

# 中国運輸局の取り組みについて

---

平成27年5月15日

中国運輸局長 河田守弘

# 河田 守弘

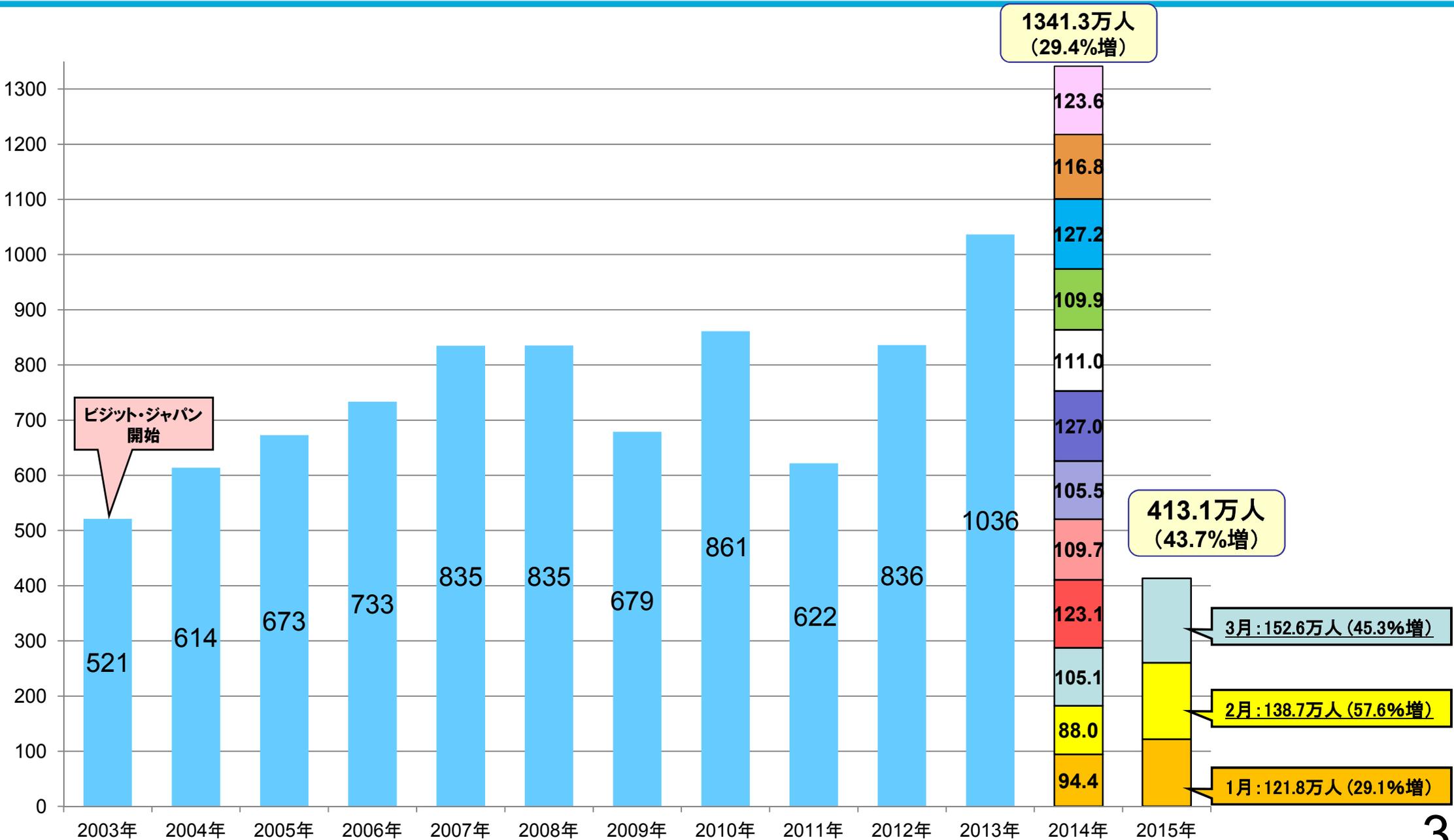
(かわた もりひろ)

昭和34年8月4日生

|         |                            |
|---------|----------------------------|
| 昭和58年4月 | 運輸省入省                      |
| 昭和63年3月 | 近畿運輸局運航部輸送課長               |
| 平成元年10月 | 国際運輸・観光局政策課専門官             |
| 平成3年4月  | 国土庁大都市圏整備局計画課長補佐           |
| 平成5年4月  | 運輸審議会首席審理官付補佐官             |
| 平成8年5月  | 在ジュネーブ国際機関日本政府代表部一等書記官     |
| 平成11年6月 | 大臣官房文書課企画官                 |
| 平成12年6月 | 九州運輸局企画部長（平成14年7月～ 企画振興部長） |
| 平成15年7月 | 総合政策局交通計画課地域振興企画官          |
| 平成16年7月 | 国土交通政策研究所総括主任研究官           |
| 平成17年8月 | 高等海難審判庁総務課長                |
| 平成19年7月 | 航空局監理部航空安全推進課長             |
| 平成21年7月 | 自動車交通局技術安全部自動車情報課長         |
| 平成23年7月 | 自動車局総務課長                   |
| 平成24年4月 | 大臣官房参事官                    |
| 平成24年9月 | 自動車検査独立行政法人理事              |
| 平成26年7月 | 現職                         |

# I インバウンド観光の振興について

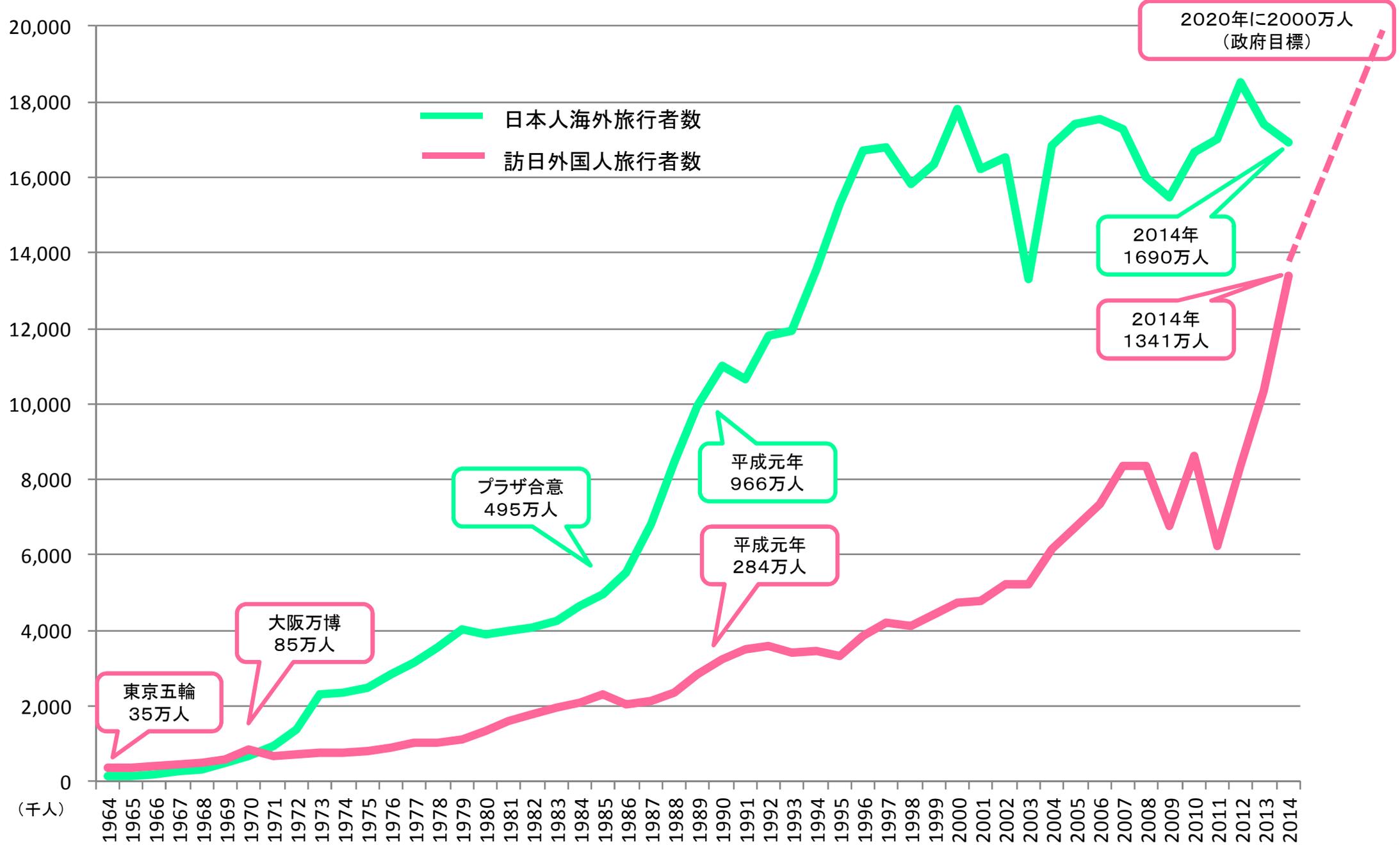
# 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2013年以前の値は確定値、2014年の値は暫定値、2015年1月～3月の値は推計値、%は対前年(2014年)比

出典: JNTO(日本政府観光局)

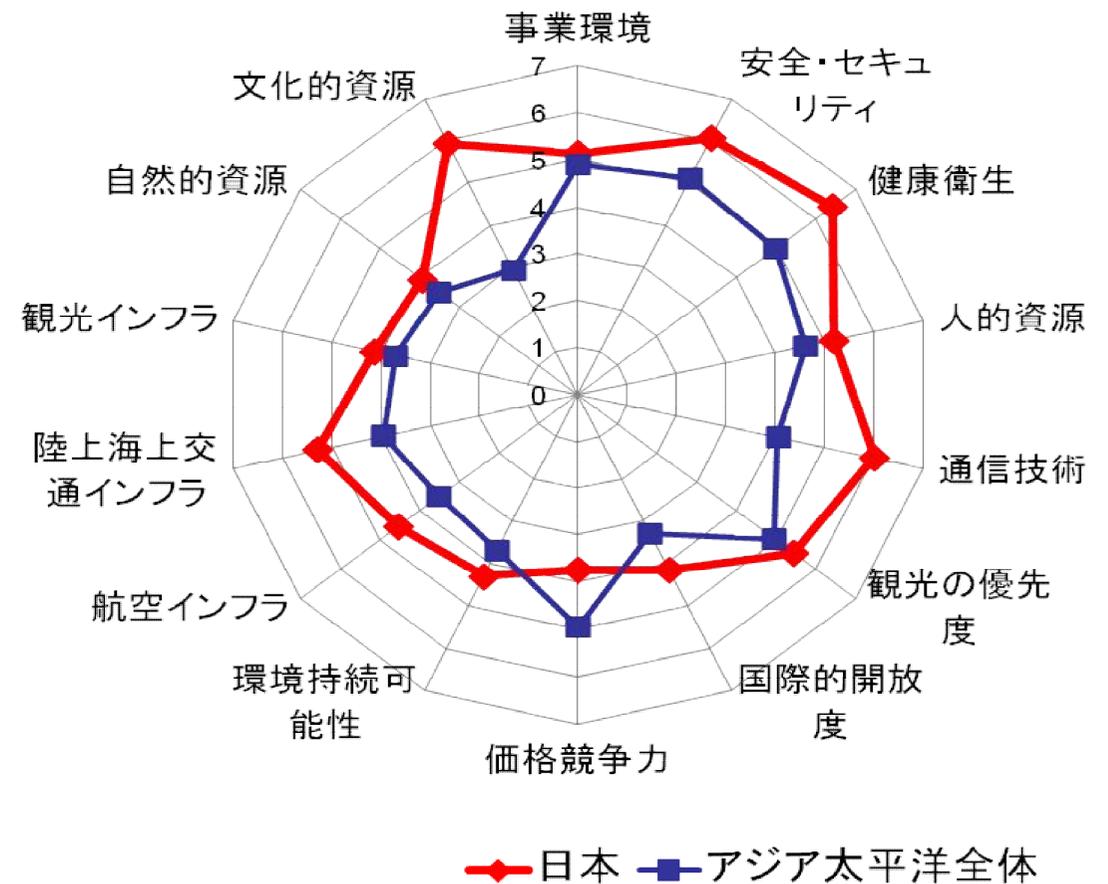
# 日本人海外旅行者数・訪日外国人人数の推移



## ＜総合ランキング＞

|    |                |
|----|----------------|
| 1  | スペイン (4)       |
| 2  | フランス (7)       |
| 3  | ドイツ (2)        |
| 4  | アメリカ合衆国 (6)    |
| 5  | 英国 (5)         |
| 6  | スイス (1)        |
| 7  | オーストラリア (11)   |
| 8  | イタリア (26)      |
| 9  | <b>日本 (14)</b> |
| 10 | カナダ (8)        |
| 11 | シンガポール (10)    |
| 12 | オーストリア (11)    |
| 13 | 香港 (15)        |
| 14 | オランダ (13)      |
| 15 | ポルトガル (20)     |

