

交通政策基本計画と公共交通政策

国土交通省総合政策局

令和元年11月

1. 交通政策基本法

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
 - ・地域の活力の向上に寄与
- 大規模災害に的確に対応

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
- 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(第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等(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(第22条)…耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【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(第24条)…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- 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(第29条)…ICTの活用
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進(第30条)…交通インフラの海外展開
- 国民等の意見を反映(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＞

2. 交通政策基本計画

交通政策基本計画について

1. 基本計画の前提

○交通政策基本法(平成25年12月4日法律第92号)に基づく交通政策基本計画の記載事項

- (1) 交通に関する施策の基本的方針
- (2) 交通に関する施策の目標
- (3) 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- (4) その他必要な事項

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靱化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

○計画期間：2014年度(平成26年度)～2020年度(平成32年度)

2. 基本計画の構成

○交通に関する施策の基本的方針

- A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

○交通に関する施策の目標

- ・交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき目標及びその趣旨を記載
- ・目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

○交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

目標の各々について、計画期間中に取り組むべき主要な施策として、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、積極的に記述。

3. これまでの経緯

○交通政策審議会・社会資本整備審議会(計画部会・小委員会)において、平成26年4月より審議を開始し、9月のパブリックコメントを踏まえ、平成27年2月に国土交通大臣に交通政策基本計画(案)を答申。

○平成27年2月13日に閣議決定。

交通政策基本計画(平成26年度～令和2年度末)

 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

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

C. 持続可能で安心・安全な 交通に向けた基盤づくり

施策の目標

- 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)

- 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)

- 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)

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**)
- ・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
- ・ICT等の技術革新によるイノベーションを進める
- ・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

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

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

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

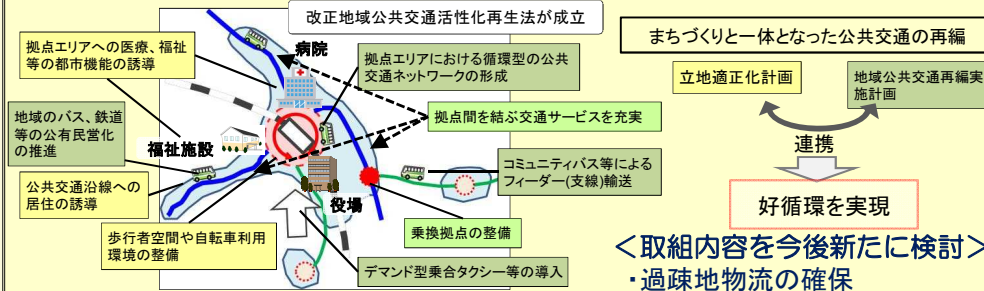
(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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



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

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

- ・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現



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

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・現行の整備目標を着実に実現する
- ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



ベビーカーマーク



ノンステップバス

<取組内容を今後新たに検討>

- ・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



新たなタイプのホームドア(昇降バー式)

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

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

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

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



(出典)JR東日本ホームページより

主な数値指標	・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]: 12県(2013) → 0県 ・バスロケーションシステムが導入された系統数: 11,684系統(2014) → 17,000系統
--------	---

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

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

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

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

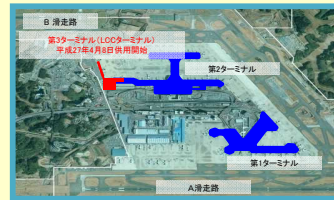
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

- ・首都圏空港の年間合計発着枠[*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回+最大7.9万回**
【※関係自治体等と協議中】
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7%(2013) → **17%**

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



主な数値指標

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

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

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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



高速鉄道車両更新計画
日立製作所 受注額: 約4,600億円

主な数値指標

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

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

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



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

主な数値指標

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



北陸新幹線の開業に合わせた富山地方鉄道の駅舎整備



北陸新幹線 黒部宇都宮温泉駅

富山地方鉄道本線新駅

目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

主な数値指標

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



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)



認定ドライバーによる観光タクシー(東京では外国語研修を実施)



我が国に寄港するクルーズ船

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

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

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応



主な数値指標

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

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整えるとともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

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

【積載率】

○鉄道貨物 平日 76.2%(2013年度)
休日 53.2%(2013年度)

○内航海運 33.7%(2012年度)

→ **トラック輸送の受け皿に**

主な数値指標

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

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

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

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

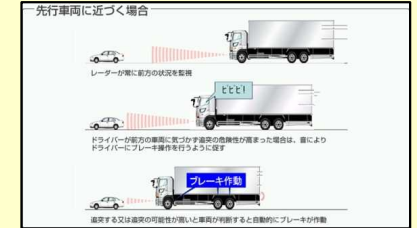
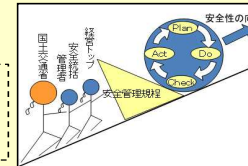
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



<取組内容を今後新たに検討>

- ・交通関連事業の基盤強化方策

主な数値指標

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

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・次世代自動車の一層の普及
- ・充電インフラ・水素ステーション整備

<取組内容を今後新たに検討>

- ・燃料電池自動車の本格的な普及
- ・グリーン物流(モーダルシフト等)



地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

主な数値指標

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

施策の推進に当って特に留意すべき事項

① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
- 他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

(趣旨)

専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

(進め方)

- サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
- 地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発・交通教育、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進、交通に関するマナーの普及・啓発、交通インフラの適切な利用促進 等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード間の役割分担・連携（ベストミックスの実現）、事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上の推進 等

③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

(進め方)

- 交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
- 高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
- 先端技術の積極的な導入
- 先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等） 等

④ 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

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

- 開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
- 東京だけでなく全国各地への波及
- 先駆的な取組の世界への発信 等

3. 令和元年版交通政策白書

令和元年版交通政策白書の構成

交通政策白書は、交通政策基本法第14条に基づき、毎年、国会に提出。
令和元年版交通政策白書(令和元年6月25日閣議決定・国会提出)は、以下の4部で構成。

第Ⅰ部 交通の動向

交通の各分野における利用状況や整備状況について、近年の動向を把握し、背景事情を分析する。

- 第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向
- 第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向
- 第3章 各交通モードの動向

第Ⅱ部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

ICTや技術革新の進展を背景としたMaaSや自動運転等の新たなモビリティサービスや交通分野における様々な先進事例について、それらが生み出される背景について考察した上で、その動向を整理・分析する。

- 第1章 モビリティ革命の背景
- 第2章 新たなモビリティサービスや交通分野の先進的取組の動向

第Ⅲ部 平成30年度交通に関して講じた施策 / 第Ⅳ部 令和元年度交通に関して講じようとする施策

交通政策の基本的な枠組みである交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)に基づいて、政府の取組の進捗状況を確認する。

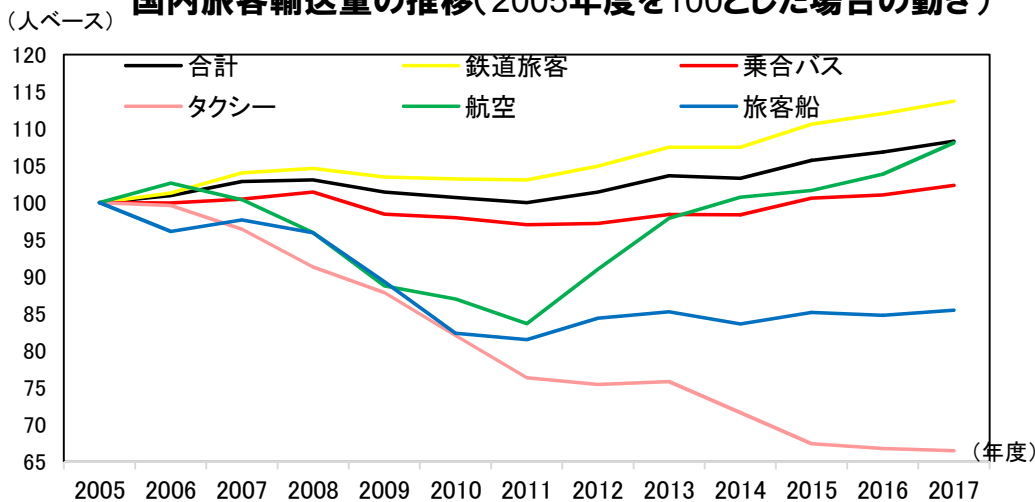
- 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- 第2章 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

