2019年度合同業務説明会資料

交通政策部の仕事について

令和元年7月

国土交通省近畿運輸局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

本日の構成

1. ・交通政策部の組織
2. ・交通に関する法律
3. ・近畿運輸局の地域公共交通政策
4. ・地域公共交通に関する最近の動き
5. ・さいごに

交通政策部の組織

交通政策部長

- 計画調整官
- 交通企画課
- 環境・物流課
  - 物流施設第二係
- 消費者行政・情報課

交通企画課

公共交通維持・活性化及び観光振興施策の推進。
地域の交通計画等の策定及び推進。

環境・物流課

環境問題への取り組み。
総合的物流効率化施策の推進及び倉庫業の登録。

消費者行政・情報課

交通バリアフリー化の推進・交通における情報化。
交通ニーズの把握等消費者利便の向上。
行政相談。
公共交通事故被害者支援。

交通政策基本法とは

国土交通省

交通政策基本法は、豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通政策基本計画を閣議決定しなければならない旨を定めることにより、例えば以下のような交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律です。

＜交通に関する課題＞

○　人口減少、少子高齢化が加速度的に進展し、特に地方のバスなどの運輸事業の経営悪化が深刻化している中で、過疎化が進む地域における生活交通の確保

○　国際的な競争がますます激しくなる中で、経済成長著しいアジア太平洋地域の活力を取り込むために、国際的な人流・物流のネットワークを充実させること

○　東京を始めとする太平洋側の諸都市が、近い将来、大地震に見舞われる可能性が高い中、東日本大震災の経験を踏まえ、巨大災害への備えを万全なものとすること

↳ **交通政策基本計画の策定・実行により、政府が一丸となって対応**

↳ **国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展を実現**

○交通政策基本法（平成２５年法律第９２号）（抄）

（目的）

第一条　この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

交通政策基本計画の概要

国土交通省

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】
（1）人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生　（2）グローバリゼーションの進展　（3）巨大災害の切迫、インフラの老朽化
（4）地球環境問題　（5）ICTの劇的な進歩など技術革新の進展　（6）東日本大震災からの復興　（7）2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針	A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	B. 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	C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
基本法上の国の施策	【日常生活の交通手段確保】（16条） 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】（17条） 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】（18条） 【まちづくりの観点からの施策推進】（25条）	【産業・観光等の国際競争力強化】（19条） 【地域の活力の向上】（20条） 【観光立国の観点からの施策推進】（26条） 【国際連携確保・国際協力】（30条）	【運輸事業等の健全な発展】（21条） 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】（22条） 【環境負荷の低減】（23条）
施策の目標	①自治体中心に、ｺﾝﾊﾟ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 ②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 ③バリアフリーをより一層身近なものにする ④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我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める ④我が国の技術とノウハウを活かした交通ｲﾝﾌﾗ・ｻｰﾋﾞｽをグローバルに展開する	①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする ②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 ③交通を担う人材を確保し、育てる ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

【関係者の責務・連携】（8～12、27条）
【総合的な交通体系の整備】（24条）
【調査・研究】（28条）
【技術の開発及び普及】（29条）
【国民の立場に立った施策】（31条）