## ＜アジア全体との比較＞



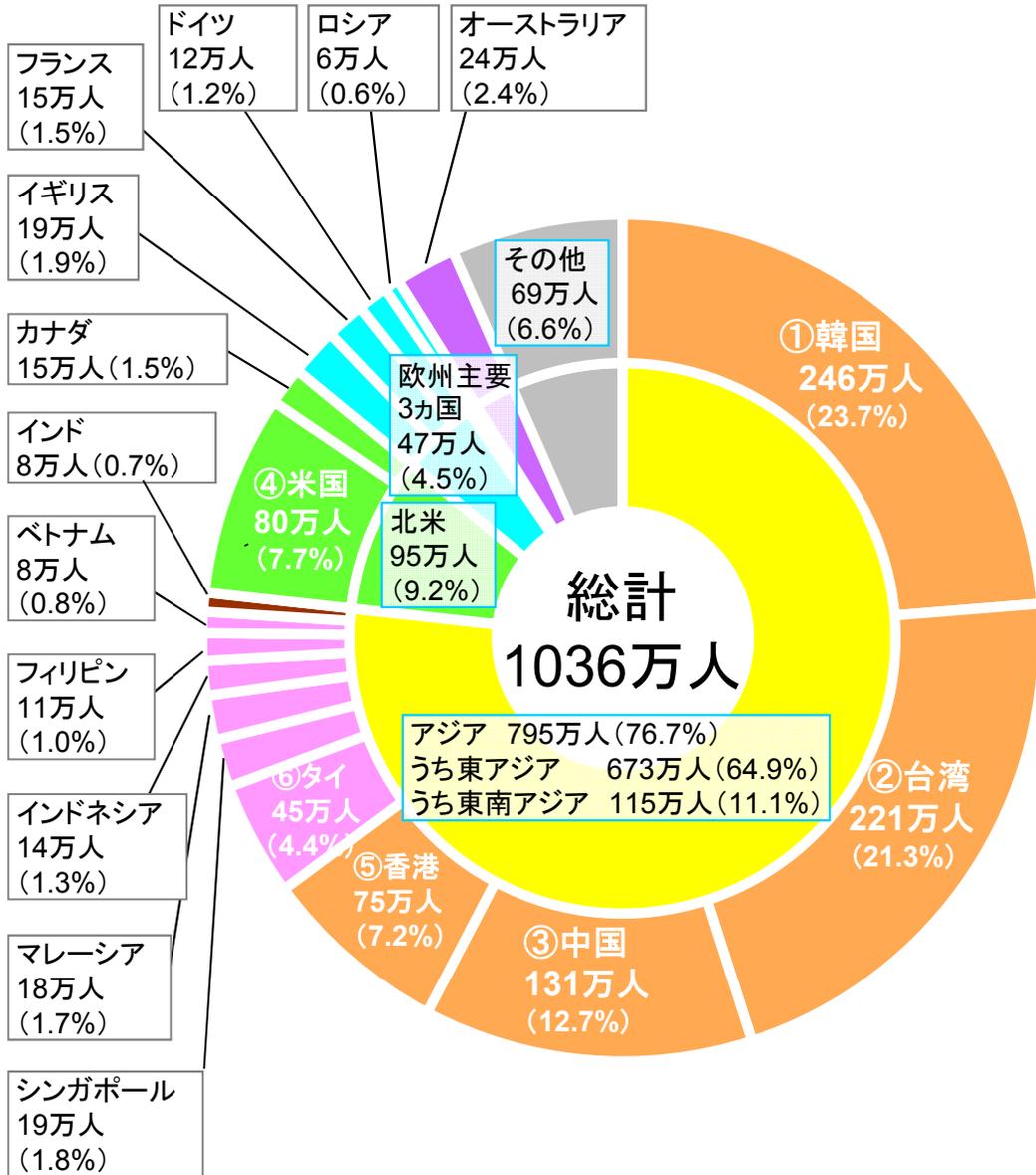
（注） カッコ内の数字は前回調査時（2013年）の順位

| 評価項目       | 日本の順位 | 評価細目のうち注目に値するもの                               |
|------------|-------|-----------------------------------------------|
| 事業環境       | 27    | 「市場における競争性の確保」2位、「収益に対する税率」131位               |
| 安全・セキュリティ  | 22    | 「テロの発生」1位、「殺人発生率」2位                           |
| 健康衛生       | 13    | 「人口当たりの病院床数」1位、「衛生的な水の確保」1位                   |
| 人的資源       | 15    | 「顧客満足に対する関心の高さ」1位、「雇用・解雇の柔軟さ」130位             |
| 通信技術       | 9     | 「B2C取引でのインターネット利用」3位、「人口当たりの携帯ブロードバンド契約数」3位   |
| 観光の優先度     | 20    | 「政府における観光産業の優先度」42位、「国としてのブランド戦略の明確化」2位       |
| 国際的開放度     | 16    | 「航空協定における開放度」10位、「入国ビザの要求度」111位               |
| 価格競争力      | 119   | 「購買力平価（為替レートとの比較）」122位、「軽油価格」126位、「ホテル価格」36位  |
| 環境持続可能性    | 53    | 「環境規制の厳しさ」6位、「PM2.5濃度」96位、「絶滅危惧種の数」131位       |
| 航空インフラ     | 19    | 「国内航空輸送量」4位、「国際航空輸送量」6位、「人口当たりの空港の数」106位      |
| 陸上海上交通インフラ | 17    | 「鉄道インフラの質」1位                                  |
| 観光インフラ     | 75    | 「人口当たりのホテル部屋数」27位、「VISAカードが使えるATMの人口当たりの数」73位 |
| 自然資源       | 30    | 「世界自然遺産の数」10位                                 |
| 文化的資源      | 6     | 「世界文化遺産の数」12位、「無形文化遺産の数」2位                    |

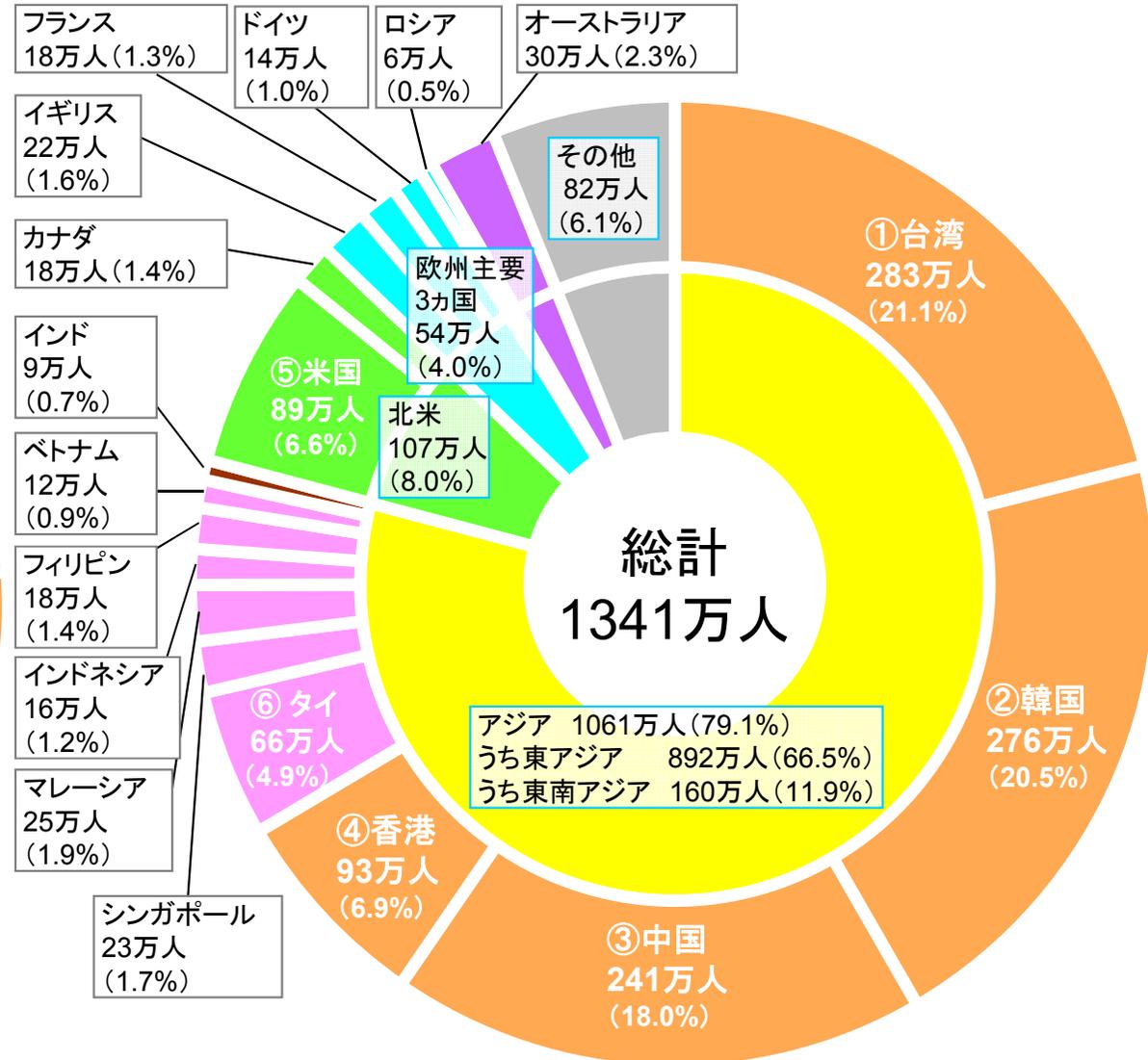
（注）数字は141カ国（地域）のなかでの順位

# 訪日外国人旅行者数及び割合(国・地域別)

【2013年(確定値)】



【2014年(推計値)】



※ ( )内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア  
 ※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。  
 ※ 数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。  
 ※ 日本政府観光局(JNTO)資料より観光庁作成

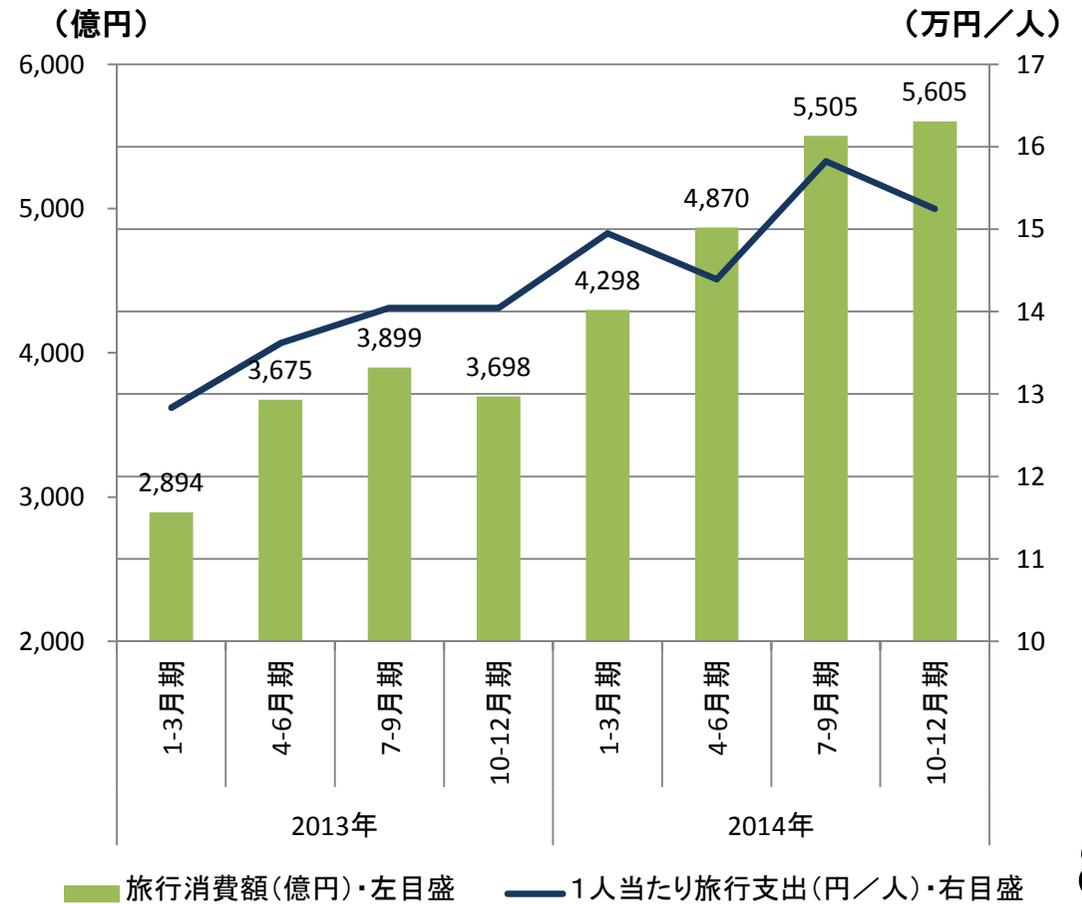
# 2014年の訪日外国人旅行消費額について

- 2014年の訪日外国人の旅行消費額は、前年比43.1%増の2兆278億円。
- 2014年第4四半期の訪日外国人の旅行消費額は、前年同期比51.6%増の5,605億円となり、2四半期連続で5,000億円を超えるとともに、過去最高額となっている。

