

交通政策を取り巻く社会経済情勢と取組について

目次

1. 交通政策基本計画について ……P2

2. 最近の社会経済情勢と取組について ……P3

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」
について……P4

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……P26

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……P51

1. 交通政策基本計画について

＜閣議決定日：平成27年2月13日 / 計画期間：2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）＞

【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

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

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)

- 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（本計画には、56の数値指標を盛り込んでいるところ）
- 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

目次

1. 交通政策基本計画について ……P2

2. 最近の社会経済情勢と取組について ……P3

**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」
について……P4**

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……P26

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……P51

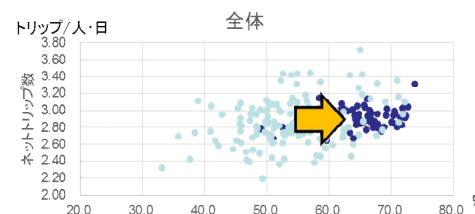
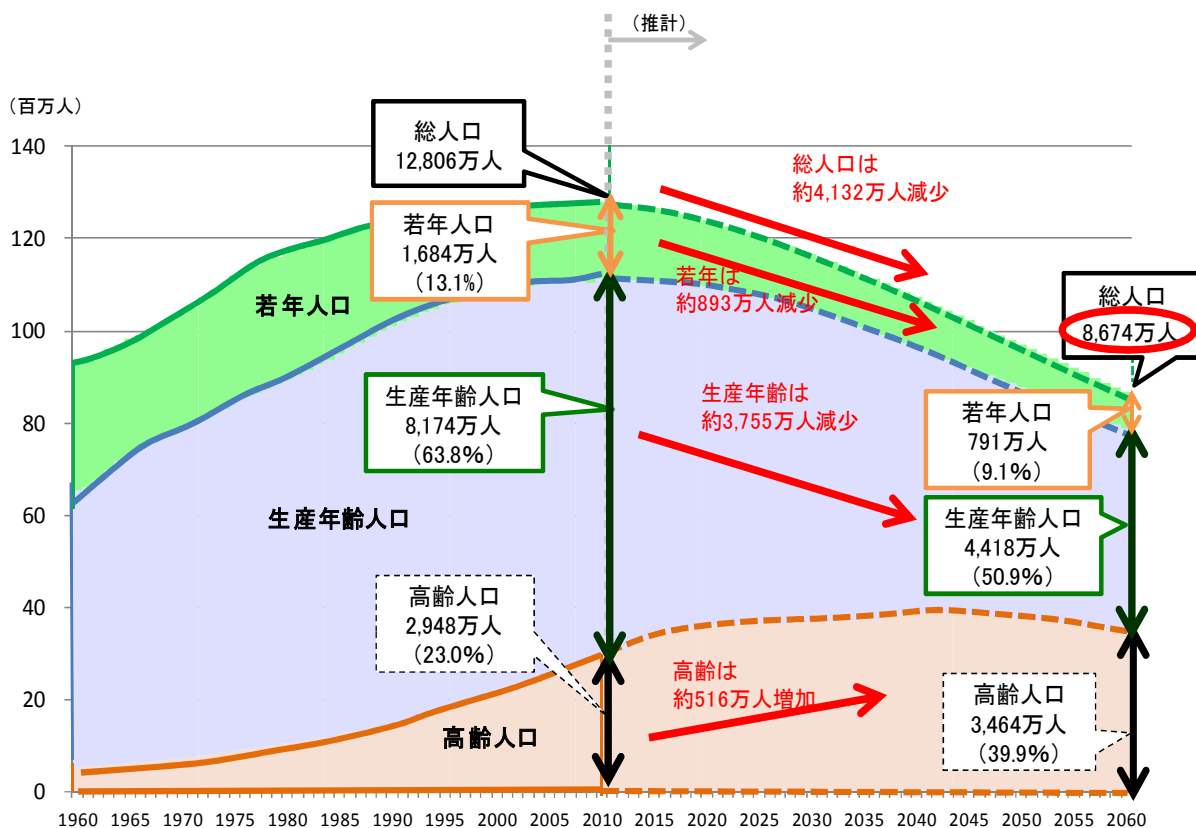
基本の方針A. 「豊かな国民生活に資する 使いやすい交通の実現」について ＜最近の社会経済情勢＞

人口減少・少子高齢化の進展と高齢者の外出ニーズ

- 若年人口と生産年齢人口が減少する一方で高齢人口は増加するため、長期的には、通学・通勤ニーズの減少と高齢者の移動ニーズの増加が見込まれる。ただし、人口の総量が大きく減少することは避けられない。
- 高齢者の外出率は、過去30年で全国的に増加し、特に三大都市圏でより増加している。(ネットトリップ数に大きな変化はない)

人口減少・少子高齢化の進展

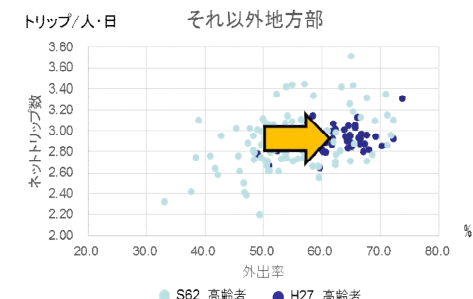
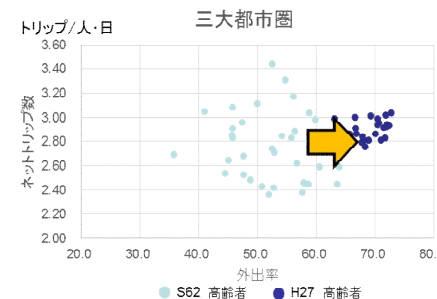
高齢者の外出ニーズ



何れの図表も
平日のデータ

各分類ごとの平均値	S62	H27
全国	外出率 54.1	65.2
	ネットトリップ数 2.9	2.9
三大都市圏	外出率 52.1	68.8
	ネットトリップ数 2.8	2.9
それ以外	外出率 54.8	63.1
地方部	ネットトリップ数 2.9	2.9

※H27の調査分類とは別に、S62と比較するため、東京、神奈川、埼玉、千葉、愛知、岐阜、三重、大阪、京都、兵庫の各都府県内都市を三大都市圏と整理。



※昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より、公共交通政策部作成

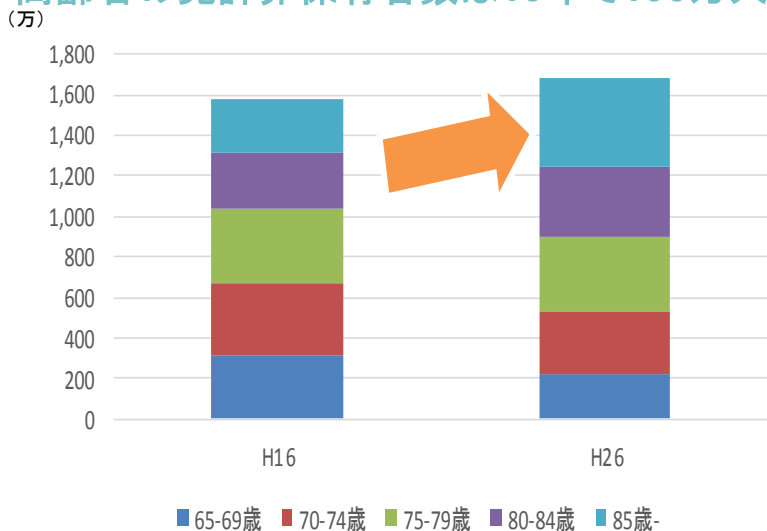
(注) 1 「若年人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口

2 ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合
資料) 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」、同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」における出生中位(死亡中位)推計より国土交通省作成

高齢者が不安を感じる地域の交通の行く末

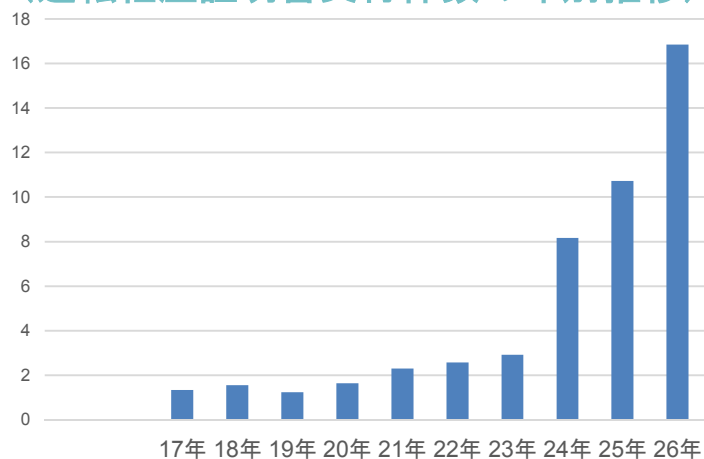
- 高齢者の免許人口の増加とともに、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないかと、という声大きい。