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

改正地域公共交通活性化再生法（平成26年5月成立）の概要

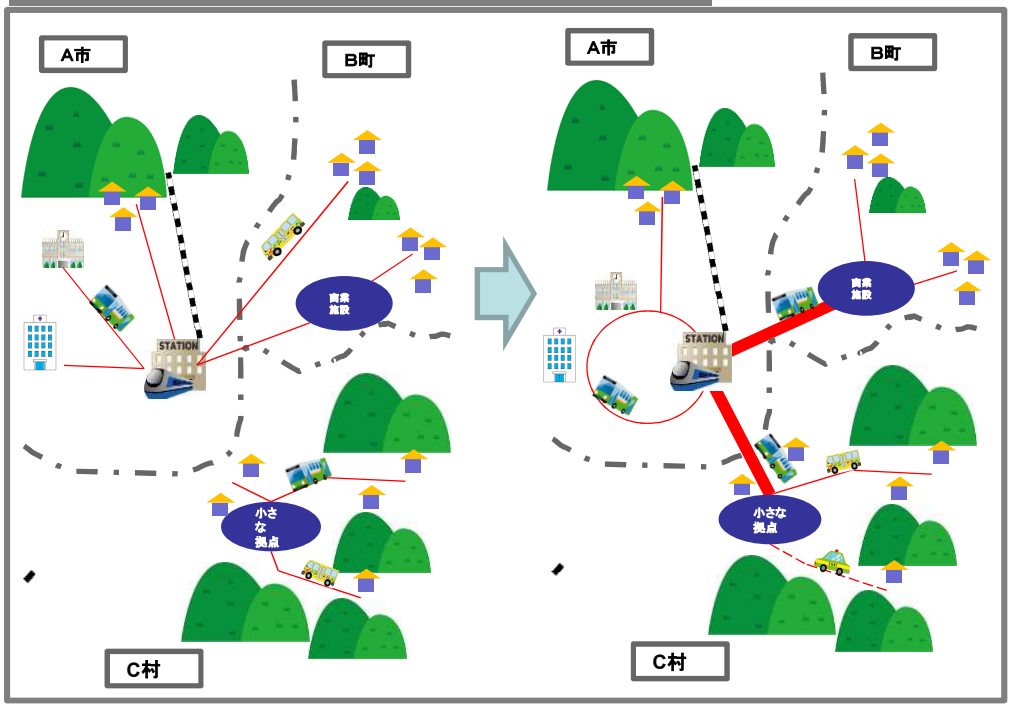
国土交通省

交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）の具体化

- 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- まちづくりの観点からの交通施策の促進
- 関係者相互間の連携と協働の促進

等

地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。（A市・B町・C村全体で取り組む）
◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

①地方公共団体（都道府県、市町村）が中心となり、
②まちづくりなど関連施策と連携し、
③面的な公共交通ネットワーク　　を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画
＝地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、地方公共団体が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携しつつ
地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画
＝地域公共交通を再編するために、具体的に行う取組

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒国土交通大臣の認定を受けたものについては、
重点的な支援

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

近畿運輸局の地域公共交通政策（主な取組み）

国土交通省近畿運輸局

現状

近畿においても、人口減少やモータリゼーションの進展などに伴い、地域公共交通の利用者の更なる減少が見込まれ、交通事業者の自助努力のみによる地域公共交通ネットワークの維持には限界があるなど地域における公共交通に関する中長期的な課題が山積しているところ。

近畿運輸局の地域公共交通政策

このような中、国土交通省としては、地域公共交通網形成計画の策定推進やバスの運営費補助などを行っているが、これに加え、近畿運輸局では、持続可能な地域公共交通を実現するため、その中心的役割を果たす地方公共団体の状況に応じた3つの施策を総合的に行っているところ。

＜STEP1＞【コミュニケーション】 運輸局長・支局長等の首長訪問

これまで地域公共交通に関心の薄かった地方公共団体を中心に、**運輸局長・支局長等が訪問**を行い、首長に、地域公共交通の課題解決の重要性を働きかけ。

＜STEP2＞【基礎をおさえる】 人材育成研修・シンポジウムの開催

持続可能な地域公共交通の実現のためには、法制度や予算制度を充実させること以上に地域公共交通に精通した人材を育てることが必要。
近畿運輸局では、法制度や予算制度などを説明する**「基礎編」研修**、ケーススタディについて課題解決に向けたディスカッションなどを行う**「応用編」研修**、全国的な観点から幅広く優良事例を共有するための**「地域公共交通シンポジウム」**を実施。

人材育成研修（基礎編）　人材育成研修（応用編）　地域公共交通シンポジウム

＜STEP3＞【実践を行う】 地域連携サポートプランの実施

「地域連携サポートプラン」は、近畿運輸局（運輸支局等）が、地域交通に関する課題を抱える自治体と**協定を結んだ上で**、継続的な協働作業を経て、近畿運輸局が当該自治体に対して**提案書の交付**を行い、
地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画などを通じた課題解決につなげる取組み。

近畿運輸局 『地域連携サポートプラン』

国土交通省近畿運輸局

■地域連携サポートプランとは

対象自治体の公共交通に関する課題について、近畿運輸局が現地に赴き、意見交換等を通じて自治体に寄り添いながら、一緒になって解決策を考えるものです。

『地域連携サポートプラン』の進め方

自治体との協定締結	･･･近畿運輸局と自治体との間で「地域連携サポートプラン」協定を締結
▼ 現状把握などを踏まえた課題整理	･･･自治体と連携して、地域公共交通に関して現地調査も含めた現状把握、意見交換などにより、課題を整理
▼ ワークショップの開催（運輸局・支局）	･･･学識経験者など第三者の観点から様々な意見や解決策を聴取
▼ 課題解決に関する提案書交付	･･･近畿運輸局より課題解決に資する提案書を交付
▼ 課題解決に向けた取組実施 提案の実現に向けたフォローアップ	･･･課題解決に向け、協議会参画や支援制度紹介で自治体をサポート

