

## 第Ⅱ部 コロナ禍を乗り越え、進化する交通

2019（令和元）年12月下旬に中国湖北省武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、パンデミック（世界的な大流行）となり、欧米諸国をはじめ各国で、都市封鎖や外出制限といった措置が採られる中、海外経済の需要が大幅に落ち込むとともに、サプライチェーンの寸断により供給制約が生じ、グローバルなヒトやモノの流れが急速に収縮した。国内でも感染拡大が続き、イベントの中止や自粛・外出控えにより、消費者マインドの悪化も相まって個人消費は停滞に陥り、我が国経済は、戦後最悪の厳しい状況に陥った。

新型コロナウイルス感染症の拡大は、人々の生命や健康を脅かすだけでなく、経済のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に大きな影響を与えている。多くの人が外出・移動を控える中、公共交通や物流は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして、感染リスクを抱えながら事業を継続し、社会に多大な貢献を果たしている。しかし、公共交通機関では、需要が大幅に減少し減収となる中でも運行便数を確保するという社会的な要請の中、特に中小の交通事業者を中心に、極めて深刻な経営悪化に陥っている。

人類は、これまでもペストやスペイン風邪など、感染症によるパンデミックの歴史を繰り返しており、ウイルスの脅威は、今回の新型コロナウイルス感染症に留まらない。防疫に万全を期すとともに、脅威に対して強靱な社会・経済構造を築く必要がある。

こうした新型コロナウイルス感染症を巡る昨今の情勢を踏まえ、第Ⅱ部においては、繰り返すパンデミックの歴史を振り返るとともに、移動量と経済の関係を考察し、人々の生活意識・行動の変化を分析（第1章）した上で、コロナ禍を乗り越えるための交通政策と、新たなニーズに対応するための交通の進化を紹介していく（第2章）。

## 第1章 コロナ禍が社会・交通に与えた影響

本章では、人類が経験してきたパンデミックの歴史（第1節）、移動量と経済の関係性（第2節）、非接触や地方移住等の人々の生活意識・行動の変化（第3節）について、各種データを用いて整理し、コロナ禍が社会・交通に与えた影響を分析する。

### 第1節 パンデミックの歴史と新型コロナウイルスの感染拡大

#### （1）繰り返すパンデミックの歴史

人類は、これまで幾度となく、ウイルスや細菌がもたらす感染症に見舞われてきた。

例えば、天然痘は紀元前より、伝染力が非常に強く、死に至る疫病として人々に知られていた。ペストは、歴史上何度も大規模な流行の波が人類を襲い、特に14世紀のヨーロッパにおける流行では、人口の3分の1以上が失われ「黒死病」と恐れられた。また、1800年代に世界で流行したコレラは我が国にも広まり、1879（明治12）年には、国内で死亡者数が10万人を超え、明治最大規模のものとなった。

近年においても、1918年からのインフルエンザの汎流行（スペイン風邪）は、世界中で5億人以上の者が感染し、死亡者数は2,000万人とも4,000万人ともいわれる。

21世紀に入ってから、2009年には新型インフルエンザ（A(H1N1)pdm09）が発生し、同年4月から世界中に感染が拡大した。その間、世界の死亡者数は18,000人以上であり、日本においても入院者数は約18,000人、死亡者数は約200人に上った。

このように、2019年に新型コロナウイルス感染症が出現する以前からも、度々、感染症の世界的な流行が発生している。特に、現代は、開発等により病原体に遭遇する機会が増えているとともに、人や物の移動が高速化、大量化しているために以前より短期間で病原体が広範囲にまん延する可能性がある。

現在大流行している新型コロナウイルス感染症が終息したとしても、次なる感染症がいつ発生しても不思議ではない。交通を含め、社会のあらゆる分野において、防疫を常に意識し、感染症に強い社会システムを構築する必要がある。

図表2-1-1-1 過去の主な感染症の罹患者数・死者数

発生時期	感染症名	罹患・死亡状況
中世	ペスト	死亡：欧州人口の3分の1
1879年	コレラ	死亡：10万人超（国内。明治最大規模）
1918年～	スペイン風邪	罹患：5億人以上 死亡：2～4000万人？
1981年～	エイズ	罹患：推計3,800万人
2002年～	SARS(重症急性呼吸器症候群)	罹患：8,098人 死亡：774人
2012年～	MERS(中東呼吸器症候群)	罹患：2,566人 死亡：881人以上
2019年～	新型コロナウイルス感染症	罹患：1.7億人 死亡：350万人以上

(出典) ペスト・スペイン風邪：厚生労働白書（平成16年版）、コレラ：厚生労働白書（平成26年版）、エイズ：厚生労働白書（平成16年版、令和2年版）、SARS(重症急性呼吸器症候群)：厚生労働省HP「重症急性呼吸器症候群（SARS）関連情報」、MERS(中東呼吸器症候群)：厚生労働省健康局結核感染症課「中東呼吸器症候群（MERS）の発生状況（2012年9月以降）」、新型コロナウイルス感染症：Johns Hopkins University CSSE COVID-19 Data

## (2) 新型コロナウイルス感染症の発生・拡大

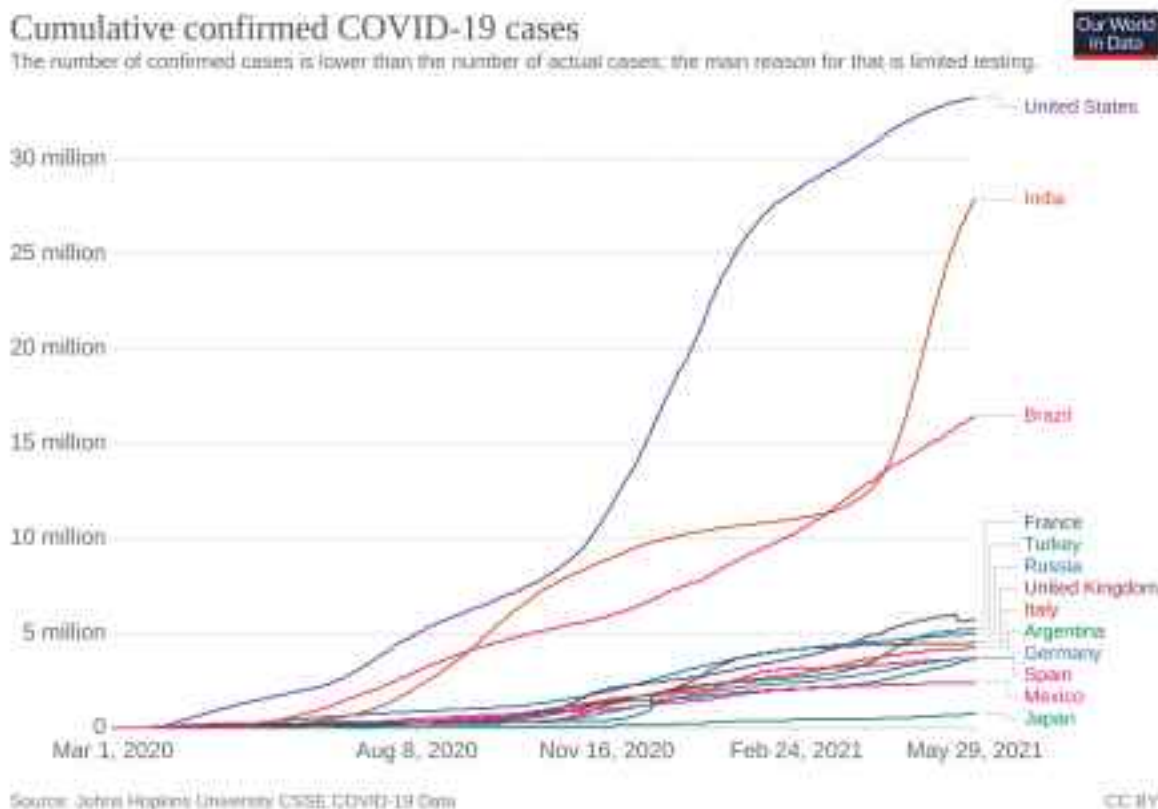
### ① 世界における感染の拡大状況

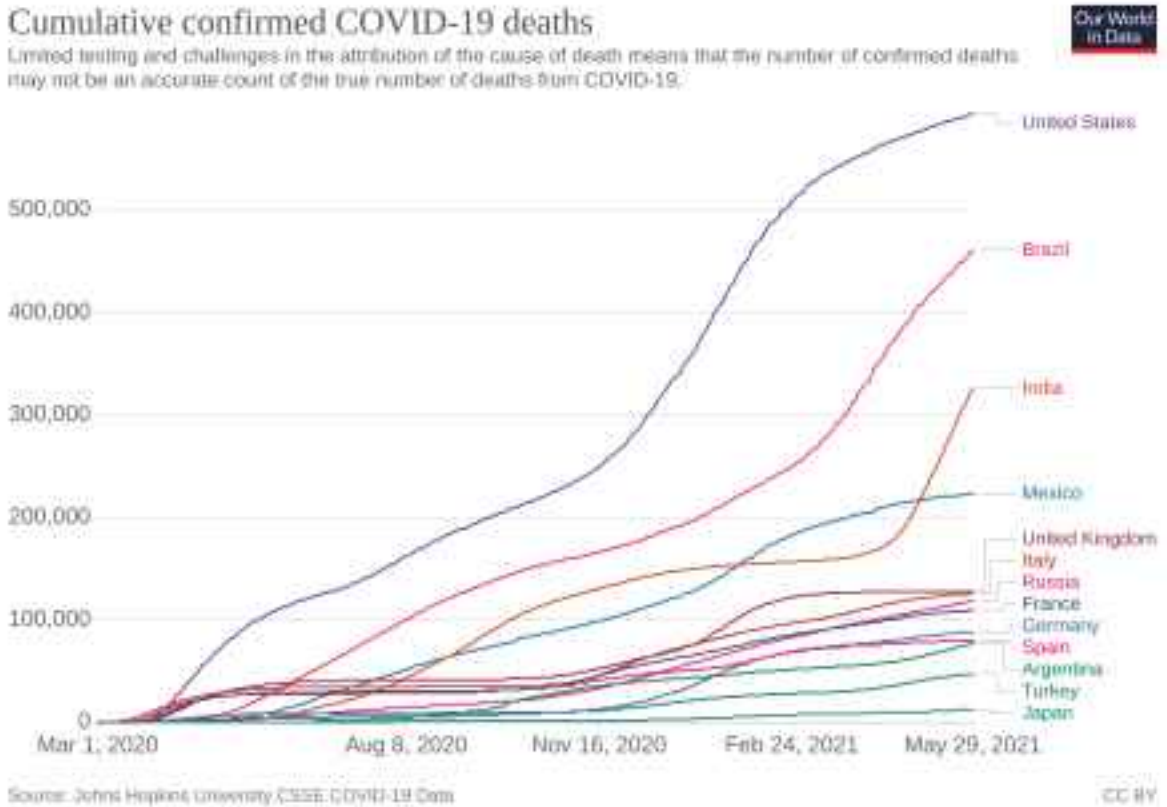
新型コロナウイルス感染症は、2020年3月以降、全世界で爆発的に感染が拡大し、2021年5月時点で全感染者数は1.7億人、死者数は350万人以上に達しているとされる。

感染者数を国別にみれば、アメリカが約3,300万人と最も多く、続いてインドが約2,800万人、ブラジルが約1,700万人、フランスが約600万人、トルコ、ロシアが約500万人、イギリス、イタリア、アルゼンチン、ドイツ、スペインが約400万人となっている。特に、2021年4月以後、インドの感染者数が急増している。

また、死亡者数についてもアメリカが約59万人と最も多く、ブラジルが約46万人、インドが約33万人、メキシコが約22万人と続いている。

図表2-1-1-2 世界の新型コロナウイルス感染状況





資料：Johns Hopkins University CSSE COVID-19 Data

## ② 我が国における感染拡大

国内では、2020年1月15日に最初の感染が確認された後、2020年3月までは、海外において感染し、国内に移入したと疑われる感染者が多くを占めていたが、その後感染経路が特定できていない感染者が多くを占める状況となり、それまでよく見られていた特定の場所でクラスターが発生することによる集団感染に加え、感染が全国各地に広がる中での日常生活における感染が、徐々に増大していった。

政府は、2020年1月30日、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大している状況に鑑み、政府として対策を総合的かつ強力に推進するため、「新型コロナウイルス感染症対策本部」（以下、「政府対策本部」という。）を設置した。国土交通省においても、政府対策本部の設置を踏まえ、同日に「国土交通省新型コロナウイルス感染症対策本部」を設置し、省を挙げて、武漢市からの退避オペレーション、ダイヤモンド・プリンセス号における感染者発生対応、水際対策、国内感染防止対策等に取り組んできた。

新型コロナウイルス感染症は、

- ・肺炎の発生頻度が、季節性インフルエンザにかかった場合に比して相当程度高く、国民の生命及び健康に著しく重大な被害を与えるおそれがあること
- ・感染経路が特定できない症例が多数に上り、かつ、急速な増加が確認されており、医療提供体制もひっ迫してきていることから、全国的かつ急速なまん延により国民生活及び国民経済に甚大な影響を及ぼすおそれがある状況であること

が、総合的に判断されている。

このようなことを踏まえ、2020年4月7日に、政府対策本部長は緊急事態宣言を行った。緊急事態措置を実施すべき期間は2020年4月7日から2020年5月6日までであり、緊急事態措置を実施すべき区域（以下「緊急事態措置区域」という。）は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡県とした。

以後、2020年4月16日に、各都道府県における感染状況等を踏まえ、全都道府県について緊急事態措置区域とし、2020年5月4日には、全都道府県において緊急事態措置を実施すべき期間を2020年5月31日まで延長した。その後、各都道府県における感染状況等を踏まえ、段階的に緊急事態措置区域を縮小していった。

2020年5月25日に、感染状況等を分析し、総合的に判断した結果、全ての都道府県が緊急事態措置区域に該当しないこととなったため、政府対策本部長は、緊急事態解除宣言を行った。

その後、新規報告数は、2020年10月末以降増加傾向となり、2020年11月以降その傾向が強まっていった。2020年12月には首都圏を中心に新規報告数は過去最多の状況が継続し、医療提供体制がひっ迫している地域が見受けられた。

こうした感染状況や医療提供体制・公衆衛生体制に対する負荷の状況に鑑み、2021年1月7日、政府対策本部長は、緊急事態宣言を行った。緊急事態措置を実施すべき期間は2021年1月8日から2021年2月7日までであり、緊急事態措置区域は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県とした。

2021年1月13日には、緊急事態措置区域に栃木県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及び福岡県を加える変更を行った。

2021年2月2日には、2021年2月8日以降については、緊急事態措置区域を埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及び福岡県に変更するとともに、これらの区域において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年3月7日まで延長した。

2021年2月26日には、2021年3月1日以降については、緊急事態措置区域を埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県に変更した。

2021年3月5日には、引き続き埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県を緊急事態措置区域とし、これらの区域において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年3月21日まで延長した。

2021年3月18日には、全ての都道府県が緊急事態措置区域に該当しないこととなったため、緊急事態措置を実施すべき期間とされている2021年3月21日をもって緊急事態措置を終了した。

新規報告数は2021年3月上旬以降、大都市部を中心に増加が続き、重症者数も増加が見られた。また、影響が懸念される変異株の感染者の増加がみられ、急速に従来株からの置き換わりが進みつつある。

こうした状況を踏まえ、2021年4月23日には、政府対策本部長は、緊急事態宣言を行った。緊急事態措置を実施すべき期間は2021年4月25日から2021年5月11日までであり、緊急事態措置区域は東京都、京都府、大阪府及び兵庫県とした。

2021年5月7日には、大都市部を中心に新規陽性者数が高い水準にあり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、2021年5月12日以降については、緊急事態措置区域として東京都、京都府、大阪府及び兵庫県に加え、愛知県及び福岡県を追加する変更を行うとともに、これらの区域において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年5月31日まで延長した。

2021年5月14日には、感染が急速に拡大している地域があり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、2021年5月16日以降については、緊急事態措置区域として東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及び福岡県に加え、2021年5月31日までの期間において、北海道、岡山県及び広島県を追加する変更を行った。

2021年5月21日には、感染が急速に拡大している地域があり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、2021年5月23日以降については、緊急事態措置区域として北海道、東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県及び福岡県に加え、沖縄県を追加する変更を行うとともに、沖縄県において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年5月23日から2021年6月20日までとする変更を行った。

