

# 自動車行政を取り巻く現状と課題 について

---

1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き	P.2
2. 最近の動きを踏まえた問題意識	P.19
3. 問題意識に係る現状と課題	
3-1. 「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワークのあり方	P.23
3-2. コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークのあり方	P.27
3-3. 高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワークのあり方	P.31
3-4. 「地域産業」としての自動車運送事業等の果たす役割と維持・活性化	P.34
3-5. 「地域産業」としての自動車運送事業等における現場を支える技能人材の確保・育成	P.38
3-6. 経済の基盤となる物流を担うトラック事業による地域経済の活性化への貢献	P.42
3-7. 観光立国の実現、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への対応	P.45
3-8. 安全や環境対策に資する技術開発・普及促進	P.49
3-9. 新たなマーケットや自動車の魅力の創出	P.55
3-10. 基準認証の国際標準化の推進やソフトインフラの海外展開の拡大	P.60
3-11. ICTの活用	P.64

# 1. 検討の背景となる自動車行政を 取り巻く最近の動き

---

○今年7月に策定された「国土のグランドデザイン2050」をはじめ、昨今、自動車行政と関連する分野での取組が進んでいる。

### 国土のグランドデザイン2050

本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有しつつ、2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示すもの。

### 交通政策基本計画(原案)

交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)が提示する交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるもの。計画期間は、2014~2020年度を予定。

### 観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014

訪日外国人旅行者数2000万人の高みという、これまでとは次元の異なる目標を達成するため、必要となる施策を総動員し、とりまとめたもの。

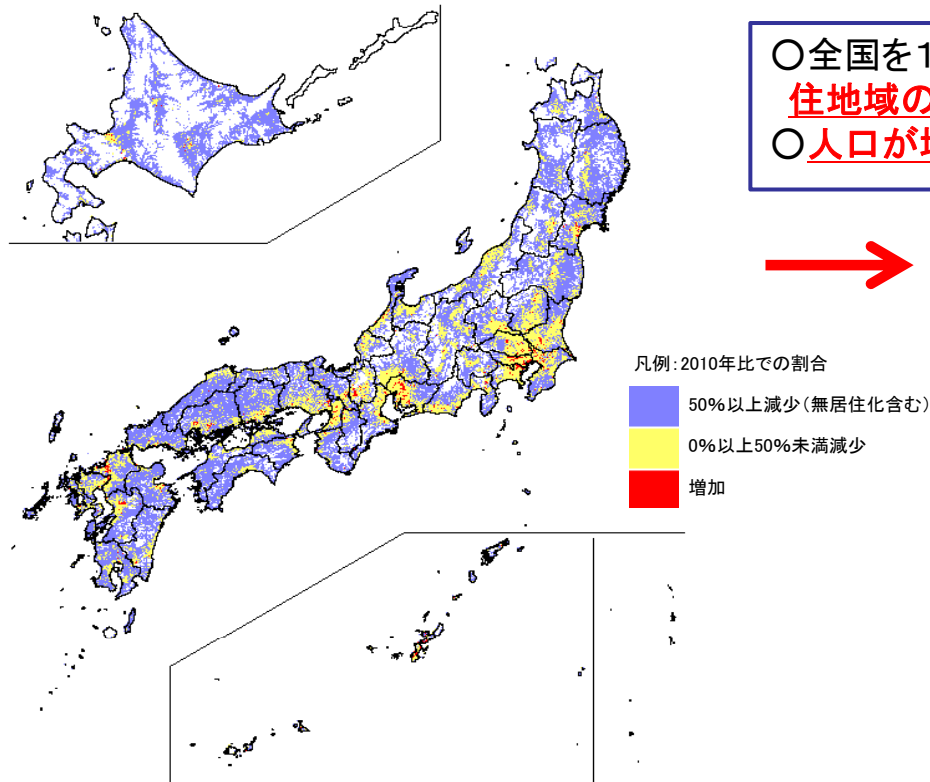
# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き （「国土のグランドデザイン2050」時代の潮流と課題）

- 本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有
- 2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す

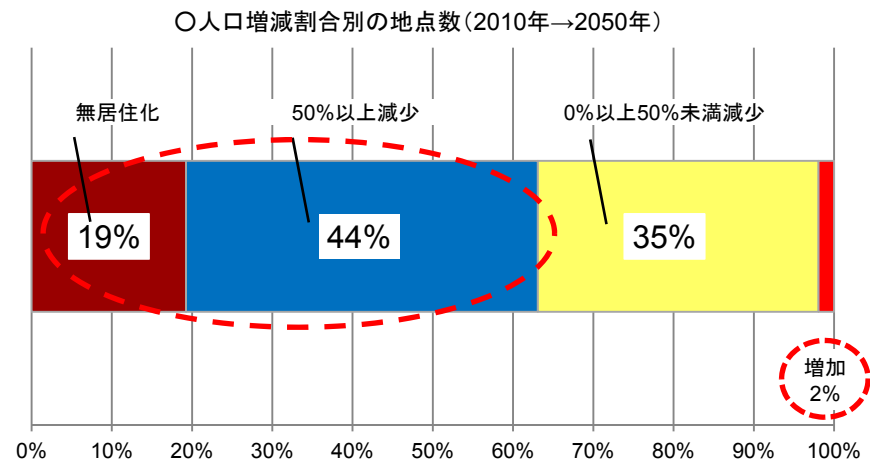
## 時代の潮流と課題

- ①急激な人口減少、少子化
- ②異次元の高齢化の進展
- ③都市間競争の激化などグローバル化の進展
- ④巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ⑤食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ⑥ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



- 全国を1km<sup>2</sup>のメッシュで見ると、**人口が半分以下になる地点が現在の居住地域の6割以上。2割は人が住まなくなる。**
- 人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布。**



（出典）総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (「国土のグランドデザイン2050」コンパクト+ネットワーク)

○キーワードは**コンパクト+ネットワーク**

## コンパクト+ネットワークの意義・必要性

### ①質の高いサービスを効率的に提供

- ・人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
- ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小
- ・このため、ネットワーク化により都市機能に応じた圏域人口を確保

### ②新たな価値創造

- ・人・モノ・情報の高密度な交流が実現し、イノベーションを創出

➡ コンパクト+ネットワークにより、**国全体の「生産性」を高める国土構造**

## 多様性と連携による国土・地域づくり

- ①各地域が「**多様性**」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ②複数の地域間の「**連携**」により、人・モノ・情報の交流を促進

- ・「**多様性と連携**」を支えるのが**コンパクト+ネットワーク**
- ・コンパクト+ネットワークは、**交通革命**、**新情報革命**を取り込み、距離の制約を克服するとともに、**実物空間と知識・情報空間を融合させる**
- ・交流は、それぞれの地域が多様であるほど活発化(→**対流**)
- ・**対流のエンジンは多様性(温度差(地域間の差異)がなければ対流は起こり得ない)** → 常に多様性を生み出していく必要

## 国土づくりの3つの理念

多様性  
「ダイバーシティ」

連携  
「コネクティビティ」

災害への粘り強くしなやかな対応  
「レジリエンス」

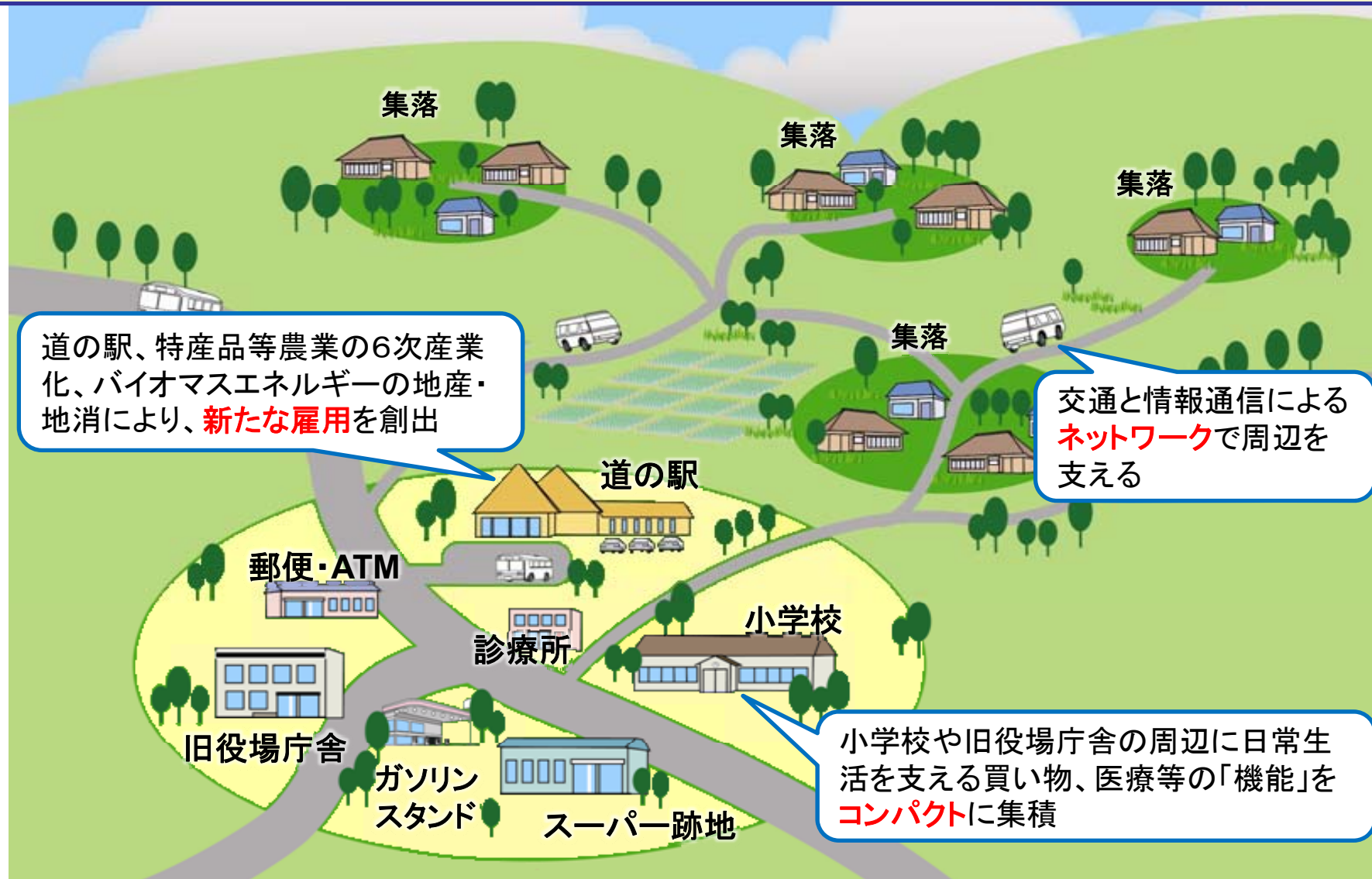
## 基本戦略

- (1)「**小さな拠点**」と**高次地方都市連合**等
- (2)攻めの**コンパクト・新産業連合・価値創造**の場づくり
- (3)スーパー・メガリージョンの形成
- (4) **日本海・太平洋2面活用型国土**
- (5) 国の光を觀せる**観光立国**
- (6) 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出

- (7) コミュニティの再構築(スマートウェルネス住宅・シティ)
- (8) 美しく、災害に強い**国土**
- (9) インフラを賢く使う
- (10) 民間活力や技術革新を取り込む**社会**
- (11) **国土・地域の担い手づくり**
- (12) 戦略的サブシステムの構築も含めた**エネルギー制約・環境問題への対応**

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き （「国土のグランドデザイン2050」小さな拠点）

○商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を形成し、周辺集落と交通ネットワークで結ぶことにより、持続可能な地域づくりを推進。（約5千箇所程度）



# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (「国土のグランドデザイン2050」高次地方都市連合の形成)

○「コンパクト」にしていだけでは都市圏の機能の維持は困難。  
 ○地域の人々の暮らし・生活を守り、地域が成長していくため、**地方都市が連携する「コンパクト」**  
**+「ネットワーク」**により圏域を拡大することで解決。(全国60~70箇所程度)

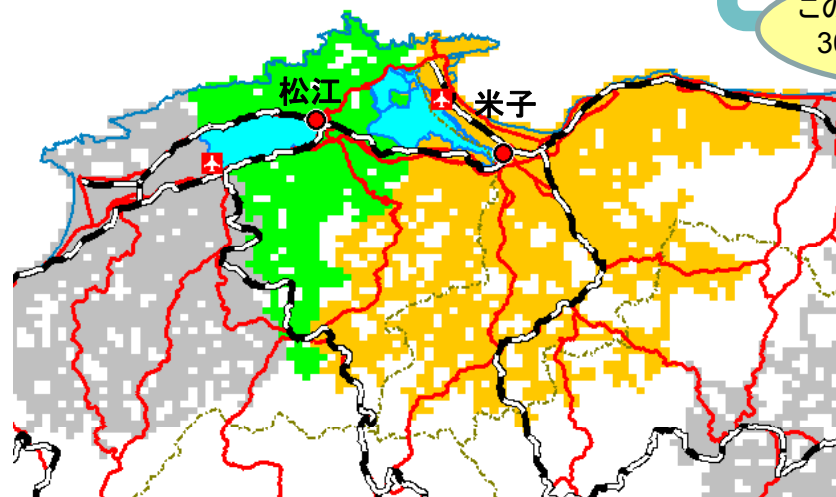
## 高速道路の活用による松江・米子都市圏※1の変化

【高速道路を活用しない】

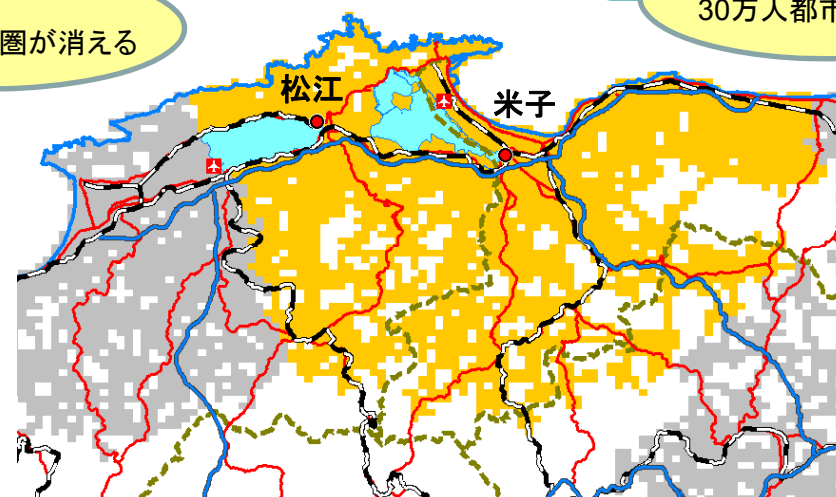
都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年※2	2050年※3
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	<b>20.9</b>

【高速道路を活用】

都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年※2	2050年※3
松江市・米子市	56.0	<b>37.3</b>



このままでは  
30万人都市圏が消える



ネットワークにより  
30万人都市圏を維持

(※1) 2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。  
 (※2) 2010年の人口は総務省「国勢調査」による。  
 (※3) 2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。



# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (「国土のグランドデザイン2050」日本海・太平洋2面活用型国土)

○平成23年3月11日の発災後、太平洋側のインフラが使用不可能となる中、**日本海側のインフラが重要な役割**を果たした。

○**道路、鉄道、港湾**については、日本海側や内陸部の軸が利用できたことで、**救援物資等の輸送ルートが確保**された。

○**空港**については、仙台空港が使用不能となる中、内陸に位置する花巻、山形、福島の3空港を活用することにより、**救援機の活動や、高速道路、新幹線不通の間の代替輸送拠点**として効果を発揮した。

○**災害に強い国土づくり**を図るとともに、東アジアやロシアにおける経済活動の活発化等、**ユーラシアダイナミズム**とも言うべき我が国国土の地政学上の位置づけの変化に対応する観点から、**日本海・太平洋2面活用型国土**の形成を促進

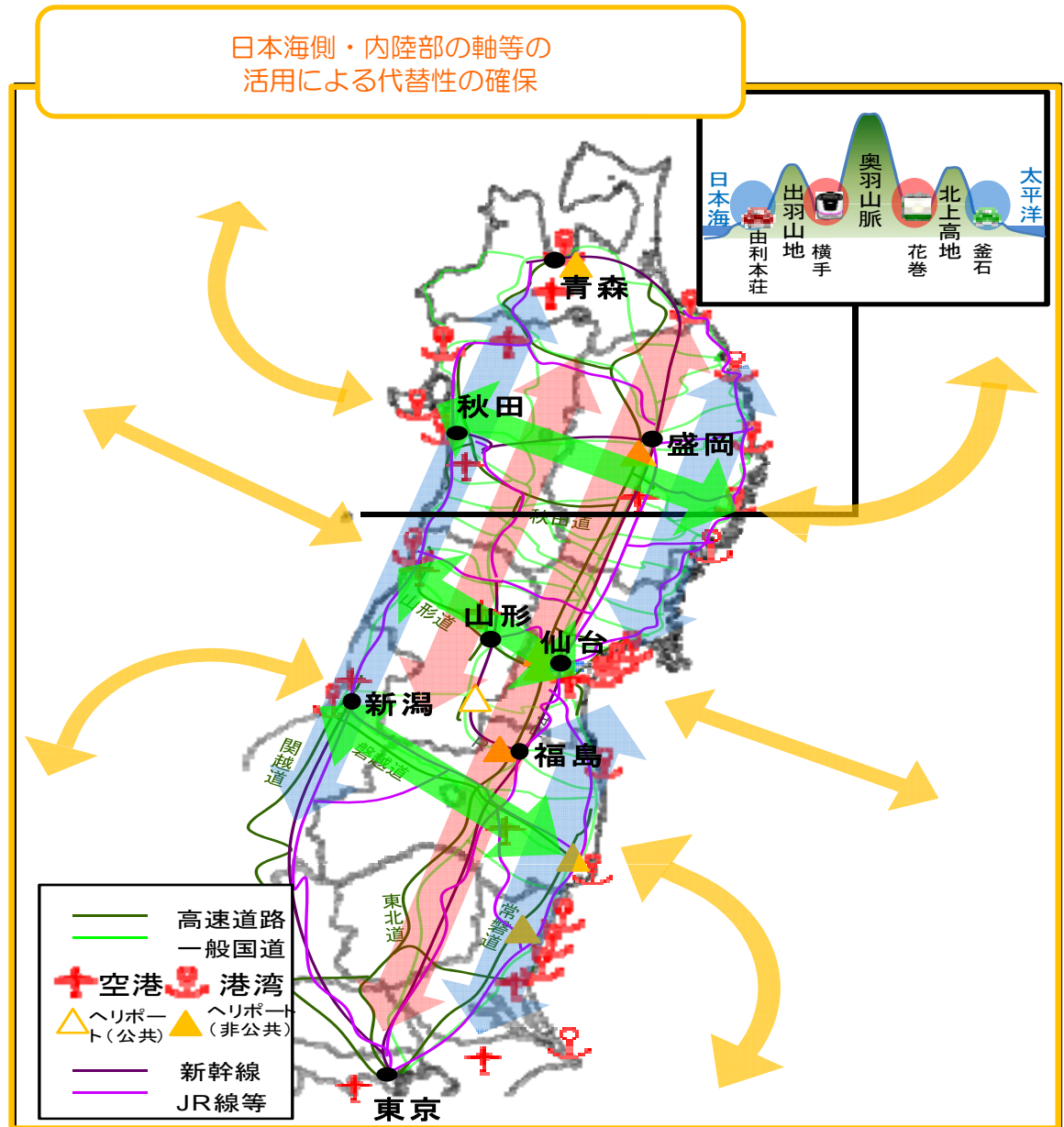


図 広域交通基盤の代替性・多様性のイメージ

出典: 災害に強い国土づくりへの提言

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (交通政策基本計画(原案)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

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)

## 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

- 【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)

## C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 【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2000万人の高みに向け、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

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (交通政策基本計画(原案)自動車局関係)

## 交通政策基本計画の概要

- 本計画は、交通政策基本法が提示する交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるもの。
- 本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の三層構造となっており、関係者の責務・役割や連携・協働等についても、施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理している。
- 本計画による施策の推進に当たっては「交通安全基本計画」等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土のグランドデザイン2050」や「社会資本整備重点計画」、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」、「国土強靱化基本計画」とも連携・整合を図ることとする。

## 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

- LRTやBRTなど、従来よりも利便性が高い交通手段がまちづくりの一環などとして導入されつつある一方、人口減少を背景として民間事業者によるバス路線の運行が困難となっている地域においては、持続可能な交通手段として、コミュニティバスや、デマンド交通など、各地域の実情に合わせた新たな交通サービス形態の導入も増加しているところである。
- 過疎地や離島などの条件不利地域について、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援する。
- コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、道路を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。
- 人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化や、デマンド型バス・タクシーなどのデマンド交通の効果的な導入を促進する。
- 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。
- 先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負担を軽減するため、車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進する。
- 我が国が優位性を有する自動車に係る様々な情報を利活用し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。



