# 交通政策基本計画と公共交通政策

国土交通省総合政策局

平成30年10月

# 1. 交通政策基本法

# 交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行　法律第92号）

国土交通省

## 基本理念等(第2条～第7条)

**基本的認識（第2条）**

○交通の果たす機能
- 国民の自立した生活の確保
- 活発な地域間交流･国際交流
- 物資の円滑な流通

○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

**交通機能の確保・向上（第3条）**

○少子高齢化の進展等に対応しつつ、
- 豊かな国民生活の実現
- 国際競争力の強化
- 地域の活力の向上

に寄与

○大規模災害に的確に対応

**環境負荷の低減（第4条）**

**様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）**

**交通の安全の確保（第7条）**

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

**国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8条～第11条）**

**関係者の連携・協働（第6条、第12条）**

**法制上、財政上の措置（第13条）**

**国会への年次報告等（第14条）**

## 「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条）

＜パブリックコメント、審議会への諮問等＞

## 国の施策(第16条～第31条)

**【豊かな国民生活の実現】**

○日常生活の交通手段確保（第16条）…離島等の地域の諸条件への配慮
○高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
○交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条）…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

**【国際競争力の強化】**

○国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）

**【地域の活力の向上】**

○国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条）
○交通に関する事業の基盤強化、人材育成等（第21条）

**【大規模災害への対応】**

○大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

**【環境負荷の低減】**

○ エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等（第23条）

**【適切な役割分担と連携】**

○総合的な交通体系の整備（第24条）…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
○まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25条～第27条）

○調査研究（第28条）
○技術の開発及び普及（第29条）…ICTの活用
○国際的な連携の確保及び国際協力の推進（第30条）…規格標準化、交通インフラの海外展開
○国民等の意見を反映（第31条）

## 地方公共団体の施策(第32条)

# 2. 交通政策基本計画

# 交通政策基本計画について

国土交通省

## １．基本計画の前提

○交通政策基本法（平成25年12月４日法律第92号）に基づく交通政策基本計画の記載事項
（1）交通に関する施策の基本的方針
（2）交通に関する施策の目標
（3）交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
（4）その他必要な事項

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靱化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

○計画期間　：　2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）

## ２．基本計画の構成

**○交通に関する施策の基本的方針**
A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・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

**○交通に関する施策の目標**
・交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき目標及びその趣旨を記載
・目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

**○交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策**
目標の各々について、計画期間中に取り組むべき主要な施策として、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、積極的に記述。

## ３．これまでの経緯

○交通政策審議会・社会資本整備審議会（計画部会・小委員会）において、平成26年４月より審議を開始し、９月のパブリックコメントを踏まえ、平成27年２月に国土交通大臣に交通政策基本計画（案）を答申。

○平成27年２月13日に閣議決定。

# 交通政策基本計画の概要

【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）グローバリゼーションの進展　（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）<br>【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】（17条）<br>【交通の利便性向上、円滑化、効率化】（18条）<br>【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）<br>【地域の活力の向上】（20条）<br>【観光立国の観点からの施策推進】（26条）<br>【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）<br>【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】（22条）<br>【環境負荷の低減】（23条） |
| 施策の目標 | ①自治体中心に、ｺﾝﾊﾟ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<br>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<br>③バリアフリーをより一層身近なものにする<br>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<br>②地域間のﾋﾄ・モノの流動を拡大する<br>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<br>④我が国の技術とノウハウを活かした交通ｲﾝﾌﾗ・ｻｰﾋﾞ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<br>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<br>③交通を担う人材を確保し、育てる<br>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

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

# 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

（注）目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 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

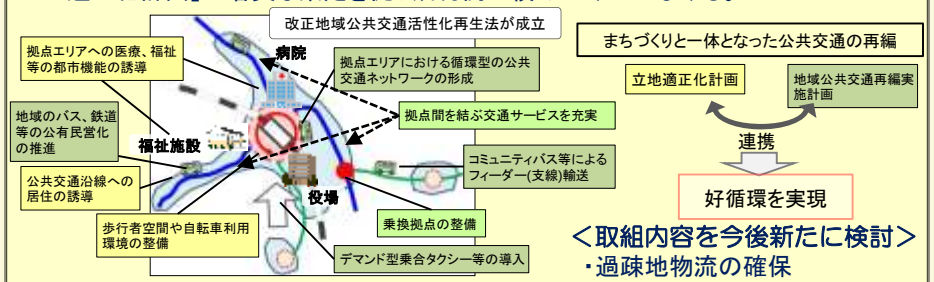
**（趣旨）**

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

・「ｺﾝﾊﾟｸﾄ＋ﾈｯﾄﾜｰｸ」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。




＜取組内容を今後新たに検討＞

・過疎地物流の確保

主な数値指標

・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数： 100件

・デマンド交通の導入市町村： 311市町村（2013） ➔ 700市町村

## 目標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

**（趣旨）**

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入

・自転車の活用に向けた取組を推進

＜取組内容を今後新たに検討＞

・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現

LRT、BRT、デマンドタクシー等の導入の促進

コミュニティサイクルやサイクルトレインの活用・普及などを推進

乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。

主な数値指標

・低床式路面電車の導入割合： 約25%（2013） ➔ 35%

・コミュニティサイクルの導入数： 54市町村（2013） ➔ 100市町村

## 目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

**（趣旨）**

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

・現行の整備目標を着実に実現する

・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進

＜取組内容を今後新たに検討＞

・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進

ベビーカーマーク

ノンステップバス

新たなタイプのホームドア（昇降バー式）

主な数値指標

・ノンステップバスの導入割合[*]： 44%（2013） ➔ 約70%

・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]： 83%（2013） ➔ 約100%

・ホームドアの設置数[*]： 583駅（2013） ➔ 約800駅

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

## 目標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

**（趣旨）**

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

＜取組内容を今後新たに検討＞

・公共交通機関のサービスレベルの見える化

・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進

・ITS技術等の活用による道路利用の効率化

相互利用可能な交通系ICカード（鉄道・バス）

（出典）JR東日本ホームページより

主な数値指標

・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]： 12県（2013） ➔ 0県

・バスロケーションシステムが導入された系統数： 11,684系統（2014） ➔ 17,000系統

# 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

（注）目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

（趣旨）

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

（施策の例）

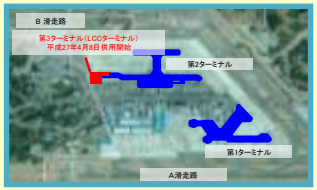
＜これまでの取組を更に推進＞

・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

・LCCの普及に向けた環境整備（専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等）

＜取組内容を今後新たに検討＞

・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

・首都圏空港の年間合計発着枠[*]： 71.7万回（2013） ➔ **74.7万回＋最大7.9万回**
［※関係自治体等と協議中］

・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]： 7%（2013） ➔ **17%**

・国際コンテナ戦略港湾の機能強化（港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等）

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

主な数値指標

・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース（埠頭）数：
3バース（2013） ➔ **12バース（2016）**

・三大都市圏環状道路整備率[*]： 63%（2013） ➔ **約75%（2016）**

## 目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

（趣旨）

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・新幹線ネットワーク（整備新幹線、リニア中央新幹線）の着実な整備と地域鉄道等との連携

・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用（スマートICの整備等）

北陸新幹線の開業に合わせた富山地方鉄道の新駅整備

＜取組内容を今後新たに検討＞

・鉄道貨物輸送の拡大

国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。
（国土交通省公表資料より）

主な数値指標

・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線（長野−金沢間2015年開業予定）】： **20%増（2014−17）**
【北海道新幹線（新青森−新函館北斗間2016年開業予定）】： **10%増（2015−18）**

・道路による都市間速達性の確保率[*]： 48%（2012） ➔ **約50%（2016）**

## 目標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

（趣旨）

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・交通分野での外国人受入環境整備（ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等）

・クルーズ振興を通じた地域の活性化

・免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実

・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実

バス運行案内情報板の多言語化（釧路）

認定ドライバーによる観光タクシー（東京では外国語研修を実施）

主な数値指標

・無料Wi-Fiの導入割合[*]：
【主要空港】 87%（2013） ➔ **100%**
【新幹線主要停車駅】 52%（2013） ➔ **100%**

・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]： 17.4万人（2013） ➔ **100万人**

我が国に寄港するクルーズ船

## 目標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

（趣旨）

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

（施策の例）

＜これまでの取組を更に推進＞

・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に実施

英国

高速鉄道車両更新計画
日立製作所　受注額：約4,600億円

主な数値指標

・交通分野における日本企業の海外受注額推計： 0.5兆円（2010） ➔ **7兆円**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

# 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

（注）目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

**（趣旨）**

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

- 交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- 代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
- 避難誘導、帰宅困難者対策（自治体・民間企業との協力体制）

＜取組内容を今後新たに検討＞

- 車両等の老朽化への対応

高架橋の耐震補強

避難誘導訓練の実施

自治体や事業者等と連携した備蓄倉庫の整備や避難訓練等

**主な数値指標**

- 今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率：91%（2012） ➔ **概ね100%（2017）**
- 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率： 79%（2013） ➔ **82%（2016）**
- 港湾BCP（事業継続計画）が策定された主要港湾の割合： 3%（2012） ➔ **100%（2016）**
- 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率： 36%（2013） ➔ **100%（2016）**

## 目標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

**（趣旨）**

関越道高速ツアーバス事故（2012）、JR北海道問題（2013）、韓国フェリー事故（2014）等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る。

