

Topics

前回に引き続き、国内の交通需要の変化や自治体・事業者の対応、海外の対応事例などを紹介します。

新型コロナウイルス感染症の流行により人々の意識や生活様式交通行動は大きく変化しており、ウィズコロナ/アフターコロナにおいては、社会・経済及び交通需要の変化を地域交通体系の見直しの契機と捉えることも重要と考えられます。

■新型コロナウイルス感染症の拡大による人々の意識の変化により、交通手段の選択意向が変化しました。

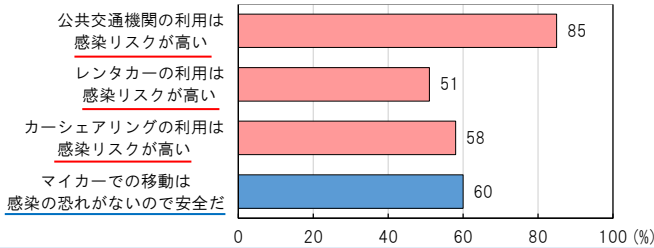
・交通機関別感染リスクの意識（下図）

- ✓公共交通機関の利用は関連リスクが高い
- ✓マイカーでの移動は感染の恐れがないので安全だ

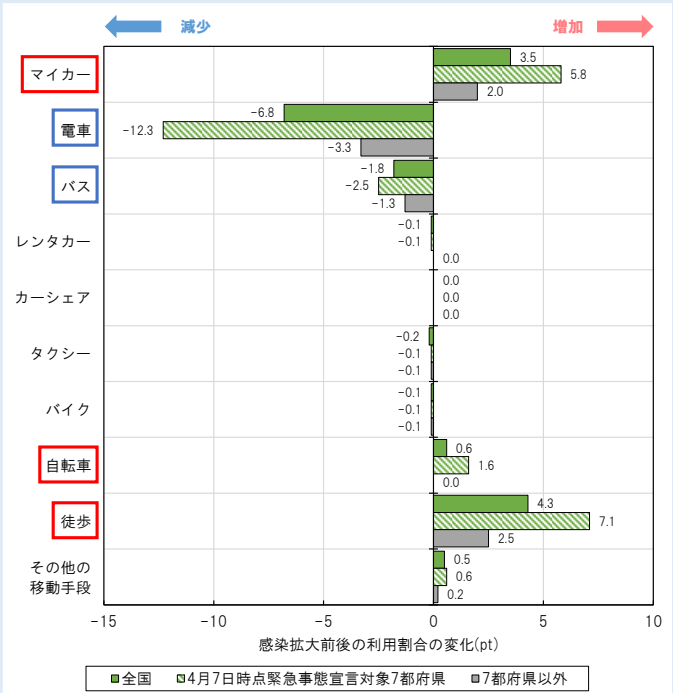
・感染症拡大前後の各交通手段利用割合（右図）

- ✓電車・バスの利用割合の減少
- ✓マイカー、自転車、徒歩の増加

（「とてもそう思う」＋「どちらかと言えばそう思う」の割合）



（上図・右図とも、日刊自動車新聞・インタビュー「移動手段に対する消費者意識の調査」より）



■利用者の意識や交通手段選択意向の変化に対応し、各交通手段において様々な取組がなされています。

・ピーク時輸送力増強による混雑緩和と利用者の不安軽減

- ✓八戸市営バス：乗車率の高い路線続行便運行（下表）
→通勤・通学時の路線バスでの密集回避のため、市内路線において乗車率が最も高い朝3便・夕3便について、続行便を運行（バス2台で運行）
- ✓熊本市電：臨時急行バスの運行（右上表・右下図）
→朝ピーク時の混雑緩和のため、鉄道との並行区間に、貸切バスによる「臨時急行バス」を運行

表 八戸市営バスの続行便

路線	主な沿線施設	運行開始日	運行回数	
			朝	夕
八戸ニュータウン・高専線	八戸高専・聖ウルスラ学院 等	9/1~	2	1
美保野線	八戸学院大学・八戸工業大学 等	9/16~		1
八戸ニュータウン・高専線 岬台団地線	八戸北高校・八戸工大一高等	10/26~	1	
多賀台団地線	桔梗野工業団地・三菱製紙八戸工場 等	10/26~		1

