

平成26年度  
交通の動向

平成27年度  
交通施策

第189回国会（常会）提出

この文書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項の規定に基づく平成26（2014）年度の交通の動向及び講じた施策並びに同条第2項の規定に基づく平成27（2015）年度において講じようとする交通施策について報告を行うものである。

平成 26 年度  
交通の動向

第 189 回国会（常会）提出

# 目次

## 第1部 平成26(2014)年度交通の動向

第1章	交通サービスの状況	3
第1節	総論	3
	(1) 我が国の経済社会の動向	3
	(2) 旅客交通の概況	8
	(3) 物流の概況	11
第2節	鉄道サービスの状況	17
	(1) 総論	17
	(2) 幹線・都市鉄道	19
	(3) 地域鉄道	23
	(4) 貨物鉄道	24
第3節	自動車交通サービスの状況	26
	(1) 総論	26
	(2) バス	28
	(3) タクシー	32
	(4) コミュニティバス・デマンド交通	34
	(5) マイカー	34
	(6) トラック	36
	(7) 自動車整備	39
第4節	海上交通サービスの状況	41
	(1) 総論	41
	(2) 外航海運	41
	(3) 内航海運	45
第5節	航空サービスの状況	49
	(1) 総論	49
	(2) 国際航空	50
	(3) 国内航空	53
	(4) LCC	54
	(5) 航空機操縦士等	55
第2章	交通ネットワークの状況	59
第1節	総論	59
第2節	鉄道ネットワーク	60
第3節	道路ネットワーク	64
第4節	海上交通ネットワーク	68
第5節	航空ネットワーク	74

## 第II部 地方創生を支える地域公共交通の再構築

第1章 地域公共交通の現状.....	81
(1) モータリゼーションの進展と輸送人員の減少.....	81
(2) 地域公共交通サービスの衰退.....	84
(3) 高齢化の進展と地域公共交通.....	85
(4) 将来の人口減少と地域公共交通.....	88
(5) 小括.....	89
第2章 地方創生に向けた地域公共交通の役割.....	91
(1) 「小さな拠点」におけるネットワークの形成に向けた取組事例.....	91
(2) コンパクトシティにおけるネットワークの形成に向けた取組事例.....	94
(3) 複数自治体の連携等広域的なネットワークや海上交通ネットワーク形成に向けた取組事例.....	96
(4) 民間事業者の先進的な取組を活用した公共交通利用促進の取組事例.....	98
(5) 地方創生をめぐる様々な政策課題に対応した取組.....	99
第3章 国の取組状況と今後の課題.....	103
(1) 国の取組の前提.....	103
(2) 交通政策基本計画における地域公共交通の位置づけ.....	103
(3) 地域公共交通法の改正.....	104
(4) 今後の課題.....	105

## 第III部 平成26(2014)年度交通に関して講じた施策

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	107
第1節 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	107
(1) 地域公共交通ネットワークの再構築	107
(2) まちづくりと連携した鉄道駅の整備	109
(3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持	109
(4) 地域公共交通事業の基盤強化	109
(5) 過疎地物流の確保	110
(6) 支援の多様化	110
第2節 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	111
(1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	111
(2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	112
(3) 自転車の利用環境の創出	112
(4) 超小型モビリティの普及	113
(5) レンタカーの活用	113
(6) 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	114
第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする	114
(1) 現行の整備目標等の着実な実現	114
(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	116
(3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	116
(4) 「心のバリアフリー」の推進	116
(5) 「言葉のバリアフリー」の推進	117
(6) 2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けたさらなるバリアフリー化	117
(7) コストダウンの促進	118
第4節 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	118
(1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	118
(2) 円滑な道路交通の実現	119
(3) 先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及	119
(4) サービスレベルの見える化	119
(5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	120
(6) 交通系ICカードの普及・利便性向上	120
(7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供	121
(8) 既存の道路ネットワークの最適利用	121
(9) 自動走行システムの実現	122
(10) 公共交通機関における運賃の活用	122
(11) 都市鉄道における遅延対策	122

(12) 空港の利用環境の改善 .....	123
(13) 空間の質や景観の向上 .....	123
(14) 自動車関連情報の利活用の推進.....	123
第2章 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.....	125
第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する.....	125
(1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充.....	125
(2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備 .....	126
(3) 管制処理能力の向上 .....	126
(4) 首都圏空港のさらなる機能強化.....	126
(5) 国際拠点空港のアクセス強化.....	127
(6) 航空物流の機能強化 .....	127
(7) 我が国の公租公課等の徴収方式の見直し.....	127
(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化.....	128
(9) 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的确保.....	129
(10) 地域経済を支える港湾の積極的活用.....	129
(11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現.....	129
(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決.....	130
(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善 .....	130
(14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流.....	131
(15) 日本商船隊の競争基盤の強化.....	131
(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援 .....	131
第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する.....	132
(1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充.....	132
(2) 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携.....	132
(3) フリーゲージトレインの実用化.....	132
(4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用 .....	133
(5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充.....	133
(6) 空港経営改革の着実な推進.....	134
(7) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備.....	134
(8) 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の形成....	134
(9) 零細内航海運事業者の基盤強化.....	135
(10) 鉄道による貨物輸送の拡大.....	135
第3節 訪日外客 2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める .....	136
(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備 .....	136
(2) わかりやすい道案内の取組推進.....	136
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化.....	137
(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進.....	137
(5) 「手ぶら観光」の促進 .....	137
(6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善.....	138

(7) 交通系 IC カードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等 .....	138
(8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み .....	139
(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進 .....	139
(10) 広域周遊ルートの形成 .....	139
(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進 .....	139
(12) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の改定への対応 .....	140
(13) 「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」 .....	140
第 4 節 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	141
(1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進 .....	141
(2) 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促進 .....	141
(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化 .....	141
(4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援 .....	142
(5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画 .....	142
(6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成 .....	143
第 3 章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり .....	145
第 1 節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする .....	145
(1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策 .....	145
(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用 .....	146
(3) 無電柱化の推進 .....	147
(4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策 .....	147
(5) 地震発生時の安全な列車の停止 .....	148
(6) 新幹線の大規模改修への対応 .....	148
(7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携 .....	148
(8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送 .....	149
(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用 .....	150
(10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保 .....	151
(11) 港湾等における船舶の避難誘導等 .....	151
(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供 .....	152
(13) 「津波救命艇」の普及 .....	152
(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携 .....	152
(15) 災害に強い交通関係情報システムの構築 .....	152
(16) 災害に強い物流システムの実現 .....	153
(17) 老朽化車両・船舶の更新 .....	153
(18) 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 .....	153
第 2 節 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 .....	153
(1) 監査の充実強化 .....	154
(2) 運輸安全マネジメント制度 .....	154
(3) 新技術の活用や設備投資への支援 .....	155
(4) 交通事業者に対する事故発生時の処置の方策の徹底 .....	156
(5) 交通分野でのテロ対策の推進 .....	156



(6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備.....	157
(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組.....	157
(8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進.....	158
(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実.....	158
第3節 交通を担う人材を確保し、育てる.....	159
(1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善.....	159
(2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材（海洋開発関連技術者）の育成.....	160
(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化.....	161
(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成.....	162
第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める.....	162
(1) 次世代自動車の一層の普及.....	162
(2) 自動車を排出源とするCO <sub>2</sub> の削減.....	163
(3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現.....	164
(4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策.....	164
(5) バラスト水管理の円滑な実施.....	164
(6) 道路交通における交通流・環境対策.....	164
(7) 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等.....	165
(8) 燃料電池自動車の本格的な普及.....	165
(9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等.....	165
(10) 環境に優しいグリーン物流の実現.....	166

第Ⅲ部の構成は、「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）の構成に準じている。

（注）本報告に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

## はじめに

我が国は、人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、ICT の劇的な進歩等の技術革新の進展など、多様かつ重大な課題に直面している。

これらの我が国が直面する課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、2013年11月27日に交通政策基本法が成立し、同年12月4日に公布・施行された（平成25年法律第92号）。そして、同法第15条の規定に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、2020年度までを計画期間とする初めての「交通政策基本計画」が、2015年2月13日に閣議決定されたところである。

同法第14条においては、政府は、毎年、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告並びに講じようとする施策についての文書（以下「交通政策白書」という。）を国会に提出しなければならないこととされており、この交通政策白書は同法に基づく初めての白書となる。

このため、第Ⅰ部「交通の動向」においては、できる限り多くのデータを用い、交通の各分野における利用状況や整備状況について今日の動向を横断的に整理し、背景事情等について分析を行った。

また、第Ⅱ部においては、政府全体の重要課題である地方創生の実現に当たっては、地域の交通ネットワークの確保・充実が不可欠であるとの認識の下に、「地方創生を支える地域公共交通の再構築」をテーマに、各地域の先進的な取組を紹介しながら、地域公共交通の現状、地方創生に向けた地域公共交通の役割、そして、国の取組状況と今後の課題を整理した。

そして、第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画に掲げられた施策ごとに、2014年度に講じた施策及び2015年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画の進捗状況のフォローアップとしての意義を有するものであり、同計画に掲げられた数値指標の達成状況も含め、可能な限り詳細に記述することとした。

我が国が直面する経済面・社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支える交通体系を構築していくために、今後、交通政策基本法の示す交通政策の基本的な方向性を十分に踏まえた上で、交通政策基本計画を着実に実施していくことが必要となる。そして、計画の実現に当たっては、交通政策基本法に示されているとおり、国、自治体、交通関連事業者、交通施設管理者、利用者、地域住民等の幅広い関係者が、十分な連携・協働の下に取り組んでいく必要がある。本白書がこれらの取組を円滑かつ的確に進捗させるための一助になることを強く期待するものである。

# 第1部 平成26(2014)年度交通の動向

## 第1章 交通サービスの状況

### 第1節 総論

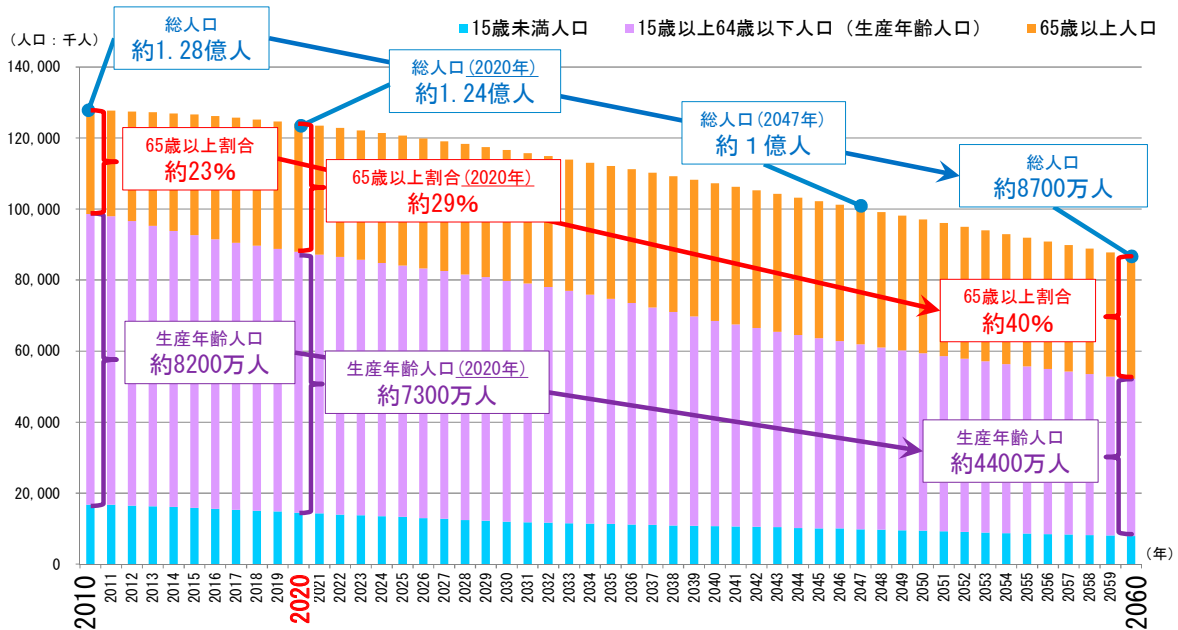
#### (1) 我が国の経済社会の動向

##### a. 人口構成

我が国の総人口は2008年に約1.28億人となった後に減少傾向にあり、2047年には1億人程度、2060年には約8,700万人になると推測されており、本格的な人口減少社会を迎えている。また、2005年に1.26まで低下していた合計特殊出生率はその後上昇に転じ、2013年には1.43となったものの、人口置換水準といわれる2.07にはまだ開きがある状態となっている。

今後、少子化、高齢化の進展により、2050年には総人口の4割近くが65歳以上となると見込まれており、生産年齢人口は現在の6割近くまで減少すると予測されている。

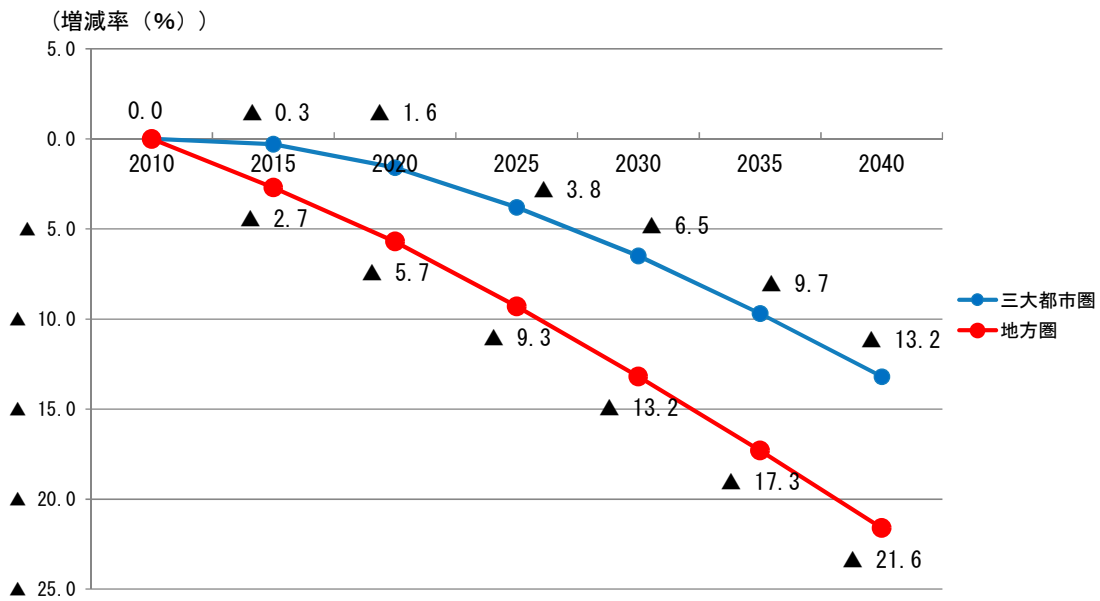
図表 1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測



資料：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計) から国土交通省総合政策局作成

人口構成の推移については、三大都市圏と地方圏でその傾向が異なっており、まず、人口減少については、三大都市圏・地方圏ともに今後も進展していくと予測されているが、地方圏においては特にそれが顕著であり、2040年には、2010年時点と比べて2割程度減少するとされている。

図表 1-2 三大都市圏と地方圏の人口増減率

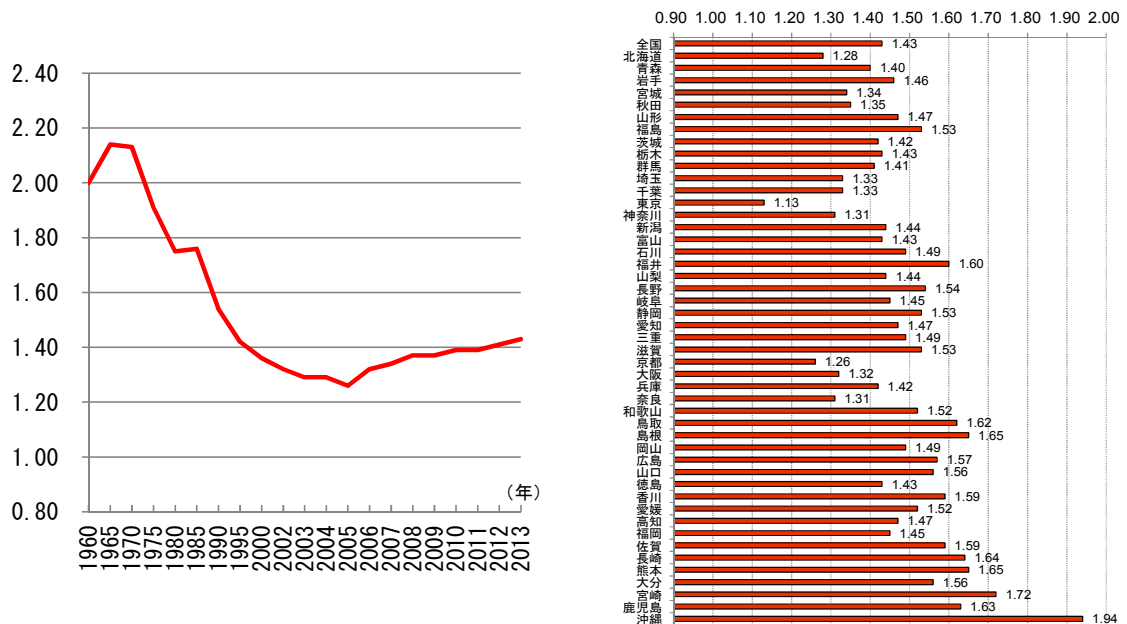


注：三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 地方圏：三大都市圏以外

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」から国土交通省総合政策局作成

また、出生率については、近年は漸増傾向にあるが、東京都等の大都市における出生率は極めて低い状態にある。

図表 1-3 合計特殊出生率（全国）の推移（左）と都道府県の合計特殊出生率（右：2013年）



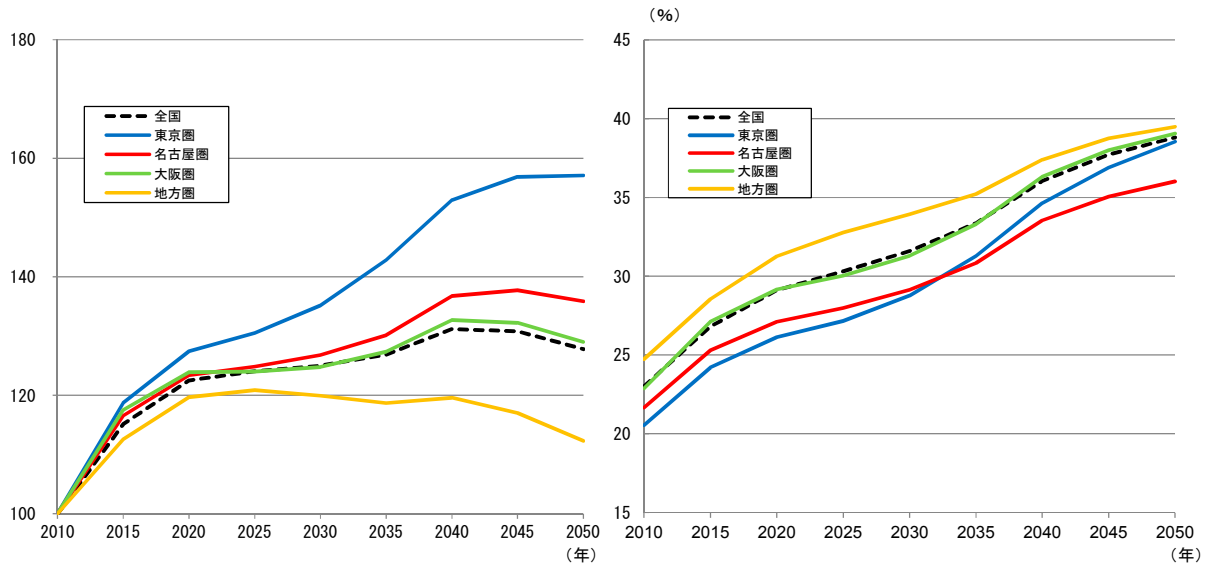
資料：厚生労働省「人口動態統計」から国土交通省総合政策局作成

資料：厚生労働省「人口動態統計」から国土交通省総合政策局作成

さらに、高齢化については、三大都市圏・地方圏ともに高齢化率が上昇し続けると予測されているが、地方圏が三大都市圏を一貫して上回って推移する。

しかしながら、高齢人口の指数（2010年＝100）を見ると、地方圏では2025年頃に高齢人口がピークを迎える一方、大都市圏では今後大幅に増加すると見込まれている。特に東京圏における増加が顕著であり、その他の都市圏や地方圏を大きく上回ると予測されている。

図表 1-4 高齢人口（左：2010年＝100）と高齢化率（右）の推移



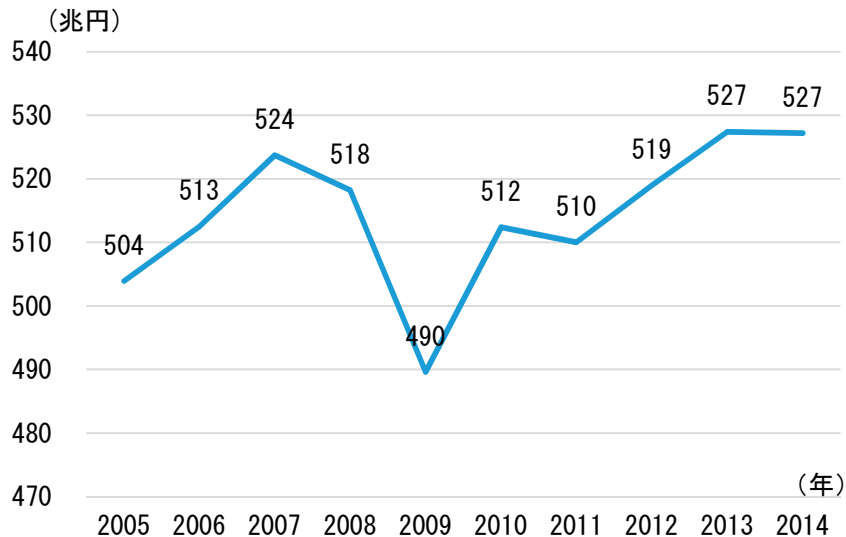
注：「高齢人口」とは65歳以上の人口であり、「高齢化率」とは総人口に占める65歳以上人口の割合。  
 資料：2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」の中位推計、2045年及び2050年は国土交通省国土政策局による試算値から国土交通省国土政策局作成

地方圏から都市圏への人口流出は依然として歯止めがかからない状況であり、2014年における3大都市圏の転入・転出超過数をみると、3大都市圏全体では約9.7万人の転入超過となっている。内訳としては、東京圏は約11万人の転入超過（19年連続）、名古屋圏は約0.1万人の転出超過（2年連続）、大阪圏は約1.2万人の転出超過（2年連続）となっており、人口の東京圏への一極集中が進展している。

## b. 経済情勢

我が国の国内総生産（実質 GDP）は、リーマンショックや東日本大震災の影響等により一時的に減少したが、2014年時点で約527兆円と、リーマンショック前の水準を回復している。

図表 1-5 国内総生産（実質 GDP）の推移



資料：内閣府「国民経済計算」から国土交通省総合政策局作成

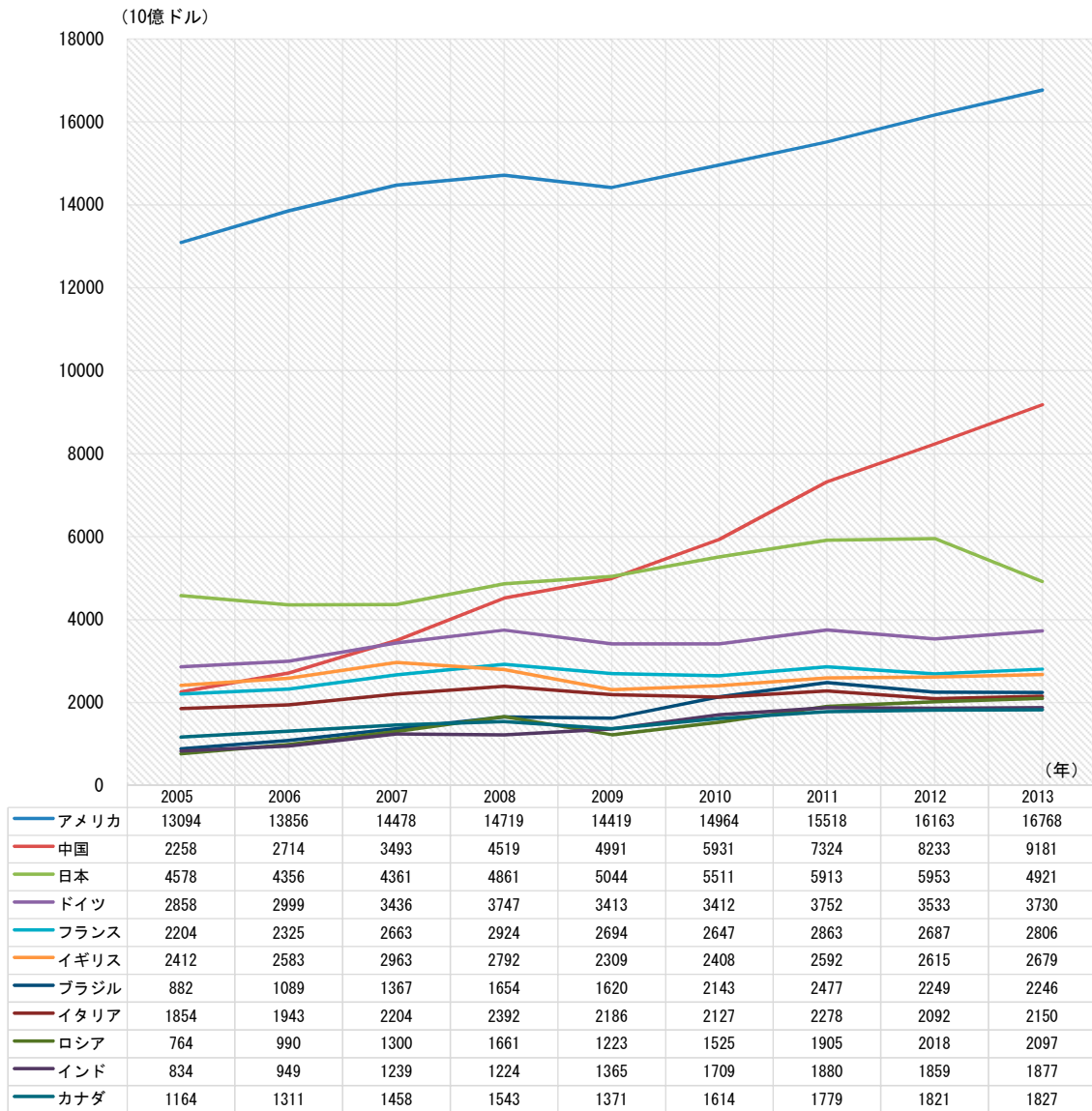
世界各国と我が国の GDP を比較してみると、我が国の名目 GDP は、円安方向への推移に伴い、前年の約 6.0 兆ドルから減少して 2013 年時点で約 4.9 兆ドルとなっているものの、アメリカ、中国に次いで世界第 3 位となっており、世界の GDP に占める比率は 6.5%となっている。

我が国と社会的・経済的に密接な関係にあるアジアにおいては、2008 年のリーマンショック後も中国の高度経済成長が継続しており、2010 年に名目 GDP で我が国を抜き、アメリカに次ぐ世界第 2 位の経済大国となるとともに、2013 年には中国の名目 GDP は我が国の約 2 倍になっている。また、その他の ASEAN 諸国等においても経済発展が続いている。

さらに、インドやブラジル、ロシアなどは、この 10 年間で名目 GDP が約 3～5 倍程度増大しており、急速な発展を遂げている。

一人当たり名目 GDP については、我が国は 2013 年時点で約 3.9 万ドルとなっており、OECD 加盟国の中では第 19 位となっている。一人当たり名目 GDP についても、中国をはじめ、インドやブラジル、ロシアについては、この 10 年間で約 2～4 倍程度に増大しており、OECD 加盟国と比べて極めて高い増加率を示している。

図表 1-6 名目 GDP の国際比較



注1：中国は香港及びマカオを含まない。

注2：2012 暦年における、円の為替レートは 79.8 (円/ドル) (東京市場インターバンク直物中心相場の各月中平均値の年単純平均値)  
2013 暦年における、円の為替レートは 97.6 (円/ドル) (同上)

資料：日本以外の OECD 加盟国 (上記のうち日本、ロシア、ブラジル、中国、インド以外の各国)：OECD “Annual National Accounts Database”  
日本：経済社会総合研究所推計値 (円の為替レートは、東京市場インターバンク直物中心相場の各月中平均値の四半期別単純平均値を利用。名目 GDP (ドルベース) は、四半期推計値 (円ベース) を四半期ごとにドル換算して算出。)

中国：中国統計年鑑 2014 (為替レートは IMF “International Financial Statistics”)

ロシア、ブラジル、インド：世界銀行 “World Development Indicators database” から国土交通省総合政策局作成

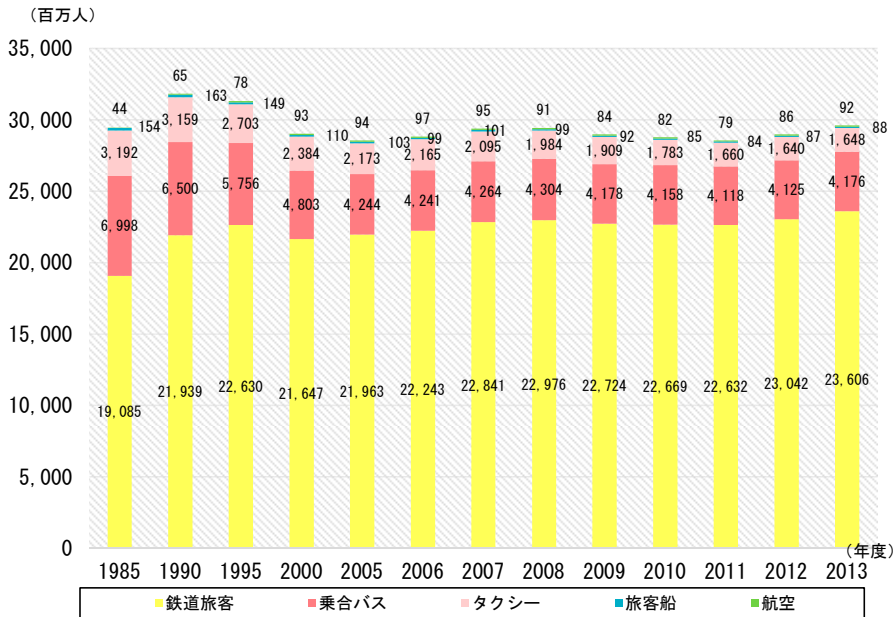
(2) 旅客交通の概況

我が国の国内の旅客輸送量は、安定経済成長期とされる 1980 年代後半までは伸び続けていたが、1991 年をピークに 2004 年まで減少。その後、2008 年のリーマンショック、2011 年の東日本大震災の影響による落ち込みから、全体としては回復傾向にある。

特に国内航空旅客については、LCC の利用拡大等により顕著な増加傾向にある。

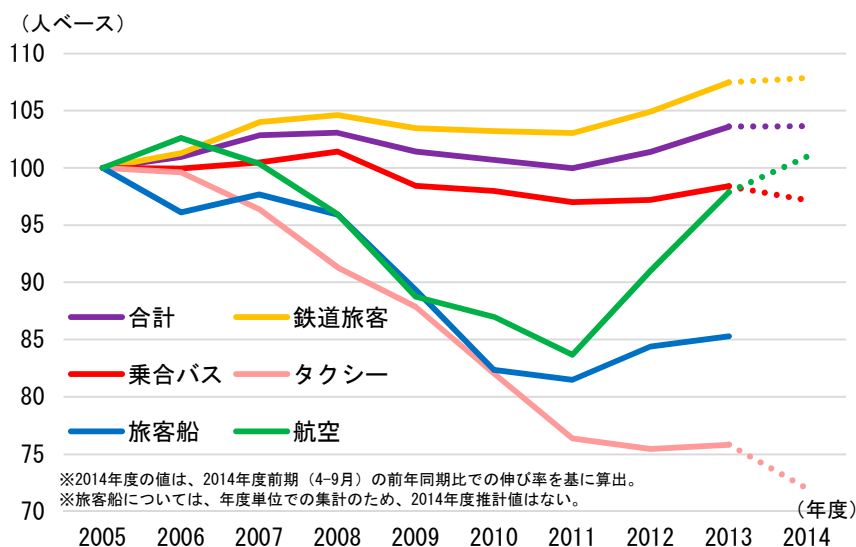
一方、乗合バスについては漸減傾向にあるとともに、タクシーについては減少傾向が継続している。

図表 1-7 国内旅客輸送量の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-8 国内旅客輸送量の推移（2005 年度を 100 とした場合の動き）



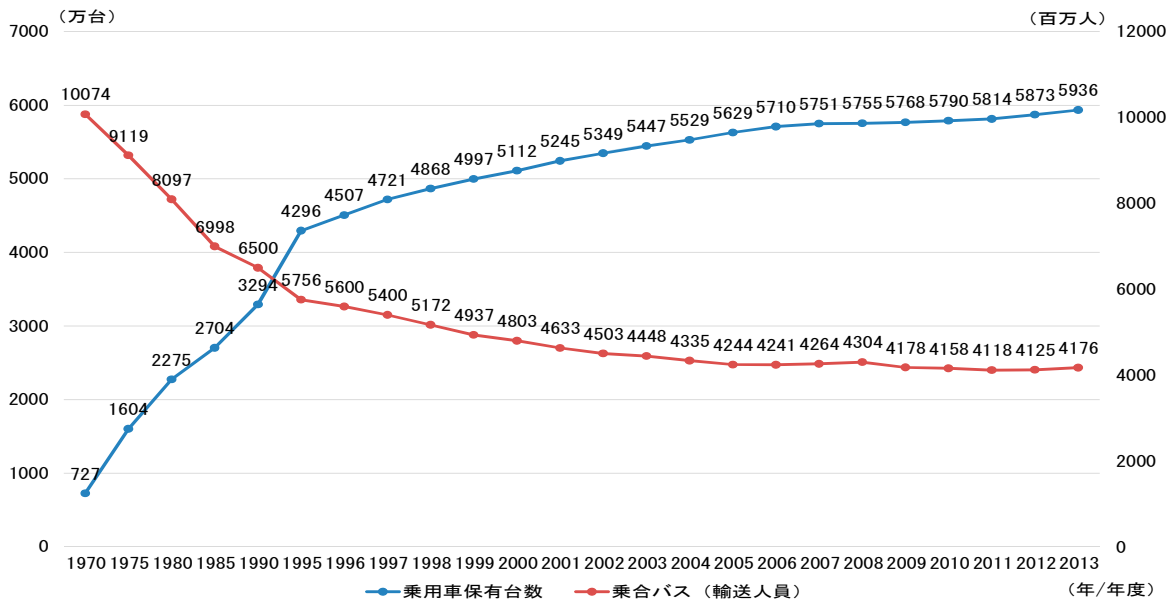
※2014年度の値は、2014年度前期（4-9月）の前年同期比での伸び率を基に算出。  
 ※旅客船については、年度単位での集計のため、2014年度推計値はない。

資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成



また、1990年代前半まで、自動車の保有台数が急増する一方で乗合バスの輸送人員が大幅に減少するなど、モータリゼーションが急速に進展し、その後も同様の状態が継続している。

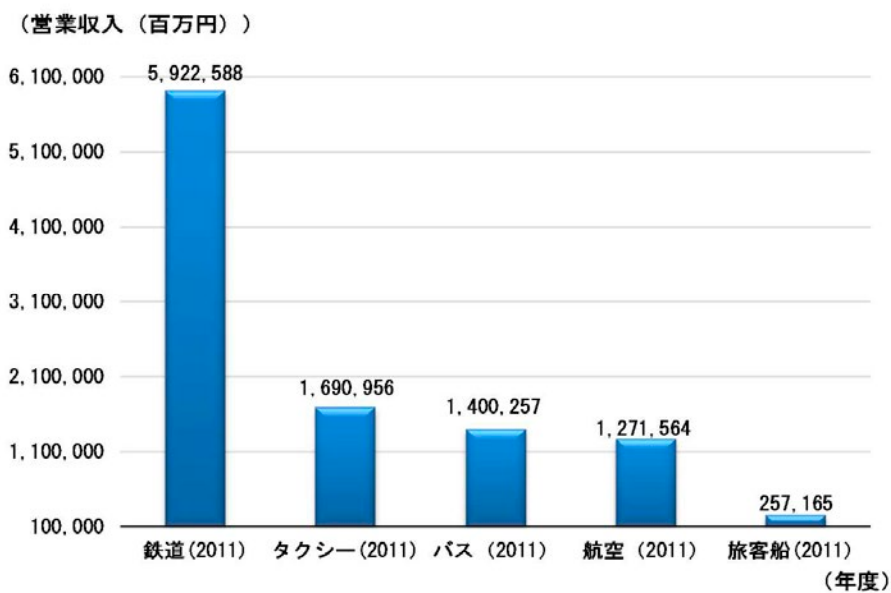
図表 1-9 モータリゼーションの進展



注：乗用車保有台数は各年3月末、乗合バス（輸送人員）は各年度の数値  
資料：「交通経済統計要覧」、「自動車検査登録情報協会公表資料」から国土交通省総合政策局作成

我が国における国内旅客交通の産業規模については、業種別の営業収入でみると、2011年度では、鉄道が約5兆9,225億円、タクシーが約1兆6,909億円、バスが約1兆4,002億円、航空が約1兆2,715億円（旅客収入）、旅客船が約2,571億円となっている。

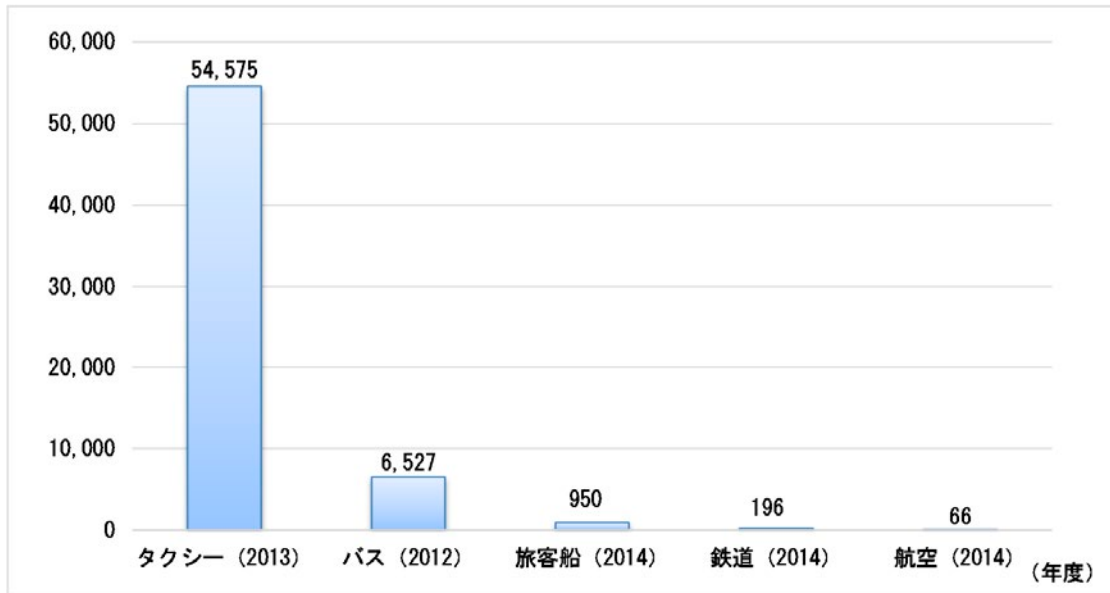
図表 1-10 業種別営業収入（国内旅客）



注：航空は旅客収入  
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省総合政策局作成

我が国における国内旅客交通の業種別の事業者数は、タクシーが約5万4,500、バスが約6,500、旅客船が950等となっている。

図表 1-11 業種別事業者数（国内旅客）



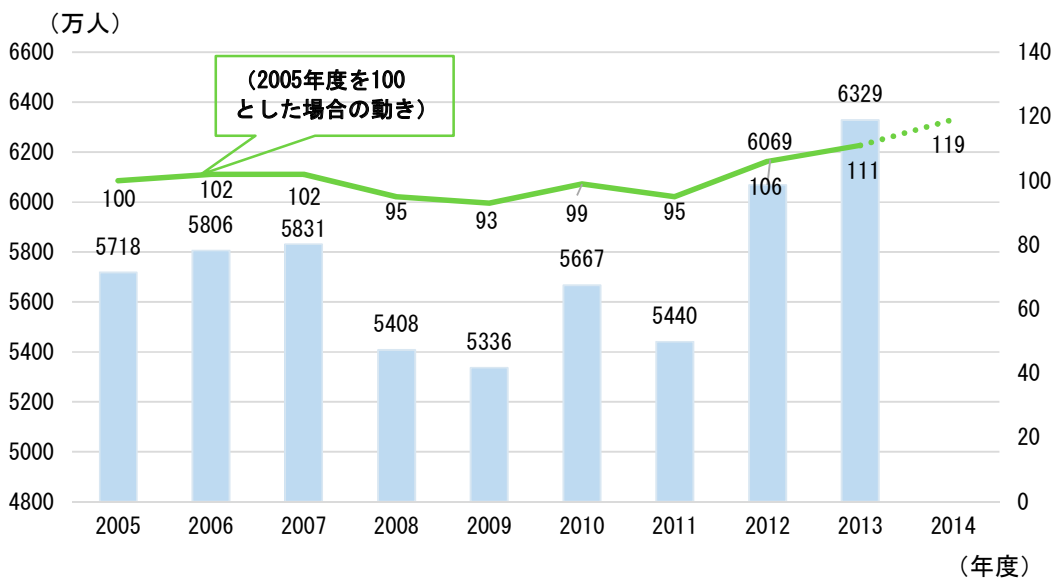
注1：航空の事業者数には、貨物輸送事業者を含む。

注2：鉄道の事業者数には、軌道事業者を含む。

資料：「数字でみる自動車」、「数字でみる鉄道」等から国土交通省総合政策局作成

我が国における国際航空旅客輸送の概況に目を転じてみると、輸送量自体は、国内と同様に2012年度以降回復し、右肩上がりに増加しているものの、アジアの主要5空港全体で2007年から2013年の間に年平均4～7%の増加率で旅客数が増加する中、首都圏の東京国際空港・成田国際空港を合わせても増加率は約1%と2013年時点でアジアの主要5空港の中で最下位に留まっている。

図表 1-12 国際航空旅客輸送量の推移



注1：2014年度の値は、2014年度前期（4-9月）の前年同期での伸び率を基に算出。

注2：2014年度前期は速報値を使用。

資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-13 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送の推移



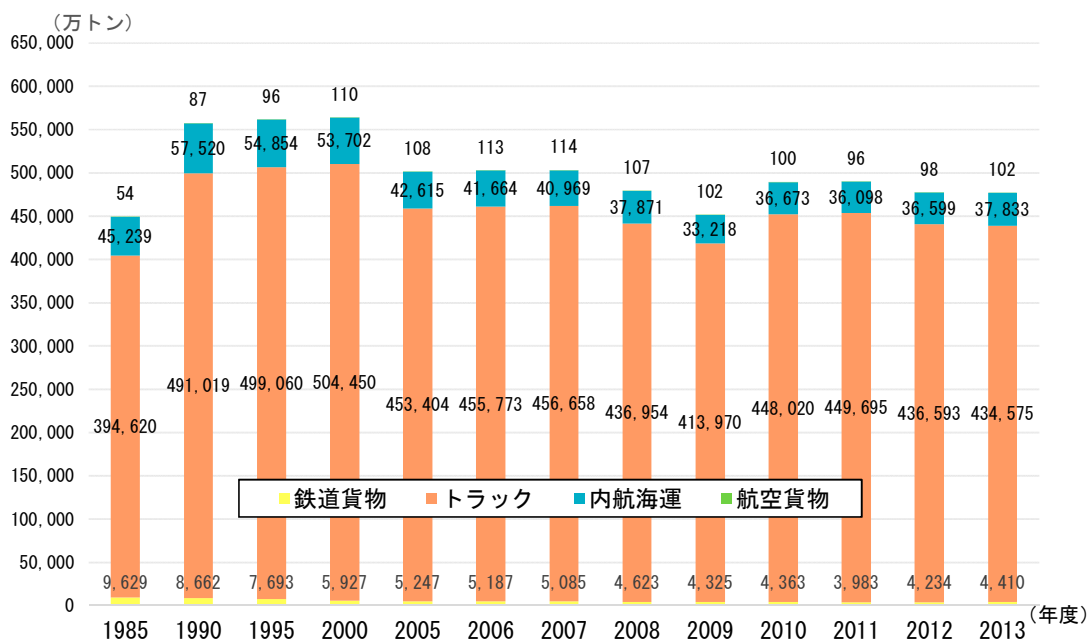
資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

(3) 物流の概況

我が国の国内貨物輸送については、リーマンショックの影響による景気の落ち込みから一定の回復が見られたが、トンベースの輸送量は長期的には漸減傾向にある。

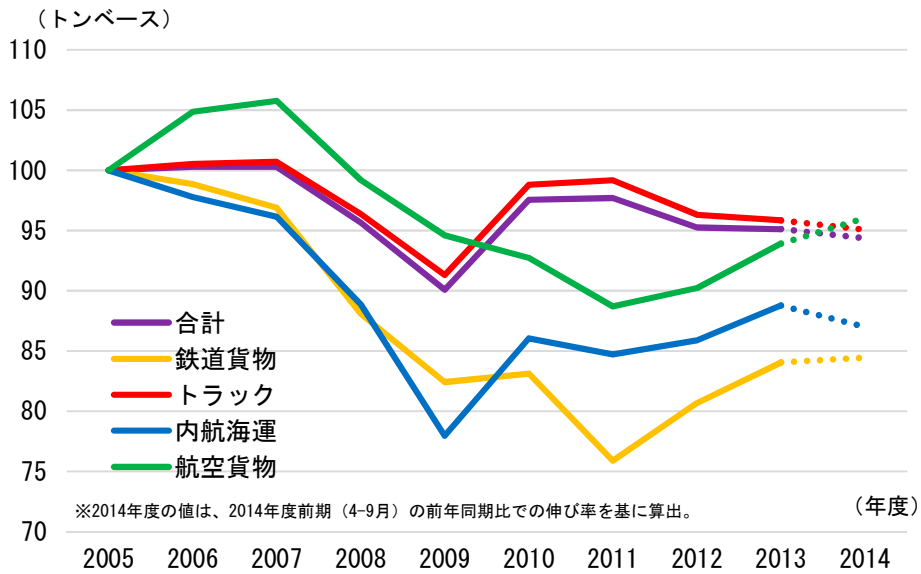
一方、輸送単位の小口化が進んでおり、物流件数は増加傾向にある。

図表 1-14 国内貨物輸送量の推移



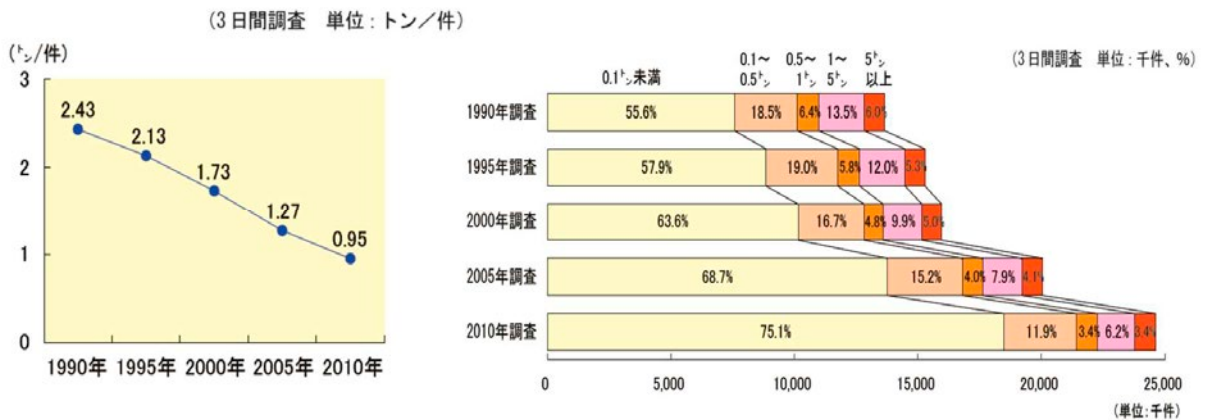
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航海運輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-15 国内貨物輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

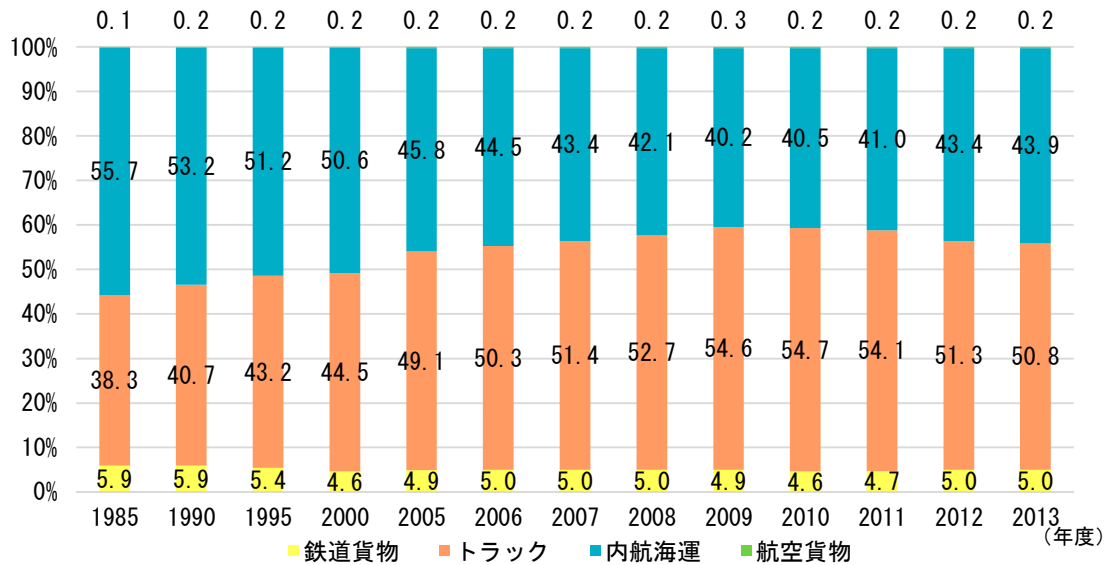
図表 1-16 流動ロット (左) と物流件数 (流動ロット規模別：右) の推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査 (物流センサス)」

貨物輸送量をトンキロベースで見ると、長期的な傾向としてはトラックの分担率は増加傾向、内航海運の分担率は減少傾向でそれぞれ推移しており、鉄道と航空は一貫して低い分担率となっているが、ここ数年は、トラックから鉄道貨物・内航海運へのシフトの傾向が見られる。

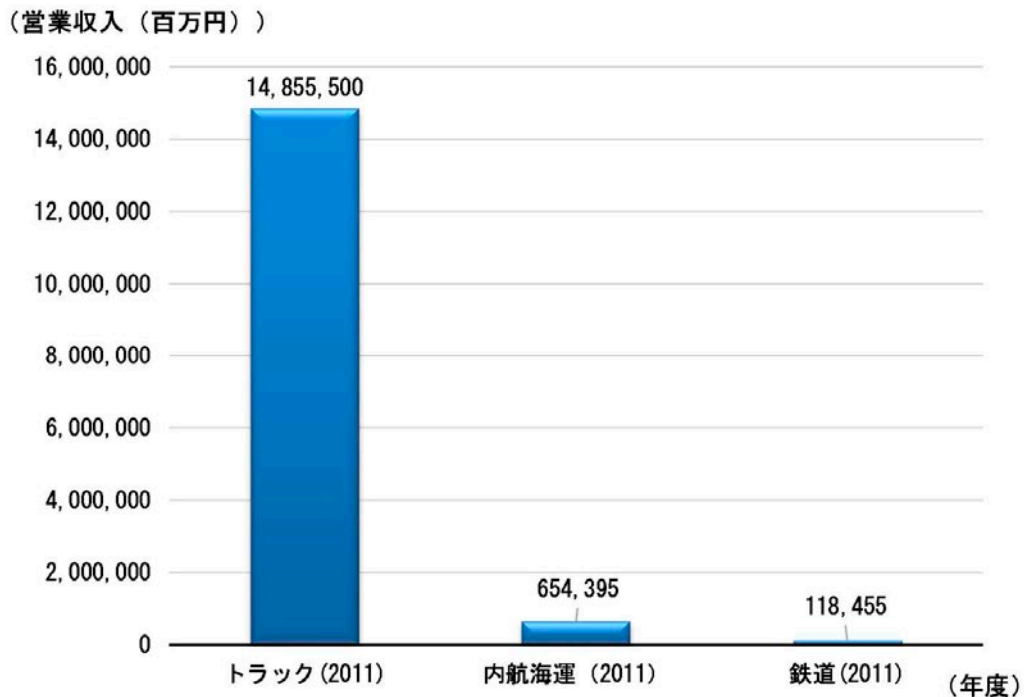
図表 1-17 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロベース)



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国における国内貨物輸送の産業規模については、業種別の営業収入で見ると、2011年度では、トラックが約14兆8,555億円、内航海運が約6,543億円、鉄道が約1,184億円となっている。

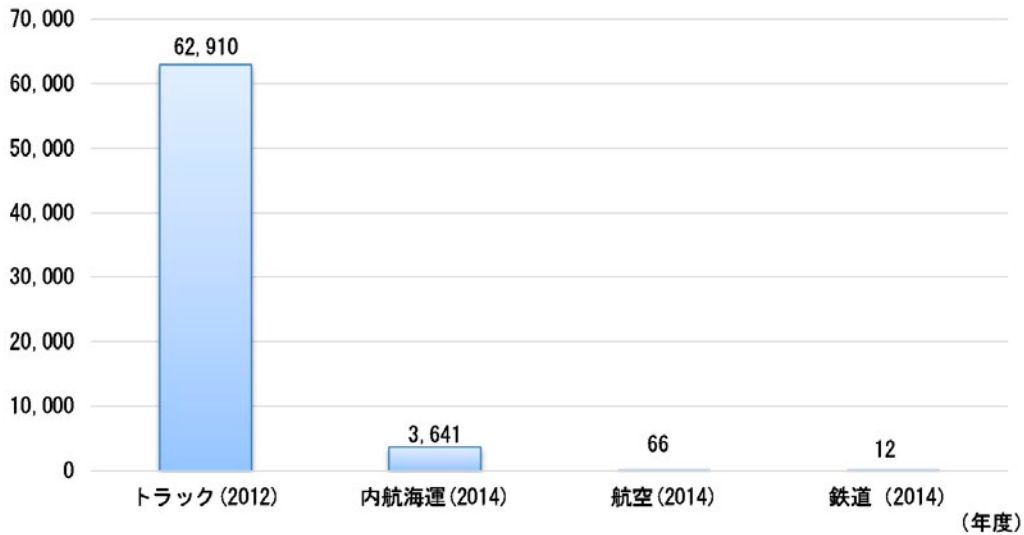
図表 1-18 業種別営業収入 (国内物流)



資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省総合政策局作成

我が国における国内貨物輸送の業種別の事業者数は、トラックが約6万2,910、内航海運が約3,641等となっている。

図表 1-19 業種別事業者数（国内物流）

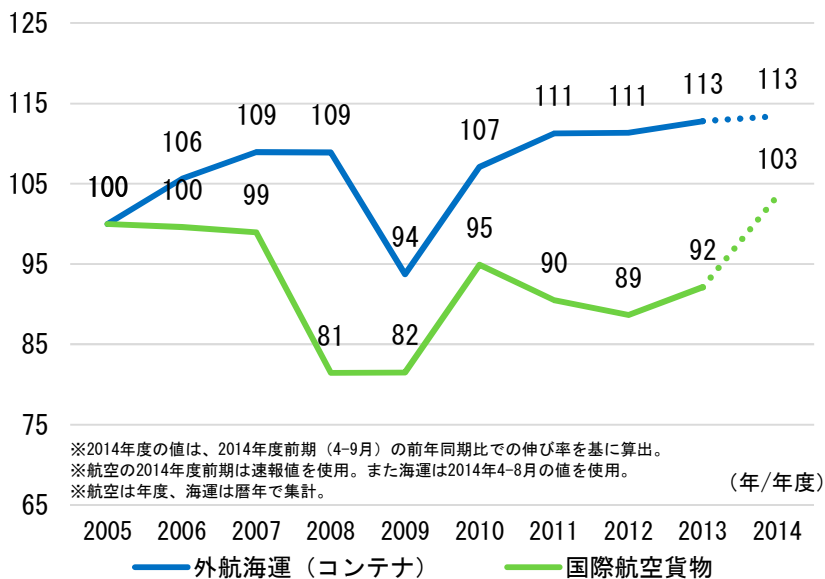


注：航空の事業者数には、旅客輸送事業者を含む。  
資料：「数字で見る自動車」等から国土交通省総合政策局作成

我が国の国際貨物輸送についても、国際旅客輸送と同様、リーマンショックや東日本大震災の影響による落ち込みの後、近年は総じて回復傾向にある。他方、世界に目を向けてみると、外航海運によるコンテナ輸送については、世界のコンテナ荷動き量が年々増加傾向にあり、アジアの中でも上海港やシンガポール港などが取扱量を伸ばし、世界トップクラスの取扱量となっている中、我が国港湾の取扱量は長らく横ばいの傾向が続いており、この10年でアジアの主要港との差が拡大している。

また、国際航空貨物輸送についても、我が国と比べ、近年、香港国際空港、ドバイ国際空港が取扱量を伸ばしている。

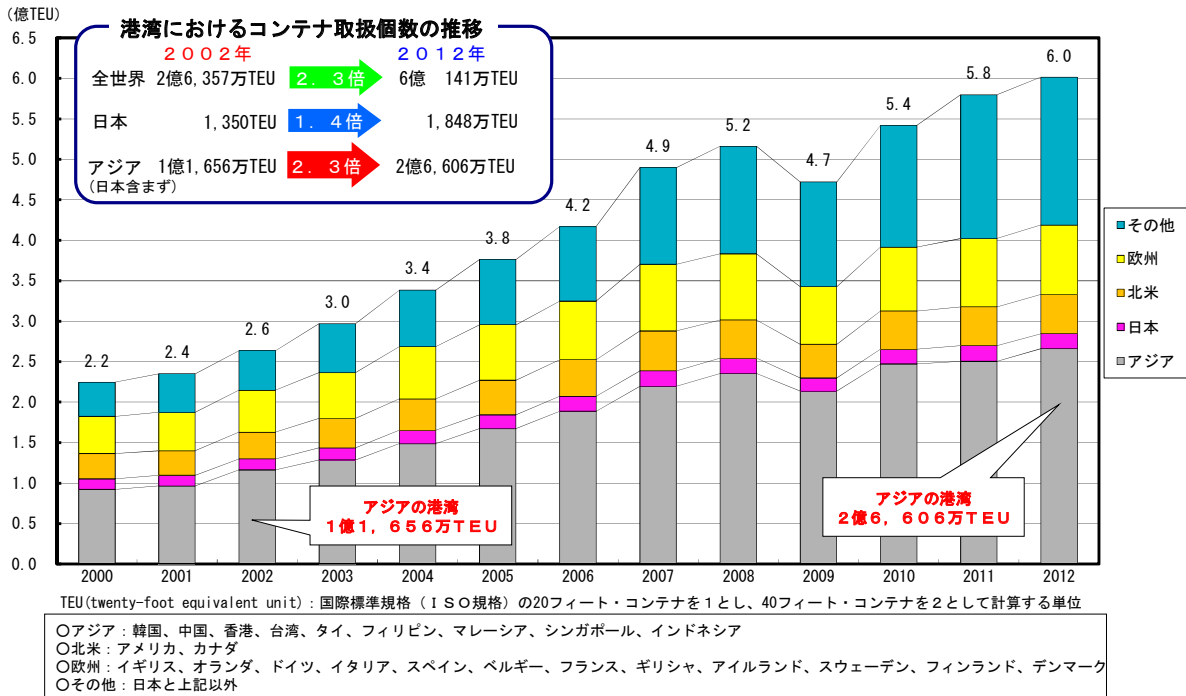
図表 1-20 国際貨物輸送量の推移（2005年/年度を100とした場合の動き）



※2014年度の値は、2014年度前期（4-9月）の前年同期比での伸び率を基に算出。  
※航空の2014年度前期は速報値を使用。また海運は2014年4-8月の値を使用。  
※航空は年度、海運は暦年で集計。

資料：「空港管理状況調査」、「日本出入航空貨物路線別取扱実績」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

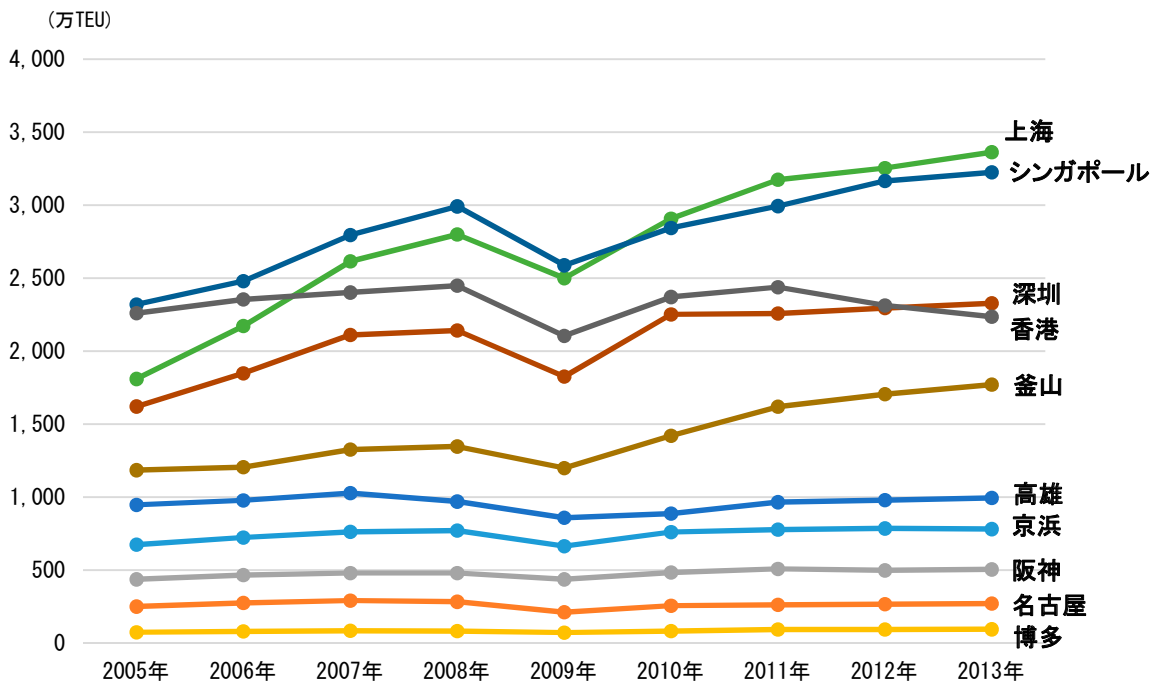
図表 1-21 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



注：外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、1,532万TEU(2002年)から2,123万TEU(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

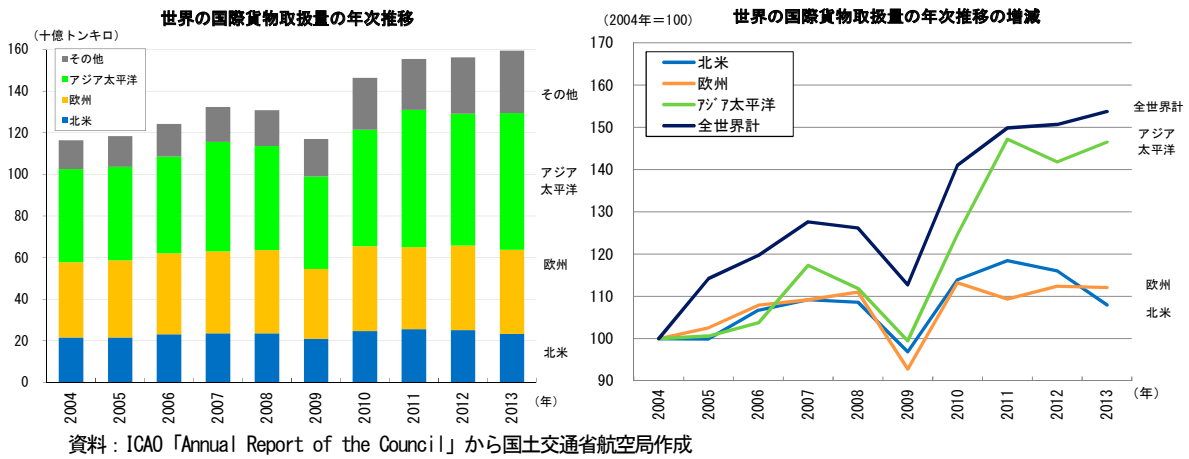
資料：「THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)」から国土交通省港湾局作成

図表 1-22 アジアの主要港のコンテナ取扱貨物量の推移

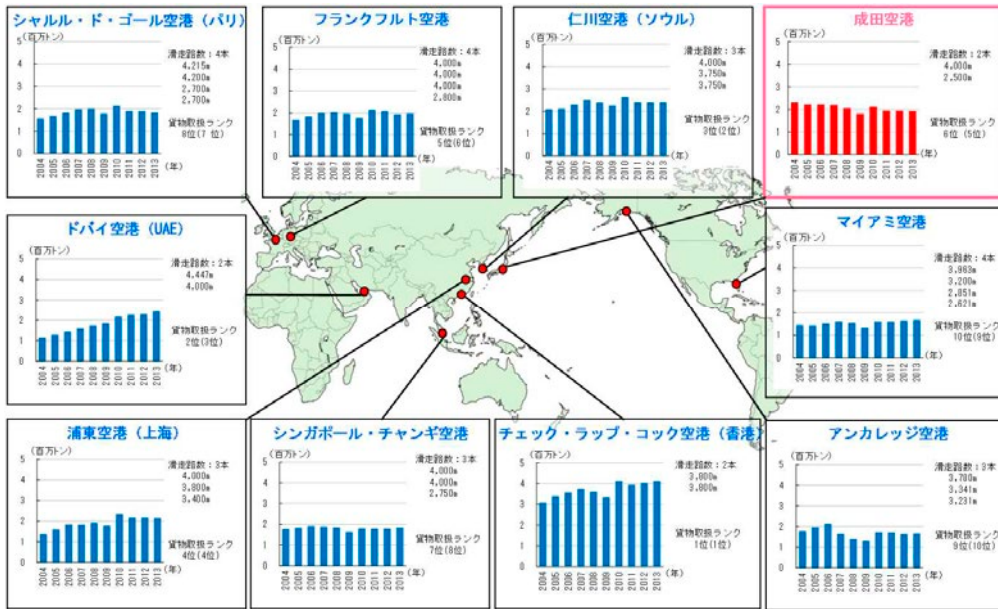


資料：国内港湾は「港湾統計」から国土交通省港湾局作成  
 海外港湾は「Containerization International yearbook」、 「Lloyd's List」から国土交通省港湾局作成

図表 1-23 世界の国際航空貨物輸送の動向



図表 1-24 世界の国際貨物取扱量上位空港



	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013/2004比
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	1.34
2	成田	成田	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	ドバイ	2.13
3	仁川	仁川	成田	成田	成田	ドバイ	浦东	浦东	ドバイ	仁川	1.14
4	アンカレッジ	アンカレッジ	アンカレッジ	フランクフルト	パリ	成田	ドバイ	ドバイ	浦东	浦东	1.57
5	シンガポール	フランクフルト	フランクフルト	パリ	フランクフルト	パリ	フランクフルト	フランクフルト	成田	フランクフルト	1.16
6	フランクフルト	シンガポール	シンガポール	シンガポール	浦东	浦东	パリ	パリ	フランクフルト	成田	0.84
7	桃園	桃園	桃園	浦东	シンガポール	フランクフルト	成田	成田	パリ	シンガポール	1.04
8	パリ	パリ	パリ	アンカレッジ	ドバイ	シンガポール	シンガポール	シンガポール	シンガポール	パリ	1.17
9	マイアミ	浦东	浦东	マイアミ	アムステルダム	桃園	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	0.94
10	アムステルダム	アムステルダム	アムステルダム	アムステルダム	マイアミ	マイアミ	桃園	桃園	アンカレッジ	マイアミ	1.15

注：（ ）内は、2012年の順位

資料：「Worldwide Airport Traffic Report」（各年版 Airports Council International）等から国土交通省航空局作成

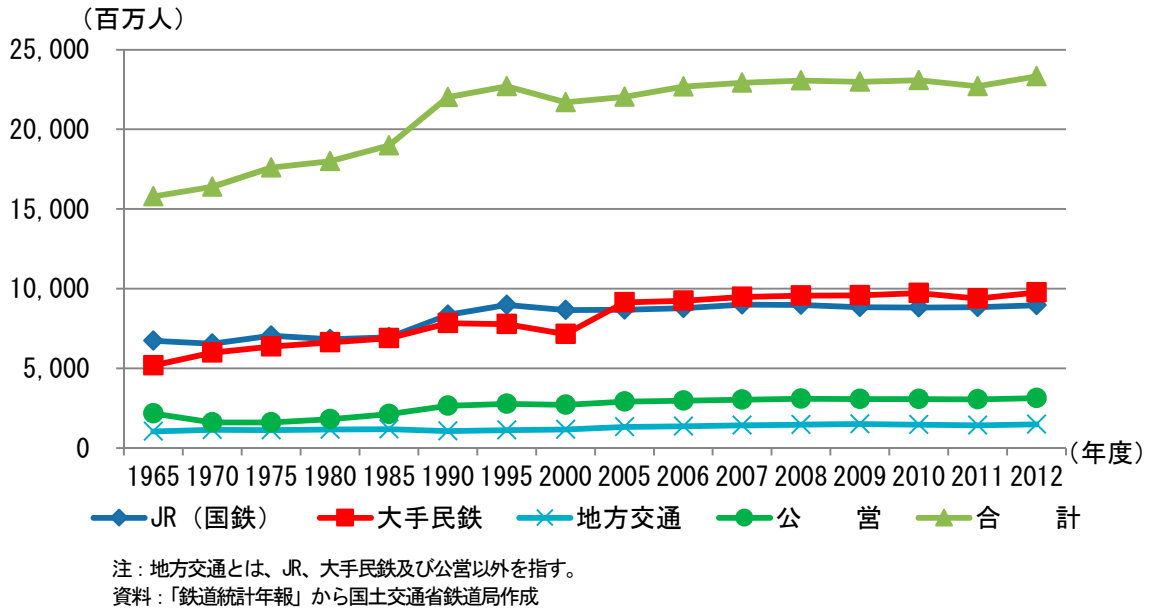


## 第2節 鉄道サービスの状況

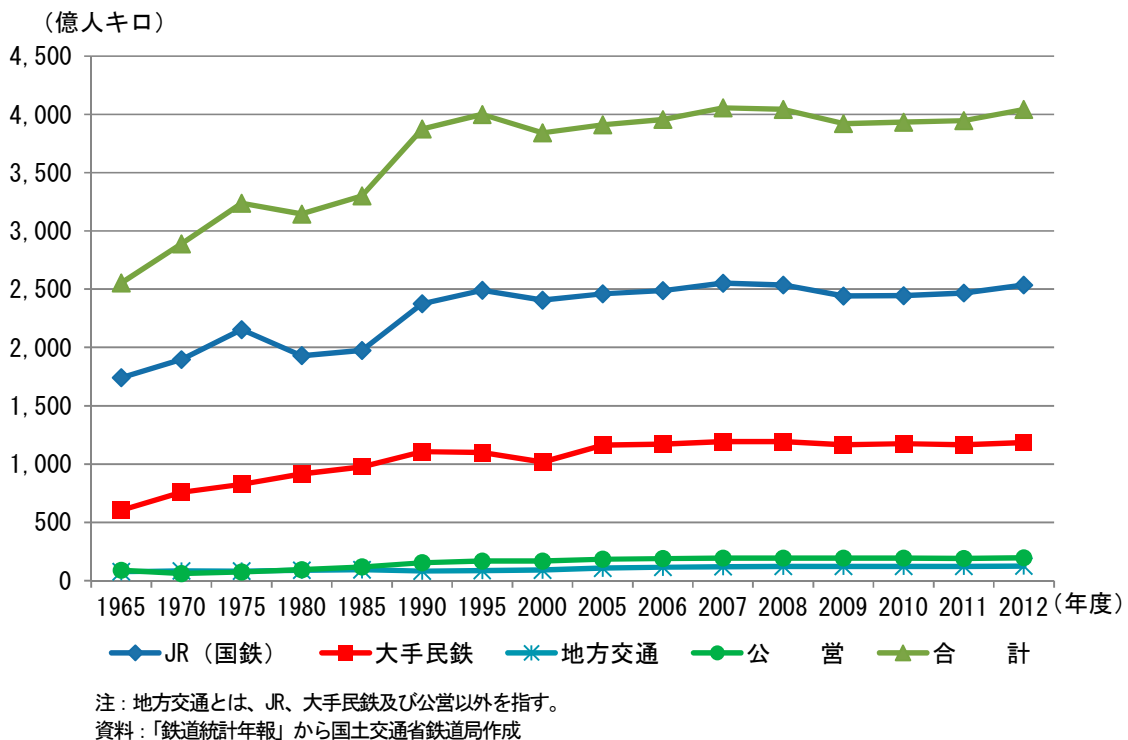
### (1) 総論

我が国の鉄道による旅客輸送状況は、1990年代前半まで大きく伸びたが、1990年代後半に入ってから、ほぼ横ばいの状況が続いている。2012年度の鉄道旅客輸送は、旅客輸送人員合計で前年度比2.7%増の233.3億人、旅客輸送人キロ合計では前年度比2.4%増の4044.0億人キロとなっている。

