

中間整理に向けた論点整理

1. 地方創生に関する事項

- 1-1. 「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.3
- 1-2. 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.7
- 1-3. 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.15
- 1-4. 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.20

2. その他今後速やかに対応すべき事項

- 2-1. 我が国自動車産業の国際競争力維持に不可欠な国際協定改正への対応… P.26
 - 技術基準の認証を相互承認する制度について、国際協定の改正に対応した「車両単位」での認証制度を新たに創設
- 2-2. 新しい技術の開発・普及や行政改革に不可欠な独立行政法人の統合等… P.29
 - 自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所の統合等
- 2-3. ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し…………… P.34
 - 図柄入りナンバープレートを可能とする規制緩和
 - ナンバープレートの視認性確保のための対応

1. 地方創生に関する事項

1-1. 「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

課題

- 「小さな拠点」を活用した持続可能な地域づくりを推進する上で、何が必要か。
 - ・ 過疎地域と生活サービスを提供する場所をアクセスするネットワークやサービス
 - ・ 輸送サービスにとどまらない生活支援サービス等による地域貢献

✓ 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。

(1) 公共交通を単一の輸送モードによる事業として維持することが困難であり、貨客混載について検討する必要がある。

(2) 「小さな拠点」とその周辺集落を結ぶ路線から民間バス事業者が撤退し、コミュニティバス、デマンド交通や自家用有償旅客運送による代替が求められている。

また、「小さな拠点」と合併後の市町村の中心部を結ぶ路線を担う民間バス事業者の経営も苦しい状況。

(3) 人口減少・高齢化が進み、過疎地域において外出が困難なお年寄りや体が不自由な方への生活支援が求められている。

運送業においても、運送サービスにとどまらない生活支援サービスを検討していく必要がある。

✓ 地域の特性に応じた取組の持続可能性をどう確保するか。

✓ 既存施設を最大限活用し、ネットワークを確保していく必要がある。



現行制度や先進事例

- 貨客混載及びコミバス・デマンドタクシーの導入については、一定の条件下で認められているところ。
- 一部のタクシー事業者においては、単なる旅客運送にとどまらない日常生活の支援サービスや介護、救援サービスを実施。

(1) 貨客混載について

✓ 現行制度上、バス、トラック事業者等が一定の条件下で貨客混載を行うことが認められているが、過疎地域においてタクシー事業者やトラック事業者が行う貨客混載を認める規定はない。

○バス事業者 (道路運送法 § 82①)

旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することが可能。

○自家用有償旅客運送

(地域公共交通活性化・再生法 § 27の6②)

地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送において、旅客の運送に付随して少量貨物の運送が可能。

(2) コミバス・デマンドタクシー等の導入促進について

✓ コミバス・デマンドタクシーの導入については柔軟な運行形態を認める制度となっているが、手続や実施主体については一定の要件を課している。

○コミバス・デマンドタクシーの導入 (道路運送法施行規則 § 4③三)

乗車定員11人未満の事業用自動車は、地域公共交通会議での合意があった場合に運行が可能。

○自家用有償旅客運送を行う者 (道路運送法施行規則 § 48)

市町村、NPO、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農協、生協、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会

○自家用有償旅客運送の旅客の範囲 (道路運送法施行規則 § 49)

地域内の住民、地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者(当該地域のへの勤務者、学生等)、他人の介助によらず移動することが困難な要介護者等及びその付添人

(3) タクシーを活用した生活支援サービスの取組例

日常の生活支援や介護サービスの取組例 (福岡県・D社)

✓ 旅客運送サービスに加えて、以下のような生活支援サービスを実施。

- ・買い物代行、忘れモノのお届け
- ・移送介助、在宅介護、家事援助

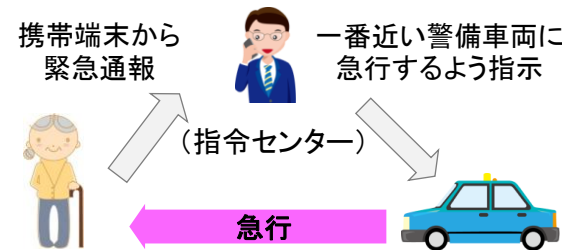
介護サービスでは、ヘルパー資格を有するケアドライバーが対応。



【福祉車のイメージ】

救援サービスの取組例 (愛知県・T社)

✓ お年寄りが急に体調が悪くなった場合などに通報を受け、通報者の元に車両を急行させる救援サービスを実施。



課題に対する今後の取組の方向性

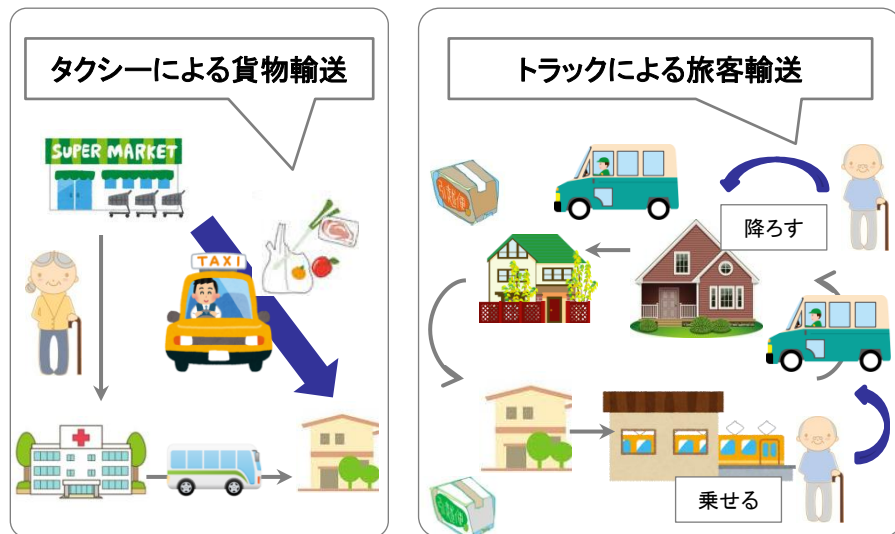
- 人口減少・高齢化が進む過疎地域の公共交通空白地域を補完するため、(1)既存事業者を活用した貨客混載制度の創設、及び(2)コミュニティバス・デマンドタクシー等の導入促進策を検討する。
- また、(3)機動的な公共交通としての役割を持つタクシーを活用した生活支援サービスによる地域貢献を推進していく。

(1)貨客混載による公共交通空白地域の補完

- ✓ 既存事業者の営業が行き届かない過疎地域において、円滑な人流・物流の確保を通じた生活環境の整備を図るため、タクシーによる有償貨物運送やトラックによる有償旅客運送を可能とすることについて検討する。

【過疎地域における貨客混載のイメージ】

- ・既存事業者の営業が行き届かない地域に限定。
- ・安全運行のために必要な措置等についても検討。



(2)コミバス・デマンドタクシー等の導入促進による公共交通空白地域の補完

- ✓ 民間のバス事業者等では経営が困難な過疎地域においてコミバス、デマンドタクシー等の導入をしやすくするため、手続の緩和や実施主体の拡大等を検討する。
 - 地域公共交通会議への付議などの手続の簡素化によるコミバス・デマンドタクシー導入の促進。
 - 法人格を有しない者を実施主体として認めることによる自家用有償旅客運送の実施主体の弾力化。
 - 一定の条件の下で、地域外からの訪問者を認めることによる自家用有償旅客運送の旅客の範囲の拡大。

