

新型コロナウイルスの影響を踏まえた、 地域を支える公共交通のあり方に関する研究

～2050年の日本を支える公共交通のあり方～

1. 調査背景と目的

日本の社会環境は長期的に大きく変化することが想定され、我が国を支える基盤の一つである公共交通が抱える課題もより多様化・複雑化することが考えられる。このような中、近年では新型コロナウイルス感染症の流行を起因として、本来長期的に出現することが考えられていたテレワークの進展や公共交通利用客の減少が目の前の事象として現れており、長期的な視点で様々な備えをしておくことの重要性がより高まっている。

一方、我が国の公共交通については、5年程度をターゲットとした交通政策基本計画が存在するものの、より長期をターゲットとした計画・指針が存在していないのが現状である。

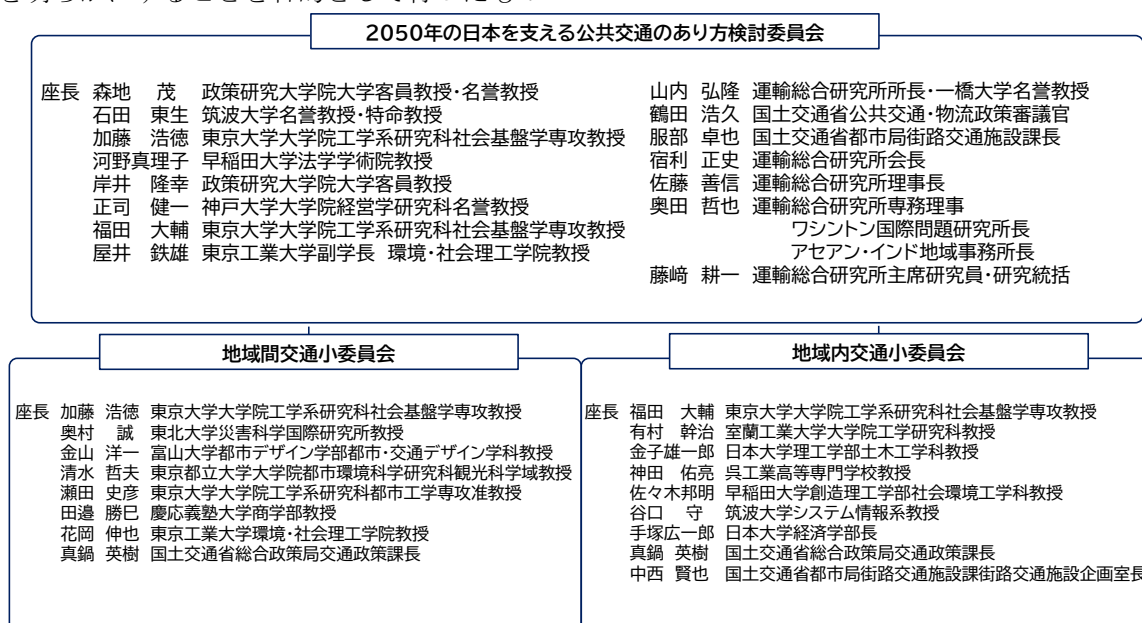
本調査研究は、このような考えの下、長期的な視点から2050年をターゲットとして、日本を支える公共交通のあり方を示し、施策や検討の方向性を明らかにすることを目的として行ったもの

である。

検討に当たっては、まず、新型コロナウイルスの影響による個人・企業の行動変容が新型コロナウイルスの影響による行動変容がもたらす公共交通への影響について整理・分析を行う。更に、2050年の日本の目指すべき社会の姿を想定し、その実現にかかわる公共交通に関する問題意識・課題を整理した上で、2050年の日本を支える公共交通のあり方の検討を行い、その具体化に必要な施策や検討の方向性等について検討を行う。

2. 検討体制

有識者、政府関係者等から構成される2050年の日本を支える公共交通のあり方検討委員会、地域間交通小委員会、地域内交通小委員会を設置し、検討を行った。各委員会の検討体制は以下に示す通りである。