BRT(連節バス)



デマンドタクシー



衝突被害軽減ブレーキの概要

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (交通政策基本計画(原案)自動車局関係)

## 基本的方針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

- 関越道高速ツアーバス事故を踏まえて創設した新高速乗合バス制度を適確に運用し、柔軟な供給量調整や価格設定が可能な同制度の積極的な活用を通じて、安全確保施策とも連携しつつ、安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充を図る。
- 訪日外国人旅行者数2,000万人の高みに向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LANの整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、出入国手続きの迅速化・円滑化等のためのCIQ体制の充実等、交通分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。
- 自動車、鉄道、海運、航空、物流、港湾等の各交通分野について、安全面、環境面、効率面に関する我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指す。



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)

## 基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 首都直下地震や南海トラフ地震の発生が切迫していると予想されていることなどを踏まえ、このような大規模な災害が発生した場合に交通の機能低下を可能な限り抑制するとともに、その迅速な復旧を図るための対策を可及的速やかに進め、交通機能を維持していくことは、国民の生命財産を保護する上で極めて重要である。
- より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や設備整備への支援等により、事業者による信頼性の高い安定的な運行を確保するための方策の充実を図る。
- 交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、地域公共交通事業者等の交通関連事業について、人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。
- 二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。
- 独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。
- 航空機操縦士や航空機整備士、船員、バス・トラック運転手等、輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善に向けた施策を実施する。
- 交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方策を検討するとともに、交通事業の担い手の高齢化の状況に鑑み、運転や車両整備、造船等の技術の維持・継承方策を検討する。
- ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラの整備のための支援策を講じる。



燃料電池自動車



CNG(圧縮天然ガス)トラック

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014における自動車関係の記述)

○2014年1月17日、総理よりアクション・プログラムの改定について指示を受け、2020年に向けて、2,000万人の高みを目指すべく、6月17日に「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を観光立国推進閣僚会議にて決定した。



## 1. 「2020年オリンピック・パラリンピック」を見据えた観光振興

- 特区制度を活用して、首都圏空港等を発着する空港アクセスバスについて、運賃設定を上限認可制から事前届出制とし、幅運賃制度の導入や深夜の割増運賃の柔軟な設定を可能とするとともに、運行計画(ダイヤ)の提出期間の短縮等による手続の弾力化、効率的な輸送を可能とする空港アクセスバス車両の大型化に係る措置の検討を行う。
- 空港アクセスバスにおけるリフト付きバス車両の導入促進に向けた検討を進めるとともに、ユニバーサルデザインタクシーの一層の普及に向け、国内メーカーの車両開発の動向も踏まえつつ、支援の充実等に取り組む。

## 2. インバウンドの飛躍的拡大に向けた取組

## 3. ビザ要件の緩和など訪日旅行の容易化

## 4. 世界に通用する魅力ある観光地域づくり

- 離島や中山間地域等における観光地周遊の利便性向上のため、自家用車による宿泊施設から観光地等への周遊観光が可能となるよう、自家用有償旅客運送の規制を緩和する。
- 地域への誘客促進や増加する外国人旅行者のバス需要に柔軟に対応するため、貸切バスのゲートウェイ施設への発着を可能とする営業区域の弾力化を実施する。
- 自動車道事業者、レンタカー事業者、旅行会社等と連携して、観光資源としての自動車道の魅力の発信を強化する。

## 5. 外国人旅行者の受入環境整備

- ドア・ツー・ドアの機動性に優れ、「地域の案内役」として活躍が期待されるタクシーを、外国人旅行者に一層活用してもらうため、タクシー車両への自動翻訳スマホアプリの開発・導入や、外国語対応が可能なタクシーの優先乗り場の設置を促進する。
- 事業者・業界団体と連携して、タクシー・バスの運転者・管理者に対する外国語研修の実施拡大を推進する。
- 構造改革特区制度を活用し、自治体実施する研修を修了した場合に、観光タクシー等による有償での通訳案内を可能とする通訳案内士法の特例措置を検討する。
- 高速バスを活用した外国人の周遊観光を促進するため、高速バスの外国人向けフリーパスの普及拡充を促進する。
- 羽田空港の深夜早朝時間帯において、羽田空港と都心を結ぶバスの実証運行等を実施する。
- 季節等により大きく変動する訪日外国人旅行者の需要に機動的に対応するため、輸送の安全確保を前提に、必要に応じて制度の柔軟な運用を行い、貸切バスの十分な供給確保を図る。
- 空港ターミナル内のレンタカー営業所の設置や、貸渡車両までの動線の改善、並びにワンウェイシステム利用時の乗り捨て手数料の割引制度の導入を促進する。
- 訪日外国人旅行者が自動車事故の被害に遭った場合に、被害者救済を確たるものにするため、自動車損害賠償責任保険に係る保険金支払い手続等が円滑に行われるような体制整備等に関する取組について検討する。

## 6. MICEの誘致・開催促進と外国人ビジネス客の取り込み

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (「骨太の方針」及び「日本再興戦略」における自動車関係の記述)

## 経済財政運営と改革の基本方針2014 (平成26年6月24日閣議決定) における記述

項目	内容
生涯を通じて能力発揮できる人材育成、労働市場インフラ整備と人材不足への対応等	<p>・・・さらに、労働市場のインフラ整備を進めるとともに、<u>医療・福祉、建設業、運輸業、造船業等の人材不足が懸念される分野における人材確保・育成対策を総合的に推進する。</u>あわせて、雇用保険制度、求職者支援制度による重層的なセーフティネットの構築を進めるとともに、中小企業・小規模事業者への支援を図りつつ最低賃金の引上げに努める。</p>

## 「日本再興戦略」改訂2014 (平成26年6月24日閣議決定) における記述

項目	内容
世界に通用する魅力ある観光地域づくり	<p>全国の美術館・博物館、自然公園、観光地、道路、<u>公共交通機関等において多言語対応を進める。</u></p>
若者・高齢者等の活躍促進	<p>医療・福祉、建設業、製造業、<u>交通関連産業等における雇用管理改善、マッチング対策、人材育成など、若者をはじめとする人材の確保・育成対策を総合的に推進する。</u></p>
外国人技能実習制度の見直し	<p><u>現在は技能実習制度の対象とされていないものの、国内外で人材需要が高まることが見込まれる分野・職種のうち、制度趣旨を踏まえ、移転すべき技能として適当なものについて、随時対象職種に追加していく。</u></p>
マイナンバー制度の積極的活用等	<p>金融、医療・介護・健康、戸籍、旅券、<u>自動車登録などの公共性の高い分野を中心に、個人情報保護に配慮しつつ、マイナンバー利用の在り方やメリット・課題等について検討を進め、今年度中にマイナンバーの利用範囲拡大の方向性を明らかにする。</u></p>

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (「骨太の方針」及び「日本再興戦略」における自動車関係の記述)

## 「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）における記述（つづき）

項目	内容
国家戦略特区の加速的推進	<p>国家戦略特区内の空港を発着するアクセスバスについて、事業者間の競争環境が担保されている場合には、<u>運賃設定を上限認可制から事前届出制とし、昼間運賃や深夜の割増運賃の柔軟な設定を可能とするとともに、運行計画（ダイヤ）の提出期間の短縮等による手続きの弾力化を行うなど、所要の措置を速やかに講ずる。</u></p>
次世代自動車の普及等を促進	<p>次世代自動車の普及に向けて、電気自動車などの車両及び充電器の導入支援や水素ステーションの先行整備を進め、水素インフラ等に係る規制の見直しを行うとともに、<u>燃料電池自動車の基準等の国際調和を進めた。</u></p>
世界一のITS構築に向けた戦略の展開	<p>「官民ITS構想・ロードマップ」に基づき、官だけでなく民も含め世界一のITSを構築するため、官民連携推進母体を設置するとともに、総合科学技術・イノベーション会議におけるSIPと連携しつつ、戦略を展開する。その中で、<u>2020年代後半以降に完全自動走行システムを試用開始することを目指し、技術開発や制度整備を推進するとともに、交通データの利活用により、ビッグデータを活用した道路ネットワークの最適利用、大型車両の通行適正化、自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等を推進する。</u></p>
2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等を見据えた観光振興及びインバウンド（訪日外国人旅行者）の飛躍的拡大に向けた取組	<p><u>バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標（1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設においては、2020年度までに原則100%バリアフリー化等）の着実な達成を図るとともに、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等を見据えて、駅・空港における複数ルートでのバリアフリー化や観光地周辺の駅のバリアフリー化など旅客施設や車両等のさらなるバリアフリー化を推進する。あわせて、ソフト面のバリアフリー化も推進する。</u></p>

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (政府のまち・ひと・しごと創生に向けた取組)

## 日本再興戦略(6月24日 閣議決定)

### ○総合的な政策推進体制の整備

都市機能や産業・雇用の集約・集積とネットワーク化を図りながら地域の活力を維持し、東京への一極集中傾向に歯止めをかけるとともに、少子化と人口減少を克服することを目指した総合的な政策の推進が重要であり、このための司令塔となる本部を設置し、政府一体となって取り組む体制を整備する。



## まち・ひと・しごと創生本部の設置

- ・7月18日 閣僚懇談会にて、安倍総理より「まち・ひと・しごと創生本部」の設置指示
  - ・7月25日 「まち・ひと・しごと創生本部 設立準備室」設置
  - ・9月3日 「まち・ひと・しごと創生本部」の設置【閣議決定】
  - ・9月12日 「まち・ひと・しごと創生本部」第1回会合を開催し、基本方針を本部決定(基本方針については次項)
- 《本部長》 内閣総理大臣  
〈副本部長〉 地方創生担当大臣、内閣官房長官  
〈本部員〉 他の全ての国務大臣

## 国土交通省における取組

- ・7月29日 「国土交通省まち・ひと・しごと創生対策準備本部」設置
- ・設置の趣旨: 地方の創生と人口減少の克服に向けた取組に関し、関係部局の緊密な連携の下に、国交省関連施策を協力かつ総合的に推進。
- ・8月26日 「国土交通省まち・ひと・しごと創生対策準備本部」第1回会合開催
- ・9月17日 「国土交通省まち・ひと・しごと創生対策本部」設置、第1回会合開催  
〈本部員〉太田国土交通大臣を本部長とし、全局長等で構成



# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (政府のまち・ひと・しごと創生に向けた取組)

## 基本方針(平成26年9月12日第1回創生本部決定)

### 1. 基本目標

地方が成長する活力を取り戻し、人口減少を克服する。

そのために、国民が安心して働き、希望通り結婚し子育てができ、将来に夢や希望を持つことができるような、魅力あふれる地方を創生し、地方への人の流れをつくる。人口減少・超高齢化という危機的な現実を直視しつつ、景気回復を全国津々浦々で実感できるようにすることを目指し、従来の取組の延長線上にはない次元の異なる大胆な政策を、中長期的な観点から、確かな結果が出るまで断固として力強く実行していく。

### 2. 基本的視点

50年後に1億人程度の人口を維持するため、「人口減少克服・地方創生」という構造的な課題に正面から取り組むとともに、それぞれの「地域の特性」に即した課題解決を図ることを目指し、以下の3つを基本的視点とする。

#### (1) 若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現

・人口減少を克服するため、若い世代が安心して働き、希望通り結婚・出産・子育てをすることができる社会経済環境を実現する。

#### (2) 「東京一極集中」の歯止め

・地方から東京圏への人口流出(特に若い世代)に歯止めをかけ、地方に住み、働き、豊かな生活を実現したい人々の希望を実現する。東京圏の活力の維持・向上を図りつつ、過密化・人口集中を軽減し、快適かつ安全・安心な環境を実現する。

#### (3) 地域の特性に即した地域課題の解決

・中山間地域等において、地域の絆の中で高齢者をはじめ全ての人々が心豊かに生活できるよう、小さな拠点における制度縦割りを排除した「多世代交流・多機能型」の生活サービス支援を推進する。

・地方中枢拠点都市及び近隣市町村、定住自立圏における「地域連携」を推進し、役割分担とネットワークを形成することを通じて、地方における活力ある経済圏を形成し、人を呼び込む地域拠点としての機能を高める。

・大都市圏等において、過密・人口集中に伴う諸問題に対応するとともに、高齢化・単身化を地域全体で受け止める「地域包括ケア」を推進する。

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (政府のまち・ひと・しごと創生に向けた取組)

## 3. 検討項目と今後の進め方

(1) 検討項目: 各本部員は、基本目標の実現のため、以下の項目について集中的に検討を進め、改革を実行に移す。

- ① 地方への新しいひとの流れをつくる
- ② 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする
- ③ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④ 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守る
- ⑤ 地域と地域を連携する

### (2) 今後の進め方

まち・ひと・しごと創生本部は、人口減少克服・地方創生のための「司令塔」として、まち・ひと・しごと創生会議等における議論を統括し、必要な施策を随時実行していく。このため、国と地方が総力をあげて取り組むための指針として、国の「長期ビジョン」と「総合戦略」を年内にも決定するとともに、地方における取組を積極的に支援していく。

政策の企画立案・実行に当たっては、地方創生担当大臣において調整し、一元的・効果的・効率的に政策を実施する。

## 4. 取り組むにあたっての基本姿勢

人口減少克服・地方創生のためには、具体的な政策目標を掲げ、その実現に向けて従来型の発想にとらわれず英知を結集し、あらゆる効果的な政策手段を総動員しなければならない。「縦割り」を排除するとともに、個性あふれる「まち・ひと・しごと」創生のため、全国どこでも同じ枠にはめるような手法は採らない。そのためには、地方自治体等が主体的に取り組むことを基本とし、その活気あふれる発意をくみ上げ、民間の創意工夫を応援することが重要となる。本部員は、こうした点を踏まえ、以下の基本姿勢で取り組む必要がある。

- ① 的確・客観的な現状分析と将来予測を踏まえた、中長期を含めた政策目標(数値目標)を設定の上、効果検証を厳格に実施し、効果の高い政策を集中的に実施する。「バラマキ型」の投資などの手法は採らない。
- ② 各府省庁の「縦割り」を排除し、ワンストップ型の政策を展開する。例えば、地域再生のためのプラットフォームを整備するとともに、地方居住推進のためのワンストップ支援や小さな拠点における生活支援など、同じような目標・手法の施策は統合し、効果的・効率的に実施する。
- ③ 人口減少を克服するための地域の効果的・効率的な社会・経済システムの新たな構築を図り、税制・地方交付税・社会保障制度をはじめとしたあらゆる制度についてこうした方向に合わせて検討する。
- ④ 地方の自主的な取組を基本とし、国はこれを支援する。国と地方及び地方自治体間で連携・協働するとともに、地域に根ざした民間の創意工夫を後押しする。
- ⑤ 現場に積極的に出向き、地域における先進・成功事例だけでなく、成功には至らなかった事例も含め、得られた知見を今後の政策展開に生かす。

# 1. 検討の背景となる自動車行政を取り巻く最近の動き (行政改革に伴う独立行政法人統合に向けた動き)

## 独立行政法人改革等に関する基本的な方針について(平成25年12月20日行政改革推進会議) (抄)

### 【交通安全環境研究所／自動車検査独立行政法人】

- 自動車について、基準策定支援研究、製作前の段階から新車や既に使用されている車に至る全てを対象とした、基準適合性審査及びリコール検証業務を一体として実施することで、新技術や市場不具合等への総合的かつ確実・迅速な対応を図ることが可能となる。  
また、鉄道部門の研究においても、電気・電子技術、通信情報技術、駆動技術等、自動車と技術的な共通点が高く、自動車部門の知見と相互に活用するシナジー効果の創出が必要である。  
さらに、人材、施設、知見・情報、予算等経営資源の一元管理・活用による業務効率化、専門的な人材の育成、柔軟な業務運営の実現が期待できる。  
これらの観点から、上記2法人を統合し、中期目標管理型の法人として位置付けることが適当である。

## 独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定) (抄)

### I 独立行政法人改革等の基本的な方向性

- 今回の改正の目的は、独立行政法人制度を導入した本来の趣旨に則り、大臣から与えられた明確なミッションの下で、法人の長のリーダーシップに基づく自主的・戦略的な運営、適切なガバナンスにより、国民に対する説明責任を果たしつつ、法人の政策実施機能の最大化を図るとともに、官民の役割分担の明確化、民間能力の活用などにより官の肥大化防止・スリム化を図ることである。

### 【交通安全環境研究所、自動車検査独立行政法人】

- 上記2法人を統合し、中期目標管理型の法人とする。
- 統合後の新法人については、国から移管される登録関係業務を適正かつ円滑に実施するための所要の体制を確保する。また、新法人では、国から移管される国の責務の下で行ってきた事務を含め、自動車の保安基準への適合性審査等の業務が人員・予算規模の大宗を占めることとなるが、交通安全環境研究所の研究部門は、自動車における我が国技術の国際標準獲得や鉄道インフラの戦略的な海外展開等において重要な役割を引き続き担う必要があるため、従来、交通安全環境研究所が有していた国際標準に係る国際会議の対応体制、他国の研究機関とのハイレベル連携、対外的プレゼンス等の研究部門としての必要な機能が研究開発を主とした法人ではなくなるにより損なわれることがないように、統合にあたっては、交通安全環境研究所の名称を維持するとともに代表権を有する役員を置く。  
また、研究業務の特性を踏まえた目標設定・評価を行うなど弾力的な対応を行う。

## 2. 最近の動きを踏まえた問題意識

---

## 2. 最近の動きを踏まえた問題意識例

### 「国土のグランドデザイン2050」の実現

- 「交通政策基本計画」（原案）を踏まえつつ、「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワーク（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、カーシェアリング等）のあり方についてどう考えるか。
- 「交通政策基本計画」（原案）を踏まえつつ、都市機能や居住を都市の中心部等へ誘導し、コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワーク（BRT、コミュニティバス、タクシー等）のあり方についてどう考えるか。
- 「交通政策基本計画」（原案）を踏まえつつ、高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワーク（高速バス等）のあり方についてどう考えるか。
- 人口急減を克服し、地方の活力発揮を図るためにも、地域密着型の「地域産業」としての自動車運送事業・自動車整備事業の果たす役割（経済面・雇用創出面、地域の利便向上面）についてどう考えるか。
- 「地域産業」としての自動車運送事業等の維持・振興・活性化をどのように図るべきか。
- 「地域産業」としての自動車運送事業等において顕在化しつつある労働力不足問題に対応して、現場を支える技能人材の確保・育成についてどう考えるか。
- 経済の基盤となる物流を担うトラック産業として、地域経済の活性化・持続可能な事業の発展を図るために、何ができるか。
- 生活に不可欠な社会機能の一端を担うトラック産業として、「日本海・太平洋2面活用型国土」の形成のための多様なモードの活用による輸送を目指す観点も踏まえ、大規模災害等の発生時に何ができるか。

## 2. 最近の動きを踏まえた問題意識例

### 国の光を觀せる観光立国の実現等

- ▶ 観光立国の実現に向けて、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を踏まえつつ、世界に通用する魅力ある観光地域づくりや、外国人旅行者の受入環境整備を図るための自動車分野における取組（観光地周遊の利便性向上、多言語対応、空港アクセスの改善等）についてどう考えるか。
- ▶ 特に、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けた取組についてどう考えるか。

### 自動車の役割の再評価、国際競争力の強化等

- ▶ 交通事故による死者数は近年減少傾向にあるものの、死者数4,373人、負傷者約78万人（平成25年）と依然深刻な状況。中でも歩行中の死者数が最も多く、また、65歳以上の高齢者が被害者、加害者となる事故が増加傾向にどう対応すべきか。
- ▶ 新興国の経済成長等に伴う世界的な二酸化炭素排出量・エネルギー需要の増大を背景とした、温室効果ガス削減要請、中長期的なエネルギーセキュリティ問題にどう対応すべきか。
- ▶ 先進自動車技術（ASV）を用いた運転支援システムが進化・拡大するとともに、各国において「無人運転」に向けた研究開発も開始されている。これらに伴い、車両制御システム等の高度化・複雑化が加速度的に進展しているが、どう対応すべきか。
- ▶ 移動手段のニーズの多様化や環境意識の高まりを背景として、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車、「超小型モビリティ」などの新たなモビリティが登場しているが、どう対応すべきか。
- ▶ 自動車市場のグローバル化等に伴い、自動車基準・認証制度の国際調和の重要性が増大しているが、どう対応すべきか。
- ▶ 技術革新の進展、高齢社会の本格化、若者の車離れなどによる国内市場の伸び悩み等の中で、生活必需品としての自動車の果たす役割をどう再評価すべきか。例えば、新たなマーケット創出、自動車の魅力向上等のための取組についてどう考えるか。