図表 1-25 鉄道旅客輸送人員の推移

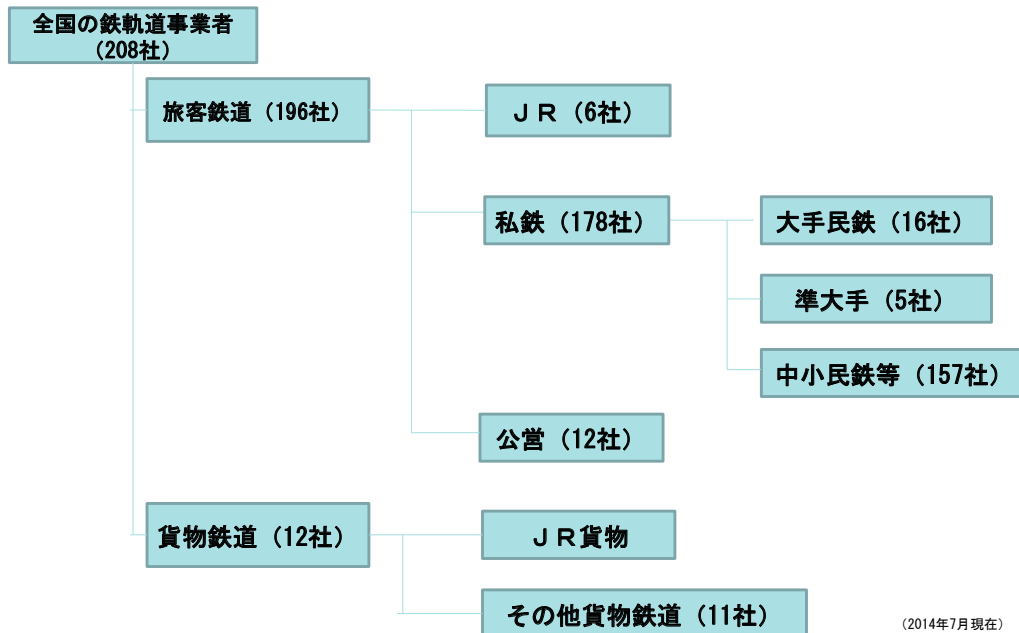


図表 1-26 鉄道旅客輸送人キロの推移



我が国の鉄軌道事業者数については、208 事業者となっており、その内訳は下記のとおりである(2014年7月1日時点)。

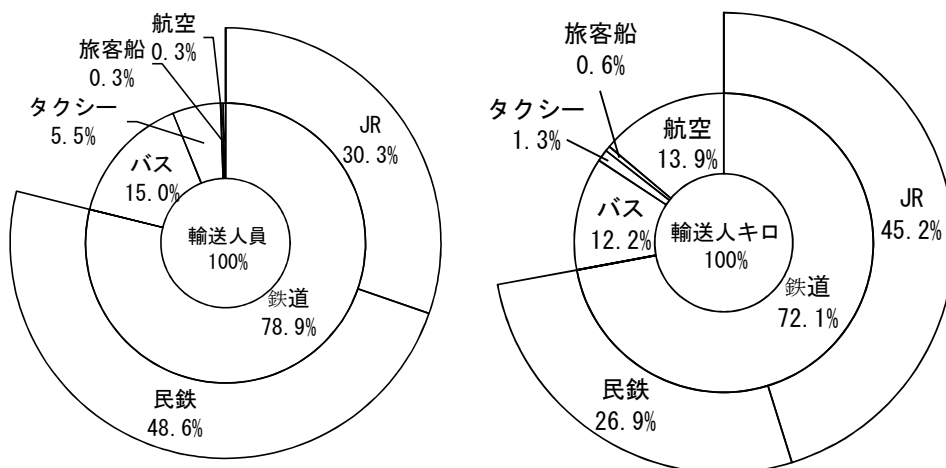
図表 1-27 鉄軌道事業者数一覧



資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

旅客の公共輸送機関分担率は、輸送人員ベースで約8割を、輸送人キロベースで約7割を鉄道が占めているが、その内訳としては、輸送人員ベースではJRが30.3%、民鉄が48.6%、輸送人キロベースではJRが45.2%、民鉄が26.9%となっている。

図表 1-28 旅客公共輸送機関別分担率 (2012年度)



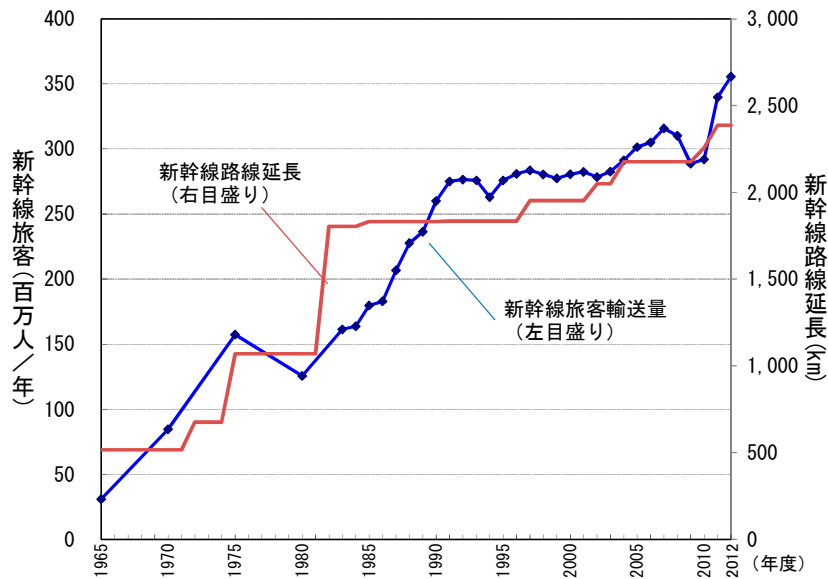
資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

(2) 幹線・都市鉄道

我が国の新幹線旅客輸送量の推移については、1964年の東海道新幹線の開業以降着実に増加し、1970年代後半からの運賃・料金の値上げ等に伴い一時的に減少したものの、その後は一貫して増加傾向にあり、2012年度時点で約3.5億人となっている。

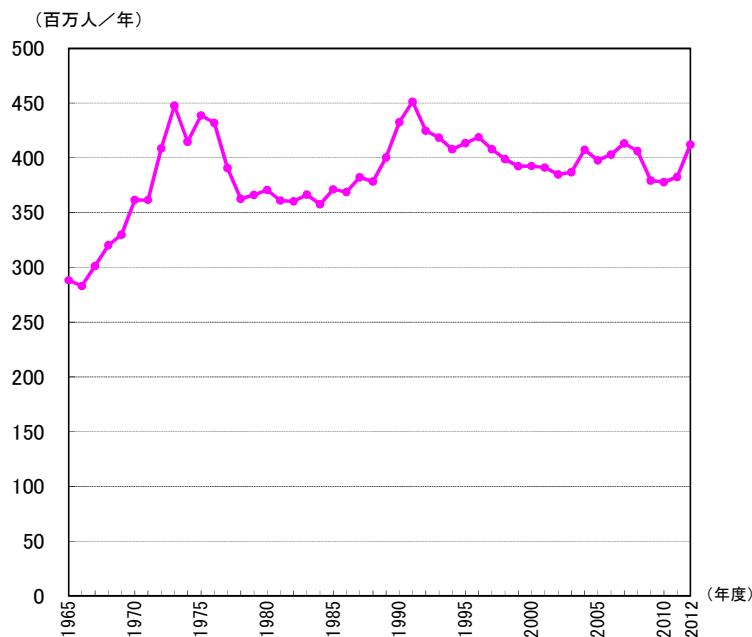
一方、JR及び私鉄の輸送人員のうち、都道府県をまたぐものの状況については、1970年代以降、概ね横ばいであることから、新幹線以外の幹線鉄道の輸送量は減少しているものと考えられる。

図表 1-29 新幹線旅客輸送量の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

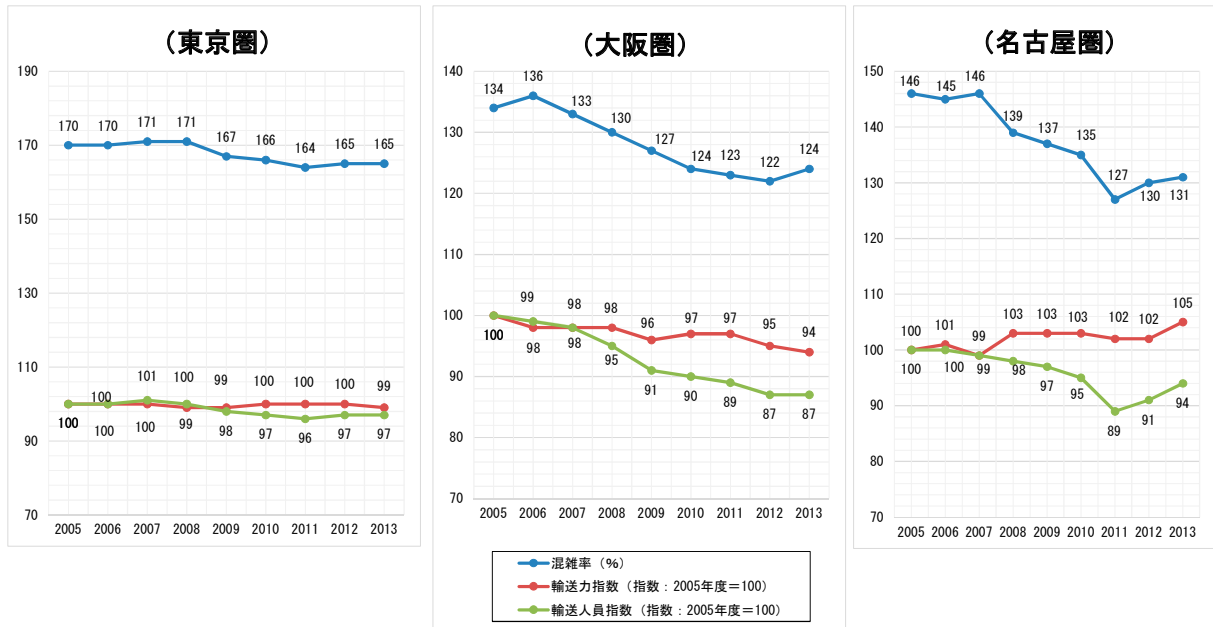
図表 1-30 幹線鉄道旅客輸送量の推移



注：都道府県内々及び三大都市圏内々を除く、定期外のみ。  
資料：「旅客地域流動調査」から国土交通省鉄道局作成

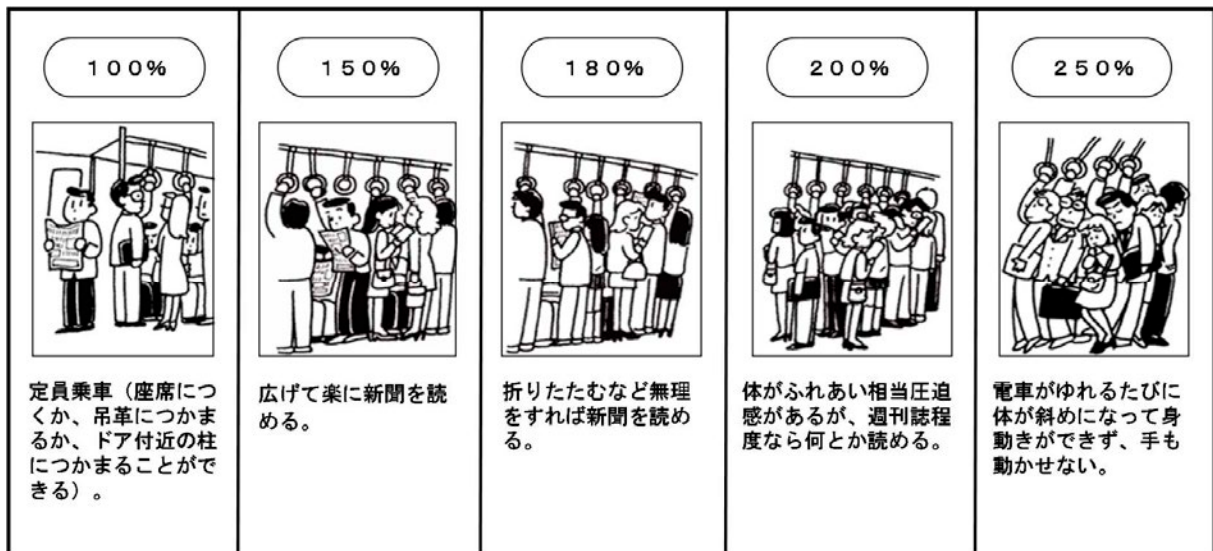
都市鉄道ネットワークについては、輸送力増強による混雑緩和を主眼とした整備が進められてきた結果、相当程度拡充されてきた。その結果、大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は少子高齢化の進展等と相まって低下傾向にあるが、一部の路線では混雑率が180%を超えるなど依然として高い水準にある。

図表 1-31 三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移



資料：運輸政策研究機構「都市交通年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表 1-32 混雑率の目安

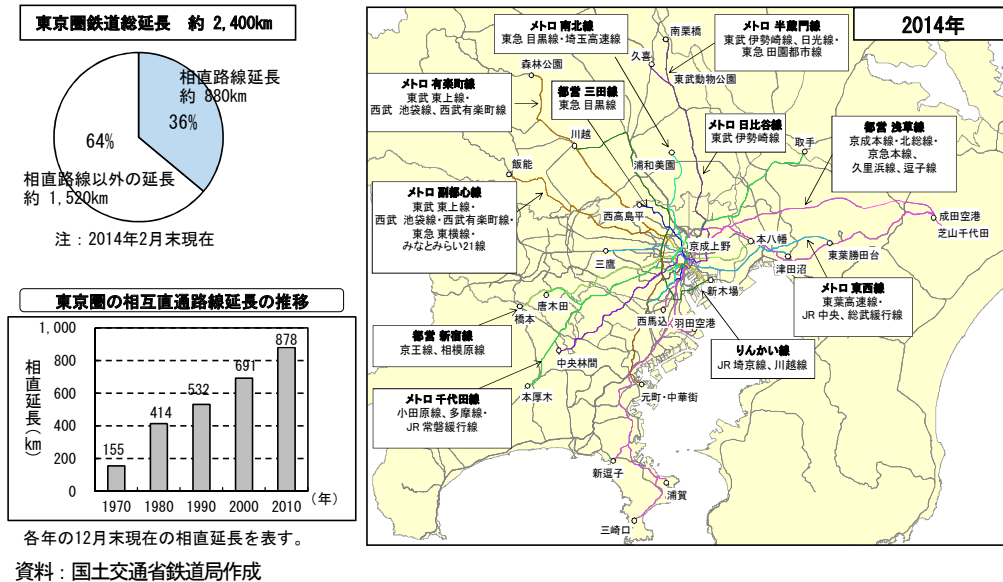


資料：国土交通省鉄道局作成

また乗継利便性の向上やターミナル駅の混雑緩和等のため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に乗り入れる相互直通運転の実施が図られている。

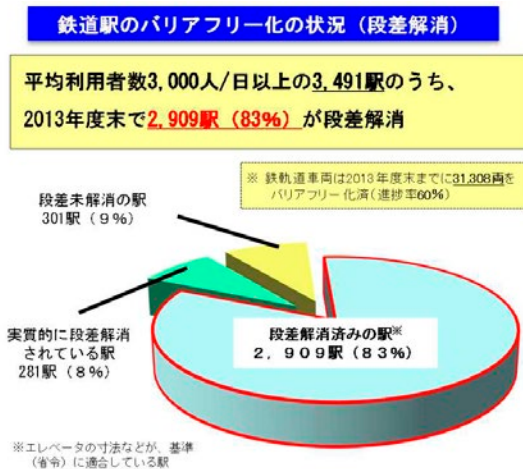
東京圏においては、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線・丸ノ内線及び大江戸線を除くすべての路線で郊外鉄道との直通運転が実施されており、現在、東京圏の相互直通路線延長は約880キロメートルで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。

図表 1-33 相互直通運転の現状



鉄道駅のバリアフリー化については、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。以下「バリアフリー法」という。）に基づく基本方針において、2020年度までに利用者3,000人/日以上原則全ての駅のバリアフリー化が目標となっている。2013年度末時点で、平均利用者数3,000人/日以上、3,491駅のうち、2013年度末で約83%にあたる2,909駅のバリアフリー化が達成された。鉄道車両のバリアフリー化については、2020年度までに総車両数約52,000両のうち約70%にあたる約36,400両のバリアフリー化が目標となっており、2013年度末で、約60%にあたる31,308両がバリアフリー化されている。

図表 1-34 鉄道駅のバリアフリー化の状況（段差解消）

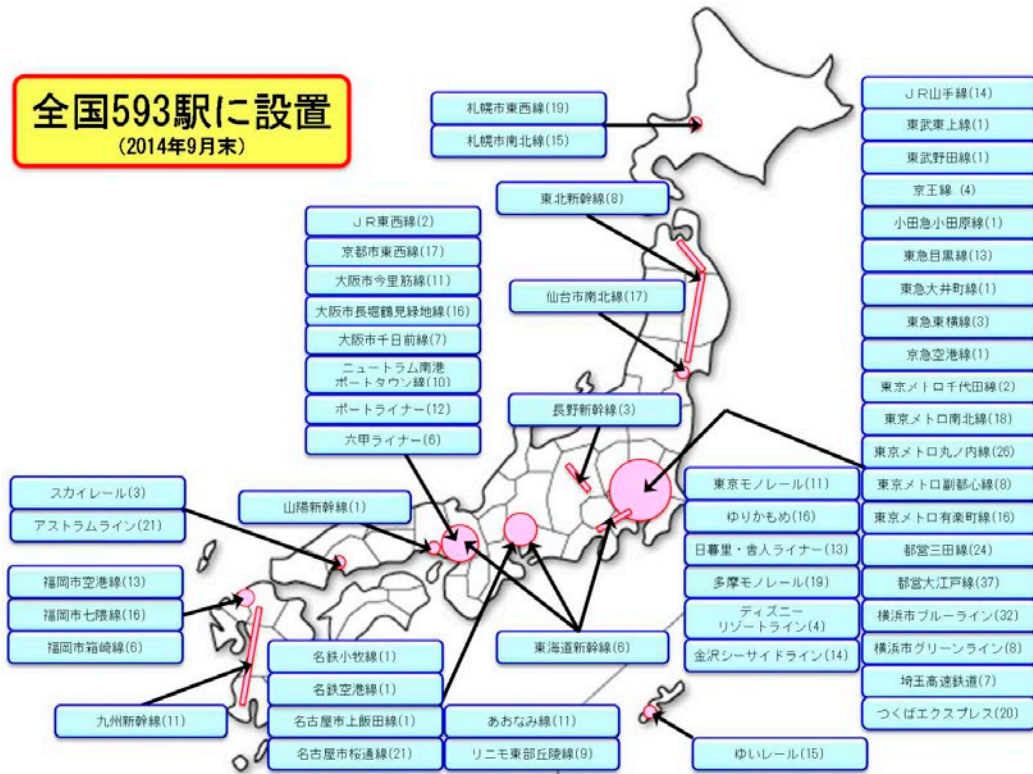


昨今、駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、転落事故の防止に効果の高い対策の必要性が高まっていることも踏まえ、転落防止のための設備として非常に効果の高い、ホームドアの整備が進められてきている。2014年9月時点におけるホームドア整備状況は593駅となっている。

図表 1-35 ホームドアの整備例

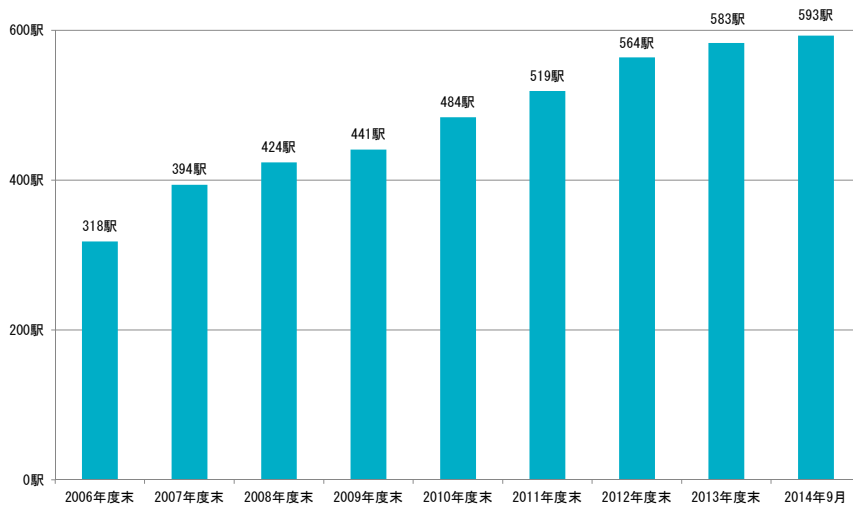


図表 1-36 ホームドアの設置状況



資料：国土交通省鉄道局作成

図表 1-37 ホームドア設置数の推移



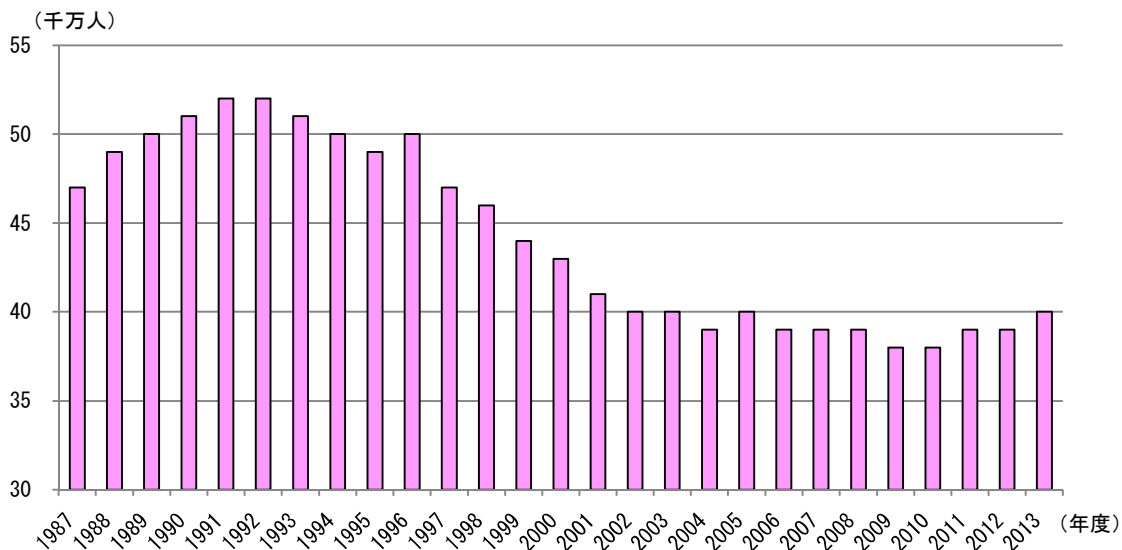
資料：国土交通省鉄道局作成

### (3) 地域鉄道

地域鉄道の輸送人員については、1991年度をピークに、2002年度頃まで逡減傾向であったが、その後、横ばいの状態が続き、2011年度からは僅かであるが増加傾向が見られるものの、1987年度と2013年度を比較すると約15%の減少となっている。

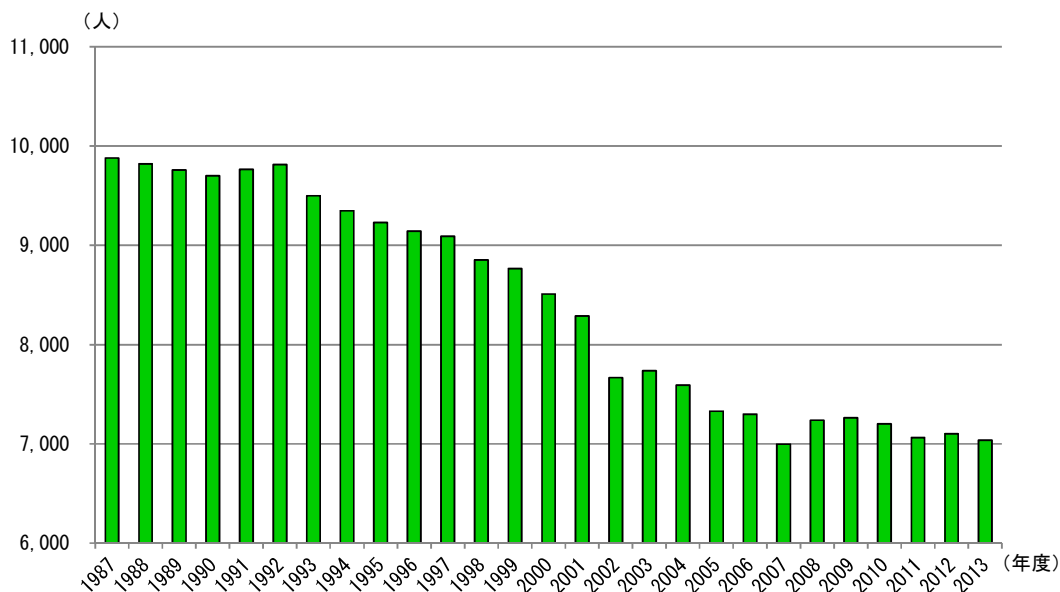
また、経営状況についても、輸送人員の減少等に伴い、事業者の74%が経常収支赤字(2013年度)と厳しい状態に置かれている。そのような状況の中、車両やトンネル、橋りょうの老朽化による更新費用の確保をはじめ、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの問題を抱えている。

図表 1-38 地域鉄道の輸送人員の推移



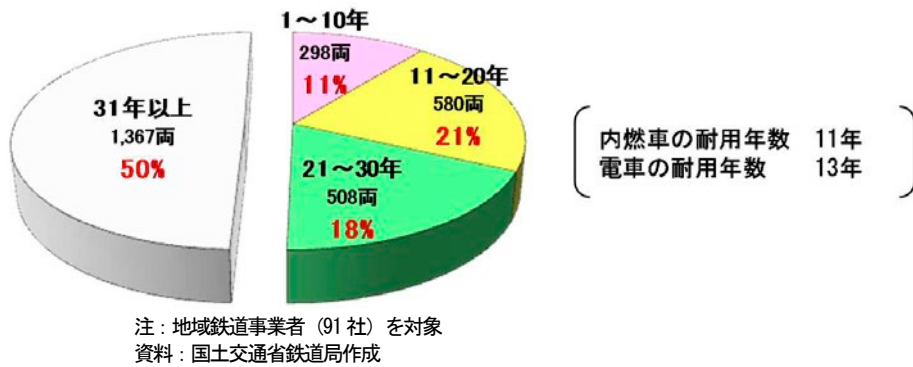
注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社  
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表 1-39 地域鉄道の鉄軌道部門社員数の推移

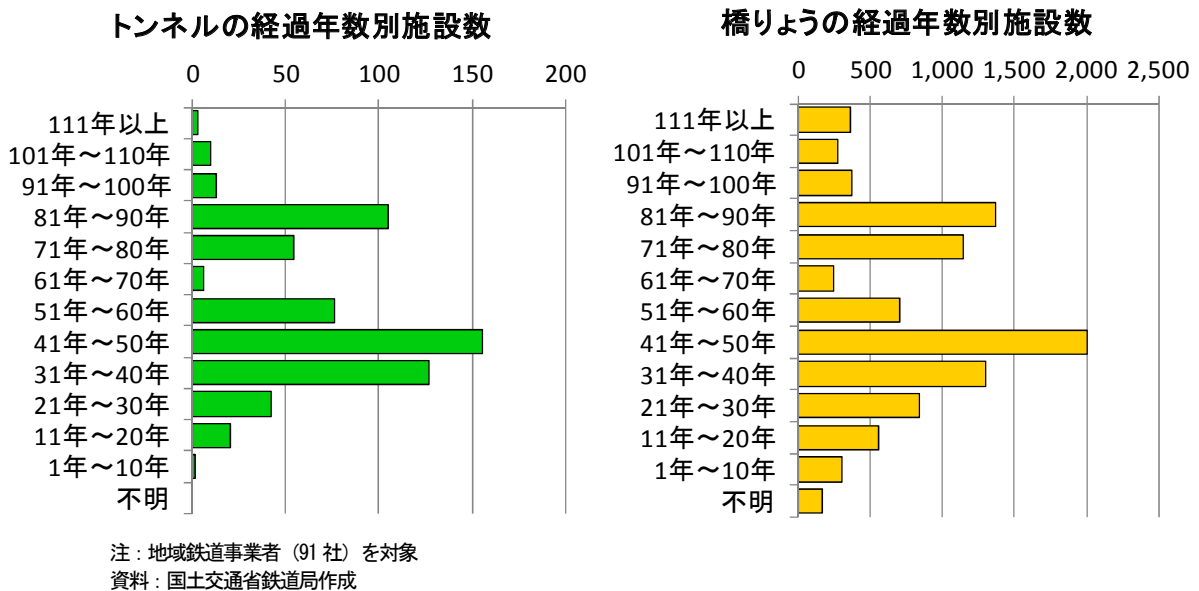


注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社  
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表 1-40 地域鉄道の鉄道車両の車齢 (2013 年度末実績)



図表 1-41 地域鉄道の施設の現状 (トンネル・橋りょうの経過年数) (2013 年度末実績)

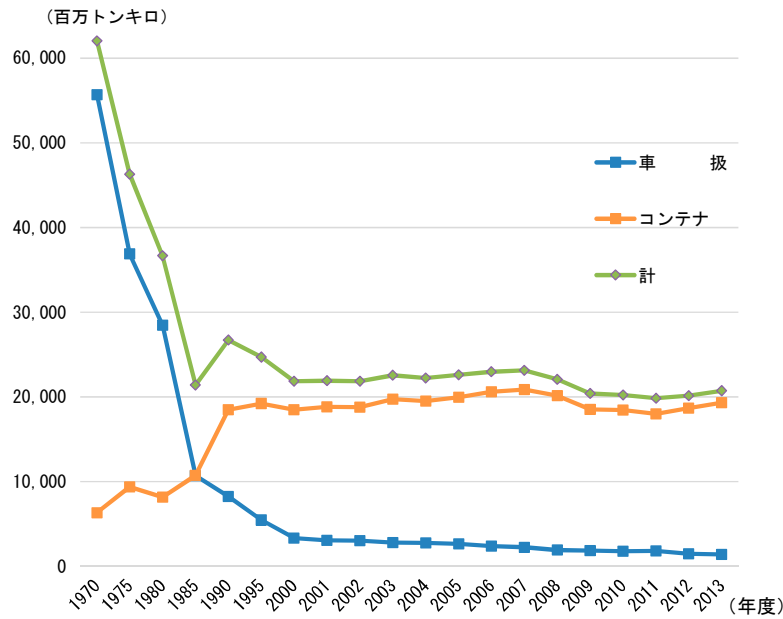


#### (4) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで輸送量が大きく減少した。我が国における鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送と車扱輸送の2つに大別することができるが、車扱については、コンテナ輸送への転換等により1990年頃まで急激に輸送量が減少したものの、コンテナ輸送は1980年代末期から伸びを見せ、その後はほぼ横ばいの状態が続いていた。2008年度のリーマンショックや2011年度の東日本大震災の影響により輸送量が減少したが、2013年度には、消費税増税の駆け込み需要やトラックドライバーの不足等の影響もあり、輸送量の改善が見られる。



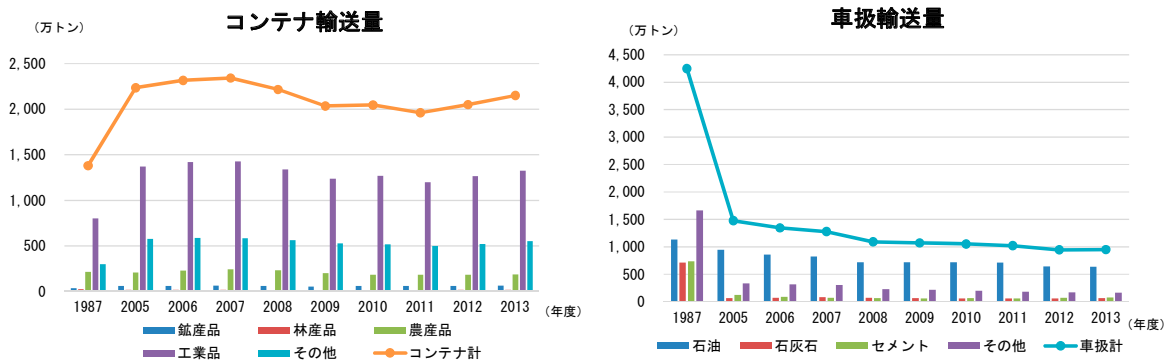
図表 1-42 JR 貨物輸送トンキロの推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

物資別輸送量については、コンテナ輸送においては工業品の割合が多く、車扱輸送においては石油の割合が多くなっており、各物資の輸送量に占める割合は近年横ばいの傾向にある。

図表 1-43 貨物主要物資別輸送量の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

### 第3節 自動車交通サービスの状況

#### (1) 総論

我が国の自動車運送事業の輸送人員は、2011年度でバス（約44億1,400万人）、タクシー（約15億2,793万人）となっており、バスの輸送人員は1980年代後半まで一貫して減少し、近年はほぼ横ばいの傾向、タクシーの輸送人員は、長期的に減少傾向にある。他方、貨物輸送量は、営業用トラックが約29億8,950万トン（2013年度）となっており、1980年代後半まで急激に上昇し、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年はやや減少傾向にある。

我が国の自動車運送事業等の事業者数については、トラック（約6.3万）、バス（約0.6万）、タクシー（約5.4万）、自動車整備（約7.3万）となっており、事業者数については、タクシー、自動車販売業を除き、緩やかな増加傾向にある。また、事業者数の9割以上が中小事業者であり、経営者・従業員の高齢化が進展している。

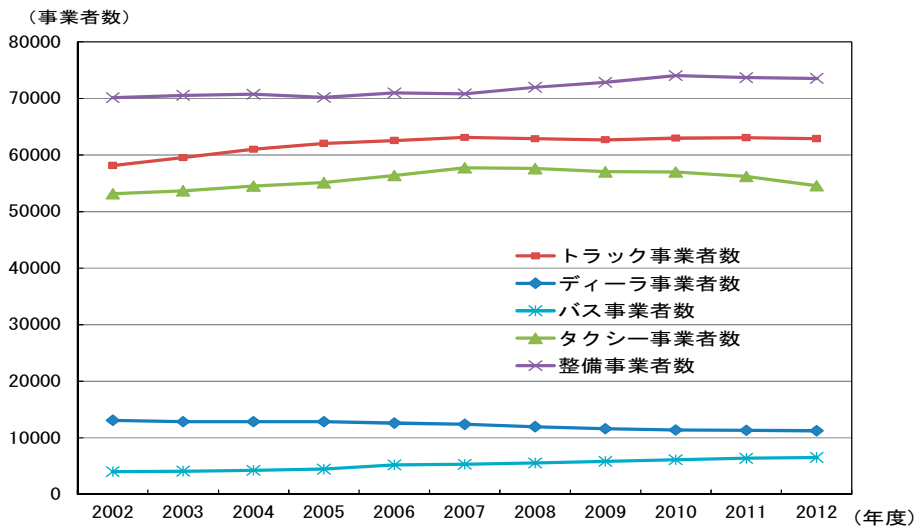
図表 1-44 各事業者の規模等

＜各事業者の規模等＞				＜中小事業者割合＞				
	事業者数	営業収入 (整備事業及び販売業においては売上高)	従業員数		トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備
トラック事業※1	6.3万 (2012年度)	14.9兆 (2011年度)	約140万 (2011年度)	事業者数	62,630	6,527	15,271	72,724
バス事業※2	0.6万 (2012年度)	1.4兆 (2012年度)	約17万 (2011年度)	中小事業者数	62,593 (※1)	6,283 (※2)	15,126 (※3)	71,247 (※4)
タクシー事業※3	5.4万 (2012年度)	1.7兆 (2011年度)	約41万 (2011年度)	中小事業者数の割合	99%	96%	99%	98%
整備事業※4	7.3万 (2012年度)	5.3兆 (2012年度)	約55万 (2012年度)					
自動車販売業※5	1.1万 (2012年度)	14.6兆 (2012年度)	約35万 (2012年度)					

資料：※1～※3 国土交通省自動車局作成  
 ※4 (一社)日本自動車整備振興会連合会「平成24年度版自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成  
 ※5 (一社)日本自動車整備振興会連合会及び(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べから国土交通省自動車局作成

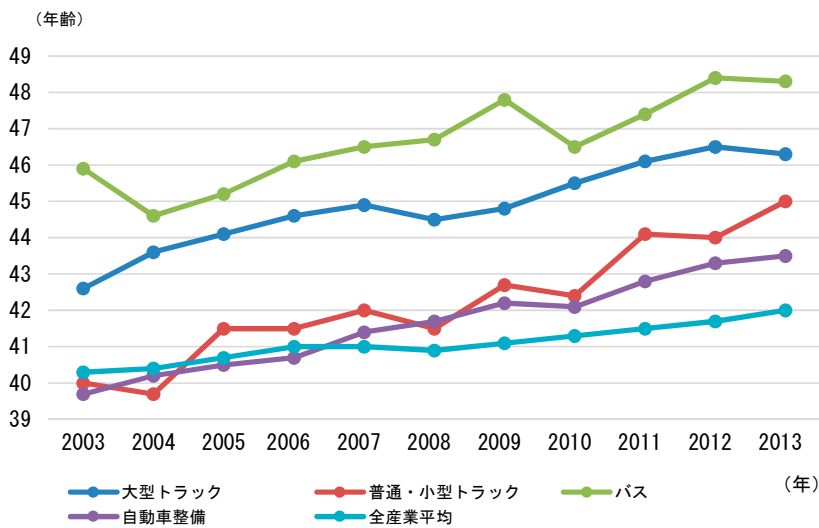
注：※1 車両数規模が500両以下の事業者数  
 ※2 資本金1億円以下の事業者数  
 ※3 資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数  
 ※4 従業員数が300人以下の事業者数  
 資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成25年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表 1-45 自動車関連事業者数の推移



資料：(一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表 1-46 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等（トラック事業、バス事業及びタクシー事業並びにこれらの事業の安全確保に貢献する自動車整備業）は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。

しかしながら、自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか2%程度に留まっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。

図表 1-47 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2012年度)	34万人 (2012年度)	83万人 (2014年)	40万人 (2014年)	—
(女性比率)	1.4% (2013年度)	2.3% (2012年度)	2.4% (2014年)	1.2% (2014年)	42.9% (2014年)
平均年齢	48.5歳 (2014年)	58.6歳 (2014年)	46.5歳 (2014年)	43.8歳 (2014年)	42.1歳 (2014年)
労働時間	208時間 (2014年)	192時間 (2014年)	216時間 (2014年)	187時間 (2014年)	177時間 (2014年)
年間所得額	455万円 (2014年)	301万円 (2014年)	424万円 (2014年)	405万円 (2014年)	480万円 (2014年)

注1：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注2：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注3：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

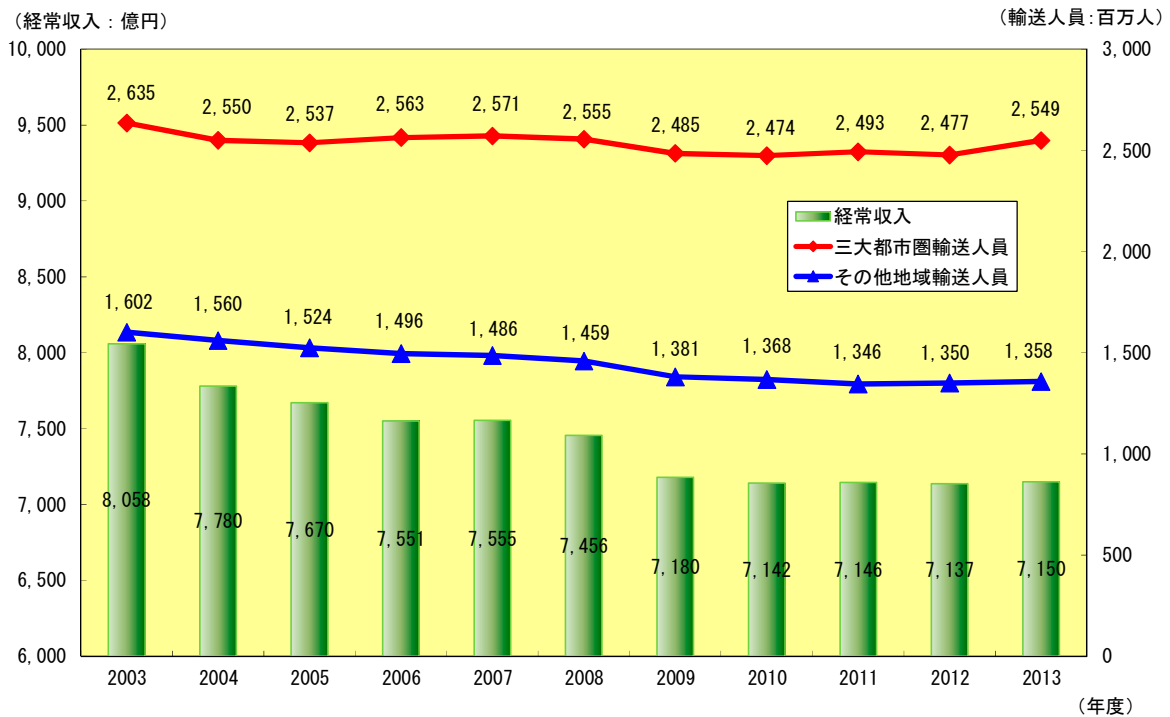
(2) バス

a. 乗合バス

① 一般路線バス

一般路線バスの輸送人員及び収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化やモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により、依然として地方部を中心に輸送需要が減少しており、また、景気が低迷する中で、一般路線バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている。

図表 1-48 一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



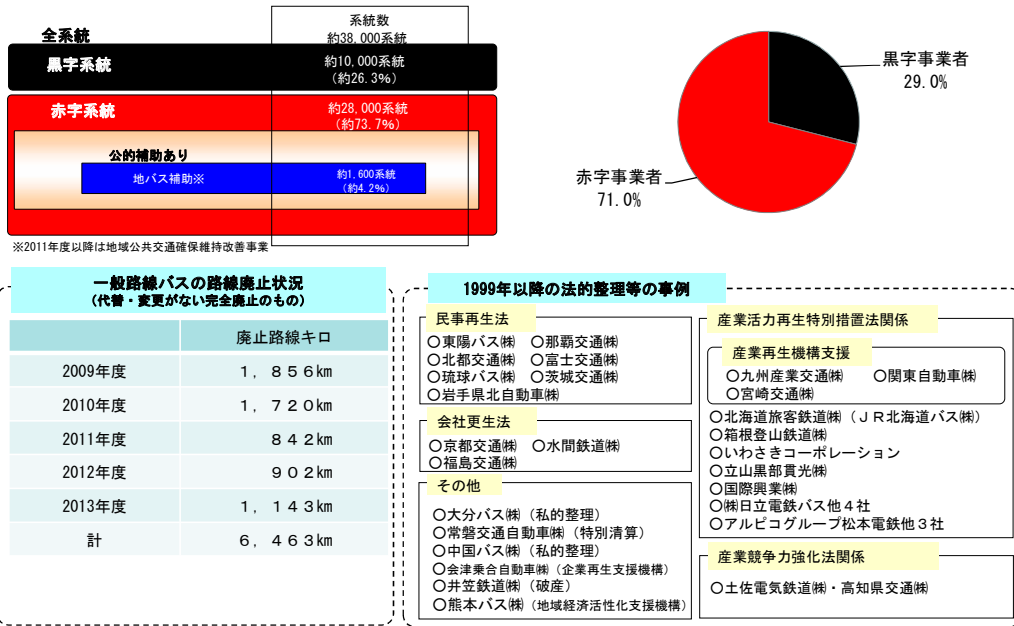
注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料：国土交通省自動車局作成

輸送人員が減少する中で、地方における一般路線バス事業者の状況は厳しく、一般路線バス事業者が運行する約4分の3の系統が赤字系統であり、事業者全体としても約4分の3が赤字事業者となっている。これに伴い、一般路線バスの路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者の経営破綻も各地で起きている。

図表 1-49 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

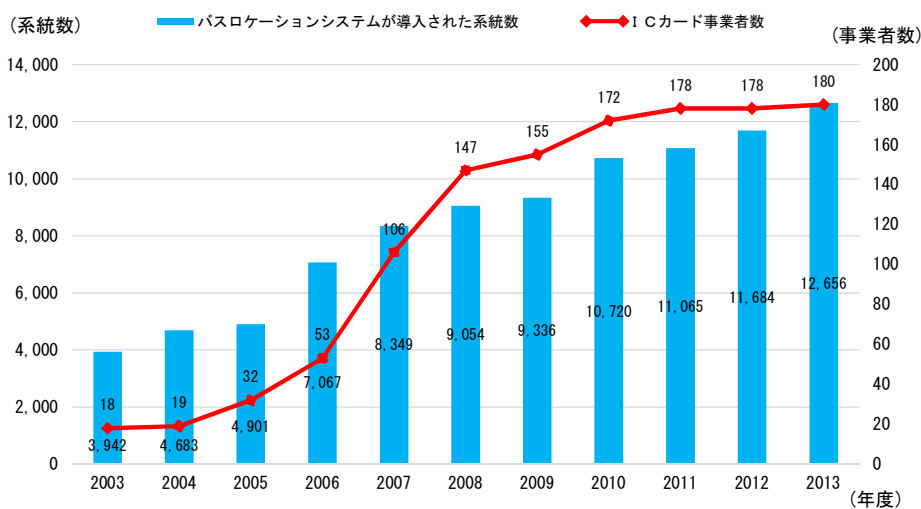


資料：国土交通省総合政策局作成

一般路線バスによるバス交通は、自家用車の増大がもたらした渋滞などの道路交通問題や環境問題を軽減するとともに、高齢化社会の到来に備え交通弱者にも配慮した交通手段として認知されている。しかしながら、近年のバス利用者数は下げ止まりの状況であり、バスの利便性向上への取組は着実に進められているところであるが、バス停の環境、バス待ちのイライラ、円滑な乗降手続き、情報提供のあり方など、更なる利便性の向上に向けた課題が残っている。

そうした課題を踏まえ、バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系 IC<sup>1</sup>カードの導入をはじめ、バスロケーションシステム(無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム)が全国で進められているところである。

図表 1-50 「バスロケーションシステムが導入された系統数」及び「ICカード事業者数」



【参考】全バス系統数：52,288系統(2012年度) 30両以上乗合バス事業者数：341者(2012年度)

資料：国土交通省自動車局作成

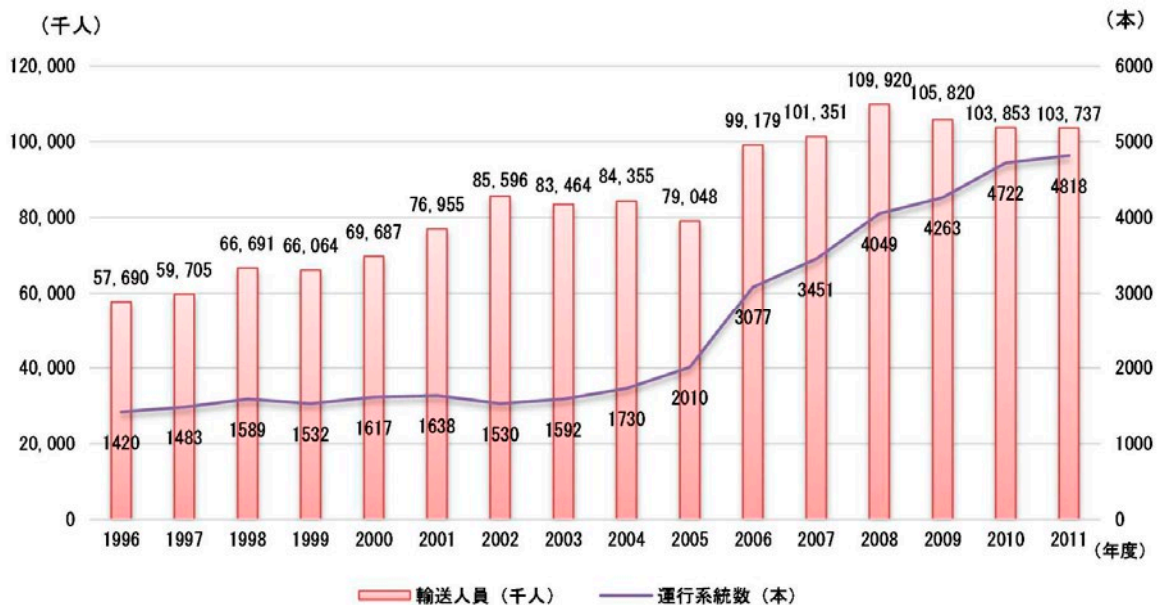
<sup>1</sup> Integrated Circuit (集積回路) の略

② 高速バス

長期にわたり輸送人員の減少傾向が続く一般路線バスとは対照的に、高速バスはきめ細やかなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させ、地域間交流を支えるとともに、近年では外国人旅行者による利用も広がりつつある。(他の交通機関との運賃比較については、図表 1-96 を参照)

なお、高速バスについては、2012年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、2013年4月に「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を策定し、2013・2014年の2年間にわたり、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化や交替運転者の配置基準の設定等の措置が行われた。

図表 1-51 高速バスの輸送人員及び系統数の推移



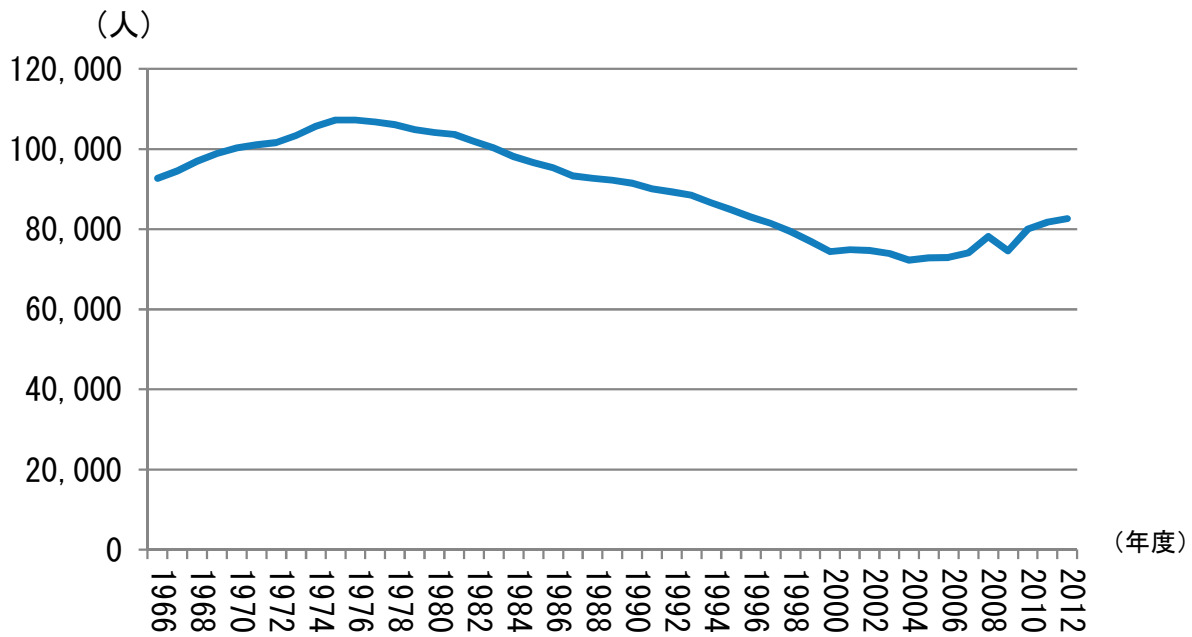
資料：国土交通省総合政策局作成

③ 乗合バス事業者

乗合バス事業者数は2013年度時点で1,991事業者となっており、そのうちの民営事業者の94.5%が資本金1億円以下の中小企業となっている。

バス事業の運転者数については、ここ数年は一時的に増加しているが、乗合バス事業の運転者は、長期的には減少傾向にあり、将来的には地域の足を支える生活路線を現行の水準で維持していくことも困難となる事態が危惧されるに至っている。

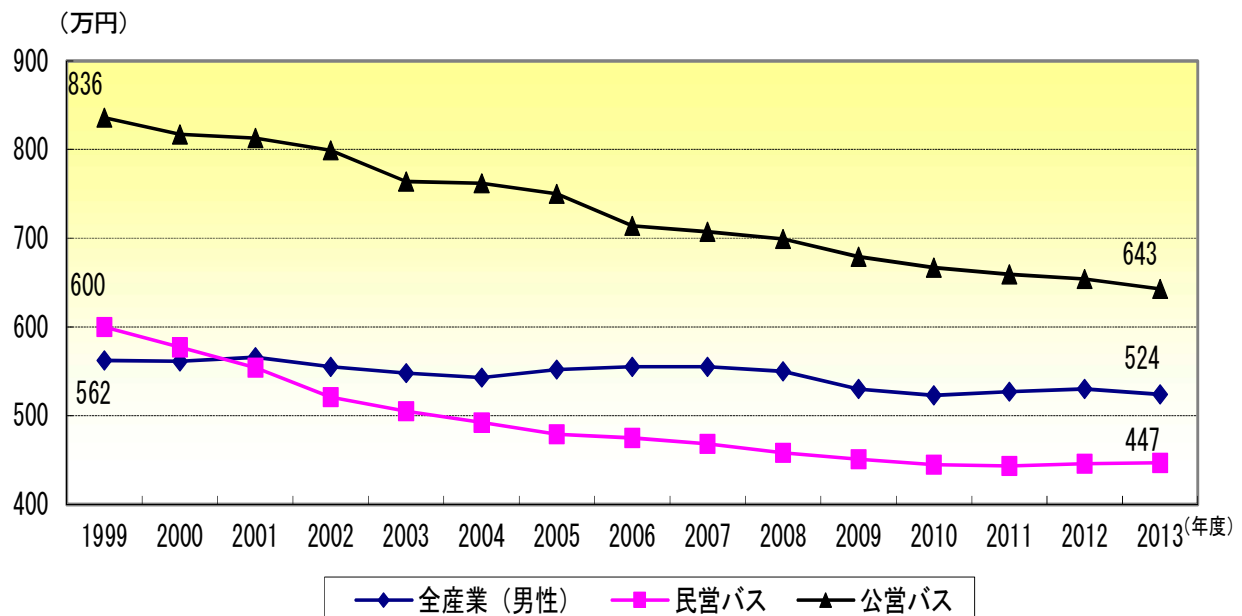
図表 1-52 乗合バス運転者数の推移



資料：国土交通省自動車局作成

なお、乗合バス事業においては、輸送人員の減少等による収入減を人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業従事者の年収は全産業男性平均を大きく下回っている。

図表 1-53 バス事業（運輸部門）の年間所得の状況



注1：バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2：年間所得＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局作成

きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

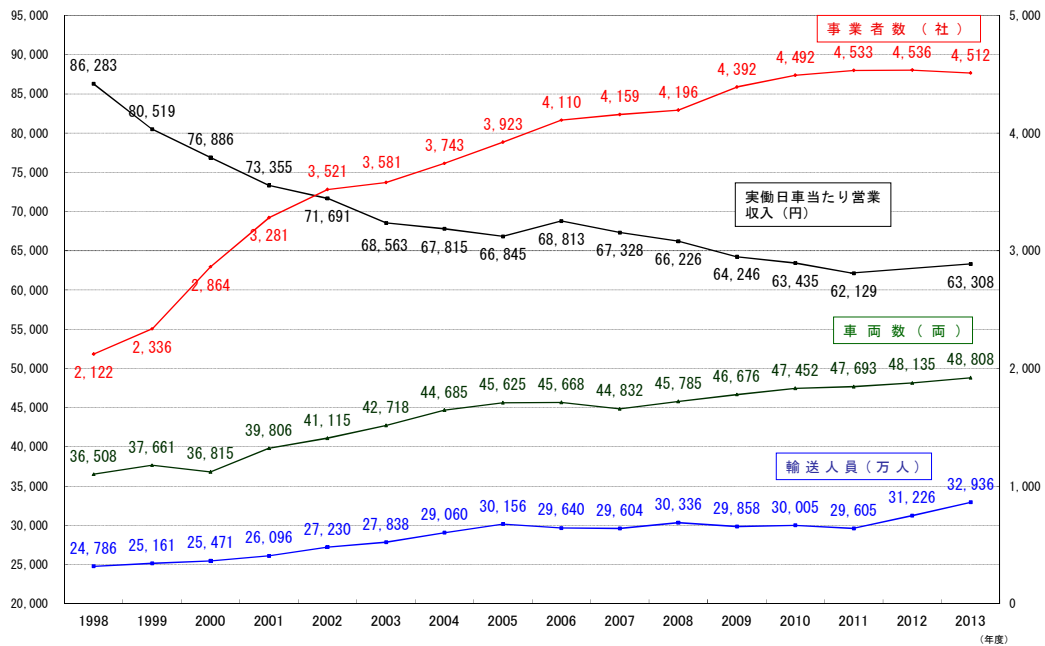
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」及び「国土交通省自動車局調べ」から国土交通省自動車局作成

b. 貸切バス

貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少しており、加えて、燃料費の高騰等の要因もあり、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

なお、2013年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、安全運行に必要なコストを適正に運賃に反映させるための貸切バスの運賃制度の見直しを行い、2014年7月から本格的に適用している。

図表 1-54 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：2012年度の実働日車当たり営業収入については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。  
資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

(3) タクシー

タクシー事業については、バブル崩壊後、長期的に需要が減少傾向にあり、近年、他の輸送モードの旅客需要が回復している中、減少が続いている。

2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。

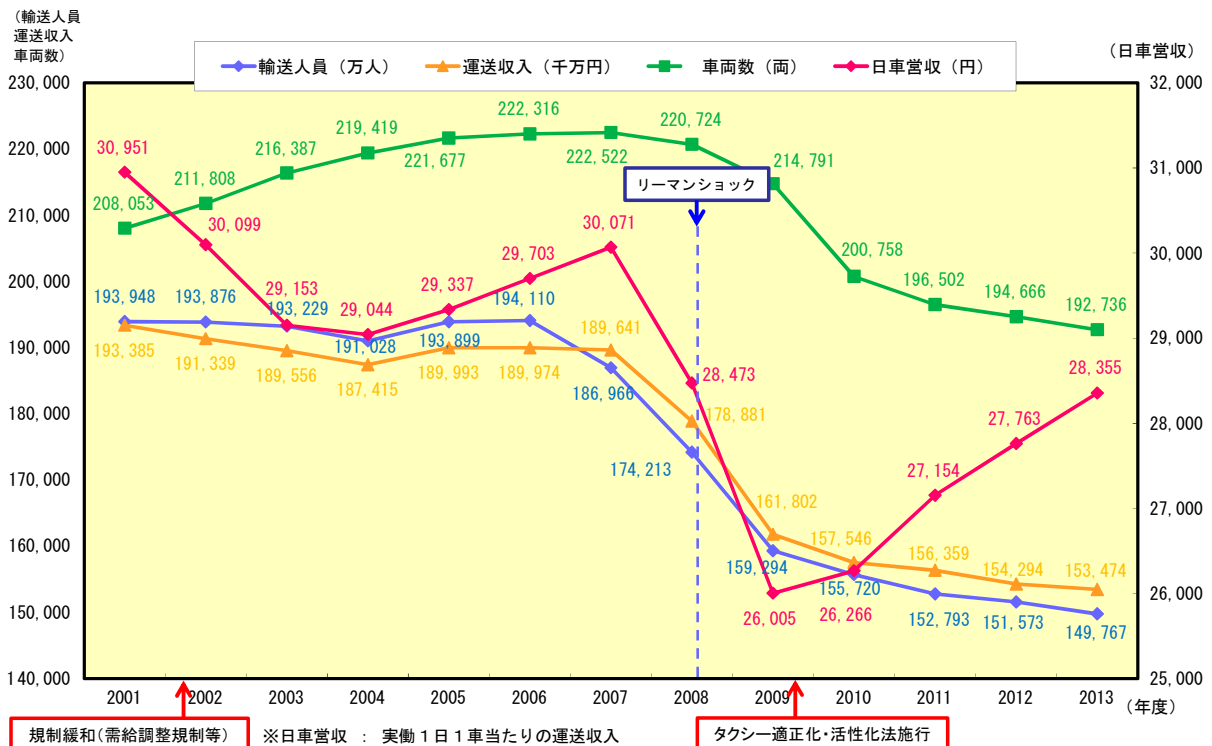
このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために2009年10月に施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、2013年の第185回臨時国会において、議員立法により改正され、2014年1月に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果、日車営収は増加傾向にあるが、引き続き輸送人員は減少傾向にあり、依然として厳しい事業環境となっている。

また、男性の年間所得平均をみると、全産業労働者の年間所得平均に比べて、タクシー運転者の年間所得平均はかなり低い水準にある。

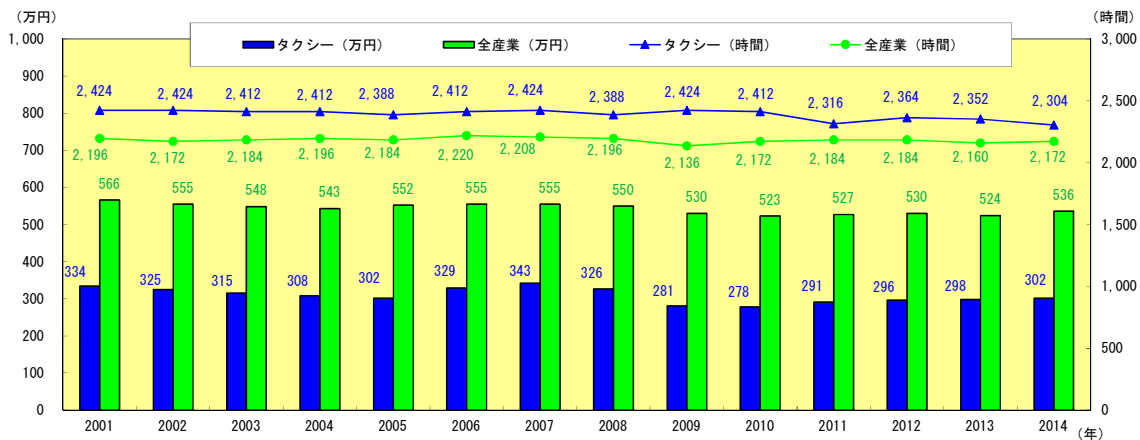


図表 1-55 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



規制緩和(需給調整規制等) ※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入  
 資料：国土交通省自動車局作成

図表 1-56 タクシー運転者と全産業労働者の年間所得、年間労働時間の推移 (男性)



注1：年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12+年間賞與其他特別給与額」により国土交通省が推計した値  
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。  
 年間賞與其他特別給与額＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

注2：年間労働時間＝「(所定内実労働時間数+超過実労働時間数)×12」により国土交通省が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働事業所の就業規則などで定められた所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注3：10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所に雇用される一般労働者（短時間労働者を除く）について集計したもの  
 注4：短時間労働者とは、同一事業所の一般の労働者より1日の所定労働時間が短い又は1日の所定労働時間が同じでも1週の所定労働日数が少ない者

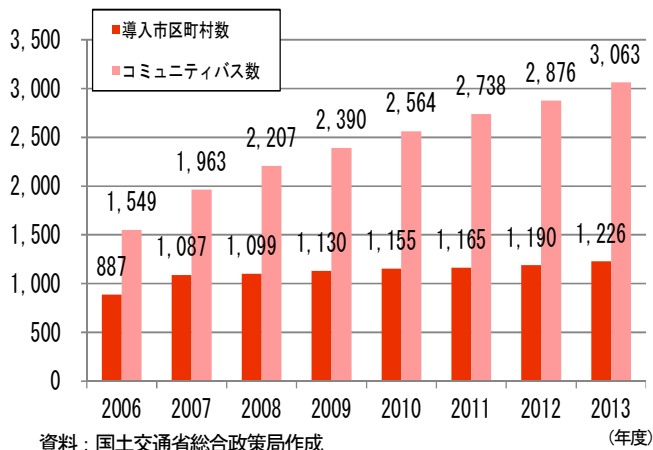
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局作成

#### (4) コミュニティバス・デマンド交通

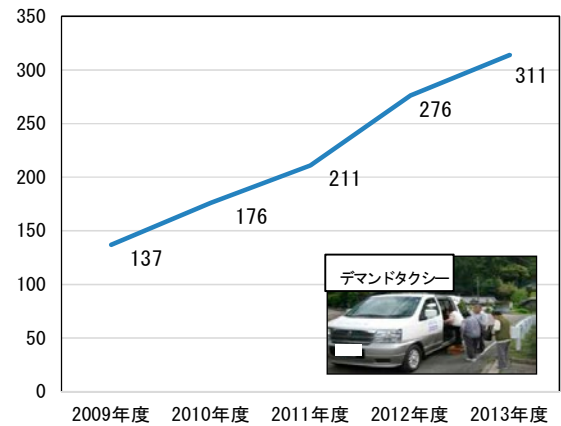
人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する手段として、コミュニティバス（交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス）やデマンド交通（利用者の要望に応じて、機動的にルートを変更したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進んでいる。

2013年には、全国で1,226市町村においてコミュニティバス、311市町村においてデマンドタクシーが導入されている。

図表 1-57 コミュニティバスの導入状況



図表 1-58 デマンドタクシー導入市町村数の推移



注1：乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合型の旅客運送サービスをいう。  
 注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。  
 資料：国土交通省総合政策局作成

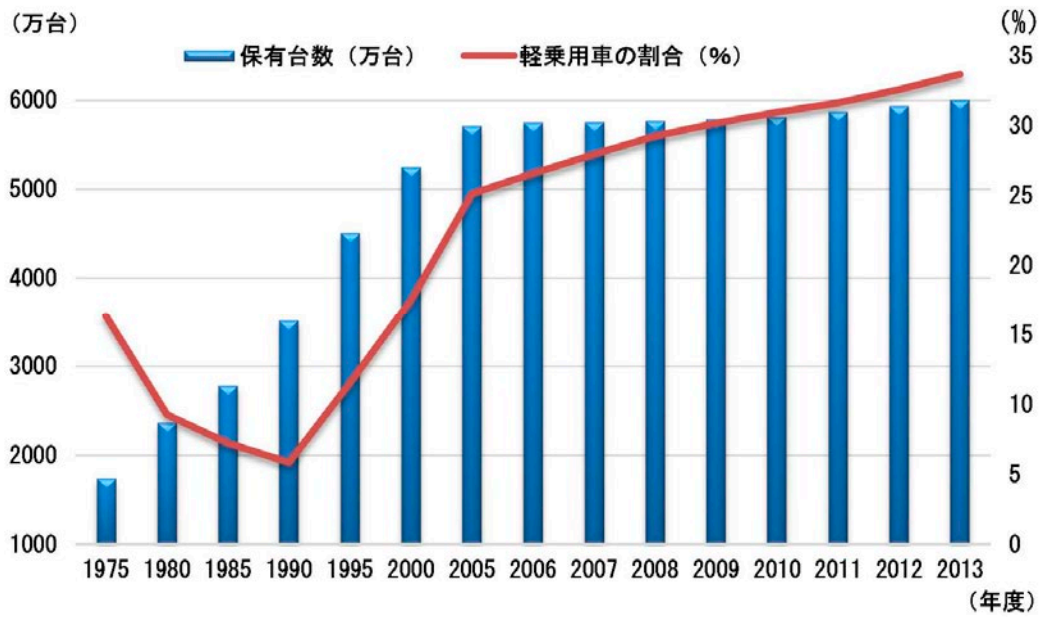
#### (5) マイカー

我が国の自家用乗用車の保有台数については、モータリゼーションの進展に伴い、1960年代後半から2005年にかけて急激に増加した。その後は長期にわたり微増の傾向にあり、2014年3月末時点で約6,000万台となっている。また、乗用車世帯保有率は2013年時点で約8割となっており、世帯当たりの普及台数については1996年に1世帯に1台時代を迎えた。

保有車種については、低価格で維持費も安い軽乗用車の保有台数が1990年代に入って以降一貫して増加してきている。全乗用車の保有台数における軽乗用車の割合は2013年時点で3割を越えており、スモール化志向が進展している。

また、乗用車複数保有率は2013年時点で約4割となっているが、各世帯における複数保有の組み合わせでは、軽乗用車同士の組み合わせが増加傾向にある一方、大型・中型車と軽乗用車との組み合わせは減少傾向にある。

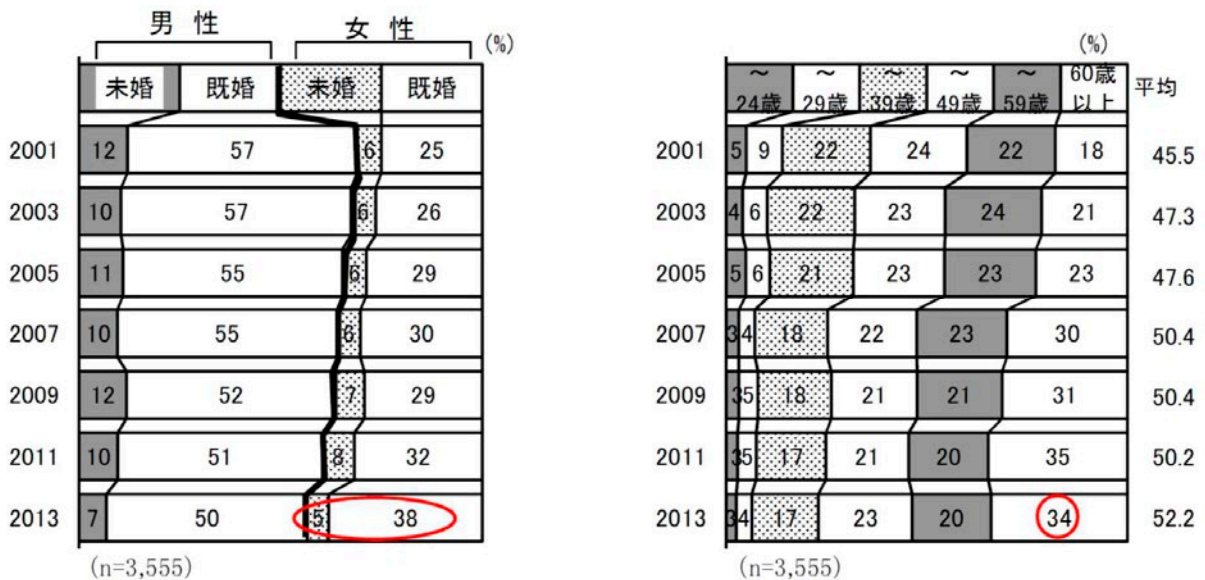
図表 1-59 乗用車の保有台数と軽乗用車の割合



資料：(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」、(一社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」から国土交通省総合政策局作成

