

# 参考資料

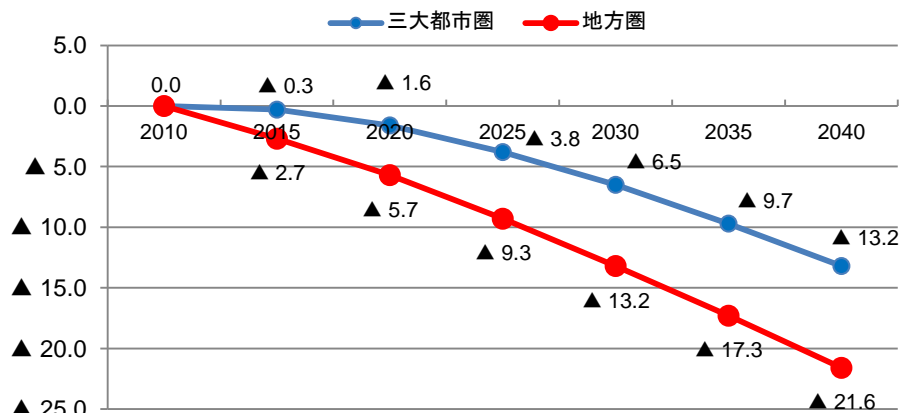
---

## 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。

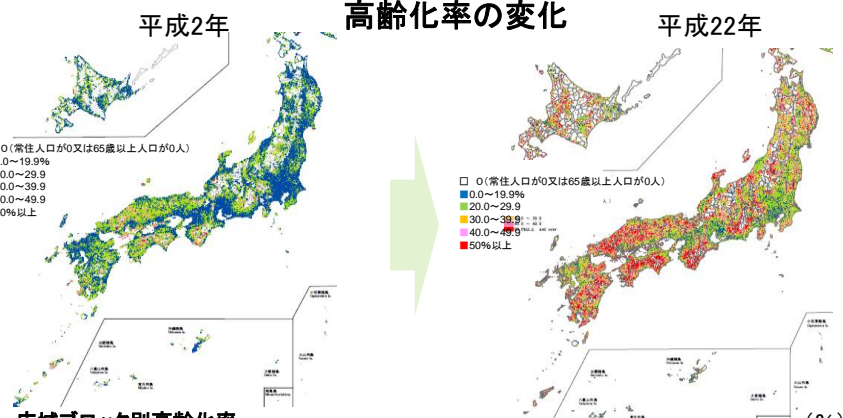
### ○人口減少・高齢化は、特に地方部において顕著

三大都市圏と地方圏の人口増減率(推計)



出所:総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口(平成24年1月推計)」により国土交通省作成  
 三大都市圏:首都圏:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
 中部圏:長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 地方圏:三大都市圏以外

### 高齢化率の変化



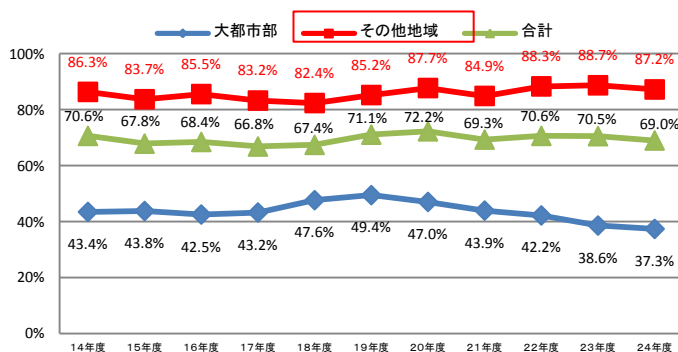
広域ブロック別高齢化率

(年)	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成2年	10.1%	11.9%	11.2%	14.1%
平成22年	21.0%	22.7%	22.9%	25.1%

注1)高齢者人口とは、65歳以上人口。  
 (出典:総務省「国勢調査」より国土交通省作成)

