

第3章

豊かな未来の実現に向けて

I

第3章

豊かな未来の実現に向けて

本章第1節においては、第2章に示した、現在直面する危機により加速した変化と顕在化した課題に対応するための方針・施策について、第2章に対応する5項目ごとに示す。

第2節においては、現在直面する危機を契機として、第2章に示した変化・課題に対し、第3章第1節に示した方針・施策等を推進することにより実現する、「豊かな未来」の姿はどのようなものかを、5項目に分けて示す。

第1節

危機による変化と課題への対応

1 社会の存続基盤の持続可能性確保

第2章第1節の通り、人口減少・高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症によって、生活必需サービスを支える公共交通や、我が国・地域にとって重要な産業である観光産業は、大きな打撃を受けており、これらの社会の存続基盤と言える産業の持続が困難なものとなるおそれがある。本節では、これらの社会の存続基盤及び地域の持続性を確保するための取組みについて記載する。

(1) 地域公共交通の維持と利便性の向上

(航空業への支援)

第2章第1節の通り、航空業については、コロナ禍による人流の減少やインバウンドの消失により、経営環境が悪化し、非常に深刻な状況である。この状況を受け、国土交通省では、国民の移動の基礎的なインフラである航空ネットワークを適切に維持するため、2020年10月28日に『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』を取りまとめた（同年12月21日に新たな追加支援策を盛り込み改定）。このパッケージによる支援の具体的な内容は下記のとおりである。

- ・着陸料や空港使用料・航空機燃料税の更なる減免など、航空ネットワーク維持・確保のための施策
- ・危機対応融資等の活用による資金繰り支援など、資金需要への対応、雇用維持のための施策
- ・地域航空における感染防止対策支援やG o T oトラベル事業の延長と適切な運用など、感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組
- ・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など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 等

(鉄道事業への支援)

第2章第1節の通り、地域公共交通については、人口減少や都市集中の影響によりその維持が困難となっていたところ、コロナ禍による利用者の減少により、一層困難な状況となっている。

国土交通省では、J R北海道、J R四国（以下、JR二島）及びJ R貨物に対しては、経営自立に向けた支援を行ってきた。しかし、JR二島は、我が国でも特に人口減少や都市集中が進んでいる北海道と四国における鉄道旅客運送を担っており、JR貨物は、全国のJR路線での貨物輸送を担うが、

その大部分は人口減少が進行する地域である。このため、人口減少や他の交通機関の発達、コロナ禍による更なる需要減少等の影響により、経営環境は、非常に厳しい状況となっている。

このため、現行の支援は2020年度末で期限を迎えるが、我が国及び地域の基盤として重要な、これら3社による鉄道旅客運送事業と貨物輸送事業を維持するため、今後とも継続した支援が必要と判断し、下記の支援を行うこととしている（図表 I -3-1-1）。

図表 I -3-1-1

JR二島・貨物への経営支援



鉄道施設の修繕



本四連絡橋（瀬戸大橋）



特急気動車の新製

資料）国土交通省

- ・JR二島の経営安定基金^{注1}について一定の運用益確保や、JR二島及びJR貨物への助成金の交付期限の延長
- ・青函トンネル・本四連絡橋に係る改修費用への支援
- ・線路や旅客駅など鉄道施設の整備や、特急気動車の新製等に必要な資金の出資
- ・管理が大きな負担となっている不要土地（廃線跡地、貨物駅跡地等）の引取り 等

（地域公共交通計画の高度化）

国土交通省では、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。）に基づき、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マスタープランである地域公共交通計画について、交通圏単位で、全ての地方公共団体での策定を推進している。地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送^{注2}やスクールバス、福祉輸送など地域の多様な輸送資源を総動員することで、持続可能な交通サービスを確保することを求めている（図表 I -3-1-2）。

図表 I -3-1-2

地域交通維持に向けた取組

地域公共交通計画

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

地域における
輸送資源の
総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

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

資料）国土交通省

^{注1} 国鉄改革時に、JR北海道・JR四国がその運用益により営業損失を補填し得るよう設置された基金

^{注2} バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

さらに、2020 年11月に、乗合バス事業者等の共同経営が可能となる独占禁止法特例法^{注3}が施行された。同法に基づく共同経営等に係る特例も活用しつつ、地域公共交通活性化再生法の地域公共交通利便増進事業と併せて、路線、ダイヤ、運賃等の面からの利用者目線でのサービス改善を図っている。また、まちづくり施策等と連携した地域公共交通ネットワーク

