

# 交通政策基本計画の見直しについて

---

- 1. 現行計画策定後の社会・経済の動きについて**
- 2. 次期計画の策定に向けた主な論点**
- 3. 交通政策基本計画小委員会の設置について**

# 1. 現行計画策定後の社会・経済の動きについて

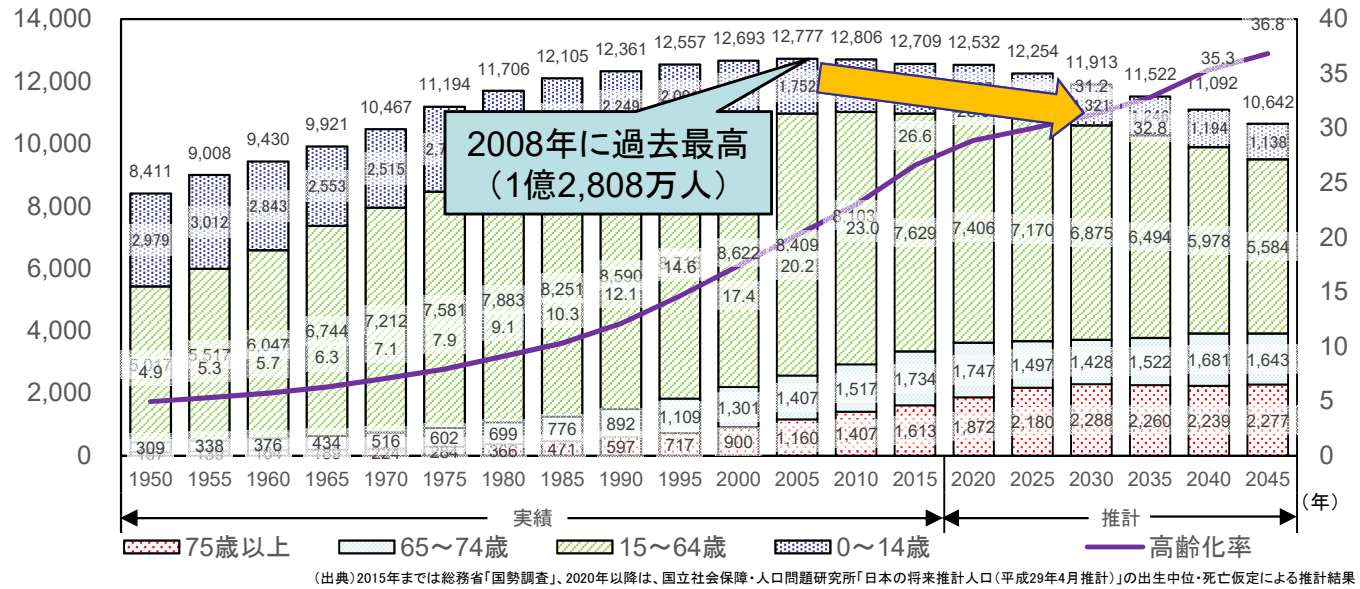
# 現行計画策定後の社会・経済の動き

現行計画の記載	現計画策定後の状況変化等
<p>①人口急減、超高齢化</p> <p>②グローバル化の進展</p> <p>③巨大災害の逼迫、インフラの老朽化</p> <p>④地球環境問題</p> <p>⑤ICTの劇的な進歩など技術革新の進展</p> <p>⑥東日本大震災からの復興</p> <p>⑦2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催</p>	<p>①人口減少、超高齢社会の本格到来、地域的偏在化の加速 ⇒地方路線・系統の需要減少・廃止、代替となる地域内公共交通の活用が進展</p> <p>②高齢者による交通事故の頻発、高齢者の免許返納が急増 ⇒高齢者の移動の足の確保への社会的要請の高まり</p> <p>③労働力不足の恒常化 ⇒特に交通分野において、人手不足や高齢化が進行</p> <p>④経済活動のボーダレス化の進展、国際的な競争激化 ⇒国際港湾等の競争力向上やシーレーンの安全性確保などが課題に</p> <p>⑤訪日外国人旅行者の急増と定着、全国への波及</p> <p>⑥地震に加え、水害も頻発かつ激甚化 ⇒発災時の交通・物流の確保が社会的要請に</p> <p>⑦国連が持続可能な開発目標(SDGs)を設定、パリ協定の締結</p> <p>⑧第4次産業革命、Society5.0の本格展開、スマートフォンの急速な普及とサービス充実 ⇒MaaSの出現、自動運転の実装など交通分野での技術革新が進展</p> <p>⑨ライフスタイル・ワークスタイルの変化、バリアフリー社会の形成</p>

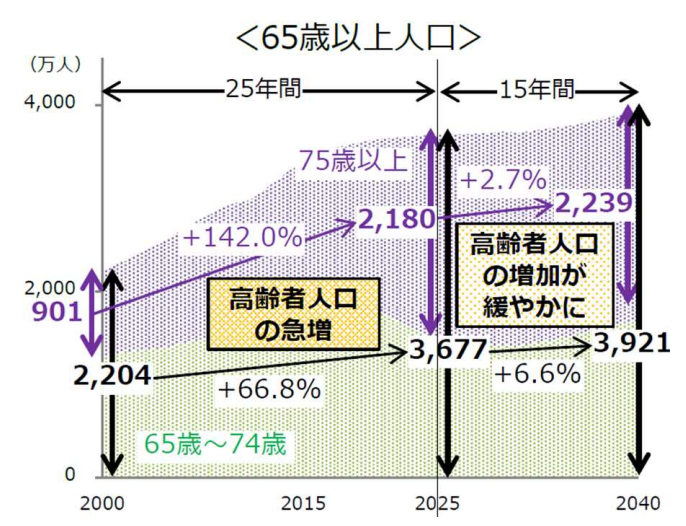
# (1) 人口減少、超高齢社会の本格到来、地域的偏在化の加速

- 我が国の人口は、2008年をピークに減少局面に入っている。
- 三大都市圏においても人口減少に入るが、都市と地方の人口格差は拡大する見込み
- 人口構造の推移を見ると、2025年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化。

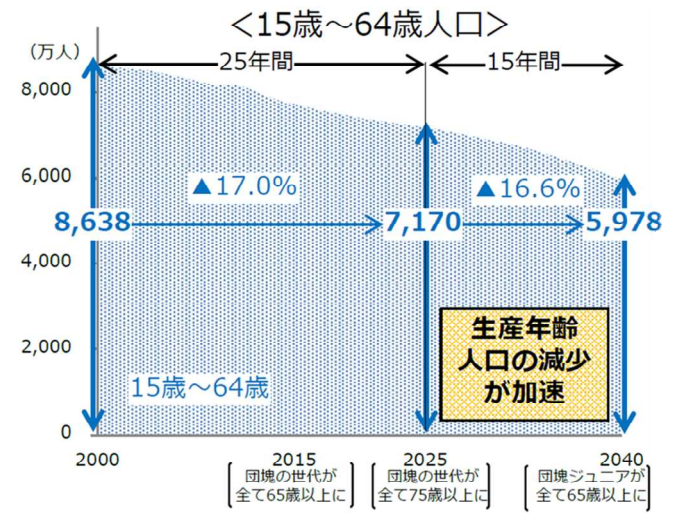
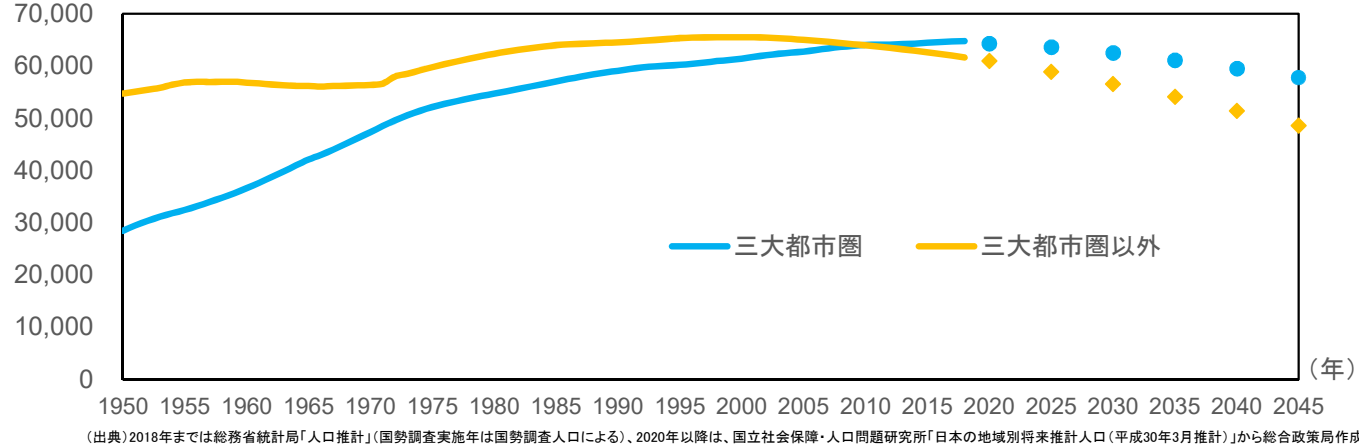
我が国の総人口と年齢構成の推移・予測



2040年までの人口構造の変化



都市部と地方部の人口の推移・予測



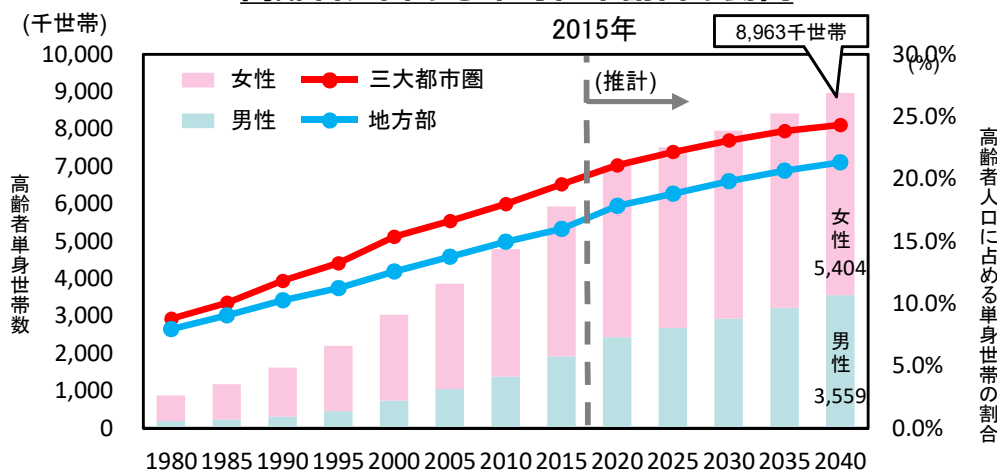
# (2) 高齢者のモビリティ確保への要請の高まり

- 高齢者の免許人口の増加とともに、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者単身世帯数は男女ともに増加。高齢者に占める単身世帯割合は、三大都市圏が地方圏を上回って推移。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が大きい。

