

交通政策基本計画

中間とりまとめ（素案）

目次

はじめに

第1章（序論）

1. 交通政策が対応すべき社会・経済の動き
2. 今後の交通政策の在り方の基本認識

第2章 基本の方針、目標と講ずべき施策

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- 目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- 目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする
- 目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

基本の方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- 目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- 目標③ 訪日外客 2000 万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
- 目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

基本の方針C. 安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり

- 目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- 目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- 目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる
- 目標④ さらなる低炭素化、省エネ化を進める

第3章 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- 留意事項① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- 留意事項② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担い、つつ連携・協働する
- 留意事項③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- 留意事項④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組を進める

はじめに

- ・我が国は、少子高齢化・人口減少社会の到来、グローバリゼーション、巨大災害の切迫、地球環境問題等の大きな課題に直面。
- ・これらの我が国が直面する課題に、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、平成 25 年 11 月に交通政策基本法が成立。
- ・交通政策基本法では、交通に関する施策の基本理念を定め、関係者の責務や役割を明らかにするとともに、長期的な観点から、今後我が国が取り組むべき交通政策について、例えば「日常生活等に必要な交通手段の確保」「国際競争力強化」、「大規模災害への対応」など具体的な施策の方向性を明示。また、政府による交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務付け。
- ・本計画（交通政策基本計画）は、交通政策基本法が提示するこれらの交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、今後、政府が講ずべき交通に関する施策について定めるもの。
- ・本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」。
- ・関係者の責務や連携等についても、施策の推進に当たって留意すべき事項として整理。
- ・本計画による施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「新たな国土のグランドデザイン」や「社会資本整備重点計画」とも連携・整合。特に、社会資本整備重点計画とは車の両輪。
- ・計画の期間としては、「社会資本整備重点計画」の計画期間との整合や 2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、平成 27 年度（2015 年度）～平成 33 年度（2021 年度）までの 7 年間を設定。
- ・本計画に基づく施策の進捗状況については、適切にフォローアップを実施。

第1章（序論）

1. 交通政策が対応すべき社会・経済の動き

① 急激な人口減少・少子化、高齢化

2047年頃から人口が1億人を割り込んで、2060年頃には総人口は8700万人となり、その約25%が75歳以上に。生産年齢人口は2030年には現在の約8割、2060年には現在の半分近くまで減少し、生産・消費ともに縮小のおそれ。

② グローバリゼーションの進展

アジアの新興国の成長等により、国家・都市間の競争がますます激化するとともに、国内外における日本人と外国人の交流関係が深化・拡大。

③ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化

首都直下地震、南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%。高度成長期に整備したインフラの老朽化が深刻。

④ 地球環境問題

地球温暖化により、氷河の融解や海面水位の上昇など、地球環境全体への影響が進行。

⑤ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

コンピュータの処理能力が飛躍的に発展・普及しており、それらも活用させた新技術が社会のあらゆる分野で急激に進展。

⑥ 東日本大震災からの復興

東日本大震災からの復興・復旧は、交通分野においても、引き続きスピード感を持った対応が求められる重要な課題。東電福島原発事故の被災地についても避難指示解除に併せた対応が必要。

⑦ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催は、国を挙げて成功を目指すべき世界的イベントであるとともに、我が国のサービスレベルの高さを世界にアピールできる絶好の機会。

2. 今後の交通政策の在り方の基本認識

- ・交通は、国民の日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流・国際交流、円滑な物流を実現するための社会的な基盤。(交通政策基本法第2条)
- ・交通政策基本法に基づき、上記の社会的経済的要請に対応した交通関係施策を以下の基本的方針の下で推進する。

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- ・我が国では従来、公共交通ネットワークは民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズに対応しつつ輸送サービスを提供するという形で進められてきた。
- ・しかしながら、人口の急激な減少に伴い、特に地方部においては、民間事業者による採算ベースでの輸送サービス提供が不可能となる地域の増加のおそれ。
- ・こうした地域においては、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力した、地域が一体となった交通ネットワーク形成が不可欠。
- ・また、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させる観光施策と、交通施策との連携により、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築し、地域の活力を維持していくことが求められている。

