

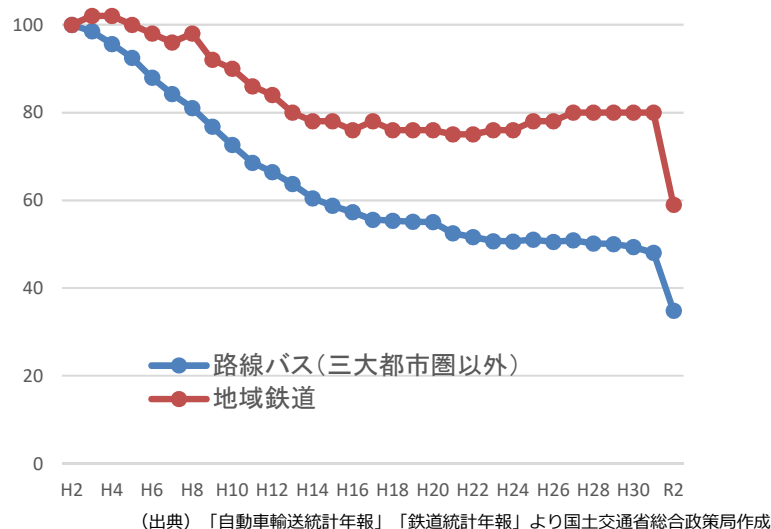
地域公共交通の再構築に向けて

2022年11月19日
くらしの足をみんなで考える
全国フォーラム2022

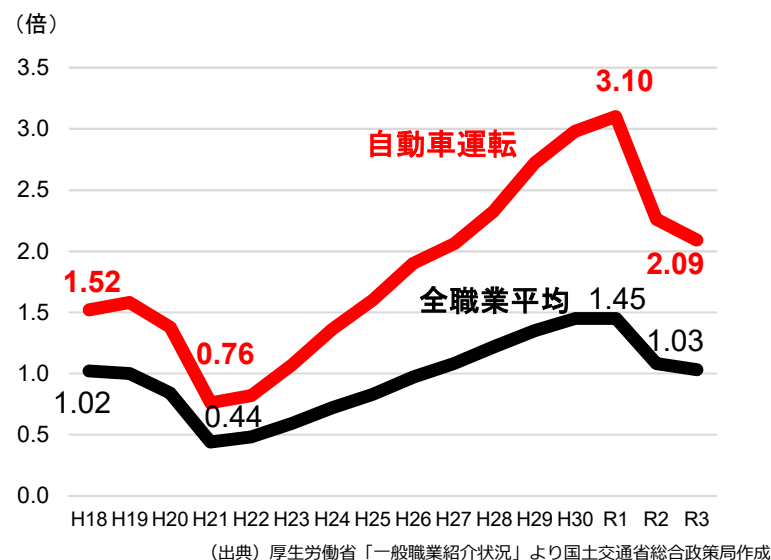
公共交通・物流政策審議官
鶴田 浩久

- 地域モビリティは、地域の**社会経済活動**に不可欠。高齢化や免許返納の増加等により、**自家用車を運転できない人も増加**。
- しかし、人口減少等による**長期的な利用者数の減少**や、運転の**担い手不足**に加え、**コロナ禍**の直撃により、存続が深刻に懸念される状況。

