第Ⅲ部　令和２(2020)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、2020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。

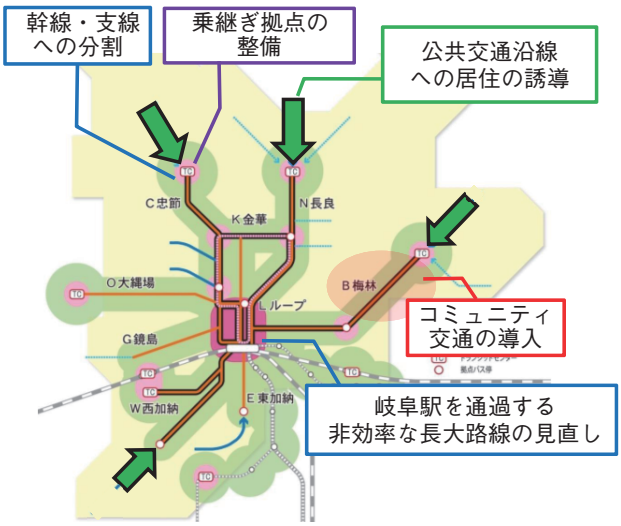
［１］　改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2013年度　―　➔　2020年度　100件】

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。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）に基づく地域公共交通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。

2020（令和２）年９月においては、頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画の強化（記載事項に防災指針を追加）など、安全なまちづくりのための総合的な対策を講じる内容を盛り込んだ「都市再生特別措置



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

法等の一部を改正する法律（令和２年法律第43号）」が施行された。

これに対して、市町村における防災指針の作成と、防災指針に位置付けた施策の推進のため、省庁横断・ワンストップの相談・支援体制である「防災タスクフォース」を設置し、市町村の防災指針の作成についての助言や技術的指針等の作成、先行事例の横展開等の支援を行った。

また、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。さらに、各種の行動データを基に施策・事業等をシミュレートし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、具体の都市での検証等を行いながら、手法の充実を図るとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図った。

2020年度末時点において、581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、383都市が公表済みとなった。

さらに、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現に向けて、2019年８月に設立された自治体や民間企業が参画する官民連携プラットフォームを軸に、内閣府・総務省・経産省・国交省を始め、政府一丸となって取組を進めている。国土交通省においては、2019年に引き続き、2020年７月に先駆的な７のモデル事業を追加選定し、社会実装に向けた都市サービスの導入に向けた実証実験の実施等への重点的な支援を通じて、モデル事例の構築とその横展開に取り組んだ。

地域公共交通に関する施策については、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。

他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。

こうした状況を踏まえ、2020年11月に改正・施行された地域公共交通活性化再生法において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、過疎地などにおいては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用する取組を促進するための制度の充実を図った。

また、市町村等に対し、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等の充実や、地方運輸局における能動的なサポートなどによりノウハウ面についても支援した。

地域公共交通活性化再生法に基づき、2021年３月末時点において、618件の地域公共交通計画が策定され、42件の地域公共交通利便増進実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に資する取組が進められてきた。

＜数値指標の状況（2021年３月末時点）＞

［1］地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定総数　618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】

持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する取組を促進するため、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、2019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、市町村等に対し、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等の充実や、地方運輸局における能動的なサポートなどによりノウハウ面についても支援した。

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、2020年度までに10件策定され、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た。

旅客船については、2019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や各種制度の周知を図り、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。

MaaS[2]は、IoTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景に、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。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、観光地等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、自らの運転だけに頼ることなく、移動しやすい環境が整備されることが期待できる。

国土交通省及び経済産業省では、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2019年度から開始し、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、2020年度にはコロナ禍の影響を踏まえオンライン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、2019年度は地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるための、先駆的な取組を行う19地域選定し支援を行った。また、2020年度には交通以外の分野と連携し、地域課題の解決に寄与することが見込まれるモデルプロジェクトを36事業選定し、支援を行った。

