

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の施策の進捗状況

1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保	
(1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施	内閣府 文部科学省 厚生労働省
・関係省庁連携により、保育所や幼稚園など約6万2千施設を対象として緊急安全点検を実施し、令和2年1月末時点の交通安全対策の状況を取りまとめた。	
(2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進	
○ 安心安全な歩行空間の整備	国土交通省
・各道路管理者による緊急安全点検結果等を踏まえ、約2万8千箇所における対策実施を決定。令和元年度補正予算等も活用して対策を推進。令和2年度中に約2万2千箇所完了見込み(令和2年1月末時点調べ。) ・子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策を推進するため、一定の区域において関係機関等との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策を支援する交通安全対策補助制度(地区内連携)を創設した。	
○ ゾーン30はじめ生活道路の交通安全	警察庁
・緊急安全点検の結果に基づき、警察において対策を実施する箇所は約7,400箇所となっており、ゾーン30の整備等の面的な対策を含めて、信号機の新設・LED化、横断歩道の新設・塗り直し等の交通安全施設等の整備等を実施している。令和2年1月末時点で、既に約3,400箇所について対策実施済み。	
○ 幹線道路と生活道路のエリアの機能分化	国土交通省
・生活道路から幹線道路への通過交通の転換等を促進するため、交差点改良や改築等の幹線道路対策を各地で実施中。	
(3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等	
○ スクールゾーンの設定推進	文部科学省
・教育委員会等に対して「スクール・ゾーンの設定の推進について」(令和元年6月28日付)の通知を発出し、積極的な対応を依頼している。 ・スクール・ゾーンを設定している小学校は46.5%(9,022校)となっている。(出典:学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査(平成30年度実績))	
○ キッズ・ゾーンの創設	厚生労働省
・小学校や幼稚園周りの交通安全対策を行う「スクール・ゾーン」に準じ、保育所周りの「キッズ・ゾーン」を創設。令和元年11月、設定を依頼する通知を市町村等に向けて発出済み。また、警察庁や国土交通省からも同旨の通知等を県警や道路管理者に対し発出済み。	
○ 幼児の通園路や園外活動中における見守り活動の充実	文部科学省
・地域や学校の見守り活動の指導役であるスクールガード・リーダーの配置を強力に推進するため、予算の充実、警察OB組織である全国警友会連合会に対する協力依頼を行った。また、令和元年度から「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」について各市町村が直接実施できるように実施要領を変更(従来は都道府県・指定都市・中核市のみ)するなど、見守り活動を一層推進している。	
○ キッズ・ガードの事業化	厚生労働省
・保育所外等での活動において、子どもが集団で移動する際の安全確保を図るため、保育支援者の業務に「園外活動時の見守り等」を加えるとともに、いわゆる「キッズ・ガード」の配置に係る支援を位置づけ、令和2年度予算に必要経費を計上。	
○ 子供の通行が多い生活道路等における適切な交通指導取締り	警察庁
・可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、令和元年度末現在、38都道府県警察に60台が整備された。また、令和2年度末までに全ての都道府県警察に整備されるよう、令和2年度予算において国庫補助金の要求を行った結果、令和2年度末の見込み整備数は、47都道府県警察に103台となっている。 ・可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りやゾーン30入口での交通安全指導など、子供の通行が多い生活道路等における交通指導取締りを行い、子供の交通安全の確保に取り組んでいる。	
【可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締り状況(令和元年中)】 ・運用回数 4,966回(前年比+3,429)(うち通学路 2,781回(前年比+1,961)) ※ 都道府県警察からの報告による。	
(4) 小学校の通学路の合同点検	文部科学省 警察庁 国土交通省
・通学路交通安全プログラム等に基づく通学路の学校・警察・道路管理者等による合同点検を推進し、合同点検で抽出された危険箇所については、関係機関で連携して対策を実施している。(文部科学省) ・通学路の合同点検で明らかとなっている課題箇所と未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路に係る要対策箇所について、各地域の道路管理者が総合的、計画的に対策を推進していく取り組みを支援。(国土交通省) ・通学路の緊急合同点検を実施し、点検結果を踏まえた道路交通安全環境の整備等を行っている。(警察庁・国土交通省)	

