

第II部 世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

第1章 我が国における高齢者の生きがいづくりと外出

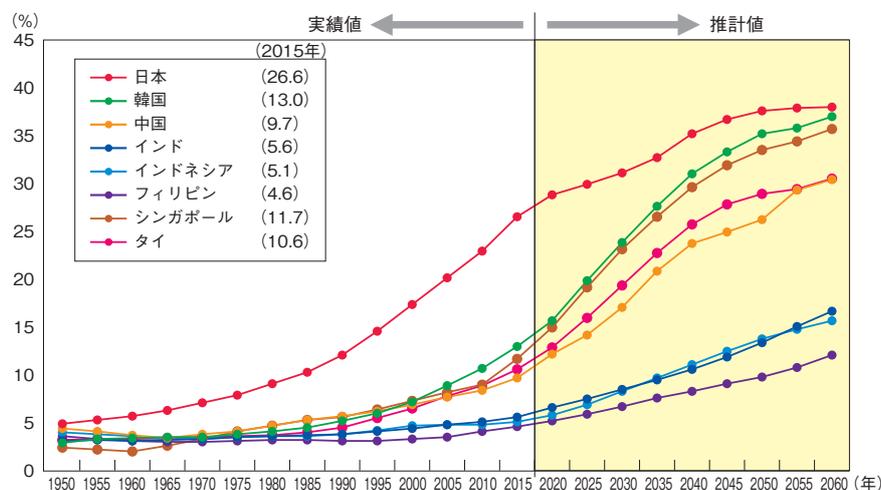
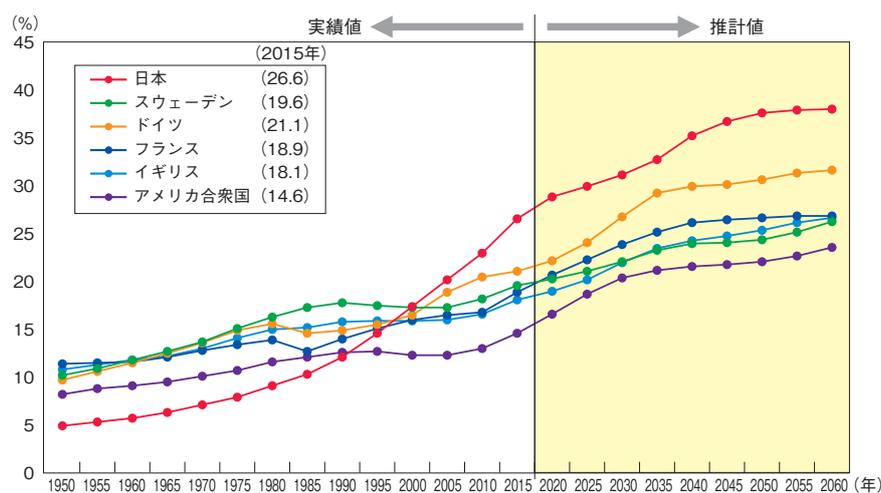
第1節 高齢者の生活と生きがいづくり

(1) 超高齢社会の進展と平均寿命の延伸

① 超高齢社会の進展

我が国の人口は、2008（平成20）年に1億2,808万人とピークに達した後、減少局面に転じ、特に、年少人口（15歳未満の人口）と、生産年齢人口（15歳以上65歳未満の人口）の減少が進んでいる。他方、高齢者人口（65歳以上の人口）は増加を続け、高齢化率（65歳以上人口割合）は2015年には26.6%と急速に上昇している。今後、高齢化率は2025年に30%、2050年に38%に達すると予測されており、世界がこれまで経験したことのない超高齢社会を迎える見込みである。

図表2-1-1-2 高齢者の就業者数の推移



資料：内閣府「令和元年版高齢社会白書」

② 平均寿命の延伸

我が国の平均寿命は、生活環境の改善、食生活・栄養状態の改善、医療技術の進歩等により、男女ともに過去最新を更新し続け、2017年は、男性81.09歳、女性87.26歳となっており、2065年には、男性84.95歳、女性91.35歳となると見込まれている。

(2) 高齢者の住環境の変化

① 高齢者の一人暮らしの増加

全世帯のうち、高齢者のいる世帯は約半数に上っている。このうち、特に、高齢者の単身世帯は増加傾向にあり、高齢者のいる世帯全体の約3割を占めるようになっている。

② 高齢者の「自立」傾向

高齢者の子供や孫とのつきあい方として、「子や孫とは一緒に生活できるのがよい」と考えている高齢者は1980年には約6割であったが、2015年には、約3割まで減少しており、子や孫に頼らずに「自立」した生活を送る高齢者が増加している。

(3) 健康な高齢者の増加

① 健康寿命の延伸

高齢者の平均寿命は延伸しているが、平均寿命だけでなく、日常生活に制限なく、健康で生活できる、いわゆる「健康寿命」の観点からも延伸している。

現在、男性の平均寿命は80.98歳、健康寿命は72.14歳、女性の平均寿命は87.14歳、健康寿命は74.79歳となっている。

② 高齢者の体力の上昇

高齢者の体力は年々上昇傾向にあり、新体力テスト（握力、上体起こし、長座体前屈、開眼片足立ち、10m障害物歩行、6分間歩行の合計点）で見ると、2017年の高齢者の体力は約20年前に比べて5歳若い階層と同程度となっている。

(4) 高齢者の労働参加の増加

① 労働市場における高齢者の重要性の増大

65歳以上の就業者は男性531万人、女性361万人（2019年）で過去最多となっている。65歳以上人口に占める割合（就業率）では男性が34.1%、女性が17.8%である。

② 高齢者の就労意欲の増進

「70歳くらい」以降も就労を希望している者が5割以上おり、このうち約3割の者が「働けるうちにはいつまでも働きたい」と希望している。「仕事をしたいとは思わない」との回答は、健康状態がよくない者でも約1割にとどまっており、労働に対する積極的な姿勢がうかがえる。

(5) 高齢者の趣味等への参加の積極化

趣味や学習、スポーツにアクティブに取り組む高齢者が増加している。過去1年間にその活動を行ったことのある人の割合である「行動者率」は、一般に、年齢が進むにつれ下がる傾向にあるが、過去のデータと比較すると高齢者の行動者率は上がっている。

(6) 高齢者の生きがいづくりと生きがいにつながる要因

① 高齢者が生きがいを感じている程度と感じる時

高齢者がどの程度生きがい（喜びや楽しみ）を感じているかを聞いたところ、「感じている」（「十分感じている」「多少感じている」の計、以下同じ。）のは、男女合計で約7割であり、「感じていない」（「まったく感じていない」「あまり感じていない」の計、以下同じ。）としている約3割を大きく上回っている。

生きがいを「感じている」人に、どのような時に生きがいを感じるか聞いたところ、男性は、趣味やスポーツ（54.1%）、家族との団らん（37.7%）、旅行（32.6%）の順に高く、女性は、友人・知人との食事・雑談（53.1%）、趣味やスポーツ（41.3%）、家族との団らん（40.9%）の順に高くなっている。

男女間で差の大きいものとしては、友人・知人との食事・雑談（22.9ポイント女性の方が高い）、趣味やスポーツ（12.8ポイント男性の方が高い）、仕事（9.2ポイント男性の方が高い）などがある。男性は趣味やスポーツ、仕事や社会奉仕など、身体的な行動を伴う活動に生きがいを感じる傾向があり、女性は、友人や親族と交流したり、孫の面倒見たり、他人から感謝されたりといった交流やふれあいに生きがいを感じる傾向がある。

② 世帯構成と生きがいを感じている程度

世帯構成別に見ると、家族と同居している高齢者（「夫婦二世帯」、「本人と親の世帯」、「本人と子の世帯」、「本人と子と孫の世帯」）の6割以上が生きがいを「感じている」のに対し、「単身世帯」は5割程度に留まっている。家族との同居が、趣味・娯楽や友人・親族との交流、仕事・社会奉仕活動など生きがいを感じる機会の創出につながっていると考えられる。

③ 健康状態と生きがいを感じている程度

健康状態別に見ると、健康状態が「良い人」や「まあ良い人」の8割から9割程度の方が生きがいを「感じている」のに対し、「あまり良くない」や「良くない」人は3割から4割程度であり、健康状態が生きがいの充足度合いに直結していることがわかる。

④ 経済状況と生きがいを感じている程度

経済状況別に見ると、「ゆとりがあり、心配なく暮らしている」人や「ゆとりはないが、心配なく暮らしている」人の約8割が生きがいを「感じている」のに対し、「ゆとりがなく、多少心配である」人は約半数、「家計が苦しく、非常に心配である」人は約3割程度にとどまっている。

⑤ 交流と生きがいを感じている程度

人との交流の程度で見ると、「たくさん親しい友人・仲間をもっている」と感じている人や「普通に持っている」と感じている人が生きがいを「感じている」割合は8割から9割で、「ほとんどいない」と感じている人や「いない」と感じている人では4割を下回っている。

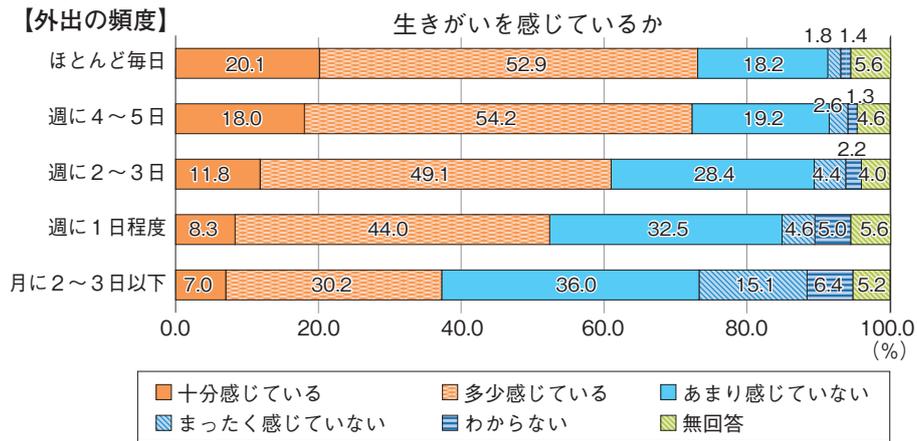
また、近所づきあいについても、「親しく付き合っている」人の75%が生きがいを「感じている」一方で、「ほとんど付き合いがない」「付き合いがない」人では4割を下回っている。

⑥ 外出と生きがいを感じている程度

外出の頻度別に見ると、「ほとんど毎日」、「週に4～5日」外出する人の7割以上が生きがいを「感じている」一方で、「週に1日程度」しか外出をしない人では約半数、「月に2～3日以下」しか外出をしない人では約4割にとどまっており、外出の頻度が生きがいの充足度合いに直結していることがわかる。