令和元年版交通政策白書の概要

第1部 交通の動向

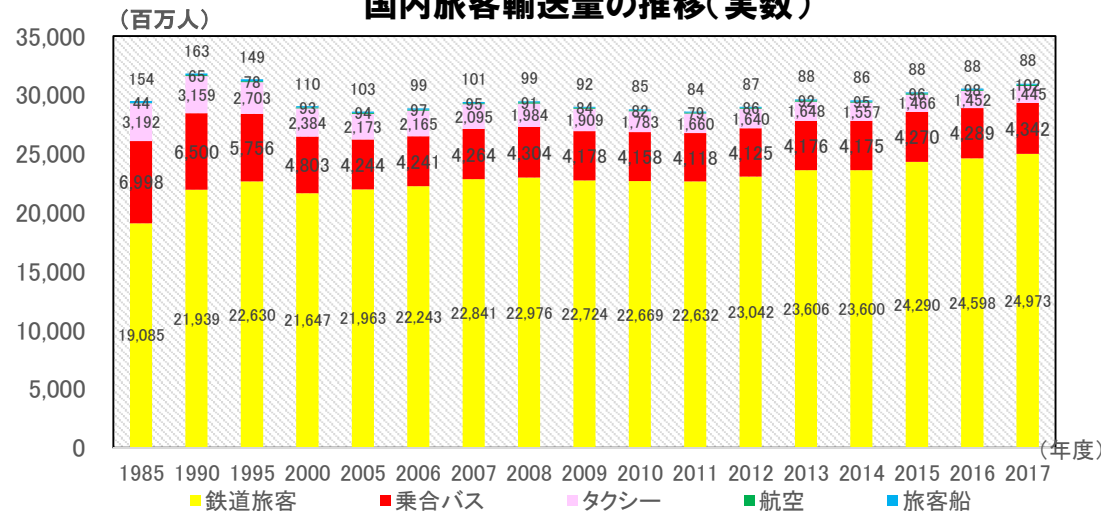
- 国内旅客輸送は、鉄道や乗合バスは緩やかな増加傾向にあり、航空はリーマンショック後、国内線LCCの参入等により回復し、ここ数年は増加傾向にある。一方で、旅客船はここ数年横ばい、タクシーは長期にわたり減少が続いている。
- 国際航空旅客輸送は、ここ数年、訪日外国人旅行者の顕著な増加、特にLCC利用者の急増に伴い増加している。

国内旅客輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)



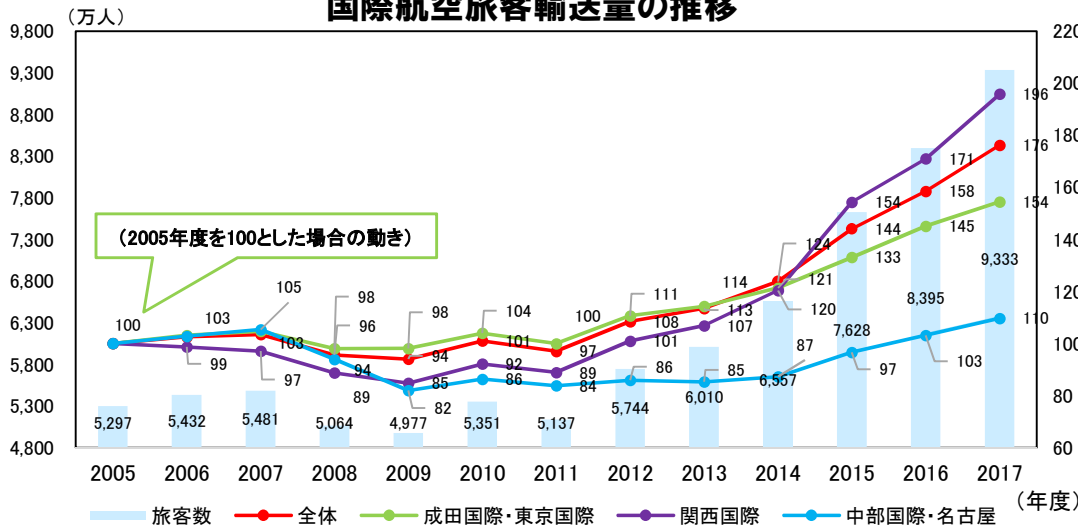
(出典)「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

国内旅客輸送量の推移(実数)



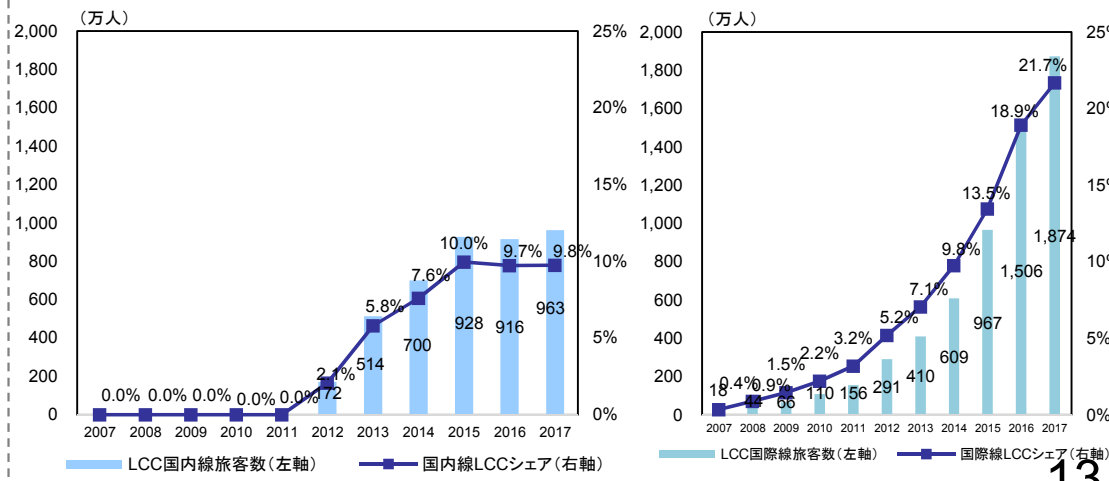
(出典)「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

国際航空旅客輸送量の推移



(出典)「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

我が国のLCC旅客数の推移(国内線・国際線)



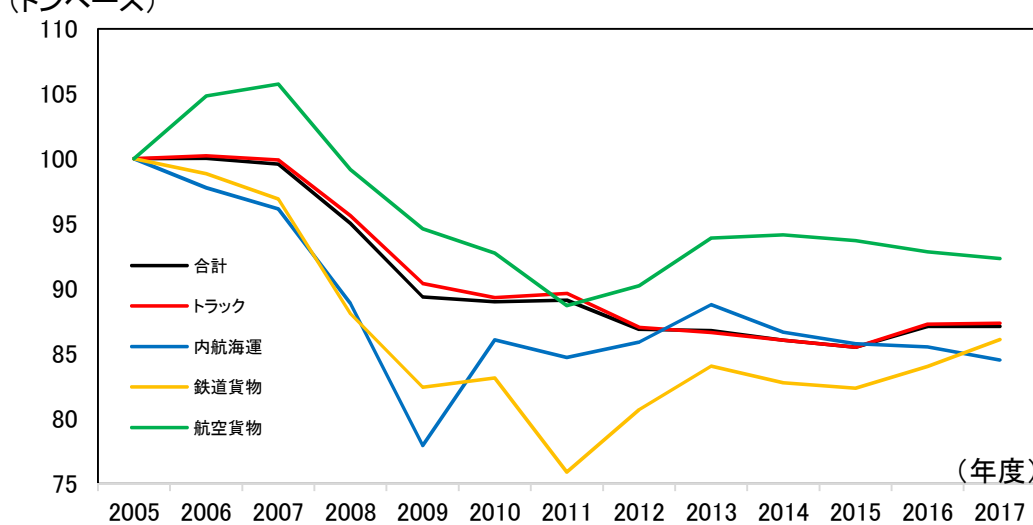
(出典)国土交通省航空局作成

令和元年版交通政策白書の概要

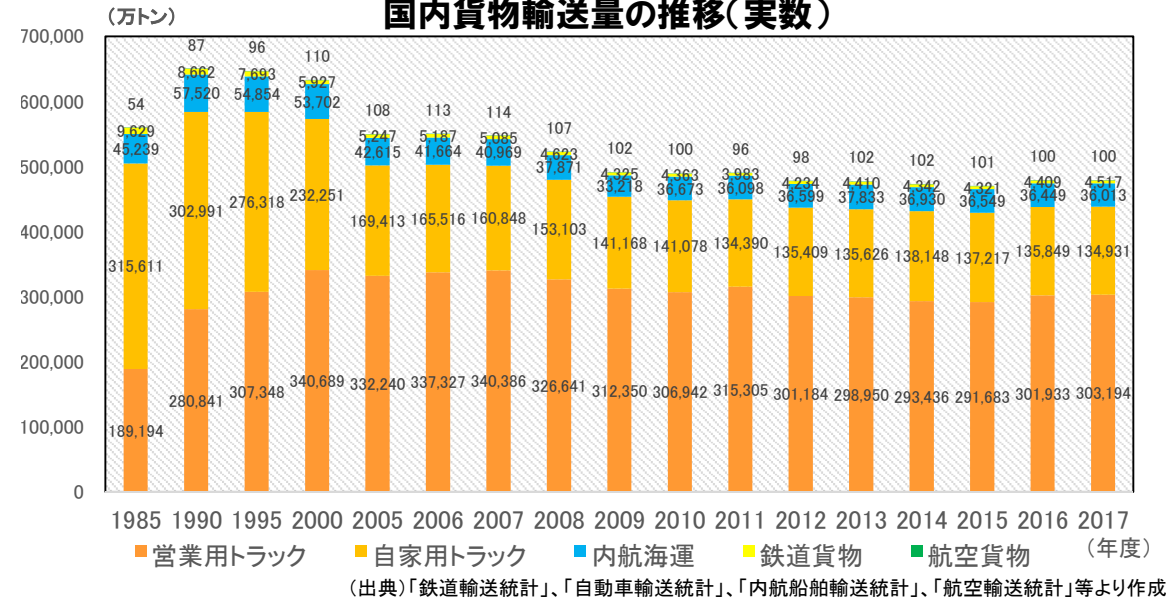
第1部 交通の動向

- 国内貨物輸送は、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移している。また、宅配便取扱個数が、インターネット通販市場の拡大により大幅に増加している。
- 国際貨物輸送は、リーマンショックによる落ち込みから回復した後、ここ数年においては、外航海運(コンテナ)、航空のいずれも増加傾向にある。