高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増

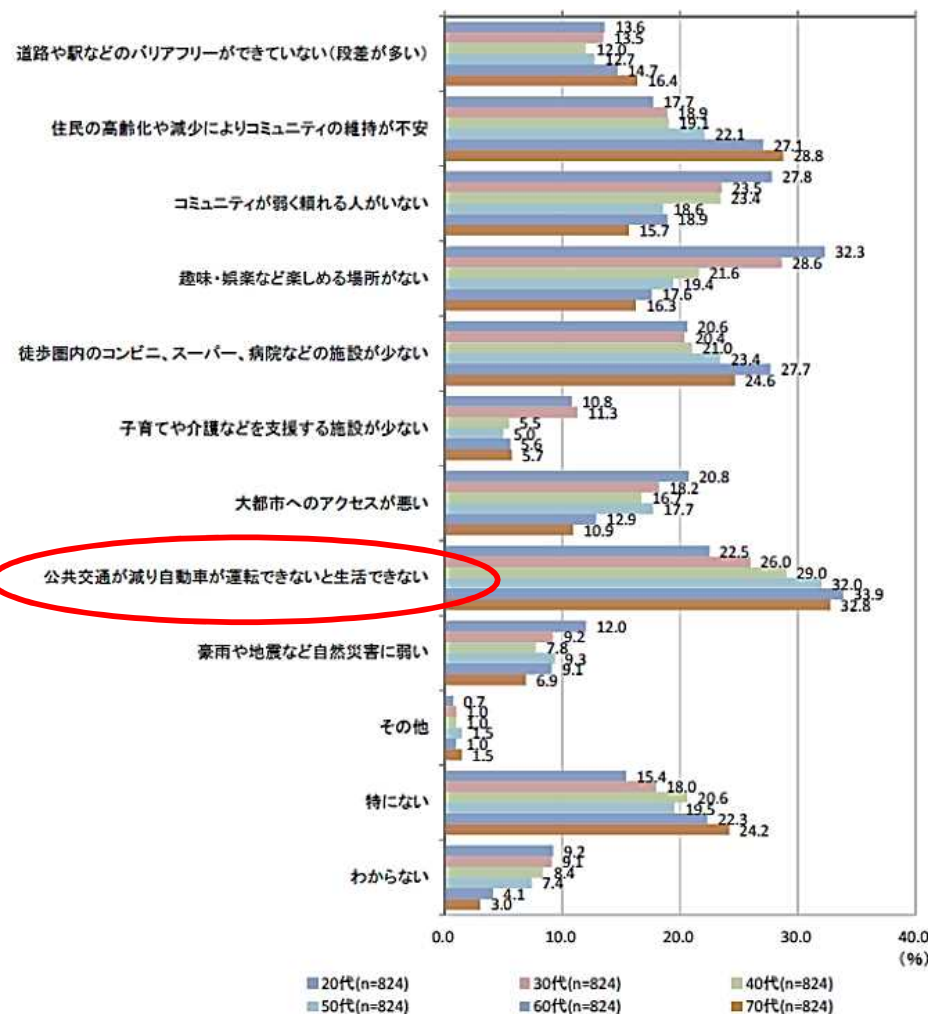


免許返納は年々増加

(万) (運転経歴証明書交付件数の年別推移)



現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

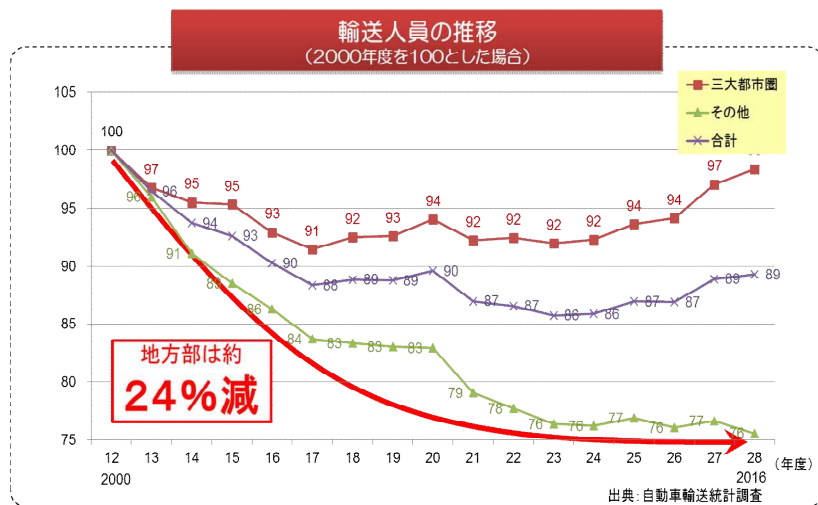


※国土交通省国民意識調査(平成30年度国土交通白書用)

地方部の公共交通分野の課題

- 地域公共交通の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向にあり、全国の7割の事業者が赤字。
- 特に地方部のバス事業の収支率は、低い水準。また、低賃金、長時間労働などにより、自動車運転者を志望する人が減り、人手不足が深刻化。

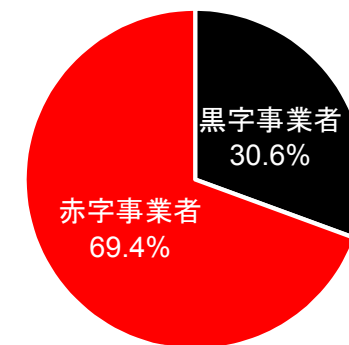
バスの輸送人員の減少



バス事業者の赤字割合

全国のバス事業者の約7割が赤字

2017年度		事業者数	
大都市・その他地域の別	黒字	赤字	計
大都市部	51	29	80
その他地域	24	141	165
計	75	170	245

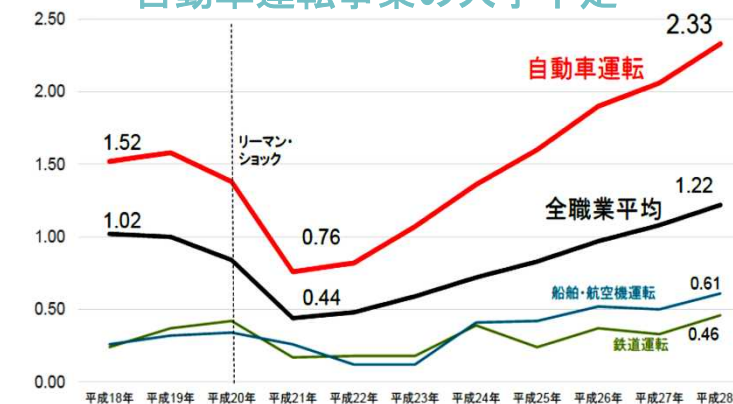


調査対象事業者: 保有車両30両以上の245者

他産業に比べ低い事業収支率 (H28、補助前)



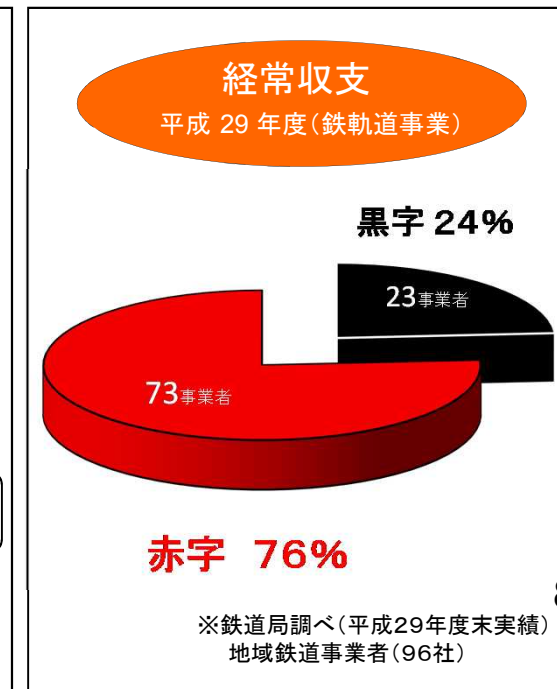
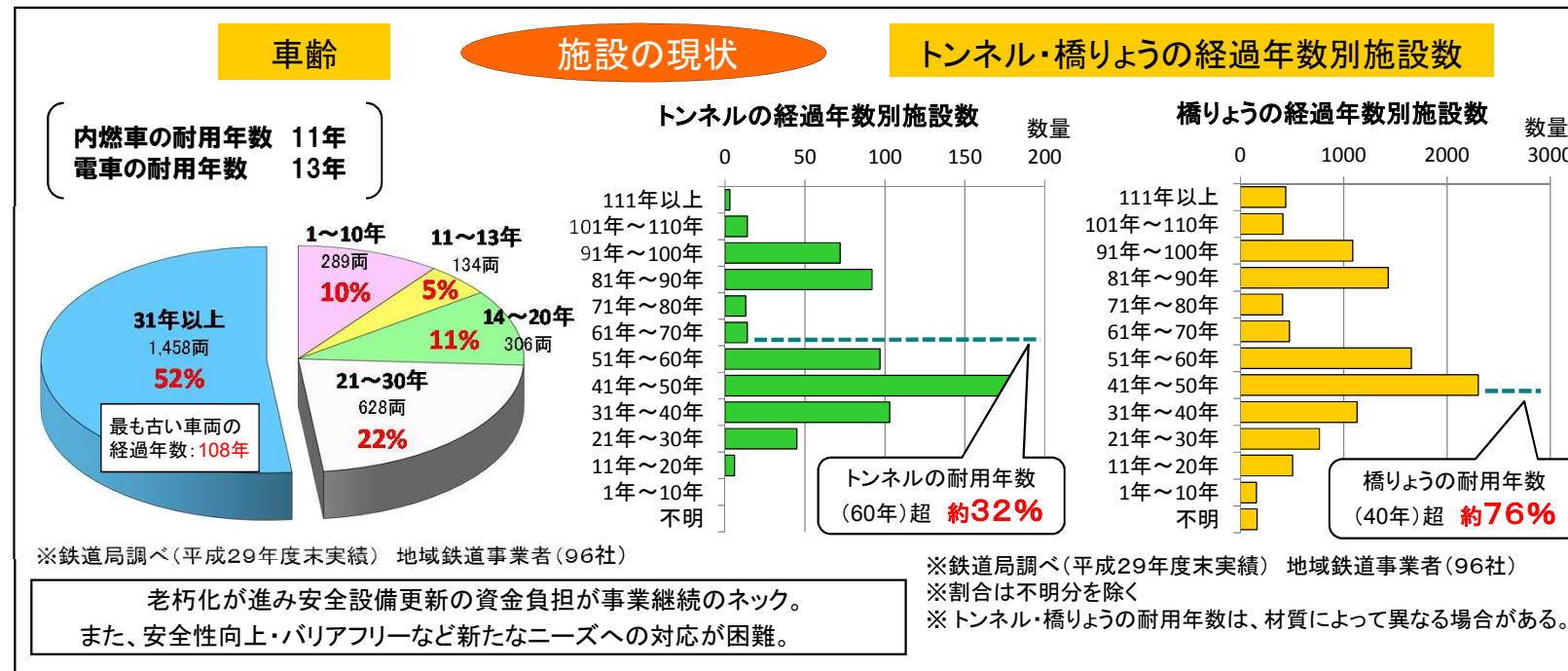
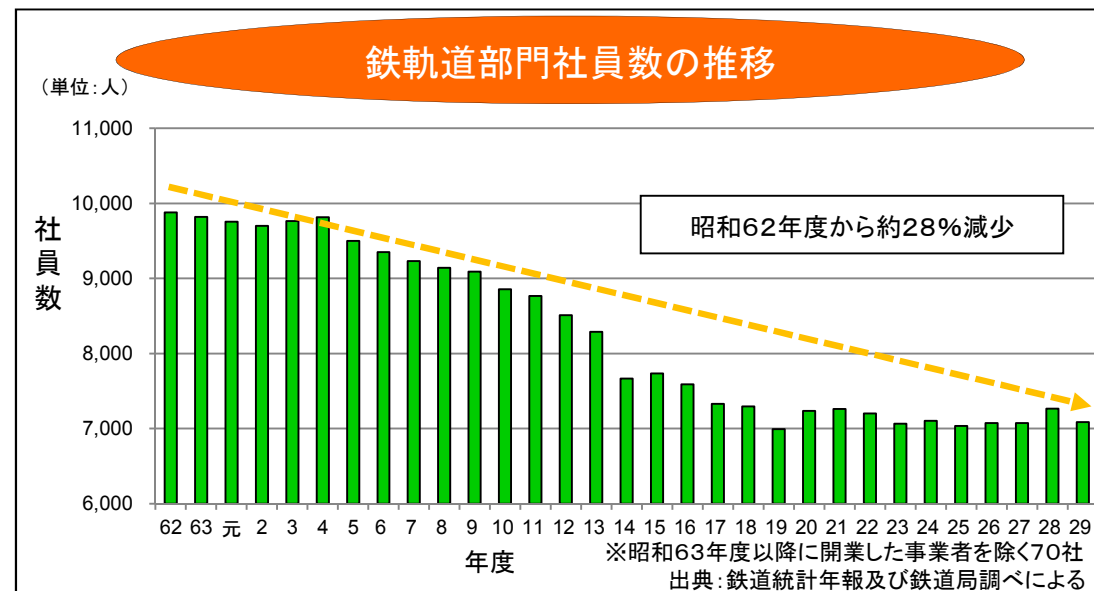
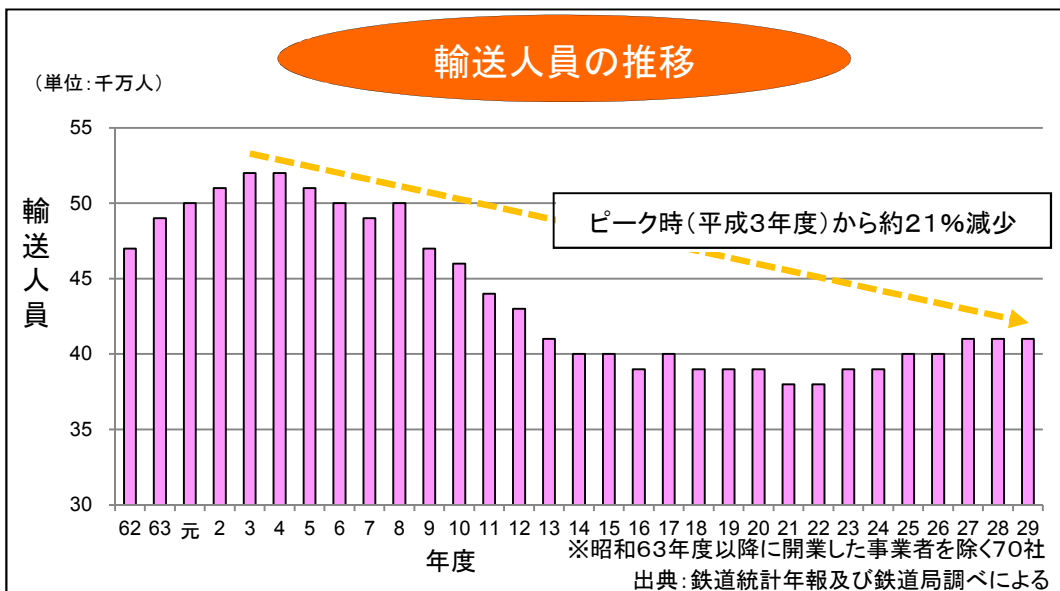
自動車運転事業の人手不足