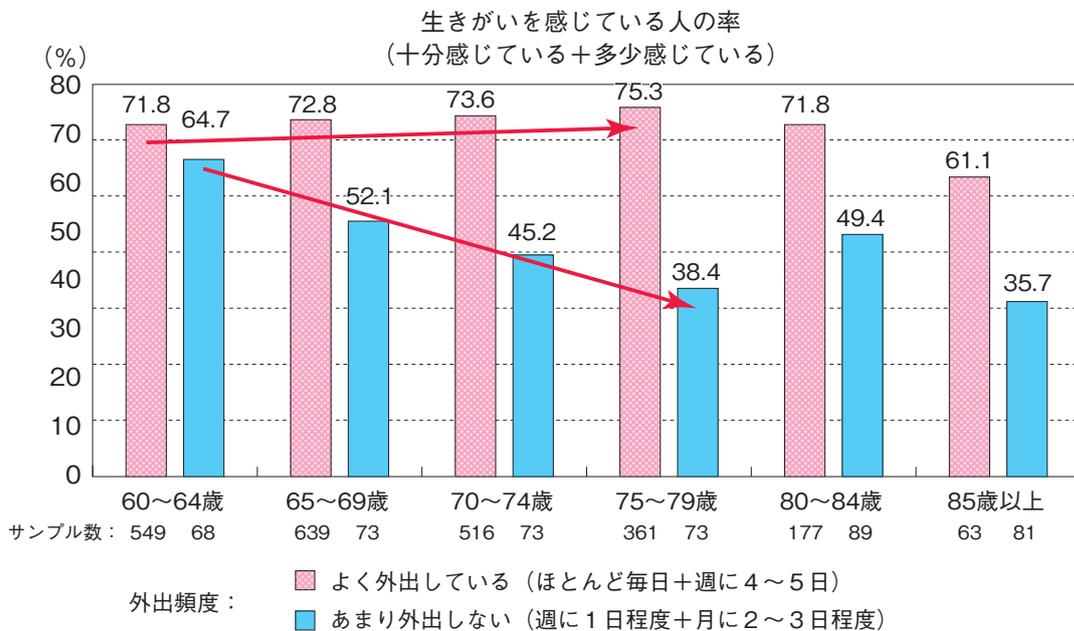
さらに、年齢別に外出の頻度が高い人（「ほとんど毎日」、「週に4～5日」外出する人の計）と外出の頻度が低い人（「週に1日程度」、「月に2～3日以下」外出する人の計）を比較すると、75～79歳までは、外出頻度の高い人では、年齢を重ねるにつれて生きがいを「感じている」割合が増加傾向にあるのに対し、外出頻度が低い人では、生きがいを「感じている」割合が横ばい、減少傾向となる。

図表2-1-1-23 どの程度生きがいを感じているか（外出の頻度別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

図表2-1-1-24 外出頻度別の生きがいの充足度合い



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

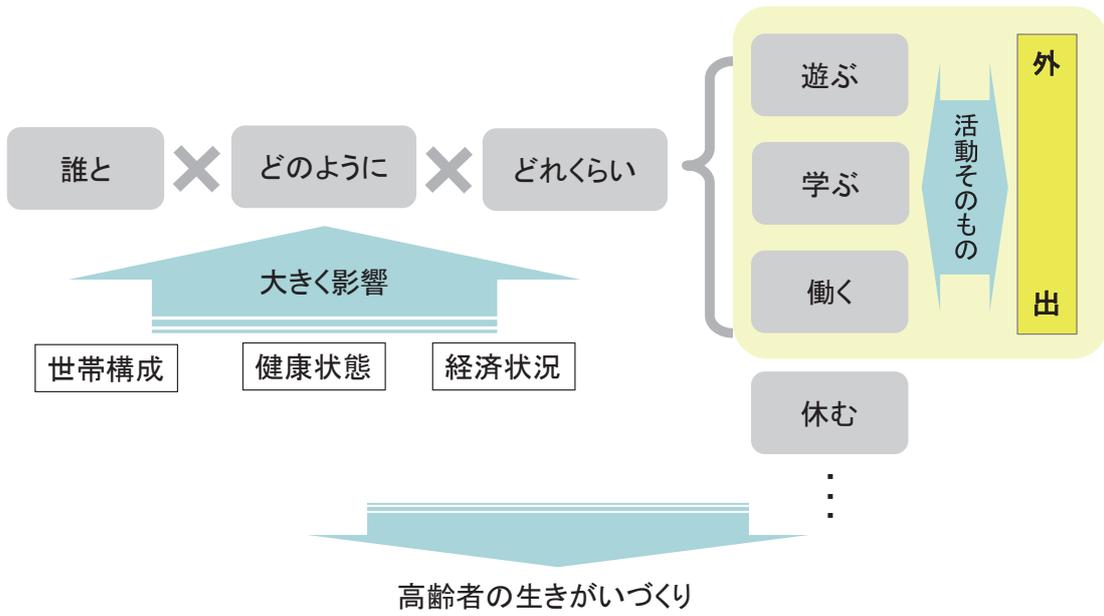
(7) 高齢者の生活と生きがいづくり（まとめ）

人々の活動を「働く」「学ぶ」「遊ぶ」「休む」といった行動に分けて見てみると、近年の高齢者の「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった活動はより活発化している。

「働く」については、就業率が上昇し、高齢者になってからの労働意欲も旺盛である。「学ぶ」「遊ぶ」については、学習や趣味、スポーツを嗜む高齢者が増加している。

高齢者の外出を容易にし、行きたいときに行きたいところへ行けるよう支援していくことは、高齢者が生きがいを高めるために重要であるが、次節では、このような「外出」の効果や実態に着目し、具体的に見ていきたい。

図表2-1-1-25 生きがいづくりにつながる概念図



第2節 高齢者の外出と交通に関わる動向

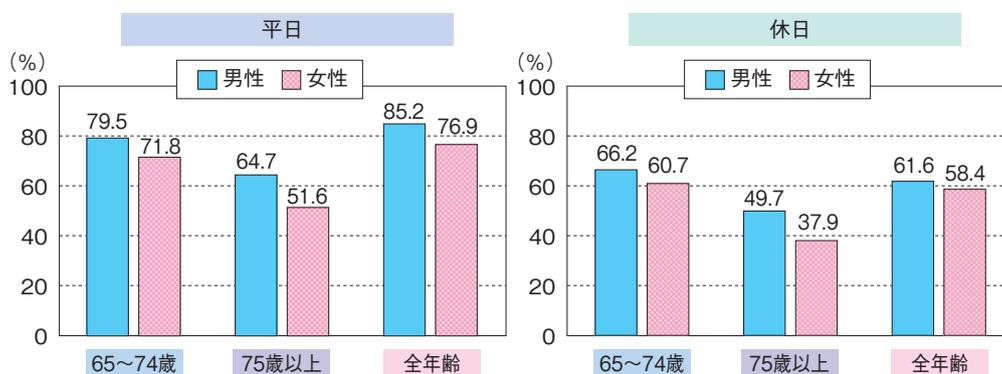
(1) 高齢者の外出の動向

① 高齢者の外出率¹の全体傾向

高齢者の外出率は、65歳から74歳までは、全年齢と比べても遜色ない外出率であり、特に休日は全年齢の平均を上回っている。75歳を超えると外出率は急激に落ち込み、特に、75歳以上の女性の休日における外出率は4割未満で、およそ3人に1人しか外出していない状況である。

高齢者の外出目的は、65歳から74歳までは、買い物や食事などで2日から3日に1回外出するほか、男性では、通勤や業務目的の外出が多い。他方、75歳以上になると、買い物、食事、通院目的以外の外出は少なくなっている。

図表2-1-2-1 高齢者の外出率（平日・休日別、男女別）



資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」

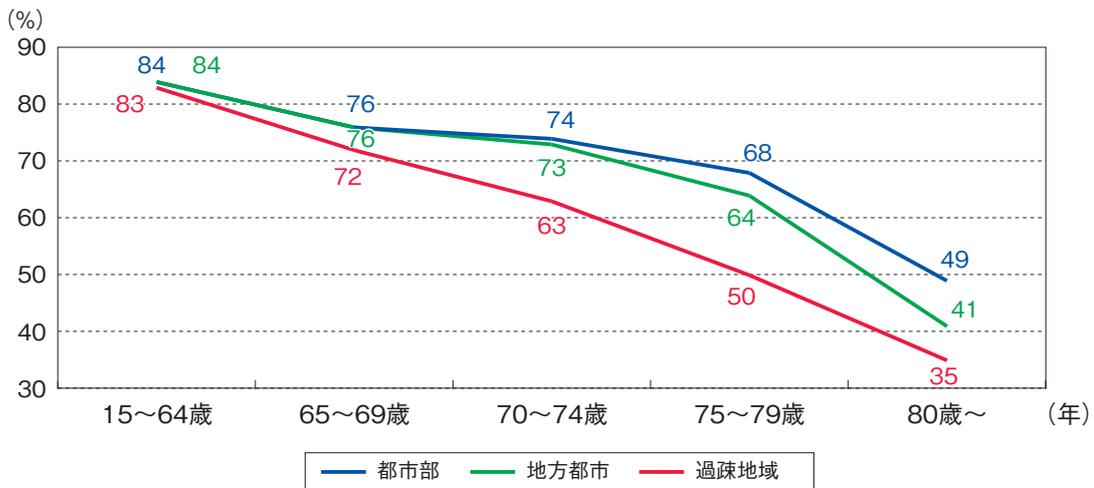
② 居住地域別の外出傾向

非高齢者の外出率は居住地域によらずほぼ同一であるが、65歳を超えると過疎地域での外出率は大きく落ち込んで行く。

また、地方都市においても、80歳を超えると、都心・郊外部に比べて外出率の落ち込みが大きい。

¹ 調査対象日に外出した人の割合

図表2-1-2-4 居住地域による外出率の違い



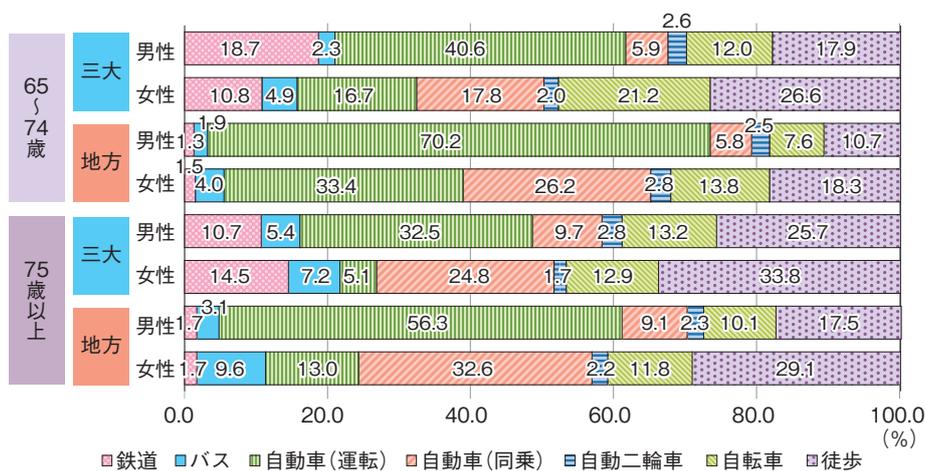
注1：平成27年平日の男女計の外出率を示す。
 注2：都市部＝都市調査の三大都市圏＋地方中枢都市圏、地方都市＝都市調査の地方中核都市圏＋地方中心都市圏、過疎地域＝町村調査の対象地域を対象とする。
 注3：本図表での値は、都市局調査結果に含まれない過疎地域を含めた調査票情報の集計値であり、都市局調査結果と一致しない。
 資料：国土交通省都市局「第6回全国都市交通特性調査」都市調査調査票情報及び町村調査調査票情報を元に算出。

