

平成28年度
交通の動向

平成29年度
交通施策

要旨

この文書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項の規定に基づく平成28（2016）年度の交通の動向及び講じた施策並びに同条第2項の規定に基づく平成29（2017）年度において講じようとする交通施策について報告を行うものである。

目次

第 I 部 平成28(2016)年度交通の動向

第 1 章	交通サービスの状況	1
第 1 節	総論	1
(1)	我が国の経済社会の動向	1
(2)	交通事業の概況	3
(3)	旅客交通の概況	6
(4)	物流の概況	8
第 2 節	鉄道サービスの状況	12
(1)	総論	12
(2)	幹線・都市鉄道	13
(3)	地域鉄道	15
(4)	貨物鉄道	16
第 3 節	自動車交通サービスの状況	17
(1)	総論	17
(2)	バス	18
(3)	タクシー	22
(4)	コミュニティバス・デマンド交通	23
(5)	マイカー	23
(6)	トラック	26
(7)	自動車整備	27
第 4 節	海上交通サービスの状況	28
(1)	総論	28
(2)	外航海運	28
(3)	内航海運	31
第 5 節	航空サービスの状況	33
(1)	総論	33
(2)	国際航空	33
(3)	国内航空	34
(4)	LCC	35
(5)	航空機操縦士等	37
第 2 章	交通ネットワークの状況	39
第 1 節	総論	39
第 2 節	鉄道ネットワーク	39
第 3 節	道路ネットワーク	42
第 4 節	海上交通ネットワーク	45
第 5 節	航空ネットワーク	48

第Ⅱ部 交通分野のユニバーサルデザイン化

第1章 背景と経緯	51
第1節 高齢者、障害者等の現況	52
(1) 高齢者等の状況	52
(2) 障害者の状況	53
(3) 訪日外国人旅行者の状況	55
(4) 小括	56
第2節 関連法令等の整備の進展	56
(1) 高齢社会対策基本法及び少子化社会対策基本法	56
(2) 障害者関連法	56
(3) 交通分野におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化施策の展開	56
第2章 進捗状況	57
第1節 車両等のバリアフリー化の進捗状況	57
(1) 鉄軌道車両	57
(2) 乗合バス	58
(3) 旅客船	60
(4) 航空機	61
(5) タクシー	62
第2節 旅客施設等（交通結節点等）のバリアフリー化の進捗状況	63
(1) 鉄軌道駅	64
(2) バスターミナル	69
(3) 旅客船ターミナル	70
(4) 空港	71
(5) 道路	72
(6) 歩道等歩行空間	72
(7) 路外駐車場	73
(8) 信号機等	74
(9) エスコートゾーン	74
(10) バリアフリー化の重点的・一体的な推進に関する基本構想	74
第3節 心のバリアフリーの進捗状況	76
第4節 進捗状況等から見えてきた課題	79
第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために	80
(1) より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進	80
(2) 地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進	81
(3) 心のバリアフリーの推進	82
(4) 言葉のバリアフリーの推進	83
(5) ICTを活用した情報提供の充実	84
第4章 今後に向けて	86

第Ⅲ部 平成28(2016)年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部 平成29(2017)年度交通に関して講じようとする施策

- 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現…………… 88
- 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…………… 88
- 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり…………… 89

(注) 本白書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

第I部 平成28(2016)年度交通の動向

第1章 交通サービスの状況

第1節 総論

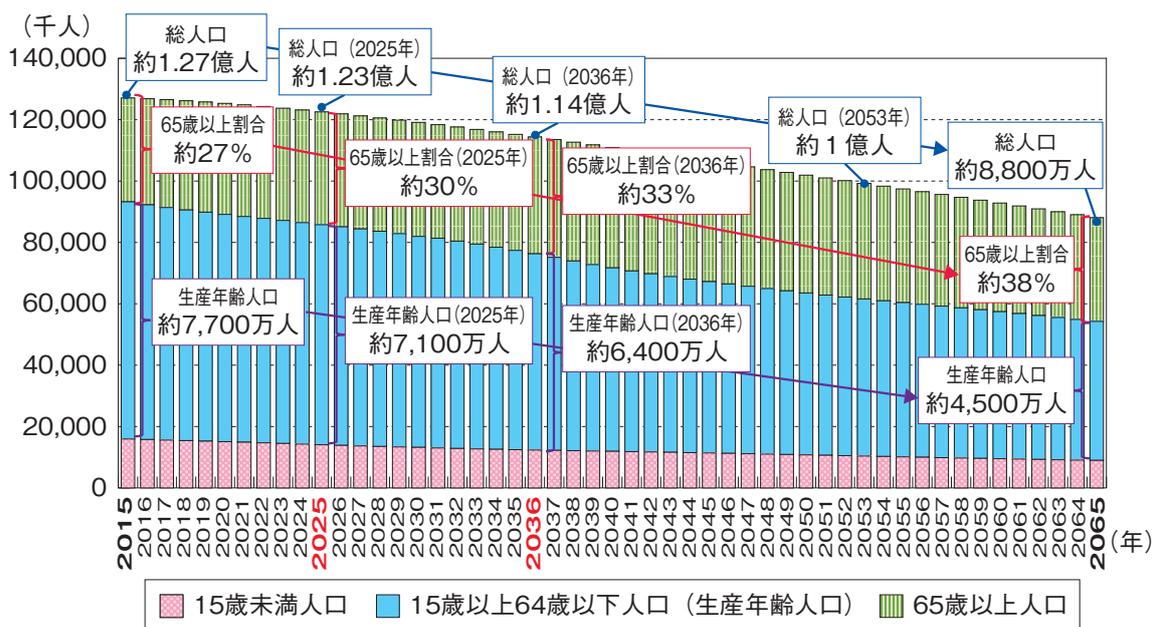
(1) 我が国の経済社会の動向

a. 人口構成

我が国の総人口は2008年に約1.28億人となった後に減少傾向にあり、2053年には1億人程度、2065年には約8,800万人になると推測されており、本格的な人口減少社会を迎えている。

少子化、高齢化の進展により、2065年には総人口の38.4%が65歳以上になると見込まれており、生産年齢人口は2015年の58.6%まで減少すると予測されている。

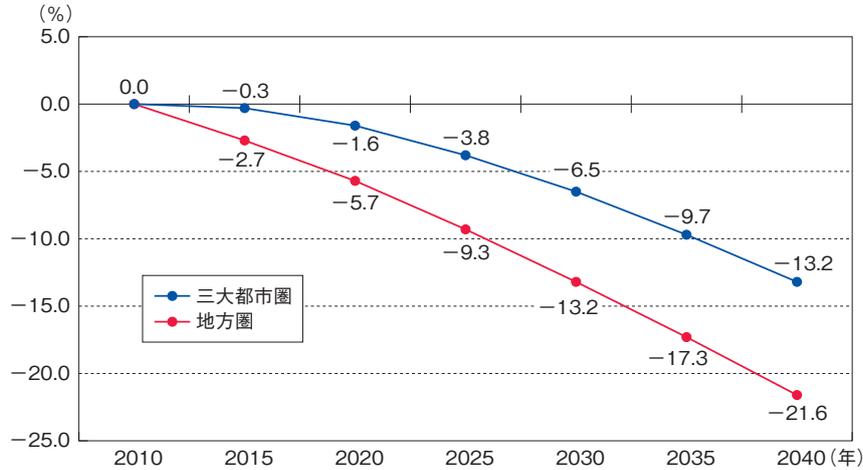
図表1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（中位推計）から国土交通省総合政策局作成

人口減少は、三大都市圏・地方圏ともに今後も進展していくが、地方圏において特に顕著であり、2040年には2010年時点より2割程度減少すると予測されている。

図表1-2 三大都市圏と地方圏の人口増減率

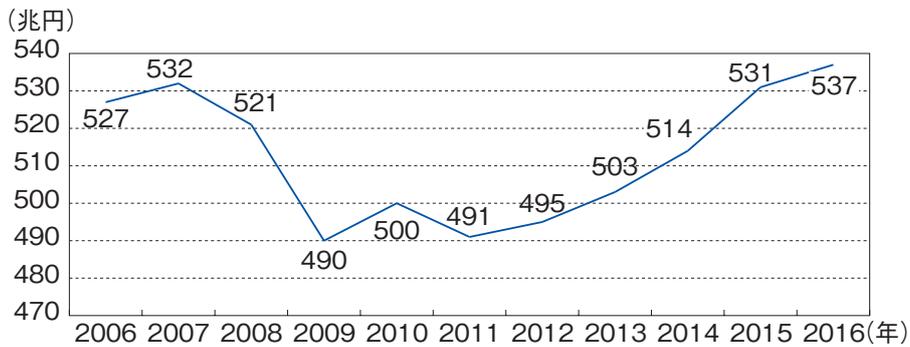


注：三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 地方圏：三大都市圏以外
 資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」から国土交通省総合政策局作成

b. 経済情勢

我が国の国内総生産は、2011年を境に増加が続いており、2015年時点は537兆円となっている。

図表1-3 国内総生産（名目GDP）の推移



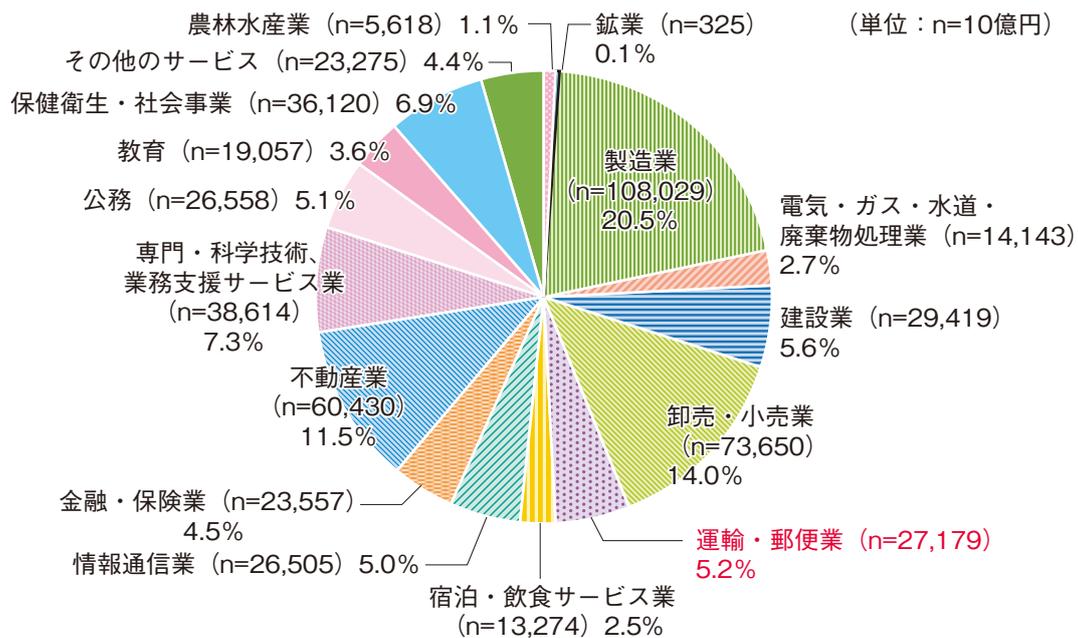
資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

(2) 交通事業の概況

a. 経済活動全体の中の交通事業

我が国における交通事業（運輸・郵便業）の2015年の国内総生産は、約27.2兆円であり、交通事業は、我が国の経済活動別国内総生産の約5.2%を占める経済活動となっている。

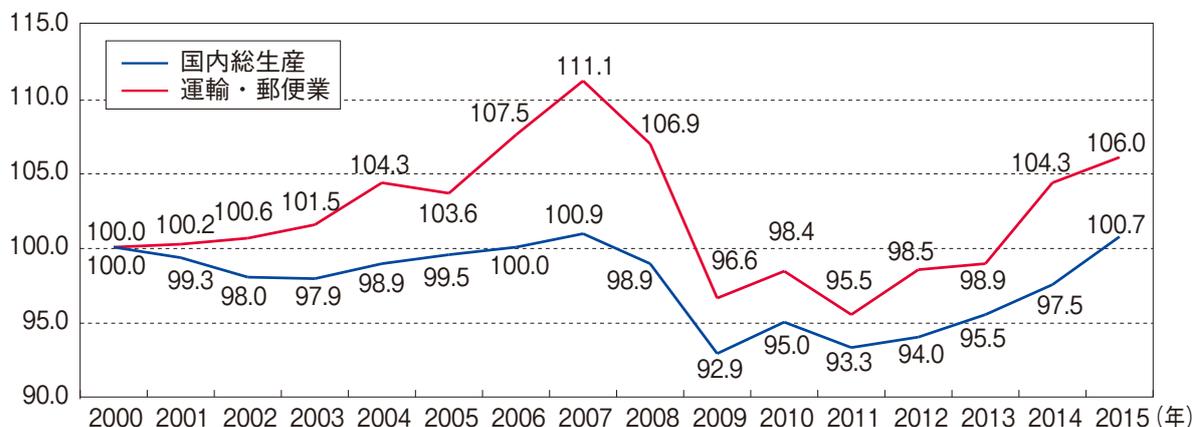
図表1-4 経済活動別国内総生産の構成比（2015年）



注：上記は、経済活動別付加価値の合計（国内総生産（GDP）とは異なる）に対する構成比。
 運輸・郵便業・・・鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など（以下の図表も同様）
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

交通事業の国内総生産の推移をみると、2007年までは、我が国全体の国内総生産を上回る伸びを見せていた。2008年のリーマンショックによる大きな落ち込みを見せた後、近年は回復をしている。

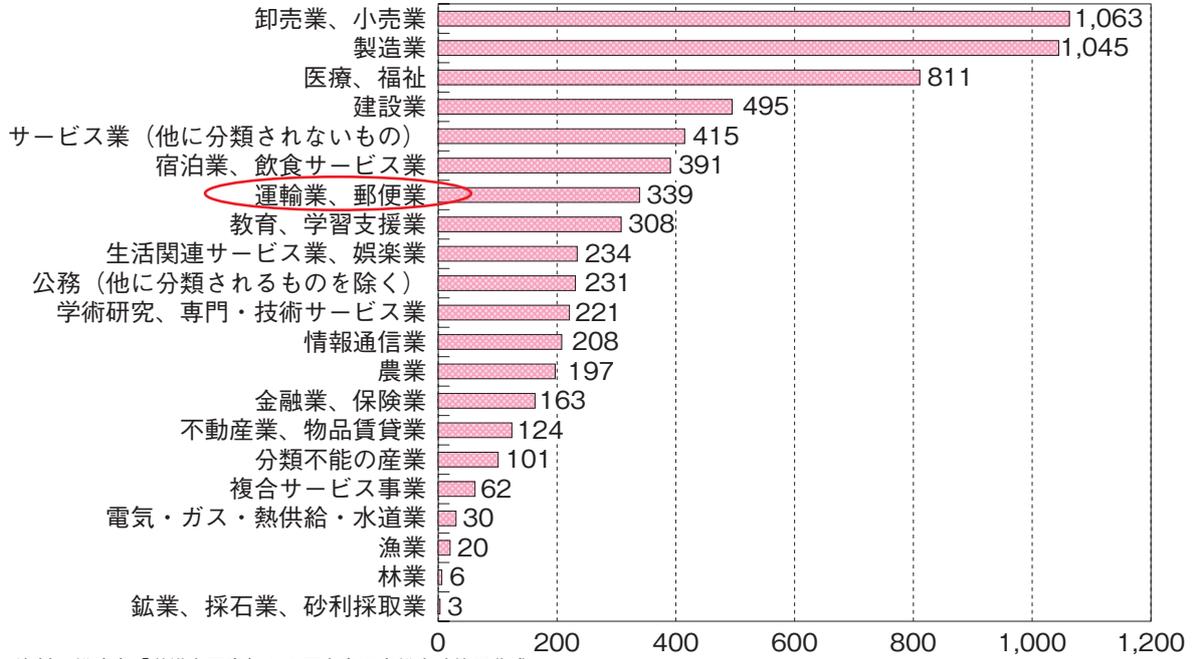
図表1-5 国内総生産（名目GDP）及び経済活動別国内総生産（運輸・郵便業）の推移



注：2000年を100とする。
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

我が国の交通事業の就業者数は、2016年時点で339万人であり、我が国の就業者数の約5.2%を占めている。

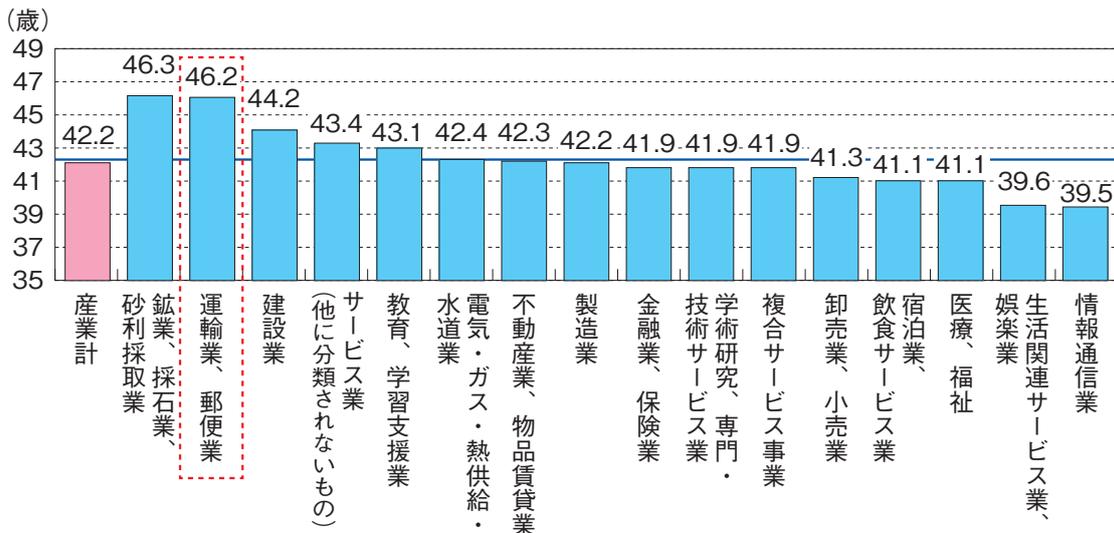
図表1-6 産業別の就業者数（2016年）



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

就業者の平均年齢を産業別に比較してみると、交通事業は、鉱業・採石業・砂利採取業に次いで高い46.2歳となっている。

図表1-7 産業別平均年齢（2016年）



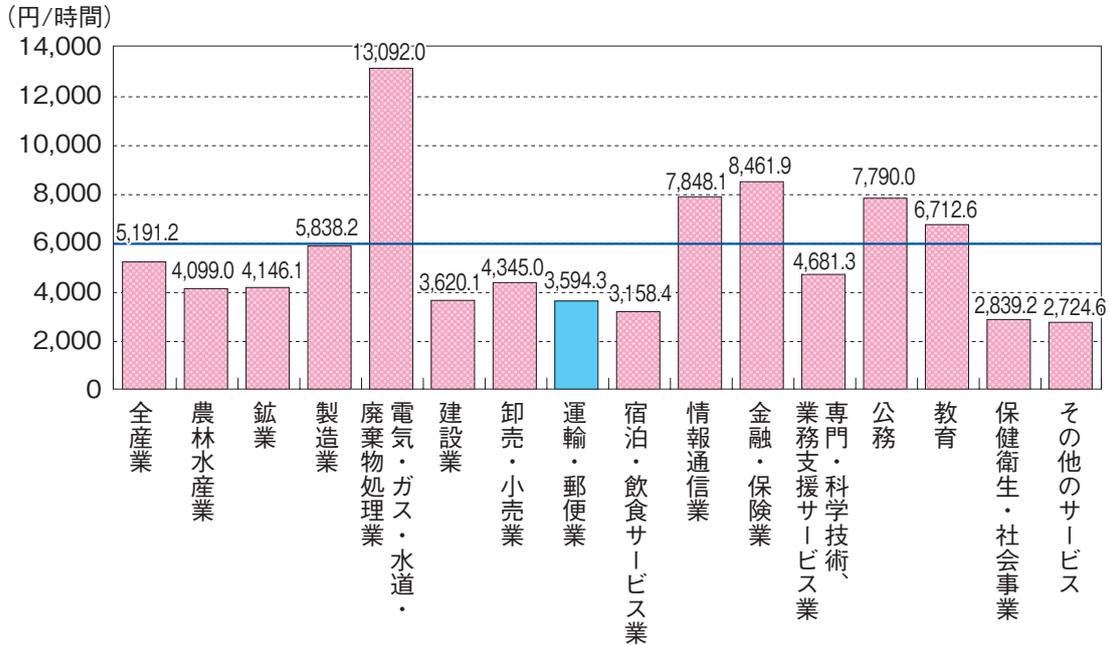
注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：厚生労働省「平成28年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業の労働生産性水準は、建設業、農林水産業、宿泊・飲食サービス業と近い水準であり、全産業平均の69%程度となっている。

図表1-8 経済活動別労働生産性水準（名目GDP）の比較（2015年）

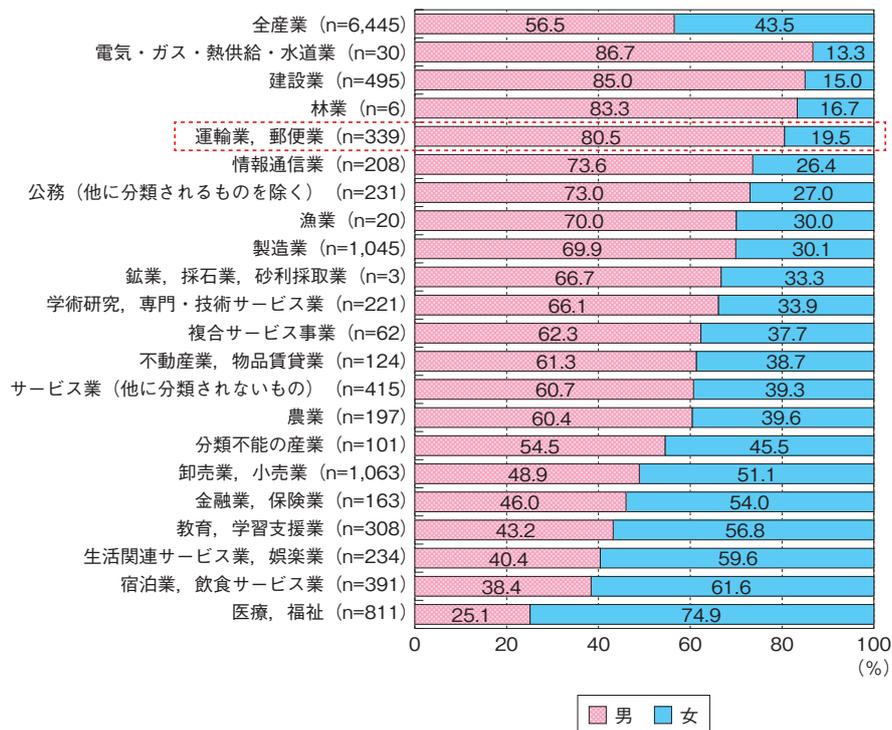


注：不動産業を除く。

資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

産業全体では就業者に占める女性の割合が43.5%であるのに対し、交通事業では19.5%と低くなっている。

図表1-9 産業別男女別就業者構成割合（2016年）



注：nは万人単位。

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の業種別の比較

交通事業に含まれる主な業種に係る事業者数・営業収入は、次のとおりである。

図表1-10 交通事業における主な事業の事業者数・営業収入

区分	事業者数(者)	営業収入(億円)
旅客鉄道事業	200(2016年)	68,729(2014年度)
貨物鉄道事業	12(2016年)	1,406(2014年度)
乗合バス事業	2,217(2015年度)	9,698(2014年度)
貸切バス事業	4,508(2015年度)	4,799(2014年度)
タクシー事業	51,979(2015年度)	16,345(2015年度)
トラック事業	62,176(2015年度)	145,449(2014年度)
旅客船事業	956(2014年度)	2,893(2014年度)
内航海運事業	3,510(2015年度)	8,448(2014年度)
外航海運事業	192(2014年度)	50,736(2014年度)
港湾運送事業	868(2015年度)	10,736(2015年度)
航空事業	17(2015年度)	35,354(2015年度)

注1：貨物鉄道事業の事業者数は、貨物鉄軌道事業を専業とする事業者数

注2：旅客鉄軌道事業の事業者数及び営業収入には旅客鉄軌道事業及び貨物鉄軌道事業の双方を行う事業者が含まれる。

注3：航空事業は、日本の主要航空会社の合計

資料：鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

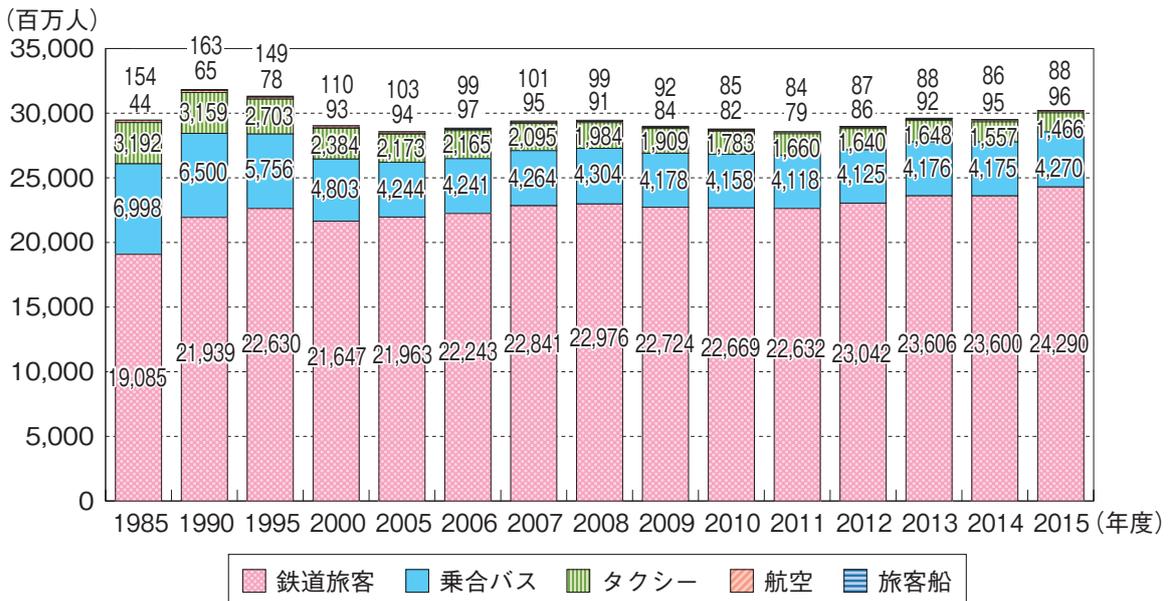
(3) 旅客交通の概況

a. 国内旅客輸送

我が国の国内の旅客輸送量（輸送人員ベース（自家用車によるものを除く。））は、1991年をピークに2004年まで減少した後、緩やかな増加に転じたが、2008年のリーマンショックを境に再び減少に転じ、東日本大震災が発生した2011年を境に再びゆるやかな増加に転じている。

2015年度のモード毎の分担率は、鉄道が約80%、乗合バスが約14%を占める。

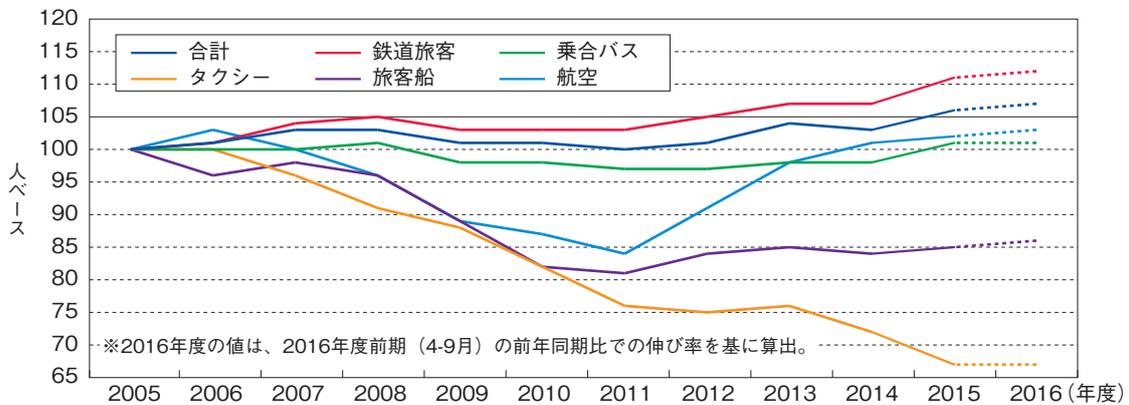
図表1-11 国内旅客輸送量の推移



資料：「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

2011年度以降の国内旅客輸送量の変動を交通モード別にみると、鉄道は緩やかな増加傾向にあり、乗合バス及び旅客船は下げ止まり、航空は東日本大震災等の影響による落ち込みから回復し、全体では緩やかに増加している。一方で、タクシーは長期にわたり減少が続いている。

図表1-12 国内旅客輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)

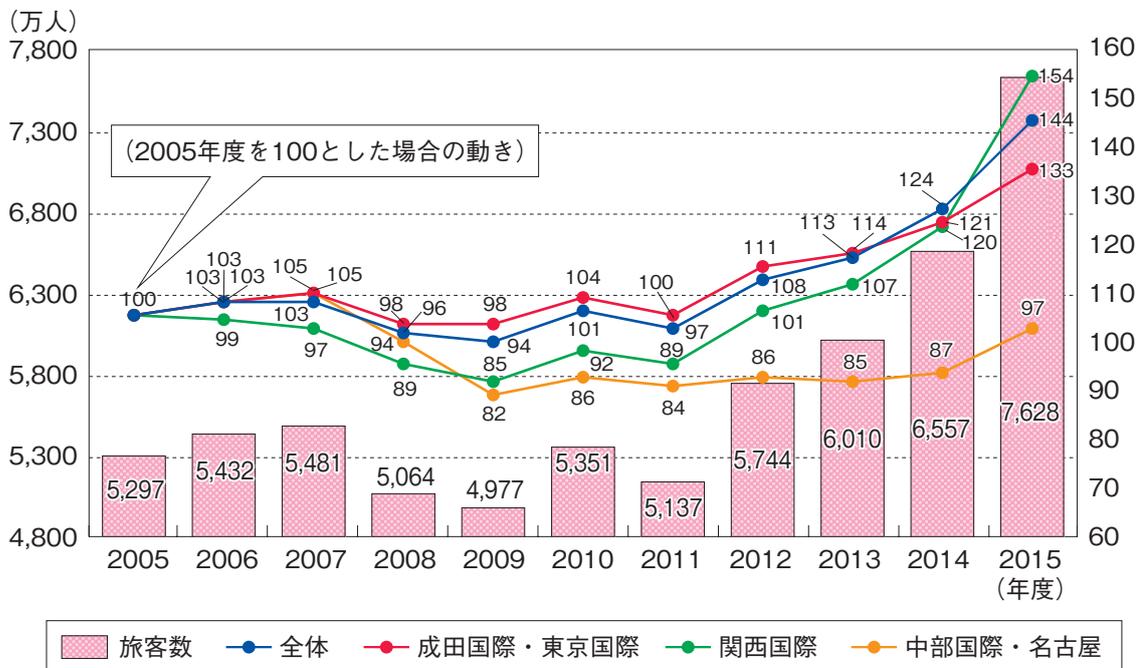


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

b. 国際旅客輸送

我が国における国際航空旅客輸送量は、訪日外国人旅行者数の顕著な増加を反映して、2012年度以降急増している。空港別にみると、2015年度は関西国際空港の伸びが著しい。

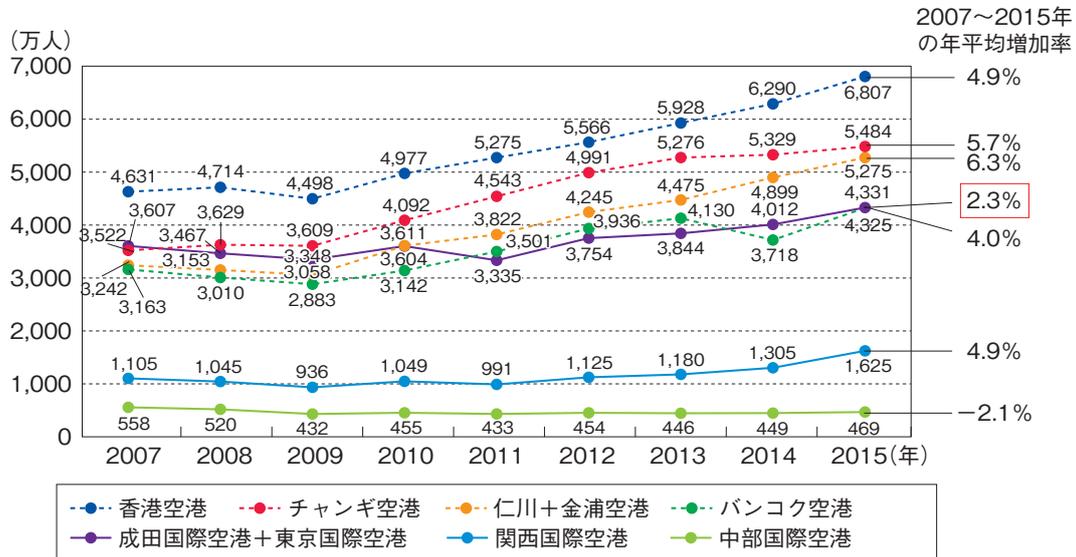
図表1-13 国際航空旅客輸送量の推移



資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

アジアの主要5空港における国際航空旅客輸送の2007年から2015年までの間の年平均増加率を比べると、首都圏の成田国際空港・東京国際空港は2.3%と最下位であるが、2014年から2015年の増加率は8.0%と3位、輸送量では4位となっている。

図表1-14 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送の推移



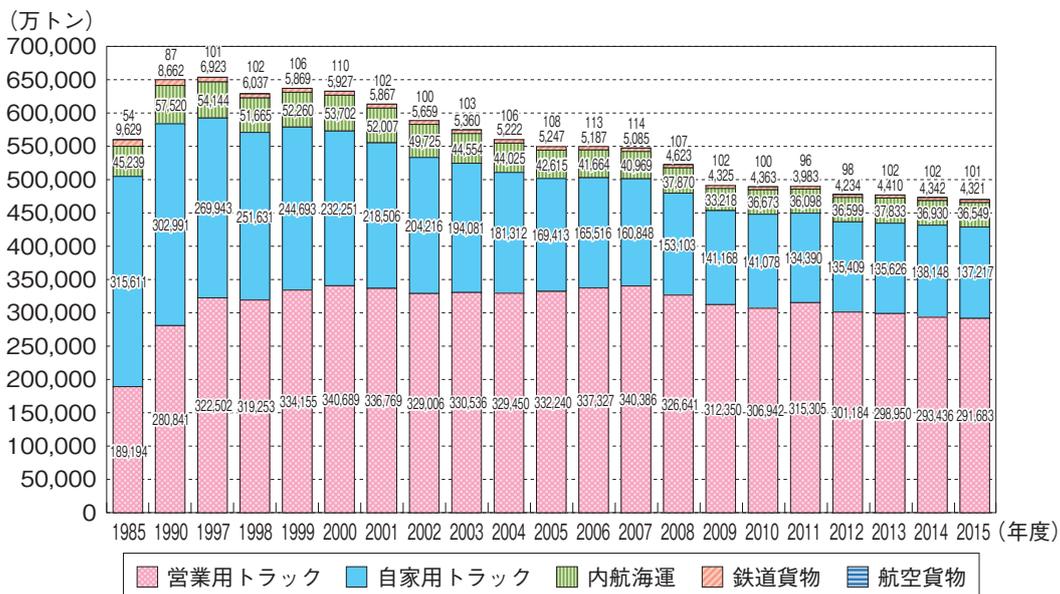
資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

(4) 物流の概況

a. 国内貨物輸送

我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には漸減傾向にある。2015年度のモード毎の分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが約91%を占める。

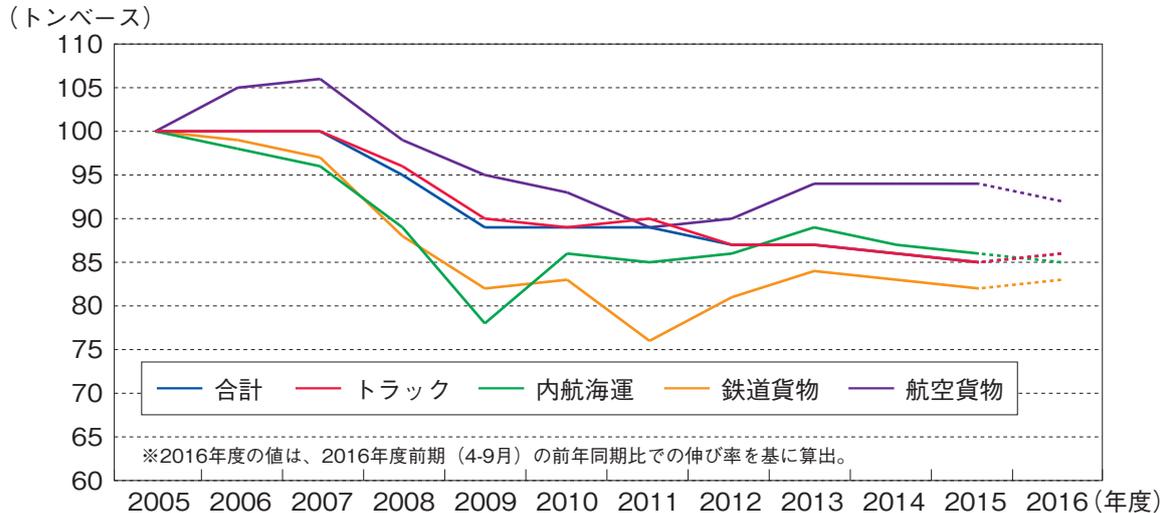
図表1-15 国内貨物輸送量の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航海運統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

