

第2章 交通に関連する社会情勢の整理

1) 法制度・計画

(1) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

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（改正活性化再生法）が2020年11月27日に施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。地域の移動手段の確保・充実のため、地域が自らデザインする地域の交通とするための、地域の多様な輸送資源を総動員する取組みが位置付けられています。

図2-1 法改正の概要と施策メニュー

国土交通省

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(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
 ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化**
 ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 ⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進
 ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等を想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を出す**

地域公共交通網形成計画(H26改正)
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

地域公共交通活性化再生法(今回改正後)
メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**
 ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例	
①	乗合バス事業者などの交通事業者による継続(縮小・変更含む)
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
④	タクシー(乗用車)による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の機動的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

○過疎地等でも市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設**
 ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象として明確化**
 ⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

貨客混載に係る手続の円滑化

○鉄道や乗合バス等における**貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設**
 ⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

既存の公共交通サービスの改善の徹底

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障。また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整は困難**

○【改正案】**地域公共交通利便増進事業**を創設
 ⇒**路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗車回数運賃」「乗車割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進**併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特別を創設**

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

○MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
 ⇒交通事業者の運賃設定に係る**手続をワンストップ化**

○MaaSのための**協議会制度を創設**
 ⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**

交通インフラに対する支援の充実【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
 ⇒交通ネットワークを充実
 ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
 ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

(資料：国土交通省)

(2) 「あいち交通ビジョン」の策定

愛知県では、2022年に「あいち交通ビジョン」が策定されました。あいち交通ビジョンでは、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指しています。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

2) 社会の流れ・変化

(1) カーボンニュートラル*の実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、2020年10月、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

公共交通分野では、再エネ電源で動く燃料電池車両などの公共交通や電動車カーシェア*、自転車インフラ、デジタル技術を活用した新たなモビリティなど、脱炭素型の地域交通の整備等が地域脱炭素ロードマップに施策として位置づけられています。

図 2-2 燃料電池バス

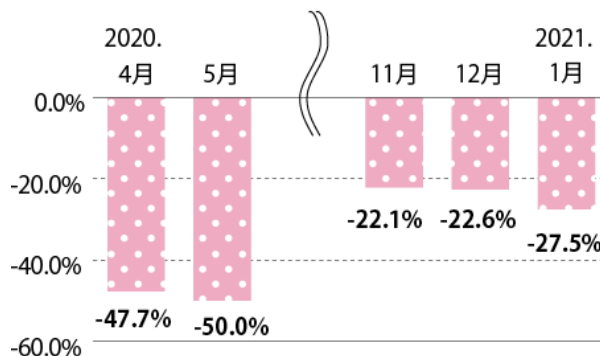


(資料：豊田市 HP)

(2) 新型コロナウイルス感染症の流行

2020年1月に新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて報告され、愛知県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。宣言や重点措置による行動制限や感染リスクへの不安から、「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」の調査結果によれば、乗合バス（一般路線バス）の輸送人員（2019年同月比）は、緊急事態宣言期間の2020年4・5月は前年比50%程度も減少し、緊急事態宣言解除後の11月以降においても、前年比20%程度の減少が継続しています。