(3)タクシーを活用した生活支援サービスによる地域貢献

- ✓ 過疎地域におけるお年寄りや体の不自由な方の生活を支援するため、既存のタクシー事業者による以下のような生活支援サービスを推進していく。
 - おでかけコンシェルジュ
 - 買い物代行サービス
 - 介助・介護サービス
 - 携帯電話等を活用した緊急時の救援サービス

✓ 上記の取組を進めながら、持続可能性の向上のために必要な支援策を検討。

1-2. 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

課題

○人口減少が進み、市街地部でも人口密度が低下していく中、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導していくためには、都市中心部等での人々の生活や諸活動を、より効率的に、より便利に、より快適にしていける、質の高い自動車交通ネットワークが求められる。

(1) まちづくりと一体的な自動車交通ネットワークの形成に向け、地方公共団体と交通事業者等との連携強化が必要。

(2) 相当程度の交通需要が存在する都市においては、十分な輸送力を有する質の高い自動車交通サービスの導入が必要。

(3) レンタカー型カーシェアリング等の、公共交通を補完するきめ細かな移動手段が必要。

(4) 乗換が行われる交通結節点については、役所、商業施設等の施設側とより緊密な連携が必要。

(5) 利用者にわかりやすい情報提供、バリアフリー化等による、利便性の向上が必要。

⇒まちづくりと連携し、自動車交通ネットワークの質を高め、都市中心部等の人口の維持・増加や土地利用を促進することにより、公共交通の利用者・収益の維持・増加を図り、さらにネットワークの質の維持・向上につなげていく、好循環を目指すべきではないか。

課題に対する今後の取組の方向性①

○まちづくりと自動車交通ネットワークとの一体性をさらに高めていくため、まちづくりにおいて主要な役割を担う地方公共団体とバス事業者・タクシー事業者・NPO等との連携のより一層の強化を図る。

地方公共団体と交通事業者等との連携のより一層の強化

○ 公共交通事業者だけでなく、まちづくりにおいて主要な役割を担っている地方公共団体との連携により、まちづくりと公共交通ネットワークとの一体性を高めることが不可欠。

○ 一方、地方公共団体と交通事業者等との間で行われる調整は、必ずしも円滑に進むとは限らず、調整が難航する場合も多々見受けられる。



✓ 地方公共団体と交通事業者等との調整がより円滑に進むよう、地域のバス事業等を所管し、専門的な知見・ノウハウを有する地方運輸局等が、より積極的にコーディネート役として関与し、交通事業者等との連携を橋渡しするべきではないか。

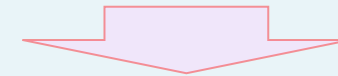
現行制度

○改正地域公共交通活性化再生法に基づく取組

協議会

地域公共交通網形成計画（活性化再生法）

「まちづくりとの連携」や「持続可能な交通ネットワークの形成」の観点を加えた新たな地域公共交通マスタープラン



地域公共交通再編実施計画

大臣
認定

地域公共交通網形成計画に基づいて、

- ・ 地域にとって必要となる交通サービスの内容・水準（路線・ダイヤ等）
 - ・ 当該サービス提供の担い手・役割分担（バス・タクシー・自家用有償旅客運送等）
 - ・ 適切な運賃水準や費用分担のあり方
- などを議論し、地方公共団体が関係者の同意を得て決定。

効果

- ・ 地域が主体的に交通ネットワークを再構築。
- ・ 各モードの特性を踏まえた地域におけるベストミックスの実現が可能。

課題に対する今後の取組の方向性②

○地域の実情に応じて、様々な移動ニーズに的確に対応できるよう、バス(BRT含む。)、タクシーのみならず、レンタカー型カーシェアリング、超小型モビリティ等の多様な移動手段の活用を促進する。

(1) 大きな交通需要に対応する都市の基幹的な公共交通

○ 相当程度の交通需要が存在する都市においては、まちづくりとの連携を図りながら、輸送力や速達性、定時性などに優れた自動車交通サービスが求められる。

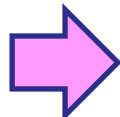
✓ 速達性、定時性等に優れた路線バスの導入に当たっては、その速達性・定時性等の向上のための一定の設備を要することから、運賃とは別に料金を収受することにより、費用負担を軽減させることができないか等を検討。

連節バスの導入効果(神奈川県藤沢市・ツインライナー)

- PTPS等の効果により、ラッシュ時の所要時分が約14分→約8分に短縮
- 湘南台駅西口広場における、バス利用者の滞留時間が26分間減少し、待ち時間の短縮・混雑の解消
- 連節車両の導入により、輸送量は従前のまま、ピーク時の運行回数を減らし、最大7両がバースからあふれ出ていたものがほぼ解消



(導入効果)
滞留時間・人数の減少



✓ 特に交通需要が大きい路線には、輸送力、速達性、定時性等に優れ、地域の基幹的公共交通となるBRT (Bus Rapid Transit)*の導入を促進するため、以下を検討。

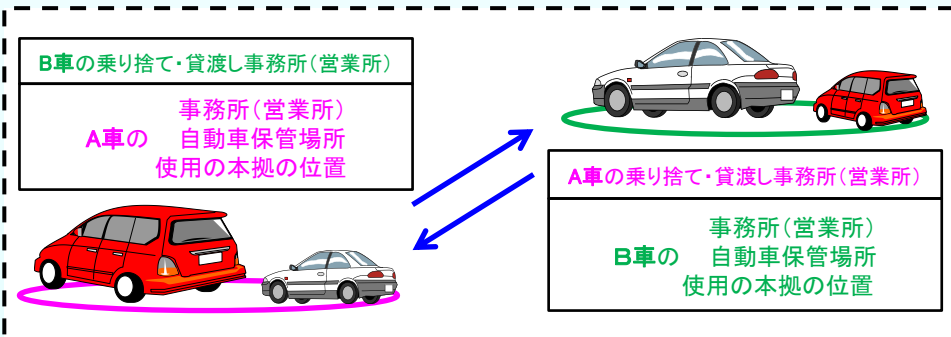
- BRT導入時に要する様々な手続きの円滑化。
- 地域の住民、地方公共団体等に対して、BRTのメリット (輸送力・定時性・速達性に優れる、まちのシンボルになる、鉄軌道より安価等) についての理解の促進。

※連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。



(2) 公共交通を補完する、きめ細かな移動ニーズへの対応

- レンタカーは、自動車を所有せずにその手軽な利用を実現する移動手段として有効。
- レンタカー型カーシェアリングにおいては、ワンウェイ（乗り捨て）方式により行うことで、自動車を借りた事務所（営業所）とは別の事務所（営業所）に返却することが可能となることから、仕事や観光等における利用者の移動目的に対する利便性が高くなっている。



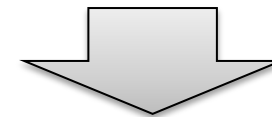
- 一方、自動車の貸渡・返却は事務所（営業所）においてのみ可能としているため、他の交通機関や集客施設との連携に制約がある。

✓ レンタカーの活用を促進するためには、例えば、**事務所(営業所)のあり方**について、**多様かつ柔軟な**取り扱いができないか検討。

- 超小型モビリティは、子育て世代や高齢者の移動支援に寄与する新たな交通手段。
- 「超小型モビリティ導入促進事業」による重点支援等により、42事業が行われている。（平成26年10月1日時点）

「超小型モビリティ」とは？

自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両（エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6程度）。