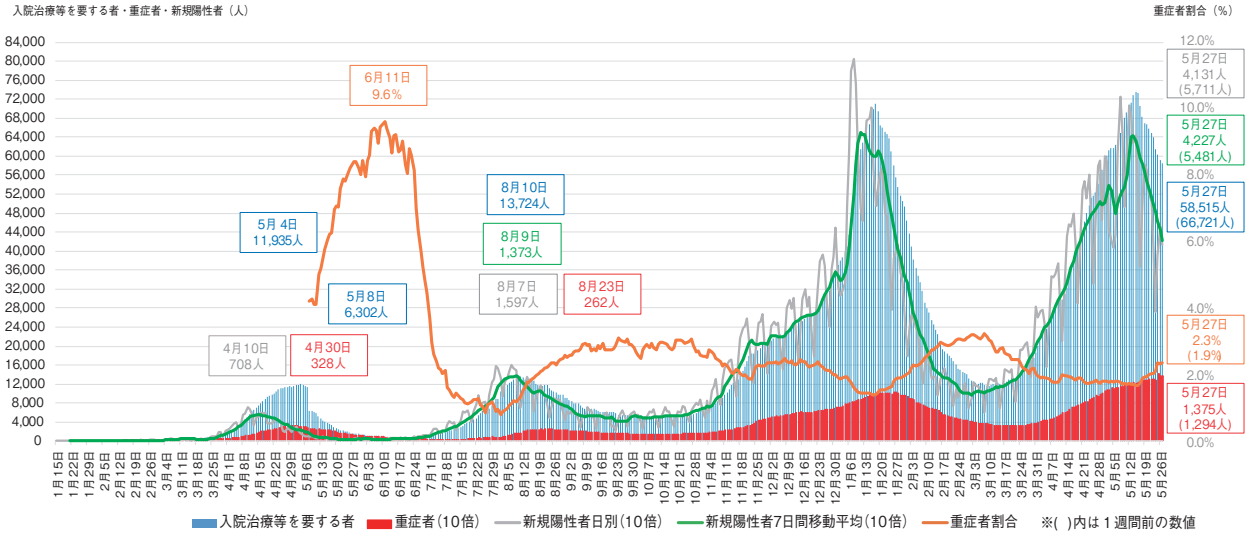
2021年5月28日に、新規陽性者数が依然として高い水準にあり、医療提供体制のひっ迫も見られることなどから、北海道、東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県及び福岡県において緊急事態措置を実施すべき期間を2021年6月20日まで延長した。

我が国においては、2020年1月15日に最初の感染者が確認された後、2021年5月26日までに、合計726,912人の感染者、12,597人の死亡者が確認されている。

図表2-1-1-3 国内の新型コロナウイルス感染状況

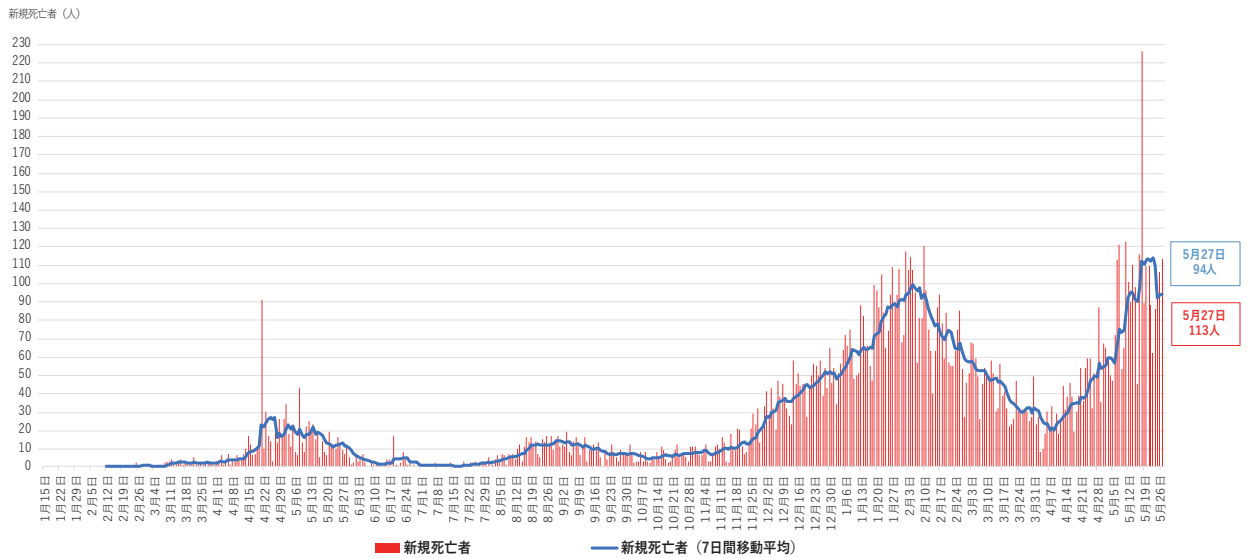
全国

入院治療等を要する者・重症者・新規陽性者数等の推移



- ※1 チャーター便を除く国内事例。令和2年5月8日公表分から、データソースを従来の厚生労働省が把握した個票を積み上げたものから、各自治体がウェブサイトで公表している数等を積み上げたものに変更した。
- ※2 重症者割合は、集計方法を変更した令和2年5月8日から算出している。重症者割合は「入院治療等を要する者」に占める重症者の割合。
- ※3 入院治療等を要する者・重症者と新規陽性者は表示上のスケールが異なるので（新規陽性者及び重症者数は10倍に拡大して表示）、比較の場合には留意が必要。
- ※4 一部の都道府県においては、重症者数については、都道府県独自の基準に則って発表された数値を用いて計算しており、集中治療室（ICU）等での管理が必要な患者は含まれていない。

新規死亡者数の推移



- ※ チャーター便を除く国内事例。令和2年4月21日公表分から、データソースを従来の厚生労働省が把握した個票を積み上げたものから、各自治体がウェブサイトで公表している数等を積み上げたものに変更した。

資料：新型コロナウイルス感染症対策本部

## 第2節 コロナ禍による移動の停滞と経済の落ち込み

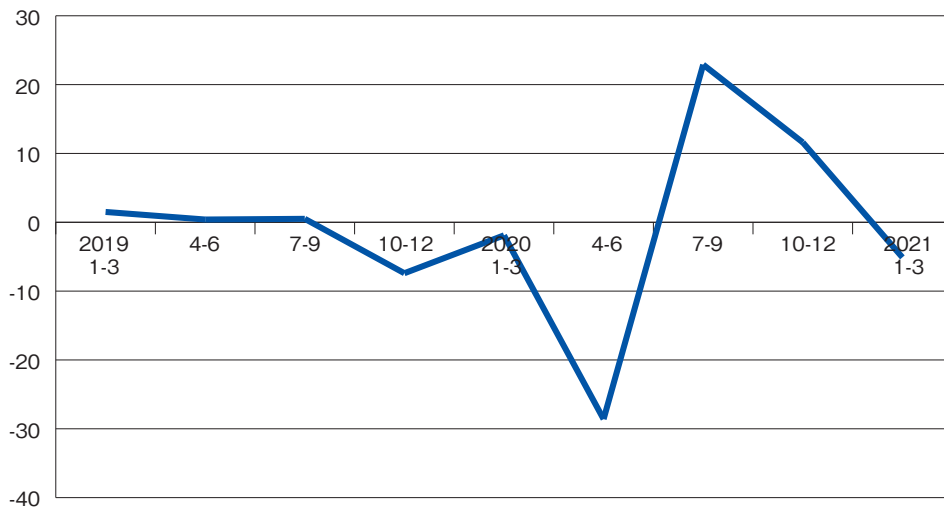
本節では、こうしたコロナ禍による経済の落ち込みについて、移動の停滞との関係性を含め、各種データを用いて分析する。

### (1) 大きく落ち込む我が国経済

コロナ禍以前、日本のGDPは名目・実質ともに過去最大規模に達し、景気は緩やかな回復基調にあった。しかし、2020年2月から3月にかけて新型コロナウイルス感染症が世界的に広がるにつれて、海外経済の停滞による輸出の急減や、国内におけるイベントの中止や自粛・外出控えにより、日本経済は急速に悪化し、2020年4-6月には極めて厳しい状況に陥った。その結果、我が国の実質GDP成長率（前期比年率）は、2020年第I四半期（1～3月）は-1.9%となった後、2020年第II四半期（4～6月）は-28.6%と大きく落ち込んだ。その後は、ロックダウン解除後の欧米経済等の持ち直しによる輸出の増加や、経済対策等の効果もあり、我が国の景気も持ち直しに転じた。その結果、我が国の実質GDP成長率（前期比年率）は2020年第III四半期（7～9月）+22.9%、2020年第IV四半期（10～12月）+11.6%と2四半期連続のプラス成長となった。しかし、2021年に入り、感染が再拡大する中で、再び外食や旅行等のサービス消費に弱さが見られており、2021年第I四半期（1～3月）は-5.1%となった。この結果、1年間を通じた2020年度の実質GDP成長率は-4.6%と、大幅なマイナスとなった。

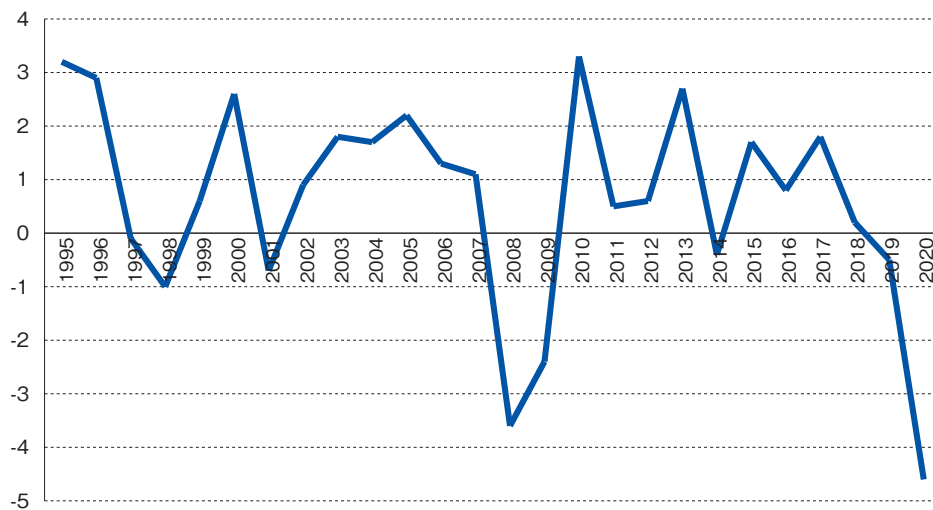
図表2-1-2-1 GDP成長率の推移

国民経済計算 四半期別GDP(2019/1-3~2021/1-3)



資料：内閣府「国民経済計算 四半期別GDP速報2021年1-3月期 1次速報値」年率換算の実質季節調整系列（寄与度）

国民経済計算 年度GDP(1995~2020)



資料：内閣府「国民経済計算 四半期別GDP速報2021年1-3月期 1次速報値」実質年度（寄与度）

## (2) 外出・移動量と経済活動の関係

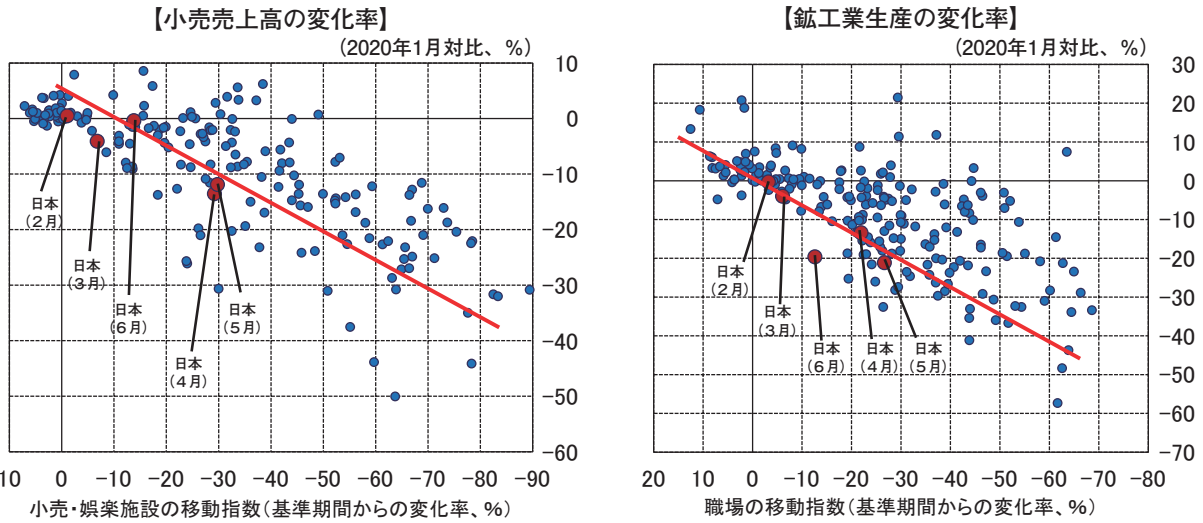
各国・地域ごとの小売り・娯楽施設への外出量と小売売上高の関係を調べると、外出量が減少している国・地域ほど、消費額が減少する傾向にある。また、職場への外出量と鉱工業生産高の関係を調べると、職場への外出量が減少している国・地域ほど、鉱工業生産高が減少する傾向にある（図表2-1-2-2）。新型コロナウイルス感染症の影響により外出が減少するほど、経済活動（消費量や生産量）が減少する傾向にあることが分かる。

このように外出・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。



図表2-1-2-2 外出・移動量と経済活動の関係

小売り・娯楽施設への外出量と小売売上高、職場への外出量と鉱工業生産高の関係



(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) 小売り売上高(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。小売り売上高は「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

### 第3節 コロナ禍を契機とした新たな生活・行動様式の風潮

緊急事態宣言において、国民が一丸となって、基本的な感染予防の実施や不要不急の外出の自粛、「3密」<sup>1</sup>の回避などを徹底すること等が呼び掛けられた。社会経済の活動レベルを引き上げるには、感染拡大を予防する新しい生活様式の普及が前提になるとされ、政府は、新しい生活様式の定着に向けた周知に取り組むなど、感染防止対策の徹底を呼びかけている。

このような中、人々は、生活・行動様式を大きく変化させてきた。本節は、コロナ禍を契機とした新たな生活・行動様式の風潮を、各種データを用いて、見ていく。

#### (1) 「新しい生活様式」の実践例

2020年5月4日の新型コロナウイルス感染症対策専門家会議において、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の具体的なイメージとして、日常生活の中で取り入れるべき実践例（図表2-1-3-1）が示された。具体的には、「3密」の回避や、「人と人との距離の確保」、「マスクの着用」、「手洗いなどの手指衛生」をはじめとした基本的な感染対策の徹底の他、買い物や公共交通機関の利用、食事などの日常生活の各場面別の生活様式や、テレワーク・時差通勤など働き方の新しいスタイルについて整理されており、感染対策の徹底を呼びかける際に活用されている。

図表2-1-3-1 「新しい生活様式」の実践例

**(1) 一人ひとりの基本的感染対策**

**感染防止の3つの基本：①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗い**

- 人と人の間隔は、できるだけ2m（最低1m）空ける。
- 会話をする際は、可能な限り**真正面を避ける**。
- 外出時や屋内でも会話をすると、**人と人の間隔が十分とれない場合は、症状がなくてもマスクを着用する**。ただし、**要場は、熱中症に十分注意する**。
- 家に帰ったらず**手や顔を洗う**。
- 人混みの多い場所に行った後は、できるだけすぐに着替える、シャワーを浴びる。
- 手洗いは30秒程度かけて水と石けんで丁寧に洗う**（手指消毒薬の使用も可）。


※ 高齢者や持病のあるような重症化リスクの高い人と会う際には、体調管理をより厳重にする。

**移動に関する感染対策**

- 感染が流行している地域からの移動、感染が流行している地域への移動は控える。
- 発症したときのため、誰とどこで会ったかをメモにする。接触確認アプリの活用も。
- 地域の感染状況に注意する。

**(2) 日常生活を営む上での基本的な生活様式**

- まめに**手洗い・手指消毒**  咳エチケットの徹底
- こまめに換気（エアコン併用で室温を28℃以下に）  身体的距離の確保
- 「3密」の回避（**密集、密接、密閉**）
- 一人ひとりの健康状態に応じた運動や食事、禁煙等、適切な生活習慣の理解・実行
- 毎朝の体温測定、健康チェック。発熱又は風邪の症状がある場合はムリせず自宅で療養



