

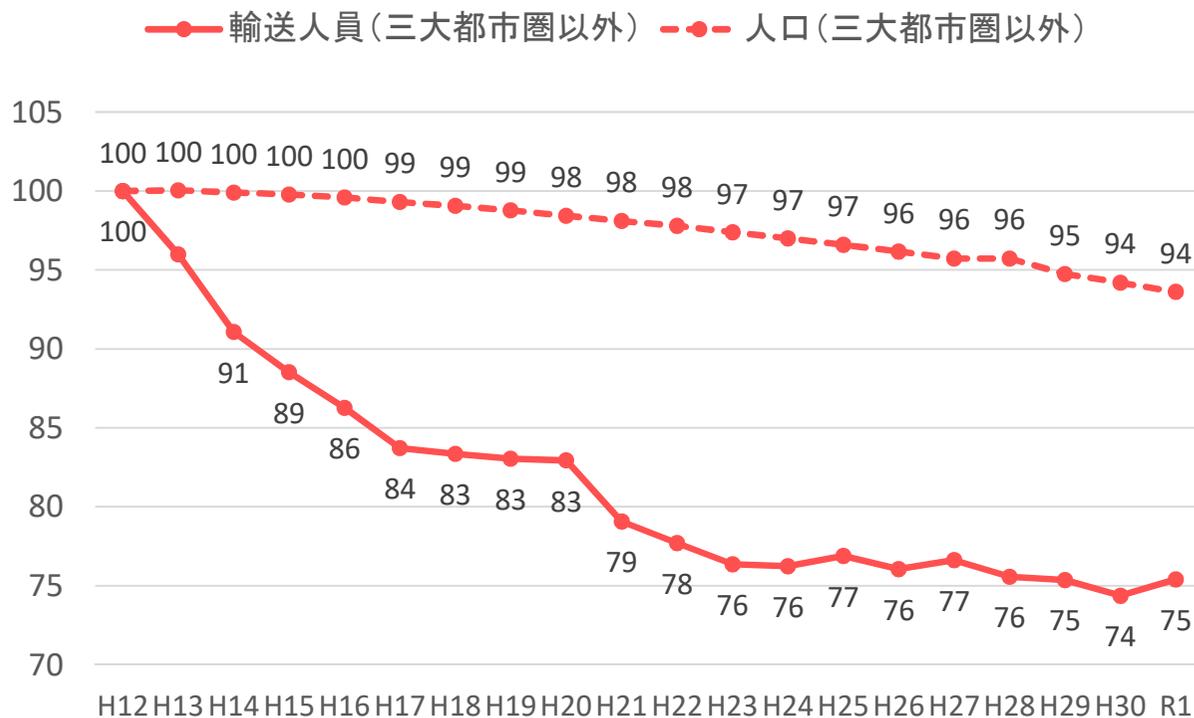
地域公共交通の現況について

コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況①（バス）

○ 乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、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

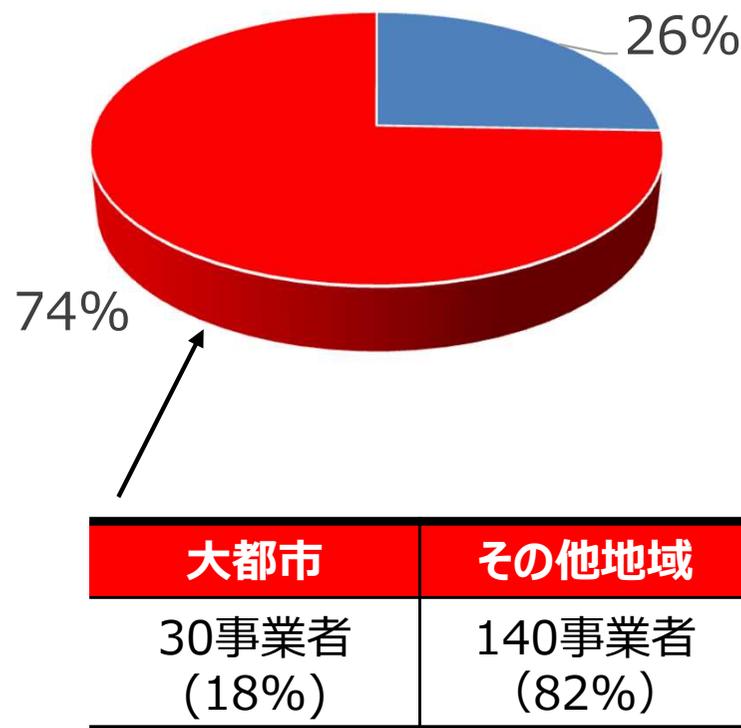
バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