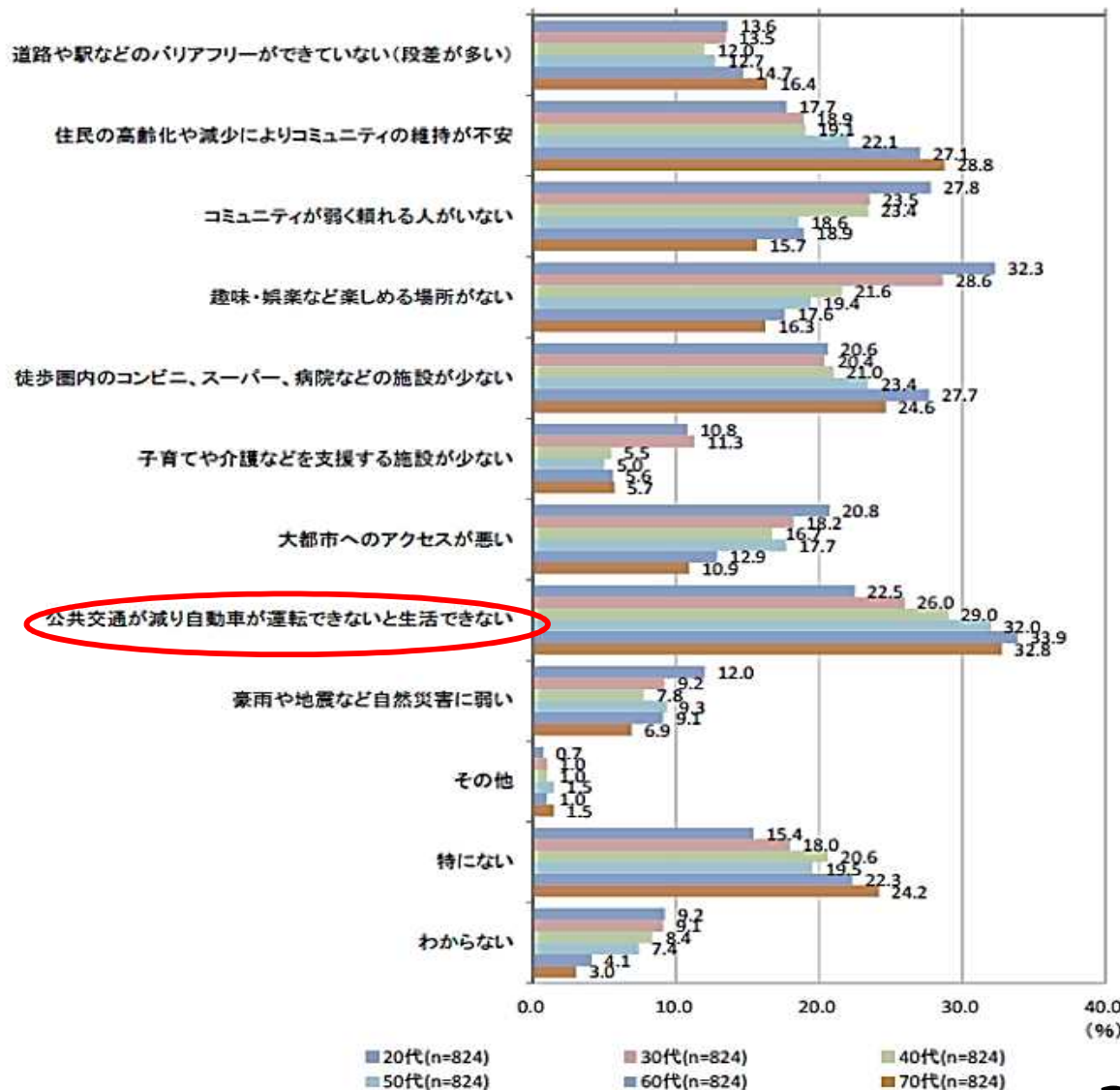
運転免許証の自主返納件数の推移



高齢者単身世帯数及び  
高齢者に占める単身世帯割合の動向



現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

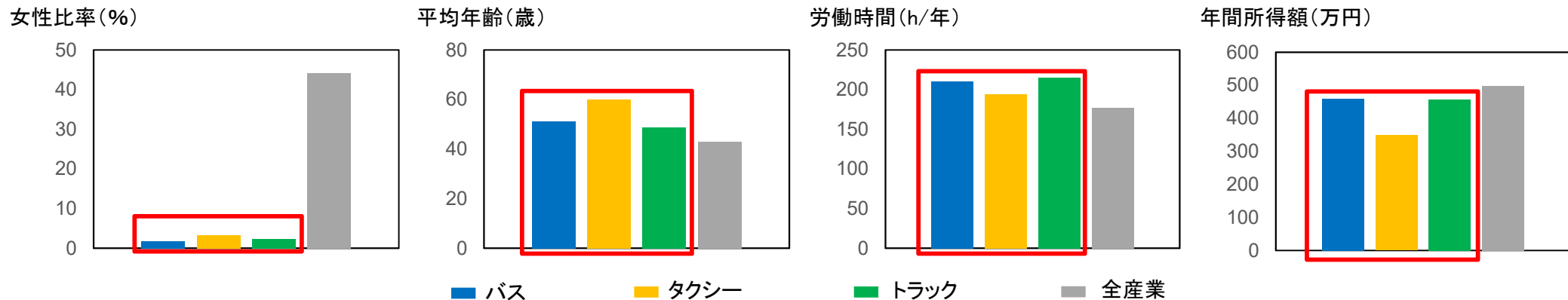




# (3) 交通事業における労働力不足・高齢化

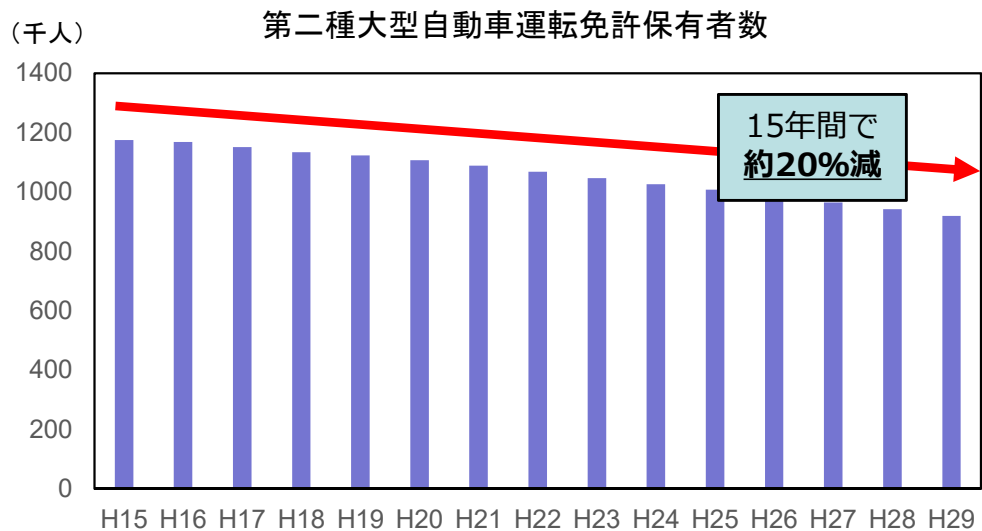
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

## 厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



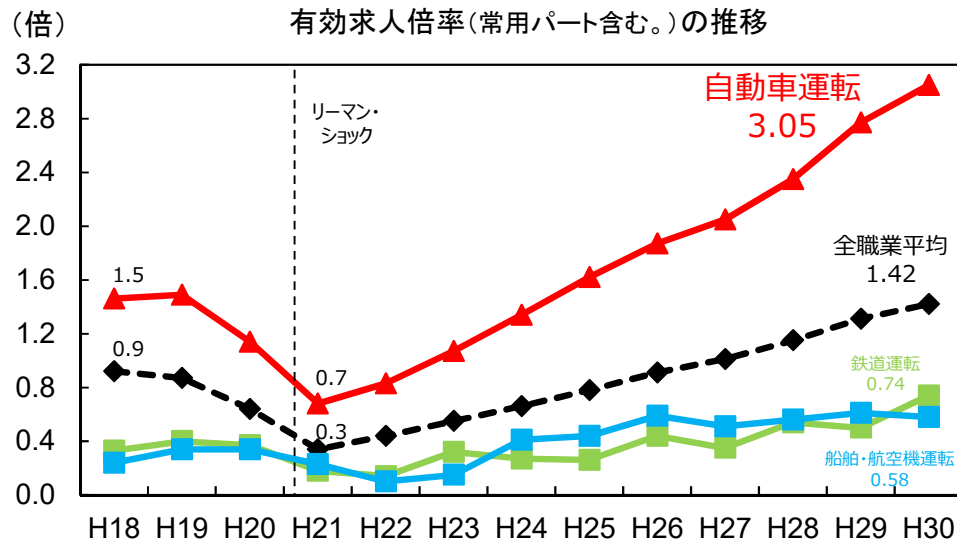
(出典)総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

## 減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典)警察庁「運転免許統計」より、国土交通省総合政策局作成

## 自動車運転事業の人手不足



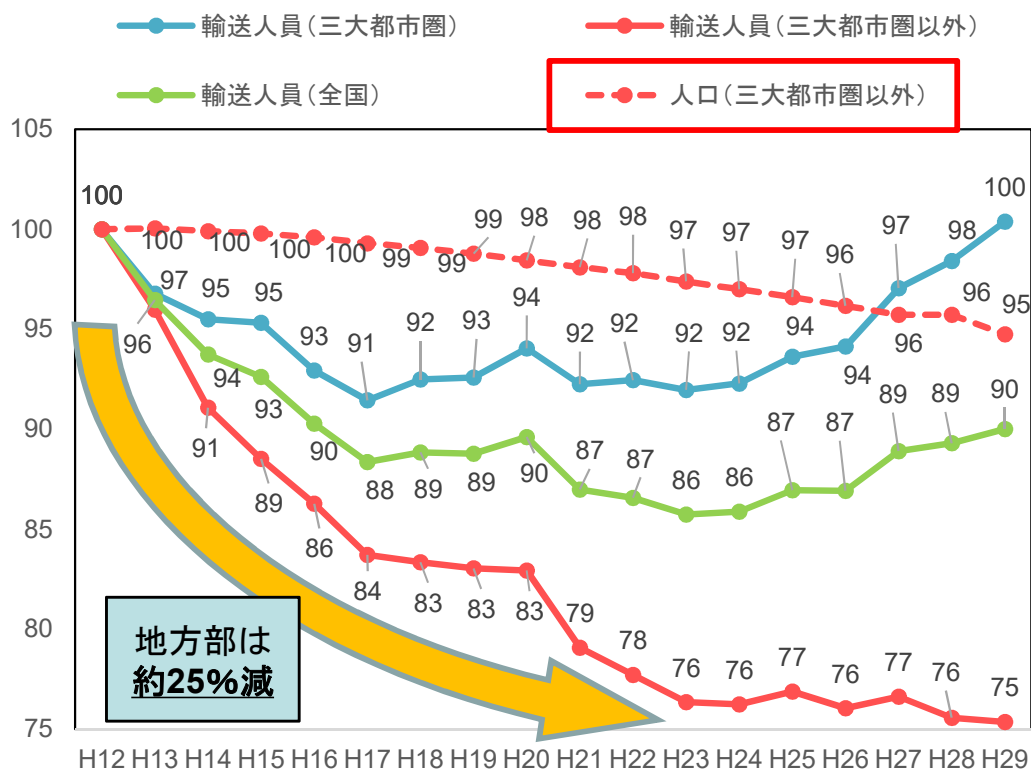
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

# (4) 路線バスの現状

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 路線バス事業者の全国の約7割の事業者が赤字
- 2007年度以降で13,991kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.5%程度に相当。

## バスの輸送人員の減少

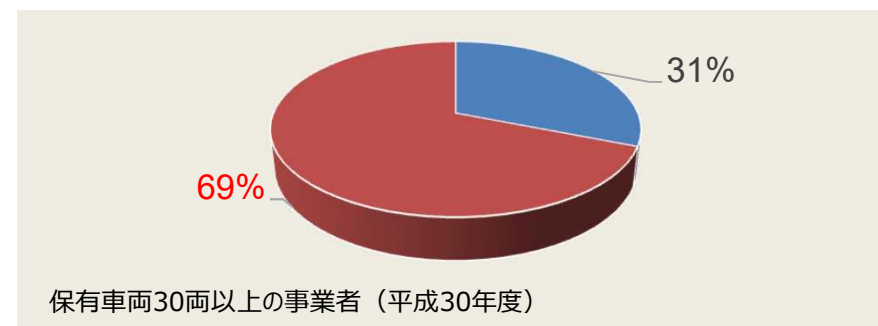
乗合バス (平成12年度を100とした輸送人員)



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す  
 (出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

## 路線バス事業者の赤字割合

- 一般路線バス事業者の約7割の事業収支が赤字



(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

## 路線バスの廃止路線延長の推移

年度	廃止路線延長 (km)	年度	廃止路線延長 (km)
2008年度	1,911	2014年度	1,911
2009年度	1,856	2015年度	1,856
2010年度	1,720	2016年度	1,720
2011年度	842	2017年度	1,090
2012年度	902	計	<b>13,249</b>
2013年度	1,832		

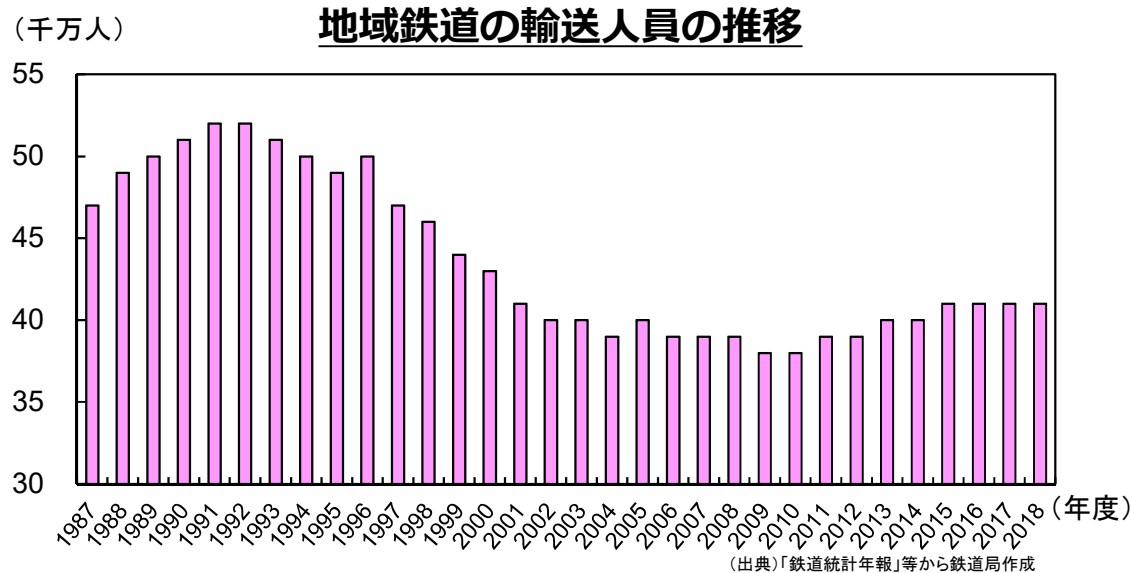
※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

