

公共交通 メールマガジン

令和2年
8月21日発行
第73号

編集：国土交通省
総合政策局交通政策課



平素より、当メールマガジンをご愛読いただきありがとうございます。
今回は以下のラインナップでお送りいたします。



令和2年版交通政策白書が完成！

(総合政策局 交通政策課)



改正地域公共交通活性化再生法と独占禁止法特例法が成立しました

(総合政策局 地域交通課)



地域における MaaS と AI オンデマンド交通の普及に向けた取組を推進！

(総合政策局 モビリティサービス推進課)



バス実態調査とデータ活用方法が丸わかり！

“バスデータ活用大百科”を公開しました。

(中部運輸局)

<掲示板>

☆ 地域公共交通支援センターについて

☆ 公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」について

【人事情報】

7月、8月の人事情報（公共交通部門）をお知らせします。

〈令和2年7月1日付け〉

北陸信越運輸局交通政策部長 落合 裕史
（前職：鉄道局幹線鉄道課新高速鉄道企画調整官）

近畿運輸局交通政策部長 飯田 修章
（前職：航空局航空ネットワーク部首都圏空港課東京国際空港企画室長）

〈令和2年7月21日付け〉

大臣官房公共交通・物流政策審議官 久保田 雅晴
（前職：大臣官房総括審議官（併）観光庁）

総合政策局交通政策課長 中村 広樹
（前職：日本貨物鉄道（株）鉄道ロジスティクス本部営業部担当部長）

総合政策局モビリティサービス推進課長 河田 敦弥
（前職：観光庁観光地域振興部観光資源課長）

北海道運輸局交通政策部長 野本 英伸
（前職：鉄道局総務課危機管理室長）

〈令和2年8月1日付け〉

関東運輸局交通政策部長 廣田 健久
（前職：総合政策局政策課政策企画官）

内閣府沖縄総合事務局運輸部長 米山 茂
（前職：総合政策局海洋政策課長）

令和2年版交通政策白書が完成!

(総合政策局 交通政策課)

令和2年版交通政策白書が、6月16日(火)に閣議決定、国会報告されました。

交通政策白書は、交通政策基本法(平成25年法律第92号)第14条第1項及び第2項の規定に基づき、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策並びに交通に関して講じようとする施策について国会に報告するもので、平成27年以来毎年作成されており、今年で6年目です。

概要は、以下のとおりです。

(概要)

第I部 交通の動向

交通を取り巻く社会・経済の動向、各分野の交通の輸送量・ネットワーク・交通事業の動向や新型コロナウイルス感染症の影響について整理しています。

第II部 世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

毎年、特定のテーマを定めて特集を組んでいますが、今年版では「超高齢社会の足」に焦点を当てました。超高齢社会における高齢者の生きがいづくりとしての外出の重要性について整理したうえで、高齢者の移動を支える施策の動向や先進事例を紹介しています。

第III部 令和元年度交通に関して講じた施策

第IV部 令和2年度交通に関して講じようとする施策

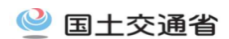
様々な施策を定点観測している第III部、第IV部では、「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を整理しました。

交通政策白書に係る関係情報については、以下のホームページに掲載しておりますので、是非ご参照いただければと思います。

【報道発表資料】「令和元年度交通の動向」及び「令和2年度交通施策」(交通政策白書)について

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo22_hh_000019.html

令和2年版交通政策白書について



第I部 交通の動向

【旅客輸送】

- 国内旅客輸送は、鉄道や乗合バス、航空は増加傾向(前年対比増2005→2018)、乗合バス増減率(2005→2018)、航空:約10%増(2005→2018)
- 一方、旅客船は概ね、タクシーは長期にわたり減少が継続(タクシー:約36%減(2005→2018))
- 国際航空旅客輸送は、ここ数年、訪日外国人旅行者の顕著な増加や、LCC利用者の急増に伴い増加(国際航空旅客輸送:2007→2018)26.1%(2018)

【貨物輸送】

- 国内貨物輸送は、近年概ね安定的に推移していたが、西日本豪雨をはじめとする大規模災害の影響により2018年度は鉄道貨物、航空貨物が急減
- 国際貨物輸送は、リーマンショックによる落ち込みから回復後、ここ数年においては、外航海運(コンテナ)、航空のいずれも増加傾向(外航海運:約20%増(2005→2018)、国際航空貨物:約17%増(2005→2018))

【新型コロナウイルス感染症による交通への影響】※2020年4月の状況

- 鉄道…大手民鉄の全社、公営の約9割、中小民鉄の約7割において、輸送人員が50%以上減少。
- 乗合バス…約6割の事業者が、運送収入が50%以上減少。輸送人員についても、全体で約5割減少。
- タクシー…約6割の事業者が、運送収入が70%以上減少。ほとんどバスが動いていない状況。
- タクシー…約6割の事業者が、運送収入が50%以上減少。輸送人員についても、全体で約6割減少。
- 航空…輸送人員は、国際線は9%減、国内線は96%減。

