

地域交通をめぐる現状と課題

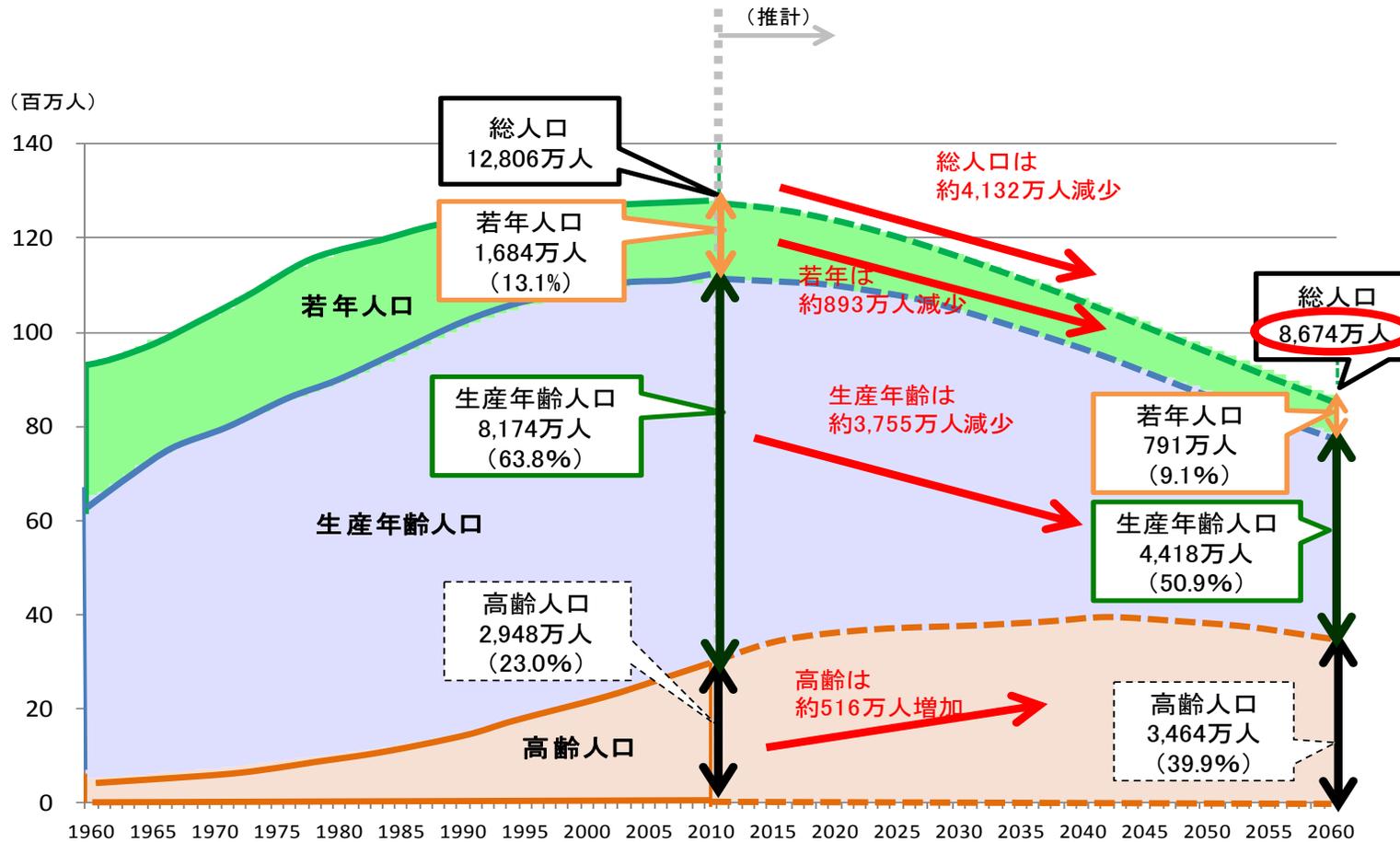
国土交通省

総合政策局地域交通課

令和元年9月9日

人口減少の進展

■ 我が国の人口は、2010年をピークに減少を続けており、今後も減少を続けることが予測されている。

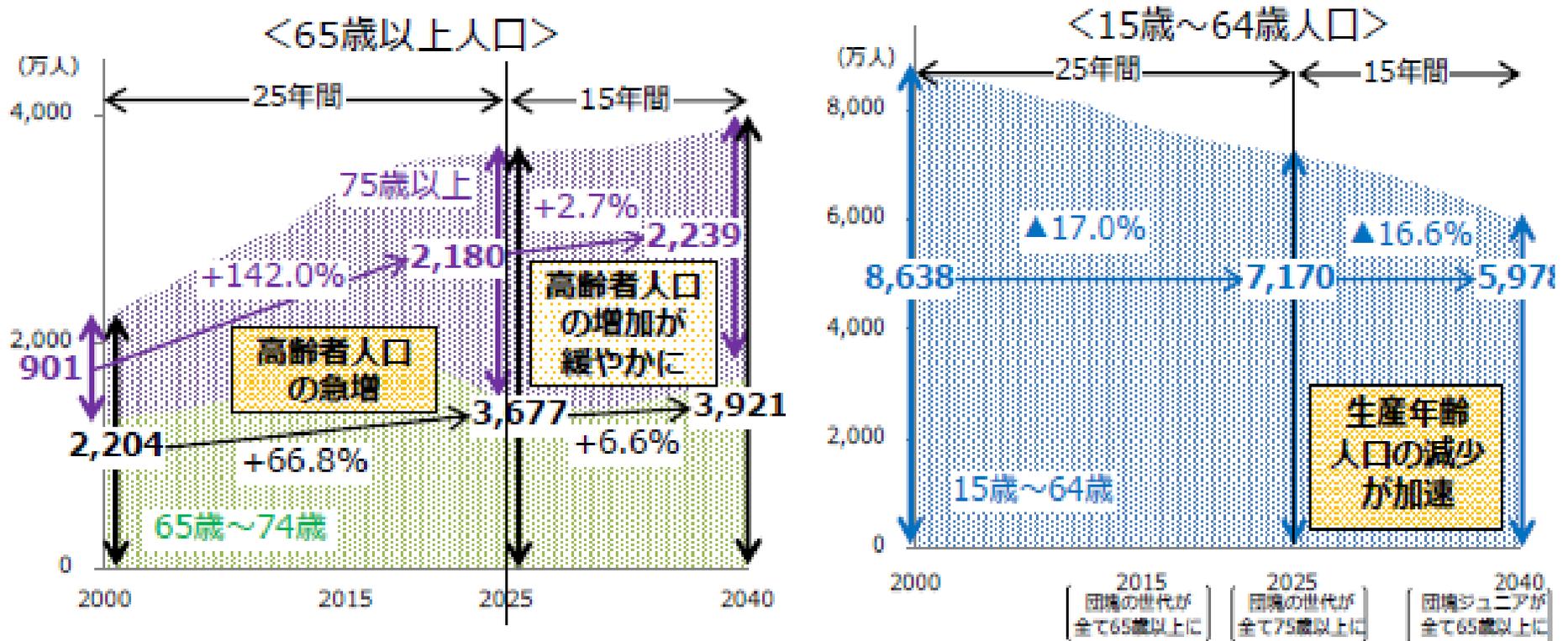


(注) 1 「若年人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口

2 ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合

資料) 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」、同「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(平成24年1月推計)」における出生中位(死亡中位)推計より国土交通省作成

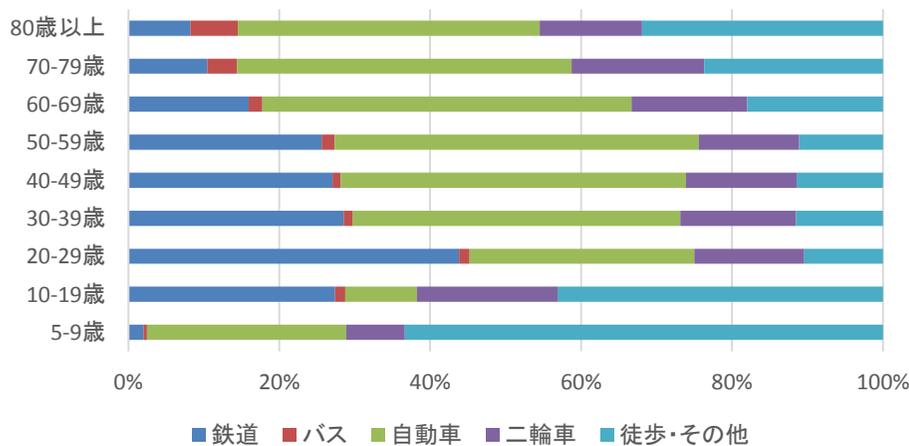
- 人口構造の推移を見ると、2025年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化。