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

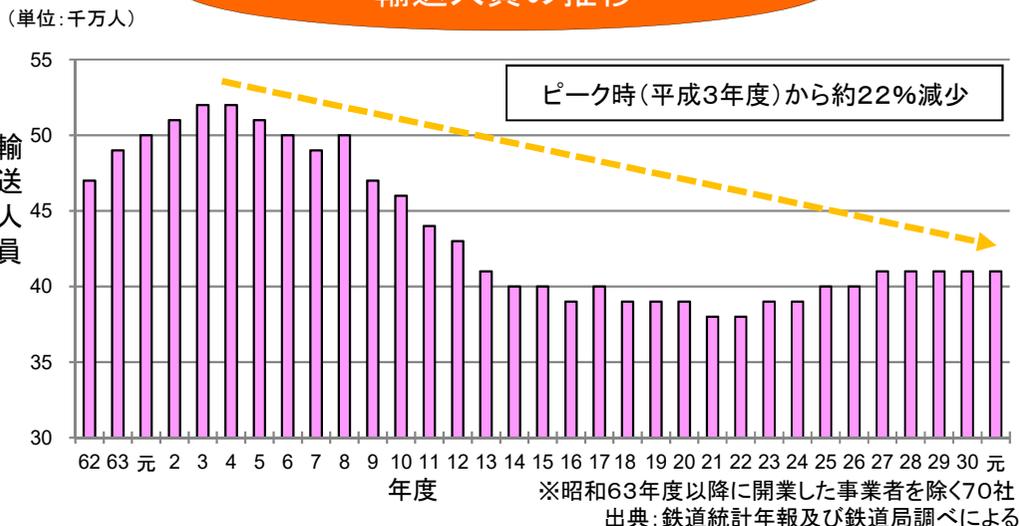
一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



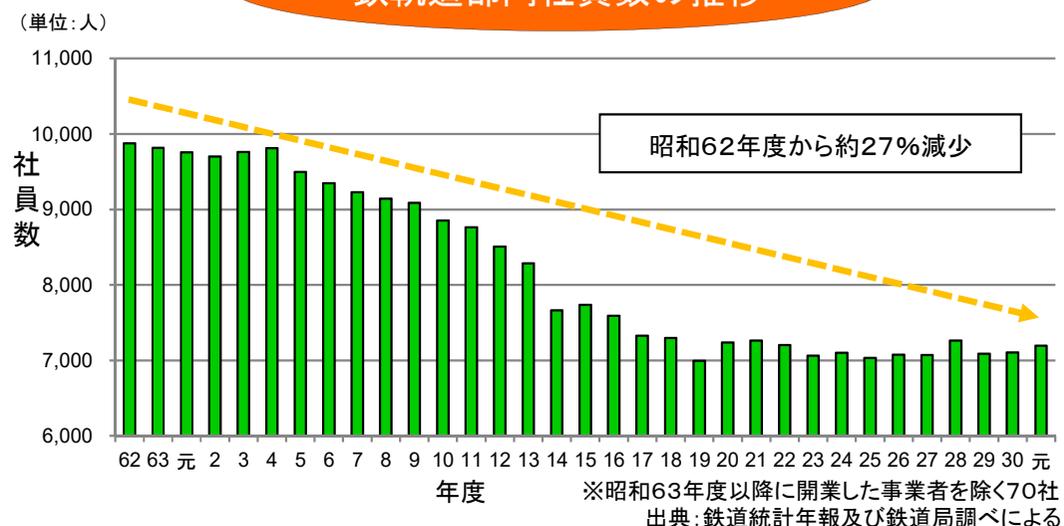
※保有車両30両以上の事業者（令和元年度）

(出典) 国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

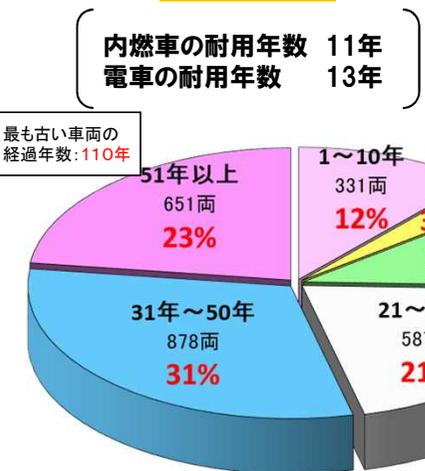
輸送人員の推移



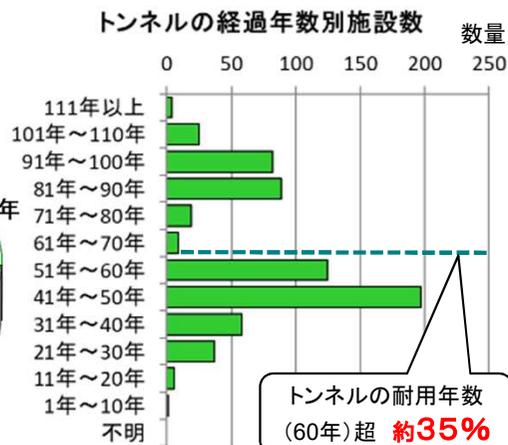
鉄軌道部門社員数の推移



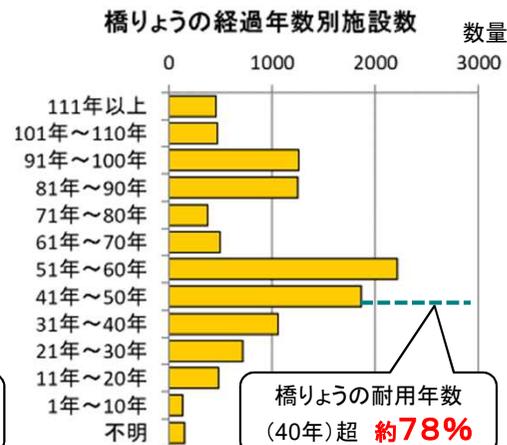
車齢



施設の現状



トンネル・橋りょうの経過年数別施設数



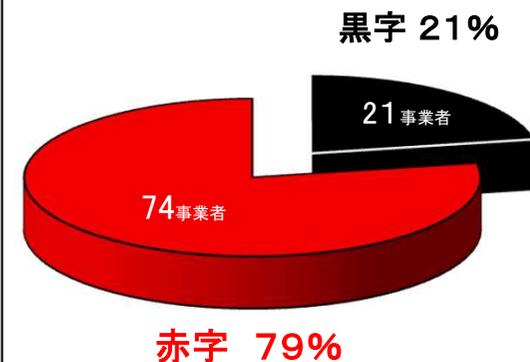
※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)
※割合は不明分を除く
※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