(出典)国土交通省自動車局作成

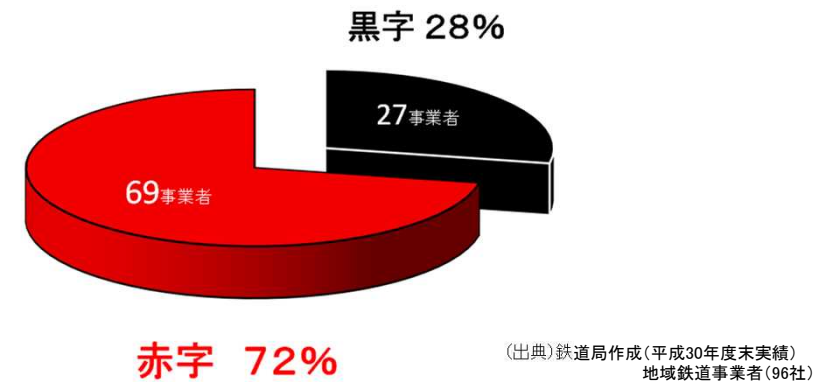


# (5) 地域鉄道の現状

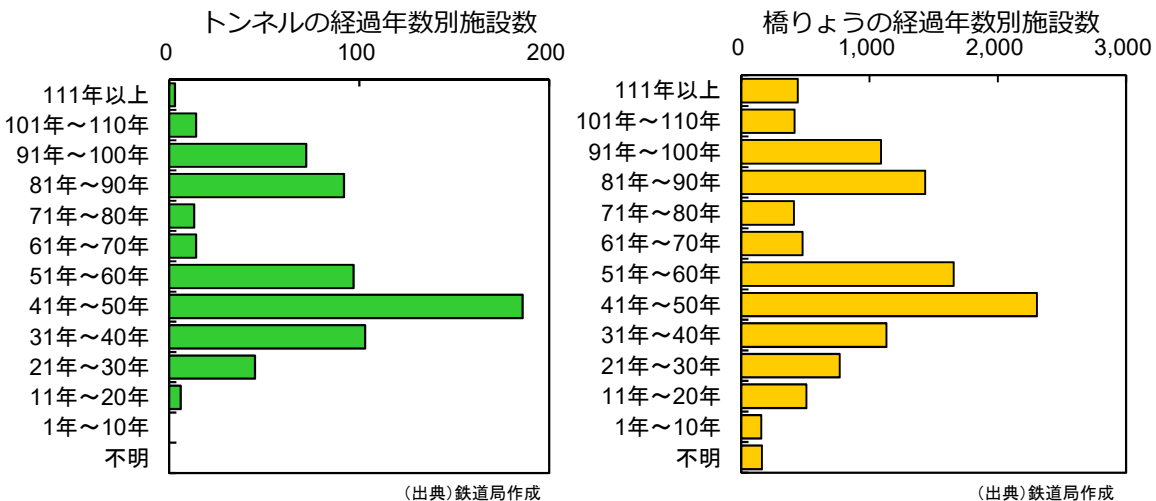
- 地域鉄道の輸送人員については1991年度をピークに、2002年度まで逡減傾向。その後わずかに増加傾向にあるものの、ピーク時と比べると約21%の減少。
- 輸送人員の減少に伴い事業者の約72%が経常収支赤字と厳しい経営状況に置かれており、路線廃止の動きが続いている。
- トンネルや橋梁等の構造物の老朽化が進行しており、大規模修繕・更新が課題となっている。



### 地域鉄道の事業者の赤字割合



### 地域鉄道の施設の現状



### 鉄道の廃止路線延長の推移

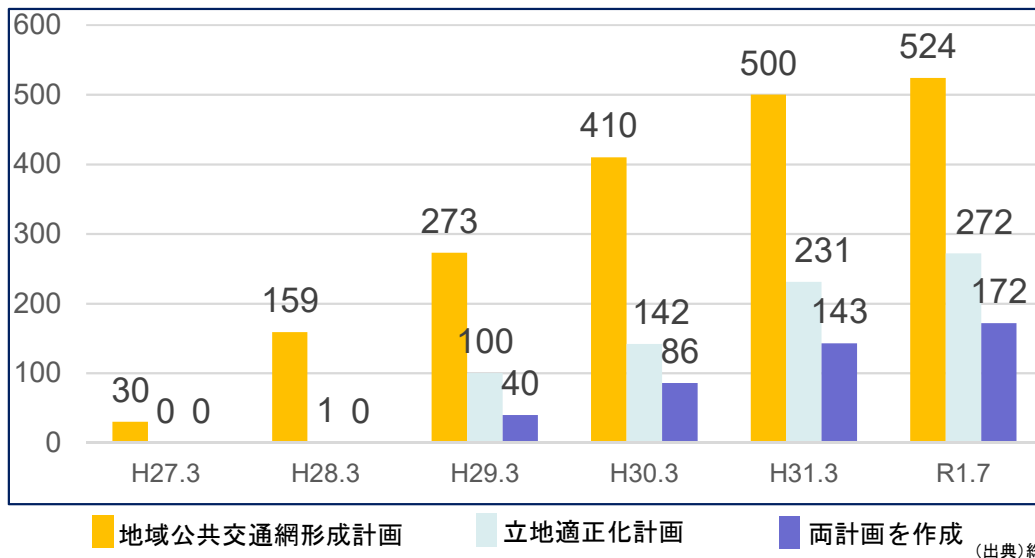
年度	廃止路線延長 (km)	年度	廃止路線延長 (km)
2008年度	64	2015年度	0
2009年度	2	2016年度	17
2010年度	0	2017年度	0
2011年度	0	2018年度	108
2012年度	39	2019年度	16
2013年度	0	計	<b>327</b>
2014年度	81		

(出典)鉄道局作成

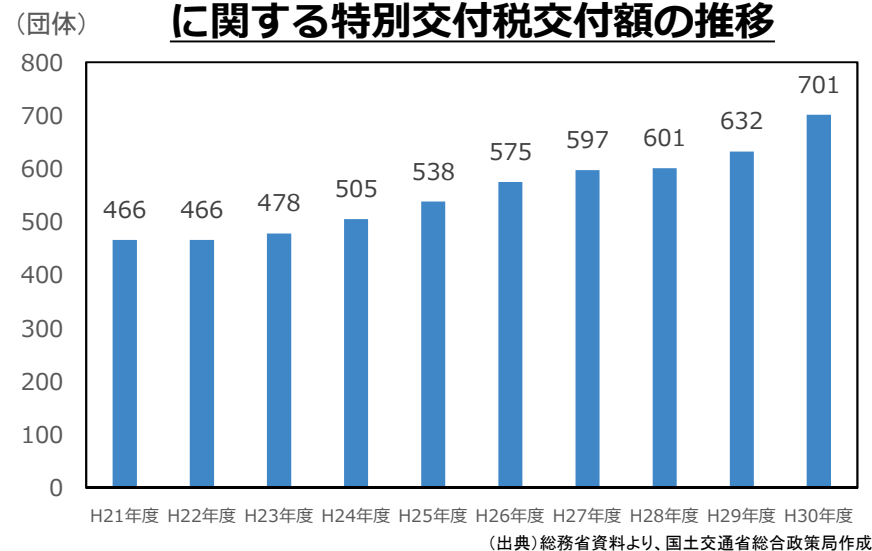
# (6) 地域内公共交通の状況

- コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を合わせて策定する地域も増加。
- バス・鉄道による地域の生活交通の維持が困難となる中で、自治体やNPOの役割が増大。地域の移動手段として、コミュニティバスや乗合タクシーの導入、自家用有償運送制度の活用が進んでいる。一方で、地方自治体の負担も増大。

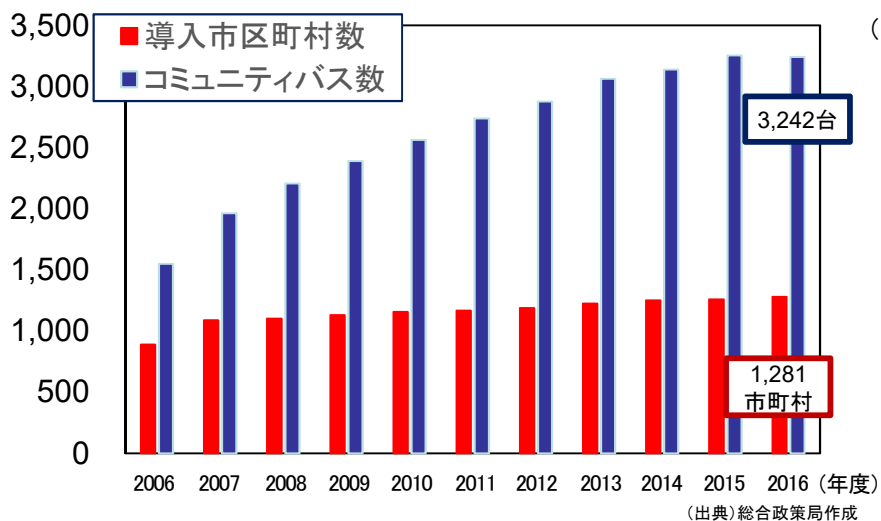
## 地域公共交通網形成計画・立地適正化計画の策定状況



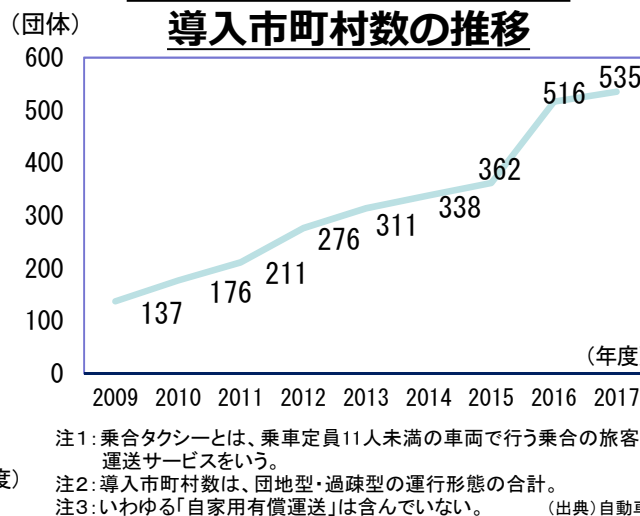
## 地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）に関する特別交付税交付額の推移



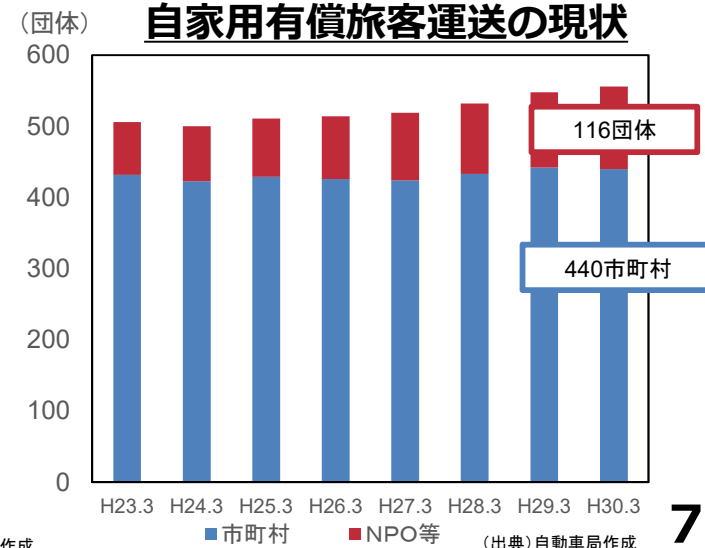
## コミュニティバスの導入状況



## デマンド型乗合タクシー導入市町村数の推移



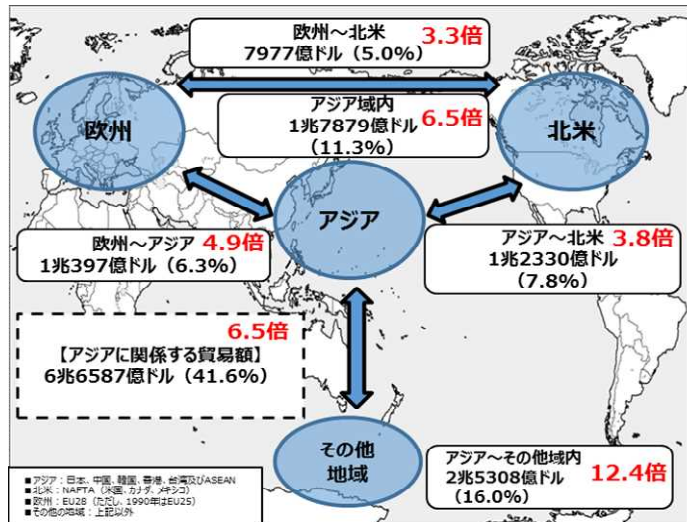
## 自家用有償旅客運送の現状



# (7) 経済活動のボーダーレス化、国際的な競争激化

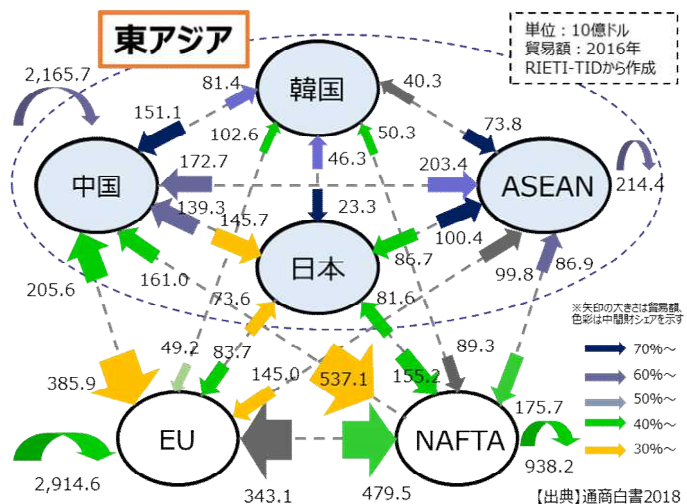
- アジア域内外を中心とした貿易額は急速に拡大するとともに、東アジア域内でのサプライチェーンのボーダーレス化が深化。
- 農林水産物・食品の輸出額は、2019年までに1兆円とする目標に向け、順調に増加。
- 一方、国際情勢は不安定さを増しており、特にシーレーンの安全性確保などの重要性が増してきている。