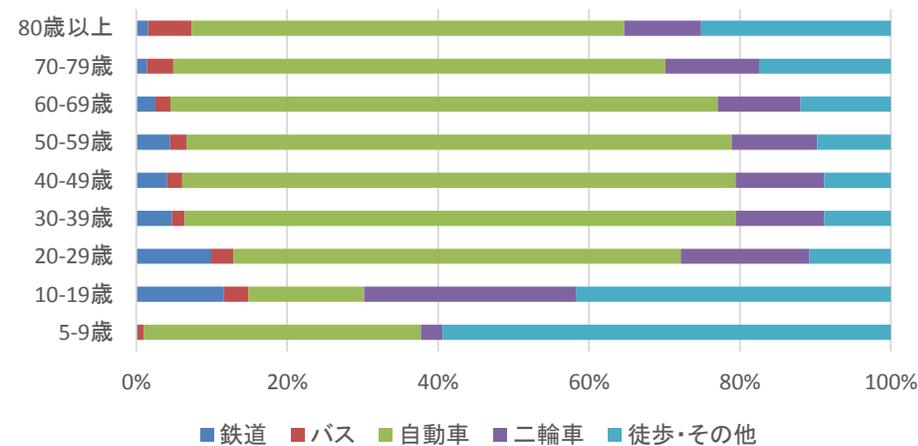
地方部での自家用車依存

- 年代問わず地方部における**自動車分担率は高くなっている**。
- 地方部では80歳以上においても5割を超える自動車分担率となっている。
- 一方で、**地方部では70歳以上の高齢者のバス分担率が他の年代と比して高い**。

三大都市圏



それ以外地方部



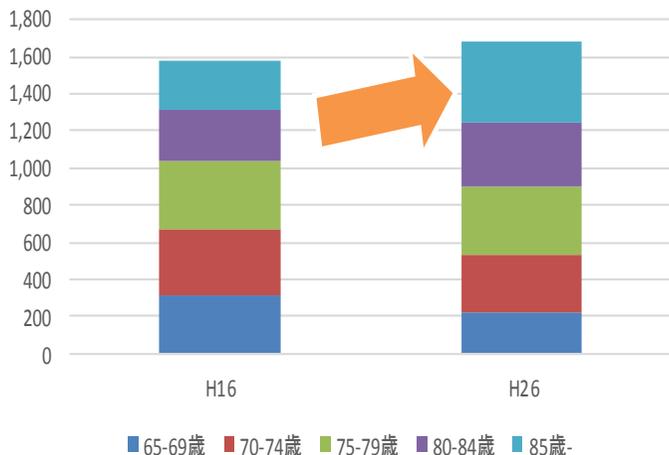
三大都市圏:さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市
 地方都市圏:札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市
 国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」より抜粋

地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安

- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が大きい。

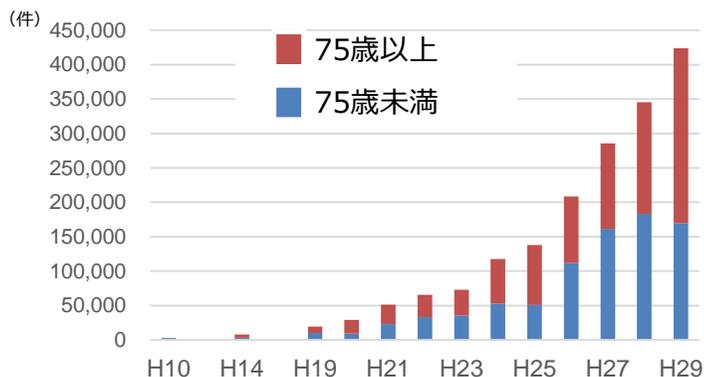
高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増

(万)



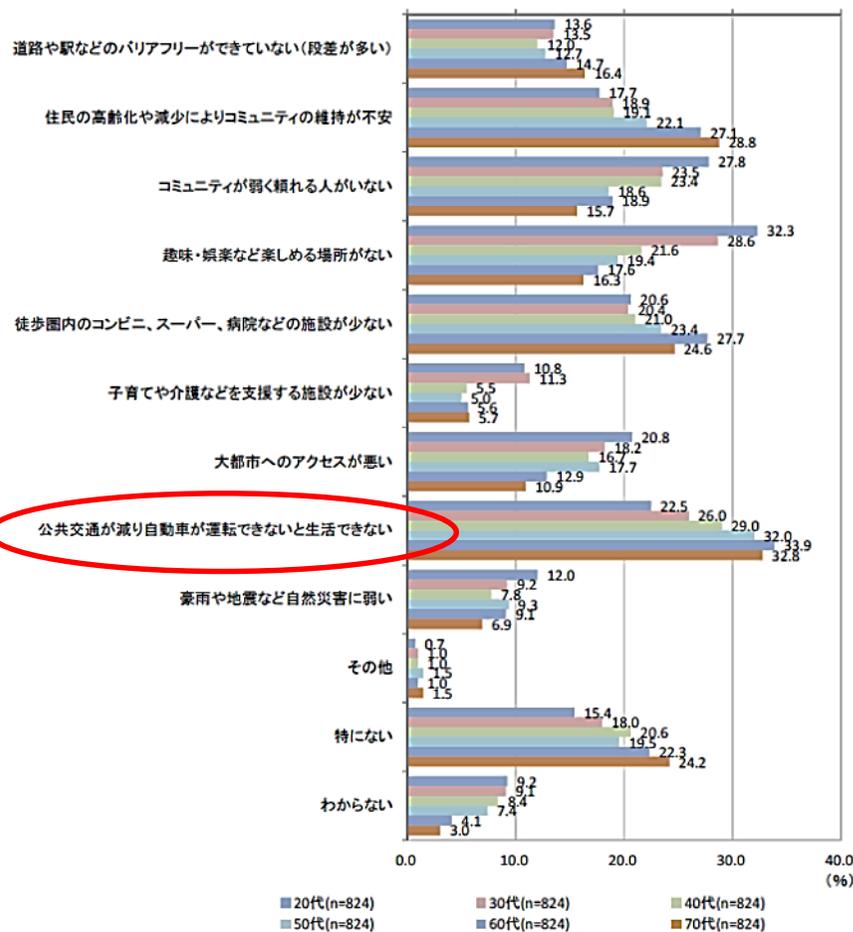
(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

免許返納は年々増加 (運転経歴証明書交付件数の年別推移)



(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



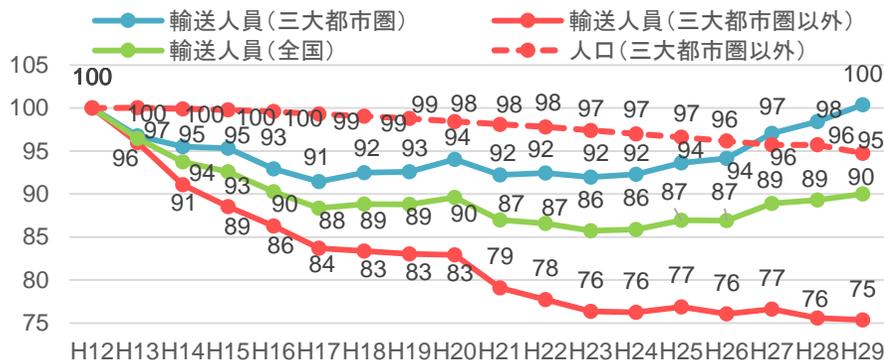
(出典)国土交通省総合政策局作成

地方部の路線バス事業の厳しい現状

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 路線バス事業者の全国の約7割の事業者が赤字。
- 2007年度以降で13,991kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.5%程度に相当。

バスの輸送人員の減少

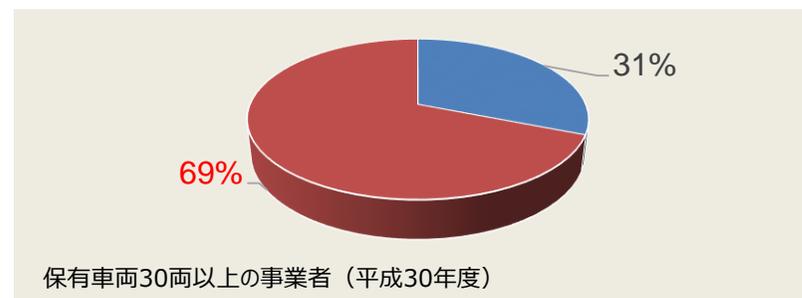
乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