## 2. 最近の動きを踏まえた問題意識例

### 自動車の役割の再評価、国際競争力の強化等(つづき)

- ▶ 我が国が持続的な成長を実現するためには、日本の強みである技術力・ノウハウを最大限に活かして、新興国を中心に急速に拡大している国際市場を獲得することが肝要であり、インフラ輸出は我が国の成長戦略の重要な柱となっている。
  - ▶ 一方、ASEAN地域においては、急激なモータリゼーションの発展に伴い、交通渋滞、交通死亡事故の多発や大気汚染の急速な進行が極めて深刻な問題となっている。
  - ▶ これらの課題を解決するとともに、新興国の成長を取り込み、我が国自動車産業の国際競争力の強化を図るため、我が国が得意とする基準認証の国際標準化の推進や自動車検査登録制度、自賠責制度等の自動車関連制度、バスシステム等のソフトインフラの海外展開をどのように推進していくべきか。
- 
- ▶ 技術革新が著しいICTを活用することにより、情報集約化、地域の潜在的な交通需要の具体的な把握等による地域交通ネットワークの再構築、自動車運送事業の活性化、利用者の安全確保の徹底、運行管理の高度化等の様々な課題の解決が期待できるのではないか。

## 3-1. 「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワークのあり方

---

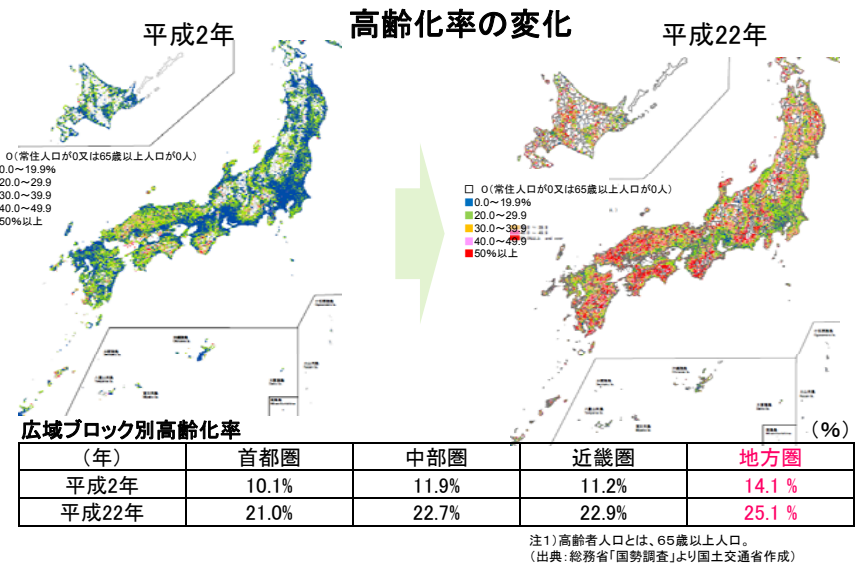
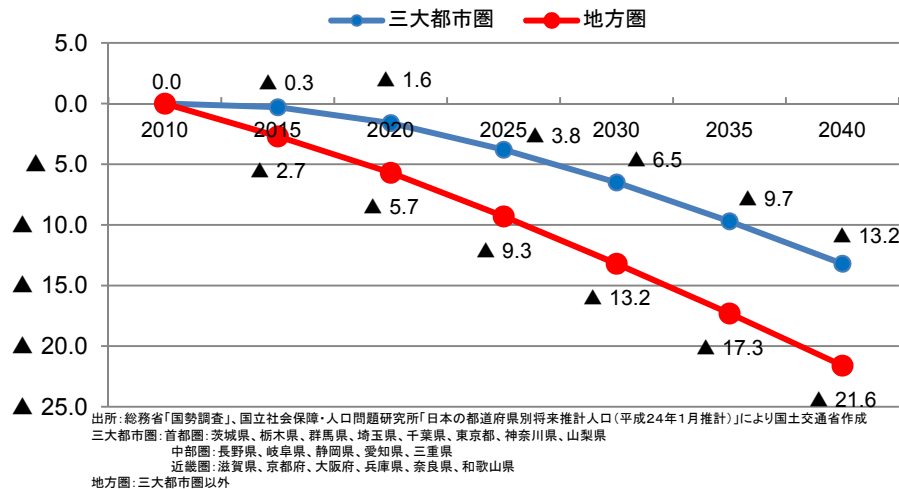


## 問題意識例

○「交通政策基本計画」(原案)を踏まえつつ、「小さな拠点」における周辺を支える自動車交通ネットワーク(コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、カーシェアリング等)のあり方についてどう考えるか。

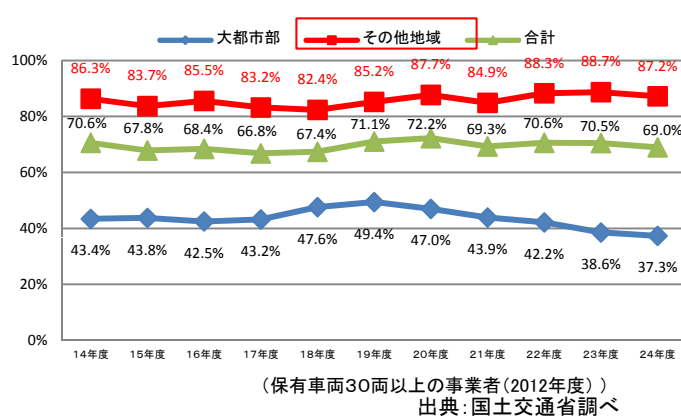
### ○人口減少・高齢化は、特に地方部において顕著

三大都市圏と地方圏の人口増減率(推計)



### ○バス事業は地方部ほど厳しい経営状況

赤字事業者割合の推移



### ○過去7年間で1万2千キロの路線が廃止

	完全廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
計	12,062

出典: 国土交通省調べ

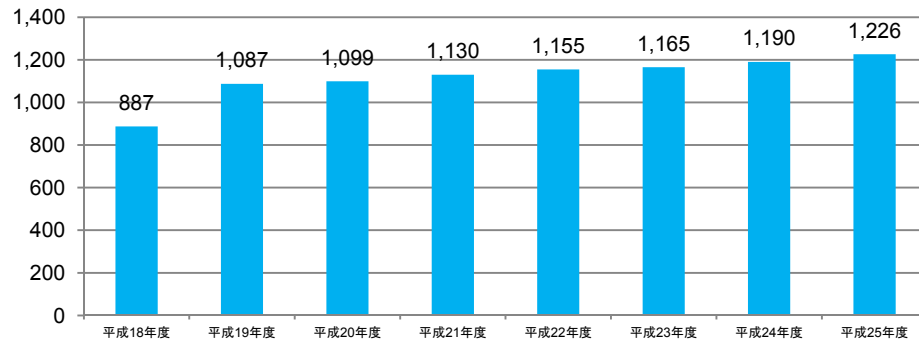
### ○可住地面積の約3割は公共交通空白地域

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

## 国の取組

- 平成18年の道路運送法改正、平成19年の地域公共交通活性化再生法の制定により、地域の多様なニーズに応じて、コミュニティバスや乗合タクシーの導入を促進。
- 地域公共交通確保維持改善事業により地域の特性に応じた生活交通の確保維持を支援。今後は、本年の改正地域公共交通活性化再生法に基づき、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援。
- 地方公共団体等の主導による、まちづくり等と一体となった超小型モビリティの先導・試行導入を支援。

### ○コミュニティバス導入市区町村数



※ここでの「コミュニティバス」には、乗車定員10人以下の車両を使用する「乗合タクシー」や、市町村自らが白ナンバー車両を運行する「市町村運営有償運送」を含む。

### ○生活交通の確保維持に向けた取組みに対する支援 (地域公共交通確保維持改善事業)

過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行、バス車両の更新等を支援。

平成27年度～

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

- ・バス路線の再編  
計画に位置付けられた再編後のバス路線の持続可能な運行の確保について重点的に支援
- ・デマンド型等の多様なサービスの導入  
路線バスからデマンド型乗合タクシーへの転換に係る支援を強化 等



### ○八女市予約型乗合タクシー「ふる里タクシー」(福岡県八女市)

- ・乗合タクシーを導入して交通空白地域を解消し、同じ経費で市民生活の質向上を実現。
- ・地域間の移動は路線バス、地域内の移動は乗合タクシーと役割分担し、交通空白地域を解消。
- ・アンケートや広報取材等で、市民が生活の質の向上を実感(利用者の80%が「暮らしが便利になった」、38%が「外出機会が増えた」と回答(H23.8))。



### ○超小型モビリティを活用した山間地等における取組(熊本県)

- ・県内の山間地、過疎地、都市郊外等(阿蘇、水俣、芦北、天草、熊本)において、各地域の課題解決に繋がる導入方法・条件等を構築。
- ・外出や地域活動等の活性化による、生活の質の向上を目指す。

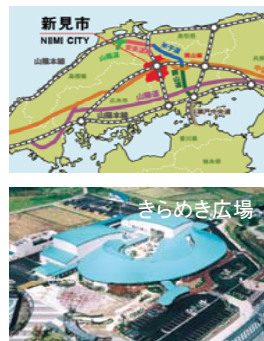


## 課題

- 過疎地域から生活サービスを提供する場所へアクセスするネットワークやサービスレベルをどう確保するか。
- 輸送サービスにとどまらない生活支援サービス等を展開し、地域貢献を図っていくべきではないか。
- 地域の特性に応じた取組みの持続可能性をどう確保するか。

### ○「小さな拠点」づくりの取組事例(岡山県新見市(旧哲西町))

- ・役場庁舎の建替えをきっかけに全住民にアンケートを実施。
- ・最も要望の高かった診療所を軸に、庁舎、保健福祉センター、図書館、ホールを集約した複合施設を町中心部の道の駅に隣接するエリアに整備。
- ・路線バスを經由させ交通手段を確保し、旧町エリア全体の生活を支えるワンストップの拠点づくりを実現。



【市営バス(路線バス)】 【市営バス(ふれあいバス)(デマンド)】



市営バスとデマンド交通により地域内からの交通手段を確保

### ○乗合バスと自家用有償旅客運送者による少量貨物の輸送

- ・乗合バスは、旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができ、新聞や小荷物を運送。
- ・地域公共交通活性化再生法の改正により、自家用有償旅客運送者も少量貨物の輸送が可能に。



デマンドバス等に道の駅へ出荷する農作物を混乗(愛媛県内子町社会実験)

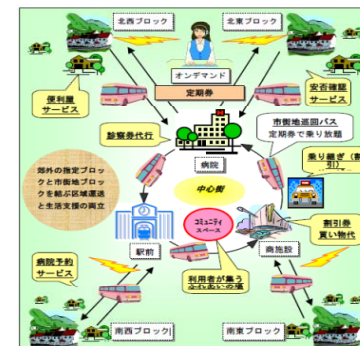
### ○持続可能な取組事例((株)コミュニティタクシー(岐阜県多治見市))

- ・地域に密着したデマンド交通(市之倉トライアングルバス・古虎溪よぶくるバス)を補助金なしで運行。このほか、便利屋事業や福祉サービスも展開。

(取組内容)

- ①バス・タクシー事業
- ②市之倉トライアングルバス(会員制乗合型の区域輸送システム)の運行(平成19年～)
- ③古虎溪よぶくるバス(会員制区域限定のデマンドバス)の運行(平成22年11月～)
- ④運転手による福祉サービス(買物代行、買物同行、病院内の付き添い、福祉タクシー)
- ⑤便利屋サービス(専属スタッフによる草刈り、庭木の剪定、日常的な軽作業の代行等)
- ⑥70歳以上の高齢者に記名式会員証(コミタクシニアカード)を発行し、運賃の1割引を実施。

(出典)岐阜県「地域の絆の再生による安全・安心な地域づくり課題調査」ほか



補助金なしの自立型乗合事業のくしみ

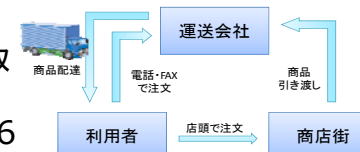
	トライアングルバス	よぶくるバス
主な移動の目的	買物・通院	通勤・通学
主な利用客	高齢者	会社員・学生
片道運賃単価	区内200円 区域間800円	200円
乗降場所	自由	ミーティングポイント
1日平均利用数	40人	230人
月額運賃収入	35万円	100万円
運行	土日祝休み	日祝休み
朝	昼	夜
よぶくるバス	トライアングルバス	よぶくるバス

### ○タクシーによる買い物代行等

時間の余裕がない方や外出が困難な方に、タクシー会社が、病院の予約や買い物代行、書類の受け渡しなどのサービスを提供。

### ○貨物事業者による地域ニーズに対応した取組み

運送会社が地元商店街の宅配事業を受託し、商店街の活性化と、利用者の利便性向上に向けた取組みを実施。



## 3-2. コンパクトシティの形成に資する 自動車交通ネットワークのあり方

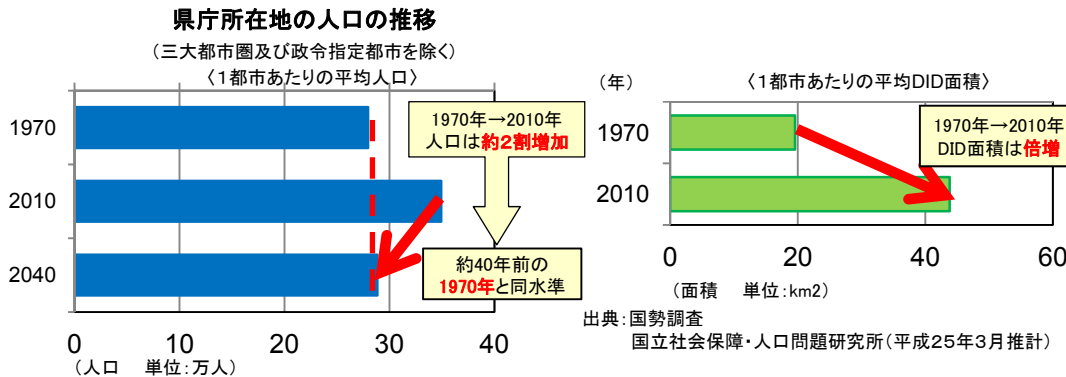
---

## 問題意識例

○「交通政策基本計画」(原案)を踏まえつつ、都市機能や居住を都市の中心部等へ誘導し、コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワーク(BRT、コミュニティバス、タクシー等)のあり方についてどう考えるか。

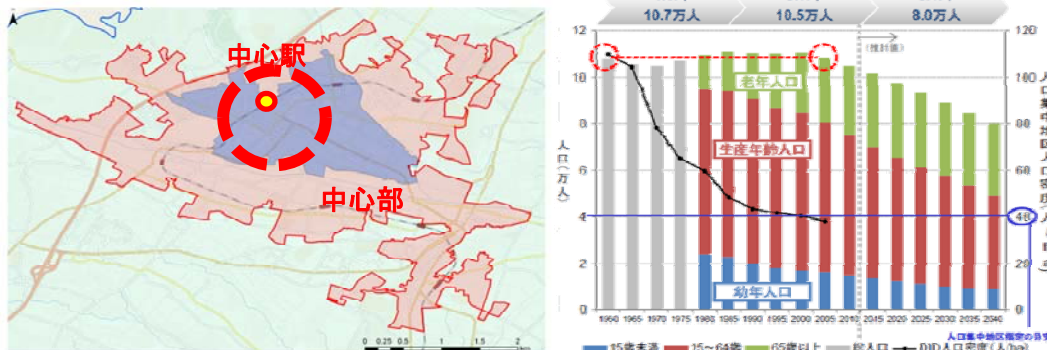
○地方都市では、今後、拡散した市街地のままで人口が減少し居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられた医療・福祉等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。

○コンパクトシティの推進のためには、都市機能の立地誘導を支える公共交通が重要



※DIDとは、国勢調査で定められた「人口集中地区」。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査基本単位区等が、市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

## ○人口集中地区の区域図(1960年、2005年)(A市(人口約10万人))



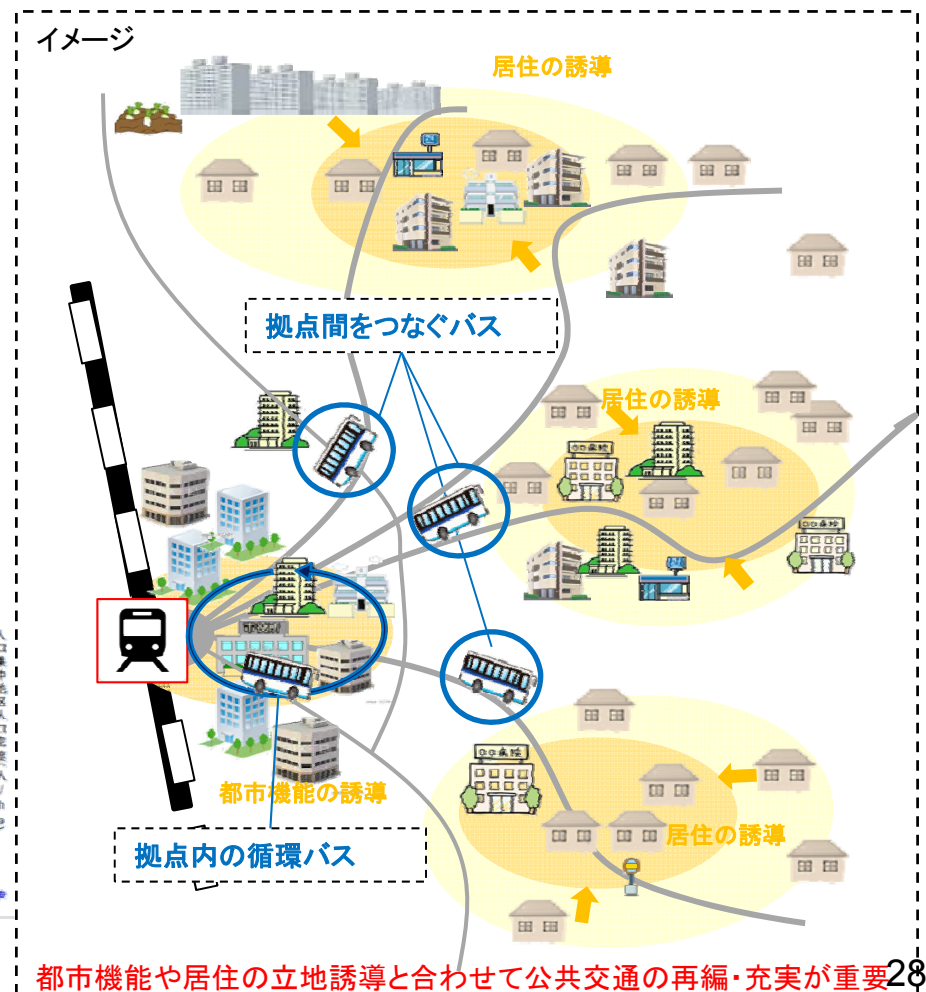
約4.0倍



1960年(1960年以降で最もDID人口密度の高い年)