## 世界の貿易額 (2016年データと1990年からの伸び)

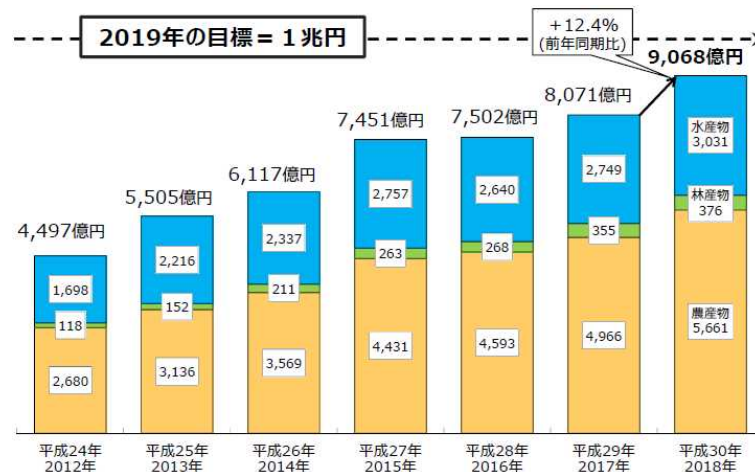


(出典)JETRO統計「世界貿易マトリクス」から国土交通省国際物流課作成(数値は輸出ベース)

## 東アジア地域のサプライチェーンの実態



## 農林水産物・食品の輸出額推移



(出典)財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

## シーレーンの安全性確保

ホルムズ海峡周辺海域における攻撃事案等

06月13日、我が国海運事業者が通航する船舶が攻撃を受ける事案が発生。

関係省庁・機関と連携し、日本関係船舶の安全を確保

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全

1960年代より、日本は官民が連携し、沿岸国と協働して航行安全・環境保全対策を推進

通航分離帯 約500km

海峡の輻輳状況

沿岸国と利用国の協力の枠組みである「協力メカニズム」を日本のリーダーシップで創設(2007年)

→航行援助施設の管理のための基金を創設し、運用

→日本は、国別で最大の拠出国(累計約10億円)

→施設代替の事前調査、沿岸国の能力向上支援、水路測量支援等を実施

ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊対策

2008年以降、ソマリア沖・アデン湾において、重火器で武装したソマリア海賊の被害が急増。

○我が国を含む各国艦艇による海賊対処活動、商船による自衛措置、民間武装警備員の乗船といった対策により、近年はソマリア海賊による被害は低い水準で推移。

自衛隊・海上保安庁による護衛活動 (2009年3月～)

【護衛活動の概要】

イェマン

【艦隊護衛(護衛艦)】

【自衛隊護衛(護衛艦)】

民間武装警備員による乗船警備 (2013年11月～)

①民間武装警備員の乗船警備が可能な海域

②対象船舶

- ・原油を輸送する日本船舶
- ・満載状態の船舷が1.6m未満
- ・満載状態の最大速力が18ノット未満

※赤線に囲まれた海域のうち、公海に属する

(出典)海軍局作成



# (7) 経済活動のボーダーレス化、国際的な競争激化

- 2007年から2017年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は**1.6倍に増加**。
- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、**コンテナ船が大型化**。船社間の買収・統合も進み、**アライアンスが再編**。
- 船舶の大型化やアライアンスの再編により、寄港地の集約が進み、**国際港湾間の競争が激化**。

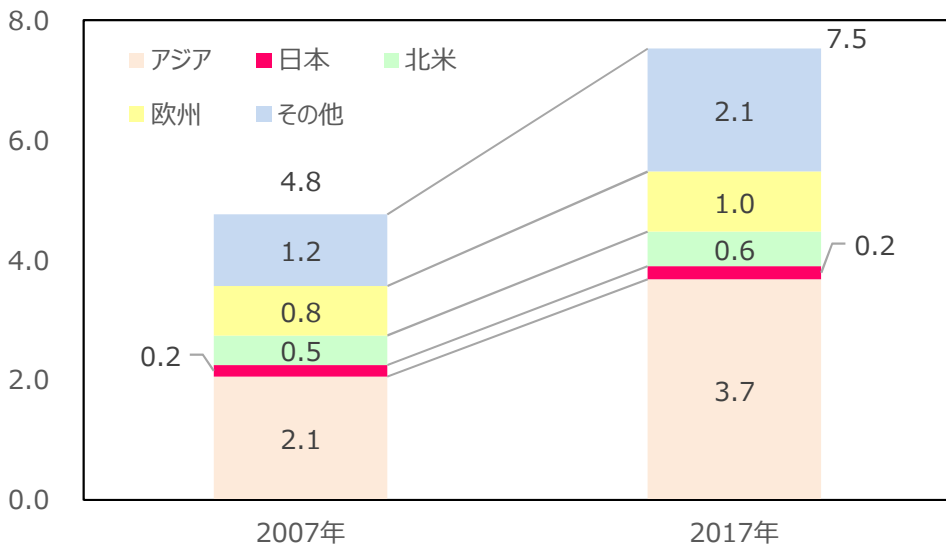
## 世界の港湾におけるコンテナ取扱量

2007年

2017年

全世界	4億7,610万TEU	1.6倍	7億5,270万TEU
日本	1,916万TEU	1.1倍	2,190万TEU
アジア (日本含まず)	1億8,870万TEU	1.7倍	3億2560万TEU

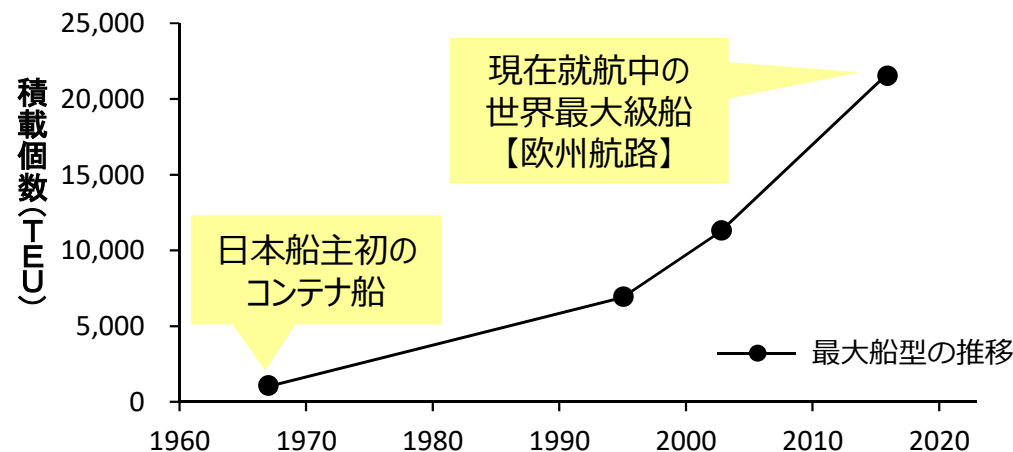
(億TEU)



注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。

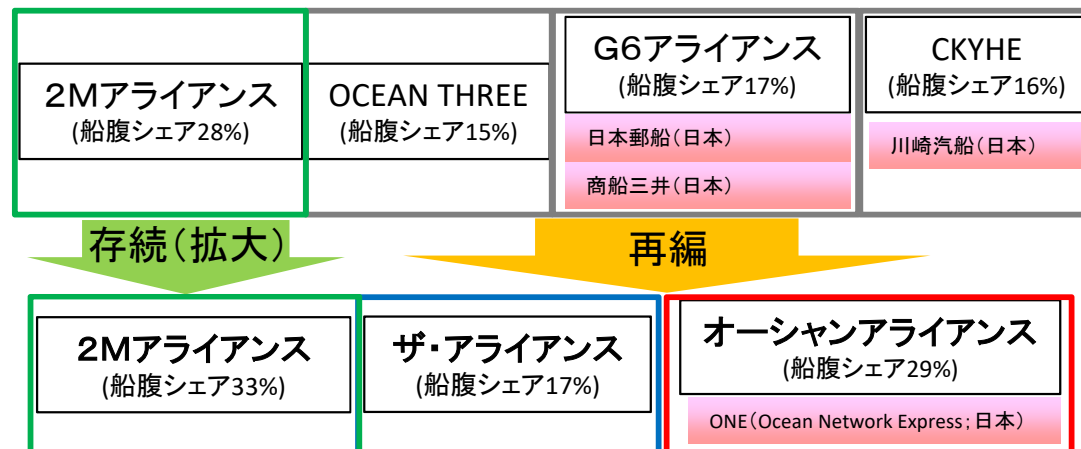
(出典) THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units) UNCTAD(Container port throughput,annual)より作成

## コンテナ船の大型化



出典：2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

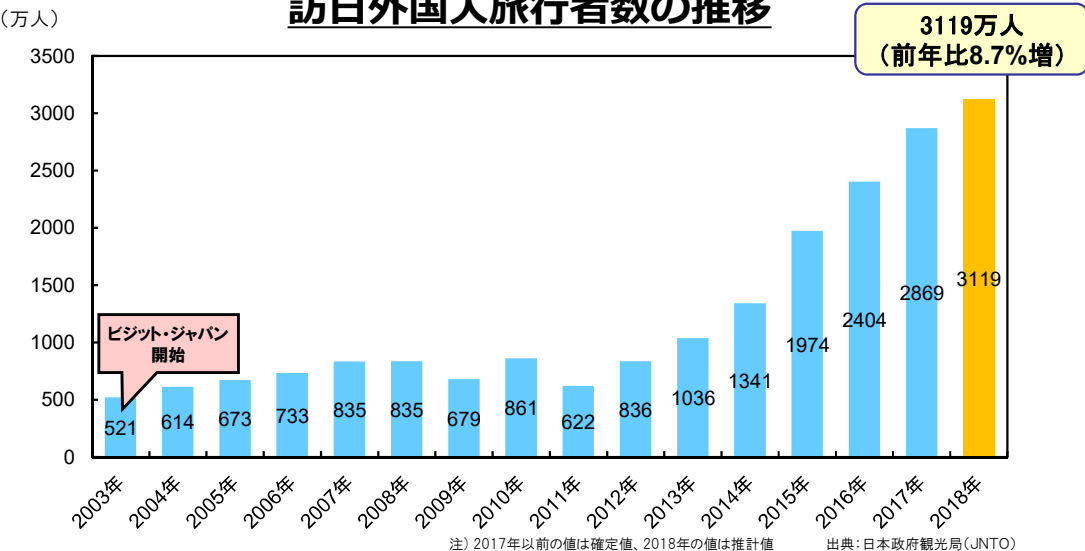
## 世界の船社によるアライアンスの再編 (2017年)



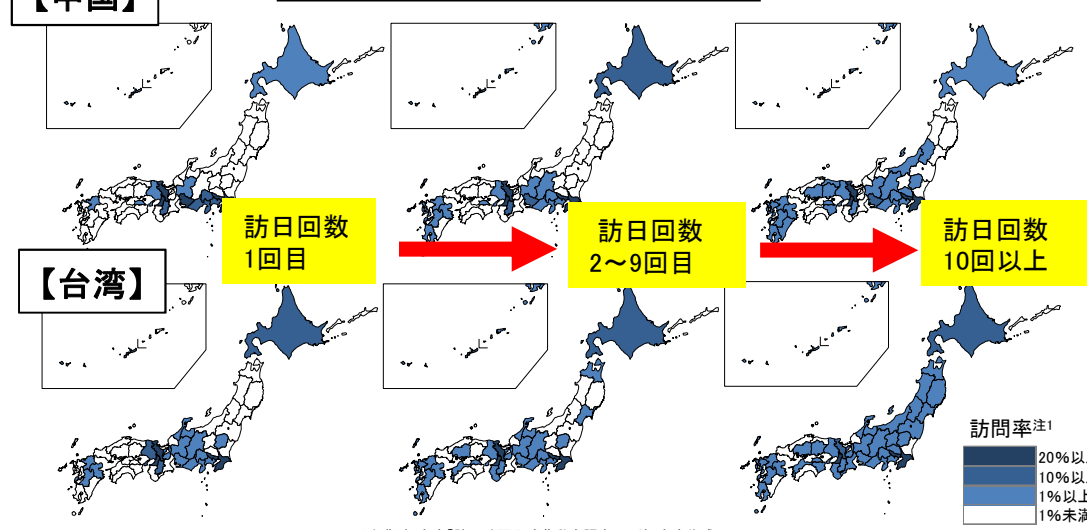
# (8) 訪日外国人旅行の拡大と定着、全国への波及

- 訪日外国人旅行者数は、2020年4,000万人、2030年6,000万人の目標の中、2018年には**3,119万人(過去最高)**となった。
- 個人旅行化とリピーターの増加に伴う目的地の広域化の進展により、交通に支出した人の割合も上昇傾向にある。他方で、公共交通や多言語表示の少なさなどに不便を感じている傾向あり。