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

バス事業者の赤字割合

- 一般路線バス事業者の約7割の事業収支が赤字



(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

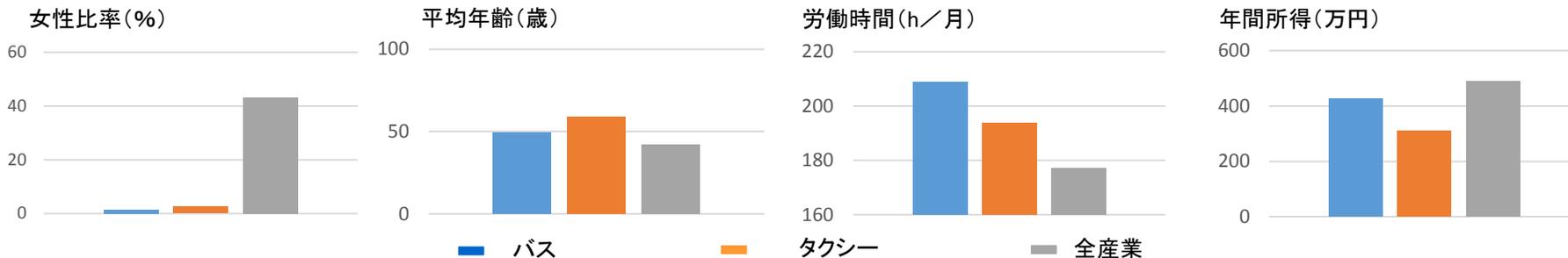
路線バスの廃止路線キロの推移

	廃止路線キロ
2007年度	1,832
2008年度	1,911
2009年度	1,856
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
計	13,991

※高速バス・定期観光バスを除く、
 代替・変更がない完全廃止のもの

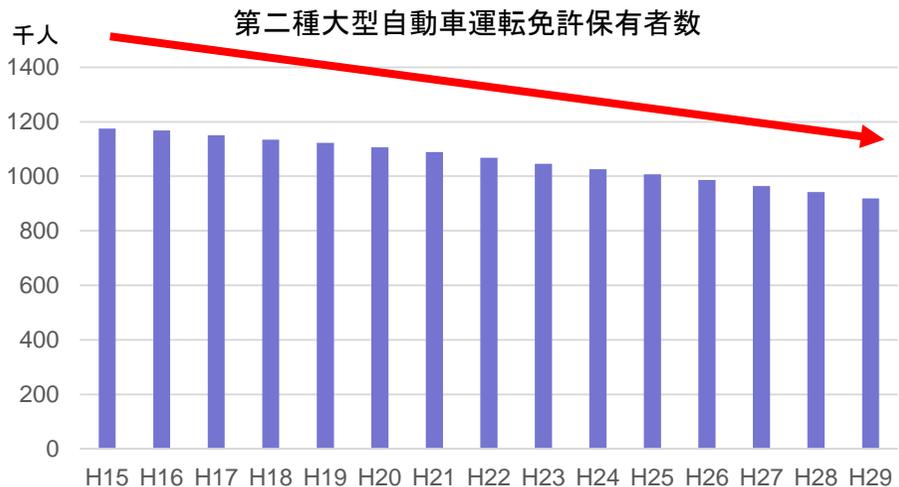
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造

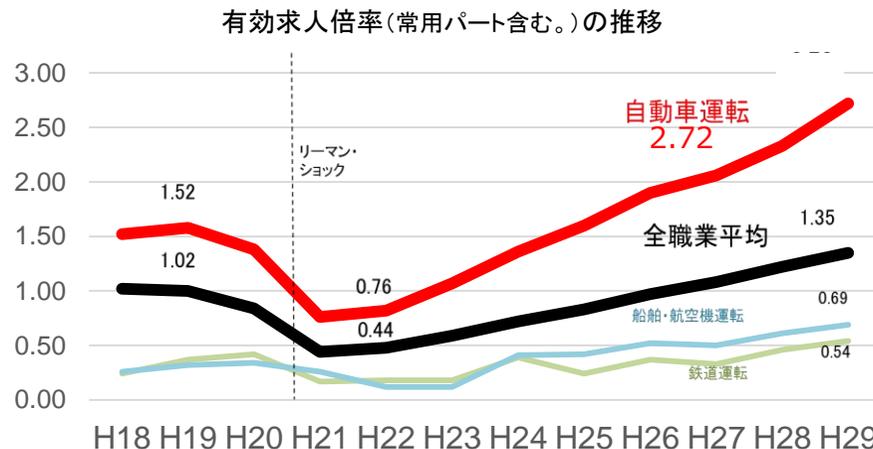


注1:労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2:年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)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年間に於ける賞与、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」より、国土交通省総合政策局作成