さらに、MaaSの普及に必要な基盤づくりとして、AIオンデマンド交通といった新型輸送サービスの導入支援や、交通機関におけるキャッシュレス決済の導入支援を実施した。また、MaaSを提供するためには、交通事業者等によるデータが円滑に連携することが重要となることから、国土交通省では2019年度に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定（2021年４月改訂）し、データに係る環境整備を推進している。また、交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、バス及びフェリー・旅客船については、「標準的なデータフォーマット」を策定しており、当該フォーマットに基づいた交通関連情報等のデータ化支援を行った。

経済産業省においては、2020年度には、前年度の実証実験での課題を踏まえ、①他の移動との重ね掛けによる効率化、②モビリティでのサービス提供、③需要側の変容を促す仕掛け、④異業種の連携による収益活用・付加価値創出、⑤モビリティ関連データの取得、交通・都市政策との連携をテーマとして、各テーマに対応した合計16地域を「先進パイロット地域」として選定し、実証実験を実施し、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。

＜数値指標の状況（2021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

[2] MaaS（マース：Mobility as a Service）…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。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（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能。

＜数値指標の状況（2020年３月末時点）＞
［3］デマンド交通の導入数　566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。

JR関内駅の整備イメージ

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、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の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、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。

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、2019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（2021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、地域における生活や産業の基盤となる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、2019年度には、地域鉄道事業者の約79%、乗合バス事業者の約74%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、北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）の事業範囲の見直しについては、2018年７月に、国土交通省より、JR北海道に対し、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号。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。2019年度においては、同年４月に策定した中期経営計画等に基づく同社の取組状況を検証するとともに、設備投資及び修繕等に係る必要な支援を行った。

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。

さらに、人口減少等による厳しい経営環境の下でも、地域において乗合バス事業者が提供する基盤的なサービスの維持が図られるよう、「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（令和２年法律第32号）」が2020年11月に施行された。同法では、複数の乗合バス事業者等の間で行われる共同経営について、国土交通大臣の認可を受けた場合に、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号。独占禁止法）の適用を除外する特例措置等を設けている。これにより、各事業者の運賃収入を一旦集約した上で運行回数や運行距離等の一定のルールに応じて再配分する、いわゆる「運賃プール」を含め、運賃・料金や路線、運行時刻等の調整を円滑かつ柔軟に行うことが可能となる。

タクシー事業については、利用者の多様なニーズに応え、更なる利便性の向上を図るために、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う一括定額運賃、需要の増減に応じ迎車料金を変動させる変動迎車料金を2020年11月に導入した。

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及び公共交通利用環境の革新等事業により、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、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。物流総合効率化法）の枠組みによる支援等を活用し、路線バスを利用し、宅配便を輸送する貨客混載事業を認定するなど、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、ドローン物流については、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など、地域における社会問題の解決も見据え、過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業において、全国13地域を採択するなど、実用化に向けた取組を支援した。

また、改正地域公共交通活性化再生法等においても、地域公共交通計画に基づく事業として位置づけた場合には、貨客混載の実施に係る申請手続きを簡素化できるとする措置を設けている。

（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、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た支援に加え、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し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた出資等の制度を設けており、引き続きその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

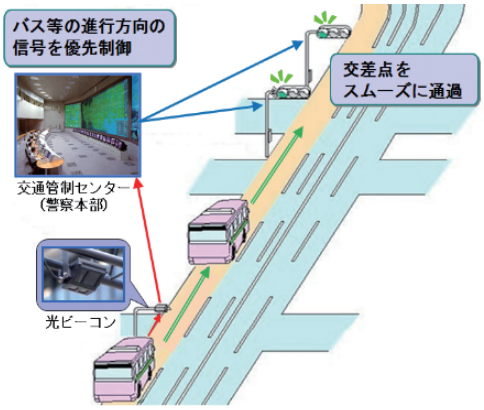
（１）バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入

【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路面や停留所等の機能、車両の性能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。



公共車両優先システム（PTPS）

2019（令和元）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等により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車（LRV[3]）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（2021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）　34%

（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。

3　Light Rail Vehicleの略

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用することを位置づけたところであり、各地において、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。