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- ・大都市圏においては、交通は我が国の成長を牽引する経済活動を支えるとともに、多くの国民の豊かな暮らしをも支えるものとして、今後も引き続きPPP/PFIも含め民間事業者の能力を最大限に生かしつつ、よりいっそうの利便性向上が求められている。
- ・経済活動の面で、アジアを中心として我が国を取り巻く国際競争が激化している中で、我が国が国際競争力を保っていくためには、国際空港、港湾などを拠点とした国際交通ネットワークづくりが不可欠。
- ・国内交通ネットワークに関しても、交流人口の増加等を通じて、地域間の格差をできる限り是正するとともに、各地域の固有の歴史、文化、地域産業などを活かした地域活性化を進める観点から、その充実が必要。

C. 安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり

- ・近年、JR北海道問題や高速ツアーバス事故等のような、交通サービスへの信頼を根底から揺るがす事態が生じており、利用者にとって安全・安心なサービスを提供できる事業の健全性の確保の必要性が改めて問い直されている。
 - ・また、地球環境問題については、我が国における運輸分野のCO₂排出量の現状にかんがみ、交通政策としても引き続き地球温暖化対策に取り組む必要があるとともに、産業全体での新エネルギーの導入に向けた動きに的確に対応する必要がある。
- ・これらの基本方針に沿った施策の実施にあたって、留意すべき事項は、次のとおりである。
- ① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
 - ② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担い、つつ連携・協働する
 - ③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
 - ④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組を進める

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

(注) 具体的な数値目標については、中間とりまとめ案の策定、閣議決定に向けて、今後検討を行う。また、講ずべき施策についても、引き続き検討を行う。

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- ・全国的な少子高齢化※1、三大都市圏（とりわけ東京圏）への人口流入、クルマ社会の進展等の中で、地域の生活の足の確保※1が大きな課題。

※1 乗合バスについては、2007年～2011年で約8,160kmの路線が廃止され、鉄道については、2008年～2012年で7路線、約105kmが廃止されている。

- ・地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進するためには、自治体を中心となって、土地利用などの都市計画等と連携し、交通ネットワークの再構築を図ることが不可欠。

- ・LRTやBRTなど、従来よりも利便性が高い交通手段が、まちづくりの一環などとして導入されつつある一方、人口減少を背景として、民間事業者によるバス路線の運行すら困難となっている地域においては、持続可能な交通手段として、コミュニティバスや、デマンド交通など、各地域の実情に合わせた新たな交通サービス形態の導入も増加。

【注】LRT：Light Rail Transitの略。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

BRT：Bus Rapid Transitの略。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

コミュニティバス：交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が自らバス事業者として、またはバス事業者に委託して運行するバス。

デマンド交通（ワデマンド交通）：路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。

- ・さらに、環境にやさしく健康増進にも資する自転車が交通手段として見直されつつある。

- ・様々な交通手段を最大限活用して、利用者のニーズにこたえるため、個々の地域の実情に応じてそれらの導入しやすい環境の整備が必要。

- ・さらに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、交通バリアフリーの充実※2に向けた取り組みを進めることが求められている。

※2 現在のバリアフリー目標の例

鉄道駅等の旅客施設（1日当たり利用者数3,000人以上）のバリアフリー化率（段差解消）

2012年度 82% → 2020年度までに100%バリアフリー化

- ・このほか、我が国は定時性の確保、混雑緩和、相互直通運転の拡大※3をはじめとした乗り継ぎ利便性の改善、ICカードの普及などのICT技術の積極的導入など、様々な取り組みを通じて、交通サービスの「質」については世界でもトップレベルの水準。今後は、さらに高度化していくべき。

※3 東京圏の鉄道路線の36%が相互直通運転を実施しているが、一方で、相互直通運転の実施により遅延の影響範囲も拡大している。（過去のサンプル調査の中では、相互直通運転をしている路線では、していない路線に比べて、遅延の平均時分が5～10分程度大きくなっている例がある。）

- ・以上を通じ、「守り」のみならず「攻め」として、豊かな国民生活に資する交通政策を追求する必要。

（参考）交通政策基本法の関連条文

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策）

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

（交通の利便性向上、円滑化及び効率化）

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

(趣旨)

- ・人口減少、高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現に資する。

(施策の骨子)

