



全ての地域で  
誰もがアクセス可能な  
交通の提供に関する  
G7各国の政策集

2024.4



ISE-SHIMA MIE  
Transport Ministers' Meeting





# 謝 辞



2023年6月16日から18日の期間において開催した「G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合」では、「イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現」というテーマの下、G7 交通大臣会合としては初めて「地方等での移動手段の確保」、「バリアフリー化の推進」、「交通分野の脱炭素化」を主要な議題として取り上げ、G7 各国大臣等と協議を深めました。

これらの政策課題は、G7 各国の交通部門が直面している、高齢化の進行や、温室効果ガスによる気候変動といった社会的課題に起因しているものであり、G7 各国が認識を共有し、取り組むべき施策の方向性を、大臣宣言として取りまとめ、世界に発信できたことは、非常に大きな成果であったと考えています。G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合に関わられた全ての方々に改めて感謝申し上げます。

また、会合にはウクライナのクブラコフ復興担当副首相にもご出席いただき、ウクライナの復興のための支援について、G7 としての取組の方向性を確認することができました。

この宣言で、G7 は、人口が減少する地方を含む地域において、技術革新や、まちづくり政策など様々な手法を活用して、誰もがアクセス可能な交通を提供する重要性についても確認し、ベストプラクティスや解決策の共有を目的に、G7 各国の政策集をとりまとめることを合意しました。

本政策集は、G7 各国の交通政策当局から各国の事例を共有していただき、取りまとめたものです。今回、政策集の作成に当たり、G7 各国の交通政策当局のご協力に心から感謝申し上げます。この政策集が、交通の課題に熱意を持って取り組む方々のご参考になれば幸いです。

2023年 G7 議長国

日本 国土交通大臣 **齋藤 鉄夫**





# T a b l e o f C o n t e n t s



- 03 1. 政策集作成の経緯
- 04 2. 交通の意義と取り巻く状況
- 04 3. 各国が直面する課題とチャンス
- 05 4. G7 各国の政策及び方策



- 10 フランス共和国事例



- 15 アメリカ合衆国事例



- 22 英国事例



- 24 ドイツ連邦共和国事例



- 26 日本事例



- 34 イタリア共和国事例



- 36 カナダ事例



- 41 欧州委員会事例





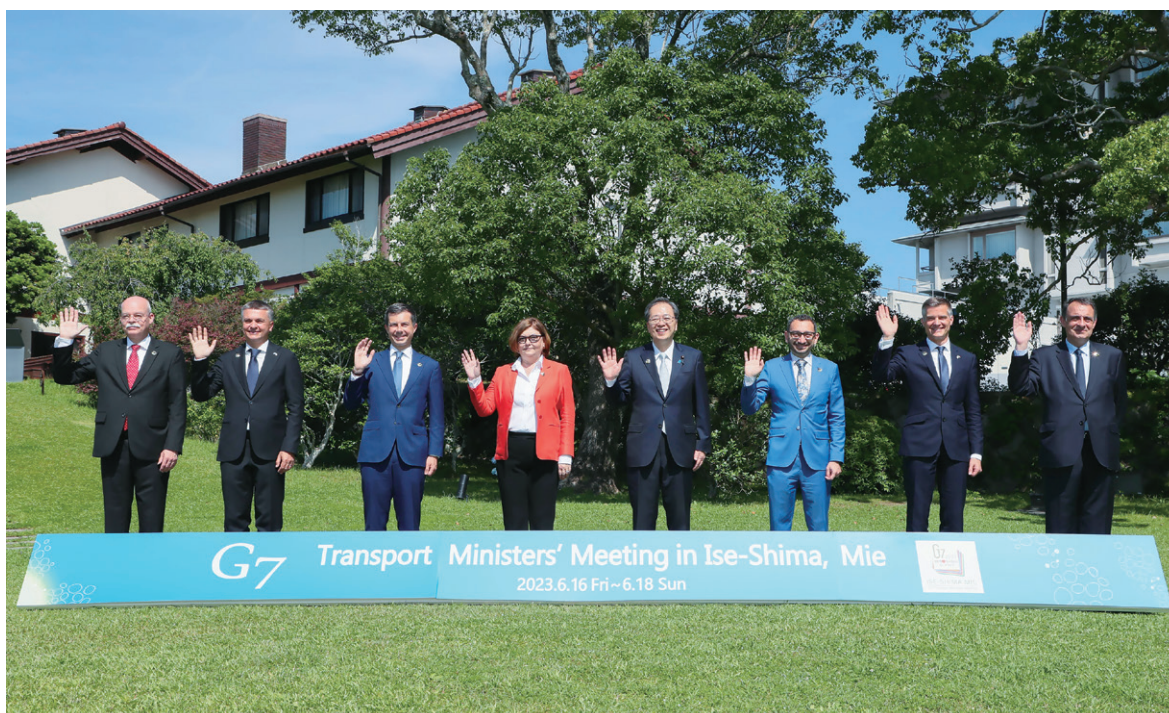
## 1. 政策集作成の経緯

2023年は日本がG7の議長国を務め、2023年6月16日（金）から18日（日）の期間において、「G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合」を三重県志摩市で開催した。

本会合では「イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現」というテーマのもと、各国における課題や関連施策を共有するとともに、G7として共に取り組むための方向性及び方策について協議を行った。

「地域における移動手段の確保」、「バリアフリー化の推進」、「交通分野の脱炭素」を主な議題とした協議の結果、G7の交通部門が共通して直面する社会的課題の解決において、誰もがアクセス可能で持続可能な交通の確保の重要性を確認し、イノベーションや連携が不可欠であることを認識した。

また、会合での議論を踏まえ、G7交通大臣宣言を採択した。当宣言では、以下の通り、G7各国が、解決策を共有し、ベストプラクティスを促すために、G7各国の政策と方策に関する報告書をまとめることとした。



## 参 考

### ■ G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合大臣宣言（抜粋）

16. 利用可能なあらゆる選択肢を活用することにより、より効率的、持続可能、手頃、公平、利用可能かつ便利な移動方法を提供する重要性を認識する。その方法として、技術的進歩、新しいモビリティサービス及びアクセス可能性に配慮しつつ設計・開発され、自動化され接続された道路交通の提供、また様々な関係者と連携・協働した持続可能な都市政策の実施があるが、その目的は、全ての地域、特に人口が減少する地方を含む、経済活動中心地の外側にある地域の人々に対し、シームレスなドアツードア・アクセスを向上させることにある。その認識に基づき、我々は、解決策を共有し、ベストプラクティスを促すために、G7各国における政策と方策に関する報告書をまとめることを決定する。





## 2. 交通の意義と取り巻く状況

交通システムとサプライチェーンにおけるインフラは、持続可能な経済成長や繁栄、雇用を支える基礎であり、経済的機会と必要不可欠なサービスへのアクセスを提供し社会的福祉に資するものである。また、移動性を向上させ、人、文化及びアイデアを結びつけるものである。

しかし、近年、世界中での新型コロナウイルス感染症の感染拡大及びロシアによるウクライナ侵略のような外的ショックや、高齢化や気候変動のような社会経済情勢の変化によって、交通システムとそれに依存するサプライチェーンは乱されており、交通のもたらす潜在的便益が損なわれてきている。

また、地方に暮らす人々、高齢者、障がい者、低所得世帯、先住民族、最も脆弱な立場にある人々、その他不利な立場に置かれた人々が交通への障壁に直面している。あらゆる人が多様な交通手段へのアクセス可能性を獲得すること、それらを手頃な価格で手に入れることに支障が生じている。さらに、交通分野でもジェンダーの公平性と平等性が不可欠であることは言うまでもない。

加えて、人為的な気候変動が加速化し、各国の交通インフラに深刻なリスクをもたらしている。

こうした変化に対応する必要があるとあり、各国の取組を後押しし、促進するためには、イノベーションのさらなる活用が必要不可欠である。

## 3. 各国が直面する課題とチャンス

### (1) 地方での公共交通へのアクセスの確保の必要性

上記で述べたように、地方に暮らす人々等が交通への障壁に直面している。この背景として、都市化及び過疎化が進む中で、交通需要が減少し、交通の維持が困難となっている場合がある。

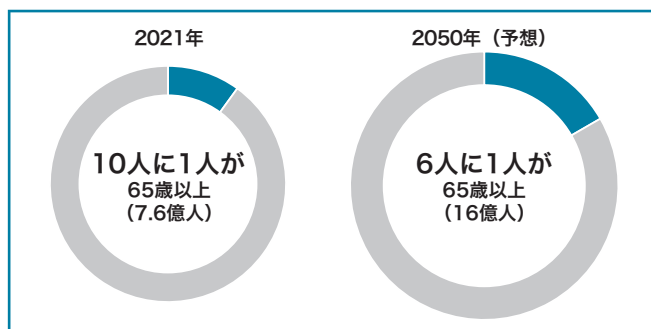
国際連合人間居住計画（UN-Habitat）によると世界の人口に占める都市人口の割合は2021年の56%から2050年には68%まで増加すると予想されている。一方、地方に居住する人の割合は1950年には38%であったが2020年には22%となっており、2070年には18%まで低下すると予想されている。このような現状において、地方における交通の需要が減少し、交通の維持が困難となり、医療や教育などのサービスや雇用へのアクセスが低下することが懸念されている。

既に、こうしたサービスへのアクセスに地域間格差が生じている地域では、オンラインでのサービスも普及しつつあるが、医療などのサービスを受けるために、かなり遠距離を移動するケースもある。また、交通網が発達していない地域では、就労の機会が限定的となっている場合もある。

### (2) 高齢化に伴うバリアフリー化の必要性

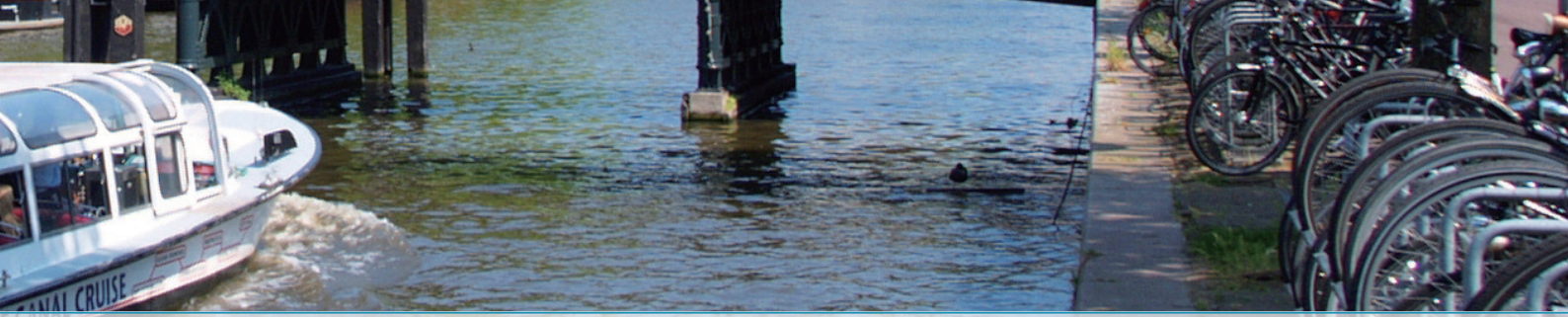
交通への障壁には、交通を円滑に利用できるかという問題もある。この点、世界では65歳以上の人口が2021年に7億6千万人であったのに対し、2050年には16億人まで増加すると予想されている。全人口に占める65歳以上の人口の割合も、現状の10人に1人に対し、2050年には6人に1人まで増加すると予想されている。

#### ▼世界の高齢化率



(出所) UN 「World Social Report 2023: Leaving No One Behind in an Ageing World, United Nations」を基に作成。





高齢者が社会参加を果たし、医療等のサービスを利用する上で交通へのアクセスが必要である。高齢者が増加する中では、より一層、駅や車両等のバリアフリー化が求められる。また、交通網が通勤目的で設計されているケースもある。例えば、通勤のための路線は、通院にあたって支障が生じている場合もあるため、高齢者の利用形態に合わせた交通網の設計が必要な場合がある。

### (3) イノベーションの活用

これまで述べてきた課題については、新しいテクノロジーやサービスを導入することで対応できる可能性がある。AI やIoT が様々な分野で実装され始めており、交通分野でも、ドローンや空飛ぶ車などの新しい輸送手段や、自動配送車や自動走行車、スマートロードなどが登場している。また、MaaS やシェアリングサービスなど、既存の輸送手段を効率的に活用する新たなサービスも登場している。

## 4. G7 各国の政策及び措置

### (1) 交通へのアクセスに関する基本的な法律・計画

先に述べたような社会・経済背景も踏まえて、G7 各国では、交通へのアクセスに関する法律の制定や包括的な計画が整備されている。これらの法律や計画に基づいて、誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現に向けた各種施策が行われている。

例えば、フランスではモビリティ・オリエンテーション法 (Loi d'orientation des mobilités, LOM) を策定し、全ての人が交通にアクセス可能とすることを目的としたソリューションやアドバイス・サービスを提供している。また、イタリアのインフラ・運輸省は、都市における持続可能なモビリティ計画 (Urban Sustainable Mobility Plans, USMP) を策定し、都市部の公共交通サービスの不足に対応するための計画の策定支援を実施している。また、同計画の適用が、2023 年 1 月以降に大量交通輸送及び自転車交通に係る資金援助を受けるための必須条件となった。