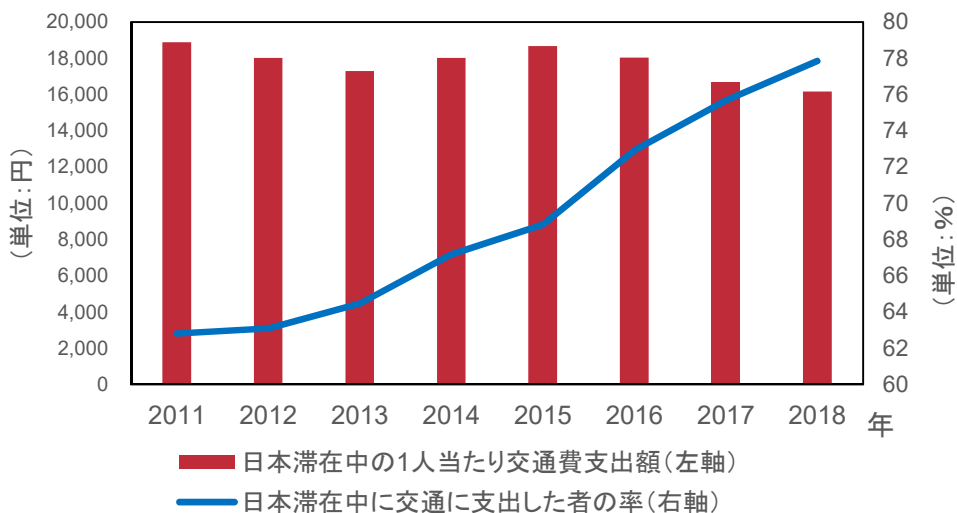
訪日外国人旅行者数の推移



【中国】 訪日回数別都道府県訪問率

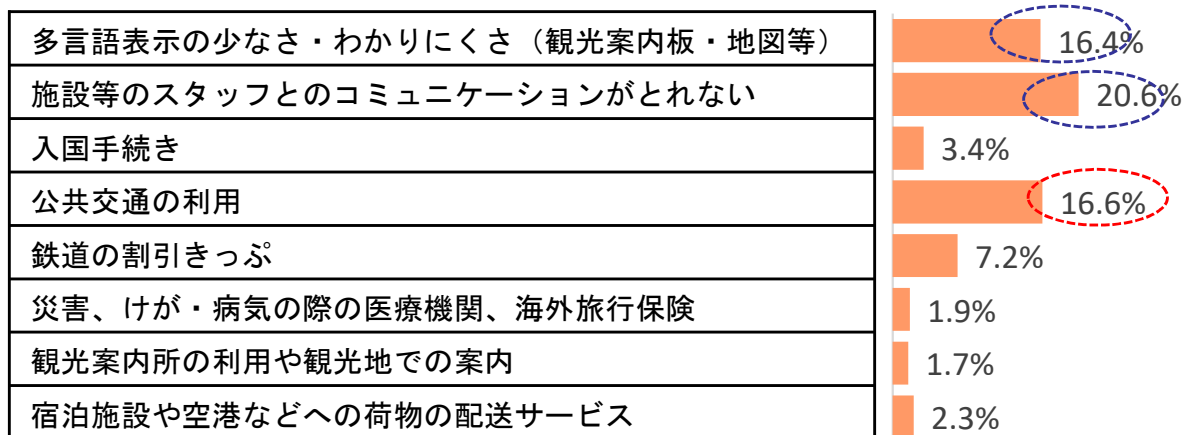


訪日外国人の1人当たりの交通費支出額と交通に支出した者の率



(出典) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より総合政策局作成

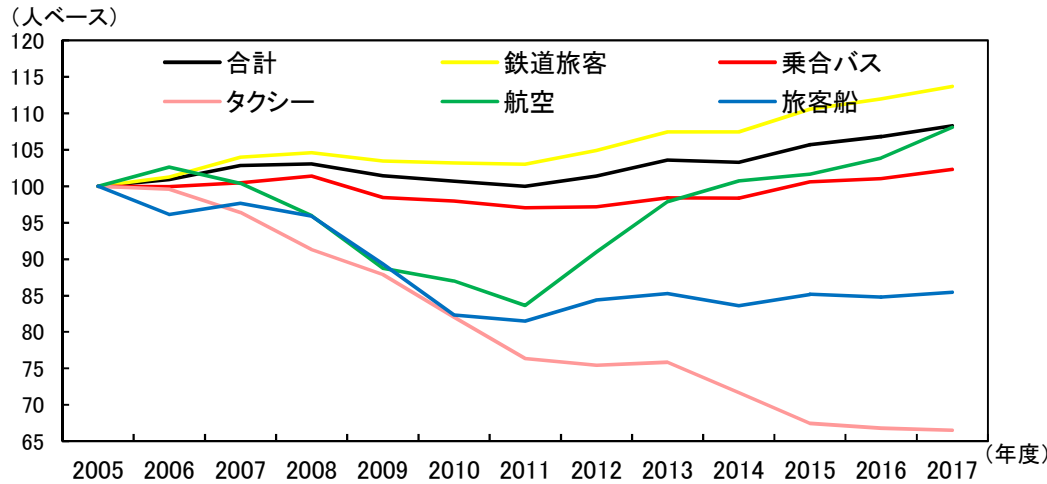
訪日外国人旅行者が旅行中に困ったこと



# (参考) 旅客輸送、貨物輸送の現状

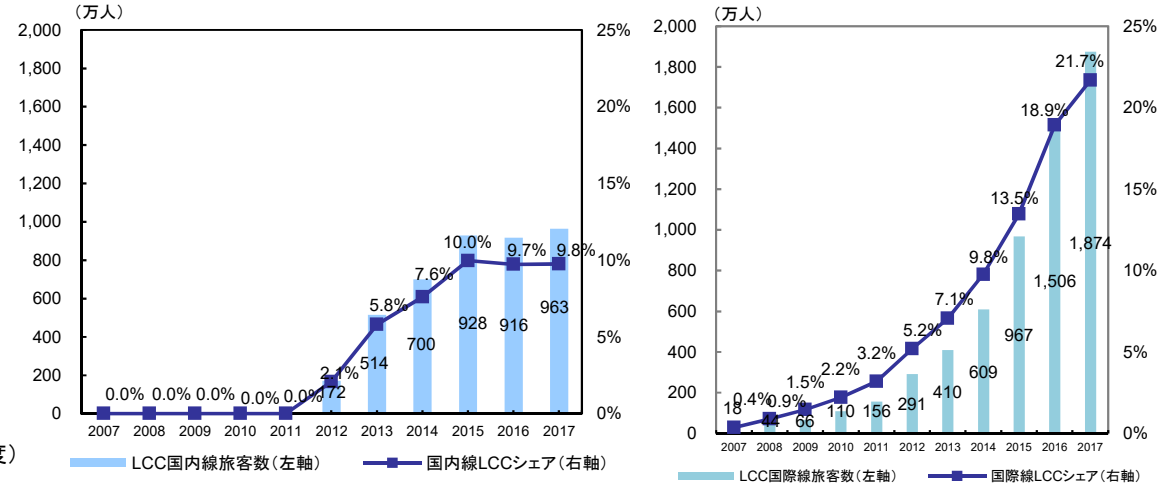
- 国内旅客輸送は、鉄道や乗合バスは緩やかな増加傾向にあり、航空はリーマンショック後、国内線LCCの参入等により回復し、ここ数年は増加傾向にある。一方で、旅客船はここ数年横ばい、タクシーは長期にわたり減少が続いている。
- 国際航空旅客輸送における、LCC利用者は急増している。
- 国内貨物輸送は、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移している。また、インターネット通販市場の拡大により、宅配便取扱個数が大幅に増加している。

### 国内旅客輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



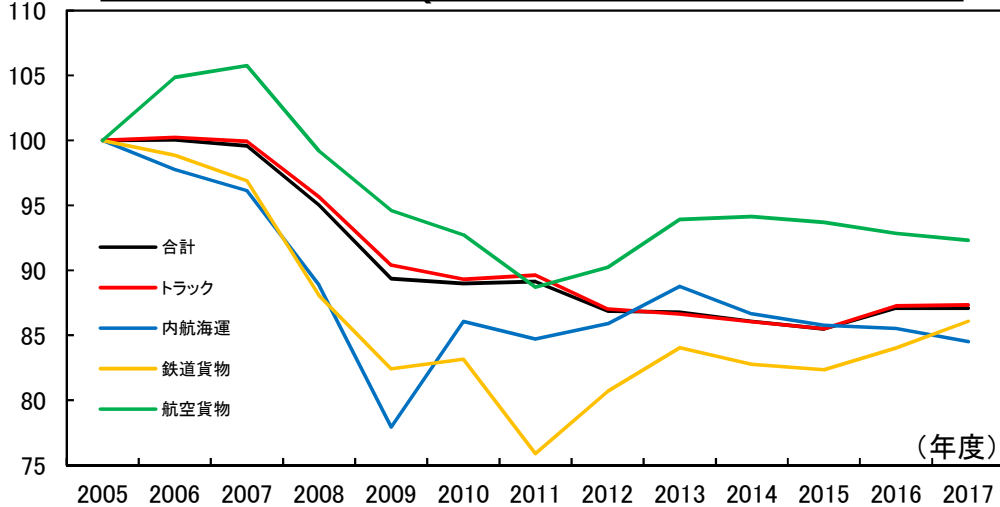
(出典) 鉄道輸送統計、自動車輸送統計、内航船舶輸送統計、航空輸送統計より作成

### 我が国のLCC旅客数の推移 (国内線・国際線)



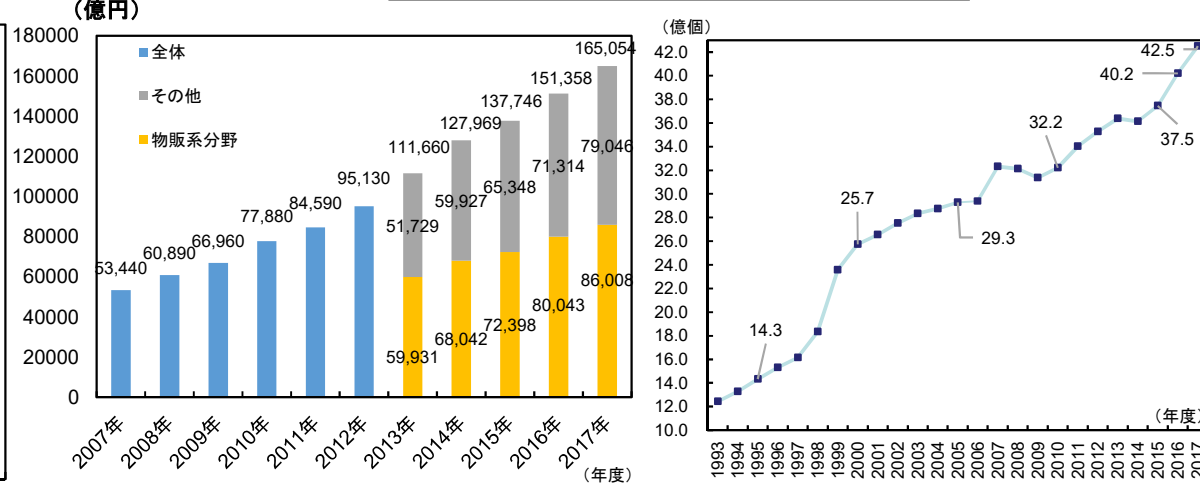
(出典) 国土交通省航空局作成

### 国内貨物輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



(出典) 鉄道輸送統計、自動車輸送統計、内航船舶輸送統計、航空輸送統計より作成

### 電子商取引 (EC) 市場と宅配便取扱実績



注: 分野別規模は2013年から調査開始  
(出典) 経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

注: 2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上  
(出典) 国土交通省「宅配便取扱実績について」より作成



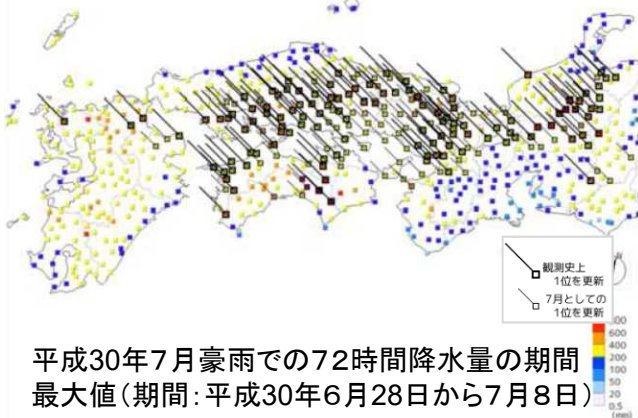
# (9) 激甚化する自然災害

- 平成29年7月九州北部豪雨や、平成30年7月豪雨・平成30年台風第21号・令和元年台風19号など、毎年のように記録的な豪雨・台風災害が発生。短時間強雨の年間発生回数は、経年的に増加傾向。
- 日本周辺は地震活動や火山活動が活発で、地震や火山噴火による災害が各地で相次いで発生。今後も、南海トラフ地震や首都直下地震など甚大な被害をもたらす災害の発生が懸念。

