

我が国の公共交通政策について

2012年12月7日

国土交通省総合政策局公共交通政策部
交通計画課 地域振興室長 野田 勝

目次

1. 公共交通の現状
2. 公共交通の活性化に向けて
3. 交通基本法案

1 . 公共交通の現状

交通を巡る様々な課題

国際ネットワークの強化

大都市拠点空港の容量拡大等や国際戦略港湾の充実により、国際交流拠点の機能を強化



我が国経済の活性化

新幹線や高速道路のネットワーク強化により、広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図る



地域社会の維持・活性化

まちづくりや観光立国に資する交通施策

まちづくりと一体となった交通施策や観光立国に資する交通施策の推進により、地域経済・社会を活性化



地域の生活交通の確保

人口減少・高齢化の著しい地方部での生活交通確保により、地域社会を維持



疲弊する公共交通の例

～ JR北海道江差線～

江差線（木古内・江差間）の沿革と現況

昭和11年、全線開業
かつては木材と海産物の輸送で活況を呈す。

モータリゼーションの進展、沿線地域の過疎化等により、利用者が減少の一途。

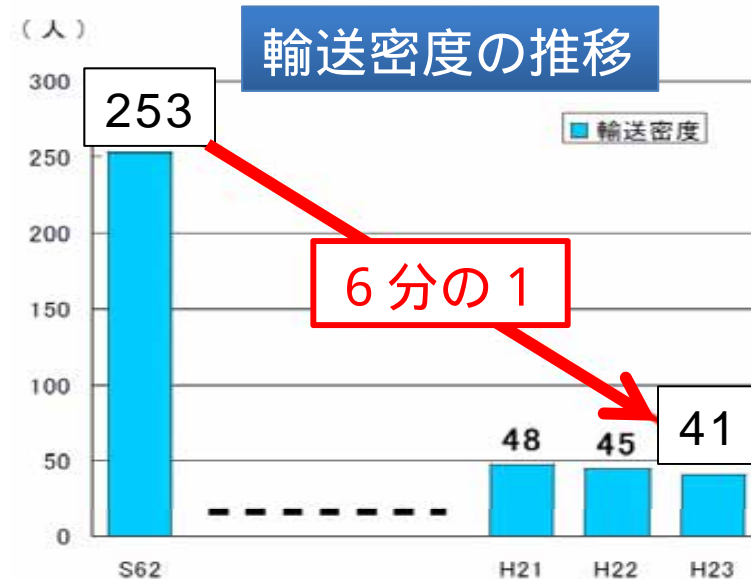
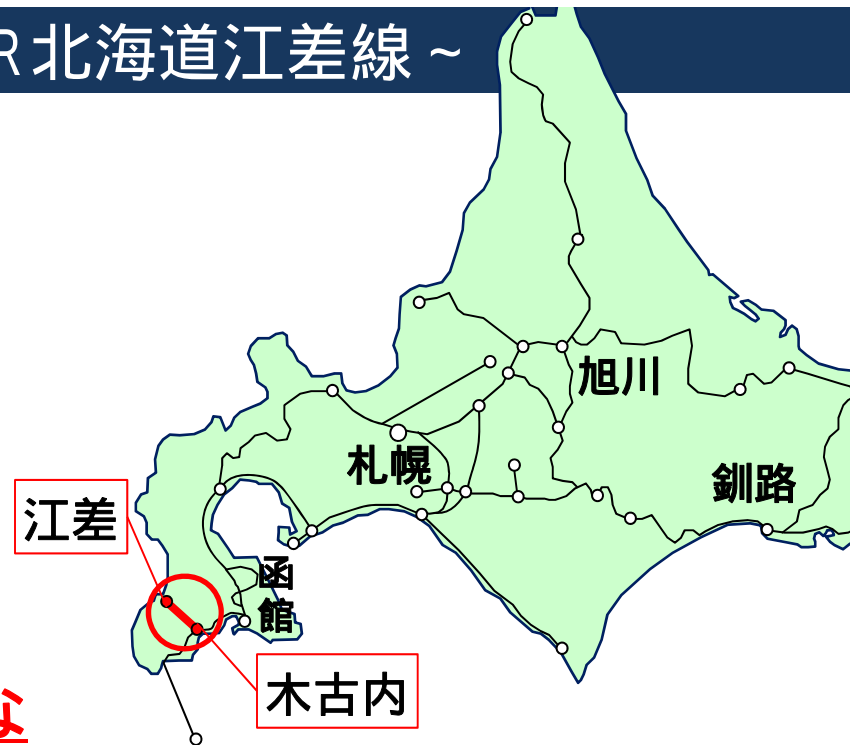
昭和62年度から、**輸送密度は6分の1以下**に。