2005年

出典: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)より国土交通省作成

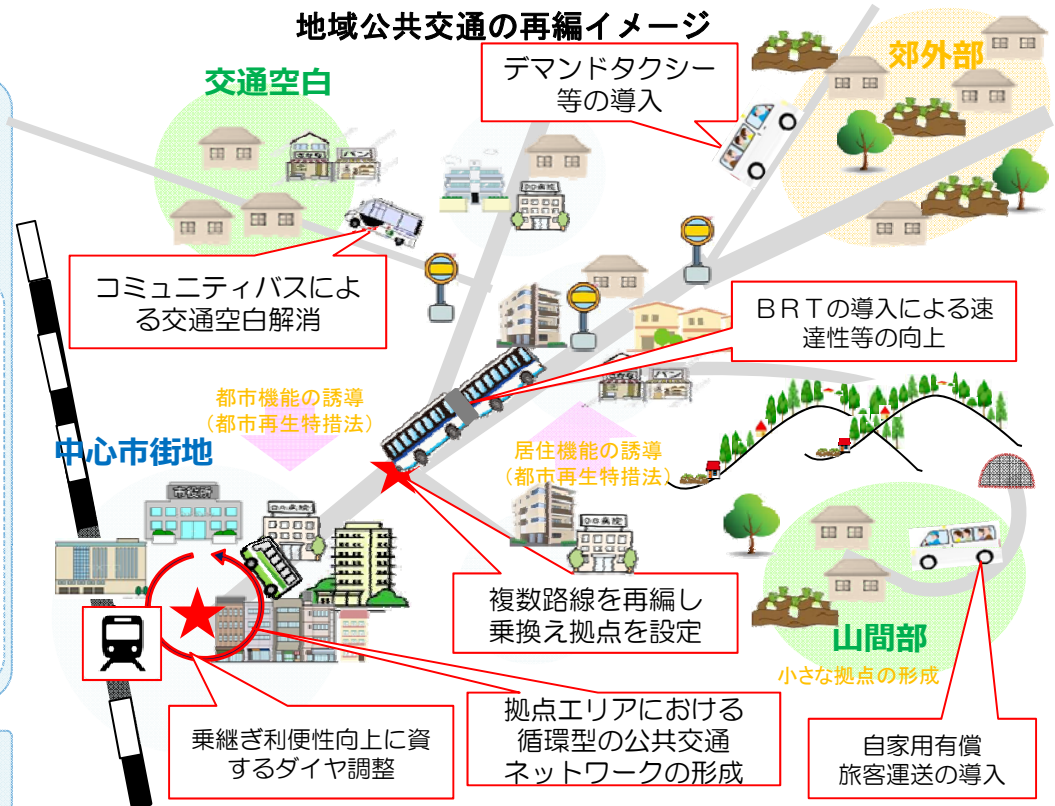
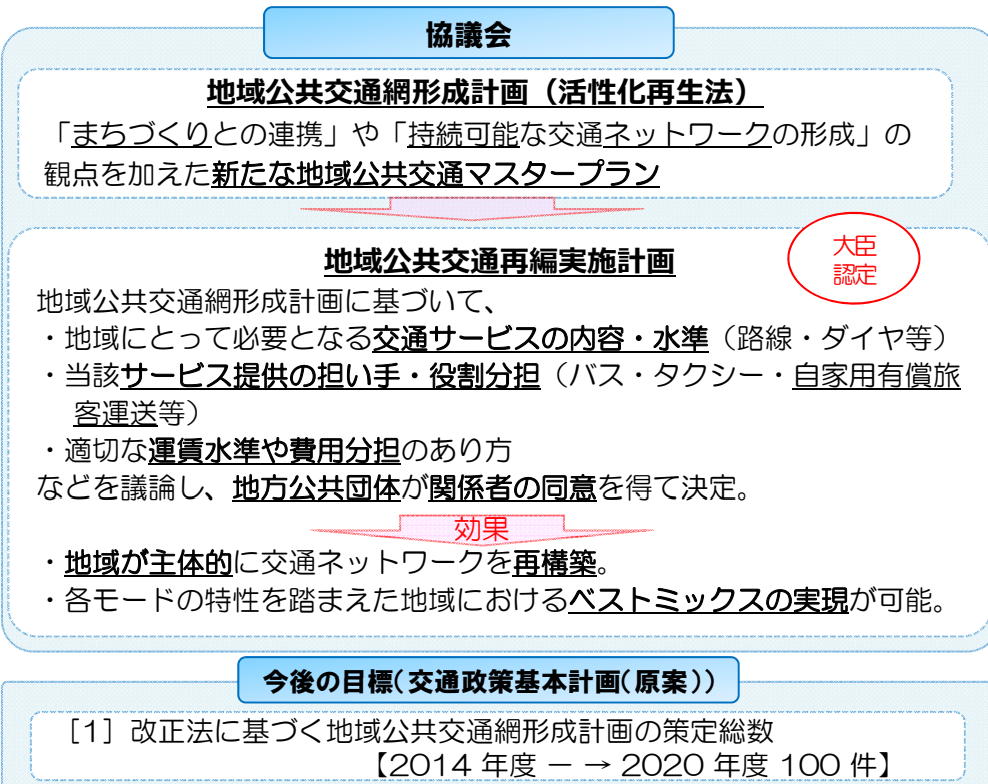


都市機能や居住の立地誘導と合わせて公共交通の再編・充実が重要

## 国の取組

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づき、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援。
- 地方公共団体等の主導による、まちづくり等と一体となった超小型モビリティの先導・試行導入を支援。

### ○改正地域公共交通活性化再生法に基づく交通再編促進



### ○超小型モビリティとスマートコミュニティとの連携（さいたま市）

- ・浦和美園地区において今後整備を予定しているスマートコミュニティに超小型モビリティを導入。保育園や商業施設と連携したカーシェアリングを実施。
- ・市役所や区役所における青色防犯パトロールや高齢者訪問にも活用。

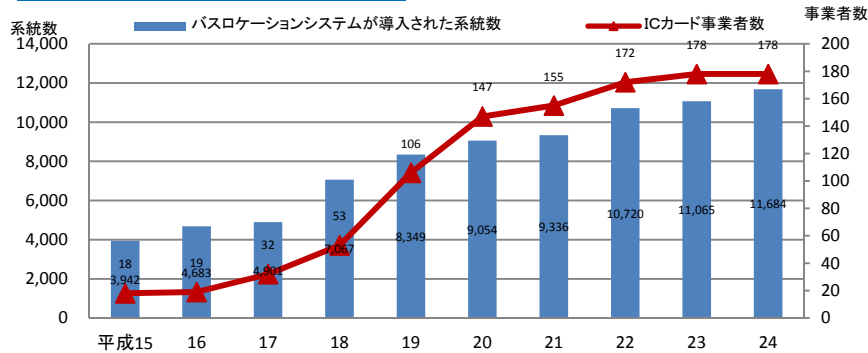


## 課題

- ネットワークは維持されているものの、利用環境や運行頻度等のサービスレベルの改善をどう進めていくか。
- バス事業者とまちづくりを担う地方公共団体とが連携した取組みをどう拡大していくか。

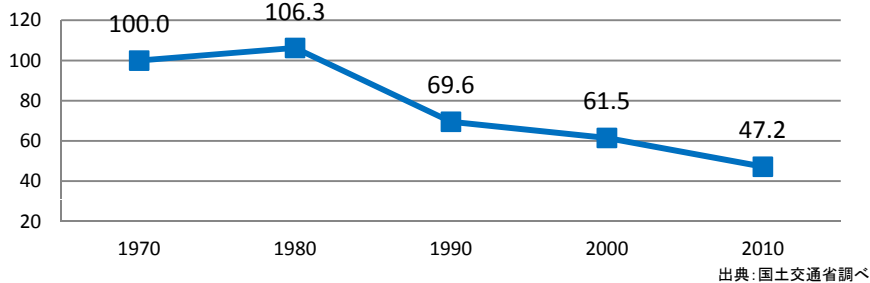
### ○バスロケーションシステムが導入された系統数

### ○ICカード導入事業者数



【参考】全バス系統数: 51,840系統数(23年度) 30両以上乗合バス事業者341社(24年度) 出典: 国土交通省調べ

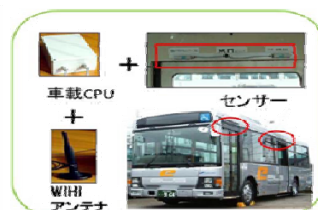
### ○1日当たり運行回数(1970年=100とした場合)



出典: 国土交通省調べ

### ○データを活用したサービス改善(イーグルバス(株))

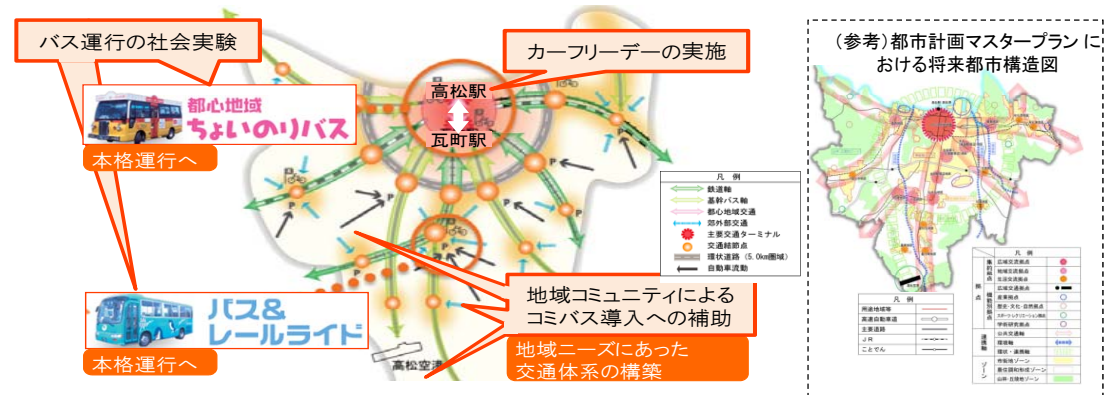
- ・車両に赤外線センサーと車内コンピュータを設置。
- ・停留所ごとの乗降者数、GPS位置情報、時間情報を把握し、ダイヤの最適化、路線の最適化に活用。



### ○まちづくりと連携した都市交通再構築(香川県高松市)

#### 高松市総合都市交通計画に基づく路線再編等の実現

- ・バス運行の社会実験(まちなか循環バスとバス&レールライドの新ルート開発)を実施し、民間事業での本格運行(H24.4.1~)を実現
- ・地域コミュニティ(自治会など地域の各種団体から構成)が主体となって導入するコミュニティバスへの補助
- ・カーフリーデーの実施や都市交通に関するシンポジウムの開催



### ○都心部へのBRTの導入とバスネットワークの再編(新潟県新潟市)

#### 「多核連携型都市」を目指し、交通施策と連動したまちづくりを推進

- ・以下3つの視点から、基幹公共交通としてのBRTの導入を中心とした全市的な公共交通ネットワークの強化を目指す。
- ① 地域内の公共交通の確保
- ② 都心アクセスの強化
- ③ 基幹公共交通の強化



## 3-3. 高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワークのあり方

---



# 3-3. 高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワークのあり方

## 問題意識例

○「交通政策基本計画」(原案)を踏まえつつ、高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワーク(高速バス等)のあり方についてどう考えるか。

### ○一定の規模を維持できない都市圏ではサービス提供機能と雇用が消失するおそれ

高速道路等のネットワークを活用し、市町村境界を越えた広域で連携し、魅力ある都市圏を形成するとともに、地域の多様性を再構築し、各地域が比較優位を持つことで、機能分担しつつ連携することが重要。

#### 【高次地方都市連合】

高速道路の活用による松江・米子都市圏<sup>※1</sup>の変化

【高速道路を活用しない】

【高速道路を活用】

都市圏の中心市	都市圏人口(万人)		都市圏の中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年 <sup>※2</sup>	2050年 <sup>※3</sup>		2010年 <sup>※2</sup>	2050年 <sup>※3</sup>
松江市	22.0	15.6	松江・米子市	56.0	37.3
米子市	32.6	20.9			

このままでは30万人都市圏が消える  
ネットワークにより30万人都市圏を維持



(※1)2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。  
(※2)2010年の人口は総務省「国勢調査」による。  
(※3)2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

米子鬼太郎空港の路線拡大  
【スカイマーク新規就航路線】  
2013年12月:成田、神戸、茨城(神戸経由)  
2014年4月:羽田、札幌、那覇

境港のクルーズ船寄港増大  
H24年度 16隻 約9000人  
H25年度 17隻 約11000人  
H26年度 19隻+α 約30000人(予定)

クルーズ客は、出雲大社(出雲市)、足立美術館(安来市)、水木しげるロード(境港市)などを回遊

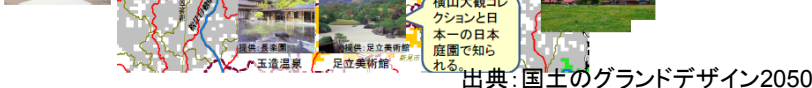
【スカイマークの西久保社長談】  
自社用機で山陰上空を通過したら、大きな都市圏の夜景を目にした。調べてみたら米子・松江の都市圏。一つの大きな都市圏ととらえ、路線就航を検討することにした。

スターバックス  
コーヒージャミナ松江市

鳥取・島根両県ではスタバは松江市、出雲市にのみ出店。鳥取市では「すなは珈琲」が2014年4月に開店。

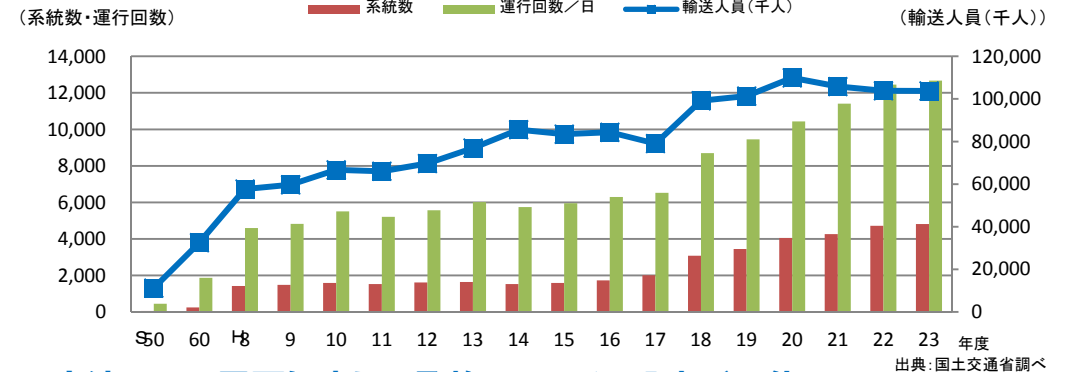
江島大橋

松江と境港を結ぶ橋。「べた踏み坂」としてCMで取り上げられ観光光スポットに



出典:国土のグランドデザイン2050

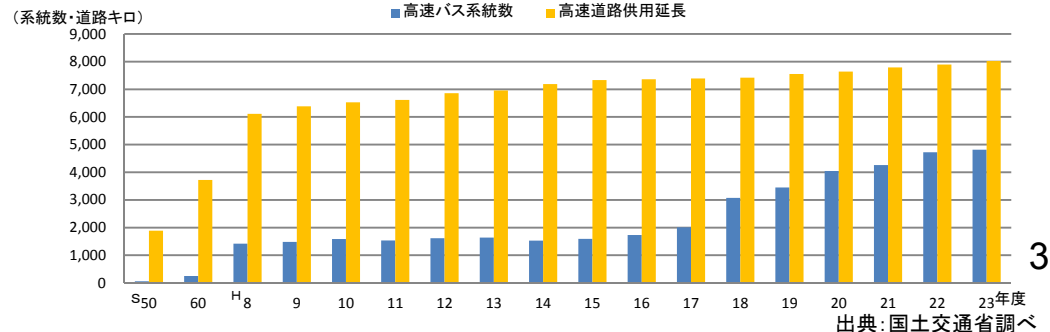
### ○高速バスの系統数、運行回数、輸送人員の推移



### ○高速バスは需要に応じた柔軟なサービス設定が可能。

	路線バス	高速バス
事業計画 (路線の変更等)	認可	認可
運行計画 (ダイヤ変更等)	事前届出 (30日前届出)	事前届出 (7日前届出)
運賃	上限認可	事前届出 (7日前届出)

### ○高速道路ネットワークの拡充に伴って系統数も増加



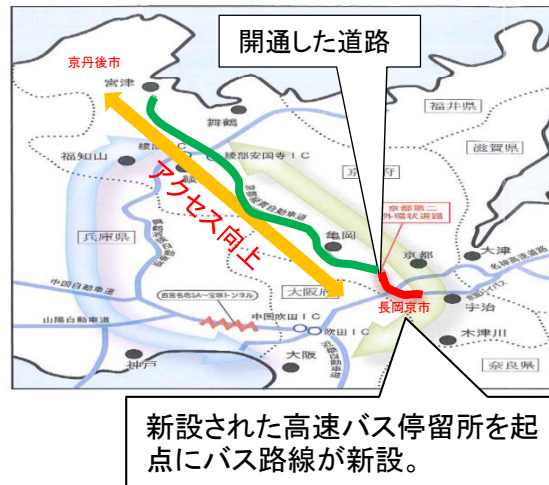
### 3-3. 高次地方都市連合における複数の地方都市等をつなぐ自動車交通ネットワークのあり方

#### 課題

- 高速道路などの道路整備の進捗に伴い、これに対応して更なる自動車ネットワーク(高速路線バス等)の拡充がなされるべきではないか。
- 鉄道などの他モード、地域内を輸送する路線バス等との連携を促進すべきではないか。

#### ○京都第二外環状道路の開通に合わせた路線の新設

- ・ 京都第二外環状道路開通により、京都北部(京丹後市)と長岡京市のアクセスが向上。
- ・ また、長岡京市内の駅上に高速バス停留所が新設され、京丹後市と京都市を結んでいた高速バスが当該停留所に寄る路線を新設。
- ・ 当該停留所等を結節点とした新規バス路線の開通等により、京都市南部や長岡京市へのアクセスが便利に。



#### ○地方自治体や地域のバス事業者等との連携

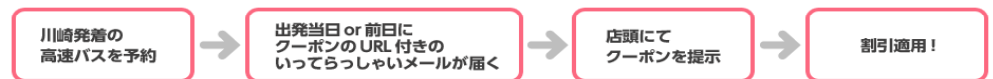
##### 平成エンタープライズ株式会社の取組み

- ・ 東京都北区街づくり課と、高速バスで街づくりに貢献すべく随時話し合いを実施。併せて地域町内会とも協力して街の活性化に取り組んでいる。
- ・ また、地域の足となっている都電、都バスの乗車券のセット販売なども実施。



##### WILLER TRAVEL株式会社の取組み

- ・ 川崎市、商業施設、自治体とが連携し高速バスの到着後に、バス停に隣接する商業施設のSPAへの入浴や、高速バス出発前まで商業施設でのカフェで休憩等、利用者に過ごし方を提案。



##### 西日本鉄道株式会社の取組み

- ・ 地方自治体、商業施設等と連携し、商業施設の駐車場を利用したパーク&ライドを実施。
- ・ 当該商業施設の商品券を購入した者が利用可能で、商業施設駐車場にマイカーを駐車し、高速バスに乗り換えて都心部(天神・博多)へ移動する。



#### ○高速バスのサービス向上に向けた取組み

- ・ 座席の高機能化や待合室等のハイグレード化等、バスサービスの向上が図られている。



座席



待合室

## 3-4. 「地域産業」としての自動車運送事業等の果たす役割と維持・活性化

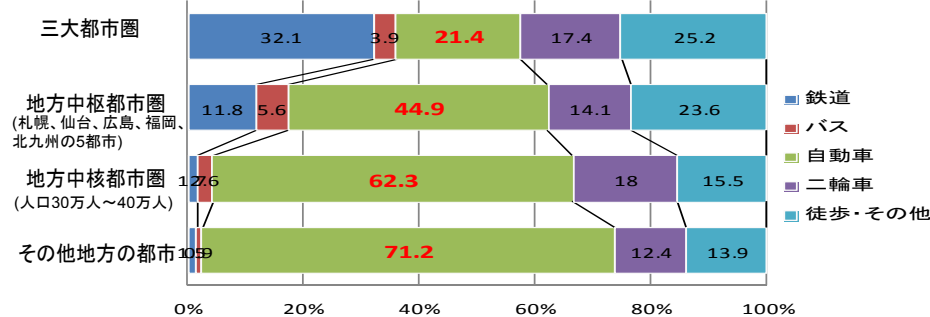
---

## 問題意識例

○人口急減を克服し、地方の活力発揮を図るためにも、地域密着型の「地域産業」としての自動車運送事業・自動車整備事業の果たす役割（経済面・雇用創出面、地域の利便向上面）についてどう考えるか。

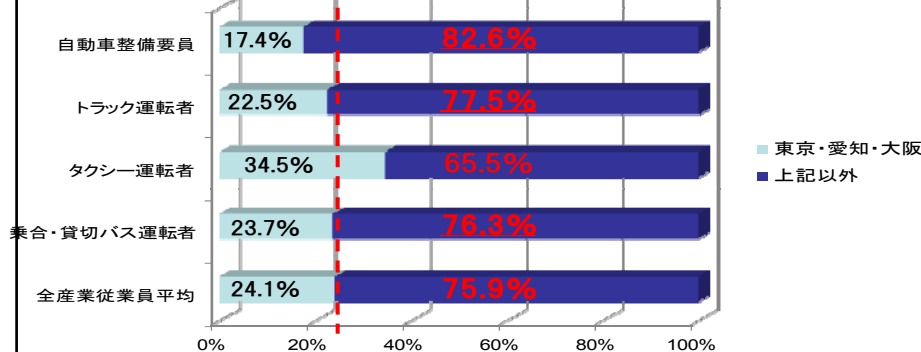
○「地域産業」としての自動車運送事業等の維持・振興・活性化をどのように図るべきか。

＜交通手段の分担率比較＞



出典：国土交通省 平成22年全国都市交通特性調査集計

＜東京都・愛知県・大阪府とそれら以外の比較(全産業平均と各自動車運送事業等の従業員数)＞



※自動車整備士：日本自動車整備振興会連合会調べ(平成25年6月時点)。

※トラック運転者：都道府県別の車両数の割合から運転者数の割合を推計。

トラック協会調べ(平成26年6月末時点)

※タクシー運転者：「輸送実績報告書」(平成23年度)

※乗合・貸切バス運転者：「輸送実績報告書」(平成23年度)

※全産業従業員平均：「労働力調査」(平成25年)のモデル推計による都道府県別結果

＜各事業者の規模等＞

	事業者数	営業収入 (整備事業及び販売業においては売上高)	従業員数	経済波及効果 <sup>※8</sup>
トラック事業 <sup>※1</sup>	6.3万 (H24年度)	14.9兆 (H23年度)	約140万 (H23年度)	約27兆円
バス事業 <sup>※2</sup>	0.6万 (H24年度)	1.4兆 (H24年度)	約17万 (H23年度)	約2.5兆円
タクシー事業 <sup>※3</sup>	5.5万 (H23年度)	1.7兆 (H23年度)	約41万 (H23年度)	約3.1兆円
整備事業 <sup>※4</sup>	7.3万 (H24年度)	5.3兆 (H24年度)	約55万 (H24年度)	約9兆円
自動車販売業 <sup>※5</sup>	1.1万 (H24年度)	14.6兆 (H24年度)	約35万 (H24年度)	約41兆円
(航空事業) <sup>※6</sup>	16 (H25年度)	2.9兆 (H24年度)	約3万 (H25年度)	約5.3兆円
(鉄道事業) <sup>※7</sup>	199 (H25年度)	5.9兆 (H23年度)	約20万 (H23年度)	約11兆円