### ○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



(保有車両30両以上の事業者(2012年度))  
 出典:国土交通省調べ

### ○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%)

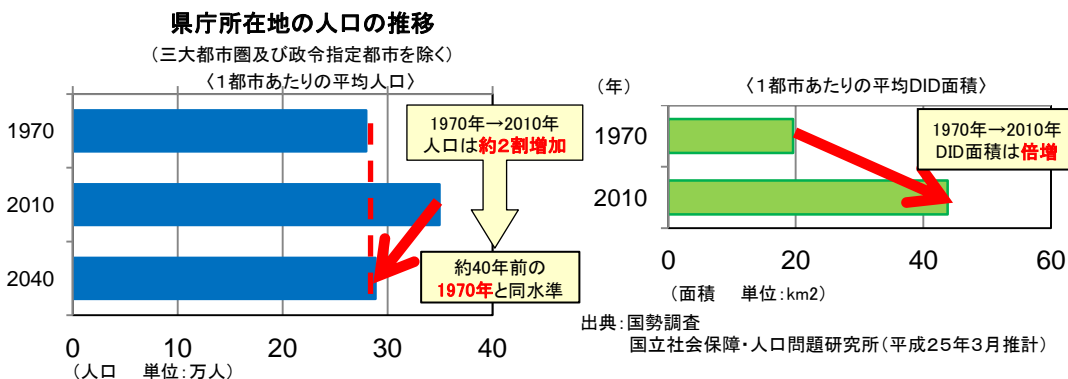
(出典)平成23年度国土交通省調査による

## 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。

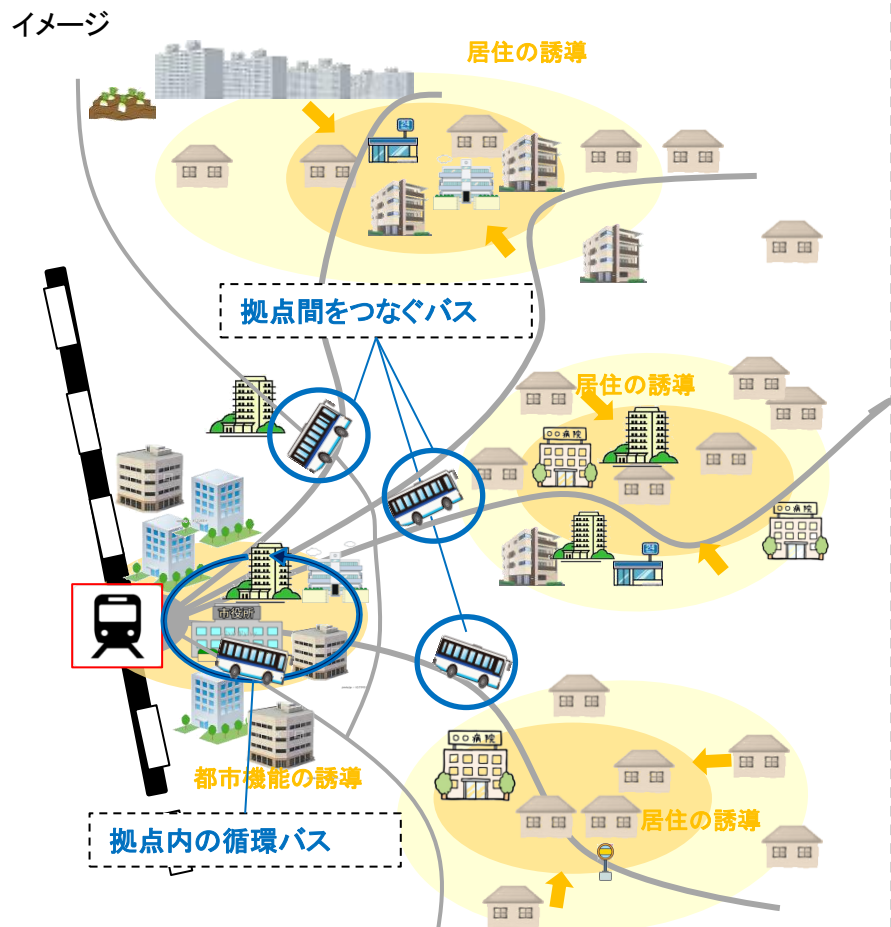
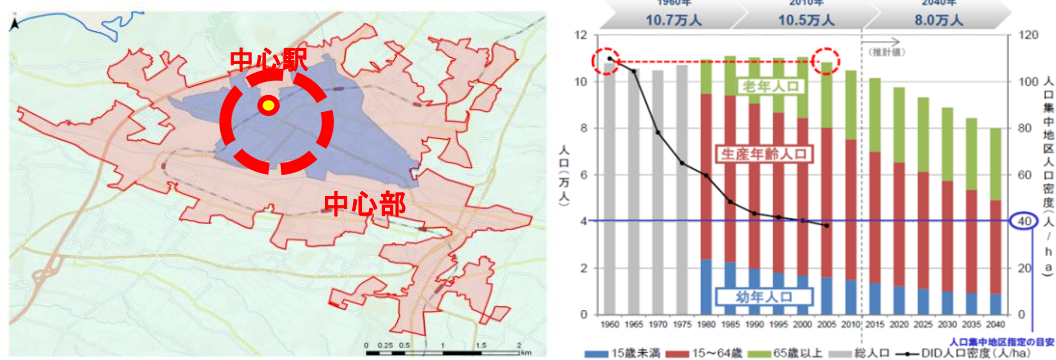
○地方都市では、今後、拡散した市街地のままで人口が減少し居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられた医療・福祉等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。

○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、市区町村の境域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

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

# 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

江島大橋

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

提供:境港管理組合

【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とした。

スターバックスコーヒージャパン松江店  
 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「すなば珈琲」が2014年4月に開店。