## 旅行消費額と訪日外客数の推移



## 四半期毎の旅行消費額と1人当たり旅行支出の推移

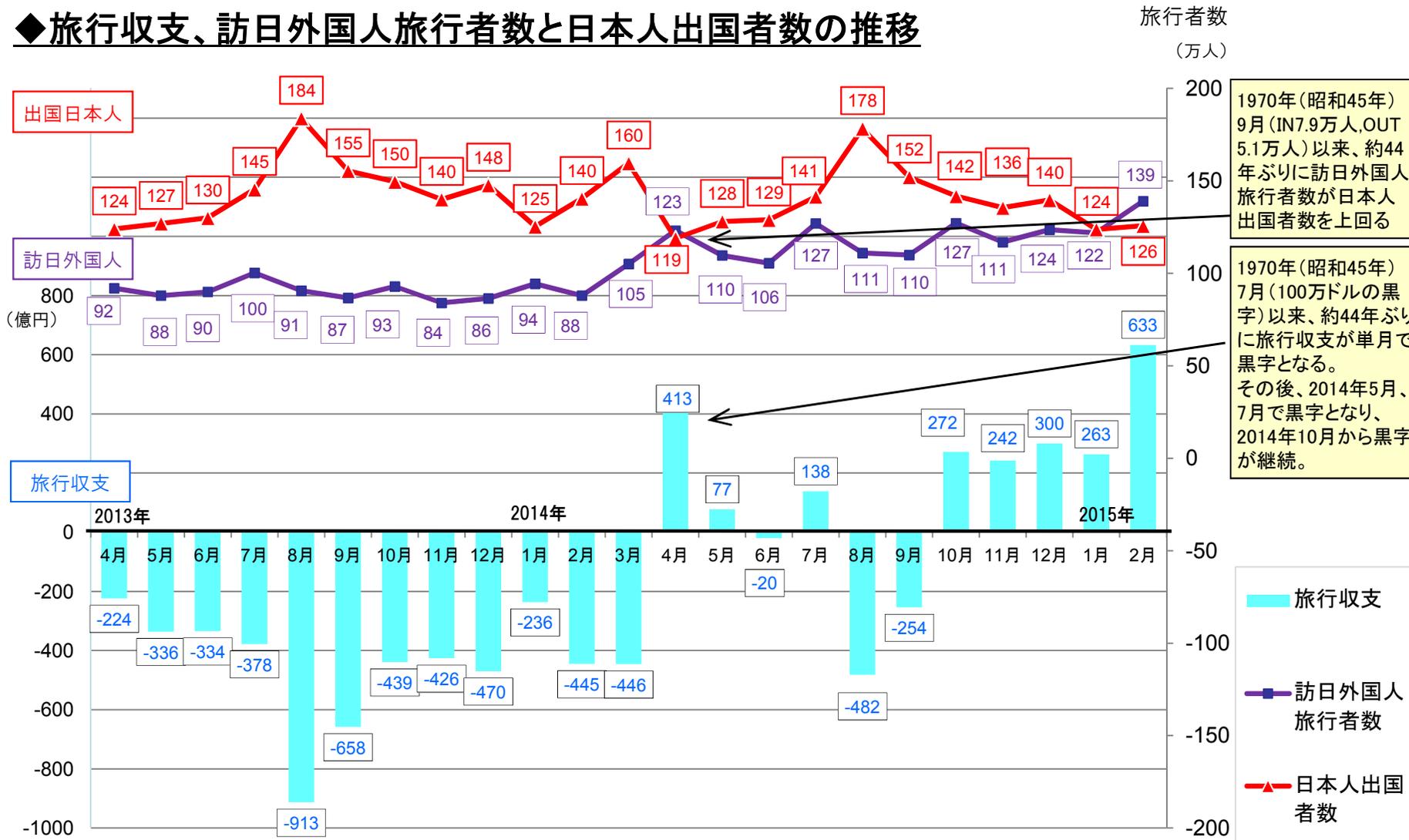


# 国際旅行収支の改善について

- ビジット・ジャパン事業を2003年に開始して以来、国際旅行収支は改善。
- 2014年4月には、単月ではあるが約44年ぶりに黒字。2015年2月(速報値)には、過去最高となる633億円の黒字。

| 年     | 旅行収支(億円) |
|-------|----------|
| 1996年 | ▲ 35,880 |
| 1997年 | ▲ 34,651 |
| 1998年 | ▲ 32,739 |
| 1999年 | ▲ 33,287 |
| 2000年 | ▲ 30,730 |
| 2001年 | ▲ 28,168 |
| 2002年 | ▲ 28,879 |
| 2003年 | ▲ 23,190 |
| 2004年 | ▲ 29,189 |
| 2005年 | ▲ 27,659 |
| 2006年 | ▲ 21,409 |
| 2007年 | ▲ 20,199 |
| 2008年 | ▲ 17,631 |
| 2009年 | ▲ 13,886 |
| 2010年 | ▲ 12,875 |
| 2011年 | ▲ 12,963 |
| 2012年 | ▲ 10,617 |
| 2013年 | ▲ 6,545  |
| 2014年 | ▲ 441    |

## ◆旅行収支、訪日外国人旅行者数と日本人出国者数の推移



1970年(昭和45年)9月(IN7.9万人,OUT 5.1万人)以来、約44年ぶりに訪日外国人旅行者数が日本人出国者数を上回る

1970年(昭和45年)7月(100万ドルの黒字)以来、約44年ぶりに旅行収支が単月で黒字となる。その後、2014年5月、7月で黒字となり、2014年10月から黒字が継続。

出典: 旅行収支…財務省国際収支統計、 訪日外国人旅行者数…日本政府観光局(JNTO)訪日外客数、日本人出国者数…法務省出入国管理統計  
 注1) 旅行収支における2015年1月～2015年2月の値は速報値、2014年1月～12月の値は第2次速報値、2013年以前の値は確報値  
 注2) 2014年の赤字幅441億円は、現在の統計基準となった1996年以降では過去最少

27当初(104億円) + 26補正(42億円) = 146億円

# 観光庁予算

## 27年度当初予算 (主なもの)

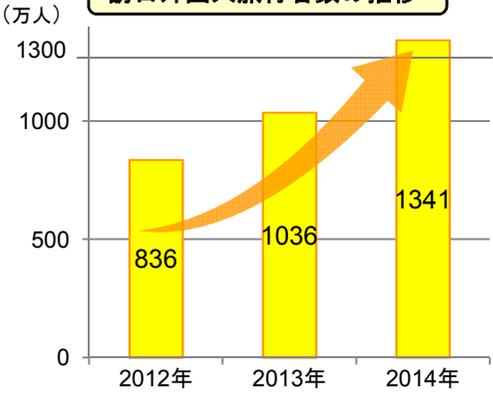
### 戦略的な訪日プロモーションの実施

予算額 80億円

訪日2000万人の高みを目指し、以下の施策を重点的に実施。

- ビザ要件の緩和、免税店拡大、航空路線の新規就航等の機会を捉えたプロモーションの実施
- 今後大幅な成長が期待できる市場の取り込み
- 大幅な成長が期待できる中国沿岸部及び内陸部等への訪日プロモーションの強化

### 訪日外国人旅行者数の推移



### 訪日外国人旅行消費額の推移



### 国際旅行収支

- ・過去3兆円を超えていた赤字がH25年は0.7兆円の赤字に改善
- ・H26年4月には、約44年ぶりに単月で黒字を計上(その後、5月・7月・10月・11月と黒字を計上)

### 観光資源のポテンシャルを活かした交流人口と消費の拡大

予算額 9億円

定住人口の減少等が進む地方において、内外からの観光客の流れを戦略的に創出し、交流人口及び旅行消費を拡大するため、以下の施策を重点的に実施。

- 広域観光周遊ルート形成
- 観光資源を世界レベルへ磨いて活かす地域づくり
- 地域独自の「ブランド」の確立を通じた滞在交流観光の推進(観光圏の整備)

### 観光による活性化事例 (埼玉県川越市)



【歴史的景観】  
歴史的景観を活かしつつ、  
・滞在コンテンツの充実  
・外国人受入環境の整備  
等を総合的に実施



【多言語表記案内板】

### 広域観光周遊ルートの例



## 26年度補正予算

予算額 42億円

### ○地域観光振興緊急対策事業

【5億円】

- ・広域観光周遊ルートの形成に向けた取組体制の早期構築
- ・観光分野における地域経済の「見える化」の推進
- ・「ふるさと休日」等の設定に向けた休暇取得促進に対する取組支援
- ・観光産業における人材の育成等

### ○訪日2000万人に向けた新規インバウンド需要創出事業

【34億円】

4月を中心とした春の桜シーズンなどの新たな訪日シーズンの創出・定着、中国沿岸部・内陸部等の新たな市場開拓等を推進するため、集中的なプロモーションを切れ目なく実施



訪日促進イベント

【桜をテーマとしたプロモーションの例】

### ○地域経済活性化に資する放送コンテンツ等海外展開支援事業

【3億円】

免税手続きの第三者への委託を可能とし、商店街・物産センター等において、免税手続きの一括カウンターを設置を実現（平成27年4月1日より制度開始）。

併せて、一括カウンターでは、店舗を超えて購入金額の合算を認める（ただし、一般物品と消耗品は区別）。

## 施策の背景

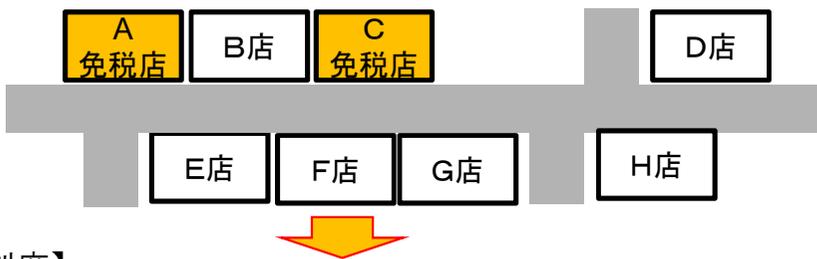
2014年10月1日より全品目が消費税免税の対象となり、地方の名産品にも対象が拡大。外国人旅行者がより一層買い物を楽しむことができるよう、地方の商店街等における免税店の拡大と外国人旅行者の利便性向上が必要。