(※1) 国土交通省自動車局貨物課調べ

(※2) 国土交通省自動車局旅客課調べ

(※3) 国土交通省自動車局旅客課調べ

(※4) 日整連 自動車整備白書 平成24年度版

(※5) (一社)日本自動車販売協会及び

(※6,7) 数字でみる航空2014(主要事業者のみ)、

(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ

数字でみる鉄道2013

(※8) 経済波及効果については、平成17年産業連関表(確報)の逆行列係数表を用いて、算出した。

なお、算出の際に用いた各事業の部門コードは、整備事業:31 自動車販売業:16 その他:25

(対事業所サービス) (輸送機械) (運輸)

## 課題

- 自動車運送事業等の90%以上は中小企業であり、厳しい競争環境の中、事業者数の増加・事業規模の零細化が進み、経営者・従業員の高齢化が進展している。
- 自動車への新技術の導入が進展し、通販やSNSの拡大等ライフスタイルも大きく変化している。
- このような中、地域産業である自動車運送事業等の基盤を維持するための支援施策のみならず、新たな取組への意識を持ち、新たな設備投資や人材育成などによる基盤強化を図るとともに、収益性を向上させる事業環境の創出が必要ではないか。

### ○ほぼ全ての事業者が中小企業

	トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備
中小事業者数の割合	99%	90%	99%	98%

＜中小事業者割合＞

出典：トラック：数字で見る自動車2014

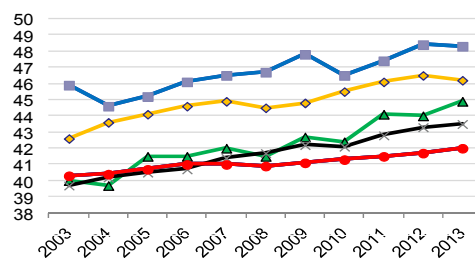
バス、タクシー：国土交通省自動車局旅客課調べ

自動車整備：日本自動車整備振興会連合会

自動車整備白書平成25年度版

### ○自動車関連産業従事者の高齢化が顕著

年齢 【自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移】



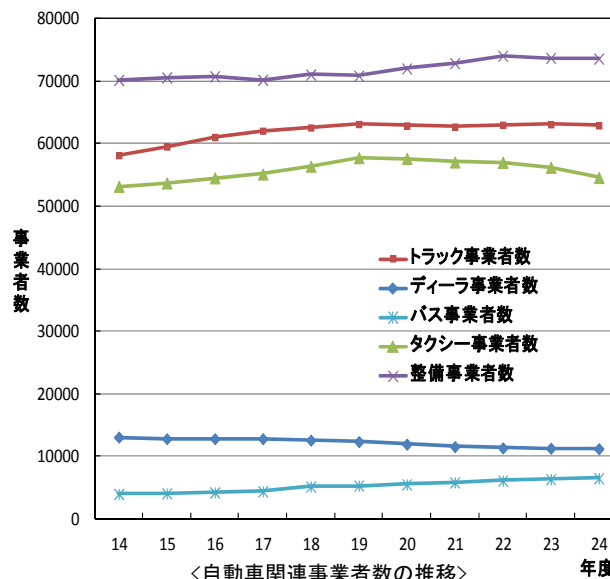
大型トラック 普通・小型トラック

バス 自動車整備 全産業平均

出典：自動車整備以外：厚生労働省 賃金構造基本統計調査

自動車整備：日本自動車整備振興会連合会 自動車整備白書

### ○事業者数は緩やかな増加傾向(タクシー、ディーラー業を除く)



＜自動車関連事業者数の推移＞

※トラック事業者数：国土交通省自動車局貨物課調べ

※ディーラー事業者数：(一社)日本自動車販売協会連合会及び

(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ

※バス事業者数：国土交通省自動車局旅客課調べ

※タクシー事業者数：国土交通省自動車局旅客課調べ

※整備事業者数：日本自動車整備振興会連合会 自動車整備白書

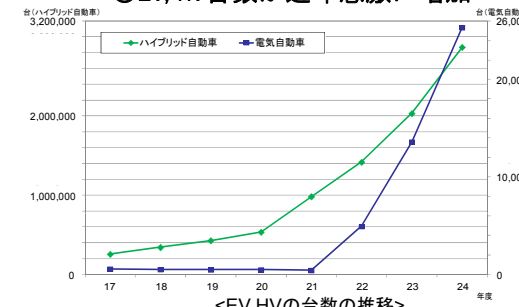
### ○通販等の電子取引が増加傾向



＜消費者向け電子商取引市場規模の推移＞

出典：経産省 平成24年度我が国情報経済社会における基盤整備 (電子商取引に関する市場調査)

### ○EV, HV台数が近年急激に増加



＜EV, HVの台数の推移＞

出典：自動車検査登録情報協会

平成25年版わが国の自動車保有動向

## (新たな経営形態や事業環境の創出)

### ○グループ化による業務改善やモード横断的な多角経営

みちのりホールディングスの取組概要



#### ■背景

- 人口減少・少子高齢化が進む中で、輸送人員は右肩下がりで減少する傾向にあり、事業者の経営状況が悪化し、業界全体が収縮傾向にあるという悪循環に陥りつつある。
- このような状況の中、東北地方の「みちのりホールディングス」によるスケールメリットを活かした業務改善や、中国地方の「両備ホールディングス」によるモード横断的な経営統合による多角経営が行われている。

両備ホールディングスの事業分野



### ○整備技術高度化の進展とスキャンツールの導入支援

電子制御による新技術が活用されている自動車の整備に必要なツールの導入を支援



#### ■背景

- 次世代自動車等は高度な電子制御技術によって大幅に省エネ性能が向上。電子制御装置等の故障の検知・整備にはスキャンツールが必要不可欠。
- スキャンツールは高価であり、全ての自動車メーカーに対応していない等の課題により、市場の多くを占める中小の整備事業者には普及していない。

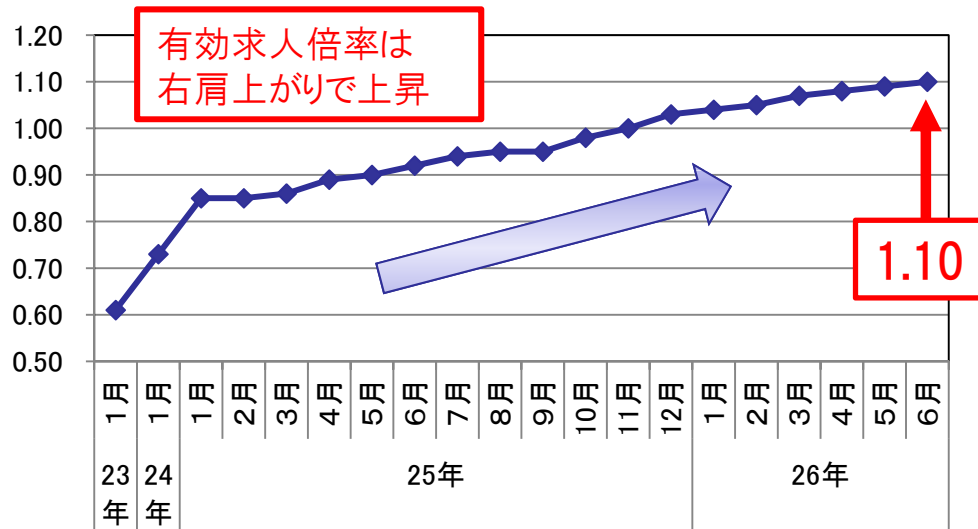
## 3-5. 「地域産業」としての自動車運送 事業等における現場を支える技能 人材の確保・育成

---

## 問題意識例

○「地域産業」としての自動車運送事業等において顕在化しつつある労働力不足問題に対応して、現場を支える技能人材の確保・育成についてどう考えるか。

現在、自動車運送事業等の一部で、人材不足が顕在化。



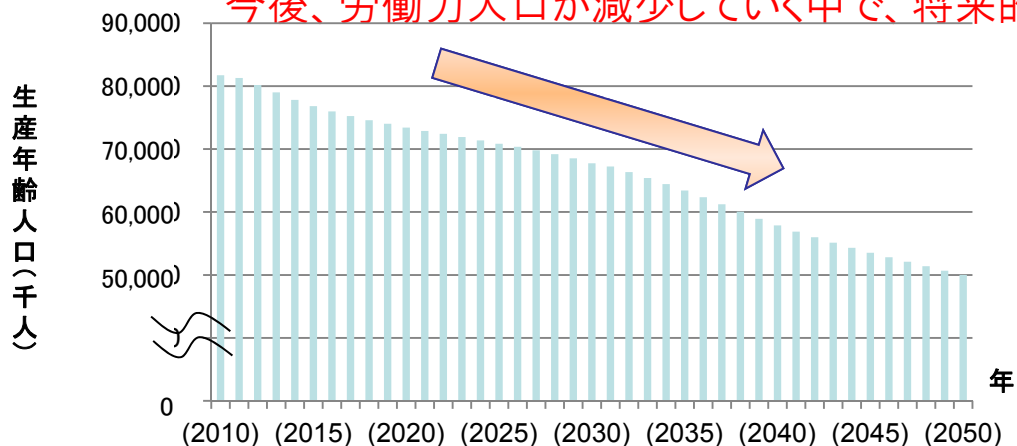
厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

**【バス】** (H25バス事業者アンケート・ヒアリング結果)  
 事業者の97%が「運転者不足による影響」を認識。  
 事業者の約70%が、「運転者不足により、受注機会の喪失(貸切バス)や増便の断念(高速バス)を経験」と回答。

**【トラック】** (全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感(速報)」)  
 事業者の約6割が労働力不足を認識。

**【自動車整備】** (自動車整備技術の高度化検討会(平成25年9月)報告書)  
 整備士を目指す若者が激減(整備学校入学者数が10年間で半減)。

今後、労働力人口が減少していく中で、将来的にさらなる人材不足に陥るおそれ。



2014年 77,800(千人)

2025年 70,845(千人) **【約700万人減】**  
 (2014年比)

2035年 63,430(千人) **【約1440万人減】**  
 (2014年比)



## 取組事例

○トラック、バス、タクシー業界における女性ドライバー活躍に向けた取組事例。

### トラガールサイトの開設

- 全国各地の現役トラガールにインタビューを実施。
- 自動車局HPにおいて、その活躍の様子を紹介するとともに、女性が活躍できるフィールドの広さやドライバー業務の魅力についてPR。
- 免許取得等や、女性のライフイベントに合わせた柔軟な働き方の提案等について、わかりやすく発信。【トラガールサイト】



### トラック業界の取組

- 自社の他、配送先等での女性が利用しやすいトイレの整備等を進めるため、荷主等に対し協力を要請するなど、広く関係業界等の協力を得ながら、女性が働きやすい職場環境の整備に努める。



トラック分野における女性の活躍を支援・促進すること等を目的に、女性の視点から開発されたトラック

### バス事業者 (遠州鉄道) の取組

- 平成26年4月から9月末まで「女性バス運転者積極採用キャンペーン」を実施中。
- 自社のHPに女性運転者募集の特設サイトを創設するとともに、大型二種免許の取得費用を全額負担するなど、女性運転者を積極的に採用。

・現在、9月末までに女性6人が入社する予定



### タクシー事業者 (国際自動車) の取組

- 女性ならではの感性を發揮できる「ホスピタリティアテンダント」を募集。

#### 【概要】

女性運転者が、①病院の送迎、②子どもの送迎、③高齢者の外出等をサポートするなど、女性ならではのホスピタリティが發揮できる職場環境を整備。

- ・今年度、ホスピタリティアテンダント採用8名  
(全体の女性運転手60名)

## 課題

- 「地域産業」たる自動車運送事業等の人材不足は、地域を支える人流・物流ネットワークや自動車の安全性等の確保に支障を生じさせるおそれがあるのではないか。
- 自動車運送事業等は、中高年の男性労働力に依存していることから、人材不足を解消するため、女性や若年層の新規就労と定着促進をどう進めていくべきか。
- 自動車運送事業等において見受けられる、不規則・長時間・力仕事といった働き方を変えるため、どのような取組が必要か。
- 自動車運送事業者等は中小零細の事業者が多いため、事業者の自助努力だけで改善を図ることは限界があるのではないか。

女性比率が極めて低く、平均年齢も高め。

### <就業構造>

	トラック	バス	タクシー	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	※A 84万人	※C 13万人	※D 34万人	※E 40万人	-
(女性比率)	※A 2.4%	※C 1.4%	※D 2.3%	※2 ※F 2.1%	※A 42.8%
平均年齢	※1 ※B 46.2歳	※B 48.3歳	※B 58.3歳	※E 43.5歳	※B 42.0歳
労働時間	※1 ※B 220時間	※B 209時間	※B 196時間	※B 192時間	※B 177時間
年間所得額	※1 ※B 418万円	※B 440万円	※B 297万円	※B 419万円	※B 469万円

※1 大型トラック運転者。

※2 自動車整備専門学校の入学者に占める女性割合。

(出典) ※A 総務省統計局「労働力調査」、 ※B 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、  
 ※C 日本バス協会「日本のバス事業」、※D 全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、  
 ※E 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」、  
 ※F 全国自動車大学校・整備専門学校協会資料

9割以上が中小事業者。

### <中小事業者割合>

	トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備
事業者数	62,630	6,527	15,271	72,724
中小事業者数	62,593 (※1)	5,884 (※2)	15,126 (※3)	71,247 (※4)
中小事業者数の割合	99%	90%	99%	98%

※1 車両数規模が500両以下の事業者数(出典:数字で見る自動車2014)

※2 乗合バス事業者は資本金1億円以下、貸切バス事業者は資本金5000万円以下の事業者数(出典:事業報告書)

※3 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数(出典:事業報告書)

※4 従業員数が300人以下の事業者数(出典:自動車整備白書平成25年度版)

## 3-6. 経済の基盤となる物流を担う トラック事業による地域経済の 活性化への貢献

---

## 問題意識例

- 経済の基盤となる物流を担うトラック産業として、地域経済の活性化・持続可能な事業の発展を図るために、何ができるか。
- 生活に不可欠な社会機能の一端を担うトラック産業として、「日本海・太平洋2面活用型国土」の形成のための多様なモードの活用による輸送を目指す観点も踏まえ、大規模災害等の発生時に何ができるか。

### 1. 地域経済の活性化に資する役割

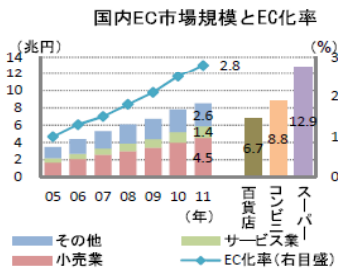
- ✓ 末端輸送のほとんどはトラックが担っている。
- ✓ トラック輸送は全ての産業で不可欠な基盤である。



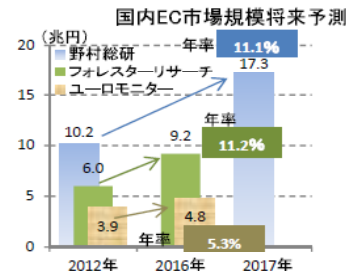
「100km未満の貨物輸送機関分担率」(数字でみる物流2013より)

### ネット通販市場を取り込んでのサービス展開(イメージ)

- 国内小売市場規模が横ばいする中、Eコマース市場は成長を続けており、今後も拡大。
- トラック事業者が流通加工(セットアップ・ラッピング等)や返品対応を含めた付加価値を付けることにより、誰でもどこでもサービス展開が可能に。



「Eコマース市場の拡大と物流業への影響」(DBJより)

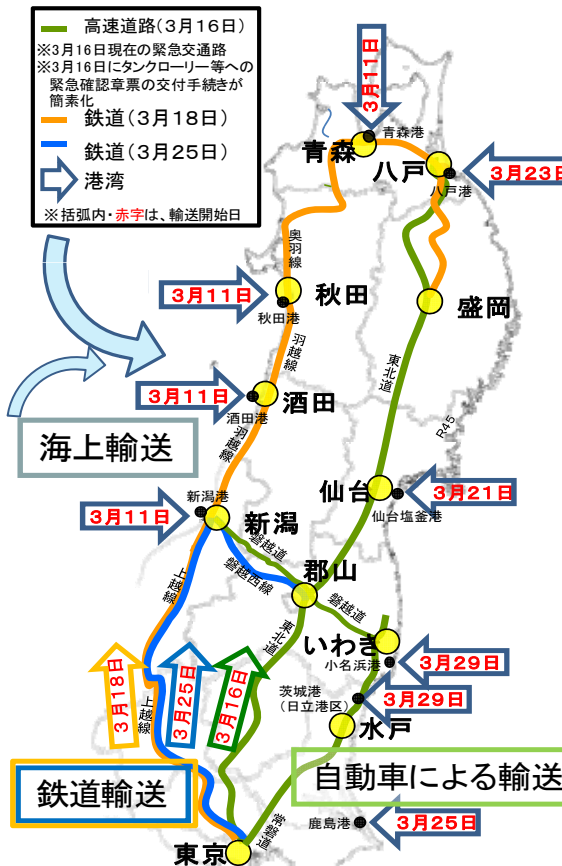


### 地場産業の特徴を活かしたサービス展開(イメージ)

- 地元の産業(ブランド野菜)に着目し、新鮮な野菜をすばやく効率的に直接消費者に届ける物流システムを構築。
- ドライバーを通じて、ユーザーの声をフィードバックすることにより、ニーズにあった農業展開・活性化にも貢献。

- ✓ 創意工夫により付加価値を付けることで、地域産業の活性化に貢献することができるのではないかと

### 2. 大規模災害発生時の役割



「東日本大震災後のガソリン・経路の輸送状況」(国土のグランドデザイン2050より)

### 東日本大震災時

- 東日本大震災時、日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートとして機能。

- ・ 関越自動車道 → 震災後1.5倍
- ・ 日本海沿岸東東北自動車道 → 震災後1.3倍 等

※物資輸送に占めたトラック輸送の割合(内閣府被災者生活支援チーム(H23.3.11~4.20))

- ・ 食料: 約72% 飲料: 約58%

### 本年2月の豪雪時

- 都道府県からの要請により、全日本トラック協会等を通じて、緊急物資輸送を実施。

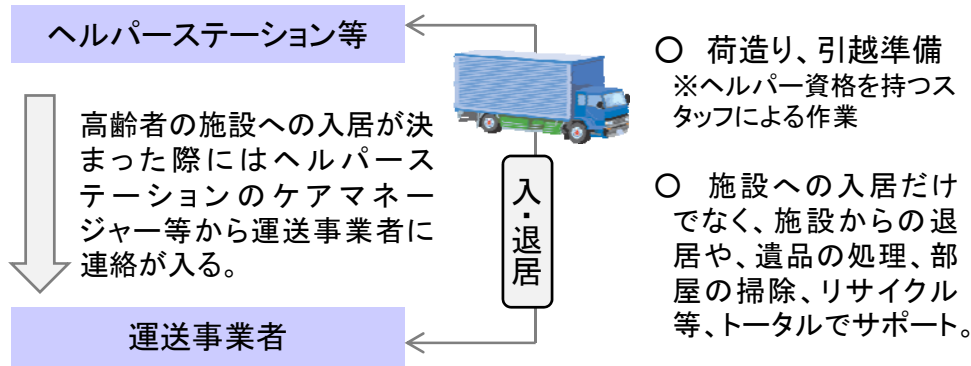
- ・ 灯油缶100個(群馬県大泉町→埼玉県新座防災基地)
- ・ 融雪剤約140t(群馬県桐生市→山梨県甲府市、神奈川県横浜市→山梨県早川町、群馬県桐生市→山梨県都留市 等)

課題

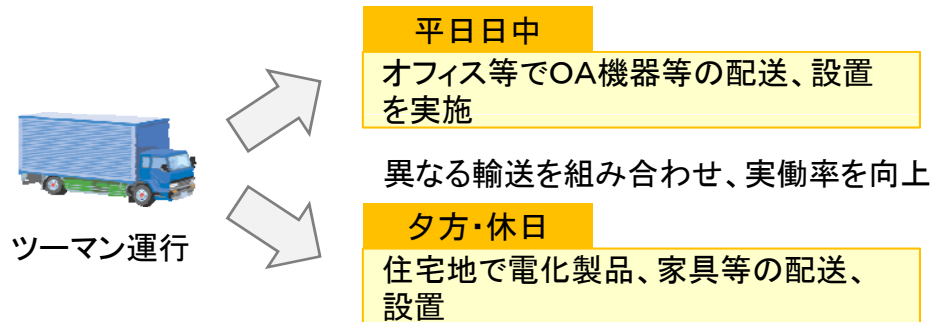
- 地域経済の活性化に資するトラック運送事業者の創意工夫（他分野との協働・連携、成長市場の取込み）、また、それらを効果的に促していくための先駆的事例の発掘・展開が必要ではないか。
- 大規模災害時等における緊急物資輸送体制を、引き続き推進・拡充していくことが必要ではないか。