③ 高齢者の移動手段

三大都市圏では、高齢者の2割程度が公共交通機関（鉄道・バス）を利用している一方、地方部では、自動車（運転・同乗）の割合が極めて高い。

地方部の75歳以上の女性は、自動車（同乗）と自転車、徒歩を合わせて、約8割を占めており、公共交通機関が移動の足をカバーしきれていない状況が伺える。

図表2-1-2-5 高齢者の移動の交通手段別構成比

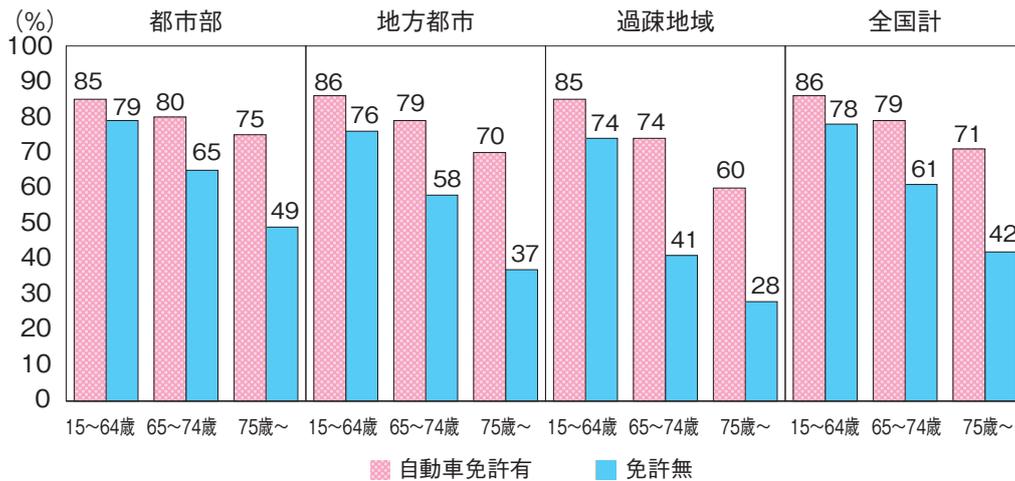


資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」

④ 高齢者の自動車利用と外出率

運転免許の有無や自動車の保有が外出率に与える影響は、高齢になるほど大きく、75歳以上では、免許がない場合及び自家用車を保有していない場合の外出率は、約4割まで落ち込む。

図表2-1-2-6 運転免許の有無による外出率の違い



注1：平成27年平日の男女計の外出率を示す。

注2：都市部＝都市調査の三大都市圏＋地方中核都市圏、地方都市＝都市調査の地方中核都市圏＋地方中心都市圏、過疎地域＝町村調査の対象地域を対象とする。

注3：本図表での値は、都市局調査結果に含まれない過疎地域を含めた調査票情報の集計値であり、都市局調査結果と一致しない。

資料：国土交通省都市局「第6回全国都市交通特性調査」都市調査調査票情報及び町村調査調査票情報を元に算出。

(2) 高齢者の交通事故と運転免許返納の動向

① 交通事故の動向

全死亡事故件数（第1当事者²が原付以上のもの）に占める第1当事者が75歳以上の高齢運転者である死亡事故件数の割合は、2008年の8.7%から2018年には14.8%に上昇している。免許人口あたりの死亡事故件数で見ても、75歳以上は他の年齢に比べて突出して高くなっている。

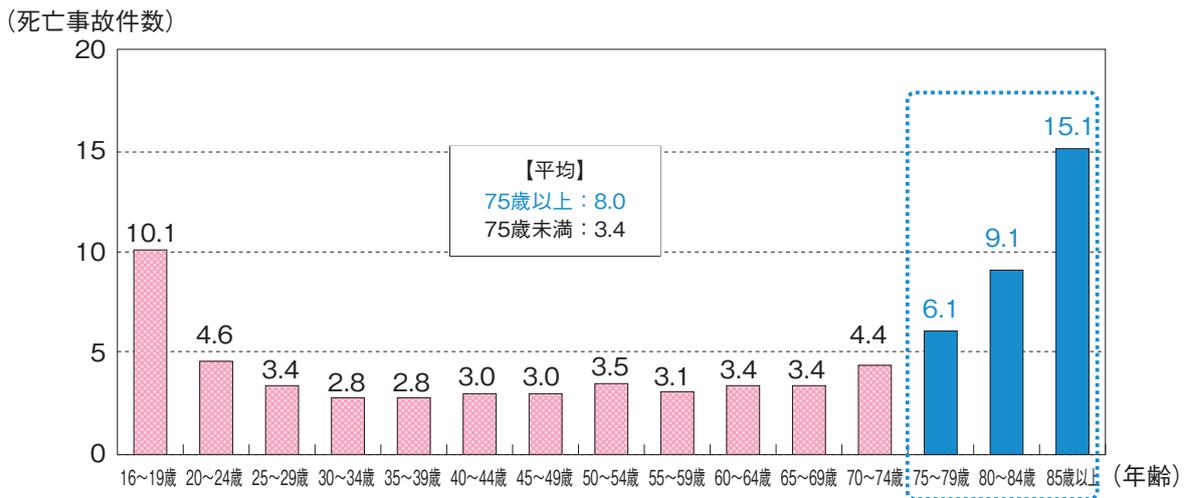
図表2-1-2-8 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数と全死亡事故に占める割合の推移



資料：警察庁「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」(H31年3月)

² 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。(出典：警察庁「交通事故統計における用語の解説」)

図表2-1-2-9 運転免許人口10万人あたりの死亡事故件数



※免許人口は、平成30年12月末の運転免許保有者数

資料：警察庁「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」(H31年3月)

② 運転免許返納の動向

高齢者の運転免許非保有者数は約1,700万人であり2009年より約40万人増加している。

また、高齢者の運転免許の自主返納件数は約41万件/年であり、2009年（約5万件/年）の8.3倍に増加している。

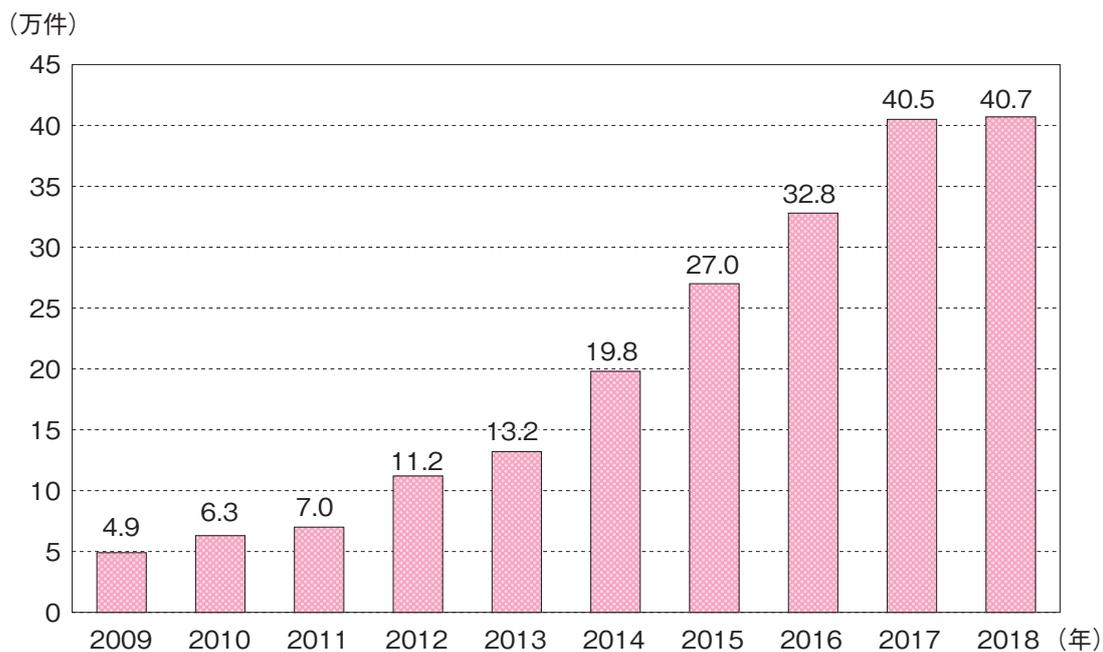
各年の運転免許保有者に占める自主返納者数の比率で見ても、2018年は65歳以上で2.2%、85歳以上では11.3%まで増加しており、最近は、毎年、85歳以上の運転免許保有者の1割を超える人が運転免許の自主返納を行っている状況である。

図表2-1-2-10 高齢者の運転免許非保有者数



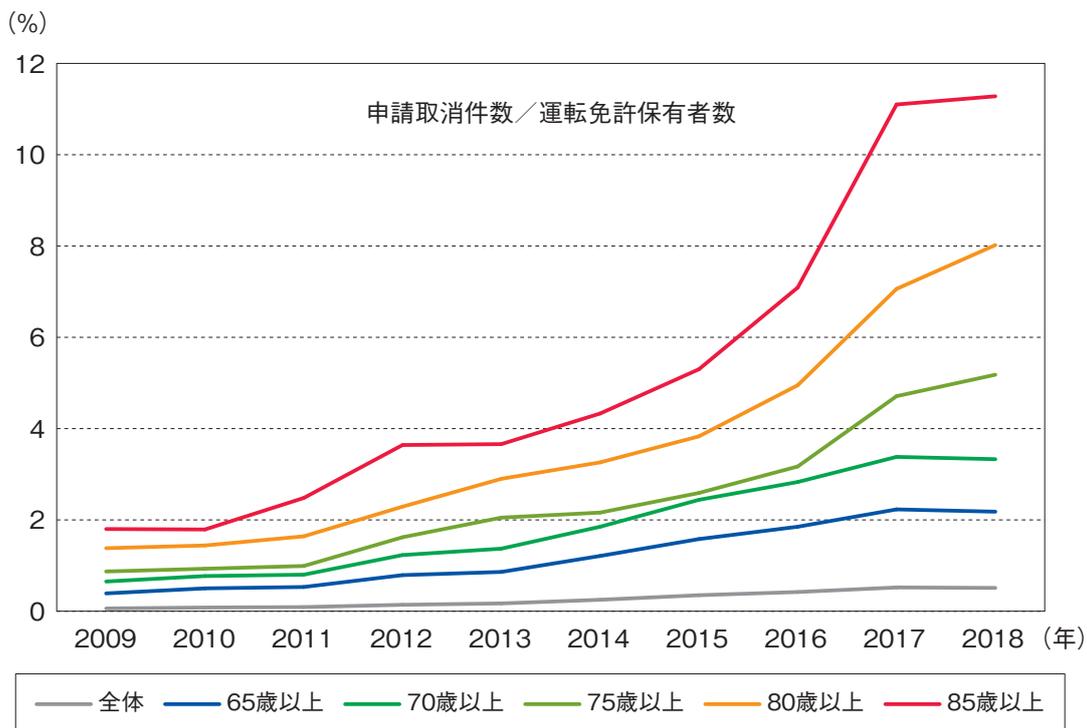
資料：警察庁「運転免許統計」と総務省「国勢調査」より国土交通省作成

図表2-1-2-11 高齢者の運転免許の自主返納件数



資料：警察庁「運転免許統計」

図表2-1-2-12 高齢者の運転免許の自主返納件数比率の推移



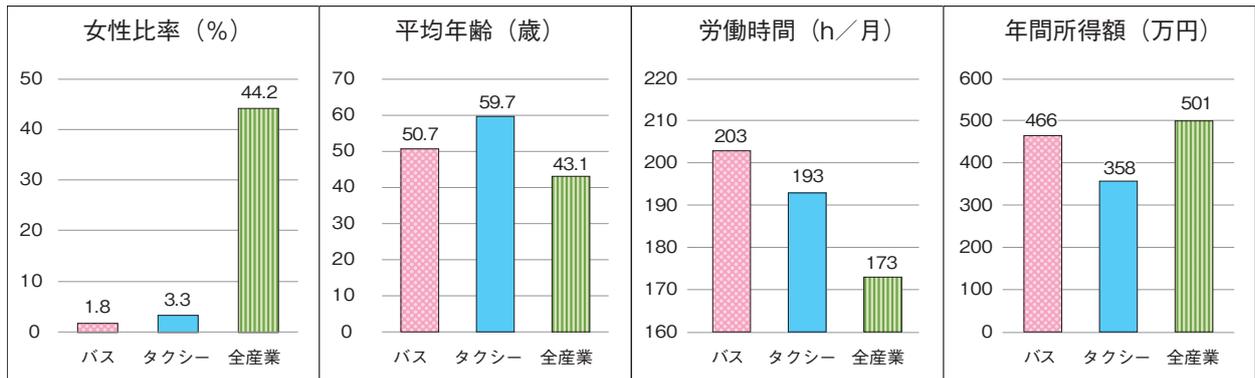
資料：警察庁「運転免許統計」を元に国土交通省作成

(3) 高齢化のさらなる進展がもたらす地域公共交通の担い手への影響

地域公共交通の担い手側にも高齢化の進展が大きな影響を及ぼしている。

自動車運送事業は、全産業と比べ、労働時間が長く、年間所得額は低くなっており、若年層が就業を敬遠していることもあり、平均年齢が、全産業に比べ、バスで約8歳、タクシーで約17歳高くなっている。また、大型自動車第二種免許保有者数も15年間で約25%減少している。自動車運転の職業の有効求人倍率を見ても、全職業平均の約2倍の水準にある。

