

## 第Ⅲ部 平成29(2017)年度交通に関して講じた施策

第Ⅲ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2017年度における進捗状況を記載する。なお、「交通政策基本計画における記載」については、「これまでの取組を更に推進していくもの」は■、「取組内容を今後新たに検討するもの」は■の枠で囲っている。

また、「交通政策基本計画における記載」において、数値指標については、2015年9月の社会資本整備重点計画の改訂等により見直されたものは、見直し後の数値指標を併せて記載することとした(見直し後の数値指標は「★」で記載。なお、数値指標の基準時について記載のないものは、2015年度から指標となる数値を起算している)。

「数値指標の状況」については、進捗状況が把握できているものについてのみ掲載することとしており、社会資本整備重点計画の改訂等により見直された数値指標は、見直し後の数値指標の進捗状況を掲載している。

### 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

##### (1) 地域公共交通ネットワークの再構築

###### 【交通政策基本計画における記載】

○居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「都市再生特別措置法」等及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。

[1] 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2013年度 — → 2020年度 100件】

2014年度に改正された都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画等の作成を支援した。

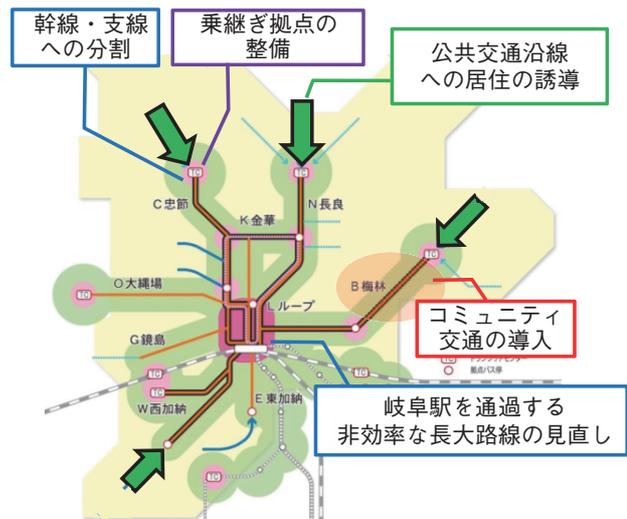
コンパクト+ネットワークの形成に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」(事務局:国土交通省)を通じ、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

2017年度においては、市町村の課題・ニーズに即した支援施策の充実を図るとともに、支援施策の全体を一覧できる支援施策集を改訂して、市町村に情報提供した。また、目指す都市像や目標値が明確で、コンパクト+ネットワークの効果の発揮が期待される取組を行っているモデル都市を10都市選定したほか、プロジェクト単位の好事例たる「先行的取組事例集」の第2弾をとりまとめた。さらに、人の属性ごとの行動データの把握に関する分析手法について、複数都市での検証を通じ高度なシステムへ改良するとともに、土木学会の下に設置された「スマート・プランニング研究小委員会」と連携し、分析手法の普及を図っている。加えて、公共交通の利便性を向上させるため、経路検索の可能化などに取り組んだ。

2017年度末時点において、407都市が立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っており、そのうち、142都市が公表済みとなった。

また、地域における地域公共交通ネットワークの再構築の取組を支援するため、地方公共団体の職員向けの研修や地方運輸局による能動的なサポートを行った。特に、地方公共団体の職員向けの研修に関しては、2017年度においては、基礎的な制度概要等について遠隔地の自治体職員等も受講しやすいオンライン講座の試行を開始した。また、地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通網形成計画等の作成に要する経費の支援をするとともに、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業に対し、補助要件の緩和・補助対象の拡大等の特例措置を講じるなどの支援内容の充実を行った。

これらの支援策を講じたことにより、各地において計画作成が進められており、2017年度末時点において410件の地域公共交通網形成計画が作成されている。また、23件の地域公共交通再編実施計画について国土交通大臣の認定を行っており、まちづくりなどと連携したバス路線の抜本的な見直しなど、地域公共交通ネットワークを具体的に再編する取組の実現の後押しを行っている。



岐阜市における地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ

<数値指標の状況 (2018年3月末時点)>

【1】 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数 410件

【交通政策基本計画における記載】

○その際、自治体と民間事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。

【2】 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数

【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

【3】 デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

地域の特性に応じたベストミックスによる効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を促進するため、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により、地方バス路線やデマンド交通等の運行に必要な支援のほか、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援を実施した。

また、地方交付税についても、2016年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

これらに加え、地域において多様な交通モードが組み合わせられた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が進むよう、地方公共団体の職員向けの研修の実施、地方運輸局における能動的なサポートなどにより地方公共団体が地域公共交通ネットワークを再構築する取組を支援した。特に、地方公共団体の職員向けの研修に関しては、2017年度においては、基礎的な制度概要等について遠隔地の自治体職員等も受講しやすいオンライン講座の試行を開始した。

鉄道については、2008年に地域公共交通活性化再生法が改正されて鉄道事業再構築事業が創設されて以降、同事業を実施するための鉄道事業再構築実施計画が、2016年度までに8件策定され、国土交通大臣の認定を受けており、同計画の策定を検討している自治体及び事業者に対して助言を行っている。2017年度には新たに1件（養老鉄道養老線）の同計画が策定され、国土交通大臣の認

