

第7章 消費者

第7章 消費者	7-3
1. バリアフリー、ユニバーサルデザイン	7-3
1. 1 関連法令等の整備（H29 交通政策白書）	7-3
1. 1. 1 高齢社会対策基本法及び少子化社会対策基本法	7-3
1. 1. 2 障害者関連法	7-3
1. 1. 3 交通分野におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化施策の展開	7-4
（1）交通バリアフリー法	7-4
（2）バリアフリー法	7-5
（3）バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱	7-7
（4）交通政策基本法及び交通政策基本計画	7-7
（5）ユニバーサルデザイン 2020 行動計画	7-8
（6）交通分野のユニバーサルデザイン化に関連する国の支援	7-8
1. 2 バリアフリーガイドライン	7-9
1. 3 助成制度	7-11
1. 4 運賃割引	7-13
1. 5 バリアフリー化の進捗状況	7-15
2. 快適性の向上、サービスの向上	7-19
2. 1 鉄道	7-19
2. 1. 1 情報化	7-19
（1）新たなニーズに対応した運輸情報システム（H2 白書）	7-19
（2）移動中のサービスの向上	7-19
（3）乗り継ぎ利便の向上（H5 白書）	7-19
（4）総合交通情報提供システム実験開始（H12 白書）	7-19
（5）デジタル公共交通情報の提供	7-20
（6）移動制約者支援モデルシステムの研究開発（H13 白書）	7-20
2. 1. 2 冷房化	7-20
2. 1. 3 着席通勤列車	7-21
2. 1. 4 禁煙	7-22
2. 1. 5 混雑緩和	7-22
2. 2 自動車	7-26
2. 2. 1 バスの活性化	7-26
（1）情報化	7-26
（2）車両の快適性等の向上	7-28
（3）総合渋滞対策支援モデル事業（H7 白書）	7-29
2. 2. 2 タクシーサービスの高度化	7-29
2. 2. 3 深夜輸送力の確保	7-31
2. 2. 4 運転代行	7-32
2. 2. 5 MaaS（R2 交通政策白書）	7-32
2. 3 海上交通	7-34
2. 3. 1 快適なウォーターフロントの形成	7-34
2. 3. 2 海上交通の充実	7-36

(1) 国内旅客船の高速化	7-36
(2) 高齢者、身体障害者等に対する配慮 (H6 白書)	7-36
(3) 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	7-36
2. 3. 3 船舶油濁損害賠償保障法改正	7-37
2. 3. 4 海の日 (H7 白書)	7-39
2. 4 航空.....	7-40
2. 4. 1 情報化	7-40
2. 4. 2 損害賠償	7-42
2. 4. 3 空の日・空の旬間 (H7 白書)	7-42
3. 料金・運賃政策	7-43
3. 1 全般.....	7-43
(1) プリペイドカード、ストアードフェアカードの導入 (H4 白書)	7-43
(2) IC カードの導入	7-43
(3) IC カードシステムの相互利用	7-44
(4) 座席予約情報システム (H12 白書)	7-45
3. 2 鉄道.....	7-46
(1) プリペイドカード、ストアードフェアカード	7-46
(2) IC カード	7-46
(3) 企画商品、割引運賃	7-47
(4) 運賃設定方式の改善	7-48
3. 3 自動車.....	7-50
3. 3. 1 バス.....	7-50
(1) プリペイドカード	7-50
(2) IC カード (H12 白書)	7-50
(3) 企画商品、割引運賃	7-50
(4) 外国人対応 (H29 交通政策白書)	7-51
3. 3. 2 タクシー	7-51
(1) 企画商品、割引運賃	7-51
(2) 運賃規制緩和	7-52
3. 4 海上交通.....	7-54
(1) 運賃規制緩和、企画商品・割引運賃	7-54
(2) 運賃の弾力化等 (H8 白書)	7-54
3. 5 航空.....	7-55
(1) 値下げ、割引運賃 (H3 白書)	7-55
(2) 航空運賃の弾力化 (H6 白書)	7-55
(3) 事前購入割引 (H7 白書)	7-56
(4) 規制緩和に伴う運賃割引の多様化	7-57
(5) チケットレス販売、運賃多様化 (H12 白書)	7-58
(6) 生体認証技術 (バイオメトリクス) の活用	7-59

第7章 消費者

1. バリアフリー、ユニバーサルデザイン

1. 1 関連法令等の整備（H29 交通政策白書）

1. 1. 1 高齢社会対策基本法及び少子化社会対策基本法

国民一人一人が生涯にわたって安心して生きがいを持って過ごすことができる社会を目指して、あるべき高齢社会の姿を明らかにするとともに、高齢社会対策の基本的方向性を示すことによって、高齢社会対策を総合的に推進するため、平成 7 年（1995 年）11 月、高齢社会対策基本法（平成 7 年法律第 129 号）が制定された。同法では、「公正で活力ある社会」「地域社会が自立と連帯の精神に立脚して形成される社会」「豊かな社会」が構築されることを基本理念として、高齢社会対策は行わなければならないと規定しているが、その具体的施策の一つとして、高齢者の円滑な利用に配慮した公共的施設の整備や高齢者の交通事故等から保護することなど、生活環境についても国が講ずべき施策を規定している。

同法に基づき、高齢社会対策会議（会長：内閣総理大臣）において、政府が推進すべき高齢社会対策の指針としてとりまとめた高齢社会対策大綱では、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの総合的推進の観点から、公共交通機関のバリアフリー化、歩行空間の形成、道路交通環境の整備に関する取組について掲げられているほか、高齢者の交通安全の確保の観点から、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間の整備や、高齢化に対応した車両等への対応等に関する取組についても掲げられている。

一方、急速な少子化の進展にも長期的な視点に立って的確に対応するため、少子化社会における施策の基本理念を明らかにし、関係施策を総合的に推進するため、平成 15 年（2003 年）7 月、少子化社会対策基本法（平成 15 年法律第 133 号）が制定された。同法に基づき、政府は少子化社会対策大綱を定めることとしており、同大綱では、妊娠中の人や子供連れで外出する際に生じる様々な支障を取り除き、外出しやすい環境を整備することが重要であり、ベビーカーマークの普及など、妊娠中や子育て時のバリアフリー化を進めることとしている。

1. 1. 2 障害者関連法

障害者の権利に関する条約の締結に先立ち、国内法の整備をはじめとする諸改革を進めるべきとの障害当事者等の意見も踏まえ、政府は、集中的に国内制度改革を進めていくこととした。これを受け、障害者基本法（昭和 45 年法律第 84 号）の改正（2011 年 8 月）、障害者差別解消法（平成 25 年法律第 65 号）の制定（2013 年 6 月）等が行われた。

障害者基本法の改正では、生活を営む上で妨げとなる社会的障壁を取り除くことにより、障害者が障害のない者と等しく機会の均等が確保されるという障害者権利条約の理念に沿った規定を盛り込むこととした。同法に基づく障害者基本計画では、障害者の自立と社会参加を支援し、誰もが快適で暮らしやすい生活環境の整備を推進するため、公共交通機関のバリアフリー化等が掲げられている。

また、障害者差別解消法については、改正障害者基本法における差別の禁止に関する基本原則の具体化を図るために制定された。これにより、交通事業者は、その事業を行うに当たり、障害を理由とする不当な差別的取扱いが禁止されるとともに、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならないこととされた。

1. 1. 3 交通分野におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化施策の展開

(1) 交通バリアフリー法

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、平成12年(2000年)11月、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)が施行された。

この法律に基づき、国土交通大臣をはじめとする主務大臣が策定した基本方針の下、旅客施設の新設、大改良及び車両等の新規導入に際して、移動等円滑化基準に適合させることが義務付けられ、既存の旅客施設、車両等についても、基準適合への努力義務が課された。また平成22年(2010年)までに1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の原則として全ての鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化を実現するという目標を定めた。さらに、街の中心として多くの人々が集まる鉄道駅等の旅客施設を中心とした重点整備地区において、市町村が作成する基本構想に即して、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等の一体的なバリアフリー化を進める制度を設けた。

交通バリアフリー法の概要

法律の趣旨

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進します。

鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進します。

法律の概要

1. 基本方針

国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定します。

(基本方針の内容)

移動円滑化の意義及び目標

移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項

市町村が作成する基本構想の指針 等

2. 公共交通事業者が講ずべき措置

公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付けます。

既存の旅客施設・車両については努力義務とします。

(基準例)

エレベーター、エスカレーター等の設置、誘導警告ブロックの敷設 等

3. 重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

市町村が、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした地区において旅客施設、道

路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成します。

（一定規模の旅客施設の例）

鉄道駅については、1日の利用者数が5千人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること等。

（基本構想の内容）

目標時期

重点的に整備すべき地区（鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域）

整備を行う経路、整備の概要 等

公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施します。

（事業例）

エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入
歩道の段差解消

視覚障害者用信号機の設置 等

地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施。

4.その他

国、地方公共団体の支援措置、必要な情報の提供等。

（出典：国土交通省「交通バリアフリー法の概要」

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/barrier/barrier3A.htm>）

（２）バリアフリー法

平成18年（2006年）12月には、一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、従前の交通バリアフリー法と高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）を統合・拡充する形で、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）（バリアフリー法）が制定された。同法では、主務大臣による基本方針の策定や移動等円滑化基準への適合義務といった基本的な枠組みは維持された一方で、その対象は、身体障害者だけでなく知的障害者等を含むすべての障害者に拡大され、バリアフリー化が必要な施設等として、従来の建築物や公共交通機関のみならず、道路や路外駐車場なども新たに加えられた。また、重点整備地区の要件について、旅客施設を含まない地域にまで拡充された。さらに、心のバリアフリーの促進、高齢者や障害者等関係者の参画による段階的な発展を目指すスパイラルアップの導入等の施策が新たに盛り込まれた。

なお、バリアフリー法の制定に先立っては、平成17年（2005年）7月、国土交通省において、社会資本整備・公共交通分野におけるユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策展開について「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、その中で、交通バリアフリー法とハートビル法の一体化に向けた法制度を構築することとされていた。

平成23年（2011年）3月には、基本方針に掲げられる具体的な施策目標について見直しが行われ、令和2年（2020年）までに、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅等について新たにバリアフリー化を実現することとされた。

バリアフリー法とは

<バリアフリー法成立>

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、通称「バリアフリー法」）は、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成 6 年法律第 44 号、通称「ハートビル法」）と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成 12 年法律第 68 号、通称「交通バリアフリー法」）が一体となった法律であり、平成 18 年 12 月に施行されました。

バリアフリー法は、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、公共の福祉の増進に資することを目的としており、本法律に基づき、ハード・ソフト施策の充実や、高齢者・障害者等を含む全ての人が暮らしやすいユニバーサル社会の実現を目指しています。

バリアフリー法のポイントは、以下のとおりです。

【1.対象者の拡充】

身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害など、すべての障害者を対象として拡充。

【2.対象施設の拡充】

これまでの建築物、公共交通機関及び道路に加え、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを対象施設に追加。

【3.基本構想制度の拡充】

バリアフリー化を重点的に進める対象エリアについて、旅客施設を含まない地域まで拡充。

【4.基本構想策定の際の当事者参加】

基本構想策定時の協議会制度を法定化。住民などからの基本構想の作成提案制度を創設。

【5.ソフト施策の充実】

関係者と協力してバリアフリー施策の持続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」を導入。

国民一人ひとりが、高齢者や障害者等が感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー」を促進。

<バリアフリー法改正（平成 30 年）>

東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するため、平成 30 年に法改正が行われました。（平成 30 年 11 月に一部施行（平成 31 年 4 月全部施行））平成 30 年の改正では、理念規定が設けられ「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」が明確化された他、「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道利用者による声かけ等）が明記されています。また、道路や駅等の旅客施設、建築物等の具体的な施設のバリアフリー化事業の調整が難しい段階においても、バリアフリー基本構想の作成に繋がるよう、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を定めることができるマスタープラン（移動等円滑化促進方針）制度が創設されました。

<バリアフリー法改正（令和 2 年）>

2018 年のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行や東京オリンピック・パラリンピック

競技大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化するため、令和 2 年に法改正が行われました。（令和 2 年 6 月に一部施行（令和 3 年 4 月全部施行）） 令和 2 年の改正では、公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化として、公共交通事業者等に対するソフト基準（スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）への適合義務が設けられています。また、国民に向けた広報啓発の取組推進として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」が国や国民等の責務として規定された他、市町村等による「心のバリアフリー」の推進に関する内容が盛り込まれました。

（出典：国土交通省「バリアフリー法の概要」

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/sinpou/about.html>

（３） バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱

高齢者、障害者などを含むすべての人が安全で快適な社会生活を送れるよう、ハード、ソフト両面のバリアフリー・ユニバーサルデザインを効果的かつ総合的に推進するため、平成 20 年（2008 年）3 月、関係閣僚会議において、政府の基本的な方針として、バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱が決定された。

同要綱においては、基本的な取組として、『心のバリアフリー』の推進、「生活環境」、「教育・文化」、「雇用・就業」、「製品」及び「情報」の 6 つの分野ごとに基本方針、関連施策の目標や達成期間を掲げ、当該施策を推進することとされた。

交通分野については、「生活環境」に関する取組の一環として、バリアフリー法に基づく基本方針で定められた移動等円滑化の目標の達成及び達成後の継続的な取組を推進することとされ、具体的には、旅客施設の移動等円滑化基準への適合の促進、L R T の整備やノンステップバス等の導入の促進、移動等円滑化基準を踏まえた駐車場などの整備の実施、幅の広い歩行空間の設置、音響信号機等の設置等の促進等について行うこととされた。

（４） 交通政策基本法及び交通政策基本計画

交通政策の推進に当たって、我が国を取り巻く環境の変化を見据えつつ、社会資本の整備と密接に連携しながら、長期的な観点で計画的な取組を進める枠組みを構築するため、平成 25 年（2013 年）12 月に、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）が制定された。同法は、基本理念の一つとして、近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通の機能の確保及び向上を図るべきことを掲げるとともに、国の施策の一つとして、高齢者、障害者、乳幼児連れ等の円滑な移動のための施策を講ずることを定めている。

また、同法に基づき定められた交通政策基本計画（2015 年 2 月閣議決定）は、交通関係施策の基本的方針の一つとして、豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現を掲げ、令和 2 年（2020 年）の東京オリンピック・パラリンピックの開催や我が国が超高齢化社会を迎えることを考えると、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえながら、すべての人が社会活動に参画できる社会を目指して、身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けた取組を進めることが求められていると指摘している。また、当該基本的方針の下で目指すべき目標の一つとして、バリアフリーをより一層身近なものにすることを定めており、この目標に向けた達成状況を評価するための数値指標として、バリアフリー

法に基づき平成 23 年（2011 年）3 月に改訂された基本方針に定められた整備目標等を取り入れている。

（５）ユニバーサルデザイン 2020 行動計画

2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会には、世界中から障害のある人も含めあらゆる人が集う。とりわけ、パラリンピックでは、障害のある選手たちが繰り広げるパフォーマンスを直に目にすることができる。この大会は、共生社会の実現に向けて社会の在り方を大きく変える絶好の機会である。

こうしたことを踏まえて、平成 29 年（2017 年）2 月に、関係閣僚会議において、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」が策定された。この行動計画には、ユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリーの観点から、交通分野の施策も多数盛り込まれている。

（６）交通分野のユニバーサルデザイン化に関連する国の支援

国は、公共交通機関のバリアフリー化を推進するため、旅客施設（鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル）のバリアフリー化（段差解消や障害者用トイレ、鉄軌道のホームドアの整備等）、ノンステップバス・リフト付きバス・福祉タクシーの導入に取り組む交通事業者等に対して、補助金を交付するなどの支援を行っている。

また、旅客施設の周辺などで面的なバリアフリー化を推進するため、バリアフリー法に基づいて策定された基本構想等に従って、屋外のスロープ・エレベーター等の整備、自由通路・駐車場等の公共的空間の整備を行う地方公共団体等に対して、交付金を交付するなどの支援を行っている。

1. 2 バリアフリーガイドライン

交通施設に関するガイドラインは、昭和 58 年（1983 年）3 月に「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」が制定された。

（身体障害者用施設整備ガイドラインの作成）

高齢者、身体障害者等の交通弱者が社会活動を営む上で、そのモビリティの確保は重要な問題であり、行政においても高齢化社会を迎えるに当たり、交通弱者の移動・交通対策について長期的な視点から取り組む必要がある。

運輸省においては、従来から各交通事業者に対し、旅客輸送サービス向上の一環として身体障害者等交通弱者のための施設整備についても配慮するよう指導を行ってきており、各交通事業者において施設整備を着実に進めているところである。まず、鉄道関係では、自動券売機に点字テープの貼付、誘導・警告ブロックの設置、改札口の拡幅、身体障害者用トイレの設置等を、乗合バス関係では低床・広ドアバスの導入を、航空関係では空港における車椅子の常備、身体障害者用トイレの設置等を進め、身体障害者等交通弱者の利便の向上に努めてきている。また、これらの施設整備に当たって、その規格等の標準化を図り、利用者の利便を図るとともに、施設整備を着実に推進するため、57 年度には運輸省において「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」を作成した。本ガイドラインは、身体障害者が鉄道駅等の公共交通ターミナルを利用する際の障壁を調査し、これに基づき、それぞれの施設について設計標準を定めたものであり、今後の施設整備を行う際の指針となるものである。また、本ガイドラインにおいては、駅舎の規模、条件等に応じた施設整備のあり方を総合的かつ具体的に示すためモデルターミナル図を作成している。

（出典：S58 運輸白書）

その後、平成 2 年（1990 年）に「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」が制定され、旅客施設に関するガイドラインと車両等に関するガイドラインの 2 本立ての体系が確立された。

平成 12 年度（2000 年度）の交通バリアフリー法施行に伴い、平成 13 年度（2001 年度）には、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」、「公共交通機関の車両に関するガイドライン」が制定され、その後何度も改訂されている。