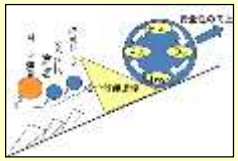
**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

- 事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- 運輸安全マネジメント制度の充実強化
- 新技術の活用

**運輸安全マネジメント制度**

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



衝突被害軽減ブレーキの概要

＜取組内容を今後新たに検討＞

- 交通関連事業の基盤強化方策

**主な数値指標**

- 運輸安全マネジメント評価実施事業者数： 6,105事業者（2013） ➔ **10,000事業者**
- 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率： 約54%（2013） ➔ **90%**

## 目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

**（趣旨）**

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整えるとともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

- 輸送を支える技能者、技術者の確保
  - （航空機操縦士）
    - 世界的に操縦士需要が急増。アジア／太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。
    - ・・・民間養成機関の供給能力拡充等
  - （バスドライバー）
    - バス事業の運転者（男性）の労働環境
      - ・労働時間・・全産業平均の約1.2倍
      - ・所得・・・・・全産業平均の約0.8倍

＜取組内容を今後新たに検討＞

- 若年層、女性、高齢者の活用
- 海洋開発人材育成
- 物流の省労働力化（モーダルシフト）

【積載率】

- ○鉄道貨物 平日 76.2%（2013年度）
  休日 53.2%（2013年度）
- ○内航海運 33.7%（2012年度）

➔ **トラック輸送の受け皿に**

**主な数値指標**

- 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]： 120人（2012） ➔ **約210人**
- 自動車関連の女性労働者の数（ﾊﾞｽ：1.4%（2011）、ﾀｸｼｰ：2.3%、ﾄﾗｯｸ：2.4%（2013）、整備士：0.85%（2009））： **倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

## 目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

**（趣旨）**

我が国の運輸部門の$CO_2$排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

**（施策の例）**

＜これまでの取組を更に推進＞

- 次世代自動車の一層の普及
- 充電インフラ・水素ステーション整備

電気バス

CNG（圧縮天然ガス）トラック

地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

＜取組内容を今後新たに検討＞

- 燃料電池自動車の本格的な普及

燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討

- グリーン物流（モーダルシフト等）

CO２排出原単位を比較すると、鉄道はトラックの１/８、船舶は１/５であり、モーダルシフトによってCO2排出量を削減

**主な数値指標**

- 新車販売に占める次世代自動車の割合： 23.2%（2013） ➔ **50%**
- モーダルシフトの推進（貨物輸送トンキロ） 【鉄道】 187億ﾄﾝｷﾛ（2012） ➔ **221億ﾄﾝｷﾛ**
  【海運】 333億ﾄﾝｷﾛ（2012） ➔ **367億ﾄﾝｷﾛ**

# 施策の推進に当って特に留意すべき事項

## 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

（趣旨）
本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

（進め方）
→交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
→サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
→利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
→施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
→他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
→評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

## 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

（趣旨）
専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

（進め方）
→サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
→地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発・交通教育、モビリティ･マネジメントによる公共交通の利用促進、交通に関するマナーの普及・啓発、交通インフラの適切な利用促進　等
→PPP/PFIの推進
→複数のモード間の役割分担・連携（ベストミックスの実現）、事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上の推進　等

## ③ ICT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

（趣旨）
交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

（進め方）
→交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
→高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
→先端技術の積極的な導入
→先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等）　等

## ④ 2020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

（趣旨）
東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

（進め方）
→開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
→東京だけでなく全国各地への波及
→先駆的な取組の世界への発信　等

# 3. 平成30年版交通政策白書

# 平成30年版交通政策白書の構成

国土交通省

交通政策白書は、交通政策基本法第14条に基づき、毎年、国会に提出。
平成30年版交通政策白書（平成30年6月5日閣議決定・国会提出）は、以下の4部で構成。

## 第Ⅰ部　交通の動向

交通の各分野における利用状況や整備状況について、近年の動向を把握し、背景事情を分析する。

第１章　交通を取り巻く社会、経済の動向

第２章　輸送量とその背景及び交通事業等の動向

第３章　各交通モードの動向

コラム　明治150年の交通の歩み

## 第Ⅱ部　少子高齢化・人口減少に対応した交通【テーマ章】

少子高齢化・人口減少とそれにより生じている社会の変化や交通への影響を示した上で、交通をめぐる課題を整理し、施策や取組を紹介する。

第１章　少子高齢化・人口減少と交通をめぐる課題

第２章　交通に関する施策や取組

## 第Ⅲ部　平成29年度交通に関して講じた施策 ／ 第Ⅳ部　平成30年度交通に関して講じようとする施策

交通政策の基本的な枠組みである交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）に基づいて、政府の取組の進捗状況を確認する。

第１章　豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

第２章　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

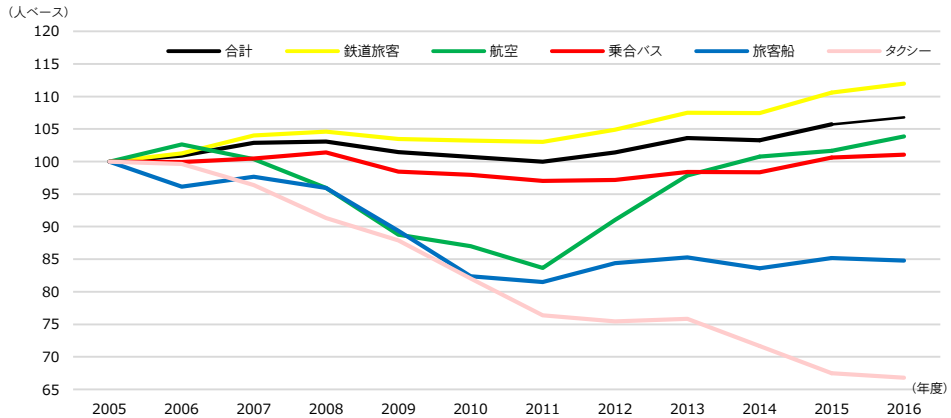
第３章　持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

# 第Ⅰ部　輸送量とその背景（旅客輸送）

国土交通省

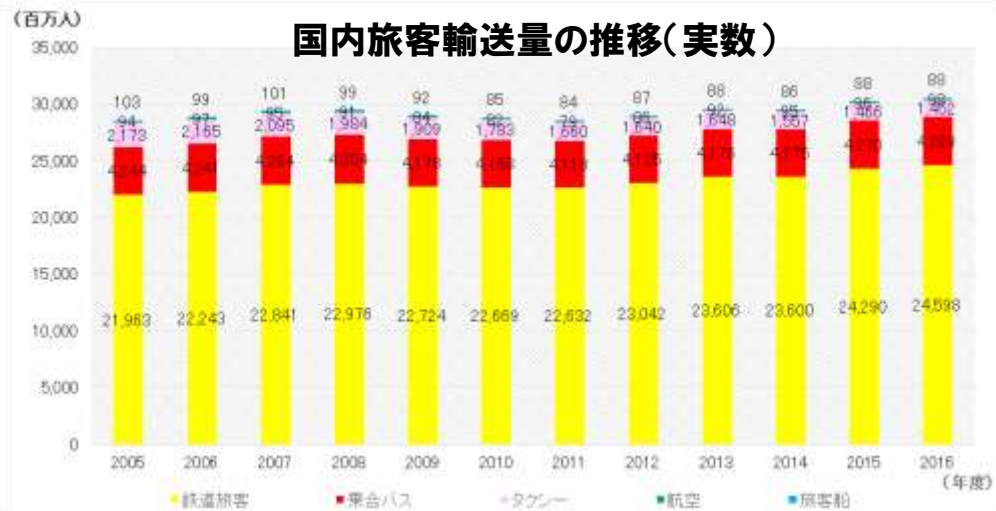
- 国内旅客輸送は、鉄道や乗合バスは緩やかな増加傾向にあり、航空はリーマンショック前の水準まで回復し、全体では緩やかに増加している。一方で、旅客船はここ数年横ばい、タクシーは長期にわたり減少が続いている。
- 国際航空旅客輸送は、ここ数年、訪日外国人旅行者の顕著な増加や、LCC利用者の急増に伴い急増している。