1. 地域経済の活性化に資する役割

地域の活性化に資する事業者例① (大阪府・G社)



地域の活性化に資する事業者例② (埼玉県・L社)

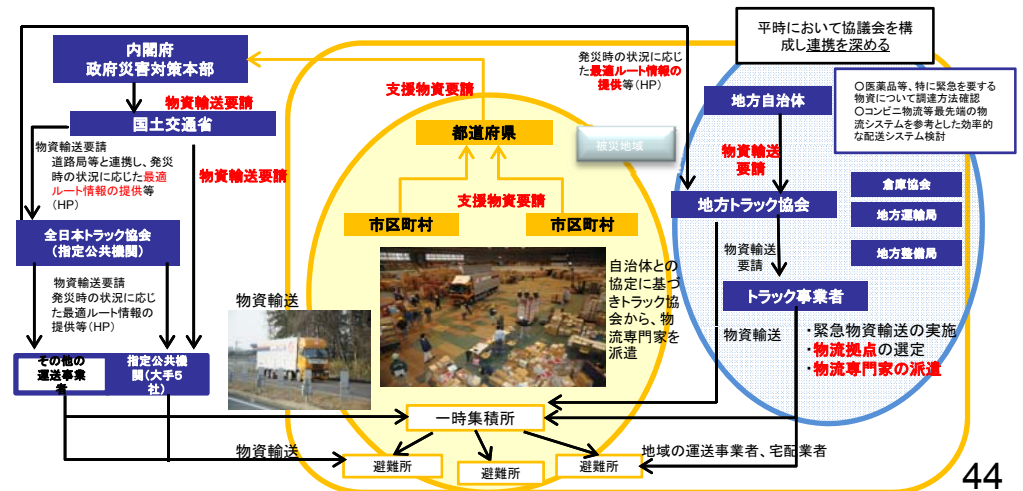


- 輸送密度が低い地方都市等において、配線、設置作業が必要な配送を行うため、2人の作業人員が必要なツーマン運行を効率的に運用するため、異なる種類の配送を組み合わせ。

2. 大規模災害発生時の役割

緊急物資輸送について

- 緊急物資輸送協定数  
・ 震災前**39**／震災後**46** (H26. 8. 25現在)
- 災害時における陸運の重要性に鑑み、昨年、災害対策基本法に基づく指定公共機関として日本通運の他に以下の会社等が新たに追加指定された。  
H25.10.01 福山通運株式会社  
佐川急便株式会社  
ヤマト運輸株式会社  
西濃運輸株式会社 を追加指定  
H26.08.01 公益社団法人全日本トラック協会を追加指定



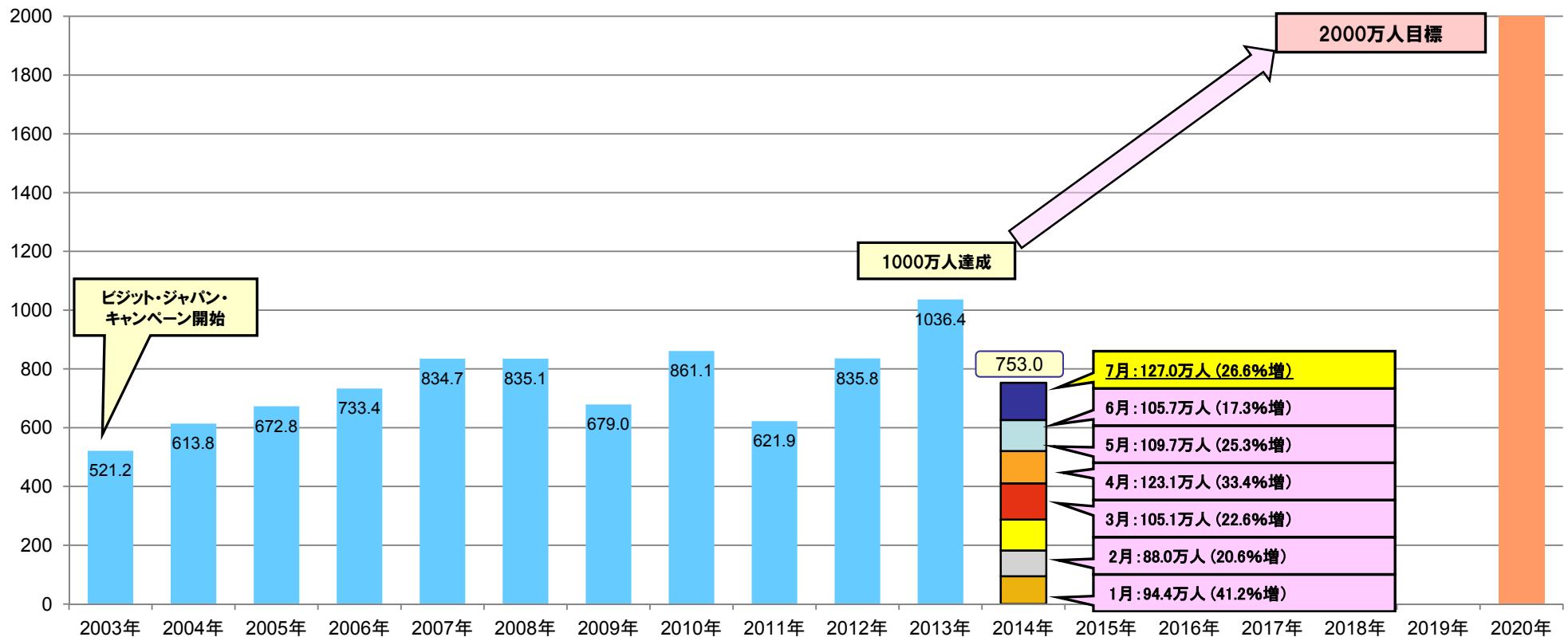
## 3-7. 観光立国の実現、2020年 オリンピック・パラリンピック東京 大会への対応

---

問題意識例

- 観光立国の実現に向けて、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を踏まえつつ、世界に通用する魅力ある観光地域づくりや、外国人旅行者の受入環境整備を図るための自動車分野における取組(観光地周遊の利便性向上、多言語対応、空港アクセスの改善等)についてどう考えるか。
- 特に、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けた取組についてどう考えるか。

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1~5月の値は暫定値、2014年6~7月の値は推計値、%は対前年(2013年)同月比  
出典: 日本政府観光局(JNTO)

課題

○訪日外国人旅行者200万人を受け入れるに当たって、供給能力が制約要因にならないよう、より一層の受け入れ体制の整備等が必要ではないか。

貸切バスの臨時営業区域の設定 (H26. 4~H26. 6)

訪日外国人旅行者の増加により、昨年夏の北海道や今春の立山黒部など、一部の地域では季節的な需要増に対して貸切バスの供給輸送力が不足する状況が発生。  
このため、本年4月より貸切バスに係る臨時営業区域を柔軟に設定できる特例措置(営業所が所在する地方ブロックを臨時営業区域とする)を導入。

特例措置の内容

- ① 対象事業者 → 日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定(日バスSafety)を受けた事業者で、法令遵守の点で問題のない事業者
- ② 営業区域 → 営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域(地方ブロック)を臨時営業区域とする。
- ③ 対象旅客 → 訪日外国人旅行者(運送申込者が外国の旅行会社である場合に限り)
- ④ 期間 → 認可日より平成26年6月末まで



東京都、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県を臨時営業区域とする

臨時営業区域の設定期間の延長 (H26. 6~H26. 11)

7月からの夏休みにかけて、台湾の訪日旅行の繁忙期を迎えることとなる中、東南アジアの訪日旅行が持続的に成長しており、また、北海道において、例年の修学旅行に加え、6月から10月にかけての大型クルーズ船の寄港の大幅な増加、航空路線における国内線の路線開設・増便のほか、国際線定期便の増便やチャーター便の就航が相次いで予定されるなど、貸切バスを必要とする外国人観光客の大幅な増加が見込まれることから、臨時営業区域の認可期間を延長。

特例措置の内容 ※変更点は下線部

- ① 対象事業者 → 日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定(日バスSafety)を受けた事業者で、法令遵守の点で問題のない事業者
- ② 営業区域 → (イ) 営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域(地方ブロック)を臨時営業区域とする。  
(ロ) 営業所が東北運輸局管内にある①の事業者については、  
(イ)の他に北海道運輸局管内を臨時営業区域とすることができる。
- ③ 対象旅客 → 訪日外国人旅行者(運送申込者が外国の旅行会社である場合に限り)
- ④ 期間 → 認可日より平成26年11月末まで

(ロ)のケースの例



東北運輸局管内に営業所がある①の事業者であれば、北海道運輸局管内を臨時営業区域とすることができる

都心と臨海副都心を結ぶ

公共交通機関の整備

東京都が、選手村の後利用をはじめとしたオリンピック・パラリンピックを契機とする開発需要に柔軟に対応するため、「都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に関する基本方針」を策定。

(概要)

都心から勝どきを経由して臨海副都心に至る地域について、将来予想される交通需要に対応するため、BRTを中心とした中規模な公共交通機関の整備に向けて、早期に具体的な計画策定と運行に向けた準備を着実に進める。

(今後のスケジュール)

- 平成26年度 「事業協力者」の公募、基本計画の策定
- 平成27年度 事業者の公募・選定・協定締結、事業計画の策定
- 平成31年度 運行開始(予定)



選手村イメージ



臨海部全域



対象エリア



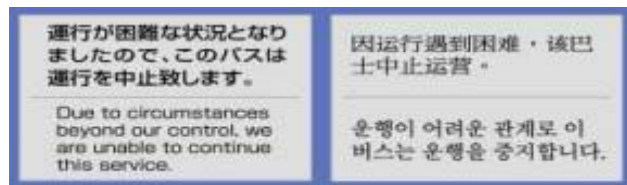
## 課題

- 訪日外国人旅行者が「言葉の壁」を感じることはないよう、更なる取組が必要ではないか。
- 観光資源をアピールするための魅力的なサービスを普及促進していく必要があるのではないか。
- 訪日外国人旅行者が旅行中、自動車事故に遭った際に、適切な補償を確実に受けられるような体制を整備すべきではないか。

### 液晶モニターの多言語化（東京空港交通）

外国人が安心して利用できるよう車内液晶モニターを多言語化し、運行困難時、渋滞時等に的確に情報を提供。

※液晶モニターは、日本語、英語、韓国語、中国語（簡体字・繁体字）

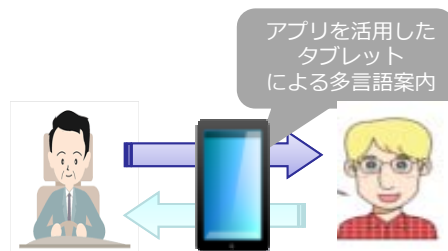


運行困難時（日本語・英語・中国語・韓国語）

### 自動翻訳スマホアプリの導入検討

外国語によるコミュニケーションが可能となるよう、業界団体において、タクシー車両への自動翻訳スマホアプリの導入に向けた検討を開始。

（東京ハイヤー・タクシー協会）



アプリを活用した  
タブレット  
による多言語案内

### スカイホップバス（日の丸自動車興業）

■コース：浅草コース・お台場コース・六本木コース

■利用者数：約1.9万人のうち約6割が外国人（うち欧米人が約7割）

■料金：1日券1800円、2日券2500円

■特徴：HP・パンフレットでの情報提供（4カ国語）、車内での外国語による観光案内



### レンタカーの多言語カーナビの導入

大手事業者を中心に、レンタカーにおける多言語対応カーナビを搭載した車両の導入が進んでいる。

（平成26年3月末現在）

事業者名	多言語カーナビ搭載車両数	全車両数	割合
トヨタレンタリース	48,000	99,500	48%
オリックス自動車	40,000	53,000	75%
タイムズモビリティ	15,283	29,316	52%
ニッポンレンタカー	21,884	22,178	99%
日産カーレンタルソリューション	13,060	18,408	71%

※一部事業者は英語対応分を記載

出典：一般社団法人全国レンタカー協会調べ

### 多言語表記の統一化に向けた多言語対応の改善・強化

首都圏を中心に多言語による案内表示が進められているが、同一の名称であっても事業者によって異なる表記が用いられている。



このため、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、東京都を中心に行政機関、民間事業者等が連携して多言語対応改善強化の取組を開始。

### 無料公衆無線LAN環境の整備

濃飛乗合自動車の高速バス2路線2両において、無料公衆無線LAN環境整備の実証運行を実施。

- ①平成26年3月に「高山～白川郷・金沢」間で実証運行を開始し、同年4月より本格運行。
- ②平成26年2月に「高山～セントレア」間で実証運行を開始し、当初5月中旬までだったところ、実証運行期間を平成27年3月末まで延長。



Wi-Fiルーター

多言語リーフレットの作成

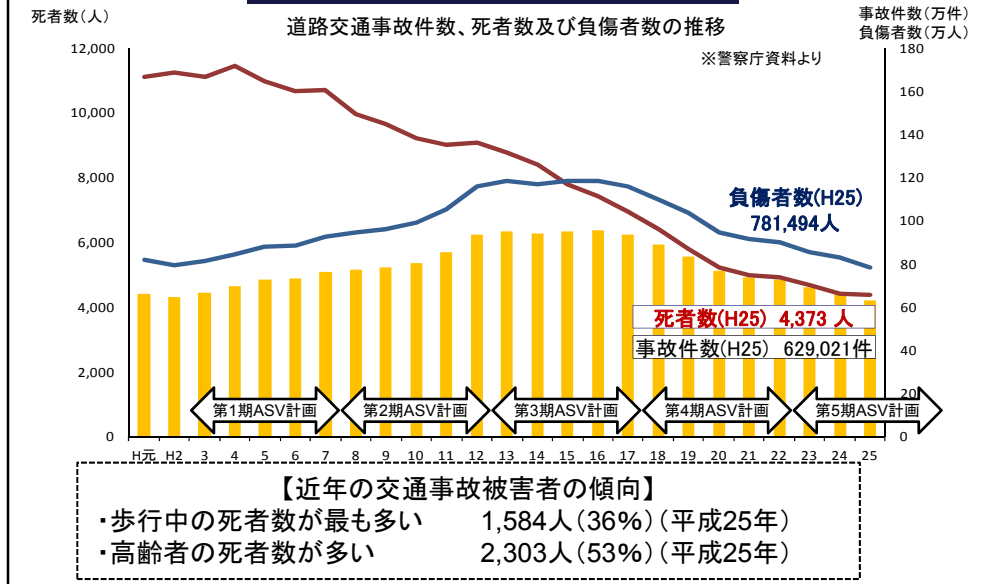
## 3-8. 安全や環境対策に資する技術 開発・普及促進

---

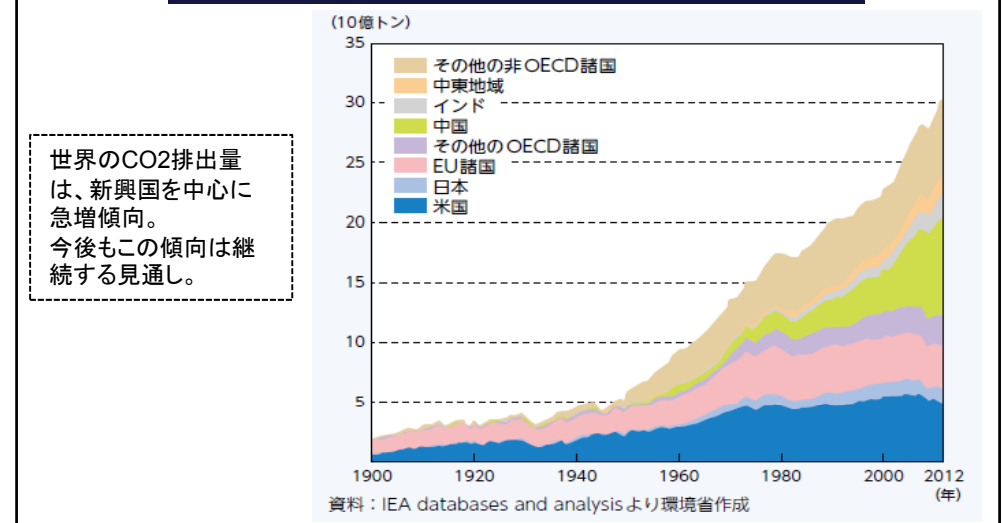
## 問題意識例

- 交通事故による死者数は近年減少傾向にあるものの、死者数4,373人、負傷者約78万人(平成25年)と依然深刻な状況。特に、乗車中の事故死者数の減少に比べ、歩行中の死者数の減少は緩やかに留まっており、また、65歳以上の高齢者が被害者、加害者となる事故が増加傾向にあるが、どう対応すべきか。
- 新興国の経済成長等に伴う世界的な二酸化炭素排出量・エネルギー需要の増大を背景とした、温室効果ガス削減要請、中長期的なエネルギーセキュリティ問題にどう対応すべきか。

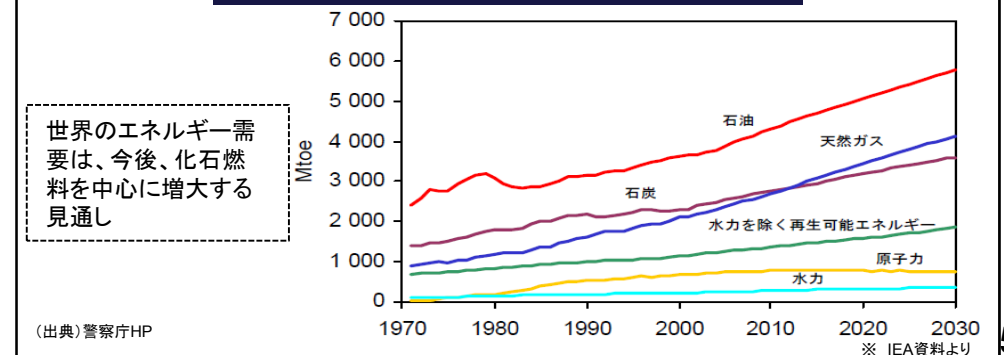
### 交通事故の推移



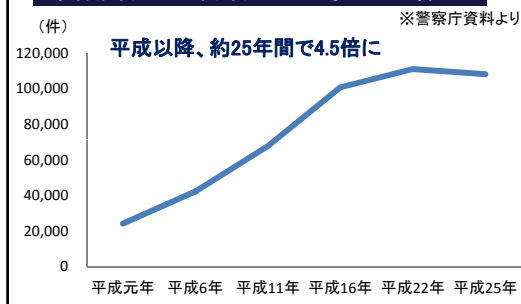
### 主要国別エネルギー起源CO2排出量の推移



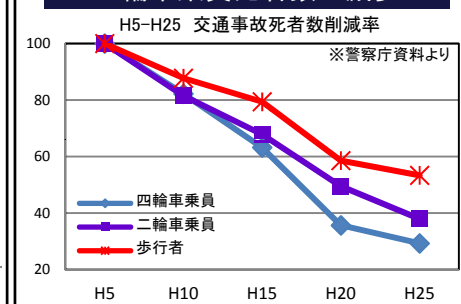
### 世界のエネルギー需要見通し



### 高齢者が加害者となる事故の増加



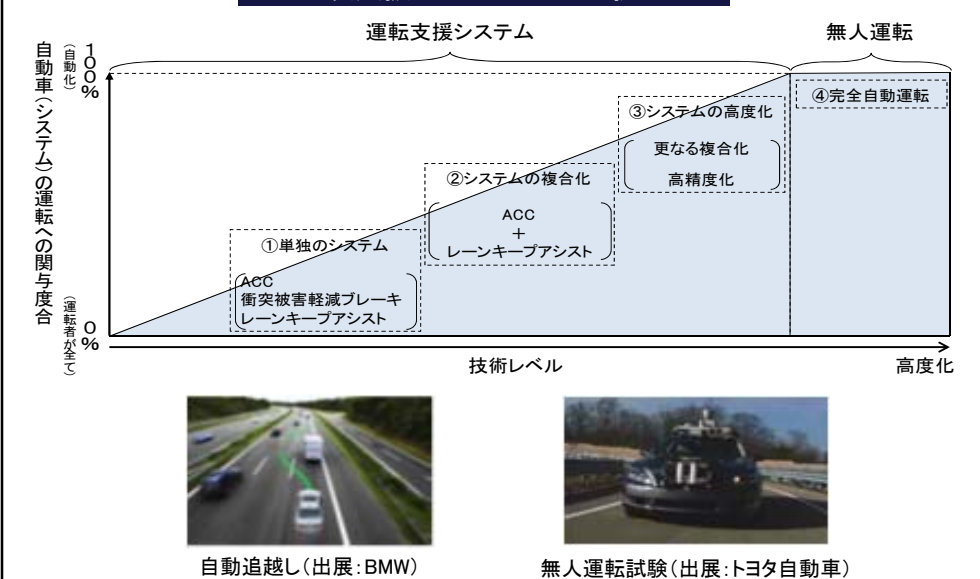
### 四輪車乗員死者数の減少



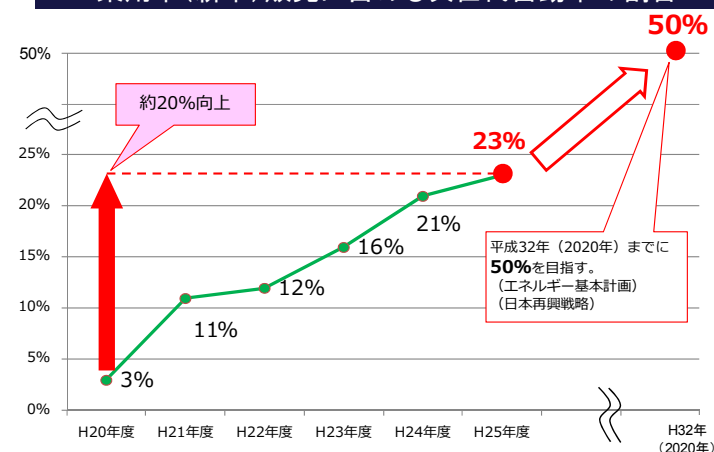
## 問題意識例

- 先進自動車技術(ASV)を用いた運転支援システムが進化・拡大するとともに、各国において「無人運転」に向けた研究開発も開始されている。これらに伴い、車両制御システム等の高度化・複雑化が加速度的に進展しているが、どう対応すべきか。
- 移動手段のニーズの多様化や環境意識の高まりを背景として、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車、「超小型モビリティ」などの新たなモビリティが登場しているが、どう対応すべきか。
- 自動車市場のグローバル化等に伴い、自動車基準・認証制度の国際調和の重要性が増大しているが、どう対応すべきか。