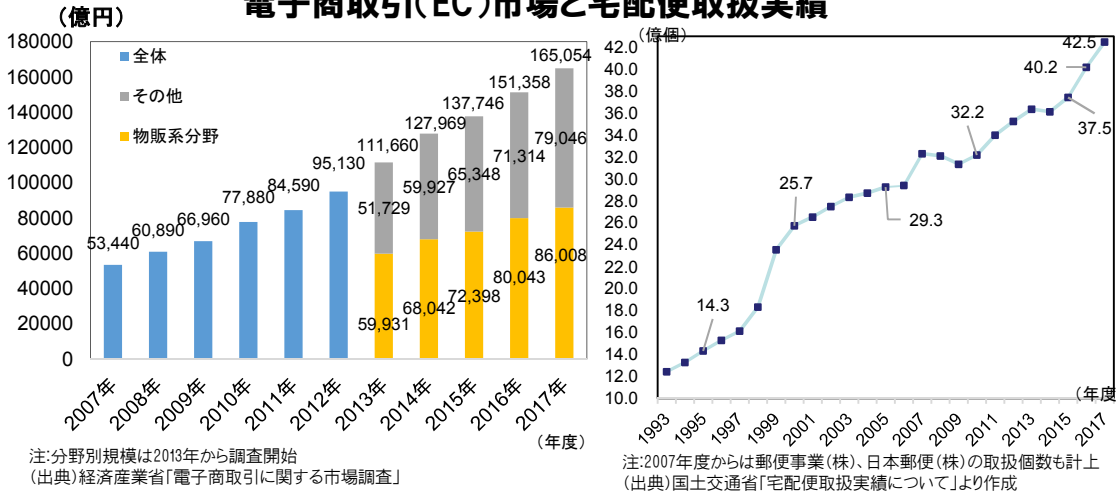
国内貨物輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)



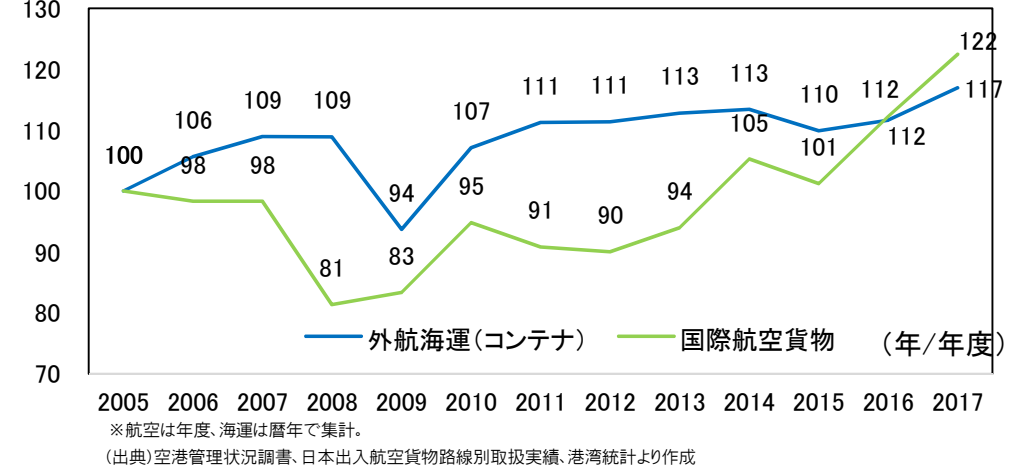
国内貨物輸送量の推移(実数)



電子商取引(EC)市場と宅配便取扱実績



国際貨物の輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)



令和元年版交通政策白書の概要

第II部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

背景①

- 近年、「モビリティ革命」ともいえる変化が生じているが、そこには、交通をめぐる課題やICT等の技術革新等、様々な背景が存在。
- 都市部と地方部では交通を巡る現状が異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。また、人手不足や環境負荷の軽減、安全や災害への対応も求められている。

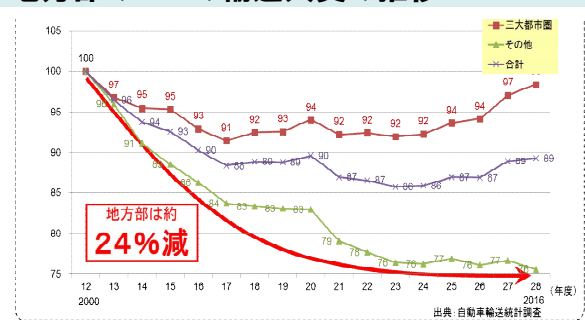
都市部と地方部の交通

<地方部>

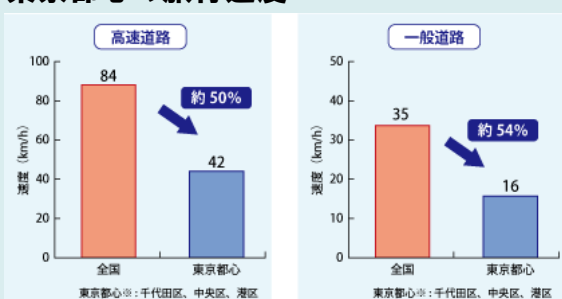
- 人口減少と急速な少子高齢化が進展し、輸送人員の減少、公共交通サービスの縮小が進展