年間3億円以上の赤字が発生。

施設の老朽化等により、将来の**維持管理に相当な費用**がかかる見込み。

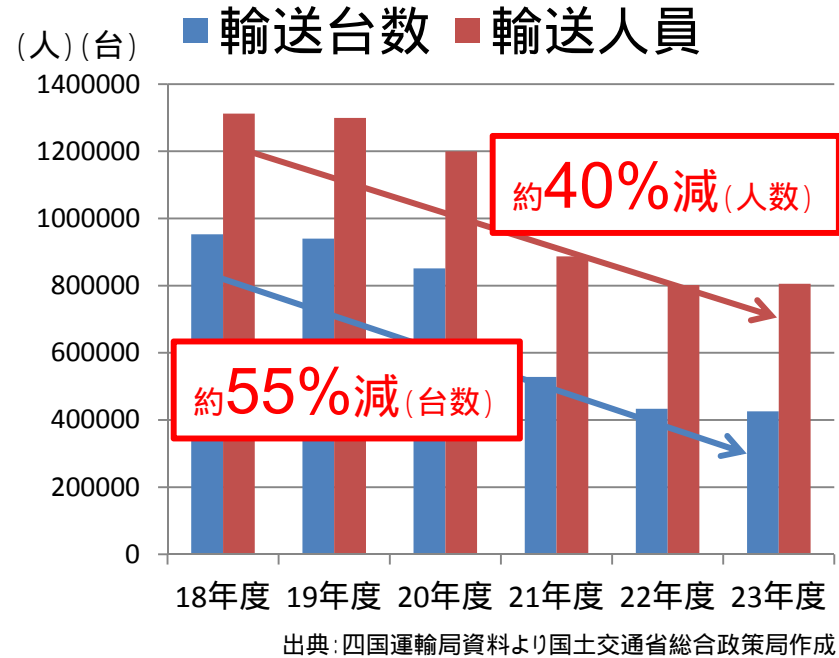
平成27年度の北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間開業により、**並行在来線が経営分離され、「飛び地」**に。