乗用車ユーザー層については、引き続き、高齢層の割合が増加傾向にあるとともに、女性（特に既婚女性）の割合が大幅に増加してきている。

図表 1-60 主運転者性別・未既婚（左）と主運転者年齢（右）



資料：(一社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

自家用乗用車の使用用途については、近年「買物・用足し」の割合が増加してきているが、これは前述の乗用車ユーザー層における女性（特に既婚女性）の割合の増加の影響もあると考えられる。低価格で維持費も安い軽乗用車のニーズが高まっていることも考慮すると、自家用乗用車については、レジャー目的ではなく、生活のための移手段としての位置付けが高まってきていると言える。

図表 1-61 主運転者の主使用用途

(%)

	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し・他
2001	17	35	17	31
2003	17	33	16	34
2005	16	33	16	35
2007	15	33	14	37
2009	15	31	16	38
2011	14	32	14	40
2013	14	27	15	44

(n=3,523)

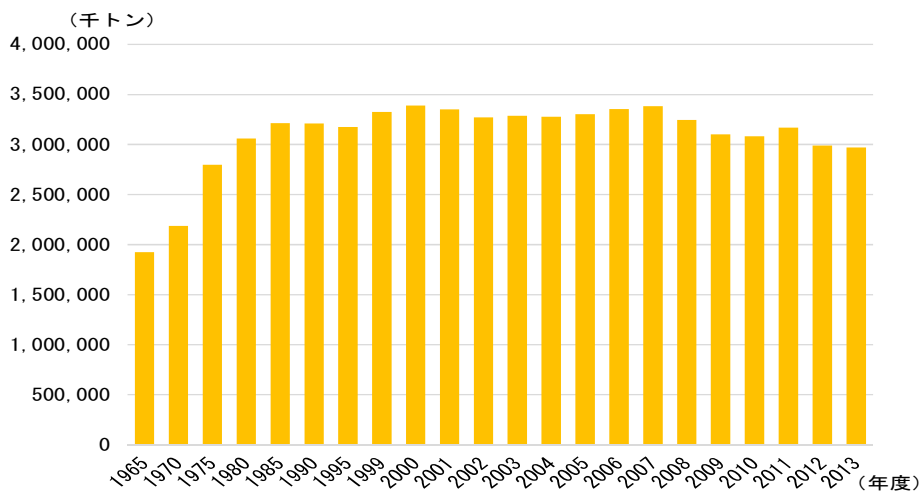
資料：(一社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

高齢の運転者による死亡事故の割合及び運転免許証の返納件数は増加傾向にあり、今後の我が国の高齢化の進展とそれに伴う高齢者数の増加の中で、特に地方都市を中心に公共交通の維持・活性化のニーズが高まっている。(第II部参照)

(6) トラック

トラックによる貨物輸送量(トン数)については、1980年代後半まで急激に上昇したものの、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年は国内全体の貨物輸送量の減少等を背景として、やや減少傾向にある。

図表 1-62 営業用トラックの輸送トン数の推移



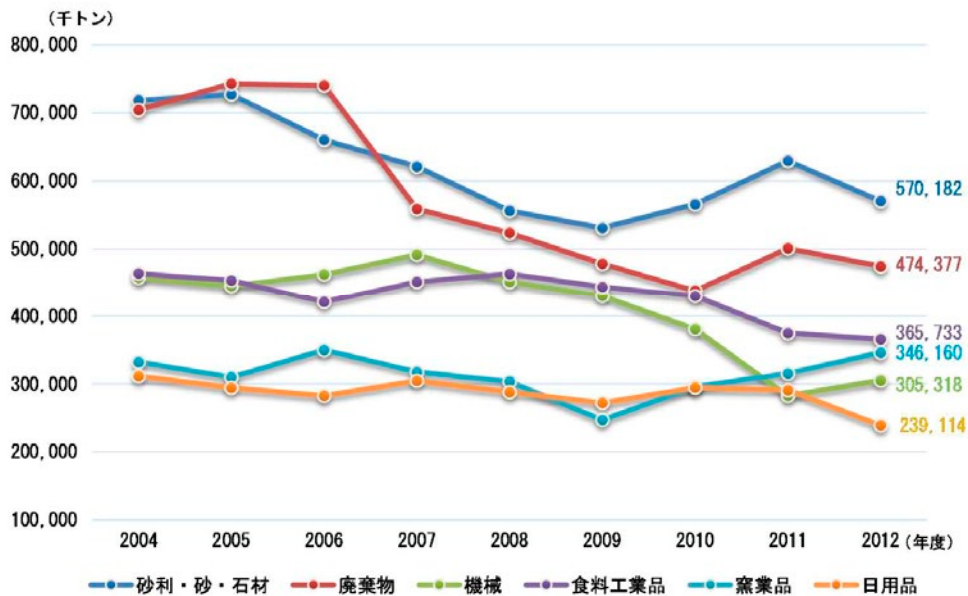
注：軽自動車は除く。

資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

主要品目別（トンベース）で見ると、砂利・砂・石材、廃棄物、食料工業品の輸送量が多いが、総じて減少傾向にある。

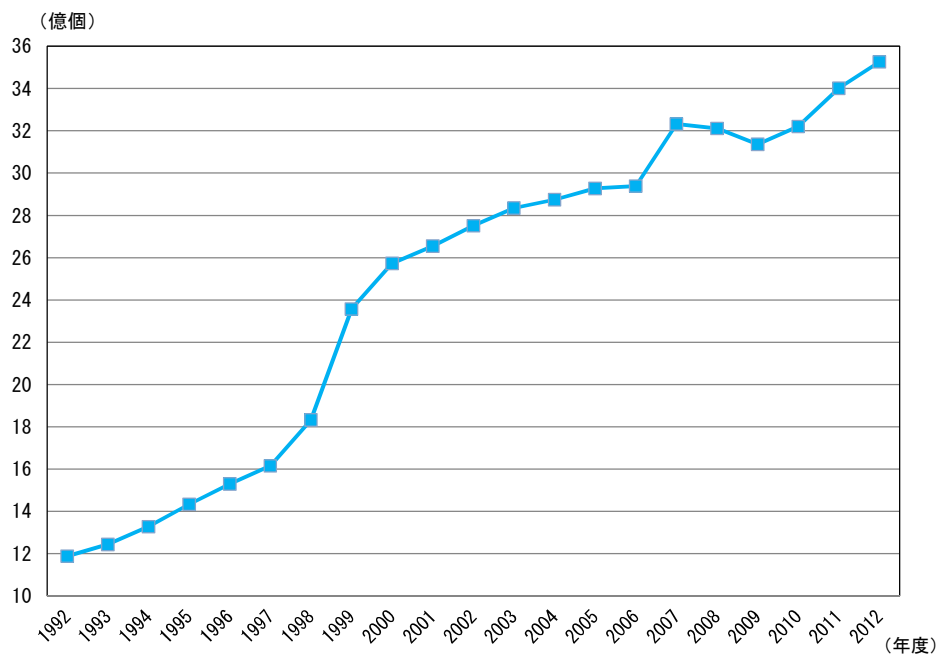
また、電子商取引(e コマース)市場などの拡大により、宅配便取扱個数が増加傾向にある。e コマース市場は直近5年間で約1.8倍の規模に拡大しており、同時期には宅配便の取扱件数も13%増加している。このように、対消費者向けの貨物輸送が増えている中で、受取人の不在等による再配達が増加しており、地域ごとに見ると取扱件数の2割について2回以上の配達が発生しているケースが多く見られる。

図表 1-63 主要品目別トラック輸送量



資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-64 宅配便取扱実績

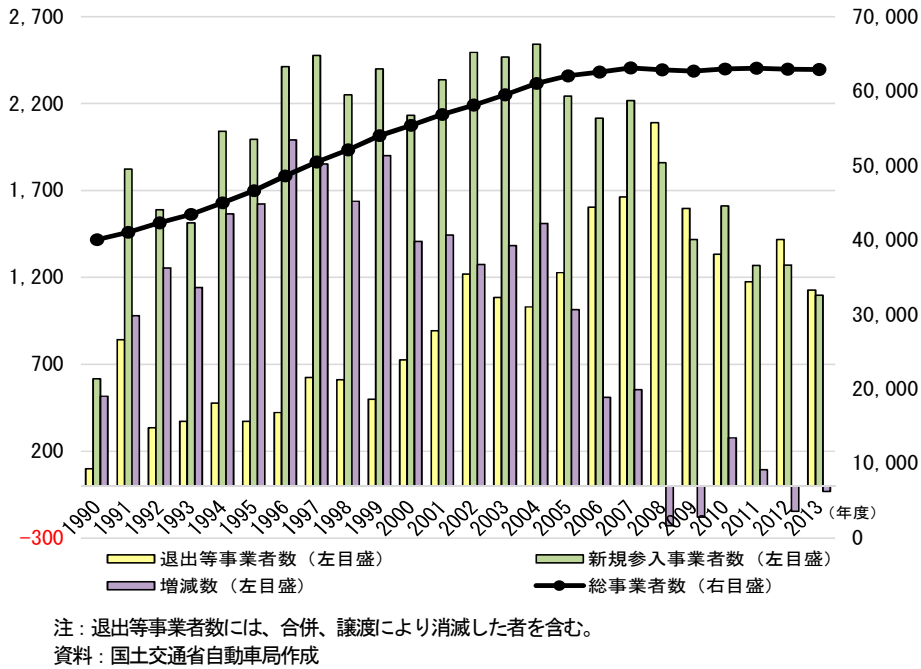


注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上。

資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

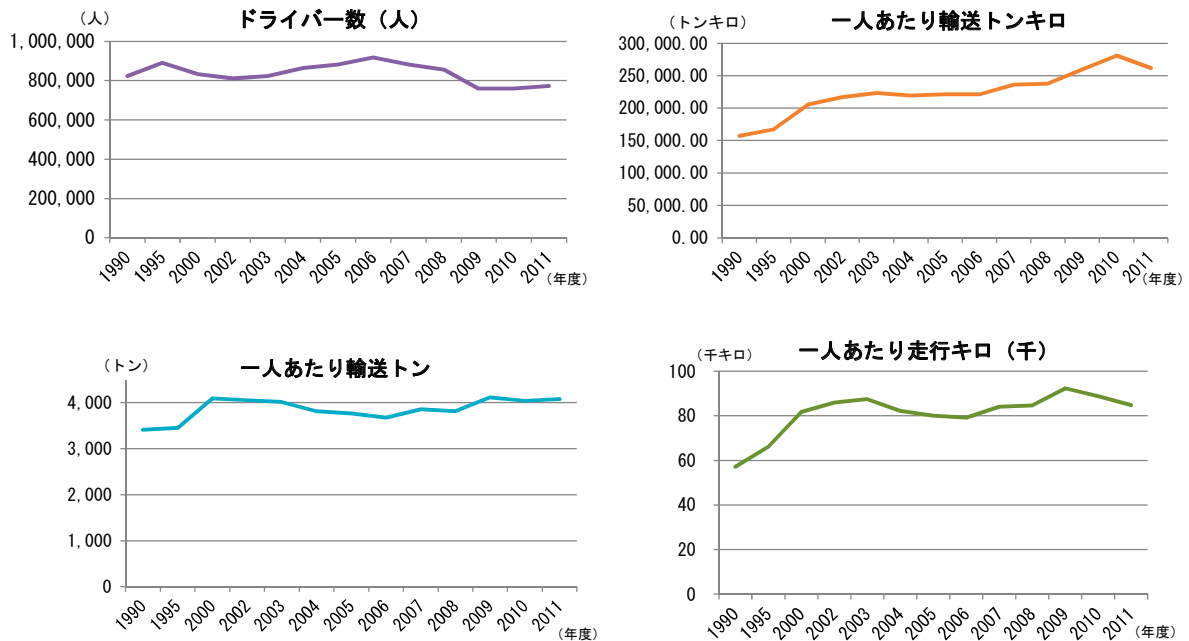
貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、2008年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗しており、事業者数は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

図表 1-65 貨物自動車運送事業者数の推移



また、トラックドライバー数は時系列で見ると、漸減又は横ばい傾向にあるが、ドライバー一人あたり走行キロは漸増傾向にある。

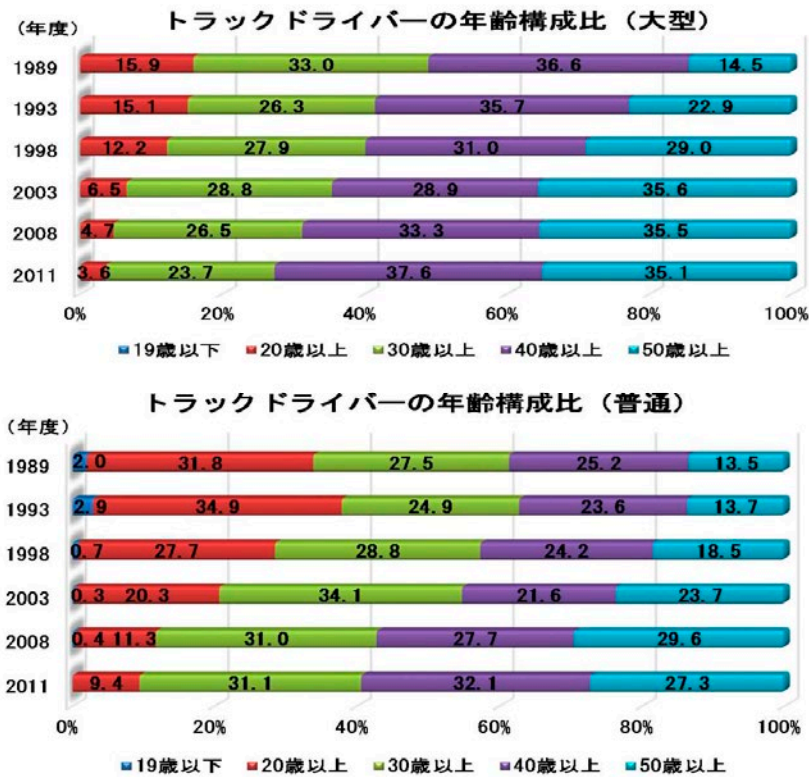
図表 1-66 トラックドライバー数と貨物輸送量等



資料：「自動車輸送統計」、「数字で見る自動車 2013」等から国土交通省総合政策局作成

年齢構成についても、大型・中型を問わず高齢化が進んできており、特に30歳未満の割合が減少している。

図表 1-67 トラックドライバーの年齢構成比の推移

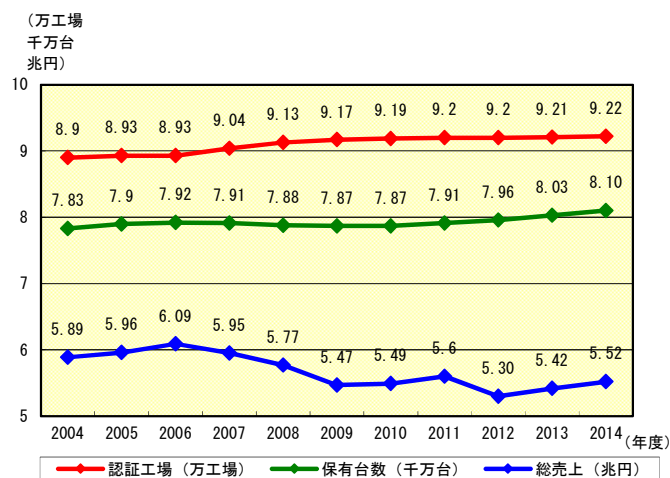


資料：(公社) 全日本トラック協会「企業物流とトラック輸送」

(7) 自動車整備

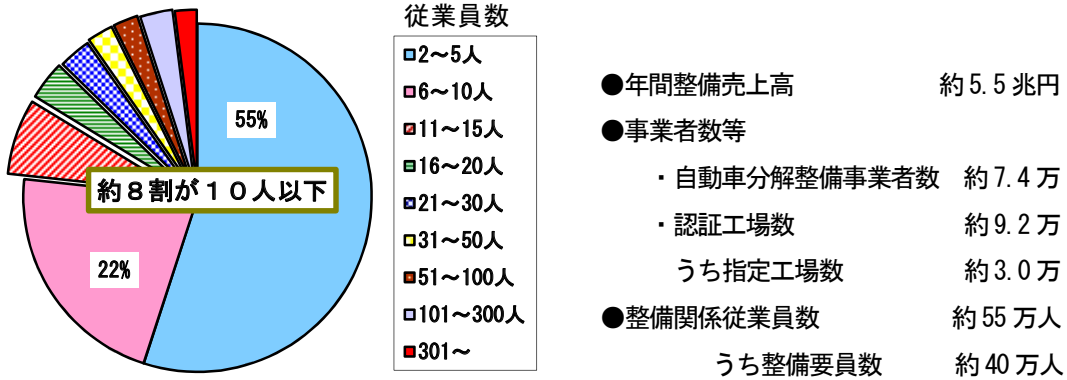
自動車整備事業においては、事業者数、工場数ともに増加傾向にあるが、従業員数10人以下の企業が約8割を占めるなど、ほとんどが中小零細企業となっている。

図表 1-68 年間整備売上高等の推移



注：工場数、保有車両数は各年度末時点（2014年度の工場数は2015年2月、保有台数は2015年1月末時点）。総売上は各年6月時点。  
資料：(一社) 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

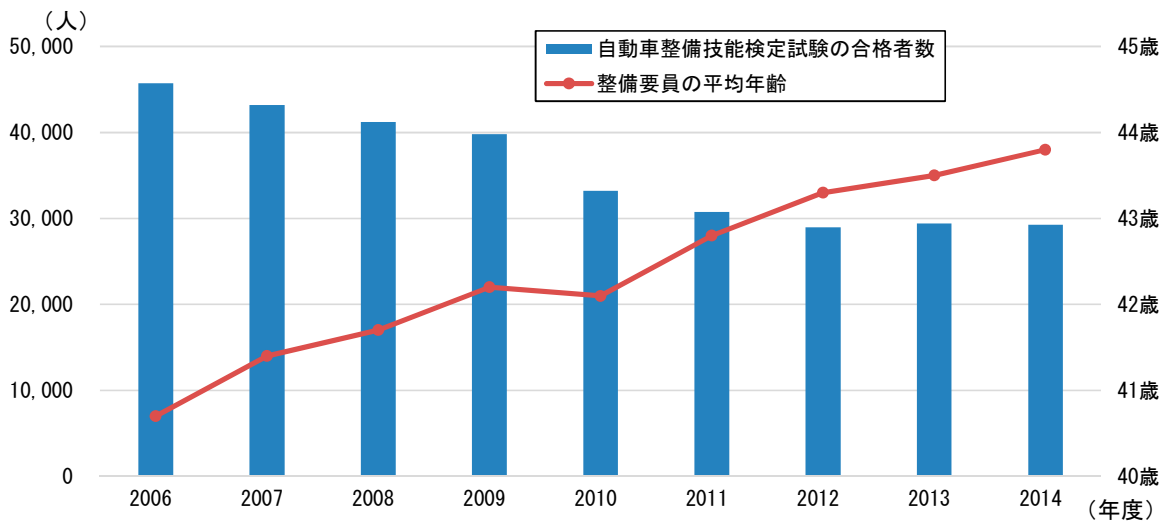
図表 1-69 従業員規模別事業者数 (2014年6月)



資料：(一社) 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」

自動車の安全・環境性能を使用過程において維持するためには、自動車の使用者が適切に点検整備を実施できるよう、自動車の整備について高度な技能と知識を備えた人材の確保が必要である。しかしながら、現在、自動車整備士を目指す若者が、整備士を養成する専門学校への進学者が過去10年で半減するなど大きく減少する一方で、整備要員の高齢化が進展しており、近い将来、クルマ社会の安全・安心を支える自動車整備業の人材の不足が顕在化するおそれが高い。

図表 1-70 自動車整備士技能検定試験の合格者数と整備要員の平均年齢



資料：(一社) 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

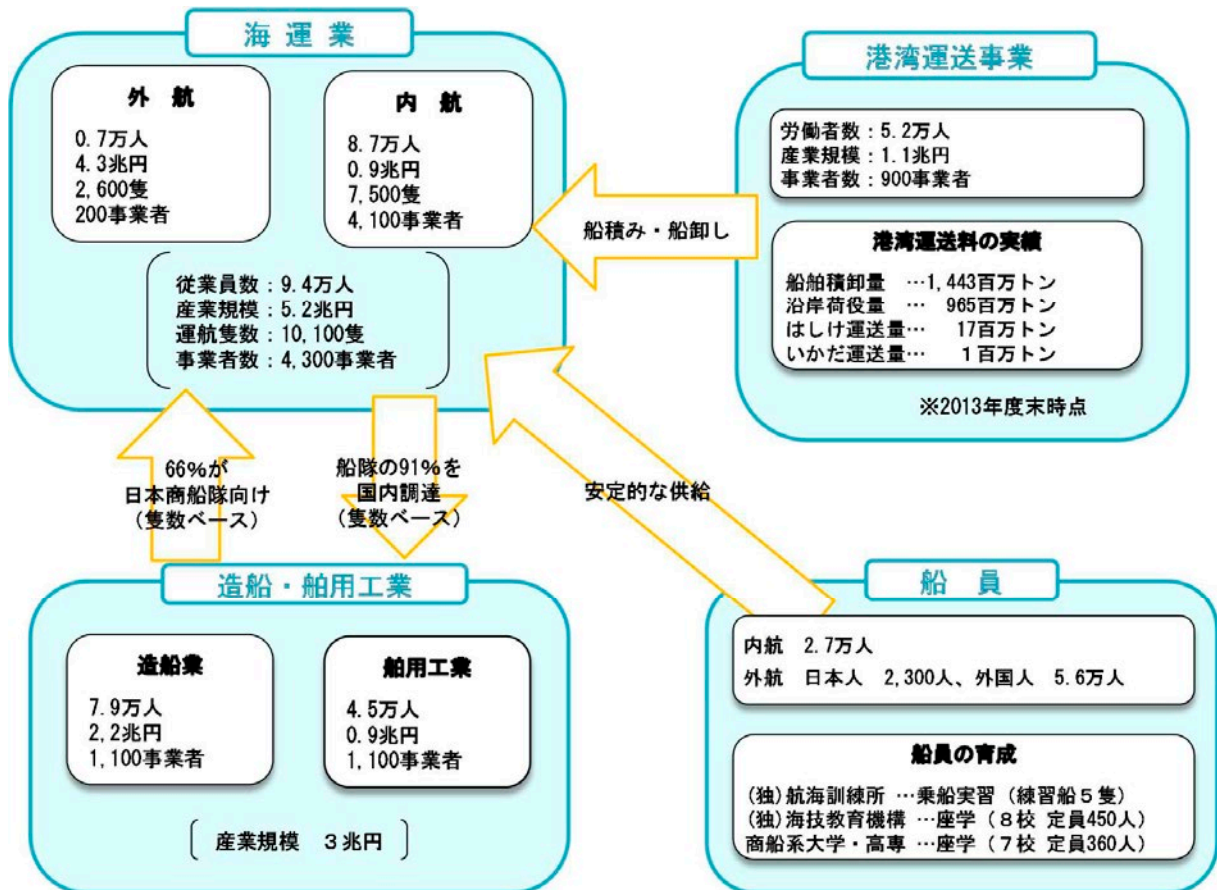


## 第4節 海上交通サービスの状況

### (1) 総論

我が国においては、貿易の99%を海上輸送が占め、国内貨物輸送の約4割（産業基幹物資の6～8割）を海上輸送に依存しており、海運は我が国の国民経済を支える基盤となっている。

図表 1-71 海事産業の構造及び規模（2014年度末時点）



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

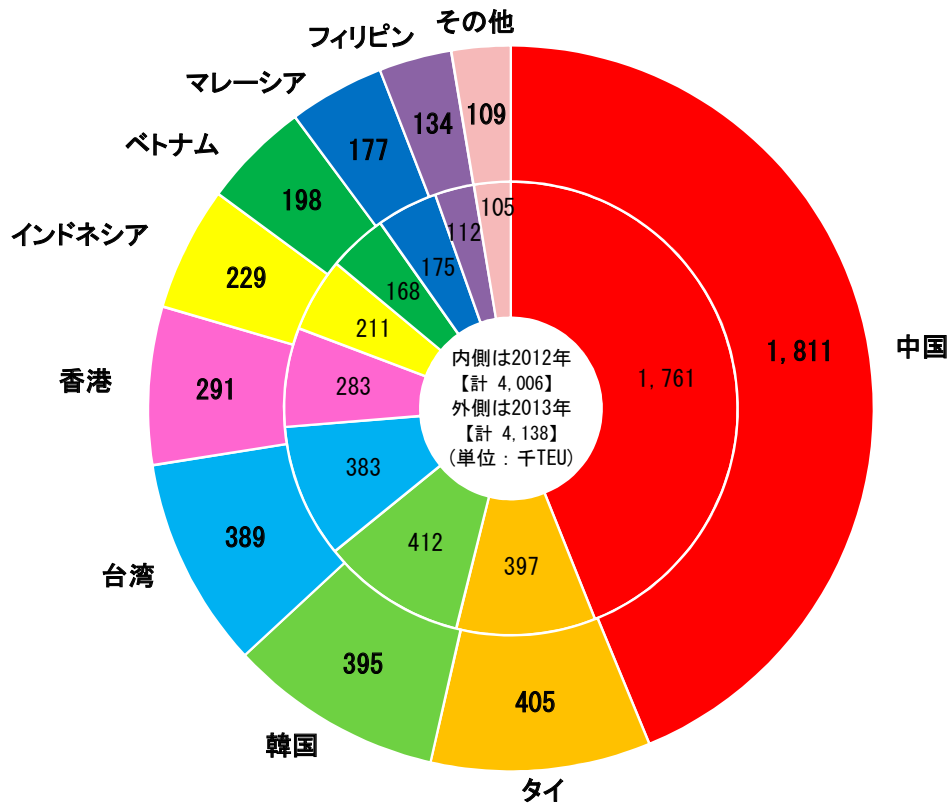
### (2) 外航海運

#### a. 貨物輸送

2013年の外航海運は、中国をはじめとする新興国における景気減速の動き、長引く欧州経済の低迷に伴う運賃市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により不安定な事業環境が続いたものの、米国を中心とした先進国の景気回復を背景に、全体的には海上荷動きが増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境は改善が見られた。

2013年のアジア域内の我が国発着貨物を見ると、輸出入ともに前年を上回り、発着合計で4,138千TEU(対前年比約3.3%増)であり、日中間が5割弱を占めている。

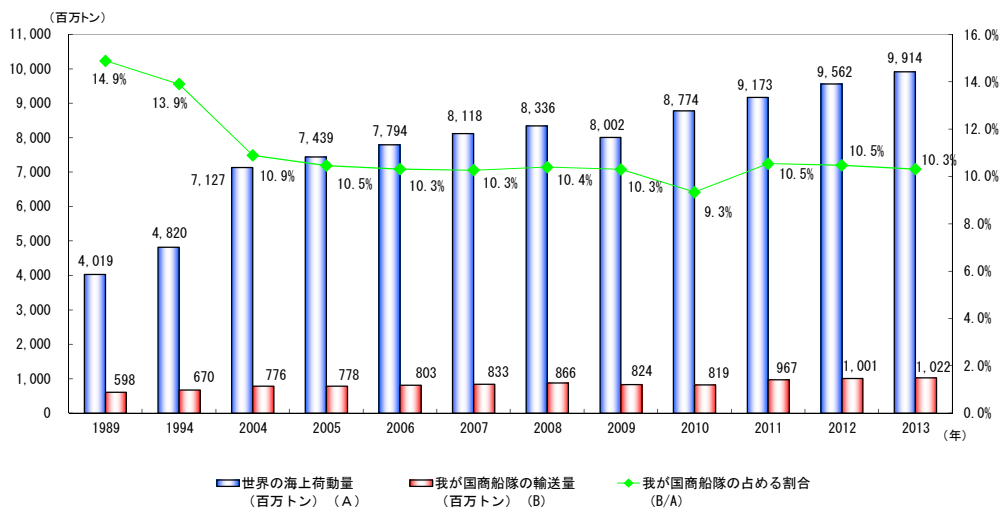
図表 1-72 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



資料：「Marine Net」から国土交通省総合政策局作成

我が国商船隊（我が国外航海運事業者が運航している船舶。2013年時点で約200社）による輸送量は、輸出入・三国間輸送の合計で1,022百万トン（2013年）であり、世界の海上荷動量に占める割合は、10.3%となっている。

図表 1-73 世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合



注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2013年の値は推計値）

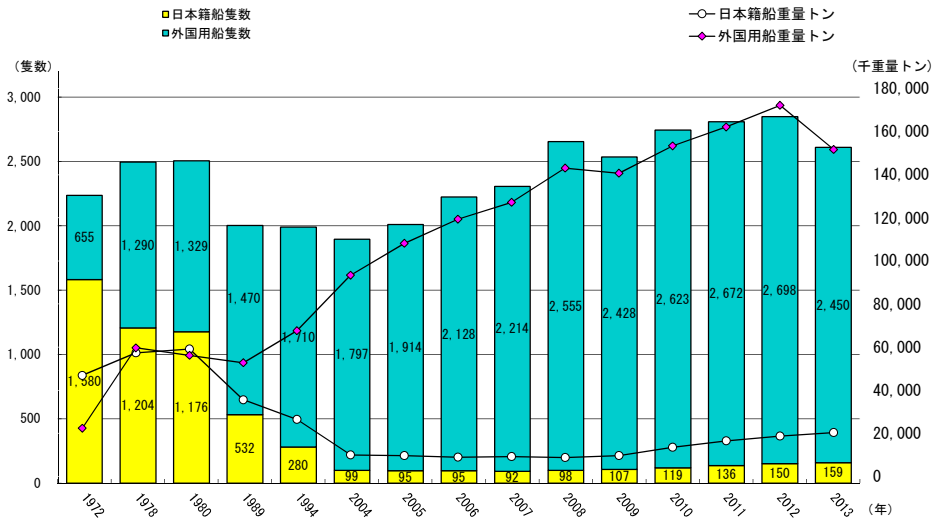
注2：2013年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料：国土交通省海事局作成

2013年の我が国商船隊の船腹量は、2,609隻(前年より239隻減)となった。我が国商船隊のうち日本籍船は159隻(前年より9隻増)であり、全体の6.1%となっている。また、外国用船については2,450隻(前年より248隻減)となっている。

我が国商船隊を船籍国別に見ていくと、パナマ籍船が最も多く1,704隻(全体に対するシェア65.3%)など、いわゆる便宜置籍船がほとんどとなっている。

図表 1-74 日本商船隊の構成の変化

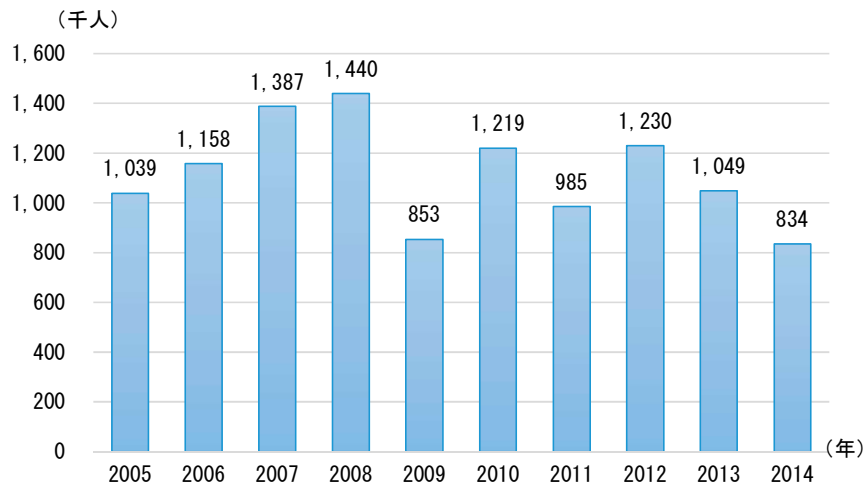


注：2013年6月末日現在  
資料：国土交通省海事局作成

b. 旅客輸送・クルーズ

我が国の外航旅客定期航路事業は、日韓、日中、日露間の航路があるが、2014年の日本人と外国人を合わせた利用者数は韓国の旅客船事故等の影響により83.4万人(対前年比21.5%減)となっている。そのうち日韓航路の利用者が96.6%を占め、外航旅客定期航路の利用者の大部分を占めている。

図表 1-75 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数

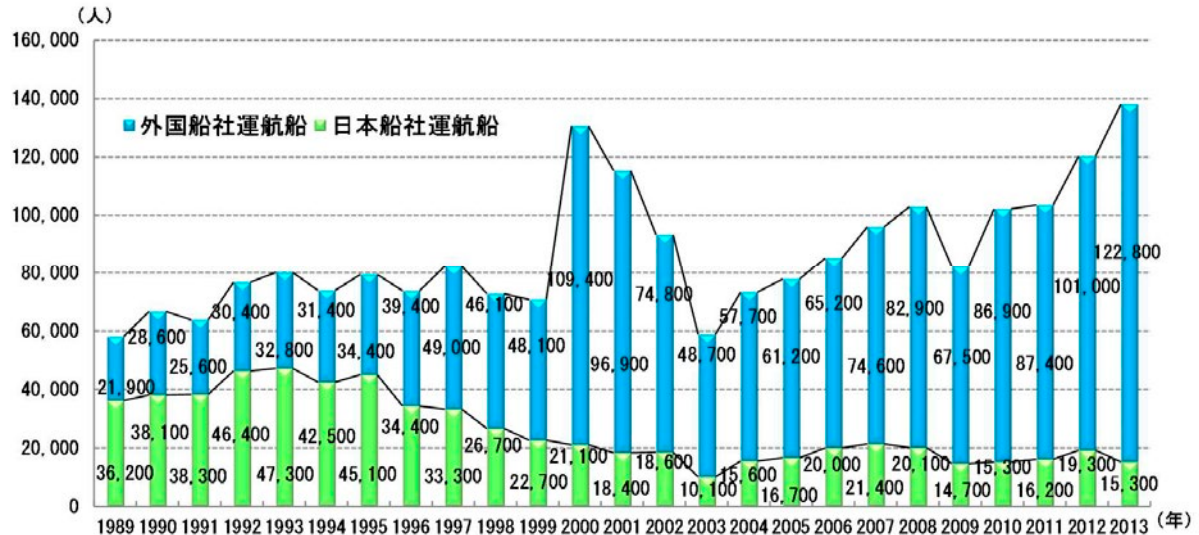


資料：国土交通省海事局作成

2012年の世界のクルーズ人口(各国におけるクルーズ船の乗客数)は、1990年の約4.9倍(約2,260万人)に増加したが、我が国のクルーズ人口は約22万人と、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。2013年の我が国のクルーズ人口は23.8万人(前年比9.9%増)となり、1989年に調査を始めて以来、最高となったものの、特にクルーズ先進国である米国と比較すると極めて少ない数値にとどまっております、近年もほぼ横ばいの状況が続いている。

2013年の我が国発着の外航クルーズ船の日本人の利用者については、13.8万人(前年比14.8%増)と過去最高となった。

図表 1-76 我が国発着の外航クルーズ船乗客数推移

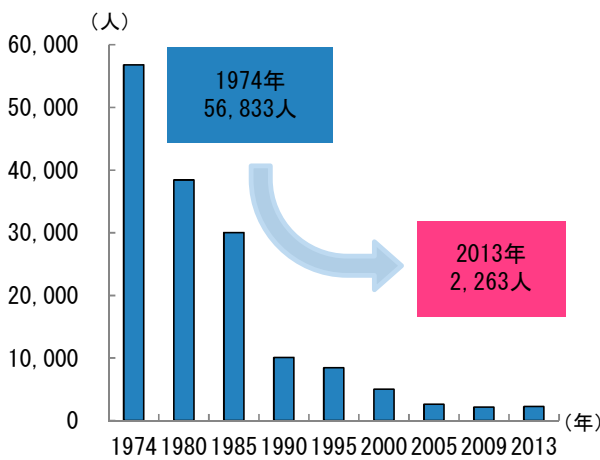


資料：国土交通省海事局作成

c. 船員

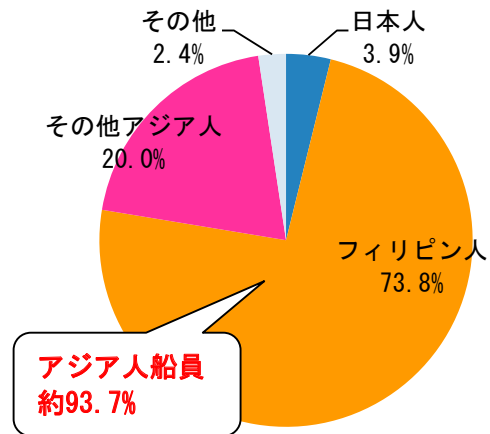
外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から約2,300人へと減少しており、現時点で、我が国外航商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表 1-77 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表 1-78 日本商船隊における国籍別船員比率



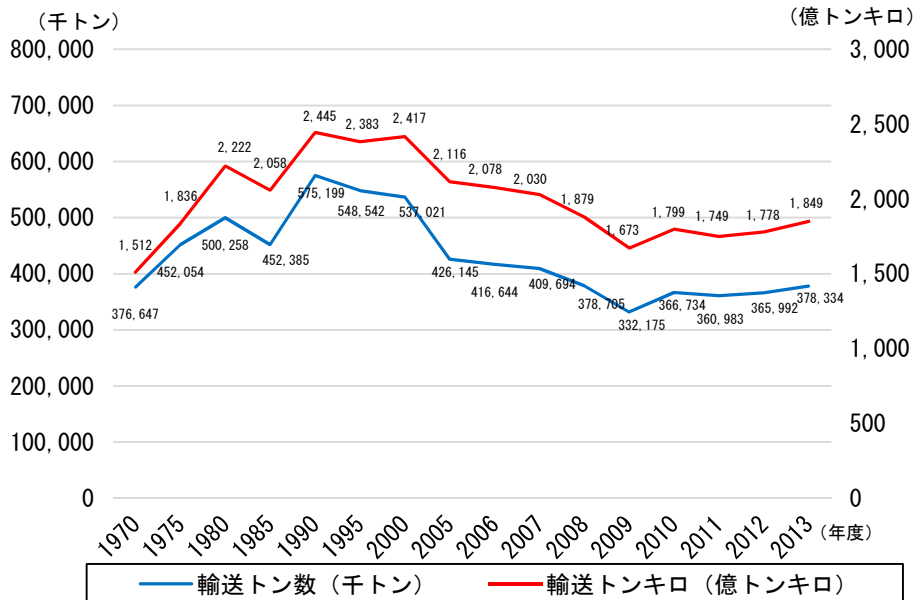
資料：全日本海員組合作成

(3) 内航海運

a. 貨物輸送

2013年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で4%増加している。

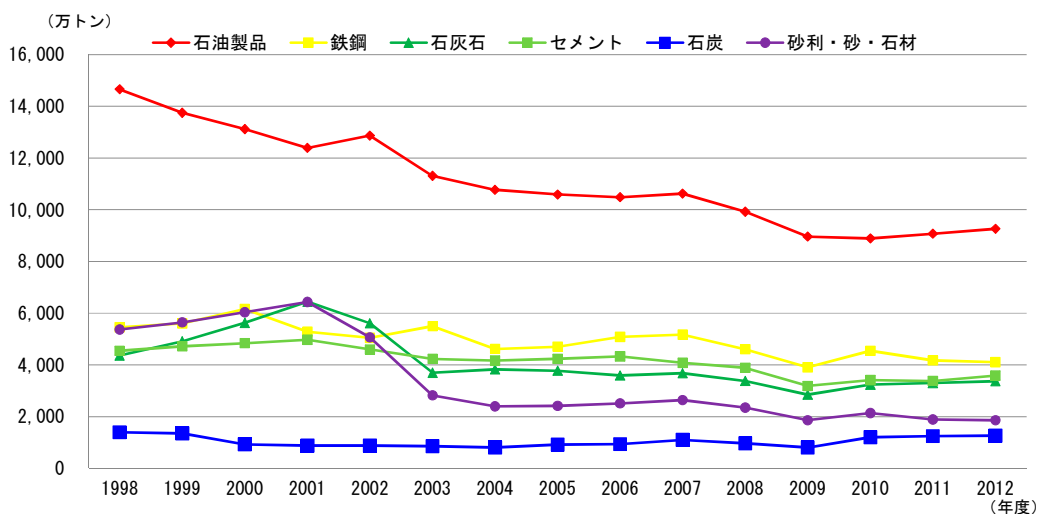
図表 1-79 内航貨物輸送量の推移



注：調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。  
資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

主要品目別（トンベース）では、2012年度の鉄鋼は前年度比で1.6%減、砂利・砂・石材は同1.2%減と減少しているものの、その他の品目については、石油製品は前年度比2.1%増、石灰石は同1.9%増、セメントは同6.3%増、石炭は同1.2%増、とほぼ横ばいから増加傾向となっている。

図表 1-80 主要品目別輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計年報」から国土交通省海事局作成

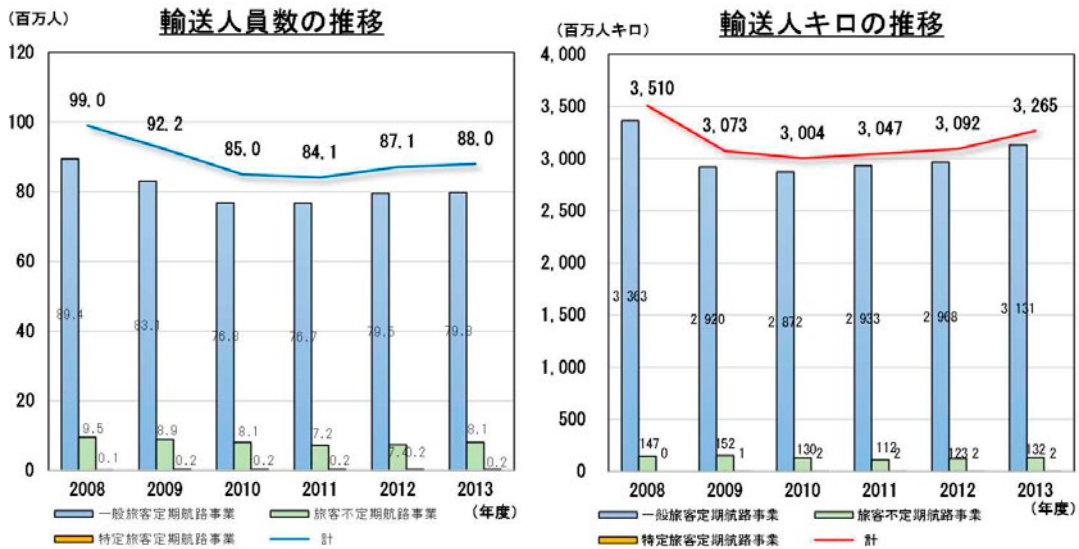
国内の海上貨物輸送を担う内航海運業者数は、2014年時点で3,641事業者（うち、休止事業者476者）であり、そのうち99.7%は、中小企業となっている。

内航海運業者の経営状況を見てみると、営業損益及び経常損益については、それぞれ営業利益率2.0%、経常利益率2.2%となっている。

b. 旅客輸送

国内旅客輸送の現状については、輸送人員及び輸送人キロともに2011年の東日本大震災以降は回復傾向にあり、2013年度においては、輸送人員は8,800万人、輸送人キロは32億6,500万人キロとなっている。また、内訳としては、輸送人員及び輸送人キロの大部分は一般旅客定期航路事業が占めている。

図表 1-81 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

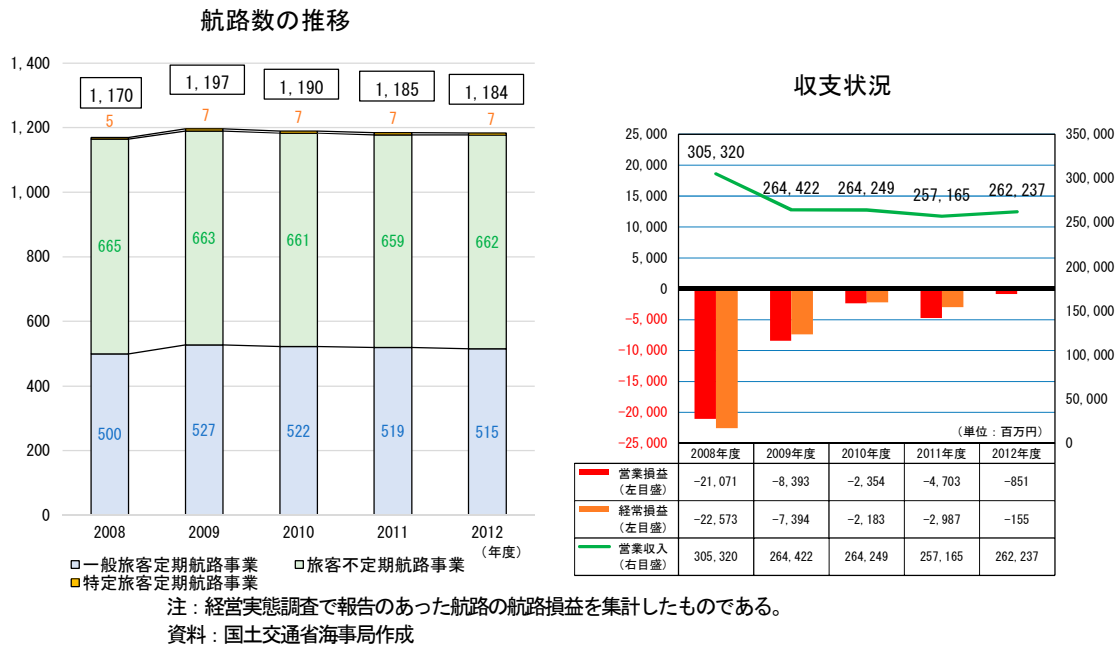
旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料：国土交通省海事局作成

旅客船事業は、2014年4月1日時点で、950事業者（対前年比増減なし）によって経営され、これに就航している船舶は2,229隻（対前年比45隻減）となっている。

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2012年度では、航路数は1,184航路（対前年度比1航路減）であり、営業収入は約2,620億円（対前年度比約50億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、前年度より赤字額が減少し、経常収支率は99.9%と回復している。

図表 1-82 旅客航路事業の収支状況の推移 (航路損益)



離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向をたどり、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況下にある。

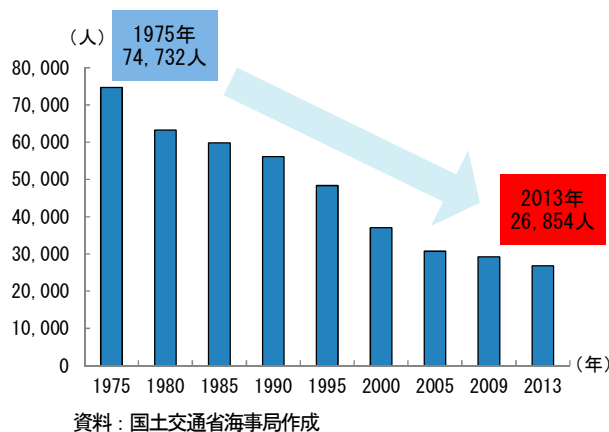
2013年度末時点の離島航路数は285航路(うち国庫補助航路120航路)、就航船舶は549隻(約20万総トン)である。

233の離島航路事業のほぼ3分の1を公営又は第3セクターが運営している。2012年度の経営収支率は93.7%となっている。

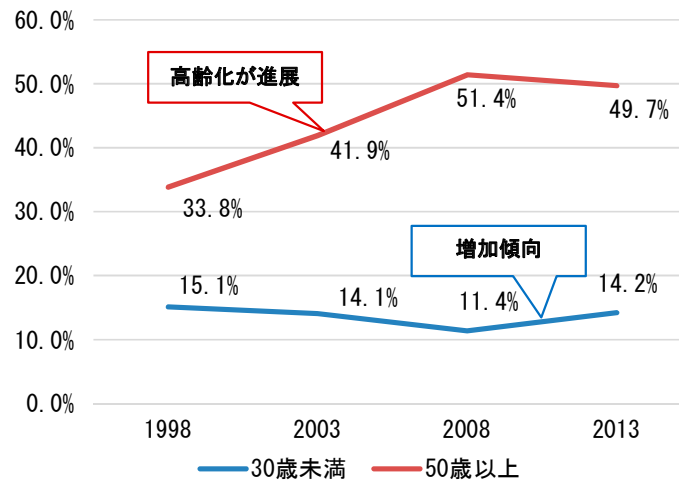
c. 船員

内航海運に従事する船員については、ピーク時の約75,000人から約27,000人へと減少した。また、年齢構成についてみると、近年30歳未満の船員が増加しているが、依然として約半数が50歳以上となっている。

図表 1-83 内航日本人船員数の推移

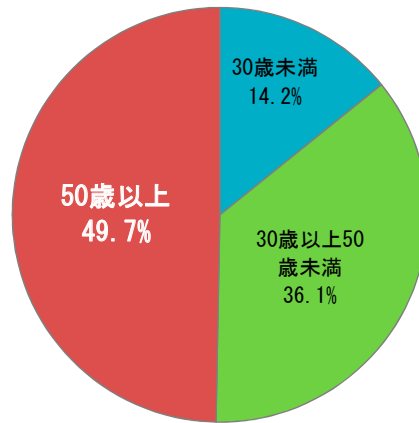


図表 1-84 30歳未満と50歳以上の内航船員の割合の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表 1-85 内航船員の年齢構成比



注：2013年10月1日時点  
資料：国土交通省海事局作成

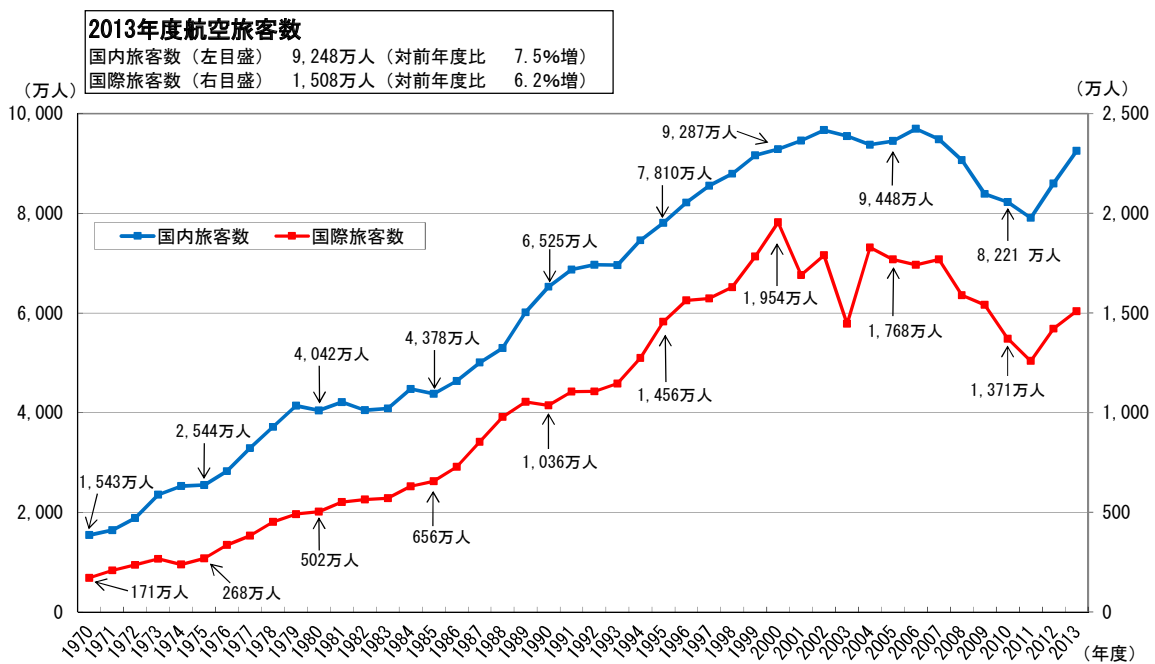


## 第5節 航空サービスの状況

### (1) 総論

航空産業を取り巻く状況は、2014年後半より原油価格が大幅に下落したものの、原油価格の趨勢的な高騰に伴う燃油費の増加等により航空会社にとっては厳しい状況が続いている。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は2006年度をピークに世界的な景気後退、東日本大震災等の影響により右肩下がりとなっていたが、東日本大震災からの復興需要、LCC参入による需要増等により2012年度より増加に転じ、2013年度は9,248万人(前年度比7.5%増)となった。国際旅客も1,508万人(前年度比約6.2%増)と国内旅客同様に2012年度より増加に転じている。

図表 1-86 航空旅客の推移(本邦社)

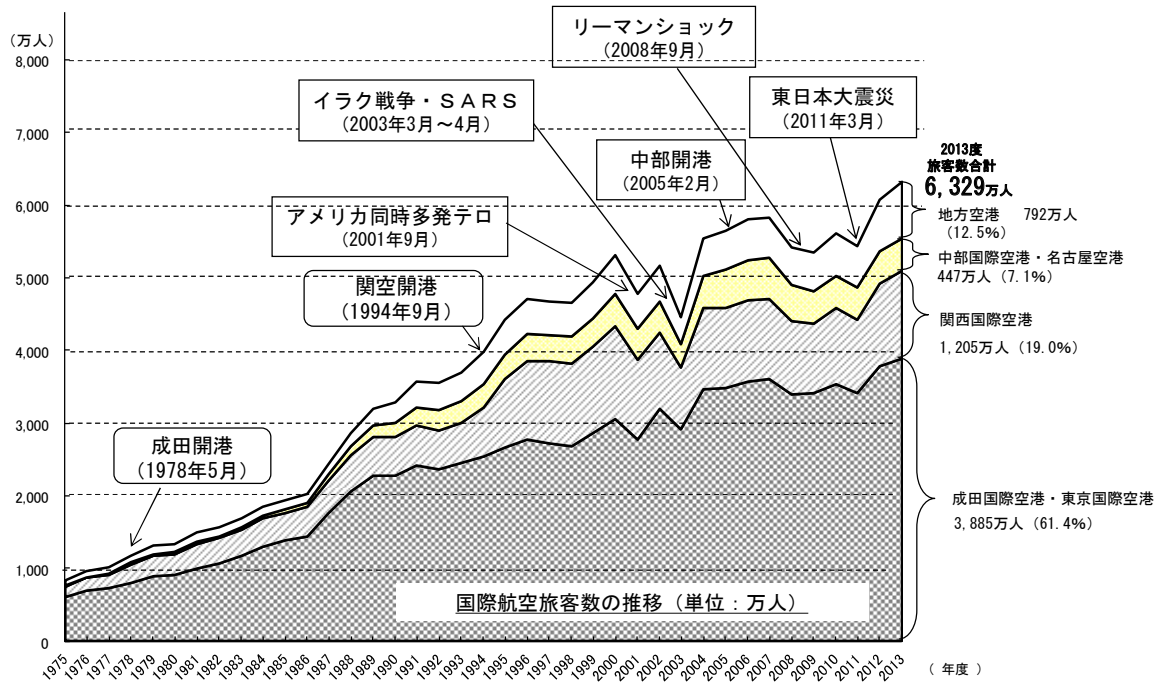


資料:「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

(2) 国際航空

我が国における国際航空旅客数については、長期的に増加傾向にあり、近年では、2011年の東日本大震災の影響による落ち込みから回復し、右肩上がりに増加している。

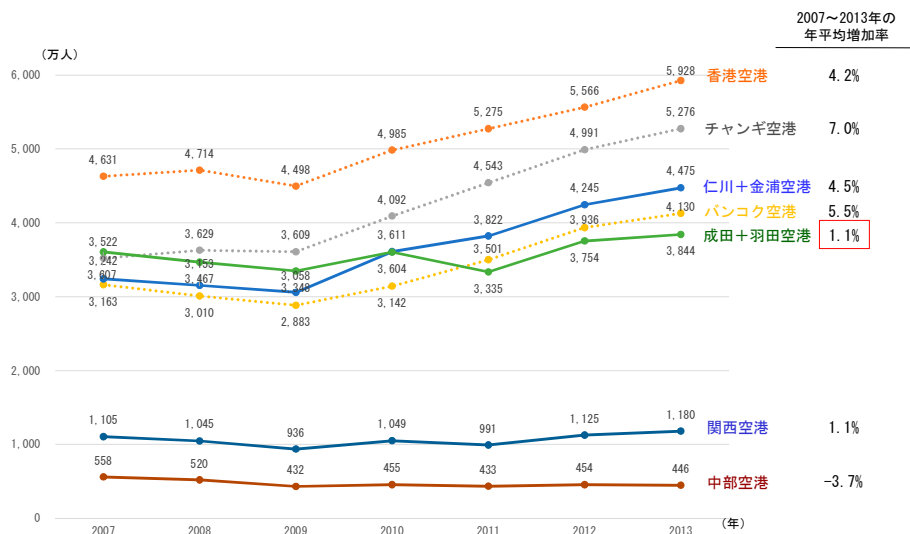
図表 1-87 国際航空旅客輸送の動向



注：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。  
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

他方、我が国の国際航空旅客数は、アジアの主要空港（アジアの国際線旅客数トップ5の空港）との激しい競争の中、首都圏空港は国際線旅客数において、2011年（東日本大震災発災年）に仁川及びバンコクに逆転され、アジアの主要空港の中で最下位に転落しており、アジアの主要空港が過去5年間で年平均4～7%の増加率で旅客数が増加する中、首都圏空港の増加率は約1%にとどまっている。

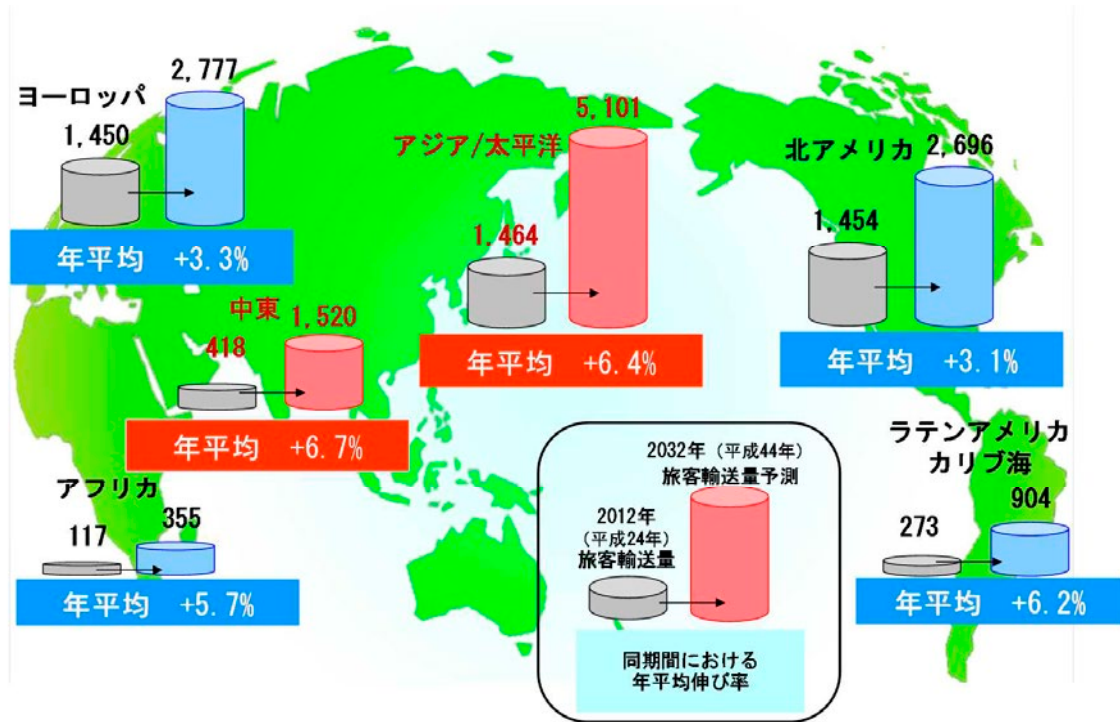
図表 1-88 我が国及びアジア主要空港の旅客数推移



資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

また、世界の航空旅客需要予測（2012年～2032年）については、アジア太平洋地域及び中東地域での航空需要の伸びが顕著である。

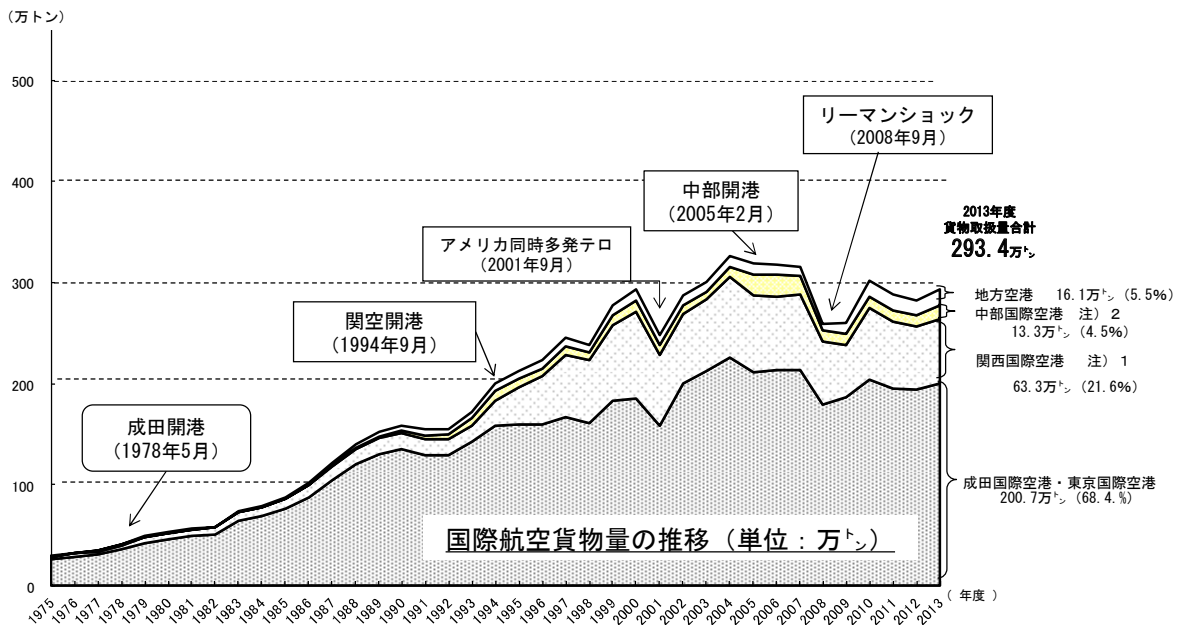
図表 1-89 世界の航空旅客需要予測（2012年～2032年）



資料：「日本出入航空貨物路線別取扱実績」から国土交通省航空局作成

我が国の国際航空貨物輸送量は、長年増加傾向にあったが、2008年以降伸び悩んでいる。

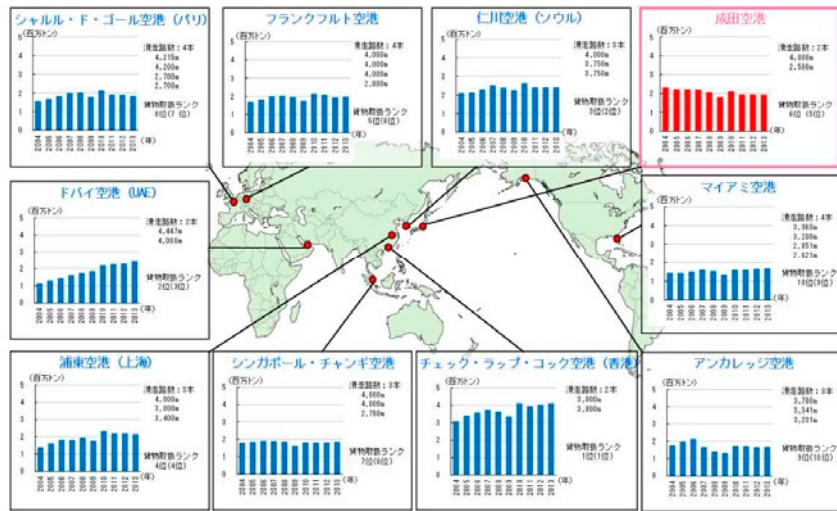
図表 1-90 国際航空貨物輸送の動向



注1：関西国際空港開港前は、大阪国際空港における貨物量を示す。  
 注2：中部国際空港開港前は、名古屋空港における貨物量を示す。  
 資料：「日本出入航空貨物路線別取扱実績」から国土交通省航空局作成

他方、国際航空貨物輸送については、近年、香港国際空港、ドバイ国際空港が我が国と比べ、取扱量を伸ばしている。

図表 1-91 世界の国際航空貨物輸送の動向



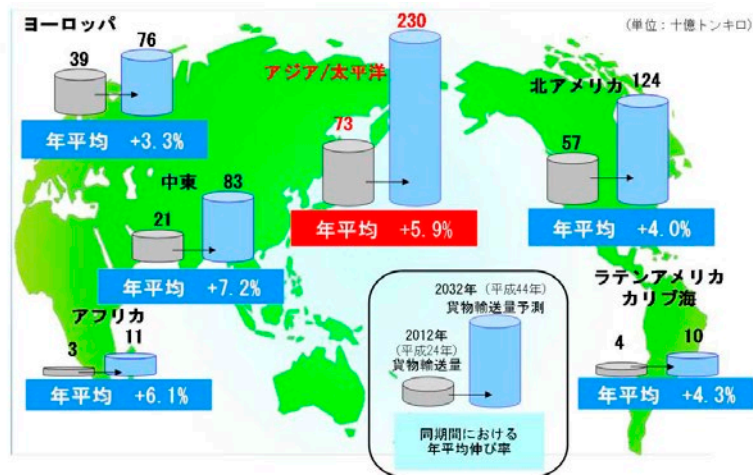
	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013/2004比
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	1.34
2	3,090.1	3,402.2	3,578.0	3,742.0	3,627.0	3,350.0	4,128.0	3,941.3	4,025.4	4,127.1	1.34
3	成田	成田	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	ドバイ	2.13
4	2,311.4	2,232.7	2,307.8	2,524.0	2,396.0	2,268.0	2,634.0	2,483.9	2,397.0	2,435.6	1.14
5	仁川	仁川	成田	成田	成田	ドバイ	浦東	浦東	ドバイ	仁川	1.14
6	2,103.5	2,120.1	2,235.5	2,212.0	2,059.0	1,846.0	2,344.0	2,287.9	2,279.6	2,394.6	1.57
7	アンカレッジ	アンカレッジ	アンカレッジ	フランクフルト	パリ	成田	ドバイ	ドバイ	浦東	浦東	1.57
8	1,782.9	1,976.2	2,130.0	2,030.0	2,010.0	1,810.0	2,183.0	2,189.5	2,183.5	2,158.6	1.16
9	シンガポール	フランクフルト	フランクフルト	パリ	フランクフルト	パリ	フランクフルト	フランクフルト	成田	フランクフルト	1.16
10	1,775.1	1,835.8	1,996.8	1,994.0	1,963.0	1,785.0	2,149.0	2,083.9	1,952.2	1,974.0	0.84
11	フランクフルト	シンガポール	シンガポール	シンガポール	浦東	浦東	パリ	パリ	フランクフルト	成田	0.84
12	1,694.8	1,833.7	1,911.2	1,895.0	1,916.0	1,778.0	2,142.0	1,952.2	1,938.6	1,940.6	1.04
13	桃園	桃園	桃園	浦東	シンガポール	フランクフルト	成田	成田	パリ	シンガポール	1.04
14	1,689.0	1,692.0	1,686.4	1,826.0	1,857.0	1,758.0	2,126.0	1,898.9	1,903.0	1,850.2	1.17
15	パリ	パリ	パリ	アンカレッジ	ドバイ	シンガポール	シンガポール	シンガポール	シンガポール	パリ	1.17
16	1,564.9	1,687.1	1,832.0	1,663.0	1,741.0	1,634.0	1,814.0	1,806.2	1,806.2	1,835.2	0.94
17	マイアミ	浦東	浦東	マイアミ	アムステルダム	桃園	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	0.94
18	1,451.2	1,601.8	1,829.0	1,611.0	1,568.0	1,345.0	1,742.0	1,731.6	1,652.4	1,676.0	1.15
19	アムステルダム	アムステルダム	アムステルダム	アムステルダム	マイアミ	マイアミ	桃園	桃園	アンカレッジ	マイアミ	1.15
20	1,421.0	1,449.9	1,527.0	1,610.0	1,544.0	1,332.0	1,753.0	1,612.1	1,646.1	1,675.4	

注：( )内は、2012年の順位

資料：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International)等から国土交通省航空局作成

世界の航空貨物輸送量予測(2012年~2032年)については、全世界で増加することが予想されており、その中でも世界最大の国際航空貨物市場としてアジア/太平洋地域の成長が見込まれている。

図表 1-92 世界の航空貨物輸送量予測(2012年~2032年)

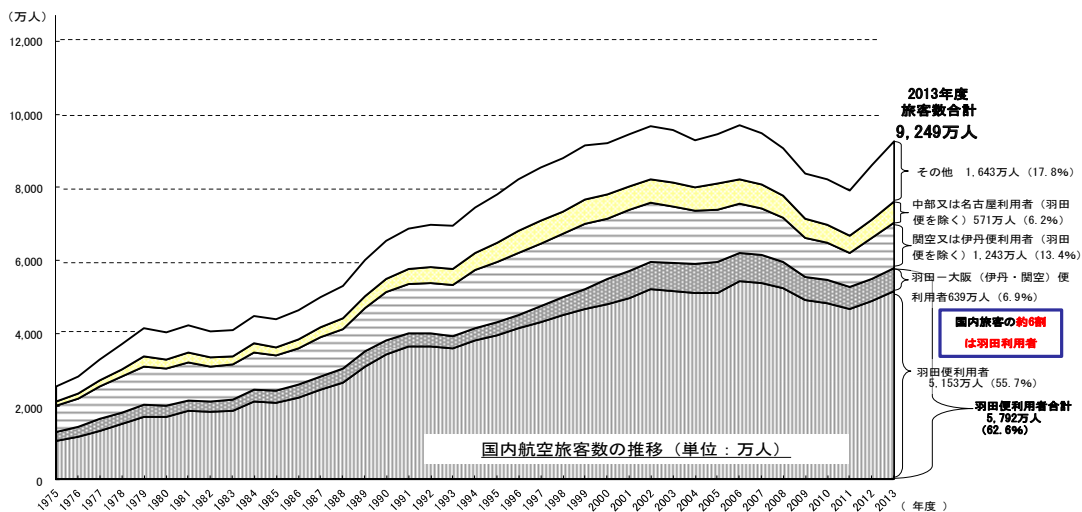


資料：「日本出入航空貨物路線別取扱実績」から国土交通省航空局作成

### (3) 国内航空

我が国の国内航空旅客輸送については、燃油価格高騰の影響により2007年度より減少に転じ、2008年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、2011年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、LCC参入による需要増等により2012年度より増加に転じた。また、国内全体の利用者の約6割は東京国際空港の利用者である。