定を受けるとともに、その他の地域においても具体的な実施計画の策定に向けた関係者の合意が形成されつつある。

また、利用者が少なく鉄道の特性が発揮できていないことや、活性化の取組を行ってきたものの引き続き厳しい利用状況であったことから、2018年4月1日にJR西日本が廃止する旨の届出を行った三江線について、鉄道廃止後の三江線沿線地域における公共交通ネットワークを再構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく三江線沿線交通活性化協議会へ参画し、協議を重ねた。これを受けて沿線自治体が策定した地域公共交通再編実施計画の認定を行った。

旅客船については、2016年度に引き続き、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、デマンド運航への転換を行った航路事業者の長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路）に対して運営費補助による支援を行った。

また、駐車場の配置適正化について、社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」で提言された、まちづくりと連携した駐車場施策の推進を踏まえ、各種制度の周知や取組事例等を紹介するとともに、社会資本整備総合交付金等により駐車場整備等に対する支援を行った。

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[2] 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数 9件

<数値指標の状況（2017年3月末時点）>

[3] デマンド交通の導入数 516市町村

## （2）まちづくりと連携した鉄道駅の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現するため、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化を推進する。

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に対するニーズは多様であり、駅の特長に応じた様々な機能が期待されていることから、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等の鉄道駅の改良や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施した。



JR関内駅の整備イメージ

また、幹線鉄道等活性化事業費補助により、まちづくりと連携した新駅の設置等に対する支援を行った。さらに、街路事業促進協議会等において自治体を対象として交通結節点整備事業等を紹介する普及啓発活動を実施するとともに、社会資本整備総合交付金等の活用により、自治体による駅自由通路や駅前広場の整備等、交通結節点整備に対する支援を行った。

### (3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持

**【交通政策基本計画における記載】**

○過疎地や離島などの条件不利地域について、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援する。

[4] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】
②航空路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】

過疎地や離島をはじめとした条件不利地域における地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、デマンド交通、離島航路・航空路の運行（運航）に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援のほか、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援を実施した。

また、地方バス路線については、今後の人口減少が見込まれる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域公共交通確保維持改善事業において、地域の特性を十分踏まえつつ、地域の関係者と密接に連携した生産性向上の取組を促進した。

地方交付税についても、2016年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[4] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合	①航路 100%
	②航空路 100%

### (4) 地域公共交通事業の基盤強化

**【交通政策基本計画における記載】**

○厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。

地域鉄道や路線バス、タクシー、旅客船、そしてフェリーなど、地域における生活の足としての交通サービスを提供する交通事業者は、国際交通や幹線交通を担う大手の事業者と比べると、必ずしも盤石の経営基盤を有しているとは言い切れない状況にある。例えば、2016年度には、地域鉄道事業者の約74%、乗合バス事業者の約64%において、経常収支が赤字となった。

地域鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業等により、安全性の向上に資する設備の更新等への支援を行った。また、JR北海道の事業範囲の見直しについては、北海道庁と連携しながら、JR北海道と地域との協議に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた対応につき、検討を行った。

バス事業については、運転者確保に向け、引き続き作成した手引書の展開・普及促進を行うとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、魅力のPR等を行った。

タクシー事業については、低迷するタクシーの需要喚起を図るとともに運送の効率化による生産性の向上を目指すことを目的として、2017年度にICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、制度設計のための実証実験等を行った。

旅客船事業者については、基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により、船舶建造等に対する支援を行った。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、訪日外国人旅行者を含む観光客が

利用しやすい環境整備への支援を行った。

## （5）過疎地物流の確保

### 【交通政策基本計画における記載】

- 過疎地域等において日常の買い物等が困難な状況に置かれる者への対応や宅配ネットワークの維持のため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携を図りつつ、貨客混載や自治体、NPO法人等関係者との連携など過疎地物流の確保策を検討する。

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い、日用品の宅配等の生活支援サービス等のニーズが高まっている。

このような課題に対応するため、改正物流総合効率化法による支援等を活用し、京都府内の農家が道の駅で販売する農産品のトラックによる輸送を旅客鉄道を活用した貨客混載輸送に転換するなど、地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組を推進した。

また、自動車運送事業者が過疎地域において、旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による生産性向上を可能とする措置を講じた。

## （6）支援の多様化

### 【交通政策基本計画における記載】

- 持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、公共交通空白地域を中心としてNPO法人や住民団体等の様々な主体の活用を検討するとともに、交通分野に関係する様々な資金の活用等支援の多様化を検討する。

地域公共交通の活性化・再生に関する取組については、これまで地域公共交通確保維持改善事業等の補助制度や地方財政措置を中心として自治体を支援してきたが、地域のニーズにきめ細やかに対応する上で、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業について産投出資も活用できるようにするため、地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する鉄道・運輸機構を通じた出資等の制度について、引き続き活用の検討を進めた。



NPO法人によって運行される「魚津市民バス」（富山県魚津市）

## 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

### (1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入

【交通政策基本計画における記載】

○コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。

〔5〕 LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）

【2013年度 24.6% → 2020年度 35%】

前節（1）の取組を推進することにより、コンパクトシティの形成と合わせた地域公共交通ネットワークの再構築を各地域で実現していくに当たっては、その根幹となる地域内幹線交通の確保と利便性向上により、当該地域全体としての交通の円滑化・効率化を図ることが不可欠となる。



鹿児島市交通局

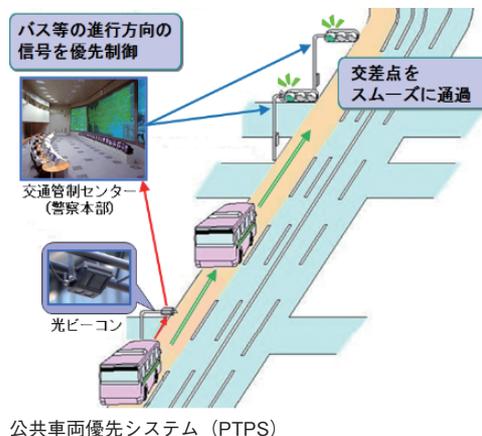
LRTは、従来の路面電車よりも走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用することで、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