経常収支

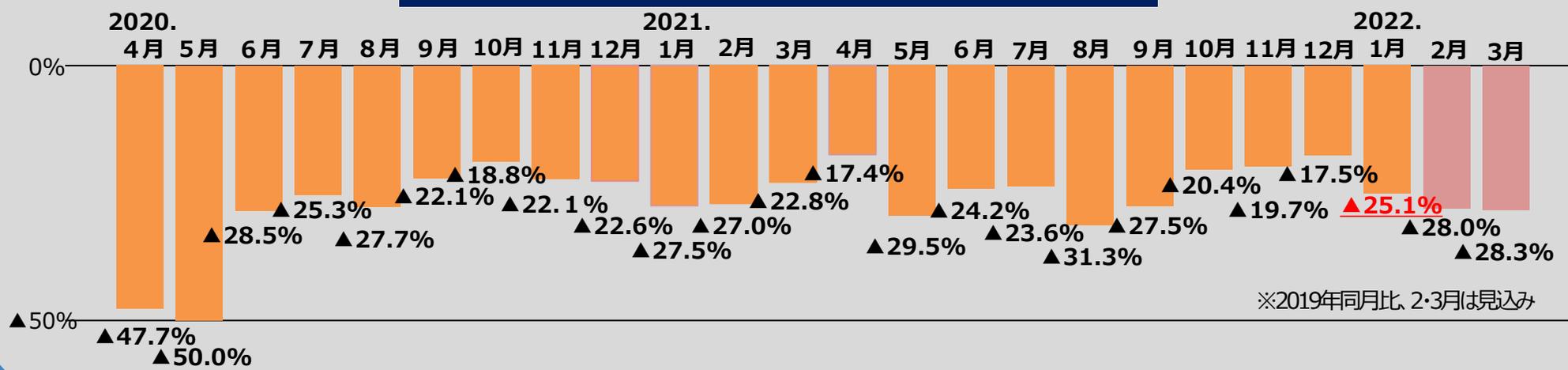
令和元年度(鉄軌道事業)



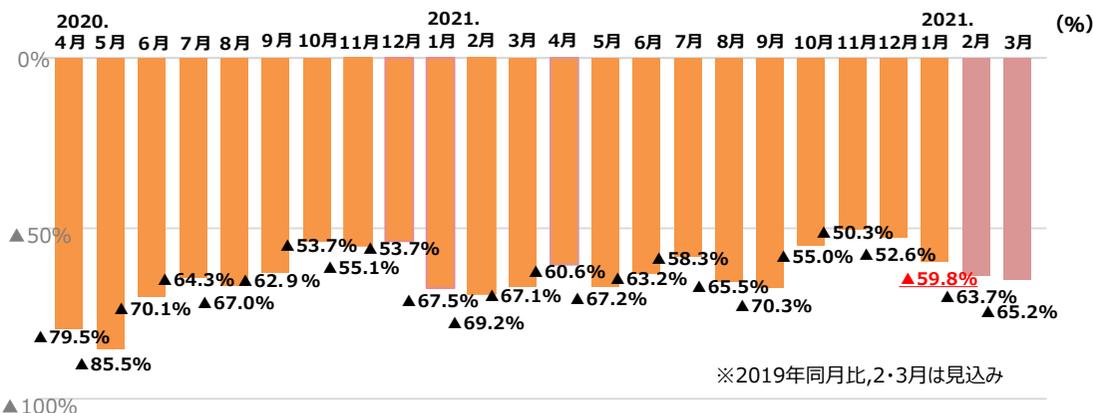
※鉄道局調べ(令和元年度実績) 地域鉄道事業者(95社)

- 一般路線バスの輸送人員は2020年4月・5月は半減（2019年同月比）し、徐々に回復しているものの、**2022年2月以降も約3割減**（2019年同月比）の見込みで、**コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況**。
- **高速バスや貸切バスにおいても需要の減少が厳しく、2022年2月以降も輸送人員は約6割減、実働率は約5割減**の見込み。