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数

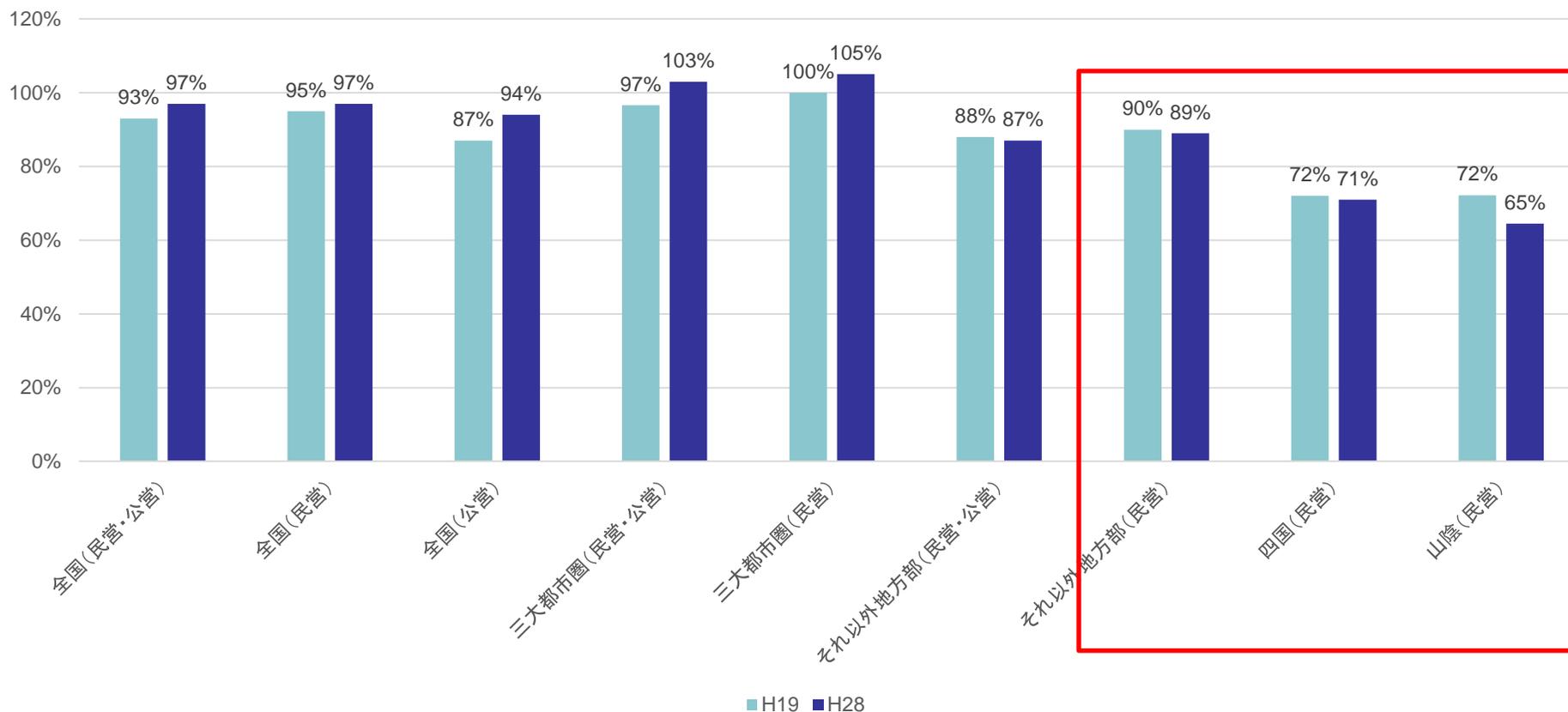


自動車運転事業の人手不足



- 平成19年から平成28年の間で、三大都市圏の事業者は収支改善しているが、地方部の事業者は収支が悪化している。

乗合バス収支率

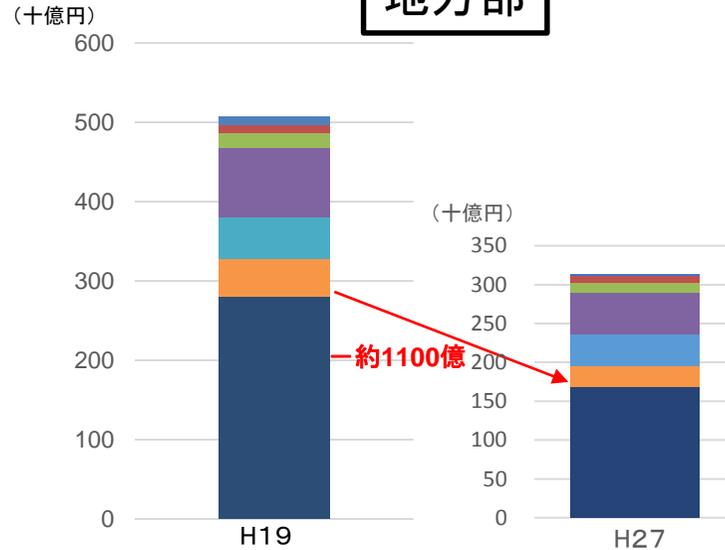
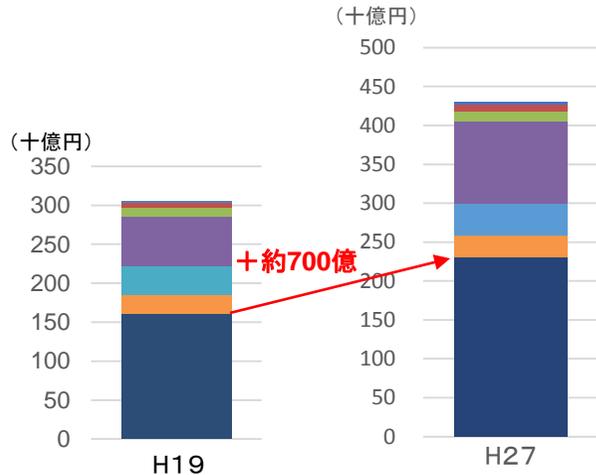


- 平成19年から平成28年の間で、大都市圏では費用増加しているが収入も増加。
- 一方、地方部では費用が減少しているが、それを上回って収入も減少。

三大都市圏

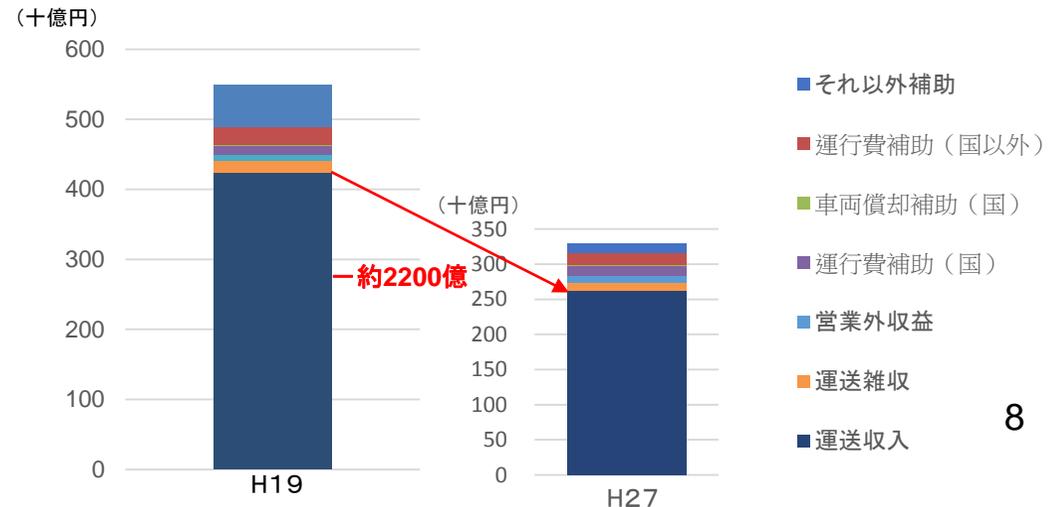
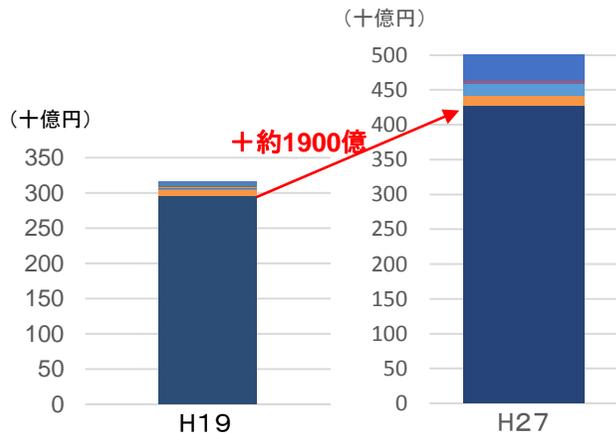
地方部

費用



- 営業外費用
- その他一般管理費
- 一般管理費人件費
- その他運送費
- 車両修繕・償却費
- 燃料油脂費
- 運送費人件費

収入



- それ以外補助
- 運行費補助(国以外)
- 車両償却補助(国)
- 運行費補助(国)
- 営業外収益
- 運送雑収
- 運送収入

- 三大都市圏では補助金なしでも費用をまかなえている。
- 地方部では国の運行費の補助でもまかないきれず、自治体等の補助でようやく黒字化のめどが立つ状況。

三大都市圏



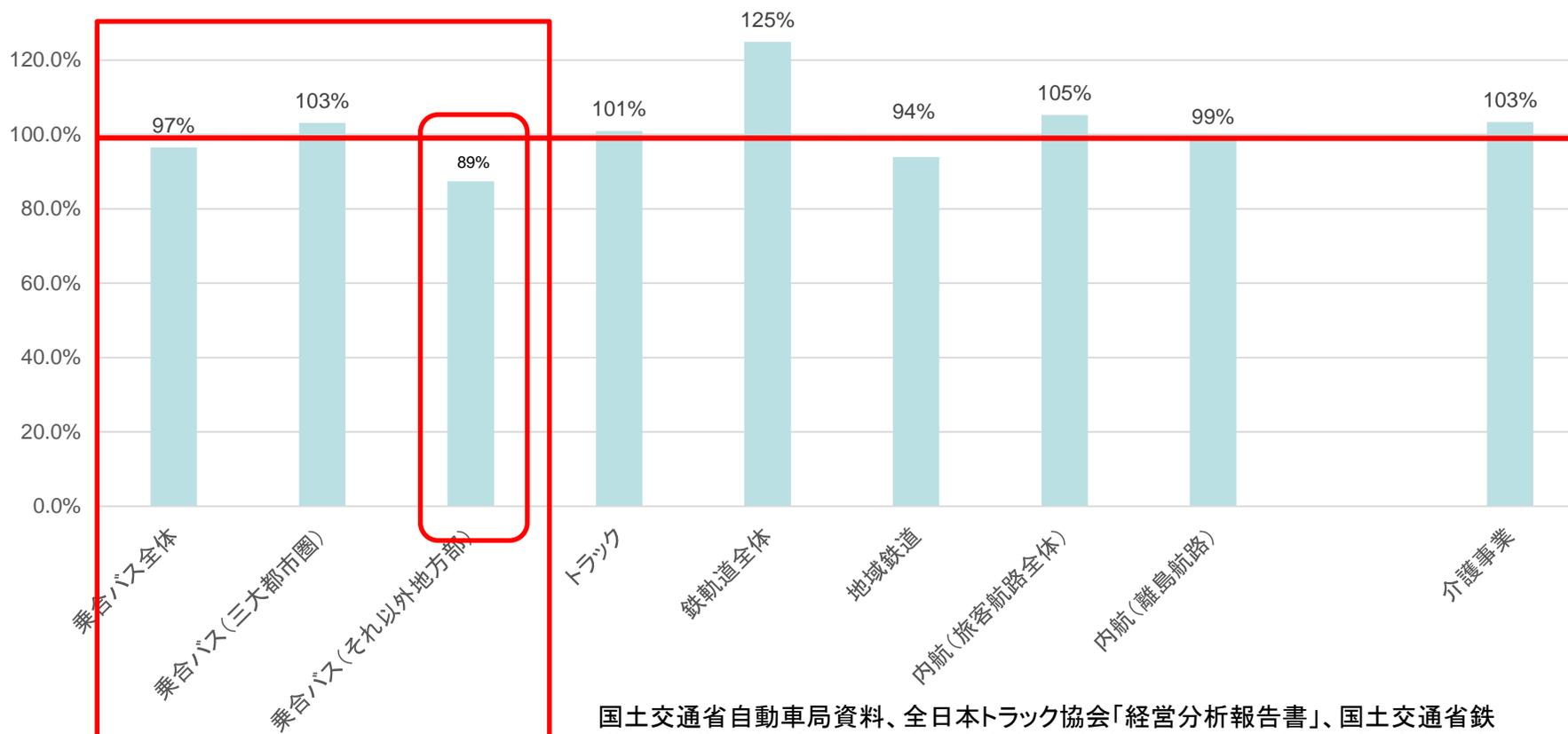
地方部



地方部の乗合バスの収支の他産業との比較

- 「乗合バス事業」の収支は全体でも3%強の赤字構造にあり、「地方部」では11%程度の赤字
 - 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「地域鉄道」と「離島航路」に限ると6~7%の赤字。
 - 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は3%程度の黒字。
- 地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。

