

第5章 地域交通

第5章 地域交通	5-4
1. 地域交通活性化・再生の枠組み（法規、規制、方針）	5-4
1. 1 平成初期の地域交通対策	5-4
1. 1. 1 都市交通の整備	5-4
（1）大都市交通問題の現状と公共輸送機関への期待（H3 白書）	5-4
（2）大都市における公共交通機関の整備（S63 白書）	5-4
（3）大都市交通体系の基本的考え方（H3 白書）	5-4
a. 大都市中心部と郊外間の輸送.....	5-4
b. 大都市中心部の輸送.....	5-4
（4）都市交通サービスの向上（H3 白書）	5-4
a. 利用者ニーズの把握とその対応	5-4
b. 交通機関の利用や乗継ぎの円滑化	5-5
c. 快適性の向上等.....	5-5
（5）道路交通混雑問題の解決（S63 白書）	5-5
（6）24 時間都市化への対応（S63 白書）	5-5
（7）都市鉄道の整備	5-6
（8）バスの活性化	5-7
a. 望まれるバスの活性化（S58、H1 白書）	5-7
b. 進む都市新バスシステムの整備（S58、H1 白書）	5-7
c. 今後のバス交通活性化の方策（S58、H1 白書）	5-7
d. 大都市圏、地方中核都市におけるバス交通の活性化（H3 白書）	5-8
（9）タクシー事業のあり方（H5 白書）	5-8
1. 1. 2 地方交通の維持・整備	5-9
（1）地域交通計画を指針とした地域交通の整備（H1 白書）	5-9
（2）中小民鉄及び地方バスの維持・整備（H1 白書）	5-9
（3）特定地方交通線の転換等（S63、H1 白書）	5-10
a. 進む特定地方交通線の転換.....	5-10
b. 一層の経営努力が必要なバス転換線	5-10
c. 地元の一層の協力が求められる鉄道転換線.....	5-10
d. 地方鉄道新線建設の状況.....	5-10
（4）離島航路・航空路対策（H1、H5 白書）	5-10
a. 離島航路の現状と国の助成.....	5-10
b. 必要な経営改善方策の積極的実施	5-11
1. 2 需給調整規制の廃止（H10 白書）	5-12
1. 2. 1 我が国経済社会をめぐる環境変化及び需給調整規制の廃止（H10 白書）	5-12
1. 2. 2 需給調整規制廃止に伴い必要な環境整備方策（H10 白書）	5-13
（1）生活交通の確保	5-13
（2）消費者の視点に立った方策	5-15
1. 2. 3 鉄道.....	5-17
1. 2. 4 自動車（H10 白書）	5-18
（1）貸切バス.....	5-18

(2) 乗合バス.....	5-19
(3) タクシー.....	5-20
1. 2. 5 海上交通	5-21
1. 2. 6 航空.....	5-23
1. 3 地域公共交通活性化	5-26
1. 3. 1 地域公共交通活性化再生法公布、地域公共交通維持改善事業創設	5-26
1. 3. 2 交通政策基本法公布、交通政策基本計画策定	5-29
(1) 制定に至る経緯	5-29
(2) 交通政策を取り巻く現状	5-30
(3) 交通政策基本法の必要性	5-30
(4) 交通政策基本法の概要	5-31
1. 3. 3 地域公共交通活性化再生法改正 (R2 白書)	5-32
1. 4 まちづくりと公共交通等の一体的な計画	5-35
1. 4. 1 オムニバスタウン構想	5-35
a. 都市におけるバスの活性化、道路交通の円滑化 (H10 白書)	5-36
b. バスの利便性向上 (H17 白書)	5-37
1. 4. 2 低炭素まちづくり法	5-37
1. 4. 3 都市・地域総合交通戦略 (H27 白書)	5-38
1. 4. 4 コンパクト・プラス・ネットワーク (R1 白書)	5-38
2. 地域交通の整備・維持・再生	5-41
2. 1 鉄道.....	5-41
2. 1. 1 都市鉄道整備	5-41
(1) 東京圏.....	5-41
(2) 大阪圏.....	5-44
(3) 名古屋圏.....	5-45
2. 1. 2 地域鉄道維持	5-46
2. 2 自動車.....	5-49
2. 2. 1 バスの活性化	5-49
2. 2. 2 タクシーの活性化	5-50
2. 2. 3 自家用有償旅客運送	5-52
2. 3 自転車等対策 (H24 白書)	5-54
2. 4 レンタカー、カーシェア、シェアサイクルの普及	5-55
2. 5 MaaS の取組推進 (R1 白書)	5-57
(1) MaaS のインパクトとその推進の必要性	5-57
(2) MaaS の推進に向けた取組	5-59
(3) 地域横断的な取組	5-59
(4) 地域特性ごとの取組	5-60
(5) 今後の MaaS の展望.....	5-61
2. 6 モノレール、新交通システム、LRT、BRT 等の整備	5-63
2. 7 多様な公共交通サービス	5-68
2. 7. 1 コミュニティバス	5-68
2. 7. 2 デマンドバス	5-68

2. 7. 3 乗合タクシー	5-69
2. 7. 4 グリーンスローモビリティ (R2 白書)	5-70
2. 7. 5 超小型モビリティ	5-71
2. 8 海上交通.....	5-73
2. 8. 1 離島航路対策	5-73
2. 8. 2 本四対策	5-74
2. 8. 3 国内海上旅客輸送の規制の見直し (H10 白書)	5-75
2. 8. 4 バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現 (R1 白書) 5-75	
2. 8. 5 自動運航船 (R1 白書)	5-75
2. 9 航空.....	5-77
2. 9. 1 中小航空企業の路線展開 (H1、2 白書)	5-77
2. 9. 2 地域航空輸送の展開	5-77
(2) 離島航空.....	5-78
(3) コミューター航空	5-79
(4) 利用者対策	5-79

第5章 地域交通

1. 地域交通活性化・再生の枠組み（法規、規制、方針）

1. 1 平成初期の地域交通対策

1. 1. 1 都市交通の整備

（1）大都市交通問題の現状と公共輸送機関への期待（H3 白書）

大都市圏においては、人口集中や都市圏の外延化に伴う通勤・通学輸送需要が増大の一途をたどっており、鉄道の混雑と通勤・通学時間の長時間化を引き起こしていた。一方、道路交通の分野においては、自家用車、トラック等の増大、違法駐車が増加等による道路交通の機能低下に伴い、バス等が定時走行を行うことが極めて困難となっていることなどから信頼性を大きく損なっていたほか、窒素酸化物（ NO_x ）問題、騒音問題、二酸化炭素（ CO_2 ）排出増加等の環境問題、交通事故の増加等を引き起こしていた。このような過度の集中により生じている弊害を克服するためには、多極分散型国土の形成のための努力が⁶ 引き続き行われる必要があるが、同時に、大都市のこの現状を打開するために、大量の輸送力を有し、かつ、輸送サービスの高度化・多様化への要請に応えうる公共輸送機関への期待が高まっていた。

（2）大都市における公共交通機関の整備（S63 白書）

大都市においては、周辺部に人口が急増するいわゆるドーナツ化現象が起り、通勤地獄に象徴される車内混雑、さらにモータリゼーションの進展と道路容量の不足とが相まって道路混雑、交通渋滞が深刻化した。このような道路事情は、バス、タクシーなどの公共交通機関の効率的な運行に悪影響を及ぼした。このため、バス路線の見直し、バス専用レーンの導入等が進められた。

○都市交通の改善

交通機関での快適性、利便性の向上を図るため、都市バスにおいては、バスロケーションシステム等の新システムによって活性化を図るほか、停留所上屋の整備、深夜バスの導入を進め、タクシーについても無線サービスの普及を図った。

（3）大都市交通体系の基本的考え方（H3 白書）

a. 大都市中心部と郊外間の輸送

我が国の大都市圏は、常住人口密度が極めて広範囲にわたって高密度であり、また、都市構造は基本的に職住分離型である。この結果、郊外部の居住地と中心部の業務集積地との間に大量の旅客流動（通勤・通学客）が発生していた。

b. 大都市中心部の輸送

人口の集積が大きい中心部においては、交通に対する需要も大きいことから、基幹的な部分については、バスについては鉄道と連携しながら路線網の再編・整備を進め、よりきめ細かい交通ネットワークを形成して鉄道を補完することとした。

（4）都市交通サービスの向上（H3 白書）

a. 利用者ニーズの把握とその対応

公共輸送サービスの供給者は、絶えず需要や輸送サービスへの要請についてモニタリングを行い、利用者ニーズを的確に把握し、これに速やかに対応する必要がある。交通機関は、定時に、速く、待時間なく利用でき、また、乗継ぎが容易にできることを求められており、輸送サービス

向上のための具体的施策を講ずることにより、これに応じていくことが必要とされた。

b. 交通機関の利用や乗継ぎの円滑化

交通機関を利用する場合のわずらわしさ、特に他の交通機関との乗継ぎのわずらわしさを減少させるため、エスカレーター等の施設整備、駅の乗継ぎ利便向上のための施設の整備、乗継割引運賃の導入等が必要とされた。

c. 快適性の向上等

このほか、輸送サービスの質の高度化、アメニティの向上への要請に応じて、交通機関の乗り心地の改善、車両の冷房化等により快適性の向上を図るとともに、輸送サービスの内容や必要な乗継ぎ等に関する情報を容易に入手できるようにすることが必要とされた。また、高齢者・身体障害者等のいわゆる「交通弱者」にも利用しやすい交通機関とするため、大都市交通においてはもちろん、全国的にエレベーターの設置、低床・広ドアバスの導入等施設・車両の整備を進めるとともに、運賃等の面でも配慮する必要とされた。

なお、3年12月1日からバス、タクシー等において、精神薄弱者に対し、身体障害者と同様の内容の交通運賃割引制度を導入することとした。

(5) 道路交通混雑問題の解決 (S63 白書)

道路交通混雑問題を解決するためには、大都市圏における自動車交通量のウエイトに対応した道路の整備等交通容量を増大させるための対策、道路交通需要を軽減させるための対策を総合的に講じていくことが必要であった。これらの対策は、関係各省庁が一体となって取り組む必要があることから、政府の交通対策本部において具体策の検討が進められ、63年7月28日同本部で「大都市における道路交通円滑化対策について」が決定された。同決定においては、道路交通の総量を抑制するための諸施策について検討を行うことともされた。運輸省では同決定に定められた事項を推進していくこととしたが、当面次のような施策を講じた。

(a) 高速道路について、混雑区間の渋滞緩和に資する環状道路などの早期整備、混雑区間の拡幅、出路(オフランプ)の増設を促進するとともに、図形情報板の整備などにより迅速かつ的確な交通情報の提供に努め、サービス施設の充実を図ること。

(b) 道路交通容量の増大対策として、踏切遮断機の遮断時間の適正化、踏切道の連続立体交差化などの踏切対策を推進していくこと。

(c) 道路交通需要軽減策として、都市新バスの導入促進などによる公共輸送機関のサービス向上、物流施設の整備や共同輸送の促進による貨物輸送の合理化などを図るための所要の施策を推進していくこと。

(6) 24時間都市化への対応 (S63 白書)

東京圏における国際化、情報化の進展に伴い、そこで活動する人々の生活行動様式が多様化するとともに活動時間が延長してきており、これに対応して深夜における都心部、あるいは都心と郊外部の間等の輸送需要が増大しているため、バス、タクシー等の輸送力を増強することが必要となっていた。このため、運輸省としても従来よりその輸送需要の実態に応じて、夜間における終バス時刻の延長、深夜バスの導入等を進めており、63年9月、終バス時刻の延長、都心市街地を走行する系統等への深夜バスの導入の推進をすすめ、深夜時間帯を中心とするタクシーの拡充等を図ることを内容とする各種の輸送力増強方策をとりまとめた。今後とも、このような施策を

充実させ、深夜時における交通便利性を向上を図っていく必要があるとした。

63年3月末現在、このような深夜バスは、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県及び愛知県の5都県において153系統が運行されていた。なお、これらのバス輸送の実施が困難であり、かつ、終バス後一定量の定型的輸送需要が存する区間においては、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーの運行を行うよう指導してきており、63年3月末現在、このような乗合タクシーは、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、奈良県及び兵庫県の9都府県において59系統が運行されていた。

（7）都市鉄道の整備

① H1 白書

首都圏をはじめ、大都市圏においては、人口、産業、諸機能等の集積が進み、通勤・通学時の鉄道の混雑、都心部を中心とする道路混雑の問題とともに、空間的制約や最近の地価高騰等による居住地の外延化の進展による通勤・通学時間の増大等が大きな問題となっていた。

大都市において、増大する輸送需要に的確に対応するとともに、大量の住宅適地の開発を推進し、また、都心部に集中する諸機能の適切な分散を図るためには、交通網の整備が重要な課題とされた。

このため、大都市における鉄道網の整備については、従来より運輸政策審議会の答申に基づき、計画的かつ着実な整備に努めていた。東京圏については、昭和60年7月に西暦2000年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申されており、その実現が東京問題の解決の観点からも急務となっていた。また、大阪圏については、平成元年5月に、西暦2005年を目標年次として、関西国際空港等の大規模プロジェクトへの対応等を図るべく新たな鉄道網整備計画が答申されたところであり、その実現に向けて努力しているところであった。

都市における公共交通機関の混雑を緩和するとともに、都市周辺の住宅適地の拡大に資する都市鉄道の整備を採算性に留意しつつ積極的に進める必要があった。

このため、国は旅客会社（JR）の都市鉄道の整備について助成を行い、また、地方公共団体と協力して、地下鉄及びニュータウン鉄道の整備並びに日本鉄道建設公団の行う民鉄線の整備に対して補助を行ったほか、大都市の鉄道整備に対して日本開発銀行からの出融資、多目的旅客ターミナル整備に対してNTT株売却益を活用した無利子貸付が行われた。元年度には総額で補助金等550億円及び日本開発銀行からの融資を含め財投3,920億円が計上された。

また、複々線化等の大規模な輸送力増強工事を促進するため、運賃収入の一部を非課税で積み立て、これを工事資金に充てることができる特定都市鉄道整備積立金制度の活用も図られた。

さらに、首都圏等大都市地域における地価高騰により平均的なサラリーマンが取得可能な通勤・通学に便利な住宅地が不足していることから、沿線の宅地開発と鉄道整備を整合性をもって一体的に推進するための特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図ることを目的とした「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」が、平成元年6月に制定された。当面の適用対象プロジェクトとしては、都心と筑波研究学園都市を結ぶ常磐新線があり、1都3県をはじめとする関係者間で検討を進めた。

② H5 白書

平成3年に特殊法人鉄道整備基金が設立され、既存の鉄道整備に関する国の一般会計等財源による助成のほか、新たに既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）を活用した整備新幹線の建設

に対する交付金の交付や主要幹線鉄道又は都市鉄道の整備事業に対する無利子の資金の貸付け等の助成が総合的かつ効率的に行われた。

このような鉄道の整備自体に着目した支援措置のほか、地域の活性化及び振興に大きな役割を果たす複合的な機能をもった旅客ターミナル施設の整備に対しても、日本開発銀行による無利子貸付制度（NTT-C）などの支援措置等が講じられた。

運輸省は、都市鉄道の計画的かつ着実な整備のため、運輸政策審議会及び地方交通審議会の答申に基づき、また、各種の助成制度を活用すること等により、都市鉄道の整備に努めた。

東京圏については、昭和 60 年 7 月に平成 12 年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、大阪圏については、元年 5 月に 17 年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、また、名古屋圏についても、4 年 1 月に 20 年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申された。

都市鉄道の整備については、4 年 6 月の経済審議会の「生活大国 5 カ年計画」において、特色ある質の高い生活空間の実現に資する社会資本整備として位置づけられ、5 年 4 月の政府の「総合的な経済対策の推進について」（以下「新総合経済対策」という。）においても、社会資本整備の新たな展開として、通勤・通学の混雑緩和を目指した都市鉄道の整備が掲げられた。この新総合経済対策の一環として、埼玉高速鉄道埼玉高速鉄道線（赤羽岩淵～浦和大門間 14.5km）・帝都高速度交通営団 11 号線（水天宮前～押上間 5.9km）が今年度中に着工されることとなった。

運輸省としても、これらの考え方に従って、上記計画の一層の円滑な進捗に努めた。

（８）バスの活性化

a. 望まれるバスの活性化（S58、HI 白書）

都市交通においては、円滑なモビリティを確保するとともに道路交通混雑緩和、省エネルギー等の要請に対応していくために、バスを魅力ある交通機関として再生していくことが重要であると考えられた。このため、バス専用レーンの設置を都道府県公安委員会に働きかける等、バスの走行環境の改善を推進するとともに、運輸省は、バス車両、停留所施設等の改善を指導してきており、さらに、都市新バスシステム等新しい都市バスの方向を示す種々の試みに対して助成を行うことにより、都市におけるバスサービスの改善方策を強力に推進した。

b. 進む都市新バスシステムの整備（S58、HI 白書）

都市新バスシステムは、都市交通体系上の根幹となるべき主要なバス路線において、バス専用レーンの設置と併せて、次のような施設の整備を総合的に行うものである。（a）バス路線総合監理システムを導入し、コンピュータ制御による車両運行の中央管理により団子運転の解消を図るとともに、バスロケーションシステムの整備により停留所におけるバス接近表示を行い、バス待ちのイライラを解消させる。（b）低床、広ドア、冷暖房、大型窓等を備えた都市型車両の導入により、バス輸送の快適性を向上させる。（c）シェルター、電照式ポールを備えた停留所施設の設置により、バス輸送の利便性を向上させる。このシステムは、58 年度から、東京都、新潟市、金沢市、名古屋市、大阪市、福岡市、富山市、神戸市及び浜松市の 9 都市において導入された。地域によって程度の差はあるものの、おおむね表定速度、輸送人員が増加しており、都市新バスシステムは、確実にその効果をあげつつあるといえた。

c. 今後のバス交通活性化の方策（S58、HI 白書）

バスの利便性を向上させ、バス需要を喚起するためには、都市新バスシステムの導入のほか、鉄道駅等においてバス乗り場、発車時刻、運賃等を総合的に案内表示するバス総合案内システム、

鉄道等他の交通機関との乗り継ぎを円滑に行うための乗継ぎシステム、利用者の呼び出しに応じて機動的なバスの運行を行うディマンドバスシステム、現金、回数券を持ち歩かなくてもバスに乗れるようにするプリペイドカードシステムの導入等、様々な方策が考えられる。運輸省では62年度からは、これらの新たな技術を活かした施設、設備の整備も助成の対象として加え、バス交通の活性化を図った。

d. 大都市圏、地方中核都市におけるバス交通の活性化（H3 白書）

都市圏、地方中核都市においては、利用者利便を向上させるとともに道路交通混雑緩和、省エネルギー、地域環境の改善等の要請に対応し、自家用車からの誘導を図っていくために、バスについて定時性を確保すること等により魅力ある交通機関としていくことが重要である。このため、バス専用レーン等の設置を都道府県公安委員会に働きかけるなどバスの走行環境の改善を推進するとともに、低床・広ドアバスの導入等によるバス車両の改善や停留所施設等の改善を指導するなど、都市におけるバス交通の活性化を強力に推進した。このようなバス交通の活性化に資する事業を強力に支援するため、平成3年度よりバス交通活性化対策費補助金をバス活性化システム整備費等補助金に改め、予算額を倍増（2年度2億7,100万円→3年度5億4,000万円）するとともに、補助対策事業の拡充、地方公共団体との協調補助の制度化等補助制度の充実を図った。この補助金の対象となる事業は次のとおりである。

(a) 一般事業

バス走行環境改善システム、バス乗継システム、バスターミナル、バス情報システム、カードシステムに該当する事業

(b) 調査事業

一般事業実施に向けての関係者による調査・調整及び計画策定

(c) 先駆的事业

我が国で未だ実施されていないバス活性化事業に係る調査、研究又は実証

(9) タクシー事業のあり方（H5 白書）

タクシーは、少量需要に対応する機動的な交通機関として、鉄道、バス等の大量交通機関により難い、便利できめ細かな交通サービスを提供しており、国民の日常生活にとって必要不可欠な交通機関となっていた。このようなタクシーが多様化・高度化する利用者のニーズにさらに的確に対応していくため、無線化の推進や、AVM システム注)の導入、タクシー乗場の整備、大きな荷物も同時に運べるワゴンタクシーの導入、東京におけるブルーラインタクシーの導入やタクシー乗場での計画配車等を行った。このうち、AVM システムによって配車の迅速性、効率性が高まっており、東京においては、62年度末では10,303台(全車両の21.8%)と普及している。また、ワゴンタクシーによって空港等からの利用者の利便が高まっており、東京においては63年7月に218台から271台に増車された。ブルーラインタクシーは、62年11月に金曜日及び繁忙期における需要増に対応するため、888台導入されたが、63年11月からは、需要増に対応し、深夜時間帯を中心とした運行形態に変更するとともに、台数も1,343台に増車された。このほか、接客態度の向上、地理指導教育の徹底、すべてのタクシーに利用できる共通クーポン券の導入、観光需要等に対応した観光ルート別運賃(62年度末現在35地区278ルート)の設定等を指導し、さらにはプリペイドカードシステム導入等の検討を行った。

注) AVM システム:Automatic Vehicle Monitoring System(車両位置等自動表示システム)

ム)の略。稼働中のタクシーの状況(現在位置、実車・空車の別)を自動的に配車指令室のパネル面に表示させるもので、迅速かつ効率的な配車が可能となる。

最近の利用者ニーズの多様化、労働力の確保難等タクシー事業を取り巻く状況の変化や、4年6月の臨時行政改革推進審議会答申の指摘を踏まえ、運輸政策審議会では、運輸大臣の諮問を受けて、4年9月から今後のタクシー事業のあり方について審議を行った。そして、5年5月11日に、タクシー事業の発展を支える良質な労働力の確保、ニーズの多様化に対応するための需給調整の運用の緩和、運賃料金の多様化等を内容とする答申が出された。

運輸省では、本答申を最大限尊重し、その実施に向けて努力していくこととした。

1. 1. 2 地方交通の維持・整備

(1) 地域交通計画を指針とした地域交通の整備(HI 白書)

地方における交通の維持・整備を図るため、運輸省では昭和56年以来、都道府県単位に、長期的な展望に立った地域交通のあり方を示した地域交通計画を策定してきたが、今後は地域交通計画の中に示された公共交通維持・整備各種方策の具体化、実現を図ることこそが重要とし、地域の実情に応じた交通対策の推進に努めた。

また、各地方運輸局に設置されている地方交通審議会の常設機関である都道府県部会を活用し、地域の意向を的確に把握し、これを反映したきめ細かな地域行政を推進した。

(2) 中小民鉄及び地方バスの維持・整備(HI 白書)

中小民鉄は、経営改善を図りその維持に努めているものの、大部分の事業者が赤字経営となっていたが、地方交通に重要な役割を果たしていた。このため、国としても、地方公共団体と協力して、その運輸が継続されないと国民生活に著しい障害が生じるものについて、経常損失額に対し補助(欠損補助)を行うとともに、設備の近代化を推進することにより経営改善、保安度の向上又はサービスの改善効果が著しいと認められるものに対し、設備整備費の一部を補助(近代化補助)した。

63年度においては、34社に対し約7.7億円の国庫補助金を交付した。

地方バスは、地域住民の足として重要な役割を担っていたが、これらの多くは過疎化の進行、マイカーの普及等により輸送需要が年々減少していたため、事業運営の合理化等の経営改善努力にもかかわらず、大部分の事業者が赤字経営を余儀なくされ、路線の維持が困難になっていた。このため運輸省は、バス事業者に対し、車両の冷房化、フリー乗降制の導入等サービスの改善による利用客の維持・増加や、地域の実情に応じた路線の再編成による運行の効率化等、自主的経営努力を指導するとともに、それらの経営改善努力を前提として助成措置を講じ、バス事業の自立と地域住民の足の確保に努めた。

この助成措置は、住民生活にとって必要不可欠な路線の経常損失額及び車両購入費について、都道府県がバス事業者に対して行う補助の一部を国が補助(生活路線維持費補助)するものである。なお、これらの路線のうち利用者が極端に少ないいわゆる第3種生活路線(平均乗車密度5人未満の路線)は、乗合バス路線として維持していくことが困難であるため、欠損補助を一定期間に限って行うとともに、その間に路線の再編成、廃止等の整理を進めることとした。

また、バス路線の廃止後においても、市町村又は市町村の依頼を受けた貸切バス事業者が代替

バスを運行する場合には、代替バスの購入費等について、都道府県が行う補助の一部を国が補助（廃止路線代替車両購入費等補助）することにより、地域住民の足の確保を図った。

なお、63年度においては、乗合バス事業者160社、374市町村等に対し、約99.7億円の国庫補助金を交付した。

（3）特定地方交通線の転換等（S63、H1 白書）

a. 進む特定地方交通線の転換

鉄道による輸送に代えてバス輸送を行うことが適当な路線として選定された特定地方交通線は、元年11月1日現在までに42線1,821kmがバス輸送に転換されるとともに、32社37線1,227kmが第三セクター等地元が主体となって経営する鉄道に転換された。

b. 一層の経営努力が必要なバス転換線

バス輸送は、停留所の数が増加すること、需要実態に合わせた運行系統や運行回数の設定が可能となること等から、国鉄当時に比べて利便性は増加していると考えられた。しかしながら、地域の全般的な過疎化の進行、モータリゼーションの進展等のため輸送人員が引き続き減少している路線が多かった。