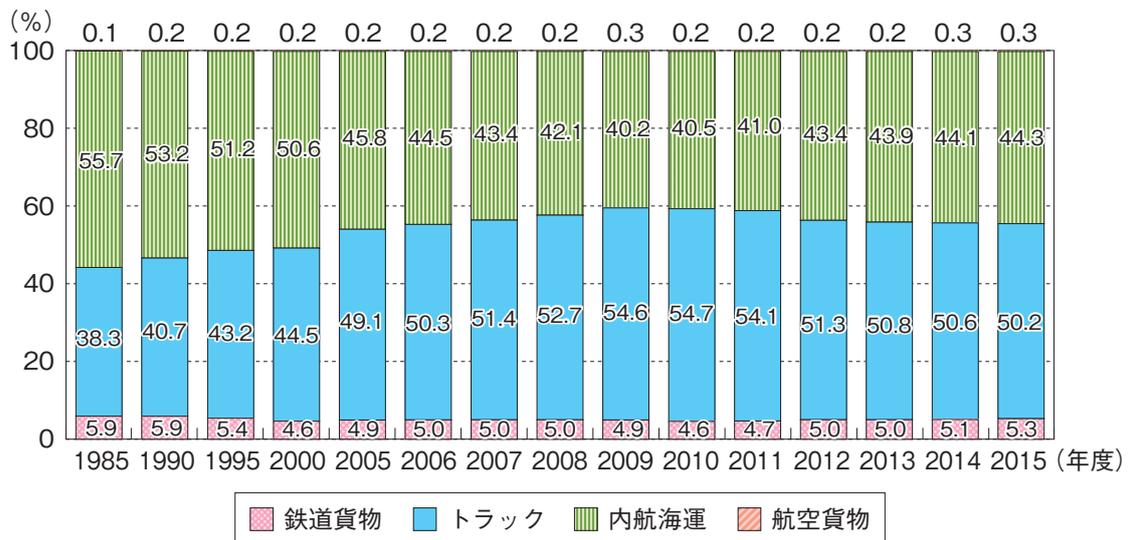
2011年度以降の国内貨物輸送量の変動を交通モード別にみると、海運、鉄道、航空は安定的に推移しているが、トラックが緩やかに減少しているため、全体も緩やかに減少している。

図表1-16 国内貨物輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）



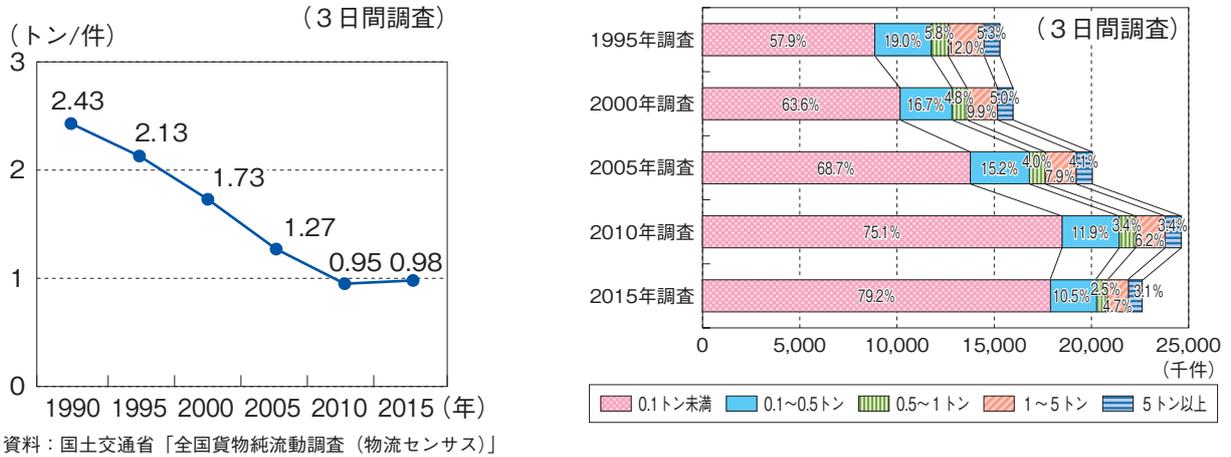
貨物輸送量を輸送した距離を加味したトンキロベースで見ると、トラックドライバー不足等を背景として、2011年以降トラックの分担率が減少に転じる一方で、内航海運の分担率は2010年度から、鉄道貨物の分担率は2011年度から、それぞれわずかながら上昇している。

図表1-17 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移（トンキロベース）



製造業者、卸売業者等から出荷される貨物を対象とした物流センサス（主に法人から法人の荷動きを捉えた調査）によると、国内貨物輸送の流動ロットは、小口化が進んできていたが、2015年調査で若干の増加に転じた。他方で、物流件数は、増加してきていたが、2015年調査で減少に転じた。

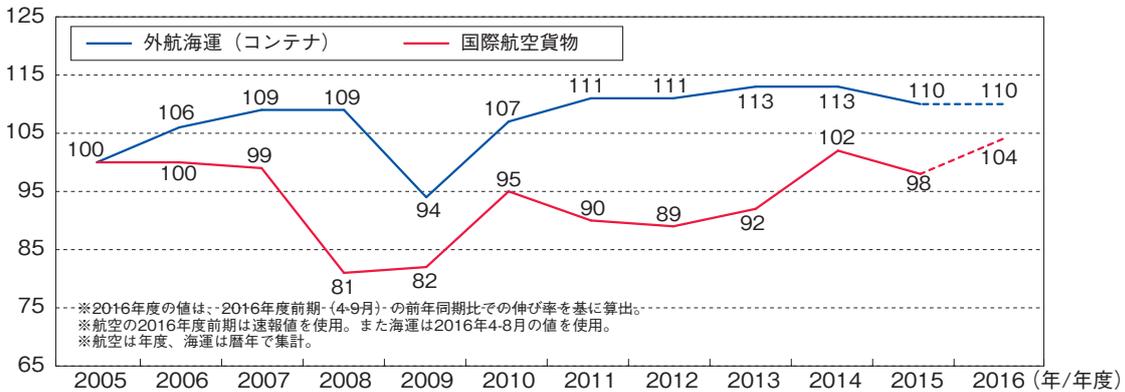
図表1-18 流動ロット（左）と物流件数（流動ロット規模別：右）の推移



b. 国際貨物輸送

我が国の国際貨物輸送は、リーマンショック等の影響による落ち込みの後、回復している。

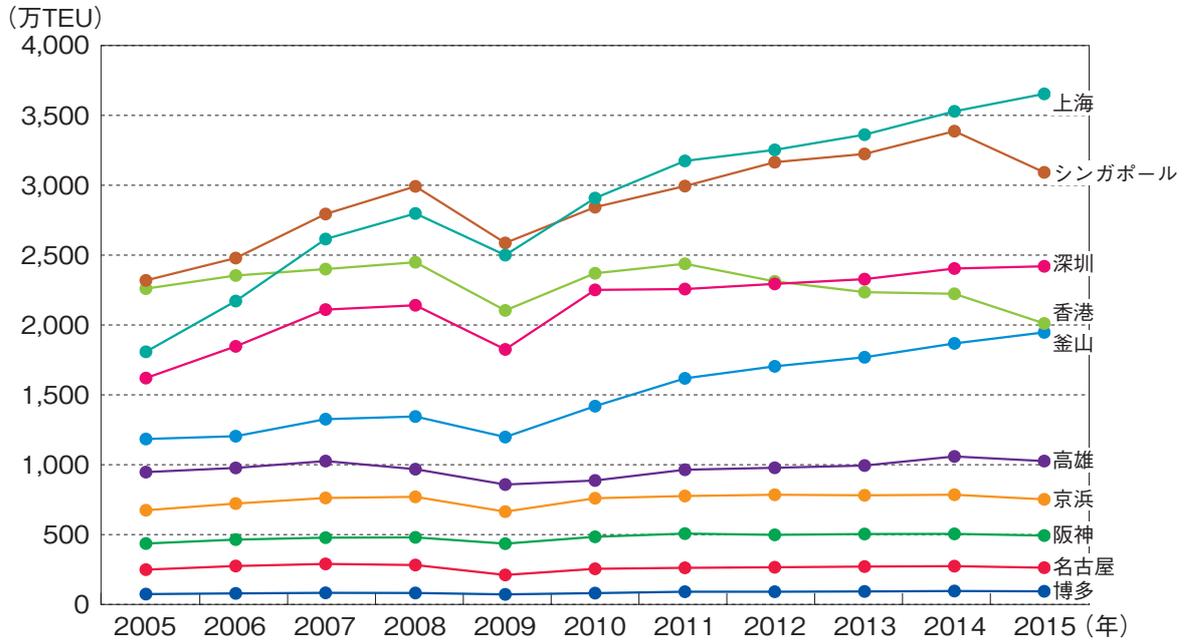
図表1-19 国際貨物輸送量の推移 (2005年/年度を100とした場合の動き)



資料：「空港管理状況調査」、「日本出入航空貨物路線別取扱実績」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

アジアの中では、上海港、シンガポール港等が取扱量を伸ばし、世界トップクラスの取扱量となっている中、我が国港湾の取扱量は長らく横ばいが続いており、この10年でアジアの主要港との差が拡大している。

図表1-20 アジアの主要港のコンテナ取扱貨物量の推移



資料：国内港湾：港湾統計より国土交通省港湾局作成

海外港湾は「Containerization International yearbook」、[Lloyd's List] から国土交通省港湾局作成

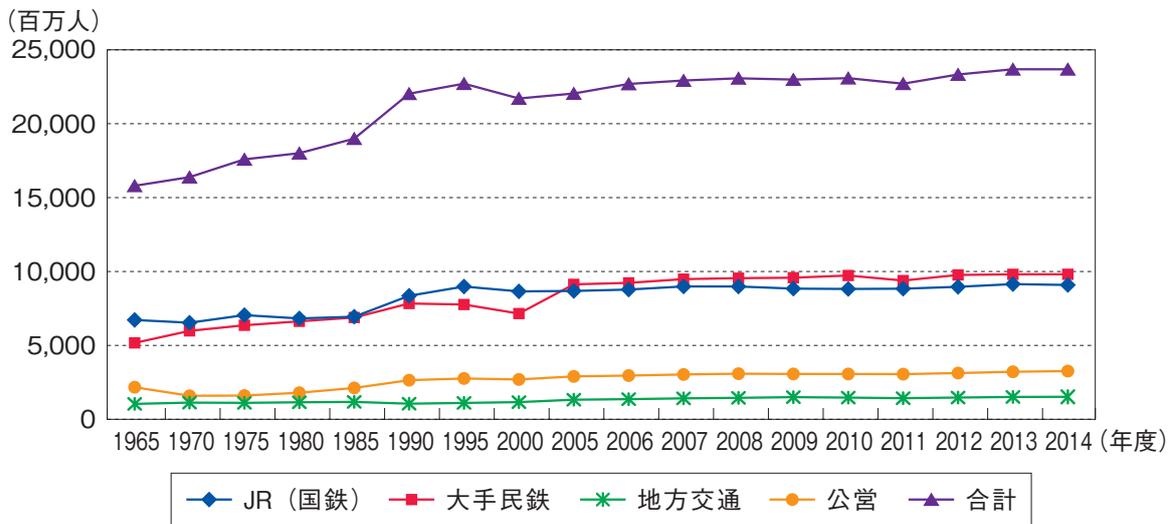
第2節 鉄道サービスの状況

(1) 総論

我が国の鉄道による旅客輸送状況は、1990年代前半まで大きく伸びたが、1990年代後半に入ってから概ね安定的に推移してきているが、最近の動きとしては、輸送人員は2011年度、輸送人キロは2009年度を境にゆるやかに増加している。

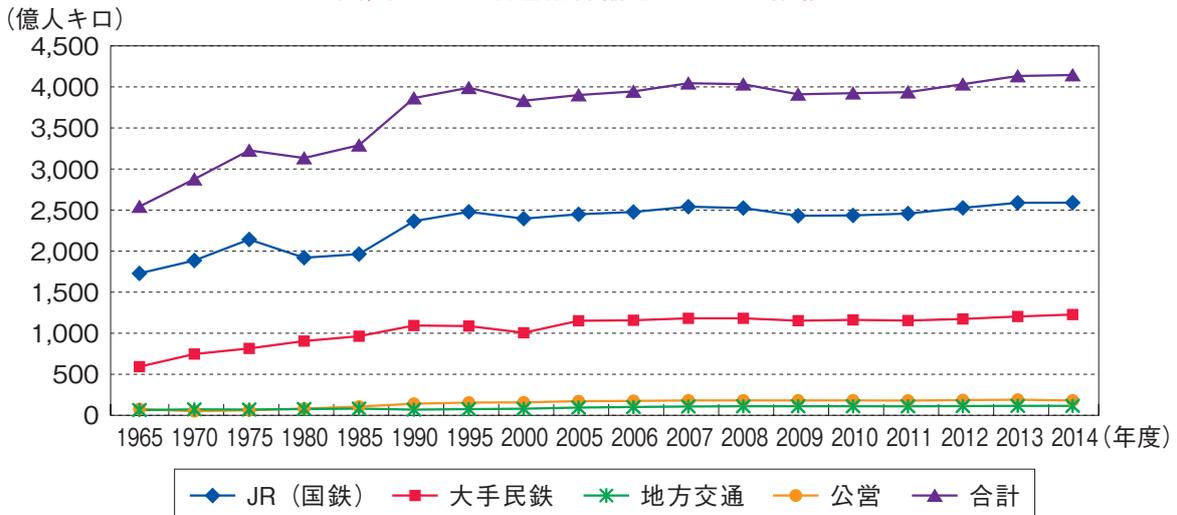
2014年度の鉄道旅客輸送は、旅客輸送人員合計で対前年度比増減なしの236.8億人、旅客輸送人キロ合計では対前年度比0.3%減の4,130.3億人キロとなっている。

図表1-21 鉄道旅客輸送人員の推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

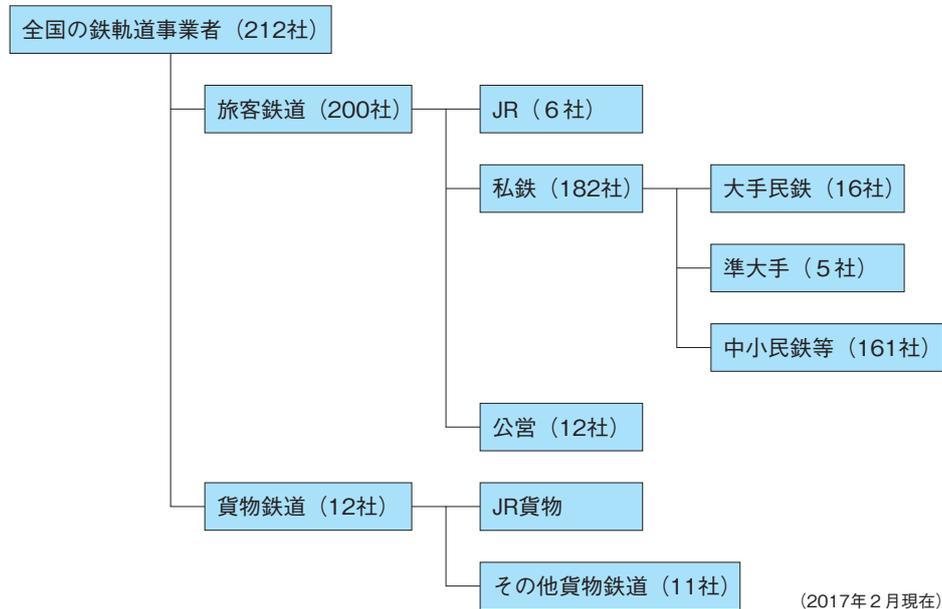
図表1-22 鉄道旅客輸送人キロの推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

我が国の鉄軌道事業者数については、212事業者となっており、その内訳は下記のとおりである(2017年2月時点)。

図表1-23 鉄軌道事業者数一覧



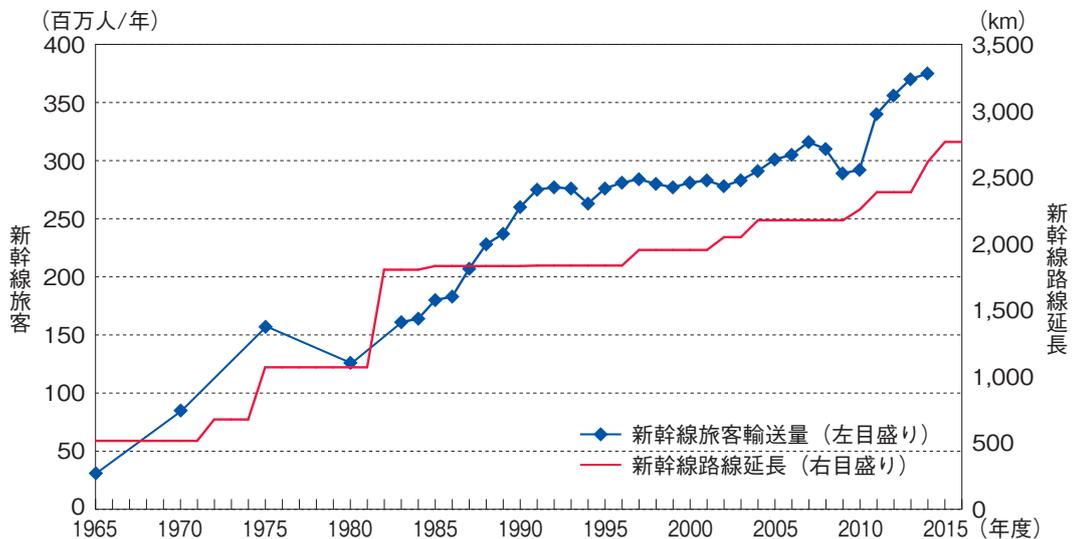
資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

鉄道駅、鉄道車両のバリアフリー化（ホームドアの整備を含む。）については、第Ⅱ部（P57・P58、P63～P68）を参照。

(2) 幹線・都市鉄道

我が国の新幹線旅客輸送量の推移については、1964年の東海道新幹線の開業以降着実に増加し、1970年代後半からの運賃・料金の値上げ、2008年のリーマンショックの影響により一時的に減少したものの、それ以外は、ほぼ一貫して増加してきており、2014年度時点で約3.75億人となっている。

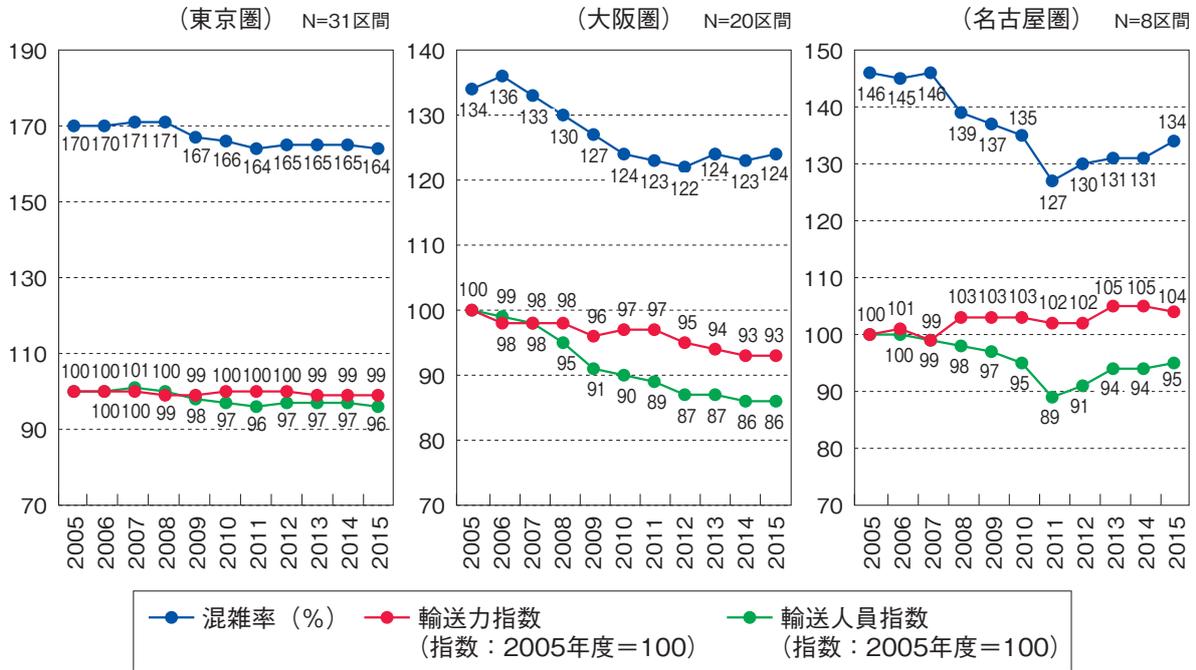
図表1-24 新幹線旅客輸送量の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

三大都市圏における主要区間の通勤・通学時の混雑率は、ここ10年程度は、輸送人員が横ばい又は若干減少しているため、低下傾向にあるが、一部の路線では混雑率が180%を超えるなど依然として高い水準にある。

図表1-25 三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移



資料：運輸政策研究機構「都市交通年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-26 混雑率180%を超える区間

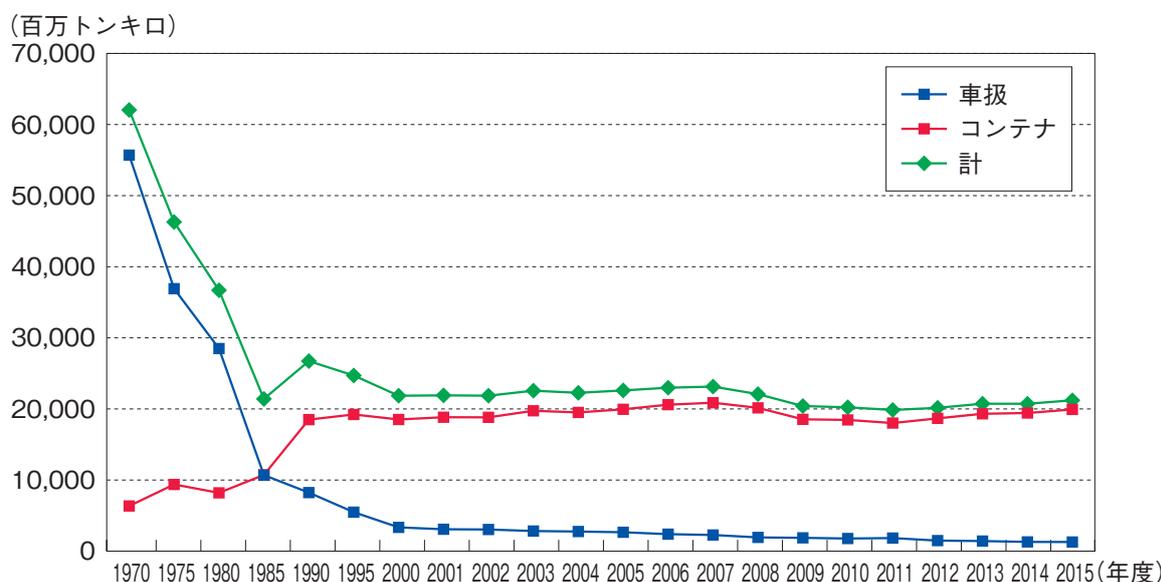
事業者名	路線名	区間	時間帯	混雑率 (%)	事業者名	路線名	区間	時間帯	混雑率 (%)
JR東日本	東海道線	川崎→品川	7:39~8:39	182	JR東日本	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	7:30~8:30	190
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	7:26~8:26	193		埼京線	板橋→池袋	7:50~8:50	183
	中央快速線	中野→新宿	7:55~8:55	188	東京地下鉄	東西線	木場→門前仲町	7:50~8:50	199
	京浜東北線	大井町→品川	7:37~8:37	182	小田急電鉄	小田原線	世田谷代田→下北沢	7:46~8:48	191
	総武快速線	新小岩→錦糸町	7:37~8:34	180	東京急行電鉄	田園都市線	池尻大橋→渋谷	7:50~8:50	184
	総武緩行線	錦糸町→両国	7:37~8:34	199	東京都	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	7:30~8:30	183

資料：国土交通省鉄道局作成

(4) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで輸送量が大きく減少した。我が国における鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送と車扱輸送の2つに大別することができるが、車扱については、コンテナ輸送への転換等により1990年頃まで急激に輸送量が減少したものの、コンテナ輸送は1980年代末期から伸びを見せ、その後はほぼ横ばいの状態が続いていた。2008年のリーマンショックや2011年の東日本大震災の影響により輸送量が減少したが、近年は、トラックドライバーの不足等を背景に、モーダルシフトが進んでおり、コンテナ輸送量が緩やかに増加している。

図表1-29 JR貨物輸送トンキロの推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

第3節 自動車交通サービスの状況

(1) 総論

我が国の自動車運送事業の輸送人員は、2015年度でバスが約46億人、タクシーが約14億2,220万人となっている。バスの輸送人員は1980年代後半まで一貫して減少したが、近年は下げ止まっている。タクシーの輸送人員は、長期的に減少傾向にある。他方、貨物輸送量は、営業用トラックが約28億9,537万トン（2015年度）となっており、1980年代後半まで急激に上昇し、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年はやや減少傾向にある。

我が国の自動車運送事業等の事業者数については、トラックが約6.2万、バスが約0.7万、タクシー約5.3万、自動車整備が約7.3万となっているが、近年、タクシーは輸送人員が減少する中で、事業者数も減少している。また、事業者数の9割以上が中小事業者であり、経営者・従業員の高齢化が進展している。

図表1-30 各事業者の規模等

＜各事業者の規模等＞			＜中小事業者割合＞					
	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	トラック	バス 乗合バス	タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備	
トラック事業※1	6.2万 (2015年度)	14.5兆 (2014年度)	約188万 (2015年度)	62,176	6,680	2,192	16,096	73,371
バス事業※2	0.7万 (2015年度)	1.4兆 (2014年度)	約18万 (2014年度)	62,095 (※1)	6,457 (※2)	2,095 (※2)	15,946 (※3)	71,877 (※4)
タクシー事業※3	5.2万 (2015年度)	1.6兆 (2015年度)	約34万 (2015年度)	99%	97%	96%	99%	98%
整備事業※4	7.3万 (2016年度)	5.4兆 (2016年度)	約54万 (2016年度)					
自動車販売業※5	1.1万 (2014年度)	17.3兆 (2014年度)	約35万 (2014年度)					

資料：※1～※3 国土交通省自動車局作成

※4 (一社)日本自動車整備振興会連合会「平成28年度版自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

※5 (一社)日本自動車整備振興会連合会及び(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べから国土交通省自動車局作成

注：※1 資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数

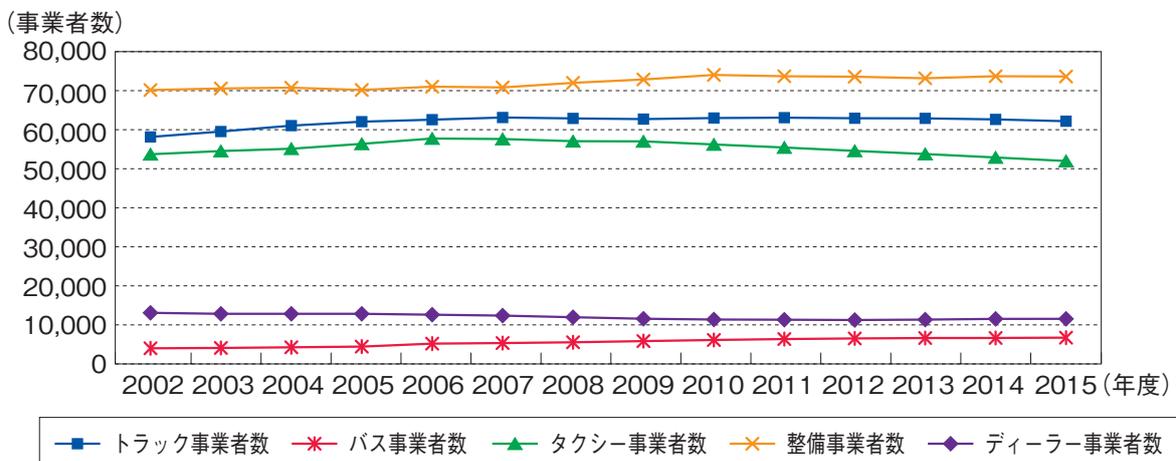
※2 資本金1億円以下の事業者数

※3 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数

※4 従業員数が300人以下の事業者数

資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成28年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-31 自動車関連事業者数の推移



資料：(一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等は、我が国経済及び地域の移動手手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。

しかしながら、自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか2%程度に留まっている。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。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

図表1-32 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2015年度)	32万人 (2015年度)	83万人 (2016年)	40万人 (2016年)	—
女性比率	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.4% (2016年)	1.3% (2015年)	43.5% (2016年)
平均年齢	49.9歳 (2016年)	58.7歳 (2016年)	47.5歳 (2016年)	44.3歳 (2016年)	42.2歳 (2016年)
労働時間	210時間 (2016年)	193時間 (2016年)	217時間 (2016年)	189時間 (2016年)	177時間 (2016年)
年間所得額	449万円 (2016年)	332万円 (2016年)	447万円 (2016年)	417万円 (2016年)	490万円 (2016年)

注1：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注2：全産業平均の「平均年齢」は、「平成28年賃金構造基本統計調査」、「労働時間」、「年間所得額」は、厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」の調査産業計の値から国土交通省自動車局が作成

注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値

所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞與其他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞與其他特別給与額＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

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

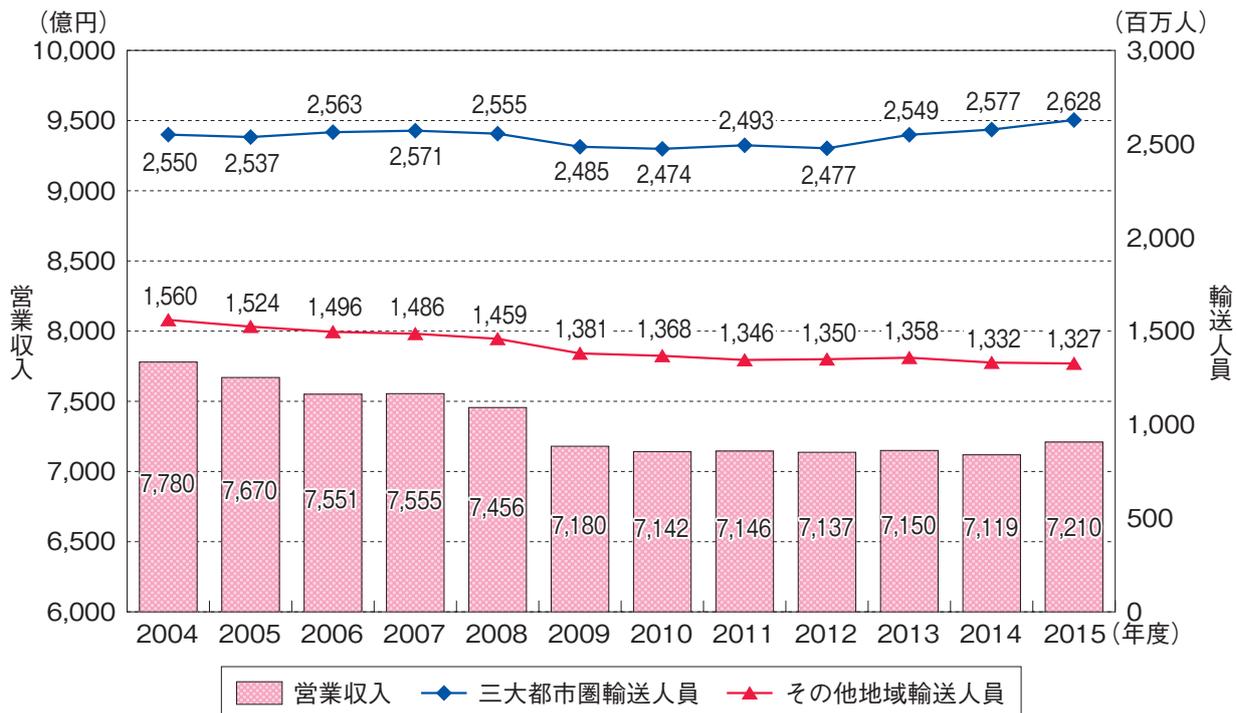
(2) バス

a. 乗合バス

① 一般路線バス

一般路線バスの輸送人員及び営業収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化やモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により地方部を中心に減少を続けてきた。ここ数年においては、大都市部において若干の増加がみられるものの、地方部においては、依然として輸送人員の減少が続いている。

図表1-33 一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

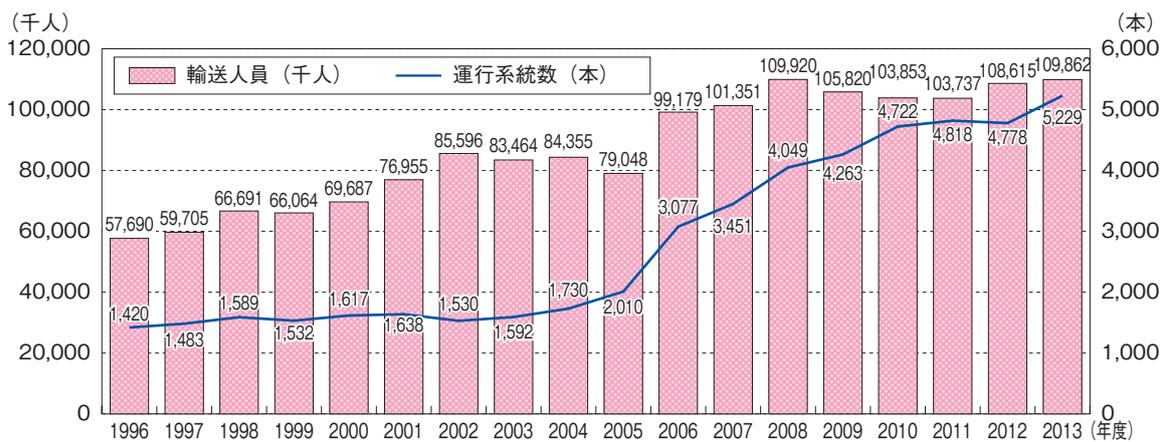


注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。
 資料：国土交通省自動車局作成

② 高速バス

高速バスはきめ細やかなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させ、地域間交流を支えるとともに、近年では外国人旅行者による利用も広がりつつある。(他の交通機関との運賃比較については、図表1-64を参照)

図表1-34 高速バスの輸送人員及び系統数の推移

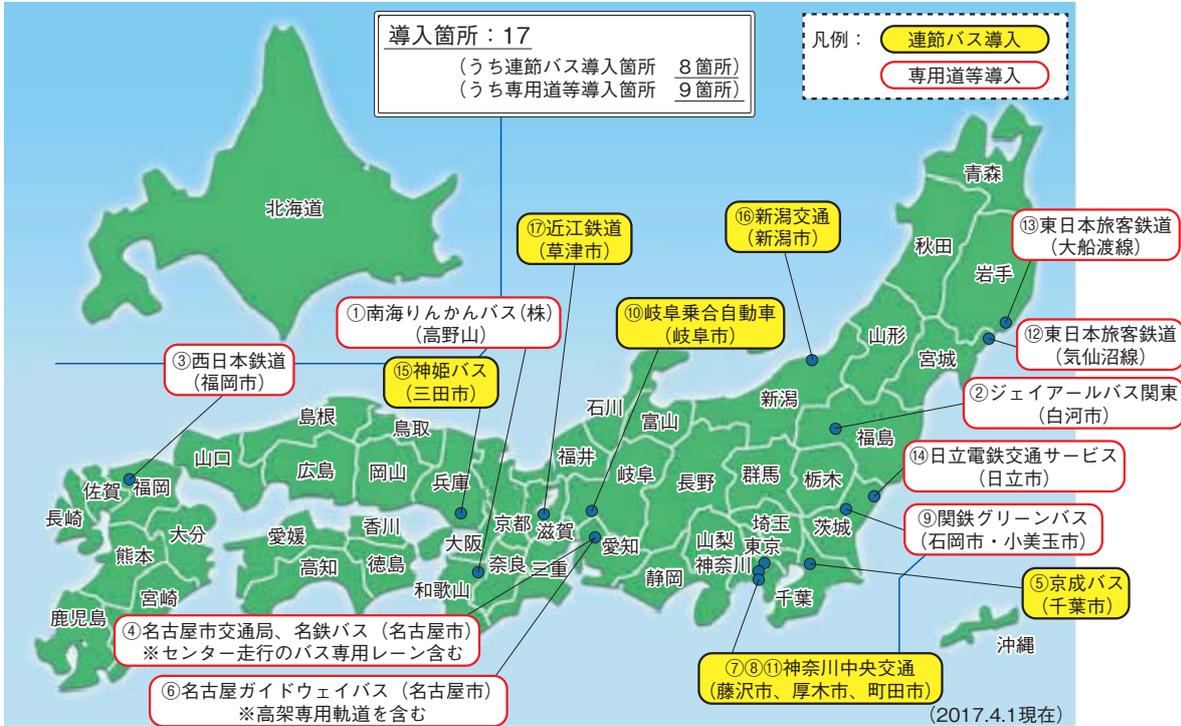


資料：国土交通省自動車局作成

③ BRT (バス高速輸送システム)