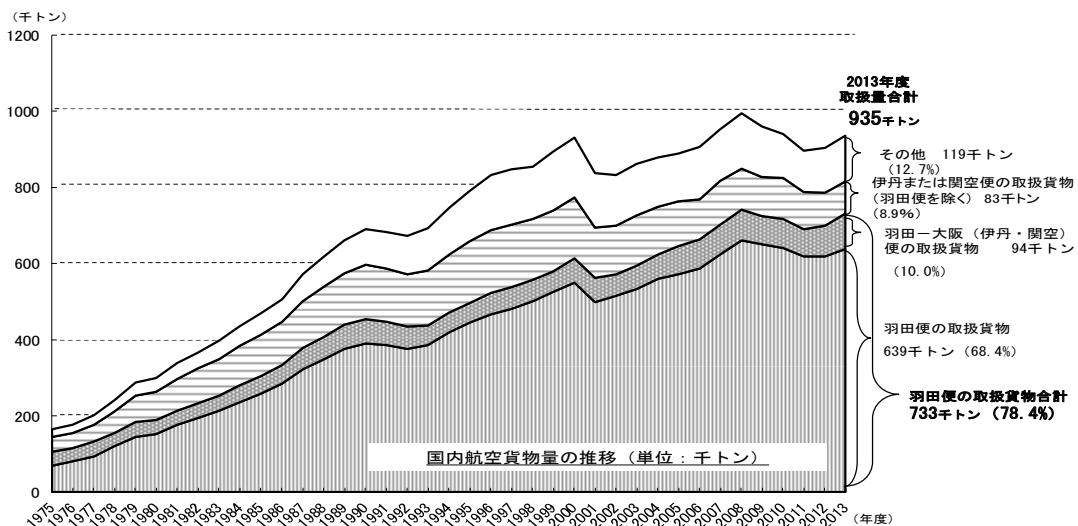
図表 1-93 国内航空旅客輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

我が国の国内航空貨物輸送量は、貨物輸送全体が減少傾向にある中で堅調に増加してきたが、機材小型化や路線撤退等に伴い、2008年をピークに減少した。しかしながら、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加の影響等により最近はやや回復している。

図表 1-94 国内航空貨物輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

なお、国内航空運送事業は、2014年度末時点で、66事業者<sup>2</sup>によって経営されており、このうち国内定期便を運航する航空運送事業者は、22事業者となっている。

<sup>2</sup> 休止事業者を除き、ヘリコプターのみを使用する事業者を含む。

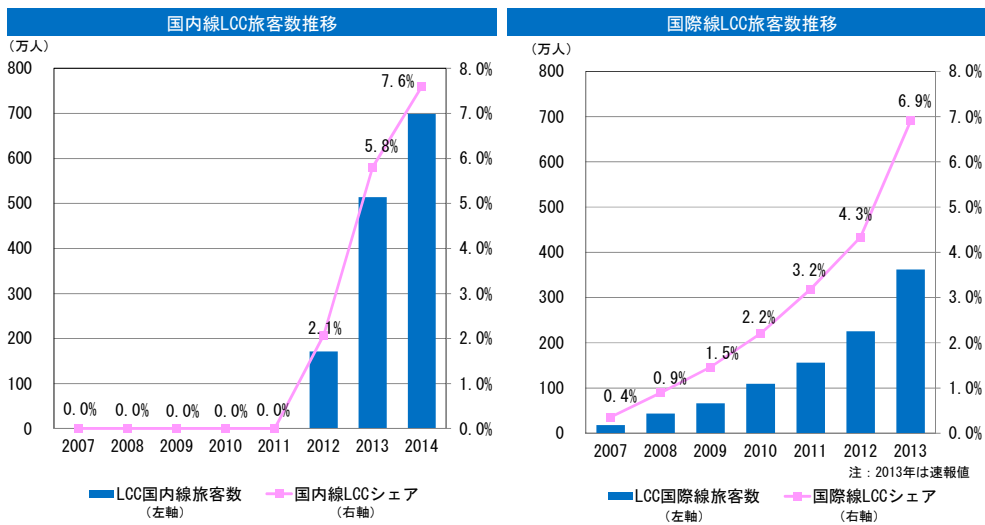
(4) LCC

LCC<sup>3</sup>は、2012年3月に就航開始した、本邦初のLCCであるピーチアビエーションに続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、8月にはエアアジア・ジャパン（現バンナ・エア）、2014年8月には春秋航空日本が運航を開始した。

LCCは、他モードとの比較においても低価格での移動を可能とするものであり、人口減少・少子高齢化の本格化で伸び悩みが予測される国内航空市場においては、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓し、新たな成長をもたらすポテンシャルを有している。特に、アジア地域等をはじめとする海外からの訪日旅行を新たに喚起し、我が国の国際航空市場の成長に大きく貢献することが期待されている。

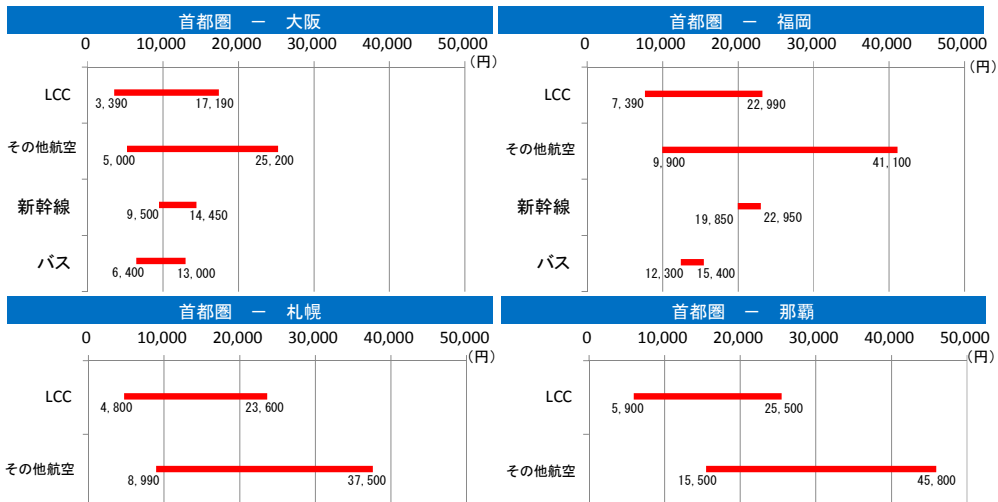
我が国のLCC旅客数は、国内線・国際線共に一貫して増加傾向にあるが、国際的にみるとLCCのシェアは依然として低く、更なる拡大が期待される。

図表 1-95 我が国のLCC旅客数の推移



資料：国土交通省航空局作成

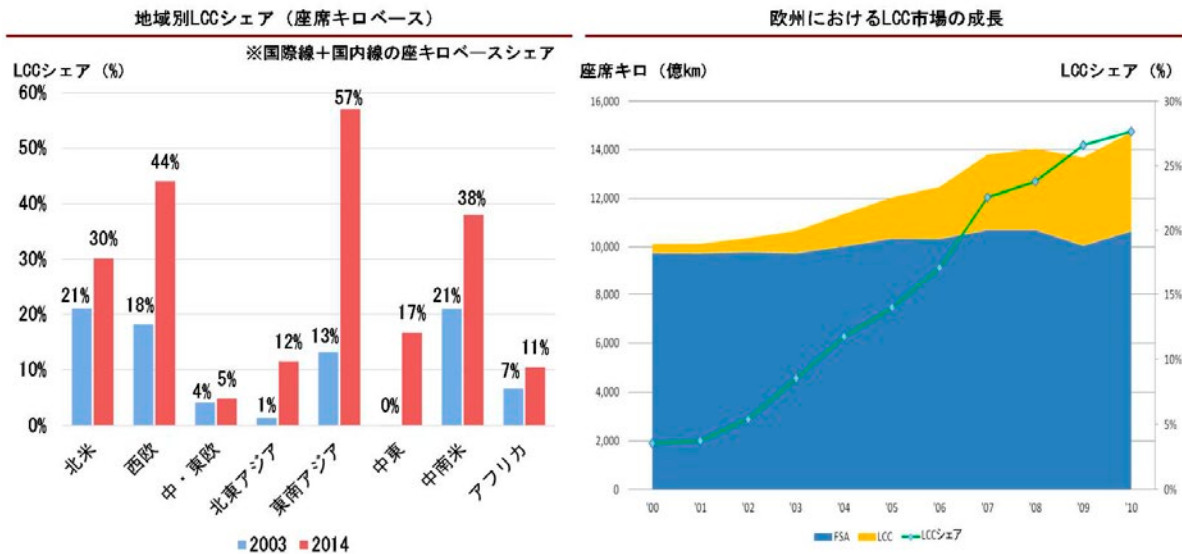
図表 1-96 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



注1：運賃は、2015年3月1日（日）の片道運賃。  
 注2：首都圏：成田国際空港、東京国際空港、JR 東京駅。大阪：関西国際空港、大阪国際空港、JR 新大阪駅。  
 資料：各航空会社、JR、バス会社のHPから国土交通省航空局作成

<sup>3</sup> Low Cost Carrier の略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社。

図表 1-97 世界の LCC シェアの現状



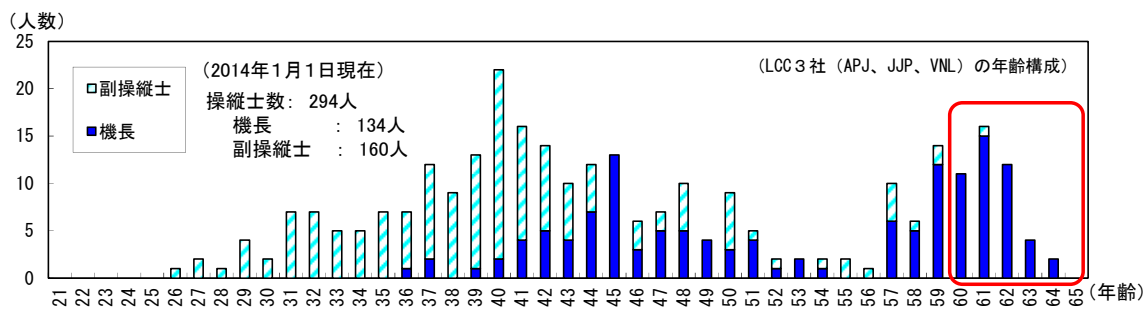
注：北東アジア：日本、韓国、中国、台湾、モンゴル  
 資料：「CAPA Centre for Aviation HP」及び「MRI データ」から国土交通省航空局作成

(5) 航空機操縦士等

a. 航空機操縦士

我が国の航空業界においては、急速に事業を拡大している LCC や構造的に操縦士を確保することが困難な地域航空会社において、短期的な操縦士不足に直面しているところであり、特に LCC では機長に占める 60 歳以上の割合が 33% となっているなど、ベテラン機長の割合が高くなっており、これらベテラン機長が数年のうちに退職すること等により、今後さらに操縦士不足が深刻となるが見込まれる。

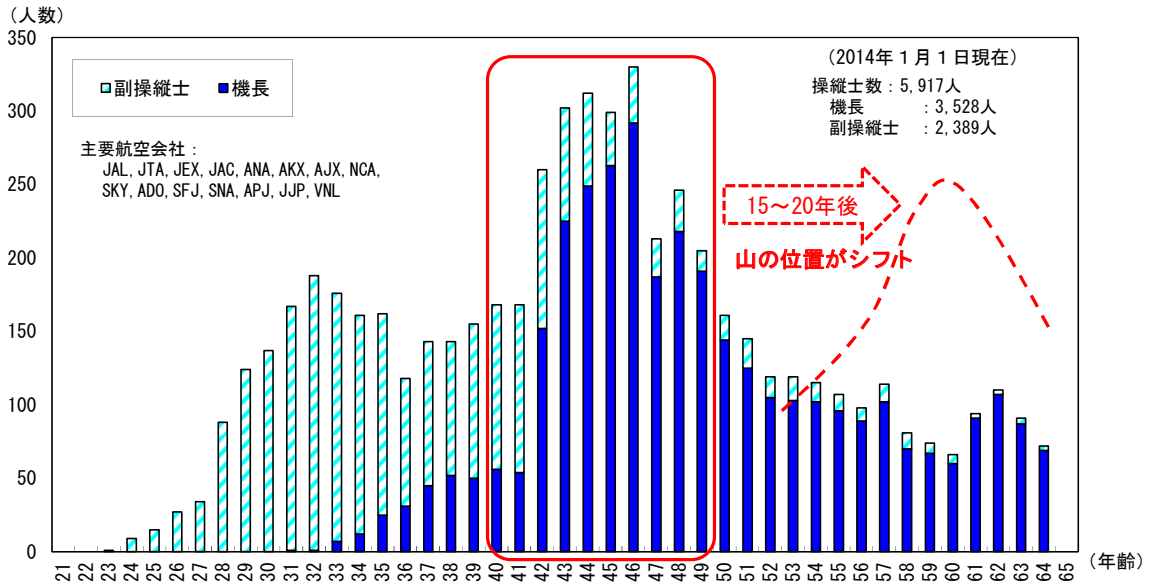
図表 1-98 我が国 LCC 操縦士の年齢構成



資料：国土交通省航空局作成

また、今後、国際線を中心として航空需要の増大が見込まれていることや、我が国の主要航空会社において、現在主力となっている40代の操縦士が全体の42%を占めており、15~20年後(2030年頃)にはこれらの操縦士が大量に退職する時代を迎えるため、新たな操縦士が安定的に供給されなければ、大手航空会社を含めて、中長期的に深刻な操縦士不足となる恐れがある。

図表 1-99 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成

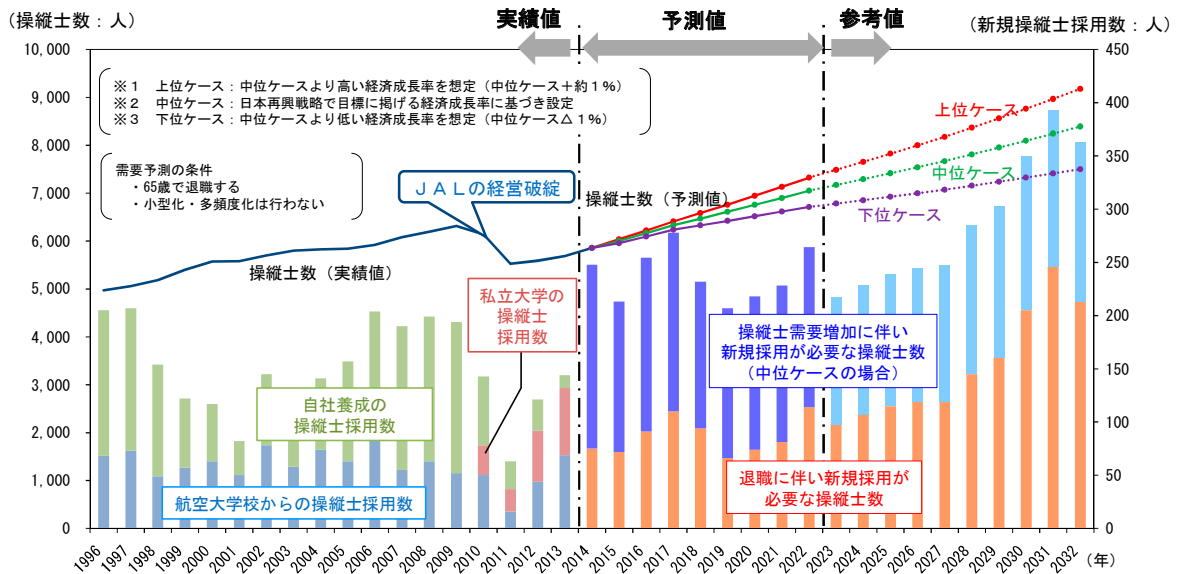


資料：国土交通省航空局作成

以上のような状況を踏まえた我が国の操縦士の需要予測については、2022年には約6,700~7,300人の操縦士が必要であると予測されており、年間で約200~300人の新規操縦士の採用を行っていく必要がある。

さらに2030年頃には、年間約400名規模で新規操縦士が必要となる事態が訪れる(「操縦士の2030年問題」と予測されている)。

図表 1-100 我が国の操縦士の需要予測



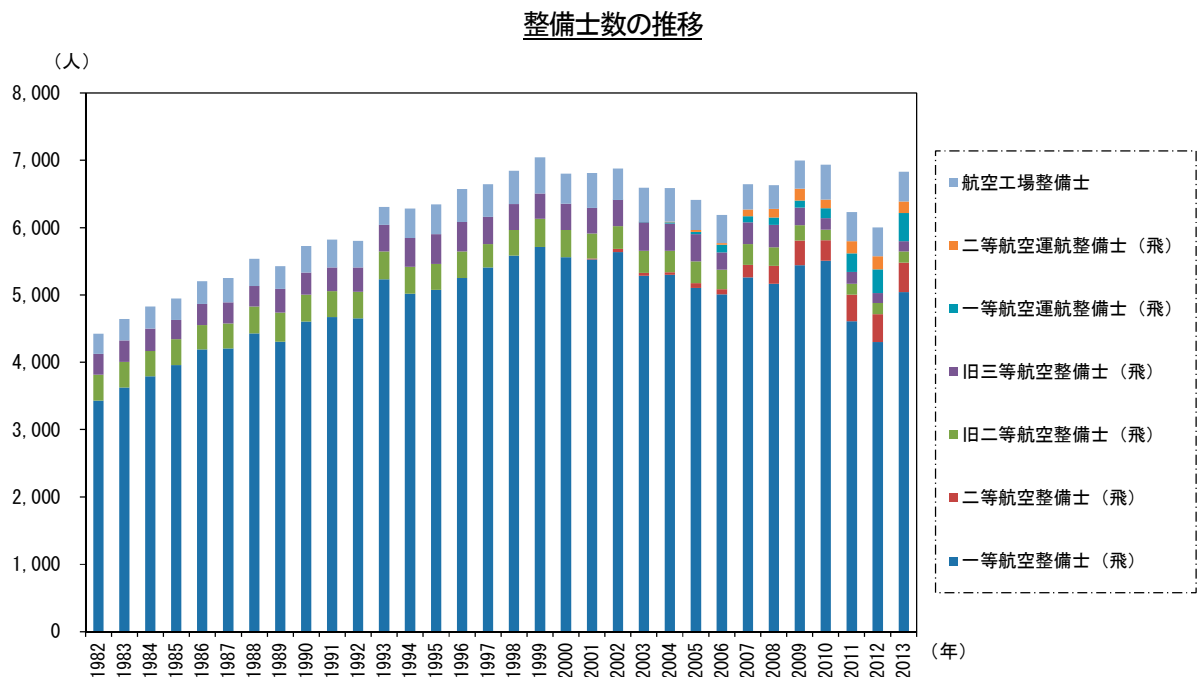


b. 航空機整備士

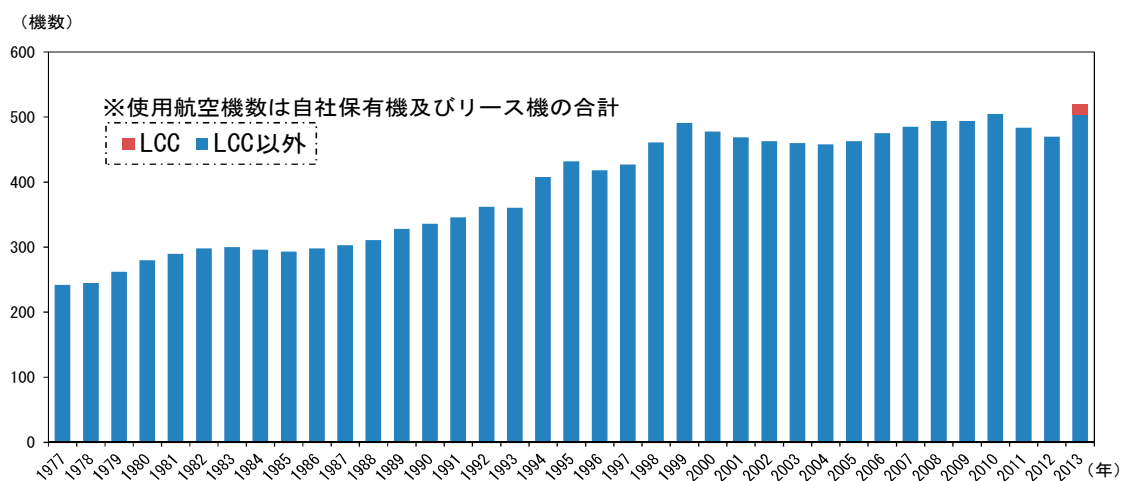
整備士の需要に関しては、LCC等は、事業立ち上げ時にベテランの整備士を多く採用しており、今後退職者の増加が見込まれる。また、地域航空会社においても整備士の確保が困難となっており、これらの航空会社については、短期的に整備士不足に直面している。

中長期的には、合理化や機材の信頼性向上等により航空機一機の整備に必要な整備士の数が減少してきており、航空需要の増加が単純に整備士の増加には結びつかない面がある。しかしながら、我が国においても、中長期的には航空需要増大に伴い整備士の需要が増大すると考えられる。

図表 1-101 航空機整備士数および使用航空機数の推移



**使用航空機数の推移**



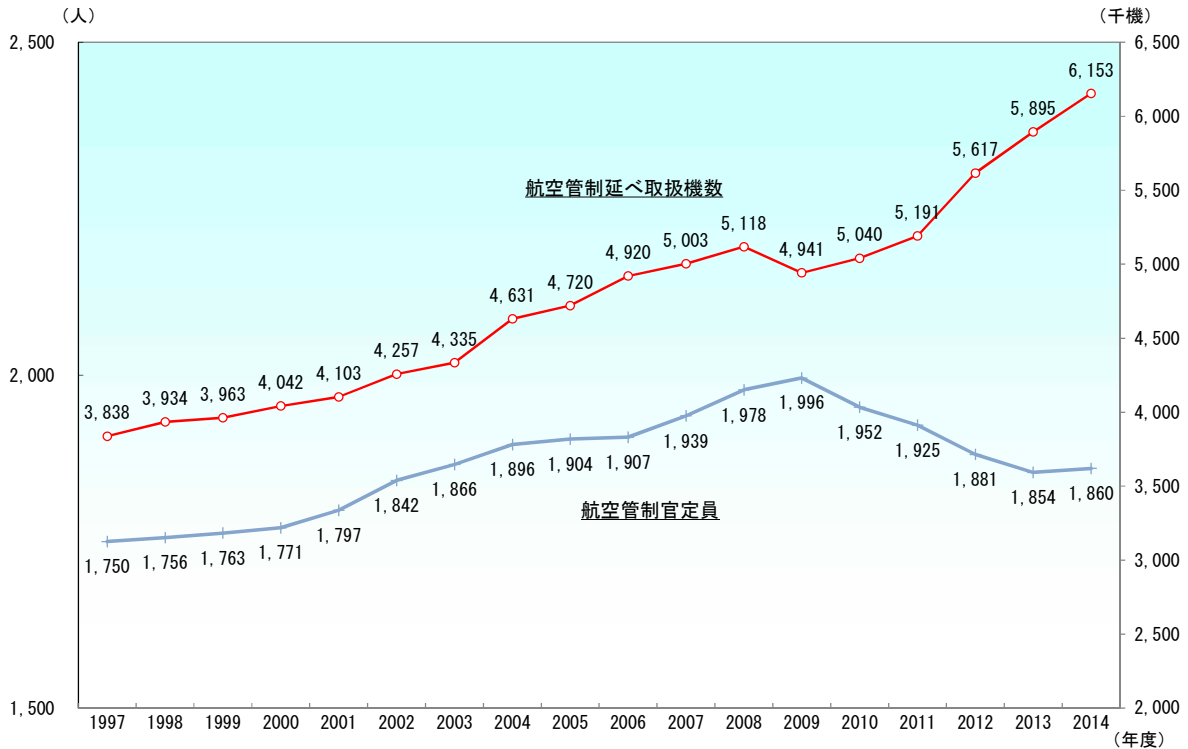
資料：「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

c. 航空管制官

航空需要の着実な伸びを受け、我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は過去15年で約1.5倍と増加傾向にある。我が国の航空管制官の数もこれに伴い増加してきたが、近年は減少傾向にあり、システム高度化や業務効率化で需要拡大に対応してきたが、限界に達している。

我が国が取り扱う航空交通量は今後も継続的に増加し、2025年頃には国内空域の現行の管制処理能力を超過すると見込まれている。このため、国内の航空路空域等の抜本的な再編を行うことで、管制処理能力の向上や、災害時等のバックアップ体制の拡充等を図る必要がある。

図表 1-102 航空管制延べ取扱機数と航空管制官定員の推移



注1：航空管制延べ取扱機数とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。  
 注2：航空管制延べ取扱機数は暦年のデータ、航空管制官定員は年度末の定員である。  
 資料：国土交通省航空局作成

## 第2章 交通ネットワークの状況

### 第1節 総論

我が国では、2020年に東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されているが、前回の東京オリンピック・パラリンピックが開催された1964年頃と比べ、新幹線や高速道路、拠点空港などの高速交通ネットワークの整備はこの50年間で相当程度進展してきている。

2014年度においても、北陸新幹線(長野—金沢間)の開業(2015年3月)や首都圏高速中央環状線の全線開通(同)をはじめ、品川—名古屋間を約40分で結ぶリニア中央新幹線が着工(2014年12月)されるなど、更なる高速交通ネットワークの充実が図られているところである。

また、経済・産業等の基盤となる港湾についても着実な整備が進められてきた。

今後は、個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、ストック効果の発現に留意しつつ、必要なインフラ整備を推進するとともに、「賢く使う」ことにも力を入れていくことが必要になっている。

図表 1-103 我が国の高速交通ネットワークの整備状況(2014年末時点)



資料：国土交通省総合政策局作成

## 第2節 鉄道ネットワーク

整備新幹線<sup>4</sup>については、2010年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、2011年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、2015年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）が開業した。また、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）については、2015年度末の完成・開業を目指して、着実に整備を進めている。

さらに、2012年6月に着工した区間（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間））については、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月14日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定された。具体的には、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は2035年度から5年前倒しし2030年度末、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は2025年度から3年前倒しし2022年度末の完成・開業を目指し、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は完成・開業時期を2022年度から可能な限り前倒しすることとされ、現在、着実に整備を進めている。

直近の整備事例である北陸新幹線（長野・金沢間）の開業においては、移動時間の短縮による交流人口の増大のほか、企業立地の進展や定住人口の拡大など、整備に係るストック効果の発現が見込まれている。

特に、企業立地の進展については、東京に本社機能を持つYKK株式会社が、震災への備えや北陸新幹線の開業を契機に、2015年より富山県黒部市への本社機能一部移転、研究開発拠点集約の計画を発表しており、周辺地域の住環境整備の進展等による地域社会の活性化への寄与などが期待されている。

また、北陸新幹線と在来線を利用できる企画乗車券の発売や、北陸新幹線と接続する在来線の乗り継ぎ利便性確保など、北陸新幹線の開業を受けた在来線の活用・利便性向上も図られている。

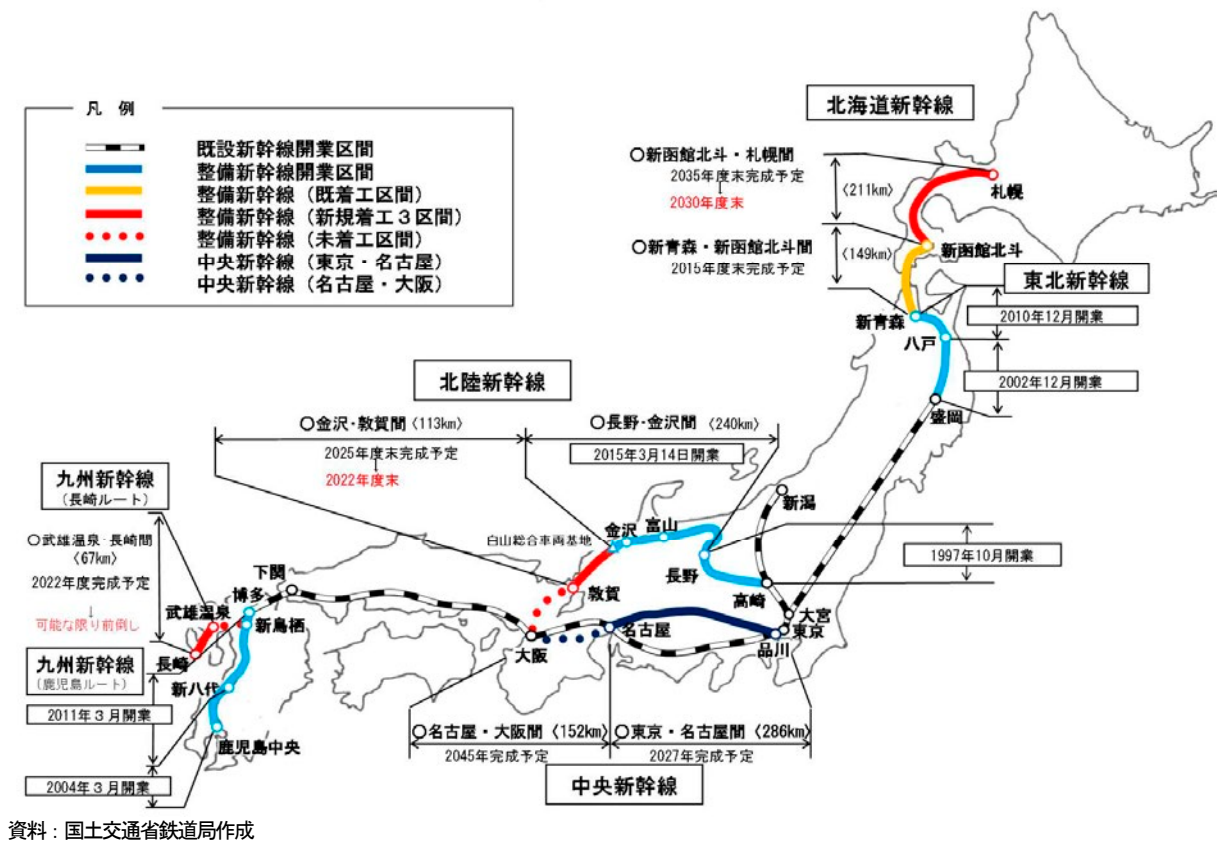


北陸新幹線

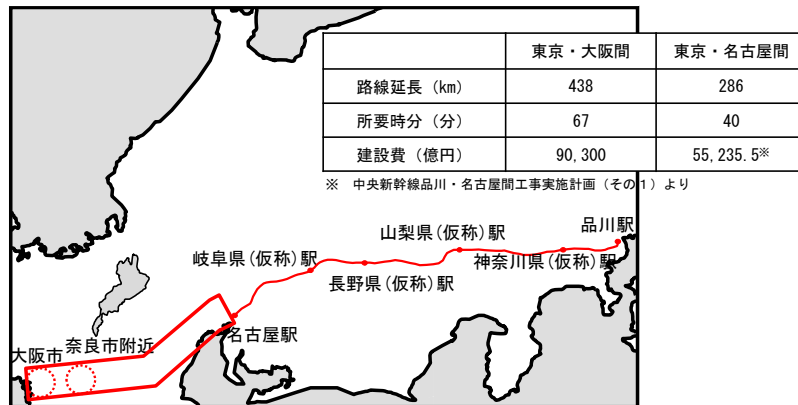
また、中央新幹線については、2010年3月より交通政策審議会において審議が行われ、翌年5月に営業主体及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申が取りまとめられた。これを受け、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定並びにJR東海に対する建設の指示を行った。JR東海は、東京・名古屋間を2027年、名古屋・大阪間を2045年に開業予定としており、環境影響評価法に基づき、2014年4月に東京・名古屋間の環境影響評価書を国土交通省に送付し、同年6月の環境大臣意見を勘案し、国土交通大臣は同年7月に意見を述べた。その後、同年8月にJR東海は国土交通大臣意見を勘案し補正した環境影響評価書を公告・縦覧するとともに、国土交通省に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を申請し、同年10月に国土交通大臣からの認可を受け、現在、本格的な工事の実施に向けた準備を進めている。

<sup>4</sup> 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に決定された整備計画に定められている5路線

図表 1-104 全国の新幹線鉄道網の現状



図表 1-105 中央新幹線の概要



<中央新幹線の整備計画>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

注：建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

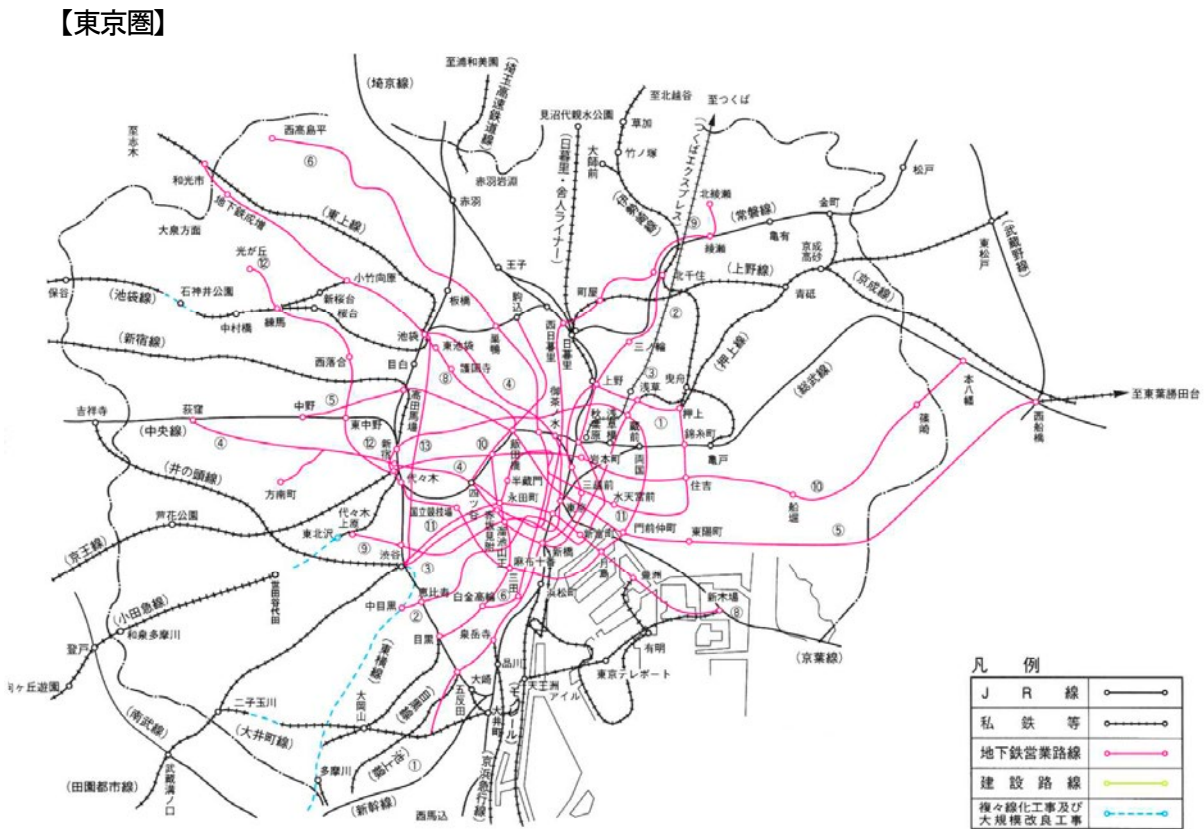
資料：国土交通省鉄道局作成

都市鉄道については、運輸政策審議会の答申等を踏まえて整備されてきており、2015年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では2,427キロメートル、大阪圏では1,503キロメートル、名古屋圏では961キロメートルとなった。

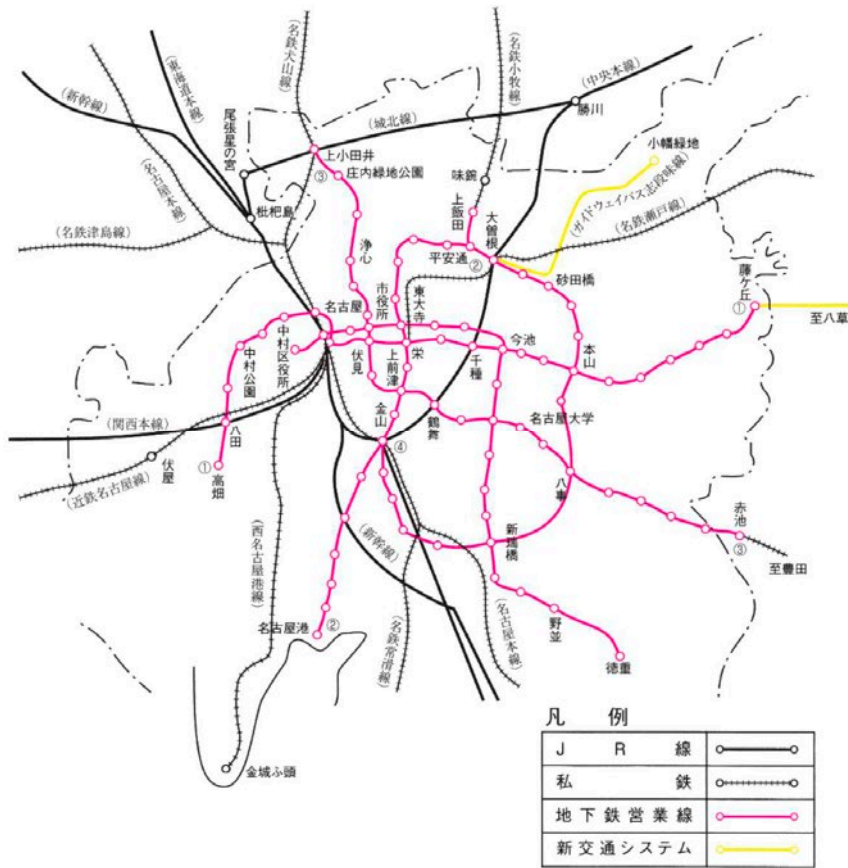
近年では、2009年3月に阪神電鉄なんば線が開業、2010年7月には成田新高速鉄道（成田スカイアクセス）が開業し、成田国際空港と東京都心間の所要時間30分台を実現した。また、2011年3月に名古屋市営地下鉄の桜通線の野並～徳重間が延伸開業した。さらに、2013年には首都圏の大手民鉄5社（東武鉄道・西武鉄道・東京地下鉄・東急・横浜高速鉄道）による広域的な相互直通運転が開始し、各社沿線間や沿線から副都心への移動利便性が向上した。

そして、2015年3月には、JR東日本の「上野東京ライン」（宇都宮線、高崎線及び常磐線を東京駅まで乗り入れるルート）が開業し、宇都宮線及び高崎線は東海道線と相互直通運転を、常磐線は品川駅まで直通運転を開始したことにより、乗り換えの解消による所要時間の短縮や並行する山手線・京浜東北線の大幅な混雑緩和等、利便性向上が図られた。

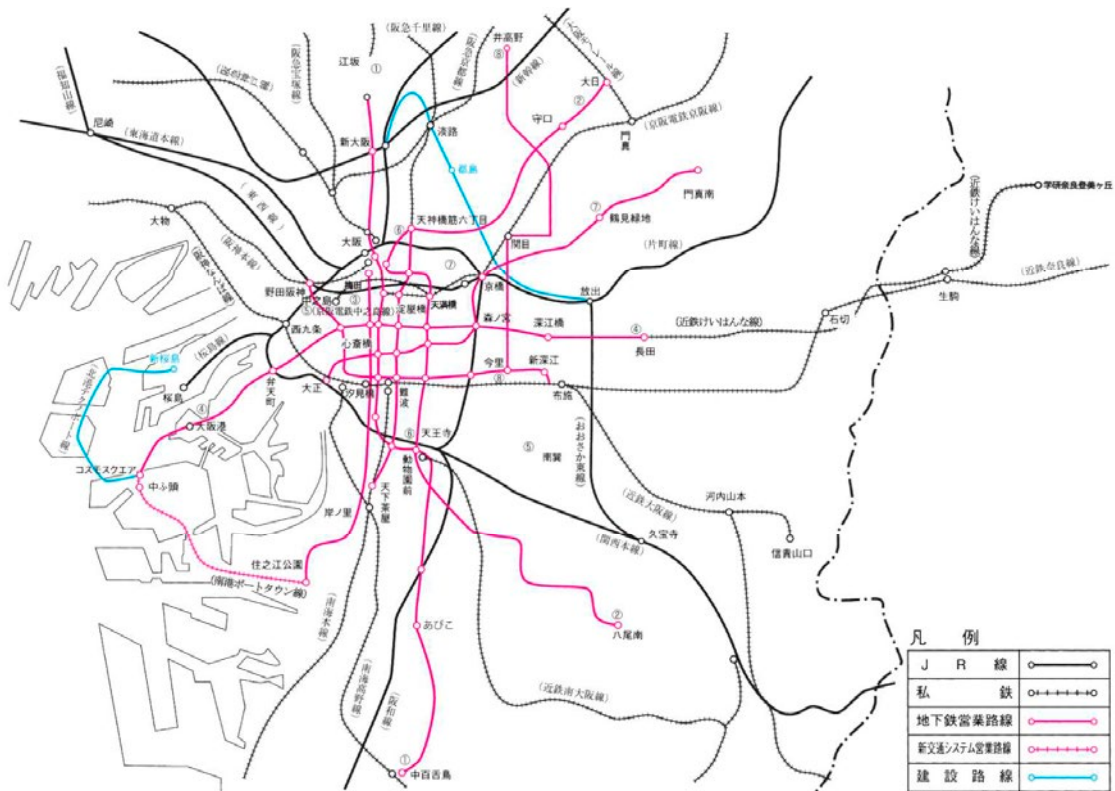
図表 1-106 三大都市圏の都市鉄道網の現状



【名古屋圏】



【大阪圏】



資料：「数字で見る鉄道2014」

### 第3節 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、幹線道路ネットワークが未整備の地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は全体的に低い水準にある。また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が3割以上を占めている。

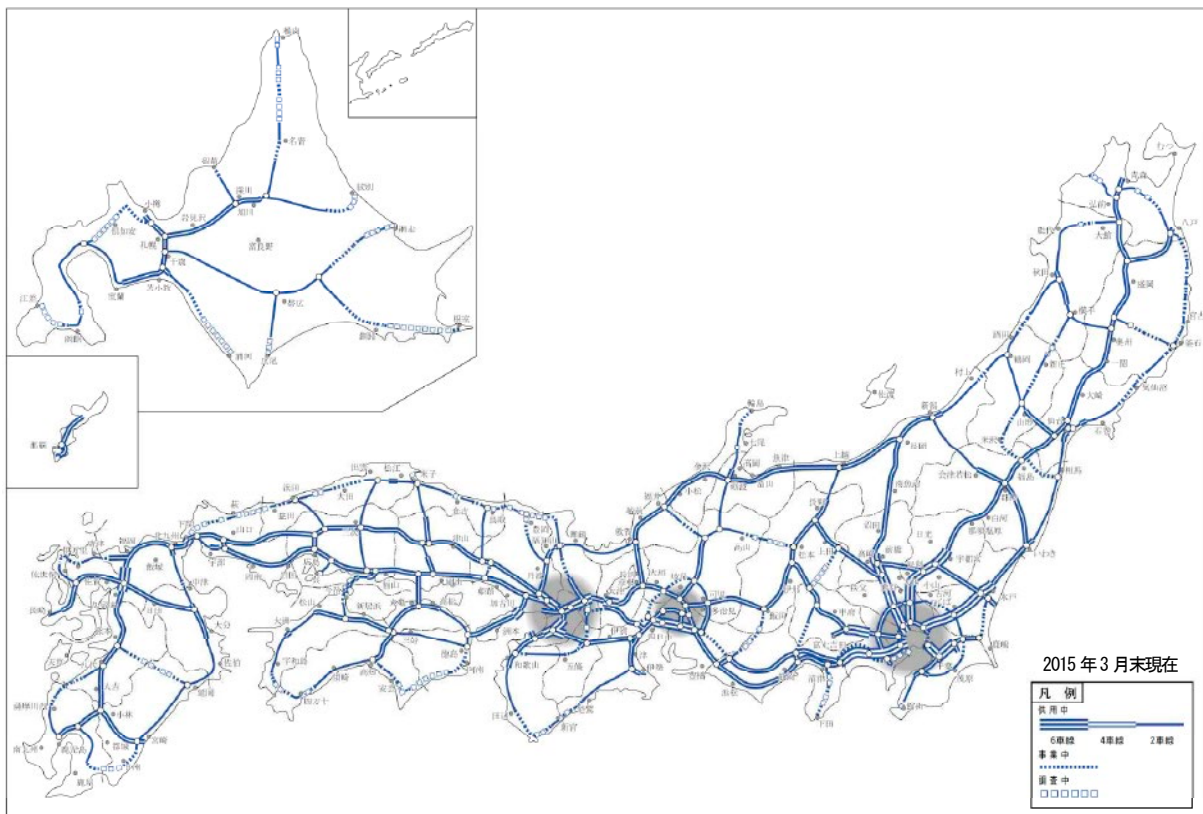
最近の主な道路整備の動きとしては、圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC）の開通（2014年6月）、常磐自動車道、首都高速道路中央環状線の全線開通（2015年3月）などが挙げられる。

図表 1-107 高規格幹線道路の整備状況

	総延長 (km)	供用延長 (km)	進捗率 (%)
高規格幹線道路	約 14,000	11,050	79

注：2015年3月末時点  
資料：国土交通省道路局作成

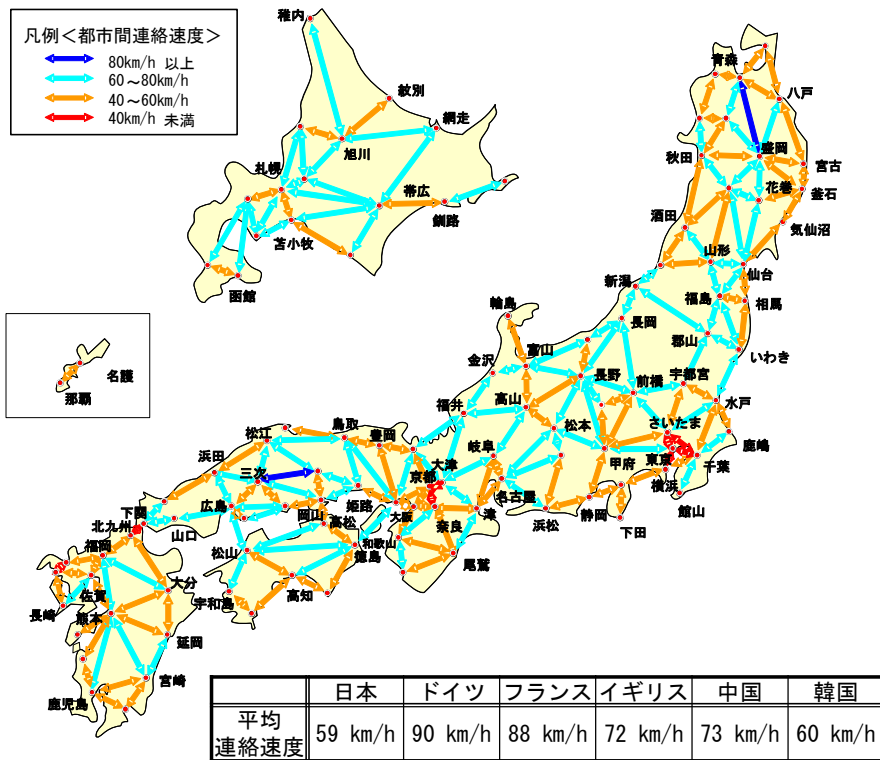
図表 1-108 全線路線図



資料：国土交通省道路局作成



図表 1-109 都市間連絡速度

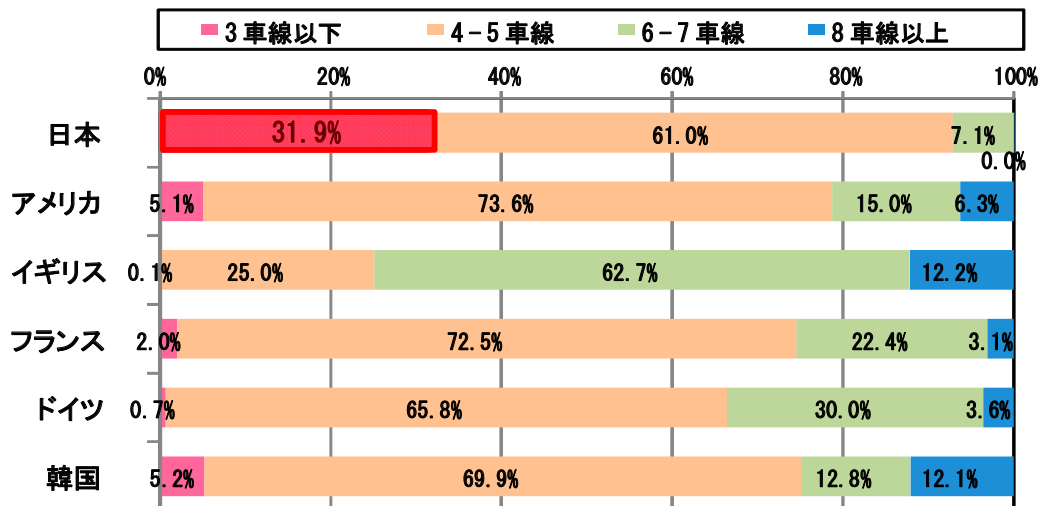


都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの

対象都市：拠点都市及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市及び主要港湾  
 日：都道府県庁所在地、独：州都、仏：地方圏庁所在地、  
 英：地域開発庁(RDA)、中：州都、直轄市、韓：特別市、広域市等  
 所要時間：所要時間経路探索システム (google maps) による (但し日韓は民間プローブデータの実勢速度による)

資料：国土交通省道路局作成

図表 1-110 高速道路の車線数別延長の構成比



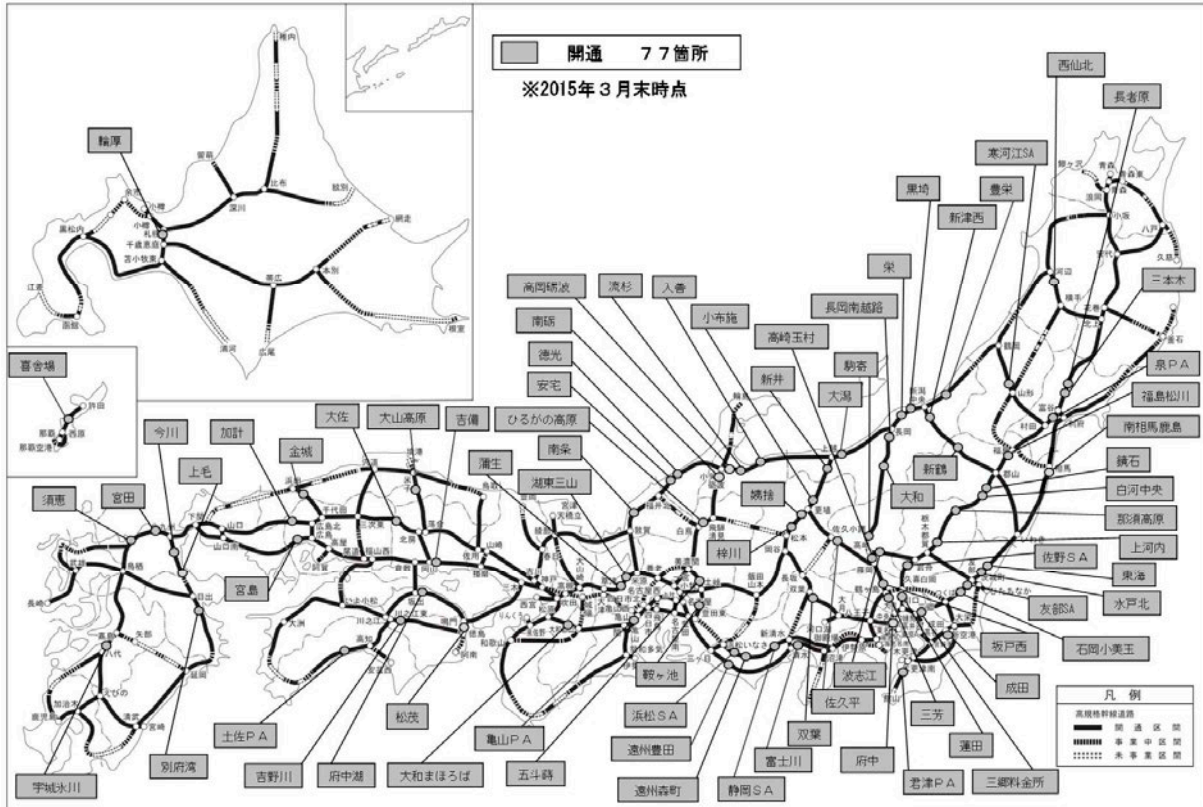
出典)  
 日本：道路交通センサス(2010)  
 アメリカ：National Transportation Atlas Database  
 イギリス・フランス・ドイツ：TomTom MultiNet  
 韓国：韓国国土交通部統計(2012年末)

高速道路の定義)  
 日本：高規格幹線道路、都市高速道路  
 地域高規格道路  
 アメリカ：インターステート(Interstate)  
 イギリス：モーターウェイ(Motorway)  
 フランス：オートルート(Autoroute)  
 ドイツ：アウトバーン(Autobahn)  
 韓国：Expressway

資料：国土交通省道路局作成

また、近年では、既存の高速自動車国道の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ(ETC専用インターチェンジ)の導入を進めており、2015年3月時点で、全国で77箇所が開通している。

図表 1-111 スマートインターチェンジ開通箇所数



資料：国土交通省道路局作成



SP・PA接続型イメージ図



三芳スマートIC (関越自動車道)



本線直結型イメージ図



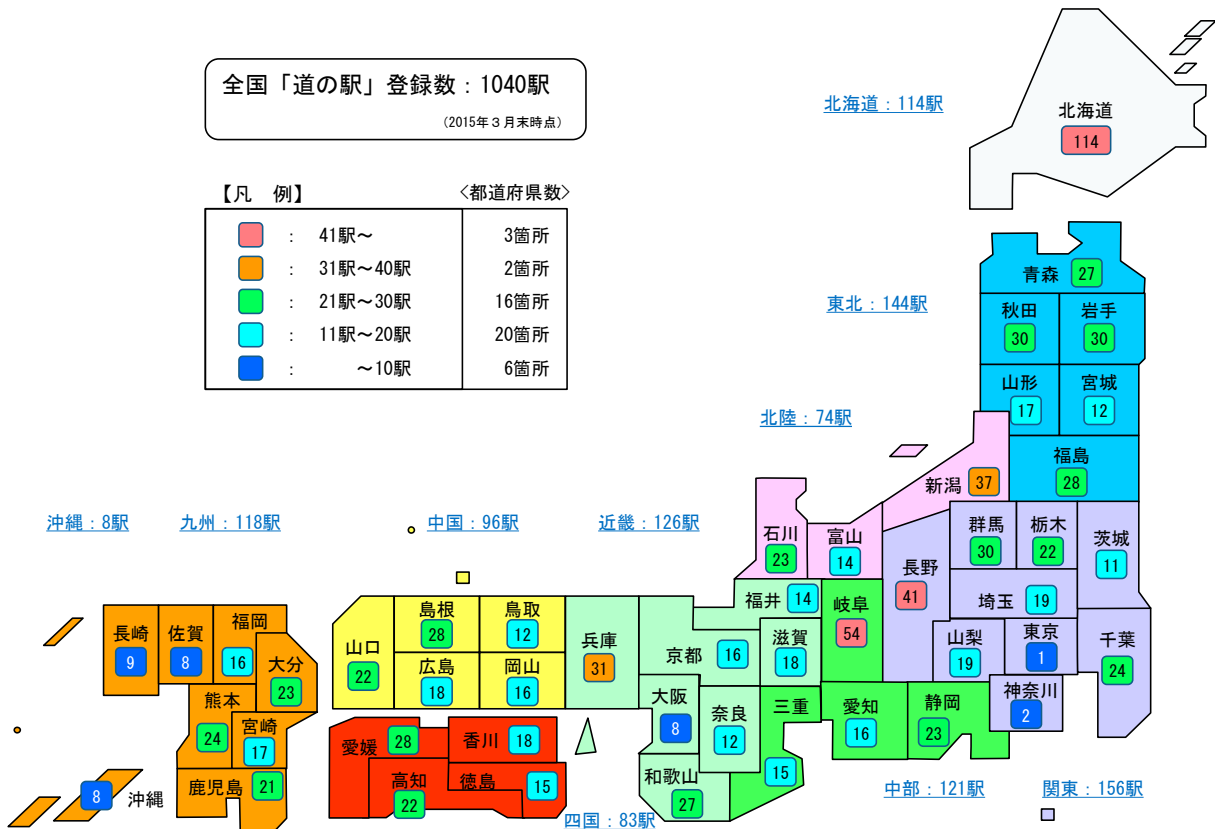
水戸北スマートIC (常磐自動車道)

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から20年が経過しており、全国に1,040箇所(2015年3月時点)が登録されている。



(上)「道の駅」の施設イメージ  
(右)「道の駅」のシンボルマーク

図表 1-112 都道府県別「道の駅」登録数

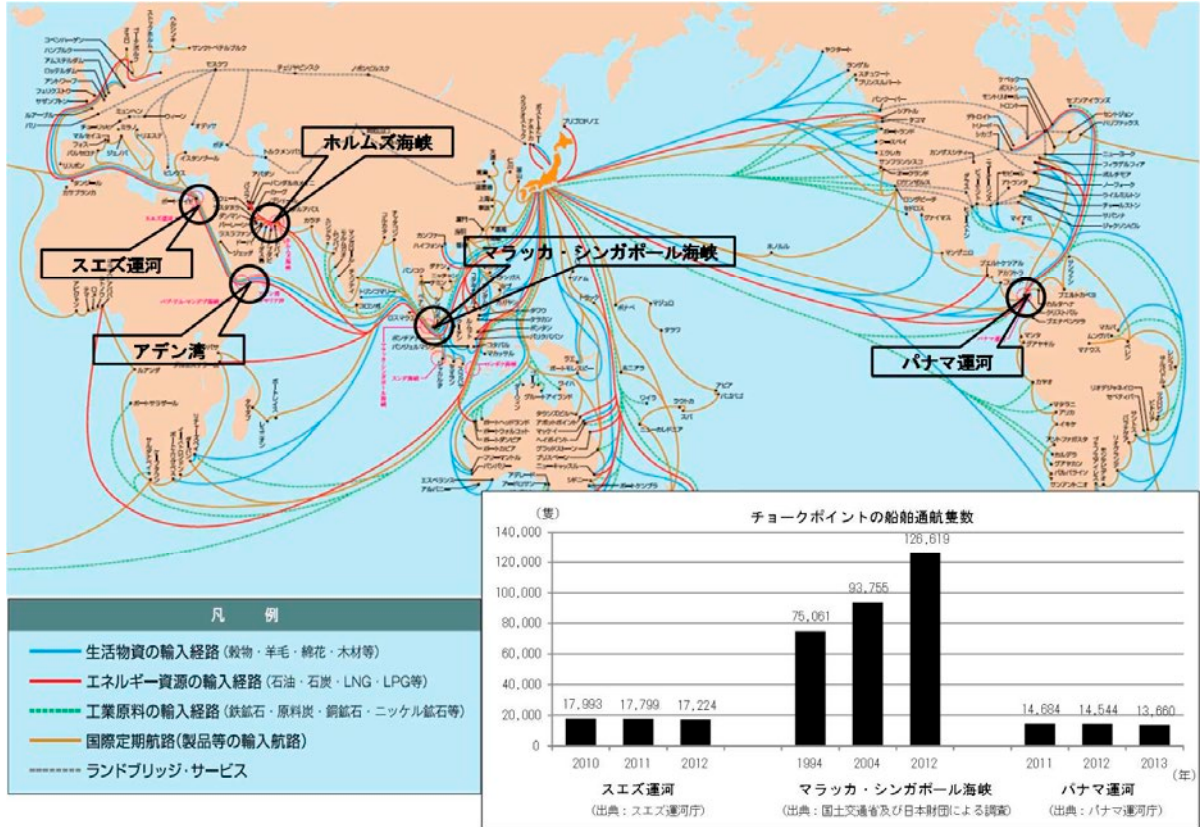


資料：国土交通省道路局作成

第4節 海上交通ネットワーク

日本を中心とする海上物流ルートは世界各国にまたがっている。各ルートは海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。

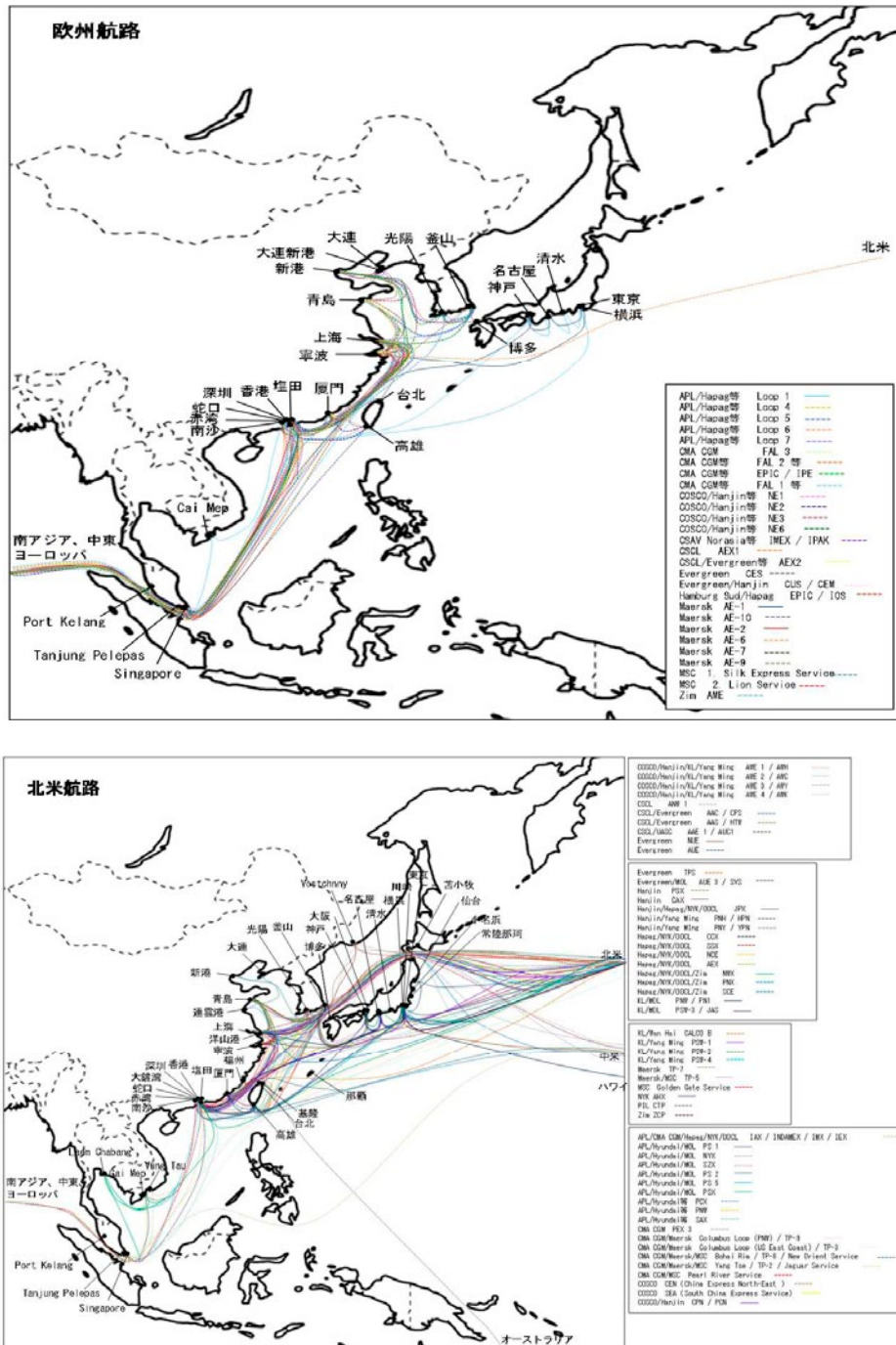
図表 1-113 日本を中心とする海上物流ルート



資料：日本船主協会「SHIPPING NOW 2014-2015」

我が国の基幹航路については、欧州航路は、シンガポール周辺、香港周辺、上海周辺まではほとんどの航路が寄港するが、それ以北では寄港地が分散する。また、北米航路は、航路数が多く、地理的条件から日本周辺を航行している。

図表 1-114 我が国の基幹航路の現状 (欧州航路・北米航路)



我が国の2014年度末時点の港湾数は、港湾法上の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾で125港となっている。近年の主な港湾整備の動きとしては、神戸港ポートアイランド地区での連続高規格コンテナターミナル（水深15メートル）暫定供用開始（2011年3月）、横浜港本牧ふ頭D4コンテナターミナル（水深16メートル）供用開始（2014年9月）などが挙げられ、海上交通ネットワークの充実に向けた取組が着実に進められてきている。

一方、周辺アジア諸国において、コンテナ船の大型化等へ対応したコスト競争力の高い港湾整備が進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少などにより、我が国港湾を取り巻く状況は厳しい状況に置かれている。

図表 1-115 全国の港湾一覧



資料：国土交通省港湾局作成

図表 1-116 コンテナターミナル規模の国際比較



資料：「2014年版国際輸送ハンドブック」等から国土交通省港湾局作成

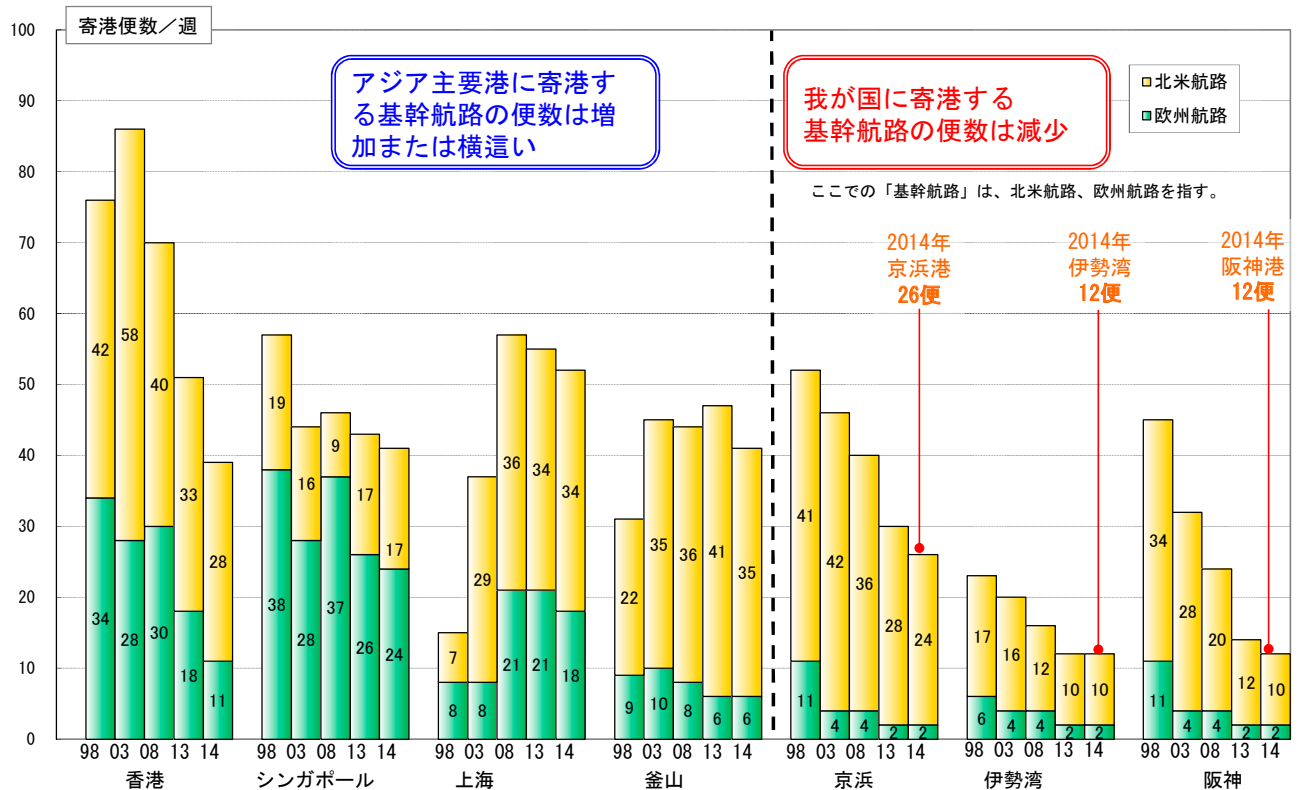
図表 1-117 大水深コンテナターミナルの水深比較 (2014年3月末時点)

国名	港湾名	水深16m以上の岸壁	2013年コンテナ取扱個数 〔左列：万TEU、右列：順位〕	
日本	東京	0 バース	486.1	28位
	横浜	3 バース	288.8	48位
	名古屋	2 バース ※1	270.9	51位
	大阪	1 バース ※2	248.5	60位
	神戸	4 バース ※3	255.3	56位
韓国	釜山	21 バース	1,768.6	5位
	光陽	7 バース	228.5	63位
中国	上海	16 バース	3,361.7	1位
シンガポール	シンガポール	23 バース ※4	3,224.0	2位
オランダ	ロッテルダム	5,370 m ※5	1,162.1	11位
ドイツ	ハンブルク	4 バース	930.2	15位
	ブレーマーハーフェン	15 バース ※4	583.1	23位
フランス	ルアーブル	6 バース	248.6	59位
イギリス	フェリクストウ	2 バース	374.0	37位
アメリカ	ロサンゼルス	13 バース ※4	786.9	18位
	ロングビーチ	4 バース	673.1	20位

※1：航路水深15mで暫定供用中。 ※2：航路水深14mで暫定供用中  
 ※3：岸壁水深15mで暫定供用中。 ※4：最大水深は16mだが、16m未満のバースが含まれている可能性がある。  
 ※5：バース数が不明なため、バース延長を記載している。

資料：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL」等から国土交通省港湾局作成

図表 1-118 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



注：寄港便数は当該年の11月の値であるため、2015年2月にサービスを停止したTP5は考慮されていない。  
 資料：「国際輸送ハンドブック」から国土交通省港湾局作成

図表 1-119 アジア主要港のコンテナ取扱個数と世界の港湾ランキングの推移

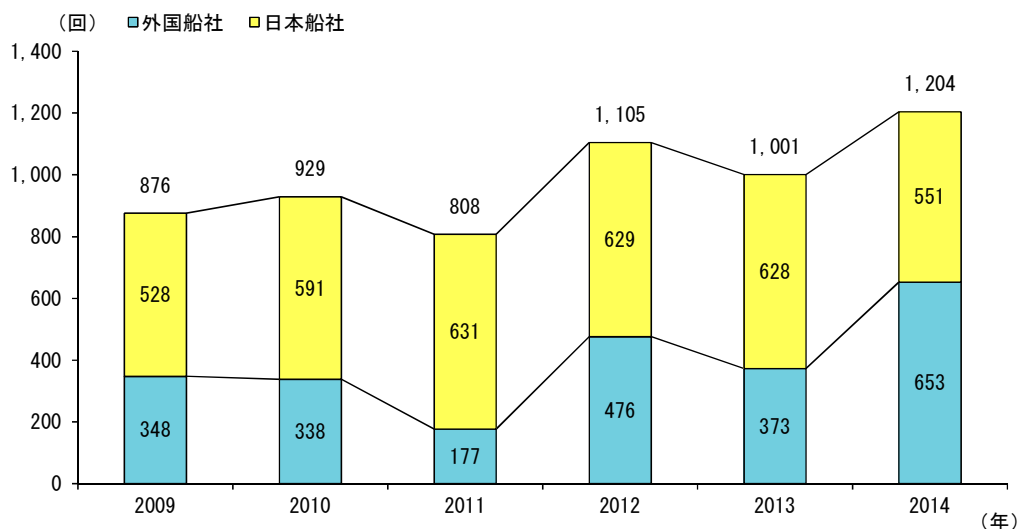


注1：数値はいずれも外内貿を含む。  
 注2：ランキングにおける ( ) 内は2012年の順位。  
 資料：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook」から国土交通省港湾局作成

2014年中に我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は前年比2.4倍の約41.6万人(概数)、外国船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数は、中国からのクルーズ船の寄港増加や外国船社が運航する日本発着クルーズ船の増加などから653回となり、日本船社が運航するクルーズ船を含めると過去最高の1,204回となった。また、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で108港に及んでおり、外国船社が運航する10万トン(2千人~3千人乗り)以上の大型クルーズ船の寄港は前年(27回)の約6倍に増加し、154回となった。

我が国においては、2014年4月に、那覇港クルーズターミナルが供用を開始するなど、クルーズ船の受入れ環境の整備が進められている。今後は、訪日外国人旅行者の増加に対応し、外国人旅行者が我が国への出入国を円滑かつ快適に行えるよう、CIQ体制の充実化等を図ることとしている。