経営成績については、国鉄線当時と比べて経費が大幅に減少したため、バス転換したすべての線区において赤字額が大幅に縮小し、一部路線では黒字となっていた。

なお、転換後のバス輸送において赤字が生じた場合、開業後5年間はその全額を国が補助することとなっていたが、引き続き、輸送実績を踏まえつつ、一層の経営努力を重ね、地域の発展と住民の足の確保に努める必要があるとされた。

c. 地元の一層の協力が求められる鉄道転換線

鉄道転換線は、地元の要請に基づいて設立された第三セクター等により運営されており、列車の運行回数が増加するなど利便性は高まっていたが、モータリゼーションの進展等のため輸送人員が減少している事業者が多く、また、収支状況については、転換前と比較すると大幅に改善されているものの、経常損失を出している事業者が多いことから、必ずしもその経営の見通しは楽観できるものではなかった。

各社とも経費の削減、イベント列車の運行による増収を図るなど経営努力を行っているが、地域のための鉄道という本来の目的を達成するためには、事業者における一層の経営努力はもちろんのこと、旅客誘致に対する地元関係者の積極的な協力が不可欠であった。

d. 地方鉄道新線建設の状況

地方鉄道新線（日本鉄道建設公団が国鉄新線として建設していた路線で工事が凍結されていたもののうち、JR各社（国鉄）以外の鉄道事業者が経営することとなり工事を再開したものは、地元自治体等が主体となった第三セクターにより運営されており、平成元年4月に開業した秋田内陸縦貫鉄道（比立内・松葉間）等8社が営業中であるが、さらに残る6路線の建設が進められた。

（4）離島航路・航空路対策（H1、H5 白書）

a. 離島航路の現状と国の助成

我が国には有人島が420あまりあり、離島航路は、住民の不可欠な生活の足として重要な役割を果たしていた。離島航路は、陸の孤島と呼ばれる僻地に通う準離島航路を含めて、平成元年4

月現在 372 航路あったが、これら離島航路の多くは、輸送需要の低迷、諸経費の上昇等により赤字経営を余儀なくされていた。

このため、国は離島航路の維持・整備を図るため、従来から地方公共団体と協力して離島航路のうち一定の要件を備えた生活航路について、その欠損に対し補助を行ってきており、63 年度においては、116 事業者、122 航路に対し約 29 億円の国庫補助金を交付した。

b. 必要な経営改善方策の積極的実施

① H1 白書

離島航路の経営状況は、63 年度は諸経費の上昇等により若干収支が悪化したが、将来的には輸送需要の減少、諸経費の上昇等により経営はさらに悪化することが予想された。また、このような状況に加え、近年においては離島住民の生活の生活基盤の充実を図るため、離島航路の就航している船舶の高速化、フェリー化等生活水準に見合ったサービス水準の高度化の要請が強まっていたが、厳しい財政事情の中で、これらの要請に応え、今後とも生活航路としての離島航路を維持していくためには、一層の経営合理化、効率化等を図る必要があるとされた。

② H5 白書

離島航路、離島航空路は、離島住民の生活の足として、重要な役割を果たしているが、その経営は、大変厳しい状況にあった。このため、離島航路については、一定の要件を備えた航路に対して、その経営により生じた欠損に対して補助金を交付し、維持・整備を図った。また、船舶整備公団の活用等により、船舶の大型化・高速化を進めた。さらに、離島港湾等の施設についても重点的に整備を行った。また、離島航空路については、空港使用量の軽減、小型航空機の購入費補助等の助成措置を講じ、その維持・整備を図った。

1. 2 需給調整規制の廃止（H10 白書）

運輸省は平成8年（1996年）12月、市場原理を最大限に活用した交通運輸システムを構築し、利用者の利便増進を図るため、人流・物流の全運輸事業分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止し、そのための環境又は条件を整備するとともに、利用者保護、安全確保等の観点から必要な措置を講ずることとした。

需給調整規制の廃止は、従来の事業秩序等に大きな影響を与えることから、平成9年（1997年）4月、運輸政策審議会に対し、需給調整規制廃止に向けて必要となる生活路線の維持、安全の確保、消費者保護等の環境整備方策について諮問がなされた。これを受け、平成10年（1998年）6月、同審議会総合部会は「需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について」答申した。

1. 2. 1 我が国経済社会をめぐる環境変化及び需給調整規制の廃止（H10 白書）

我が国の経済社会の発展を支え、ゆとりある暮らしの実現を図るためには、人やものの円滑かつ効率的な移動・流通の確保を図ることが不可欠であり、安定的かつ良質な運輸サービスの供給は、国民の日常生活の基盤である交通における最大かつ最重要な政策目標であると考えられた。

このため、従来より、鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空の旅客交通分野においては、需要と供給のバランスを判断し、新規参入について一定の制限を行う需給調整規制を行ってきた。需給調整規制は、路線や航路などに係る供給輸送力と輸送需要との調整を行うことにより、各モードごとに一様ではないものの、一般的には、

- ・ 過当競争によるサービスの質の低下や安全性の低下の防止
- ・ 市場における独占性の付与により採算路線と不採算路線との間のいわゆる内部補助を容易にすることによるサービスの確保
- ・ 「規模の経済性」によって社会的により低い費用でのサービスの供給を可能とすること

を通じて、安全かつ良質な運輸サービスを安定的に供給し、国民の利便の確保を図ることを目的として行われてきたものである。特に、これまでの我が国の経済成長の時代においては、右肩上がりの需要の増大に対応した適正な輸送力の確保、輸送サービスの質の確保等を図る上で効果があつた。

しかしながら、21世紀を目前に控え、経済社会が成熟し、安定成長の時代に突入しつつある今日の我が国において、引き続き、豊かな経済社会を実現するためには、社会全般における規制を緩和・撤廃し、又は、事前的な行政規制から事後的な措置へと移行することを通じ、世界標準を念頭に置いた市場原理及び自己責任原則の導入を図ることにより、経済社会を活性化していくことが現下の喫緊の政策課題となっていた。特に、国際的な大競争時代の到来や情報化の進展に伴い、我が国の運輸企業がそのサービスの向上及びコストの削減を図るために、従来以上に事業の効率性を高めることが求められることとなった。

このような状況の中で、交通分野における需給調整規制を行うことは、既存のサービスの質の確保を図るという面で引き続き機能する一方で、

- ・ 国民生活の変化を反映し、利用者の多様なニーズに対応して創意工夫を凝らした適時適切なサービスの供給
 - ・ 既存事業者におけるより効率的な事業運営努力
- 等が阻害され、結果的に利用者の利便の確保・増進が困難になるおそれも出てきた。

このため、交通分野においても、安全の確保、利用者保護等を目的とする必要最小限の規制を除いて旅客輸送サービスの供給を自由化することにより、交通事業者の創意工夫及び市場における公正かつ自由な競争を通じた事業活動の活性化・効率化を図り、運輸サービスの多様化や高度化、運賃の多様化や低廉化等交通利用者の利便の増進を図るため、11年度から遅くとも13年度までに、鉄道、自動車交通、海上交通及び航空の各分野において、現行の需給調整規制を原則として廃止することとした。

1. 2. 2 需給調整規制廃止に伴い必要な環境整備方策（H10 白書）

（1）生活交通の確保

離島や過疎地域等の交通に対する需要が少ない地域については、需給調整規制を廃止して交通市場への参入及び退出を交通事業者の自由な経営判断に委ねることとした場合には、競争を通じてサービスの向上につながる新たな参入は期待できず、逆に、地域における通勤、通学、通院、買物などの住民の日常生活に真に必要な不可欠な交通（以下「生活交通」という。）について、不採算を理由としてサービスそのものが休止又は廃止されたり、或いはそのサービスが低下するなど安定的なサービスの供給が期待できなくなる事態が生ずると懸念された。

これらの問題に対処するためには、政策的に維持する必要がある生活交通の分野において、サービスの供給の休止や廃止の防止又はその円滑な代替の確保のための何らかの適切な仕組みを例外的かつ限定的に用意する必要がある、そのための具体的な方策としては、各交通モードの事情を考慮して、（ア）から（カ）に述べるような各種の方策を適切に組み合わせて対応することが必要とされた。

（ア）国と地方の役割分担

生活交通の維持については、国、地方公共団体がそれぞれの立場に基づいて適切に分担・協同して対応することが適当である。

国は、国民が各種の基本的なサービスの提供を平等に受けることができる機会を保障するという責任の一環として、交通についてのナショナルミニマムの確保（国民にとって最低限の輸送サービスの保障）の観点から、一定の責任を有するが、その範囲・内容は制度設計段階で検討する必要がある。

地方公共団体は、住民にとって最低限の輸送サービスの保障のほか、地域振興、域内交通ネットワークの確保等への対応といった様々な観点から一定の責任を有しているが、国は地方公共団体の主体性が十分に発揮されるよう配慮することが適当である。

（イ）参入及び退出についての仕組み

（a）参入についての仕組み

需給調整規制を廃止すれば市場原理の導入の結果として、需要が増大する夏休み等の季節、朝夕のラッシュ時間帯又は区間等に一時的、部分的な新規参入が予想される。このような参入は、一般的には、競争を通じて利用者利益の増大がもたらされるものと考えられるが、需要が少ない生活交通の分野においては、地域の生活交通について年間を通じて一体的にサービスの安定供給を担う者の収入を減少させ、その採算に悪影響を及ぼし、結果として、当該地域の生活交通サービスの維持に支障をきたすことが懸念される。このような場合においては、生活交通サービスの確保の観点から、例外的かつ限定的にこのような参入を制限するための一定の規制、調整等の措置を制度化する必要があると考えられる。

その際には、その基準・要件の明確化や、手続の透明性の確保について十分配慮するとともに、これらの措置により経営効率化のインセンティブが阻害されることのないように、適切な措置を講ずることについて検討する必要がある。

(b) 退出についての仕組み

需給調整規制の廃止により参入の自由化が図られる場合には、退出についても事業者の自由な判断に委ねられることとなるのが基本であるが、生活交通からの退出については、経営状況等に応じた事業者の経営判断を尊重しつつ、必要な生活交通サービスの維持を図る観点から、参入についての仕組みや公的支援措置等との整合性を考慮して、一定の調整等の適切な仕組みを設けることを検討する必要がある。

なお、この場合においても、その基準・要件の明確化や手続の透明性の確保について十分配慮する必要がある。

(ウ) 地域における多様な手法による対応

生活交通の維持のための方策としては、以上のような参入及び退出についての仕組みのほかに、例えば、地方公共団体等関係者による当該地域における生活交通サービスの維持のための計画の策定や協議の仕組み、地方公共団体と交通事業者との契約による生活交通サービスの確保、民営事業者によるサービスが期待できない場合における公的主体による生活交通サービスの供給等多様な手法が考えられる。したがって、各交通モードの事情を考慮しつつ、これらの手法の導入及びその円滑な実施に必要な措置について検討することが適当である。

(エ) 公的支援措置

生活交通を確保するために、以上のような措置、及び次に述べる経営効率化の促進のための措置を講じて、なおそのサービスを維持することが困難な場合には、国及び地方公共団体は、生活交通サービスを維持するための財政上・税制上の適切な支援措置を講ずることが適当である。

この場合、地方公共団体が単独で支援を行う場合は別として、国、地方公共団体それぞれの責任の範囲・程度に応じた交通モード毎の適切な分担・協同関係に基づいて、これを反映した仕組みを今後制度設計の段階で整備する必要がある。

(オ) 経営効率化の促進

生活交通維持のための方策においては、その制度的枠組みに不断に事業経営の効率化を促進するための措置が組み込まれていることが必要であり、このことが前述のような一定の規制、調整等の措置や公的支援措置が講じられることの大前提であると考えられる。具体的には、事業の経営情報の開示、補助金入札方式による契約制、分社化、独立採算化、外部委託化等があげられ、それぞれの措置を適切に制度に組み込むことにより、事業の効率化、サービスの改善等を追求することが必要である。

(カ) 離島交通等

離島交通や過疎地域等における生活交通サービスの維持については、以下のような理由等から国が一定の責任を有すると考えられる。

イ、海上交通については、離島住民の生活必需物質の輸送の大部分を担っていること、空港が整備され航空が利用できる離島は限られること等の事情から、これが離島における基本的かつ普遍的な交通手段であると考えられる。

ロ、航空については、離島に係る代替交通機関の状況等を踏まえ、離島における住民の生活の利便性の確保、産業の自立等の観点から、必要とされる離島航空路線について、国はそのサービ

スの確保につき適切な措置を講ずる必要があると考えられる。

ハ、バスについては、主として自家用自動車を利用できない住民の貴重な足として陸上生活交通における一般的かつ最低限の公共交通手段であると考えられる。

ニ、鉄道については、利用者が少なく収支採算性が悪化しているローカル線について、鉄道事業者が当該路線の維持に最大限の努力を払うことが期待されている。それにもかかわらず採算の確保が困難な路線は、より適切なモードへの転換を図ることが適当である。

（２）消費者の視点に立った方策

（ア）需給調整規制廃止後の「安全の確保」「消費者の保護」に関する基本的な考え方

需給調整規制の廃止は、市場原理と自己責任の原則の下に競争を促進し、事業活動の効率化、活性化を通じてサービスの向上・多様化、運賃の低廉化等を実現していくことを目的とするものであるが、これに伴い、経費の節約等による安全性の低下やサービスの質の低下などにより、利用者が不利益を被ることが懸念された。

このため、需給調整規制廃止後の「安全の確保」「消費者の保護」のあり方について十分な環境整備が必要であるとされた。

（イ）「安全の確保」に関する行政の関与のあり方

（α）事業参加及び事業運営に係る制度のあり方

交通運輸の分野において一旦事故が生じた場合の被害の甚大さ、社会的影響の大きさや他人の生命・財産の輸送を担うという事業の特性等を鑑みれば事故の未然防止と安全水準の低下の防止が重要な課題である。

このため、交通運輸分野への事業参加に際しては、引き続き事業者の事業内容が、安全基準に適合していることなどの資格要件についての審査を行うことが必要である。また、立入検査等により定期的に事業者の安全性の保持に関する確認を行い、安全上不適切な輸送を行っている場合等には改善の勧告又は改善命令等の厳正な行政処分を行う等事後的に適切な措置を講ずるという手法が有効である。なお、安全に関する立入検査等については、効果的・効率的な検査体制づくりを目指すことが必要となる。

（β）利用者への情報提供のあり方

情報公開の推進に当たっては、利用者の適切な選択に役立てるという観点から、事業者による正確・公正な情報の積極的な提供を促すとともに、安全に関する情報を収集し国民に公正、中立な情報を提供し、「安全性」という内容的に極めて専門的で利用者が十分理解することが困難な情報を適切に評価し、利用者にわかりやすく提供するなど、行政が事業者による情報公開の補足的な役割を果たす必要がある。

（γ）専門家の育成

安全の確保の分野は、技術進歩が急速に行われている分野であり、十分な技術的審査能力を保持していくには、安全に関する監査など安全規制に携わる職員について、高度かつ専門的な知識を有するスペシャリストとしての育成に努める必要がある。

（δ）事業者の責務

事業者は安全な運行の確保のために、運行管理体制（運行の責任体制、組織体制）の整備等に努めることが必要であり、また、常に交通従事者を指導、監督するとともに、その者の適性診断や健康診断の実施を通じその資質の保持に努めることが重要である。

(e) 交通従事者の資質の確保

安全で良質な交通運輸サービスを提供するためには、運転又は操縦等の資格を与える資格制度は引き続き重要であるが、他方で技術の進展等を踏まえて不断に見直していく必要がある。

(ウ) 「消費者の保護」に関する行政の関与のあり方

(a) 損害賠償能力

万一事故が発生した場合には、事業者には被害者への損害賠償責任が発生することになることから、事業参入する事業者の損害賠償能力について審査をする等の行政の一定の関与が必要である。

(b) 運送約款

交通機関の利用者は不特定多数であることから、事業者があらかじめ定めた内容によって契約が締結されるのが一般的であるが、実際には事業者が当該契約をあまり周知していなかったり、利用者が内容に十分満足していない場合であっても、当該交通機関を利用せざるをえない状況下に置かれていることが多い。

このため、行政が運送約款の内容の合理性についてあらかじめ「消費者の保護」という観点から審査等の関与を行う現行の仕組みを引き続き存続させることが適当である。

(c) 不当な差別的取扱の禁止

今後、需給調整規制が廃止され、免許制から許可制に移行した後も、公共交通機関である以上、事業者が利用者を不当に差別的に取り扱うことがあってはならず、何らかの形でこれを禁止するための方策が必要である。

(d) 運賃面での配慮

運賃についても、原則として、事業者がその経営上の判断により、自由に設定できるような仕組みとすることが適当である。

しかしながら、事業者が非競合路線において一般利用者に過度な負担を強いる運賃を設定したり、他者を市場から排除するような略奪的な運賃を設定する等により、大きな社会的問題が生じるおそれがあることから、参入についての仕組みや公的支援措置等との整合性を考慮しつつ、利用者の利益が損なわれないための必要最小限の措置をとることが必要である。

(e) 意見・苦情への対応

旅客に対する取扱いその他の交通運輸サービスに関する意見・苦情への対応は第一義的には事業者が行うことが適当であり、事業者は利用者が気軽に情報を得られるような環境づくりを行うことが重要である。また、行政が利用者から収集した意見・苦情については、その内容を当該事業者に送付し、措置状況を一般公表する等、事業の改善等に反映される定型的なシステムの整備について検討することが望ましい。

利用者からの苦情が特に多い等の状況が見られる事項については、当該事業者から事情等についてヒアリングを行い、利用者の利益・利便を害しているという事実があると認められる場合には、理由を付した上で改善の勧告又は命令を行うなど事後的な是正措置が必要である。

(f) 利用者への情報提供のあり方

基本的には各事業者がその事業展開の中で自主的に行っていくべきだが、事業者による情報だけでは利用者が事前に十分に情報を得ることができない場合等には、社会的に必要な情報等を行政自らが収集、整理、公開するようなシステムも考慮する必要がある。

(エ) 中小企業への対応等

(a) 中小企業への対応

需給調整規制の廃止に伴い一時的・部分的に中小企業の経営に影響を及ぼすことも懸念されるが、これに対しては、近代化の促進等による経営基盤の確立・強化や事業の多角化・転換等が円滑に行われ、経営の効率化・活性化が図られるよう、融資制度や税制特例等、中小企業に対する様々な支援措置について、行政が周知・あっせんを図る等その活用が図られるよう努めることが必要である。

(b) 雇用の確保

需給調整規制の廃止に伴い一時的・部分的に雇用状況に影響を及ぼすことも懸念されるが、これに対しては、雇用保険、職業紹介、職業訓練等雇用の安定を図るための様々な支援措置について、行政が周知・あっせんを図る等その活用が図られるよう努めることが必要である。

1. 2. 3 鉄道

(出典：平成10年6月15日運輸政策審議会鉄道部会答申「旅客鉄道分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」

<https://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/unseisin/unseisin165.html>)

旅客鉄道分野については、需給調整規制廃止後の事業制度のあり方及び事業の活性化に向けて、運輸政策審議会鉄道部会において審議を行い、平成10年(1998年)6月に「旅客鉄道分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」が答申された。

参入に関しては、鉄道事業者の自主性・主体的経営判断を尊重し、高度化・多様化する利用者ニーズに鉄道事業者が柔軟に対応できるような環境を整備することが重要であると考えられた。しかし、旅客鉄道事業の特性から必要不可欠な利用者利便や安全性が確保されることが必要であり、このような観点から行政が関与する必要がある。そこで参入申請に対して必要最小限の審査を行い、利用者の利便・安全が著しく阻害されるような事態を未然に防止できる審査のあり方を検討し、参入の仕組みを組み立てるのが適当であるとされた。

具体的には、

(i)利用者利便の確保の観点からは、他の交通機関との連携、計画供給輸送力の設定、要員配置計画が著しく不適切であるといったことがないか

(ii)事業の実現可能性、継続性・安定性の観点からは、資金調達の見通しが立っているか、収支採算(事例に応じ弾力的に対応するものとする)が確保されているか

(iii)安全の確保の観点からは、施設計画が計画供給輸送力の設定との関係で適切か、施設計画が資金計画等の関係から適切か

等について審査を行うのが適当であるとされた。

また、鉄道事業者が他の鉄道事業者の保有する線路を利用して新規参入しようとする場合への対応について、検討、審査の簡略化の必要性が示された。

収支採算が悪化している路線における鉄道輸送サービスについては、その維持のための国及び地方公共団体の支援、廃止された場合の代替バスの確保等による当該路線に係る輸送サービスの維持などの必要性が示された。

当時、鉄道事業の運賃及び特急料金等の料金については、鉄道事業法に基づき設定・変更ともに認可制が基本となっていた。運賃の認可制に係る具体的な規制方法は、従来、個々の鉄道事業者ごとに当該事業者に係る個別コストの積み上げによる総括原価方式を採用してきたが、これに

については、(i)利用者利益の増進、(ii)経営効率化の促進、(iii)鉄道事業者の自主性の確保、(iv)透明性の向上と規制コストの軽減を図る観点から、平成9年（1997年）1月に、次のとおり新しい旅客鉄道運賃制度が導入された。

(i)上限価格制を導入し、認可対象となる運賃水準及び運賃体系は上限のみとし、鉄道事業者は上限運賃の範囲内であれば報告のみによって運賃の設定・変更を可能とした。

(ii)原価計算の期間である平年度をこれまでの1か年から3か年に延ばした。

(iii)ヤードスティック方式を強化することにより、上限価格の上限値の算定に際しては鉄道事業者の原価をそのまま使用するのではなく、効率的な鉄道事業者にはボーナスを、非効率的な鉄道事業者にはペナルティを与えることとした。

(iv)公共料金に係る事業としては初めて情報公開のルール化を図った。

さらに今後とも鉄道、航空、バス等における需給調整規制の廃止をはじめとする規制緩和が進行していく中で、鉄道市場における競争環境がどのように変化していくか等を踏まえつつ、鉄道運賃規制のあり方について検討を行っていく必要があるとされた。

また、当時鉄道事業法の運用として実施している上限価格制については、上限運賃のみを規制するという原則を同法において明確に規定するとともに、利用者利益の増進、公正な競争市場環境の整備等に留意しつつ、(i)経営効率化インセンティブの強化、(ii)運賃設定に係る鉄道事業者の自主性・自由度の拡大、(iii)透明性向上と規制コストの軽減等をさらに推進していくこととし、これらの観点が十分活かせる方向で現行規制の見直し・改善を図っていくものとされた。

また、運賃規制方式として、行政が物価指数等の外生的な数字を用いて運賃改定率の上限を設定し、鉄道事業者にその範囲内での自由な運賃水準及び運賃体系の設定を認める方式である「プライスカップ制」については、さらに引き続き検討していく必要があるとされた。

以上の他、利用者利便・安全等の確保のために必要な措置についてあり方が示された。

1. 2. 4 自動車（H10 白書）

バス・タクシーの事業参入に際して行っている需給調整規制は、供給輸送力の安定的確保等に一定の効果が認められてきたが、一方で、意欲のある事業者の事業拡大や事業への新規参入を制限してきた面もある。また、バブル崩壊以降、輸送需要が低迷し、事業の活性化が求められている。このため、運輸省は、競争の促進により事業の効率化・活性化を図るため、目標期限を定めて需給調整規制を廃止することとした。

乗合バス：生活路線の維持方策の確立を前提に13年度までに廃止。

貸切バス：安全の確保、消費者保護等の措置を講じた上で、11年度に廃止。

タクシー：安全の確保、消費者保護等の措置を講じた上で、13年度までに廃止。

需給調整規制の廃止により生活交通の維持、安全の確保、利用者保護等に支障の生ずるおそれがあるため、需給調整規制の廃止に向けて必要となる環境整備方策等について、平成9年（1997年）4月に運輸政策審議会に諮問し、現在、同審議会自動車交通部会において審議が進められた。

（1）貸切バス

（出典：平成10年6月2日運輸政策審議会自動車交通部会答申「貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」）

<https://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/unseisin/unseisin161.html>)

平成10年(1998年)6月には、「貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」が答申された。

貸切バス事業については、安全の確保を図りつつ、市場原理に基づく競争を促進することが重要であると考えられた。このため、事業参入については、需給調整規制を前提とするこれまでの免許制から、安全に関する一定の資格要件を審査の上、これを満たす事業者の参入を認める許可制とし、事業運営の意欲と安全確保の能力のある事業者の参入を促進することが適当であるとされた。

この資格要件としては、安全に関する現行の資格要件を見直しつつ、次のような項目について、具体的基準を設定し、必要な審査を行うべきであるとされた。

- ・事業遂行に当たって安全を確保する能力(安全運行に関する事業者の知識、運行管理体制の整備等)
- ・事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保(事故時の社内体制の整備、任意保険への加入等)
- ・安全確保の基礎となる事業基盤の保有(車庫、車両、運転者等)
- ・安全確保に関する規制を遵守しないおそれがある者を事前に排除する人的欠格事由(法令違反による一定の処分を受けていないこと)

貸切バスの運賃は、提供するサービス内容とともに競争の基本となるものであることから、その設定については出来る限り事業者の自主性が発揮されるようにすることが望ましい。