⇒ 移動手段の選択肢を広げる必要

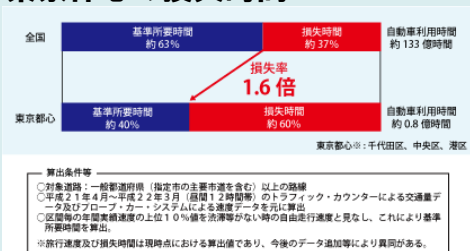
地方部のバスの輸送人員の推移



東京都心の旅行速度



東京都心の損失時間



<都市部>

- 都市部への人口流入や訪日外国人旅行者の増加等を背景に輸送人員が増加し、交通の混雑等の負の社会的影響が課題

⇒ 混雑緩和や空間利用の効率化が必要

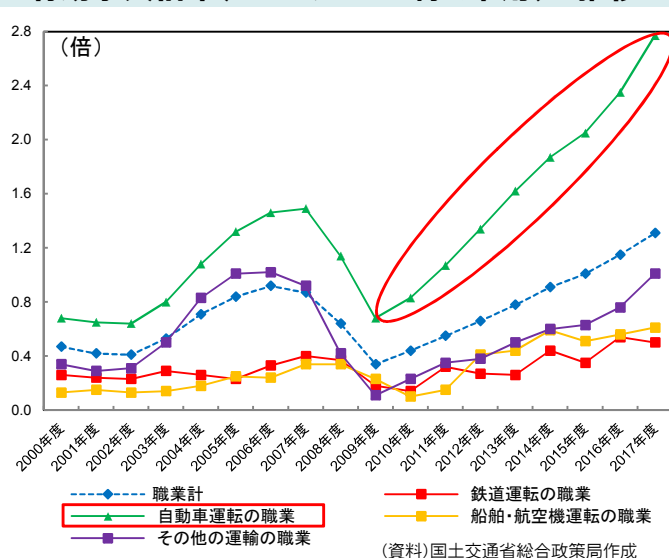
人手不足や環境・安全・災害への対応

<人手不足>

- 交通事業の労働不足感が大きい

⇒ 担い手確保と合わせて、労働生産性の向上が必要

有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移

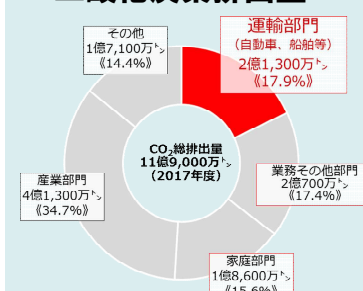


<環境・安全・災害>

- 環境負荷の低減、より高い安全性の確保、頻発・激甚化する災害への対応が必要

⇒ 持続可能な輸送システムの実現が重要

我が国の各部門における二酸化炭素排出量



平成30年7月豪雨による被害



①JR西日本 山陽線(本郷～河内) 広島方 三原方 沼田川 9月30日運転再開 (資料)国土交通省鉄道局

(出典)関東地方整備局HPより

(資料)国土交通省総合政策局環境政策課

令和元年版交通政策白書の概要

第II部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

背景②

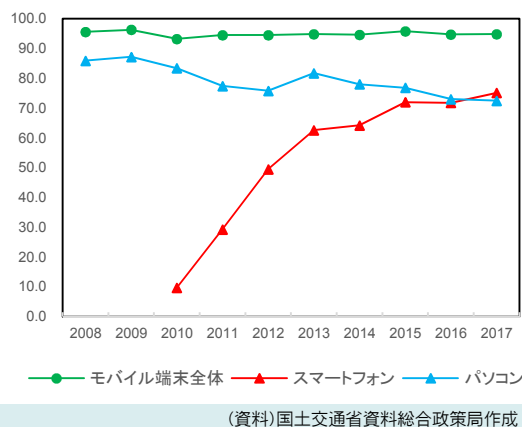
- スマートフォンを始めとする、ICT等の技術革新を背景に、移動手段や多様なサービスが出現。
- 移動の利便性と経済性の抜本的な向上の実現により、様々な交通をめぐる課題の解決が期待され、都市や地域のあり方にも変革をもたらす可能性がある。

技術革新による社会やサービスの変化

<スマートフォンの普及>

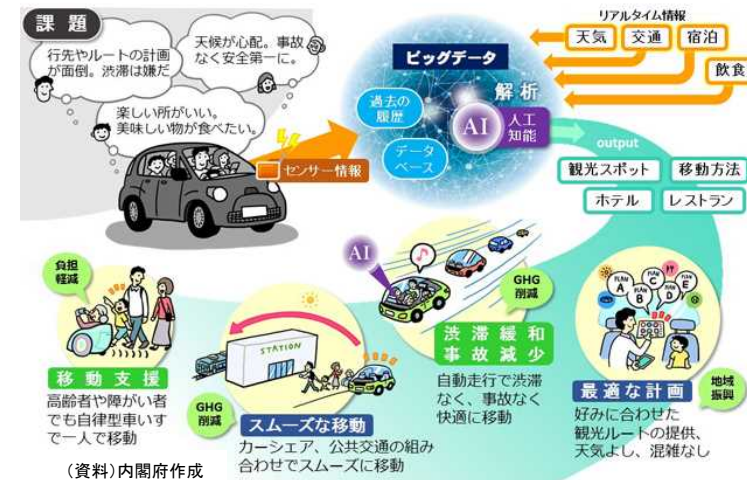
- 情報通信機器の保有状況(世帯)において、スマートフォンがパソコンを上回る

スマートフォン等の世帯保有率



<AI(人工知能)とSociety5.0>

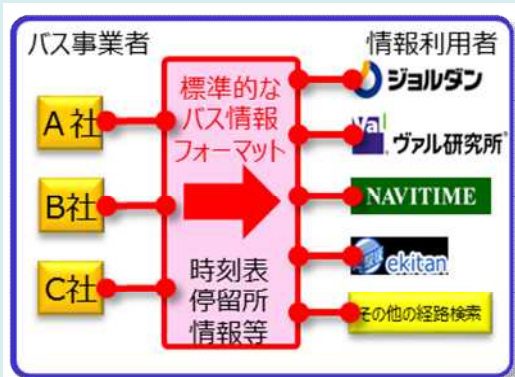
- AI(人工知能)技術は、社会のあり方に根本的な影響を与える可能性があるとして期待されており、その活用により、Society5.0を実現していくことが必要
- 交通分野でも、AIを活用した配車サービス等、効率性の向上が見込まれる



<データの公開と連携>

- API※の公開などにより、各産業において、外部連携を模索する動きが強まっている
- 交通の分野では、保有するデータの形式を統一して公開し、データが共有されることで、経路検索サービスが充実される

経路検索サービスの充実



※API (Application Programming Interface) とは、異なる二つのシステム間のインターフェースのこと。

MaaSや自動運転などの出現のイメージ

MaaS(Mobility as a Service)

自動運転



(出典) SAMPO HIETANEN and SAMI SAHALA(2016: Mobility as a Service, ITS Canada event in Toronto, Mar 8, 2016 サンポ氏プレゼン資料(トロント))



(出典)トヨタ自動車

○アプリ「Whim」(MaaSグローバル社)

○オフィスや診療所等多目的に活用できるモビリティサービス専用次世代電気自動車「e-Palette(イーパレット)」

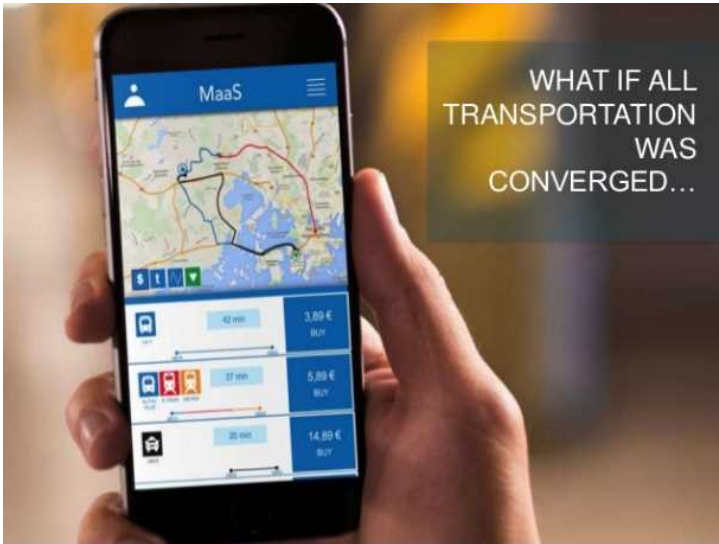
令和元年版交通政策白書の概要

第II部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

取組①

○ 多様な移動手法・サービスを組み合わせ、ワンストップでシームレスな1つの移動サービスとして提供するMaaS (Mobility as a Service)の実現に向けた取組が、様々な民間企業が参画し、グローバルに展開。

MaaS (Mobility as a Service)



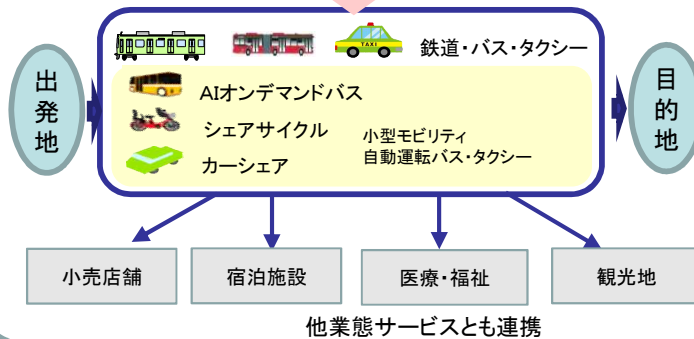
WHAT IF ALL TRANSPORTATION WAS CONVERGED...

○スマートフォン1つで、鉄道・バス・タクシー等の複数のモードの交通サービスの予約・乗車・決済が一括で可能。

○毎回の決済の他、毎月一定の料金を支払うプランも。

利用者

出発地から目的地までの移動をひとつのサービスとして提供(検索・予約・決済)