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

地域鉄道の現状

- 鉄道における輸送人員はピーク時に比べ約21%減少。鉄軌道部門社員数も昭和62年に比べ約28%減少
- 施設においてはトンネルの約32%が耐用年数を超過。また橋りょうの約76%が耐用年数を超過。

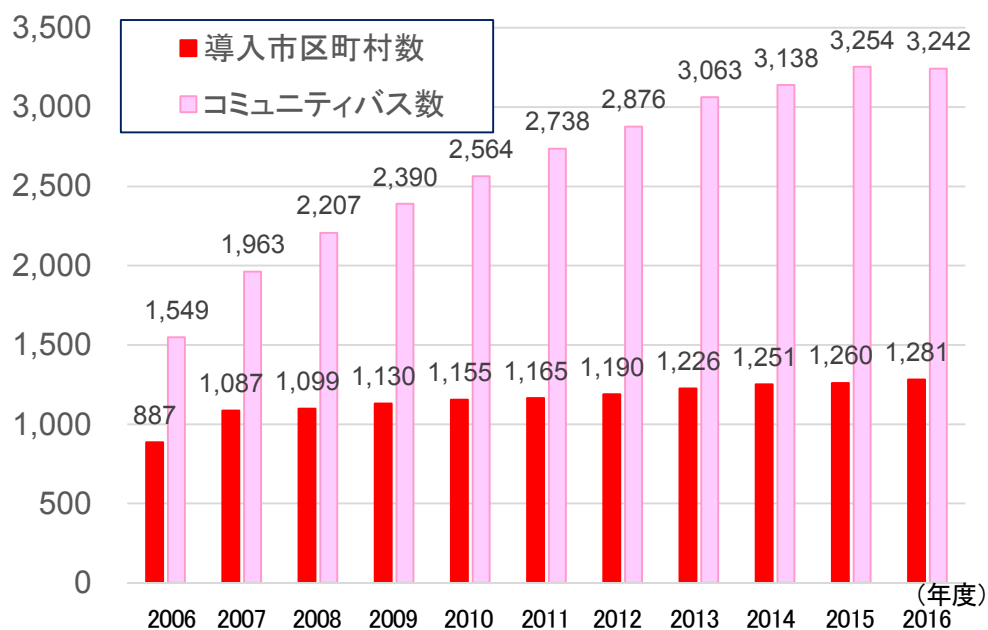


老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

地域内公共交通の現状（コミュニティバス・デマンド交通）

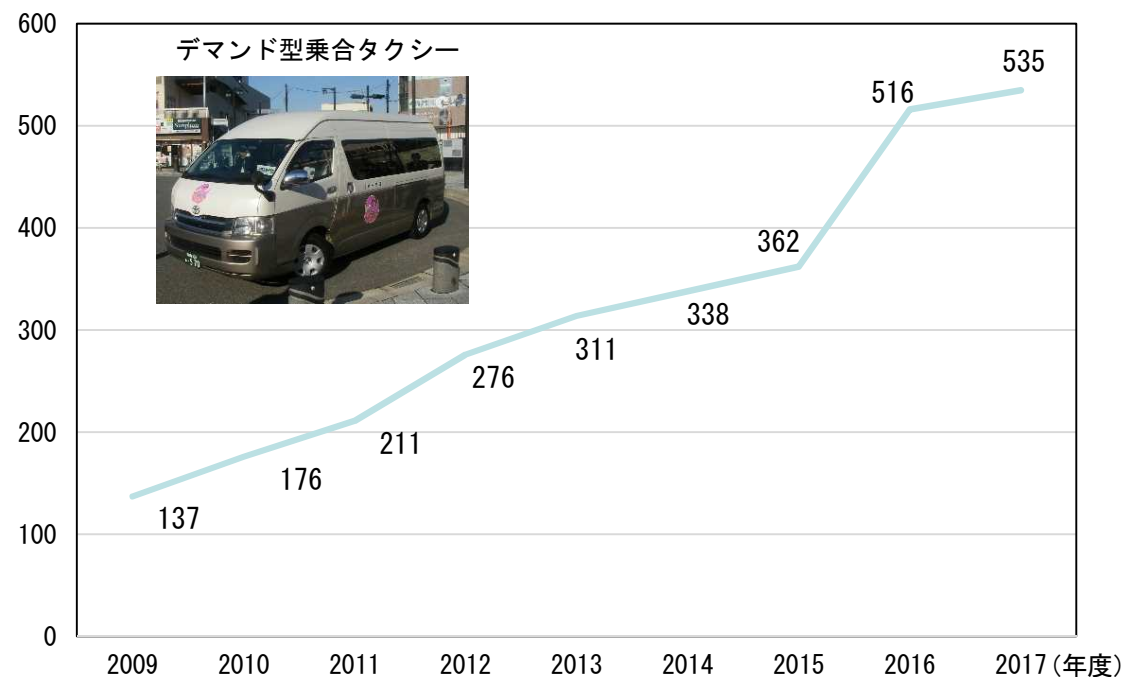
- 一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の移動手段を確保する公共交通システムとして、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。

コミュニティバスの導入状況



資料：国土交通省総合政策局作成

デマンド型乗合タクシー導入市町村数の推移



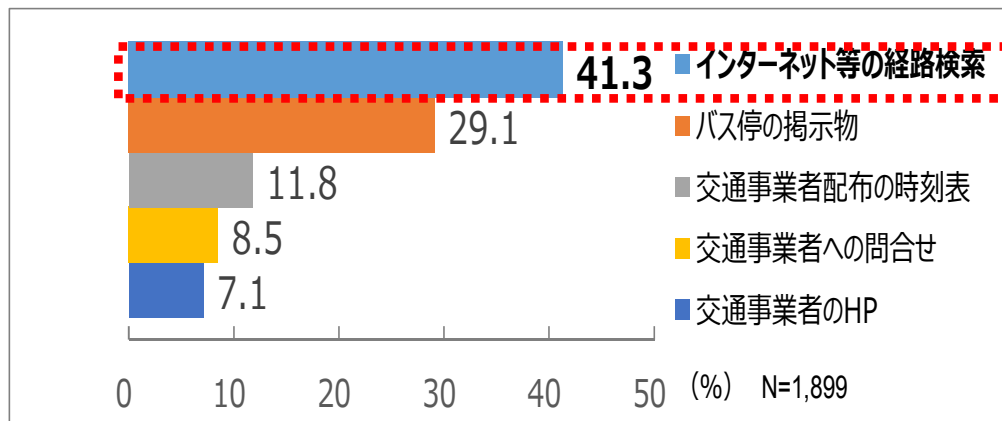
注1：乗合タクシーとは、乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。
 注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。
 注3：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：国土交通省総合政策局作成