また、地域に必要な旅客輸送を確保するため、バス、タクシー等の公共交通機関によっては輸送サービスが提供されない地域において、地域の関係者間で協議が調っている場合に、市町村やＮＰＯ法人等が運送主体となって道路運送法（昭和26年法律第183号）上認められている自家用有償旅客運送についても、公共交通機関を補完する形で導入する地域が広がっている。2020年には道路運送法の改正を行い、交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画したりすることで、運行管理、車両整備管理を担う事業者協力型自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じた。

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、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス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。

（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、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する自転車活用推進計画（2018年６月閣議決定）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、自転車の活用の推進を図った。自転車通行空間の整備にあたっては、「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により、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、シェアサイクル導入促進事業によるシェアサイクルの導入支援や、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「BAA[4]マーク」普及を促進した。

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

＜数値指標の状況（2020年３月末時点）＞
［6］コミュニティサイクルの導入数　164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、従来の自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる「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、2020年９月に量産を目的とした最高時速60km以下の超小型モビリティについて、一般道を自由に走行できる車両の普及促進に向けた基準の整備等に関する改正を行った。

（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。

レンタカーは公共交通機関を補完するものとして、なくてはならない存在となっており、レンタカーの利便性向上が求められる中、短時間・短区間でも利用出来るレンタカー型カーシェアリングについて、必ずしも貸渡し場所に返還されない形態（いわゆるワンウェイ方式）を導入したり、訪日外国人旅行者が安心して、レンタカーを利用出来る環境を整備するため、日本国内での安全・安心なレンタカー利用のために役立つ様々な情報を提供するＷＥＢサービスをリリースするなど、訪日外国人旅行者の受入環境整備に努めた。

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。

（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。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%】

2019（令和元）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、視覚障害者用誘導ブロックの整備、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（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）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。この基本方針に係るバリアフリー整備目標について、障害当事者団体や有識者の参画する検討会において議論を重ね、2020年11月に各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進、聴覚障害・知的障害・精神障害及び発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、「心のバリアフリー」の推進に留意しつつ、ハード・

ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進する最終とりまとめを行い、基本方針を改正して2021年度から５年間を目標期間とした。

バス・タクシーについては、バリアフリー法に基づく「基本方針」を踏まえ、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し、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した。

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、エレベーター等の付いた立体横断施設の設置、音響信号機、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。

また、アクセシブルルートを含む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（以下「東京2020大会」という。）[5]の協議会場等と周辺の駅を結ぶ道路について連続的・面的なバリアフリー化を推進した。

また、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備を推進した。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2019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､2019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、基本方針において掲げている特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を見直すとともに、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	74.6%	（2020年３月末時点）
②ノンステップバス	61.2%	（2020年３月末時点）
③リフト付きバス等	5.5%	（2020年３月末時点）
④旅客船	48.4%	（2020年３月末時点）
⑤航空機	99.1%	（2020年３月末時点）
⑥福祉タクシー車両	37,064台	（2020年３月末時点）

[5] 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。

＜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	91.8%（2020年３月末時点）
バスターミナル	95.1%（2020年３月末時点）
旅客船ターミナル	100%（2020年３月末時点）
航空旅客ターミナル	86.8%（2020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	95.1%（2020年３月末時点）
バスターミナル	97.6%（2020年３月末時点）
旅客船ターミナル	100%（2020年３月末時点）
航空旅客ターミナル	94.7%（2020年３月末時点）

③障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	88.5%（2020年３月末時点）
バスターミナル	84.4%（2020年３月末時点）
旅客船ターミナル	100%（2020年３月末時点）
航空旅客ターミナル	97.4%（2020年３月末時点）

④特定道路におけるバリアフリー化率	約63%（2019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	約65%（2020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%（2020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した。

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、2020年度は７月に７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（2020年３月時点）＞
［9］ホームドアの設置数　858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と一体となった、外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備を推進する。

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とから、まちなかウォーカブル推進事業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従事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、交通分野における接遇対応の向上のため、「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム」を活用した研修実施の推進を図った。

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。

2020年通常国会（第201回国会）において、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するための「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」（令和２年法律第28号）が成立した。

