

平成26年度  
交通の動向

平成27年度  
交通施策

要旨

この文書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項の規定に基づく平成26（2014）年度の交通の動向及び講じた施策並びに同条第2項の規定に基づく平成27（2015）年度において講じようとする交通施策について報告を行うものである。

# 目次

## 第1部 平成26(2014)年度交通の動向

第1章 交通サービスの状況.....	1
第1節 総論.....	1
(1) 我が国の経済社会の動向.....	1
(2) 旅客交通の概況.....	3
(3) 物流の概況.....	5
第2節 鉄道サービスの状況.....	8
(1) 総論.....	8
(2) 幹線・都市鉄道.....	9
(3) 地域鉄道.....	12
(4) 貨物鉄道.....	12
第3節 自動車交通サービスの状況.....	13
(1) 総論.....	13
(2) バス.....	15
(3) タクシー.....	18
(4) コミュニティバス・デマンド交通.....	18
(5) マイカー.....	19
(6) トラック.....	20
(7) 自動車整備.....	21
第4節 海上交通サービスの状況.....	22
(1) 総論.....	22
(2) 外航海運.....	23
(3) 内航海運.....	24
第5節 航空サービスの状況.....	26
(1) 総論.....	26
(2) 国際航空.....	27
(3) 国内航空.....	28
(4) LCC.....	29
(5) 航空機操縦士等.....	30
第2章 交通ネットワークの状況.....	33
第1節 総論.....	33
第2節 鉄道ネットワーク.....	33
第3節 道路ネットワーク.....	35
第4節 海上交通ネットワーク.....	37
第5節 航空ネットワーク.....	39

## 第II部 地方創生を支える地域公共交通の再構築

第1章 地域公共交通の現状.....	45
(1) モータリゼーションの進展と輸送人員の減少.....	45
(2) 地域公共交通サービスの衰退.....	45
(3) 高齢化の進展と地域公共交通.....	46
(4) 将来の人口減少と地域公共交通.....	47
(5) 小括.....	48
第2章 地方創生に向けた地域公共交通の役割.....	49
(1) 「小さな拠点」におけるネットワークの形成に向けた取組事例.....	49
(2) コンパクトシティにおけるネットワークの形成に向けた取組事例.....	50
(3) 複数自治体の連携等広域的なネットワークや海上交通ネットワーク形成に向けた取組事例.....	51
(4) 民間事業者の先進的な取組を活用した公共交通利用促進の取組事例.....	52
(5) 地方創生をめぐる様々な政策課題に対応した取組.....	52
第3章 国の取組状況と今後の課題.....	55
(1) 国の取組の前提.....	55
(2) 交通政策基本計画における地域公共交通の位置づけ.....	55
(3) 地域公共交通法の改正.....	55
(4) 今後の課題.....	56

## 第III部 平成26(2014)年度交通に関して講じた施策

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現.....	57
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.....	57
第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり.....	58

## 第IV部 平成27(2015)年度交通に関して講じようとする施策

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現.....	57
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.....	57
第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり.....	58

(注) 本白書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

# 第1部 平成26(2014)年度交通の動向

## 第1章 交通サービスの状況

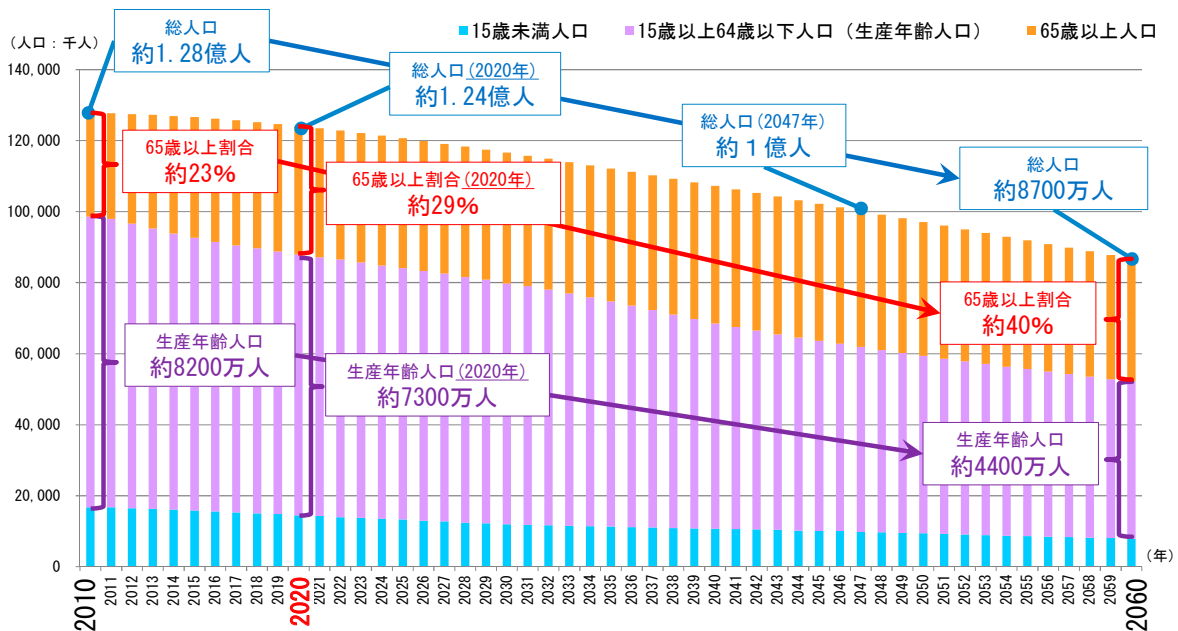
### 第1節 総論

#### (1) 我が国の経済社会の動向

##### a. 人口構成

我が国の総人口は2008年に約1.28億人となった後に減少傾向にあり、2047年には1億人程度、2060年には約8,700万人になると推測されており、本格的な人口減少社会を迎えている。また、2005年に1.26まで低下していた合計特殊出生率はその後上昇に転じ、2013年には1.43となったものの、人口置換水準といわれる2.07にはまだ開きがある状態となっている。

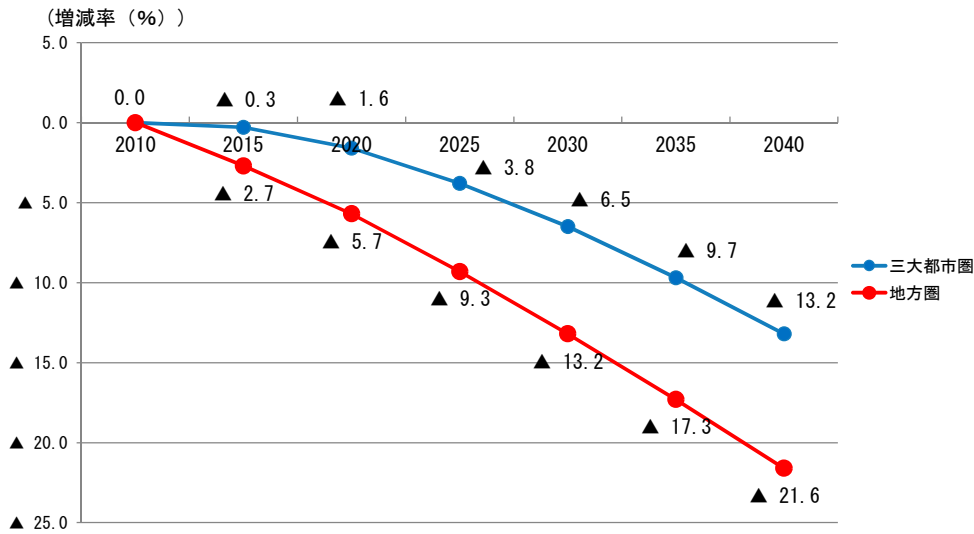
図表 1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測



資料：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計)から国土交通省作成

人口構成の推移については、三大都市圏と地方圏でその傾向が異なっており、まず、人口減少については、三大都市圏・地方圏ともに今後も進展していくと予測されているが、地方圏においては特にそれが顕著であり、2040年には、2010年時点と比べて2割程度減少するとされている。

図表 1-2 三大都市圏と地方圏の人口増減率



注：三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

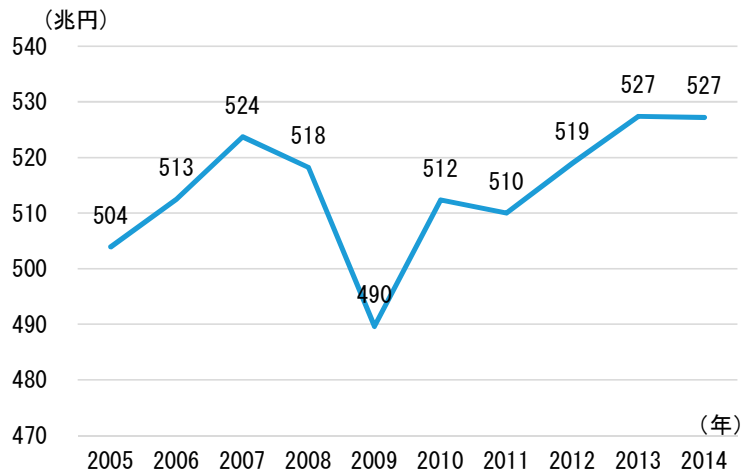
地方圏：三大都市圏以外

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口（平成25年3月推計）」から国土交通省総合政策局作成

b. 経済情勢

我が国の国内総生産（実質 GDP）は、リーマンショックや東日本大震災の影響等により一時的に減少したが、2014年時点で約527兆円と、リーマンショック前の水準を回復している。

図表 1-3 国内総生産（実質 GDP）の推移



資料：内閣府「国民経済計算」から国土交通省作成

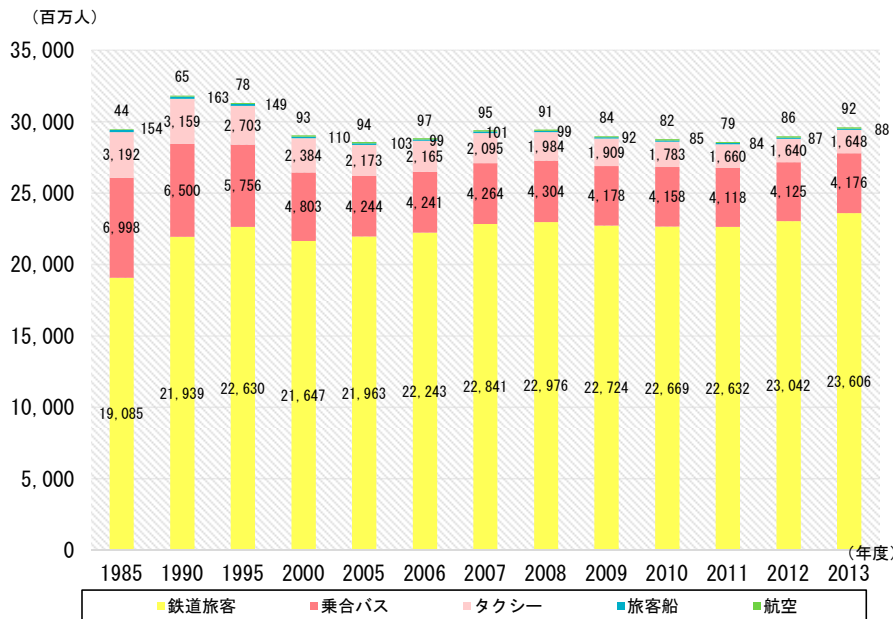
世界各国と我が国の GDP を比較してみると、我が国の名目 GDP は、円安方向への推移に伴い、前年の約 6.0 兆ドルから減少して 2013 年時点で約 4.9 兆ドルとなっているものの、アメリカ、中国に次いで世界第 3 位となっており、世界の GDP に占める比率は 6.5% となっている。

(2) 旅客交通の概況

我が国の国内の旅客輸送量は、安定経済成長期とされる1980年代後半までは伸び続けていたが、1991年をピークに2004年まで減少。その後、2008年のリーマンショック、2011年の東日本大震災の影響による落ち込みから、全体としては回復傾向にある。

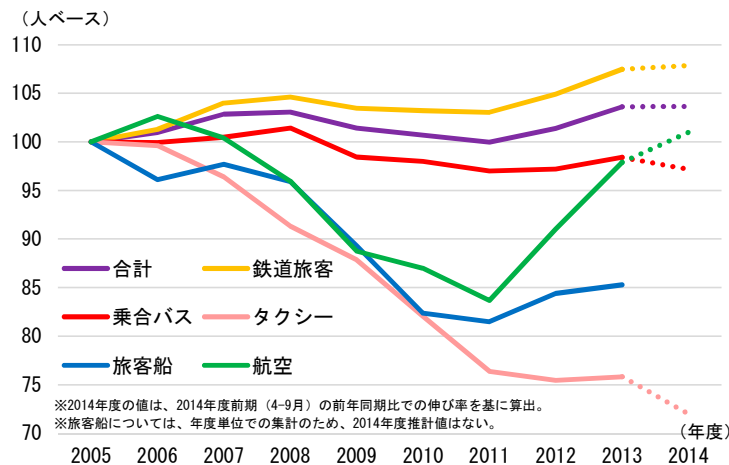
特に国内航空旅客については、LCCの利用拡大等により顕著な増加傾向にある。

図表 1-4 国内旅客輸送量の推移



資料：「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

図表 1-5 国内旅客輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



資料：「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

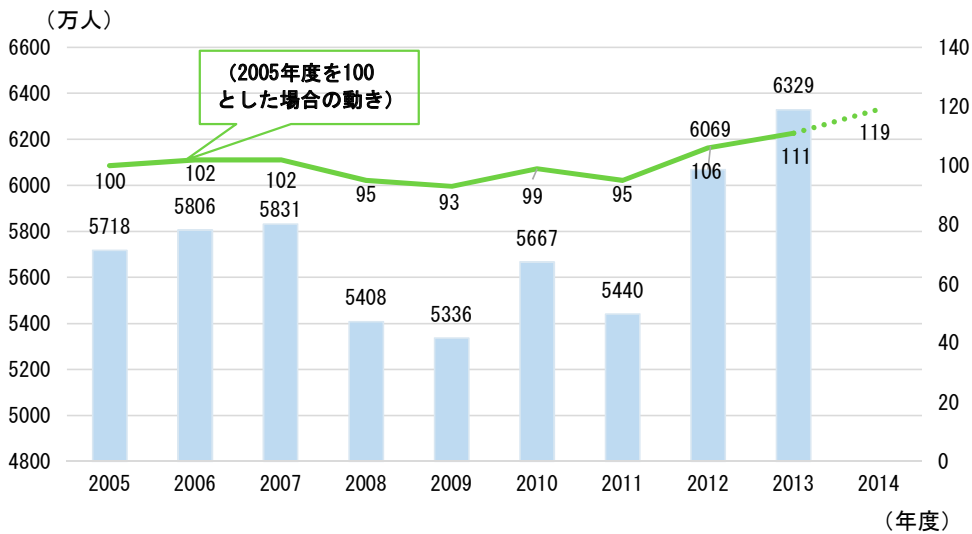
また、1990年代前半まで、自動車の保有台数が急増する一方で乗合バスの輸送人員が大幅に減少するなど、モータリゼーションが急速に進展し、その後も同様の状態が継続している。

我が国における国内旅客交通の産業規模については、業種別の営業収入でみると、2011年度では、鉄道が約5兆9,225億円、タクシーが約1兆6,909億円、バスが約1兆4,002億円、航空が約1兆2,715億円（旅客収入）、旅客船が約2,571億円となっている。

また、我が国における国内旅客交通の業種別の事業者数は、タクシーが約5万4,500、バスが約6,500、旅客船が950等となっている。

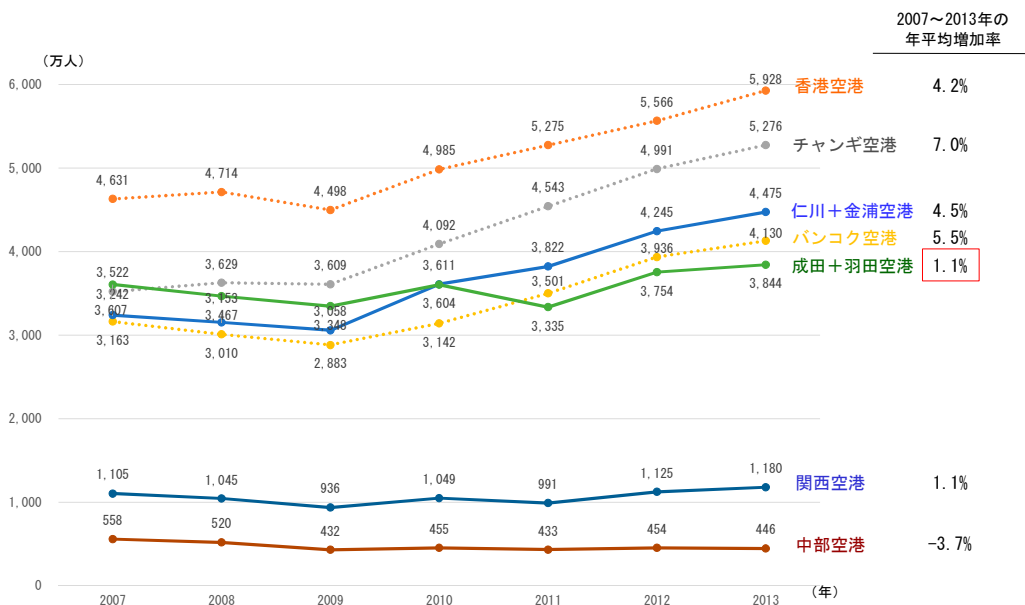
我が国における国際航空旅客輸送の概況に目を転じてみると、輸送量自体は、国内と同様に2012年度以降回復し、右肩上がりに増加している。ただし、2007年から2013年の間に、アジアの主要空港は年平均4～7%の旅客数の伸びを見せている一方、首都圏空港（羽田・成田）の増加率は約1%にとどまっている。

図表 1-6 国際航空旅客輸送量の推移



注1：2014年度の値は、2014年度前期（4～9月）の前年同期での伸び率を基に算出。  
 注2：2014年度前期は速報値を使用。  
 資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-7 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送の推移



資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

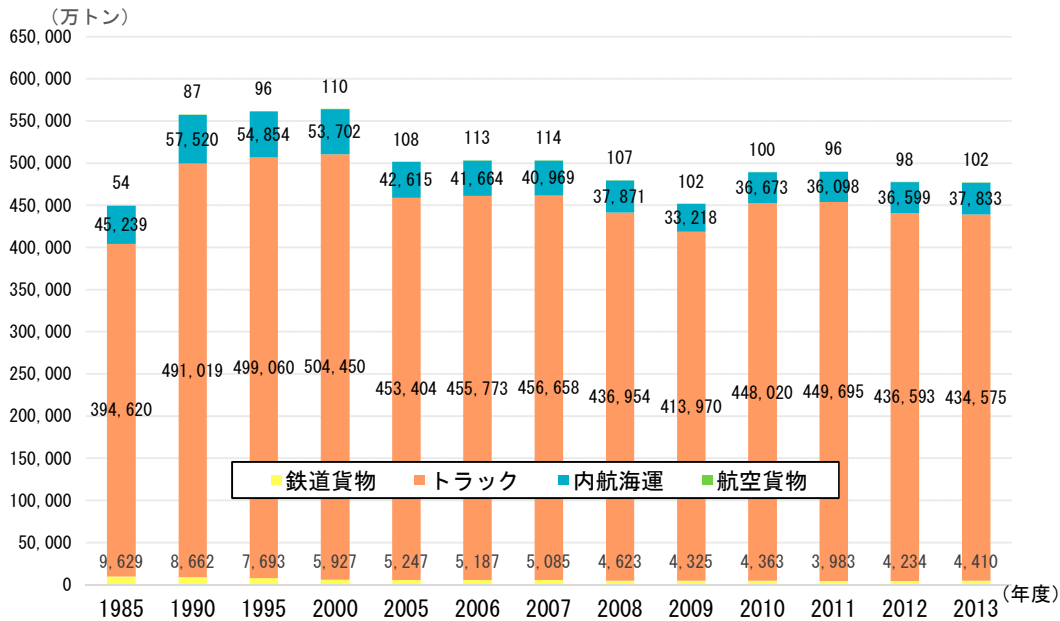


(3) 物流の概況

我が国の国内貨物輸送については、リーマンショックの影響による景気の落ち込みから一定の回復が見られたが、トンベースの輸送量は長期的には漸減傾向にある。

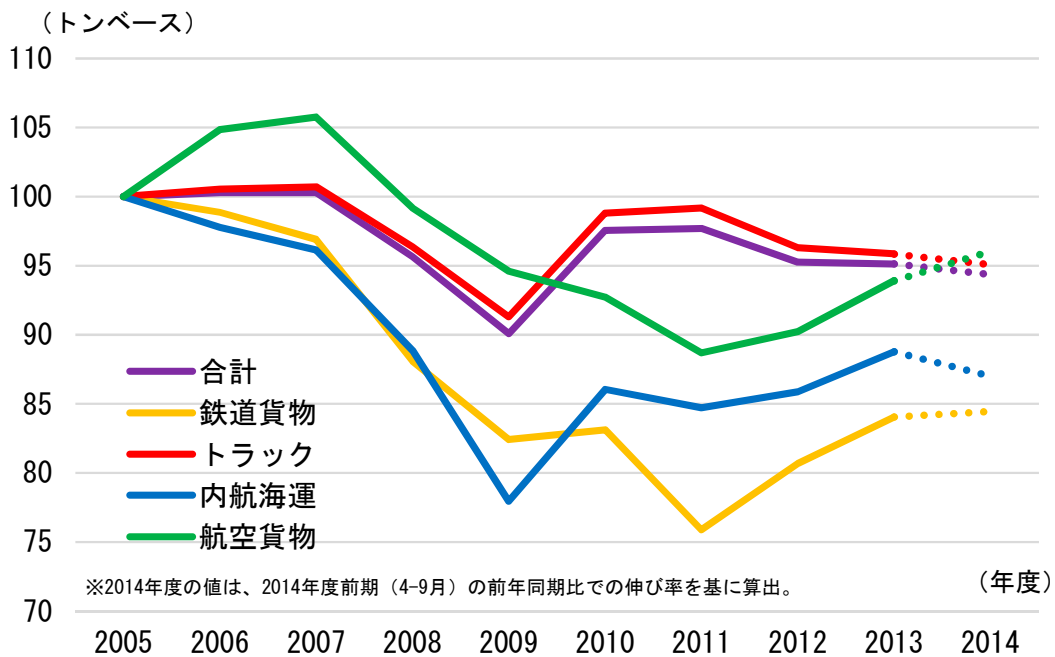
一方、輸送単位の小口化が進んでおり、物流件数は増加傾向にある。

図表 1-8 国内貨物輸送量の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

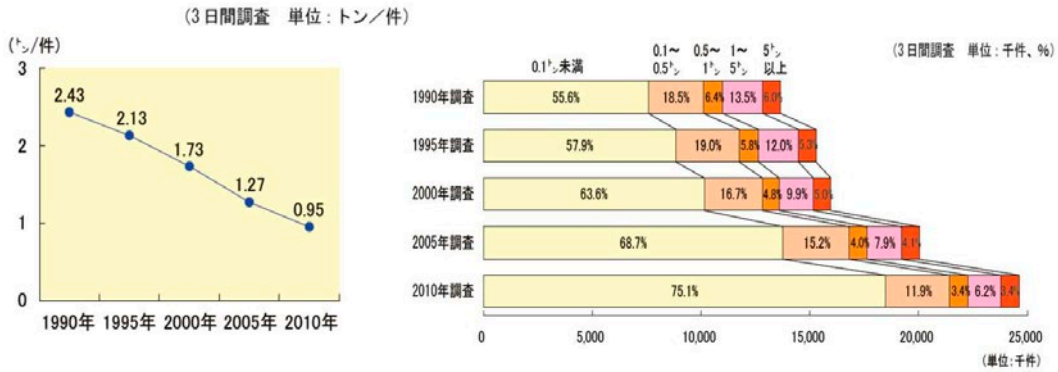
図表 1-9 国内貨物輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