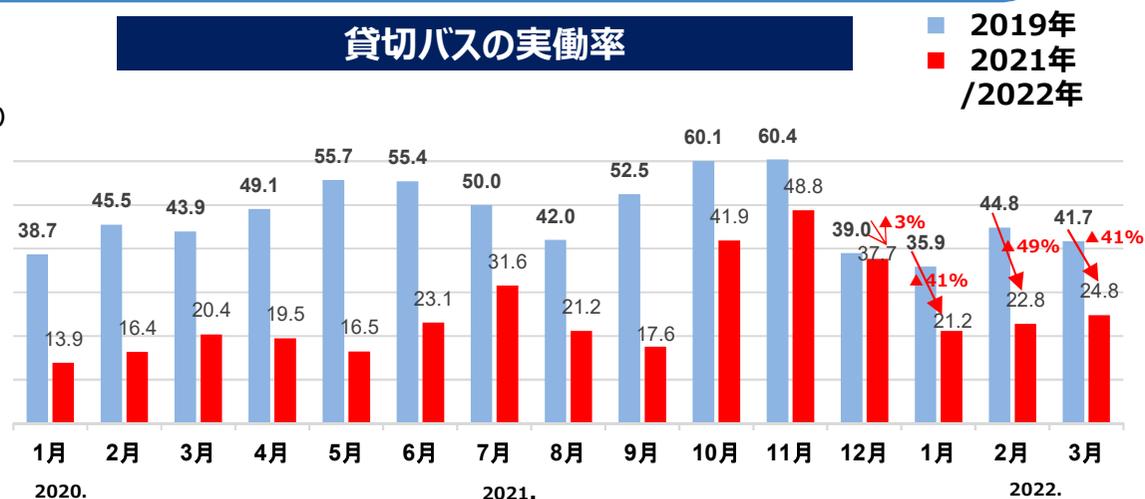
路線バスの輸送人員



高速バスの輸送人員

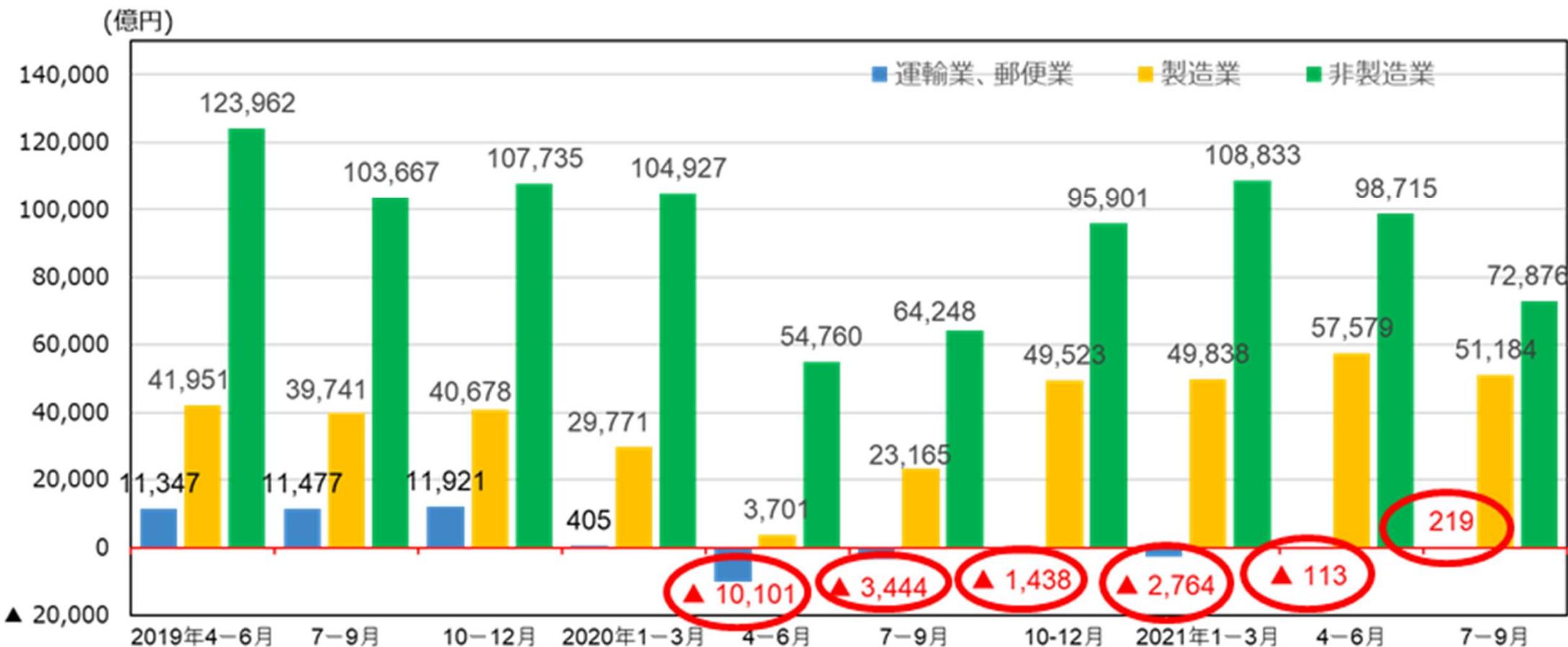


貸切バスの実働率



■ 他業種の営業利益がコロナ禍前の水準に戻りつつある中、運輸業全体の営業利益は落ち込みが続いている。

コロナ禍前後の運輸業の営業利益（業種間比較）



交通事業者を対象とした支援

○**持続可能な地域公共交通の実現**【285億円】（別途運行確保に向けた支援として令和4年度予算案207億円）

- ・公共交通事業者による、デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービスの提供に対する支援。
- ・補助が必要な生活路線における欠損額増大に対する支援等。
- ・地域公共交通を地域の多様な主体が支える先進的な取組（共創）に対するモデル的な支援。