2016年に引き続き、社会資本整備総合交付金、都市・地域交通戦略推進事業等により、バス交通の利便性向上を図る事業及びLRTの導入等事業に対し支援を行った。また、国際競争拠点都市整備事

業により、連節バス、公共車両優先システム（PTPS<sup>1</sup>）、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム（BRT）の整備を追加支援した。

LRTシステムの整備に向けた取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金等により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車（LRV<sup>2</sup>）の導入が進められた。

また、個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しやPTPS、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進した。



<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

〔5〕 LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合） 30.4%

<sup>1</sup> Public Transportation Priority Systemsの略

<sup>2</sup> Light Rail Vehicleの略

## (2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 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、生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入を促進する。

地域公共交通網形成計画の策定の進捗に伴い、コミュニティバスや乗合タクシーを効果的に導入する取組が進んでいる。岐阜市では、ダイヤ、運賃、停留所位置の決定など、住民が経営感覚を持って運営するコミュニティバスの導入地区が広がっている。また、近年、高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や、高齢運転者の交通安全対策を強化する道路交通法等の施行を踏まえ、2017年3月から6月にかけて「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催し、高齢者が安心して移動できる環境の整備に向け、取り組むべき事項について課題の整理を行った。

地域公共交通ネットワークの確保・維持や再構築の取組については、本章第1節(1)及び(3)並びに第2節(1)に同じ。

## (3) 自転車の利用環境の創出

### 【交通政策基本計画における記載】

- 自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及、各種マーク制度(BAAマーク、SBAAマーク等)の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

【6】コミュニティサイクルの導入数 【2013年度 54市町村 → 2020年度 100市町村】

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このことから、自転車ネットワーク計画の作成やその整備を促進するため、国土交通省と警察庁は2016年7月に共同で一部改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施した。また、2017年5月には、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)が施行されたところであり、同法に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やコミュニティサイクルの導入支援等、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進した。

具体的には、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点からの自転車等駐車場整備等を推進するため、昨年度、改訂した「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」を地方公共団体へ周知するとともに、全国コミュニティサイクル担当者会議等において、自転車の利用環境の整備やコミュニティサイクルの取組事例の紹介等を行うことにより、自転車の活用に関する取組の促進を図った。

また、社会資本整備総合交付金等により、地方公共団体による自転車等駐車場の整備等に対する支援を行った。

サイクルトレインについては、その最新の実施状況について把握するため、調査を実施するとともにベストプラクティスの共有を図った。

さらに、安全性向上と環境負荷物質使用削減による環境に優しい自転車供給を目的として、一般社団法人自転車協会による業界自主基準である自転車安全基準を基にした「BAA<sup>3</sup>マーク」やスポーツ車を対象とした「SBAA<sup>4</sup>マーク」普及を促進した。

<sup>3</sup> Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

<sup>4</sup> Sports Bicycle Association Approvedの略

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

〔6〕 コミュニティサイクルの導入数 87市町村

#### （4）超小型モビリティの普及

##### 【交通政策基本計画における記載】

○高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすため、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

超小型モビリティは、高齢者を含むあらゆる世代に対して新たな地域の交通手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物である。

超小型モビリティの導入補助を通じ、自治体・事業者等が実施する優れた取組について重点的に支援を行うなど、その普及を推進した。また、2015年度に開催したシンポジウムに引き続き、2016年12月以降、関係省庁、自治体、メーカー、有識者等からなる「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」を開催し、超小型モビリティの普及に係る課題や普及促進の目指すべき方向性について意見交換を行った。

#### （5）レンタカーの活用

##### 【交通政策基本計画における記載】

○公共交通機関を補完するものとして自動車を効率的に保有・利用するため、レンタカーの更なる利便性の向上や、レンタカーを活用したカーシェアリングの活用を検討する。

レンタカーは、国民のライフスタイルの変化、企業活動におけるコスト意識の高まり等により「自動車を保有することから、必要な時に利用する」というニーズの変化・多様化に対応し、レジャー、観光、ビジネス、福祉等、様々な場面で重要な役割を果たしている。

レンタカー型カーシェアリングとは、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を貸し渡すことをいい、利用者である会員は、自ら自動車を所有せず、必要な時に自動車を借りることとなり、日常の比較的短時間の利用を中心に、ビジネス、買い物、セカンドカー的な使用がなされている。

例えば、公共交通機関を補完するような短時間・短区間の利用という選択肢を増やすべく、ワンウェイ方式<sup>5</sup>によるレンタカー型カーシェアリングについて、より幅広く実施・利用がなされるよう手続きや取扱いについて検討を行うとともに、公共交通機関を補完するレンタカーの貸渡し・返却を行う場所に係る多様かつ柔軟な取扱いについて検討を行った。

さらに、カーシェアリング等の新たな交通モードについて、道路空間を有効活用しながら、公共交通との連携を強化させる取組として、東京都千代田区及び港区において、カーシェアリングステーションを設置し、公共交通の利用促進の可能性を検証する社会実験を実施した。