表 バリアフリーガイドラインの経緯 令和3年3月時点

年度	旅客施設編	車両等編	備考
昭和57年度 (1982年)	公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン	－	－
平成2年度 (1990年)	－	心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン	－
平成6年度 (1994年)	公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン	－	ハートビル法制定(平成6年)
平成13年度 (2001年)	公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン	公共交通機関の車両に関するガイドライン	交通バリアフリー法制定(平成12年)
平成14年度 (2002年)	公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（追補版）	－	－
平成19年度 (2007年)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン	バリアフリー法制定(平成18年)
平成25年度 (2013年)	バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）	バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）	－
平成30年度 (2018年)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）	公共交通移動等円滑化基準改正(平成30年3月)
平成31年度 (2019年4月)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）（平成31年4月版）	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）（平成31年4月版）	改正バリアフリー法の完全施行(平成31年4月1日)
令和元年度 (2019年10月)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）（令和元年10月版）	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）（令和元年10月版）	－
令和元年度 (2020年3月)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）（令和2年3月版）	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）（令和2年3月版）	－
令和2年度 (2020年10月)	－	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）（令和2年10月版）	－
令和2年度 (2021年3月)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）（令和3年3月版）	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）（令和3年3月版）	公共交通移動等円滑化基準改正（令和3年1月） 改正バリアフリー法の完全施行(令和3年4月1日)
令和3年度 (2022年3月)	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）（令和4年3月版）	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン車両等編）（令和4年3月版）	公共交通移動等円滑化基準改正（令和4年3月）

出典：国土交通省「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン）」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

1. 3 助成制度

① H5 白書

高齢者・障害者等のための施設等整備は、利用者の利便の増進にもつながることから、従来より基本的には利用者全体の負担によって整備していた。しかしながら、利用者全体に過重な負担をかけずに施設等の整備を促進するため、日本開発銀行等のＪＲ、民鉄等に対する低利融資の対象工事に、エレベーター、エスカレーター等の高齢者・障害者等のための施設を含めていた。また、平成５年度（１９９３年度）には、駅及び空港旅客ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備を特に対象として日本開発銀行等の低利融資制度を創設した。

また、地方公共団体において福祉政策の観点から、鉄道駅におけるエレベーターやエスカレーターの設置に対する措置を講じる例もみられるようになってきた。

② H6 白書

平成６年度に設立された財団法人交通アメニティ推進機構は、民間等からの出捐を原資にして、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置事業及びリフト付バスの導入について事業費の１０％、バス・空港・旅客船ターミナル及び旅客船におけるエレベーター・エスカレーターの設置事業について５％の助成を行うほか、一般利用者等への啓発広報、情報提供及び調査研究事業を行う。なお、特に整備が急がれているＪＲ及び民間鉄道事業者等が行う障害者対応型エレベーター・エスカレーター設置事業については、平成６年度予算において、新たに「交通施設利用円滑化対策費補助金」が創設され、財団法人交通アメニティ推進機構を通じて国からも補助を行うこととし、あわせ２０％の助成を行うこととした。

③ H8 白書

さらに、平成７年度から（財）交通アメニティ推進機構は、鉄道駅等のターミナルについて移動円滑化対策を総合的に講じた「アメニティターミナル」整備事業を推進している。また、建設省と連携して、駅内外の歩行環境快適化のための事業推進の円滑化を図るため、「駅内外歩行者快適化作戦」の第１回推進協議会を８年８月に開催し、札幌駅、勝田台駅、豊橋駅、大曽根駅、小倉駅の５地区をモデル地区に指定し、駅内のエレベーター・エスカレーターの設置や、バスの総合案内システムの設置等に対する支援を行っている。

④ H10 白書

また、税制上の支援措置として、平成１０年度より、既存の鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置に対して１５％の特別償却制度が設けられている。

運輸省では、バス利用促進等総合対策事業として、ノンステップバス、リフト付きバス等の導入について、購入費用の２０％の補助（赤字事業者が導入するノンステップバスについては、購入費の２５％）を行っており、９年度においてはノンステップバス５８台、リフト付きバス７台、スロープ付きバス９８台に対して補助金を交付した。

また、交通エコロジー・モビリティ財団においても、ノンステップバス、リフト付きバス等の導入に対し、購入費用の１０％の助成を行っており、９年度において、全国１０事業者のノンステップバス４台、リフト付きバス２台、スロープ付きバス４台に対し助成金を交付した。

税制上の支援措置としては、１０年度よりリフト付きバス・タクシーのリフト部分につき２５％の特別償却制度を設けるとともに、ノンステップバスについては、一定設備に係る自動車取得税の非課税措置を設けている。

⑤ H12 白書

平成 10 年度には「交通施設バリアフリー化設備整備費補助制度」が創設され、鉄道駅に対して様々な支援を行っている。また、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を通じて LRT 車両購入費に対する補助を行っている。

乗合バスにおいては、高齢者等の利用を容易にするため、ノンステップバス等の低床バスが導入されており、ノーマライゼーションの実現に向けて、平成 12 年度から新たに拡充された補助制度を活用している。

1. 4 運賃割引

① H3 白書

3年12月1日から鉄道、バス、タクシー、航空等において、精神薄弱者に対し、身体障害者と同様の内容の交通運賃割引制度を導入することとした。

国内航空運賃については、2年4月より平日シルバー割引運賃の導入を実施したところである。

② H5 白書

高齢者、身体障害者等に配慮して、長距離フェリー等においては、運賃についても、従来からの身体障害者・精神薄弱者に対する割引に加え、阪神～北九州航路等において、高齢者を対象とした割引を実施して、高齢者等の福祉の増進を図っている。

③ H8 白書

旅客船の運賃については、多数の航路において、高齢者・身体障害者等を対象とした割引を実施しているが、7年9月に視覚障害者に対する割引の適用範囲を拡大する制度改正を行ったところである。

④ H10 白書

高齢者・障害者等の移動制約者の社会参加をより拡大していくためには、運賃等の割引制度により、移動に要するコスト負担を軽減することもひとつの方策であり、現在、事業者の自主的な判断に基づき、1-3-17表に示すとおり実施されているが、交通運輸事業が厳しい経営状況下であり、公共交通機関の一般利用者の負担からの内部補助により実施することにも限界があること、身体障害者の範囲が拡大していること等から、国又は地方公共団体の福祉政策の一環として行われるべきとの議論もある。

また、JRグループの「フルムーンパス」や「ジパング倶楽部」、新京成電鉄の「新京成プラチナパス」の例にみられるように、高齢者数が増加し、シルバー市場が拡大していく中、新たな需要喚起策として営業割引が行われている。

表 7-1 身体障害者に係る運賃等割引制度の概要

交通機関	区 分	割 引 率	備 考
J R 民 鉄	単独利用	50%	100kmを超える場合
	重度で介護者同伴	本人・介護者ともに50%	
航 空	単独利用	25%	
	重度で介護者同伴	本人・介護者ともに25%	
旅 客 船	単独利用	50%	100kmを超える場合
	重度で介護者同伴	本人・介護者ともに50%	
バ ス	単独利用	50%	
	重度で介護者同伴	本人・介護者ともに50%	
タ ク シー		10%	
高速道路	単独利用	50%	乗用自動車(乗用定員10名以下)、貨物自動車(ラノトバン)又は身体障害者輸送車に限定。ただし営業用は除く
	重度で介護者同伴	50%	

注 (1) 運輸政策局消費者行政課、自動車交通局資料により作成。

(2) 運賃割引対象者は身体障害者及び精神薄弱者であり、障害の程度により運賃割引が適用される。

出典：平成10年運輸白書

⑤ H11 白書

武蔵野市の「ムーバス」、金沢市の「ふらっとバス」等、高齢者・身障者の社会参加等のニーズに応えるコミュニティバスが全国各地で導入されている。その多くは、採算性の問題を抱え、地元地方公共団体の支援等により路線を維持しているケースが大半であるが、先進事例に学びながら地域の関係者での創意工夫が望まれる。運輸省としても、バス利用促進等総合対策事業の一環として、こうしたコミュニティバスの導入に対する支援を行っている。このほか、「100 円循環バス」の運行、共通プリペイドカードの発行、自社バス路線網を自由に利用できる高齢者向けの割引定期券の発行等の新しい動きが相次いでいる。

⑥ H14 白書

コラム・事例 運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関の優遇定期券の発行

静岡県内のバス事業者 7 社では、高齢者の交通事故防止等に寄与する観点から、従来より、65 歳又は 70 歳以上の高齢者を対象として、運賃の割引等を行う高齢者優遇定期券を発行してきましたが、平成 14 年 6 月より、新たに、自動車運転免許証を自主返納した 60 歳以上の方についても、高齢者優遇定期券を購入することができるよう、本制度の拡充が行われました。

これは、同年 6 月に改正道路交通法が施行され、加齢に伴う身体機能の低下等の理由により、自動車運転免許証を返納した者に、運転経歴証明書が交付されることとなったため、同県警察本部からの協力要請もあって、高齢者の事故防止の促進と免許証返納者の外出時の移動手段の確保及び公共交通機関の利用促進を図る観点から実施することとしたものです。また、一部の事業者では、これに併せて、高齢者優遇定期券の対象範囲を見直し、従来の 70 歳以上から 65 歳以上を対象とする拡充も行なわれています。

このような取組みは、我が国ではじめて静岡県で行われたほか、秋田県でも実施されており、今後、高齢者が増加していく中で、高齢者の安全や足の確保の観点からも、このような交通事業者と関係行政機関との連携した取組みが普及していくことが期待されています。

1. 5 バリアフリー化の進捗状況

(出典：国土交通省「旅客施設におけるバリアフリー化の推移」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001713412.pdf>

旅客施設におけるバリアフリー化は、平成12年～平成22年に急速に進み、平成末には、視覚障害者誘導用ブロック、段差の解消、障害者用トイレのいずれも90%を超える整備率となっている。

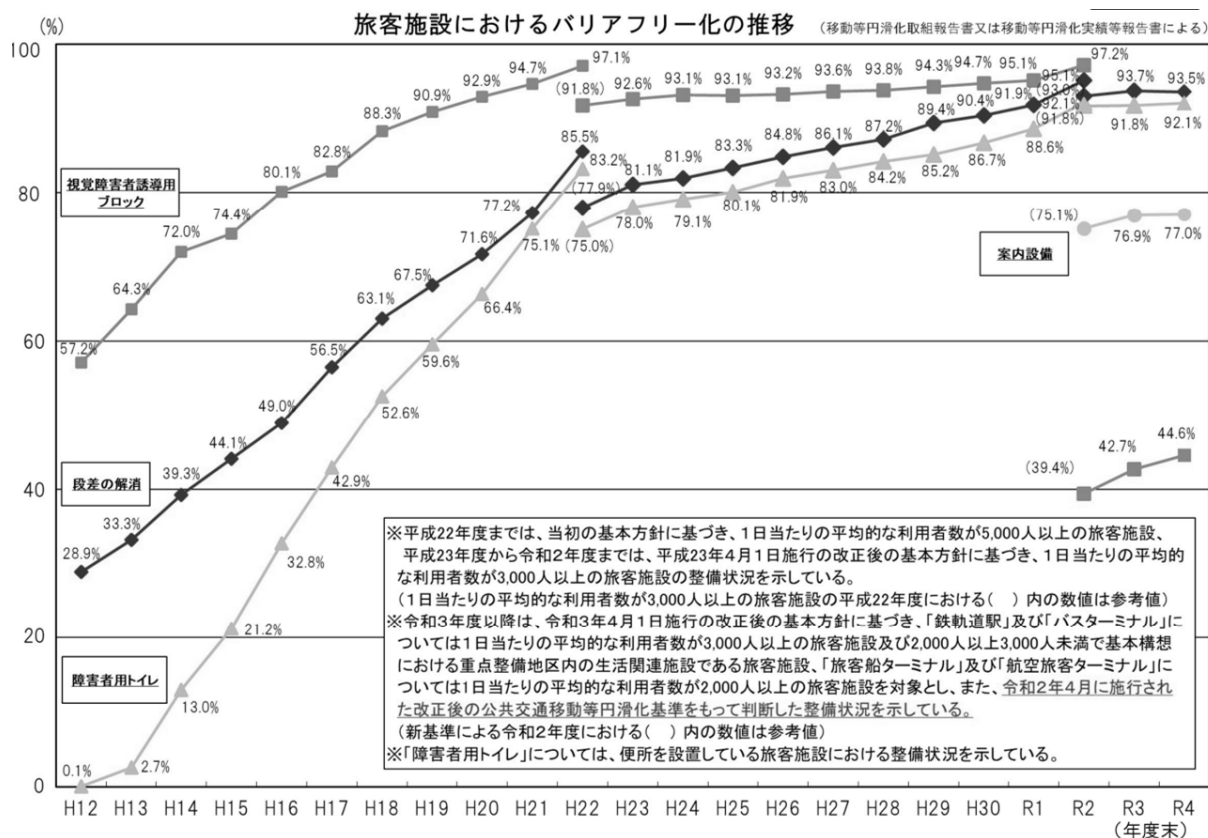


図 7-1 旅客施設におけるバリアフリー化の推移

出典：国土交通省「旅客施設におけるバリアフリー化の推移」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001713412.pdf>

車両等におけるバリアフリー化は、平成12年以降毎年確実に進展しており、平成末には、航空機では98%、鉄気動車量では73%、ノンステップバスでは59%、旅客船では46%の整備率となっている。

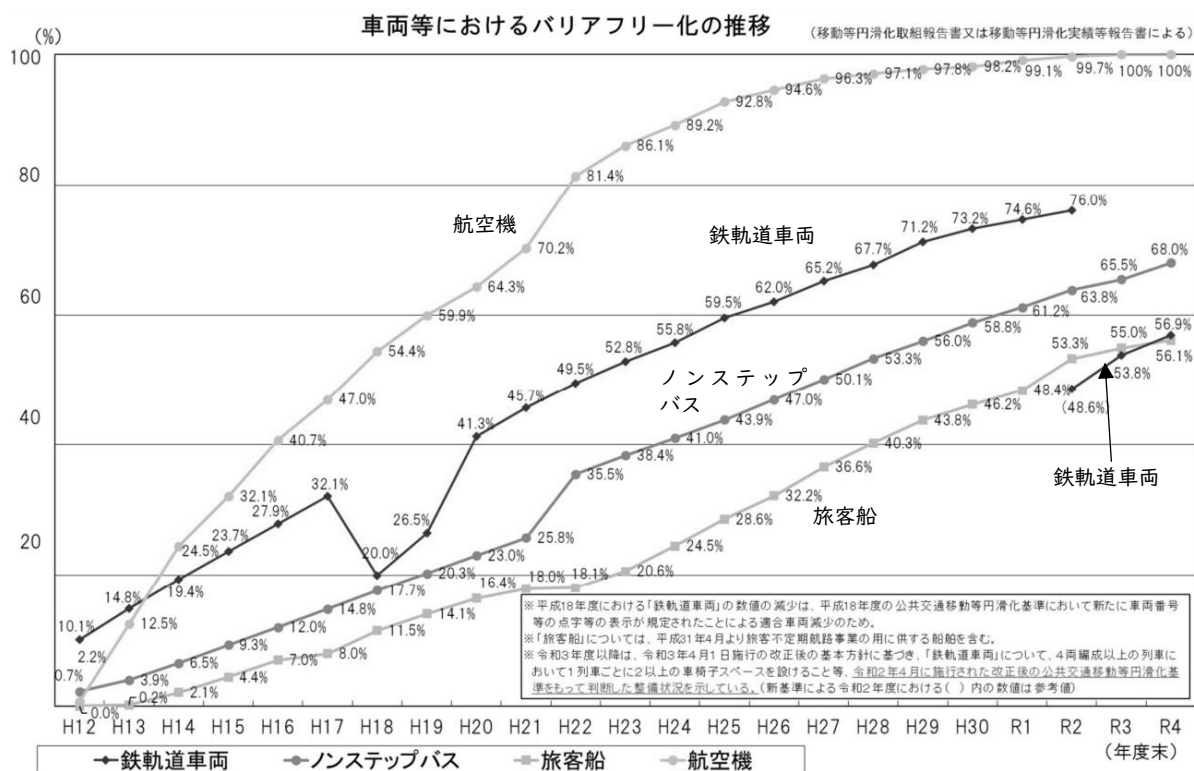


図 7-2 車両等におけるバリアフリー化の推移

出典：国土交通省「車両等におけるバリアフリー化の推移」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001713414.pdf>

ホームドアは昭和49年1月に東海道新幹線熱海駅に設置されたのが最初であるが、その後毎年確実に進展しており、平成末には783駅に設置されている。

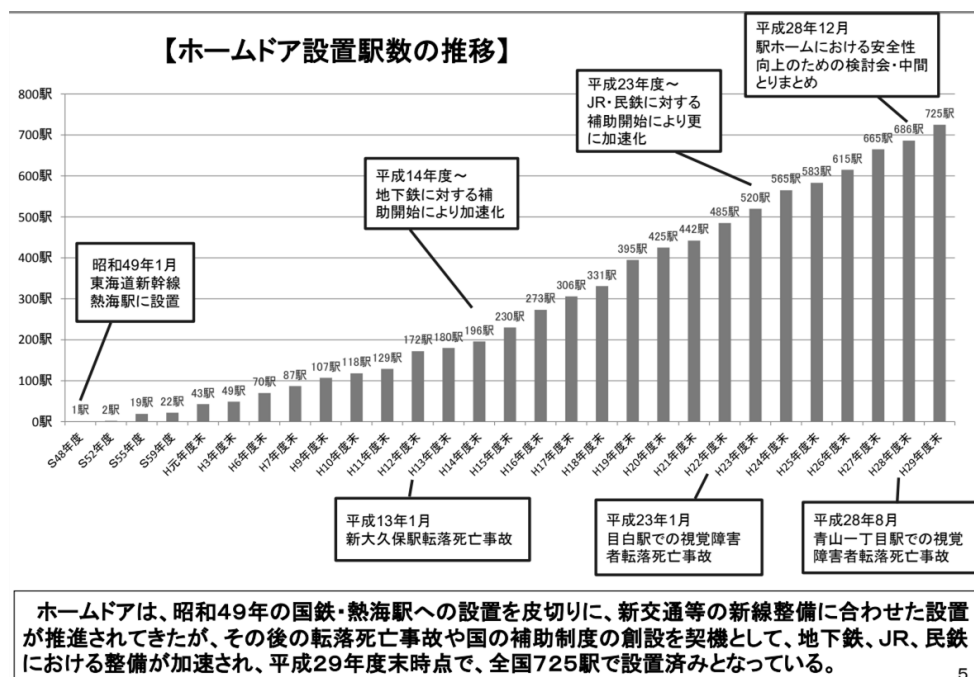


図 7-3 ホームドア設置駅の推移

出典：国土交通省「ホームドア設置駅の推移について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001279827.pdf>