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。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進めた。

東京2020大会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。

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

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、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、北海道、宮城県、福島県、茨城県、静岡県においても改善を推進した。

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。

鉄道関係については、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）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、東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する「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2020年第201国会において成立した（2021年４月に全面施行）。この改正では①市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携）、②公共交通事業者等の役務の提供に関するソフト基準遵守義務、③高齢者障害者等用施設施設等の適正利用に関する広報啓発等の努力義務、④バリアフリー適合基準義務の対象拡大等の措置を新たに設置し、バリアフリー化の更なる推進を図っている。

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した。

空港アクセスバスやタクシーについて、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行った。また、バリアフリー化の推進にあたっては、東京2020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されているが、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた大会の延期に伴い、同ナンバープレートの交付期間を2021年11月30日まで１年延長する措置を講じた。

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。

ノンステップバスの標準仕様について、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、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、2019年度にスロープの耐荷重を200kg以上から300kg以上に引き上げる改正を行っ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。

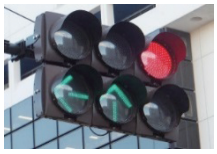
＜数値指標の状況（2021年３月末時点）＞
［10］東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率
①主要31区間の平均値　163%
②180%超の混雑率となっている区間数　11区間

＜数値指標の状況（2021年３月末時点）＞
［11］東京圏の相互直通運転の路線延長　975km

（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】

幹線道路等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（2020年３月末時点）＞
［12］信号制御の改良による通過時間の短縮　2,027万人時間／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、ドライバーの負荷を軽減するため、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[6]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、自動車アセスメントにおいては、2020年度からは，これまで個別に行っていた衝突安全性能評価と予防安全性能評価を統合し，よりユーザーに分かりやすい総合的な安全性能評価を導入した。

また、2019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・実用化促進に取組み、ガイドラインの改訂等を行った。

その他、「サポカー補助金」として、65歳以上の高齢運転者に対して、「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等の購入支援を行った。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。

2020年道路交通法改正により、申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度が導入され、2022年６月までに施行されることとなった。本制度は、運転に不安を覚える高齢運転者等に対し、運転免許証の自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢を設けるものであり、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、関係省庁等と協議しながら、同制度の円滑な施行に向けた取組を推進している。

＜数値指標の状況（2020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　90.8%

（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、2021年３月末時点で合計31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的確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。

6　Advanced Safety Vehicleの略

（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、これまで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・高度化を行ったところであり、当該ツールについて一般への提供・普及を行った。

（6）キャッシュレス決済手段の普及・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。
国土交通省においては、これら交通系ICカードの他、QRコード等のキャッシュレス決済手段の導入を支援した。

＜数値指標の状況（2021年３月時点）＞
［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　５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方面で活用する手法等を検討した。また、屋内空間における高精度測位環境の整備により、高齢者や障害者など誰もがストレスを感じることなく円滑に移動・活動できる社会を実現するため、産学官連携により、主要交通ターミナルにおけるナビゲーションサービス等の創出・普及に向けた環境づくりを促進した。

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月より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」を開催し、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。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継続して実施している。また、持続可能なオープンデータ化の推進を目的として、対象とするデータの範囲、流通の仕組み等を整理する共通指針の策定を開始した。

＜数値指標の状況（2020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）24,893系統（22,044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、全国の高速道路上に約1,800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ており、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23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、関越自動車道の大泉ジャンクション等12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、関越自動車道の高坂サービスエリア付近等14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、2022年度までに、土工部及び中小橋にワイヤロープの設置を概成する。

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。

ETC2.0による広域的な渋滞情報の提供等

（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して、国際連合経済社会理事会の下にある欧州経済委員会内陸輸送委員会（UNECE）の国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29[7]）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等として議論を主導している。2020年６月に自動運行装置（レベル３）や自動車のサイバーセキュリティに関する国際基準が成立するなど、自動運転の実用化に向け、着実に国際基準の策定を進めている。また、2019年度に引き続き、同じくUNECEの道路交通安全グローバルフォーラム（WP.1）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ている。