○**観光インバウンドの回復に備えた基盤構築**【観光庁予算】

- ・キャッシュレス、多言語対応、段差解消、魅力ある車両等の導入等に対する支援。
- ・観光事業者と連携した観光地の高付加価値化に資する取組に対する支援

等

業界横断的な支援

○**地方創生臨時交付金の増額**

- ・公共交通事業者の支援への活用を都道府県知事等自治体首長に働きかけ。
【これまでの活用実績：約1000自治体、約3000事業】

○**雇用調整助成金の特例措置の延長**

- ・業況特例・地域特例について、本年6月末まで現行の日額上限・助成率の特例を継続。

○**事業復活支援金の創設**

- ・事業収入の減少額に応じて最大250万円を給付。

○**資金繰り支援**

- ・政府系金融機関（DBJ、日本政策金融公庫等）による実質無利子・無担保融資及び危機対応融資を来年3月まで継続。
- ・日本政策金融公庫・沖縄公庫による新型コロナ特別貸付について、本年4月以降も継続。

地域公共交通活性化再生法(平成19年制定、令和2年改正)について

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

地域公共交通計画

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

地域公共交通特定事業

- **軌道運送高度化事業**
：LRT（Light Rail Transit）の整備
- **鉄道事業再構築事業**
：鉄道の上下分離等
- **地域公共交通利便増進事業**
：路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善
- **道路運送高度化事業**
：BRT（Bus Rapid Transit）の整備
- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じた廃止予定路線の交通の維持
- **貨客運送効率化事業**
：貨客混載の導入



※地方公共団体又は事業者が、事業実施計画を作成。国土交通大臣が認定した場合、事業許可のみなし特例等の特例措置を講じる。

地方自治体等が鉄道事業者に代わって鉄道施設や車両を保有する、「上下分離方式」を導入することで、鉄道事業者にとって施設や車両に係る負担軽減が図られ、鉄道の持続可能性が高まります。

くま川鉄道の上下分離

くま川鉄道は、「令和2年7月豪雨」により球磨川第4橋りょうを流出するなど大きな被害を受ける。

令和2年12月にくま川鉄道再生協議会を設立、令和3年3月に災害復旧事業の完了後を目途に熊本県と沿線10市町村が設立する新法人が鉄道施設、鉄道用地を保有する上下分離に移行することを決定。



「令和2年7月豪雨」による橋りょうの流失

JR北海道観光列車整備の第三セクター活用



※JR北海道より

〔特急車両・ラベンダー編成〕

- JR北海道は、貸与された車両を通常ダイヤに組み込みつつ、観光列車としても活用する。こうした車両の運用については、道や地域関係者の意向を可能な限り反映する。 ※地域振興による利用促進を目的とする支援

近江鉄道の上下分離

近江鉄道は、長期にわたり営業損失を計上しているほか、今後、老朽化した施設の更新に多額の設備投資が必要となることから、経営努力による事業継続は困難と判断し、平成28年6月に滋賀県に“近江鉄道線や地域公共交通のあり方を検討する仕組みの構築”を要請。

その後、令和元年11月に近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会(法定協議会)を設置、令和2年12月に上下分離に令和6年から移行することで決定。



富山市のLRTネットワーク構想

○富山市は、LRTをはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指している。



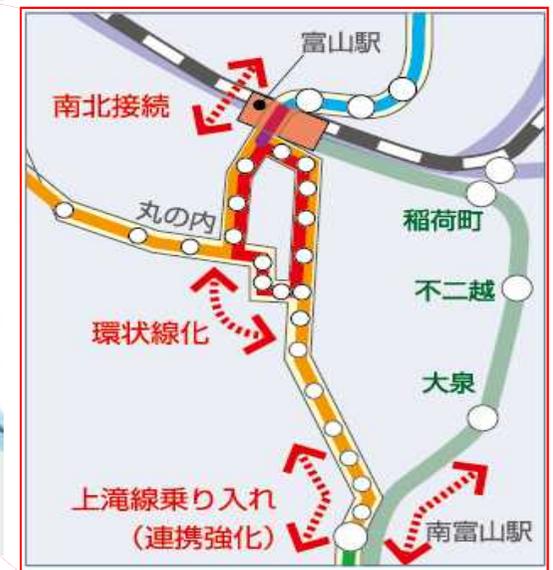
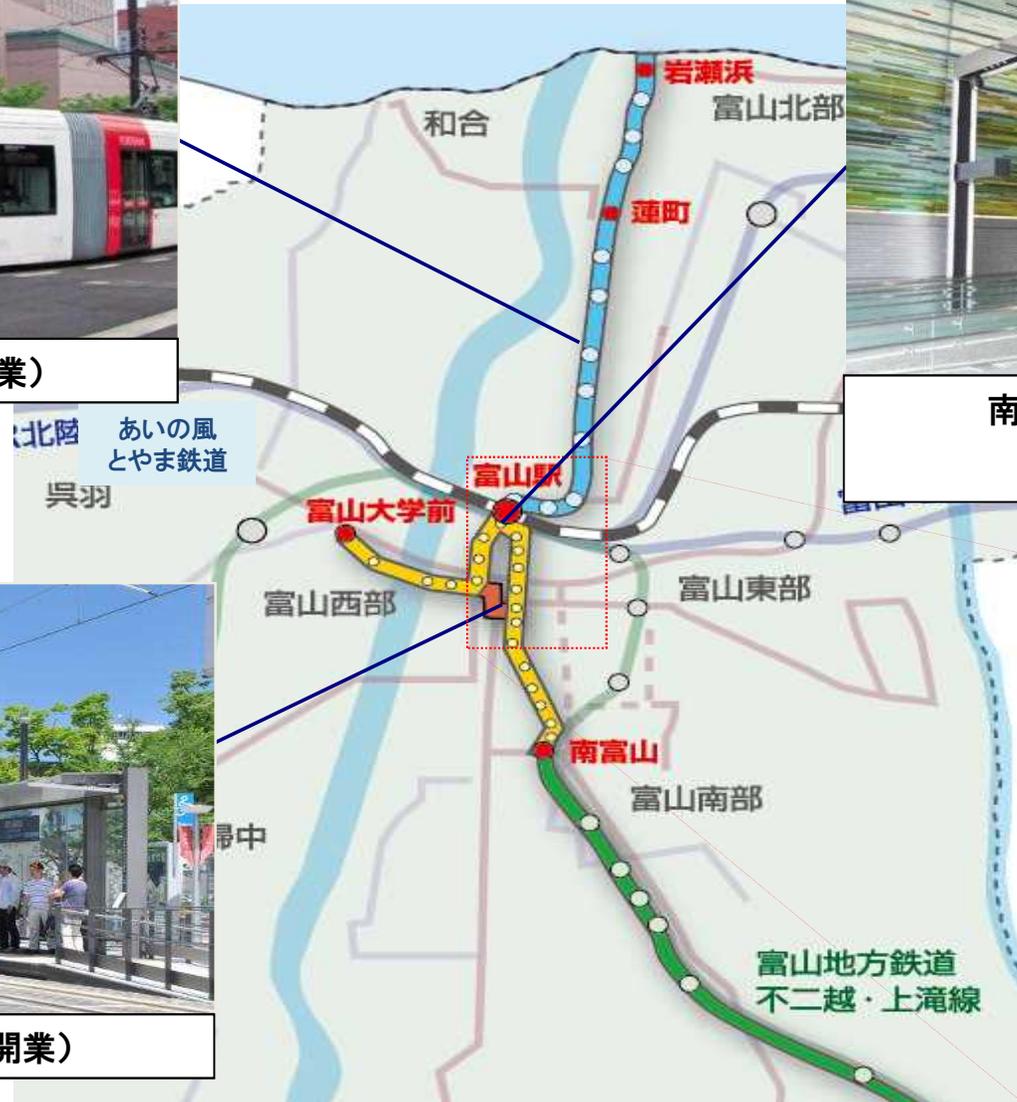
富山ライトレール(平成18年開業)