路線バスと地域鉄道の利用者数



有効求人倍率



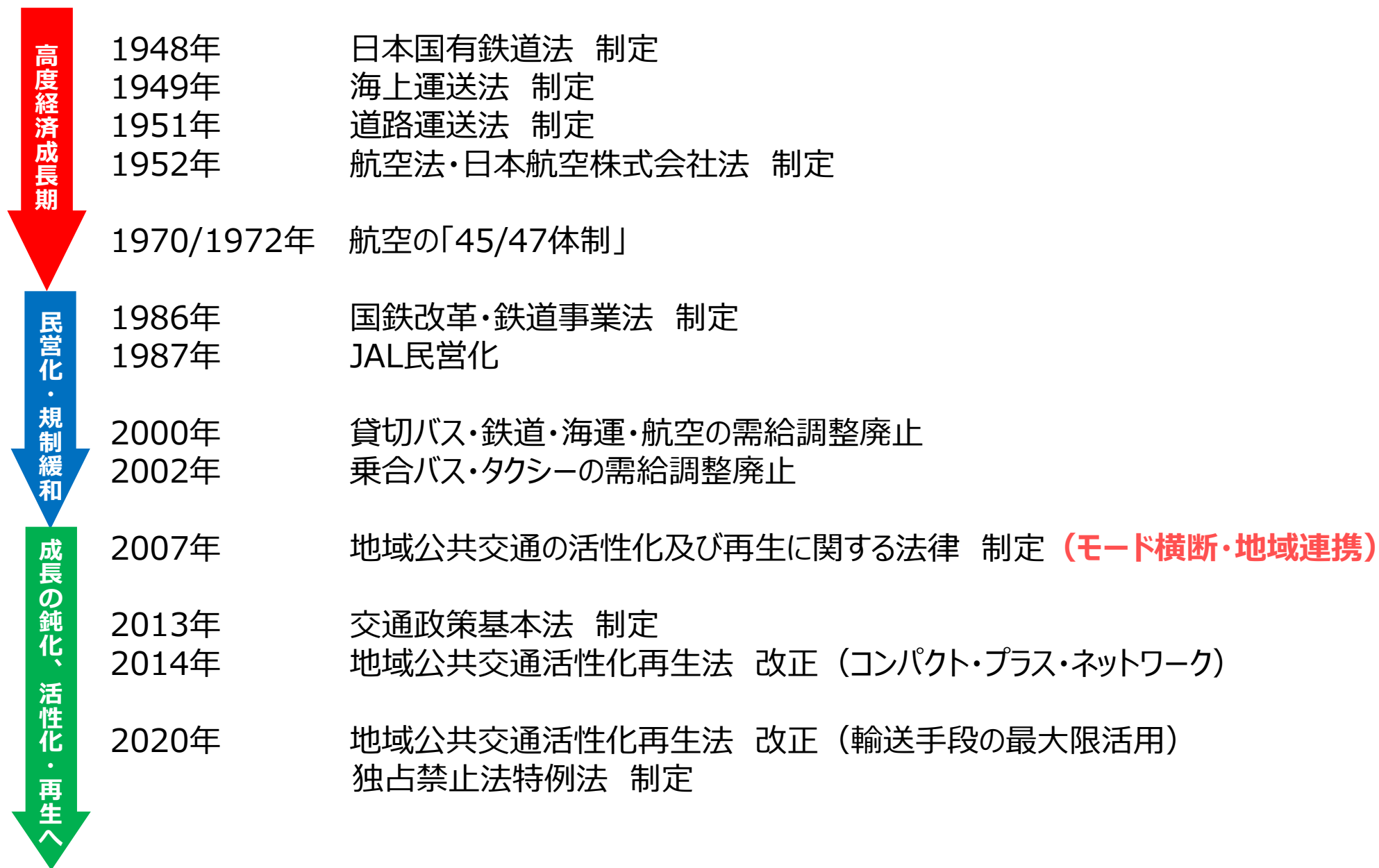
コロナ前後における赤字事業者の割合

(三大都市圏以外)



路線廃止の状況

- ・一般路線バス (平成20年度→平成29年度)
13,249 kmの路線が廃止。
- ・鉄軌道 (平成12年度→令和4年度)
1,158 km・45路線が廃止。



地域の将来と利用者の視点に立った ローカル鉄道の在り方に関する提言 ～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～

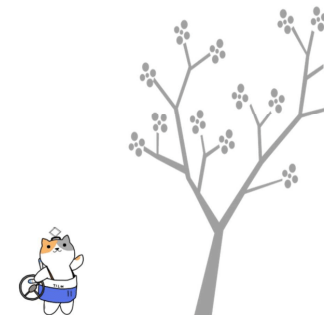


令和4年7月

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

アフターコロナに向けた 地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による
くらしのための交通の実現へ —



アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

令和4年8月26日

経済財政運営と改革の基本方針2022（骨太方針）

（令和4年6月7日閣議決定）

- デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、**交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築**に当たっては、**法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。**