**(3) 日常生活の各場面別の生活様式**

**買い物**

- 通販も利用
- 1人または少人数ですいた時間に
- 電子決済の利用
- 計画をたてて素早く済ます
- サンプルなど展示品への接触は控えめに
- レジに並ぶときは、前後にスペース

**観劇、スポーツ等**

- 公園はすいた時間、場所を選ぶ
- 筋トレやヨガは、十分に人と人の間隔を
- もしくは自宅で動画を活用
- ジョギングは少人数で
- すれ違うときは距離をとるマナー
- 予約制を利用してゆったりと
- 狭い部屋での長居は無用
- 歌や応援は、十分な距離がオンライン

**公共交通機関の利用**

- 会話は控えめに
- 混んでいる時間帯は避けて
- 徒歩や自転車利用も併用する

**食事**

- 持ち帰りや出前、デリバリーも
- 屋外空間で気持ちよく
- 大皿は避けて、料理は個々に
- 対面ではなく横並びで座ろう
- 料理に集中、おしゃべりは控えめに
- お酌、グラスやお箸口の回し飲みは避けて

**イベント等への参加**

- 接触確認アプリの活用を
- 発熱や風邪の症状がある場合は参加しない

**(4) 働き方の新しいスタイル**

- テレワークやローテーション勤務  時差通勤でゆったりと  オフィスはひろりと
- 会議はオンライン  対面での打合せは換気とマスク

資料：厚生労働省「新しい生活様式の実践例」（2020年6月19日）

#### (2) 高まる密回避、非接触、防疫の意識

「3密」の回避や、テレワーク、時差出勤等、人との接触を低減する取組が呼びかけられる中（図表2-1-3-2）、密を回避し、接触を避ける意識が高まっている。

<sup>1</sup> ①密閉空間（換気の悪い密閉空間である）、②密集場所（多くの人が密集している）、③密接場面（互いに手を伸ばしたら手が届く距離での会話や発声が行われる）という3つの条件

図表2-1-3-2 人との接触を低減する取組の呼びかけ

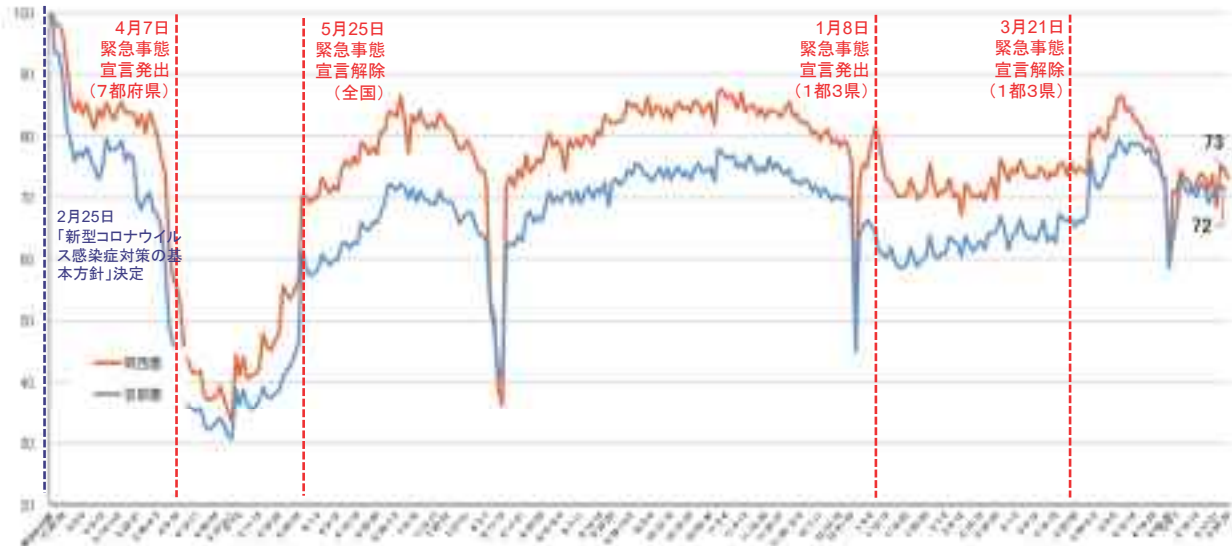
資料：厚生労働省、国土交通省

① 密を回避する意識の高まり

2020年2月に時差出勤・テレワークの実施等の呼びかけを開始して以後、JR、大手民鉄の主要ターミナル駅におけるピーク時間帯の利用が落ち込んでいる。特に、2020年4月に発令された緊急事態宣言期間中の落ち込み幅が大きい(50~70%減)。2020年5月下旬以後も、首都圏は概ね20~40%減少、関西圏は概ね20~30%減少した水準で推移している(図表2-1-3-3)。

図表2-1-3-3 ピーク時間帯の駅利用状況推移

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)の主要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

※主要ターミナル駅は、以下のとおり

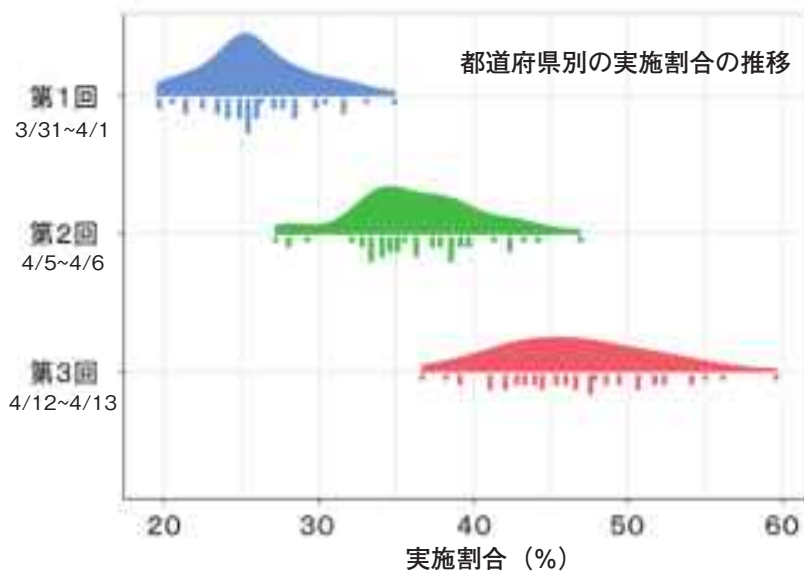
首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜  
 関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

資料：国土交通省鉄道局

2020年3月から4月にかけて、「3密」の回避を徹底している人の割合が全国的に増加している(図表2-1-3-4)。2020年8月に、15歳以上110歳以下の人を対象に、どのような感染予防行動を実施しているかを聞いたところ、概ね7~8割の人が「人がたくさん集まっている場所には行かないようにしている」「換気が悪い場所には行かないようにしている」、概ね半数以上の人々が「社会的距離を意識して行動している」「他の人と、近い距離での会話や発声をしないようにしている」と回答した。さらに、勤め先が「3密」を避ける対策を実施しているか聞いたところ、概ね6~7割の勤め先が「3密」を避ける対策を実施していると回答した(図表2-1-3-5)。密の回避を意識した感染予防行動が広がっている。

図表2-1-3-4 3密回避の実施割合(%)の推移

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



(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

図表2-1-3-5 職業種別の防疫意識の割合

新型コロナの感染予防行動の実施割合（％）（左）、勤め先の感染防止対策への取り組みの実施割合（％）（右）

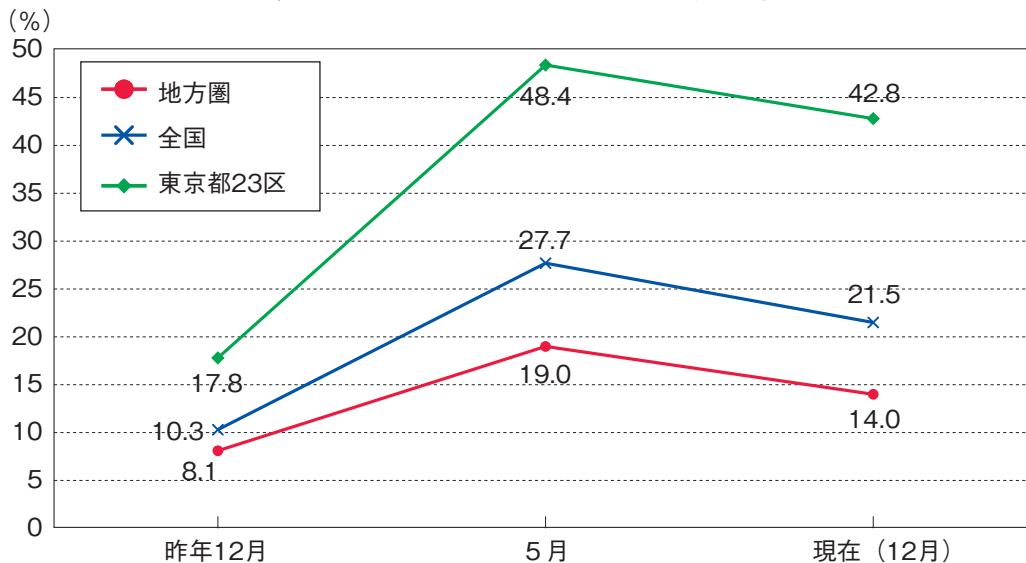
	換気が悪い場所には行かないようにしている	人がたくさん集まっている場所には行かないようにしている	他の人と、近い距離での会話や発声をしていないようにしている	社会的距離を意識して行動している	職業種	3密を避ける対策実施割合
オフィスワーク中心	68.7	79.7	57.3	61.8	オフィスワーク中心	74.6
外回り中心	64.8	75.2	52.2	55.1	オフィス以外の職場での仕事中心	62.8
オフィス以外の職場での仕事中心	62.4	76.3	49.6	49.9	接待を伴わない飲食提供	64.8
飲食提供	63.6	72.2	49.2	52.4	接待を伴う飲食提供	57.2
接待を伴わない飲食提供	66.1	75.2	51.9	55.4	教育	79.2
接待を伴う飲食提供	57.7	64.9	42.6	45.1	医療	77.4
教育	74	81.4	58.5	63.7	ヘルパー・介護	69.4
医療	72.8	82.3	51.9	57.7	タクシードライバー	52.0
ヘルパー・介護	73.2	81.3	48.8	57.4	運送	57.0
タクシードライバー	65.6	74.3	55.9	51.9	小売り（店舗含む）	62.7
運送	61.4	73.8	50.7	47.8	宿泊業・レジャー関連	70.1
小売り（店舗含む）	64.8	71.6	49.4	54.1	保育	60.8
宿泊業・レジャー関連	63.8	72	51.3	55.1	理容・美容・エステ	69.3
保育	73.7	78.8	47.5	55.1	官公庁	79.7
理容・美容・エステ	72.1	79.3	49.2	58.4	その他、収入のある仕事	60.6
官公庁	64.7	79.3	51.8	56.8		
その他、収入のある仕事	69.6	79.1	58.1	57.2		
学生	54.3	64.5	33	37.5		
専業主婦	81.4	86.5	70.2	65.5		
その他	71	79.8	62	57.8		

資料：厚生労働省

② テレワークの拡大

テレワークを実施している就業者の割合（テレワーク実施率）は、新型コロナウイルス感染症の拡大後、全国で急増し、2020年5月時点で、2019年12月と比べて約2.7倍の27.7%であった。2020年12月時点においても、2019年12月と比べて2倍以上の水準を保っている。地域別に見ると、東京都23区におけるテレワーク実施率が高く、2020年12月は、全国平均の約2倍（42.8%）であった（図表2-1-3-6）。新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、全国、特に都心でテレワーク実施率が拡大している。

図表2-1-3-6 地域別のテレワーク実施率



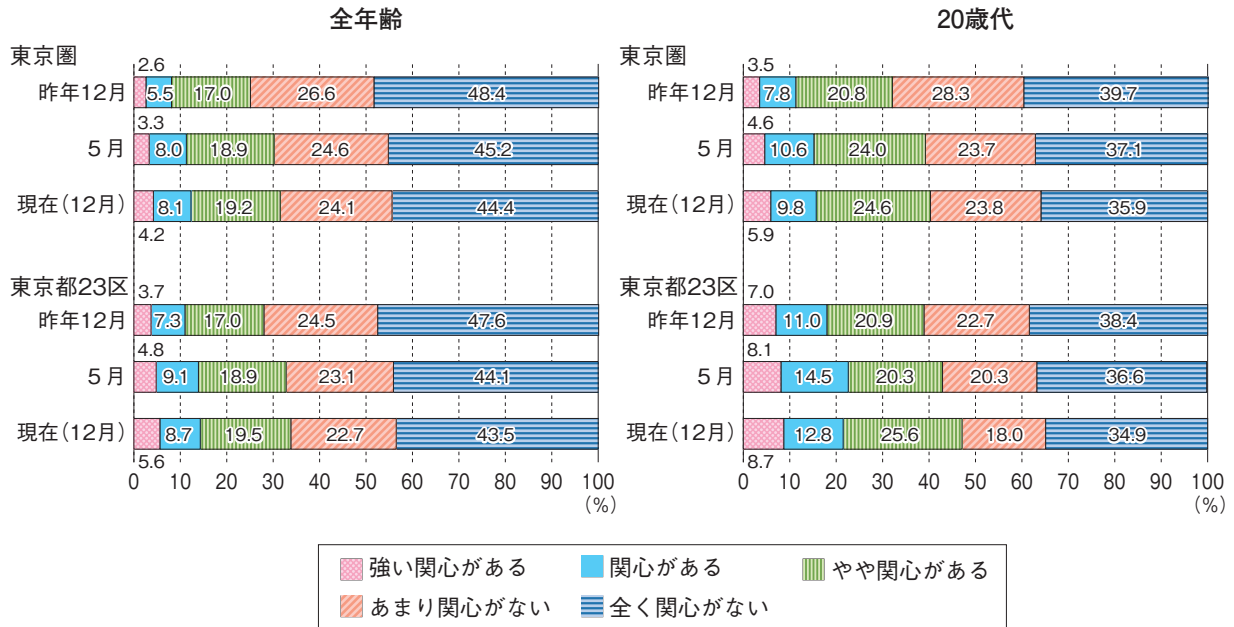
資料：第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（2020年12月24日 内閣府政策統括官（経済社会システム担当））

### (3) 地方移住、ワーケーションへの関心の高まり

#### ① 地方移住への関心の高まり

東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）在住者のうち、地方移住に関心を持つ人の割合は、2020年12月調査時点で31.5%となり、1年間で6.5%増加した。中でも、東京都23区在住の20歳代は、特に地方移住への関心が高まっており、およそ2人に1人（47.1%）が地方移住に関心を持っている（図表2-1-3-7）。

図表2-1-3-7 地方移住への関心（東京在住者）

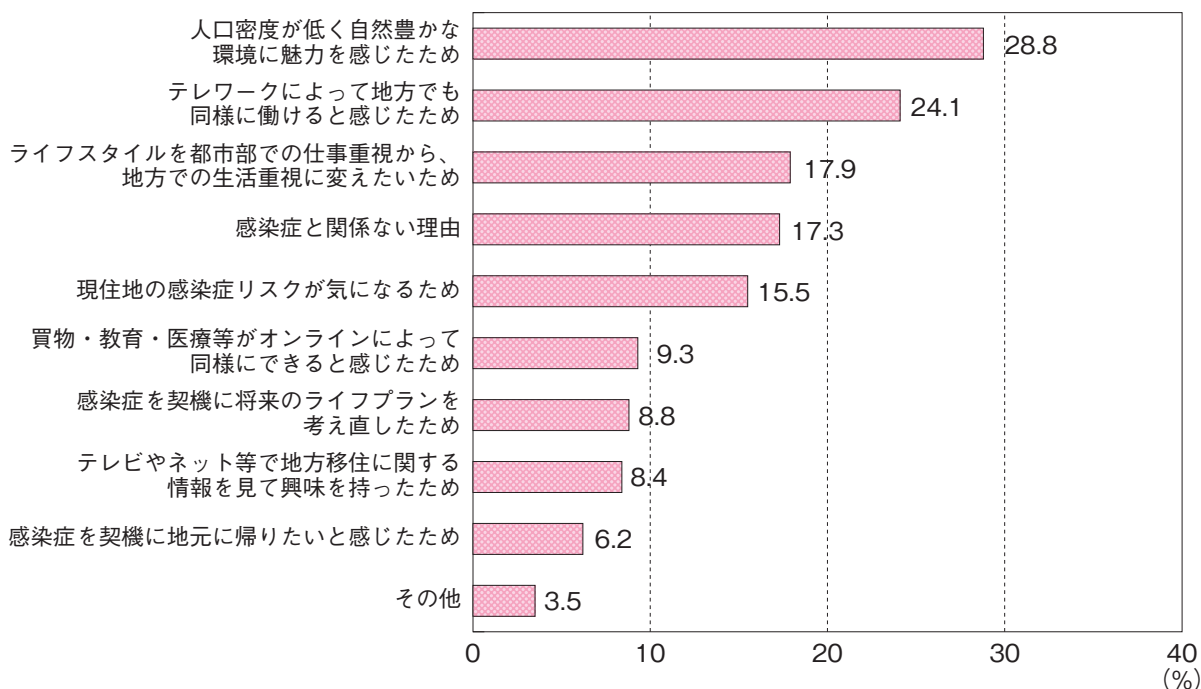


資料：内閣府政策統括官（経済社会システム担当）

地方移住に関心がある東京圏在住者に、その理由を聞いたところ、「テレワークによって地方でも同様に働けると感じたため」（24.1%）が、「人口密度が低く自然豊かな環境に魅力を感じたため」（28.8%）に次いで2番目に多かった。新型コロナウイルス感染症の影響によるテレワークの拡大が、東京圏在住者の地方移住への関心を高める結果につながっていることが分かる。