## 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」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

## 国内旅客輸送量の推移（実数）




（出典）「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

## 国際航空旅客輸送量の推移

（出典）「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

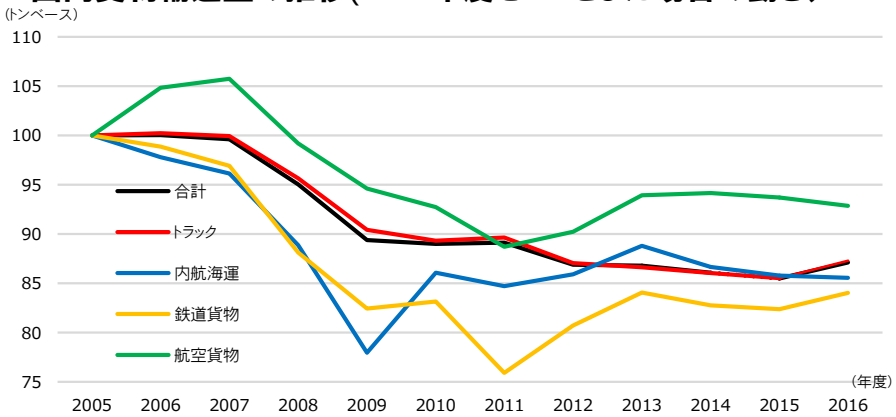
## 我が国のLCC旅客数の推移（国内線・国際線）

（出典）国土交通省航空局作成

# 第Ⅰ部　輸送量とその背景（貨物輸送）

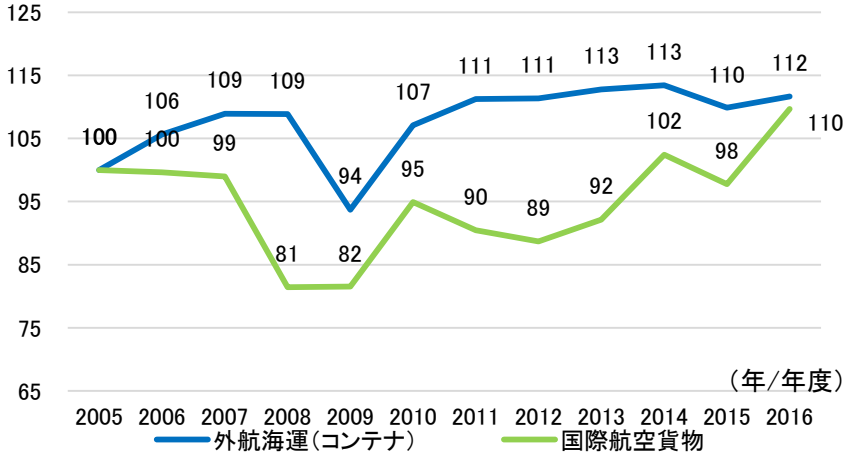
●国内貨物輸送は、いずれの交通モードにおいても、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移している。一方で、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大により大幅に増加している。
●国際貨物輸送は、リーマンショックによる落ち込みから回復した後、ここ数年においては、外航海運（コンテナ）は横ばい、航空は増加傾向にある。

## 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

## 国際貨物の輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）

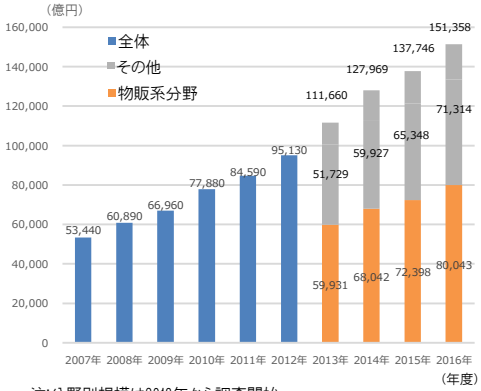



※航空は年度、海運は暦年で集計。
（出典）空港管理状況調書、日本出入航空貨物路線別取扱実績、港湾統計より作成

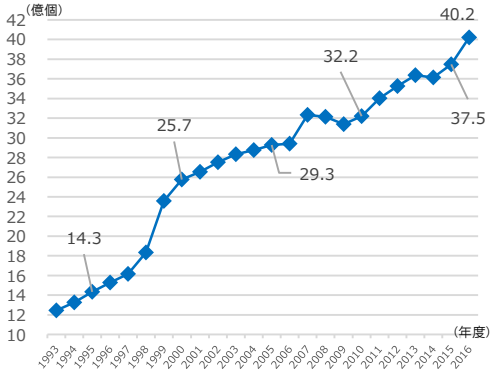
## 国内貨物輸送量の推移（実数）

（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」等より作成

## 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」



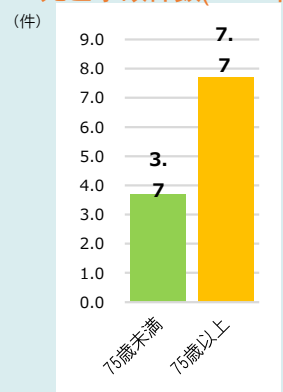

注:2007年度からは郵便事業（株）、日本郵便（株）の取扱個数も計上
（出典）国土交通省「宅配便取扱実績について」より作成

国土交通省

## 課　題

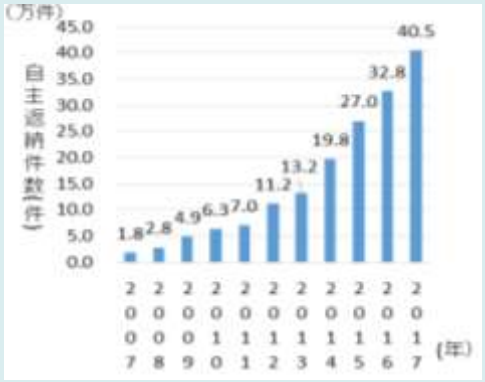
○改正道路交通法の施行や相次ぐ高齢運転者による交通死亡事故を背景に、運転免許証の自主返納件数が増加

運転免許人口10万人当たりの死亡事故件数(2017年)




(出典)警察庁資料より

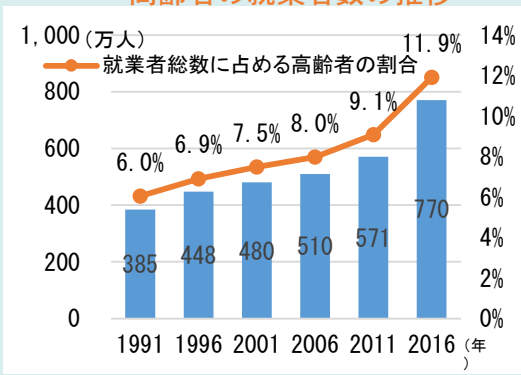
運転免許証の自主返納件数の推移（65歳以上）




(出典)警察庁資料より

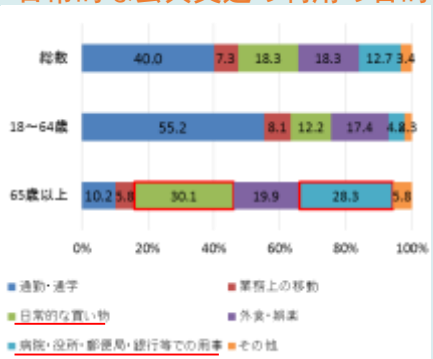
○働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い

高齢者の就業者数の推移




資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

日常的な公共交通の利用の目的




資料：内閣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（平成28年12月調査）から国土交通省総合政策局作成

⇒ 高齢者の移動手段の確保が必要

## 取　組

○公共交通機関の利用促進

- 高齢者の公共交通機関利用促進に対する地方公共団体の助成
- 乗合タクシーなど、高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた国・地方公共団体・事業者による連携

高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の例（香川県高松市）

(出典)高松琴平電気鉄道株式会社HPより

○公共交通を補完する移動サービスの活用

- 交通空白地などにおける高齢者の移動手段として、「自家用有償運送」制度の活用を推進

○交通行政と福祉行政との連携

- 介護保険制度の支援を受けて行われる移動サービスについて、介護事業の対象にあたらない一般高齢者も利用可能であることを明確に位置づけ

○ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の一層の推進

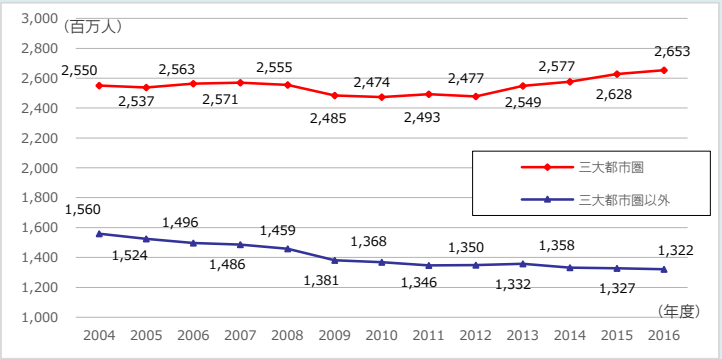
- 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を踏まえ、東京オリンピック・パラリンピックに向けた重点的なバリアフリー化、全国のバリアフリー水準の底上げ
- バリアフリー法の改正法案を国会に提出