（昨年度の八戸市営バスHPの情報より）

表 熊本市電における臨時急行バスの運行概要

2020年4月23日(木)から7月31日(金)
平日/午前7時から午前9時まで
(1)熊本市電の定期券、乗車券（共通・1日）をお持ちの方：無料
(2)それ以外の方：現金のみ（170円均一）



■ 自転車、徒歩などの個別交通の利用促進や、タクシーを活用したサービス提供の動きも、拡大してきています。

・「三つの密」回避に有効な個別交通の導入促進

✓ 倉敷市：シェアサイクル導入促進事業（右上図）

→ 令和2年9月～令和3年1月まで社会実験を実施し、観光客が減少する中、市民の足としての利用を図る

✓ 千代田区(Luup)：電動キックボード実証実験（右下図）

→ 令和2年10月～令和3年3月まで社会実験を実施し、安全性や社会受容性などを検証

・ 飲食店の利用促進とタクシー事業者の事業継続支援

✓ 船橋市：ふなばしデリタク（下図）

→ 登録した飲食店がタクシーを利用した宅配を実施する場合に、市がタクシー事業者に対し配達に必要な備品購入費と、1回の配達につき1,000円を補助

図 倉敷市の社会実験におけるステーション設置場所



(倉敷市資料より)

図 電動キックボード実証実験/大丸有エリアのポート

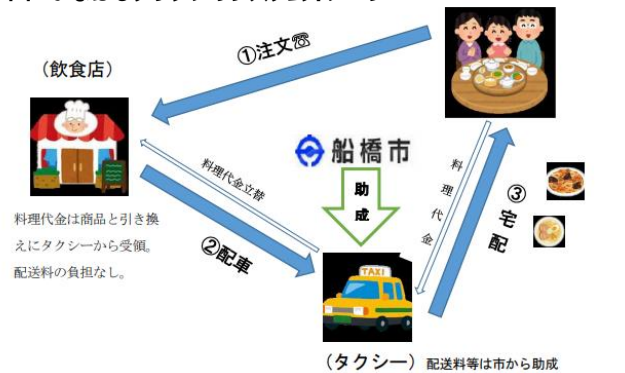


実証実験の様子



(大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、Luup公表資料より)

図 ふなばしデリタクのシステムイメージ



(船橋市資料より)

■ 海外では、コロナ禍を踏まえた交通計画の考え方が提示され、自転車・徒歩での移動の支援策や、社会経済活動の状況に対応した交通サービスの回復計画等も示されています。

・ SFMTA 「Transport Recovery Plan」 (2020.5)

✓ サンフランシスコ交通局(アメリカ) (右表)

・ Cerema 「Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement」 (2020.5)

✓ フランス：自転車走行空間整備のガイドライン (下図)

図 自動車に割り当てられるレーンの数を減らす(例) (Cerema資料)



表 Transport Recovery Planと主な取組内容 (SFMTA資料より作成)