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画

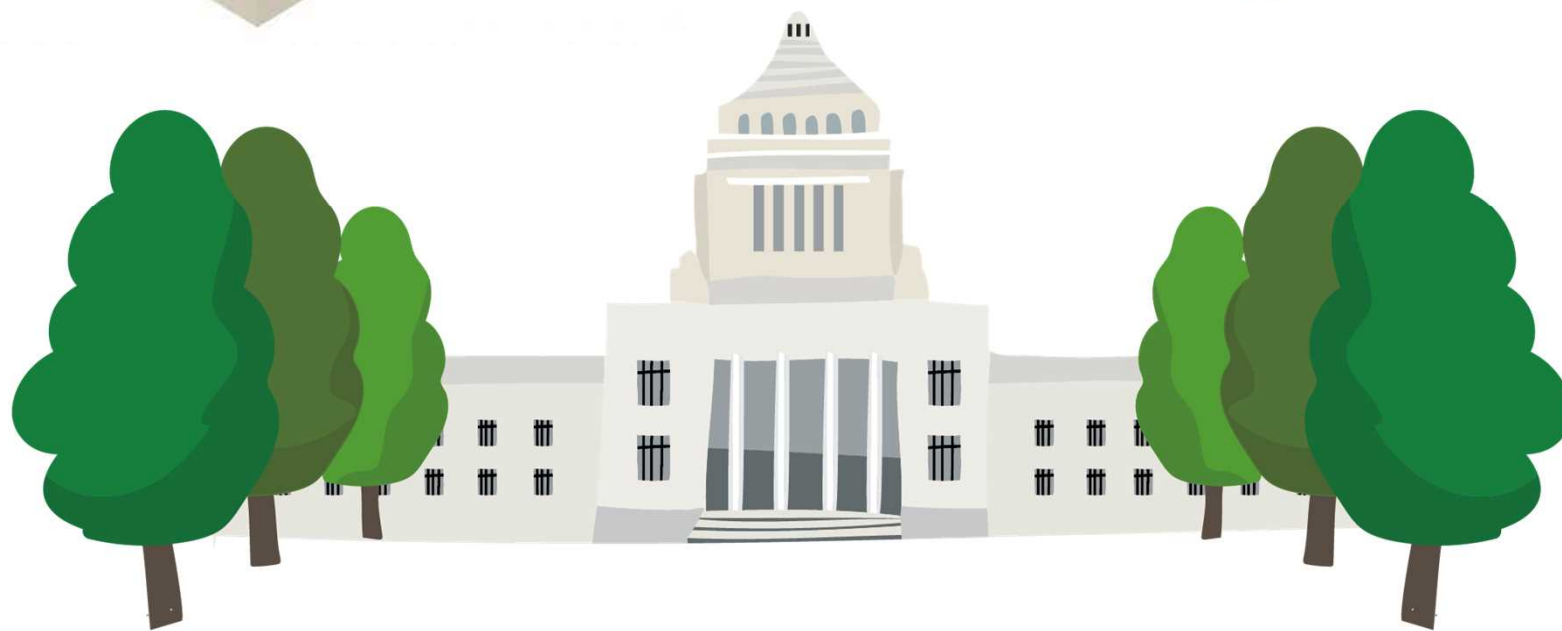
（令和4年6月7日閣議決定）

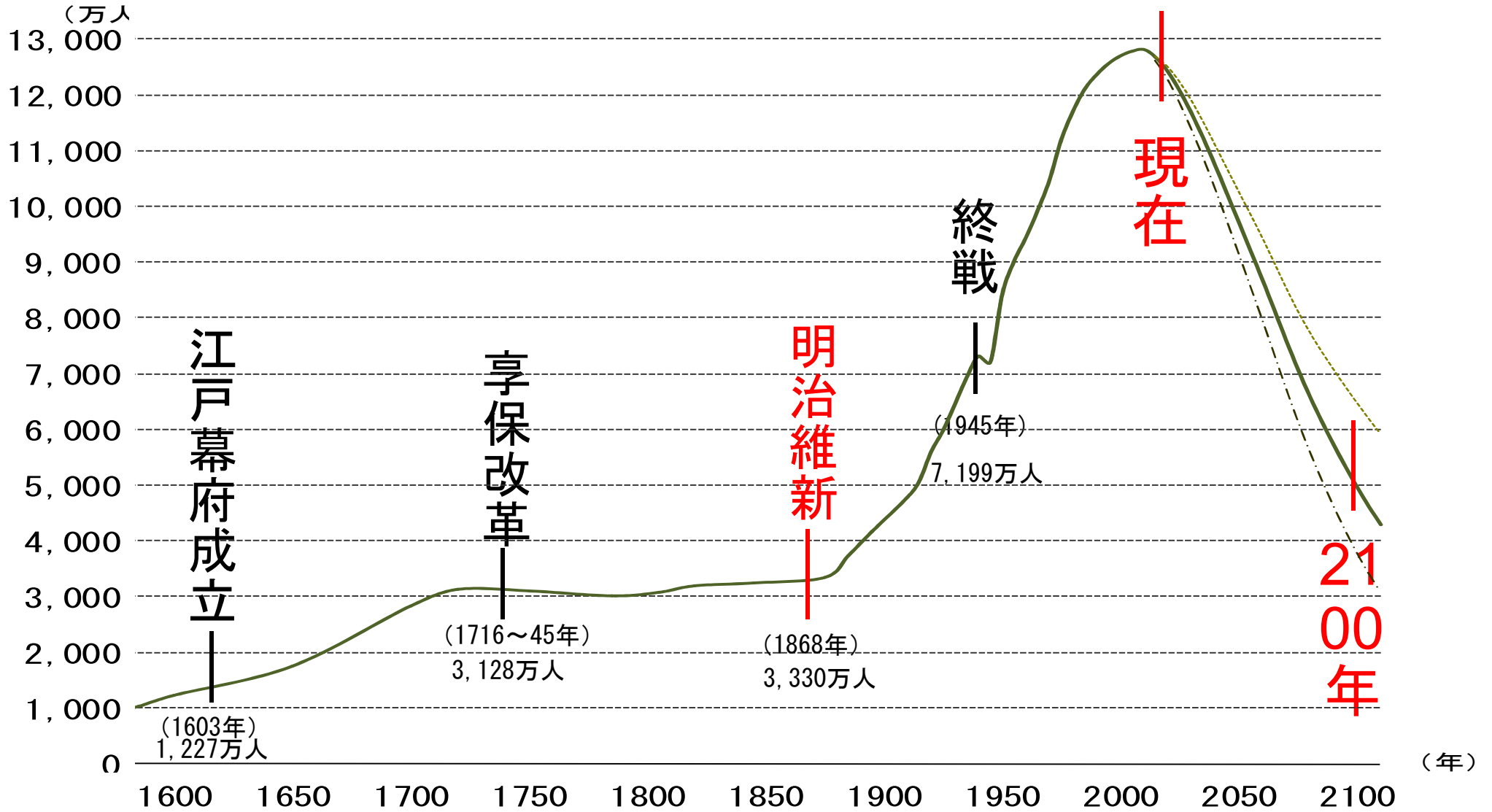
- アフターコロナに向けて住民の豊かな暮らしの実現を目指し、MaaSや自動運転などの最新技術の実装を進めつつ、交通事業者の経営の改善を図り、官と民で、交通事業者相互間で、他分野とも連携する共創を推進し、地域交通ネットワークを持続可能な形でリデザインする。そのため、**公的主体と交通事業者が適切なインセンティブ設定のもとで能動的に関わり、一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する仕組みの検討を進める。**

