資料

新時代の幹線公共交通ネットワークのあり方に関する検討会

事務局説明資料

国土交通省公共交通政策グループ

令和8年11月

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靭化
   ⑤教育・医療

検討の目的・背景

○ **幹線公共交通**は、**全国の主要都市間を結ぶ**ことで**我が国の国土軸を形成**し、**人の交流**や**経済活動**を支える**国民生活・経済活動の基盤**

○ 今後の**経済成長**、**地域活性化**、**観光立国**、**GX**、**防災・国土強靱化**等の観点からも重要な役割

状況の変化

○ これまでは、各交通事業者の創意工夫と自由競争を基本として、モード特性を活かしながら全国的なネットワーク形成やサービス提供を行い、我が国の成長と発展を支えてきた。

➡ 近年、特に鉄道・航空において、人口減少・少子高齢化やコロナ禍後の**需要構造の変化**、**運転者等の担い手不足**、エネルギー価格の高騰等**供給面での変化**により、**幹線公共交通を取り巻く経営環境は大きく変化**

この結果

○ 特に地方部における鉄道や国内航空の**路線収支は大きく悪化**し、安定輸送や維持確保への懸念
○ 交通需要の縮小に対しての**事業者間・モード間過度な競争**による経営資源の非効率な投入が生じている可能性

➡ この状況は、**今後の人口構造の変化により、更に悪化する可能性**がある

このため、幹線公共交通ネットワークの将来に向けた意義と求められる役割を明確化し、
これらを実現するための政策のあり方について、中長期的な視点に立って検討することが必要

○ 以上の検討を行うため、新たに**「新時代の幹線公共交通ネットワークのあり方に関する検討会」**を設置
○ 構成員は、学識経験者、経済団体、金融機関、マスコミ、労働者団体等とする

検討の論点・スケジュール

国土交通省

【論点】

1．幹線公共交通ネットワークの意義・役割

- **これまでの経緯**
- **将来に向けた意義**
  - 経済、地域、観光、環境、防災・国土強靱化　等
- **今後の役割**
  - 都市間移動の現状、モードごとの特性、求められる役割　等

2．持続可能な幹線公共交通ネットワークに向けて

- **持続と成長に向けた課題**
- **政策のあり方**
  - 国の役割
  - モード特性を踏まえた競争と連携・協働
  - 制度的措置 等

【スケジュール】

2026年 | 2027年

11月10日

第1回
幹線公共交通の経緯、社会経済状況、現状等

12月上旬～

第2回～　ヒアリング
・未来を語る有識者
・地方自治体
・鉄道会社
・航空会社　等

2月～

論点整理

～夏頃

一定の成果の取りまとめ

目次

1．設置趣旨

2．経緯
①幹線公共交通のこれまで
②鉄道ネットワークの歴史・変遷
③航空ネットワークの歴史・変遷

3．現状
①都市間移動の現状
②社会経済環境の変化
③鉄道ネットワークの現状
④航空ネットワークの現状
⑤鉄道や航空の直近の現状
⑥連携・協働の事例

4．果たしてきた役割
①経済・地域活性化
②観光
③環境
④防災・国土強靱化
⑤教育・医療

幹線公共交通政策の経緯

国土交通省

主な人口動態（概ねの年代）	急激な人口増加・都市部の人口集中（1960年代）		都市部の人口集中是正（1970年代）	人口安定（1990年代）		生産年齢人口減少（2000年代）	人口減少（2010年代～）	
国土計画	全国総合開発計画（一全総）	新全国総合開発計画（新全総）	第三次全国総合開発計画（三全総）	第四次全国総合開発計画（四全総）	21世紀の国土のグランドデザイン	国土形成計画（全国計画）	第二次国土形成計画（全国計画）	第三次国土形成計画（全国計画）
	1962年	1969年	1977年	1987年	1998年	2008年	2015年	2023年
	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり	多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築/美しく暮らしやすい国土の形成	対流促進型国土の形成	新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～
	拠点開発方式	大規模開発プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想	参加と連携	・東アジアとの交流・連携 ・持続可能な地域の形成	重層的かつ強靭な「コンパクト＋ネットワーク」	シームレスな拠点連結型国土
	高度成長・国土開発の時代		**一極集中是正 良好な環境整備の時代**	**地域の自立・連携 規制緩和・国際競争力強化**		**対流促進 連携・協働の時代**		
政策		総合交通体系答申（1971）	東京圏都市鉄道答申（1985）	交通政策答申（1991）	規制緩和答申（1998）	地域交通法制定（2007） 観光立国推進法制定（2006）	バス事業独禁法特例法（2020）	交通空白解消（2025～）
鉄道	東海道新幹線開業（1964）	全幹法制定（1970）	東北・上越新幹線開業（1982）	国鉄改革（1987）	需給調整廃止（2000）			鉄道事業再構築事業創設（2023）
				→ 整備新幹線開業				
航空			成田空港開港（1978）	関西空港開港（1994）	需給調整廃止（2000） 中部空港開港（2005）	空港コンセッション制度開始（2013） 羽田空港国際化（2010）		
		→ 地方空港ジェット化	→ 公害・騒音対策	→ 国際拠点空港整備				

総合交通体系に関する答申（1971年答申第1号）

背景

○ 高度経済成長に伴い、輸送需要が交通社会資本の整備を上回って増加しており、都市集中、交通混雑、交通事故・交通公害、公共交通機関の経営悪化等が顕在化。

○ 1985年の国内輸送需要予測は1971年比で旅客2.5倍、貨物4.2倍と大幅増加の見込み。

全国高速交通体系の将来像

○ 高速交通体系の整備にあたっては、航空・新幹線・高速道路を相互補完的に整備し、全国主要都市を東京又は大阪を中心とする「１日行動圏」に概ね含める。

鉄道

○ 山陽、東北、上越、成田新幹線の整備を促進し、東京～大阪間には磁気浮上式超高速鉄道（リニア）を想定した「超高速第二東海道新幹線」構想を検討。

航空

○ 札幌・東京・大阪・福岡・那覇を結ぶ路線を骨格に、東京・大阪から主要都市への放射状路線と、主要都市相互を結ぶ網状路線を形成。

総合交通体系形成のための行財政措置

○ 交通機関の整備・維持は原則、利用者負担によるべきだが、シビル・ミニマム的性格の強い施設や特定施設の利用を政策的に誘導する場合などには必要最小限度の財政援助を行うべき。

○ 都市高速鉄道の整備は沿線土地所有者、事業所等に多大の便益をもたらすため、これら間接受益者にも課税、負担金の徴収等により、費用の一部の負担を求めるべき。

○ 運賃・料金はコストを完全に回収し、施設の拡充整備に要する資金調達を容易にするような適正余剰を生む水準でなければならない。

○ 国債の発行等を原資とする総合的資金調達配分システムの創設を検討すべき。

第四次全国総合開発計画（1987年閣議決定）

概要

○ 全国主要都市間で日帰り可能な交通圏を指す「全国1日交通圏」の概念が示された。
① 全国の主要都市間の移動に要する時間をおおむね3時間以内
② 地方都市から複数の高速交通機関へのアクセス時間をおおむね1時間以内

鉄道

○ 高速鉄道網については、中距離、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かし、大都市圏、地方中枢都市及び主要な地方中核都市を相互に結ぶ路線により構成される。このうち新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づく既定計画路線を基本としつつ、社会経済の動向、新たな鉄道事業体制への移行の成果、あるいは技術の進歩等を見極めながら対処する。

航空

○ 国内航空網については、大都市圏における主要空港、地方空港及び離島における空港を利用した航空路線により、基本的な航空網が形成される。
○ さらに、他の高速交通機関の整備が進められても航空輸送サービスをおおむね1時間程度で享受することができない、地域の発展の核となる地方都市等を中心とするおよそ50～70地区について、成立可能性を検討の上、小型機用空港あるいはヘリポートを利用したコミューター航空の導入を進めることにより、全国の航空網が形成される。

幹線旅客交通が目指すべき基本的方向

○　我が国の経済社会の成熟化を受け、短時間かつ快適に、希望する時刻に到着できる幹線旅客交通システムの構築が必要。

○　東京一極集中と地方の活力低下が進行する中、移動・交流の円滑化を促し、地域の経済、文化、生活等の機能向上を図ることが、国土の均衡ある発展のために極めて重要。

⇒多極分散型国土形成のために、幹線旅客交通システムを全国に展開。

鉄道

○　新幹線ネットワークの形成と在来鉄道の高速化を推進。

○　大都市圏中枢部と周辺の諸都市、地方中枢都市と県域内・隣接圏域の都市を結ぶ路線のうち需要の高いものについて高速化を推進。

① 整備新幹線の建設推進
② 鉄道ネットワークの高速化
③ 東海道新幹線の容量逼迫対応

航空

○　ジェット・直行型を中心とした二極ネットワークの充実と多極ネットワークの形成

① 東京圏・大阪圏の空港能力の拡大
② 地方拠点空港の整備
③ 地方空港の整備

○　高速鉄道ネットワークや高速道路を含む空港へのアクセス整備と関連サービスを備えたターミナル機能強化

整備財源の負担のあり方

○　幹線旅客交通施設整備は基本的に直接その便益を享受する利用者の負担によるべきだが、全国的なネットワーク形成の観点から、ネットワーク利用者全体の負担で進める必要がある。

○　国土づくりや地域の発展への貢献を踏まえ、国の所要の助成及び地域の負担の充実が必要。

○　現在と将来の利用者負担の調整のため長期借入金の導入が必要。

各モードに共通する考え方

○ 需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について
① 市場原理と自己責任原則のもと自由競争を促進し、行政の関与は必要最低限とすること。
② 離島、過疎地域等交通需要が少ない地域については、生活交通維持のため国が一定の役割を果たすべき。
③ 安全の確保、利用者の保護のための方策の改善、充実を検討すべき。

鉄道

○ 参入にかかる制度のあり方
事業者の自主性・主体的経営判断を尊重し、高度化・多様化する利用者ニーズに柔軟に対応できる環境を整備することが重要。

○ 運賃制度のあり方
上限価格制は、上限運賃のみを規制するという原則を鉄道事業法で明確に規定するべき。

○ 生活交通の維持のあり方
・不採算路線についても、事業者は路線維持に最大限の努力を払うことが期待されている。
・それにもかかわらず採算の確保が困難な路線は、本来、より適切なモードへの転換を図ることが適当である。
・しかし、当該路線を廃止した場合に代替交通機関による適切な輸送サービスの確保が困難で、その鉄道輸送サービスが継続されないと地域住民の日常生活に著しい障害が生じる路線については、地域における生活交通サービスの確保を図る観点から、より適切なモードによる輸送が可能となるまでの間の輸送サービスの確保について、国は、一定の責任を有すると考えられる。

航空

○ 参入にかかる制度のあり方
需給調整規制の廃止に伴い、路線毎の免許制から、安全面の審査を中心とした事業毎の許可制にする。

○ 運賃制度のあり方
運賃規制はできる限り緩和し、競争を通じた適切な運賃の実現を図るため、認可制から事前届出制とすることが適当。

○ 路線維持のあり方
・事業者間の競争の激化の結果、様々な企業努力によっても採算性を確保できない路線について、撤退を余儀なくされる可能性があるが、不採算路線でも当該地域住民の日常生活に不可欠な路線は維持を図る必要がある。
・国による支援として、離島路線に対する支援措置（航空機購入費補助、空港使用料の軽減、固定資産税の軽減）があり、路線維持に一定の役割を果たしてきたが、需給調整規制廃止後の状況を考慮すると十分ではない可能性がある。
・その場合には、現行の支援措置に加え、新たな支援を行う必要があり、具体的には運航費補助を行うことが適当である。

○ 継続的な競争を実現するための空港のスロットルールのあり方
・混雑空港においては、継続的な競争環境の維持の観点に立ち、一定の要件下で既存スロットの回収・再配分を行うことが必要。
・恒常的なスロットの配分ルールは、利用者利便を増進し、効率的な会社にスロットが配分できるような客観性・透明性のあるものであることが適当。

3. シームレスな拠点連結型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化

○ 国土全体にわたる連結強化に向け、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成するシームレスな総合交通体系を整備する。

○ その際には、交通施設の耐震性、耐災害性の強化等を図るとともに、リダンダンシーの確保の観点を含め、これらを有機的に連結することでネットワーク性を強化し、迅速かつ円滑な人流・物流の活発化を図る。

（幹線鉄道ネットワーク等の高質化）

○ 国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間等を連結して、その時間距離の短縮を図るとともに、巨大災害リスクの切迫、安全保障上の課題の深刻化といった状況も踏まえ、ネットワークの多重性・代替性といったリダンダンシーの確保を図る、国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワークとして、幹線鉄道ネットワークの形成・機能向上を図る。

○ 地域の実情に応じた地域間連携及び大都市圏との繋がりを支える幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上に向けた取組を検討する。

（国内航空輸送ネットワークの高質化）

○ 地方路線や小型機材に係る着陸料又は航行援助施設利用料の軽減措置等により、地方における観光交流の拡大の観点からも不可欠な地方航空ネットワークの維持・活性化を図る。

4. 地域交通体系の構築

○ 地域が有する資源や魅力を活かし、生産、物流、観光等の経済活動を支援するため、経済や生活の拠点となる都市間を結ぶ幹線交通ネットワークの強化など、地域の活性化を支援する交通体系の整備に取り組む。

（地域における総合的な交通政策の推進）

○ 特に鉄道については、大規模な施設・車両を必要とし、大量輸送性、定時性、速達性等の特性があるが、一部のローカル線区では、利用者の大幅な減少により、こうした特性が十分に発揮できない状況にある。

○ JR 上場4社については、JR 会社法に基づく国土交通大臣指針により、路線の適切な維持に努めることとされているが、人口減少や自家用車利用の普及といった社会経済情勢の変化は、鉄道事業者の経営努力のみでは避けられないものであり、今後、更なる人口減少も予測される中、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることには限界がある。

○ 今後、国が積極的に関与しながら協議の場を設け、その中で、地域における公共交通のあり方についての協議を促し、関係者間の合意に基づき、鉄道輸送の高度化による維持、又はバスなど他の輸送モードによる代替、といった措置を講じていく。

○ 人口減少等が進む中、例えば、企業等の誘致・雇用の創出、教育環境・医療環境の形成、観光需要の創出等の観点から、地域間連携による広域的な地域生活圏の形成や、時間距離の短縮による大都市圏との一体機能化を図ることが必要となっている。

○ このため、地域の実情に応じた地域間連携及び大都市圏との繋がりを支える幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上に向けた取組を検討する。

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

全国の鉄道ネットワークの拡大

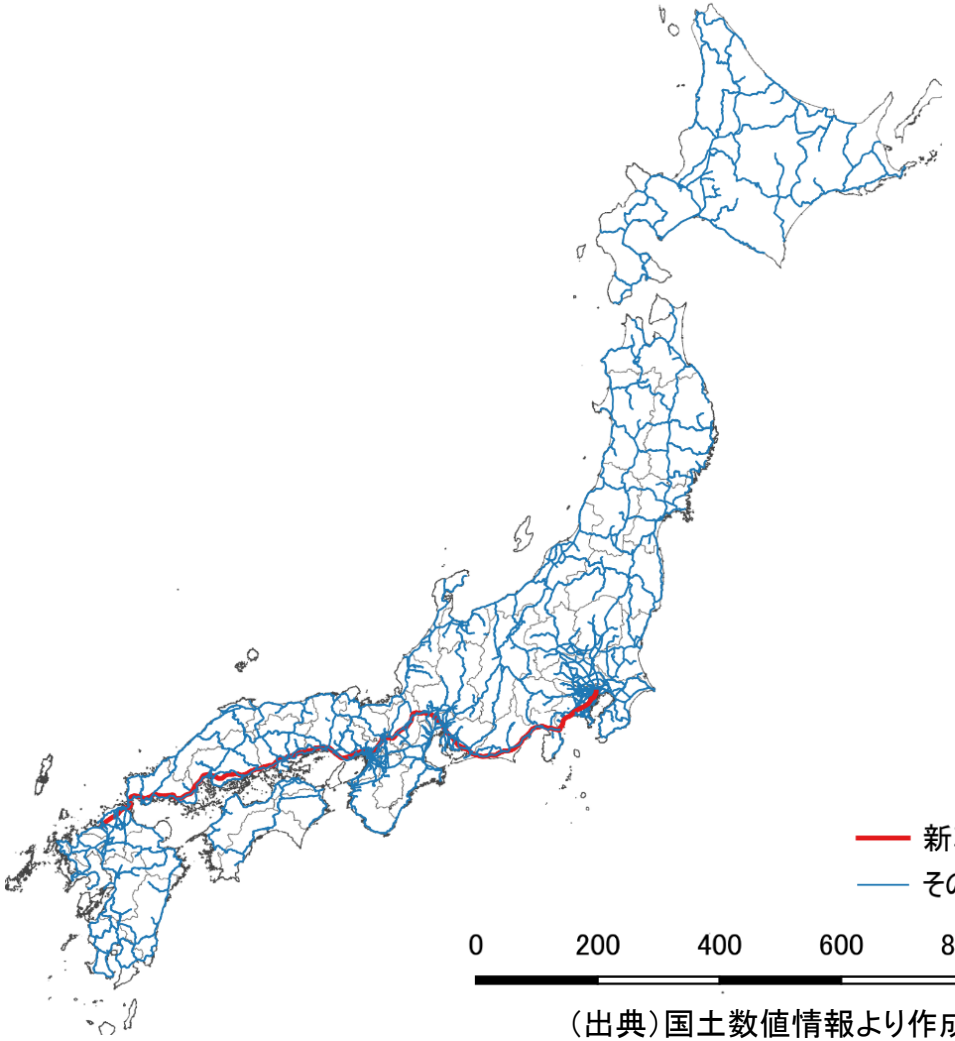
国土交通省

○　鉄道ネットワークは、新幹線網の拡大を軸に広域的な速達性を高める一方、在来線を含むネットワークの姿は地域ごとに変化してきた。

1962年度



1977年度



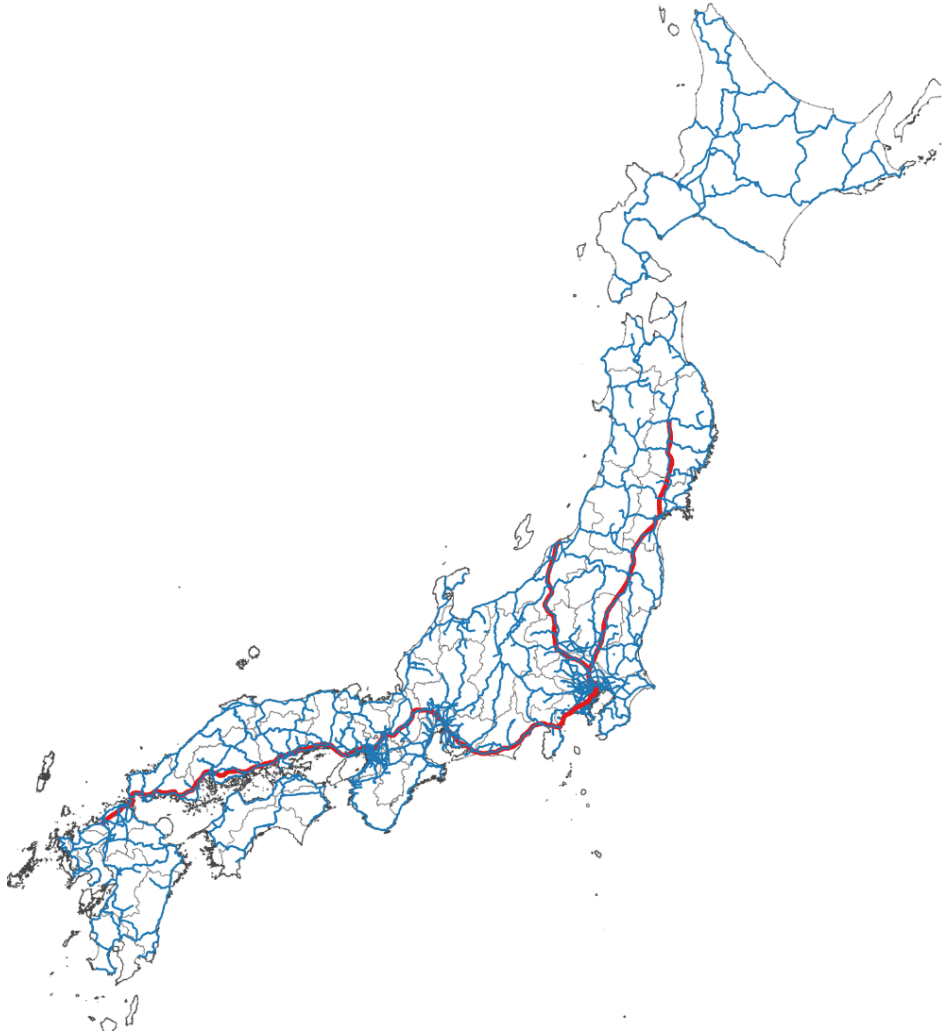
（出典）国土数値情報より作成

全国の鉄道ネットワークの拡大

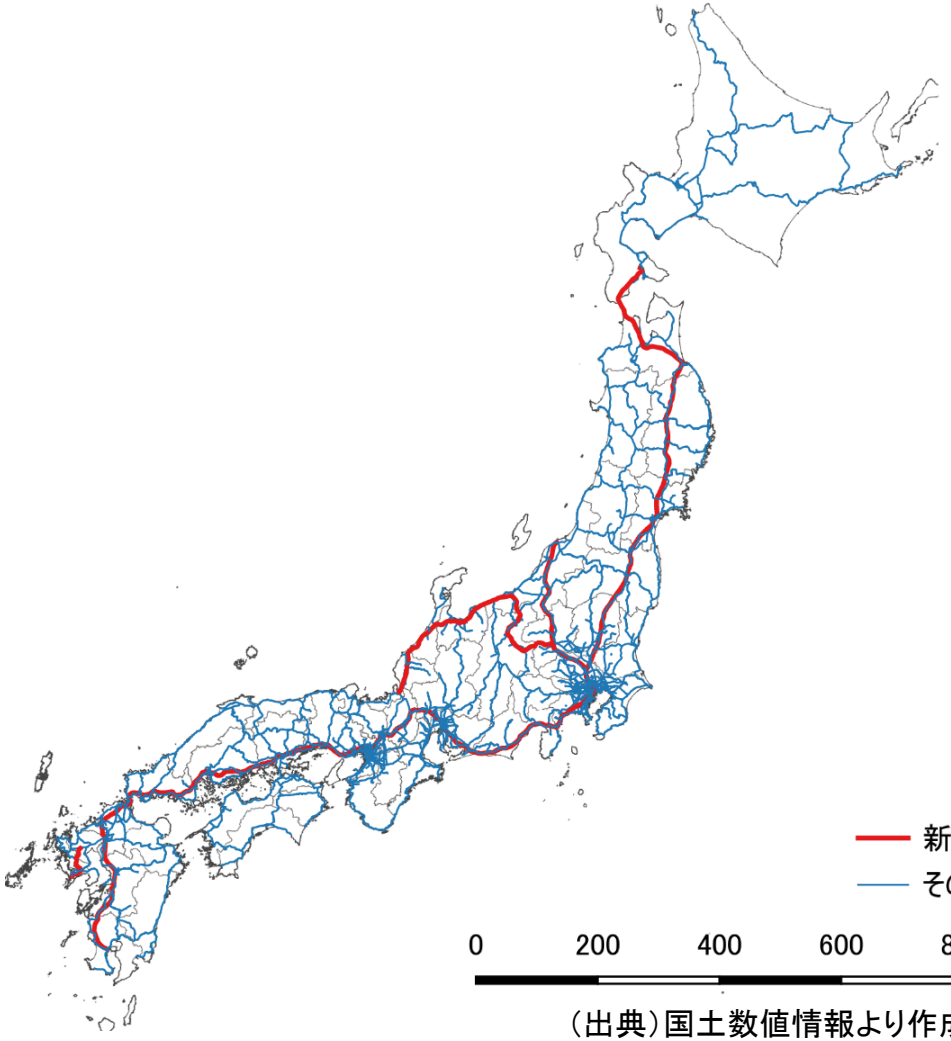
国土交通省

○　鉄道ネットワークは、新幹線網の拡大を軸に広域的な速達性を高める一方、在来線を含むネットワークの姿は地域ごとに変化してきた。

1987年度



2025年度



（出典）国土数値情報より作成

JR在来線における特急・貨物走行の現状



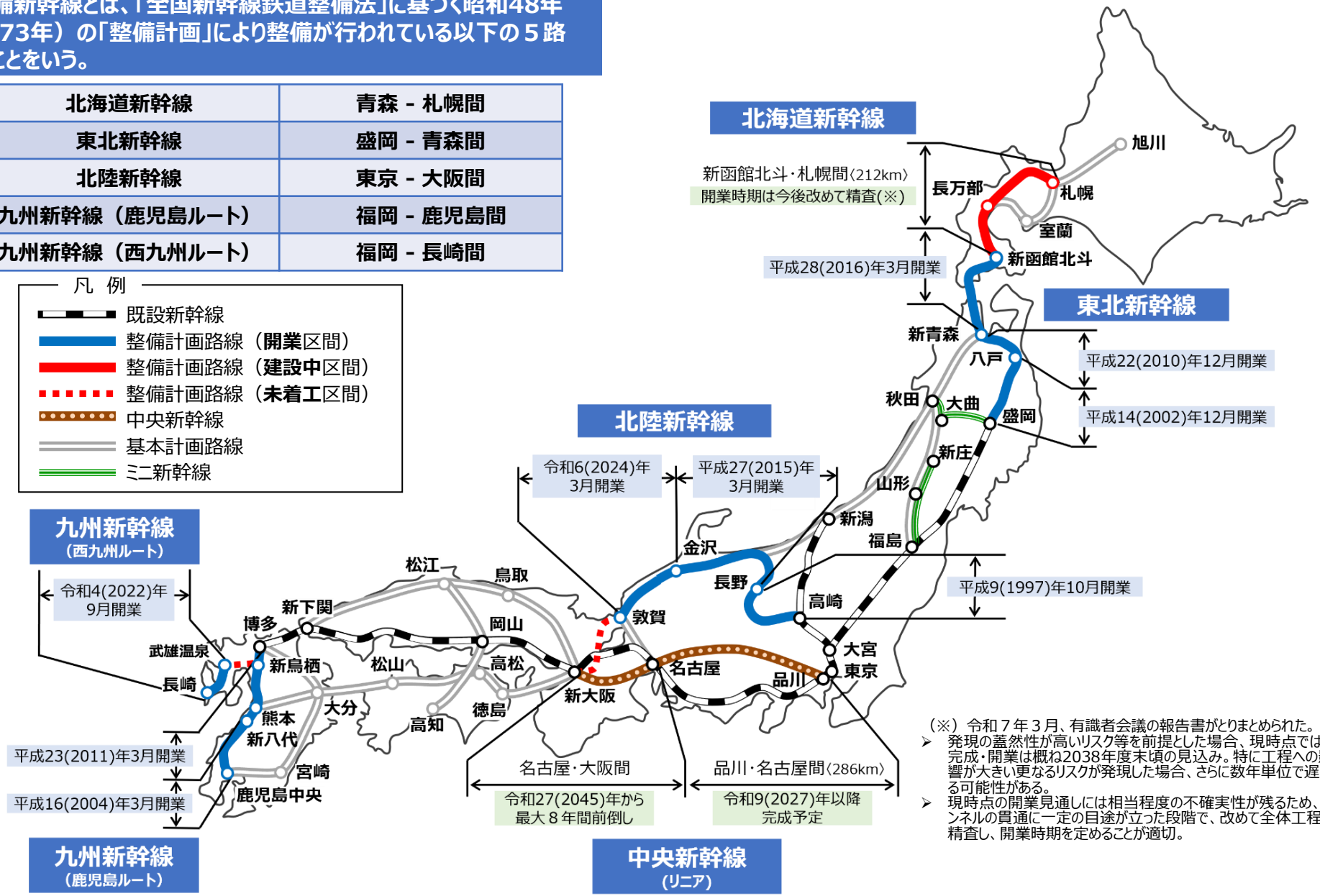
※国土数値情報鉄道網、貨物鉄道営業路線図及び（株）交通新聞社『JR時刻表』特急走行路線図（2026年9月版）より作成
※特急はJR九州の観光列車（D&S列車）及び臨時便は除く

（出典）第1回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年（1973年）の「整備計画」により整備が行われている以下の５路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線（西九州ルート）	福岡 - 長崎間



（※）令和７年３月、有識者会議の報告書がとりまとめられた。

- 発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある。
- 現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

（出典）第１回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間	東京・大阪間
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	５０５キロメートル／時	
主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近	
路線延長（km）	286	438
所要時分（分）	40	67
建設費（億円）	70,482.4※１、２	90,300
JR東海の想定開業年次	令和9年(2027年)以降※１	令和27年(2045年)より最大8年間前倒し※３

※１　中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画変更（R5（2023）.12.28認可）による
※２　R7（2025）.10.29　品川・名古屋間の総工事費の見通しが、11.0兆円である旨をJR東海が公表
※３　H28（2016）年度及びH29（2017）年度における計３兆円の財政投融資の活用による