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の施策の進捗状況

2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進	
(1) 安全運転サポート車の普及推進等	
1) 安全運転サポート車の普及推進及び限定免許制度の検討等	
<p>○ 自動車税減税等の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・減税を周知するための特設サイトを設置(令和元年6月7日開設)。ポスター・チラシ、ムービーによる解説や減税額のシミュレーション等わかりやすいコンテンツを掲載。 ・官民で連携した取組として、共通のアイコンを作成。自動車業界側では、東京モーターショーで掲載・配布するポスターやチラシ、配布物(団扇)に共通アイコンを掲載し、多くの来場者向けに周知・広報を実施。 ・政府広報を活用し、減税の内容をわかりやすく解説した番組を放送。 	経済産業省
<p>○ 「安全運転サポート車」の普及促進・啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の高齢者を対象に、対歩行者衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した安全運転サポート車の購入等を補助するサポカー補助金を令和元年度補正予算において創設。(経済産業省・国土交通省) ・高齢運転者等に対してサポカーの機能等を分かりやすく伝えるため、サポカーポータルサイトの運営、ポスター・チラシの配布、全国での「サポカー実感試乗会」を実施した。(経済産業省・国土交通省) ・運転免許センター等の警察施設等を活用した試乗会や各種交通安全教育等の様々な機会を活用した広報啓発により、安全運転サポート車の機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならないことについて注意喚起しつつ、安全運転サポート車の普及啓発を推進している。(警察庁) 	経済産業省 国土交通省 警察庁
<p>○ 衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年1月に乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに係る国際基準が発効したことを受け、日本としては同基準を国内基準に取り入れ、世界に先駆け令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に衝突被害軽減ブレーキの装着を義務付けることとした。 	国土交通省
<p>○ 安全運転支援装置の性能認定制度導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ペダル踏み間違い急発進抑制装置及び対歩行者の衝突被害軽減ブレーキについて性能認定制度を令和2年3月31日に創設し、4月1日から申請受付を開始。 	国土交通省
<p>○ 高齢者が運転できる免許制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの条件付免許を与える制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が、令和2年6月に成立・公布された。(2年以内に施行) 	警察庁
<p>○ 自動車アセスメントの拡充による先進安全技術の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車アセスメントにおいて、対自転車の衝突被害軽減ブレーキを対象に加える検討を行い、これらの技術の普及を促進する。 	国土交通省
<p>2) 既販車への後付けの安全運転支援装置の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内乗用車メーカーに対し、新車への先進安全技術の装備拡大や、後付安全運転支援装置の開発等について改めて要請をした他、既販車への後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を令和2年3月31日に創設し、4月1日から申請受付を開始。 	国土交通省
<p>3) 新たな先進安全技術の開発促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな先進安全技術の開発促進のため、自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)に関する技術的要件等のガイドラインを策定した。(令和元年12月17日) 	国土交通省
(2) 運転に不安を覚える高齢者等の支援	
<p>○ 運転適性相談の更なる充実強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年11月22日に、運転適性相談の名称を親しみやすい「安全運転相談」に改めるとともに、全国統一の4桁の専用相談ダイヤル「#8080」を導入することにより、その周知及び利便性の向上を図った。 	警察庁
<p>○ 自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都道府県警察に対して通達「地方公共団体等と連携した自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等の推進について」(令和元年6月21日付け警察庁丁運発第36号)を発出することにより、支援施策のグッドプラクティスの周知及び横展開を図った。 ・各都道府県・政令指定都市に対し、「運転免許証の自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等について」(令和元年7月2日付け府政共生第211号・総行地第36号)を発出し、自主返納に係る関係機関・団体との連携強化や、自主返納者の利便に資する各種支援策の充実を図る取組など、自主返納を促進するための地方公共団体の取組事例について、周知・横展開を図った。 	警察庁 内閣府 総務省
<p>○ 高齢者講習等の円滑な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都道府県警察に対して「認知機能検査及び高齢者講習の円滑かつ効果的な実施について(通達)」(令和2年6月9日付け警察庁丙運発第9号)を発出し、新型コロナウイルス感染症対策を徹底しつつ、高齢者講習等の円滑かつ効果的な実施を図った。 	警察庁