この他、「現住地の感染症リスクが気になるため」（15.5%）、「買物・教育・医療等がオンラインによって同様にできると感じたため」（9.3%）、「感染症を契機に将来のライフプランを考え直したため」（8.8%）、「感染症を契機に地元に戻りたいと感じたため」（6.2%）といった理由もあげられており（図表2-1-3-8）、テレワークの拡大に限らず、新型コロナウイルス感染症の拡大による人々の様々な生活・行動様式の変化が、地方移住への関心を高める結果につながっていることが分かる。

図表2-1-3-8 地方移住への関心理由（東京圏在住で地方移住に関心がある人）

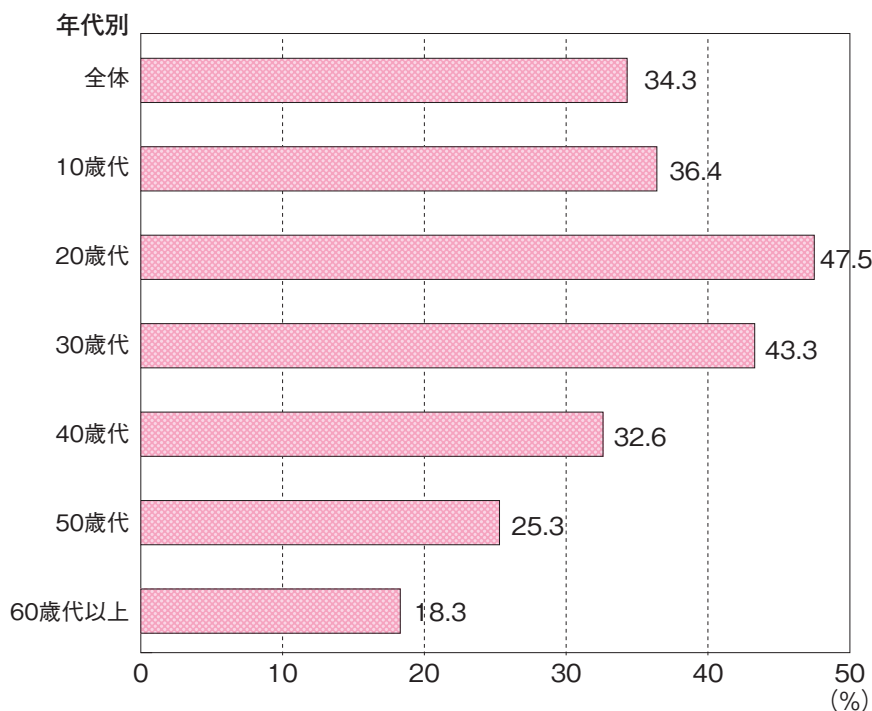


資料：内閣府政策統括官（経済社会システム担当）

② ワークেশョンへの関心の高まり

就業者の約3人に1人（34.3%）が、ワークেশョンの実施を希望している。年代別では20歳代が47.5%と最も多く、次いで30歳代が43.3%、10歳代が36.4%である（図表2-1-3-9）。特に若い年代が、ワークেশョンを希望している。

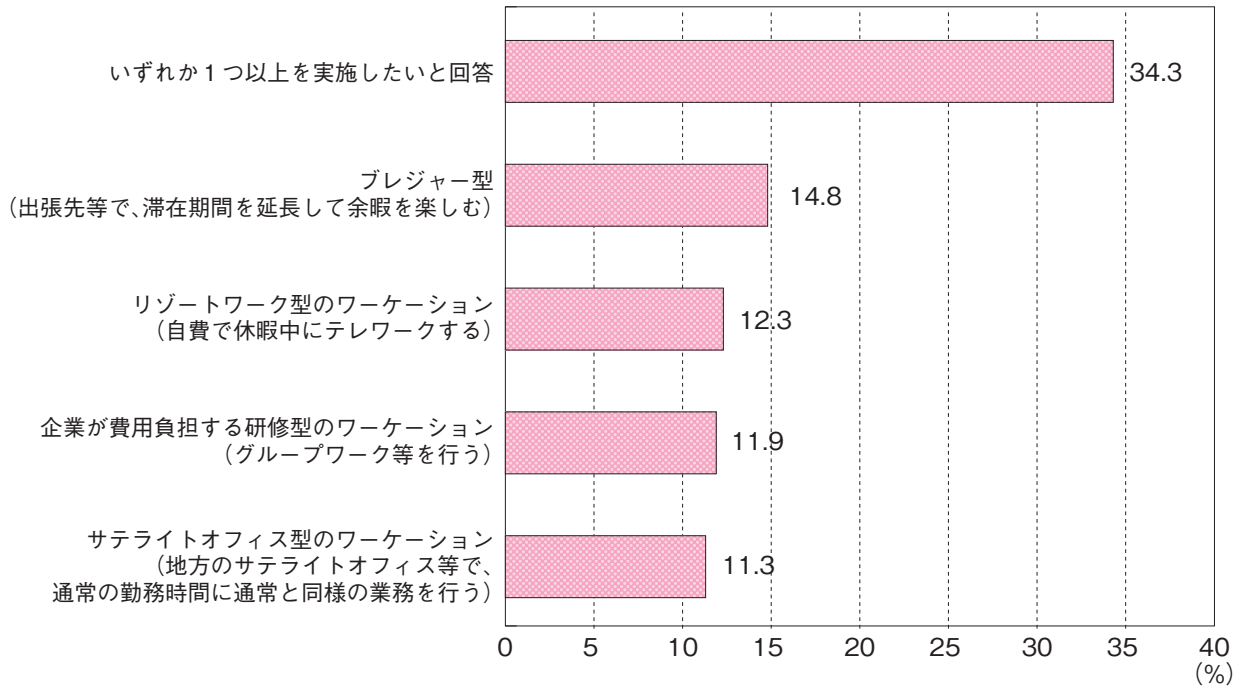
図表2-1-3-9 年代別のワークেশョン実施希望（就業者）



資料：内閣府政策統括官（経済社会システム担当）

ワーケーションの実施希望者を、ワーケーションの類型別に見ると、1) 出張先等で、滞在期間を延長して余暇を楽しむ「ブレジャー型」、2) 自費で休暇中にテレワークする「リゾートワーク型」、3) グループワーク等を行う「研修型」、4) 地方のサテライトオフィス等で、通常の勤務時間に通常と同様の勤務を行う「サテライトオフィス型」の順で多くなっている（図表2-1-3-10）。

図表2-1-3-10 ワケーション実施希望（就業者）



資料：内閣府政策統括官（経済社会システム担当）



## 第2章 コロナ禍を乗り越え、進化するための交通政策

公共交通事業者は、人口減少等による厳しい経営状況に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により、第1部で見てきたように過去に例を見ない規模で輸送需要が減少しており、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っている。感染症に強い安全・安心な移動環境を構築していくため、交通は、コロナ禍によりもたらされる現下の危機を乗り越え、第1章で見てきた人々の生活意識・行動の変化等に的確に対応しながら、今後の新たなニーズも見据えて進化させていくことが求められている。こうした状況を踏まえ、本章では、コロナ禍を乗り越え、進化するための交通政策の動向と今後の展望を見ていく。

具体的には、第1節において、需要の急減により持続的な運行が危ぶまれる公共交通の維持・確保と、感染防止対策の徹底による安全・安心の確保に向けた取組を見ていく。また、第2節において、人々の生活意識・行動の変化等を踏まえた今後の新たな移動ニーズに対応するための交通の進化の過程を見ていく。さらに、第3節において、これらの交通政策の動向を踏まえた今後の展望を示す。

### 第1節 公共交通の維持と安全・安心の確保

本節では、需要の急減により持続的な運行が危ぶまれる公共交通の維持・確保と、感染防止対策の徹底による安全・安心の確保に向けた取組について、事例の紹介を交えながら、見ていく。

#### (1) 運送サービスの持続可能性の確保

##### (i) 地域公共交通活性化再生法の活用による持続可能な地域公共交通の実現

乗合バス等の公共交通機関は、人口減少・少子高齢化等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれている。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大によって、急激に公共交通機関の経営状況が悪化しているとともに、通勤や移動のあり方の変容などにより収束後の十分な需要回復の見通しが立たない一方、将来にわたってのエッセンシャルサービスとしての公共交通の維持・確保は、地域における国民の日常生活と経済活動を下支えするためにも不可欠である。

中長期的には、持続可能な地域公共交通の実現に向け、2020（令和2）年11月に改正・施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。図表2-2-1-1）を踏まえ、「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「事業者による競争だけではなく、事業者間の連携の促進」の3つの柱を主軸とし、地域において公共交通の将来像を描きつつ、需要の高い都市部等においては、運送サービスの効率化や利便性の向上を図り、収益性が確保できない過疎地等においては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用しつつ、公的主体が中心となって運送サービスの維持を図る取組を推進していくことが重要である。

そこで、原則として全ての地方公共団体は、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定を通じて、地域における移動ニーズにきめ細やかに対応しながら既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、国は、そうした地方公共団体の取組に対して、計画の策定経費等の財政面

での支援や、市町村職員等に対する研修などノウハウ面での支援を行う。特に過疎地等においては、バス路線等の維持が困難と見込まれる段階で、市町村等が代替となる運送サービスの公募を行い公的支援の下でコミュニティバスやデマンド交通等の地域ニーズに適した運送サービスの提供を図る取組を推進していく。

図表2-2-1-1 地域公共交通活性化再生法

## 地域公共交通活性化再生法とは



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、鉄道の上下分離、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。

### 【事例】スクールバスの活用（群馬県下仁田町）

下仁田町において運行される路線バスについては、ダイヤ改正や車両の小型化などが図られてきたが、利用者は年々減少し、運行維持が厳しい状況だったところ、2012年4月より町内4つの小学校が閉校し、新たに1つの小学校に統合されることに伴い、スクールバス路線の拡大が必要となった。

このため、利用者へのアンケート調査や、路線バスとスクールバスの乗降調査等の結果、路線バス利用者については、スクールバスの代替利用が可能であることが見込まれたことから、スクールバスについて一般住民の利用も可能とする「混乗化」が検討された。

その結果、2012年4月より、スクールバス運行時間帯においては、一般住民も無償で利用可能とするとともに、スクールバス利用時間帯以外については、路線バスを町が事業主体となる自家有償運送に切り替えることにより、運送の効率化を図っている。

#### 「しもにたバス・スクールバス」概要

○事業主体 下仁田町

○運行便数 5路線:68便

路線	スクールバス			しもにたバス			合計
	往路	復路	計	往路	復路	計	
馬山線	6	7	13	2	2	4	17
中之岳線	3	4	7	2	2	4	11
初鳥屋線	3	4	7	2	2	4	11
市野萱線	5	5	10	3	4	7	17
青倉線	4	4	8	2	2	4	12
計	21	24	45	11	12	23	68

○運行時間帯 スクールバス:6:30~8:30、15:00~18:30(平日)

しもにたバス:8:30~15:00(平日)、土日・休日運行

○車両 10台:スクールバス7台、しもにたバス3台

○運賃 スクールバス:無料(混乗者含む)

しもにたバス:200円/1回

#### ○スクールバスと「しもにたバス」の運行イメージ(平日)



下仁田町におけるスクールバス活用の概要

## (ii) 独占禁止法特例法等の活用による利用者目線で利便性の高い運送サービスの実現

人口減少等による厳しい経営環境の下でも、乗合バス事業者及び地域銀行が提供するサービスの維持が図られるよう「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号。以下「独占禁止法特例法」という。図表2-2-1-2）」が2020年11月に施行され、国土交通大臣による認可を受けて行う乗合バス等の共同経営については独占禁止法を適用しないこととされた。

さらに、独占禁止法特例法に基づく共同経営に係る特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サービスの実現を図る取組を推進することにより、より効率的で持続可能な地域公共交通の実現を図ることとしている。

また、これらの制度改正等を踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画等の作成が地方公共団体において円滑に行われるよう、計画の作成手順、事業の詳細を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」や、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画等の作成を乗合バス事業者等において円滑に行えるよう、共同経営計画の作成のポイントや、法定協議会への意見聴取等の各手続を示した「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」を作成・

公表し、地方公共団体や事業者等に周知しているところである。

図表2-2-1-2 独占禁止法特例法

## 独占禁止法特例法について



### 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）

【事例】 独占禁止法特例法に基づく共同経営

2021年3月2日、九州産交バス株式会社・産交バス株式会社・熊本電気鉄道株式会社・熊本バス株式会社・熊本都市バス株式会社の5社より、熊本地域における共同経営に関する協定の締結の認可が申請され、同月19日、国土交通省は、独占禁止法特例法に基づく初の認可を行った。

熊本地域を運行するバス路線の厳しい収支状況を踏まえると、将来的に運送サービスの維持が困難になることが予見される。このため、「熊本地域乗合バス事業共同経営計画〈第1版〉」においては、熊本市内を中心に、複数の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こととしている。

**事業全体の概要** 収支赤字 +約31百万円 改善（3年で+約91百万円の改善効果）、サービス維持に必要な運転士+5.6人/日・車両+4.7台/日 改善

	収支 -約16百万円 悪化	人員/車両 -0.9人/0.6台 悪化	収支 +約2百万円 改善	人員/車両 +0.8人/0.8台 改善		
① 旧3号線	<b>取組内容</b> ■産交バス ※現状維持 ■九州産交バス 重複路線の見直し 減便、区間短縮 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整 ■熊本都市バス 重複路線の見直し システムの移譲、一部システムの廃止 ■2社共通 システム移譲に伴う定期券の継続措置	<b>現状</b> 1 系統 平日 14便 土曜 6便 日祝 6便 15 系統 平日 176便 土曜 150便 日祝 122便 3 系統 平日 55便 土曜 50便 日祝 39便	<b>実施後</b> 1 系統 平日 ±0 土曜 ±0 日祝 ±0 20 系統 平日 +48便 土曜 +44便 日祝 +36便 余剰の充当 熊本駅方面の延伸	<b>取組内容</b> ■九州産交バス 廃止システムの代替 廃止システムで輸送人員の多い早朝便を一部増便 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整 ■熊本バス 重複路線の見直し システムの廃止	<b>現状</b> 12 系統 平日 90便 土曜 83便 日祝 78便 2 系統 平日 6便 土曜 4便 日祝 4便	<b>実施後</b> 12 系統 平日 +1便 土曜 ±0 日祝 ±0 システムの廃止(南区役所) 余剰の充当
	※効率化で捻出される余剰が軽微のため、自社の労働環境の改善に活用					
③ 産業道路・国体道路	<b>取組内容</b> ■熊本都市バス 重複路線の見直し 減便、区間短縮 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整 ■九州産交バス 重複路線の見直し システムの移譲、一部システムの廃止 ■2社共通 システム移譲に伴う定期券の継続措置	<b>現状</b> 1 系統 平日 94便 土曜 60便 日祝 48便 3 系統 平日 50便 土曜 46便 日祝 41便	<b>実施後</b> 3 系統 平日 +28便 土曜 +22便 日祝 +24便 システムの移譲(熊本都市バスへ) システムの廃止(戸島駐車場) 余剰の充当 区間④の運行に活用	<b>取組内容</b> ■九州産交バス 重複路線の見直し 減便、増便 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整 ■熊本電気鉄道 重複路線の見直し システム集約、区間短縮、減便、増便 待ち時間の平準化 だんご状態・間隔が長いダイヤの調整 ■2社共通 システム移譲に伴う定期券の継続措置	<b>現状</b> 11 系統 平日 192便 土曜 174便 日祝 132便 7 系統 平日 40便 土曜 39便 日祝 36便	<b>実施後</b> 12 系統 平日 -4便 土曜 -9便 日祝 ±0 余剰の充当 熊本駅方面の延伸 4 系統 平日 -3便 土曜 -9便 日祝 -10便 余剰の充当 熊本駅方面の延伸 武蔵ヶ丘、光の森方面延伸
	収支 +約32百万円 改善 人員/車両 +4.4人/3.4台 改善			収支 +約13百万円 改善 人員/車両 +1.3人/1.1台 改善		