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

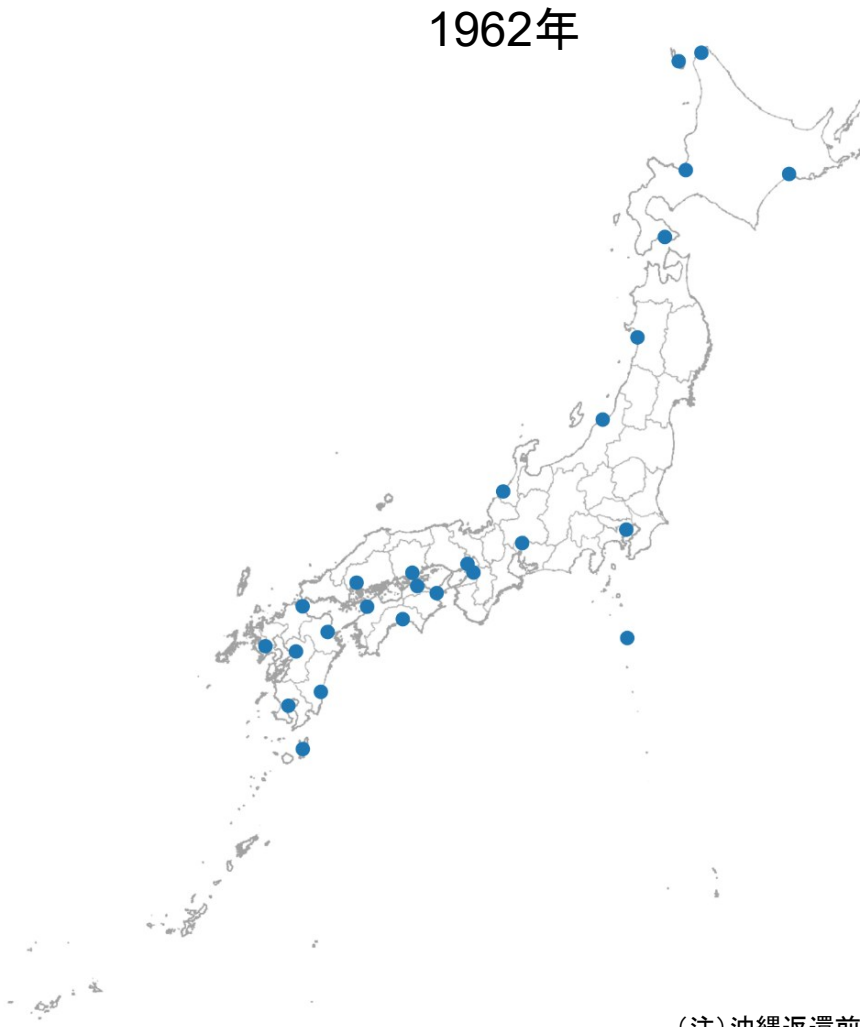
3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

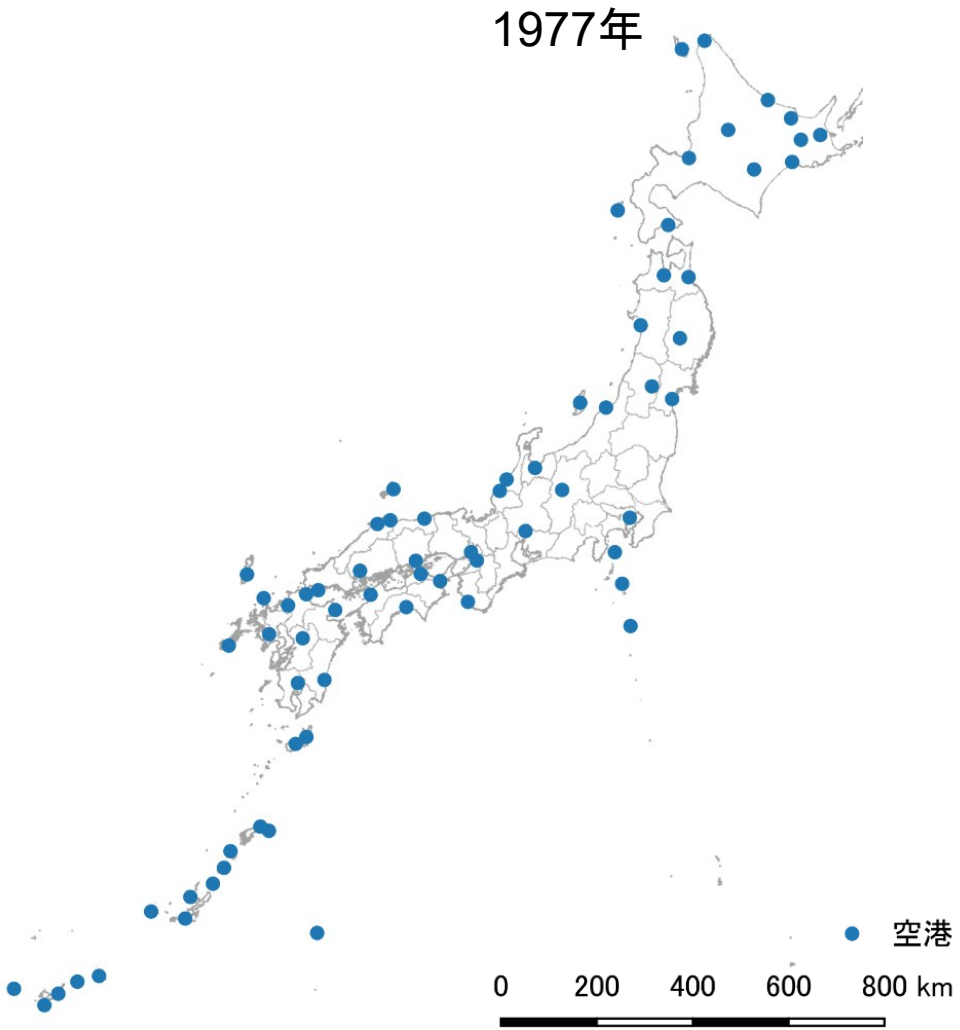
4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

空港の整備による航空ネットワークの拡大

国土交通省

○ 空港整備の進展により、航空ネットワークを支える拠点は全国へ段階的に拡大し、
地方における広域移動の選択肢が増加してきた。





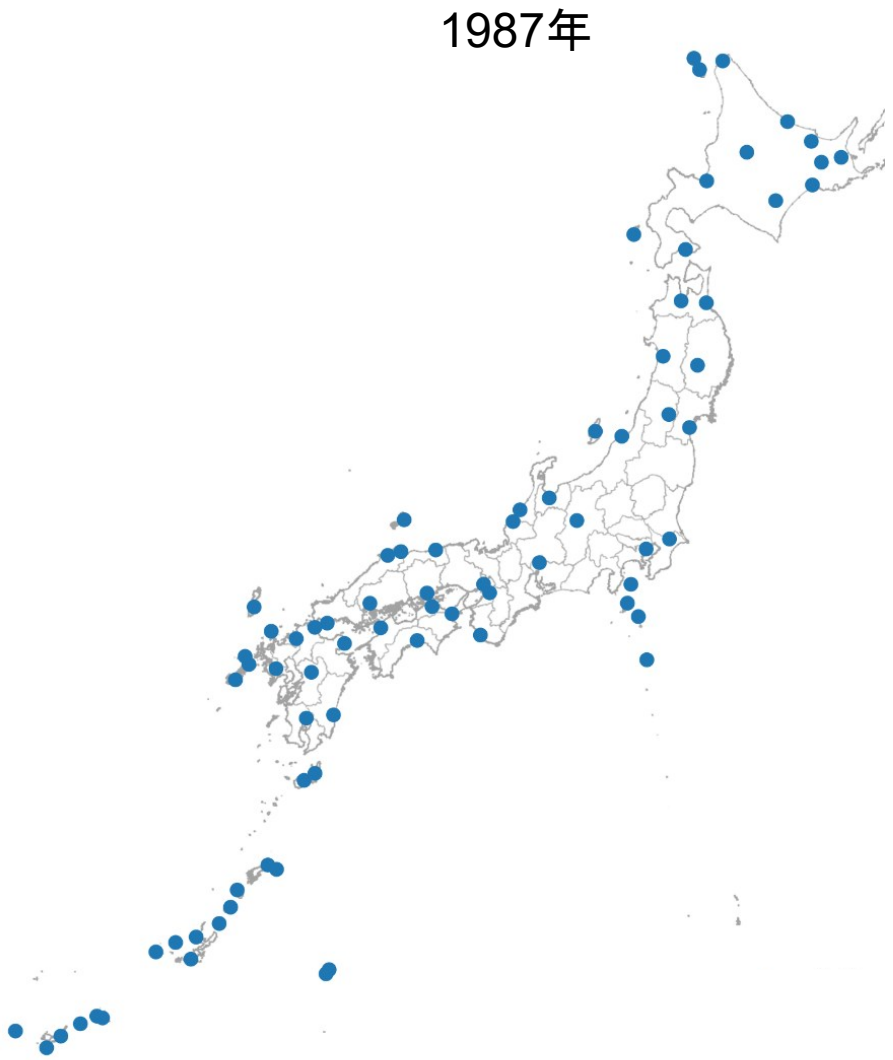
（注）沖縄返還前

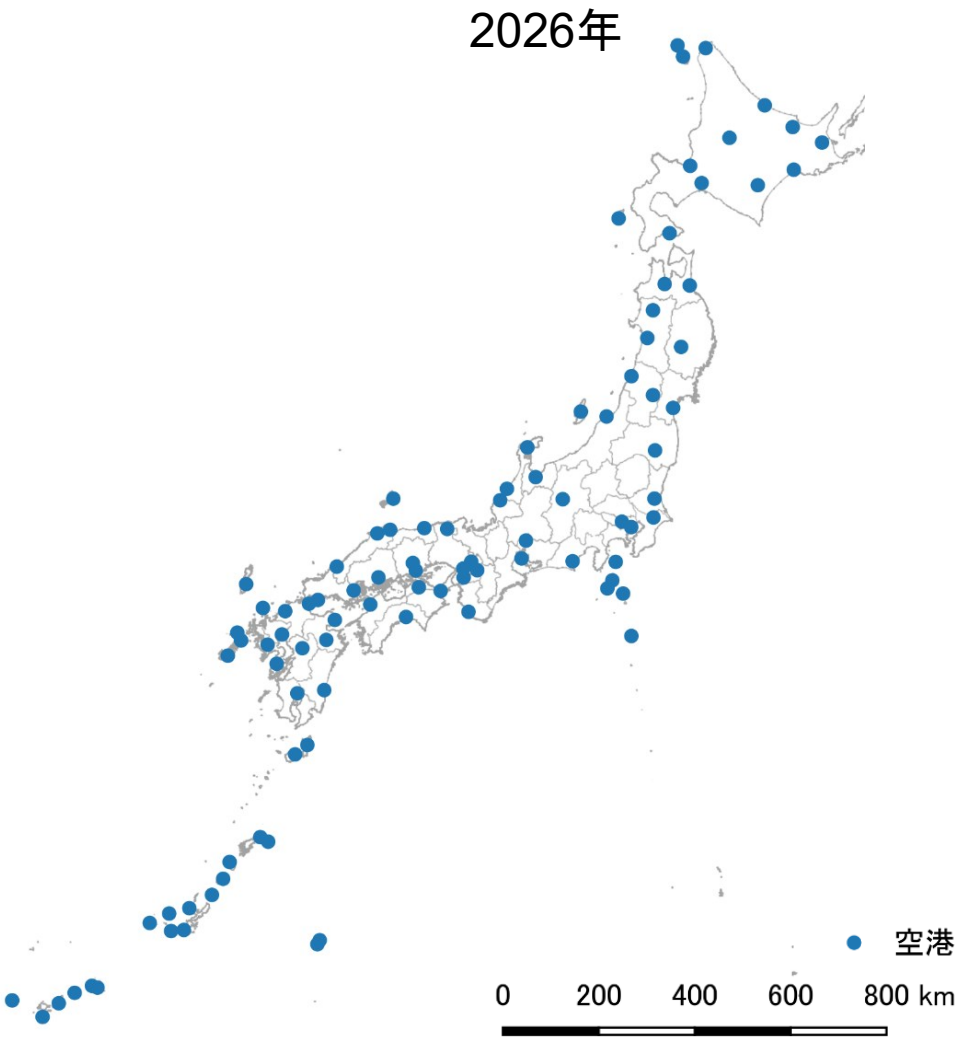
（出典）国土数値情報より作成

空港の整備による航空ネットワークの拡大

国土交通省

○ 空港整備の進展により、航空ネットワークを支える拠点は全国へ段階的に拡大し、
地方における広域移動の選択肢が増加してきた。





（出典）国土数値情報より作成

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

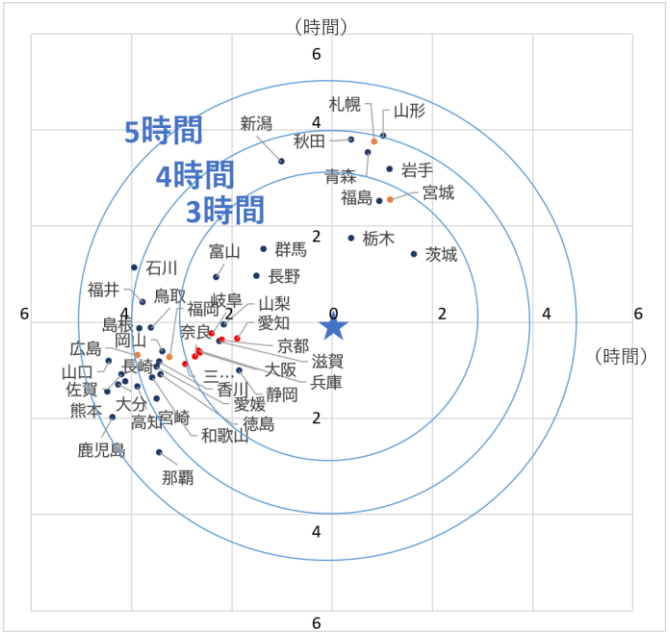
3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

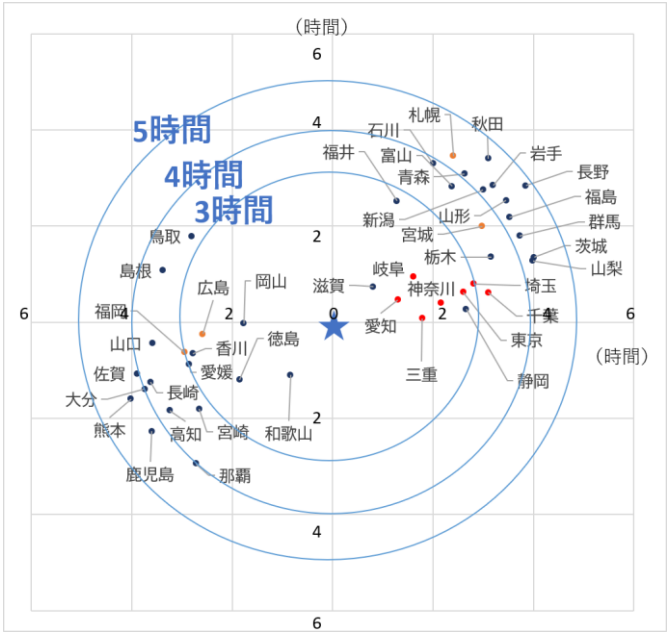
三大都市と各都道府県庁所在地間の移動時間

国土交通省

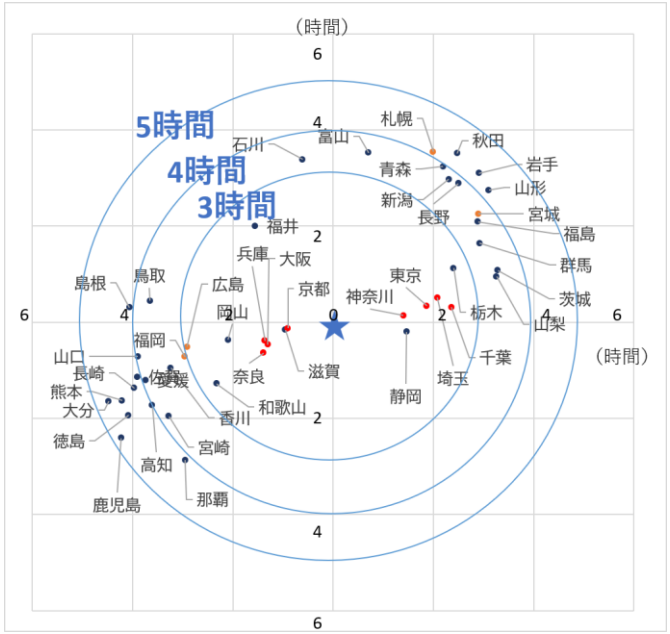
○　三大都市（東京、大阪、名古屋）から各都道府県庁所在地までの所要時間を見ると、4時間台ですべての都市をカバーしている。



東京から



大阪から



名古屋から

赤：三大都市圏
橙：地方中核市（札仙広福）
青：その他

（出典）第6回(2015年度)幹線旅客純流動調査、国土数値情報より作成。

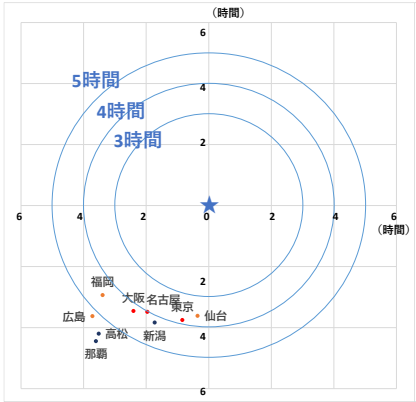
※幹線流動旅客調査において、三大都市圏内の流動は都道府県内の流動と同様であるとし、対象外とされている。

各地方ブロック中心都市間の移動時間

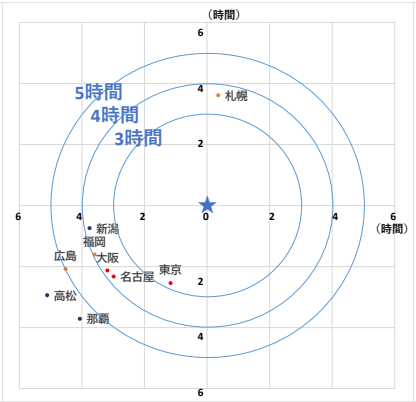
国土交通省

○　各ブロック中心都市から他ブロックの中心都市までの所要時間を見ると、三大都市及び福岡は4時間台でカバーしているが、それ以外のブロック中心都市では5時間を超える場合も見られる。

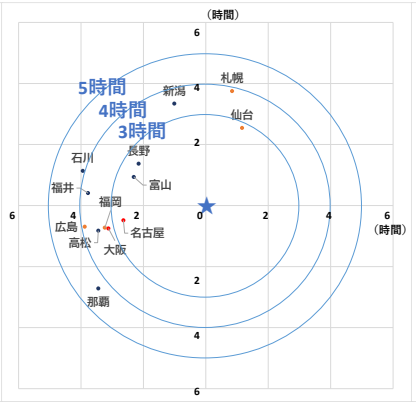
北海道・札幌中心



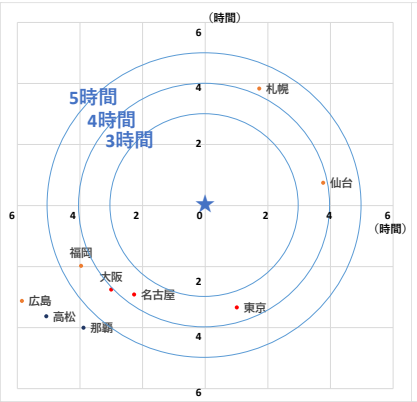
東北・仙台中心



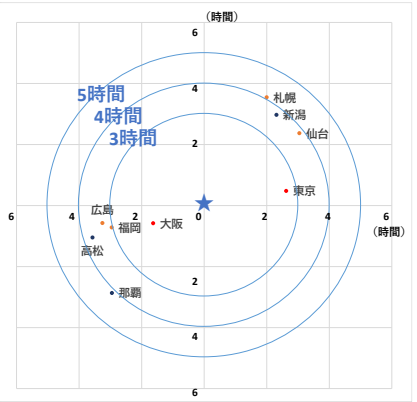
関東・東京中心



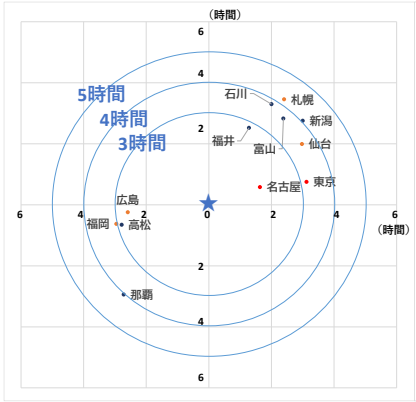
北信越・新潟中心



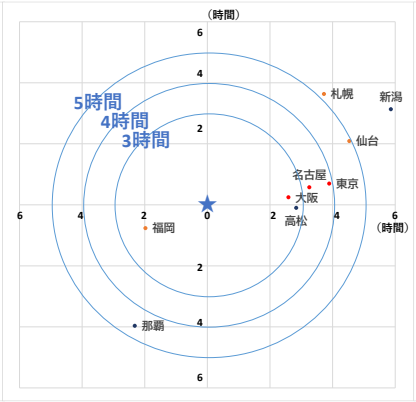
中部・名古屋中心



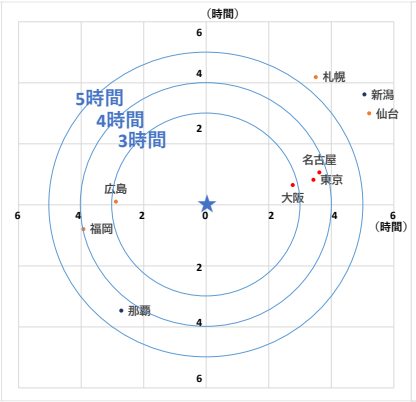
近畿・大阪中心



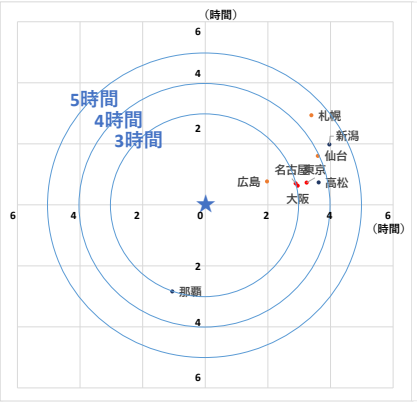
中国・広島中心



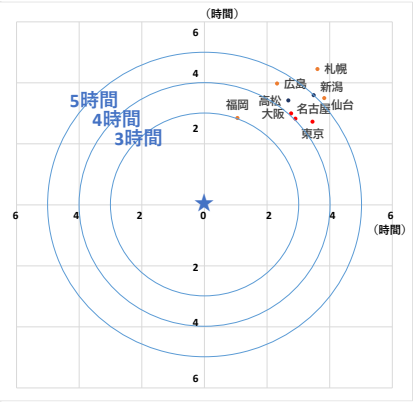
四国・高松中心



九州・福岡中心



沖縄・那覇中心



赤：三大都市圏
橙：地方中核市（札仙広福）
青：その他

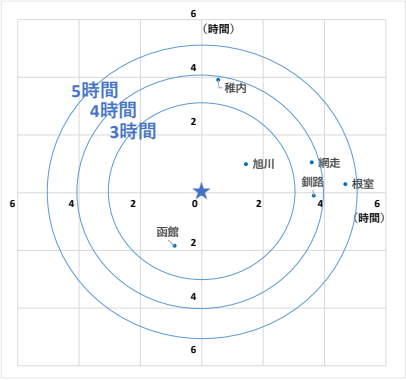
（出典）第6回(2015年度)幹線旅客純流動調査、国土数値情報より作成。ブロックは地方運輸局の区分に準拠。

各地方ブロック中心都市と各県庁所在地等間の移動時間

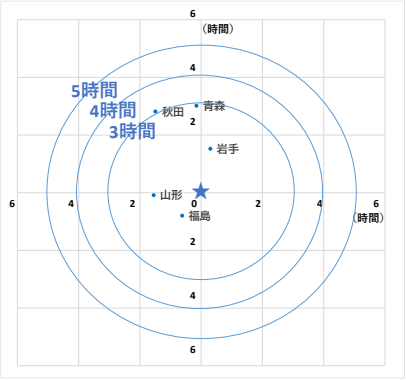
国土交通省

○　各ブロック中心都市からブロック内の県庁所在地等への所要時間を見ると、おおむね4時間以内、多くは3時間以内となっている。

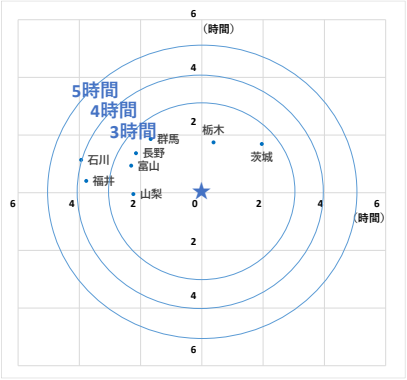
北海道・札幌中心



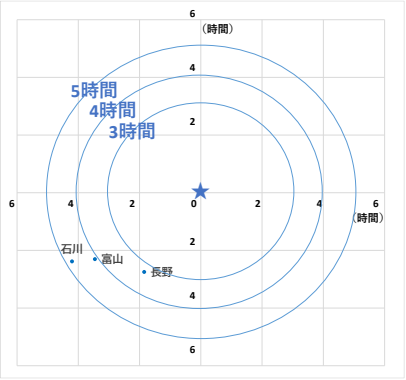
東北・仙台中心



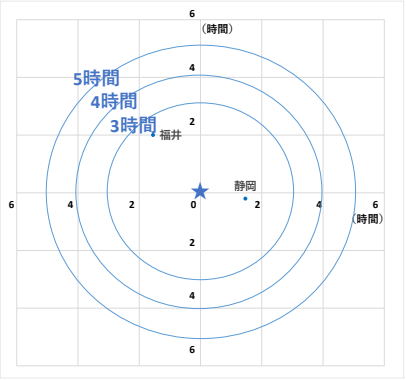
関東・東京中心



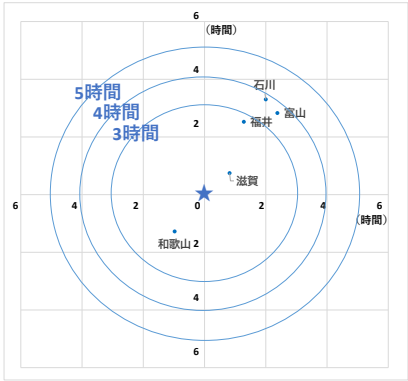
北信越・新潟中心



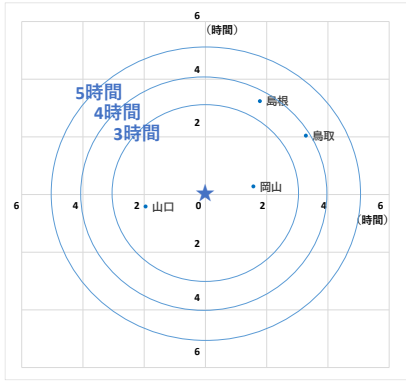
中部・名古屋中心



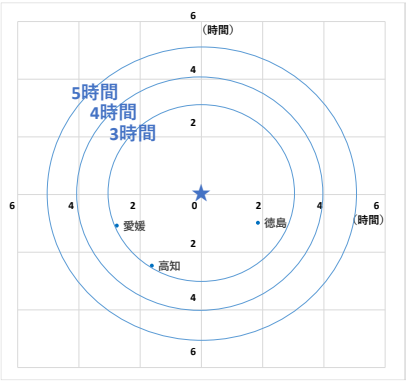
近畿・大阪中心



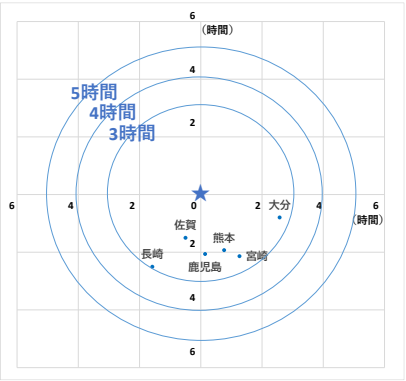
中国・広島中心



四国・高松中心



九州・福岡中心



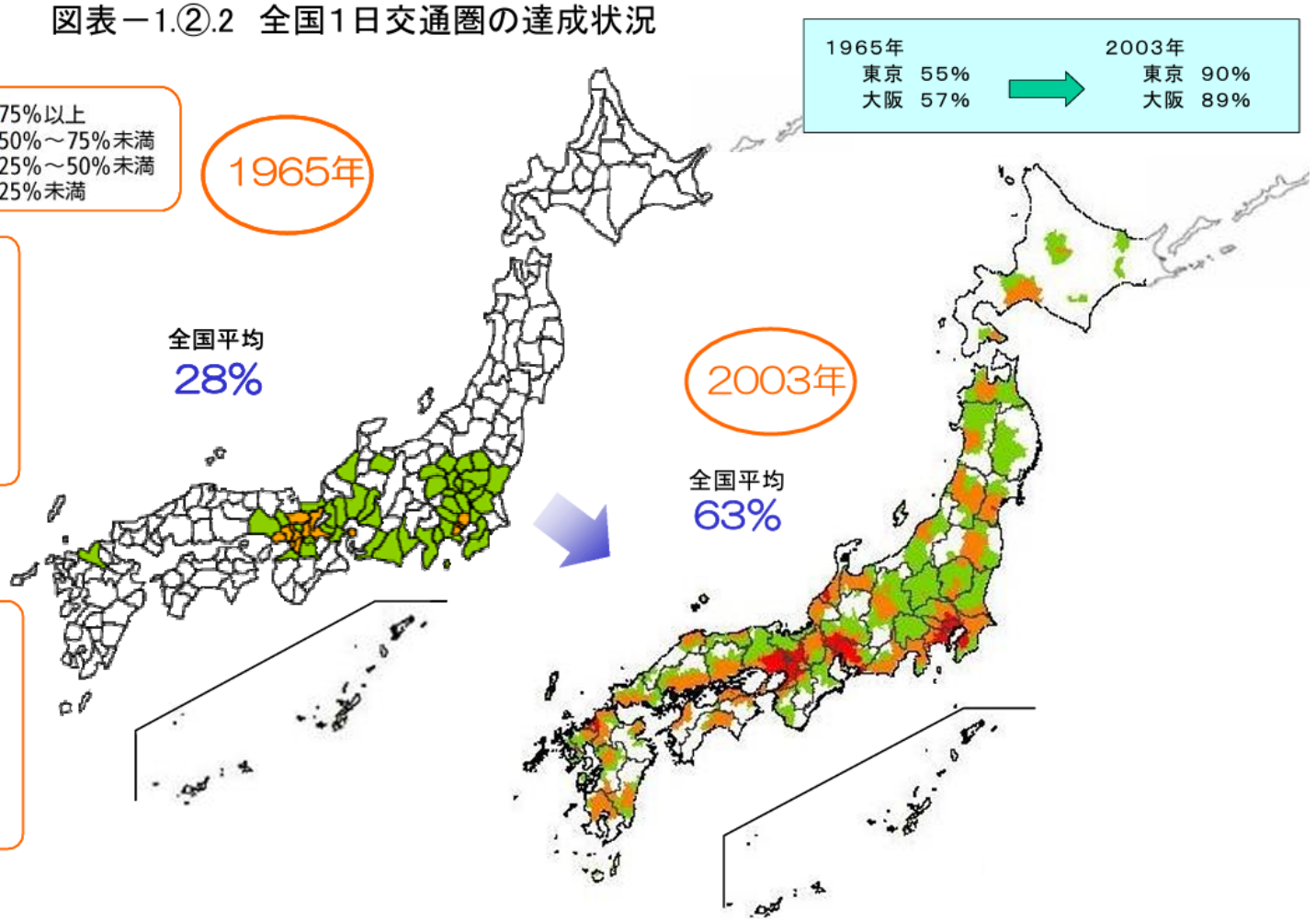
（出典）第6回(2015年度)幹線旅客純流動調査、国土数値情報より作成。ブロックは地方運輸局の区分に準拠。

