

持続可能な地域公共交通の実現と 日本版MaaSの推進

令和3年2月15日

第2回TTPUセミナー

ー持続可能な新しいモビリティの実現方策についてー

国土交通省大臣官房

公共交通・物流政策審議官

久保田 雅晴

目 次

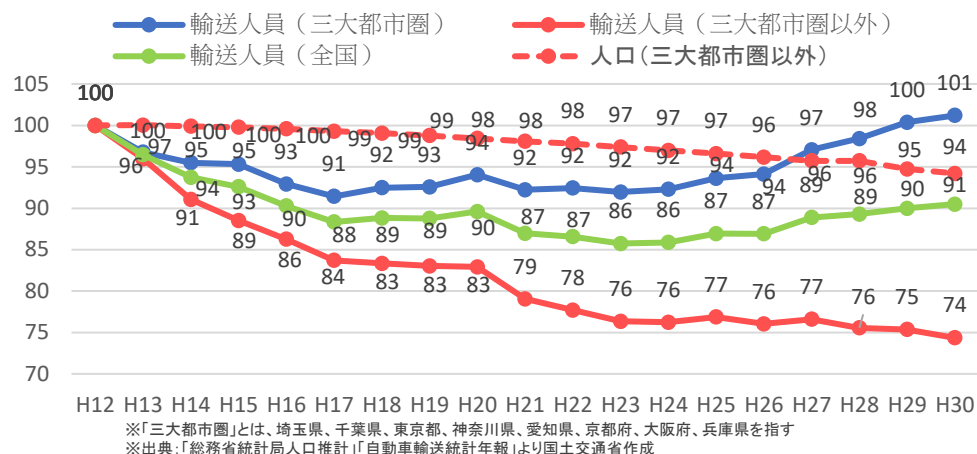
1. 地域公共交通を取り巻く現状・背景
2. 改正地域公共交通活性化再生法・独占禁止法
特例法の制定
3. 日本版MaaSの推進～with/after コロナ時代～

1. 地域公共交通を取り巻く現状・背景

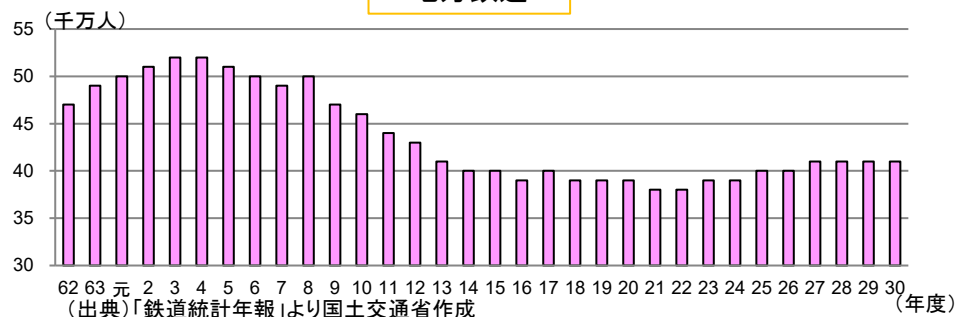
- 地域公共交通の輸送人員は、特に地方部において長期的に低落傾向。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



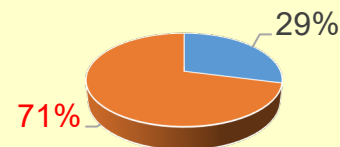
地方鉄道



地域公共交通サービスの衰退

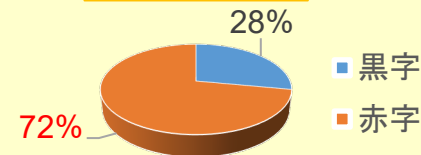
- 一般路線バスについては、平成20年度から平成29年度までの10年間に約13,249 kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、平成12年度から令和2年度までの21年間に44路線・約1,042 kmが廃止。
※鉄軌道については、令和2年5月7日現在
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 地域鉄道事業者の約7割の経常収支が赤字

一般路線バス事業者



(保有車両30両以上の事業者(平成30年度))