3. 調査内容

(1) コロナによる行動変容の分析

新型コロナウイルス感染症の影響で、地域間交通は、航空・新幹線・貸切バスが2019年比で最大8割～9割減まで落ち込んだ。高速道路は公共交通機関よりも落ち込みは小さく、最大4割減まで落ち込んだが、現状ではコロナ前水準まで回復している。地域内交通は、公共交通機関（民鉄・公営鉄道・乗合バス）は、2020年5月の緊急事態宣言時に2019年比で5割減まで落ち込んだ。その後、GoToキャンペーン施策などにより3割減まで回復し、緩やかに回復中である。一方、海外における国内航空需要の変化をみると、コロナの感染状況・感染の制御の状況に応じて需要が回復しており、アメリカ・ブラジルなど日本よりも回復の程度が高い。

長期的な交通への影響を見ると、地域間交通について、業務目的は、オンライン会議など業務遂行方法の変化により、交通量が減少する。一方、観光目的・帰省目的は、コロナ前まで回復すると考えられる。地域内交通について、テレワークによる在宅勤務の影響が大きいと考えられる。通勤目的の交通量が減少し、出勤頻度が減少することで定期から定期外への転換も想定される。

一方、交通事業者側の取り組みは、コロナ対応として、主要交通事業者は職員の出向、減便等により経費を削減している。コロナ後も固定費の削

減を中心に、運輸セグメント以外での収益拡大を目指す方向を示している。大都市圏では一部の事業者において値上げを含めた環境整備も検討されている。一方、地方では長期的な人口減少の影響も含め、経営悪化、新規インフラの投資は困難となることが想定される。民間の経営努力のみによるサービス維持は限界があるため、当面の赤字補填支援のみならず、長期的な日本全体の地域間、地域内交通像のあるべき姿を踏まえたうえで、企業規模・地域・市場の違いに応じた持続可能な政策を検討する必要があると考えられる。

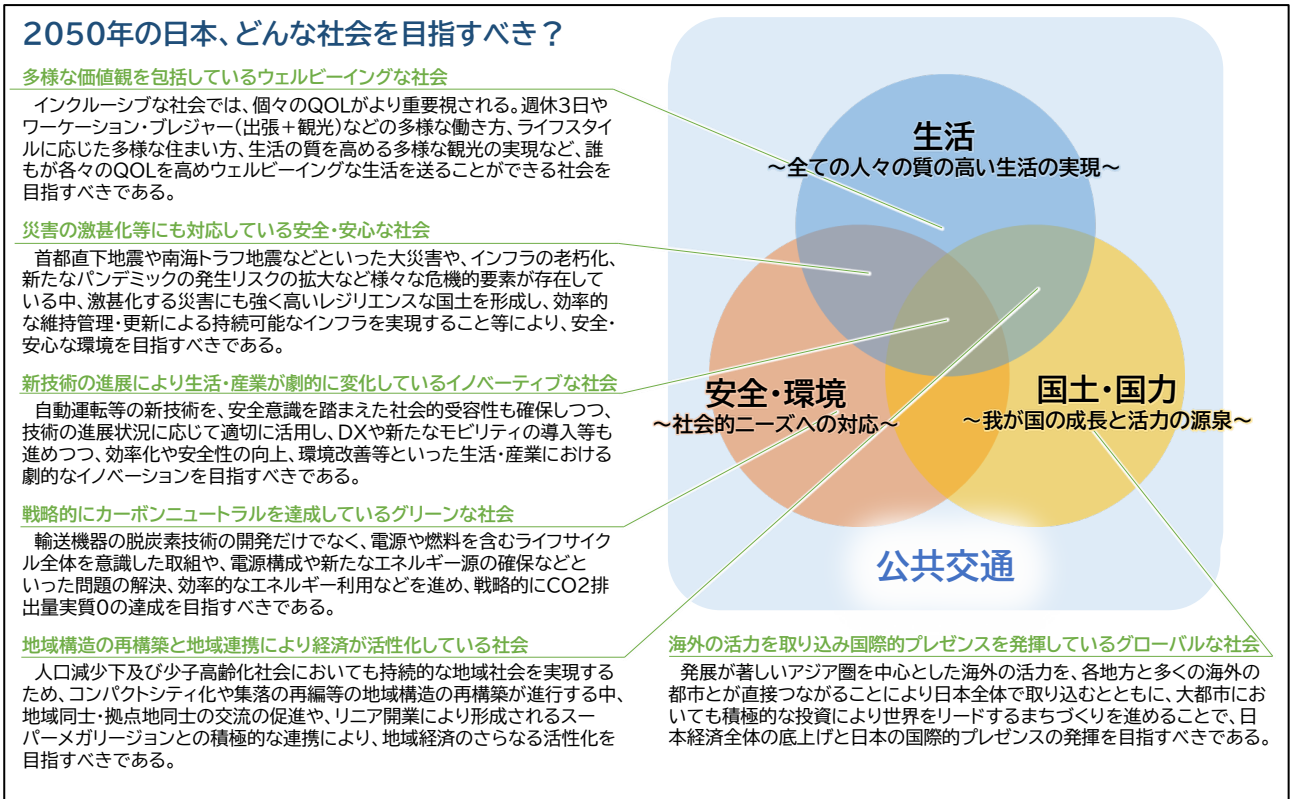
今回の教訓を活かした今後の対策として、これまで実施してきた移動制限、水際対策、GoToキャンペーン、財政面での支援など様々な対策の効果について、評価・検証することが重要であり、その第一歩として、前述のとおり、今後もモニタリングを続ける必要がある。