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用化に有用な信号情報の提供方法等について検討を行い、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した。また、民間事業者からの要望を踏まえクラウド等を活用した信号情報の提供に係る調査研究を実施した。

また、LiDAR、レーダー、カメラ等のセンサー類を装備した自動運転車について、様々な交通環境下で再現性の高い安全性評価を行うため、実環境の多様な条件（対象物、気象、交通環境等）を仮想空間において再現できるシミュレーション技術の開発を行い、安全性評価に係るプラットフォームの構築を進めている。実環境における安全性評価と代替可能な、実現象と一致性の高いシミュレーションモデルを開発し、首都高速等において実証実験を実施し、一致性を検証した。

2019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

7　World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

民ITS構想・ロードマップ2020」の策定を行った。さらに、2020年４月には、SAEレベル３の自動運転の技術の実用化に対応するための規定の整備等を内容とする改正道路交通法が施行されるなど、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取りまとめた「自動運転に係る制度整備大綱」に基づき制度整備が進捗した。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、2019年11月に取組状況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・普及を図るため、2020年４月に「道路運送車両法の一部を改正する法律（令和２年法律第５号）」を施行し、自動運転車に関する安全基準を策定した。今般の制度整備により、同年11月に世界で初めて自動運転車（レベル３）の型式指定を行い、2021年３月に世界で始めて型式指定を取得した自動運転車の販売が開始された。また、自動運転の推進にあたっては、車両だけでなくインフラとしての道路からも支援する必要があるため、自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカ等）を「自動運行補助施設」として道路附属物に位置付けるとともに、民間事業者が整備した場合は占用物件とする、道路法等の改正について、2020年11月に施行し、自動運行補助施設（路面施設）の技術基準等を策定した。

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等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）」の普及啓発・導入促進、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等に取り組んでいる。

より高度な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」に関し、福井県永平寺町では、2020年12月から遠隔型システムを用いて１人の遠隔運転手が保安要員のみが乗車する３台の自動運転車両を運行する形で無人自動運転移動サービスを開始し、2021年３月には当該遠隔型システムについて国内で初めて自動運行装置（レベル３）としての認可を受けて車両内に保安要員も乗車しない本格的な無人自動運転移動サービスに移行した。沖縄県北谷町においても，2021年３月から海岸線走路（町有地）において１人の遠隔運転手が保安要員のみが乗車する２台の自動運転車両を運行する形で無人自動運転移動サービスを開始した。また、中型自動運転バスでは、自動運転移動サービスの実現に向けて、多様な走行環境を有する５つの地域において実証実験を実施した。また、「SIP自動運転」においては、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。このうち、2019年11月に自動運転サービスを本格導入した道の駅「かみこあに」では、１年以上にわたる安全な運行管理、延べ6,000kmを超える安全な運行を継続している。また、トラックの隊列走行について、2021年２月に新東名高速道路において、後続車無人隊列走行を実現した。

さらに、高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神の６車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させるとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を実施した。

（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、利用者の多様なニーズに応え、更なる利便性の向上を図るために、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う一括定額運賃、需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる変動迎車料金を2020年11月に導入した。

（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、より的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。

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、「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2030年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んだ。具体的には、東京国際空港については、2020年３月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・安全対策や地域への丁寧な情報提供を行った。

成田国際空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年３月29日から空港処理能力を年間約４万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、2018年３月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、Ｂ滑走路延伸・Ｃ滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めた。

（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。

2019年５月に公布された「道路運送車両法の一部を改正する法律」（令和元年法律第14号）において、自動車検査証を電子化するとともに、多様なサービス創出に向け、電子化された自動車検査証のICチップに空き領域を設定し、民間等における利活用を可能とすることとした。

その具体的な利活用方策については、「自動車検査証の電子化に関する検討会」において検討がなされ、2020年６月にとりまとめられた報告書においては、自動車を取り巻く環境が大きく変化し、

情報連携することが一層重要になってくることが想定される中長期的な展開も見据え、組織や業界の垣根を越えた複数の主体による自動車関連情報の情報連携に向けた期待が示された。