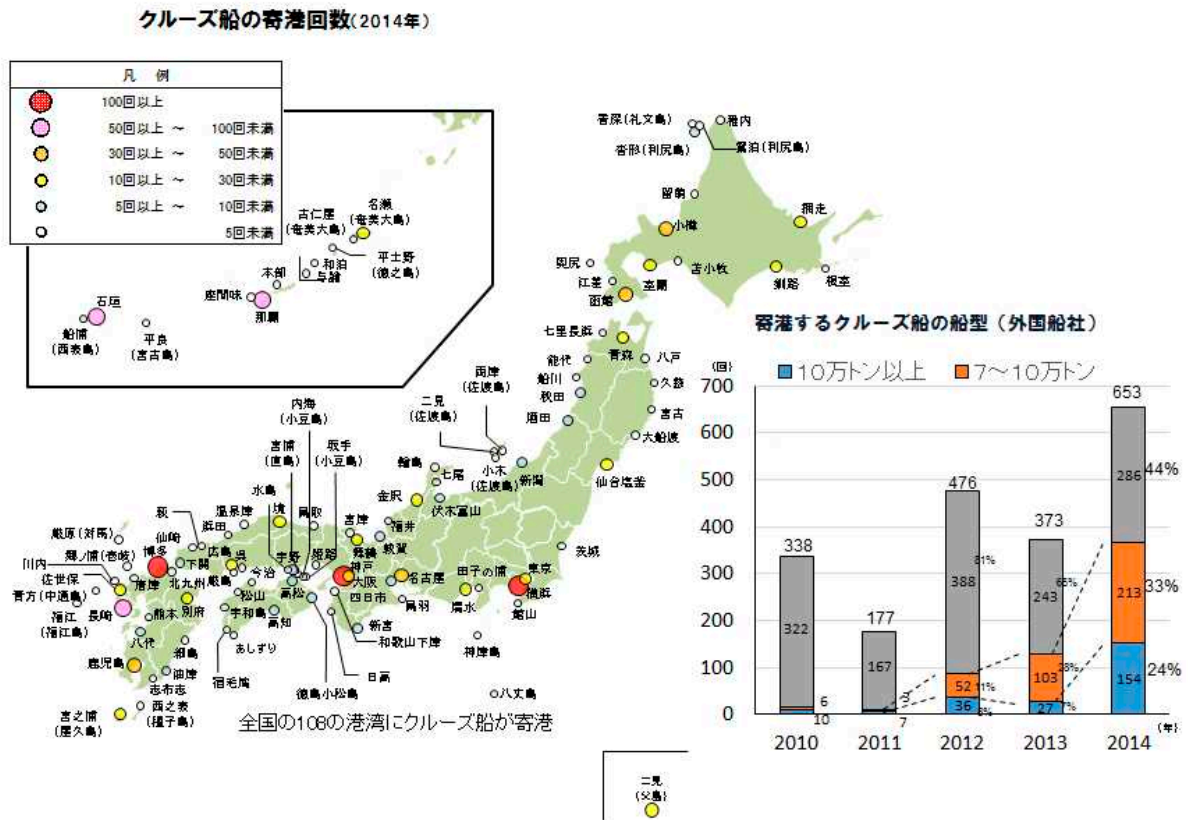
図表 1-120 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数



資料：国土交通省港湾局作成



図表 1-121 クルーズ船の寄港する港湾 (2014年)



また、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設を、地方整備局長等が「みなとオアシス」として認定・登録している (2015年3月31日時点、80港)。

図表 1-122 全国のみなとオアシス

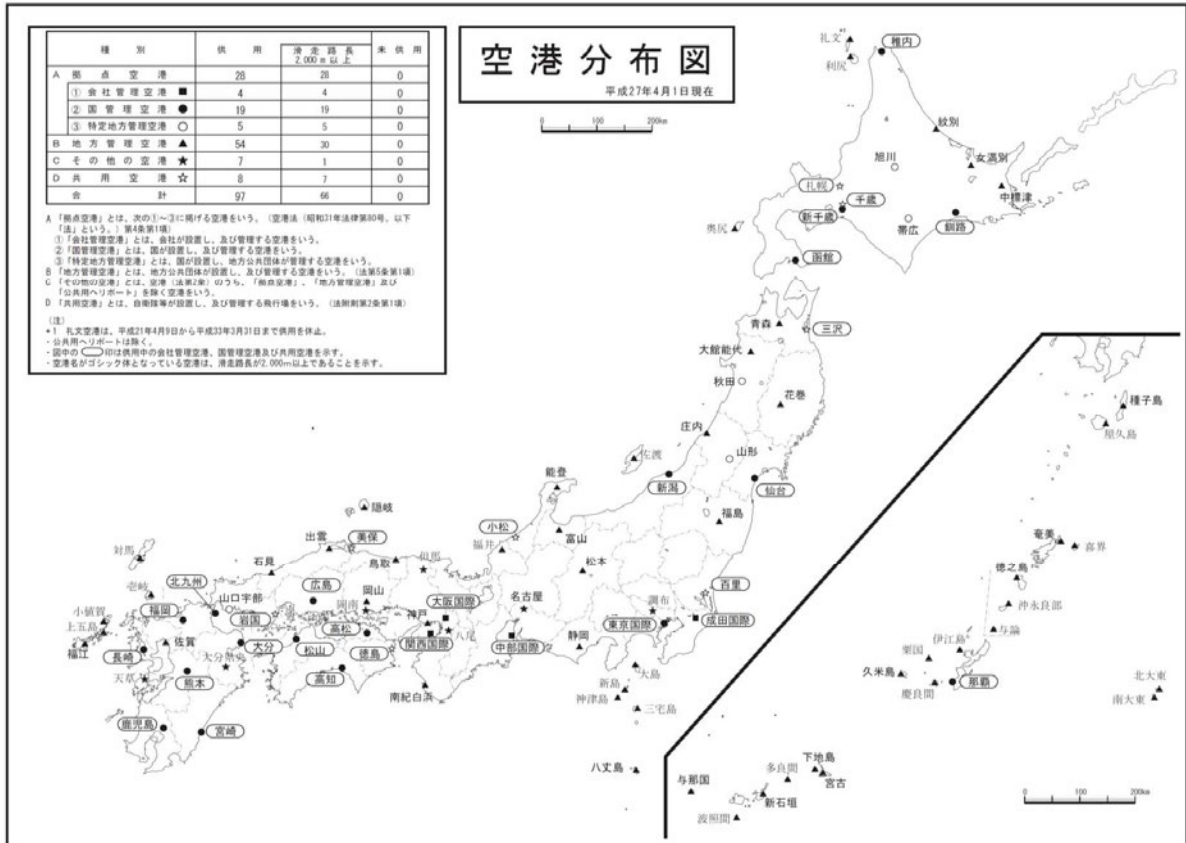


## 第5節 航空ネットワーク

我が国においては、2014年度末時点で、全国で97の空港が存在している。近年の主な空港整備の動きとしては、中部国際空港（セントレア）の開港（2005年2月）、関西国際空港第2滑走路（4,000メートル・24時間）供用開始（2007年8月）、成田国際空港第2滑走路（2,500メートル）供用開始（2009年10月）、東京国際空港D滑走路・国際線地区運用開始（2010年10月）、東京国際空港C滑走路3,360メートル化（2014年12月）、成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）整備完了（2015年3月）などが挙げられ、航空ネットワークの充実に向けて着実に整備が進められてきた。その結果として、我が国の全人口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている割合はほぼ100%となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、人口減少・少子高齢化時代の中で、更なる効率的な空港運営が求められている。

図表 1-123 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

我が国最大の都市圏にある首都圏空港は、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。具体的には、国内線旅客数の約7割、国際線旅客数の約6割、国際航空貨物の約7割が首都圏空港を利用しており、日本経済の一層の発展や、2,000万人を目指す訪日外国人旅行者の更なる増加への貢献が期待されている。

首都圏空港と諸外国の主要空港との比較については、我が国は年間合計発着枠の75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着枠が100万回を超えているところもある。

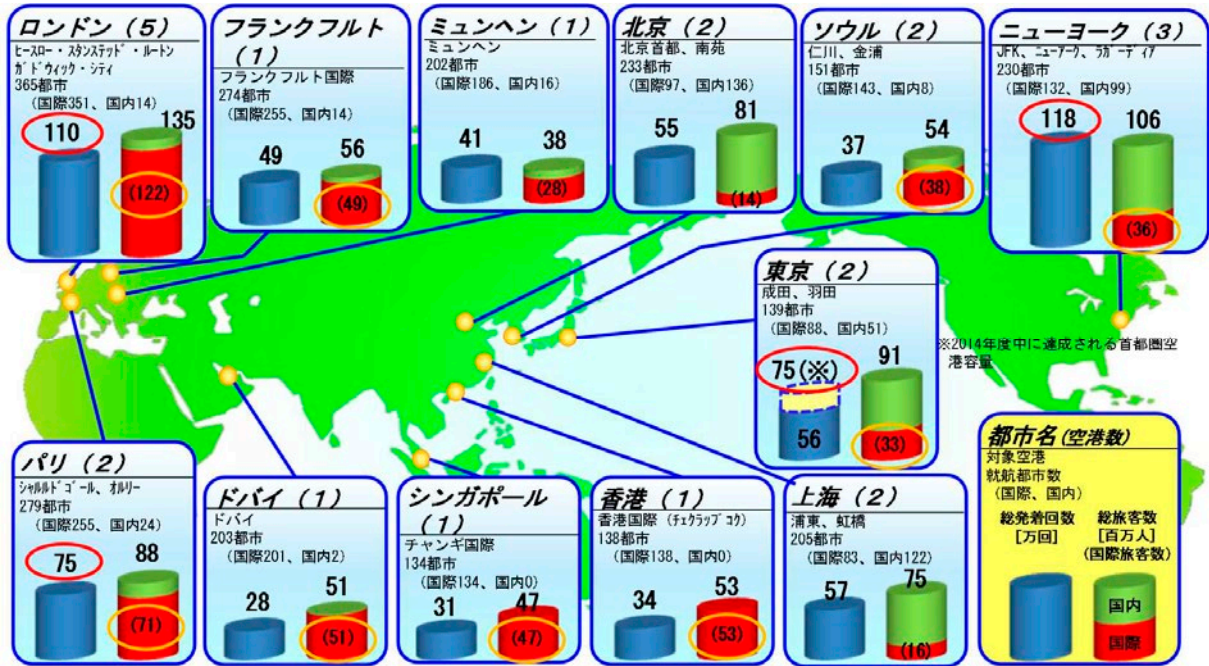
また、国際線就航都市数は、2014年度時点で92都市となっており、これは他のアジアの主要空港においては、ソウル（137都市）やシンガポール（148都市）、北京（104都市）よりも少ない現状に

ある。

関西国際空港と中部国際空港の国際線就航都市数は、2014年度時点で、それぞれ56都市、27都市であり、我が国の国際ゲートウェイの一翼として機能している。

一方、地方空港間を結ぶ地方航空ネットワークは減少傾向にある(2010年度51路線、2013年度28路線)。なお、離島住民の日常生活や観光の推進等において重要な役割を果たしている離島航空路はほぼ横ばいで推移している(2014年度55路線【うち国庫補助路線18路線】)。

図表 1-124 諸外国の主要空港との比較

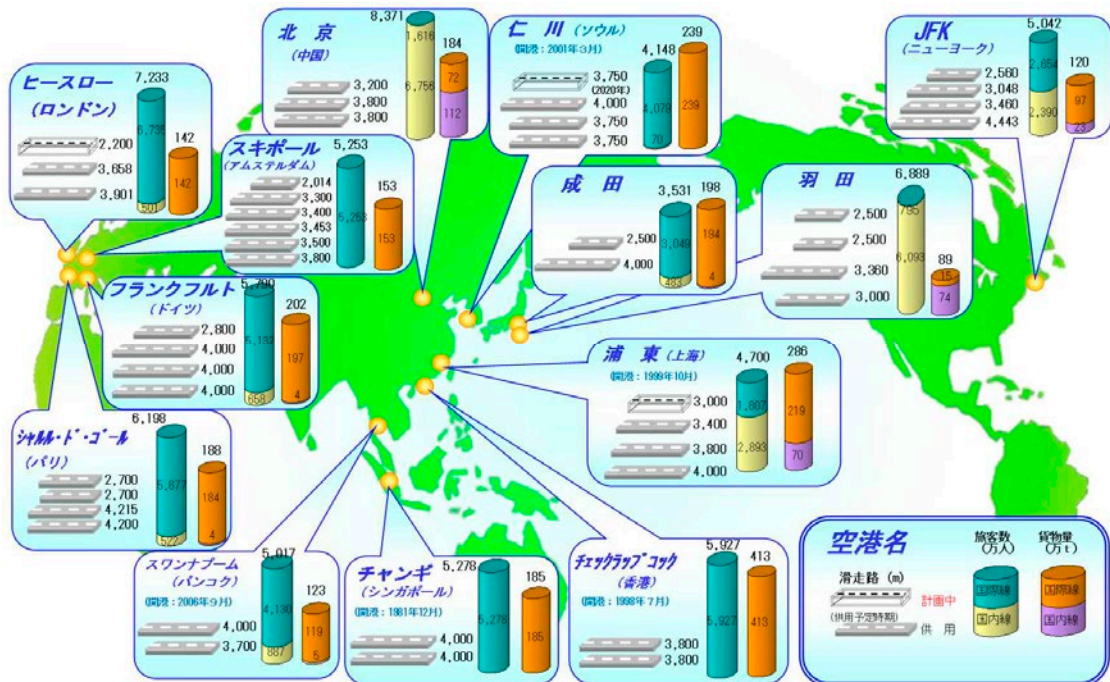


注1：発着回数、旅客数は2011年のデータ

注2：就航都市数は2013年8月時点で、定期旅客便の直行便が就航している都市数

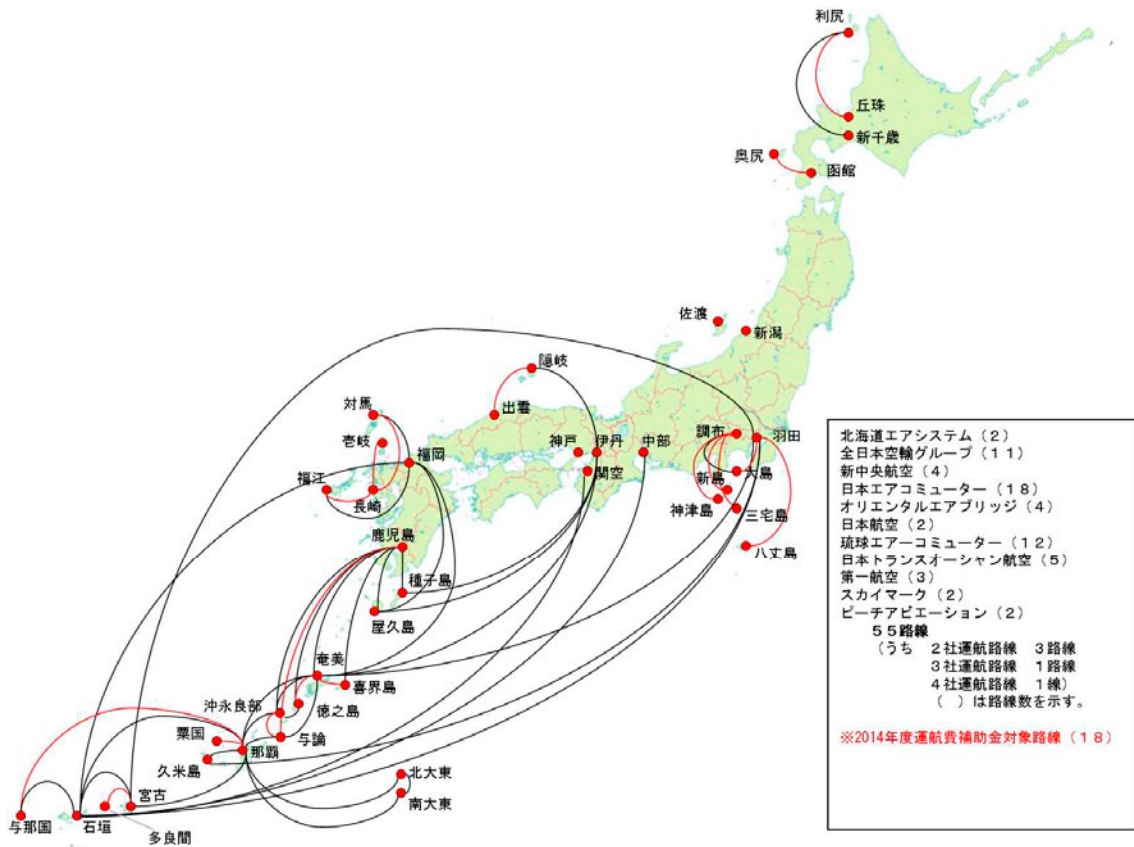
資料：「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2011」、「OAG Flight Guide Worldwide」から国土交通省航空局作成

図表 1-125 世界主要国における空港の整備状況と取扱旅客数・貨物量



資料：「エアポートハンドブック 2007」、「ACI (国際空港評議会) データ 2013」等から国土交通省航空局作成

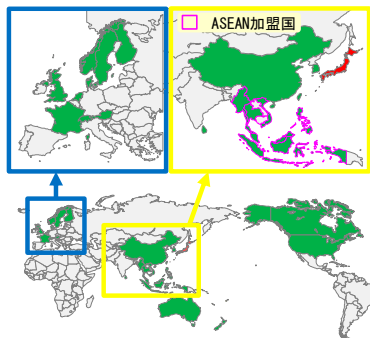
図表 1-126 国内航空分野における離島航路の路線図 (2015年3月時点)



資料：国土交通省航空局作成

我が国の持続的な経済発展のためには、アジアなど、海外の旺盛な経済成長を取り込む必要があり、本邦航空企業が、世界的な航空自由化に伴うアライアンス間競争の進展、コードシェアの多様化といった競争環境の変化に対応し、世界の航空企業に伍して競争を行うために、自由な経営判断による柔軟な運航を可能とする枠組みを作る必要があることから、オープンスカイを推進している。

図表 1-127 我が国のオープンスカイ合意国 (2014年12月時点)



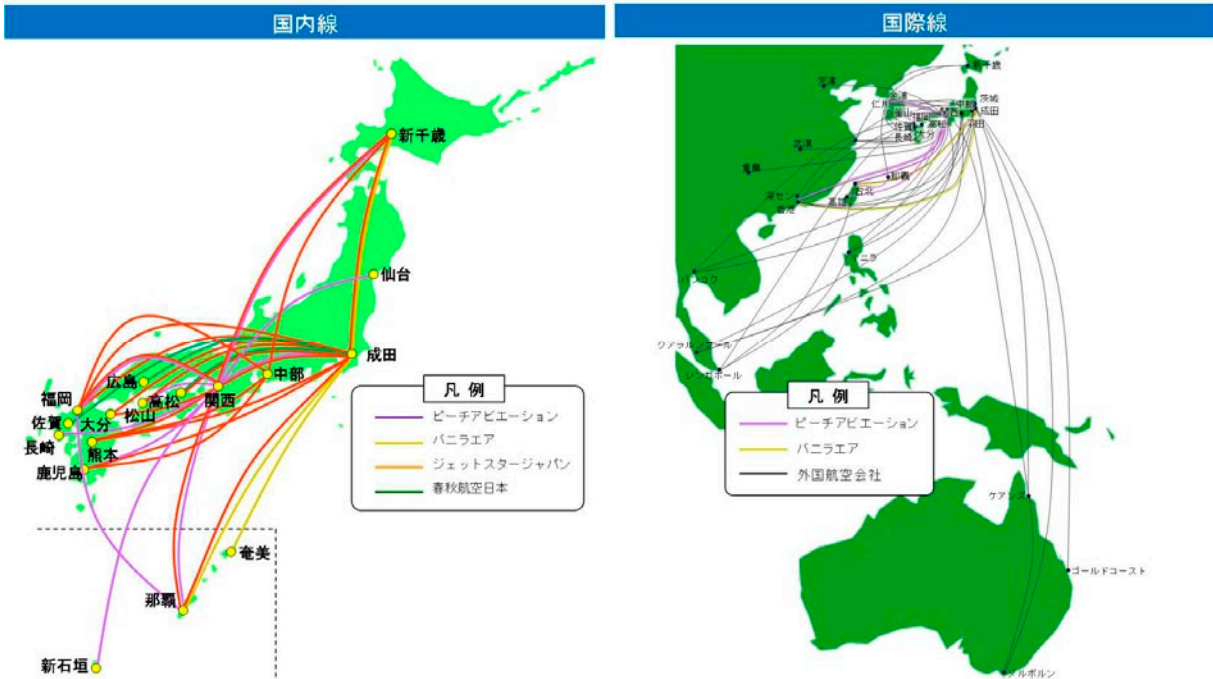
27ヶ国・地域と合意  
 日本発着旅客数 (2012年度) 5,321万人  
 日本発着総旅客数における割合 94%

資料：国土交通省航空局作成

我が国は 58 の国・地域と航空協定を締結しており、実際に我が国に路線が就航している割合は約 62%、オープンスカイについては、2015年3月末時点で 27 の国・地域と合意しており、日本発着総旅客数における 94%の割合を占めている。

我が国では2012年にLCC事業が開始された。2014年度末時点で、ピーチアビエーションは国内12路線、国際7路線、ジェットスター・ジャパンは国内19路線、国際1路線、バニラエアは国内3路線、国際4路線、春秋航空日本は国内3路線へネットワークを展開しており、LCCの北東アジア等での成長に伴い、我が国への就航も増加してきている。

図表 1-128 我が国のLCC就航路線図



資料：国土交通省航空局作成

図表 1-129 我が国へのLCCの就航状況

定期便 (14社)		②015夏ダイヤ認可当初		
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国	濟州航空	2009年3月20日	成田=仁川(2デイリー) 関西=仁川(デイリー) 関西=金浦(デイリー) 関西=釜山(週4便) 中部=金浦(デイリー) 福岡=仁川(デイリー) 福岡=釜山(週2便) 那覇=仁川(デイリー)	
	エアプサン	2010年3月29日	成田=釜山(デイリー) 関西=釜山(週18便) 福岡=釜山(3デイリー)	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	2011年7月15日	関西=仁川(デイリー) 新千歳=仁川(週5便) 福岡=仁川(デイリー) 長崎=仁川(週3便) 沖縄=仁川(デイリー)	大韓航空100%出資
	イースター航空	2011年5月5日	成田=仁川(デイリー) 関西=仁川(デイリー)	
	ティーウェイ航空	2011年12月20日	関西=仁川(デイリー) 関西=大邱(週3便) 新千歳=仁川(週6便) 福岡=仁川(デイリー) 佐賀=仁川(週3便) 大分=仁川(週4便) 那覇=仁川(デイリー)	
中国	春秋航空	2012年6月23日	関西=上海(デイリー) 関西=上海=蘭州(デイリー) 武漢=関西=天津(週4便) 天津=関西=武漢(週1便) 天津=関西=重慶(週3便) 重慶=関西=青島(週3便) 青島=関西=武漢(週3便) 鄭州=関西=成都(週4便) 成都=関西=鄭州(週1便) 成都=関西=泉州(週3便) 泉州=関西=西安(週3便) 西安=関西=鄭州(週3便) 旭川=上海(週2便) 新千歳=上海(週6便) 茨城=上海(週8便) 高松=上海(週4便) 佐賀=上海(週3便)	
香港	香港快運航空	2013年11月8日	羽田=香港(2デイリー) 成田=香港(2デイリー) 関西=香港(3デイリー) 中部=香港(デイリー) 福岡=香港(デイリー)	
台湾	タイガーエア台湾	2015年4月2日	成田=台北(週3便)	
シンガポール	ジェットスター・アジア航空	2010年7月5日	関西=台北=シンガポール(週12便) 関西=マニラ=シンガポール(週4便) 福岡=バンコク=シンガポール(デイリー)	カンタスグループ49%出資
	スクート	2012年10月29日	成田=台北=シンガポール(デイリー)	シンガポール航空100%出資
マレーシア	エアアジアX	2010年12月9日	羽田=クアラルンプール(デイリー) 成田=クアラルンプール(デイリー) 関西=クアラルンプール(デイリー)	
フィリピン	セブ・パシフィック航空	2008年11月20日	成田=マニラ(デイリー) 成田=セブ(週4便) 関西=マニラ(週5便) 中部=マニラ(週4便)	
タイ	タイエアアジアX	2014年9月1日	成田=バンコク(2デイリー) 関西=バンコク(デイリー)	
オーストラリア	ジェットスター航空	2007年3月25日	成田=ケアンズ(週6便) 成田=ゴールドコースト(週5便) 成田=メルボルン(週4便) 関西=ケアンズ(週5便)	カンタスグループ100%出資

資料：国土交通省航空局作成

図表 1-130 我が国の LCC 事業の概要 (2015年3月時点)

会社名	Peach Aviation(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ANA ホールディングス38.7%</li> <li>・First Eastern Aviation Holding Limited 33.3%</li> <li>・産業革新機構 28.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ANA ホールディングス100%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カンタスグループ 33.3%</li> <li>・JAL 33.3%</li> <li>・三菱商事16.7%</li> <li>・東京マシナリーズ16.7%</li> </ul> <small>※比率は議決権ベース</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・春秋航空股份有限公司 33.0%</li> <li>他</li> </ul>
拠点空港	関西国際空港、那覇空港、成田国際空港	成田国際空港	成田国際空港、関西国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	ボーイング737-800型機
運航路線	<p>(国内線)</p> 関西=札幌、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇、新石垣 那覇=福岡 成田=札幌、福岡 <p>(国際線)</p> 関西=仁川、釜山、桃園、高雄、香港 那覇=桃園、香港 仁川 (2015年9月4日)	<p>(国内線)</p> 成田=札幌、奄美、那覇 <p>(国際線)</p> 成田=仁川、桃園、香港、高雄	<p>(国内線)</p> 成田=札幌、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇 関西=札幌、福岡、熊本、大分、那覇 中部=札幌、福岡、熊本、鹿児島、那覇 <p>(国際線)</p> 関西=香港	<p>(国内線)</p> 成田=高松、広島、佐賀
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営 	JALから独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 

資料：国土交通省航空局作成

## 第II部 地方創生を支える地域公共交通の再構築

我が国における地方部を中心とした急速な人口減少・高齢化の進行の中で、地方の創生が政府における喫緊の重要課題となっている。このため第II部においては、地域の公共交通をめぐる厳しい状況を概観するとともに、地方創生に向けた地域公共交通の新たな役割について、既に取り組が始まっているネットワーク再編等の事例を示しながら考察する。さらに、そのような地域公共交通ネットワークの再構築に向けた国の取組状況と今後の課題について整理する。

第Ⅱ部

地方創生を支える地域公共交通の再構築

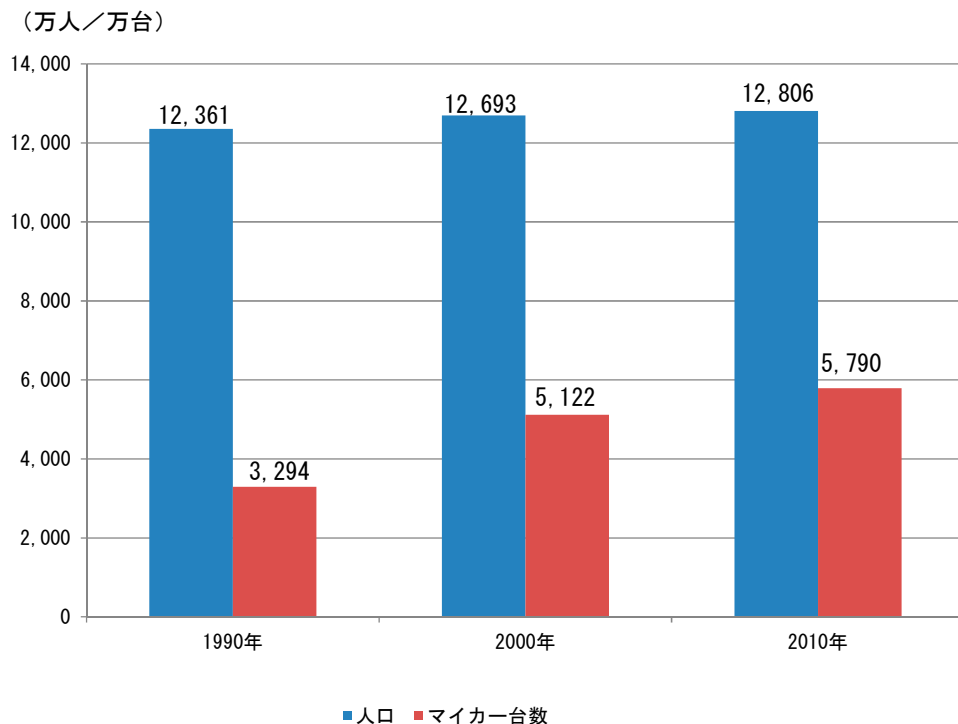


## 第1章 地域公共交通の現状

### (1) モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

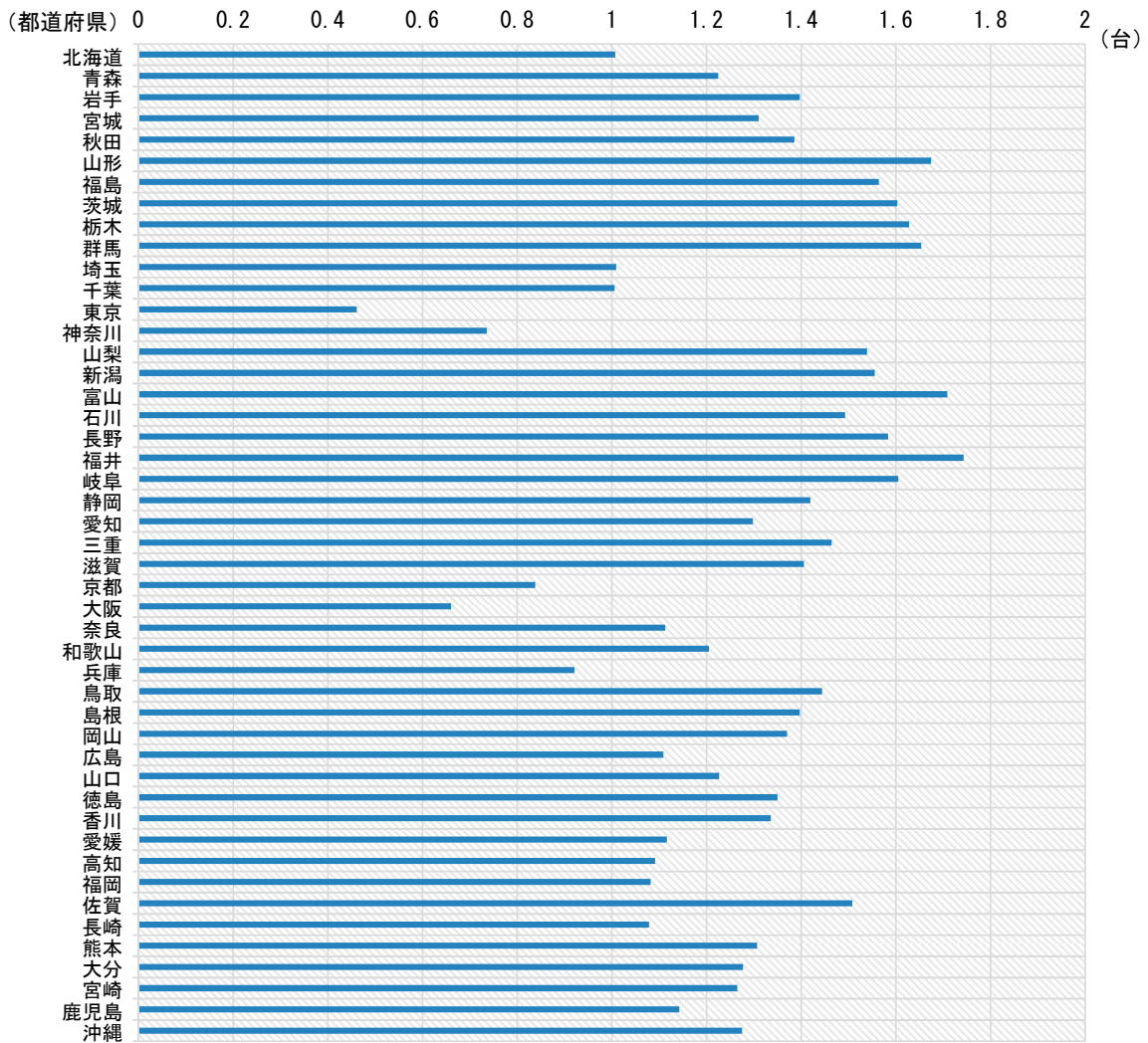
自家用自動車の相対価格の低下、道路整備の進展、宅地の郊外化等を背景に、モータリゼーションは引き続き進んでいる。例えば、1990年から2010年の20年間で人口の増加率が4%なのに対し、マイカー保有台数の増加率は76%にのぼっている。また、マイカー保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。このため、地方部を中心に、地域公共交通の位置付けが相対的に低下している状況を招いている。

図表 2-1 マイカー保有台数の推移



資料：総務省「日本の統計2013」、(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

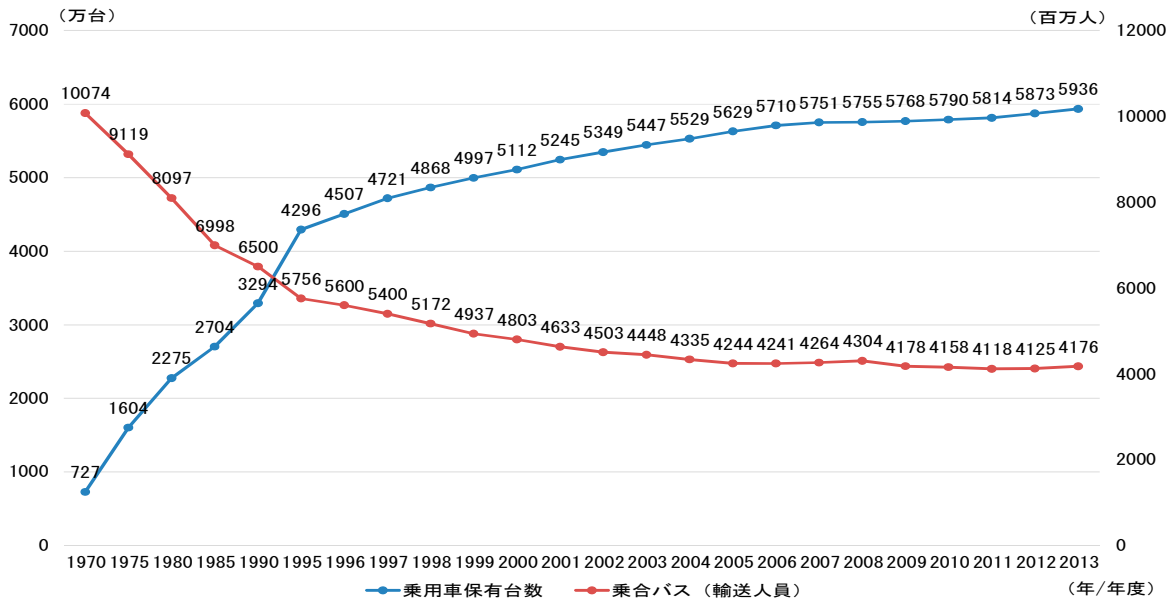
図表 2-2 都道府県別のマイカーの世帯当たり普及台数



資料：(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

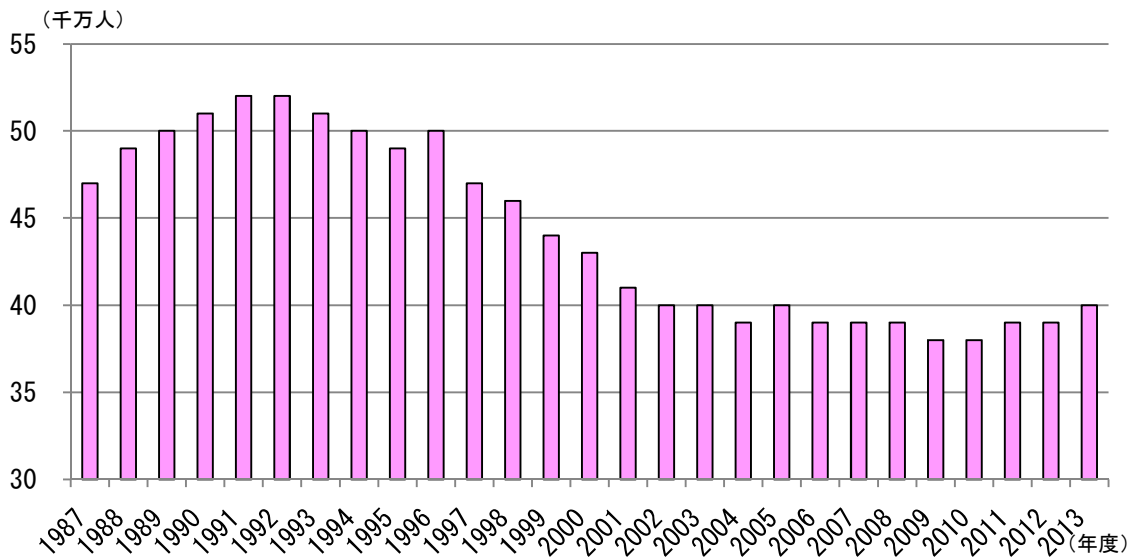
地域公共交通の状況を輸送人員で示した場合、乗合バスの輸送人員は、1990年度の65億人から2000年度には48億人、2010年度には42億人（1990年度に比べ35%減）に、地域鉄道の輸送人員は1990年度の5.1億人から2000年度には4.3億人、2013年度には4.0億人（1990年度に比べ20%減）となっており、公共交通機関の利用者数は、この20年間で大きく減少している。

図表 2-3 モータリゼーションの進展と乗合バスの輸送人員



注：乗用車保有台数は各年3月末、乗合バス（輸送人員）は各年度の数値  
 資料：「交通経済統計要覧」、「自動車検査登録情報協会公表資料」から国土交通省総合政策局作成

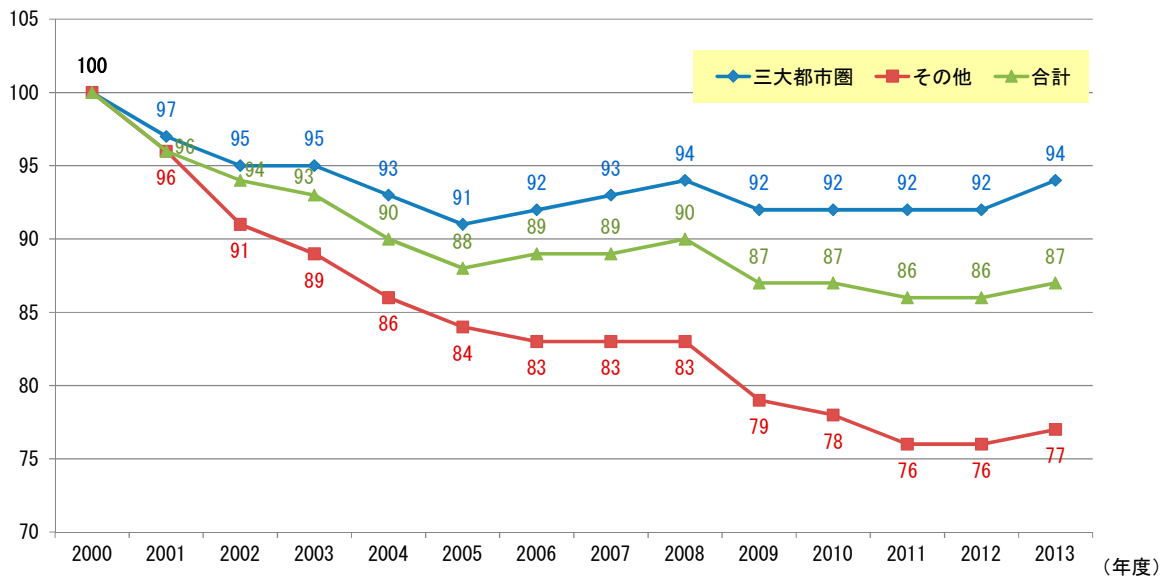
図表 2-4 地域鉄道の輸送人員の推移



注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社  
 資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

輸送人員の減少は、人口減少が進む地方部でより深刻になっている。2000年度から2013年度にかけてのバスの輸送人員は、全国平均では約13%減少、三大都市圏では約6%減少であるが、三大都市圏以外の地方部では約23%減少している。

図表 2-5 乗合バスの輸送人員の推移（2000年度を100とした場合）



資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

## （2）地域公共交通サービスの衰退

この結果、近年、交通事業者の不採算路線からの撤退等により、地域の公共交通ネットワークは大幅に縮小しており、いわゆる高速バスを除く乗合バス（一般路線バス）については、2009年度から2013年度までの5年間に約6,463キロメートルの路線が代替輸送手段のない状態で廃止され、鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約754キロメートルが廃止された。

バス停500メートル圏外かつ鉄道駅1キロメートル圏外の地域は、全国で36,477平方キロメートルに及んでおり、これは我が国の可住地面積の約30%に相当している。

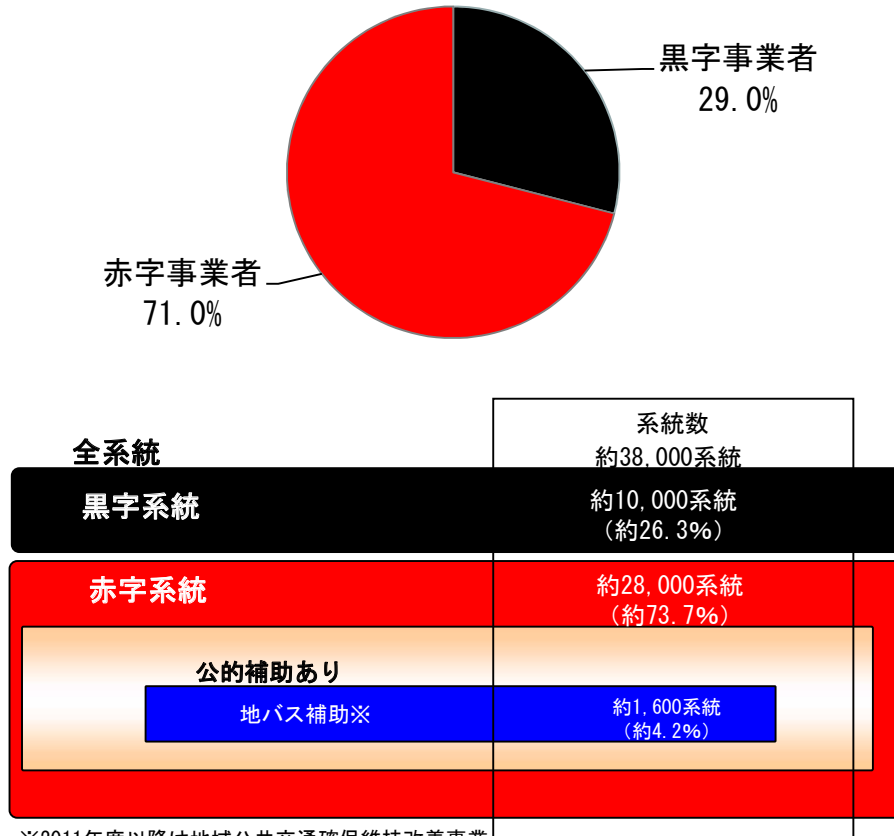
図表 2-6 一般路線バスの路線廃止状況

年度	廃止路線（キロメートル）
2009	1,856
2010	1,720
2011	842
2012	902
2013	1,143
<b>計</b>	<b>6,463</b>

注：代替・変更がない完全廃止のもの  
資料：国土交通省自動車局作成

事業経営の面でも、2013年度には、地域交通を担う一般路線バス事業者及び地域鉄道事業者の7割強が赤字であるなど、全国における交通事業者の多くが厳しい経営状況にあるとともに、運転者等地域公共交通を担う人材の確保等が困難となる等の問題が顕在化している。

図表 2-7 一般路線バスの収支状況



※2011年度以降は地域公共交通確保維持改善事業

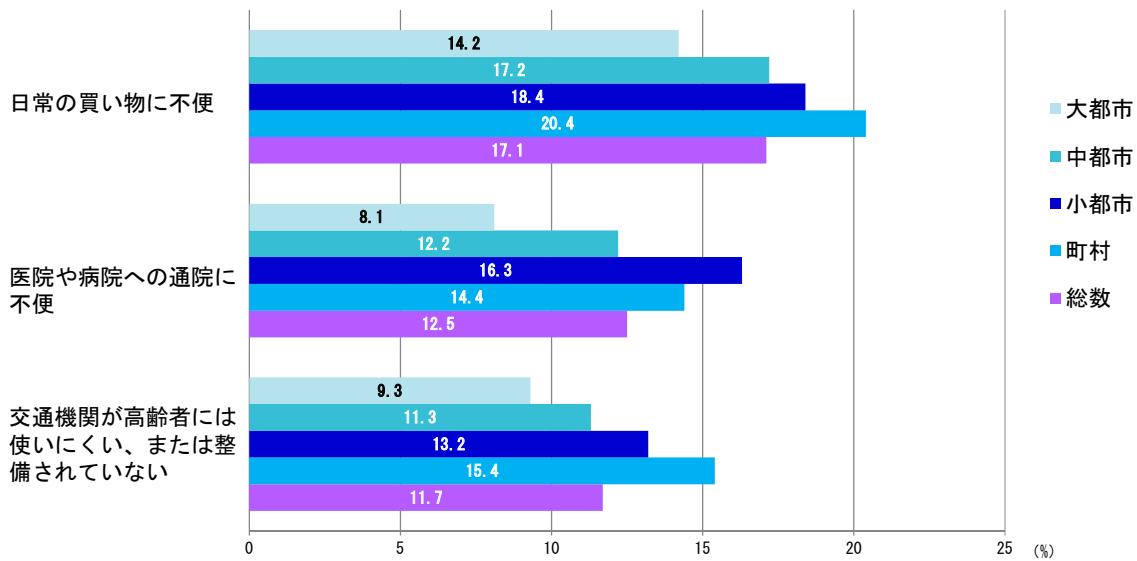
資料：国土交通省自動車局作成

### (3) 高齢化の進展と地域公共交通

我が国が超高齢化社会を迎えようとしている中で、地域公共交通サービスの衰退は、自ら自動車を運転できない高齢者の生活の足に大きな影響を与えることになる。特に地方圏では大都市圏に比べて高齢化率が高く、このような地域で公共交通サービスの撤退が起きやすい状況となっていることが問題をより深刻にしている。

例えば、高齢者の意識調査によると、高齢者が今住んでいる地域の不便な点として挙げている項目では、移動に関する問題が上位にある。また、都市規模別にみると、小規模な都市・町村ほど交通に対して不便さを感じており、地方部における高齢者の生活の足をめぐる厳しい状況をうかがい知ることができる。

図表 2-8 今住んでいる地域の不便な点（上位3項目）

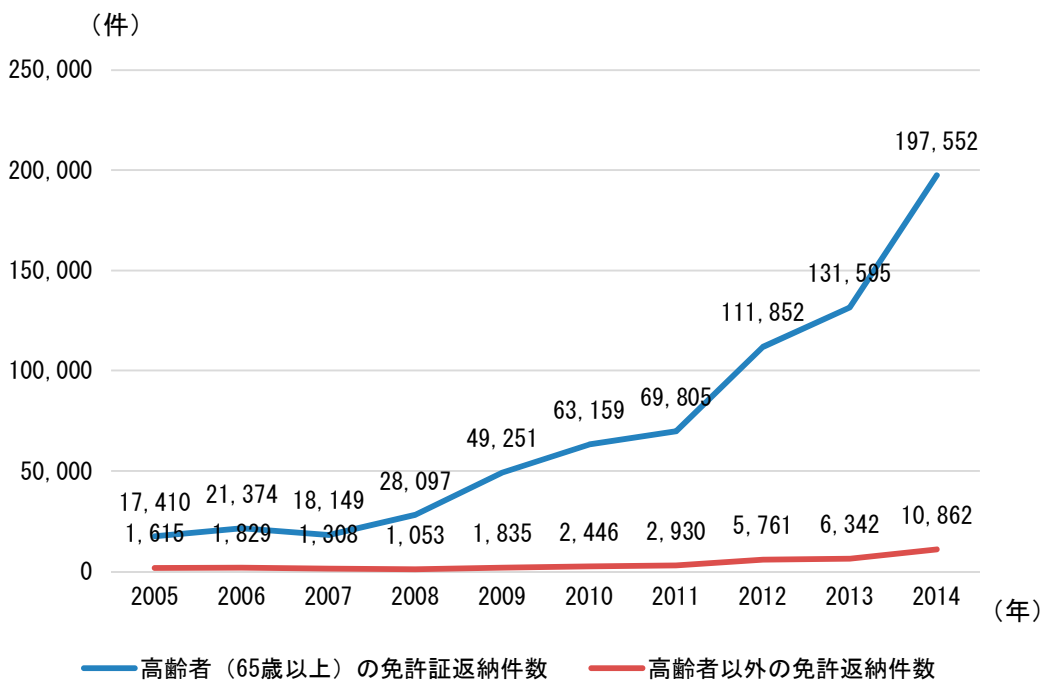


資料：「平成22年高齢者住宅生活意識調査」から国土交通省総合政策局作成

また、これは高齢者の自動車運転の問題にも関わってくる。高齢者の免許証返納件数は増加しているが、免許証返納後の代替交通手段に関する懸念から、返納していない場合もあると考えられる。

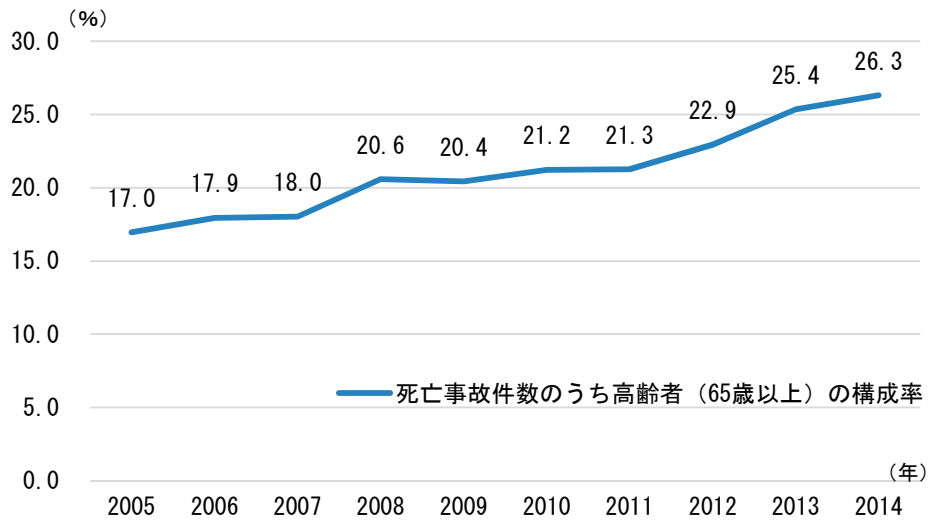
一方で、高齢者はそれ以外の年代と比べ運転操作が不適切なために事故を起こすことが多く、高齢運転者による死亡事故の割合もこの10年増加傾向にある。このように、高齢者の交通事故の防止の観点でも、地域公共交通の衰退は、併せて対応を考えなければならない課題といえる。

図表 2-9 運転免許証返納件数の推移



資料：「運転免許統計」から国土交通省総合政策局作成

図表 2-10 高齢運転者による死亡事故の割合の推移



注：原付以上運転者（第1当事者）の死亡事故が対象  
 資料：「平成 26 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」から国土交通省総合政策局作成

図表 2-11 高齢運転者による死亡事故に係る主な法令違反

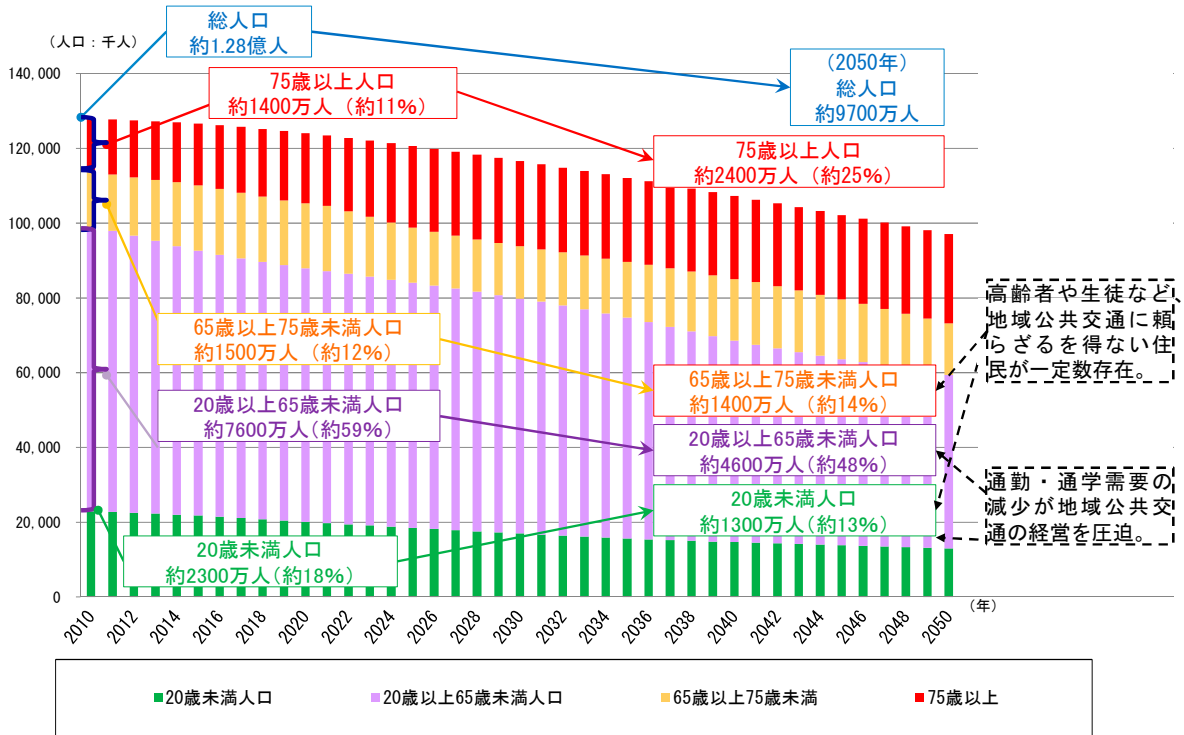
	1	2	3
2012年	運転操作不適 (15.8%)	漫然運転 (14.7%)	安全不確認 (10.1%)
2013年	運転操作不適 (18.9%)	漫然運転 (17.7%)	脇見運転 (10.3%)
2014年	運転操作不適 (16.8%)	漫然運転 (15.9%)	脇見運転 (9.8%)

資料：「平成 26 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」から国土交通省総合政策局作成

(4) 将来の人口減少と地域公共交通

さらに今後の公共交通については、我が国の将来の人口減少が大きな影響を与えることになる。今後、人口は急激に減少し、2050年には人口は2008年の約8割に減少(9,500万人)することが見込まれており、全国を1平方キロメッシュ毎の地点で見た場合、人口が半分以下になる地点が66%となり、2割は無居住化することが予想されている。これも、特に地方部において顕著な傾向である。

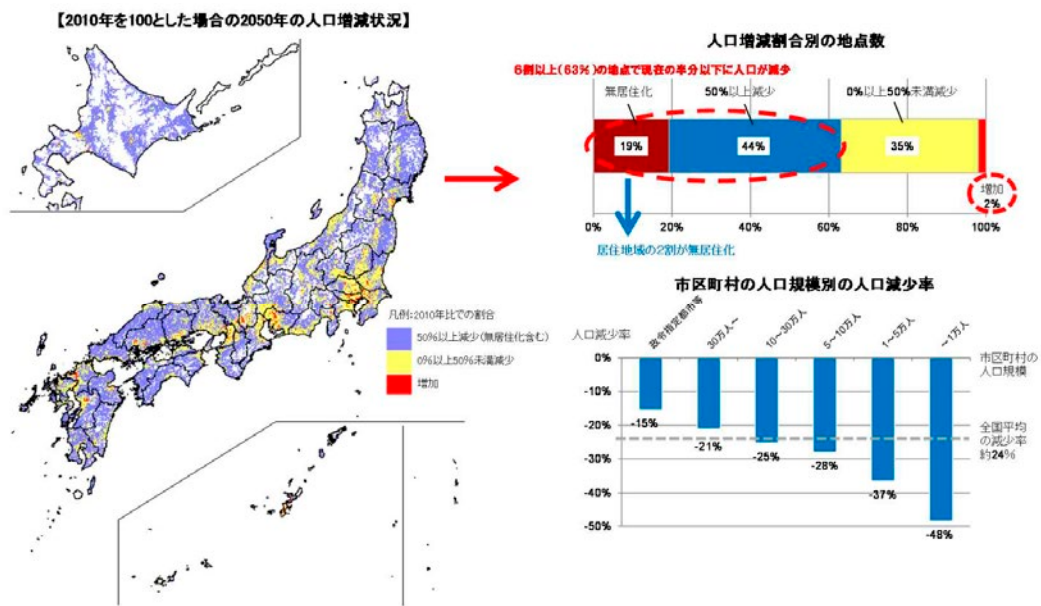
図表 2-12 人口減少・少子高齢化の推移・予測



高齢者や生徒など、地域公共交通に頼らざるを得ない住民が一定数存在。  
通勤・通学需要の減少が地域公共交通の経営を圧迫。

資料：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計)から国土交通省総合政策局作成

図表 2-13 各地の人口減少見通し



資料：総務省「国勢調査報告」から国土交通省国土政策局作成



## (5) 小括

以上のように、地域公共交通をめぐる状況はたいへん厳しく、事業者の経営悪化も進行しており、人口減少・少子高齢化社会の到来の中で、今後の展望としても苦しい状況が予想される。

しかし、地域社会の活力を維持・向上させる上で、公共交通は極めて重要である。地域公共交通は、地域住民の移動の手段として、とりわけ自動車を運転できない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等にとって欠くべからざる存在である。それは、通院、通学、買物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動を含む様々な外出機会の増加を地域住民にもたらすことになる。

特に、高齢者については、今後75歳以上の高齢者人口の絶対数が大きく増加する見込みであることから(図表2-12)、交通安全の観点からも高齢者が自ら運転しなくてもよい環境づくりとしての地域公共交通の充実が求められるが、これは、地域公共交通の市場拡大の好機ともなりうるものである。

また、地域公共交通の充実は、国内外の観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることになり、地域間の交流を活発化させ、地域活力の増進につながるものである。

人口減少による利用者減がサービス低下や路線廃止につながり、それが更なる利用者の減少を招くという負の連鎖を断ち切り、地域公共交通が以上のような本来の機能を発揮するためには、

- ① 自治体を中心とした「まちづくり」と一体による地域公共交通ネットワークの再構築
- ② LRT<sup>5</sup>、BRT<sup>6</sup>、デマンド交通等、地域の課題に対応した多様なサービスの提供による公共交通の利便性と魅力の向上

が必要になる。

以下、これらを踏まえた各地域における取組については第2章で、国の取組については第3章で記述する。

<sup>5</sup> Light Rail Transit の略

<sup>6</sup> Bus Rapid Transit の略

第Ⅱ部

地方創生を支える地域公共交通の再構築

## 第2章 地方創生に向けた地域公共交通の役割

### コンパクト・プラス・ネットワークを支える地域公共交通

国土交通省では、2014年7月に「国土のグランドデザイン2050」を策定し、今後の地域づくりのあり方として「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方を示している。これは、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、コンパクトなまちづくりと地域公共交通のネットワーク構築を連携して進めるというものであり、この考え方は、地方創生に向けた取組としてもその総合戦略である「まち・ひと・しごと総合戦略」（2014年12月27日閣議決定）の中に明確に位置づけられているところである。具体的には、中山間地域等において商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた集落拠点である「小さな拠点」の形成に必要な基幹集落と周辺集落とのネットワークづくり、地方都市における経済・生活圏の形成に必要な都市のコンパクト化と併せた周辺等の交通ネットワーク形成、さらには、複数の都市圏の連携（連携中枢都市圏）に必要な都市間ネットワークの構築に反映されている。

このように、地域公共交通は、地域における「コンパクト・プラス・ネットワーク」の「ネットワーク」を支えるものとして、地方創生に向けた新たな役割を担うことが期待されている。

例えば、集落地域では、コミュニティバスやデマンド交通の導入によって「小さな拠点」と周辺集落を結び、コンパクトシティでは、地域鉄道やLRTの活用、バス路線の再編等によって中心市街地と居住エリアのネットワークを形成し、都市間では、鉄道や道路等の交通が連携の役割を果たすことになる。

さらに、地方の創生をめぐる観光、健康、福祉、教育などの様々な政策課題が存在する。地域公共交通についても交通分野の課題解決にとどまらず、そのような諸課題に十分に対応することで、地域社会全体の価値を向上させていく必要がある。

また、このような地域公共交通の役割を十分に認識し、交通に関する基本的施策を定めた「交通政策基本計画」においても、地域公共交通の再構築、活性化が最初の目標として掲げられているところである。

以下、このような地域の諸課題に対応した地域公共交通の新たな役割を踏まえ、既に地域で始まっている地域公共交通の取組事例を紹介する。

#### （1）「小さな拠点」におけるネットワークの形成に向けた取組事例

いわゆる「小さな拠点」を含む集落地域において、拠点と周辺集落を結ぶ路線や拠点間を結ぶ路線を担うバス事業については、一般に需要が乏しく、厳しい経営状況のために撤退も相次いでおり、公共交通を独立採算の事業として維持することが困難となっている。集落地域における地域公共交通の維持のために、当該集落地域の属する都市圏全体で総合的かつ効率的な交通ネットワークづくりを行うとともに、需要に応じたデマンド交通などを導入するなどにより、公共交通としての持続可能性を高める取組が進められている。

#### 取組事例①～兵庫県豊岡市における公共交通事業の総合的な役割分担を通じたネットワーク形成

兵庫県豊岡市は、日本海に面した兵庫県北東部に位置し、2005年4月に1市5町が合併して現在の市域となっている（人口8.6万人（2010年国勢調査））。

豊岡市では、2008年9月末のバス事業者の経営状況の悪化による大幅な路線休止により公共交通空白地域ができ、地域住民が通院・通学や買い物など日常生活が不便となることが懸念された。

市は公共交通空白地域を解消するため、路線バスの休止した地域については、市町村運営有償運送を導入し、民間路線バス、コミュニティバス、市町村運営有償運送等の交通手段を適切に役割分担す

ることで、持続可能な公共交通体系を構築し、市民の生活交通を確保している。

具体的には、市街地中心部を循環する「コバス」が市街地の回遊性を確保し、路線バスが市街地中心部と地域拠点、地域拠点間を運行する役割を分担している。また、路線バスが休止した地域については、既存のコミュニティバスとスクールバスを統合することにより、定時定路線運行とデマンド運行を地域の需要や特性に応じて組み合わせた「イナカー」（市町村運営有償運送）を導入し、地域拠点間の移動性を確保している。「イナカー」は、運行基準（最低需要基準、収支率等）を設定し、毎年運行計画を見直している。（2010年度に1路線、2011年度に2路線、2014年度に1路線を「イナカー」から後述の「チクタク」に移行。）さらに、路線バス、「イナカー」が運行していない地域の交通不便地域の解消のため、地域が運行主体として輸送を行う有償運送サービス「チクタク」（利用日の前日午後7時までに予約、定時運行、自宅付近で乗降可能）の取組を市が支援している。

その上で、豊岡市では「e通勤プロジェクト」（市職員の公共交通による通勤）、「豊岡ノーマイカーデー」の取組を行い、マイカー通勤から公共交通通勤への転換に努めている。

「コバス」の利用者数は、2010年度は48.2千人であったが、2014年度には50.4千人まで増加している。また、「イナカー」及び「チクタク」の利用者数は、2010年度は28.4千人であり、2011年度は25.9千人まで減少したが、2014年度は2010年度と同じ28.4千人にまで回復している。



コバス



イナカー



チクタク

## 取組事例②～福岡県八女市における幹線バスと乗合タクシーの連携を通じた公共交通空白地の解消

福岡県八女市は、福岡県の南部に位置し、2006年及び2010年の近隣5町村の編入を経て、現在の市域になっている（人口6.9万人（2010年国勢調査））。

八女市では、広大な山間地域を抱え、全国平均を大きく上回る高齢化が進む中、地域公共交通の維持・確保を図るため、既存のバス、患者輸送車、福祉バス等を抜本的に見直し、広域移動を可能にする幹線路線バス2系統と、それに接続する乗合タクシーの連携による路線の再編・効率化を通じて公共交通空白地の解消に取り組んでいる（幹線路線バスの乗り換え拠点（「小さな拠点」）と周辺集落とのネットワークを乗合タクシーが形成））。

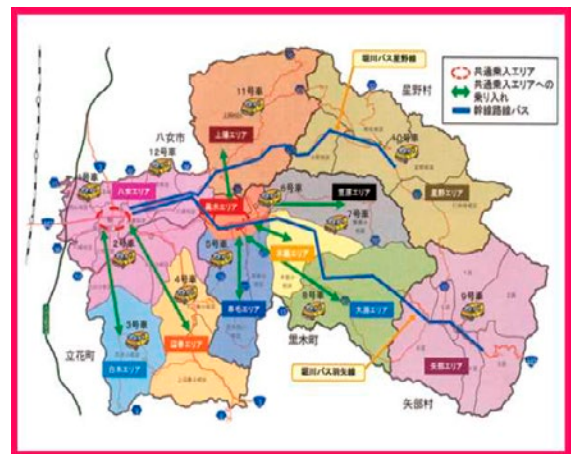
乗合タクシーは、八女市地域公共交通協議会が地元タクシー会社に運行委託する形で2010年12月から市内全域で運行されている（乗合タクシーは、30分前までに予約可能。予約のある時だけ運行）。運行に当たって従来の路線バスの維持に必要なとされた公的負担を増加させない一方で、2011年8月の住民アンケートでは、利用者の80%が「暮らしが便利になった」と回答があったほか、38%の利用者が「外出機会が増えた」と回答するなど、乗合タクシーの導入が住民の満足度を高める効果を示している。



乗合タクシー



幹線路線バス



福岡県八女市ネットワーク概要

## 取組事例③～千葉県市原市における地域住民との協働による持続可能な地域公共交通の構築

千葉県市原市は、東京湾に面する人口約 28 万人（2015 年 4 月現在）の工業都市である。市域は広大（約 368 平方キロメートル）であり、房総半島内陸部に向けては農村地帯が広がっている。

市原市では、交通空白地域においては、地域のことを最も熟知している住民自らの企画や負担により地域公共交通を運行することで、少ない財政負担により地域公共交通の利便性を確保するとともに、住民のマイバス意識を芽生えさせており、集落拠点（「小さな拠点」）を支えるネットワークの持続可能性を高めている。市では、このような取組方針のもと各地域における説明会等において住民の意識啓発を図ってきており、2005 年以降、4 の地域において、地域住民主体の勉強会が組織され、需要調査、運行ルートの検討等を実施した上で、運営協議会に組織を改編し、デマンド交通の実証運行に至っている。

デマンド交通の運行に当たり、市は「黒子」として、データ提供、助言、交通事業者・学識経験者との橋渡し等を実施しており、費用負担については、市の補助を運行経費の 2 分の 1 の額を上限とし、不足分は地域が負担することとし、負担関係を明確化している。さらに、利用者登録にあたって 1 世帯 1,000 円の登録料を徴収することで当事者意識の醸成を図るとともに、運行を交通事業者に委託するに当たって、1 日当たりの固定費ではなく、実際に運行した便数に応じて支払う方式を採用し、運行経費を大幅に抑制している。



市原市のデマンド交通（デマンド戸田）

## 取組事例④～高知県黒潮町における集落地域を支えるデマンドバスの導入

高知県幡多郡黒潮町は、高知県西南の太平洋岸に位置し、2006 年に 2 町の合併により発足した（人口 1.2 万人（2014 年度末））。

黒潮町では、近年、高齢化と人口減少を背景に、定期路線バス（廃止代替バス）の利用者数の減少が続き、町の財政負担が年々増す中で、路線バスに代わる運行方法として、デマンドバスの導入を決め、2013 年 5 月からの実証実験を経て、2014 年 4 月から本格導入を開始している（デマンドバスは 2 時間前までに予約を要する定時運行。運行ルートは駅付近と特定エリア間。自宅付近での乗降可能。）。

導入後、スーパーへの買物利用が倍増しており、市街地の活性化や外出機会の増加による地域住民の健康増進に寄与するとともに、導入前に要した運行経費の抑制にもつながっている。

また、デマンドバスの運行エリアとなっている北郷（ほくごう）地区においては、廃校になった小学校を 3 集落の交流拠点となる集落活動センターとして活用しており、この交流拠点をつなぐデマンドバスは各集落の交流を支える移動手段として期待されている。



黒潮町のデマンドバス

## 取組事例⑤～山口県長門市における NPO 法人による過疎地有償運送の導入

山口県長門市は、日本海に面した県北部に位置する人口約 3.6 万人（2015 年 4 月）の市である。

同市では、公共交通不便地域である俵山地区と向（むか）津具（つく）地区において、乗り換え拠

点となる幹線（路線バス）集落までの移手段を確保するための行政経費負担の少ない手段として、中国地方では初となる地元 NPO 法人が運行主体となったデマンド方式の過疎地有償運送を 2013 年 12 月から実施している（デマンド交通は、前日までの予約を要する。路線は決まっておらず、戸口から区域の停留所を連絡。）。

運行主体は、俵山地区が「特定非営利活動法人ゆうゆうグリーン俵山」、向津具地区が「特定非営利活動法人むかつく」である。開始後 10 カ月間の利用者は、俵山地区と向津具地区がそれぞれ 242 人と 422 人、1 日当たりの平均利用者数は 4.7 人と 5 人となり、向津具地区では当初想定していた利用者数を上回っている状況である。

利用者からは、「停留所で待つことなく、買い物などの荷物を持って歩かなくてすむのでとても便利。これからも通院や買い物などで利用したい」などと好評である。

両地区においては、ともに利用状況や利用者へのヒアリングを通じて運行の改善を引き続き行っていくこととしている。



向津具地区のデマンド方式過疎地有償運送

### 取組事例⑥～島根県津和野町における上下分離方式によるタクシー交通の確保

島根県津和野町は、島根県西部の山間部に位置する人口 0.8 万人（2014 年度末）の町であり、2005 年 9 月に旧津和野町と旧日原町が合併して現在の町域となっている。

同町では、合併前の旧町単位でそれぞれ 1 社ずつ運送事業者がタクシー事業を行っていたため、合併後は 2 社の運送事業者が町内を運行していたが、そのうちの 1 社が 2015 年 3 月末で営業所を廃止することとなった。これにより、町内の一部地域においてタクシーの空白地域の発生が懸念されたところであるが、同町は、第 3 セクターの「株式会社津和野」が車両や事務所などの資産を保有し、これらの貸与を受けて新たな運送事業者がタクシー事業を行う上下分離方式を導入することとした。

「株式会社津和野」が公募を行って選定した新たな運送事業者により 2015 年 4 月からタクシー事業が開始され、住民からの公募で決まった「KoiKoi タクシー」という愛称のタクシーの運行により町民の移手段が確保されることとなった。



KoiKoi タクシー

### （2）コンパクトシティにおけるネットワークの形成に向けた取組事例

多くの地方都市においては、市街地の拡散、人口減少等により、中心部と周辺部を結ぶ公共交通の維持に悩んでいる現状がある。さらに、県庁所在地レベルの都市においては、複数のバス事業者の競合により、中心部においてバス路線が集中することで、需要に比して過大な運行となり、全体として非効率となるとともに、路線のわかりにくさによって利用者の混乱を招いているような場合もある。このような都市においては、自治体が中心となって、コンパクトシティ化などのまちづくりと一体的に総合的な交通ネットワークを構築するとともに、LRT、BRT 等の導入による運行の効率化と利用者利便の向上を図る取組が進められている。