図表2-1-2-15 自動車運送事業の就業構造



注1：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各年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

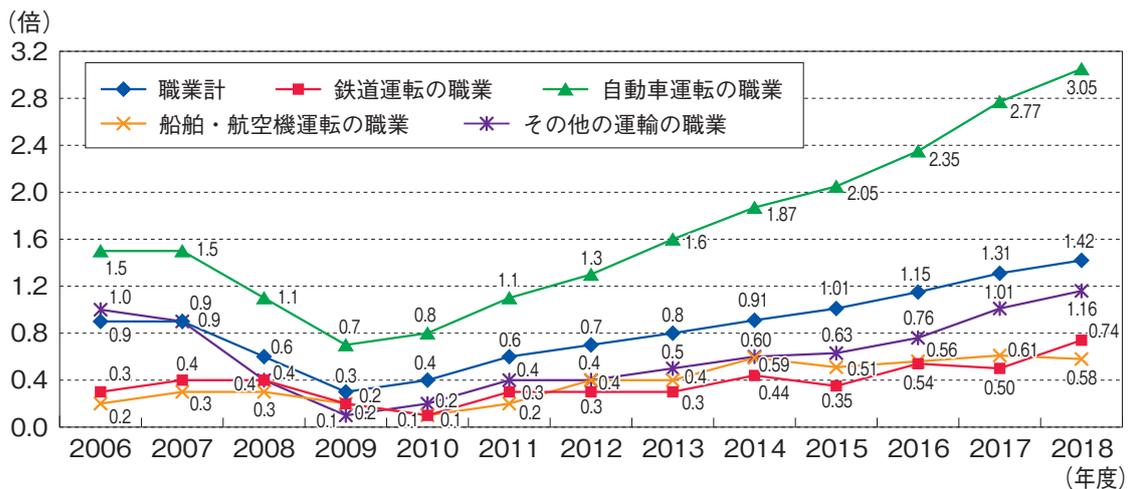
注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

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

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年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「令和元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」から国土交通省総合政策局作成

図表2-1-2-16 自動車運送事業の有効求人倍率の推移



注1：パートタイムを除く常用の数字。

注2：2012年度以降は、「その他の運輸の職業」を「その他の運輸の職業」としている。

出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

第2章 高齢者の移動を支え、外出を促す、交通政策の動向

第1節 高齢者の安全運転を支える対策の推進

(1) 安全運転サポート車の普及促進

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。

2019年6月の「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を受けて、歩行者も検知して自動でブレーキを作動させる「衝突被害軽減ブレーキ」を世界に先駆けて令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に装着を義務付けることとしたほか、「対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ」及び「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」の性能認定制度の導入、後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の創設、及び、自動速度制御装置（ISA：Intelligent Speed Assistance）に関する技術的要件等のガイドラインを策定した。また、65歳以上の高齢運転者による「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載した「安全運転サポート車（サポカー）」及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置等の導入支援策として、令和元年度補正予算により、「サポカー補助金」を交付している。他方で、安全運転支援装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能には限界があることから、自動車ユーザーが過信しないよう、周知・啓発にも取り組んでいる。

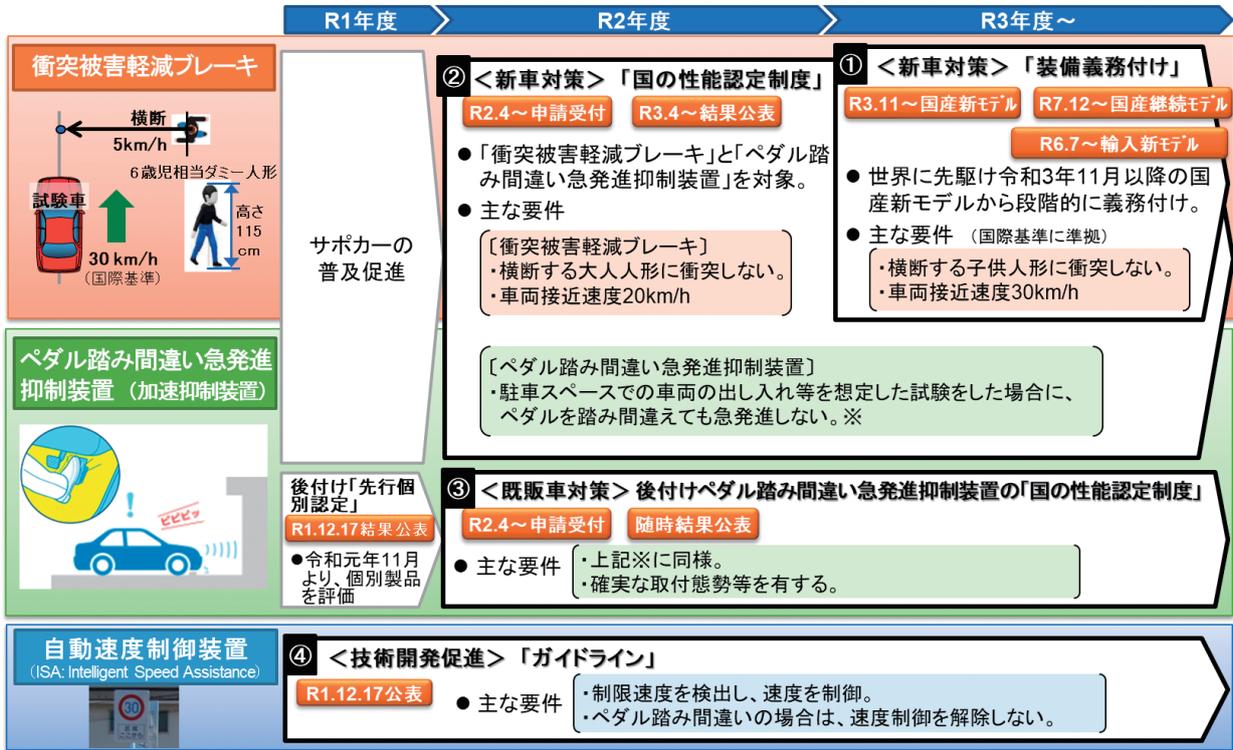
図表2-2-1-1 安全運転サポート車（サポカーS）

名称	搭載装置				ロゴマーク
	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い急発進抑制装置	車線逸脱警報	先進ライト	
ワイド	○ 対車両・歩行者	○	○	○	
ベーシック+	○ 対車両	○			
ベーシック	○ 対車両、低速域※	○			

※ 作動速度域が時速30km以下

図表2-2-1-2 安全運転サポート車の普及推進等

交通安全緊急対策(令和元年6月18日)に係る乗用車等の車両安全対策の措置方針(一覧)
 ~ ①の法令は令和2年1月31日に公布、②、③の法令は同年3月31日に公布、④のガイドライン本体は令和元年12月17日に公表 ~



(2) 限定条件付免許制度の検討

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」では、安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度の創設に向け、関係省庁が連携して検討を行い、性能認定制度の導入等の結論を得た上で、2019年度内に結論を得ることとされた。

本決定等を踏まえ、警察庁開催の「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会が2020年3月に取りまとめた最終報告書においては、自己の運転能力の低下を自覚した高齢者等が、自主的な申請によって、限定条件の付与を受けたり、新規に限定条件付免許を取得したりする限定条件付免許制度を設けることが、高齢者等の安全運転やモビリティの確保に資するとされた。また、限定条件付免許の内容としては、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した安全運転サポート車に限定する運転免許の条件を、制度として設けることが考えられるとされた。

これらを踏まえ、同年6月、第201回国会において、高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立した。今回の改正では、75歳以上の運転免許を受けた者で一定の要件に該当するものは、運転免許証の更新時に、運転技能検査を受けていなければならないこととするとともに、都道府県公安委員会は、運転技能検査の結果により運転免許証の更新をしないことができることとした。また、運転免許を受けた者は、都道府県公安委員会に、運転することができる自動車を一定の機能を有する自動車に限定する条件その他の一定の条件を、その者の運転免許に付することを申請することができることとした。

(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

重大事故に繋がる可能性の高い高速道路での逆走は、2日に1回以上の割合で発生し、逆走した運転手の約5割が75歳以上となっている（2011年1月～2019年12月）。このため、2029年までに逆走による重大事故ゼロを目指し、民間公募新技術の展開や画像認識技術等を活用した路車連携技術の開発に取り組んでいる。

第2節 地域における旅客運送サービスの確保・充実に向けた取組

(1) 地域が自らデザインする地域の交通

「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が制定された。

2014年の同法の改正においては、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

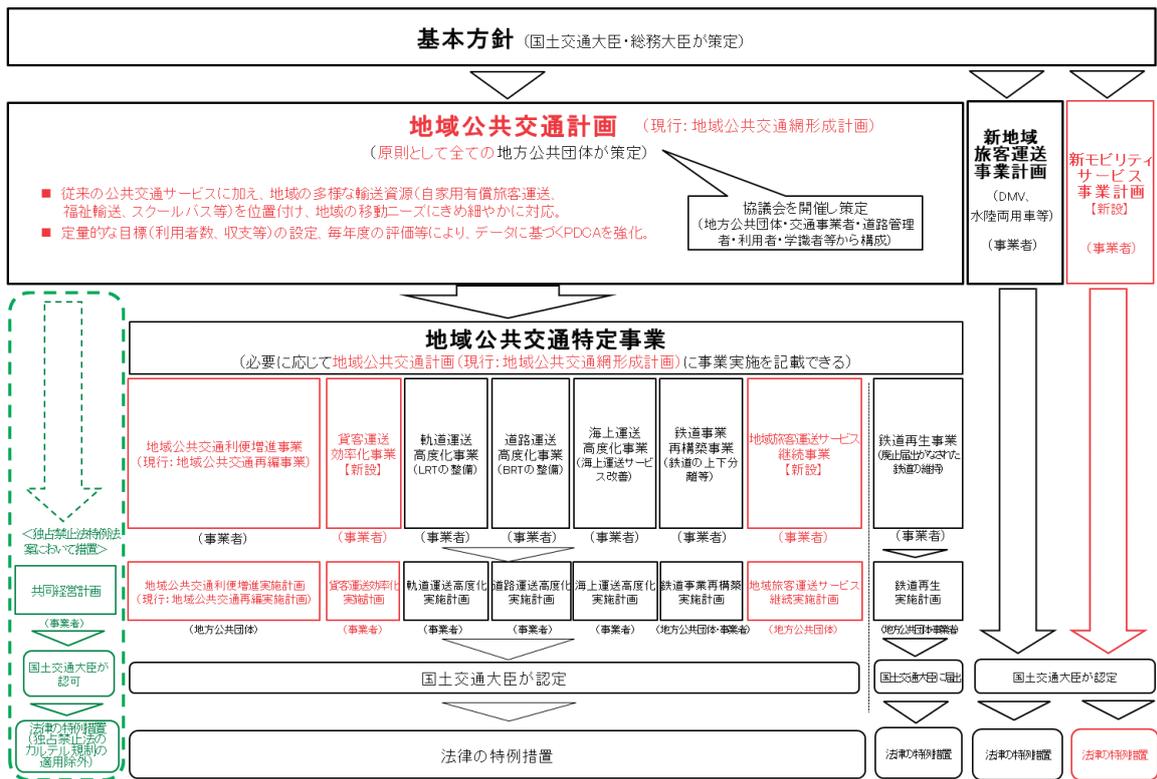
同法に基づき、2020年3月末までに585件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組が進められてきた。

