

平成27年度
交通の動向

平成28年度
交通施策

第190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27（2015）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28（2016）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27年度
交通の動向

第190回国会（常会）提出

目次

第 I 部 平成27(2015)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) | 交通事業の概況 | 8 |
| (3) | 旅客交通の概況 | 12 |
| (4) | 物流の概況 | 14 |
| 第 2 節 | 鉄道サービスの状況 | 19 |
| (1) | 総論 | 19 |
| (2) | 幹線・都市鉄道 | 21 |
| (3) | 地域鉄道 | 25 |
| (4) | 貨物鉄道 | 26 |
| 第 3 節 | 自動車交通サービスの状況 | 28 |
| (1) | 総論 | 28 |
| (2) | バス | 30 |
| (3) | タクシー | 35 |
| (4) | コミュニティバス・デマンド交通 | 37 |
| (5) | マイカー | 37 |
| (6) | トラック | 41 |
| (7) | 自動車整備 | 43 |
| 第 4 節 | 海上交通サービスの状況 | 45 |
| (1) | 総論 | 45 |
| (2) | 外航海運 | 45 |
| (3) | 内航海運 | 49 |
| 第 5 節 | 航空サービスの状況 | 52 |
| (1) | 総論 | 52 |
| (2) | 国際航空 | 53 |
| (3) | 国内航空 | 56 |
| (4) | LCC | 57 |
| (5) | 航空機操縦士等 | 59 |
| 第 2 章 | 交通ネットワークの状況 | 62 |
| 第 1 節 | 総論 | 62 |
| 第 2 節 | 鉄道ネットワーク | 63 |
| 第 3 節 | 道路ネットワーク | 68 |
| 第 4 節 | 海上交通ネットワーク | 72 |
| 第 5 節 | 航空ネットワーク | 79 |

第Ⅱ部 交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

| | | |
|-----|---------------------|-----|
| 第1章 | 交通事業における就業及び生産性の現状 | 87 |
| 第1節 | 交通事業における就業の現状 | 87 |
| (1) | 就業構造の現状 | 87 |
| (2) | 労働環境の現状 | 97 |
| (3) | 労働力の動向 | 99 |
| 第2節 | 交通事業における生産性の現状 | 102 |
| (1) | 労働生産性の現状 | 102 |
| (2) | 労働生産性の国際比較 | 108 |
| 第2章 | 人材確保・生産性向上に向けた取組 | 113 |
| 第1節 | 人材確保に向けた取組 | 113 |
| (1) | 自動車関係 | 113 |
| (2) | 物流関係 | 116 |
| (3) | 航空関係 | 117 |
| (4) | 鉄道関係 | 118 |
| (5) | 造船、海洋産業関係 | 119 |
| 第2節 | 生産性向上に向けた取組 | 120 |
| (1) | 「社会のベース」の生産性を高める | 120 |
| (2) | 「産業別」の生産性を高める | 121 |
| (3) | 「未来型」投資・新技術で生産性を高める | 129 |
| 第3節 | 今後の政策展開に向けて | 130 |

第Ⅲ部 平成27（2015）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 | 133 |
| 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 | 133 |
| (1) | 地域公共交通ネットワークの再構築 | 133 |
| (2) | まちづくりと連携した鉄道駅の整備 | 135 |
| (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 | 135 |
| (4) | 地域公共交通事業の基盤強化 | 136 |
| (5) | 過疎地物流の確保 | 137 |
| (6) | 支援の多様化 | 137 |
| 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 | 138 |
| (1) | バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入 | 138 |
| (2) | コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等 | 139 |
| (3) | 自転車の利用環境の創出 | 139 |
| (4) | 超小型モビリティの普及 | 140 |
| (5) | レンタカーの活用 | 140 |
| (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 | 141 |
| 第3節 | バリアフリーをより一層身近なものにする | 141 |
| (1) | 現行の整備目標等の着実な実現 | 141 |
| (2) | ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善 | 144 |
| (3) | 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備 | 144 |
| (4) | 「心のバリアフリー」の推進 | 144 |
| (5) | 「言葉のバリアフリー」の推進 | 145 |
| (6) | 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化 | 146 |
| (7) | コストダウンの促進 | 146 |
| 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 | 147 |
| (1) | 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上 | 147 |
| (2) | 円滑な道路交通の実現 | 147 |
| (3) | 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及 | 148 |
| (4) | サービスレベルの見える化 | 148 |
| (5) | ビッグデータの活用による交通計画の策定支援 | 148 |
| (6) | 交通系ICカードの普及・利便性向上 | 149 |
| (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 | 149 |
| (8) | 既存の道路ネットワークの最適利用 | 150 |
| (9) | 自動走行システムの実現 | 151 |
| (10) | 公共交通機関における運賃の活用 | 151 |
| (11) | 都市鉄道における遅延対策 | 152 |

| | | |
|------------|---|------------|
| (12) | 空港の利用環境の改善 | 152 |
| (13) | 空間の質や景観の向上 | 152 |
| (14) | 自動車関連情報の利活用の推進 | 153 |
| 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 | 154 |
| 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 | 154 |
| (1) | 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充 | 154 |
| (2) | LCCやビジネスジェットの利用環境の整備 | 155 |
| (3) | 管制処理能力の向上 | 156 |
| (4) | 首都圏空港のさらなる機能強化 | 156 |
| (5) | 国際拠点空港のアクセス強化 | 156 |
| (6) | 航空物流の機能強化 | 157 |
| (7) | 我が国の公租公課等の見直し | 157 |
| (8) | 国際コンテナ戦略港湾政策の深化 | 157 |
| (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 | 158 |
| (10) | 地域経済を支える港湾の積極的活用 | 159 |
| (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 | 159 |
| (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 | 160 |
| (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 | 160 |
| (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 | 160 |
| (15) | 日本商船隊の競争基盤の強化 | 161 |
| (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 | 161 |
| 第2節 | 地域間のヒト・モノの流動を拡大する | 161 |
| (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 | 161 |
| (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 | 162 |
| (3) | フリーゲージトレインの実用化 | 162 |
| (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 | 162 |
| (5) | 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充 | 163 |
| (6) | 空港経営改革の着実な推進 | 164 |
| (7) | 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備 | 165 |
| (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 | 165 |
| (9) | 零細内航海運事業者の基盤強化 | 165 |
| (10) | 鉄道による貨物輸送の拡大 | 166 |
| 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 | 166 |
| (1) | 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備 | 166 |
| (2) | わかりやすい道案内の取組推進 | 167 |
| (3) | クルーズ振興を通じた地域の活性化 | 168 |
| (4) | 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進 | 168 |
| (5) | 「手ぶら観光」の促進 | 169 |
| (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 | 169 |

| | | |
|------|--|-----|
| (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 | 170 |
| (8) | 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み | 170 |
| (9) | 航空会社の新規路線開設・就航の促進 | 170 |
| (10) | 広域周遊ルートの形成 | 170 |
| (11) | 交通そのものを観光資源とする取組の促進 | 171 |
| (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 | 171 |
| (13) | 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」 | 172 |
| 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 | 172 |
| (1) | 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進 | 172 |
| (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 | 172 |
| (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 | 173 |
| (4) | 洋上ロジスティックハブ等の開発支援 | 174 |
| (5) | 海上輸送の安全確保への積極的な参画 | 174 |
| (6) | 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成 | 174 |
| 第3章 | 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり | 175 |
| 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 | 175 |
| (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 | 175 |
| (2) | 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用 | 177 |
| (3) | 無電柱化の推進 | 177 |
| (4) | 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策 | 178 |
| (5) | 地震発生時の安全な列車の停止 | 179 |
| (6) | 新幹線の大規模改修への対応 | 179 |
| (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 | 179 |
| (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 | 180 |
| (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 | 181 |
| (10) | 帰宅困難者・避難者等の安全確保 | 182 |
| (11) | 港湾等における船舶の避難誘導等 | 183 |
| (12) | 防災気象情報の改善や適時・的確な提供 | 184 |
| (13) | 「津波救命艇」の普及 | 184 |
| (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 | 184 |
| (15) | 災害に強い交通関係情報システムの構築 | 184 |
| (16) | 災害に強い物流システムの実現 | 185 |
| (17) | 老朽化車両・船舶の更新 | 185 |
| (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 | 185 |
| 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 | 185 |
| (1) | 監査の充実強化 | 185 |
| (2) | 運輸安全マネジメント制度 | 186 |
| (3) | 新技術の活用や設備投資への支援 | 187 |
| (4) | 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底 | 188 |