BRT(Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム)とは、連節バス、PTPS¹(公共車両優先システム)、バス専用道、バス専用通行帯等と組み合わせることで、定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする機能を備えたバスシステムのことであり、現在、国内17箇所を導入されている。

図表1-35 BRTの全国の導入状況

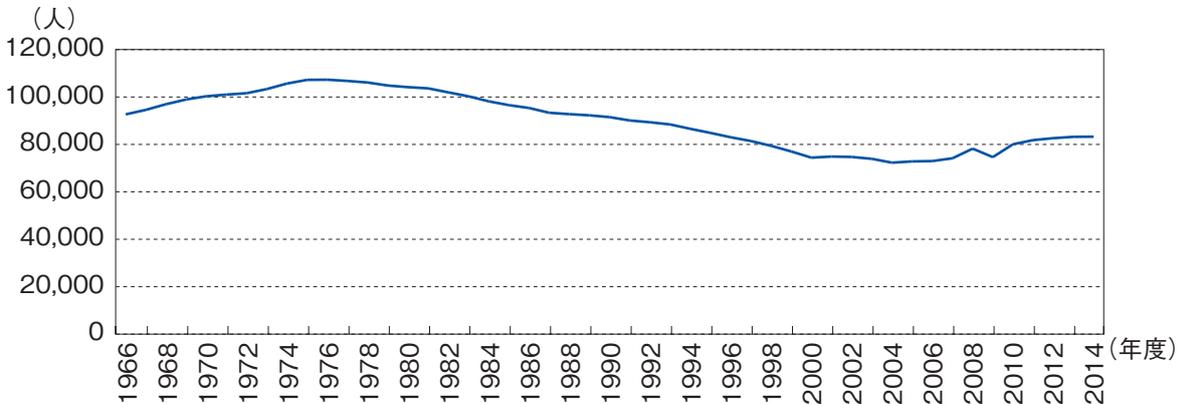


資料：国土交通省自動車局作成

④ 乗合バス事業従事者

バス事業の運転者数については、ここ数年は事業者数の増加等に伴い増加しているが、バス事業の運転者は、中高年層の男性に依存しており、将来的には地域の足を支える生活路線を現行の水準で維持していくことも困難となる事態が危惧されるに至っている。

図表1-36 乗合バス運転者数の推移



資料：国土交通省自動車局作成

¹ Public Transportation Priority Systemsの略

b. 貸切バス

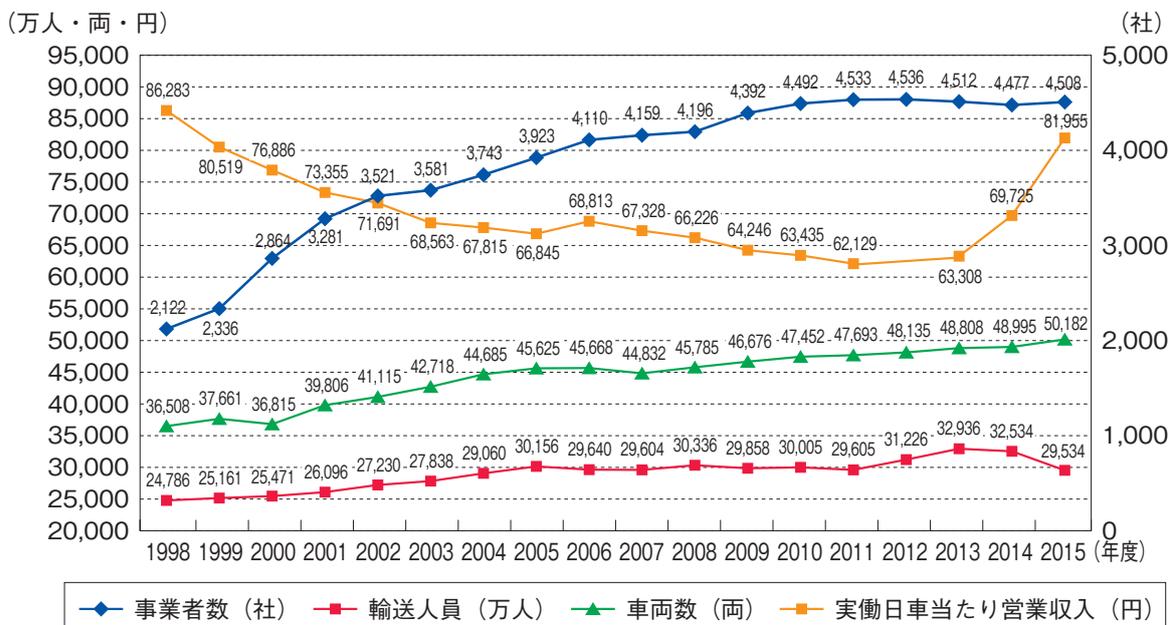
貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少傾向だったが、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により、増加に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。

また、2016年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において、2016年6月3日に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、再発防止策を明示した。

具体的には、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか5年ごとにチェックする貸切バス事業許可に係る更新制の導入、事業の許可や運行管理者の資格者証の交付に対する欠格事由の拡充、監査機能の強化と自主的改善の促進に向けて民間指定機関が巡回指導等を行うための負担金制度の創設、輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化、法人重科の創設等の措置を講ずることとした。

引き続き、来年度に向けて、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実行していく。

図表1-37 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：2012年度の実働日車当たり営業収入については調査対象事業者が異なっているためデータに記載していない。

資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

(3) タクシー

タクシー事業については、バブル崩壊後、長期的に需要が減少傾向にあり、近年、他の輸送モードの旅客需要が回復している中、減少が続いている。

2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。

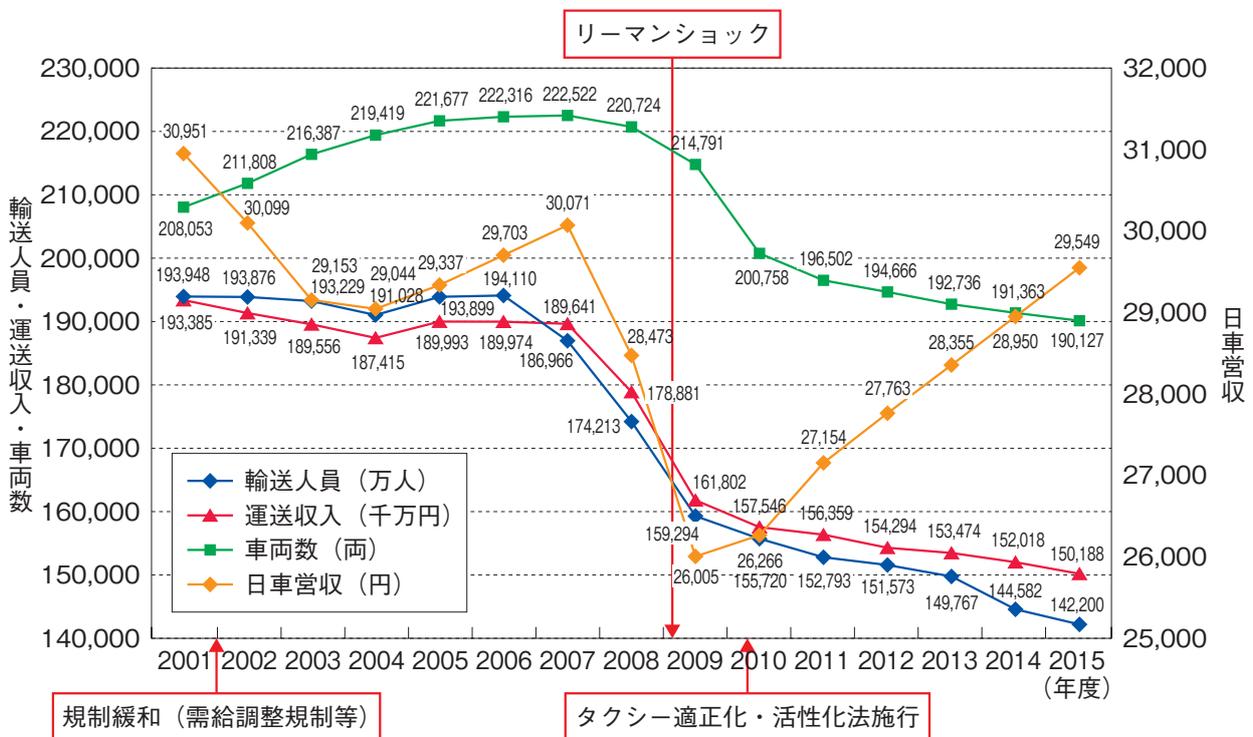
このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために2009年10月に施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、2013年の第185回臨時国会において、議員立法により改正され、2014年1月に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果、日車営収は増加傾向にあるが、引き続き輸送人員は減少傾向にあり、依然として厳しい事業環境となっている。

輸送人員の減少の要因としては、法人利用の減少、自家用車の普及、大都市部を中心に鉄道やバスなどの競合する交通手段の整備のほか、他の交通機関と比較した運賃や料金の割高感の影響を受けていると考えられる。

2017年1月30日より、訪日外国人や高齢者をはじめとした利用者の需要の喚起を図るため、東京地区におけるタクシー初乗り運賃の引き下げを行った。

図表1-38 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



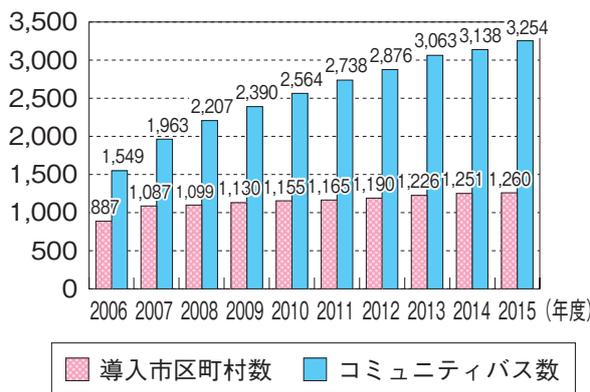
※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入
資料：国土交通省自動車局作成

(4) コミュニティバス・デマンド交通

人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する手段として、コミュニティバス（交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス）やデマンド交通（利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進んでいる。

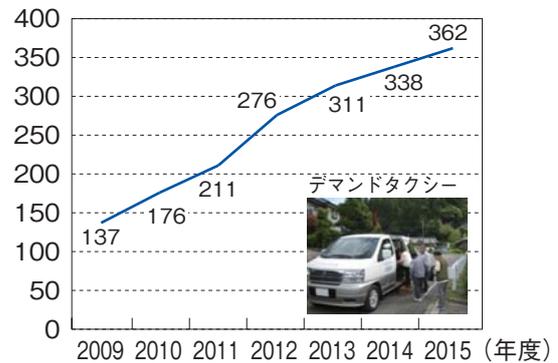
2015年度には、全国で1,260市町村においてコミュニティバス、362市町村においてデマンドタクシーが導入されている。

図表1-39 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

図表1-40 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：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

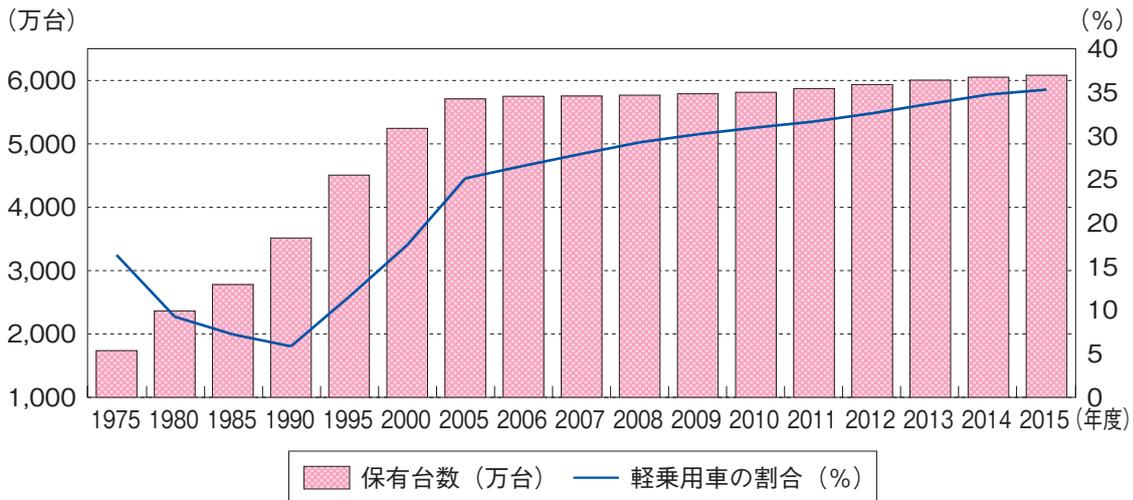
(5) マイカー

我が国の自家用乗用車の保有台数については、モータリゼーションの進展に伴い、1960年代後半から2005年にかけて急激に増加した（人口増加と比べて自家用車の増加が非常に顕著である）。その後は長期にわたり微増の傾向にあり、2015年3月末時点で6,000万台を超えた。また、乗用車世帯保有率は2015年時点で約8割となっており、世帯当たりの普及台数については1996年に1世帯に1台時代を迎えた。なお、マイカーの保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。このため、地方部を中心に、地域公共交通の位置づけが相対的に低下している状況を招いている。

保有車種については、低価格で維持費も安い軽乗用車の保有台数が1990年代に入って以降一貫して増加してきている。全乗用車の保有台数における軽乗用車の割合は2015年時点で3割を超えており、スモール化志向が進展している。

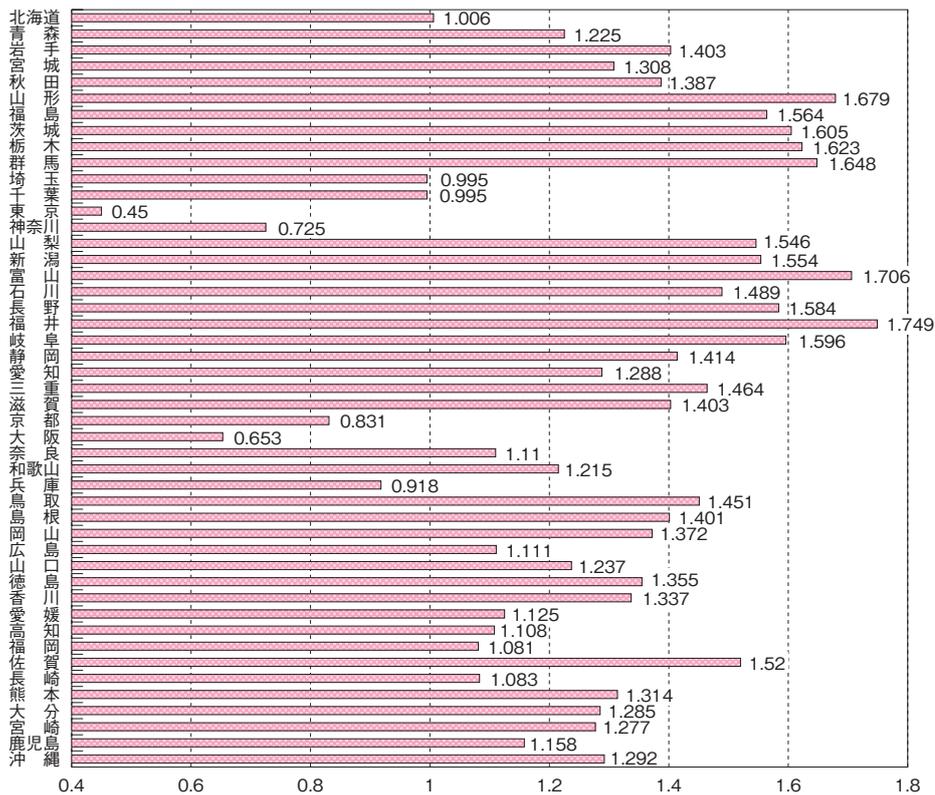
また、乗用車複数保有率は2015年時点で約4割となっているが、各世帯における複数保有の組み合わせでは、軽乗用車同士、軽乗用車と小型乗用車の組み合わせが増加傾向にある一方、普通乗用車と軽乗用車との組み合わせは減少傾向にある。

図表1-41 乗用車の保有台数と軽乗用車の割合



資料：(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」、(一社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」から国土交通省自動車局作成

図表1-42 都道府県別のマイカーの世帯当たり普及台数



資料：(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

75歳以上の自動車等（自動車、自動二輪車及び原動機付自転車）の運転者による死亡事故件数は、近年、横ばいで推移しているが、死亡事故件数全体が減少傾向にあるため、その占める割合は増加している。

また、運転免許証の自主返納件数は増加傾向にある。

さらに、2017年3月12日に施行された改正道路交通法により、高齢運転者の交通事故防止対策の推進を目的として、加齢による認知機能の低下に着目した臨時認知機能検査制度や臨時高齢者講習制度の新設、その他制度の見直し等が行われたところであり、認知機能検査の結果等により医師の診断を受けて認知症と判断された場合は、施行前と同様、運転免許の取消し又は停止の措置がとられることとなる。

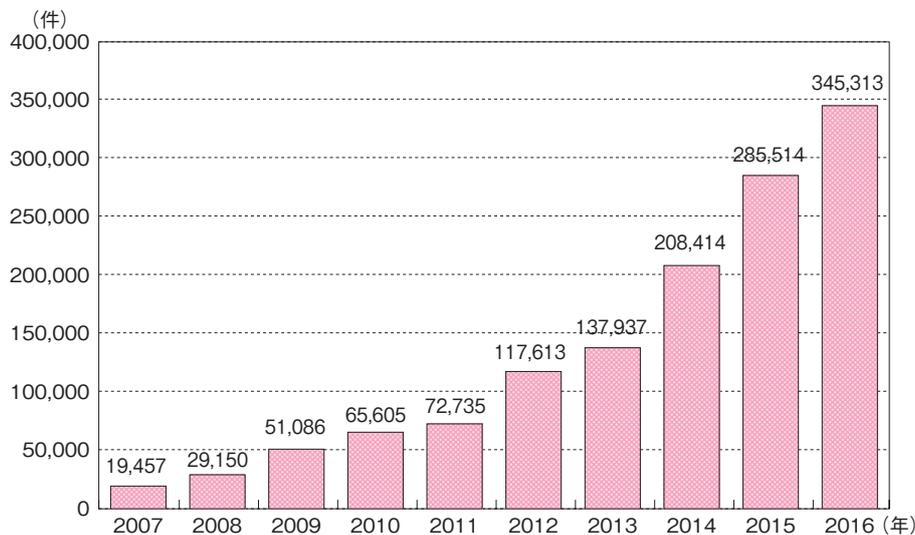
今後の我が国の高齢化の進展とそれに伴う高齢者数の増加の中で、運転免許証の自主返納や行政処分によって、運転をすることができない高齢者が増加することが予測され、その移動手段の確保の必要性が高まっている。

図表1-43 75歳以上の自動車等による死亡事故件数等の推移



資料：警察庁調べ

図表1-44 運転免許証の自主返納件数の推移

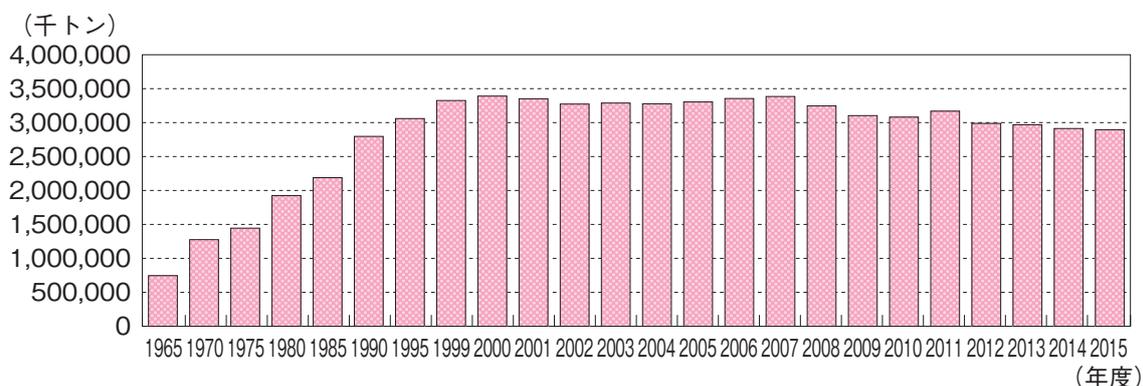


資料：警察庁調べ

(6) トラック

トラックによる貨物輸送量（トン数）については、1980年代後半まで急激に上昇したものの、その後はしばらくほぼ横ばいで推移し、近年は、重量が大きい砂利・砂・石材の減少等により国内全体の貨物輸送量が減少等していることを背景として、やや減少傾向にある。

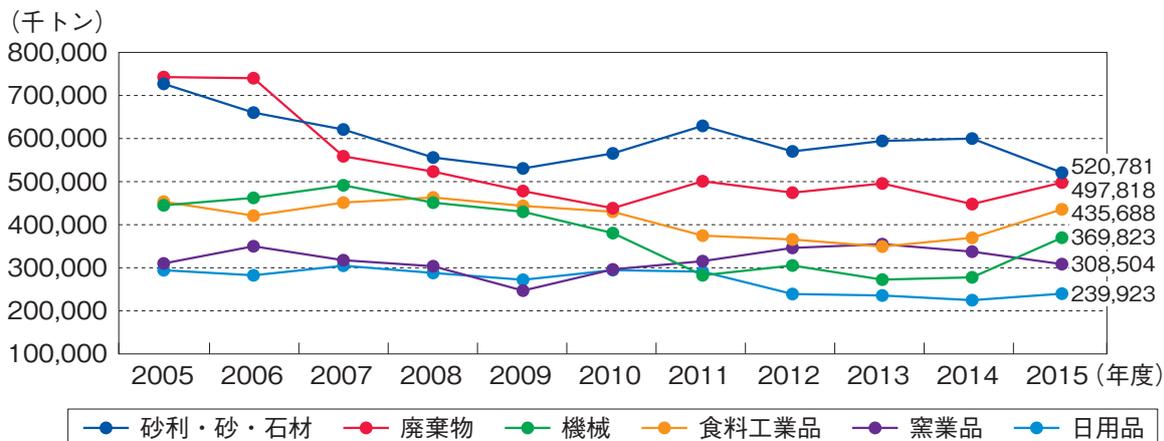
図表1-45 営業用トラックの輸送トン数の推移



注：軽自動車は除く。

資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省自動車局作成

図表1-46 主要品目別トラック輸送量

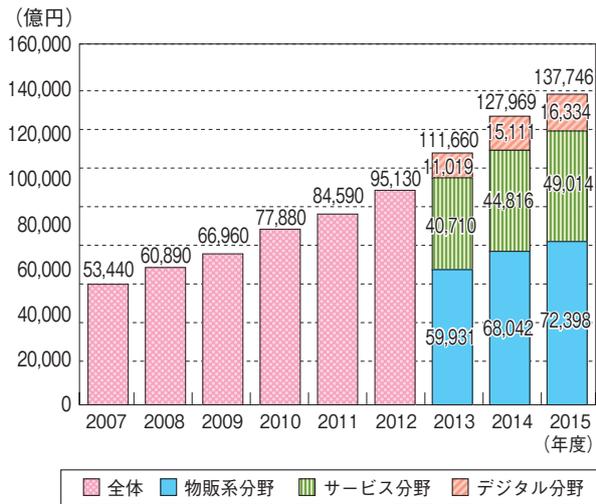


資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

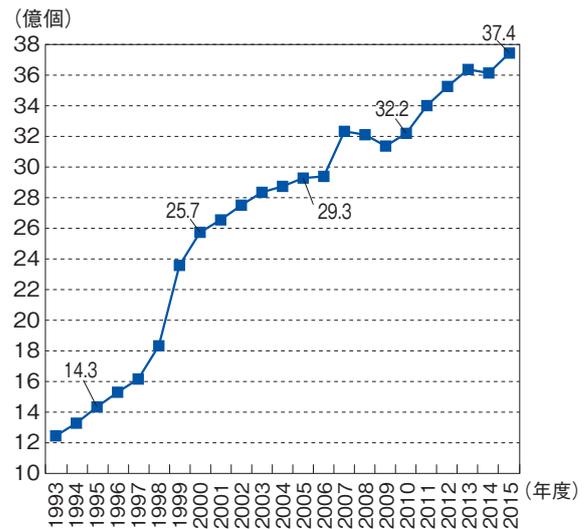
一方、インターネット通販市場などの拡大により、宅配便取扱個数は増加傾向にある。インターネット通販をはじめとする電子商取引（EC²）市場は、2015年には全体で13.8兆円規模、物販系分野で7.2兆円規模まで拡大しており、これに伴い、宅配便の取扱件数は2010年度から2015年度の5年間で約5.3億個増加（対前年度比16%増）。このように、対消費者向けの貨物輸送が増えている中で、国土交通省が宅配事業者主要3社に対して2014年12月に行った調査によると、宅配便取扱件数の約2割について再配達が発生しており、これにより山手線の内側の2.5倍のスギ林の年間吸収量に相当する二酸化炭素（約42万トン）の発生や、年間約9万人分の労働力に相当する労働時間（約1.8億時間）の発生等の大きな社会的損失が生じている。

² Electronic Commerceの略

図表1-47 EC市場と宅配便取扱実績



注：分野別規模は2013年度から調査開始
資料：経済産業省「電子商取引実態調査」



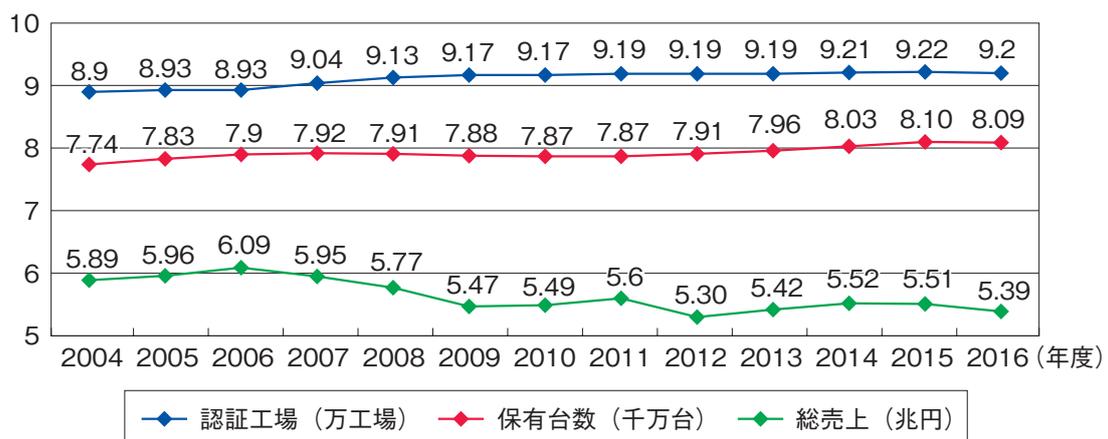
注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、2008年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗するようになり、2012年度から4年連続で退出等事業者が新規参入事業者数をやや上回っている。事業者数は約62,000者とほぼ横ばいで推移している。

(7) 自動車整備

自動車整備事業においては、事業者数、工場数ともに増加傾向にあるが、従業員数10人以下の企業が約8割を占めるなど、ほとんどが中小零細企業となっている。

図表1-48 年間整備売上高等の推移



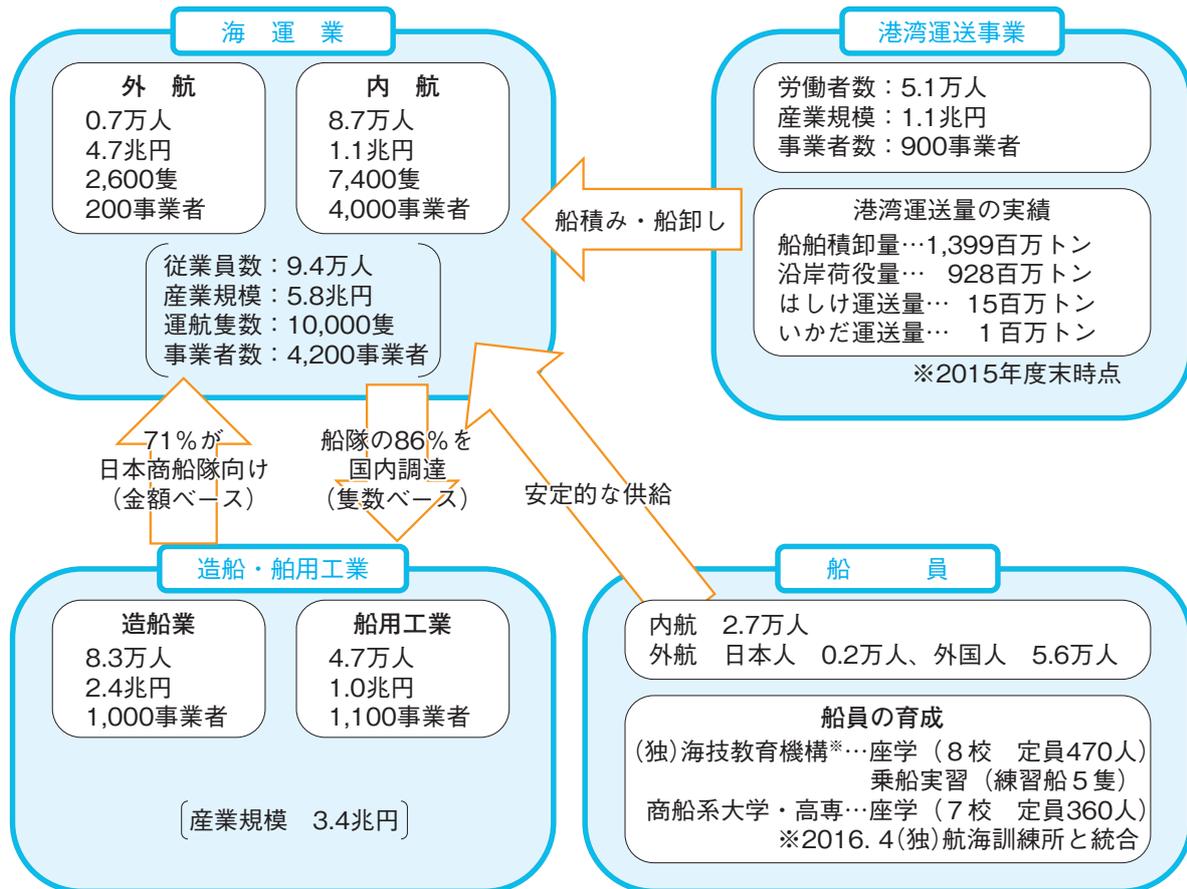
注：工場数、保有台数、総売上は各年6月時点。
資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

第4節 海上交通サービスの状況

(1) 総論

我が国においては、貿易の99%を海上輸送が占め、国内貨物輸送の44%(産業基幹物資の約8割)を海上輸送に依存しており、海運は我が国の国民経済を支える基盤となっている。

図表1-49 海事産業の構造及び規模 (2016年度末時点)



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

(2) 外航海運

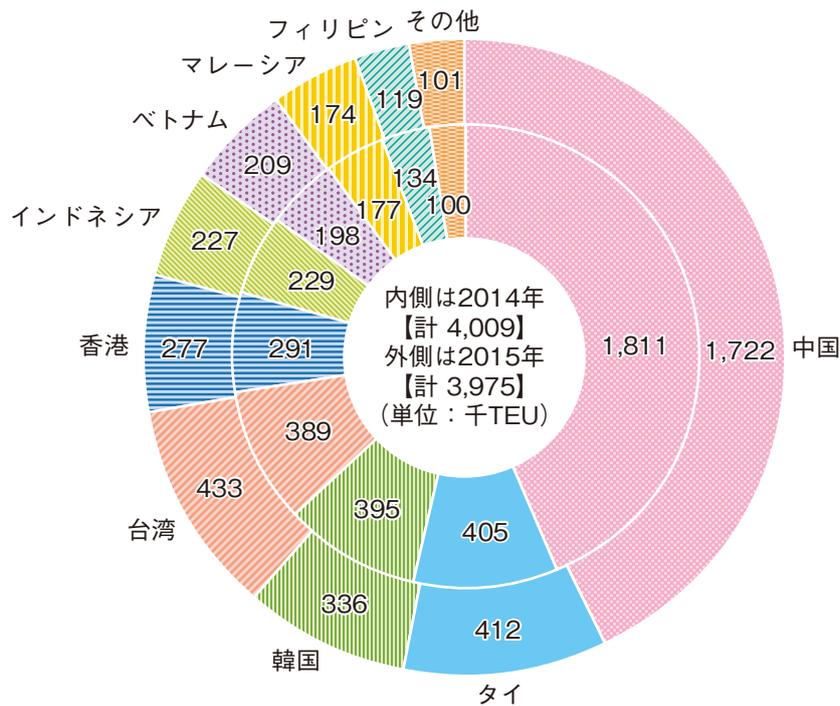
a. 貨物輸送

2015年の外航海運は、米国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等が見られたものの、新興国の景気減速と船舶の過剰供給による運賃市況の低迷により全体としては厳しい事業環境となった。

2015年のアジア域内の我が国発着コンテナ貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で3,975千TEU³(対前年比約0.8%減)となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

³ Twenty-foot Equivalent Unitの略

図表1-50 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移

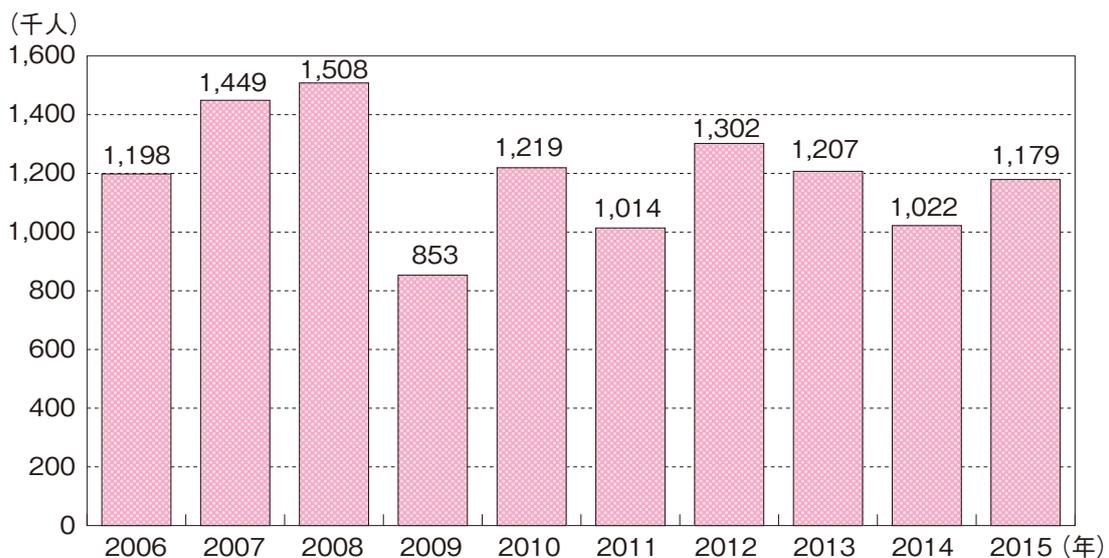


資料：「Marine Net」から国土交通省海事局作成

b. 旅客輸送・クルーズ

日本発着の外航旅客定期航路事業は、日韓、日中、日露間の航路があるが、2015年の日本人と外国人を合わせた利用者数は117.9万人（対前年比15.4%増）となっている。そのうち日韓航路の利用者が97.7%を占め、外航旅客定期航路の利用者の大部分を占めている。