このため、運賃については、従来の地域毎の原価に基づく認可制から、事業者の個別の届出により運賃を設定できる届出制とすることが適当であるとされた。

ただ、その一方で、利用者が選択する上で分かり易いものであることも必要であり、また、事実上の独占状態等を背景にあまりにも高い運賃を設定すること、利用者間で不当に差別的な運賃を設定すること、さらに、競争他者の排除を目的として原価を大幅に割る運賃を設定することは、利用のしやすさや利用者間の公平、公正な競争を確保する上で問題を生じる可能性がある。このため、これらの問題が発生する場合には、発動の基準を明確にした上で、届け出た運賃については是正のために必要な指示をしうることが適当であるとされた。

以上の他、安全運行の確保のために必要な措置、競争市場における利用者と貸切バス事業者の適切な利用関係を確保するための必要な対策、及びその他競争を進めるに当たって必要な措置について、あり方が示された。

(2) 乗合バス

(出典：平成11年4月9日運輸政策審議会自動車交通部会答申「乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」)

https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha99/koho99/noribus_.htm)

平成11年(1998年)4月には、「乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」が答申された。

参入に関しては、これまでの需給調整規制を前提とした免許制に代え、今後は輸送の安全の確保、安定的なサービス提供及び利用者保護に関し一定以上の能力を有するか否かを審査し、これらの要件を満たす者には参入を認める許可制とすることとした。

また、事業への参入後も、輸送の安全の確保等に影響を与えるような路線の追加、変更等の事業内容の変更については、次のような参入に準じた審査を行うことが適当であるとされた。

- ・事業遂行に当たって安全を確保する能力（安全運行に関する事業者の知識、運行管理体制の整備等）
- ・事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保（事故時の社内体制の整備、任意保険への加入等）
- ・安全で安定的なサービスの提供が可能な事業基盤の保有（車庫、車両数、運転者等）
- ・安全確保や利用者の保護に関する規制を遵守しないおそれがある者を事前に排除する人的欠格事由（法令違反による一定の処分を受けていないこと）

さらに、退出については、事業者の判断により行うことができるよう届出制とすることが適当であるが、利用者に対し十分な事前周知が行われることが必要であり、退出までに一定期間をおく事前届出とし、特に生活路線における退出後の措置を検討するために必要な所要の期間を確保することが適当であるとされた。

運賃設定は、事業経営上最も基本的な事項であり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重される制度とすることが必要である。その一方で、乗合バスは地域住民の基本的かつ最も身近な日常生活の足となっていることや、事業の実態として地域独占的な傾向があることを踏まえると、運賃の上限の規制を行うことが適当であるとされた。また、利用者保護の観点から、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いを防止することが適当であるとされた。

さらに、競合する他の事業者を退出させるために不当競争となるような運賃設定を防止することが必要であるが、低廉な運賃の設定は利用者にとって望ましいものであることも踏まえ、発動の要件を明確にした上で、事業者の設定した運賃について変更の指示が行える制度とすることが適当であるとされた。

以上の他、輸送の安全の確保のあり方、利用者保護のための措置、公正な競争のあり方、事後チェックの充実、バス利用促進等のための環境整備、及び制度の円滑な移行について、あり方が示された。

（３）タクシー

（出典：平成 11 年 4 月 9 日運輸政策審議会自動車交通部会答申「タクシーの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」

https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha99/koho99/taxi_.htm）

平成 11 年（1998 年）4 月には、「タクシーの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」が答申された。

参入に関しては、これまでの需給調整規制を前提とした免許制に代え、今後は輸送の安全の確保、安定的なサービス提供及び利用者保護に関し一定以上の能力を有するか否かを審査し、これらの要件を満たす者には参入を認める許可制とすることとした。

また、事業への参入後も、輸送の安全の確保等に影響を与えるような事業内容の変更については、タクシーの特性にも留意して次のような参入に準じた審査を行うことが適当であるとされた。

- ・事業遂行に当たって安全を確保する能力（安全運行に関する事業者の知識、運行管理体制の整備等）
- ・事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保（事故時の社内体制の整備、任意保険への加入等）

- ・安全で安定的なサービスの提供が可能な事業基盤の保有（車庫、車両数、運転者等）
- ・安全確保や利用者の保護に関する規制を遵守しないおそれがある者を事前に排除する人的欠格事由（法令違反による一定の処分を受けていないこと）

退出については、事業者の判断により行うことができるよう届出制とすることが適当であるとされた。

運賃設定は、事業経営上最も基本的な事項であり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重される制度とすることが必要である。その一方で、タクシーにおいては、事前に利用者の選択が困難な場合が多いことから不当に高い運賃の設定を防止するため運賃の上限を規制することや、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いを防止することが適当であるとされた。

また、タクシーにおいては運転者の賃金が基本的に歩合制となっており、競争の激化により運賃のダンピング競争が生じた場合には運転者の労働条件の悪化に直結し、安全で良質なサービスの確保が困難になる可能性がある。このため、運賃の下限を設定したり、発動の要件を明確にした上で事業者の設定した運賃について変更の指示が行える制度とする等の措置を検討することが適当であるとされた。

さらに、タクシーの運賃は降車の際に明らかになること等から、利用者にとってわかりやすいものである必要があり、初乗運賃の高低に応じて加算運賃が連動する等の運賃設定のルールを設けることを検討することが適当であるとされた。

なお、タクシーの運賃と料金の区分を明確化するとともに、利用者の要請による特別なサービスに対する料金については、サービスの多様化を図る観点から、より弾力的に設定できるような制度を検討することが適当であるとされた。

以上の他、輸送の安全の確保のあり方、運転者の質の確保方策、利用者保護のための措置、事後チェックの充実、及び関連する事業のあり方等について、あり方が示された。

1. 2. 5 海上交通

（出典：平成 10 年 6 月 11 日運輸政策審議会海上交通部会答申「国内旅客船事業における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」

<https://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/unseisin/unseisin163.html>）

海上交通分野については、需給調整規制廃止後の事業制度のあり方及び事業の活性化に向けて、運輸政策審議会海上交通部会において審議を行い、平成 10 年（1998 年）6 月に「国内旅客船事業における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」が答申された。

国内旅客船事業について需給調整規制を廃止する目的は、市場原理と自己責任原則の下に競争を促進し、事業活動の効率化、活性化を通じてサービスの向上・多様化、運賃の低廉化等を実現していくことである。

このため、需給調整規制廃止後の事業制度のあり方については、国内旅客船事業の公共交通機関としての役割を踏まえつつ、市場原理の導入による利用者利益の増進が最大限発揮されるよう参入・退出規制や運賃規制を見直すとともに安全の確保や利用者保護の観点からの規制について社会経済状況の変化に応じたものとなるよう適時適切に見直し、必要最小限の規制に限定する方向で検討することが適当である。その際、利用者が自己責任に基づき選択を行うことができるよう情報提供を進めていくことが必要であるとされた。

しかしながら、離島等の住民の日常生活に必要な不可欠な航路（以下「生活航路」という。）については、参入・退出を自由とした場合には、一時的又は航路の一部への部分的な参入が生じることなどによりその航路全体の維持が困難となるおそれがあることから、維持のための適切な方策を講じることが必要であるとされた。

生活航路の維持方策については以下の様に記載されている。

V 生活航路の維持方策

Ⅰ 生活航路についての基本的考え方

離島等については、住民が日常生活を営む上で往来することの必要な本土の都市等が海によって隔てられており、また、住民が自家用の交通手段を有することはまれであるため、旅客船という公共交通機関の途絶が直ちに住民の生活を脅かすこととなる。また、離島における人口の減少等から輸送需要が小さい、あるいは輸送需要が減少している航路が多く、事業者は厳しい経営を余儀なくされている。このため、従来から離島等の住民の足として海上の航路の確保が行政の最重要課題の一つとされ、昭和27年以降は「離島航路整備法（昭和27年7月4日法律第226号）」に基づく欠損補助制度等が講じられてきた。

近年、一部の離島においては航空路線も整備されつつあるが、海上の航路は運賃が相対的に低廉であることや生活物資の輸送の大半を担っていること等から、航空路線がある場合であっても海上の航路が基本的かつ普遍的な交通手段であり、これを維持していくことは今後とも重要な課題である。

このような生活航路の維持については、国はナショナルミニマムとしての公共交通サービスの確保の観点から、地方公共団体は地域の公共交通サービスの確保や地域振興等の観点からそれぞれ責任を有するものと考えられ、需給調整規制廃止後も、以下の「2 事業制度のあり方」及び「3 公的支援のあり方」に述べるような方策を講じることにより、生活航路の維持を図っていく必要がある。

なお、生活航路の維持を図るにあたっては、そもそも航路の需要喚起による経営改善が重要であり、国及び地方が連携して、離島振興のための諸般の施策を推進する必要がある。

2 事業制度のあり方

需給調整規制を廃止した場合には、生活航路においても、相対的に需要の大きい特定の季節や一体として運航されている航路の一部のみへの参入などが予想される。しかしながら、生活航路においてこのような一時的又は部分的な参入によって需要の一部を奪う行為、いわゆるクリームスキミングが行われる場合には、生活航路について年間を通じて一体的にサービスの安定的供給を担う者の経営に悪影響を及ぼし、結果として、生活航路の維持に支障をきたすことが懸念される。

したがって、生活航路については、その範囲を明確にした上で、生活航路の維持とサービス向上や経営合理化のインセンティブの両立に配慮しつつ、参入にあたって所要の規制等の措置を講じることが適当である。その内容としては、事業者が離島等の住民の生活に必要な交通を確保するための適切な事業の計画を有することなどを特別の審査要件とすることを検討し、措置することが適当である。このことにより、生活航路における住民の生活に必要な海上輸送サービスの供給が維持されるとともに、サービスの向上と利用者の利便の増進が図られるものと考ええる。

また、退出については、生活航路の運航を担ってきた事業者が事業を廃止する場合には、これに替わる事業者等代替的な輸送手段を確保することが必要である。このため、事業の廃止の意志が示されてから、地方公共団体も含めた関係者間で代替輸送手段の確保について協議・調整等を行う仕組みを検討するとともに、協議・調整等のために必要な期間を経て退出することとするなどの規制等の措置を講じることが適当である。

さらに、生活航路についての運賃制度その他の参入・退出以外の事業制度についても、参入・退出について特別の措置を講じることとの整合性に配慮して制度設計を行うことが必要である。

また、地方公共団体は、それぞれの地域に対し第一義的な行政責任を負い、当該地域における行政の各分野にわたり、全体的に、かつ、詳細な知見を有することから、生活航路について参入・退出等について上記のような措置を講じるにあたっては、地方の自主性・主体性を尊重し、関係地方公共団体の意見が十分反映されるよう配慮することが適当である。

なお、クリームスキミングの問題に関し、生活航路における１２人以下の旅客定員を有する船舶（非旅客船）による旅客運送については、航路の維持に悪影響を及ぼすおそれがある、あるいは、公正な競争条件を整備する必要があるとの観点から、一定の規制をすべきとの意見がある。他方、非旅客船による旅客運送を困難とするような参入規制を設けることは、離島等の住民の利便性を損う場合があり適当でないとの意見がある。今後、制度設計にあたりこれらの意見に留意し適切な結論を得る必要がある。

３ 公的支援のあり方

生活航路については、参入・退出にあたって所要の規制等の措置を講じるとともに、合理的な経営の下でなお採算を採ることが困難である場合などには、国はナショナルミニマムとしての公共交通サービス確保の観点から、地方公共団体はその自主性・主体性に基づき、地域の公共交通サービスの確保や地域振興等の観点から、それぞれの責任に応じ航路の維持のための財政支援等を行うことが適当である。この際、「２ 事業制度のあり方」で述べたようにクリームスキミング防止のための措置を講じることが、国と地方が限りある財源を用いて、生活航路維持のための支援策を講じていくにあたって必要な現実的対応策である。

なお、国による補助制度の効率化を図るため、経営合理化のインセンティブが働く仕組みが組み込まれることが必要であることから、標準化方式による現行の補助制度を今後も採用し、離島のおかれている状況の多様性に配慮しつつ、一層経営合理化のインセンティブが働くよう検討することが適当である。

なお、補助制度の公平性・透明性を高めるとともに、事業の透明性を確保し経営の効率化を図る観点から、補助金交付額や補助金の交付を受けている事業者の経営内容について適切な情報公開が求められる。

１．２．６ 航空

（出典：平成１０年４月９日運輸政策審議会航空部会答申「国内航空分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等の在り方について」

<https://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/unseisin/unseisin164.html>）

国内航空運送事業の分野においては、平成前半まで、利用者ニーズの多様化と航空産業の成長に合わせて、利用者利便の向上に資する競争環境の整備の観点に立った規制緩和が進められてきた。

まず、参入規制については、昭和60年（1985年）にいわゆる「45・47体制」が廃止された後、高需要路線の複数社化が「ダブル・トリプルトラック化基準」に基づいて進められてきたが、平成4年（1992年）10月及び8年4月には同基準の緩和が行われ、一層の複数社化が推進されてきた。さらには、平成9年（1997年）4月には、この基準が廃止され、弾力的な路線設定が可能となった。

また、価格規制については、「営業政策的割引運賃設定の弾力化」の実施（平成7年（1995年）5月）や、「幅運賃制度」の実施（平成8年（1996年）5月）が行われてきた。

これらの規制緩和により、例えば、利用者による航空会社の選択の幅が広がり、運賃の低廉化が進むなど、一定の成果が挙げられてきたと言える。

しかしながら、来るべき21世紀に向けて、航空運送がその重要な役割を担っていくとともに、我が国航空会社の競争力を強化していくためには、国内航空運送事業における需給調整規制の廃止を通じた一層の規制緩和が求められるようになり、運輸政策審議会航空部会において審議を行い、平成10年（1998年）4月に「国内航空分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等の在り方について」が答申された。

その答申では、需給調整規制の廃止後における国内航空運送について、以下に示す基本的な方向が示されている。

(i) 市場原理と自己責任の原則の導入

(ii) 需給調整規制の廃止後における行政の役割

(a) 競争市場のルール作り

(b) 競争を可能とする基盤（インフラ）整備

(c) 市場原理のみでは利用者利便が十分に確保できない航空輸送サービスについての配慮

(iii) 安全な運航の確保

また、地域交通として重要な役割を担う離島航空路等は市場原理のみでは日常生活に不可欠な航空輸送サービスを確保できない「政策的に維持すべき路線」と言えるが、それらの維持について以下の様に記載されている。

III 政策的に維持すべき路線の維持の在り方

Ⅰ 新たな支援による維持の必要性

需給調整規制の廃止により、航空会社の路線への参入は原則自由となるが、一方、航空会社間の競争の激化の結果、航空会社内の内部補助の余地は狭くなるため、今後、様々な企業努力によっても採算性を確保できない路線については、航空会社は撤退を余儀なくされる可能性がある。しかしながら、これらの路線のうち、不採算ではあっても当該地域住民の日常生活に不可欠な路線については、引き続き維持を図る必要がある。

一方、国による航空路線に対する公的支援としては、現在、離島路線に対する支援措置（航空機購入費補助（資本費補助）、空港使用料の軽減、固定資産税の軽減）があり、これら離島路線の維持に一定の役割を果たしてきたと言える。

しかしながら、これらの路線については、現状においても厳しい事業運営を余儀なくされているものもあることから、需給調整規制の廃止後の状況を考慮すると、現行の支援措置のみで

は、地域住民の日常生活に不可欠な路線の維持には必ずしも十分ではない可能性がある。したがって、その場合には、現行の支援措置に加え、新たな支援を行う必要があり、具体的には運航費補助を行うことが適当である。

なお、航空運送の特性として、船舶のような代替交通機関が存在すること等を考慮すると、日常生活圏に必要な交通機関としての役割については、航空運送は、他の交通機関と比較して差異があると考えられる。このことを念頭に置いて支援制度を検討する必要がある。

2 新たな支援を行う場合の役割分担及び実施主体

(1) 国と地方公共団体の役割分担

新たな支援を行う場合の国と地方公共団体の役割分担については、新たな支援の対象となる路線が地域住民にとって不可欠なものであること、及び地方分権が推進されている中で地方公共団体の主体性を尊重する観点に立つと、支援制度の設計は国が、具体的な路線の選定や維持等は地方公共団体が主体的に行うことが適当である。

(2) 新たな支援の実施主体

新たな支援を行う場合の実施主体としては、国及び地方公共団体の双方が行うことが適当である。すなわち、国はナショナルミニマムの確保の観点から、また、地方公共団体は地域住民の日常生活を確保する観点や地域振興等の観点から、連携して運航費補助を行うことが適当である。

3 新たな支援を行う場合の対象となる路線の範囲

国がナショナルミニマムの確保の観点から運航費補助を行う場合は、上記1に述べたような航空運送の特性を考慮すると、真に地域住民の日常生活に必要不可欠な路線のみを支援対象とすることが適当である。このことを前提に考えると、地理的・気象的制約の高い離島地域に係る路線のうち、一定の要件に該当するものに限定することが適当である。

この場合、支援対象路線の選定に係る具体的な要件については、例えば、代替交通機関がないか、又はあっても一定時間以上の所要時間がかかることや、日常生活に必要不可欠な機能を有する都市までの路線であること等が考えられるが、これらの点については、制度設計の際に更に検討することが必要である。

なお、「一定の要件に該当する離島路線に加え、離島と類似の条件を有する地域に係る路線も対象路線とすべき。」との意見については、離島以外の地域では、日常生活圏の交通網は航空以外の交通機関により概ね確保されていると考えられることから、制度設計の際に、政策的に維持すべき路線としての具体的な必要性や離島との条件の同一性について、厳密な検討が必要である。

4 制度設計に当たって留意すべき事項

(1) 新たな支援を行う場合の実施主体と運航主体との関係

地方公共団体及び航空会社の主体性を確保する見地に立つと、新たな支援の対象となる路線の維持の主体となる地方公共団体と運航主体である航空会社が一定期間の運航について契約を結ぶなど、事前に運航条件等の内容が明確になるような方法をとることが適当である。

(2) 新たな支援を行う場合の効率性の確保策

(i) 運航費補助は、資本費補助とは異なり、一般的に航空会社の経営効率化インセンティブを阻害するおそれがあると考えられるため、例えば、欠損額にかかわらず定額の補助金を交付するなどの航空会社の経営効率化インセンティブが働くような措置や、運航主体を決定するに当たり、複数の航空会社はその路線の運航を希望する場合には、地方公共団体が予定する水準の運送サービス等について最も低い補助金額で提供する意思を表明した航空会社を運航主体とするなどの効率的な航空会社を選定できるような措置を導入することが適当である。同時に、それらの路線を運航する航空会社によるコスト削減努力等に係る情報の公開等を行うことも必要である。

(ii) なお、新たな支援の対象となる路線について、運航を希望する航空会社が現れない場合もあり得ると考えられるため、例えば、地方公共団体による運航主体の設立や、外部資源の活用による運航も可能とするなど、それらの路線の維持を行うことができるようにすることが必要である。

(3) 新たな支援の対象となる路線に係る参入・撤退及び運賃に係る制度についての方向性

新たな支援を受ける路線については、路線の維持の観点から、他の航空会社による クリーム・スキミング の防止が必要ではないかなどの問題点があるが、これらについては、基本的には航空会社の路線設定の自由の原則を尊重しつつ、仮に、公的な支援により路線が維持されているという見地から、参入・撤退及び運賃について何らかの制約を設けざるを得ない場合であっても、最小限とする方向で検討することが必要である。

(4) 現行の支援措置に係る取扱い等

国と地方公共団体が連携して行う運航費補助の支援対象とはならない離島路線については、地域振興等の観点から必要とされる場合には、現行の支援措置の拡充等について検討することが適当ではないかと考えられる。

また、地方公共団体が、地域振興等の観点に立ち、国と連携して行う運航費補助の対象とならない路線の中から、独自に路線を選定して単独の負担により維持することについては、もとよりこれを妨げるものではない。

5 財源について

国が運航費補助を行う場合の財源については、現在の国の財政状況にかんがみ、適切な負担の在り方を検討し、その確保に努めることが必要である。

なお、地方公共団体が運航費補助等を行う場合の負担に当たっては、地方における財政状況等も考慮し、適切な地方財政措置が望まれる。

1. 3 地域公共交通活性化

1. 3. 1 地域公共交通活性化再生法公布、地域公共交通維持改善事業創設

公共交通は、地域における経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域の活性化、環境問題への対応等わが国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、その活性化は喫緊の課題となっていた。

このような状況を踏まえ、国土交通省では公共交通の活性化に向けた取り組みの一環として、平成14年度(2002年度)に「公共交通活性化総合プログラム」制度を創設した。各地域における公共交通機関のサービスの維持、サービス内容の拡充などに関する事案や課題について、運

輸局が中心となりながら関係者とともに検討し、具体的な解決に向け合意形成を図りながら総合的な方策を策定してきた。

（出典：「地域公共交通の活性化 ～よりよい成果を導くためのポイント～」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000006.html)

「公共交通活性化総合プログラム」は、一般的な交通計画の策定や調査研究事業ではなく、各地域における公共交通機関に関するサービスの維持・充実の観点から解決が必要となっている課題や実施を要する具体的事業について、運輸局及び運輸支局が中心となり、国の機関、地方公共団体、交通・観光事業者、地元経済団体等関係者に参画・協力を呼びかけて一緒になって検討する場を設置し、その解決や実施に向けた具体的方策「プログラム」を策定することを目的とした制度である。本制度は平成 21 年度末をもって終了した。

（出典：近畿運輸局「公共交通活性化総合プログラム」

https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/3kp_index.htm)

平成 19 年（2007 年）5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が公布された。本法律は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律である。

地域交通法の概要



地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン

- ・ 全ての地方公共団体に対して作成の努力義務 ※計画作成数：835件（2023年度末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「法定協議会」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に盛り込むことができる法定事業

- | | | |
|---|--|--|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- ・ 個々の特定事業について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について国土交通大臣の認定を受けた場合、予算上の措置（地域公共交通確保維持改善事業等）や法律上のワンストップ特例（許認可手続の一元化）などの特例措置

図 5-1 地域交通法の概要

出典：地域交通法の概要

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633417.pdf>

平成 20 年度（2008 年度）予算においては、同法律を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する新たな支援制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。

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・再生のための計画である「地域公共交通総合連携計画」を策定し、そのうち協議会が実施する事業は「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」として策定される体系である。

これにより、平成 25 年度末までに、全国で 500 以上の連携計画が策定された他、この仕組みを活用して LRT の整備や上下分離方式の採用による地域鉄道再構築等の実績があがっている。

（出典：交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 最終とりまとめ「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」（平成 26 年 8 月 6 日）

<https://www.mlit.go.jp/common/001050419.pdf>



図 5-2 地域公共交通活性化・再生総合事業の概要

出典：「地域公共交通活性化・再生総合事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/000014612.pdf>

平成 23 年（2011 年）3 月には「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」が定められた。国土交通省では本事業により、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援してきた。

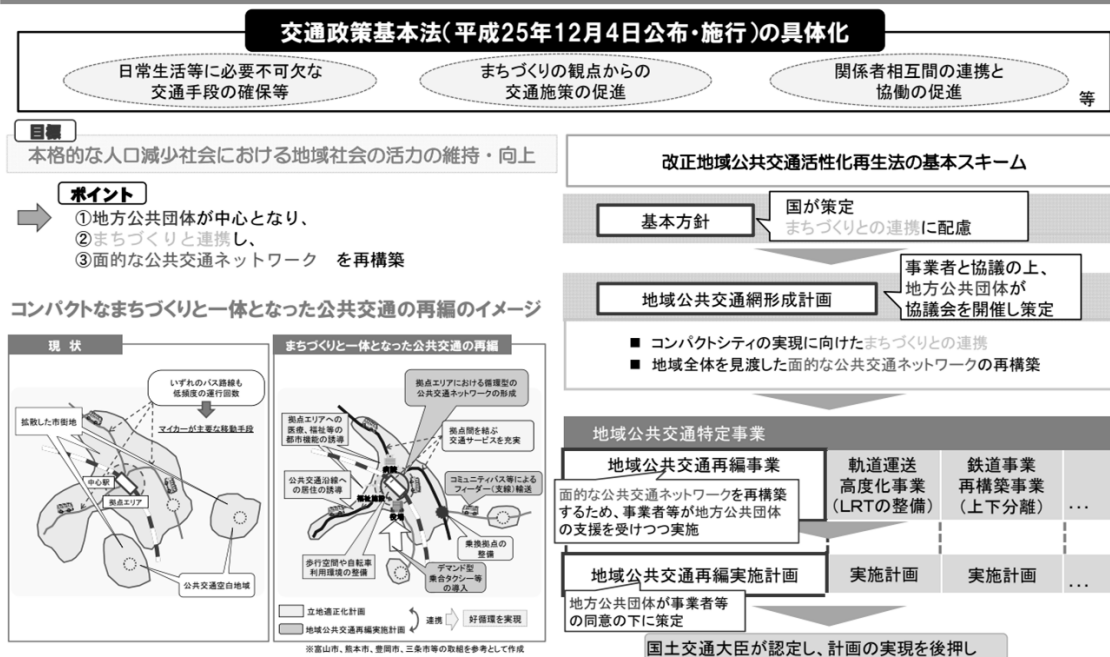
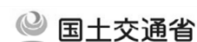
この事業は、大きく分けて以下の 3 つの内容で構成されている。