(2) 2050年の日本の目指すべき社会の姿

2050年の公共交通のあり方を考えるにあたり、まず、3つの軸を設定した。

- a. 生活：全ての人々の質の高い生活の実現
- b. 安全・環境：社会的ニーズへの対応
- c. 国土・国力：我が国の成長と活力の源泉

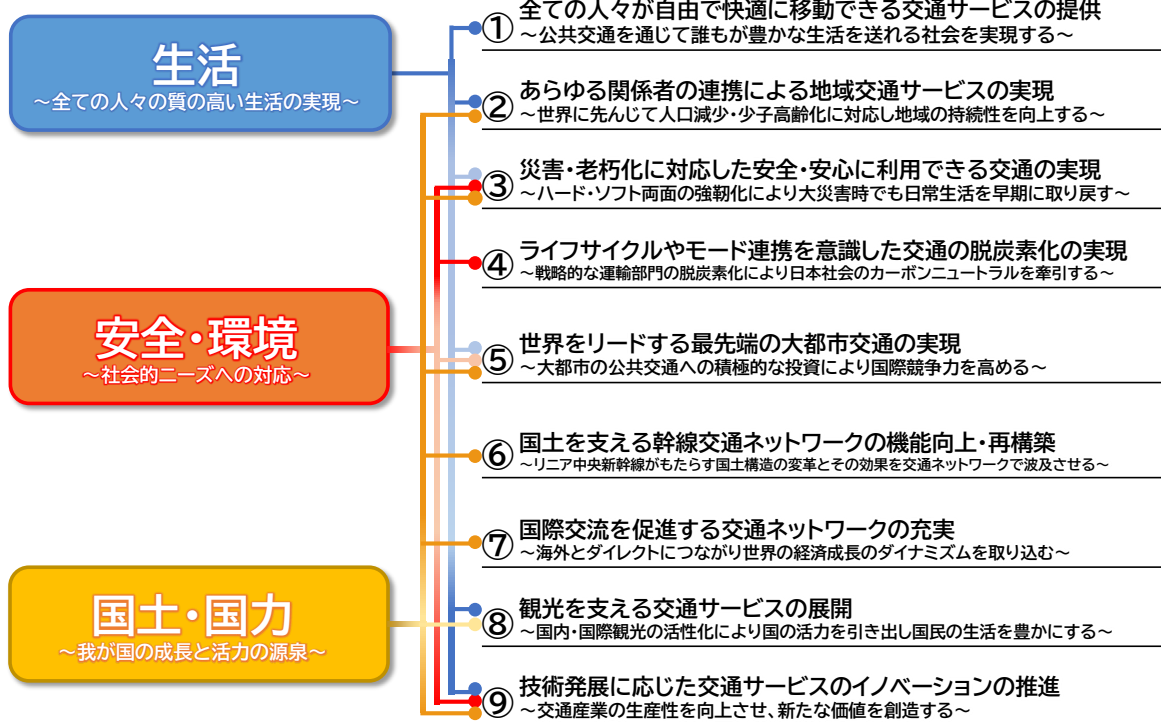
これら3つの軸に基づき、6つの2050年の日本の目指すべき社会の姿を示した。



(3) 2050年の日本を支える公共交通のあり方

2050年の日本を支える公共交通のあり方を、3つの軸から9つ提案する。

2050年の日本を支える公共交通の9つのあり方



あり方① 全ての人々が自由で快適に移動できる交通サービスの提供

人々や活動の多様化が進む中、誰もが豊かな生活を送ることができる社会を実現するために、子どもや妊婦、高齢者、障がい者、多様な国籍・ジェンダーを有する者等全ての人々が自由に快適に移動できる交通サービスを提供し、潜在的なニーズも含めた活動の機会へのスムーズなアクセスの確保により生活の質(QOL)の向上を実現、さらには地域の活力の増進を図る。

あり方② あらゆる関係者の連携による地域交通サービスの実現

世界に先んじて高齢化、人口減少に対応し、市区町村を超えた生活圏単位での地域において、地域交通のあらゆる関係者の協働の下、地域の実情に応じて望ましい交通サービス水準を設定すること等により地域の持続可能性を向上する。

あり方③ 災害・老朽化に対応した安全・安心に利用できる交通の実現