✓ ユーザー、メーカー等の意見を幅広く聞きながら、従来の取組をレビューし、安全を確保しつつ、様々なニーズにきめ細かに対応しうよう、制度のあり方や普及方策を検討。

課題に対する今後の取組の方向性③

○都市内の自動車交通ネットワークのサービスの質や、利用者の利便性の向上を図っていくとともに、民間企業等の関係者との連携を強化し、住民・来訪者の不満・不安を解消し、満足度を高めていく。

(1) 自動車交通ネットワークにおける利用者目線での取組の徹底

✓ 利用者の不便や不慣れな者の不安の解消を図るため、一部の事業者では以下のような様々な取組が行われており、このような**利用者目線での取組をより一層広めていく**ことが必要ではないか。

バス停を新しく見やすいものに



【わかりやすいバス停】(とさでん交通)

新サービス-行先(系統)番号化-利用例

①路線図で「行先(目的地)」と「行先番号」を確認します。
(例: 湖見台ターミナルの場合、路線図からK3とわかる)

②確認した行先番号を時刻表から探し、到着時刻を確認します。
(例: K3の時刻を確認する)

③行先番号を表示したバスがバス停に到着したら、ご乗車ください。
(例: K3のバスが到着する)

押町より手前のD区間を走っているときの表示
押町以降、K区間を走っているときの表示

【バス路線のナンバリング化】(とさでん交通)



【バスの乗り方教室】(三重交通)

【目的地別時刻表】(十勝バス)



スマートフォンのアプリ機能を活用した配車システム

(2) バリアフリー化等による高齢者、障害者等の利便性の向上

- ✓ 高齢者、障害者等の利便性を高め、社会参加の機会を確保していくため、**ノンステップバスや、ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)等の導入を促進**するなどにより、自動車交通ネットワークのバリアフリー化を一層進めていくべきではないか。
- ✓ 特に、ドア・ツー・ドアで個別輸送を行うタクシーについては、**高齢者、障害者のみならず、妊産婦やベビーカー利用者等のきめ細かなニーズへの対応**を促進するとともに、短距離の移動であっても気軽に利用できる**初乗距離短縮運賃の普及**を進めるべきではないか。

- ノンステップバスの現状
19,883台(43.9%) (H26.3.31現在)
- 「地域公共交通確保維持改善事業(バリアフリー化設備等整備事業)」により、ノンステップバス等の導入を支援。
補助率・1/4又は補助対象経費と通常車両価格との差額の1/2のいずれか低い方(上限140万円)
- 「標準仕様ノンステップバス認定要領」を随時見直し、より利用者にやさしいノンステップバスを追求。



- UDタクシーの現状
606台(H26.3.31現在)
- 「地域公共交通確保維持改善事業(バリアフリー化設備等整備事業)」により、UDタクシーの導入を支援。
補助率・1/3(上限60万円)



- 子育てタクシー
保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応。
- マタニティタクシー
事前登録をした妊婦のお客様に対し、陣痛等が始まった場合に専門の研修を受けた乗務員がかりつけの病院まで輸送。



(3) 待合環境の整備等による利用者の利便性の向上

✓ バスを待つ利用者の利便性向上を図るため、**屋根・風よけ・ベンチ等を備えたハイグレードなバス停の整備**等により、バス利用環境の改善を一層進めるべきではないか。

- 「地域公共交通確保維持改善事業（バリアフリー化設備等整備事業）」により、バス停留所上屋、風よけ及びベンチ等の導入を支援。
補助率・1/3



✓ その際、沿線の企業等との連携により、**バスの乗降に限らない、みりよく・付加価値**を創り出すことができないか。

✓ 特に多数の者による**乗り継ぎ等が行われる交通結節点**については、乗り継ぎの円滑化にとどまらず、**役所、商業施設、病院等の施設側とより緊密な連携**を図るべきではないか。



ショッピングセンターの前にバス停を設置

【交通結節点(パークアンドバスライド)を利用した商業施設】
(イオンモール)

1-3. 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

1-3. 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①

課題

○百貨店、大学、救命救急センター等の高次の都市機能が提供されるためには、一定規模の人口を確保する必要があることから、人口が減少していく中、複数の地方都市等を交通1時間圏でつなぎ、都市圏の形成に資する自動車交通ネットワークが求められている。

- 百貨店や大学、救命救急センターなど高次の都市機能が提供されるためには一定の人口規模が必要。
- 人口減少により、一定の規模を維持できない都市圏ではサービス産業が成立しなくなり、雇用も減少するおそれ。→都市圏域での一定の人口規模を確保するため、交通1時間圏の拡大などが必要。

【高次地方都市連合】

複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口（例：生活の拠点となる人口10万人以上の都市からなる複数の都市圏が、**高速交通ネットワーク等により相互に1時間圏内**となることによって一体となって形成される**概ね人口30万人以上の都市圏**）を確保し、相互に各種高次都市機能を分担し連携するもの。

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】

【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※2	2050年※3		2010年※2	2050年※3
松江市	22.0	15.6	松江市・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とした。

スターバックス
コーヒーヤミネ松江店
提供：スターバックスコーポレーション

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。

江島大橋
提供：境港管理組合

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スポットに

出雲大社
神楽殿
提供：長楽園

出雲大社
提供：長楽園

玉造温泉
提供：足立美術館

足立美術館
提供：足立美術館

横山大観
提供：足立美術館

横山大観
提供：足立美術館

横山大観
提供：足立美術館

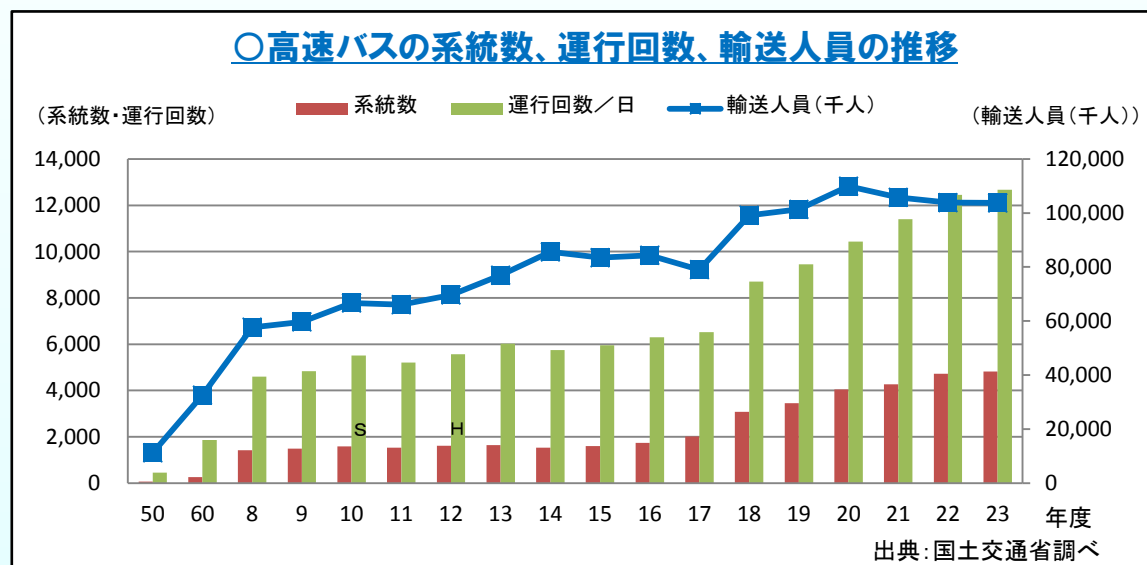


課題に対する今後の取組の方向性①

○複数の都市間を結ぶ高速乗合バス等のネットワークについて、その拡充、高頻度化等を図るべきではないか。

(1) 都市間を結ぶ高速乗合バス等のネットワークの拡充、多頻度化

- 従来、事業者の経営判断により高速バスネットワークの拡充が図られてきた。
- 同一路線を運行する他社との共同運行により運行便数の多頻度化を図るなどの取組も行われている。
- 高速乗合バスを運行する事業者が、他の乗合又は貸切バス事業者への委託を行うことにより、繁忙期などの需要波動に対応している
- 国による運行経費等の補助は現在行われていない。