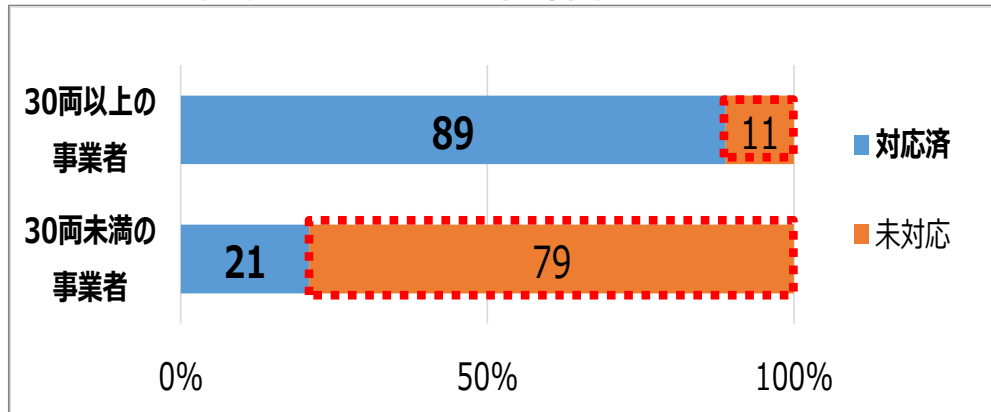
経路検索の活用とスマートフォンアプリの普及

- インターネット等の経路検索は広く利用され、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象。一方、中小バス事業者は対象から外れているケースが多い
- スマートフォンの普及率は年々上昇(平均で60%)。直近では、特に高齢者層の伸びが著しい。スマートフォン利用者の63.4%が地図・交通情報の提供サービスを使用。80代以上でも約半数が使用。

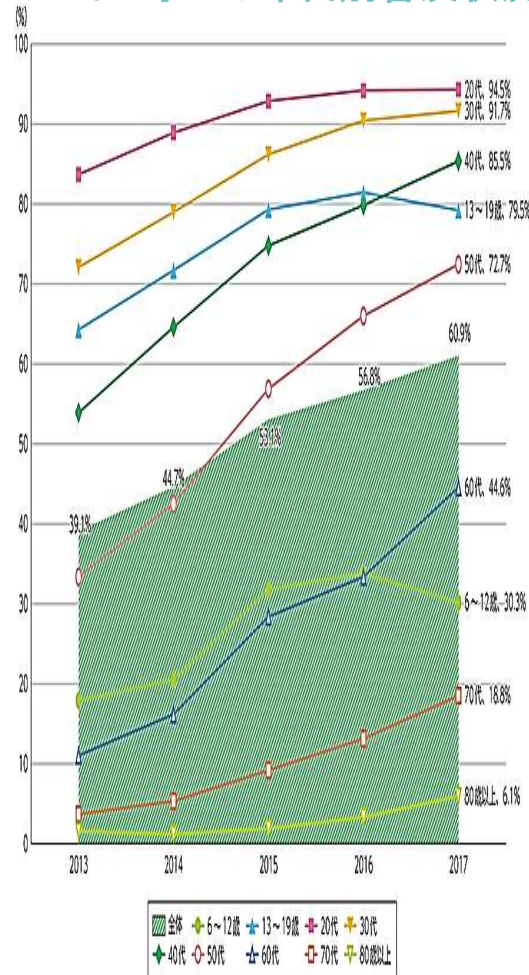
路線バスの経路等を調べる際の情報取得先
(平成28年12月内閣府世論調査)



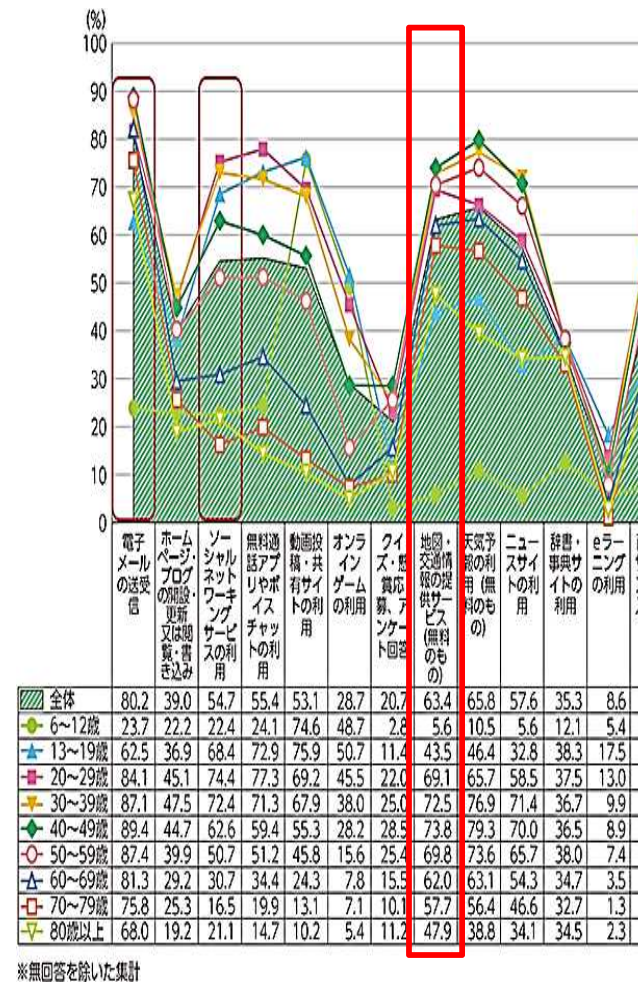
バス事業者の経路検索対応状況
(平成28年4月公共交通政策部調べ)



スマートフォンの年代別普及状況



スマートフォンの年代別利用状況

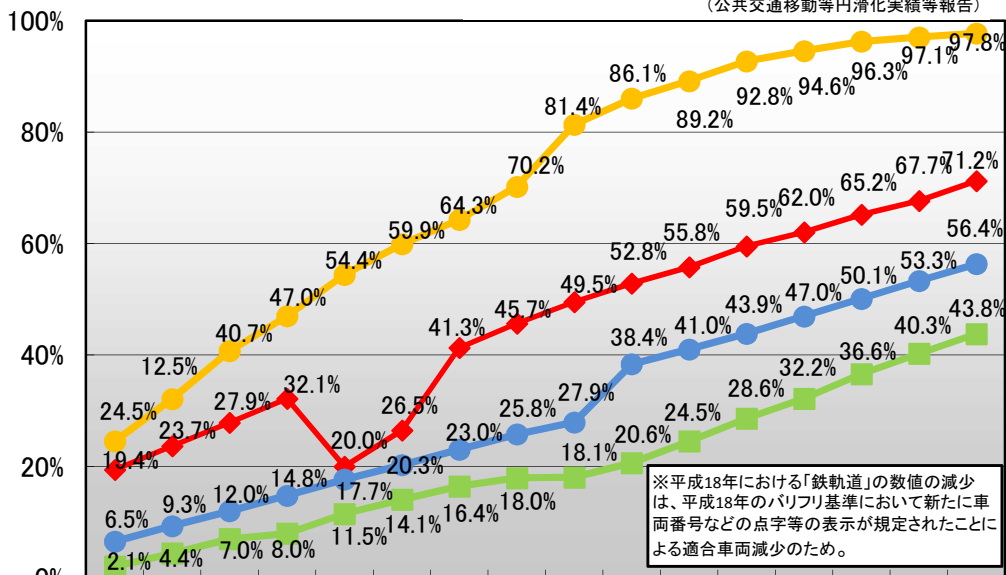


公共交通機関におけるバリアフリー化の現状

■ ○エレベーター等による段差解消が昨年度より約2.2ポイント増加し、車両等においてはノンステップバスが約3.0ポイント増加するなどバリアフリー化は着実に進捗している。

車両等におけるバリアフリー化の推移

(公共交通移動等円滑化実績等報告)

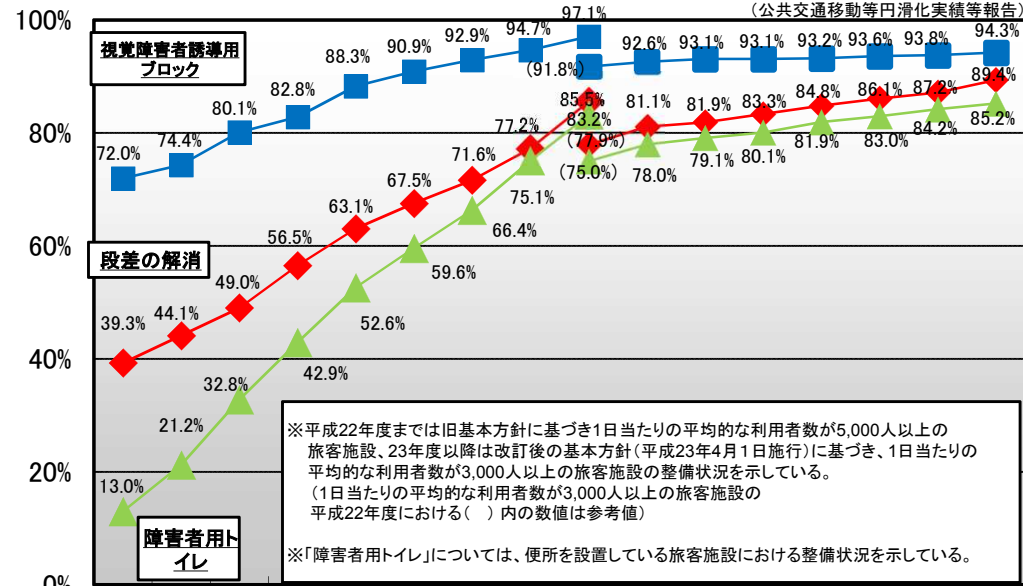


H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29

● 鉄軌道 ● ノンステップバス ● 旅客船 ● 航空機

旅客施設におけるバリアフリー化の推移

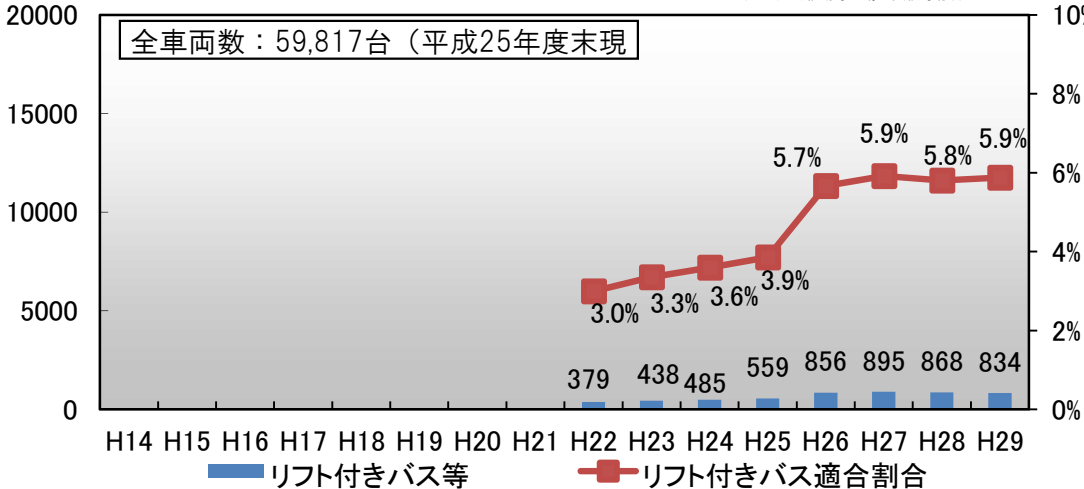
(公共交通移動等円滑化実績等報告)