国土交通省

## 課　題

○公共交通利用者が地方部を中心に減少。具体的には、地方部の乗合バスの輸送人員は緩やかに減少。

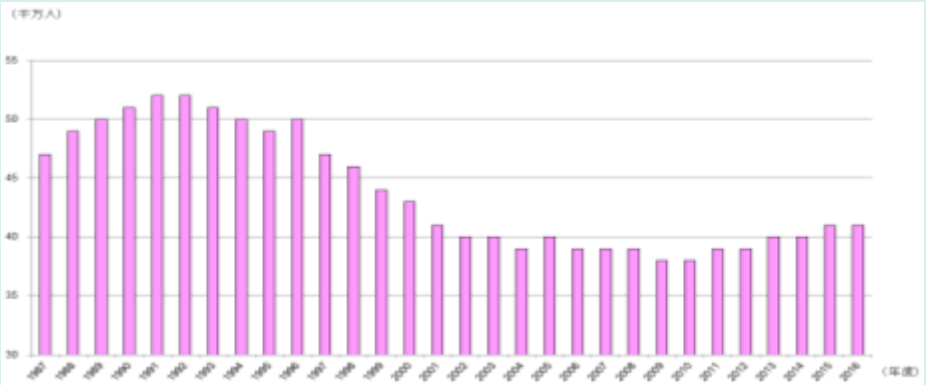
乗合バスの輸送人員の推移




(出典)国土交通省自動車局資料より

○地域鉄道の輸送人員はピーク時(1991年度)から約20%減少。

地域鉄道の輸送人員の推移




資料:「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

⇒地域と連携して持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に取り組むことが必要

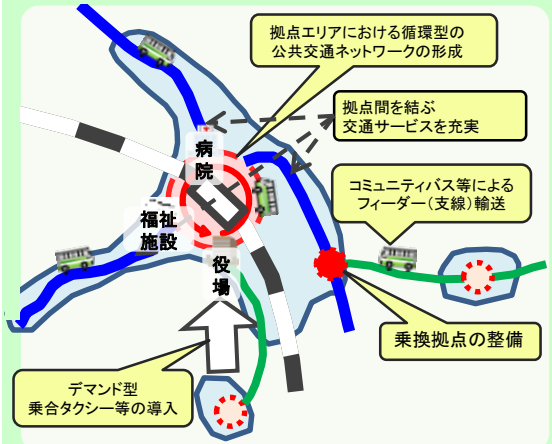
## 取　組

○まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

2018年3月末時点で、410件の「地域公共交通網形成計画」が策定され、23件の「地域公共交通再編実施計画」が認定

- 中心市街地で循環路線を充実(熊本県八代市等)
- 幹線路線で、連節バスやバスレーン、PTPSを導入(岐阜県岐阜市等)
- 病院や観光施設を乗り換え拠点として、バス路線を再編(佐賀県唐津市、埼玉県東秩父村等)
- 地域住民が主体的にコミュニティバスの運行に参画(岐阜県岐阜市等)

地域公共交通再編の主な事業イメージ

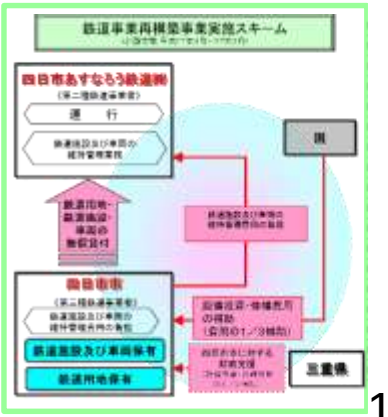



(出典)国土交通省総合政策局資料より

○鉄道の上下分離など、事業構造の変更による路線維持

2018年3月末時点で、9件の「鉄道事業再構築実施計画」が認定

- 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用。
  上下が一体となった収支構造を構築し、安全・安定した運行を維持。
  (三重県四日市市あすなろう鉄道等)



国土交通省

## 課　題

○人口減少が進行し、交通サービスの担い手の不足感が高まっている。
全産業の就業者数が順調に増加している一方で、交通事業の就業者数は減少又は横ばいとなっている。

全産業と交通事業の就業者数の推移

（出典）総務省の資料より

○特に、自動車運転者を中心に労働力不足が顕在化している。

有効求人倍率の推移

（出典）厚生労働省の資料より

⇒交通事業においても、潜在的な成長力を高め、働き手の減少を上回る生産性の向上等が必要

## 取　組　①

○IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）等のイノベーションの成果を交通にも活用

・ 自動運転の実現に向けて必要なルールづくりなどの環境整備、自動運転技術の開発・普及促進に向けた取組を実施

① トラック隊列走行
：2020年の高速道路（新東名）での後続無人隊列走行の実現を目指し、実証実験を実施

自動運転によるトラック隊列走行

（出典）国土交通省資料より

② ラストマイル自動運転による移動サービス
：過疎地等における運営コストの抑制や運転手不足を解消する新たな移動サービスとして、2020年度の実現を目指し、実証実験等を推進

③ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス
:高齢化等が進展する中山間地域において、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、実証実験を実施

中山間地域の道の駅等を拠点とした自動運転サービス

④ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス
：急速な高齢化が進むニュータウンにおける多様な自動運転サービスの実現に向け、検討を推進

国土交通省

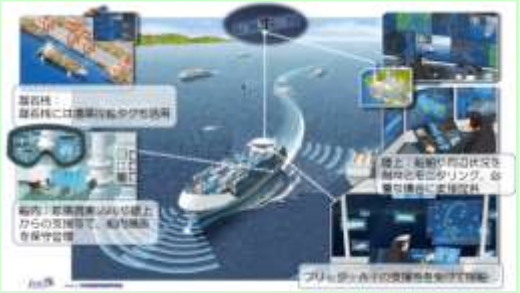
## 取　組　②

○IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）等のイノベーションの成果を交通にも活用

- 小型無人機（ドローン）の更なる安全確保に向けた制度設計、技術開発のロードマップづくり、ドローンを使った荷物配送の実現に向けた検討などを推進

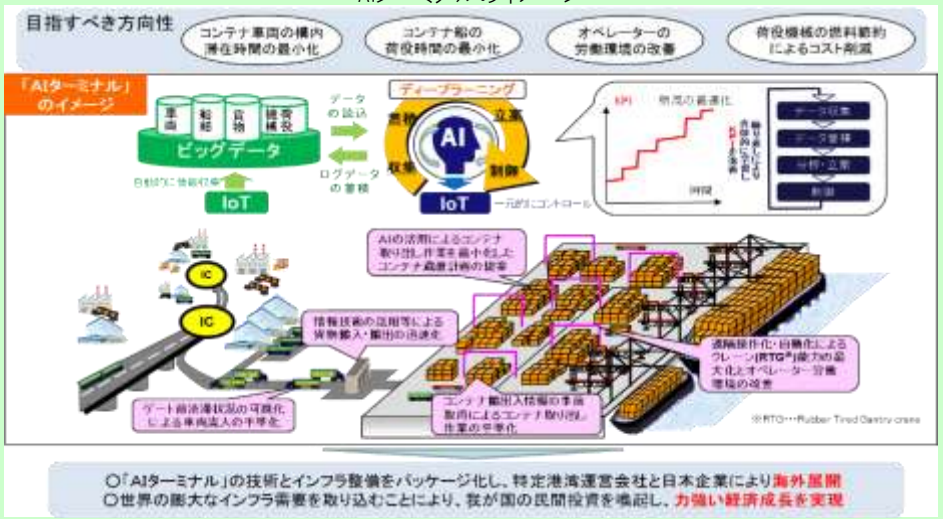
- 自動運航船（船上の高度なセンサーや情報処理機能、セキュリティの確保された衛星通信、陸上からの遠隔サポート機能などを備えた船舶及びその運航システム）の実用化に向けて、技術開発の支援と国際基準の策定主導を推進

自動運航船のイメージ



- 我が国の力強い経済成長の実現を目指し、AI、IoT、自働化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」の実現を推進

AIターミナルのイメージ

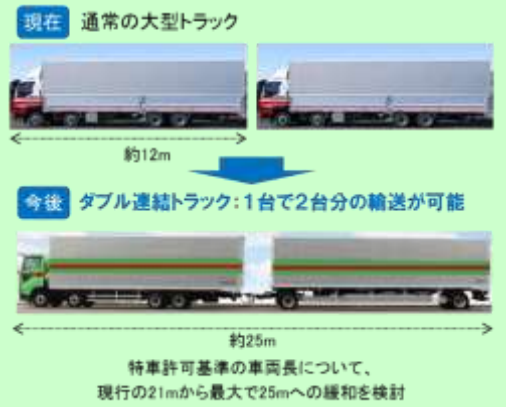



## 取　組　③

○様々な工夫を通じた業務の効率化やサービスの付加価値向上

- 高速道路のピンポイント渋滞対策
  データに基づく分析を行うことにより、渋滞の集中箇所をピンポイントで抽出し、部分的な付加車線の設置等の対策を実施

- 道路の物流イノベーション
  トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一大で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を推進




- 宅配便の一括配送
  一定の地域内において、1つの物流拠点に複数の宅配業者の荷物を集約し、特定の宅配業者が一括して各世帯に配送

宅配便の一括配送の事例のイメージ

国土交通省

## 課　題

○バス、トラック等の自動車運転者の就業構造は、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性は少ない。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。

### 自動車運送事業（運転手）の就業構造

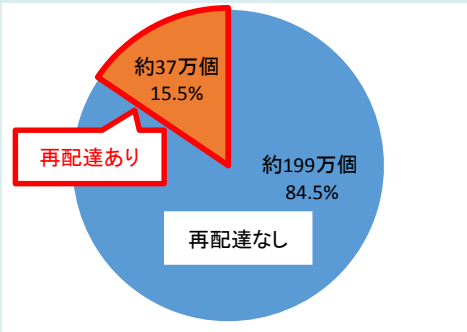
| | バス | タクシー | トラック | 全産業平均 |
|---|---|---|---|---|
| 運転者・整備要員数 | 13万人（2015年度） | 34万人（2015年度） | 83万人（2017年） | — |
| 女性比率 | 1.7%（2016年度） | 2.7%（2016年度） | 2.4%（2017年） | 43.8%（2017年） |
| 平均年齢 | 49.8歳（2017年） | 59.3歳（2017年） | 47.8歳（2017年） | 42.5歳（2017年） |
| 労働時間 | 210時間（2017年） | 189時間（2017年） | 217時間（2017年） | 178時間（2017年） |
| 年間所得額 | 457万円（2017年） | 332万円（2017年） | 454万円（2017年） | 491万円（2017年） |

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「平成28年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」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

### 1運行あたりの荷待ち時間の分布

出典：トラック輸送状況の実態調査(H27)