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・コンパクトシティや地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進するため、改正後の「都市再生特別措置法」等及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する地方公共団体を総合的に支援する体制を構築し、それらの計画の着実な策定と成功例の積み上げを支援することでコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進する。
- ・その際、地方公共団体と民間交通事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通など多様な手法・交通手段を活用し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。
- ・過疎地や離島などの条件不利地域について、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、バス事業や旅客船事業等の基盤強化策を検討する。
- ・過疎地域等において日常の買い物等が困難な状況に置かれる者への対応や宅配ネットワークの維持のため、貨客混載や自治体、NPO法人等関係者との連携など過疎地物流の確保策を検討する。
- ・持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、NPO法人や住民団体等の多様な主体の活用や、交通分野に関係する多様な資金の活用を検討する。

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

- ・人口減少・高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、道路を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。
- ・人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、デマンド型バス・タクシーなどのデマンド交通の効果的な導入を促進する。
- ・自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出するため、駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。
- ・高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすため、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・公共交通機関を補完するものとして自動車を効率的に保有・利用するため、レンタカーを活用したカーシェアリングの活用を検討する。
- ・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等を検討する。

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

- ・東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現する。
- ・超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく「基本方針」に定められた現行の整備目標を着実に実現する。
- ・高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、

- 大都市等における、ホームドア、ベビーカー等の対策を深化する。
- ・沿道景観の充実、休憩施設の配置などと一体となった、外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備を推進する。
 - ・交通事業の現場において、すべての事業者や利用者が高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」対策を推進する。
 - ・外国人旅行者等の移動容易化のため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。
- ・公共交通機関のバリアフリー化や福祉車両の導入に係る費用を低減することで、さらなるバリアフリー化を促進するため、技術開発や関係基準の見直しなど、コストダウンの促進について検討する。

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

（趣旨）

- ・ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

（施策の骨子）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- ・都市鉄道の利用を促進するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。
- ・先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負担を軽減するため、車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及を促進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・旅客交通等のサービスレベルの向上のため、公共交通機関における定時性や快適性などのサービスレベルの見える化を検討する。
- ・地方公共団体が策定する地域公共交通ネットワークに関する計画や事業者が策定する運行計画等の効果的・効率的な作成を促進するため、交通関連のビ

- ビッグデータの活用による交通計画の策定支援策を検討する。
- ・公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系 I C カードの事業者間での共通利用やエリア間での相互利用の推進策を検討する。
 - ・歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通情報の提供方法を検討する。
 - ・ I T S 技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高速道路の利用を促進することで、一般道も含めて安全でクリーンな道路交通の実現を目指すなど、道路ネットワークの最適利用を検討する。
 - ・渋滞の解消・緩和や交通事故防止を通じた安定的な運行の確保のため、自動走行システムの実現に向けた技術開発や環境整備等を検討する。
 - ・公共交通機関における混雑緩和や需要喚起のため、運賃の活用を検討する。
 - ・ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延等に対応するための方策を検討する。
 - ・我が国の空港の利便性・競争力の向上を図るため、空港処理能力の拡大、空港アクセスの改善等とあわせて、空港自体の魅力向上、乗継時間の更なる短縮、深夜早朝時間帯の受入体制の確保など、空港の利用環境改善を検討する。
 - ・我が国が優位性を有する自動車に係る様々な情報を利活用し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。

基本の方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- ・我が国が、持続的な経済成長と繁栄を遂げていくためには、我が国の産業、観光等の国際競争力を強化し、人と物が行き交う「場」としての我が国の魅力を高めていくことが不可欠。
- ・特に、近隣のアジア諸国との厳しい競争に打ち勝つとともに、これら地域の成長を我が国に取り込んでいくには、国際交通ネットワークの要である国際空港、国際港湾の機能強化が必須※1。

※1 アジア/太平洋の航空市場は、2025年に世界最大となる見込み（年6.6%の伸び）

港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

全世界	2000年	2億3169万TEU	→	2010年	5億0351万TEU	2.2倍
アジア	2000年	9227万TEU	→	2010年	2億4417万TEU	2.6倍
日本	2000年	1313万TEU	→	2010年	1875万TEU	1.4倍

- ・国際航空の分野では、近年著しい発展を遂げている格安航空会社（LCC）への対応が急務※2。国際海上輸送ではパナマ運河の拡張事業など、国際交通を取り巻く大きな環境変化への迅速な対応が必要。