熊本地域における共同経営の概要

(iii) 新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえた地域公共交通に対する支援【交通政策課、地方運輸局】

地域住民の日常生活や我が国の経済産業活動を支えるインフラとして極めて公共性の高い役割を担っている地域公共交通を取り巻く経営環境は、人口減少・少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により一層厳しさを増している。

こうした中、新型コロナウイルス感染症の拡大という緊急事態においては、(i) (ii) で述べた中長期的な施策だけでは時間的猶予が無く、急速な経営環境の悪化によって、地域公共交通自体が失われるおそれがあるため、中長期的な施策を前倒して迅速に進めていくとともに、公共交通事業者への集中的な支援が必要との観点から、2020年度において次の取組を進めてきた。

① 感染拡大防止対策（2020年度第2次補正予算）を活用した取組

国土交通省においては、2020年度第2次補正予算で約138億円の予算を確保し、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した（図表2-2-1-3）。

図表2-2-1-3 地域公共交通における感染拡大防止対策

## 地域公共交通における感染拡大防止対策

国土交通省

【令和2年度2次補正予算：13,805百万円】

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）

資料：国土交通省総合政策局

- a) バス事業者等に対しては、十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、以下のようなバス車両等の衛生対策や車内密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援している。
  - ・ 車内の抗菌・抗ウイルス対策
  - ・ 運転席の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の導入
  - ・ 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
  - ・ バスターミナル等の衛生対策
- b) 鉄軌道事業者（地域鉄道）に対しては、駅・車内の衛生対策や車内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した。
- c) 旅客船事業者（生活航路）に対しては、ターミナル・船内の衛生対策や船内の密度を上げないよう配慮した運航等の実証事業を支援した。
- d) 航空事業者に対しては、航空機における抗菌・抗ウイルス対策や、機内の密度を上げないよう配慮した運航等の実証事業を支援した。

【事例】 バス事業者による感染症拡大防止対策（宮崎交通株式会社）

宮崎交通株式会社は、コロナ禍においても地域の生活を支える公共交通として運行を維持するため、2020年度第2次補正予算（地域公共交通における感染拡大防止対策）を活用して、運転席への飛沫防止カーテンの設置といった感染拡大防止対策に加え、協力要請ポスターの作成・掲示、HP映像コンテンツ作成、公開によるバスの換気機能PRといった感染症対策に係る周知を行い、これらの取組によって、多くの利用者に安心して公共交通機関をご利用いただくことができた。

感染症拡大防止対策



（運転席に飛沫防止カーテンを設置）



（車内の間隔確保（運転席への飛沫防止カーテンが設置されるまでの一時的な措置））

感染症対策に係る周知



（協力要請ポスターの作成、掲示）



（HP映像コンテンツ作成、公開によるバスの換気機能PR）

（提供：宮崎交通（株））

② ポスト・コロナを見据えた地域公共交通の活性化・継続（2020年度第3次補正予算）を活用した取組

国土交通省においては、2020年度第3次補正予算で約305億円の予算を確保し、地域公共交通の活性化及び継続を図るため、地域公共交通事業者が行う、感染症対策のための新技術の活用や、観光事業者との連携などを通じた収支の改善等を図る取組に対して支援を実施している（図表2-2-1-4）。

図表2-2-1-4 ポスト・コロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続

ポスト・コロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続 令和2年度第3次補正予算額 305億円

- 地域公共交通は、新型コロナウイルス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

資料：国土交通省総合政策局



## ③ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した取組

2020年4月、新型コロナウイルスの感染拡大を防止するとともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し地方創生を図るため、地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」が創設された。2020年度第1次補正予算で1兆円、第2次補正予算で2兆円、第3次補正予算で1兆5000億円の予算が確保された。

同交付金は、地方公共団体が行う新型コロナウイルス感染症対策に関する地方創生事業に充てられるものであり、内閣府において作成された活用事例集には、公共交通機関における感染症対策等についても掲載されている。

国土交通省では、各地方公共団体において、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した交通事業者への支援が幅広く行われるよう、地方運輸局長等から、都道府県知事、市町村長等に直接働きかけを行っており、約800自治体、約1600事業（2021年3月時点）で活用されている。

## ＜新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した取組例＞

## ア) 感染防止対策

- ・ 感染防止用設備の取得費や車両等の消毒作業費の支援
- ・ 乗合デマンド交通や通学バスの増便に要する経費の支援

## イ) 運行支援

- ・ 事業者に対する支援金の給付
  - 事業者に対する一律支援
  - 運行系統数や車両保有台数等に応じた支援
- ・ 線路や車両などの維持費や修繕費の支援

## ウ) MaaS等の新たな地域交通体系整備

- ・ 密回避を目的としたMaaS事業（車内混雑情報等）への支援
- ・ MaaSの導入を見据えた地域公共交通計画の策定に向けた実証事業の支援
- ・ MaaS等の新たな交通体系を整備するための調査

## エ) その他

- ・ 高齢者等のタクシーの初乗り運賃補助やタクシー券配布への支援
- ・ インバウンド対応等のためのマルチキャッシュレス決済機器の導入経費の支援
- ・ タクシー事業者がテイクアウト商品を宅配した場合の宅配費用への支援

【事例】 地方創生臨時交付金の主な活用事例

	事業名	事業費	事業概要	補助対象等
青森県	地域公共交通基盤維持特別対策事業費	約4.8億円	交通事業者への奨励金の給付や線路や船体などの維持費への支援	■補助対象 ・広域路線バス ・民営鉄道 ・フェリー
秋田県	地域公共交通等利用促進緊急対策事業	約2.6億円	①車両数に応じた補助等 ②地域交通乗って応援！キャンペーン	■①補助対象・額 バス：20万円/台 タクシー：5万円/台 三セク鉄道：安全対策費 ■②補助対象 貸切バス・貸切タクシー・三セク鉄道貸切列車：運賃・料金の1/2を助成
富山県	公共交通運行協力支援事業	約7.2億円	減便を控えて運行を維持する交通事業者を支援	■対象事業者 鉄軌道、乗合バス
	タクシー・高速バス等事業者の事業継続への支援	約4.2億円	事業継続のため、車両維持費を支援	■対象事業者 タクシー、高速バス、貸切バス ■補助額 タクシー：17万円/台 高速バス：50万円/台 貸切バス：50万円/台
奈良県	タクシー・高速バス等事業者の事業継続への支援	約4.2億円	事業継続のため、車両維持費を支援	■対象事業者 タクシー、高速バス、貸切バス ■補助額 タクシー：17万円/台 高速バス：50万円/台 貸切バス：50万円/台
島根県	公共交通設備整備等支援事業	約1.2億円	感染防止や利便性の向上等のために実施する設備整備等に要する経費を助成	■補助対象 交通系ICカード導入 経費、Wi-Fi設置費等 ■補助率 1/6～2/3
徳島県	公共交通利用回復支援事業	6億円	公共交通事業者の事業継続に向け、安全運行や利用促進を支援	■補助内容 ・鉄道や路線バスの混雑解消のための増車への支援 等 ・県内公共交通機関等の需要を喚起するプレミアム交通券の発行 等
宮崎県	みやざき公共交通需要回復プロジェクト事業	約2.4億円	公共交通事業者等と県による「みやざき公共交通需要回復プロジェクト」を展開し、公共交通利用促進	■支援内容 ・里帰り利用促進支援 ・県民利用促進支援 ・プロモーション
	公共交通事業者等特別利子補給事業	約3,000万円	厳しい経営環境にある交通事業者の資金繰りを支援するため、利子補給を実施	■融資枠 30億円 (1事業者当たり24億円を上限) ■利子補給率 1.4%以内
北海道 釧路市	修学旅行・合宿誘致促進事業補助金	約3,500万円	修学旅行・合宿誘致の支援	■補助対象 釧路市内の貸切バス事業者を利用し、かつ、釧路市内の宿泊施設に1泊以上宿泊するものが対象 ■補助額 1日1両あたり5万円を助成
福島県 いわき市	いわき版MaaS推進事業	約2,000万円	タクシー配車&おつかいタクシーMaaSプロジェクト等を支援	■補助内容 地域サービス「おつかいタクシー」の取組みと連携し、デリバリー商品の発注からタクシーによる配達を一括するICTシステムを構築、運行する事業を支援
茨城県 ひたちなか市	新型コロナウイルス感染症対策地域公共交通利用喚起事業	約800万円	1日フリー切符等を割引して販売する事業に要する経費について補助	■補助事業者 ひたちなか海浜鉄道および茨城交通 ■補助対象 割引分経費
栃木県 鹿沼市	新型コロナウイルスワクチン接種促進事業	約550万円	ワクチン接種対象者(高齢者等)の接種会場までの移動を支援	■補助額 ・コミュニティバス、デマンドバス：運賃無料 ・タクシー：料金から自己負担額(1,000円/回)を差し引いた額を支給
岐阜県 郡上市	観光事業者経営安定化補助金	約2.9億円	貸切バス・タクシーを含む観光事業者の施設固定費を補助	■補助対象 施設固定費(光熱水費、通信費、賃借料) ■補助率 2分の1(上限/月) 法人150万円、個人10万円
広島県 広島市	バス、路面電車などの交通事業者への支援	約8億円	交通事業者に対し、PASPY(広島県交通系ICカード)による運賃割引に要する経費を補助	■補助率 2/3 ■対象期間 2020年7月～2021年3月
高知県 高知市	高知市旅客運送事業者経営維持給付金	約3.7億円	交通事業者に支援金を給付	■補助額 ・路線バス：35万円/台 ・高速バス、貸切バス、路面電車、タクシー：25万円/台
沖縄県 名護市	交通弱者買物支援事業	約4,000万円	日用品及び必需品等の買物のタクシー移動を支援	■補助額 初乗料金 1回：560円 ※上限4回
沖縄県 うるま市	タクシー利用促進チケット事業	約3,500万円	市内のタクシー事業者を支援するため、タクシーの利用を促進	■補助内容 市内飲食店等で一定額以上を消費した場合に帰りのタクシーチケット(560円分、当日限り有効)を交付

(ii) 事業別支援メニュー

国土交通省では、鉄道、バス、タクシー、トラック、旅客船、航空等の事業別に、資金繰り支援や給付金、雇用調整助成金等の雇用関連の支援施策、公租公課に係る特例など、新型コロナウイルス感染症への対応に係る支援メニューを整理し、公表している(図表2-2-1-5)。

図表2-2-1-5 事業別の支援メニュー(例:鉄道)

Table with 2 columns: '鉄道事業における支援メニュー(概要)' and '令和3年4月1日時点'. It contains detailed lists of financial and employment support measures for the railway industry, categorized by business type and support type.

鉄道事業における支援メニュー（概要）	
生産性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 新製品・サービス・生産プロセスの改善に必要な設備投資等を支援                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・通常枠：補助上限：1,000万円、補助率：1/2（中小企業）/2/3（小規模）</li> <li>・新特別枠：補助上限：1,000万円、補助率：2/3</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○ <b>持続化補助金</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 小規模事業者が経営計画を作成して取り組む販路拡大等の取組を支援                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・通常枠：補助上限：50万円、補助率：2/3</li> <li>・新特別枠：補助上限：100万円、補助率：3/4</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○ <b>IT導入補助金</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ITツール導入による業務効率化等を支援                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・通常枠：補助額：30～450万円、補助率：1/2</li> <li>・新特別枠：補助額：30～450万円、補助率：2/3</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>(※) 上記3つの補助金については、新型コロナウイルス感染症の影響を乗り越えるために前向きな投資を行う事業者を対象に「新特別枠」を措置。</p> <li>○ <b>中小企業経営強化税制の拡充</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 新型コロナウイルスの拡大により顕在化した社会的課題に対応する非対面・非接触ビジネスを促進するため、中小企業経営強化税制に新たな類型が追加</li> <li>▶ 事業プロセスの①遠隔操作、②自動化、③自動制御化を可能とする設備投資に対し、即時償却または10%の税額控除（資本金3,000万円超1億円以下の法人は7%）の税額控除が可能</li> <li>※本特例の適用には、経営力向上計画の認定を受ける必要</li> </ul> </li>

鉄道事業における支援メニュー（概要）	
地域公共交通の維持・活性化への重点的支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>ポスト・コロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・振興</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 厳しい経営環境に置かれている地域公共交通事業者の活性化や事業の継続性を確保するため、高性能フィルタを有する空気清浄機の導入や、新技術の活用や、観光業者との連携などを通じた取支の改善を図る取組等を支援する。</li> </ul> </li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 地方公共団体が地域の実情に応じて実施する新型コロナウイルス感染症に対する対応等の事業に充当</li> <li>▶ 具体的には、公共交通機関などの社会生活維持に必要な施設における感染症対策、取戻後の経営持続化に資する省メンテナンスで環境性能に優れた車両への入替に要する経費を一部支援等のような使途を想定</li> </ul> </li> <li>○ <b>電気・ガス・水道・下水道、固定電話・携帯電話等に係る料金の支払猶予等の要請</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 個人向け緊急小口資金の特例貸付（※）等を受けている個人事業者等に対する、電気・ガス・水道・下水道、固定電話・携帯電話等に係る料金支払い猶予や、料金未払いによる供給停止の回避等の柔軟な対応を要請</li> <li>※ 休業等により収入の減少があり、緊急かつ一時的な生活維持のための貸付を必要とする世帯に対し、20万円以内の資金を無利子で貸付（措置期間：1年以内、償還期限：2年以内）</li> </ul> </li> </ul>
鉄道事業者向け特別相談窓口	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>国土交通省鉄道局特別相談窓口</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 新型コロナウイルス感染症に関連した相談や要望を受け付け、活用可能な支援策を紹介</li> <li>鉄道局総務課 03-5253-8111（内線：57847、40176）</li> </ul> </li> </ul>

※本資料は、各所管省庁の制度を聞き取り等によりまとめたもの

資料：国土交通省総合政策局

### (iii) 航空・空港関連企業への経営支援

新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少をし、航空会社や航空ネットワークの基盤を支える空港会社その他空港関連企業は極めて厳しい経営状況となった。

航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支えるとともに、インバウンドなどポストコロナの成長戦略の実現に不可欠なインフラであり、その維持・確保が必要不可欠である。新型コロナウイルスの感染拡大が終息へ向かい、引き続き我が国航空会社が活発な競争を行いつつ、航空ネットワークの維持・発展に重要な役割を果たしていくため、これを担う産業を、その雇用を守りつつ支援することが必要不可欠である。

こうした状況を踏まえ、航空・空港関連企業の経営基盤を強化するとともに航空ネットワークを適切に維持するため、2020年10月に、『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』をとりまとめ、同年12月に新たな追加支援策を加えて改定した。航空会社に対しては、航空ネットワークの維持・確保に向けて、需要回復後の成長投資も見据え、2021年度は総額1200億円規模で空港使用料や航空機燃料税の大規模な減免を行うこととしているほか、空港会社等に対しては、財政投融资を活用した空港整備、空港整備に対する無利子貸付やコンセッション空港における運営権対価の支払猶予等により支援を行うこととしている（図表2-2-1-6）。

図表2-2-1-6 コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ

コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(概要)

R2.12.21改定時の新規・延長等の項目

- 新型コロナの影響により、**航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少**が続いており、**航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況**。
- 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、企業におけるコスト削減等の収支改善の取組を前提としつつ、金融機関の取組も合わせて、**国と関係者が連携して強力に支援**。