- ✓ 高速乗合バスネットワークのさらなる拡充・高頻度化等を図るため、高速乗合バスの管理の受委託の受委託内容の拡大などにより、機動的かつ柔軟な対応を可能とする等の取組を検討すべきではないか。

(2) 都市間を結ぶ高速乗合バス等における利用者の満足度の向上等

✓ 一部の事業者においては、以下のような様々な取組が行われており、このような**利用者目線での取組をより一層広めていく**ことなどにより、利用者の満足度や利便性を高めていくことが必要ではないか。



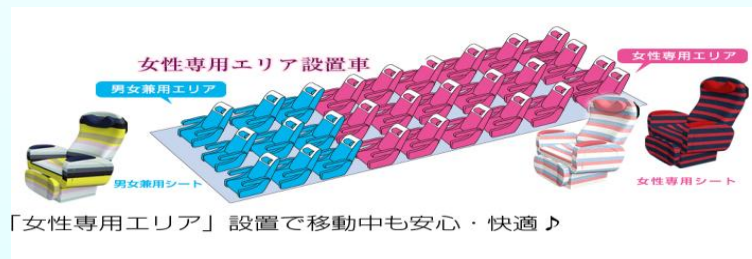
【ハイグレード待合設備】
(平成エンタープライズ)



【ハイグレードな座席】
(平成エンタープライズ)



【インバウンド向け乗り放題パス(WILLER)】



【高速バスの女性専用シート】(WILLER)

✓ 高齢者、障害者等の満足度や利便性を高めるため、高速乗合バスの車両については、その走行環境等によりノンステップバスが使用できないことから、**現時点では導入が進んでいないリフト付きバス**について、**導入の加速化**を図ることが必要ではないか。



(リフト付きバス)

課題に対する今後の取組の方向性②

○複数の都市間を結ぶ高速乗合バス等のネットワークの活用をより一層進めていくためには、他の公共交通機関や、地域の民間企業等との連携を強化していくべきではないか。

- ✓ 高速乗合バス等と鉄道、路線バスとの**乗り継ぎを円滑化する取組**や、地域の民間企業等と連携し、**高速乗合バスのバス停・バスターミナルにおける多様なサービスの提供等を行う取組**をより一層広めていくことなどにより、シームレスな移動と地域のにぎわいの創出を目指すことが必要ではないか。

乗り継ぎ割引
60分以内に再びバスにご乗車いただくと、割引になるサービスです

●NORUCA回数券で降車されてから60分以内に再びバスにご乗車いただくと、大人50円、小児30円を自動的に割引させていただきます。
利用停留所を限定しないので、通勤・通学はもちろんのこと、ショッピングや通院など様々なシーンで適用され、大変お得です!

例

※ただし、大人割引のお客様は30円、小児割引のお客様は20円の割引となります。
※全額をNORUCA回数券で支払われた場合のみ適用されます。
※しっかりタッチしないと、正確な運賃の精算や乗り継ぎ割引等のサービスが適用されない可能性があります。



(一般的なバスターミナル)



(路線バスと軌道の乗継専用停留所)

2013年7月31日より

“川崎市”に「ピンクのバス停」が誕生!
横浜・品川へのアクセスには、“川崎”が便利でお得!

LA COTTARELLA ラ チッタテッラ × WILLER W EXPRESS WILLER

全商番から5分以内
高速バス39便を
毎日運行中!!

川崎発着が便利なワケ!
① 横浜まで電車で7分 (220円)・品川まで電車で8分 (220円)とアクセス抜群! 関東の玄関口として利用できる!
② 近隣の「ラ チッタテッラ」で使えるクーポンプレゼント! お食事や映画をお得にお楽しみいただけます。

(複合商業施設との提携により設置された高速バス停)



(路線バスと高速バスの乗継ぎが可能なバスターミナル)

1-4. 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

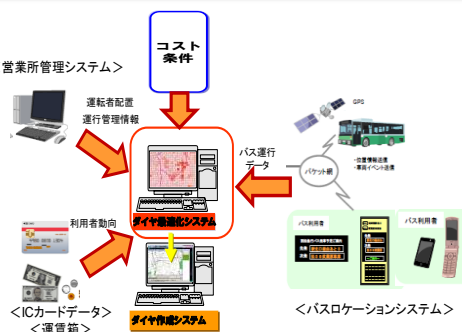
課題

- 自動車運送事業等の経営基盤の強化に向けて、経営革新・事業効率化、競争力強化に資する施策を検討できないか。
 - ・新技術(IT等)の積極的な導入やソフト面の新たな取組
 - ・輸送サービスの域を超えた付加価値の提供(例:見守りサービス)

バス事業における現状と今後の取組の方向性

地方バス路線における運行実態や利用者動向の把握が不可欠

自立的な経営の実現を図るための取組が必要



- ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援

タクシー事業における現状と今後の取組の方向性

利用したいときに速やかに利用できる環境づくりや、増加する外国人客への対応が不可欠

タクシーサービスの改善や交通渋滞の解消のための取組が必要



- アプリを使用した配車や自動翻訳、隔地駐車場配車システムの普及促進

トラック事業における現状と今後の取組の方向性

長い待機時間や非効率な運送形態等に起因する長時間労働の解消が不可欠

事業の効率性、労働生産性を高めるための取組が必要

- 空車情報システムによる輸送効率化やITを活用した中継輸送の導入など経営効率化等に資する新たな取組を支援

整備事業における現状と今後の取組の方向性

電子化・情報化が進む自動車の整備に対応するスキャンツールの導入・活用が不可欠

ツールから得られる情報を活用した顧客満足度向上のための取組が必要



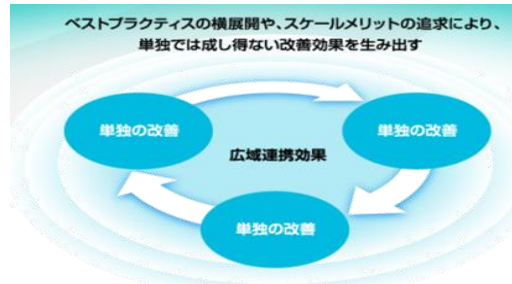
- スキャンツールに係る研修実施等による技能向上や、高度な知識・技能を有する一級整備士資格者の活用推進