※幹線流動旅客調査において、三大都市圏内の流動は都道府県内の流動と同様であるとし、対象外とされている。

全国１日交通圏の広がり

○　幹線公共交通ネットワークの整備により物理的に国土の一体化が相当程度進んだ結果、1965 年には全人口の約 30%であった1日交流可能人口は、2003 年には約 60%まで上昇。

図表－1.②.2　全国１日交通圏の達成状況



出典：NITAS 等により作成

全国１日交通圏とは？

全国主要都市間で日帰り可能な交通圏。
具体的にはー
①全国の主要都市間の移動に要する時間を概ね３時間以内
②地方都市から複数の高速交通機関へのアクセス時間を概ね１時間以内

１日交流可能人口比率とは？

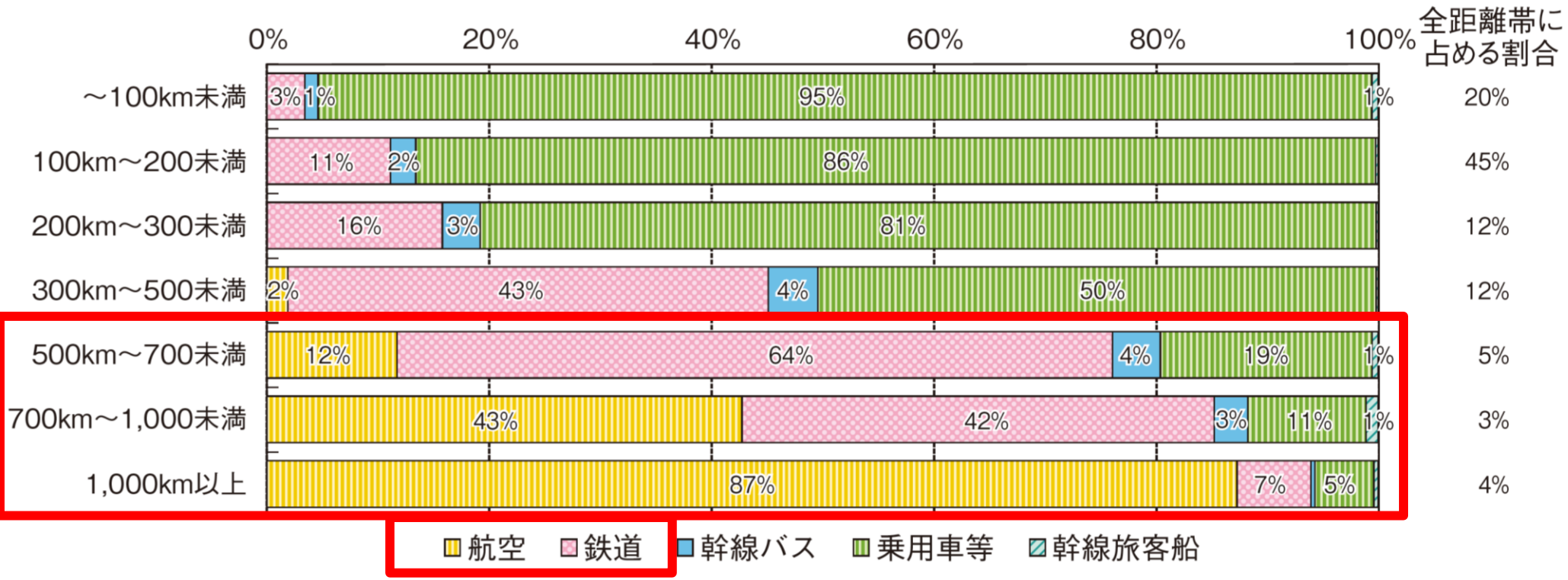
当該地域から日帰り（概ね片道３時間）で面会可能な人口が全国人口のどれくらいの割合になるかを示したもの。
例えば、１日交流可能人口比率が50%であれば、全国人口の半分に日帰りで面会可能という意味になる。

※国土交通省「交通からみた国土の現状と課題」より抜粋

距離帯別の旅客流動分担率

国土交通省

○　地域をまたいだ移動において、500km～700kmでは鉄道が6割以上を占めるが、700km～1000kmでは航空が鉄道を上回り、1000kmを超えると航空が9割近くを占めている。



東京から約500kmの都市（例）：大阪、盛岡　等
東京から約700kmの都市（例）：岡山、青森　等
東京から約1000kmの都市（例）：福岡、札幌　等

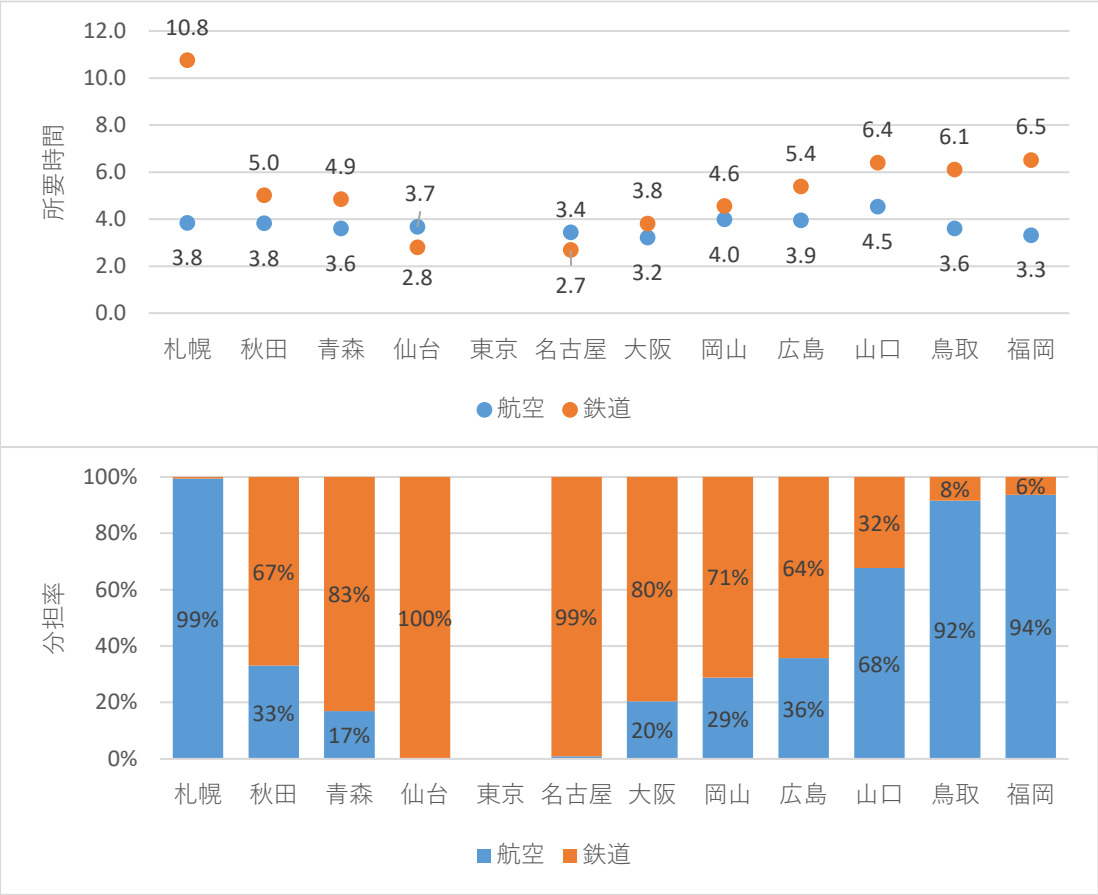
注：全距離帯に占める割合とは、各距離帯の旅客流動量の総和に対する各距離帯の旅客流動量の割合のこと。
資料：国土交通省「第６回（2015年）全国幹線旅客純流動調査」

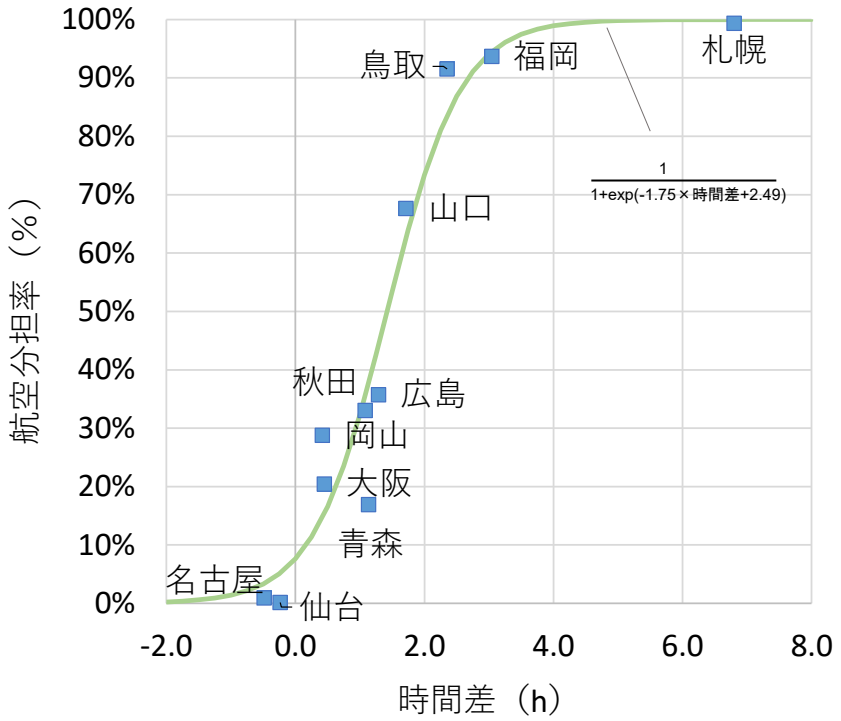
所要時間別の交通機関分担率

国土交通省

○　東京発の都市間移動では、距離が長くなるほど鉄道から航空へ分担が移る傾向が見られ、鉄道と航空の所要時間差がおおむね1.5時間差を超えると航空優位となる。

➢東京を起点として、都道府県庁間での交通機関分担率と交通機関別所要時間を比較





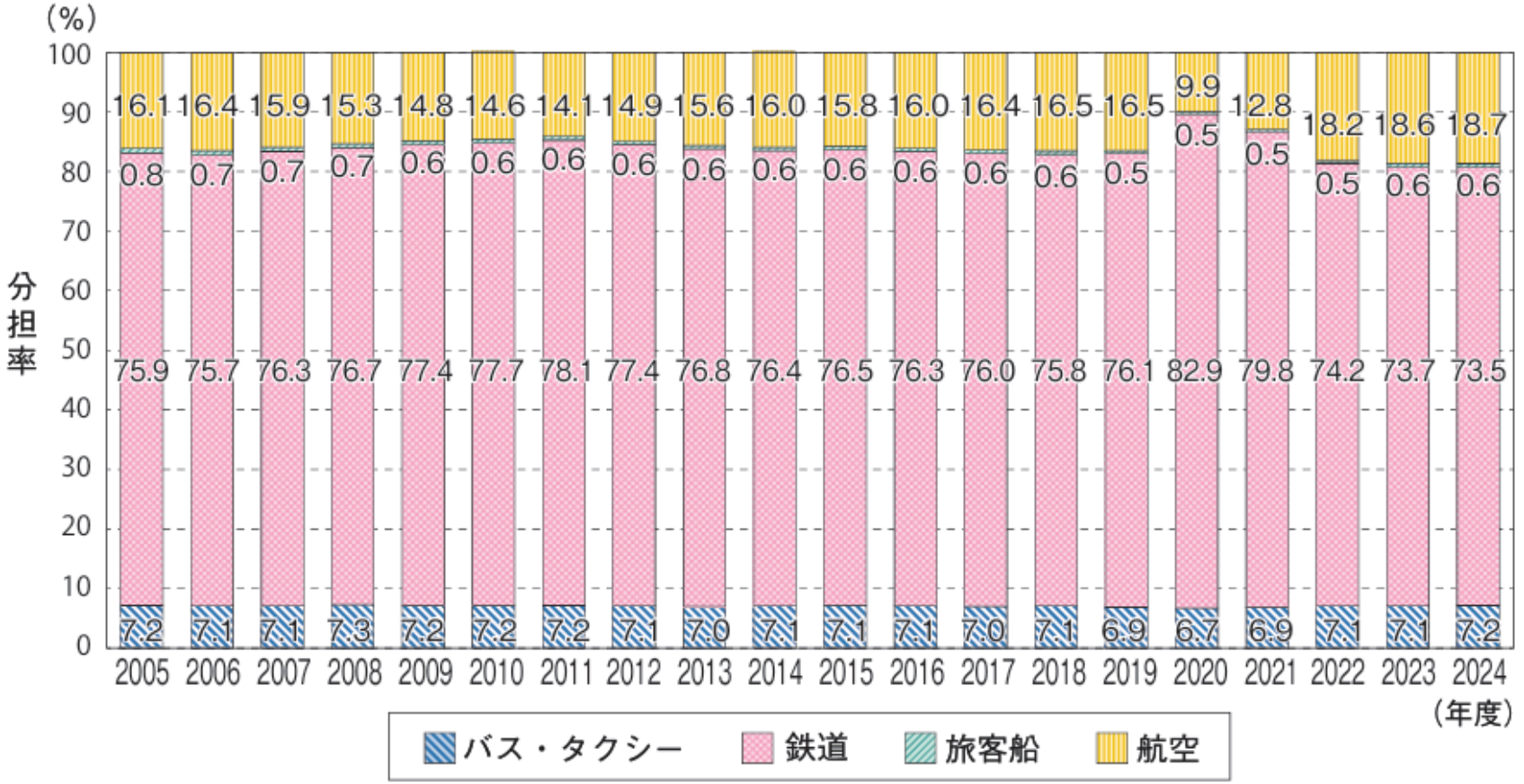
※時間差＝鉄道所要時間－航空所要時間

（出典）全国幹線旅客純流動調査（2015年、国土交通省）

大量性

○　国内旅客輸送量を人キロベースで見ると、鉄道が7割、航空が2割程度を占めるなど、大量性という特性を生かして大規模輸送を支えている。

図表1-2-1-3　国内旅客輸送量の分担率の推移（人キロベース）



資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「航空輸送統計調査」旅客船は国土交通省海事局調べから国土交通省総合政策局作成

【参考】各モードの輸送可能人数

特急(JR東日本 あずさ 12両編成):674人　航空(B737):165人　高速バス(JR東海バス 新東名スーパーライナー):39人

（出典）JR東日本Webサイト　日本航空Webサイト　JR東海バスWebサイト

安全性

○ 令和7年度の鉄道の運転事故による乗客の死者は1名、航空（定期便を運航する本邦航空運送事業者）の死亡事故は0件である。
○ 一方、自動車の道路交通事故による死者数（24時間以内）は約2,500名となっている。

鉄道、航空、自動車における死者数

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
鉄道（運転事故による乗客死者数）	0	0	0	0	0	0	1
航空（定期便を運航する本邦航空運送事業者による死亡事故）	0	0	0	0	0	0	0
自動車（道路交通事故　事故から24時間以内の死亡）	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663	2,547

※鉄道では、平成16年から令和6年まで、運転事故による乗客の死者は発生していない。
※航空は昭和61年以降、定期便を運航する本邦航空運送事業者による死亡事故はない。　（出典）交通安全白書

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

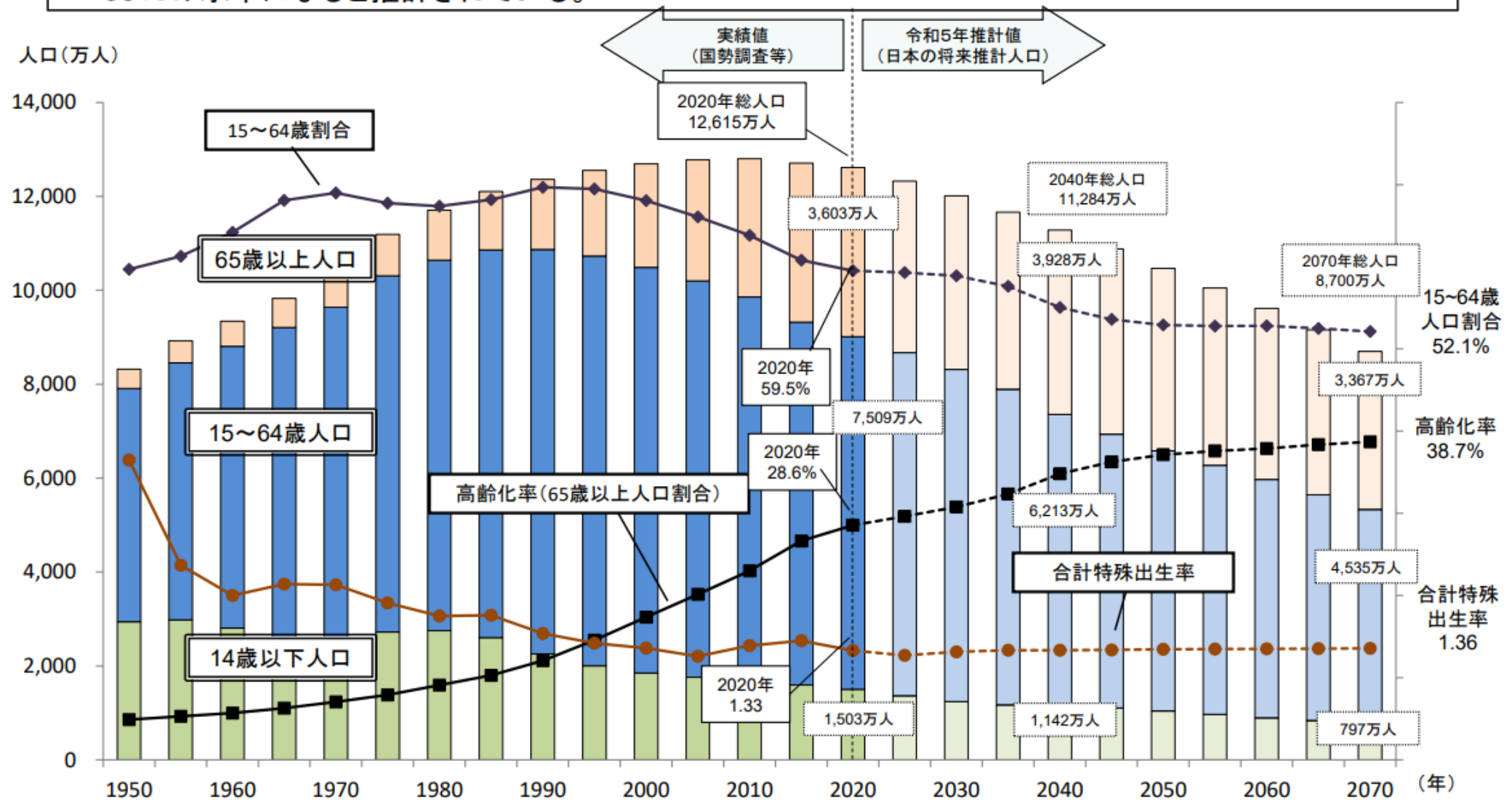
3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

我が国の総人口と年齢構成の推移・将来推計

国土交通省

○ 日本の人口は近年減少局面を迎えている。2070年には総人口が9,000万人を割り込み、高齢化率は39%の水準になると推計されている。

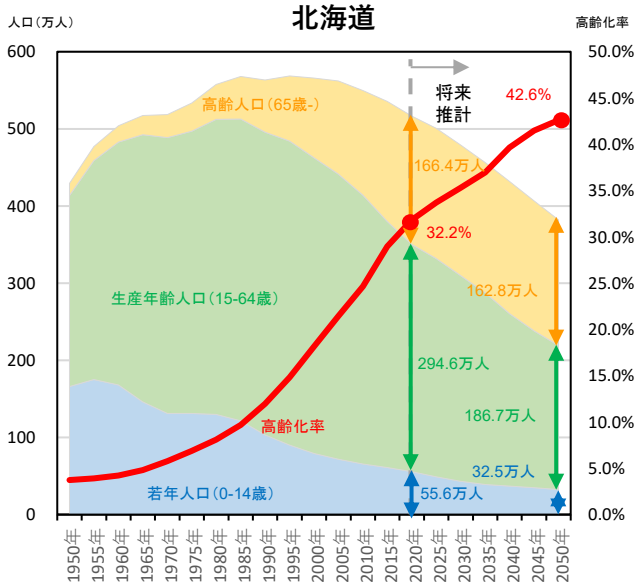


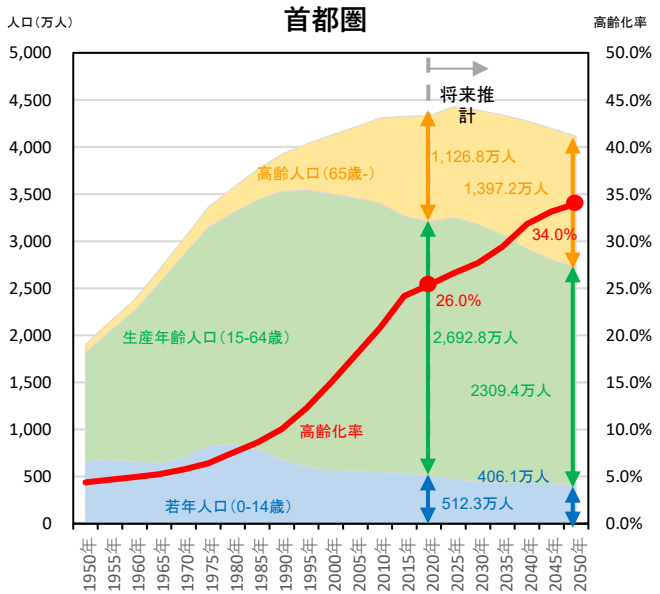
（出所） 2020年までの人口は総務省「国勢調査」、合計特殊出生率は厚生労働省「人口動態統計」、
2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

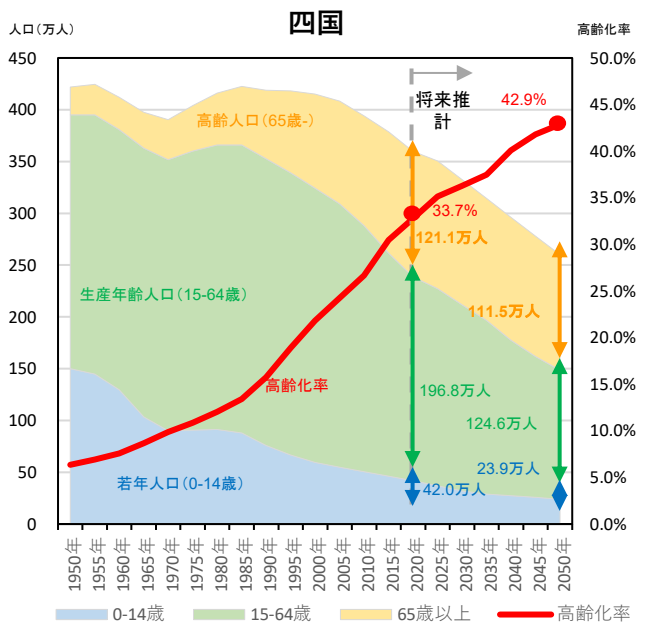
都市圏別人口の推移、都道府県別の人口増加率

国土交通省

○ 地方を中心に人口は大幅に減少し、特に生産年齢人口の減少が顕著。
○ 首都圏でも、今後は人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれている。

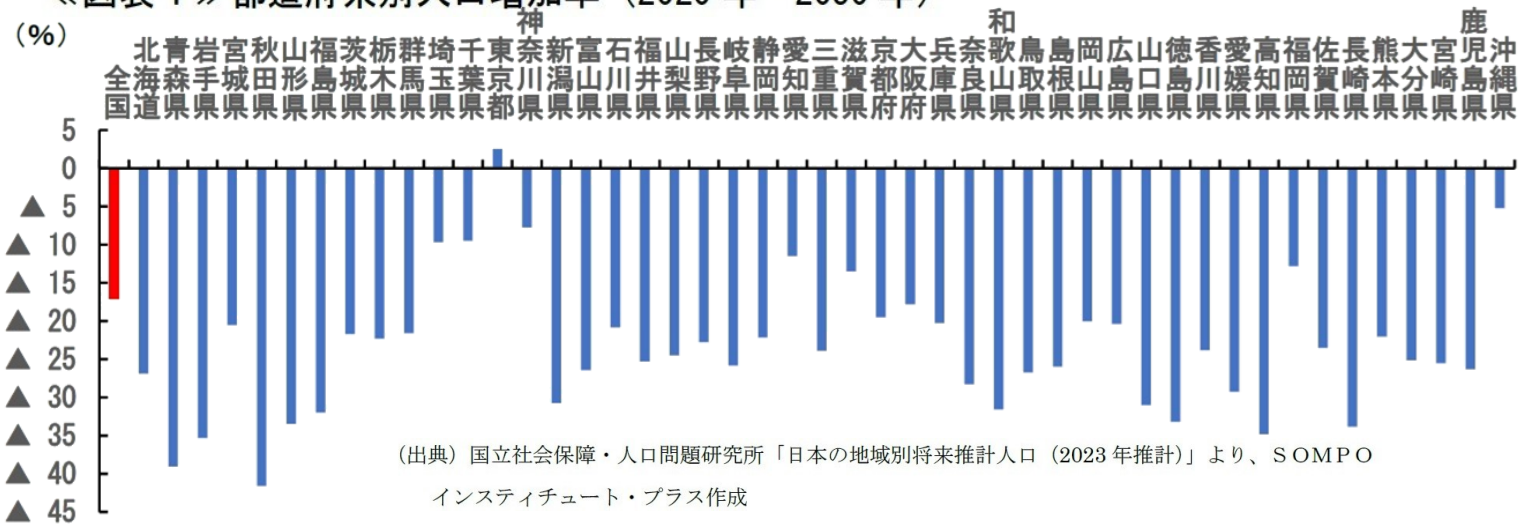






（出典）総務省「国勢調査」および国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口（令和5年推計）」より国土交通省国土政策局作成。
（注） 年齢「不詳」を除く。

≪図表１≫都道府県別人口増加率（2020 年～2050 年）



（出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）」より、ＳＯＭＰＯインスティチュート・プラス作成

高速道路の整備状況



※国土数値情報鉄道網及び高速道路時系列データより作成

（出典）第１回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

目次

1．設置趣旨

2．経緯
①幹線公共交通のこれまで
②鉄道ネットワークの歴史・変遷
③航空ネットワークの歴史・変遷

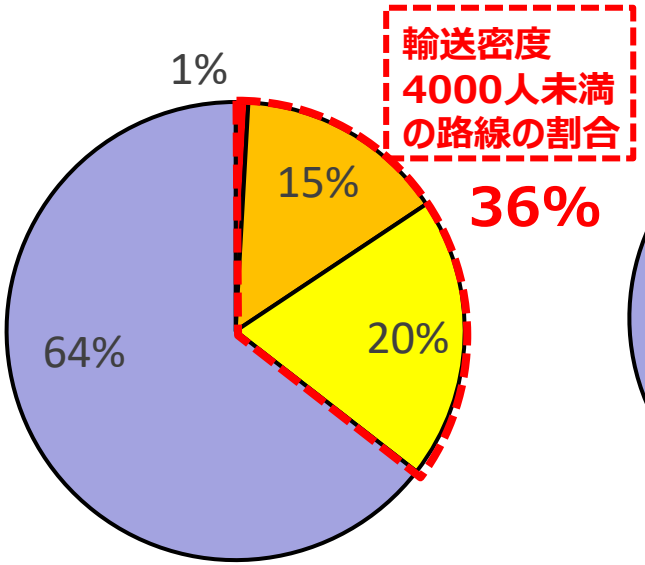
3．現状
①都市間移動の現状
②社会経済環境の変化
③鉄道ネットワークの現状
④航空ネットワークの現状
⑤鉄道や航空の直近の現状
⑥連携・協働の事例

4．果たしてきた役割
①経済・地域活性化
②観光
③環境
④防災・国土強靱化
⑤教育・医療

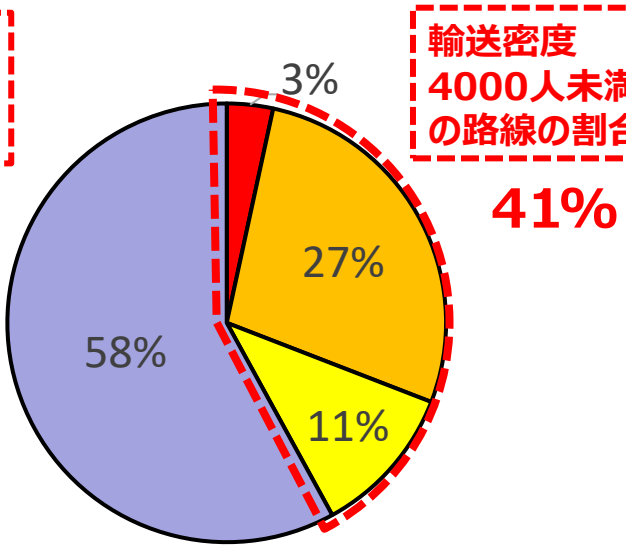
旅客輸送量 JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合