### 取組事例①～富山県富山市における LRT を軸にしたコンパクトシティ化

富山県富山市は、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指している。

具体的には、日本初の本格的な LRT として整備した富山ライトレールや市内軌道線の環状線化などによるネットワークの形成、「おでかけ定期券」の発行による高齢者に対する運賃割引などにより、回遊性と利便性が向上し、その結果、公共交通の利用者の増加、市内中心部における滞在時間の増加、飲食をはじめとする消費の増加を実現している。

2015年3月の北陸新幹線の開業に当たっては、市内軌道線の富山駅新幹線高架下乗り入れ等の公共交通網の整備が行われた。また、マスコミや情報誌、学校との連携によるモビリティ・マネジメントの展開等、新たな視点を取り入れた公共交通活性化や利便性向上の取組が継続的に実施されている。

なお、2012年6月には、OECDがまとめた「コンパクトシティ政策報告書」の中で、富山市の取組が先進5都市のひとつとして取り上げられた他、2014年9月には、国際連合の「エネルギー効率改善都市」に国内で唯一選定されており、その後も国際会議への招聘件数が増加している等、富山市のコンパクトシティ化の取組は、国際的にも高い評価を得ている。



### 取組事例②～岐阜県岐阜市におけるBRT等の公共交通を軸にした都市機能の集積

岐阜県岐阜市は2005年に路面電車を廃止して以降、市内の交通手段はバスが中心となっている。市の中心部においては、通勤・通学の時間帯の輸送力の確保が課題となっており、市の周辺部においては、急激な高齢化が進展していることから、地域住民の足の確保が課題となっている。

このような状況を踏まえ、岐阜市では、コンパクトな市街地が連携した都市を形成するため、「岐阜市都市総合戦略」や「岐阜市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと一体的に公共交通体系の整備を推進するとともに、地域特性に応じた交通施策を実施している。

具体的には、中心部においてはBRTの導入やバス優先レーンの設置等、輸送力を確保するための取組を進めるとともに、周辺部においては、地域住民が中心になった運営協議会を活用したコミュニティバスの運行により、地域のニーズに応じた路線・運行回数を確保する取組を進めている。併せて乗り継ぎ拠点の整備を行うことにより、BRT、幹線・支線バス、コミュニティバスの中心部・周辺部を通じたネットワークを強化している。

また、中心部・周辺部ともに、ICカードによって入手したビックデータを活用し、効率的な運行を行うよう、絶えず見直しを実施している。

これらの取組の結果、路線バス・コミュニティバス、鉄道を併せた公共交通の人口カバー率は、96.3%にまで達している。

### 取組事例③～新潟県新潟市におけるBRTを中心とした公共交通ネットワーク再編

新潟県新潟市では、各地域の核となるまちなか・拠点を強化しながら、それらを交通のネットワークで結ぶ「多核連携型都市」を目指し、交通施策と連動したまちづくりを推進している。

現状では、新潟駅周辺に郊外からのバス路線が集中し、渋滞を生み出すとともに、利用の少ない郊外路線は減便等でサービスが低下しており、これらの課題を解消するため、2009年から新たな交通システムの導入について検討された結果、2015年夏に市中心部にBRTを導入するとともに、市内バス路線の再編を行う予定となっている。

BRTについては、新潟市が車両を所有してバス事業者（新潟交通）に貸与する公設民営方式を採用し、運行開始時には連節バス4台が導入されることとなっている。また、新潟市と新潟交通は、BRT運行に当たっての役割分担、年間営業走行距離、路線等に関する運行事業協定を締結している。

郊外からのバス路線については、BRTの途中停留所に乗換え拠点を整備して、路線を再編するとともに、BRTの導入により中心部で生じた余剰車両及び運転手を用いて郊外路線を増便し、利便性向上を図ることとしている。

なお、新潟市では、2013年には、連節バスの体験試乗会や地区ごとの住民説明会を実施したほか、2014年秋以降、市民に対する反復型意識調査を実施するなどし、BRTを中心とした公共交通ネットワーク再編に対する市民の理解を深めるための取組を進めている。

取組事例④～青森県八戸市における「市内幹線軸」を中心としたコンパクトシティ化

青森県八戸市では、八戸市総合計画や八戸市都市計画マスタープラン等の中で、「コンパクト&ネットワークの都市構造の形成」を目指すこととしている。

具体的には、2009年より、約6キロメートル離れている東北新幹線八戸駅と八戸市中心街を結ぶ区間のように、公共交通需要が大きく都市の骨格となるバス路線を「市内幹線軸」として設定し、高頻度・等間隔運行を実施し、利便性の向上に努めている。

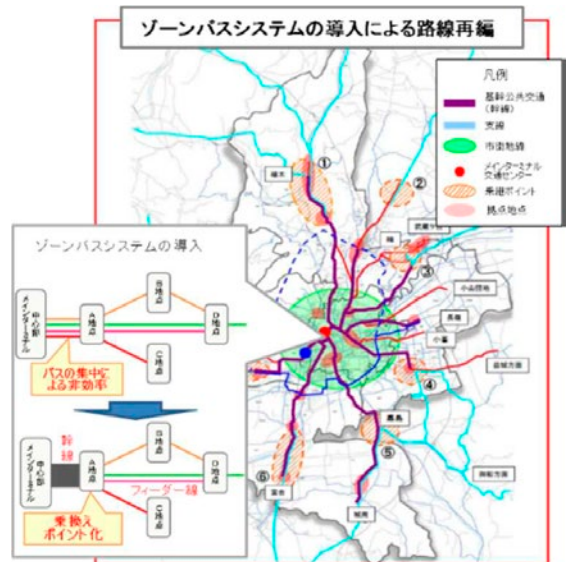
さらに、利用促進策として、方面別に記号やイメージカラー等を定める「路線ナンバリング」の設定、3つの事業者の路線図を一本化した共通バスマップの企画・発行、乗換拠点における公共交通アテンダントの配置等を行っているほか、2011年からはバス運賃を市内300円上限、圏域500円上限とする取組みも行っている。

これらの取組により、長期にわたり減少傾向にあったバス利用者が2011年より増加に転じるとともに、運送収入についても下げ止まりの傾向が見られている。

取組事例⑤～熊本県熊本市における公共交通を基軸としたまちづくり

熊本県熊本市においては、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを進めるため、2012年3月、基幹公共交通の強化、日常生活を支えるバス路線網の再編、公共交通空白・不便地域への対応を柱とする「熊本市公共交通ランドデザイン」を策定した。さらに、その実現に向け、市民・公共交通事業者・行政等の役割と責務を規定するとともに、公共交通の維持及び充実に関する基本的施策を総合的かつ計画的に推進するために、2013年3月、熊本市公共交通基本条例を制定した。

具体的な路線再編の内容としては、市営バス路線を既存民間バス事業者出資のバス会社である都市バスに移譲するとともに（2015年4月に全路線委譲完了）、4つの既存民間事業者を巻き込んだわかりやすく効率的なバス路線や運行体制の構築を目指すこととしており、競合路線の運行ダイヤの平準化やゾーンバスシステムの導入による幹線・支線等の階層化等に取り組むこととしている。



(3) 複数自治体の連携等広域的なネットワークや海上交通ネットワーク形成に向けた取組事例

地方では、人口の流出に歯止めがかかっていない一方、生活の利便性の低下、地域経済の縮小等が問題となっており、活力ある経済・生活圏の形成のための地域連携が課題となっている。

このため、市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化によって都市機能を集積・強化して生活関連機能サービスを向上させながら地域の経済成長をけん引することにより、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する取組が進められている。

また、地域の経済・生活圏が海上を跨いで存在する場合には、その活性化のために、陸上のみならず海上も含めた広範囲でのネットワーク形成の取組が進められている。



取組事例①～京都府北部における自治体連携による魅力的な生活圏の構築

北近畿タンゴ鉄道は、開業以来、沿線住民の日常の移動手段として、また、沿線地域のビジネスや観光地と都市部を結ぶ産業基盤として重要な役割を果たしてきた。しかし、沿線人口の減少や道路網整備と相まったモータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、利用者数と旅客運輸収入がピーク時（1993年度）の約3分の2まで減少し、経常損失拡大に歯止めがかからない深刻な状況となっている。

北近畿タンゴ鉄道沿線自治体（兵庫県豊岡市、京都府北部地域（福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町））の5市2町においては、地域の拠点同士や拠点と目的地を結ぶ公共交通を充実させることで持続可能で住みやすい地域社会を実現するため、2015年4月、公共交通ネットワークの軸である北近畿タンゴ鉄道について、北近畿タンゴ鉄道（第3セクター）が鉄道施設を保有し、民間事業者（高速バス会社WILLER ALLIANCE 株式会社の子会社であるWILLER TRAINS 株式会社）が京都丹後鉄道として運行主体となる「上下分離」を実施した。



「あかまつ号」

これにより、鉄道については、旅行業及びバス事業で培った運行実績、企画力や販売力を活かしながら、民間事業者が経営の改善を図りつつ持続可能な公共交通として再生を図る。一方で、沿線自治体においては、駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや「海の京都」等の魅力的な観光まちづくりを進める。こうした地域の拠点同士や拠点と目的地を鉄道、バス等の公共交通網で有機的に結びつけることにより、交流人口を増加させつつ、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを目指している。

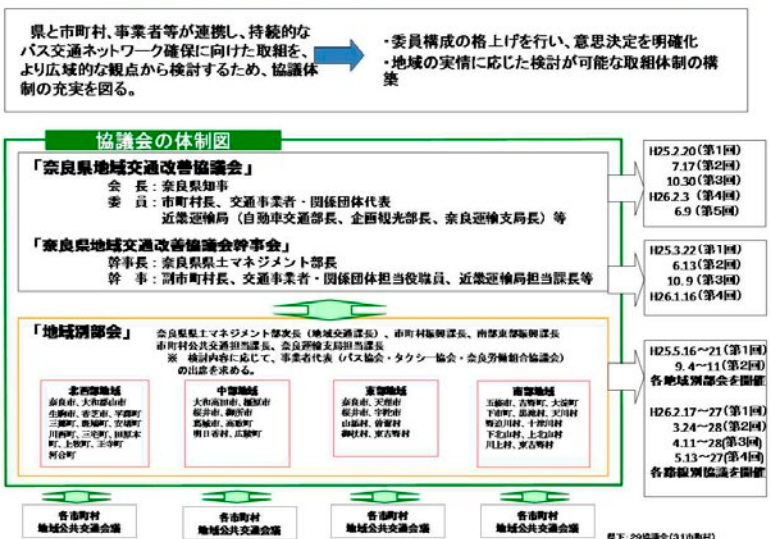
取組事例②～奈良県における広域的な公共交通ネットワークの見直し

奈良県においては、移動ニーズに応じた交通サービスを実現するため、県知事、市町村長、交通事業者、近畿運輸局等を構成員とする「奈良県地域交通改善協議会」を2013年2月に設置し、県内の地域間幹線バス路線を含む公共交通ネットワークを見直すなど、県と市町村が共同して、地域交通を支える新しい仕組みについて検討を行った。

具体的には、バス事業者から維持困難との申し入れのあった25路線について、個別路線ごとに「誰がどのように運行するのか」「誰がどれだけ負担するのか」などについて、客観的指標を活用して協議を行った。

協議会では、ルートやダイヤの改善などについて議論を重ね（路線毎の検討会議を64回開催）、その結果、2014年9月、25路線45系統について、関係者の間で意思統一が図られ、バス事業者からの申し入れ路線に係る全路線の再編について結論が得られている（17系統は「現状維持」。18系統は「減便」。1路線10系統は「廃止」とされ、うち3系統はコミュニティバスで代替、7系統はルートの重なる系統で代替。）。

奈良県地域交通改善協議会の体制

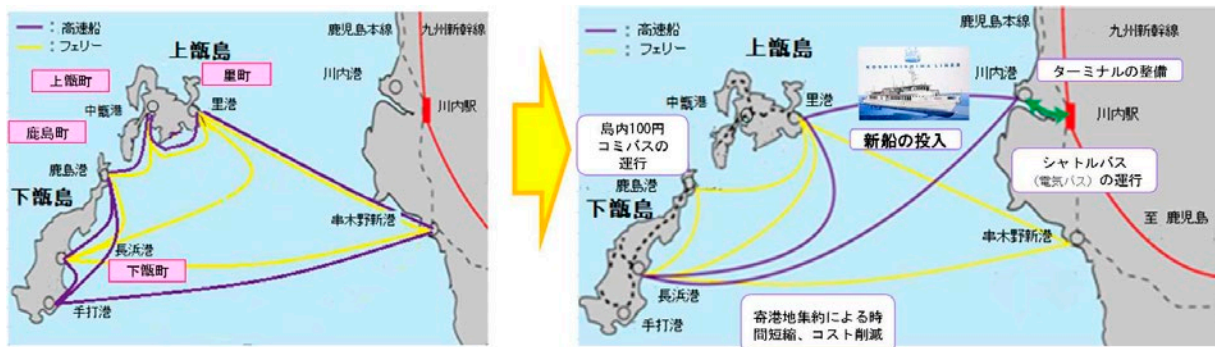


取組事例③～鹿児島県薩摩川内市における海上交通ネットワークの再構築

鹿児島県薩摩川内市は、薩摩半島北西部に位置し、東シナ海に面した人口約10万人の市である。同市は2004年に川内市など9市町村が合併して誕生しており、その際に離島である甑島も本土と一つの自治体となった。このため、市のリーダーシップにより、官民の関係者からなる協議会が組織され、利用者が減少傾向にあった甑島航路の維持・改善に取り組んでいる。

具体的には、老朽化した高速船を2014年4月に公有民営方式でバリアフリー対応の新船に更新するとともに、航路再編（島内寄港地の集約、高速船の本土側寄港地を川内港へ移設）や接続バス路線再編（島内バス路線再編、JR川内駅（新幹線駅）と川内港を結ぶ電気シャトルバス導入）を行って、コスト低減と利便性向上を図ることにより、海上交通ネットワークを再構築した。

シャトルバス、川内港ターミナル、新高速船は、「甑島観光ライン」として、統一感のあるデザインで整備されており、航路自体の魅力が高まって輸送人員が大きく増加しており、観光振興にも寄与している。



(4) 民間事業者の先進的な取組を活用した公共交通利用促進の取組事例

取組事例①～北海道帯広市におけるバス事業者と連携した公共交通利用促進の取組



「あいのりタクシー」の車内の様子

北海道十勝地方の中心都市である帯広市では、路線バス利用者数が1975年に約1,800万人だったものが、2008年には約400万人にまで落ち込むなど減少の一途をたどっており、また、市内において交通空白地の出現が懸念されていた。

帯広市においては、2001年に計画を策定し、バスの利用促進や交通空白地の解消のための農村部におけるデマンド型交通（大正交通「あいのりタクシー」、毎日交通「あいのりバス」）を導入するなどの施策を進めてきた。

市役所においては、事業者との連携によるモビリティ・マネジメント（小学生へのバスの乗り方教室実施、「高齢者学級」等への出前講義等）をバス事業者（十勝バス・拓殖バス）と共同で実施し、また、バス事業者においても、自ら利用促進の取組を進めた。

特に、地域におけるバス事業者である十勝バスにおいては、2009年から沿線住民宅に対して戸別訪問を行い、バスに乗らない理由を聞き、バスの基本的な乗り方を徹底的に周知することで、バス利用の「不安」を解消する取組を進め、「目的別時刻表」（沿線にどのような施設があり、そこに行くためには、どのバスに乗ればよいかを示したチラシ）の作成や、バス利用の「目的」を提案し顧客を育てる取組を実施した。

これらの取組に加え、高齢者の外出機会創出のため2012年度から実施している高齢者のバス運賃無料化との相乗効果により、帯広市における路線バスの利用者数は2010年度の396万から2013年度には451



バスの乗り方教室

万人にまで回復し、市において導入したデマンド型交通についても2008年度8,452人から2013年度には15,574人に増加している。

取組事例②～福島県福島市における交通事業者のICカードを活用した公共交通利用促進の取組

福島県福島市においては、交通事業者（福島交通）が、2010年に導入したICカード「NORUCA」を通じて把握した利用実績等のデータを活用して、実証運行の実施やルートの見直し、ダイヤの調整等のバスサービスの改善を行っている。「NORUCA」導入に併せて、市がICカードシステムを活用して75歳以上の市民に対し無料乗車証「もりんシルバーパスポート」を交付することにより、高齢者の路線バスの無料化事業を実施し、高齢者の外出支援及び路線バスの利用促進を図った。

また、交通事業者（福島交通）の取組みとして、エコ通勤を推進する企業向けの利用者数に応じた団体割引率による「グリーン定期券」の導入、休日のお出かけ機会の創出のための通勤定期券利用者の家族全員を1乗車100円とする「休日百円サービス」の導入、路線バス等の二次交通の活用による観光用セット券「福島バス物語」の導入など、多様な主体を対象とした大胆な各種割引制度等を実施しており、バス利用者数がICカード導入前に比べ増加している。

(5) 地方創生をめぐる様々な政策課題に対応した取組

<健康まちづくり>

高齢者の健康寿命を伸ばし、健康格差の縮小につなげるためには、住民が運動しやすいまちづくり・環境整備が必要である。そのためには、住民の運動・身体活動の向上に関連する施設に加え、クルマへの依存を少しでも減らして「歩く」機会を増やすための公共交通機関等の整備等に取り組む自治体数の増加が必要である。

取組事例～新潟県見附市等における健康まちづくり

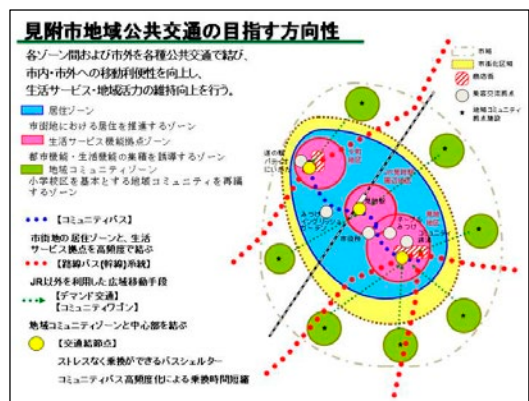
新潟県見附市、福島県伊達市、新潟県新潟市、新潟県三条市、兵庫県豊岡市など複数の府県・市町が、自律的に「歩く」を基本とする『健幸』なまち（スマートウェルネスシティ）を構築することにより、高齢化・人口減少が進んでも持続可能な先進予防型社会を創る取組を実施している。

例えば、見附市は、「都市部と村部が持続できる健幸都市の地域再生計画」の認定を受け、市街地のコンパクト化、集落生活圏の確保等と併せて、過度な自動車依存から脱却し、歩いて暮らせるまちづくりを実現するための地域公共交通の再生に取り組んでいる。具体的には、市街地は、コミュニティバスを循環させ、郊外の集落地域と市街地をデマンド型乗合タクシーや、市が地域コミュニティに無償で貸与しているワゴン車で結ぶことで、市民の移動利便性の向上を進めている。

<高齢者の生活支援>

地方部では、高齢化の進行により、高齢者の住みやすい生活環境の整備が必要になるとともに、車を運転しない高齢者の増加を見据えて、高齢者の移動に適した生活の足の確保や買物支援などの生活支援サービスのニーズがますます高まってくると考えられる。

これに関連しては、高齢者の移動ニーズに適応した公共交通サービスを充実することは勿論のこと、個別訪問型サービスの担い手としての宅配ネットワークの一層の活用も期待されるとともに、過疎地等においては事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ



新たな輸送システムを構築する必要が生じている。

### 取組事例①～北海道伊達市における高齢者の住環境整備と併せたライフモビリティ確保の取組

北海道伊達市は、北海道の南西部、札幌市と函館市の中間に位置し、噴火湾（内浦湾）に面した人口約3.6万人（2014年度末）の市である。道内において比較的穏やかな気候の地域であり、高齢者の移住等の人気がある。

伊達市では、少子高齢化が急激に進む中で、「伊達ウェルシーランド構想」に基づき、「安心ハウス」（高齢者が安心・安全・快適に住むことができる良質な建物。市が認定）、「優良田園住宅」（農山村地域、都市の近郊その他の良好な自然環境を形成している地域に所在する一戸建ての住宅。働き盛り世代の移住を推進）など、高齢者の暮らしやすい豊かで快適なまちづくりに向けた施策を実施すると共に、高齢者のモビリティの確保として、2006年からドア・ツー・ドアのデマンド交通「愛のりタクシー事業」を実施している。

愛のりタクシー事業は、60歳以上かつ自分でタクシーへの乗り降りができる者を対象とし、会員登録・事前予約により、ドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供するものであり、地域の商工会議所が主体となって、市民の要望、交通事業者との調整を行うことで、住民に密着したサービスを実現している。輸送サービスの提供は、地域に2社あるタクシー会社の空き車両（小型タクシー）を主に活用しており、地方自治体の財政に極力依存せず、自立経営を目指した運行の改善が続いている。



愛のりタクシー



愛のり会員証

### 取組事例②～高知県大豊町における高齢者の見守りを兼ねた買物支援

高知県長岡郡大豊（おおとよ）町は、四国山地の中央部に位置する人口4,432人（2014年度末）の町である。同町では、50%以上が65歳以上の高齢者という高齢化の進行により、高齢者の生活の足の確保策として、デマンド型乗合タクシーの導入（2006年～）や町民バスの無料化（2009年度～）等の取組を行っているが、高齢者の生活面の支援として、買物や見守りに対するニーズも高まっていた。

このため、地元商店、商工会、宅配事業者及び自治体の連携により、2012年に高齢者の見守りも兼ねた買物支援サービスが導入された。

上記サービスにおいては、利用者が地元商店に注文した商品を物流事業者が引き取り、利用者へ届ける際に、見守りも行う仕組みになっており、利用者に異常があった場合は、本人の承諾を得た上で、大豊町役場に連絡することになっている。

利用者からは「特に冬場は歩いて買物に行きづらいので助かっている」「決まったドライバーが運んでくれるので、安心して利用できる」といった声が聞かれている。

### <観光施策との連携>

地方を中心に人口が減少する中で、地域社会を引き続き維持していくためには、域外の人々の活力を取り込むことが必要であり、「交流人口」の増加が重要である。特に、観光面で地域の魅力を高めることは、東京オリンピックを見据えて更なる増加が見込まれる訪日外国人旅行者を各地域に呼び込むことにもつながり、地域経済の活性化に直結することになる。このため、地域公共交通においても、地域の観光施策と連携することにより、地域の観光資源へのアクセスを容易にして観光地としての価値を高めるとともに、地域の魅力ある自然や食文化等も活用しながら観光交通としての利用者増を図ることによって生活交通の維持につなげていく取組が進められている。

取組事例①～肥薩おれんじ鉄道の観光列車による観光客誘客の取組

肥薩おれんじ鉄道は、2008年3月の九州新幹線鹿児島ルートの部分開業（新八代・鹿児島中央間）に伴い、JR九州から経営分離される鹿児島本線八代～川内間の並行在来線として第3セクターにより運行を開始しているが、少子高齢化による沿線人口の減少等を要因として、肥薩おれんじ鉄道を取り巻く環境は、当初の予想を超えてきわめて厳しい状況が続いていた。

そのような中、「新幹線とは異なるスローな旅で全国から観光客を集めよう」とのアイデアによって2013年3月から運行を始めた観光列車「おれんじ食堂」は、熊本県・新八代と鹿児島県・川内を3時間余で結ぶ間に、車窓から海沿いの風景を楽しみながら、沿線で採れる旬の食材を使った料理を味わえるとともに、停車駅では特産品を買うこともできることから、営業収益を生むほどの人気となっている。これは、沿線の自治体、レストラン、農水産業者らが一丸となって、全国から、さらにアジアからも観光客を取り込もうと努力した結果であり、阿久根駅や水俣駅が観光客を意識して改修されるなど、波及効果も出ている。全国のローカル鉄道が沿線人口の減少に直面する中、鉄道再生や地域公共交通に着目した観光振興の1つの方向性を示した取組である。

取組事例②～瀬戸内海の旅客船事業における交流人口の増加による航路維持に向けた取組

（瀬戸内海の特徴を活かした企画割引による生活航路の新規需要開拓）

瀬戸内海地域では、旅客航路の輸送需要が毎年減少しており、航路撤退や減便などが顕在化し、生活航路の確保・維持が喫緊の課題となっている。

このような中、瀬戸内海地域を訪れるサイクリング目的の観光客が増加していることから、一般社団法人中国旅客船協会が中心となって、関係する航路事業者、行政、観光関係者等と連携を図りながら、サイクリングをする観光客向けに運賃を割引く「せとうちサイクルーズPASS」事業を実施しているところである。



せとうちサイクルーズPASS

「せとうちサイクルーズPASS」事業は2011年4月1日から広島県全域で本格実施後、2012年4月1日から対象エリアを「広島・山口・愛媛・兵庫・岡山・香川エリア」に拡大して展開されており、当該エリア内の参加運航事業者数42社、対象航路は41航路となっている。また、同PASSの発行実績も2014年度は約1万6,000枚と年々増加している。

当該事業を通じて、サイクリストという新規需要を航路事業に取り込み旅客船利用を促進することで、旅客船事業の持続的な発展と地域の活性化に寄与している。



(山口県の野島・三田尻航路における検査ドックの機会を活用した航路維持に向けた取組)

山口県防府市の野島・三田尻航路は、瀬戸内の離島である野島と本土とを結ぶ唯一の交通手段であり、生活航路として、野島に住む人々にとっては必要不可欠なものであるため、国庫補助航路となっている。同航路は同県防府市の第3セクターである有限会社野島海運が定期旅客船を運航している。

野島の過疎・高齢化に伴い、当該航路の利用者が年々減少傾向にある状況の中、2014年9月、野島海運が所有する船舶である「レインボーあかね」が検査ドックのために広島県尾道市に回航する機会を利用して、旅行会社と連携して瀬戸内クルーズのツアーを造成し、観光客の誘致を行った。

通常、検査ドックへの回航は空船で航行するところを、ツアーの造成と組み合わせることで、交流人口の増加や増収につなげている。



レインボーあかね

取組事例③～沖縄県座間味村における地域住民の生活交通と観光客の移動手段確保の同時実現

沖縄県座間味村は、那覇市から西方40キロメートルの東シナ海に位置する慶良間諸島の西半分の島々からなる人口924人(2013年2月)の離島村である。

座間味村においては、村民の生活交通の確保と、2014年3月の慶良間諸島の国立公園指定で増加した観光客の移動手段の確保を同時に実現する取組を行っている。

具体的には、村内バス(コミュニティバス)について、座間味村～泊港(那覇市)を運航する村営の一般旅客定期航路(フェリー・高速船)の発着時刻に合わせてダイヤを設定することで、幹線(航路)との確実な接続を実現するとともに、使用バス車両を大型バス(52名乗り)とマイクロバス(29名乗り)の2両体制とすることで村民・観光客の輸送需要に対応している。

村のホームページをはじめ、公民館、ホテル、港待合所などでポスター掲示、チラシ配付等による運行経路図、運賃(島内一律300円)、ダイヤ等の情報提供を実施し、村外からの来訪者に対しても利用啓発・促進を図った結果、村内バスの収支状況は好調であり、2015年度以降は国庫補助に頼らない「自立運営」を実現している。

<震災からの復興>

東日本大震災からの復興に向けての被災地の取組においても、地域公共交通が果たしている役割はたいへん大きく、復興まちづくりの基軸としてだけでなく、公共交通機関自体が復興のシンボルとなって人々の絆づくりに貢献するとともに、地域の新たな魅力の発信塔として被災地への誘客の機能も発揮している。さらに、震災復興の中で進みつつある先進的な取組は、被災地以外の地域においても、魅力ある地方の創生の参考になり得るものである。

取組事例～三陸鉄道における東日本大震災からの復興の取組

岩手県の沿岸部を走る三陸鉄道は、2011年3月に発生した東日本大震災によりレールや橋梁、駅舎が流出するなど甚大な被害が生じたが、震災後5日目に一部で運行を再開し、被災住民に勇気と希望をもたらした。復興の象徴として、地域住民や国内外からの支援を受け、沿線12市町村や県、国が連携し復旧に尽力した結果、2014年4月に全線運転再開を果たした。

利用促進の取組として、三陸鉄道社員や沿線住民が車内で震災の状況を説明する震災学習列車やこたつ列車、お絵かき列車等の多様な企画列車の導入に加え、NHK連続テレビ小説「あまちゃん」と関連したPR活動や、三陸ジオパークモニターツアーやレールを利用したトレッキングといった体験・交流型の「ニューツーリズム」の実施等により、利用者が大きく増加している。

## 第3章 国の取組状況と今後の課題

### (1) 国の取組の前提

これまで、地域公共交通をめぐる厳しい現状と、そのような中で地方の創生に向けてコンパクト・プラス・ネットワークを支える地域の取組の様子を概観した。

少子高齢化社会の急速な到来の中で、地域公共交通の利用者については更なる減少が見込まれ、特に地方部においては、事業者の自助努力のみによる地域公共交通ネットワークの維持には限界がある。

一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生・生徒、高齢者にとって、欠くべからざる存在である。また、集約型の都市構造を推進するに当たって、医療、福祉、商業等の都市機能の集積へのアクセスを確保する観点、日本各地への内外の旅行者の周遊の足を確保する観点からも、地域公共交通の充実を図ることが重要である。さらには地方の創生の面からも地域公共交通の果たす役割への期待は大きくなっている。

それでは、地域公共交通が社会の要請に応えられるように機能を発揮していくための国の取組のあり方はどのようなものであろうか。

我が国の地域公共交通については、基本的に、民間事業者が企画・経営から実際の運行までを担ってきた。今後とも、民間の知恵と工夫を生かして効率性を追求する必要があるが、社会経済情勢の変化の中で、民間事業者に依存した従来の枠組みでは地域公共交通に対する要請の増大に十分に答えられない。

地域公共交通に係る関係者が適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興などの観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワークを実現していくための枠組みづくりが必要となる。

地域公共交通に関する国の取組については、このような背景に基づき、交通政策基本法及び交通政策基本計画において政策の方向性を示し、その下で地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により政策の制度的な枠組みが構築されている。

### (2) 交通政策基本計画における地域公共交通の位置づけ

2013年11月、第185回国会にて成立した交通政策基本法（平成25年法律第92号）は、交通政策の基本理念を定めた上で、基本理念を実現するために実施が必要な施策を定めている。地域公共交通に関する基本理念や国が講じるべき施策も以下のとおり規定されているところであり、これらを念頭に置きつつ、地域公共交通問題の解決に向け具体的に取り組んでいく必要がある。

（参考）交通政策基本法（平成25年法律第92号）

（交通政策の基本理念等）

- ・ 国民等の交通に対する基本的な需要の充足（第2条）
- ・ 交通の機能の確保及び向上（第3条）
- ・ 交通の適切な役割分担及び連携・協働（第5条、第6条、第12条）
- ・ 関係者の責務と役割（第8条、第9条、第10条、第11条）
- ・ 法制上又は財政上の措置（第13条）

（国の施策）

- ・ 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等（第16条）
- ・ 高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動（第17条）
- ・ 交通の利便性向上、円滑化及び効率化（第18条）
- ・ 地域の活力の向上に必要な施策（第20条）

さらに、交通政策基本法に基づき、今後の交通政策を総合的かつ計画的に推進するため、2015年2月に交通政策基本計画が閣議決定された。交通政策基本計画においては、2020年に向けた交通政策の基本的な方針として、A（生活交通）、B（経済成長に資する交通）、C（安心・安全な交通）の3つの柱を立てて、目標や講じるべき施策が記載されている。その中で、地域公共交通については、基本的な方針Aの下で、前述の「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方も反映された「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」という目標を中心にして取組が推進されることになった。

（参考）交通政策基本計画（2015年2月13日閣議決定）（抄）

#### 基本的な方針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、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が大きな課題となっている。

このような中で、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強気に推進するためには、自治体を中心とあって、土地利用などの都市計画等と連携し、「小さな拠点」、コンパクトシティ、「連携中枢都市圏」等の形成にも資するよう、交通ネットワークの再構築を図ることが不可欠である。

#### 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

○居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「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」を作成する自治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を促し成功例の積み上げにつなげる。

○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、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や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。

### （3）地域公共交通法の改正

交通政策基本計画で示された地域公共交通に関する取組を具体的に推進するための枠組みとして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通法」という。）の一部改正法が、2014年5月、第186回国会にて成立し、同年11月に施行された。

地域公共交通法は、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生のための地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を策定する仕組みを構築するために2007年に制定されたものである。これにより、2013年度末までに全国で500以上の連携計画が策定されるなどの実績が上がった一方で、連携計画については、まちづくりや観光振興など地域戦略との一体性が不十分であることや、総合的な交通ネットワークの計画づくりではなく廃止路線等への個別・局所的な対応にとどまりがちなど、いくつかの課題も顕在化した。

このため、2014年の地域公共交通法の改正では、

- ・ 地方公共団体が協議会を組織し、公共交通事業者その他の関係者との連携の下で地域公共交通網形成計画を策定する
- ・ 地域公共交通ネットワークの再編を具体的に進める実施計画を、地方公共団体が公共交通事業者等の同意を得て策定する

など、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、その合意の下に、まちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワークを実現する枠組みを創設した。特に、まちづくりとの連携に関しては、同時期に改正された都市再生特別措置法等に基づく立地適正化計画の策定と連携することにより、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に寄与するものとなっている。また、計画に基づく地域公共交通ネットワークの再編を地域公共交通確保維持事業等の予算等の各種方策により支援していくこととしている。



今後は、この枠組みに基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進することとしており、交通政策基本計画においても、2020年度までに100件の計画策定を目指すこととされている（2014年度末で26件の地域公共交通網形成計画が策定済み）。

（参考）現在の公共交通に関連する主な予算等の支援

【地域公共交通確保維持改善事業】

多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路などの生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備など、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組を支援している。

【社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業等)】

コンパクトなまちづくりに取り組む都市における交通結節点等の公共交通に関する施設の整備について支援を行っている。

【地方交付税】

地方バス路線の運行維持に要する経費や、地域鉄道の投資に対する補助、スクールバスの維持運営費等に対して措置がなされている。

【過疎対策事業債】

過疎地域の市町村が行うコミュニティバス及びデマンドタクシーの運行や地域鉄道への運営費補助等について、過疎対策事業債の充当をすることができる。

【上下分離の活用】

鉄道事業再構築事業や軌道運送高度化事業等による上下分離の仕組みを活用し、下のインフラ部分を地方公共団体が整備し、上の運行を民間事業者が実施することが可能。

（4）今後の課題

以上のように、地域公共交通ネットワークの再構築を進めるための枠組みが設けられたところであるが、サービスレベルの向上・路線再編等により、地域公共交通ネットワークを再構築する取組を進めるためには、各地域で創意工夫あふれる取組が進むとともに、その取組の効果が十分発揮されるよう、地方運輸局等も活用しつつ、一層の支援の充実を図る必要がある。

特に、一定の規模を有する都市部等において、BRTやLRT等の新たな交通システムを導入する事業については、初期投資が大きい上に、収益性が確保されるまでに中長期を要する面があり、このような課題への対応として、民間資金の呼び水ともなるような国の出資制度が必要と考えられるため、2015年の通常国会に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案」を提出したところである（同年5月20日成立、5月27日公布）。

他にも、地域における実際の取組においては、様々な意見の違いによって地域の関係者の合意形成が困難なケースや地方公共団体が計画作成に必要な十分なノウハウ・データや専門スタッフを有しない場合などがあり、地域公共交通の再編が進まないことも多い。

このため、今後、国の取り組むべき課題として、例えば、以下のような内容が考えられる。

- ・ 地域公共交通の再編にあたって、地域の関係者の合意形成の促進
- ・ 地方公共団体に対する計画作成のノウハウや知識・データの提供
- ・ 地域特性の異なるエリアにおけるネットワーク形成の実証分析と発信
- ・ 事業者等の保有する情報・データの積極的な活用やそのための研究開発等
- ・ 事業者、住民等の地域の関係者への制度の周知、取組への理解・協力の促進

- ・ 運転手等の交通事業従事者や地方公共団体の交通計画の専門担当職員など、地域公共交通を担う専門人材の育成
- ・ 既存の経営スタイルにとらわれない新たなビジネスモデルの創出

これらについては、その多くが交通政策基本計画においても課題とされているところであり、各地域における創意工夫ある取組が進み、その取組の効果が十分に発揮されるよう、国は、地方運輸局等を活用しつつ、一層の支援の充実を図るとともに、引き続き、自治体、交通関係事業者等と連携しながら、積極的に取り組んでいく必要がある。

## 第Ⅲ部 平成26(2014)年度交通に関して講じた施策

第Ⅲ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2014年度における進捗状況を記載する。なお、「交通政策基本計画における記載」については、「これまでの取組を更に推進していくもの」は     、「取組内容を今後新たに検討するもの」は      の枠で囲っている。また「数値指標の状況」については、交通政策基本計画に記載された時点からの進捗状況が把握できているものについてのみ掲載することとしている。

### 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

#### 第1節 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

##### (1) 地域公共交通ネットワークの再構築

###### 【交通政策基本計画における記載】

○居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「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」を作成する自治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を促し成功例の積み上げにつなげる。

【1】改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数 【2013年度 — → 2020年度 100件】

我が国の地域公共交通については、2007年に地域公共交通法が制定されて以降、同法に基づく「地域公共交通総合連携計画」の策定・実施など、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生を図るための取組が進められてきた。

しかしながら、地域公共交通の現状は厳しさを増しており、今後の人口減少、少子高齢化を見据え、①自治体を中心となり、②まちづくりと連携して、③地域公共交通ネットワークを再構築すること、また、居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の実現を図ることが必要である。

このため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」（平成26年法律第39号。以下「都市再生法一部改正法」という。）及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（平成26年法律第41号。以下「地域公共交通法一部改正法」という。）が、2014年5月14日に成立し、同月21日に公布された。

このうち都市再生法一部改正法については、同年8月1日の施行に向けて、都市計画運用指針を改正し自治体に通知した。また、地域公共交通法一部改正法については、同年11月20日の施行に向けて基本方針の改正等を行うとともに、地方運輸局を通じた自治体との連携強化により、同年12月に第1号の「地域公共交通網形成計画」（京都府等、四日市市の2件）の策定につなげた。なお、2015年3月末時点では、合計26件の地域公共交通網形成計画が策定された。

さらに、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」との連携を促進するため、国土交通省内に両計画に関する合同プロジェクトチームを設置するとともに、地方運輸局と地方整備局等におけるワンストップ相談窓口の設置や、関係府省による「コンパクトシティ形成支援チーム」の設置、これらの計画制度に関する合同説明会の実施等により、「地域公共交通網形成計画」及び「立地適正化計画」

を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築した。

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

[1] 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数 26件

(例) 岐阜市地域公共交通網形成計画

幹線バスのBRT化による機能強化や、支線バスの地域の需要に応じた見直し、市民協働を基本としたコミュニティバスの導入などの再編を推進することにより、市域全体のバスネットワークを再構築、持続可能な公共交通を目指すこととしている。

【交通政策基本計画における記載】

○その際、自治体と民間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、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、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。

[2] 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数

【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

[3] デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

鉄道の上下分離（公有民営）については、2008年に地域公共交通法が改正されて鉄道事業再構築事業が創設されて以降、同事業を実施するための鉄道事業再構築実施計画が、2013年度までに4件作成され、国土交通大臣の認定を受けている。京都府等及び四日市市においても、地域公共交通網形成計画の策定後、それぞれ近鉄内部線・八王子線、北近畿タンゴ鉄道宮福線・宮津線について鉄道事業再構築実施計画を作成し、これらについて2015年3月に国土交通大臣が認定を行った。

また、デマンド型サービスの導入も含めて、多様なサービスの提供によるベストミックスの実現に向けた地域公共交通ネットワークの再編を促すため、地域公共交通法一部改正法により、地域公共交通再編事業を創設した。

さらに、地域公共交通確保維持改善事業において、路線バス・デマンド型タクシーの運行などに対する運行費支援等を継続しつつ、老朽バス車両の更新に関し、自治体が車両を購入して事業者へ貸与する方式に対応した公有民営方式車両購入費補助金を創設した。

以上に加え、地方バス路線の運行維持はもとより、スクールバス等に関しても、地方交付税措置を講じた。

このほか、駐車場の適正配置に関しては、都市の自動車交通を整序し、歩行者の移動上の利便性・安全性の確保を図るため、2014年8月に都道府県、政令指定都市に対し「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」を通知するとともに、「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き」を策定した。さらに、自治体を対象とした説明会において駐車場法の特例制度の周知を図るとともに、社会資本整備総合交付金等を活用し、自治体による駐車場整備等に対する支援を行った。

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

[2] 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数 6件

(例) 北近畿タンゴ鉄道宮福線・宮津線の鉄道事業再構築実施計画

北近畿タンゴ鉄道株式会社が線路や車両等の鉄道施設等を保有し、WILLER TRAINS株式会社が有償で同施設等を借り受けて運行を行う「上下分離方式」による事業構造の変更、沿線自治体による鉄道施設等の維持・修繕等に要する費用の負担、地域の関係者が連携して行う利用促進策が柱となっている。

## (2) まちづくりと連携した鉄道駅の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現するため、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化を推進する。

鉄道駅は、交通結節機能に加え、多くの人が集まる都市の拠点としての機能が求められており、鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、鉄道駅の改良（バリアフリー化、ホーム・コンコースの拡幅等）と都市側事業（自由通路の設置、土地地区画整理事業等）とを一体的に行い、駅機能を総合的に改善したほか、既存の鉄道駅の改良にあわせて保育施設等の生活支援機能との一体的な整備を進めることにより、地域にとって利用しやすい鉄道駅空間の高度化に対し支援を実施した。また、幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）により、まちづくりと連携した新駅の設置に対する支援を実施した。



阪神電鉄甲子園駅の整備イメージ

さらに、街路事業促進協議会等において自治体を対象として交通結節点整備事業等を紹介することにより普及啓発活動を実施するとともに、社会資本整備総合交付金等を活用し、自治体による駅自由通路や駅前広場の整備等、交通結節点整備に対する支援を行った。

## (3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持

### 【交通政策基本計画における記載】

○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、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や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。

#### 【4】 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】
②航空路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】

過疎地や離島をはじめとした条件不利地域における地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業において、地方バス路線やデマンド型タクシーの運行、バス車両の更新、離島航路・航空路の運航、地域鉄道の安全性の向上に資する施設整備等に対する支援を行った。また、地方バス路線の運行維持等について、地方交付税措置を講じた。

さらに、過疎対策事業債について、2014年度からは、これまでの運営費補助等のソフト事業に加え、地域鉄道に係る施設や車両等の整備といったハード事業についても対象とするなどの措置を講じた。

## (4) 地域公共交通事業の基盤強化

### 【交通政策基本計画における記載】

○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、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。

地域鉄道や路線バス、タクシー、旅客船、そしてフェリーなど、地域における生活の足としての交通サービスを提供する交通事業者は、国際交通や幹線交通を担う大手の事業者と比べると、必ずしも盤石の経営基盤を有しているとは言い切れない状況にある。例えば、2013年度には、地域鉄道事業者の74%、乗合バス事業者の71%において、経常収支が赤字となった。

このため、地域鉄道については、2014年11月から国土交通省において「地域鉄道のあり方に関する検討会」を開催し、沿線地域外からの利用者の確保など地域鉄道の活性化に関する現状と課題を整理し、関係者間で共有を図った。

また、バス、タクシー等の自動車運送事業については、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」（以下「新たな自動車行政小委員会」という。）を設置し、同年9月以降、地域産業としての自動車運送事業等の果たす役割と維持・活性化に関して検討を開始した。

さらに、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶の特別償却及び軽油引取税の課税免除措置といった税制特例により支援を行うとともに、2014年3月に設置された交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、使いやすい地域公共交通としての旅客船事業の実現に向けた検討を開始した。

### （5）過疎地物流の確保

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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、「小さな拠点」の形成等の施策との連携を図りつつ、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。

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い、日用品の宅配等の生活支援サービス等のニーズが高まっている。

このような課題に対応するため、2014年10月から学識経験者、物流事業者、自治体、NPO 等からなる「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」を開催し、過疎地等における事業者とNPO 等の協働による宅配サービスの維持・改善や買物弱者支援等にも役立つ新たな物流システムのあり方について2015年3月に報告書を取りまとめた。

### （6）支援の多様化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、公共交通空白地域を中心として NPO 法人や住民団体等の様々な主体の活用を検討するとともに、交通分野に関係する様々な資金の活用等支援の多様化を検討する。

地域公共交通の活性化・再生に関する取組については、これまで地域公共交通確保維持改善事業等の補助制度や地方財政措置を中心として自治体を支援してきたが、マイカーから CO<sub>2</sub> 排出量の少ない公共交通へのシフトを促進するため、LRT・BRT の導入による利用者利便の向上等の面的な取組を支援する補助制度として、「低炭素化に向けた公共交通利用転換事業」を創設した。

また、地域のニーズにきめ細やかに対応する上で、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業について産投出資も活用できるようにするための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案」を2015年2月に閣議決定し、国会に提出した。

さらに、地域の NPO 法人等様々な主体によるコミュニティバスの運行等について、必要な支援や取組の照会を行った。



NPOによって運行される「魚津市民バス」  
(富山県魚津市)

## 第2節 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

### (1) バス交通の利便性向上と LRT、BRT 等の導入

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関である LRT・BRT 等の導入を推進する。

【5】LRT の導入割合（低床式路面電車の導入割合） 【2013 年度 24.6% → 2020 年度 35%】

前節（1）の取組を推進することにより、コンパクトシティの形成と合わせた地域公共交通ネットワークの再構築を各地域で実現していくに当たっては、その根幹となる地域内幹線交通の確保と利便性向上により、当該地域全体としての交通の円滑化・効率化を図ることが不可欠となる。



阪堺電気鉄道

LRT は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

こうした LRT の導入に向けた取組を地域公共交通確保維持改善事業、低炭素化に向けた公共交通利用転換事業、社会資本整備総合交付金等により総合的に支援しており、2014 年度は、富山地方鉄道、阪堺電気軌道等において低床式路面電車（LRV<sup>7</sup>）の導入が進められるとともに、札幌市において路面電車の既設路線を接続するループ化整備や、福井鉄道及びえちぜん鉄道における路面電車と鉄道の相互乗り入れ整備が進められるなど、各都市で公共交通ネットワークの再構築等が進められた。

BRT は、連節バス、公共車両優先システム（PTPS<sup>8</sup>）、バス専用道、バス専用通行帯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であり、2014 年度末時点で、全国で 16 箇所に導入されている。

BRT の導入については、新たな自動車行政小委員会において、コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークのあり方について議論する中で、その役割に関して検討を行った。

また、個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しや PTPS、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進した。



<sup>7</sup> Light Rail Vehicle の略

<sup>8</sup> Public Transportation Priority Systems の略

(2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

【交通政策基本計画における記載】

○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、民間事業者のバス路線の再編等による活性化、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入を促進する。

第1章第1節(1)及び(3)、第2節(1)に同じ。

(3) 自転車の利用環境の創出

【交通政策基本計画における記載】

○自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、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、各種マーク制度(BAAマーク、SBAAマーク等)の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

[6] コミュニティサイクルの導入数 【2013年度 54市町村 → 2020年度 100市町村】

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このため、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう2012年11月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進した。

路上駐輪等への対策としては、これまでと同様、社会資本整備総合交付金等を活用して自治体による自転車等駐車場の整備等に対する支援を実施するとともに、地域において自転車を共有・共用するシステムとして、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムであるコミュニティサイクルの普及を推進した。また、自治体に対し、コミュニティサイクルの取組事例等を紹介し、各地域における導入に向けた取組を促進した。

また、自転車の利用環境整備という点では、自宅から乗り、鉄道駅併設の自転車駐車場等に止めて、公共交通機関に乗り換えるといった地域内のみでの利用に留まらず、自転車をそのまま乗せることができるサイクルトレインを活用して、降車駅からまた自転車を利用できる環境を整えることも、通勤、通学、さらには買い物などの際の利便性を高める上で有効である。このため、2014年度には、サイクルトレインの現状について把握するため、その実施状況について調査を行った。

さらに、安全性向上と環境負荷物質使用削減による環境に優しい自転車供給を目的として、一般社団法人自転車協会による業界自主基準である自転車安全基準を基にした「BAA<sup>9</sup>マーク」やスポーツ車を対象とした「SBAA<sup>10</sup>マーク」の普及を促進した。

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[6] コミュニティサイクルの導入数 75市町村

(例) 石川県金沢市(コミュニティサイクルの名称:「まちなり」)

サイクルポートは、主要な観光施設や鉄道駅、公共施設等に、概ね300メートル間隔で配置されている(サイクルポート:19箇所、自転車:155台)。

<sup>9</sup> Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

<sup>10</sup> Sports Bicycle Association Approvedの略



#### (4) 超小型モビリティの普及

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

超小型モビリティは、高齢者を含むあらゆる世代に対して新たな地域の交通手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物である。これらの車両については、道路運送車両の保安基準第55条第1項に基づく認定制度を活用し、高速道路等は走行しないこと、交通の安全等を図るための措置を講ずること等を条件に、車両の一部基準を緩和し、公道走行を可能としている。

また、超小型モビリティの導入について、成功事例の創出や国民理解の醸成を促す観点から、自治体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組を重点的に支援した。例えば、観光地においてレンタカーとして貸し出し、道幅の狭い城下町や自然豊かな離島を周遊する移動手段として活用する事例や、都市部においてワンウェイ型カーシェアリング事業を実施し、公共交通機関と連携した2次交通を住民等に提供する取組等に対し、支援を実施した。



超小型モビリティの導入事例（奈良県明日香村）

#### (5) レンタカーの活用

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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、レンタカーの更なる利便性の向上や、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。

レンタカーは、国民のライフスタイルの変化、企業活動におけるコスト意識の高まり等により「自動車を保有することから、必要な時に利用する」とするニーズの変化・多様化に対応し、レジャー、観光、ビジネス、福祉等、様々な場面で重要な役割を果たしている。

レンタカー型カーシェアリングとは、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を貸し渡すことをいい、利用者である会員は、自らは自動車を所有せず、必要な時に自動車を借りることとなり、日常の比較的短時間の利用を中心に、ビジネス、買い物、セカンドカー的な使用がなされている。

2014年9月から、IT等の活用により車両の貸渡状況・整備状況等の情報を的確に把握できる場合には、いわゆるワンウェイ方式<sup>11</sup>によるレンタカー型カーシェアリングの実施が可能であることを通達により明確にした。これにより、例えば公共交通機関を補完するような短時間・短区間の利用という選択肢が増えることとなった。

こうしたレンタカー型カーシェアリングを含むレンタカーの役割を踏まえ、2014年度に、新たな自動車行政小委員会において公共交通機関を補完するレンタカーの貸渡し・返却を行う場所に係る多様かつ柔軟な取扱いについて検討を開始した。

<sup>11</sup> 貸渡車両が他の路外駐車場等に返還され、必ずしも「使用の本拠の位置」である無人の配置事務所に返還されない形態

(6) 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

【交通政策基本計画における記載】

○また、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。



バスフロート船の実証実験風景

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

(1) 現行の整備目標等の着実な実現

【交通政策基本計画における記載】

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

[7] 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	【2013年度 60% → 2020年度 約70%】
②ノンステップバス	【2013年度 44% → 2020年度 約70%】
③リフト付きバス等	【2013年度 4% → 2020年度 約25%】
④旅客船	【2013年度 29% → 2020年度 約50%】
⑤航空機	【2013年度 93% → 2020年度 100%】
⑥福祉タクシー車両	【2013年度 13,978台 → 2020年度 約28,000台】

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率	【2013年度	鉄軌道駅	83%	→	2020年度 約100%】
		バスターミナル	82%		
		旅客船ターミナル	88%		
		航空旅客ターミナル	85%		

## ②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

【2013年度 鉄軌道駅	93%	→	2020年度 約100%】
バスターミナル	80%		
旅客船ターミナル	69%		
航空旅客ターミナル	94%		

## ③障害者対応トイレの設置率

【2013年度 鉄軌道駅	80%	→	2020年度 約100%】
バスターミナル	63%		
旅客船ターミナル	71%		
航空旅客ターミナル	100%		

## ④特定道路におけるバリアフリー化率 【2013年度 83% → 2020年度 約100%】

## ⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率 【2012年度 51% → 2020年度 約70%】

## ⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率

【2013年度 約98% → 2016年度 100%】

交通分野におけるバリアフリー化については、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下この項において「基本方針」という。）を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を推進している。基本方針では、2020年までに1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設のすべてにおける段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標の着実な実現又はより早期での実現を目指すこととしている。

具体的には、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により自治体と連携し、鉄道事業者やバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー施設・車両の整備に対し支援を実施し、バリアフリー化を推進した。

また、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザインを推進した。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、1日の乗降客数が3,000人以上の旅客船ターミナルにおける段差の解消について2014年度に基本方針の整備目標を達成するとともに、離島航路等、1日の乗降客数が3,000人未満の旅客船ターミナルについても、バリアフリー化を推進した。

航空旅客ターミナルについては、バリアフリー化に向けた取組を進め、1日の乗降客数が3,000人以上の航空旅客ターミナルにおいて、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備を推進した。

路外駐車場については、基本方針において特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を掲げており、目標達成に向け、自治体及び関係団体等に対して周知の徹底を図り、バリアフリー化を推進した。

信号機等については、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機や高輝度標識、エスコートゾーン等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備を推進した。



音響式信号

エスコートゾーン

(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

○大都市等において、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、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

[9] ホームドアの設置数

【2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅】

鉄道駅のホームにおける視覚障害者等の接触・転落等を防止するための設備として非常に効果が高いホームドア施設について、自治体と連携し、予算・税制措置により整備を推進した。また、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮の普及・啓発のため、ベビーカーキャンペーンを実施し、鉄道駅や車両へのポスターの掲示やチラシの配布を行った。



ベビーカーマーク



ベビーカーキャンペーン用ポスター

<数値指標の状況(2014年9月時点)>

[9] ホームドアの設置数 593駅

(3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備

【交通政策基本計画における記載】

○沿道景観の充実や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。

2014年8月に、多くの市民が自立的に、また必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくりの推進を目的とした「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」を策定し、自治体に発出するとともに、街路事業促進協議会等において、健康・医療・福祉のまちづくりについて周知を行った。

また、社会資本整備総合交付金等を活用し、自治体による歩行空間の形成等に対する支援を行った。

(4) 「心のバリアフリー」の推進

【交通政策基本計画における記載】

○施設面・設備面における取組に加えて、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、妊産婦、子ども連れの人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。

公共交通事業者の協力を得つつ、国民に対し高齢者・障害者等の置かれた状況を疑似体験する等の啓発活動を内容とする「バリアフリー教室」の開催や「鉄道利用マナーUPキャンペーン(「ひと声マナー」はじめよう。)」を実施した。



鉄道利用マナーUPキャンペーン用ポスター

## (5) 「言葉のバリアフリー」の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

○また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、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。

2014年3月に策定した、美術館・博物館、自然公園、観光地、道路、公共交通機関等に共通する「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」の周知により、多言語対応の改善・強化、および統一性・連続性の確保に向けた取組を推進した。

道路案内標識については、2014年3月に改正した道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号）において、道路案内標識に用いる英語表示の方法を定めており、同命令等に基づき「ローマ字」から「英語」への表記改善の取組を推進した。また、外国人旅行者に対する分かりやすい道案内を実現できるよう、公共交通機関や観光案内パンフレット等と連携した更なる道路案内標識の充実を図った。

鉄道やバス等の公共交通機関については、東京都等との「多言語対応協議会」を開催し、2014年11月に、外国人旅行者等が各交通機関も施設の利用に当たり、不安を感じることなく、かつ、円滑に移動できるよう必要な案内を多言語で表示する取組などを行うことを盛り込んだ「多言語対応の取組方針」を策定した。同方針では、ターミナル駅等における分かりやすい案内表記を実現するため、各主体間（行政、事業者、施設管理者）の垣根を越えた取組を進めていくこととされた。

また、鉄道については鉄道事業者等からなる「訪日外国人増加に向けた鉄道利用環境の整備等に関する連絡会」を2014年7月に設置し、鉄道事業者間の案内表示の連続性等の取組の促進を働きかけた。

さらに、タクシーについては、IT技術の活用等によりタクシー車内での多言語によるコミュニケーションの充実等を目的として、学識経験者、タクシー事業者等の関係者からなる「新しいタクシーのあり方検討会」を2015年1月に開催し、検討を開始した。



## (6) 2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けたさらなるバリアフリー化

### 【交通政策基本計画における記載】

○2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートのバリアフリー化や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化、視覚・聴覚など様々な面での障害者・高齢者の立場からの線的・面的なバリアフリー化、バス停のバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。

2014年9月に「国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部」の下に「バリアフリーワーキンググループ」を設置し、2020年に向けて今後重点的に取り組むべきバリアフリー施策等についての検討を開始した。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、国民的機運の醸成、意識の高揚を図るとともに、バス・タクシー等のバリアフリー化をはじめとした交通サービスの整備を促進する観点から、2014年2月、国土交通省に「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会特別仕様ナンバープレート実施本部」を設置し、寄付金付きの特別仕様ナンバープレート交付の基本スキーム、交付方法、デザインの決定方法等について検討を行った。

(7) コストダウンの促進

【交通政策基本計画における記載】

○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。

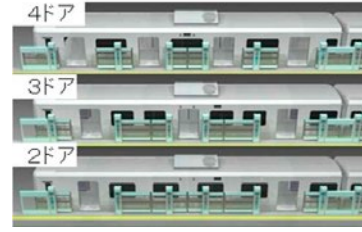
車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドア（昇降ロープ式ホームドア、昇降バー式ホームドア、マルチドア対応ホームドア）の実証実験等の技術開発に対して支援を行った。



昇降ロープ式ホームドア



上昇時



マルチドア対応ホームドア

また、一般乗合旅客自動車運送事業に係るノンステップバスについて、従来バス事業者及びバスメーカーごとに異なっていた仕様の標準化の促進による製造コストの低減と、高齢者、身体障害者、健常者がともに利用する際の利便性及び安全性の向上を目指し、乗降口や低床部通路・床、車いすスペースなどについて、標準仕様認定項目のすべてを満たすノンステップバス（新車）を国土交通省が認定する標準仕様ノンステップバス認定制度を創設した。

第4節 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○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。

〔10〕 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

①主要 31 区間の平均値 【2013 年度 165% → 2015 年度 150%】

②180%超の混雑率となっている区間数 【2013 年度 14 区間 → 2015 年度 0 区間】

〔11〕 東京圏の相互直通運転の路線延長 【2013 年度 880km → 2020 年度 947km】

既存の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整備、輸送障害対策を行い、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を推進した。

また、2014 年 5 月から、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、2030 年頃を目標年次とした東京圏<sup>12</sup>における今後の都市鉄道のあり方について議論を開始した。

<sup>12</sup> 東京都心部を中心とする概ね半径 50 キロメートルの範囲

## (2) 円滑な道路交通の実現

### 【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、円滑な道路交通の実現を推進する。

[12] 信号制御の高度化による通過時間の短縮(2011年度比)

【2013年度 約4,900万人時間/年短縮 → 2016年度 約9,000万人時間/年短縮】

幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の高度化を推進した。



信号機の多現示化

## (3) 先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率【2012年度 54.4% → 2020年度 90%】

衝突被害軽減ブレーキ等の実用化されたASV<sup>13</sup>技術について、大型車に対する装着の義務付けを順次開始し、補助制度、税制特例及び自動車アセスメント等により普及を促進するとともに、ドライバー異常時対応システムや通信利用型運転支援システムなど新たなASV技術の開発・実用化に向けた検討を行った。

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率 59.5%

## (4) サービスレベルの見える化

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

国内交通のサービス水準について、可能な限り客観的に評価できるように、数値データの集約を推進した。例えば、三大都市圏において、鉄道、バス等の公共輸送機関の利用実態を把握する「第12回大都市交通センサス」の実施のための検討を行った。

また、地域公共交通サービスへのアクセシビリティ(利用しやすさ)について、地域ごとに定量的な比較を行う手法を構築するため、自治体へのヒアリングなどを通じて検討を行った。

さらに、2014年5月から交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、鉄道のサービスレベルの見える化について議論を開始した。

<sup>13</sup> Advanced Safety Vehicle の略

(5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援

【交通政策基本計画における記載】

○自治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。

2013年度から「情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査」を実施し、交通計画等の策定支援のため、ビッグデータの活用方法について検討しており、2014年度は、データの種類と活用方法を整理するとともに、人の移動に関するデータについて分析評価や見える化の手法、ICT<sup>14</sup>を活用したアンケート調査手法を検討し、ケーススタディの実施によりこれらの有効性を検証した。

(6) 交通系 IC カードの普及・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系 IC カードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

[14] 相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12 県 → 2020年度 0 県】

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 カードの普及・利便性拡大に向けた検討を開始した。



全国で相互利用可能な10のICカード

< 数値指標の状況 (2015年3月末時点) >

[14] 相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数 10 県

[導入拡大エリア]

2015年3月14日 石川県 (PiTaPa—JR西日本バス)

3月26日 富山県 (ICOCA—あいの風とやま鉄道)

<sup>14</sup> Information and Communication Technology (情報通信技術) の略



## (7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供

## 【交通政策基本計画における記載】

○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、経路情報等の交通に関する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に関する情報の提供方を検討する。

[15] 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 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。

また、現在政府では、高齢者や障害者、外国人旅行者なども含め、誰もが必要に応じて移動に関する情報を入手し、積極的に活動ができるユニバーサル社会の構築に向け、ICT等を活用した歩行者移動支援サービスの普及に向けた取組を推進している。2014年6月から「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」を開催し、ICTを活用した歩行者移動支援サービスの一層の普及促進を図るために、オープンデータの必要性や可能性、オープンデータによる歩行者移動支援サービスの普及促進に向けた国を始め関係者の果たすべき役割等について検討を行った。

## (8) 既存の道路ネットワークの最適利用

## 【交通政策基本計画における記載】

○ITS技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な道路交通を実現するために交通容量の最適化等を行うとともに、交通量を精緻にコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るためのきめ細やかな対策を検討する。

我が国の道路は、他国と比較して高速道路の車線数が少ないなど、ネットワークが貧弱であり、加えて、そのネットワークを十分に使い切れていない状況にある。具体的には、交通需要の時間的・空間的な偏在により、特定の時間帯や時期に、特定の箇所や路線で渋滞が発生するなどの走行性や安全性、使いやすさ、地域との連携について課題がある。例えば、現状では、自動車が渋滞に巻き込まれている時間が全走行時間の約4割を占めており、約2割である欧米と比較しても大きな社会的な損失が生じている。

このため、円滑、安全、快適で、地域の活力向上にも資する道路交通サービスを実現するため、必要なネットワークの整備と合わせ、運用改善や小規模な改良等、今ある道路の更なる機能の向上に向けた取組を推進した。具体的には、円滑な走行を実現するため、科学的な分析に基づくボトルネック対策や交通需要マネジメントを実施した。

また、安全な道路交通の確保にむけて、幹線道路では急ブレーキデータ等のビッグデータを活用し、きめ細かく効率的な事故対策を実施し、生活道路では、安全性の高い高速道路等へ交通転換させ、通過交通を排除するとともに走行速度抑制を推進した。

さらに、過密化・混合化の進む道路交通に対応して、交通の円滑化を図るため、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行ったほか、渋滞情報、旅行時間情報その他の交通情報を収集・提供するためのシステム、ネットワーク等の整備を推進した。

(9) 自動走行システムの実現

【交通政策基本計画における記載】

○渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上などを図るため、「官民 ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自動走行システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を検討する。

安全で環境性能の高い自動車の普及の観点から、自動車の安全・環境基準の国際的な調和等を目的とする国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29<sup>15</sup>) の下に自動運転分科会を、WP29 のブレーキ・走行装置分科会 (GRRF<sup>16</sup>) の下に自動操舵専門家会議を立ち上げ、それぞれ英国、ドイツとの共同議長に就任し、車線維持支援装置に係る基準を提案するなど、先進技術に関する国際基準化を主導した。

また、国内においても、「戦略的イノベーション創造プログラム (SIP<sup>17</sup>)」に基づき、通信利用型運転支援システムの実用化に向けた3か年の実証実験等の取組を開始するとともに、情報基盤(地図等)との融合を念頭に、遠方・高分解能検知を可能とする革新的車載センサーの開発、人と同等以上の判断の基盤となる運転行動データを効率良く大量に蓄積し活用する標準的な仕組みの確立、さらには、自動運転中に自動走行システムに異常が発生した場合においても重大事故を可能な限り避ける設計手法の確立等に向けた取組を開始した。

さらに、安全運転支援システム (DSSS<sup>18</sup>) の高度化や道路交通情報を自動車に提供するシステムの検討等を行った。

(10) 公共交通機関における運賃の活用

【交通政策基本計画における記載】

○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。

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。

また、タクシーについて、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。

(11) 都市鉄道における遅延対策

【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年5月から交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、混雑等に起因して発生する慢性的な遅延や輸送障害等で突発的に発生する遅延等の対策について議論を開始した。

<sup>15</sup> World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations の略

<sup>16</sup> Group de Rapporteurs sur le Roulement et le Freinage の略

<sup>17</sup> Cross-Ministal Strategic Innovation Promotion Program の略

<sup>18</sup> Driving Safety Support Systems の略

(12) 空港の利用環境の改善

【交通政策基本計画における記載】

○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。

空港運営の効率化や利用者利便の向上を図ることを目的として、2014年10月から11月にかけて、国管理空港において空港満足度調査を実施した。具体的には、空港利用者を対象に、空港アクセスや空港内動線を含め、空港全体を対象とした総合満足度について、アンケート調査を実施した。

また、空港の利用促進活動について、空港法(昭和31年法律第80号)第14条に基づく協議会等を活用し、自治体を始めとする空港関係者と連携、協力して航空路線や地域の観光PR活動等を実施するとともに、空港でのイベント活動や空港利用者の利便性の向上等の取組を実施した。

(13) 空間の質や景観の向上

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策を検討する。

鉄道駅については、2014年5月から交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、鉄道駅空間の質の向上について議論を開始した。

また、バス停については、新たな自動車行政小委員会において、待合環境の充実と交通結節点等における付加価値の向上方策について検討を行った。

さらに、旅客船については、陸上交通とのアクセスを改善する取組とあわせて、船舶の乗り心地の向上及び速達化を図った事例を収集した。

(14) 自動車関連情報の利活用の推進

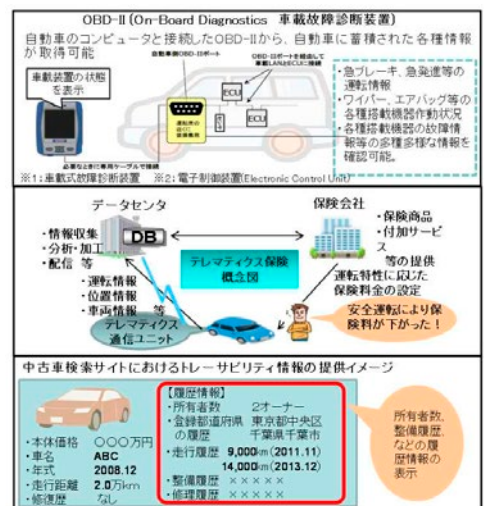
【交通政策基本計画における記載】

○自動車関連産業に係る膨大かつ多様な情報の利活用を推進し、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。

2013年6月に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」を踏まえ、自動車の安全・安心の一層の向上、新たな需要の創造等を通じた我が国の自動車社会の更なる進化を目指すため、その端緒となる重点テーマと位置づけられた4つのサービス・メニューについて、2020年東京五輪大会頃までにその実現を目指す旨の「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」を2015年1月に策定・公表した。

[4つのサービス・メニュー]

- ①「安全 OBD に対応した読取機器の共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進
- ②テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進等
- ③自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化
- ④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の高度化・効率化



第Ⅲ部

平成26(2014)年度交通に関して講じた施策

## 第2章 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

### 第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

#### (1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

##### 【交通政策基本計画における記載】

○2014年度中の年間合計発着枠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、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）

【2013年 88都市 → 2020年 アジア主要空港並】

[17] 三大都市圏環状道路整備率

【2013年度 63% → 2016年度 約75%】

首都圏空港については、成田国際空港の第3ターミナル（LCCターミナル）の整備等が2015年3月に完了したことに伴い、東京国際空港と成田国際空港を合わせた年間合計発着枠の75万回化を達成した。また、東京国際空港においては、2014年12月にC滑走路延伸部の供用を開始し、長距離国際線の輸送能力増強を図った。また、東京国際空港に深夜早朝時間帯に離着陸する国際旅客便の着陸料（新規就航・増便分に限る。）について、2014年11月から3年間の時限的な軽減措置を開始するとともに、2014年10月末から深夜早朝時間帯の東京国際空港と都心方面等を結ぶアクセスバス実証運行を実施することにより、深夜早朝の空港アクセスを改善し、併せて深夜早朝時間帯の路線就航促進を行った。



成田国際空港第3ターミナル  
（提供：成田国際空港株式会社）

関西国際空港・大阪国際空港については、2014年11月に「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等募集要項」を策定・配布開始し、同年12月に参加資格審査通過者を公表する等、優先交渉権者の選定に関する手続を進めた。また、関西国際空港については、2016年下期の供用開始に向け、第3ターミナル（LCC専用ターミナル）のCIQ施設の整備に着手した。

中部国際空港については、LCC等の新規就航、増便に対応するためのエプロン整備に着手した。

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港については、更なる沖縄振興を図るため、2014年1月に着手した滑走路増設事業を推進した。

慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を解消する必要がある福岡空港については、滑走路増設に係る環境影響評価手続を実施した。

以上に加え、三大都市圏環状道路や空港へのアクセス道路等の整備を推進した。2014年4月には圏央道（稲敷IC～神崎IC間）が開通し、都心を経由せず、埼玉や北関東・東北方面と成田国際空港を結ぶ広域ルートが強化された。また、2015年3月には首都高速中央環状線が全線開通し、新宿から東京国際空港への所要時間が大幅に短縮されるなど、東京国際空港のアクセスが強化された。

#### <数値指標の状況（2014年8月時点）>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数 92都市

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル：137都市 香港：137都市 シンガポール：148都市

北京：104都市 上海：86都市

## (2) LCC やビジネスジェットの利用環境の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。さらに、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り、地方空港から入国する外国人数の大幅増を目指す。

[18] 我が国空港を利用する国際線旅客のうち LCC 旅客の占める割合

【2013年 7% → 2020年 17%】

成田国際空港については、LCC の受入体制を強化するため、2015年4月の供用開始に向け、第3ターミナル（LCCターミナル）のCIQ<sup>19</sup>等を整備した。

東京国際空港については、2014年9月末に国際線旅客ターミナル前におけるビジネスジェット優先スポットの運用を開始した。また、同年度末にビジネスジェット機の大型化に対応するため、6機分のスポットを大型化した。

関西国際空港については、2016年下期の供用開始に向け、第3ターミナル（LCC専用ターミナル）のCIQ施設の整備に着手した。

那覇空港については、LCCを含めた国際航空需要の増加に対応するため、国際線ターミナル地域再編事業を実施した。

福岡空港については、国際線を含めた航空機の慢性的な遅延を緩和するため、平行誘導路の二重化等国内線ターミナル地域再編事業を実施した。

新千歳空港については、国際線を含めた航空機の悪天候下における欠航や遅延を減少させるため、B滑走路 ILS<sup>20</sup>双方向化事業を実施した。

## (3) 管制処理能力の向上

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

航空需要の増大に対応するため、管制処理能力の向上を図る空域の抜本的再編について、その基盤として整備する既存の管制情報システムを統合した新たなシステムの開発・評価を実施した。

## (4) 首都圏空港のさらなる機能強化

### 【交通政策基本計画における記載】

○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、更なる機能強化の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠

【2013年度 71.7万回 → 2020年度 74.7万回+ 最大7.9万回】

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

<sup>19</sup> Customs, Immigration and Quarantine（税関、出入国管理及び検疫）の略

<sup>20</sup> Instrument Landing System（計器着陸装置）の略

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。このため、学者・専門家で構成される委員会において首都圏空港の機能強化方策に関する技術的な検討を行い、2014年7月に東京国際空港における滑走路運用・飛行経路の見直しや成田国際空港における管制機能の高度化等により、2020年までに最大で7.9万回の増枠が可能であること等を中間的に取りまとめた。また、機能強化方策の具体化に向け、同年8月に関係自治体や航空会社等の関係者が参画した協議会を設置し、関係者との協議を開始した。