日本では、人口減少等による移動の問題が深刻化するとともに、公共交通事業者もコロナ禍による需要の落ち込みにより経営環境が悪化しており、現在、地域公共交通について、将来にわたって安定的なサービス提供をいかに実現していくのが大きな課題となっている。これまで、地域住民の移動手段の確保に向け、地域交通法に基づき、地域公共交通のマスタープランである地域公共交通計画の作成を進める等、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いる。また、依然として厳しい地域公共交通の状況を踏まえ、国土交通省では、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることとしている。例えば、福祉・教育分野と連携し、路線バスや通院バス、スクールバスを一つに集約するなど、交通と他分野の連携が始まっているほか、交通事業者間でも、「競争」から「共創」へ転換し、独占禁止法の適用除外を受けた共同経営が実施されてきた。加えて、「リ・デザイン」の促進のため、2023年には地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置づけるとともに、支援制度の創設・拡充が盛り込まれた改正地域交通法が施行された。さらに、総理の指示も踏まえて、地域の公共交通の「リ・デザイン」と地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を設置し、上記に限られない様々な共創の事例を踏まえ、関係省庁と共に、政府一丸となって地域の抱える足の問題について検討を深め、デジタルも活用して地域の実情に寄り添った解決策を検討している。



## ▼交通へのアクセスに関する基本的な法律・計画

|       | フランス  | イタリア  | 日本  |
|-------|---|---|---|
| 政策名   | モビリティ・オリエンテーション法 (Loi d'orientation des mobilités, LOM)   | 都市における持続可能なモビリティ計画 (Urban Sustainable Mobility Plans, USMP)   | 地域交通法   |
| 政策の背景 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済的、社会的に脆弱な立場にある人、移動に困難を抱える人のモビリティへのアクセスの改善の必要性</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部の公共交通サービスの質量両方の不足</li> <li>・モーダルシフトの促進や都市モビリティへの新たな手段の導入の必要性</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少や少子化、マイカー利用の普及、ライフスタイルの変化等による地域公共交通の需要減少</li> </ul> |
| 政策の目的 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての人がモビリティにアクセスできるようにする</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種取組の計画策定を支援する</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進する</li> </ul>  |
| 実施事項  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の住民グループの特性に応じたソリューションの提供</li> <li>・プラットフォームを介したアドバイスやサービスの提供</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・計 250 億ユーロ以上の案件に対する計画策定支援</li> <li>・大量交通輸送及び自転車交通に係る資金援助のための必須条件</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の多様な関係者との連携及び協働による地域活性化</li> <li>・地方鉄道の再構築</li> </ul> |

## (2) 地域における交通手段の確保への支援

地域における交通手段を確保するため、補助金等による運行支援が行われている。例えば、イタリアでは、USMP の支援の元で鉄道や船舶、自転車等の多様な交通の運行に必要なインフラの導入や通勤・通学時の移動計画への融資を実施している。日本でも、地域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、バス、タクシーの運行、離島航路・航空路の運行等に支援を行っている。また、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた上で、ネットワーク形成に必要な交通拠点の施設整備を行う場合に、国も支援を行っている。

他方、日本では、補助金による運行支援以外にも、運行の支援のあり方が存在する。一つは、中小の交通事業者の連携を促す取組である。例えば、日本では、国土交通省による助言や助成等もあり、九州地域の地域航空 3 社と大手航空 2 社が 2019 年 10 月に「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」(EAS LLP) を設立し、2023 年 10 月に同組合を発展させた「地域航空サービスアライアンス協議会」(EAS Alliance) を設立した。同協議会では、人口減少に伴う利用者の減少に対応し、持続可能な地域航空を実現するために、大手航空会社のノウハウや販売力、発信力の活用や同一機種の利用を通して販売力の強化や協業の深化を目指している。

さらに、日本では大量輸送機関としての特性が発揮できていない鉄道路線の再構築に向けた法改正が 2023 年に行われた。本法改正は、鉄道事業者又は自治体から要請があった場合に、国が、自治体、鉄道事業者等による協議会を組織し、その協議会において、鉄道輸送の維持・高度化や他の交通モードへの転換を議論し、方針を策定することとした。これにより、利便性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークが実現することが期待されている。

## (3) 公共交通のアクセスの改善

公共交通のアクセス改善は、G7 の複数の国で取り組まれている。

カナダでは、交通データを活用した transformation data information hub & mobility performance indicator が開発され、交通のパフォーマンス状況（所要時間）を可視化しており、改善策の検討に貢献している。

日本では、利用者の利便増進を図るため、自治体が交通事業者等と連携し、路線ネットワーク・運賃、ダイヤ等の見直し等を行うことを促進している。具体的には、自治体が、見直しに関する事業計画を作成し、それを国が認定した場合、運行支援等を行うことで、事業の実施を促進する。

ドイツでも、サービスやオペレーションの改善（運行本数等）などに関するモデル的なプロジェクトへ





の資金援助を目的とした地方公共交通モデルプロジェクトが実施されている。また、ドイツでは、公共交通機関の電子チケットであるドイツランドチケット（Deutschlandticket）が全国の地方及び地域で導入され、全ての公共交通機関を毎月定額で利用できるようになっている。フランスでも、全ての人がより簡単に既存の交通サービスを利用できるようにするために、共通切符の導入の検討が進められている。短期的には、従量課金機能を備えたアプリケーションのパイロット運用を実施予定であり、長期的なビジョンとして、チケットの相互運用性の向上、発券システムの改良などを掲げている。

さらに、G7 各国において、高齢者や障がい者等の移動に障害を抱える方のアクセスの改善が取り組まれている。アメリカにおいては、障がい者のアクセス向上のため、例えば、航空機内で車椅子のままトイレが利用できるようにするための規則の制定や、鉄道駅・施設のバリアフリー化も推進している。また、障がい者が電気自動車の充電設備や自動運転車両等をより使いやすくなるようなインクルーシブ・デザインも推進している。日本においても、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が制定され、駅等の旅客施設や車両の構造等の基準が定められている。また、旅客施設等の段差解消やエレベーター設置などへの補助が行われている。ハードの改修以外の取組として、フランスにおいて地域の交通部と民間企業の Mon Copilote が連携して開発したプラットフォームでは、移動に制約の伴う人が、同行者を探し、移動支援サービスを受けることができる。イギリスでは、2030 年までに障がい者が容易に、自信を持って、追加費用なしで移動できる包括的な交通システムを構築するという野心的な目標を達成するために、2018 年にインクルーシブな交通戦略を発表した。同戦略では、鉄道利用時に介助を予約するためのアプリの導入や、交通事業者用のトレーニングパッケージの導入など、95 の公約と施策を策定した。

さらに、アメリカでは、地域コミュニティの復活の観点から既存の交通インフラを見直すプログラムが実施されている。高速道路等の交通インフラにより、様々な機会へのアクセスを物理的に阻害された地域や公共交通施設による大気汚染や騒音等の影響を受ける地域に対し、コミュニティ及び近隣地域を再び接続するための（Reconnecting Communities and Neighborhoods, RCN）補助金プログラムを提供している。

## (4) 新たなモビリティサービスの導入

地方では交通へのアクセスが都市部と比べて限定的であるが、新技術の活用により、交通機関を補完、代替するために、地域ごとの状況に対応した柔軟かつ革新的なモビリティサービスの導入が有効である。G7 各国で進められている取組は、4 つの分野に分けることができる。

- ① **小さな需要に対応できるサービス導入**：利用者は乗客として移動する。需要に対応した柔軟な輸送を特徴とするオンデマンド交通（On-demand Transport）や、ボランティアによるコミュニティトランスポートが該当する。
- ② **自動走行の導入**：コネクテッド技術や自動運転技術を活用することで運転手が乗車しなくても走行可能な移動手段であり、自動走行バスや自動運転車両が該当する。
- ③ **マイクロモビリティの導入**：短距離の移動や公共交通機関への接続に利用されることが多く、電動自転車やモペットなどのマイクロモビリティ及びこれらのシェアリングサービスが含まれる。
- ④ **様々な移動手段の連携**：公共交通を含む様々な移動手段を連携させ、一元的に利用できるようにし、利用者の利便性を向上させる。物理的なインフラであるモビリティハブ及び、デジタルプラットフォームであるモビリティ・アズ・ア・サービス（Mobility as a Service, MaaS）が該当する。

### ▼新たなモビリティサービス





## ① 小さな需要に対応できるサービスの導入

需要に対応した柔軟な輸送を特徴とするオンデマンド交通（On-demand Transport）や、ボランティアによるコミュニティトランスポートが該当する。

### (i) オンデマンド交通

オンデマンド交通は、柔軟な経路及び運行ダイヤの設定が特徴であり、多様なニーズを持つ人々のアクセス向上に貢献している。乗客は電話やモバイルアプリを用いて出発地や目的地、送迎時間などを指定して乗車する。

オンデマンド交通には大きく2種類の役割があり、交通機関を補完する役割を主に担うものと、交通機関を代替するものが存在する。

日本では、道路運送高度化事業という名称で、持続可能かつ定時性、速達性及び快適性に優れた地域旅客運送サービスの確保を目的として、AI オンデマンド交通の導入を補助している。また、ドイツでも、オンデマンドサービスのモデル事業が実施されている。

オンデマンド交通の導入にあたっては、地域のニーズを把握し、多様な利用者の需要に適した運行設計を行うことが重要であり、France Mobilités の研究によると、オンデマンド交通が交通機関を補完することで公共交通機関の利用を促すことが明らかになっている。

### (ii) コミュニティトランスポート

コミュニティトランスポートは、地域社会のニーズに応じて住民が自主的に組織する非営利の移動手段である。

例えば、フランスでは Covoit' santé 63 という取組が過疎化の進む地域で実施されており、地域のボランティア運転手などが参加している。

コミュニティトランスポートはボランティアによって担われることが多いため、ノウハウや技術、人材、資金等の不足が課題となっている。このような課題に対して、例えば、ドイツのバーデン＝ビュルテンベルク州では州立の管理機関を設け、自治体や住民によるコミュニティトランスポートの開発や運営を支援している。また、路線計画や運行、管理に係るマニュアルやIT ツールも用意している。

## ② 自動走行の導入

自動走行車は人間の操作等の指示を受けずに自身のシステムのみで走行可能となっている。

英国ではコスト効率の改善、二酸化炭素排出量の削減、交通の安全性とセキュリティの向上、様々なサービスへのアクセスの確保といった目的で自動走行車や自動運転車の実用可能性が検証されている。例えば、病院へのアクセス向上を目的とした自動走行ヘルスリンク（Autonomous Healthlink）というゼロエミッションの自動運転システムの試験運用が行われている。また、スコットランドのハイランド及び島嶼地方のインパネスでは、地元の大学のキャンパスと都市の主要な場所を自動運転車で結んでいる。

カナダも、交通安全を向上させ、十分にサービスを受けていない人々の移動手段の選択肢を広げるといった大きな期待の元、自動運転システムの安全性テスト及び実装を支援している。例えば、カナダ運輸省は、自動運転システム搭載車両のガイドラインを公表するとともに、「交通システムにおけるコネクティビティと自動化の推進プログラム」などの資金援助プログラムを実行し、カナダ国内の様々な都市で、自動走行車両を活用した実験的な取組などを支援している。

フランスでは、自動化技術の法規制に関する枠組を整備するとともに、研究や実験の支援を行うために、自動走行車の開発戦略を2018年に策定した。2020年には、自動走行車両やコネクティビティを活用し、適切かつ実現可能な交通サービスを展開するために、同戦略を改定した。具体的には、安全性の検証作業の強化や、自動走行交通に関する課題の解決、パイロットサービスの展開、ヨーロッパとの統合を推進している。

日本でも、自動運転は、地域の足を担う公共交通の維持に資すると期待されており、自動運転に係る国全体の戦略である「デジタルを活用した交通社会の未来」を定めて、自動運転の実用化に向けて取組を推進している。2023年4月には、改正道路交通法の施行により、レベル4に相当する限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの実現が可能となったことを受け、同年5年には、国土交通省の認可を受けて、福井県永平寺町において、運転者を配置しないレベル4での自動運転移動サービスが開始された。政府としては、2025年度目途50か所程度、2027年度100か所以上で自動運転移動サービスを実現できるよう、地方公共団体が実施する自動運転の社会実装に向けた取組に対し、事業性の確保に必要な初期投資等に係る支援を行っている。





### ③ マイクロモビリティの導入

マイクロモビリティとは、電動スクーターや電動自転車、電動キックボード等の軽量の移動手段であり、近年急速に普及している。マイクロモビリティを利用することで長距離を少ない体力で移動できるようになることや、環境への負荷が低いことが、その特徴である。

イタリアでは、USMPの支援の下、自転車交通への資金援助として2億2,500万ユーロを拠出し、自転車ステーションの設計や自転車の安全性に関する取組を推進している。フランスでは、LOMの掲げる移動の権利の保障にあたって、電動自転車が一つの重要なツールとして認識されている。EUでも、自転車利用を促進するために、「自転車に関する欧州宣言」が合意されている。

### ④ 様々な移動手段の連携

交通へのアクセスを向上させるにあたって、電車やバスなどの交通機関と様々な交通サービスを連携することが重要である。交通インフラを統合したモビリティハブとデジタルプラットフォームであるMaaSは移動手段の主な連携手法である。

#### (i) モビリティハブ

モビリティハブとはバスや鉄道などの交通機関を中心として構成され、オンデマンド交通やマイクロモビリティなど複数の移動手段が乗り入れる拠点である。交通拠点としての機能に加え、カフェやオフィスなど多目的な空間を有するコミュニティハブを構築し、地方の町の中心地を活性化させる取組も行われている。