課題

- 自動車運送事業等の経営基盤の強化に向けて、経営形態の改変や経営環境の改善により収益性を向上できないか。

バス事業における現状と今後の取組の方向性

経営上の新たな取組や地域の足の確保等に積極的な事業者の持続可能性を確保するための取組が不可欠



収益性の向上が期待できない事業者の再編等が必要

- 産業競争力強化法の枠組み等を活用した経営形態の改変に対する取組を支援
- 地方公共団体と連携した地域公共交通網再編等による経営環境の改善に対する取組を支援

タクシー事業における現状と今後の取組の方向性

日車営収等の向上や車両費等の維持管理コストの削減が不可欠

共同配車センターの設置やデジタル式GPS-AVMを活用した営業効率化、事故リスク・費用削減が必要

- 先進・優良事例の紹介や助言を通じた実効性ある取組の普及促進

トラック事業における現状と今後の取組の方向性

原価計算に基づく着実な経営や適正取引の推進が不可欠



国土省・トラック協会共催の運送事業者・荷主向けセミナー

運賃・料金の適正收受を実現することによる、事業者の経営環境の改善が必要

- 荷主との交渉力強化、原価計算・燃料サーチャージ、取引書面化等の普及に向けたセミナー等の開催支援

整備事業における現状と今後の取組の方向性

自動車保有台数の減少が見込まれる中、存続するための取組の検討が不可欠

顧客との繋がり強化、トータルカーライフサポートなど経営の多角化を通じた新たな収益源の確保が必要



- 様々な自動車関連産業で整備情報等を共有するための取組支援、個人情報保護との整理ができるか検討

課題

- 賃上げを含めた労働条件の改善により、ドライバー・整備士等の人材の確保・育成を図る必要があるのではないか。
- 併せて、労務人事管理システムの改善により、経営の効率化も推進すべきではないか。

	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	84万人	13万人	34万人	40万人	-
平均年齢	46.2歳	48.3歳	58.3歳	43.5歳	42.0歳
労働時間	220時間	209時間	196時間	192時間	177時間
年間所得額	418万円	440万円	297万円	419万円	469万円

バス・タクシー事業における現状と今後の取組の方向性

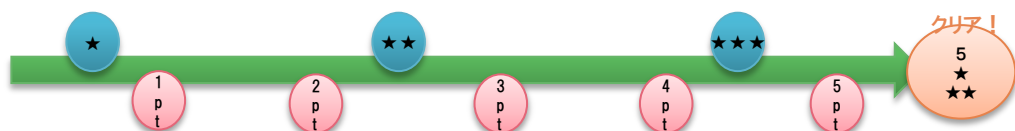
- ドライバーの確保・育成に係る事業者の先進的な取組の周知
(例:教育制度やキャリアアップ制度等人事労務制度の改善、各種資格取得の推進、タクシー事業者による新卒者向け企業合同説明会への出展など)
- 国・地方公共団体・バス事業者が連携し、乗合バス事業の経営改善に向けた取組を推進
- 運転者一人当たりの負担軽減のため、ITを活用した運行ダイヤ及び運転者の配置の最適化・効率化の取組を支援

トラック事業における現状と今後の取組の方向性

- ドライバー業務の社会的地位向上を図るとともに、キャリアアップイメージを示すための「ドライバースキル見える化」について、業界団体と連携して検討

安全・エコ

デジタコの点数、エコ運転の知識、一定距離走行時の使用燃費 等



荷役・接遇

FL・玉掛け技能、貨物の種別に応じた取扱、荷主の要求水準達成度合い、営業力、マナー等

- ドライバー確保・育成に係る事業者の先進的な取組の周知 (例:ポイント制給与システムによるドライバーのモチベーション向上など)

整備事業における現状と今後の取組の方向性

- 実態を踏まえた整備士の確保・育成に係る事業者の労働条件の改善に繋がる先進的な取組の周知
(例:国家資格や社内資格に応じた昇給体系や、整備士から管理職等に進むキャリアパスの提示など)
- 女性が活躍できる整備の仕事や、短時間労働の活用を念頭に置いた個人の能力や労働形態に応じた分業体制の構築による、働きやすい環境の整備

課題

- これまで活用が進まなかった女性や若年層の新規就労と定着を促進していくべきではないか。
 - ・女性や若年層を採用するための業界イメージの改善、経営者の啓発
 - ・不規則・長時間力仕事といった働き方の見直し
 - ・業界の社会的役割(人流・物流を支える不可欠な社会インフラ)について、地域社会の認知・理解の促進

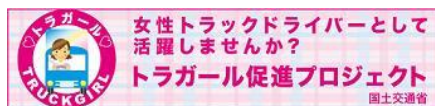
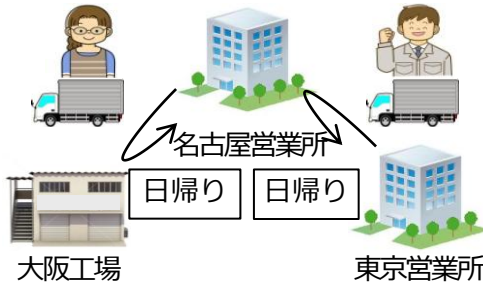
バス・タクシー・整備事業における現状と今後の取組の方向性



- 実践的なガイドラインの作成や調査等の実施
- 労働環境の改善、業界のイメージ向上のため、女性活用を含めた先進・優良事例の調査及び周知 (例: 女性バス運転者・女性整備士積極採用キャンペーン、ホスピタリティアテンダントの募集、各種資格(介護、小児救急、観光等)の取得促進など)
- 各地域において整備振興会が運営する指定養成施設の活用の促進

トラック事業における現状と今後の取組の方向性

- ITを活用した中継輸送の導入促進方策について検討
- トラガール促進プロジェクトサイトの充実強化
- 女性の労働環境改善に向けた、トイレ使用等に対する関係業界等への協力要請



自動車事故対策機構(NASVA)との連携



- NASVAが実施している事業用ドライバーへの適性診断の結果データを分析。女性や若年層の運転の傾向を「見える化」し、活用

(活用例)

- ✓ トラガール促進プロジェクトサイト等関連HPへの掲載
- ✓ 運行管理者への指導講習における啓発

2. その他今後速やかに対応すべき事項

2-1. 我が国自動車産業の国際競争力維持 に不可欠な国際協定改正への対応

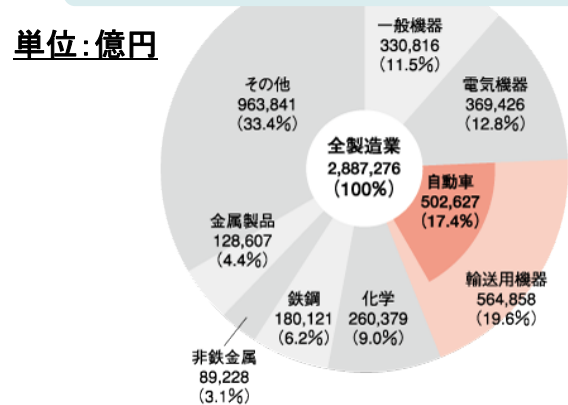
- 技術基準の認証を相互承認する制度について、国際協定改正に対応した「車両単位」での認証制度を新たに創設

背景：自動車産業の現状

- 近年の円高等により海外生産比率が徐々に上昇傾向にあるが、国内生産台数約1千万台はほぼ横ばいで維持しているところ
- 国内生産された自動車のうち約半数が海外に輸出されており、輸出競争力を維持していくことが、国内産業立地、雇用の確保のために不可欠

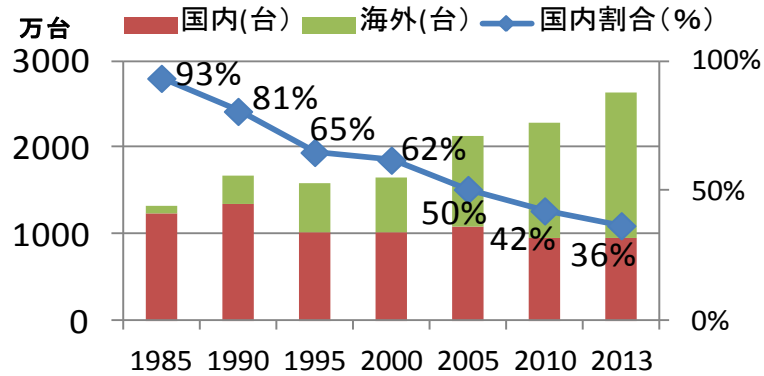
我が国自動車産業の現状

製造業GDPに占める割合



288兆円中50兆円(約2割)を占める

海外生産の増加と国内生産の減少



台数ベースで約2/3が海外生産

政府の輸出戦略

インフラ輸出戦略(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)