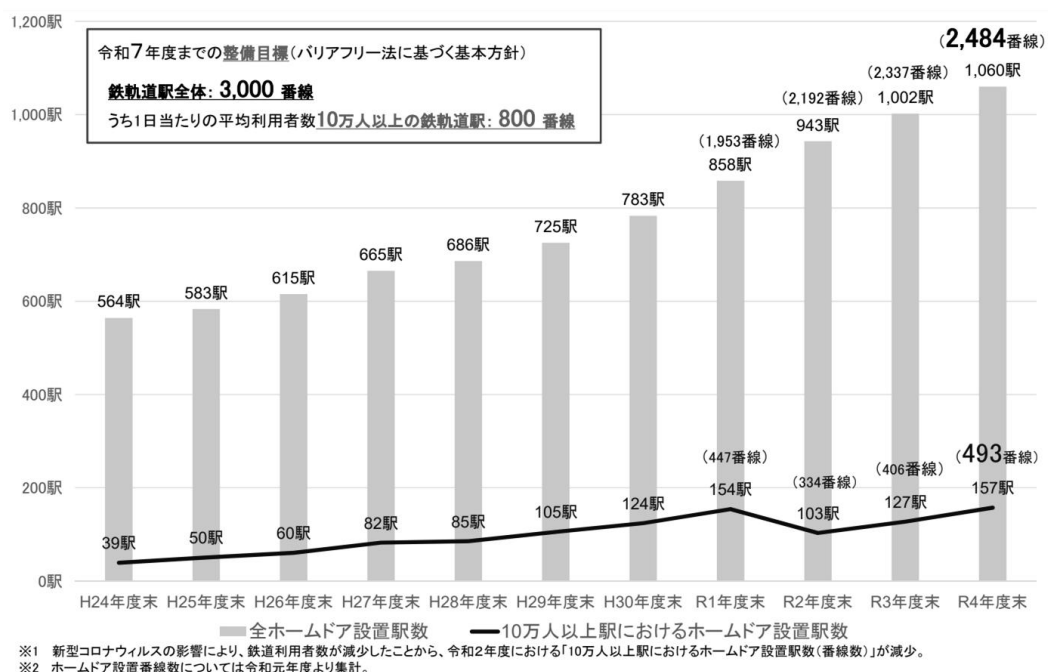


図 7-4 ホームドア設置駅数（番線数）の推移

出典：国土交通省「ホームドア設置駅数（番線数）の推移」

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001471193.pdf>

その他、平成末時点のバリアフリー化率は以下に示すとおりである。(R2)

<数値指標の状況>

【7】車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	73.2%	(2019年3月末時点)
②ノンステップバス	58.8%	(2019年3月末時点)
③リフト付きバス等	5.1%	(2019年3月末時点)
④旅客船	46.2%	(2019年3月末時点)
⑤航空機	98.2%	(2019年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	28,602台	(2019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	90.4%	(2019年3月末時点)
バスターミナル	93.6%	(2019年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2019年3月末時点)
航空旅客ターミナル	86.5%	(2019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	94.7%	(2019年3月末時点)
バスターミナル	95.7%	(2019年3月末時点)
旅客船ターミナル	78.6%	(2019年3月末時点)
航空旅客ターミナル	97.3%	(2019年3月末時点)

③障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	86.8%	(2019年3月末時点)
バスターミナル	75.0%	(2019年3月末時点)
旅客船ターミナル	91.7%	(2019年3月末時点)
航空旅客ターミナル	91.9%	(2019年3月末時点)

④特定道路におけるバリアフリー化率 89% (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 65% (2019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% (2019年3月末時点)

2. 快適性の向上、サービスの向上

2. 1 鉄道

2. 1. 1 情報化

(1) 新たなニーズに対応した運輸情報システム（H2 白書）

我が国初のオンラインリアルタイム情報システムが、昭和 35 年に運用を開始した旧国鉄の座席予約システムである「マルス」であったことからもうかがえるように、運輸部門は、早くから情報化と密接な関係をもって発展しており、多彩な情報システムが構築されている。

(2) 移動中のサービスの向上

① H4 白書

車両等の快適性のみならず、移動中の時間の有効活用に対するニーズも高まってきており、液晶テレビの設置、車内でのニュースや天気情報の提供、ビデオカメラの貸出等これに対応したサービスの向上が図られつつある。

② H5 白書

ターミナルについては、従来から、エスカレーターの設置、冷房化の推進、情報案内施設の充実等が進められてきたが、近年では、さらに、ギャラリー、集会所、コンビニエンスストア、地方公共団体の出張所等の設置、各種の予約・取り次ぎサービスの提供等も行われるようになっていく。今後は、生活の拠点、情報の拠点として、一層その高度利用を図っていくことが期待されている。

(3) 乗り継ぎ利便の向上（H5 白書）

地域内交通では、大都市を中心に、エスカレーターの設置等によるターミナル内の移動の容易化・短縮化、交通機関相互のダイヤ調整、鉄道の相互直通運転、共通乗車券の導入、乗継ぎ等に関する情報提供システムの整備等が進められている。

ターミナルについては、従来から、エスカレーターの設置、冷房化の推進、情報案内施設の充実等が進められてきたが、近年では、さらに、ギャラリー、集会所、コンビニエンスストア、地方公共団体の出張所等の設置、各種の予約・取り次ぎサービスの提供等も行われるようになっていく。今後は、生活の拠点、情報の拠点として、一層その高度利用を図っていくことが期待されている。

(4) 総合交通情報提供システム実験開始（H12 白書）

運輸省では、平成 12 年 12 月より北海道札幌市において、通商産業省、北海道開発庁、札幌市との共同プロジェクトとして、バス、鉄道等公共交通機関の時刻表や運賃、路線系統など交通機関の利用に関する情報をインターネット、パソコンや携帯電話等を通じて利用者に総合的に提供するシステムのモデル実験を実施している。

本実験は、バス、鉄道等各交通事業者が保有する共通のデータ形式に基づく交通情報データを、GIS（地理情報システム）技術等を活用した高度な検索・解析機能とともにインターネットを通じて利用者に提供するものであり、任意の目的地までの経路、時刻、運賃やバスのリアルタイム運行情報といった、利用者にとって非常に利便性が高く網羅性のある情報提供を行い、その有用性

の検証や普及のための課題などについて検討を行うこととしている。

(5) デジタル公共交通情報の提供

① H13 白書

公共交通機関に関する情報については、現在一部の交通事業者によりホームページ等での公開等が行われているが、まだその割合は低く、広く普及した状況には至っていない。今後、各交通事業者が保有するダイヤ、運賃、遅延等運行状況や混雑等の交通動態といった情報をデジタル化し、パソコンのみならず携帯電話等の携帯端末によりリアルタイムで入手可能とすることにより、将来的には天気予報のように人々にとっての基礎的な情報インフラとして活用されることが期待される。

12 年 12 月より、北海道札幌市において、運輸省(当時)は通商産業省(当時)、札幌市との共同プロジェクトとして、公共交通機関に関する情報をインターネットにより、パソコンや携帯電話などを通じて利用者に総合的に提供するためのモデル実験を実施した。実験では任意の目的地までの経路、時刻、運賃やバスのリアルタイム運行情報といった、利用者にとって利便性が高い情報の提供を行った。それらの有用性の検証や普及のための課題などについて今後も検討を行うことにしている。

② H15 白書

国土交通省では、平成 15 年 12 月の地上デジタル放送開始に伴い普及が見込まれるデジタルテレビを用いて、煩雑な操作を必要とせず、利用者に便利な端末による交通観光情報の提供のあり方を検討することとしている。

(6) 移動制約者支援モデルシステムの研究開発 (H13 白書)

バリアフリー化の促進に IT を活用するという観点から運輸省(当時)では郵政省(当時)と連携し、10 年度から交通ターミナル内の施設への誘導や列車接近時の自動警報などの情報提供など、移動制約者の公共交通利用を支援するモデルシステムの研究開発を実施している。現在、実証実験を行いつつ、実用化に向けた研究開発が進められているところである。

2. 1. 2 冷房化

① H1 白書

車両の冷房化については、平成元年夏には東京・大阪地区の旅客会社(JR)の冷房化率が94.4%、大手民鉄14社合計の冷房化率が93.9%となっており、特に小田急電鉄、京阪電気鉄道及び西日本鉄道においては新たに冷房化率100%を達成するなど年々着実に向上している。

② H2 白書

車両冷房化についても積極的に進められており、2年夏には東京・大阪地区の旅客会社(JR)の冷房化率が98.3%、大手民鉄14社合計の冷房化率が95.4%となるなど、年々着実に向上している。従来、トンネルの狭さが冷房化の障害とされてきた一部地下鉄路線についても、薄型冷房機器の技術革新により、今後、積極的な車両冷房化が計画されているところである。

③ H3 白書

車両冷房化については、車両の新製及び改造により逐次改善を進めてきた結果、3年夏には東京・大阪地区の旅客会社(JR)の冷房化率が98.3%、大手民鉄15社合計の冷房化率が96.9%

となるなど、年々着実に向上している。従来、トンネルの狭さが冷房化の障害とされてきた一部地下鉄路線についても、薄型冷房機器の技術革新により、今後、積極的な車両冷房化が計画されているところである。

④ H4 白書

車両の新製及び改造により逐次改善を進められてきた車両の冷房化については、旅客会社（JR）6 社合計の冷房化率が 88.5%、大手民鉄 15 社合計の冷房化率が 98.0%となり、さらに冷房化が遅れていた地下鉄においても、着実に冷房化率は向上している。

⑤ H5 白書

大都市の鉄道の冷房化は、着実に進んでおり、利用者から高い評価を受けている。特に、近年では、弱冷房車の導入等きめの細かいサービスの提供や地下鉄の冷房化が積極的に進められている。

車両の新製及び改造により逐次改善が進められてきた車両の冷房化については、旅客会社（JR）6 社合計の冷房化率が 91.3%、大手民鉄 15 社合計の冷房化率が 98.3%となり、さらに冷房化が遅れていた地下鉄においても、着実に冷房化率は向上している。

⑥ H6 白書

車両の新製及び改造により逐次改善が進められてきた車両の冷房化については、旅客会社（JR）6 社合計の冷房化率が 93.2%、大手民鉄 15 社合計の冷房化率が 98.7%となり、さらに冷房化が遅れていた地下鉄においても、着実に冷房化率は向上している。

⑦ H7 白書

車両の新製及び改造により逐次改善が進められてきた車両の冷房化については、旅客会社（JR）6 社合計の冷房化率が 3 月 31 日現在 95.5%、大手民鉄 15 社合計の冷房化率が 99.0%となり、さらに冷房化が遅れていた地下鉄においても、着実に冷房化率は向上しており、特に営団地下鉄においては 94.0%となっている。

⑧ H8 白書

車両の新造又は改造により逐次改善が進められている。快適性を向上するために冷房設備等の整備が進められており、車両の冷房化率は JR 6 社が 96.6%、大手民鉄及び営団が 99.0%となり、ほぼ冷房化を達成したといえる。また、比較的経営基盤の弱い中小民鉄においても 75.8%となり、着実に冷房化が促進されている。

⑨ H9 白書

車両の冷房化については、JR 6 社が 97.0%、大手民鉄及び営団が 99.3%となり、ほぼ冷房化が達成された。中小民鉄においても 78.6%となり、着実に冷房化が進んでいる。

⑩ H10 白書

車両の冷房化については、JR、大手民鉄でみると、8 年度において 97.5%という高い水準を達成している。

2. 1. 3 着席通勤列車

1984 年（昭和 59 年）JR 東が「ホームライナー」運行開始。以降平成初期に各地で運行開始。

① H1 白書

遠距離通勤者が増加している最近の傾向に鑑み、一般車両の混雑状況にも配慮しつつ、夜間輸

送を中心に追加料金の支払いにより着席できる全員着席列車の積極的な導入を図ることが望まれている。

② H4 白書

着席人数の増加を図るため、2階建て車両も導入され、特急電車では、フリーストップ式リクライニング回転シートの採用、液晶テレビやオーディオ装置の設置等の居住性向上が進められている。

③ H5 白書

負担が増してもより質の高いサービスを求める利用者が多くなっている中で、JRや私鉄各社は、遠距離通勤対策として、一般車両の混雑状況にも配慮しつつ、追加料金の支払によって全員が着席できる通勤快速電車、通勤定期券でも利用可能な特急・急行列車を連行している。

2. 1. 4 禁煙

1987年（昭和62年）7月山手線の新宿駅・目黒駅で終日禁煙開始。1990年代以降は、優等列車全車両の半数から70%が禁煙化。普通列車においては1992年（平成4年）、JR西日本岡山・広島支社管内で車内全面禁煙化（翌年に全管内で全面禁煙化）、1997年（平成9年）3月にJR東日本、1998年（平成10年）10月にJR東海およびJR四国、1999年（平成11年）3月にJR九州、2006年（平成18年）3月にJR北海道管内において車内全面禁煙化

2000年代に入ると、2007年（平成19年）3月のダイヤ改正ではJR各社が大幅禁煙化に踏み切った。2009年（平成21年）6月に東海エリアや西日本エリアで、新幹線・寝台列車・四国（岡山発着含む）の一部列車を除いて全列車禁煙となった。その後、2011年（平成23年）3月のダイヤ改正で四国（岡山発着含む）の列車も全列車禁煙。

JRグループでは2009年（平成21年）に駅構内の禁煙化を強化し、JR東海は3月14日に在来線を全て禁煙とした。JR東日本は首都圏一部駅のホーム上喫煙コーナーを廃止し、東京地区で4月1日以降は所定喫煙ルームを除き駅構内全てを禁煙とした。JR東日本はさらに同年10月1日に首都圏内の禁煙区域を拡大した。JR西日本は同年7月1日に京阪神地区の近郊区間251駅を新幹線ホームを除き禁煙とした。

（出典：JR各社等の資料）

2. 1. 5 混雑緩和

① H1 白書

遠距離通勤者が増加している最近の傾向に鑑み、一般車両の混雑状況にも配慮しつつ、夜間輸送を中心に追加料金の支払いにより着席できる全員着席列車の積極的な導入を図ることが望まれている。

② H2 白書

快適な通勤・通学を実現するため、混雑緩和を図るべく、複々線化等による抜本的な輸送力増強に取り組むほか、信号設備の改良による列車の増発、車両の大型化、列車の長編成化、スピードアップ等既存施設を最大限活用することによる輸送力増強に努めているところである。また、混雑が著しく旅客の乗降に時間がかかるため、輸送力の低下を招いている線区について、多扉車両投入が試みられた。

③ H5 白書

大都市の鉄道については、事業者によりラッシュ時の輸送力の増強が徐々に進められつつあるものの、通勤・通学混雑の状況は依然として厳しい状況にある。特に、東京圏においては、ラッシュ時の混雑率が200%(体が触れ合い相当圧迫感がある状態)を超える区間も少なくないほか、250%(電車が揺れるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない状態)を超える区間も存在している。こうした状況を踏まえ、長期的にはラッシュ時の主要区間の平均混雑率を全体として150%(肩がふれあう程度で新聞は楽に読める状態)程度まで緩和し、特に、混雑率の高い東京圏ではおおむね10年程度で180%(体がふれあうが、新聞は読める状態)程度にまで緩和することを考えている。このため、輸送力の増強と時差通勤の促進の二つを大きな柱として、通勤・通学混雑の緩和を図っていくこととしている。

(ア) 輸送力の増強

輸送力の増強のための対策としては、従来から進めてきた列車の長大編成化、運行本数の増加等の施策を推進するほか、より抜本的な対策として、引き続き、複々線化、新線建設等を進める必要がある。また、列車速度の向上による到達時間の短縮による快適な通勤・通学の実現も重要な課題となっている。

なお、複々線化工事等の実施にあたっては、用地取得問題等の諸問題を克服しつつ、鋭意進めることが喫緊の急務となっていることは既に述べた通りである。

(イ) 時差通勤の促進

通勤者の出社時刻が短い時間帯に集中していることから、朝のピーク時間帯に突出して混雑がみられる。したがって、輸送需要をその前後に分散させれば、長期間にわたり膨大な資金を投入して工事を行うよりも短期間かつ安いコストで現在の通勤・通学混雑を一定程度緩和することが可能となる。すなわち、時差通勤による需要の平準化は大都市における公共輸送機関の上手な利用方法といえる。

最近ではフレックスタイム制の導入等企業の側における出勤時刻を弾力化する動きがみられる。運輸省としては、4年4月から時差通勤問題懇談会を設け、時差通勤拡大に向けた方策について検討するとともに、企業側の動きも踏まえつつ、行政、鉄道事業者等が一体となってキャンペーンを進めてきた。さらに、時差通勤、フレックスタイム制の導入を一層強力に促進するため、5年9月には、労使代表、関係行政機関等で構成する快適通勤推進協議会(第1回)を開催するなど、時差通勤等の具体的実施に向けた活動を行っている。また、時差通勤等の促進に資する新たな運賃制度の導入について検討を進めている。

④ H8 白書

大都市の鉄道については、事業者によりラッシュ時の輸送力の増強が進められた結果、混雑緩和傾向にあるものの、東京圏における主要区間のラッシュ時の混雑率の平均は、依然として200%近くであり、250%を越える区間も存在している。こうした状況を踏まえ、長期的にはラッシュ時の主要区間の平均混雑率を全体として150%程度まで緩和し、特に混雑率の高い東京圏では、当面、180%程度まで緩和することをめざしている。このため、都市鉄道の整備と時差通勤やフレックスタイム制等によるオフピーク通勤の推進とを「車の両輪」として位置付け、取り組んでいるところである。

(イ) オフピーク通勤の推進

ラッシュ時の混雑は、通勤者の出社時刻が短い時間帯に集中していることから発生する。した

がって、企業等において時差通勤やフレックスタイム制によるオフピーク通勤を推進し、輸送需要をその前後に分散させれば現在の通勤・通学混雑を相当程度緩和することができるものと考えられる。

運輸省としては、労働省と連携し、５年９月に経済界や労働界の代表、有識者、鉄道事業者、関係行政機関等で構成する「快適通勤推進協議会」を設置し、オフピーク通勤の普及促進に積極的に取り組んでいる。

オフピーク通勤のキャンペーン活動としては、８年１１月を「快適通勤推進月間」として昨年度に引き続き重点的にキャンペーン活動を展開したところである。

⑤ H10 白書

○混雑というバリアの解消

１ 大都市圏における通勤・通学の混雑状況

大都市圏における通勤時間帯の鉄道の混雑の状況は、昭和４０年代以降、各種対策に取り組んできた結果、緩和されつつあるものの、高齢者・障害者、乳幼児を連れた方等にとっては大きな支障を感じることなく円滑に利用できる状況にあるとは言いがたい。いつでも誰でも利用できる公共交通機関をめざすためには、今後とも混雑緩和対策を進め、バリアフリーをめざしていく必要がある。

東京圏をはじめとする大都市圏の通勤・通学時間帯の混雑は、年々緩和傾向にあるものの、９年度の東京圏の平均混雑率は１８６％となっており、乗車定員の約２倍近い混雑率となっている。高齢者・障害者等にとって、こうした時間帯に鉄道を利用するうえでの大きな支障となっている。