日本では、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた上で、ネットワーク形成に必要な、交通拠点等の施設整備を行う場合に、国も支援を行っている。フランスでは、公共交通機関を利用できず、自家用車に依存している住民の移動ニーズに対応するために、MOBI'PLUMという取組を通して36の地方市町村でモビリティ・ステーションのネットワークを構築している。

#### (ii) MaaS

MaaSとは複数の交通関連サービスを単一のプラットフォームで連携・管理する取組である。

アメリカ・バーモント州のGo! Vermont Trip Plannerは地方に住む住民や障がい者、高齢者を主な対象としたMaaSである。バーモント州全域で利用され、オンデマンド交通など複数の移動手段の情報を一元的に提供している。

ドイツの首都ベルリンでは、Jelbiというアプリにおいて、自転車シェアリングシステム、電動スクーターなど様々な交通手段の決済を同一プラットフォーム上で実施できる。また、地方公共交通モデルプロジェクトでも交通に関するプラットフォームに開発を支援している。

日本では、地域・交通モードごとに多数の交通事業者が存在しているため、複数の交通モード・事業者を一つのサービスに連携し、より利便性の高い移動環境を整備すべく、MaaSを推進している。車いす利用者や視覚障がい者等、移動困難者のアクセスに配慮し、公共交通利用時に介助を一括で手配するサービスや利用者特性に合わせた徒歩経路のナビなどを提供する事業者がある。

また、MaaSにより提供されるサービスの向上のためには、参画する事業者等の間におけるデータの連携が不可欠となる。そのため、日本では、データ連携が円滑に行われることを目的として、連携するデータ項目や連携方法等といった、連携にあたり留意すべき事項を整理した「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定している。



# フランス共和国 事例 1

## 連帯モビリティ

### 現状・背景

- 経済的、社会的に脆弱な立場にある人や障がいを持つ人、移動に困難を抱える人にとって、交通にはしばしば困難が伴う。交通へのアクセスの改善は根本的な課題であり、フランス共和国政府は優先的に取り組む必要のある課題として認識している。
- モビリティ・オリエンテーション法 (Loi d'orientation des mobilités, LOM) は、具体的かつ待ち望んでいた進展をもたらすものである。同法は、地方自治体や交通事業者が、乗客のためにサービス全体の質を向上させ、利用者の移動の継続性を高め、革新的かつ交通モード横断的な情報サービスを出現させることを目的としている。



### 取組（施策）

- 「連帯モビリティ」という概念は LOM の掲げる政策目標の一つであり、交通の権利を保証する。経済的、社会的に脆弱な立場にある人や障がいを持つ人、移動に困難を抱える人が直面する移動の課題に対応するために、あらゆる場所で全ての人に対し移動を保証することを目的としている。
- 交通へのアクセスを確保し、様々な地域の様々な住民グループに適したソリューションを提供し、地方自治体が調整を行うよう求めるという LOM の目的を導入することが、運輸省にとっての課題となっている。
- **主な取組**
  - ・ 特定の運賃や特定の情報の提供により、現行の交通サービスをより包括的なものにする。
  - ・ 特定の目的に対応したサービスを開発する。(社会的に有用な交通機関、需要対応型の交通機関、コミュニティ・ガレージ、電動自転車レンタル、運転免許取得支援など)
  - ・ 交通に関するプラットフォームを通して、移動に関するアドバイスやサービスを提供し、最も弱い立場の人々を支援する。

## 事例

### ① Mon Copilote

- ・ Mon Copilote は、移動に制約の伴う人に対する、移動支援サービスである。プラットフォームでは、利用者は同行者を見つけ、日常的な移動の支援を受けることができる。利用者は、このプラットフォームを活用して旅程などを説明し、同行者を募集することができる。地元の交通当局との連携の元、クレルモン・フェランとポーにおいて、このプラットフォームが開発されている。



### ② MOBI'PLUM、地方におけるモビリティ・ステーション、オー＝ド＝フランス地域圏・パ＝ド＝カレー県 (2020 年)

- ・ 公共交通を利用できず、自家用車に依存している住民の移動需要に対し、その解決策として、地方 (36 の市町村、24,000 人) にモビリティ・ステーションのネットワークを構築している。モビリティ・ステーションには、電動バイクや電気自動車のシェアサービスや、電気自動車の充電設備が付帯されており、人々は好きなようにモビリティ・ステーション間を行き来できるようになっている。

### ③ Covoit' santé 63、オーベルニュ＝ローヌ＝アルプ地域圏・ピュイ＝ド＝ドーム県 (2019 年)

- ・ 地域の様々なアクター、ボランティア運転手、地域コーディネーターが参加し、過疎化の進む地域で地域ネットワークが強化されている。
- ・ 「健康カーシェアリング」は、利用者が広い意味で自分の健康管理を主体的、自律的に行えるようにするための手段である。ボランティアの運転手が住民を病院に連れて行くのを助け、また、人々は自家用車への乗り合いにより、ヘルスケアサービスへのアクセスを確保している。

## 効果

- 「連帯モビリティ」の概念は移動に限定されるものではなく、社会、雇用、統合の分野にもあてはまる。社会的責任を有する交通に関与する関係者によるエコシステムを団結させることが現在の課題である。包括的な交通を促進するために移動、社会、雇用、統合など様々な領域が協働で行動計画を策定する義務があり、領域横断で協力する必要がある。



#### (参考)

- LOM : <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites>
- Mon copilote : <https://mon-copilote.com/>
- MOBI'PLUM : <https://www.francemobilites.fr/projets/mobiplum-stations-mobilite-en-milieu-rural>
- Covoit' santé 63 : <https://www.youtube.com/watch?v=8ZjpNisFfyE>, <https://www.francemobilites.fr/projets/covoitsante-63>



## フランス共和国 事例 2

### 全ての交通手段で利用可能な共通切符の導入

#### 現状・背景

- 共通切符導入の背景：社会及び自然環境に係る課題に対応するため。
  - ・ 全ての人により簡単に既存の交通サービスを利用できるようにする。
  - ・ チケットシステム間の相互運用性を高める。
  - ・ 交通に関する行動や習慣の変化を促す。
  - ・ 国と交通当局が協力し合う。
- 共通切符は地方及び国の公共政策を改善するためのツールであり、全国で運賃を共通化するわけではない。
  - ・ フランスでは、温室効果ガス排出の 30%が交通によるものであり、移動の 80%が自動車によるものである。フランスには 200 のチケットシステムが存在し、713 の当局が交通の編成と管理を担当している。
- 共通切符は交通イノベーション庁の支援の下、開発された。同庁の主な使命は以下の 3 つである。
  - ・ イノベーションを促進する。
  - ・ 地方の交通政策を監督、主導する。
  - ・ 交通データ管理に関する政策の実行を管理、推進する。
- 持続可能な交通のためのイノベーションを、全ての関係者（地方及び地域の当局、運行事業者、企業、公共部門）と共に創出し、以下の 4 つの大きな課題に対応するために、交通イノベーション庁を設立した。
  - ・ 環境移行
  - ・ デジタル革命
  - ・ 地域の結束
  - ・ 危機に対する強靱性
- 交通イノベーション庁の目的
  - ・ イノベーションを特定、把握、参照する。
  - ・ 交通エコシステムにおいてオープンイノベーションを促進するための文化を醸成し、奨励する。
  - ・ イノベーションのエコシステムにおける関係者とのパートナーシップを確立する。
  - ・ 地方における試験的な取組及び規模拡大を支援する。
  - ・ 革新的なプロジェクトリーダーを支援し、イノベーションの阻害要因を除去する。
  - ・ 省庁の各部門が提供する既存及び新規サービスを調整、簡素化、一元化する。





## 取組（施策）

- 2023年初頭に交通エコシステムに係る全ての関係者を対象とした、デザインコンペが開催された。同協議会の目的は以下の2つであり、70名以上が参加した。
  - ・全ての交通手段の利用を全国で促進する方法
  - ・2年以内に共通切符を作る方法
- 2023年7月に、2つのマイルストーンを内容とするロードマップが採択された。
  1. 「短期的」プロジェクト：従量課金機能を備えたアプリケーションであり、フランス国内のパイロット都市又は地域でテストされる。
  2. 公共交通当局との全国レベルでの「長期的」ビジョン：チケットの相互運用性の管理、発券システムの改良、標準化戦略等。



## 効果

- 次のステップ
  - ・入札の公募を開始し、2024年末に試験を開始する。
  - ・2025年以降に機能及び対象地域を拡大し、目標となるサービスを定義する。



## フランス共和国 事例 3

### 自動化・コネクテッド化された道路交通

#### 現状・背景

- 2018年にフランス政府は自動走行車の開発戦略を採択した。同戦略は2020年に更新され、自動走行車開発の新しい段階を迎えた。コネクティビティに係る課題を明確に考慮した一方で、更に重要なこととして、自動走行車両自体に加え、自動走行車両や自動化及びコネクティビティによって実現される交通サービスにも焦点を当てている。規制、技術、経済モデルに関するフランスの関与を加速させ、実現可能なものにするのが同戦略の目的であり、最も適切かつ実現可能な交通サービスを展開する上で、リーダー国となることを目指している。
- 2018年に策定された戦略
  - ・安全性、先進性、受容性という3つの行動原則を定義した。これらの行動原則は現在も有効である。
  - ・官民エコシステムにおいて、機能横断的な業務及びリーダーシップに係る枠組を確立した。
  - ・2つの重点領域へ焦点を当てた。
    - 自動化技術の利用のための法規制面の枠組の準備
    - 研究・実験の支援
- 2020年12月の戦略改定の目的
  - ・規制の枠組による裏付けの元、安全性の検証作業を強化する。
  - ・地域の関係者が自動化された交通に関する課題に主体的に取り組むことを促進する。
  - ・ビジネスモデルと運行状況をテストするためのパイロットサービスの展開を支援する。
  - ・先駆者として、フランスの取組について、ヨーロッパとの統合を強化する。



#### 取組（施策）及び効果

- 2022年後半には、自動走行車の開発戦略を更新するにあたって、全ての関係者と協力するために、様々な集団作業ツールが利用される。主なポイントは以下の3点である。
  1. 達成事項に基づき、戦略を拡大・深化させる必要がある。
  2. 技術的な機会を、旅客交通ソリューションと統合すること。
  3. 車両やサービスを産業化し、実証から展開へと移行する必要がある。
- フランスにおける4つの優先的な活動は以下の通りである。
  1. コネクティビティ及びデータ交換システムの展開を優先し、調整する。
  2. 自動化された道路交通の産業的な供給、野心的なサービスの実験、初期の商業展開への投資プロジェクトの資金を調達する。特に、France 2030や、ヨーロッパの融資などを活用する。
  3. 旅客サービスの展開において、ボランティアの地方当局や事業者を支援する。(2030年の目標は、乗務員なしで、100～500のサービスを提供する。数千台の車両が対象となる。)
  4. 貨物・物流の自動化に関する法的枠組を最終化する。
- 支援活動：優先的な活動を促進するために以下の活動を実施する。
  - ・利用の見通し：実験、2030年までの変化要因、スキル・トレーニングに係るニーズに関する評価。
  - ・規制：安全性実証用のリポジトリ（遠隔介入と接続性を含む）、安全性実証シナリオに係るデータベースの仕様、規制及び安全性実証に係るEU及び国連での作業への参加、パレットパーキングに関する具体要件
  - ・コネクティビティとデータ：コネクティビティの使用事例に関する共通的な優先事項及び機能ニーズ、地域のカバー率の課題と異なる技術の関連性、国内及びヨーロッパの規制を適用するためのデータ仕様、安全なデータ交換アーキテクチャ
  - ・調整：調整と監視の手続きは拡張、強化される。その際、規制（特に安全基準関連）の準備と支援及び受容と社会的側面に関する作業を進めるために、地方当局やコネクティビティ及び物流の事業者のグループ関与がさらに強化される。





# アメリカ合衆国 事例 1

## コミュニティ及び近隣地域の再接続（RCN）補助金プログラム

### 現状・背景

- 「交通はコミュニティを決して分断してはならない。交通の目的は人々を仕事、学校、住宅、食料品、家族、祈りの場などに結びつけることである。これを保証するのが、コミュニティ再接続パイロット（Reconnecting Communities Pilot, RCP）プログラムと、近隣地域のアクセス及び平等に係る（Neighborhood Access and Equity, NAE）プログラムである。」 - プティジェッジ長官
- 高速道路の建設中に、低所得者やマイノリティを中心に、少なくとも 100 万人以上の人々や企業が居住区からの移転を強いられた。居住区に残った地域住民にとって、高速道路は様々な機会に対する物理的な障壁であり、彼らはその影響に対処し続けている。
- 2023 年現在も、20 世紀半ばに下された決定の代償をあらゆる背景を持つアメリカ人が払い続けている。
- コミュニティの再接続は、我々の多くが生まれる前になされた選択の責任を問うものではない。
- しかし、未だ残存する歴史の影響を全ての人々が想像し、その影響が人為的な決定の結果であると認識することが当プログラムの意義である。我々は共により良い決断を下すことができる。
- 運輸省は、RCN プログラムを立ち上げ、交通インフラによって機会から遮断された地域社会を再び繋ぐとともに、地域社会をひとつにする新しい交通手段を通じて、インフラに関して弊害をもたらす過去の決定に対処しようとしている。