○ 国鉄改革時と比較して輸送密度4,000人未満※の路線の割合は拡大傾向。
また、輸送密度2,000人未満の割合は16%から32%に増加。

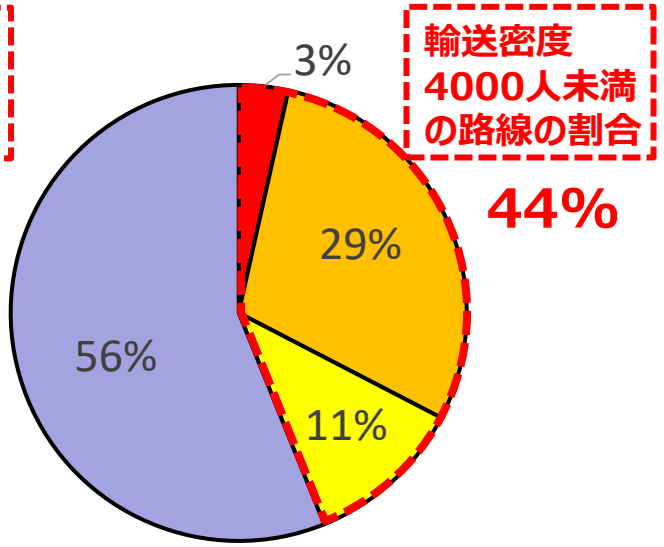
※ 当時、原則バス輸送又は第三セクター等による鉄道輸送への転換の目安とされた



昭和62年度
（特定地方交通線を除く）



令和元年度



令和５年度

凡例	輸送密度	昭和62年度（特定地方交通線を除く）	令和元年度	令和5年度
	200人未満	1%	3%	3%
	200人 ～ 2,000人	15%	27%	29%
	2,000人 ～ 4,000人	20%	11%	11%
	4,000人以上	64%	58%	56%
		（100%）	（100%）	（100%）

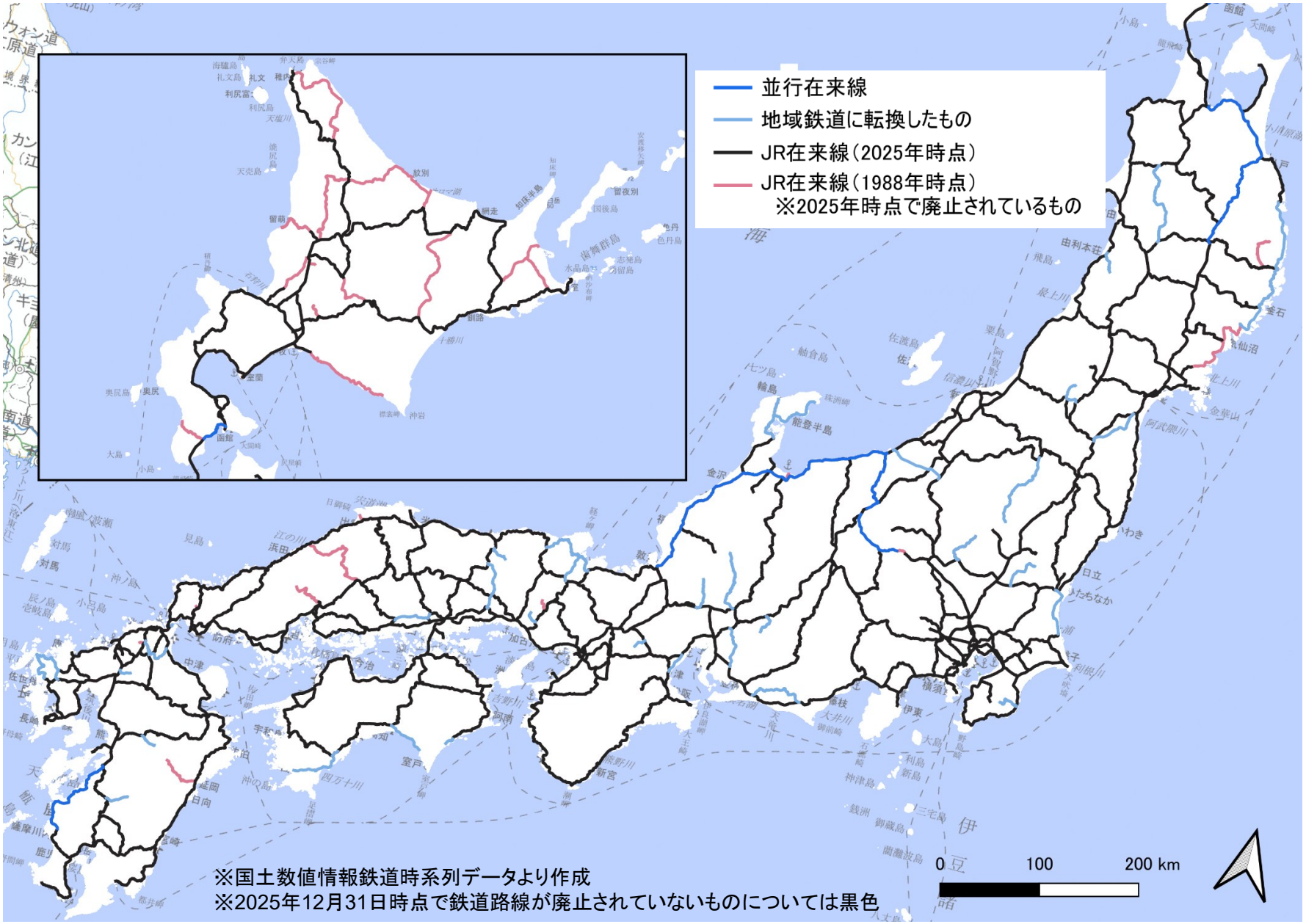
※営業キロベース（路線単位での計算）
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
※新幹線を除く

［出典］鉄道統計年報

※第１回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料より抜粋

国鉄改革直後（1988年）と現在（2025年）の路線の比較

国土交通省



（出典）第１回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

国鉄改革時の「幹線」鉄道網に対する輸送密度（2024年）の現状

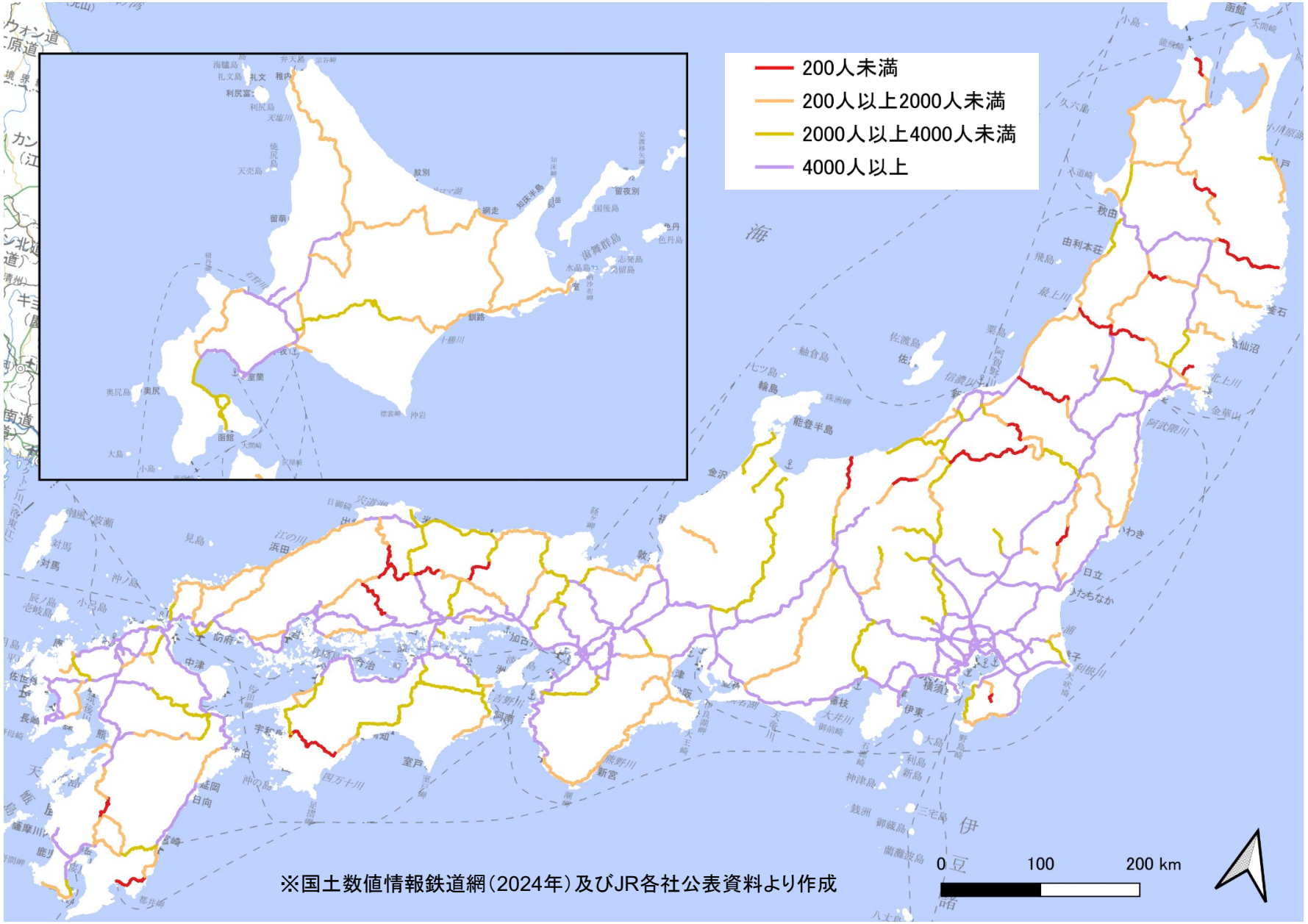
国土交通省



※国土数値情報鉄道網（2024年）及びJR各社公表資料より作成
※並行在来線の輸送密度は会社毎の令和6年のもの

（出典）第1回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

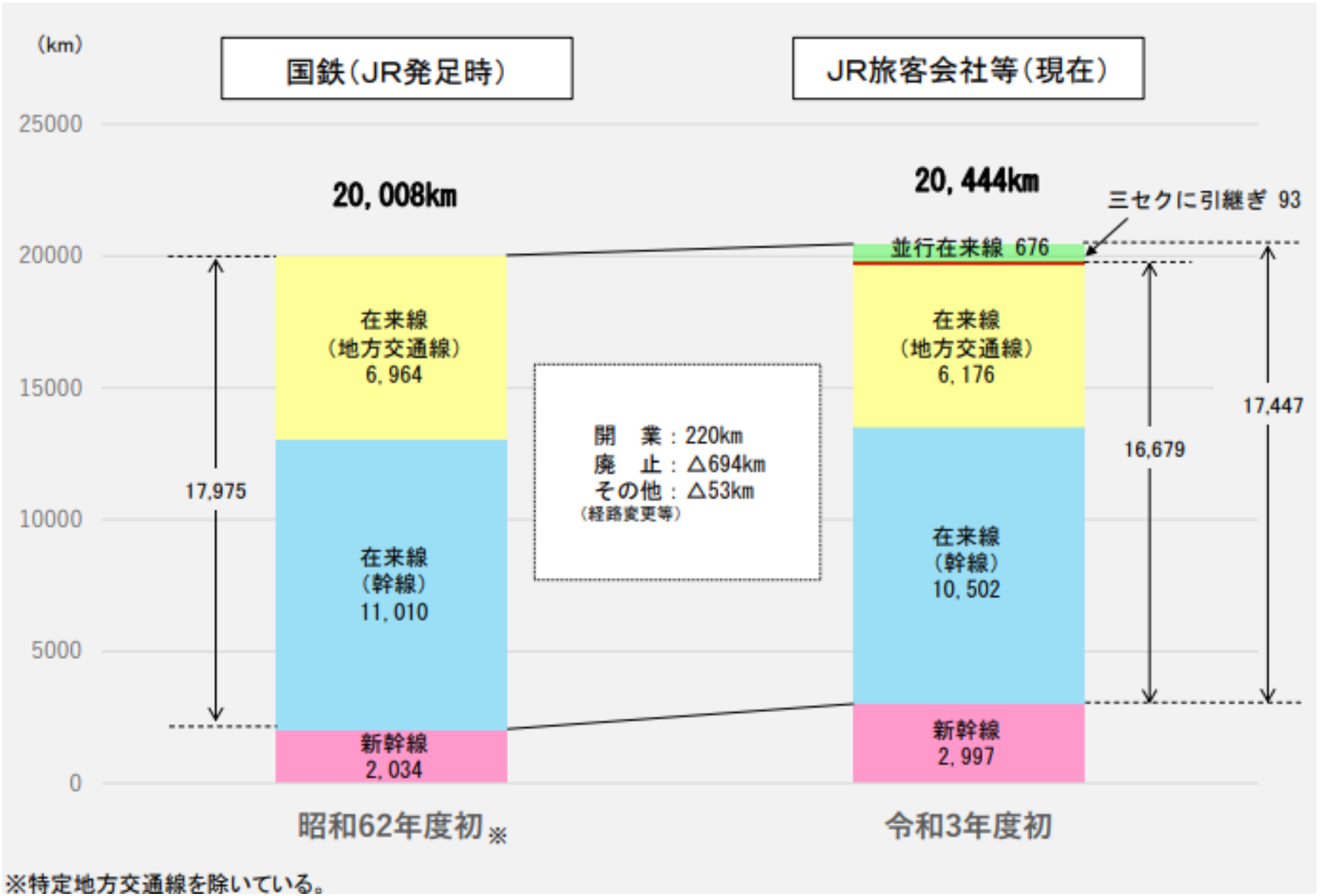
JR旅客6社における輸送密度（2024年）



※国土数値情報鉄道網（2024年）及びJR各社公表資料より作成

（出典）第1回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

JR発足時に引き継いだ国鉄路線の営業キロ比較



※特定地方交通線を除いている。

(出典)「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」資料より抜粋

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

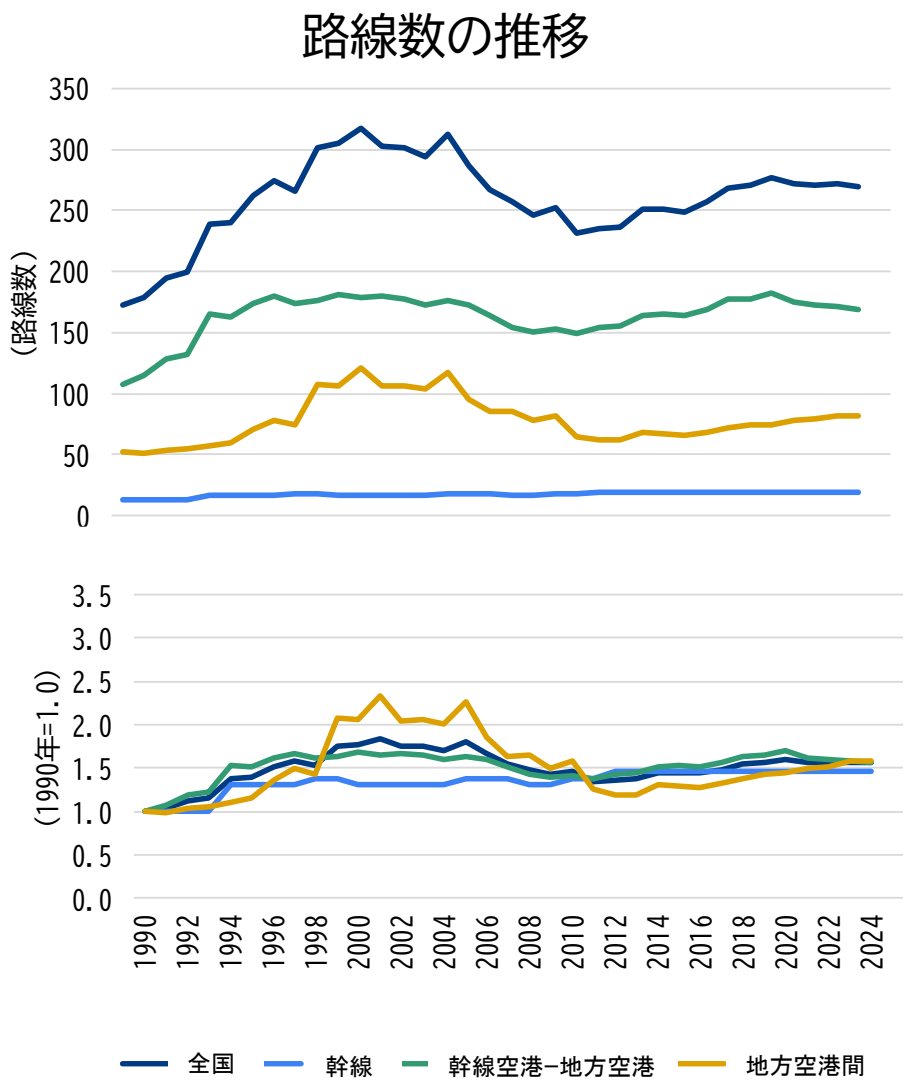
3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

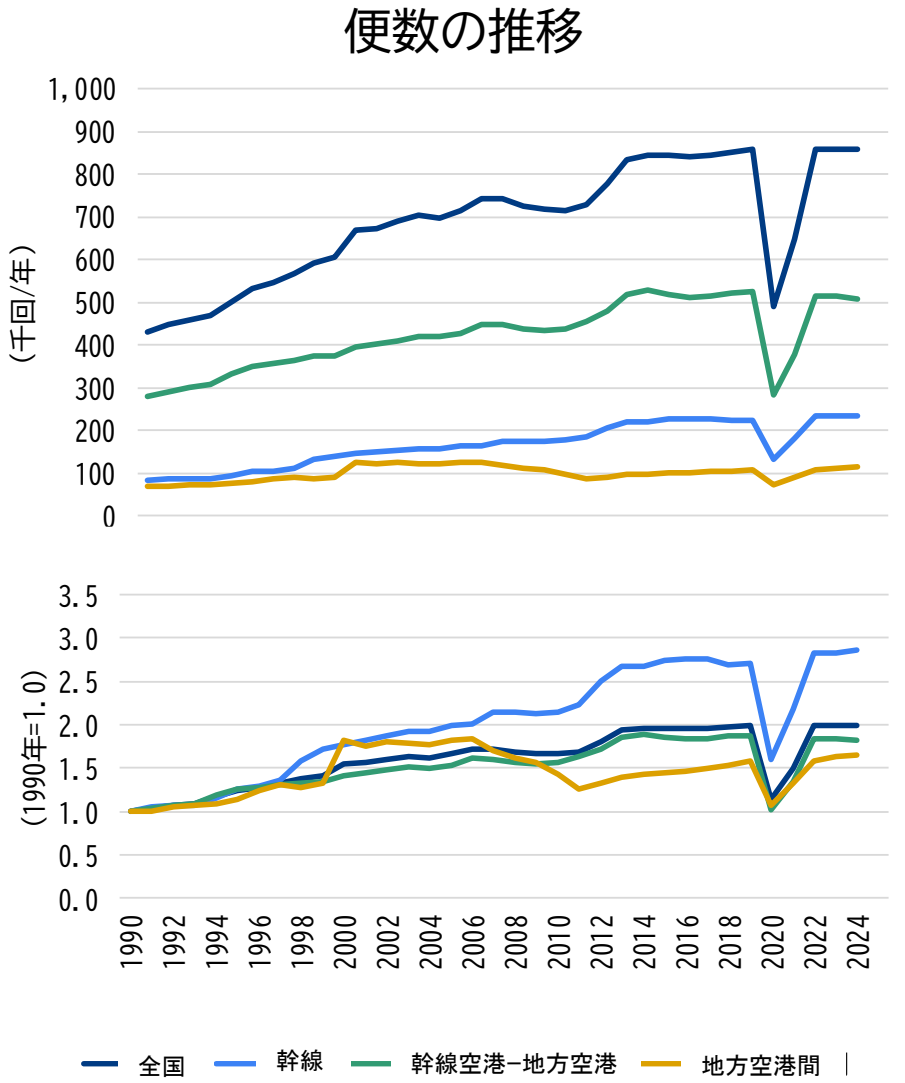
4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

路線数・便数の推移

国土交通省

○　国内航空は、需給調整規制の緩和などを経て路線数・便数を拡大してきたが、地方路線についてはその後減少している。





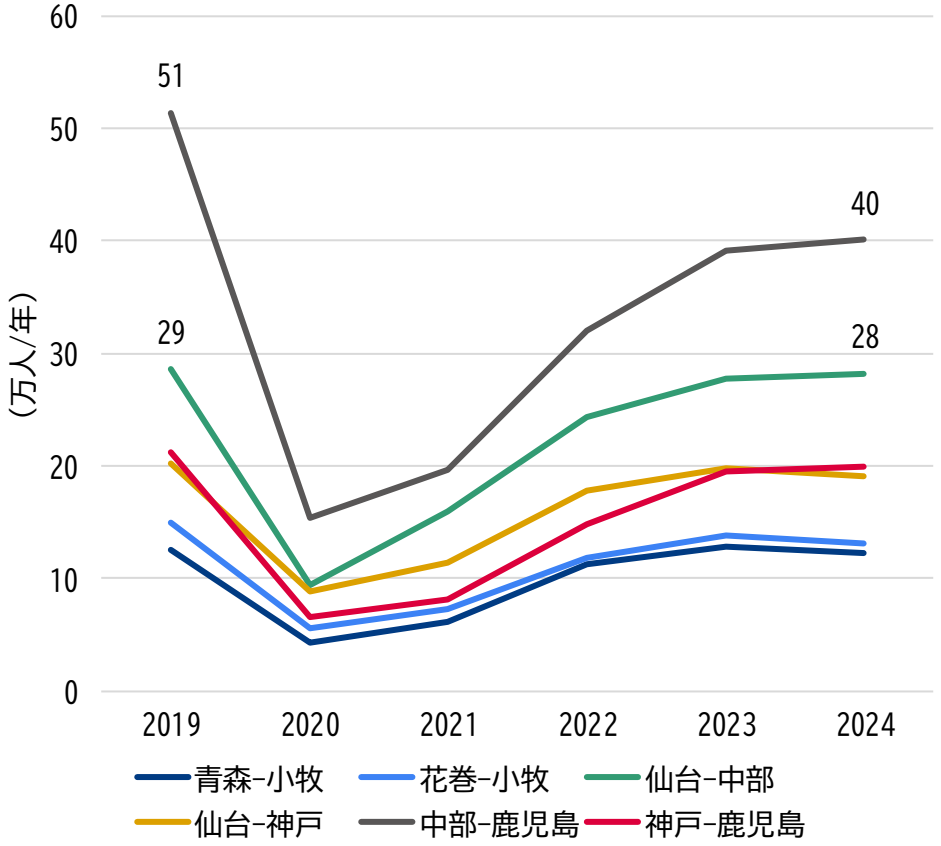
出所：航空輸送統計年報（1990～2024年度、国土交通省）

路線数・旅客数の推移

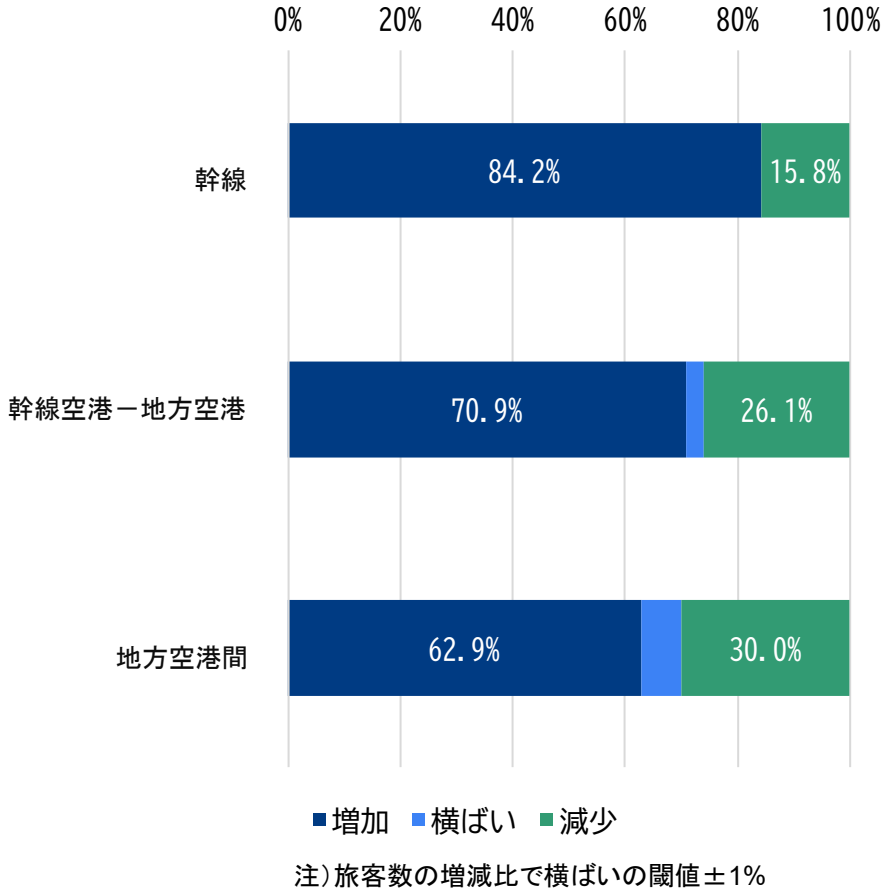
国土交通省

○　地方路線を中心に、2024年実績がコロナ禍前（2019年）の水準まで回復していない路線が存在し、地方路線では3割程度を占めている。

減少したローカル線（2024年の需要10万人以上）



旅客数の増減比別路線数シェア（2024/2019比）



注）旅客数の増減比で横ばいの閾値±1%

（出典）航空輸送統計年報（2019～2024年度、国土交通省）より作成

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

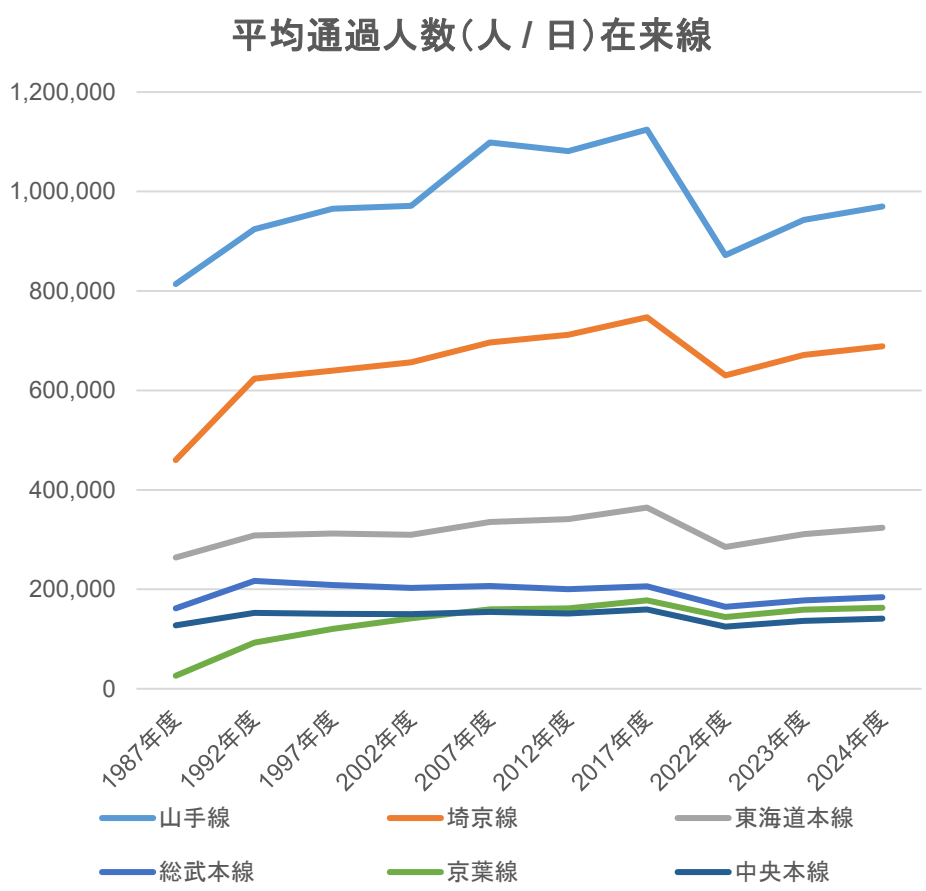
3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

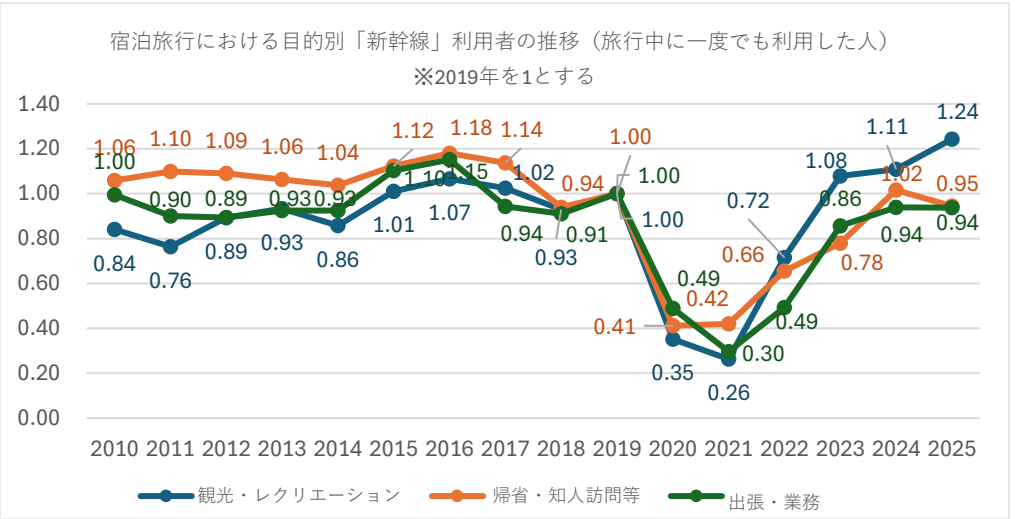
鉄道利用者の推移

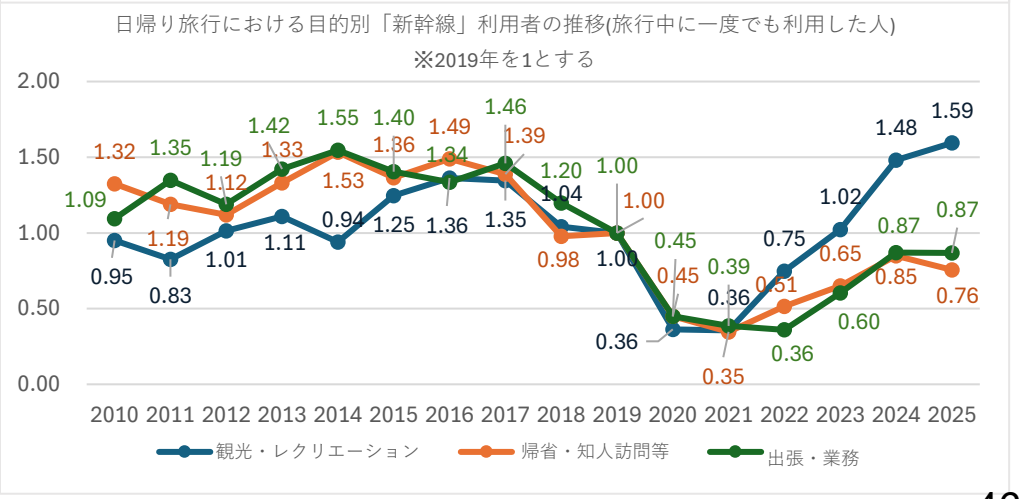
国土交通省

○　首都圏在来線の利用者はコロナ禍後減少し、回復していない。
○　新幹線利用者のうち、観光目的はコロナ禍前より増加したが、ビジネス目的は回復していない。
○　今後、人口減少や生産年齢人口の減少が進めば、首都圏在来線や新幹線の利用が減少する可能性がある。