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

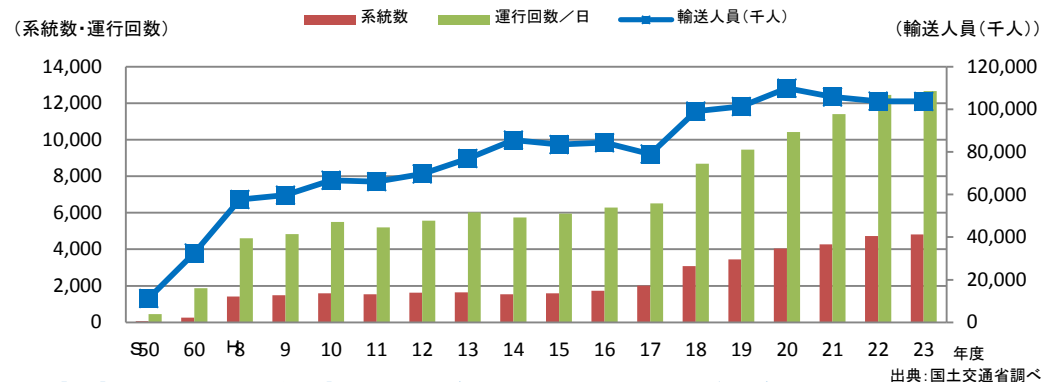
出雲大社

足立美術館

横山大観コレクションと日本一の日本庭園で知られる

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

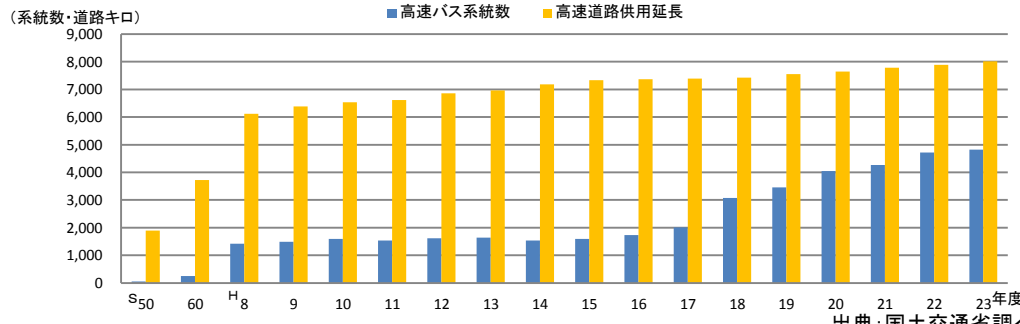


出典:国土交通省調べ

### ○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



出典:国土交通省調べ



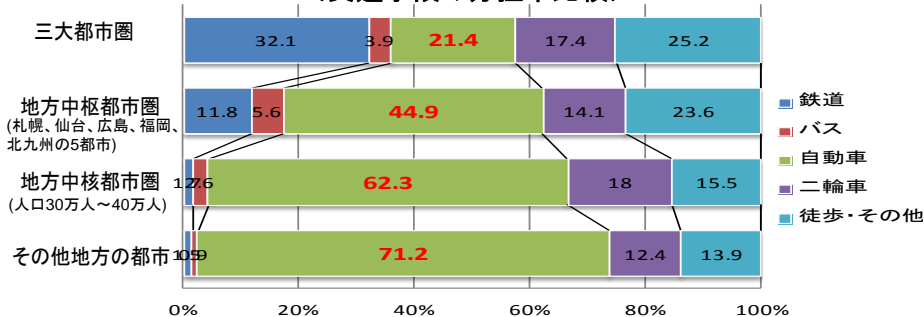
# 4. 「地域産業」としての自動車運送事業等の果たす役割と維持・活性化

## 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。

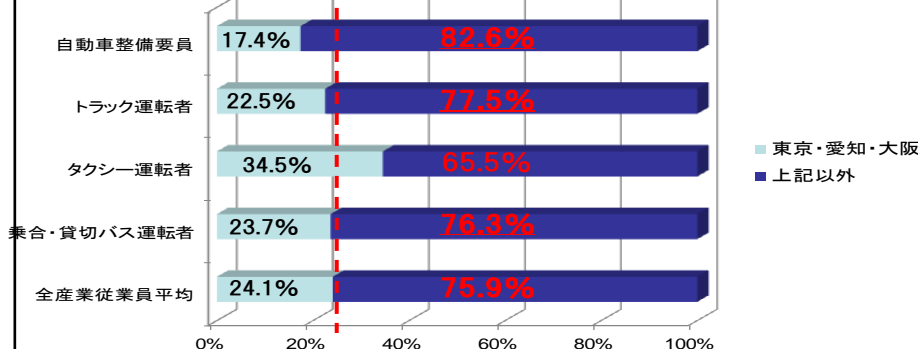
○「地域産業」としての自動車運送事業等の維持・振興・活性化をどのように図るべきか。

＜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。  
 ※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＞

事業種別	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

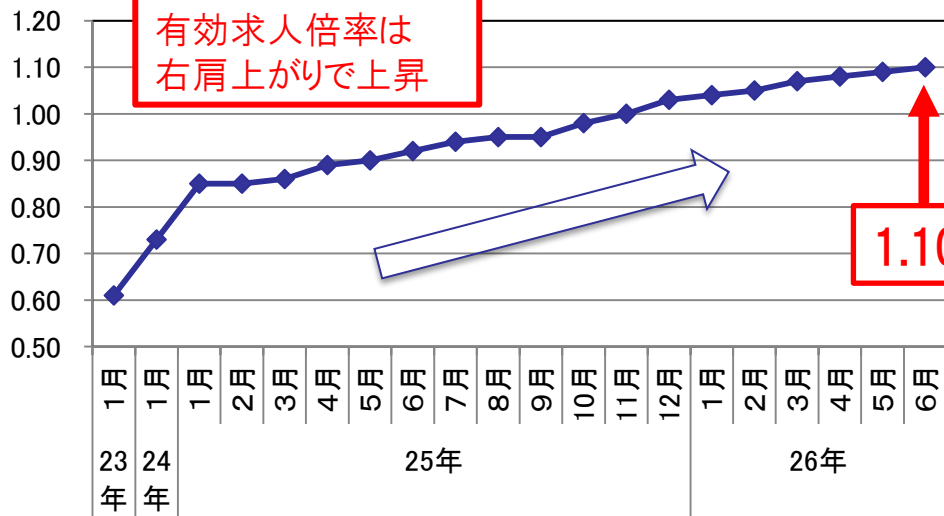
(※1) 国土交通省自動車局貨物課調べ (※2) 国土交通省自動車局旅客課調べ  
 (※3) 国土交通省自動車局旅客課調べ (※4) 日整連 自動車整備白書 平成24年度版  
 (※5) (一社)日本自動車販売協会連合会及び (一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ  
 (※6,7) 数字でみる航空2014(主要事業者のみ)、数字でみる鉄道2013  
 (※8) 経済波及効果については、平成17年産業連関表(確報)の逆行列係数表を用いて、算出した。  
 なお、算出の際に用いた各事業の部門コードは、整備事業:31 自動車販売業:16 その他:25  
 (対事業所サービス) (輸送機械) (運輸)