出所：アメリカ合衆国運輸省



サンフランシスコの航空写真、1959 年 7 月 2 日  
Duke Downey/San Francisco Chronicle/Getty Images



Hands On Atlanta



Jason Cameron/Getty Images



FHWA: Pueblo of Acoma, NM

## 取組（施策）

- 特定プロジェクト資金供与機会通知（Notice of Funding opportunities, NOFO）の中で3種類の補助金が存在する。
  - ・補助金 1.：中心地の建設補助金（Capital Construction Grants）
    - 再接続に焦点を当てたプロジェクトに資金を提供する。
    - 環境への悪影響の軽減とアクセスの改善に焦点を当てたプロジェクトにも資金を提供する。
  - ・補助金 2.：コミュニティ計画補助金（Community Planning Grants）
    - 将来の建設プロジェクトを支援するための計画活動に資金を提供する。
    - 地域固有の交通問題に対処するための革新的なコミュニケーション計画にも資金を提供する。
  - ・補助金 3.：地方パートナーシップチャレンジ補助金（Regional Partnerships Challenge Grants (NAEのみ)）
    - 地域の課題に取り組むために、パートナー間の地域協力とイノベーションを促進するプロジェクトに資金を提供する。（単一施設に対する資金提供ではない。）
    - 公平なアクセスや交通の課題、反立ち退き、温室効果ガス削減について、地域が協力するよう設計されている。
- RCNの利用可能性及び支給額
  - ・RCPプログラムを通し、計画、建設、技術支援に対して2022年度から26年度の間に10億ドルの資金を提供する。

| 年度       | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   | TOTAL   |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| コミュニティ計画 | \$50M  | \$50M  | \$50M  | \$50M  | \$50M  | \$250M  |
| 中心地の建設   | \$145M | \$148M | \$150M | \$152M | \$155M | \$750M  |
| 合計       | \$195M | \$198M | \$200M | \$202M | \$205M | \$1000M |

- NAEプログラムを通し、計画、建設、技術支援に対して2023年度から26年度の間に31億5,500万ドル\*の資金を提供する。

| 年度              | 2023 - 2026 |
|-----------------|-------------|
| コミュニティ計画        | \$135M      |
| 中心地の建設          | 上限 \$2.57B  |
| 地域パートナーシップチャレンジ | 上限 \$450M   |
| 合計              | \$3.155B    |

- \* 2023年度に利用可能なNAEの基金は最大31億5,500万ドルであり、運輸省は全ての資金を支出しない権利を留保している。最終的な金額は申請件数とその内容によって決定される。

- RCNを適用可能な交通施設
  - ・RCP・NAE共通
    - 高速性の追求、立体交差その他の設計要因によりコミュニティの接続性に障害をもたらす交通施設。移動、アクセス、経済発展に対する障壁が含まれる。  
例) 高速道路、幹線道路、公園道路、補助幹線道路、地方道路、交通路線、鉄道路線、高架橋、橋、ガスパイプライン、トンネル、バスの発着所
  - ・NAE
    - 「負担となる施設」：不利な立場にある、又はサービスが不十分なコミュニティにおいて大気汚染や騒音、雨水、排熱、その他の負担の源泉となっている地上の交通施設。  
例) 高速道路、幹線道路、公園道路、補助幹線道路、地方道路、高架橋、橋、鉄道車庫、バスの発着所など。（必ずしもコミュニティを分断する施設とは限らない）
- 再接続に関するソリューションの例
  - ・既存の施設の撤去、改造、軽減、代替の手法として以下が挙げられる。
    - 高品質の公共交通
    - インフラの撤去
    - 障がいを持つアメリカ人法（Americans with Disabilities Act, ADA）に沿ったアクセス可能な歩行者用通路や高架



- 道路の地下化
- 線状公園及び小道 / 道路沿いの林の枝の張り出しの改善
- 道路の再設計及び通りの完全な転換
- 主要道路の再活性化 等

● 不利な立場にあるコミュニティの選定

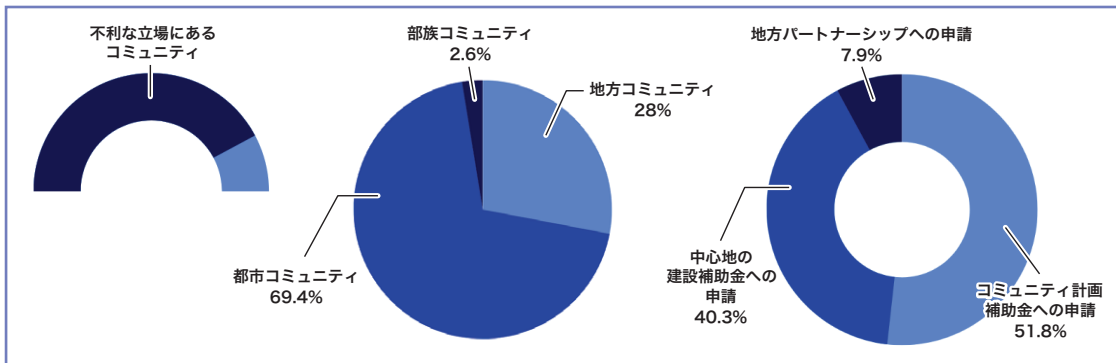
- ・ 2023 年度の RCN 助成金では経済的に不利な立場にあるコミュニティの定義を更新し、プロジェクトがそのようなコミュニティで実施されているか判定するために様々なツールを用いている。
- ・ NAE に係る法令によると、経済的に立場にある不利なコミュニティの定義は以下のとおりである。
  - A. 経済的に不利であるかサービスが不十分である地域、又は恒常的な貧困に苦しむ地域。
  - B. コミュニティの代表者との利益協定を結んでいるか、結ぶ予定がある地域。
  - C. 排除防止の方針、共同体土地信託、有効なコミュニティ諮問委員会がある地域。
  - D. 提案された活動やプロジェクトにより影響を受ける地域の住民を雇用する計画を持つ地域。

● コミュニティ計画と中心地の建設に係る価値評価

1. 平等性及び環境正義
2. アクセス
3. 施設の持続可能性
4. コミュニティの関与及びコミュニティに根差した管理保全・マネジメント・パートナーシップ
5. 衡平な開発
6. 気候と環境
7. 労働力の強化と経済機会

● 2023 年度の RCN の概要

- ・ 2023 年度の RCN については 2023 年 9 月 28 日に募集を締め切り、申請内容を精査している。
  - 申請の内、84.3% は不利な立場にあるコミュニティによるものである。
- ・ 申請額の合計は RCP と NAE で合わせて 84 億ドルであった。
- ・ 2023 年の支給総額は 33 億 5 千万ドルが上限であり、応募が超過していることからこの革新的なプログラムへの需要の高さがうかがえる。



● 2022 年度の RCP プログラムの振り返り

- ・ 2022 年度は 45 件に対し、総額 1 億 8,520 万ドルが交付された。なお、全ての補助金は不利な立場にあるコミュニティにおけるプロジェクトに対して交付された。
  - 6 件が中心地の建設補助金である。(1 億 3,820 万ドル、全体の 75%)
  - 39 件がコミュニティ計画補助金である。(4700 万ドル、全体の 25%)



## 事例

### ① (地方のプロジェクト) - ブルーフィールドの再接続

(RCP : 100 万ドル)

- ・ ブルーフィールドの歴史的な黒人コミュニティであり、ノーフォークサザン車両基地により近年中心部から隔絶されたイースト・エンドの接続性を向上させる方法を、ウェストバージニア州運輸局が検討。
- ・ イースト・エンド、ブルーフィールドの中心部、地元のアメニティを結ぶ「T」字型の回廊に焦点を当てて計画調査と事前のエンジニアリング分析を実施する。



### ② (地方のプロジェクト) - 国道 2 号線の高架調査 (R2OS)

(RCP : 74 万 1,800 ドル)

- ・ マサチューセッツ州ノース・アダムズ市は、中心部を分断している国道 2 号線の高架を評価する。
- ・ 国道 2 号線のノース・アダムズの中心部への再統合に係る評価。
- ・ 本プロジェクトには、過去の調査結果の統合、複数の分析の外部委託、多様なコミュニティの関与が伴う。



## 効果

- このプログラムにより、地域社会を再接続し、簡単、安全、安価な移動が可能となるよう、地域社会主導の取組が加速される。

### (参考)

- Climate and Economic Justice Screening Tool (CEJST) : <https://screeningtool.geoplatform.gov/en/#3/33.47/-97.5>





## アメリカ合衆国 事例 2

### 運輸省による障がい者政策の優先度付け促進に係る施策

#### 現状・背景

- 2022年10月から2023年10月までの間に、12,000台以上の車椅子が航空機内で誤って取り扱われた。乗客が航空機内で車椅子に乗ったまま過ごせるようにすることで、航空輸送の安全性と尊厳が高まり、障がいを持つ旅行者のアクセスが向上する。
- 2022年のナショナル・トランジット・データベースによると、アメリカ国内の全交通機関の駅の内、約17%がアクセスできない状況にあった。2023年時点で連邦高速道路管理局は4つの州と準州からADA移行計画（ADA Transaction Plan）を受理していない。道路は年齢や能力に関係なく、全ての人のために安全であるべきである
- アメリカにおいて、成人の障がい者の労働参加率は障がいのない成人の約半分であり、失業率は約2倍である。
- 現在のADA基準は電気自動車の充電インフラに完全に対応しておらず、障がい者がアクセスできない可能性がある。例えば、充電ケーブルが重く、一部の人々にとってアクセスしにくいものとなっている。

#### 取組（施策）

##### (1) 安全で利用しやすい航空輸送の実現

- 航空機における車椅子固定システムの実現可能性に関するアクセス委員会及び交通輸送調査委員会（Transportation Research Board, TRB）報告書を基に、将来の規制制定を支援するための研究ロードマップを作成し、推進する。
  - ・当該プロジェクトは完了済。研究ロードマップは、運輸省のウェブサイトで公開されており、2023年7月のADA記念行事の一環で推進された。運輸省は2025年12月までに当ロードマップを完成させる予定である。
- 障がいを持ち、車椅子を利用する航空旅行者のための安全性配慮に関する規則を公表する。
- 単通路型航空機におけるアクセス可能な化粧室に係る立法案の公告及び最終規則を公表する：パート2
  - ・当該プロジェクトは完了済。最終規則は2023年8月に発表された。新しく導入される大型単通路航空機において、アクセス可能な化粧室の設置が義務付けられる。
  - ・短期的には利用しやすい化粧室の内装を準備すること、機内用車椅子の安全性とアクセス性を向上させること、乗客の要望に応じて化粧室を利用できる旨を通知することを求めている。
  - ・長期的には機内用車椅子を利用する乗客にとって十分な広さの化粧室及び係員を設置することを航空会社に求めている。
  - ・この規則により、化粧室を単独で利用できない何百万人もの移動に係る障がいを持つ人々に恩恵がもたらされると期待している。
- 航空運送事業アクセス法（Air Carrier Access Act, ACAA）及び同法の施行規則である14 CFR Part 382に関連して、規則の準拠及び執行を進める。
- ACAAに基づく権利とその実行方法について、障がい者に対して啓発を行う。
  - ・当該プロジェクトは完了済。2023年12月に、航空消費者保護局（Office of Airline Consumer Protection, OACP）は、障がいを持つ乗客が、車椅子やスクーターについて航空会社に対して事前に情報を共有することの利点をさらに啓発するために、ウェブサイト上の車椅子利用者のための旅行のポイントを改定した。特に、可能な限り事前に航空会社に通知することと、車椅子をより良く取り扱うために重量や寸法等の情報を共有すること、航空会社に車椅子情報リクエストフォームが存在しているか確認すること等を乗客に示している。
- 航空障がい者権利章典はアメリカを発着する便及びアメリカ国内の便を利用する障がい者に適用される。当権利章典にはACAAに基づく障がいを持つ航空旅行者の基本的権利が記載されている。

1. 尊厳と尊敬をもって扱われる権利
2. サービス、航空機の機能及び制約に関する情報を受け取る権利
3. 利用しやすい形式で情報を受け取る権利
4. 空港施設を利用する権利
5. 空港で援助を受ける権利
6. 航空機内で援助を受ける権利
7. 補助器具又は介助動物を連れて移動する権利
8. 座席の配慮を受ける権利
9. 航空機の機能にアクセスする権利
10. 障がいに伴う問題の解決を求める権利

## (2) 公共交通施設・車両・通行権へのマルチモーダルなアクセスの実現

- 通行権に基づく歩行者用施設へのアクセス基準に関する NPRM と最終規則を発効し、その導入を促進する。
- 全国及び地方の運輸部局に対し、旧来型のアクセスが困難なインフラを廃止するための ADA 移行計画の策定を義務付け、超党派インフラ法の公式基金及び裁量基金を通じて ADA 移行計画を実施し、新規投資における ADA の準拠を強化するために協力する。
- 道路、歩道、横断歩道の補修が必要な地方や部族のコミュニティにおけるインフラ投資の機会を促進する。
  - ・当該プロジェクトは完了済。「経済的成功のための地方における交通利用の機会 (Rural Opportunities to Use Transportation for Economic Success, ROUTES)」は、コミュニティが裁量的な資金援助の機会を活用し、申請することを支援するために、2023 年 11 月に、連邦交通基金の地方補助金申請者用ツールキットの改定版を発表し、2023 年 5 月にはそれに付随する運輸省裁量補助金ダッシュボードを発表した。
  - ・改定版のツールキットとダッシュボードでは公民権と差別の廃止に係る運輸省要件の内容が拡充され、アクセスを向上させるためのプロジェクトに利用できる補助金が特定されている。
- 交通施設への公平なアクセスに関する NPRM と最終規則を発効し、最低限のガイドラインを更新する。
- 超党派インフラ法の全駅アクセシビリティ・プログラムを通じて旧来の鉄道駅や施設をアクセス可能にし、鉄道駅や車両への新規投資において ADA の準拠を強化する。
- アムトラックの駅及び鉄道車両への既存・新規投資における ADA の準拠を強化する。
- 地方のコミュニティに住む障がい者の代替交通手段を拡大するために、連邦政府の資金援助と融資の機会を促進する。
  - ・当該プロジェクトは完了済。先述のツールキットとダッシュボードが改定され、利用可能な補助金が特定された。