平成24年9月
鉄道事業の廃止方針を発表



疲弊する公共交通の例 ~ 宇高航路 ~

高松 - 宇野間の輸送台数及び輸送人員の推移



今年8月、国道フェリー(株)から、10月より1年間運行を休止する旨の届出。

背景

- ・ 高速道路及び本四架橋通行料金の大幅割引
- ・ 燃料価格の高値安定状況

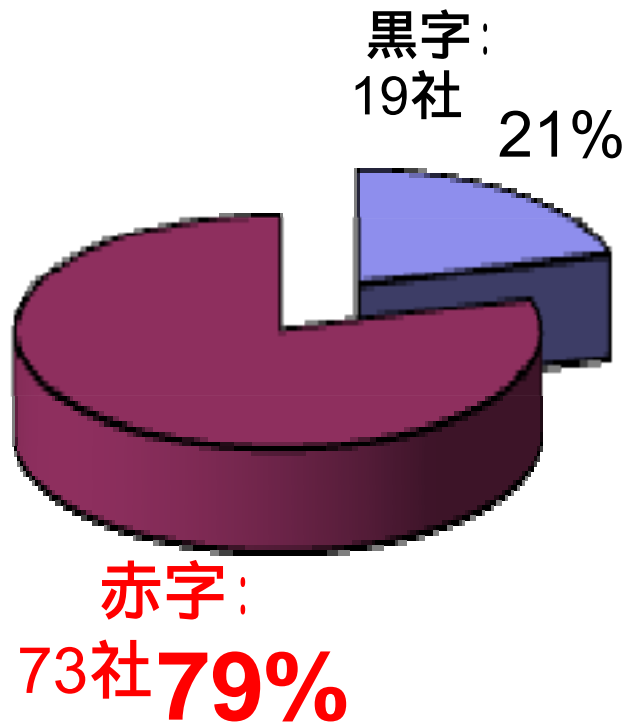
航路存続の危機的状況

収支改善に向け種々努力したものの、改善の糸口がまったく掴めない状況

地域鉄道をめぐる状況

- 鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

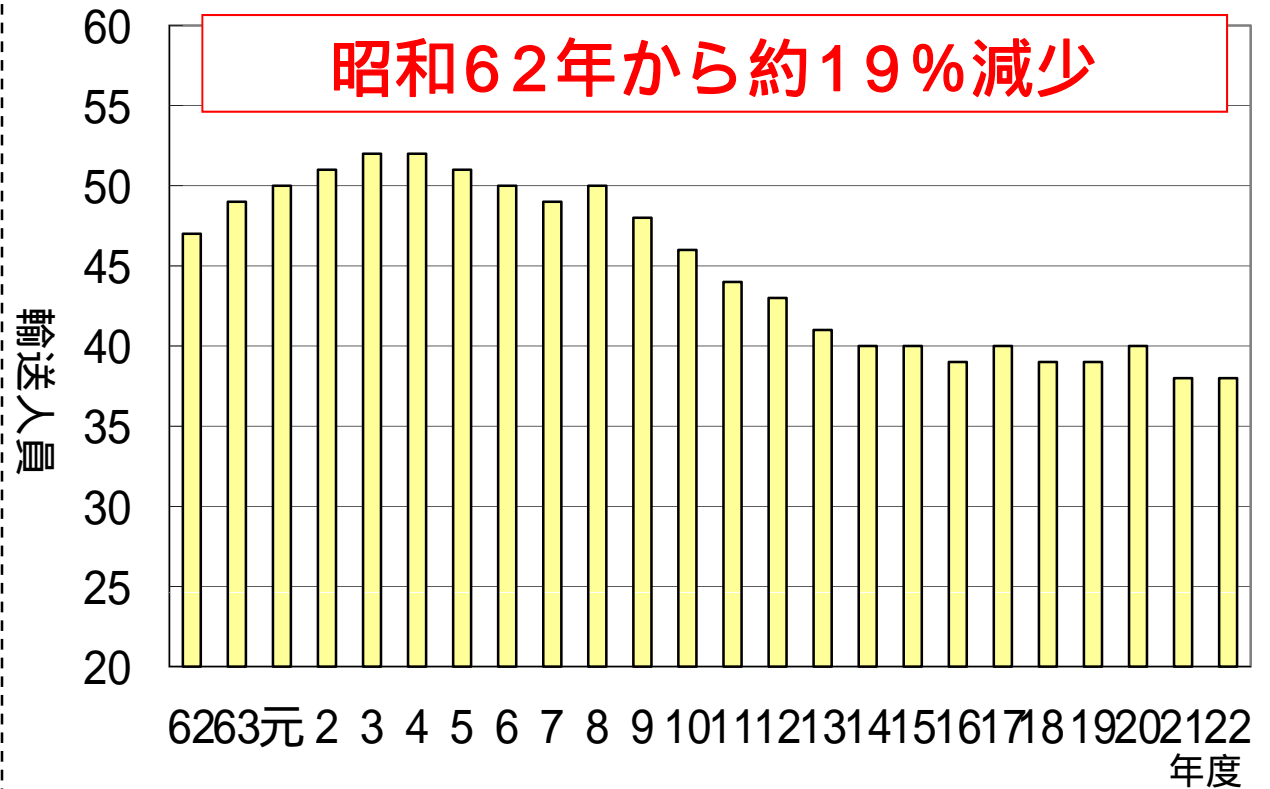
経常収支 平成22年度（鉄軌道業）



輸送人員の推移

(単位:千万人)

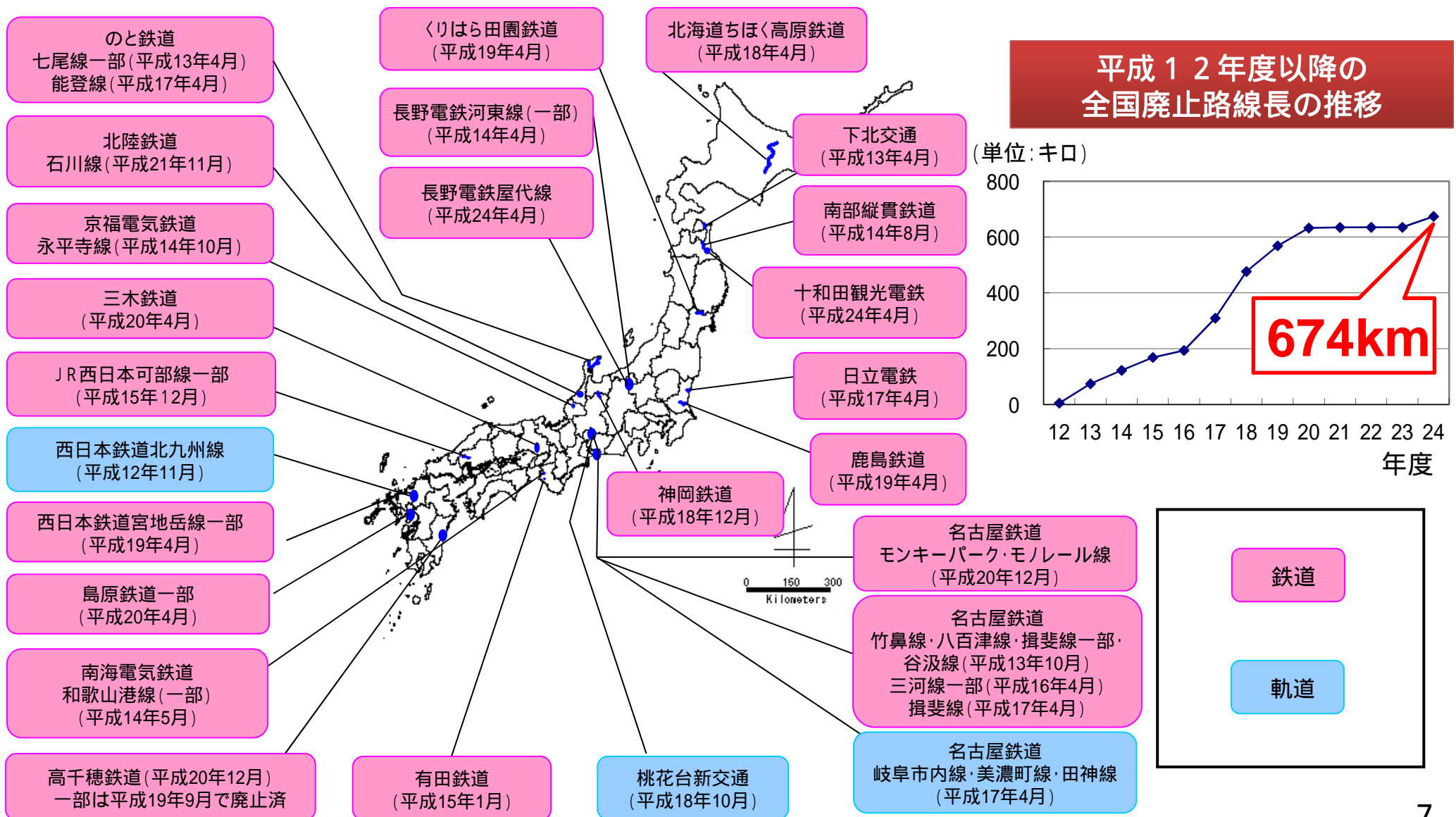
昭和63年度以降に開業した事業者を除く71社



出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

地域鉄道をめぐる状況

■ 平成12年度以降、674kmが廃止。(全国の鉄道路線合計2万7,643Km (平成22年度末)の2.4%を占める。)