H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29

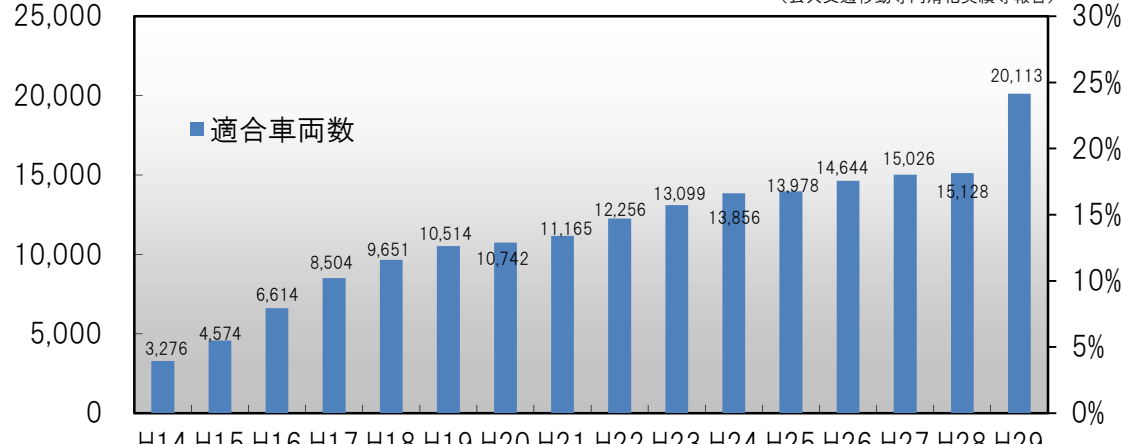
車両等のバリアフリー化の推移(リフト付きバス車両等)

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



福祉タクシーの導入状況について

(公共交通移動等円滑化実績等報告)



基本の方針A. 「豊かな国民生活に資する 使いやすい交通の実現」について ＜最近の取組＞

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

- 地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 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

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



- 協議会を開催し策定（地方公共団体（都道府県・市町村）・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成）
- まちづくりと連携しつつ、地域最適な交通ネットワークを検討



地域公共交通特定事業

（必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる）

軌道運送高度化事業
（LRTの整備）

（事業者）

道路運送高度化事業
（BRTの整備）

（事業者）

海上運送高度化事業
（海上運送サービス改善）

（事業者）

鉄道事業再構築事業
（鉄道の上下分離等）

（事業者）

地域公共交通再編事業
（公共交通ネットワークの再構築）

（事業者）

鉄道再生事業
（廃止届出がなされた鉄道の維持）

（事業者）

軌道運送高度化実施計画

（事業者）

道路運送高度化実施計画

（事業者）

海上運送高度化実施計画

（事業者）

鉄道事業再構築実施計画

（地方公共団体・事業者）

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体）

鉄道再生実施計画

（地方公共団体・事業者）

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置・重点的な支援により計画の実現を後押し

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2019年1月末までに、441件の地域公共交通網形成計画が策定され、29件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市	宮城県	大崎市	栃木県	真岡市	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市(一畑電車沿線地域)	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町	
	深川市		栗原市		大田原市		新潟県		佐渡市		高山市		島根県		松江市		高知市	八代市
	岩見沢市		石巻市		鹿沼市		上越市		恵那市・中津川市		伊勢市		津市		高知市		宿毛市	水俣市
	千歳市		白石市		日光市		魚沼市		羽島市		松阪市		津市		南国市		田野町	合志市
	釧路市		気仙沼市		宇都宮市・芳賀町		宇都宮市		美濃加茂市		伊賀市		津市		南国市		田野町	合志市
	美唄市		東松島市		佐野市		阿賀野市		土岐市		名張市		津市		南国市		田野町	合志市
	帯広市		山元町		那須塩原市		糸魚川市		各務原市		尾鷲市		津市		南国市		田野町	合志市
	紋別市		松島町		那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町		那須塩原市		関市		鳥羽市		津市		南国市		田野町	合志市
	江別市		利府町		那須塩原市		那須塩原市		多治見市		龜山市		津市		南国市		田野町	合志市
	北広島市		山形県		山形市		那須塩原市		飛騨市		紀北町		津市		南国市		田野町	合志市
旭川市	酒田市	塩谷町	那須塩原市	海津市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
岩内町	鶴岡市	益子町	那須塩原市	山県市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
白糠町	長井市・南陽市・川西町・白鷹町	那須町	那須塩原市	大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町(養老線沿線地域)	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
白老町	新庄市	茂木町	那須塩原市	京都市・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線)	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
仁木町	小国町	上三川町	那須塩原市	京都市・笠置町・和東町・南山村(JR関西本線沿線)	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
安平町	福島県	市貝町	那須塩原市	下田市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
斜里町	福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市	春日部市	那須塩原市	伊豆市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
菅更町	福島県	上尾市	那須塩原市	御殿場市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
当別町	福島県	越谷市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
厚岸町	福島県	入間市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
鉧路町	福島県	草加市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
せたな町	福島県	会津若松市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
青森県	青森市	郡山市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
八戸市	青森市	伊達市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
弘前市	青森市	南相馬市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
三沢市	青森市	喜多方市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
五所川原市	青森市	白河市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
青森市	青森市	白河市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村	青森市	白河市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
十和田市	青森市	白河市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町	青森市	白河市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
七戸町	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
八幡平市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
釜石市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
宮古市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
北上市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
滝沢市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
花巻市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
大船渡市	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
岩手町	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
大槌町	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
矢巾町	茨城県	日立市	那須塩原市	静岡市	飛騨市	津市	南国市	田野町	合志市									
秋田市	秋田県	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市	秋田市									
湯沢市	秋田県	湯沢市	湯沢市	湯沢市	湯沢市	湯沢市	湯沢市	湯沢市	湯沢市									
鹿角市	秋田県	鹿角市	鹿角市	鹿角市	鹿角市	鹿角市	鹿角市	鹿角市	鹿角市									
由利本荘市	秋田県	由利本荘市	由利本荘市	由利本荘市	由利本荘市	由利本荘市	由利本荘市	由利本荘市	由利本荘市									
大仙市	秋田県	大仙市	大仙市	大仙市	大仙市	大仙市	大仙市	大仙市	大仙市									
仙北市	秋田県	仙北市	仙北市	仙北市	仙北市	仙北市	仙北市	仙北市	仙北市									
にかほ市	秋田県	にかほ市	にかほ市	にかほ市	にかほ市	にかほ市	にかほ市	にかほ市	にかほ市									
北秋田市	秋田県	北秋田市	北秋田市	北秋田市	北秋田市	北秋田市	北秋田市	北秋田市	北秋田市									
湯上市	秋田県	湯上市	湯上市	湯上市	湯上市	湯上市	湯上市	湯上市	湯上市									
大館市	秋田県	大館市	大館市	大館市	大館市	大館市	大館市	大館市	大館市									
五城目町	秋田県	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町									
藤里町	秋田県	藤里町	藤里町	藤里町	藤里町	藤里町	藤里町	藤里町	藤里町									
美郷町	秋田県	美郷町	美郷町	美郷町	美郷町	美郷町	美郷町	美郷町	美郷町									
五城目町・八郎潟町・大潟村	秋田県	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町	五城目町									

再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体：赤
 ・策定意向のある団体：黄

地域公共交通確保維持改善事業

■ 地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域公共交通確保維持事業 (地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

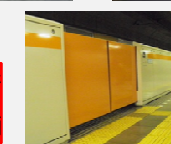
- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の構築)

<支援の内容>

- ノンステップバス、福祉タクシーの導入、
鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

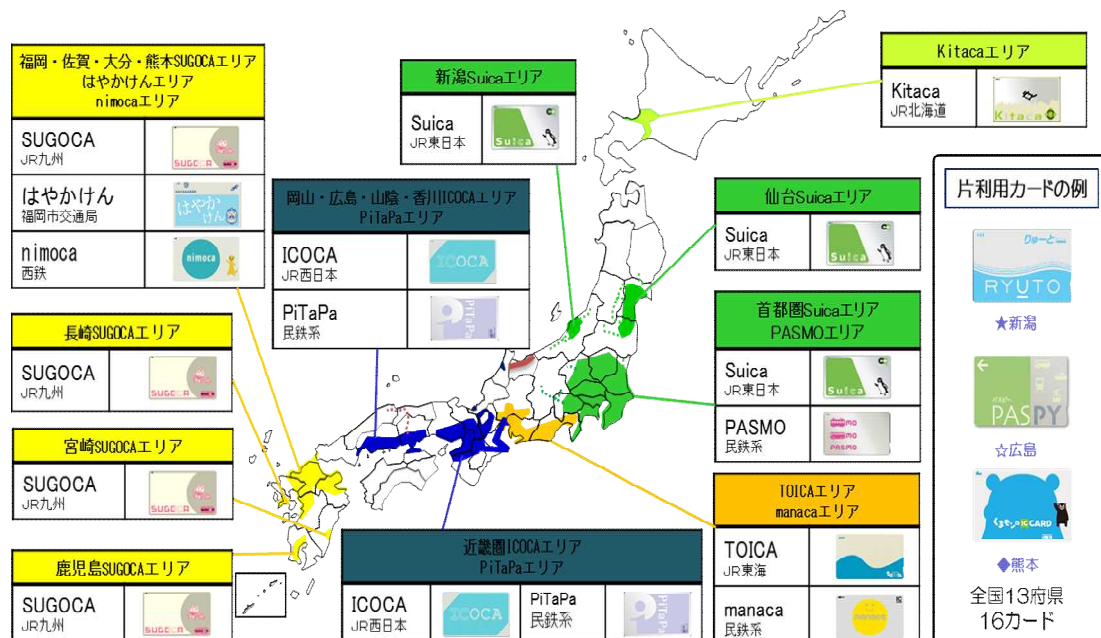
<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