## (3) 障がい者による高収入の仕事やビジネスの機会へのアクセスの実現

- 運輸省裁量補助金の NOFO 及び説明資料に、障がい者の雇用促進に関する標準的な文言を盛り込む。
- 運輸省が資金を提供するプロジェクトにおいて、障がい者を優先的に雇用するプログラムを奨励するため、州、地方、民間セクターのリーダーを関与させる。
- 不利な立場にある企業 (Disadvantage Business Enterprise, DBE) プログラムを障がい者コミュニティで推進する。
- 障がい者の雇用を推奨する標準的な文言を運輸省の直接契約に盛り込む。
- ブロードバンド拡大のための規制及び政策措置について、他の連邦政府機関と調整する。

## (4) 電気自動車の充電設備及び自動運転車両へのアクセスの実現

- 超党派インフラ法に基づき、電気自動車の充電ネットワークの全国展開に向けたアクセス基準の開発と採用を加速する。
- 障がい者の多様なニーズに対応するために、自動車メーカーや設計者が、AV におけるアクセスに関して配慮が必要な点を特定し、統合することを支援する。
- アクセシブルな自動運転車両の開発を推奨し、次世代の技術者にインクルーシブ・デザインを推進する。



**(5) 基本的な取組**

- **ACAA、ADA、504 条、508 条のプログラム執行の活性化**
  - ・ ADA、504 条、ACAA プログラムの戦略的計画を実施する。
  - ・ NOFO や補助金の事前審査において公民権の施行が反映されているか確認するなど、審査前の包括的なコンプライアンス活動を支援する。
  - ・ ADA と 504 条に関する新しい運輸省の規則や「繁栄するコミュニティ・イニシアチブ」を通じた技術支援など、公民権に関する研修とコンプライアンスを推進する。
  - ・ アクセスに係る要件を明記した有意義な市民参加に関するベストプラクティス、研修、ガイダンスを公表する。
- **運輸省の職員における多様性、公平性、包括性、アクセスの推進 (DOCR、OST-M)**
  - ・ アクセスを積極的に支援し、公平なアクセスに係る文化を醸成するために、DOT DEIA 戦略計画 (DOT DEIA Strategic Plan) に概説されている活動を支援する。
  - ・ データ分析を実施し、運輸省の職員、特に障がい者など十分なサービスを受けられないコミュニティ出身の職員が、特定の等級レベルへ昇進しているか否かを特定する。
- **障がい者に関するデータのギャップへの対処に基づく政策決定 (OST-R、OST-P)**
  - ・ 障がい者に対する交通投資の便益を定量化する。
  - ・ アクセス可能な移動の経済分析のためのロードマップを作成する。
  - ・ 徒歩ネットワークとアクセス可能な施設に関する全国交通地図データベースのレイヤーを作成する。
- **運輸省内外の全ての会議及び資料が障がい者にとって利用しやすいものとする。**  
(DOCR、OCIO、OST-M)
  - ・ 障がい者のための利用可能な職場プログラム及び活動に関する運輸省ガイダンスの更新の可能性を含め、現在のリソースを調査し、課題を特定し、解決策を提案し、実施する。
  - ・ 超党派インフラ法プログラムの関係者会議に焦点を当て、外部との会議へのアクセスのためのプロセス及びリソースを改善するための方法を検討する。

## 効果

**(1) 安全で利用しやすい航空輸送の実現**

- 乗客は機内でも私用の車椅子に乗ったまま過ごすことができ、旅行の公平性、安全性、尊厳が世代を超えて改善される。
- 障がいを持つ乗客の内、飛行中や、航空機への乗り降りの際に車椅子が破損する人の数が減る。
- 車椅子を使う乗客が航空機内の化粧室を利用できる。
- 乗客の市民権が侵害される事例の頻度が減少し、障がい者が質の高い航空輸送サービスを平等に利用できる。

**(2) 公共交通施設・車両・通行権へのマルチモーダルなアクセスの実現**

- 障がい者が車道、歩道、横断歩道を安全に利用できるようになり、歩行者の死亡事故が減少する。
- 障がい者が全ての公共交通機関の鉄道駅や施設に確実にアクセスでき、自立した移動が増加する。



# 英国 事例 1

## 自動運転による大量輸送

### 現状・背景

- 地方自治体や地域の交通事業者は、自動運転車に係る技術により地方、遠隔地、都市の地域交通がどのように改善されるかについて調査予定である。
- 自動運転による大量輸送の実現可能性を英国全土で検証するために、英国政府と産業界の共同資金として210万ポンドが割り当てられた。

### 取組（施策）

- 自動運転車に係る技術により地域交通がどのように改善されるかについての実現可能性の調査を実施するため、政府と産業界から資金援助を受けた6つのプロジェクトが進められている。
- 自動運転車に係る技術がどのようにコスト効率を改善し、二酸化炭素排出量を削減し、交通の安全性とセキュリティを向上させるかを検討する。
- 新たな交通技術を実用化するための資料を集め、十分なサービスを受けられていない地域と雇用センターや教育の機会、医療サービスを繋ぐために、資金を用いて地方の取組を支援する。

## 事例

### ① 自動走行ヘルスリンク (Autonomous Healthlink)

- ・ イギリス北東部のシートン・テラバル駅からノーサンブリア病院を結ぶ経路においてゼロエミッションの自動運転システムの実現可能性を検証する。
- ・ 当取組は病院へのアクセスを向上させることを目的とする。



### ② スコットランド ハイランドおよび島嶼地方

- ・ スコットランドのハイランド及び島嶼地方における自動運転車サービスの実用可能性を検証する。
- ・ インバネス・カレッジ・ユニバーシティのハイランズ・アンド・アイランズ・キャンパスとインバネスの主要な場所を結ぶサービスである。
- ・ また、スカイ島のウィグ桟橋に発着するフェリーの乗客と公共交通機関も結んでいる。

### 効果

- 自動運転車により公共交通機関や旅客輸送に革命がもたらされ、地域社会がより良く結びつき、人為的なミスによる交通事故が減少する可能性がある。
- 自動運転車に係る技術を現実世界のシナリオでテストする上で、政府出資の研究プロジェクトは重要な役割を果たしている。





## 英国 事例 2

### インクルーシブな交通戦略

#### 現状・背景

- 2018年に英国政府は「インクルーシブな交通戦略」を発表し、2030年までに障がい者が容易に、自信を持って、追加費用なしで移動できる包括的な交通システムを構築することを発表した。同戦略には、全ての交通手段を網羅した、95の公約と施策が含まれている。

#### 取組（施策）

- 障がい者の移動を改善することを目的とした、以下のような公約の多くを達成している。
  - ・顧客からの苦情（介助の提供や、広告されたアクセシビリティ施設の利用を含む）を調査し、判断を下すために鉄道行政監察官を設置した。当監察官は、鉄道業界において法的拘束力のある判断を下す権限を持つ。
  - ・Passenger Assistという新しい鉄道アプリを導入し、鉄道利用2時間前まで予約可能な介助の利便性を改善した。
  - ・「It's Everyone's Journey」というメディアのキャンペーンは、より思いやりがあり、支援を提供しやすい環境を作ることで、障がい者がより自信をもって移動できるようにすることを目的としている。
  - ・REALという、障がい者に対する意識を向上させるためのトレーニングパッケージを開発した。全ての交通事業者がこのパッケージを無料で利用することができる。
  - ・2023年11月に、イングランドのタクシー免許当局のためのベストプラクティス・ガイダンスを改定し、公表した。ガイダンスでは、タクシーや民間のハイヤー車両をより利用しやすくするための協議会の必要性について強調している。
  - ・海上保安庁は、英国の規制を遵守するために、フェリー・クルーズ運航会社に対して、乗客の権利に関する検査を実施するとともに、職員の訓練及び港湾・船舶へのアクセスについて調査を行っている。
  - ・航空業界、消費者団体、障がい者団体と協力して、航空旅客憲章を策定し、2022年7月に公表した。同憲章は、航空機の利用時における乗客の権利及び責任に関する情報を提供している。

#### 効果

- インクルーシブな交通戦略（2018年）で定められた公約に加え、2021年度全国バス戦略及び2021年度鉄道計画を通じて、障がい者の交通へのアクセスを改善している。鉄道計画には、全国鉄道アクセシビリティ戦略（NRAS）の策定も含まれている。
- 2024年にインクルーシブな交通戦略の最終評価報告書の結果を公表する予定であり、同戦略の公表以降の進展を把握し、次に重点的に取り組むべき分野を理解することが可能となっている。



# ドイツ連邦共和国 事例 1

## ドイツランドチケット

### 現状・背景

- 連邦制度により、地域及び地方の公共交通に係る責任は連邦州又は連邦州指定の公共交通機関にあると規定されている。
- 他方、連邦政府は法的根拠や資金援助プログラム等の様々な財政的手段を用いて連邦州や自治体の任務を支援している。
- 公共交通をさらに改善し、より魅力的にすることで、自家用車からバスや電車へ転換することが支援の目的である。このような方向性で、運輸部門における気候保護に係る目標の達成に向けて、公共交通部門として貢献すべきである。

### 取組（施策）

#### ドイツランドチケット（Deutschlandticket）

- 公共交通機関の新料金を提供しており、以下の特徴を有している。
  - ・デジタルの形式で利用できる。
  - ・価格が手ごろである。（月額 49 ユーロ）
  - ・毎月解約できる。
  - ・全国で有効である。
  - ・地方及び地域の全ての公共交通機関が利用できる。（バス、路面電車、地下鉄、地域の鉄道など）
  - ・2023年5月に導入された。
  - ・財政不足を補うための資金を連邦政府と州政府が提供する。



### 効果

- 公共交通機関をより魅力的で効率的なものにする。
- 自家用車を用いた移動を削減する。
- モーダルシェアに占める公共交通の割合を高める。
- 運輸部門における気候保護に係る目標を達成する。

#### （参考）

- ドイツランドチケット：  
<https://int.bahn.de/en/offers/regional/deutschland-ticket>





# ドイツ連邦共和国 事例 2

## 地方公共交通モデルプロジェクト

### 現状・背景

- 地域及び地方の公共交通に係る責任は、連邦州又は連邦州の指定の公共交通機関にあると連邦制度により規定されている。
- しかし、連邦政府は法的根拠や資金援助プログラム等の様々な財政的手段を用いて連邦州や自治体の任務を支援している。
- 公共交通をさらに改善し、より魅力的にすることで、自家用車からバスや電車へ転換することが支援の目的である。このような方向性で、運輸部門における気候保護に係る目標の達成に対し公共交通として貢献すべきである。

### 取組（施策）

#### 地方公共交通モデルプロジェクト

- 公共交通プロジェクトに対する資金援助プログラムである。
  - ・ 地方と都市において、公共交通を強化するために 19 のプロジェクトを実施している。
  - ・ 地方当局及び交通協会がプロジェクトを提出することができる。
  - ・ モデルプロジェクトは以下のような目的のために行われている。
    - サービスやオペレーションの改善（運行本数の改善、オンデマンドサービスの導入など）
    - 情報システムや販売システムのデジタル化（モビリティに係るプラットフォームの開発など）
  - ・ 施策全体のコンセプトに沿う形で取組を行う必要がある。



Bild: Olaf Kosinsky  
(kosinsky.eu)

Lizenz:  
CC BY-SA 3.0-de

### 効果

- 公共交通機関をより魅力的で効率的なものにする。
- 自家用車を用いた移動を削減する。
- モーダルシェアに占める公共交通の割合を高める。
- 運輸部門における気候保護に係る目標を達成する。

#### (参考)

- 地方公共交通モデルプロジェクト：  
[https://www.balm.bund.de/EN/FundingPrograms/PublicTransport/publictransport\\_node.html](https://www.balm.bund.de/EN/FundingPrograms/PublicTransport/publictransport_node.html)



# 日本 事例 1

## 地域公共交通の共創

### 現状・背景

- 地域公共交通は、住民の豊かなくらしの実現や地域の社会経済活動に不可欠である一方で、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれている。
- このような状況を踏まえ、地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）により、地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」（再構築）を進め、利便性・生産性・持続可能性を高めることが必要。

### 取組（施策）

#### (1) 地域交通法<sup>※</sup>改正（2023年）

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

#### ※ 地域交通法

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律

#### (2) 共創モデル実証運行事業（2022年～）

- 交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）によりその維持・活性化に取り組む実証事業
  - ・ 補助対象事業者
    - 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
  - ・ 補助対象経費
    - 事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
    - 実証運行に要する経費等

## 事例

### ① バスターミナルにおけるにぎわいの創出

- ・ バス乗車を目的としない住民も含めバスターミナルに賑わいを創出し、人流を生み出し、結節点としての機能を強化するため、バス会社が団地内で運営する店舗を活用し、バスターミナルとして整備・運営。
  - バスターミナルで地場農産物の販売
  - 医療機関による健康相談サービスの提供 等



### ② バス事業者の運賃外収入確保や郊外団地の活性化

- ・ 農産物直売所の野菜・米や、ターミナル駅のショッピングモールで販売する商品をバスの車両に混載し、運搬することで、運賃外収入を確保。
- ・ ショッピングモールの商品については、マルシェバスとして改造した車両を用いて運搬、郊外の団地で販売イベントを開催することで、団地の活性化にも貢献