※2014年度の値は、2014年度前期(4-9月)の前年同期比での伸び率を基に算出。(年度)

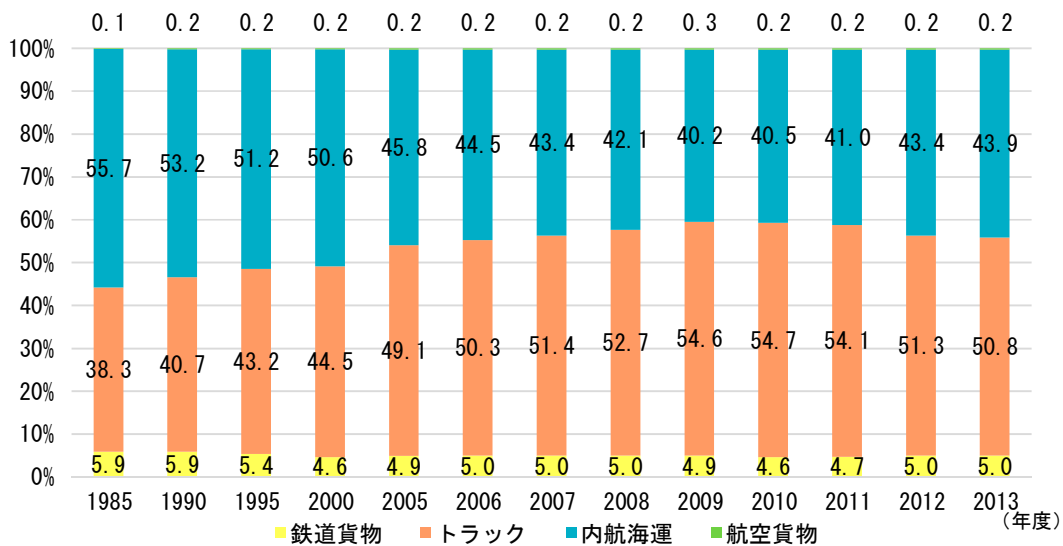
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-10 流動ロット（左）と物流件数（流動ロット規模別：右）の推移



貨物輸送量をトンキロベースで見ると、長期的な傾向としてはトラックの分担率は増加傾向、内航海運の分担率は減少傾向でそれぞれ推移しており、ここ数年は、トラックから鉄道貨物・内航海運へのシフトの傾向が見られる。

図表 1-11 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移（トンキロベース）



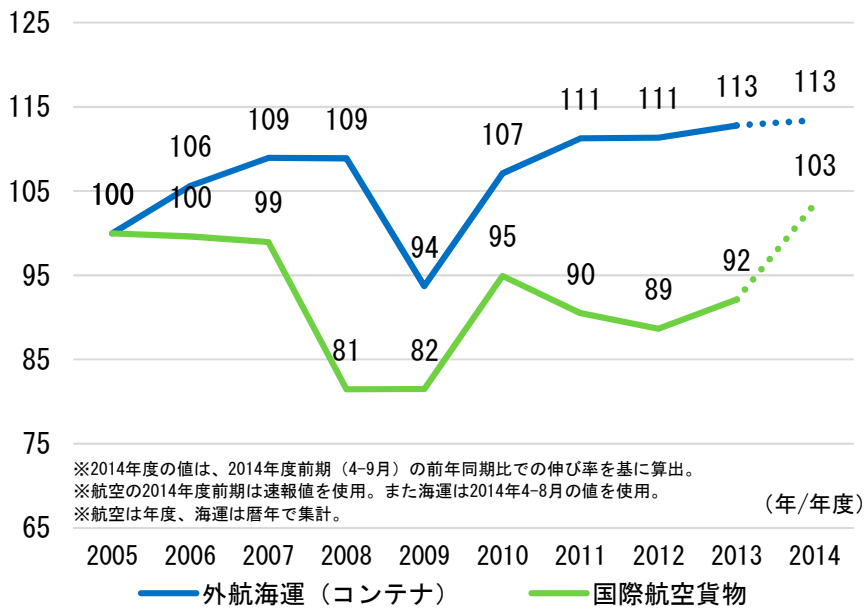
我が国における国内貨物輸送の産業規模については、業種別の営業収入で見ると、2011年度では、トラックが約14兆8,555億円、内航海運が約6,543億円、鉄道が約1,184億円となっている。

また、我が国における国内貨物輸送の業種別の事業者数は、トラックが約6万2,910、内航船舶が約3,641等となっている。

国際貨物輸送についても、国際旅客輸送と同様、リーマンショックや東日本大震災の影響による落ち込みの後、近年は総じて回復傾向にある。他方、世界に目を向けてみると、外航海運によるコンテナ輸送については、世界のコンテナ荷動き量が年々増加傾向にあり、アジアの中でも上海港やシンガポール港などが取扱量を伸ばし、世界トップクラスの取扱量となっている中、我が国港湾の取扱量は長らく横ばいの傾向が続いており、この10年でアジアの主要港との差が拡大している。

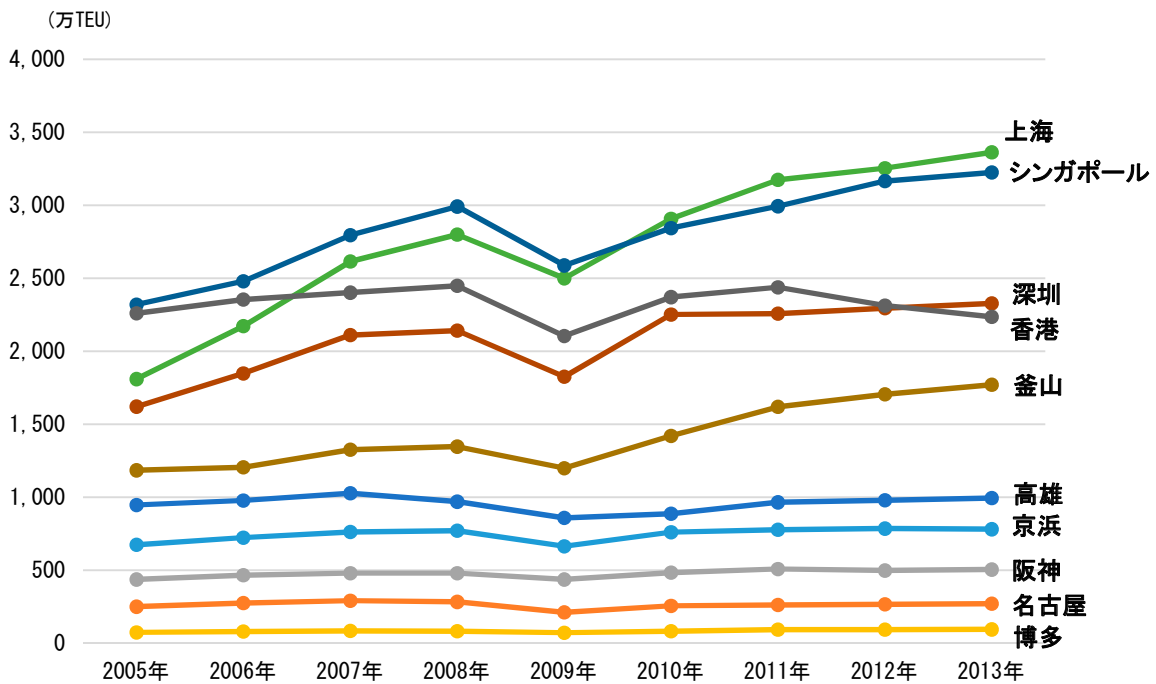
また、国際航空貨物輸送についても、我が国と比べ、近年、香港国際空港、ドバイ国際空港が取扱量を伸ばしている。

図表 1-12 国際貨物輸送量の推移 (2005年/年度を100とした場合の動き)



資料: 「空港管理状況調査」、「日本出入航空貨物路線別取扱実績」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-13 アジアの主要港のコンテナ取扱貨物量の推移



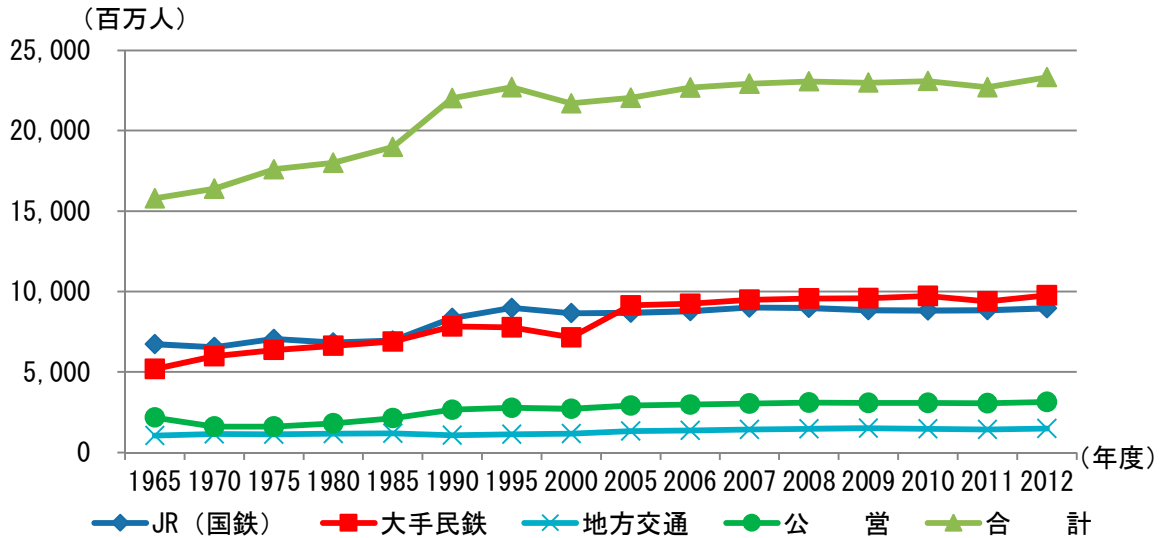
資料: 国内港湾は「港湾統計」から国土交通省港湾局作成  
 海外港湾は「Containerization International yearbook」、「Lloyd's List」から国土交通省港湾局作成

## 第2節 鉄道サービスの状況

### (1) 総論

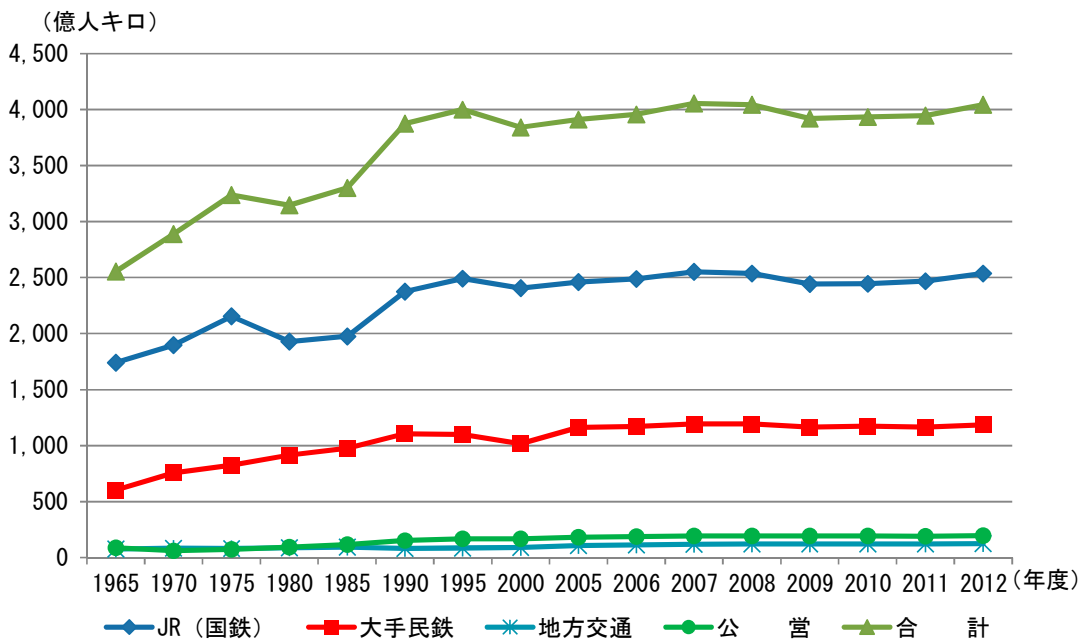
我が国の鉄道による旅客輸送状況は、1990年代前半まで大きく伸びたが、1990年代後半に入ってから、ほぼ横ばいの状況が続いている。2012年度の鉄道旅客輸送は、旅客輸送人員合計で前年度比2.7%増の233.3億人、旅客輸送人キロ合計では前年度比2.4%増の4044.0億人キロとなっている。

図表 1-14 鉄道旅客輸送人員の推移



注：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。  
資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

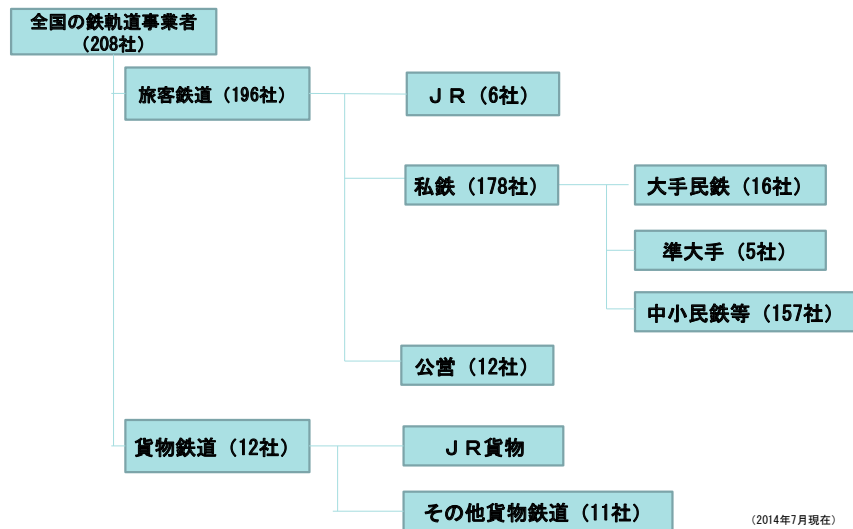
図表 1-15 鉄道旅客輸送人キロの推移



注：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。  
資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

我が国の鉄軌道事業者数については、208 事業者となっており、その内訳は下記のとおりである(2014年7月1日時点)。

図表 1-16 鉄軌道事業者数一覧



資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

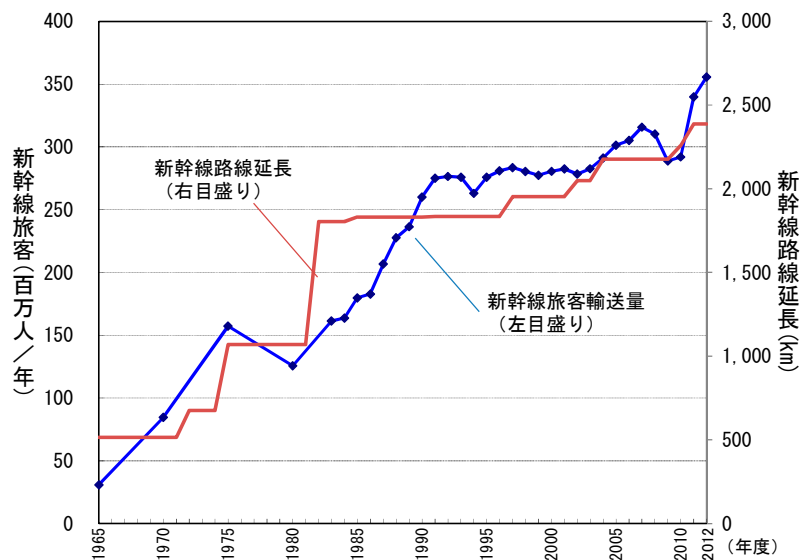
(2014年7月現在)

旅客の公共輸送機関分担率は、輸送人員ベースで約8割を、輸送人キロベースで約7割を鉄道が占めているが、その内訳としては、輸送人員ベースではJRが30.3%、民鉄が48.6%、輸送人キロベースではJRが45.2%、民鉄が26.9%となっている。

## (2) 幹線・都市鉄道

我が国の新幹線旅客輸送量の推移については、1964年の東海道新幹線の開業以降着実に増加し、1970年代後半からの運賃・料金の値上げ等に伴い一時的に減少したものの、その後は一貫して増加傾向にあり、2012年度時点で約3.5億人となっている。

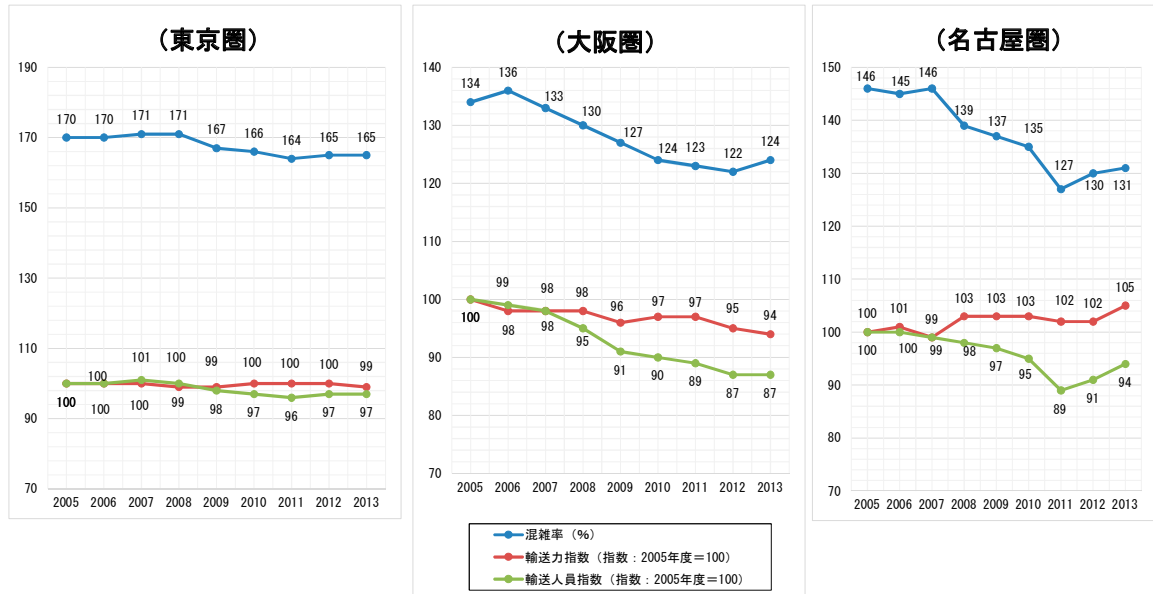
図表 1-17 新幹線旅客輸送量の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

都市鉄道ネットワークについては、輸送力増強による混雑緩和を主眼とした整備が進められてきた結果、相当程度拡充されてきた。その結果、大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は少子高齢化の進展等と相まって低下傾向にあるが、一部の路線では混雑率が180%を超えるなど依然として高い水準にある。

図表 1-18 三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

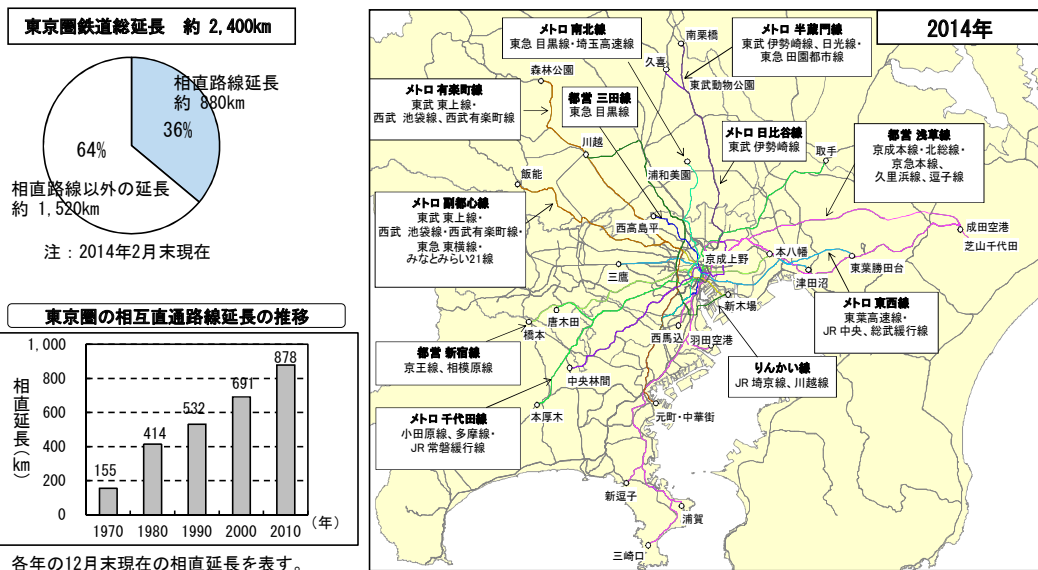


資料：運輸政策研究機構「都市交通年報」等から国土交通省鉄道局作成

また乗継利便性の向上やターミナル駅の混雑緩和等のため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に乗り入れる相互直通運転の実施が図られている。

東京圏においては、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線・丸ノ内線及び大江戸線を除くすべての路線で郊外鉄道との直通運転が実施されており、現在、東京圏の相互直通路線延長は約880キロメートルで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。

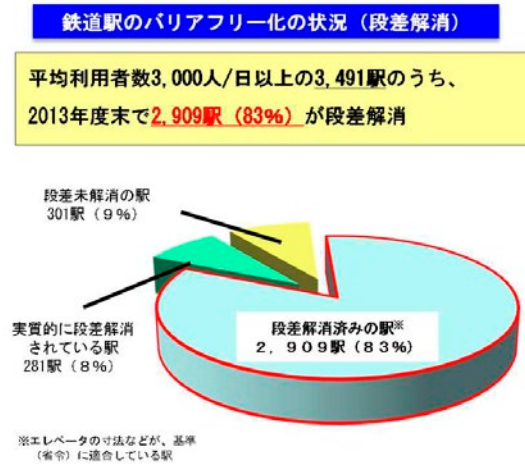
図表 1-19 相互直通運転の現状





鉄道駅のバリアフリー化については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）に基づく基本方針において、2020年度までに利用者3,000人/日以上原則全ての駅のバリアフリー化が目標となっている。2013年度末時点で、平均利用者数3,000人/日以上、3,491駅のうち、2013年度末で約83%にあたる2,909駅のバリアフリー化が達成された。鉄道車両のバリアフリー化については、2020年度までに総車両数約52,000両のうち約70%にあたる約36,400両のバリアフリー化が目標となっており、2013年度末で、約60%にあたる31,308両がバリアフリー化されている。

図表 1-20 鉄道駅のバリアフリー化の状況（段差解消）



資料：国土交通省鉄道局作成

昨今、駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、転落事故の防止に効果の高い対策の必要性が高まっていることも踏まえ、転落防止のための設備として非常に効果の高い、ホームドアの整備が進められてきている。2014年9月時点におけるホームドア整備状況は593駅となっている。