- ・地域の特性に応じた生活交通の確保維持（地域公共交通確保維持事業）：バス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持を支援
- ・快適で安全な公共交通の構築（地域公共交通バリア解消促進等事業）：鉄道駅等のバリアフリー化、公共交通の利用環境改善、地域鉄道の安全性向上などを支援
- ・地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画等策定の後押し（地域公共交通調査等事業）：地域公共交通計画等の策定、バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進方針・基本構想の策定、地域公共交通利便増進実施計画・地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進・事業評価を支援

1. 3. 2 交通政策基本法公布、交通政策基本計画策定

平成 25 年（2013 年）には「交通政策基本法」が公布され、平成 26 年（2014 年）5 月に公布された「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」では、交通政策基本法の基本理念にのっとり、交通政策基本法に記載された各種施策の具体化を図ることとされた。

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要



※改正地域公共交通活性化再生法については、平成 26 年 11 月 20 日に施行

図 5-3 改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 5 月成立）の概要

出典：改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 5 月成立）の概要

<https://www.mlit.go.jp/common/001061401.pdf>

（1）制定に至る経緯

交通に関する基本理念などを定める基本法制については、平成 14(2002)年頃から国会において検討が行われていたが、国土交通省においては、平成 21(2009)年の秋頃から具体的な検討が開始された。同年 11 月には国土交通省内に「交通基本法検討会」が設置され、交通に係る基本

的な法制のあり方等について検討が進められるとともに、有識者、自治体、事業者団体等の関係者の方々からのヒアリングも行われ、平成 22(2010)年 6 月には「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方」が取りまとめられている。同年 11 月からは、交通政策審議会と社会資本整備審議会に「交通基本法案検討小委員会」を設置して、4 回にわたる審議の後、平成 23(2011)年 2 月に「交通基本法案の立案における基本的な論点について」がとりまとめられた。

こうした検討結果を踏まえて法案作成作業が進められ、同年 3 月 8 日には「交通基本法案」として閣議決定し、国会に提出したが、その 3 日後に東日本大震災が発災するなど、閣議決定後の様々な情勢変化を受け、平成 24(2012)年 8 月には衆議院で参考人質疑までは行われたものの、同年 11 月の衆議院解散により、「交通基本法案」はいったん廃案となった。

その後、同年 12 月に政権交代がなされたものの、交通に関する基本法制の重要性については変わることがないことから、大規模災害への対応や、施設の老朽化への配慮などといった規定の追加、国際競争力の強化や地域の活性化といった内容の充実その他の修正を加えた上で、「交通政策基本法案」として平成 25(2013)年 11 月 1 日に閣議決定し、改めて国会に提出され、同月 27 日に「交通政策基本法」が成立し、同年 12 月 4 日に施行された。

(2) 交通政策を取り巻く現状

我が国の国土を取り巻く状況は大きく変化しており、例えば、本格的な人口減少時代が到来し、2050 年には総人口が 1 億人を下回ることが予想されているほか、都市間競争などのグローバルイゼーションも更に進展すると見込まれていた。こうした中で、日本の国土をどうするべきか、経済の発展をどのように維持するべきか、そして日本の再建をどう実現していくのか、といった観点から、交通政策に関しても長期の視点に立って推進していくことが必要となっていた。

まず、人口減少社会にあっても活力を維持していくためには、地域においては諸機能が集約した拠点とこれを結ぶネットワークが整備されたコンパクトシティを形成することが必要である。また、大都市圏においては成長のエンジンとしての役割を果たせるよう国際競争力を強化するため、ゲートウェイ機能を強化するとともに、情報通信技術を活用したスマートシティ、高齢化社会にも対応したスマートウェルネスシティを実現することが重要である。

さらに、巨大災害にも対処するため、交通施設の耐震性の強化や交通ネットワークの代替性の確保などの防災・減災対策により、災害に強い国土づくりを進めていく必要がある。

(3) 交通政策基本法の必要性

平成 25(2013)年度以前は、国土政策では「国土形成計画法」と同法に基づく「国土形成計画」が、交通インフラ整備では「社会資本整備重点計画法」と同法に基づく「社会資本整備重点計画」があり、それぞれ総合的・計画的に施策が進められていた。

一方、従来交通政策に関する基本的な法律・計画は存在しておらず、個別法に基づき個々に施策を推進していたことから、交通政策の推進に当たっての基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に推進する体制を構築していくことが必要な状況であった。

「交通政策基本法」は、こうした交通に対する時代の要請に的確に応え、関係者の一体的な協力のもとに、施策を策定・実行していく体制を構築するものである。今後は、交通政策に関して、政府が一丸となって様々な課題に取り組むとともに、地域の関係者間の役割分担と合意の下

で望ましい地域公共交通ネットワークを形成する新たな枠組みの構築について検討を進めるなど、政策の充実を図っていくこととした。

(4) 交通政策基本法の概要

「交通政策基本法」では、まず、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めている。そして、これらの基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的な施策として、以下のような内容を定めた。

- ・まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- ・国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- ・交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- ・少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- ・以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術(ICT)の活用

さらに、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務を定めるとともに、以上のような交通施策に関する基本的な計画（交通政策基本計画）を策定して閣議決定し、その推進を図ることとした。



図 5-4 交通政策基本法の概要

出典：交通政策基本法について

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_tk1_000010.html

1. 3. 3 地域公共交通活性化再生法改正（R2 白書）

2014（平成 26）年度に改正された都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）に基づく立地適正化計画及び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）に基づく地域公共交通網形成計画等の作成を支援した。

コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」（事務局：国土交通省）を通じ、支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

2019 年度においては、市町村の課題・ニーズに即した支援施策の充実を図るとともに、支援施策の全体を一覧できる支援施策集を改訂して、市町村に情報提供した。また、目指す都市像や目標値が明確で、コンパクト・プラス・ネットワークの効果の発揮が期待される取組を行っているモデル都市第 3 弾をとりまとめた。さらに、ビッグデータを始めとする各種の行動データを基に施策・事業等をシミュレートし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、具体の都市での検証等を行いながら、手法の充実を図るとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図った。

2019 年度末時点において、522 都市が立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っており、そのうち、310 都市が公表済みとなった。

また、安全で豊かな生活を支えるコンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画と防災との連携強化や居住誘導区域における日常生活に必要な施設の立地促進などの内容を盛り込んだ「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が第 201 回通常国会に提出された。

さらに、AI、IoT 等の新技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現に向けて、2019 年 5 月に先駆的な 15 のモデル事業を選定し、重点的な支援を行うほか、2019 年 8 月には官民の知恵やノウハウを結集するための官民連携プラットフォームを関係府省と共同で設立し、モデル事業等に対するハンズオン支援、マッチング支援等を行った。

地域公共交通に関する施策については、2014（平成 26）年に「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）を改正し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

地域交通ネットワークについては、2020 年 3 月末時点において、地域公共交通活性化再生法に基づき、585 件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38 件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組が進められてきた。

一方で、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

こうした状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、2019 年 9 月から 5 回にわたる議論を経て、2020 年 1 月に、地域ごとに地方公共団体が中心となって、

国が予算面やノウハウ面から支援を行いつつ、既存の公共交通サービスについて、最新技術等も活用しつつ、その改善を図ることに加え、既存の公共交通だけでは対応できない場合には、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズにしっかり応えられる体制を強化すべき、との中間とりまとめ「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」がとりまとめられた。

これを受け、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を第 201 回国会に提出した。

（以下、本法案による地域公共交通活性化再生法を「改正活性化再生法」という。）

持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を促進するため、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により、地方バス路線やデマンド交通等の運行に必要な支援のほか、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援を実施した。

また、地方交付税についても、2018 年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

これらに加え、地域において多様な交通モードの組み合わせによる持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が進むよう、地方公共団体の職員向けの研修の実施、地方運輸局における能動的なサポートなどにより地方公共団体が地域公共交通ネットワークを再構築する取組を支援した。

鉄道については、2008 年の地域公共交通活性化再生法改正により、鉄道事業再構築事業が創設されて以降、同事業を実施するための鉄道事業再構築実施計画が、2018 年度までに 10 件策定され、国土交通大臣の認定を受けた。その他の地域においても具体的な同計画の策定に向けた関係者の議論が進められた。

旅客船については、2018 年度に引き続き、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、デマンド運航への転換を行った航路事業者の長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路）に対して運営費補助による支援を行った。

また、駐車場の配置適正化について、社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」で提言された、まちづくりと連携した駐車場施策を総合的に進めるため、その基本的な考え方をとりまとめたガイドラインを策定し、各種制度の周知や取組事例等を紹介するとともに、社会資本整備総合交付金等により駐車場整備等に対する支援を行った。

MaaS は、IoT や AI 等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景にした、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域や観光地における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、自らの運転だけに依存せずに、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。また 2019 年度には、国土交通省及び経済産業省が、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国 8 ヶ所でのシンポジウムを開催した。国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019 年 3 月）を踏まえ、

地域特性に応じた MaaS のモデル構築を進めるため、2019 年 6 月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で 6 地域、地方郊外・過疎地型で 5 地域、観光地型で 8 地域の 19 地域選定し、実証実験への支援を行った。さらに、MaaS が各地域に普及する中で、AI オンデマンド交通やグリーンスローモビリティといった新型輸送サービスの導入も図られた。

経済産業省においては、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域とともに、事業計画策定や効果分析等を行うため、「パイロット地域分析事業」を 13 地域で選定し、実証実験等への支援を行う中で、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

1. 4 まちづくりと公共交通等の一体的な計画

1. 4. 1 オムニバスタウン構想

(出典：国土交通省「オムニバスタウン整備総合対策事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/000056849.pdf>)

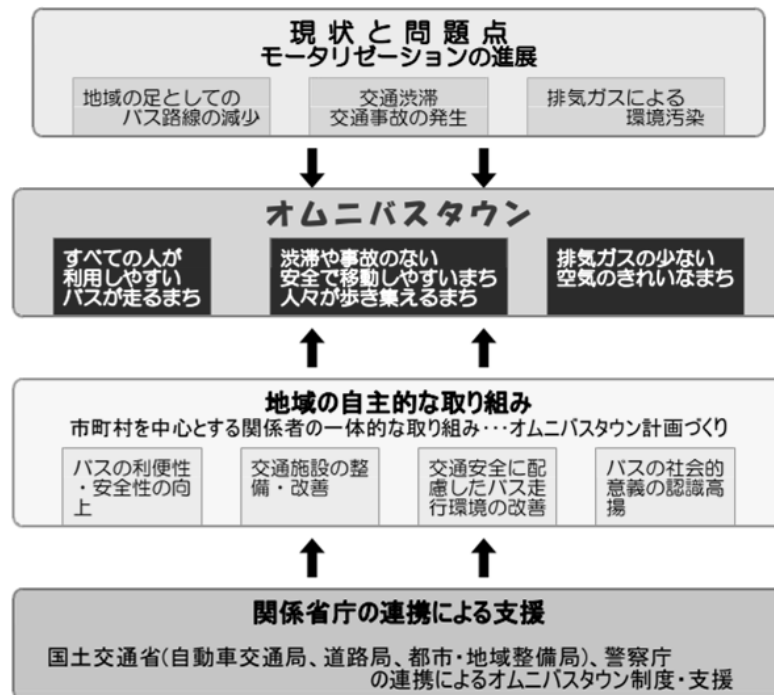
オムニバスタウンは、交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加といった都市が直面している諸問題を、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として、平成9年5月、旧運輸省、旧建設省、警察庁の三省庁が連携して創設した制度である。これまでに、浜松市、金沢市、松江市、盛岡市、鎌倉市、熊本市、奈良市、静岡市、仙台市、岐阜市、岡山市、松山市、新潟市及び福山市の14都市が指定された。

オムニバスタウン整備総合対策事業

オムニバスタウンは、交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加といった都市が直面している諸問題を、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として、平成9年5月、旧運輸省、旧建設省、警察庁の三省庁が連携して創設した制度。

これまでに、浜松市、金沢市、松江市、盛岡市、鎌倉市、熊本市、奈良市、静岡市、仙台市、岐阜市、岡山市、松山市、新潟市及び福山市の14都市を指定。

オムニバスタウンのあらまし



～オムニバスタウンとは～

バスの有する多様(オムニ)な社会的意義(マイカーに比べて、人・まち・環境にやさしい)が発揮されることによって快適な交通、生活の実現を目指すまち

★★★「オムニバス Omnibus」とは、★★★

乗合バスの語源でもととは「何の御用にでも役立つ」という意味。
乗合バスの発祥期に、フランスの乗合馬車発着所になっていた雑貨屋の看板にこう書かれていたことにちなみます。
現代においては、地域の足・まちづくり・環境問題等の「多様な社会的課題の解決の御用に役立つ」という意義が込められています。

図 5-5 オムニバス整備総合対策事業の概要

出典：国土交通省「オムニバスタウン整備総合対策事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/000056849.pdf>

オムニバスタウン指定都市の概要



図 5-6 オムニバスタウン指定都市の概要

出典：国土交通省「オムニバスタウン整備総合対策事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/000056849.pdf>

α. 都市におけるバスの活性化、道路交通の円滑化（H10 白書）

大都市、地方中核都市の過密な道路交通において、公共交通機関であるバスの利用促進は、自動車事故の防止や交通渋滞の緩和等に資するものであることから、運輸省としても積極的にその支援を行っており、バス利用促進等総合対策事業について、地方公共団体と協調しつつ補助を行った。

具体的には、(1)バス運行を効率化するための情報通信システムを活用したバスロケーションシステム（停留所表示端末、バス車載器、中央処理装置等）の導入、利便性を高めるバスカードシステムの導入、バス停におけるシェルター、待合所の整備、ノンステップバスの導入、(2)マイカー等からバスへの転移を図るためのパークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド等を推進するための施設整備、(3)中小型バスを用いて中心市街地と周辺住宅地を巡回するといった通勤・通学以外の輸送需要を担うコミュニティバスの導入などを支援した。

さらに、これらの施策を総合的に推進し、バスを中心とした安全で環境にやさしいまちづくりをめざす「オムニバスタウン構想」を9年度より警察庁及び建設省と連携して推進しており、9年12月に浜松市をオムニバスタウン第一号として指定し、諸施策を実施した。

また、関係省庁による「バス活性化連絡会」、各県毎の「バス活性化委員会」を通じ、警察、道路管理者、地方公共団体、バス事業者等の関係者と一体となって、オムニバスタウン構想の推進

をはじめとしたバス利用促進等総合対策事業の推進、バス専用レーンの設置、違法駐車等の排除等の走行環境改善の実現に向けた諸施策を推進した。

b. バスの利便性向上（H17 白書）

自家用車と公共交通機関のバランスのとれた安全で快適な都市交通体系を構築するため、バスを中心とするまちづくりを目指すオムニバスタウンを始めとする都市交通の安全・円滑化に資するバス利用促進等総合対策事業を推進した。また、都道府県公安委員会による公共車両優先システム(PTPS)の整備等、関係機関と連携してバスの走行環境の改善に向けた諸施策を実施し、バスの利便性向上を図った。

オムニバスタウンについては、これまでに全国 12 都市を指定しており、平成 17 年度には、静岡市及び松山市の IC カードシステム整備や仙台市のバスロケーションシステム導入を始めとする様々な取組みに対し、施設整備等への補助を行った。

1. 4. 2 低炭素まちづくり法

（出典：国土交通省「低炭素まちづくり実践ハンドブック」平成 25 年 12 月

<https://www.mlit.go.jp/common/001023244.pdf>）

低炭素・循環型社会の構築を図り、持続可能で活力ある国土づくりを推進する観点から、多くの二酸化炭素が排出されている都市の低炭素化を促進することが求められていた。

この観点から、国土交通省においては、平成 22 年 8 月、低炭素都市づくりの推進にあたり考えるべき事項や取組の基本的考え方、対策方針の立案とその方策、低炭素都市づくりの施策効果の把握方法等を示すこと等により地方公共団体の取組を支援することを目的に、「低炭素都市づくりガイドライン」を作成した。

さらに、平成 24 年 9 月には、同ガイドラインのコンセプトを発展させた「都市の低炭素化の促進に関する法律（低炭素まちづくり法）」が成立し、同年 12 月に施行された。

公共交通の整備に関しては、①鉄道、LRT、BRT 等の整備、②コミュニティバスの導入、③バス走行空間の整備、④駅前広場等の交通結節点整備の 4 つの施策例が、公共交通の利用促進に関しては、①運賃設定の工夫、②運行頻度の改善、③バス停のサービス改善、④IT 技術の活用（IC カード導入等）の 4 つの施策例が示されている。

表 5-1 都市構造・交通分野における低炭素施策の例

環境対策メニュー	施策（例）
メニュー1 集約型都市構造への転換	①公共施設・サービス施設等の集約地域への立地誘導 ②交通拠点への居住の誘導
メニュー2 道路整備（走行速度改善）	①環状道路等幹線道路ネットワークの整備 ②交差点の立体化 ③ボトルネック踏切等の対策 ④高度道路交通システム（ITS）の推進
メニュー3 自動車交通需要の調整 （交通需要マネジメント）	①P&R、P&BR ②トランジットモール ③カーシェアリング ④相乗り ⑤自転車利用環境の整備 ⑥テレワーク ⑦モビリティ・マネジメント ⑧駐車マネジメント（フリンジパーキング、駐車場立地コントロール）
メニュー4 公共交通の整備	①鉄道、LRT、BRT 等の整備 ②コミュニティバスの導入 ③バス走行空間の整備 ④駅前広場等の交通結節点整備
メニュー5 公共交通の利用促進	①運賃設定の工夫 ②運行頻度の改善 ③バス停のサービス改善 ④IT 技術の活用（IC カード導入等）

出典：国土交通省「低炭素まちづくり実践ハンドブック」平成25年12月

<https://www.mlit.go.jp/common/001023244.pdf>

1. 4. 3 都市・地域総合交通戦略（H27 白書）

安全で円滑な交通が確保された集約型のまちづくりを実現するためには、自転車、鉄道、バス等の輸送モード別、事業者別ではなく、利用者の立場でモードを横断的にとらえる必要がある。このため、地方公共団体が公共交通事業者等の関係者からなる協議会を設立し、協議会において目指すべき都市・地域の将来像と提供すべき交通サービス等を明確にした上で、必要となる交通施策やまちづくり施策、実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略」を策定（平成28年3月現在82都市で策定・策定中）し、関係者がそれぞれの責任の下、施策・事業を実行する仕組みを構築することが必要であると考えられた。国は、同戦略に基づき実施されるLRT注等の整備等、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を支援することとした。

1. 4. 4 コンパクト・プラス・ネットワーク（RI 白書）

コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、

公共施設再編、国公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」(事務局：国土交通省)を通じ、支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んだ。

2018年度においては、市町村の課題・ニーズに即した支援施策の充実を図るとともに、支援施策の全体を一覧できる支援施策集を改訂して、市町村に情報提供した。また、目指す都市像や目標値が明確で、コンパクト・プラス・ネットワークの効果の発揮が期待される取組を行っているモデル都市第2弾をとりまとめた。さらに、人の属性ごとの行動データの把握に関する分析手法について、複数都市での検証を通じ高度なシステムへ改良するとともに、土木学会の下に設置された「スマート・プランニング研究小委員会」と連携し、分析手法の普及を図った。

また4月に都市再生特別措置法等が改正され、都市内部で空き地・空き家等(低未利用土地)がランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、低未利用土地の集約再編や利用促進を図る制度(低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定等)が創設された。

2018年度末時点において、468都市が立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っており、そのうち、231都市が公表済みとなった。

また、地域における地域公共交通ネットワークの再構築の取組を支援するため、地方公共団体の職員向けの研修や地方運輸局による能動的なサポートを行った。また、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を改訂し、地域における取組を促進した。

また、地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通網形成計画等の作成に要する経費の支援をするとともに、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業に対し、補助要件の緩和・補助対象の拡大等の特例措置を講じるなどの支援内容の充実を行った。

これらの支援策を講じたことにより、各地において計画作成が進められており、2018年度末時点において500件の地域公共交通網形成計画が作成された。また、33件の地域公共交通再編実施計画について国土交通大臣の認定を行っており、まちづくりなどと連携したバス路線の抜本的な見直しなど、地域公共交通ネットワークを具体的に再編する取組の実現の後押しを行った。

コンパクトシティ政策への転換までの主な経緯

○人口減少・高齢化の急速な進行に起因する様々な課題が顕在化。
○これに伴い、我が国の都市政策は、郊外部の開発圧力の規制的手法によるコントロールを基に、拡散した市街地をコンパクト化して都市の持続性を確保する「集約型都市構造化」の本格的展開に大きく転換。

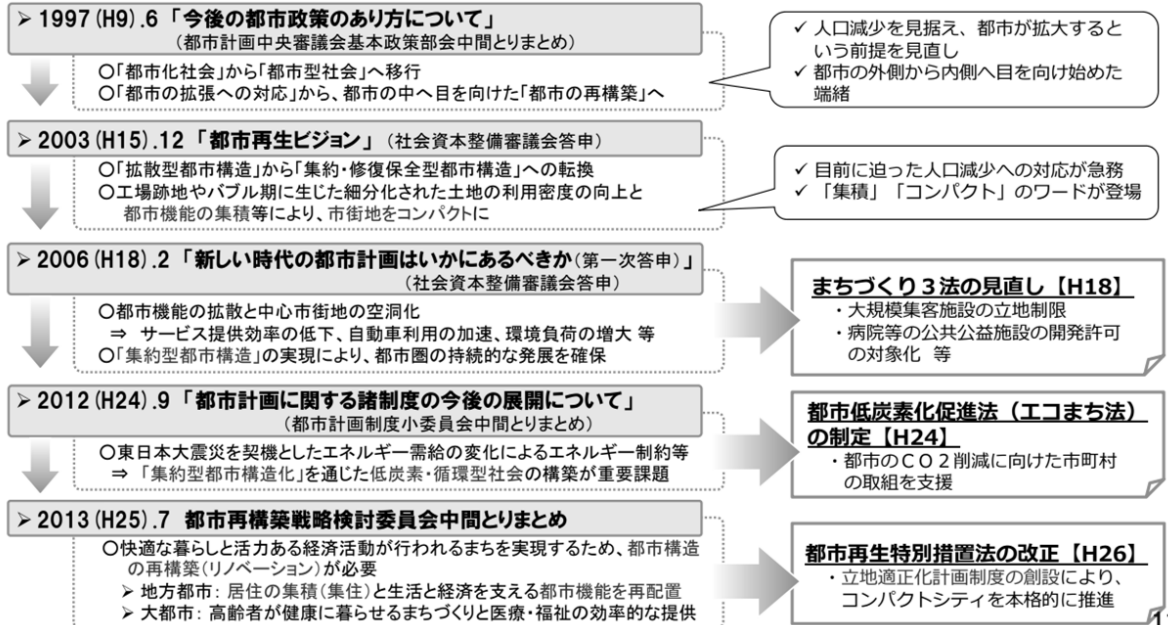


図 5-7 コンパクトシティ政策への転換までの主な経緯

出典：国土交通省「コンパクト・プラス・ネットワークの推進について」平成29年1月30日住宅

団地再生連絡会議 <https://www.mlit.go.jp/common/001170865.pdf>

2. 地域交通の整備・維持・再生

2. 1 鉄道

2. 1. 1 都市鉄道整備

(1) 東京圏

(出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>)

東京圏の都市鉄道ネットワーク整備は、政府による審議会の答申に沿う形で、計画的に進められてきた。

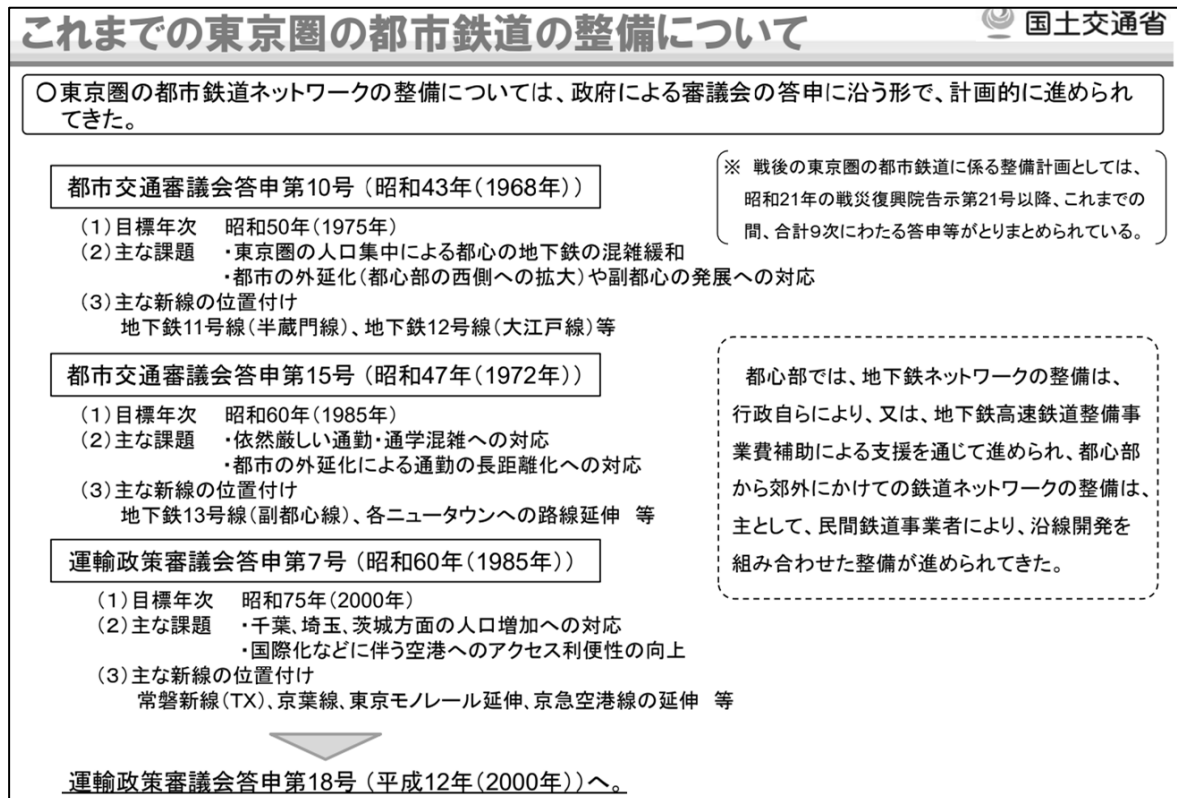


図 5-8 これまでの東京圏の都市鉄道の整備について

出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>

○「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」の概要
(平成12年1月27日運輸政策審議会答申第18号)