※2 LCCのシェア（2012年） 北米30% 西欧39% 北東アジア10%（日本含む） 日本3%

- ・一方、人口が減少する中で、国内の経済活動を刺激しつつ成長を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要※3であり、国内の各地域間の「交流人口」の増加や、モノの移動を活発化が極めて重要。このため、国内の幹線交通ネットワークのさらなる充実※4や交流拠点の強化を図る必要。

※3 定住人口1人当たりの年間消費額（121万円）は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者11人分、国内旅行者（宿泊）26人分、国内旅行者（日帰り）81人分に当たる。

※4 国内幹線旅客需要の増加例として、東海道新幹線の輸送量は、JR発足後25年間で約1.5倍に拡大している。また、幹線交通の地域経済効果の例として、2011年の九州新幹線の全線開業により、九州全県の観光消費額は対前年度比約11%向上している。

- ・こうした経済効果は、海外から我が国を訪れる外国人観光客の増加※5によってももたらされる。2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機に、これを2,000万人の高みに引き上げることを目標としているところであり、観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組む。

※5 訪日外国人の我が国への満足度は高まっている。

「大変満足」 2010年 35.6% → 2013年 43.5%

「必ずまた来たい」 2010年 49.7% → 2013年 56.5%

- ・また、我が国の交通インフラの海外展開を促進※6することは、世界の国々が抱える交通に関する課題の解決に資するとともに、我が国の交通に関連する産業の成長にも寄与。ひいては我が国交通サービスのさらなるレベルアップにつながるもの。

※6 交通分野における日本企業の海外受注額の目標
2020年 7兆円程度【インフラシステム輸出戦略】

(参考)交通政策基本法の関連条文

(国際競争力の強化に必要な施策)

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

(地域の活力の向上に必要な施策)

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

- ・アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件を整備する。

(施策の骨子)

[航空]

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・平成26年度中の約75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、

那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向上、我が国との往來の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、空港アクセス道路の整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

- ・LCCの特徴である低コストかつ高頻度運航の両面を促す観点から、専用ターミナル整備や空港利用に不可欠なコストの低減、就航率・稼働率の向上等を図るとともに、ビジネスジェットの利用環境の改善のため、特に乗り入れ希望の多い成田・羽田両空港における動線整備等を行う。また、地方空港におけるLCC等による国際航空ネットワークの拡充を図る。
- ・これらと併せ、管制空域の上下分離や複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を行う等の空域の抜本的再編及び業務実施体制の強化により管制処理能力を向上し、航空需要の増大に対応できる基盤を構築する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・アジアを始めとする世界の成長力を取り込み、首都圏の国際競争力の向上や日本経済の一層の発展を図る観点から、75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるため、東京オリンピック・パラリンピック開催までを目途に、首都圏空港の発着枠を約8万回増枠させることを含め、更なる機能強化方策の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。
- ・アクセス鉄道網の充実や、安価で充実したバスアクセス網の構築と深夜早朝時間帯におけるアクセスの充実等、利用者の視点からの国際拠点空港のアクセスの強化を検討する。
- ・アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の取込み、総合特区制度を活用した各地域の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流機能の強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。
- ・我が国の航空企業の国際競争力強化のため、ユニットコスト全体の低減を強力に進めるとともに、我が国の公租公課等について、旅客数変動リスクの多くを航空会社が負担する構造の適正化等を図るため、徴収方式の見直しを検討する。

[港湾・海運]

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な

物流の実現を目指す。

- ・我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。
- ・各地域において、自動車等の地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾を積極的に活用する。
- ・北米からパナマ運河を経由したシェールガス輸送、豪州からの液化水素輸送等、新たなエネルギーや輸送ルートの多様化に対応した安定的な調達輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。
- ・2015 年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改訂の手続きの透明化等の課題の解決を図る。
- ・我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea & Rail などのモード横断的な輸送の積極的導入、コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。
- ・日中韓でのシャープの相互通行による海陸一貫輸送、フェリー・RORO 船を活用した海陸複合一貫輸送に対応した港湾施設整備、さらに北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の ASEAN 諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユースの促進等により、国内外一体となったシームレスな物流を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- ・我が国における安定輸送・経済安全保障を確保するため、日本商船隊の競争力確保のための方策を検討する。
- ・2020 年に輸出額 1 兆円を目標とする農林水産物・食品の輸出や、高い技術力を有する地域中小企業の海外展開を物流面から支援するための枠組みを検討する。

