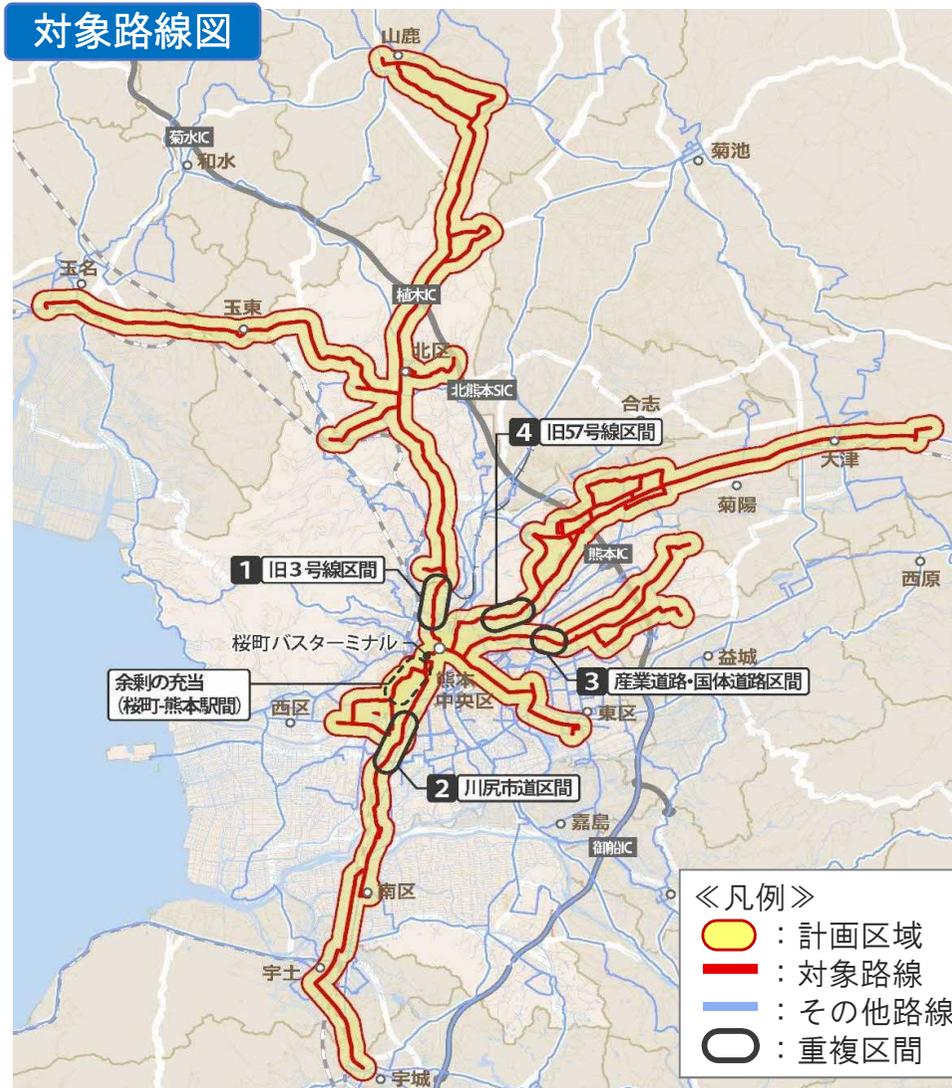
取組の期間

令和3年4月1日～令和6年
3月31日までの3年間

取組の目標

- ①収益性・効率性の向上
重複区間の効率化等により、収益性は約31百万円/年の改善、サービス維持に必要な人員5.6人/日・車両4.7台/日の軽減
- ②サービス提供維持の目標
利用者利便の水準を維持しつつ、対象55系統のサービス維持

対象路線図



(問い合わせ先) 共同経営推進室（熊本都市バス内）
(TEL:096-312-0588)

○地域公共交通に関するセミナー・シンポジウム

各地方運輸局において、地域公共交通に関するセミナーやシンポジウムを開催。

○地域公共交通に関する研修

年3回、全国の自治体・地方運輸局等の職員を対象に研修を実施。
(令和3年度はオンラインに変更し開催)