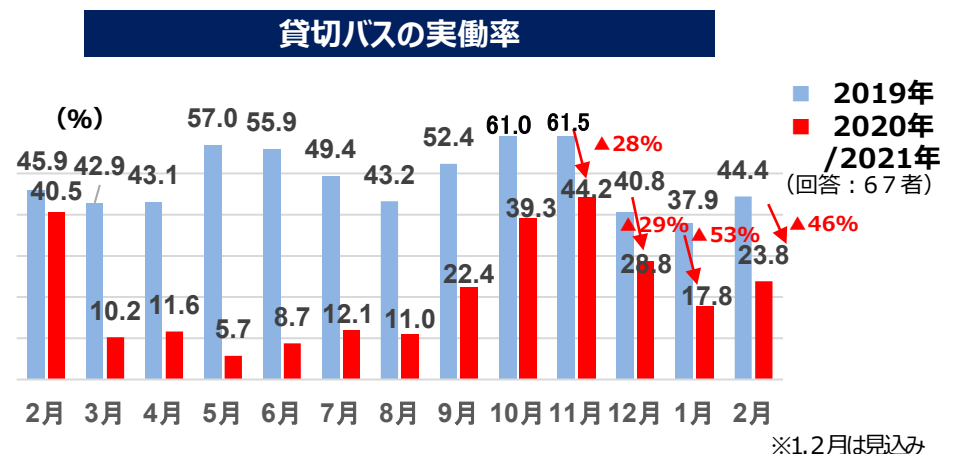
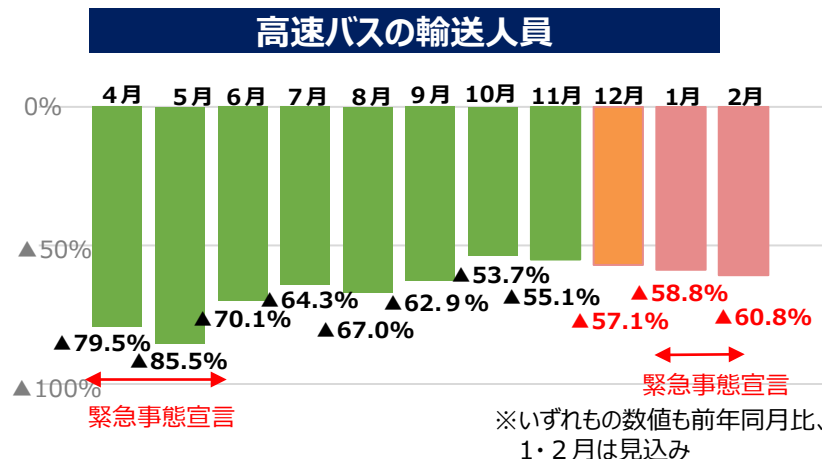
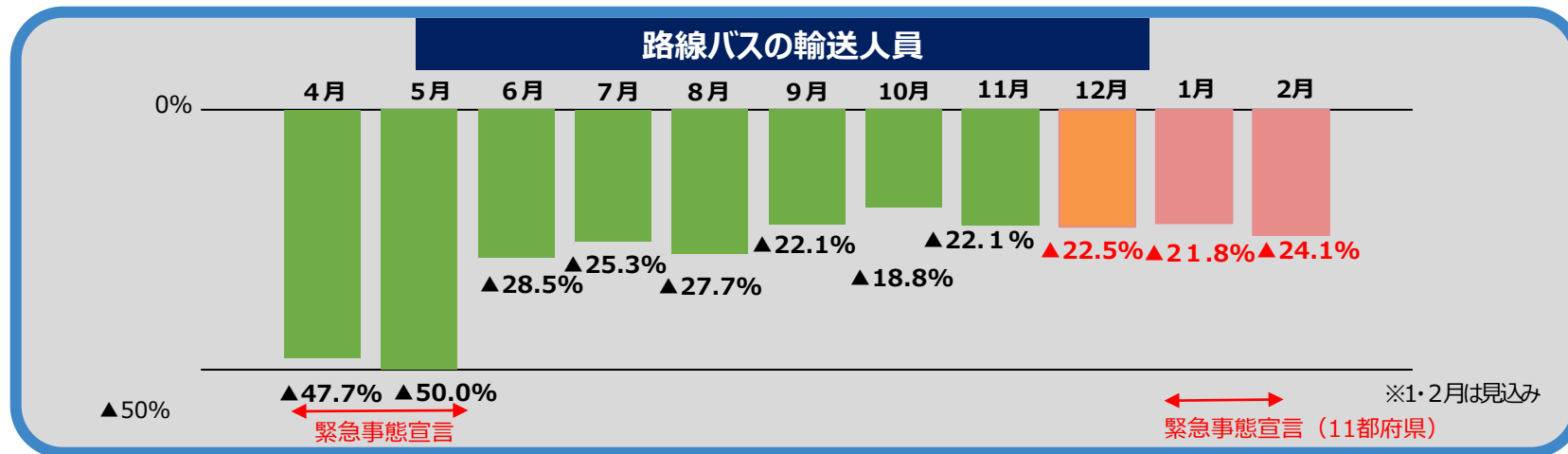
地域鉄道事業者



(平成30年度)

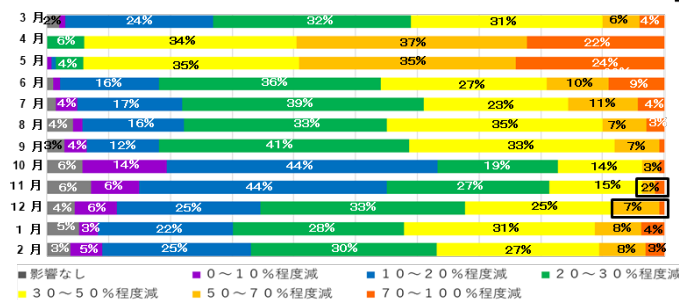
今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定

- 一般路線バスの輸送人員は4月・5月は半減（前年同月比）し、徐々に回復しているものの、**1月以降も約2割減**（前年同月比）の見込みで、**コロナの収束が見通せない中で、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は更に需要の減少が厳しく、1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。



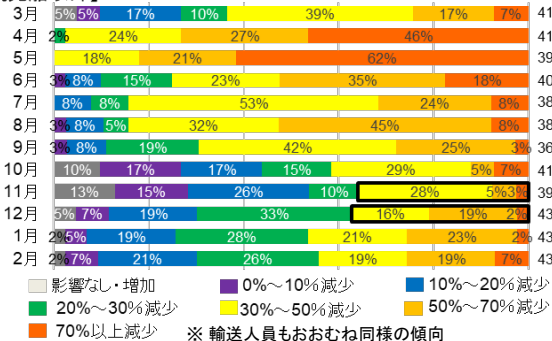
- 輸送人員が30%以上減少している地域鉄道事業者が約 3 割、運送収入が30%以上減少している内航旅客船事業者が約 4 割、国内航空便の輸送人員は対前年比約5割に留まるなど、各モードとも引き続き厳しい状況が続く見通し。
- 運輸業全体としても、他業種と比べ、営業利益の落ち込みが大きくなっている。