| | | |
|------|--|-----|
| (5) | 交通分野でのテロ対策の推進 | 189 |
| (6) | 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備 | 189 |
| (7) | 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組 | 190 |
| (8) | 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進 | 190 |
| (9) | 自動車事故被害者に対する支援の充実 | 191 |
| 第3節 | 交通を担う人材を確保し、育てる | 191 |
| (1) | 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善 | 191 |
| (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 | 193 |
| (3) | モーダルシフト等による物流の省労働力化 | 194 |
| (4) | 地域の交通計画づくりを担う人材の育成 | 195 |
| 第4節 | さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める | 195 |
| (1) | 次世代自動車の一層の普及 | 195 |
| (2) | 自動車を排出源とするCO ₂ の削減 | 196 |
| (3) | 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現 | 197 |
| (4) | 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策 | 197 |
| (5) | バラスト水管理の円滑な実施 | 198 |
| (6) | 道路交通における交通流・環境対策 | 198 |
| (7) | 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等 | 198 |
| (8) | 燃料電池自動車の本格的な普及 | 198 |
| (9) | 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等 | 199 |
| (10) | 環境に優しいグリーン物流の実現 | 199 |

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リゼーションの進展、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。

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、2015年6月9日に、初の交通政策白書が閣議決定、国会報告された。この交通政策白書は同法に基づく二度目の白書となる。

第Ⅰ部「交通の動向」においては、昨年の白書と同様、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。

第Ⅱ部においては、国民生活や経済活動を支える交通サービスの持続的な発展と、我が国経済の持続的で力強い成長を支えていくため、人材の確保とあわせて生産性の向上が不可欠であることから、交通事業における就業及び生産性の現状を分析するとともに、人材確保・生産性向上に向けた取組を紹介し、今後の政策展開に向けた課題を整理した。

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、2015年度に講じた施策及び2016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、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、引き続き、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I部 平成27(2015)年度交通の動向

第1章 交通サービスの状況

第1節 総論

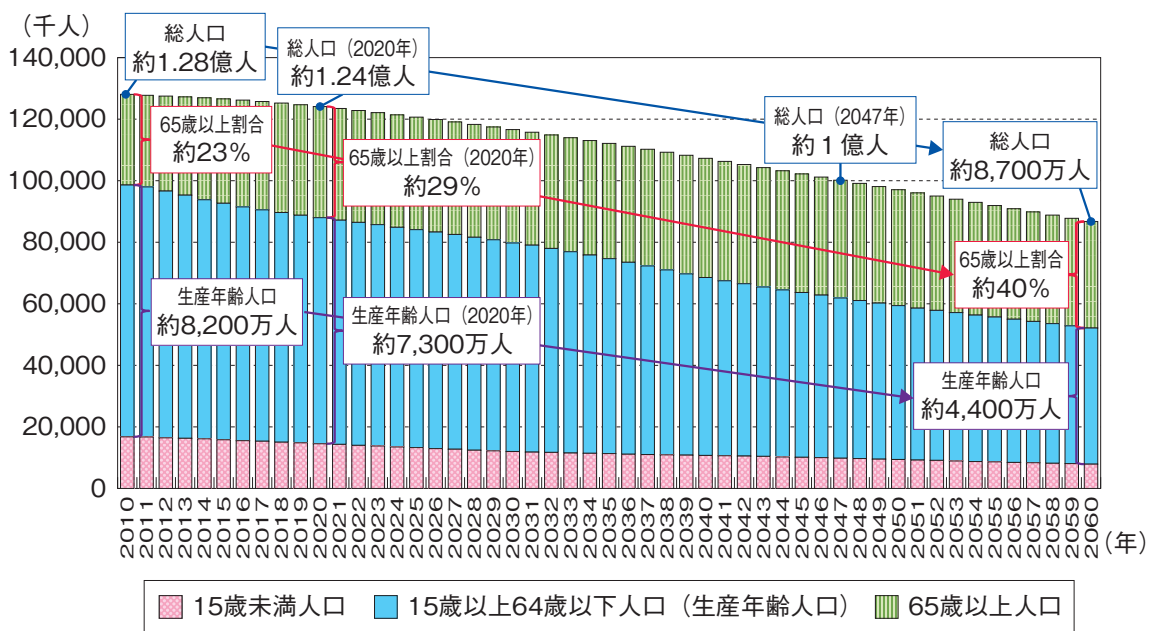
(1) 我が国の経済社会の動向

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、2014年には1.42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。

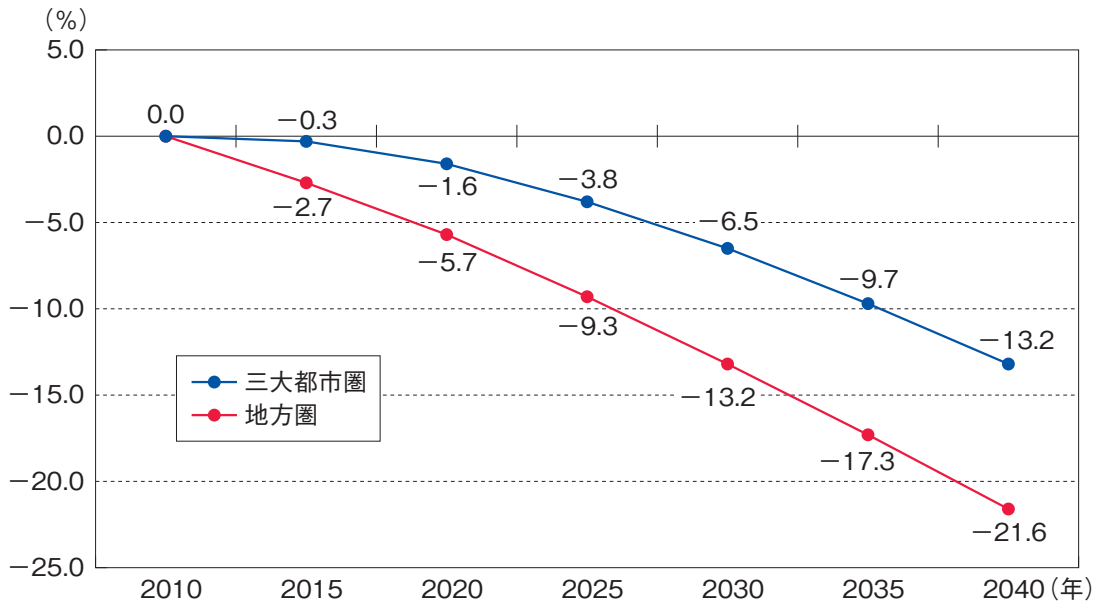
図表1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測



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



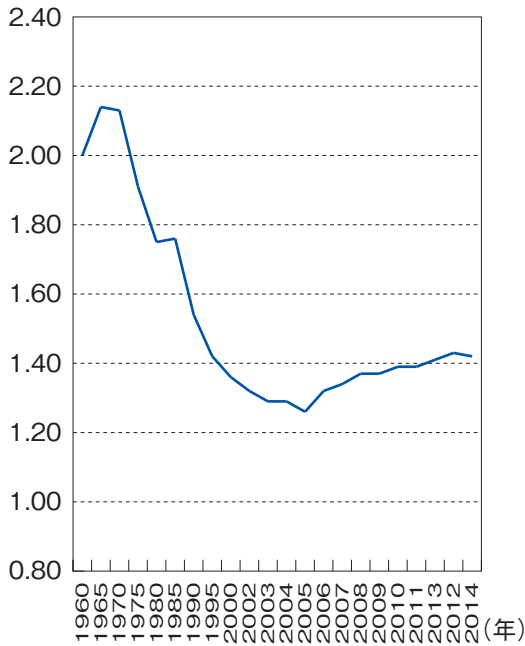
注：三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