の形成が重要であり、地域公共交通計画^{注4}と立地適正化計画を連携して策定する地域も増加している。2021 年3月時点で、地域公共交通計画については618市町村、立地適正化計画については383市町村が作成し、その両方を作成した市町村は257まで増加している（図表 I -3-1-3）。

（2）観光需要の回復

（Go To トラベル事業）

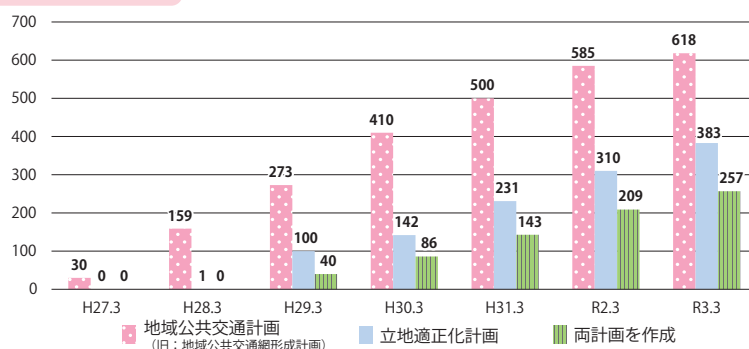
第2章第1節の通り、観光産業は、我が国経済及び地域の活力・経済等の面から非常に重要な産業であるため、コロナ禍により大きく減少した観光需要を回復させることは、非常に重要である。

Go To トラベル事業は、コロナ禍において国民の命と暮らしを守り抜くため、安全で安心な新しい旅のスタイルを普及・定着させる

ことを目的とした事業であり、事業を実施するに当たり、観光関連事業者と旅行者の双方において、互いに着実に感染拡大防止策を講じることを求めている。

Go To トラベル事業は、今後の感染状況等を踏まえて、取扱いを判断することとし、宿泊施設・観光地等での感染拡大防止策を徹底した上で、地域観光事業支援を実施する。また、ワーケーションや休暇取得促進等により旅行需要平準化を図り、混雑を低減させる。

図表 I -3-1-3 地域公共交通計画・立地適正化計画の策定状況



資料) 国土交通省

図表 I -3-1-4 Go To トラベル事業及び平日への旅行需要の分散化のロゴ



Go To トラベル事業



平日への旅行需要の分散化

資料) 国土交通省

【関連リンク】

「新しい旅のエチケット」動画※複数の動画を掲載したページへのリンク 出典：Go To トラベル運営事務局 URL：<https://goto.jata-net.or.jp/info/2020091001.html>

分散型旅行のススメ※複数の動画を掲載したページへのリンク 出典：Go To トラベル運営事務局 URL：https://biz.goto.jata-net.or.jp/movie/download_smalltravel.html

注3 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）

注4 地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい公共交通網の姿」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものである。令和2年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地域公共交通網形成計画に代わる、新たな法定計画として地域公共交通計画の作成が努力義務化された。なお、同法の改正前に策定された地域公共交通網形成計画は、同法の改正後は、地域公共交通計画とみなされる。

(既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業)

観光施設を再生し、地域全体で魅力と収益力を高める事業について、短期集中で強力に支援する(図表 I -3-1-5)。

- ・土産物屋や飲食店など、観光施設の改修等支援
- ・跡地の観光目的での活用を前提とした廃屋の撤去
- ・公的施設の観光目的での利活用のための民間活力の導入支援 等

図表 I -3-1-5

既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業の施策例

施設改修による旅館、観光街等の再生



廃屋の撤去による観光まちづくり



資料) 国土交通省

(国内外の観光客を惹きつける滞在コンテンツ充実や、インバウンドの段階的復活)

上記に加え、国内外の観光客を惹きつける魅力的な滞在コンテンツの造成や観光地等の受入環境整備等を支援する。また、観光地等の受入環境整備等を促進しながら、インバウンドを段階的復活させていく。

- ・スノーリゾートやアドベンチャーツーリズム等の高付加価値・滞在型コンテンツの造成
- ・城や社寺、古民家、グランピング等の個性ある宿泊施設整備
- ・観光地等における多言語対応、無料 Wi-Fi 等の整備等の促進
- ・国内外の感染状況等を見極めつつ、感染状況が落ち着いている国・地域から、防疫措置を徹底の上、小規模分散型パッケージツアーを試行的に実施
- ・我が国の観光資源を含む多様な魅力や安全・安心への取組に関する情報等の発信による訪日プロモーションの実施 等