２ 混雑緩和をめざす取り組み

(１) 都市鉄道の整備

都市鉄道においては、通勤・通学時間帯の輸送力の増強を図る観点から、今後とも、地下鉄等の新線建設、複々線化、長編成化及び運行本数の増加等の施策を推進することとしている。

例えば、京王電鉄では、９年において、必要となる駅ホームの延伸工事等を行ったうえで、通勤・通学時間帯において、京王線では、１０両編成化を行うとともに、井の頭線では、大型車両（２０ｍ）の導入及び増発を行った。また、東武伊勢崎線の竹の塚～越谷間の複々線工事の９年３月の完成により、大幅な列車増発が可能となり、混雑緩和をはじめ所要時間の短縮等が図られた。

(２) 鉄道駅の施設改善による混雑緩和

鉄道駅における混雑に対応するため、駅施設の改善工事が行われており、それによる混雑緩和や乗り換えの利便性の向上が期待される。

例えば、東武伊勢崎線・営団日比谷線が乗り入れる北千住駅の混雑緩和を図るための抜本的な改良工事が９年３月に完成した。同工事では、従来の１階に東武伊勢崎線ホーム、３階に日比谷線ホーム（２面４線）を設け、ホームの立体構造化及び連絡通路の増設等を行うことにより、エスカレーター２９基、エレベーター４基、身障者用トイレ等の設置を行った。これにより、鉄道駅における混雑緩和、移動制約者の垂直移動の容易化が図られた。

(３) オフピーク通勤運動

大都市圏における通勤・通学混雑の緩和を図る方策としては、都市鉄道の整備のほか、ピーク時に集中する輸送需要をその前後に分散させることも必要である。このため、関係省庁、労働組合、経営者団体、交通事業者、学識者等により構成する「快適通勤推進協議会」において、企業等における時差通勤やフレックスタイム制の導入など、オフピーク通勤の推進を図るためのキャン

ペーン活動等を実施している。

企業における時差通勤、フレックスタイム制の導入状況は、首都圏におけるアンケート結果によると、９年度において時差通勤又はフレックスタイム制のいずれかを導入しオフピーク通勤に努めている事業所は２割近くとなっている。

(４) 鉄道事業者による快適通勤をめざすその他の取り組み

快適通勤・通学の取り組みとしては、前記のほか座席指定列車等の増加や車両冷房化の推進が挙げられる。

座席指定列車については、ＪＲや私鉄各社により、朝・夜の通勤時間帯に運行されており、割増料金にもかかわらず、その平均乗車率は９０％を超え、利用客の支持を得ている。

例えば、ＪＲ東日本では、現在東京・新宿・上野駅から東海道、中央、常磐、総武各線の住宅地を結ぶ「ホームライナー」等を運行しており、総計で午前６時～８時台の上りが１４本、午後６時～１１時台の下りが２４本設定されている。

⑥ Ｈ１２ 白書

東京圏をはじめとする大都市圏における鉄道の通勤・通学の混雑は、近年の輸送力増強等の努力により緩和傾向にあるものの、路線によっては依然として２００％を上回る混雑率となっている区間があり、未だ厳しい状況にある。

これまでに東京圏、大阪圏及び名古屋圏については、運輸政策審議会から鉄道整備のあり方について答申が出されており、これに基づいて計画的かつ着実な鉄道整備が図られている。

そのうち、最も通勤・通学時の鉄道混雑が著しい東京圏については、１２年１月、運輸政策審議会から「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」答申が出された。

２０１５年を目標年次とするこの計画では、通勤・通学時の激しい混雑や通勤・通学の平均所要時間の増加、不便な空港アクセス等の東京圏の都市鉄道が抱える課題について、相互直通運転化、連続立体交差化、輸送力増強等の既設路線の改良や、路線の新設・複々線化、オフピーク通勤対策の推進等の具体的な対応策が提示された。

その際、鉄道利用者が感じている不快感がそれらの対応策によって改善するかを示すため、現在と将来の主要路線の各駅間の混雑率が「混雑区間の長さ」として示された。

さらに、１２年８月に出された運輸政策審議会答申第１９号「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」では、大都市鉄道の整備水準として、「大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を１５０％以内とする。ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として１５０％以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を１８０％以内とすることをめざす」とされたところであり、利用者の実感によりこたえるため、これまでの平均化された整備水準から、すべての路線がいつでも備えるべき混雑率に着目した整備水準に変更された。

2. 2 自動車

2. 2. 1 バスの活性化

(1) 情報化

① H1、2 白書

(ア) 望まれるバスの活性化

都市交通においては、円滑なモビリティを確保するとともに道路交通混雑緩和、省エネルギー等の要請に対応していくために、バスを魅力ある交通機関として再生していくことが重要である。このため、バス専用レーンの設置を都道府県公安委員会に働きかける等バスの走行環境の改善を推進するとともに、運輸省は、バス車両、停留所施設等の改善を指導してきており、さらに、都市新バスシステム等新しい都市バスの方向を示す種々の試みに対して助成を行うことにより、都市におけるバスサービスの改善方策を強力に推進している。

(イ) 進む都市新バスシステムの整備

都市新バスシステムは、都市交通体系上の根幹となるべき主要なバス路線において、バス専用レーンの設置と併せて、次のような施設の整備を総合的に行うものである。

(a) バス路線総合管理システムを導入し、コンピュータ制御による車両運行の中央管理により団子運転の解消を図るとともに、バスロケーションシステムの整備により停留所におけるバス接近表示を行い、バス待ちのイライラを解消させる。

(b) 低床、広ドア、冷暖房、大型窓等を備えた都市型車両の導入により、バス輸送の快適性を向上させる。

(c) シェルター、電照式ポールを備えた停留所施設の設置により、バス輸送の利便性を向上させる。

このシステムは、58年度から、東京都、新潟市、金沢市、名古屋市、大阪市、福岡市、富山市、神戸市、浜松市、福井市、鯖江市及び武生市の12都市において導入されている(H2:青森市導入)。地域によって程度の差はあるものの、おおむね表定速度、輸送人員が増加しており、都市新バスシステムは、確実にその効果を上げつつあるといえる。

(ウ) 今後のバス交通活性化の方策

バスの利便性を向上させ、バス需要を喚起するためには、都市新バスシステムの導入のほか、鉄道駅等においてバス乗り場、発車時刻、運賃等を総合的に案内表示するバス総合案内システム、鉄道等他の交通機関との乗り継ぎを円滑に行うための乗継システム、(H2 追加：特定の区間で自由に乗降できるフリー乗降システム)、利用者の呼び出しに応じて機動的なバスの運行を行うデマンドバスシステム、現金、回数券を持ち歩かなくてもバスに乗れるようにするプリペイドカードシステムの導入等、様々な方策が考えられる。運輸省では62年度からは、これらの新たな技術を活かした施設、設備の整備も助成の対象として加え、バス交通の活性化を図っている。

② H4 白書

環境問題等への対応の観点からもバスの活用を図ることがこれまで以上に求められているが、深刻化する道路交通混雑のため、都市部では定時性の確保が困難になっている。このため、バスロケーションシステム(バスの動きを電波でとらえて、運行の乱れを解消するようバスに指令するシステム)、バス接近表示システム(バスがバス停の400~500m程度手前まで近づくと、その接近を利用者などに表示し、バス待ちのいらいを軽減するシステム)、さらには、都市新バスシステム(バス接近表示器、シェルター付停留所等の設置、低床・広ドアバスの導入等総合的

なサービスの改善を行うシステム）等の導入を進めている。また、面的に、きめの細やかなバス輸送サービスを提供するため、デマンドバス（利用者が迂回ルートで呼び出しをすると、バスが通常ルートから迂回してその利用者の待つ場所に向かうシステム）の導入も行っている。

③ H9 白書

事業者においては、一枚のカードで複数の事業者のバス運賃の支払いができるバス共通カードを導入すること等により利用者利便の向上が図られている。また、バスロケーションシステム等の整備、低公害バスやノンステップバス等の人と環境にやさしいバス等の導入、さらにこれらを一体的に整備する都市新バスシステムの整備に対して、バス活性化総合対策補助制度による支援を行っているほか、平成9年度から総合的な施策として、安全で利用しやすく渋滞の緩和や排ガスの低減等に効果の大きいバス交通システムを活用を中心としたまちづくりを支援する「オムニバスタウン構想」（トピック参照）を警察庁及び建設省と連携して推進している。

④ H10 白書

大都市、地方中核都市の過密な道路交通において、公共交通機関であるバスの利用促進は、自動車事故の防止や交通渋滞の緩和等に資するものであることから、運輸省としても積極的にその支援を行っており、バス利用促進等総合対策事業について、地方公共団体と協調しつつ補助を行っている。

具体的には、(1)バス運行を効率化するための情報通信システムを活用したバスロケーションシステム（停留所表示端末、バス車載器、中央処理装置等）の導入、利便性を高めるバスカードシステムの導入、バス停におけるシェルター、待合所の整備、ノンステップバスの導入、(2)マイカー等からバスへの転移を図るためのパークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド等を推進するための施設整備、(3)中小型バスを用いて中心市街地と周辺住宅地を巡回するといった通勤・通学以外の輸送需要を担うコミュニティバスの導入などを支援している。

⑤ H12 白書

自動車交通における大量輸送を役割とするバスについては、より一層の利便性向上を図るため様々な技術開発がなされてきた。特に IT を活用した、位置情報を集約的に把握して運行を管理するバスロケーションシステム、また鉄道においても使われているストアードフェア方式の乗車カード、高齢者や身体障害者等の移動を円滑化するためノンステップバス等の開発及び導入が進められている。

運輸省では、12年12月より、北海道札幌市において、通商産業省、北海道開発庁、札幌市との共同プロジェクトとして、公共交通機関に関する情報をインターネット、パーソナルコンピュータや携帯電話等を通じて利用者に総合的に提供するシステムのモデル実験を実施している。

本実験では、バス、鉄道等各交通事業者が保有する共通のデータ形式に基づく交通データを、GIS 技術等を活用してインターネットを通じて利用者に提供している。任意の目的地までの経路、時刻、運賃やバスのリアルタイム運行情報といった、利用者にとって非常に利便性が高い情報の提供を行い、その有用性の検証や普及のための課題等について検討を行うこととしている。

⑥ H15 白書

地方運輸局においては平成14年度より、地域の公共交通サービスに関して、地域での議論が必要となっている諸課題の実現・解決に向け、観光等の地域振興に係る地元の取組みとも連動させながら、関係者の合意を得て、それぞれの具体的な分担、解決方策を定める「公共交通活性化総合プログラム」を策定している。

具体的には、鉄道・バス等の複数の交通事業者間における共通カードや IC カード等の導入、ターミナル駅の乗継ぎ利便性向上策の一体的推進、パーク・アンド・ライドのための高速道路上の高速バス停留所の設置など、各地域において様々なプログラムを策定中である。

需給調整規制の廃止等の規制緩和が進められる中、地域住民の足を確保するためには、地域自らの創意工夫により地域の実情に合った新たな交通システムを考えることが必要である。そのため、国土交通省では最新の情報通信技術を駆使して、住民のデマンド(要求)をきめ細かく把握し、バスやタクシーなどの効率的な運行を図るデマンド交通システムの構築に向けて関係者と協力し、検討を行っている。

⑦ H18 白書

バスについては、バスを中心としたまちづくりを目指すオムニバスタウンの整備を推進するとともに、バス・鉄道共通 IC カード乗車券の導入等を支援している。今後、都道府県公安委員会による公共車両優先システム (PTPS) の整備等のバスの走行環境の改善と、低床式連節バスの導入を一体的に行い、バスの定時性・高速性を確保する日本型 BRT の導入を支援していく。

⑧ H27 交通政策白書

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（目標） 17,000 系統】

バスの利用環境改善を促進するため、地域公共交通確保維持改善事業により、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。

（２）車両の快適性等の向上

① H4 白書

高速バスについては、２階建てバス等ハイレードな車両が導入され、ゆとりある座席空間が提供されている。

② H5 白書

乗合バスの車両については、冷房化、低床・広ドア、大型窓を備えた車両の導入、シート・ピッチの拡幅等が進められている。

バス輸送サービスの改善施策については、低床・広ドアバスの導入や停留所におけるバスシェルの設置等を事業者に指導するとともに、バス活性化システム整備費等補助金を交付することにより、需要の喚起及び利用者利便の向上を支援している。具体的には、４年度事業として、北九州市等においてバス運行管理システム等を総合的に整備した都市新バスシステムの導入、横浜市等におけるカードシステムの導入等のほか、岡山市におけるガイドウェイバス導入に関する調査等に対して約 4.8 億円を交付した。

③ H6 白書

バス輸送サービスの改善施策については、低床・広ドアバスの導入や停留所におけるバスシェルの設置等を事業者に指導するとともに、バス活性化システム整備費等補助金を交付することにより、需要の喚起及び利用者利便の向上を支援している。具体的には、５年度事業として、名古屋市等においてバス運行管理システム等を総合的に整備した都市新バスシステムの導入、広島市等におけるカードシステムの導入等に対して約 5.6 億円を交付した。

（３）総合渋滞対策支援モデル事業（Ｈ７ 白書）

都市における道路交通の円滑化を図るため、平成６年９月より警察庁、建設省とともに「渋滞対策協議会」を設置し、従来のハード面の対策に加え、パーク・アンド・ライドや相乗り・時差出勤など利用サイドに働きかける交通需要マネジメント（ＴＤＭ）等のソフト面の対策を進めてる。

なお、これらの施策の具体的な取り組みを推進するため「総合渋滞対策支援モデル事業」を実施することとし、６年度においては札幌市等 １０ 都市を指定し、７年度においては、長岡市及び長崎市の２都市を追加指定し、支援を行っている。

２．２．２ タクシーサービスの高度化

① Ｈ１～３ 白書

タクシーは、少量需要に対応する機動的な交通機関として、鉄道、バス等の大量交通機関により難い、便利できめ細かな交通サービスを提供しており、国民の日常生活にとって必要不可欠な交通機関となっている。

このようなタクシーが多様化・高度化する利用者のニーズにさらに的確に対応して行くため、無線化の推進や、ＡＶＭシステムの導入、タクシー乗場の整備、大きな荷物も同時に運べるワゴンタクシーの導入、東京及び神奈川におけるブルーラインタクシーの導入やタクシー乗場での計画配車等を行っている。

このうち、ＡＶＭシステムによって配車の迅速性、効率性が高まっており、６３ 年度末では 42,696 台と普及している。

また、ワゴンタクシーによって空港等からの利用者の利便が高まっており、東京においては元年 10 月末現在 271 台が運行している。

ブルーラインタクシーは、東京都において 62 年 11 月に金曜日及び繁忙期における需要増に対応するため、888 台導入されたが、63 年 11 月からは、需要増に対応し、深夜時間帯を中心とした運行形態に変更するとともに、台数も 1,343 台に増車され、さらに、元年 11 月から 1,783 台に増車された。また、神奈川県（横浜市、川崎市）においても元年 10 月から 151 台が運行を開始した。

このほか、接客態度の向上、地理指導教育の徹底、すべてのタクシーに利用できる共通クーポン券の導入、観光需要等に対応した観光ルート別運賃（元年 10 月末現在 79 地区 501 ルート、3 年 7 月末現在 93 地区 557 ルート）の設定等を指導し、さらにはプリペイドカードシステム導入等の検討を行っている。

また、近年の高齢化社会の進行に伴い、タクシーを利用した民間患者等輸送事業について需要の増加が見込まれることから、63 年 12 月に、円滑な導入が図られるよう基準の設定を行ったところ、元年 9 月末現在 23 事業者が免許を受けている。

さらに、近年、タクシーの機動性に着目した緊急救護システムや、タクシー便利屋等の新しいサービスの需要に応え、元年 6 月からタクシー車両を使用したこれらの救援事業が一定の条件の下に開始されている。

2 年 5 月以降、労働条件の改善による労働力確保の観点から、東京都区部、横浜地区、福岡地区においてタクシー運賃の改定を行った。また、サービス改善対策の一環として 2 年 6 月から 7 月にかけて、東京を中心とした地域の深夜の輸送力不足を補うため、東京都及び近県で大幅な増

車を行った。

また、近年の高齢化社会の進行に伴い、タクシーを利用した民間患者等輸送事業について需要の増加が見込まれることから、63年12月に、円滑な導入が図られるよう民間患者等輸送事業をタクシー事業とは別扱いとして輸送需要基準の設定を行ったところ、2年11月末現在185事業者が免許を受けている。さらに、近年、タクシーの機動性に着目した緊急救護システムや、タクシー便利屋等の新しいサービスの需要に応え、元年6月からタクシー車両を使用したこれらの救援事業が一定の条件の下に開始されている。

21世紀に向けてタクシー事業が健全に発展し、高度な利用者ニーズに的確に対応してよりよい輸送サービスを提供していくため、「タクシービジョン21検討委員会」を発足させて調査、研究を行うほか、タクシー専用車両開発等について検討を行っている。

レンタカー及びリースカーは、国民の自動車に対する価値観の変化、企業の資産管理の合理化、レジャーの多様化等に伴い、急速な成長を遂げ、レンタカーについては2年3月末現在の保有台数が16万6千台、リースカーについては2年3月末現在の保有台数が118万9千台となるなど、国民の重要な輸送手段となりつつある。今後は、多様化するユーザーのニーズへの対応及び事業の健全な育成のため、サービスの質の向上、輸送秩序の確立を図っていく必要がある。

ワゴンタクシーの流し営業を3年7月から開始するとともに、都市型乗合タクシーの拡充、深夜における計画配車等を行い、過疎地においては、バス路線の廃止等による交通手段の確保のための過疎型乗合タクシーの運行を行っている。

② H10 白書

情報機器の高度化に伴い、無線やGPS(Global positioning system：衛星航法測位システム)等を活用したAVMシステム(Automatic vehicle monitoring system：車両位置等自動表示システム)の導入等が進められている。

さらに、過疎地域や団地、深夜の都市等において運行されている乗合タクシーの普及を図っており、コース数では都市型は横這いであるが、過疎地型、団地型は増加傾向にあり、観光型や空港型も登場してきている。

③ H12 白書

タクシーにおいても、利用者の利便性と速達性の向上を図るため、渋滞が著しい都市部を中心にGPSやカーナビゲーションの導入がすすんでいる。

④ H15 白書

需給調整規制の廃止等の規制緩和が進められる中、地域住民の足を確保するためには、地域自らの創意工夫により地域の実情に合った新たな交通システムを考えることが必要である。そのため、国土交通省では最新の情報通信技術を駆使して、住民のデマンド(要求)をきめ細かく把握し、バスやタクシーなどの効率的な運行を図るデマンド交通システムの構築に向けて関係者と協力し、検討を行っている。