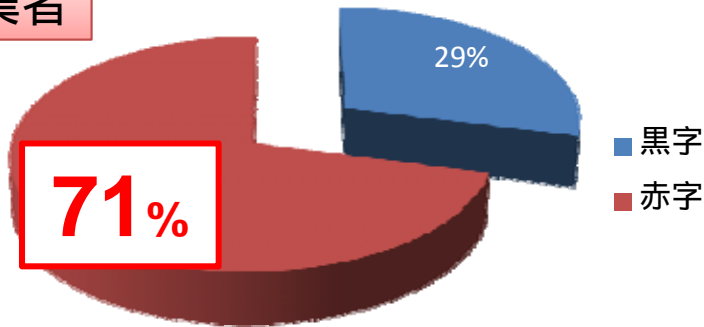


バス交通をめぐる状況

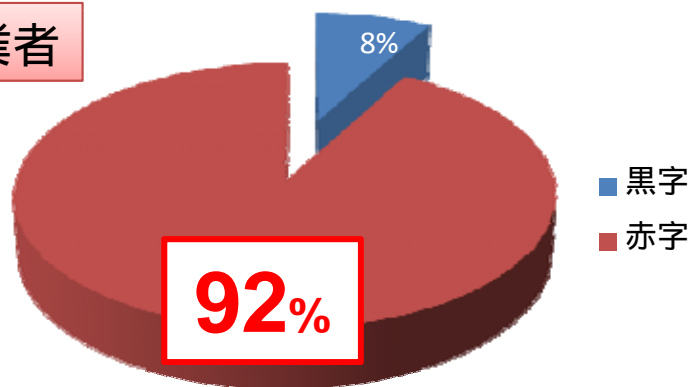
- 乗合バスについて、民間事業者の約7割、公営事業者の約9割が赤字。
- 特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

乗合バス事業者の収支
(H23年度)
(保有車両30両以上の事業者)

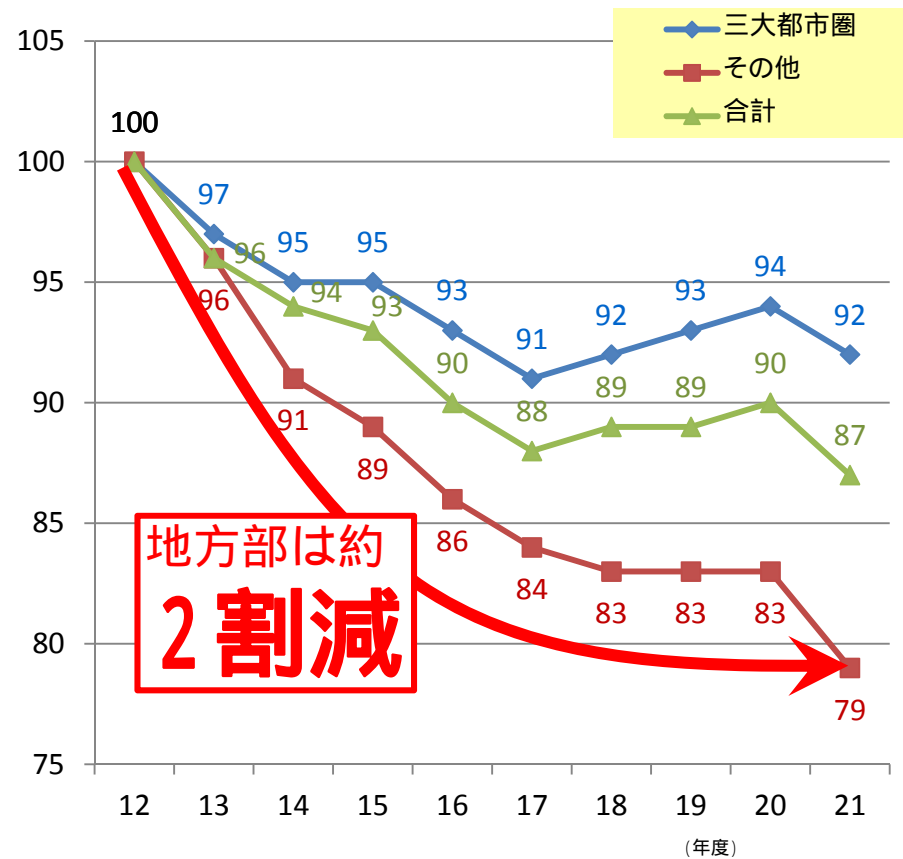
民間事業者



公営事業者



輸送人員の推移
(H12年度を100とした場合)



バス交通をめぐる状況

- この6年間（平成18年度～平成23年度）で、11,160kmが廃止。（全国のバス路線合計41万7,400km（平成21年度末）の2.7%を占める。）

乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	11,160

（ ）稚内市 - 鹿児島市間の距離は約1,810km

平成11年以降の法的整理の事例

民事再生法

東陽バス(株) 那覇交通(株) 北都交通(株) 富士交通(株)
琉球バス(株) 茨城交通(株) 岩手県北自動車(株)

会社更生法

京都交通(株) 水間鉄道(株) 福島交通(株)

破産法

井笠鉄道(株)

その他

大分バス(株)(私的整理) 常磐交通自動車(株)(特別清算)
中国バス(株)(私的整理)
会津乗合自動車(株)(企業再生支援機構)