## 気象(大雨等)

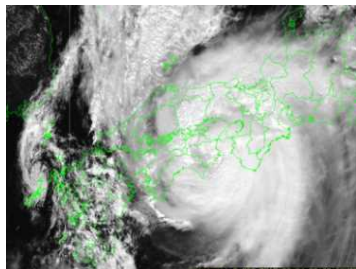
### 頻発化・激甚化する大雨

平成30年7月豪雨では、多くのアメダス観測点で72時間雨量の観測史上1位を記録



### 台風

平成30年台風第21号では、関西地域を中心に高潮や停電等の被害が発生

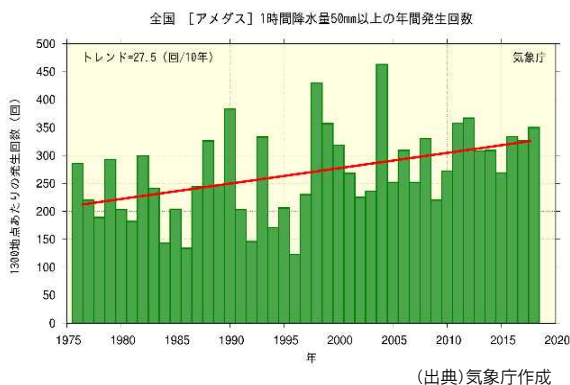


台風第21号の気象衛星画像

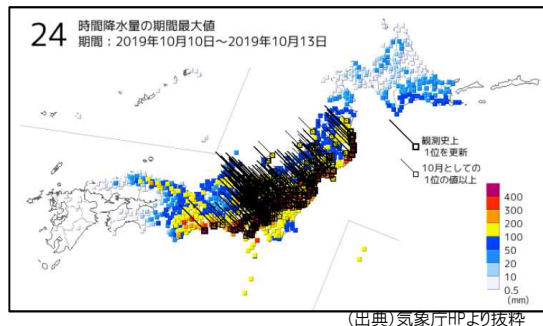
・平成30年に猛烈な強さまで発達した台風は7個で、データがある1977年以降最多記録

### 大雨の増加傾向

全国の1時間降水量50mm以上の発生回数が現在の2倍以上に増加する見込み



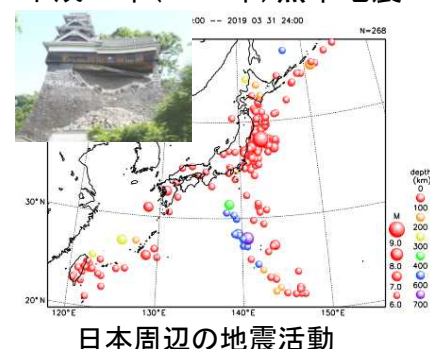
令和元年台風第19号では、関東甲信地方、東北地方の多くの地点で24時間降水量の観測史上1位の値を更新するなど記録的な大雨となった。



## 地震・火山噴火

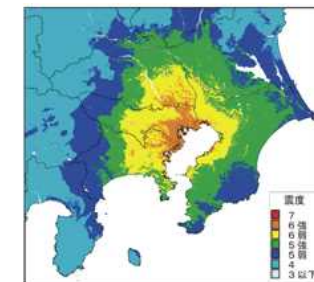
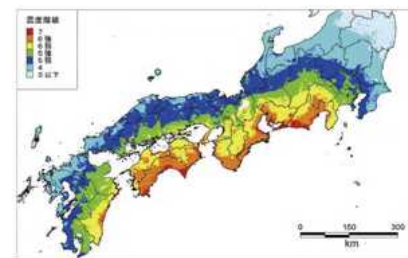
### 相次ぐ地震・火山噴火

- ・平成30年北海道胆振東部地震
- ・平成30年大阪府北部地震
- ・平成28年(2016年)熊本地震
- ・平成30年1月の草津白根山噴火
- ・平成27年5月の口永良部島の噴火



### 南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の発生が懸念

- ・首都直下地震(M7クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度
- ・南海トラフ巨大地震(M8~9クラス)の発生確率は、30年以内に70%~80%





# (10) 発災時における交通・物流の早期確保

- 平成30年7月豪雨では、JR山陽線が被災したため、山陽新幹線による代替輸送や在来線の迂回輸送により交通を確保。また、広島～呉間の鉄道、高速道路、一般国道が被災し各モードが連携して復旧。
- 平成30年の台風21号により、関西国際空港については、旅客ターミナルや滑走路が浸水するとともに、関空連絡橋が損傷するなど大きな被害が発生。他空港による振替便の運航により人流・物流を確保。また関空・神戸空港間を運航する高速船を増便するなどして、関西国際空港に発生した滞留者を輸送した。
- 令和元年10月に発生した台風19号は、関東地方～東北地方にかけて記録的な大雨となり、多数の交通網が被災。被災した鉄道の区間についてはバス等による代替輸送を行い交通を確保。

## 平成30年7月豪雨に伴う 土砂崩れによる被害



・JR山陽線で盛土崩壊等の被害が発生



・広島～呉間の各モードの連携復旧

## 台風第21号による 関西国際空港・連絡橋の被害



・高潮による旅客ターミナル・滑走路の浸水被害



・強風によりタンカーが関空連絡橋に衝突し損傷

## 令和元年台風19号による 被災状況



・箱根登山鉄道(宮ノ下～小涌谷): 橋桁流失



・JR東日本 中央線(高尾～相模湖): 擁壁崩壊



# (11) 持続可能な開発目標(SDGs)の設定、パリ協定締結

- 人間活動の拡大に伴う地球環境への負荷の増大を背景に「持続可能な開発目標(SDGs)」、「パリ協定」が採択。
- 運輸部門における二酸化炭素の排出量は、2001年を境に減少しており、全体の17.9%を占めている。
- 2030年度における温室効果ガスの排出量を2013年度比26%削減する目標に向け、更なる取組が必要。

## SDGs

- ・2015年9月の国連サミットで採択された2030年の世界目標。
- ・17ゴールから構成され、「誰一人取り残さない」を基本方針とする



出典：国連開発計画(UNDP)より

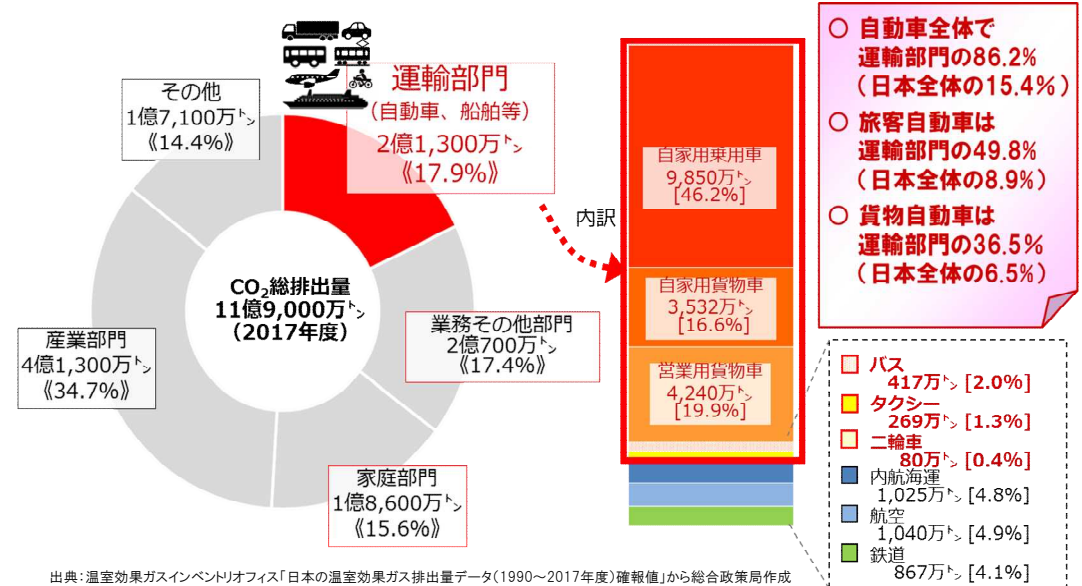
## パリ協定

2015年12月にパリにて開催された第21回気候変動枠組条約締約国会議(COP21)において採択された、気候変動抑制に関する多国間の国際的な協定

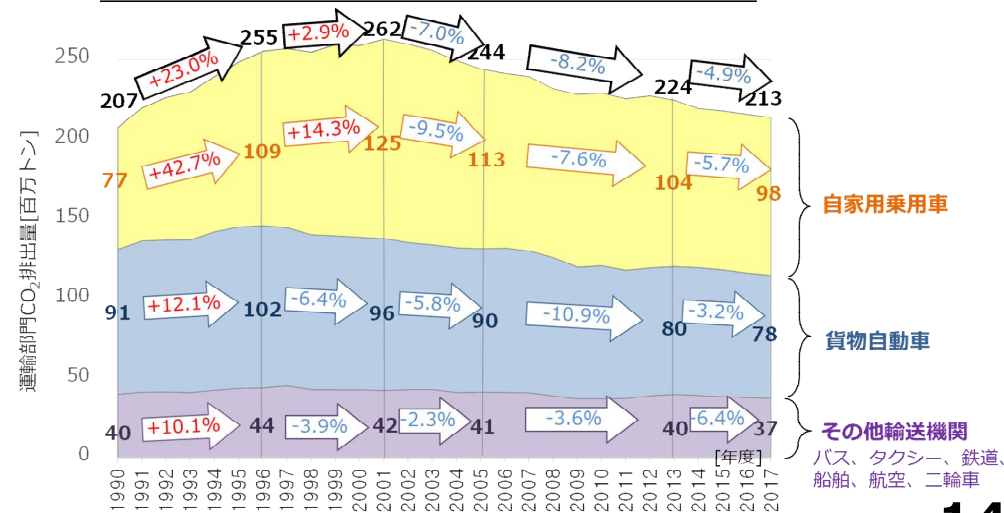
目的	世界共通の長期目標として、産業革命前からの平均気温の上昇を2℃より十分下方に保持。1.5℃に抑える努力を追求。
目標	上記の目的を達するため、今世紀後半に温室効果ガスの人為的な排出と吸収のバランスを達成できるよう、排出ピークをできるだけ早期に抑え、最新の科学に従って急激に削減。
各国の目標	各国は、貢献(削減目標)を作成・提出・維持する。各国の貢献(削減目標)の目的を達成するための国内対策をとる。各国の貢献(削減目標)は、5年ごとに提出・更新し、従来より前進を示す。
長期戦略	全ての国が長期の低排出発展戦略を策定・提出するよう努めるべき(COP決定で、2020年までの提出を招請)。
グローバル・ストックテイク(世界全体でのレビュー)	5年ごとに全体進捗を評価するため、協定の実施状況を定期的に検討する。世界全体としての実施状況の検討結果は、各国が行動及び支援を更新する際の情報となる。

出典：国連開発計画(UNDP)より

## 日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



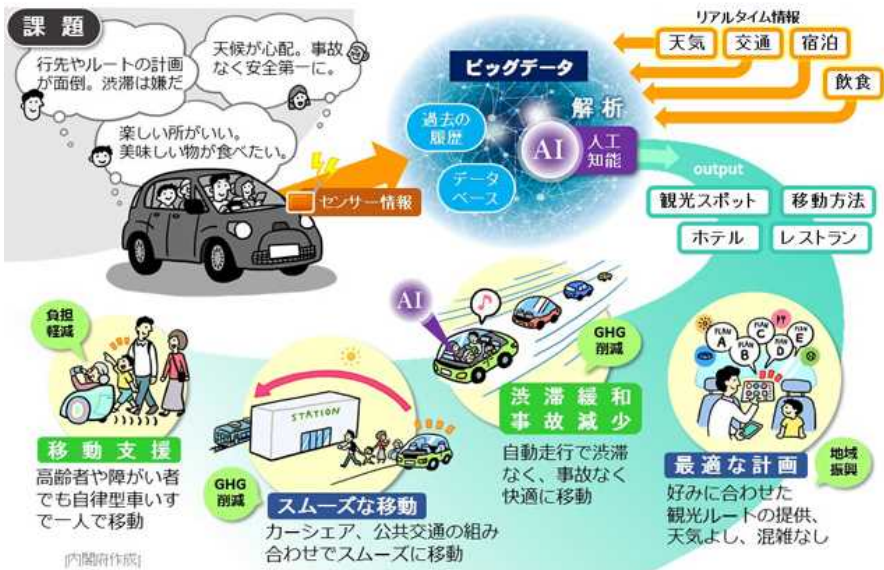
## 輸送モードごとの二酸化炭素排出量の推移



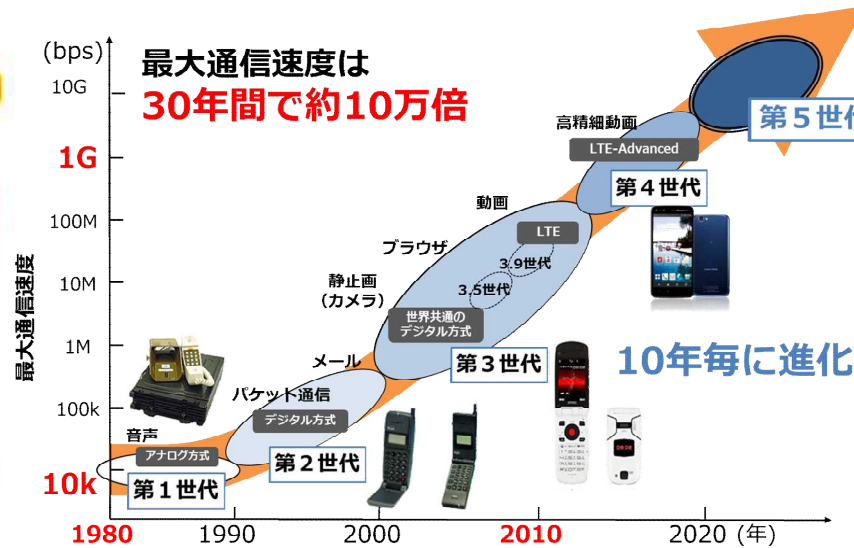
# (12) 第4次産業革命、Society5.0の本格展開

- AI、IoTの普及が進み、交通分野でもバス・タクシーの効率的な運行の実現や渋滞問題の解決等に期待。
- 5G実装をはじめSociety5.0の実現が社会的な課題となっており、新技術やデータを活用したスマートシティ等の取組が進行。