このように、地方公共団体が中心となって、関係者との議論を踏まえ法定計画を作成し、それに基づく取組を進めることで、地域の移動手段を確保するという認識が多くの地域で広まっているところである。

一方、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境が悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画については、「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、第201回通常国会に提出され、2020年5月に成立した「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（以下、「改正活性化再生法」という。）においては、原則として全ての地方公共団体において、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする法定計画（地域公共交通計画）に見直すこととしている。

図表2-2-2-1 改正活性化再生法のスキーム



地域住民等も含め、地域の関係者が、地域公共交通の確保・維持の必要性や意義、その利用や公的負担をめぐる客観的な状況等について、情報及び認識を共有し、PDCAを着実に図ることで財政面も含めたサービスの持続可能性を確保することが重要である。そのため、地域公共交通計画においては、定量的な目標（利用者数、収支率、公的負担額等）を設定するとともに、原則として、毎年度、実施状況の分析・評価を行うように努めることとしている。

目標を設定する際、人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要である。あわせて、地域の実情に応じて、地域公共交通を確保・充実する目的に即した指標（例：外出回数の増加や目的地の変化、送迎頻度・時間の減少、利用交通手段の変化、高校生の利用の増加等）を設定することも有効と考えられる。

図表2-2-2-2 地方公共団体による地域公共交通計画の作成



(2) 既存の公共交通サービスの改善の徹底

① 乗合バス等のサービス改善

政令市、中核市等の都市部においては、幹線軸となる鉄道、LRT、BRT等の整備・機能向上を図ることが重要である一方で、路線バス等の中心部路線やそのダイヤを一体的に改善すれば、公共交通の競争力強化やバス事業者の収支改善を通じて、周辺部路線の存続見通しが好転する可能性もある。これまで以上に、地方公共団体と交通事業者、交通事業者間の連携・協働の取組を促し、移動者目線を徹底して、既存サービスの改善を図る必要がある。

地域の限られた資源で利用者の利便を増進するには、交通事業者間の路線、ダイヤ、運賃等のサービスの連携・協働が不可欠であるが、これまで複数の乗合バス事業者等によるダイヤ、運賃等の調整は、独占禁止法の規制（カルテル）に抵触するおそれがあることから困難となっていた。

そこで、2020年5月に成立した「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」により、一定の場合に独占禁止法の規定が適用除外となり、複数の乗合バス事業者等による共同経営（運賃・料金、路線、運行回数等の調整）が可能となった。

また、改正活性化再生法においても、地方公共団体の関与の下、きめ細やかなサービス向上を促進する制度（地域公共交通利便増進事業）を創設し、バス事業者が「等間隔運行」、「定額制乗り放題運賃」等に取り組む場合、各事業法における届出がなされたこととみなす等、手続きの円滑化を図ることとしている。

図表2-2-2-3 乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法について

乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法について (地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律)

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について**独禁法の特例を定め**、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保**するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

1. 総則 - 法律の目的（上記）、定義（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. 合併等の認可等
 - 主務大臣の認可を受けて行う**特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない**
 - 申請者による**基盤的サービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準**、**公取委との協議**
 - 主務大臣による**事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）**
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う**乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない**
 - 申請者による**共同経営計画**の提出、**法定協議会への意見聴取**、国土交通大臣の**認可基準**、**公取委との協議**
 - 国土交通大臣による**事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）**
4. 雑則・罰則 - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. 附則 - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

法案審議

2020年通常国会

図表2-2-2-4 地域公共交通利便増進事業

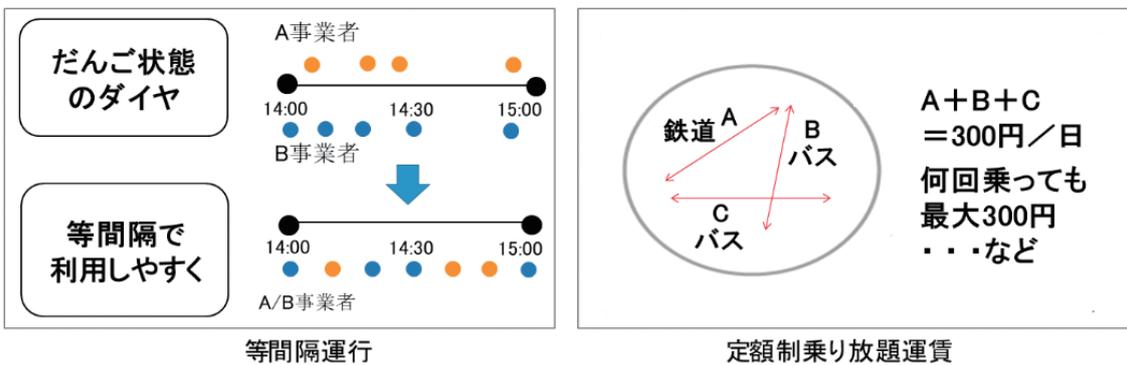
既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

【現状】

- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

【改正案】

- 「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



② タクシーの活用促進

タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っており、利便性を高めることにより持続可能なサービス提供の確保を図る取組も進んでいる。

利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題の運賃サービスを提供する一括定額運賃について、2020年3月にルール化を図った。

また、配車アプリを活用してタクシーの運賃を乗車前に確定させるサービス（事前確定運賃）については、2019年10月より運用が開始している。

更に、2020年3月に、1台の車両に複数の旅客が乗車し、運賃を「割り勘」して割安にタクシーを利用できる「タクシーの相乗り」のルール化を図った。

このほか、2020年3月、既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワーク構築のため、地方公共団体の発意により、地域公共交通会議においてタクシーの営業区域の見直しが協議できることを明確化した。

また、改正道路運送法では、受け入れる側の地域において協議が調った場合で、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認める場合、営業区域外運送を可能とすることとしている。

③ 高齢者の移動支援のためのサービス改善

サービス改善に向けた地域の取組としては、現在、複数の地方公共団体において、高齢者向けにバスやタクシーの割引など、公共交通機関利用促進のための助成が導入されており、高齢者が移動しやすいようなサービスの導入に向けた事業者等との連携も進んでいる。

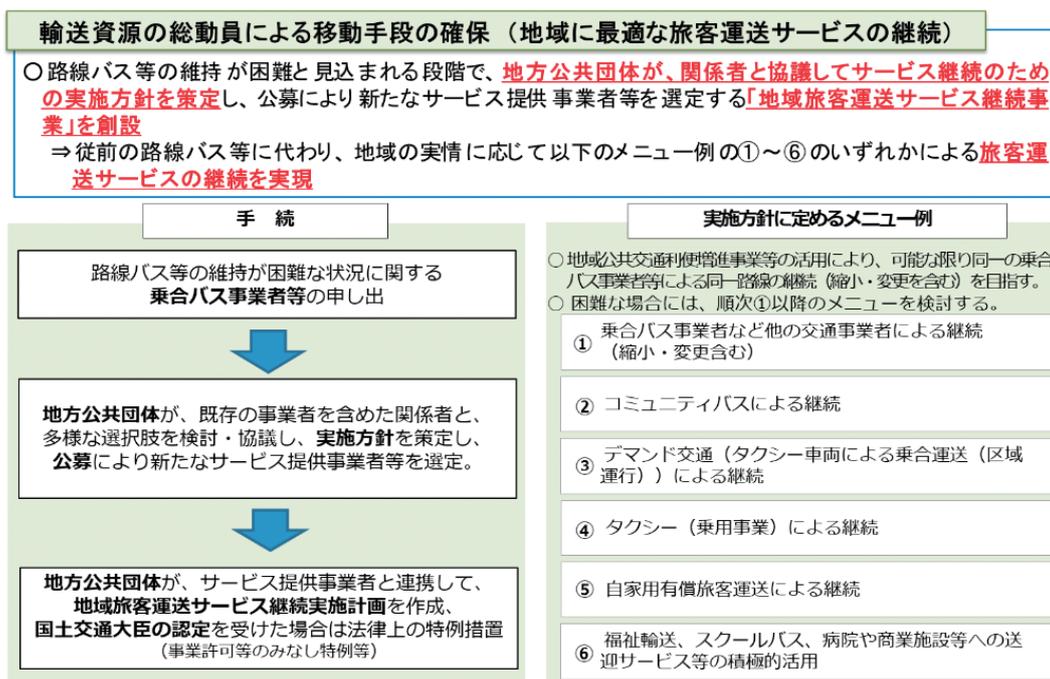
(3) 輸送資源の総動員による移動手段の確保

① 地域の実情に合わせた車両小型化、運行形態見直し等による効率的なサービス提供

地方部を中心に、高齢者等の移動手段の受け皿となる公共交通の経営環境がますます厳しくなる中、移動ニーズに対応したサービスを確保するためには、地域において、地方公共団体、交通事業者等が努力や創意工夫を図りつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な取組を進めるとともに、国が持続的に予算・ノウハウ面で支援することが必要である。その際、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては生産性の向上を図るとともに、地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の運行、さらには自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用、物流サービスとの連携により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保することが重要である。

このような考え方から、改正活性化再生法においては、地域の路線バス等の維持が困難と見込まれるに至った段階で、地方公共団体が、関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで実施方針を策定し、公募により代替する輸送サービスを導入することができる制度（地域旅客運送サービス継続事業）を創設しており、これにより、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の複数の選択肢の中から、地域の実情に応じた輸送サービスの最適な組み合わせを選択することができることとしている。

図表2-2-2-5 地域旅客運送サービス継続事業



② 自家用有償旅客運送の実施円滑化

過疎地域等での輸送や福祉輸送など、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシーによっては提供されない場合には、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で輸送を行う「自家用有償旅客運送」制度の活用を検討していく必要がある。

2019年3月末現在、地域住民等の輸送のための自家用有償旅客運送は全市町村の約3割で実施され、登録団体数については、市町村が運営主体であるものが452団体、NPO法人等が運営主体であるものが124団体、車両数については3,442両であり、また福祉輸送のための自家用有償旅客運送は全市町村の約6割で実施され、登録団体数については、市町村が運営主体であるものが109団体、NPO法人等が運営主体であるものが2,482団体、車両数については15,364両である。

自家用有償旅客運送については、改正活性化再生法において、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置付けることとしている。

また、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減し、地域における協議を前提として、その実施の円滑化を促進することが重要である。

このため、自家用有償旅客運送の導入に当たっての検討を円滑に進めるためのプロセスガイドラインを発出するなど、地域における導入の円滑化を図っているほか、改正道路運送法において、交通事業者が自らのノウハウを通じて運行管理等実施主体に一定の協力を行う場合の制度が創設されたことを踏まえ、その運営にあたり申請手続き等の簡素化を図ることや、観光ニーズに対応するため地域住民だけでなく観光客を含む来訪者を輸送対象として法律において明確化すること等を通じて、自家用有償旅客運送の実施の円滑化を進めている。