あらゆる災害に対して可能な限り被災状況を事前に想定し、それを考慮した強靱化や各段階ごとに応じた事前計画の策定により、災害後もいずれかの交通モードでの移動を可能にし人々の日常生活を早期に取り戻す。また、適切な老朽化対策や強靱化等の事前対策を行うことで、日常的に安全・安心に公共交通を利用することができる。

あり方④ ライフサイクルやモード連携を意識した交通の脱炭素化の実現

ライフサイクル全体での脱炭素が標準装備された交通と、これによる適切なモード分担を実現し、カーボンニュートラルを牽引するとともに、適切なモード分担を実現するため、社会的合意を得られやすくするように、公共交通のサービス水準を向上し、自家用車への過度な依存からの転換を図る。

あり方⑤ 世界をリードする最先端の大都市交通の実現

地域を先導する大都市交通ネットワークへの積極的な投資により、日本の国際競争力を高め、さらに総合生活産業としての日本独自の鉄道ビジネスモデルを強みとして海外にも貢献する。

あり方⑥ 国土を支える幹線交通ネットワークの機能向上・再構築

交通ネットワークや都市機能の再整備により、我が国全域の生活水準の向上、経済成長の原動力となる、リニア中央新幹線の整備効果を全国に波及するとともに、幹線交通ネットワークの機能向上・再構築により国土の成長を支える

あり方⑦ 国際交流を促進する交通ネットワークの充実

日本の大都市圏のみならず、それ以外の多くの地域と、海外の地域がダイレクトにつながる交通ネットワークにより、国際交流をより一層活発化させる。

あり方⑧ 観光を支える交通サービスの展開

快適かつ多様な交通サービスの提供を通じ、観光の魅力を一層向上させることにより、観光立国の実現を支え、その効果を地方も含め広域的かつ持続的に波及させるとともに、生活の豊かさの向上を図る。