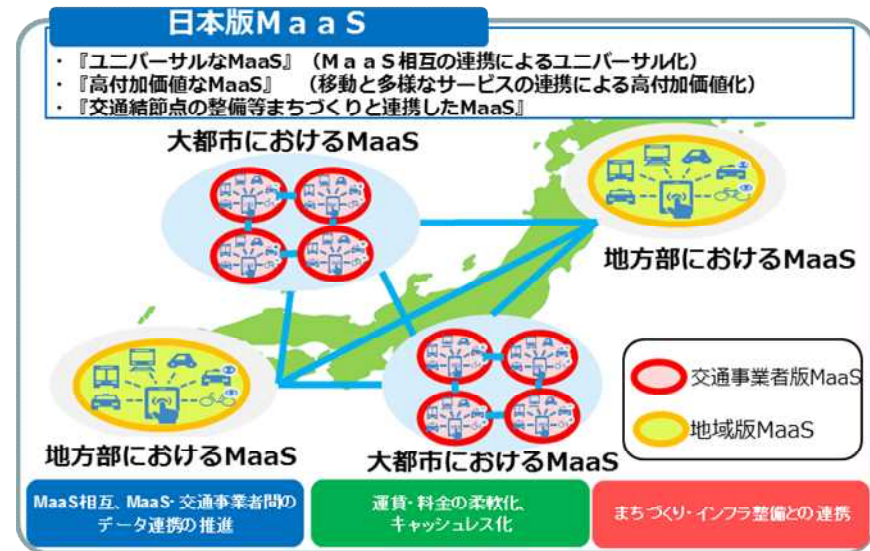
地方部における交通手段確保

都市部における渋滞緩和・環境負荷低減

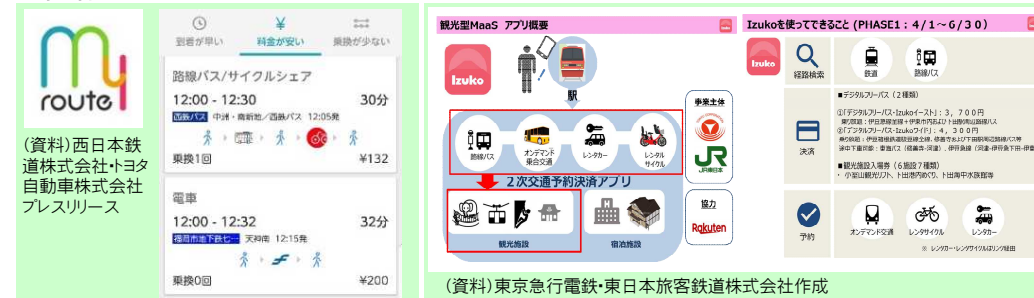
スマートシティの実現

我が国の取組事例と日本版MaaSの推進

<日本版MaaSの推進>



<国内の取組事例>



<新モビリティサービス推進事業(R1予算事業)>

○都市部・地方部において、新たなモビリティサービスの創出を推進
○スマートシティ等の取組と連携し、多様な地域での実証実験を政府が支援

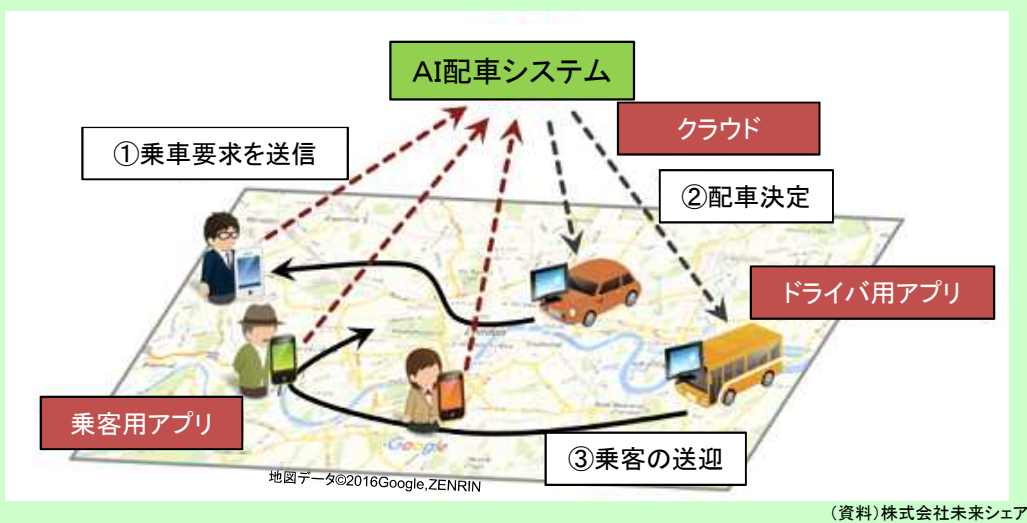
令和元年版交通政策白書の概要

第II部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

取組② ○ MaaSの実現も見据え、AI等の技術を活用した多様な輸送サービスやデータ連携の取組が進んでいる。

AI等の技術を活用した交通サービス

<オンデマンド交通でのAIの活用>



○利用者の乗車要求のデータを蓄積・解析して配車することにより、的確に乗合を成立させ、移送ルートも最適化

○乗客の移送の効率化や乗合利用者の増加により、交通渋滞やドライバー不足等の社会的課題の解決の可能性

<シェアサイクル>

○1台の自転車を複数の会員間で異なる時間で利用を行うシェアサイクルが、大都市を中心に普及

○スマートフォンアプリが活用されており、MaaSを構成する交通手段として取り入れられている事例も存在



(資料)一般社団法人 日本シェアサイクル協会

<配車アプリ>

○スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がり、全国対応のものから、特定の地域に特化したアプリまで約100種類存在

○アプリを用いたタクシーの「相乗り」や「事前確定運賃」の実証実験も実施されている



(資料)大和自動車交通株式会社作成

データ連携

連携の範囲及びルールの整備
協調領域と競争領域の線引きを国が提示

データ形式の標準化
データ整備への支援や形式変換ツールの提供



API仕様の標準化
ガイドラインの作成等により、API仕様を可能な限り標準化

データプラットフォームの実現
・利用条件等を明示・蓄積データを可能な限り有効活用

(資料)国土交通省総合政策局

○MaaS事業者や交通事業者間のデータ連携を加速させるための取組(連携の範囲及び連携ルールの整備等)を推進

第II部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

取組③ ○ より高い安全性の確保、効率性の向上による生産性向上などの効果を及ぼす自動化等の取組が進展。

交通分野の自動化

<自動運転>

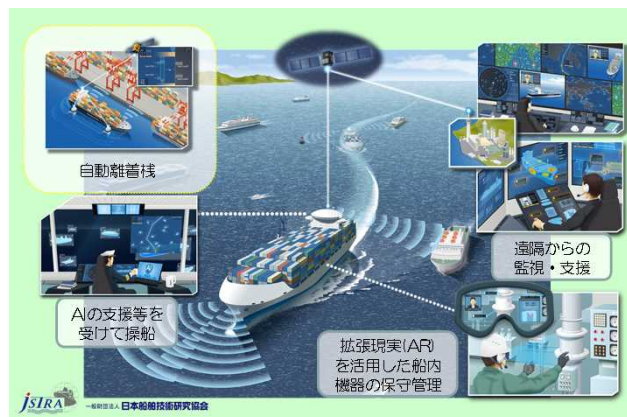
- 2025年目処の高速道路での完全自動運転を目標とし、必要なルールづくりなどの取組を推進
- 自動運転タクシーの公道サービス実証による都心部路線でのドライバー不足の解消やICTを活用した配車サービスの検証



(写真提供) 株式会社ZMP/日の丸交通株式会社

<自動運航船>

- 高度なセンサー等を備えた船舶及びその運航システムの開発・実用化を推進



<鉄道の自動運転>

- 鉄道分野における生産性革命の一環として、将来のドライバレス運転を目指して推進、山手線における試験運行を実施(車両の制御機能や乗り心地を確認)



(資料) 東日本旅客鉄道株式会社

<航空制限区域における自動走行>

- 羽田、成田、中部、仙台空港において、乗客・乗員等の輸送を想定した自動走行の実証実験を順次実施

<ドローンによる配送実験>

- 「ドローン」と呼ばれる自律走行する小型配送ロボットを用いて、大学キャンパス内における配送の実証実験を実施、エンドユーザーとの商品受け渡しにおける人手不足の解消に期待



(写真提供) 株式会社ZMP

令和元年版交通政策白書の概要

第II部 モビリティ革命～移動が変わる、変革元年～【テーマ章】

取組④ ○ 持続可能な社会の実現に向けた取組、“空飛ぶクルマ”のような未来を見据えた取組も進められている。

環境負荷低減の取組

<電気自動車や燃料電池自動車>

○省エネルギー、温室効果ガス排出削減等政府方針実現のため、電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)等の次世代自動車の普及が促進



(資料)東京都交通局

<グリーンスローモビリティ>

○電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

○高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待



(資料)国土交通省総合政策局

<超小型モビリティ>

○自動車より小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる乗り物、超高齢社会や地球温暖化環境問題等への対応における役割を期待



(資料)日産自動車株式会社

次世代に向けた新しい取組

<次世代インフラ・まちづくり>

○交通と不可分一体な道路や都市などのインフラ・まちづくりにおいても、次世代に向けた取組が進展

○最先端のモビリティ(自動運転等)の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿



<“空飛ぶクルマ”>

○都市部での送迎サービス、離島や山間部の新たな移動手段などにつながるものと期待



空飛ぶクルマの一例(イメージ)
(出典)国土交通省航空局

第III部 平成30年度交通に関して講じた施策 / 第IV部 令和元年度交通に関して講じようとする施策

第III部/第IV部においては、「交通政策基本計画」(2015年2月13日閣議決定)に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を記載。

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 第1節 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
…地域公共交通ネットワークの再構築、地域公共交通事業の基盤強化、過疎地物流の確保等
- 第2節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
…バス交通の利便性向上とLRT・BRTの導入、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入、自転車利用環境の創出等
- 第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする
…バリアフリー法に基づく車両・旅客施設等のバリアフリー化の推進、ホームドアの設置、ベビーカーの利用環境改善、「心のバリアフリー」や「言葉のバリアフリー」の推進等
- 第4節 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる
…都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上、先進安全自動車の開発・実用化の促進、自動走行システムの実現、交通系ICカードの普及・利便性向上等