（出典）JR東日本HP「路線別ご利用状況」
※2022年度までは5年ごと





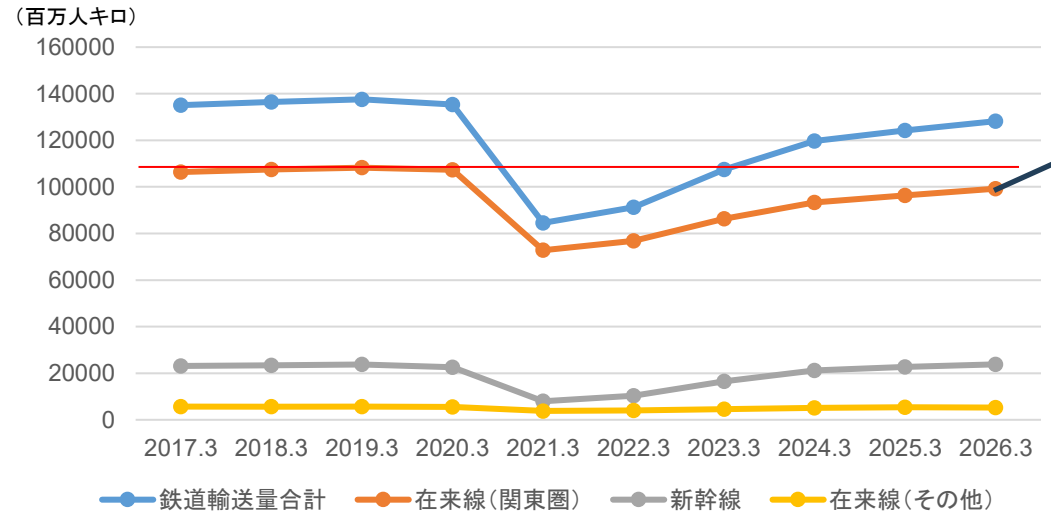
（出典）観光庁「観光・旅行消費動向調査」

JR3社の鉄道輸送量（輸送人キロ）

国土交通省

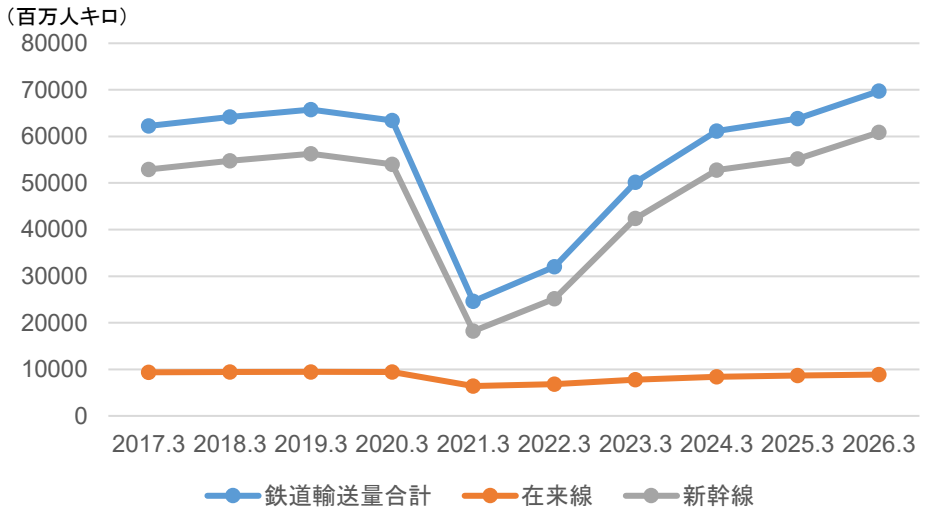
○　比較的収益の上がっているJR東日本、JR東海、JR西日本においても、在来線を中心にコロナ前と比較し、輸送量は減少している。

JR東日本

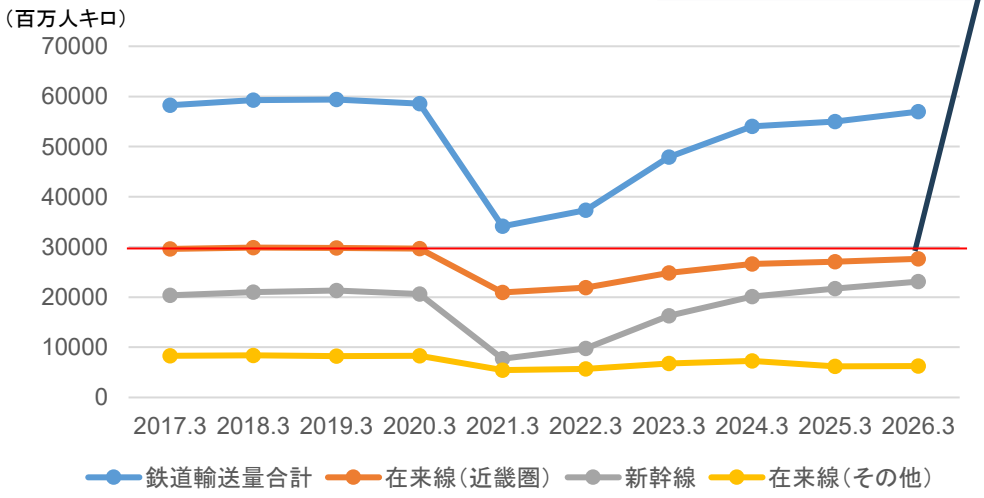


在来線（関東圏）
2019年比92%

JR東海



JR西日本

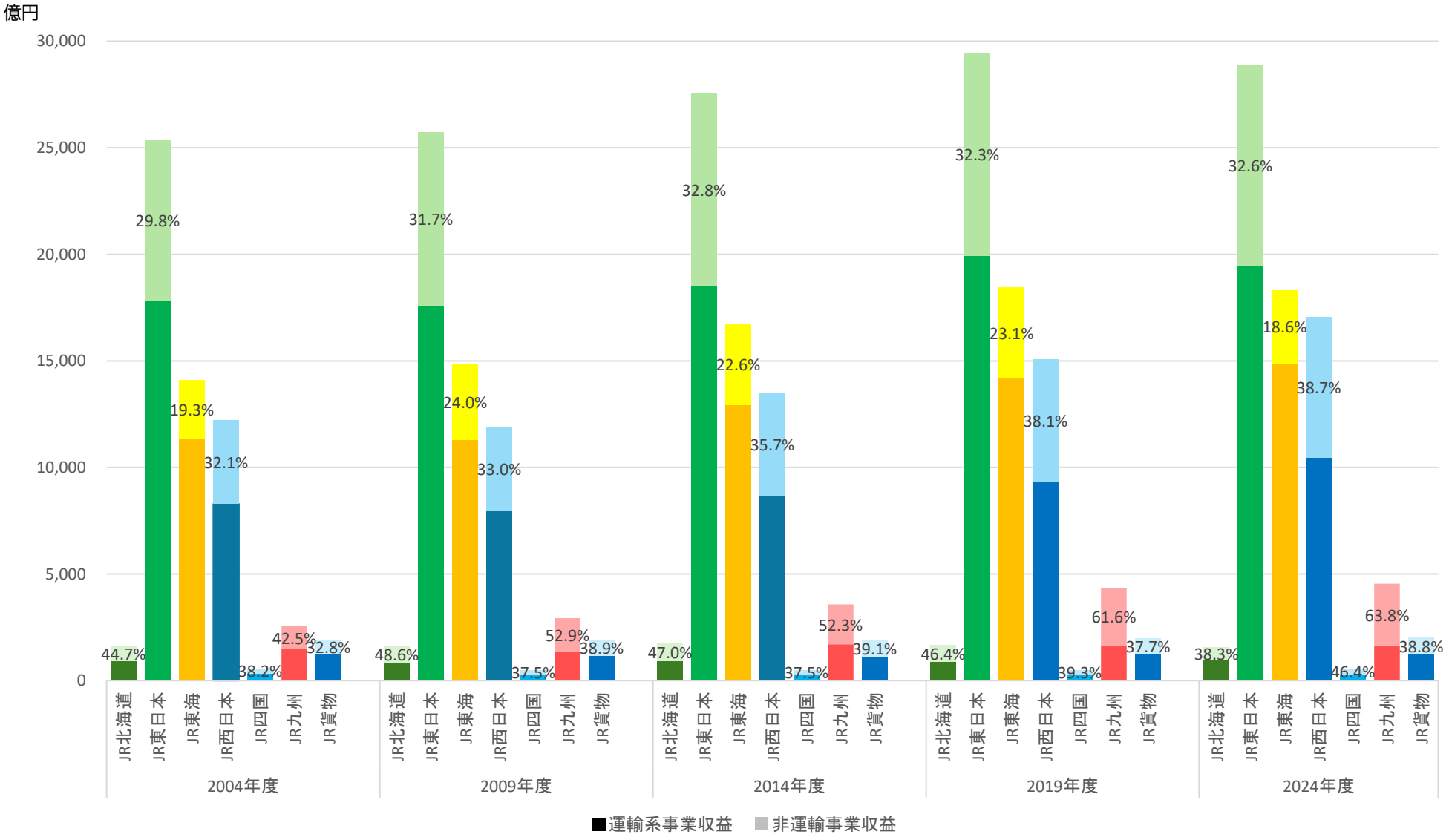


在来線（近畿圏）
2019年比93%

（出典）各社IR資料等より作成

JR各社の連結営業収益

国土交通省

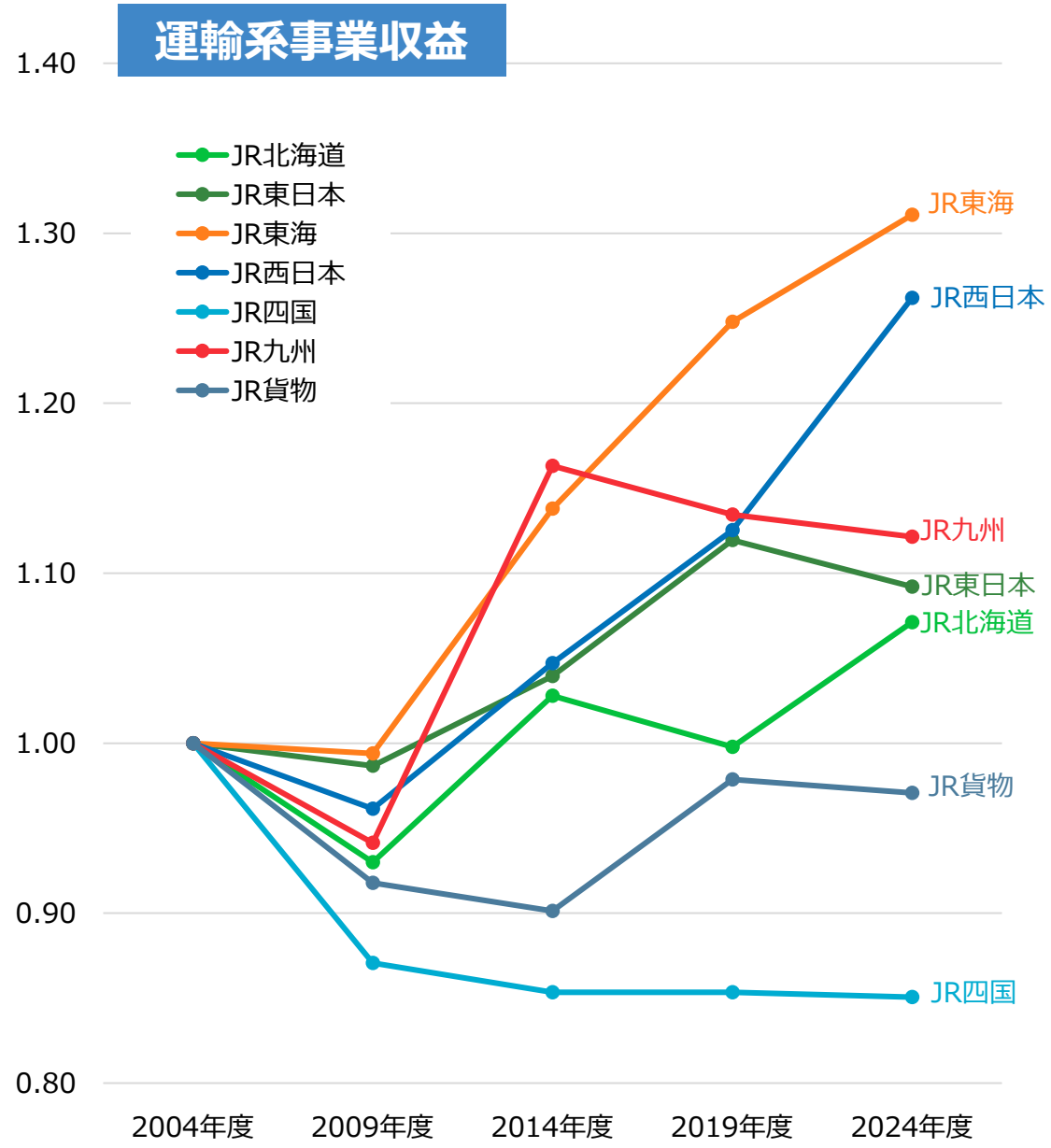


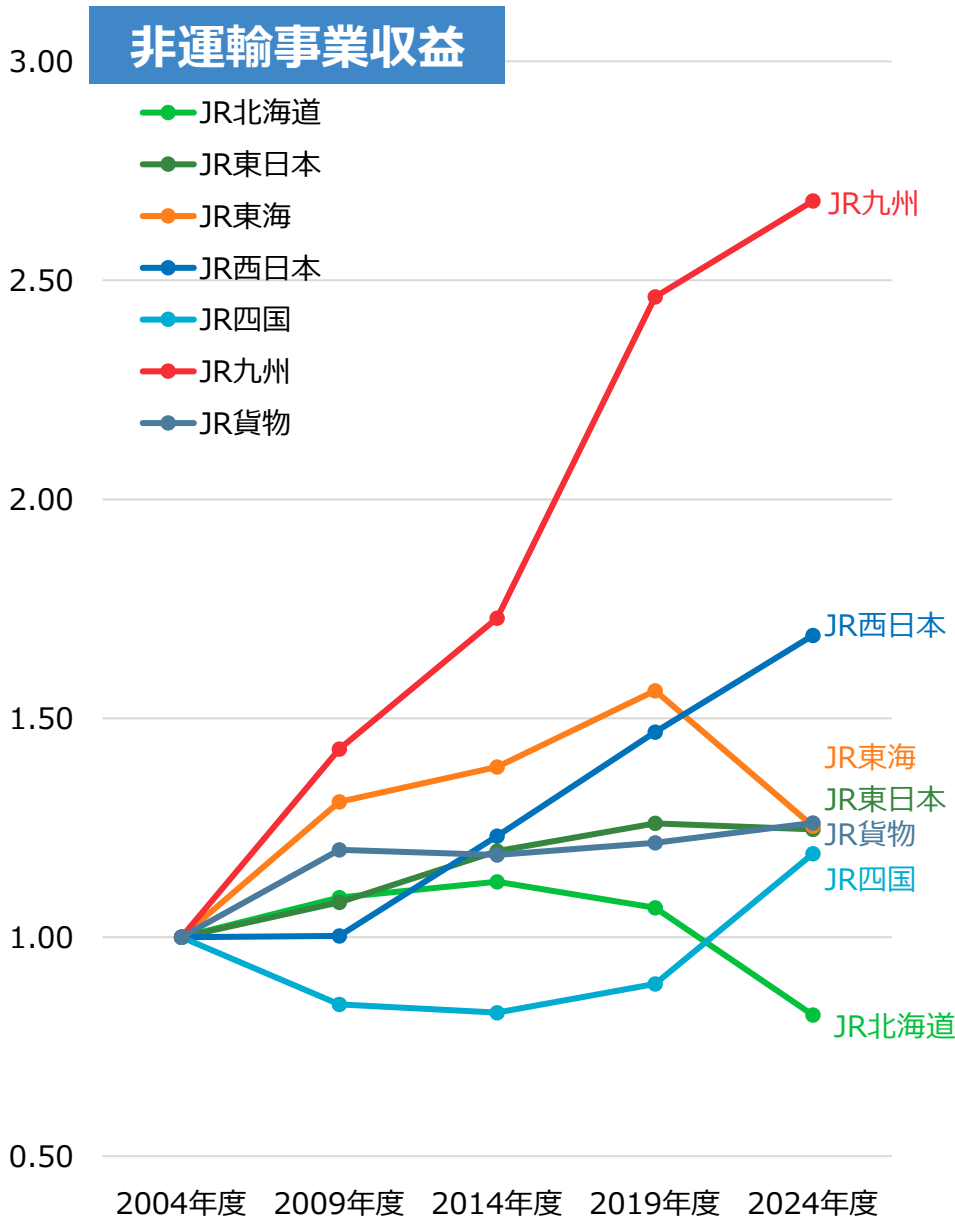
※JR貨物は、鉄道事業収入を運輸系事業収益とみなす。
※非運輸事業収益は、連結売上高から運輸系事業収益を控除したもの。

出典：各社IR資料等より作成

JR各社の連結営業収益（2004年度比）

国土交通省



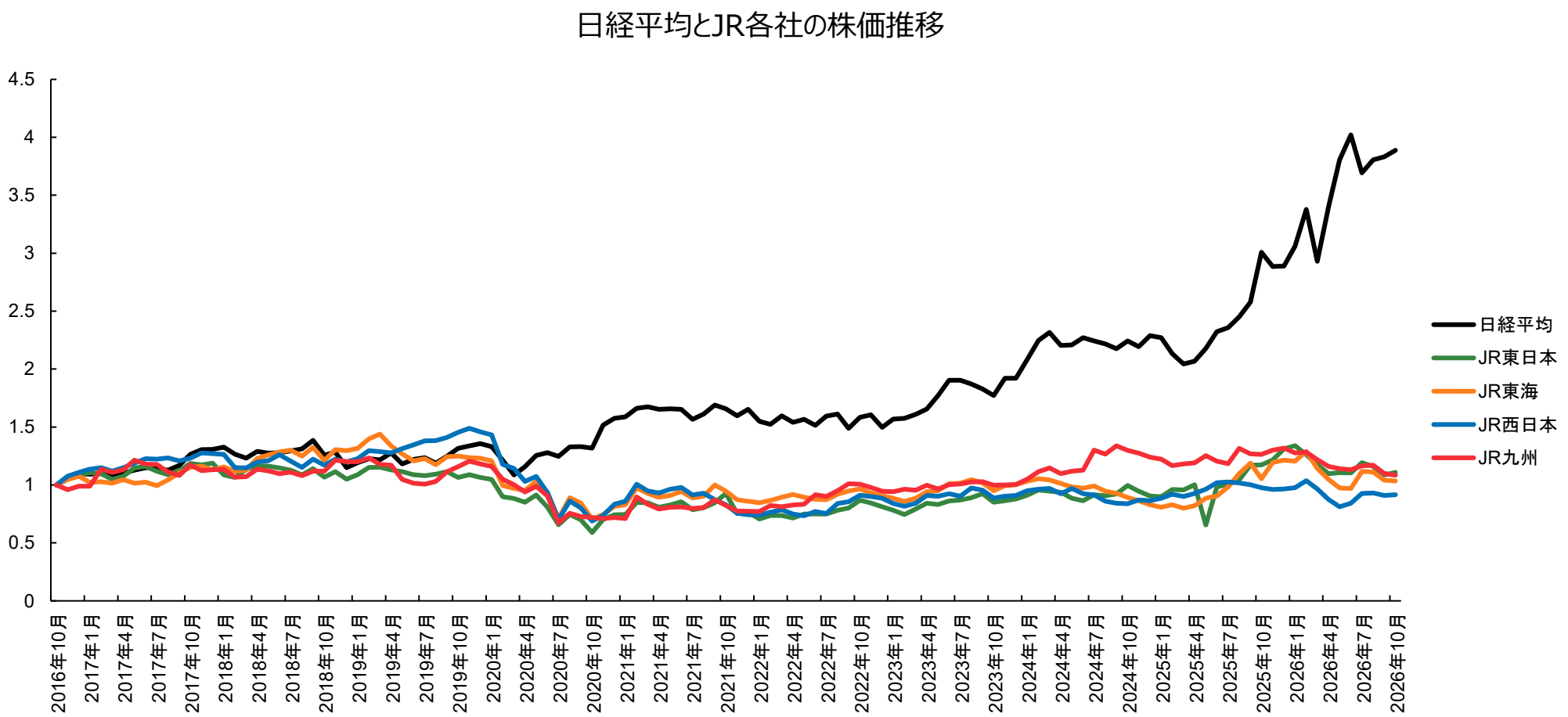


※JR貨物は、鉄道事業収入を運輸系事業収益とみなす。
※非運輸事業収益は、連結売上高から運輸系事業収益を控除したもの。

※第1回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料より抜粋

日経平均とJR各社の株価推移

国土交通省

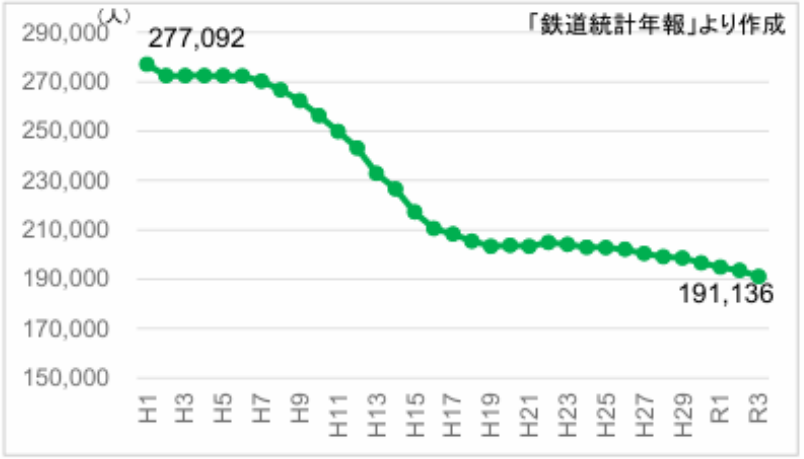


（出典）第１回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会資料

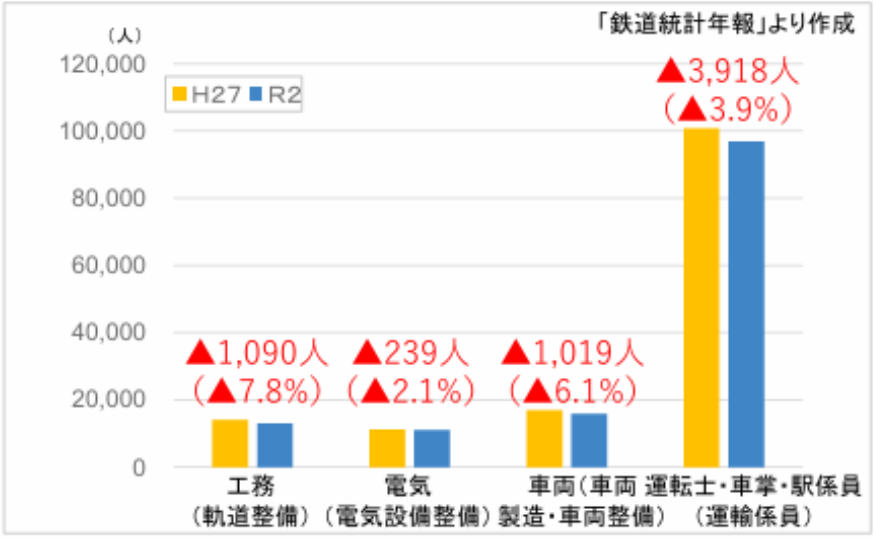
鉄道分野における人手不足の状況

○鉄道業界では、保線等に従事する作業員の不足による終電の繰り上げや、運転士の不足による運行本数の減便等が発生しており、人手不足への対応が喫緊の課題となっている。

➢ 鉄道事業者の職員数の推移



➢ 鉄道事業者の現業部門の職員数

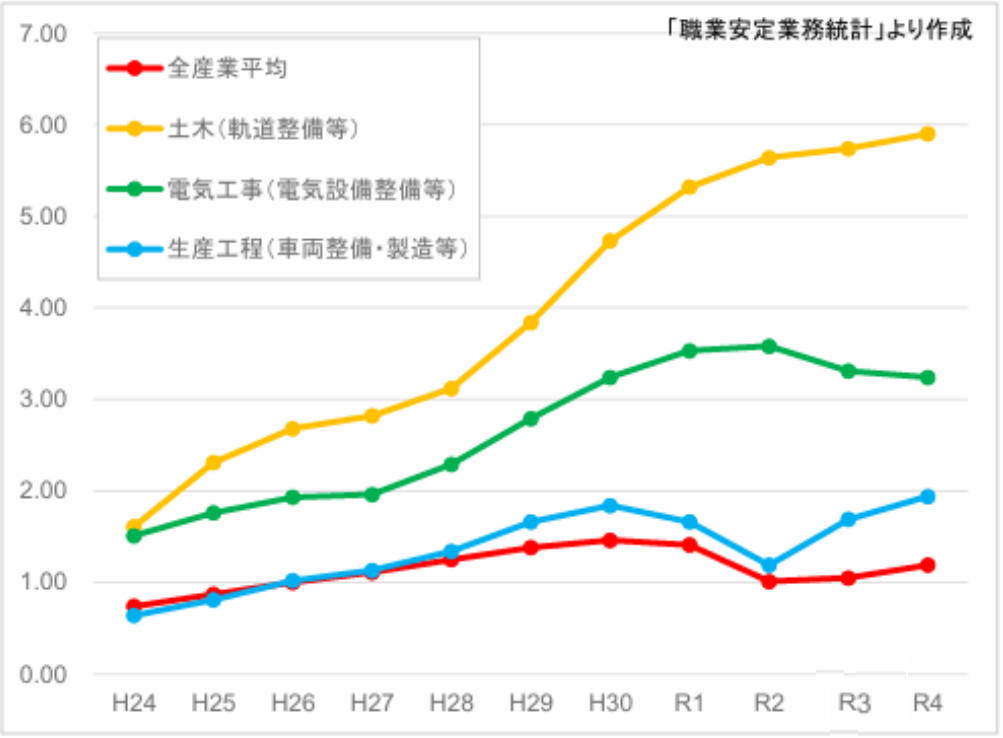


➢ 鉄道分野の有効求人倍率

令和4年度
3．59倍(全産業平均　1．19倍)

「鉄道分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」及び
「一般職業紹介状況」より抜粋

➢ 有効求人倍率の推移(工事関連業務)

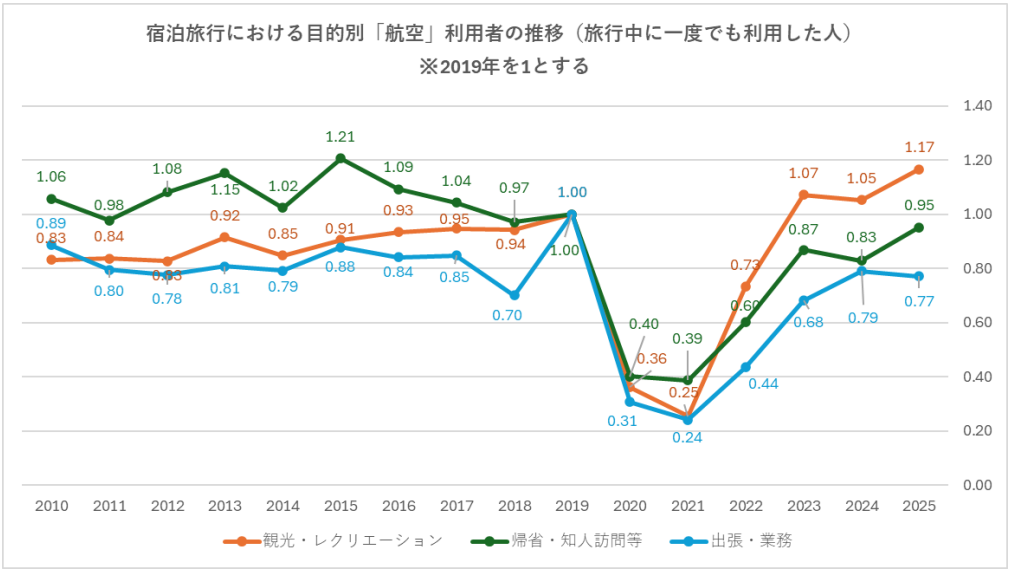


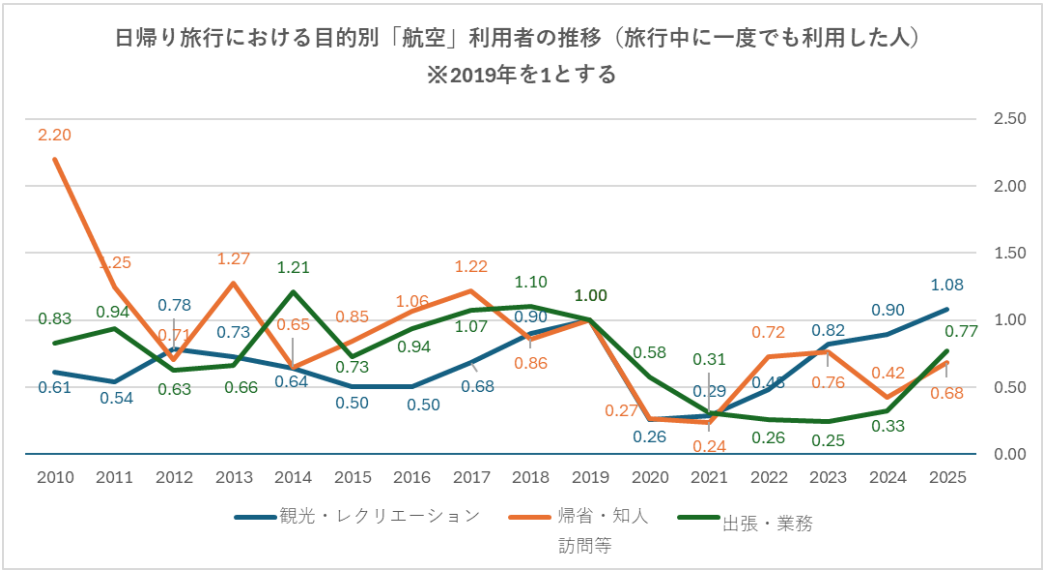
(出典)特定技能制度への鉄道分野の追加に関する説明会(2024年5月)から抜粋

国内航空の利用者の推移

国土交通省

○ 国内航空の利用者はコロナ前の水準まで回復している。
○ 一方、高単価顧客であるビジネス利用はコロナ禍後減少し、回復していない。
○ 今後、人口減少・生産年齢人口の減少が進めば、国内線の利用も減少する可能性がある。