(3) まちの機能、活力の維持・向上**(コンパクト＋ネットワークの推進等による多角連携型の国土づくり)**

人口減少・高齢化が進行する中、「コンパクト＋ネットワーク」の推進により、各地域の各種サービス機能をコンパクトに集約するとともに、各地域を交通や情報通信等のネットワークでつなげることで一定の圏域人口を確保し、生活に必要な機能を維持することを図っている。

（二地域居住、地方移住の推進）

第2章第1節の通り、テレワークの普及に伴い、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点を設ける暮らし方である「二地域居住」や、「地方移住」への関心が高まっている。多様な価値・魅力を持ち、持続可能な地域の形成を目指すためには、地域づくりの担い手となる人材の確保を図る必要がある。このため、二地域居住や地方移住に関心を有する人の誘致・移動を図ることが重要である。国土交通省では、二地域居住等の推進を図るための情報発信（図表 I -3-1-6）や、関係省庁協力のもと、地方公共団体・関係団体・関係事業者からなる全国二地域居住等促進協議会（図表 I -3-1-7）との連携等により、二地域居住等を推進している。

（「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり）

国土交通省では、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力や国際競争力を向上し、内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつけるという好循環の確立に向けて、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進している。詳細は、第3章第1節3. 多様化への対応に記載している通りである。

図表 I -3-1-6

二地域居住推進
の取組事例集

資料) 国土交通省

図表 I -3-1-7

全国二地域居住
等促進協議会

資料) 国土交通省



動画



仕事も暮らしも地方移住で充実！

出典：政府広報オンライン

URL：https://www.gov-online.go.jp/tokusyuu/chihou-ijyu/index.html

コラム

"I'm home! Tokamachi"

十日町市への移住者が多い理由とは？

Column

コロナ禍を契機に人々の働き方に変化が見られ、特にテレワークの普及により、都市部から自然豊かな郊外・農村地域への移住や二地域居住に関心を持ち始めた方も多いのではないのでしょうか。我が国では、特に地方部において人口減少・流出が深刻であり、地域の持続可能性確保のためには、移住・定住の促進が重要です。

日本有数の豪雪地帯である新潟県十日町市は、令和2年度には約150人もの人々がその豊かな自然や「人」に魅了されて移住しました。同市が移住者を惹きつける要因とは何でしょうか。

十日町市では、当市への移住・定住者を増やすため、様々な角度からアプローチしています。

まず、大きな要因の一つとして、「大地の芸術祭」という、越後妻有地域の里山を舞台に、3年に1度開催される国際芸術祭が、地域内外の交流や地域への活気を生み出す大きな機会になっています。

従前から、十日町市でも少子高齢化で担い手不足が問題となり、地域の維持・発展が一層難しくなるのではないかとという危機感がありました。このような中、越後妻有地域では、アートを媒介にした地域づくり・地域おこしをするため、2000年から「大地の芸術祭」を開催しています。「大地の芸術祭」では、棚田など里山の自然資源、空き家・廃校などの集落資源、民芸・工芸などの文化資源を活用したアート作品が、地域内の各地に点在しているため、アートを道しるべに里山を巡ることができます。訪れた人は「大地の芸術祭」を通じて、この地域の魅力である、里山の自然と景観、米、そば、保存食などの食、温かい地元の人々に触れることとなります。また、地元住民は、来訪者との交流から地域の良さを再発見し、地域をこれからも残していきたいという想いを強くしています。「大地の芸術祭」への来訪や開催・運営のためのボランティア活動等を通じて、地域外の人と地元の人が交流・協働する機会が創出され、地域外の人に対する「おもてなしの心」が自然と醸成される効果もありました。



大地の芸術祭の展示作品



自然を活かした作品
マ・ヤンソン/MADアーキテクト
「Tunnel of Light」



里山を活かした作品
草間彌生「花咲ける妻有」



廃校を活かした作品
鉢&田島征三「絵本と木の実の美術館」

また、十日町市では、全国に先駆けて 2009 年から地域おこし協力隊を導入しており、特徴的な取組として、導入初期から協力隊志望者と、地域住民とのマッチングを行ってきました。隊員の受け入れ後の地域をしっかりとイメージすることで、ミスマッチが発生しにくく、同市では、地域おこし協力隊導入後、延べ 82 人が協力隊として活躍し、今も多数のエントリーがあるだけでなく、協力隊退任後の定住率は約 7 割と、全国の平均（約 6 割）を大きく上回っています。

このほか、空き家をシェアハウスに改修し、移住希望者がお試し移住できる場として提供する事業も実施しています。移住希望者は、安価な利用料金で十日町市に居住しながら農作業体験や里山巡りができ、将来の移住・就農に結びつけています。