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

（趣旨）

- ・定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・LCCの参入促進等により低コストで利用しやすい地方航空路線の拡充を図る等、我が国の国内航空ネットワークについても拡充を目指す。
- ・整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。これら新幹線ネットワークの整備と合わせた新駅の設置など地域鉄道等との連携を促進する。
- ・九州新幹線新八代駅付近における耐久走行試験をはじめ、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に推進する。
- ・関越道高速ツアーバス事故を踏まえて創設した新高速乗合バス制度を適確に運用し、柔軟な供給量調整や価格設定が可能な同制度の積極的な活用を通じて、安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充を図る。
- ・地域活性化や物流効率化を図るため、安全でクリーンな高速道路ネットワークの整備を推進するとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。
- ・国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」に基づく仙台空港をはじめとした運営委託や、顧客満足向上のための仕組みの導入や空港別収支の早期公表を行う等、空港経営改革を着実に推進する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・地域間でのヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークを形成するため、幹線交通と地域内交通の連携促進を検討する。
- ・零細内航海運事業者の規模の拡大や経営の安定化を図るため、船舶管理会社を活用したグループ化・集約化に加え、さらなる基盤強化を検討する。
- ・国内における貨物のトラック輸送からの転換によりCO₂削減や運転手不足対策を図るため、鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、混載便の活用等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。

目標③ 訪日外客 2000 万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

- ・東京オリンピック・パラリンピックへの対応も念頭におきつつ、交通手段の

利便性の向上と充実を図り、訪日外客、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

- ・交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・交通系 I C カードの利用エリアの拡大、移動中でも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線 LAN の整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化等、交通分野での外国人旅行者の受入環境を整備する。
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。また、日本に寄港するモデルルートの開発やクルーズ会社の人材育成等、外国クルーズ船の我が国への誘致の取組を強化する。
- ・首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用して地域における国内外の観光客の呼び込みを図るため、北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業と連携した広域観光振興を実施する。また、国際拠点空港における内・際の乗り継ぎ利便性の向上などにより、訪日外国人の国内各地への訪問を促進する。
- ・多言語での分かりやすい情報提供や外国人向けのサービス内容の充実を図るなど、日本の優れた宅配運送サービスを利用した外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。
- ・観光情報提供の拠点となる「道の駅」を選定して重点的な整備を行うなど、クルマ観光における道の駅のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・観光施策との連携を一層充実強化する観点から、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」の今後の改定に柔軟に対応しつつ交通分野の連携方策を検討する。（内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための 2 次交通の充実方策等）
- ・交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域鉄道の魅力を高める観光列車、2 階建て観光バス、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組みの促進方策を検討する。

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

- ・我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・「インフラシステム輸出戦略」に基づき、我が国の高い交通関連技術・ノウハウのシステムとしての一体的な輸出を推進する。
- ・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法に基づき、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行う機構を創設し、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入を促進する。
- ・自動車、鉄道、海運、航空、物流、港湾等の各交通分野について、安全面、環境面、効率面に関する我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指す。
- ・拡大する海洋開発市場への我が国企業の進出を促進するため、人員・物資等の輸送の中継基地となる洋上ロジスティックハブ等の開発支援を行う。
- ・海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保に積極的に参画する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・我が国の交通関連企業の海外進出に当たり、進出先の国・地域において我が国の質の高い交通システムがスムーズに導入・運用されるよう、研修・セミナーの実施等による現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

基本の方針C. 安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり

- ・首都直下地震や南海トラフ地震の発生が切迫していると予想されていることなどを踏まえ、このような大規模な災害が発生した場合に交通の機能低下を可能な限り抑制するとともに、その迅速な復旧を図るための対策を可及的速やかに進めていくことは、国民の生命財産を保護する上で極めて重要※1。

※1 鉄道施設の耐震化の状況

○新幹線 耐震化率 概ね100%

○在来線 (首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上想定地域等)

・駅(乗降客1日1万人以上の駅)

・・・・耐震化率88%(2012年度末) →2017年度末 概ね100%目標

・路線(片道断面輸送量1万人以上の路線の高架橋等)