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の施策の進捗状況

<p>○ 医師の診断体制の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医師会等の関係団体との連携を強化し、認知機能検査で認知症のおそれがある(第1分類)とされた者の円滑な診断体制の確保を継続して実施した。 ・厚生労働省においては、令和元年6月に都道府県等の介護保険主管部局に対し、医師の診断体制の確保についての協力依頼を发出。 	<p>警察庁 厚生労働省</p>
<p>○ 認知症のおそれがあると判定された者等へのサポート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認知機能検査で認知症のおそれがある(第1分類)と判定された者、自主返納者や自主返納を検討している本人や家族等について、関係機関が関連情報を共有するなどのサポート体制の構築を継続して実施した。 ・厚生労働省においては、令和元年6月に都道府県等の介護保険主管部局に対し、認知症のおそれがあると判定された者等へのサポートについての協力依頼を发出。 	<p>警察庁 厚生労働省</p>
<p>(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築</p>	
<p>○ 高速道路における逆走対策の一層の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間企業から公募・選定した逆走対策技術について、令和2年3月までに約150箇所を設置。 ・東北道 旧蓮田SAにて、自動車メーカー等と連携した逆走対策技術の実証実験を令和2年3月から開始。 	<p>国土交通省</p>
<p>○ 高齢運転者が安心して移動可能な道路空間の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路拡幅や標識・標示等の整備による視距や視認性の向上のほか、バリアフリー化、安心して横断が可能となるような交差点の改良等を推進。 ・生活道路エリアから幹線道路への自動車の転換を促進。 	<p>国土交通省</p>