交通系ICカードの利便性の向上と「標準的なバス情報フォーマット」の活用

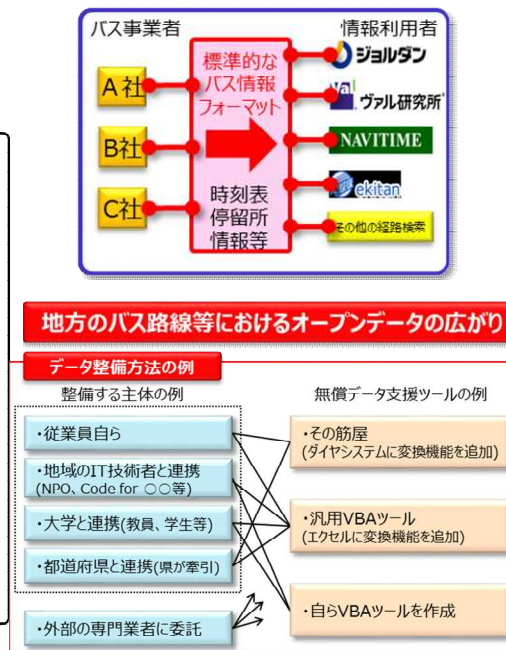
- 2013年3月に主要交通系ICカード(10カード)の全国相互利用が開始されて以降、1枚のICカードで移動できる範囲が拡大、人口カバー率は約8割に達している。ICカード未導入地域への導入促進と、地域独自カード導入地域への片利用の普及を促進。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマット(GTFS)と互換性を確保した「標準的なバス情報フォーマット」を整備し、地方のバス路線等も経路検索が可能となるよう、オープンデータ化を推進。

主要交通系ICカード(10カード)の利用エリア



「標準的なバス情報フォーマット」の活用

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ

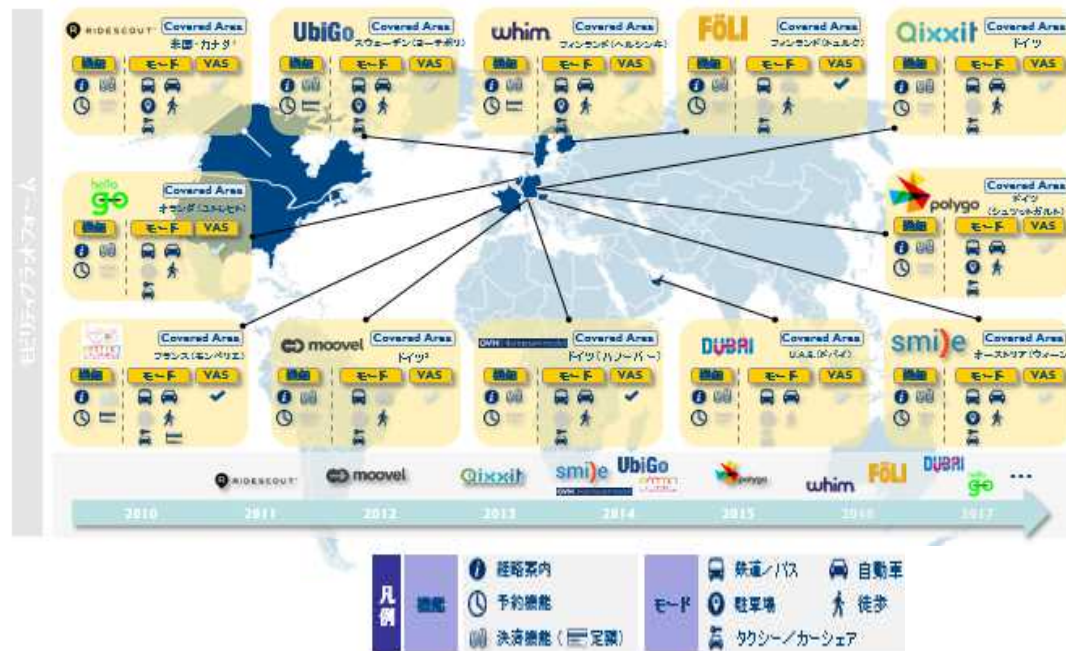


MaaS(Mobility as a Service)の展開

- MaaS(Mobility as a Service)とは、出発地から目的地までの複数の移動手段等を一つのサービスとしてとらえる概念。
- スマートフォンアプリを用いて、鉄道、バス、タクシーさらには自転車なども含めて、シームレスでニーズに最適な移動(経路、運賃、時間等)を提供するサービスが典型。

MaaSサービスの概要

世界の各都市に広がるMaaSサービス

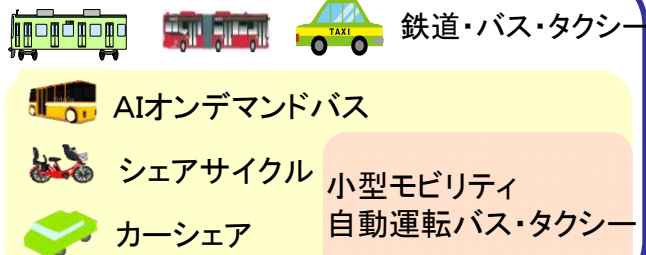


利用者

出発地から目的地までの移動を一つのサービスとして提供(検索・予約・決済)

出発地

目的地



小売店舗

宿泊施設

医療・福祉

観光地

他業態サービスとも連携

国土交通省の取組

MaaSサービスの実現は、地方部における交通手段の確保、都市部における渋滞緩和、さらにはスマートシティの実現等にも資することから、以下の施策を推進すべく、**民間のMaaSの実証実験等の取組を支援**(平成31年度)。

- ①事業者や都市の境を越えた様々なデータ連携のためのルール整備
- ②AIオンデマンドバス等の新モビリティサービスの導入
- ③新モビリティサービスにも対応しうる交通結節点をはじめとするインフラ整備

都市と地方の新たなモビリティサービスの検討

- 我が国における望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用にあたっての課題抽出・今後の取組の方向性などを検討するため、有識者等による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」(座長:石田東生)を開催。
- 昨年10月に第1回を開催し、12月に中間整理、3月頃の中間とりまとめを予定。

新たなモビリティサービスをめぐる背景

- 公共交通の分野においては、都市部では道路混雑、地方部では少子高齢化の深刻化等に伴う地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、様々な問題が発生。このような問題に対応し、最近、交通事業者はMaaS(※)、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組を開始。
- これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にも大きなインパクトをもたらす可能性があり、今後の社会実装に向けての検討を進めることが必要。

新たなモビリティサービスに取り組む意義

- 新たなモビリティサービスの実現により、**公共交通の利用者にとっての利便性の向上**が期待される。
- 持続的・安定的な交通手段の確保により、**都市・地域の活性化**や、免許返納後の高齢者を含む**誰もが移動しやすい豊かな社会の実現**につながる。
- 人の移動の効率化により、**混雑緩和や空間利用の効率化**が図られる。
- 人の移動データの把握により、**都市内の移動の全体最適化**を図る等、都市・地域の課題解決を目指すスマートシティの実現につながる。

中間整理

■ 検討の視点

- 利用者目線での利便性の検討
- Society5.0を踏まえたデジタル空間・フィジカル空間の両面での検討

■ 検討の方向性

- 地域横断的な取組課題の検討
- 地域別の取組課題の検討

■ 地域横断的に取り組むべき課題

事業者間のデータ連携の促進

- データ連携の仕組み作り
- データ連携の目標設定
- 社会全体でのデータ活用・他産業との連携

柔軟な運賃・料金の実現

- 多様な運賃体系を選択できる制度設計
- パッケージ運賃の導入の検討
- ダイナミックプライシング導入の必要性の検討
- 決済基盤・周辺設備の整備

まちづくり・インフラ整備との連携

- まちづくり・インフラ整備を検討する際の前提
- 多様なモード間での乗換・待合環境の改善
- 新たなモビリティに対応した走行空間の確保
- 都市交通データの収集とまちづくり計画への応用

■ 地域別に取り組むべき課題

→ 今後の懇談会でも必要に応じて議論

地域特性を踏まえたMaaSの推進

- 地域特性を踏まえたMaaSの具体化(都市と地方)
- 先行的なMaaSモデルの実現

→ 今後の懇談会でさらに議論

地域交通フォローアップ・イノベーションの検討

- 需給調整の廃止(平成12年~14年)から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定(平成19年)から約10年が経過したことを踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等を幅広く検討する。
- 昨年11月に第1回を開催し、夏頃の間とりまとめを予定。

地域交通を巡る検討課題

【従来からの課題】

- ・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- ・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- ・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

【新たな課題】

- ・広域交通圏での対応の必要性の増加
- ・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- ・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

議論の流れ

国・自治体等公的主体からの観点

- 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方
- 計画を実現する支援制度のあり方
- 地域(自治体、民間事業者)の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
- 地域の既存輸送資源の積極活用のための方策 等

交通事業者等サービス提供主体からの観点

- 交通事業の経営連携・共同化、多目的化(例:貨客混載)等の柔軟化
- 新モビリティ(自動運転、MaaS、AIデマンド等)の効果的な事業活用・導入の具体化
- インバウンド需要への対応 等

AI等技術革新からの観点

- AI活用、MaaS・自動運転の進展、空飛ぶ自動車等、新たなサービスの創出による交通イノベーションの可能性・想定 等

地域交通全体の目指すべき目標設定

- 地域交通に関する国・地域における評価指標のあり方 等

現行の地域交通に関する計画制度についての論点整理

課題

体制面

- ・地方公共団体の人材・ノウハウが不十分でない
- ・国の自治体へのサポートが不十分でない
- ・市町村を越えた移動ニーズに対応できない

計画実施面

- ・計画の実効性を担保する措置の導入がなされていない
- ・計画内容の実施を促進する支援措置が不足している

計画策定面

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく計画と補助事業のための生活交通確保維持改善計画がバラバラに存在している