### (3) 人材育成事業 (2023年～)

- 共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業
  - ・ 補助対象事業者
    - 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、交通関係団体、まちづくり団体等の民間事業者、NPO 法人等
  - ・ 補助対象経費
    - 地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材育成に関する取組実施経費

### 効果

- 共創モデル実証運行支援実績 15件 (2022年度実績)
  - ・ 交通事業者等の交通サービス提供主体が、能動的に人の流れを生み出し地域コミュニティを活性化
  - ・ 交通事業者等が地域の各産業のプレイヤーと領域を越境して、地域コミュニティの課題を解決
  - ・ 地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、交通サービスの価値を最大化する機運を醸成

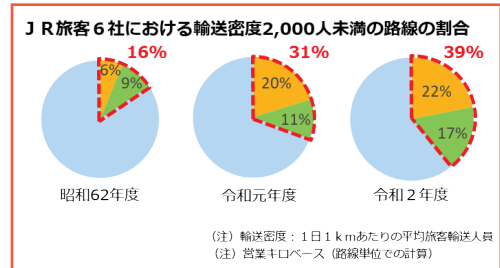


# 日本 事例 2

## ローカル鉄道の再構築

### 現状・背景

- 多くのローカル鉄道は、人口減少やマイカー利用の普及等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況。
- 我が国における鉄道事業は、民間事業者が運行と施設保有を一体として運営するのが一般的であるが、こうした状況を踏まえ、鉄道事業者や地方自治体をはじめとした地域の関係者の連携・協働を通じて、利便性・持続可能性の高い地域公共交通への再構築を進めることが急務となっている。



### 取組（施策）

#### (1) 地域交通法の改正

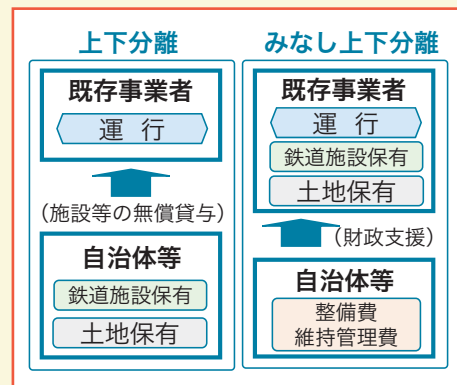
## 事例

### ① 再構築協議会

- ・ 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」の制度を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・ また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・ 再構築協議会によって作成される再構築方針に位置づけられた、鉄道事業再構築事業等の特定事業について、大臣認定を受けた場合、インフラ整備に取り組む自治体を、社会資本整備総合交付金等により支援。

### ② 鉄道事業再構築事業

- ・ 大量輸送機関としての鉄道の特性を発揮することが困難な状況にある区間（旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安）を対象として、上下分離等の事業構造の変更を行うとともに利用者の利便性の確保を図り、鉄道事業の再構築を図るもの。
- ・ 鉄道事業再構築事業の認定を受けた「公有民営」方式の上下分離については、鉄道事業法における事業許可基準のうち、事業採算性に係るものを適用しない特例を設け、鉄道事業の実施を可能としている。
- ・ さらに、今回の改正にあわせて、上下分離方式と同等の効果が見込まれる「みなし上下分離方式」についても鉄道事業再構築事業の対象とした。



## (2) 社会資本整備総合交付金

- 地方公共団体が、鉄道事業再構築事業の実施計画の認定を受けた場合に、持続可能性・利便性の向上に資する鉄道施設整備に同交付金が活用可能となった。(国費で事業費の1/2を補助する。)

### 効果

- 地域の関係者と鉄道事業者の連携・協働を通じたローカル鉄道再構築の取組の増加



- 利便性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの実現





## 日本 事例 3

### 交通 DX・GX の推進

#### 現状・背景

- 日本では、路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、人手不足による供給減により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請が高まる中、公共交通・物流分野を含む運輸部門のCO2排出量は日本全体の約2割（2020年：17.7%）を占めている。
- このため、急速な社会構造の変化に対応して、交通DX・交通GXによる経営効率化・経営力強化を図り、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通を実現することが必要。

#### 取組（施策）

##### (1) 地域交通法の改正

- ICカードやQRコード・クレジットカードタッチ決済、顔認証等のキャッシュレス決済の導入を支援。キャッシュレスによるシームレスな移動の実現により、決済データ蓄積によるサービスの高度化を可能にするとともに、交通分野における人手不足などの課題解決を図る。

##### (2) AI オンデマンド交通の導入

- システムを活用し、複数の利用者予約に対しリアルタイムに最適な配車を行うAIオンデマンド交通の導入を支援。効率的な運行が可能となることから、地方部の需要が少なく採算性が悪い地域における移動手段の確保につながっていくことや、都市部を含め、交通サービスの多様化により暮らしの利便性が向上することが期待される。



QR 読取機能付き改札機

##### (3) データ連携の推進

- 日本では、全国各地でMaaSの実装に係る取組を支援するとともに、MaaSの更なる普及のためには、参画する事業者等の間におけるデータの連携が不可欠となることから、データ連携が円滑に行われることを目的として、連携するデータ項目や連携方法等といった、連携に当たり留意すべき事項を整理した「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定。

##### (4) 運行管理システム、乗務日報自動作成システム、配車アプリの導入等

- 担い手不足が問題となっている旅客運送事業者において、新たな担い手の確保に向け、生産性の高い魅力的な事業環境を実現するため、運行管理システム、乗務日報自動作成システム、配車アプリの導入等の省人化投資を支援。

##### (5) 脱炭素に向けた商用車の電動化

- 改正省エネ法の施行（令和5年4月）に伴い、輸送事業者に対し、非化石エネルギー自動車（EV、FCV、PHV及び合成燃料等を使用する自動車）の導入に関する中長期計画の作成等を義務づけ。

- 非化石エネルギー自動車の導入目標として、2030年度の保有台数の割合を車種毎に設定。
- 国としては、商用車（トラック・バス・タクシー）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

## ○輸送事業者に対する非化石エネルギー自動車の導入目標

| 車種    | 2030年度の保有台数に占める割合 |
|-------|-------------------|
| トラック※ | 5%（約 26,000台）     |
| バス    | 5%（約 5,400台）      |
| タクシー  | 8%（約 18,000台）     |

※1 8トン以下の場合

### (6) 交通 DX・GX による経営改善支援事業

- 2023年より、AI オンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通 DX・GX を推進する事業を創設。
- 国は、予算面で支援するとともに、財政投融资を活用した出融資、税制の特例措置により支援できるような措置。



## 効果

- 交通 DX・交通 GX による経営効率化・経営力強化を図り、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通を実現。



# 日本 事例 4

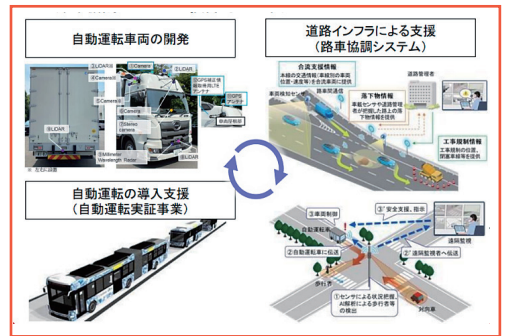
## 自動運転の実現に向けた取組

### 現状・背景

- 人口減少、高齢化等により、地域の足を担う公共交通や物流の維持に課題。自動運転は、これらの社会課題への解決に資すると期待されており、早期に実現・普及を図る必要。

### 取組（施策）

- 日本政府では、自動運転に係る我が国全体の戦略である「デジタルを活用した交通社会の未来」を定めており、自家用車、移動サービス及び物流サービスそれぞれにおいて、自動運転の実用化に向けて取組を推進している。
- 2019年には、国土交通省が所管している道路運送車両の安全確保等を目的とする道路運送車両法について、自動運転車に対応するため、国が定める安全基準の対象装置に「自動運行装置」を追加する等の改正を行った。その上で、高速道路のレベル3の基準を策定するとともに、2020年には、先の道路運送車両法の改正も踏まえて、自動運行装置を備えた車両について型式認証を行い、2021年から同車両の販売が開始され、高速道路でのレベル3の自動運転車を実現した。
- 移動サービスについては、2023年4月には、改正道路交通法の施行により、特定自動運行が制度化され、レベル4に相当する限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの実現が可能となった。これを受け、2023年5月には、国土交通省の認可を受けて、福井県永平寺町の廃線跡を活用した自転車歩行者専用道「永平寺参るーど」において、全国で初めて、運転者を配置しないレベル4での自動運転移動サービスが開始された。
- 我が国では、2025年度目途50か所程度、2027年度100か所以上で自動運転移動サービスを実現するとの目標を掲げている。上記を実現すべく、「自動運転車両の開発」、「自動運転の導入支援」及び「道路インフラによる支援」に連携して取り組み、地域・関係者と一体となって自動運転による移動・物流サービスの実現を目指している。
- 自動運転の導入支援については、具体的には、2022年から、地方公共団体が実施する自動運転の社会実装に向けた取組に対し、事業性の確保に必要な初期投資等に係る支援を行っている。



### 効果

- 地域交通において、自動運転などの新技術を導入も含めて、利便性・生産性・持続可能性が向上するよう、地域交通をリ・デザインし、地域でのモビリティを確保。
- 政府目標
  - ・ 2025年度目途50か所程度、2027年度100か所以上で自動運転移動サービスを実現



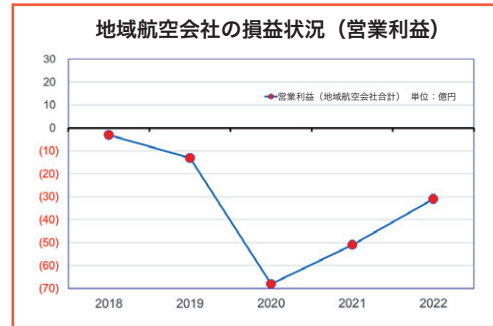


# 日本 事例 5

## 持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進

### 現状・背景

- 人口減少に伴う利用者の減少が見込まれるなか、地域航空を持続可能なものとするため、国土交通省では有識者からなる研究会等において検討を行い、その結果、2019年10月に九州地域の地域航空3社と大手航空2社が「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」(EAS LLP)を設立。2023年10月には、上記5社が同組合を発展させ、新たに「地域航空サービスアライアンス協議会」(EAS Alliance)を設立。
- これらの体制により、地域航空における様々な協業の取組を進めている。



地域航空会社:天草エアライン【AMX】、オリエンタルエアブリッジ【ORC】、日本エアコミューター【JAC】  
 大手航空会社:全日本空輸【ANA】、日本航空【JAL】

### 取組 (施策)

- 大手航空会社のノウハウ・販売力・発信力や、同一機種 (ATR 機) を運航することの利点を活かして地域航空会社間の協業を促進し、協業基盤を構築。
- 今後も離島や生活路線等の地域航空サービスが持続可能なものとなるよう一層の協業の深化を図っていく。
- 協業の主な成果
  - ・大手航空会社の系列を超えたコードシェアの実現
  - ・ATR 機導入支援、予備部品等の共用化、技術的ノウハウの共有
  - ・5社による共同販売促進



### 効果

- 系列を超えたコードシェアによる販売力強化 ⇒ 収入増加機会の創出
- 同一機種運航の利点を生かした協業の深化 ⇒ 運航品質の向上 等



- 地域航空会社の経営改善、持続可能な地域航空の実現



# イタリア共和国 事例

## 都市における持続可能なモビリティ計画

### 現状・背景

- 地方における持続可能なモビリティに係る現在の枠組には、経済的あるいは構造的に重要な論点が示されている。
  - ・ 経済的な観点
    - 公共交通機関の利用者数と収入は回復傾向にあるが、新型コロナウイルスの流行以前の水準には達していない。
    - エネルギー価格や物価の大幅な上昇に伴い、公共交通機関の業績回復の見込みが不透明である。
    - アクティブモビリティは利用が一時期大きく拡大したが、現在では縮小傾向にある。
  - ・ 構造的な観点
    - 自家用交通と公共交通サービスの満足度指数に大きな乖離があることから、公共交通サービスは質・量共に十分でないことは明らかである。
    - 特に大都市や中都市において、高速大量輸送のためのインフラが十分ではない。このことはヨーロッパの他国との比較及び、鉄道車両の老朽度や温室効果ガスの排出に係るデータからも示すことができる。
    - 高度化、柔軟化、統合化が進んだ技術サービスが普及しているにも関わらず、情報モビリティに係る機器を利用する機会は限定的である。
    - 環境負荷の少ない交通手段への需要に対応するための政策は未だ不十分である。
- 都市におけるモビリティを改善し、上記の重要な課題を解決するために、インフラ・運輸省は様々な活動に取り組んでいる。