図 2-3 一般路線バスの輸送人員（2019年同月比）



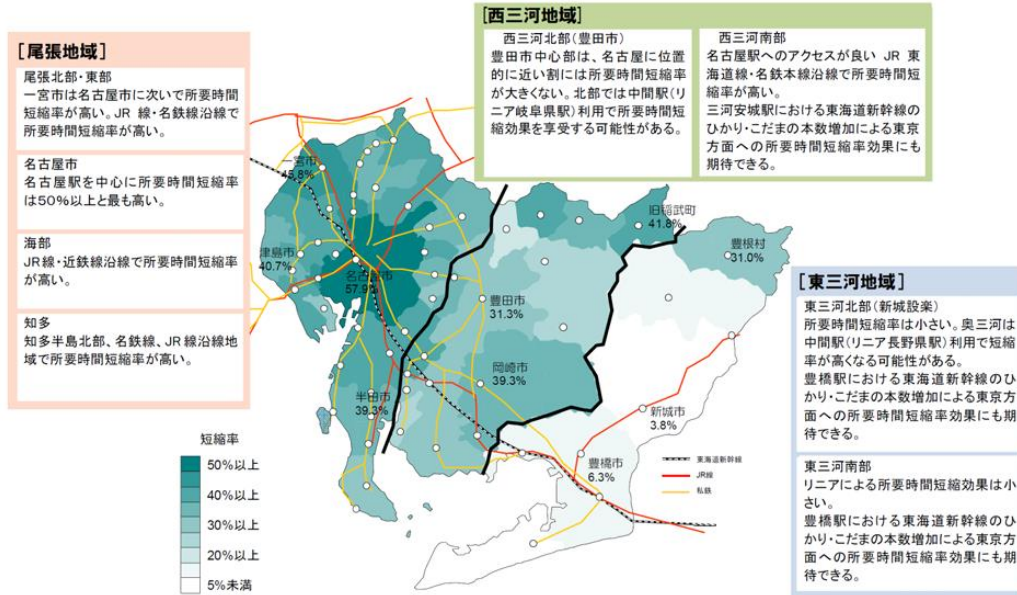
(資料：国土交通白書 2021)

*のついた用語は 75 ページに解説があります

(3) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路などとともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の各地域において、社会・経済に大きな波及的効果を与えらるると考えられます。

図 2-4 リニア中央新幹線の整備効果（東京からの所要時間の変化）

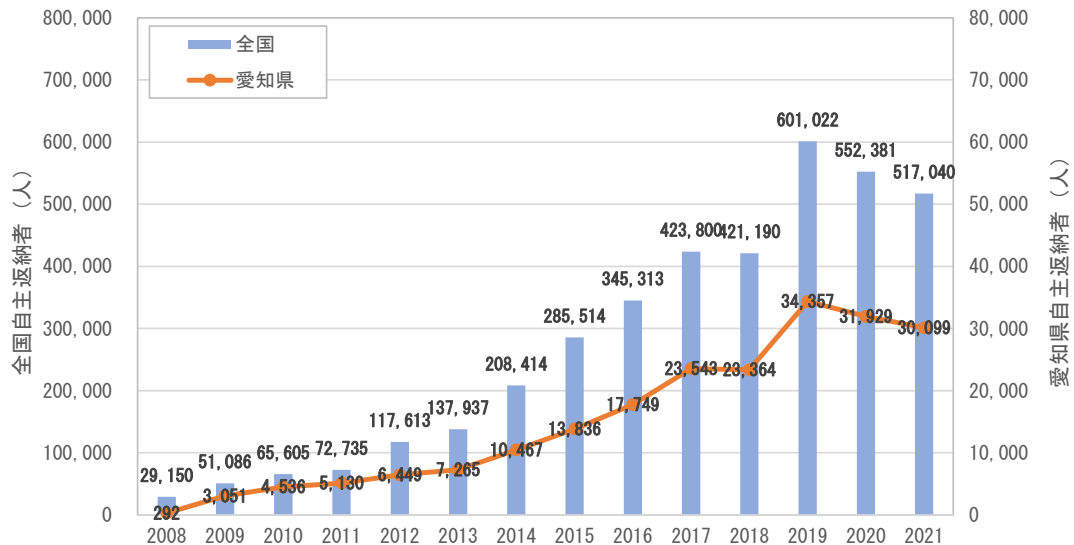


(資料：リニア中央新幹線影響等調査)

(4) 高齢者を中心とした運転免許返納者の現状

高齢者を中心とした運転免許の自主返納は、高齢者人口や交通事故報道などにより年々増加してきていますが、2020年以降は減少しています。2021年は全国で約52万人を超える人が免許の自主返納を行っており、愛知県では約3万人となっています。