地方圏：三大都市圏以外

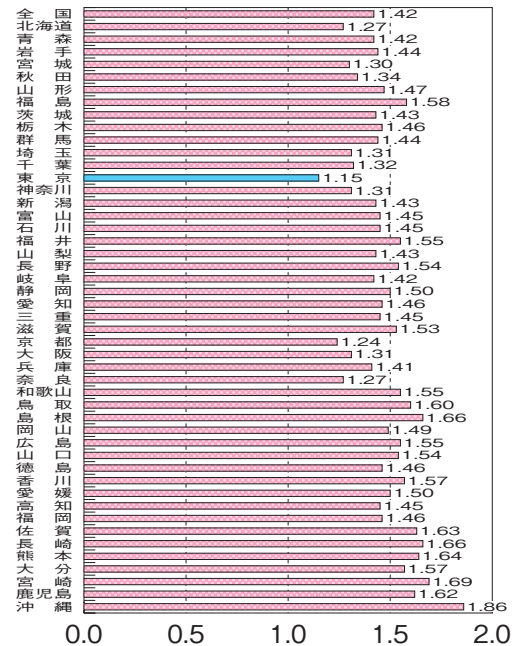
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」から国土交通省総合政策局作成

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：2014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

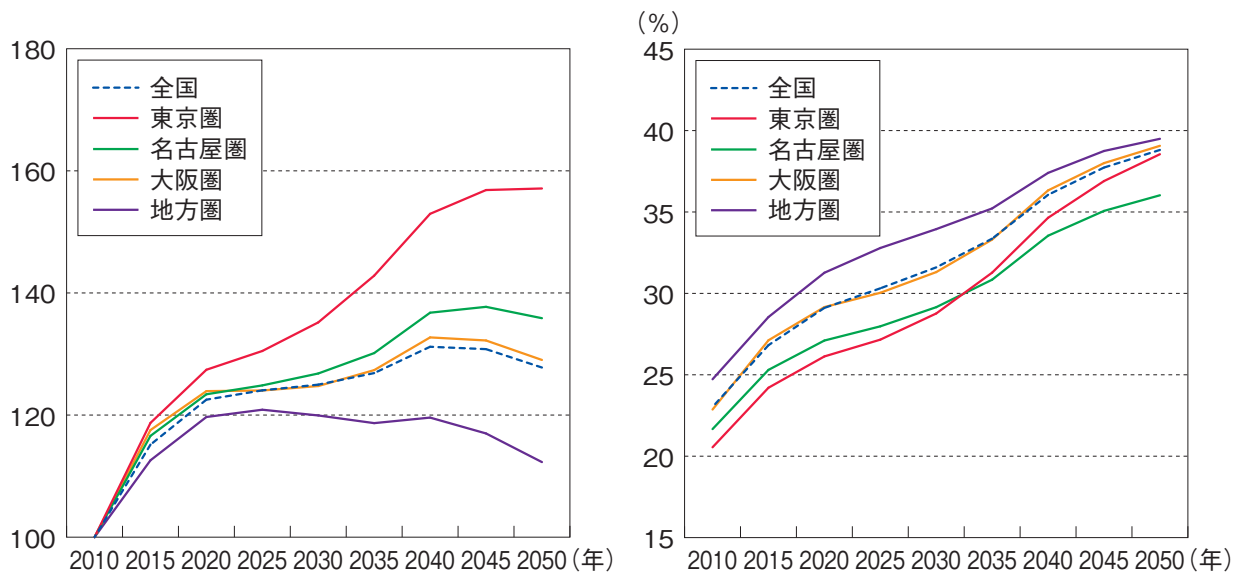


資料：厚生労働省「人口動態統計」から国土交通省総合政策局作成

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)をみると、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。

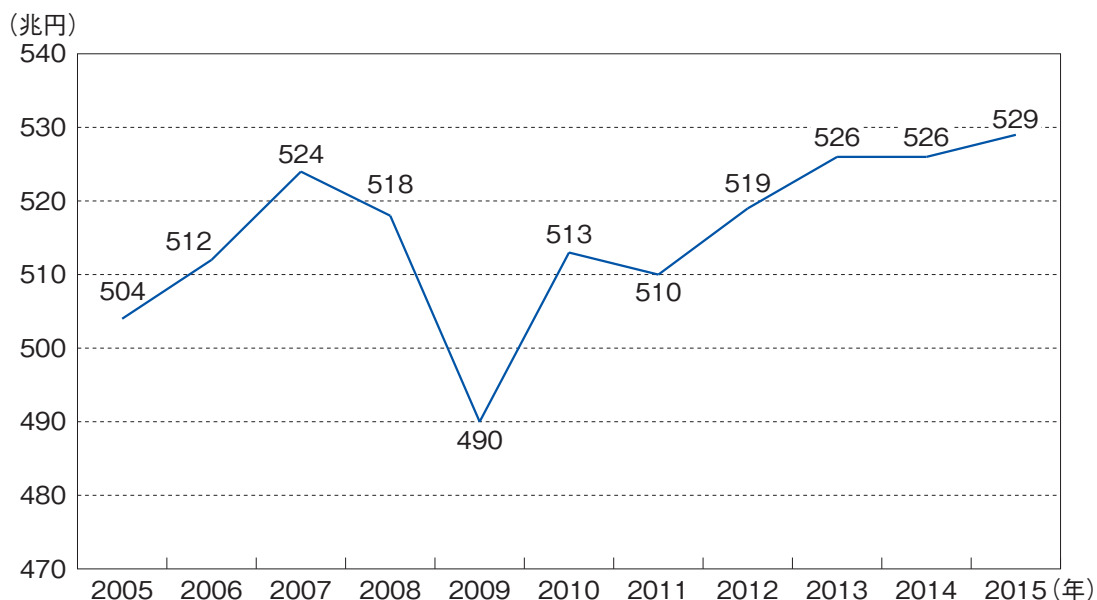
資料:2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」の中位推計、2045年及び2050年は国土交通省国土政策局による試算値から国土交通省国土政策局作成

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、2015年における三大都市圏の転入・転出超過数をみると、三大都市圏全体では約10.9万人の転入超過となっている。内訳としては、東京圏は約11.9万人の転入超過、名古屋圏は約0.1万人の転出超過、大阪圏は約0.9万人の転出超過となっており、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、2015年時点で約529兆円と、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