### 運転支援システムの進化・拡大



### 乗用車(新車)販売に占める次世代自動車の割合



### 新たなモビリティの登場



### 国際基準調和の効果



## 課題

- 高齢社会の到来に伴い、高齢者が被害者又は加害者となる事故が増加していることから、予防安全技術を活用した事故の防止と被害軽減を図るとともに、高齢者の身体特性に配慮した基準や、高齢者にとって、より安全で便利な移動手段が必要ではないか。
- 運転支援システムの進化・拡大に対応するとともに、その先にある「無人運転」に向けて、安全性に優れた自動車(予防安全技術の活用等)が、ユーザーから正しく選択される仕組みや、革新的な運転支援システムが、安全かつスムーズに市場投入される環境の整備が必要ではないか。

### 自動車アセスメント

#### 安全性の評価



フルラップ前面衝突試験



オフセット前面衝突試験



側面衝突試験



オフセット前面衝突試験



頭部保護性能試験



脚部保護性能試験

#### 予防安全装置の評価

##### 衝突被害軽減ブレーキ(対車両)(平成26年度より実施)

前方の障害物を検知し、衝突による被害を軽減するために、運転者への警報及び制動装置の制御を行うシステム。



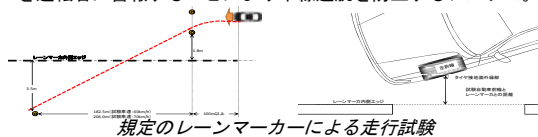
対停止車両走行試験



対移動車両走行試験

##### 車線逸脱警報装置(平成26年度より実施)

自動車が車線から逸脱しようとしている、又は逸脱している旨を運転者に警報することにより車線逸脱を防止するシステム。



規定のレーンマーカーによる走行試験

#### 評価結果のわかりやすい公表

車種	新・安全性能総合評価	歩行者保護性能評価	乗員保護性能評価 衝突安全性総合評価※	シートベルトの着用警報装置
日産リーフ	★★★★★ 169.8点	81.88 5	88.29 5	0.00

### 高齢者にやさしいモビリティ



### 革新的な運転支援システム

#### ACC (Adaptive Cruise Control)

一定速で走行する機能および車間距離を制御する機能を持った装置

- 先行車なし: 設定した速度で走行 (運転者負担軽減)
- 先行車あり: 車間距離も一定に保って走行 (運転者負担軽減)
- 停止: 先行車に続いて停止 (運転者負担軽減)

#### 駐車支援システム

後進駐車時、ハンドルを自動制御して後進駐車を補助する装置

- バックアップ: 運転者負担軽減! 車庫入れも簡単!
- 駐車時: 目でハンドル操作 (運転者負担軽減)

## 課題

○ASV技術等の普及に伴い、高度化・複雑化していく車両制御システム等に対応するため、新車時のみならず使用過程時まで、安全を確保できる制度及び体制(基準、認証、点検・整備、検査、リコール)の構築が必要ではないか。

### 設計

### 新車

### 使用過程



燃料電池自動車や自動走行システム等を安全・安心に使用できる環境を整備し、これら革新的技術の開発・普及の推進を図るため、自動車の安全性・環境性の確保について、設計から使用過程に至るまで、より総合的かつ一体的に対応していく必要がある。

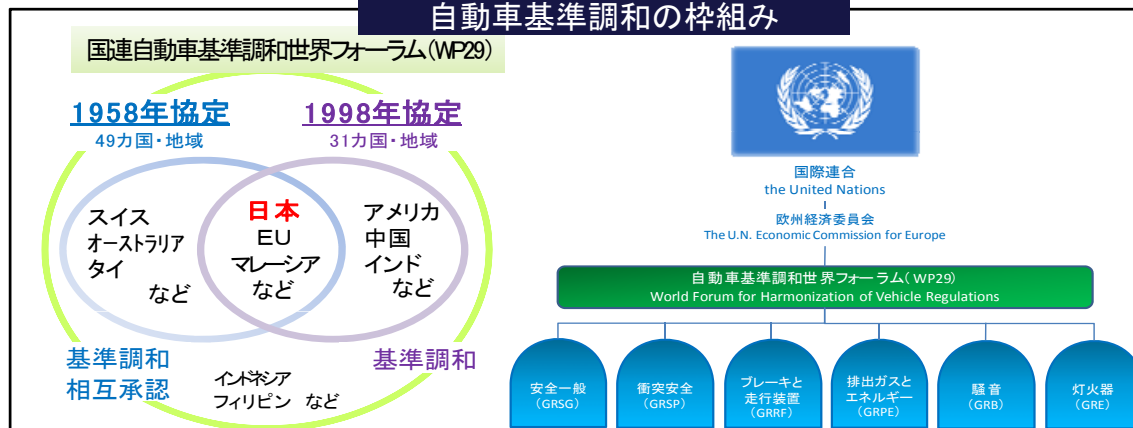
## 課題

- 様々な次世代自動車や新たなモビリティが登場する中、地域やユーザー層ごとに多様なニーズをきめ細やかに汲み取り、それを実現する柔軟な制度運用が必要ではないか。
- 自動車産業のグローバル化が進む中、安全・環境対策の推進にあたって、国際基準調和を念頭に置いたアプローチが必要ではないか。

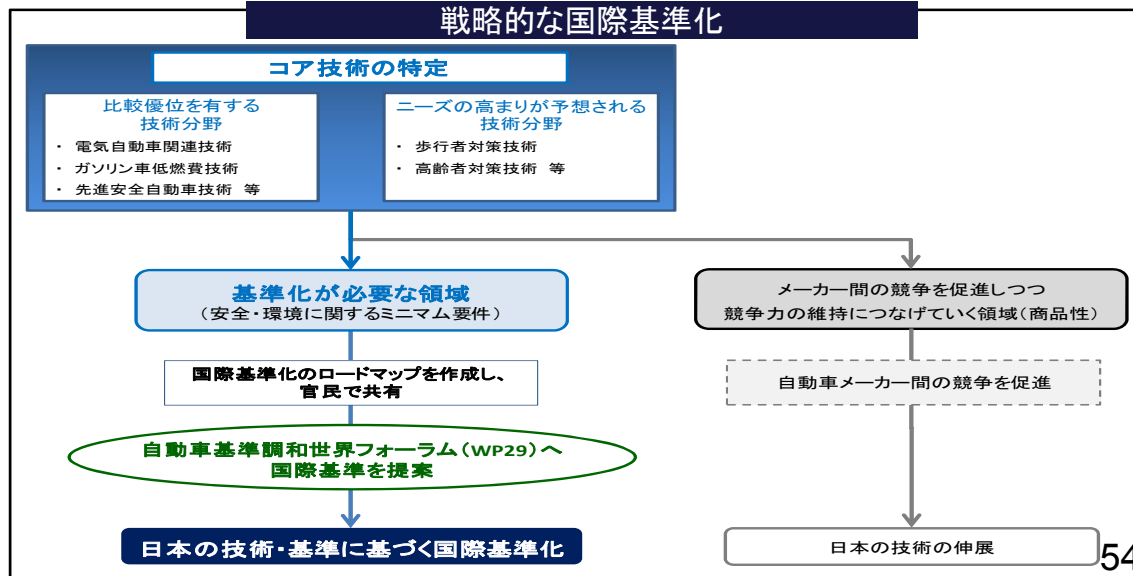
### 地域やユーザー層ごとに多様なモビリティニーズ



### 自動車基準調和の枠組み



### 戦略的な国際基準化



## 3-9. 新たなマーケットや自動車の魅力 の創出

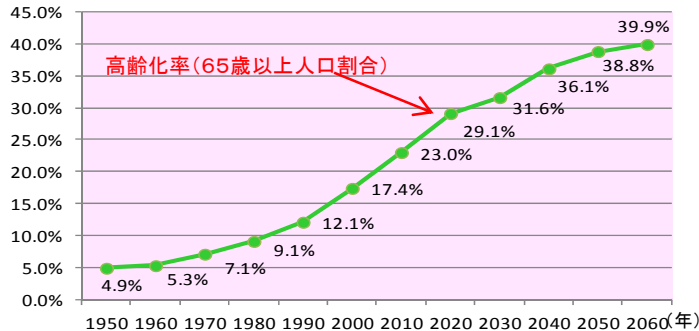
---



問題意識例

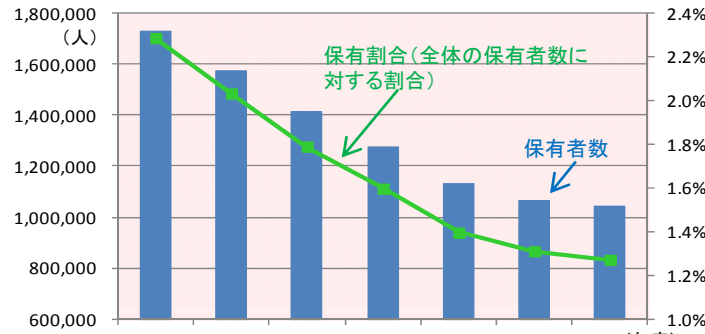
○技術革新の進展、高齢社会の本格化、若者の車離れなどによる国内市場の伸び悩み等の中で、生活必需品としての自動車の果たす役割をどう再評価すべきか。例えば、新たなマーケット創出、自動車の魅力向上等のための取組についてどう考えるか。

○高齢化率の推移と将来推計



出典)2010年までは総務省「国税調査」、2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(H24.1推計)」

○20歳未満の運転免許の保有者数と保有割合



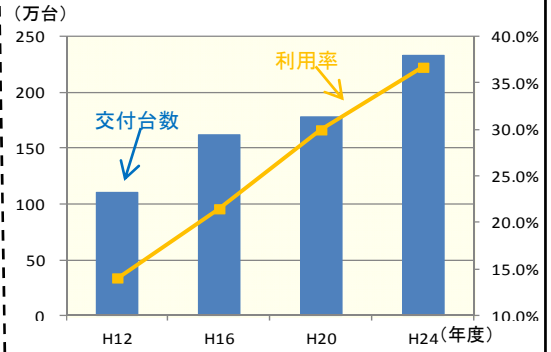
出典)警察庁「運転免許統計」

○地域の要望に応じた「ご当地ナンバー」の導入

- ・ご当地ナンバー(第一弾)  
平成18年10月～順次導入<19地域>
- ・ご当地ナンバー(第二弾)  
平成26年11月～導入予定<10地域>

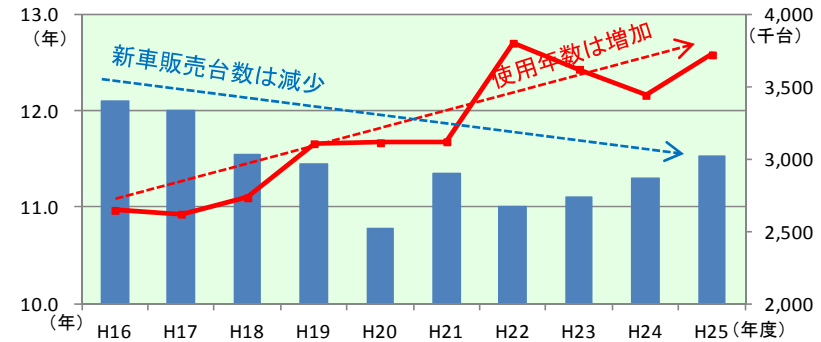


○希望番号の交付台数と利用率(登録車)



出典)(一社)全国自動車標板協議会調べ

○自動車の平均使用年数と新車販売台数の推移<乗用車(登録車)>



出典)(一社)自動車販売協会連合会「2013自動車統計データブック」  
(一財)自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」

○テレマティクスサービス等の展開

自動車の走行データ(位置、速度等)を用いて、リアルタイムに個々の自動車ユーザーに提供する“テレマティクスサービス”が自動車メーカーにおいて本格化。



1990年代以降のIT(情報通信技術)の進展により、自動車購入人口においてITに慣れ親しんだ若年世代の割合が増加。若年世代は、運転免許の保有割合が低いなど、いわゆる「車離れ」が顕著。自動車の果たす役割を検討するに当たっては、自動車関連のサービスにおけるITの更なる利活用等、自動車の魅力を向上することが必要ではないか。例えば、我が国においても、諸外国において展開されているような自動車関連情報を利活用した多様なサービスの恩恵が享受できるよう、データフォーマットの共通化などの環境整備を行うことによって、市場の拡大を促していく必要があるのではないかと。

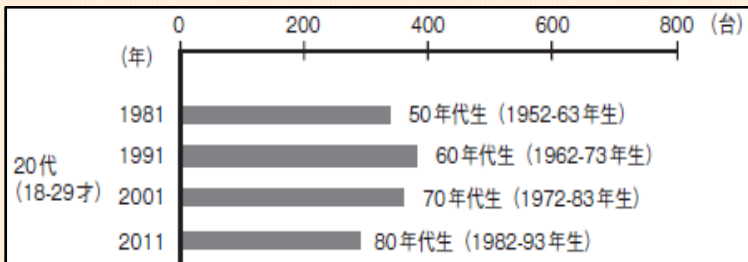
ご当地ナンバーの導入や希望ナンバー制度の導入により、自動車ユーザーによるナンバープレートに対する関心が高まっている状況にある中で、自動車の魅力向上の観点から、ナンバープレートの更なる活用方を講じる必要があるのではないかと。

## 課題(若者の「車離れ」)

○自動車の新たなマーケットを創出に資するよう、自動車の魅力の向上や役割の再評価を促進することが必要ではないか。

20代の保有率をみると、1991年以降、特に2001年から2011年にかけて、自動車保有率は低下している。

○人口1000人当たり保有台数(推計値):運転者ベース



出典) (一社)日本自動車工業会「JAMAGAZINE」より  
「乗用車市場動向調査」その他から三菱総合研究所作成

「自動車に興味や関心がある」と答えた人の比率をみると、若年層ほど大きく減少しており、特に男性20代の落ち込みが大きい。

○「自動車に興味や関心がある」比率の時系列変化(%)

		2001年度	2009年度	2010年度	2011年度	01-11年度変化
男性	20代	71.2	44.1	35.3	41.8	-29.4
	30代	76.7	58.8	57.5	54.5	-22.2
	40代	71.4	65.7	66.4	66.5	-4.9
女性	20代	52.2	27.6	23.8	26.9	-25.3
	30代	46.0	32.8	27.6	30.0	-16.0
	40代	33.3	31.3	32.6	32.4	-0.9

出典) 電通調査「d-camp 2001・2009・2010・2011」

25歳~29歳の平均給与の推移(1997年~2010年)をみると、男性は、413万円から366万円に減少(47万円)、女性は、311万円から293万円に減少(18万円)している。

○平均給与の推移(1997年→2010年)

		25   29 歳	30   34 歳	35   39 歳	40   44 歳	45   49 歳	50   54 歳	55   59 歳	全 体
1997年	男性	4,130	5,132	5,891	6,447	6,945	7,366	7,021	5,770
	女性	3,111	3,068	2,912	2,860	2,753	2,831	2,734	2,789
2010年	男性	3,659	4,317	5,053	5,766	6,325	6,486	5,987	5,074
	女性	2,930	2,994	2,915	2,857	2,796	2,827	2,556	2,693

出典) 国税庁「民間給与実態統計調査」

### (一社)日本自動車工業会

#### ・「JAMAGAZINE 2014March【特集】若者とクルマ」<抜粋>

○「若者にクルマへの興味・購買意欲を高める一考察 ~ (株)三菱総合研究所戦略コンサルティング本部首席研究員 野呂義久~」 4. 若者はクルマをどのようにとらえているか  
20代でクルマを持ちたくなさくなる理由は、圧倒的に「維持費が高い」が多く、次いで「値段が高い」といった経済的な理由が続く。そもそも運転をしたくない理由としては、「運転が好きではない」「事故が怖い」「運転が苦手」「自信がない」が多くあげられている。経済的な理由はともかく、運転がうまくなるための支援や安全運転のコツを広め、さらには予防安全性の向上のための技術を導入することで需要を開拓する余地があるように思える。

### 経済産業省

#### ・「自動車産業戦略2014(仮称)」<抜粋>

##### 2. 自動車産業が直面する課題 (5) 価値観の変化

1990年以降に生まれた世代は、一般にITへの親しみが強いデジタル世代である。この世代の自動車購入人口に占める割合は、世界全体で、2015年には12%であるが、2025年には32%、2035年には50%となることから、ITの積極的な活用を含めた魅力的なクルマづくりが求められる。

また、この世代は価値観が多様であり、自動車の保有や運転について、それ以前の世代が持つ価値観を必ずしも共有しないとも言われている。我が国では、30歳未満の世代で「クルマ離れ」が進行しており、少子化と合わせて国内市場における大きな課題となっている。

##### 3-3. システム戦略 (2) 戦略の方向性 ③ビックデータを用いた山積する課題への対応

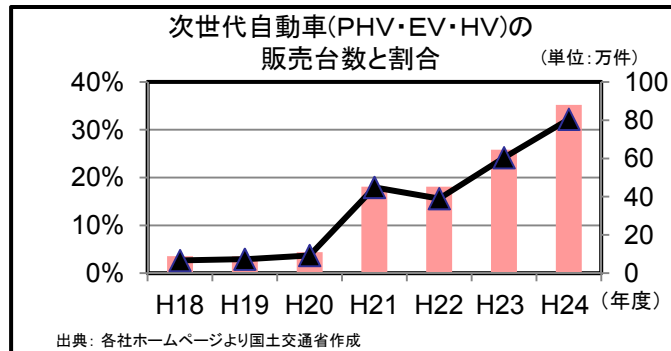
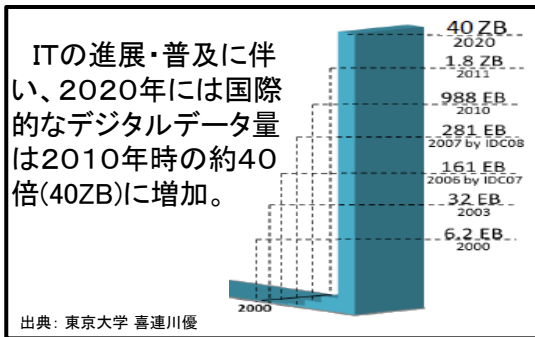
近年、自動車単体としてのIT化とともに、自動車とネットワークとの接続が進みつつあり、自動車から様々な情報を入手することが可能になる中、自動車から得られる情報、例えば、自動車の位置情報や車載カメラの映像等を活用し、社会的課題の解決に役立てることが期待されている。

課題

- 自動車収集・発信できる情報は、自動車のIT化の進展によって、膨大かつ多岐にわたっており、今後は、それらの情報の利活用をどう進めていくか。
- 「日本再興戦略 改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)」や、「世界最先端IT国家創造宣言(平成26年6月24日閣議決定)」等において、「自動車関連情報の利活用を進めること」が盛り込まれている。