分類	項目	概要
計画	Transport Recovery Planの策定	・都市活動や経済活動の回復状況に対応させた運行サービスのマネジメント
	優先順位を持った回復計画	・外出禁止令(レベル1)から、学校・近隣商業活動再開(レベル4)、危機収束(レベル6)を想定し、レベルごとに交通サービス(ルート、運行頻度等)を規定 ・コアサービスルートでは、容量と頻度を増大させ、混雑を回避し、移動時間の短縮を図る ・レベル6は原状回復ではなく、更なる施策の進展を目指す
個別施策	一時的・緊急的バスレーン	・緊急的バス専用レーンを整備し、バスの旅行速度を向上させ、乗客の移動時間の短縮、ウィルス暴露の危険性の減少、バス運行頻度の向上(=バス車内の混雑緩和)を図る
	自転車レーン	・外出禁止令解除後の交通サービス(3アベニューのみ)を補完するため、一時的な自転車ネットワーク、歩行空間を確保 ・クイックビルド(低コスト、可変、迅速)により、自転車専用道路を拡大 ・収束後は、平常時の自転車ネットワーク拡大計画を再開
	スローストリート	・適切な距離を確保した歩行者や自転車の移動を確保するため、自動車の通行を制限し、速度抑制の看板、バリケード等を整備し、徒歩・自転車の共有スペースを確保する取組
	シェアードスペース	・屋外での商業活動を推進するため、歩道、道路、公園、駐車場、広場等で、レストランや小売活動を行うことを許可 ・今後、拡張され、持続的な取り組みとして位置付け
	マイクロモビリティ	・パンデミック前に導入が決まっていた4社の民間電動スクーターの実装を推進
情報提供	Essential Trip Cardの発行	・障害者、高齢者のためのタクシー補助 ・既存のパラトランジットサービス(タクシー利用)を拡張して対応
	ビッグデータを使った分析	・コネクテッドカー(渋滞トラッカー)のデータに基づき、幹線道路の旅行速度をモニタリングし、施策の評価、新たな対策の検討に反映
	評価指標によるモニタリング	・計画の評価を行う指標をいくつか設定し、ダッシュボードでチェック ・データは、①健康と安全、②景気回復、③公平性、④気候と持続可能性、⑤インフラとモビリティの5分類

総合交通体系グループだより

◆ 自治体の総合的な交通計画の公表情報（R3.3～R3.6）

令和3年3月16日～令和3年6月30日の間に、ウェブサイトにおいて公表された自治体の総合的な交通に係る計画です。自地域における計画策定等の参考にして頂ければ幸いです。

参考情報は [こちら](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/131-1sougoukoutsu.pdf) <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/131-1sougoukoutsu.pdf>



◆ 「国土の長期展望」最終とりまとめ

国土審議会計画推進部会国土の長期展望専門委員会において検討されていた、次期国土形成計画の前提となる「国土の長期展望」の最終とりまとめが、公表されました。

コロナ禍を契機としたデジタル世界の到来は、地理的条件の不利に制約されてきた地方にとっては再生の好機となります。長期展望では、創意工夫によりデジタルとリアルを融合し地域に実装することで、地球環境問題等にも対応しながら、人口減少下であっても安心して暮らし続けられる多彩な地域・国土の構築を目指すとされています。

国土づくりの目標として、「『真の豊かさ』を実感できる国土」を掲げ、目標実現に向けた三つの視点、(1)ローカルの視点：「多彩な地域生活圏の形成」、(2)グローバルの視点：「『稼ぐ力』の維持・向上」、(3)ネットワークの視点：「情報・交通や人と土地・自然・社会とのつながり」から、整理されています。

右図では、「(3)ネットワークの視点」の「②リアル世界の交流の基盤である「交通ネットワークの充実」」について示しておりますが、とりまとめでは、「①デジタル世界の交流の基盤である「情報通信ネットワーク」の強化」などと有効に組み合わせる取組を地域の特性に応じて圏域単位で実施する、「デジタルを前提とした国土の再構築」が提示されていますので、是非下記リンク先をご確認ください。

参考情報は [こちら](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kokudo03_sg_000243.html) https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kokudo03_sg_000243.html



② リアル世界の交流の基盤である「交通ネットワーク」の充実

課題・背景

- ・地方部の鉄道や路線バスにおける輸送人員の減少
- ・アジアのゲートウェイの役割を担うことの重要性
- ・自動車を中心とした運輸部門でのCO₂の排出削減
- ・災害や施設の老朽化への対応の必要性 等

ローカル、グローバルの各段階における交通ネットワークの充実

- ・地域生活圏内の移動手段の充実（デジタル技術を活用した柔軟なルート設定 等）
- ・地域間を結ぶ交通の充実（ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消 等）
- ・国際間の交通ネットワークの充実（船舶大型化への対応、空港の発着容量拡大 等）