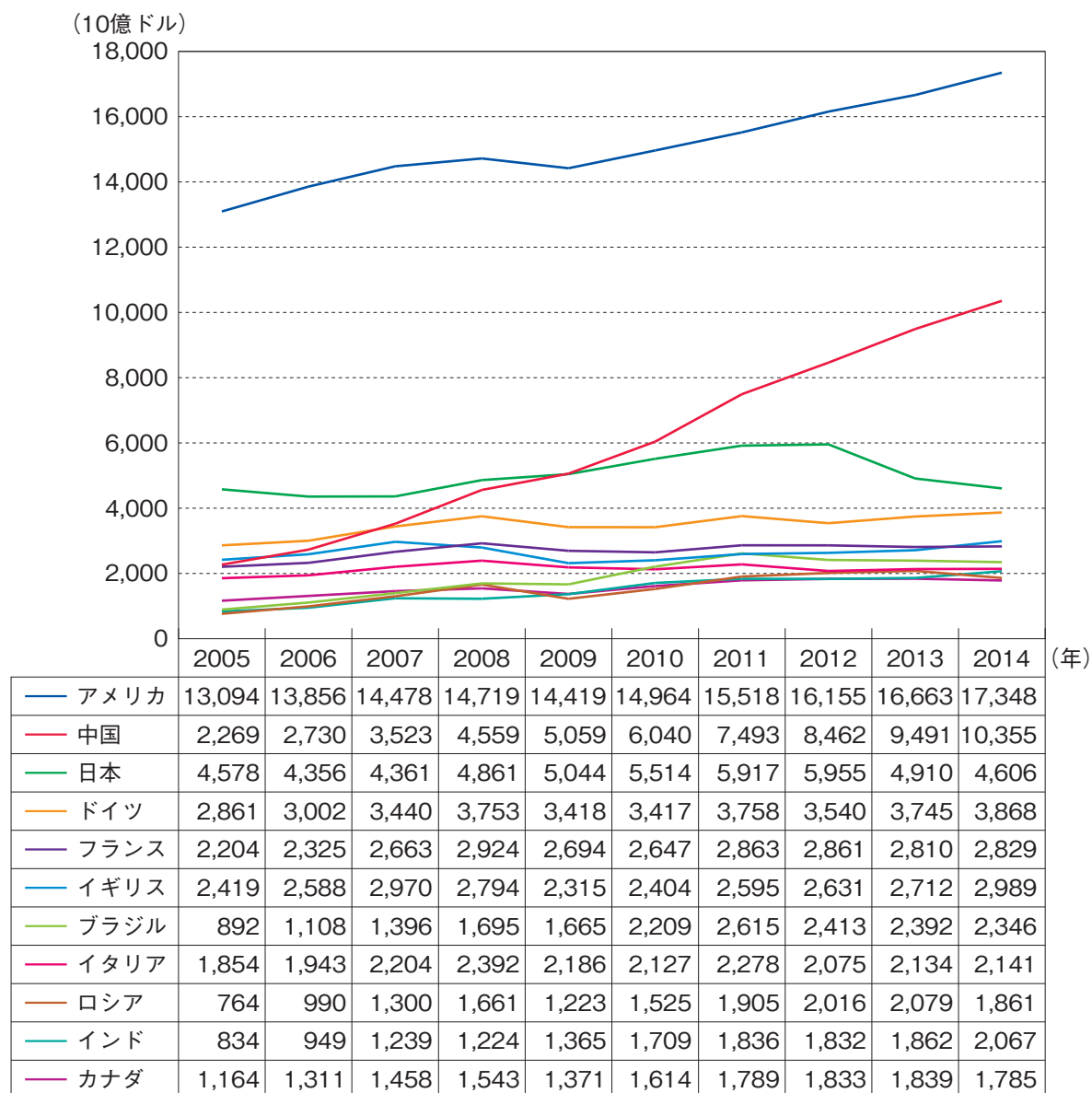
資料：内閣府「国民経済計算」から国土交通省総合政策局作成

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、2012年の約6.0兆ドルから減少して2014年時点で約4.6兆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5.8%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、2009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、2014年には中国の名目GDPは我が国の約2.2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。

一人当たり名目GDPについては、我が国は2014年時点で約385万円（対前年度比1.7%増）となった。また、OECD加盟国の中では第20位となっている。

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。

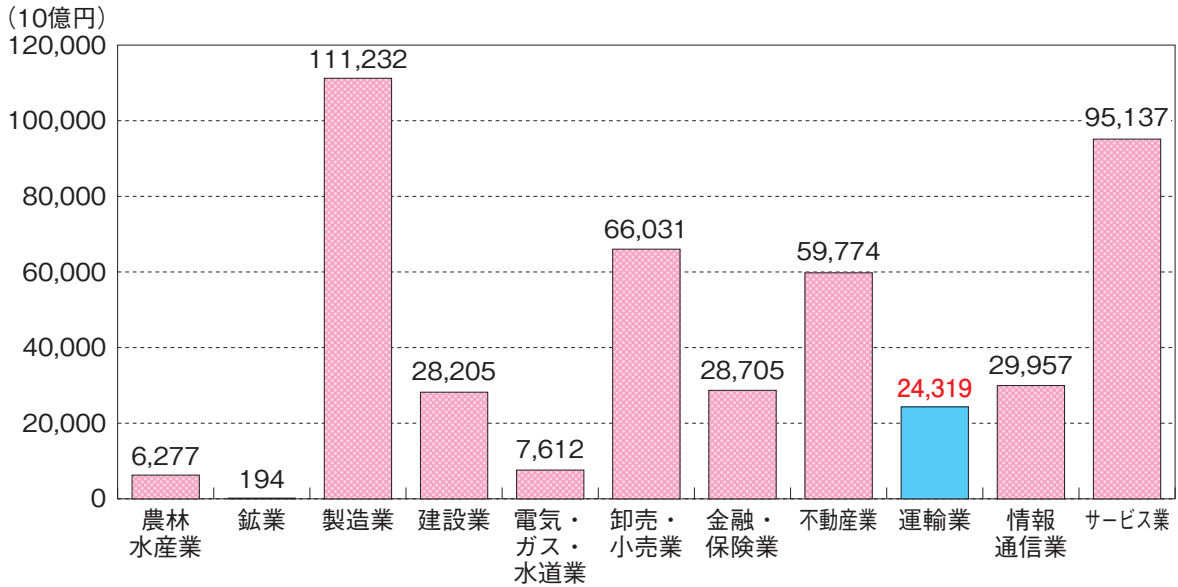
注2：2013暦年における、円の対米ドルレートは97.6（円／ドル）（東京市場インターバンク直物中心相場の各月中平均値の年単純平均値）
2014暦年における、円の対米ドルレートは105.8（円／ドル）（同上）

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

(2) 交通事業の概況

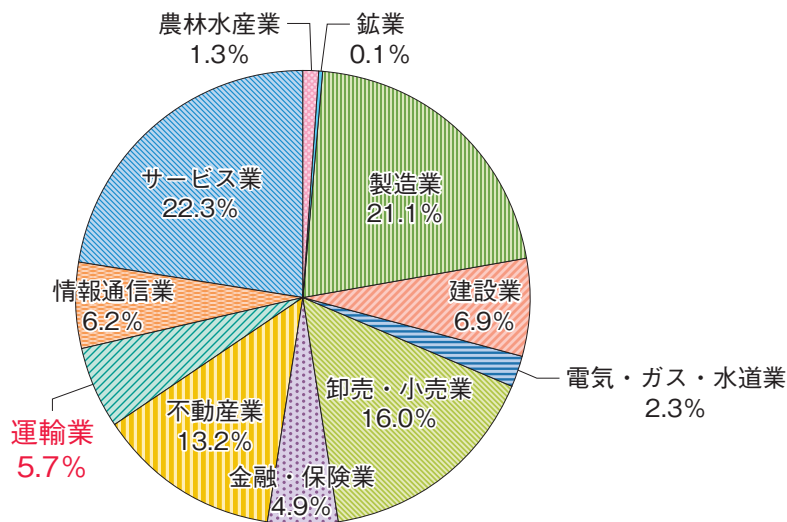
我が国における交通事業の2014年の総生産額（実質GDP）は、約24.3兆円であり、交通事業は、名目ベースで我が国の産業部門における総生産額の約5.7%を占める産業となっている。

図表1-7 経済活動別国内総生産（実質GDP）（2014年）



注：運輸業…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など
資料：内閣府「国民経済計算」（実質（連鎖）値）から国土交通省総合政策局作成