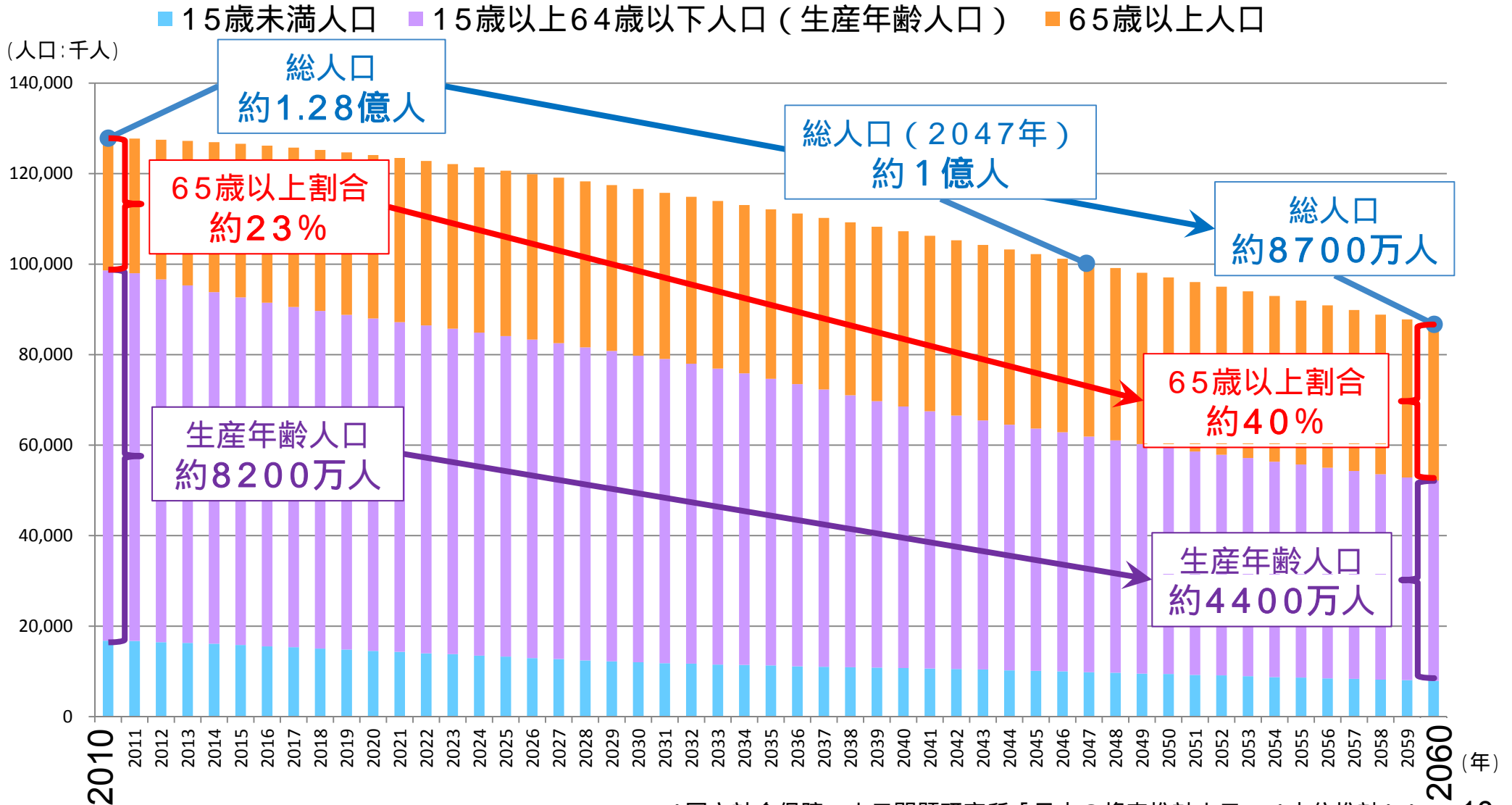
産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