### 取組（施策）

- 自家用車から公共交通機関へのモーダルシフトを推奨し、ソフトモビリティの発展を促し、都市モビリティ計画に新しい手段を取り入れるために、インフラ・運輸省が管理する様々な取組が計画されている。
- (1) **持続可能なモビリティのための国家戦略計画**  
(37 億ユーロ+2019 年度の投資資金から 1 億 8500 万ユーロ)
  - TPL バス車両の更新を目的とし、代替燃料バス（電気、水素、メタン）及び車両充電システム等の関連インフラネットワークの購入資金を提供する
  - (2) **高速大量輸送手段への資金援助**（約 140 億ユーロ）
    - 人口 10 万人以上の都市を対象とする。これらの都市では地下鉄、路面電車、トロリーバスなど電化された大容量の交通システムが地域における公共交通の強みであり、増え続ける交通需要に伴う問題を解決するために必要である。
  - (3) **海上交通の資金援助**（5 億 1,265 万ユーロ）
  - (4) **自転車交通への資金援助**（2 億 2,500 万ユーロ）
  - (5) **地方の公共道路交通のためのその他の資金**（11 億 3,600 万ユーロ）
  - (6) **鉄道車両の購入**（17 億 5,200 万ユーロ）
  - (7) **国家復旧・復興計画**（The National Recovery and Resilience Plan, NRPP）（64 億 6,500 万ユーロ）
  - (8) **NRPP の補助資金**（6 億ユーロ）
  - (9) **自宅と職場間の移動計画への融資**（2021 年に 5,000 万ユーロ）
    - これらの投資は全て、都市における持続可能なモビリティ計画（Urban Sustainable Mobility Plans, USMP）という、インフラ・運輸省によるモビリティ計画の策定支援を受けている。地域公共交通政策の観測プラットフォームの目的は、地方自治体による USMP の適用状況を監視、検証することである。
    - さらに、2023 年 1 月 1 日以降、大量交通輸送及び自転車交通に係る資金援助を受けるために、USMP を適用することが必須条件となった。
    - 2022 年中は USMP を適用することにより、大量交通輸送及び自転車交通に係る予算配分において優遇される。

## 効果

### (1) 持続可能なモビリティのための国家戦略計画

- ・ヨーロッパの平均よりはるかに老朽化の進んだバス車両の更新
- ・電気、水素、メタンを燃料とする“グリーン”な車両の導入及び関連インフラの強化による大気環境の改善
- ・産業用バス生産網の再構築

### (2) 高速大量輸送手段への資金援助

- ・車両の更新と改良
- ・既存路線の強化
- ・建設中の路線の完成
- ・路線網の拡大

### (3) 海上交通の資金援助

- ・管轄下の海上、湖沼、ラグーン、河川における公共交通サービスに必要な調達支援

### (4) 自転車交通への資金援助

- ・自転車ステーションの設計・建設と市内の自転車の安全性に関する取組促進

### (5) 地方の公共道路交通のためのその他の資金

- ・地方公共交通に使用される車両の更新及び技術革新のための資金提供

### (6) 鉄道車両の購入

- ・鉄道車両の更新
- ・都市部及び大都市圏における高速大量輸送の強化

### (7) 国家復旧・復興計画（2026 年下半年まで）

- ・少なくとも 2,690 台のゼロエミッションバスを購入し、電力供給用のインフラを建設する。
- ・電気自動車やコネクテッドカーを製造するために、バス業界で GX や DX に係る約 45 のプロジェクトを実施する。
- ・都市部及び大都市圏において約 565km の自転車専用道を建設する。
- ・新型の電車を 50 両導入し、旧型車両と交換する。
- ・高速大量輸送インフラを備えた計 240km におよぶ交通網の建設。地下鉄(11km)、路面電車(85km)、トロリーバス(120km)、ケーブルカー(15km)を建設予定。

### (8) NRPP の補助資金

- ・2026 年末までに 1,500 台のバスを購入予定。
- ・鉄道路線の強化と、車両の強化及び更新

### (9) 自宅と職場間の移動計画への融資

- ・カープーリング、カーシェアリング、自転車プーリング、自転車シェアリング、集団登下校など通勤計画や通学計画に沿った持続可能な取組への資金援助

### ● 結論

- ・イタリアの公共交通は不足している上、遅延も生じている。地域の公共交通をより持続可能なものにするために、近年多くのリソースを注いでいる。新しく、技術的により高度なエンジンを導入し、地域公共交通のサービスやソフトモビリティの利用を推進するために、NRPP は多額の投資を予定している。





# カナダ 事例 1

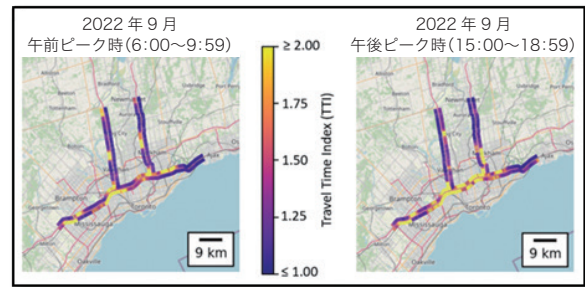
## モビリティの改善

### 現状・背景

- カナダのあらゆるレベルの政府は、インフラ投資、新しく順応性のある規則、新技術の評価と導入、交通需要管理、交通手段のさらなる統合など、様々な手段を通じて交通問題の解決に取り組んでいる。
- カナダの交通事情は複雑で、全国的で共通的な問題と地域固有の問題があり、あらゆるレベルの政府が、管轄区域を超えて協力しなければならない。協力的かつ協調的な方法で交通を改善することで、生産性と経済パフォーマンスが高まり、よりクリーンな環境や社会包摂、健康状態の改善に繋がる。

### 取組（施策）

- **運輸大臣会議（Councils of Ministers for Transportation）のタスクフォース**では、以下のような主要政策分野を検討した。
  - ・ マイクロトランジット、地域内の運賃統合、ファーストマイル / ラストマイル、ゾーン運賃制 / 時間制の運賃、交通需要管理、新しいモビリティのモデル / サービス統合、貨物輸送とインターモーダルハブ、データと情報管理、渋滞管理など
- **交通データ情報ハブとモビリティ・パフォーマンス指標**
  - ・ 運輸省は、主要な交通指標（所要時間指数）を用いて、カナダ全土の主要都市貿易回廊における交通パフォーマンスを追跡している。
- **カナダ・アーバン・モビリティ 2.0** (Canadian Urban Mobility 2.0) は運輸省が資金提供した調査報告書であり、**モビリティ・イノベーション指標** (Mobility Innovation Index) を確立した。当指標は新しい手法であり、持続可能性を確保し、技術革新を促進し、公益を増進するために、都市の交通プロジェクトを位置付けることを目的とする。



| 持続可能性の確保         |
|------------------|
| 自家用車の電動化         |
| 公共交通の電動化         |
| カーシェアリング         |
| バイクシェアリング        |
| マイクロモビリティのシェアリング |
| 更なる統合            |
| スマートな土地利用        |

| 技術革新の促進           |
|-------------------|
| 車両間のコミュニケーション     |
| 車両とインフラのコミュニケーション |
| 自動化技術             |
| 需要対応型の移動サービス      |
| 移動計画              |
| スマート運賃            |
| データ共有             |

| 公益の増進       |
|-------------|
| 平等          |
| アクセシビリティ    |
| 官民連携        |
| 健康と安全       |
| モビリティプライシング |

- **交通における技術革新に係る安全で確実なテスト、導入、統合**
  - ・ 高度な航空交通
  - ・ コネクテッド自動運転車

## 効果

- 都市移動の安全性と持続可能性を改善する
- 雇用創出と経済的繁栄を促進する
- 大気汚染を改善し、環境への影響を最小限に抑える
- 渋滞を緩和する
- 職場や余暇活動へのアクセス、社会的公平性の促進を通じて、コミュニティの住み心地を高める。
- 新たな政策とプログラムの推進（例：都市におけるゼロエミッションの公共交通機関への資金援助、固定ルートからオンデマンドサービス、ライドシェアまで、様々な地域交通システムの革新に柔軟に対応できる地方の交通ソリューション）。

### (参考)

- カナダ運輸大臣会議最終報告書：  
[https://www.comt.ca/Reports/Urban Mobility 2021.pdf](https://www.comt.ca/Reports/Urban%20Mobility%202021.pdf)
- カナダ・アーバン・モビリティ 2.0：  
<https://www.leadingmobility.com/canadian-urban-mobility>
- 高度な航空モビリティ：  
<https://tc.canada.ca/en/aviation/advanced-air-mobility>
- コネクテッド自動運転車：  
<https://tc.canada.ca/en/aviation/advanced-air-mobility>



## カナダ 事例 2

### 自動運転システムの試験及び導入の促進戦略

#### 現状・背景

- 2021年には、カナダの道路で1,768人のカナダ人が命を落としており、死因の約85%は人為的な理由である。
- 交通安全を向上させるとともに、特定のニーズを持つ人々を含めた十分にサービスを受けられていない人々の移動能力を向上させる上で、自動運転システムが大きな可能性を持つと考える。
- 運輸省は、自動運転システムを利用するための支援に積極的に取り組んでいる。こうした技術の安全なテスト及び導入を確実に実施するために安全に係る枠組を活用している。テストの考慮事項には、アクセスへの様々な配慮が含まれている。
- カナダでは、自動車の安全性に係る責任は、連邦政府、州・準州政府、地方自治体、業界の協業企業、道路利用者間で共有される。自動車安全法に基づき、運輸省は新車、輸入車及び搭載機器に係る安全性能の規則の制定及び取り締まりを実施している。
- カナダの州及び準州の交通安全行政当局は、運転免許、車両登録、保険加入、車両及び搭載機器の整備、ならびに公道での車両の安全運転に関する法律を管轄している。一部の州や準州では、アクセスに関する法律や基準を定めており、自動運転システム（Automated Driving Systems, ADS）をテストする組織は当法律や基準を考慮する必要がある。

#### 取組（施策）

- 自動車安全法は直近では2018年に改正され、運輸大臣の施行・遵守権限を強化するとともに、コネクテッド自動運転車を含む自動車業界の新技术に対し、運輸大臣がより柔軟に対応できるようになった。
- 運輸省の「カナダにおける自動運転システムのテストのためのガイドライン第2.0版」には、ヒューマン・マシン・インターフェースと制御装置へのアクセシビリティに関するガイドラインを含む、安全に係る数多くのベストプラクティスが記載されている。アクセシビリティを担保するために、インターフェースと制御装置は、ユニバーサルデザインの原則に沿ったものとしている。ユニバーサルデザインの原則として、公平な使用、使用における柔軟性、シンプルで直感的な使用、知覚可能な情報、エラーへの許容性、低い物理的負荷、サイズやスペースが挙げられる。
- 公道におけるADS搭載車の安全なテストと技術導入をカナダ全土で促進するため、運輸省は以下のような規制の伴わないガイダンス及びツールを提供している。
  - ・自動運転システムの安全性評価
  - ・車両サイバーセキュリティガイダンス、運輸省の車両サイバーセキュリティ戦略、運輸省の車両サイバーセキュリティ評価ツール
  - ・コネクテッド自動運転車の安全に係る枠組（バージョン2.0は2024年春に発行予定）
- 2019年に設立された運輸省の道路の安全性強化に係る支援プログラム（ERSTPP）は、カナダの国道における安全に係る優先事項を直接的に支援している。また、コネクテッド自動運転車やその他の技術等、道路の安全強化が期待できる技術の革新的な設計、試験、統合を促進することを目的としたプロジェクトへの投資を促進している。さらに、道路の安全に係る意識の向上を促し、カナダにおける道路の安全に係る問題、慣行、行動に関する知識を蓄積し、規則の遵守を支援する団体にも資金を提供している。これらのプロジェクトの結果を、道路安全に係る政策、ベストプラクティス、ガイドライン、フレームワークの策定の役に立てている。

#### 効果

- アクセスに係る全てのカナダ人のニーズは、今後の政策立案において引き続き反映される。運輸省は、既存のガイダンスの更新を含め、国内政策手段の開発を続けている。
- 自動車基準調和世界フォーラムが策定するADS安全のためのグローバル技術規則への協賛を含め、自動運転システムに関して、世界的に統一された規制要件を策定するため、国際社会と協力し続ける。

#### （参考）

- カナダにおける自動運転システムのテストのためのガイドライン第2.0版：  
<https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/connected-automated-vehicles/guidelines-testing-automated-driving-systems-Canada>
- 道路の安全性強化に係る支援プログラム（ERSTPP）：  
<https://tc.canada.ca/en/programs/funding-programs/enhanced-road-safety-transfer-payment-program>





## カナダ 事例 3

### 交通システムにおけるコネクティビティと自動化の推進プログラム

#### 現状・背景

- 自動車メーカーやコネクテッド自動運転車業界で革新的な取組を行っている企業は比較的潤沢な資金を有しているが、管轄の道路交通当局は、新技術の有する可能性と課題への対処能力を得る上で、運営面でも資金面でも大きな課題に直面している。

#### 取組（施策）

- 1,040 万カナダドルを投じて 2017 年に設立された運輸省の「交通システムにおけるコネクティビティと自動化の推進プログラム」はインフラの観点からコネクテッド自動運転車に備えるために、カナダの管轄地域を支援しており、当プログラムでは以下を実施している。
  - ・主に道路交通当局を対象とした研究及び能力開発プロジェクトに助成金や拠出金を提供する。
  - ・サイバーセキュリティ、スペクトラム、プライバシーなどの分野における技術的な分析・研究を行う。
  - ・ワークショップ、パネル、プレゼンテーションその他の情報普及活動を実施する。
- プログラム開始以来、カナダ全土で州・準州、学術機関、非営利団体が主導する 15 のプロジェクトに対し、290 万カナダドルの資金を提供してきた。また、同プログラムは、コネクテッド自動運転車用無線通信技術、サイバーセキュリティ、セキュリティ認証管理システムに関して想定される仕様策定など、様々な技術的課題に関連して計 9 件の研究やプロジェクトを請け負った。
- 直近数年間、同プログラムでは、高度道路交通システム（ITS）のアーキテクチャ及びサイバーセキュリティに重点を置いている。具体的には、ITS サイバーセキュリティに係る入門書や自己評価ツール、ITS アーキテクチャの概要を紹介した動画などの新しいリソースを開発するとともに、ステークホルダーに対し、教育やセッションを実施している。