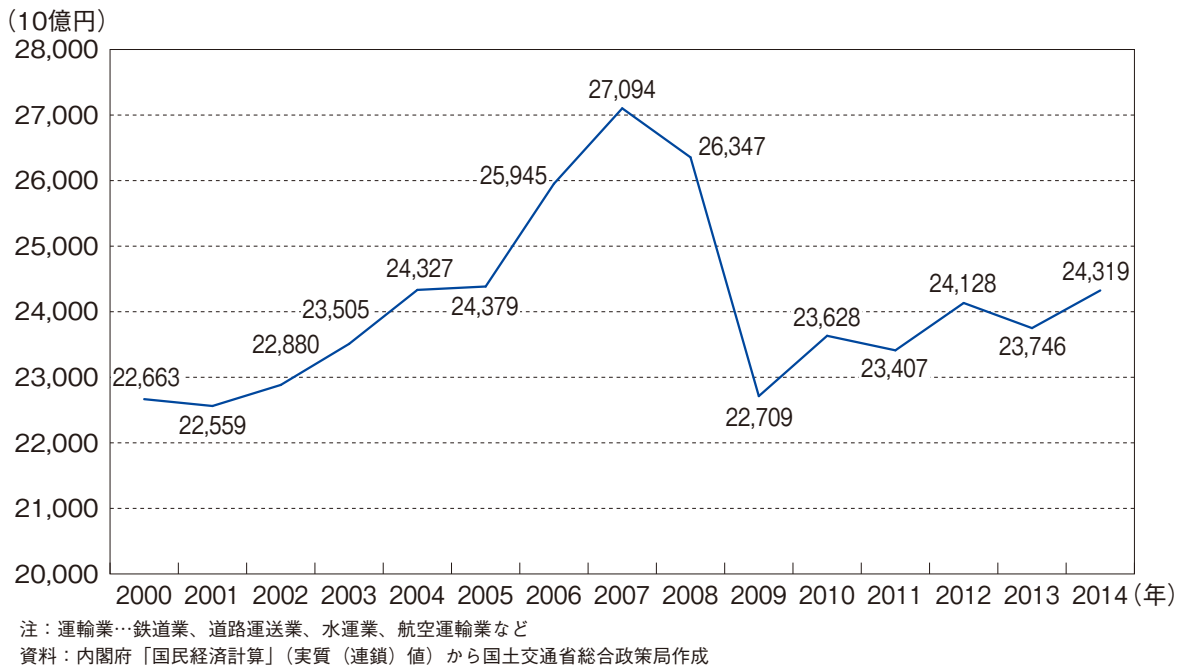
図表1-8 国内総生産（名目GDP）（産業部門）の経済活動別構成比（2014年）



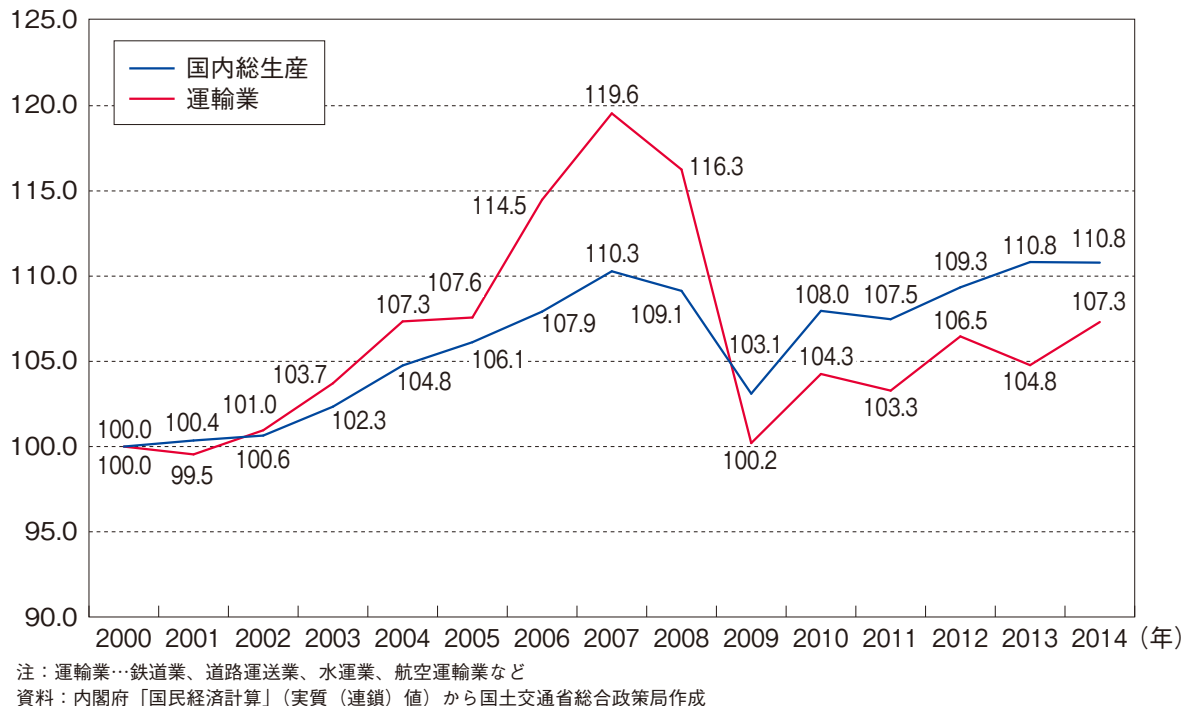
注：運輸業…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など
資料：内閣府「国民経済計算」（名目値）から国土交通省総合政策局作成

交通事業の総生産額（実質GDP）の推移をみると、2008年のリーマンショック以前は、我が国の国内総生産額を上回る伸びを見せていたが、2008年のリーマンショックによる大きな落ち込みを見せた後、近年は緩やかに回復をしている。