図表 1-21 ホームドアの設置状況



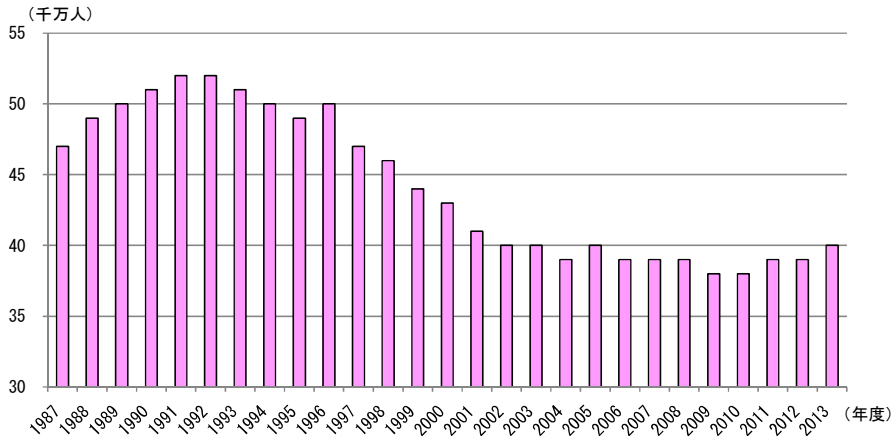
資料：国土交通省鉄道局作成

### (3) 地域鉄道

地域鉄道の輸送人員については、1991年度をピークに、2002年度頃まで逡減傾向であったが、その後、横ばいの状態が続き、2011年度からは僅かであるが増加傾向が見られるものの、1987年度と2013年度を比較すると約15%の減少となっている。

また、経営状況についても、輸送人員の減少等に伴い、事業者の74%が経常収支赤字(2013年度)と厳しい状態に置かれている。

図表 1-22 地域鉄道の輸送人員の推移

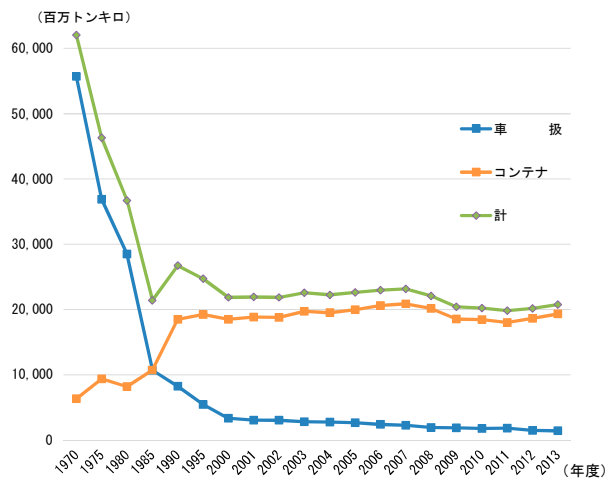


注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社  
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

### (4) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで輸送量が大きく減少した。我が国における鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送と車扱輸送の2つに大別することができるが、車扱については、コンテナ輸送への転換等により1990年頃まで急激に輸送量が減少したものの、コンテナ輸送は1980年代末期から伸びを見せ、その後はほぼ横ばいの状態が続いていた。2008年度のリーマンショックや2011年度の東日本大震災の影響により輸送量が減少したが、2013年度には、消費税増税の駆け込み需要やトラックドライバーの不足等の影響もあり、輸送量の改善が見られる。

図表 1-23 JR貨物輸送トンキロの推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成



### 第3節 自動車交通サービスの状況

#### (1) 総論

我が国の自動車運送事業の輸送人員は、2011年度でバス(約44億1,400万人)、タクシー(約15億2,793万人)となっており、バスの輸送人員は1980年代後半まで一貫して減少し、近年はほぼ横ばいの傾向、タクシーの輸送人員は、長期的に減少傾向にある。他方、貨物輸送量は、営業用トラックが約29億8,950万トン(2013年度)となっており、1980年代後半まで急激に上昇し、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年はやや減少傾向にある。

我が国の自動車運送事業等の事業者数については、トラック(約6.3万)、バス(約0.6万)、タクシー(約5.4万)、自動車整備(約7.3万)となっており、事業者数については、タクシー、自動車販売業を除き、緩やかな増加傾向にある。また、事業者数の9割以上が中小事業者であり、経営者・従業員の高齢化が進展している。

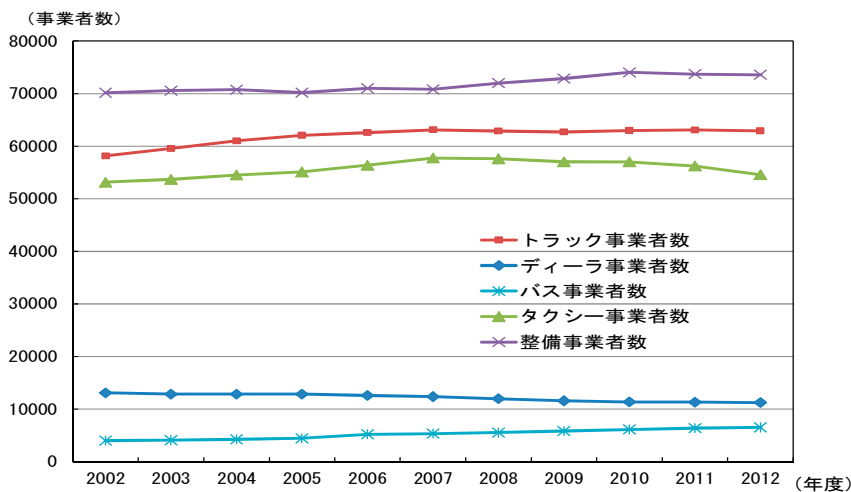
図表 1-24 各事業者の規模等

<各事業者の規模等>				<中小事業者割合>				
	事業者数	営業収入 (整備事業及び販売業においては売上高)	従業員数	トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備	
トラック事業※1	6.3万 (2012年度)	14.9兆 (2011年度)	約140万 (2011年度)	事業者数	62,630	6,527	15,271	72,724
バス事業※2	0.6万 (2012年度)	1.4兆 (2012年度)	約17万 (2011年度)	中小事業者数	62,593 (※1)	6,283 (※2)	15,126 (※3)	71,247 (※4)
タクシー事業※3	5.4万 (2012年度)	1.7兆 (2011年度)	約41万 (2011年度)	中小事業者数の割合	99%	96%	99%	98%
整備事業※4	7.3万 (2012年度)	5.3兆 (2012年度)	約55万 (2012年度)					
自動車販売業※5	1.1万 (2012年度)	14.6兆 (2012年度)	約35万 (2012年度)					

資料：※1～※3 国土交通省自動車局作成  
 ※4 (一社)日本自動車整備振興会連合会「平成24年度版自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成  
 ※5 (一社)日本自動車整備振興会連合会及び(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べから国土交通省自動車局作成

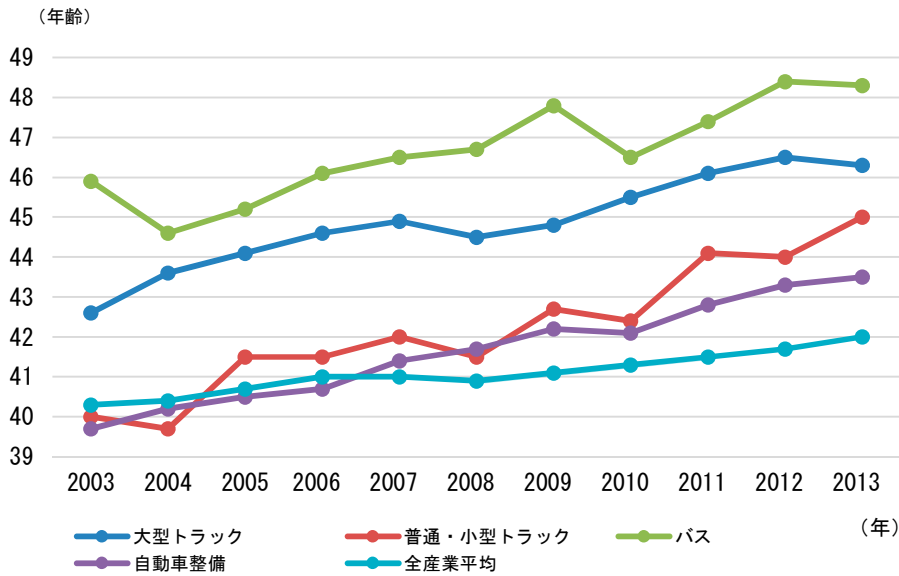
注：※1 車両数規模が500両以下の事業者数  
 ※2 資本金1億円以下の事業者数  
 ※3 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数  
 ※4 従業員数が300人以下の事業者数  
 資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成25年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表 1-25 自動車関連事業者数の推移



資料：(一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表 1-26 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか2%程度に留まっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。

図表 1-27 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2012年度)	34万人 (2012年度)	83万人 (2014年)	40万人 (2014年)	—
(女性比率)	1.4% (2013年度)	2.3% (2012年度)	2.4% (2014年)	1.2% (2014年)	42.9% (2014年)
平均年齢	48.5歳 (2014年)	58.6歳 (2014年)	46.5歳 (2014年)	43.8歳 (2014年)	42.1歳 (2014年)
労働時間	208時間 (2014年)	192時間 (2014年)	216時間 (2014年)	187時間 (2014年)	177時間 (2014年)
年間所得額	455万円 (2014年)	301万円 (2014年)	424万円 (2014年)	405万円 (2014年)	480万円 (2014年)

注1：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注2：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値

所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注3：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」により国土交通省自動車局が推計した値

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

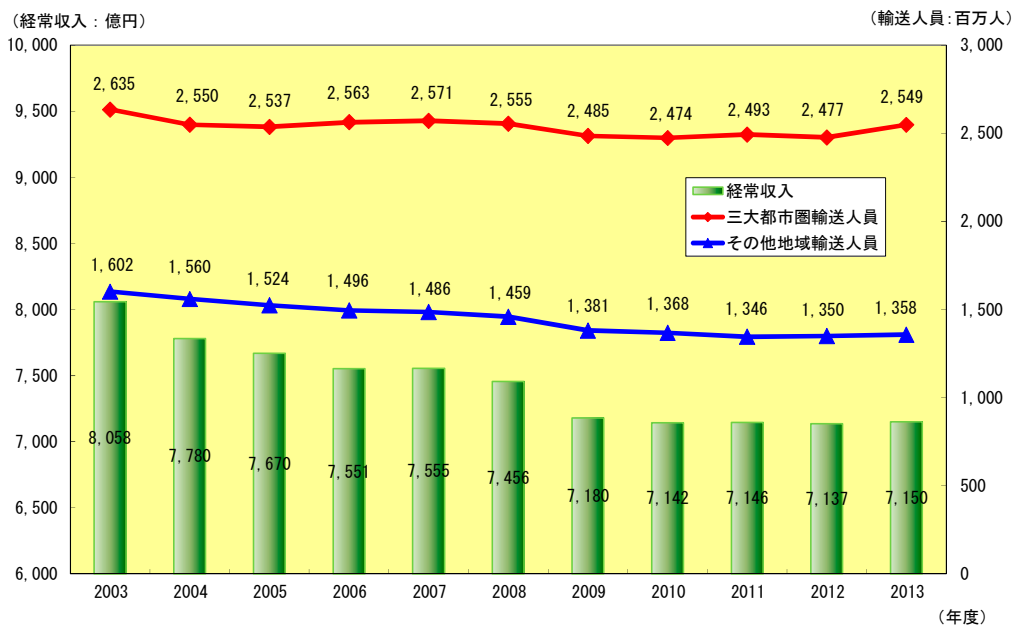
(2) バス

a. 乗合バス

① 一般路線バス

一般路線バスの輸送人員及び収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化やモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により、依然として地方部を中心に輸送需要が減少しており、また、景気が低迷する中で、一般路線バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている。

図表 1-28 一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



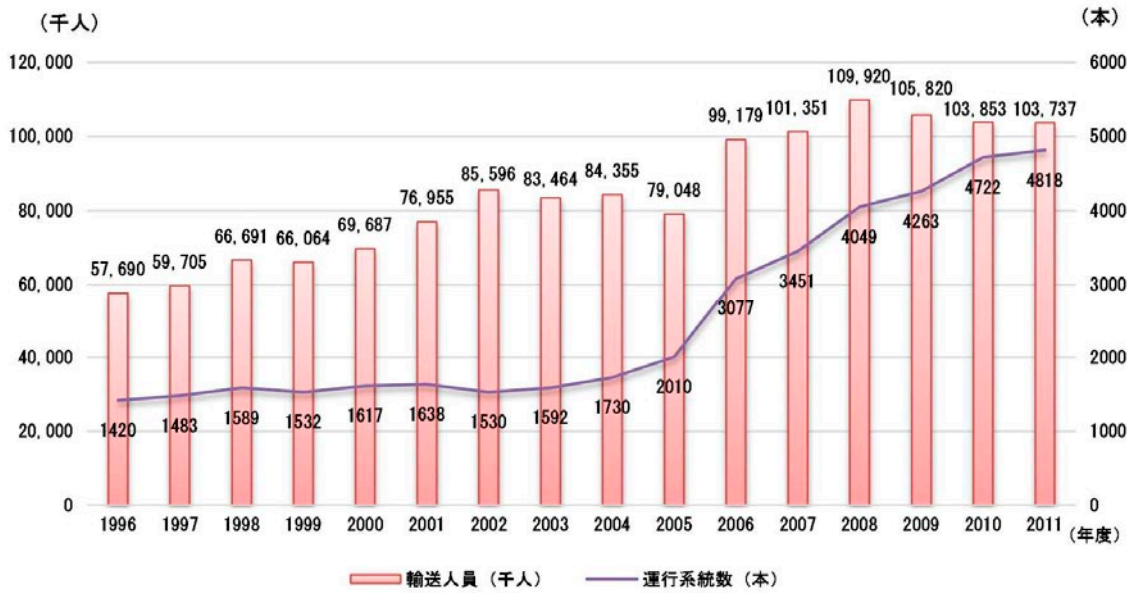
注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。  
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。  
 資料：国土交通省自動車局作成

輸送人員が減少する中で、地方における一般路線バス事業者の状況は厳しく、一般路線バス事業者が運行する約4分の3の系統が赤字系統であり、事業者全体としても約4分の3が赤字事業者となっている。これに伴い、一般路線バスの路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者の経営破綻も各地で起きている。

② 高速バス

長期にわたり輸送人員の減少傾向が続く一般路線バスとは対照的に、高速バスはきめ細やかなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させ、地域間交流を支えるとともに、近年では外国人旅行者による利用も広がりつつある（他の交通機関との運賃比較については図表 1-58 を参照）。

図表 1-29 高速バスの輸送人員及び系統数の推移



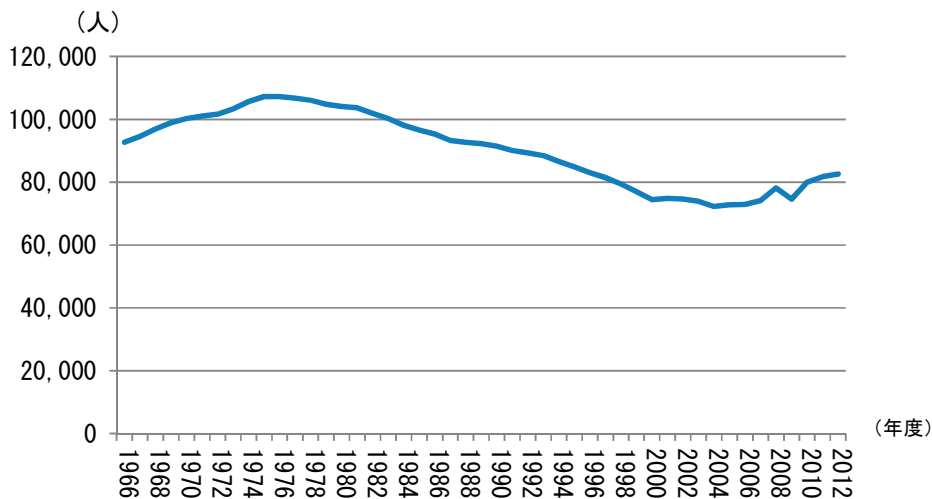
資料：国土交通省総合政策局作成

③ 乗合バス事業者

乗合バス事業者数は2013年度時点で1,991事業者となっており、そのうちの民営事業者の94.5%が資本金1億円以下の中小企業となっている。

バス事業の運転者数については、ここ数年は一時的に増加しているが、乗合バス事業の運転者は、長期的には減少傾向にあり、将来的には地域の足を支える生活路線を現行の水準で維持していくことも困難となる事態が危惧されるに至っている。

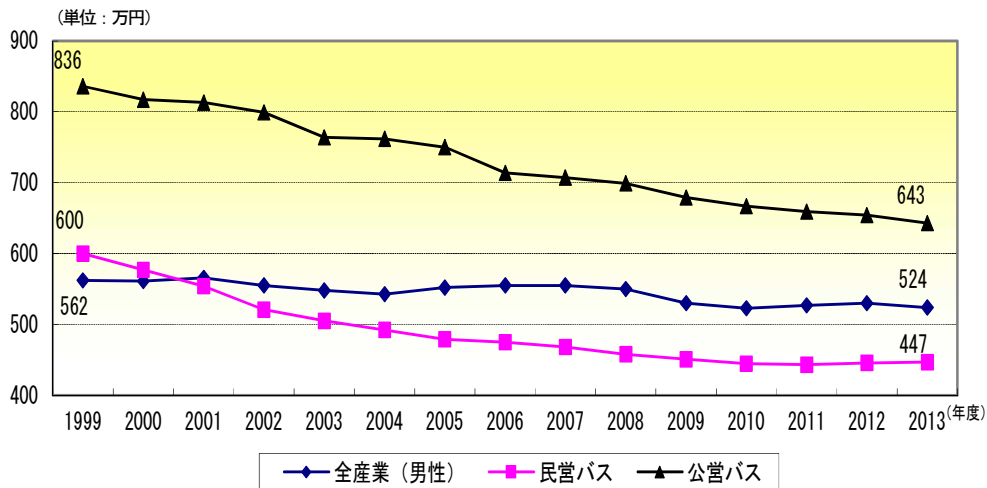
図表 1-30 乗合バス運転者数の推移



資料：国土交通省自動車局作成

なお、乗合バス事業においては、輸送人員の減少等による収入減を人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業者の年収は全産業男子平均を大きく下回っている。

図表 1-31 バス事業（運輸部門）の年間所得の状況



注1：バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2：年間所得＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局作成

きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

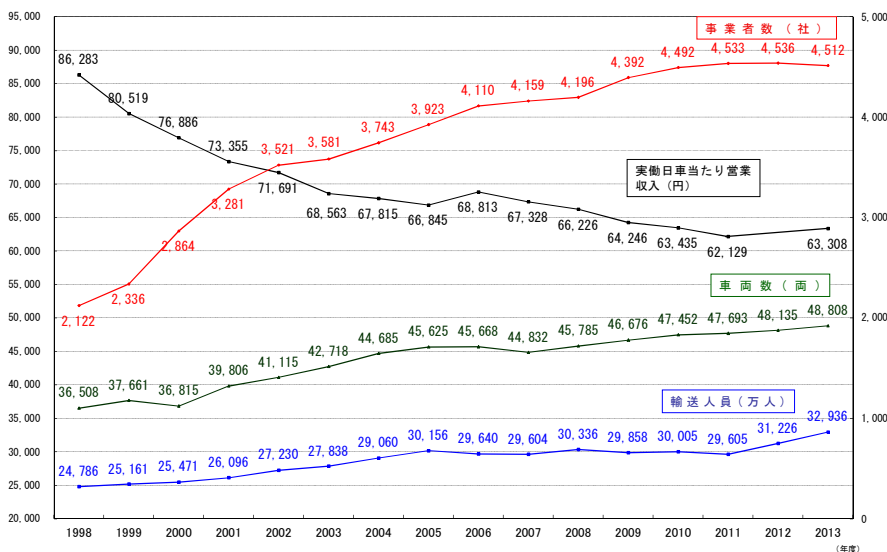
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」及び「国土交通省自動車局調べ」から国土交通省自動車局作成

b. 貸切バス

貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少しており、加えて、燃料費の高騰等の要因もあり、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

なお、2013年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、安全運行に必要なコストを適正に運賃に反映させるための貸切バスの運賃制度の見直しを行い、2014年7月から本格的に適用している。

図表 1-32 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：2012年度の実働日車当たり営業収入については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。

資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

(3) タクシー

タクシー事業については、バブル崩壊後、長期的に需要が減少傾向にあり、近年、他の輸送モードの旅客需要が回復している中、減少が続いている。

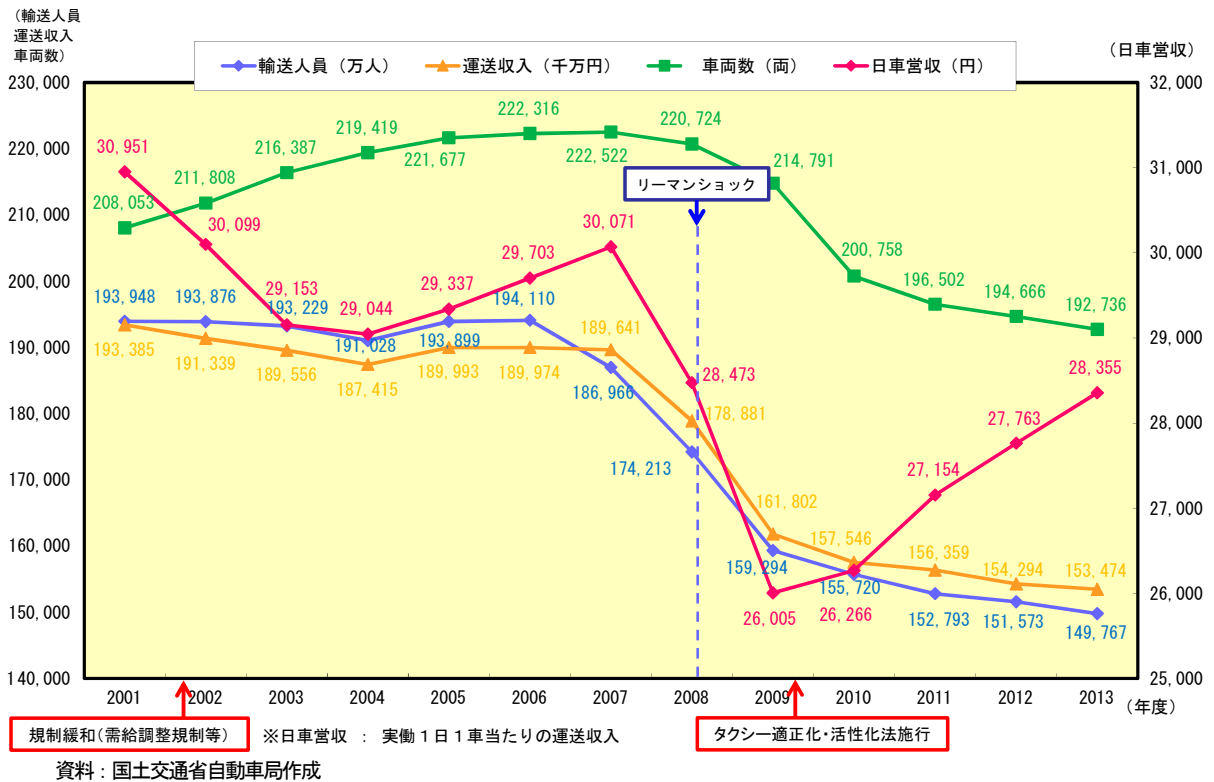
2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。

このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために2009年10月に施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、2013年の第185回臨時国会において、議員立法により改正され、2014年1月に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果、日車営収は増加傾向にあるが、引き続き輸送人員は減少傾向にあり、依然として厳しい事業環境となっている。