目標年次：平成27年

<東京圏の将来展望>

- ・首都圏基本計画（平成11年）で目指すこととされた「分散型ネットワーク構造」が進むと想定。
 - ・東京圏の人口は、平成27年に向けて、全体では4%増加すると予測され、地域別にみると、例えば、東京都区部は約8%減少すると見込まれていた。
- (※実際には、平成22年時点で、全体では約9%の増加、東京都区部では約12%増加となっている。)

<基本的な考え方>

1. 混雑の緩和、2 速達性の向上、3. 都市構造・機能の再編整備等への対応、4. 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化、5. 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

<整備計画>

- ・今後、必要と考えられる既設路線の改良、路線の新設・複々線等を位置付け。
- ・路線の新設・複々線等については、成田新高速鉄道線、東北縦貫線 りんかい線 神奈川東部方面線など、合計 653km を位置付け。

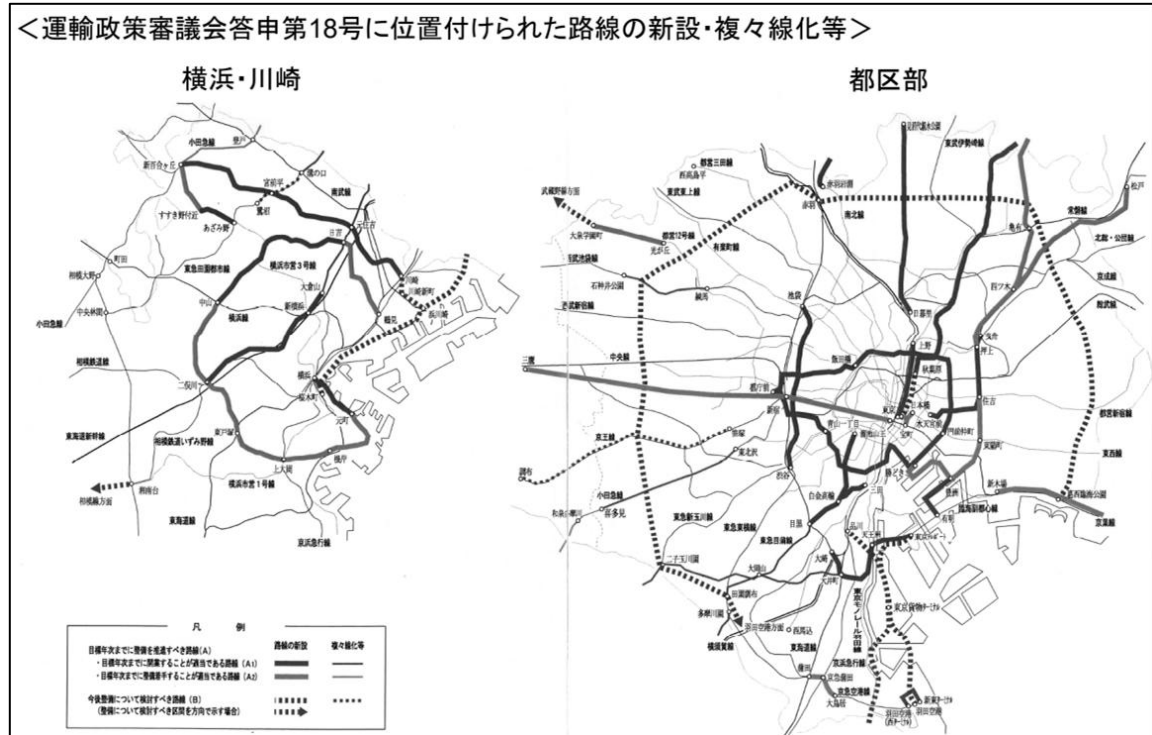


図 5-9 運輸政策審議会答申第 18 号に位置付けられた路線の新設・複々線化等

出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>

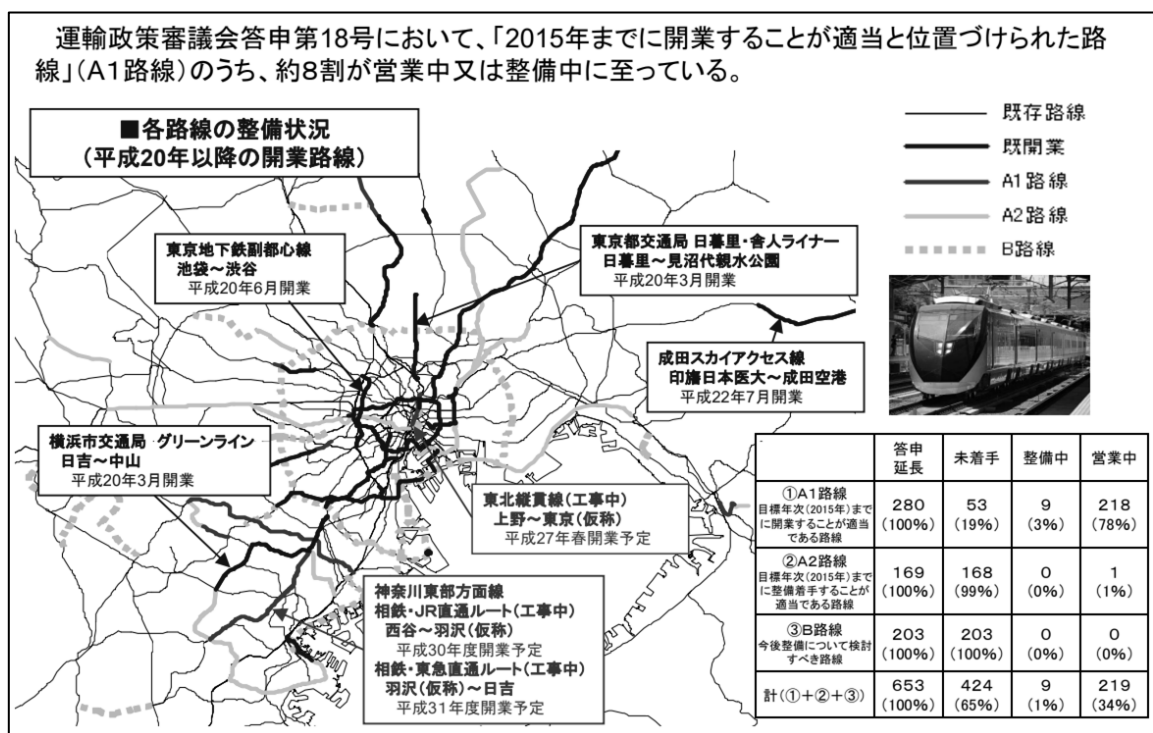


図 5-10 運輸政策審議会答申第18号において「2015年までに開業することが適当と位置づけられた路線」(A1路線)の整備状況

出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>

(2) 大阪圏

(出典：運輸政策審議会答申図(三大都市圏)、大阪圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000009.html

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_06.pdf)

「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」は、運輸政策審議会が1989年(平成元年)5月31日に行った答申(第10号)であり、大阪圏において2005年(平成17年)までに整備すべき鉄道路線を挙げている。36路線の新設(大阪周辺25路線、京都周辺4路線、神戸周辺7路線)と、12路線の線増路線の整備計画が策定された。

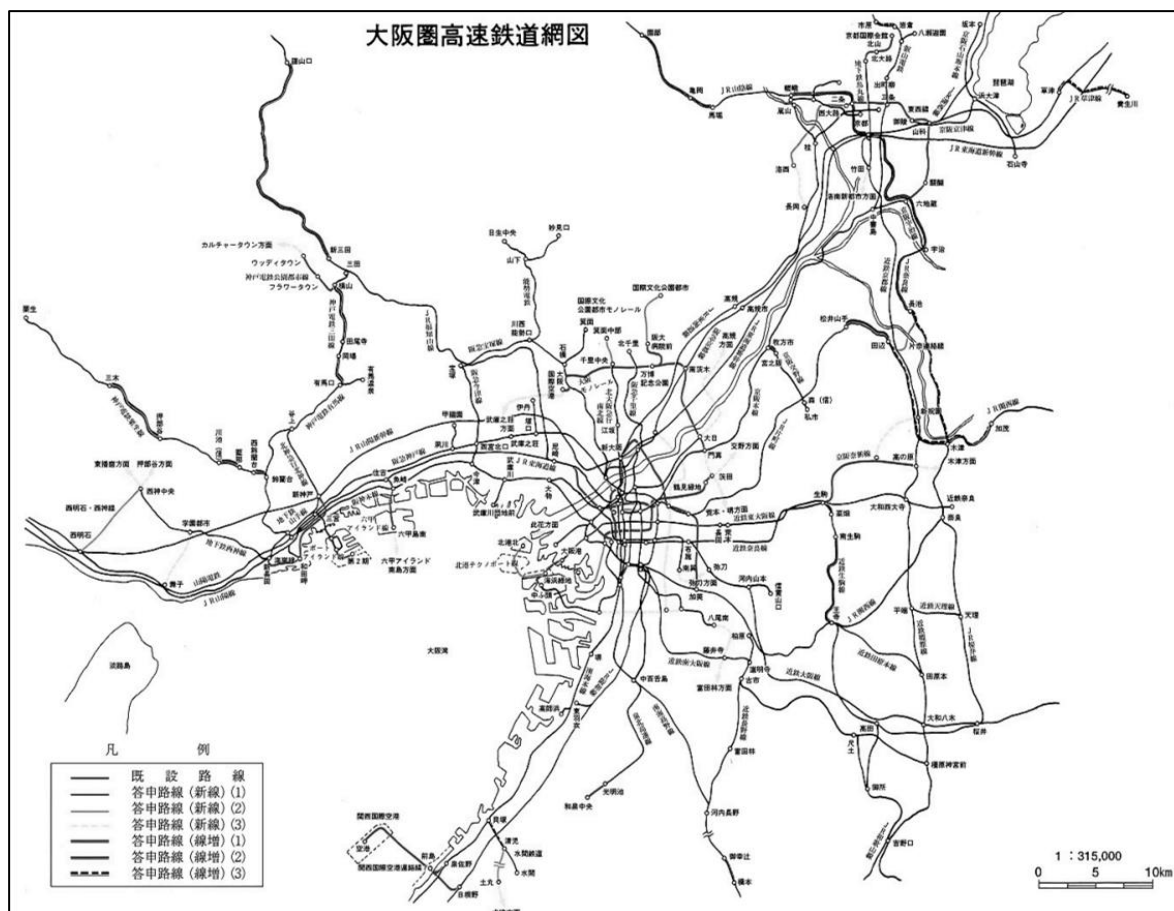


図 5-11 大阪圏高速鉄道網図

出典：運輸政策審議会答申図(三大都市圏)、大阪圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_06.pdf

その後出された近畿圏の鉄道整備の計画に関する答申として、2004年(平成16年)近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」がある。本答申において「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」が選定された。

(3) 名古屋圏

(出典：運輸政策審議会答申図(三大都市圏)、名古屋圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000009.html

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_04.pdf

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_05.pdf)

「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」は、運輸政策審議会が1992年(平成元年)1月10日に行った答申(第12号)であり、名古屋圏において2008年(平成20年)までに整備すべき鉄道路線を挙げている。



図 5-12 名古屋圏高速鉄道網図(新規路線)

出典：運輸政策審議会答申図(三大都市圏)、名古屋圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_04.pdf

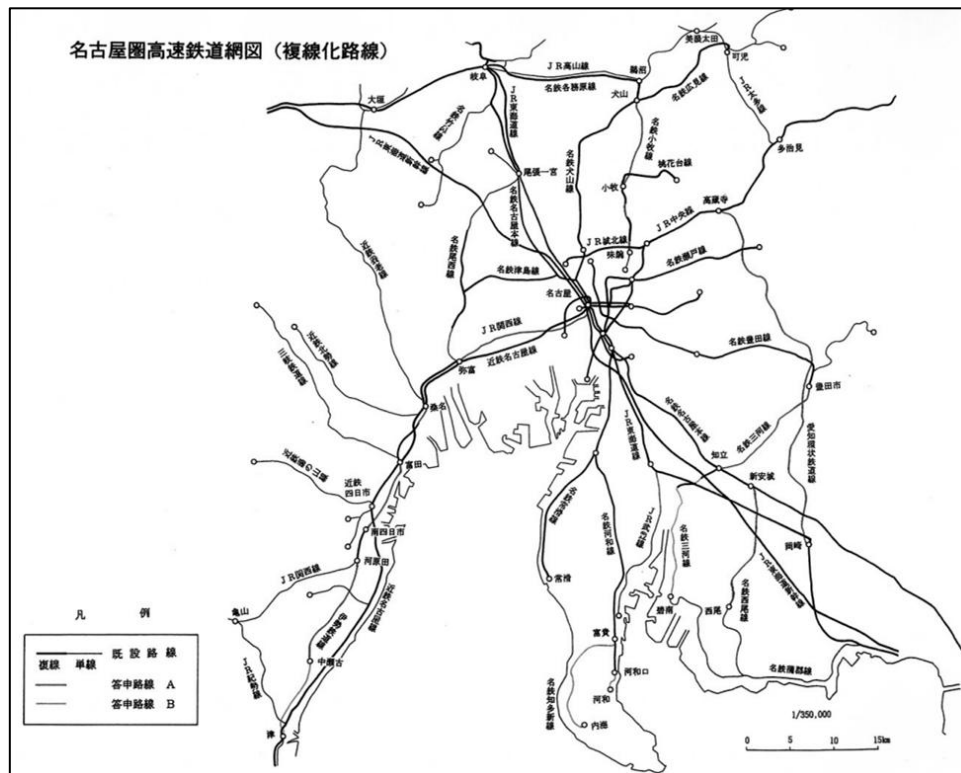


図 5-13 名古屋圏高速鉄道網図（複線化路線）

出典：運輸政策審議会答申図（三大都市圏）、名古屋圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_05.pdf

2. 1. 2 地域鉄道維持

（出典：国土交通省「地域鉄道対策」

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html）

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことをいい、その運営主体は中小民鉄並びにＪＲ、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでおり、令和５年４月１日現在で９５社となっている。

また、平成１２年度以降、全国で４６路線・１１９３.６kmの鉄軌道が廃止された。

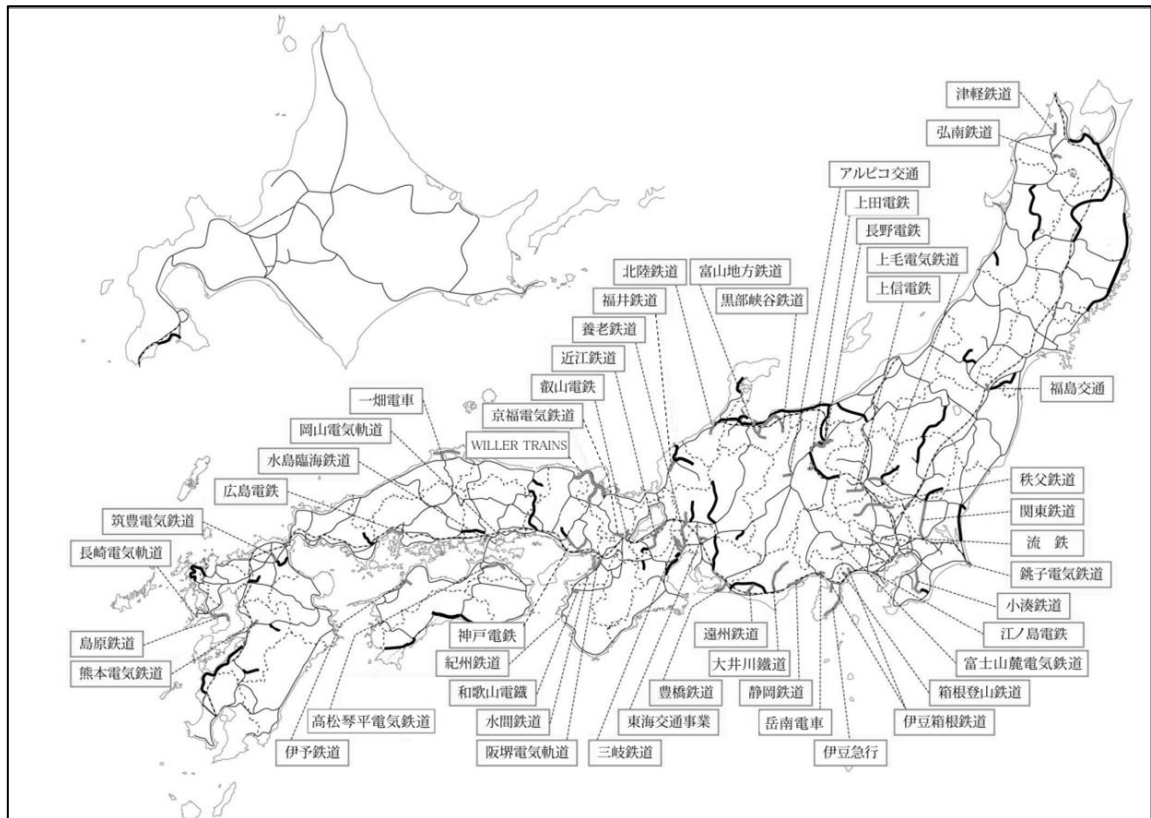


図 5-14 中小民鉄 49 社位置図 (R5.4.1 現在)

出典：国土交通省「地域鉄道対策」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html

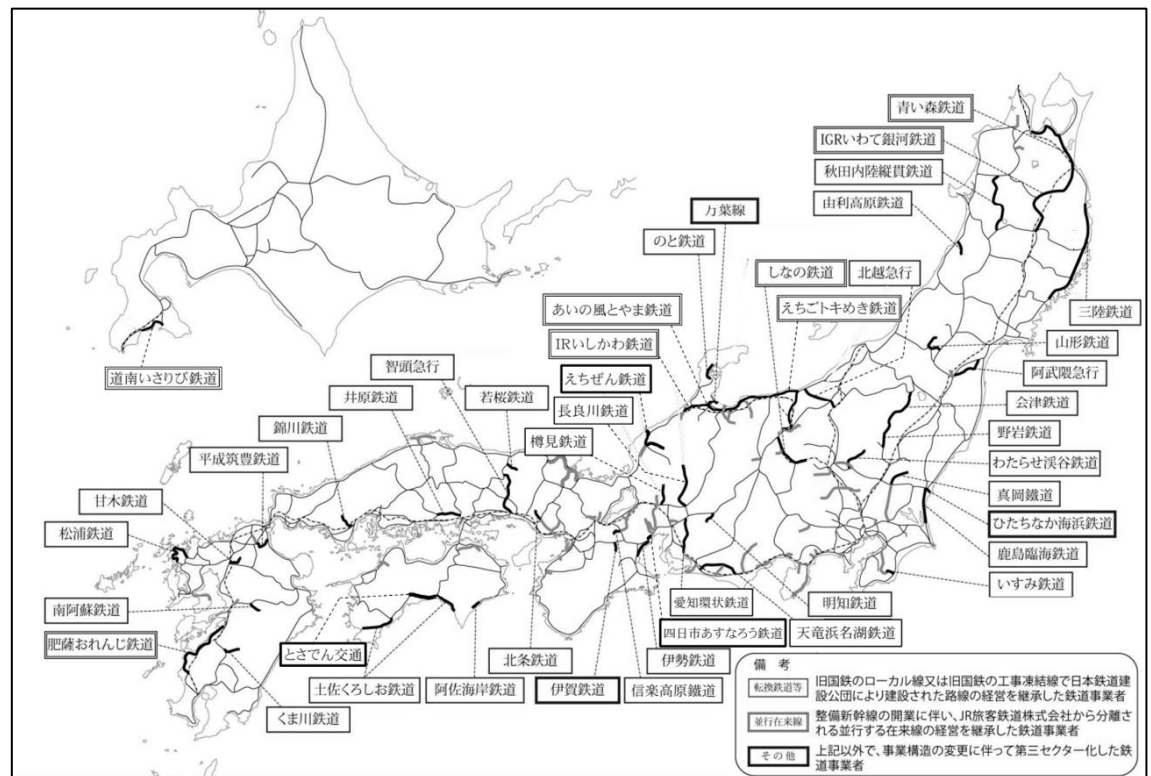


図 5-15 第三セクター鉄道 46 社位置図 (R5.4.1 現在)

出典：国土交通省「地域鉄道対策」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html



図 5-16 近年廃止された鉄軌道路線（平成12年度以降の全国廃止路線一覧）

出典：国土交通省「地域鉄道対策」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html

平成20年6月19日に開催された交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、地域鉄道に関して以下のとおり提言された。

【概要】

今後、本格的な少子高齢化時代を迎える中、地方鉄道は、バスや福祉タクシー等地域の様々な交通手段と連携しながら、高齢者等の日々の移動を支え、駅の拠点性を活かして、地域の形成・発展や観光振興に寄与する等、地域の活性化に極めて大きく貢献するよう期待されており、地域と一体となったサービス向上を通して「地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在」となっていくことが必要である。

その際、潜在的な利用者が見込まれる地方都市近郊等においては、駅間の短縮や覚えやすく利用しやすいダイヤ設定、弾力的な運賃設定等様々な取組みをパッケージで展開することにより、既存の輸送のあり方を一新して地域の輸送ニーズにきめ細かく応える「コミュニティレール化」を進めることも有効なアプローチであり、また、観光を切り口として、鉄道が地域の観光資源を結んで走ることにより観光振興の役割を果たすとともに、イベント実施や車両の改装により「鉄道自らが観光資源」となり観光客の取り込みを図るなどの取組みも有効である。

2. 2 自動車

2. 2. 1 バスの活性化

① H1 白書

東京圏等大都市圏においては都市活動の多様化・24 時間化に伴い深夜における輸送需要が増大しており、これに対応して輸送力を増強することが強く求められていた。

このため運輸省では、終バス時刻の延長を進めるとともに、深夜バスの導入を促進する等の対応を図っているところである。こうしたなかで、首都圏においては、平成元年 7 月から渋谷～青葉台（横浜市）間（約 26km）に鉄道代替型の深夜急行バスが運行を開始したほか、さらに数路線の運行が計画されていた。

都市交通においては、円滑なモビリティを確保するとともに道路交通混雑緩和、省エネルギー等の要請に対応していくために、バスを魅力ある交通機関として再生していくことが重要であると考えられた。このため、バス専用レーンの設置を都道府県公安委員会に働きかける等バスの走行環境の改善を推進するとともに、運輸省は、バス車両、停留所施設等の改善を指導してきており、さらに、都市新バスシステム等新しい都市バスの方向を示す種々の試みに対して助成を行うことにより、都市におけるバスサービスの改善方策を強力に推進した。

（イ）進む都市新バスシステムの整備

都市新バスシステムは、都市交通体系上の根幹となるべき主要なバス路線において、バス専用レーンの設置と併せて、次のような施設の整備を総合的に行うものである。

（a）バス路線総合管理システムを導入し、コンピュータ制御による車両運行の中央管理により団子運転の解消を図るとともに、バスロケーションシステムの整備により停留所におけるバス接近表示を行い、バス待ちのイライラを解消させる。

（b）低床、広ドア、冷暖房、大型窓等を備えた都市型車両の導入により、バス輸送の快適性を向上させる。

（c）シェルター、電照式ポールを備えた停留所施設の設置により、バス輸送の利便性を向上させる。

このシステムは、58 年度から、東京都、新潟市、金沢市、名古屋市、大阪市、福岡市、富山市、神戸市、浜松市、福井市、鯖江市及び武生市の 12 都市において導入されている。地域によって程度の差はあるものの、おおむね表定速度、輸送人員が増加しており、都市新バスシステムは、確実にその効果を上げつつあると考えられた。

② H6 白書

バス輸送サービスの改善施策については、低床・広ドアバスの導入や停留所におけるバスシェルの設置等を事業者に指導するとともに、バス活性化システム整備費等補助制度によりバス運行管理システム等を総合的に整備する都市新バスシステムの整備、カードシステムの整備等需要の喚起及び利用者利便の向上を図った。

さらに、都市における道路交通の円滑化を図るため、平成 6 年 9 月より警察庁、建設省とともに「渋滞対策協議会」を設置し、従来のハード面の対策に加え、パーク・アンド・ライドや相乗り・時差出勤など利用サイドに働きかける交通需要マネジメント（TDM）等のソフト面の対策を進めた。