・・・・耐震化率91%(2012年度末) →2017年度末 概ね100%目標

- ・また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラや設備の老朽化の状況を踏まえ、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、その維持管理・更新を確実に実施することが必要。
- ・これらについては、社会資本全体を通じた大規模災害対策及び老朽化対策の一環として、遅滞なく取組む必要がある。

- ・さらに、それらと連携しながら、次に掲げるような交通に固有の対策を進めることにより、安全・安心で持続可能な交通を実現する必要がある。

- ・まず、災害軽減のためのシステム導入や、いわゆる帰宅難民対策も含めた災害発生時の避難誘導や迅速な機能回復に向けたオペレーションについても十分な対策を講じるべき。

- ・また、近年、交通における事故やトラブルの多発、さらには労働力不足※2に伴うサービス水準の低下など、安全で安心なサービスを安定的に供給できる健全な事業体制の確保が、重要な課題に。このため、交通事業者の事業基盤※3をより強固なものとしていくことが不可欠。

※2 バス事業の運転者(男性)の労働時間は全産業平均の約1.2倍と長く、所得は全産業平均の約0.8倍と少ないため、大型二種免許保有者数の減少とあいまって、労働力の確保が課題に。

女性のバス運転者(乗合・貸切)の割合も1%台にとどまっている。

航空機操縦士のアジア/太平洋地域における需要は、2030年には現在の約4.5倍に増加見込み。

※3 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字の実態。

- ・さらに、エネルギー・地球環境問題への対応も引き続き必要。我が国の二酸化炭素排出量の2割弱を運輸部門が占めていることにかんがみれば※4、これらの対策を進めていくことが喫緊の課題。

※4 運輸部門における二酸化炭素排出量は、京都議定書目標達成計画における目標値は達成済み。(2011年度実績2億3,000万トン・2010年度目安目標2億4,000万トンを4年連続達成)自動車の燃費については、2004年度から2011年度までに32%改善。(2020年度目標の新準

を策定済)

- ・環境負荷の少ない新たなエネルギーの導入に向けた輸送ルート確保など、排出量削減とは違った角度での取り組みも進め、持続可能な交通に向けた環境を整備するべき。

(参考)交通政策基本法の関連条文

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

(大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復等に必要な施策)

第二十二条 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

- ・東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。
- ・持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応が必要。

(施策の骨子)

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

社会資本全体を通じた大規模災害対策、老朽化対策に遅滞なく取組む。

- ・空港、港湾、鉄道、道路等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策を確実に実施する。
- ・鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援等により、交通インフラの戦略的

な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

これらの施策と連携しながら、さらに交通に固有の以下の対策を進める。

○インフラ・設備面の対策、地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においては更に脱線・逸脱の防止）を実施する。

・開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

○避難・緊急輸送対策

・災害発生時の代替ルートを確保するため、関係機関の連携を促進する。また、迅速な輸送経路啓開に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

・空港、港湾、鉄道等の施設において、災害発生時に乗客、船舶等を適切に避難誘導できるよう対策を行う。

・主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について自治体や民間企業が連携し、協力体制を構築する。

・近隣に避難場所がない地域における津波対策として、「津波救命艇」の普及を図る。

○災害時の機能維持

・災害発生時において、電源確保、バックアップ機能の強化等により、災害に強い交通関係情報システムを構築する。

・災害発生時の支援物資輸送及びサプライチェーン維持に資する災害に強い物流システムの実現のため、広域的な観点による多様な輸送手段の活用や、物流事業者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

・災害発生時に船舶を効率・効果的に活用するため、活用可能な船舶の確保や実務手順の円滑化に関する具体的方策等や船舶の手配に係る情報管理体制など、枠組みの構築を進める。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

・厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車両・船舶の更新への新たな支援策等を検討する。

・交通インフラの維持管理と交通以外のインフラの維持管理との連携強化について検討する。

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

- ・ J R北海道問題、高速バス事故、韓国フェリー事故等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立が必要。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・ 事業者に対する監査の充実強化により、悪質事業者の排除等監査・処分の実効性を向上させる。
- ・ 事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度の充実強化により、安全で信頼できる安定的な輸送の確保に係る取組みを活性化させる。
- ・ より効率的で安全な交通を実現するための新技術の活用等により、事業者による信頼性の高い安定的な運行を確保するための方策の充実を図る。
- ・ 乗客の避難誘導を最優先させるなど、交通従事者に対する事故発生時の対処方策の徹底を行う。
- ・ 交通機関の各事業者や施設管理者に対し、巡回警備の強化や監視カメラの増設等を要請する等、テロ対策を推進する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・ 交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、地域公共交通事業者等の交通関連事業の基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