また、男性の年間所得平均をみると、全産業労働者の年間所得平均に比べて、タクシー運転者の年間所得平均はかなり低い水準にある。

図表 1-33 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



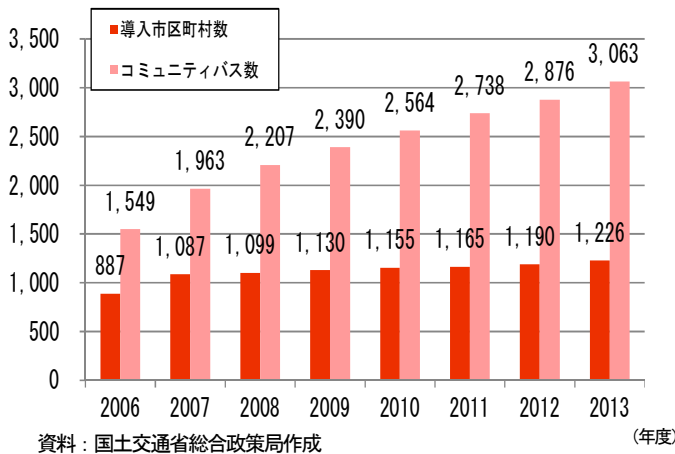
(4) コミュニティバス・デマンド交通

人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する手段として、コミュニティバス（交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス）やデマンド交通（利用者の要望に応じて、機動的にルートを変更したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進んでいる。

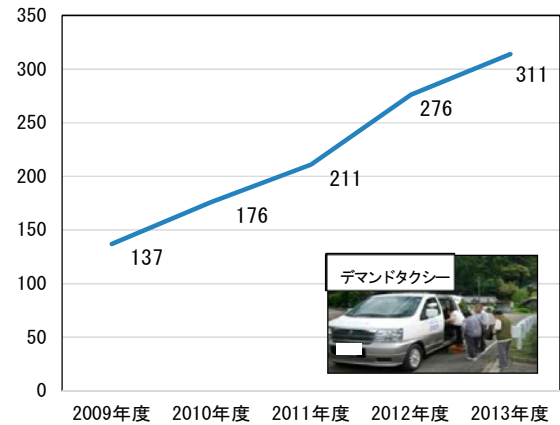
2013年には、全国で1,226市町村においてコミュニティバス、311市町村においてデマンドタクシーが導入されている。



図表 1-34 コミュニティバスの導入状況



図表 1-35 デマンドタクシー導入市町村数の推移



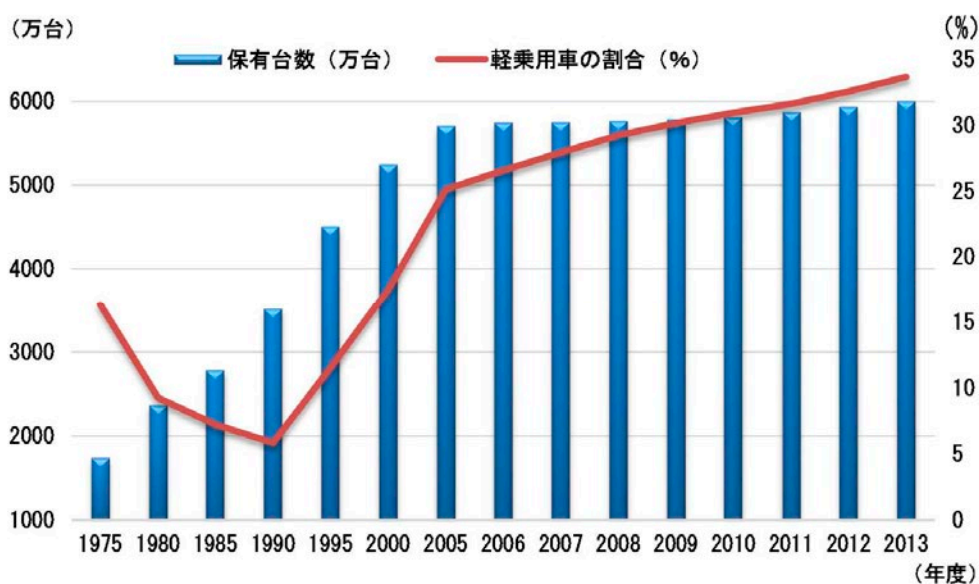
(5) マイカー

我が国の自家用乗用車の保有台数については、モータリゼーションの進展に伴い、1960年代後半から2005年にかけて急激に増加した。その後は長期にわたり微増の傾向にあり、2014年3月末時点で約6,000万台となっている。また、乗用車世帯保有率は2013年時点で約8割となっており、世帯当たりの普及台数については1996年に1世帯に1台時代を迎えた。

保有車種については、低価格で維持費も安い軽乗用車の保有台数が1990年代に入って以降一貫して増加してきている。全乗用車の保有台数における軽乗用車の割合は2013年時点で3割を越えており、スモール化志向が進展している。

また、乗用車複数保有率は2013年時点で約4割となっているが、各世帯における複数保有の組み合わせでは、軽乗用車同士の組み合わせが増加傾向にある一方、大型・中型車と軽乗用車との組み合わせは減少傾向にある。

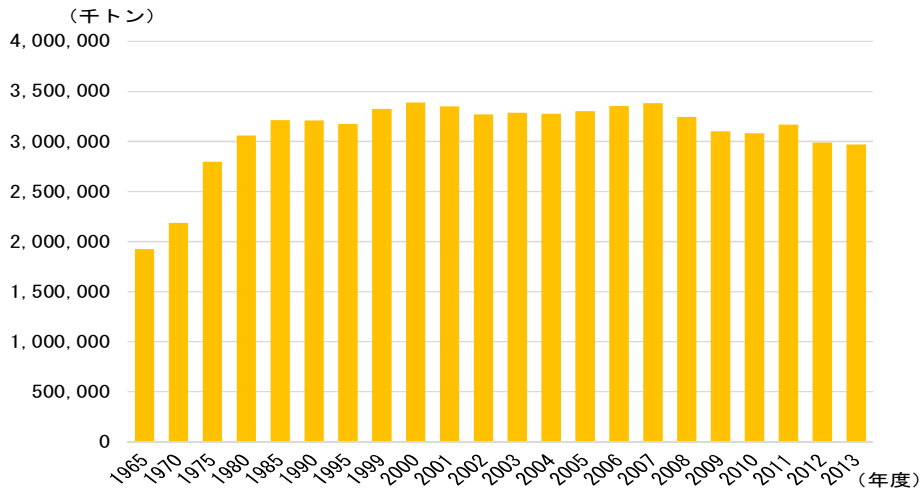
図表 1-36 乗用車の保有台数と軽乗用車の割合



(6) トラック

トラックによる貨物輸送量（トン数）については、1980年代後半まで急激に上昇したものの、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年は国内全体の貨物輸送量の減少等を背景として、やや減少傾向にある。

図表 1-37 営業用トラックの輸送トン数の推移

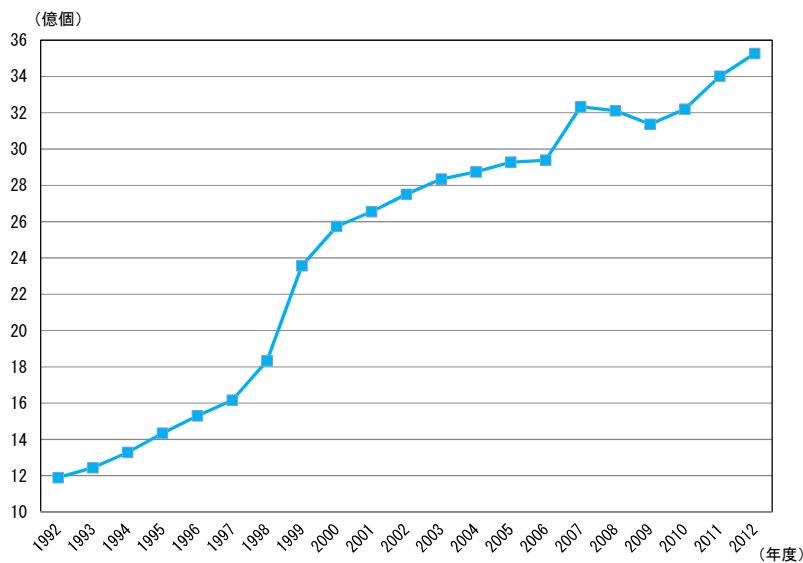


注：軽自動車は除く。  
資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

主要品目別（トンベース）で見ると、砂利・砂・石材、廃棄物、食料工業品の輸送量が多いが、総じて減少傾向にある。

また、電子商取引（e コマース）市場などの拡大により、宅配便取扱個数が増加傾向にある。e コマース市場は直近5年間で約1.8倍の規模に拡大しており、同時期には宅配便の取扱件数も13%増加している。

図表 1-38 宅配便取扱実績



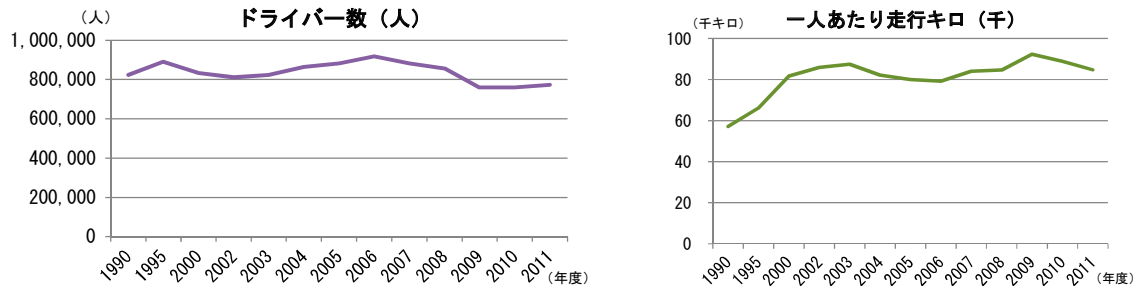
注：2007年度からは郵便事業（株）、日本郵便（株）の取扱個数も計上。  
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成



貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、2008年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗しており、事業者数は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

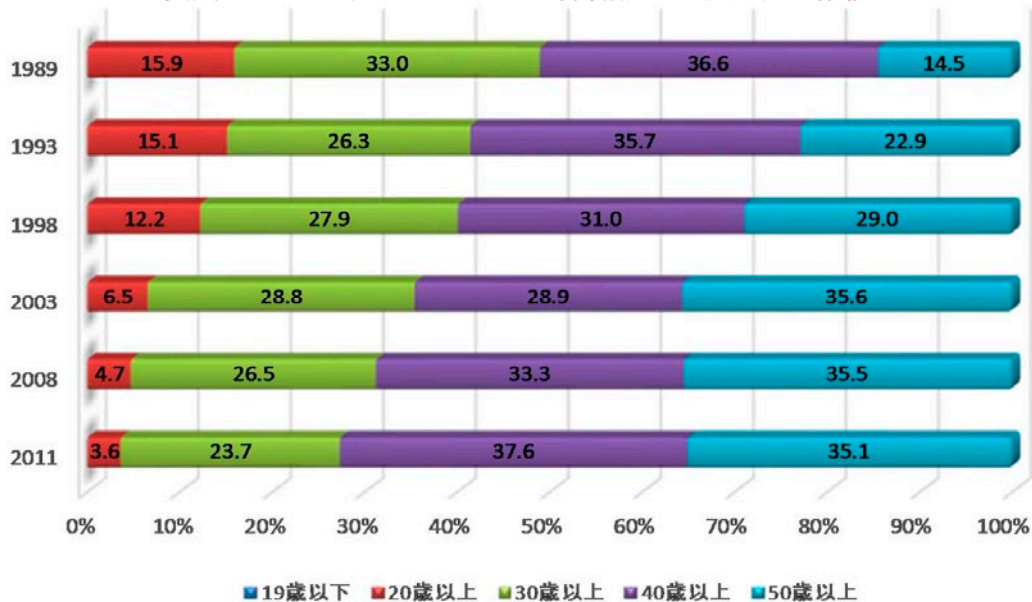
また、トラックドライバー数は時系列で見ると、漸減又は横ばい傾向にあるが、ドライバー一人あたり走行キロは漸増傾向にある。

図表 1-39 トラックドライバー数と貨物輸送量



資料：「自動車輸送統計」、「数字で見る自動車 2013」等から国土交通省総合政策局作成

図表 1-40 トラックドライバーの年齢構成比 (大型) の推移

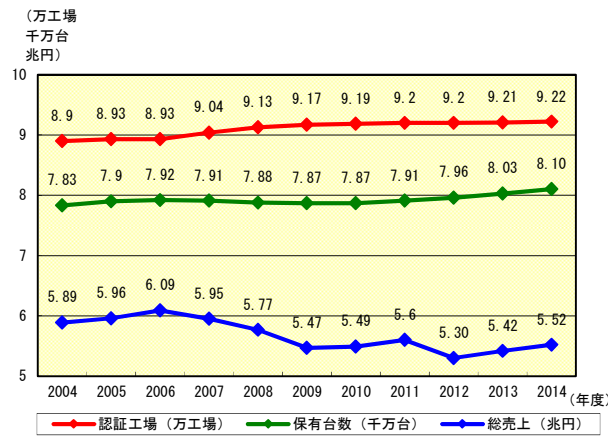


資料：(公社) 全日本トラック協会「企業物流とトラック輸送」

### (7) 自動車整備

自動車整備事業においては、事業者数、工場数ともに増加傾向にあるが、従業員数10人以下の企業が約8割を占めるなど、ほとんどが中小零細企業となっている。

図表 1-41 年間整備売上高等の推移



注：工場数、保有車両数は各年度末時点（2014年度の工場数は2015年2月、保有台数は2015年1月末時点）。総売上は各年6月時点。  
資料：（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

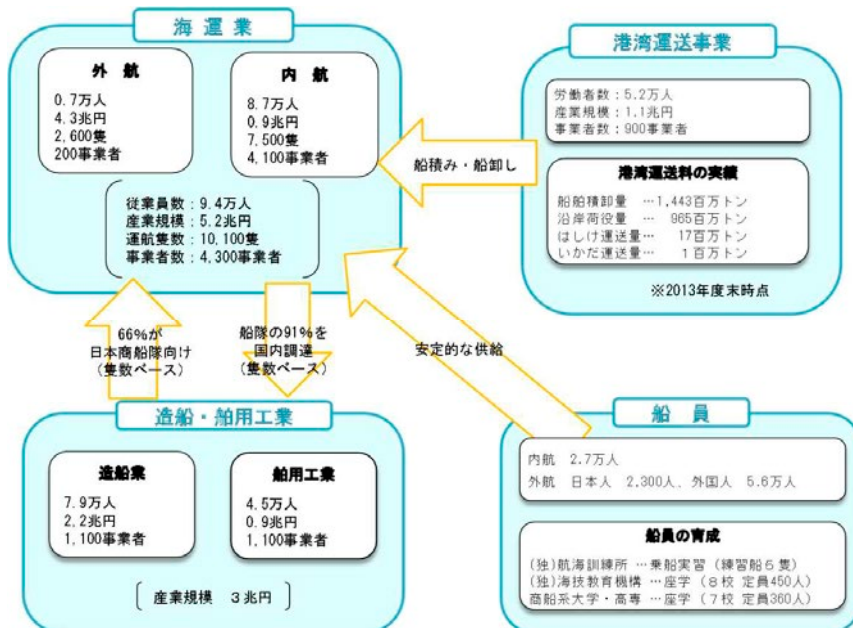
現在、整備士を養成する専門学校への進学者が過去10年で半減するなど、自動車整備士を目指す若者が大きく減少する一方で、整備要員の高齢化が進展しており、近い将来、クルマ社会の安全・安心を支える自動車整備業の人材の不足が顕在化するおそれが高い。

## 第4節 海上交通サービスの状況

### (1) 総論

我が国においては、貿易の99%を海上輸送が占め、国内貨物輸送の約4割（産業基幹物資の6～8割）を海上輸送に依存しており、海運は我が国の国民経済を支える基盤となっている。

図表 1-42 海事産業の構造及び規模（2014年度末時点）



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

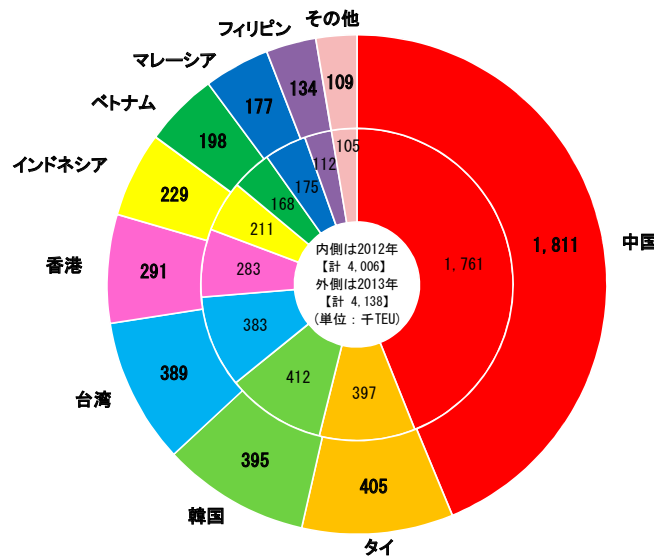
(2) 外航海運

a. 貨物輸送

2013年の外航海運は、中国をはじめとする新興国における景気減速の動き、長引く欧州経済の低迷に伴う運賃市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により不安定な事業環境が続いたものの、米国を中心とした先進国の景気回復を背景に、全体的には海上荷動きが増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境は改善が見られた。

2013年のアジア域内の我が国発着貨物を見ると、輸出入ともに前年を上回り、発着合計で4,138千TEU(対前年比約3.3%増)であり、日中間が5割弱を占めている。

図表 1-43 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移

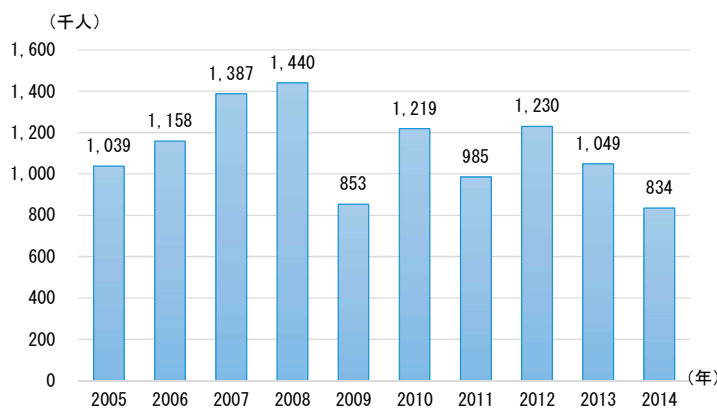


資料: 「Marine Net」 から国土交通省総合政策局作成

b. 旅客輸送・クルーズ

我が国の外航旅客定期航路事業は、日韓、日中、日露間の航路があるが、2014年の日本人と外国人を合わせた利用者数は韓国の旅客船事故等の影響により83.4万人(対前年比21.5%減)となっている。そのうち日韓航路の利用者が96.6%を占め、外航旅客定期航路の利用者の大部分を占めている。

図表 1-44 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数

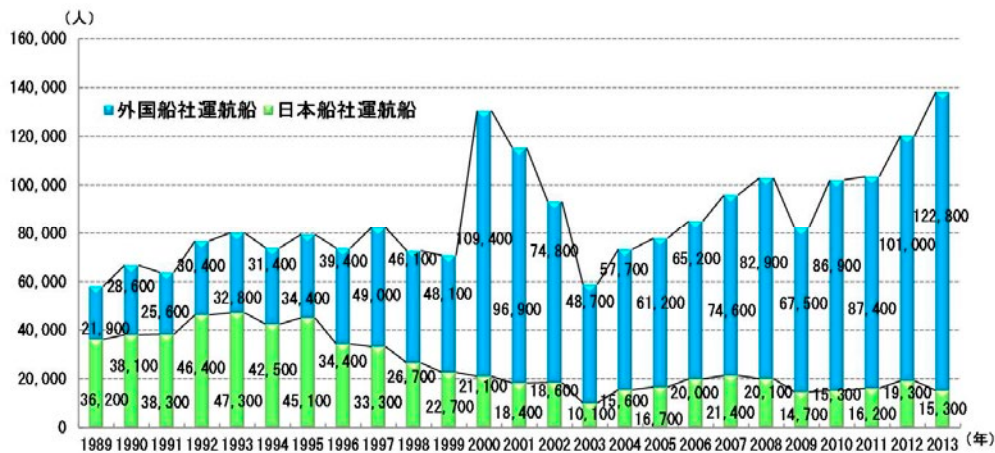


資料: 国土交通省海事局作成

2012年の世界のクルーズ人口(各国におけるクルーズ船の乗客数)は、1990年の約4.9倍(約2,260万人)に増加したが、我が国のクルーズ人口は約22万人と、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。2013年の我が国のクルーズ人口は23.8万人(前年比9.9%増)となり、1989年に調査を始めて以来、最高となったものの、特にクルーズ先進国である米国と比較すると極めて少ない数値にとどまっております、近年もほぼ横ばいの状況が続いている。

また、2013年の我が国発着の外航クルーズ船の利用者についても、13.8万人(前年比14.8%増)と過去最高となった。

図表 1-45 我が国発着の外航クルーズ船乗客数推移

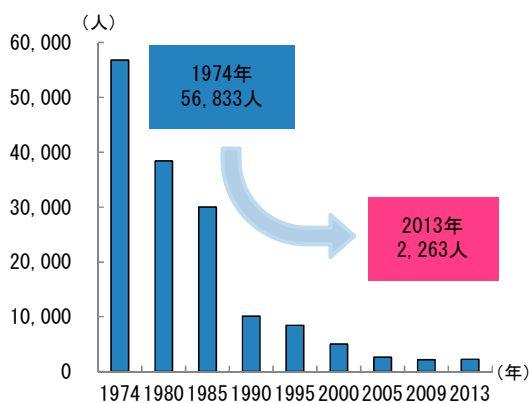


資料：国土交通省海事局作成

c. 船員

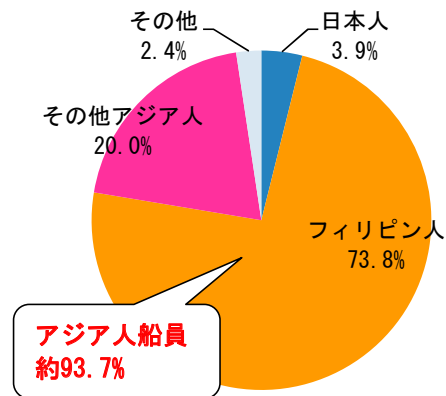
外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から約2,200人へと減少しており、現時点で、我が国外航商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表 1-46 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表 1-47 日本商船隊における国籍別船員比率