第2章 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

- 第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
…我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充、LCCやビジネスジェットの利用環境の整備、首都圏空港のさらなる機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の深化等
- 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
…LCCの地方空港への就航拡大、新幹線ネットワークの着実な整備、既存の道路ネットワークの有効活用、安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実等
- 第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
…無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備促進、クルーズ振興を通じた地域の活性化、「手ぶら観光」の促進、「道の駅」の活用等
- 第4節 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する
…交通関連技術・ノウハウの海外展開の推進、海外交通事業・都市開発事業への我が国事業者の参入促進等

第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 第1節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
…交通インフラの災害対策、無電柱化の推進、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策等
- 第2節 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
…監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度、新技術の活用や設備投資への支援、交通関連事業の生産性向上等による基盤強化等
- 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる
…輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善、交通事業における若年層・女性・高齢者の活用等
- 第4節 さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める
…次世代自動車の一層の普及、モーダルシフトの推進等

4. その他

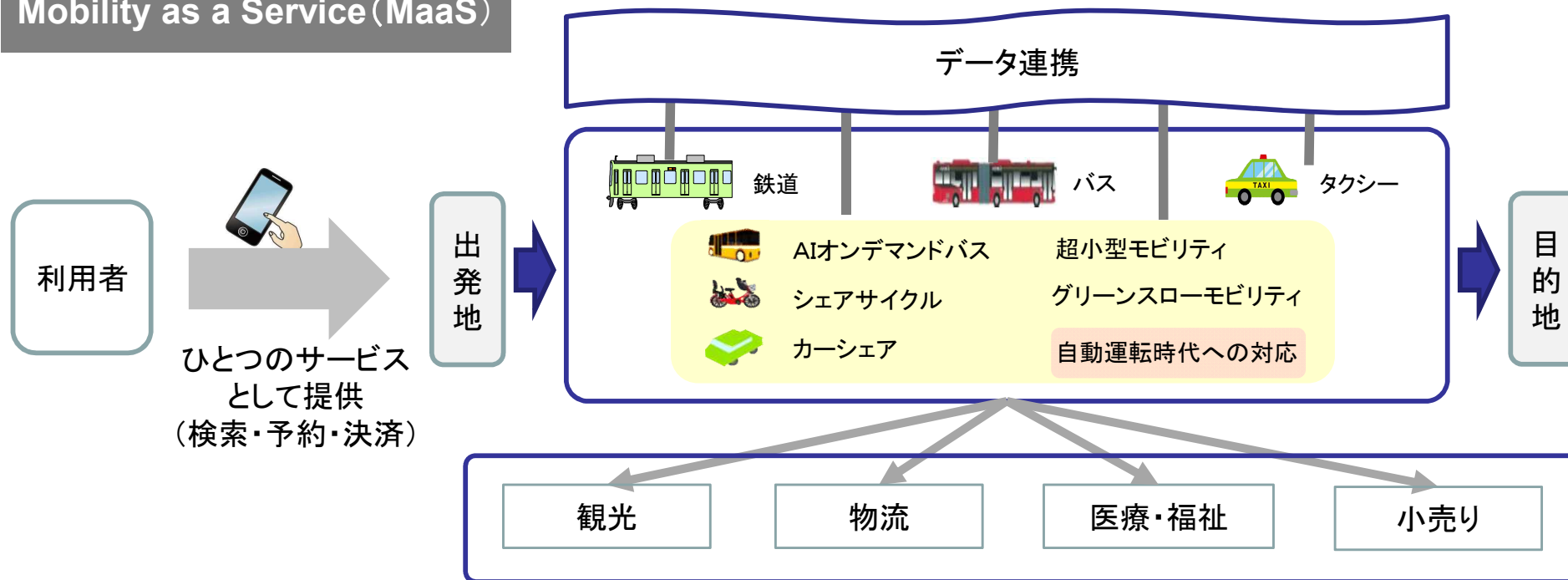
MaaSについて



スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられます。

Mobility as a Service (MaaS)



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

マイカー依存からの脱却と既存公共交通の有効活用

高齢者の外出機会の確保や交通安全

スマートシティの実現

フィンランド企業のMaaS Global社が、世界で初めて2016年末に実用化したMaaS。ヘルシンキ市周辺エリアを対象に、3つの料金プラン(うち2つは定額制)が提供され、利用者に合ったものを選べる。

Travel smarter.

www.whimapp.com



Whim Urban 30

€62

/ 30 days

30-day HSL ticket, City bike, and €10 taxis.

[read more](#)



Whim Unlimited

€499

/ month

Unlimited access to car, taxi, public transport, and city bike.

[read more](#)



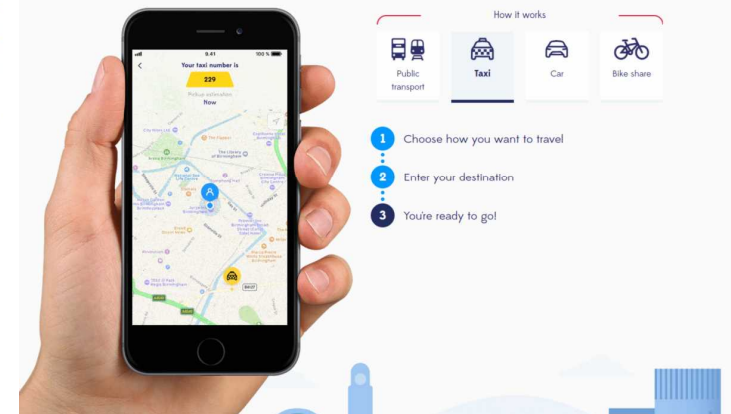
Whim to Go

Pay as you go

Each trip is paid separately with no subscription fee.

[read more](#)

Whim covers all your journeys



- Whim Urban 30 : 月額62ユーロ
 - ・ヘルシンキ交通局(市内のバス・電車・地下鉄・トラム(LRT))の1ヶ月定期券
 - ・タクシーは5kmまで10ユーロ
 - ・レンタカーは1日49ユーロで利用可能 ・シェアサイクルの最初の30分の利用が無料
- Whim Unlimited : 月額499ユーロ
 - ・ヘルシンキ交通局の1ヶ月定期券
 - ・タクシー(5kmまで)、レンタカー、シェアサイクルが使い放題
- Whim To Go : 月額料は無料
 - ・利用した分だけ支払い

出典: MaaS Global社ほか各HP

- 公共交通機関の利用シェアの増加
 - ・Whimユーザーの公共交通利用率: Whimユーザー 63% ⇔ 一般 48%

出典: MaaS Global "WHIMPACT"