図表1-9 運輸業の総生産額（実質GDP）の推移

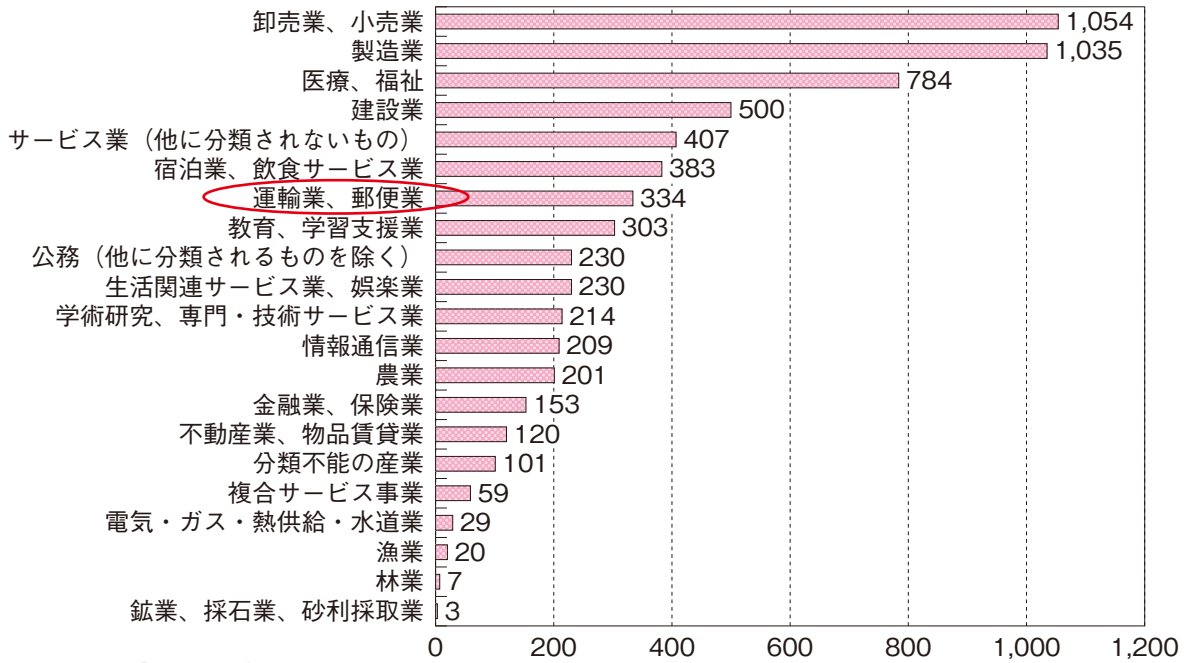


図表1-10 2000年を100とした場合の国内総生産（実質GDP）の推移（経済活動全体・運輸業）



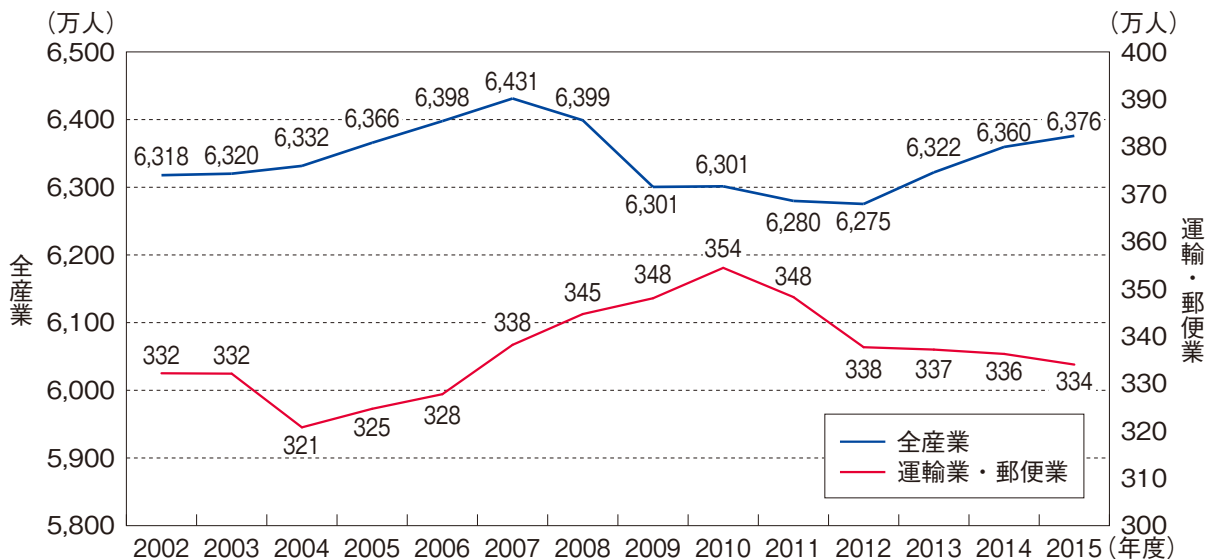
我が国の交通事業の就業者数は、2015年時点で334万人であり、我が国の就業者数の約5.2%を占めている。

図表1-11 産業別の就業者数 (2015年)



交通事業の就業者数の推移をみると、2011年度以降やや減少傾向にある。

図表1-12 運輸業・郵便業の就業者数の推移



交通事業における主な事業の事業者数・営業収入・従業員数は以下のとおりである。

図表1-13 交通事業における主な事業の事業者数・営業収入・従業員数

| 区 分 | 事業者数 (者) | 営業収入 (億円) | 従業員数 (人) |
|--------|--------------------|---------------------|-----------------------|
| 旅客鉄道事業 | 177 (2015年) | 68,037 (2013年度) | 196,860 (2013年度) |
| 貨物鉄道事業 | — | 1,338 (2014年度) | 5,220 (2013年度) |
| 乗合バス事業 | 2,171 (2014年度) | 9,765 (2013年度) | 108,253 (2013年度) |
| 貸切バス事業 | 4,477 (2014年度) | 4,620 (2013年度) | 68,168 (2013年度) |
| タクシー事業 | 52,885 (2014年度) | 16,596 (2014年度) | 383,815 (2014年度) |
| トラック事業 | 62,637 (2014年度) | 156,126 (2013年度) | 1,850,000 (2014年度) |
| 旅客船事業 | 956 (2013年度) | 2,851 (2013年度) | 19,478 (2013年度) |
| 内航海運事業 | 3,641 (2013年度) | 9,257 (2012年度) | 70,813 (2013年度) |
| 外航海運事業 | 196 (2013年度) | 43,337 (2012年度) | 7,000 (2013年度) |
| 港湾運送事業 | 874 (2014年度) | 11,037 (2014年度) | 52,097 (2014年度) |
| 航空事業 | 16 (2014年度) | 34,500 (2014年度) | 33,367 (2015年) |

注1：貨物鉄道事業は、JR貨物の営業収入及び従業員数

注2：航空事業は、日本の主要航空会社の合計

資料：鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

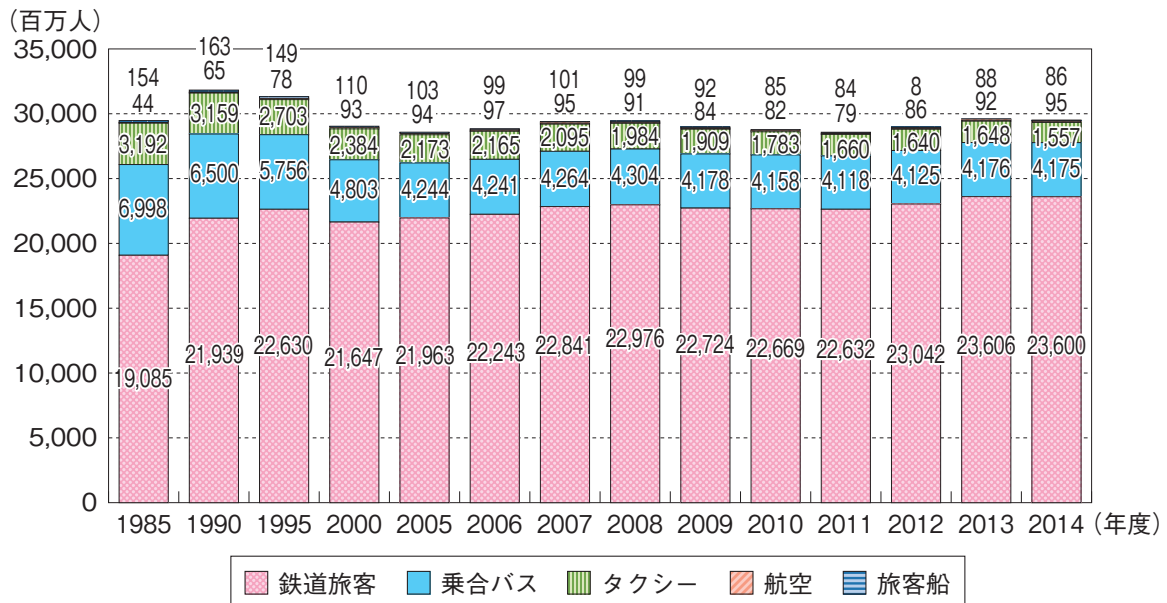
(3) 旅客交通の概況

我が国の国内の旅客輸送量は、1991年をピークに2004年まで減少しており、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。