### 宅配便再配達率




平成29年10月期　宅配便再配達実態調査

⇒自動車運送事業の働き方改革が必要

## 取　組　①　労働生産性の向上

○「荷待ち時間」削減

・トラック予約受付システムの導入促進
トラック予約受付システムの導入により、トラック事業者側は物流施設の前での積み卸しの順番待ちが不要となり、倉庫業者側もトラックの到着時刻に合わせた庫内作業計画や人員配置の調整が可能に

○「宅配の再配達」削減

・宅配ボックスのオープン化推進
宅配便再配達を減少させるため、公共スペースに設置が進むオープン型宅配ボックスを複数の宅配事業者が共同利用できるようにオープン化するための取組を推進

○貨客混載・共同輸送

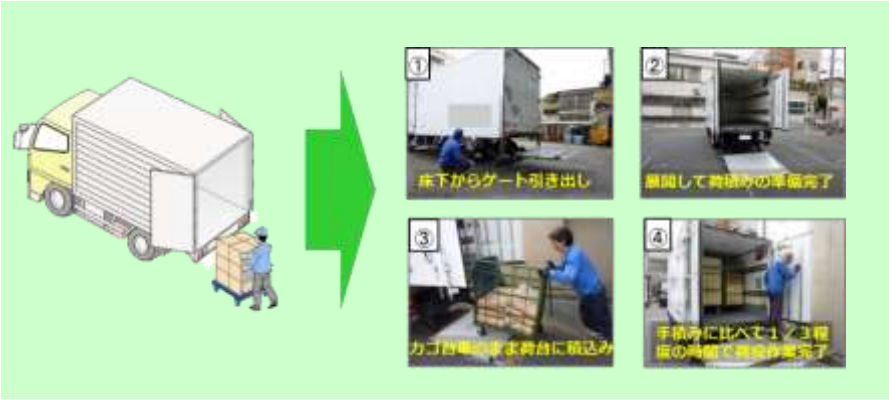
・バスを活用した貨客混載・共同輸送
複数の宅配事業者がバス内に設けられた貨物用スペースを共同で活用し、貨客混載・共同輸送を実施（宮崎県西米良村地域）

国土交通省

## 取　組　②　多様な人材の確保・育成

○力仕事からの解放

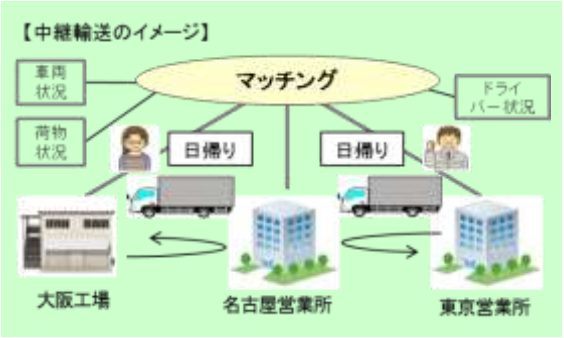
・荷役の機械化支援
　テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）を促進




※ テールゲートリフターとは、トラックの荷台後部（テールゲート）に取り付けられた荷物積み降ろし用の昇降装置。荷物を載せて床面と地面の間を行き来するため、荷役機器を使用せず、ドライバー1人で比較的重い荷物の積み降ろしが可能

○泊まり勤務からの解放

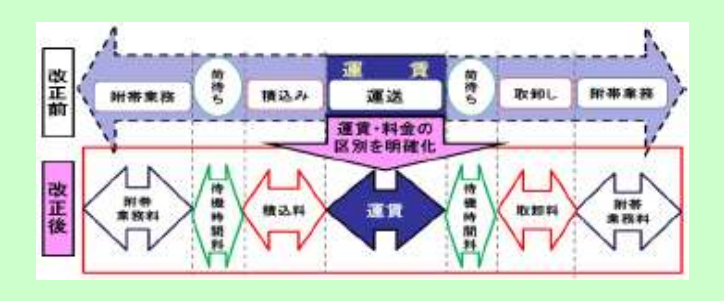
・中継輸送
　複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にするため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討
　高速道路のSA・PAを活用した中継輸送について、実験の検証結果を踏まえ検討




## 取　組　③　取引環境の適正化

○運賃・料金の適正収受

・トラック運送事業者が運送以外の役務の対価を、運賃とは別建てで収受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等を実施
・トラック運送事業者及び荷主側に対して、制度内容を浸透させる取組を実施




## 取　組　④　長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

○アクションプランの策定

・業界における機運を高めるため、国土交通大臣からトラック・バス・タクシーの各事業者団体に対し、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定・公表・実施を要請
・要請を受けて各団体はアクションプランを策定

○ホワイト経営の「見える化」

・　長時間労働の是正など働き方改革を重視した「ホワイト経営」に取り組む事業者が、荷主など取引先や求職者にわかりやすい形で「見える化」する仕組みや優遇策を検討

第Ⅲ部/第Ⅳ部においては、「交通政策基本計画」(2015年2月13日閣議決定)に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を記載。

## 第１章　豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

第1節　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
…地域公共交通ネットワークの再構築、地域公共交通事業の基盤強化、過疎地物流の確保等

第2節　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
…バス交通の利便性向上とLRT・BRTの導入、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入、自転車利用環境の創出等

第3節　バリアフリーをより一層身近なものにする
…バリアフリー法に基づく車両・旅客施設等のバリアフリー化の推進、ホームドアの設置、ベビーカーの利用環境改善、「心のバリアフリー」や「言葉のバリアフリー」の推進等

第4節　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
…都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上、先進安全自動車の開発・実用化の促進、自動走行システムの実現、交通系ICカードの普及・利便性向上等

## 第２章　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

第１節　我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
…我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充、LCCやビジネスジェットの利用環境の整備、首都圏空港のさらなる機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の深化等

第２節　地域間のヒト・モノの流動を拡大する
…LCCの地方空港への就航拡大、新幹線ネットワークの着実な整備、既存の道路ネットワークの有効活用、安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実等

第３節　訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
…無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備促進、クルーズ振興を通じた地域の活性化、「手ぶら観光」の促進、「道の駅」の活用等

第４節　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
…交通関連技術・ノウハウの海外展開の推進、海外交通事業・都市開発事業への我が国事業者の参入促進等

## 第３章　持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

第１節　大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
…交通インフラの災害対策、無電柱化の推進、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策、平成28年(2016年)熊本地震への対応等

第２節　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
…監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度、新技術の活用や設備投資への支援、交通関連事業の生産性向上等による基盤強化等

第３節　交通を担う人材を確保し、育てる
…輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善、交通事業における若年層・女性・高齢者の活用等

第４節　さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める
…次世代自動車の一層の普及、モーダルシフトの推進等

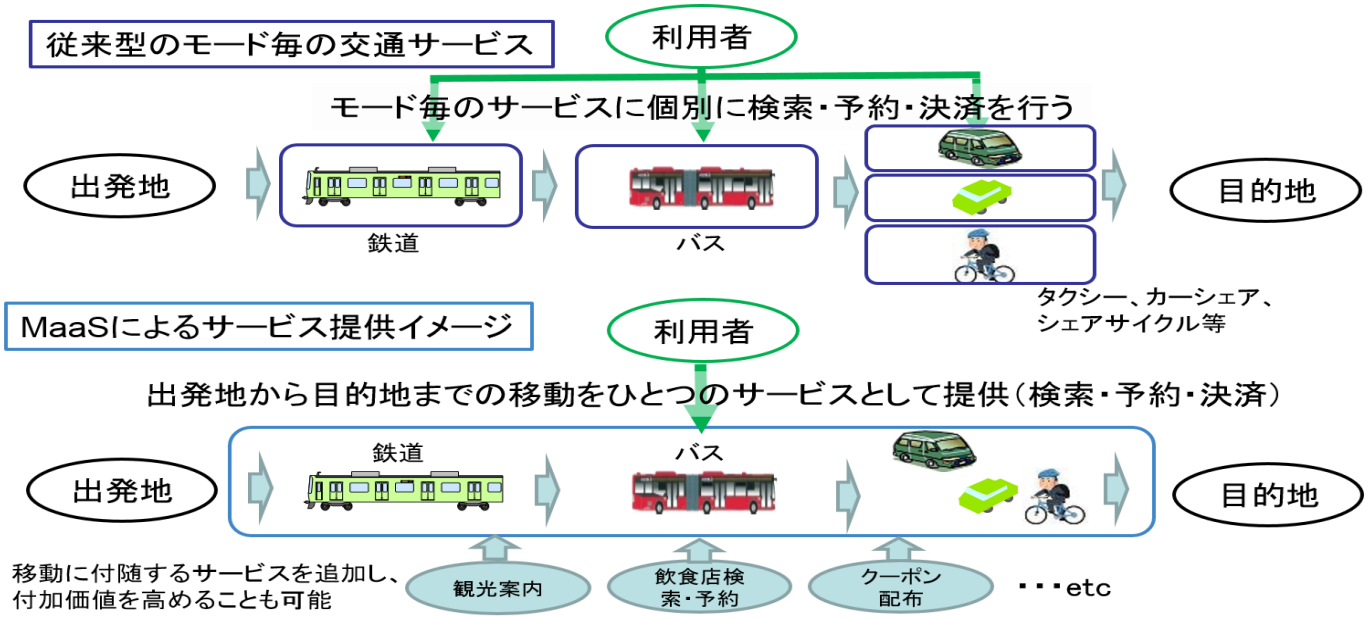
# 4. その他

# 新たなモビリティに関する民間の取組の主な事例

# MaaSの実現

国土交通省

- MaaS： Mobility as a Service
- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。