# 5. 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。



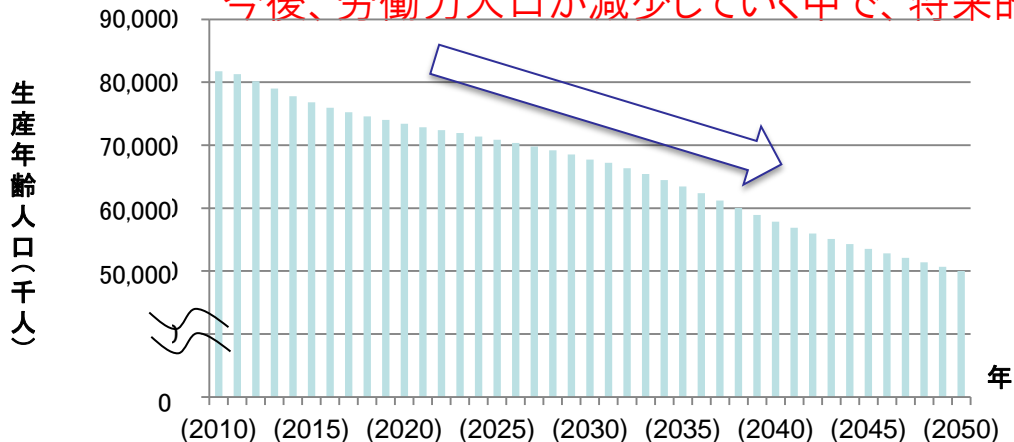
厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

**【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)

## 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。

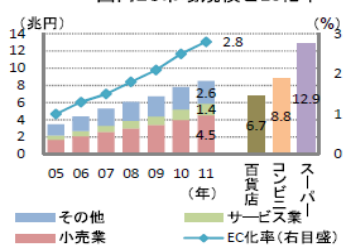


「100km未満の貨物輸送機関分担率」(数字でみる物流2013より)

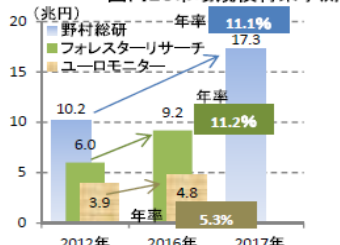
### ネット通販市場を取り込んでのサービス展開(イメージ)

- 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。

国内EC市場規模とEC化率



国内EC市場規模将来予測



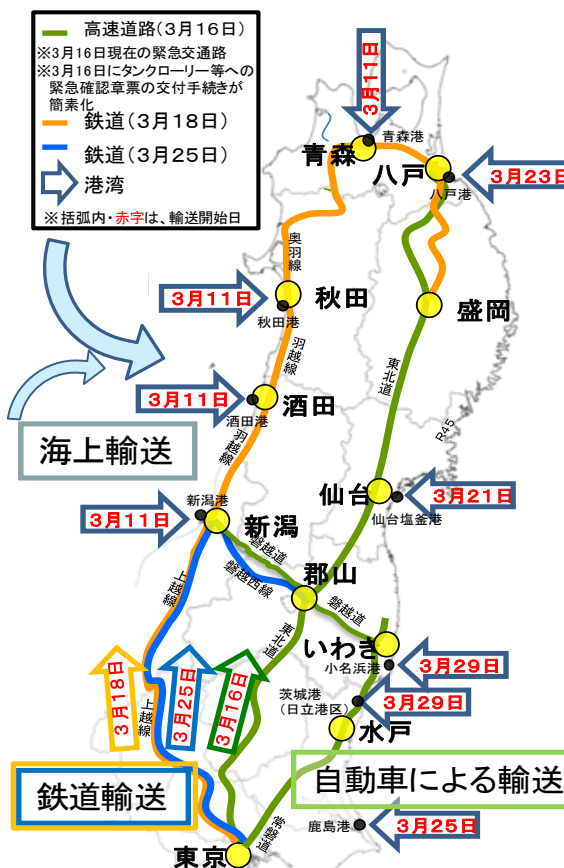
「Eコマース市場の拡大と物流業への影響」(DBJより)

### 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

### 2. 大規模災害発生時の役割



#### 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)

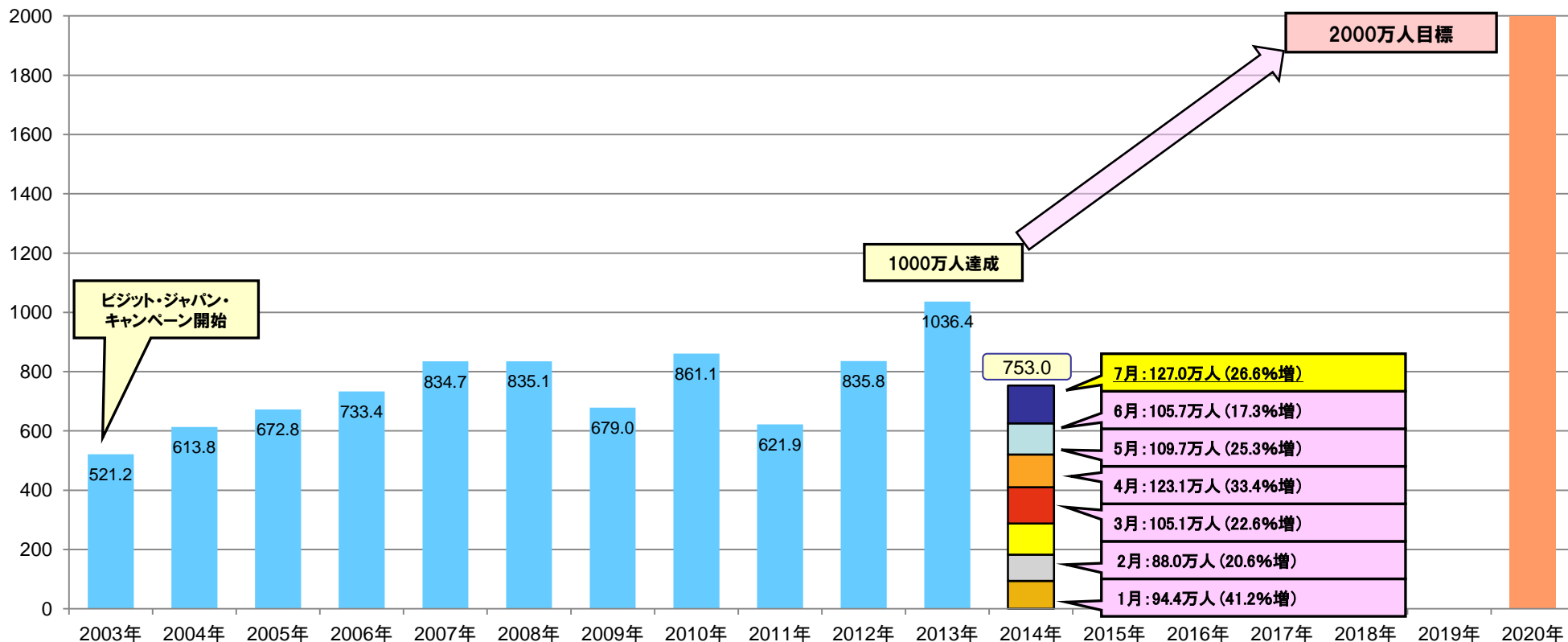
「東日本大震災後のガソリン・経由の輸送状況」(国土のグランドデザイン2050より)