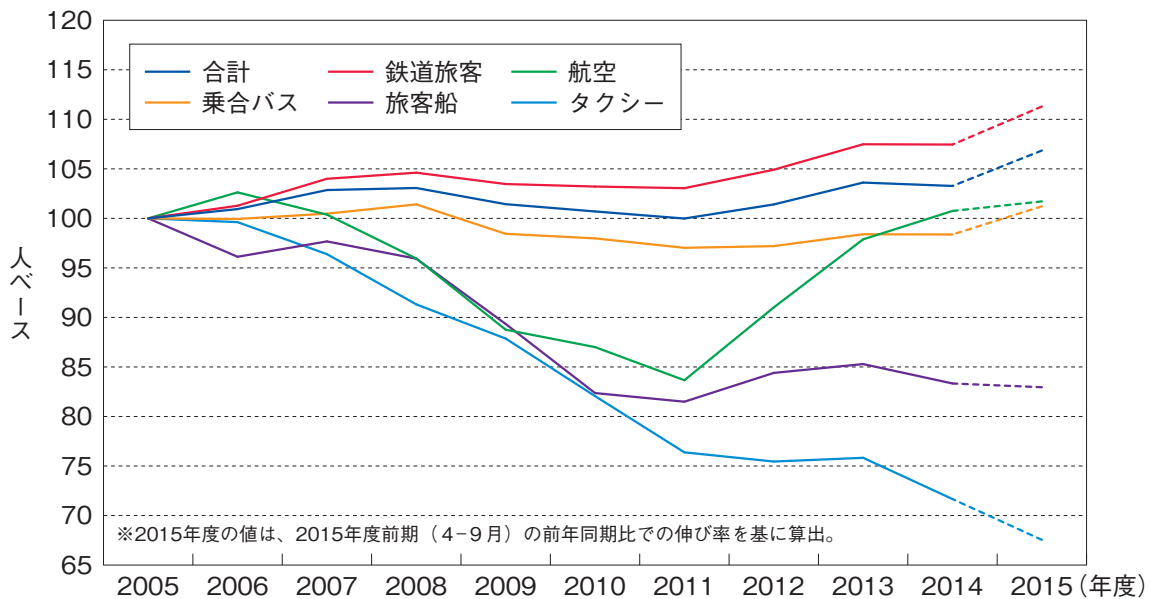
一方、タクシーについては、リーマンショック等の景気低迷による法人利用の減少、自家用車の普及、鉄道・バスなどの競合する交通手段の整備等により減少傾向が継続している。

図表1-14 国内旅客輸送量の推移



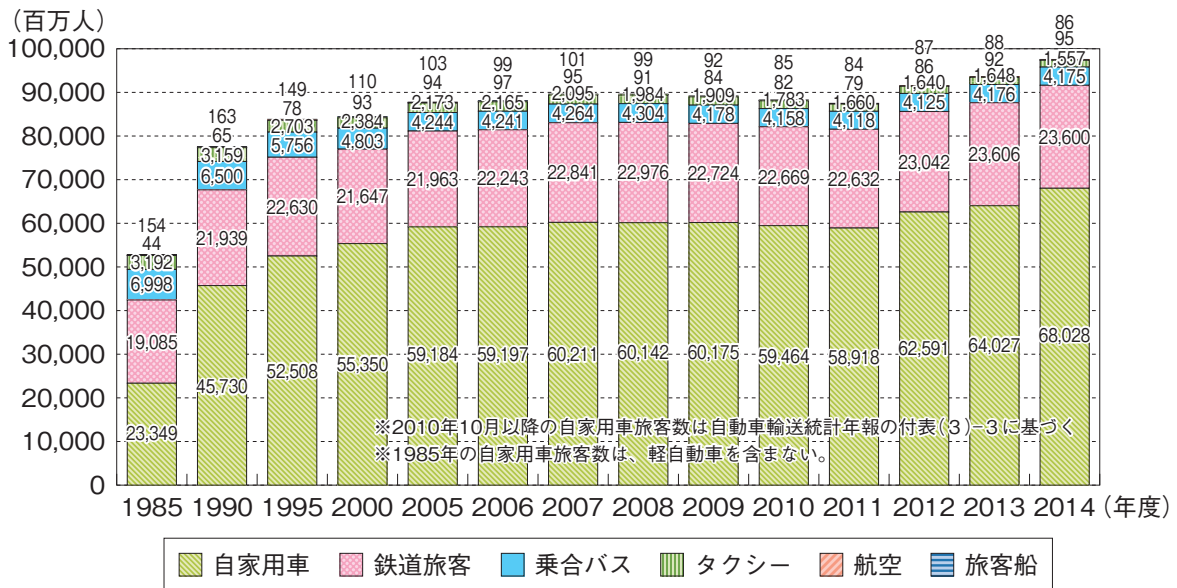
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-15 国内旅客輸送量の推移（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」、「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

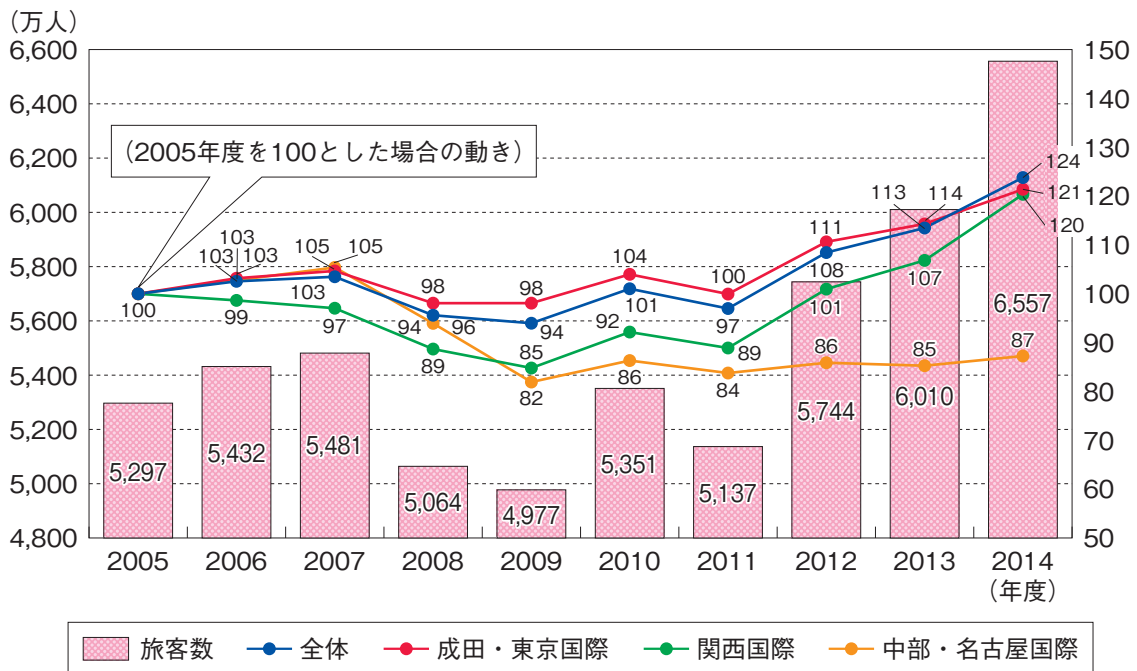
図表1-16 国内旅客輸送量の推移（自家用車を含む）



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

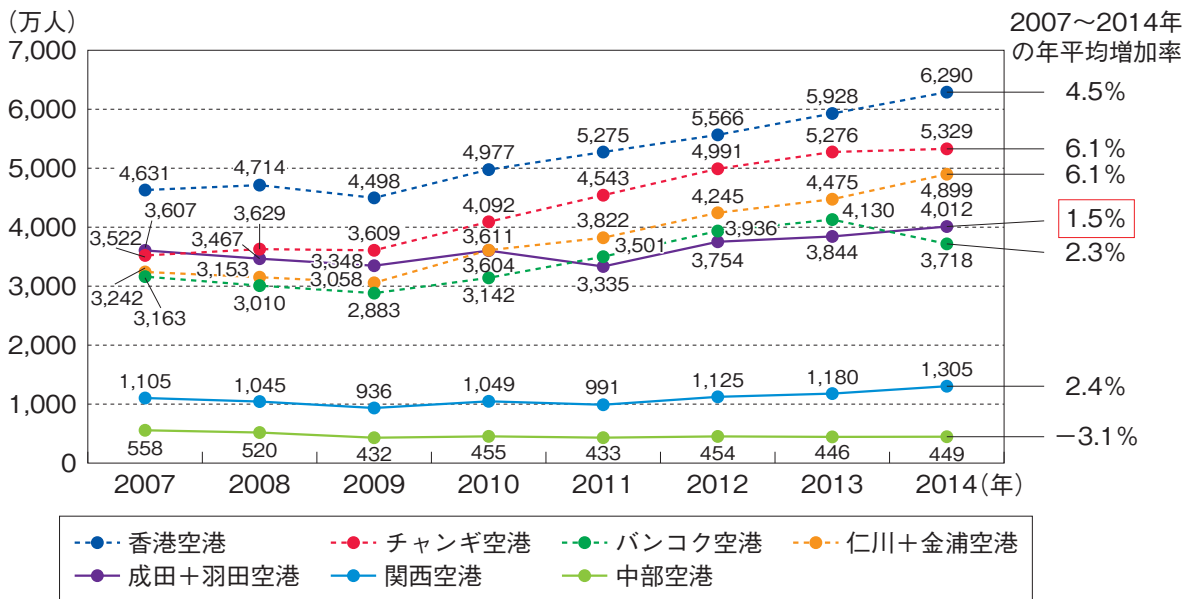
我が国における国際航空旅客輸送の概況に目を転じてみると、輸送量は2012年度以降回復に転じ、右肩上がりに急増している。アジアの主要5空港における2007年から2014年間の増加率では、首都圏の東京国際空港・成田国際空港は1.5%と依然として最下位ではあるものの、2014年においては4.3%と3位、輸送量ではバンコク空港を抜き4位に上昇している。