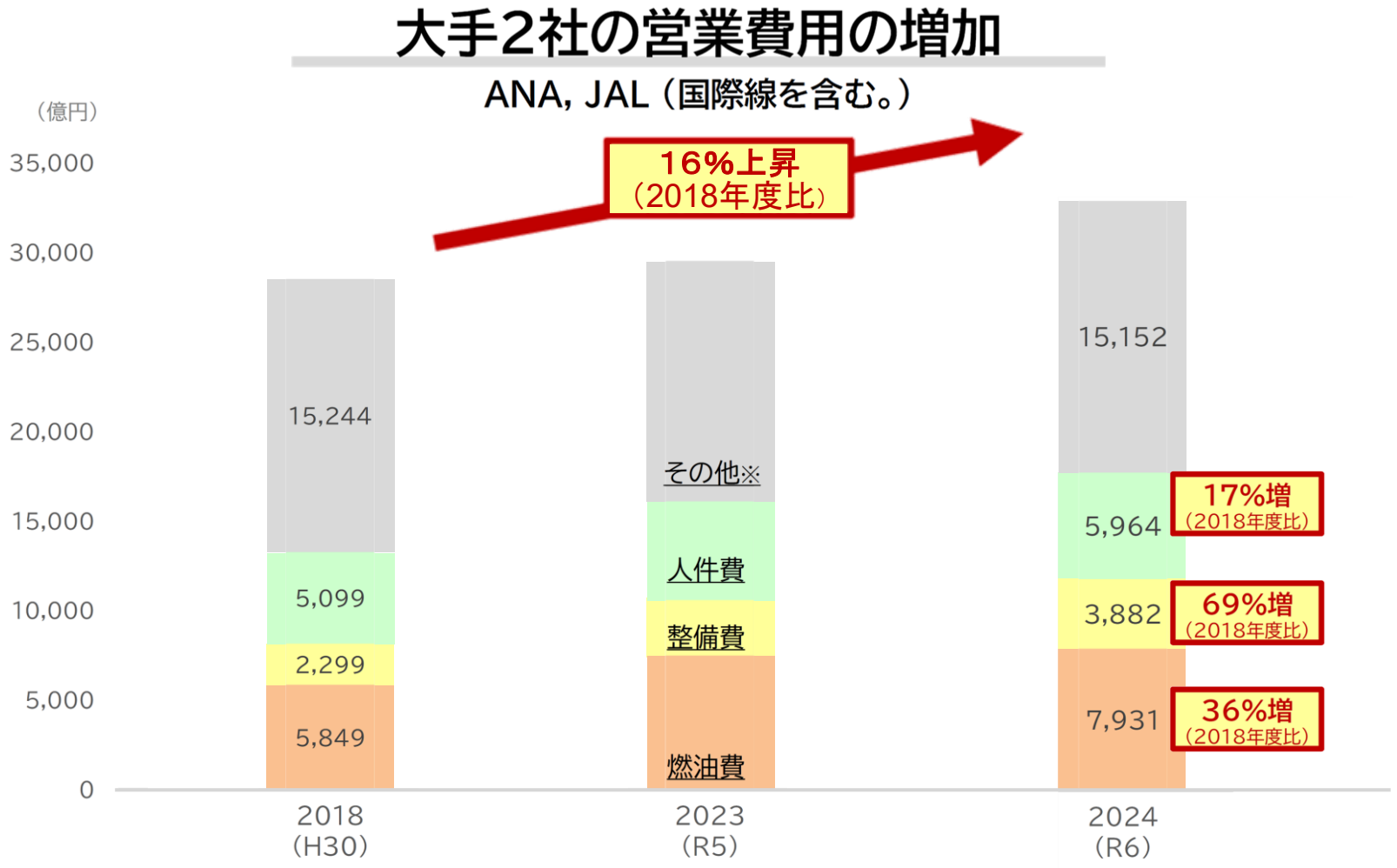




（出典）観光庁「観光・旅行消費動向調査」

大手航空会社の営業費用の推移

○　世界的な物価高や円安の影響による燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大等を背景に、営業費用は大幅に上昇。

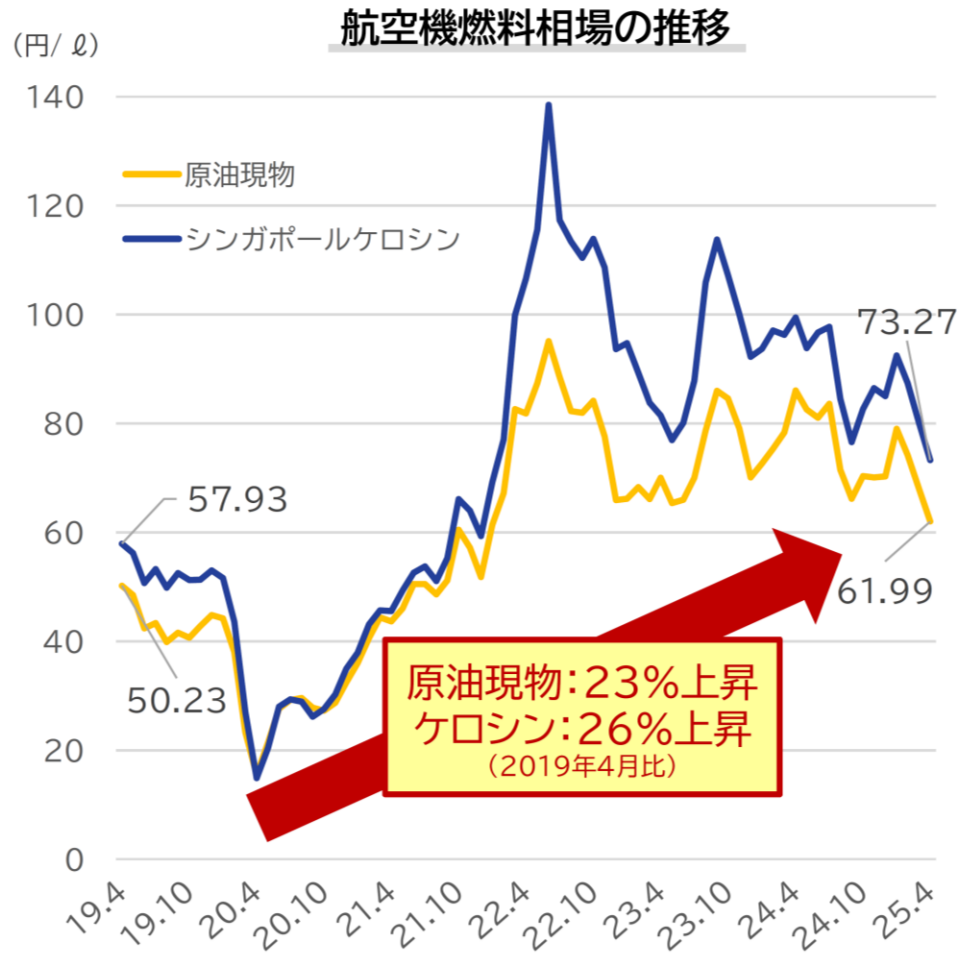


※その他は機材・リース費・委託費等

（出典）決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。

為替相場・航空機燃料相場の推移

○ 為替影響、世界的な燃料需要増、産油地域での治安悪化等により、航空機燃料の価格は大幅に上昇。
○ 航空機整備の一部は海外に外注を行っていること、航空機部品の多くは海外から購入していること等により、円安の進行は整備費等の増大に直結している。





(出典) いずれも航空局作成

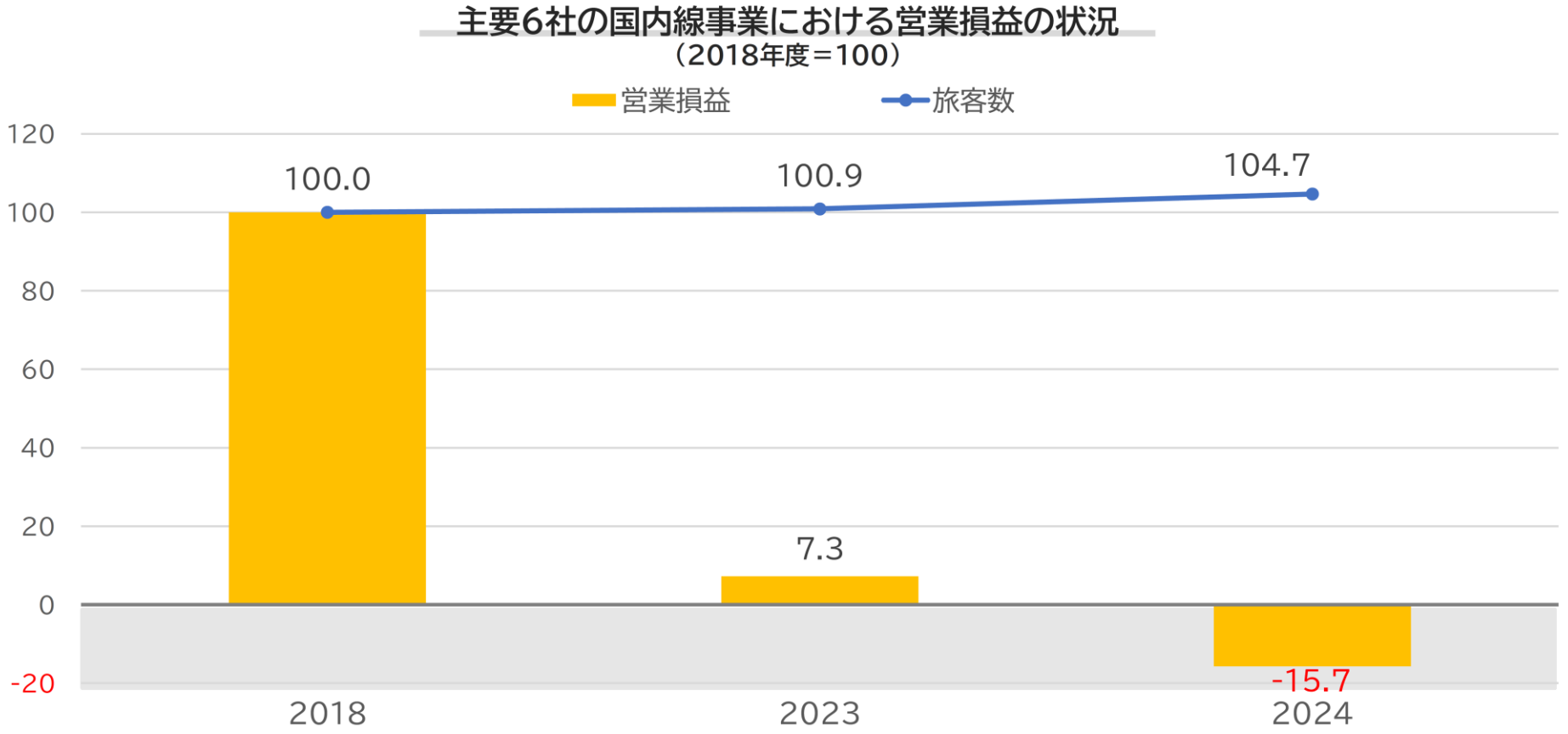
※国内航空のあり方に関する有識者会議資料より抜粋

航空事業者の経営状況

国土交通省

○ 本邦主要6社の国内線事業に関しては、旅客数はコロナ禍前と同水準まで回復しているものの、公租公課の軽減効果※を除いた実質的な営業損益では赤字に転落。特に、主に国内専業の航空会社は厳しい経営状況となっている。

※ 空港使用料の減免、航空機燃料税の軽減、航空機燃料の激変緩和事業

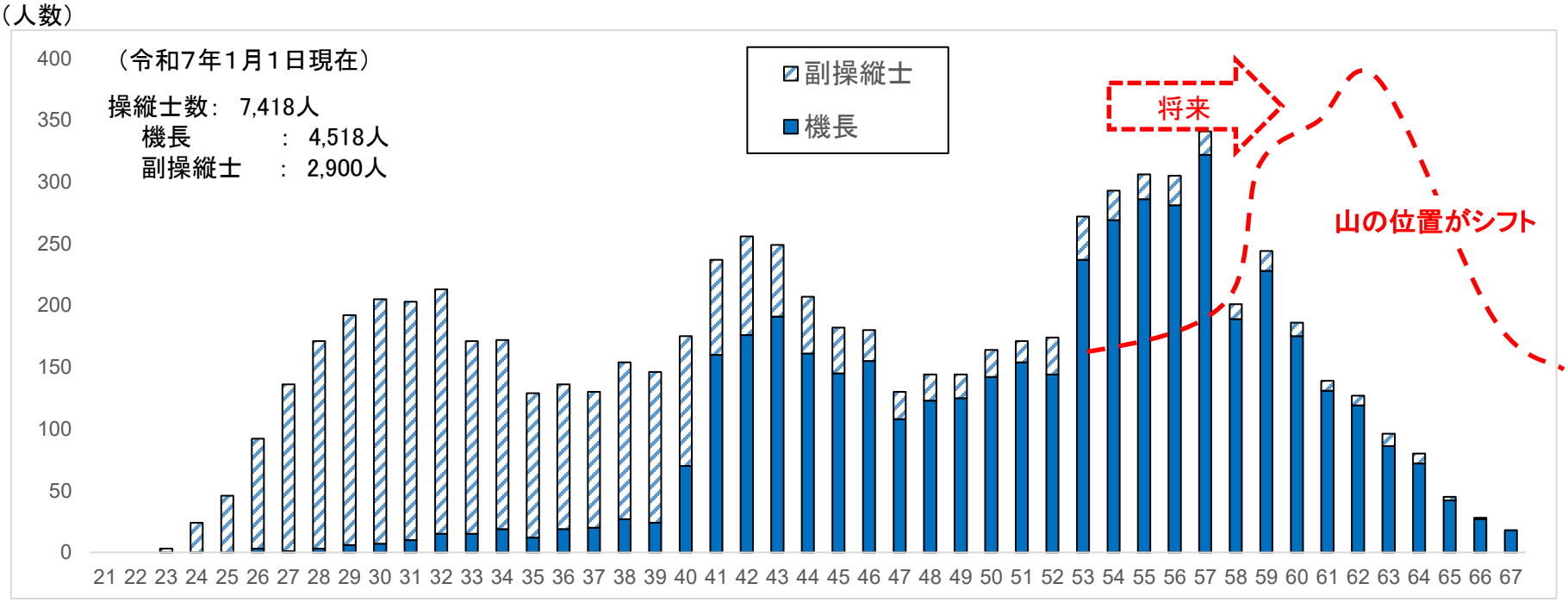


（出典） 旅客数：航空輸送統計年報
営業損益：主要航空会社6社（ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ）からの聞き取りに基づき航空局試算。
注：2023年度及び2024年度の営業損益について、公的支援がなされなかったものとして推計。

※国内航空のあり方に関する有識者会議資料より抜粋

操縦士の年齢構成

○ 主要航空会社操縦士の年齢構成は、50歳以降に偏っている。
○ 2030年頃から操縦士の大量退職時代に入ること、操縦士が航空会社の機長として活躍するまでに約10 年の期間を要すること、「明日の日本を支える観光ビジョン」の訪日外国人旅行者数「2030年6,000万人」は引き続き政府の重要目標であることをふまえ、現役操縦士の有効活用を図るとともに、計画的な操縦士の養成・確保を継続することが重要。

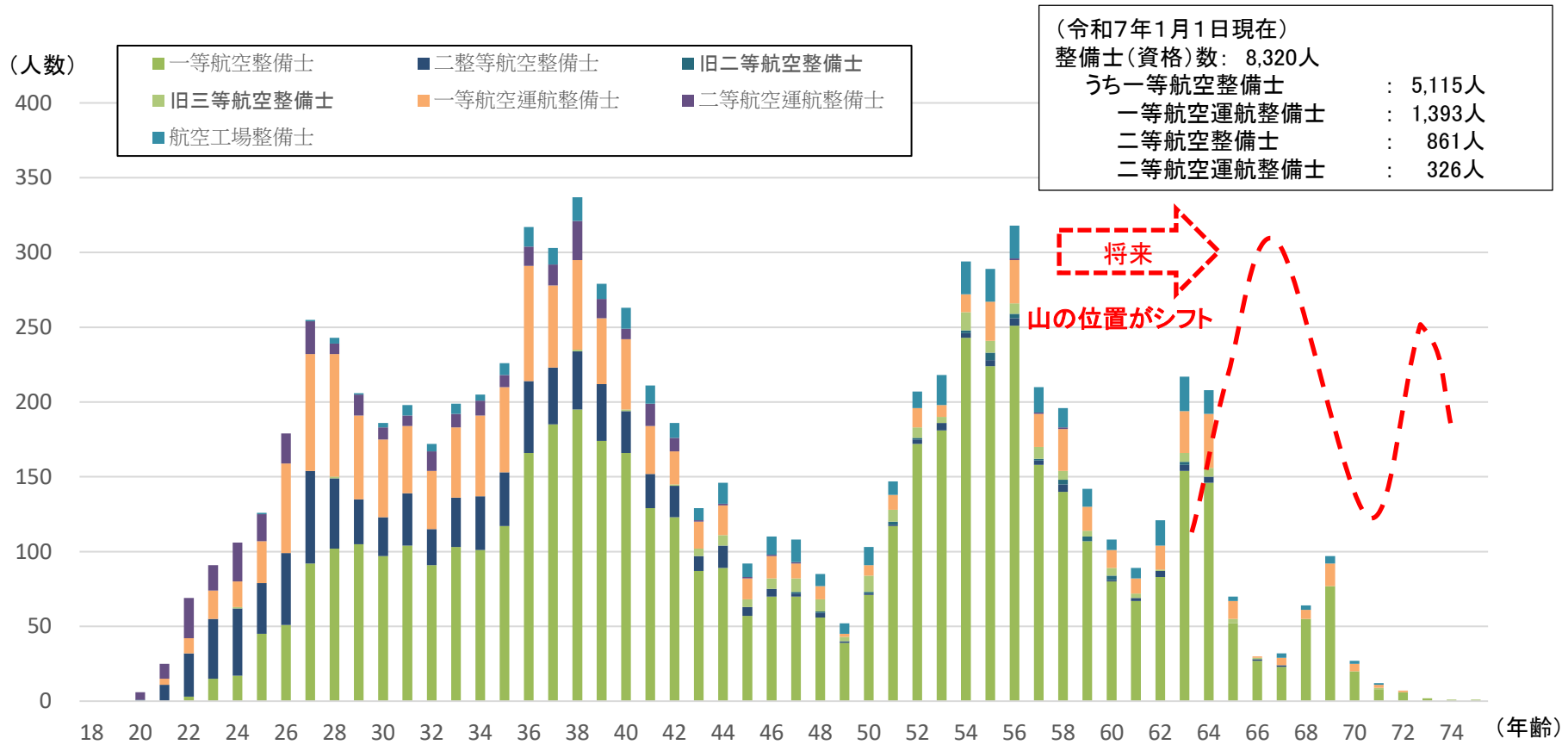


主要航空会社：JAL、JTA、JAC、ANA、AKX、AJX、NCA、SKY、ADO、SFJ、SNA、APJ、JJP、TZP、SJO、JAR、HAC

（出典）国土交通省航空局　就労実態調査による

整備士の人数と年齢構成

○ 主要航空会社・整備会社の整備士の年齢構成は40歳代後半の谷を境に50歳代全般、60歳代前半、60歳代後半に大きなピークがあり、50歳以上が全体の39%を占める。
○ 今後、整備士の高齢化が進むとともに大量退職時代に入ることが見込まれる。
○ 一等航空運航整備士の取得が、一等航空整備士と比較して少ない。



（令和7年1月1日現在）
整備士（資格）数： 8,320人
うち一等航空整備士 ： 5,115人
一等航空運航整備士 ： 1,393人
二等航空整備士 ： 861人
二等航空運航整備士 ： 326人

※ 主要航空会社：ANA,NCA,JTA,SKY,SNJ,SFJ,ADO,APJ,JJP,JAC,SJO
整備会社：JALEC,ANAラインメンテナンステクニクス,ANAベースメンテナンステクニクス

（出典）国土交通省航空局 就労実態調査

国内航空のあり方に関する有識者会議　報告書概要

国土交通省

【2026.5.29とりまとめ】

国内航空の現状

新型コロナを経た事業環境の構造的変化

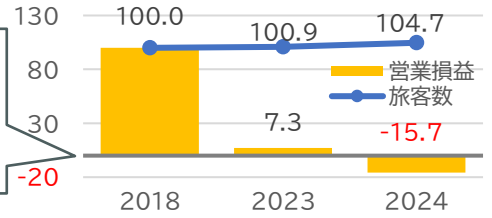
コスト上昇(燃油費、整備費、人件費等)、 外貨建コスト増、 ビジネス需要の減少

➡ **航空政策の方向性**

：航空会社間の**競争を原則**としつつ、**国内航空ネットワークの維持のための方策を講じ、利用者利便を確保。**

主要6社の国内線事業における営業損益の状況(2018年度＝100)

旅客数は回復したものの、2024年度には**国内線の収支は実質的に赤字**



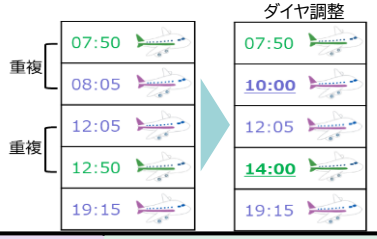
具体的な方策

大手社 ／ 中堅社 ／ リージョナル航空会社 ／ 地域航空会社

路線協調の円滑化

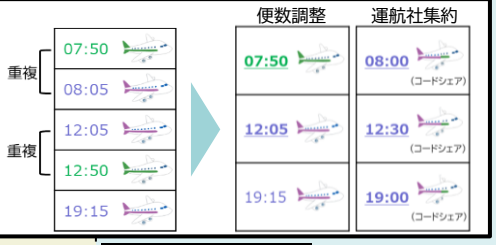
一定の要件の下で、独占禁止法上問題なく、**ダイヤ調整が可能。**

➡ 利用者利便の向上



離島路線など**「地域住民の生活に必要」な路線は、**認可を得て、**独占禁止法の適用除外**が可能。

➡ ダイヤと便数などの調整により、ネットワークの維持と利用者利便の確保



航空会社間の協業の円滑化

大手社から中堅社への**出資規制を廃止。**

⇒ 合併等があれば、一部の**発着枠の回収再配分**を実施。

➡ ネットワークへの影響を最小限に、連携深化も可能に

リージョナル機活用による需給適合

航空会社間の**「運航業務の管理の受委託」**により、**会社を超えた機材融通が可能**に。

➡ 需要に応じたサイズ適合化

運航品質の改善

離島航空路などを担う**ATR機の運航品質改善**に官民連携で取り組む。

透明性の確保

利用者利便や**公正な競争を確保する観点**から、**適切な運賃水準の監視**が必要。

⇒ **実勢運賃をモニタリング。低廉運賃の監督基準**や**情報公開のあり方**も見直し。 ➡ 健全・公正な価格競争の確保

需要獲得・サービス向上に向けた取組

国際観光旅客税の補助事業の対象拡充、地域航空会社への伴走支援 ➡ インバウンド需要の取込み

リージョナル機等の有効活用、曜日運航・期間減便の実施 ➡ 需給適合の実現

航空会社・空港・管制等様々な主体が連携して遅延対策の取組を実施 ➡ 定時性の確保により、利便性と信頼性の向上

今後の検討課題 ： ① 継続的なフォローアップ　② 他モードとの役割分担　③ 地域航空の今後の維持のあり方

➡ 国民生活を支える重要な交通手段である**国内航空ネットワークを今後も安定的に維持**し、**利用者利便を確保**するため、航空会社をはじめとする**関係者が速やかに上記施策を実行**することが重要。

(出典)航空局作成資料

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

航空会社における協業・協調の取組事例

国土交通省

○　本邦航空会社間においても、例えば、次のような協業・協調の取組が進められている。

【天草エアライン】【オリエンタルエアブリッジ】【日本エアコミューター】【ANA】【JAL】（2023年10月25日～）

○ 5社による「地域航空サービスアライアンス協議会（EAS Alliance）」の設立。

天草エアラインが運航する便に、ANA及びJALがコードシェア便を設定
オリエンタルエアブリッジが運航する便に、ANA及びJALがコードシェア便を設定
日本エアコミューターがJALと共同運航する便に、ANAがコードシェア便を設定

【ANA】【JAL】（2024年4月～）

○ グラハンに関する共同の取組。

ANA、JALにおいては、地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組の一環として、昨年、国土交通省より公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、必要となる各社ごとの一部の作業資格を相互承認する仕組みを2024年4月より開始。

【AIRDO】【ソラシドエア】

○ AIRDOとソラシドエアの共同持株会社（リージョナルプラスウイングス（RPW））を発足。

AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に共同持株会社（リージョナルプラスウイングス）を設立し、2024年10月からは、両社がそれぞれ保有していた整備機能を共同持株会社へと集約した。

【ANA】【JAL】（2026年10月25日～）

○ ANAとJALが羽田ー岡山線でダイヤ調整。有識者会議報告書公表後、初の調整事例。

（出典）航空局作成資料

ANA・JAL羽田－岡山便のダイヤ調整について

国土交通省

○ 航空会社間の路線協調については、一定の条件を満たせば、ダイヤ調整を実施可能。
○ ANAとJALが羽田＝岡山線においてダイヤ調整を実施。発着時刻が重複していた便を最大で65分間隔に。

航空会社間の路線協調



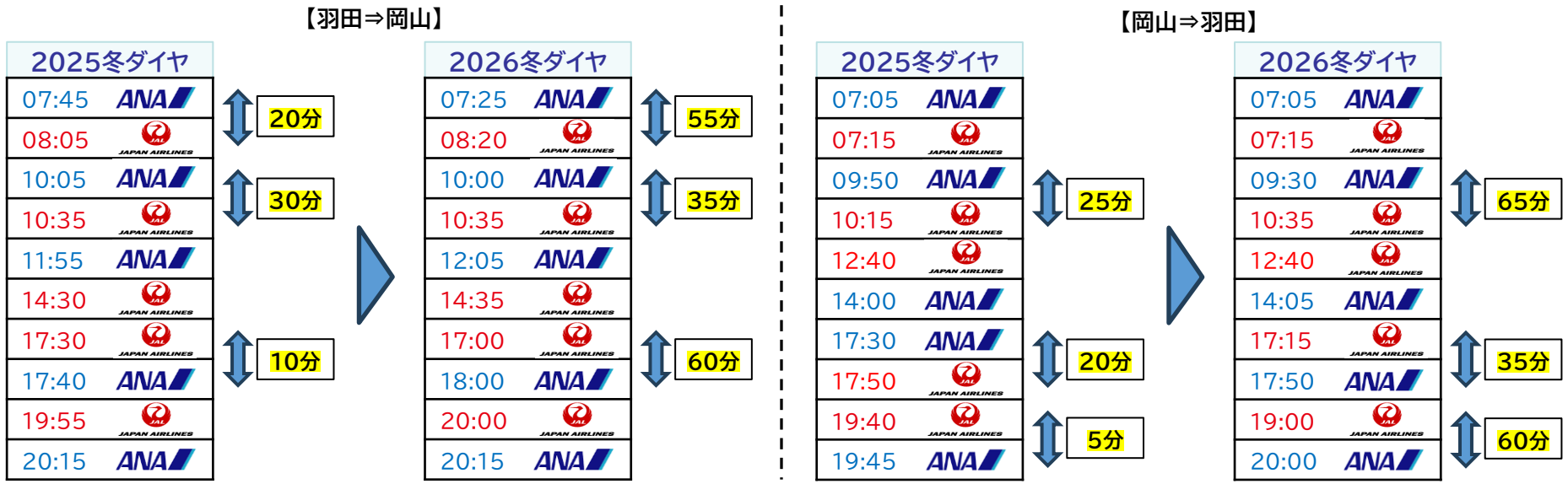
以下を全て満たせば、独禁法上問題とならず実施可能

① 運賃・運航便数等に関する制限を伴わない
② 競争手段を制限し需要者利益を不当に害さない
③ 特定の事業者に対して不当に差別的でない
④ 事業者の遵守を強制するものとなっていない

➡ 時間帯の選択肢の増加による、利用者利便の向上 ・ 新たな需要の発掘

取組例：ANA/JAL協調（羽田＝岡山線）

2026冬ダイヤ(10/25～)にて、初めての調整を実施



（出典）航空局作成資料

JALとJR東日本の地方創生における連携

○ JAL及びJR東日本は、「東日本エリアの地方創生に向けた連携強化」に関する協定を、2026年2月6日に締結。
○ 東北の関係人口・定住人口の創出を目指し、「東日本二地域居住促進コンソーシアム」を立ち上げ、実証事業を実施。
○ 訪問時に新幹線を往復利用した場合には、次回訪問時に使える対象路線の1往復相当分のマイルを付与する等の取り組みを行っている。

【実施期間】 2026年6月1日(月)～2027年1月31日(日)