図表1-51 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数

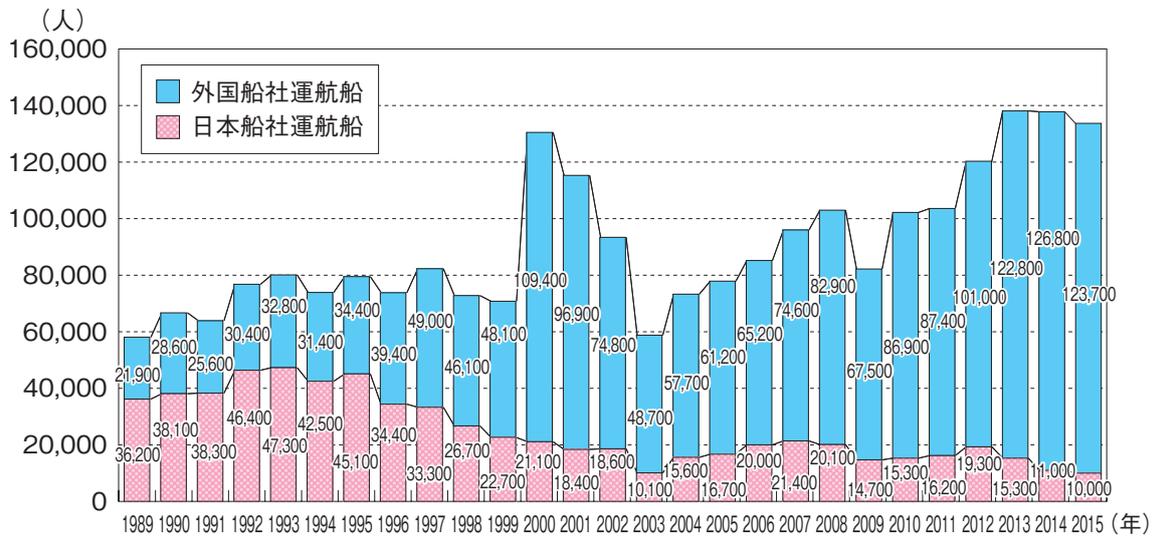


資料：国土交通省海事局作成

2014年の世界のクルーズ人口（各国におけるクルーズ船の乗客数）は、1990年の約5.2倍（約2,400万人）に増加したが、我が国のクルーズ人口は約23万人と、クルーズ先進国である米国（約1,350万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっております、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。

また、2015年の我が国のクルーズ人口は約22万人（対前年比4.5%減）となり、そのうち、外航クルーズ船の日本人の利用者は、約13万人（同3.0%減）となった。

図表1-52 外航クルーズ船の日本人乗客数推移

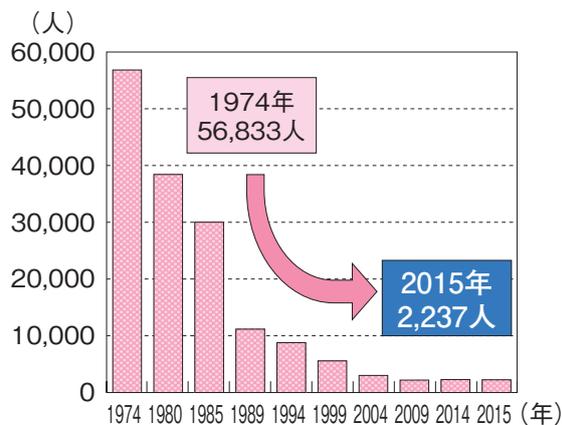


資料：国土交通省海事局作成

c. 船員

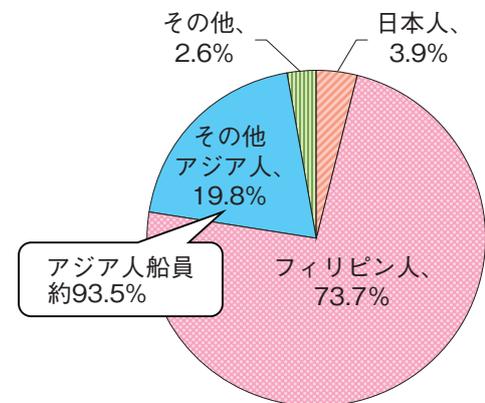
外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から大きく減少したが、近年その数は横ばい傾向にあり、2015年時点で約2,200人となっている。また、我が国外航商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表1-53 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表1-54 日本商船隊における国籍別船員比率



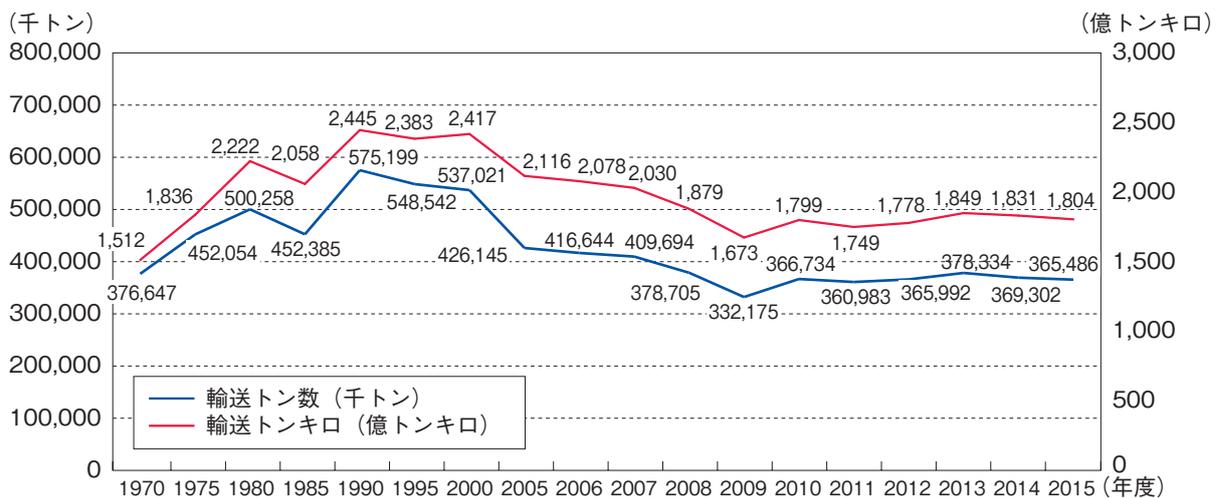
資料：全日本海員組合調べから海事局作成

(3) 内航海運

a. 貨物輸送

2015年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは対前年度比で1%減少している。

図表1-55 内航貨物輸送量の推移

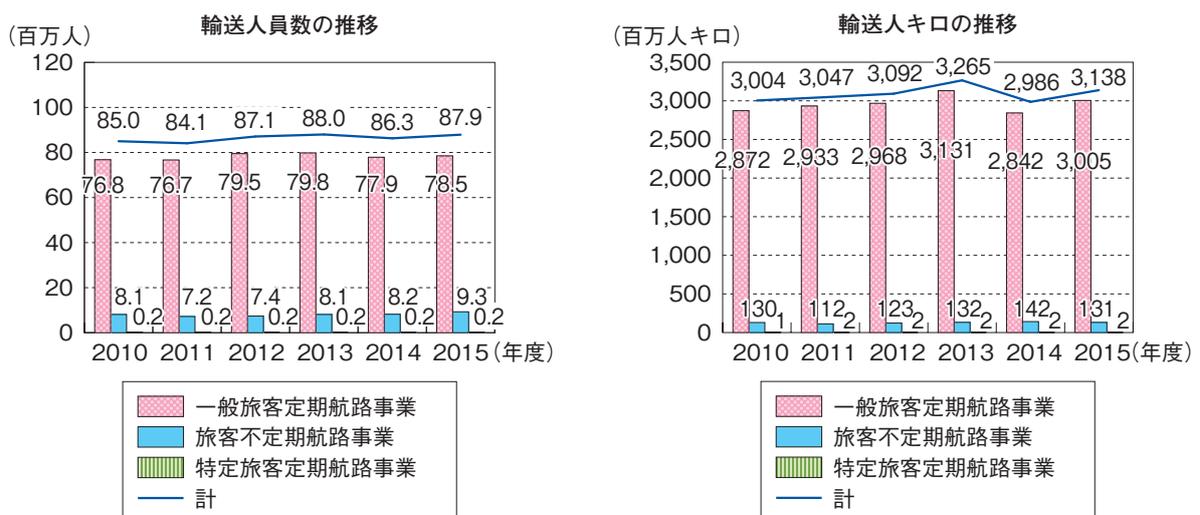


注：調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。
資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

b. 旅客輸送

国内旅客輸送の現状については、輸送人員及び輸送人キロともに2011年の東日本大震災以降は漸増傾向が続いており、2015年度の輸送人員は8,794万人、輸送人キロは31億3,845万人キロとなっている。

図表1-56 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。
注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。））。以下同じ。のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。
特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。
旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。
資料：国土交通省海事局作成

離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。過疎化等の進行から利用者は年々減少傾向をたどり、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況にある。

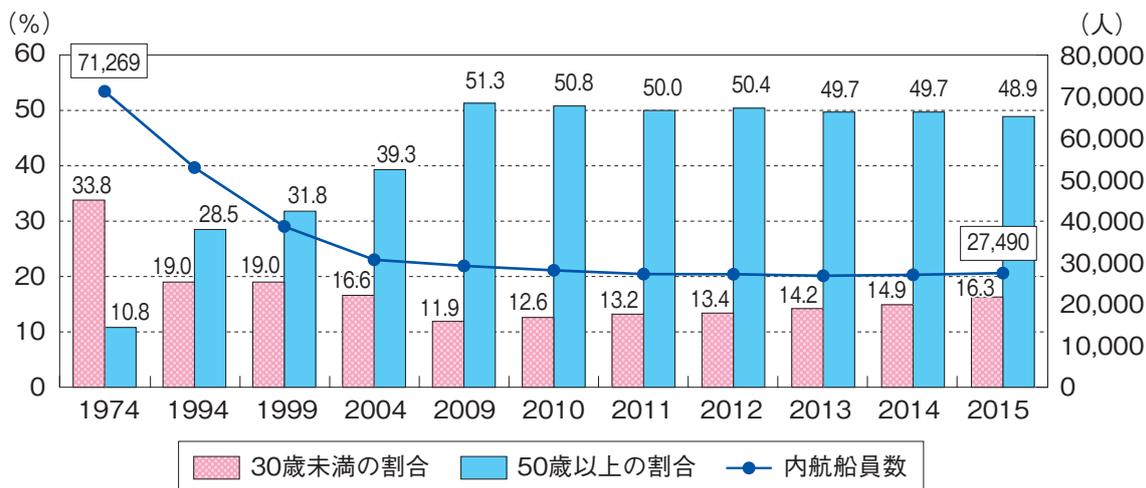
2015年度末時点の離島航路数は292航路（うち国庫補助航路121航路）、就航船舶は548隻（約20万総トン）である。

231の離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第3セクターの事業者が運営している。2014年度の経常収支率は93.5%となっている。

c. 船員

内航船員は、2015年時点で約27,000人となっている。近年、50歳以上の高齢船員の割合が減少し、30歳未満の若年船員の割合が増加する傾向にあるが、依然として高齢船員が48.9%と高い割合を占めている。

図表1-57 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



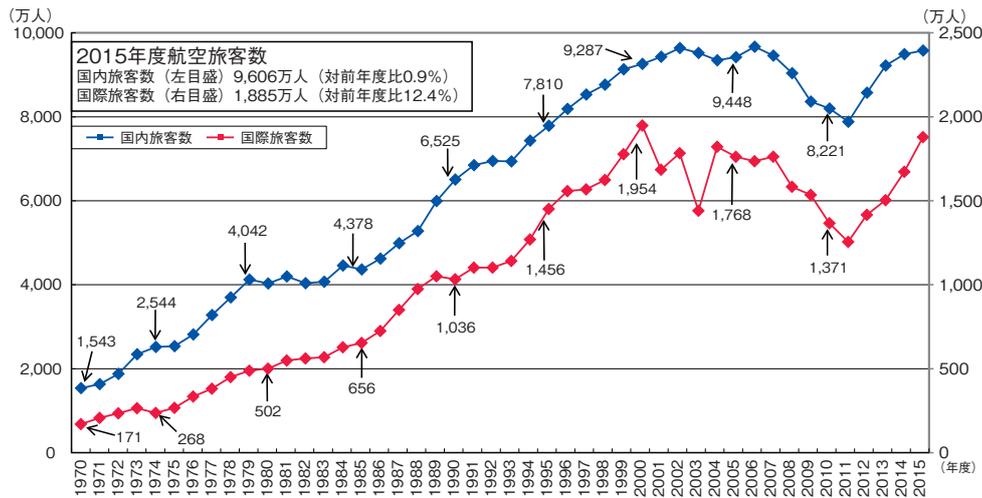
資料：国土交通省海事局作成

第5節 航空サービスの状況

(1) 総論

我が国航空企業の輸送実績については、国内・国際共に2000年代後半より減少に転じたものの、2011年を底に増加に転じ、特に近年の訪日外国人旅行者の急増等により、国内・国際合計の旅客数において過去最高を更新している。

図表1-58 航空旅客の推移 (本邦社)



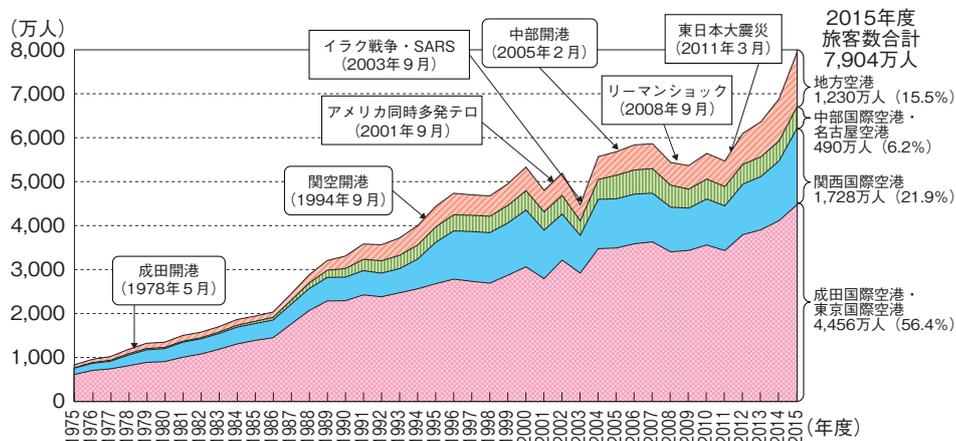
資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

(2) 国際航空

国際旅客は、リーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、2011年度を底に、訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加しており、2015年度は、7,940万人（対前年度比約15.4%増）と過去最高を更新している。

国際線利用者の56%は首都圏2空港、22%は関西国際空港の利用者である。

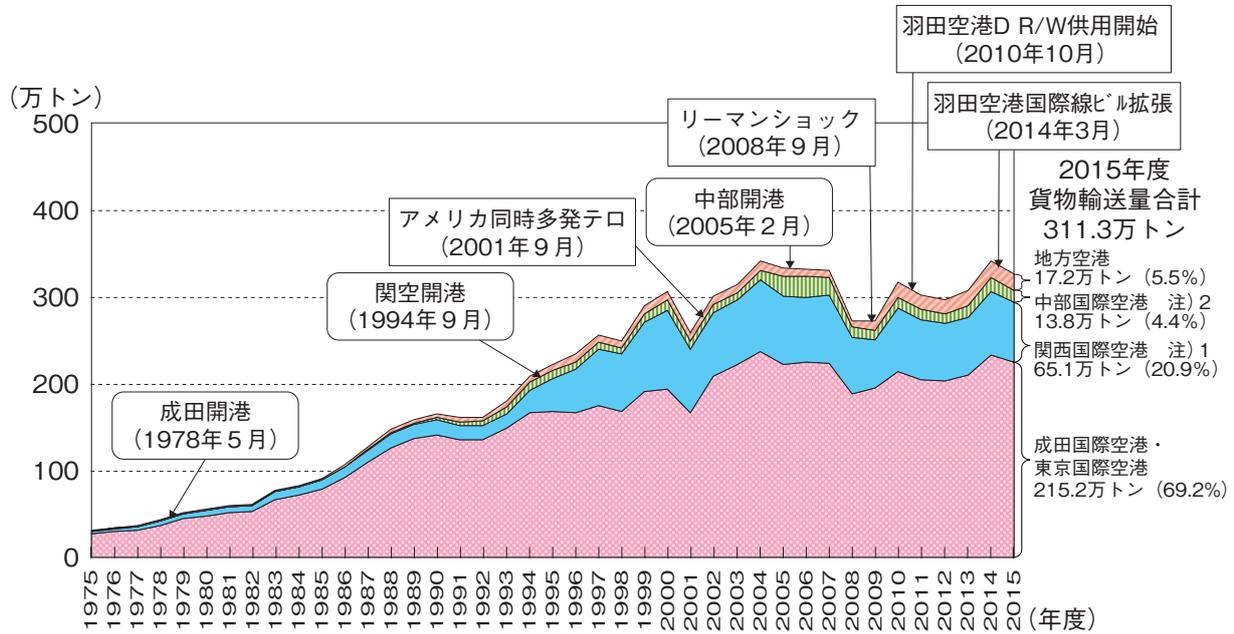
図表1-59 国際航空旅客輸送の動向



注：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

我が国の国際航空貨物輸送量は、長年増加傾向にあったが、リーマンショック等の影響による落ち込みを経て、最近は落ち込み前の水準を回復している。

図表1-60 国際航空貨物輸送の動向



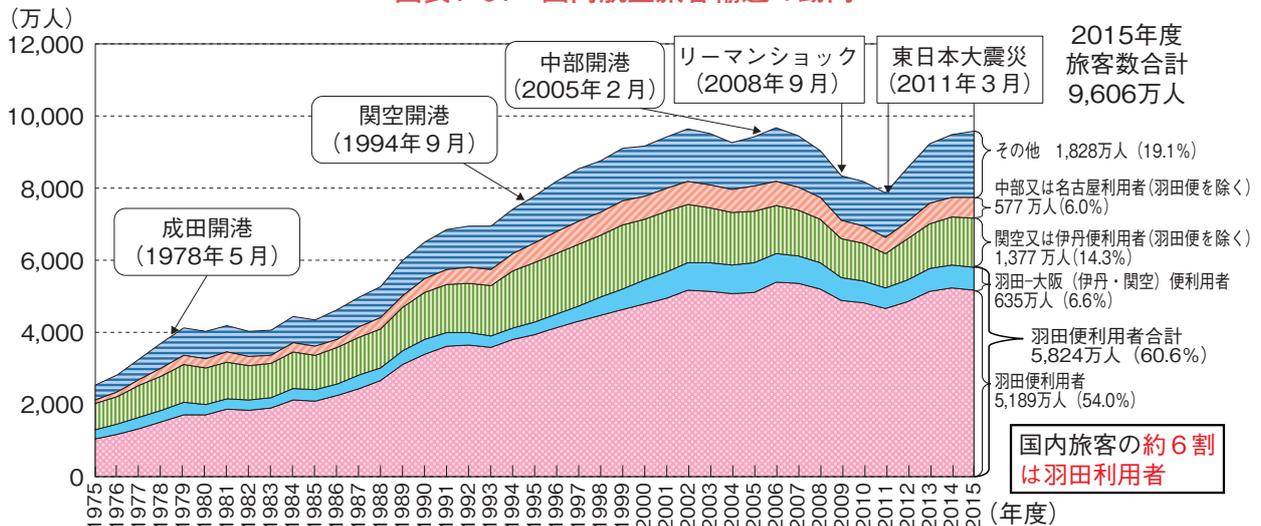
注1：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。
注2：中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す。
資料：「日本出入航空貨物路線別取扱実績」から国土交通省航空局作成

(3) 国内航空

国内旅客はリーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、2011年度を底に、後述するLCCの参入による需要増等を受けて2012年度より増加に転じており、2015年度は9,606万人（対前年度比0.9%増）となった。

また、国内線の利用者の約6割は東京国際空港の利用者である。

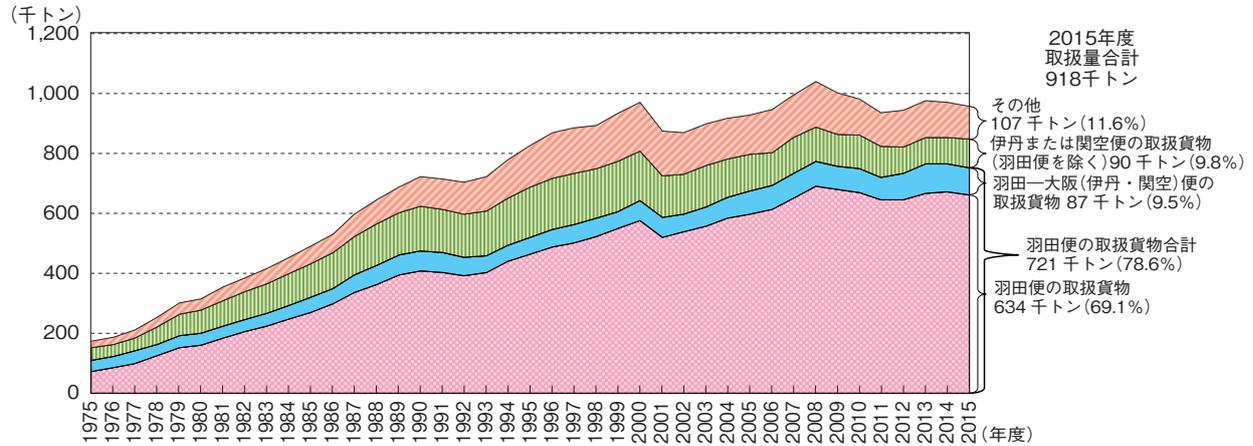
図表1-61 国内航空旅客輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

我が国の国内航空貨物輸送量は、貨物輸送全体が減少傾向にある中で堅調に増加してきたが、機材小型化や路線撤退等に伴い、2008年度をピークに減少した。その後、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加の影響等により2012年度から回復に転じたが、最近ではほぼ横ばいぎみである。

図表1-62 国内航空貨物輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

なお、国内航空運送事業は、2016年度末時点で、67事業者⁴によって経営されており、このうち国内定期便を運航する航空運送事業者は、22事業者となっている。

(4) LCC

LCC⁵については、2012年3月に就航開始した本邦初のLCCであるピーチアビエーションに続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、8月にはエアアジア・ジャパン(現バニラ・エア)、2014年8月には春秋航空日本が運航を開始した。

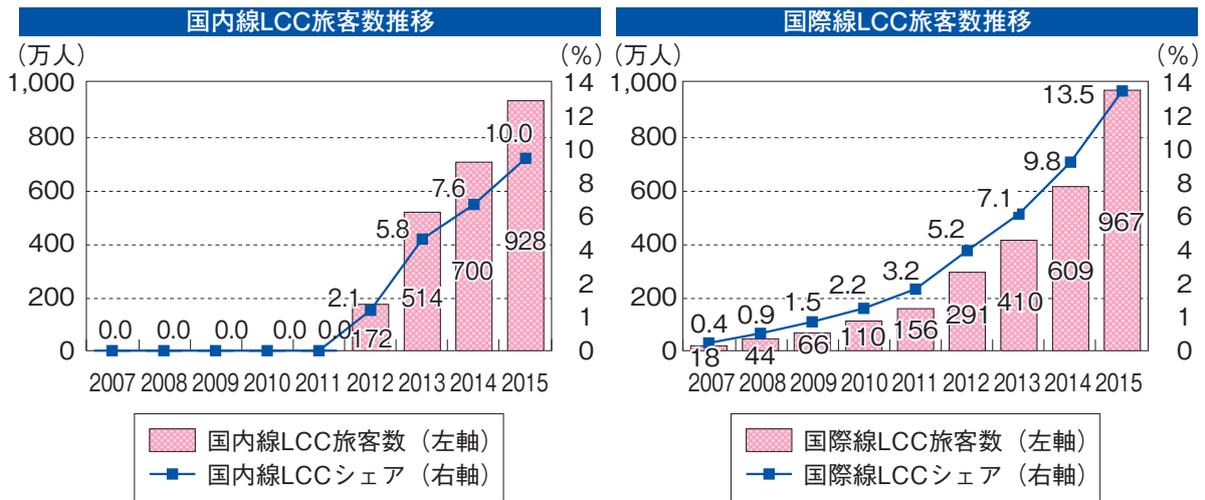
LCCは、人口減少・少子高齢化の本格化で伸び悩みが予測される国内航空市場において、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓し、新たな成長をもたらすポテンシャルを有している。また、アジア地域等をはじめとする海外からの訪日旅行を新たに喚起し、我が国の国際航空市場の成長に大きく貢献することが期待されている。

我が国のLCC旅客数は、国内線・国際線共に一貫して増加傾向にあるが、国際的にみるとLCCのシェアは依然として低く、更なる拡大が期待される。

⁴ 休止事業者を除き、ヘリコプターのみを使用する事業者を含む。

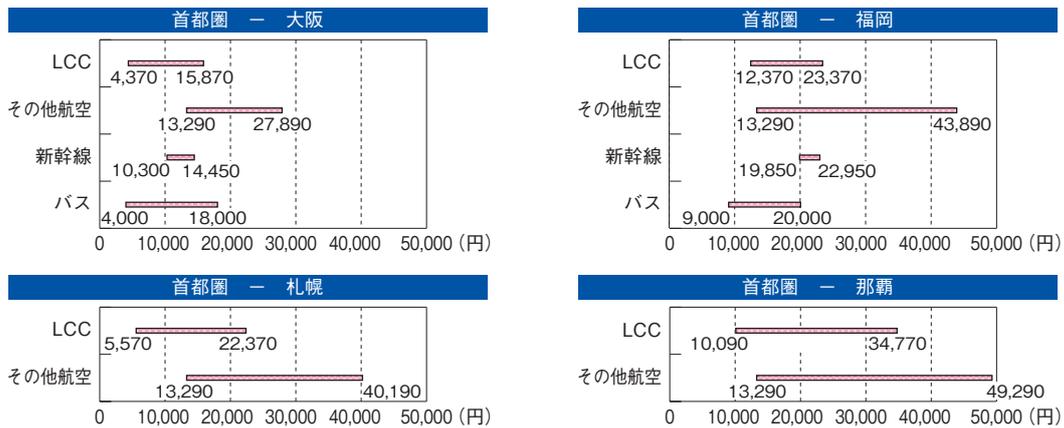
⁵ Low Cost Carrierの略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社。

図表1-63 我が国のLCC旅客数の推移



※2016年7月時点のデータによる集計
資料：国土交通省航空局作成

図表1-64 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



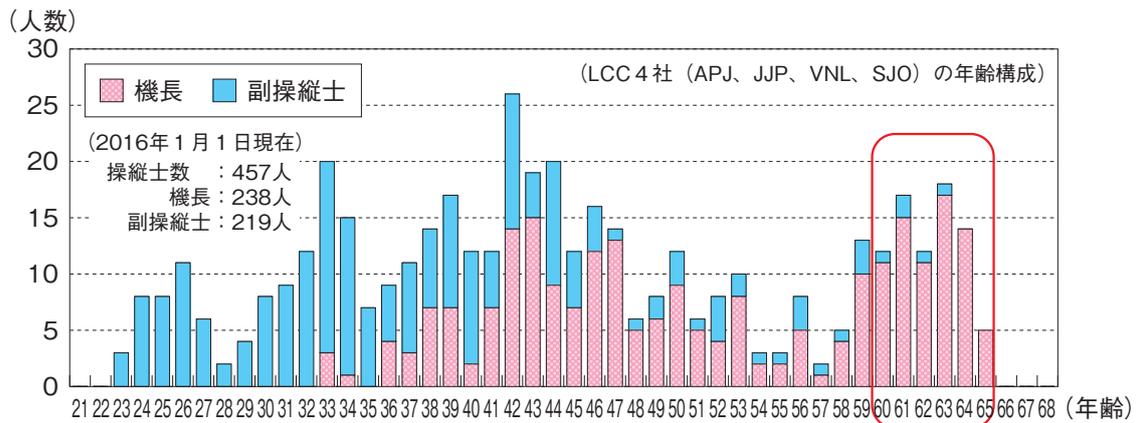
注1：運賃は、2017年3月13日（月）の片道運賃。
注2：首都圏：成田国際空港、東京国際空港、JR東京駅
大阪：関西国際空港、大阪国際空港、JR新大阪駅。
資料：各航空会社、JR、バス会社のHPから国土交通省総合政策局作成

(5) 航空機操縦士等

a. 航空機操縦士

我が国の航空業界においては、急速に事業を拡大しているLCCや構造的に操縦士を確保することが困難な地域航空会社において、短期的な操縦士不足に直面しているところであり、特にLCCでは60歳以上のベテラン機長の割合が高くなっており、これらベテラン機長が数年のうちに退職すること等により、今後さらに操縦士不足が深刻となることが見込まれる。

図表1-65 我が国LCC操縦士の年齢構成

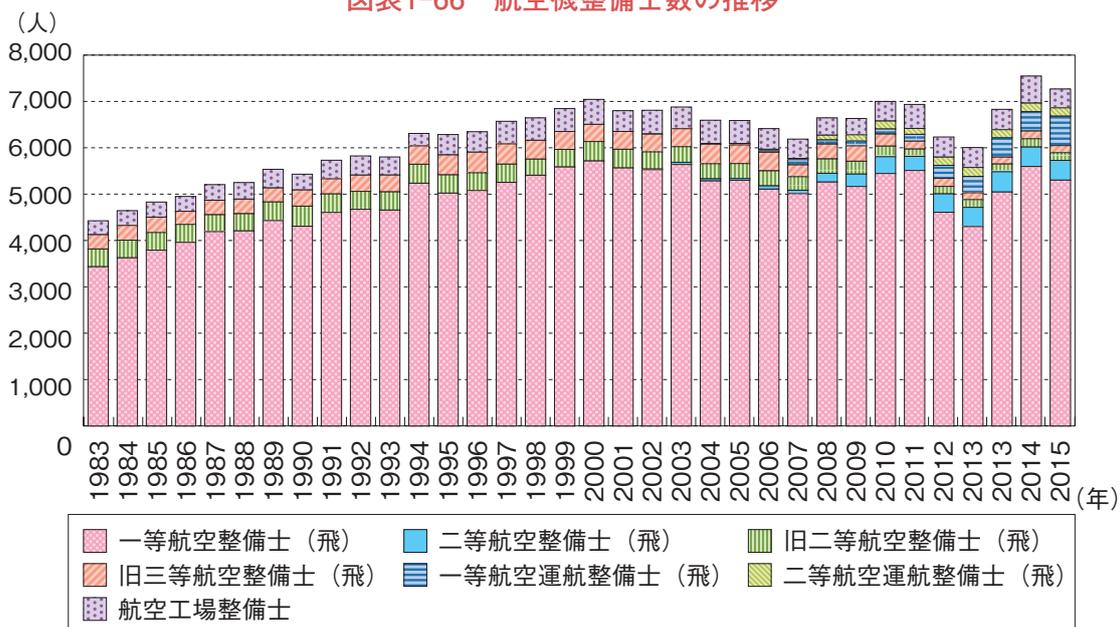


資料：国土交通省航空局作成

b. 航空機整備士

整備士の需要は、全体としては航空専門学校や自社養成による供給で十分にまかなわれてきているが、中長期的には航空需要の増大等により整備士需要が増大すると見込まれる。

図表1-66 航空機整備士数の推移



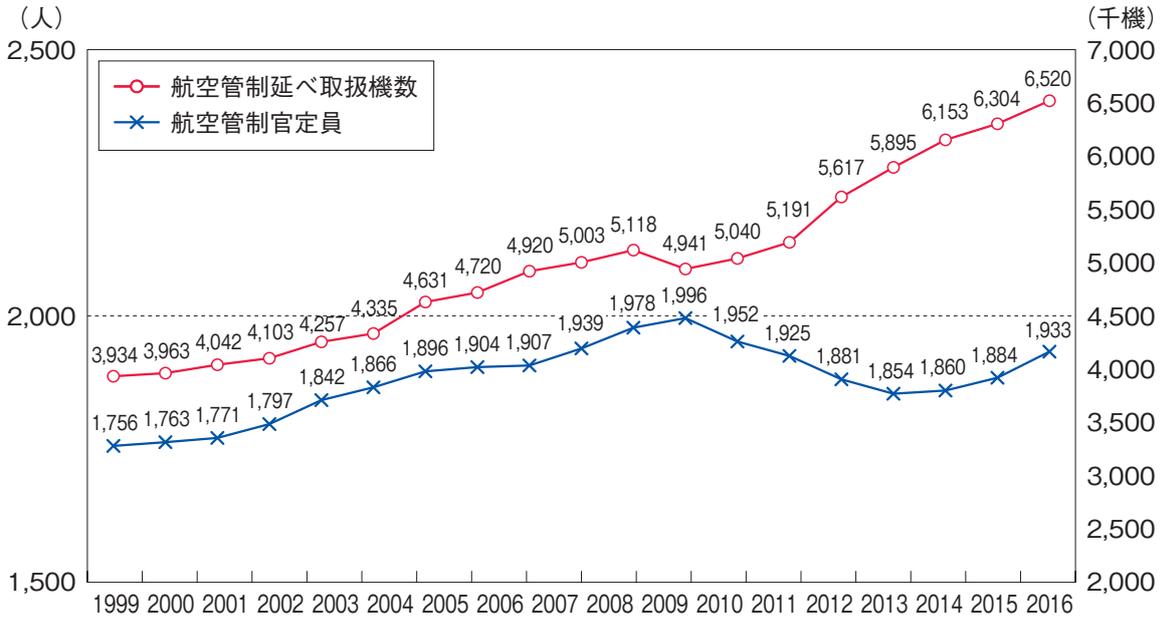
資料：「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

c. 航空管制官

航空需要の着実な伸びを受け、我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は過去15年で約1.5倍と増加傾向にある。我が国の航空管制官の数もこれに伴い増加してきたが、近年は横ばい傾向にあり、システム高度化や業務効率化で需要拡大に対応してきたものの、限界に達している。

我が国が取り扱う航空交通量は今後も継続的に増加し、2025年頃には国内空域の現行の管制処理能力を超過すると見込まれている。このため、管制処理能力の向上や災害時等のバックアップ体制の拡大等を図ることを目的として、国内の航空路空域等の抜本的な再編に着手している。

図表1-67 航空管制延べ取扱機数と航空管制官定員の推移



注1：航空管制延べ取扱機数とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。
 注2：航空管制延べ取扱機数は暦年のデータ、航空管制官定員は年度末の定員である。
 資料：国土交通省航空局作成

第2章 交通ネットワークの状況

第1節 総論

我が国では、2020年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されているが、前回の東京オリンピック・パラリンピックが開催された1964年頃と比べ、新幹線や高速道路、拠点空港などの高速交通ネットワークの整備はこの50年間で相当程度進展してきている。

北海道新幹線（新青森―新函館北斗間）の開業（2016年3月）、新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）の開通（2016年2月）、東九州自動車道（椎田南IC～豊前IC）の開通（2016年4月）、圏央道（境古河IC～つくば中央IC）の開通（2017年2月）など、更なる高速交通ネットワークの充実が図られているところである。

また、経済・産業等の基盤となる港湾についても着実な整備が進められており、2015年4月には、横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル（水深18メートル）の供用が開始された。

今後は、個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、ストック効果の発現に留意しつつ、必要なインフラ整備を推進するとともに、「賢く使う」ことにも力を入れていくことが必要になっている。

第2節 鉄道ネットワーク

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全かつ環境にもやさしいという優れた特性を持っている。整備新幹線⁶については、2010年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、2011年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、2015年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）、2016年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。



北海道新幹線

北陸新幹線は、開業後1年間の利用実績が、前年度の在来線時代の約3倍に、北海道新幹線も約1.6倍となるなど、好調に推移しており、観光交流の活発化や地域経済の活性化に貢献している。

また、北陸新幹線及び北海道新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線の「しなの鉄道」、「えちごトキめき鉄道」、「あいの風とやま鉄道」、「IRいしかわ鉄道」及び「道南いさりび鉄道」においては、乗り継ぎ割引の設定や企画乗車券の発売など、利用者の利便性の向上に向けた取組が行われている。



北陸新幹線

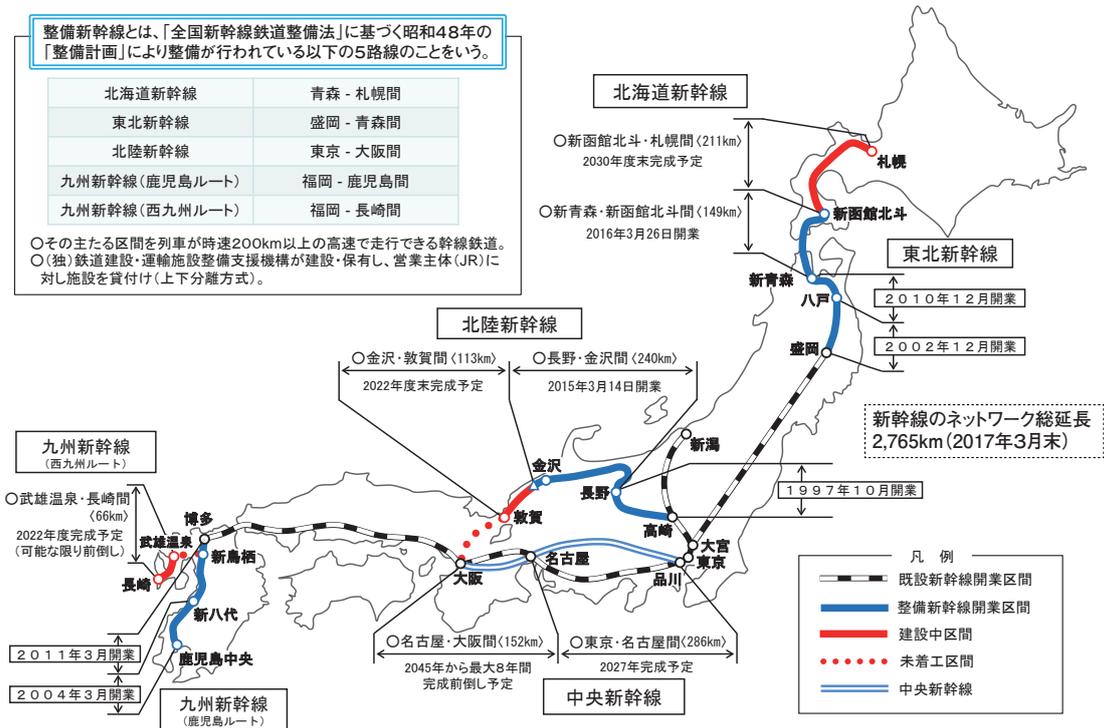
北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月14日政府・与党申合せ）に従い、完