国土交通省において新型コロナウイルスの感染拡大に対応するため、主として、以下について取組。

- 感染拡大防止:駅等における感染予防策(マスク着用、車内換気等)の徹底、羽田空港等でのサーモグラフィによる検温
- 地域公共交通事業者による衛生対策や車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業の支援等
- 水際対策の強化:外国との間の航空旅客便について、減便等により到着旅客数を抑制することを要請等
- 雇用の維持と事業の継続:雇用調整助成金の拡大措置や、日本政策金融公庫の特別貸付等の資金繰り対策の活用促進等
- 「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」の活用促進等

第II部 【テーマ】世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

最速で進む我が国の高齢化

我が国は、世界でも最速での高齢化が進行中「人生100年時代」が到来

	2017年	2065年(推計)
男性	81.1歳	85.0歳
女性	87.3歳	91.4歳

高齢化率の国際比較

国	2016年	2060年(推計)
日本	28.8%	38.1%
ドイツ	21.0%	28.0%
アメリカ合衆国	12.0%	18.0%
韓国	10.0%	15.0%
シンガポール	7.0%	10.0%

生きがいづくりに直結する「外出」

高齢者の生きがいづくりに、「外出」が必要な要素にどの程度生きがいを感じているか(外出頻度との関係)

外出頻度	73.0	70.0
ほとんど毎日	73.0	70.0
4～5日	72.2	31.8
週に2～3日	60.9	32.5
週に1日程度	52.3	37.1
月に2～3回	37.2	11.6

高齢者の外出を巡る多くの課題

○免許返納者が増加する中で、自らの運転に頼ることのできる後期高齢者の外出率は低く、特に地方でその傾向は顕著

○受け皿となるべき地域公共交通の担い手の高齢化も問題

運転免許返納による外出率の低下

年齢	免許返納率	外出率
65～74歳	85%	74%
75～84歳	41%	60%
85～94歳	28%	48%
95歳以上	86%	79%
95歳以上	61%	71%

高齢者の免許返納件数の増加

年	件数(万)
2009	4.9
2010	5.0
2011	5.1
2012	5.2
2013	5.3
2014	5.4
2015	5.5
2016	5.6
2017	5.7
2018	40.7

自動車運送事業の担い手の高齢化

業種	平均年齢
バス	51.2歳
タクシー	60.1歳
全産業	42.9歳

交通政策の動向

高齢化が進む地域での輸送サービスの維持確保の促進

- <地域が自らデザインする地域の交通>
- 原則、全ての地方公共団体が、まちづくりと連携しつつ、従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源も位置付ける「地域公共交通計画」を作成
- <既存の公共交通サービスの改善の徹底>
- 乗合バス等の等間隔運行や定額制乗り放題運賃等のサービス改善を促進
- タクシーの活用促進(タクシーの相乗り、事前確定運賃等)
- <輸送資源の総動員による移動手段の確保>
- 自家所有乗客運送の実施円滑化
- 介護サービスの連携、寄客混乗等
- 地域の実情に合わせた車両小型化、運行形態見直し等による効率的なサービス提供(車両小型化、頻度見直し等)

高齢者の安全運転を支える対策

- <安全運転サポート車の普及促進>
- <限定条件付免許制度の実現>
- <高齢者向けの新たなモビリティサービスの導入>
- <グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ等の普及促進>
- <中山間地域等での自動運転サービスの推進>
- <Maas(Mobility as a Service)の推進>
- 全国19地域において実証実験の実施を支援
- Maas相互間の連携や、多様なサービスとの連携を推進

高齢者の移動を支える環境整備

- <バリアフリー化の推進>
- 椅子のままで乗車可能なエレベーター付バスの導入と乗客誘導システムの導入
- <まちづくり、歩行空間整備等>
- 歩道が広く歩きやすくなるまちづくりのイメージ

第III部 令和元年度交通に関して講じた施策 / 第IV部 令和2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、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3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

改正地域公共交通活性化再生法と独占禁止法特例法が成立しました

(総合政策局 地域交通課)

現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、令和 2 年通常国会において改正地域公共交通活性化再生法が成立、6 月 3 日に公布されました。（公布から 6 ヶ月以内施行）

また、これまでダイヤ・運賃等について複数事業者間で調整を行うことは、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれがありましたが、交通事業者同士の連携の取組を円滑に進めるため、国土交通大臣の認可を前提として、乗合バス事業者が他の乗合バス事業者又は公共交通事業者との間で行う共同経営等について、独占禁止法の適用を除外する特例を設けた独占禁止法特例法が令和 2 年通常国会において成立、5 月 27 日に公布されました。（11 月 27 日施行）

国土交通省においては、地方公共団体を中心となって作成する地域公共交通計画等や公共交通事業者の連携の取組を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図る取組を支援してまいります。

詳しくは、国土交通省 HP をご確認ください。

【地域交通活性化再生法について】

[URL:https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html)