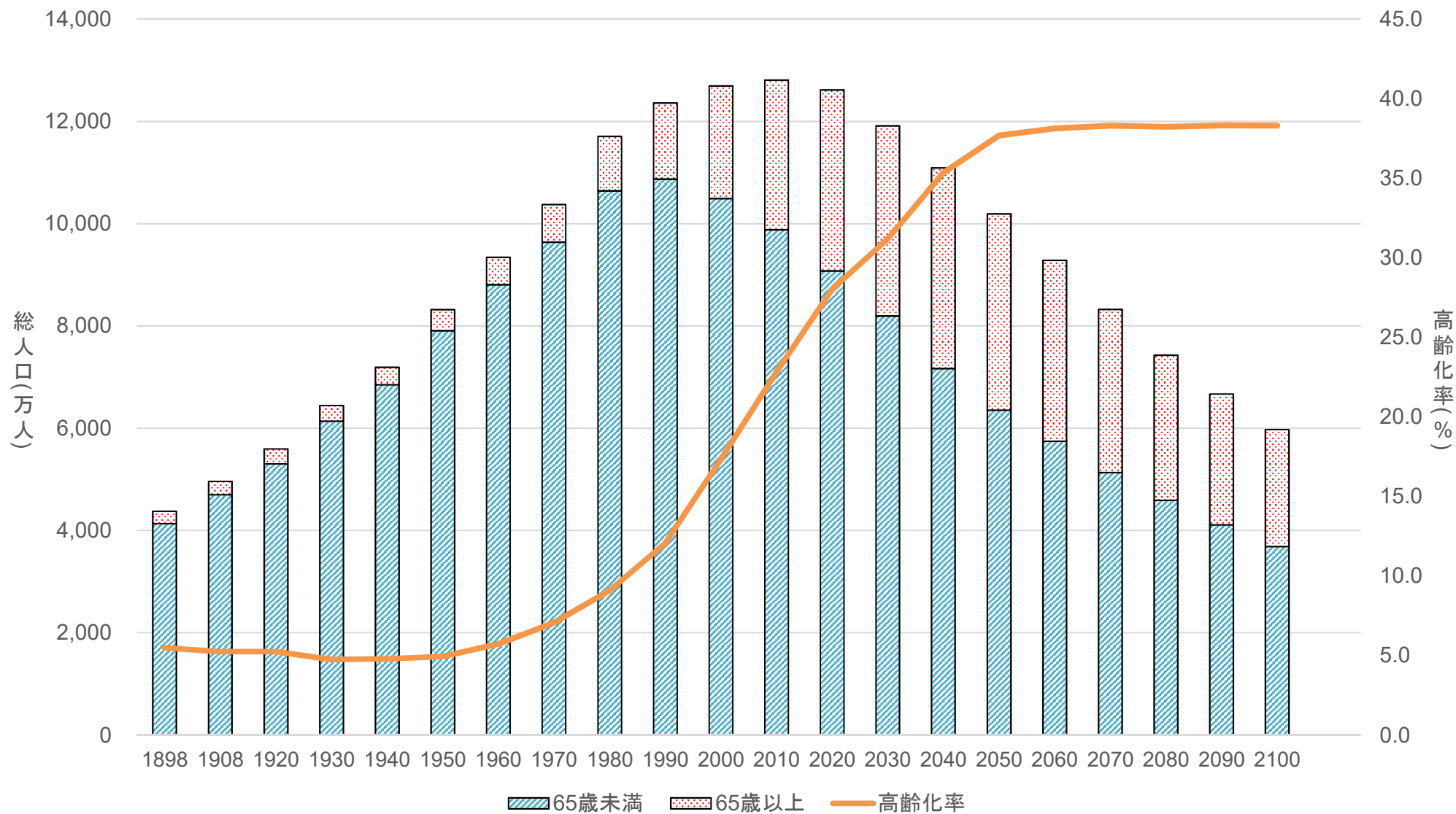
デジタル田園都市国家構想基本方針

（令和4年6月7日閣議決定）

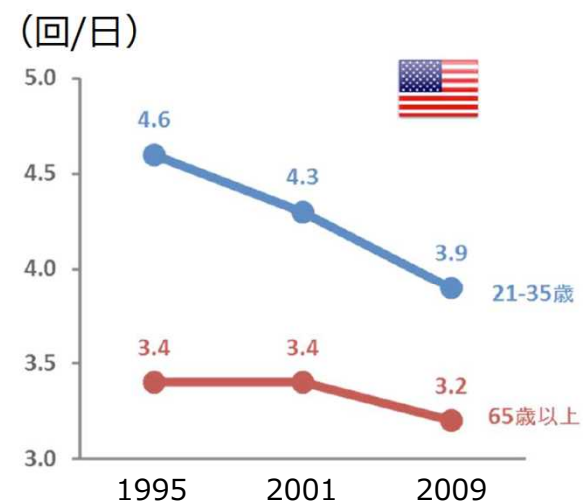
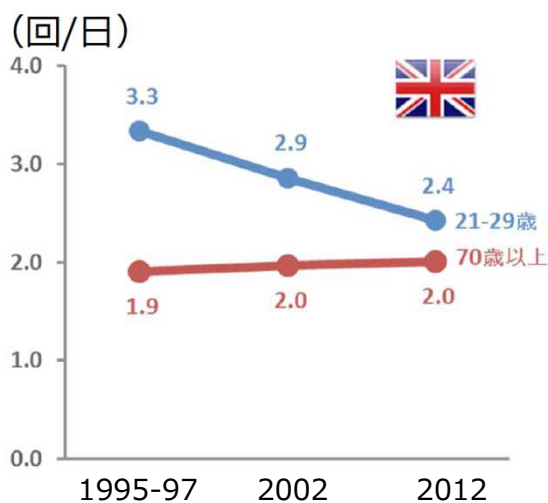
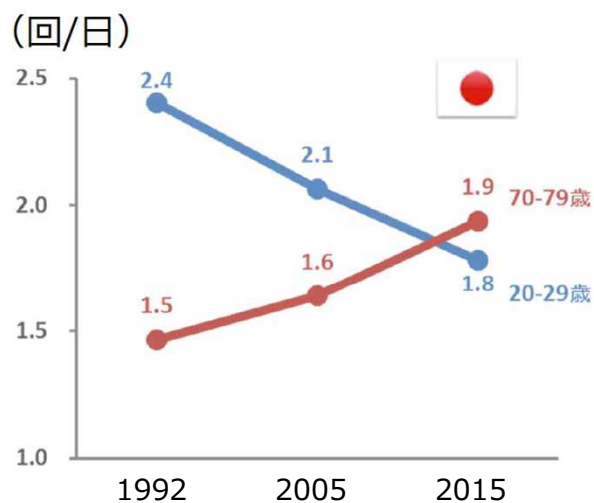
- 買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS（Mobility as a Service）の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、**官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。**（略）このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。
- 最新技術の実装を進めつつ、**地方公共団体がバス等のサービス水準を設定した上で、交通事業者に対して、エリア一括して複数年にわたり運行委託する場合に、事業者の収支改善インセンティブを引き出すため、複数年にわたる長期安定的な支援**に向け、実効性ある支援等を実施する。







- ✓ 20代の移動回数は年々減少し、70代と逆転
 - ✓ 海外においても、20代の移動回数は減少傾向
- (移動回数の定義が各国で異なるため、各国間での数値の大小の比較はできない点に留意)