十日町市への移住者に移住を決めたポイントを伺うと、「人の温かさ」を一番に挙げる人が多いそうです。ここで紹介した十日町市の取組みも踏まえると、移住・定住促進のためには、住民が移住者を積極的に受け入れる体制や意識、地域外の人と住民が交流できる機会の形成が特に重要と言えそうです。

十日町市の今後の取組みについては、転出抑制、若者・女性・子育て世代の U ターン促進に重点的に取り組むとのことでした。

そのための具体的施策として、例えば、同市には大学がなく、高校卒業後の転出が多いという実情を踏まえ、高校生へのキャリア教育や県内大学生のインターン受け入れによる市内近郊就職率の増加を図っています。また、U・I ターン補助の対象拡大、子育て応援企業の就業環境整備の支援、U・I ターン情報誌の作成、3 人目の子供の保育料無償化等、多様な事業を重層的に実施しています。さらに、地域による取組の強化のため、集落ごとの人口減少等の予測を示した「集落カルテ」の作成、自治会等による U・I ターン促進に係る取組みへの支援等を行っています。

冒頭や本文で述べましたとおり、地域の持続可能性の確保のためには、移住・定住の促進が重要です。新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、テレワークが普及し、働き方・住まい方はますます多様化しますし、東京一極集中の傾向にも変化が見られます。

十日町市の地域おこし協力隊

竹所シェアハウス（単身者向け）
（市在住のドイツ人建築デザイナー
カール・ベックス氏のデザイン）

高校生へのキャリア教育



U・I ターン情報誌



このような変化もとらえて、地方への移住・定住がより一層促進されるといいですね。国土交通省でも、地方振興のため、U I J ターンや二地域居住等を推進しています。

【関連リンク】

- ・十日町市 移住・定住サイト I'm home! Tokamachi
<https://www.city.tokamachi.lg.jp/iju/index.html>
- ・とおまちプロモーションムービー（ショートバージョン）
<https://youtu.be/CTDqyGv-wrl>
- ・大地の芸術祭
<https://www.echigo-tsumari.jp/>
- ・国土交通省 地方振興：UIJ ターン、二地域居住の推進
https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/crd_chisei_tk_000007.html

（４）地域の防災力の維持・向上

第1章第1節の通り、我が国では、巨大地震のリスクや豪雨災害の激甚化・頻発化など、災害リスクが増大しており、地域の持続可能性確保のためには、地域の防災力を維持・向上することが非常に重要である。

国土交通省では流域治水の推進や、防災・減災のための住まい方や土地利用の推進、予防保全による持続可能なインフラメンテナンスへの転換等に取り組んでいる。詳細は、第3章第1節2. 災害リスクの増大や老朽化インフラの増加への対応に記載している通りである。

また、国土交通省では、インフラ分野のDXも推進している。これにより、人材不足の地方においても、適切なインフラメンテナンスが可能となり、地域防災力の維持・向上が期待できる。詳細は、第3章第1節4. DXの推進等による成長の実現に記載している通りである。

（５）物流サービスの維持

物流サービスは生活上の基盤的サービスとして重要である。しかし、地方部では、人口減少や地形的要因によるコストの上昇、人手不足により、物流サービスの維持が困難化している。

物流サービスの維持に向けて、2017年6月より、旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて貨物を運送することや、貨物自動車運送事業者がトラックを用い

図表 I-3-1-8 貨客混載の事例（バス事業者による貨物運送）



資料）国土交通省



とおまちプロモーションムービー（ショートバージョン）
出典：新潟県十日町市
URL:<https://youtu.be/CTDqyGv-wrl>

て旅客を運送する貨客混載を可能としている。さらに、コロナ禍で、この需要がさらに高まったため、第1章第1節の通り、タクシーによる飲食運送も可能としている。国土交通省としては引き続き、地域の交通機関の輸送力や経営状況、貨物自動車運送事業の供給力などの状況も勘案しながら、貨客混載の適切な展開を図っていく。(図表 I -3-1-8)。

また、国土交通省は、自動配送ロボットによるラストマイル配送を推進している。自動配送の実現は、運送コストの低減、人手不足の解消、利便性向上に繋がり、地域の物流サービスの維持に資するものである。詳細は、第3章第1節4. DXの推進等による成長の実現の通りである。