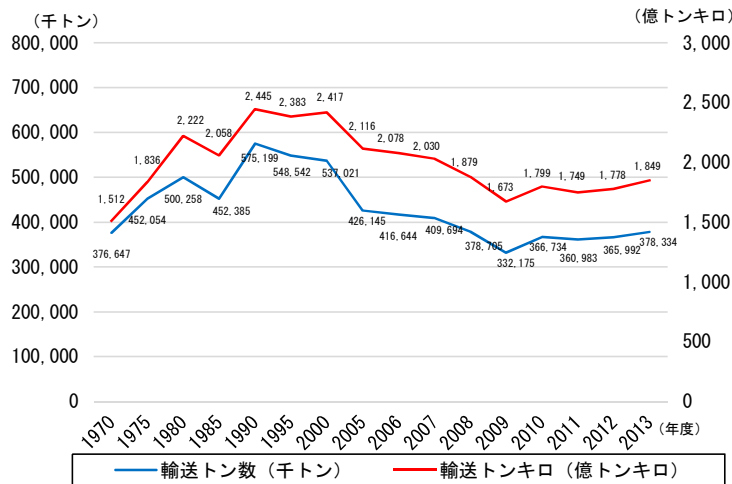
資料：全日本海員組合作成

(3) 内航海運

a. 貨物輸送

2013年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で4%増加している。

図表 1-48 内航貨物輸送量の推移



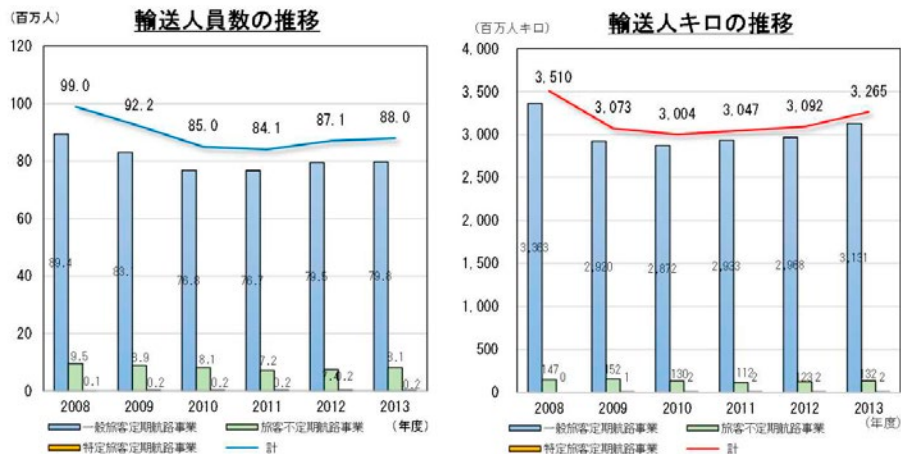
注：調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。  
資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

国内の海上貨物輸送を担う内航海運業者数は、2014年時点で3,641事業者（うち、休止事業者476者）であり、そのうち99.7%は、中小企業となっている。

b. 旅客輸送

国内旅客輸送の現状については、輸送人員及び輸送人キロともに2011年の東日本大震災以降は回復傾向にあり、2013年度においては、輸送人員は8,800万人、輸送人キロは32億6,500万人キロとなっている。また、内訳としては、輸送人員及び輸送人キロの大部分は一般旅客定期航路事業が占めている。

図表 1-49 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料：国土交通省海事局作成



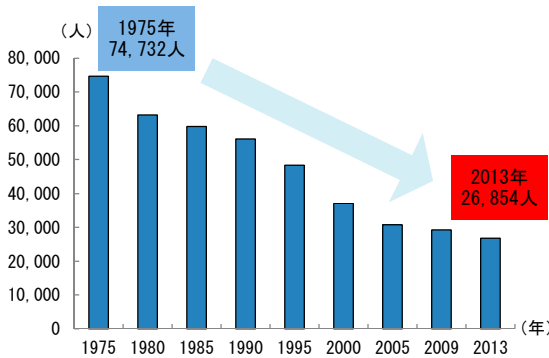
旅客船事業は、2014年4月1日時点で、950事業者（対前年比増減なし）によって経営され、これに就航している船舶は2,229隻（対前年比45隻減）となっている。

離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向をたどり、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況下にある。2013年度末時点の離島航路数は285航路（うち国庫補助航路120航路）、就航船舶は549隻（約20万総トン）である。

c. 船員

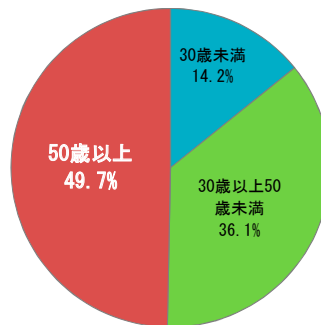
内航海運に従事する船員については、ピーク時の75,000人から約27,000人へと減少した。また、年齢構成についてみると、近年30歳未満の船員が増加しているが、依然として約半数が50歳以上となっている。

図表 1-50 内航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表 1-51 内航船員の年齢構成比



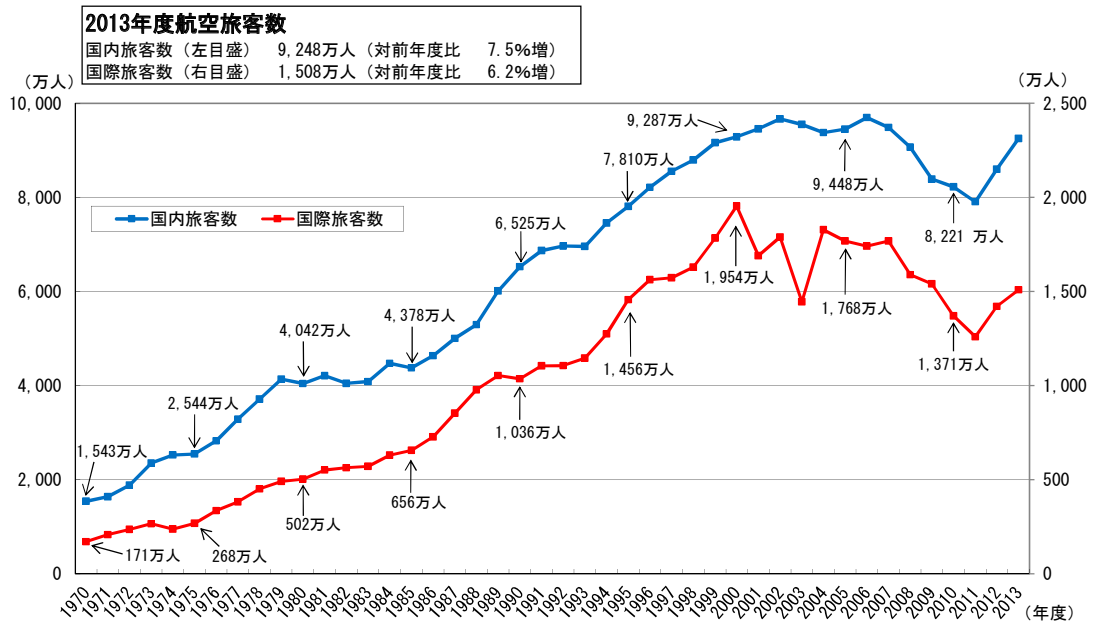
注：2013年10月1日時点  
資料：国土交通省海事局作成

## 第5節 航空サービスの状況

### (1) 総論

航空産業を取り巻く状況は、2014年後半より原油価格が大幅に下落したものの、原油価格の趨勢的な高騰に伴う燃油費の増加等により航空会社にとっては厳しい状況が続いている。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は2006年度をピークに世界的な景気後退、東日本大震災等の影響により右肩下がりとなっていたが、東日本大震災からの復興需要、LCC参入による需要増等により2012年度より増加に転じ、2013年度は9,248万人（前年度比7.5%増）となった。国際旅客も1,508万人（前年度比約6.2%増）と国内旅客同様に2012年度より増加に転じている。

図表 1-52 航空旅客の推移 (本邦社)

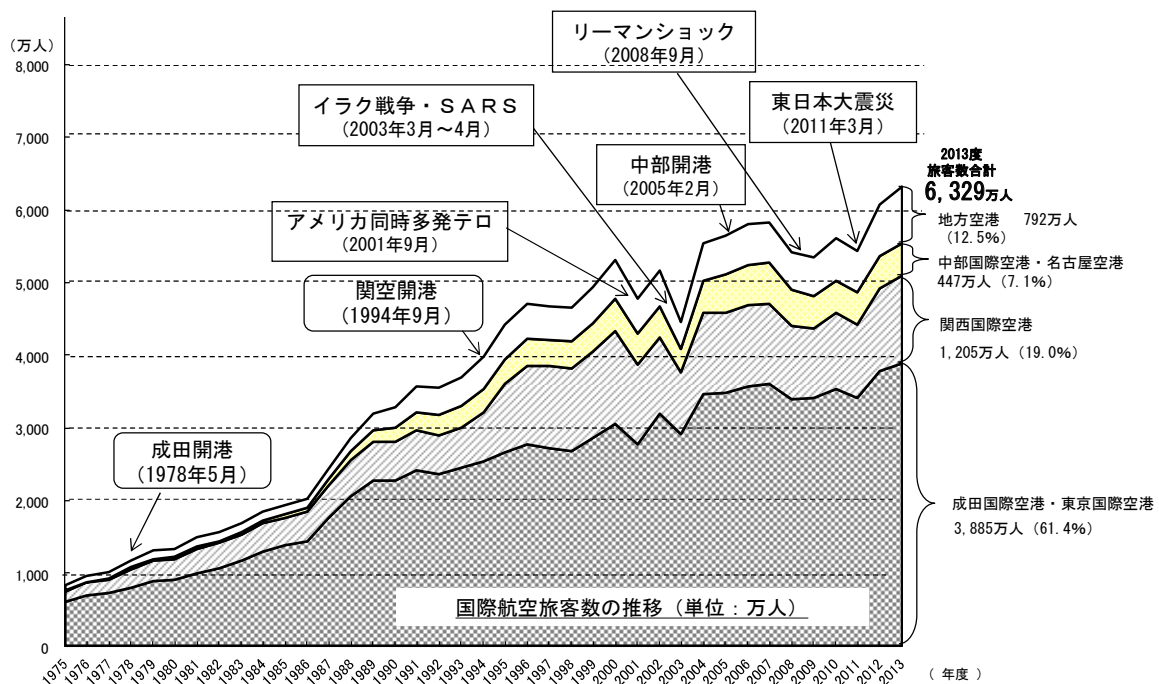


資料: 「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

(2) 国際航空

我が国における国際航空旅客数については、長期的に増加傾向にあり、近年では、2011年の東日本大震災の影響による落ち込みから回復し、右肩上がりに増加している。

図表 1-53 国際航空旅客輸送の動向



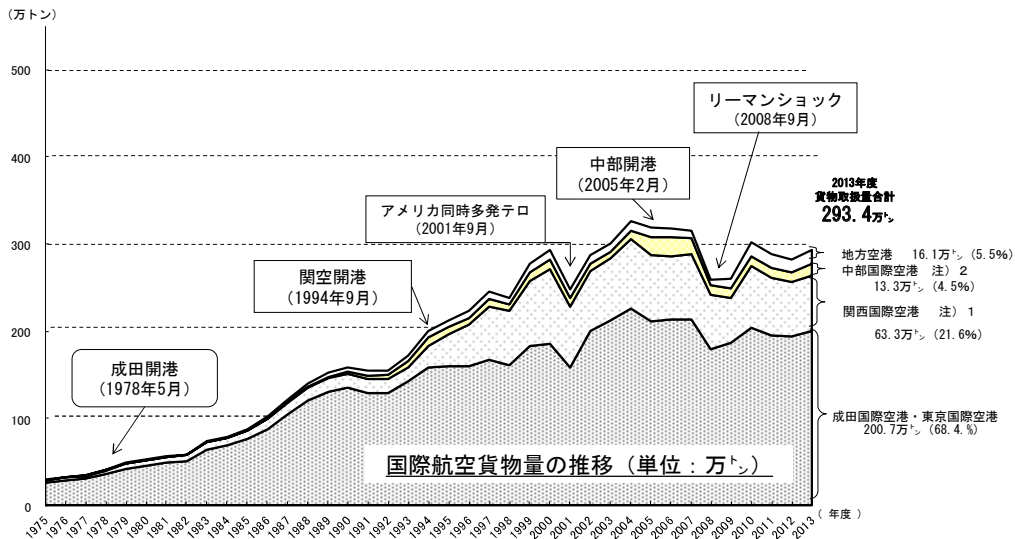
注: 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。

資料: 「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

他方、我が国の国際航空旅客数は、アジアの主要空港が過去5年間で年平均4～7%の増加率で旅客数が増加する中、首都圏空港の増加率は約1%にとどまっている。

また、我が国の国際航空貨物輸送量は、長年増加傾向にあったが、2008年以降伸び悩んでいる。

図表 1-54 国際航空貨物輸送の動向



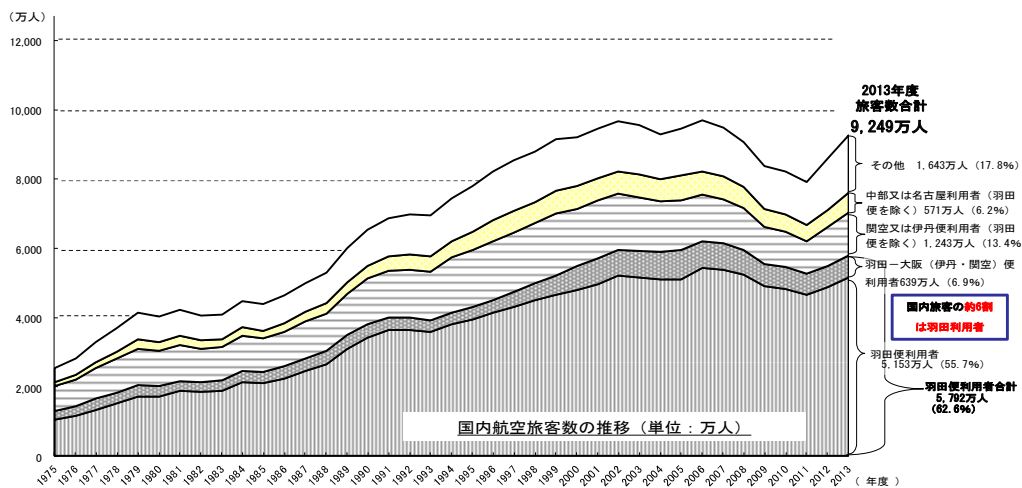
注1：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。  
 注2：中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す。  
 資料：「日本出入航空貨物路線別取扱実績」から国土交通省航空局作成

他方、国際航空貨物輸送については、近年、香港国際空港、ドバイ国際空港が我が国と比べ、取扱量を増やしている。

(3) 国内航空

我が国の国内航空旅客輸送については、燃油価格高騰の影響により2007年度より減少に転じ、2008年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、2011年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、LCC参入による需要増等により2012年度より増加に転じた。

図表 1-55 国内航空旅客輸送の動向

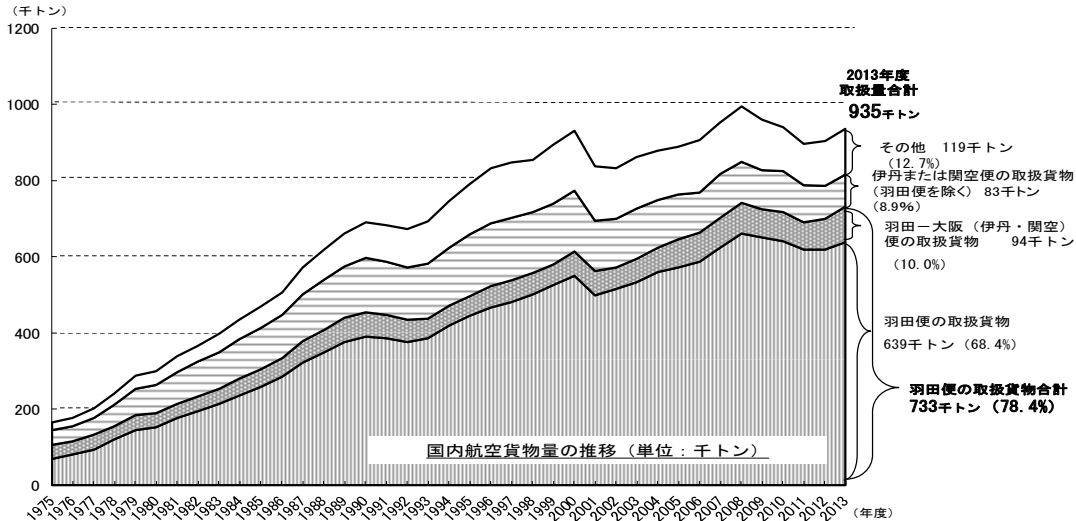


資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成



我が国の国内航空貨物輸送量は、貨物輸送全体が減少傾向にある中で堅調に増加してきたが、機材小型化や路線撤退等に伴い、2008年をピークに減少した。しかしながら、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加の影響等により最近はやや回復している。

図表 1-56 国内航空貨物輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

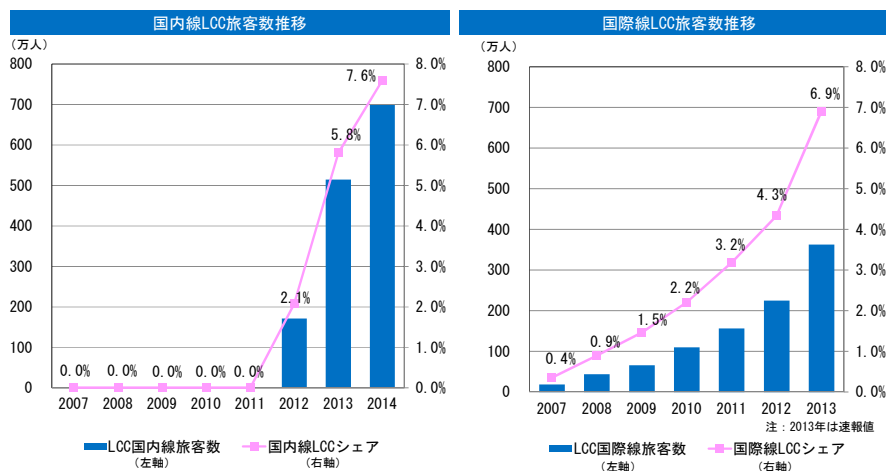
(4) LCC

LCC<sup>1</sup>は、2012年3月に就航開始した、本邦初のLCCであるピーチアビエーションに続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、8月にはエアアジア・ジャパン (現バンラ・エア)、2014年8月には春秋航空日本が運航を開始した。

LCCは、他モードとの比較においても低価格での移動を可能とするものであり、人口減少・少子高齢化の本格化で伸び悩みが予測される国内航空市場においては、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓し、新たな成長をもたらすポテンシャルを有している。

我が国のLCC旅客数は、国内線・国際線共に一貫して増加傾向にあるが、国際的にみるとLCCのシェアは依然として低く、更なる拡大が期待される。

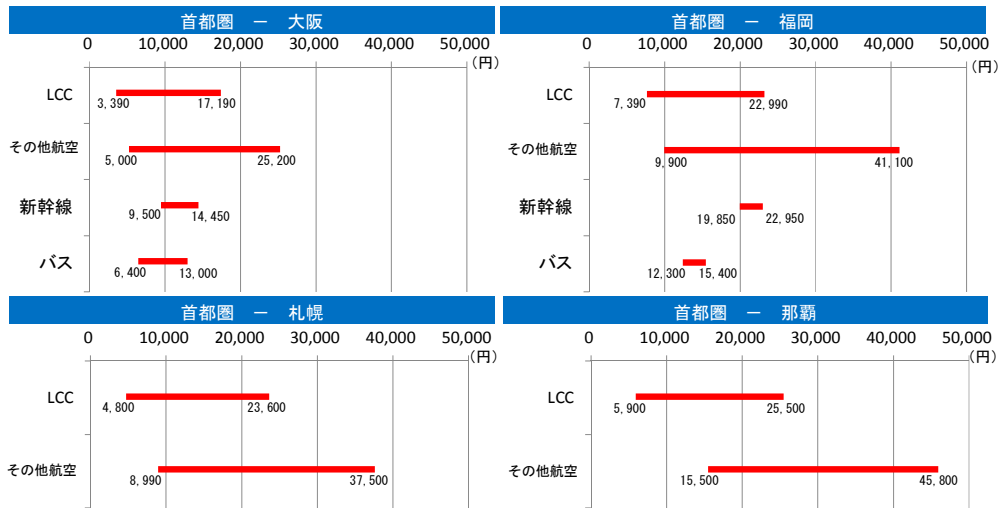
図表 1-57 我が国のLCC旅客数の推移



資料：国土交通省航空局作成

<sup>1</sup> Low Cost Carrier の略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社。

図表 1-58 国内 LCC と他の交通機関との運賃比較



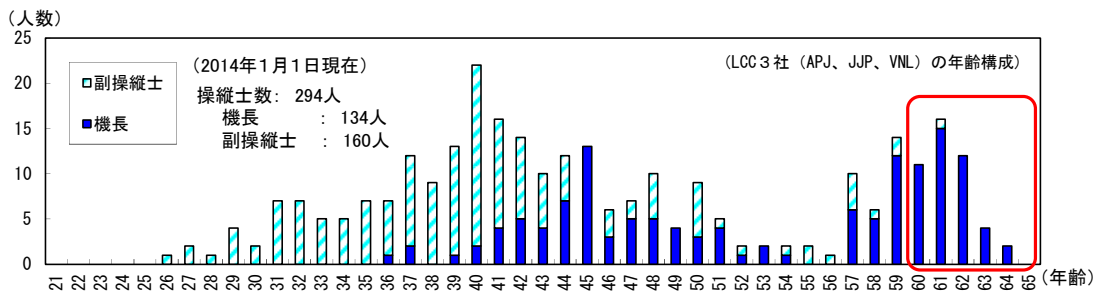
注1：運賃は、2015年3月1日(日)の片道運賃。  
 注2：首都圏：成田国際空港、東京国際空港、JR 東京駅。大阪：関西国際空港、大阪国際空港、JR 新大阪駅。  
 資料：各航空会社、JR、バス会社のHP から国土交通省航空局作成

(5) 航空機操縦士等

a. 航空機操縦士

我が国の航空業界においては、急速に事業を拡大している LCC や構造的に操縦士を確保することが困難な地域航空会社において、短期的な操縦士不足に直面しているところであり、特に LCC では機長に占める 60 歳以上の割合が 33% となっているなど、ベテラン機長の割合が高くなっており、これらベテラン機長が数年のうちに退職すること等により、今後さらに操縦士不足が深刻となることが見込まれる。

図表 1-59 我が国 LCC 操縦士の年齢構成



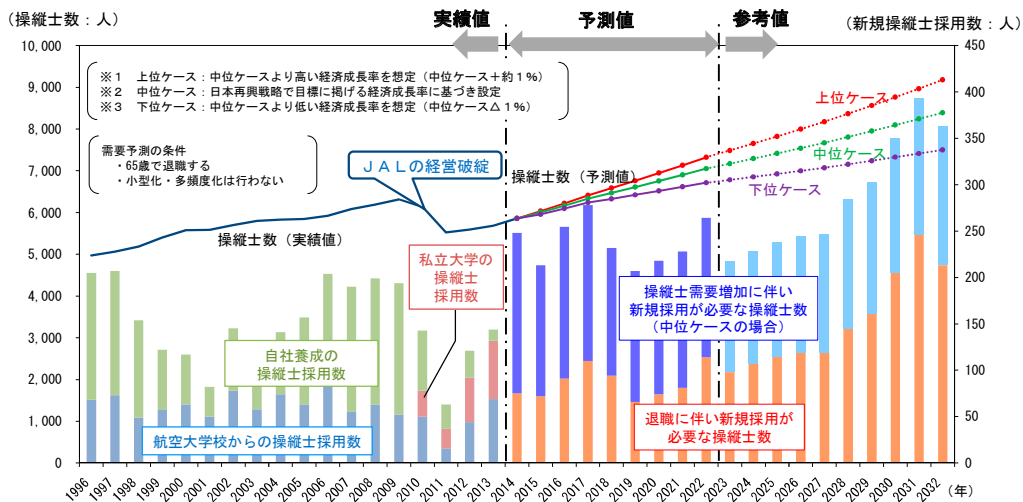
資料：国土交通省航空局作成

また、今後、国際線を中心として航空需要の増大が見込まれていることや、我が国の主要航空会社において、現在主力となっている 40 代の操縦士が全体の 42% を占めており、15~20 年後 (2030 年頃) にはこれらの操縦士が大量に退職する時代を迎えるため、新たな操縦士が安定的に供給されなければ、大手航空会社を含めて、中長期的に深刻な操縦士不足となるおそれがある。