⑤ H18 白書

自宅から保育所、学校等への子どもの送迎をタクシーによって行う育児支援輸送サービスの需要が増加している。子どもを狙った犯罪が増加する中、登下校時の安全確保を図る観点からも、学校等から直接乗車可能(ドア・ツー・ドア)なタクシーの役割が期待されている。このため、輸送サービスを行うタクシー運転者に対する一定の講習カリキュラムの策定等、利用者のニーズに的確に対応した輸送サービスの普及・定着を図るための施策について検討している。

タクシーについては、平成 18 年度から、利用者の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーの配車を行うデジタル式 GPS-AVM システムや、タクシー乗場の車両待機情報を一元的に集約・管理し、運転者に情報提供を行うタクシー乗場情報提供システム（TIS）の導入を支援することにより、利便性の向上を図っている。

2. 2. 3 深夜輸送力の確保

① H1～2 白書

自動車輸送にあっては、運輸省が、63 年度に行った「大都市圏における深夜輸送力の確保のための調査」において、都心部から郊外への鉄道代替的な深夜バス等の必要性が明確になったため、東京都においては都心部から概ね 20km 以上郊外への鉄道代替輸送としての深夜急行バスが、元年 7 月より渋谷－青葉台間に運行されたのを契機として順次、路線整備が進み、2 年 10 月 1 日現在 25 系統の深夜急行バスが運行されている。さらに、深夜急行バスのサービスエリアの内側へのきめ細かな深夜輸送サービスを行うものとして東京都心と都心から概ね 10～20km の住宅地を結ぶ深夜中距離バスが 2 年 4 月より池袋東ロー大泉学園駅間で運行が開始され、2 年 10 月 1 日現在では 6 系統の深夜中距離バスが運行されており、深夜輸送力が更に拡充されつつある。このほか、終バス時刻の延長を進めるとともに郊外の鉄道駅と周辺の団地等を結ぶ深夜バスの充実を行った。2 年 10 月 1 日現在、このような深夜バス（深夜急行バス、深夜中距離バスを含む。）は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、愛知県、岐阜県及び三重県の 8 都県において 350 系統が運行されている。

また、郊外の鉄道駅と団地間で、これらのバス輸送の実施が困難であり、かつ、終バス後一定量の定型的輸送需要が存する区間においては、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーが運行されており、2 年 9 月末現在、このような乗合タクシーは、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、奈良県及び兵庫県の 8 府県において 56 系統が運行されている。また、都心ターミナル駅と周辺市街地を結ぶ都市型乗合タクシーが元年 10 月より新宿、渋谷、池袋の各駅において運行を開始し、元年 12 月には年末の繁忙期に限定して大阪市（北地区、南地区）においても運行された。

さらに、首都圏においては、62 年 11 月から運行しているブルーラインタクシーが、63 年 11 月からは、需要増に対応し、深夜時間帯を中心とした運行形態に変更するとともに、台数も 1,343 台に増車され、さらに、元年 11 月から 1,783 台に増車された。また、神奈川県（横浜市、川崎市）も元年 10 月から、千葉県及び埼玉県においても元年 12 月から運行を開始した。また、2 年 6 月から 8 月にかけて東京都内のタクシーを 1,808 台増車するとともに、深夜需要の集中する東京都内 10 地区 16 乗場、千葉県 13 駅、埼玉県 3 駅、神奈川県 25 駅及び東京都多摩地区 20 駅に計画的な配車を行っている。このほか、元年 12 月から東京都多摩地区において深夜時間帯におけるタクシーに対する駅構内の開放が行われた。既に開放がなされている東京 23 区内と合わせて、三大都市圏においても次々と駅構内の開放がなされてきている。

② H3 白書

都心部から郊外への鉄道代替輸送を行う深夜急行バスは、3 年 7 月 1 日現在、東京都、神奈川県及び大阪府において 32 系統が運行している。さらに、深夜急行バスのサービスエリアの内側へのきめ細かな鉄道代替的な深夜輸送サービスを行う深夜中距離バスは、3 年 7 月 1 日現在、東京都において 6 系統が運行されている。また、概ね 23 時以降、特別の料金を設定し、主に郊外の鉄

道駅と周辺の団地等を結ぶ狭義の深夜バスは、3年7月1日現在、10都県において366系統が運行されている。

また、郊外の鉄道駅と団地間で、タクシーの相乗りを制度化した乗合タクシーが運行されており、3年7月末現在、7府県において59系統が運行されている。さらに、都市型乗合タクシーが、東京都において運行していたのに続き、3年4月より大阪府においても運行が恒常化され、3年7月末現在、東京11ルート、大阪7ルート運行されているほか、2年12月に年末の繁忙期に限定して札幌市、名古屋市、大阪市においても運行された。

さらに、首都圏においては、深夜時間帯の需要増に対応するためのブルーラインタクシーが稼働しており、3年7月末現在、東京都、神奈川県、千葉県及び埼玉県において2,407台稼働している。さらにブルーラインタクシーとは別に東京圏において、タクシーを大幅に増車したり、深夜需要の集中する特定の地区に計画的な配車を行っている。

2. 2. 4 運転代行

① H5 白書

近年、主に企業等との長期的な契約に基づき自家用自動車の運転、整備、燃料等の管理等を請け負う自家用自動車管理業や、飲酒等のため自己の車両を運転できなくなった者に代って運転を代行する運転代行業が発展してきている。自家用自動車管理業は5年1月現在で71事業者が営業しており、運転代行業は4年10月末現在で1,995事業者となっている。これらの事業については、道路運送に関するサービスとして、実態を把握していくとともに、利用者ニーズに対応したサービスの提供、輸送秩序の確立を図っていく必要がある。

② H8 白書

運転代行業については、6年10月に警察庁と共同して運転代行問題協議会を設置し、違法行為の排除、安全対策等についての取り組みを行うこととし、効果的に業界を指導するため、8年3月に共管法人として社団法人全国運転代行協会の設立を許可した。

2002年（平成14年）6月1日 - 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」施行
＝都道府県公安委員会の認可がなければ営業することができない。

2004年（平成16年）6月1日 - 運転代行する運転手に第二種運転免許の取得が義務付け。

2. 2. 5 MaaS（R2 交通政策白書）

詳細は「第5部 地域交通」に示す。

MaaS（マース：Mobility as a Service）はスマホアプリ又は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であり、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（小売り、医療）も組み合わせることが可能なサービスである。MaaSは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、地域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、高齢者等が自らの運転だけに頼らず、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。

2019年度には、国土交通省及び経済産業省が、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、全国8ヶ所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、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、2019年6月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域選定し、実証実験への支援を行った。経済産業省においては、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域とともに、事業計画策定や効果分析等を行うため、「パイロット地域分析事業」を13地域で選定し、実証実験等への支援を行う中で、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。

また、MaaSを提供するためには、交通事業者等の関係者がそれぞれのデータを円滑に連携することが重要となる。このため、国土交通省では2019年9月より有識者等から構成される検討会を開催し、2020年3月に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定した。

【事例】高齢者に使いやすいMaaS

伊豆半島では、2019年4月から鉄道、バス等の交通機関をスマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる「観光地型MaaS」の実証実験を実施した。

実証実験では、当初、専用のアプリケーション（Izuko）を開発し、好調なダウンロード数等を獲得していたが、高齢者を中心に、スマートフォンを保有していない場合やアプリケーションのダウンロード操作等に課題があることがわかり、Webブラウザシステムへの切り替えを行った。

また、実証実験として下田地域におけるAIオンデマンド交通を提供したが、この予約をテレビとリモコンで行えるサービスとしており、高齢者の日常の移動手段としても期待されている。

2. 3 海上交通

2. 3. 1 快適なウォーターフロントの形成

詳細は「第14部 インフラ整備」に示す。

① H3 白書

平成元年度に創設した「ふるさと海岸整備モデル事業」によって、消波機能を持つ海浜や飛沫防止のための植栽等を含めた質の高い海岸保全施設の整備を津田港海岸等 14 海岸で重点的に実施している。

② H4 白書

運輸省では、昭和 63 年 9 月に「全国マリーナ等整備方針」を策定し、放置艇を解消しつつ将来の需要増に的確に対応するため、平成 11 年までに新たに 19 万隻分のマリーナ等の整備を図ることとしている。また、マリーナ等は魅力あるウォーターフロント空間の中核施設であり、地域振興にも資することから、積極的にその整備を推進している。

運河、煉瓦造りの倉庫等の歴史的港湾施設を港湾文化の貴重な財産として保全するとともに、周辺地域を歴史的な情緒の漂う美しいウォーターフロント空間とする歴史的港湾環境創造事業を推進しており、5 年度においては北九州港等 10 港で事業を実施している。一方、海、船等の港湾特有の景観資源を活用した美しい港づくりを進めるため、港湾において人々が集まる地区等についての景観形成のための計画を策定し、それに基づいて良好な景観形成を進める港湾景観形成モデル事業を青森港等で実施している。

リゾート地においては、マリーナ等とあわせた大規模かつ複合的な人工ビーチの整備を促進する「ビーチ利用促進モデル地区制度」を宮崎港海岸等 3 海岸で実施している。

運輸省では、従来から実施している公害防止のための施策に加え、より快適な海域環境の創造を総合的に実施する「シーブルプロジェクト」を推進している。また、湾奥部や運河部等の水質・底質の悪化した水域では、水域の環境改善を図ることと併せ緑地整備等の陸域の環境を整備する事業を複合的に実施してアメニティ豊かなウォーターフロントを創出する水域利用活性化事業（リフレッシュ・シーサイド事業）を衣浦港等 3 港で実施している。

近年の豊かで潤いのあるウォーターフロントに対する国民の関心の高まりに応えるため、昭和 61 年度より、具体的な開発拠点において、港湾の再開発等総合的な港湾空間の形成を図っていくためのマスタープランをつくるポータルネッサンス 21 調査、臨海部活性化調査、マリンタウンプロジェクト調査、コースタルリゾート調査を実施しており（平成 4 年度までに 178 プロジェクト）、これらの調査の結果に基づいて、すでに 123 プロジェクトが具体化している。

③ H6 白書

国の内外を巡る社会情勢の変化、国民のニーズの高度化・多様化に対応した港湾・海岸を実現するため、運輸省は、4 年 6 月に「人と地球にやさしい港湾の技術をめざしてー港湾の技術開発の長期政策ー」を発表し、①人と地球にやさしいウォーターフロントの形成、②人と情報の国際交流と世界への貢献という 2 つの理念のもとに、港湾空間の質の向上や港湾工事の省力化等 10 の重点課題と運輸省・民間企業・大学等のそれぞれの独自性と相互の連携・協力を踏まえた技術開発の推進方策を示し、様々な技術開発を進めている。

④ H7 白書

国土の均衡ある発展が求められている今日、港湾に付帯する、経済のみならず歴史、文化、観光などの資源を活かした交流による地域の自立的な発展が期待されている。その一環として、港湾と高規格幹線道路等とのネットワークの構築を進め、海の路を通した地域連携の推進、交流圏の形成を図るため、7年度より「にぎわい・交流海道推進調査」を実施している。本調査において、日本海沿岸地域の連携・交流、瀬戸内・海の路事業、港を活用した観光ネットワーキングの促進を図っている。

⑤ H8 白書

海岸は、海洋性レクリエーションやイベントなど多様な活動が行われているとともに、地域の生活環境面でも重要な役割を果たしている。このような観点から海浜や遊歩道等を整備し、快適な海岸空間を創出し海岸の利用増進を図っている。特に、マリーナ、オートキャンプ場等と連携した大規模で人々が多様に親しめる海浜レクリエーション空間を形成する「ビーチ利用促進モデル地区制度」による海岸整備を8年度は宮崎港等7海岸で実施するとともに、海水浴等の海岸の持つ健康増進効果を生かし、厚生省事業と連携しつつ海岸整備を行い、健康で快適な地域づくりを目指す「健康海岸事業」を8年度新規事業として広島県鯉崎港等で実施していく。

⑥ H10 白書

特に整備の促進を図る必要のある再開発関連等の港湾緑地については、国庫補助事業と地方単独事業により一体的に整備する「港湾緑地一体整備促進事業」を8年度から実施している。

海・陸交通が輻輳する臨海部を高潮等の被害から効果的に防護するため、水門等の遠隔操作化の整備を行う「海岸保全施設緊急防災機能高度化事業」を東京港等4海岸で実施している。

津波の危険性が高い沿岸においては、水門等の遠隔操作化や水門等の開閉の制御等を一連の沿岸で一元的に実施するための「津波防災ステーション」を北海道霧多布港等3海岸で整備している。

また、商業・業務地、住宅地等の海岸において安全で魅力ある都市型の海岸づくりを行うため、護岸等の海岸保全施設の耐震性を向上させるなど安全性を確保するとともに、市民の水際線利用に配慮し、背後の土地利用と調和した海岸づくりを行う「都市海岸高度化事業」を、大阪府堺泉北港等7海岸で実施している。

さらに、コスト縮減の観点から、港湾等の浚渫土砂を活用し、侵食海岸へ輸送して美しい渚の復元を図る「渚の創生事業」を、高知県奈半利港等4海岸で実施している。

海岸の整備に際しては、生物の生息環境や周辺の自然景観に配慮した「エコ・コースト事業」を広島県竹原港等20海岸で実施している。また、白砂青松の復元を図るため、治山事業と連携した「海と緑の環境整備対策事業」を新潟港で実施している。

海岸の整備をより効果的なものにするため、厚生省と連携し福祉施設や健康増進施設等の整備と一体的に進める「健康海岸事業」を宮崎県延岡港等5海岸で、また、文部省と連携し自然・社会教育活動やマリンスポーツの場として利用しやすい海岸づくりを行う「いきいき・海の子・浜づくり」を青森県川内港等15海岸で実施している。

2. 3. 2 海上交通の充実

(1) 国内旅客船の高速化

① H6 白書

近年の国民の時間価値の高まりに伴い、海上旅客交通分野においても高速化が進んでおり、6年4月現在、15航路に31隻の超高速旅客船（航海速力時速65km以上）が就航している。こうした状況において、運輸省では、4年度及び5年度の2年間にわたり、超高速旅客船の実態等について調査・検討を行い、6年3月に報告書をまとめたところである。同報告書は、超高速旅客船の導入に当たっての問題点を明らかにした上、ジェットフォイルの夜間翼走運航が認められる等これらの諸問題への対応をより広い角度で検討しうる条件も徐々にではあるが整備されてきていることを指摘しており、今後、同報告書が活用され、超高速旅客船の導入が促進されることが期待される。

② H7 白書

7年4月現在、全国で14航路29隻の超国際旅客船（航海速力時速65km以上の旅客船）が就航している。今後とも超高速旅客船等の導入による海上旅客輸送の高速化はますます促進されるとみられる。

③ H8 白書

高速船（航海速力時速40km以上）の就航比率は昭和62年の7.3%（173/2,358隻）から、平成8年には9.4%（239/2,535隻）に増加している。このうち超高速旅客船（航海速力時速65km以上）は8年4月現在17航路に31隻が就航している。今後とも海上旅客輸送の高速化はますます促進されるであろう。

(2) 高齢者、身体障害者等に対する配慮（H6 白書）

高齢者、身体障害者等に配慮して、エレベーター等を設置している船舶、旅客船ターミナルが増加している。また、運賃についても、従来からの身体障害者等に対する割引に加え、阪神～北九州航路等において、高齢者を対象とした割引を実施している。

（救急医療の充実）

乗船中の旅客の急病等に対応するため、6年1月に関係省庁、学識経験者等からなる検討委員会での検討結果を踏まえ、長距離の外洋を航行して、緊急入港等により陸上での医療を受けるまでかなりの時間を要する旅客船については、救急用医療品を備え付けることにより船内における救急医療の充実を図るよう関係事業者を指導している。

(3) 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

① H27 交通政策白書

【交通政策基本計画における記載】

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。

海陸連結型の交通システムの実現に向けて、2013年度までの開発を基に、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ため、車内に旅客を乗車させたまま航行する船舶である「バ

スフロート船」の実験船を完成させ、その基本性能や安全性の確認等を行うとともに、離島航路において実験船を活用した社会実験を実施し、離島住民の受容性等の確認等を行った。また、上記の安全性等に係る研究の成果等を踏まえ、バスフロート船の安全要件（安全管理規程の作成指針）に係る検討を実施した。

② H29 交通政策白書

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からの相談に適切に対応した。そのほかに、バスフロート船の普及促進を図るため、交通運輸技術フォーラム等で導入効果の説明を行った。

旅客船について、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、2016 年 10 月に地域公共交通再編実施計画を策定し、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。

2. 3. 3 船舶油濁損害賠償保障法改正

（出典：国土交通省「改正油賠法（船舶油濁損害賠償保障法）について(令和元年 5 月 31 日公布)」<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001359601.pdf>）

「2001 年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（バンカー条約）」及び「2007 年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約（ナイロビ条約）」に対応するため、「船舶油濁損害賠償保障法」が 2019 年 5 月に改正され「船舶油濁等損害賠償保障法」（油賠法）となった。概要は以下に示すとおりである。

改正油賠法（船舶油濁損害賠償保障法）について（令和元年5月31日公布）

背景・必要性

- 海難等による汚染等損害から被害者を保護するため、船舶油濁損害賠償保障法では、入港船舶（100トン以上の外航船舶）に対し、損害（燃料油による汚染、座礁船等の撤去費）を賠償するための保険の加入の義務付け等を措置。
- 一方で、近年、海難事故において保険会社から保険金が支払われず、船舶所有者による賠償もなされない事例が発生。

<日本近海における近年の海難事故で被害者への賠償がなされなかった事例>

青森県深浦沖における座礁及び燃料油汚染事故 (カンボジア籍貨物船アンファン8号 2013.3)

- 船舶所有者の保険契約違反（損害拡大防止義務違反）により、保険会社が免責を主張した結果、保険金が支払われなかった。その後、船舶所有者による処理ができず放置。
- 青森県の負担で油膜の防除措置及び座礁船の撤去を実施。



兵庫県淡路島における座礁事故 (タイ籍台船ネブチューン号 2016.5)

- 船舶所有者の保険契約違反（出国前の保険会社による検査の際に指摘された事項の修理未実施）により、保険会社が免責を主張した結果、保険金が支払われなかった。その後、船舶所有者による処理ができず放置。
- 兵庫県の負担で撤去を実施。



国際条約※の国内法制化により、被害者への賠償が確実に実施されるための措置を講ずる必要

（※）2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（燃料油汚染損害の民事責任条約）
2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約（難破物除去ナイロビ条約）