- ・ 交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対応し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整える。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・ 航空機操縦士や航空機整備士、船員、バス・トラック運転手等、輸送を支える技能者、技術者の確保に向けた施策を実施する。(航空機操縦士・航空機整備士の民間養成機関の供給能力拡充、船員のトライアル雇用助成金 等)

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・ 交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方策を検討する。
- ・ 交通事業の担い手の高齢化の状況に鑑み、運転や車両整備、造船等の技術の

- 維持・継承方策を検討する。
- ・ モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。
 - ・ 地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて、地方運輸局、地方整備局等の人的資源も最大限活用しつつ、地域の交通計画づくりを担う人材の育成方策を検討する。

目標④ さらなる低炭素化，省エネ化を進める

(趣旨)

- ・ 我が国の運輸部門のCO₂排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資する。
- ・ 東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。

(施策の骨子)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- ・ 電気自動車、ハイブリッド車や天然ガス自動車等の次世代自動車の一層の普及のための支援策を行う。
- ・ 北米からパナマ運河を経由したシェールガス輸送、豪州からの液化水素輸送等、新たなエネルギーや輸送ルートの多様化に対応した安定的な調達輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。
- ・ 自動車を排出源とするCO₂削減に向けて、エコドライブの啓発、効率的な配車による待機タクシーの削減、公共交通の利用促進、荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化等を推進する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・ 2015年市場導入予定の水素燃料電池自動車の本格導入に向けて、車両の保安基準の見直し、認証の相互承認の実現及び普及のための支援策について検討する。
- ・ 環境負荷低減に優れた天然ガス燃料船の早期導入・普及の推進や水素燃料電池船の導入に向けた実証事業の推進とともに、航空分野におけるバイオジェット燃料の導入についても検討する。
- ・ 環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。(モーダルシフト、輸送の省エネ化等)

第3章 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ・交通に関する上記のような施策を計画的に推進し、実現していくに当たっては、常に国民、とりわけ交通の利用者の視点でネットワークのあり方やサービス水準などについて検証し、絶えず改善していくことが不可欠。
- ・そのためには、交通に関する現状調査や国民のニーズの把握などを適切に実施するとともに、本計画の進捗状況について評価の仕組みを導入するなど、計画の実効性を高めるための具体的かつ客観的な手法を構築していくべき。
- ・また、交通はその主たる担い手である交通事業者や利用者はもちろんのこと、国、自治体、地域住民など、非常に多くの関係者が関与。
- ・持続可能でより良いサービスを提供していくには、これら関係者の協力と連携が欠かせず、また、最適な交通ネットワークの実現を図る上では各モード間のベストミックスを実現していくことが重要。
- ・その連携を実効性あるものにするためには、それぞれの持つ施設やサービスに関する情報をできる限り共有し、お互いが共通の認識のもとに取り組みを進めることが重要。そのため、公共データの積極的公開や、交通事業者が保有する交通関連データの活用に向けた取り組みが必要であり、そのための環境整備や、情報の「見える化」などの、「オープンデータ」に向けた仕組みの構築が求められる。
- ・さらに、近年急速に発展しつつある情報通信技術をはじめとする、様々な先端的技術を交通にも積極的に導入することで、交通サービスのイノベーションを喚起するとともに、技術の汎用化、コストダウンなどを通じて、その普及を促進し、誰もが容易に新技術の利便性に接することができるようにすべき。
- ・そして、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を本計画の推進のマイルストーンにして、我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指し、その成果を世界に発信すべき。

(参考)交通政策基本法の関連条文

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(調査研究)

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条 国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

- ・本計画に基づき施策を推進するに当たり、P D C Aサイクルを確実に実施することが重要。

(進め方)