以上のような状況を踏まえた我が国の操縦士の需要予測については、2022 年には約 6,700~7,300 人の操縦士が必要であると予測されており、年間約 200~300 人の新規操縦士の採用を行っていく必要がある。

さらに 2030 年頃には、年間約 400 名規模で新規操縦士が必要となる事態が訪れる(「操縦士の 2030 年問題」)と予測されている。

図表 1-60 我が国の操縦士の需要予測

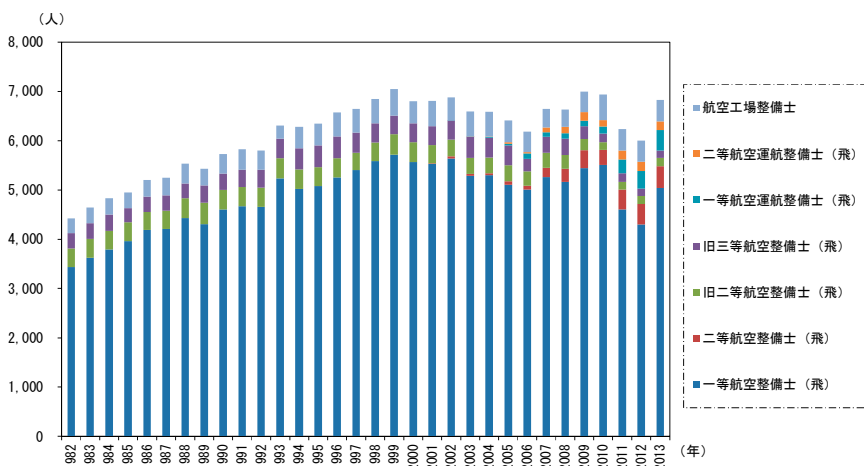


b. 航空機整備士

整備士の需要に関しては、LCC等は、事業立ち上げ時にベテランの整備士を多く採用しており、今後退職者の増加が見込まれる。また、地域航空会社においても整備士の確保が困難となっており、これらの航空会社については、短期的に整備士不足に直面している。

中長期的には、合理化や機材の信頼性向上等により航空機一機の整備に必要な整備士の数が減少してきており、航空需要の増加が単純に整備士の増加には結びつかない面がある。しかしながら、我が国においても、中長期的には航空需要増大に伴い整備士の需要が増大すると考えられる。

図表 1-61 航空機整備士数の推移



c. 航空管制官

航空需要の着実な伸びを受け、我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は過去15年で約1.5倍と増加傾向にある。我が国の航空管制官の数もこれに伴い増加してきたが、近年は減少傾向にあり、システム高度化や業務効率化で需要拡大に対応してきたが、限界に達している。

我が国が取り扱う航空交通量は今後も継続的に増加し、2025年頃には国内空域の現行の管制処理能力を超過すると見込まれている。このため、国内の航空路空域等の抜本的な再編を行うことで、管制処理能力の向上や、災害時等のバックアップ体制の拡充等を図る必要がある。

第1部

平成26  
(2014)  
年度交通の動向

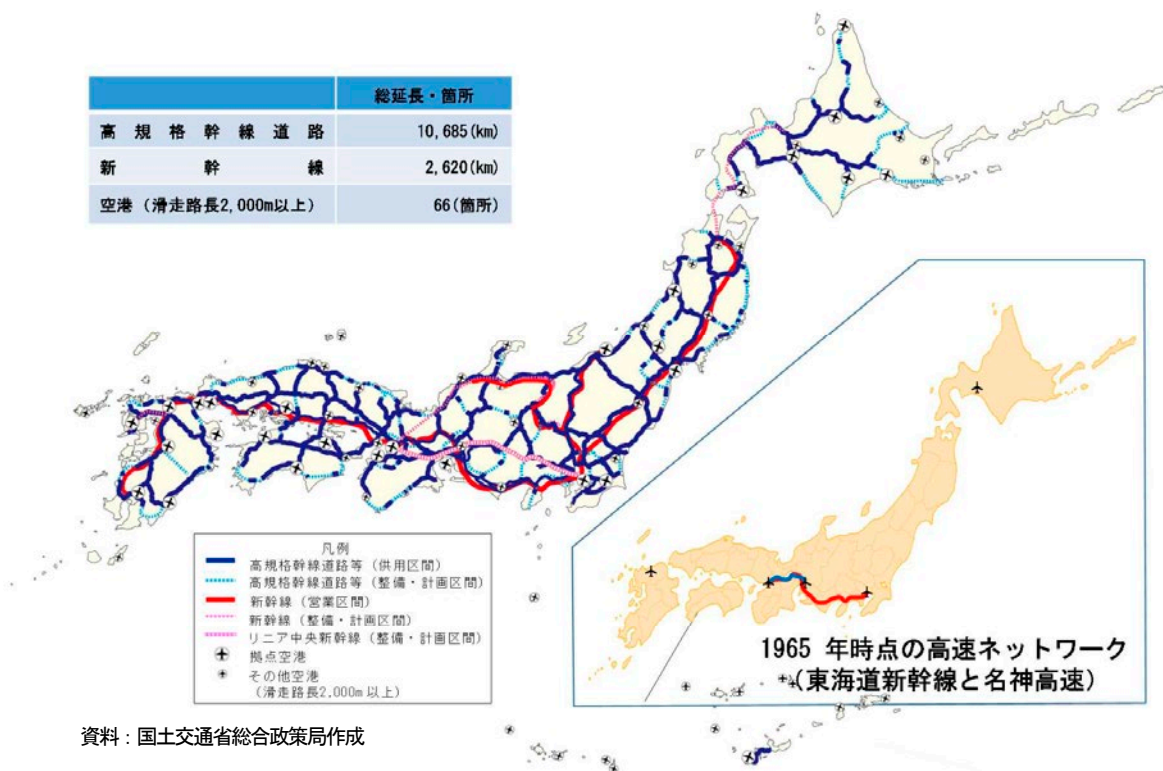
## 第2章 交通ネットワークの状況

### 第1節 総論

我が国では、2020年に東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されているが、前回の東京オリンピック・パラリンピックが開催された1964年頃と比べ、新幹線や高速道路、拠点空港などの高速交通ネットワークの整備はこの50年間で相当程度進展してきている。

今後は、個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、ストック効果の発現に留意しつつ、必要なインフラ整備を推進するとともに、「賢く使う」ことにも力を入れていくことが必要になっている。

図表 1-62 我が国の高速交通ネットワークの整備状況（2014年末時点）



### 第2節 鉄道ネットワーク

整備新幹線<sup>2</sup>については、2010年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、2011年3月に九州新幹線鹿兒島ルート（博多・新八代間）、2015年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）が開業した。また、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、2015年度末の完成・開業を目指して、着実に整備を進めている。さらに、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月14日政府・与党申合せ）により、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は2035年度から5年前倒しし2030年度末、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は2025年度から3年前倒しし2022年度末の完成・開業を目指し、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は完成・開業時期を2022年度から可能な限り前倒しすることとされ、現在、着実に整備を進めている。

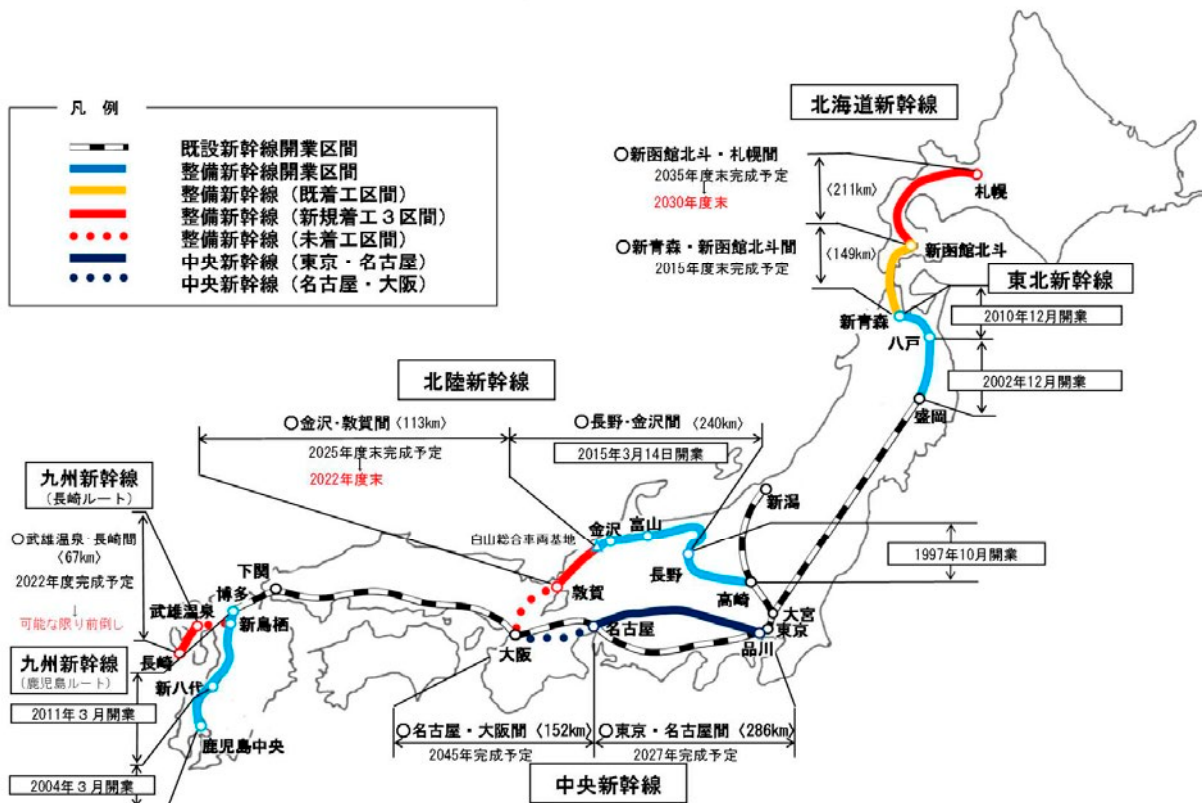
<sup>2</sup> 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に決定された整備計画に定められている5路線



直近の整備事例である北陸新幹線（長野・金沢間）の開業においては、移動時間の短縮による交流人口の増大のほか、企業立地の進展や定住人口の拡大など、整備に係るストック効果の発現が見込まれている。また、北陸新幹線と在来線を利用できる企画乗車券の発売や、北陸新幹線と接続する在来線の乗り継ぎ利便性確保など、北陸新幹線の開業を受けた在来線の活用・利便性向上も図られている。

中央新幹線については、2011年5月に、営業主及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申が交通政策審議会において取りまとめられた。これを受け、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣が営業主及び建設主体としてJR東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定並びにJR東海に対する建設の指示を行った。JR東海は、東京・名古屋間を2027年、名古屋・大阪間を2045年に開業予定としており、環境影響評価法に基づく手続き等を経て、2014年10月に国土交通大臣から「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画(その1)」の認可を受け、現在、本格的な工事の実施に向けた準備を進めている。

図表 1-63 全国の新幹線鉄道網の現状



都市鉄道については、運輸政策審議会の答申等を踏まえて整備されてきており、2015年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では2,427キロメートル、大阪圏では1,503キロメートル、名古屋圏では961キロメートルとなった。

### 第3節 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

最近の主な道路整備の動きとしては、圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC）の開通（2014年6月）、常磐自動車道、首都高速道路中央環状線の全線開通（2015年3月）などが挙げられる。

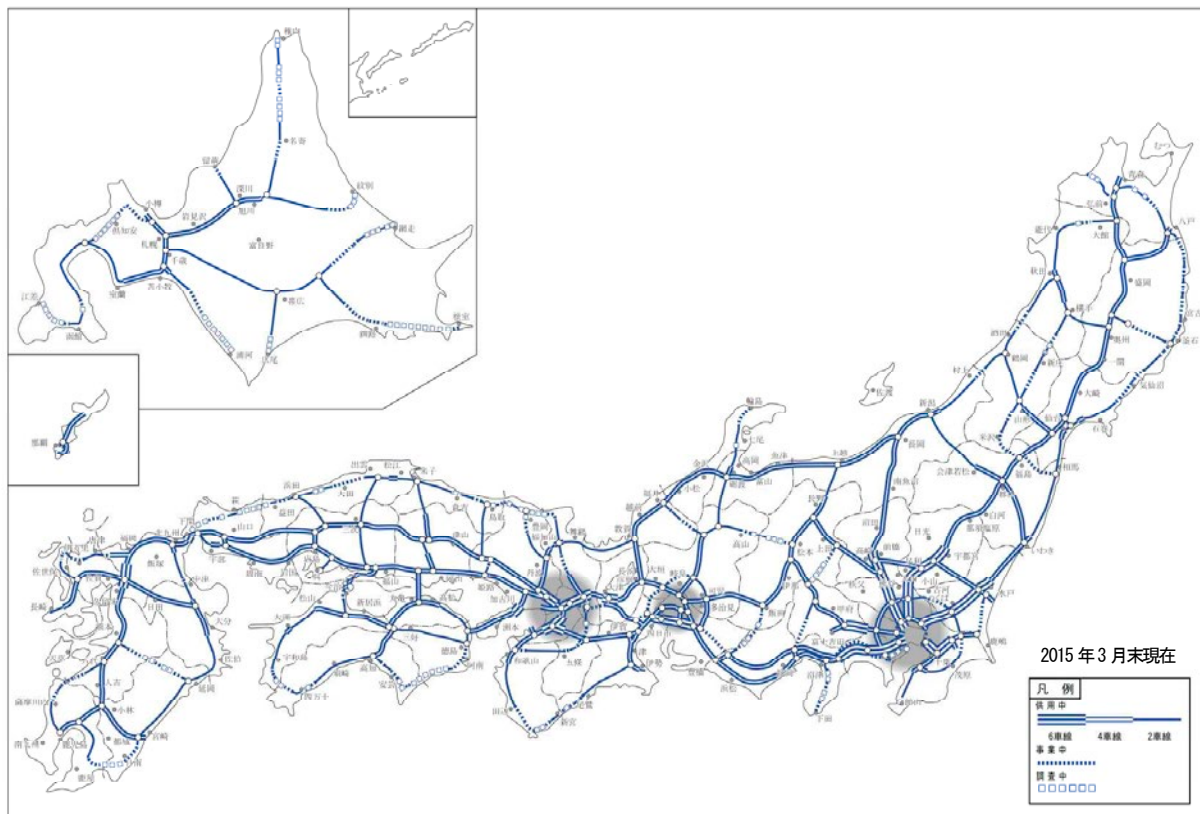
図表 1-64 高規格幹線道路の整備状況

	総延長 (km)	供用延長 (km)	進捗率 (%)
高規格幹線道路	約 14,000	11,050	79

注：2015年3月末時点

資料：国土交通省道路局作成

図表 1-65 全線路線図



資料：国土交通省道路局作成

また、近年では、既存の高速自動車国道の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）の導入を進めており、2015年3月時点で、全国で77箇所が開通している。

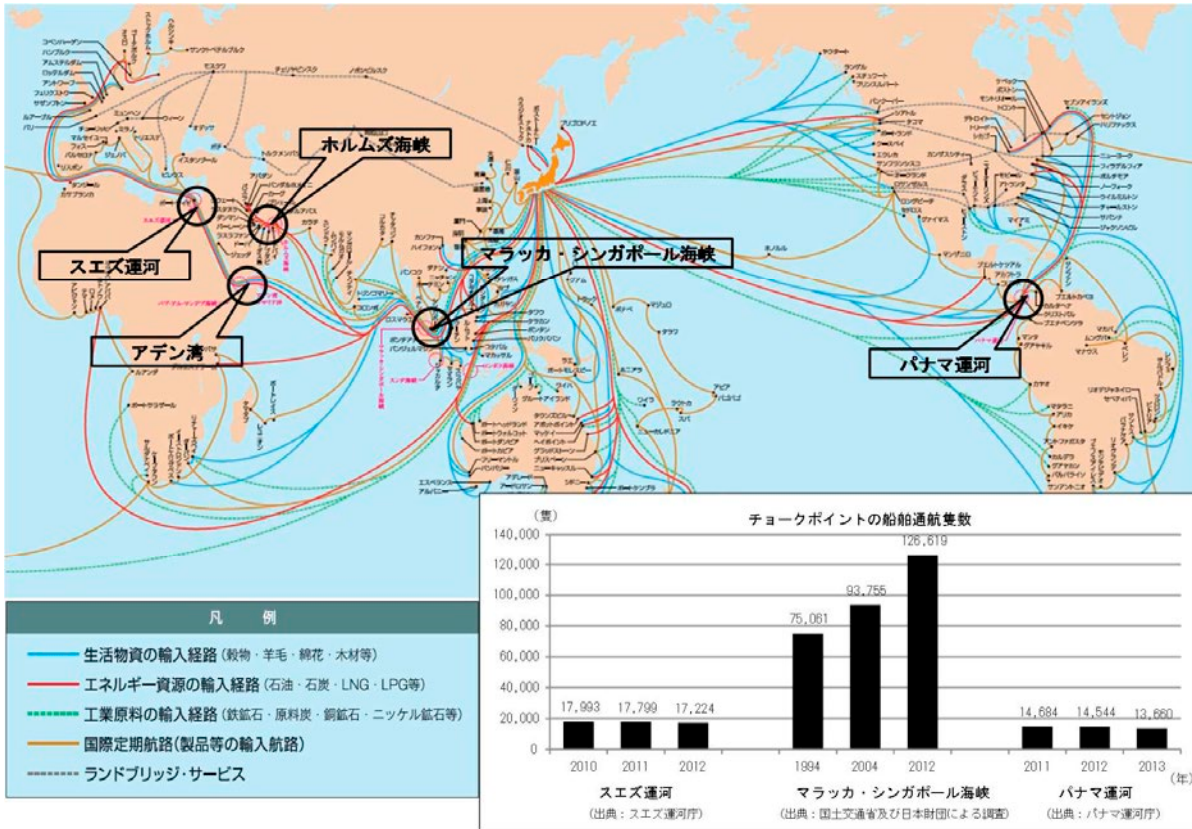




## 第4節 海上交通ネットワーク

日本を中心とする海上物流ルートは世界各国にまたがっている。各ルートは海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。

図表 1-68 日本を中心とする海上物流ルート



資料：日本船主協会「SHIPPING NOW 2014-2015」

我が国の基幹航路については、欧州航路は、シンガポール周辺、香港周辺、上海周辺まではほとんどの航路が寄港するが、それ以北では寄港地が分散する。また、北米航路は、航路数が多く、地理的条件から日本周辺を航行している。

我が国の2014年度末時点の港湾数は、港湾法上の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾で125港となっている。近年の主な港湾整備の動きとしては、神戸港ポートアイランド地区での連続高規格コンテナターミナル(水深15メートル)暫定供用開始(2011年3月)、横浜港本牧ふ頭D4コンテナターミナル(水深16メートル)供用開始(2014年9月)などが挙げられ、海上交通ネットワークの充実に向けた取組が着実に進められてきている。

一方、周辺アジア諸国において、コンテナ船の大型化等へ対応したコスト競争力の高い港湾整備が進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少などにより、我が国港湾を取り巻く状況は厳しい状況に置かれている。

図表 1-69 全国の港湾一覧

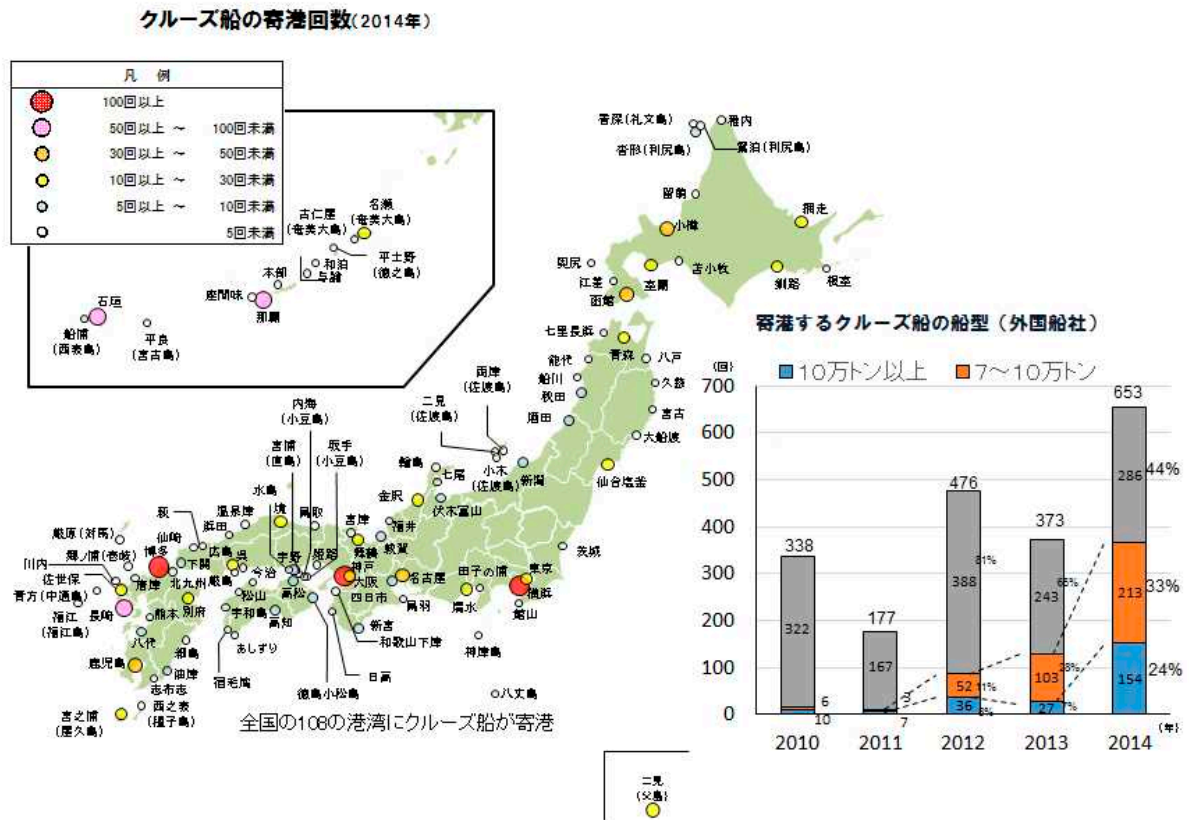


資料：国土交通省港湾局作成

2014年中に我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は前年比2.4倍の約41.6万人(概数)、外国船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数は、中国からのクルーズ船の寄港増加や外国船社が運航する日本発着クルーズ船の増加などから653回となり、日本船社が運航するクルーズ船を含めると過去最高の1,204回となった。また、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で108港に及んでおり、外国船社が運航する10万トン(2千人～3千人乗り)以上の大型クルーズ船の寄港は前年(27回)の約6倍に増加し、154回となった。

我が国においても、2014年4月に那覇港クルーズターミナル供用を開始するなど受入体制の充実が進められており、今後は、訪日外国人旅行者の増加に対応し、外国人旅行者が我が国への出入国を円滑かつ快適に行えるよう、CIQ体制の充実化等を図ることとしている。

図表 1-70 クルーズ船の寄港する港湾 (2014年)

