

第Ⅲ部 平成30(2018)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、2018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（平成26）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）に基づく立地適正化計画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・プラス・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、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。

2018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・プラス・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。

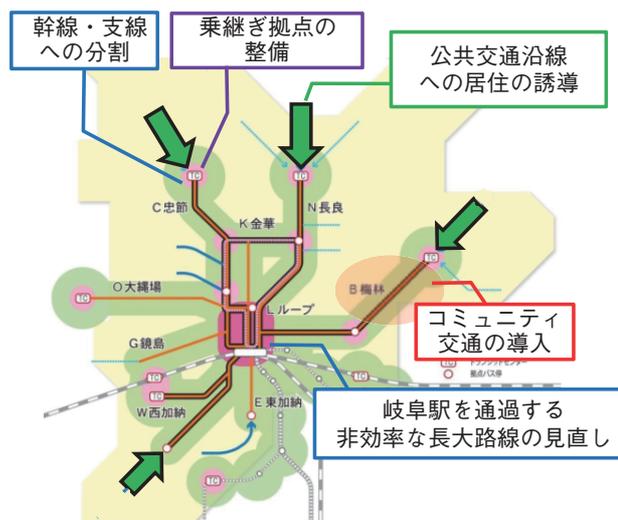
また4月に都市再生特別措置法等が改正され、都市内部で空き地・空き家等（低未利用土地）がランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、低未利用土地の集約再編や利用促進を図る制度（低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定等）が創設された。

2018年度末時点において、468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、231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。また、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を改訂し、地域における取組を促進した。

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、2018年度末時点において500件の地域公共交通網形成計画が作成されている。また、33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(2019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 500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】

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、2017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。また、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を改訂し、地域における取組を促進した。

さらに、利便性の高い地域公共交通ネットワークの実現を促進するため、事業者間の連携や協働など事業者間の取組を円滑化するために必要な競争政策の見直しについて、未来投資会議を始め政府内で議論を行った。また、このような競争政策の見直しも含めた、地方部を中心とした移動手段の確保や運転手不足等の諸課題に対する地域公共交通政策のあり方について、「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を立ち上げ、検討を行っている。

鉄道については、2008年の地域公共交通活性化再生法改正により、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、2017年度までに9件策定され、国土交通大臣の認定を受けた。2018年度には新たに1件（三陸鉄道 北リアス線・リアス線・南リアス線）の同計画が策定され、国土交通大臣の認定を受けた。その他の地域においても具体的な同計画の策定に向けた関係者の議論が進められている。

旅客船については、2017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を総合的に進めるため、その基本的な考え方をとりまとめたガイドラインを策定し、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。

近年、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaS^{*1}のほか、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が行われている。MaaS等新たなモビリティサービスは、移動のデマンドサイド・サプライサイド両面でのイノベーションを通して、都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通に関連する様々な課題の解決だけでなく、さらに、地域社会・経済や新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性がある。こうした情政を踏まえ、国土交通省では「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、2019年3月には、中間とりまとめを行った。この中間とりまとめでは、MaaS相互間の連携によるユニバーサル化、多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化、交通結節点の整備等まちづくりとの連携を特徴とする「日本版MaaS」の実現に向け、多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携、利用者ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現、シームレスな移動を実現するまちづくり・インフラ整備との連携といった取組や、都市部・地方部等の地域特性ごとに取り組みべき方向性を整理した。

<数値指標の状況（2019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 10件

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

【3】 デマンド交通の導入数 535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、駅の特徴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、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



JR関内駅の整備イメージ

¹ MaaS(マース。Mobility as a Service) …出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス。さらに、小売、観光、病院等の移動以外のサービスとの連携による移動の高付加価値化も含む。

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。

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、自治体を対象とした街路事業に関する全国会議等において、交通結節点整備事業等を紹介する普及啓発活動や交通結節点事業を整備するにあたっての留意点等の説明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、自治体等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。さらに、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路・航空路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業において、航路・航空路事業者に対して運営費補助による支援を行った。