図 2-5 運転免許自主返納件数の推移

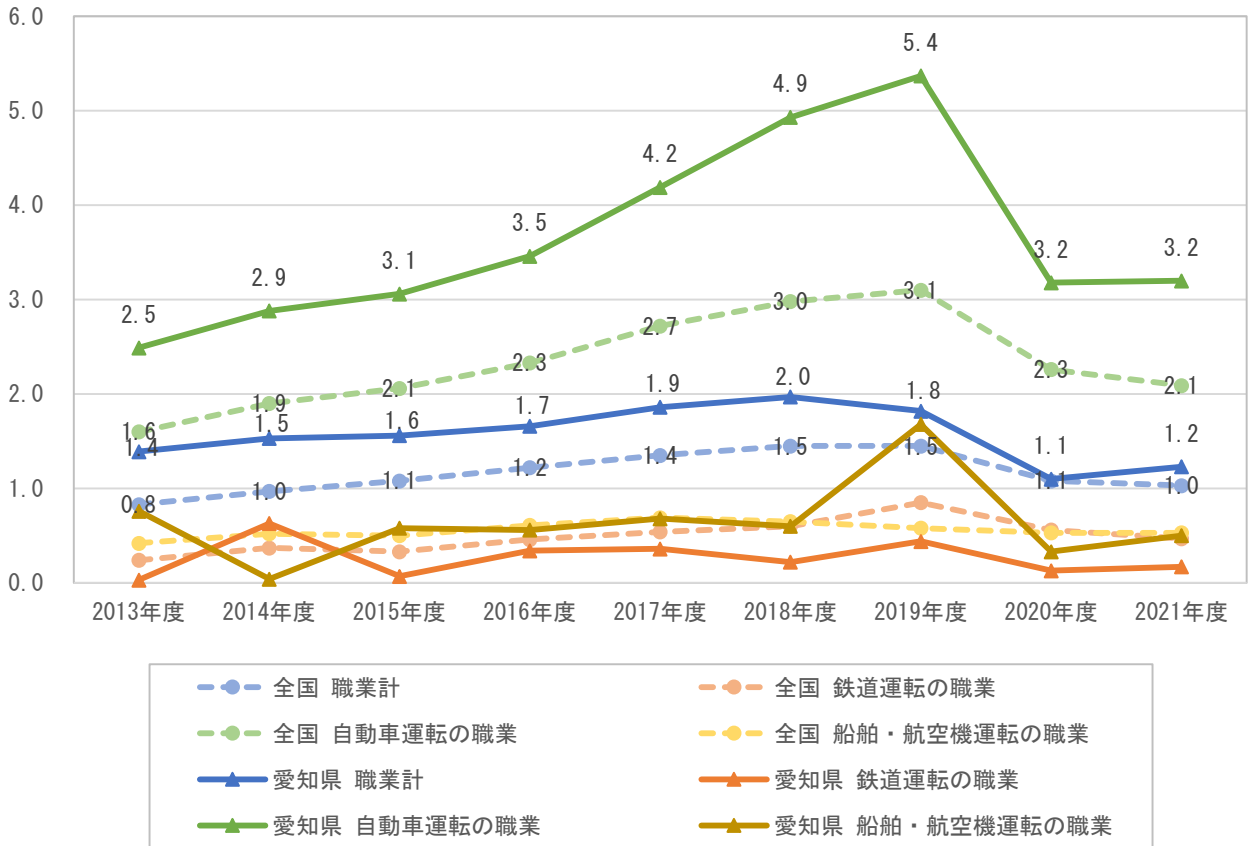


(資料：運転免許統計)

(5) バス・タクシー運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しており、路線バス・タクシーを含めた運転手が不足していると考えられます。

図 2-6 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移



(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))