環境、防災、老朽化等への対応

- ・各交通モードでのカーボンニュートラル施策の推進
- ・鉄道・船舶等へのモーダルシフトの推進
- ・施設の耐震性向上やリダンダンシーの確保
- ・予防保全型のメンテナンス強化・機能の高度化
- ・地域住民の暮らしを守る建設業等における人材確保
- ・持続可能な形で更新・充実等を図る仕組みの検討 等

（「国土の長期展望」最終とりまとめ概要より）

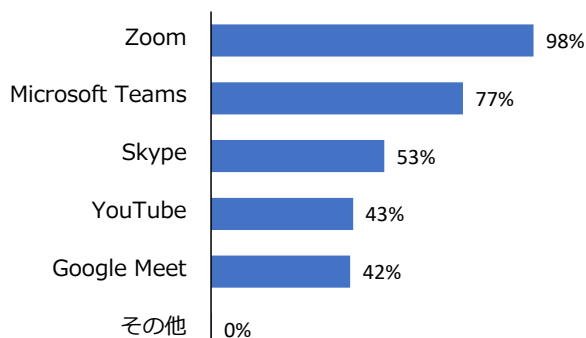
◆ 総合的交通基盤整備連絡会議について

例年実施している総合的交通基盤整備連絡会議等について、今年度も新型コロナウイルス感染症流行を考慮し、オンラインでの開催状況を確認しています。

地方公共団体を対象に「オンライン会議等の設備・環境に関するアンケート」を実施したところ、多くの地方公共団体でオンライン会議の設備・環境が整っていることが分かりました。

現在、アンケート結果を踏まえ、オンラインでの開催を検討しており、決まり次第、ご案内いたします。

利用可能なオンライン会議システム(n=909)



（オンライン会議等の設備・環境に関するアンケート調査結果）



◆ 総合交通体系グループのメンバー紹介

本メールマガジンを発行する国土交通省 総合政策局 総務課（総合交通体系グループ）のメンバーを紹介したいと思います。第4回はICTを活用したバリアフリー化を担当する 小松技官です。

◆ 歩行空間情報をオープンデータとして活用できる環境作りを目指す

皆様、初めまして。私は今年の4月に国土交通省東北地方整備局北上川ダム統合管理事務所湯田ダム管理支所より着任しました小松禎幸（サダユキ）と言います。

私は国交省技官職員の中でも担当する職員数が少ない電気通信技官で、電気通信設備の維持管理を行ってきました。

具体的な例ですと、全国にある整備局拠点を繋ぐ多重通信無線や光通信設備といった通信設備の維持管理や、道路や河川を管理する為の設備として使用するCCTV設備、情報表示板、道路照明や雨量や河川水位を観測するためのテレメータ観測設備、Xバンド・Cバンドレーダー設備、ダム設備を制御する為のダム管理用制御処理設備（通称：ダムコン）といった、整備局で管理する設備の維持や自然災害が発生した際に対応するために欠かせない設備の維持管理を行ってきました。

4月から務めることになりました総合交通体系グループで私が担当するのは「ICTを活用した歩行者移動支援」という取り組みです。この取り組みはバリアフリー法により公共交通施設を始めとしたハード面でのバリアフリー化が進められている一方で、段差の無い歩道や車椅子でも通行できるスロープ位置といった歩行空間情報を収集し、オープンデータとして公開し、様々な人が活用できる環境整備を行うという、ソフト対策として進めているものです。

今後は、バリアフリー以外の様々な分野と連携し、収集された歩行空間情報のオープン化を推進し、取組の広報なども進めていき誰もが安心・安全に暮らせる社会作りに貢献できるよう、努めて参ります。

○屋内空間における自分の現在位置を特定するために必要なインフラ(屋内電子地図、測位環境)の整備
 <屋内電子地図のイメージ> <測位環境整備のイメージ>

地下街や公共の施設内でインフラ整備が進むことで、より精緻な現在位置の特定等が可能

■ 測位衛星の信号が届かない屋内において位置情報サービスの普及を促進するため、東京駅等モデル地区における実証実験を通じ、高精度な屋内電子地図・測位環境等の空間情報インフラ整備を推進し、民間サービスの創出に向けた検討を実施。