**1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策**

- **旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免**  
・令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料・停留料について、旅客需要の減少を踏まえて、一律45%軽減。【減免想定額：約55億円】
- **空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度）**  
・令和3年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置から更に1/2に軽減。【減免想定額：約1,200億円】

**2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策**

- **令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予** 【猶予想定額：約480億円】
- **危機対応融資等の活用による資金繰り支援** 【航空会社計約5,000億円】
- **国税・地方税等の支払い猶予** ■ **繰越欠損金の控除上限の特例**
- **雇用調整助成金** 【申請済額：約490億円（12月判明時点）】
- **産業雇用安定助成金（仮称）**

**3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置**

- **混雑空港利用ルールの弾力運用（U/Lルールの適用免除）**  
・2020年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外
- **乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置**

**4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策**

**1) 収益性向上努力を支援するための施策**

- **感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組**  
○ G o T oトラベル事業の延長と適切な運用 ○ 感染拡大予防ガイドラインの普及  
○ 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 【10億円】  
○ 地域航空における感染防止対策等 【305億円の内数】
- **国際的な人の往来再開に向けた段階的措置**  
○ 段階的な出入国規制の緩和 ○ 入国時の検査能力の確保
- **新たな航空需要獲得のための規制緩和等**  
○ 旅客機の客室内での貨物運送実施  
○ 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援

**2) コスト削減努力を支援するための施策**

- **飛行経路の短縮等による消費燃料の削減**
- **安全規制の集中的見直し**  
・乗員・運航・整備等に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応（すでに約20件措置済み）  
－ 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲の拡大 等

**5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策**

【空港会社関係】

- **コンセッション空港・会社管理空港（成田）の空港施設の整備に対する無利子貸付**  
・空港施設の整備費用に対し無利子貸付を実施 【コンセッション空港：31億円】 【成田：50億円】
- **コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡）**  
・令和2年度・3年度分を2年猶予（必要に応じ最大3年延長(通算5年猶予)） 【北海道：26億円/年】 【福岡：153億円/年】
- **財政投融资を活用した、会社管理空港（関西・中部）による空港インフラ整備**  
・ターミナル改修事業等 【関西：財政融資 728億円】 【中部：政府保証 221億円】  
（事業費ベース） （事業費ベース）

- **コンセッション空港における空港運営事業期間の延長**  
・1年延長（更なる延長は会社からの申し入れを踏まえ協議）
- **コンセッション空港における契約上の履行義務の緩和**

【その他空港関連企業関係】

- **国有財産使用料の支払い猶予** 【約180億円】
- **空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請**
- **グランドハンドリングの生産性の向上**  
・資機材の共有化等に向け、支援策を含め検討

資料：国土交通省総合政策局

(iv) 運用の工夫による支援

① タクシーデリバリー

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、食料・飲料の運送に係るニーズの増加を踏まえ、貨物運送の原則にのっとり、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)の許可の取得や一定の安全管理等に係る措置を講じることを前提として、タクシー事業者が食料・飲料の運送ができるよう措置した。

② IT点呼システム導入の実証実験 (ICT を活用した自動車運行管理等の非接触化・リモート化)

現行制度では、事業用自動車の運行管理者が運転者に対し、原則対面により点呼（運転者の疾病・疲労状態の確認、運行の安全確保のために必要な指示等）を行うことを義務づけている。コロナ禍以前においても、運行管理者の業務負担を軽減する観点から、運転者の疾病・疲労状態を把握可能な機器導入の促進が求められていたが、今般の新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、感染症対応の観点からも、非対面による点呼の促進が急務となっている。

こうした課題に対応するため、国土交通省においては、トラック事業者に対し、IT点呼を利用した非接触型事業運用の実証実験を支援している。

③ バス車両のリース料支払い猶予など柔軟な対応への働きかけ

国土交通省では、バス車両のリース料の支払い負担の軽減を図るため、経済産業省と連携し、自動車リースの業界団体に対して、リース料の支払いの猶予等について柔軟に対応するよう働きかけを行った。

#### ④ 旅客自動車運送事業者の事業継続に資する道路運送法等の柔軟な運用

貸切バスの許可更新や、乗合バスの運行計画の変更届出等の手続きにあたって、新型コロナウイルスの影響による経営状況の悪化を考慮するなど、旅客自動車運送事業者の事業継続に資する道路運送法（昭和26年法律第183号）等の柔軟な運用に取り組んでいる。

### (2) 公共交通における感染防止対策の徹底

#### (i) 国土交通省の取組（概要）

1) 鉄道、空港、フェリー・旅客船ターミナル、道の駅、高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）、国営公園等において、従業員に対する感染予防策（マスク着用、手洗い励行等）の徹底、従業員等が感染した場合の速やかな報告の要請、2) 上記公共交通機関や施設における利用者に対する感染予防策の周知と消毒液の設置、3) 国内への感染者の流入を防止するための税関、出入国管理、検所等関係省庁と連携した入国制限、検疫強化、査証制限等の実施、航空機の到着空港の限定の要請、港湾の利用調整や水際・防災対策連絡会等を活用した対応力の強化等を通じた水際対策の実施、4) 日本政府観光局（JNTO）のコールセンターにおいて、医療機関の紹介や水際対策の状況等の問合せに対し、正確な情報提供を24時間365日多言語で実施、5) 公共交通機関の混雑緩和のため、時差出勤・テレワークの実施や感染予防策の徹底を呼びかけるアナウンスの実施、6) 広域的な人の移動を最小化するため、ゴールデンウィークに向けて、全国の主要空港、鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において、都道府県をまたぐ移動の自粛の呼びかけ、同期間中の地方部に適用される高速道路料金の休日割引の適用除外、高速道路のSA・PAのレストラン等の営業自粛の要請、7) 羽田空港等6空港でのサーモグラフィーによる検温の実施や鉄道の到着駅における地方自治体による検温の取組みへの協力等の対応を行った。

また、事業者及び関係団体によって自主的な感染拡大防止のための取組みを進めるため、感染拡大予防ガイドラインを作成することとされたことを受け、国土交通省所管の分野においては、省として関係業界に対し積極的に情報提供・助言を行うとともに、感染症の専門家の紹介を行うなどその作成を支援し、これまでに交通・物流、宿泊、建設等国土交通省所管の公共交通関係をはじめ、62の関係団体が49のガイドラインを作成し、公表している。

ガイドラインは、現場で働く従業員を感染リスクから守るとともに、利用者に安心してサービスや施設を利用いただくための指針であり、ガイドラインに沿った感染予防対策を、事業者において確実に実践することが重要であることから、関係業界に対し、ガイドラインを個々の事業者にも周知し、感染予防に万全を期すよう要請するとともに、利用者が安心して公共交通機関等を利用できるよう、事業者が講じている感染予防対策、利用者に求める感染予防対策について、ホームページ等で積極的に情報発信することを促している。国土交通省としても、事業者の先進的な感染予防対策について発信している。

今後、公共交通機関の利用者の増加が見込まれる中、車内換気の励行、「新しい生活様式」の定着に向け、

- (1) マスクを着用し、会話は控えめにさせていただく
- (2) 車内換気へのご理解・ご協力をいただく
- (3) テレワーク・時差出勤に努めていただく

等の利用者への呼びかけ、混雑状況の情報提供等のさらなる取組みが求められる。国土交通省としても、こうした事業者の講ずる感染予防対策への支援として、バス・タクシーにおける防菌シートや感染防止仕切り板等の導入、地域公共交通事業者による駅・車両等の衛生対策、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への支援等を行うとともに、事業者の先進的・積極的な取組みを国民に向けて発信していくこととしている。

(ii) 鉄道分野における取組み

① 緊急事態宣言下における終電の繰り上げ

緊急事態宣言において、夜間の外出自粛が要請されたことを踏まえて、2021年1月20日（水）から、1都3県（埼玉・千葉・神奈川）を中心とした各鉄道において、終電時刻の繰り上げが実施された。

このうち、JR東日本や多くの大手民鉄などについては、2021年3月13日（土）から実施された終電繰り上げを含む新ダイヤに移行した。

② 鉄道連絡会による公共交通あんしん利用の取組み

新型コロナウイルスの感染リスクを低減し、安心して鉄道を利用できるよう、国土交通省と各鉄道事業者とが協力して対策に取り組んだ。

この中で、利用者に対して、

- 1) マスクを着用し、会話は控えめにしてください
- 2) 車内換気へのご理解・ご協力をいただく
- 3) 混雑を避けた時間帯・車両をご利用いただく

といったコロナ時代の新たな利用スタイルの実践への協力を促す広報活動を行った(図表2-2-1-7)。

図表2-2-1-7 鉄道を安心してご利用いただくためのお客様への3つのお願い

#公共交通あんしん利用

鉄道を安心してご利用いただくための

お客様への3つのお願い

For everyone's safety, passengers are requested to take the following precautions.

- ✓ マスクを着用し、会話は控えめに

Please wear a mask and refrain from talking while inside the car.
- ✓ 車内換気へのご理解・ご協力を

換気装置や空調装置・駅でのドア開放・窓開けにより、車内換気を実施しております  
※換気方法は車両によって異なります

Fresh air inside the car by using ventilators, air conditioners and opening doors and windows.
- ✓ 混雑を避けた時間帯・車両でのご利用を

テレワーク、時差出勤等へのご協力をお願いします

Please travel during non-peak hours by teleworking and staggering work hours.

新型コロナウイルスの感染拡大防止にご理解とご協力をお願いします  
Thank you for your cooperation in helping to stop the spread of COVID-19.

鉄道連絡会  
JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州  
JR貨物・(一社)日本民営鉄道協会・(一社)日本モレール協会  
(一社)日本地下鉄協会・(一社)公共交通事業者協会  
(公財)鉄道貨物協会・第三セクター鉄道等協議会

国土交通省  
新型コロナウイルス感染症対策の  
鉄道利用者向け情報はこちら

資料：国土交通省鉄道局

### ③ 鉄道の混雑情報の提供

国土交通省では、首都圏及び関西圏の主なターミナル駅の利用状況の推移をウェブサイトに掲載し、テレワークや時差通勤等により、ピーク時間帯の混雑がどれだけ減少しているかについての情報提供を行った。

また、鉄道路線ごとの詳細な混雑状況について、各鉄道事業者のホームページ等での公表を促すとともに、地域ごとに各鉄道事業者の混雑情報のリンクを掲載し、利用路線について確認できるようにすることで、利用者に対してできる限り混雑時間帯を避けて乗車することを促した。

### ④ 車内換気等について

鉄道車両は、換気装置により換気が行われているが、それに加えて通勤型車両については、窓開け、換気装置、駅でのドア開放により換気が行われた。また、車両換気については、窓を閉めた状態でも強制換気できるような車両改良や車内換気の定量的な効果についての研究機関による調査研究が始められた。さらに、鉄道車両等の空間における新型コロナウイルスの抑制効果について確認できていない状況ではあったが、車内のウイルス抑制のため、空気清浄や消毒・抗菌等が行われた。

#### ※ 鉄道車両の換気効果に関するシミュレーション、実証実験

公益財団法人鉄道総合技術研究所は、通勤車両における窓開けによる換気効果（2020年6月公表）や、窓開けと空調機を併用した時の換気効果、車内混雑度の影響等（2020年10月公表）に関する研究を行っている【参考①参照】。

この他、国立研究開発法人理化学研究所は、窓開けと空調機を併用した時の換気効果、ドア開放による換気効果に関する研究（2020年11月公表）を、国立研究開発法人産業技術総合研究所は、東京メトロ千代田線の車両を用いて走行時の換気量を実測する研究（2020年12月公表）を行うなど、鉄道車両の換気効果に関する研究が進んでいる。

#### 【参考①】 公益財団法人鉄道総合技術研究所による研究概要

公益財団法人鉄道総合技術研究所による、通勤車両における窓開けの換気効果等に関する研究結果の概要は、以下のとおり。

- 窓開けのみによる換気であっても、標準的な通勤型車両（速度約70km/h）において、窓を10cm程度開けて走行した場合、「空車（乗車率0%）では、車内の空気は概ね5～6分程度で入れ替わる」「混雑度（乗車率）が高くなった場合であっても、換気量はほぼ変わらない」と試算されている。
- 窓開けに加えて、車内の空調装置（強制換気あり）を併用した場合においては、換気がさらに促進され、車内の空気は概ね2～3分程度で入れ替わる（空車時）と試算されている。

### ⑤ 鉄道における感染症対策について

鉄道においては、新型コロナウイルスの感染リスクを低減し、利用者の安心安全につなげるため、「新しい生活様式」の実践に向け、鉄道事業者や各事業者団体で構成する「鉄道連絡会」において、専門家の知見も踏まえ「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン※」を作成し、感染症対策の取組を進めた。鉄道事業者において、感染症対策の実施状況についてホームページ等で公表している。



※ 鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン（2020年7月8日改訂）。JR7社、日本民営鉄道協会、日本モノレール協会、日本地下鉄協会、公営交通事業協会、鉄道貨物協会及び第三セクター鉄道等協議会からなる会議体（鉄道連絡会）で作成。作成に際しては、感染症対策等に係る有識者の助言を得た。

ア) 「密閉」対策

- ・空調装置等による換気が可能な場合には、当該装置により換気を実施
- ・それ以外の車両については、窓開けを含めて適切な換気の実施
- ・利用者に対して、換気の実施状況等を周知

イ) 「密集」対策

- ・利用者に対して、テレワーク、時差出勤の呼びかけ
- ・都市鉄道では、オフピーク通勤の判断に資するよう、鉄道事業者は混雑状況の情報提供に努める

ウ) 「密接」対策

- ・利用者に対して、「マスク着用・会話を控えめにすること」を呼びかけ
- ・指定席販売時の座席位置の配慮や、混雑時間帯に比較的空いている車両又は列車の利用の促進などによる可能な限りの利用者間の間隔の確保
- ・駅窓口でのアクリル板等の設置

これらに加え、駅・車内の定期的な消毒の実施や、主要駅への消毒液等の設置なども実施している。

(iii) バス、タクシー等の分野における取組

バス、タクシー等の分野においては、関係団体において、専門家の知見も踏まえ、業種別のガイドラインを作成し、感染症対策の取組を進めた。

また、車内の換気効果に関するシミュレーション、実証実験が行われている。独立行政法人自動車技術総合機構・交通安全環境研究所は、大型貸切バス車室内の換気状況を調査するため、2020年9月、車室内の空気流動を可視化する実験を行った【参考②参照】。

**【参考②】 独立行政法人自動車技術総合機構・交通安全環境研究所による実験内容**

独立行政法人自動車技術総合機構・交通安全環境研究所による、大型貸切バス車室内の換気状況に関する研究結果の概要は、以下のとおり。

(実験1) 客室内の空気が入れ替わる時間を測定する

実験室・車内灯を点灯し、客室内をスモークで充満させて後、空調機のスイッチを入れ、スモークが消えるまでの時間を測定。

(実験2) 客室内の空気流動を可視化する

実験室・車内灯を消灯。暗い状態の客室内をスモークで充満させ、そこにレーザー光を照射することで、スモークを可視化した後、空調機のスイッチを入れることで、レーザー光によって可視化された客室内のスモークの流動を確認する。



実験の結果、以下の事項が確認された。

- ・ 客室内をスモークで充満させた後、空調機のスイッチを入れ、5分程度でスモークが消えることを確認
- ・ 車体上部で発生させたスモークで車室内に導入される状況を可視化することにより、車室内への外気導入の状況を確認
- ・ 車室内の空気が車室内の後部から吸入、排出口から排気される状況を可視化することにより、その状況を確認
- ・ 水平方向にレーザーシートを照射し、乗客の顔付近の空気の流動状況を可視化し、その換気性能を確認
- ・ 鉛直方向にレーザーシートを照射し、乗客の顔付近の空気の流動状況を可視化し、座席間でも良好な空気の流れが形成されていることを確認

**車内の換気状況の実験**



(iv) 航空分野における取り組み

- ・安全な航空輸送を提供するため、定期航空協会及び一般社団法人全国空港ビル事業者協会において「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」を策定し、航空会社と各空港において取組みを進めた。

図表2-2-1-8 飛行機を安心してご利用頂くためのお客様へのお願い、航空会社の取組み

### 飛行機を安心してご利用頂くための 航空会社と空港ビル会社からお客様へのお願い

Requirements and requests to passengers traveling by plane for everyone's safety.

ご出発時はご自身で検温し、発熱(37.5℃以上)や、体調不良時は自粛願います。  
Please check your temperature when traveling, and refrain from flying if you have a fever of 37.5 °C or higher, cough, or any other symptoms of sickness.