提案書交付自治体

【平成28年度】

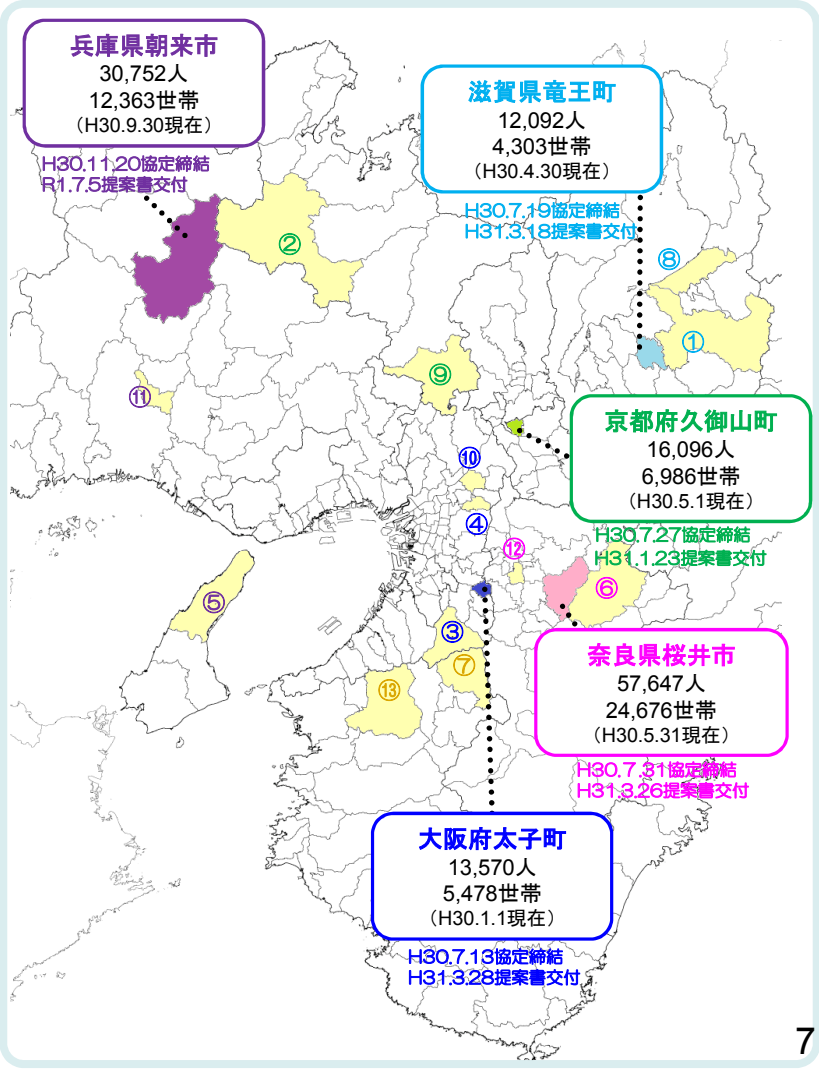
① 滋賀県東近江市 （H29.5）
② 京都府福知山市 （H29.7）
③ 大阪府河内長野市 （H29.5）
④ 大阪府大東市 （H29.5）
⑤ 兵庫県淡路市 （H29.3）
⑥ 奈良県宇陀市 （H29.4）
⑦ 和歌山県橋本市 （H29.4）

【平成29年度】

⑧ 滋賀県彦根市 （H30.3）
⑨ 京都府亀岡市 （H30.3）
⑩ 大阪府寝屋川市 （H30.3）
⑪ 兵庫県福崎町 （H30.2）
⑫ 奈良県広陵町 （H30.3）
⑬ 和歌山県紀の川市 （H30.3）

※（ ）内は提案書交付月

『地域連携サポートプラン』対象自治体



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 概要

国土交通省

検討の背景・必要性

- ○ 都市部と地方部では交通に係る現状や課題が大きく異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。
- ○ 一方サービス面では、技術革新を受け、IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発になっている。
- ○ MaaSは交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方までも変え得る。
- ○「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、**「日本版MaaS」**の実現に向けた早急な検討が必要である。

地域横断的な取組

MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進

- ○ **連携データの範囲及びルールの整備**
  - オープン化すべきデータ（協調領域のデータ）とそれ以外のデータ（競争領域のデータ）の線引きを早急に国が提示
- ○ **データ形式の標準化**
  - 交通事業者に対して、国の推奨データ形式によるデータ整備を奨励
- ○ **API仕様の標準化・設定の必要性**
  - セキュリティや個人情報保護に留意しながら、交通事業者とMaaS事業者間のデータ共有用のAPI仕様を標準化
- ○ **データプラットフォームの実現**
  - 入手可能なデータと利用条件が明示されるデータプラットフォームを実現
  - 交通事業者へのフィードバックの仕組みや他産業との連携機能も設計
- ○ **災害時の情報提供等データの公益的利用**
  - 災害時にも利用者に運行情報が適時適切に提供されるよう設計