## 7. 観光立国の実現に向けて、魅力ある観光地づくりや、外国人旅行者の受入環境整備を図るための自動車分野での貢献と、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

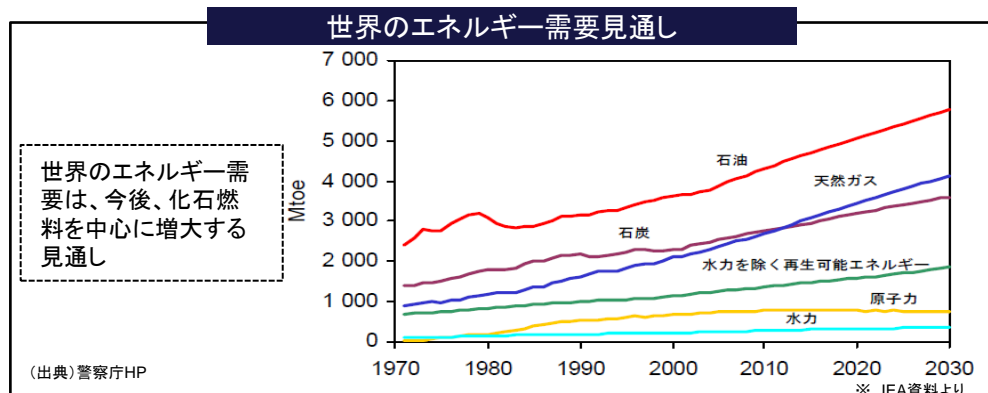
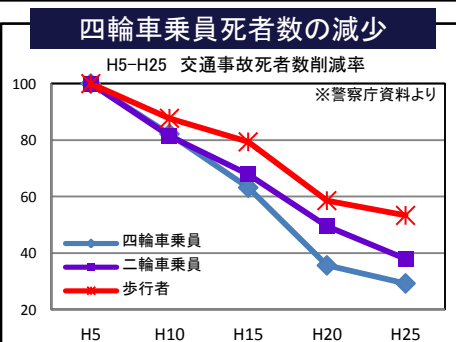
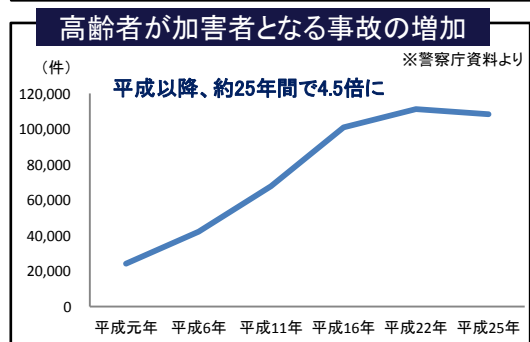
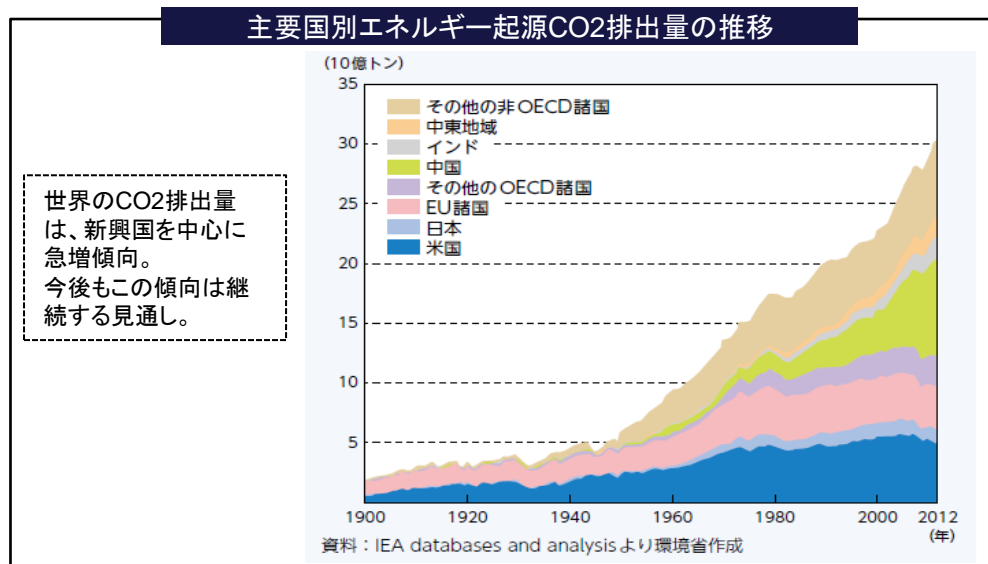
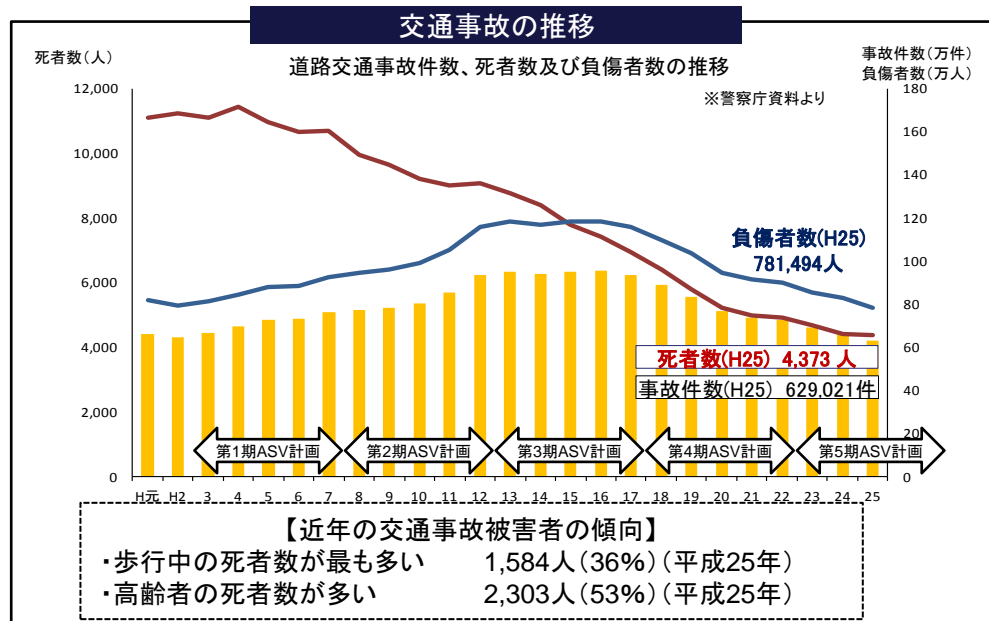
出典: 日本政府観光局(JNTO)



