

第2章 交通に関する施策や取組

本章では、第1章第2節で整理した交通をめぐる課題を踏まえて、交通に関して実際に講じられつつある施策や取組について、順に見ていくこととする。

第1節 高齢者等が使いやすい交通

第1章第2節で1点目として整理したとおり、高齢者の移動手段を確保すること、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を一層推進することが課題となっている。

(1) 高齢者の移動手段の確保

高齢者の移動手段としては、自家用自動車に加えて、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関が重要な役割を担ってきた。国、地方公共団体もこれらの公共交通機関の維持、活性化のために一定の支援を行っており、今後も、高齢者の移動ニーズの増加を念頭に置きつつ、きめ細かなサービスの充実等に向けた努力が継続される必要がある。他方で、歩行距離の制約など高齢者に特徴的な生活実態や公共交通機関の現状等も考え合わせると、公共交通を補完する移動手段を確保していくことも、今後重要性を増すものと考えられる。

こうした認識の下、まずは高齢者の移動手段の選択肢を拡げ、そのサービスの提供を拡大することが重要であるという観点から、次のような施策を講じることとしている。

① 公共交通機関の利用促進

高齢者の移動手段の確保の第一歩は、公共交通機関の利用の促進である。既存の公共交通機関を高齢者にとって使いやすいものとしていくために、取組を一層強化していく必要がある。

具体的には、高齢者の公共交通機関利用を促進するための助成（図表2-2-1-1）の実施や、デマンドバスやタクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入・活用などが挙げられる。またタクシーの相乗り利用を促進し、利用者負担を軽減することで、高齢者の公共交通機関利用のハードルを下げる等の手法も考えられる。

さらに、様々な工夫により、既存の公共交通サービスを維持することによって高齢者の足を確保していく施策も重要である。例えば、スクールバスや送迎バス等を路線バスに一本化することや、路線バスの空きスペースを有効活用して貨物も同時に運ぶ「貨客混載」等によって路線バスの生産性を向上させ、バス路線の維持を図る手法も考えられる。また、スクールバスや送迎バス等を一般客も利用可能な形にする「混乗」で、高齢者の利用可能性を拡大することも考えられる。

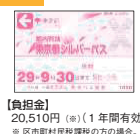
図表2-2-1-1 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の例

- 鉄道やバスなどの公共交通ネットワークが充実している地域においては、域内在住の高齢者の一定額の負担の下で、多様な公共交通を一定期間にわたり自由に利用できる福祉乗車券を設定する例が見られる（東京都のシルバーバス（下図左）など）。
- 交通事業者により地域独自の交通系ICカードが導入されている地域においては、域内在住の高齢者に一定期間にわたり割引運賃が適用されるカードを設定する例が見られる（高松市のゴールドIruCa（下図中）など）。
- 自家用車による移動が一般的となっているモータリゼーションが高度化した地域においては、域内在住の高齢者や運転免許自主返納者がタクシーを利用する場合に運賃の一部を支援する例が見られる（前橋市のマイタク（下図右）など）。

東京都（シルバーバス）

【概要】
シルバーバスにより都営地下鉄、都バス、東急バス、京王バス等の交通機関に東京都の区域内の停留所（駅）相互間を乗車可能

【対象者】
次の条件の全てを満たしている方
(ア) 東京都の区域に住所を有する方
(イ) 70歳以上の方
(ウ) 定年退職後で定期的なバス利用が困難でない方



【負担金】
20,510円（※1年間有効）
※区市町村長施設課の方の場合、申請費の方は1,000円。

高松市（ゴールドIruCa）

【概要】
「ゴールドIruCa」を利用することにより、IruCa（交通系ICカード）を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む））の運賃が半額

【対象者】
高松市に在住する70歳以上の方

【負担金】
2,000円（半年間有効）



群馬県前橋市（移動困難者へのタクシー運賃助成制度）

【概要】
移動困難者向けにタクシー運賃の一部を支援する制度を実施。2人以上の相乗り利用の場合、1人1乗車につき最大500円を支援。単独利用の場合、2千円以下の場合運賃の半額、2千円を超える場合は千円を支援