国際機関(国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)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

国際協定の改正

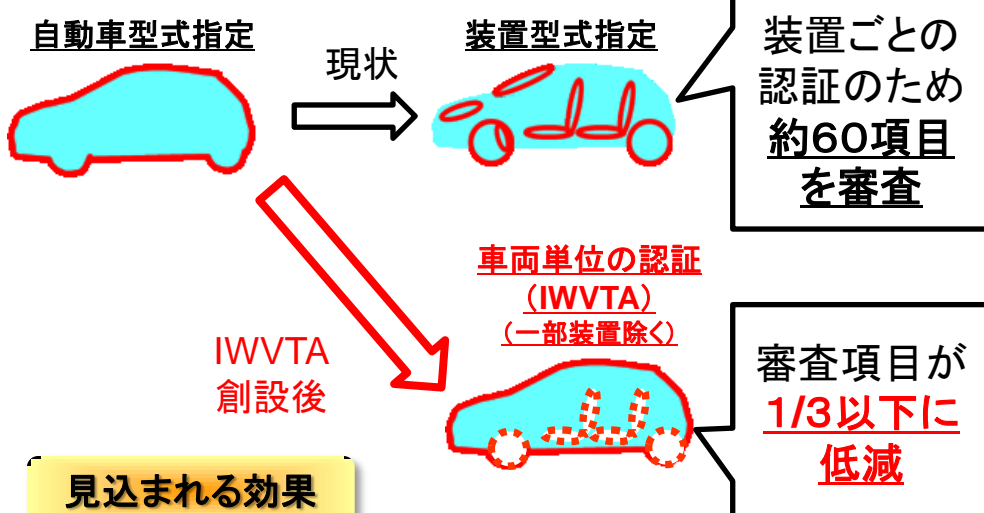
○我が国提案により、「国連の車両等の型式認定相互承認協定」(58年協定)が改正され(平成28年発効予定)、装置ごとに加盟国同士で認証の相互承認を行っている従来の制度に加え、新たに**車両単位で相互承認を行う制度**(IWVTA: International Whole Vehicle Type Approval)が創設される予定。(一部の装置等を除いたものも含む)

第1回小委員会資料の関連項目: 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

58年協定

- 自動車の構造及び装置の安全・環境に関する統一基準の制定と相互承認を図ることを目的とする多国間協定
- 平成26年10月現在、50カ国1地域(EU)が加盟し、134項目の協定規則(UN Regulation)が制定されている

IWVTA創設後の型式指定制度



IWVTAを取得することにより、**装置等の基準約60項目中40項目以上の適合性及び品質管理体制の審査等が省略**される。

IWVTAの検討経緯・今後の展望

- 平成19年11月 IWVTA創設の構想を日本から発表
- 平成21年11月 IWVTA創設の提案が国際会議で可決
- 平成25年11月 58年協定改正案提出
- 平成28年 3月 改正協定発効予定
- 同年 9月 IWVTA適用開始予定

施策の方向性

- ✓ **Partial IWVTA制度に対応した国内制度創設**により、我が国自動車メーカーの認証コストを低減し、国際的に活躍できる環境を整備する。
- ✓ Partial IWVTA制度の発効に伴い、国際基準調和の進展や、各国の認証機関間の競争激化が見込まれる。**我が国審査機関である(独)交通安全環境研究所の審査体制を強化し、地方支部の設置等、柔軟な審査体制を整備する。**

2-2. 新しい技術の開発・普及や行政改革に 不可欠な独立行政法人の統合等

- 自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所の統合等

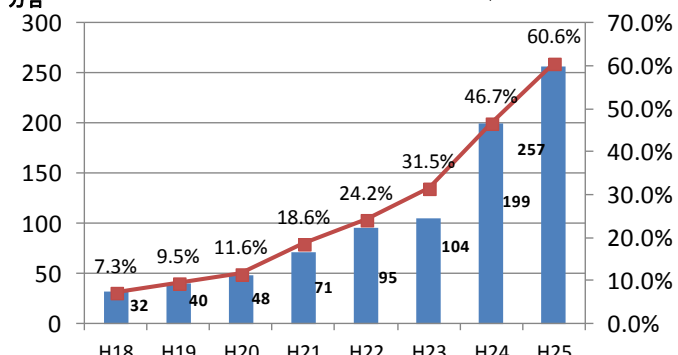
安全対策における課題

- 自動走行自動車につながる先進安全技術や燃料電池自動車の商品化等、革新的技術開発の国際競争が激化する中、安全・環境分野に強みを持つ我が国技術を、どのように国際標準獲得につなげていくか。
- これらの革新的技術に係る基準不適合車両も発生し始めている中、先進技術の更なる高度化・複雑化に適切に対応した基準作りをどのように進めるべきか。

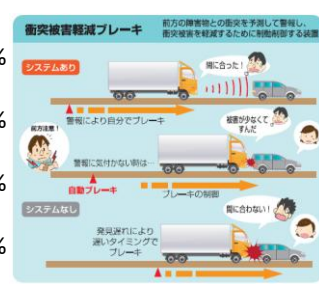
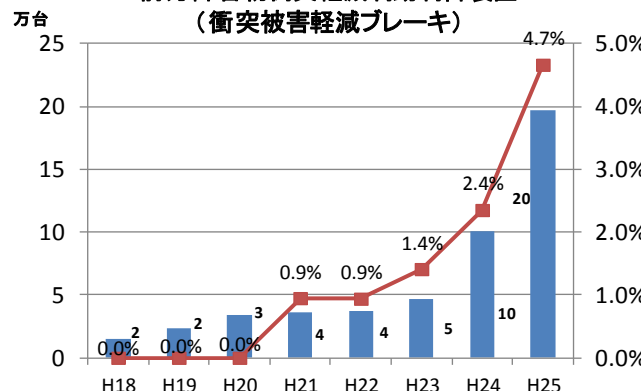
第1回小委員会資料の関連項目：3-8. 安全や環境対策に資する技術開発・普及促進

急速に普及する先進安全装置の例

車両横滑り時制動力・駆動力制御装置(ESC)



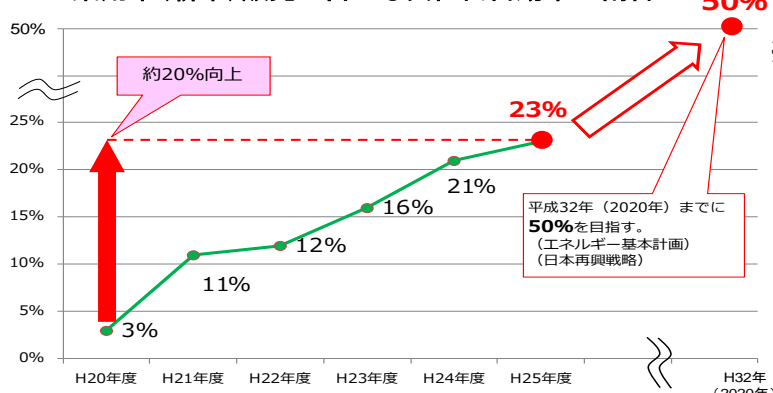
前方障害物衝突軽減制動制御装置 (衝突被害軽減ブレーキ)