# 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。

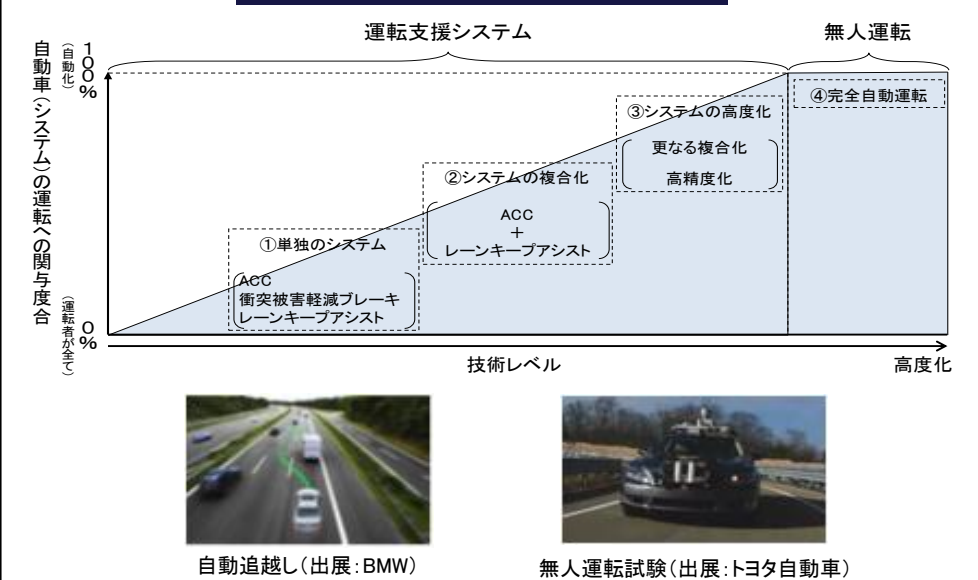


# 8. 安全や環境対策に資する技術開発・普及促進

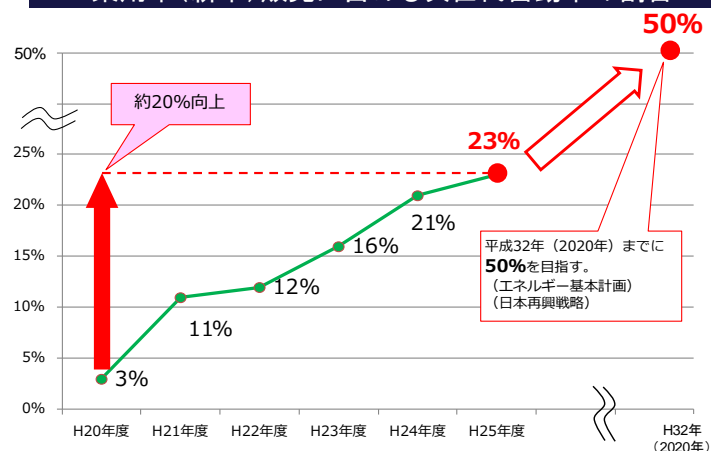
## 問題意識例

- 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



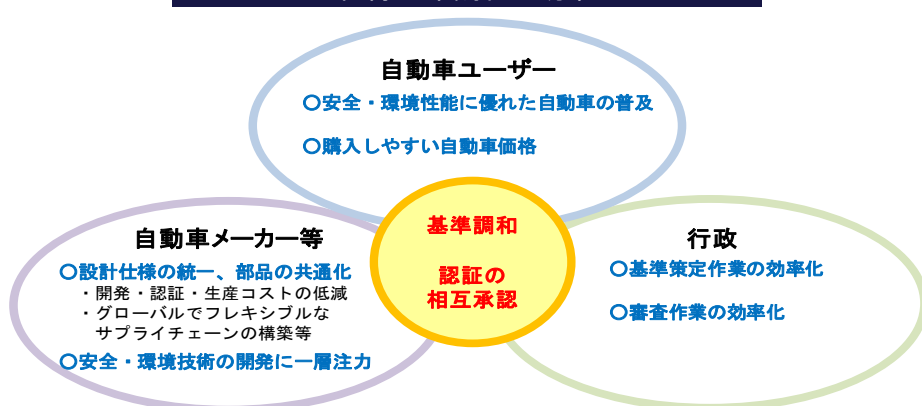
### 乗用車 (新車) 販売に占める次世代自動車の割合



### 新たなモビリティの登場



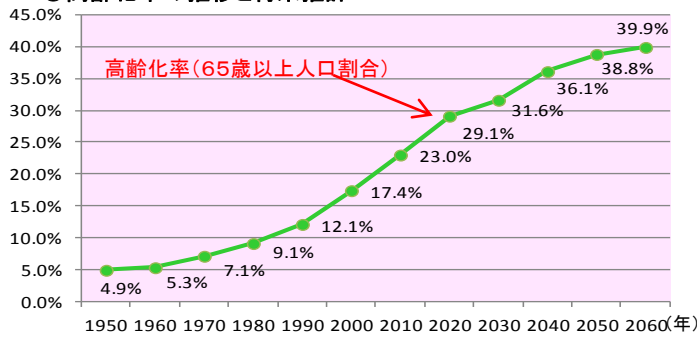
### 国際基準調和の効果



### 問題意識例

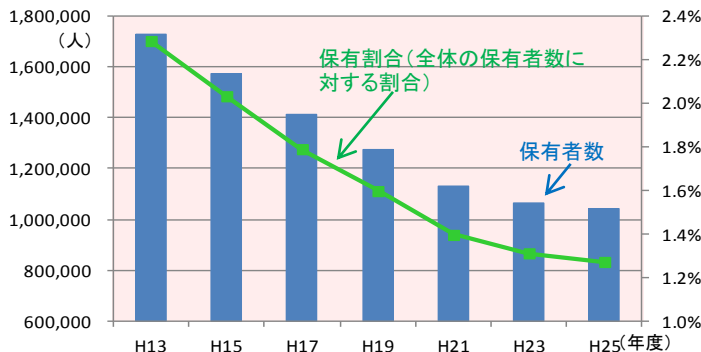
○技術革新の進展、高齢社会の本格化、若者の車離れなどによる国内市場の伸び悩み等の中で、生活必需品としての自動車の果たす役割をどう再評価すべきか。例えば、新たなマーケット創出、自動車の魅力向上等のための取組についてどう考えるか。