## 要望結果の概要

### 商店街における一括カウンターの設置イメージ

#### 【現状】

免税店が一部の店舗のみに留まっており、商店街全体に広がっていない。



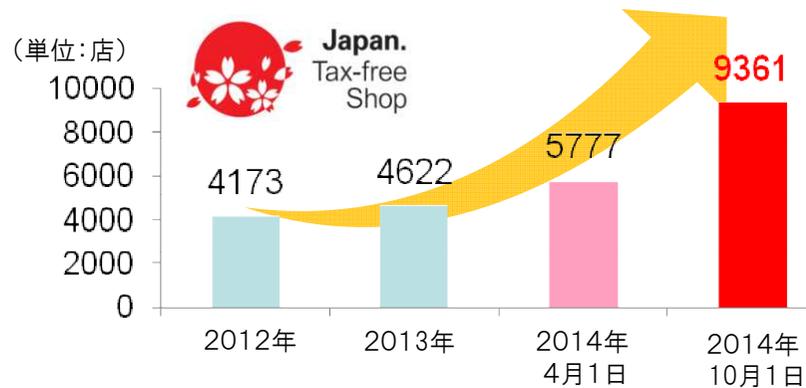
#### 【新制度】

- ①一括カウンターの設置が可能となり、より多くの店舗が免税店許可を取得し、商店街が一体となって外国人旅行者を誘致。
- ②外国人旅行者は、一括カウンターにおいて購入金額を合算できるため免税で買い物がしやすくなり、免税手続きもまとめて一度にできる。

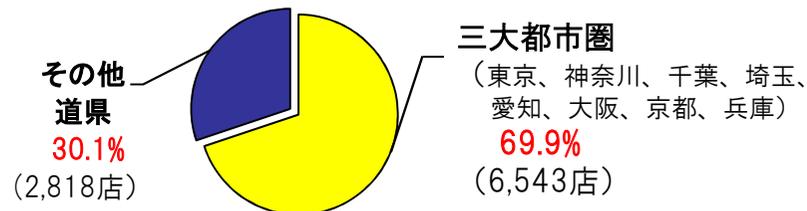


・外国人旅行者が免税店でお得に便利に買物を楽しむことで、消費額の増加が期待される。

## 【免税店数の増加】



### 《三大都市圏とその他道県における免税店数の割合》



### 【地域の商店街】



札幌狸小路商店街  
(北海道札幌市)



川越一番街商店街  
(埼玉県川越市)

# 地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大（クルーズ埠頭）

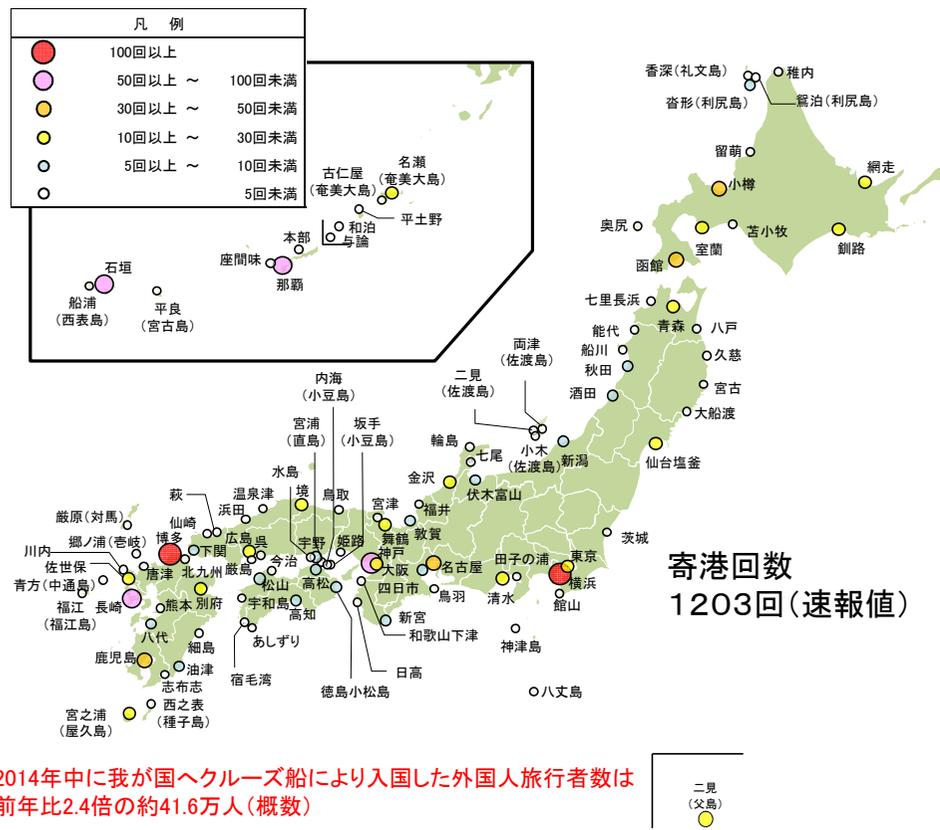
## 施策の背景

- 大型クルーズ船1回の寄港では2千人から3千人の訪日外国人旅行者が来訪し、寄港地では消耗品を含む物品が大量に購入される。
- 平成26年10月1日より免税対象物品に食品類、飲料類等の消耗品が追加されたことと相まって、クルーズ埠頭（クルーズ船の接岸岸壁や旅客船ターミナル等）で物品を免税で販売できれば、訪日外国人による地元物産品等の大量購入に繋がることが期待される。
- 一方、クルーズ埠頭に臨時出店する仮設店舗について、免税店の許可申請手続きが出店者に負担となっている。

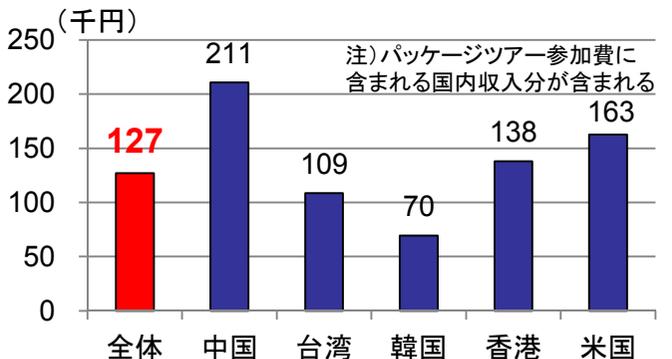
## 要望の結果

外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化する。

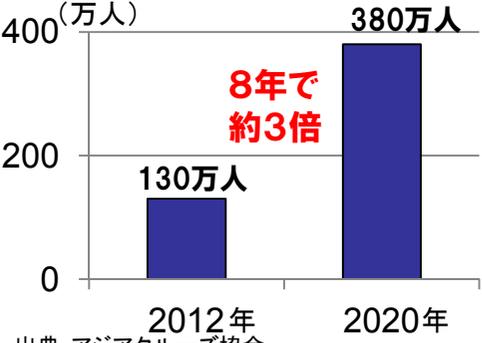
## 外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港状況（2014年）



## 主要国・地域からの訪日外国人の1人当たりの旅行支出額（観光・レジャー目的）（2013年）



## アジア\*のクルーズ人口の予測

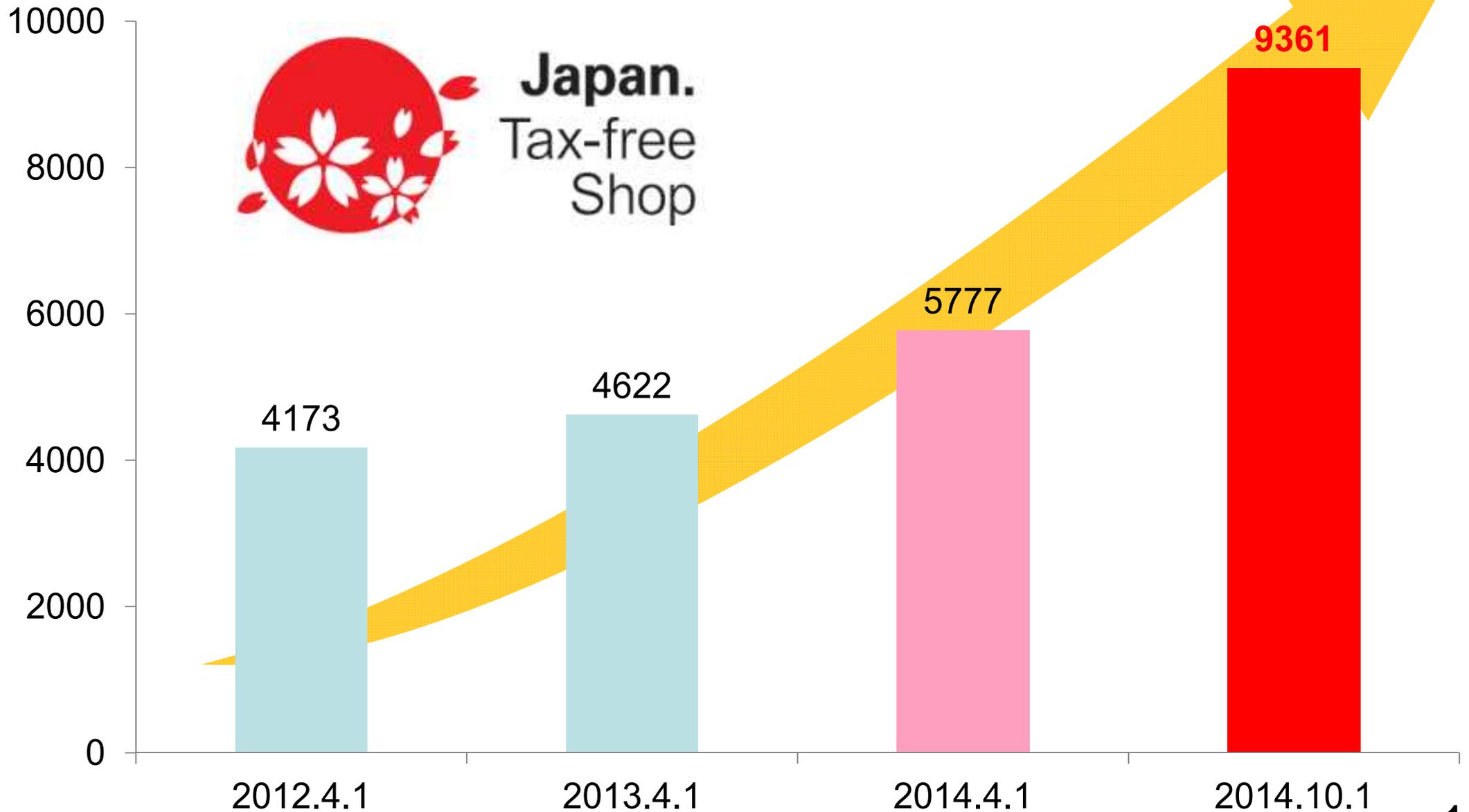


## 岸壁や旅客船ターミナルにおける地元物産販売の例



\*インド、ベトナム、タイ、フィリピン、韓国、日本、マレーシア、インドネシア、シンガポール、台湾、香港、中国

## 免税店数の推移 (単位: 店)



# 消費税免税店の都道府県別分布

○消費税免税店は、**全国に9,361店**（平成26年10月1日時点）あるが、東京都、大阪府に4,527店（全国48.4%）が所在。地域の免税店を拡大し、地方を訪れる外国人が地方ならではの特産品を免税店で買い物できるように取り組むことが必要。