空港・機内では必ずマスクの着用をお願いします。  
Please wear a facial covering at the airport and while on board.


消毒液等をご利用いただき、手指消毒の徹底をお願いします。  
Please use hand sanitizers and thoroughly disinfect your hands.

【空港への到着】  
Arrival at the airport




空港へお越しの際のお連れ様は必要最小限をお願いします。  
When coming to the airport, please keep the number of accompanying people to a minimum.

【出発前ターミナル内】  
In the terminal before departure



レストラン、売店、カウンターなどの列にお並びの際は、お客様同士の間隔の確保にご協力をお願いします。  
When you stand in line for stores and counters, please cooperate to secure certain distance between each other.

【搭乗手続き】  
Boarding procedures




オンラインチェックインや、自動チェックイン機、荷物預け付け機をご利用ください。  
We highly encourage the usage of online check-in, automated check-in and baggage drop machines.  
機内搭乗をされる方、乗降口付近に立ち、搭乗手荷物は1個までをお願いします。  
Please take up to one carry-on baggage aside from personal belongings on board for smooth boarding.

【保安検査】  
Security




列にお並びの際は、お客様同士の間隔を確保頂き、会話できるだけ控えください。  
When you stand in line, please cooperate to secure certain distance between each other and keep conversations down to a minimum as possible.

【航空機内】  
Inflight



連絡の受付けのため、手荷物はお客様ご自身で収納をお願いします。  
Please store a baggage by yourself in the overhead compartment for alleviating traffic in the cabin.  
お客様同士の会話や移動は、できる限り控えください。  
Please keep conversations down to a minimum and refrain from leaving your seats as much as possible.

【航空機内・空港内】  
Both inflight and airport



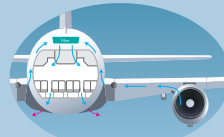
お手洗いの水遣時は蓋を閉めてください。また利用後は手洗いを徹底してください。  
In the restroom, please close the lid of the toilet before flushing and wash your hands thoroughly after use.

定期航空協会 The Scheduled Airlines Association of JAPAN | 一般社団法人 全国空港ビル事業者協会 The All Japan Airport Terminal Association, Inc.

### 飛行機を安心してご利用頂くための 航空会社の取組み

Airline initiatives for passengers traveling by plane.


客室内の空気は、常に機外から新しい空気を取り入れ、約3分ですべての空気が入れ替わります。また、機内で循環する空気は、病院の手術室にも使用されている高性能なフィルターでろ過され、清潔に保たれています。さらに空気は常に天井から供給され、床下に流れて滞留することはありません。航空機は常に衛生的で清潔な環境が保たれています。  
The aircraft receives ventilation through outside air, which allows for the cabin's entire air to be replaced in approximately three minutes. In order to keep the air in the cabin clean, the cabin air is filtered and circulated through a high-performance filter which is used in the operation rooms of hospitals. In addition, the cabin air is constantly flowing, from the ceiling to the floor. The air in the cabin does not stay stagnant. Airplanes are always maintained in a hygienic and clean state.




機内の空気は約3分ですべて入れ替わります。

The cabin's entire air is replaced in approximately three minutes.


空港内のカウンター等で、マスクの着用をしています。  
We wear a facial covering in the airport such as counters.




機内サービス提供時に、マスクや手袋の着用をしています。  
We wear gloves and a facial covering when serving in the cabin.



定期的に、チェックイン機などの消毒を行っています。  
Equipment like check-in machines, is disinfected and sterilized frequently.



定期的に、機内の消毒を行っています。  
We disinfect places where passengers frequently touch in the cabin, such as overhead compartment.



感染拡大防止と安全衛生に向けて、みなさまのご理解とご協力をお願いします。  
We ask for your cooperation in order to prevent the disease from spreading and keep a hygienic state.

定期航空協会 The Scheduled Airlines Association of JAPAN

資料：定期航空協会、一般社団法人全国空港ビル事業者協会

利用者に対しては、航空便を利用の際に、以下の点について協力を求めた。

- ・ターミナルビルや航空機内では、旅客同士での会話を控えるとともに、マスクを着用すること。
- ・チェックインカウンターや保安検査場等で列に並ぶ際、待合室で搭乗待ちの際、到着時に預入手荷物を持参する際、一定の間隔（できるだけ2m、最低1m。）を確保すること。
- ・発熱や軽度であっても咳・咽頭痛などの症状がある方は、空港への来訪を控えること。また、航空機への搭乗は厳に慎むこと。
- ・サーモグラフィー等による体温測定の結果、37.5℃以上の発熱があり、咳や倦怠感等の症状が見られるなど感染症が疑われる場合は、搭乗のとりやめを要請。
- ・体調に不安がある方は、事前に、厚生労働省のHPを参考に各都道府県に設置している保健所の相談窓口にご相談すること。

(v) 旅客船における取り組み

安全な旅客輸送を提供するため、旅客船でも一般社団法人日本旅客船協会において新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドラインを策定し、各旅客船事業者において取組みを進めた。

利用者に対しては、旅客船を利用する際に、以下の点について協力を求めた。

- ターミナルや船内において、旅客同士での会話を控えるとともに、マスクを着用すること。
- ターミナルカウンター等で列に並ぶ際など、旅客同士で一定の間隔（できるだけ2m、最低1m）を確保すること。
- 発熱や軽度であっても咳・咽頭痛などの症状がある者は、利用を控えるよう要請。
- 出発するお客様に対して、非接触型体温計等による体温測定を実施。
- 体温測定の結果、発熱があり、咳や倦怠感等の症状が見られるなど感染症が疑われる場合は、乗船を認めない。
- 体調に不安がある者は、厚生労働省のHPを参考に、各都道府県ごとに設置している保健所の相談窓口事前に相談すること。

## 第2節 新たな移動ニーズへの対応

密・接触の回避、地方移住等への関心の高まりなど、第1章で見てきた人々の生活意識・行動の変化は、車両の混雑緩和やパーソナルな移動手段の充実など、新たな移動ニーズを生み出している。本節では、こうした今後の新たな移動ニーズに対応するための交通の進化の過程を見ていく。

### (1) 交通分野での混雑分散や非接触の促進

密・接触を避ける意識の高まりに伴い、混雑の分散など、密を回避して非接触を促す交通の実現が求められている。以下では、その実現に向けた取組を見ていく。

#### ① 混雑情報の提供（バス、鉄道）

新型コロナウイルスの感染拡大防止を図りつつ、人々に安心して、かつ安全に公共交通機関を利用してもらうためには、事業者側と利用者側の双方が、それぞれ、業種毎に定められた感染拡大予防ガイドラインや、新しい生活様式の内容に沿って行動していくほか、利用者がより自主的に、正しく混雑を回避して、公共交通機関を利用するよう、行動変容を促していくことが重要であり、交通事業者側も、利用者側の判断に必要な混雑に関する情報を積極的に提供していくことが重要となる。

そのため、スマートフォンアプリ等を活用した、公共交通機関における混雑緩和・利用分散のためのリアルタイム混雑情報提供について、システムのモデル構築、混雑情報の表示の標準化、データ活用のあり方等について有識者、関係事業者等において検討を行い、2020（令和2）年9月に、導入・普及促進に向けた「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」を策定した（図表2-2-2-1）。

今後、国土交通省においては、このガイドラインにより、リアルタイムな混雑情報の提供の普及とともに、利用者の行動変容の促進を図ることとしている。

また、鉄道分野においても、鉄道利用者の自発的な混雑回避を促進するための情報提供のあり方を検討するため、有識者、関係事業者等による勉強会を開催し、鉄道事業者やコンテンツプロバイダ等の混雑情報の提供に関わる様々な主体が、鉄道利用者にとってわかりやすい混雑情報の提供を行う際に参考とすべき事項を「鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関するガイドライン（第1版）」としてまとめた。

図表2-2-2-1 混雑情報の表示のあり方

5 類型	4 類型	3 類型	車内状況	乗車人員の目安	参考値※
空席多い		空席あり	座席が半分以下埋まっている	座席定員の半分	1.1名
空席少ない	空席あり	空席あり	座席が半分を超えて埋まっている	座席定員	2.2名
やや混雑	やや混雑	混雑	座席が全て埋まり、座席側のつり革・手すりが半分以下利用されている	座席定員 + つり革・縦型スタンションポール数の半分	3.2名
混雑	混雑		座席が全て埋まり、座席側のつり革・手すりが半分を超えて利用されている	座席定員 + つり革・縦型スタンションポール数	4.2名
非常に混雑	非常に混雑	非常に混雑	座席側のつり革・手すりが埋まり、通路の中央部分が立席として利用されている		

※参考値については、定員8.1名（座席2.2名+立席5.8名+乗務員1名）つり革10個、縦型スタンションポール10本の車両を想定

(出典) ISUZU HP [https://www.isuzu.co.jp/product/bus/erga\\_rt/erga\\_rt.html](https://www.isuzu.co.jp/product/bus/erga_rt/erga_rt.html)

資料：国土交通省総合政策局

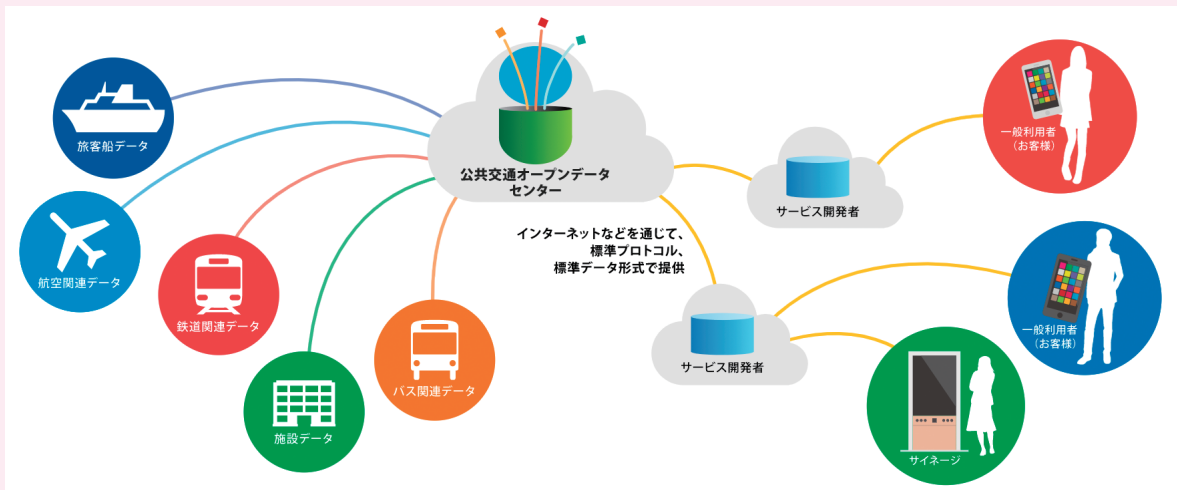
【コラム】 交通関連データのオープン化、相互連携、利活用の促進

公共交通オープンデータ協議会※は、日本における公共交通事業者とデータ利用者を結ぶデータ連携プラットフォームの確立を目指して、2019年5月、公共交通オープンデータセンターの運用を開始した。公共交通オープンデータセンターでは、公共交通オープンデータ協議会に参画する交通事業者のデータを、一般の開発者やICTベンダー等にワンストップで提供している。

※ 公共交通事業者、ICT事業者が中心となり構成される、産官学連携の協議会

2021年2月、ヤフー株式会社は、公共交通オープンデータセンターから提供される、都営バスのバスロケーションデータを活用して、乗換検索アプリ「Yahoo!乗換案内」（iOS版、Android版）に、都営バスのリアルタイムな位置情報や遅延情報などをルート検索結果画面に表示する機能を追加した。

このように、交通関連データの連携促進は、交通分野での混雑分散等、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待される。今後の、交通関連データのオープン化や相互連携、利活用の一層の促進が求められている。



② 空港の受入環境整備およびFAST TRAVEL等による非接触・自動化の推進

「感染拡大防止」と「今後の航空旅客の回復・増大」の両立を図ることを目的として、空港における感染リスク最小化のための受入環境整備を推進している（図表2-2-2-2）。

具体的には空港ターミナルにおいて、待合スペース等の密集防止、空調・換気設備の機能向上、衛生設備の非接触化、検温、殺菌・抗菌関連機器、旅客動線の管理等の受入環境整備を推進するため、空ビル会社等が実施する施設等設備の支援を行う。

図表2-2-2-2 空港の受入環境整備



資料：国土交通省航空局

また、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現をめざし、訪日外国人旅行者・日本人出国者の大宗が利用する空路において世界最高水準の利用者サービスを提供するため、旅客手続の各段階において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」を推進し、旅客の待ち時間の短縮や手続きの非接触・非対面化等に取り組んでいる（図表2-2-2-3）。

具体的には、搭乗関連手続きの円滑化のため、自動手荷物預機、スマートレーン等の自動化機器の導入や顔認証技術を活用した本人確認システムの導入を促進する。

また、旅客動線の合理化・高度化のため、チェックインカウンターを航空会社で共用化するシステムや、手荷物検査を手荷物預け後に実施するシステム(インラインスクリーニングシステム)の導入を促進する。

図表2-2-2-3 FAST TRAVELの推進

**【搭乗関連手続きの円滑化】**  
 ストレスフリーで快適な旅行環境実現のため、自動手荷物預機、スマートレーン等の自動化機器の導入や顔認証技術を活用した本人確認システムの導入を促進。旅客の待ち時間の短縮や手続きの非接触・非対面化等、旅客利便増進に取り組む。

**搭乗関連手続きの円滑化**



**航空保安検査の円滑化**



**チェックイン→搭乗までの自動化機器を顔認証システムで一元化（One ID化）**  
 顔写真を登録した以降の手続きではパスポートや搭乗券の提示が不要となり、いわゆる「顔パス」で通過可能

**【旅客動線の合理化・高度化】**



○ 上質なサービスを求める観光客の誘致に向け、ビジネスジェット旅客専用の待合スペース、C I Qカウンター等を確保し、プライバシー・迅速性を重視する旅客ニーズに対応。



○ チェックインカウンターを航空会社で共用化するシステムや、手荷物検査を手荷物預け後に実施するシステム(インラインスクリーニングシステム)の導入により、地方空港における旅客動線を合理化し、手続きに係る時間を短縮。

資料：国土交通省航空局

### ③ キャッシュレス決済の推進

非接触を促進するキャッシュレス決済は、ニーズが高まっている。

公共交通機関における交通系ICカードは、2001年にJR東日本がSuicaを導入した後、全国的に普及が進んできている。特に、2013年3月23日からはKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、nimoca、はやかけんの10の交通系ICカード（10カード）の全国相互利用ができるようになってきている。

国土交通省においては、これら交通系ICカードの他、QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段の導入を支援している（図表2-2-2-4）。

2020年度においては、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、地域の公共交通事業者に対し、キャッシュレス決済の導入支援を行った。

図表2-2-2-4 新たなキャッシュレス決済手段の導入

**導入事例**

QRコード決済



お客様のスマートフォンに各アプリのQRコードを表示してください

コンタクトレス決済



このマークが印刷されているクレジットカードがタッチ決済に対応しています

資料：国土交通省総合政策局



【コラム】 ショートメールによるバスの電子チケットの配信（パリ）

パリを中心とした地域（イル・ド・フランス）を運行するバスでは、2020年3月から、ドライバーと乗客の接触を避ける解決策として、バス運転手から対面で購入していたチケットを、ショートメールにより配信するサービスを開始した。乗客がこのサービスを利用するには、専用アプリをスマートフォン等の端末にダウンロードしておく必要があり、乗客はスマートフォン画面の電子チケットをドライバーに見せることで、乗車が可能となる。電子チケットは、入手してから一定時間有効であり、運賃は、乗客に後日徴収される仕組みとなっている。



資料：Île-de-France Mobilités, 公式ウェブサイト（AccueilActualitésTicket SMS）  
<https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/ticket-sms>

④ 物流DXの推進

担い手不足が深刻化している物流業界では、物流生産性の向上という喫緊の課題に加えて、「新しい生活様式」に対応するための接触機会の最小化等にも取り組むことが求められている。

国土交通省においては、これまでも物流・商流データ基盤の構築やトラック隊列走行など、最新技術を活用した物流の効率化に取り組んできたが、今後は「新しい日常」の実現も見据えた物流施設におけるデジタル化・自動化やドローンの活用によるラストワンマイル配送の機械化など、物流分野のDXをより一層強力に推進することとしている。