MaaSの実証実験への支援

目的

地域毎のニーズに対応したMaaSの地域モデル構築を通じた全国への普及の促進

支援スキーム

事業実施主体：地方公共団体・交通事業者等で構成する協議会等

今年度の事業：大都市近郊型・地方都市型 6事業

地方郊外・過疎地型 5事業

観光地型 8事業

補助率：補助対象経費の1/2以内

支援内容

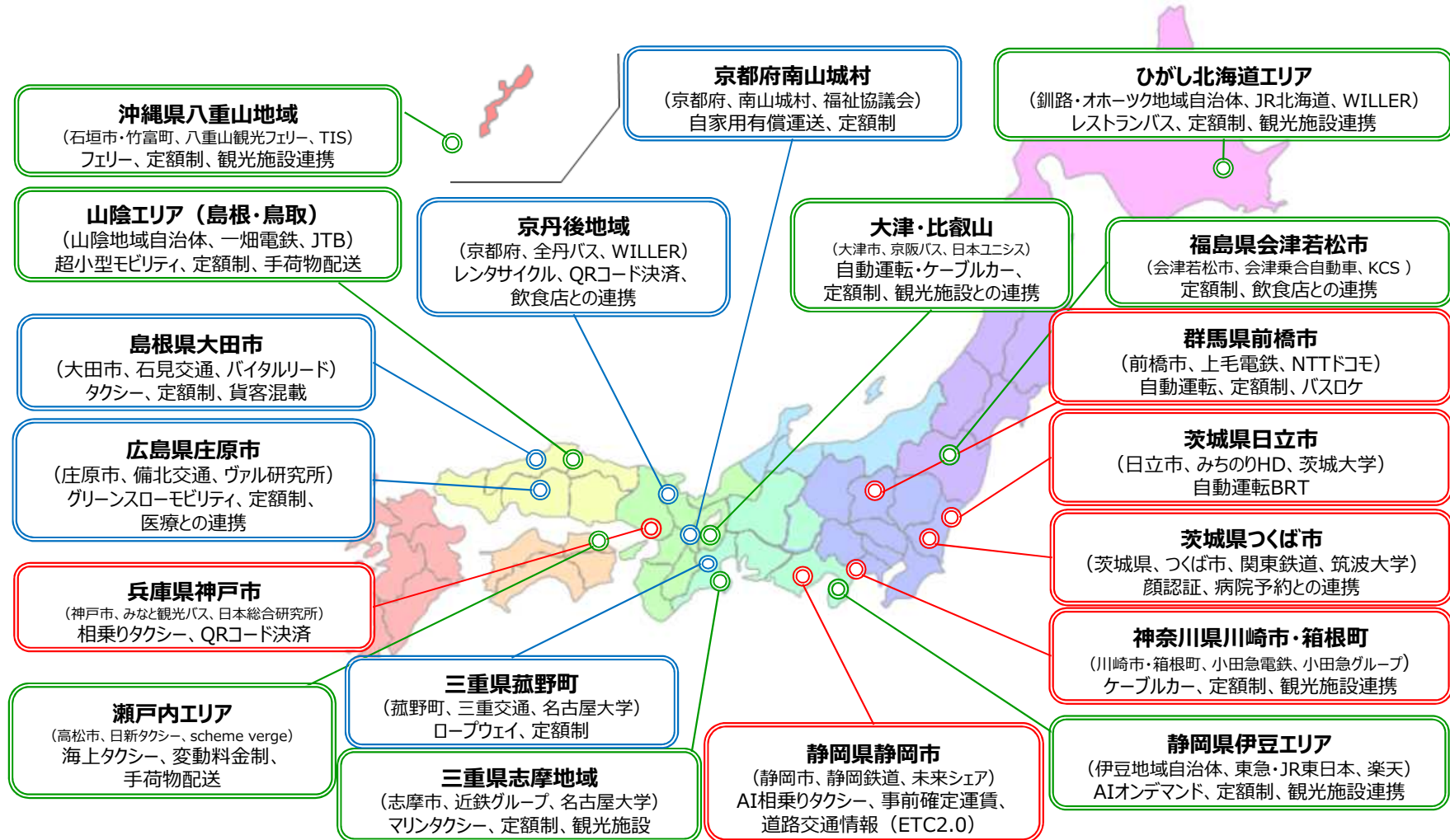
- システム構築に要する経費（システム開発、アプリ開発、キャッシュレス対応等）
- AIオンデマンド交通の実証実験に必要な経費（車両のリース、運転手の人件費等）
- 実証実験の効果や課題の検証を行うための調査に必要な経費

具体的取組

- 輸送サービスは複数の交通事業者が提供するほか、超小型モビリティやAIオンデマンド交通等とも組み合わせ
- 観光、商業、医療等の交通以外の他分野サービスと連携
- 参加する事業者間のデータを連携させた検索・予約・決済等のシステムを構築

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

○ : 大都市近郊型・地方都市型 (6事業) ○ : 地方郊外・過疎地型 (5事業) ○ : 観光地型 (8事業)



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

これまでの地域公共交通に関する政策について

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、地域公共交通特定事業により実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)

LRT整備



地域公共交通網の再編

BRT整備



乗合タクシー コミュニティバス

海上運送高度化



乗継円滑化



鉄道再構築
・再生



地域公共交通活性化再生法(平成26年)の改正

■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

■バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

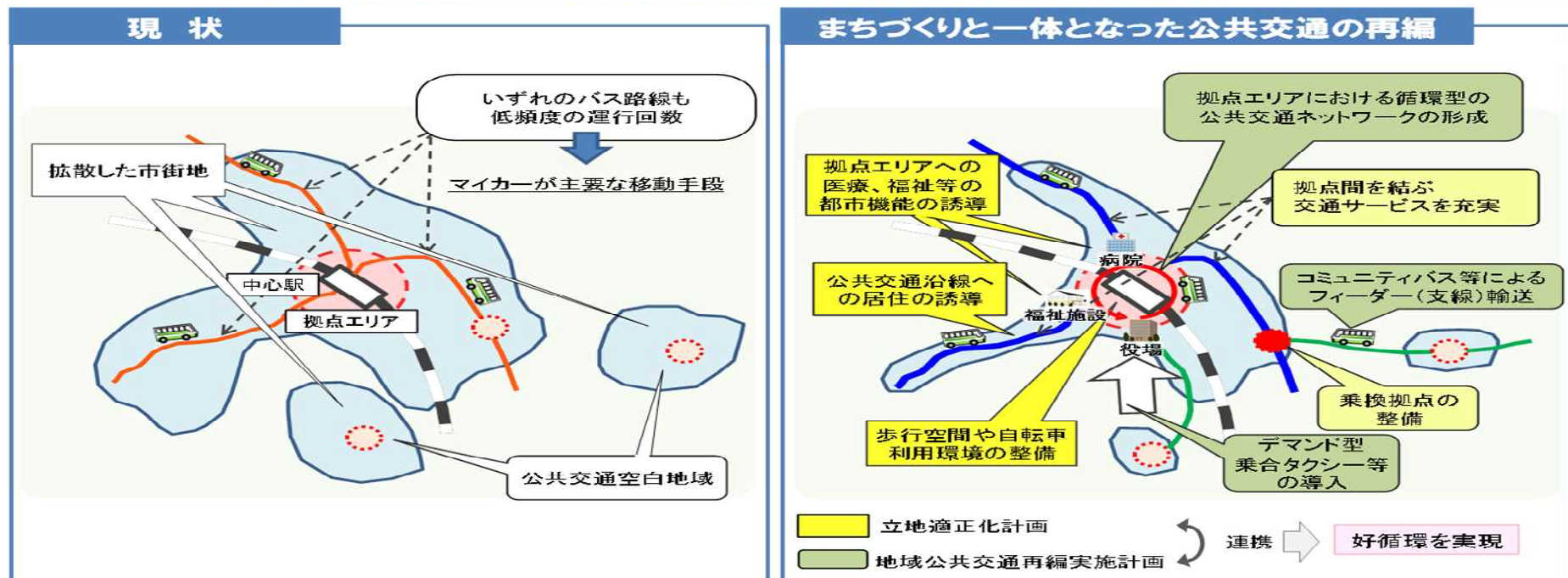
等

○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント** ①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、
 ③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画(地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)



地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)
(事業者)

道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(事業者)

海上運送高度化事業
(海上運送サービス改善)
(事業者)

鉄道事業再構築事業
(鉄道の上下分離等)
(事業者)

地域公共交通再編事業
(公共交通ネットワークの再構築)
(事業者)

鉄道再生事業
(廃止届出がなされた鉄道の維持)
(事業者)

軌道運送高度化実施計画
(事業者)

道路運送高度化実施計画
(事業者)

海上運送高度化実施計画
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画、再編実施計画の策定状況

- 令和元年9月末までに**535**件の「地域公共交通網形成計画」が策定されている。
- バス路線の再編等を目的とする「地域公共交通再編実施計画」は**37**件が国の認定を受けている。