図表2-2-2-6 道路運送法の改正



③ 介護サービスとの連携等

交通サービスと介護サービスとの連携等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。

地域によっては、移動手段の確保のため、当該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して求められる場合がある。このような地域の支え合いによる輸送は、道路運送法の許可・登録を要しない範囲での輸送等により実施される場合もあるが、バス・タクシー・自家用有償旅客運送と異なり、輸送の安全及び利用者の保護のための措置をどう担保していくか等の課題もある。

このほか、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など、地域の実情に応じて、移動支援を含めた生活支援サービスの確保に向けた取組が進められている。

道路運送法の許可・登録を要しない運送については、その態様に関する考え方を明確化し、2017年度末に情報提供を行うとともに、2019年にはパンフレットでの周知を行った。

図表2-2-2-7 高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット



URL:https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html

④ 貨客混載等

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」や、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重要である。

「貨客混載」については、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客運送事業と貨物運送事業の「かけもち」による生産性向上を可能とする措置を講じたところである。更に、改正活性化再生法においても、旅客運送事業における貨物の運送等を実施しようとする場合に必要となる許認可手続きをワンストップで可能とする制度（貨客運送効率化事業）により、貨客混載の導入の円滑化を図っている。

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。

こうした交通モード間の連携については、約1/4の市区町村がすでに何らかの取組を実施しており、約1割の市区町村が現在取組を検討中である。特に、過疎地域を含む市区町村では取組が進んでいる。具体的な取組内容としては、スクールバスや病院・企業送迎等を他の交通への統合する取組、スクールバス等に混乗する取組、複数の交通の運行を調整する取組などが実施、検討されている。

第3節 新たなモビリティサービスの導入に向けた取組

(1) グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動パブリックモビリティを指す。環境に優しく、低速のため近距離移動を得意とし、既存の公共交通を補完するモビリティとして、高齢者をはじめとする地域住民や観光客の移動手段、地域の賑わい創出など、幅広い場面での活用が期待されている。さらに、単なる移動手段というだけではなく、運転手と乗客や乗客同士のコミュニケーションが弾み、乗って楽しい公共交通という特徴を持つことから、高齢者のお出かけ支援や見守りなどにも資するものである。国土交通省では、2018年度から、地域に2～4週間、車両を無償貸与し、専門家がアドバイスを行う「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」を行っている。2019年4月には広島県福山市で全国初となるグリーンスローモビリティを用いたタクシー事業が開始されるなど、2020年4月現在、16地域での継続的な運行が確認されている。環境省と連携した車両購入費補助事業等も合わせて、引き続きグリーンスローモビリティの普及促進に向けた支援を継続していく。

【事例】高齢者の移動手段確保の観点から活用されているグリーンスローモビリティの事例（町田市）

2019年12月、東京都町田市鶴川団地において、社会福祉法人悠々会が買い物等のお出掛けに困っている高齢者を対象としたグリーンスローモビリティによる送迎サービスを開始した。グリーンスローモビリティを活用した自家用有償旅客運送は全国初の事例となる。利用対象者は、介護保険で「要支援」の認定を受けるなど外出が難しい当団地の高齢者であり、利用するには、事前登録（登録料は年間500円）し、前日までの電話予約が必要となる。また、ドライバーは、講習を受けた地域のボランティアが担っている。

鶴川団地は1960年代後半に小高い丘の上に建設された坂のある大規模団地であるが、このような急速に高齢化が進むニュータウンは全国各地に存在しており、そうした地域での高齢者の移動手段となる先進的な事例として、今回の事業化は大変意義深いものである。



（町田市での送迎サービスの様子）
資料：株式会社モビリティワークス

(2) 超小型モビリティ等

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の電動車両を指す。従来の自動車ニーズの隙間を埋めるものであり、超高齢化社会への対応や地球温暖化対策、地方創生、観光振興などにおける役割が期待されている。

超小型モビリティについて、公道走行を可能とする認定制度が創設されるとともに、超小型モビリティを重点的に支援する補助が実施されている。

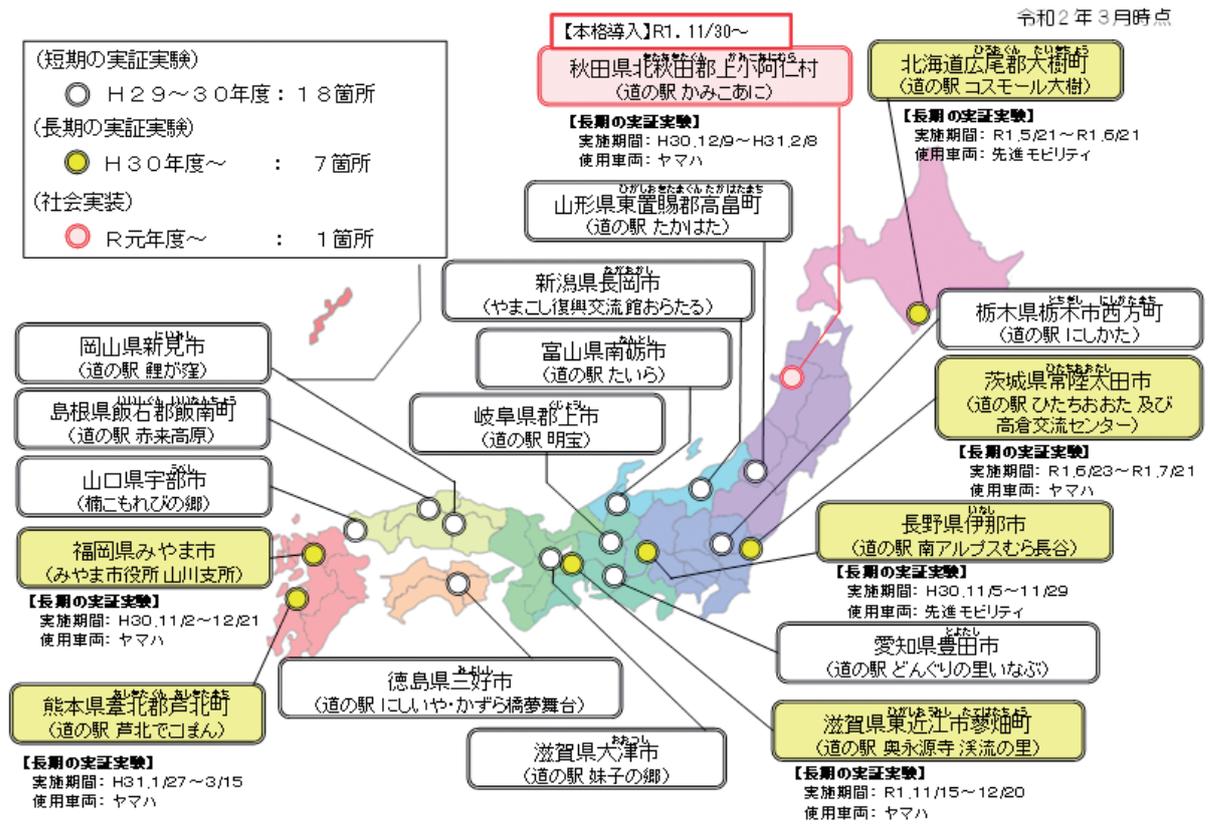
さらに、近年、電動アシスト自転車、電動車いすといった多様なモビリティが登場し、高齢者の移動に関する選択肢としても期待されている。国土交通省では、経済産業省と連携し、これらの多様なモビリティの普及促進を図っている。

(3) 自動運転

自動運転システムは、従来は運転者（人間）が実施していた運転タスクを自動運転システムが実施していくという点で、自動車の根本的な構造を変化させるとともに、交通に関連する様々なデータと連携することで、より安全かつ円滑な運転を可能とするものである。今後10～20年の間に急速に普及していくことが予想されており、特に高齢者等の移動困難者や過疎地域等地方における移動手段の確保、ドライバー不足への対応等の課題に対しても、早期実用が期待されている。

現在、駅などから目的地までの短距離を結ぶ「ラストマイル自動走行」の実証実験では、2020年度中に、遠隔型自動走行システムを用いた無人自動運転移動サービスを実現すべく取組が行われている。また、高齢化が進行する中山間地域における高齢者等の生活の足の確保等のため、生活に必要なサービスが集積しつつある道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の実証実験が行われており、2019年11月に道の駅「かみこあに」において自動運転サービスを本格導入した。

図表2-2-3-2 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験の実施箇所



【事例】 道の駅等を拠点とした自動運転サービス（秋田県北秋田郡上小阿仁村）

上小阿仁村では、高齢化の進展とともに高齢者の生活の足や物流の確保が課題であり、2019年11月より、道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスを開始している。

走行ルートは道の駅「かみこあに」を拠点に全長4kmのルートであり、地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進行しない専用区間を確保している。また、走行中は地元の有償ボランティアが運行を監視し、ハンドル操作等は行わない。

その他、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験が全国で進められており、順次社会実装の実現を目指している。

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの社会実装について

■自動運転車両

<使用車両> <自動運転の仕組み>




○ 開発：ヤマハ発動機株式会社

○ 定員：最大7人

○ 速度：12km/h 程度

○ 導入台数：1台

○ 運転手：地元の有償ボランティアが対応
走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視

■走行ルート

○ 道の駅「かみこあに」を拠点とした全長4kmのルート

○ 地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保することで実施



自動運転の走行ルート

- 小沢田・堂川ルート (往復5km、43分)
- 小沢田・福館ルート (往復4km、35分)
- 小沢田周回ルート (往復1.9km、20分)

● 停留所

■運営体制

運営主体	NPO法人 上小阿仁村移送サービス協会
サービス	高齢者の送迎 農作物や日用品等配達※ 等
運賃・運送料	運賃：200円/回 運送料：200円/回※
運行ルート	3ルート
運行スケジュール	定期便：午前1便 デマンド：定期便の隙間の時間、土日

※運送関係については着手時期調整中

令和元年11月30日 自動運転サービス開始

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの様子



(4) MaaS

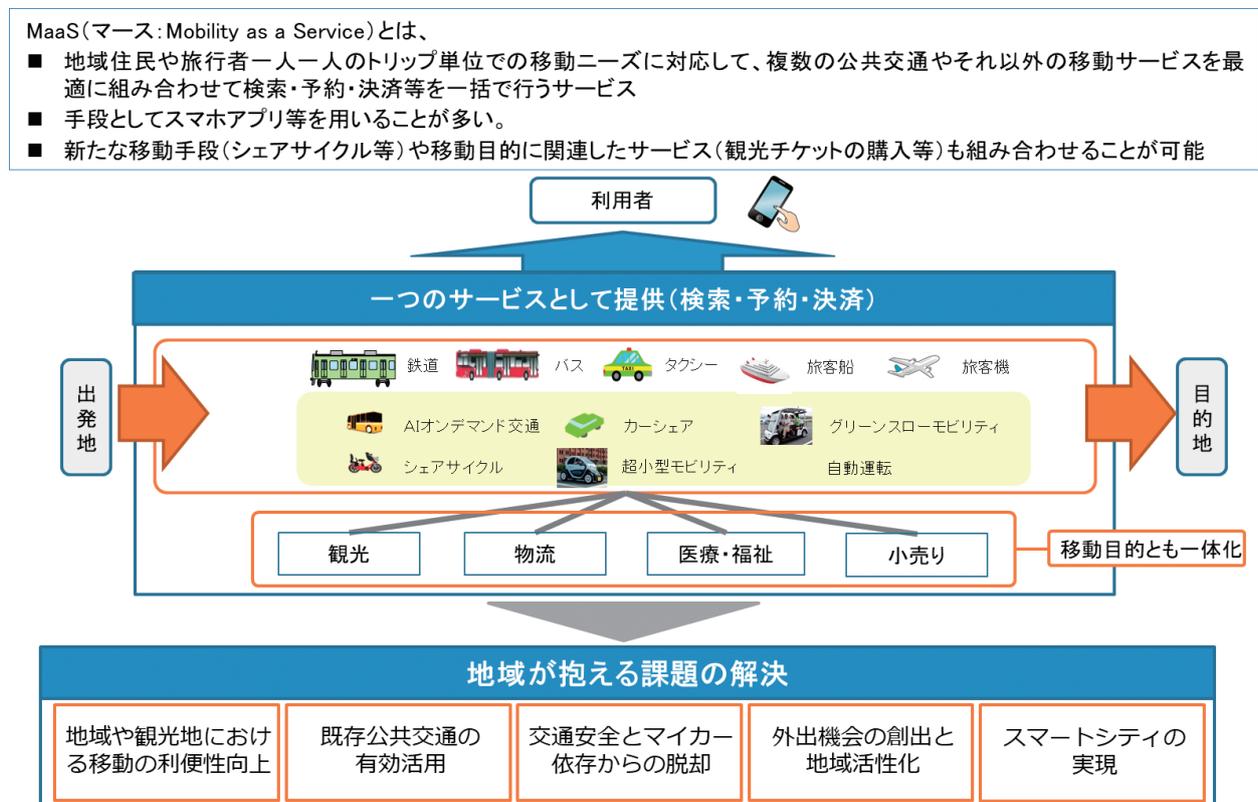
MaaS(マース：Mobility as a Service) はスマホアプリ又はwebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（小売り、医療）も組み合わせることが可能なサービスである。MaaSは交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、

