公共交通を取り巻く社会情勢と国・県の動向

資料１

１　交通事業者の経営環境

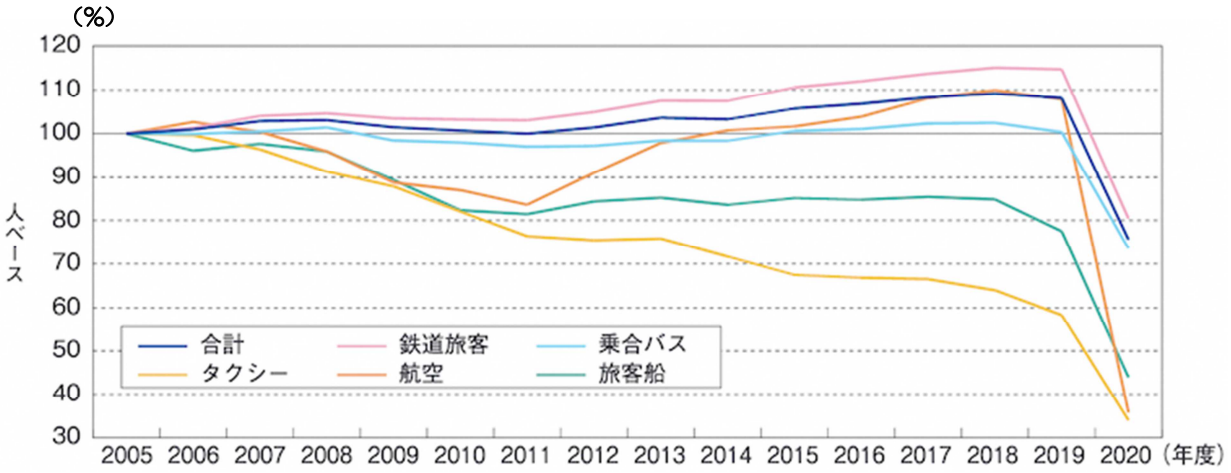
人口減少・高齢化の進展に伴って、交通事業者は、利用者の減少による営業収支の悪化、運転手不足の深刻化などの問題を抱えながら経営を続けている。

こうした中、令和２年１月に、国内で初めて新型コロナウイルス感染症の感染者が報告された。その後、感染者は増加し、外出制限や３密を回避する意識が高まり、公共交通の利用者数がさらに減少した。昨今、利用者は回復しつつあるが、新型コロナウイルス感染症がまん延する前の利用者数までには至っていない。

さらに、石油輸出国機構（OPEC）が需要の再下落を懸念して増産を見送っていることや、ウクライナ情勢によって原油価格が高騰していることが追い打ちとなり、交通事業者を取り巻く環境は、過去に例をみないほど悪化している。

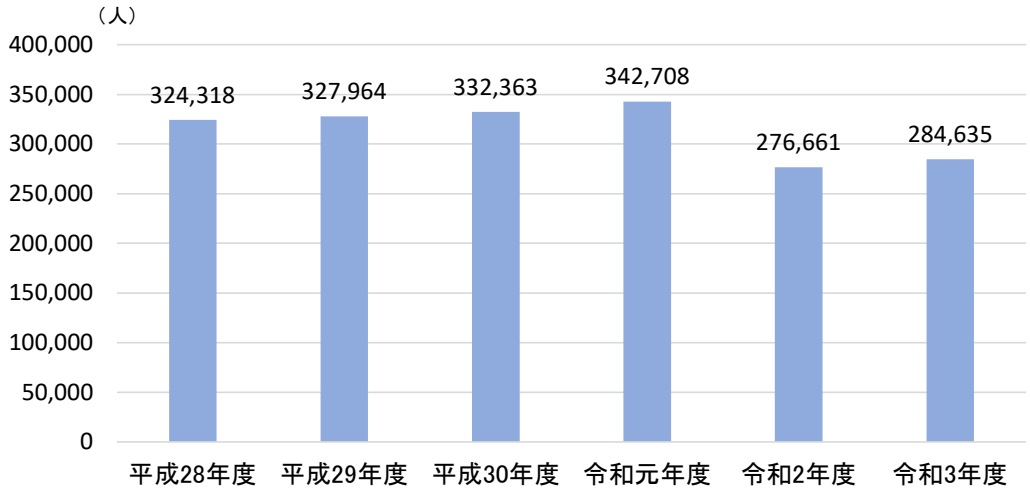
コロナ禍における公共交通の輸送人員の推移

資料：交通政策白書



市自主運行バスの利用者数の推移

資料：廿日市市



２　デジタル社会の形成

利用者の利便性向上や事業者の生産性向上を目指し、公共交通分野へのデジタル技術の活用が進められている。

複数の公共交通やその他のサービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができるMaaS（Mobility as a Service）やマイナンバーカードを活用した次世代決済手段の導入、交通事故の減少、渋滞の緩和だけでなく、省人化による人的コストの削減や運転手不足問題の解決が期待される自動運転の取組、AI を活用した配車サービスや等が全国各地で進められている。

こうした社会情勢を踏まえ、ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民 ITS 構想・ロードマップ」を発展的に継承し、令和４年８月に「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」が策定され、官民が連携した必要な技術開発や交通インフラの整備、制度整備等が進められている。