<p>○北海道</p> <p>函館市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美唄市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町 枝幸町</p> <p>○青森県</p> <p>青森市 弘前市 三沢市 五所川原市 青森市 むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村 十和田市 八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町 鯉ヶ沢町 七戸町</p>	<p>○岩手県</p> <p>岩手県 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 江刺市 北広島市 旭川市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町 枝幸町</p> <p>○秋田県</p> <p>秋田市 湯沢市 鹿角市 由利本荘市 大仙市 仙北市 にかほ市 北秋田市 潟上市 大館市 男鹿市 横手市 能代市 五城目町 藤里町 美郷町 五城目町、八郎湯町、大湯村</p> <p>○宮城県</p> <p>大崎市 栗原市 石巻市 白石市 気仙沼市 東松島市 山元町 松島町 利府町 南三陸町 女川町</p> <p>伊達市、角田市、福島市、丸森町、柴田町(阿武隈急行線地域)</p>	<p>○山形県</p> <p>山形市 酒田市 鶴岡市 長井市、南陽市、川西町、白鷹町 新庄市 小国町</p> <p>○福島県</p> <p>福島県、田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村、福島市、郡山市、いわき市、相馬市 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 白河市 須賀川市 二本松市 棚倉町 石川町 楡葉町 雫村 にしかほ市 南会津町 西郷村 玉川村</p> <p>○茨城県</p> <p>水戸市 日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 神栖市 行方市 牛久市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 潮来市 つくば市 鹿嶋市 桜川市 筑西市 高萩市 ひたちなか市 つくばみらい市 守谷市 古河市 石岡市 五霞町 城里町 大子町 東海村</p>	<p>○栃木県</p> <p>真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市、芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町 栃木市 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町</p> <p>○群馬県</p> <p>那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町 栃木市 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町</p> <p>○埼玉県</p> <p>熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 深谷市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 寄居町 川島町 東秩父村</p> <p>○千葉県</p> <p>東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 大網白里市 白井市 旭市 木更津市 富津市 市原市 柏市 山武市 長南町 大吾町 多摩市</p> <p>○東京都</p> <p>東京都、中央区、港区、江東区 多摩市</p>	<p>○神奈川県</p> <p>藤沢市 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 真鶴町 湯河原町</p> <p>○山梨県</p> <p>甲州市 北杜市 上野原市 甲府市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 中川村 高山村 大桑村 白馬村</p> <p>○福井県</p> <p>福井市、大野市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町(えちぜん鉄道沿線地域) 福井市、鯖江市、越前市、越前町(福井鉄道沿線地域) 鯖江市 福井市、鯖江市、越前市、越前町、池田町、南越前町 大野市</p> <p>○岐阜県</p> <p>岐阜市 恵那市、中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 海津市 山県市 大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町(養老線沿線地域) 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町、東白川村</p>	<p>○長野県</p> <p>松本市、山形村 飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、赤木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 中川村 高山村 大桑村 白馬村</p> <p>○福井県</p> <p>福井市、大野市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町(えちぜん鉄道沿線地域) 福井市、鯖江市、越前市、越前町(福井鉄道沿線地域) 鯖江市 福井市、鯖江市、越前市、越前町、池田町、南越前町 大野市</p> <p>○岐阜県</p> <p>岐阜市 恵那市、中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 海津市 山県市 大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町(養老線沿線地域) 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町、東白川村</p>	<p>○静岡県</p> <p>下田市 伊豆市 御殿場市 静岡市、沼津市(戸田地区)、下田市、伊豆市、南伊豆市、松崎町、西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡市、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、函南町、東伊豆町、河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 菊川市 小笠原市</p> <p>○愛知県</p> <p>豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 弥富市 清須市 長久手市 豊田市 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 飛島村 設楽町、東栄町、豊根村</p> <p>○滋賀県</p> <p>彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 甲賀市 長浜市 草津市 滋賀県、大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市</p>	<p>○三重県</p> <p>津市 四日市市 伊豆市 御殿場市 静岡市、沼津市(戸田地区)、下田市、伊豆市、南伊豆市、松崎町、西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡市、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、函南町、東伊豆町、河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 菊川市 小笠原市</p> <p>○京都府</p> <p>木津川市 福知山市 京都府、綾部市、南丹市、京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府、笠置町、和東町、南山城町(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町</p> <p>○兵庫県</p> <p>豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 小野市 三木市、小野市、神戸市 洲本市、淡路市、南あわじ市 加西市 西脇市 三田市 三木市 福崎町 多可町</p> <p>○滋賀県</p> <p>彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 甲賀市 長浜市 草津市 滋賀県、大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市</p>	<p>○大阪府</p> <p>河内長野市 岸和田市 広島市 和泉市 寝屋川市 太子町 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 志摩市 紀北町 坂町 広陵町 鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町 鳥取県、鳥取市、岩美町、若杉町、智頭町、八頭町 鳥取県、倉吉市、琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町</p> <p>○鳥取県</p> <p>鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町 鳥取県、鳥取市、岩美町、若杉町、智頭町、八頭町 鳥取県、倉吉市、琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町</p> <p>○島根県</p> <p>島根県、松江市、出雲市(一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 邑南町</p> <p>○岡山県</p> <p>井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 赤磐市 久米南町 吉備中央町 和気町 笠岡市(岡山県) 福山市(広島県)</p>	<p>○広島県</p> <p>三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 安芸太田町 神石高原町</p> <p>○山口県</p> <p>宇部市 周南市 光市 長門市 美祿市 山陽小野田市 下松市 防府市 山口市 岩国市</p> <p>○香川県</p> <p>高松市 小豆島町、土庄町</p> <p>○愛媛県</p> <p>東温市 西予市 大洲市 新居浜市 松山市 宇和島市 愛南町 鬼北町</p>	<p>○高知県</p> <p>高知市 宿毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域域公共交通協議会(室戸市、安芸市、南国市、香南市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村) 高知県嶺北地域公共交通協議会(本山市、大豊町、土佐町、大川村)</p> <p>○徳島県</p> <p>小松島市 阿波市 つるぎ町</p> <p>○福岡県</p> <p>福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 山鹿市 朝倉市 豊前市 飯塚市 糸島市 嘉麻市 宗像市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 直方市 福津市 岡垣町 久山町 那珂川町 芦屋町 遠賀町 築上町 鞍手町</p>	<p>○佐賀県</p> <p>佐賀県、唐津市、玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町</p> <p>○長崎県</p> <p>佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県、諫早市、雲山町、島原市、南島原市 壱岐市 平戸市 新上五島町</p> <p>○熊本県</p> <p>熊本市、嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 荒尾市 上天草市 天草市 宇城市 山鹿市 大津町 美里町 和水町 芦北町 山都町 水上村 人吉市、錦町、多良木町、湯前町、水上市、相良村、五木村、山江村、球磨村、あきぎ町 熊本県、南阿蘇村、高森町</p>	<p>○大分県</p> <p>大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市 大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市 大分県、佐伯市、津久見市 大分県、大分市、別府市、由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 玖珠町</p> <p>○宮崎県</p> <p>宮崎県、日向市、門川町、美郷町、諸塚村、椎葉村 えびの市 都城市 小林市 日南市 延岡市 門川町</p> <p>○鹿児島県</p> <p>薩摩川内市 鹿屋市 日置市 始良市 南さつま市 鹿児島市 奄美市 志布志市 いちき串木野市 和泊町、知名町 さつま町</p> <p>○沖縄県</p> <p>南城市 沖縄市</p>
--	---	--	--	--	--	---	--	--	--	--	---	---

再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体：赤
 ・策定意向のある団体：黄

地域公共交通活性化再生法等の見直しについて

現状認識・課題

- 人口減少・高齢化が進む中で、地方部を中心に、地域の暮らしと産業に不可欠な交通サービスを確保・充実させていくことは大変重要な課題であり、地域の視点に立ってしっかり取り組む必要。
- 国土交通省では、これまで、地域公共交通活性化再生法の枠組みの下で、地方公共団体の計画等による鉄道、バス等の維持・充実に対し、予算等の支援を行ってきたところ。
- しかしながら、今後見込まれる人口減少の本格化や、高齢者運転の問題や運転者不足の深刻化など、地域の足をめぐる環境はますます厳しくなっているため、法律の枠組みも含め、各種制度の強化を進めていく必要。

対応案

（１）地域公共交通活性化再生法（計画制度）

地方公共団体の役割強化等を通じた輸送サービスの確保・充実

- 原則として全ての地方公共団体が、協議会方式で計画（マスタープラン）を策定
- 地方公共団体と交通事業者との間の協議プロセス等を充実
- 自家用有償旅客運送等、公共交通事業者以外による輸送サービスの活用を明確化
- 路線バス廃止等に際し、地方自治体の負担を軽減しながら存続させる仕組みを構築
- M a a S（Mobility as a Service）の位置づけを明確化

（２）道路運送法

自家用有償旅客運送の実施手続の柔軟化等

- 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について手続を容易化
- 観光客を含む来訪者も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化

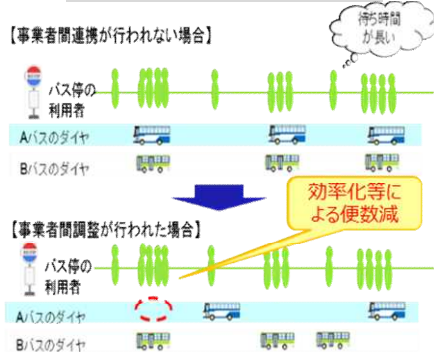
○ 今年6月に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、「**地銀、地方バス等に関し、独占禁止法の適用を除外する特例法を次期通常国会に提出する**」との方針が示された。

共同経営の例

運行回数、運行系統の制限

便数・路線の減少・固定化などを伴う事業者間での運行回数(ダイヤ)、運行系統(路線)の調整については、独禁法のカルテル規制の対象となる。

【便数減のイメージ】



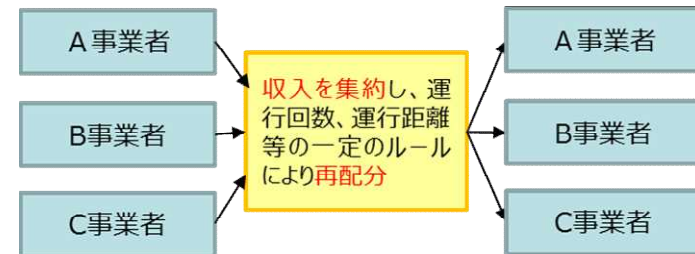
【路線減のイメージ】



運賃・料金の制限

各事業者の運賃収入を一旦集約(プール)した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再配分する「運賃プール」を含め、事業者間での運賃・料金の調整は、独禁法のカルテル規制の対象となる。

【運賃プールのイメージ】



企業結合(合併等)の例

一般に、合併、株式の取得、事業の譲受等の「企業結合」を行うことは認められているものの、一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合等には、独占禁止法の企業結合規制の対象となる。

【企業結合のイメージ】