※ 図は大型自動車だがグラフは乗用自動車の数を示す

急増する次世代自動車 (HV、EV等※)

乗用車(新車)販売に占める次世代自動車の割合



※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自動車、CNG自動車等

先進技術のリコール例


届出年月	平成25年6月	平成25年3月
対象台数	約1万8千台	約5万6千台
対象装置	前方障害物衝突軽減装置制御コンピュータ	制動装置の車両挙動安定化制御システム(VSA)
内容	ミリ波レーダーによる障害物検知ソフトが不適切なため、乱反射したミリ波情報を稀に前方障害物と誤認識し、衝突の可能性がないのに自動ブレーキが作動して、予期せぬ急制動がかかるおそれがある。	ブレーキペダルの踏み込み量を検知するセンサが誤作動を起こして意図しないブレーキアシストが作動し、最悪の場合、制動灯が点灯しないで突然ブレーキが作動するおそれがある。


安全・環境対策の実施体制を踏まえた対応の必要性

- 自動車の基準策定、基準適合性審査、リコール等の安全・環境対策は、国土交通省、自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所が連携しながら実施している。
- 自動ブレーキ、電気自動車等、車両や装置の高度化及び複雑化に対応するためには、国際標準の獲得を狙うと同時に、実効性のある検査体制の整備も可能とする、迅速かつ適切な基準策定が求められる。そのためには、自動車検査独立行政法人及び交通安全環境研究所との連携を強化していく必要がある。

研究部門


国際基準を含む自動車等の基準策定等に資する調査・研究






審査部門

大量生産される自動車等の流通使用過程に入る前の安全性等に関し、基準適合性を審査



リコール検証部門

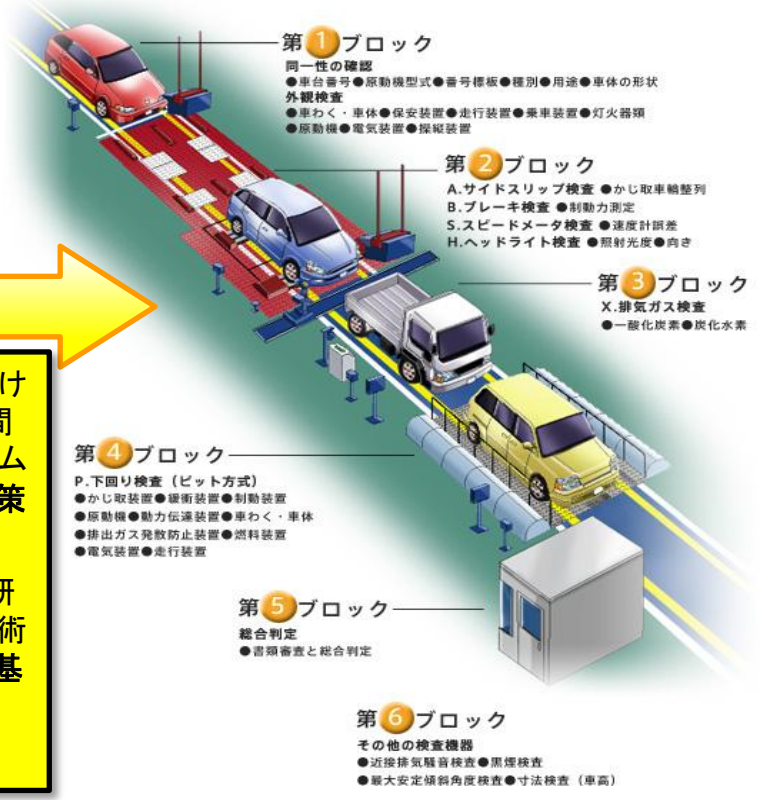
自動車の不具合事象の原因や、リコール届出に係る改善措置の内容の適切性について、技術的に検証



連携

自動車検査独立行政法人における基準適合性審査の結果（年間約740万件）が検査情報システムに蓄積されはじめ、今後、基準策定等への活用を予定。

また、交通安全環境研究所の研究部門、審査部門、リコール技術検証部門の知見の、検査時の基準適合性審査へのさらなる活用が望まれる。



交通安全環境研究所の業務

自動車検査独立行政法人の業務

- ・新車時及び使用過程における自動車の基準適合性審査

背景：閣議決定内容

○自動車安全対策の実施体制の強化や効率化等の必要性にかんがみ、昨年12月に**2法人の統合等が閣議決定**されたところ。

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、政策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ことにより損なわれないよう、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。

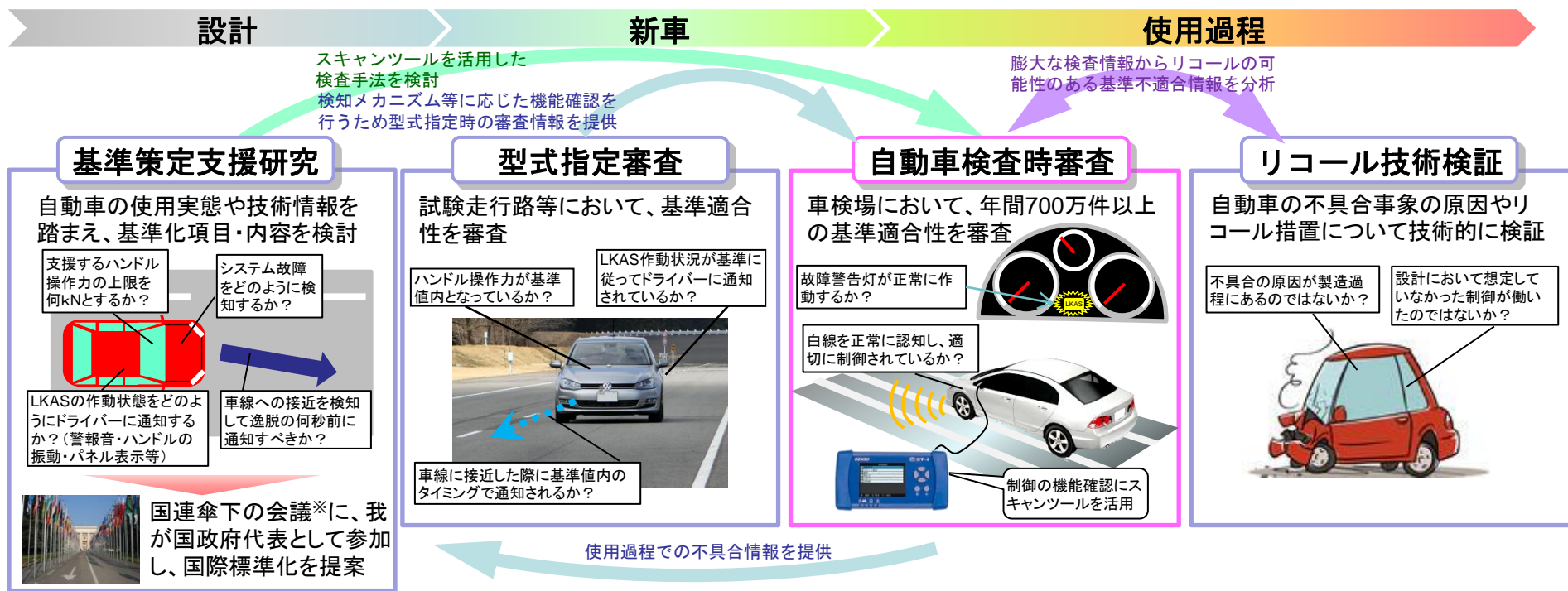
統合により強化される各業務間の連携

- 自動車検査独立行政法人と交通安全環境研究所との統合により、設計(自動車の基準策定支援研究等)から新車(型式指定審査等)、使用(継続検査時審査、リコール技術検証等)の段階におけるそれぞれの知見・技術を相互に活用。
- これにより、使用過程での不具合情報の設計へのフィードバックによる使用段階も見据えた基準策定や、技術の進歩に対応した高度な検査手法の確立等、安全・環境に係る対応の、総合的かつ一体的な実施が可能となる。