既存の公共交通の利便性の向上や、地域における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、高齢者等が自らの運転だけに頼らず、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。

2019年度には、国土交通省及び経済産業省が、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国8ヶ所でのシンポジウムを開催した。国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019年3月）を踏まえ、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、2019年6月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域選定し、実証実験への支援を行った。経済産業省においては、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域とともに、事業計画策定や効果分析等を行うため、「パイロット地域分析事業」を13地域で選定し、実証実験等への支援を行う中で、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

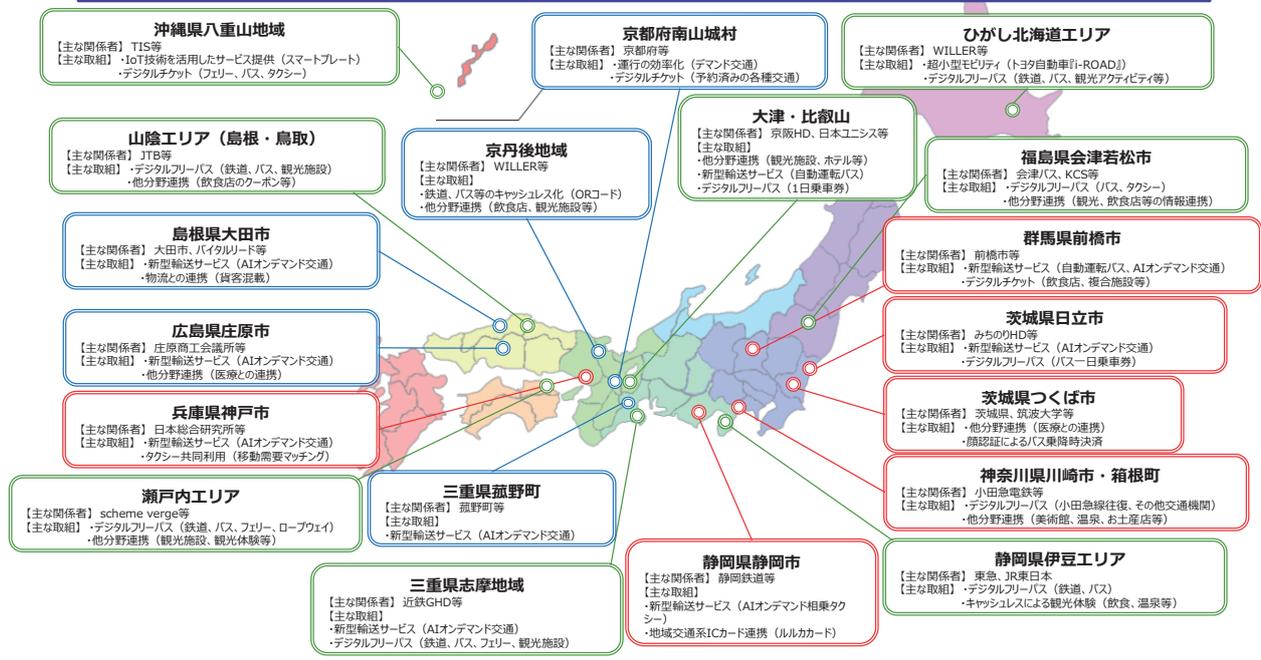
また、MaaSを提供するためには、交通事業者等の関係者がそれぞれのデータを円滑に連携することが重要となる。このため、国土交通省では2019年9月より有識者等から構成される検討会を開催し、2020年3月に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定した。

図表2-2-3-2 MaaSとは



図表2-2-3-4 地域におけるMaaSプロジェクトの推進

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。
 ○:大都市近郊型・地方都市型(6事業) ○:地方郊外・過疎地型(5事業) ○:観光地型(8事業)



図表2-2-3-5 MaaS関連データの連携に関するガイドライン

MaaSにおけるデータ連携の方向性

- MaaSにおいて、データ連携を行う上では、関連するデータが円滑に連携されることが重要
- 民間事業者等によるプラットフォームの構築が進み始めていることを踏まえ、既存又は今後構築されるプラットフォームがAPI等で連携されることが望ましい
- MaaSアプリ等についても、利用者利便の観点から各アプリ等がAPI等で連携し、一つのアプリ等で複数のアプリ等を利用できる状態になることが望ましい

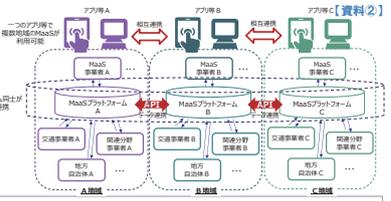
ガイドライン策定の背景・趣旨

- MaaSに関連するプレイヤーがデータ連携を円滑に行うために留意すべき事項を整理し、MaaS提供の促進や、MaaS相互の連携促進を企画
- 各地域等で提供されるMaaS毎に、関係者間で共有すべき事項等を整理
- ガイドラインの項目・内容は、MaaS関連データに係る環境の変化や、技術の進展、サービスの進展・変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

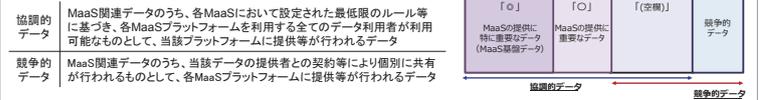
MaaSにおけるデータ連携の機軸

- Society5.0実現に向けて他分野（スマートシティ・スパーシティ）で用いられているアーキテクチャに基づき、以下のレイヤー毎に、各地域等で提供されるMaaS毎に留意すべき事項を整理

戦略・政策層	<p><MaaS提供にあたっての目的></p> <ul style="list-style-type: none"> 各地域においてMaaSが目指すビジョン及び目的を明確にし、サービスの方向性を定めることが重要 目指すビジョン及び目的の検討を行う際には、地域公共交通の確保・維持や活性化についても検討を行うことが必要等
ルール層	<p><データ連携を行う上でのルール></p>
組織層	<p><MaaSに関連するプレイヤー></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域やMaaSの特性に応じた体制の構築が重要等
ビジネス層	<p><ビジネスとしてのMaaS></p> <ul style="list-style-type: none"> データ連携に必要な費用 公共交通等関連データの生成に費用がかかっており、費用に見合う対価（付加価値データの收受を含む）を得られる仕組みが重要 交通事業者のデータ化への動機付けの観点から、行政機関への電子申請を可能とする検討が重要 個人情報・プライバシー保護、セキュリティ対策にも相応の費用が必要 MaaSによる収入 MaaS自体の提供やプラットフォームの提供による収入 MaaS関連データを活用したサービスによる収入
機能層	<p><MaaSにおけるサービスに係る機能></p> <ul style="list-style-type: none"> 同じサービスであってもそのままでの地域にすぐに導入できるものではなく、機能の調整（ローカライズ）が必要等
データ層	<p><MaaSに必要なデータ></p>
データ連携層	<p><データ連携の方法等></p>
アセット層	<p><MaaSを支えるアセット></p> <ul style="list-style-type: none"> 政府・自治体、民間、個人等のシステム、インフラ等
セキュリティ	<p>各層に記載</p>



MaaS関連データにおける協力的・競争的の考え方



- MaaS関連データは、以下のようにMaaSプラットフォームに提供等が行われるように努めることとする。
 - 利用者が基本的なMaaSのサービスを受容する上で特に重要なデータ（MaaS基盤データ「O」）は、協力的データとするよう努める
 - 利用者が利便性の高いMaaSのサービスを受容する上で重要なデータ（「O」）は、可能な限り、協力的データとすることが望ましい
 - それ以外のデータについては、各主体が協力的・競争的の判断を行う

移動関連データの取扱い

- 移動関連データは、匿名化等の必要な処理を施したうえで、プラットフォーム運営者及びデータ提供者に共有されることが望ましい
- 地方公共団体が地域の交通計画やまちづくり計画等の策定のために用いる場合に、移動関連データが提供されることが望ましい

関係者間でのデータの取扱い

- データ提供者・各交通事業者は以下のいずれかを実施し、MaaSプラットフォームにデータ提供等を行う。
 - 各主体が有するデータの形式、規格、用語の意味等を公開
 - データの項目ごとに使用する単語の意味を交通モードごとに統一化
 - 交通モードごとにデータ形式の標準化
 - バス、フェリーでは標準フォーマット（GTFIS）を推奨
- データ利用者、プラットフォーム運営者、MaaSプラットフォーム間の連携等

MaaS関連データとして想定される以下のデータ項目を別差	例) 公共交通関連データの場合	例) MaaS予約・決済データの場合
i. 公共交通等関連データ（交通事業者等からの静的・動的データ等）	MaaS基盤データ「O」	各社で協力的・競争的の判断を行うデータ「O（空欄）」
ii. MaaS予約・決済データ（利用者によるMaaSの予約・決済に関わるデータ等）		
iii. 移動関連データ（出発地から目的地までの一連の移動実績・トリップデータ等、生活・観光等サービスの利用実績等）		
iv. 関連分野データ（生活・観光等サービス、地図関連、道路・インフラ等、車両等、環境に関する情報等）		

- 様々な方法によりデータ連携をすることとなるが、円滑に連携できる代表的な方法としてはAPIが挙げられる
- APIの構築にも費用がかかるため、適切かつ簡便な方法を選択することが望ましい
- APIの開放度については、APIで取り扱われるデータの状況に鑑みた設定が必要
- 国際的なデータ連携には、データ項目・形式等の共通化のほか、システム改修・データ変換に係るコストや、競争環境に留意が必要

第4節 高齢者の外出しやすい移動環境の整備

(1) バリアフリー化の推進

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が、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。

こうした中、2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会³を契機とした共生社会の実現に向け、全国において更にバリアフリー化を推進するための取り組みの強化を行っている。2018年にはバリアフリー法を改正し、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や、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の移動等円滑化促進方針制度の創設等を行った。

また、バリアフリー化された施設の使用方法などソフト面の対策が課題となっていることから、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策を強化するため、2020年にあらためてバリアフリー法を改正し、公共交通事業者等に対するソフト基準順守義務の創設や学校教育等と連携した移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の取組の推進等を盛り込んだところである。