- ・交通政策の立案に当たっては、まず第一に交通の動向についての現状把握や分析、内外の交通政策等に関する情報収集をはじめとして、交通に関する様々な角度での調査・研究を十分に行うことが必要であり、産学官が連携しつつその取り組みを充実する。
- ・我が国の交通サービス水準等について、可能な限り客観的に評価できるよう、その「見える化」や、国内の地域間、さらには海外の先進事例等との比較に取り組む。
- ・交通の利用者、さらには地域住民、自治体、事業者等の関係者のニーズや状況の把握に努める。
- ・そのうえで、本計画に沿って実施される施策の推進状況、本計画の達成状況等について確認するとともに、個々の数値目標などを用いて客観的にその達成状況を評価する。
- ・評価結果を、以後の施策推進や本計画の見直しに適切に反映していく。
- ・これらの手順(P D C Aサイクル)を実施する枠組みを構築する。

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

(趣旨)

- ・専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換。

(進め方)

- ・サービス水準の見える化、事業者間・モード間・国内外等の比較、評価等を適切に実施するためには、その前提となる様々な交通に関する情報を関係者が共有し、効果的に活用することが必要である。
- ・このため、国などが保有する公共データについては積極的に公開するとともに、交通事業者が保有する交通に関する様々なデータについても、可能な限り国民の利用に供することとすることが必要であり、関係者の理解と協力を得るための取り組みを早急に進める。その際には、個人情報の保護など、データの活用のための環境整備や、サービス水準等の客観的な把握などに向けた仕組みの構築についても併せて検討する。
- ・とりわけ、人口減少を背景とした地域公共交通の再構築に当たっては、地域の自治体、交通事業者、利用者を含む住民、地元企業やNPOなど、広範な関係者の協力と連携が欠かせないところであり、地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保等を促進することが重要。
- ・また、交通政策を効果的かつ円滑に進めるためには、国民の役割として交通政策に対する理解や協力、参加が極めて重要であることから、例えばエコドライブや公共交通機関の利用促進などのモビリティ・マネジメントの推進、物流政策の積極的PRなど、様々な機会を捉えた国民に対する理解の増進等の取り組みを進める。
- ・効率的で持続可能な交通サービスを提供するには、個々の地域や事業の状況に応じて行政と民間が密接に連携しつつ、それぞれの長所を最大限発揮していくことが望ましいことから、PPP/PFIといった手法を積極的に導入していくべき。
- ・交通サービスの向上に当たっては、個々の事業主体ごとにサービスが提供されていることから、複数のモード・事業者をまたぐ部分でのサービス水準の確保が疎かになりがち。例えば乗り継ぎの際の導線やシームレスな情報提供、さらには仕様の共通化など、複数のモード・事業者の連携（ベストミックスの実現）によるサービス向上を積極的に推進すべき。

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

(趣旨)

- ・交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要。

(進め方)

- ・交通分野でも、いわゆるビッグデータの活用による交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等の可能性が出てきており、これらに係るICTの活用方策、交通統計情報の充実が必要。
- ・情報技術を活用した利用者向け情報提供等に当たっては、高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報提供の手法に配慮しつつ推進すべき。
- ・交通分野では、例えばリニアモーターカーやハイブリッドシステム、燃料電池など、様々な新技術の開発が日進月歩で進んでいる。今後も、液体水素、自動走行システム、ICTを活用した交通インフラ点検・診断技術、フリーゲージトレインなど、交通分野における先端技術の積極的な開発・導入を進める必要がある。
- ・先進的な取組みの普及を促進するため、いわゆる先端技術開発のみならず、衛星測位技術等で開発された先端技術の交通分野への適用、コストダウンの推進や汎用システムの開発といった、交通サービスの普及・向上・改善に向けた技術の開発、さらにこうした技術導入を可能とする基準の見直しや実証実験の実施などにも合わせて取り組む。

④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組を進める

(趣旨)

- ・東京オリンピック・パラリンピックを契機に、我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

- ・2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催にむけ、まずは期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上にむけて、首都圏の移動ネットワークのさらなる充実、海外からの訪日旅客への多言語での情報提供など、具体的な施策への取り組みを進める。
- ・オリンピックを契機とした様々な交通分野でのサービス向上については、東京だけでなく全国各地へも波及させ、国全体としてサービスレベルの一層の向上を図る。
- ・さらに、我が国における交通分野での先駆的な取組みを世界に発信する絶好の機会ととらえ、観光施策とも密接に連携しつつ、具体的取り組みを進める。