なお、これらの施策の具体的な取り組みを推進するため「総合渋滞対策支援モデル事業」を実施することとし、6年度においては札幌市等10都市を指定し、7年度においては、長岡市及び長崎市の2都市を追加指定し、支援を行った。

2. 2. 2 タクシーの活性化

① H1 白書

タクシーは、少量需要に対応する機動的な交通機関として、鉄道、バス等の大量交通機関により難い、便利できめ細かな交通サービスを提供しており、国民の日常生活にとって必要不可欠な交通機関となっていた。

このようなタクシーが多様化・高度化する利用者のニーズにさらに的確に対応して行くため、無線化の推進や、AVMシステムの導入、タクシー乗場の整備、大きな荷物も同時に運べるワゴントクシーの導入、東京及び神奈川におけるブルーラインタクシーの導入やタクシー乗場での計画配車等を行った。

このうち、AVMシステムによって配車の迅速性、効率性が高まっており、63年度末では42,696台と普及している。

また、ワゴントクシーによって空港等からの利用者の利便が高まっており、東京においては元年10月末現在271台が運行している。

ブルーラインタクシーは、東京都において62年11月に金曜日及び繁忙期における需要増に対応するため、888台導入されたが、63年11月からは、需要増に対応し、深夜時間帯を中心とした運行形態に変更するとともに、台数も1,343台に増車され、さらに、元年11月から1,783台に増車された。また、神奈川県（横浜市、川崎市）においても元年10月から151台が運行を開始した。

このほか、接客態度の向上、地理指導教育の徹底、すべてのタクシーに利用できる共通クーポン券の導入、観光需要等に対応した観光ルート別運賃（元年10月末現在79地区501ルート）の設定等を指導し、さらにはプリペイドカードシステム導入等の検討を行った。

また、近年の高齢化社会の進行に伴い、タクシーを利用した民間患者等輸送事業について需要の増加が見込まれることから、63年12月に、円滑な導入が図られるよう基準の設定を行ったところ、元年9月末現在23事業者が免許を受けている。

さらに、近年、タクシーの機動性に着目した緊急救護システムや、タクシー便利屋等の新しいサービスの需要に応え、元年6月からタクシー車両を使用したこれらの救援事業が一定の条件の下に開始された。

② H2 白書

郊外の鉄道駅と団地間で、これらのバス輸送の実施が困難であり、かつ、終バス後一定量の定型的輸送需要が存する区間においては、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーが運行されており、2年9月末現在、このような乗合タクシーは、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、奈良県及び兵庫県の8府県において56系統が運行されている。また、都心ターミナル駅と周辺市街地を結ぶ都市型乗合タクシーが元年10月より新宿、渋谷、池袋の各駅において運行を開始し、元年12月には年末の繁忙期に限定して大阪市（北地区、南地区）においても運行された。

③ H5 白書

これまでも利用者ニーズが多様化する中で、9人乗りの都市・深夜型乗合タクシーや郊外の鉄道駅と団地を結ぶ団地型乗合タクシー、大きな荷物があるときに便利なワゴンタクシー等新しいタイプのサービス提供が進められてきた。また、5年5月の運輸政策審議会の「今後のタクシー事業のあり方について」の答申を受けて、運賃料金の多様化及び需給調整の弾力化を進め、サービスの多様化を図ることとした。

④ H10 白書

事業者においては、サービスの向上や事業の活性化を図るため、ゾーンの上限以外の運賃の設定、初乗距離・初乗運賃をほぼ2分の1とする運賃の設定、女性タクシー運転者の積極的な採用、情報機器の活用等に取り組んだ。10年取り組んでいる。10年7月には、秋田県大館市で初めて女性運転者だけのタクシー会社が事業を開始する等、女性タクシー運転者数は、10年3月現在約8,259人、全タクシー運転者の約2%になった。

⑤ H12 白書

タクシー事業者は、ゾーン運賃制を活用した運賃の設定や、タクシーの機動性を活かした緊急時の支援サービスなど、さまざまな工夫に取り組み、利用者にとって身近で便利なタクシーサービスの提供に努めた。

情報機器の活用も普及してきており、衛星を利用して高度な運行管理・配車を行うGPS-AVMシステムは、迅速な配車や空車走行の減少に役立っていた。

また、利用者ニーズの多様化に応じ、深夜の都市部や過疎地等でバスの代わりとなる「乗合タクシー」も輸送サービスとして定着してきており、きめ細かなサービスを提供していた。

さらに、福祉分野で活躍するサービスとして、車椅子や寝台のまま乗車できる「福祉タクシー」や、ホームヘルパーの資格を有する乗務員が介護サービスを提供する「介護タクシー」が拡大してきた。

⑥ H17 白書

高齢者や障害者等の移動制約者の病院・施設への通院等のニーズに対応するため、輸送サービスを提供する福祉タクシーの導入の促進を図っており、車両の導入に対する自動車取得税の軽減措置及び法人税等の特別償却制度といった税制上の優遇措置を講じた。また、運送を車いす利用者等に限定して行う場合には、通常タクシー事業には認めていない軽自動車の使用を認めることとしたほか、最低車両台数等の事業許可基準等を弾力的に取り扱うなど福祉タクシーの導入促進を図った結果、平成16年度末現在7,255両が運行されている。

⑦ RI 白書

○AIを活用したバス・タクシーの運行

利用者が、行きたい場所までドア・ツー・ドアに近い感覚で相対的に安価に移動できる「オンデマンド交通」については、従来の人的配車指示では、呼び出しの予測は経験的なものになりがちであり、自動化のニーズが高かった。また、都市部のタクシー運行においては、恒常的に実車率が50%を下回っているとともに、運転者の経験によるいわゆる「流し」走行で乗客を探しており、その効率化や実車率の向上が望まれる環境にあった。こうした中、オンデマンド交通や、「流し」のタクシー営業において、AIによる分析や需要予測により、効率的な運行を実現しようとする取組が進んだ。これは、過去の乗車履歴や携帯電話位置情報に基づく移動の膨大な実績データに加え、気象データや施設データ等をAIにより解析するものである。これにより、

利用者の出現予測をブロック別やゾーン別で行うことでオンデマンド交通の最適化や、日時により乗客発生可能性の高い場所を示すことが可能となり、営業効率が向上することが期待された。また、自動運転が実装された後の活用も見据え、交通事業者のみでなく、自動車メーカーやIT企業、商社など様々な業種が参入して、各地で実証実験の取組が行われた。

○タクシーの配車アプリの普及と新しいサービスの検討

タクシーの配車予約についても、利便性向上の取組が進んでいる。いわゆる「流し」のタクシーを利用する形態に加え、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約や利用も広がりつつあり、全国ハイヤー・タクシー連合会によれば、タクシー配車アプリは全国レベル対応のものから特定の地域に特化したものまで、約100種類（2017年末時点）があるとされており、海外で配車サービスを行う事業者と提携することにより、訪日外国人旅行者が自国の配車アプリでスムーズに日本のタクシーを利用できるようにしているものもあった。また、乗車場所を指定し迎車料金を支払うことで確実に配車が行われる配車アプリサービスに対して、タクシーに乗りたいという意思を示すことで、周辺を走っているタクシーに利用者の位置を知らせ、迎車料金を支払わずに乗車可能性を高めるようなアプリも提供されていた。

配車アプリを活用した新たなサービスとして、2017年には、タクシーに乗車する前に運賃を確定させる「事前確定運賃」の実証実験が、2018年には、複数の利用者が1台のタクシーを利用できる「相乗りタクシー」の実証実験が、それぞれ東京都で2か月間実施された。「相乗りタクシー」の実証実験は、配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングさせてタクシーを配車させ、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるという利用者利便の向上と、運送の効率化を図るという生産性の向上の観点から、東京23区、武蔵野市、三鷹市において営業運行する949両（大和自動車交通グループ、日本交通グループ）を用いて実施された。相乗りタクシーの申込み人数は5,036人、そのうち利用人数は494人（マッチング成立率：約1割）であり、利用者の約7割（369人）は男性、約1割（71人）は女性であった。

また、2018年10月には、過去の輸送実績等から時間帯ごとのタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる「変動迎車料金」や、利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題とする「定額タクシー運賃」の実証実験も実施された。このように、タクシーにおいては、利用者ニーズや利用実績データが蓄積される環境になりつつあり、これらデータを用いたリアルタイムな運用最適化がさらに進むことが期待された。

2. 2. 3 自家用有償旅客運送

① H19 白書

高齢者や障害者等の移動制約者の病院・施設への通院等のニーズに対応するため、福祉タクシーの導入の促進を図っており、平成18年度末現在11,322両が運行されている。18年度に福祉輸送普及促進モデル事業を創設し、要介護者や身体障害者等の移動制約者のニーズに的確に対応するため、一定の地域において、共同配車センターの設置や計画的な福祉車両の導入等の取組が行われる場合に、地方公共団体と協調して支援を行うこととした。

また、18年10月には改正「道路運送法」が施行され、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、バス事業者やタクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が自家用有

償旅客運送の必要性について合意した場合に、NPO 等による福祉有償運送や過疎地有償運送を可能とする登録制度が創設された。18 年度末時点で、2,310 団体において実施されている。

② H20～R1 白書

登録制度については、19 年度末現在、2,377 団体、20 年度末現在で 2,384 団体、21 年度末現在、2,399 団体、22 年度末現在、2,984 団体、23 年度末現在、2,959 団体、25 年度末現在、3,036 団体、26 年度末現在、3,069 団体、27 年度末現在、3,107 団体、28 年度末現在、3,131 団体、29 年度末現在、3,134 団体において実施されている。

③ H25 白書

平成 25 年度には、義務付け・枠付けの見直し等に関し、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第 3 次一括法）」が成立し、一部施行されたことに加え、自家用有償旅客運送の登録等の事務・権限の国から希望する地方公共団体への移譲、都市計画区域マスタープランに関する都市計画の決定等の事務・権限の都道府県から指定都市への移譲（一の指定都市の区域内の都市計画区域に係るものに限る。）等について閣議決定され、これに基づき第 4 次一括法案が国会に提出され、26 年 5 月に成立した。

④ H26 白書

第 189 回国会において提出されている「地域再生法の一部を改正する法律案」において、地域の自主的・自立的な取組みについて定めた地域再生計画に基づく事業に対して特別の措置を追加し、集落等の地域の日常生活圏における、地域再生拠点の形成及び農用地等の保全・利用を図るために行う事業を地域再生計画に定めることができることとされており、また、それらの事業と一体的に推進する事業として、自家用有償旅客運送者による少量の貨物の運送が、集落生活圏において集荷や配達が行われるものに限り認められることとされている。

同法案により、生活・福祉サービスを一定のエリア内に集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」の形成がより一層促進されることが期待された。

⑤ H29 交通政策白書

過疎地域等における観光客の交通手段を確保するため、「自家用有償旅客運送制度」の対象を国家戦略特別区域において訪日外国人をはじめとする観光客に拡大した。

⑥ H30 交通政策白書

過疎地域等における観光客の交通手段を確保するため、「自家用有償旅客運送制度」の対象を国家戦略特別区域において訪日外国人旅行者をはじめとする観光客に拡大し、兵庫県養父市において検討会議を設置し検討を進め、29 年 12 月、養父市区域計画が策定、認定された。

2. 3 自転車等対策（H24 白書）

○歩行者・自転車優先の道づくりの推進

（人優先の安全・安心な歩行空間の形成）

安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要である。特に通学路について、学校や保護者、警察等と連携して実施した緊急合同点検の結果等を踏まえ、歩道整備、路肩のカラー舗装、防護柵設置等の対策を実施することにより、子どもの安全・安心を確保する取組みを推進した。

（安全で快適な自転車利用環境の創出）

平成 22 年 3 月時点で、自転車道や自転車専用通行帯等の自動車や歩行者から分離された自転車通行空間の延長は約 3,000km とわずかである上、自動車の駐停車等により自転車の通行が阻害されるなど、道路の現況は自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいた。このような中、警察庁と共同で検討委員会を開催し、24 年 4 月同委員会より提言がなされた。同年 11 月、同提言を踏まえ、各地域において道路管理者等が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、その周知を図るなど、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進した。

（質の高い歩行空間の形成）

歩くことを通じた健康の増進や魅力ある地域づくりのため、豊かな景観・自然、歴史的・文化的・芸術的・スポーツ・レクリエーション等と結び質の高い歩行空間を形成するウォーキング・トレイル事業により歩行者専用道路及び休憩施設の整備等を支援している。

（わかりやすい道案内の推進）

地理に不案内な歩行者等に対して、目的地へのわかりやすい道案内に取り組んでいる。

（柔軟な道路管理制度の構築）

自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域のにぎわい・交流の場としての機能等の道路が有する多様な機能を発揮し、沿道住民等のニーズに即した柔軟な道路管理ができるよう、（ア）指定市以外の市町村による国道又は都道府県道の歩道の新設等の特例、（イ）市町村による歩行安全改築の要請制度、（ウ）NPO 等が設置する並木、街灯等に係る道路占用の特例、（エ）道路と沿道施設を一体的に管理するための道路外利便施設の管理の特例等を実施している。

2. 4 レンタカー、カーシェア、シェアサイクルの普及

① H2 白書

レンタカー及びリースカーは、国民の自動車に対する価値観の変化、企業の資産管理の合理化、レジャーの多様化等に伴い、急速な成長を遂げ、レンタカーについては2年3月末現在の保有台数が16万6千台、リースカーについては2年3月末現在の保有台数が118万9千台となるなど、国民の重要な輸送手段となりつつある。

② H3 白書

レンタカーについては3年3月末現在の保有台数が19万5千台、リースカーについては3年3月末現在120万台となるなど、国民の重要な輸送手段となりつつある。

③ H5 白書

レンタカー及びリースカーは、平成4年3月現在で、レンタカーが約22万台、リースカーが約170万台となるなど急速な成長を遂げており、国民生活、産業経済活動に不可欠な輸送手段となっている。

④ H6 白書

レンタカー及びリースカーは、平成5年3月末現在で、レンタカーが約22万台、リースカーが約162万台となるなど急速な成長を遂げており、国民生活、産業経済活動に不可欠な輸送手段となっている。

⑤ H7 白書

レンタカー及びリースカーは、平成6年3月末現在で、レンタカーが約23万台、リースカーが約178万台となるなど成長を続けており、国民生活、産業経済活動に不可欠な輸送手段となっている。

⑥ H8 白書

レンタカー及びリースカーは、7年3月末現在で、レンタカーが約23万台、リースカーが約188万台となるなど成長を続けており、国民生活、産業経済活動に不可欠なサービスとなっている。

⑦ H9 白書

レンタカー及び自動車リースは、8年3月末現在で、レンタカーが約25万台、自動車リースが約204万台となるなど成長を続けている。

レンタカーについては、規制緩和の一環として、7年6月に乗り捨て車等を15日以内に所属事務所へ回収することの義務を廃止する等事業者の負担が軽減され、乗り捨て料金等が引き下げられた。

自動車リースについては、8年2月に4年間の許可期限を廃止する等事業者の負担軽減を図るとともに、運送事業者等の使用する事業用車両について、全面的にリースによる保有を認めたことにより、自動車リース事業の活性化の促進と運送事業者の車両調達手段の多様化が図られた。

⑧ H10 白書

9年3月末現在で、レンタカーが約26万台、自動車リースが約198万台となるなど成長を続けている。

⑨ H27 交通政策白書

公共交通機関を補完するものとして自動車を効率的に保有・利用するため、レンタカーの更なる利便性の向上や、レンタカーを活用したカーシェアリングの活用を検討した。

レンタカーは、国民のライフスタイルの変化、企業活動におけるコスト意識の高まり等により「自動車を保有することから、必要な時に利用する」とするニーズの変化・多様化に対応し、レジャー、観光、ビジネス、福祉等、様々な場面で重要な役割を果たしている。

レンタカー型カーシェアリングとは、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を貸し渡すことをいい、利用者である会員は、自らは自動車を所有せず、必要な時に自動車を借りることとなり、日常の比較的短時間の利用を中心に、ビジネス、買い物、セカンドカー的な使用がなされている。

2014 年 9 月から、IT 等の活用により車両の貸渡状況・整備状況等の情報を的確に把握できる場合には、いわゆるワンウェイ方式¹¹によるレンタカー型カーシェアリングの実施が可能であることを通達により明確にした。これにより、例えば公共交通機関を補完するような短時間・短区間の利用という選択肢が増えることとなった。

こうしたレンタカー型カーシェアリングを含むレンタカーの役割を踏まえ、2014 年度に、新たな自動車行政小委員会において公共交通機関を補完するレンタカーの貸渡し・返却を行う場所に係る多様かつ柔軟な取扱いについて検討を開始した。

⑩ RI 交通政策白書

1 台の車や自転車を複数の会員間で異なる時間で利用を行うカーシェアリングやシェアサイクルは、我が国においても急速に普及が進んでいる。

カーシェアリングについては、2018 年 3 月時点で、車両ステーション数 14,941 カ所（前年比 16%増）、車両台数 29,208 台（同 19%増）、会員数 1,320,794 人（同 22%増）と、引き続き増加しているとともに、自動車メーカーが自ら、または駐車場事業者と連携して事業を行う例も複数出てきていた。行政が管理する路上駐車帯でのサービスが多い諸外国においては、借りた場所と返却する場所を別々にでき、駐車場所も指定エリア内の路側駐車帯であればどこでも良い、いわゆるワンウェイかつフリーフローティング型のカーシェアリングの普及も進んでおり、スマートフォンアプリが活用されているとともに、MaaS を構成する交通手段としても取り入れられつつあった。他方で、路外における駐車場所を確保する必要がある我が国においては、借りた場所に返却を行うラウンドトリップ型が主体であり、ワンウェイ型は実証実験に限られていた。

シェアサイクルは、東京や横浜、仙台、広島などの大都市都心部を中心に普及が進んでおり、行政と民間企業が連携して設置が行われている場合や、民間企業単独事業として設置が行われている場合など多様である。カーシェアリングと異なり、大半のシステムが貸し出し場所と返却場所を異なって利用できるワンウェイ型システムを採用している。中国や欧米の都市部においてもシェアサイクルは広がっているが、幾つかの都市においては、放置駐輪に関わる規制が異なることも背景に、駐輪場所を定めず都市内の任意の場所で貸出し返却を行うドックレスサービスが急速に拡大している。

2. 5 MaaS の取組推進 (RI 白書)

(1) MaaS のインパクトとその推進の必要性

MaaS (※) は、ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて 1 つの移動サービスとして捉えるものであり、ワンストップでシームレスな移動が可能となる。

加えて、MaaS は、様々な移動手段・サービスの個々のサービス自体と価格を統合して、一つのサービスとしてプライシングすることにより、いわば「統合一貫サービス」を新たに生み出すものであり、価格面における利便性の向上により、利用者の移動行動に変化をもたらし、移動需要・交通流のマネジメント、さらには、供給の効率化が期待されている。さらに、小売・飲食等の商業、宿泊・観光、物流などあらゆるサービス分野との連携や、医療、福祉、教育、一般行政サービスとの連携により、移動手段・サービスの高付加価値化、より一層の需要の拡大も期待されている。

このように、MaaS は、交通サービス分野のデマンドサイド・サプライサイドの両面に大きな変革をもたらすことが考えられるが、それにとどまらず、消費行動の変化・拡大やライフスタイルの変化、さらには、これらに対応するまちづくりやインフラ整備など都市や地域のあり方にも影響をもたらす可能性があり、都市分野、地域の経済社会など様々な分野にインパクトをもたらすイノベーションであるとも位置づけられている。

他方、欧州に目を転じると、環境負荷低減の観点から、自家用車からの転移促進が大きな潮流となっており、フィンランド・ヘルシンキの「Whim」や、ドイツ・シュツットガルトの「moovel」をはじめ、既に MaaS のサービスが提供され、利用者目線で地域交通を再構築し、公共交通の利用の増加や道路混雑の緩和をもたらしている。

(※) 出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス。

Jana Sochor 他 “A topological approach to Mobility as a Service” (2017) によれば、MaaS は、その進捗度合いに応じて、レベル 0 からレベル 4 までの 5 段階に区分できるとされている。

- ・ レベル 0 : 統合なし (No integration) として単体のバラバラのサービス (Single, separate services) の段階
- ・ レベル 1 : 情報の統合 (Integration of information) として複数交通モードの検索や運賃情報 (Multimodal travel planner, price info) の段階
- ・ レベル 2 : 予約・支払いの統合 (Integration of booking & payment) として単一トリップの検索、予約、決済 (Single tripfind, book and pay) の段階
- ・ レベル 3 : 提供するサービスの統合 (Integration of the service offer) としてパッケージ化、定額制、事業者内の連携等 (Bundling/subscription, contracts, etc.) の段階
- ・ レベル 4 : 社会全体目標の統合 (Integration of policy) としてガバナンスと官民連携 (Governance & PP-cooperation) の段階

同論文によれば、フィンランド・ヘルシンキの Whim は、レベル 3 段階に位置づけられている。一方、現在の我が国における MaaS の取組は、進んでいるものであってもレベル 2 段階に留まっていると考えられるが、レベル 1 は全国共通で実現することも可能な段階であり、欧米とは異な

る展開を見せていると言える。

このように MaaS は、我が国の交通に関連する様々な課題の解決に加え、地域社会・経済や新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性があることから、現在あるいは将来に見込まれる社会的課題に的確に対応することが可能となるように、早急に検討を進め、効果的な社会実装をはじめ、有効と考えられる取組を柔軟かつ積極的に推進することが必要である。

こうした取組の目的は、導入そのものにあるものではなく、社会的課題の解決により、あらゆる人々に豊かな暮らしを提供することにある。豊かな暮らしを実現するためには、あらゆる地域であらゆる人々が、日常を含めあらゆる場面において、それぞれの暮らしやニーズに沿った多様で高付加価値な移動サービスの選択が可能となるとともに、現在多くの人々が選好する自家用車を利用する生活と対等あるいは同等以上の利便性を感じられるようにすることが必要不可欠であり、これらの実現によって、一人ひとりの行動変容がもたらされることが重要である。

第一章で述べたように、昨今、情報通信分野の技術開発が加速度的に進められ、国民全般が広くその恩恵を享受できるようになってきている。諸外国に比べモビリティ革命が遅れている我が国においても、この技術を活用することにより、

- ・ IT 業界のマーケティングノウハウを用いた移動などの行動変容をもたらすモビリティマネジメントの実現、
- ・ 鉄道、バス、タクシー、旅客船等の従来の交通モードとカーシェア、AI を活用したオンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、自動運転バス・タクシー等の新型輸送サービスの柔軟な組み合わせによるドア・ツー・ドアのサービス提供、
- ・ 多様な移動モードをコンテンツとする統合サービスを利用者目線の運賃・料金でパッケージとしての提供実現、などが可能な段階となっている。すなわち、高齢者や障害者、訪日外国人を含むあらゆる人が、どこでもシームレスかつ自由に移動できる社会が実現することで、人々の豊かな暮らしを交通面から実現することが期待される。

以上をまとめると、新たなモビリティサービスに取り組む意義は、以下のとおりである。

- ・ 交通手段の選択肢の拡大や、出発地から目的地まで、プライシングを含めワンストップでシームレスなサービス提供が可能となることにより、利用者にとっての利便性の向上が期待される。
- ・ MaaS による人の移動の効率化が生活交通の確保・維持に向けた地域負担の軽減につながる場合や、自動運転車両の導入等による運転者不足解消が、持続的・安定的な交通・物流手段の確保につながる。これにより、高齢者の移動・買い物手段の確保や運転事故の減少につながるとともに、人の移動が活発化し、都市・地域の活性化や、運転免許返納後の高齢者を含む誰もが乗客として移動しやすい豊かな社会の実現につながる。
- ・ 人の移動が効率化し、混雑緩和や空間利用の効率化が図られる。
- ・ 人の移動データが把握できるようになり、ニーズに迅速に対応した路線への再構築が可能になるとともに、公共交通データや人流データといった様々な移動に伴うデータが把握できるようになり、AI、IoT といった新技術とこれらの官民データを活用することにより、都市内の移動の全体最適化を図る等、都市・地域の課題解決を目指すスマートシティの実現につながる。
- ・ 自家用車から公共交通へのシフトを促すことにより、CO₂ 排出に抑制がかかり、地球温暖化対策、環境負荷の低減につながる。

MaaS 発祥の欧州等では、交通サービスは公的主体により提供されているが、我が国において

は、民間ビジネスとして多様な民間主体により多くのサービスが提供されており、民間セクターと公的セクターとが、大都市、地方都市等様々な地域の特性に応じた役割によりサービスを提供している。

このため、MaaSについても、それぞれの地域で、多様な MaaS サービスの出現が期待されるところであるが、MaaS の大きな特色である個々の移動サービスのパッケージ化を進めるに当たっては、利用者目線に立ちつつ、多様なサービス提供主体間等の調整が必要となる。一方で、多くの民間交通事業者では、沿線のまちづくりや商業・観光など総合的なサービスを展開しており、移動と多様なサービスとの連携が可能である。このような点が、欧州等との相違点で、我が国の交通分野の特徴であり、この特徴を積極的に活用した我が国ならではの MaaS の展開が期待できるところである。

このような特徴のある我が国において、MaaS などの新たなモビリティサービスが前述の意義等を十分に果たすためには、都市と地方、高齢者・障害者等を含む全ての地域、全ての人が、どのような時でも利用できる仕組みの構築が必要である。特に MaaS は、多様な MaaS 相互の連携等による「ユニバーサル MaaS」を目指すべきである。