## 都道府県別の輸出物品販売場数（全国9,361店 2014年10月1日時点）

|         | 店舗数        |             | 増加数  | 対前回比率  |
|---------|------------|-------------|------|--------|
|         | 2014. 4. 1 | 2014. 10. 1 |      |        |
| 札幌国税局   | 283        | 594         | 311  | 209.9% |
| 北海道     | 283        | 594         | 311  | 209.9% |
| 仙台国税局   | 81         | 156         | 75   | 192.6% |
| 青森      | 5          | 12          | 7    | 240.0% |
| 岩手      | 2          | 18          | 16   | 900.0% |
| 宮城      | 58         | 94          | 36   | 162.1% |
| 秋田      | 2          | 7           | 5    | 350.0% |
| 山形      | 5          | 8           | 3    | 160.0% |
| 福島      | 9          | 17          | 8    | 188.9% |
| 関東信越国税局 | 274        | 509         | 235  | 185.8% |
| 茨城      | 34         | 66          | 32   | 194.1% |
| 栃木      | 34         | 69          | 35   | 202.9% |
| 群馬      | 16         | 22          | 6    | 137.5% |
| 埼玉      | 93         | 211         | 118  | 226.9% |
| 新潟      | 46         | 53          | 7    | 115.2% |
| 長野      | 51         | 88          | 37   | 172.5% |
| 東京国税局   | 2674       | 4172        | 1498 | 156.0% |
| 千葉      | 197        | 383         | 186  | 194.4% |
| 神奈川     | 229        | 468         | 239  | 204.4% |
| 東京      | 2238       | 3268        | 1030 | 146.0% |
| 山梨      | 10         | 53          | 43   | 530.0% |

|        | 店舗数        |             | 増加数 | 対前回比率  |
|--------|------------|-------------|-----|--------|
|        | 2014. 4. 1 | 2014. 10. 1 |     |        |
| 金沢国税局  | 99         | 122         | 23  | 123.2% |
| 富山     | 68         | 73          | 5   | 107.4% |
| 石川     | 29         | 46          | 17  | 158.6% |
| 福井     | 2          | 3           | 1   | 150.0% |
| 名古屋国税局 | 365        | 595         | 230 | 163.0% |
| 岐阜     | 28         | 57          | 29  | 203.6% |
| 静岡     | 95         | 161         | 66  | 169.5% |
| 愛知     | 194        | 296         | 102 | 152.6% |
| 三重     | 48         | 81          | 33  | 168.8% |
| 大阪国税局  | 1267       | 2084        | 817 | 164.5% |
| 滋賀     | 27         | 52          | 25  | 192.6% |
| 京都     | 187        | 351         | 164 | 187.7% |
| 大阪     | 852        | 1259        | 407 | 147.8% |
| 兵庫     | 180        | 307         | 127 | 170.6% |
| 奈良     | 13         | 49          | 36  | 376.9% |
| 和歌山    | 8          | 66          | 58  | 825.0% |
| 広島国税局  | 126        | 220         | 94  | 174.6% |
| 鳥取     | 6          | 23          | 17  | 383.3% |
| 島根     | 1          | 6           | 5   | 600.0% |
| 岡山     | 31         | 56          | 25  | 180.6% |
| 広島     | 68         | 114         | 46  | 167.6% |
| 山口     | 20         | 21          | 1   | 105.0% |

|         | 店舗数        |             | 増加数  | 対前回比率  |
|---------|------------|-------------|------|--------|
|         | 2014. 4. 1 | 2014. 10. 1 |      |        |
| 高松国税局   | 50         | 87          | 37   | 174.0% |
| 徳島      | 2          | 3           | 1    | 150.0% |
| 香川      | 25         | 48          | 23   | 192.0% |
| 愛媛      | 19         | 25          | 6    | 131.6% |
| 高知      | 4          | 11          | 7    | 275.0% |
| 福岡国税局   | 422        | 587         | 165  | 139.1% |
| 福岡      | 371        | 507         | 136  | 136.7% |
| 佐賀      | 24         | 37          | 13   | 154.2% |
| 長崎      | 27         | 43          | 16   | 159.3% |
| 熊本国税局   | 54         | 97          | 43   | 179.6% |
| 熊本      | 15         | 24          | 9    | 160.0% |
| 大分      | 15         | 22          | 7    | 146.7% |
| 宮崎      | 10         | 15          | 5    | 150.0% |
| 鹿児島     | 14         | 36          | 22   | 257.1% |
| 沖縄国税事務所 | 82         | 138         | 56   | 168.3% |
| 沖縄      | 82         | 138         | 56   | 168.3% |
| 合計      | 5777       | 9361        | 3584 | 162.0% |

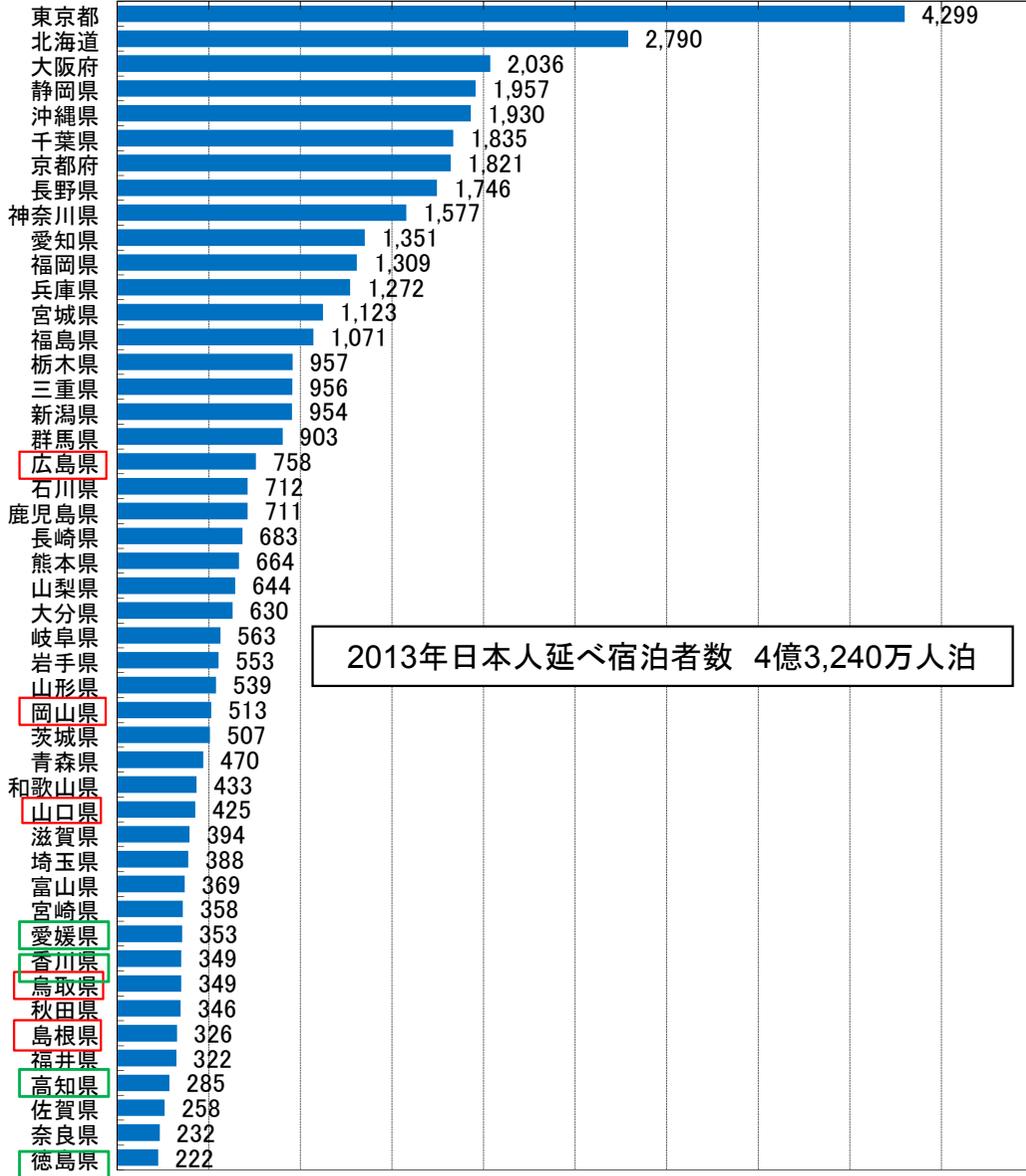
2014年10月1日現在：国税局所管地域別（国税庁集計）

# 都道府県別日本人・外国人延べ宿泊者数

## 都道府県別 日本人延べ宿泊者数

(単位: 万人泊)

0 500 1,000 1,500 2,000 2,500 3,000 3,500 4,000 4,500 5,000

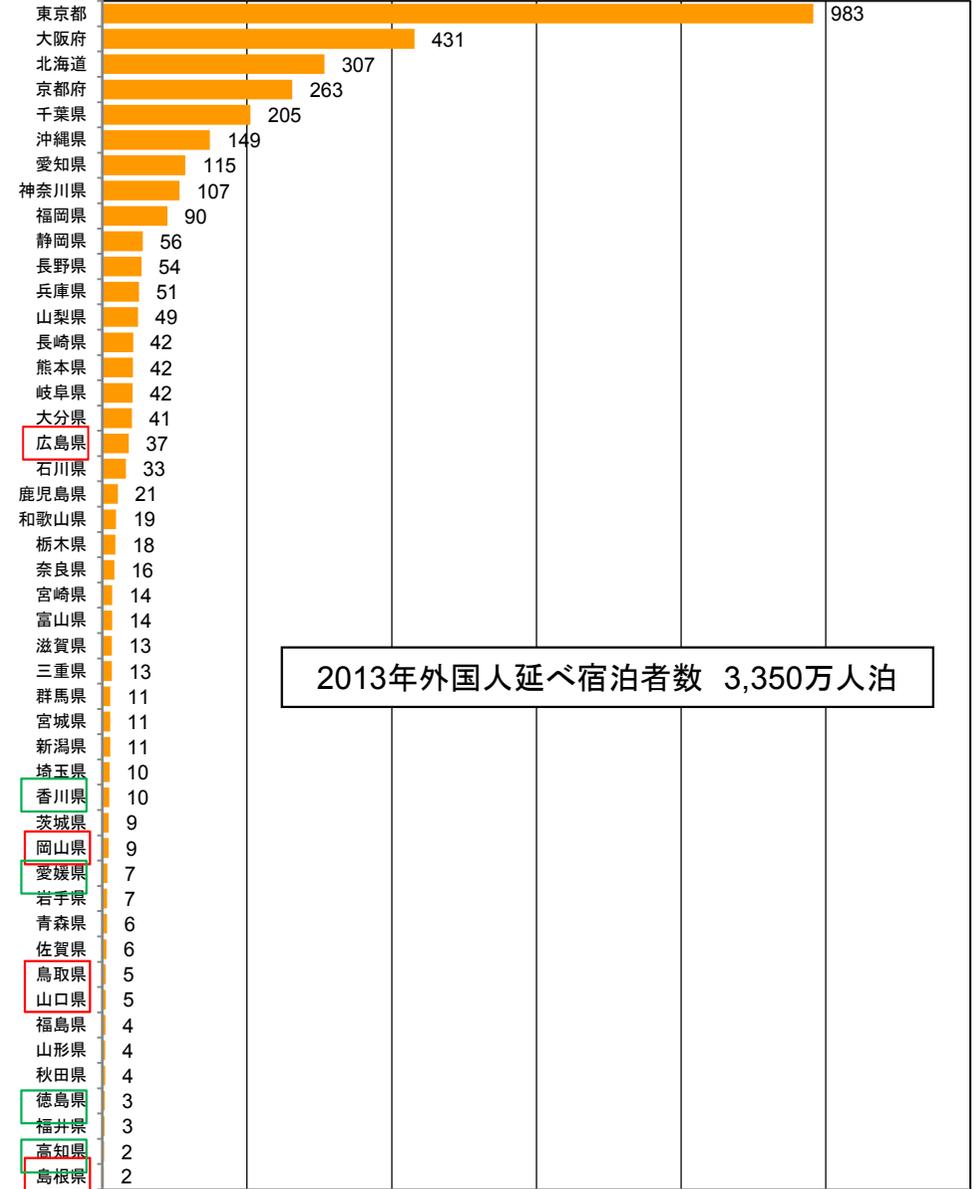


2013年日本人延べ宿泊者数 4億3,240万人泊

## 都道府県別 外国人延べ宿泊者数

(単位: 万人泊)