<sup>5</sup> 貸渡車両が他の路外駐車場等に返還され、必ずしも「使用の本拠の位置」である無人の配置事務所に返還されない形態

## (6) バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現

### 【交通政策基本計画における記載】

- また、特に高齢化が進む離島航路の周辺における住民の日常の交通手段の確保や観光旅客需要喚起による地域の活性化のため、陸上の交通機関と旅客船との乗り継ぎの負担を軽減する海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の開発、旅客船におけるデマンド交通の効果的な活用、本土側のアクセス交通の向上等によるシームレスな輸送サービスの実現を検討する。

2015年度に策定された海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の安全要件（安全管理規程の策定指針）に基づき、適切に審査を実施した。また、バスフロート船化に向けたフェリー事業者等からの相談に適切に対応した。

旅客船については、本章第1節（1）に同じ。



バスフロート船の実証実験風景

### 第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

#### (1) 現行の整備目標等の着実な実現

【交通政策基本計画における記載】

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

[7] 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	【2013年度	60%	→	2020年度	約70%
②ノンステップバス	【2013年度	44%	→	2020年度	約70%
③リフト付きバス等	【2013年度	4%	→	2020年度	約25%
④旅客船	【2013年度	29%	→	2020年度	約50%
⑤航空機	【2013年度	93%	→	2020年度	100%
⑥福祉タクシー車両	【2013年度	13,978台	→	2020年度	約28,000台

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率	【2013年度	鉄軌道駅	83%	→	2020年度	約100%
		バスターミナル	82%			
		旅客船ターミナル	88%			
		航空旅客ターミナル	85%			

②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

【2013年度	鉄軌道駅	93%	→	2020年度	約100%
	バスターミナル	80%			
	旅客船ターミナル	69%			
	航空旅客ターミナル	94%			

③障害者対応トイレの設置率

【2013年度	鉄軌道駅	80%	→	2020年度	約100%
	バスターミナル	63%			
	旅客船ターミナル	71%			
	航空旅客ターミナル	100%			

④特定道路におけるバリアフリー化率 【2013年度 83% → 2020年度 約100%]  
 ★【2013年度 83% → 2020年度 100%】

⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率  
 【2012年度 51% → 2020年度 約70%】

⑥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  
 【2013年度 約98% → 2016年度 100%】

★主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率  
 【2014年度 約98% → 2020年度 100%】

2016年度に引き続き、駅や駅前広場、バスターミナル、駅周辺等の道路、路外駐車場、旅客船ターミナル等において、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備、視覚障害者用ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等による連続的・面的なバリアフリー化を推進した。

交通分野におけるバリアフリー化については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下この項において「基本方針」という。）を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を推進している。基本方針では、2020年までに1日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設については、原則すべてにおいて段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標の着実な実現又はより早期での実現を目指すこととしている。

バス・タクシーについては、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置によりバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー車両の整備に対し支援を実施するとともに、空港アクセスバスにおけるリフト付バスを導入した実証運行等を通して、バリアフリー化の推進を図った。

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行った。

全国の主要駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機の整備、高輝度標識、エスコートゾーン等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等、歩行空間のバリアフリー化を推進した。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2016年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進した。

航空旅客ターミナルについては、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進した。

路外駐車場については、基本方針において特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を掲げており、目標達成に向け、自治体及び関係団体等に対して周知の徹底を図るとともに、都市・地域交通戦略推進事業等において、整備・改築と合わせた特定路外駐車場のバリアフリー化の支援を行った。



音響式信号機

エスコートゾーン

<数値指標の状況>

[7] 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	67.7%	(2017年3月末時点)
②ノンステップバス	53%	(2017年3月末時点)
③リフト付きバス等	6%	(2017年3月末時点)
④旅客船	40.3%	(2017年3月末時点)
⑤航空機	97.1%	(2017年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	15,128台	(2017年3月末時点)

<数値指標の状況>

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

① 段差解消率

鉄軌道駅	87.0%	(2017年3月末時点)
バスターミナル	91.3%	(2017年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2017年3月末時点)
航空旅客ターミナル	88.6%	(2017年3月末時点)

② 視覚障害者誘導用ブロックの整備率

鉄軌道駅	93.9%	(2017年3月末時点)
バスターミナル	89.1%	(2017年3月末時点)
旅客船ターミナル	66.7%	(2017年3月末時点)
航空旅客ターミナル	100%	(2017年3月末時点)

③ 障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	84.2%	(2017年3月末時点)
バスターミナル	71.8%	(2017年3月末時点)
旅客船ターミナル	84.6%	(2017年3月末時点)
航空旅客ターミナル	97.1%	(2017年3月末時点)

④ 特定道路におけるバリアフリー化率 88% (2017年3月末時点)

⑤ 特定路外駐車場におけるバリアフリー化率 58% (2016年3月末時点)

⑥ 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 99.5% (2017年3月末時点)

(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

○大都市等において、高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

[9] ホームドアの設置数

【2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅】

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するホームドア等を含むバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行った。

また、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮の普及啓発のため、2017年度も5月に4回目となるベビーカーキャンペーンを実施し、鉄道駅や車両へのポスターの掲示やチラシの配布を行った。



ベビーカーマーク



ベビーカーキャンペーン用ポスター

<数値指標の状況(2017年3月時点)>

【9】ホームドアの設置数 686駅

### (3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 沿道景観の充実や休憩施設の配置など一体となった、外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備を推進する。

急速に進む高齢社会を背景に高齢者をはじめとする多くの国民がより活動的に暮らせるまちづくりの推進を目的に策定された「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」(2014年8月発出)について、街路事業促進協議会等において周知を図った。また、社会資本整備総合交付金等により、歩行空間の整備等に対する支援を行った。