地域鉄道事業者の輸送人員

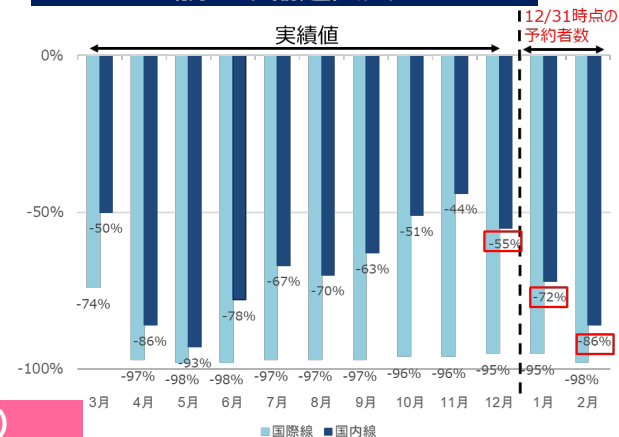


内航旅客船の運送収入

【観光船以外】

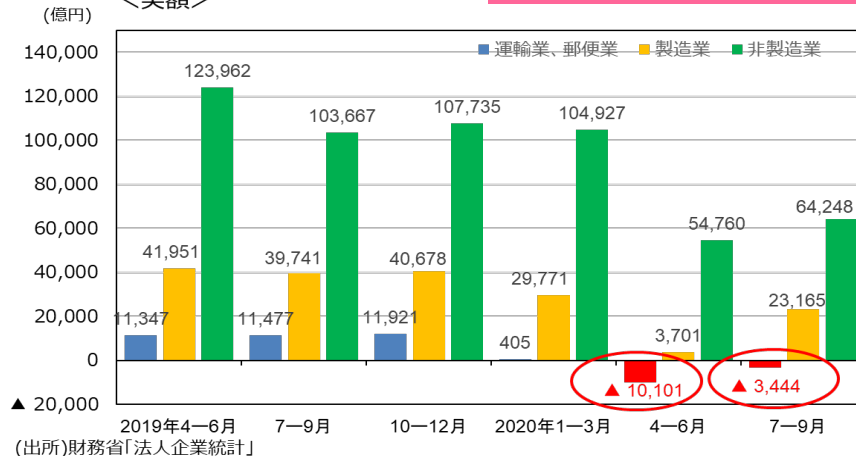


航空の輸送人員

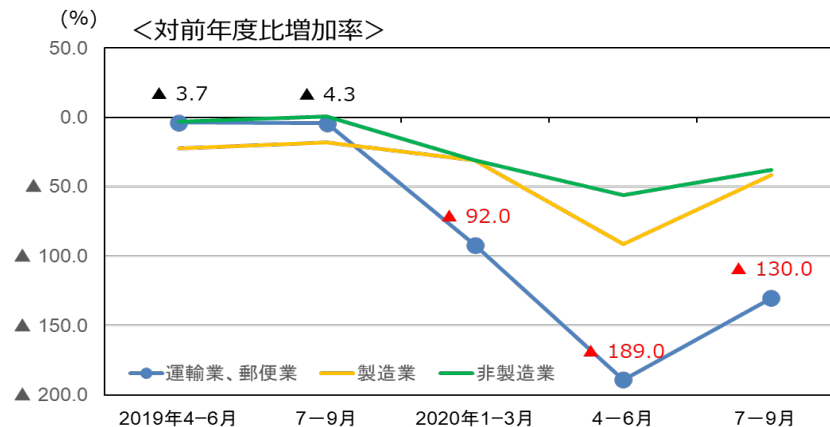


コロナ禍前後の運輸業の営業利益（業種間比較）

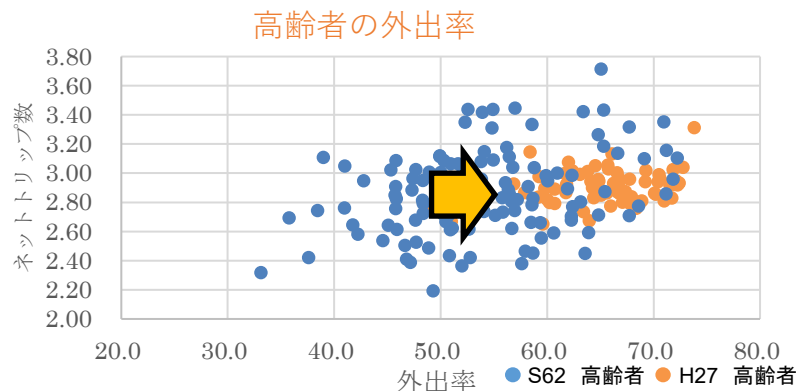
＜実額＞



＜対前年度比増減率＞

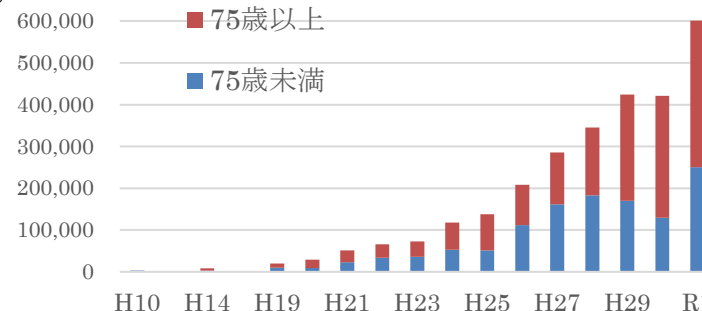


- 近年、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、高齢者の外出率は伸びている。
- 一方で、高齢者の運転による死亡事故件数の割合が増加し、運転免許の自主返納の件数も増加しており、公共交通の縮小による生活の不安も示されている中、運転に不安を覚える方が免許返納をしようと思える地域社会を更に整備していくことが求められる。



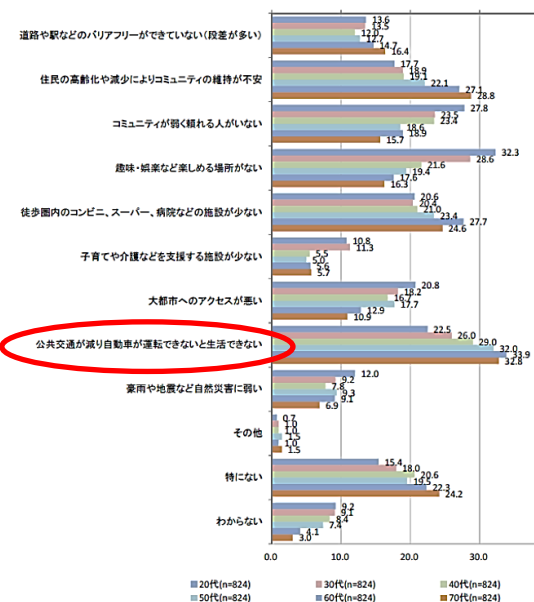
(出典)昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より、国土交通省作成