改正法の概要

①保険会社への直接請求権の付与

- 海難等により発生した燃料油による汚染損害及び難破物除去等の費用に係る損害について、船舶所有者等に責任が発生した際に、被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を直接請求できる旨を規定
- 保険会社は船舶所有者の保険契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めない（直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容を制限）

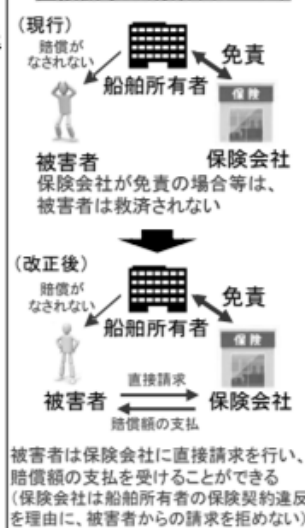
②外国の裁判判決の効力

- 燃料油汚染損害の民事責任条約では、条約締約国の裁判所が下す判決の締約国間の相互承認を規定。このため同条約に基づく損害賠償請求について、締約国の裁判所が下す判決が、我が国においても効力を有する旨を規定

③保険契約締結及び保障契約証明書船内備置き義務化

- 国際総トン数1,000トンを超える船舶について、燃料油による汚染損害に対する保険契約の締結及び保険契約証明書の船内備置きを義務化
- 国際総トン数300トン以上の船舶について、難破物除去等に係る損害に対する保険契約の締結及び保険契約証明書の船内備置きを義務化
- ➡ 既に義務化されている100トン以上の外航船舶に加え、条約の規定に基づき一定の内航船舶等についても義務付け対象を拡大

直接請求の効果（イメージ）



【改正法の施行日】

令和2年3月1日

改正法の一部施行（相当証書※）の交付申請開始）

令和2年10月1日（予定）

改正法の完全施行

（※）我が国において、条約の効力が生じる日（令和2年10月1日予定）までは、「相当証書」という位置付けであり、それ以降は正式な証書となります。

図 7-5 改正油賠法（船舶油濁損害賠償保障法）について

出典：国土交通省「改正油賠法（船舶油濁損害賠償保障法）について（令和元年5月31日公布）」

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001359601.pdf>

2. 3. 4 海の日（H7 白書）

平成7年2月に国民の祝日に関する法律の一部が改正され、8年より、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日として、7月20日を国民の祝日「海の日」とすることとなった。

海洋国日本において、海は、我々の生活と深い関わりを有しており、国民生活に欠かせない貿易物資等の安定輸送を支え続けるとともに、漁業などの生産活動の場として、また、多くの人々に海水浴や潮干狩などのレクリエーションの場として親しまれてきた。こうした海の重要性について、広く国民に関心と理解を深めるため、昭和16年に次官会議を経て7月20日が「海の記念日」とされ、さらに7月20日から7月31日までの「海の旬間」期間において、毎年全国各地で海に関するイベントが幅広く行われてきたところであるが、「海の日」が海の様々な役割を認識する日として、広く国民各層に親しまれ、意義深いものとなるよう、運輸省としても積極的に取り組むこととしている。

2. 4 航空

2. 4. 1 情報化

① H2 白書

航空分野においては、平成2年4月より航空移動体通信会社により日本全国をカバーするディジタルデータ通信サービスが開始されたほか、昭和61年5月から開始された国内線における機内から地上への公衆電話サービスに加えて、インマルサット衛星を利用した国際線における公衆電話サービスも開始される予定となっている。

一方、当時のCRSをめぐる動きで顕著であるのは、ネットワークの拡充の進展である。特に航空業界においては、自社のCRS網の拡充競争が進んでいる。それは、CRSが、チケットの予約・販売を通じて需要動向の把握、顧客管理に利用できるなど幅広く企業経営に役立つため、CRSネットワークの大きさ如何が企業の営業力と深く係わってくるからである。そのため、自社のCRS網を比較的競合関係の少ない他社のCRSと直接接続することで、利用できる情報の充実、ネットワークの拡大が図られている。ガソリンスタンド、スーパーマーケット等でもCRSによるチケットの販売が可能となっており、さらには、家庭内のパソコン、キャプテン等とのネットワーク化による予約、ビジネス客を対象とした企業端末での予約が可能となっている。

② H15 白書

世界への玄関口となる国際空港の利便性を高めるとともに、我が国の国際競争力の向上を図るため、新東京国際空港において関係民間企業及び新東京国際空港公団の協力のもと、ITを多面的に活用した「e-エアポート」構想の推進に取り組んでおり、平成15年度の具体的な取組みとして、1)生体認証技術(バイオメトリクス)を活用した本人認証を行うことによる安全で迅速な渡航手続の実現(e-チェックイン)、2)RFID(Radio Frequency Identification)タグを活用した航空手荷物管理の高度化(e-タグ)、3)多言語対応の自動通訳・外国語表示機能を有するモバイル情報端末を活用した国際観光旅客移動支援(e-ナビ)等について実証実験を行った。

これらの取組みは、将来的にはSPT(Simplifying Passenger Travel：搭乗手続、手荷物預託等の一連の空港手続の総合化、簡素化)の実現に貢献し、迅速かつ快適な空港の利用が可能となる。

「e-エアポート」構想の推進について

平成14年3月28日

平成14年度における我が国政府のIT施策に関する基本方針を定めた「e-Japan2002プログラム」(平成13年6月IT戦略本部決定)において、国際空港において高速無線LAN環境を整備するなど、官民が協力して、ITを多面的に活用することで空港の利便性を向上する「e-エアポート」を実現することが盛り込まれています。

「e-エアポート」構想においては、1 空港における待ち時間や空港に至るまでの移動時間を有効活用するための高速インターネット接続環境の創出、2 空港アクセスの円滑化等のための利用者への総合的な情報提供、3 IT活用による空港におけるチェックイン手続きの迅速化等について、総合的に取り組むこととしています。新東京国際空港公団、関係企業、行政が協力しあって集中的にIT化を推進することで、世界最先端のIT空港、「e-エアポート」の実現を図ります。

1.ワールドカップ開催期間中までに実施すべく検討をすすめている施策

高速インターネット接続環境の整備

官民が連携し、成田空港を中心に、空港内及びアクセス交通を通じシームレスな高速インターネット接続環境の構築を図ります。

1 関係企業、新東京国際空港公団が、成田空港内での高速インターネット接続環境の整備を図ります。

<別添参照>

N A A ランデブープラザ（3月29日開業）

ブロードバンドインターネットカフェ（ヤフー株式会社、4月10日開業）

インターネットコーナー（4月1日開業）

エアラインラウンジ内における高速無線インターネット接続サービスの充実（4月18日）

2 このほか、J R 東日本による無線LAN実証実験の成田空港駅等への拡充（東京駅等で実施中）等を計画しています。

「e-インフォメーション」実証実験（Phase I）

：アクセス交通等の総合情報提供に関する実証実験

リアルタイムなフライト情報と連動したアクセス交通機関情報の提供（英語でも情報提供）に関する実証実験を行います（国土交通省による実証実験）。

なお、年度内に空港利用者の利便向上に資する付加的な情報提供機能の充実を図り、再度実証実験を行う予定です。

「ワールドカップ多機能ICカードプロジェクト」

：円とウォンの複数通貨を同時に搭載できる電子マネー等を有する多機能ICカードプロジェクト

ワールドカップ期間中、同大会のオフィシャルパートナーであるMasterCard Internationalと連携し、多機能ICカードプロジェクトを行いますが、成田空港旅客ターミナル内売店（6店舗）において電子マネーを使用できるようにします。

2.14 年度内に実施すべく検討を進めている施策

「e-チケット」実証実験

：空港チェックイン手続き等のIT化に関する実証実験

予約、決済、チェックイン等に利用可能な基盤ツールとして、携帯情報端末へのICチップ、アプリケーション搭載等について研究開発、実証実験を行います（国土交通省による実証実験）。

「e-インフォメーション」実証実験（Phase 2）

：アクセス交通等の総合情報提供に関する実証実験

上記Phase I 実験時のシステム改良、サービス追加を図り、年明けに再度実証テストを行うこととしています（追加機能については検討中。国土交通省による実証実験）。

移動制約者のための歩行ガイドロボット（盲導犬ロボット）の活用に関する実証実験

空港内での移動制約者の案内について、実証実験を実施することと

（出典：国土交通省「e-エアポート」構想の推進について

https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/01/010328_2_.html）

2. 4. 2 損害賠償

① H5 白書

国際航空における事故の際の旅客への賠償額の水準は、質の高い航空サービスの観点からも重要な要素であり、運送約款における責任限度額 10 万 S D R (≒ 約 1,800 万円) は実際に支払われる賠償額と比較した場合必ずしも十分なものということとはできないことから、我が国航空企業は平成 4 年 11 月に当該責任限度額を撤廃した。

② H7 白書

海外旅行者の数は年々増加しているが、一方で不幸にも事故に巻き込まれた場合の運送約款上の補償額の内容については、各航空会社ごとに異なっている。この点については一般に適切に周知されていないのが現状であることから、本年 9 月に(財)航空振興財団が運輸省の協力を得て、日本に定期便を運航している航空会社の運送約款上の補償限度額を一覧表の形で取りまとめたパンフレットを作成した。

③ H9 白書

国際線の航空機事故が生じた場合の航空会社の、旅客や遺族に対する損害賠償については、ワルソー条約等により世界的に規律されているが、同条約では、損害賠償の上限額が実質的に定まっているため、旅客保護に欠けるものとの批判が従来よりなされてきた。

我が国航空会社は、旅客保護の観点から、平成 4 年に損害賠償限度額の撤廃を世界に先駆けて確立し、また、運輸省は、平成 7 年に我が国に乗り入れている外国航空会社の損害賠償額を一覧にした「空の旅の知恵」と称するパンフレットを作成し、空港又は旅券発行窓口等に置き、国民への周知に努めている。我が国のこうした動きを受け、近年、世界的にも賠償限度額撤廃の動きが見られるようになってきた。

まず、国際航空運送協会では、平成 7 年 10 月賠償限度額を撤廃する協定を採択し、平成 9 年 5 月 1 日現在 85 の航空会社が署名を行った。また、国際民間航空機関では、賠償限度額の撤廃をめざし、現在、ワルソー条約等の改正作業に取り組んでいる。

2. 4. 3 空の日・空の旬間 (H7 白書)

平成 4 年に、民間航空再開 40 周年を記念して、従来の「航空日」に代えて「空の日」(9 月 20 日)「空の旬間」(9 月 20 日～30 日)が定められた。これは各種の行事・イベントを通じて広く航空に親しんでもらうことにより、国民の航空に対する理解と関心をより一層深めようとするものである。

平成 7 年度においてもその趣旨を引き継ぎ、「もっと感動、空はフロンティア」をキャッチフレーズに、記念式典、空の日芸術賞、中学生海外主要空港派遣事業、広島地区における「'95 エアポートフェスタひろしま」をはじめ、全国各地の空港などで、一日空港長、施設見学、体験搭乗、航空教室、物産展など多彩な催しが行われた。

3. 料金・運賃政策

3. 1 全般

(1) プリペイドカード、ストアードフェアカードの導入 (H4 白書)

近年、情報システムの発達等に伴い、コンビニエンスストア、スーパーマーケット等でも航空機や新幹線の切符の予約・発券が可能となってきたほか、プッシュホン、キャプテンシステム（電話回線を利用して家庭や会社等でテレビやパソコン等のディスプレイ装置と各種情報センタを結び、画面で情報を提供するシステム）等による自動予約システムも導入されている。また、国際的なコンピュータ・リザーベーション・システムの発達に伴い、海外旅行に行く際には、国内にいながらにして、海外のホテル、レンタカー、鉄道、さらにはイベントチケット等の予約までできるようになっており、利便性の向上が図られている。

○プリペイドカード

昭和 58 年以降、埼玉新都市交通を皮切りに、プリペイドカードの導入が始まり、乗車券を購入する際に小銭の用意が不要となるなど利用者利便の向上に貢献している。

○ストアードフェアカード

ストアードフェアカードシステム（改札時運賃自動引き落としカードシステム）は、プリペイドカードを自動改札機に直接挿入すると、利用区間の運賃をカードから自動的に差し引くものであり、乗車券を購入する手間を省けるというメリットを有する。すでに平成 3 年 3 月から JR 東日本の山手線内で導入されたほか、阪急電鉄の全線、営団地下鉄の南北線等でも導入されている。さらに 4 年 6 月からは横浜市の地下鉄とバス、川崎市のバス及び神奈川中央バスの三社間の共通化が実施された。これは、公営・民営、鉄道・バスの間の共通化としては全国で初めての試みであり、その成果が注目される。

さらに、今後は技術開発の進歩等に伴い、運賃が利用者の口座から自動的に引き落とされるタイプのもの、自動改札機に挿入しなくてもよい非接触型のタイプのもの等の導入が期待されている。

(2) IC カードの導入

① H10 白書

現在、IC カードを活用した次世代の乗車券である汎用電子乗車券の開発を推進しているが、汎用電子乗車券は自動集改札装置から発する電波により改札を行うため、現在用いられている磁気改札方式の乗車券のように自動集改札装置の挿入口へ乗車券を挿入する必要はなく、自動集改札装置のセンサー部分に汎用電子乗車券を軽くかざすだけで改札口を通過することができる。このような優れた特性を有する汎用電子乗車券は、高齢者・障害者等移動制約者の公共交通機関の利用の円滑化にも資するものであり、今後の実用化が期待される。

共通乗車券カードシステムとは、駅やバスターミナルでの乗り換えに際し、事業主体が変わる毎にその都度切符等を購入し、又は異なったカードを使用することの煩瑣を解消するための共通カードシステムであり、現在一部地域において、共通プリペイドカードの発行等が進められているが、さらに、1 枚の IC カードで複数の公共交通機関を利用できる共通乗車カードシステムの導入により一層の利便性の向上が図られる。

ウェルカムカードとは、各地域の博物館、宿泊施設、物販店、飲食店、レジャー施設、交通機関等の加盟施設において、外国人旅行者が同カードを提示することによって料金の割引等の特典を

受けられるシステムであり、青森県、香川県、長浜市周辺地域及び成田市周辺地域において導入されている。

② H13 白書

○IC カードシステムの導入促進

現在、公共交通の定期券や SF カード等には磁気式のカードが広く利用されているが、IC(Integrated Circuit、集積回路)を内蔵した IC カードは磁気式のカードに比べ、より多くの情報を記憶できる、カード自体で情報処理が出来る、高度なセキュリティ機能を有する、という特長を有している。

無線で通信を行う非接触型の IC カードは読み取り機器にかざす(軽く触れる)だけで情報のやり取りができ、出改札や運賃の支払いの際にもパスケースから取り出す必要が生じず、利便性の向上、混雑の緩和に資すると見込まれている。

IC カードは現在、実導入及び普及の段階にあり、一部のバス事業者においてはすでに IC カードを利用した乗車券システムが実用化されている。また、平成 13 年 11 月には東日本旅客鉄道株式会社(JR 東日本)が東京近郊区間において「Suica(Super Urban Intelligent Card)カード」を導入した。さらに、13 年 9 月より学会、産業界、行政機関のメンバーで構成される「次世代交通フォーラム」を設置し、IC カードや携帯端末等を活用した公共交通分野の IT 化に関する実践的な政策研究を進めており、この一環として、同年 11 月、札幌において、交通系カード(非接触式)と金融系カード(接触式)を複合した IC カードシステムの開発、携帯端末を利用した交通対策支援システムの開発を目的とした実証実験を行った。

今後は、各社のカードの相互利用化等を通じ、さらに公共交通分野における IC カードの普及を図っていくことが必要である。

(3) IC カードシステムの相互利用

① H20 白書

IC 乗車券の国際相互利用については、アジア地域における相互販売実験、クレジット払い方式による料金決済実験、海外と日本の双方の規格に対応した IC 乗車券の開発実験を順次実施している。

今後は、携帯電話に乗車券機能を搭載したモバイル IC 乗車券の国際相互利用化、地域や個人にカスタマイズした交通・観光情報の提供及び地域の交通情報を組み込んだ公共交通情報システムの運用を推進し、また、IC 乗車券システムが未整備の地域において、従来に比べ導入・維持経費が安価な次世代 IC 乗車券システムの導入を図っていく。そうした取組みを通じ、モビリティ・アシスト・システムの実現を目指していく。

② H27 交通政策白書

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 カードの全国相互利用ができるようになっている。

これらの交通系 IC カードの利用拡大を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により交通事業者における交通系 IC カードの導入等を支援するとともに、2014 年 12 月から、バス路線等も含めた総合的な現状把握や、導入に係る課題抽出のためのヒアリングなど、交通系 IC カー

の普及・利便性拡大に向けた検討を開始した。

地域公共交通については、自治体の支援の下に思い切った運賃割引で需要喚起を図る例が見られるところであり、全国の事例の収集に努めた。例えば、香川県高松市では、高齢者の移動の利便性を向上することで、外出機会の増加や健康増進に取り組むとともに、公共交通の利用促進を図るため、交通系 IC カード「IruCa」を活用し、市内に在住する 70 歳以上の方を対象として、IruCa が導入されている電車、路線バス、コミュニティバス等の運賃を半額にする「新 IruCa カード（ゴールド IruCa）」を 2014 年 10 月に導入した。

③ H29 交通政策白書

交通系 IC カードの利用拡大を図るため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により、鉄道事業者、バス事業者等における交通系 IC カードの導入等を、支援するとともに、「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会」とりまとめた結果（2015 年 7 月）に関して、カードの未導入地域の関係事業者へ積極的に周知する等、各地域でのカード導入に向けた取組の後押しを行った。また、2017 年 3 月、民間事業者等による構築が円滑に進むための環境整備を目的として、交通系 IC カード事業者等を構成員とした検討会（「片利用共通接続システム」の構築に向けた検討会）を開催し、同システムの構築に関する基本的な方向性をとりまとめた。

（４）座席予約情報システム（H12 白書）

わが国で実用化された初のオンラインリアルタイム情報システムが、35 年に運用を開始した旧国鉄の座席予約情報システム「マルス」（Magnetic Electrolonic Automatic Reservation System）であり、「みどりの窓口」等で座席の予約・販売等が行われてきた。以後、民営化後の JR 各社をはじめ航空会社、大手旅行代理店などによる端末機設置競争やコンピュータ予約システム（CRS）を使った情報ネットワーク拡大の動きが進行してきた。

3. 2 鉄道

(1) プリペイドカード、ストアードフェアカード

① H元

近年、現金を持ち歩かずに鉄道に乗れるようにするプリペイドカードシステムの導入が進められているが、プリペイドカードを乗降駅の自動集改札機へ直接投入することにより運賃が自動的に清算されるという、より画期的なストアードフェア方式の導入も計画されており、横浜市においては、平成元年9月より一部駅において、ストアードフェア方式のテストを開始したところであり、阪急電鉄においても準備が進められている。