### (4) 「心のバリアフリー」の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」対策を推進する。

高齢者、障害者等の介助の疑似体験学を通じバリアフリーに関する国民の理解と協力の推進を図る「バリアフリー教室」を実施したほか、中学生向けの学校教育用副教材及び教師用解説書について内容の充実を図るとともに、交通事業者向け接客ガイドラインの策定を進めた。

鉄道関係では、目の不自由な方の駅ホームからの転落事故防止に向けて、鉄道利用者には、声かけや見守りの重要性を伝え、実際の行動(声かけ、誘導案内、見守り)へと繋げていくことを目的とする「駅ホームでの声かけ・見守り促進キャンペーン」を実施した。



鉄道利用マナーUPキャンペーン用ポスター

### (5) 「言葉のバリアフリー」の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進する。

観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン(多言語対応ガイドライン)(2014年3月)に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進した。さらに、国土交通省と総務省が連携し、金沢市、大阪市、富良野市、大多喜町、東北6県の地域において、交通事業者等を巻き込み、多言語音声翻訳システムの利活用実証事業を行い、多言語対応の強化を図った。

高速道路について、2020年の概成に向けて全国の高速道路等において高速道路ナンバリングに係る標識の整備を推進した(2017年12月末時点で34都道府県で整備に着手)。

道路における訪日外国人への適切な案内誘導については、全国の主要観光地49拠点等において、各機関の案内看板等とも連携し、道路案内標識の英語表記改善を推進した。東京都、千葉県、埼玉

県、神奈川県内を対象に策定された「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」に基づき、英語表記改善、路線番号の活用、ピクトグラム・反転文字の活用、通称名表記・文字サイズ拡大、歩行者系標識の充実など道路標識の改善を推進した（1都3県で整備に着手）。



外国人旅行者に通じないローマ字の事例



改善後の道路案内標識

観光地における道路案内については、観光地に隣接する又は観光地へのアクセス道路の入口の交差点にある交差点名標識に観光地名称を表示することにより、旅行者にとって観光地へのわかりやすい案内となるよう改善を推進した。また、道路案内標識と国土地理院が作成予定の英語版地図（100万分1）に用いる「道路関連施設」や「山等の自然地名」の英語表記の整合を図るため、各都道府県の道路標識適正化委員会において、観光関係者を含む関係機関との調整を実施した。

主要駅ターミナル等における案内表示の連続性等の確保については、関係者間の取組を推進している。具体的には、「新宿ターミナル協議会案内サイン分科会」や「オリンピック・パラリンピックを見据えたバリアフリー化のあり方に関する検討会」において、取組方針等のとりまとめが行われたことから、鉄道についても、引き続き鉄道会社との意見交換等の場を通じて、鉄道事業者間の案内表示の連続性やわかりやすさ等の取組の促進を働きかけた。また、多言語対応の改善・強化等に向けて鉄道事業者に働きかけを行った。

クルーズ船関係でも、訪日外国人旅行者等の受入を円滑化するための無料公衆無線LAN環境の提供や多言語案内表示の提供に向けた取組を推進した。

## （6）2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化

### 【交通政策基本計画における記載】

○2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートでのバリアフリー化や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化、視覚・聴覚など様々な面での障害者・高齢者の立場からの線的・面的なバリアフリー化、バス停のバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。

2016年度に決定した政府の「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を踏まえ、東京大会に向けた重点的なバリアフリー化と、全国各地における高い水準のバリアフリー化に取り組んだ。具体的には、駅等の旅客施設や車両等についてさらにバリアフリー化を進めるため、「公共交通移動等円滑化基準」及び「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」について検討委員会における検討及びパブリックコメントの結果等を踏まえて改正し、（1）駅等のバリアフリールートの最短化、大規模駅における複数化の義務付け、（2）利用状況に応じたエレベーターの複数化又は大型化の義務付け、（3）新幹線等の車椅子スペースの設置義務付けの1列車ごとに「1」から「2」への見直し等を措置した。

鉄道については、引き続き、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行った。

空港アクセスバスについて、リフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、バリアフリー車両の効率的な運用等を検討するとともに、予算・税制措置による支援制度を活用してバリアフリー化を推進した。また、タクシーについてもバリアフリー化の支援を行った。これらの支援には2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートの交付に合わせ募集される寄付金も活用することとしているが、同ナンバープレートについては、背景図柄のデザインを公募により決定し、2017年10月に交付を開始した。

以上に加えて、引き続き、都市・地域交通戦略推進事業において、交通施設のバリアフリー化等に対する支援を行った。

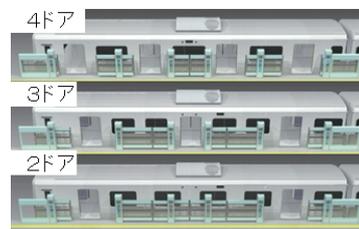
## (7) コストダウンの促進

## 【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通機関のバリアフリー化や福祉車両の導入に係る費用を低減することで、さらなるバリアフリー化を促進するため、技術開発や関係基準の見直しなど、コストダウンの促進について検討する。



昇降ロープ式ホーム柵



マルチドア対応ホームドア

2016年度に引き続き、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新型ホームドア（昇降バー式ホームドア、マルチドア対応ホームドア）の技術開発に対して支援を行うとともに、「新型ホーム柵に関する技術ワーキンググループ」等を活用して普及促進を図った。