申請による運転免許の取消件数（自主返納数）の増加
(件)



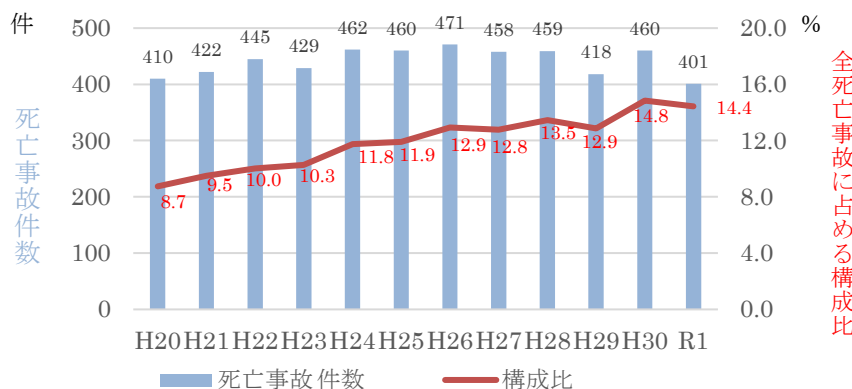
(出典)警察庁「運転免許統計」より、国土交通省作成

現居住地に対する将来の不安



(出典)国土交通省
国民意識調査
(平成30年度国
土交通白書)

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



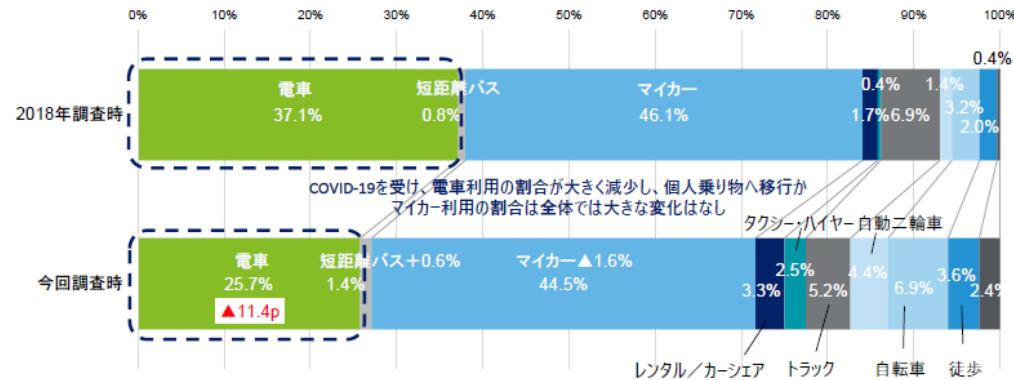
(出典)警察庁公表資料により、国土交通省作成

民間コンサル企業によるCOVID-19の影響を受けた1年後の移動等に対する意識の変化に関する調査結果*

移動手段の変化

外出目的別の移動手段
(※今回調査は一年後の利用を想定)

凡例：
電車 短距離バス マイカー レンタル/シェア タクシー・ハイヤー
トラック/社用車 自動二輪車 自転車 徒歩 その他

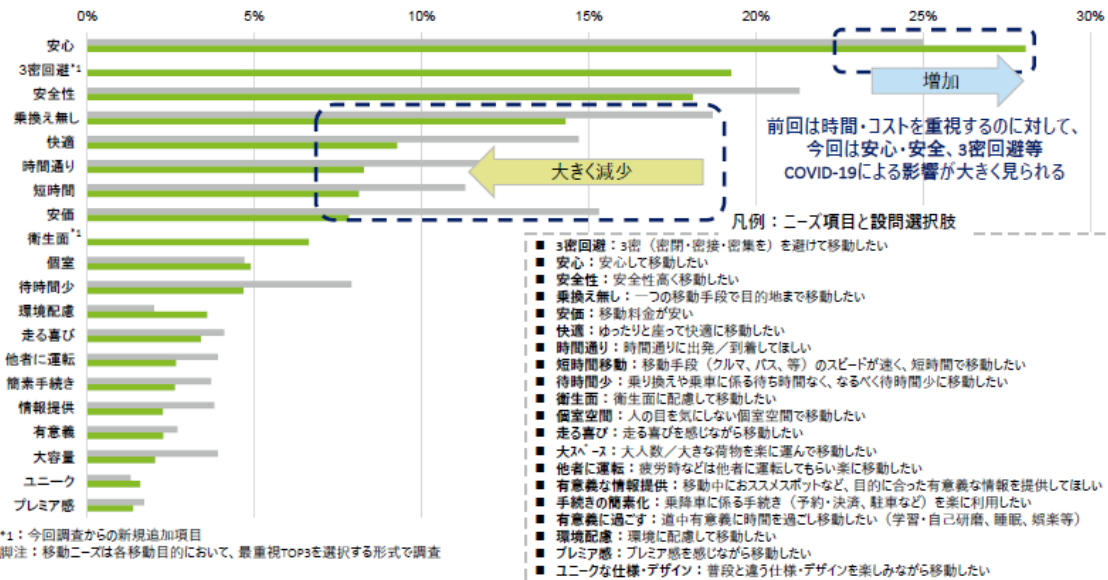


電車による移動を敬遠する傾向が見られる一方で、レンタル/カーシェア、自転車等のパーソナル、プライベートなモビリティ利用意向が増加。

移動に求めるニーズの変化

2018年調査時との比較 (複数選択可)