## Society5.0による新たな価値の創出例

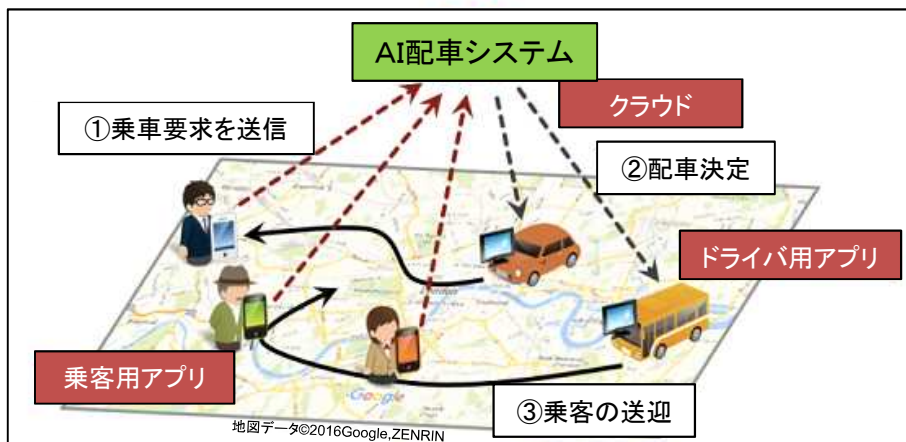


## 5G (第5世代) の実現ステップ

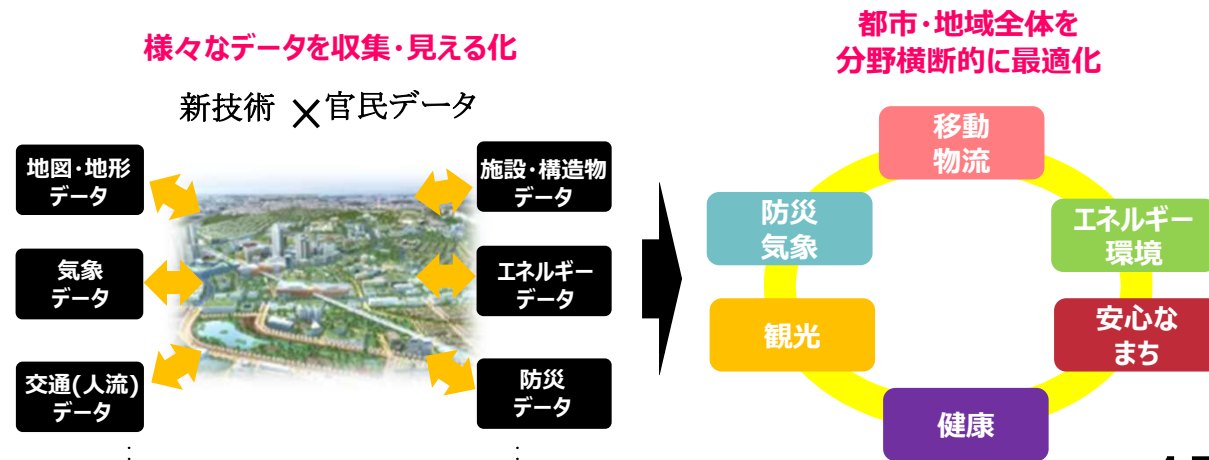


5Gにより、遠隔地にいても、視覚的な情報のみならず、感触までも体験することが可能に。

## オンデマンド交通でのAIの活用イメージ



## スマートシティの実現





# (13) 交通分野での技術革新の進展(MaaS)

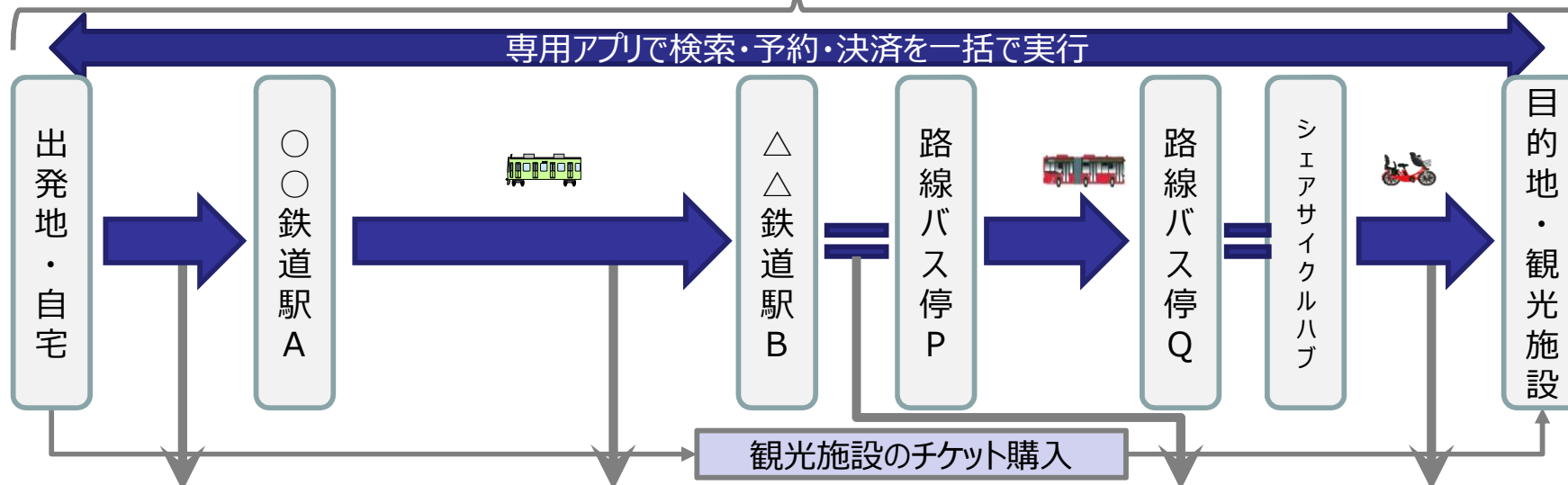
MaaS (Mobility as a Service) …スマホアプリを活用し、一人一人のトリップ単位の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことを可能とするサービス

## MaaS化のメリット

- 複数の駅・バス停ごとの経路・ダイヤの確認が不用になるとともに、スマホ上での運賃の一括支払い等が可能になる
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられる
- MaaSにより蓄積される膨大な移動データを、地域の交通計画やまちづくり計画に活用できる

## MaaS化の課題

- △異なる交通事業者等を連携させ、1つのサービスとして提供するための調整
- △キャッシュレス決済に未対応な交通モードが存在
- △各交通モードをつなぐためのデータ連携のあり方（データ形式、データのやり取り方法等）



## 交通機関・移動手段の課題 (例)

△タクシーの連日利用はコスト高  
△タクシー以外の交通手段がない地域（交通空白地）あり

△地域鉄道・バスは本数・ダイヤの面で利便性が低い  
△存続問題が浮上する路線もあり

△バス停がバラバラに設置されていること等により、乗換えが不便な駅（交通結節点）が存在する

△自家用有償運送があれば、雨天時も快適に移動が可能

# (13) 交通分野での技術革新の進展(自動運転)

## 政府目標※

※官民ITS構想・ロードマップ2019(2019.6 IT総合戦略本部(本部長 内閣総理大臣)決定)

・限定地域での無人自動運転移動サービスの全国普及(2025年目途)



・高速道路でのレベル4自動運転(2025年目途)



### 移動サービス



・限定地域での無人自動運転移動サービス(2020年まで)

### 自家用車



・高速道路でのレベル3自動運転(2020年目途)

### 物流サービス



後続車無人  
隊列走行システム  
・高速道路で技術的に実現(2020年)

後続車有人  
隊列走行システム  
・高速道路で商業化(2021年まで)

後続車無人  
隊列走行システム  
・高速道路で商業化(2022年以降)

### レベル4

特定条件下\*  
における  
完全自動運転  
(運転者への  
運転操作の  
引継ぎ無し)

### レベル3

特定条件下\*  
における  
自動運転  
(運転者への  
運転操作の  
引継ぎ有り)

### レベル2

高度な  
運転支援

\*特定条件下とは…

場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、速度など自動運転が可能な条件  
この条件はシステムの性能によって異なる

2020

2021

2022

...

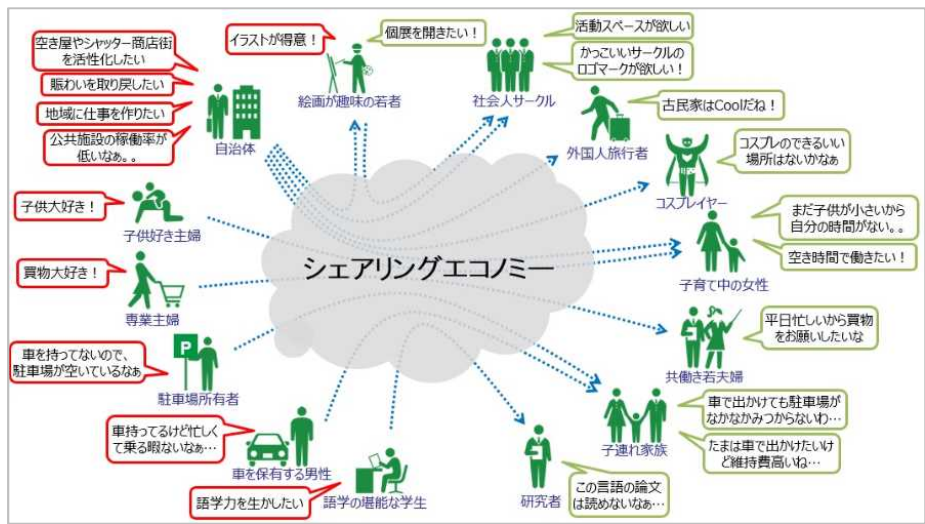
2025



# (14) ライフスタイル、ワークスタイルの多様化

- 場所・乗り物・モノ・人・スキル・お金を個人間でシェアするシェアリングエコノミーや、モノを買い取るのではなく一定期間内のモノの利用権に対し支払うサブスクリプションが、交通分野を含めあらゆる経済活動で普及。
- 「定住人口」でもなく、「交流人口」でもない、地域や地域の人々と多様に関わる関係人口が、地域づくりの担い手として期待。
- ICT(情報通信技術)を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方(テレワーク等)が浸透。

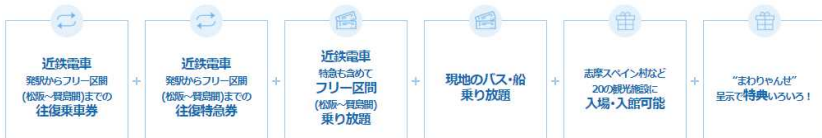
## シェアリングエコノミー (共有経済)