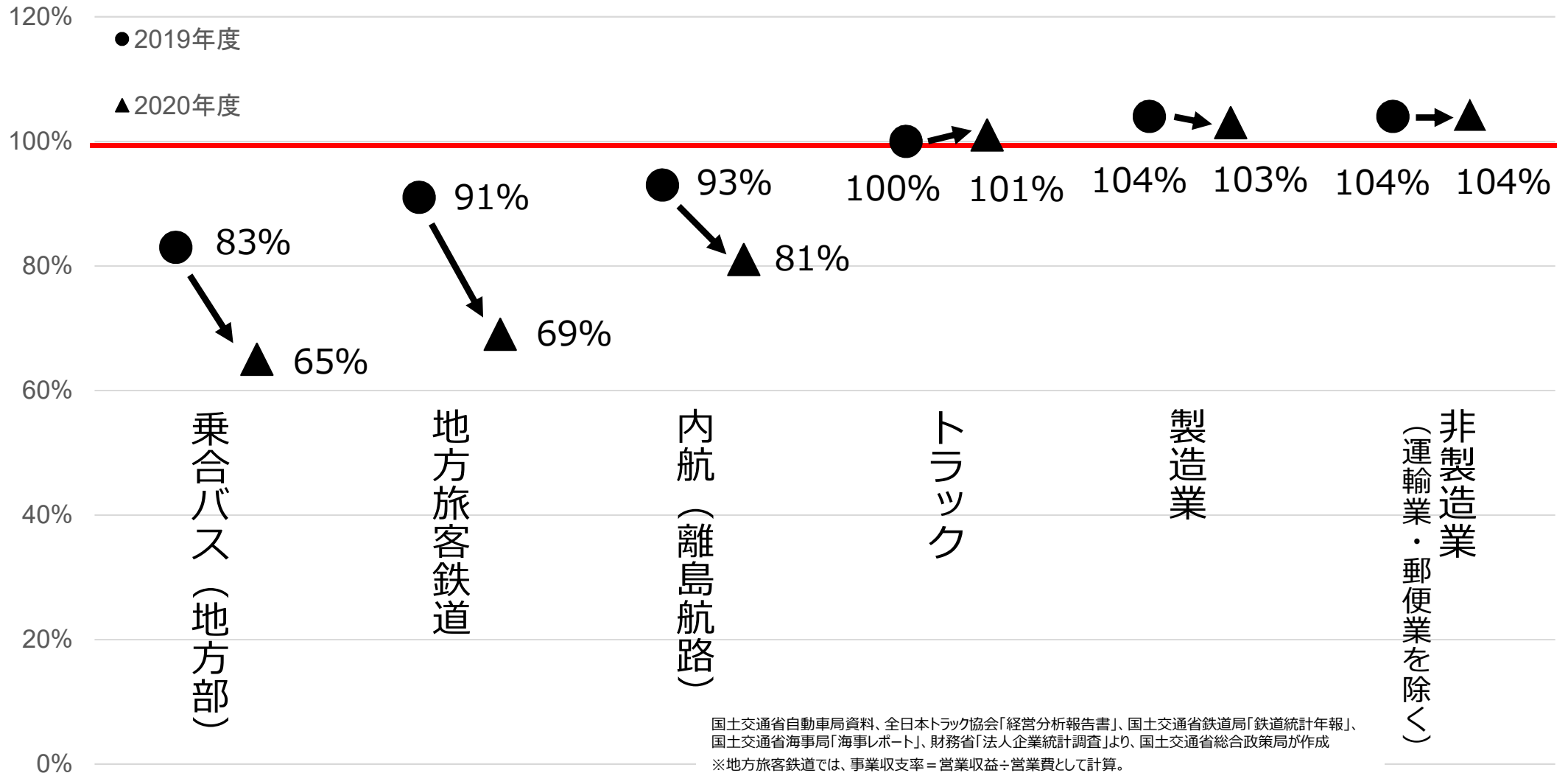
コロナ前（2019年）のデータを読み解くと、

- 訪日外国人 3,188万人の観光・レジャー目的の交通費（観光庁「訪日外国人の消費動向」より）
 - ✓ 県間 2,100億円 (6,600円/訪日外国人1人)
 - ✓ 県内（三大都市圏） 400億円 (1,900円/訪日外国人1人)
 - ✓ 県内（それ以外） 300億円 (900円/訪日外国人1人)

- 日本人国内旅行 1億2,617万人の観光・レクリエーション目的の交通費（観光庁「旅行・観光消費動向調査」より）
 - ✓ 県間 1兆2,800億円 (10,000円/日本人1人)
 - ✓ 県内（三大都市圏） 7,800億円 (6,200円/日本人1人)
 - ✓ 県内（それ以外） 1兆3,700億円 (11,000円/日本人1人)

- ※ 全国の鉄道利用は6兆3,300億円、乗合バス利用は9,700億円
 (51,000円/日本人1人) (7,700円/日本人1人)

- 地域公共交通は、コロナ以前から赤字構造にあり、**コロナ禍で一層の悪化**。
- 一方、トラックや製造業全体の収支率はコロナ前後で変動がなく、100%程度を保っている。



- 地域公共交通は**基礎的なインフラ**である（中略）地方交通の消滅は、「**地方消滅**の第一歩」となることを認識すべきだ。
- Competition in the Market（中略）Competition for the Market（中略）「**公共**」を突き詰めて考えることは、その裏腹にある**商業的活動の可能性**を真剣に考えることでもある。
- 「日本初」という触れ込みは、私が知る限りほとんどが誤りである。（中略）地域公共交通において本質的に大事なものは「**適材適所**」である。
- 「**出かけたくなる**」「**集まりたくなる**」**地域**を創っていくことが（中略）地域社会のゴールの一つであろう。
- 交通インフラは（中略）移動需要そのものを作り出す役割（中略）移動需要をあえて**集中させる**のも（中略）輸送の効率化（中略）賑わいの創出という点でも重要だろう。
- 今の**経営危機的な状況**は、CX/DXと集約化を産業レベルで進める**チャンス**ともなり得る。

地域モビリティの再構築（監修：家田仁／小嶋光信、2021）より

□ 民間 / 公共

□ **費用負担**：利用者（創出・集約） / 受益者 / 住民・国民 / その他（事業ポートフォリオ拡大）

□ **費用構造**：供給集約 / 省人化