また、ノンステップバスの標準仕様について、高齢者と車椅子使用者をはじめとする障害者にとって、より優しいバスのバリアフリー化を進めるため、また、利用者・事業者の意見を基により利便性を高いものとするべく、一層の室内移動性、乗降利便性の向上を図ることとしたノンステップバス標準仕様の改正を行った。

さらに、2012年に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度を活用し、引き続きユニバーサルデザインタクシーの普及を図った。2017年9月に新たに1車種を認定した。

## 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

### (1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○都市鉄道の利用を促進するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

①主要31区間の平均値 【2013年度 165% → 2015年度 150%】

②180%超の混雑率となっている区間数 【2013年度 14区間 → 2015年度 0区間】

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 【2013年度 880km → 2020年度 947km】

既存の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整備、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を図るとともに、2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に記載された東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組を進めた。

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

①主要31区間の平均値 165%

②180%超の混雑率となっている区間数 12区間

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 884km

### (2) 円滑な道路交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[12] 信号制御の高度化による通過時間の短縮（2011年度比）

【2013年度 約4,900万人時間／年短縮 → 2016年度 約9,000万人時間／年短縮】

★信号制御の改良による通過時間の短縮

【2020年度までに約5,000万人時間／年短縮】

幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良を推進した。



信号機の多現示化

<数値指標の状況（2017年3月末時点）>

[12] 信号制御の改良による通過時間の短縮 999万人時間／年短縮

### (3) 先進安全自動車 (ASV) の開発・実用化・普及

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負担を軽減するため、車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車 (ASV) の開発・実用化・普及を促進する。

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率【2012年度 54.4% → 2020年度 90%】

衝突被害軽減ブレーキ等の実用化されたASV<sup>6</sup>技術について、補助制度及び税制特例を実施するとともに、車線逸脱抑制装置の評価を導入するなど自動車アセスメントを拡充して実施した。また、2016年度に引き続き、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システム等のさらなるASV技術の開発・実用化を促進する取組みの進捗を図った。

#### <数値指標の状況 (2017年3月末時点)>

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率 66.1%

### (4) サービスレベルの見える化

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 旅客交通等のサービスレベルの向上のため、公共交通機関における定時性や快適性などのサービスレベルの見える化を検討する。

「第12回大都市交通センサス」について、2015年度調査結果を踏まえて、三大都市圏における鉄道・バス等の公共交通機関の利用実態の把握・分析の深度化を行った。

さらに、2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」及び「遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく鉄道の遅延の見える化を行った。

海事分野では、2017年6月にとりまとめられた「内航未来創造プラン」において、管理レベルへの不安等の懸念から内航海運業者による活用が一部に止まっている状況にある船舶管理会社について、業務の情報や品質を「見える化」する国土交通大臣の登録制度を規定する告示を2018年3月に公布した。

航空分野では、航空事業者間の競争状況を確認するとともに、航空利用者による自由かつ確かな航空輸送サービスの選択に資するよう、事業運営状況に係る透明性を高める観点から、「航空輸送サービスに係る情報公開」を行った。

### (5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 自治体が策定する地域公共交通ネットワークに関する計画や事業者が策定する運行計画等の効果的・効率的な作成を促進するため、交通関連のビッグデータの活用による交通計画の策定支援策を検討する。

ビッグデータ等を活用してバス事業の経営分析を行い、バス路線・ダイヤの再編や経営改善策を計画するとともに、経営革新を図るための支援策として2015年度に策定した、「地方路線バス事業の経営革新ビジネスモデル実施マニュアル」及び「データ収集・分析ツール」について、2016年度

<sup>6</sup> Advanced Safety Vehicleの略

に引き続き一般への提供を行うとともに、当該ツールについては、新たなビッグデータ（人口流動統計）を活用したモデル地域におけるバス事業の経営分析等の試行を行った上で、発展・高度化を行った。

## (6) 交通系ICカードの普及・利便性向上

### 【交通政策基本計画における記載】

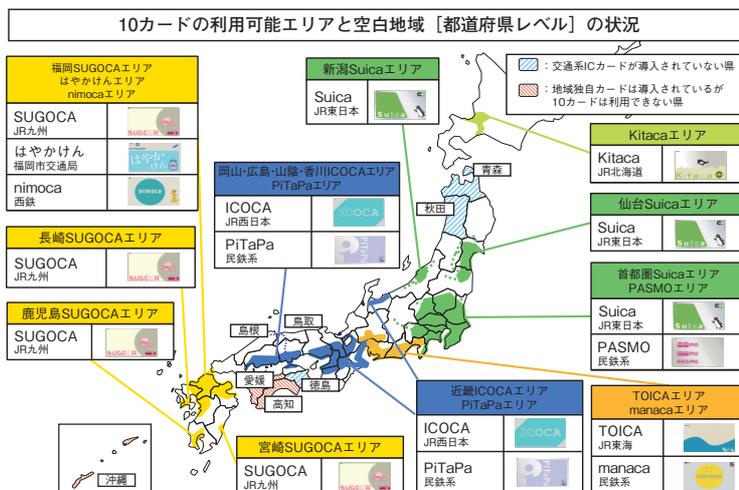
○公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系ICカードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12県 → 2020年度 0県】

公共交通機関における交通系ICカードについては、2001年にJR東日本がSuicaを導入した後、全国的に普及が進んできている。特に、2013年3月23日からはKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、nimoca、はやかけんの10の交通系ICカード（10カード）の全国相互利用ができるようになっている。