○歩行者移動支援に資するバリアフリー情報等の各種情報データの整備・オープンデータ化の推進
 <オープンデータ活用のイメージ>

バリアフリーに関するデータ等の「情報データ」をオープンデータ化

各主体が保有する既存データ (自治体、交通事業者、民間事業者) からバリアフリーに関するデータ(新たに整備) (自治体A, 自治体B) をオープンデータ化し、オープンデータサイトに集約される。

オープンデータサイトには、歩道・公園等、駅構内の設備・運行情報等、林道型等、出入口、イベント情報、各都府の電子・歩行空間的バリア情報(幅員、段差等)が掲載されている。

■ 民間事業者等によるサービス創出に向けたオープンデータ推進等の環境整備を進める。また、地域の特性を踏まえ、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多方面で活用する手法等について検討する。

歩行者移動支援サービスのイメージ

【ナビアプリなどを通じ、屋内外問わず、自分の現在位置、目的地までの経路等の情報が詳細に入手可能】

空港

主要駅

例えば、障害のある人や高齢者、ベビーカー等が楽に移動できる段差の少ない経路を案内

目的地へ

屋内外シームレスに移動

観光地等

多言語で場所に応じた観光案内

競技会場

競技会場までの経路を案内

「ICTを活用した歩行者移動支援」のイメージ

Infomation

◆ 総合交通メールマガジンへのご意見をお寄せ下さい！

本メールマガジンでは、読者の皆様からのご意見・ご要望を踏まえ、内容の充実を図りたいと考えています。誌面の感想、取り上げて欲しいテーマなどがございましたら、下記連絡先に頂けると幸いです。

E-mail : hqt-soukou01@mlit.go.jp

◆ 地域の取り組み 及び イベント案内 募集!!

当課では、情報提供頂いた取組をメールマガジンで紹介することで、各地域にノウハウ等の情報共有・情報交換ができればと考えており、総合的な交通施策の取組について情報提供頂ける自治体等を募集しています。自薦・他薦は問いませんので、お気軽にご連絡下さい。また、イベント案内や、勉強会、講演会、セミナーなどをご紹介頂ければ、当メールマガジンにてご案内させていただきます。主催者の方でも、耳より情報でも結構です。（情報提供はこちらまで hqt-soukou01@mlit.go.jp）

【情報提供頂く内容】

- ・地域の交通拠点の形成・再編による地域交通の維持・活性化の取組 など

総合交通メールマガジンとは

総合交通メールマガジンは、交通基盤整備や地域交通に関する最新の取り組みを幅広く紹介することを目的として発行しているメールマガジンであり、主な購読者は都道府県、市町村等の交通施策担当者です。

当メールマガジンで紹介させていただく記事は、執筆者が任意の協力のもとで作成したものであり、成果を広く共有する観点から、二次的利用も可能な形式で掲載しております。

《総合交通メールマガジンのバックナンバーはこちら↓》

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000005.html



また、当メールマガジン以外でも、公共交通政策全般について、国民の皆様にも広く関心を持って頂くためのメールマガジンを配信しております。ご興味のある方は、以下のアドレスから配信のご登録をお願いします。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html



<送信先の変更申請について>

メールマガジンの受付窓口が変更になった行政機関等の方については、送信先の変更を申請下さい。なお、他部署でも楽しんで頂けるよう努めて参りますので、引き続きのご購読も歓迎しております。変更内容については、下記連絡先までお願いします。

E-mail : hqt-soukou01@mlit.go.jp

問い合わせ先

国土交通省 総合政策局 総務課（総合交通体系グループ） 麻生

TEL : 03-5253-8111（内線53-113） FAX : 03-5253-1675

E-mail : hqt-soukou01@mlit.go.jp URL : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/index.html>

※ 2019年2月28日より総合交通メールマガジンのメールアドレスが変わりました