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、2017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（2019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 | 96% |

(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、2017年度には、地域鉄道事業者の約76%、乗合バス事業者の約69%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。2018年7月には、国土交通省より、JR北海道に対し、JR会社法に基づき、事業範囲の見直しも含めた経営改善に向けた取組を着実に進めるよう監督命令を発出するとともに、同社の徹底した経営努力を前提とした国の支援内容を公表した。

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、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリ等により、需要に応じて料金を変動させる変動迎車料金について、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、物流総合効率化法の枠組みによる支援等を活用し、只見線を利用した地元産品の貨客混載実証事業を支援するなど、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、2017年9月の制度改正後初めて、過疎地域における旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による荷物の集配が開始されるなど、生産性向上を可能とする取組が進められている。

(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%】



鹿児島市交通局

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。

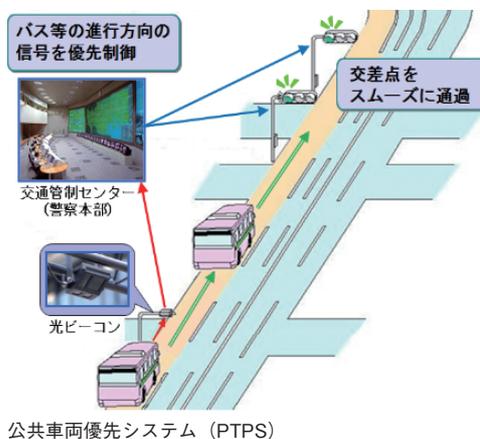
LRTは、従来の路面電車よりも走行空間、車両等を向上させるとともに、道

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。

2017(平成29)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・BRTの導入等事業に対し支援を行った。

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により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車（LRV²）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や検討を行うなど、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（2019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） 32.4%

(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。

² Light Rail Vehicleの略

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年に開催された「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間取りまとめを踏まえ、高齢者の移動手段の確保について必要な措置を講じた。さらに、2018年11月に「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を立ち上げ、取り組むべき事項について、引き続き検討を行った。

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。

また、電動で時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上のパブリックモビリティであるグリーンスローモビリティの導入が進められている。

小型で低速であるため住宅地や集落の中でのラストワンマイル等高齢者を含むあらゆる世代の地域の足としての活用や、オープンな構造であるため観光客の周遊モビリティとしての活用など、地域が抱える様々な交通課題の解決と脱炭素型地域交通ネットワークの構築を同時にできる新しい公共交通モビリティとして展開が期待されている。

2018年には、グリーンスローモビリティの理解を深めてもらうため、シンポジウムを開催し、車両展示や実走地域の事例紹介の講演などを行った。また、グリーンスローモビリティの地域特性に応じた活用を検討するため、全国5地域で実証調査を実施した。

(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、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)に基づき、交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること等を旨として、2018年6月に自転車活用推進計画(平成30年6月閣議決定)を策定し、自転車の活用の推進を図った。また、「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、本ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定や歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備等、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。さらに、自転車活用推進計画に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やシェアサイクル(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。

具体的な取組として、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、「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、全国シェアサイクル会議等において、自転車の利用環境の整備やシェア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、引き続き、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「BAA³マーク」普及を促進した。

<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 135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、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」において、本格普及・量産化を目指すロードマップを策定し、安全対策について車両安全対策検討会において検討するなどの、今後の具体的な取組をとりまとめた。

(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⁴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。

³ Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

⁴ 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%】

2017（平成29）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、2017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、ユニバーサルデザイン対応駐車場の整備が社会資本整備総合交付金の支援対象となることを明確化する等、特定路外駐車場のバリアフリー化の推進を図った。