これらの交通系ICカードの利用拡大を図るため、「片利用共通接続システム」(10カードを地域独自カードの導入エリアで複数の交通事業者間で共用できるようにする仕組み)の構築に関する方向性のとりまとめを踏まえ、説明会を実施するなど民間事業者等によるシステム構築の後押しをするとともに、交通系ICカードの未導入地域等に対して導入に向けた働きかけを行った。



### <数値指標の状況 (2018年3月末時点)>

[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数 6県

## (7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供

### 【交通政策基本計画における記載】

○歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通に関する情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通に関する情報の提供方策を検討する。

[15] バスロケーションシステムが導入された系統数（うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数） 【2012年度 11,684系統(10,152系統) → 2020年度 17,000系統】

バスの利用環境改善を促進するため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、交通事業者に対してバスロケーションシステムの導入費等の支援を実施した。

加えて、高精度な公共交通機関の運行情報の利用者への提供による乗継ぎ円滑化等に資する技術開発として、公共交通システムに高精度の測位技術を適用し、信頼性の高い位置情報を取得すると

ともに、高精度・リアルタイムな運行情報を事業者間で共有し、利用者に一元的に提供するシステムの構築のための技術的検討を行った。

また、高齢者や障害者、訪日外国人旅行者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、ICTを活用した歩行者移動支援の取組を推進している。「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」（委員長：坂村健東洋大学情報連携学部INIAD学部長）の提言を踏まえ、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを継続的に収集する方法、効率的に整備・更新する手法の検討を実施するとともに、歩行空間の勾配や段差などに関する情報を入力してデータ化するツールの提供を行った。また、新横浜駅から横浜国際総合競技場（日産スタジアム）までを対象として、勾配や段差などの情報を含んだ屋内外シームレスな電子地図等を整備し、段差のない経路を案内するナビゲーションサービスの実証実験を実施するとともに、東京駅周辺において視覚障害者向けに音声案内による実証実験を実施した。

さらには、全国の公共交通機関を網羅した経路検索について、コンテンツプロバイダへ簡単に時刻表や経路等の情報の受渡が可能となるよう作成した共通フォーマットの活用上の課題を整理するために実証実験を行った。また、共通フォーマットの利活用により中小のバス事業者が負担なくバス情報を提供できるような方策を検討した。

公共交通分野におけるオープンデータの推進に向けた機運醸成を図ることを目的として、2017年3月に官民の関係者で構成する「公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会」を設置し、諸課題について検討を行い、同年5月に中間整理をとりまとめたところである。その中で、当面、(1)官民連携による実証実験、(2)運行情報（位置情報等）、移動制約者の移動に資する情報のオープンデータ化の検討、(3)地方部におけるオープンデータ化の推進について取り組むべきとされた。

<数値指標の状況（2017年3月末時点）>

[15] バスロケーションシステムが導入された系統数（うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数）20,196系統（16,736系統）

## （8）既存の道路ネットワークの最適利用

### 【交通政策基本計画における記載】

○ITS技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な道路交通を実現するために交通容量の最適化等を行うとともに、交通量を精緻にコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るためのきめ細やかな対策を検討する。

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組を推進する。特に2015年8月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその取組を支えている。ETC2.0とは、全国的高速道路上に約1,700箇所設置された路側器と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

2016年4月には首都圏で、2017年6月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮され始めている。引き続き、効果を検証している。また、高速道路ネットワークを賢く使う取組の一環として、休憩施設の不足に対応し、良好な運転環境を実現するため、全国20箇所の道の駅において一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を実施した。

また、今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組として、上り坂やトン

ネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、東名高速道路の海老名ジャンクション等8箇所で、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始した。現在、東名高速道路の大和トンネル付近等11箇所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。速度低下に対応した付加車線の機動的な設置について全国4路線で検証を行うとともに、正面衝突事故防止対策としてワイヤロープの設置検証を全国約100kmで実施した。

さらに、プローブ情報を収集する高度化光ビーコン等を整備するなど、渋滞情報、旅行時間情報その他の交通情報を収集・提供するためのシステム、ネットワーク等の整備を推進し、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行った。



### (9) 自動運転システムの実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

○渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上などを図るため、「官民ITS構想・ロードマップ」を踏まえ、自動走行システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を検討する。

安全で環境性能の高い自動車の普及の観点から、自動車の安全・環境基準の国際的な調和等を目的とする国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29<sup>7</sup>）の自動運転分科会及び自動操舵専門家会議において、それぞれ議長国として、自動運転に関するサイバーセキュリティガイドラインに係る具体的な要件や高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の技術基準の策定活動を主導した。その結果、自動操舵のうち、運転者がハンドルを握った状態での車線維持支援機能等に関する国際基準が2017年10月に発効し、これを国内に導入した。また、ウイinker操作により自動で車線変更を行う機能等に関する国際基準が2018年3月に成立した。さらに、2017年11月に自動ブレーキ専門家会議が新たに設置され、乗用車の自動ブレーキの基準について検討を開始した。また、2016年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下で欧州経済委員会内陸輸送委員会の道路交通安全グローバルフォーラム（WP1）及びその非公式専門家グループにおいて、自動運転と国際条約との整合性等についての国際的議論に積極的に参画し、議論に貢献した。

「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP<sup>8</sup>）」の「自動走行システム」においては、2017年

<sup>7</sup> World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

<sup>8</sup> Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Programの略

10月から大規模実証実験を順次開始する等、高度な自動走行システムの実現に向け、産学官共同で取り組むべき協調領域であるダイナミックマップ、HMI<sup>9</sup>、情報セキュリティ、歩行者事故低減、次世代都市交通の5つの技術領域に重点を置いた研究開発を関係府省が連携して推進した。