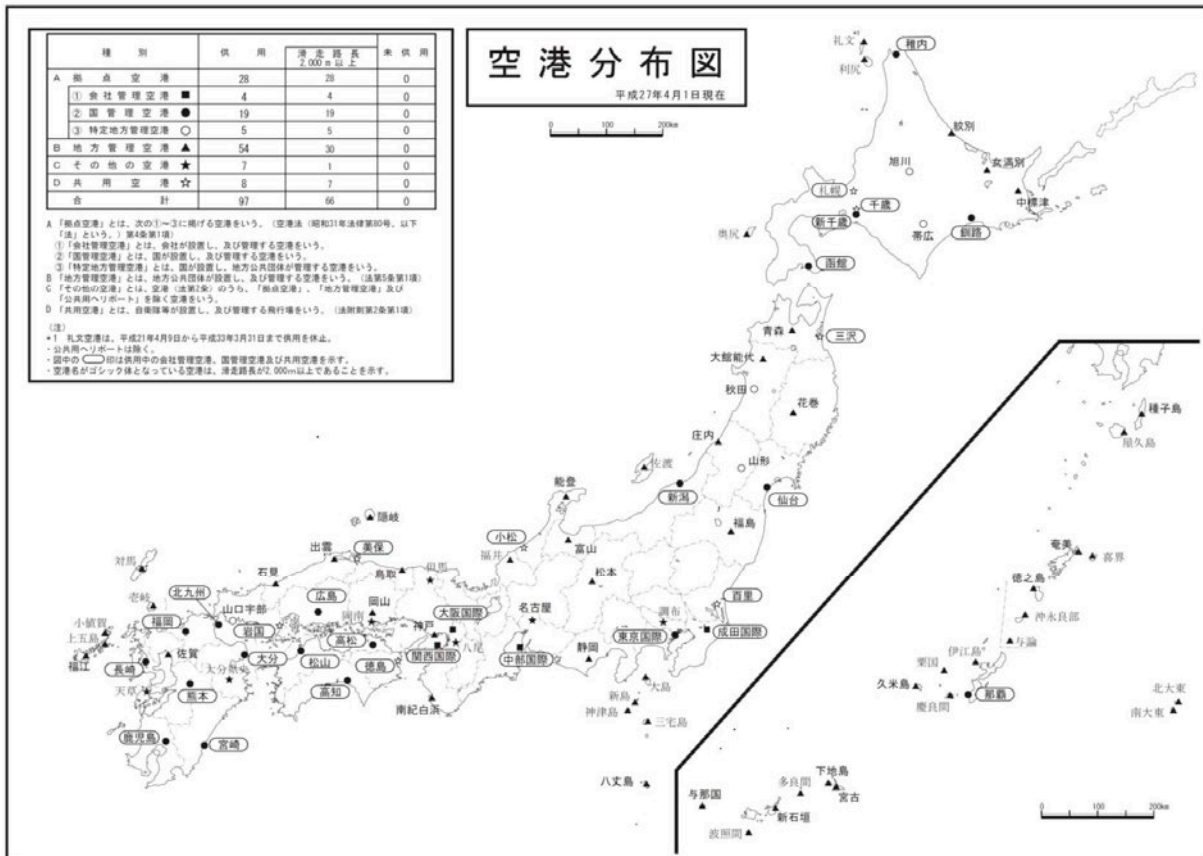


## 第5節 航空ネットワーク

我が国においては、2014年度末時点で、全国で97の空港が存在している。近年の主な空港整備の動きとしては、中部国際空港（セントレア）の開港（2005年2月）、関西国際空港第2滑走路（4,000メートル・24時間）供用開始（2007年8月）、成田国際空港第2滑走路（2,500メートル）供用開始（2009年10月）、東京国際空港D滑走路・国際線地区運用開始（2010年10月）、東京国際空港C滑走路3,360メートル化（2014年12月）、成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）整備完了（2015年3月）などが挙げられ、航空ネットワークの充実に向けて着実に整備が進められてきた。その結果として、我が国の全人口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている割合はほぼ100%となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、人口減少・少子高齢化時代の中で、更なる効率的な空港運営が求められている。

図表 1-71 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

我が国最大の都市圏にある首都圏空港は、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。具体的には、国内線旅客数の約7割、国際線旅客数の約6割、国際航空貨物の約7割が首都圏空港を利用しており、日本経済の一層の発展や、2,000万人を目指す訪日外国人旅行者の更なる増加への貢献が期待されている。

首都圏空港と諸外国の主要空港との比較については、我が国は年間合計発着枠の75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着枠が100万回を超えているところもある。

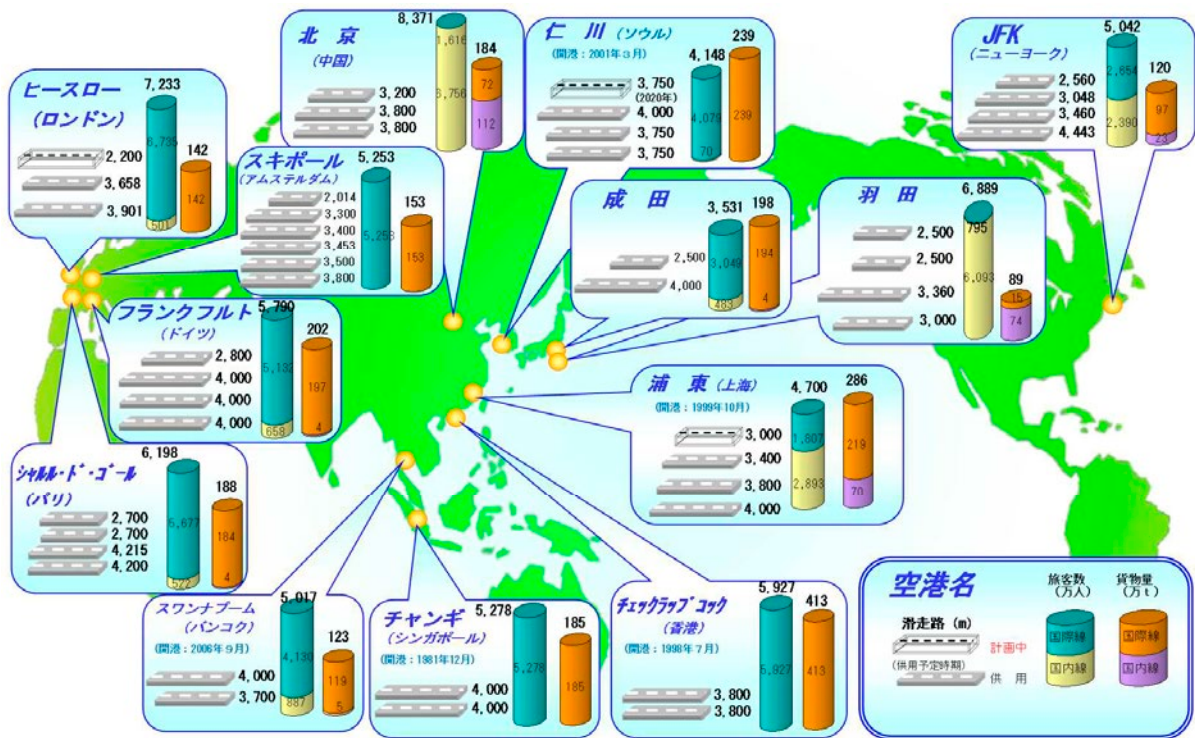
また、国際線就航都市数は、2014年8月時点で92都市となっており、これは他のアジアの主要空港においては、ソウル(137都市)やシンガポール(148都市)、北京(104都市)よりも少ない現状にある。

関西国際空港と中部国際空港の国際線就航都市数は、2014年度時点で、それぞれ56都市、27都市であり、我が国の国際ゲートウェイの一翼として機能している。

一方、地方空港間を結ぶ地方航空ネットワークは減少傾向にある(2010年度51路線、2013年度28路線)。なお、離島住民の日常生活や観光の推進等において重要な役割を果たしている離島航空路はほぼ横ばいで推移している(2014年度55路線【うち国庫補助路線18路線】)。



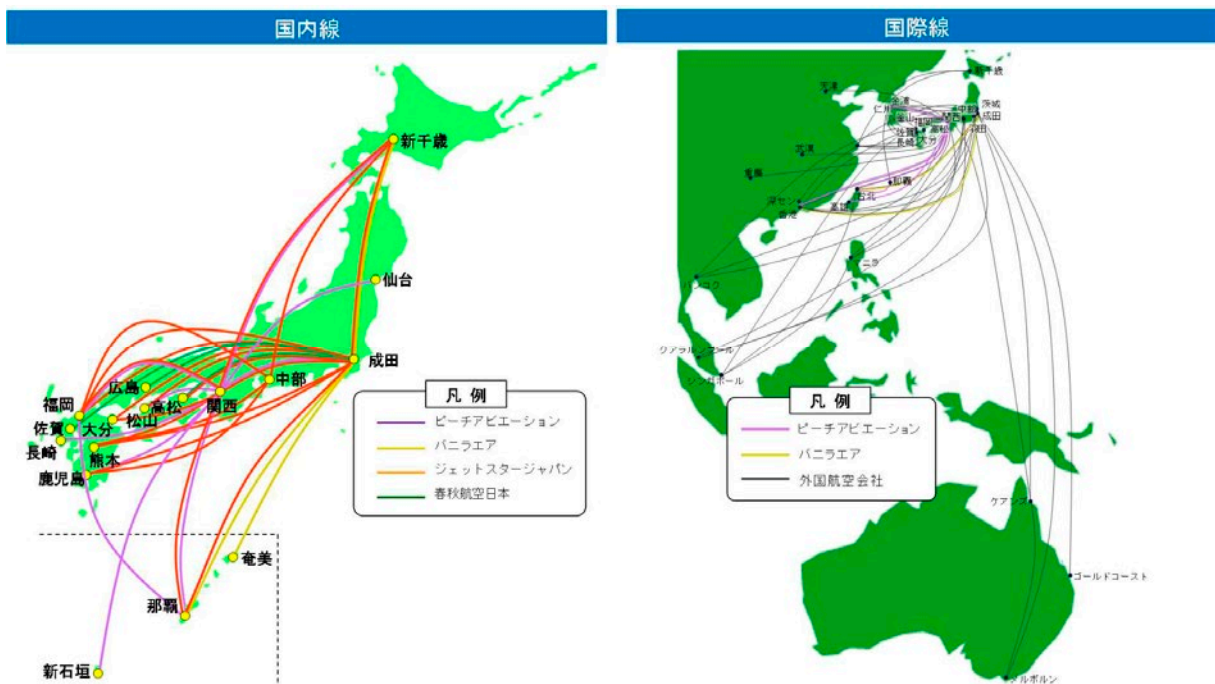
図表 1-72 世界主要国における空港の整備状況と取扱旅客数・貨物量



資料: 「エアポートハンドブック 2007」、「ACI (国際空港評議会) データ 2013」等から国土交通省航空局作成

我が国では2012年にLCC事業が開始された。2014年度末時点で、ピーチアビエーションは国内12路線、国際7路線、ジェットスター・ジャパンは国内19路線、国際1路線、バニラ・エアは国内3路線、国際4路線、春秋航空日本は国内3路線へネットワークを展開しており、LCCの北東アジア等での成長に伴い、我が国への就航も増加してきている。

図表 1-73 我が国のLCC就航路線図



資料: 国土交通省航空局作成

第1部

平成26  
(2014)  
年度交通の動向



## 第II部 地方創生を支える地域公共交通の再構築

我が国における地方部を中心とした急速な人口減少・高齢化の進行の中で、地方の創生が政府における喫緊の重要課題となっている。このため第II部においては、地域の公共交通をめぐる厳しい状況を概観するとともに、地方創生に向けた地域公共交通の新たな役割について、既に取組が始まっているネットワーク再編等の事例を示しながら考察する。さらに、そのような地域公共交通ネットワークの再構築に向けた国の取組状況と今後の課題について整理する。

第Ⅱ部

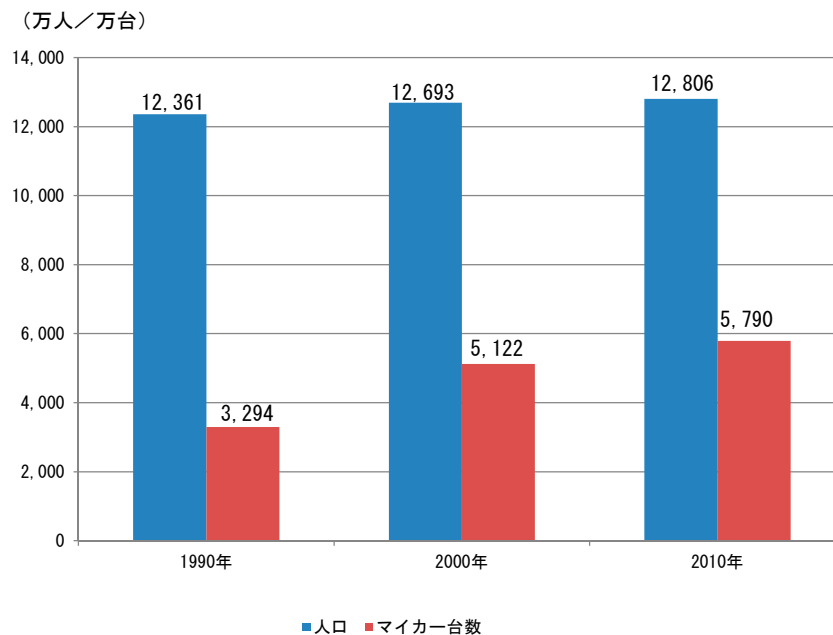
地方創生を支える地域公共交通の再構築

## 第1章 地域公共交通の現状

### (1) モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

自家用自動車の相対価格の低下、道路整備の進展、宅地の郊外化等を背景に、モータリゼーションは引き続き進んでいる。例えば、1990年から2010年の20年間で人口の増加率が4%なのに対し、マイカー保有台数の増加率は76%にのぼっている。また、マイカー保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。このため、地方部を中心に、地域公共交通の位置付けが相対的に低下している状況を招いている。

図表 2-1 マイカー保有台数の推移



資料：総務省「日本の統計 2013」、(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

地域公共交通の状況を輸送人員で示した場合、乗合バスの輸送人員は、1990年度の65億人から2000年度には48億人、2010年度には42億人（1990年度に比べ35%減）に、地域鉄道の輸送人員は1990年度の5.1億人から2000年度には4.3億人、2013年度には4.0億人（1990年度に比べ20%減）となっており、公共交通機関の利用者数は、この20年間で大きく減少している。

### (2) 地域公共交通サービスの衰退

この結果、近年、交通事業者の不採算路線からの撤退等により、地域の公共交通ネットワークは大幅に縮小しており、いわゆる高速バスを除く乗合バス（一般路線バス）については、2009年度から2013年度までの5年間に約6,463キロメートルの路線が代替輸送手段のない状態で廃止され、鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約754キロメートルが廃止された。

バス停500メートル圏外かつ鉄道駅1キロメートル圏外の地域は、全国で36,477平方キロメートルに及んでおり、これは我が国の可住地面積の約30%に相当している。

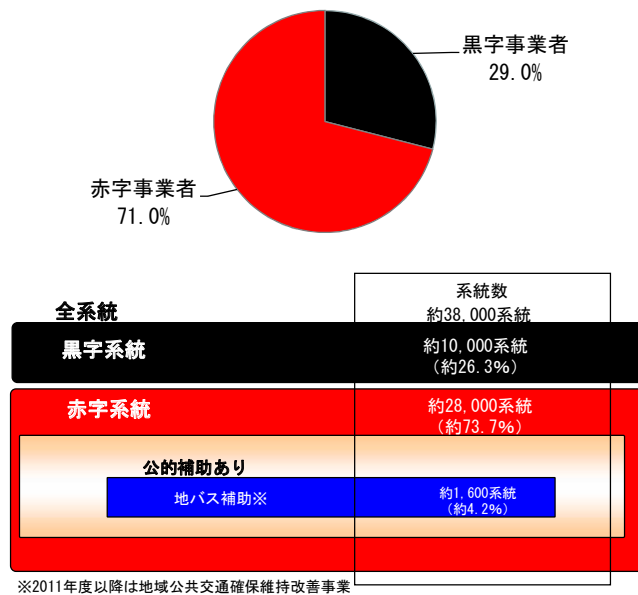
図表 2-2 一般路線バスの路線廃止状況

年度	廃止路線 (キロメートル)
2009	1,856
2010	1,720
2011	842
2012	902
2013	1,143
<b>計</b>	<b>6,463</b>

注：代替・変更がない完全廃止のもの  
資料：国土交通省自動車局作成

事業経営の面でも、2013年度には、地域交通を担う一般路線バス事業者及び地域鉄道事業者の7割強が赤字であるなど、全国における交通事業者の多くが厳しい経営状況にあるとともに、運転者等地域公共交通を担う人材の確保等が困難となる等の問題が顕在化している。

図表 2-3 一般路線バスの収支状況



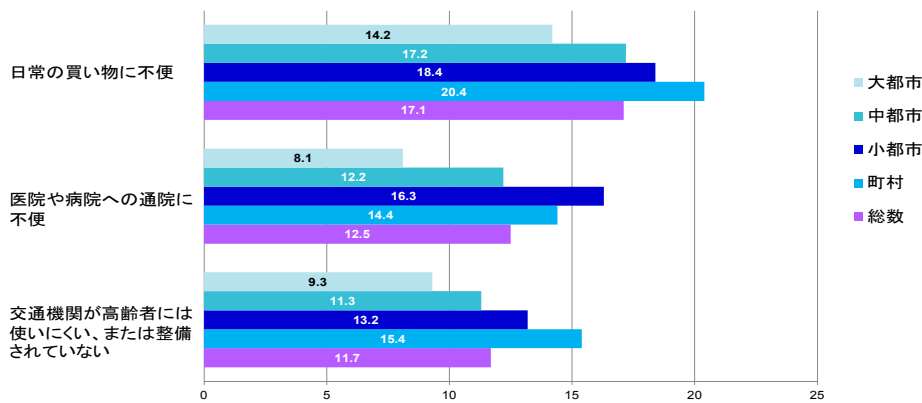
資料：国土交通省自動車局作成

### (3) 高齢化の進展と地域公共交通

我が国が超高齢化社会を迎えようとしている中で、地域公共交通サービスの衰退は、自ら自動車を運転できない高齢者の生活の足に大きな影響を与えることになる。特に地方圏では大都市圏に比べて高齢化率が高く、このような地域で公共交通サービスの撤退が起きやすい状況となっていることが問題をより深刻にしている。

例えば、高齢者の意識調査によると、高齢者が今住んでいる地域の不便な点として挙げている項目では、移動に関する問題が上位にある。また、都市規模別にみると、小規模な都市・町村ほど交通に対して不便さを感じており、地方部における高齢者の生活の足をめぐる厳しい状況をうかがい知ることができる。

図表 2-4 今住んでいる地域の不便な点（上位3項目）

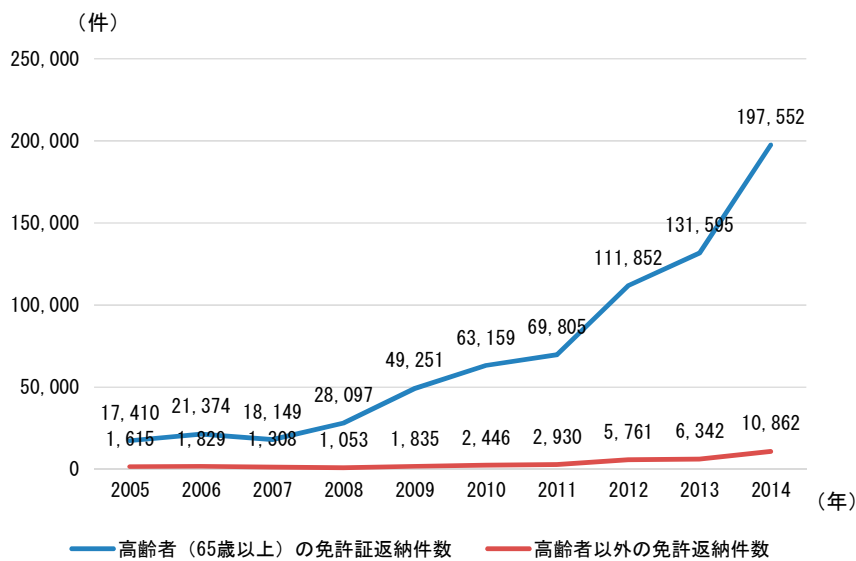


資料：「平成 22 年高齢者住宅生活意識調査」から国土交通省総合政策局作成

また、これは高齢者の自動車運転の問題にも関わってくる。高齢者の免許証返納件数は増加しているが、免許証返納後の代替交通手段に関する懸念から、返納していない場合もあると考えられる。

一方で、高齢者はそれ以外の年代と比べ運転操作が不適切なために事故を起こすことが多く、高齢運転者による死亡事故の割合もこの 10 年増加傾向にある。このように、高齢者の交通事故の防止の観点でも、地域公共交通の衰退は、併せて対応を考えなければならない課題といえる。

図表 2-5 運転免許証返納件数の推移

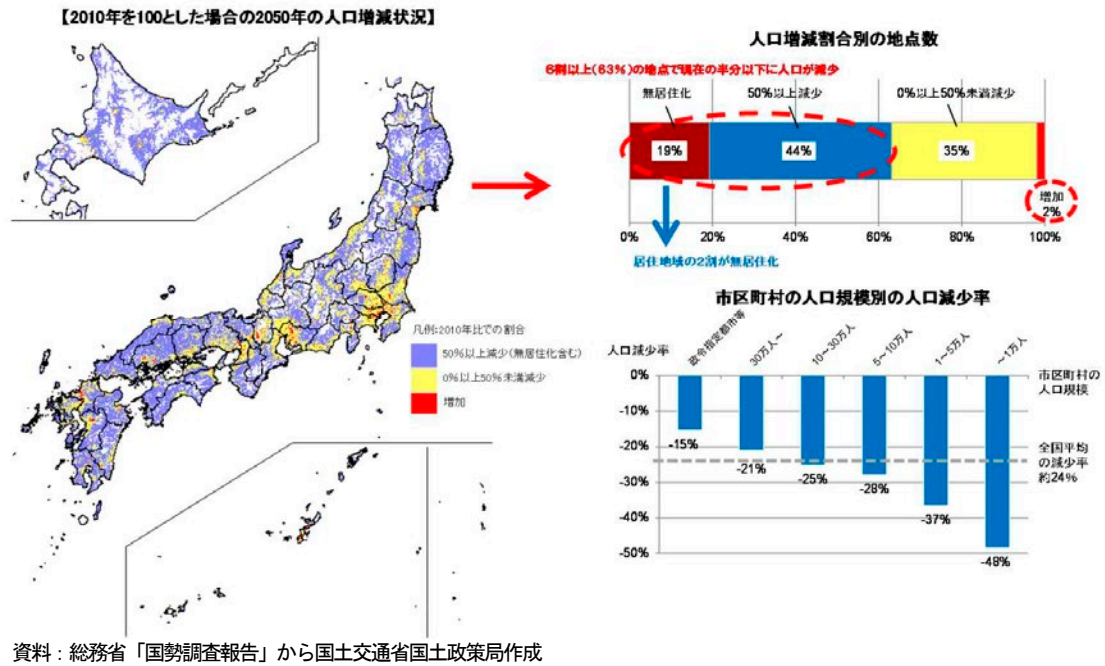


資料：「運転免許統計」から国土交通省総合政策局作成

#### （4）将来の人口減少と地域公共交通

さらに今後の公共交通については、我が国の将来の人口減少が大きな影響を与えることになる。今後、人口は急激に減少し、2050年には人口は2008年の約8割に減少（9,500万人）することが見込まれており、全国を1平方キロメッシュ毎の地点で見た場合、人口が半分以下になる地点が66%となり、2割は無居住化することが予想されている。

図表 2-6 各地の人口減少見通し



### (5) 小括

以上のように、地域公共交通をめぐる状況はたいへん厳しく、事業者の経営悪化も進行しており、人口減少・少子高齢化社会の到来の中で、今後の展望としても苦しい状況が予想される。

しかし、地域社会の活力を維持・向上させる上で、公共交通は極めて重要である。地域公共交通は、地域住民の移動の手段として、とりわけ自動車を運転できない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等にとって欠くべからざる存在である。それは、通院、通学、買物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動を含む様々な外出機会の増加を地域住民にもたらすことになる。