運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- ○ **事前確定運賃について**
  - 利用者の予見可能性を高めるため、タクシーに事前確定運賃を早急に導入
- ○ **サブスクリプション（定額制）について**
  - 利用者ニーズに沿ったきめ細やかなサービスの導入を奨励
- ○ **ダイナミックプライシングについて**
  - 実証実験等を通じた社会受容性の確認から検討
- ○ **現時点のMaaSに関する法制上の整理**
  - サービス形態は様々なものが想定されるため、旅行業法の適用の有無に留意
- ○ **MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討**
  - MaaSの適正運用と事業者の負担低減のために法令を含む制度のあり方を検討
- ○ **決済について**
  - キャッシュレス対応の決済システムや乗車時の確認手段に必要な投資への支援

まちづくり・インフラ整備との連携

- ○ **都市・交通政策との整合化**
  - 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画等、都市・交通政策との整合がとれたサービス設計
- ○ **多様なモード間の交通結節点の整備（拠点形成）**
  - 乗り換え抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善
  - 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点の整備
- ○ **新型輸送サービスに対応した走行空間の整備（ネットワーク形成）**
  - 自動走行に対応した道路空間の基準等を整備
- ○ **まちづくり計画への移動データの活用**
  - MaaS経由の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備
  - まちづくりでのデータ活用方法を整理

新型輸送サービスの推進

- ○ **実証実験に対する支援**
- ○ **自動運転による交通サービスの提供拡大に必要な施策の検討**

その他の取組の方向

- ○ **競争政策の見直し**
- ○ **人材育成**
- ○ **国際協調**

➡ **地域ごとに異なる課題に対応するため、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」の5つの地域類型を設定し、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に向けた今後の取組の方向性を整理**

新モビリティサービス推進事業

国土交通省

背　景

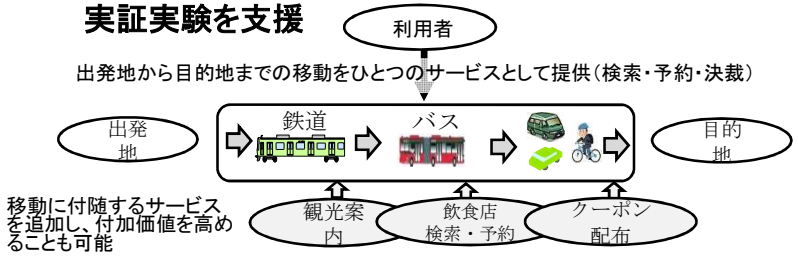
- 近年の交通分野においては、大都市圏における道路混雑、過疎地域における少子高齢化等に伴う交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS（Mobility as a Service）の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。国土交通省では、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、日本型MaaSのあり方、今後の取組の方向性を検討中。

都市部・地方部において、新たなモビリティサービスの創出を目指す。

多様な地域での実証実験の支援×オープンデータの実証実験　による新モビリティサービスの共通基盤の実現

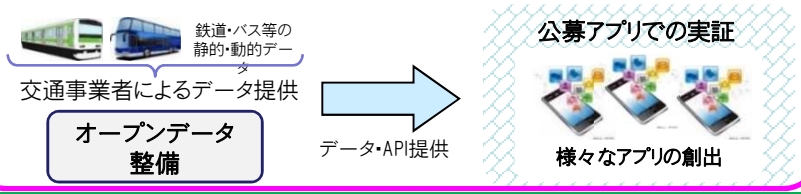
新モビリティサービス実証実験の支援

- **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**



オープンデータ化の推進に向けた実証実験

- **公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化を推進する上での諸課題を検討するため、オープンデータを活用した実証実験を実施**



日本型MaaSの共通基盤の構築の実現に向けた検討

- **新モビリティサービス実証実験の支援やオープンデータ実証事業の成果を踏まえつつ、日本型MaaS共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。**

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言概要
～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

国土交通省

**あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく
ニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現**

社会の変化	地域交通に求められる対応	具体的な施策
人口減少・高齢化 ・需要減→事業収支の悪化 ・運転手不足 ・運転免許返納の要請の強まり	モビリティの維持・確保・改善	**地域公共交通に関する計画制度の実効性強化** ・法定計画の実効性確保 ・広域的な法定計画策定 ・法定計画を実現する補助制度　等 **交通事業者の連携・協働の取組の柔軟化・円滑化のための環境整備** ・競争政策の適用の見直し　等 **事業制度の柔軟化** ・地域交通の維持・利便に資する運賃制度 ・タクシーの相乗りの制度化・乗合タクシーの導入円滑化 ・自家用有償旅客運送の実施の円滑化　等
AI・IoT等のイノベーション ・自動運転、MaaS、AI活用オンデマンド交通など、新たなモビリティサービスが登場	新たな技術の社会実装	
その他 ・インバウンドの増加 ・コンパクト・プラス・ネットワーク	計画的なまちづくりとの連携	**MaaS等新技術・サービスの展開、観光二次交通の充実等戦略的支援の充実** ・MaaS等新技術・サービスのための環境整備 ・観光二次交通の支援　等

交通政策審議会等で詳細を検討