凡例：
2018年調査時
今回調査

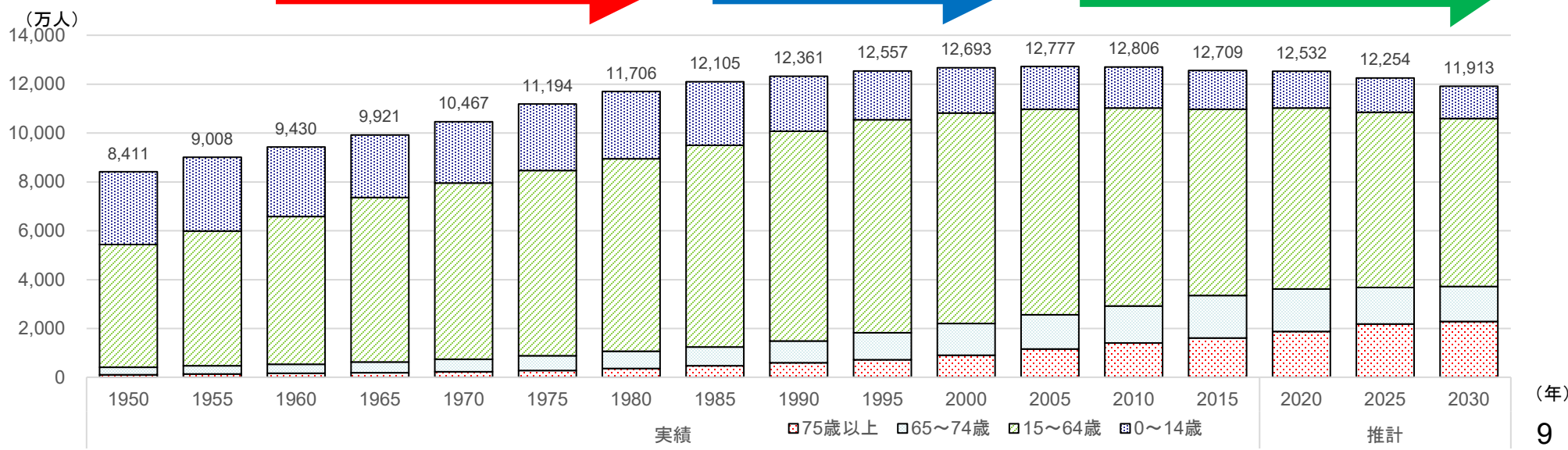
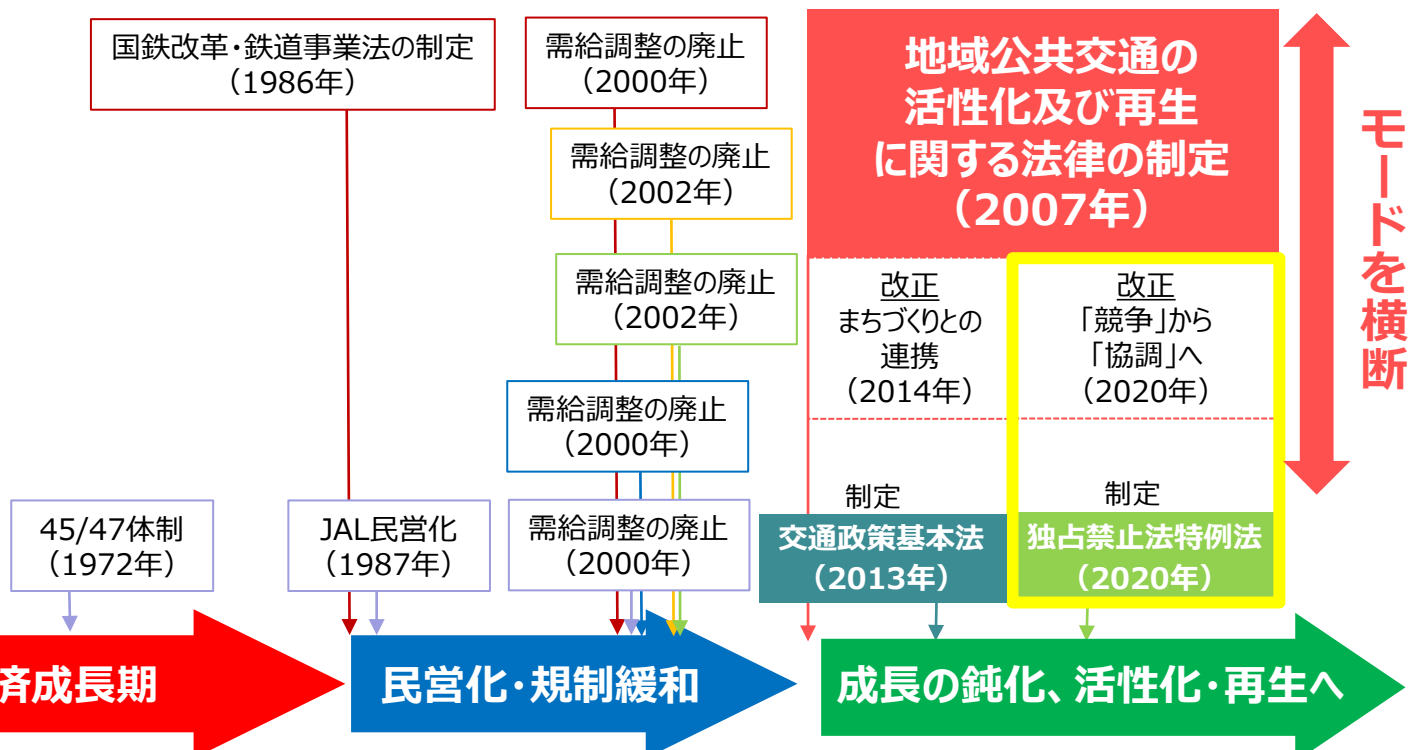