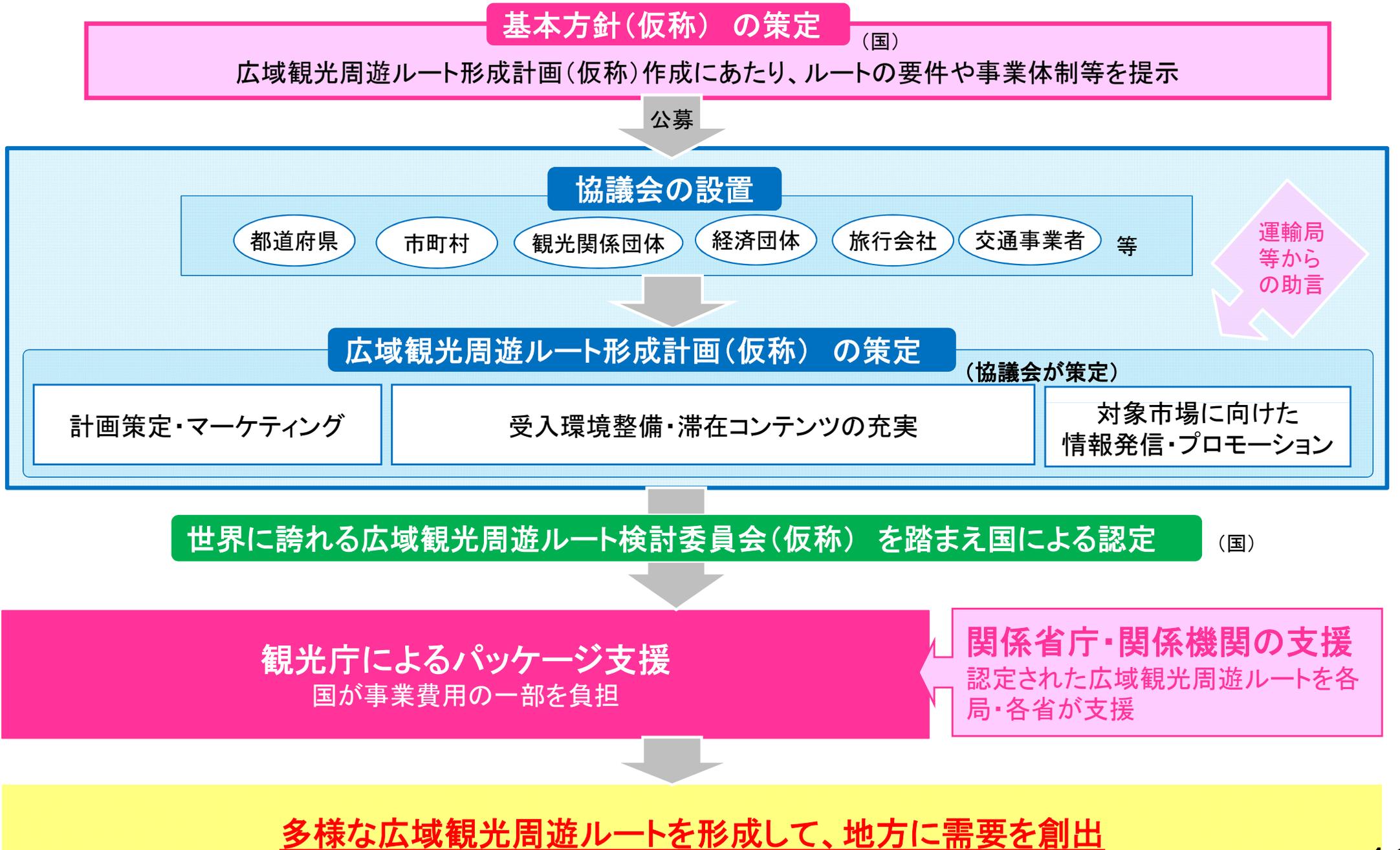
0 200 400 600 800 1,000 1,200



2013年外国人延べ宿泊者数 3,350万人泊

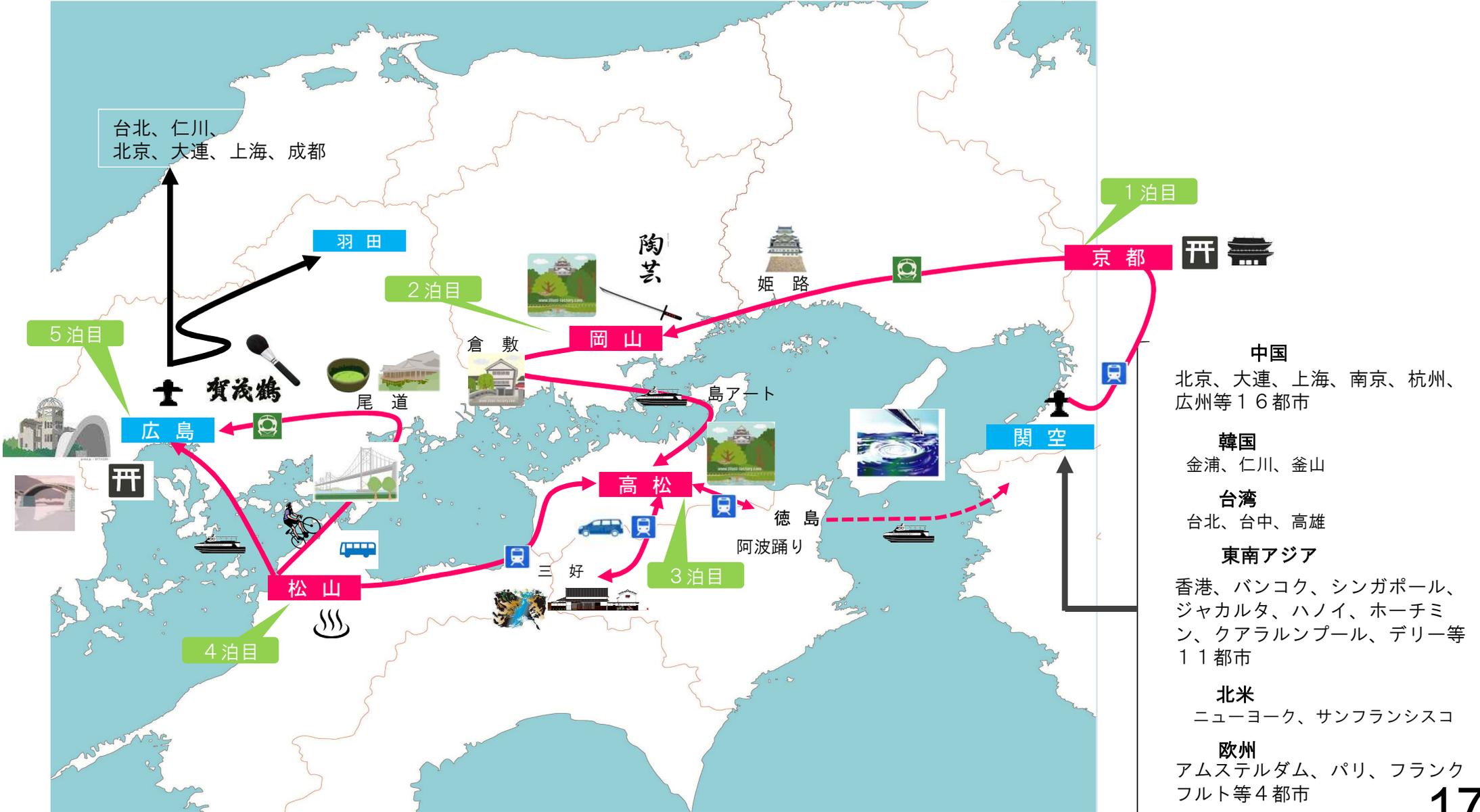
1 出典: 観光庁「宿泊旅行統計調査」((平成25年 確定値)) 2 「外国人」とは、日本国内に住所を有しないものをいう。

# 広域観光周遊ルート形成促進事業のイメージ



# 広域観光周遊ルートについて（イメージ①）

（説明）瀬戸内を中心としたエリアには、現代・伝統の技術を駆使した我が国を代表する建造物・工芸品（世界遺産、ミシュラン★★★）が集中、これらと瀬戸内の絶景を併せて公共交通を使って堪能する標準的なルート  
 （対象）欧米市場、豪州市場・東南アジア市場（例：タイ、シンガポールの富裕層）等

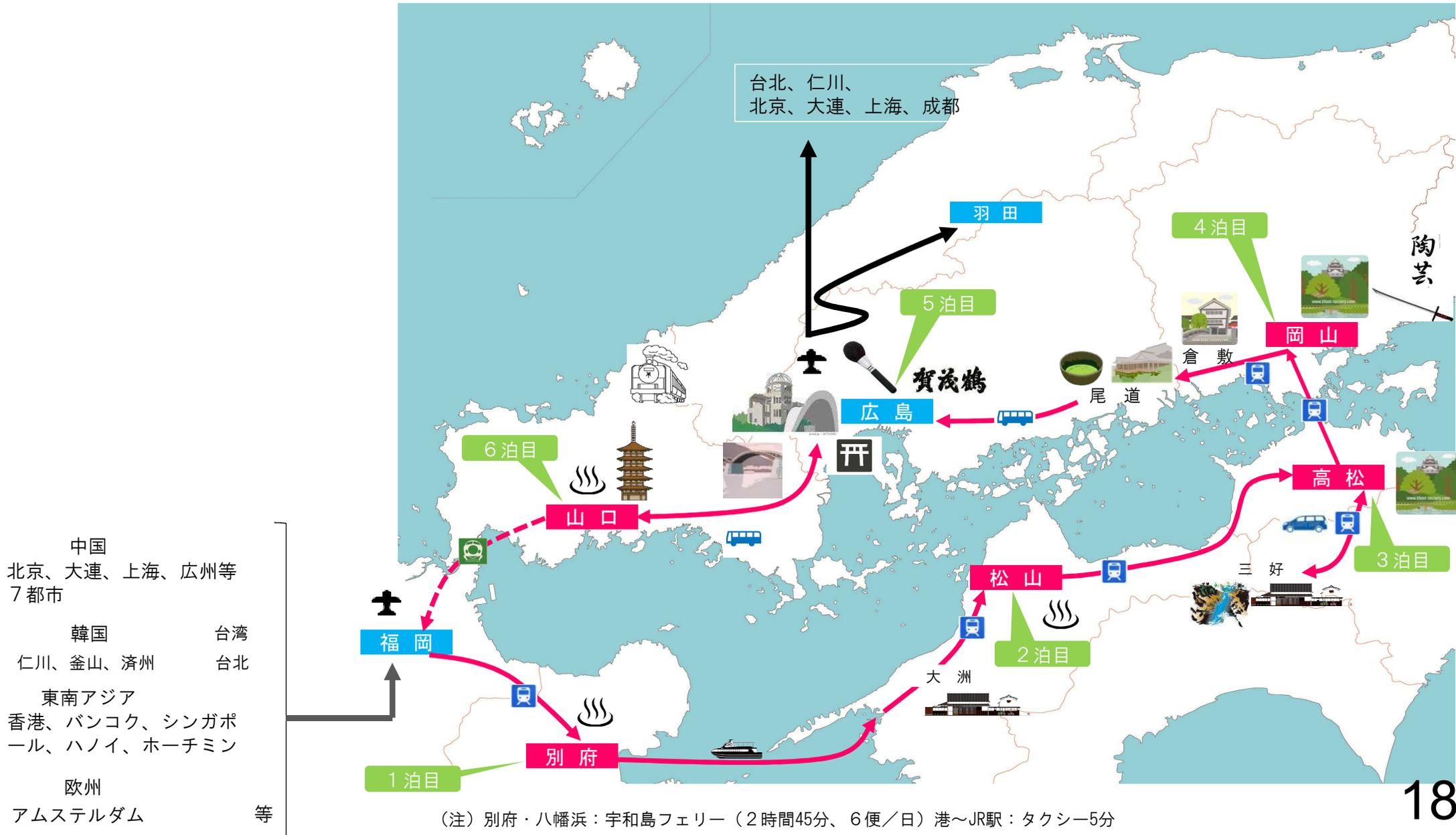


（注）松山・広島：高速船（1時間10分、10便／日、本年11月より外国人割引実証実験、フェリー（2時間10分、13便／日）  
 徳島・和歌山：南海フェリー（2時間10分、8便／日、南海鉄道と関空に接続）

# 広域観光周遊ルートについて（イメージ②）

（説明）瀬戸内を中心としたエリアには、現代・伝統の技術を駆使した我が国を代表する建造物・工芸品（世界遺産、ミシュラン★★★）が集中。これと瀬戸内の絶景を併せて公共交通を使って堪能する標準的なルート

（対象）欧米市場、豪州市場・東南アジア市場（例：タイ、シンガポールの富裕層）等



# インバウンド観光振興のためのいくつかの視点

## 1. 広域観光周遊ルート的重要性

- ・中国地方全体(あるいは瀬戸内海周辺地域全体)へのインバウンド誘客は、広島との連携が鍵を握る

例:トリップアドバイザー(世界最大の観光情報サイト)における外国語による書き込みランキング

1位:京都 伏見稲荷神社      2位:広島 平和記念資料館      3位:広島 厳島神社

4位:京都 金閣寺      5位:奈良 東大寺

- ・相互補完による win-win の関係(たとえば温泉)
- ・関西または九州に片足をおいた行程もイメージする必要(「買い物」についての考察)

## 2. 滞在、宿泊を楽しんでもらうための魅力の多様化

- ・日本の中での only one の魅力      例:大久野島のウサギ
- ・伝統の維持と「エンタテインメント」のバランス      例:バリ島のケチャダンス