我が国の現状

○近年、電気自動車やハイブリッド自動車に代表されるような次世代自動車の普及により、自動車のコンピュータ化が大幅に進展。



自動車の走行情報・搭載機器状態等、大量の情報が収集・発信可能

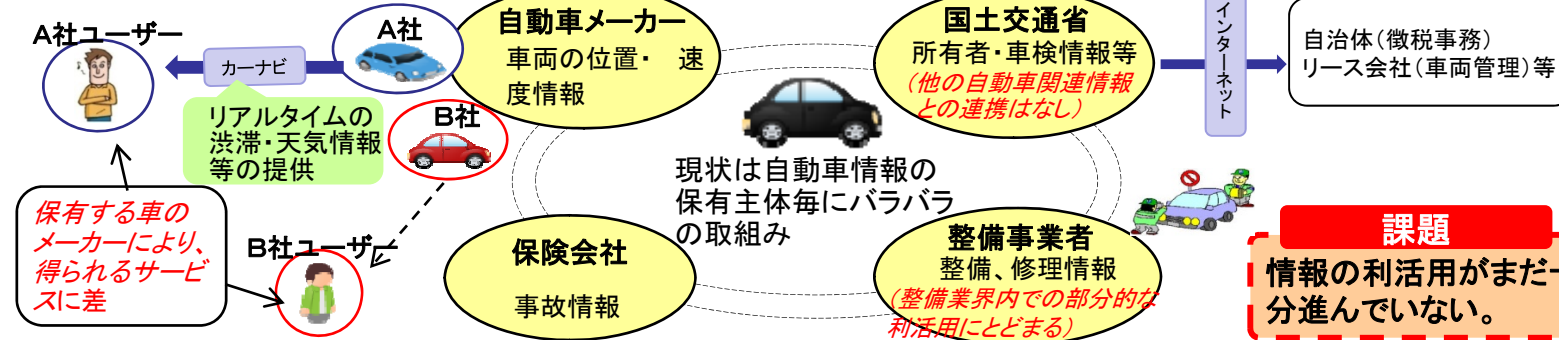
(参考)

世界経済フォーラム IT競争力ランキング(2013)

順位	国名
1	フィンランド
2	シンガポール
3	スウェーデン
4	オランダ
5	ノルウェー
7	イギリス
9	アメリカ
10	台湾
11	韓国
13	ドイツ
14	香港
...	...
21	日本

※中国58位、インド68位

(自動車関連情報保有・活用イメージ)



「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」において、「自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新」、及び「行政手続きのワンストップ化の加速を含む自動車関連手続きの利用環境の向上」の観点から検討を行い、年内にとりまとめを行う予定。

課題

- 現行の車両法体系におけるナンバープレートは、行政としての自動車の特定・把握といった目的の下、画一的な様式しか認めていないなど、硬直的な制度設計となっている。
- 他方、近年では、地域の要望に応じた「ご当地ナンバー」の導入を進めており、行政としての自動車の特定・把握といった目的を超えて、ナンバープレートの多面的な活用が求められている。
- 海外に目を向けると、図柄(デザイン)入りナンバープレートを導入し、ナンバープレートの多面的な活用が図られている。
- 我が国においてもナンバープレートの多様な活用により、自動車の魅力向上を図るとともに、本来のナンバープレートの機能を妨げる事例(折り曲げ、隠蔽等)について適切な対策(※)を講じる必要があるのではないか。

※ 上記のうち、本来のナンバープレートの機能を妨げる事例への適切な対策については、「ナンバープレート表示の視認性確保に関する検討会」において検討を行い、その結果を本小委員会に報告する予定。

1. 海外の図柄(デザイン)入りナンバープレートの例

<寄付金付きナンバープレート>

○オレゴン州の例



(寄附金の使途)

観光・地域振興(=ワインの特産地)

○ミネソタ州の例



(寄附金の使途)

州の自然と動植物の保護

<デザイン入りナンバープレート>



オーストラリア

<オリンピックナンバープレート>



2010年バンクーバー五輪

2. ナンバープレートの機能を妨げている事例



( 折り曲げ )



( カバー )



( ナンバーを被覆するフレーム )



( 隠蔽(下向き) )



( 隠蔽(可動式) ※インターネットより写真転載 )



社会の幅広いニーズへの対応したナンバープレートの多様な活用により、自動車の魅力向上を図るとともに、本来のナンバープレートの機能を妨げる事例について適切な対策を講じる必要がある。

## 3-10. 基準認証の国際標準化の推進や ソフトインフラの海外展開の拡大

---

## 問題意識例

- 我が国が持続的な成長を実現するためには、日本の強みである技術力・ノウハウを最大限に活かして、新興国を中心に急速に拡大している国際市場を獲得することが肝要であり、インフラ輸出は我が国の成長戦略の重要な柱となっている。
- 一方、ASEAN地域においては、急激なモータリゼーションの発展に伴い、交通渋滞、交通死亡事故の多発や大気汚染の急速な進行が極めて深刻な問題となっている。
- これらの課題を解決するとともに、新興国の成長を取り込み、我が国自動車産業の国際競争力の強化を図るため、我が国が得意とする基準認証の国際標準化の推進や自動車検査登録制度、自賠責制度等の自動車関連制度、バスシステム等のソフトインフラの海外展開をどのように推進していくべきか。

### 経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）

第2章 2. (3) オープンな国作り

「インフラシステムの輸出」等を促進

「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）

第二. 三. 国際展開戦略

「インフラシステム輸出戦略」を積極的に実施

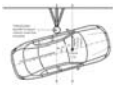
### インフラシステム輸出戦略(平成26年度改訂版) (平成26年6月3日経協インフラ戦略会議決定)

第2章 3. (1) 国際標準の獲得と認証基盤の強化

国際機関(国連自動車基準調和世界フォーラム等)における連携等を通じて、我が国制度・技術の国際標準化、相手国でのデファクト・スタンダード獲得等を推進。

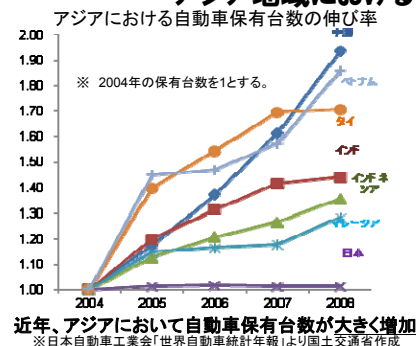
### 我が国が議論を主導して成立した世界統一技術規則の例

- ・水素燃料電池自動車(HFCV)
- ・ポール側突(PSI)
- ・乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP) 等



## 自動車をめぐる世界の状況

### アジア地域におけるモータリゼーションの進展



国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)

1958年協定

1998年協定

スイス  
オーストラリア  
タイ  
など

日本  
EU  
マレーシア  
など

アメリカ  
中国  
インド  
など

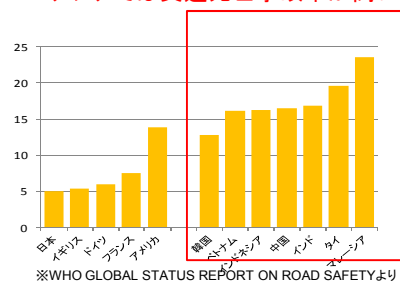
基準調和  
相互承認

インドネシア  
フィリピン  
など

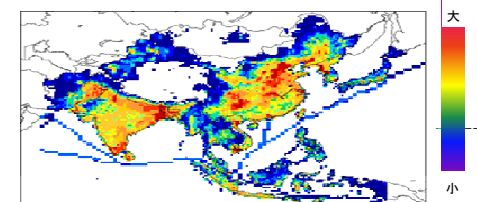
基準調和

### アジアにおける交通事故、大気汚染の防止が課題

10万人当たりの交通事故死者数  
アジアでは交通死亡事故率が高い



黒煙の排出量(2020年予測)  
アジアにおける大気汚染の拡大



※ 国立環境研究所シミュレーションに基づく(対策を講じない場合の見通し)

地球規模の課題への対応  
気候変動、エネルギー問題

課題

(※IWVTA: International Whole Vehicle Type Approval)

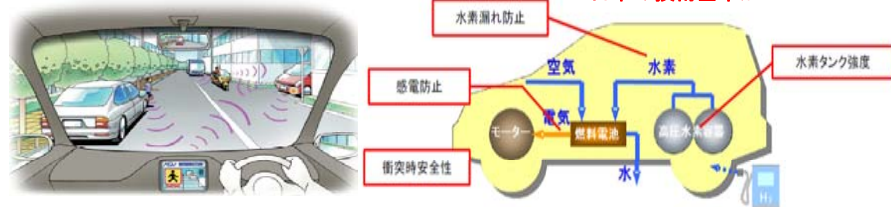
- 電気自動車技術、自動運転等先進安全技術、ガソリン車低燃費技術、高齢者対策、歩行者保護等の我が国に比較優位性がある技術や将来ニーズが期待される技術の基準について、我が国の基準のグローバルスタンダード化を目指し、日本が国際議論を主導。特に、自動運転技術については、その実用化に向けた議論が本格化し、国連WP29の「自動運転分科会(仮称)」において議長を務める日本への役割が増大しているところ、その普及を我が国が主導して推進する。
- 2016年3月に枠組みが創設される国際的な車両型式認証制度(IWVTA※)については、乗用車ステップ2、二輪車等への拡大等更なる議論を深めていくと共に、国内で同制度を活用していく。

自動運転技術等先進安全技術の国際基準の策定

- 国連WP29において、我が国の基準のグローバルスタンダード化を目指し、積極的に国際基準の策定・調和を推進。
- 特に、最近では先進安全技術を中心に、安全・環境基準の国際基準策定に向けて取り組んでいる。
- 2014年より、日本議長により、自動運転の議論を開始
- 基準策定にあたっては、交通研・検査法人の統合により発足する新法人の持つ使用過程を含む技術情報・知見等も活用

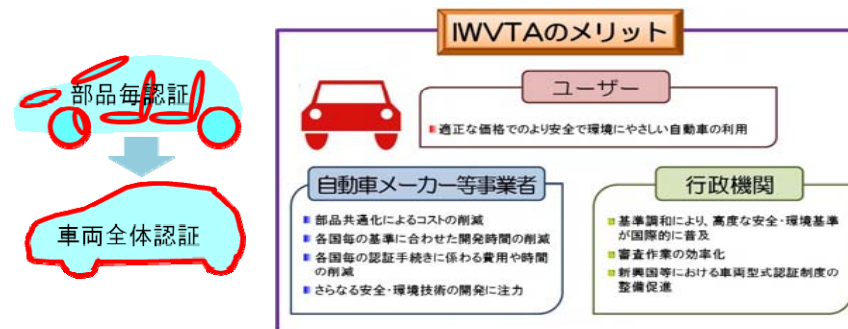
■ GTR13 水素・燃料電池自動車 (HFCV)の安全性(2013年6月)

日本の技術基準がベース



国際的な車両型式認証制度の創設

- 1958年協定に基づく自動車に係る認証の相互承認を「装置単位」から、「車両単位」へ発展する制度。
- 基準調和及び認証の相互承認により、設計仕様の統一や部品の共通化を通じて、開発・認証・生産コストが低減。



#### 課題

- ASEAN市場において、欧州・中国の台頭や、ASEAN諸国の実態に則さない制度を導入しようとする動きがある中、我が国が主導して策定した国際基準やIWVTAの同市場への展開を通じて、我が国の自動車産業が強みを発揮する環境を整備する。
- 自動車検査登録制度等のソフトインフラについて、我が国の制度・システム等をそのまま現地に導入するのか、それとも現地のニーズに合わせたカスタマイズが必要か等検討した上で海外に展開する。
- ソフトインフラの海外展開にあたって、関係省庁・関係機関と連携しつつ、民間企業の取組を支援するなど、官民一体となった取組の推進が必要。

#### 欧州や中国のルールを導入しようとする動き

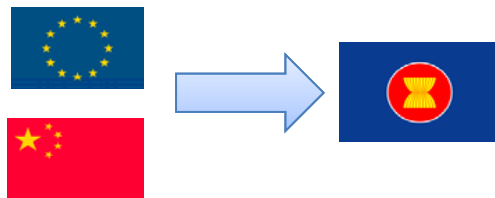
- 欧州、中国の制度に基づく取組が進行中

(例1) 欧州:

- ・ARISE (ASEAN Regional Integration Support by EU) は、ASEAN諸国に対し、欧州の規制に基づいて排ガス規制などを説明。
- ・TUV、IDIADA等の欧州試験機関は、ASEAN諸国に事務所を開設して活動を実施。

(例2) 中国:

- ・中国の規格に基づいて中国製電気自動車をASEAN諸国に展開。



#### ソフトインフラ海外展開案件

- 現在進行中の案件の例は以下のとおり。

##### 【検査登録制度】

- ・ミャンマーへの自動車登録制度の構築支援(案件形成中)
- ・カンボジアへの検査登録制度の近代化支援(案件形成中)

##### 【バスシステム】

- ・ベトナムにおけるバス運行開始にあわせたICカード導入に関する実証実験

等



## 3-11. ICTの活用

---

### 3-11. ICTの活用による自動車交通ネットワークの再構築、労働環境の改善、安全確保の徹底等の推進

#### 問題意識例

○技術革新が著しいICTを活用することにより、情報集約化、地域の潜在的な交通需要の具体的な把握等による地域交通ネットワークの再構築、運送の効率化による労働環境の改善、運行管理の高度化による安全確保の徹底等の様々な課題の解決が期待できるのではないかと。

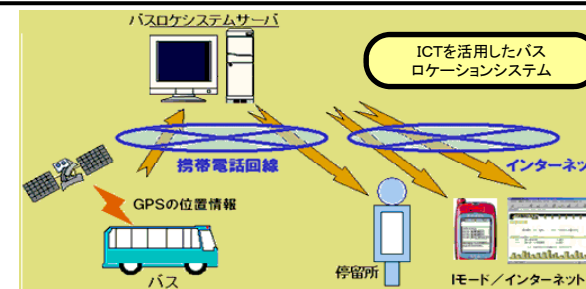
#### ICTを活用した事例：バスロケーションシステム

GPS等により走行中のバスの位置を捕捉し、バス車載器から位置情報等を送信することにより事業者の中央装置でバス情報を収集。この情報をバス停などにおいて利用者等に対して情報提供するシステム。

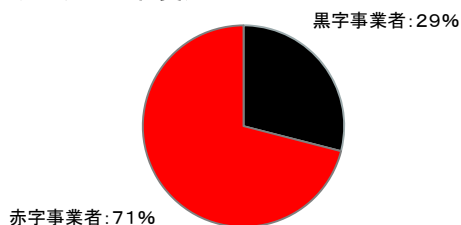
【バスロケーションシステムの導入推移】(乗合バス事業)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度
系統数	10,720	11,065	11,684

国土交通省調べ



#### 【乗合バス事業者の収支状況】(平成24年度)



#### 【乗合バスの路線廃止状況】

	廃線路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
22年度	1,720km
23年度	842km
24年度	902km
計	12,062km

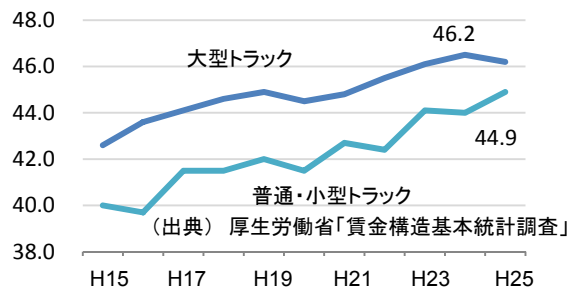
国土交通省調べ

#### 【自動車運送事業の現状】

		トラック	バス	タクシー	全産業平均
就業構造	運転者	84万人	13万人	34万人	-
	(女性比率)	2.4%	1.4%	2.3%	42.8%
	平均年齢	46.2歳	48.3歳	58.3歳	42歳
	労働時間	220時間	209時間	196時間	177時間
	年間所得額	418万円	440万円	297万円	469万円

(出典) 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」

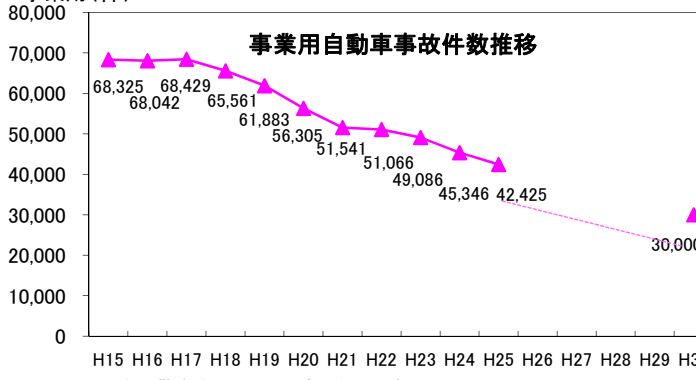
#### 【営業用トラック運転者の平均年齢の推移】



#### 【事業用自動車総合安全プラン2009】

	<平成20年>	<平成25年>	<平成30年>(目標)
事故件数	56,305件	42,425件	(30,000件)
死亡者数	517人	434人	(250人)
飲酒運転	287件	126件	(ゼロ)

事業用(件)



# 3-11. ICTの活用による自動車交通ネットワークの再構築、労働環境の改善、安全確保の徹底等の推進

## 課題

OICTの活用により、

- ①ユーザーニーズに応じた運行の効率化や、これによる運送事業者の経営改善等
- ②きめ細かな運行情報の提供、高齢者見守りなど地域情報のインフラと地域情報の連動、車内Wi-Fi環境の整備等による利用者の利便向上
- ③運行中の運転特性や健康状態の把握管理による安全運転の促進、国による効率的かつ効果的な監査・指導の実施等による安全確保の徹底等を図っていくべきではないか。

### 運送事業者

- ・経営改善
- ・効率的かつユーザーニーズに応じた運行
- ・労働条件の改善
- ・適切な運行管理、安全運転の推進

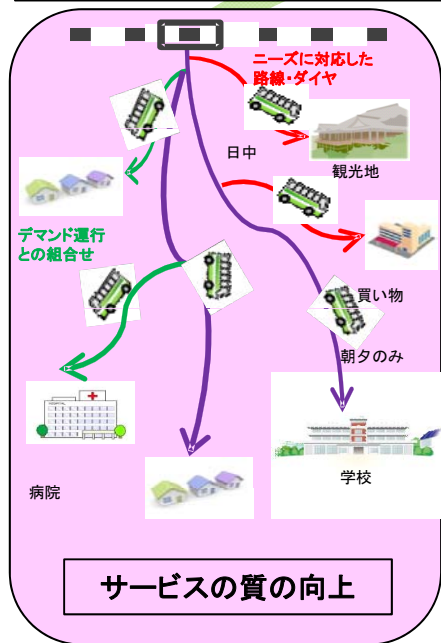
### 利用者

- ・きめ細かな運行情報の把握
- ・全国全モードの移動サポート情報
- ・高齢者見守り等、地域の情報インフラと地域情報の連動
- ・車内Wi-Fi環境の整備

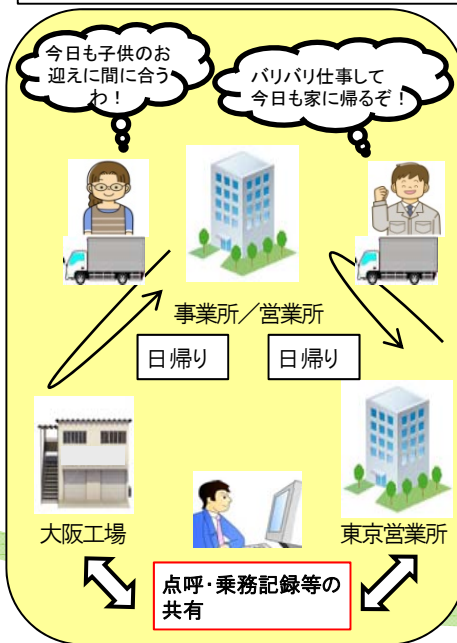
### 行政

- ・適切な運行管理及び安全運転の促進
- ・効果的かつ効果的な監査、指導

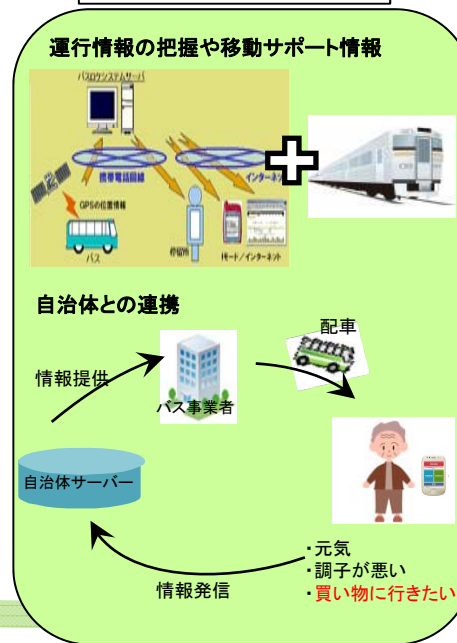
### 地域交通ネットワークの再構築



### 労働環境の改善



### 利用者の利便性



### 運行管理の高度化