【対象者】
前橋市に住民登録しており、次のいずれかの条件に該当する方
・75歳以上
・65歳以上で運転免許なし
・身体障害者、妊産婦等
・運転免許自主返納者



資料：国土交通省総合政策局作成

② 公共交通を補完する移動サービスの活用

交通空白地を解消するための輸送や福祉輸送など、バス・タクシーによる輸送サービスが十分に確保できない場合の高齢者の移動手段として、地方公共団体やNPOが有償で輸送を行う「自家用有償運送」制度の活用を推進していく必要がある。このため、自家用有償運送の導入を円滑に進めるための検討や、市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化といった対策を進め、地域における導入促進を図っている。

また、自家用有償運送の導入すら難しいような厳しい条件の地域については、移動手段の確保のためには、地域の支え合いによって移動の足を支えることも選択肢とせざるを得なくなりつつあるのが実情である。地域の支え合いによる輸送は、自家用有償運送だけでなく、道路運送法の許可・登録を要しない輸送によっても実施されているが、バス・タクシー・自家用有償運送と異なり、輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない等の課題を抱えている。なお、こうした輸送において、収受することが可能な範囲の明確化や、どのような形で輸送サービスの提供が可能であるかの具体例については、2017年度末に情報提供を行っている。

③ 交通行政と福祉行政との連携

交通部門と福祉部門の協調も必要な要素としてあげられる。国レベル、地方公共団体レベルを問わず、交通担当者は福祉部門の課題を把握できていない場合も多く、また福祉担当者が輸送事業の制度を十分に知らないことも多い。そうした情報の断絶が効果的な取組を阻んでいる面があるため、地方公共団体における部門間の情報共有や協働により、効果的な対策の実現を図ることが重要である。

また、介護保険制度においては、生活上の支援を必要とする高齢者に対する移動支援サービスを提供するにあたって、その運営にかかる経費を支援する制度が設けられているが、一般の高齢者が利用する場合でもこうした支援措置を受けるための具体的な条件を明確化することにより、サービス提供者が安心して取組を進めやすくなるような環境の醸成も進めている。

こうした取組を実現していくためには、地方公共団体が創意工夫を凝らしつつ、主体的な役割を果たしていくことが重要である。国としても、地方運輸局が地方公共団体に寄り添ってこうした検討を支援する取組（関東運輸局『頑張る地域応援プロジェクト』、中部運輸局『みんなの交通応援プロジェクトEx』、近畿運輸局『地域連携サポートプラン』等）を通じ、高齢者対策を含めた具体的な取組の実現に向けて、地域に寄り添った対応を進めていくこととしている。

④ 自転車の活用

地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方で、高齢者の運転免許証の自主返納件数が年々増加する現状に対して、地域の移動手段として自転車の役割が拡大する可能性がある。

このため、民間企業等に対して、高齢者向け自転車の市場調査及び製品開発と試乗機会の提供を促すとともに、高齢者の自転車乗用中事故を防ぐため、高齢者の自転車の運転適性に関する診断手法について検討を行っている。

⑤ 先進安全システムを導入した移動手段

高齢運転者が急速に増加していく中、高齢運転者による事故の防止と自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保の両立を図ることは喫緊の課題である。その対策の一環として、事故防止と事故時の被害軽減の効果が期待される先進安全技術を搭載した自動車をいち早く普及させることが有効である。

近年、衝突被害軽減ブレーキ（以下、「自動ブレーキ」という。）等の先進安全技術の市販車への搭載が進んでいることから、これらの技術を活用することにより、高齢運転者による交通事故の防止や被害軽減が期待される。特に、「自動ブレーキ」とペダル踏み間違いによる事故を防止する「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、高齢者特有の事故の防止や被害の軽減に効果が期待されるため、2017年度から実施する官民を挙げた普及啓発に向け、「安全運転サポート車（Ver 1.0）」のこ

ンセプトを自動ブレーキとペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車と定義するとともに、愛称を「セーフティ・サポートカーS（略称：サポカーS）」とし、2017年度・2018年度をサポカーSの普及啓発の重点期間と位置づけ、官民を挙げて広報活動を積極的に展開するとともに、先進安全技術の体験機会を拡大することとした（図表2-2-1-2）。

今後、自動車アセスメントの拡充や自動ブレーキの性能評価のための体制整備など更なる普及促進策を講じることにより、自動ブレーキの新車搭載率を2020年までに9割以上とすることを目指している。