あり方⑨ 技術発展に応じた交通サービスのイノベーションの推進

新技術の導入やデジタル化の進展により生まれる新たなデータを適切に収集する手段や活用する体制が構築され、技術の進展・普及状況に応じて新技術を活用しながら、絶え間ないイノベーションにより安定的な交通サービスを提供する。

4. まとめ

今回の提言においては、

- 全てを民間事業者任せれば十分な公共交通サービスが提供されるという日本型モデルは全国の大部分で早晚限界に達すること。
- 交通モードごとの縦割りの視点にとらわれず、また、公共交通というサービスの守備範囲にとらわれず、統合的な取組の中で公共交通が位置づけられるべきであること。
- 日本の公共交通が全てにおいて最先端にあるという、ともすればガラパゴスに陥る一因となる先入観を捨て、世界の潮流を見据えつつ、海外の合理的な施策の長所は取り入れていくという姿勢を持つこと。

といった諸点を踏まえつつ、あえて、まずは中長期的にみても必要となるであろう公共交通に関わる施策や検討の方向性のたたき台を世の中に投げかけ、財源論も含めた解決方策や優先順位付けについて、各層の議論を喚起するための一石を投じることその目的とした。現在、まさに、公共交通のあり方を国民各層あげて真剣に考えていく時が来ているものとする。

報告書名：

新型コロナウイルスの影響を踏まえた、地域を支える公共交通のあり方に関する研究～2050年の日本を支える公共交通のあり方～報告書
(資料番号 202203)

本文：A4版 306頁

報告書目次：

目次

1.調査概要

- 1.1 背景と目的
- 1.2 対象とする交通
- 1.3 調査の検討フロー
- 1.4 検討体制
- 1.5 本研究の成果

2.コロナによる行動変容の分析

- 2.1 コロナ禍の交通への影響
- 2.2 今後の交通量の見通し
- 2.3 まとめ

3.2050年の日本の目指すべき社会の姿

- 3.1 前提とする2050年の社会環境の変化
- 3.2 2050年の日本の目指すべき社会の姿

4.2050年の公共交通にかかわる問題意識と課題

- 4.1 1. 交通が多様化するニーズや環境の変化に 대응すべき
- 4.2 2. 誰もが自由に移動できる交通が持続的に提供されるべき
- 4.3 3. 交通が大規模災害発生後の早期の日常生活復帰に貢献すべき
- 4.4 4. 交通が脱炭素社会の実現に貢献すべき
- 4.5 5. 交通が我が国の国際競争力を支え、経済発展を後押しすべき
- 4.6 6. 交通が大都市と地方の双方の強みを生かした国土構造の形成に資するべき
- 4.7 7. 交通が自動運転、DX等の新技術を適切に取りこむべき

5.2050年の日本を支える公共交通の9つのあり方

- 5.1 あり方① 全ての人々が自由に快適に移動できる交通サービスの提供
- 5.2 あり方② 住民・行政・交通事業者の連携による地域交通サービスの実現
- 5.3 あり方③ 災害・老朽化に対応した安全・安心に利用できる交通の実現
- 5.4 あり方④ ライフサイクルやモード連携を意識した交通の脱炭素化の実現
- 5.5 あり方⑤ 世界をリードする最先端の大都市交通の実現
- 5.6 あり方⑥ 国土を支える幹線交通ネットワークの機能向上・再構築
- 5.7 あり方⑦ 国際交流を促進する交通ネットワークの充実
- 5.8 あり方⑧ 観光を支える交通サービスの展開
- 5.9 あり方⑨ 技術発展に応じた交通サービスのイノベーションの推進

6.まとめ

【担当者名：海谷 厚志、伊東 誠、竹島 晃、春名 史久、新倉 淳史、嶋田 優樹、新田 裕樹、島本 真嗣、小林 渉】

【本調査は、日本財団の助成金を受けて実施したものである。】



一般財団法人運輸総合研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19 UD神谷町ビル
TEL：03-5470-8400 FAX：03-5470-8401