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の施策の進捗状況

3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実	
(1) 公共交通機関の柔軟な活用	
<p>○ 地域交通イノベーションに向けた計画・支援制度の見直し</p> <p>・多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小など厳しい状況に直面している。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっていることから、「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を、第201回国会に提出し、令和2年5月に成立した。</p> <p>・改正法では、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、公共交通サービスの改善を図るとともに、必要に応じて、過疎地などについては、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉車両等の地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することとしており、こうした取組を進めるよう促すとともに、国として財政面やノウハウ面で支援していく。</p>	国土交通省
<p>○ タクシーの相乗り導入に向けたルール整備等</p> <p>・割引料金により、可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするため、本格運用に向けたルール案のパブリックコメントを令和2年3月に実施したところ。新型コロナウイルス感染症の影響を見定めつつ、導入時期について検討。先行して、事前確定運賃の運用を令和元年10月より開始。</p>	国土交通省
<p>○ 定額タクシー運賃の導入</p> <p>・運転免許を返納した高齢者の通院など、各地域の実情に応じた移動ニーズに対応するサービスとして、事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃を導入するため、本格運用に向けたルール案のパブリックコメントを令和2年3月に実施し、導入に向けて準備中。</p>	国土交通省
<p>○ 公共交通機関等におけるバリアフリー化の推進</p> <p>・高齢者が公共交通機関等を利用しやすい環境を整備するため、バリアフリー法に基づき、公共交通機関におけるハード・ソフト両面の更なるバリアフリー化を推進するとともに、市町村が作成する移動等円滑化促進方針及び基本構想を通じた地域の面的・一体的なバリアフリー化を推進する。</p> <p>・令和元年度は、平成30年に改正したバリアフリー法が4月に全面施行されたことに伴い、「公共交通移動等円滑化基準」及び「バリアフリー整備ガイドライン」の改訂を行った。加えて、「バリアフリー整備ガイドライン」においては更なるスパイラルアップのため、令和元年10月及び令和2年3月に改訂を行った。また、2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、移動等円滑化の観点からの「心のバリアフリー」に関する施策の充実等のソフト対策等を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を第201回通常国会に提出し、令和2年5月に成立した。なお、来年度は、バリアフリー整備目標の見直し及び改正法の施行に向けた関係法令等の見直しを行う。</p>	国土交通省
<p>○ マイナンバーカードによる公共交通機関に係る敬老パスの利便性向上</p> <p>・公共交通の割引料金計算や精算等の自動化を実現するため、高齢者等が使用する紙の敬老バスや割引券に代わってマイナンバーカードを活用する実証事業を、平成29年度に群馬県前橋市において実施。同市においては、当該実証を踏まえ、平成30年度から実運用を開始した。同市の取組について、他の地方公共団体等への周知等を引き続き実施する。</p>	総務省
<p>○ 高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携</p> <p>・令和2年5月に成立した「地域公共交通活性化再生法」等の改正法では、路線バス等の維持が困難と見込まれるに至った段階で、市町村等が、関係者とサービスの継続のあり方を協議し、公募を経て、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送等の中から、代替する最適な旅客運送サービスを導入できる「地域旅客運送サービス継続事業」を創設した。</p>	国土交通省
<p>○ 地方公共団体等に対する地域の公共交通に係る制度や手続の周知徹底</p> <p>・令和2年5月に成立した「地域公共交通活性化再生法」等の改正法では、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、公共交通サービスの改善を図るとともに、必要に応じて、過疎地などについては、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉車両等の地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することとしている。</p> <p>・国土交通省では、こうした取組を行う市町村等に対し、計画作りと事業実施のそれぞれについて、財政面で支援するとともに、国土交通大学校における市町村職員等に対する研修、計画作成のためのガイドラインの充実等の取組を強化し、地方公共団体の体制強化やノウハウ面でも支援の充実を図っていく。</p>	国土交通省
<p>○ 地方公共団体に対して地方運輸局が企画立案段階から幅広く支援していく取組の更なる活用</p> <p>・令和2年5月に成立した「地域公共交通活性化再生法」等の改正法では、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、公共交通サービスの改善を図るとともに、必要に応じて、過疎地などについては、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉車両等の地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することとしており、地方運輸局が地域の協議会において、計画の策定段階から積極的に関わっていくほか、セミナー等において各地の優良事例の横展開を図るなど、市町村等に対する支援の充実を図っている。</p>	国土交通省