「時間どおり」「安価」「乗換え無し」といった項目が減少し「安心」「3密回避」が増加

*デロイト・トーマツ社「ポストコロナの移動に関する意向調査」(2020年8月20日発表)より引用。同調査は緊急事態宣言解除後の6月下旬にwebアンケートとして行われ、2018年の移動に関する同社調査との比較を実施。

2. 改正地域公共交通活性化再生法・ 独占禁止法特例法の制定

- 鉄道** 日本国有鉄道法（1948年）
地方鉄道法（1919年）
- バス** 道路運送法（1951年）
- タクシー** 道路運送法（1951年）
- 海運** 海上運送法（1949年）
- 航空** 日本航空株式会社法（1952年）
航空法（1952年）



地域公共交通活性化再生法改正法・独禁法特例法のポイント

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

● 地域が自らデザインする地域の交通

■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助） ※「任意」→ （努力）「義務」）
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

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

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎
サービスなど

● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

■ 地域に最適な旅客運送サービスの継続（事実上の公的運営）

- ✓ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設



路線バス等の廃止届出が出る前に、地方公共団体を中心となって、多様な選択肢を検討・協議し、引き続き運送サービスを提供する者を公募により選定した上で、地方公共団体の支援を受けつつ、地域における旅客運送サービスの継続を図ることができる。

- ①同一乗合バス事業者 ①他の交通事業者 ②コミュニティバス ③デマンド交通（タクシーによる乗合）
④タクシー ⑤自家用有償旅客運送 ⑥福祉輸送・スクールバス・病院等への送迎サービス等



- ・地域の交通事業者の協力
- ・居住者＋「観光客」

● 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

■ 利用者目線による路線の改善、ダイヤ・運賃の設定 （「競争」の時代から、「協調」の時代へ）

- ✓ 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- ✓ また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

○ 「地域公共交通利便増進事業」を創設

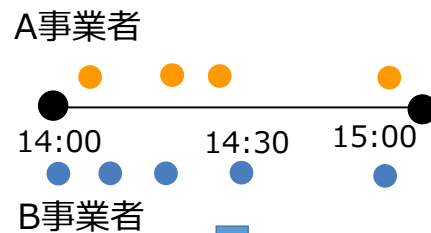
⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」等のサービス改善を促進

○ 独占禁止法特例法により、独占禁止法の適用除外の特例を創設

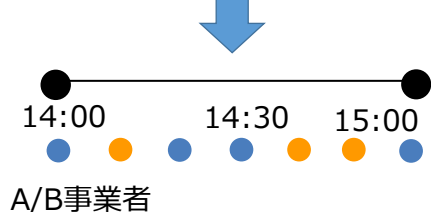
⇒乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外することにより、これまで認められてこなかった複数事業者間でのサービス連携が可能に。

等間隔運行

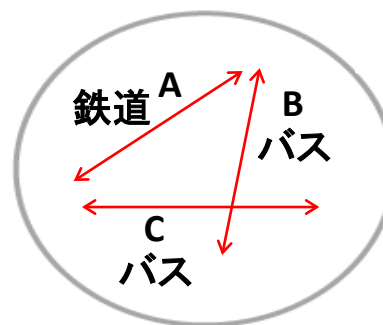
だんご状態
のダイヤ



等間隔で
利用しやすく



定額制乗り放題運賃



$A + B + C$
= 300円/日
何回乗っても
最大300円
・・・など



これらのサービスと併せて行う運賃プール等による収入調整も可能に。

これにより、これまで進んでこなかった複数事業者間の円滑な連携を促進。

● 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

■ MaaSの円滑な普及促進に向けた措置 ※MaaS : Mobility as a Service

- ✓ MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設
⇒ 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- ✓ MaaSのための協議会制度を創設
⇒ 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

■ 貨客混載に係る手続の円滑化

- ✓ 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設
⇒ 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

3. 日本版MaaSの推進～with/after コロナ時代～

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 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
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。



地域が抱える課題の解決

新しい生活様式
への対応
(3密の回避等)