⁶ 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に決定された整備計画に定められている5路線

成・開業に向けて着実に整備を進めている。さらに、未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、敦賀駅-小浜市(東小浜)附近-京都駅-京田辺市(松井山手)附近-新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された。

一方、中央新幹線については、2010年3月より交通政策審議会において審議が行われ、2011年5月に営業主体及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申がとりまとめられた。これを受け、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定及びJR東海に対する建設の指示を行った。JR東海は、2014年8月に「環境影響評価法」に基づく補正後の環境影響評価書を公告・縦覧するとともに、国土交通省に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画(その1)」を申請し、同年10月に国土交通大臣からの認可を受けた。品川・名古屋間を2027年に開業予定としており、現在、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めているところである。さらに、品川・名古屋間の工事に財政投融资を活用することにより、大阪までの全線開業を2045年から最大8年間前倒すこととし、2016年の臨時国会において独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、同年11月から、同機構より、建設主体であるJR東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われているところである。

図表1-68 全国の新幹線鉄道網の現状



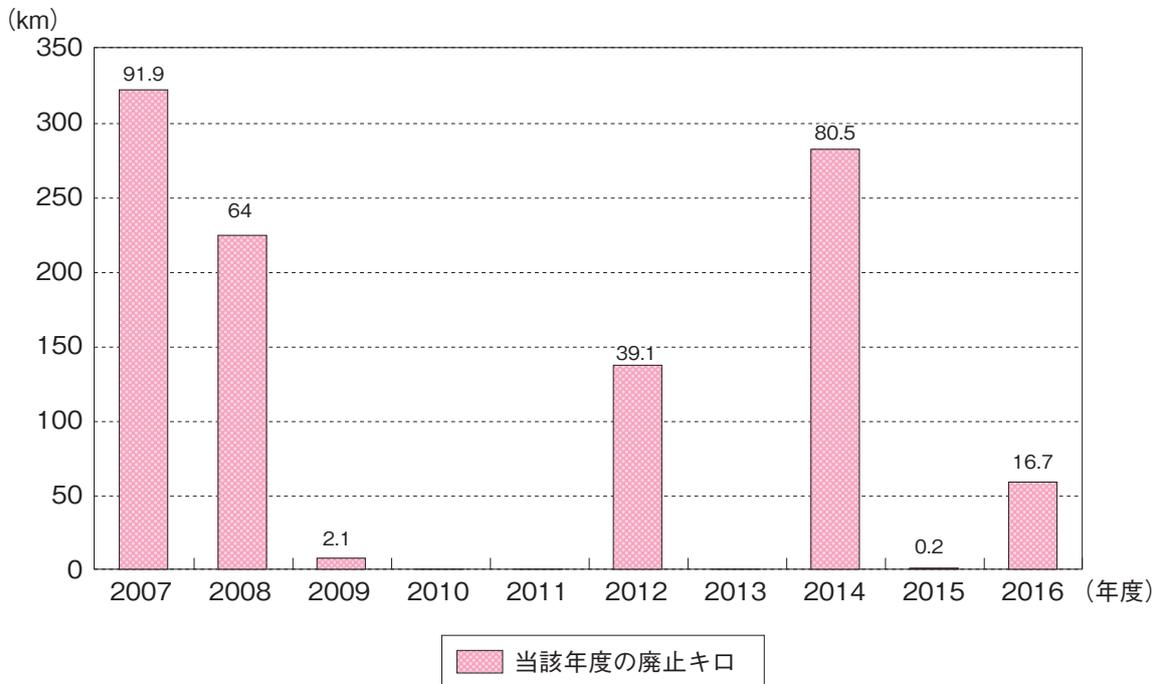
資料：国土交通省鉄道局作成

都市鉄道については、運輸政策審議会(現交通政策審議会)の答申等を踏まえて整備されてきており、2017年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では2,427キロメートル、大阪圏では1,503キロメートル、名古屋圏では961キロメートルとなった。

一方で、地方部を中心として、鉄軌道路線の廃止の動きも見られる。2016年度においては、12月5日にJR北海道が留萌線の留萌駅~増毛駅間16.7kmの営業を廃止した。また、9月30日、JR西日本

が、三江線の江津駅～三次間を2018年4月1日に廃止する旨の届出を行った。さらに、11月18日、JR北海道は「当社単独では維持することが困難な線区について」を公表し、地域特性に応じた持続可能な交通体系のあり方について地域との相談を開始したいとの意向を明らかにした。

図表1-69 鉄道ネットワークの廃線延長（2007年度以降累計）(km)



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-70 最近5年間に廃線となった路線 (km)

事業者	区間	延長 (km)	廃線時期
十和田観光電鉄	十和田観光電鉄線 十和田市駅～三沢駅	14.7	24.4.1
長野電鉄	屋代線 屋代駅～須坂駅	24.4	24.4.1
J R東日本	岩泉線 茂市駅～岩泉駅	38.4	26.4.1
J R北海道	江差線 木古内駅～江差駅	42.1	26.5.12
阪堺電気軌道	上町線 住吉駅～住吉公園駅	0.2	28.1.31
J R北海道	留萌線 留萌駅～増毛駅	16.7	28.12.5

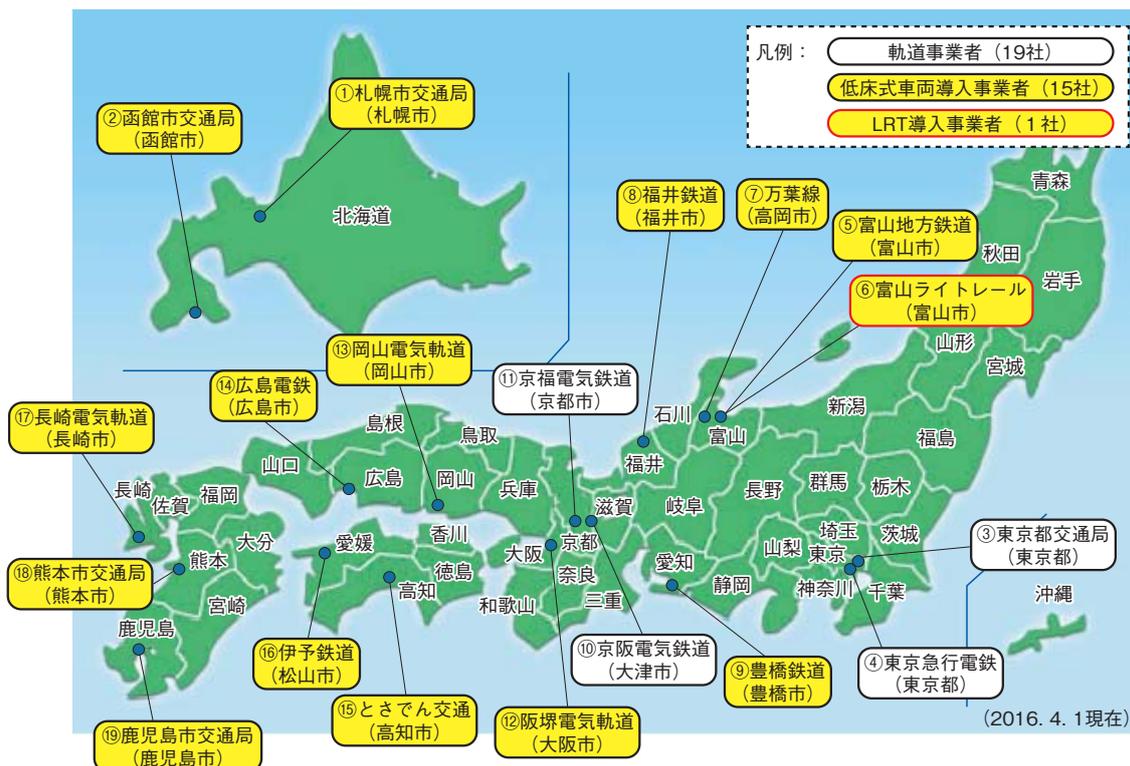
資料：国土交通省鉄道局作成

LRT⁷(次世代型の軌道交通システム)は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

現在、国内では19社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。

⁷ Light Rail Transitの略

図表1-71 路面電車・LRT等の全国分布状況



資料：国土交通省鉄道局・都市局作成

第3節 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度をみると、幹線道路ネットワークが未整備の地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は全体的に低い水準にある。また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を占めている。

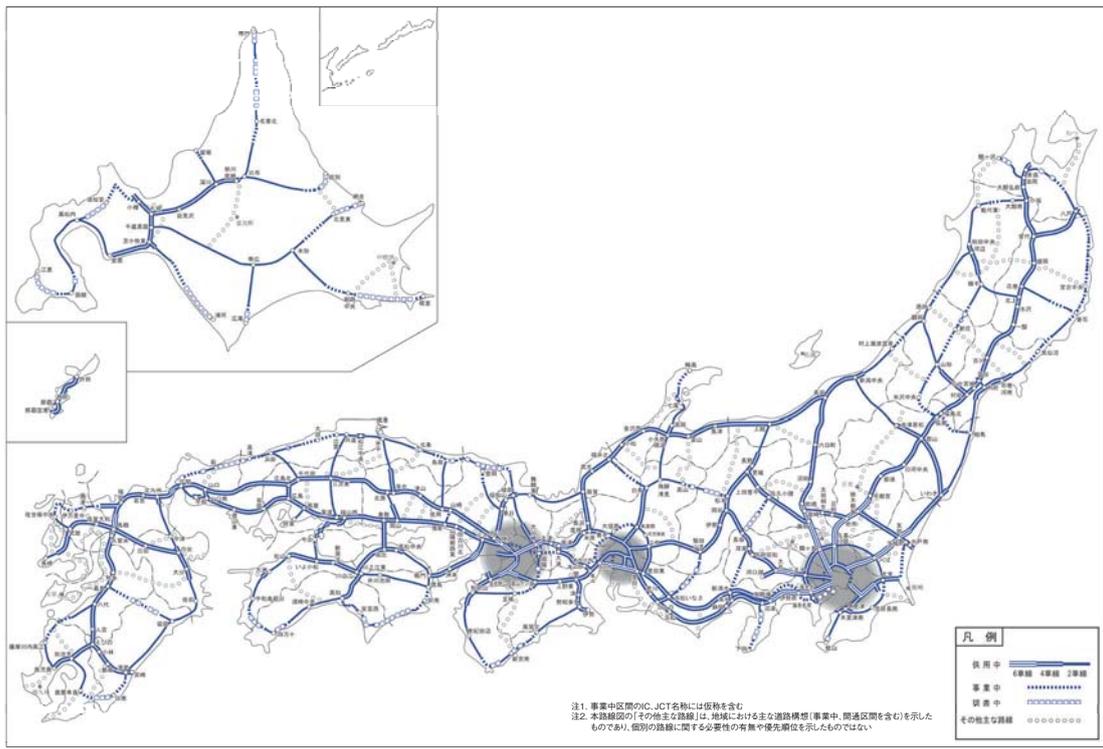
最近の主な道路整備の動きとしては、2015年6月圏央道（神崎IC～大栄JCT）開通、同年7月京都縦貫自動車道が全線開通、同年10月圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）開通、2016年2月新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）開通、同年4月東九州自動車道（椎田南IC～豊前IC）開通、2017年2月圏央道（境古河IC～つくば中央IC）開通などが挙げられる。

図表1-72 高規格幹線道路の整備状況

	総延長 (km)	供用延長 (km)	進捗率 (%)
高規格幹線道路	約14,000	11,404	81

注：2017年3月31日時点
資料：国土交通省道路局作成

図表1-73 全線路線図

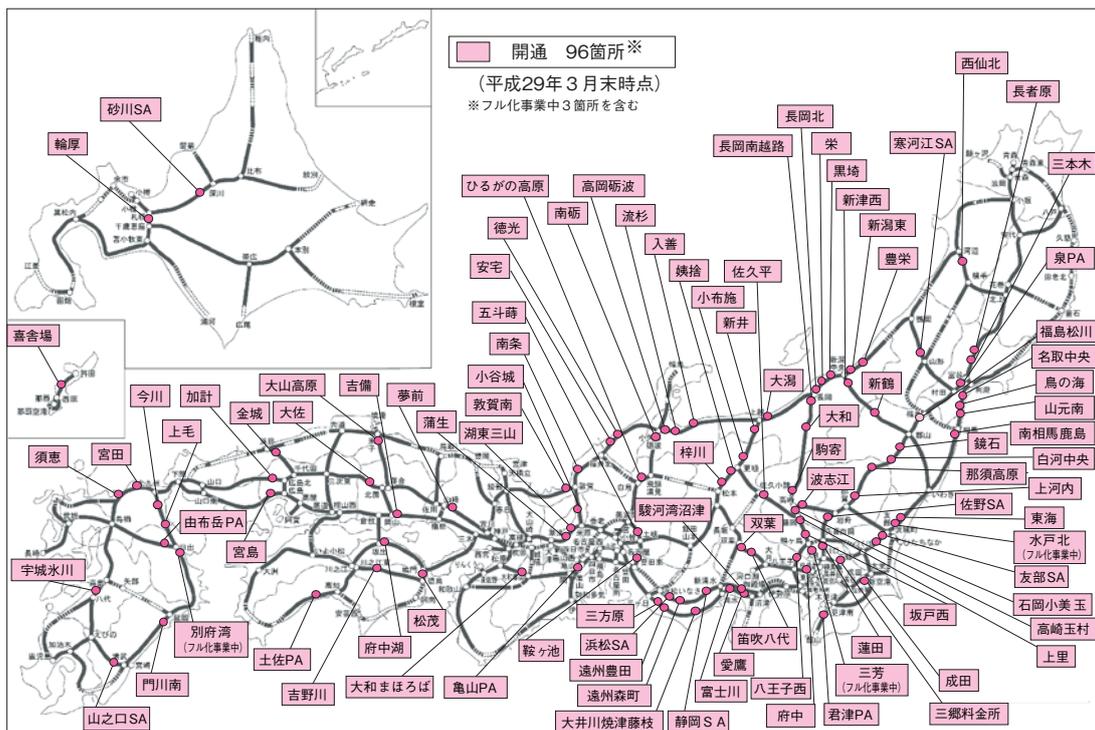


平成29年3月31日現在

資料：国土交通省道路局作成

また、近年では、既存の高速自動車国道の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）の導入を進めており、2017年3月末時点で、全国で96箇所が開通している。

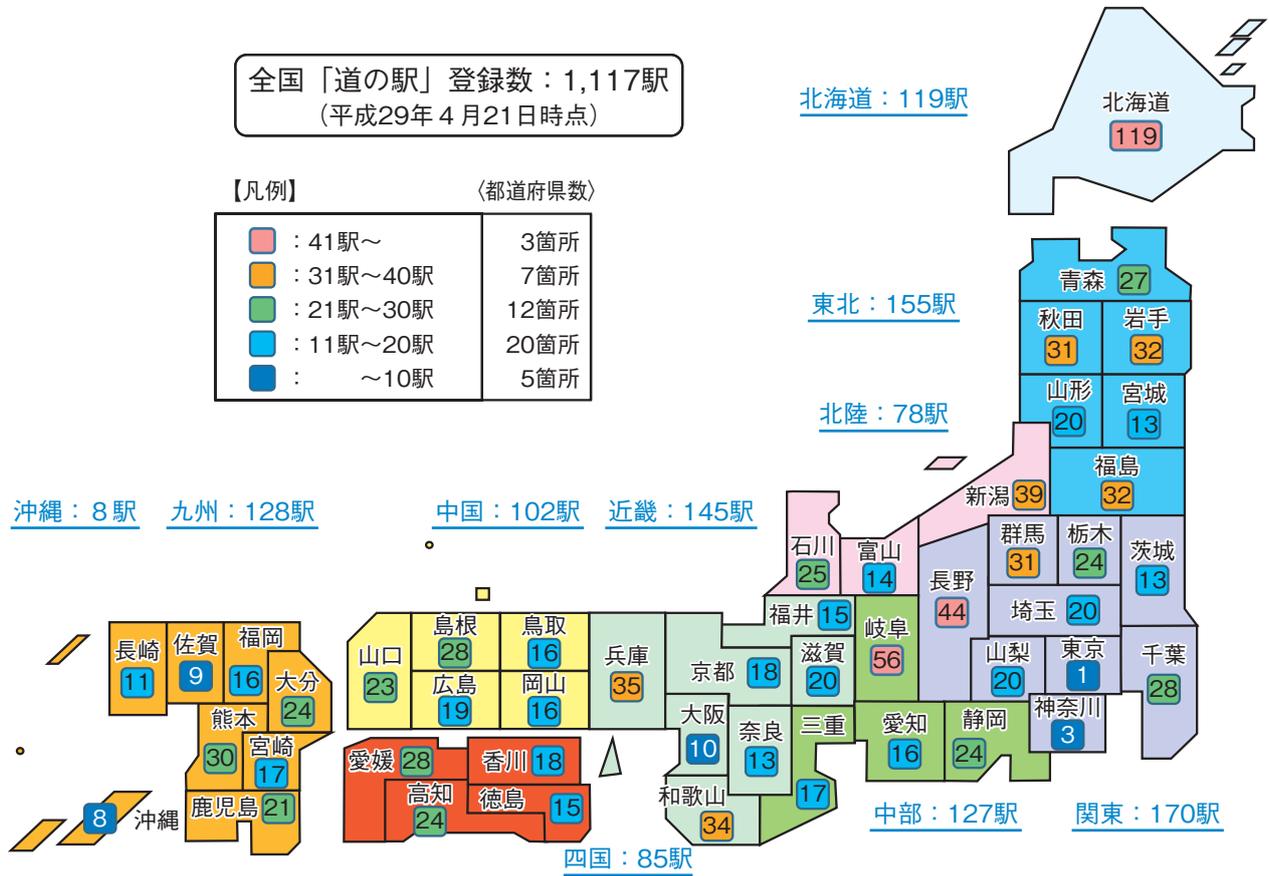
図表1-74 スマートインターチェンジ開通箇所数



資料：国土交通省道路局作成

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から20年が経過しており、全国に1,117箇所（2017年4月21日時点）が登録されている。

図表1-75 都道府県別「道の駅」登録数

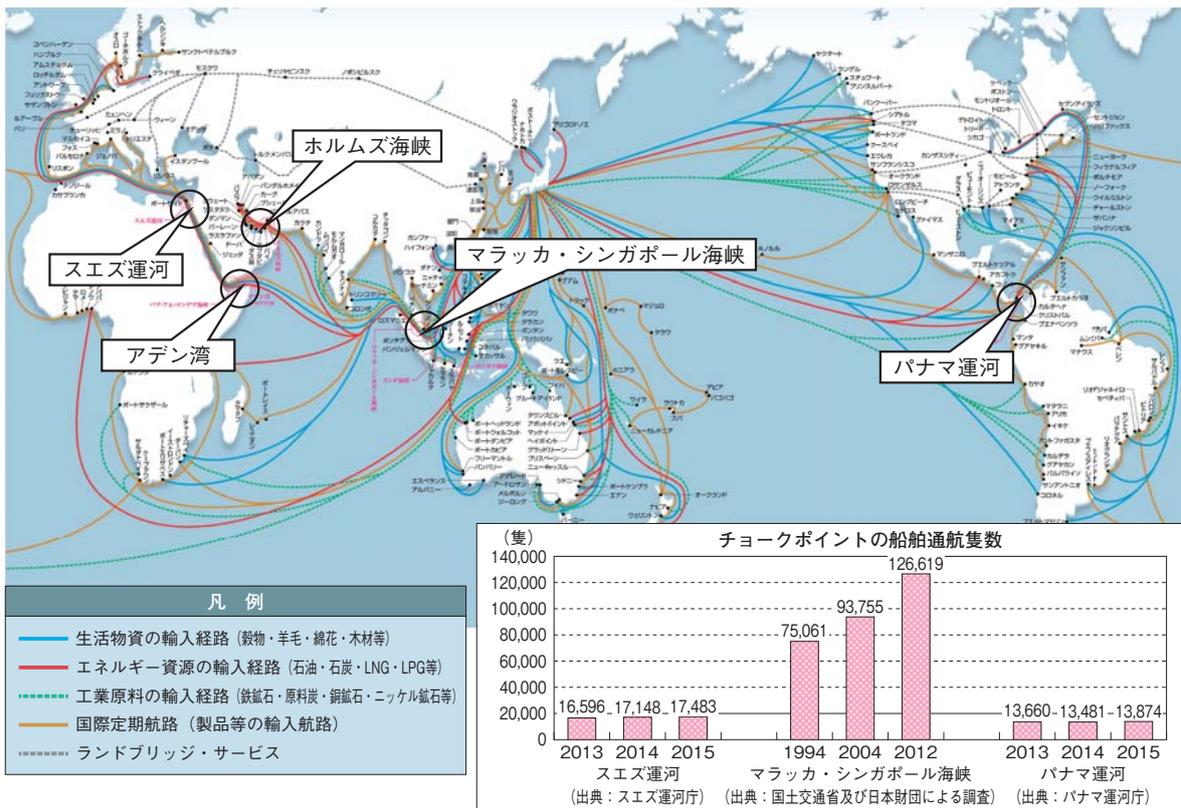


資料：国土交通省道路局作成

第4節 海上交通ネットワーク

日本を中心とする海上物流ルートは世界各国にまたがっている。各ルートは海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が幅そうする世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。また、2016年6月に拡張パナマ運河（新閘門）が開通し、これまで通航できなかった大型コンテナ船やLNG⁸船等が通航可能となり、輸送の効率化や新たなエネルギー輸送路としての活用が期待されている。

図表1-76 日本を中心とする海上物流ルート



資料：日本船主協会「SHIPPING NOW 2016-2017」

我が国の基幹航路については、欧州航路は、シンガポール周辺、香港周辺、上海周辺まではほとんどの航路が寄港するが、それ以北では寄港地が分散する。また、北米航路は、航路数が多く、地理的条件から日本周辺を航行している。

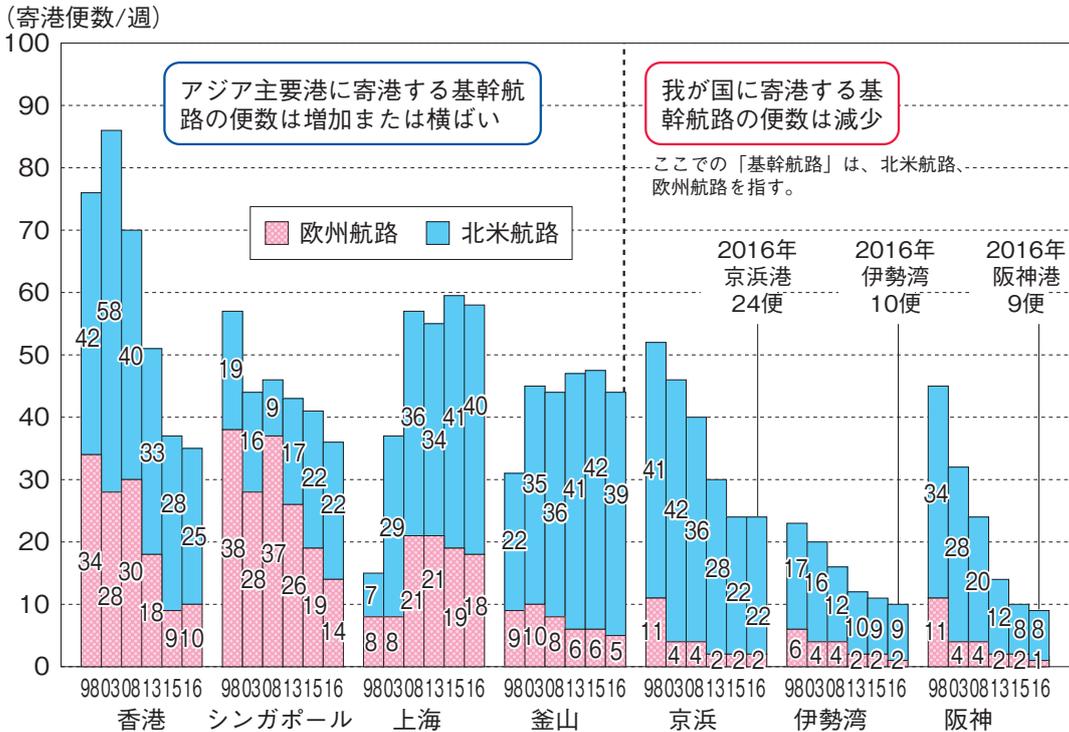
一方、周辺アジア諸国において、コンテナ船の大型化等へ対応したコスト競争力の高い港湾整備が進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少などにより、我が国港湾を取り巻く状況は厳しい状況に置かれている。

⁸ Liquefied Natural Gasの略

図表1-77 全国の港湾一覧



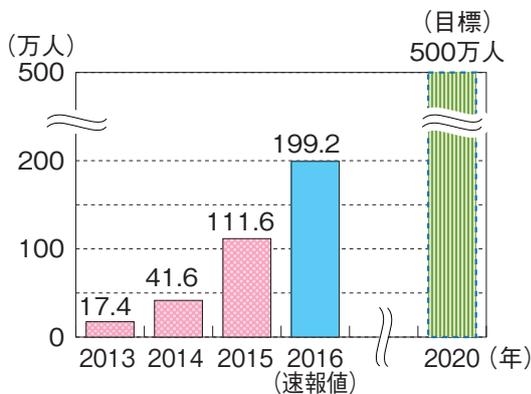
図表1-78 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



2016年3月にとりまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」という目標が掲げられたことを受け、クルーズ船の受入環境の改善等に向けた取組を進めている。2016年の外国船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数は、中国からのクルーズ船の寄港増加や外国船社が運航する日本発着クルーズ船の増加などから1,444回(速報値)となり、日本船社が運航するクルーズ船を含めると過去最高の2,018回(速報値)となった。さらに、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で123港に及んでおり、外国船社が運航する10万トン(2千人~4千人超乗り)以上の大型クルーズ船の寄港は前年(304回)の約1.8倍に増加し、532回(速報値)となった。

今後とも、クルーズ船の受入環境の改善等を推進し、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図ることとしている。

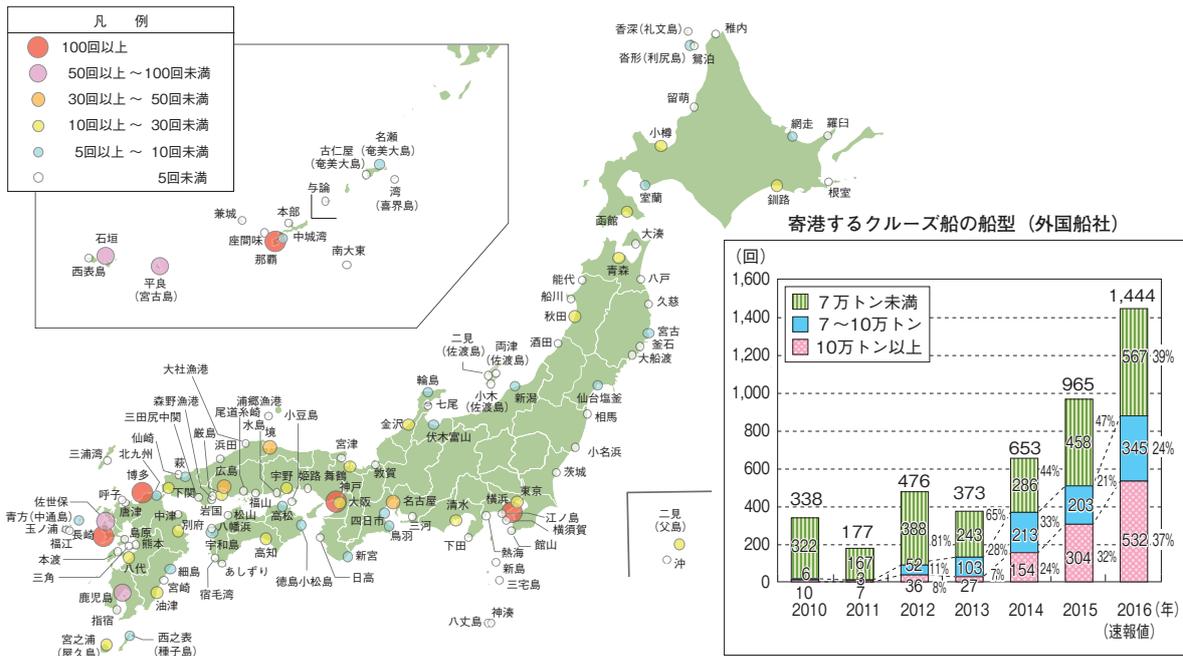
図表1-79 クルーズ船による外国人入国者数(概数)



大型クルーズ船(境港)

注：1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、各港で重複して計上するのではなく1人の入国として計上。
資料：法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数(乗員除く)から国土交通省港湾局作成

図表1-80 クルーズ船の寄港する港湾(2016年)



出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

資料：国土交通省港湾局作成

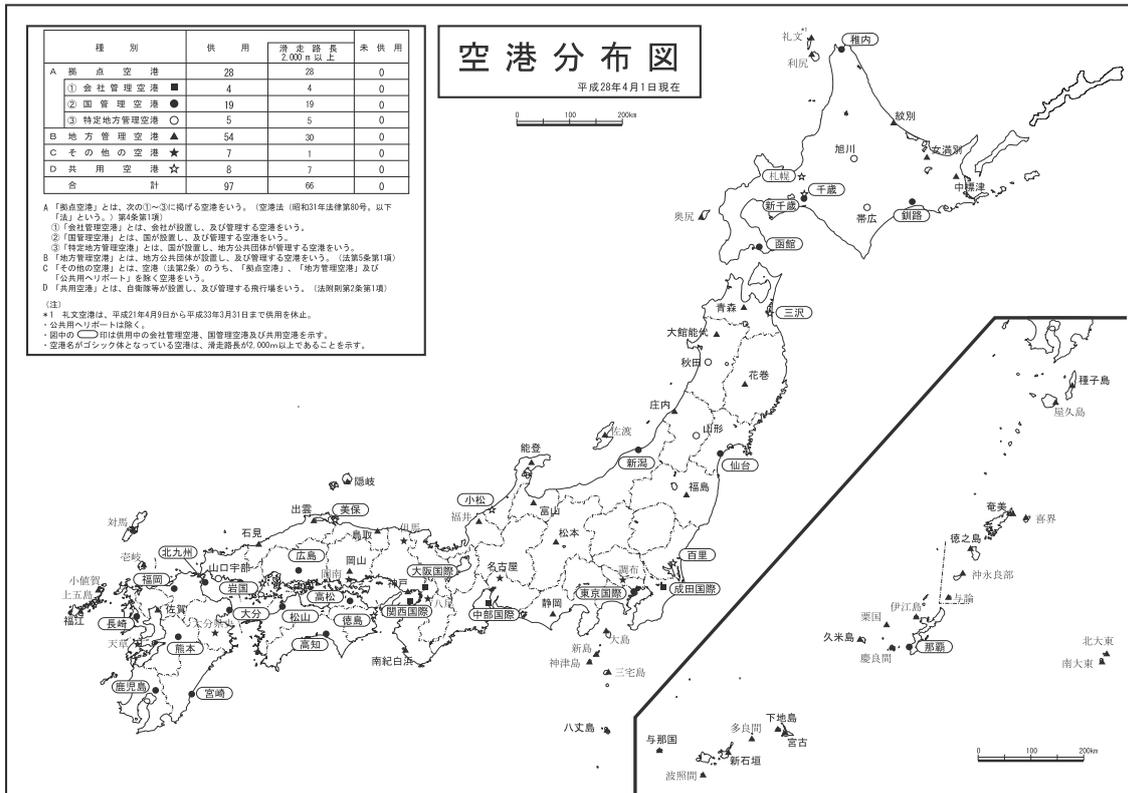
第5節 航空ネットワーク

我が国においては、2016年度末時点で、全国で97の空港が存在している。近年の主な空港整備の動きとしては、中部国際空港（セントレア）の開港（2005年2月）、関西国際空港第2滑走路（4,000メートル・24時間）供用開始（2007年8月）、成田国際空港第2滑走路（2,500メートル）供用開始（2009年10月）、東京国際空港D滑走路・国際線地区運用開始（2010年10月）、関西国際空港第2ターミナル（国内線）（LCC専用ターミナル）供用開始（2012年10月）、東京国際空港C滑走路3,360メートル化（2014年12月）、成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）整備完了（2015年3月）、関西国際空港第2ターミナル（国際線）（LCC専用ターミナル）供用開始（2017年1月）などが挙げられ、航空ネットワークの充実に向けて着実に整備が進められてきた。その結果として、我が国の全人口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている割合はほぼ100%となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、人口減少・少子高齢化時代の中で、更なる効率的な空港運営が求められている。

こうした中、2013年6月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。関西国際空港及び大阪国際空港については2016年4月から運営委託を開始しており、仙台空港については2016年7月からのコンセッション方式による運営委託を開始した。

図表1-81 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

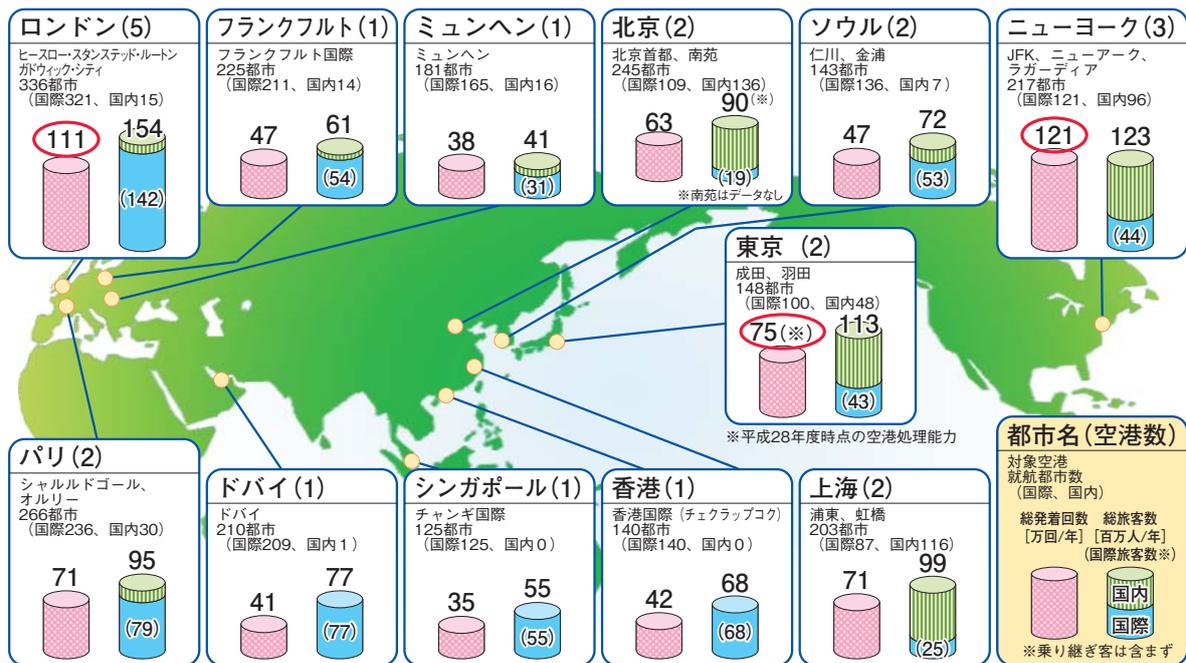
我が国最大の都市圏にある首都圏空港は、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。具体的には、国内線旅客数の約66%、国際線旅客数の約56%、国際航空貨物の約69%が首都圏空港を利用しており、日本経済の一層の発展や、訪日外国人旅行者の更なる増加への貢献が期待されている。

首都圏空港と諸外国の主要空港との比較については、我が国は年間合計発着枠の75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着枠が100万回を超えているところもある。我が国では、現在、東京国際空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化を進めている。

また、国際線就航都市数は、2016年度時点で100都市（首都圏周辺の空港（静岡、茨城）の実績を含む。）となっており、これは他のアジアの主要空港においては、ソウル（136都市）、香港（140都市）、シンガポール（125都市）、北京（109都市）よりも少ない現状にある。