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の施策の進捗状況

<p>○ 過疎地域におけるサービス維持のための取組</p> <p>・平成29年5月31日付けで地方運輸局等に対し事務連絡を発出し、過疎地におけるタクシーの最低車両数の緩和等に関する取扱いについて指示を実施。平成30年3月30日に省令を公布・施行するとともに同日付けで通達を発出し、ICTを活用した点呼を導入。現在も継続して運用している。</p>	国土交通省
<p>○ 地域運営組織等による高齢者移動手段確保への地方財政措置</p> <p>・地域運営組織等が生活支援の一環として取り組む移動手段の確保(高齢者の送迎等)について、地方財政措置の対象となっていることを明確化するため、対象経費のメニューに明確に位置付けた上で、地方公共団体に「高齢者の生活支援等の地域の暮らしを支える仕組みづくりに関する経費への地方財政措置について」(令和元年6月18日付け総行地第28号)を発出し周知を行った。</p>	総務省
(2) 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実	
<p>○ 自家用有償旅客運送の実施の円滑化</p> <p>・令和2年6月に公布された改正道路運送法において、より安全安心な運行の実施のため、一般旅客自動車運送事業者が自らのノウハウを通じて運行管理等実施主体に一定の協力を行う場合の事業者協力型自家用有償旅客運送制度を創設した。</p>	国土交通省
<p>○ 自家用有償旅客運送の活用(検討プロセスのガイドライン化)</p> <p>・平成30年3月30日付けで地方運輸局等に対し通達を発出し、自家用有償旅客運送を円滑に導入するための検討プロセスをガイドライン化。現在も継続して運用している。</p>	国土交通省
<p>○ 自家用有償旅客運送の活用(市町村が主体となる自家用有償旅客運送の活用の円滑化)</p> <p>・平成29年8月31日付けで地方運輸局等に対し通達を発出し、市町村が主体となる自家用有償旅客運送において、持ち込み車両の使用や区域運行を可能とする規制緩和を実施。現在も継続して運用している。</p>	国土交通省
<p>○ 自家用有償旅客運送の活用(地方公共団体等に対する制度の周知徹底)</p> <p>・平成30年4月に自家用有償旅客運送の導入等に係る手続き、検討プロセスに係るガイドライン、運営協議会の運営方法等について記載した「自家用有償旅客運送ハンドブック」を作成し、地方運輸局等を通じて地方公共団体等関係者へ配布するなど、引き続き周知している。</p>	国土交通省
<p>○ 介護サービスと輸送サービスの連携強化</p> <p>・令和2年5月に成立した「地域公共交通活性化再生法」等の改正法では、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、公共交通サービスの改善を図るとともに、必要に応じて、過疎地などについては、自家用有償旅客運送、福祉車両等の地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することとしており、こうした取組を行う市町村等に対して支援していく。また、福祉や交通の制度、事業モデルについて解説した「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」を令和元年10月に厚生労働省と連携して作成・公表しており、これを活用しながら福祉と交通の連携について周知している。</p> <p>・厚生労働省において、介護保険制度を活用した高齢者サロンへの送迎支援や、地域住民の支え合いによる移動支援について、各自治体の取組状況を把握するための調査研究事業を実施し、本年5月に報告書を公表。</p>	厚生労働省 国土交通省
<p>○ 介護サービス・輸送サービスの事業制度及び関係性についての情報提供</p> <p>・交通事業者等が介護サービスを実施しようとする場合又は介護事業者等が輸送サービスを実施しようとする場合のため、双方の事業制度及び関係性について整理の上、情報提供を行う。具体的には、介護・福祉と関連した輸送サービスの制度整理をするため、パンフレットを作成し、ホームページで公表済み。改訂版として、「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」を厚生労働省と連携して作成し、令和元年10月に公表。</p>	国土交通省
<p>○ スクールバス等への混乗</p> <p>・令和2年5月に成立した「地域公共交通活性化再生法」等の改正法では、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、公共交通サービスの改善を図るとともに、必要に応じて、過疎地などについては、自家用有償旅客運送、スクールバス等の地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することとしており、こうした取組を行う市町村等に対して支援する。また、令和元年12月に、全市区町村を対象としてスクールバス等への混乗を含めた高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の取組状況と今後の課題について調査を実施し、令和2年6月に令和2年版交通政策白書にて公表。</p>	国土交通省
<p>○ 許可・登録を要しない輸送のモデルについてパンフレット等で情報提供</p> <p>・事業者やボランティア等の各主体が支障なく許可・登録を要しない輸送を実施できるよう、手法・手続き等を明確化するパンフレットを作成し、ホームページで公表済み。改訂版として、「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」を厚生労働省と連携して作成し、令和元年10月に公表。</p>	国土交通省