併せて、移動と多様なサービスの連携による高付加価値化や交通結節点の整備等まちづくりとの連携も、移動円滑化や外出機会の創出等の観点から重要である。このように、「MaaS 相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」が、望ましいまちづくりの実現に資する形で位置づけられた MaaS が「日本版 MaaS」であり、その早期実現を目指して取り組むべきである。

これにより、利用者にとっては、例えば、ある1つのスマートフォンアプリを立ち上げれば、全国津々浦々の交通手段の検索から予約・決済までができるようになり、さらには、病院や飲食店、行政サービスなどの予約・決済もワンストップで行えるようになる。これにより、人々の外出や旅行など移動に対する抵抗感が低下することで、移動・交流意欲が高まり、健康が増進され、まちや地域全体も活性化し、豊かな生活を実現することが、日本版 MaaS が目指すところである。

（２）MaaS の推進に向けた取組

「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の「中間とりまとめ」では、日本版 MaaS の実現に向けた取組は、IoT や AI などの技術革新により、モノやサービスが「必要なとき、必要なだけ」提供される社会の実現に近づきつつある中、交通サービスについても、「必要なとき、必要なだけ利用できる」という利用者目線での取組が必要とされ、「地域横断的に取り組むべきもの」と「地域の特性に応じて取り組むべき」ものに分けられて整理している。

「地域横断的に取り組むべきもの」としては、①MaaS 相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進、②運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化、③まちづくり・インフラ整備との連携、などをあげており、「地域の特性に応じて取り組むべきもの」としては、地域特性が都市圏と地方圏で大きく異なることを起点とした上で、観光という別の観点で特徴的な移動が見られる地域も個別に取り上げて、①大都市型、②大都市近郊型、③地方都市型、④地方郊外・過疎地型、⑤観光地型、という５つの地域類型を設定している。

（３）地域横断的な取組

地域横断的な取組のうち、「MaaS 相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」については、MaaS の実現には様々なデータの連携が不可欠であることに着目する一方、各種データ整備に係るコストや個人情報保護・データセキュリティといった課題を踏まえ、データの共有に関す

る一定のルール整備等（連携データの範囲、連携ルールの整備、データ形式・API仕様の標準化、データの公益的利用等）があげられ、2019年度中に、オープン化すべきデータとそれ以外のデータの線引きやAPI仕様の可能な限りの標準化、ガイドラインの作成等に取り組むこととしている。

「運賃・料金の柔軟化」については、異なる運賃・料金体系を持つ交通モードや事業者サービスを一つの移動サービスとして統合する場合の運賃・料金のパッケージ化や、複数回の利用までもパッケージ化する、いわゆるサブスクリプション（定額制）、さらには、人の移動データを把握し、都市内の移動や交通流を最適化するとともに、待ち時間減少による利便性向上や事業者の効率運行等で収益性向上を図るダイナミックプライシングの検討などをあげるとともに、前提として、交通サービスのキャッシュレス化の推進をあげている。

「まちづくり・インフラ整備との連携」については、MaaSのような新たなモビリティサービスを社会実装していく上では、MaaS事業者間のデータ連携といったサイバー空間の取組だけではなく、新型輸送サービスの実現に必要な交通結節点や走行空間の整備といったフィジカル空間における取組の必要性に着目し、既存の都市・交通政策との整合化、シェアサイクルやカーシェア、自動運転のような新型の輸送サービスを含めたモード間の連携のための交通結節点の整備、新型の輸送サービスの実用化に向けた走行空間の整備、まちづくり計画の移動データの活用をあげている。

このほか、各地域における移動ニーズが多様化し、従来の交通モードのみではそれらの移動ニーズに十分に応えられない事態が発生している状況を踏まえ、様々な特性を持つ新型の輸送サービスの導入の推進が有効であり、安全性に配慮しつつ、規制のあり方の見直しの検討が望まれるとしている。特に、中長期的には、自動運転の活用に期待を寄せている。

さらに、交通事業者間の連携・協働を円滑化するための競争政策のあり方の見直し、関係者間の調整や制度設計を担う地域の核となる人材の育成や地域横断的なネットワーキングの仕組みの構築が重要とされている。加えて、モビリティ分野における世界各国・地域の動きが活発化する中、我が国における先進的な取組を様々な機会に情報発信するとともに、世界各国・地域の取組がつながり、利用者にとって一元的なサービスとして提供されるよう、データ連携をはじめとした国際協調の取組において、我が国が主導的立場を果たしていくことが望ましいとしている。

（４）地域特性ごとの取組

地域特性ごとの取組について、まず、「大都市型」については、高齢者や障害者、訪日外国人などの属性に関わらず全ての人がより自由に、より快適に移動できることの必要性や、人口集中に起因した移動の過密化による交通渋滞や満員電車、遅延等が日常的に発生していると言った特徴を踏まえ、MaaS相互間の連携、多様な交通モードの統合、複数交通モードにまたがる定額制サービス、カーシェア・シェアサイクル・相乗りタクシーといった新型輸送サービスの導入などの推進が必要とされる一方、多様な事業者間のデータ連携の実現や持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化が課題としている。

「大都市近郊型」については、ラストマイルを担う交通モードが充実していないことや天候やイベント等によって局所的な需要変動があった場合に混雑が深刻化しやすいという特徴があることを踏まえ、既存の都市・交通政策との整合性を図りながら、大都市MaaSとの連携、基幹交通とラストマイル交通の統合、小売・飲食等商業分野、医療・福祉分野、物流サービスとの連携サービス、カーシェア・オンデマンド交通・超小型モビリティといった新型の輸送サービスの導入

などの推進が必要としている。

「地方都市型」については、地域の交通機関の利用減少で事業性が悪化し、運転免許返納後の高齢者や自家用車非所有者に対する移動手段の不足が深刻化していること、中心市街地の衰退による中心部を目的地とする人の移動の阻害とそれに伴う地域の交通機関の更なる事業性悪化、さらには、バスやタクシー等の運転者の高齢化による担い手不足といった特徴があることを踏まえ、他地区 MaaS との連携、複数交通モードにまたがる定額制サービス、小売・飲食等商業分野、医療・福祉分野、物流サービス、一般行政サービスとの連携サービス、オンデマンド交通・カーシェアなどの新型の輸送サービスの導入の推進が必要とされる一方、持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化や交通事業者同士の連携・協働が課題としている。

「地方郊外・過疎地型」については、地域の交通機関の事業性が悪化し、運転免許返納後の高齢者や自家用車非所有者に対する移動手段の不足が深刻化し、交通事業者がカバーしきれないところでは交通空白地が発生していること、特に過疎地においては物流においても人流同様の問題を抱えていること、加えて、バスやタクシー、トラック等の運転者の高齢化による担い手不足といった特徴があることを踏まえ、近隣 MaaS 等との連携、複数交通モードにまたがる定額制サービス、地域内の様々な輸送資源の統合、小売・飲食等商業分野、医療・福祉・教育分野、物流サービス、一般行政サービスとの連携サービス、道の駅・小さな拠点等の地域拠点を核とした自動運転サービスなどの新型の輸送サービスの導入の推進が必要とされる一方、持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化や、地域の住民視点でのゼロからのサービス設計や住民同士が繋がる場の提供により多くの住民を巻き込む仕組みづくりなどの住民視点での持続可能なサービスの実現が課題としている。

「観光地型」の取組に関しては、特に地方部において二次交通の不足していること、各観光・集客施設や商業施設、飲食店等をきめ細やかに周遊できるようにする必要があることといった課題がある一方、訪日外国人観光客を含めた多くの観光客がスマートフォンによる地図を利用して観光スポットの周遊を行い、交通手段の検索もスマートフォンアプリで行うことが多くなっており、MaaS をはじめとする新たなモビリティサービスと親和性が高いという特徴があることを踏まえ、航空や空港アクセス交通、都市間等幹線交通を含む MaaS との連携、手荷物配送サービスの統合、宿泊施設や観光・集客施設、商業分野、着地型・体験型サービスとの連携サービス、カーシェア・シェアサイクル・オンデマンド交通の導入の推進が必要である一方、地域の交通事業者や観光・集客施設などとの連携・協働の持続が課題とされている。

（５）今後の MaaS の展望

MaaS は、地域の交通が抱える様々な課題を解決し、「あらゆる地域、あらゆる人にとって移動しやすい社会」を実現するために不可欠な要素となると想定される。特に、民間の自由な発想に基づくイノベーションは、想定しないような様々なサービスを生み出し、移動の利便性や効率性をさらに向上させる可能性があり、そのような取組が促進されるよう、環境整備を図ることが重要と考えられる。他方、導入の仕方を誤ると安全性の欠如、データ流出、混雑の激化など、問題の悪化や新たな問題の発生につながる可能性もあり、利便性・効率性の向上と安全性の確保・利用者の保護等とのバランスへの十分な配慮が必要である。また、MaaS は、技術革新等に伴い日々進化し、多様化する可能性があり、取組の不断の議論・検討が必要である。さらに、まちのあり方や人々の生活スタイルそのものにも大きな影響も与えると考えられるため、公共交通行政や都市行政など、既存の政策のあり方の見直しに向けた議論も進めていくことが必要とされている。

そのため、国土交通省は、全国各地の MaaS 等新たなモビリティサービスの実証実験を支援し、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進するため、「新モビリティサービス推進事業」の公募を行った。

2. 6 モノレール、新交通システム、LRT、BRT 等の整備

① H1 白書

モノレールは、東京モノレールの羽田線等 7 路線が営業中であり、2 年度開業予定の大阪高速鉄道の大阪モノレール線のほか、東京、千葉において 2 路線が工事中である。

また、新交通システムとしては、元年 7 月に開業した横浜新都市交通の金沢シーサイドライン線（10.6km）のほか、5 路線が営業中であり、東京、埼玉、愛知、大阪、兵庫及び広島において 6 路線が工事中である

② H2 白書

モノレールは、2 年 6 月 1 日には大阪高速鉄道の大阪モノレール線（千里中央～南茨木間 6.6km）が開業したところである。また、東京、千葉、大阪において路線の延伸工事が行われている。

また、新交通システムは、神戸新交通のポートアイランド線及び 2 年 2 月に開業した六甲アイランド線の 2 線ほか、5 路線が営業中であり、4 路線が工事中である。

③ H3 白書

モノレールについては、3 年 6 月 12 日には千葉都市モノレール(株)の 2 号線が延伸開業（千葉～スポーツセンター間 3.8km）したところであり、現在東京、千葉、大阪において路線の延伸工事が行われている。新交通システムは、神戸新交通(株)のポートアイランド線及び 3 年 3 月に開業した桃花台新交通(株)の桃花台線（小牧～桃花台東間 7.4km）のほか 6 路線が営業中であり、3 路線が工事中である。

④ H5 白書

新交通システムは、神戸新交通のポートアイランド線等 6 路線が営業中であるが、東京、大阪及び広島において 3 路線が工事中である。

東京モノレールが 9 月に羽田空港西側ターミナルまで乗り入れを開始した。

⑤ H6 白書

モノレールは、現在東京、千葉及び大阪において 6 路線の延伸工事が行われている。このうち、大阪モノレール線（千里中央～柴原間 3.6km）が 6 年 9 月に開業した。新交通システムは、同年 8 月に開業した広島新交通 1 号線（本通～広域公園前間 18.4km）を含め 9 路線が営業中であるほか、東京及び大阪において 2 路線が工事中である。

⑥ H7 白書

モノレールは、最近では、千葉都市モノレール（千葉みなと～市役所前間 1.8km）が 7 年 8 月に開業し、新たに東京、千葉、大阪、及び北九州において 6 路線の延伸工事が行われているところである。

新交通システムについては、7 年 8 月現在、広島新交通アストムライン（6 年 8 月開業）等 9 路線で営業運転されており、7 年 11 月には、東京臨海新交通臨海線が開業予定であるほか、大阪及び横浜において 2 路線が工事中である。

⑦ H10 白書

コラム：新交通システム「スカイレール」運行開始

広島市安芸区の JR 瀬野駅と同駅北部に開発中のニュータウンを結ぶ新交通システム「スカイレール」が、平成 10 年 8 月 28 日より運行を開始している。スカイレールは、山間丘陵部に開

発されたニュータウンの地理的条件に配慮し、急なカーブ、急勾配に対応できるよう選択された交通機関であり、鋼桁のレールにぶら下がったゴンドラをワイヤーロープで引っ張って動かす仕組みを持つ、全国でも初めてのユニークな近距離輸送交通アクセスである。

スカイレールの軌道延長は、瀬野駅から中間駅を経てニュータウン北部の駅までの約1.3キロであり、25名定員のゴンドラが、平均時速約15キロ、片道所有時間約5分で結ぶ。総工費は約62億円、宅地開発業者らが出資したスカイレールサービス（株）が運営主体であり、運賃は大人が150円、子供が80円となっている。

スカイレールは、急傾斜地でも設置可能であるという利点のほか、従来のモノレールや新交通システムに比べて建設費が約3分の1と安く、運営も低コスト、工期も短いという長所を有しており、低コストで環境にもやさしい交通機関として、今後の活躍が期待される。

⑧ H12 白書

LRT（ライト・レール・トランジット）は、欧米の都市において相次いで導入されている新たなタイプの路面電車であり、1. 都市内の渋滞緩和や環境問題の改善に資する、

2. 車両が超低床式（ステップの高さがレール面から30程度のため、プラットホームからほぼ水平移動で乗車できる）のため、高齢者等にも利用しやすい、

3. 加速・減速時の騒音や振動が少ない、

4. 大規模な駅施設や垂直移動施設等を要しない

といった優れた特性から、我が国においても熊本市交通局及び広島電鉄において導入されている。運輸省は、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を通じて車両購入費に対する補助を行っている。

⑨ H13 白書

主な都市モノレール・新交通システムの整備(平成13年度)

事業者名	線区名	整備内容	開業日
名古屋ガイドウェイバス(株)	志段味線	新線建設	平成13年3月23日
(株)舞浜リゾートライン	大曾根～小幡緑地 ディズニーリゾートライン リゾートゲートウェイ～ リゾートゲートウェイ(環状)	新線建設	平成13年7月27日

⑩ H14 白書

主な都市モノレール・新交通システムの整備予定(平成15年度)

(平成14年12月19日現在)

事業者名	路線名	区間	開業予定
東京モノレール	羽田線	羽田空港～新東ターミナル	16年度
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	18年度
千葉都市モノレール	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	20年度
愛知高速交通	東部丘陵線	藤ヶ丘～八草	16年度
大阪高速鉄道	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～東センター	19年度
神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～ポートアイランド2期北	17年度
		ポートアイランド2期北～神戸空港	17年度
沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	那覇空港～首里	15年度

⑪ H15 白書

整備中の主な都市モノレール・新交通システム

(平成16年2月1日現在)

事業者名	路線名	区 間	開業予定
東京モノレール	羽田線	羽田空港～新東ターミナル	16年度
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	17年度
千葉都市モノレール	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	20年度
愛知高速交通	東部丘陵線	藤ヶ丘～八草	16年度
大阪高速鉄道	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～東センター	19年度
神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	17年度

⑫ H16 白書

整備中の主な都市モノレール・新交通システム

(平成16年12月1日現在)

事業者名	路線名	区 間	開業予定
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	平成19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	平成17年度
千葉都市モノレール	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	平成20年度
愛知高速交通	東部丘陵線	藤ヶ丘～万博八草	平成17年3月
大阪高速鉄道	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～東センター	平成19年度
神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	平成17年度

⑬ H17 白書

整備中の主な都市モノレール・新交通システム

(平成17年12月1日現在)

事業者名	路線名	区 間	開業予定
千葉都市モノレール	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	20年度
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	18年3月
大阪高速鉄道	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～東センター	19年度
神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	18年2月

⑭ H18 白書

少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティの確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から公共交通機関への利用転換を促進するために、都市モノレール・新交通システム・LRTの整備を支援している。平成18年4月には、我が国初の本格的なLRTとして、富山ライトレールが開業した。

⑮ H19 白書

新交通システムでは、新たに日暮里・舎人ライナーが平成20年3月30日に開業した。

⑯ H20、21 白書

20、21年度は、上下分離方式によるLRTの整備・運行が予定されている富山都心線の整備等に対し支援を行った。

コラム：富山ライトレールの挑戦～公共交通機関の活性化・利用促進～

富山ライトレールは、富山駅と岩瀬浜駅（ともに富山市）を結んでいたJR富山港線を富山市と

ともに引き継ぎ、延長 7.6km の次世代型路面電車（LRT）として運行しています。

JR 富山港線の路面電車化に際しては、歩いて暮らせるまちづくりの軸としての公共交通機関の健全な運営を維持するため、建設、維持管理及び設備更新に係る費用を国の補助金等を活用しながら市側が負担し、富山ライトレールが交通サービスの提供及び施設運営に専念できるようにすることで、地域と事業者の役割分担を明確にしました。

また、新駅設置やトータルデザインの導入、運行本数を約 3.5 倍に増やした 10 分～15 分間隔（昼間）での運行等による利便性の向上、アクセス道路の整備等まちづくり事業との連携により、事業承継前の平成 17 年度には約 3,200 人であった 1 日平均利用者数が、18 年度には約 4,900 人、19 年度には約 4,500 人と増加しています。

さらに、富山県では、平成 18 年度から 3 箇年に渡り、10 月 20 日前後のウィークデーを「県・市町村統一ノーマイカーウィーク」と位置づけ、参加登録した事業所のマイカー通勤者について富山ライトレールを含む一部鉄道やバスの乗車を無料にすることで、参加者がマイカーから公共交通機関への転換を考えるきっかけとしています。

このように、富山ライトレールでは、地域における公共交通機関の活性化・利用促進が、事業者のみならず、自治体を含む地域全体によって取り組まれています。

⑰ H22、23 白書

平成 22、23 年度は、熊本市電（熊本市交通局）において、ヒートアイランド現象の緩和、走行騒音の低減を図るため、軌道緑化事業が行われている。

⑱ H24 白書

平成 24 年度においては、福井鉄道等で低床式車両の導入が行われている。

平成 24 年度は、鹿児島市電（鹿児島市交通局）において、ヒートアイランド現象の緩和、走行騒音の低減等を図るため、路面電車の軌道敷に芝生を張る軌道緑化事業が行われている。

当面の間の公共交通を確保するため、JR 気仙沼線については 24 年 12 月 22 日に、JR 大船渡線については 25 年 3 月 2 日に、BRT による仮復旧が実施されている。

⑲ H25 白書

平成 25 年度においては、阪堺電気軌道等で低床式車両の導入が行われている。

平成 25 年度は、高岡駅周辺整備事業（高岡市）において、JR 北陸本線、城端線、氷見線及び路面電車の万葉線（万葉線株式会社）が結節する主要な交通ターミナルの機能強化を図るため、新ステーションビルまで万葉線の延伸事業等が行われている。

現在、かしてつ代替バスは「かしてつバス」として、廃止された鹿島鉄道の軌道敷を活用した BR により運行されている。

⑳ H26 白書

平成 26 年度は、札幌市において路面電車の既設線を接続するループ化整備や、富山市において富山駅の南北を路面電車で接続する整備、福井市において路面電車と鉄道の相互乗り入れ整備が進められるなど、各都市で公共交通ネットワークの再構築等が進められている。

㉑ H27 白書

平成 27 年度においては、広島電鉄で低床式車両の導入が行われている。

平成 27 年度は、札幌市において路面電車の既設線を接続するループ化区間の開業や、富山市において富山駅の南北を路面電車で接続する整備、福井市において路面電車と鉄道の乗り入れ整備が進められるなど、各都市で公共交通ネットワークの再構築等が進められている。

東日本大震災により被災した路線のうち、三陸鉄道については 26 年 4 月、石巻線については 27 年 3 月、仙石線については同年 5 月に全面復旧した。また、大船渡線及び気仙沼線については、当面の公共交通を確保するため、仮復旧として BRT が運行されてきたところ、復旧方針についてハイレベルで議論するため、27 年 6 月に国土交通副大臣を座長とする沿線自治体首長会議を開催した。同年 7 月の第 2 回会議において、JR 東日本から、BRT による本格復旧の提案があり、同年 12 月の第 3 回会議において、大船渡線については、BRT による本格復旧の受け入れが合意され、気仙沼線については、南三陸町と登米市においては BRT による本格復旧を受け入れることで合意し、気仙沼市においては引き続き議論を継続することとなった。その後、28 年 3 月に気仙沼市が受け入れを表明したことから、気仙沼線についても、BRT による本格復旧がなされることとなった。

②H28 白書

平成 28 年度においては、鹿児島市交通局等で低床式車両の導入等が行われている。

平成 28 年 3 月に福井市において、路面電車の駅前広場乗り入れと鉄道との相互乗り入れが実現したほか、各都市において、路面電車のバリアフリー化が進められるなど、公共交通ネットワークの再構築等が進められている。

③H29 白書

平成 29 年度においては、伊予鉄道等で低床式車両の導入等が行われている。

④RI 白書

平成 30 年度は、富山市において東西に走る在来線の高架化に伴う路面電車の南北接続化に向けた整備が行われたほか、各都市において電停のバリアフリー化が進められるなど、各都市において公共交通ネットワークの再構築等が進められている。

2. 7 多様な公共交通サービス

2. 7. 1 コミュニティバス

① H9 白書

近年、いわゆるコミュニティバスが東京都武蔵野市、神奈川県小田原市、茨城県神栖町等で、地域住民の足を確保するため、事業者と市町村等との連携のもと導入されてきている。

○「コミュニティバス『ムーバス』の運行」

武蔵野市は、東京 23 区に隣接する市であるが、住宅地の道路は必ずしも十分な幅員がなく、市内には、バス路線空白地帯、交通不便地域が存在した。平成 7 年 11 月より運行開始した、「ムーバス」は小回りのきく小型のバスが、駅と住宅街を結ぶ約 4 キロのコースを一方に 25 分で循環しており、これまでバス路線のなかった地域の住民に好評を博している。

約 200 メートル置きにバス停が設置され、表示もわかりやすいように番号がつけられている。運行費用の一部を武蔵野市が補助しており、料金は大人も子供も 100 円均一、約 15 分間隔で運行され、気軽に利用できる市民の足となっている。

② H29 白書

地域公共交通網形成計画の策定の進捗に伴い、コミュニティバスや乗合タクシーを効果的に導入する取組が進んでいる。岐阜市では、ダイヤ、運賃、停留所位置の決定など、住民が経営感覚を持って運営するコミュニティバスの導入地区が広がっている。

2. 7. 2 デマンドバス

デマンドバスは、1970 年代から運行されている。

① H4 白書

面的に、きめの細やかなバス輸送サービスを提供するため、デマンドバス（利用者が迂回ルートで呼び出しをすると、バスが通常ルートから迂回してその利用者の待つ場所に向かうシステム）の導入も行った。

② H12 白書

○地方中小都市のデマンドバス快走（コラム）

ITS のモデル地区実験候補地に選定されている高知県は、平成 12 年 4 月から 3 ヶ月間、中村市でデマンドバスの実験走行を行った。

この「中村まちバス」は、新設の 29 カ所を含む市内 57 カ所の停留所間を電話等による利用者の希望に応じて縦横に走行するもので、平均利用者数は 24 名／日で多い日には 40 名を超えるなど、大変好評だった。

運賃は一律 200 円、24 人乗りのマイクロバス 1 台による運行であるが、高齢者や自家用車を利用できない者等に配慮し、病院、学校などの公共施設にきめ細かくバス停を設置したことから、繰り返し利用する人も多く、「これまでの 2 時間に 1 運行と比べ利用勝手が良くなった」との声も寄せられている。

12 年 6 月末に実験は終了したが、7 月以降、中村市がこれを引継いで正式運行を行っており、「中村まちバス」は今も快走を続けている。

2. 7. 3 乗合タクシー

① S63 白書

バス輸送の実施が困難であり、かつ、終バス後一定量の定型的輸送需要が存する区間においては、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーの運行を行うよう指導してきており、63年3月末現在、このような乗合タクシーは、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、奈良県及び兵庫県の9都府県において59系統が運行されている。

② H1 白書

東京圏においては、既に、各方面の主要鉄道駅から主に団地行きの深夜バスや乗合タクシーの運行が普及しており、最近の動きとして、都心と郊外とを結ぶ長距離の路線(渋谷駅～青葉台駅(横浜市)間(26.3km)のミッドナイトアロー)や都心の駅間を結ぶ路線(新橋駅～六本木駅～渋谷駅間など)の深夜バスの運行、また、都心のターミナル駅から近郊市街地を結ぶ都心型乗合タクシーの運行が行われるようになった。

元年8月末現在、このような乗合タクシーは、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、奈良県及び兵庫県の9都府県において58系統が運行されているほか、都心ターミナル駅から近郊市街地を結ぶ都市型乗合タクシーが元年10月より東京都において運行を開始した。

③ H2 白書

多様化・高度化する利用者のニーズにさらに的確に対応して行くため、大きな荷物も同時に運べるワゴンタクシー、夜間を中心に稼働するブルーラインタクシー、タクシーとバスの中間的形態として都心ターミナル駅から近郊市街地を結ぶ1車9人乗りの都市型乗合タクシーや過疎地においてはバス路線の廃止等による交通手段の確保のための過疎型乗合タクシーの運行を行っている。