○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



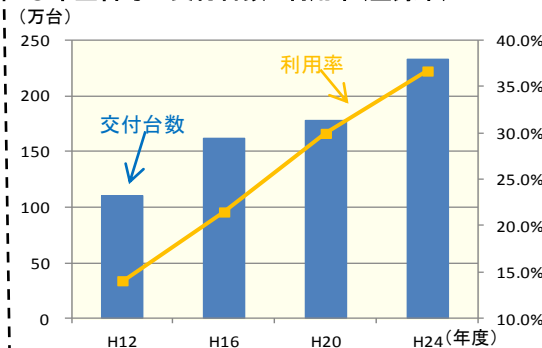
出典)警察庁「運転免許統計」

○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>

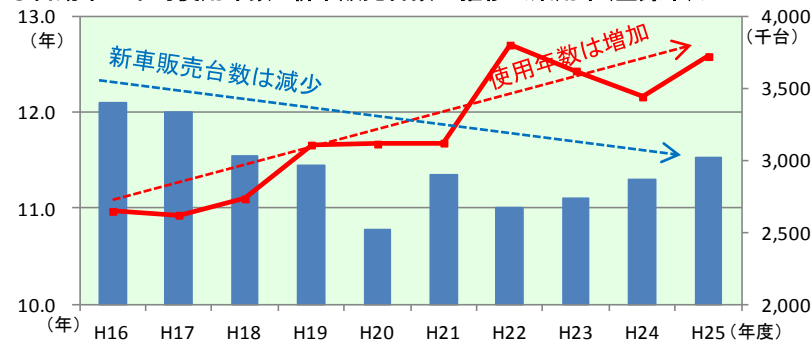
富士山〇〇〇  
あ46-49

○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。

**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）**

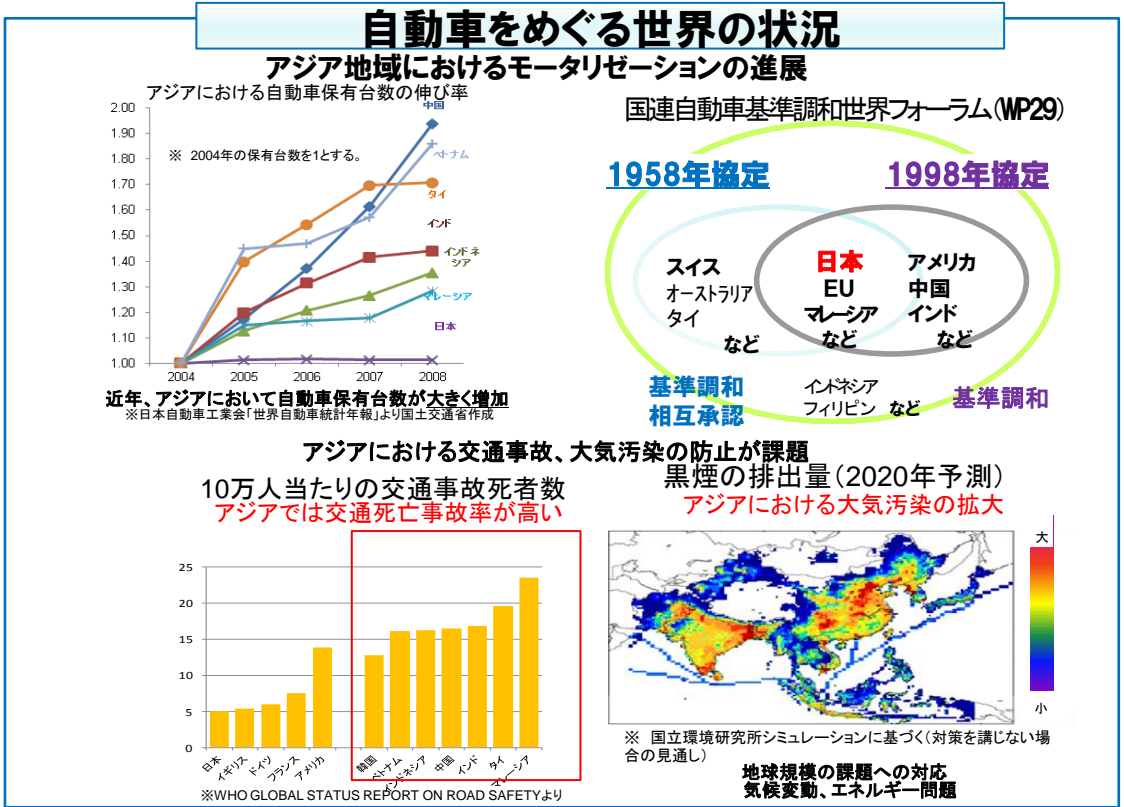
第二. 三. 国際展開戦略  
 「インフラシステム輸出戦略」を積極的に実施

**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





# 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。

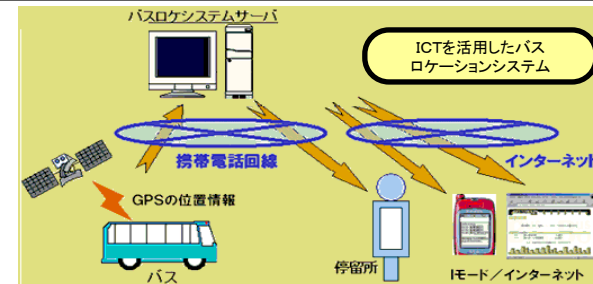
### ICTを活用した事例：バスロケーションシステム

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。

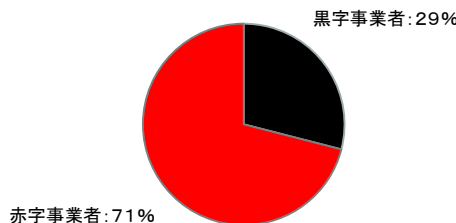
【バスロケーションシステムの導入推移】(乗合バス事業)

	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)

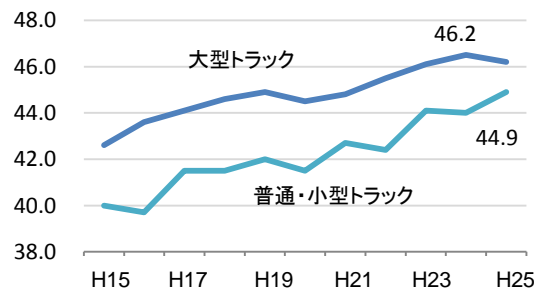


### 【自動車運送事業の現状】

	トラック	バス	タクシー	全産業平均