特に、高齢者については、今後75歳以上の高齢者人口の絶対数が大きく増加する見込みであることから、交通安全の観点からも高齢者が自ら運転しなくてもよい環境づくりとしての地域公共交通の充実が求められるが、これは、地域公共交通の市場拡大の好機ともなりうるものである。

また、地域公共交通の充実、国内外の観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることになり、地域間の交流を活発化させ、地域活力の増進につながるものである。

人口減少による利用者減がサービス低下や路線廃止につながり、それが更なる利用者の減少を招くという負の連鎖を断ち切り、地域公共交通が以上のような本来の機能を発揮するためには、

- ① 自治体を中心とした「まちづくり」と一体による地域公共交通ネットワークの再構築
  - ② LRT<sup>3</sup>、BRT<sup>4</sup>、デマンド交通等、地域の課題に対応した多様なサービスの提供による公共交通の利便性と魅力の向上
- が必要になる。

以下、これらを踏まえた各地域における取組については第2章で、国の取組については第3章で記述する。

<sup>3</sup> Light Rail Transit の略

<sup>4</sup> Bus Rapid Transit の略



## 第2章 地方創生に向けた地域公共交通の役割

### コンパクト・プラス・ネットワークを支える地域公共交通

国土交通省では、2014年7月に「国土のグランドデザイン2050」を策定し、今後の地域づくりのあり方として「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方を示している。これは、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、コンパクトなまちづくりと地域公共交通のネットワーク構築を連携して進めるというものであり、この考え方は、地方創生に向けた取組としてもその総合戦略である「まち・ひと・しごと総合戦略」（2014年12月27日閣議決定）の中に明確に位置づけられているところである。具体的には、中山間地域等において商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた集落拠点である「小さな拠点」の形成に必要な基幹集落と周辺集落とのネットワークづくり、地方都市における経済・生活圏の形成に必要な都市のコンパクト化と併せた周辺等の交通ネットワーク形成、さらには、複数の都市圏の連携（連携中枢都市圏）に必要な都市間ネットワークの構築に反映されている。

このように、地域公共交通は、地域における「コンパクト・プラス・ネットワーク」の「ネットワーク」を支えるものとして、地方創生に向けた新たな役割を担うことが期待されている。

例えば、集落地域では、コミュニティバスやデマンド交通の導入によって「小さな拠点」と周辺集落を結び、コンパクトシティでは、地域鉄道やLRTの活用、バス路線の再編等によって中心市街地と居住エリアのネットワークを形成し、都市間では、鉄道や道路等の交通が連携の役割を果たすことになる。

さらに、地方の創生をめぐるっては、観光、健康、福祉、教育などの様々な政策課題が存在する。地域公共交通についても交通分野の課題解決にとどまらず、そのような諸課題に十分に対応することで、地域社会全体の価値を向上させていく必要がある。

また、このような地域公共交通の役割を十分に認識し、交通に関する基本的施策を定めた「交通政策基本計画」においても、地域公共交通の再構築、活性化が最初の目標として掲げられているところである。

以下、このような地域の諸課題に対応した地域公共交通の新たな役割を踏まえ、既に地域で始まっている地域公共交通の取組事例を紹介する。

#### （1）「小さな拠点」におけるネットワークの形成に向けた取組事例

いわゆる「小さな拠点」を含む集落地域において、拠点と周辺集落を結ぶ路線や拠点間を結ぶ路線を担うバス事業については、一般に需要が乏しく、厳しい経営状況のために撤退も相次いでおり、公共交通を独立採算の事業として維持することが困難となっている。集落地域における地域公共交通の維持のために、当該集落地域の属する都市圏全体で総合的かつ効率的な交通ネットワークづくりを行うとともに、需要に応じたデマンド交通などを導入するなどにより、公共交通としての持続可能性を高める取組が進められている。

#### 取組事例①～兵庫県豊岡市における公共交通事業の総合的な役割分担を通じたネットワーク形成

兵庫県豊岡市は、日本海に面した兵庫県北東部に位置し、2005年4月に1市5町が合併して現在の市域となっている（人口8.6万人（2010年国勢調査））。

豊岡市では、2008年9月末のバス事業者の経営状況の悪化による大幅な路線休止により公共交通空白地域ができ、地域住民が通院・通学や買い物など日常生活が不便となることが懸念された。

市は公共交通空白地域を解消するため、路線バスの休止した地域については、市町村運営有償運送

を導入し、民間路線バス、コミュニティバス、市町村運営有償運送等の交通手段を適切に役割分担することで、持続可能な公共交通体系を構築し、市民の生活交通を確保している。

具体的には、市街地中心部を循環する「コバス」が市街地の回遊性を確保し、路線バスが市街地中心部と地域拠点、地域拠点間を運行する役割を分担している。また、路線バスが休止した地域については、既存のコミュニティバスとスクールバスを統合することにより、定時定路線運行とデマンド運行を地域の需要や特性に応じて組み合わせた「イナカー」（市町村運営有償運送）を導入し、地域拠点間の移動性を確保している。「イナカー」は、運行基準（最低需要基準、収支率等）を設定し、毎年運行計画を見直している。（2010年度に1路線、2011年度に2路線、2014年度に1路線を「イナカー」から後述の「チクタク」に移行。）さらに、路線バス、「イナカー」が運行していない地域の交通不便地域の解消のため、地域が運行主体として輸送を行う有償運送サービス「チクタク」（利用日の前日午後7時までに予約、定時運行、自宅付近で乗降可能）の取組を市が支援している。

その上で、豊岡市では「e通勤プロジェクト」（市職員の公共交通による通勤）、「豊岡ノーマイカーデー」の取組を行い、マイカー通勤から公共交通通勤への転換に努めている。



コバス



イナカー



チクタク

### 取組事例②～高知県黒潮町における集落地域を支えるデマンドバスの導入

高知県幡多郡黒潮町は、高知県西南の太平洋岸に位置し、2006年に2町の合併により発足した（人口1.2万人（2014年度末））。

黒潮町では、近年、高齢化と人口減少を背景に、定期路線バス（廃止代替バス）の利用者数の減少が続き、町の財政負担が年々増す中で、路線バスに代わる運行方法として、デマンドバスの導入を決め、2013年5月からの実証実験を経て、2014年4月から本格導入を開始している（デマンドバスは2時間前までに予約を要する定時運行。運行ルートは駅付近と特定エリア間。自宅付近での乗降可能。）。

導入後、スーパーへの買物利用が倍増しており、市街地の活性化や外出機会の増加による地域住民の健康増進に寄与するとともに、導入前に要した運行経費の抑制にもつながっている。

また、デマンドバスの運行エリアとなっている北郷（ほくごう）地区においては、廃校になった小学校を3集落の交流拠点となる集落活動センターとして活用しており、この交流拠点をつなぐデマンドバスは各集落の交流を支える移動手段として期待されている。



黒潮町のデマンドバス

### （2）コンパクトシティにおけるネットワークの形成に向けた取組事例

多くの地方都市においては、市街地の拡散、人口減少等により、中心部と周辺部を結ぶ公共交通の維持に悩んでいる現状がある。さらに、県庁所在地レベルの都市においては、複数のバス事業者の競合により、中心部においてバス路線が集中することで、需要に比して過大な運行となり、全体として非効率となるとともに、路線のわかりにくさによって利用者の混乱を招いているような場合もある。このような都市においては、自治体を中心となって、コンパクトシティ化などのまちづくりと一体的に総合的な交通ネットワークを構築するとともに、LRT、BRT等の導入による運行の効率化と利用者利便の向上を図る取組が進められている。

## 取組事例～富山県富山市におけるLRTを軸にしたコンパクトシティ化

富山県富山市は、鉄軌道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。

具体的には、日本初の本格的なLRTとして整備した富山ライトレールや市内軌道線の環状線化などによるネットワークの形成、「おでかけ定期券」の発行による高齢者に対する運賃割引などにより、回遊性と利便性が向上し、その結果、公共交通の利用者の増加、市内中心部における滞在時間の増加、飲食をはじめとする消費の増加を実現している。

2015年3月の北陸新幹線の開業に当たっては、市内軌道線の富山駅新幹線高架下乗り入れ等の公共交通網の整備が行われた。また、マスコミや情報誌、学校との連携によるモビリティ・マネジメントの展開等、新たな視点を取り入れた公共交通活性化や利便性向上の取組が継続的に実施されている。

なお、2012年6月には、OECDがまとめた「コンパクトシティ政策報告書」の中で、富山市の取組が先進5都市のひとつとして取り上げられた他、2014年9月には、国際連合の「エネルギー効率改善都市」に国内で唯一選定されており、その後も国際会議への招聘件数が増加している等、富山市のコンパクトシティ化の取組は、国際的にも高い評価を得ている。

### (3) 複数自治体の連携等広域的なネットワークや海上交通ネットワーク形成に向けた取組事例

地方では、人口の流出に歯止めがかかっていない一方、生活の利便性の低下、地域経済の縮小等が問題となっており、活力ある経済・生活圏の形成のための地域連携が課題となっている。

このため、市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化によって都市機能を集積・強化して生活関連機能サービスを向上させながら地域の経済成長をけん引することにより、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する取組が進められている。

また、地域の経済・生活圏が海上を跨いで存在する場合には、その活性化のために、陸上のみならず海上も含めた広範囲でのネットワーク形成の取組が進められている。

### 取組事例①～京都府北部における自治体連携による魅力的な生活圏の構築

北近畿タンゴ鉄道は、開業以来、沿線住民の日常の移動手段として、また、沿線地域のビジネスや観光地と都市部を結ぶ産業基盤として重要な役割を果たしてきた。しかし、沿線人口の減少や道路網整備と相まったモータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、利用者数と旅客運輸収入がピーク時（1993年度）の約3分の2まで減少し、経常損失拡大に歯止めがかからない深刻な状況となっている。

北近畿タンゴ鉄道沿線自治体（兵庫県豊岡市、京都府北部地域（福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）の5市2町においては、地域の拠点同士や拠点と目的地を結ぶ公共交通を充実させることで持続可能で住みやすい地域社会を実現するため、2015年4月、公共交通ネットワークの軸である北近畿タンゴ鉄道について、北近畿タンゴ鉄道（第3セクター）が鉄道施設を保有し、民間事業者（高速バス会社WILLER ALLIANCE株式会社の子会社であるWILLER TRAINS株式会社）が京丹後鉄道として運行主体となる「上下分離」を実施した。



「あかまつ号」

これにより、鉄道については、旅行業及びバス事業で培った運行実績、企画力や販売力を活かしながら、民間事業者が経営の改善を図りつつ持続可能な公共交通として再生を図る。一方で、沿線自治体においては、駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや「海の京都」等の魅力的な観光まちづくりを進める。こうした地域の拠点同士や拠点と目的地を鉄道、バス等の公共交通網で有機的に結びつけることにより、交流人口を増加させつつ、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを目指している。



## 取組事例②～鹿児島県薩摩川内市における海上交通ネットワークの再構築

鹿児島県薩摩川内市は、薩摩半島北西部に位置し、東シナ海に面した人口約10万人の市である。同市は2004年に川内市など9市町村が合併して誕生しており、その際に離島である甑島も本土と一つの自治体となった。このため、市のリーダーシップにより、官民の関係者からなる協議会が組織され、利用者が減少傾向にあった甑島航路の維持・改善に取り組んでいる。

具体的には、老朽化した高速船を2014年4月に公有民営方式でバリアフリー対応の新船に更新するとともに、航路再編（島内寄港地の集約、高速船の本土側寄港地を川内港へ移設）や接続バス路線再編（島内バス路線再編、JR川内駅（新幹線駅）と川内港を結ぶ電気シャトルバス導入）を行って、コスト低減と利便性向上を図ることにより、海上交通ネットワークを再構築した。

シャトルバス、川内港ターミナル、新高速船は、「甑島観光ライン」として、統一感のあるデザインで整備されており、航路自体の魅力が高まって輸送人員が大きく増加しており、観光振興にも寄与している。

## （4）民間事業者の先進的な取組を活用した公共交通利用促進の取組事例

## 取組事例～北海道帯広市におけるバス事業者と連携した公共交通利用促進の取組

北海道十勝地方の中心都市である帯広市では、路線バス利用者数が1975年に約1,800万人だったものが、2008年には約400万人にまで落ち込むなど減少の一途をたどっており、また、市内において交通空白地の出現が懸念されていた。

帯広市においては、2001年に計画を策定し、バスの利用促進や交通空白地の解消のための農村部におけるデマンド型交通（大正交通「あいのりタクシー」、毎日交通「あいのりバス」）を導入するなどの施策を進めてきた。

市役所においては、事業者との連携によるモビリティ・マネジメント（小学生へのバスの乗り方教室実施、「高齢者学級」等への出前講義等）をバス事業者（十勝バス・拓殖バス）と共同で実施し、また、バス事業者においても、自ら利用促進の取組を進めた。

特に、地域におけるバス事業者である十勝バスにおいては、2009年から沿線住民宅に対して戸別訪問を行い、バスに乗らない理由を聞き、バスの基本的な乗り方を徹底的に周知することで、バス利用の「不安」を解消する取組を進め、「目的別時刻表」（沿線にどのような施設があり、そこに行くためには、どのバスに乗ればよいかを示したチラシ）の作成や、バス利用の「目的」を提案し顧客を育てる取組を実施した。

これらの取組に加え、高齢者の外出機会創出のため2012年度から実施している高齢者のバス運賃無料化との相乗効果により、帯広市における路線バスの利用者数は2010年度の396万から2013年度には451万人にまで回復し、市において導入したデマンド型交通についても2008年度8,452人から2013年度には15,574人に増加している。



バスの乗り方教室

## （5）地方創生をめぐる様々な政策課題に対応した取組

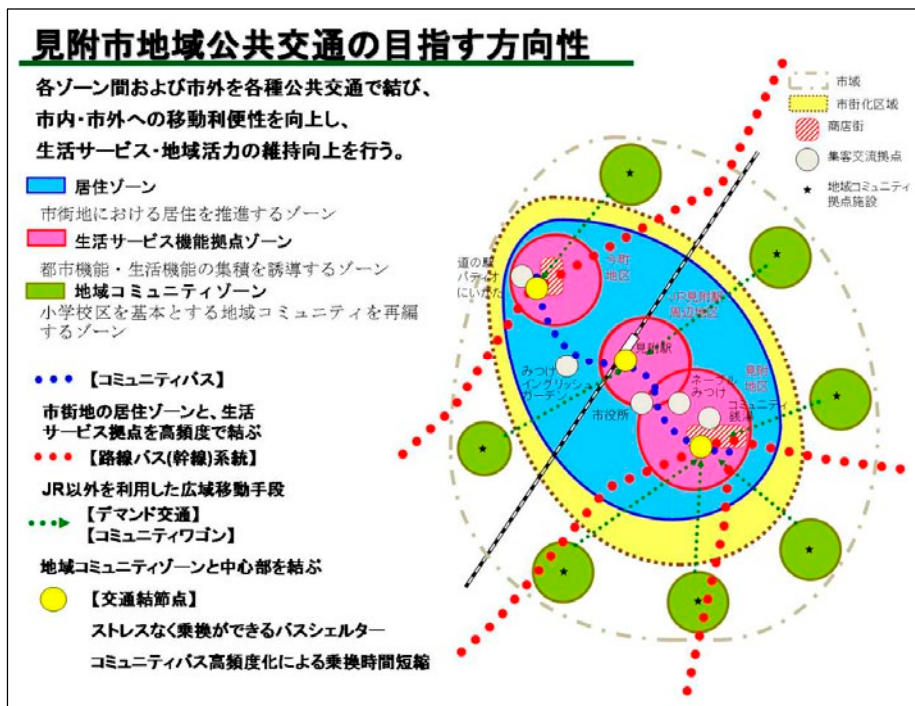
## &lt;健康まちづくり&gt;

高齢者の健康寿命を伸ばし、健康格差の縮小につなげるためには、住民が運動しやすいまちづくり・環境整備が必要である。そのためには、住民の運動・身体活動の向上に関連する施設に加え、クルマへの依存を少しでも減らして「歩く」機会を増やすための公共交通機関等の整備等に取り組む自治体数の増加が必要である。

取組事例～新潟県見附市等における健康まちづくり

新潟県見附市、福島県伊達市、新潟県新潟市、新潟県三条市、兵庫県豊岡市など複数の府県・市町が、自律的に「歩く」を基本とする『健幸』なまち（スマートウェルネスシティ）を構築することにより、高齢化・人口減少が進んでも持続可能な先進予防型社会を創る取組を実施している。

例えば、見附市は、「都市部と村部が持続できる健幸都市の地域再生計画」の認定を受け、市街地のコンパクト化、集落生活圏の確保等と併せて、過度な自動車依存から脱却し、歩いて暮らせるまちづくりを実現するための地域公共交通の再生に取り組んでいる。具体的には、市街地は、コミュニティバスを循環させ、郊外の集落地域と市街地をデマンド型乗合タクシーや、市が地域コミュニティに無償で貸与しているワゴン車で結ぶことで、市民の移動利便性の向上を進めている。



第Ⅱ部

地方創生を支える地域公共交通の再構築



## 第3章 国の取組状況と今後の課題

### (1) 国の取組の前提

これまで、地域公共交通をめぐる厳しい現状と、そのような中で地方の創生に向けてコンパクト・プラス・ネットワークを支える地域の取組の様子を概観した。

少子高齢化社会の急速な到来の中で、地域公共交通の利用者については更なる減少が見込まれ、特に地方部においては、事業者の自助努力のみによる地域公共交通ネットワークの維持には限界がある。

一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生・生徒、高齢者にとって、欠くべからざる存在である。また、集約型の都市構造を推進するに当たって、医療、福祉、商業等の都市機能の集積へのアクセスを確保する観点、日本各地への内外の旅行者の周遊の足を確保する観点からも、地域公共交通の充実を図ることが重要である。さらには地方の創生の面からも地域公共交通の果たす役割への期待は大きくなっている。

それでは、地域公共交通が社会の要請に応えられるように機能を発揮していくための国の取組のあり方はどのようなものであろうか。

我が国の地域公共交通については、基本的に、民間事業者が企画・経営から実際の運行までを担ってきた。今後とも、民間の知恵と工夫を生かして効率性を追求する必要があるが、社会経済情勢の変化の中で、民間事業者に依存した従来の枠組みでは地域公共交通に対する要請の増大に十分に答えられない。

地域公共交通に係る関係者が適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興などの観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワークを実現していくための枠組みづくりが必要となる。

地域公共交通に関する国の取組については、このような背景に基づき、交通政策基本法及び交通政策基本計画において政策の方向性を示し、その下で地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により政策の制度的な枠組みが構築されている。

### (2) 交通政策基本計画における地域公共交通の位置づけ

2013年11月、第185回国会にて成立した交通政策基本法（平成25年法律第92号）は、交通政策の基本理念を定めた上で、基本理念を実現するために実施が必要な施策を定めている。地域公共交通に関する基本理念や国が講じるべき施策も以下のとおり規定されているところであり、これらを念頭に置きつつ、地域公共交通問題の解決に向け具体的に取り組んでいく必要がある。

さらに、交通政策基本法に基づき、今後の交通政策を総合的かつ計画的に推進するため、2015年2月に交通政策基本計画が閣議決定された。交通政策基本計画においては、2020年に向けた交通政策の基本的な方針として、A（生活交通）、B（経済成長に資する交通）、C（安心・安全な交通）の3つの柱を立てて、目標や講じるべき施策が記載されている。その中で、地域公共交通については、基本方針Aの下で、前述の「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方も反映された「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」という目標を中心にして取組が推進されることになった。

### (3) 地域公共交通法の改正

交通政策基本計画で示された地域公共交通に関する取組を具体的に推進するための枠組みとして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通法」という。）の一部改正法が、2014年5月、第186回国会にて成立し、同年11月に施行された。

地域公共交通法は、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生のための地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を策定する仕組みを構築するために2007年に制定されたものである。これにより、2013年度末までに全国で500以上の連携計画が策定されるなど

の実績が上がった一方で、連携計画については、まちづくりや観光振興など地域戦略との一体性が不十分であることや、総合的な交通ネットワークの計画づくりではなく廃止路線等への個別・局所的な対応にとどまりがちなど、いくつかの課題も顕在化した。

このため、2014年の地域公共交通法の改正では、

- ・ 地方公共団体が協議会を組織し、公共交通事業者その他の関係者との連携の下で地域公共交通網形成計画を策定する
- ・ 地域公共交通ネットワークの再編を具体的に進める実施計画を、地方公共団体が公共交通事業者等の同意を得て策定する

など、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、その合意の下に、まちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワークを実現する枠組みを創設した。特に、まちづくりとの連携に関しては、同時期に改正された都市再生特別措置法等に基づく立地適正化計画の策定と連携することにより、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に寄与するものとなっている。また、計画に基づく地域公共交通ネットワークの再編を地域公共交通確保維持事業等の予算等の各種方策により支援していくこととしている。

今後は、この枠組みに基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進することとしており、交通政策基本計画においても、2020年度までに100件の計画策定を目指すこととされている（2014年度末で26件の地域公共交通網形成計画が策定済み）。

#### （4）今後の課題

以上のように、地域公共交通ネットワークの再構築を進めるための枠組みが設けられたところであるが、サービスレベルの向上・路線再編等により、地域公共交通ネットワークを再構築する取組を進めるためには、各地域で創意工夫あふれる取組が進むとともに、その取組の効果が十分発揮されるよう、さらなる環境整備が必要である。

特に、一定の規模を有する都市部等において、BRTやLRT等の新たな交通システムを導入する事業については、初期投資が大きい上に、収益性が確保されるまでに中長期を要する面があり、このような課題への対応として、民間資金の呼び水ともなるような国の出資制度が必要と考えられるため、2015年の通常国会に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案」を提出したところである（同年5月20日成立、5月27日公布）。

他にも、地域における実際の取組においては、様々な意見の違いによって地域の関係者の合意形成が困難なケースや地方公共団体が計画作成に必要な十分なノウハウ・データや専門スタッフを有しない場合などがあり、地域公共交通の再編が進まないことも多い。

このため、今後、国の取り組むべき課題として、例えば、以下のような内容が考えられる。

- ・ 地域公共交通の再編にあたって、地域の関係者の合意形成の促進
- ・ 地方公共団体に対する計画作成のノウハウや知識・データの提供
- ・ 地域特性の異なるエリアにおけるネットワーク形成の実証分析と発信
- ・ 事業者等の保有する情報・データの積極的な活用やそのための研究開発等
- ・ 事業者、住民等の地域の関係者への制度の周知、取組への理解・協力の促進
- ・ 運転手等の交通事業従事者や地方公共団体の交通計画の専門担当職員など、地域公共交通を担う専門人材の育成
- ・ 既存の経営スタイルにとらわれない新たなビジネスモデルの創出

これらについては、その多くが交通政策基本計画においても課題とされているところであり、各地域における創意工夫ある取組が進み、その取組の効果が十分に発揮されるよう、国は、地方運輸局等を活用しつつ、一層の支援の充実を図るとともに、引き続き、自治体、交通関係事業者等と連携しながら、積極的に取り組んでいく必要がある。

## 第Ⅲ部 平成 26(2014)年度交通に関して講じた施策

## 第Ⅳ部 平成 27(2015)年度交通に関して講じようとする施策

第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画の構成に従い、同計画の基本的方針AからCを第1章から第3章として、同計画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
- 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等の導入
- コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入 等

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

- 現行の整備目標等の着実な実現
- ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善 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
- 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・物流ネットワークの構築

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 等

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

- LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充
- 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携
- 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充 等

第3節 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

- 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
- 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実 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

- 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策
- 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用 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 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