H28事業別当該事業収支率(運行補助のあるものは補助前)

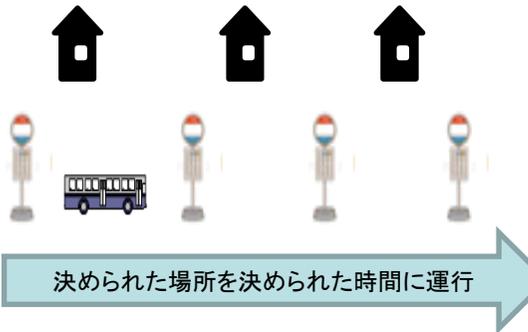
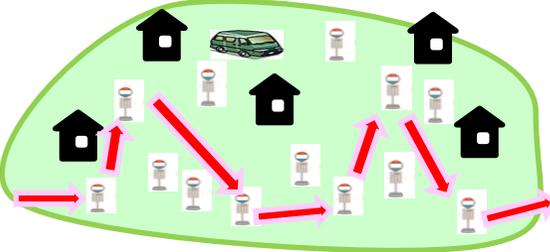
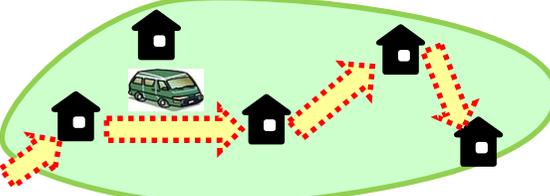


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成

地域における路線バス以外の担い手について

- 路線バスの撤退が相次ぐ地方部においては、自治体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、さらに自家用有償旅客運送等により地域の移動手段を確保。

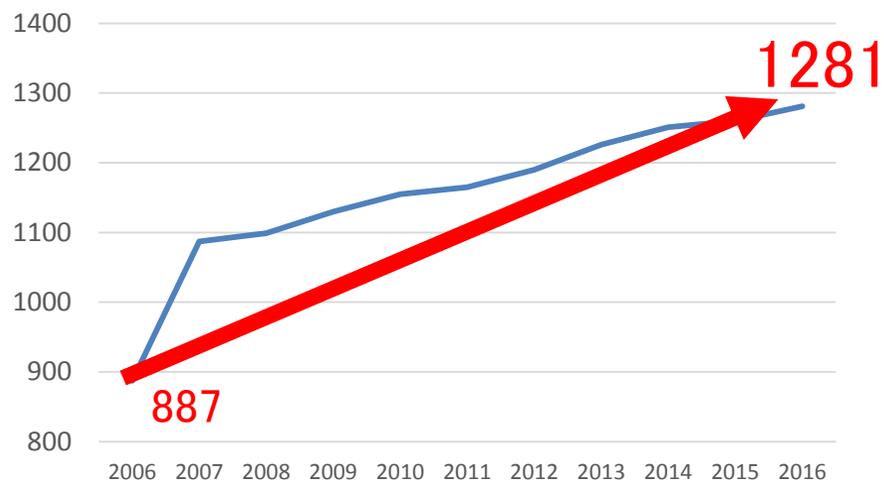
種類	主な運行形態	運行の例	特徴
コミュニティバス	①路線定期運行 ②区域運行	<ul style="list-style-type: none"> ●市町村が、法第4条許可を受けた乗合事業者[※]に委託して運行（乗車定員11人以上の車両） ●法第79条の登録を受けた市町村自ら運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送量（1回の運行で輸送可能な人員）が<u>多い</u> ・（第79条の登録を受ける場合）<u>地域公共交通会議において地域の関係者の合意が必要</u>
乗合タクシー	①路線定期運行 ②区域運行	<ul style="list-style-type: none"> ●過疎地域において、タクシー事業者が、法第4条の乗合許可を取得して運行（乗車定員11人未満の車両） <p>※市町村が、法第4条許可を受けた乗合事業者に委託する場合も含まれる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送量（1回の運行で輸送可能な人員）が<u>少ない</u>
自家用有償旅客運送 （公共交通空白地有償運送）	区域運行	<ul style="list-style-type: none"> ●法第79条の登録を受けたNPO等が運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>バス・タクシー事業によることが困難な交通空白地域</u>で運行 ・<u>運営協議会において地域の関係者の合意が必要</u>

態様	定義	イメージ	特徴
①路線定期運行	<p>・<u>路線を定めて運行</u>するものであって、かつ、<u>路線毎にダイヤが定められている</u>運行の形態。</p>		<p>・目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる</p>
②区域運行 (デマンド型)	<p>・<u>路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う</u>運行の形態。</p>	 	<p>・利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる</p>

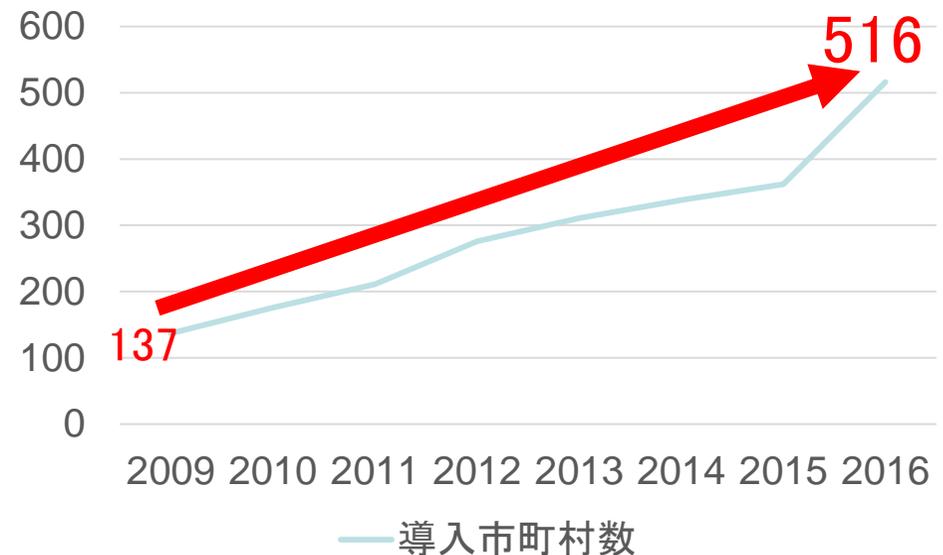
(※)このほか路線不定期運行(路線は定められているが、ダイヤは定められていないもの)がある