② H7 白書

キャッシュレス時代の利用者ニーズに対応し、また、より一層の利便性向上を図るため、次のような多様な乗車券の導入が進められている。

プリペイドカードについては、各事業者において順調に導入が進んでいるが、乗車券を購入せずにそのまま改札を通過できるストアードフェアカードについてもＪＲ東日本をはじめ一部の事業者において導入が進んでいる。さらに複数の事業者間で共通に利用できるストアードフェアカードの導入に向けた取り組みも京阪神圏の５社間をはじめとして進められている。

③ H8 白書

キャッシュレス時代の利用者ニーズに対応し、また、より一層の利便性向上を図るため、次のような多様な乗車券の導入が進められている。

プリペイドカードについては、各事業者において順調に導入が進んでいるが、乗車券を購入せずにそのまま改札を通過できるストアードフェアカードについても、３年のＪＲ東日本をはじめとして一部の事業者において導入が進んでいる。さらに複数の事業者間で共通に利用できるストアードフェアカードの導入も８年４月の京阪神圏の５社間をはじめとして進められており、８年４月の営団及び東京都営地下鉄のストアードフェアカードの導入の際にも、カードの共通化が図られた。

(2) IC カード

① H12 白書

平成８年３月には関西地区の５社・局の鉄道事業者において、１２年１０月からは関東地区の１７社・局の鉄道事業者において、共通乗車カードシステムが導入され、利用者の利便性は飛躍的に向上している。これらの進展を可能としたのは自動改札の導入の進展であり、１１年３月現在では２，７０６駅、２０，３０５箇所に設置されるに至っている。

○鉄道共通乗車カードシステム「パスネット」

平成１２年の１０月１４日【鉄道の日】より、関東地区の鉄道事業者１７社・局（注１）は、共通乗車カードシステム「パスネット」を導入した。関西地区においては平成４年より同様のシステム「スルッとKANSAI」が、鉄道事業者をはじめとして導入され、SFカードシステムの共通化が進められているところであるが、関東地区においては８年３月の営団地下鉄、都営地下鉄のSFカード共通化以降、初の大規模なシステムの共通化となった。

これにより、「パスネット」を導入する各鉄道事業者の発行するSFカードにより、どの鉄道でもキップを買わずに自動改札にカードを直接投入することで乗り降りが可能になるとともに、券売機による乗車券等の購入のほか、精算機による精算も可能となった。

路線延長1, 477.7km、966駅を、キップを買わずに同一のカードで乗り降りできることになり、乗り継ぎ利便性の向上等、旅客へのサービスの向上が期待される。

また13年以降には参加事業者が20社・局(注2)(路線延長1, 630.3km、駅数1, 091駅)と「パスネット」導入事業者のさらなる拡大が予定されている。

(注1) 12年10月導入の事業者：営団地下鉄、小田急、京王、京成、相鉄、新京成、西武、多摩モノレール、東急、東京臨海、東武、東葉高速、都営地下鉄、北総、ゆりかもめ、横浜高速(こどもの国線)、横浜市営地下鉄

(注2) 2001年以降導入予定事業者：京急、埼玉高速、舞浜リゾートライン

② H13 白書

IC(Integrated Circuit、集積回路)を内蔵したICカードは磁気式のカードに比べ、1)より多くの情報を記憶できる、2)カード自体で情報処理できる、3)高度なセキュリティ機能を有する、という特長を有している。また、無線で通信を行う非接触型のICカード乗車券は読取り機器にかざす(軽く触れる)だけで情報をやり取りすることができ、出改札や運賃の支払いで利用する際にパスケースから取り出す必要がないため、高齢者・身体障害者等の移動制約者を含むすべての利用者にわたる利便性を向上させ、また混雑の緩和に資すると評価されている。

ICカード乗車券は、平成13年11月に東日本旅客鉄道(JR 東日本)が東京近郊区間で導入(平成15年10月より仙台圏でも導入)した「Suica(Super Urban Intelligent Card)」が約800万人に利用されているなど、その利便性が広く評価され、平成15年11月には西日本旅客鉄道(JR 西日本)が京阪神エリアにおいて「ICOCA(IC Operating Card)」を導入するなど、現在、様々な交通事業者において導入及び導入に向けた検討が行われている。また、「Suica」では16年春に駅構内店舗でも利用できる電子マネーサービスを開始する予定である。

さらに、1枚のICカード乗車券で乗継ぎ・乗換えが可能となることは、移動制約者を含むすべての利用者利便の向上に資することから、国土交通省では、ICカード乗車券のセンターシステムの構築を進めることにより、その共通化・相互利用化の促進を図っていくこととしている。

今後、関西圏では、平成16年夏頃に関西圏の公営・民鉄事業者及びバス事業者で構成されるスルッとKANSAI協議会の一部事業者が共通カード「PiTaPa」を導入する予定であり、また、関東圏では、18年度から東日本旅客鉄道(JR 東日本)、関東圏の公営・民鉄事業者及びバス事業者が相互利用化の順次展開を目指すなど、各地域でICカード乗車券の共通化・相互利用化への取り組みが進められている。

また、国土交通省においては、東アジア共通ICカードの実現に向けたシンガポール・香港・札幌における実証実験等を行い、公共交通分野のIT化に関する実践的な政策研究を進めている。

(3) 企画商品、割引運賃

① H3 白書

運賃・料金については、利用者ニーズの多様化に対応して、周遊券、Qきっぷ、フルムーンパス等の豊富な企画商品が設定されている。

② H7 白書

また、ラッシュ時に集中する旅客の分散、閑散時の鉄道利用の促進を図るため、大手民鉄14社及び営団は、9月1日に実施された運賃改定の際に、平日のオフピーク時(10:00~16:00)に利用可能で従来の回数乗車券よりも割引率の大きな時差回数乗車券及び土曜・日曜・休日等に終日

利用可能で更に割引率の大きな土・休日割引回数乗車券を導入した。

鉄道事業等の運賃制度については、事業者の創意工夫を引出し、多様な利用者ニーズに的確に対応できるよう、旅客・貨物運賃の50%までの割引について認可制を届出制とする等の規制緩和を既に行っているところであるが、より一層の弾力的運賃設定を可能とすべく、鉄道事業法及び軌道法を改正し、平成7年4月1日より主に以下のような規制緩和措置を講じたところである。

1) 旅客鉄道事業に関する規制緩和措置

標準的な額を下回る特急料金、回数乗車券等に係る二割以内の割引、特別車両料金（グリーン料金、寝台料金等）等の設定・変更について認可制を届出制に緩和するとともに、手回品料金について届出制を廃止した。

3) 索道事業に関する規制緩和措置

索道に係る料金及び特殊索道（スキリフト等）に係る運賃について届出制を廃止した。

③ H8 白書

ラッシュ時に集中する旅客の分散、閑散時の鉄道利用の促進を図るため、大手民鉄14社及び営団は、7年9月1日に実施された運賃改定の際に、平日のオフピーク時（10:00～16:00）に利用可能で従来の回数乗車券よりも割引率の大きな時差回数乗車券及び土曜・日曜・休日等に終日利用可能で更に割引率の大きな土・休日割引回数乗車券を導入した。

④ H9 白書

7年4月から、旅客鉄道においては、従来から届出制となっている営業政策としての運賃・料金の割引に加えて、標準的な特急料金を下回る特急料金やグリーン料金等について、認可制を届出制に緩和した。その結果、例えば、旅客鉄道では、一部の特急料金や、グリーン料金の引き下げが行われるなど需要に応じた運賃・料金の柔軟な変更が行われるようになっている。

（4） 運賃設定方式の改善

① H8 白書

旅客鉄道運賃の設定方式については、7年1月に設置された「旅客運賃問題研究会」での検討を経て、同研究会の学識経験者、報道関係者に加え、鉄道事業者、利用者代表などからなる「旅客鉄道運賃ワーキンググループ」を同年8月末に設置し、具体的かつ実務的な検討作業を進めた結果、8年2月23日に報告書がとりまとめられた。

これを受けて、8年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画」においては、旅客鉄道事業に係る運賃・料金規制について、「旅客鉄道運賃ワーキンググループの結論に基づき対処」することとされた。

報告書に示された結論のポイントについては

（1）旅客鉄道事業の独占性、公益性にかんがみ、その運賃設定方式としては、総括原価方式が適当であり、その運用について、利用者利益の増進、経営の効率化、事業者の自主性の確保などの観点から、これを改善する必要があるとし、その具体的内容として、

- ①事業者の自主性を確保するため、総括原価方式の下での上限価格制を導入すること
- ②経営効率化インセンティブを強化するため、ヤードスティック方式を強化すること
- ③経営の安定を確保するため、原価計算方式を改善すること（複数平年度化など）
- ④規制コストを縮小するため、関係諸手続きを簡素化すること
- ⑤透明性を確保するため、算定方式、事業内容などの情報公開を促進すること

等の方向が示された。

(2) 一方、プライスカップ制を含むいわゆる上限価格制については、

- ①利用者利益の保護
- ②必要な設備投資の促進
- ③上限価格の妥当な水準の算定

等の諸課題がなお未解決であり、今後の鉄道事業環境の変化等を勘案しつつ引き続き検討が必要とされた。

運輸省としては、8年11月に、上記改善措置を盛り込んだ新運賃制度をとりまとめ、9年1月より実施に移すこととしている。

② H9 白書

旅客鉄道について、9年1月から総括原価方式の下での上限価格制が導入された。これによって、並行路線での競争力強化や乗り継ぎ利便の向上等のために、一部区間の運賃を引き下げる等の例が見られる。

旅客鉄道運賃制度については、平成8年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画」において、旅客鉄道事業に係る運賃・料金規制について「旅客鉄道運賃ワーキンググループの結論に基づき対処」することとされた。運輸省としては、この方針に基づき、関係省庁等との調整や「鉄道運賃問題等検討会」（鉄道局長の私的懇談会）における検討等を経て9年1月より、以下の5つの改善を図り、新しい旅客鉄道運賃制度を実施した。

- 1.総括原価方式の下での上限価格制の導入
- 2.ヤードスティック方式（基準比較方式）の強化
- 3.原価計算方式の改善
- 4.手続の簡素化等
- 5.情報公開の促進

これにより、利用者利益の増進、経営効率化の促進、事業者の自主性の確保、透明性の向上と規制コストの軽減を期待することができる。

10月現在までに140社が上限価格制に移行し、このうち24社の4,455区間で認可された上限額を下回る廉価な運賃を新たに設定するなど、その効果も着実に現れ始めている。

3. 3 自動車

3. 3. 1 バス

(1) プリペイドカード

① H2 白書

バスの利便性を向上させ、バス需要を喚起するために、特定の区間で自由に乗降できるフリー乗降システム、現金、回数券を持ち歩かなくてもバスに乗れるようにするカードシステムの導入等、様々な方策が考えられる。運輸省では62年度からは、これらの新たな技術を活かした施設、設備の整備も助成の対象として加え、バス交通の活性化を図っている。

② H7 白書

近年、バス事業においてもプリペイドカードによる運賃の支払いが普及してきており、また、一枚のカードで複数の事業者のバス運賃の支払いができる共通カードが導入され、一層の利用者利便の向上が図られているところであり、運輸省としても、バス活性化システム整備費等補助金により積極的に支援している。最近における一例として、東京都の一部、横浜市及び川崎市市内においてバス共通カードの取扱の表示のあるどのバスにも利用可能なプリペイドカード（バス共通カード）が6年10月から順次導入され、極めて好調な売上げを示しているとともに、バス利用の促進にもつながっている。

(2) IC カード（H12 白書）

○非接触 IC カード運賃支払いシステム運用開始

平成11年11月30日、道北バス株式会社（本社・北海道旭川市）は、非接触型 IC カードシステムを旭川市内と近郊を運行する路線バス135両に導入した。

このカードシステムは乗降時にバス車内の装置にカードを「かざす」だけで運賃支払いが可能となり、ケースや手帳に入れたままでも利用できるため、乗降がスムーズになった。また、12年4月からは定期券としても利用されており、プリペイド機能と併用することで定期区間外まで乗車しても現金を用意する必要がなくなり、瞬時に精算が可能となっている。さらに、カード残金が少なくなると運賃の再入金（リチャージ）も可能となるため繰り返し利用することができる。

また、本システムの導入により路線ごとに、バス停・時間帯別の乗客データを容易に得ることができるため、利用者ニーズに即したきめ細かいダイヤ編成が可能となった。

本システムは、利用者、バス事業者双方に多くのメリットがあり今後の普及が期待される。

(3) 企画商品、割引運賃

① H7 白書

事業者の創意工夫を発揮させ利用者利便の向上を図る観点から、平成6年度において、乗合バスの運賃・料金の営業政策的割引（1日乗降フリー乗車券等）、選択可能性の大きいサービスの対価たる料金（特別座席料金等）等について、認可制から届出制とするなどの措置を行ったところである。

② H9 白書

7年4月から、路線バス等において、営業政策としての運賃・料金の割引について、認可制を届出制へと緩和した。その結果、例えば、乗合バスでは、バス・バスやバス・地下鉄の乗り継ぎ割引、夏休み専用定期の導入等が出てきている。

③ H10 白書

バス事業者においても、低廉な運賃を設定する等の取り組みにより、利用者のバス離れをくい止め、利用者増に転換しようとする経営努力が行われている。10年7月には静岡県浜松市のバス事業者が最低運賃を100円に値下げしたほか、埼玉県狭山市、群馬県前橋市等の事業者も試行的に最低運賃の割引を実施している。休日の同伴家族の運賃を割り引く環境定期券(エコ定期)も、9年9月に神奈川県の事業者が導入したのをはじめ、東京都、岩手県等の事業者で導入されている。

④ H12 白書

西日本鉄道(株)は、平成12年7月1日から、福岡県内を中心に自社単独運行する高速バス9路線の運賃値下げ(最大37.5%、平均26.8%)を実施している。

福岡市内で成果をあげた100円バス(北九州・久留米にも実施地域を拡大)の感覚を高速バスに取り入れたもので、分かりやすく、割安感のある運賃となっており、対象路線の1日平均の輸送人員は、対前年同月比で、7月で31.0%、8月で37.9%、9月で38.4%増と利用客にも好評である。

【新運賃と対象路線】

「1,000円高速バス」

・福岡～小倉・佐賀・直方、及び福岡空港～小倉・佐賀・久留米の6路線

「1,500円高速バス」

・福岡～行橋、福岡空港～大牟田、小倉～久留米の3路線

(4) 外国人対応(H29 交通政策白書)

京浜急行バス株式会社では、2016年12月より、羽田空港及び横浜駅東口バスターミナルにおいて、乗車券購入時における自動券売機での停留所名や目的地の検索に当たって、ピンイン(中国語での発音をアルファベットで表記したもの)を利用した中国語検索、子音と母音の組み合わせでハングルに対応した韓国語検索を可能とする新型自動券売機を導入し、訪日外国人旅行者の使いやすさを向上させている。また、カラー画面表示を白黒表示に切り替える機能を設け、色の違いが見分けにくい利用者が使いやすくなるようバリアフリーへの対応にも配慮している。当該自動券売機は、停留所名のほか、方面、主要停留所による3つの検索方法を用意しており、より簡単に乗車券を購入できるようにしている。

3. 3. 2 タクシー

(1) 企画商品、割引運賃

① H1 白書

すべてのタクシーに利用できる共通クーポン券の導入、観光需要等に対応した観光ルート別運賃(元年10月末現在79地区501ルート)の設定等を指導し、さらにはプリペイドカードシステム導入等の検討を行っている。

② H3 白書

観光需要等に対応した観光ルート別運賃(3年7月末現在93地区557ルート)の設定、タクシークーポン割引等を行っている。

③ H7 白書

運輸省は、平成5年5月の運輸政策審議会答申「今後のタクシー事業のあり方について」を受けて、運賃・料金の多様化、需給調整の運用の緩和等に取り組むこととし、5年10月にその具体的実施方法等の今後の行政方針について、地方運輸局等に対し通達するとともに、地方運輸局等においては、これを受けて、審査基準等を一般に公示した。7年3月に実施された東京地区の運賃改定においては、遠距離割引運賃、ワゴン配車・時間指定予約料金、時間制運賃などを設定し、需要の喚起、利用者ニーズに即したメニューの多様化が図られたところである。

(2) 運賃規制緩和

① H5 白書

タクシー事業については、上述のように、利用者ニーズの多様化が進むとともに、労働力の確保が困難になる等事業を取り巻く状況が変化している。また、平成4年6月に臨時行政改革推進審議会から事業規制の見直しについて指摘がなされた。こうした状況を踏まえ、平成4年9月に、運輸大臣から運輸政策審議会に対し「今後のタクシー事業のあり方について」諮問を行い、平成5年5月11日に審議会から答申が出された。答申は、今後のタクシー事業の望ましいあり方を明らかにするとともに、その達成に向けた方策について今後の方向、当面の措置等に関する現実的な指針を示した画期的なものとなっている。

答申では、タクシーの役割を積極的に位置づけ、利用者が安心して利用できるよう安定した輸送力を確保するとともに、多様なニーズに応えていく必要があるとしている。そして、タクシーがそのような使命を果たしていくためには、良質な労働力の確保、ニーズの多様化に対応した規制の緩和等の方策が必要であるとしている。

規制の緩和については、公正な競走を通じてサービスの多様化を図ることが大切であり、そのために経済的規制の緩和を図っていく必要があるとしているが、これに合わせてサービスの悪化や安全上の問題に対する社会的規制の充実が必要であるとしている。また、経済的規制の緩和は段階的に進めていくことが必要であり、当面は、サービスの悪化や安全上の問題を利用者の立場に立ってチェックするタクシー近代化センターの設置されている東京及び大阪において次の規制緩和措置を実施することを提言している。まず、運賃規制については、地域毎に事業者の申請を受け、その平均原価に基づき設定する従来の運賃設定方式に加え、今後はこの方式による改定申請を行わない者がいる場合はこれを認めるとともに、この方式による運賃より安い運賃の設定を希望する者がいる場合には個別に審査することとし、タクシーサービスの価格面における多様化を図ることとしている。

② H8 白書

規制緩和推進計画においては、運賃・料金の多様化、需給調整の運用の緩和、事業区域の段階的拡大等が盛り込まれている。

このうち、運賃・料金の多様化については、タクシー事業の特性に応じ、一層の経営効率化インセンティブ付与、サービス向上、利用者の利益保護等の観点から、設定方式のあり方等について検討を行うこととなっており、検討結果に基づき新たな運賃・料金の設定方式を実施する予定である。さらに需給調整については、5年10月より東京地区において一定幅の中で増減車を弾力的に認める制度を導入しているところであるが、需給調整の透明化を図るとともに、当該事業区域の需給状況が、あらかじめ示された一定範囲を超える供給過剰である場合を除き、免許等の