【独占禁止法特例法について】

[URL:https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000179.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000179.html)

地域における MaaS と AI オンデマンド交通の普及に向けた取組を推進！

(総合政策局 モビリティサービス推進課)

国土交通省では、MaaS の普及とそれにあたっての地域における移手段の確保として、AI オンデマンド交通の普及が重要と考えています。このためには、地方自治体や現地の交通事業者との意見交換を通じた案件形成が重要と考えており、地域のご関心に応じた取組を推進しているところです。

その第一弾として、6月25日(木)に山形県で「MaaS と AI オンデマンド交通の地域セミナー」を開催いたしました！

今後、各地の皆様のご要望をお伺いしながら、導入・普及に向けた取組を進めてまいりますので、ご関心のある地域がありましたら、モビリティサービス推進課までご連絡下さい！

【スケジュール】

6月25日(木)「MaaS と AI オンデマンド交通の地域セミナー」 in 山形県

7月15日(水)「MaaS と AI オンデマンド交通の地域セミナー」 in 高知県

8月27日(木)「MaaS と AI オンデマンド交通の地域セミナー」 in 大分県

〈※AI オンデマンド交通とは・・・〉

AIオンデマンド交通について

国土交通省

オンデマンド交通とは

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AI の活用

○AI による最適な運行ルート の決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】



〈お問い合わせ先〉

総合政策局（公共交通・物流政策審議官部門）モビリティサービス推進課

TEL：(03) 5253-8980 (直通) FAX：(03) 5253-1513

MAIL: hqt-newmobility-02★gxb.mlit.go.jp ※「★」を「@」に置き換えて下さい。

**バス実態調査とデータ活用方法が丸わかり！
“バスデータ活用大百科”を公開しました。**

(中部運輸局)

中部運輸局では、乗合バス事業及び自治体等のコミュニティバス事業において、更なる利用者増と輸送の効率化を含む生産性向上を図るために、必要な利用実態の把握及びデータ活用の方法について『バスデータ活用大百科』として冊子に取りまとめました。

本書では、路線バスの利用実態の把握及び結果の分析に係る標準的な手順を指し示すことで、目的に応じて適切な調査方法を選択してもらうことと、調査結果を正しく分析し活用できるよう、その方法論を示しています。

バス事業者やコミュニティバス運行自治体が、データをどのように把握し有効活用していくか、また今後改善をしていく中で必要なデータが何なのか、本冊子を参考にしながら、バスの運行計画、ダイヤ作成、輸送実績等の分析にぜひお役立てください。

また、中部運輸局公式Y o u T u b eチャンネルでは“2分で中身をカンタン解説！”も公開しています。こちらもぜひご覧ください。

中部運輸局HP（“バスデータ活用大百科”リーフレット）

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library>

中部運輸局公式Y o u T u b eチャンネル 2分で中身をカンタン解説！

<https://youtu.be/bKs2Id3eLTY>

< 掲 示 板 >

☆ 地域公共交通支援センター

交通政策課では、市町村をはじめとする各地域の関係者が、地域公共交通の確保・維持に取り組む際に有効に活用いただくため、全国各地における様々な先進事例（約300事例）を蓄積している「地域公共交通支援センター」を運用しております。

「地域公共交通支援センター」は、地域、人口、交通モード等により、先進事例を検索することも可能となっております。是非ご活用下さい。

<地域公共交通支援センター> <http://koutsu-shien-center.jp/index.html>

☆ 公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」（以下「キャラクター」という。）は、公共交通の利用促進について、より効果的な広報・啓発を行うことを目的としております。

キャラクターの使用を希望される場合、地方運輸局交通政策部交通企画課までお問い合わせ下さい。申請手続きについてご案内致します。

なお、「地域公共交通支援センター」においても、キャラクターの申請手続き、使用方法、FAQをご案内しております。

公共交通利用促進キャラクター のりたろう



大好きな公共交通機関で働くことを夢見ていたが、ネコでは単独で乗り降りができないことから一念発起。自らが新たなハイブリッド公共交通機関に進化することで夢を実現し、現在は利用促進PRの先頭に立って活動している。

駅長を務めるなど活躍中の仲間達を同じネコとして尊敬しており、いつか会って公共交通について熱く語り合いたいと思っている。

- ・移動手段は「ネコ足歩行」
- ・自由に移動できるが、疲れてしまうので 100 歩ごとに休憩が必要
- ・乗車可能人数は運転士（のりたろう本人）を含めて 1 名のみ！

読者の皆様からのご要望や全国に共有したい情報等がございましたら、以下の【お問い合わせ先】までご連絡下さい。

【お問い合わせ先】

国土交通省総合政策局交通政策課 梅澤・河田
〒100-8918

東京都千代田区霞が関2-1-3（中央合同庁舎3号館3階）

TEL：03-5253-8986（直通）

FAX：03-5253-1513

E-mail: hqt-koutsuseisaku_joho@gxb.mlit.go.jp

★国土交通省HP（情報発信のページ）

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html