関西国際空港と中部国際空港の国際線就航都市数は、2016年度時点で、それぞれ61都市、32都市であり、我が国の国際ゲートウェイの一翼として機能している。

図表1-82 諸外国の主要空港との比較



注1：発着回数、旅客数は2015年のデータ

注2：就航都市数は2016年10月30日～11月5日で、定期旅客便の直行便が就航している都市数

資料：国土交通省航空局作成

我が国では2012年にLCC事業が開始された。2017年1月時点で、ピーチアビエーションは国内14路線・国際12路線、ジェットスター・ジャパンは国内16路線・国際8路線、バニラ・エアは国内3路線・国際7路線、春秋航空日本は国内4路線・国際4路線へネットワークを展開している。

図表1-83 本邦LCC就航状況一覧

国内	APJ	JJP	VNL	SJO	国際	APJ	JJP	VNL	SJO
成田-札幌	✓	✓	✓	✓	羽田-桃園	✓			
成田-関西	✓	✓		✓	羽田-仁川	✓			
成田-福岡	✓	✓			羽田-浦東	✓			
成田-那覇	✓	✓	✓		成田-香港		✓	✓	
成田-大分		✓			成田-桃園		✓	✓	
成田-熊本		✓			成田-高雄			✓	
成田-鹿児島		✓			成田-マニラ		✓		
成田-高松		✓			成田-ホーチミン			✓ (桃園経由)	
成田-松山		✓			成田-セブ			✓	
成田-奄美			✓		成田-武漢				✓
成田-広島				✓	成田-重慶				✓
成田-佐賀				✓	成田-天津				✓
関西-札幌	✓	✓			成田-ハルビン				✓
関西-那覇	✓	✓			関西-桃園	✓	✓	✓	
関西-福岡	✓	✓			関西-香港	✓	✓		
関西-宮崎	✓				関西-釜山	✓			
関西-鹿児島	✓				関西-高雄	✓			
関西-松山	✓				関西-仁川	✓			
関西-新石垣	✓				関西-マニラ		✓		
関西-仙台	✓				関西-浦東	✓			
関西-長崎	✓				中部-桃園		✓		
中部-札幌		✓			中部-マニラ		✓		
中部-鹿児島		✓			那覇-香港	✓			
中部-那覇		✓			那覇-仁川	✓			
中部-福岡		✓			那覇-桃園	✓		✓	
福岡-那覇	✓								
(路線数)	(14)	(16)	(3)	(4)	(路線数)	(12)	(8)	(7)	(4)

2017年1月時点

※APJ：ピーチ・アビエーション、JJP：ジェットスター・ジャパン、VNL：バニラ・エア、SJO：春秋航空日本

資料：国土交通省航空局作成

第Ⅱ部 交通分野のユニバーサルデザイン化

第1章 背景と経緯

我が国は、世界に前例のない早さで高齢化が進み、世界最高水準の高齢化率となり、世界のどの国もこれまで経験したことのない超高齢社会を迎えている。一方で、急速な少子化も進展しており、我が国の将来の社会経済に多大な影響を及ぼす。こうした中で、少子高齢化する社会への対応が求められている。

また、障害者の権利及び尊厳に関する国際的な議論の高まりから、2006年12月、国連総会において、障害者に関する初めての国際約束となる障害者の権利に関する条約が採択され、2008年5月に発効した。2016年3月1日現在、同条約の締約国（地域や機関を含む。）数は162となっている。我が国も2014年1月に同条約を締結したところである。

さらに、年齢や障害の有無等にかかわらず、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現することが必要である。

我が国としてあるべき共生社会を目指す中では、まず、高齢者、障害者、乳幼児連れ、外国人などが社会生活を行う上での物理的な障壁（バリア）をはじめ、社会的、制度的及び心理的な障壁も含めて現に存在するものを除去すること（「バリアフリー」という考え方）が重要である。

加えて、そもそも、施設や製品等について、すべての人が使いやすいものになるよう設計開発の段階からデザインすること（「ユニバーサルデザイン」という考え方）も必要不可欠である。

このように、単にバリアを除去するだけでなく、すべての人が使いやすいユニバーサルデザインの考えを取り入れることが求められている。

交通分野においても、共生社会の実現に向けて、高齢者、障害者、乳幼児連れ、訪日外国人旅行者等に関する動向を踏まえ、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向け、ハード・ソフトの両面において、公共交通機関や歩行空間に関するバリアフリー化やユニバーサルデザイン化に向けた取組を進めていくことが重要である。

あわせて、交通分野のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化は、高齢者、障害者等の外出を促進し、健康の増進につながることも期待される。

以上を踏まえて、本章では、高齢者、障害者等の現況についてデータをもとに概観した上で、交通分野に関連する事項を中心に、近年におけるユニバーサルデザイン関連法令等の整備の経緯を概観する。

第1節 高齢者、障害者等の現況

(1) 高齢者等の状況

高齢者数が増加し、高齢化率が上昇する中で、働く高齢者が増加するとともに、高齢者の外出頻度が高まっており、高齢者の外出手段として公共交通が利用されることも多い。

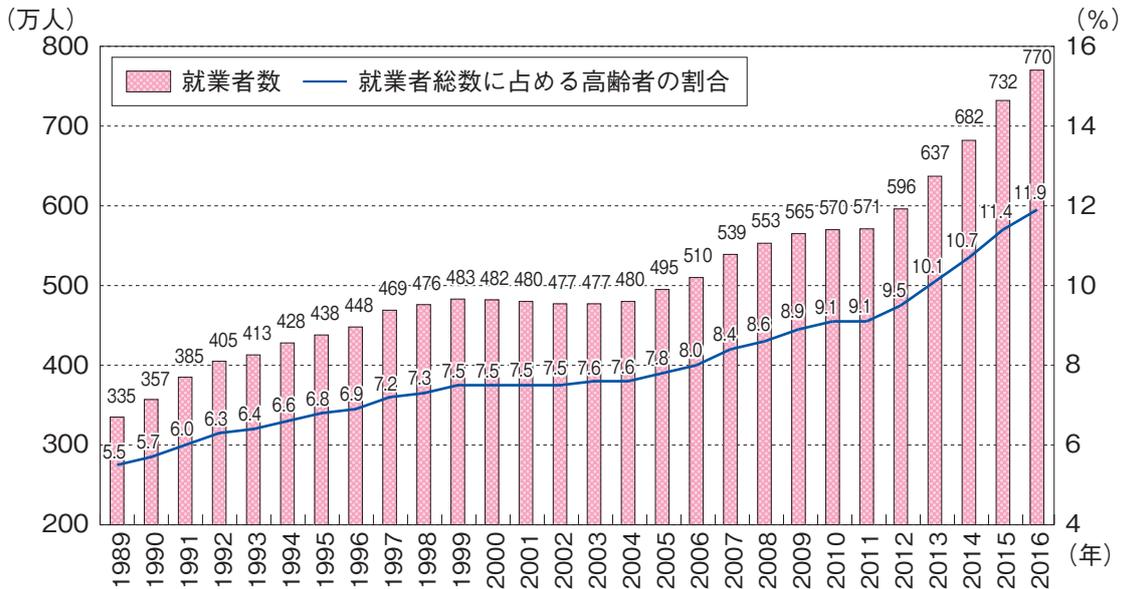
a. 高齢者数及び高齢化率

我が国の総人口は、2015年10月1日現在、1億2,709万人となっている。65歳以上の高齢者人口は、3,347万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は26.6%となり、年々高くなってきている。

b. 高齢者の就業者数

65歳以上の高齢者の就業者数は、ここ数年急速に上昇してきており、2016年には770万人と過去最多となっている。また、15歳以上の就業者総数に占める高齢者の割合についても、同様に急速な上昇傾向にあり、2016年には11.9%と過去最も高くなっている。

図表2-1 高齢者の就業者数の推移



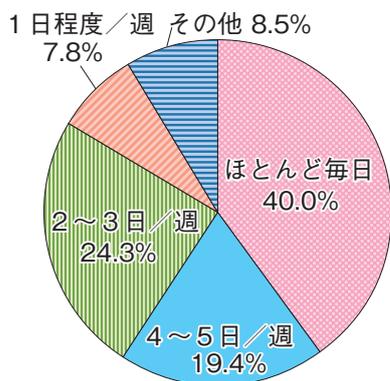
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

c. 高齢者の外出頻度

65歳以上の高齢者の1人あたりトリップ数をみると、三大都市圏では増加傾向、地方都市圏では2005年を境に増加となっており、高齢者の移動回数が高くなっている。また、三大都市圏における高齢者の移動時の代表輸送機関の分担率（平日）についてみると、自動車が高くなる傾向がある一方で、鉄道・バスの分担率の合計値も2005年から2010年にかけて17.8%から19.3%に上昇している。

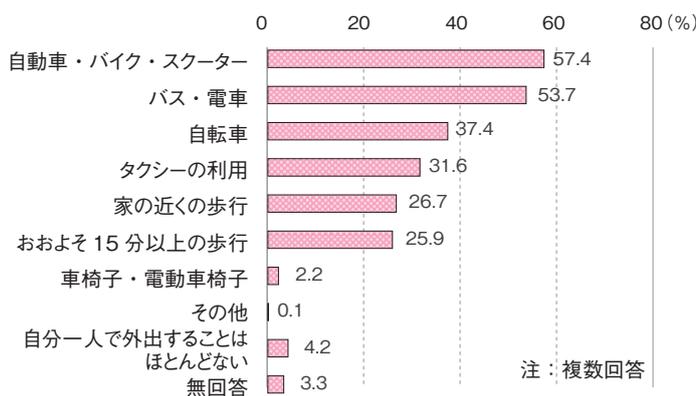
また、2014年においては、高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%を超えている。さらに、外出手段としてバス・電車を利用する高齢者は5割を超え、タクシーを利用する高齢者も3割を超えている。

図表2-2 高齢者の外出頻度 (2014年)



資料 (左右) : 内閣府「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査」

図表2-3 高齢者の主な外出手段 (2014年)



d. 少子化の状況

我が国の年間の出生数は、1984年には150万人を割り込み、1991年以降は増加と減少を繰り返しながら、緩やかな減少傾向となっている。また、合計特殊出生率をみると、2005年には過去最低である1.26まで落ち込み、その後近年はゆるやかな上昇傾向が続いており、2015年は1.45となった。

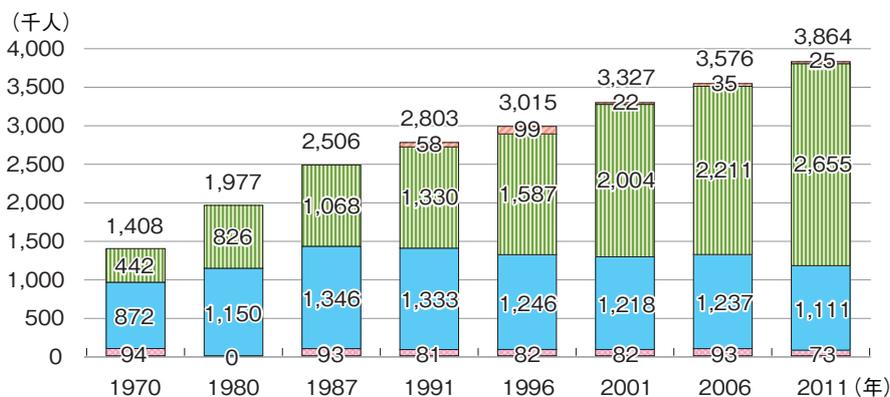
(2) 障害者の状況

障害者数が増加する中で、働く障害者が増加し、障害者の外出頻度が高くなっているが、そうした中で、昨年の駅ホームにおける視覚障害者の転落事故の発生等、障害者の外出時の安全確保も課題となっている。

a. 障害者数

身体障害者数は、2011年は約386万人となっている。高齢化が進展する中で65歳以上の身体障害者が大幅に増加していることが、総数の増加をもたらしている。また、知的障害者及び精神障害者数も増加してきている。

図表2-4 身体障害児・者 (在宅) 数の推移



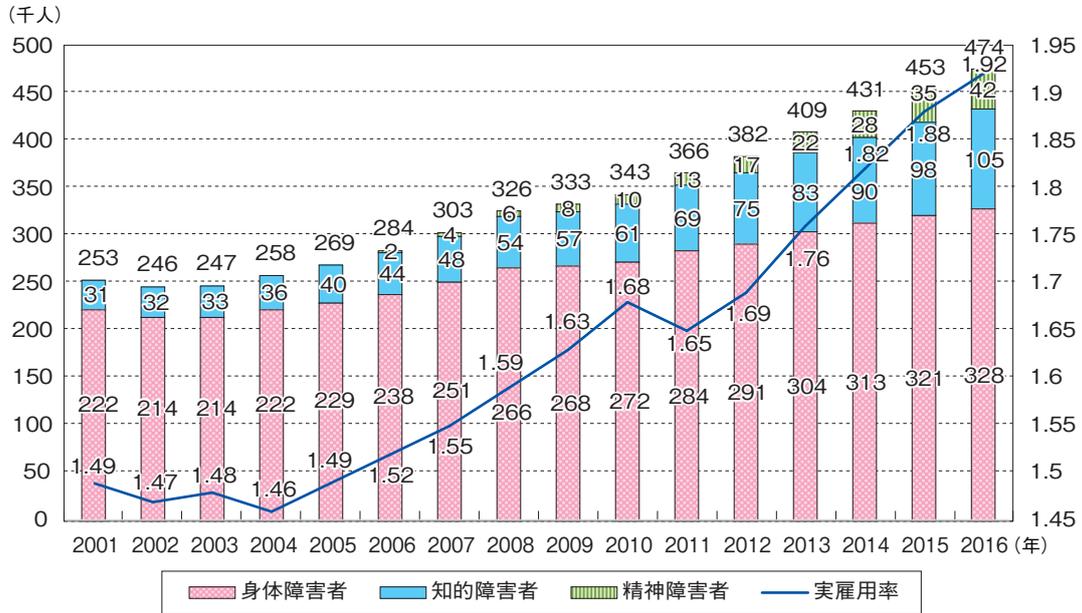
注 : 昭和55年は身体障害児 (0~17歳) に係る調査を行っていない。

資料 : 厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(昭和45年,55年,62年,平成3年,8年,13年,18年)、厚生労働省「生活のしづらさに関する調査」(平成23年)

b. 障害者の就業者数

民間企業において雇用されている障害者の数及び実雇用率は増加傾向にあり、2016年でそれぞれ約47万人、1.92となっている。

図表2-5 雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移

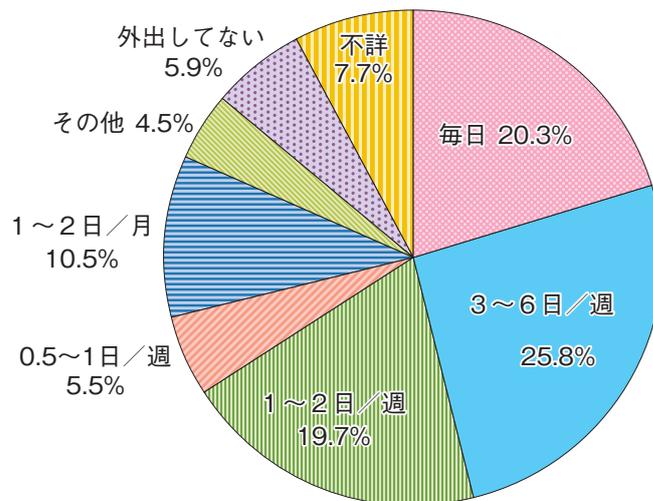


資料：厚生労働省「平成28年障害者雇用状況の集計結果」より国土交通省総合政策局作成

c. 障害者の外出頻度

障害者の外出状況を見ると、毎日外出する人は20.3%、週1回以上外出する人は65.9%、月1回以上外出する人は81.9%となっている。

図表2-6 障害者の外出頻度 (2011年)

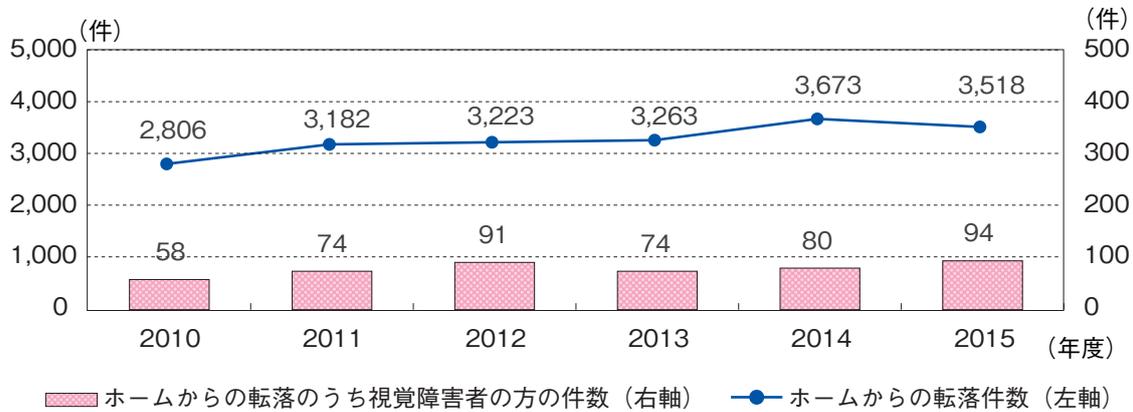


資料：厚生労働省「平成23年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）」結果より国土交通省総合政策局作成

d. 障害者の外出時における安全の状況

2015年度における鉄道駅のホームからの転落件数（健常者の方の転落を含む）は3,518件であり、このうち視覚障害者の転落件数は94件（2.7%）となっている。

図表2-7 ホームからの転落件数の推移



資料：国土交通省鉄道局

注) ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

注) ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

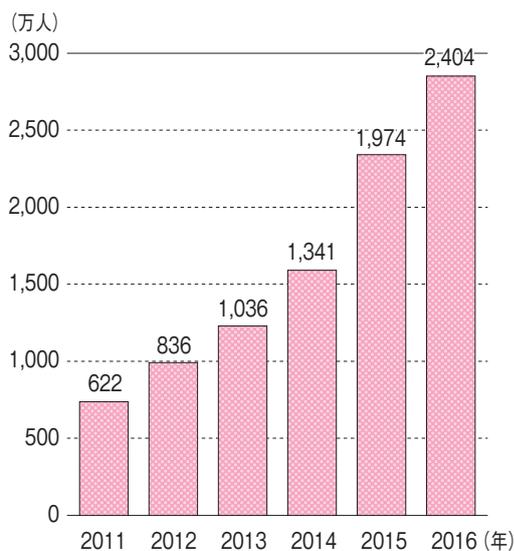
注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

(3) 訪日外国人旅行者の状況

我が国を訪れる外国人旅行者数は、2016年は前年比22%増の2,404万人となった。5年前の2011年の622万人と比べると3.9倍と急激に増加している。

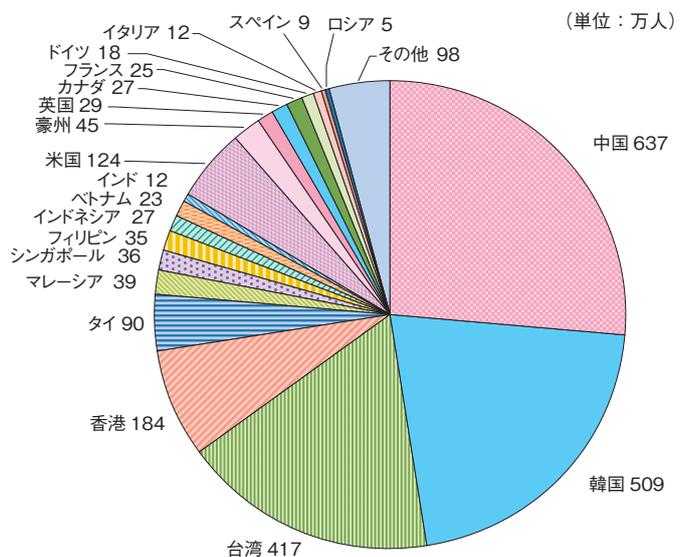
2016年の訪日外国人の国籍・地域別の人数は、上から順に、中国637万人、韓国509万人、台湾417万人、香港184万人、米国124万人、タイ90万人となっている。

図表2-8 訪日外国人旅行者等数の推移



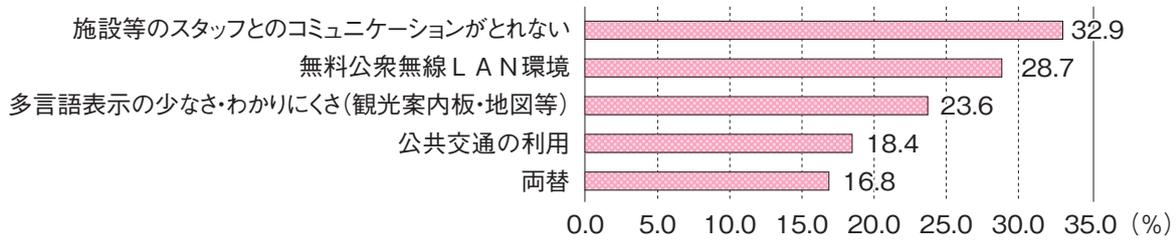
資料：日本政府観光局(JNTO)

図表2-9 国籍・地域別の訪日外国人旅行者等数 (2016年)



また、訪日外国人旅行者が旅行中困ったこととして、「施設等のスタッフとのコミュニケーションが取れない」(32.9%)、「多言語表示の少なさ・わかりにくさ」(23.6%)が上位に挙げられており、様々な国・地域から日本を訪れる外国人が増加している中、言葉のバリアフリーを進めることも必要となっている。

図表2-10 訪日外国人旅行者が旅行中に困ったこと（上位5項目・複数回答）



資料：観光庁「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関するアンケート」(2016年度)

(4) 小括

以上のように、高齢者や障害者が増加し、また、積極的に外出している中、交通分野においても、日常生活や社会生活を営むに当たって必要不可欠な移動を安全かつ円滑に行うことができるような環境を整えることが必要である。また、訪日外国人旅行者等の増加に対応し、言葉の壁を超えたコミュニケーションや情報提供を可能とする環境整備も必要となっている。さらに、社会全体で少子化対策を進めるため、子育てしやすい環境づくりも必要である。このように、我が国における社会情勢の変化に対応するため、交通分野のユニバーサルデザイン化を図ることが求められている。

第2節 関連法令等の整備の進展

第1節で概観した社会情勢の変化に対応して、政府としては、高齢社会対策基本法や少子化対策基本法、障害者関連法において、施策の基本的な考え方の枠組みを明らかにするとともに、交通分野におけるバリアフリー化を進めるため、バリアフリー法、更には交通政策基本法を制定し、交通分野のユニバーサルデザイン化に向けての具体的な制度を整備してきている。

- (1) 高齢社会対策基本法及び少子化社会対策基本法
- (2) 障害者関連法
- (3) 交通分野におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化施策の展開
 - a. 交通バリアフリー法
 - b. バリアフリー法
 - c. バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱
 - d. 交通政策基本法及び交通政策基本計画
 - e. ユニバーサルデザイン2020行動計画
 - f. 交通分野のユニバーサルデザイン化に関連する国の支援

第2章 進捗状況

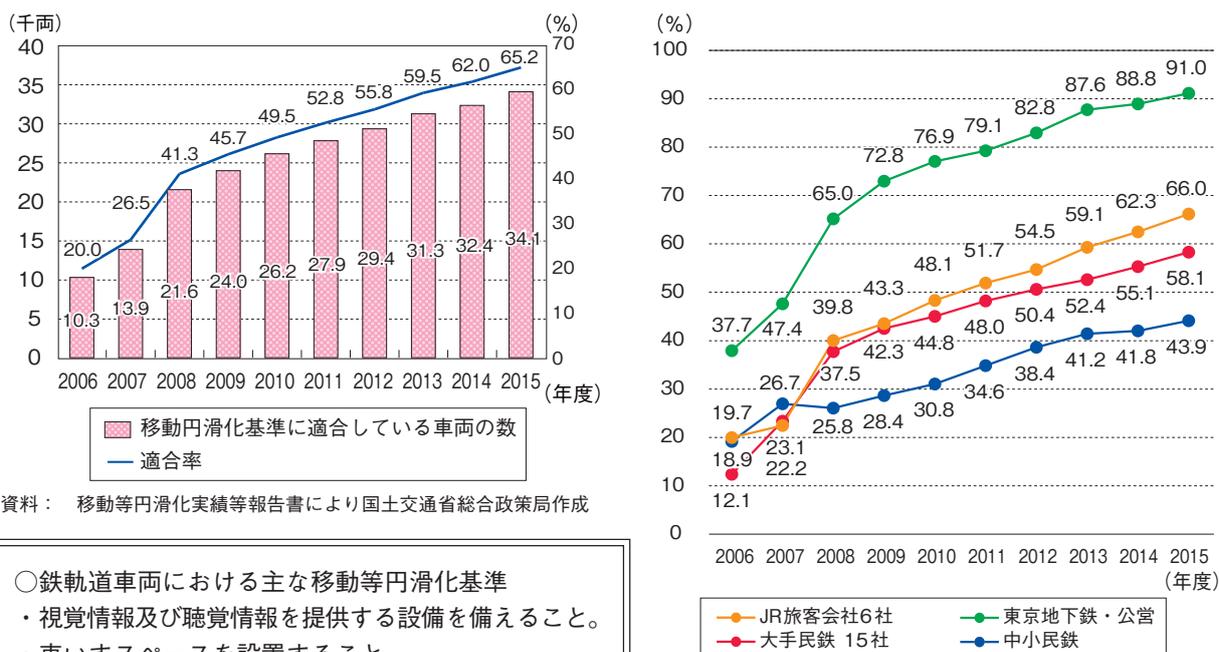
第2章では、各種のデータをもとに、車両等のバリアフリー化、旅客施設等のバリアフリー化及び心のバリアフリーの進捗状況を見ていく。その上で、第1章も踏まえつつ、見えてきた課題を整理する。

第1節 車両等のバリアフリー化の進捗状況

(1) 鉄軌道車両

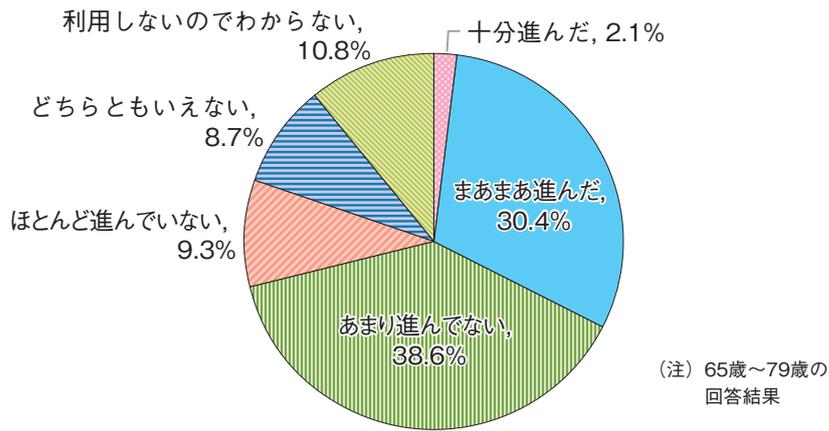
公共交通移動等円滑化基準に適合した鉄軌道車両数は、2015年度末現在で34,140両、適合率は65.2%であり、2010年度末の49.5%から5年間で15.7ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに適合率を約70%とすることを目標としている。JR、大手民鉄、東京地下鉄・公営及び中小民鉄の4つのカテゴリに分けると、最も高い東京地下鉄・公営の適合率は91.0%、最も低い中小民鉄は43.9%となっている。

図表2-11 公共交通移動等円滑化基準に適合した鉄軌道車両の導入状況の推移
(左図：全体の状況 右図：事業者別の状況)



利用者による鉄軌道車両におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいる」（「十分に進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）と回答した割合が32.5%となり車両等の中では高いが、「進んでいない」と回答した割合も47.9%となっている。

図表2-12 鉄軌道車両におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



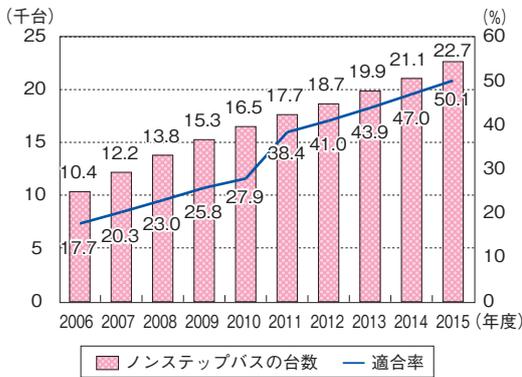
資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」(2015年度)

(2) 乗合バス

a. ノンステップバス

ノンステップバスの車両数は、2015年度末現在で22,665両、適合率は50.1%であり、2010年度末の27.9%から5年間で22.2ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、平成32年度までに適合率を約70%とすることを目標としている。地域別に適合率を見ると、三大都市圏で65.8%である一方で、その他地域では32.5%であり、また、都道府県別では、最も高いところが90%を越える一方で、10%前後のところもいくつかあるなど、地域ごとにばらつきがある。

図表2-13 全国のノンステップバスの導入台数と適合率の推移



資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

【参考：地域別のノンステップバスの適合率】

- ・三大都市圏：65.8%
- ・その他地域：32.5% ※2015年度末時点
(三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の各都府県をいう。)

○バスにおける主な移動等円滑化基準

- ・視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
- ・車いすスペースを設置すること。
- ・低床バスとすること。
- ・筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること。

b. スロープ又はリフト付きバス

スロープ又はリフト付きバスの車両数は、2015年度末現在で895両、適合率は5.9%であり、2010年度末の3.0%から5年間で2.9ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに適合率を約25%とすることを目標としている。

図表2-14 全国のスロープ又はリフト付きバスの導入台数と適合率の推移

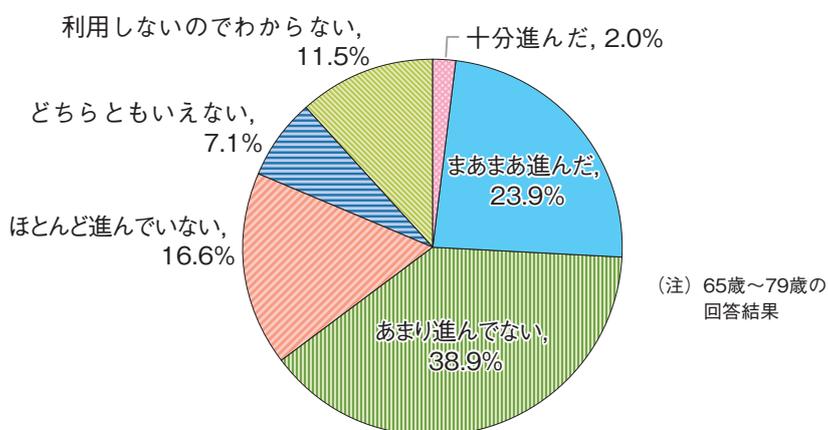


資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：「スロープ又はリフト付バス」は、中扉に設けられたスロープ又はリフトを使って、主に車椅子使用者の乗降を円滑に行うことができるものであって、バリアフリー法の移動円滑化基準に適合するバスをいう。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

一方、利用者によるバスにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とするものが全体の55.5%を占める。

図表2-15 バスにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

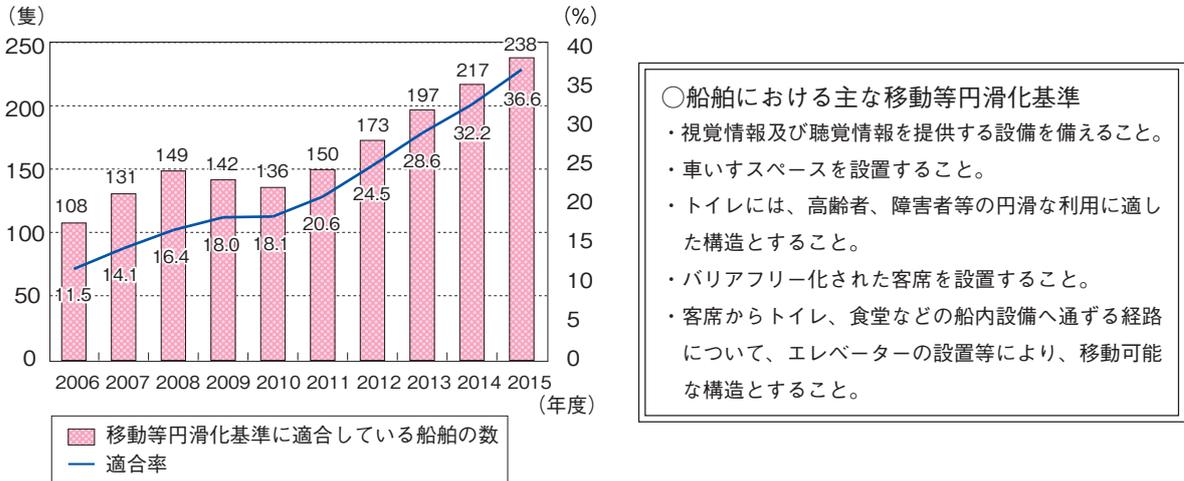


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(3) 旅客船

移動等円滑化基準に適合した旅客船数は、2015年度末現在で238隻、適合率は36.6%であり、2010年度末の18.1%から5年間で18.5ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに適合率を約50%とすることを目標としている。

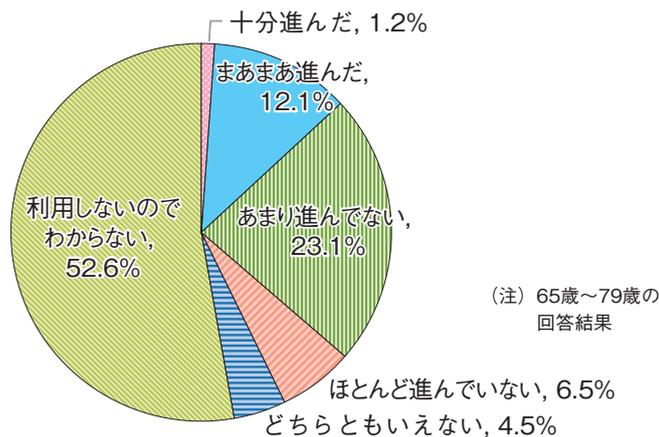
図表2-16 公共交通移動等円滑化基準に適合した旅客船数と適合率の推移



資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

一方、利用者による旅客船におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「利用しないのでわからない」とする人が、半数以上を占める一方で、利用する人の約7割が「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）としている。

図表2-17 船舶におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

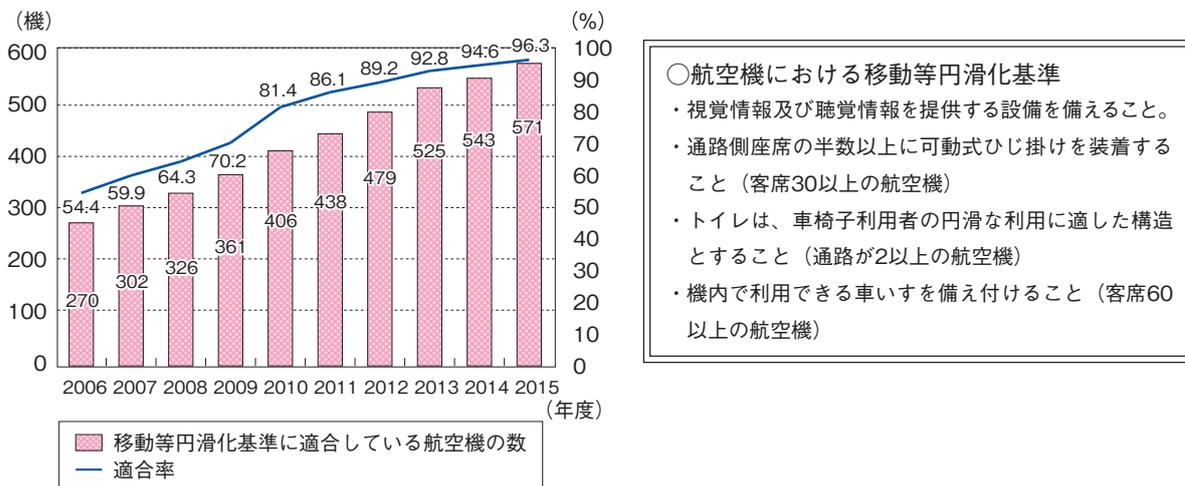


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」(2015年度)

(4) 航空機

移動円滑化基準に適合した航空機数は、2015年度末現在で571機、適合率は96.3%であり、2010年度末の81.4%から5年間で14.9ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに適合率を100%とすることを目標としている。