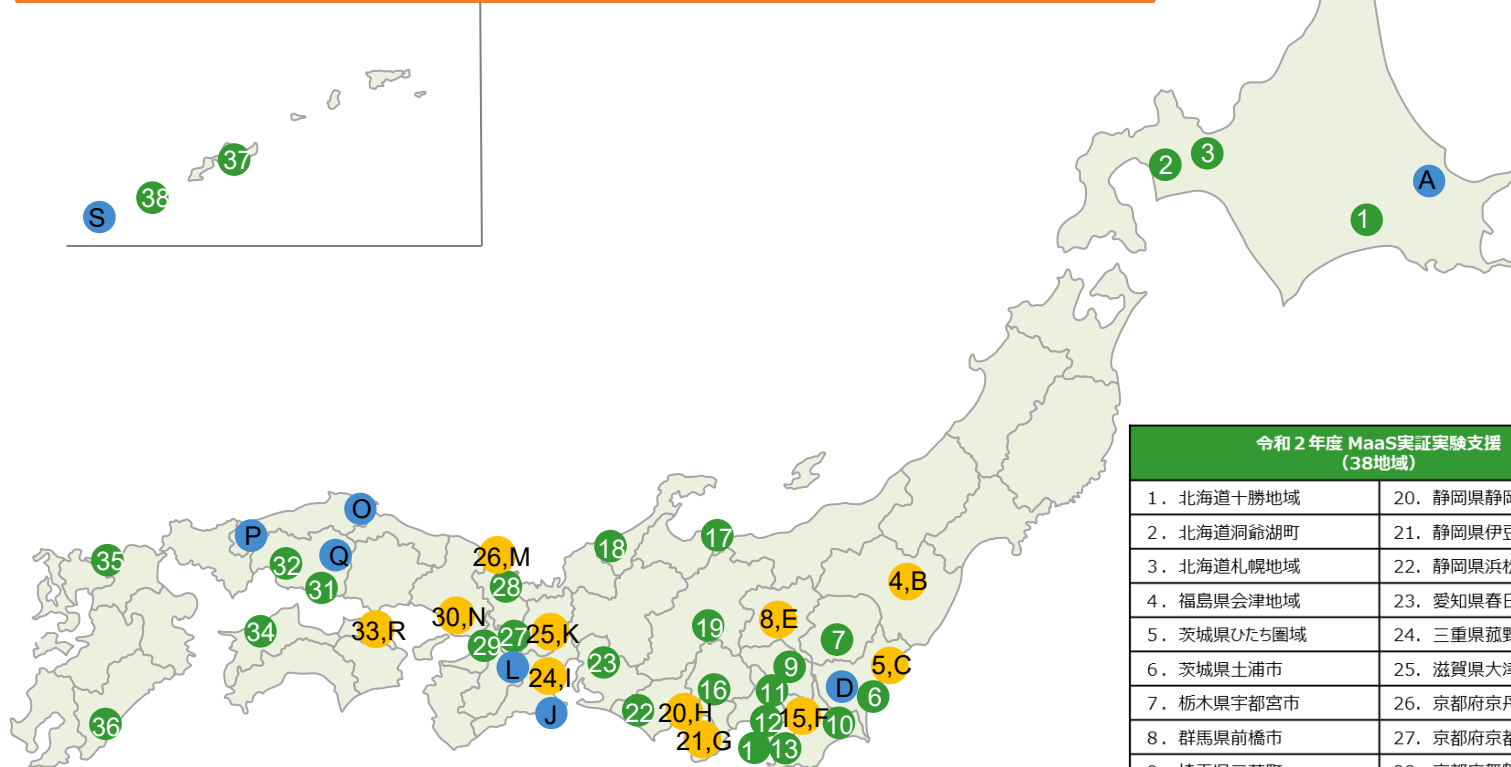
地域や観光地にお
ける移動の利便性向上

既存公共交通の
有効活用

外出機会の創出と
地域活性化

スーパーシティ・
スマートシティの
実現

- 地域特性に応じたMaaSの実証実験への支援→38事業（令和2年度）
- 全国の牽引役となる先行モデル事業への支援→19事業（令和元年度）



※●は令和元年度、令和2年度で
ともに採択された地域

令和2年度 MaaS実証実験支援 (38地域)		令和元年度 MaaS実証実験支援 (19事業)
1. 北海道十勝地域	20. 静岡県静岡市	A. ひがし北海道エリア
2. 北海道洞爺湖町	21. 静岡県伊豆半島	B. 福島県会津若松市
3. 北海道札幌地域	22. 静岡県浜松市	C. 茨城県日立市
4. 福島県会津地域	23. 愛知県春日井市	D. 茨城県つくば市
5. 茨城県ひたち園域	24. 三重県菰野町	E. 群馬県前橋市
6. 茨城県土浦市	25. 滋賀県大津市	F. 神奈川県川崎市・箱根町
7. 栃木県宇都宮市	26. 京都府京丹後市	G. 静岡県伊豆エリア
8. 群馬県前橋市	27. 京都府京都市	H. 静岡県静岡市
9. 埼玉県三芳町	28. 京都府舞鶴市	I. 三重県菰野町
10. 千葉県千葉市	29. 大阪府池田市	J. 三重県志摩地域
11. 東京都東村山市	30. 兵庫県神戸市	K. 大津・比叡山
12. 神奈川県横浜市周辺	31. 広島県福山市	L. 京都府南山城村
13. 神奈川県横須賀市周辺	32. 広島県広島市	M. 京丹後地域
14. 神奈川県三浦半島	33. 香川県高松市	N. 兵庫県神戸市
15. 神奈川県川崎市	34. 愛媛県南予地域・松山市	O. 山陰エリア（島根・鳥取）
16. 神奈川県南足柄市	35. 福岡県糸島市	P. 島根県大田市
17. 富山県朝日町	36. 宮崎県宮崎市・日南市	Q. 広島県庄原市
18. 石川県加賀市	37. 沖縄県全域	R. 瀬戸内エリア
19. 長野県茅野市	38. 沖縄県宮古島市	S. 沖縄県八重山地域

<実証実験の概要>

2019年8月末より京都丹後鉄道沿線地域に提供予定のスマホ向けWILLERS MaaSアプリの拡張機能として、様々な移動手法・周辺施設におけるQRコードでの一括予約・決済機能導入の効果を測定する。

○実験期間:2020年2月～3月

○参画する事業者等

WILLER(株)、京都府、兵庫県、福知山市、京丹後市、宮津市、舞鶴市、伊根町、与謝野町、豊岡市、綾部市、WILLER TRAINS(株)、北近畿タンゴ鉄道(株)、丹後海陸交通(株)、全但バス(株)、全但タクシー(株)、海の京都DMO、豊岡DMO 等

○MaaSアプリの構築・提供

<対象交通手段>

鉄道、バス、タクシー、レンタサイクル、超小型モビリティ

<提供するサービス>

経路検索、予約、決済(クレジットカード)、デジタルチケット、QRチケット認証・都度決済

○特記事項

- ・鉄道、バスのQRシステム対応
- ・ケーブルカー、遊覧船、観光船のQRシステム対応
- ・日英中3ヶ国語対応
- ・QRシステム導入により、改札機等の投資をせず、設備導入コストの低減を狙う

<展開エリアのイメージ>



利用方法 (事前購入・即時購入)