- コミュニティバス、乗合タクシーの導入市町村数は近時大きく増加。

コミュニティバス導入市町村数の推移

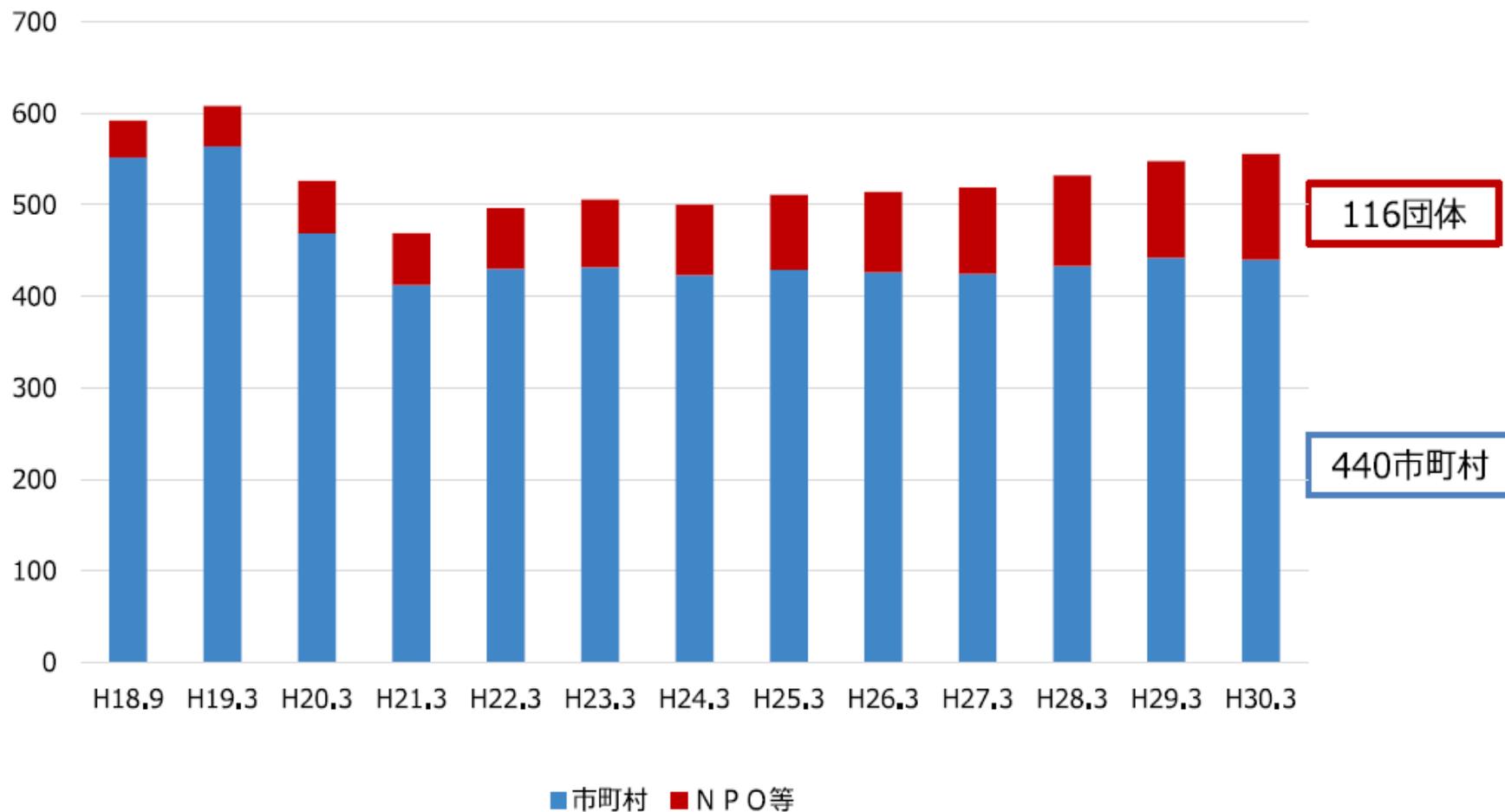


乗合タクシー(デマンド型)導入市町村数の推移



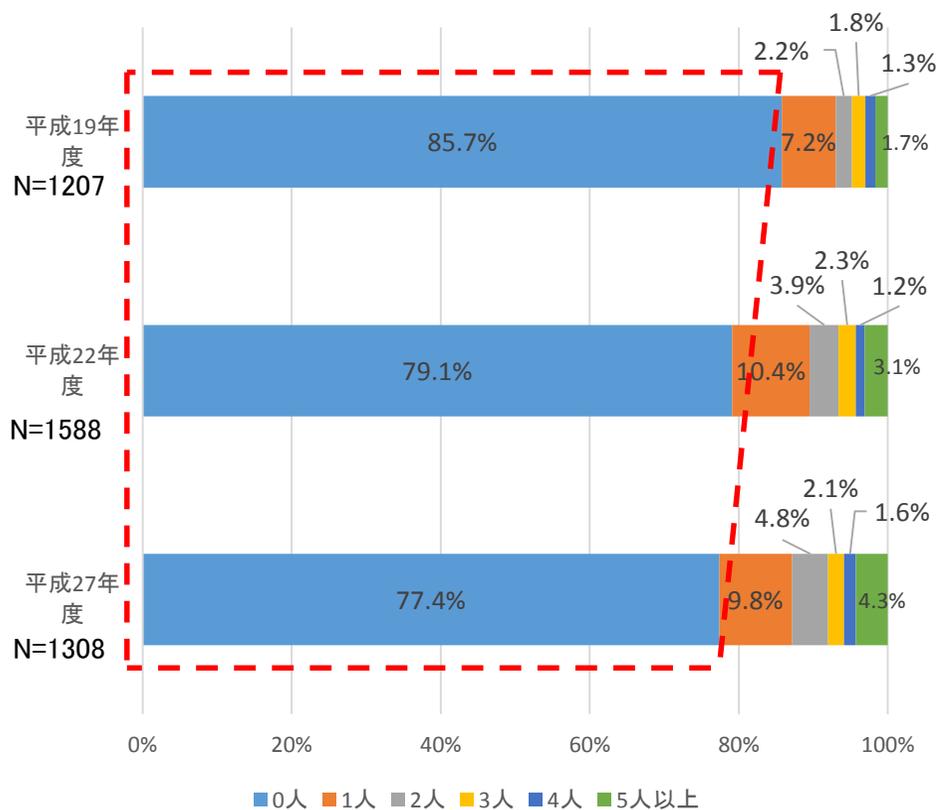
※国土交通省「平成29年度交通の動向 平成30年度交通施策」
より、国土交通省総合政策局作成

■ 自家用有償旅客運送の導入率は、26%（全国1,724市町村のうち440市町村）。

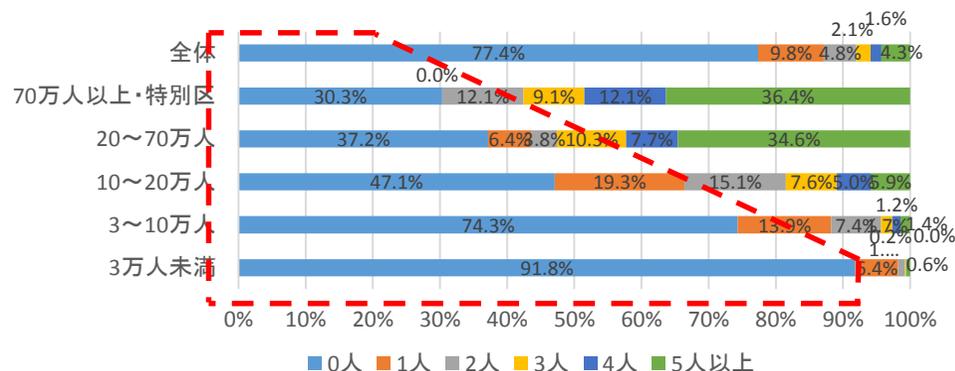


■ 地方部においては、自治体が主体となって足の確保を担っているが、専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向。

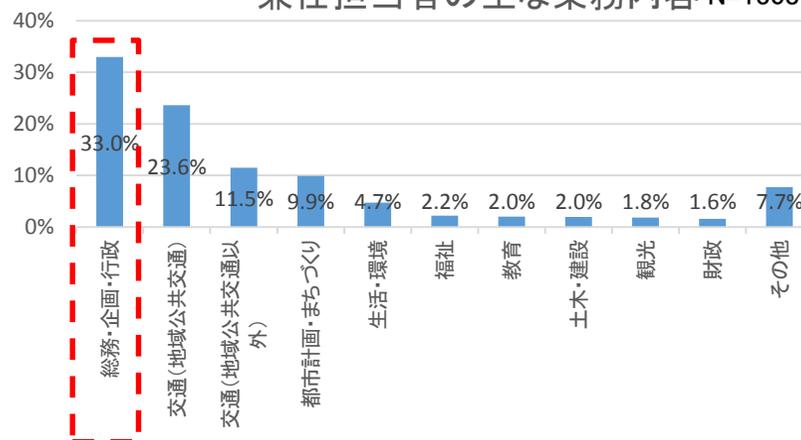
地域公共交通専任担当者数の割合の推移



人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合 N=1308



兼任担当者の主な業務内容 N=1308



出典：国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」より抜粋

関連制度(地域公共交通活性化再生法・支援制度等)

これまでの地域公共交通に関する政策について

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、地域公共交通特定事業により実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)

LRT整備



地域公共交通網の再編

鉄道再構築・再生

BRT整備



乗合タクシー コミュニティバス

海上運送高度化 乗継円滑化



■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

■バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

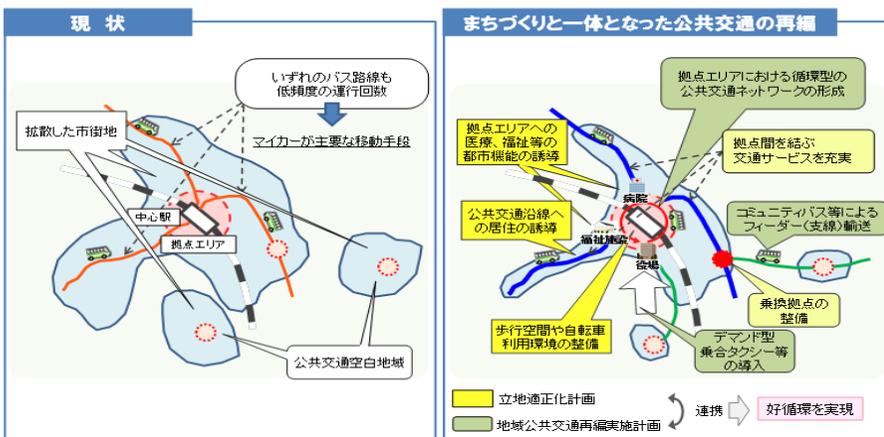
目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ①地方公共団体が中心となり、
- ②まちづくりと連携し、
- ③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)
...