図表2-2-1-2 「安全運転サポート車」(ver1.0) のコンセプトの定義

愛称：セーフティ・サポートカーS(略称：サポカーS)（高齢運転者向け）	
ワイド	自動ブレーキ（対歩行者）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ^{※1} 車線逸脱警報 ^{※2} 、先進ライト ^{※3}
ベーシック+	自動ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ^{※1}
ベーシック	低速自動ブレーキ（対車両） ^{※4} 、ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ^{※1}

※1 マニュアルは除く。

※2 車線維持支援装置でも可

※3 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。

※4 作動速度が時速30km以下のもの

※5 将来、技術の進化や目的に応じ、「安全運転サポート車」の対象装置の拡大を想定

※6 このほか、高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断で安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用することができる。

⑥ 高速道路での逆走事故の防止

重大事故につながる可能性が高い高速道路での逆走に対し、「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」に基づき、IC・JCT部等での物理的・視覚的対策や、高速道路会社が民間企業から公募・選定した新たな逆走対策技術について、2018年度からの実用化等により、2020年までに高速道路での逆走事故をゼロにすることを目指していく。

(2) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の一層の推進

a. バリアフリー法及び関連施策の見直し

公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化は、バリアフリー法の下で、ホームドアの整備も含めて、一定程度進捗している（第Ⅰ部第2章第2節（3）及び第Ⅰ部第3章第2節（1）参照）が、第1章第2節で整理したとおり、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を一層推進することが課題となっている。

ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議で2017年2月に決定された「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、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とともに、全国のバリアフリー水準の底上げを目指すこととされたことを踏まえ、また、学識経験者、障害者団体・事業者団体の代表（26団体）等からなる「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の議論も踏まえ、バリアフリー法及び関連施策について、（1）高齢者、障害者等の社会参画の拡大の推進、（2）バリアフリーのまちづくりに向けた地域連携の強化、（3）ハード・ソフト一体となった取組の推進という3つの視点を基本として、以下の方向性で見直しを行うこととしている。

バリアフリー施策の基本的考え方として、「障害の社会モデル」の理念等を、バリアフリー法体系において反映する。また、観光地のバリアフリー化（地域・宿泊施設のバリアフリー化、情報提供、相談窓口の充実等）を推進する。バリアフリー法の適用対象事業者の拡大や、バリアフリー情報の見える化を検討する。高齢者、障害者等の意見聴取について、バリアフリー法体系に

において明確化する。

施設設置管理者等の取組促進を図る。そのため、交通バリアフリー基準・ガイドラインを2017年度中に見直す。また、2021年度以降の整備に関する目標設定のあり方について、適切な時期に検討を開始する。公共交通事業者等が、ハード、ソフト両面の取組状況を対外的に明らかにする制度（統括管理者の設置、推進計画策定、定期報告、公表制度、情報提供等）の導入を検討する。優先的に整備すべき道路の重点的な支援、経路選択が可能なバリアフリー化について検討する。

地域の更なる面的バリアフリー化を図る。そのため、市町村による基本構想作成を促進するため、基本構想の作成要件の緩和、複数市町村にまたがる事業の場合等における都道府県の関与の強化等を検討する。基本構想を一定期間ごとに評価・見直しする制度について検討する。複数の施設設置管理者が関係する交通結節点における施設設置管理者間の連携促進の仕組みを検討する。まちづくり施策との連携を促進する。

心のバリアフリーを推進する。そのため、公共交通事業者等がハード、ソフト両面の取組を計画的に取り組む中で、更なる職員研修の実施を促進するための仕組みについて検討する。交通・観光分野における接遇ガイドラインを2017年度中に策定し、普及を図る。バリアフリー教室等の啓発活動について、事業者や公共交通の利用者向けの取組を充実する。障害者等当事者に対する公共交通の安全な利用に関する啓発活動を推進する。