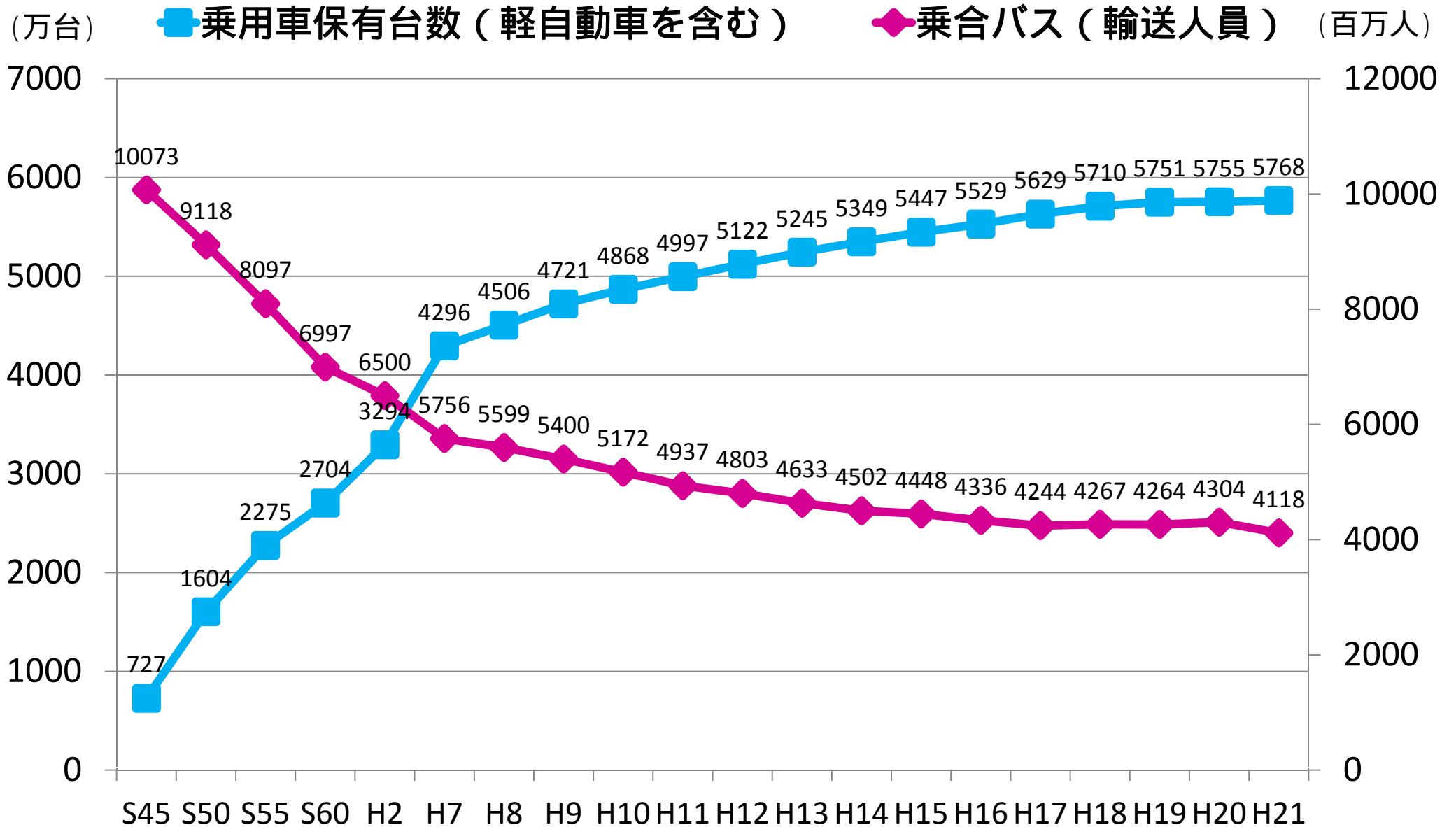
九州産業交通(株) 関東自動車(株) 宮崎交通(株)
北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) 箱根登山鉄道(株)
いわさきコーポレーション 立山黒部貫光(株) 国際興業(株)
(株)日立電鉄バス他4社 アルピコグループ松本電鉄他3社

人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は現在の2060年には現在の半分近くまで減少。



モータリゼーションの進展



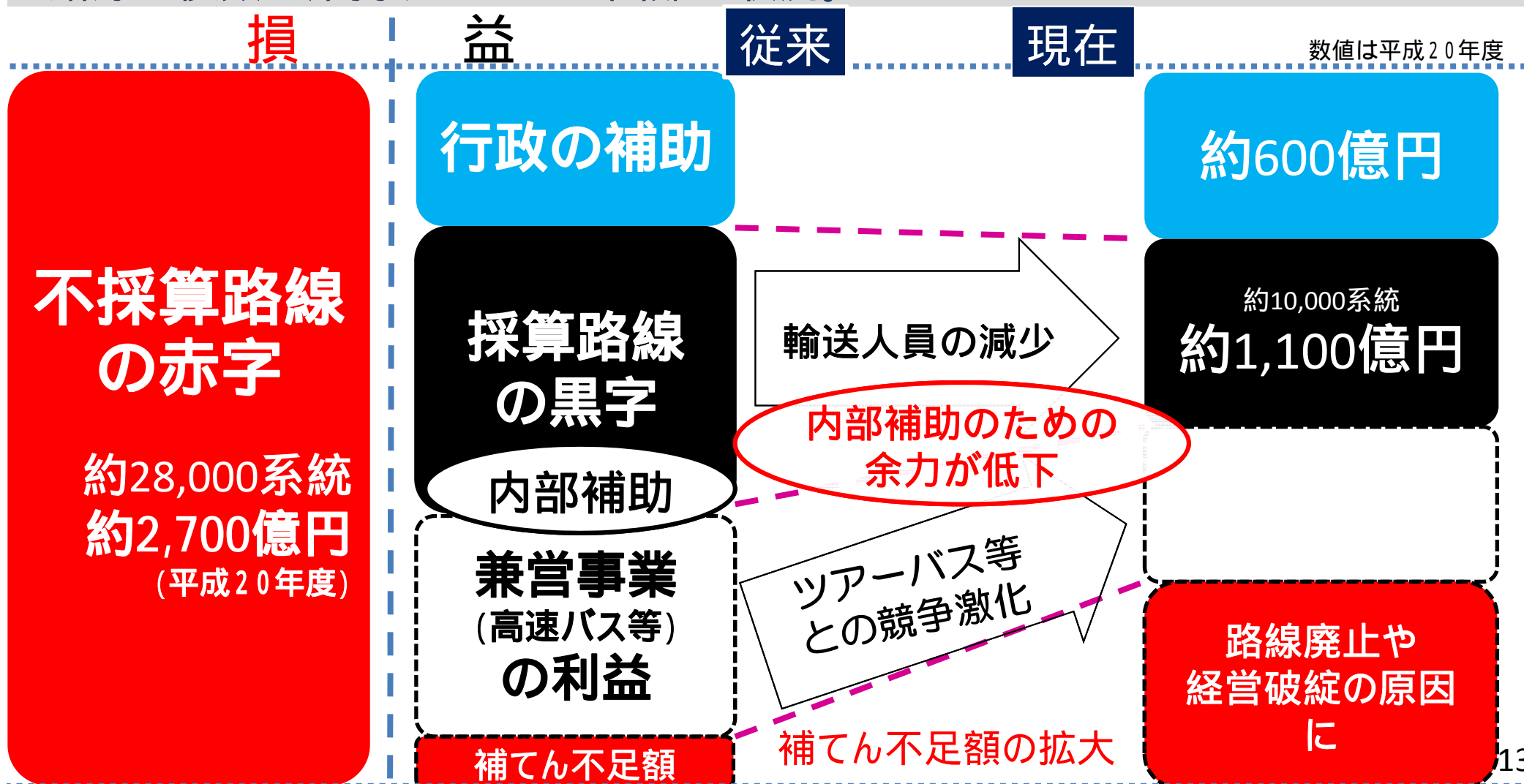
出典:「交通経済統計要覧」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省総合政策局作成