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠 74.7万回

### (5) 国際拠点空港のアクセス強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

アクセス鉄道網については、2014年5月から交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、首都圏空港への鉄道アクセスのあり方について議論を開始した。

バスアクセス網については、東京国際空港において、2014年10月から2015年3月までの間、深夜早朝時間帯の東京国際空港と都心方面等を結ぶアクセスバスの実証運行を実施した。また、成田国際空港においては、交通事業者、関係行政機関と共に利用者への情報提供の改善等、今後取り組む事項を取りまとめ、2015年3月に公表した。

さらに、今後更なる増加が予想される観光・ビジネス需要に対応できるよう、空港アクセスバスの更なる改善を図るため、国家戦略特別区域内の空港を発着するアクセスバスの運賃設定を上限認可制から届出制にすることでバス事業者が航空機の予約状況などを踏まえ運賃変更を柔軟に行うことを可能とする等の規制緩和を行った。

### (6) 航空物流の機能強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の積極的な取込みや、総合特区に指定された地域等の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流の機能強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。

我が国の航空貨物量は、国際・国内とも堅調に増加してきたが、国際航空物流の更なる機能強化を図る観点から、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討するため、航空物流関係者等との間で、我が国における航空貨物ネットワークの充実に向けた意見交換を実施した。

### (7) 我が国の公租公課等の徴収方式の見直し

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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進める中で、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。

我が国の公租公課等は、旅客負担分を含めると欧米諸国と比べ必ずしも高い水準にはないが、アジ

ア諸国の水準と比較すると高いと言える。また、着陸料をはじめ航空企業が直接的に負担するものに偏った構造にあるため、航空企業が旅客に転嫁されない公租公課等を固定的な費用として負担しており、旅客数変動等のリスクの大部分を航空企業が負っていることも特徴である。

公租公課等については、相当部分を欧米並みに航空利用者から直接徴収する体系へ移行することにより、航空企業が負う旅客数変動等のリスクを軽減し、安定的な航空ネットワークの確保・拡充に繋がるとともに、航空企業の費用負担の軽減が航空利用者に還元されることが期待される。

こうした現状を踏まえ、路線需要が減少した場合の航空会社の費用負担を軽減するため、2014年4月から、着陸料の一部を旅客数に応じて徴収する仕組みを導入した。また、旅客変動リスクを航空会社が負担する構造の適正化のために検討を行った。

### (8) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

[20] 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数

【2013年度 3バース → 2016年度 12バース】

[21] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

①北米基幹航路 【2013年度 デイリー寄港（京浜港 週30便、阪神港 週12便）

→ 2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路

【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

2010年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、大水深岸壁の整備や効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナ取扱量は、2013年で約1,280万TEU<sup>21</sup>と、日本全国のコンテナ取扱量の約60%を占めている。また2014年1月に、国土交通省の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」において、国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るため、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」を3本の柱とする「最終とりまとめ」を公表した。

集貨については、2014年度に港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を創設した。創貨については、2014年7月に「港湾法の一部を改正する法律」（平成26年法律第33号）が施行され、港湾法に基づく無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫が追加された。競争力強化については、同改正法によって国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する政府からの出資が可能になるとともに、2014年9月に横浜港2バースが新たに供用開始されるなど、国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの機能強化、渋滞対策等を行った。

また同年10月には、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し、「阪神国際港湾株式会社」が設立され、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」の活用等による阪神港への集貨の取組が開始された。さらに12月には、阪神国際港湾株式会社に対して



横浜港南本牧コンテナターミナル



阪神国際港湾株式会社のシンボルマーク

<sup>21</sup> Twenty-foot Equivalent Unit の略。国際標準規格（ISO規格）の20フィートコンテナを1として計算する単位。



国が出資を行い、これにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

以上に加え、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を推進した。2014年6月には圏央道(相模原愛川IC～高尾山IC間)が開通し、横浜港から中央道・関越道方面へ都心を通らずに高速道路が利用可能となるなど、横浜港のアクセスが強化された。

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[20] 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数 5バース

### (9) 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

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

[22] 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率(2010年度比)

【2012年度 1.2%減 → 2016年度 5%減】

企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進するため、釧路港において2014年度から穀物を取り扱う水深14メートルの国際物流ターミナルの整備を開始した。

<数値指標の状況(2013年度速報値)>

[22] 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率(2010年度比) 1.5%減

### (10) 地域経済を支える港湾の積極的活用

#### 【交通政策基本計画における記載】

○各地域において、自動車等の地域経済を支える産業に係る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。

三河港、金沢港等において、我が国経済を牽引する地域基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用、所得の維持・創出を促進した。

### (11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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、エネルギー調達の多様化や新たな輸送ルートに対応した安定的な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。

北米からパナマ運河を経由するシェールガスの輸送需要等に対応した大型で高い輸送効率を有する次世代のLNG<sup>22</sup>運搬船について調査、安全評価基準の策定のための検討を行った。

また、次世代の新形式のLNG船や従来よりも大型化したLNG船が入港する場合、操船性能等の評価

<sup>22</sup> Liquid Natural Gas (液化天然ガス) の略

が行われているが、新形式・大型のLNG運搬船の投入が想定されるため、入港手続きの円滑化に資する操船性能等の評価スキームの検討を行った。

国際海事機関（IMO<sup>23</sup>）における国際基準化への対応に向けた液化水素運搬船の安全要件の技術的検証等を行い、2015年3月に、水素の特徴に対応した船舶・船員の安全要件にかかる検討結果等についてとりまとめを行った。また、地上設備と液化水素運搬船との間を効率的かつ安全に積荷・揚荷するためのローディングシステムの開発及びルール作りに係る検討を2014年10月に開始した。

## （12）新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

「日・パナマ海事政策対話」を創設し、2014年11月に開催した第1回対話において、双方の体制を確認するとともに、パナマ運河拡張工事の進捗状況、運河の利用条件等に関する意見交換を行い、今後も継続して実施することを合意した。

## （13）コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○物流面で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。

輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向け、鉄道輸送へのニーズや課題等について調査を実施するとともに、国土交通省において荷主、学識経験者、物流事業者等からなる「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けた調査会」を開催し、ショートドレイジ<sup>24</sup>の効率化や40フィート背高コンテナに対応した低床車両の導入等の具体的方策の方向性について検討し、2015年3月に報告書を取りまとめた。

また、コンテナラウンドユースについては、その取組に関する現状と課題の把握及び当該取組の普及促進に向けた対応方策について、関係事業者に対してヒアリングを実施するとともに、国土交通省の「物流政策アドバイザー会議」において学識経験者や関係事業者を交えて検討を行った。加えて、経済産業省、国土交通省、学識経験者、荷主、物流事業者等からなる「コンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会」においても検討を行うとともに、2015年3月には経済産業省、国土交通省及び産業界が連携して「コンテナラウンドユースフォーラム」を開催し、取組の普及促進を図った。

さらに、東京港等において、Sea & Rail 輸送の推進に資する複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進した。

<sup>23</sup> International Maritime Organization の略

<sup>24</sup> 港湾地区のコンテナターミナルから鉄道貨物駅までのトレーラーによる短距離の道路運送

#### (14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流

##### 【交通政策基本計画における記載】

○日中韓でのシャーシ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。

北東アジアのシームレス物流等の実現を図るため、日中韓物流大臣会合を 2006 年度以降開催しており、第5回会合を 2014 年 8 月に横浜で開催した。当該会合における共同声明 (横浜宣言) に基づき、シャーシの相互通行、NEAL-NET<sup>25</sup>の拡大、パレット等の標準化等の取組みを推進した。

具体的には、日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送について、釜山ー下関航路のみであった日韓間の相互通行の対象航路に釜山ー博多航路を追加した。

また、船舶及びコンテナの位置情報等を日中韓三国で共有する情報システムである NEAL-NET の ASEAN 諸国等への拡大について、日中韓にて専門家会合等を通じて議論を行うとともに、対象港湾の拡大検討に当たり、現況を把握するための基礎調査を実施した。

さらに、パレット等の物流機材の繰り返し利用 (リターナブルユース) の促進については、日韓におけるパレットのリターナブルユースに向け関係者間で議論を行った。

以上に加え、東京港等において、国内外一体となったシームレスな物流の推進に資する複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進した。

#### (15) 日本商船隊の競争基盤の強化

##### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化のための方策を検討する。

我が国商船隊による安定的な国際海上輸送の確保を目的として、外航日本船舶と外航日本人船員の確保を図るために各船社が策定した「日本船舶・船員確保計画」の着実な実行を促すとともに、外航日本船舶の取得・保有を促進する際の障害となる要因を解消し手続き面等の効率化を図るための規制緩和について、関係団体等と検討を行った。

#### (16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014 年 6 月に改訂された「日本再興戦略」及び「農林水産業・地域の活力創造プラン」に基づき、2020 年に農林水産物・食品の輸出額を 1 兆円とするため、同月から学識経験者・物流事業者等で構成する「輸出戦略実行委員会物流部会」を開催し、国土交通省・農林水産省が連携して農林水産物・食品の輸出に係る物流における複数事業者間の情報共有に有益な「物流マッチングマップシステム (プロトタイプモデル)」の構築と海外販路拡大に向けた検討を行った。

<sup>25</sup> Northeast Asia Logistics Information Service Network の略

## 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

### (1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

【23】国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 【2013年 6% → 2020年 14%】

地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、地方航空路線におけるモデル的取組を支援する「地方航空路線活性化プログラム」や、小型機材に係る着陸料の軽減等の必要な措置を講じた。

<数値指標の状況（2014年8月時点）>

【23】国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 8%

### (2) 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

【24】北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

①北陸新幹線 【2014年度 → 2017年度 20%増】

②北海道新幹線 【2015年度 → 2018年度 10%増】

北陸新幹線（長野・金沢間）が、1998年の着工から17年を経て、2015年3月に開業した。

また、2015年1月の政府・与党申合せにより、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業前倒しを決定した。

リニア中央新幹線については、2014年4月にJR東海から送付された環境影響評価書について、同年7月に国土交通大臣から意見を述べるとともに、同年10月には、それを踏まえた「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を国土交通大臣が認可した。

さらに、北陸新幹線の開業に合わせ、新幹線と地域鉄道との連携を図るため、富山地方鉄道には新黒部駅が、JR西日本城端水見線には新高岡駅が、新幹線乗継駅として新設された。



新黒部駅

### (3) フリーゲージトレインの実用化

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

九州新幹線（長崎ルート）へのフリーゲージトレインの導入に向けた耐久走行試験を実施し、また、

北陸新幹線へのフリーゲージトレインの導入に向けた雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を実施した。

(4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用

【交通政策基本計画における記載】

○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。

[25] 道路による都市間速達性の確保率 【2012年度 48% → 2016年度 約50%】

高規格幹線道路を始めとする道路ネットワークの整備を促進した。なお、高規格幹線道路の延長については、2014年度は新たに365キロメートルが開通し、合計11,050キロメートル（2015年3月末時点）となった。また、高速道路に隣接している主要施設（高次医療施設、工業団地等）への直結を含め、アクセス機能の強化を推進した。

【高速道路に直結している主要施設の例】

・第二仙台北部工業団地(東北自動車道)



【対象施設】

- ・高次医療施設
- ・工業団地
- ・物流施設
- ・大規模商業施設
- ・空港
- ・港湾
- 等

(参考) スマートICの活用による拠点の形成

・白河中央スマートIC(東北自動車道)

白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約700台の車両が救急搬送で利用(2013年度実績)



スマートインターチェンジの整備に当たっては、新たに創設した補助事業を活用し、地域と一体となったコンパクトな拠点形成の支援を実施した。

さらに、交通流対策として、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を推進した。

(5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充

【交通政策基本計画における記載】

○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、安全確保施策とも連携しつつ、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。

[26] 高速バスの輸送人員 【2011年度 約11,000万人 → 2020年度 約12,000万人】

2012年4月の関越道高速ツアーバス事故を踏まえて2013年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、街頭監査及び運行管理体制の強化等の各措置を行うとともに、2014年3月発生の北陸道高速バス事故を踏まえ、健康起因事故の発生防止のためにソフト・ハードの両面から対策を講じた。

また、同年11月には、事業用自動車による人身事故件数・死亡者数等を半減することを目標に2009

年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しを行い、各モードの特徴的な事故について、運送の現場と一体となって取り組む具体的なアクションの実施や運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底、監査情報や事故情報など各種情報を活用した事故防止対策の実施等の新たな施策を追加し、更なる安全対策の強化に取り組んでいくこととした。

さらに、新たな自動車行政小委員会において、高速バスネットワークの充実や高速バス利用者の利便性等の向上策等について検討を行った。

### (6) 空港経営改革の着実な推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

○国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、仙台空港をはじめとした「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」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大や、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。

仙台空港については、2014年6月に「仙台空港特定運営事業等募集要項」を策定・公表し、同年12月に国による第一次審査を開始する等、優先交渉権者の選定に関する手続を進めた。

関西国際空港・大阪国際空港については、2014年11月に「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等募集要項」を策定・配布開始し、同年12月に参加資格審査通過者を公表する等、優先交渉権者の選定に関する手続を進めた。

また、空港運営の効率化や利用者利便の向上などの顧客満足度の向上を図ることを目的として、2014年10月から11月にかけて、国管理空港において空港満足度調査を実施した。さらに、空港別収支についてもこれまでに引き続き公表を行った。

### (7) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備

#### 【交通政策基本計画における記載】

○輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 0.6%減 → 2016年度 約3%減】

東京港等において、国内海上輸送の利用促進に資する複合一貫輸送ターミナル（岸壁、航路、泊地等）の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2013年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2010年度比） 0.8%減

### (8) 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の形成

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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活性化とともに、両交通間の連携促進、地域間交流拡大のための運賃の活用を検討する。

地域公共交通確保維持改善事業において、従来から、離島航路や離島航空路の島民向け運賃割引に対する支援を行っており、このうち、離島航空路に関しては、一島二路線まで適用できるよう要件を

緩和したほか、割引の引き下げ限度額を見直し、支援の幅を拡大した。また、沖縄振興特別推進交付金、奄美群島振興交付金を活用し、航路・航空路の運賃の低減による住民等の負担軽減を図った。

さらに、地域鉄道の現状と課題を整理して関係者間で共有を図るため、2014年11月から「地域鉄道のあり方に関する検討会」を開催し、沿線地域外からの利用者の確保等による活性化等の課題について検討を行った。

### (9) 零細内航海運事業者の基盤強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

内航海運はいわゆる「一杯船主」と呼ばれる保有船舶が1隻のみの船主を含めた中小零細事業者が99%を占めているが、内航海運の競争力強化や持続可能なサービスの確保を実現するに当たっては、内航海運事業者の競争力を高め、その零細性を克服することが必要である。

この零細性の克服に対する方策の一つとして、船舶の保守管理や船員の雇用・配乗等の管理業務を内航海運事業者から受託して行う船舶管理会社を活用したグループ化の促進を図っており、地方運輸局等に相談窓口を設置し、内航海運事業者からの相談に適切に対応するとともに、船舶管理会社の活用や内航海運分野における船舶管理業務に関して、その定義や満たすことが望ましい基準を具体的・体系的に示したガイドラインへの適合性を評価する手法について情報発信を実施した。

また、船舶共有建造制度を通じて、燃費効率の高い船舶の建造を促進することにより、事業者のさらなる基盤強化を図った。

### (10) 鉄道による貨物輸送の拡大

#### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、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。

鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化については、第2章第1節(13)に同じ。

また、鉄道輸送の拡大を促進する中、その商品の質としての輸送サービスの安定性については、利用者からも懸念事項として挙げられ、輸送障害対応は解決すべき課題の一つとなっている。このため、安定的な鉄道輸送を実施する観点から、輸送障害発生時の代替輸送に係る諸課題の特定及び関係者が連携した計画的な取り組みに基づく解決策を整理するため、2015年2月から「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」を開催し、諸課題等について検討を開始した。

さらに、小口荷量の混載にも対応可能な共同輸配送促進のため、異業種の企業間の出会いの場の提供を目的としたマッチングシステムの試作・運用を実施し、課題等の整理を行った。

### 第3節 訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

#### (1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備

**【交通政策基本計画における記載】**

○訪日外国人旅行者数 2,000 万人に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内など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、出入国手続きの迅速化・円滑化等のための CIQ 体制の充実等、交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

〔28〕 空港、鉄道駅における無料公衆無線 LAN (Wi-Fi) の導入

①主要空港 【2013 年度 87% → 2020 年度 100%】

②新幹線主要停車駅 【2013 年度 52% → 2020 年度 100%】

〔29〕 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間

【2013 年 最長 27 分 → 2016 年度 最長 20 分以下】

無料公衆無線 LAN の整備促進については、2014 年 8 月に総務省・観光庁に設置した「無料公衆無線 LAN 整備促進協議会」に、整備促進 PT、周知・広報 PT、認証連携 PT の 3 つのプロジェクトチームを立ち上げるとともに、同協議会への幅広い関係者の参加を得た上で、各種取組を推進した。整備促進 PT では、エリアオーナーにアンケートを実施し、整備状況やビジネスモデル等の現状把握を行った。また、周知・広報 PT では、利用場所の視認性を高めるための共通シンボルマーク (Japan. Free Wi-Fi) の策定や海外への情報発信の取組の検討を行った。さらに、認証連携 PT では、利用手続きの簡素化に向けた方策を検討し、外国人旅行者が利用しやすい環境整備を進めた。



多言語対応については、第 1 章第 3 節 (5) に同じ (道路案内標識に係る記載を除く。)

また、2014 年 2 月に設置された「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」に参画する事業者との間で、訪日外国人旅行者の受入環境の整備についても検討を行い、外国人旅行者向けのパンフレットの作成等に取り組むこととした。

このほか、訪日外国人旅行者の受入環境整備に関する取組として、地域ごとに「訪日外国人旅行者数 2000 万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会」を設置しており、2014 年度から順次開催して課題の整理や対策に向けた検討を行った。

また、空港の CIQ については、2014 年 7 月に地方空港において CIQ 体制整備のための緊急増員を実施するとともに、一部の空港において、出入国待合スペースの一部を入国審査場に転換する施設改良に着手した。

さらに、貸切バスについては、2014 年 4 月から、安全の優良認定を受けたバス事業者に対して、営業区域を従来の都道府県単位から地方ブロック (地方運輸局) 単位に拡大する特例措置を講じた。

#### (2) わかりやすい道案内の取組推進

**【交通政策基本計画における記載】**

○道路の案内表示について、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置や、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進する。あわせて、カーナビの多言語化を進める。

第 1 章第 3 節 (5) の道路案内標識に係る記載に同じ。



(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化

【交通政策基本計画における記載】

○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。

【30】クルーズ船で入国する外国人旅客数 【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

アジア地域等においてクルーズ人口が増加する中、貨物埠頭等の既存ストックを有効活用しつつ、2014年4月に那覇港クルーズターミナルの供用を開始するなど、クルーズ船の受入環境を改善した。また、全国108の首長等が参加する「全国クルーズ活性化会議」と連携し、外国クルーズ船社等が我が国への寄港を検討する際に必要となる港湾施設の諸元や、寄港地を起点とした観光情報を一元的に発信するウェブサイトを充実するとともに、クルーズ船社、港湾管理者、自治体が参加する商談会・シンポジウムを開催した。

さらに、外航クルーズ客が利用する旅客船ターミナルや「みなとオアシス」における案内標識の統一化や多言語対応への要請に加え、関係府省の連携の下に、外国クルーズ船社等からの問い合わせに対する「ワンストップ窓口」での一元的な対応など、クルーズ振興を通じた地域の活性化に向けた取組を推進した。



船社への情報発信ウェブサイト

<数値指標の状況(2014年時点)>

【30】クルーズ船で入国する外国人旅客数 41.6万人

(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

【交通政策基本計画における記載】

○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、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

東京国際空港における乗り継ぎ利便性の向上のため、国際線地区と国内線地区を結ぶトンネル(際内トンネル)の整備を推進した。

(5) 「手ぶら観光」の促進

【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者の受入環境整備として、全国各地の免税店舗数の飛躍的拡大を推進し、あわせて、こうした店舗での購入商品やスーツケースなど、訪日外国人旅行者の荷物を持ち運ぶ負担を減らすため、日本の優れた宅配運送サービスに関する多言語での分かりやすい情報提供や外国人向けサービス内容の充実を図るなど、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。

2013年度に訪日外国人旅行者に対して行った手ぶら観光の意識調査の結果、宅配運送サービスに関する利用経験や認知度が低かったこと、外国語対応が不十分だったこと等を踏まえ、2014年度に物流及び観光分野の官民の関係者からなる「手ぶら観光促進協議会」を国土交通省に設置し、共通ロゴマ

ークの公募・選定、外国語名称の選定、ホームページやPR用パンフレット等の作成等、認知度向上に向けた取組について検討・実施した。

### (6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を図る。

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、2015年3月末時点で1,040箇所が登録されている。

近年、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献するなど、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展しており、これらの取組を応援するため、重点「道の駅」制度を2015年1月に創設し、全国モデル「道の駅」を6箇所、重点「道の駅」を35箇所、重点「道の駅」候補を49箇所選定した。

「道の駅」を活用した周辺地域の環境改善について調査を実施するとともに、重点「道の駅」等についてメールマガジンやホームページ等での広報を実施した。

また、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう2012年11月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進した。



道の駅「川場田園プラザ」（群馬県 川場村）

### (7) 交通系 IC カードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通系 IC カードの利用エリアの拡大、広範な地域における鉄道・バス等の多様な公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。
- 旅行者の利便性向上、移動の円滑化、旅行費用の低廉化等を図るため、各公共交通機関、美術館・博物館、観光施設等で相互利用可能な共通バスの導入を検討する。

交通系 IC カードの利用エリアの拡大については、第1章第4節(6)に同じ。

また、「訪日外国人増加に向けた鉄道利用環境の整備等に関する連絡会」を2014年7月に開催し、公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入について、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を踏まえ、鉄道事業者との意見交換を実施し、新たな訪日外国人向けの企画乗車券の開発等が実現した。

このほか、交通系 IC カード発行会社と意見交換を行い、成田国際空港や関西国際空港において、クレジットカードによる交通系 IC カードの購入が可能となるように検討を促した。

## (8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み

### 【交通政策基本計画における記載】

○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）の開通による首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用し、地域の商工会議所や自治体、地方運輸局など沿線関係者が一丸となった広域的な連携による国内外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

「ビジット・ジャパン地方連携事業」において、北陸新幹線開業を見据え、海外の旅行会社の招請及び海外旅行博への参加など、地域が連携して取り組む観光資源のプロモーション等の取組に対して支援を行った。

## (9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

○ビザ要件の緩和と一体的に行う航空路線の展開に対する支援や、地方空港への国際チャーター便に対する支援など、航空会社の新規路線開設・就航を促す方策を検討する。

新規路線開設・就航について、地域の主体的な取組を前提とした促進策として、空港経営改革の推進に係る着陸料の軽減等の提案割引制度<sup>26</sup>を新設した。

また、国際チャーター便の就航促進のため、東京国際空港以外の国管理空港における国際チャーター便の着陸料を2分の1に軽減した。

## (10) 広域周遊ルートの形成

### 【交通政策基本計画における記載】

○広域周遊ルートの形成を促すため、複数の空港とその間を結ぶ鉄道等が広域で連携して訪日外国人旅行者を誘致する取組を促す方策を検討する。

複数の都道府県を跨って、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を、交通アクセスも含めてネットワーク化して、外国人旅行者の滞在日数に見合った訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」の形成を促進し、海外へ積極的に発信していくため、広域観光周遊ルート形成促進事業について検討を行った。

## (11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

○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の促進方策を検討する。

地域鉄道の現状と課題を整理し関係者間で共有を図るため、2014年11月から「地域鉄道のあり方に関する検討会」を国土交通省において開催し、沿線地域外からの利用者の確保等による活性化等について検討を行った。

また、観光地ビジネス創出の総合支援事業において、45地域を選定し、実学に即した研修や、商品化を見据えた旅行会社等との商談会を通じて、観光地づくりの取組を進める主体が自ら販路を開拓し、収益をさらなる着地型旅行商品開発に当てることが可能となるビジネスモデルの構築を支援した。本

<sup>26</sup> 各空港からのプレゼンテーションを経て選定した路線について着陸料を軽減する制度

事業では、山形県の地域鉄道「フラワー長井線」の魅力を高める取組を支援し、鉄道沿線で花の植栽を行うほか、ウサギの駅長や方言で話をする車掌などを活用するPRを行った。

さらに、インバウンドへの対応や東京の舟運の魅力そのものの向上、外国人の利用拡大を目指して、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を定期的に開催し、2014年9月には「ツーリズム EXPO ジャパン」に会場した外国の旅行業者を対象とした屋形船のPR・試乗を実施した。

#### (12) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の改定への対応

##### 【交通政策基本計画における記載】

○観光施策との連携を一層充実強化する観点から、内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための2次交通の充実など、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」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。

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」に基づき、施策の進捗をフォローアップしつつ、交通分野の連携方策について検討を行った。

#### (13) 「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」

##### 【交通政策基本計画における記載】

○「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外国クルーズ船の戦略的な誘致方策を検討する。

2014年11月に採択した「日 ASEAN クルーズ振興戦略」に基づく施策を実施するための専門家会合を2015年2月に開催し、2015年から2019年の間に取り組む内容について、日本とASEAN諸国との間で合意した。

## 第4節 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

### (1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

○「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。

【31】交通分野における日本企業の海外受注額推計【2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円】

トップセールス等相手国政府とのハイレベル協議、セミナーの開催、要人・政府行政官の招聘等を実施した。具体的には、日本からの訪問（大臣、副大臣、政務官）を延べ21カ国、先方からの訪日（大臣、副大臣、政務官対応）を延べ28カ国行った。

2014年4月には太田国土交通大臣がモンゴルを訪問し、道路・運輸大臣等に対し、新ウランバートル国際空港の運営権獲得についてトップセールスを実施した。8月には太田国土交通大臣がマレーシアを訪問し、陸上公共交通委員会議長等に対し、新幹線システムの導入についてトップセールスを実施した。また9月には、安倍内閣総理大臣がインドの首相と首脳会談を行い、新幹線システム導入についてトップセールスを実施するとともに、太田国土交通大臣も同様に、インドの首相に対しトップセールスを実施した。

### (2) 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促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

○2014年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行うことで、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。

我が国企業の交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、需要リスクに対応し「出資」と「事業参画」を一体的に行う株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN<sup>27</sup>）を2014年10月に設立し、必要な体制整備等を行った。

### (3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

我が国規格・基準の国際規格等への反映を目指し、国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加するとともに、我が国規格等のデファクト・スタンダード化を進めた。

自動車分野では、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、我が国が得意とする自動運転技術を取り扱う分科会や専門家会議を我が国が主導で立ち上げる等、我が国制度・技術の国際標準化を推進した。また、ASEAN域内の製品流通の円滑化に資する自動車基準の統一と認証の相互承認の推進のための官民共同フォーラムを開催するなど、2010年11月に日ASEAN交通大臣会合において承認された「日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム」を着実に推進した。

<sup>27</sup> Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development の略

道路分野では、国際標準化機構（ISO<sup>28</sup>）のITS<sup>29</sup>に関する専門委員会（TC204）に参画し、ETC2.0によるプローブ情報からの経路情報の活用等に関する標準化活動を行った。またベトナムでは、ODA<sup>30</sup>を活用し、ITSの先駆的案件である南北高速道路に日本の仕様や製品を導入し、今後の市場における日本企業の優位性を向上させた。

鉄道分野では、2012年4月に設立されたISOの鉄道分野専門委員会（TC269）において、個別規格の提案及び委員会の運営に貢献するなどの中心的な役割を担った。

海運分野では、海運の環境負荷軽減や安全性向上を目指すとともに、我が国の優れた省エネ技術等を世界的に普及させるため、IMO等における船舶の燃費基準、NOx<sup>31</sup>等の大気汚染物質の排出規制及び天然ガス燃料船の安全基準等の国際基準の策定について議論を主導した。

物流分野では、我が国の質の高い物流システムの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化を図るため、ASEAN各国との物流政策対話（12月：ベトナム、1月：ミャンマー）及び「ミャンマーにおける貨物鉄道へのモーダルシフト促進に向けた実証事業」（10月）などのパイロットプロジェクト等を実施した。

港湾分野では、2014年に署名した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書(MOU<sup>32</sup>)」に基づき、我が国のノウハウを活用し、ベトナムの港湾施設の国家技術基準策定を推進するなど、幅広い分野における取組を推進した。

#### （4）洋上ロジスティックハブ等の開発支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

世界的なエネルギー需要の高まりにより拡大する海洋開発市場への我が国の海運、造船等の企業の進出を促進するため、多数の洋上施設への人員、機材の輸送を洋上中継基地、高速船、ヘリコプターのハブ&スポーク方式で安全・迅速・低コストで実現するロジスティックハブシステムの安全要件に関する調査を2013年度から2014年度にかけて実施した。また2014年8月には、ブラジル政府に対して、ブラジル海洋資源開発へのロジスティックハブシステムの導入に向けたトップセールスを行った。

#### （5）海上輸送の安全確保への積極的な参画

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年12月に東京で、日本とインドネシア、マレーシア、シンガポールによる「マラッカ・シンガポール海峡に関するハイレベル会合及び航行安全対策ワークショップ」を開催した。ハイレベル会合では、沿岸3国が同海峡の通航分離帯において日本と共同で水路再測量を実施することを同年9月に決定したことを踏まえ、今後の具体的な進め方や、継続的な情報交換を行っていくこと等について確認した。

また、航行援助施設の修理・代替のための事前調査、航行援助施設維持管理に関わる人材育成セミナーを実施した。

<sup>28</sup> International Organization for Standardization の略

<sup>29</sup> Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略

<sup>30</sup> Official Development Assistance（政府開発援助）の略

<sup>31</sup> Nitrogen Oxide（窒素酸化物）の略

<sup>32</sup> Memorandum of Understanding（了解覚書）の略

以上に加え、国際協力機構（JICA<sup>33</sup>）による事業への協力としてインドネシアに専門家を派遣し、船舶通航サービス（VTS<sup>34</sup>）の運用能力向上など海上安全に関する技術支援を実施した。

#### （6）我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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、現地の人材や日本で勉学する留学生に対する研修・セミナーの実施など、現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

専門家派遣、JICA 研修への協力、セミナーの開催等を通じ、鉄道、道路、空港、港湾、物流、船員等の幅広い分野において、相手国の制度整備や、相手国のインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者及び船員教育者の育成支援を積極的に実施した。

また、2015年1月から2月にかけて、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）をテーマとした日 ASEAN 交通行政官研修を実施した。

<sup>33</sup> Japan International Cooperation Agency の略

<sup>34</sup> Vessel Traffic Service の略

第Ⅲ部

平成26(2014)年度交通に関して講じた施策



## 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

### 第1節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

#### (1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策

##### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

##### [32] 主要な交通施設の耐震化

- ①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6 強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 【2012年度 91% → 2017年度 概ね100%】
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 【2012年度 79% → 2016年度 82%】
- ③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口  
【2013年度 約2,810万人 → 2016年度 約2,950万人】
- ④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口 【2012年度 7,600万人 → 2016年度 9,500万人】

##### [33] 航路標識の災害対策

- ①航路標識の耐震補強の整備率 【2013年度 75% → 2020年度 100%】
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 【2013年度 74% → 2020年度 100%】
- ③航路標識の自立型電源導入率 【2013年度 84% → 2016年度 86%】

##### [34] 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率（重要交通網にかかる箇所）

【2013年度 約48% → 2016年度 約51%】

##### [35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

【2012年度 60% → 2016年度 68%】

2011年3月に発生した東日本大震災は未だ記憶に新しいが、2014年も7月の台風8号による長野県南木曾町の土砂災害や8月の豪雨による広島市の土砂災害、9月の御嶽山の噴火をはじめ多数の災害が日本列島を襲った。こうした様々な自然災害が発生した場合においても交通の機能が最大限に維持されるよう、各種交通インフラの災害対策を実施した。

鉄道については、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震に備えて、国土強靱化の観点から地震時における鉄道網の確保を図るとともに、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、鉄軌道事業者が実施する主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震補強について、補助や固定資産税の優遇措置等を講じた。

また、JR北海道、JR四国及びJR九州が行う海岸保全、落石・なだれ等対策のための施設の整備のうち、一般の安全確保にも寄与する事業について支援を行った。

道路については、地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路等の重要な道路に対し優先的に橋梁の耐震補強対策や無電柱化を実施するとともに、道路に隣接する崩壊の危険性のある法面に対し法面防災対策を実施した。

港湾については、大規模地震が発生した際においても海上からの緊急物資や人員等を輸送できる災害に強い海上輸送ネットワークの構築を図るため、港湾施設の耐震性の向上やコンビナート港湾の強靱化を推進するとともに、大規模な津波の発生時にも港湾機能を維持するため、“粘り強い構造”の防波堤の整備等の防災・減災対策を推進した。

また、地球温暖化に伴う気候変動により、強い台風の増加による高潮・高波の増大、中長期的な海面水位の上昇等が懸念されており、「沿岸部における気候変動の影響及び適応の方向性検討委員会」において対応策の検討を行った。

空港については、航空輸送上重要な空港等において、地震災害時に緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、飛行中の航空機の安全確保を図るため、最低限必要となる基本施設等並びに管制施設等の耐震対策を実施した。

航路標識については、南海トラフ地震等の大規模災害が発生した場合においてもその機能を維持するため、耐震補強、耐波浪補強及び自立型電源化の整備を実施した。

<数値指標の状況 (①②は2014年3月末、③④は2015年3月末時点) >

[32] 主要な交通施設の耐震化

- ①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 94%
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 81%
- ③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口 約2,860万人
- ④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口 約9,400万人

<数値指標の状況 (2015年3月末時点) >

[33] 航路標識の災害対策

- ①航路標識の耐震補強の整備率 78%
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 78%
- ③航路標識の自立型電源導入率 85%

<数値指標の状況 (2014年3月末時点) >

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 62%

(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

【交通政策基本計画における記載】

○災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 【2013年度 約5,400台 → 2016年度 約6,400台】

災害発生時における道路交通の混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進した。

また、2013年6月に成立した道路交通法の一部を改正する法律（平成25年法律第43号）のうち、環状交差点における車両等の交通方法の特例に関する規定が2014年9月に施行されたことを受け、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点について、適切な箇所への導入を推進し、2015年3月末までに14都府県43か所で導入された。

### (3) 無電柱化の推進

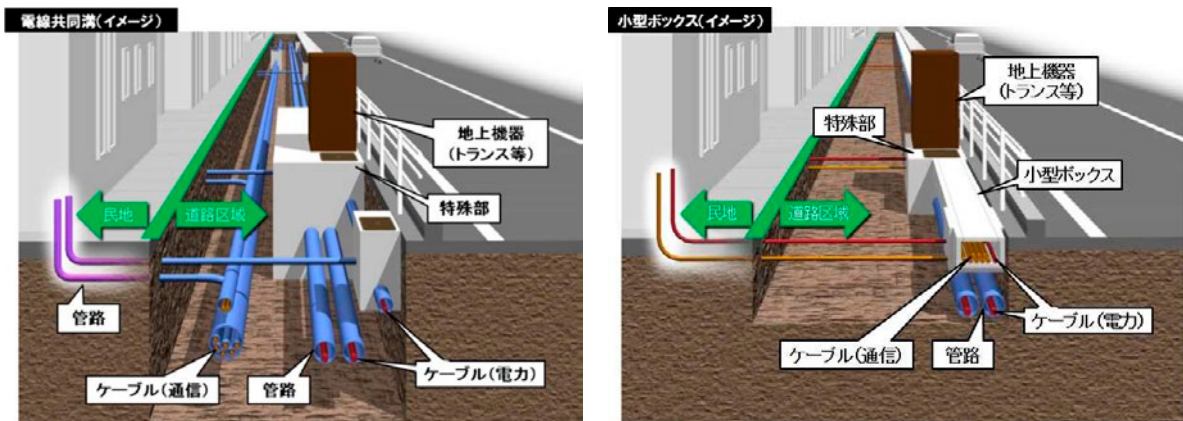
**【交通政策基本計画における記載】**

○道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進する。

【37】市街地等の幹線道路の無電柱化率

【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】

地震等の災害発生時に電柱が倒壊することによる緊急車両等の通行への支障を回避するなど、道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保を図るため、また、良好な景観の形成や観光振興等につながる観点から、道路における無電柱化を推進した。また、道路の新設、拡幅等を行う際の同時整備を推進するとともに、直接埋設や小型ボックス活用埋設等の低コスト手法の導入に向けた検討を実施した。



### (4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

**【交通政策基本計画における記載】**

○「インフラ長寿命化基本計画」に基づく行動計画及び個別施設計画を策定するとともに、道路・港湾施設等の長寿命化対策の実施、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。

【38】主要な交通施設の長寿命化

①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【2013年度 96% → 2016年度 100%】

②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率 【2013年度 36% → 2016年度 100%】

2013年11月に策定した「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、2014年5月に、国土交通省が管理・所管するインフラについて「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」を定め、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにした。

道路については、2013年度の道路法改正により、予防保全の観点も踏まえて点検を行うべきことの明確化や道路構造物への影響が大きい大型車両の通行を誘導する道路を指定する制度の創設、制限違反車両の取り締まりの強化等、その適切な管理を図るための枠組みが構築されたことを踏まえ、橋梁やトンネル等について5年に一度近接目視で点検することなど道路管理者の義務を明確化するための道路法施行規則の改正を行い、2014年7月1日に施行した。

また、同年4月に社会資本整備審議会道路分科会においてとりまとめられた「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を踏まえ、メンテナンスサイクルの確定(道路管理者の義務の明確化)を図るとともに、メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築するための検討を開始した。さらに、同年7月までに全都道府県で設置された「道路メンテナンス会議」を活用した定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注の実施、自治体職員向けの研修の充実、直轄診断等の国の技術支援など、

自治体の実施する道路の老朽化対策に対する支援を推進した。

港湾については、施設ごとに作成する維持管理計画や港湾単位の維持管理・更新計画（予防保全計画）を活用し、施設の集約や利用転換等も行った上で、ストックの全体を管理しつつ港湾施設の効率的・戦略的な更新・修繕を推進した。このほか、2014年7月に「港湾の施設の点検診断ガイドライン」や「特定技術基準対象施設に関する報告の徴収及び立入検査等のガイドライン」を策定するとともに、各地方整備局において、技術相談窓口の対象の民間への拡大、港湾管理者を対象とした維持管理に関する研修の実施、港湾等メンテナンス会議の設立等を実施した。

鉄道については、鉄軌道事業者におけるインフラ長寿命化計画及び個別施設ごとのインフラ長寿命化計画に基づく取組の推進を図るため、鉄道施設の劣化等による被害を事前に防ぐための橋りょう、トンネルの大規模な改良や、鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援措置について、必要な予算を確保し、戦略的な維持管理・更新を推進した。

空港については、公共用の空港において長期的視点に立った維持管理・更新計画を策定し、同計画に基づき定期的な点検・診断を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全的維持管理を推進した。また、空港舗装体内の変状把握システムなど点検・診断手法の技術研究開発を推進するとともに、維持管理に関する研修の内容充実や自治体からの参加者への門戸開放など人材育成についても推進した。

航路標識については、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を踏まえ個別施設計画を策定するとともに、同計画に基づき点検を実施した。

#### （5）地震発生時の安全な列車の停止

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

地震発生時における新幹線の脱線・逸脱防止対策として、列車を脱線させない、また、万一脱線しても車両が軌道から大きくはみ出すことを防止する装置の設置を進めているところであり、新幹線の脱線被害が大きいと想定される区間に対してこのような脱線・逸脱防止装置の設置の実施を推進した。

#### （6）新幹線の大規模改修への対応

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

JR東海において東海道新幹線の大規模改修工事に必要な費用として2002年度から2012年度まで積み立てた引当金を取り崩し、2013年度から大規模改修工事が実施されており、2014年度においてもその進捗状況を確認するとともに、必要に応じ指導・助言を実施した。

#### （7）避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

##### 【交通政策基本計画における記載】

○災害時に被災地の支援を国全体で可及的速やかに実施するため、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

災害時の避難ルートの確保や救援・復旧活動に資する緊急輸送体制を確立するとともに、道路、鉄道、港湾、空港等の交通施設の災害への耐性を高めるため、輸送モードや交通ネットワークの多重性、代替性等を確保し、災害発生時の全国的な輸送活動への影響の最少化や交通機関の利用者の安全確保に努めた。

例えば、道路ネットワークについては、大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、

代替性確保のためのミッシングリンクの整備、防災対策(斜面・盛土対策等)、震災対策(耐震補強等)、雪寒対策(防雪施設の整備等)、道路施設への防災機能強化(道の駅及びSA・PAの防災機能の付加、避難路・避難階段の整備)を推進した。また、災害時に緊急輸送道路としていち早く救援が可能となるなど、「命の道」として機能するようしっかりつなぐことを推進した。

さらに、大規模災害発生時における緊急支援物資輸送が円滑に実現するよう、関係機関との連携体制や輸送手段等について予め定めた災害支援物資輸送計画の策定に向け、広域物資輸送拠点や緊急輸送ルートの整理、関係省庁・自治体・指定公共機関等の連携体制のあり方の検討を実施した。

輸送モード間の連携については、(8)を参照。

(8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送

【交通政策基本計画における記載】

○迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

- [39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合 【2012年度 3% → 2016年度 100%】
- [40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 【2013年度 0% → 2016年度 100%】
- [41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 【2013年度 4空港 → 2016年度 7空港】
- [42] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率 【2013年度 28% → 2016年度 100%】
- [43] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率 【2013年度 0% → 2017年度 100%】

道路については、2013年度の道路法等の改正に基づき、速やかな道路啓開の実施のための道路管理者と民間企業等による災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進した。首都直下地震については、「八方向作戦」<sup>35</sup>の実効性確保のため、道路管理者間及び実働部隊との連携強化、八方向別の行動計画作成、実動訓練による対応能力向上等を図った。また、速やかな道路啓開に資するため、2014年11月の災害対策基本法の改正を踏まえ、道路管理者による円滑な車両移動のための人員・資機材等の体制を強化した。さらに、ETC2.0プローブ情報や民間プローブ情報等のビッグデータを活用し、早期の被害状況の把握による初動強化を推進した。



「八方向作戦」のイメージ

港湾については、港湾の事業継続計画(港湾BCP<sup>36</sup>)の策定促進や海上からの緊急物資輸送訓練、緊急確保航路等の航路啓開計画の策定や航路啓開訓練等を実施し、国、港湾管理者、港湾利用者等の連携・協働による港湾機能の継続及び早期復旧のための協力体制の構築を推進した。また、大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図った。

空港については、切迫性の高い地震に対して津波による浸水の可能性のある高知空港等の7空港において、津波被災後における空港機能を早期に回復させるための早期復旧計画策定を進めているが、2014年度には東京国際空港、中部国際空港において同計画が策定され、両空港を含む策定済みの6空港において、同計画に基づく関係機関との協力体制構築等の取組を実施した。

<sup>35</sup> 首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向(八方位)ごとに優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する作戦。「首都直下地震道路啓開計画(初版)」(2015年2月20日首都直下地震道路啓開計画検討協議会決定)において決定。

<sup>36</sup> Business Continuity Planの略

さらに、貨物鉄道事業者に対しては、一般社団法人日本物流団体連合会が作成した「BCP 作成ガイドライン」を周知することにより、各事業者における事業継続計画（BCP）の策定を促進した。

以上に加え、災害時における円滑な支援物資物流を確保するため、地方ブロックごとに国、自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会を設置し、自治体と物流事業者との災害時における協力協定の締結促進、民間物資拠点の選定、選定された民間物資拠点に対する非常用電源設備・非常用通信設備の導入支援、自治体と連携した訓練を実施した。

また関東ブロックにおいては、首都直下地震等の大規模災害時における多様な輸送手段の活用についての検討を実施するため、鉄道、内航海運等の多様な関係者から構成される「多様な支援物資物流システム構築協議会」を開催し、取組における課題を明らかにするとともに、物流事業者、自治体、国等が参画し、緊急支援物資輸送に関する情報伝達訓練を実施した。

<数値指標の状況（2014年3月末時点）>

[39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合 14%

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 6空港

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

[42] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率 56%

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

[43] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率 17%

(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行うとともに、災害発生時に船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

鉄道については、鉄道事業者に対する監査を通じて、鉄道駅における避難誘導や情報提供のための対応体制を確認し、必要に応じ指導・助言を実施した。

バスについては、2013年5月に事業者団体により災害発生時の初動対応や必要な事前の備えを定めた「大規模災害基本対応マニュアル」が策定されており、同マニュアルについて事業者へ配布・周知された。

船舶については、2014年3月に策定した「船舶運航事業者における津波避難マニュアル作成の手引き」等を踏まえ、地方運輸局や海事関係団体等とともに、船舶運航事業者における津波避難マニュアルの作成の支援を実施した。また、港湾については、堤外地で活動する就労者等が津波等の災害時に安全に避難・退避できるよう、港湾の特殊性を考慮した津波避難計画を策定した。

さらに、空港については、仙台空港、高知空港など津波リスクの高い10空港において2013年度までに津波襲来時に人命保護を図るための津波避難計画を策定済みであり、各空港でそれぞれ同計画に

基づく津波避難訓練を実施した。

災害発生時に船舶を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、船舶活用ニーズと活用可能な船舶の迅速なマッチングを可能とするシステムを構築するとともに、「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」を開催し、民間船舶を平時事業から円滑に離脱させるための課題等を整理した。

このほか、発災時に適切かつ迅速な対応が行えるよう、旅客自動車運送事業者と自治体との災害時の緊急輸送等に関する協定について、締結状況の把握を行った。

### (10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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ための支援を行う。

人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や、同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を行った。また、鉄道事業者に対する監査を通じて、鉄道駅における帰宅困難者への対応体制の確認を行い、必要に応じ指導・助言を実施した。

### (11) 港湾等における船舶の避難誘導等

#### 【交通政策基本計画における記載】

○港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

東京湾において、海上交通センターと各港内交通管制室を統合し、港内から湾外まで一元的に船舶の動静監視・情報提供を行う海上交通管制の一元化を図るため、レーダーなどの関連施設の整備等を推進した。



海上交通管制の一元化イメージ

(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供

【交通政策基本計画における記載】

○自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、観測・監視の強化や予測精度の向上を図り、防災気象情報の改善や適時・的確な提供を推進する。

自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、2014年10月には監視機能を大幅に高度化した新静止気象衛星ひまわり8号を打ち上げ、また、緊急地震速報・津波観測情報の高度化に向けたシステム整備等を実施した。さらに、降灰量に関する予報（量的降灰予報）、日本周辺海域の風や波等に関する分布図形式の予報（地方海上分布予報）の提供を2015年3月に開始するなど、観測・監視の強化、予測精度の向上を図るための情報システムの整備や防災気象情報の改善等を推進した。

(13) 「津波救命艇」の普及

【交通政策基本計画における記載】

○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。

近隣に避難場所がない地域等における津波対策として、船舶用救命艇の技術を活用し開発された津波救命艇について、国民が適正に選択できる環境を整え、もってその円滑な普及に資することを目的として、国土交通省において、艇体の強度、装備品等、津波救命艇が備えるべき機能要件等を定めた「津波救命艇ガイドライン」を、2014年9月に策定した。

(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

【交通政策基本計画における記載】

○災害時においても我が国の社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

第3章第1節（7）に同じ。

(15) 災害に強い交通関係情報システムの構築

【交通政策基本計画における記載】

○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。

全ての登録自動車の所有データ、車検データ等を一元的に保有・管理している国の自動車登録検査業務電子情報処理システム等について、災害発生時における全国の自動車取引の安定性の確保や財産権の保護等のため、バックアップセンターの耐震性能や立地条件等見直しに係る調査を実施し、災害時における対応力の具体的な強化策を検討した。また、メインシステムのシステムダウンを想定した全国規模の運用訓練を初めて実施し、災害発生時の運用体制強化を図った。



## (16) 災害に強い物流システムの実現

## 【交通政策基本計画における記載】

○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。

荷主と物流事業者が連携した事業継続計画への取組には、BCP策定促進、荷主と物流事業者の連携事項の把握、訓練による実践力の向上などに課題があるため、2014年8月から国土交通省において「荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進に関する検討会」を開催し、これらの課題などについて議論を行った上、「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」、「ベストプラクティス集」及び「BCP訓練マニュアル」を取りまとめた。

## (17) 老朽化車両・船舶の更新

## 【交通政策基本計画における記載】

○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。

鉄道車両については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業により安全性の向上に資する設備の更新等を支援した。また、2014年度からは、これまでソフト事業に限っていた過疎対策事業債について、車両や鉄道設備等の整備といったハード整備事業についても対象とするなどの措置を実施した。

バス車両については、自治体が車両を購入して事業者へ貸与する公有民営方式に対して補助を行う公有民営方式車両購入費補助金を新たに創設し、厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担軽減や老朽車両の代替による安全確保及び利用者利便の向上を推進した。

船舶については、特別償却等の税制特例措置や船舶共有建造制度等を行うことにより、船舶の代替建造の促進を支援し、老齢船による安全・環境面への課題に対する着実な対応を実施した。

## (18) 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

## 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2013年8月の豪雨により被害を受けたJR三江(さんこう)線(広島県三次駅-島根県江津駅)については、JR西日本による橋梁等の復旧工事と島根県による護岸復旧工事、治山事業が連携して行われ、2014年7月に運転を再開した。

## 第2節 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

### (1) 監査の充実強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

鉄道事業者については、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等について適切に指導を行った。なお、2013年度は、45事業者に対し60回の保安監査を実施し、30事業者に対し31件の行政指導を行った。

自動車運送事業者については、2012年度に実施した「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」による検討結果を踏まえた2013年10月の自動車運送事業者に対する処分基準等の改正を受け、効率的・効果的な監査と実効性のある処分を行っているところであり、重大な法令違反を行った事業者に対しては30日間の事業停止処分を実施した。また、貸切バスについては、運行実態等を確認するため、主要空港等における街頭監査の本格的な運用を開始した。なお、2013年度は、自動車運送事業者に対し、15,975件の監査を実施し、2,538件の行政処分等を行った。

海運事業者については、適切な船舶の運航管理の強化や船員の労働環境の整備等を通じた航行の安全を確保するため、全国の地方運輸局等に配置された運航労務監理官が旅客船・貨物船等の船舶及び事業場を対象に、海上運送法（昭和24年法律第187号）、内航海運業法（昭和27年法律第151号）等に基づく監査を実施しており、2014年度は6,517件実施し、263件の行政処分等を行った。

航空運送事業者については、航空会社の事業形態が複雑化・多様化する状況を踏まえ、国土交通省及び地方航空局に監査専従職員を配置し、本邦特定本邦航空事業者に対して抜き打ちを含む厳正な立入検査など体系的な監査を実施した。2014年度は、特定本邦航空運送事業者全15社の本社及び基地に対し、366件の安全監査を実施し、認められた不適切事項は151件であった。また、不適切事項に対しては、発生の背景・要因について分析を行い個別の対応に留めるだけでなく、同種事案発生の防止を図るため、必要に応じて関係各社への水平展開・対応状況確認を合わせて実施した。

### (2) 運輸安全マネジメント制度

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

#### [44] 運輸安全マネジメントの普及

##### ① 運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】

##### ② 運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

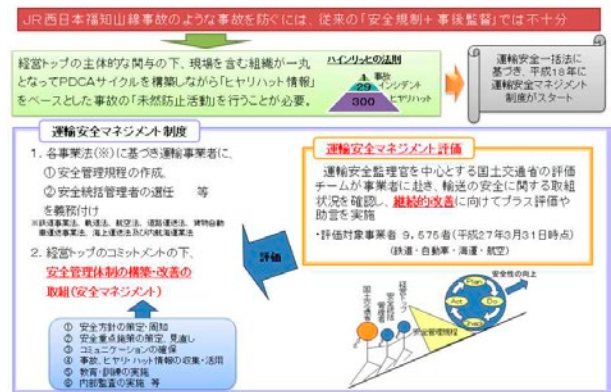
【2013年度 17,799人 → 2020年度 50,000人】

運輸安全マネジメント制度は、運輸事業者が経営トップのリーダーシップにより全ての現場に至るまで一丸となった安全管理体制を構築することを支援する目的で、2006年10月に導入された。その内容は、安全管理規程の作成、安全統括管理者の選任等の義務付け、運輸安全マネジメント評価（国の評価チームが経営トップから取組状況を直接確認し、更なる改善に向けての助言等を行う）からなる。同制度の実施義務付け対象事業者は順次拡大し、2013年10月の全貸切バス事業者等への拡大等により合計9,575者となった。

運輸安全マネジメント評価実施事業者数については、2014年度は、465者（鉄道75者、自動車107者、海運262者、航空21者）であり、累計では6,570者となった。

また、運輸安全マネジメント制度の理解向上を目的として、国が定期的実施する「運輸安全マネジメントセミナー」、及び国が認定した民間機関等が実施するセミナーである「認定セミナー」の実施により、運輸事業者に対する本制度の普及・啓発を推進しており、これらのセミナーの受講者数については、2014年度は12,791人であり、累計では30,590人となった。また、認定セミナーを実施する民間機関については、2014年度に1者を追加で認定し、合計7者となった。

さらに、2014年12月、「ヒューマンエラーの発生とヒヤリハット情報の有効活用」をテーマに、「運輸事業の安全に関するシンポジウム2014」を開催し、運輸事業者の安全意識の更なる向上を図った。



運輸安全マネジメント制度の概要

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[44] 運輸安全マネジメントの普及

- ①運輸安全マネジメント評価実施事業者数 6,570者
- ②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数 30,590人

(3) 新技術の活用や設備投資への支援

【交通政策基本計画における記載】

○より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や設備整備への支援等により、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。

[45] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率

【2013年度 89% → 2016年6月 100%】

[46] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率

①運転士異常時列車停止装置 【2013年度 98% → 2016年6月 100%】

②運転状況記録装置 【2013年度 94% → 2016年6月 100%】

鉄道事業者に対しては、鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS<sup>37</sup>等の整備が完了していない事業者について設置計画を確認し、必要に応じ指導・助言を実施するとともに、地域公共交通確保維持改善事業等により、安全性の向上に資する設備の更新等を支援した。



神戸電鉄鈴蘭台駅～鈴蘭台西口の曲線部における速度制限機能付きATS等の整備前（左）と後（右）

<sup>37</sup> Automatic Train Stop（自動列車停止装置）の略

自動車運送事業者に対しては、事業者による交通事故防止のための取組を支援する観点から、大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入、過労運転防止のための先進的な取組等に対し支援を行った。また、2014年10月に、生体センサーやクラウドの活用など、多様な機能の進化、技術の進展の成果を統合し、次世代の運行管理を担うシステムのあり方を確立するための検討を開始した。

さらに、空の交通量が増大していく中でも安全かつ効率的な運航を実現するため、航空交通システムの高度化に向けて、産学官の連携の下、技術的な検討、研究開発を実施した。具体的には、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、地形や天候等による着陸制限の緩和による就航率の更なる向上のため、高規格な広域航法（RNAV<sup>38</sup>）や小型航空機用 RNAV の導入・展開等について検討を進めた。

#### （4）交通事業者に対する事故発生時の対応方策の徹底

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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応方策の徹底を行う。

鉄道事業者に対しては、事故、災害等が発生した場合の対応に関して事業者ごとに定める安全管理規程の取組状況を保安監査等により確認し、必要に応じ指導を実施した。

自動車運送事業者に対しては、年末年始の輸送等に関する安全総点検において、事故発生時における乗客の避難誘導體制や連絡通報体制等の点検を行った。

船舶運航事業者に対しては、夏季安全総点検及び年末年始の輸送等に関する安全総点検において、事故発生時における乗客の避難誘導體制や連絡通報体制等の点検を行った。特に、津波発生時の旅客や船舶の避難体制を万全のものとするため、同点検において津波避難マニュアルの作成を促した。

航空運送事業者に対しては、航空法（昭和27年法律第231号）に基づき事故や緊急事態が発生した場合の乗客の避難誘導などの処置を事業者ごとに定めさせるとともに、年末年始の輸送等に関する安全総点検において、事故発生時における乗客の避難誘導體制や連絡通報体制等の点検を行った。

#### （5）交通分野でのテロ対策の推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

米国同時多発テロ事件（2001年9月）以降、ロンドン同時爆発テロ事件（2005年7月）、インド・ムンバイ連続テロ事件（2008年11月）など、交通機関等を標的としたテロ事件が世界各地で発生している。また、2015年1月以降、フランスにおけるテロ事件やシリア及びチュニジアにおける邦人殺害事件が発生するなど、国際テロの脅威が高まっている。

このような昨今の世界情勢を踏まえ、ゴールデンウィークや夏休み等の多客期間を中心に、各交通事業者や事業者団体に対し通達の発出等により周知、注意喚起を実施し、交通機関や交通施設におけるテロ対策の徹底を図った。

また、港湾においては、全国の国際埠頭施設の出入管理において、2014年7月から本人確認、所属確認、目的確認の3点確認の実施を義務づけるとともに、出入管理情報システムにより効率的な出入管理を実施するため、当該システムで読み取る情報を格納したPS（Port Security）カードの普及を促進した。

さらに、東京国際空港において、監視カメラの機能の高度化を図るため計画的に更新を行った。

<sup>38</sup> Area Navigation の略

## (6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○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について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

バス事業については、地域の生活交通を支えるバス輸送の維持や安全の確保の観点から、学識経験者、バス事業者、労働組合、行政関係者等の関係者からなる「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」において、2014年7月に、バス事業者における若年層・女性の採用拡大のための取組や貸切バスの運賃の値上げ等を通じた経営改善による運転者の待遇改善及び国として取るべき支援策など、バス運転者の安定的な確保と育成のための方策について取りまとめを行った。

鉄道事業については、地域鉄道の現状と課題を整理して関係者間で共有を図るため、2014年11月から「地域鉄道のあり方に関する検討会」を開催し、安全な鉄道輸送の確保等の課題について検討を開始した。

タクシー事業については、供給過剰のおそれのある地域について、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）に基づき2014年10月に茨城県・鹿行（ろっこう）交通圏を準特定地域として指定し活性化等を進めるとともに、特定地域の指定基準を策定した。

また、2015年1月から学識経験者、タクシー事業者等の関係者からなる「新しいタクシーのあり方検討会」を開催し、タクシー運転者として若年層や女性をこれまで以上に採用・育成するための方策の検討を開始した。

トラック事業については、トラック産業の健全化・活性化に向けて2014年3月から「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」を開催し、同年7月に適切な市場環境の整備や若者・女性の活躍促進等に係る今後の取組を整理した。これを受けて、2015年2月には「下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂し、新たに「手待ち時間の改善」に係る項目を設け、着荷主等の役割について明記したほか、同年3月には新規参入時の事前チェックを強化し、適切な市場環境の整備を図った。また、将来的に労働力不足が懸念されるトラックドライバーの確保・育成に向けて、2014年9月には、経営者への情報発信や啓発強化等を目的として、「トラガール促進プロジェクトサイト」や事業者向けのパンフレットを作成・公表した。

旅客船事業については、船舶の特別償却及び軽油引取税の課税免除措置により基盤強化を支援するとともに、2014年3月に設置された交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、使いやすい地域公共交通としての旅客船事業の実現に向けた検討を開始した。

## (7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組

### 【交通政策基本計画における記載】

○二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。

次世代自動車の普及や高度道路交通システム等を推進する先進的な国内市場構築や、自動車産業のグローバル展開の支援等からなる総合的な戦略として、「自動車産業戦略2014」を2014年11月に策定し、二輪車、バス、トラック等の自動車産業に関し、それぞれの戦略の方向性や施策を示した。このうち二輪車については、安全運転啓発・教育や駐車場整備といった取組を盛り込んだ「二輪車産業政策ロードマップ」を策定したほか、バス、トラック等については、環境性能の高い次世代車の導入促進及び車両の機能向上、連携強化による物流の高度化といった施策を打ち出し、今後官民を挙げて取り組んでいくこととした。

(8) 航空機整備事業 (MRO) の国内実施の促進

【交通政策基本計画における記載】

○航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業 (MRO (整備・修理・オーバーホール)) の国内実施について、質の向上を図りつつ、促進するための方策を検討する。

長期にわたり高い安全性を確保することが必要な航空機にとって、定期的な整備及びオーバーホール並びに故障時の修理等を行う MRO<sup>39)</sup>は必要不可欠である。我が国において MRO が発展することは、機体整備の工期短縮、整備計画の柔軟性向上など利便性が増し、ひいては我が国航空会社のサービス及び国際競争力の向上に繋がるものである。また MRO 市場は、MRO を外部に委託する LCC の増加や世界的な航空機の運航機数の増加を背景に年々拡大しており、国内に外需を取り込めるような競争力のある MRO の実現を推進していく必要がある。

以上のような航空機の MRO について、現在、我が国の整備事業者が外国航空会社から整備を受託する際には、我が国の認定とは別に当該外国政府から認定を受けることが必要である。この認定手続きを簡素化し、我が国 MRO の市場を拡大するため、整備分野に係る航空安全に関する相互承認 (BASA<sup>40)</sup>) の締結・拡大に向けて、米国、欧州等の諸外国と協議・調整を実施した。

また、我が国での MRO の担い手となる整備士・製造技術者について、2014 年 8 月、国土交通省に「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」を設置し、産学官の連携による整備士・製造技術者の養成のあり方等について検討を進めた。

加えて、関係省庁が連携し、我が国における MRO の実現可能性等について、調査・分析を実施した。

(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実

【交通政策基本計画における記載】

○独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

[47] 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実

- ①訪問支援サービスの実施割合 【2013 年度 49.5% → 2016 年度 60%】
- ②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 【2013 年度 12.8% → 2020 年度 100%】

独立行政法人自動車事故対策機構において、自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者 (介護料受給資格者) やその家族に対する支援を充実させるため、職員に対する研修等を通じた資質向上や、療護施設や被害者団体等と連携した支援内容の強化を図った。

上記取組等を通じ、介護料受給者等から要望の強かった介護料の支給対象品目の拡充について検討を行った。また、短期入所協力施設について、東北・中部・中国ブロックにおける拡大を図った。

<sup>39)</sup> Maintenance, Repair and Overhaul (整備・修理・オーバーホール) の略

<sup>40)</sup> Bilateral Aviation Safety Agreement の略

## 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる

### (1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善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)

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 【2012年 約5,600人 → 2020年 約6,700人】

[49] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数

【2012年 120人 → 2020年 約210人】

[50] 海運業における船員採用者数 (1事業者平均)

【2011年度 1.83人 → 毎年度 1.83人以上を維持】

航空分野の人材については、交通政策審議会航空分科会基本政策部会及び技術・安全部会の乗員政策等検討合同小委員会において2014年7月に取りまとめられた「今後の乗員政策等のあり方～深刻な操縦士不足等を乗り越えるために～」を踏まえ、操縦士等の養成・確保のための取組を実施した。まず、航空機操縦士については、航空会社、養成機関等の連携を促進し、関係会社間で諸課題に対する検討を行うため、同年8月に「航空機操縦士養成連絡協議会」を設置して、民間養成機関の高額な学費負担の軽減や学生等の技量レベルの向上等について検討を進め、2015年3月に新たな奨学金制度の創設等について一定の結論を得た。また、航空機整備士についても、2014年8月に「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」を設置し、産学官の連携による航空機整備士の養成のあり方等について検討を進めた。

船員については、海上技術学校・短期大学の定員を拡大するとともに、新人船員を計画的に雇用する事業者への助成金支給等の支援や船員の供給源の拡大を図るため、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成への助成金支給等の支援を行うなど、就業促進のために必要な措置等を講じた。

バス運転者については、地域の生活交通を支えるバス輸送の維持や安全の確保の観点から、2013年度から国土交通省において「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を開催し、バス事業者における人材確保のための取組や貸切バスの運賃の値上げ等を通じた経営改善による運転者の待遇改善及び国として取るべき支援策など、バス運転者の安定的な確保と育成のための方策について検討し、2014年7月に取りまとめを行った。

物流分野の人材については、2014年4月から、国土交通省において物流関係団体・物流事業者及び関係局から構成される「物流問題調査検討会」を開催し、トラック、内航海運等の労働力不足対策について検討を進め、2015年3月に新規就業の促進と定着率の向上に向けた施策及び物流の効率化・省力化等に向けた施策等を内容とする「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」を策定した。また、大型自動車免許、自動車整備士等の免許・資格を有する技能人材たる退職自衛官の物流業への再就職を円滑にし、必要な人材の確保を図るため、国土交通省と防衛省の連携により、事業者団体が傘下事業者の求人票を取りまとめ一括して自衛隊地方協力本部等へ提出することができる枠組みを新たに設け、一般社団法人日本物流団体連合会及び公益社団法人全日本トラック協会の会長に対して通知を発出した。

自動車整備士については、産学官が協力して高等学校の校長等を訪問し、自動車整備業の仕事について説明パンフレットを用いてPRを実施した。

(2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材（海洋開発関連技術者）の育成

【交通政策基本計画における記載】

○交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方を検討するとともに、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・継承方を検討する。また、海洋産業の戦略的な育成に向けて、海洋開発人材（海洋開発関連技術者）育成に関する方策を検討する。

【51】 道路運送事業等に従事する女性労働者数 【2009-13年度 → 2020年度 倍増】

- ①バス運転者 【2011年度 約1,200人 → 2020年度 約2,500人】
- ②タクシー運転者 【2013年度 約6,700人 → 2020年度 約14,000人】
- ③トラック運転者 【2013年度 約20,000人 → 2020年度 約40,000人】
- ④自動車整備士（2級）【2009年度 約2,400人 → 2020年度 約4,800人】

【52】 海洋開発関連産業に専従する技術者数 【2013年度 約560人 → 2020年度 約2,400人】

バス運転者については、「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」において、バス事業者における若年層・女性の採用拡大のための方策について検討し、2014年7月に取りまとめを行った。

タクシー運転者については、「新しいタクシーのあり方検討会」において、若年層や女性の採用拡大に当たり、今後の取組方策や弊害となっている諸問題の整理の検討を開始した。

トラック運転者については、2014年9月に、経営者への情報発信や啓発強化等を目的として、「トラガール促進プロジェクトサイト」や事業者向けのパンフレットを作成・公表した。

自動車整備士については、女性にも訴求効果のある自動車整備士のPRポスターを作成し、地方自治体や公共交通機関等に掲示を依頼するとともに、全国で活躍している女性整備士等から仕事のやりがいや女性整備士が活躍できる環境等について意見等を収集し、自動車整備士のPR用の資料作成に活用した。

航空機操縦士及び航空機整備士については、(1)の協議会の場を活用し若年層の関心を高めるキャンペーンや女性増加に向けた取組等の実施について検討を進め、2015年3月に航空に係る共通ウェブサイトの構築等について一定の結論を得た。

また、航空機操縦士については、年齢上限（従来65歳未満）について、医学・技能両面から検討を行った結果、一定の条件の下に68歳未満に引き上げ可能との結論が得られたことから、2015年3月に通達の改正を行うとともに、航空会社の健康管理部門に対する指導体制を強化した。また、健康管理担当者向けに研修会を実施した。

さらに、鉄道分野における技術の維持・継承のため、国が参画して作成したテキストを活用し、関係協会等との連携により、車両と土木分野における保守管理に係る合同研修会を開催した。

このほか、造船業及び海洋産業における人材については、2014年8月に産学官の業界関係者で構成する検討会を設置し、造船業及び海洋産業における人材の確保、育成等に関する方策の検討を開始した。



トラガール促進プロジェクトサイト



(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化

【交通政策基本計画における記載】

○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。

[53] モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ 【2012年度 187億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ

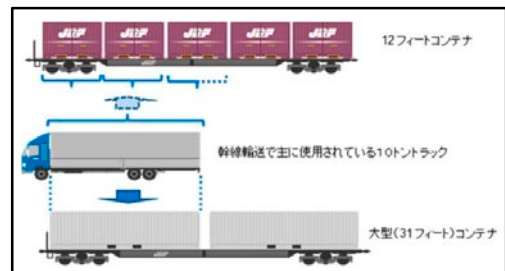
【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

2014年4月から、国土交通省において物流関係団体・物流事業者及び関係局から構成される「物流問題調査検討会」を開催し、トラック、内航海運等の労働力不足対策について検討を進め、2015年3月に大量輸送機関である鉄道・船舶の活用や、共同配送等のオペレーションの合理化等の物流の効率化・省力化に向けた取組を盛り込んだ「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」を策定した。

特に、大量輸送機関である鉄道・船舶へのモーダルシフトの促進については、31フィートコンテナ、トレーラー、シャーシ等の設備導入経費の一部補助や運行経費等の補助を実施するとともに、貨物輸送における環境にやさしい鉄道・海運の利用促進を図ることを目的とした「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進を図った。

また、荷主・物流事業者など関係者におけるグリーン物流の重要性についての認識の共有と交流を促進する場として、2014年12月に「グリーン物流パートナーシップ会議」を開催し、都内の大規模商業施設における配送一元化による納品車両の削減に関する取組等、荷主と物流事業者の連携による環境負荷低減に資する優れた取組を行った事業者に対して、経済産業大臣・国土交通大臣等からの表彰を実施した。

さらに、東京港等において物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進した。



31フィートコンテナの導入促進



<数値指標の状況 (2013年度時点) >

[53] モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ 193.4億トンキロ

②内航海運による貨物輸送トンキロ 333.0億トンキロ



(2) 自動車を排出源とする CO<sub>2</sub> の削減

【交通政策基本計画における記載】

○自動車を排出源とする CO<sub>2</sub> の削減に向けて、燃費基準の段階的強化、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、信号制御の高度化等を推進する。

[55] 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率

【毎年度 直近5年間の改善率の年平均-1%】

[56] 信号制御の高度化による CO<sub>2</sub> の排出抑止 (2011年度比)

【2013年度 約9万7千t-CO<sub>2</sub>/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

燃費基準については、これまで2010年度燃費基準(乗用自動車、貨物自動車(車両総重量2.5トン以下に限る。))、2015年度燃費基準(乗用自動車、貨物自動車)、2020年度燃費基準(乗用自動車)を策定し、段階的強化を行ってきた。2014年度は、自動車燃費基準小委員会(交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下部委員会)等を設置し、貨物自動車(車両総重量3.5トン以下に限る。)が2022年度に達成すべき燃費基準について検討を進め、結果をとりまとめた。

エコドライブの啓発については、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、行楽シーズンであり自動車に乗る機会が多くなる11月を「エコドライブ推進月間」とし、シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等を連携して推進し、積極的な広報を行った。併せて、同連絡会が作成した「エコドライブ10のすすめ」の普及・推進に努めた。

また、トラック運送事業者の環境対応車両への代替支援や、トラック運送事業者が行う省エネ型トラック運送事業に関する実証に対する支援、EMS<sup>41</sup>(エコドライブ管理システム)機器の普及支援を実施するとともに、貨物運送事業者ごとのエコドライブ効果に係る評価方法等について検討した。

待機タクシーの削減については、2013年度に引き続き、経済産業省と国土交通省により、IT技術を活用した効率的なタクシーの配車によるエネルギーの削減等を目的として、東京特別区・武三地区<sup>42</sup>における配車基盤の共通化等の事業を実施した。また、都内を中心としたタクシー配車のスマートフォン向けアプリの普及を支援し、効率的な配車を実現することにより、省エネルギー化を図った。

公共交通の利用促進については、マイカーからCO<sub>2</sub>排出量の少ない公共交通へのシフトを促進することを目的とした計画の策定及び当該計画の具体化のために必要となる事業に対し、補助を実施した。

また、エコ通勤優良事業所認証制度により事業所単位でのエコ通勤の取組を推進するとともに、国土交通省において公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」を設定するなど、国民の意識高揚を図った。



トラック輸送の効率化については、共同輸配送を促進する観点から、異業種の企業間のマッチングシステムについて課題等の整理を行うとともに、共同輸配送を実施する際に必要な設備導入経費の一部補助を実施した。また、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)に基づき、36件の総合効率化計画を認定し、物流拠点の高速道路や港湾等の近傍への立地を促すとともに、配送網の集約化等を通じてトラック輸送の効率化を促進した。

さらに、「グリーン物流パートナーシップ会議」において、荷主と物流事業者が連携した共同輸配送の取組に対し、経済産業大臣・国土交通大臣表彰を実施した。

信号制御の高度化については、交通状況に応じた信号制御の導入による交通の円滑化、きめ細かな交通情報の提供による交通流・交通量の誘導及び分散、PTPSの導入によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制等の諸対策を推進した。