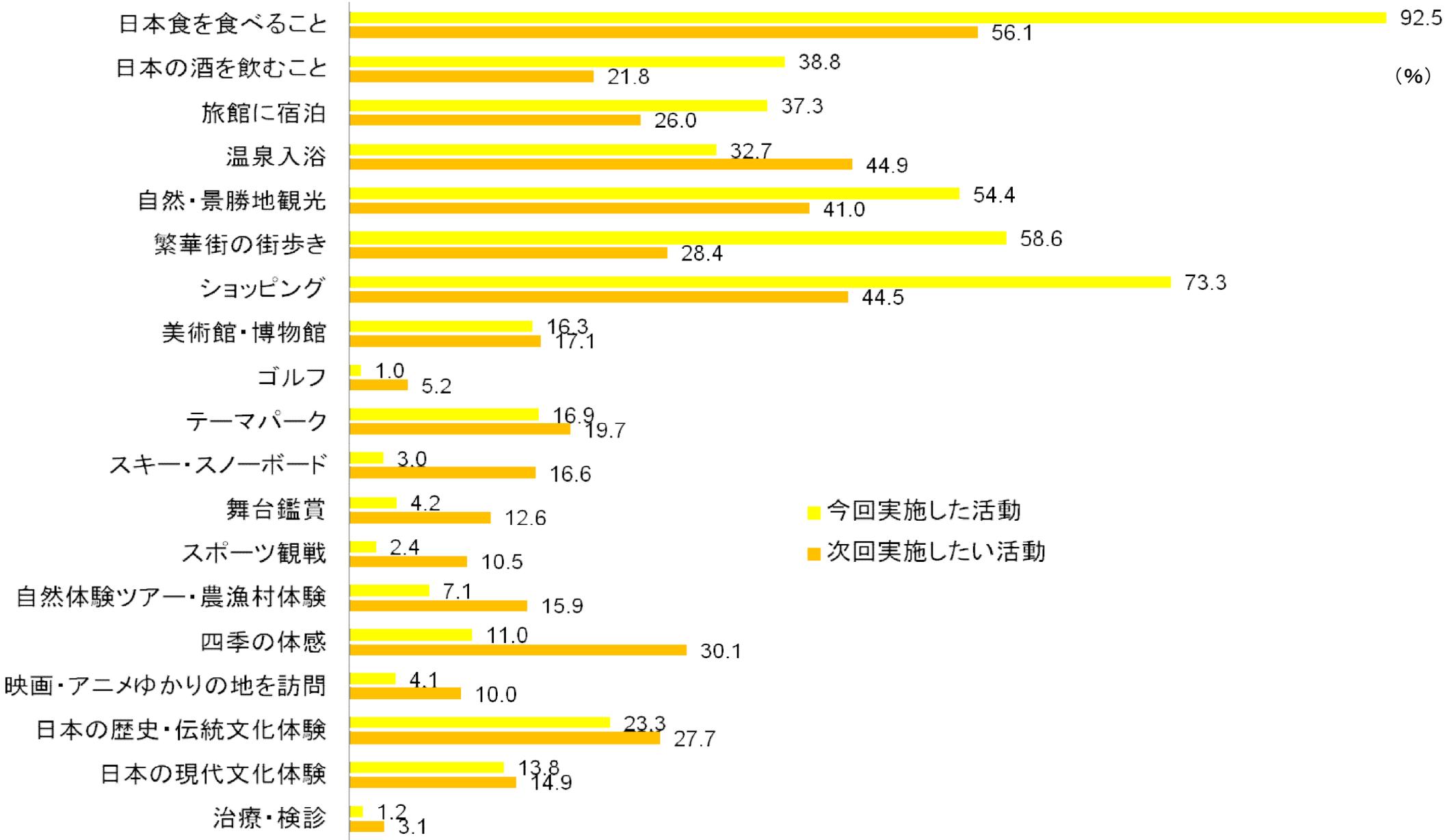
## 3. インバウンド観光振興の目的は何か

- <国>    ・マクロ経済への貢献  
          ・国家安全保障としての国際観光

- <各地方>    ・地域経済への貢献

→ 観光にどのような優先度を持たせるかは、まずは各地域の判断

# 訪日外国人の行動希望調査



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査（平成26年年次報告書）」

# II 地域公共交通の確保・維持について

～交通政策基本法・改正地域公共交通活性化再生法の考え方を中心に～

# 地域公共交通の現状

モータリゼーション

人口減少

少子高齢化



公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下

乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。  
 鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。



公共交通利用者が更に減少（負のスパイラル）

## 公共交通空白地域の深刻化

|           | 空白地面積                                      | 空白地人口                    |
|-----------|--------------------------------------------|--------------------------|
| バス 500m圏外 | 36,477 km <sup>2</sup><br>(我が国の可住地面積の約30%) | 7,351千人<br>(我が国の人口の5.8%) |
| 鉄道 1km圏外  |                                            |                          |

22

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

# 地域公共交通に求められる役割

## 地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や  
高齢者、障害者、妊婦等の  
交通手段の確保

## コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、  
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ  
交通手段の提供

## まちのにぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちのにぎわいの  
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」  
による健康増進

## 人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の  
移動の利便性や回遊性の向上により、  
人の交流を活発化

# 解決の方向性

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの（地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ）

民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

**住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、  
地域公共交通の再編を進める！**

## 基本理念等(第2条～第7条)

### 基本的認識 (第2条)

- 交通の果たす機能
  - ・国民の自立した生活の確保
  - ・活発な地域間交流・国際交流
  - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

### 交通機能の確保・向上 (第3条)

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
  - ・豊かな国民生活の実現
  - ・国際競争力の強化
  - ・地域の活力の向上に寄与
- 大規模災害に的確に対応

### 環境負荷の低減 (第4条)

### 様々な交通手段の適切な役割分担と連携 (第5条)

### 交通の安全の確保 (第7条)

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

### 国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等 (第8条～第11条)

### 関係者の連携・協働 (第6条、第12条)

### 法制上、財政上の措置 (第13条)

### 国会への年次報告等 (第14条)

## 「交通政策基本計画」の閣議決定・実行 (第15条)

＜パブリックコメント、審議会への諮問等＞

## 国の施策(第16条～第31条)

### 【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保 (第16条) …離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動 (第17条) …妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化 (第18条) …定時性確保、乗継ぎ円滑化等

### 【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化 (第19条)

### 【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成 (第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 (第21条)

### 【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等 (第22条) …耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

### 【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等 (第23条)

### 【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備 (第24条) …交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進 (第25条～第27条)

### ○調査研究 (第28条)

### ○技術の開発及び普及 (第29条) …ICTの活用

### ○国際的な連携の確保及び国際協力の推進 (第30条) …規格標準化、交通インフラの海外展開

### ○国民等の意見を反映 (第31条)

## 地方公共団体の施策(第32条)

# 関係者の責務と役割等

法制上、財政上の措置等(第13条)

## 国の責務(第8条)

- 基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定・実施
- 情報提供等による国民等の理解の増進と協力の確保

## 地方公共団体の責務(第9条)

- 基本理念にのっとり、国と適切な役割分担の下、その区域の諸条件に応じた施策を策定・実施
- 情報提供等による住民等の理解の増進と協力の確保

## 関係者の連携・協力(第12条)

## 事業者等の責務(第10条)

- 業務を適切に実施するとともに、国・地方公共団体の施策に協力
- 基本理念にのっとり、業務の実施に当たって正確・適切な情報提供

## 国民等の役割(第11条)

- 基本理念についての理解を深め、自ら取り組むことができる活動を主体的に実施
  - 国・地方公共団体の施策に協力
- 基本理念の実現に積極的な役割

# 交通政策基本計画について

## 1. 基本計画の前提

○交通政策基本法(平成25年12月4日法律第92号)に基づく交通政策基本計画の記載事項

- (1)交通に関する施策の基本的方針
- (2)交通に関する施策の目標
- (3)交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- (4)その他必要な事項

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靱化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

○計画期間：2014年度(平成26年度)～2020年度(平成32年度)

## 2. 基本計画の構成

○交通に関する施策の基本的方針

- A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

○交通に関する施策の目標

- ・交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき目標及びその趣旨を記載
- ・目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

○交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

目標の各々について、計画期間中に取り組むべき主要な施策として、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、積極的に記述。

## 3. これまでの経緯

○交通政策審議会・社会資本整備審議会(計画部会・小委員会)において、平成26年4月より審議を開始し、9月のパブリックコメントを踏まえ、平成27年2月に国土交通大臣に交通政策基本計画(案)を答申。

○平成27年2月13日に閣議決定。

# 交通政策基本計画の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化  
 (4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本  
的  
方  
針

## A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

## B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

## C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

基本  
法  
上  
の  
国  
の  
施  
策

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
- 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
- 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
- 【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
- 【地域の活力の向上】(20条)
- 【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
- 【国際連携確保・国際協力】(30条)

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
- 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
- 【環境負荷の低減】(23条)



施  
策  
の  
目  
標

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

### 基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12, 27条)
- 【総合的な交通体系の整備】(24条)
- 【調査・研究】(28条)
- 【技術の開発及び普及】(29条)
- 【国民の立場に立った施策】(31条)

### 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

# 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年11月施行)の概要

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの  
交通施策の促進

関係者相互間の連携と  
協働の促進

等

### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

### ポイント

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

## 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

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

## 地域公共交通特定事業

### 地域公共交通再編事業

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

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

### 地域公共交通再編実施計画

実施計画

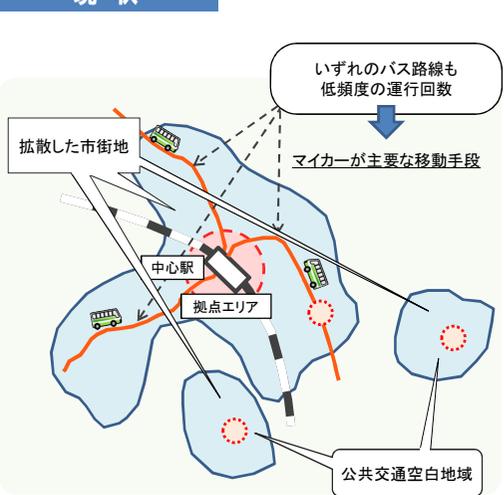
実施計画 ...

地方公共団体が事業者等  
の同意の下に策定

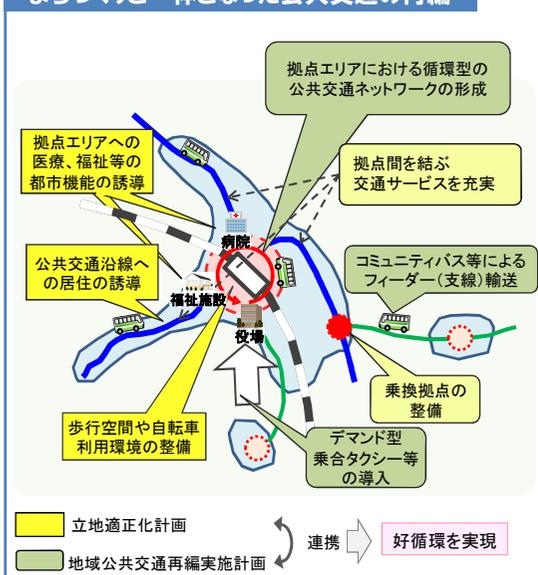
国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

## コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

### 現状



### まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

# 改正のポイント

## 旧制度の問題点

- 人口減少社会の中で、民間交通事業者の事業運営に任せるだけでは、地域公共交通の維持や活性化が困難。

- 現行の地域公共交通総合連携計画は、
  - ・ 多くは民間バスの廃止路線をコミュニティバスなどで代替するための単体・局所的な計画にとどまる。
  - ・ まちづくり等の地域戦略との一体的な取組に欠けている。
  - ・ 市町村単独の計画が、交通圏の広がりに対応できていない例が見られる。