郊外の鉄道駅と団地間で、これらのバス輸送の実施が困難であり、かつ、終バス後一定量の定型的輸送需要が存する区間においては、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーが運行されており、2年9月末現在、このような乗合タクシーは、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、奈良県及び兵庫県の8府県において56系統が運行されている。また、都心ターミナル駅と周辺市街地を結ぶ都市型乗合タクシーが元年10月より新宿、渋谷、池袋の各駅において運行を開始し、元年12月には年末の繁忙期に限定して大阪市(北地区、南地区)においても運行された。

④ H3 白書

ワゴンタクシーの流し営業を3年7月から開始するとともに、都市型乗合タクシーの拡充、ブルーラインタクシーの運行AVMシステムの導入、深夜における計画配車等を行い、過疎地においては、バス路線の廃止等による交通手段の確保のための過疎型乗合タクシーの運行を行っている。

郊外の鉄道駅と団地間で、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーが運行されており、3年7月末現在、7府県において59系統が運行されている。さらに、都市型乗合タクシーが、東京都において運行していたのに続き、3年4月より大阪府においても運行が恒常化され、3年7月末現在、東京11ルート、大阪7ルート運行されているほか、2年12月に年末の繁忙期に限定して札幌市、名古屋市、大阪市においても運行された。

⑤ H5 白書

これまでも利用者ニーズが多様化する中で、9人乗りの都市・深夜型乗合タクシーや郊外の鉄道駅と団地を結ぶ団地型乗合タクシー、大きな荷物があるときに便利なワゴンタクシー等新しいタイプのサービス提供が進められてきた。

⑥ H10 白書

過疎地域や団地、深夜の都市等において運行されている乗合タクシーの普及を図っており、コース数では都市型は横這いであるが、過疎地型、団地型は増加傾向にあり、観光型や空港型も登場してきている。

⑦ R2 白書

【事例】乗合タクシーによる高齢者の移動支援の取組（（株）光タクシー）

郊外部を中心に交通空白地域が存在する北九州市において、（株）光タクシーは「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」を運営。住宅が高台に位置し、狭隘で急な坂道が多い枝光地区と商店街、医療施設等を巡回し、高齢化率が37.9%を超える同地区の生活の足となっている。地域住民（商店会、自治会）、交通事業者（光タクシー）及び行政（北九州市）が協力して利用促進等を行うとともに、運賃を200円に抑えつつ、1日56便の運行による利便性の確保を実現している。また、同社は地元商店組合等と共同で旧福岡銀行枝光支店をリノベーションし、演劇、ダンス、音楽ライブや子ども向けイベント等に利用できる「枝光本町商店街アイアンシアター」を開設。高齢者を含めた多世代の交流の場を作り出している。

2. 7. 4 グリーンスローモビリティ（R2 白書）

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動パブリックモビリティを指す。環境に優しく、低速のため近距離移動を得意とし、既存の公共交通を補完するモビリティとして、高齢者をはじめとする地域住民や観光客の移動手段、地域の賑わい創出など、幅広い場面での活用が期待されている。さらに、単なる移動手段というだけではなく、運転手と乗客や乗客同士のコミュニケーションが弾み、乗って楽しい公共交通という特徴を持つことから、高齢者のお出かけ支援や見守りなどにも資するものである。国土交通省では、2018年度から、地域に2～4週間、車両を無償貸与し、専門家がアドバイスを行う「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」を行っている。2019年4月には広島県福山市で全国初となるグリーンスローモビリティを用いたタクシー事業が開始されるなど、2020年4月現在、16地域での継続的な運行が確認されている。環境省と連携した車両購入費補助事業等も合わせて、引き続きグリーンスローモビリティの普及促進に向けた支援を継続していくこととした。

【事例】高齢者の移動手段確保の観点から活用されているグリーンスローモビリティの事例（町田市）

2019年12月、東京都町田市鶴川団地において、社会福祉法人悠々会が買い物等のお出掛けに困っている高齢者を対象としたグリーンスローモビリティによる送迎サービスを開始した。グリーンスローモビリティを活用した自家用有償旅客運送は全国初の事例となる。利用対象者は、介護保険で「要支援」の認定を受けるなど外出が難しい当団地の高齢者であり、利用するには、事前登録（登録料は年間500円）し、前日までの電話予約が必要となる。また、ドライバーは、講習を受けた地域のボランティアが担っている。

鶴川団地は 1960 年代後半に小高い丘の上に建設された坂のある大規模団地であるが、このような急速に高齢化が進むニュータウンは全国各地に存在しており、そうした地域での高齢者の移動手段となる先進的な事例として、今回の事業化は大変意義深いものである。

2019 年には、グリーンスローモビリティの周知や理解を深めてもらうため、大阪と福岡でシンポジウムを開催し、車両展示や実走地域の事例紹介の講演などを行った。また、グリーンスローモビリティの地域特性に応じた活用を検討するため、全国 7 地域で実証調査を実施した。

2. 7. 5 超小型モビリティ

① H27 白書

高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすため、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

超小型モビリティは、高齢者を含むあらゆる世代に対して新たな地域の交通手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物である。これらの車両については、道路運送車両の保安基準第 55 条第 1 項に基づく認定制度を活用し、高速道路等は走行しないこと、交通の安全等を図るための措置を講ずること等を条件に、車両の一部基準を緩和し、公道走行を可能としている。

また、超小型モビリティの導入について、成功事例の創出や国民理解の醸成を促す観点から、自治体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組を重点的に支援した。例えば、観光地においてレンタカーとして貸し出し、道幅の狭い城下町や自然豊かな離島を周遊する移動手段として活用する事例や、都市部においてワンウェイ型カーシェアリング事業を実施し、公共交通機関と連携した 2 次交通を住民等に提供する取組等に対し、支援を実施した。

② H29 白書

超小型モビリティの導入補助を通じ、自治体・事業者等が実施する優れた取組について重点的に支援を行うなど、その普及を推進した。具体的には、超小型モビリティの認知度を高めるために業務用車両として導入した沖縄県那覇市の事例、観光用車両として活用していた超小型モビリティを増車した徳島県三好市の事例などがある。また、2015 年度に開催したシンポジウムに引き続き、超小型モビリティの将来のあり方等について意見交換を行うため、2016 年 12 月、関係省庁、自治体、メーカー、有識者等からなる「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」を開催した。

③ R2 白書

【事例】中山間地域における超小型モビリティの活用（愛知県豊田市）

愛知県豊田市では、中山間地域の住民が地域の課題やニーズを踏まえて超小型モビリティを改造し、車両を「里モビ」の愛称で活動する名古屋大学 COI 事業「里モビサークル」の実証実験が 2016 年度から実施されている。

2016 年度から 2018 年度は、名古屋大学が中心となり改造車両を地域住民に貸し出しながら、関係者や利用者などが集まる「里モビサークル」として活動し、中山間地域でも使いやすいように車両の改造などを行い、日常的に利用してもらうことで、超小型モビリティの有用性や移動支援の可能性について検証を行った。

2019 年度からは、より地域に根差した活動とするため、主に利用者が構成される「里モビ互助会」が設立され、車両の貸し出しや維持管理などが住民主体で運営されている。

2. 8 海上交通

2. 8. 1 離島航路対策

① S63 白書

離島航路の経営状況は、62年度は燃料費の安定もあり若干の収支改善をみたものの、輸送需要の減少、諸経費の上昇等により経営の悪化は避けられない状況にあった。また、このような状況に加え、近年においては離島住民の生活基盤の充実を図るため、離島航路就航船舶の高速化、フェリー化等生活水準に見合ったサービス水準の高度化の要請が強まっていたが、厳しい財政事情の中で、これらの要請に応え、今後とも生活航路としての離島航路を維持していくためには、一層の経営合理化、効率化等を図る必要がある。

② H2～5 白書

国は離島航路の維持・整備を図るため、従来から地方公共団体と協力して、離島航路のうち一定の要件を備えた生活航路について、その欠損に対し補助を行ってきており、元年度においては、114事業者、121航路に対し約35億円の国庫補助金を交付した。また、3年度に供用が予定されている尾道・今治ルートを生口橋について、63年11月に当該供用に伴い影響を受ける航路の指定（22航路、19事業者）を行っており、今後とも架橋の建設に併せて、引き続き所要の旅客船対策を講ずることとした。

③ H4 白書

離島航路事業者は、観光客の積極的な誘致、運賃割引の弾力化による需要の喚起等により収入の増加を図るとともに、経費の節減に努めるなど、経営改善に取り組んだ。

④ H5 白書

離島の隔絶性の軽減や交流の拡大、産業の振興等を進めるため、船舶の高速化等が必要となっている。しかしながら、離島航路事業者は経営基盤が脆弱であるため、船舶整備公団との共有方式により新船建造等を行う場合には、その建造費用における同公団の共有比率を80%とし、一般航路に就航する船に比べ共有比率を10%高めている。

⑤ H6～10 白書

離島航路の維持・整備については、従来、国補助対象欠損額を認定し、その75%を補助するとともに、地方公共団体が残余の25%を協調補助することにより整備を図ってきたが、より地方公共団体の意向を反映するとの目的で、今後の離島航路の維持・整備に万全を期すため6年度において、①国は標準化（標準的な賃率や経費単価に基づき算定）した欠損額を補助すること、②地域の実情に応じた離島航路の維持・整備を図るため、地方公共団体が主体的に行う助成等に対し、所要の地方財政措置を講じること、③関係都道府県ごとに国と地方公共団体との連絡協議会を設け、協力して離島航路の維持・整備を図ることを内容とする改正を行った。

また、離島の振興を図る上で、船舶の高速化、大型化等の近代化が強く求められている状況にあり、こうしたニーズに対応した適切な海上輸送サービスの提供が必要となっている。このため、6年度において、離島航路に就航する船舶の近代化に係る建造費用の一部を補助する制度を新たに設けた。

これらにより、離島地域の生活環境の向上や産業振興・観光開発等の進展が期待された。

⑥ H8～10 白書

8年度には、事業者において経営改善5ヶ年計画を作成した上、一層の経営努力を行いながら航路経営の改善・効率化を図る仕組みとして経営改善制度を導入した。

⑦ H13～15 白書

離島航路については、離島航路整備法に基づき、離島航路事業者に対して、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付している(離島航路補助制度)。さらに、離島航路に就航する船舶の近代化に係る建造費用の一部を補助する制度(離島航路船舶近代化建造費補助制度)が実施されている。

また、離島航路の就航率の向上等、輸送の安定性の確保を推進するため、離島港湾における所要の防波堤、航路等の整備を推進した。

⑧ H16、17 白書

離島航路整備法に基づく離島航路の維持に対する補助のほか、離島航路に就航する船舶について、バリアフリー化に係る費用の一部の補助や新造船舶に係る固定資産税の軽減措置を実施している。

⑨ H18～20 白書

「離島航路整備法」に基づく離島航路を維持するための補助のほか、船舶のバリアフリー化の補助、固定資産税の軽減措置、離島地域の観光振興による交流拡大への支援措置を実施している。

2. 8. 2 本四対策

① H1 白書

本州四国連絡橋の建設に伴い、関連地域の交通輸送に重要な役割を果たしている一般旅客定期航路事業は、相当の影響を受けるものと予想されるところから、その影響を軽減するため、「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」(昭和56年法律第72号)に基づき、関連航路の再編成、当該事業を営む者に対する助成及び離職者の再就職の促進等の対策を実施することとした。

本州と四国が初めて陸続きになる瀬戸大橋(児島・坂出ルート)については、道路と鉄道との併用橋として63年4月10日に供用されたが、これに伴い関係者からなる現地の連絡協議の場において、62年9月及び63年3月に合意された関連航路の整理・縮小方針等に基づき、7事業者が8航路を廃止し、5事業者(5航路)が減船、減便または船舶の小型化等航路の規模縮小を行った。

また、63年1月には尾道・今治ルートの伯方・大島大橋も供用が開始されたが、同橋についても62年3月に合意された関連航路の整理・縮小方針等に基づき、4事業者が7航路を廃止した

② H10 白書

10年4月、明石海峡大橋(神戸・鳴門ルート)の供用開始により、関連航路の廃止や事業規模の縮小を余儀なくされ、既存の旅客船事業者は大きな影響を受け、これに伴う航路の再編成が行われたが、来年春には新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋(尾道・今治ルート)の完成により、本州と四国が3ルート全てで結ばれることから、関連航路事業者については、相当な影響を受けるものと考えられた。

このため、明石海峡大橋について航路の再編成を引き続き推進するとともに、関係省庁及び関係地方公共団体等と協力して事業者の転業、離職者の再就職のための方策を講じていくこととした。また、尾道・今治ルートについては、航路再編成計画に基づいた関連航路の再編成を具体的に進めていくとともに、関係機関等と協力して、船員に対する離職前職業訓練等円滑な転業・再就職のための対策を講じることとした。

③ H11 白書

11 年 5 月西瀬戸自動車道(しまなみ海道:今治・尾道ルート)の一部である新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋の供用が開始されたこと等により、従来より本州・四国間等で公共交通輸送機関として重要な役割を果たしてきた一般旅客定期航路事業等が事業の廃止又は縮小を余儀なくされ、これに伴い離職者が相当数発生するなどの影響を受けていた。

このため航路の再編成を引き続き推進するとともに、関係省庁及び関係地方公共団体等と協力して、事業者の転業や、船員に対する離職前職業訓練等離職者の円滑な転職のための対策を講じていくこととした。

この一環として、10 年度には、中小企業事業団の高度化融資事業の活用等の措置が講じられた。

2. 8. 3 国内海上旅客輸送の規制の見直し (H10 白書)

9 年 4 月、運輸政策審議会に対し、交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について諮問を行い、旅客船事業については、同審議会の下に設置された海上交通部会旅客船小委員会において審議が行われた。

10 年 6 月、同部会は、参入につき免許制を許可制に、退出につき許可制を届出制に、運賃については認可制を事前届出制にするなど市場原理の導入による利用者利益の増進を図る観点から規制を最小限にするとともに、安全確保、利用者保護のための規制は今後とも必要であること、情報提供の充実等を図るべきこと、またいわゆる生活航路については、その維持のための所要の規制及び公的支援等の措置を講じることが必要であるとの答申をとりまとめた。

運輸省としては、この答申をもとに、国内旅客船行政の制度改革を進めていくこととした。

2. 8. 4 バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現 (R1 白書)

【交通政策基本計画における記載】

また、特に高齢化が進む離島航路の周辺における住民の日常の交通手段の確保や観光旅客需要喚起による地域の活性化のため、陸上の交通機関と旅客船との乗り継ぎの負担を軽減する海陸連結型バス交通システム(バスフロート船)の開発、旅客船におけるデマンド交通の効果的な活用、本土側のアクセス交通の向上等によるシームレスな輸送サービスの実現を検討する。

2015 年度に策定された海陸連結型バス交通システム(バスフロート船)の安全要件(安全管理規程の策定指針)に基づき、適切に審査を実施した。また、バスフロート船化に向けたフェリー事業者等からの相談に適切に対応した。

2. 8. 5 自動運航船 (R1 白書)

自動運航船とは、定まった定義はないが、船上の高度なセンサーや情報処理機能、セキュリティの確保された衛星通信、陸上からの遠隔サポート機能等を備えた船舶及びその運航システムのことである。認知・判断の段階のエラーを減らす操船支援技術等によって、人為的要因により発生する海難事故を未然に防ぐこと等が可能となり、運航における安全性・経済性の向上が期待されている。

自動運航船の開発・実用化と、高度な予防保全等の自動運航船を軸とした新たなサービスの提供は、日本の海事産業にとって新しい差別化要素をもたらすものと考えられる。このため、国土交通省では、2025 年までの自動運航船の実用化に向けたロードマップを指針として、技術開発・

実証と基準・制度の整備を両輪とする取組を強力に推進することとしている。特に、2018 年度から取り組んでいる自動運航船の実証事業はその代表的な取組であり、産学官から幅広いプレイヤーが参画し、安全要件の策定などの自動運航船の実用化に必要な環境整備に向けて、我が国の技術と知見を結集して取り組んだ。

2. 9 航空

2. 9. 1 中小航空企業の路線展開（H1、2 白書）

我が国の中小航空企業は、地域住民の利便の確保のため、採算性の悪い路線を数多く運航しているが、そのなかでも地域住民の生活上必要不可欠な離島路線については、不採算であっても運航を維持することが強く求められていた。このため、これらの中小航空企業については、経営の安定化と利用者利便の向上を図るため、経営基盤の強化に資するような路線展開を積極的に認めてきた。62 年以降エア・ニッポンについては、全日本空輸からの路線移管により福岡－小松線、東京－八丈島線、鹿児島－那覇線、大阪－高知線を開設し、また、それぞれ日本エアシステム、南西航空の一社体制であった福岡－鹿児島線、那覇－石垣線へ参入した。さらに南西航空については、沖縄から本土への路線である、那覇－松山線、那覇－岡山線及び東京－宮古線を開設した。また、従来不定期航空運送事業を行っていた日本エアコミューターについても、日本エアシステムからの路線移管により 63 年 7 月鹿児島－沖縄永良部線において定期航空運送事業を開始し、続いて鹿児島－与論線、鹿児島－屋久島線を開設した。

2. 9. 2 地域航空輸送の展開

① H3 白書

離島については、航空輸送が離島住民の足として生活に密着した役割を果たしているが、こうした離島路線の必要性等を踏まえ、国においては、着陸料や航行援助施設利用料の軽減措置を講じ、また、地方公共団体においても、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行ってきた。このような離島航空については、国、地方公共団体、航空企業のそれぞれが、その維持のため適正な役割を果たしていくことが必要であり、国としても、高速交通体系の整備、離島住民の生活の足の確保等の観点から、離島路線の維持に取り組んでいく必要がある。

また、地域航空については、時間価値の上昇や利用者ニーズの多様化による地域航空ニーズの高まりに対応して、都市間の高速輸送等、地域航空の特性の発揮が期待される多様な分野で、地域の創意工夫による取組みを前提として、地域的ネットワークの形成を図っていくことが必要である。このような地域航空をめぐる新しい動きとして、3 年 4 月より、ジャルフライアカデミー(株)が広島を拠点とするコミューター事業として広島－大分間等の運航を開始し、9 月からは居住性、快適性に優れた「ジェットストリーム・スーパー31 型機」による運航を開始した。また、4 月より、中日本エアラインサービス(株)が中量のコミューター機材（フォッカー 50 型機；56 席）による名古屋－富山線等の運航を開始した。

② H4 白書

3 年 11 月からジャルフライアカデミー(株)が広島－小松間、広島－長崎間等の運航を、3 年 12 月から中日本エアラインサービス(株)が名古屋－高松間の運航を開始した。

③ H5 白書

5 年 3 月から中日本エアラインサービス(株)が名古屋－福島間の運航を開始した。

④ H6 白書

5 年 12 月には、長崎県の離島航空路線の安定的維持運営を目的として、離島航空振興基金が発足した。

（２）離島航空

① H7 白書

離島については、航空輸送が離島住民の足として生活に密着した役割を果たしているが、採算性の確保等種々の問題が存在するところである。その開設及び維持のため、離島航空事業者の自主的な経営努力を基本としつつ、離島路線の必要性等を踏まえ、国においては、着陸料や航行援助施設利用料の軽減措置を講じるとともに、離島航空に使用する小型航空機の購入費の一部補助を行っており、地方公共団体においても、固定資産税の軽減措置、欠損補助等の助成を行って支援してきた。

② H8 白書

８年度においては、離島路線に係る空港使用料を従来の２分の１に軽減し、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助の対象を拡大、さらには離島路線に就航する小型航空機に対する固定資産税の軽減措置の拡大も行うなど、離島の航空輸送の確保のために国等による支援措置の大幅な拡大を実施した。

特に国及び地方公共団体による空港使用料の軽減措置拡大により、離島路線における割引運賃制度などが導入されている。

③ H10 白書

国内航空分野においては、11年度に予定されている需給調整規制の廃止による競争の激化の結果、航空会社内の内部補助の余地は狭くなるため、採算が確保されない路線について航空会社は撤退を余儀なくされる可能性があった。

このうち、離島に係る路線（10年４月現在 73 路線）については、当該路線の廃止の結果、離島の生活の利便性の確保、産業の自立等の観点から利用者が著しく不便を被る場合が考えられた。

離島における航空輸送サービスを確保していくためには、離島航空事業者の自主的な経営努力を基本としつつ、空港使用料の軽減、離島航空に使用する小型航空機の購入費補助といった従来からの支援措置に加え、新たに、運航を維持するための総合的な支援措置を講じることが必要であり、そのための検討を行った。

④ H12～19 白書

離島航空路線対策については、11年度より航空会社の経営改善の自主的な取り組みを基本としつつ、離島航空路線に係る運航費の補助、離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税の軽減措置を新たに実施するとともに、従来からの空港着陸料の軽減措置や固定資産税の軽減措置についても拡充を行った。また、新たに創出された運航費補助については、地方公共団体が独自に支援を講じた場合に所要の地方財政措置が講じられることとなった。

⑤ H20～R1 白書

離島航空路については、離島の航空輸送の確保を図るため、離島に就航する航空運送事業者に対して、機体購入費補助、運航費補助、衛星航法補強システム（MSAS）、受信機購入費補助、着陸料の軽減、航空機燃料税及び固定資産税についての軽減措置を実施した。

⑥ H24～R1 白書

24 年度から島民向け運賃割引への助成も新たに盛り込み、支援の充実を図った。

(3) コミューター航空

① H7 白書

コミュニーター航空については、離島航空と同様採算性の確保等種々の問題が存在するところであり、その導入及び維持のためには、航空事業者の合理化等の自助努力が基本となる。しかしながら、国としても、コミュニーター事業者等の関係者が連携して取り組めるよう支援することとしており、地方公共団体においても、例えば6年5月に運航を開始した大阪－但馬路線で航空運送事業者が使用する航空機について、当該航空機の購入主体に対して一部補助等が行われた。

② H9 白書

コミュニーター航空事業は、座席数 60 席以下の小型航空機又はヘリコプターで旅客輸送を行うもので、従来離島路線等で多くみられたが、少量輸送ではあるが高速性に優れた質の高い交通手段として、鉄道やバスでは移動に時間を要し、かつ比較的需要の少ない都市間を結ぶ地域の交通機関として、活躍の場が広がってきている。

中国地方においては、旧広島空港（広島西飛行場）がコミュニーター専用飛行場となった。広島西飛行場及び岡山空港を中心として、平成9年7月現在で、2社 11 路線により運航が行われている。輸送人員は年々増加し、8年度の輸送人員は約 14 万 5 千人になっている。路線網の充実も着実に進んでおり、8年度には新たに、岡山～小松線、広島西～鳥取線、出雲～小松線、広島西～南紀白浜線の4線が開設された。

(4) 利用者対策

① H7 白書

平成6年6月に航空法を一部改正し、同年12月から、国内航空の割引率 50%までの営業政策的な割引運賃及び料金について認可制を届出制とした。これを受け、航空各社から事前購入割引を平成7年5月8日以降の便に設定する旨の届出がなされている。事前購入割引は、利用主体の制限のない新たな種類の割引運賃であり、これにより国内航空においても、米国等で見られるように使用条件は厳しいが、割安なサービスを多くの利用者が受けることができるようになった。

② H10 白書

需給調整規制の廃止に伴い、行政は、市場原理のみでは確保できない地域住民の生活に不可欠な生活路線等の航空運送サービスの維持や、安全な運航の確保に配慮しつつ、競争市場において公正かつ継続的な競争ができるようなルールづくりをめざすことになる。

具体的には、離島住民の足として生活に密着した役割を果たしている離島航空路線について後述のように支援を拡充する一方、スロット（発着枠）に制約がある混雑空港において、競争環境を整備するために、利用者利便を増進し、効率的な会社にスロットが配分できるような具体的なスロットの配分ルールを確立すべく、「スロット配分方式検討懇談会」で検討を行った。

③ H22 白書

国内外の各地を結ぶ航空ネットワークは、地域における観光振興や企業の経済活動を支え、地域活性化に大きな効果がある。特に、近年は、国際分業の進展等による経済のグローバル化に伴い、速達性に優れる航空輸送の重要性が高まってきており、貨物エプロンの拡充等による空港の機能高質化を進めた。

航空については、国際民間航空条約の基準に準拠した空港消火救難体制の充実・強化や「空港緊急計画」並びに空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者間における応援協定に基づ

く連携強化を図った。

④ RI 白書

いわゆる“空飛ぶクルマ”は、電動・垂直離着陸型・無操縦者航空機を一つのイメージに、モビリティ分野の新たな動きとして、世界各国で開発が進んでおり、我が国においても都市部での送迎サービス、離島や山間部の新たな移動手段などにつながるものと期待されている。2018年6月15日に閣議決定された「未来投資戦略2018」に掲げられた「世界に先駆けた“空飛ぶクルマ”の実現」に向け、国土交通省は、経済産業省とともに「空の移動革命に向けた官民協議会」を設立し、我が国として取り組んでいくべき技術開発や制度整備等について、官民共同で“空飛ぶクルマ”の実現に向けたロードマップを策定すべく議論を行い、12月には図表2-2-3-7のとおりロードマップが取りまとめられた。このロードマップは、官民それぞれの分野の取り組み方針等が初めて共通認識として形になったものであり、国土交通省では、ロードマップを出発点に“空飛ぶクルマ”の実現に向け、安全確保を旨としつつ、官民で連携を図りながら必要な制度や体制の整備に取り組んでいくこととした。