○地方運輸局による能動的なサポート

地域公共交通に関する課題を、地方運輸局が
地方公共団体と連携して解決。

- ・がんばる地域応援プロジェクト（関東）
- ・地域連携サポートプラン（近畿） など

○人材の紹介

地域公共交通に関するノウハウを持つ人材を紹介。

- ・地域公共交通東北仕事人制度（東北）
- ・地域公共交通マイスター制度（関東）
- ・地域公共交通アドバイザーの紹介制度（中国） など

○計画作成の手引き（活性化再生法・独禁法特例法）

地域公共交通計画や共同経営計画等の作成に関する
手引きを作成・公表。（令和2年11月）

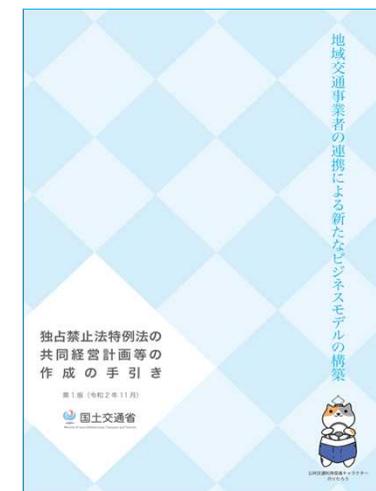
【URL】https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html



シンポジウム会場の様子



（活性化再生法の手引き）



（独禁法特例法の手引き）

令和3年度予算額 206億円
 (前年度比 1.01倍)

地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
 (上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

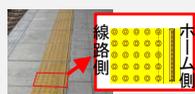
- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通や過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行を支援
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通や過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等

補助対象事業者

- 鉄軌道事業者(地域鉄道)
- バス事業者(地域バス)
- 旅客船事業者(定期航路(生活航路))
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

補助率

- 1/2等



ターミナル等の衛生対策



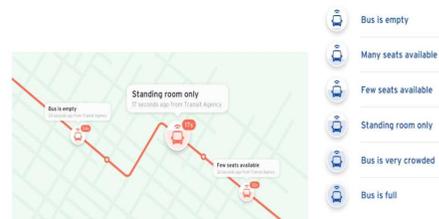
車内の抗菌・抗ウイルス対策



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン



車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)

- 地域公共交通は、新型コロナの感染拡大に伴う緊急事態宣言下においても、エッセンシャルサービスとしてサービス提供を維持してきた一方、ポストコロナに向けた急速な社会構造の変化の中で厳しい経営環境に置かれており、事業の持続性の確保のためには、収益性の向上などの取組を早急に行っていく必要。
- 社会変化に対応した新たな地域公共交通に向けて、新技術の活用等を通じ、収支の改善を図ろうとする事業者に対する集中的な支援等を実施する。

地域公共交通の活性化に向けた新たな取組の後押し

- 公共交通事業者が「事業活性化・継続計画」等を策定して行う、デジタル投資、安心・安全の確保、観光事業者との連携等、収益の回復・増加等のための新たな取組に対して重点的に支援し、事業の活性化及び継続を図る。

【補助対象事業者】

鉄軌道事業者、バス事業者、旅客船事業者、航空運送事業者、タクシー事業者 等

【補助対象例(補助率1/2等)】

- デジタル技術の導入にかかる経費
- 地域におけるMaaSの構築
- 新たな取組の実証運行に要する経費 等



地域公共交通確保維持改善事業

- コロナの影響を受けた既存補助路線の維持(特例)
(欠損額増大の補助対象額への算入、路線バスの要件緩和)
- 鉄道車両の更新、ノンステップバス等の導入

観光需要受入のための環境整備

- 観光需要の取り込みに積極的に取り組む交通事業者に対し、革新的な感染症対策機器の導入をはじめ、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大等を支援し、コロナ収束後の反転攻勢を図る。

【補助対象例(補助率1/2、1/3等)】

- 新技術(高性能フィルタを有する空気清浄機等)を活用した感染症対策
- 魅力ある車両の導入 等