【参加条件】・地域ごとに指定された最低訪問回数以上、地域へ訪問し、滞在中は対象地域に宿泊すること
・対象期間中に、東北新幹線とJALグループ運航便の対象路線を同回数利用して対象地域へ訪問すること
・申込時にJALマイレージバンク、えきねっと会員であること
・その他自治体の定める条件を満たすこと

【対象地域】・青森県　黒石市/秋田県　仙北市/秋田県　にかほ市/山形県　寒河江市/山形県　河北町/山形県　高畠町



(出典)日本航空株式会社HP

海外におけるモードを超えた協業・協調の取組事例

国土交通省

○ 欧州においては、利便性や効率性を向上させる観点から、航空と高速鉄道とがモードの垣根を越えて協業・協調している例がある。

＜航空会社と鉄道のコードシェア＞

・欧州では、航空会社が鉄道事業者とコードシェアを行う動きが活発化
・ドイツ、フランス、オーストリア等で取り組みが進む
　　例）ルフトハンザ航空とドイツ鉄道、エールフランス航空とフランス国鉄、エミレーツ航空とフランス国鉄　等
・航空券と鉄道切符が1つとなり、乗り継ぎの利便性が向上、遅延や欠航発生時における乗継保証等も実施



出典：ルフトハンザ エクスプレス 鉄道 | Lufthansa



出典：エミレーツ航空HP



＜短距離航空路線と高速鉄道の役割分担＞

・仏政府は2023年5月に公布された政府令に基づき、CO2排出削減を目的として、列車を利用すれば2時間半以内で到達可能な都市間について、短距離航空便の運航を禁止すると発表
・パリ（オルリー空港）と、ナント、リヨン、ボルドーを結ぶ路線が廃止（長距離の乗り継ぎ便を除く）

（出典）国内航空のあり方に関する有識者会議資料

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

つくばエクスプレスの開業効果

○ つくばエクスプレスの開業により、沿線自治体の地価・税収が既存路線沿線に比べ上昇。
地域の基幹となる鉄道の整備は経済的な効果がある。

【つくばエクスプレスの概要】

・秋葉原とつくば（58．3Km）を最速45分で結ぶ都市鉄道。2005年に開業し、一日あたり輸送人員は38．3万人（2023年度）。

つくばエクスプレス沿線の発展

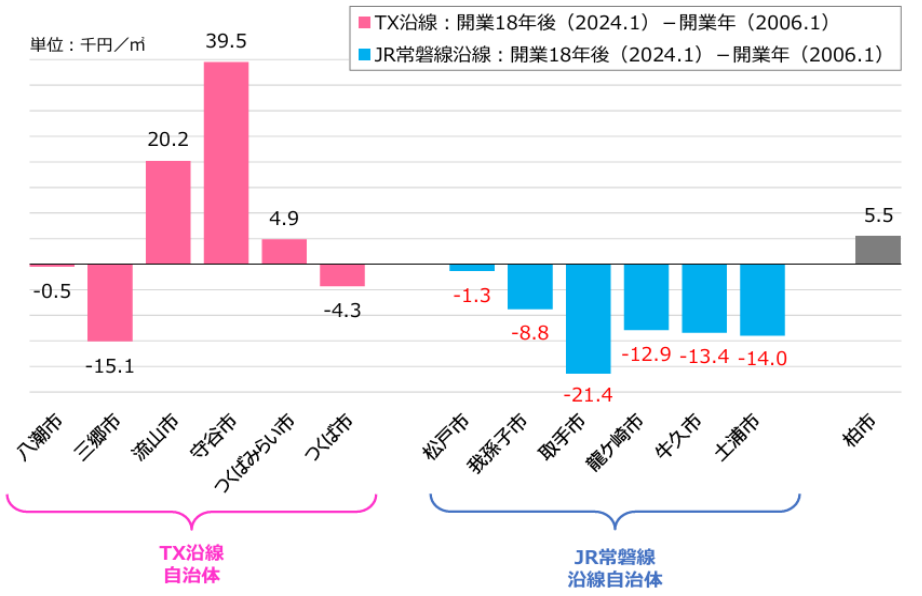


つくばエクスプレス開業前後の都心3区への平均所要時間の変化



地価の上昇

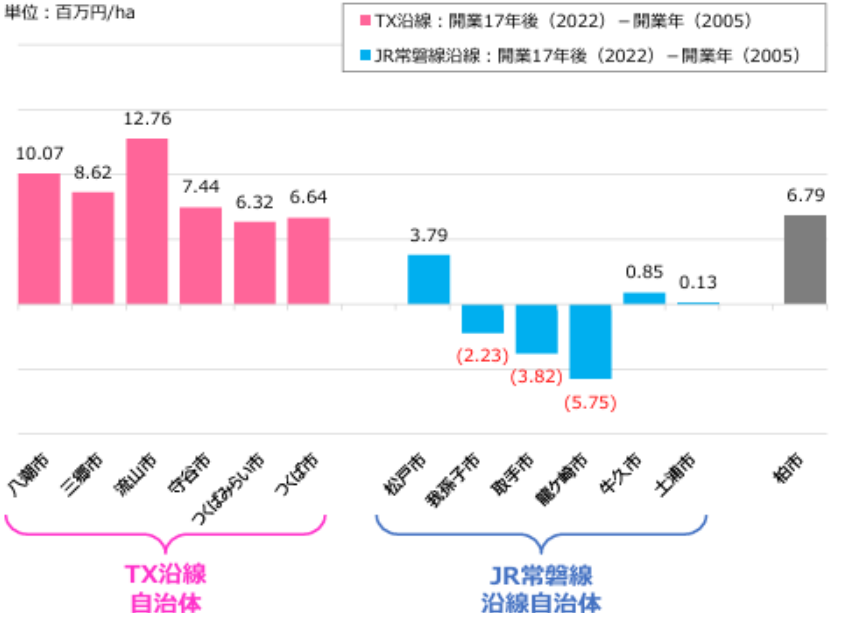
つくばエクスプレス沿線の自治体とJR常磐線沿線の自治体における平均地価は、つくばエクスプレス開業以降、まちづくりが進んだ守谷市・流山市等において上昇傾向にある。



出典：地価公示を基に国土交通省作成

税収の増加

つくばエクスプレス沿線における単位面積当たりの固定資産税増額は、JR常磐線沿線の自治体と比較して伸びが顕著となっており、課税標準額（地価）が増加していると考えられる。



出典：地方財政状況調査関係資料、固定資産の価格等の概要調書（総務省）を基に国土交通省作成

地域未来戦略の全体像

国土交通省

目標及び基本的方向

・**47都道府県のどこに住んでいても**、**安全に生活**することができ、**必要な医療・福祉**や**質の高い教育**を受けることができ、**働く場所がある社会を実現**する。そのためには、**強い地域経済の構築が不可欠**。

・**地方に大規模な投資を呼び込み**、**各地に産業クラスターを戦略的に形成**していくとともに、地域資源を最大限に活用し、**地場産業を含む地域の産業**、**地域経済の持続的な成長**を図っていく。

・これを通じて、**新たな人材や企業の集約**が進み、**新たに働く場所が創られ**、**良質な雇用が創出**され、所得の増加が消費マインドの改善をもたらし、それが更なる投資や経済発展につながる。また、豊かな生活環境や、若者や女性にも選ばれる地方を実現することにより、強い地域経済を下支えしていく。
これにより、**日々の暮らしと未来への不安を希望へと変え**、**「日本列島を、強く豊かに」**していく。

政策目標

強い地域経済の構築

・「日本成長戦略」との連携の下、大規模な投資を呼び込み、各地に産業クラスターを戦略的に形成。

・地方の大きな伸び代である多様で魅力ある地域資源を最大限に活用し、地場産業を含む地域の産業、地域経済の持続的な成長を図る。

豊かな生活環境の実現

・持続可能な生活インフラの実現

・地域の暮らしの満足感向上

選ばれる地方の実現

・魅力が感じられる地方の実現

施策

・産業クラスターの形成に伴う高付加価値型産業創出
A.戦略産業クラスター計画
B.地域産業クラスター計画
C.地場産業成長プラン

・地域の産業クラスター・地場産業を支える仕組みづくり

(計170施策)

・公共交通の維持
・買物環境の維持
・インフラの維持
・災害対応の強化の促進
・満足できる子育て・医療・介護・福祉サービスの実現
・持続可能なまちづくり (計121施策)

・多様性に富んだ地方の実現
・地域の男女共同参画・女性活躍の推進
・教育環境整備の推進
・都市と地方の共生の実現
・地方への移住推進

(計63施策)

横断的施策	人的支援・人材育成／情報支援・デジタルツールの整備／規制・制度改革／財政・金融による支援等／その他（政府関係機関の地方移転、広域リージョン連携 等） (計23施策)

(合計　377施策) ※施策数は再掲含む。

進捗や成果を客観的かつ的確に把握できるKPIを設定し、PDCAサイクルを徹底。

(出典)地域未来戦略に関する関係副大臣等会議資料より抜粋

戦略産業クラスター計画

国土交通省

戦略産業クラスター計画の全体像

- 「**A.戦略産業クラスター計画**」では、62個ある戦略17分野における「主要な製品・技術等」の内、半導体、空飛ぶクルマ、民間航空機MRO、ロケット・射場、次世代船舶、バイオものづくり、医薬品・再生医療、洋上風力について、**14件**を策定・公表。

①半導体クラスター（北海道）
1. Rapidus、産総研 先端半導体研究開発拠点
2. Rapidusを核とした先進半導体・AI産業の集積を作るべく、インフラ整備やサプライチェーン強靭化、人材育成を進める。
3. 【投】7兆270億円 /【付】31兆3,591億円 /【人】12,805人
4. 工業用水施設、工業団地周辺道路等

②ロケット・射場クラスター（北海道）
1. インターステラテクノロジズ、SPACE COTAN
2. 高頻度打上げ実現に向けた宇宙産業拠点を形成。
3. 【投】3,142億円/【付】5,876億円/【人】2,400人
4. 射場（LC1）、道路整備等

③洋上風力クラスター（北海道）
1. 民間企業 ※非公開
2. 鉄鋼、造船等の企業集積を生かし、親和性の高い洋上風力関連産業を振興し、地域に稼ぐ力を取り戻す。
3. 【投】3,285億円/【付】7,684億円/【人】10,620人
4. 岸壁・クレーン等の港湾施設の整備等

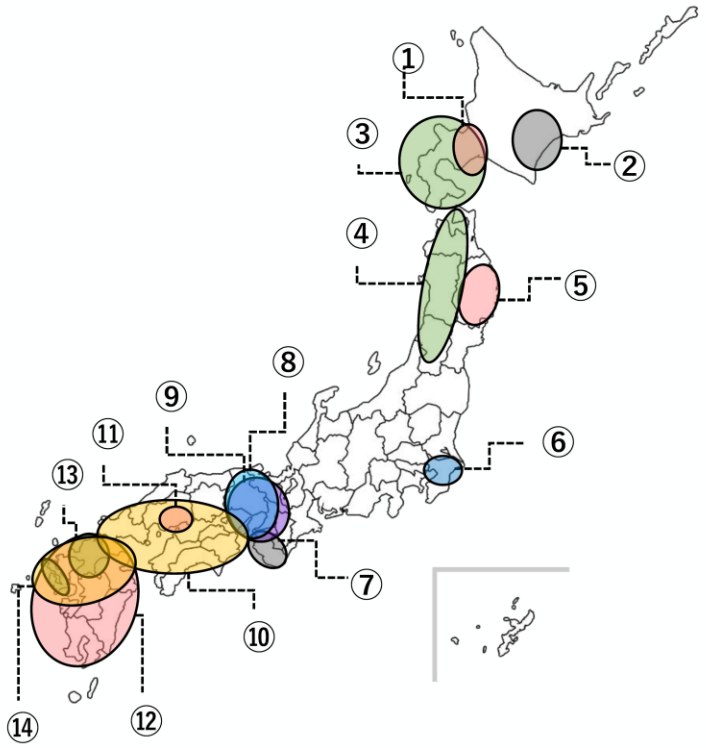
④洋上風力クラスター（東北）
1. 海洋再エネ整備法 促進区域の事業者
2. 基地港湾の整備等を進めることで、洋上風力建設から維持管理に至る、一貫した風力産業基盤を形成する。
3. 【投】3,924億円/【付】9,177億円/【人】950人
4. 基地港湾整備等

⑤半導体クラスター（東北）
1. キオクシア岩手
2. 大容量・高性能なNAND型フラッシュメモリ製造による国際競争力ある産業集積を目指す。
3. 【投】1兆2,700億円 /【付】5兆6,600億円/【人】4,780人
4. 浄水場整備等

⑥民間航空機MROクラスター（千葉県成田空港周辺）
1. JALエンジニアリング、IHI、ANA
2. アジア有数のMRO拠点を整備し、成長する航空機MRO需要を取り込んでいく。
3. 【投】235億円/【付】790億円/【人】330人
4. 自動車道、用地整備等

⑦ロケット・射場クラスター（近畿）
1. スペースワン
2. ロケットの高頻度打上げを実現するエコシステムの形成
3. 【投】505億円/【付】945億円/【人】2,280人
4. 高規格道路整備等

（凡例）
No.〇〇クラスター（地域） ※色は産業を表す
1. 投資案件
2. クラスター計画の概要
3. 2040年までのKGI
（官民設備投資額/付加価値増加額/人材育成数）
4. インフラ・拠点整備案件



⑧空飛ぶクルマ クラスター（近畿）
1. SkyDrive
2. 万博レガシーを活かし、空飛ぶクルマの社会実装を先導。我が国の空飛ぶクルマ産業化の中核拠点を目指す。
3. 【投】348億円/【付】1,191億円/【人】1,100人
4. 運航拠点整備等

⑨バイオ・先端医療クラスター（近畿）
1. 日揮HD、クオリプス、神戸大学等
2. 大阪・神戸の二大拠点を核とした我が国企業のグローバルシェア10%獲得を中心となって支える。
3. 【投】388億円/【付】2,026億円/【人】約3,000人/年
4. 神戸港の機能強化整備等

⑩次世代船舶クラスター（瀬戸内）
1. 今治造船、新来島どっく、川崎重工業、尾道造船等
2. 次世代船舶の国際供給拠点化と安定的な国内建造体制の構築、国家安全保障基盤の強化を目指す。
3. 【投】5,000億円/【付】3兆5,000億円/【人】3,400人（※いずれも2034年度までの値）
4. 輸送ターミナル整備等

⑪半導体クラスター（広島県内）
1. マイクロン
2. 世界の半導体市場の成長を牽引する先端メモリの製造中核拠点として、日本の半導体産業を振興する。
3. 【投】3.2兆円/【付】14.2兆円/【人】4,500人
4. 工業用水整備等

⑫半導体クラスター（九州）
1. JASM、SONY
2. 半導体産業集積から、域内で自ら価値を創造し、持続的に成長するエコシステムへの転換を志向
3. 【投】2兆4,945億円/【付】11兆1,054億円/【人】5,725人
4. 道路、工業用水整備等

⑬洋上風力クラスター（九州）
1. 日鉄エンジニアリング、みらいえのしま
2. アジア太平洋市場を獲得するサプライチェーン拠点化。
3. 【投】855億円/【付】2,000億円/【人】14,700人
4. 産業用地、港湾整備等

⑭次世代船舶クラスター（九州）
1. 名村造船所、大島造船所、ジャパンマリンユナイテッド等
2. 設備投資や産業用地の整備等により、生産性向上や建造能力拡大等を図る。
3. 【投】3,000億円/【付】2兆1,000億円/【人】3,300人（※いずれも2034年度までの値）
4. 港湾整備等

（出典）地域未来戦略に関する関係副大臣等会議資料より抜粋

目次

1．設置趣旨

2．経緯
①幹線公共交通のこれまで
②鉄道ネットワークの歴史・変遷
③航空ネットワークの歴史・変遷

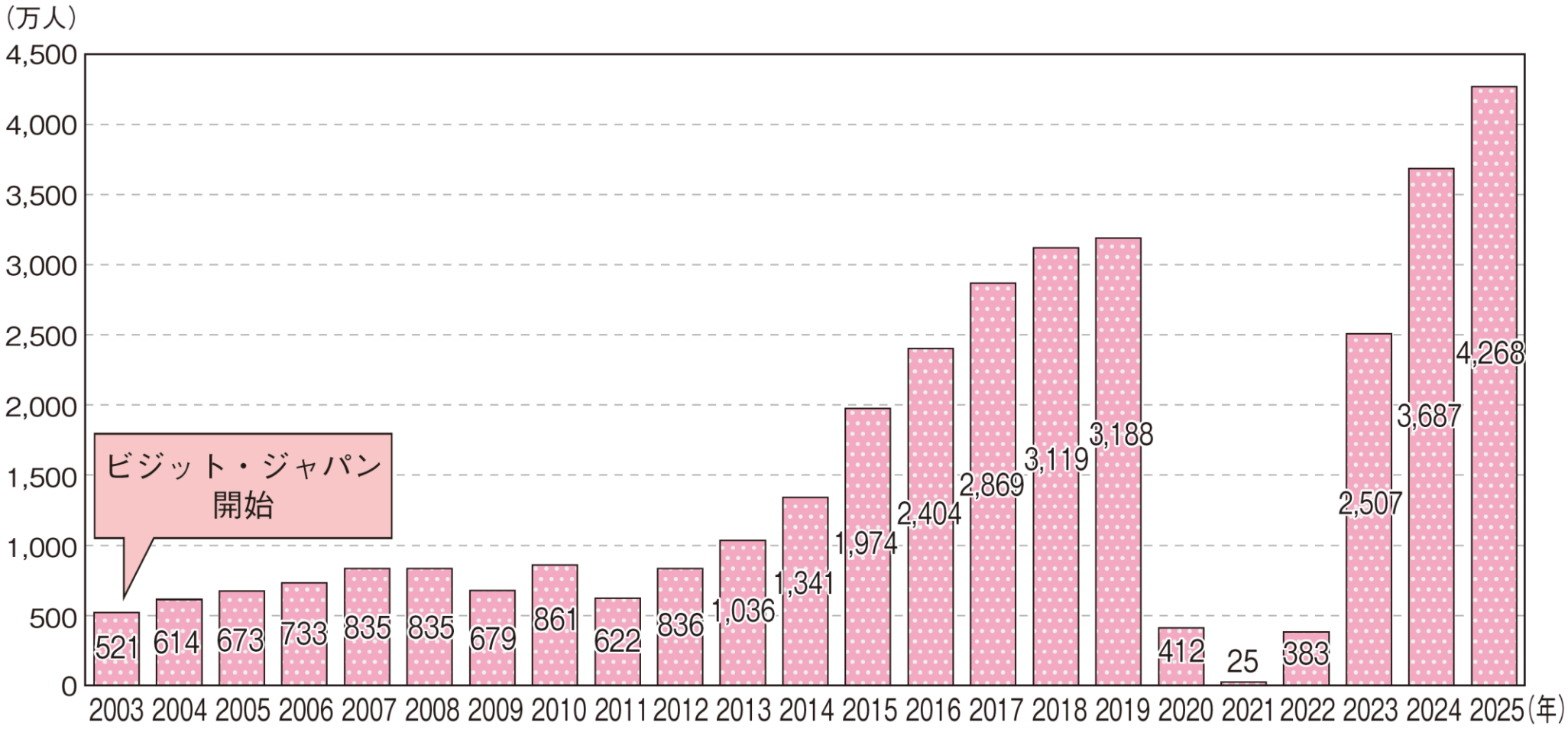
3．現状
①都市間移動の現状
②社会経済環境の変化
③鉄道ネットワークの現状
④航空ネットワークの現状
⑤鉄道や航空の直近の現状
⑥連携・協働の事例

4．果たしてきた役割
①経済・地域活性化
②観光
③環境
④防災・国土強靱化
⑤教育・医療

訪日外国人旅行者の推移

国土交通省

○ コロナ禍による一時的な落ち込みはあるものの、訪日外国人旅行者数は増加を続けており、2025年には4000万人を超えた。

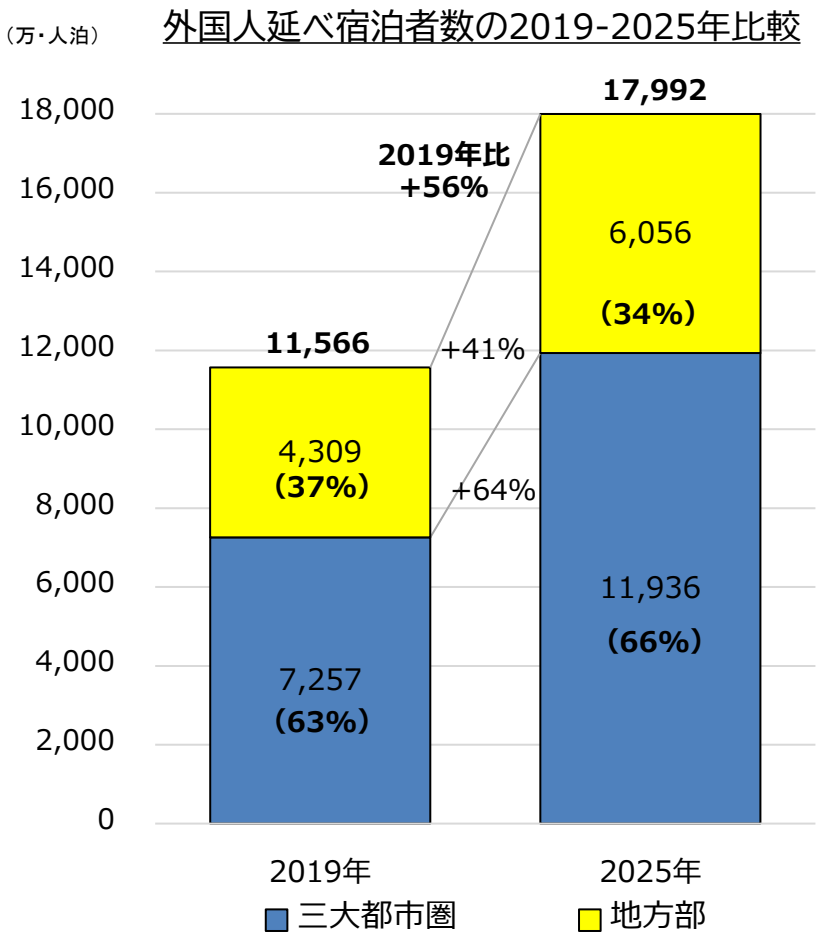


注　：2024年以前の値は確定値、2025年の値は暫定値
資料：日本政府観光局（JNTO）「訪日外客統計」から国土交通省観光庁作成

外国人延べ宿泊者数の状況

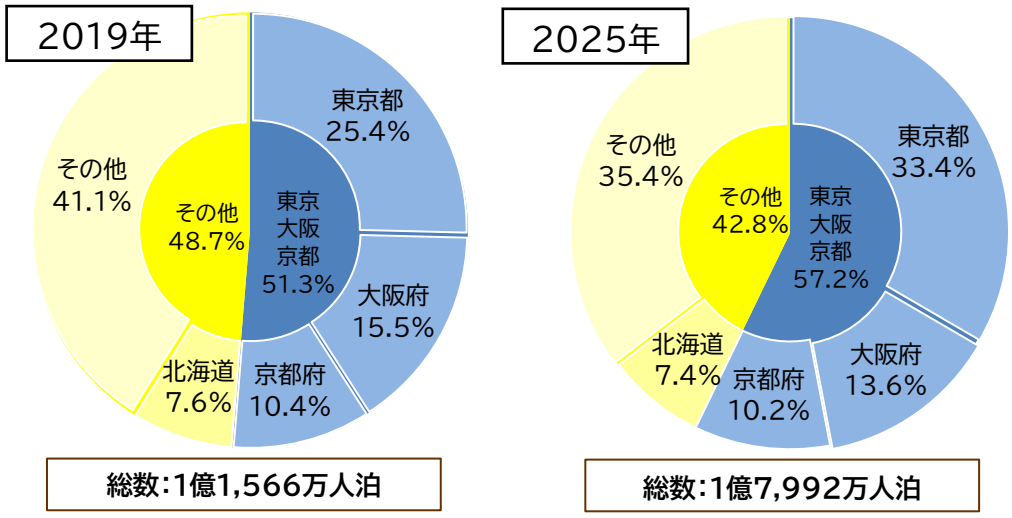
○2025年の外国人延べ宿泊者数は、1億7,992万人泊と2019年から**約56%増加**し、特に三大都市圏では、地方部（**約41%増**）を大きく上回る**約64%増**となっている。

外国人延べ宿泊者数推移

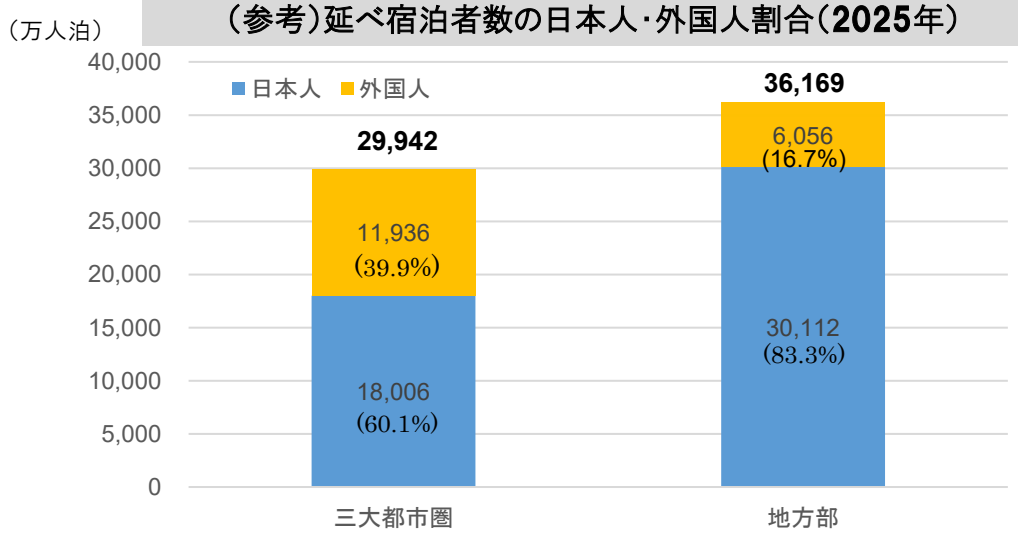


出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」
注１：三大都市圏は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、大阪府、京都府及び兵庫県の８都府県、
地方部は、三大都市圏以外の道県。

各都道府県別外国人延べ宿泊者数割合



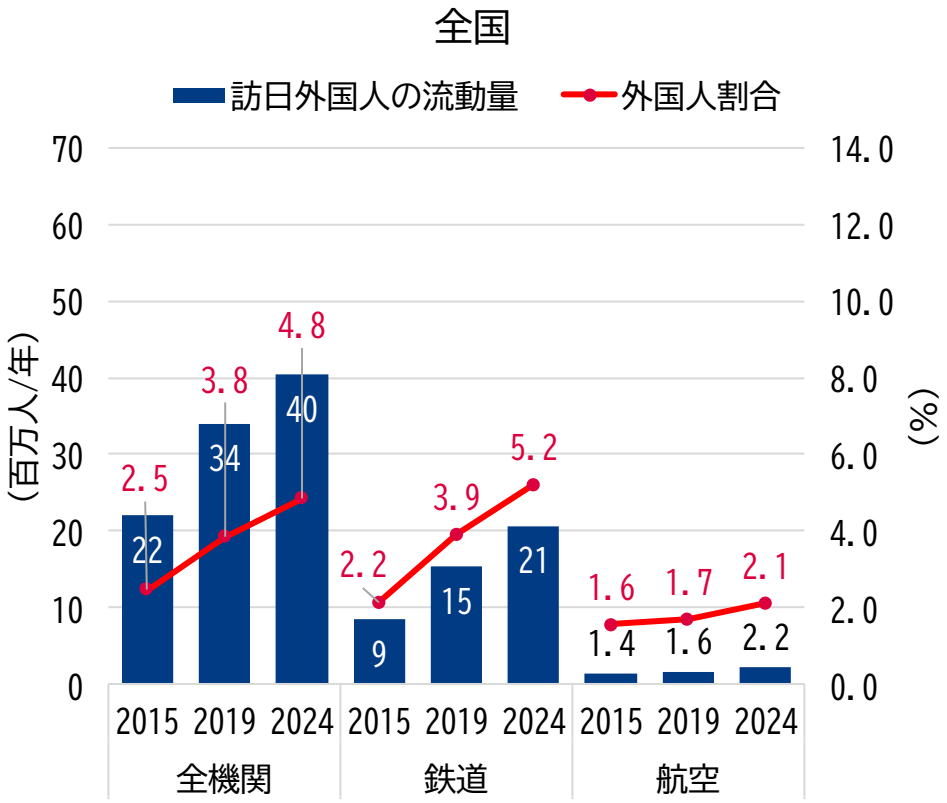
（参考）延べ宿泊者数の日本人・外国人割合（2025年）

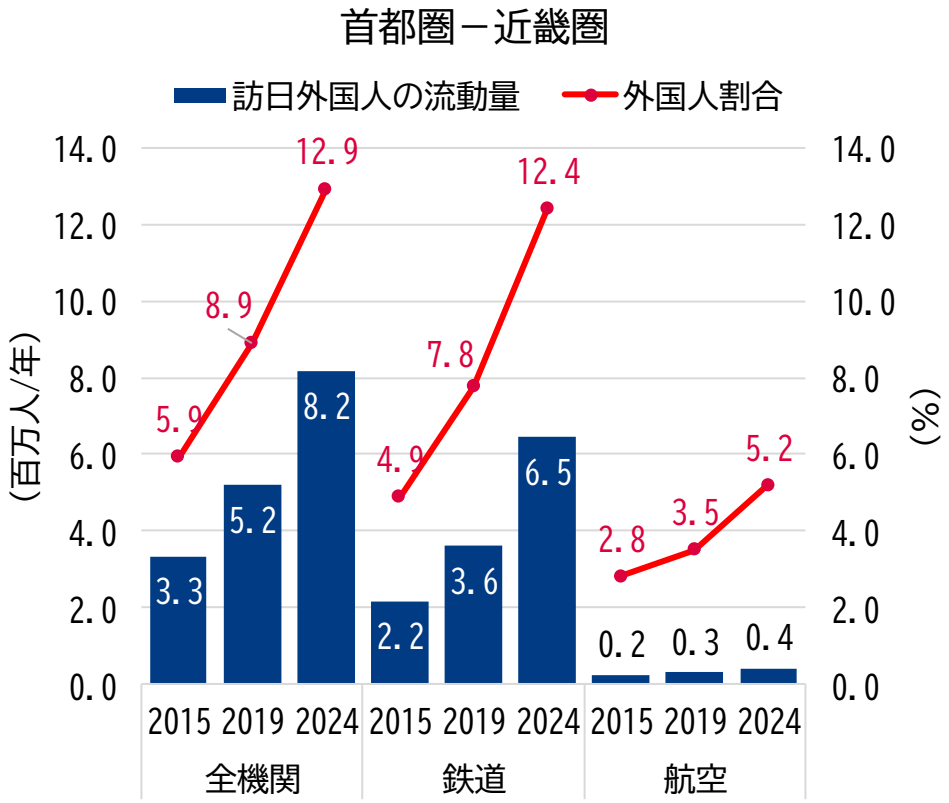


国内流動における訪日外国人割合

国土交通省

○ 国内流動に占める外国人の割合は2015年には2.5%だったが、2024年には4.8%に増加。
特に、首都圏-近畿圏（ゴールデンルート）では2024年には12.9%に増加。