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】

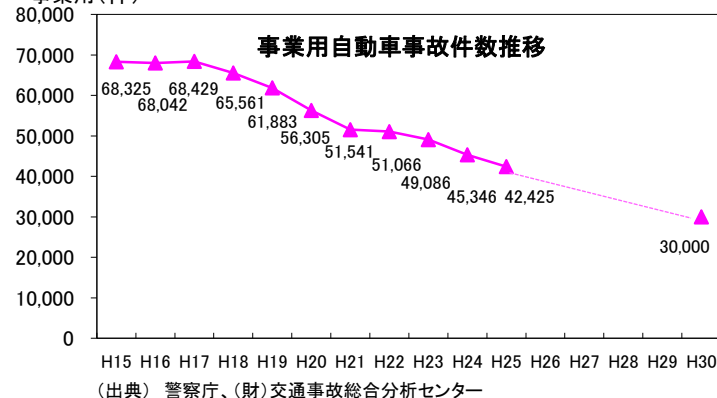
	<平成20年>	<平成25年>	<平成30年>(目標)
事故件数	56,305件	42,425件	(30,000件)
死亡者数	517人	434人	(250人)
飲酒運転	287件	126件	(ゼロ)

### 【乗合バスの路線廃止状況】

年度	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

事業用(件)





豊かな未来社会に向けた  
自動車行政の新たな展開に関する小委員会  
～ 新たな付加価値創出と地方創生への貢献 ～  
の設置について

## 1. 豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会の設置

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に、「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」を設置する。

## 2. 審議事項

「国土のグランドデザイン2050」の実現、観光立国の実現、国際競争力の強化等に向けて、自動車行政において速やかに講ずべき施策を整理するとともに、将来を見据え、今後10年程度先までの自動車行政の新たな展開の方向性をとりまとめる。

## 当面の進め方について

- 本小委員会の検討事項のうち、国際競争力の強化、地方創生等への対応は、喫緊の課題であることから、これらの課題に関して速やかに講ずべき施策について、優先的に検討を進めることとする。
- 次回の小委員会では、まず関係する事業者団体や個々の事業者からのヒアリングを行うとともに、その後、速やかに講ずべき施策に関する事項を中心として、中間的な整理に向けた議論を行うこととする。
- 第3回の小委員会では、中間整理案について議論を行うこととする。
- 第4回以降の小委員会は、年明け以降の開催を予定。