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

実施計画

実施計画
...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)
(事業者)

道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(事業者)

海上運送高度化事業
(海上運送サービス改善)
(事業者)

鉄道事業再構築事業
(鉄道の上下分離等)
(事業者)

地域公共交通再編事業
(公共交通ネットワークの再構築)
(事業者)

鉄道再生事業
(廃止届出がなされた鉄道の維持)
(事業者)

軌道運送高度化実施計画
(事業者)

道路運送高度化実施計画
(事業者)

海上運送高度化実施計画
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

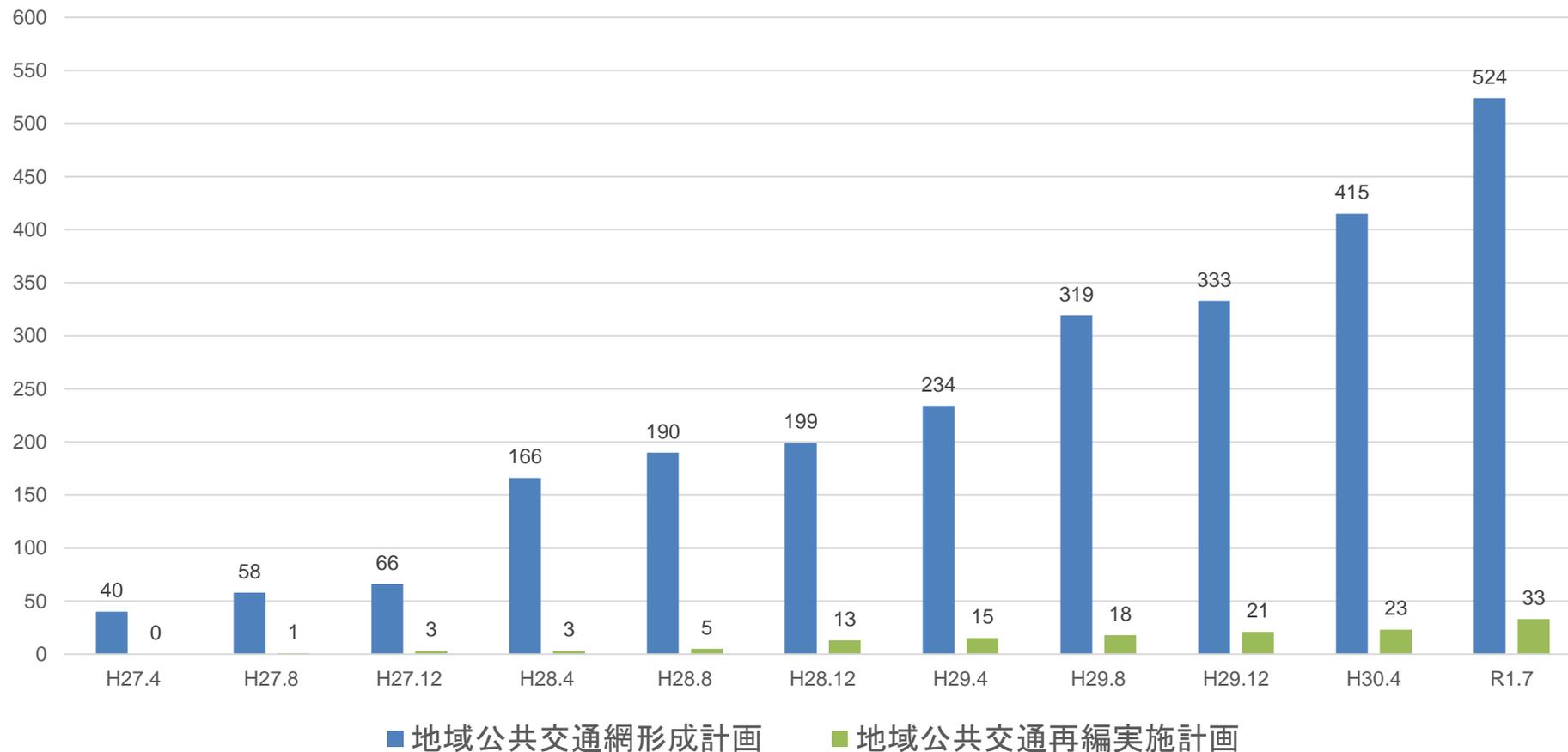
国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

■ 地域公共交通網形成計画、再編実施計画ともに年々増加している。

計画と策定自治体数の推移

策定自治体数



■ 地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域公共交通確保維持事業 (地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の構築)

<支援の内容>

- ノンステップバス、福祉タクシーの導入、
鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

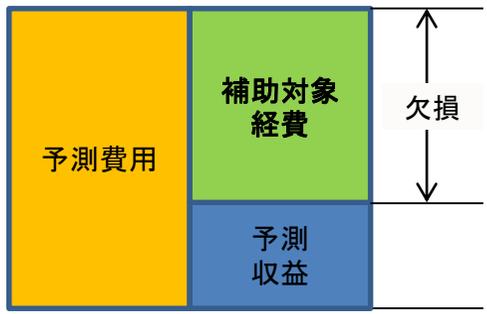
※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

■ 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



＜補助対象経費算定方法＞
 予測費用
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)
 -
 予測収益
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)

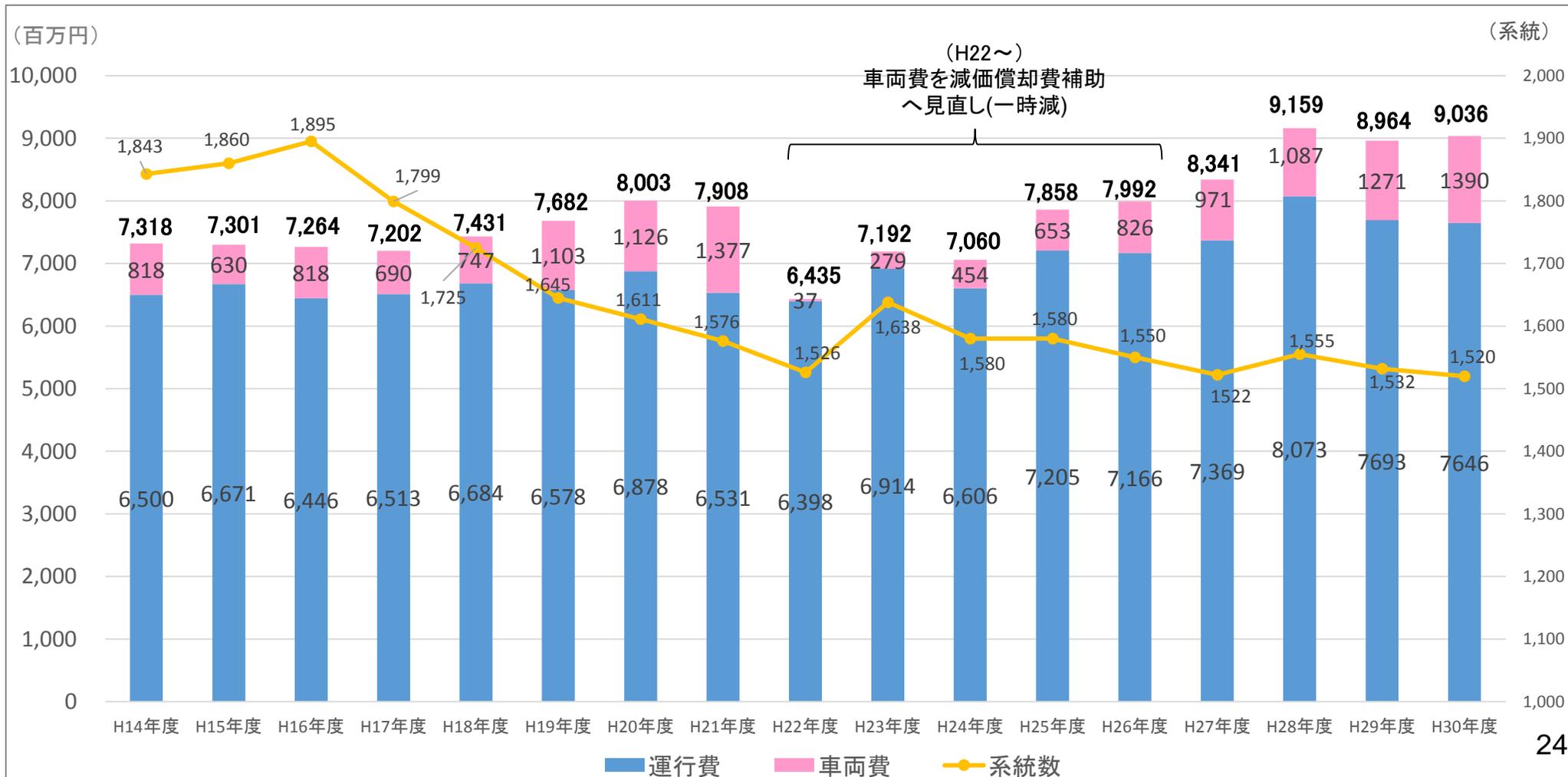
- 補助率
1/2
 - 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
- ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経路系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