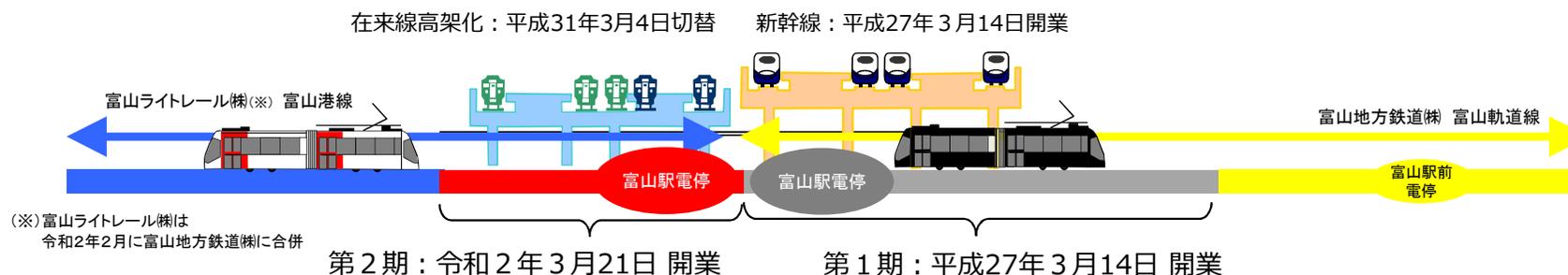
南北接続 第1期(平成27年開業)
第2期(令和2年開業)



市内電車環状線(平成21年開業)



- 北陸新幹線建設と連続立体交差事業を契機として、富山駅との結節強化を図るとともに公共交通ネットワークを大幅に向上させるため、路面電車の南北接続整備を実施。
- 併せて、交通結節機能の強化等を通じ、様々な効果の発現が期待されている。



<意義と効果>

1. LRTネットワークの形成

- 富山ライトレール7.6kmと市内電車7.3kmを接続することで、**15.2kmの路面電車ネットワークが構築**される。

2. 交通結節機能の強化

- 新幹線・在来線のほか、路線バスやタクシー、自家用車等と路面電車が有機的に接続されることにより、乗り換え利便性が格段に向上し、富山駅周辺地区の交通結節機能が強化される。
- 富山駅高架下に停留場を設置することにより、乗降時・待合時の環境が向上する。

3. 北部地区と中心市街地のアクセス強化

- これまで富山駅において分断されていた南北の路面電車を接続することにより、富山市の北部地域と中心市街地のアクセス強化が図られ、公共交通や中心市街地の活性化に寄与する。

見込まれる効果

- | | | | |
|-------------|---------|-------------|-----------|
| ①公共交通利用者の増加 | 50万人／年 | ②利用者の時間短縮効果 | 391万人・分／年 |
| ③利用者費用減少 | 26百万円／年 | ④道路混雑緩和 | 79万台・分／年 |



第2期工事完了により富山駅内で路面電車が接続



令和2年3月 富山駅路面電車南北接続開通式 及び南北自由通路完成式

1. 経緯

- 東日本大震災により被害を受けたJR気仙沼線・JR大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意。