処分を行うよう弾力的な処分を行うこととしている。事業区域については、事業の効率化を図る観点から、地域の実情を踏まえ、段階的拡大に取り組んでいる。

③ H9 白書

9年3月に再改定された規制緩和推進計画に基づき、当面の規制緩和措置を進めている。運賃・料金規制についても、従来の平均原価方式に基づき算定した運賃額を上限とし、その上限から10%下までの範囲内であれば自由に運賃の設定を認めるゾーン運賃制を導入するとともに、初乗距離を短縮する運賃を認めることとした。

9年3月末までに全国77の運賃ブロックのうち35ブロックで多重運賃が発生し、大阪、名古屋、京都においてはかなりの車両数が多重運賃となった（これら3都市合計で約2,800両の車両の運賃が多重化した。なお、9年4月以降は消費税率引き上げに伴い課税事業者と免税事業者で運賃が二重化（課税事業者は税率引き上げ分を運賃に転嫁、免税事業者は運賃据え置き）したため、ほとんどの地域で運賃は多重化している。）。同時に割引運賃等の設定の弾力化を図ったことから、需要の喚起、利用者ニーズに即したメニューの多様化が図られてきた。また、8年6月の観光ルート別運賃認可の弾力化により、9年7月現在727ルートで通常運賃とは別立ての割引運賃が設定されている。

さらに、9年度からのゾーン運賃制導入により、上限運賃額を下回る運賃を設定した事業者は、9年9月30日現在全国で29地区329事業者2,707両となっている。また、近距離旅客の運賃負担軽減とタクシー需要の開拓をめざして初乗距離を短縮した運賃を設定した事業者は、9年9月30日現在全国で、18地区129事業者5,378両となっており、運賃・料金の一層の多様化が進んできている。

④ H10 白書

需給調整規制廃止までの当面の措置として、9年度より需給調整基準の弾力化、ゾーン運賃制の導入等を行っている。

事業者においては、サービスの向上や事業の活性化を図るため、ゾーンの上限以外の運賃の設定、初乗距離・初乗運賃をほぼ2分の1とする運賃の設定等に取り組んでいる。

⑤ H27 交通政策白書

2015年1月から国土交通省において「新しいタクシーのあり方検討会」を開催し、初乗り距離短縮運賃や空港定額タクシーの普及など、利用者利便の向上や活性化に資する運賃制度のあり方について検討を行った。

⑥ H29 交通政策白書

海外の主要都市に比べて高い水準にあるタクシーの初乗り運賃引下げについて、訪日外国人の観光需要や高齢者等の日常生活需要の喚起を図る効果があると期待されることから、2016年8月から9月にかけて東京都内4カ所で実証実験を行い、2017年1月30日より、東京地区におけるタクシー初乗り運賃の引き下げを行った。

3. 4 海上交通

(1) 運賃規制緩和、企画商品・割引運賃

① H6 白書

事業者の創意工夫が発揮され、利用者利便の向上が図られる営業政策的な割引運賃については、事業者の自主的な判断に委ね、適時適切な商品設定を可能とするため、認可制を緩和し、事前届出制を導入することにし、現在、法律改正案を国会に提出している。

② H7 白書

運賃についても、従来からの身体障害者等に対する割引に加え、阪神～北九州航路等においては、高齢者を対象とした割引を実施している。

事業者の創意工夫が発揮され、利用者利便の向上が図られる営業政策的な割引運賃については、事業者の自主的な判断に委ね、適時適切な商品設定を可能とするため、7年4月より認可制を緩和し、事前届出制を導入したところである。

(2) 運賃の弾力化等 (H8 白書)

事業者の創意工夫が発揮され、利用者利便の向上が図られる営業政策的な割引運賃等については、事業者の自主的な判断に委ね、適時適切な商品設定を可能とする等のため、7年4月より認可制を緩和し、事前届出制を導入した結果、各事業者による新たな割引運賃の導入等が活性化された (H5. 4～6. 12…49 件、7. 4～7. 12…147 件)。

さらに、同年7月より遊覧旅客不定期航路事業 (起終点同一で寄港地のない航路において営むもの) について、運賃を事前届出制とするとともに、許可基準を緩和した結果、運賃の設定・変更、新規参入ともに前年より増加した (運賃の設定・変更 H6. 7～7. 3…7 件、7. 7～8. 3…28 件、新規参入 6. 7～7. 3…6 件、7. 7～8. 3…16 件)。

3. 5 航空

(1) 値下げ、割引運賃 (H3 白書)

国内航空運賃については、従来から「路線ごとに賃率格差がある」、「普通運賃と団体旅行運賃との間に大きな格差がある」という不公平感が抱かれていたところである。こうした不公平感を是正するため、航空局長の私的懇談会である航空運賃問題懇談会の「国内航空旅客運賃に関する諸問題について」(平成元年12月)と題する報告書を踏まえ、2年6月に割高となっていた国内27路線の運賃の値下げ(最高5,450円)を実施するとともに、2年4月より平日シルバー割引運賃の導入、家族割引運賃の導入・拡充、回数券運賃の拡充等個人向け割引運賃の導入・拡充を実施したところである。

これらの航空運賃の値下げ等により、国内航空運賃については、10年前と比べて実質約17%の値下げとなっており、国内普通運賃について欧米諸国と比較しても、我が国の運賃はおおむね割安となっている。一方、割引運賃については、欧米諸国の割引運賃は、我が国より割引率の大きいものもみられるが、割引率の大きい運賃には、利用に制限があり、また、販売座席数が限られているものが多く、一概に欧米諸国の割引制度が我が国よりも高い水準にあるとはいえない。

(2) 航空運賃の弾力化 (H6 白書)

(1) 国際航空運賃の弾力化

国際航空運賃については、認可運賃と実勢価格の乖離を是正し透明性の高い運賃制度を構築するとともに、利用者にとって使いやすく、かつ、低廉な運賃を提供することを目的として、6年4月から新運賃制度が実施されている。この制度の下では、認可運賃のレベルの大幅な引き下げ、一人より適用可能な旅行商品に対する運賃の導入、利用者が直接購入できる個人型割引運賃の適用条件の緩和等を行うとともに、航空事業者による弾力的な運賃設定を可能とするよう、一定の幅の中で自由に運賃を設定し、また変動させることができる制度を導入している。

国際線については、円高の下で国際競争はますます厳しくなっており、各航空会社の経営環境にも大きな影響を与えている。こうした中で、国際線における競争力を高めるために、各航空会社はリストラを通じた生産性向上、コスト引き下げ努力を行っている。新国際航空運賃制度の導入により、各航空企業が自らの競争力に応じ一定の幅の中で自由に運賃の設定ができることとなったが、今後は、更に新国際航空運賃制度を活用し利便性の高い商品の開発を行うこと等により運賃面における収益力の向上を図ることが、国際競争力の強化のために不可欠である。

(2) 国内航空運賃の弾力化

国内航空運賃については、いわゆる「南北格差」(北海道や東北を結ぶ路線の賃率が相対的に割高となっていること)に見られるような賃率格差に対する利用者の不公平感を是正するため2年6月に27路線で値下げが実施されるとともに、割引運賃制度の導入・拡充が進められている。

(ア) 運賃体系の整備

国内運賃については、普通運賃について、いわゆる「南北格差」に見られるような賃率格差に対する利用者の負担を是正すべく、標準原価方式の考え方が導入されている。標準原価方式とは、国内の各路線の原価をもとにして、単位距離当たりの原価と距離の関係を求め(標準原価曲線: 固定費の高い航空業の特性を反映して、距離が長くなれば単位距離当たりの原価が低下するという距離逓減的な曲線)、路線別の特性を反映させるために当該曲線の上下に一定幅を設定し、運賃をできる限りその幅の中に収めることにより、①同一距離同一運賃帯への志向、②遠距離逓減の

徹底、を図ることを目的とした運賃設定方式である。これを受けて、２年６月に当時の標準原価曲線の上限を上回っていた 27 路線について値下げが行われた。今後、利用者の負担や競合する他の輸送機関の運賃水準とのバランスに留意しつつ、標準原価方式を用いた運賃体系の整備を進めていく必要がある。

(イ) 多様な割引運賃の導入

近年、国内航空に対する利用者のニーズが高度化・多様化し、個人型の割引運賃の充実を求める声が高まってきていることなどに対応して、事業者が自主的な判断により利用者ニーズに対応した運賃・料金設定を行うことを一層容易なものとするため、割引率 50%までの営業政策的な割引運賃及び料金について届出で足りることとし、それを内容とする航空法の一部を改正する法律が６年６月に成立した。これにより多様化するニーズに対応した割引運賃制度が一層充実するとともに、サービスが向上し、需要の喚起や増収につながるといった効果が期待されている。ちなみに、現行の各種割引については、往復割引や回数割引等を除いて、単身赴任割引や家族割引のように利用主体について制限の付されているものが多い。今後の割引運賃の導入に当たっては、国際線や欧米の国内線で広く導入されているような事前購入型割引や利用率の低い深夜・早朝便に係る割引等、利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃の導入を検討していくことが望まれる。

(３) 事前購入割引（H7 白書）

平成 6 年 6 月に航空法を一部改正し、同年 12 月から、国内航空の割引率 50%までの営業政策的な割引運賃及び料金について認可制を届出制とした。これを受け、航空各社から事前購入割引を平成 7 年 5 月 8 日以降の便に設定する旨の届出がなされている。事前購入割引は、利用主体の制限のない新たな種類の割引運賃であり、これにより国内航空においても、米国等で見られるように使用条件は厳しいが、割安なサービスを多くの利用者が受けることができるようになった。

(1) 新国際航空運賃制度

国際航空運賃については、認可運賃と実勢価格の乖離を是正し透明性の高い運賃制度を構築するとともに、利用者にとって使いやすく、かつ、低廉な運賃を提供することを目的として、6 年 4 月から新運賃制度が実施されている。この制度の下では、認可運賃のレベルの大幅な引き下げ、一人より適用可能な旅行商品に対する運賃の導入、利用者が直接購入できる個人型割引運賃の適用条件の緩和等を行うとともに、航空事業者による弾力的な運賃設定を可能とするよう、一定の幅の中で自由に運賃を設定し、また変動させることができる制度を導入している。これにより利用者は従来のもものと比べて最大で 5 割程度安い運賃を航空会社や旅行会社の窓口等で購入できるようになり、また、安価なパック商品に少人数で参加できるようになった。新運賃制度の導入により、P E X 運賃（特別回遊運賃）の販売が大幅に伸びており、最近における国際旅客輸送の伸びに寄与している。今後は、更に新国際航空運賃制度を活用し利便性の高い商品の開発を行うこと等により運賃面における収益力の向上を図ることが、国際競争力の強化のために不可欠である。

(2) 国内航空運賃の弾力化

近年、国内航空に対する利用者のニーズが高度化・多様化し、個人型の割引運賃の充実を求める声が高まってきていることなどに対応して、6 年 6 月航空法を改正し、割引率 5 割までの営業政策的な割引運賃及び料金について同年 12 月から届出制とした。この規制緩和により、事業者は利用者ニーズに対応した運賃・料金を自主的な判断により設定することが一層容易となり、7

年2月には事業者より事前購入割引（搭乗予定日の28日以前に航空券を予約した場合に運賃が最大36%割引される制度）の届出がなされ、7年5月8日以降導入された。事前購入割引は、国内航空運賃において従来見られなかった利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃であり、米国等で見られるように使用条件は厳しいが割安なサービスを多くの利用者が利用できることとなった。この割引運賃制度は、国内観光需要の喚起にも資するものとして期待される。

さらに、普通運賃の設定方式については、航空会社が創意工夫を活かして多様化・高度化する利用者ニーズに弾力的に応えて季節、時間帯、路線の特性等を加味した多様な運賃設定を行うことを促進するため、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で航空会社の自主的な運賃設定を可能とする幅運賃制を7年以内に導入することとしておりこれにより、従来からのダブル・トリプルトラック化による競争促進施策の効果とあいまって、標準原価を最高額とすることによるヤードスティック効果が働き、航空各社が効率的な経営に取り組むことが促進されるものと期待される。

（４）規制緩和に伴う運賃割引の多様化

① H8 白書

平成6年11月の閣議了解において、「公共料金のうち市場原理を導入できる分野については、競争環境の整備を図る中で規制緩和を一層推進することとし、（中略）、経営の効率化を促す方策について検討する」とともに、「多様化した利用者ニーズに対応した料金体系の確立を図る」こととされ、さらにこれを受けて、7年3月に閣議決定された規制緩和推進計画においては、運輸産業の運賃・料金の設定方式のあり方等について検討を行うこととされた。

これらの経緯を踏まえて、運輸省においては、航空会社が創意工夫を活かして多様化・高度化する利用者ニーズに弾力的に応えて、季節、時間帯、路線の特性等を加味した多様な運賃設定を行うことができるような運賃設定方式を検討した結果、幅運賃制度という新しい制度を導入することとした。

この幅運賃制度とは、標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で、航空会社が自主的に運賃を設定できるというものである。この新制度においては、①航空会社の経営判断に基づく自主的な運賃設定が可能となり、②競争的条件の下で標準原価を導入しているためヤードスティック効果（標準原価が一定の目安（ヤードスティック）となり、航空各社による経営合理化が促進されるという効果）が働き、また、③航空運賃に対する公平感の確保という国民の要請にも応えることができる。

また、運賃の上限となる標準原価については、その算出方式を公表するなど、運賃制度の透明性確保にも配慮している。

新運賃制度の導入については、8年2月に日本エアシステムに対し、その他の会社に対しては8年3月に認可し、5月以降各社とも新運賃に移行した。8年2月～3月に各航空会社による運賃値下げ競争があった後、8年6月にも再度の運賃値下げが行われるなど、幅運賃制度導入による効果が現れ始めている。

○規制緩和に伴う割引運賃の多様化

近年の国内航空に対する利用者ニーズの多様化・高度化や個人型の割引運賃の充実を求める声の高まりなどに対応するため、運輸省では6年6月に航空法を改正し、割引率5割までの営業政策的な割引運賃及び料金について6年12月から届出制とした。この規制緩和により、事業者は

利用者ニーズに対応した運賃・料金を自主的な判断に基づいて設定することが一層容易となり、7年2月には事業者より事前購入割引（搭乗予定日の28日以前に航空券を予約した場合に運賃が最大36%割引される制度）の届出がなされ、7年5月8日以降導入された。事前購入割引は、国内航空運賃において従来見られなかった、利用主体に制限のない新しい種類の割引運賃であり、米国等で見られるように使用条件に制約はあるものの割安なサービスを提供できることとなった。この割引運賃制度は、国内需要の喚起にも資するものとして期待されている。

8年8月以降も、特定便割引、21日前予約割引など新しい割引運賃が登場し、割引率も50%に至るものが現れており、多様な利用者ニーズに対応して、より一層選択の幅が広がり、需要の喚起が期待される。

② H9 白書

事前購入割引、幅運賃制度の導入により、季節、時刻、購入時期等によって運賃が変わることとなり、運賃の多様化が進んだ。

旅客人キロ当たりの旅客運賃収入の推移をみると、昭和61年度から平成3年度までは上昇傾向にあるが、4年度以降低下が続いている。旅客人キロ当たりの旅客運賃収入の低下は、景気の低迷の影響もあると思われるが、3年度以降ダブル・トリプルトラック化路線が増加し、競争が激化したこと及び事前購入割引、幅運賃制度の導入によるものと思われる。利用者も、約40%の者が、事前購入割引によって運賃が安くなった、飛行機が利用しやすくなったと考えている。

各社が自主的に運賃を設定して届け出ることとなったことから、8年2月から3月にかけて他社の運賃設定をみながら運賃を値下げする動きがみられた。しかし、当初は18路線について他社と異なる運賃を設定する動きがみられたが、割高になった事業者が同額に値下げする等の対応をしたため、結果的には事業者によって運賃が異なったのは8路線にとどまった。

（５） チケットレス販売、運賃多様化（H12 白書）

現在では、航空分野において、利用者がインターネット画面上で航空券の予約・購入手続きを行い（ネット画面上でのクレジットカード決済も可能）、搭乗日に空港においてチェックイン機にカードを挿入する、またはカウンターでカードを提示することで搭乗手続きが完了する「チケットレス」販売や、同じく、ネット画面上で予約・購入手続きを行い（カード決済も可能）、確認メールによる通知とともに航空券が購入者に事前送付される「オンライン購入」などのIT関連ビジネスモデルが普及している。

運賃面では、元年度から11年度にかけて単位当たりの運賃（円／人キロ、大手3社平均）が約24%低下したほか、12年4月以降、主に以下のような様々な割引運賃が航空会社により新設され、利用者ニーズに対応した多様な運賃が設定がされてきている。

（ア） 往復割引運賃（JAL グループ、ANA グループ、JAS、SKY）

往復利用の際に、普通運賃の5～15%程度の割引

（イ） バーゲン運賃（ANA）

搭乗期間限定で全路線全便1万円均一

（ウ） 売り出し日5日間割引（JAS）

売り出し日から5日以内に予約した場合に普通運賃の65%程度の割引

（エ） インターネット運賃（JAL グループ、JAS）

インターネットを通じて予約した場合に普通運賃の25%程度の割引

(オ) 介護帰省割引運賃 (JAS)

要介護者の親族が介護のために帰省する場合に 37%程度の割引

(カ) ミニグループ割引運賃 (JAL グループ)

2～9名のグループで利用する場合に 15～48%程度の割引

(6) 生体認証技術 (バイオメトリクス) の活用

① H16 白書

世界への玄関口となる国際空港の利便性を高めるとともに、我が国の国際競争力の向上を図るため、新東京国際空港において関係民間企業及び新東京国際空港公団の協力のもと、IT を多面的に活用した「e-エアポート」構想の推進に取り組んでおり、平成 15 年度の具体的な取組みとして、1)生体認証技術(バイオメトリクス)を活用した本人認証を行うことによる安全で迅速な渡航手続の実現(e-チェックイン)、2)RFID(Radio Frequency Identification)タグを活用した航空手荷物管理の高度化(e-タグ)、3)多言語対応の自動通訳・外国語表示機能を有するモバイル情報端末を活用した国際観光旅客移動支援(e-ナビ)等について実証実験を行った。

② H18 白書

生体認証技術 (バイオメトリクス) を活用した国際空港の旅客手続の安全性と利便性を確保するための方策については、関係府省と連携し必要な検討を行っている。