各運送事業の規制緩和について

	自動車(旅客) 【道路運送法】			旅客鉄道 【鉄道事業法】	旅客船 【海上運送法】	航空 【航空法】	
	乗合バス	貸切バス	タクシー				
	H14.2施行	H12.2施行	H14.2施行				
参入	前	免許 (路線毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (路線毎)	免許 (航路毎)	免許 (路線毎)
	後	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎) (緊急調整措置の発 動あり) 1	許可 (路線毎)	許可 (航路毎)	許可 (事業者毎)
退出	前	許可	許可	許可	許可	許可	許可
	後	事前届出 (6月前。旅客の利便 を阻害しない場合は 30日前)	事後届出 (30日以内)	事後届出 (30日以内)	事前届出 (1年前。公衆の利便 を阻害しないときは 繰り上げ可)	事前届出 (30日前。指定区間 については、6月前)	事前届出 (6月前。利用者の利 便を阻害しない場合 は2月前)

一般路線バスの維持費用の負担状況【概念図】

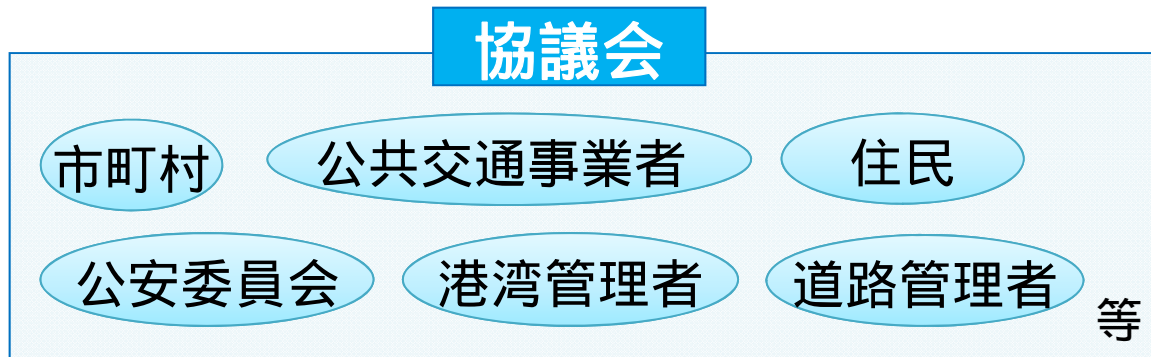
- 従来は黒字路線、高速バス事業等による内部補助が相当程度行われていたが、状況の変化により、事業の収益性が低下し、内部補助が困難に。
- 人件費を中心とするコストカットも限界であり、公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。



2. 公共交通の活性化に向けて

法制上の支援～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律～

- 平成19年制定。
- 地域の関係者による協議会が「地域公共交通総合連携計画」を策定。
- 同計画の策定・実施を国が総合的に支援。



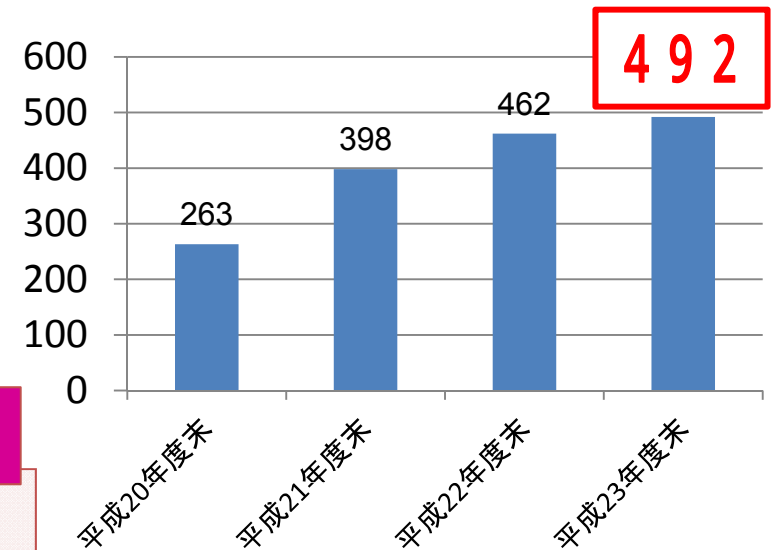
「地域公共交通総合連携計画」の策定・実施

地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。

【施策例】

LRT（富山市）やBRT（千葉市等）の導入
コミュニティバスや乗合タクシーの活用
鉄道活性化（福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道）