上記の考え方を踏まえ、(1)バリアフリー法に基づく措置が「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」に資するよう行われるべき旨の基本理念の規定の創設、(2)公共交通事業者等によるハード対策及びソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度の創設、(3)バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を強化するため市町村が移動等円滑化促進方針を定めるなどの新たな仕組みの創設、(4)更なる利用しやすさの確保を図るため、一般貸切旅客自動車運送事業者等の本法の適用を受ける事業者への追加、駅等に加えて道路や建築物等を含む幅広いバリアフリー情報の提供の推進、高齢者、障害者等が参画し施策内容の評価等を行う会議の設置等を内容とする、バリアフリー法の改正法案を2018年2月に閣議決定し、国会に提出した。本法案は5月に成立した。

b. 子どもと子育てを応援する取組

① ベビーカーに関する理解促進

ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備を明示するために、「公共交通機関におけるベビーカー利用に関する協議会」で2014年にベビーカーマーク（右図）を決定した。同協議会の構成員の協力を得て、駅や車両、各種建築物等のエレベーターなどで、ベビーカーマークの掲出を行い、ベビーカーの安全な使用のための周知のほか、ベビーカー使用者やその周囲の人にお互いに配慮してもらえよう、キャンペーンなどにより継続的に働きかけている。また、普及啓発を推進するため、2015年5月に子育てにやさしい移動に関するウェブサイト（こそだてモビ）を開設し、情報発信等を行っている。



ベビーカーマーク

資料：国土交通省資料

② マタニティマークの普及啓発

マタニティマーク

(右図)は、妊産婦に対する気遣いなど、妊産婦にやさしい環境づくりに関して広く国民の関心を喚起するために、21世紀における母子保健分野での国民運動計画である「健やか親子21」推進検討会において募集し、2006年に発表された。公共交通機関利用時、このマークを身につけることにより、周囲が妊産婦へ配慮しやすくなる。

しかし、内閣府が2014年に実施した「母子保健に関する世論調査」では、20～30代でマタニティマークを知っていたと回答した者が約7割なのに対し、性別では男性、年齢別では高齢になるほど認知度が低くなっている

(図表2-2-1-3)。また、第1次の「健やか親子21」最終評価(2013年度)では、マタニティマークを知っていても、52.3%の母親が使用していないという実態もある。

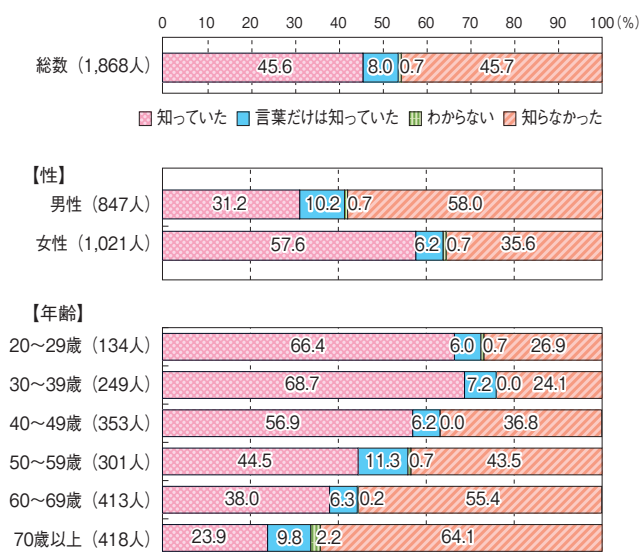
このため、2015年度から開始した「健やか親子21(第2次)」では、マタニティマークを妊娠中に使用したことのある母親の割合の目標値を70.0%とし、国においてマタニティマークの周知を図るとともに、事業者においても、マタニティマークを駅で無料配布しているほか、ポスターを掲出したり、車内の優先座席付近にステッカーを掲出したりするなど、妊産婦にやさしい環境づくりを推進している。



マタニティマーク

資料：厚生労働省資料

図表2-2-1-3 マタニティマークの認知



資料：内閣府大臣官房政府広報室「母子保健に関する世論調査」(世論調査報告書、平成26年7月調査)

③ 子育てタクシー

子育て家族の様々なシーン(荷物の多い子連れの外出、子ども1人での通園・通学・通塾、陣痛時の病院までの送りなど)に応じたタクシーサービスも提供されている(一般社団法人全国子育てタクシー協会の子育てタクシーなど)。

c. 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のユニバーサルデザイン化等により歩行者の安全を図るため、道路事業等の実施にあわせた電柱の設置抑制や既設電柱の撤去、低コスト手法普及に向けたモデル施工の実施、技術マニュアルの整備、民地の活用などにより無電柱化を推進している。