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 | 71.2% | (2018年3月末時点) |
| ②ノンステップバス | 56.4% | (2018年3月末時点) |
| ③リフト付きバス等 | 5.9% | (2018年3月末時点) |
| ④旅客船 | 43.8% | (2018年3月末時点) |
| ⑤航空機 | 97.8% | (2018年3月末時点) |
| ⑥福祉タクシー車両 | 20,113台 | (2018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 | 89.3% | (2018年3月末時点) |
| バスターミナル | 93.6% | (2018年3月末時点) |
| 旅客船ターミナル | 100% | (2018年3月末時点) |
| 航空旅客ターミナル | 89.2% | (2018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 | 94.3% | (2018年3月末時点) |
| バスターミナル | 91.5% | (2018年3月末時点) |
| 旅客船ターミナル | 73.3% | (2018年3月末時点) |
| 航空旅客ターミナル | 100% | (2018年3月末時点) |

③ 障害者対応トイレの設置率

| | | |
|-----------|-------|--------------|
| 鉄軌道駅 | 85.2% | (2018年3月末時点) |
| バスターミナル | 72.5% | (2018年3月末時点) |
| 旅客船ターミナル | 92.3% | (2018年3月末時点) |
| 航空旅客ターミナル | 97.3% | (2018年3月末時点) |

④ 特定道路におけるバリアフリー化率 89% (2018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 63% (2018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 約99% (2018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、2018年度も5月に5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



ベビーカー利用への理解・配慮の普及啓発のためのチラシ

<数値指標の状況(2018年3月時点)>

[9] ホームドアの設置数 725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「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」を2014年8月に策定・発出するとともに本ガイドラインを踏まえた地域の課題分析(診断)や対応施策の検討等の具体的な手法等を取りまとめた「健康・医療・福祉のまちづくりの手引き」を2018年7月に策定・発出し、地方公共団体に対し周知を図った。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、交通分野における待遇対応の向上のための交通事業者向け待遇ガイドラインを2018年5月に公表し、ガイドラインに則った適切な対応を交通事業者が行うことができるようモデルとなる研修プログラムの作成を進めた。

鉄道関係では、鉄道利用者のエレベーターや車両の優先席の利用に当たってのマナー向上や、高齢者・障害者等に対するサポートを呼びかける環境づくりに取り組むとともに、鉄道事業者と連携し、普及啓発活動を推進した。



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、公共交通機関、宿泊施設、観光案内所等を対象とした全国規模での多言語音声翻訳システムの利活用実証を実施し、訪日客を受入れる施設での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(2018年4月より全都道府県で標識改善を実施)。

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県で整備を実施）。



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公開した英語版地図（100万分1やより詳細な縮尺の地図）における「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おり、鉄道事業者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、災害時の訪日外国人旅行者への情報提供も含む多言語対応の改善・強化等を鉄道事業者に働きかけた。

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、2018年5月に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律が成立し、必要な政省令等を公布した。この改正では①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、②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、③バリアフリー法の適用対象の拡大、④建築物等のバリアフリー情報の提供の努力義務化等の措置を講ずることとしている。

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。また、バリアフリー化の推進にあたっては、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て募集される寄付金も活用することとしており、同ナンバープレートの普及促進を行った。

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。

2018年度より、カメラで撮影した映像データを解析することで白杖や盲導犬を認識し、開口幅の広い新型ホームドアなどの乗降位置を、適切に案内するシステムの技術開発に対する支援を行った。

また、ノンステップバスの標準仕様について、高齢者と車椅子利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。

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（平成28）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。2018年3月には特定都市鉄道整備積立金制度を活用した小田急小田原線の複々線化事業が完了し、同路線のピーク時間帯混雑率は192%から151%に減少した（2018年度調査）。

<数値指標の状況（2019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 163%

②180%超の混雑率となっている区間数 11区間

<数値指標の状況（2019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(2018年3月末時点)>

[12] 信号制御の改良による通過時間の短縮 1,436万人時間/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ASV⁵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、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等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、2017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(2018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 75.7%

(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。

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事業者について、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、同年4月より制度運用を開始し、2019年3月末時点で合計22者の登録を行った。