地域間幹線系統補助の推移

- 平成16年度以降、補助対象系統数は減少傾向にある中、それを上回る輸送人員の減少及び運送費用の増加により赤字額が増加傾向にあるとともに、東日本大震災の特例措置等(要件緩和)の影響により運行費は増加している。
- また、車両費は平成22年度に一括購入補助から減価償却費補助に制度改正を行った影響により、改正後5年間は一時的に減少したが、その後は増加傾向にある。



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）

■ 幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な 地域内の過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

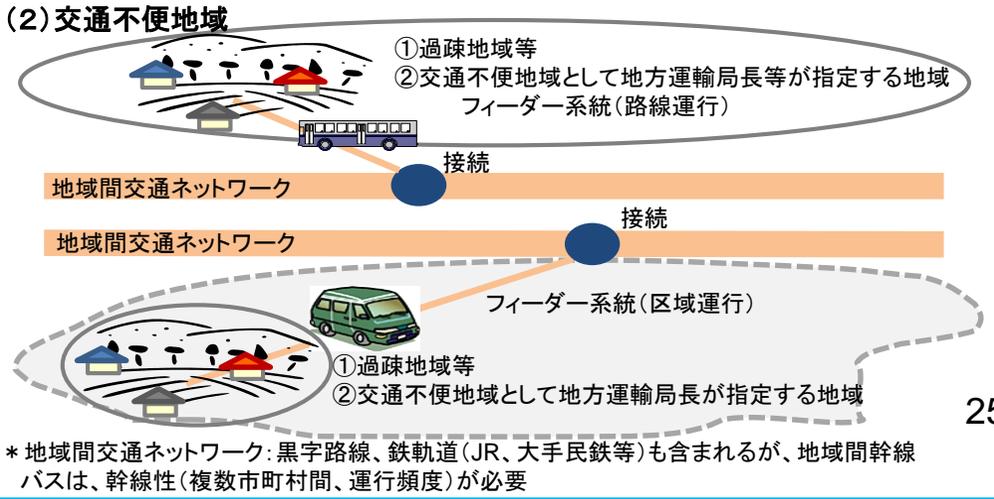
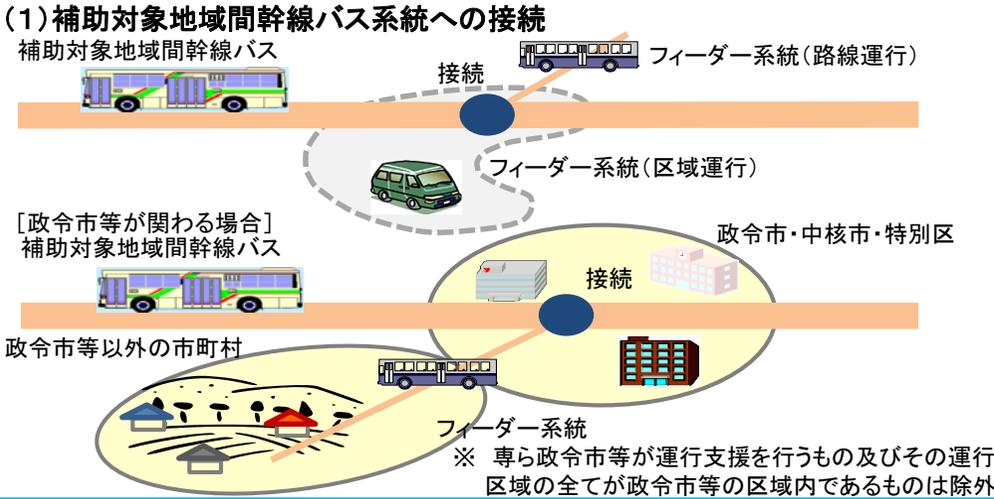
- 補助対象経費
補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額



＜補助対象経費算定方法＞
 経常費用
 （事業者のキロ当たり経常費用
 × 系統毎の実車走行キロの実績）
 ー
 経常収益
 （系統毎の運送収入、運送雑収
 及び営業外収益の実績）

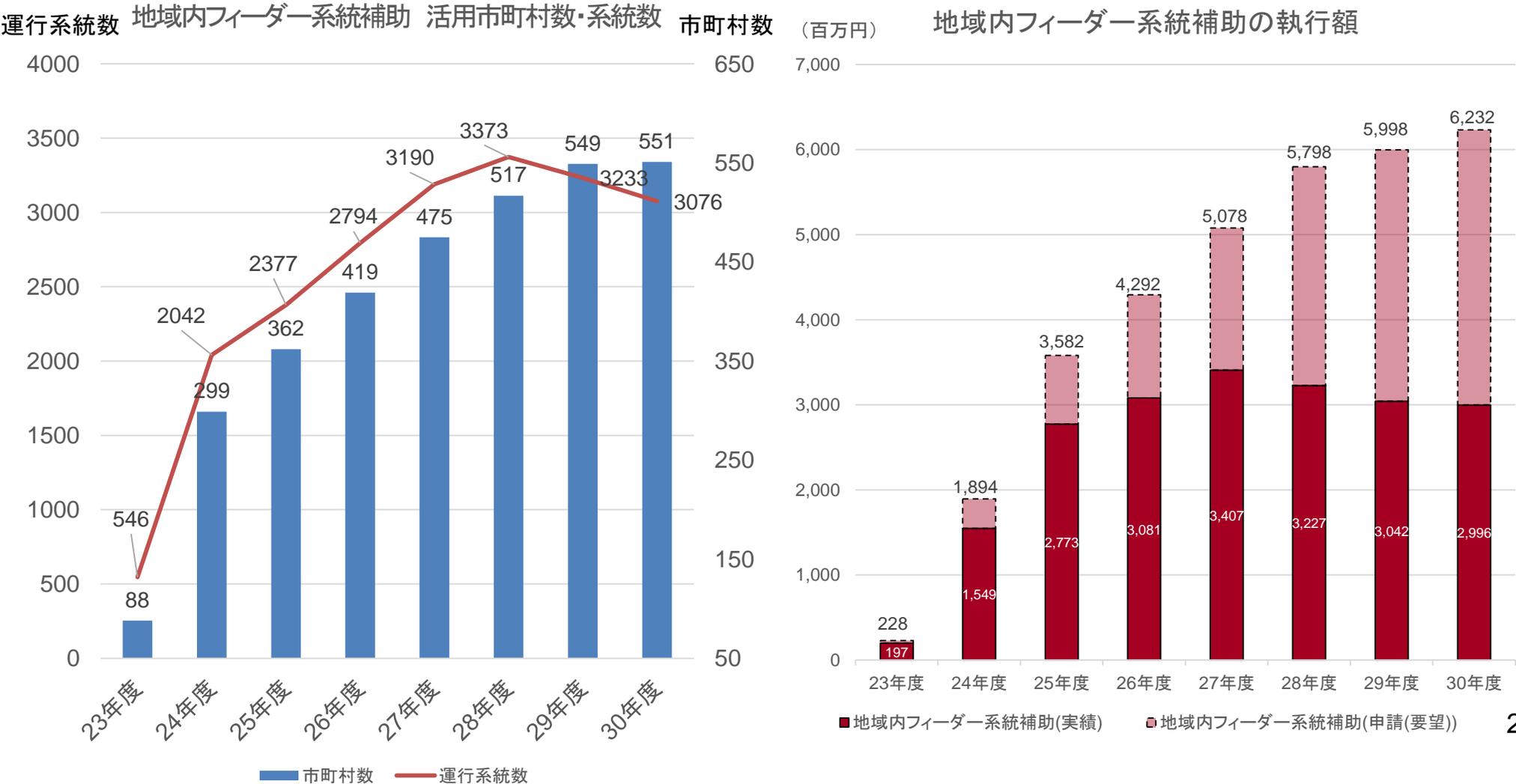
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、
 ・補助対象地域間幹線バスシステムを補完するものであること
 又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 ・補助対象地域間幹線バスシステム等へのアクセス機能を有するものであること
 ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
 ・乗車人員が2人/1回以上であること
 （定時定路線型の場合に限る。）
 ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ



地域内フィーダー系統補助の推移

■ 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増す中、地域の経済・社会活動の基盤である地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー等）の確保維持に対するニーズは拡大傾向にある。地域内フィーダー系統補助を活用する市町村数・申請（要望）額も増加傾向にあるが、限られた予算の範囲内で執行している状況にある。



地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 自治体が地域交通の確保（地方バス、離島航路支援等）に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、**9年間で約50%増加している。**

地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）に関する特別交付税交付額の推移