訪日外国人の流動量（棒グラフ）と外国人割合（折れ線グラフ）

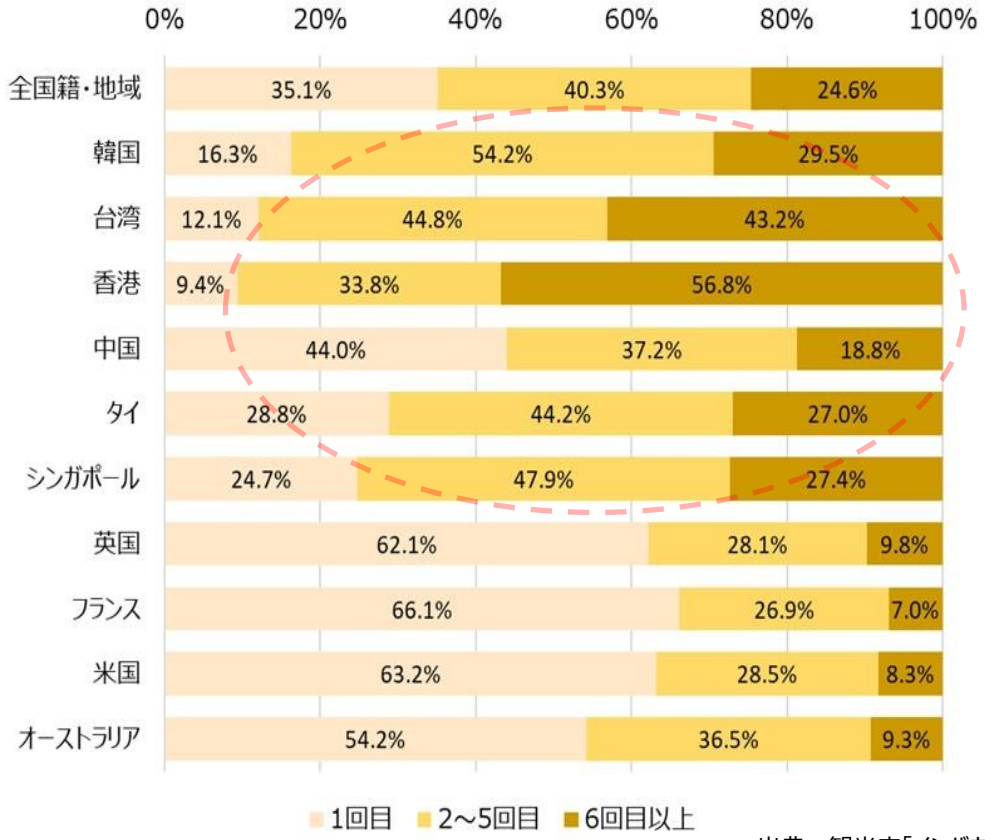
注1）都道府県内々流動、大都市圏内々流動を除く
注2）日本人と外国人の流動（旅客地域流動調査）に自家用 乗用車を含まない、鉄道はJR定期外とする。
（出典）全体「旅客地域流動調査」（国土交通省）、訪日外国人「FF-Data（訪日外国人流動調査）」（国土交通省）

国籍・地域別訪日回数及び訪日回数別訪問パターン（2025年）

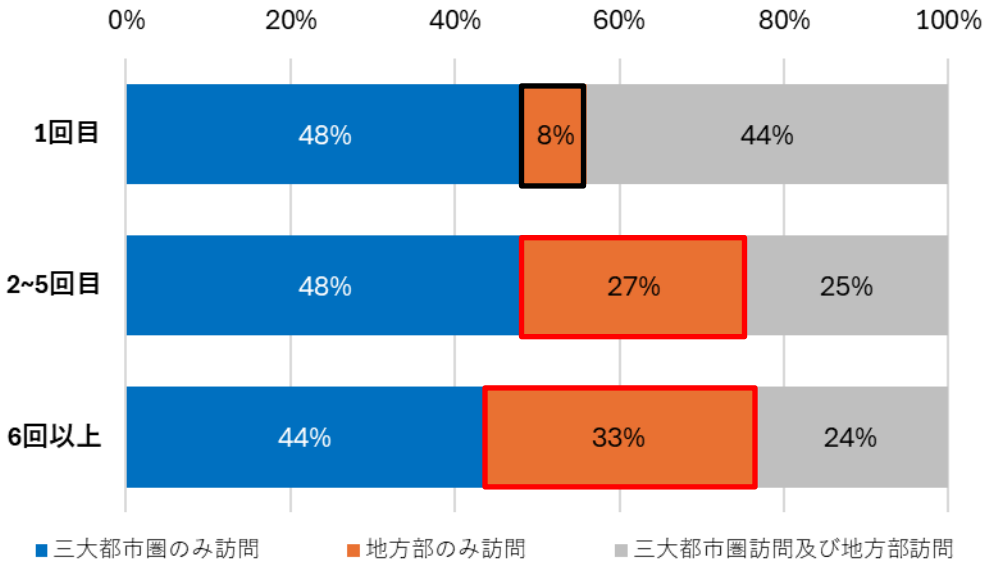
国土交通省 観光庁

- 国籍・地域別にみると、**訪日リピーター客（２回以上訪日）の割合は全国籍・地域では約65%**に対し、アジアにおいて高く、特に**香港と台湾では９割前後**となっている。
- 訪日回数別にみると、**２回目以上の訪日客は地方部のみ訪問する割合が増加**、**訪日６回以上は三大都市圏のみ訪問する割合が減少**。
- **更なる地方誘客**を進めるためには、**訪日リピーター客を増加させていくことが重要**。

国籍・地域別　訪日回数（2025年）



訪日回数別　三大都市圏及び地方部訪問パターン（2025年）



出典：観光庁「インバウンド消費動向調査」
右図表は地域調査個票データ（全目的）より作成

観光立国推進基本計画（第５次）（概要）　令和８年３月27日閣議決定

国土交通省 観光庁

課題・方向性

- 観光は、**訪日外国人旅行消費額は9.5兆円**、そしてその**経済波及効果は約19兆円**に及ぶなど、**地域経済や日本経済の発展をリードする戦略産業**※である。また、**国際相互理解の促進**など、**多面的に重要な意義**を有する。

※訪日外国人旅行消費額15兆円を達成した場合、**経済波及効果**は**約30兆円規模**と、幅広い産業に裨益することが見込まれる。

- 他方、観光を巡り顕在化している課題として、**混雑・マナー違反等の個別課題への対応**、**特定の都市・地域への集中是正**など、**オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策の強化が不可欠**。加えて、深刻な**人材不足への対応**、観光の**高付加価値化**、**国内交流の拡大**、災害や国際情勢等の**様々なリスクに対する強靱性の確保**などの課題への対応が不可欠。
- そのため、**「観光の持続的な発展」**、**「消費額拡大」**、**「地方誘客促進」**、**「観光と交通・まちづくりとの連携強化」**、**「新技術の活用・本格展開」**を施策の方向性として位置づけ、**地域住民と観光客双方の満足度を向上**させ、**交流人口・関係人口を拡大**するとともに、「住んでよし」「訪れてよし」に加え、**「働いてよし」の観光産業の実現**を推進するための施策を強力に推進。

計画期間：
令和８～12年度
（2026～2030年度）

施策の柱

インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立

- 局所的・地域的に生じている**混雑・マナー違反等の個別課題への対応**（民泊関係含む）
- **地方誘客**を進めるための広域的な体制の整備
- 地方誘客及び消費拡大に効果の高い**観光コンテンツの充実**
- **地方部への交通ネットワークの機能強化**

国内交流・アウトバウンド拡大

- 休暇の分散・**旅行需要の平準化**
- **関係人口の創出**や**二地域居住**の促進
- **国内・海外旅行の需要喚起**に向けた機運醸成
- **観光復興に向けた再生支援**

観光地・観光産業の強靱化

- 持続可能性を高めるための**インバウンド市場・観光コンテンツの多様化**
- 観光DX、省力化投資等による**生産性向上**
- 健全な競争環境の整備
- ユニバーサルツーリズムなど**多様なニーズへの対応**

目指すべき2030年の姿

戦略産業として、日本の魅力・活力を次世代にも持続的に継承・発展させていく観光

観光立国の実現に関する目標

国土交通省 観光庁

目標	【2030年】<青字：2024年実績値><赤字：2025年実績値>	【2030年】<参考>観光ビジョン*1の目標	【2025年まで】<参考>第４次計画の目標
<インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立>			
１.観光客の戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立に取り組む地域数【新】	**100地域**<26地域> <47地域>	-	-
２.訪日外国人旅行者数	**6,000万人**<3,687万人> <4,268万人>	6,000万人	2019年水準超え
３.訪日外国人旅行者に占めるリピーター数【再設定】*2	**4,000万人**<2,422万人> <2,768万人>	（見直し） 3,600万人	-
４.訪日外国人旅行消費額	**15兆円**<8.1兆円> <9.5兆円>	15兆円	５兆円（早期に）
５.訪日外国人旅行消費額単価	**25万円**<22.7万円> <22.9万円>	（見直し）	20万円
６.訪日外国人旅行者の地方部*3における延べ宿泊者数【再設定】*2	**1.3億人泊**<5,086万人泊> <6,056万人泊>	1.3億人泊	-
７.国際会議の開催件数	**アジア最上位、世界５位以内**<アジア最大開催国、世界７位><アジア最大開催国、世界６位>	（見直し）	アジア最大開催国（30%以上）
<国内交流・アウトバウンドの拡大>			
８.国内旅行消費額	**30兆円**<25.2兆円> <26.8兆円>	（見直し） 22兆円	22兆円
９.日本人の地方部*3延べ宿泊者数	**3.2億人泊**<3.1億人泊> <3.0億人泊>		3.2億人泊
10.日本人の海外旅行者数	**過去最高値(2,008万人)超え**<1,301万人> <1,473万人>	（見直し）	2019年水準超え
<観光地・観光産業の強靱化>			
11.宿泊業が創出した付加価値額【新】*4	**6.8兆円**<4.3兆円（2024年度）>	-	-

＊1：「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年３月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議にて決定）
＊2：第3次計画（平成29年３月28日閣議決定）以来の再設定
＊3：基本計画及び観光ビジョンの目標の「地方部」は三大都市圏（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）以外の地域をいう。
＊4：付加価値額＝営業純益(営業利益※5－支払利息等)＋人件費（役員給与・役員賞与・従業員給与・従業員賞与・福利厚生費）＋支払利息等＋動産・不動産賃借料＋租税公課
※5 営業利益 ＝ 売上高 － 売上原価 － 販売費及び一般管理費

目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

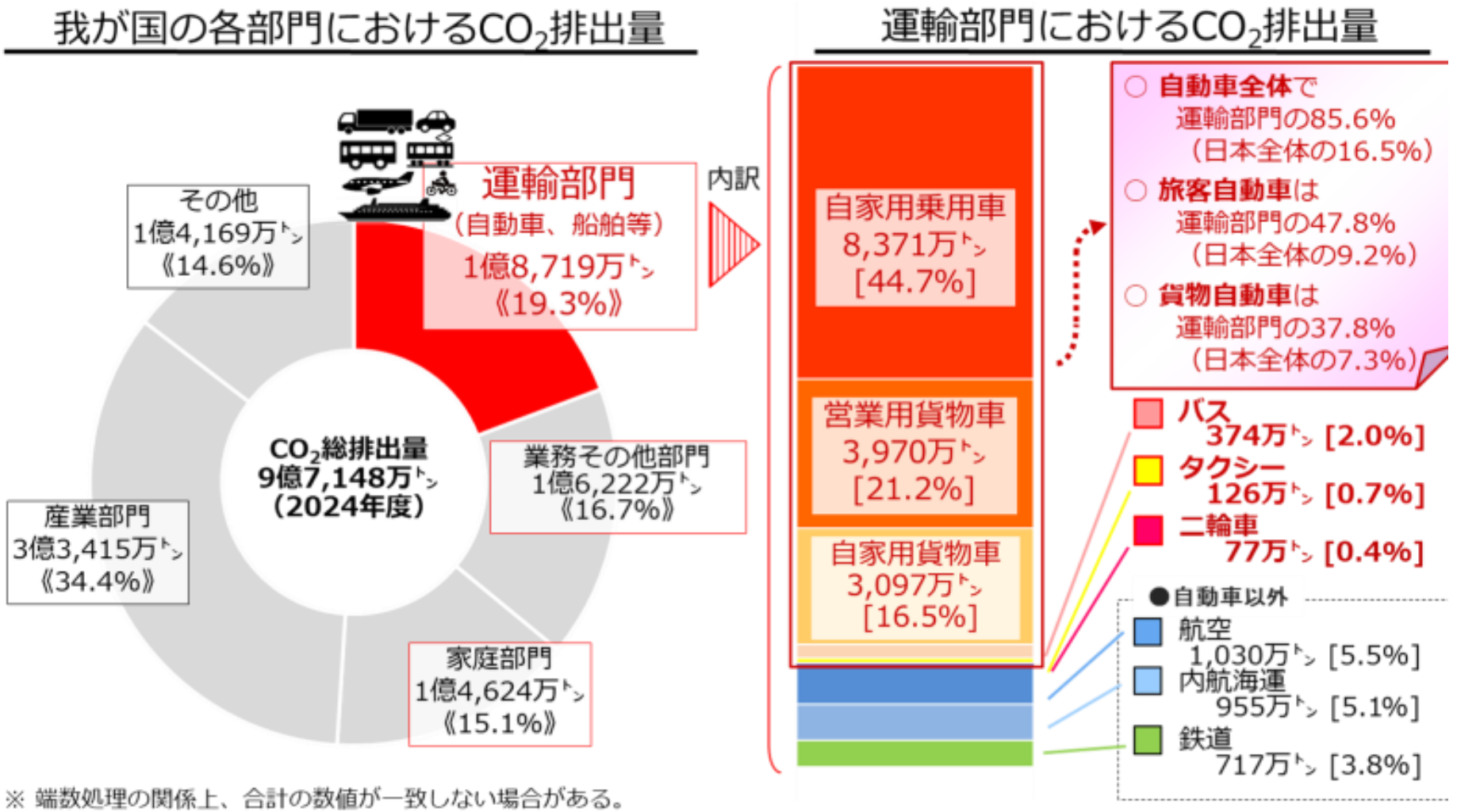
3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靱化
   ⑤教育・医療

運輸部門におけるCO_2排出量

国土交通省

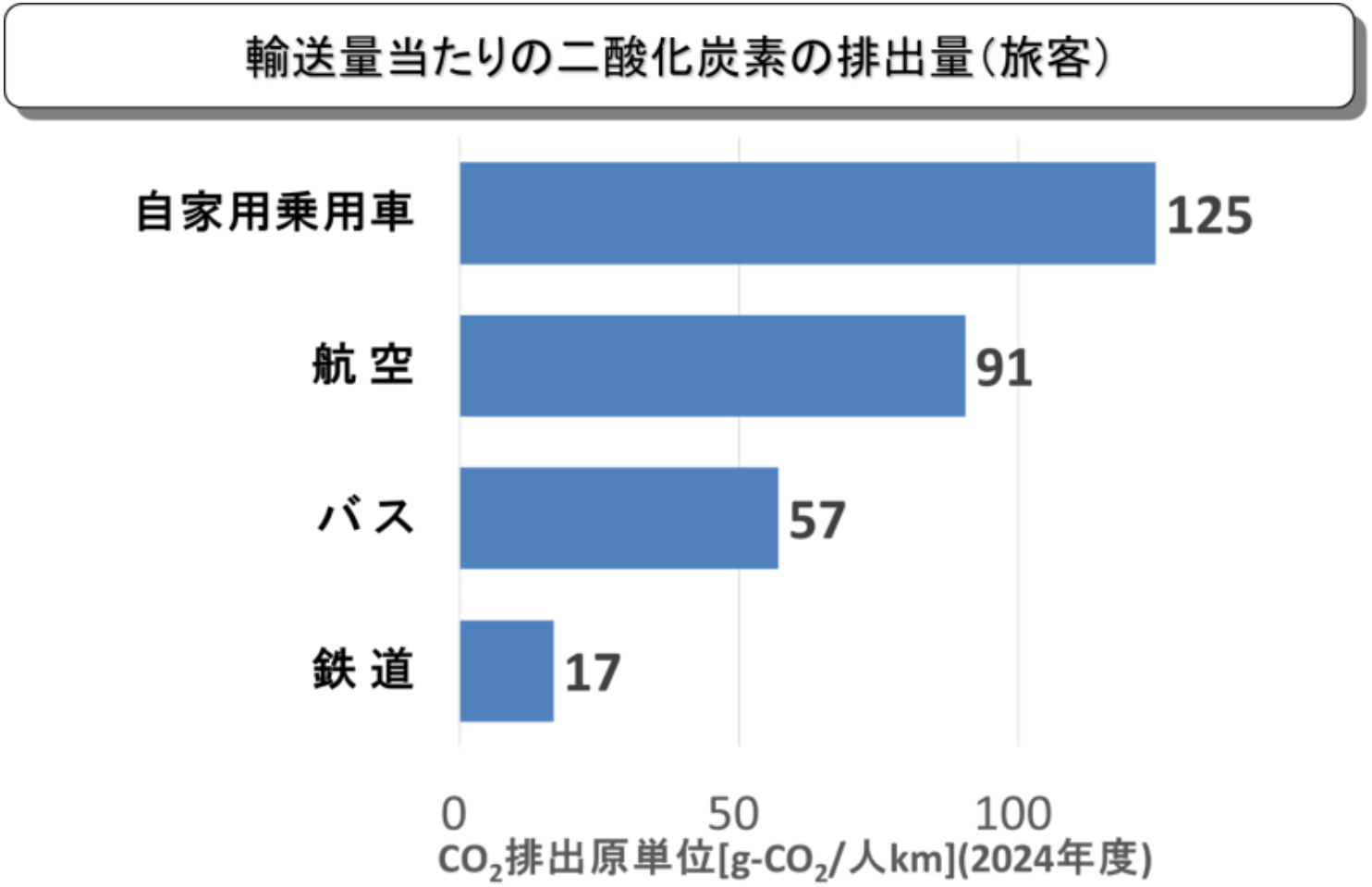
○ 運輸部門のCO_2排出量は全体の約2割を占めるが、運輸部門のうち鉄道、航空を含む公共交通機関が占める割合は1割程度にとどまっている。



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2024年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

運輸部門におけるCO_2排出量

○ 旅客1人を1km輸送する際のCO_2排出量は、自家用乗用車と比べ、航空は約7割、鉄道は約7分の1となっており、公共交通機関の利用は移動に伴う環境負荷の低減に寄与。



※温室効果ガスインベントリオフィス：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

目次

1．設置趣旨

2．経緯
①幹線公共交通のこれまで
②鉄道ネットワークの歴史・変遷
③航空ネットワークの歴史・変遷

3．現状
①都市間移動の現状
②社会経済環境の変化
③鉄道ネットワークの現状
④航空ネットワークの現状
⑤鉄道や航空の直近の現状
⑥連携・協働の事例

4．果たしてきた役割
①経済・地域活性化
②観光
③環境
④防災・国土強靱化
⑤教育・医療

平成30年豪雨災害における広島地区の鉄道代行輸送

国土交通省

○ 豪雨災害に伴い呉駅周辺市街と広島市街との交通網が寸断されている緊急事態に際して、広島方面への移動手段を少しでも確保する為に広島県と広島県バス協会と共に緊急輸送バス・緊急輸送船を実施。

○ 広島県・山口県バス協会の協力により中国地方のバス会社に支援を要請したが台数が足りず、関西を中心に各地のバス会社の協力を得て、一日あたり最大370台で代行バスを運行。

○ 山陽線および岩徳線において豪雨災害の影響で運行不能となった区間について、復旧までかなりの期間を要する見込みであること、他の輸送手段による移動が困難なことから、山陽新幹線による代替輸送を実施。



白木山～狩留家駅間　第1三篠川橋桁流出



八本松～瀬野駅間　土砂流入



水尻駅構内　土砂流入



本郷～河内駅間　盛土流出



安芸幸崎駅構内　土砂流出





※西日本旅客鉄道株式会社、中国ジェイアールバス株式会社資料より

東日本大震災における緊急石油列車、災害復興支援列車

○　地震発生直後、被災地で枯渇していた燃料を緊急的に輸送するため、首都圏を出発したJR貨物の「緊急石油列車」が、寸断されていた東北本線を迂回し、新潟経由日本海・青森ルートで盛岡へ（3月19日夜）、新潟経由磐越西線ルートで郡山へ（3月26日）それぞれ到着。

○　この列車の運行にあたっては、JR貨物の努力は勿論のこと、限られた期限内に復旧工事を終えたJR東日本、青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道の協力も不可欠であった。

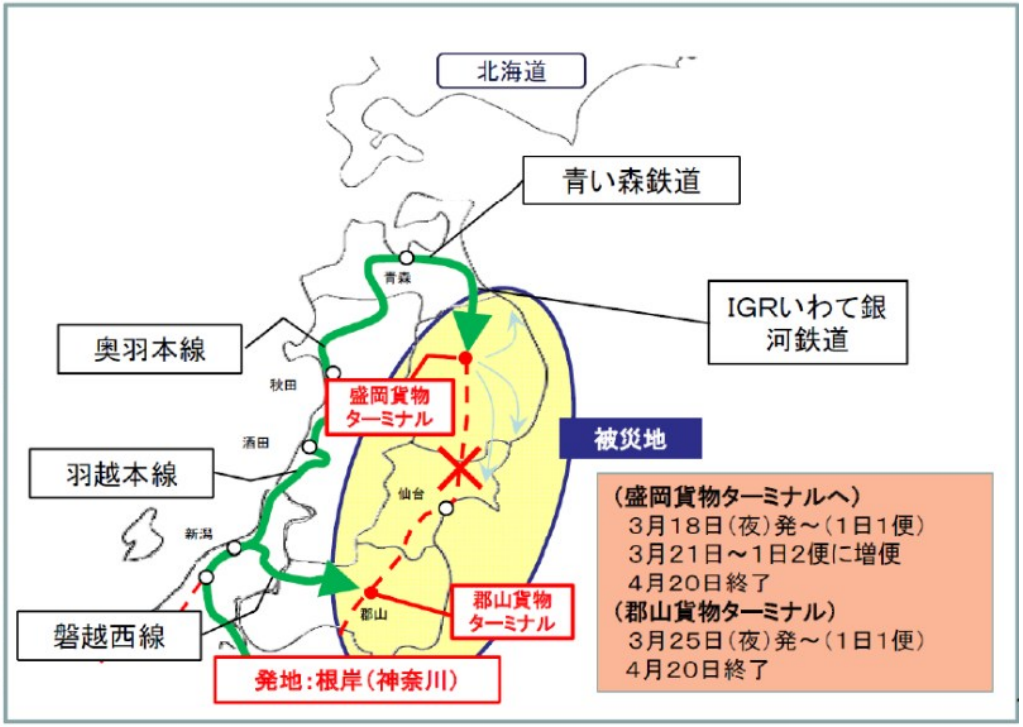
○　三陸鉄道は、震災により壊滅的な被害を受けつつも、沿線住民への支援・貢献のため、被害の小さかった区間をいち早く運行再開させ、地震発生5日後より、北リアス線の久慈駅～陸中野田駅間、宮古駅～田老駅間において「災害復興支援列車」を無償で運行。



油輸送列車①



油輸送列車②



（出典）　復興庁「復興政策10年間の振り返り」

東日本大震災における航空、海運による代替輸送

○ 太平洋側の交通網が広範囲に寸断される中、被災を免れた空港、フェリー・タンカー等が代替輸送を担った。

航空

仙台空港の代替拠点

○ 花巻・山形・福島の3空港を直ちに24時間運用

○ 2011年3月12日から7月31日まで、合計4,890便の臨時便に対応

被災した仙台空港に代わり、周辺空港が救援機や旅客の代替輸送拠点として機能。

海運

日本海側港湾を通じた燃料輸送

○ 延べ862隻

○ 燃料油約319万8千kl、原油7万8千kl、LPG等約3万トン

フェリーによる自衛隊員・車両の輸送や、タンカーによる燃料輸送も実施された。





（出典）関東運輸局「災害時における鉄道、内航海運、航空機及びトラックの活用実態の整理」、岩手県HP

冬季における鉄道・航空の代替性・多様性の確保

○ 大雪時には、事故・立ち往生や予防的通行止めにより、マイカー・高速バス等の道路交通が制約を受ける場合がある。
○ 鉄道では地域の気象条件に応じた雪害対策設備を整備し、航空では国の指針に基づく計画的な空港除雪体制を構築。異なる特性を持つ交通モードの多様性を確保し、冬季の広域移動を支えている。

鉄道

雪国仕様の専用インフラ
○散水消雪・パネル融雪
○分岐器の急速除雪
○スノーシェルター・機械除雪
○雪国仕様の専用インフラ・運行体制

・積雪地域を運行する新幹線では、地域の気象条件に応じた防雪・融雪・消雪設備等を整備し、実際の降積雪条件下で機能を確認。計画的な雪害対策により、冬季の安全・安定輸送を支えている。

（出典）鉄道・運輸機構「開業前の機能確認が1冬期に制限された消雪設備の検証」を基に国土交通省作成

航空

積雪地域の空港では「除雪実施要領」を策定
○ 除雪体制を確保する期間
○ 除雪対象となる施設・範囲
○ 除雪作業の優先順位
○ 除雪目標時間
○ 除雪機械・要員の配置

・積雪地域の空港では、国の「除雪作業実施指針」に基づき、気象条件や運航状況等を踏まえた除雪実施要領を策定。
・除雪の範囲・優先順位・目標時間、機械・要員等を事前に定め、冬季の安全運航と定時性の確保を図っている。





目次

1. 設置趣旨

2. 経緯
   ①幹線公共交通のこれまで
   ②鉄道ネットワークの歴史・変遷
   ③航空ネットワークの歴史・変遷

3. 現状
   ①都市間移動の現状
   ②社会経済環境の変化
   ③鉄道ネットワークの現状
   ④航空ネットワークの現状
   ⑤鉄道や航空の直近の現状
   ⑥連携・協働の事例

4. 果たしてきた役割
   ①経済・地域活性化
   ②観光
   ③環境
   ④防災・国土強靭化
   ⑤教育・医療

高等教育・高度医療への広域アクセスを支える幹線公共交通

国土交通省

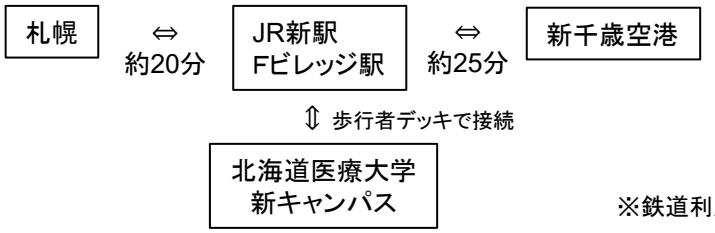
○ 鉄道駅と一体となった大学キャンパスの整備や、鉄道と二次交通を組み合わせた広域通院の支援など、幹線公共交通は、居住地域にかかわらず教育・医療の機会へアクセスするための基盤となっている。

高等教育

鉄道駅と一体となった高等教育拠点の形成

○ 北海道医療大学は、通学利便性の向上と教育研究機能の一元化を図るため、2028年に北海道ボールパークFビレッジへキャンパスを統合移転予定。

○ 新キャンパスはJR新駅と接続し、札幌や新千歳空港とのアクセスを生かして、道内外から人材が集う教育・研究拠点の形成を目指している。



※鉄道利用時の目安

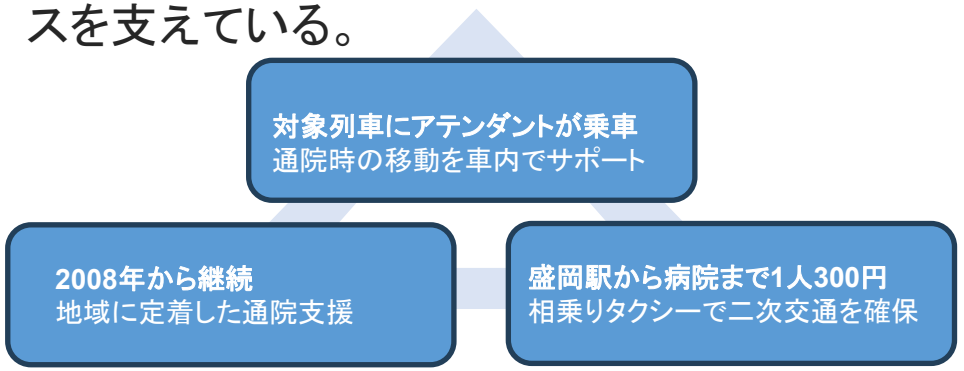
（出典）北海道医療大学「2028年北海道ボールパークFビレッジにキャンパス移転」及びJR北海道・北広島市公表資料を基に国土交通省作成

医療・通院

鉄道と二次交通が支える広域通院

○ IGRいわて銀河鉄道では、岩手県北地域から盛岡方面へ通院する利用者を支援する「IGR地域医療ライン」を2008年から継続して運営。

○ 割引乗車券、車内アテンダント、優先車両、通院用駐車場、盛岡駅から病院までの相乗りタクシー等を組み合わせ、地域を越えた医療アクセスを支えている。



（出典）IGRいわて銀河鉄道「あんしん通院きっぷ」を基に国土交通省作成