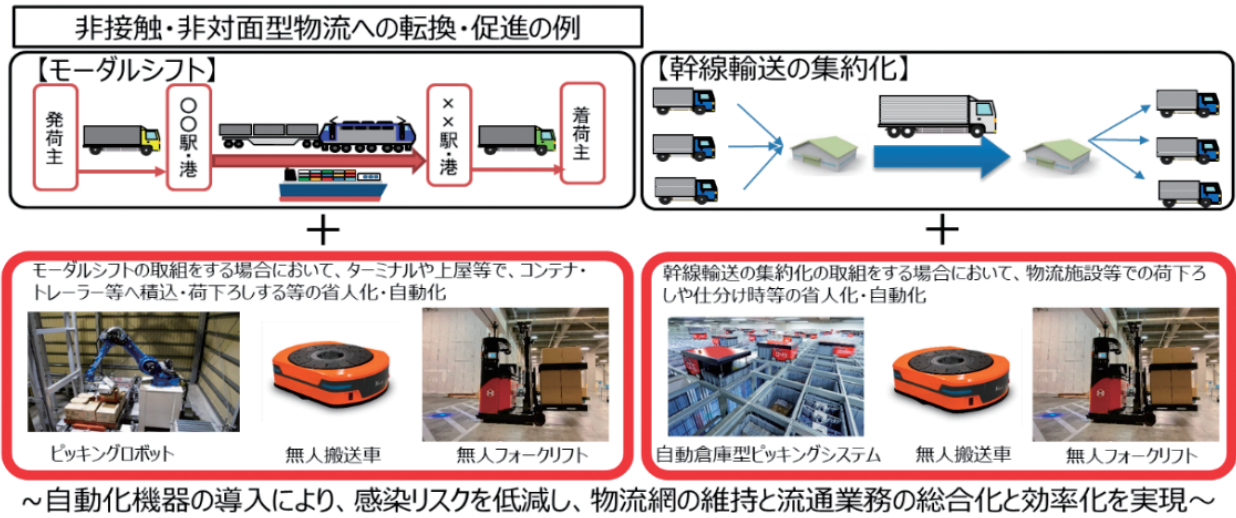
(i) 物流施設におけるデジタル化・自動化

国土交通省においては、物流効率化の取組と合わせて、自動化機器等を導入した場合や、サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取組を実施する場合の補助制度を設けることなどにより、物流DXを推進するほか、関係局等とも連携しながら、労働力不足対策や物流構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築を図っている（図表2-2-2-5）。

地域内のラストワンマイル物流の持続可能性を高めるとともに、「新しい生活様式」に適応した「新たな配送形態」を構築するため、地域コミュニティや配送事業者との連携により、AI・IoT等の先端技術やシェアリングを駆使しながら、非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図っている。

また、貨客混載や中継輸送等を活用し、デジタル技術を駆使した非接触・非対面型の幹線輸送モデルについて、実証事業を通じて検証し、優良事例等の横展開を図っている。

図表2-2-2-5 物流施設におけるデジタル化・自動化

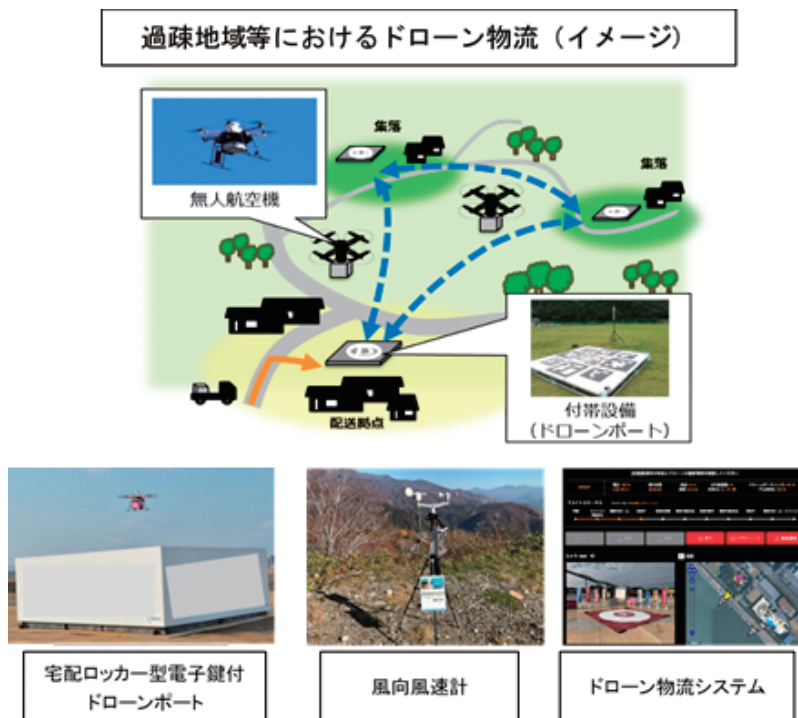


資料：国土交通省総合政策局

(ii) ドローンの活用

ドローン物流については、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など、地域における社会問題の解決も見据え、過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業において、全国13地域を採択するなど、実用化に向けた取組を支援した（図表2-2-2-6）。

図表2-2-2-6 ドローンの活用



資料：国土交通省総合政策局

(iii) 自動配送ロボット

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、宅配需要の急増や非接触型の配送ニーズが高まる中、自動配送ロボットにより最寄りの配送拠点等から自宅等への配送を行う、新たな配送サービスの実現が期待されている。低速・小型の自動配送ロボットについては、歩道を含む公道上での安全な走行が実現できれば、荷物の受渡しにおける人と人との接触機会の低減に役立ち、人手不足対策にも資するものと考えられる。

海外では公道を走行して配送に用いる事例があり、また、日本においても2020年10月より、公道での実証実験が順次実施されている（図表2-2-2-7）。

図表2-2-2-7 自動配送ロボット



資料：国土交通省総合政策局

(2) パーソナルな移動手段の充実

パーソナルな移動手段は、密回避・非接触にもつながる場合があり、注目が集まっている。以下では、新たな移動ニーズへの対応にも資するパーソナルな移動手段の充実に向けた取組を見ていく。

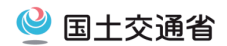
① AIオンデマンド交通

AIオンデマンド交通とは、AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムであり、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている（図表2-2-2-8）。

国土交通省においては、「MaaSの普及に向けたAIオンデマンド交通のあり方研究会」を開催するとともに、AIオンデマンド交通における、利用者登録、利用者からの予約受付、最適な運行ルート検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援している。

図表2-2-2-8 AIオンデマンド交通

## AIオンデマンド交通について



### オンデマンド交通とは

#### ○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

### AIの活用

#### ○AIによる最適な運行ルートの決定

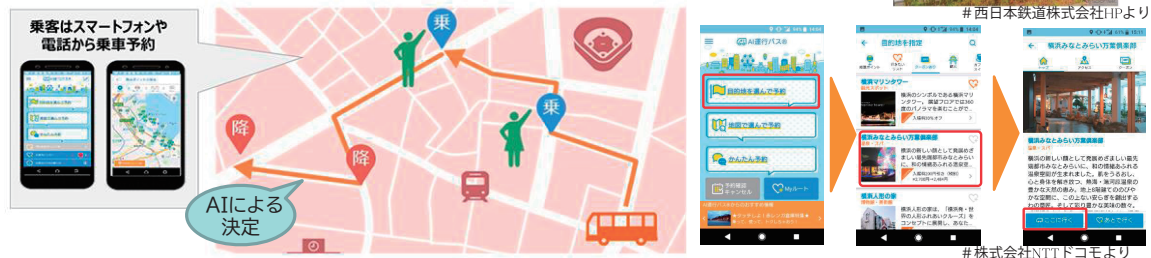
- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

#### ○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



【オンデマンド交通の利用イメージ】



資料：国土交通省総合政策局

## ② 超小型モビリティ、電動キックボード

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両であり、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている（図表2-2-2-9）。

2020年9月1日、最高速度60km/h以下の量産型小型モビリティが一般公道を自由に走行できる環境を整備するため、軽自動車を対象とした保安基準等の一部が改正された。

また、パーソナルモビリティでは、主に通行区分が「車道」であるため、速度制限や運行地域の制限等が行われている。現在、更なる普及促進に向け公道実証実験が検討されている。

図表2-2-2-9 超小型モビリティ

超小型モビリティ導入事例の類型



業務・公務	<b>配送業務の効率化</b> (日本郵便・セブンイレブン) 	<b>訪問業務での活用</b> (熊本県、宮城県美里町、高松市等) 
	<b>観光利用</b> 離島や自然観光地の周遊利用 (飯島、大分県姫島、神戸市等) 	<b>温泉地等の滞在リゾートでの回遊性向上</b> (石川県加賀市、鳥取県鹿野町等) 
日常利用	<b>都市部でのシェアリング日常利用</b> (豊田市、安城市等) 	<b>中山間地や離島でのレンタル日常利用</b> (薩摩川内市、大分県姫島等) 

資料：国土交通省総合政策局

電動キックボードは、徒歩や自転車に代わり気楽に行動範囲が広がることで、「通勤・通学や買い物」「観光振興」「業務（シェアリング、インフラ点検）」で移動の利便性や回遊性の向上が期待される移動手段であり、新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている。また、他の交通主体との調和等が図られれば、短距離移動の効率化などに資する可能性があると考えられている（図表2-2-2-10）。

現状、電動キックボードは道路交通法（昭和35年法律第105号）上の原動機付自転車に分類されており、車道（車両通行帯の設けられた道路においては、最も左側の車両通行帯、車両通行帯の設けられていない道路においては、道路の左側）を通行することとされている。

2020年7月10日、事業者より、普通自転車専用通行帯を通行可能とする内容等の規制の特例措置の整備に関する要望があり、その要望を踏まえ、規制所管官庁において、電動キックボードによる普通自転車専用通行帯の走行を可能とする特例措置が整備された。

認定された新事業活動計画に基づき、2020年10月から2021年3月までの間、電動キックボードによる普通自転車専用通行帯を走行可能とする実証事業を実施した。

図表2-2-2-10 電動キックボード

**原動機付自転車の範囲及び種類**

長さ: 2.5m以内  
幅: 1.3m以内  
高さ: 2.0m以内

定格出力: 0.6 kW以下  
(※第1種原動機付自転車の場合)

**電動キックボードに必要な保安装置**

資料：国土交通省総合政策局

### ③ グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービスであり、環境に優しいエコな移動サービスであるとともに、低速のため近距離移動を得意とし、既存の交通機関を補完する新たな移動サービスとして、地域住民のラスト・ファーストワンマイルの移動や観光客が景色を楽しむことができる周遊等への活用が期待されている。また、混雑回避や地域の賑わい創出等の新たなニーズへの対応にも資することが期待されている。

国土交通省においては、グリーンスローモビリティの地域特性に応じた活用を検討するため2018年度より実証調査を実施しており、2020年度においては全国6地域で実証調査を行った。また、2021年5月には、グリーンスローモビリティの導入と活用を考える地域の実務者のために、「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」を公表した。さらに、環境省と連携したグリーンスローモビリティ導入促進事業により車両購入費の一部を補助し、グリーンスローモビリティの普及を促進している（図表2-2-2-11）。

図表2-2-2-11 グリーンスローモビリティの導入に向けた支援事業の内容

## グリーンスローモビリティの導入に向けた支援事業の内容 国土交通省

高齢者の移動手手段の確保、観光客の利便性の高い周遊手段の確保等を図るため、実証事業と車両購入費補助により、環境にやさしいグリーンスローモビリティの普及を推進

### 支援事業の内容

#### 1. グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業（国交省）

- ・グリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の実施を希望する地方公共団体からの企画を募集
- ・地域に対して、2～4週間、車両を無償貸与すると共に、国交省が委託する外部専門機関による助言支援を実施



#### 2. CNF、IoT技術等の先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入実証事業（環境省・国交省連携）

- ・実施期間：2019年度～2023年度
- ・2021年度は、初年度採択地域の実証を継続（新規採択の予定なし）



#### 3. グリーンスローモビリティ導入促進事業（車両購入費補助）（環境省・国交省連携）

- ・地域課題の解決と交通の脱炭素化の同時解決を目指したグリーンスローモビリティの導入を支援（補助率1/2）

### ④ 自転車・シェアサイクル

自転車は、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等に資する移動手手段である。

また、自転車は人との接触を低減する移動手手段として有効であることから、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においても、自転車通勤等の取組を推奨しているところであり、実態としても自転車通勤やシェアサイクルの利用が増加するなど、自転車利用のニーズが高まっていることから、混雑回避等の新たな移動ニーズへの対応にも資することが期待されている。

こうしたことから、新しい生活様式で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、都市部を中心に全国各所で自転車通行空間の整備計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進することとしている。

また、シェアサイクルについては、観光戦略の推進のほか、生活利便性の向上や地域の活性化等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有する交通手段として国内で導入が進んでいるところである。国としても、その更なる普及促進を図るため、シェアサイクルの在り方検討委員会を開催し、持続可能な事業運営の在り方等について検討を行ったほか、2021年度税制改正においてシェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設した（図表2-2-2-12）。

図表2-2-2-12 シェアサイクルの導入促進に係る特例措置

**【シェアサイクルの導入促進に係る特例措置】**



＜シェアサイクルポート  
（札幌市）＞



＜登録機＞



＜充電装置＞

＜ラック＞

一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、課税標準を価格の3/4とする特例措置を創設。

- ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
- ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け 等
- ・特例期間：2年間（令和3年4月1日～令和5年3月31日）

**【道路空間を活用したカーシェアリング社会実験】**



＜国道1号 大手町駅ST＞



＜1人乗り小型モビリティ＞

### 【コラム】 自転車レーンの拡大（パリ）

パリでは、ロックダウンを解除した2020年5月から、道路上に杭を設置して車道と分離した、「pop-up “corona cycleways”」と呼ばれる一時的な自転車通行レーンを設けるなどして、650kmに及ぶ自転車道整備を進めている。世界保健機関(WHO)が発表した指針※では、自転車と徒歩での移動は、過密を避けるだけでなく、テレワーク等によって懸念される運動不足の解消にもなるとして、推奨されている。

※ “new technical guidance on moving around during the COVID-19 outbreak”



パリの pop-up “corona cycleways”（一時的な自転車通行レーン）

（写真） Forbes “Paris To Create 650 Kilometers Of Post-Lockdown Cycleways”  
<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/?sh=732d040154d4> 2021年5月閲覧



### 第3節 今後の展望

新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大するとともに、その脅威が継続し、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、さらには人々の行動・意識・価値観にまで多方面に甚大な影響を及ぼしている。他方、コロナ禍においても、交通事業は国民の生活に不可欠なサービスであることが再認識された。

感染拡大期においては、我が国では「自粛」という形で、多くの人々が外出・移動を控えたが、公共交通や物流は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして、感染リスクを抱えながら事業を継続し、社会に多大な貢献を果たしている。

しかしながら、公共交通機関では、需要が大幅に減少し減少となる中でも運行便数を確保するという社会的な要請の中、特に中小の交通事業者を中心に、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っている。

また、今後、テレワーク等の新しい生活様式が社会に定着することで、積年の課題であった東京一極集中の是正と地方の活性化や、交通需要マネジメントによる大都市圏等での交通集中の緩和等の期待が持たれる一方で、全国の公共交通機関においては、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性も予見されている。

我が国の交通サービスが社会構造の大変化や大規模災害等のリスクに直面する中で持続的に運営され、強靱な形態となるためには、交通事業者はいかなる手立てを講ずるべきか、行政はどのように貢献すべきか、また利用者はどのように負担すべきか。

従前より交通政策が目指してきた「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現」という使命は、今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、これまでになく重要度・緊急度が増しており、もはや逐次的・漸進的な改善では手遅れとなるおそれがある。

また、我が国の交通が、社会・経済の急激な変革に対応し、供給者目線から真に利用者目線でのサービス展開に転換するためには、デジタル化や自動化、デジタル・トランスフォーメーション(DX)をはじめとしたモビリティの革新や、既存の制度・規制の見直しに大胆かつ迅速に取り組まなければならない。

加えて、陸海空の基幹的な交通ネットワークの着実な強化や、頻発・激甚化する自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、カーボンニュートラルに向けた取組など、交通分野が対応すべき課題は重要かつ広範に跨る。

こうした問題意識の下、持続的で強靱、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すべく、多様な主体が連携・協働しつつ、商業的手法に加え、公助・共助・自助に係るあらゆる施策を総動員して全力で取り組んでいかなければならない。