I

第3章

豊かな未来の実現に向けて

インタビュー

最適な交通手段の配置を地域で
本気で議論すべき

Column

鈴木文彦氏（交通ジャーナリスト）

公共交通の専門家で交通ジャーナリストでもある鈴木文彦氏に、ポストコロナにおける地方公共交通の未来についてインタビューしました。

——ウィズコロナにおける国民の移動（通勤・通学、旅行）に対するニーズの変化についてお聞かせください。

通勤・通学ニーズは3割減程度

首都圏のテレワークの比率は高いですが、地方ではそれほど多くはない状況です。このため、通勤、通学のボリューム自体は、全国レベルでおそらく3割減ぐらいでしょう。観光旅行に関しては、一時期増えましたが、Go To トラベルがなければ行かなかったという人が多い。このため、ウィズコロナ中のニーズは、少ない状況のままだろうと思います。

——ポストコロナにおける国民の移動（通勤・通学、旅行）に対するニーズの変化についてお聞かせください。

観光ニーズは増えるが、生活パターンの変化により移動量は減る

コロナが確実に収束すれば、特に、観光旅行に関するニーズは、反動でかなり増えると思いますが、通院、買い物、通勤・通学などは、行動を控えた様式で生活が成り立って、習慣になると、移動量そのものが減る可能性はあると思います。

実際に、路線バスやローカル鉄道の利用は、緊急事態宣言の頃に落ちて、6月ぐらいから持ち直しましたが、例年の8割ぐらいで止まっています。これは、通勤・通学や旅行を控えているだけではなく、生活パターンが変わってきていることが影響していると思われます。

——ウィズコロナ・ポストコロナにおける移動ニーズの変化も踏まえ、今後、地域公共交通の経営等の状況はどのようになると見込まれますか。

都市間の移動、観光が活発にならないと厳しい状況続く

例えば、地方の路線バスは、コロナにかかわらず、もともと利用者が減っている状態でした。本来であれば好調である高速バスが打撃を受けているため、バス事業全体で見た時、ダメージが大きいのです。都市間の移動や、観光など日常生活以外での移動が活発にならないと、経営は厳しいと思います。

バス、鉄道など公共交通は密だから乗らないというイメージを持っている人もかなりいると思いますが、換気をきちんと行っており、危険ではありません。路線バスだったら3分ぐらい、貸し切りバスでも5分ぐらいで空気が全部入れ替わります。公共交通は安全安心であるという

I

第3章

豊かな未来の実現に向けて

メッセージを発信する必要性を感じています。

——持続可能な地方公共交通に向けてどのような取り組みが必要でしょうか。

ドライバーのシェアなど発想の転換、最適な交通手段の配置を

バスやタクシーは、ドライバーあつての業種ですが、そのドライバーをどう活用していくかが重要です。例えば、物流と旅客をまたいで必要な時に流用できる仕組みです（バス・タクシーのドライバーを物流へ転換等）。すでに、バスやタクシーの貨客混載はできているので、ドライバーのシェアもできる仕組みが必要ではないでしょうか。

また、バスに荷物を載せるという貨客混載だけでなく、宅配車に人を乗せるという貨客混載ができれば、これもうまく組み合わせることで、人の移動も、荷物の移動も、かなり効率的にできるはずです。町と町をつなぐバス（貨客混載）と末端輸送の宅配車（貨客混載）をセットにすることによって、確実にバスと車が接続し、輸送手段も確保できます。

従来の発想だけでは限界が来ています。今後、高齢化して一定の免許返納が進むことを考えると、高齢者を中心に、公共交通による移動ニーズは間違いなく残るので、公共交通は必要です。しかし、変化していく地域の移動ニーズに対応するためには、いろいろな手法を組み合わせていかないと難しいでしょう。まずは、地域の人たちも巻き込んで、どういう手法が望ましいのかという議論をしないとイケない。地域のことを一番わかっているのは、自治体や住民なので、自分たちの問題として考えてもらうことが必要です。具体的には、自治体の中に、交通問題を掛け持ちではなく専門に担当する部局を置くことが重要です。私が長年交通政策のお手伝いをしている山口市では交通政策課を置いており、課長を含め5人配置されています。

かつては広範囲を網羅することが公共交通ネットワークを確保していくことでしたが、すでにそういう時代ではない。デマンド交通や自家用有償等は限られた地域の中で成立するノウハウであり、それを超えた範囲に安全・確実に人を運ぶ役割を、自家用有償のような手段で全て担うのは困難です。地域間・都市間を結ぶ手段は、安全・確実という点でバス事業者のノウハウが必要だろうと思います。つまり、単純にデマンド交通や自家用有償等に切り替えるのではなく、それぞれの持つノウハウをきちんと発揮できるところに最適な交通手段を配置することが必要です。どこにどの交通手段を張り付けていくかを、事業者・自治体・住民が本気で議論して、最適なものを張り付けていかなければいけません。

鈴木文彦氏



貨客混載