#### 効果

- 本プログラムの直接的な成果は、コネクテッド自動運転車の安全性、セキュリティ、環境、社会、その他の考慮事項に対するカナダの管轄区域の認識が高まったことである。2 回のアンケート調査（2018 年 12 月と 2020 年 8 月）の結果と、関係者主導のイニシアティブ（カナダ運輸協会 コネクテッド自動運転車委員会、CSA CAV コードなど）へのスタッフの参加、プレゼンテーションやワークショップの実施から成果が明らかになった。
- 本プログラムの中間成果は、コネクテッド自動運転車の安全・安心な導入を支援するための政策、規則、ガイドライン、戦略を策定する能力の向上である。管轄区域又は運輸省が策定した政策、規則、ガイドライン、戦略の計 4 つが策定されたことから効果があったと判断した。
- 最後に、このプログラムはイノベーションを活用した交通システムの実現を促進する。カナダにおいて導入された新しい交通技術の数が全体的に増加傾向にあることから成果があったと判断できる。本プログラムでは 2019-20 年度から 2021-22 年度の間のコネクテッド自動運転車に係る試験とテストベッドの数を計測した。その結果、試験数は全体的に安定している（26 件・21 件・24 件）。一方で、2020-21 年度は新型コロナウイルスの流行により一部の試験が中止されたため、若干減少したことが判明した。

#### （参考）

- 交通システムにおけるコネクティビティと自動化の推進プログラム：  
<https://tc.canada.ca/en/programs/funding-programs/program-advance-connectivity-automation-transportation-system>



# カナダ 事例 4

## 障がい者にとってアクセスしやすい交通の推進政策

### 現状・背景

- 2022年に、15歳以上のカナダ人の27%にあたる800万人が、日常生活に支障が生じる何らかの障がいがあると判明した。2017年時点では、人口の22%にあたる620万人が何らかの障がいを有しており、その割合は2017年以降に5%増加した。
- 障がい者の半数以上が、飛行機・列車・フェリー・州間バスで移動する際に少なくとも1つの障壁に直面したことがある。
- インクルーシブでバリアフリーな交通システムを構築することが、アクセス可能な交通に係る主なカナダの交通政策目標であり、障害、アクセシビリティへのニーズ、宿泊施設、場所に関係なく、全てのカナダ人が平等に移動の機会を享受できるようにすることを目的としている。

### 取組（施策）

- アクセシブル・カナダ法（The Accessible Canada Act）は2019年6月21日に制定され、交通を含む連邦管轄下の優先分野における障壁を特定・除去するとともに、新たな障壁を防止することを目的としている。アクセシブル・カナダ法の包括的な目標は、2040年までにバリアフリーな国になることである。
- 2019年6月22日に、障がい者の交通サービスへのアクセスを強化することを目的とした「障がい者のためのアクセシブル交通に関する規制」が発表された。同規制は、連邦政府が規制する航空、鉄道、海上、州間バスにおける障壁の撤廃と尊厳あるアクセスの確保に重点を置いている。主な内容として、交通サービス事業者に対するコミュニケーション、トレーニング、飛行機・列車・フェリー・州間バスのターミナルや設備の技術仕様、宿泊施設に関する要件が含まれる。
- 2022年12月13日に、「アクセシビリティ輸送計画及び報告規則」が施行され、連邦政府が規制する交通サービス事業者に対し、アクセシビリティ計画を策定・公表し、実施状況を報告し、フィードバックを行うことを義務づけた。アクセシブル・カナダ法に基づいて制定された規則であり、障がい者のために障壁を取り除き、交通サービスを改善することに継続的に取り組んでいる。
- アクセス可能な交通に関する協力を促進するために、国際的な取組に関与することはカナダにとって不可欠である。国際的な取組には、アクセシビリティに係るベストプラクティスや革新的なソリューションの共有を含む、G7各国との重要な交流も該当している。

### 効果

- 法及び規制に係る取組の目標は、交通サービスへのアクセスを改善し、それに伴い障がい者の移動、自律性、雇用・医療・教育・社会活動へのアクセスを向上させることで、平等、尊厳、地域統合の観点で良い結果をもたらすことである。
- 国際的な協力により、アクセス可能な交通機関に係る統一的な国際基準の確立を支え、障がい者がよりシームレスに国境を越えて移動できるようになる。
- これらのステップにより、2040年のバリアフリー化という目標に向けて前進することができる。

### （参考）

- カナダにおける障がい者に係る調査 2022（CSD）：  
<https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV.pl?Function=getSurvey&SDDS=3251>
- アクセシブル・カナダ法（S.C. 2019, c.10）：  
<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/a-0.6/>
- 障害者のためのアクセシブル交通規制（SOR/2019-244）：  
<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2019-244/index.html>
- アクセシビリティ輸送計画及び報告規則（SOR/2021-243）：  
<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2021-243/FullText.html>



# 欧州委員会 事例

## 持続可能な都市・地方交通



### 現状・背景

- 都市部（都市、町、郊外）には、EU人口の70%以上が居住しており、温室効果ガスの約80%が排出されている（輸送と建物が最大の排出源）。また、EUにおいて、輸送に伴う温室効果ガスの約23%は都市部から排出されている。
- 中小都市、町やコミュニティを含め、ヨーロッパの都市では、渋滞や限定的な都市空間、都市のスプロール化、危険な道路、貨物輸送や物資の大規模な配送、大気の悪化や過度の騒音といった課題がますます深刻になっており、住みやすさに影響を及ぼしている。
- 気候変動や異常気象（熱波、寒波、暴風雨、豪雨、洪水）の増加も、更に深刻な課題となっている。
- 持続可能で効率的な都市交通は、経済的な恩恵という観点からも重要である。
- 都市交通はEU全域において、変化の時を迎えている。電動スクーターや送迎サービス、ライドシェアプラットフォームなど、新たな交通サービスを利用しており、都市交通計画で取り組むべき新たな課題が生じている。
- 全ての交通利用者が移動し、社会に参加するというニーズに対し、都市（及び地方）の交通は十分に応えていない。
- EU全域において、特定の地方、特に遠隔にある地方では、慢性的な孤立が生じている。それに伴い、文化的・経済的ダイナミズムが失われ、人口が高齢化し、移動手段が個人交通に強く依存している。結果として、自動車を持たない市民は、社会的・経済的な活動への参加が制限されている。

### 取組（施策）

- **都市交通**
  - ・ 上記の課題に対応するため、「都市交通フレームワーク 2021」では公共交通、自転車、徒歩、持続可能な都市交通計画を中核に据え、都市交通分野を推進した。
  - ・ 同フレームワークにより、積極的かつ参加型の計画アプローチが促進される。また、EUの都市政策とその実行の基礎を成す、持続可能な都市交通計画（SUMP）の質の向上と迅速な導入も促進する。

### ▼都市交通フレームワーク 2021 の構成要素

|                                     |                           |                         |                                       |
|-------------------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| 欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T）における都市ノードへの接続性強化 | SUMP 及び交通管理計画へのアプローチ強化    | 持続可能な都市交通指標に係る進捗のモニタリング | マルチモーダルなアプローチとデジタル化による魅力的な公共交通サービスの実現 |
| より健康的で安全な交通歩行、自転車、マイクロモビリティを新たに重点化  | ゼロエミッションの都市物流             | デジタル化、イノベーション、新しい交通サービス | 気候ニュートラル都市：強靱で環境に優しくエネルギー効率の高い都市交通    |
| 意識向上、市民参加、地方自治体への支援                 | ガバナンスと調整 - 都市交通専門家グループの改革 | 都市交通プロジェクトへの資金調達と融資     | 世界への働きかけ                              |

- ・ SUMP は「ヨーロッパの成功例」である。手法と原則はヨーロッパ全域で適用され、EU 域外の様々な国々でも一貫した方法で導入が進んでいる。
- ・ 欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T）に係る規制の改定版は、「都市ノード」に関する法的な要件について言及している。結果として、ヨーロッパにおける 431 の都市（大都市）及びその機能的都市圏は欧州交通ネットワークを構成するようになるとともに、持続可能な都市交通計画を採択し、安全性、アクセシビリティ、持続可能性に関するデータを収集する義務が生じた。交通回廊の接続性を高めることが重要である。



- ・「都市を取り残さない」ということが不可欠であるため、欧州委員会は、勧告を採択し、EU 加盟国に対し、「国別 SUMP 支援プログラム (NSSP)」を設置するよう推奨した。同プログラムは各国の SUMP 担当の下で、専門の事務所が管理しており、より質の高い SUMP のための研修プログラム、能力開発、技術的な専門知識、教育資料が含まれている。
  - ・さらに、モビリティ・チェーンにおける自転車利用を促進するための原理を把握し、EU における今後の行動の指針とするために、複数の機関と共に「自転車に関する欧州宣言」に合意した。
- **地方交通**
- ・「持続可能でスマートな交通戦略 2020 (SSMS)」は辺境地や島嶼部を含む地方や遠隔地における交通へのアクセスの向上や、障がい者や移動に困難がある人に対する包括的な交通手段の提供の必要性を強調している。
  - ・欧州委員会は「ヨーロッパの地方における長期ビジョン 2021」において、加盟国及び地域に対し、「2040 年までに、強固で、繋がっており、強靱で豊かな地方を達成する」という目標の下、持続可能な地方交通戦略を策定するよう求めている。
  - ・欧州委員会は、交通と移動の有する、社会的・地域的結束の側面を考慮した政策実施を促進し続ける。また、ヨーロッパ各地の地方自治体や地域が能力構築や知識及び経験の交換を行うための「ヨーロッパ地方交通ネットワーク」を支援し、ガイダンス文書を作成している。

## 効果

- 都市交通フレームワークを適用することで、ヨーロッパの都市が温室効果ガスの排出量を削減し、持続可能な方法で交通を向上できるよう支援する。人やモノが持続的かつ安全に都市を移動し、マルチモーダルなソリューション、ゼロエミッション又は排出量の少ない交通ソリューション及び貨物輸送へ移行し、徒歩や自転車、交通機関等を促進するための移行課題に取り組む。
- SUMP を立案・実施することで、渋滞、大気汚染、騒音、物流交通の増大、都市化、都市空間の制限等の主要課題に対処できる。このアプローチでは、人々を中心に据えることが不可欠である。
- 地方のモビリティネットワークを指導・支援することで、地方間、島嶼部などの遠隔地内、遠隔の地方（孤立地域を含む）と都市部間の交通の持続可能性と強靱性が強化される。

### (参考)

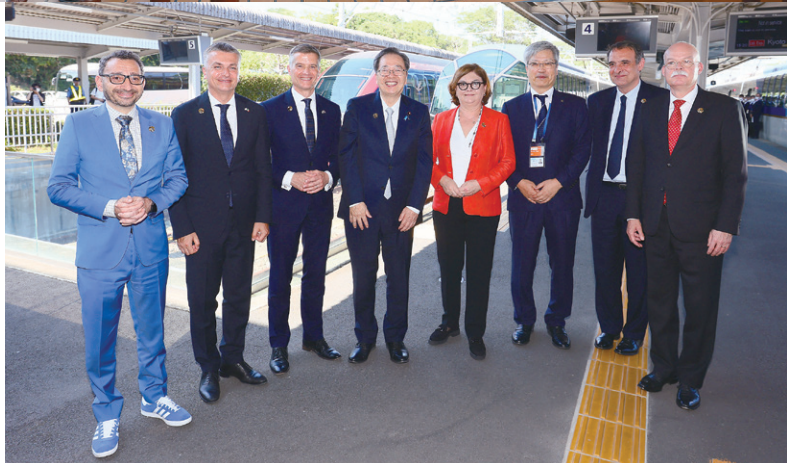
- 都市交通は EU 全域において、変化の時を迎えている：以下の資料を参考。European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Armoogum, J., Garcia, C., Gopal, Y. et al., Study on new mobility patterns in European cities – Final report. Task A, EU wide passenger mobility survey, Publications Office of the European Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/728583>
- 都市交通フレームワーク 2021：  
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202301058](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202301058)
- 欧州横断輸送ネットワーク (TEN-T) に係る規制の改定版：2024 年 4 月に署名予定
- 国別 SUMP 支援プログラム (NSSP)：  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>
- より質の高い SUMP のための研修プログラム、能力開発、技術的専門知識、教育資料が含まれている：  
[https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/eltis-20-2019-03-05\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/eltis-20-2019-03-05_en)
- 自転車に関する欧州宣言：  
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202301058](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202301058)



**ISE-SHIMA MIE**  
Transport Ministers' Meeting

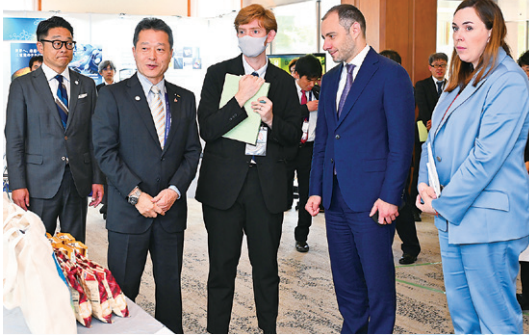
Memories  
in  
**Ise-Shima, Mie**

Memories  
in  
Ise-Shima, Mie



**ISE-SHIMA MIE**  
Transport Ministers' Meeting













**ISE-SHIMA MIE**  
Transport Ministers' Meeting