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

⁵ Advanced Safety Vehicleの略

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。

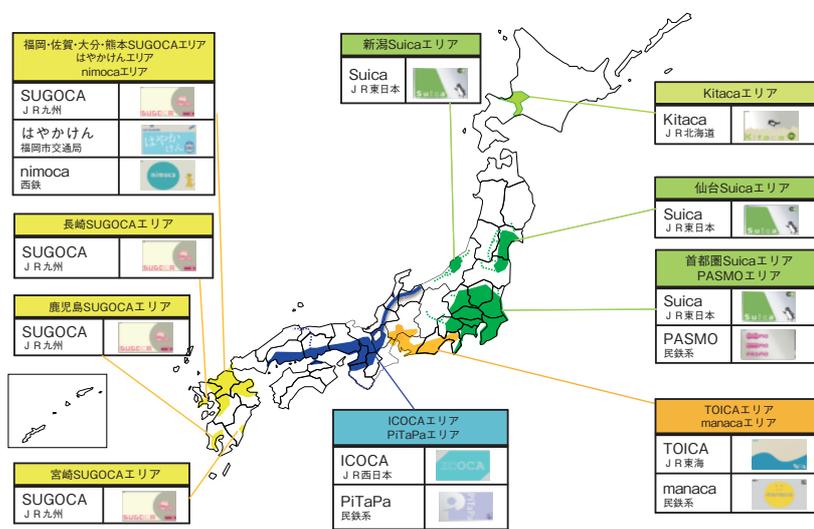
[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【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きている。

これらの交通系ICカードの利用拡大を図るため、民間事業者等への情報提供等によるシステム構築の後押しや取組の支援を行うとともに、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。

また2018年4月より、関東の12社局の鉄道・軌道線と52社局の一般バス路線の利用が可能な訪日外国人旅行者向けの企画乗車券「Greater Tokyo Pass」の販売が開始された。



「交通系ICカード空白地域」の状況（2019年3月末現在）

<数値指標の状況（2019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。

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多くの方の参加により継続的に整備・更新する手法の検討を実施した。また、移動支援サービスの普及を促進するため、災害時における屋内外位置情報利活用のモデルケースとして、東京駅周辺エリアにおいて過年度に整備した高精度な屋内電子地図を活用し、防災情報を関係者間で共有する俯瞰型情報共有サービスの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、2019年3月に経路検索事業者へ簡単にデータの受渡が可能となるよう時刻表・運行経路等の静的データフォーマットの改訂を行うとともに、バスの遅延情報・運行情報等の動的データについても標準的なデータフォーマットを定め、「標準的なバス情報フォーマット」に追加した。

公共交通分野におけるオープンデータ化の推進については、オープンデータ化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ことを踏まえ、2018年度より、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、オープンデータを活用した情報提供の実証実験を官民連携して実施するなど、諸課題への対応に向けた取組を開始した。

<数値指標の状況（2018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）21,951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機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。なお、2018年4月1日に南阪奈有料道路と堺泉北有料道路をネクスコ西日本に移管した。加えて、中京圏についても地域固有の課題等を整理し、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について検討を開始した。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10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10箇所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策としてワイヤロープを土工部については、4車線化の事業中箇所等を除き、概ね5年で実施している。

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(WP29⁶)において、我が国は自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長又は副議長として議論を主導している。自動運転の主要技術である自動ハンドルについて、2017年10月に車線維持に関する基準が発効し、2018年10月には車線変更に関する基準が発効するなど、レベル3以上の自動運転の2020年目途の実用化に向け、着実に国際基準の策定を進めている。また、2017年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下の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関係の整理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。

2018年から開始されたSIP第2期「自動運転(システムとサービスの拡張)」では、自動運転システムの実用化に向け、2019年後半から、ITS無線路側機による信号情報の提供や高速道路への合