事例１：MaaS（Mobility as a Service）

群馬県前橋市では、公共交通ネットワークの再構築及び交通環境の高度化を目的として、市内の多様な交通モードを、わかりやすく案内できる市民向けのサービス『MaeMaaS』の実証実験を実施した。MaeMaaS では経路検索やマイナンバーと連携した決済機能が一括化されているだけでなく、周辺の飲食店等と連携したクーポンを利用することができる付加価値を付けたサービスが提供された。

MaeMaaS のチラシ

資料：前橋市ホームページ

事例２：AI を活用した配車サービス

これまで人力で行っていた配車に AI を活用し、リアルタイムで最適配車を行うことで、乗りたい時に乗ることができるほか、運行ルートを AI が決定するため、交通事業者のルート決定の手間がなくなり、利便性の向上や業務効率化が期待され、全国各地で導入されている。

のるーと宗像（福岡県）とのるーとの利用イメージ

資料：のるーとホームページ

３　カーボンニュートラルの実現

国際的に気候変動への危機感が高まり、世界全体の温室効果ガス排出量を実質ゼロにする「脱炭素化」への動きが加速している。

廿日市市では、令和４年度６月議会において、市民、事業者、行政の「オールはつかいち」で 2050 年に市内の温室効果ガス排出量の実質ゼロをめざす「ゼロカーボンシティ」に挑戦することを宣言した。

交通分野では、鉄道やバス等の公共交通は一度に多くの人を運ぶことができ、１人を１キロメートル運ぶのに排出される CO_2 の排出が少ない移動手段であるため、公共交通の利用促進が CO_2 の削減につながることが期待されている。さらに、バスにおいて、環境にやさしい EV 車両の導入も進められている。

小型 EV バス車両（つくばみらい市コミュニティバス）

資料：BYD グループホームページ

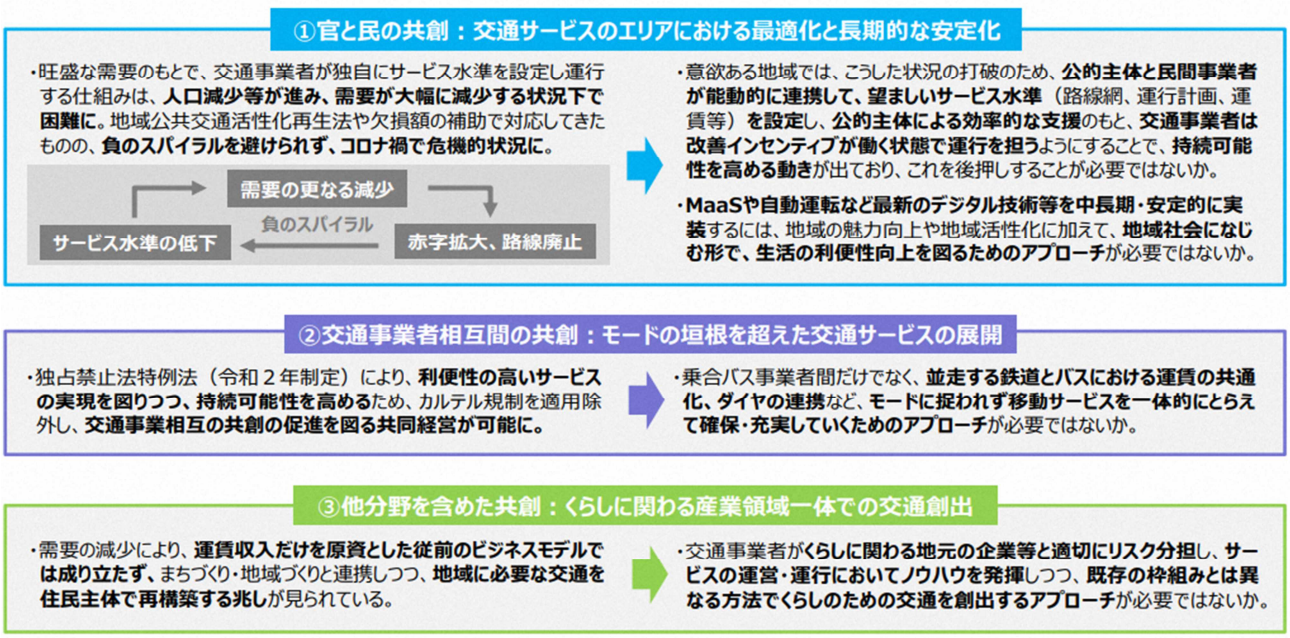
4　国・県の動向

(1)　アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

国土交通省で住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する方策が検討されている。

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

資料：国土交通省ホームページ



(2)　ローカル線に関する課題認識と国の動向

西日本旅客鉄道株式会社から「ローカル線に関する課題認識」が示され、国土交通省が「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を設置し、ローカル線区のあり方に関して「危機的な状況のローカル線区について、沿線自治体が中心となって協議会等を設け、将来に向けた地域モビリティのあり方について検討を進めることが基本原則である」と提言した。

(3)　広島県地域公共交通ビジョン

市町の地域公共交通計画の指針として、県全域での公共交通のめざす姿を示し、施策の大きな方向性を打ち出すことで、県・市町が一体となった交通体系の構築をめざし、令和４年度から令和５年度にかけて、広島県地域公共交通ビジョンを策定する。