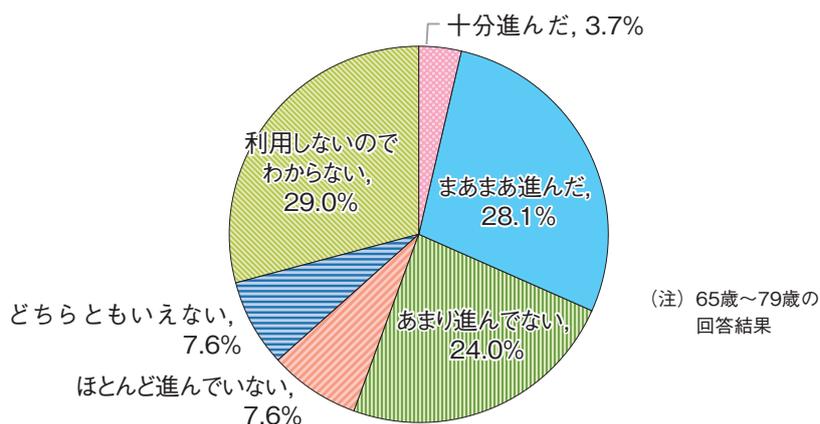
図表2-18 公共交通移動等円滑化基準に適合した航空機数と適合率の推移



資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

利用者による航空機におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識は、「進んでいる」（「十分進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）（31.8%）及び「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）（31.6%）と回答した割合がそれぞれほぼ同じ数値を示しており、車両等の中では実感として最もバリアフリー化が進んでいる。

図表2-19 航空機におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

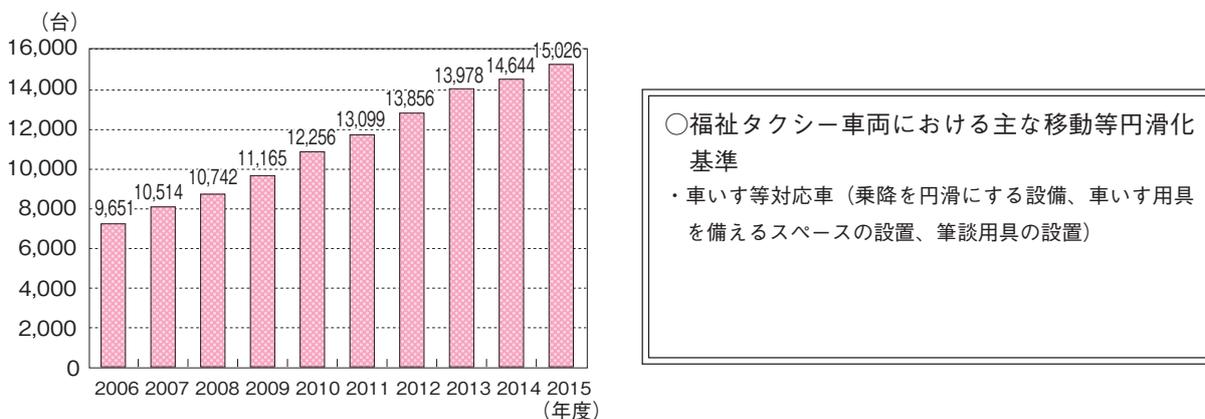


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(5) タクシー

福祉タクシー（いわゆるユニバーサルデザインタクシーも含まれる。）の車両数は、2015年度末現在で15,026台であり、2010年度末の12,256台から5年間で2,770台増加している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約28,000台とすることを目標としている。

図表2-20 福祉タクシー車両の導入状況の推移

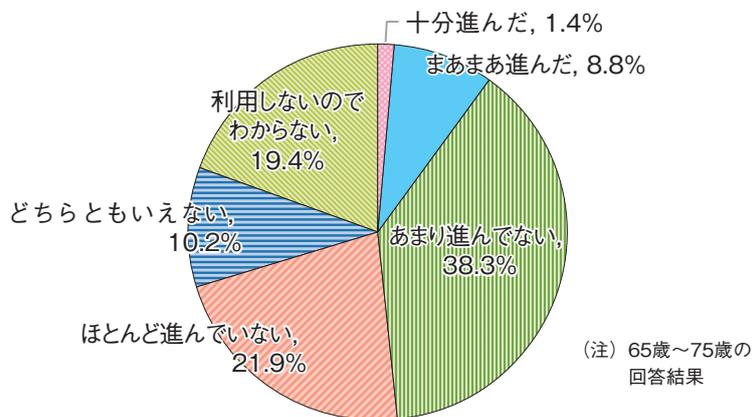


○福祉タクシー車両における主な移動等円滑化基準
 ・車いす等対応車（乗降を円滑にする設備、車いす用具を備えるスペースの設置、筆談用具の設置）

資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

利用者によるタクシーにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、車両関係の中で（鉄軌道車両、バス、旅客船、航空機、タクシー）、「進んでいる」（「十分に進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）と回答した割合が10.2%と最も低い。

図表2-21 タクシーにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

第2節 旅客施設等（交通結節点等）のバリアフリー化の進捗状況

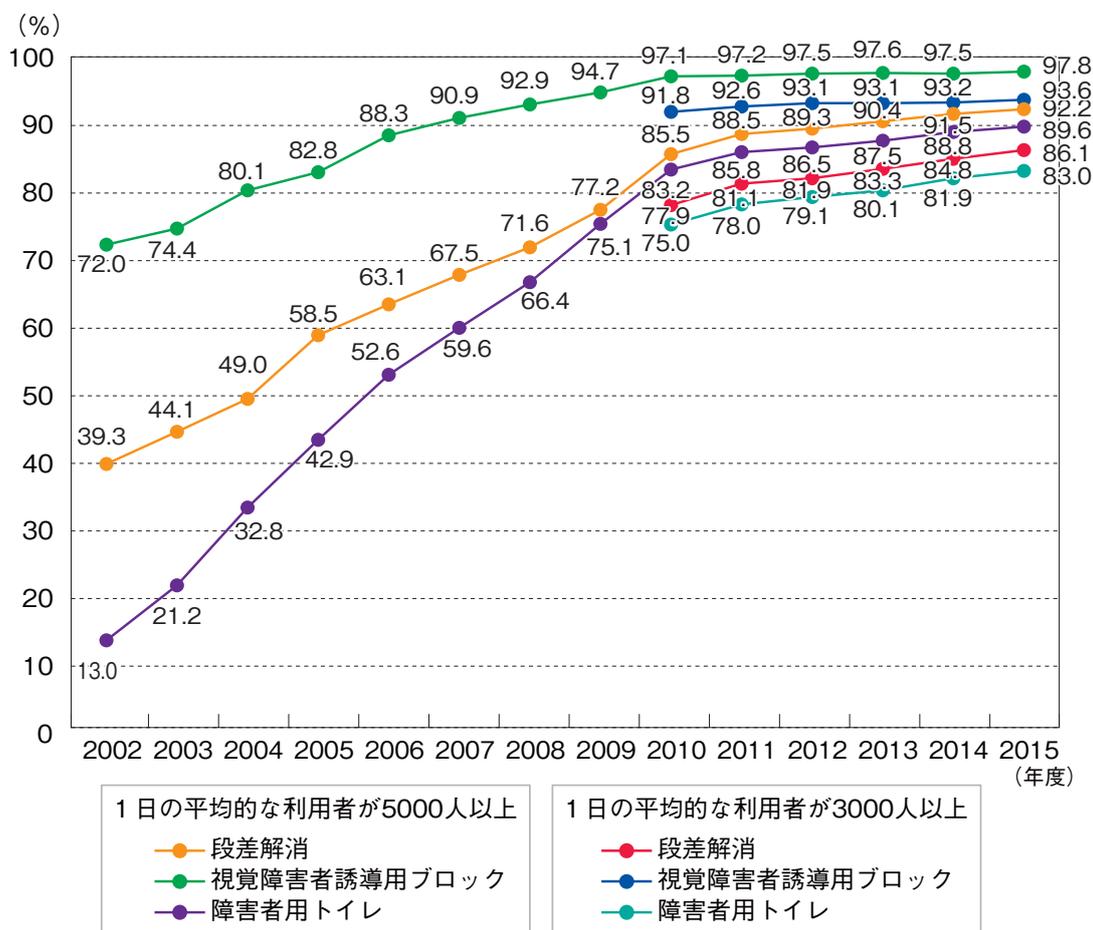
1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客ターミナル及び空港）の段差解消率は、2015年度末現在で86.1%であり、2010年度末の77.9%から5年間で8.2ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約100%とすることを目標としている。

同旅客施設における視覚障害者誘導用ブロックの整備率は、2015年度末現在で93.6%であり、2010年度末の91.8%から5年間で1.8ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約100%とすることを目標としている。

同旅客施設における障害者用トイレの整備率は、2015年度末現在で83.0%であり、2010年度末の75.0%から5年間で8ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約100%とすることを目標としている。

なお、2011年3月31日より前は、交通バリアフリー法に基づき、1日当たりの平均的な利用者が5,000人以上の旅客施設についてそれらの目標が定められていた。2006年度から2015年度までに係るそれらの目標に係る数値も、下の折れ線グラフにあわせて表示している。

図表2-22 旅客施設（交通結節点等）のバリアフリー化の進捗状況



資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

○旅客施設における主な移動等円滑化基準

- ・段差解消：公共用通路と車両等の乗降口との経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するものを、乗降場ごとに一以上設置
- ・視覚障害者誘導ブロック：線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したもの
- ・障害者用トイレ：トイレの構造等を音・点字等で表示したもの

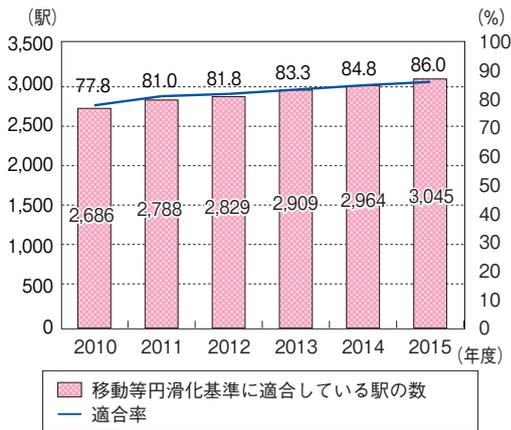
(1) 鉄軌道駅

a. 段差解消、視覚障害者誘導用点字ブロック、障害者対応トイレ

1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上の鉄軌道駅について、2015年度末現在、段差が解消されているものは3,045駅で、段差解消率は86.0%である。

視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは3,320駅で、整備率は93.7%である。障害者用トイレが整備されているものは2,754駅で、整備率は83.0%である。

図表2-23 段差解消の進捗状況



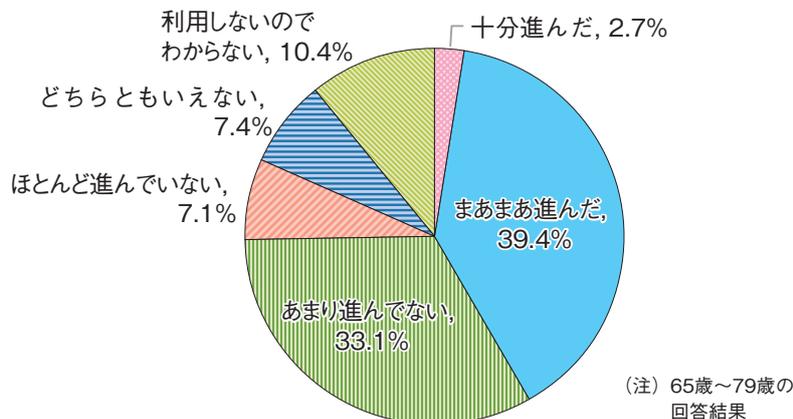
資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：1日あたりの平均利用者が3,000人以上の駅数を対象。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

【参考：地域別の鉄軌道駅（利用者3,000人以上／日）の各設備の進捗状況】※2015年度末時点
 段差解消率：三大都市圏：約89% その他地域：約78%
 視覚障害者誘導用ブロック設置率：三大都市圏：約97% その他地域：約86%
 障害者用トイレ設置率：三大都市圏：約86% その他地域：約72%
 （三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の各都府県をいう。）

利用者による鉄軌道駅におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいる」（「十分進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）（42.1%）と回答した割合が「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）（40.2%）と回答した割合を超えており、他の旅客施設と比較して、進んでいる実感が高い。

図表2-24 鉄軌道駅におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

b. 駅ホームの転落防止対策

2016年8月15日、東京地下鉄銀座線青山一丁目駅において、盲導犬を連れてホーム上を歩いていた視覚障害のある人が線路内に転落し、亡くられる事故が発生した。また、同年10月16日にも、近畿日本鉄道大阪線河内国分駅において、視覚障害のある人が線路内に転落し、亡くられる事故が起こる等、駅ホームからの転落事故が発生している。

鉄道は、年間延べ230億人以上が利用し、我が国の経済、社会を支える欠くことのできない公共交通機関であり、その輸送の安全確保は、交通機関として最大の使命であることから、国土交通省は、2016年8月26日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を開催し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行ってきた。2016年12月の中間とりまとめにおいては、ハード対策として、10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として2020年度までにホームドアを整備することとした。また、整備条件を満たしていない場合については、新しいタイプのホームドア（コラム1②参照）により対応する場合は、概ね5年を目途に整備又は整備に着手すること等とした。10万人未満の駅についても、駅の状況等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備することとした。こうした取組により、交通政策基本計画において、2020年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとなった。

2015年度末現在、ホームドアの設置駅数は665駅であり、引き続き整備が進んできているが、1日の平均的な利用者数が比較的多い駅について見てみると、10万人以上の駅では260駅中82駅、1万人以上の駅では2,131駅中445駅、3千人以上の駅では3,542駅中611駅となっており、更なる取組が必要な状況となっている。

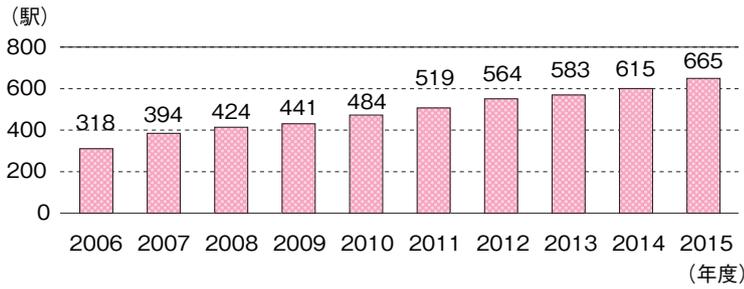
また、同中間とりまとめにおいては、1万人以上の駅に2018年度までに内方線付き点状ブロックを整備することとしたほか、主なソフト対策として、ホームドア未整備駅における駅員等による視覚障害のある人への誘導案内の実施、視覚障害のある人が明確に気づく声かけをはじめとした駅員等による対応の強化、旅客による声かけや誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練等への協力についても盛り込まれた。

図表2-25 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ概要（2016年12月）

<p>1. 駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策の考え方</p> <p>○ハード面：ホームドアと内方線付き点状ブロックの整備を中心に転落防止対策を講じ、その整備の加速化を図る。</p> <p>○ソフト面：駅員等による乗車・降車の誘導案内を中心に転落防止対策を講じる。</p> <p>○フォローアップ：国土交通省において、検討会を活用して進捗管理を実施し、ハード・ソフト両面の取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開する等、鉄道事業者の積極的な取組を促進していく。</p>	<p>2. 主なハード対策（続き）</p> <p>■国は、鉄道事業者に対して必要な支援を行うとともに、地方公共団体に対して支援を求めるとし、引き続き、三位一体の取組により進めていく。</p> <p>○内方線付き点状ブロック：（10万人以上の駅は概ね整備済み）</p> <p>■1万人以上の駅：平成30年度までに整備。</p> <p>■3千人以上の駅：可能な限り速やかに整備。</p>
<p>2. 主なハード対策</p> <p>○ホームドア：（引き続き10万人以上の駅を優先的に整備）</p> <p>■利用者10万人以上の駅：</p> <p>（ア）整備条件（※）を満たしている場合、原則として平成32年度までに整備。 ※整備条件・・・車両の扉位置一定、ホーム幅を確保できる等</p> <p>（イ）整備条件を満たしていない場合</p> <p>・新しいタイプのホームドアにより対応する場合、概ね5年をメドに整備/整備着手。</p> <p>・車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備。</p> <p>・車種等の混在が多く扉位置不揃いの解消が困難な場合等、ソフト対策を重点実施。</p> <p>■利用者10万人未満の駅：駅の状況等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備。</p> <p>■技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアを「新型ホームドア導入検討の手引き」も活用し、積極的に普及促進。また、コスト低減等による一層の普及促進のため、国土交通省と鉄道事業者等による「新型ホームドアに関する技術WG（仮称）」を設置。</p> <p>→交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）において、平成32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図る。</p>	<p>3. 主なソフト対策</p> <p>○駅員等による対応の強化：</p> <p>■ホームドア未整備駅において、誘導案内の申し出のあった視覚障害のある人に対し、駅員等による誘導案内を実施、危険時に視覚障害のある人が明確に気づく声かけ。</p> <p>■駅員等の接遇能力向上に向けた教育の充実。</p> <p>○旅客による声かけ、誘導案内の促進等：</p> <p>■視覚障害のある人に対する具体的な誘導案内の方法を盛り込むとともに、歩きスマホ等の迷惑行為を行わないよう呼びかける啓発を実施。</p> <p>○心のバリアフリーの理解促進等：</p> <p>■「企業における汎用性のある研修プログラム」検討への協力、バリアフリー教室の内容の充実等。</p> <p>○駅における盲導犬訓練等への協力</p> <p>4. その他の安全性向上に資する考え方</p> <p>○短期的に結論を得ることが難しいもの等であり、安全性向上等に資するものは検討を継続。</p> <p>視覚障害者用誘導ブロックの敷設基準、明度・輝度・コントラストへの配慮、ボランティア活用の検討 等</p>

資料：「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ（国土交通省鉄道局）より国土交通省総合政策局作成

図表2-26 ホームドア設置駅数の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

<ホームドアの整備イメージ>



図表2-27 ホームドアの設置状況



資料：国土交通省鉄道局作成

【コラム1：ホームドアに関する鉄道事業者の取組事例】

＜①最近のホームドアの導入事例（予定を含む。）＞

駅ホームにおける更なる安全性の向上を図るため、鉄道事業者においてホームドアの導入に向けた検討が引き続き行われている。最近では、前述のホームにおける転落事故や国土交通省の中間とりまとめも踏まえ、以下のとおり、主な鉄道事業者においてホームドア導入に向けた取組結果又は今後の方針が示されている。

(2017年4月末現在)

主要鉄道事業者における最近のホームドアの導入に関する取組の概要			
鉄道事業者	件名	概要	出典
小田急電鉄	小田急線6駅にホームドアを設置	新宿駅急行ホーム（4・5番ホーム）のほか、小田急線代々木八幡駅から梅ヶ丘駅の6駅計14ホームにおいて、2020年度までの使用開始を目標にホームドアを設置する。また、ホームと車両の間隔の大きい代々木八幡駅では、ホームドアの使用開始にあわせて、可動ステップ（乗降時の踏み外しや転落を防止するため、列車到着時に床面かステップが張り出し、隙間を少なくする設備）を導入し、さらなる安全性の向上を図る。	2016/10/27 プレスリリース
京成電鉄	日暮里駅にホームドアを設置	2017年度中の使用開始を目標に、会社としては初となるホームドアを日暮里駅（3階ホーム）に設置。また、京成上野駅及び日暮里駅（1階ホーム）においては固定柵を設置。このほか、空港第2ビル駅及び成田空港駅のホームドア設置についても、今後、両駅の施設所有者である成田空港高速鉄道（株）と調整を進めていく。	2016/11/15 プレスリリース
阪急電鉄	十三駅における可動式ホーム柵の設置	十三駅における3号線ホーム（宝塚本線 宝塚方面行）、4号線ホーム（宝塚本線 梅田方面行）、5号線ホーム（京都本線 河原町方面行）の各ホームに、2019年春頃までに可動式ホーム柵を設置。	2016/12/1 プレスリリース
JR東海（在来線）	在来線ホーム可動柵の開発等	開口部の幅が4m強の可動柵を試作し、動作試験を行った後、2018年初より東海道本線の金山駅において実証試験を行う予定。これにより、金山駅と刈谷駅の東海道本線ホームに可動柵を設置することを目指す。	2016/12/14 プレスリリース
相模鉄道	横浜駅2番線ホームドア運用開始	横浜駅で2016年3月6日より運用開始している3番線に引き続き、2番線のホームドアを2016年12月20日より運用開始。	2016/12/15 プレスリリース
近畿日本鉄道	大阪阿部野橋駅に可動式ホーム柵を設置	大阪阿部野橋駅の一部ホームにおいて、2018年度中を目途に可動式ホーム柵を設置。これに先立ち、2017年度中に同駅ホームの一部において、可動式ホーム柵を試験設置し実用上の課題を検証する。今後も、各駅の状況を勘案しながら、技術的に設置可能な駅から順次整備することを目指して検討していく。	2016/12/15 プレスリリース
京浜急行電鉄	2020年度までにホームドアを京急線主要5駅に設置	2010年に会社初となるホームドアを羽田空港国際線ターミナル駅に設置しているほか、2016年10月からは、これまで課題であったドア数やドア位置などが異なる車両が運行する路線に対応するホームドアの実証実験を三浦海岸駅にて開始するなど、他駅での導入検討を進めてきたところ。今後、2020年度までに、京急蒲田駅、京急川崎駅、横浜駅、上大岡駅、羽田空港国内線ターミナル駅の5駅において、ホームドアの設置を進めていく。	2016/12/22 プレスリリース
JR東日本	駅ホームの更なる安全性向上に向けた取組（計30駅のホームドア整備完了時期を前倒し）	2020年度末までに山手線4駅、京浜東北・根岸線27駅、総武快速線新小岩駅及び中央緩行線千駄ヶ谷・信濃町駅の計34駅にホームドアを整備する計画で進めていたが、整備時期を前倒しすることとし、具体的には、京浜東北線蔵駅を含め2020年度末までに整備予定としていた34駅のうち30駅について、施工計画の見直しや工事着手時期の前倒し等により、2019年度末までの整備完了を目指す。 ※同年3月14日付のプレスリリースにおいて、王子駅・御徒町駅の京浜東北線ホームドア工事に着手（使用開始予定：2018年度中）した旨を発表	2017/2/1・3/14 プレスリリース
京王電鉄	1日の利用者が10万人以上の駅へホームドアを整備	1日の利用者が10万人を超える駅へのホームドア整備を進める。これまでに、京王線新宿駅をはじめ5駅にホームドアを設置しているが、今後、新線新宿駅（2018年度使用開始予定）、渋谷駅（2019年度使用開始予定）、下北沢駅（2021年度使用開始予定）、明大前駅（連続立体交差事業に係る駅部工事の進捗にあわせて使用開始時期を検討）へのホームドア整備を進める。	2017/2/2 プレスリリース
西武鉄道	主要6駅にホームドアを整備	池袋駅において、ホームドアの整備を進めており、2017年度末に完了する予定。引き続き、1日あたりの乗降人数10万人以上の駅（将来の想定含む。）について、2020年度を目途とし、ホームドアの整備を計画している。これにより、計6駅（池袋駅（整備中）、練馬駅、西武新宿駅、高田馬場駅、所沢駅、国分寺駅）にホームドアが整備される。	2017/2/3 プレスリリース
JR西日本	京橋駅2番のりばで可動式ホーム柵を使用開始	学研都市線（片町線）京橋駅2番のりば（木津駅方面）の可動式ホーム柵について、2017年2月25日から供用開始。	2017/2/16 プレスリリース
相模鉄道	横浜駅1番線ホームドアの運用開始	横浜駅1番線のホームドアを2017年2月21日より運用開始。これをもって、横浜駅全てのホーム（1番線～3番線）へのホームドアの設置が完了。	2017/2/16 プレスリリース
JR東海（新幹線）	東海道新幹線 新横浜駅4番線ホームへの可動柵設置完了	東海道新幹線で利用者の多い「のぞみ」停車駅を対象に可動柵の設置を進めているところ。新横浜駅では、2番線ホーム（上り）、3番線ホーム（下り）に続き、2017年3月10日より、4番線ホーム（下り）での可動柵の使用を開始。来年度には、品川駅23番線ホーム（下り）及び新横浜駅1番線ホーム（上り）への設置を予定している。	2017/2/23 プレスリリース
東京メトロ	銀座線浅草駅ホームドア使用開始日が決定	東京メトロでは、全駅へのホームドア設置を進めているところ。銀座線浅草駅ホームドアについて、2017年3月25日（土）より設置を開始し、6月24日（土）より使用を開始。これにより、東京メトロにおけるホームドア設置駅は全179駅中86駅になり、設置率は48%となる。銀座線では、2018年9月末までに全駅（大規模改良工事を行っている渋谷駅、新橋駅渋谷方面行ホームを除く）へのホームドア設置を予定している。	2017/2/28 プレスリリース

主要鉄道事業者における最近のホームドアの導入に関する取組の概要

鉄道事業者	件名	概要	出典
JR西日本	大阪駅6番・7番のりばで可動式ホーム柵を使用開始	JR神戸線大阪駅6番のりば及びJR京都線7番のりばにおいて、それぞれ2017年4月22日及び5月27日より可動式ホーム柵を使用開始。	2017/3/22・4/10 プレスリリース
小田急電鉄	愛甲石田駅上りホームでの「昇降バー式ホーム柵」の実証実験を実施	(株)高見沢サイバネティックスが開発を進めてきた「昇降バー式ホーム柵」の実証実験に協力し、2017年夏頃から小田急小田原線愛甲石田駅において実証実験を実施予定。	2017/3/28 プレスリリース
京阪電鉄	京橋駅においてホームドアの整備に着手	2017年度から2019年度にかけて異なる扉位置にも適合できる新型ホームドアの検討を進め、2020年度を目途に、京橋駅での試行整備を目指し、その後の十分な検証を経て、同駅1・2番線（京都方面行きホーム）において本整備を進める。	2017/3/30 プレスリリース

資料：各鉄道事業者（国土交通省「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」委員）の報道発表資料より国土交通省総合政策局作成

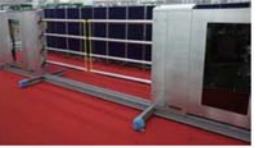
<②新型ホームドアの開発>

ホームドアの導入に当たっては、車両ドア位置の相違、車両停止精度、1駅（上下2線分）当たり数億円から十数億円程度にも及ぶという高額な設置コスト等が課題とされており、こうした課題を解決するため、新型ホームドアの技術開発が進められている。

国土交通省では、2016年12月、これまでの技術開発過程等で蓄積された知見・ノウハウをまとめた「新型ホームドア導入検討の手引き」を作成し、鉄道事業者等に周知するとともに、2017年1月には、コスト低減等による一層のホームドアの普及促進のため、「新型ホームドアに関する技術ワーキンググループ」を開催し、新型ホームドアに関する技術情報などについて情報共有を行っている。

新型ホームドアには様々なタイプがあるが、2017年3月現在、JR西日本高槻駅等において昇降ロープ式ホーム柵（支柱伸縮型）が実用化されているほか、次図に掲げるように、鉄道事業者において実証実験等が実施又は予定されている。

新型ホームドア一覧

昇降ロープ式ホーム柵 （支柱伸縮型）	昇降ロープ式 ホームドア	昇降バー式ホーム柵	戸袋移動型ホーム柵
 ※JR西日本六甲道駅及び高槻駅で実用化済。今後、三ノ宮駅及び京都駅に設置予定。	 ※近鉄大阪阿部野橋駅で2017年度に一部試験設置により検証のうえ2018年度目途に本設置を予定	 ※JR東日本拝島駅で試行導入中。2017年夏頃～2018年3月小田急愛甲石田駅で乗務員等からの視認性改良型を実証実験予定。	 ※西武鉄道新所沢駅で実証実験済
マルチドア対応 ホームドア	スマートホームドア®	大開口ホーム柵	軽量型ホームドア
 ※京急電鉄三浦海岸駅で実証実験中	 ※JR東日本町田駅で試行導入中	 ※東京メトロ九段下駅で実証実験中	 ※2017年秋以降JR九州九大学研都市駅で実証実験予定。

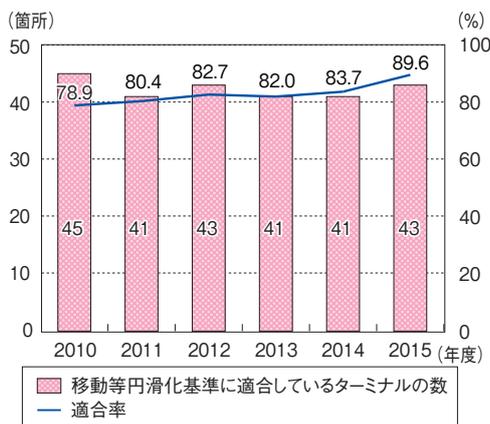
（注）上記一覧表は、2017年3月現在の情報をもとにとりまとめたものであるが、今後の技術開発の進展等に伴い見直されることに注意が必要である。

資料：新型ホームドア導入検討の手引き（2016年12月国土交通省鉄道局）等

(2) バスターミナル

1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上のバスターミナルについて、2015年度末現在、段差が解消されているものは43施設で、段差解消率は89.6%である。視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは41施設で、整備率は85.4%である。障害者用トイレが整備されているものは27施設で、整備率は67.5%である。

図表2-28 段差解消の進捗状況

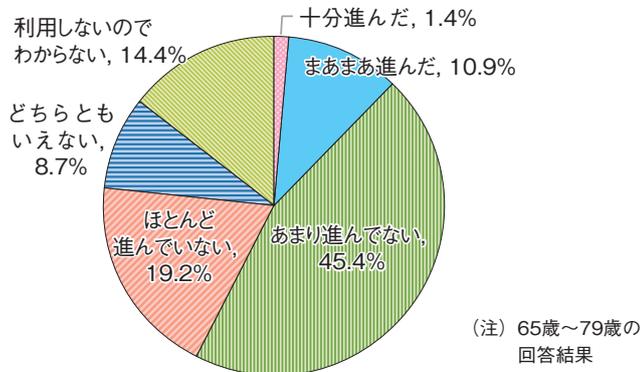


注：1日当たりの平均利用者が3,000人以上の駅数を対象。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

【参考：地域別のバスターミナル（利用者3,000人以上／日）の各設備の進捗状況】※2015年度末時点
 段差解消率：三大都市圏：約93% その他地域：約89%
 視覚障害者誘導用ブロック設置率：三大都市圏：約85% その他地域：約86%
 障害者用トイレ設置率：三大都市圏：約78% その他地域：約65%
 (三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の各都府県をいう。)

利用者によるバスターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とするものが全体の64.6%を占める。

図表2-29 バスターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

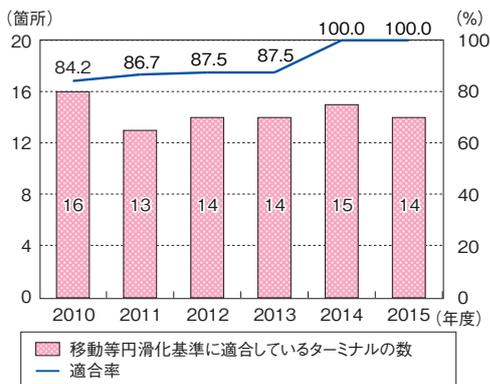


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(3) 旅客船ターミナル

1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客船ターミナルについて、2015年度末現在、段差が解消されているものは14施設で、段差解消率は100%である。視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは10施設で、整備率は71.4%である。障害者用トイレが整備されているものは11施設で、整備率は91.7%である。

図表2-30 段差解消の進捗状況



<旅客船ターミナルにおけるタラップ>

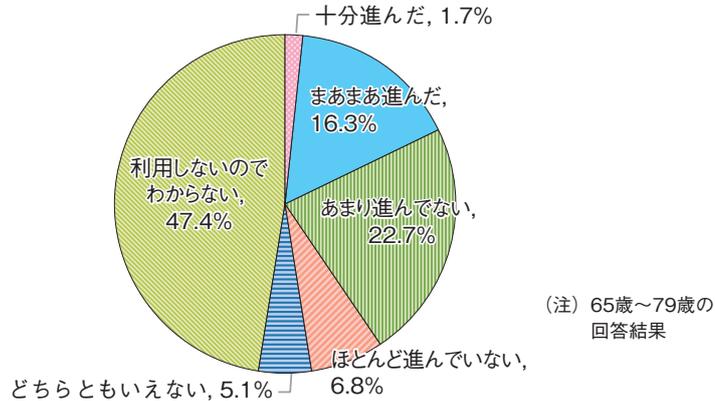


資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅数を対象。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

旅客船ターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する利用者の意識については、「利用しないのでわからない」とする人が半数近くを占める一方で、利用する人の約6割が、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）としている。

図表2-31 旅客船ターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

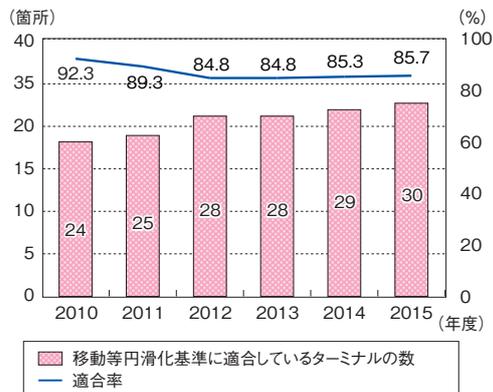


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(4) 空港

1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の空港について、2015年度末現在、段差が解消されているものは30施設で、段差解消率は85.7%である。視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは35施設で、整備率は100%である。障害者用トイレが整備されているものも35施設で、整備率は100%である。

図表2-32 段差解消の進捗状況



<車椅子昇降装置の付いたタラップ>



資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

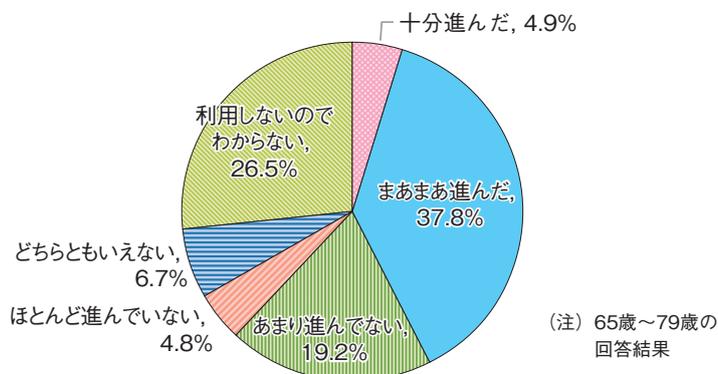
注：1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅数を対象。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

【参考：地域別の空港（利用者3,000人以上／日）の各設備の進捗状況】※2015年度末時点

段差解消率：三大都市圏：100% その他地域：約79%
 視覚障害者誘導用ブロック設置率：三大都市圏：100% その他地域：100%
 障害者用トイレ設置率：三大都市圏：100% その他地域：100%
 （三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の各都府県をいう。）

利用者による空港におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいる」（「十分進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）（42.7%）が「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）（24.0%）を大幅に超えており、他の旅客施設と比較して、最も進んでいる実感が高い。

図表2-33 空港におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(5) 道路

特定道路（駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの）の移動等円滑化基準への適合率は2015年度末で86%であり、2013年度の83%から2年間で3ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに100%とすることを目標としている。

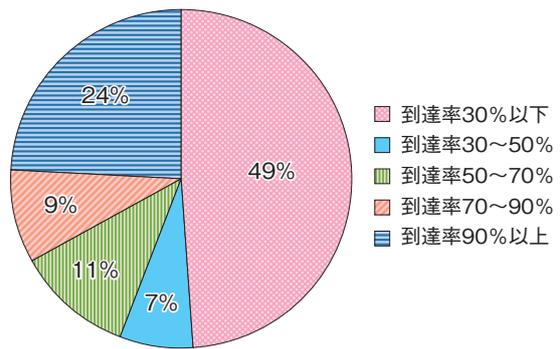
他方で、2,861の主要鉄道駅からユニバーサルデザイン化された歩行空間によって到達可能な生活関連施設（主要鉄道駅から半径500mの範囲にあるもの）の割合は、平均42%であり、約半数の駅で30%以下となっている。

図表2-34 特定道路のバリアフリー化率の推移

年度	バリアフリー化率
2013年度	83%
2014年度	85%
2015年度	86%

注1：主要鉄道駅とは利用者数3,000人以上の駅
 注2：ユニバーサルデザイン化された歩行空間とは歩道等の有効幅員の確保、段差、勾配の改善・平坦性の確保、視覚障害者誘導ブロックの設置されている歩行空間
 注3：到達率とはユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能な生活関連施設（主要鉄道駅からの半径500mの範囲）の割合
 資料：国土交通省道路局調べ

図表2-35 全国の主要な駅周辺の到達率

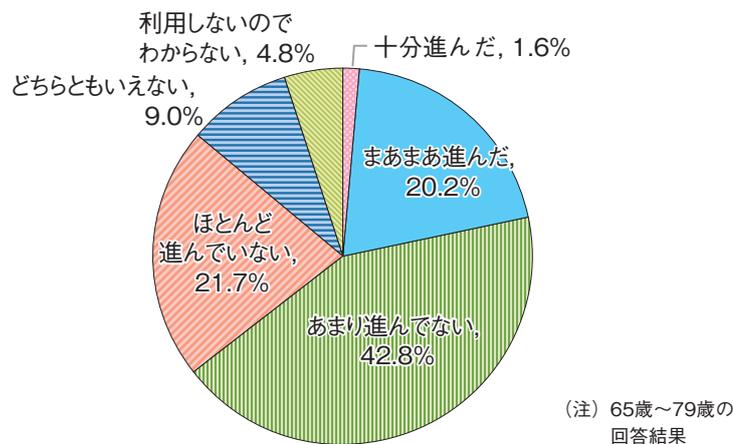


(利用者 3,000 人以上の駅、2,816 駅)