⁶ World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

流支援等に必要な基盤技術について、東京臨海部の公道で国内外の自動車メーカー等による実証実験が実施される予定である。

ITS無線路側機による信号情報の提供の高度化を目指して自動車メーカー等と自動運転の実現に必要な信号情報の提供方法等について検討を行い、これら信号情報を提供できるITS無線路側機を東京臨海部に整備するなど準備を進めた。また、民間事業者からの要望を踏まえ、ITS無線路側機からの直接の通信以外の手法による信号情報の提供に係る調査研究を実施した。

「技術開発の方向性に即した自動運転の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、自動運転の実用化を見据えた道路交通法の在り方、隊列走行の実現及び限定地域での無人自動運転移動サービスの実現に向けた課題等について各種調査・検討を行った。これを踏まえ、自動車の自動運転の技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定等の整備を行う「道路交通法の一部を改正する法律案」を第198回国会に提出し、2019年5月、同法案が成立した。

加えて、2017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2018」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とりまとめた「自動運転に係る制度整備大綱」に基づいた制度整備の進捗をフォローアップした。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、2018年12月に今後の取組について公表を行った。

自動運転の実現に向けた国内の環境整備については、安全な自動運転車の開発・実用化を促進するための各種方策について整理し、2018年9月にレベル3、4の自動運転車が満たすべき要件をガイドラインとして公表した。また、これらに搭載される電子装置に対応した新たな検査手法を検討し、2019年3月にとりまとめた。さらに、2018年9月に交通政策審議会の下に小委員会を設置し、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な道路運送車両法に基づく制度のあり方について検討を行い、自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度を整備する「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を2019年3月に閣議決定し、国会に提出した。加えて、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、運行供用者責任の維持等の方針を公表したほか、無人自動運転移動サービスを運送事業へ導入する場合に従来と同等の安全性・利便性を確保するために、運送事業者が対応すべき事項等について、ガイドラインとしてとりまとめるため、作業を進めている。

一方、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が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表する「性能認定制度」を2018年3月に創設する等の取組により、衝突被害軽減ブレーキ等一定の安全運転支援機能を備えた車「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発・導入促進に取り組んでいる。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。

また、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や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長期間(1~2ヶ月)の公道実証を2018年11月から実施するとともに、ニュータウンにおける自動運転サービスの実証実験を2019年2月に実施した。さらに、トラックの隊列走行における後続無人隊列システムの実証実験(後続有人状態)を実施した。

(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。

タクシーに関して、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリ等により、需要に応じて料金を変動させる変動迎車料金について、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。

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、遅延の見える化を実施し、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、三大都市圏の空港及び地方空港のモデルとなる空港を中心に設置した関係者ワーキンググループにおいて、各空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入することを目指し、旅客動線横断的に効率化や高度化の追求に向けた検討を行った。また、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有を行った。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）の発着容量については、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、騒音、落下物対策等を着実に進めるとともに、2018年12月から5巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音、落下物対策等の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。拡大される発着容量は、訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や、我が国の国際競争力の強化に資する日本発の直行需要の高い路線に活用することを主眼とし、路線の選定作業に着手した。

成田国際空港については、発着容量の拡大に必要となる高速離脱誘導路の整備を進めた（2018年度一部先行供用開始済）。また、2020年以降を見据え、第3滑走路の整備等について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図ることにより、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月に策定した「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」に盛り込まれたサービス・メニューについて以下の取組を行った。

[各サービス・メニューの実現に向けた取組]

- 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
 - ・スキャンツール開発環境の整備、汎用スキャンツールを活用した教育について、関係者とともに検討を実施した。
- 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
 - ・引き続き関係者と情報を共有し、普及促進策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の展開による自動車流通市場の活性化
 - ・自動車検査証の電子化と併せて環境整備を進めることとしていた、自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスについては、2018年9月に立ち上げた「自動車検査証の電子化に関する検討会」において、電子化された自動車検査証の利活用方策の一つとして検討することとした。
- 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
 - ・2018年度までに13箇所の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。