政府CIOポータルHPより抜粋

## サブスクリプション (定額制)

近鉄特急で伊勢・鳥羽・志摩へすべてセットのお得なきっぷ



近畿日本鉄道HPより抜粋

## 関係人口とは



総務省HPより抜粋

## テレワーク例(雇用型)

・在宅勤務  
自宅を就業場所とするもの



・モバイルワーク  
施設に依存せず、いつでも、どこでも仕事が可能な状態なもの

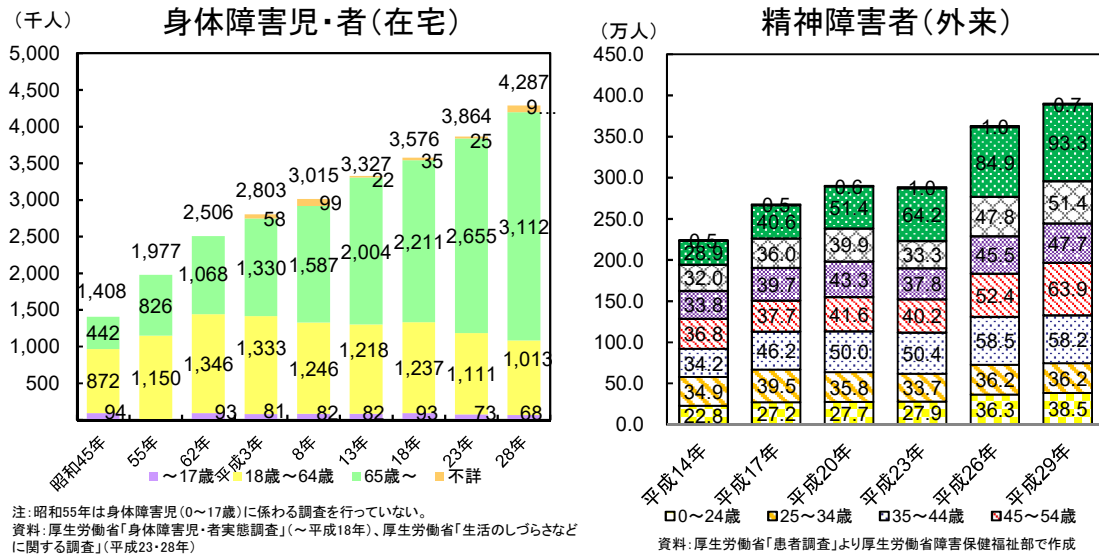


総務省HPより抜粋

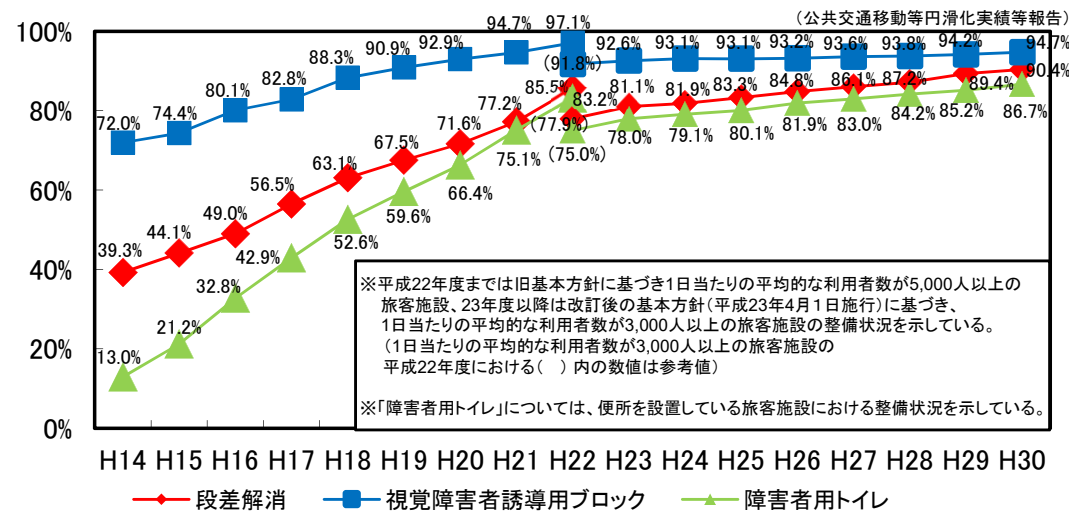
# (15) バリアフリー社会の形成

- 障害者数が増加する中、車両等ではノンステップバスの普及率が56%まで増加し、旅客施設等ではエレベーター等による段差解消率が89%まで増加するなど、バリアフリー化は着実に進捗。
- 平成30年にバリアフリー法を一部改正し、市町村が移動円滑化促進方針(マスタープラン)を定める制度を創設するとともに、基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを努力義務化。

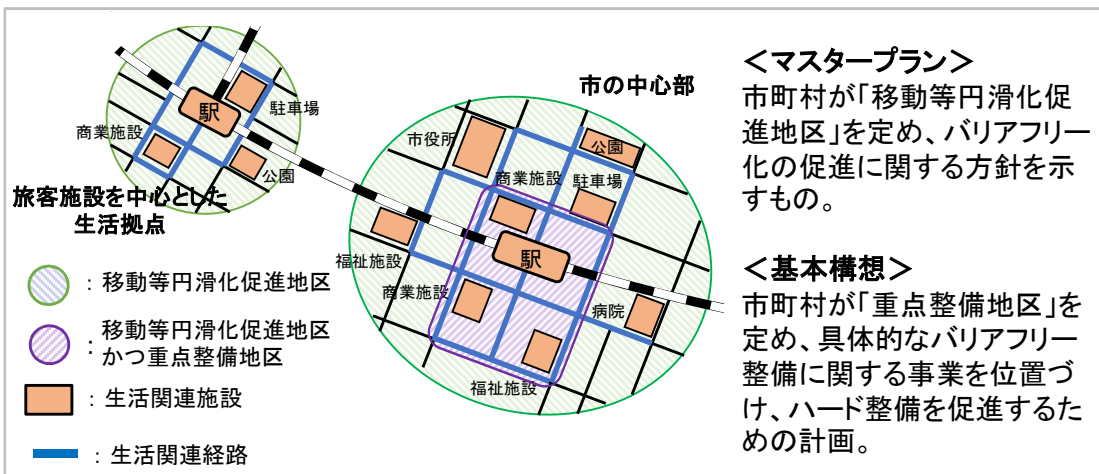
## 障害者数の増加



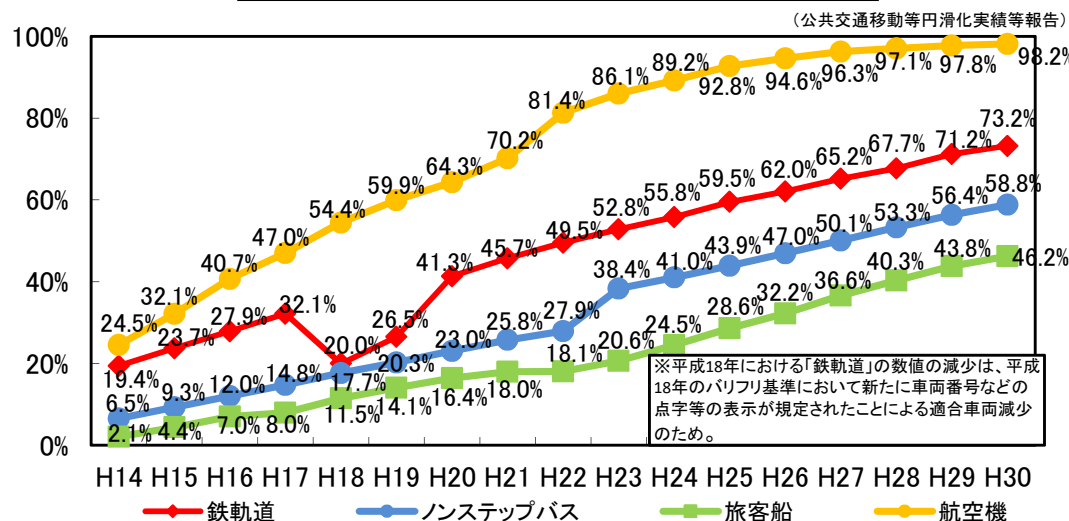
## 旅客施設におけるバリアフリー化の推移



## マスタープラン及び基本構想のイメージ



## 車両等におけるバリアフリー化の推移



# 現行計画策定後の社会・経済の動き(まとめ)

## 現行計画の記載

- ①人口急減、超高齢化
- ②グローバル化の進展
- ③巨大災害の逼迫、インフラの老朽化
- ④地球環境問題
- ⑤ICT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
- ⑦2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催



## 現計画策定後の状況変化等

- ①人口減少、超高齢社会の本格到来、地域的偏在化の加速  
⇒地方路線・系統の需要減少・廃止、代替となる地域内公共交通の活用が進展
- ②高齢者による交通事故の頻発、高齢者の免許返納が急増  
⇒高齢者の移動の足の確保への社会的要請の高まり
- ③労働力不足の恒常化  
⇒特に交通分野において、人手不足や高齢化が進行
- ④経済活動のボーダレス化の進展、国際的な競争激化  
⇒国際港湾等の競争力向上やシーレーンの安全性確保などが課題に
- ⑤訪日外国人旅行者の急増と定着、全国への波及
- ⑥地震に加え、水害も頻発かつ激甚化  
⇒発災時の交通・物流の確保が社会的要請に
- ⑦国連が持続可能な開発目標(SDGs)を設定、パリ協定の締結
- ⑧第4次産業革命、Society5.0の本格展開、スマートフォンの急速な普及とサービス充実  
⇒MaaSの出現、自動運転の実装など交通分野での技術革新が進展
- ⑨ライフスタイル・ワークスタイルの変化、バリアフリー社会の形成



次期計画において、

- ・「適切な対策により困難を乗り越えるべき変化」
- ・「積極的な活用により新たな活用に繋げるべき変化」

の両面から整理した上で、交通政策を適切に推進する必要

## 2. 次期計画の策定に向けた主な論点



# 次期交通政策基本計画の策定に向けた主な論点

## ① 交通サービス・交通インフラの持続可能性をどのように高めるか

- 交通の民間事業としての競争やビジネスが成立しない地域においては、公的主体の責任や役割をより明確にすべきではないか。  
その際、国・地方の厳しい財政状況の中、地域交通の確保・維持に必要となる財源をどのように確保するか。
- 交通需要の減少や供給の不足が顕在化している地域では、公の取組に加え、事業者等の連携・協働や地域内での自助・共助を更に促進すべきではないか。
- 交通分野におけるシェアリングエコノミー、シェアリングサービスをどのように位置付け、活用していくか。
- 交通・物流事業者の労働力不足に対し、女性活用を含め、どのように対応するか。
- 災害に対し、強靱で早期に復旧可能な交通インフラ・サービスをどのように備えるか。
- 交通事業の安全で安定な運行の確保や、一層の環境負荷軽減にどう取り組むか。
- 民間のサービス持続可能性維持という観点から、交通産業の育成、競争力強化の視点からの取り組みを考えていくべきではないか。

## ② 技術革新やライフスタイル多様化が進む中で、どのようなモビリティを目指すか

- 交通分野において、5G実装をはじめとしたSociety5.0社会の実現にどのように対応・貢献していくか。また、交通分野のデジタル化や交通事業者の運行データのオープン化・活用をどのように取り組むべきか。
- 一人一人のライフスタイルや移動ニーズが多様化する中で、最新技術を取り入れることにより、利用者にとってモビリティが抜本的に改善する可能性があるのではないか。また、そのためには、規制や基準はどうあるべきか。
- 多様性や包括性を持つ社会づくりに、交通分野でどのように貢献すべきか。自治体の対応を含め、まちづくりとのさらなる連携、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化をどのように進めるべきか。
- 単身高齢者の増加や若年層の外出減を受けて、人々のQOL（Quality of Life（生活の質））の向上に資する交通を実現するにはどうすればいいか。

## ③ ヒト・モノのスムーズで効率的な移動をどのように実現するか

- 経済活動のボーダレス化、インバウンド急増が進む中で、交通ネットワークをどのように機能強化していくべきか。
- 物流産業や観光産業の活性化のため、交通としてどのように貢献すべきか。
- 交通インフラ・サービスの海外展開をどのように進めるか。

# (参考)地域公共交通部会における主な論点

## ① 地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方

- 地域公共交通をめぐる現状と課題を踏まえ、地域の実情に応じてどのように地域交通の確保・利便性向上に取り組んでいくべきか。
- 地域の暮らしや産業にとって不可欠かつ基本的な基盤となる輸送サービスを持続的に提供するためには、関係者（国、都道府県、市町村、事業者、住民等）の役割はどうあるべきか。
- 協議会方式による法定計画制度の活用を促すとともに、計画に基づく事業を確実かつ効果的に実施するためには、現行制度（網形成計画、再編実施計画、運賃等）をどのように見直すべきか。
- 法定計画に基づき持続可能な輸送サービスの提供を図るため、地域において、事業の改善に向けたマーケティング、目標設定、評価・モニタリング等をどのように行うべきか。あわせて、支援のあり方について、どのように考えていくべきか。

## ② 道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方

- 交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する際の法制を整備し、合意形成手続等を容易化すべきではないか。
- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化すべきではないか。

## ③ ヒト・モノのスムーズで効率的な移動をどのように実現するか

- MaaS の推進のための制度的な課題は何か。
- 月額制・定額制（サブスクリプション）を導入する場合の課題は何か。
- 地域類型に応じたMaaS のあり方があるため、制度的課題も地域類型に応じて考えるべきではないか。
- AI やIoT 等の新たな技術・サービスを活用したMaaS 等の新たなモビリティサービスの導入に当たっては、既存の行政手続きについて見直すべき点はないか



### 3. 交通政策基本計画小委員会の設置について

# 交通政策基本計画の今後の審議の進め方(案)

交通政策審議会  
交通体系分科会  
計画部会

交通政策基本計画  
小委員会

委員長: 家田仁 教授

委員: 計画部会委員  
その他の学識者

令和元年  
11月21日

計画部会で審議開始

小委員会で計画(素案)を議論

有識者、関係団体、  
自治体等よりヒアリング



計画(素案)とりまとめ

令和2年  
春以降

中間とりまとめ(案)

最終とりまとめ

(敬称略・順不同)

委員長	家田 仁	政策研究大学院大学教授
委員長代理	藤原 章正	広島大学大学院国際協力研究科開発技術講座教授
委員	伊藤 昌毅	東京大学生産技術研究所特任講師
	大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
	大屋 雄裕	慶應義塾大学法学部教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	小林 潔司	京都大学経営管理大学院経営研究センター長・教授
	村上 早紀子	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授
森下 晶美	東洋大学国際観光学部国際観光学科教授	