<sup>41</sup> Eco-drive Management System の略

<sup>42</sup> 武蔵野市及び三鷹市

### (3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現

**【交通政策基本計画における記載】**

○天然ガスや水素等の環境に優しいエネルギーの安定的な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。

第2章第1節(11)に同じ。

### (4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策

**【交通政策基本計画における記載】**

○自動車等の排出ガス規制とともに、交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

自動車の排出ガス規制については、軽油を燃料とする大型特殊自動車及び小型特殊自動車への次期排出ガス規制の適用を2014年10月以降順次開始するとともに、2015年2月に中央環境審議会において答申された「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」において、国際基準調和の観点から、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP<sup>43</sup>)の国内排ガス試験法への導入が提言された。

交通騒音対策のうち、新幹線(東海道・山陽・東北・上越)については、鉄道沿線の住宅密集地域等における騒音レベルを75デシベル以下とする「75デシベル対策」を推進した。

また、道路については、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を推進した。

さらに、空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校・住宅等の防音工事、移転補償などを講じることで航空機騒音による障害の防止・軽減、生活環境の改善を図った。

### (5) バラスト水管理の円滑な実施

**【交通政策基本計画における記載】**

○外航船舶から排出される有害なバラスト水による生態系破壊等の防止に向けて、条約の早期発効及びバラスト水管理の円滑な実施を推進する。

船舶が空荷になった時の安全確保のため、「重し」として取水するバラスト水は、貨物の積載港で排出される。バラスト水及び沈殿物の規制及び管理を通じて有害な水生生物及び病原体の移動による環境等への悪影響を防ぐことを目的とした「船舶バラスト水規制管理条約」を国内的に担保するため、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律」(平成26年法律第73号)が2014年6月に成立し、同年10月には同条約を締結して、未締約国に対して同条約の早期締結を促した。

### (6) 道路交通における交通流・環境対策

**【交通政策基本計画における記載】**

○道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策やLED道路照明灯の整備を推進する。

都市部における交通混雑を解消させるため、都心部を通過する交通の迂回路を確保し都心部への流入の抑制等の効果がある環状道路等の幹線道路ネットワークの強化、交差点の立体化、開かずの踏切

<sup>43</sup> Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures の略

等を解消する連続立体交差事業等を推進するとともに、円滑かつ安全な交通サービスの実現のため、ITS 技術を用いて収集したビッグデータを活用し、既存ネットワークの最適利用を図るなど道路を賢く使う取組を推進した。

また、交通管制技術の高度化を推進し、交通状況に応じた信号制御の導入による交通の円滑化、きめ細かな交通情報の提供による交通流・交通量の誘導及び分散、PTPS の導入によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制等の諸対策を推進した。

さらに、道路空間の再配分等による自転車利用環境の整備を推進するとともに、道路施設の低炭素化を進めるため、LED<sup>44</sup>道路照明灯の整備や道路施設における太陽光発電等による再生可能エネルギーの活用を実施した。

#### (7) 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等

##### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進する。

国土交通省と環境省の連携により、エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進した。また、パンタグラフとディーゼル発電機を搭載し、1両編成で電化／非電化区間を安定して走行できる次世代ハイブリッド車両等の技術開発を推進した。

#### (8) 燃料電池自動車の本格的な普及

##### 【交通政策基本計画における記載】

○燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、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。

2014年11月の国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において、水素・燃料電池の自動車の国際的な相互承認に関する「水素及び燃料電池の自動車に関する国連規則(UNR)」案が採択され、同規則の国内への取込みに向けた検討を開始した。

さらに、二輪の燃料電池自動車についても、世界に先駆けて基準を整備すべく2015年1月から検討を開始した。

これらの関連法令の整備に加え、タクシー事業者による燃料電池自動車の導入を支援し、燃料電池自動車の普及促進を図った。

#### (9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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・普及に向けた取組とともに、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。

天然ガス燃料船については、IMOにおける安全基準策定にかかる議論を主導した。

また、航空分野のバイオジェット燃料の普及促進に向けては、多様な関係者と協力しつつ、課題の整理等について検討を行った。

<sup>44</sup> Light Emitting Diodeの略

(10) 環境に優しいグリーン物流の実現

**【交通政策基本計画における記載】**

○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

2013年度末から「物流政策アドバイザー会議」を開催し、更なるモーダルシフトの推進等に関する意見交換を行うなど、環境に優しいグリーン物流の実現方策について検討を行った。

また、輸送効率がよく環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環境を整えるべく、特別償却等の税制特例措置や船舶共有建造制度の活用により、環境負荷低減や物流の効率化に資するスーパーエコシップ等の普及促進を行い、モーダルシフトの推進やエネルギー効率の一層の改善を図った。

このほか、環境に優しいグリーン物流を実現するための鉄道、海運へのモーダルシフトについては、第3章第3節(3)に同じ。

# 平成 27 年度 交通施策

第 189 回国会（常会）提出

## 第IV部 平成 27(2015)年度交通に関して講じようとする施策

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	1
第1節 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	1
(1) 地域公共交通ネットワークの再構築	1
(2) まちづくりと連携した鉄道駅の整備	2
(3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持	2
(4) 地域公共交通事業の基盤強化	2
(5) 過疎地物流の確保	3
(6) 支援の多様化	3
第2節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする	3
(1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	3
(2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	4
(3) 自転車の利用環境の創出	4
(4) 超小型モビリティの普及	4
(5) レンタカーの活用	4
(6) 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	5
第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする	5
(1) 現行の整備目標等の着実な実現	5
(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	6
(3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	6
(4) 「心のバリアフリー」の推進	7
(5) 「言葉のバリアフリー」の推進	7
(6) 2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けたさらなるバリアフリー化	7
(7) コストダウンの促進	8
第4節 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	8
(1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	8
(2) 円滑な道路交通の実現	8
(3) 先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及	9
(4) サービスレベルの見える化	9
(5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	9
(6) 交通系ICカードの普及・利便性向上	9
(7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供	10
(8) 既存の道路ネットワークの最適利用	10
(9) 自動走行システムの実現	11
(10) 公共交通機関における運賃の活用	11
(11) 都市鉄道における遅延対策	11



(12) 空港の利用環境の改善 .....	11
(13) 空間の質や景観の向上 .....	12
(14) 自動車関連情報の利活用の推進.....	12
<b>第2章 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.....</b>	<b>13</b>
<b>第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する.....</b>	<b>13</b>
(1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充.....	13
(2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備 .....	13
(3) 管制処理能力の向上 .....	14
(4) 首都圏空港のさらなる機能強化.....	14
(5) 国際拠点空港のアクセス強化.....	14
(6) 航空物流の機能強化 .....	14
(7) 我が国の公租公課等の徴収方式の見直し.....	15
(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化.....	15
(9) 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.....	15
(10) 地域経済を支える港湾の積極的活用.....	16
(11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現.....	16
(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決.....	16
(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善 .....	16
(14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流.....	17
(15) 日本商船隊の競争基盤の強化.....	17
(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援 .....	17
<b>第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する.....</b>	<b>18</b>
(1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充.....	18
(2) 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携.....	18
(3) フリーゲージトレインの実用化.....	18
(4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用 .....	19
(5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充.....	19
(6) 空港経営改革の着実な推進 .....	19
(7) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備.....	20
(8) 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の形成.....	20
(9) 零細内航海運事業者の基盤強化.....	20
(10) 鉄道による貨物輸送の拡大.....	20
<b>第3節 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める .....</b>	<b>21</b>
(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備 .....	21
(2) わかりやすい道案内の取組推進.....	21
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化.....	22
(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進.....	22
(5) 「手ぶら観光」の促進 .....	22

(6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善.....	23
(7) 交通系 IC カードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等.....	23
(8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み.....	23
(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進.....	23
(10) 広域周遊ルートの形成.....	24
(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進.....	24
(12) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の改定への対応.....	24
(13) 「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」.....	24
第 4 節 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.....	25
(1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進.....	25
(2) 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促進.....	25
(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化.....	25
(4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援.....	26
(5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画.....	26
(6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成.....	26
第 3 章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり.....	27
第 1 節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする.....	27
(1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策.....	27
(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用.....	27
(3) 無電柱化の推進.....	28
(4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策.....	28
(5) 地震発生時の安全な列車の停止.....	28
(6) 新幹線の大规模改修への対応.....	28
(7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携.....	29
(8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送.....	29
(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用.....	30
(10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保.....	30
(11) 港湾等における船舶の避難誘導等.....	30
(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供.....	30
(13) 「津波救命艇」の普及.....	31
(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携.....	31
(15) 災害に強い交通関係情報システムの構築.....	31
(16) 災害に強い物流システムの実現.....	31
(17) 老朽化車両・船舶の更新.....	31
(18) 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.....	32
第 2 節 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.....	32
(1) 監査の充実強化.....	32
(2) 運輸安全マネジメント制度.....	32
(3) 新技術の活用や設備投資への支援.....	33

(4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底.....	33
(5) 交通分野でのテロ対策の推進.....	33
(6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備.....	33
(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組.....	34
(8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進.....	34
(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実.....	34
第3節 交通を担う人材を確保し、育てる.....	35
(1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善.....	35
(2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材（海洋開発関連技術者） の育成.....	35
(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化.....	36
(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成.....	37
第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める.....	37
(1) 次世代自動車の一層の普及.....	37
(2) 自動車を排出源とするCO <sub>2</sub> の削減.....	37
(3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現.....	38
(4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策.....	38
(5) バラスト水管理の円滑な実施.....	38
(6) 道路交通における交通流・環境対策.....	38
(7) 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等.....	39
(8) 燃料電池自動車の本格的な普及.....	39
(9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等.....	39
(10) 環境に優しいグリーン物流の実現.....	39

第IV部の構成は、「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）の構成に準じている。

（注）本文書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

## 第IV部 平成 27(2015)年度交通に関して講じようとする施策

第IV部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2015年度における取組方針を記載する。なお、第III部同様、「交通政策基本計画における記載」については、「これまでの取組を更に推進していくもの」は 、「取組内容を今後新たに検討するもの」は  の枠で囲っている。

### 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

#### 第1節 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

##### (1) 地域公共交通ネットワークの再構築

###### 【交通政策基本計画における記載】

○居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「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」を作成する自治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を促し成功例の積み上げにつなげる。

【1】改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数 【2013年度 — → 2020年度 100件】

2014年度に引き続き、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号。以下「地域公共交通法一部改正法」という。）等に基づき、「コンパクトシティ形成支援チーム」の取組等を通じ、「地域公共交通網形成計画」及び「立地適正化計画」を作成する自治体を総合的に支援していく。

###### 【交通政策基本計画における記載】

○その際、自治体と民間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、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、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。

【2】鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数

【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

【3】デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

地域公共交通確保維持改善事業において、2014年11月に施行した地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容を充実させ、路線再編後の路線バス等の運行費補助要件の緩和、路線バスからデマンド交通へ転換する場合の小型車両・予約システムの補助対象化等の措置を講じることにより、地域の特性に応じたベストミックスによる効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を促進する。

また、地方交付税についても、従来の支援内容に加え、地域公共交通法一部改正法により創設された地域公共交通再編実施計画に基づき国庫補助を受けて実施する事業の地方負担についても新たに措置し、地域の公共交通ネットワーク再編に係る地域の取組を支援する。

さらに、2014年度に引き続き、駐車場の適正配置に対する支援を実施する。

(2) まちづくりと連携した鉄道駅の整備

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現するため、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化を推進する。

2014年度に引き続き、鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、駅機能の総合的改善、既存の鉄道駅の改良にあわせた保育施設等の生活支援機能との一体的な整備を進めることにより、地域にとって利用しやすい鉄道駅空間の高度化に対し支援を実施するとともに、交通結節点整備事業等を紹介する普及啓発活動及び社会資本整備総合交付金等を活用した交通結節点整備等に対する支援を行う。



JR 関内駅の整備イメージ

(3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持

【交通政策基本計画における記載】

○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、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や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。

【4】 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】
②航空路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】

地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編として、路線バスからデマンド交通へ転換する場合の小型車両・予約システムの補助対象化、従来の国庫補助対象航路から転換した海上タクシーの補助対象化、鉄道の上下分離を行う場合の補助率かさ上げに係る財政力指数の適用除外等の支援内容の充実を図りながら、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により必要な支援を実施する。

また、地方交付税についても、2014年度に引き続き、地方バス路線の運行維持等に関し必要な措置を講じる。

(4) 地域公共交通事業の基盤強化

【交通政策基本計画における記載】

○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、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。

「地域鉄道のあり方に関する検討会」でとりまとめた内容について鉄道事業者等へ展開する。また、バス事業について、女性・若年層の雇用に取り組む先駆的なモデルケースの創出や先進事例等を収集・分析したガイドライン等の作成を行う。さらに、厳しい経営状況にある地方の路線バス事業について、自立的な経営の実現を図るため、モデル地域事業者における取組みを踏まえたビックデータの活用等による汎用的な新しいビジネスモデルの策定を行い、各地域での導入・促進を図る。

さらに、2014年度に引き続き、旅客船事業者の基盤強化を図るため、税制特例による支援を行う。

## (5) 過疎地物流の確保

### 【交通政策基本計画における記載】

- 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、「小さな拠点」の形成等の施策との連携を図りつつ、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。

過疎地物流の確保策について、「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」の報告を踏まえ、モデル事業を実施し、地域での意見集約における課題、NPO に求められる能力（輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等）、物流事業者、NPO、荷主、自治体等の関係者の役割分担のあり方、公共交通を活用した貨客混載や自家用自動車を活用した有償貨物運送の有効性等について検討する。また、モデル事業の成果を活用しつつ、必要に応じて交通政策審議会交通体系分科会物流部会において貨客混載や自家用自動車を活用した有償貨物運送に関する制度的課題について検討する。

## (6) 支援の多様化

### 【交通政策基本計画における記載】

- 持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、公共交通空白地域を中心として NPO 法人や住民団体等の様々な主体の活用を検討するとともに、交通分野に関係する様々な資金の活用等支援の多様化を検討する。

2015年5月27日に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」（平成27年法律第28号）に基づき、地域公共交通法一部改正法の枠組みに基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた出資等の事業を開始する。

## 第2節 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

### (1) バス交通の利便性向上と LRT、BRT 等の導入

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 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、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関である LRT・BRT 等の導入を推進する。

[5] LRT の導入割合（低床式路面電車の導入割合） 【2013年度 24.6% → 2020年度 35%】

LRT・BRT システムの整備及びそれらに関する IT システム等の高度化について、地域公共交通確保維持改善事業における地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した事業に対する補助率のかさ上げにより、支援内容を充実する。

また、2014年度に引き続き、個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しや公共車両優先システム（PTPS）、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進する。

## (2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

### 【交通政策基本計画における記載】

○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、民間事業者のバス路線の再編等による活性化、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入を促進する。

第1章第1節(1)及び(3)、第2節(1)に同じ。

## (3) 自転車の利用環境の創出

### 【交通政策基本計画における記載】

○自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、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、各種マーク制度(BAAマーク、SBAAマーク等)の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

【6】コミュニティサイクルの導入数 【2013年度 54市町村 → 2020年度 100市町村】

2014年度に引き続き、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車ネットワーク計画の策定の推進を図るとともに、観光振興、健康増進等自転車を活用した取組と連携し、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。また、コミュニティサイクルの活用・普及や、BAAマークとSBAAマークの更なる普及促進を図る。

以上に加え、自転車の活用に関する取組について、自治体への技術的助言及び社会資本整備総合交付金等による自転車等駐車場の整備等に対する支援を行う。また、サイクルトレインについては、その実施状況について引き続き調査を実施するとともにベストプラクティスの共有を図る。

## (4) 超小型モビリティの普及

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、自治体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組を重点的に支援する。また、過去の取組等を踏まえ認定制度等の見直しを検討する。

## (5) レンタカーの活用

### 【交通政策基本計画における記載】

○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、レンタカーの更なる利便性の向上や、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。

2014年度に引き続き、公共交通機関を補完するレンタカーの貸渡し・返却を行う場所に係る多様な柔軟な取扱いについて検討を行う。

(6) 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

【交通政策基本計画における記載】

○また、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。

2014年度に実施した社会実験の結果等を踏まえ、バスフロート船の安全要件(安全管理規程の作成指針)の策定等実用化に向けた環境整備を図る。また、バスフロート船の普及を促進すべく、その利便性、効率性を向上させる方策を検討し、コストに関する分析を行うとともに、特定の地域におけるバスフロート船の利便性、受容可能性等について検討を行う。

さらに、地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した航路再編として、国庫補助対象航路から転換した海上タクシーを補助対象化し、地域の特性に応じたデマンド交通の効果的な導入を支援する。

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

(1) 現行の整備目標等の着実な実現

【交通政策基本計画における記載】

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

[7] 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	【2013年度 60% → 2020年度 約70%】
②ノンステップバス	【2013年度 44% → 2020年度 約70%】
③リフト付きバス等	【2013年度 4% → 2020年度 約25%】
④旅客船	【2013年度 29% → 2020年度 約50%】
⑤航空機	【2013年度 93% → 2020年度 100%】
⑥福祉タクシー車両	【2013年度 13,978台 → 2020年度 約28,000台】

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率	【2013年度 鉄軌道駅	83%	→ 2020年度 約100%】
	バスターミナル	82%	
	旅客船ターミナル	88%	
	航空旅客ターミナル	85%	
②視覚障害者誘導用ブロックの整備率	【2013年度 鉄軌道駅	93%	→ 2020年度 約100%】
	バスターミナル	80%	
	旅客船ターミナル	69%	
	航空旅客ターミナル	94%	

③障害者対応トイレの設置率



【2013年度 鉄軌道駅	80%	→	2020年度 約100%】
バスターミナル	63%		
旅客船ターミナル	71%		
航空旅客ターミナル	100%		
④特定道路におけるバリアフリー化率	【2013年度 83%	→	2020年度 約100%】
⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率	【2012年度 51%	→	2020年度 約70%】
⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	【2013年度 約98%	→	2016年度 100%】

2014年度に引き続き、駅や駅前広場、特定道路、路外駐車場、旅客船ターミナル等において、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備、視覚障害者用ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等によるバリアフリー化を推進する。

また、2015年度から、エレベーターを整備するために人工地盤や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行う。

## (2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○大都市等において、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、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

【9】 ホームドアの設置数 【2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅】

2014年度に引き続き、目標の着実な達成に向け、鉄道駅のホームにおける視覚障害者等の接触・転落等を防止するための設備として非常に効果が高いホームドア施設について、自治体と連携し、予算・税制措置により整備を推進する。また、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮の普及・啓発のための施策を推進する。

## (3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○沿道景観の充実や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。

2014年度に引き続き、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」に基づき、自治体への技術的助言を継続するとともに、社会資本整備総合交付金等により歩行空間の形成等に対する支援を行う。

#### (4) 「心のバリアフリー」の推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業従事者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人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。

2014年度に引き続き、公共交通事業者の協力を得つつ「バリアフリー教室」や「鉄道利用マナーUPキャンペーン（「ひと声マナー」はじめよう。）」を実施することにより、国民に広く「心のバリアフリー」の啓発活動を図る。

#### (5) 「言葉のバリアフリー」の推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、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。

2014年3月に策定した「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」に基づく多言語対応の実施状況を踏まえ、積極的取組を一層推進する。

また、2014年に引き続き、外国人旅行者に対する分かりやすい道案内を実現できるよう、公共交通機関や観光案内パンフレット等と連携した更なる道路案内標識の充実を図る。

「多言語対応協議会」においては、2014年11月の「多言語対応の取組方針」に基づき、主要駅ターミナル等における案内表示の連続性などの課題について、多様な交通機関が乗り入れる新宿駅を対象としてケーススタディを実施する。

さらに、鉄道についても、引き続き「訪日外国人増加に向けた鉄道利用環境の整備等に関する連絡会」を通じて鉄道事業者間の案内表示の連続性等の取組の促進を働きかける。

#### (6) 2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けたさらなるバリアフリー化

##### 【交通政策基本計画における記載】

○2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートのバリアフリー化や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化、視覚・聴覚など様々な面での障害者・高齢者の立場からの線的・面的なバリアフリー化、バス停のバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。

2014年度に設置した「国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部バリアフリーワーキンググループ」において、2020年に向けて今後重点的に取り組むべきバリアフリー施策の項目を抽出し、取組の方向性や工程表をとりまとめるとともに、首都圏の主要駅や観光地周辺等においてバリアフリー化に向けた調査を実施し、具体的な施策の検討を行う。

さらに、2014年度に引き続き、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会特別仕様のデザインを施した自動車のナンバープレートの実施に係る具体的な方策の検討を行い、2015年度のできるだけ早期の交付を目指す。

(7) コストダウンの促進

【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発に対して支援を行う。

また、さらなる利便性の向上、地域の特性によるニーズの多様化への対応を目的として、ノンステップバスの標準仕様を見直し、高齢者、身体障害者等にとってより優しいノンステップバスの具現化を図る。

第4節 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○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。

【10】 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

①主要31区間の平均値 【2013年度 165% → 2015年度 150%】

②180%超の混雑率となっている区間数 【2013年度 14区間 → 2015年度 0区間】

【11】 東京圏の相互直通運転の路線延長 【2013年度 880km → 2020年度 947km】

2014年度に引き続き、既存の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整備、輸送障害対策を行い、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を推進する。また、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、2030年頃を目標年次とした東京圏における今後の都市鉄道のあり方について検討を進める。

(2) 円滑な道路交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、円滑な道路交通の実現を推進する。

【12】 信号制御の高度化による通過時間の短縮 (2011年度比)

【2013年度 約4,900万人時間/年短縮 → 2016年度 約9,000万人時間/年短縮】

2014年度に引き続き、幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の高度化を推進する。

### (3) 先進安全自動車 (ASV) の開発・実用化・普及

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

【13】 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率【2012年度 54.4% → 2020年度 90%】

2014年度に引き続き、補助制度、税制特例及び自動車アセスメントを拡充して実施するとともに、ドライバー異常時対応システムのガイドライン及び通信利用型運転支援システムのガイドラインの策定を含む第5期ASV推進計画のとりまとめを行う。

### (4) サービスレベルの見える化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

「第12回大都市交通センサス」について、2014年度の検討を踏まえ、調査を実施するとともに、我が国の物流動向を把握するための「第10回全国貨物純流動調査(物流センサス)」を実施し、データを蓄積する。

また、地域公共交通の客観的な評価を進めるため、鉄道やバス等に関するデータを収集する。

以上に加え、2014年度に引き続き、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、鉄道のサービスレベルの見える化について検討を進める。

### (5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援

#### 【交通政策基本計画における記載】

○自治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。

2014年度に実施したケーススタディの結果等を踏まえ、自治体や公共交通事業者が利活用できるよう、効率的なデータ収集、分析手法を提案する。また、地方の路線バス事業を支援するため、ビッグデータを活用した汎用的な新しいビジネスモデルを策定する。

### (6) 交通系 IC カードの普及・利便性向上

#### 【交通政策基本計画における記載】

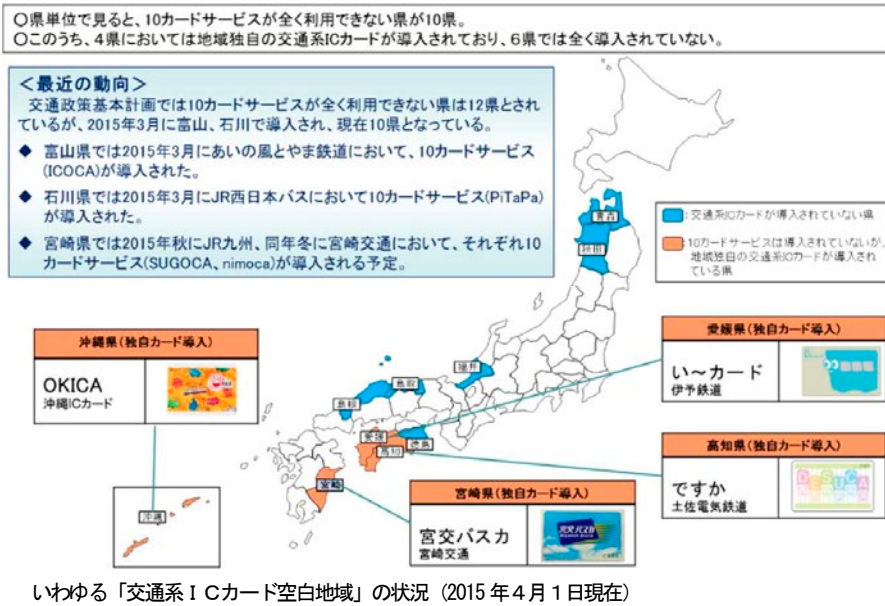
○公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系 IC カードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

【14】 相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12県 → 2020年度 0県】

2014年度に引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により、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。

さらに、2015年4月から国土交通省において「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会」を開催し、普及方策等について検討を行う。



(7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供

【交通政策基本計画における記載】

○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、経路情報等の交通に関する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に関する情報の提供方を検討する。

[15] 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 17,000 系統】

公共交通機関の乗継ぎ円滑化に資する交通情報の提供のため、高精度の位置測位技術を活用した車載器の開発を進めるとともに、得られた位置情報をリアルタイムで交通利用者、交通事業者間で共有するための技術的要件の検討を行う。

また、「ICT を活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」が2015年4月にとりまとめた「オープンデータによる歩行者移動支援サービスの普及促進に向けた提言」を踏まえ、歩行者移動支援に必要なデータのオープンデータ化及びその利活用の促進に向けた現地での試行等の取組や必要な支援策の検討等を行う。

(8) 既存の道路ネットワークの最適利用

【交通政策基本計画における記載】

○ITS 技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な道路交通を実現するために交通容量の最適化等を行うとともに、交通量を精緻にコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るためのきめ細やかな対策を検討する。

2014年度に引き続き、必要な道路ネットワークの整備と併せ、今ある道路の更なる機能の向上に向けた取組を推進する。具体的には、科学的な分析に基づくボトルネック対策や交通需要マネジメントを実施する。また、幹線道路では急ブレーキデータ等のビッグデータを活用し、きめ細かく効率的な事故対策を実施し、生活道路では、安全性の高い高速道路等へ交通転換させ、通過交通を排除するとともに走行速度抑制を推進する。さらに、過密化・混合化の進む道路交通に対応して、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行うほか、渋滞情報、旅行時間情報その他の交通情報を収集・提供するためのシステム、ネットワーク等を整備する。

## (9) 自動走行システムの実現

### 【交通政策基本計画における記載】

○渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上などを図るため、「官民 ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自動走行システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を検討する。

国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の自動運転分科会及び自動操舵専門家会議において、それぞれ議長国として、自動運転に関する概念整理等の取組み及び必要な技術基準の整備を主導する。また、2014年度に引き続き、戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）に基づき自動運転の実用化に向けた取組を推進するとともに、自動走行システムに係る通信を安全に行うために欠かせないセキュリティ技術についても、海外動向も踏まえつつ、検討を開始する。

また、2014年度に引き続き、安全運転支援システム（DSSS）の高度化や道路交通情報を自動車に提供するシステムの検討等を行う。

## (10) 公共交通機関における運賃の活用

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

運賃の活用の事例については、各地における地域公共交通網形成計画の策定の中での横展開に努める。また、2014年度に引き続き、「新しいタクシーのあり方検討会」での議論を踏まえ、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う。

## (11) 都市鉄道における遅延対策

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、遅延対策について検討を進める。

## (12) 空港の利用環境の改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年に実施した空港満足度調査の分析を進め、結果を各空港関係者と共有し、当該空港の課題の把握や改善等に活用していくことで、今後の空港運営への反映を図る。

また、2014年度に引き続き、空港の利用促進活動について、空港法（昭和31年法律第80号）第14条に基づく協議会等を積極的に活用し、空港関係者間の相互の連携及び協力の下、空港を活用した観光振興・物流高度化等による地域の活力向上を図るとともに、空港利用者の視点も踏まえ、空港や周辺地域における空港利用者の交流の促進等を推進する。

(13) 空間の質や景観の向上

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策を検討する。

2014年度に引き続き、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、鉄道駅空間の質の向上について検討を進める。また、バス停については、待合環境の充実と交通結節点等における付加価値の向上方策について検討を進める。さらに、船舶については、空間の質や景観を活用した先進事例を収集するとともに、これらの先進事例について情報発信を行う。

(14) 自動車関連情報の利活用の推進

【交通政策基本計画における記載】

○自動車関連産業に係る膨大かつ多様な情報の利活用を推進し、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。

2015年1月に策定・公表した「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」に基づき、個人情報保護制度の改正にあわせた自動車関連情報の取扱方針を検討・策定するとともに、自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新等を推進するため、具体的なサービス・メニュー等の実現に向けた効果検証や実証的試行サービスに取り組む。

各サービス・メニューの実現に向けた具体的な取組みについて

- |  |  |
|--|--|
| <p>① 「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者による検討会を立ち上げ、汎用スキャンツール標準仕様の対象とすべき先進安全装置の特定に必要な調査を行う。</li> </ul>              | <p>③ 自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティサービスの展開による自動車流通市場の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トレーサビリティサービスの実証実験を行い、トレーサビリティ情報の有無で成約率に影響があるか等の効果について検証・評価を行う。</li> </ul>       |
| <p>② テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保険会社等が提供している安全運転促進サービスなどを活用し、安全運転促進サービスの提供前後における事故データを国と関係者が連携して比較検証を行う。</li> </ul> | <p>④ 検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の高度化・効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備事業者からの整備情報の提供方法や検査におけるOBD情報の活用について検討するとともに、これまでに集積された検査情報の分析方法について関係者の意見を踏まえつつ検討する。</li> </ul> |

## 第2章 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

### 第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

#### (1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

##### 【交通政策基本計画における記載】

○2014年度中の年間合計発着枠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、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）

【2013年 88都市 → 2020年 アジア主要空港並】

[17] 三大都市圏環状道路整備率

【2013年度 63% → 2016年度 約75%】

2014年度に引き続き、国際競争力強化のために必要な整備等を重点的に実施する。なお、福岡空港については、環境影響評価手続きを引き続き実施するとともに滑走路増設事業に新規着手する。

また、東京国際空港については、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続し、路線数及び停留所数を拡大するなど、アクセスの利便性向上について検討を行い、着陸料の軽減措置とあわせて、深夜早朝時間帯の更なる就航促進を図る。

さらに、空港経営改革の推進に係る着陸料の軽減等の提案割引制度を引き続き実施し、国管理空港への新規路線の就航を促進する。

以上に加え、三大都市圏環状道路や空港へのアクセス道路等の整備を引き続き推進していく。

#### (2) LCC やビジネスジェットの利用環境の整備

##### 【交通政策基本計画における記載】

○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。さらに、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り、地方空港から入国する外国人数の大幅増を目指す。

[18] 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合

【2013年 7% → 2020年 17%】

2014年度に引き続き、LCC受入体制の強化に向けた整備等を継続する。

ビジネスジェットについては、2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会時に飛行機数の増加が予想されるため、今後、組織委員会の需要予想等を踏まえ、国においてもシミュレーションを実施し、その結果を踏まえて首都圏空港及びその他の空港における受入体制の整備を進めていく。



### (3) 管制処理能力の向上

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

空域の抜本的再編の基盤として整備する既存の管制情報処理システムを統合した新たなシステムについて、2014年度に引き続き、開発・評価を実施し、一部のシステムについては運用を開始する。また、空域の抜本的再編について、基本設計及び移行計画を策定するとともに、空域再編に向けた航空管制官の技能証明の取得を進めるための体制強化を行う。

### (4) 首都圏空港のさらなる機能強化

**【交通政策基本計画における記載】**

○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、更なる機能強化の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠

【2013年度 71.7万回 → 2020年度 74.7万回+ 最大7.9万回】

2014年度に引き続き、首都圏空港の機能強化方策の具体化に向け、関係自治体等との協議を精力的に進める。特に東京国際空港の飛行経路の見直しについては、より多くの住民から幅広い理解を得ることが必要であり、住民説明の進め方等について専門家の意見も聴きつつ、精力的に関係者の理解を得ていく。

### (5) 国際拠点空港のアクセス強化

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

アクセス鉄道網については、2014年度に引き続き、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、首都圏空港への鉄道アクセスのあり方について検討を進める。

バスアクセス網については、東京国際空港において、バス事業者や関係自治体と連携の上、2015年度以降についても深夜早朝時間帯の東京国際空港と都心方面等を結ぶアクセスバスの運行を継続し、路線数及び停留所数を拡大するなど、更なる改善に向けた検討等を行う。また、成田国際空港においては、交通事業者や関係行政機関等と連携の上、モード横断的な時刻表・運行情報の提供等を行う。

### (6) 航空物流の機能強化

**【交通政策基本計画における記載】**

○アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の積極的な取込みや、総合特区に指定された地域等の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流の機能強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。

2014年度に引き続き、更なる航空物流の機能強化を図るため、航空物流関係者等と意見交換を実施

し、検討を進める。

### (7) 我が国の公租公課等の徴収方式の見直し

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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進める中で、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。

2014年度に導入した着陸料の一部を旅客数に応じて徴収する仕組みの効果を検証しつつ、旅客変動リスクを航空会社が負担する構造の適正化のための更なる施策を検討する。

### (8) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

[20] 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数

【2013年度 3バース → 2016年度 12バース】

[21] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

①北米基幹航路 【2013年度 デイリー寄港（京浜港 週30便、阪神港 週12便）

→ 2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路

【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

2014年度に引き続き、「集貨」については、国際戦略港湾競争力強化対策事業を活用し、国際コンテナ戦略港湾への集貨を進める。また、「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度を活用するとともに、国、関係団体、関係事業者から構成される「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会創貨WG」を活用し、実務的な検討を進める。さらに、「競争力強化」については、大水深コンテナターミナルの機能強化、渋滞対策等を推進するとともに、京浜港の港湾運営会社のできるだけ早期の経営統合に向け取り組む。

以上に加え、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を引き続き推進していく。

### (9) 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

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

[22] 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 1.2%減 → 2016年度 5%減】

貨物の積卸し・保管等を行う荷さばき施設等の取得に係る固定資産税・都市計画税を軽減する税制上の特例措置について、2016年度までの2年間の延長措置を講じるとともに、2014年度に引き続き、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を図る。

(10) 地域経済を支える港湾の積極的活用

【交通政策基本計画における記載】

○各地域において、自動車等の地域経済を支える産業に係る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。

2014年度に引き続き、名古屋港、広島港等において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施設の整備を推進する。

(11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現

【交通政策基本計画における記載】

○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、エネルギー調達の多様化や新たな輸送ルートに対応した安定的な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。

2014年度に引き続き、LNG輸送の増加に対応した、新たなエネルギー輸送ルートにおける安全かつ効率的な輸入を可能とする海上輸送・受入体制の確立を図る。

また、国際海事機関（IMO）において、液化水素運搬船の安全基準の国際基準化を主導するとともに、2014年に引き続き、地上設備と液化水素運搬船との間を効率的かつ安全に積荷・揚荷するためのローディングシステムの開発及びルール作りにかかる検討を行う。

さらに、海外の未利用エネルギーである褐炭や副生水素等を活用して水素を製造し、当該水素を安価で安定的に国内に供給する輸送手段に係る技術実証を行うことにより、水素サプライチェーンの構築に向けた取組を推進する。

(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決

【交通政策基本計画における記載】

○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。

パナマ運河の拡張工事・利用条件（通航料等）等を踏まえ、政策対話を継続する。

(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善

【交通政策基本計画における記載】

○物流面で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。

コンテナラウンドユースの取組推進に向けた体制の整備に向け、更なる検討を行う。また、荷主に対して引き続き当該取組への協力を働きかけるとともに、物流事業者等の連携の促進に向けた検討を行う。

## (14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流

## 【交通政策基本計画における記載】

○日中韓でのシャーシ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。

2014 年度に引き続き、日中韓物流大臣会合において合意した事項について取り組む。

具体的には、日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送について、日中間で相互通行の実現性の検討を行うとともに、日韓間で対象航路の拡大等について協議する。

また、NEAL-NET の ASEAN 諸国等への拡大について、対象港湾の拡大に伴うシステムの相互接続に向けた課題等の整理を目的とした調査等を実施する。

さらに、パレットの繰り返し利用 (リターナブルユース) の促進について、日中韓におけるリターナブルユースに関する実証実験を実施する。

## (15) 日本商船隊の競争基盤の強化

## 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化のための方策を検討する。

2014 年度に引き続き、「日本船舶・船員確保計画」の着実な実行を促し、外航日本船舶及び外航日本人船員の確保を図る。また、外航日本船舶の取得・保有を促進する際の障害となる要因を解消し手続き面等の効率化を図るための規制緩和について検討を深める。

## (16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

## 【交通政策基本計画における記載】

○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。

農林水産物・食品の輸出拡大を推進するため、「輸出戦略実行委員会物流部会」を開催し、国内荷量の集約によるロットの確保、共同輸配送等による効率的な輸送ルート確保、輸送時の品質の維持、海外マーケットの開拓等について検討を行う。

## 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

### (1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

【23】国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 【2013年 6% → 2020年 14%】

関西国際空港や中部国際空港等の主要な空港において、LCCの受入体制の強化に向けた整備を実施する。

また、地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、引き続き地方航空路線におけるモデル的取組を支援する「地方航空路線活性化プログラム」を実施し、取組内容の改善に向けた評価・検証を行うとともに、小型機材に係る着陸料の軽減等の必要な措置を講じる。

なお、国土交通省国土交通政策研究所の調査<sup>45</sup>によると、LCCの地方路線は2014年12月時点で2204便/月とLCCの便数全体の4割強を占めている。大都市を結ぶ路線から国内航空市場に参入したLCCが地方に路線網を広げるなか、FSA<sup>46</sup>が撤退した路線に就航するケースもみられる。調査では、LCCが新たに誘発する旅客の1人あたり消費額はFSAからの転換旅客に比べて小さいものの、新規需要や他地域からの転換需要があるため、地域へ相当の経済効果をもたらすことが明らかとなった。

### (2) 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

【24】北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

①北陸新幹線 【2014年度 → 2017年度 20%増】

②北海道新幹線 【2015年度 → 2018年度 10%増】

2015年度末の北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業に向けた整備を推進する。また、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、引き続き着実に整備を推進する。さらに、新幹線ネットワークと地域鉄道等との連携による利便性の向上を引き続き促進する。

### (3) フリーゲージトレインの実用化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、九州新幹線（長崎ルート）及び北陸新幹線へのフリーゲージトレインの導入に向けた技術開発を実施する。

<sup>45</sup> 国土交通省国土交通政策研究所「LCC参入による地域への経済波及効果に関する調査研究」（2015年3月）

<sup>46</sup> Full Service Airlineの略

#### (4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

[25] 道路による都市間速達性の確保率 【2012年度 48% → 2016年度 約50%】

2014年度に引き続き、高規格幹線道路を始めとする道路ネットワークの整備を促進する。

また、スマートインターチェンジの整備については、2014年に引き続き補助事業を活用するとともに、準備段階から支援を実施するための必要な制度の充実を図る。

#### (5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充

**【交通政策基本計画における記載】**

○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、安全確保施策とも連携しつつ、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。

[26] 高速バスの輸送人員 【2011年度 約11,000万人 → 2020年度 約12,000万人】

2014年度に引き続き、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の各措置の実効性を確保していくとともに、「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づくバス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組を推進していく。また、高速バスネットワークの充実や高速バス利用者の利便性等の向上方策等について検討を進める。

#### (6) 空港経営改革の着実な推進

**【交通政策基本計画における記載】**

○国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、仙台空港をはじめとした「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」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大や、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。

仙台空港について、民間委託に向けて第二次審査等の優先交渉権者の選定に関する手続を行う。また、関西国際空港・大阪国際空港については、2014年度に引き続き、民間委託に向けて第一次審査、第二次審査等の優先交渉権者の選定に関する手続を行う。さらに、他の国管理空港における公共施設等運営権の活用について具体的な検討を行う。

以上に加え、2014年度に実施した空港満足度調査の分析を進め、結果を各空港関係者と共有することにより、今後の空港運営への反映を図る。

### (7) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備

#### 【交通政策基本計画における記載】

○輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率(2010年度比)【2012年度 0.6%減 → 2016年度 約3%減】

2014年度に引き続き、東予港等において、国内海上輸送の利用促進に資する複合一貫輸送ターミナル(岸壁、航路、泊地等)の整備等を推進する。

### (8) 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の形成

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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活性化とともに、両交通間の連携促進、地域間交流拡大のための運賃の活用を検討する。

2014年度に引き続き離島航路・航空路の運賃低減のために必要な支援等を行うほか、公共交通機関が連携した企画乗車券等の導入促進・検討を促す。

### (9) 零細内航海運事業者の基盤強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

地方運輸局等に設置した相談窓口や各地で実施するセミナー等を活用して、船舶管理会社の活用について情報発信を実施していくとともに、既存の船舶管理会社にガイドラインへの適合性を評価する手法の活用を働きかける。

また、2014年度に引き続き、船舶共有建造制度を通じて、燃費効率の高い船舶の建造を促進することにより、事業者のさらなる基盤強化を図る。

### (10) 鉄道による貨物輸送の拡大

#### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、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。

鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化については、第2章第1節(13)に同じ。

上記に加え、貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題について、2014年度に引き続き、関係者による検討を実施する。

さらに、共同輸配送の促進のためのマッチングシステムについて、より利便性の高いシステムのあり方を検討する。

### 第3節 訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

#### (1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備

##### 【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者数 2,000 万人に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内など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、出入国手続きの迅速化・円滑化等のための CIQ 体制の充実等、交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

##### 【28】 空港、鉄道駅における無料公衆無線 LAN (Wi-Fi) の導入

①主要空港 【2013 年度 87% → 2020 年度 100%】

②新幹線主要停車駅 【2013 年度 52% → 2020 年度 100%】

##### 【29】 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間

【2013 年 最長 27 分 → 2016 年度 最長 20 分以下】

無料公衆無線 LAN の整備促進については、「無料公衆無線 LAN 整備促進協議会」を通じて、①事業者の垣根を越えた認証手続の簡素化、②無料公衆無線 LAN 整備の徹底的な底上げ、③共通シンボルマーク（「Japan. Free Wi-Fi」マーク）の普及・活用による「見える化」の推進と利用可能場所のオープンデータ化によるホームページ、アプリ等の媒体での効果的な情報提供を行う。

多言語対応については、2014 年度に引き続き、東京都主催の 2020 年オリンピック・パラリンピック大会に向けた「多言語対応協議会」等を通じて、主要駅ターミナル等における案内表示の連続性や表記方法の統一などについて検討を進める。

また、タクシーについては「新しいタクシーのあり方検討会」等において、空港や主要駅を発着地とするタクシーの定額運賃や観光タクシー、外国語翻訳機の導入・普及方策等について検討を進める。

さらに、地方部のゲートウェイに到着した外国人旅行者が、レンタカー等を利用して地方での周遊観光ができるよう、モデルコースの設定や多言語のドライブマップの作成等を促進する。

以上に加え、外国人クルーズ客が利用する旅客船ターミナル等において、案内標識等の統一化や多言語化を推進するとともに、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を通して、訪日外国人向けの商品開発等を促進する。

このほか、2014 年度に引き続き、「訪日外国人旅行者数 2000 万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会」を活用し、訪日外国人旅行者の受入環境整備に関する課題の整理や対策に向けた検討を行う。

また、空港の CIQ については、入国審査の待機スペースの拡張や審査ブースの増設など CIQ 施設の改良工事を行うとともに、CIQ 機能向上方策に係る検討を合わせて実施し、引き続き、CIQ について関係省庁が連携して、必要な物的・人的体制の整備を推進する。

さらに、貸切バスの営業区域に係る弾力化措置について、2015 年 10 月以降の対応方針を検討するとともに、観光バスによる路上混雑の解消を図るため、自治体、事業者等と連携して、地域の実情に即して、駐停車スペース・待機場所の確保に取り組む。

#### (2) わかりやすい道案内の取組推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○道路の案内表示について、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置や、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進する。あわせて、カーナビの多言語化を進める。

第 1 章第 3 節 (5) の道路案内標識に係る記載に同じ。



(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化

【交通政策基本計画における記載】

○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。

【30】クルーズ船で入国する外国人旅客数 【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

外航クルーズ船が寄港する港湾における輸出品販売場に係る届出制度が施行されるとともに、2014年度に引き続き、既存ストックを有効に活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、物流ターミナルにおけるクルーズ船の受入環境を改善するなど、クルーズ振興を通じた地域の活性化に向けた取組を推進する。

また、官民が協力して、瀬戸内海の魅力を国内外に発信するとともに、フェリー等を活用して瀬戸内海を周遊する取組を推進する。



(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

【交通政策基本計画における記載】

○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、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

2014年度に引き続き、東京国際空港における際内トンネルの整備を推進する。

(5) 「手ぶら観光」の促進

【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者の受入環境整備として、全国各地の免税店舗数の飛躍的拡大を推進し、あわせて、こうした店舗での購入商品やスーツケースなど、訪日外国人旅行者の荷物を持ち運ぶ負担を減らすため、日本の優れた宅配運送サービスに関する多言語での分かりやすい情報提供や外国人向けサービス内容の充実を図るなど、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。

「手ぶら観光」の促進に関して 2015年3月に決定・公表した共通ロゴマークやホームページ・パンフレットを活用し日本政府観光局（JNTO<sup>47</sup>）等を通じた周知を行うとともに、英語対応が可能等のマークの使用基準を満たす配送・一時預かりカウンターを設置を促進する。また、海外の旅行代理店・航空会社への商品組み込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動の促進、更なるサービス拡大に向けた宅配事業者等への働きかけ等を推進する。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

<sup>47</sup> Japan National Tourist Organization の略

## (6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善

## 【交通政策基本計画における記載】

○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。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を図る。

2014年度に引き続き、「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。

また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車ネットワーク計画の策定の推進を図るとともに、観光振興、健康増進等自転車を活用した取組と連携し、安全で快適な自転車利用環境の創出を図る。

## (7) 交通系 IC カードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等

## 【交通政策基本計画における記載】

- 交通系 IC カードの利用エリアの拡大、広範な地域における鉄道・バス等の多様な公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。
- 旅行者の利便性向上、移動の円滑化、旅行費用の低廉化等を図るため、各公共交通機関、美術館・博物館、観光施設等で相互利用可能な共通パスの導入を検討する。

交通系 IC カードの利用エリアの拡大については、第1章第4節(6)に同じ。

また、2014年度に引き続き、「訪日外国人増加に向けた鉄道利用環境の整備等に関する連絡会」の枠組みを活用し、事業者において周遊型乗車券の販売や販売網、情報発信の充実が実現されるよう取組を促進する。

さらに、成田国際空港や関西国際空港におけるクレジットカードによる交通系 IC カード購入の可能性について、引き続き検討を促す。

## (8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み

## 【交通政策基本計画における記載】

- 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)の開通による首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用し、地域の商工会議所や自治体、地方運輸局など沿線関係者が一丸となった広域的な連携による国内外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

2014年度に引き続き、地域が連携して取り組む観光資源のプロモーション等の取組に対して支援を行う。

## (9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進

## 【交通政策基本計画における記載】

- ビザ要件の緩和と一体的に行う航空路線の展開に対する支援や、地方空港への国際チャーター便に対する支援など、航空会社の新規路線開設・就航を促す方策を検討する。

新規路線開設・就航について、地域の主体的な取組を前提とした促進策として、空港経営改革の推進に係る着陸料の軽減等の提案割引制度を引き続き実施する。

(10) 広域周遊ルートの形成

【交通政策基本計画における記載】

○広域周遊ルートの形成を促すため、複数の空港とその間を結ぶ鉄道等が広域で連携して訪日外国人旅行者を誘致する取組を促す方を検討する。

複数の都道府県を跨がって、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を、交通アクセスも含めてネットワーク化して、外国人旅行者の滞在日数に見合った訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」の形成を広域観光周遊ルート形成促進事業により支援し、海外へ積極的に発信する。  
また、高速バスについては、訪日外国人旅行者向けの情報プラットフォームの構築やフリーパスの普及拡充、地域の観光拠点となる「道の駅」との連携を促進する。

(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進

【交通政策基本計画における記載】

○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の促進方を検討する。

JR九州の「ななつ星 in 九州」に代表されるトレインクルージングを新たな日本の魅力ある観光資源とすべく、地方における特色あるクルーズトレインの開発等を促進する。  
また、地域鉄道の魅力を高める観光列車の導入について、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資の活用を検討するとともに、このような列車を含めた地域鉄道に係る情報発信の強化を図る。  
さらに、東京における屋形船、水上バスについて今後、舟運そのものの魅力の向上や外国人の利用拡大を念頭において、新たな取組を促進する。

(12) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の改定への対応

【交通政策基本計画における記載】

○観光施策との連携を一層充実強化する観点から、内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための2次交通の充実など、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」の今後の改定に柔軟に対応しつつ交通分野の連携方を検討する。

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」に基づく施策の進捗のフォローアップ等を踏まえ、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」に沿った交通分野の連携方策について検討する。

(13) 「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」

【交通政策基本計画における記載】

○「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外国クルーズ船の戦略的な誘致方を検討する。

2014年11月に採択した「日 ASEAN クルーズ振興戦略」に基づくモデルルートの策定等に向けた調査を行う。具体的には、ASEANと日本をつなぐクルーズルートについてASEANと共同して調査・開拓するとともに、シンポジウムを開催する。

## 第4節 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

### (1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 「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。

【31】交通分野における日本企業の海外受注額推計【2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円】

2014年度に引き続き、我が国インフラシステムの優位性に関する発信に積極的に取り組む。

特に、2014年に実施したフィリピン国セブ都市交通セミナーに引き続き、新興国に対して日本の都市交通システムの技術をPRするため、2015年7月頃にカンボジア国プノンペンにおいて都市交通セミナーを開催する。

また、鉄道分野においては、我が国新幹線システムの導入に向け、2015年4月には米国において高速鉄道セミナーを開催する。

### (2) 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促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 2014年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行うことで、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。

2014年度に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、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。2015年度早期の第1号支援決定を目指しつつ、より多くの我が国事業者が参入できるよう、関係者との案件形成に向けた調整を迅速に行う。

### (3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 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。

2014年度に引き続き、国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加することで我が国規格・基準の反映を目指すとともに、我が国規格等のデファクト・スタンダード化などを推進する。

自動車分野では、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の下、2014年度に立ち上げた自動運転を取り扱う分科会等において、自動運転技術等世界に誇る日本の自動車技術に関する国際基準の議論を主導し、我が国制度・技術の国際標準化を推進する。

道路分野では、広域物流を支えるASEANの広域道路網を対象とする技術基準について、各国との共同研究を実施し、日本方式技術の普及を促進する。

鉄道分野では、国際標準化機構（ISO）の鉄道分野専門委員会（TC269）における我が国プレゼンスを高め、我が国鉄道技術の国際標準化を推進するほか、JICAと連携して、ベトナムにおいて日本式の鉄道の運転・保守の技術基準の策定を支援する。

海運分野では、IMOにおける船舶の燃費基準の段階的強化、燃費報告制度及び天然ガス燃料船や液化水素運搬船の安全基準の策定に関する議論等を引き続き主導する。

物流分野では、ASEAN 各国との物流政策対話及び ASEAN 地域におけるパイロットプロジェクト等を通して、我が国の質の高い物流システムの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化に向けた取組を実施する。

港湾分野では、2014年に署名した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書(MOU)」に基づき、我が国のノウハウを活用し、ベトナムの港湾施設の国家技術基準策定を推進する。

#### (4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 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。

2014年度に引き続き、ロジスティックハブシステム等の導入に向けた検討を行うよう相手国政府に働きかける等の支援を継続する。

#### (5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 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。

2014年度に引き続き、航行援助施設の修理・代替のための事前調査、航行援助施設維持管理に関わる人材育成セミナー、インドネシアへの専門家派遣、共同水路再測量調査等を実施する。

#### (6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 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、現地の人材や日本で勉学する留学生に対する研修・セミナーの実施など、現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

鉄道、道路、空港、港湾、物流、船員等の分野について、2014年度に引き続き、研修員受入、専門家派遣、JICA研修への協力、セミナーの開催等を通じて、相手国の制度整備や、相手国のインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者及び船員教育者の育成支援を積極的に実施する。

また、JICA等の研修で海外のインフラ関係者を招聘することにより、日本企業の立地やインフラの整備・運営への参画を目指す。

## 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

### 第1節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

#### (1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策

##### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

##### [32] 主要な交通施設の耐震化

- ①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6 強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 【2012年度 91% → 2017年度 概ね100%】
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 【2012年度 79% → 2016年度 82%】
- ③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口  
【2013年度 約2,810万人 → 2016年度 約2,950万人】
- ④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口 【2012年度 7,600万人 → 2016年度 9,500万人】

##### [33] 航路標識の災害対策

- ①航路標識の耐震補強の整備率 【2013年度 75% → 2020年度 100%】
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 【2013年度 74% → 2020年度 100%】
- ③航路標識の自立型電源導入率 【2013年度 84% → 2016年度 86%】

##### [34] 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率（重要交通網にかかる箇所）

【2013年度 約48% → 2016年度 約51%】

##### [35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

【2012年度 60% → 2016年度 68%】

2014年度に引き続き、鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を推進する。

特に、各自治体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、出入口、トンネル等の浸水対策の推進を図る。

#### (2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

##### 【交通政策基本計画における記載】

○災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 【2013年度 約5,400台 → 2016年度 約6,400台】

2014年度に引き続き、信号機電源付加装置の整備や交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の導入を推進する。

### (3) 無電柱化の推進

**【交通政策基本計画における記載】**

○道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進する。

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】

2014年度に引き続き、道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保を図るため、また、良好な景観の形成や観光振興等につなげる観点から、無電柱化を推進する。

### (4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

**【交通政策基本計画における記載】**

○「インフラ長寿命化基本計画」に基づく行動計画及び個別施設計画を策定するとともに、道路・港湾施設等の長寿命化対策の実施、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。

[38] 主要な交通施設の長寿命化

①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【2013年度 96% → 2016年度 100%】

②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率 【2013年度 36% → 2016年度 100%】

2014年度に引き続き、各インフラ管理者による個別施設ごとの計画策定を推進するとともに、民間事業者による交通施設の長寿命化に資する改良に対する支援措置を講じる。

特に港湾においては、港湾の施設単位ごとに作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。また、2015年度初めには予防保全型の維持管理手法を反映させるなどの「港湾の施設の維持管理計画策定ガイドライン」を策定し、ライフサイクルコストの縮減や施設機能の安定的な確保を目的とした維持管理計画策定の推進を図る。

### (5) 地震発生時の安全な列車の停止

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

鉄軌道事業者における緊急地震速報の活用状況等について調査を行い、地震発生時の列車の安全停止に向けて、必要に応じ指導・助言を行う。

また、2014年度に引き続き、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止装置の設置に対する支援を推進する。

### (6) 新幹線の大規模改修への対応

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

2014年度に引き続き、大規模改修が適切に実施されるよう、必要に応じ JR 東海に対する指導・助言を行う。

(7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

【交通政策基本計画における記載】

○災害時に被災地の支援を国全体で可及的速やかに実施するため、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

2014 年度に引き続き、輸送モードや交通ネットワークの多重性、代替性等の確保方策の充実を図る。

特に、関係府省、自治体等の連携により、基幹的広域防災拠点（川崎港東扇島地区、堺泉北港堺2区）等を活用した広域的な物資輸送訓練を実施し、その結果も踏まえ、災害支援物資輸送計画を策定する。また、異常降雪等に備え、冬期道路交通を確保するための除雪体制等を構築する。

輸送モード間の連携については、(8) を参照。



異常降雪による立ち往生車両の状況

(8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送

【交通政策基本計画における記載】

○迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

- [39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合 【2012年度 3% → 2016年度 100%】
- [40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 【2013年度 0% → 2016年度 100%】
- [41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 【2013年度 4空港 → 2016年度 7空港】
- [42] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率 【2013年度 28% → 2016年度 100%】
- [43] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率 【2013年度 0% → 2017年度 100%】

2014 年度に引き続き、迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けた取組を推進する。

また、2014 年度に関東ブロックで実施した検討によって明らかになった関係主体間の事前の体制構築、連携の実効性の確保などの課題を踏まえ、中部ブロックにおいて物流事業者等多様な関係者から構成される協議会を開催し、災害時における鉄道、内航海運、トラック等の多様な輸送手段の活用について検討を実施するとともに、物流事業者、自治体、国等が参画し、緊急支援物資輸送に関する訓練等を実施する。これに加え、交通政策審議会交通体系分科会物流部会において、物流施設の災害対応力向上に向けた施策について検討する。

さらに、首都直下地震における“八方向作戦”の実効性確保のため、道路管理者間及び実動部隊との連携強化、八方向別の行動計画作成、実動訓練による対応能力向上等を図るとともに、他地域においても大規模災害に備えた体制を構築する。



(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行うとともに、災害発生時に船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

2014年度に引き続き、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導するための適切な情報発信に係る対応体制を確認し、必要に応じ指導するとともに、船舶やバス車両等を効率的・効果的に活用するための枠組みの構築に取り組む。

特に、船舶活用ニーズと活用可能な船舶の迅速なマッチングを可能とするシステムについては、2014年度の検討結果を踏まえ、実際に防災訓練等で活用し、運用上の課題等の検証を行う。

(10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保

【交通政策基本計画における記載】

○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ための支援を行う。

2014年度に引き続き、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施するとともに、特に緊急性が高い地域における計画作成に対する支援を強化することにより、計画策定を促進する。また、鉄道駅における帰宅困難者への対応体制を確認するため、鉄道事業者に対する監査を実施し、必要に応じ指導する。

(11) 港湾等における船舶の避難誘導等

【交通政策基本計画における記載】

○港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

2014年度に引き続き、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を図るため、レーダーなどの関連施設の整備等を推進する。特に、横浜港の国際競争力を強化するための強制水先の緩和に合わせ、同港における先行導入を図る。

(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供

【交通政策基本計画における記載】

○自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、観測・監視の強化や予測精度の向上を図り、防災気象情報の改善や適時・的確な提供を推進する。

2014年10月に打ち上げた新静止気象衛星ひまわり8号の運用を開始する。また、2014年度に引き続き、ひまわり9号の整備や緊急地震速報・津波観測情報の高度化等、観測・監視の強化、防災気象情報の改善を図るためのシステムの整備等を進める。

### (13) 「津波救命艇」の普及

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

2014年度に引き続き、自治体等のニーズを踏まえた津波救命艇の開発・普及を促進する。

### (14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

**【交通政策基本計画における記載】**

○災害時においても我が国の社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートを確認するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

第3章第1節(7)に同じ。

### (15) 災害に強い交通関係情報システムの構築

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

2014年度に実施した耐震性能や立地条件等見直しに係る調査の結果を、2015年度に実施予定の自動車登録検査業務電子情報処理システム等の更改に向けた設計・開発等に反映する。

また、2014年度に実施した各地方運輸局等の管内の特定の運輸支局と自動車検査登録事務所の間での災害時における代行訓練について、2015年度は実施対象の運輸支局等を拡大して訓練を実施することにより、災害時における運用体制の一層の強化を図る。

### (16) 災害に強い物流システムの実現

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

2014年度に作成した「荷主・物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」の内容を広く周知し、物流事業者等の関係者におけるBCPの策定を促進する。

### (17) 老朽化車両・船舶の更新

**【交通政策基本計画における記載】**

○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。

2014年度に引き続き、老朽化車両・船舶の更新に対する支援を実施する。

さらに鉄道については、安全輸送設備等の整備について、地域公共交通確保維持改善事業における地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した事業に対する補助率のかさ上げにより、支援内容を充実させる。

(18) 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

【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度のJR三江線の事例等を踏まえ、交通インフラと交通以外のインフラの維持管理の連携促進について引き続き検討を深める。

## 第2節 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

(1) 監査の充実強化

【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、交通事業者に対する監査の充実強化を推進する。

特に、鉄道事業者に対しては、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査のあり方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する。

また、自動車運送事業にかかる監査情報や事故情報等の統合及び分析機能の強化を図り、事故を惹起するおそれの高い事業者を抽出することにより、事故の未然防止のための監査機能の強化を図るため、「事業用自動車総合安全情報システム」を開発する。

(2) 運輸安全マネジメント制度

【交通政策基本計画における記載】

○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については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

[44] 運輸安全マネジメントの普及

①運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】

②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

【2013年度 17,799人 → 2020年度 50,000人】

運輸安全マネジメント評価については、貸切バスを含む中小の事業者に対する評価を着実に実施するとともに、大手・中堅事業者における安全管理の更なる実効性向上を図る。

また、2014年度に引き続き、「運輸安全マネジメントセミナー」及び「認定セミナー」の実施、「運輸事業の安全に関するシンポジウム2015」の開催等により、制度の普及啓発を図り、運輸事業者の安全意識の更なる向上を目指す。

### (3) 新技術の活用や設備投資への支援

#### 【交通政策基本計画における記載】

○より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や設備整備への支援等により、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。

[45] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付き ATS 等の整備率

【2013年度 89% → 2016年6月 100%】

[46] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率

①運転士異常時列車停止装置 【2013年度 98% → 2016年6月 100%】

②運転状況記録装置 【2013年度 94% → 2016年6月 100%】

2014年度に引き続き、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設備投資等に対する支援や航空交通システムの高度化等を実施する。

### (4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、交通従事者の事故発生時の対処方策を監査等により確認し、必要に応じ指導・助言を実施する。

### (5) 交通分野でのテロ対策の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

2014年度に引き続き、各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促す等、交通機関や交通施設におけるテロ対策の徹底を図る。また、東京国際空港において、監視カメラの機能の高度化を図るための計画的な更新を行う。さらに、主要空港において先進的な保安検査機器が運用開始されるよう、導入促進策等の保安対策の強化・高度化を推進する。

### (6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

交通事業の基盤強化や適正な競争環境の整備を図るための検討を深める。

特に自動車運送事業等については、女性・若年層の雇用に取り組む先駆的なモデルケースの創出や先進事例等を収集・分析したガイドラインの作成等を行う。このうち、トラック事業については、適正運賃の収受など産業の健全化に向けた対策を推進するとともに、不規則な就業形態や長時間労働の解消に向けて IT を活用した中継輸送の導入に向けて実証実験を行い、導入促進策の検討等を実施する。

また、タクシー事業については、供給過剰又はそのおそれのある地域について、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)に基づき特定地域又は準特定地域として指定し、タクシー事業の適正化・活性化を促進する。

(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組

【交通政策基本計画における記載】

○二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。

2014年11月に策定した「自動車産業戦略2014」を踏まえ、官民会合の場などを活用しながら具体的な検討を進める。

(8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進

【交通政策基本計画における記載】

○航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（MRO（整備・修理・オーバーホール））の国内実施について、質の向上を図りつつ、促進するための方策を検討する。

2014年度に引き続き、米国、欧州等との航空安全に関する相互承認の新規締結・拡大に向けた協議・調整や、整備士・製造技術者の養成のあり方に関する検討を進める。

(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実

【交通政策基本計画における記載】

○独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

〔47〕 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実

- ①訪問支援サービスの実施割合 【2013年度 49.5% → 2016年度 60%】
- ②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 【2013年度 12.8% → 2020年度 100%】

独立行政法人自動車事故対策機構が実施する重度後遺障害者（介護料受給資格者）宅への訪問支援について、関係情報のデータベースを構築するとともに、これまでの支援内容や要望等を踏まえ、更なる充実・強化を図る。

また、介護料支給品目を2014年度の検討結果を踏まえて拡大するほか、療護施設については、関東西部地区での委託病床を早期設置し、既存病床の利用状況等を踏まえてその後の委託病床の立地等のあり方について検討する。さらに、短期入所協力施設について一層の充実を図る。

## 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる

### (1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善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)

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 【2012年 約5,600人 → 2020年 約6,700人】

[49] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数【2012年 120人 → 2020年 約210人】

[50] 海運業における船員採用者数(1事業者平均)

【2011年度 1.83人 → 毎年度 1.83人以上を維持】

2014年度に引き続き、交通サービスを担う人材の確保・育成等を図るための施策を推進する。

特に、航空機操縦士については、2014年度の「航空機操縦士養成連絡協議会」における検討結果を踏まえ、新たな奨学金制度についての詳細な制度設計の検討等、民間養成機関の供給能力拡充策等を推進する。また、航空会社における自社養成を促進するため、航空会社が柔軟に訓練・審査プログラムを策定することが可能となるような制度について、2015年度末を目途に導入を目指す。航空機整備士については、2014年度に引き続き「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」において養成のあり方等に関する検討を進める。

物流分野の人材については、トラック運転者の賃金等の待遇の改善に向けた運賃・料金の適正収受等の促進、荷役及び手待ち時間に係る商慣行等の見直しなど「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」に掲げられた施策について、官民連携の下、取組を推進する。

自動車整備士については、自動車整備業への就労者や職業紹介事業者などを対象に労働条件・職場環境に関する実態について調査を実施し、その結果に基づき労働条件・職場環境の改善に向けた対策やその推進方策等を検討するとともに、改善の好事例の周知を図る。

### (2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材(海洋開発関連技術者)の育成

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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とともに、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。また、海洋産業の戦略的な育成に向けて、海洋開発人材(海洋開発関連技術者)育成に関する方策を検討する。

[51] 道路運送事業等に従事する女性労働者数 【2009-13年度 → 2020年度 倍増】

①バス運転者 【2011年度 約1,200人 → 2020年度 約2,500人】

②タクシー運転者 【2013年度 約6,700人 → 2020年度 約14,000人】

③トラック運転者 【2013年度 約20,000人 → 2020年度 約40,000人】

④自動車整備士(2級) 【2009年度 約2,400人 → 2020年度 約4,800人】

[52] 海洋開発関連産業に専従する技術者数 【2013年度 約560人 → 2020年度 約2,400人】

バス運転者については、「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」のとりまとめの内容を踏まえ、若年層や女性の新規就労等に資する効果的な取り組みをまとめたガイドラインを作成し、広く展開を図るとともに、地方運輸局等において、高等学校を訪問して魅力のPRを行うなど、きめ細かな対応を行う。

タクシー運転者については、「新しいタクシーのあり方検討会」等において、女性にとっても働きやすい多様な勤務形態のあり方や職場環境の改善方策等に関する検討を進める。

物流分野の人材については、女性の活躍推進のための職場環境整備の促進、物流の社会的意義や物

流に対する正しいイメージに関する情報発信の強化及び物流現場見学会や教科書での物流関連の記述の充実等の教育現場との連携を通じた業界の魅力のPRの実施による業界イメージの改善など「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」に掲げられた施策について、官民連携を促進しつつ、取組を推進する。

自動車整備士については、2014年度に引き続き、女性にも訴求効果のある自動車整備士のPRポスターの作成及び掲示を実施する。また、女性が活躍できる環境について、自動車整備業への就労者や職業紹介事業者などを対象に調査を実施し、その結果に基づき女性が活躍できる環境の整備に向けた対策やその推進方策等を検討するとともに、女性が活躍できる環境の好事例の周知を図る。

航空機操縦士及び航空機整備士については、2014年度に実施した協議会での検討結果を踏まえ、航空に関する共通ウェブサイトの創設や現役の女性操縦士、女性整備士による講演会の開催等、若年層の関心を高めるためのキャンペーンや女性増加に向けた取組等を推進する。

また、航空機操縦士については、2014年度に改正した通達に基づき、年齢上限の引上げを実施するとともに、航空会社による航空機操縦士の健康管理体制を強化するため、健康管理基準や操縦士の日常健康管理マニュアルの作成等を行う。

さらに、海洋開発人材（海洋開発関連技術者）育成システムの構築に向けて、民間事業者の海洋資源開発関連分野への参入促進に向けた環境整備のためのアクションプランを策定するとともに、企業ニーズ等を踏まえた大学教育等におけるカリキュラムの整備、海洋構造物の挙動再現シミュレーションプログラムの開発、インターンシップ制度の構築等の取組を実施する。

### (3) モーダルシフト等による物流の省労働力化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○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。

[53] モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ 【2012年度 187億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ

【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

2014年度に引き続き、モーダルシフト等による物流の省労働力化に向けて、各種の取組を実施する。モーダルシフトについては、31フィートコンテナ、トレーラー、シャーシ等の設備導入経費や運行経費等に対する補助を行うとともに、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進や、「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を実施する。また、輸出入コンテナ貨物の国内輸送においては、トレーラー輸送から鉄道輸送への転換を図るため、40フィート背高コンテナに対応した低床貨車の試作を行う。

このほか、物流の省労働力化を推進するため、宅配便の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等について、関係者による検討を行うほか、パワーアシストスーツ等物流分野における最新の技術の開発・普及の促進や、物流に配慮した建築物の設計・運用の促進を図る。

以上に加え、交通政策審議会交通体系分科会物流部会において、モーダルシフト等による物流の省労働力化の推進のために講じるべき更なる施策について検討する。





以上に加え、2014年度に引き続き、エコドライブの啓発、公共交通の利用促進、信号制御の高度化等を実施するとともに、タクシーの省エネルギー化をさらに進めるため、東京特別区・武三地区とは営業形態が異なる地域においても最適な配車システムの確立による運行効率化などの事業を実施する。

### (3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

○天然ガスや水素等の環境に優しいエネルギーの安定的な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。

第2章第1節(11)に同じ。

### (4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策

#### 【交通政策基本計画における記載】

○自動車等の排出ガス規制とともに、交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

自動車等の排出ガス規制として、中央環境審議会において答申された「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」に基づき、国内大気環境対策及び国際基準調和の観点から、ディーゼル重量車及び二輪車並びに乗用車等の規制強化及び国際的な統一試験法の導入を推進する。

交通騒音対策としては、自動車から発生する騒音について、中央環境審議会の審議結果に基づき、国際基準調和の観点から、走行中に発生するタイヤからの騒音及び加速時等に発生する自動車からの騒音等の国際基準を国内導入し、自動車から発生する騒音レベルの低減を図る。その他、2014年度に引き続き、新幹線鉄道や道路の沿線地域、空港の周辺地域における騒音対策を推進する。

### (5) バラスト水管理の円滑な実施

#### 【交通政策基本計画における記載】

○外航船舶から排出される有害なバラスト水による生態系破壊等の防止に向けて、条約の早期発効及びバラスト水管理の円滑な実施を推進する。

船舶バラスト水規制管理条約の未締結国に対し、同条約の早期締結を呼びかけるとともに、国内における船舶検査体制の整備等を着実に実施する。

### (6) 道路交通における交通流・環境対策

#### 【交通政策基本計画における記載】

○道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策やLED道路照明灯の整備を推進する。

2014年度に引き続き、道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策や交通管制技術の高度化、LED道路照明灯の整備等を推進する。

### (7) 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等

**【交通政策基本計画における記載】**

○鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進する。

2014年度に引き続き、エネルギー効率の良い車両の導入、鉄道施設への省エネ設備等の導入及び次世代ハイブリッド車両等の技術開発を推進する。

### (8) 燃料電池自動車の本格的な普及

**【交通政策基本計画における記載】**

○燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、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。

水素・燃料電池の自動車の国際的な相互承認に関する「水素及び燃料電池の自動車に関する国連規則（UNR）」案が、2014年11月の「国連自動車基準調和世界フォーラム」（WP29）において採択されたことから、2015年度中に、国内導入に向けて関連法令を整備するとともに、二輪の燃料電池自動車についても、世界に先駆けて基準を整備すべく、2015年度中に関連法令を整備する。

これらの関連法令の整備に加え、地域や事業者による燃料電池自動車の導入について先駆的取組を重点的に支援し、他の地域等による導入を誘発・促進することで燃料電池自動車の初期需要の創出を図る。

### (9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等

**【交通政策基本計画における記載】**

○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・普及に向けた取組とともに、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。

天然ガス燃料船の普及については、2014年度に引き続き、IMOにおける安全基準にかかわる議論を主導するとともに、普及に向けた技術課題等の調査を行う。

水素燃料電池船については、導入・普及に向けた安全ガイドラインの策定に向け、動力系（駆動時の課題）や燃料供給系（電池への塩害の影響）等について検証を行う。

航空分野のバイオジェット燃料については、2014年度に引き続き普及促進に向けた課題の整理等を行うとともに、当該課題の解決に向けた方策についても検討を開始する。

### (10) 環境に優しいグリーン物流の実現

**【交通政策基本計画における記載】**

○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

環境に優しいグリーン物流を実現するための鉄道、海運へのモーダルシフトについては、第3章第3節（3）に同じ。