事前購入時の利用フロー



即時購入時の利用フロー



交通事業者による感染予防対策例



ターミナル等の衛生対策



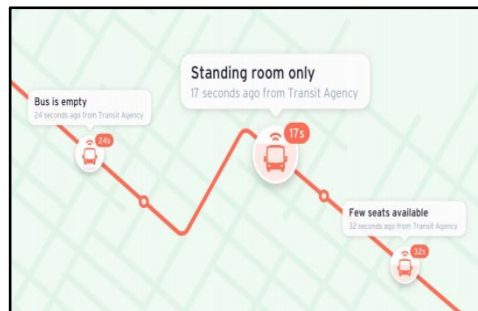
車内の抗菌・抗ウイルス対策 バス運転席仕切りカーテン



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



感染症拡大による新たなニーズ・課題に対応するMaaS



混雑情報の提供



キャッシュレス決済



パーソナルモビリティ



AIオンデマンド交通

混雑や接触を最大限回避した移動を可能にすることで、公共交通等による移動と感染拡大防止を両立

令和3年度予算案: 100百万円 + 令和2年度第3次補正予算: 30, 497百万円の内数

混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、with/afterコロナにおける新たなニーズに対応したMaaS※を推進するため、こうした公共性の高い取組への支援の他、MaaSの実現に必要な基盤整備や、法改正で新設された計画認定・協議会制度の活用等について支援等を行う。

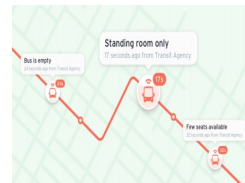
with/afterコロナにおける解決策となるMaaSの推進

新たなニーズに対応した取組の推進

これまでの実証実験の成果や、感染症拡大により明らかとなった新たなニーズ・課題に対応する以下のような取組を含むMaaSを支援すること等により、with/afterコロナ時代に求められているMaaSの構築を図る。

① 混雑を分散させる取組

- 混雑情報の提供、混雑回避ルートへの提案による行動変容の促進等



② 接触を避ける取組

- 顔認証、スマートフォン画面の提示、キャッシュレス決済によるサービス利用等



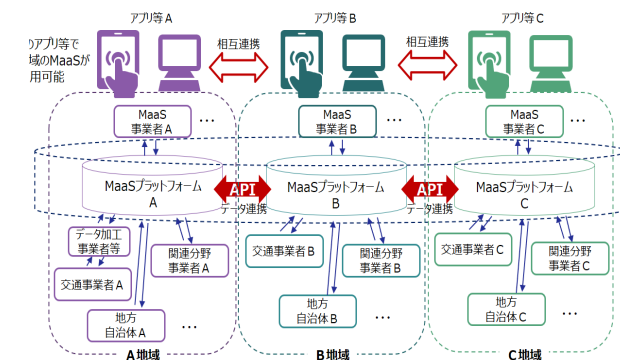
③ パーソナルな移動環境の充実のための取組

- AIオンデマンド交通、超小型モビリティ、シェアサイクル等の従来よりもパーソナルな移動手段を組み合わせた提供等



MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

交通、バリアフリー関連情報のデータ整備への支援、データガイドラインの深化・普及促進等、MaaSの基盤となるデータ環境整備を促進する他、改正地域公共交通活性化再生法による新モビリティサービス事業計画策定や協議会設置の普及支援等により、円滑なMaaSの実現を図る。



従来から厳しい経営状況に置かれていた地域公共交通は、新型コロナの影響による大幅な輸送需要の減少により危機に瀕している中、エッセンシャルサービスとして事業継続を確保しつつ、事業の活性化していくために政策手段を総動員して支援する必要。

▶ 予算措置(業種横断型の支援制度＋国土交通省の補助制度)と法制度を組み合わせ、強力に支援。

1. 事業者の事業継続や事業の活性化に向けた支援

○地域公共交通の事業継続・活性化に向けた支援(3次補正)【305億円】

早期に執行

- ・事業計画を策定して行う、収益の回復・増加のための新たな取組に対する重点的な支援
- ・観光事業者等と連携し、地域全体で魅力と収益力を高める事業に対する支援
- ・新技術を活用した感染症対策に対する支援
- ・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

※R3年度当初の生活交通の維持・確保のための補助(サバイバル補助)【206億円】と一体的に支援

○地方創生臨時交付金等を活用した公共交通に対する支援(3次補正)【1.5兆円】

- ・事業者団体と連携により、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360自治体、約1,000事業】

○雇用維持のための支援等(雇用調整助成金の延長等)

- ・3月末まで延長された雇用調整助成金の活用を引き続き働きかけ 【実績(推計):バス・タクシー 約1,100億円(令和2年12月末)】
- ・緊急事態宣言に伴う移動自粛等による影響を受けた中小事業者に対する支援(一時金)の活用を働きかけ

○資金繰りの支援

- ・サバイバル補助等の早期交付・概算払いの実施
- ・政府系金融機関(DBJ、日本政策金融公庫等)による危機対応融資、実質無利子融資の活用を働きかけ

○MaaS(Mobility as a Service)等新たなモビリティサービスへの支援

- ・キャッシュレス決済やデータ化、AIの活用等新たな輸送サービスの普及への支援

等

2. 活性化再生法等を活用した持続可能な地域交通の確保

○地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定促進(地方公共団体による計画作成の努力義務、策定支援等)

○地域の旅客運送サービスを継続するための事業等の活用(事業計画策定に対する支援等)

○独禁法特例法の活用による事業者間の「競争から協調」への転換(共同経営等による事業の効率化)

等

交通政策基本計画とは

交通政策基本法（2013年）に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を目的とした交通政策基本計画（計画期間：平成26年度～令和2年度末）を策定（2015年2月閣議決定）

改正の背景

○地域におけるモビリティ危機
（需要縮小による経営悪化、人手不足等）
○慢性的な混雑などサービスの低迷

○モビリティ革命、デジタル化等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
（自然災害、老朽化、重大事故等）
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

（旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引市場（EC）の進展、防疫意識の浸透 等）

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、自ら運転しなくても、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たに取る政策等>

- ・「競争から協調への転換」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発（TOD）
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及（電動車いす、電動キックボード等） 等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

<新たに取る政策等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン等の実証・制度検討
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たに取る政策等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・カーボンニュートラルの実現に向けた取組（港湾・海事分野、物流・人流分野等） 等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換