2. BRT（バス高速輸送システム）の特徴

- ① 専用道路等を走行するため、通常の路線バスに比べて定時性・速達性が高い。
- ② 利用状況により比較的容易に路線の設定・変更が可能。
- ③ 建設コストが鉄道と比較して安価。
- ④ 地震発生から津波来襲までの間の避難が、鉄道と比較して容易。

3. BRTによる効果

- ① 鉄道運休中の区間を**専用道化**することで、**定時性・速達性を確保**。
- ② 運行便数は**震災前（鉄道）の1.5倍～3倍程度**。沿線高校生等の要望を踏まえたダイヤ改正、JR気仙沼線の前谷地への延伸を実施。

- JR気仙沼線：1日上下 22本（震災前の鉄道）⇒ 1日上下 68本（続行3本含む）（BRT）
- JR大船渡線：1日上下 19本（震災前の鉄道）⇒ 1日上下 53本（BRT）※平日

- ③ **沿線地域の要望を踏まえ、駅（停留所）の新設・移設**を実施。

- JR気仙沼線：5駅の新設、8駅の移設。
- JR大船渡線：10駅の新設、5駅の移設。

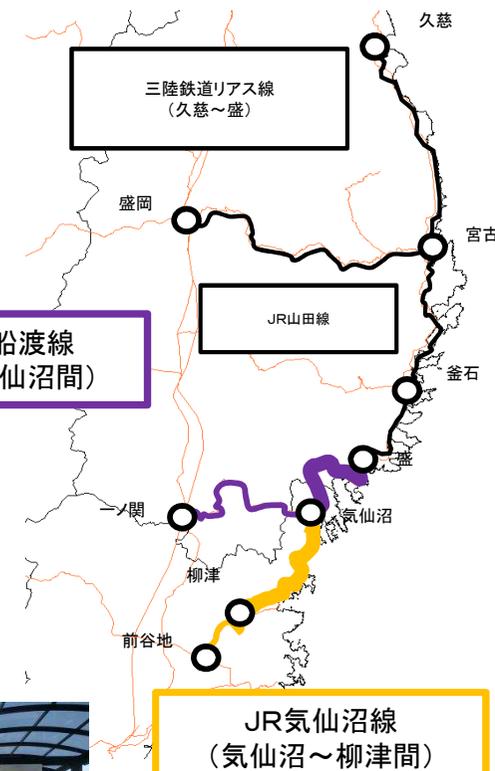
- ④ 運賃は**鉄道と同額**。

- ⑤ ノンステップ型ハイブリッドバスの導入。

- ⑥ ロケーションシステムにより携帯電話等で**運行状況を確認することが可能**。



専用道を走行中のBRT車両（気仙沼線）



駅（停留所）に設置されたバス・ロケーションシステム

4. 利用者の声

- ・ 運賃も鉄道並みであり利用しやすい。運行本数が増えて便利になった。
- ・ 買い物がしやすい場所や病院前に駅が設置されて便利になった。駅も快適で満足している。
- ・ 交通系ICカード導入により、スムーズに乗降できる。
- ・ スピードや 到達時分、運行の安定性についても概ね満足・不都合ない。

独占禁止法特例法(令和2年制定)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）

徳島県南部地域におけるJR四国と徳島バスの共同経営について

○ 徳島県南部地域（JR牟岐線の運行本数が少ない阿南駅以南）における公共交通利用者の利便性を確保するため、徳島バス(株)の運行する**高速バスについて、鉄道と並行して一般道を運行する一部区間において、途中乗降を可能としているところ**。今般、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、**当該区間における共通運賃・通し運賃の実現を内容とする共同経営を行う**。

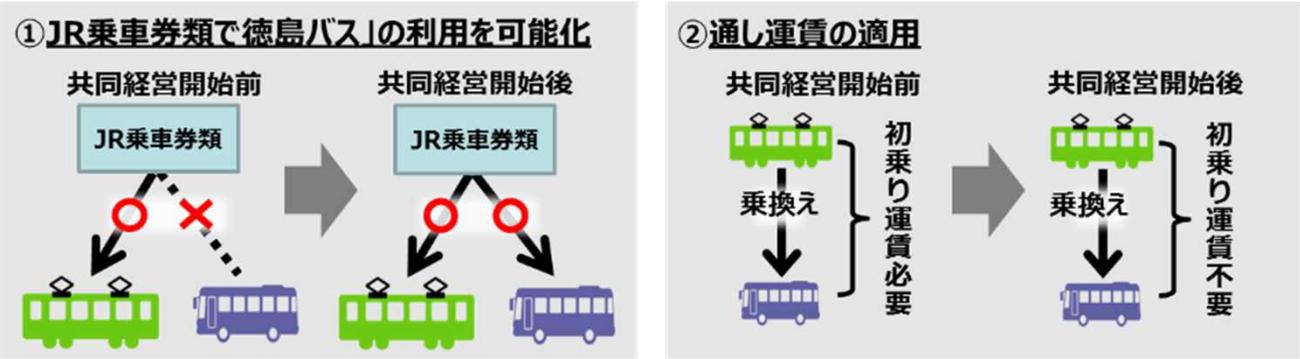
※鉄道とバスという異なる交通モードの事業者間の共同経営に係る認可としては、全国初。

取組の内容 共通運賃・通し運賃の設定及び収入調整

徳島県南部（阿南駅以南）の地域間移動の利便性向上を図るため、JR牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券類による利用を実現。