地域公共交通網計画

- ・策定団体によって、計画内容にムラがある
- ・必ずしもデータに基づくものとなっていない

地域公共交通再編実施計画

- ・ダウンサイジング等、効率性に重点を置かれる傾向にある
- ・認定基準が硬直的で策定や変更が難しい
- ・全関係者合意規定によって調整が難しい

生活交通確保維持改善計画

- ・補助事業のための計画として路線系統ごとの収支等の記載にとどまる
- ・地域交通の全体像を描く計画になっていない

更なる検討・対応の方向性

都道府県のより主体的な関与

データに基づく計画策定の促進

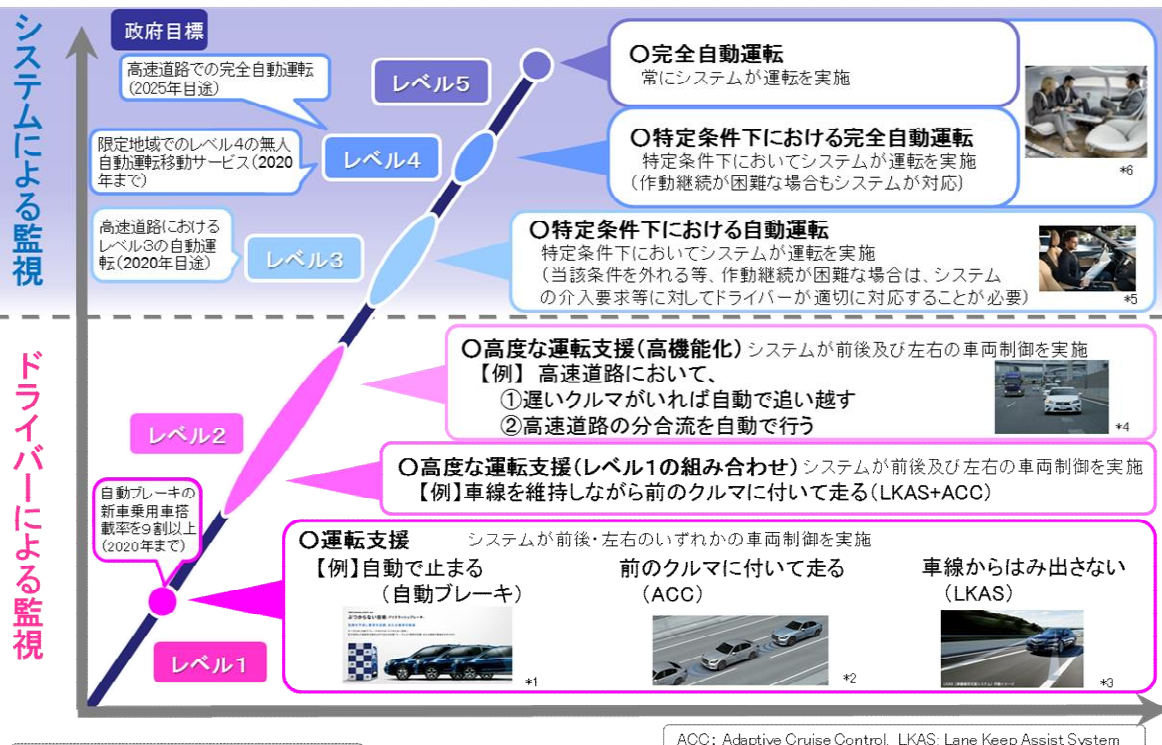
計画の実効性を担保する措置の導入

より柔軟な取組を可能とする再編計画制度の見直し

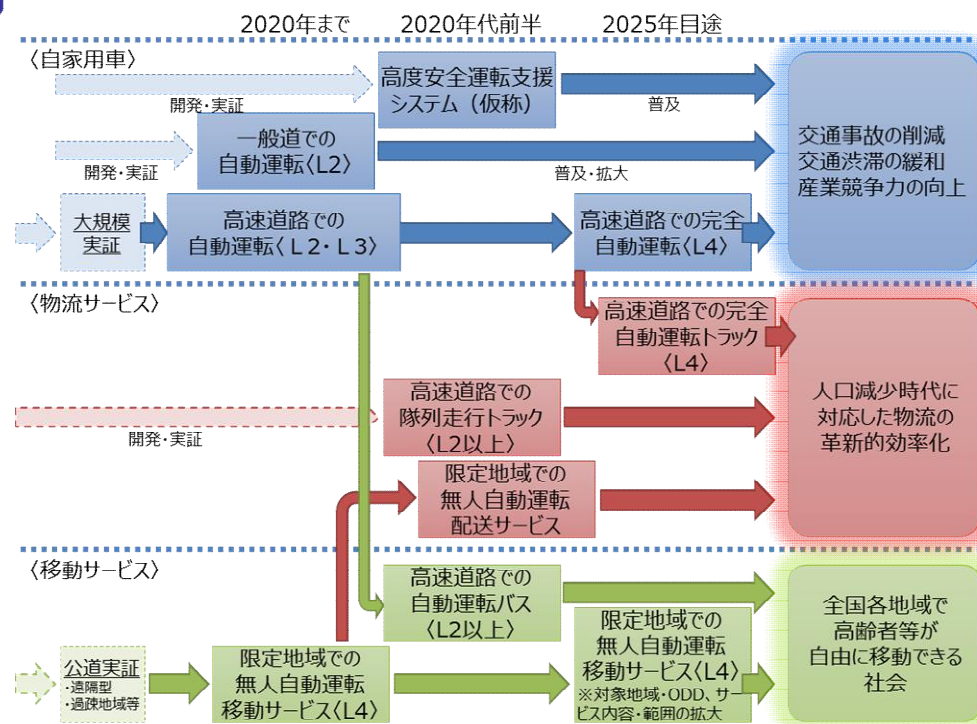
計画の実効性を高めるための支援措置の検討(次回以降)

- 自動運転に係る政府の戦略「官民ITS構想・ロードマップ」(IT総合戦略本部決定)において、高度な自動運転を見据えた市場化・サービス化に係るシナリオと目標を設定。
- 自家用車、物流サービス、移動サービスに分けて、高度自動運転の実現に向けた2025年までのシナリオを策定。移動サービスについては、「2020年までの限定地域での無人自動運転移動サービスの実現」を目標としている。

自動運転技術の段階



2025年に向けたサービス実現のシナリオ



※内閣官房情報通信技術総合戦略室作成資料より抜粋

※国土交通省自動運転戦略本部第3回会合資料

*1 (株) SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ *4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corpホームページ *6 CNET JAPANホームページ

主な自動運転実証実験(予定含む)

自治体、民間又は大学

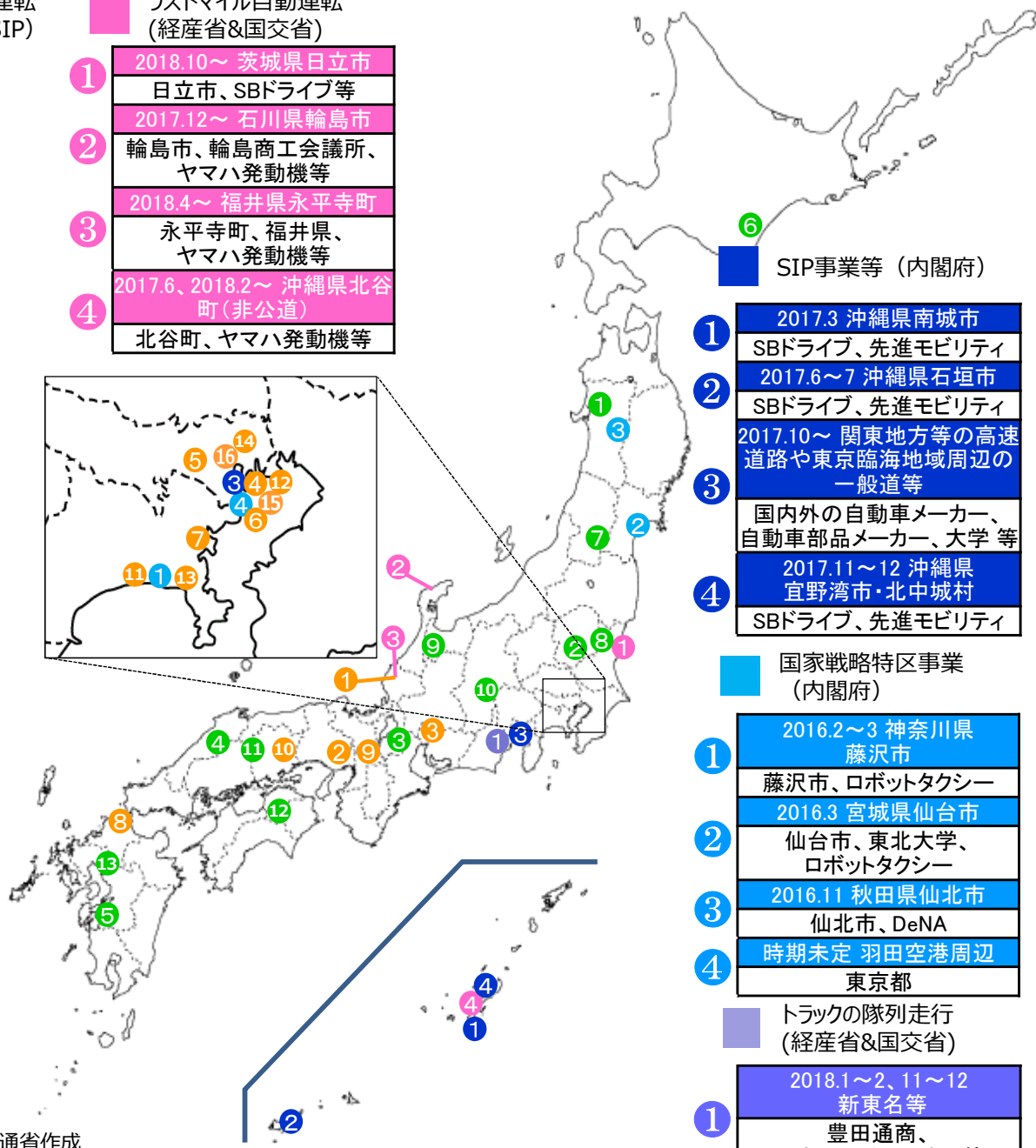
※主な実証実験を記載

道の駅等を拠点とした自動運転サービス (国交省/内閣府SIP)