新法人設立による連携強化の具体例

(例) レーンキープアシスト (LKAS) ※の基準を導入する場合に想定される対策

※LKAS：走行車線の中央付近を維持するため、操舵支援を行う装置



※国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)(自動車の世界統一基準を検討する唯一の場)

具体的な施策の方向性

- 革新的な検査手法を導入し、検査の高度化及び検査工数・時間の短縮を実現。
- 使用過程を含む技術情報・知見の裏付けにより、リコール対応の迅速化を図るとともに、実効性の高い基準策定を支援し、国際基準に係る提案力・発信力を強化。

2-3. ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し

- 図柄入りナンバープレートを可能とする規制緩和
- ナンバープレートの視認性確保のための対応

2-3. ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し①

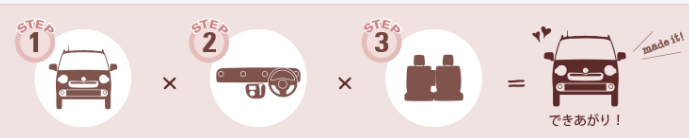
課題

○自動車の魅力のひとつに多様なデザインがある一方で、ナンバープレートについては、現状、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られていない。ナンバープレートの様式に自由度を持たせることで、自動車の魅力創出を図っていくべきではないか。

第1回小委員会資料の関連項目：3-9.新たなマーケットや自動車の魅力の創出

カスタマイズを売りにした自動車の例

ダイハツ・ココアは160通りものカスタマイズが可能



ナンバープレートへのニーズ

- ・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。
- ・特に、自動車の保有率が低いといわれている若者を中心に図柄入りナンバープレートの交付を希望する者も多く、自動車の魅力創出につながる可能性が高い。
- ・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など、ナンバープレートの多面的な活用が図られている。

	デザイン入りナンバープレートの交付を希望する割合
18～20歳	35.3%
21～30歳	45.9%
31～40歳	35.9%
41～50歳	31.5%
51～60歳	27.1%
61歳～	20.8%

※一般社団法人 全国自動車標板協議会によるアンケートより

海外の図柄(デザイン)入りナンバープレートの例

<デザイン入りナンバープレート>



オーストラリア

<寄付金付きナンバープレート>



オレゴン州

観光・地域振興(=ワインの特産地)

2-3. ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し②

施策の方向性

- ナンバープレートの多様な活用による自動車の魅力向上を図るため、図柄入りナンバープレートの導入のための必要な制度のあり方を検討する。
- また、ナンバープレートが持つ機能を適切に発揮するため、その表示の視認性を低下させるカバー等の装着の禁止などの制度改正を検討する。

ナンバープレートに関する制度の概要

- ナンバープレートは、白地に緑文字など、画一的な様式に限定されている。
- ナンバープレート及びそのナンバーは、運行中「見やすいように表示」しなければならない。

対応の方向性

- 希望者に対して図柄入りナンバープレートの交付が可能となるような制度のあり方を検討する。
- ナンバープレートカバー等の禁止やナンバープレートの取付位置・角度の基準の策定などの制度の見直しについて、有識者を交えた検討会(ナンバープレート表示の視認性確保に関する検討会(座長: 杉山雅洋早稲田大学名誉教授))の結果を踏まえて必要な対応を行う。



図柄入りナンバープレートのイメージ

対策の検討が必要



ナンバーを被覆するフレームの装着



隠蔽(可動式)



カバーの装着



折り曲げ



隠蔽(下向き)

図柄入りナンバープレート制度に関するアンケート調査結果について

- ・調査対象：ご当地ナンバー導入地域の地方自治体（都府県・市町村）
- ・回答数：120地域（都府県20地域、市町村100地域）
- ・調査日：平成26年9月

- 図柄入りナンバープレートを交付することについて、「是非導入を検討したい」と回答した地方自治体は41地域（34%）。
また、「制度の具体化の状況等を踏まえて、今後検討する可能性がある」としている地方自治体を含めると112地域（93%）にのぼる。

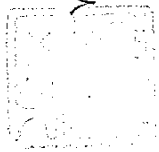
- 寄付金付きの図柄入りナンバープレートを交付することについて、「是非導入を検討したい」と回答した地方自治体は35地域（29%）。
また、「制度の具体化の状況等を踏まえて、今後検討する可能性がある」としている地方自治体を含めると111地域（93%）にのぼる。

- 図柄入りナンバープレートの活用方法の例として挙げられた主な項目は以下のとおり。（複数回答）
 - ・地域振興の促進（48地域）
 - ・世界遺産（認定）のPR（23地域）
 - ・地元開催の行事に向けた機運の醸成（16地域）
 - ・観光振興の促進（11地域）
 - ・住民の一体感（郷土意識）醸成（9地域）
 - ・ご当地キャラクター（5地域） 等

26 世商第 644 号
平成 26 年 10 月 20 日

国土交通大臣
太田 昭宏 様

世田谷区長 保坂 展人



デザイン入りナンバープレートの導入を求める要望書

日ごろより、世田谷区の都市基盤整備や交通政策など多方面にわたってのご支援を賜り心から御礼申し上げます。

また、ご当地ナンバー（第2弾）導入に際し、世田谷区から東京都を通じ要望いたしました地域名「世田谷」の導入を決定いただき、誠にありがとうございました。

世田谷区では、今般の世田谷ナンバーの導入をきっかけとして、「やさしく走ろう世田谷」を合言葉に、運転マナーの向上やエコドライブの啓発活動を進めるとともに、地域振興や区内産業の活性化等にもつなげて行くよう努めているところでございます。

一方、貴省では、「交通政策審議会」の下部組織として「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」が設置され、今後、海外の寄付金付きのナンバープレートも参考に、デザインだけでなく寄付金制度の導入も合わせて検討されると伺っております。

そこで、地域ごとのオリジナルデザインや、地域に還元される寄付金制度を含めた新しいナンバープレートの導入について、下記のとおり、強く要望いたします。

記

1. 国におきましては、諸外国において既に導入されている地域振興や観光振興などの様々な目的に活用されているデザイン入りナンバープレートの交付が可能となるような制度の導入を早期に実現されたい。当区においては、この制度の導入によって多様なニーズへの活用が図られ、地域の活性化に資するものと考えております。

2. ナンバープレートのデザインや寄付金の目的・用途について、地元自治体と協議し、その意向を反映するとともに、寄付金が当該地元自治体の歳入として基金収入となる仕組みを構築されたい。

なお、当区においては、寄付金を経済的に恵まれない子ども達への奨学金、子育て支援、障害者福祉施策や環境施策などに、基金を効果的に活用したいと考えております。

（図柄入りナンバープレート制度の導入に関する世田谷区長からの要望書）