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の施策の進捗状況

<p>○ 許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）の明確化（ルールの明確化）</p> <p>・道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化し、平成30年3月30日付けで地方運輸局等に対し通達を发出。営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが地方公共団体の車両を活用するなど、運送の対価に当たらない支援を例示し、平成29年8月25日付けで通達を发出。現在も継続して運用している。</p>	国土交通省
<p>○ 事故発生時の責任の所在等の考え方や運転者の教育の必要性についての明確化、保険商品の開発等の働き掛け（一部保険会社にて商品開発中）</p> <p>・「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」において、許可・登録を要しない輸送に関する事故発生時の責任の所在、保険の加入状況等の明示、運転者教育の考え方について記載した。また、ボランティア輸送等に資する保険商品の開発について、保険会社各社に働きかけを実施しており、令和元年7月より、一部保険会社において保険商品の販売が開始された。</p>	国土交通省
(3) 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化	
<p>○ MaaS(Mobility as a Service)など新たなモビリティサービスの推進</p> <p>・令和元年6月に先駆的な取組を行う全国28(新モビリティサービス推進事業:19地域、パイロット地域分析事業:13地域)の支援対象地域を選定し、実証実験への支援等を行った。(国土交通省・経済産業省)</p> <p>・地域での新たなモビリティサービスの取組を後押しするため、地域毎のシンポジウムを全国8カ所で開催した。(国土交通省・経済産業省)</p> <p>・MaaSの普及に向けた基盤づくりとして、交通事業者が取り組むキャッシュレス化や交通情報のデータ化等の支援を実施している。(国土交通省)</p> <p>・交通事業者の運賃設定に係る手続きをワンストップ化する特例の創設や、MaaSの実施に関し必要な連携を図るための協議会の法制化等を規定した地域公共交通活性化再生法の改正法が令和2年5月に成立した。(国土交通省)</p> <p>・令和元年9月に有識者等から構成される検討会を設置し、令和2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。(国土交通省)</p>	国土交通省 経済産業省
<p>○ ラストマイル自動走行の開発と実証</p> <p>・令和元年度に実施した福井県永平寺町及び沖縄県北谷町での小型自動運転カートによる6か月程度の長期実証の結果を踏まえ、令和2年度は事業化に向けた試験運用を行い、年度内の無人自動運転移動サービスの実現を目指す。</p>	経済産業省 国土交通省
<p>○ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装に向けた取組</p> <p>・長期の実証実験について、道の駅「奥永源寺溪流の里」、道の駅「ひたちおおた」等の2箇所で新たに実施。</p> <p>・令和元年11月30日より自動運転サービスの社会実装を開始した道の駅「かみこあに」において、利便性の向上に向け、随時見直しを行い、よりよいサービスとなるよう取組みを進めている。</p> <p>・また、自動運転サービスに活用する自動運転車等の運行を補助する施設(磁気マーカー等)を道路附属物として位置づけるなどの「道路法等の一部を改正する法律案」を第201回通常国会に提出し、令和2年5月に成立した。</p>	国土交通省
<p>○ 自動運転路線バスの開発と実証</p> <p>・令和2年度からの中型自動運転バスによる実証実験に向け、令和元年度に全国5つのバス運行事業者を選定。</p> <p>・令和2年2月に福岡県北九州市、苅田町において、小型自動運転バスを用いたプレ実証を実施し、その検証結果を踏まえ、令和2年度に5つのバス運行事業者において中型自動運転バスの実証を順次実施中。</p>	経済産業省 国土交通省
<p>○ グリーンスローモビリティの普及・推進</p> <p>・令和元年度には7地域で実証調査支援事業を実施。令和2年4月時点では16 地域で事業化されている。</p> <p>・令和2年度も引き続き、地域の課題に応じた実証実験を通じて、グリーンスローモビリティの普及・促進に努める。</p>	国土交通省
<p>○ 多様なモビリティの普及促進</p> <p>・令和元年度補正予算及び令和2年度予算において、超小型EVの購入補助や電動車いすを商業施設でシェアリングする実証事業、電動アシスト自転車の貸出事業を実施。また、現行法で原動機付自転車に分類される電動キックボードについては、規制のサンドボックス制度を活用し、規制改革に向けた実証実験に取り組んでいる。</p>	経済産業省