- 1 2017.12 秋田県 上小阿仁村
道の駅「かみこあに」
- 2 2017.9 栃木県栃木市
道の駅「にしかた」
- 3 2017.11 滋賀県 東近江市
道の駅「奥永源寺・溪流の里」
- 4 2017.11 鳥根県飯南町
道の駅「赤来高原」
- 5 2017.9~10 熊本県 芦北町
道の駅「芦北でこぼん」
- 6 2017.12 北海道大樹町
道の駅「コスモール大樹」
- 7 2018.2~3 山形県 高島町
道の駅「たかはた」
- 8 2017.11 茨城県 常陸太田市
道の駅「ひたちおた」
- 9 2017.11 富山県南砺市
道の駅「たいら」
- 10 2018.2、11 長野県伊那市
道の駅「南アルプス長谷」
- 11 2018.3 岡山県新見市
道の駅「鯉ヶ窪」
- 12 2017.12 徳島県三好市
道の駅「にしいや・かずら橋夢舞台」
- 13 2018.2、11~12 福岡県みやま市
みやま市役所 山川支所

ラストマイル自動運転 (経産省&国交省)

- 1 2018.10~ 茨城県日立市
日立市、SBDドライブ等
- 2 2017.12~ 石川県輪島市
輪島市、輪島商工会議所、ヤマハ発動機等
- 3 2018.4~ 福井県永平寺町
永平寺町、福井県、ヤマハ発動機等
- 4 2017.6、2018.2~ 沖縄県北谷町(非公道)
北谷町、ヤマハ発動機等



SIP事業等 (内閣府)

- 1 2017.3 沖縄県南城市
SBDドライブ、先進モビリティ
- 2 2017.6~7 沖縄県石垣市
SBDドライブ、先進モビリティ
- 3 2017.10~ 関東地方等の高速道路や東京臨海地域周辺の一般道等
国内外の自動車メーカー、自動車部品メーカー、大学等
- 4 2017.11~12 沖縄県 宜野湾市・北中城村
SBDドライブ、先進モビリティ

国家戦略特区事業 (内閣府)

- 1 2016.2~3 神奈川県 藤沢市
藤沢市、ロボットタクシー
- 2 2016.3 宮城県仙台市
仙台市、東北大学、ロボットタクシー
- 3 2016.11 秋田県仙北市
仙北市、DeNA
- 4 時期未定 羽田空港周辺
東京都

トラックの隊列走行 (経産省&国交省)

- 1 2018.1~2、11~12 新東名等
豊田通商、国内トラックメーカー等

- 1 2017.10~2019.3 福井県永平寺町
福井県、永平寺町、パナソニック
- 2 2017.11~12 神戸市北区
神戸市、みなと観光バス、群馬大学等
- 3 2017.12~2018.2 愛知県 幸田町、春日井市、名古屋市
愛知県、アイサンテクノロジー等
- 4 2017.12 東京都江東区
ZMP
- 5 2018.1 東京都杉並区
杉並区、アイサンテクノロジー、東京大学等
- 6 2018.2 羽田空港整備場地区
ANA、SBDドライブ
- 7 2018.3 神奈川県横浜市
日産、DeNA
- 8 2018.3 福岡県北九州市
九州工業大学、北九州市北九州産業学術推進機構
- 9 2018.3 京都府・大阪府・奈良県 (けいはんな学研都市)
関西化学術研究都市推進機構 RDMM推進機構
- 10 2018.4 岡山県赤磐市
SBDドライブ、宇野自動車
- 11 2018.4 神奈川県藤沢市
ヤマト運輸、DeNA
- 12 2018.5 東京都江東区
大和自動車交通
- 13 2018.5 神奈川県藤沢市
小田急、神奈川中央交通 慶應義塾大学、SBDドライブ
- 14 2018.8~9 東京都千代田区、港区
日の丸交通、ZMP
- 15 2018.9 東京都江東区
NTTデータ、群馬大学等
- 16 2018.9 東京都新宿区
損保ジャパン日本興亜、アイサンテクノロジー等

※内閣官房資料等をもとに国土交通省作成

- 高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」を推進。

グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上の電動モビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ① **Green**・・・CO2排出量が少ない**電気**自動車
- ② **Slow**・・・**ゆっくり**なので、観光にぴったり
- ③ **Safety**・・・速度制限で安全。**高齢者**も運転可

- ④ **Small**・・・小型なので**狭い道**でも問題なし
- ⑤ **Open**・・・窓がない開放感が乗って**楽しい**

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行可



4人乗り



7人乗り



10~16人乗り



【活用場面の例】 地域住民のラストワンマイルとして。観光客向けの新しいモビリティとして。



京都府伊根町

- 離合が難しい**狭小な道**。観光客が増えたが、道が狭く歩行者も**危険**。
- 地域住民のラストワンマイル、観光客のP & R後の移動モビリティとして、**自家用有償旅客運送**を11月から開始。



島根県松江市

- 郊外の**高台の住宅団地**。**高齢化**が進み、バスも走っていないエリア。
- **団地内の住民のラストワンマイル**として、**社会福祉法人**が松江市と協力してグリスロを運行（実証実験）。



大分県姫島村

- 瀬戸内海の完全**離島**。道は狭く坂は急。**公共交通空白**地域。
- 7月から**レンタカー事業**を開始。
- 今後、高齢者の移動手段、観光客向けの**ガイドモビリティ**としても活用予定。



東京都豊島区

- 池袋エリアの**まちづくり、ブランディング**の推進。
- **中心市街地を周遊**する観光客向けの周遊バスとして、**乗合バス事業**を取得し、2019年11月から事業開始。

■ 2020年東京オリンピック競技大会・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するために総合的な措置を講ずるため「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の一部を改正(平成30年5月25日公布、同年11月1日施行(一部の規定は、平成31年4月1日施行))


背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現**の必要性

《課題①:ハード・ソフト両面の課題》

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要

(参考)
車いす利用者のバス利用に係る介助の様子



《課題②:地域の取組の課題》

- 市町村(特別区を含む)による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数:
 ▶ 全市町村の約2割(294/1,741)
 3千人/日以上旅客施設のある市町村の約半数(268/613) [H28年度末時点]

《課題③:利用し易さの課題》

- 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

《関連する政府決定等》

■ ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)
 「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法律の概要

※赤字:平成30年11月1日施行、青字:平成31年4月1日施行

①理念規定/国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成
 - 事業者は、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表
- ※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

・市町村による方針の作成
 ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

・事業を実施する地区の設定
 ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

※対象地区内
 ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
 ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定(承継効)制度及び容積率特例を創設
- 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリースイッチ整備が容易に

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化
- 障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記



【研修の様子(介助の擬似体験)】

【バリアフリー対応のバス(リフトバス)】

【遊覧船】

交通バリアフリー基準及びガイドラインの見直しについて

■ 公共交通のバリアフリー水準の底上げのため、バリアフリー基準やガイドラインについても見直し(※省令は一部を除き平成30年10月1日施行)。

見直し前

見直しの内容

駅等におけるバリアフリールート最短化・複数化について

○バリアフリールートが1ルートのみであること等により、高齢者、障害者等が車両等に乗降する際に、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。 ※現行基準:1ルート以上

○バリアフリールートの最短経路化を義務付け【省令】
○大規模な鉄道駅については、バリアフリールートの複数化を義務付け【省令】

乗継ぎルートのバリアフリー化について

○高齢者、障害者等が乗継ぎの際、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。 ※現行基準:規定なし

○乗継ぎルートについてバリアフリー化し、かつ、当該ルートの最短経路化を義務付け【省令】
○別事業者の乗降場との乗継ぎ円滑化も推進【ガイドライン】

エレベーターかごの大きさ等について

○高齢者、障害者等がエレベーターの前で待たされ、エレベーターの利用までに著しく長時間を要するケースが存在。
※現行基準:カゴの大きさ11人乗り以上

○旅客施設の利用の状況に応じたエレベーターの複数化・大型化を義務付け【省令】
○エレベーターの大きさを決定する際には、以下の表を参照【ガイドライン】
○障害者、高齢者等の「優先マーク」設置を推進【ガイドライン】

トイレのバリアフリー化について

○多機能トイレを必要とする方が利用したいときに利用できない。
※現行基準:1以上の便房を多機能化

○多機能トイレを前提とした規定から、トイレのバリアフリー機能※を複数の便房へ分散配置することができるように規定を見直し【省令】
※車椅子に対応した広いスペース等、オストメイト



ホームからの転落防止について

○視覚障害者のホームからの転落事故を防止していく必要。
※現行基準:ホームドアが設置されていないホームには点状ブロックを敷設

○鉄道駅ホームの縁端に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する際は、内方線付き点状ブロックとすることを義務付け【省令】
○ブロックの形状について、JIS規格に統一【省令】



プラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間の解消

○プラットホームと車両床面に段差及び隙間があるため、車椅子使用者等が乗降する際には渡り板等が必要となり、駅員等の介助なしに単独で乗降することができないケースがほとんど。
※現行基準:段差・隙間はできる限り平ら・小さいものであること

○軌道がコンクリート構造であるなど一定の場合において、車椅子使用者が介助なしに単独で乗降できるように段差、隙間を解消することを標準化【ガイドライン】
○鉄道の安全を確保しつつ、車椅子使用者等が単独で円滑に乗降できる段差、隙間等の要件等について、平成30年度に専門的な調査研究を実施。その結果を踏まえ、基準及びガイドラインへの反映を改めて検討

※当該規定は平成32年4月1日より施行

鉄道車両の車椅子スペースについて

○新幹線等について、車椅子スペースが満席の場合乗車できないケースや、同スペースが狭く利用しづらいケースが存在。
○通勤型車両について、車椅子スペースが不足し、乗りたい列車に乗れない等のケースが存在。
※現行基準:1列車1箇所以上
(参考)「通勤型車両」…つり革等を用いた乗車が想定されている車両。

○車椅子スペースを現行の1列車1箇所以上から、1列車2箇所以上とすることを義務付け【省令】
※併せて、車椅子スペースについて、大きさ及び他の旅客等の通行に支障のない通路幅を具体化【通達】
○通勤型車両については、利用の状況に応じ1車両1箇所以上とすることを標準化【ガイドライン】