(6) 歩道等歩行空間

利用者による歩道等歩行空間（ここでは、公共空間のうち、歩道をはじめとした歩行者が移動する空間全般を想定）におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とする人が全体の64.5%を占めている。

図表2-36 歩道等歩行空間におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

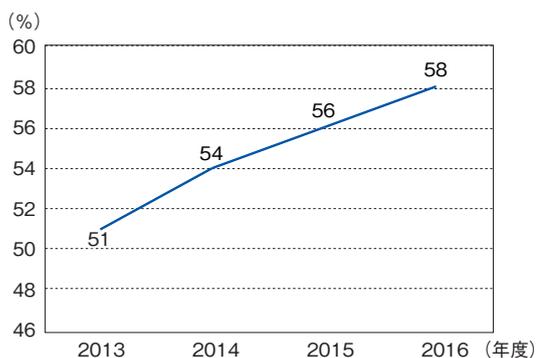


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(7) 路外駐車場

特定路外駐車場（道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもののうち、自動車の駐車のために供する部分の面積の合計が500平方メートル以上であり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの）の移動等円滑化基準への適合率は2016年度で58%であり、2013年度の51%から4年間で7ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに約70%とすることを目標としている。

図表2-37 特定路外駐車場のバリアフリー化率の推移

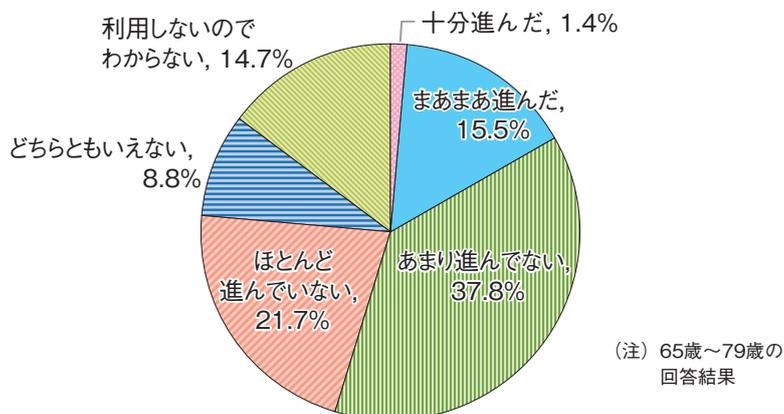


資料：国土交通省都市局調べ



利用者による駐車場におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とする人が59.5%と半数以上を占めている。

図表2-38 公共の駐車場におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

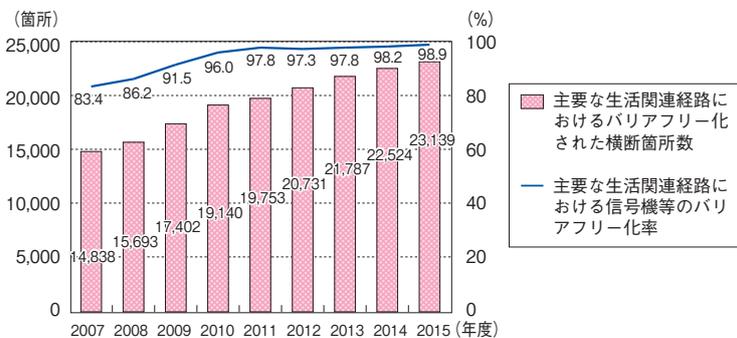


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(8) 信号機等

主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率は、2015年度で約99%であり、2014年度の約98%から1年間で約1ポイント上昇している。社会資本整備重点計画においては、2020年度までに100%とすることを目標としている。

図表2-39 信号機等のバリアフリー化率の推移



資料：警察庁調べ

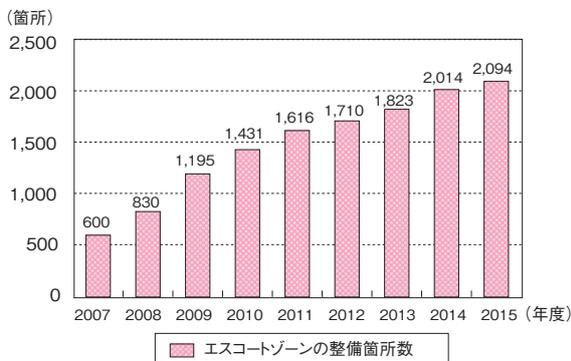
<音響式信号機>



(9) エスコートゾーン

横断歩道上における視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるエスコートゾーンの整備箇所数は、2015年度で2,094か所であり、2014年度の2,014箇所から1年間で80か所増加している。

図表2-40 エスコートゾーンの整備状況の推移



資料：警察庁調べ

<エスコートゾーン>



(10) バリアフリー化の重点的・一体的な推進に関する基本構想

地域における高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的にバリアフリー化が図られていることが重要である。バリアフリー法においては、市町村は、そうした生活関連施設の所在地を含む重点整備地区の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるため、関係する施設設置管理者、高齢者、障害者等と協議等を行いつつ、当該バリアフリー化に関する基本構想を定めることができる。基本構想は、2001年度以降順次作成が進められており、2016年12月末までの16年間で、291市町村により累計で477（純累計で435）の基本構想が作成されている。ただし、全国の市町村数と比較すると、約2割の市町村でしか基本構想が未だ作成されておらず、1日平均3,000人以上の利用がある旅客施設を抱える市町村に限っても約半数程度の策定状況である。また、個別施設ご

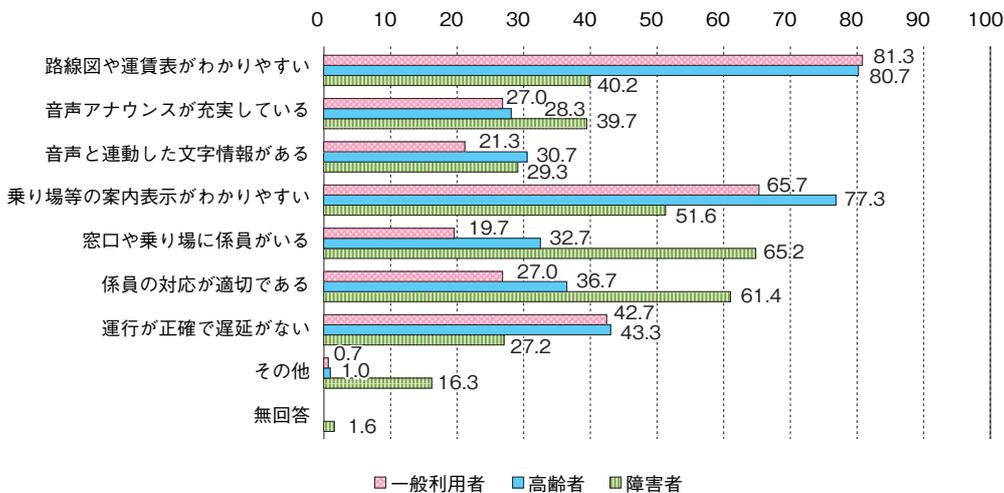
第3節 心のバリアフリーの進捗状況

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方をすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことであり、そのためには一人一人が具体的な行動を起こし、継続することが必要である。

交通分野においては、交通事業者と障害者を含む利用者との間、また、利用者相互間において心のバリアフリーが進むことが望まれている。

利用者としての障害者は、安心して鉄道やバスを利用するために必要なサービスや対応として、「窓口や乗り場に係員がいること」(65.2%)や「係員の対応が適切であること」(61.4%)といった人的対応による移動支援をとりわけ重要と捉えている。

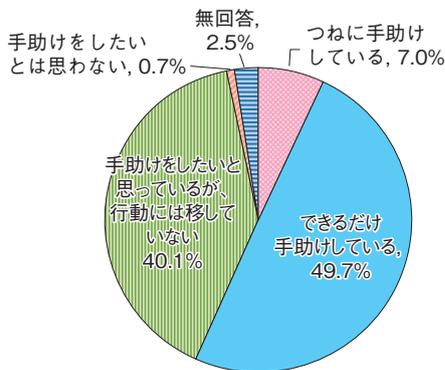
図表2-42 安心して鉄道やバスを利用するために必要なサービスや対応



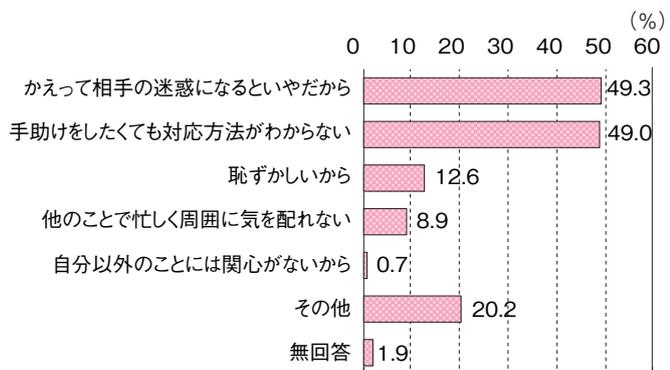
注：本調査は、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）在住の一般利用者、高齢者（70歳以上）及び障害者を対象に実施
資料：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より国土交通省総合政策局作成

一般の利用者の意識や行動に着目し、外出時において車椅子利用者や視覚障害者を手助けしているかどうかを見ると、手助けしている人（「つねに手助けをしている」及び「できるだけ手助けをしている」の合計）は全体の56.7%である一方、行動に移せず手助けをしない人も40.1%と約4割にのぼっている。手助けをしない理由は、「かえって相手の迷惑になる」、「対応方法がわからない」が上位を占めている。

図表2-43 外出先での手助け



図表2-44 手助けしない理由

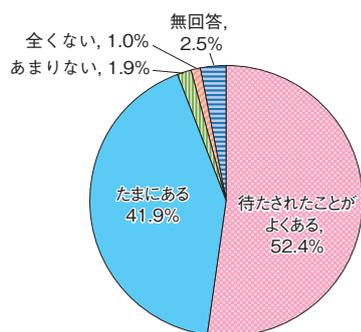


資料：内閣府「平成18年インターネットによるバリアフリー化に関する意識調査報告書」より国土交通省総合政策局作成

また、2015年3月に閣議決定された「少子化社会対策大綱」においてベビーカーマークの普及啓発が盛り込まれ、2020年までにベビーカーマーク認知度を50%にすることとされているが、関連調査では、ベビーカーマークについて「見たことがあり、意味まで知っていた」と回答した人が17.0%~24.9%、「見たことはないが、意味は知っていた」又は「見たことはあるが、意味は知らなかった」が合わせて21.1%~27.7%である一方で、「見たことはないし、意味も知らなかった」と回答した人が45.9%~54.3%と高い割合を占めた。

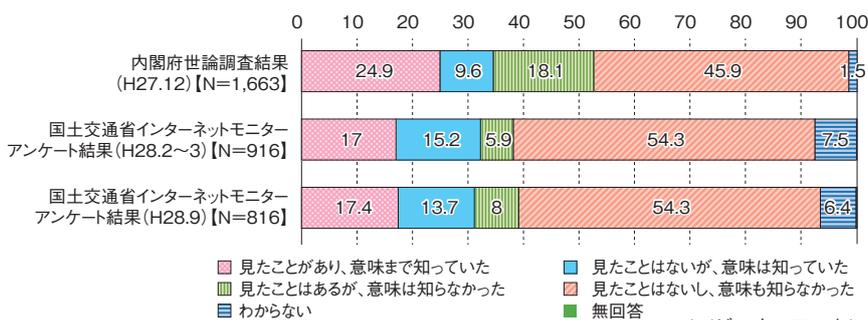
さらに、駅、建築物等の多機能トイレにおいて、車椅子利用者などの障害者だけでなく、高齢者、子ども連れなどによる利用が集中して、車椅子利用者のうち約94%が多機能トイレで待たされた経験があると回答している。

図表2-45 多機能トイレで待たされた経験



資料：「多様な利用者に配慮したトイレの整備方策に関する調査研究報告書のとりまとめ」(2012年国土交通省)

図表2-46 ベビーカーマーク認知度



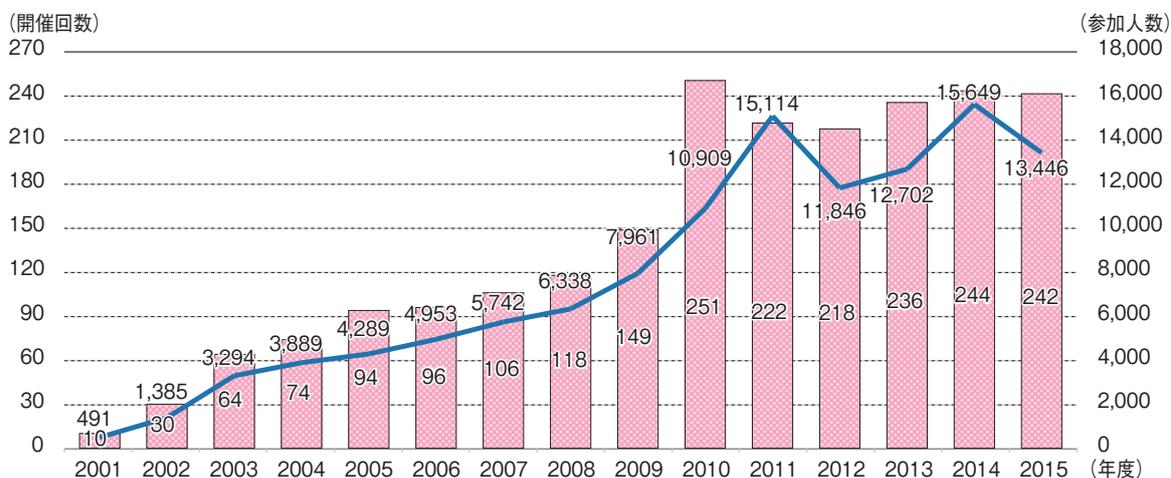
資料：国土交通省総合政策局作成



地域においては、交通事業者、障害者団体、学校、福祉施設、NPO、地方運輸局等の多様な主体がお互いに連携しながら、一般の交通利用者、小学校の生徒等を対象に、環境が障壁（バリア）となりうること、バリアフリー化の重要性等について考えてもらうため、疑似体験、介助体験、バリアフリー化された施設の体験等の機会を提供するべく、バリアフリー教室を開催してきている。

国土交通省が把握しているバリアフリー教室の各年度における開催回数及び参加人数の合計は下のグラフのとおりであり、2001年度から2015年度までの15年間の開催回数は累計で2,154回、参加人数は累計で118,008人となったが、バリアフリー教室に参加できる人数には限りがある。

図表2-47 バリアフリー教室開催回数及び参加人数の推移



資料：国土交通省総合政策局作成

障害者のニーズを踏まえ、交通モードにかかわらず、幅広い交通事業者及び旅客施設管理者において、乗務員や施設の係員等に対して接遇の向上を図るための様々な取組を行っており、特に、鉄道事業者を中心に、民間資格の取得を奨励している例がみられる。その中には、資格取得費用を会社側が負担する、管理職にも取得させる、有資格者が他の社員にも教育して接遇レベルの底上げを図る等の取組を行っている事業者もある。

以上のとおり、心のバリアフリーを推進するための取組は行われてきており、交通事業者や一般の利用者にも心のバリアフリーが一定程度根付いてきているが、必ずしも十分浸透していないところである。

第4節 進捗状況等から見えてきた課題

2016年12月でバリアフリー法の施行から10年を迎えたところであるが、この間にも、高齢者や障害者の数が増加し、積極的に外出していること等を踏まえれば、今後に向けて、ハード面・ソフト面の両面において、ユニバーサルデザイン化を一層強力に進め、高齢者、障害者等を含め誰もが自由かつ安全・安心して移動できる環境を整えていくことが必要である。そうしたことも踏まえつつ、各種のデータをもとに、車両等のバリアフリー化、旅客施設等のバリアフリー化、心のバリアフリーの進捗状況を見てきたが、ここでは、進捗状況等から見えてきた課題を整理してみることにする。

誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境を整えていくためには、まずはハード面の整備が一層進捗することが重要である。

交通分野のハード面として最も重要な車両等及び旅客施設等のバリアフリー化については、全般を通じて、移動円滑化基準への適合率に関する客観的なデータが、これまでバリアフリー化が着実に一定程度進捗してきたことを示しているが、障害者を含む利用者の意識からは、利用者が十分満足するほどにはバリアフリー化が進捗していないことを示している。また、ノンステップバスの導入や鉄軌道駅の段差解消においてみられるように、利用者の多い施設について整備してきた結果、三大都市圏に比べると地方部での取組が遅れがちである。以上を踏まえると、地方部も含めた「より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進」を図る必要がある。

また、誰もが自由かつ安全・安心して移動できるようにするためには、車両等や旅客施設等がバリアフリー化されるだけでなく、地域の生活関連施設、道路等を含めた面的なバリアフリー化が進むことが重要である。バリアフリー法において、その実現を図るための基本構想制度が整備されているが、地域において基本構想の策定はあまり進んでおらず、個別施設ごとにバリアフリー化がバラバラに進んでいるとの指摘もある。以上を踏まえると、「地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進」をより一層進める必要がある。

これらのハード面や地域の面的なバリアフリー化を進めるに当たっては、例えば、実際に車両や旅客施設を利用した障害者からは、それらが法令に基づく基準を満たしている場合であっても、円滑な移動に困難が生じた事例、更なる改善が望ましい箇所等についての具体的な指摘が多く寄せられていることに留意する必要がある。このため、個別の車両や旅客施設を含め、都市や生活環境を設計していくに当たり、ユニバーサルデザインの考え方に立脚して、実際に利用する障害者を含む多様な人々が満足できるよう、ハードの整備に係る計画の段階から障害者等が参加するプロセスを導入することにも留意する必要がある。

さらに、ハード面の整備を補完するものとして、ソフト面のバリアフリー化も重要である。交通分野のソフト面で重要なのは、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用する際に接する交通事業者等や一般利用者の心のバリアフリーである。差別解消法の徹底及び事業者によるサービス水準の向上や障害者が参加することによる研修の充実、さらには国民に対する啓発活動の強化等を通じ、「心のバリアフリーの推進」を図る必要がある。

加えて、多様な言語を母国語とする外国人が多く日本を訪れ、国内を旅行するようになる中で、外国人が旅行中に困ったこととして、施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない、多言語表示の少なさ・わかりにくさが挙げられている。以上を踏まえると、「言葉のバリアフリーの推進」を図ることが必要である。

第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために

第II部

交通分野のユニバーサルデザイン化

ユニバーサルデザイン化を進めるためには、既に存在する障壁（バリア）を除去するのみにとどまらず、都市や生活環境を整備するに当たって、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、誰もが利用しやすいものを作るという考え方に立って設計していくことが必要である。そのためには、より利用者の視点に立った改善への取組や関係者が一体となった取組を進めていく必要がある。

前章第4節で整理したように、交通分野におけるユニバーサルデザイン化の進捗状況、バリアフリー法の施行後10年の動き等を踏まえると、計画段階からの障害当事者の参加にも留意した「より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進」及び「地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進」に取り組むとともに、「心のバリアフリーの推進」及び「言葉のバリアフリーの推進」にも取り組む必要がある。また、誰もが自由かつ安全に移動できる環境の整備を図る上で、必要な情報をわかりやすく提供するためにICT⁹を有効に活用することが欠かせなくなっており、加えて、「ICTを活用した情報の提供」も進める必要がある。

これらの5つの課題を考慮しつつ、この章では、今後に向けて関係者が取り組む上での参考となる優れた事例を取り上げる。

(1) より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進

○障害当事者参加による地下鉄の車両と駅のバリアフリー化

仙台市交通局では、2015年12月に新たに開業した地下鉄東西線の整備に当たり、計画段階から様々な障害者団体との意見交換会を実施し、また、車両と模擬プラットホームの実物大のモックアップを活用して障害者に乗降のしやすさや車椅子スペース等について体験してもらうなど、障害当事者の参加のもと意見聴取を行い、車両及び駅舎の双方のバリアフリー設備の設計等に反映させている。

その結果、プラットホームと車両床の高さの差を1cm程度とし、更にホーム縁端に合成樹脂製の隙間調整材を設置し、段差を2cm、隙間を3cm程度に抑えることにより、駅係員の介助無しに車椅子利用者が車両に乗降できるようになった。さらに、障害者団体から1列車につき複数の車椅子スペースを設置してほしいという要望や、ベビーカーの利用が拡大していることも踏まえ、全ての車両にフリースペースを設置している。モックアップによる意見聴取時の要望を踏まえ、二段手すりに加え、縦手すりを設置するなど工夫も行った。

駅舎については、ホームの一番狭い部分でも1.5mの幅を確保し、車椅子と歩行者がすれ違うことができるようにし、また、全ての自動改札口が90cmの幅で統一されており、車椅子利用者だけでなく、ベビーカーやキャリーバッグ利用者にも利用しやすくした。さらに、各トイレには、複数の多機能トイレを設置し、使用中の待ち時間解消を図るほか、右まひ・左まひのそれぞれの障害に対応して、手すりの位置等を左右対称に設置している。



車椅子利用者単独で車両に乗降する様子



障害者団体と交通局との意見交換会



左勝手・右勝手の両方が設置された多機能トイレ

⁹ Information and Communication Technologyの略

○車椅子利用者がストレスなく搭乗可能なエレベーター機能付き搭乗橋アダプターの導入

通常、他機種と比べてドアの位置が低く、PBB（パッセンジャーボーディングブリッジ(搭乗橋)）をドアに装着できない機種（プロペラ機等）では、乗客は空港ターミナルビルと航空機との間をバスか徒歩で移動し、機内へは階段等で乗り込む必要がある。ANAグループでは、ターミナルのPBBと航空機を接続するためのアダプターを開発、導入しており、今回開発したアダプターを活用することで、車椅子利用者はストレスなく、また、雨・風・雪にさらされることがなく搭乗することが可能となる。アダプターには昇降式のエレベーター機能を設置しており、フルフラットの状態で車椅子ごとの搭乗が可能となり、障害のない人同様にスムーズな搭乗・降機が可能となった。



PBBアダプター



使用シーン

(2) 地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進

○駅前広場のバス乗り場再編とユニバーサルデザインタクシー乗り場の整備

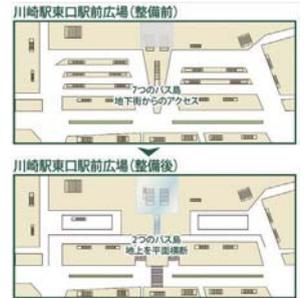
川崎市は、川崎駅周辺の回遊性・利便性の向上やバリアフリー化の促進等を図るため、2004年に学識者、市民、公共交通事業者及び商業者等から構成する「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」を設置し、総合整備計画を策定した。

JR川崎駅東口駅前広場の再編整備に当たっては、身体障害者、聴覚障害者、視覚障害者等を交えた「まち歩き点検」を実施し、改善点や要望等を聴取するなど、多角的な視点からの議論を行い、ユニバーサルデザインに配慮した駅前広場の再整備を行った。

その結果、同駅前広場では、利用者が地上を歩いて直接バス乗り場や市街地へ行けるように、7箇所あったバス島を方面別に2箇所に集約し、新たな歩行者空間を創出するとともに、地上部と地下街を結ぶエスカレーターやエレベーターを増設し、駅周辺地区全体の回遊性にも配慮しながら、バリアフリー化の行き届いた安心・安全なゆとりある空間を創出した。この中で、全国初となるユニバーサルデザインタクシー専用の乗り場を整備するとともに、ユニバーサルデザインタクシーを購入する事業者への補助制度を創設した。



川崎駅東口駅前広場再編整備事業 (主な取組み)



バス島の集約とバリアフリー化



ユニバーサルデザインタクシー専用乗り場

○関係者の継続的な連携協働によるスパイラルアップ

高槻市においては、2003年に、官民協働でバリアフリー基本構想（旧構想）を策定したが、それ以降も、毎年度、交通事業者、市民、学識経験者、行政等の多様な主体が一堂に会する「バリアフリー基本構想継続協議会」を開催し、連携した取組を継続してきた。2006年にバリアフリー法が施行されてからは、新構想「高槻市バリアフリー基本構想」を策定し、一体的かつ継続的にスパイラルアップを行ってきた。

こうした関係者の継続的な連携協働体制を背景として、鉄道側では、JR西日本が新型の昇降式ホーム柵を第1号として実用導入する（P108参照）とともに、新ホームの西端にスロープでアクセスできる新たな改札口を整備して複数のバリアフリールートを確認した。

一方、市側においては、ハード面では、新たな改札前で既存道路を歩行者専用道路化するなど歩行空間を整備するとともに、電車の発車時刻を示す電光掲示板の市有地への設置、信号に視認性の高いLED付音響装置の併設、歩行者用案内標識サインや音声案内装置の設置等、ニーズに合致した整備を推進している。ソフト面では、公共施設だけでなく飲食・商業施設も対象とし、道路のバリア情報、入口幅段差の有無、トイレ情報等を具体的に掲載した「高槻駅周辺『おでかけMAP』」を作成・配布している。



(3) 心のバリアフリーの推進

○乗務員の接遇・介助技術の向上

ユニバーサルドライバー研修推進実行委員会（全国ハイヤー・タクシー連合会、全国福祉輸送サービス協会）では、今後のタクシー事業におけるユニバーサルデザインタクシーの普及を展望したときに、タクシー乗務員による高齢者や障害者等への接遇や介助技術の向上を図るソフト面の充実が必要であるとして、2011年10月からユニバーサルドライバー研修を実施し、全国への普及・推進を図っている。

同実行委員会で開催している研修は1日7時間で、研修内容は、タクシー事業にとってのユニバーサル社会、高齢者や障害者の特徴や接遇のポイントに関する講義、乗務中の経験を共有するためのグループディスカッション、タクシーへの車椅子利用者の乗車方法に関する映像、車椅子を使用した実習など、多岐に渡っている。

また、研修修了者には「修了証」を発行するとともに、安心して業務に取り組むことができるよう低廉な「賠償責任保険」制度を創設し、加入を推奨している。

さらに、ユニバーサルドライバー研修の推進と全国への普及・定着を図るため、研修講師の養成講座を開設している。2017年3月末までに31,416人が受講している。



研修会の様子



研修の案内



グループディスカッション



ユニバーサルデザインタクシー車両への乗車（研修DVDより）

○「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を活用したユニバーサルツーリズム

特定非営利活動法人バリアフリーネットワーク会議は、那覇空港内に障害者、高齢者等の沖縄旅行をサポートするワンストップ相談窓口となる「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を設置し、沖縄のバリアフリー対応の観光地等の情報提供や、車椅子、ベビーカー等の貸出を実施している。



「しょうがい者・こうれい者観光案内所」(那覇空港内)

また、旅行への同行や入浴、食事等の介助を行う観光ケアサポーターを派遣するとともに、琉球大学と連携し、観光ケアサポーターを育成する講座を開設し、人材育成にも努めている。

さらに、2013年には国際通りにも「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を設置し、同様のサービスのほか、一時保育や荷物の一時預かりなどのサービスも行っている。

これらのほか、障害者がホテルなどの観光施設で災害にあった際の避難方法をまとめた「逃げるバリアフリーマニュアル」、沖縄県内のバリアフリーに対応した観光施設の紹介や実際に障害のある人が施設に行った際の体験レポートをまとめた「そらくる沖縄」、沖縄の公園のバリアフリー化のあり方をまとめた「沖縄ユニバーサル公園等建設指針」などの編集・出版を行っている。

○学校向け教材の開発

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、交通バリアフリーを切り口として、共生社会を目指すために誰もが共に生きることのできる社会とはどういうものなのかを考えてもらうことを目的として、中学生の総合学習の教材等として、障害者の映像を交えたエピソード、街や駅、乗り物がバリアフリーになるための具体的事例などを内容とする「バリアフリー学習プログラム」を同財団のウェブサイトや冊子により公開している。また、同財団のウェブサイトにおいては、遊びながら交通バリアフリーの基礎知識について学ぶことができる学習教材「みんなで考える交通バリアフリー」も公開している。



バリアフリー学習プログラム
出典 <http://www.bfed.jp/>

(4) 言葉のバリアフリーの推進

○音声翻訳機能付タブレット端末等、専門スタッフの配置、会話研修等を通じた多言語案内の水準の底上げ

交通モードにかかわらず、多くの交通事業者や旅客施設管理者において、多様化する訪日外国人旅行者からの問い合わせに臨機応変に対応するため、音声翻訳アプリケーションを搭載したタブレット端末を旅客施設に設置、係員に携行させる等により、その場での迅速かつ的確な多言語による案内を図っている。一部の事業者では、旅客施設の係員と外国人旅行者がコールセンターの通訳スタッフを介して三者間通話を行うことにより、多言語による案内を可能としている事例もある。また、多言語でも案内できる係員を旅客施設に配置する等により、よりきめ細かい案内を行っている事例もある。さらに、旅客施設の係員を中心に、英語等多言語による会話研修等を行っている事例もある。

図表2-65 多言語案内の水準の底上げに向けた各交通事業者等の取組事例

＜タブレット端末・通訳スタッフを介した三者間通話等の活用＞

- 鉄道：東京地下鉄（株）、小田急電鉄（株）、京王電鉄（株）、京浜急行電鉄（株）、西武鉄道（株）、東京都交通局、東武鉄道（株）、東海旅客鉄道（株）、名古屋鉄道（株）、大阪市交通局、福岡市交通局 等
- バスターミナル：博多バスターミナル（株）等
- 航空・空港：本航空（株）、（株）AIRDO、東京国際空港ターミナル（株）、北海道空港（株） 等
※上記のほか、乗合バス、旅客船においても、同様の取組が見られる。

＜多言語案内ができる専門スタッフの配置＞

- 鉄道：東京地下鉄（株）、小田急電鉄（株）、横浜市交通局、西武鉄道（株）、大阪市交通局、京浜急行電鉄（株）

＜多言語による会話研修等の実施＞

- 鉄道：東京地下鉄（株）、小田急電鉄（株）、京王電鉄（株）、京浜急行電鉄（株）、東武鉄道（株）、東京急行電鉄（株）、西武鉄道（株）
- バスターミナル：九州産交ランドマーク（株） ○タクシー：京王自動車（株）
- 空港：東京国際空港ターミナル（株） ○旅客船：太平洋フェリー（株）

注：事業者名が公表可能なもののみを掲載

注：主要交通事業者等に対し、言葉のバリアフリーについての先進的な取組を質問（自由記述）したところ、関連する回答を行った事業者名を記載している。

資料：国土交通省総合政策局による主要交通事業者等向けアンケート結果（165者中101者回答）

(5) ICTを活用した情報提供の充実

○インターネット等による公共交通機関のバリアフリー情報の提供サービス「らくらくおでかけネット」

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、全国の交通事業者、交通施設管理者等から提供を受けたバリアフリーに関する情報をもとに、公共交通機関（鉄軌道駅、バスターミナル、空港ターミナル、旅客船ターミナル）のバリアフリー情報をインターネットや携帯端末により提供している。また、駅・ターミナル情報については一部英語版での提供も行っている。



資料：「らくらくおでかけネット」 (<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>)

○音のユニバーサルデザイン化支援システム「おもてなしガイド」

ヤマハ株式会社では、近年の訪日外国人旅行者の増加を背景に、既存の日本語によるアナウンス音声を多言語化された音声や文字で受け取ることができるスマートフォン向けアプリケーション「おもてなしガイド」を開発した。アプリケーション利用時のインターネット接続は必要なく、訪日外国人旅行者にとって利便性の向上が図られる。また、日本語が分からない人だけでなく、お年寄りや耳の聞こえない人々にも、異常時を含めて適切な情報を提供することも可能になる。成田空港や関西空港、東海道新幹線の一部駅をはじめ、各地の様々な交通機関、商業施設などで実験が行われている。



資料：「おもてなしガイド」ホームページ (<http://omotenashiguide.jp>)

第4章 今後に向けて

第II部

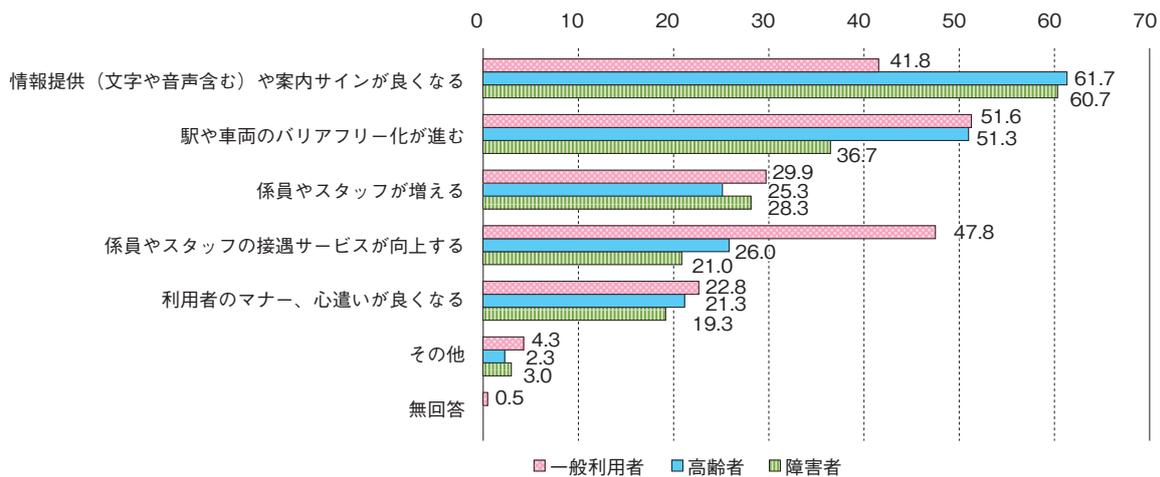
交通分野のユニバーサルデザイン化

バリアフリー法の施行から2016年12月で10年が経過し、交通分野のユニバーサルデザイン化は一定程度進捗したが、高齢者や障害者は増加しており、訪日外国人旅行者も急増し今後も大幅な増加が見込まれるなど、なお一層、ユニバーサルデザインへの取組が求められている。

2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京大会」という。）が開催され、世界中から障害のある人も含めあらゆる人が集う。とりわけ、パラリンピックでは、障害のある選手たちが繰り広げるパフォーマンスを直に目にすることができる。東京大会は、共生社会や一億総活躍社会の実現に向けて社会の在り方を大きく変える絶好の機会であるとともに、成熟社会における先進的な取組を世界に示す契機である。ロンドン大会等の事例も参考にしつつ、その後のレガシーの創出も期待されている。

東京大会の開催時における鉄道やバスによる移動に関する期待についてみると、高齢者は、「情報提供や案内サインが良くなる」（61.7％）こと、「駅や車両のバリアフリー化が進む」（51.3％）ことへの期待が特に高い。他方、障害者は、「駅や車両のバリアフリー化が進む」（51.6％）ことに次いで、「係員やスタッフの接客サービスが向上する」（47.8％）ことへの期待が高くなっている。

図表2-49 東京大会開催時における鉄道・バス移動に期待すること



注：本調査は、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）在住の一般利用者、高齢者（70歳以上）及び障害者を対象に実施
資料：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より国土交通省総合政策局作成

2020年の東京大会に向けて、2017年2月に、関係閣僚会議において、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定された。この行動計画では、ユニバーサルデザインの街づくりに向けて、より一層、強力かつ総合的に、国、地方公共団体、民間が一体となって取組を進めていく必要があることが指摘されている。交通分野においては、①東京大会に向けた重点的なバリアフリー化の観点から、競技会場周辺エリア、主要鉄道駅・ターミナル、成田や羽田をはじめとした空港等におけるバリアフリー化等を図るとともに、②全国各地における高い水準のユニバーサルデザインの推進の観点から、バリアフリー水準の底上げを図るための交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正、駅ホームにおけるハード・ソフト両面からの総合的な転落防止対策の推進、観光地のバリアフリー化等に取り組んでいくこととされている。

また、行動計画では、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり支え合い、そのために一人一人が具体的な行動を起こし継続すること（心のバリアフリー）の重要性が指摘されている。交通分野においては、必要なサービス水準の確

保のための交通事業者向け接遇ガイドラインの策定・展開、交通事業者の行う研修の充実などに取り組んでいくこととされている。

今後に向けて、行動計画を着実に実行に移すとともに、施行から10年を経過したバリアフリー法の施行状況や関連施策の進捗状況を点検しつつ、更なるユニバーサルデザインの推進に向けて、関係者が一体となって取組を進めていくことが必要である。

第Ⅲ部 平成28(2016)年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部 平成29(2017)年度交通に関して講じようとする施策

第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画の構成に従い、同計画の基本的方針AからCを第1章から第3章として、同計画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等の導入
- 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
- ホームドアの設置と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（ASV）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・物流ネットワークの構築

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
- 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の参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充
- 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携

- 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拡充 等

第3節 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

- 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」のゲートウェイ機能強化・充実 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

- 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策
- 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