市町村における連携計画策定件数



国による総合的支援

- ・ 法律上の特例措置
- ・ 予算上の措置
- ・ 情報、ノウハウの提供

鉄道再構築事業

鉄道事業再構築事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施

継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善

市町村等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

国土交通大臣による計画の認定

法律上の特例措置

公有民営方式の上下分離の実施を可能とする鉄道事業法の特例等

支援措置

予算、税制特例、地方財政措置等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援

公有民営型上下分離のイメージ（例：若桜鉄道）

既存事業者

運行

（無償貸与）

自治体
（3種事業者）

鉄道施設保有

土地保有

財政上の支援

～ 地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）～

平成23年度：305億円で創設→平成24年度：332億円

25年度要求額 341億円

(対前年度比1.03)

地域公共交通確保維持事業

地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援（ ）

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域鉄道の安全性の向上

地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援

地域公共交通調査事業

地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等（ ）

()東日本大震災被災地域においては、生活交通の確保・維持のため、特例措置により支援。

生活交通の確保に向けた段階的取組みに対する国の総合的支援

問題の認識

～地域の公共交通に関する多様な課題～

輸送人員の減少 事業者の経営悪化 相次ぐ減便・路線廃止
公共交通空白地域の拡大 買い物難民の発生

解決策の模索

～地域の関係者の「当事者意識」の発揚～

学識経験者やNPO等の知見や意欲の活用

合意形成

～関係者による連携と協働～

(市町村、都道府県、交通事業者、地域住民、国)

協議会の活用 条例や計画の策定

具体的な取組の実施

～地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保～

各種輸送サービスの活用 公有民営型上下分離
まちづくりや観光等とのタイアップ

検証と改善

～「PDCA」に終わりなし～

国の取組み

普及啓発活動

- ・ホームページやメールマガジンによる情報発信
- ・メディアに対する情報発信の強化
- ・シンポジウムの開催

情報提供、人材育成等の支援

- ・ベストプラクティス集の提供
- ・各省庁が連携し、各種輸送サービスの制度等について総合的に周知
- ・研修やセミナーによる人材育成

合意形成や計画策定等の支援

- ・地域公共交通活性化再生法による枠組みの構築
- ・計画策定に対する財政上の支援
- ・地方運輸局等による計画策定のフォロー

財政上の支援

- ・地域の議論を経た取組や地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援

法令等制度の改善

- ・制度的な障害の軽減・除去

顕彰等の支援

- ・国土交通大臣表彰による顕彰

交通基本法制定を契機として地域が行う上記の取り組みを、
国がそれぞれの段階に応じて総合的に支援

3 . 交通基本法案

交通基本法案に関する経緯

- 平成14年 民主党・社民党が交通基本法案（議員立法）を国会に提出。審議未了・廃案。
- 平成18年 民主党・社民党が交通基本法案（議員立法）を国会に再提出。平成21年衆議院解散に伴い廃案。
- 平成21年 政権交代を機に、政府としての法案の検討を開始。
- 平成22年 7月の参議院選挙の民主党マニフェスト2010（抄）
「人々の社会参加の機会確保、環境にやさしい交通体系の実現をめざして、『交通基本法』（仮称）を制定し、公共交通を含む総合的な交通体系を構築します。」
- 平成23年 1月に民主党交通基本法ワーキングチームが提言をとりまとめ。
2月に交通政策審議会・社会資本整備審議会が「交通基本法案の立案における基本的な論点について」報告書を取りまとめ。
3月8日に交通基本法案を閣議決定。
通常国会（第177回）及び臨時国会（第178回、第179回）の会期末に継続審議。
- 平成24年 8月に衆議院国土交通委員会にて提案理由説明（7日）及び参考人質疑（22日）。
通常国会（第180回）の会期末に継続審議。
衆議院解散に伴い廃案。

交通基本法案の内容

自立した日常生活・社会生活の確保

活発な地域間交流・国際交流

物資の円滑な流通

交通は、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に不可欠

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った
行政への転換

交通に関する取組についての骨格となる枠組みづくりが急務

交通施策の基本理念

- ・国民等の交通に対する基本的な需要の充足
- ・交通の機能の確保及び向上
- ・交通による環境への負荷の低減
- ・交通の適切な役割分担と有機的かつ効率的な連携
- ・関係者の連携と協働
(国・地方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・国民には、それぞれの責務がある。)

交通に関する基本的施策

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保
(コミュニティバス、離島航(空)路等)
- ・高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策
(バリアフリー、ホームドア等)
- ・交通の利便性向上、円滑化及び効率化(混雑緩和、乗り継ぎの円滑化等)
- ・国際競争力の強化や地域の活力の向上に必要な施策
(幹線道路、国際コンテナ戦略港湾等)
- ・交通に係る環境負荷の低減に必要な施策(低公害車、エコドライブ等)
- ・総合的な交通体系の整備(交通のベストミックス等)
- ・まちづくりや観光立国の観点からの施策の促進
(LRT、訪日観光客の促進等)
等

必要な支援措置
(法制上、財政上等)

毎年国会に年次報告
(「交通白書」)

交通基本計画
(閣議決定 国会報告 公表)

現在の国土交通省の組織

国土交通省