また、2017年6月、遠隔型自動運転システムの公道実証実験を、一定の安全性を確保しながら円滑に実施することを可能とするため、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」を策定・公表した。

「技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」においては、交通の安全と円滑を図る観点から、SAE<sup>10</sup>レベル3以上の実用化を念頭に入れた交通法規等の在り方に関する各種調査・検討、隊列走行の実現に向けた各種調査・検討等を行った。

加えて、2016年に引き続き、急速に進展する自動運転システムに関する技術・産業の動きを踏まえ、「官民ITS構想・ロードマップ2017」の策定を行った。さらに、SAEレベル3以上の自動運転システムの市場化・サービス化を可能とするために必要となる制度整備について、「自動運転に係る制度整備大綱」としてとりまとめた。また、「国土交通省自動運転戦略本部」において、自動運転に関する重要事項を検討し、自動運転の実現に向けた環境整備、自動運転技術の開発・普及促進及び自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装の3つの観点から、2017年6月に中間とりまとめを行った。

自動運転の実現に向けた環境整備については、国内において、高度な自動運転システムを有する車両が満たすべき要件や安全確保のための各種方策について検討を開始した。また、自動運転車による事故に係る自動車損害賠償保障法上の損害賠償責任の在り方について、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において、報告書のとりまとめを行った。

自動運転技術の開発・普及促進については、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の安全運転支援機能を備えた「安全運転サポート車（サポカーS）」の官民を挙げた普及啓発や先進安全技術の国際基準化に取り組んでいる。また、高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援や、自動運転を視野に入れた除雪車の高度化についても取り組んでいる。

自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、ラストマイル自動運転による移動サービスに関する公道実証を開始したほか、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスに関する実証実験を全国13箇所で開催した。また、トラックの後続無人隊列走行の実現に向けた後続有人隊列走行の公道実証を新東名等で実施した。

## (10) 公共交通機関における運賃の活用

### 【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通機関における混雑緩和や需要喚起のため、運賃の活用を検討する。

タクシーについて、低迷するタクシーの需要喚起を図るとともに運送の効率化による生産性の向上を目指すことを目的として、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリを活用して、タクシーに乗車する前に運賃を確定する事前確定運賃や目的地が近い複数の旅客同士をマッチングさせて1台のタクシーで輸送する相乗りタクシーについて、制度設計のための実証実験等を行った。

## (11) 都市鉄道における遅延対策

### 【交通政策基本計画における記載】

- ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延等に対応するための方策を検討する。

<sup>9</sup> Human Machine Interfaceの略

<sup>10</sup> Society of Automotive Engineersの略

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、遅延の現状を2017年12月に公表し、ハード、ソフトにわたる遅延対策を鉄道事業者に働きかけるとともに、利用者の行動判断に資する、よりの確な情報提供を行うため、鉄道事業者と議論を行った。

## (12) 空港の利用環境の改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の空港の利便性・競争力の向上を図るため、空港処理能力の拡大、空港アクセスの改善等とあわせて、空港自体の魅力向上、乗継時間の更なる短縮、深夜早朝時間帯の受入体制の確保など、空港の利用環境改善を検討する。

2016年度に実施した空港満足度調査の調査結果や前回調査からの改善状況等を参考に、前年度より引き続き空港利用者利便向上協議会等において検討を行い、利用者利便向上策を見直し、実施した。また、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組むため、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有と関係者の機運の醸成を図った。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、東京国際空港の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の年間発着容量をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進めた。特に、東京国際空港については、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策、落下物対策を着実に進めるとともに、2017年11月から4巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音対策、落下物対策の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。

また、2020年以降を見据え、成田国際空港については、第3滑走路の整備等の更なる機能強化により年間発着容量を更に16万回増加させる取組を進めているところであり、2018年3月に、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会において合意を得た。

## (13) 空間の質や景観の向上

### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策を検討する。

2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、次世代ステーションの創造による駅空間の質的進化に向け、関係者が連携して駅に係る課題解決に取り組む「駅まちマネジメント」の推進を図った。

## (14) 自動車関連情報の利活用の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

○自動車関連産業に係る膨大かつ多様な情報の利活用を推進し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。

2015年1月に策定・公表した「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」に基づき、引き続き、個人情報保護制度の改正にあわせた自動車関連情報の取扱方針を検討・策定するとともに、

自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新等を推進するため、具体的なサービス・メニュー等の実現に向けた効果検証や実証的試行サービスに取組を行った。

[各サービス・メニューの実現に向けた具体的な取組について]

①「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進  
 ・欧米において提供されている診断機能や対象システムとその提供方法及び汎用スキャンツールの活用に係る教育カリキュラムの調査を行い、新たな情報提供手法を調査・検討した。

②テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進・事故の削減  
 ・引き続き、テレマティクス保険の周知を行うとともに、関係者の協力の下、検証結果情報の共有化を行い、運転情報を活用した新たなサービスについて検討を行った。

③自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化  
 ・トレーサビリティ・サービスに必要な情報について情報の収集・管理・提供の枠組みの検討を行い、当該枠組みに係るフィージビリティを実施するとともに、トレーサビリティ・サービスに必要な情報の電子化が促進するようなインセンティブの検討を行った。

④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の高度化・効率化  
 7箇所運輸支局等において、点検整備記録簿情報の収集体制を構築し、検査情報と合わせて分析を開始し、車種毎の不具合傾向を把握した上で検査機関や整備事業者への情報提供方法及び高度な分析方法の検討を行った。