**想定される効果**

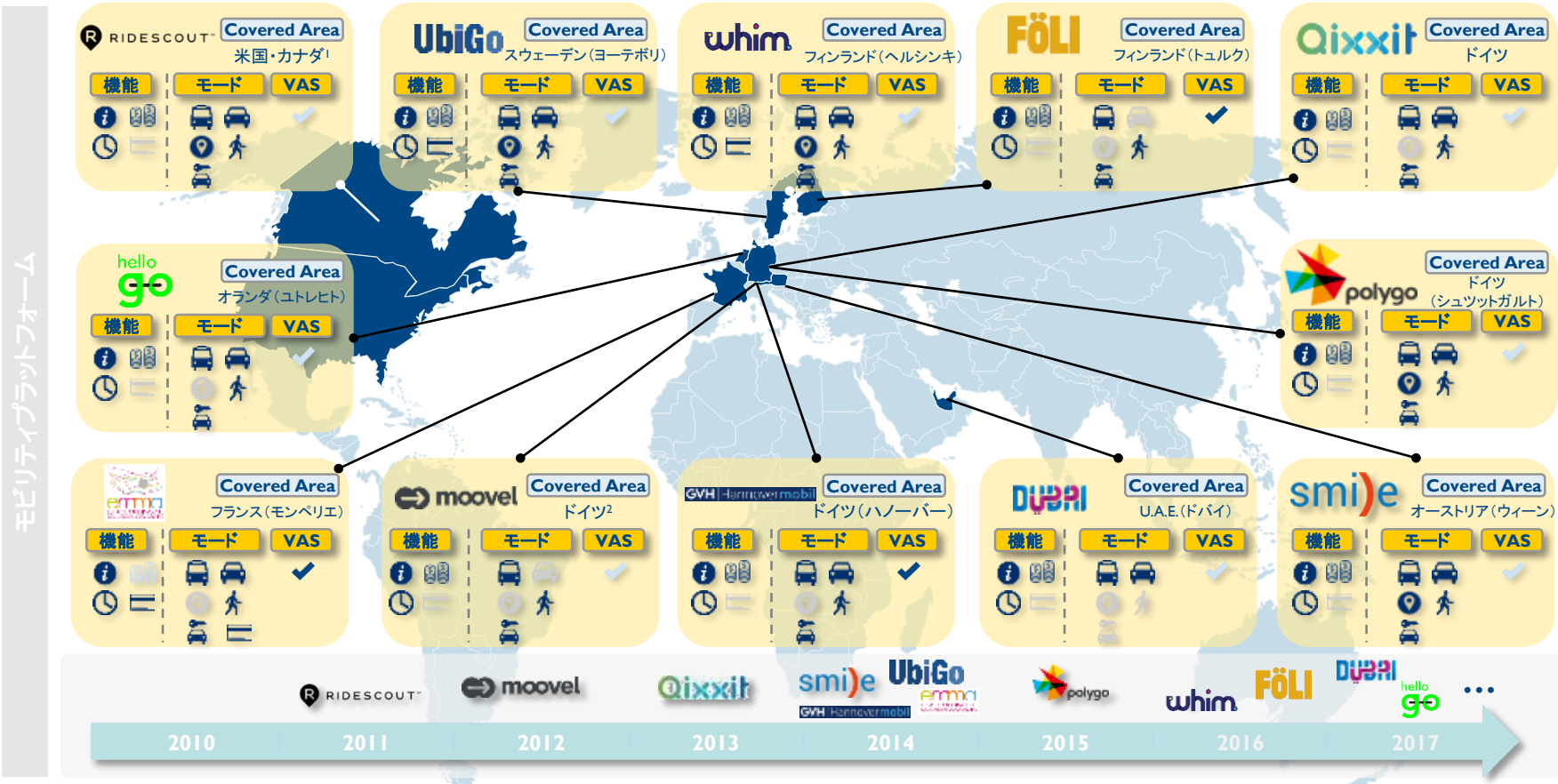
- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
- 公共交通機関の利用シェアの増加（ヘルシンキWhimユーザー：48%→74%）
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集（→路線の再編）

出典：MaaS ALLIANCE “White Paper”
ERTICO “VISION PAPER”

# 世界におけるMaaSの事例

国土交通省

■ MaaSの構築事例は、欧米の都市を中心に出現。
■ 検索・予約・決済の各機能は備わっているが、都市間をまたぐサービスは少ない。




1) 69 cities in the US and Canada
2) Stuttgart, Munich, Berlin-Brandenburg, Rhine-Ruhr, Greater Nuremberg
• Source: Arthur D. Little

凡例

機能
- 経路案内
- 予約機能
- 決済機能（定額）

モード
- 鉄道／バス
- 自動車
- 駐車場
- 徒歩
- タクシー／カーシェア

・VAS(Value Added Service)は、移動サービス以外のサービス

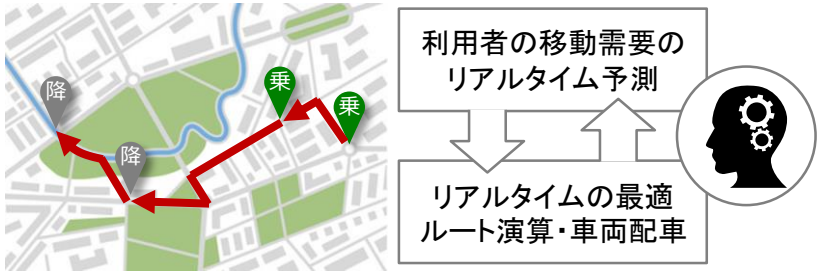
# AIを活用したバス運行の取組事例

国土交通省

■ 海外では、利用者の需要に基づいたオンデマンドのバスサービスが多数展開。
■ 日本においては、主に地方でのデマンド交通の取組に加え、近年AIを活用したサービスが展開。

## サービス概要

- 利用者の移動需要をリアルタイムに予測するAI技術や、利用者の要求に応じて最適なルートを演算してリアルタイムに車両を配車する技術を活用した、バスの配車サービス。




## 世界の動向

- 欧米を中心に、大手自動車メーカーやスタートアップ等によってサービスが展開されている。

【取組事例】

| | |
|---|---|
| Chariot | 米国サンフランシスコ周辺において、通勤者向けに、利用者の需要に応じてバスを運行するサービスを展開。2016年にフォードによって買収された。 |
| moovel on-demand | ダイムラー傘下のmoovelが展開するオンデマンドバスサービスで、利用者の需要に基づきリアルタイムでルートを設計する。 |
| Kutsuplus | ヘルシンキで、小型バス車両を用いたオンデマンドバスの実証実験を実施。利用者がアプリ上で入力した情報をもとに最適なルートが導かれ、運行される。 |

## 国内の現状

- 地方の交通空白地などでは、利用者の需要に応じて乗合バスを運行するデマンド交通の取組が多数実施されている。しかし、この多くでは、走行ルートや配車は人が判断して決定する仕組み。
- 近年では、AIを活用したバスやタクシーの配車サービスが展開され始めている。

【取組事例】

| | |
|---|---|
| NTTドコモ・未来シェア | NTTドコモの「リアルタイム移動需要予測」技術と未来シェアの配車システム「SAV（サブ）」技術を組み合わせたプラットフォームの開発に取り組む。 |
| コンビニクル | リアルタイム完全自動乗り合いシステムとして、全国40ヶ所で稼働中。ランダムに入る予約に対し、乗り合いを発生させながら効率の良い運行を自動生成。 |

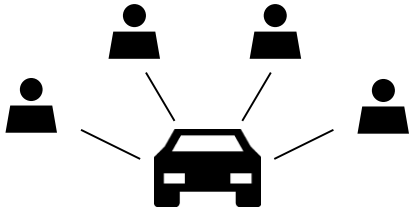
# カーシェアの取組事例

国土交通省

■ 海外では、乗り捨て可能な方式のカーシェアも広く普及。
■ 日本でも乗り捨て可能な方式のカーシェアが提供可能であり、1台の車を複数の者で共同使用するカーシェアも展開されている。

## サービス概要

- スマホアプリ等によって車両の借受や返却に係る手続きを簡素化した車両の貸渡しサービス。
- 借り受けたステーションへの返却が前提となるラウンドトリップ方式や、乗り捨てが可能なワンウェイ方式などの種類が存在する。
- また、B2Cだけではなく、1台の車を複数の者で共同使用するカーシェアもサービス展開されている。



## 世界の動向

- 海外では、ラウンドトリップ方式だけではなく、ワンウェイ方式でのカーシェアサービスが広く展開されている。
- 特にワンウェイ方式では、専用のステーションで借りて返却するステーション型だけでなく、一定エリア内であれば路上や公共駐車場などで自由に乗り捨てできるフリーフロート型でのカーシェアも実施。

【取組事例】

| | |
|---|---|
| car2go | ダイムラーが2008年から提供開始したフリーフロート型(注)のカーシェアサービスで、2017年には全世界で約297万人が同サービスを利用。 |
| Getaround | 2009年からC2Cのカーシェアサービスを提供開始し、米国の主要都市を中心にサービスを拡大。トヨタ等からの出資を受けている。 |