【事例】東急電鉄のホームドア整備（東京（東急電鉄））

東急電鉄は、バリアフリー化の取組の一つとして、積極的にホームドア整備を進め、2019年度末までに全駅での整備が完了した。

ホームドア等の整備により、ホーム転落件数は約9割減少（対2014年度比）、ホーム上で発生した国交省届出事件数は約8割減少（対2014年度比）するなど、安全・安定輸送の確保に大きく寄与している。

※センサー付固定式ホーム柵を含む



【事例】車椅子のまま乗車可能なエレベーター付バスの開発と空港連絡バスへの導入

（東京（東京空港交通株式会社／三菱ふそうトラック・バス株式会社／三菱ふそうバス製造株式会社））

上記の3社は、従来のリフト付バス利用者の意見を収集し、問題点・課題点を元に車椅子のまま乗車可能な空港連絡バスの新たなタイプとして「エレベーター付リムジンバス」の開発、導入を行いユニバーサルサービスの拡充に努めている。

今後、路線の拡充を行い、空港から多様な地域に移動できる環境を作り上げることが期待される。



³ 2020年3月に、東京オリンピックは2021年7月23日から8月8日に、東京パラリンピックは同年8月24日から9月5日に開催されることが決定された。

【事例】人と公共交通優先の歩道拡幅事業（京都（京都市））

京都市は、四条通の歩道の拡幅とバス停の一体的な整備等により、快適でバリアフリーな歩行空間の創出と公共交通の利便性向上を両立させた。また、京都市では「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」を策定し、継続的に進捗管理を行うなど取り組まれており、今後もさらに拡大・発展することが期待される。



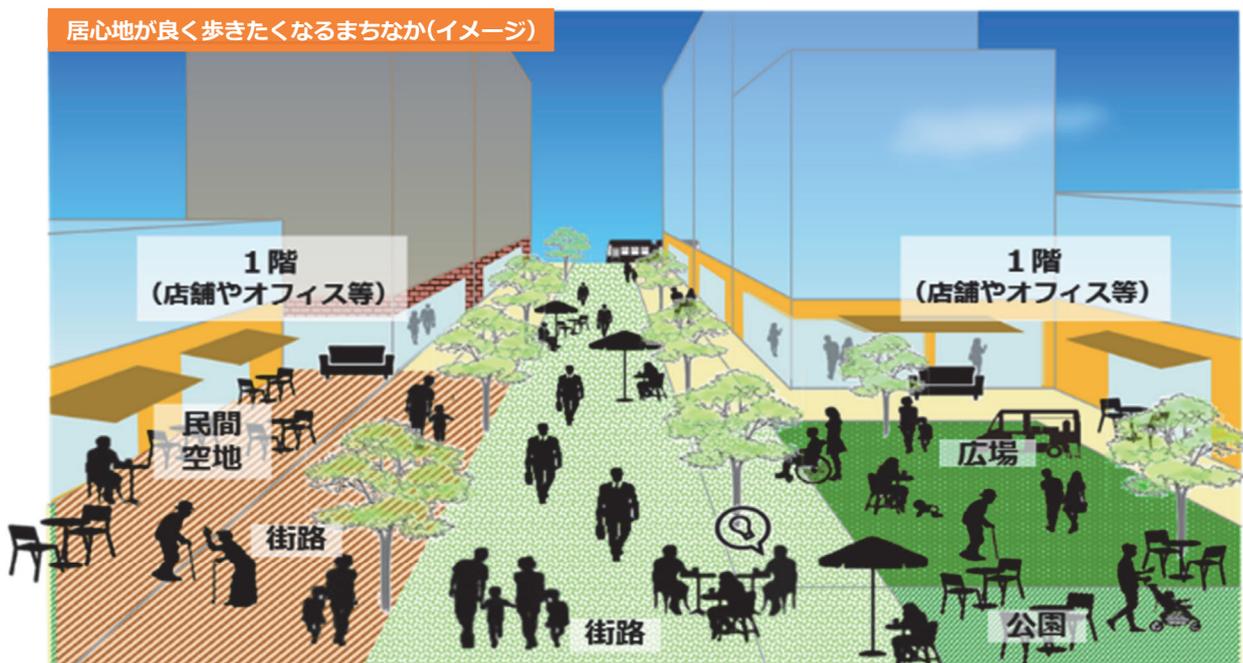
(2) まちづくり、歩行空間整備等

① 居心地が良く歩きたくなるまちなか整備の推進

車中心から人中心に空間を転換させ、街路の広場化や公共空間の芝生化等を進めることにより、人がまちなかに出て歩きたくなるような、健康にやさしいまちづくりを進めていくことが重要である。このため、まちなかにおける官民の既存ストックの一体的な修復・利活用等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取組を市町村のまちづくり計画に位置づけることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を2020年2月に国会に提出するとともに、「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備に対する支援を行う「まちなかウォークアブル推進事業」や公共空間の拡大につながる民地の開放・施設の改修等に対する税制特例措置等を2020年度に創設した。

加えて、健康とまちづくりの連携として、健康増進効果と歩行量（歩数）との関係を整理した「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン」（2017年3月）やまちなかのぎわいと歩行者量との関係を整理した「まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン」（2018年6月）などを発出し、これらを参照した課題オリエンテッドの指標の考え方、手法の適用を促進している。

図表2-2-4-1 居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ



② 公共空間の賑わい創出

道路や河川、公園といった公共空間を活用し、高齢者を含めた賑わいを創出する取組も進められている。

道路では、子ども、高齢者、ベビーカーなど、あらゆる歩行者が安全安心に通行できることに加え、地域と一体となって賑わいを創出する道路空間づくりに向けた取組が各地で進められており、今般、人々が集い、多様な活動を繰り広げる、賑わいのある道路空間を構築するための指定制度を創設するため、道路法等の改正について、2020年2月に閣議決定した。

そのほか、水辺を活かして地域の賑わい創出を目指す「かわまちづくり」の取組や都市公園に民間の優良な投資を誘導し、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上をはかる「Park-PFI」の取組などが行われている。

③ 「小さな拠点」

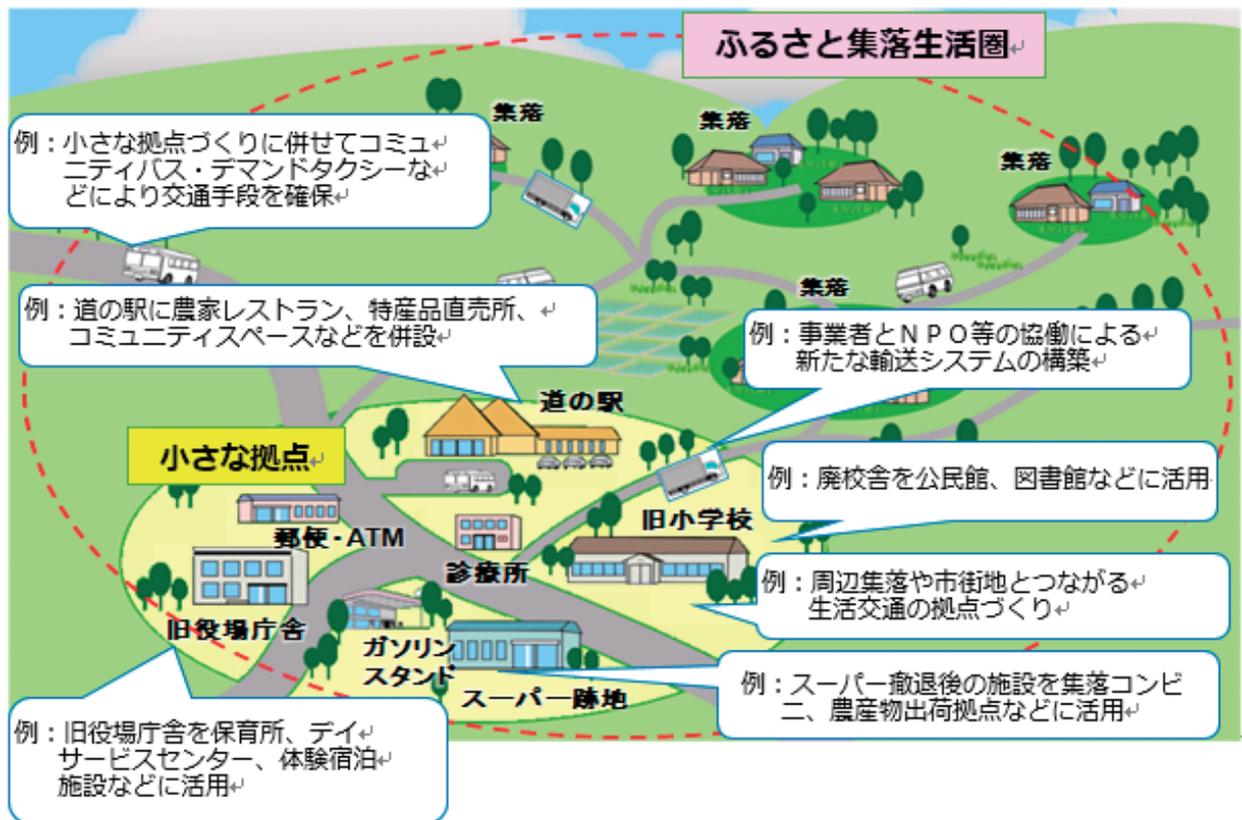
人口減少や高齢化が進む中山間地域等では、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持することが重要である。

このため、小学校区等複数の集落を包含する地域において、必要な機能や地域活動の拠点を歩いて動ける範囲に集め、周辺の集落との交通ネットワークを確保した「小さな拠点」の形成が必要となる。

こうした「小さな拠点」と周辺集落とをコミュニティバスなどの移動手段で結ぶことによって、生活の足に困る高齢者なども安心して暮らし続けられる生活圏が形成されることが期待される。

国土交通省では、遊休施設を活用した生活サービス機能等の再編・集約について支援するとともに、「小さな拠点」の考え方や具体的な取組手法、先進事例などをまとめた「小さな拠点」づくりガイドブックを公開し、関係府省とも連携して普及・啓発等の取組を推進している。

図表2-2-4-3 「小さな拠点」の概念図



第II部

世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

第5節 今後の展望

我が国では、世界のどの国も経験したことのない異次元の高齢化が進行し、今後も継続することが予測されている。こうした中で、高齢者の一人一人が、自立しつつ、健康で生きがいを持った老後を過ごすには、外出をして、「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった行動を行うことの重要性が増している。

高齢者の外出を促すためには、行きたい時に、行きたい場所に行けるような「足」としての交通の確保につとめるだけでなく、あらゆる政策・取組の過程で、外出促進の観点での検討を行う視点が重要となろう。たとえば、移動を手段としてのみ捉えるのではなく、それ自体が楽しめるよう、移動空間の魅力の向上などに取り組むことや交通政策の文脈だけにとらわれず、まちづくりや健康・医療等の取組の過程で、高齢者の外出促進につながるような工夫を行うことも考えられる。さらには、MaaSなどの新しい技術を高齢者が使いやすいように改善したり、従来の制度や慣行を見直したりすることも必要である。

こうしたあらゆる取組を講じ、我が国において高齢者が使いやすい交通が維持され、高齢者が無理なく移動を行い、生涯生きがいをもって生活するような社会が実現できれば、今後、超高齢社会に突入する世界の多くの国々にとってよいロールモデルとなろう。

第Ⅲ部 令和元(2019)年度交通に関して講じた施策

第Ⅳ部 令和2(2020)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等
- 自転車の利用環境の創出 等

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

- 現行の整備目標等の着実な実現
- 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」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・普及
- 交通系ICカードの普及・利便性向上
- 自動運転システムの実現 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等

- 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用
- 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4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

- 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備
- 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・ノウハウの輸出の推進
- 交通事業・都市開発事業の海外市場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 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
- 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備 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
- モーダルシフト等による物流の省労働力化 等