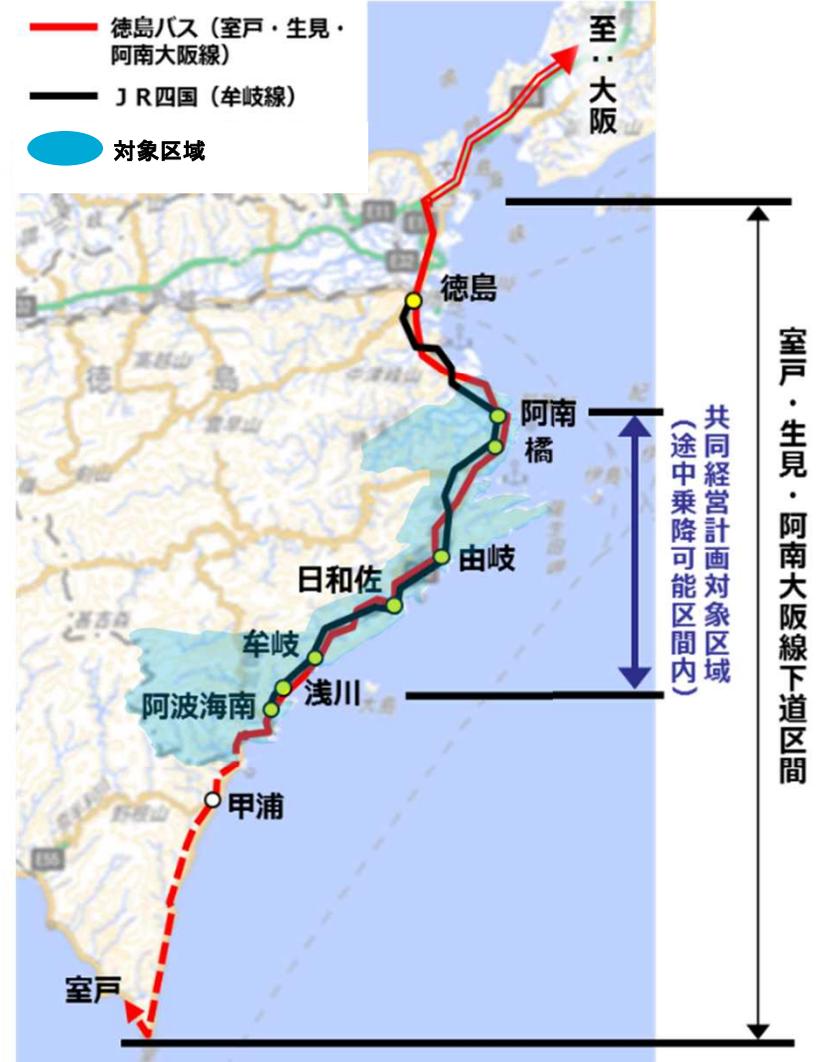
- JR切符等でバスを利用可能とすることで**初乗り運賃が不要となる**。
- 事業者間での運賃差を埋める配分方法については、**徳島バスの正規運賃の半額をJR四国が徳島バスに支払うこととする**。
- ・ 区 間 ： 阿南～浅川

<取組イメージ>



取組の効果 利便性向上及び経営力の強化

- 徳島県南部地域の平均運行間隔時間が20分以上短縮される。
- 利便性向上に伴う利用者増等により、交通事業者の経営力が強化される。



国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」を加工して作成

- **地域交通は住民の豊かな暮らしの実現に不可欠。**しかし、人口減少による需要減等に加え、**コロナの影響で一層大きく疲弊。「地域の足」存続が深刻に懸念される状況に。**
- このため、アフターコロナに向けて、**MaaSや自動運転等最新技術の実装を進めつつ**、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「**共創**」を推進し、**地域交通を持続可能な形で刷新・再設計（＝「リ・デザイン」）**することが不可欠。

1. 最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」

【MaaSの社会実装】

- ・ デジタル技術で移動を効率化、地方の生活利便性向上に貢献
複数の交通機関や、観光や買い物を連携し、一括でサービス提供

【最新技術を活用した交通の社会実装】

- ・ 自動化・電動化された輸送システムの導入を促進
環境負荷の低減や地域の魅力向上、地域活性化にも貢献

2. 「共創」による地域交通の「リ・デザイン」

【官民の共創】

- ・ **地域が自ら「リ・デザイン」する地域交通**
行政が路線・運賃等のサービス水準を設定、交通事業者が運営
- ・ **地域社会になじみ、貢献する自動運転を持続可能な形で支援**
自動運転技術を有する主体が地域でバスサービスを提供

【交通事業者相互間の共創】

- ・ 複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との共同経営の推進
並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など

【他分野を含めた共創】

- ・ 複数の主体による分野の境界を越えた交通プロジェクトを支援
地域の暮らしに関わる産業が一体となって交通を支える仕組みづくり

■ MaaS (Mobility as a Service)



トヨタMaaSアプリ
「my route」

過疎地域における例：ノッカルあさひまち
(富山県朝日町)



■ 最新技術を活用した輸送システム



自動運転車両・気仙沼線BRT
出典：JR東日本



燃料電池鉄道車両・HYBARI
出典：JR東日本

■ 他分野を含めた「共創」のイメージ

エネルギー × 交通

医療 × 交通

教育 × 交通