(注)都市によっては、フリーフロート型でのサービス提供を行っていないところもある。

## 国内の現状

- 国内では、オリックスのようなレンタカー事業者やタイムズ24等を中心にカーシェアサービスが展開。
- 従来は、法制度上ラウンドトリップ型のカーシェアしか認められていなかったが、2014年の規制緩和以降、ワンウェイ方式のカーシェアにも提供可能。
- NTTドコモやDeNA等は、1台の車を複数の者で共同使用するカーシェアサービスを提供。

【取組事例】

| | |
|---|---|
| タイムズ24 | カーシェアサービスの会員数は、2018年7月に100万人を突破。トヨタと提携して、パーソナルモビリティのワンウェイ方式のカーシェアサービスにも取り組む。 |
| NTTドコモ | B2Cカーシェアや1台の車を複数の者で共同使用するカーシェア、レンタカーなどの複数のサービスを同一のプラットフォーム上で提供。 |

# 貨客混載の取組事例

国土交通省

■ 海外では、旅客運送と貨物運送の組み合わせにより集配輸送ネットワークを維持。
■ 日本でも、全国各地で貨客混載の取組が進展している。

## サービス概要

- 旅客運送事業者/貨物運送事業者が同一の車両を用いて、ヒトとモノを混載で運送するサービス。
- 具体的には、バス・タクシー車両や旅客鉄道による貨物運送サービスと、トラック車両による旅客運送サービスの両方を含む。

## 世界の動向

- 貨物の輸送密度が極端に低い山岳地域を抱えるスイスやオーストリア、ドイツ等の欧州諸国では、各国の郵便事業者であるスイスポスト等が旅客運送と貨物運送を組み合わせた「ポストバス」サービスを長年にわたり運用。これにより集配輸送ネットワークや拠点間輸送網の維持に貢献している。

- 米Amazon社は、2014年に米国サンフランシスコ等のエリアで、配車サービスアプリを使って同社の物流センターにタクシーを手配し、荷物を運送する実証実験を実施。

※アーサー・ディ・リトル・ジャパン調べ

## 国内の現状

- 物流・宅配事業者と交通事業者との提携による貨客混載の取組が進展。

【取組事例①】宮崎交通（株）、日本郵便（株）、ヤマト運輸（株）
（平成30年2月～・宮崎県）

【取組事例②】佐川急便（株）、北越急行（株）
（平成29年3月～・新潟県）

- 平成29年には、過疎地域等において、両事業の許可を取得した場合には、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができるよう運用の見直しを実施。

【乗合バス】

350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする
（貨物自動車運送事業の許可を取得）

【タクシー】

荷物を運ぶことを可能とする
（貨物自動車運送事業の許可を取得）
**※過疎地域に限る**

【トラック】

人を運ぶことを可能とする
（旅客自動車運送事業の許可を取得）
**※過疎地域に限る**

# 新たなモビリティに関する国の取組の主な事例

# 未来投資戦略・骨太の方針

国土交通省

## 未来投資戦略2018

第2 具体的施策

Ⅰ. Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[1]「生活」「産業」が変わる

1. 次世代モビリティ・システムの構築

（3）政策課題と施策の目標

地域の公共交通と物流について、オープンデータを利用した情報提供や経路検索の充実、スマートフォンアプリによる配車・決済等のICT、自動走行など新技術の活用、見守りサービスや買物支援の導入、過疎地域での貨客混載、MaaSの実現など多様な分野との施策連携により、都市と地域の利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデルを構築する。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での円滑な輸送に寄与する観点からも、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、本年度は首都圏を先行して、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施する。

## 経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2018

第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

2. 生産性革命の実現と拡大

（3）Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

まちづくりと公共交通の連携、自動走行等新技術の活用、買い物支援・見守りサービス、MaaS（Mobility as a Service）などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデル都市、地域をつくる。

# バスの経路検索の充実に向けた取組

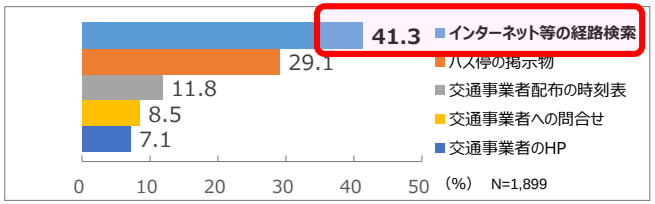
国土交通省

■ 携帯端末を通じた経路検索サービスは都市部を中心に幅広く利用されるようになってきているが、地方の中小事業者が運行するバス路線やコミュニティバスについてもこうしたサービスへの対応の促進を図っていく。

## 経路検索サービスの普及

インターネットによる経路検索は広く利用されている。

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）




## バス事業者の対応状況

多くの中小バス事業者において、経路検索に必要な情報がデータ化されていない。

（※経路検索事業者側で独自にデータ入力している事例あり。）

旭川駅から動物園正門まで路線バスが運行されているが未対応のため徒歩を案内

Google Mapsで札幌駅～旭山動物園まで検索した場合の例

12:00発 札幌駅
↓ スーパーカムイ15号 1時間25分
13:25着 13:43発 旭川駅
↓ 石北本線 各駅停車 19分
14:02着 北日ノ出駅
↓ 徒歩 3km 40分
14:41着 旭山動物園

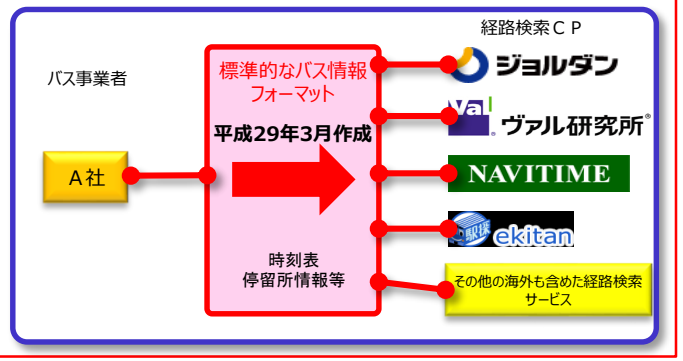
## 「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索サービスへの対応を促進

【情報フォーマットの概要】
○停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目を網羅。
○北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保し、海外からの検索への対応も可能に。

【情報フォーマット整備による効果】
○中小バス事業者等から経路検索事業者等への情報提供が促進されることで、経路検索におけるバス情報が充実する。

【実証実験の結果を踏まえた更なる普及促進】
○国内3カ所で行った実証実験の結果を踏まえ、情報フォーマットの普及に向けた活動を加速。

「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



# 公共交通分野におけるオープンデータ化の推進

国土交通省

○ 公共交通機関における運行情報等のオープンデータ化は、利用者への情報提供の充実につながり、一層の利用者利便の向上に貢献。
○ 特に、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における円滑な輸送に寄与する観点からも、公共交通機関におけるオープンデータ化による情報提供の充実を図ることが重要。
○ このため、運行情報等のオープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施する。

## 現状・課題

・公共交通分野のオープンデータ化については、海外で取組が進展しており、我が国でもニーズが高い。
・しかしながら、多くの交通事業者ではオープンデータ化が進んでおらず、これを推進する上で課題となっているオープンデータのメリットや費用対効果、データ管理のあり方等について検討が必要。

平成29年3月に官民で構成する「**公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会**」（座長：淺野情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授）を設置し、オープンデータ化を推進する上での上記諸課題について、継続的に検討を実施。

## 具体的施策

左記の諸課題について検討を行うため、公共交通事業者が保有する運行情報等のオープンデータを一元的に集約・整備した上で、他の情報と連携させたアプリコンテストの実証実験を官民連携して実施する。

平成30年度は首都圏を先行して取り組み、その後も引き続き、取組を拡大し、オープンデータ化を推進。

## 効果・期待

オープンデータ化が進めば、国内外におけるアプリ開発の促進により新サービスの創出が図られ、訪日外国人も含め、誰もがストレスフリーで移動できる環境が実現。

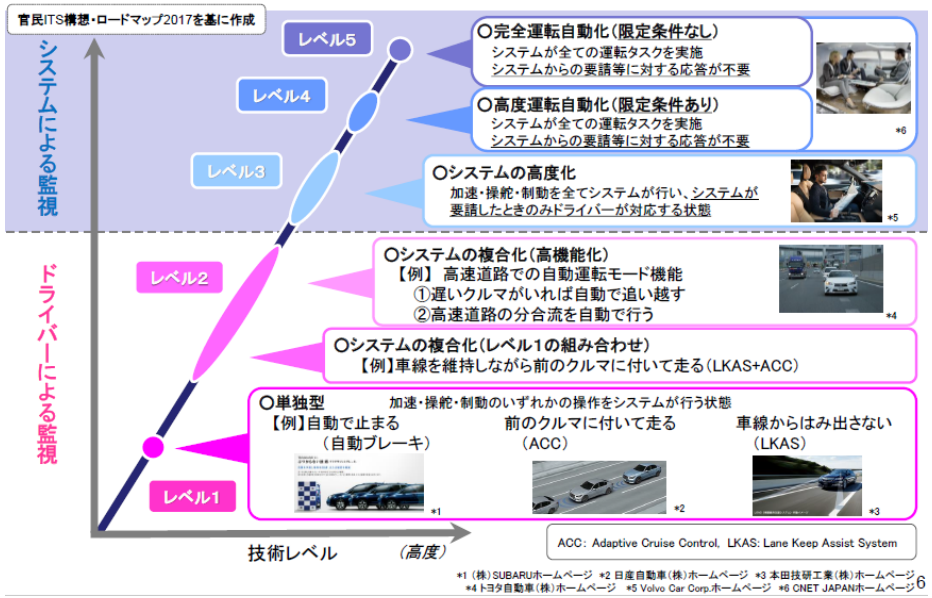
# 自動運転の実用化に向けた政府の取組み

国土交通省

○ ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「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。