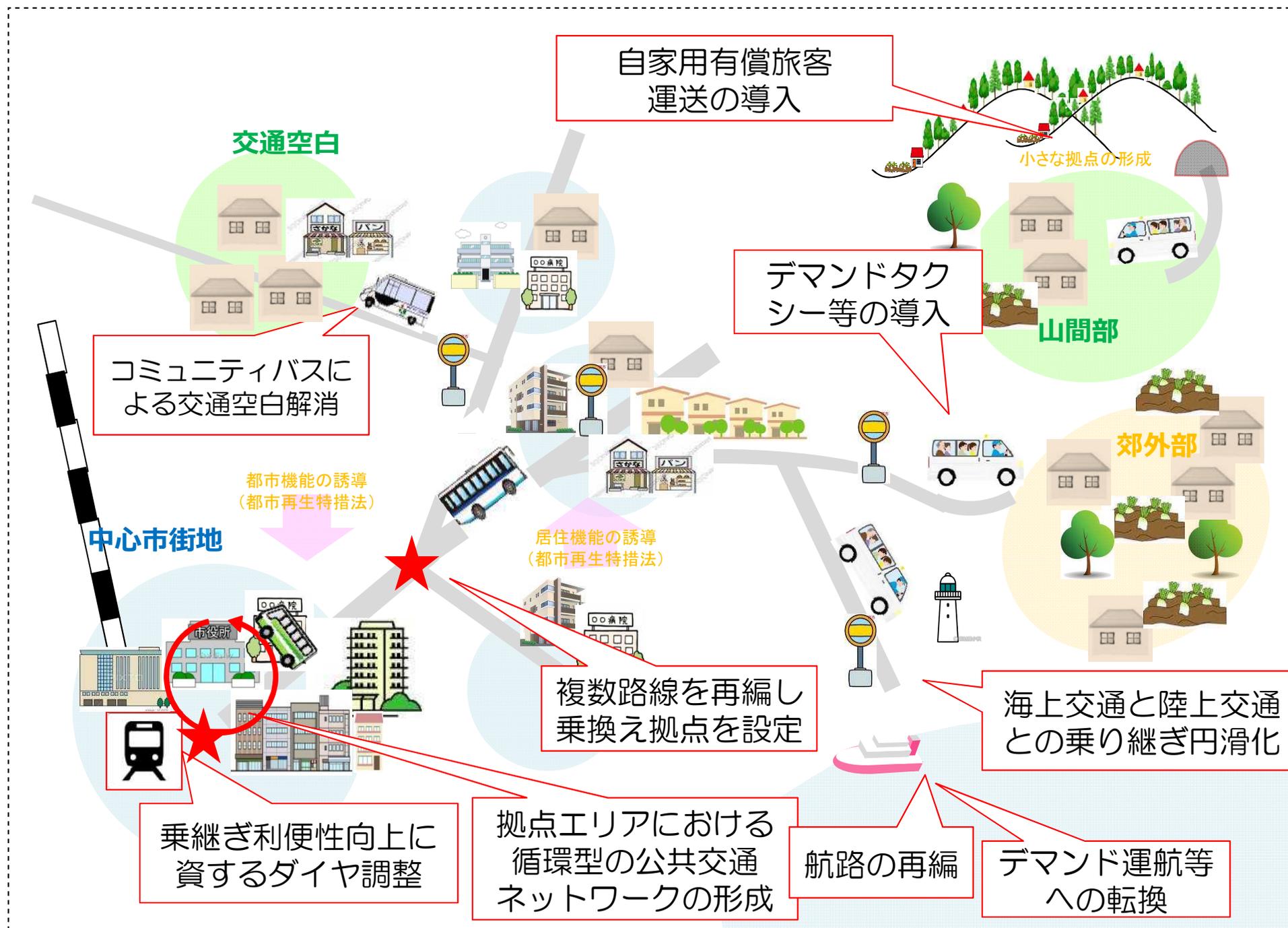
- 面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する仕組が不十分

## 法改正による対応

- **地方公共団体**が、それぞれの地域の公共交通のあり方を主体的に検討し、その再構築を先頭に立って推進することができる仕組みを構築する。

- 計画名を「地域公共交通網形成計画」とし、**まちづくりと連携**した、**面的な公共交通ネットワーク**を再構築するための計画とする。
- 地域の実情に応じ、都道府県も市町村と共同で計画を作成できることとする。

- **地方公共団体**が中心となって**面的な公共交通ネットワークの再構築**を進めるための実施計画を国が認定する制度を創設し、予算措置、法律の特例措置等をパッケージで講じることにより、計画の実現を全面的に後押しする。
- **地方公共団体**の取組に必要な人材の育成についても支援を行う。



- ・ 生産性に大きな開きがある
  - ← 助成制度にも責任の一端
- ・ 生産性の低下が「市場からの撤退」につながりにくい構造
  - 「密度の経済」 （事業所単位での運行管理）
  - 立地の圧倒的な重要性 （ターミナルへのアプローチ）
- ・ しかしながら次のような契機を経て、集約によって生産性を高めざるを得ない
  - 資本的制約 （井笠鉄道の撤退 (2012.10)）
  - 労働的制約 → 今後、重要な契機になり得る

- サービス提供者に求められる要件
  - 事業経営者としての健全性
  - 安全、労働基準の遵守
  - 「地域への長期的なサステナビリティへのコミットメント」  
(最も効果的な形での路線の維持)
  
- 提供者のイメージパターン
  - 既存事業者間の調整 (競争関係法令のハードル)
  - 市町村が経営、運行は民間に委託 (奈良県知事の提言)
  - 持ち株会社による広域連携。知識、ベストプラクティスの共有 (みちのりHD)
  - 「非営利ホールディングカンパニー」(経営陣は資本を預かる立場の人と  
公益に資する人の代表で構成)

# 中国管内における上下分離事案について①

## 若桜鉄道（鳥取県）

## 津和野タクシー事業（島根県）

上下分離前

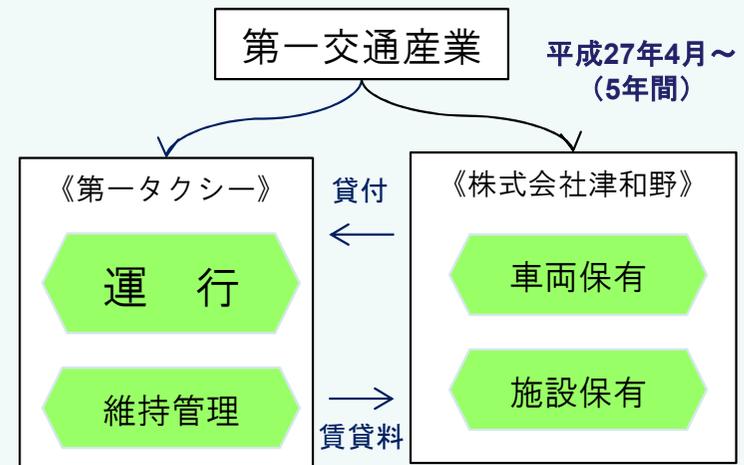
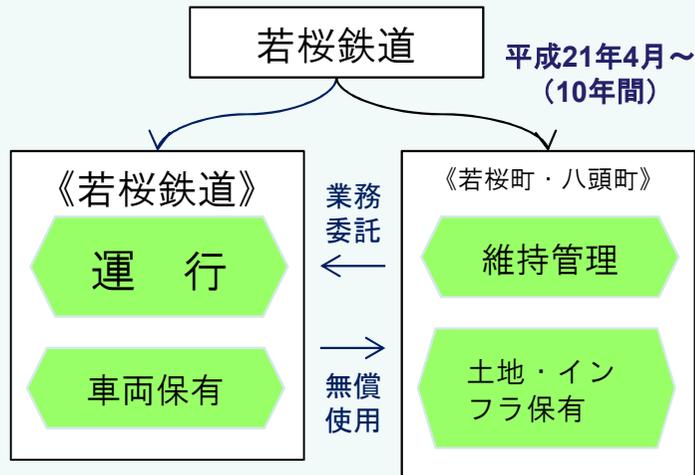
- 若桜鉄道(※)が若桜線（約19.2km）を第一種鉄道事業者として運行。  
※第3セクター

- 第一交通産業が津和野町においてタクシー事業を運営。
- H27年3月末で営業所を閉鎖。

上下分離後

- 若桜町・八頭町が第三種鉄道事業者として維持管理、インフラ・土地の保有。
- 若桜鉄道は第二種鉄道事業者として運行と車両の保有を行う。

- 株式会社津和野(※)が施設・車両等を保有。運行事業者は当該施設・車両等を同社から借り受けて運行。
- 公募の結果、第一タクシーが選定。  
※第3セクター



- ・施設の維持・修繕、設備投資は八頭町・若桜町が若桜鉄道に業務委託（両町が費用負担）
- ・運行計画は若桜鉄道が決定。

- ・乗合タクシーの運行計画、希望する職員の継続雇用などの制約あり。

# 中国管内における上下分離事案について②

## 江田島航路（広島県）

## 笠岡市等バス路線（岡山県・広島県）

上下分離前

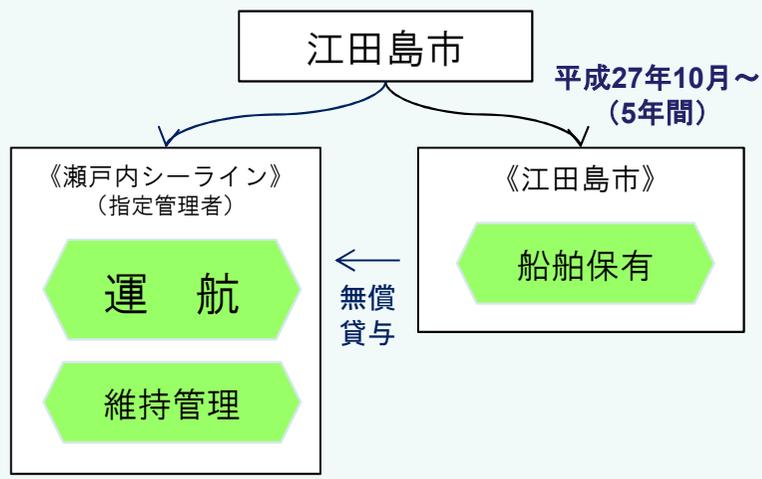
- 江田島市が中町／宇品航路を市営で運航。（能美海上ロッジ～中町～高田～宇品間）

- 井笠鉄道が笠岡市、福山市等でバス路線（71系統722km）を運行。
- H24. 10. 12に井笠鉄道が10月末に事業廃止する旨届出。（翌月に破産手続開始）

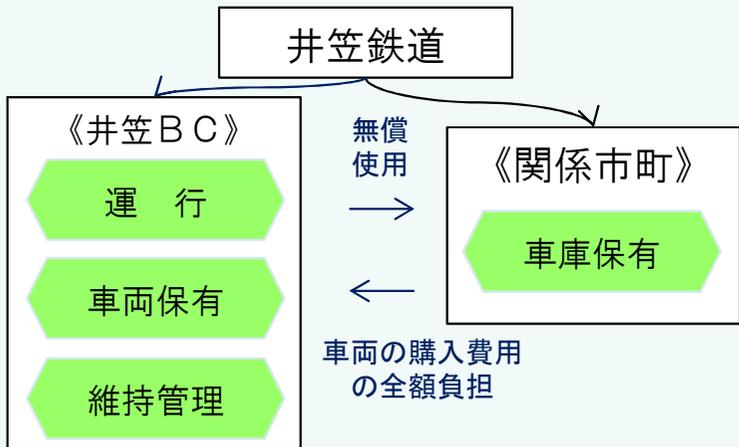
上下分離後

- 上記航路について指定管理者制度により公募を行い、瀬戸内シーラインに決定。（H27. 1. 22）
- 運航事業者は市所有の船舶等の無償貸与を受け事業を実施。

- H24. 11. 1から中国バス等が暫定運行を開始。
- その後、H25. 4に岡山県系統で、H25. 10に福山市系統で井笠バスカンパニーが本格運行。
- 関係市町から車庫の無償使用許可、車両の費用負担を受けて事業を実施。  
（H25. 10. 1時点 71系統→46系統）



- ・江田島市から管理委託料の支払はなし。
- ・事業運営上、便数（1日23便以上等）、運賃（利用料金）等について制約あり。



- ・事業運営上の制約はなし。
- ・車両は複数市町を所有者とすることが難しかったため、井笠BCが所有し、関係市町が費用を負担。

# それでも維持できない路線はどうする？

## ＜需要サイドの調整＞

- 限界集落の減少
- 生活基盤機能の集約
  - 病院等施設の立地まで含めた判断
  - 駅、バスターミナルを生活の拠点に

## ＜供給サイドの調整＞

- 自家用輸送の活用
  - 自家用有償運送に関する権限を、希望する市町村に委譲(27.4- )
  - 営業車と自家用車に対する安全性要求水準のギャップが課題  
(安全に対する「文化」の問題。アフィニティの濃さの違い)