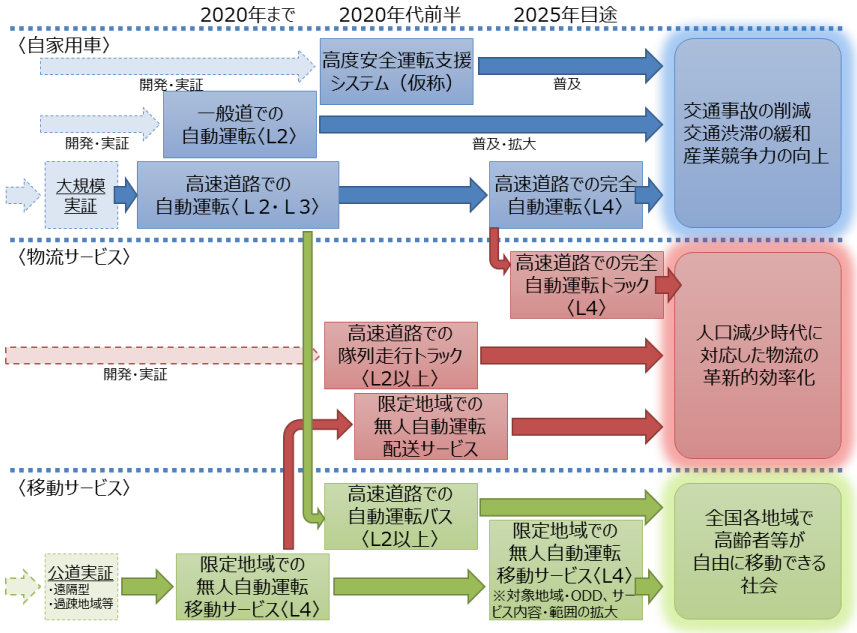
○自家用車、物流サービス、移動サービスに分けて、高度自動運転の実現に向けた2025年までのシナリオを策定し、移動サービスについては2020年までに限定地域での無人自動運転移動サービスの実現を目標としている。

〈自動運転のレベル分けについて〉




※国土交通省自動運転戦略本部第3回会合資料

〈2025年完全自動運転を見据えた市場化・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を基に自動車局にて作成

# 日本における主な自動運転実証実験（予定含む）

国土交通省

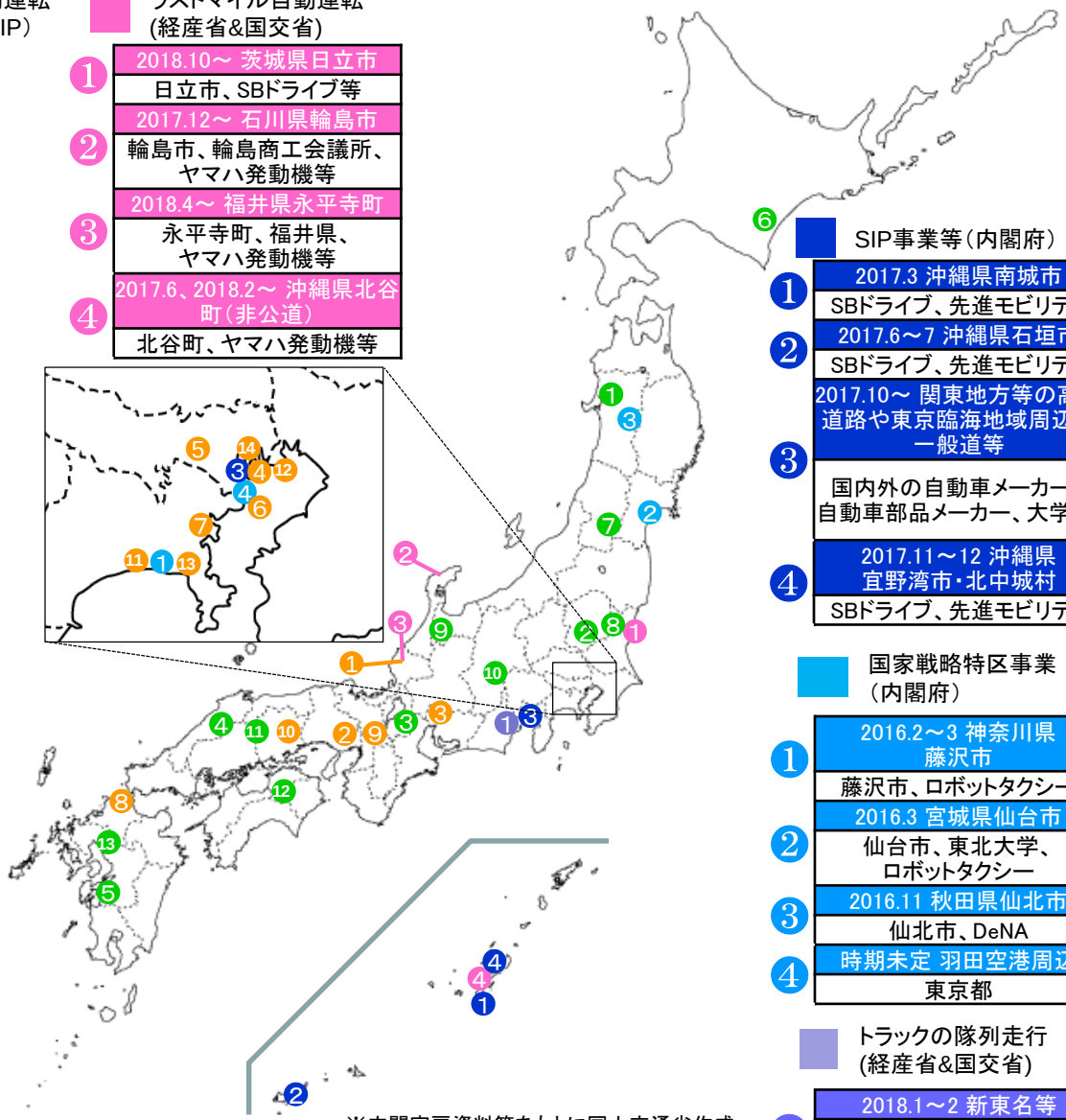
平成30年9月1日時点

## 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・渓流の里」
4. 2017.11 島根県飯南町
   道の駅「赤来高原」
5. 2017.9～10 熊本県 芦北町
   道の駅「芦北でこぽん」
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 高畠町
   道の駅「たかはた」
8. 2017.11 茨城県 常陸太田市
   道の駅「ひたちおおた」
9. 2017.11 富山県南砺市
   道の駅「たいら」
10. 2018.2 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 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、SB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
   SBドライブ、先進モビリティ
2. 2017.6～7 沖縄県石垣市
   SB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
   SB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 新東名等
   豊田通商、国内トラックメーカー等

## 自治体、民間又は大学

※主な実証実験を記載

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、SB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）
   関西文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
    SB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、SBドライブ
14. 2018.8～9 東京都千代田区、港区
    日の丸交通、ZMP

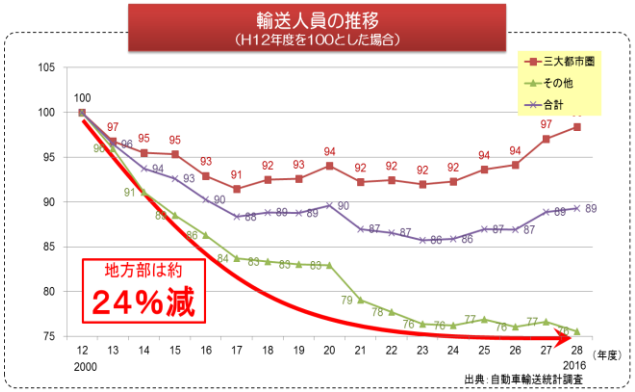
※内閣官房資料等をもとに国土交通省作成

# 新モビリティ・サービス推進事業（平成31年度予算新規要求）

国土交通省

## 背　景

- 近年の交通分野においては、過疎地域では、そのサービスの維持確保が困難な状況にあり、大都市圏では、道路混雑やドライバー不足が発生するなど、様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発や、貨客混載等の分野連携が進展するとともに、移動を単なる手段の提供としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉えるMaaS（Mobility as a Service）の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。




地方におけるバスの現状

**地方・都市の交通サービスの様々な課題を新モビリティ・サービスにより解決することを目指す。**

**地域特性に応じたモデル構築×オープンデータを活用した基盤構築　による新モビリティ・サービスの強力な推進**

### 地方・都市における新モビリティ・サービスのモデル構築

- 新たなモビリティ・サービスの実証実験を実施
- 地域特性ごとに、新たなモビリティ・サービスが持続的に運営されるための条件等を整理
- 地方・都市の地域特性に応じた新たなモビリティ・サービスのモデルを構築、横展開

### 新モビリティ・サービスの基盤構築

- 公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化を推進するため、オープンデータを活用した実証実験を実施
- 実証実験による効果等の検証を通じて、オープンデータ化を推進する上での諸課題（メリットの顕在化、データ提供、管理の在り方等）を解決し、オープンデータを活用した新サービスへの基盤を構築