図表1-17 国際航空旅客輸送量の推移



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1-18 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



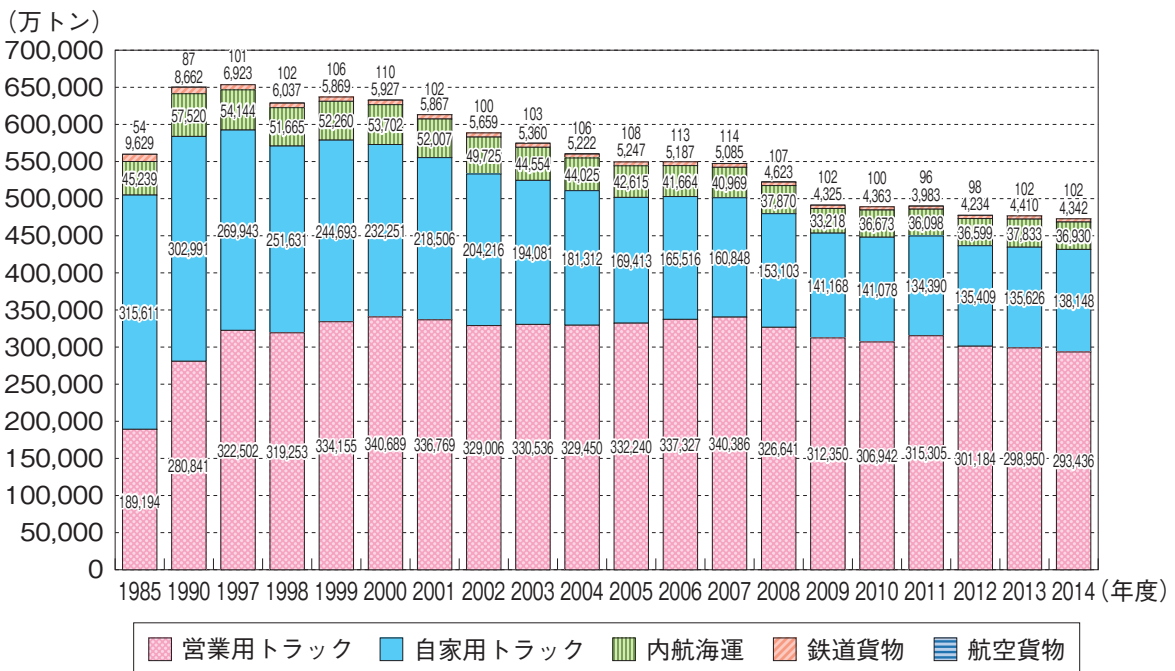
資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

(4) 物流の概況

我が国の国内貨物輸送については、砂利・砂・石材、産業廃棄物、機械等の重量貨物の減少に伴い、トンベースの輸送量は長期的には漸減傾向にある。

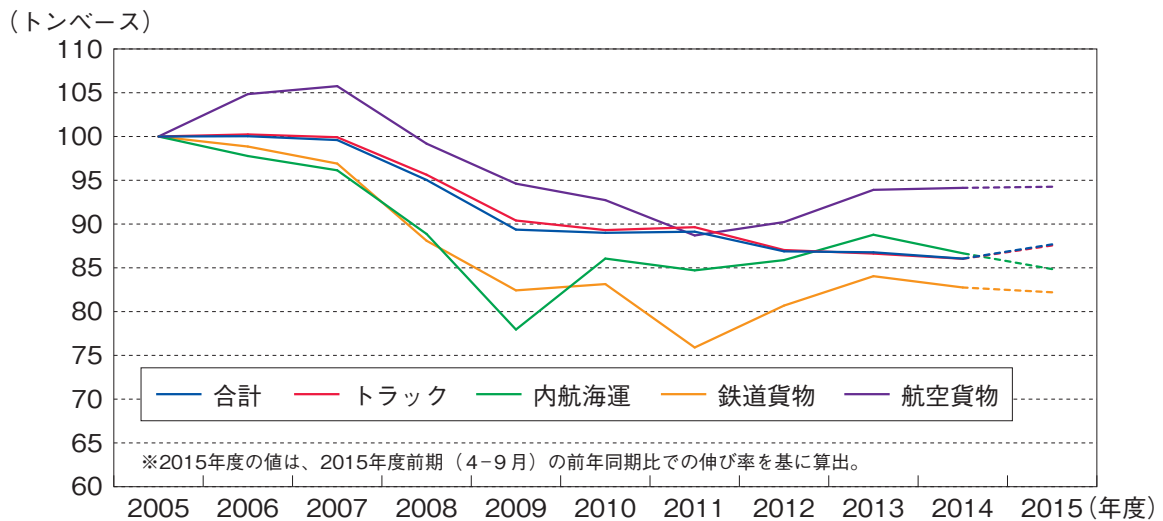
一方、輸送単位の小口化が進んでおり、物流件数は増加傾向にある。

図表1-19 国内貨物輸送量の推移



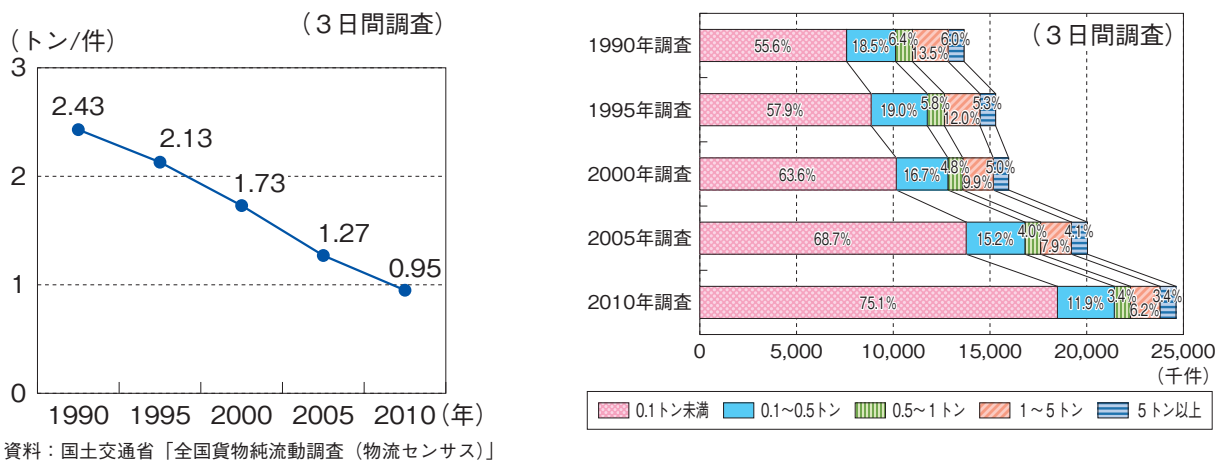
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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



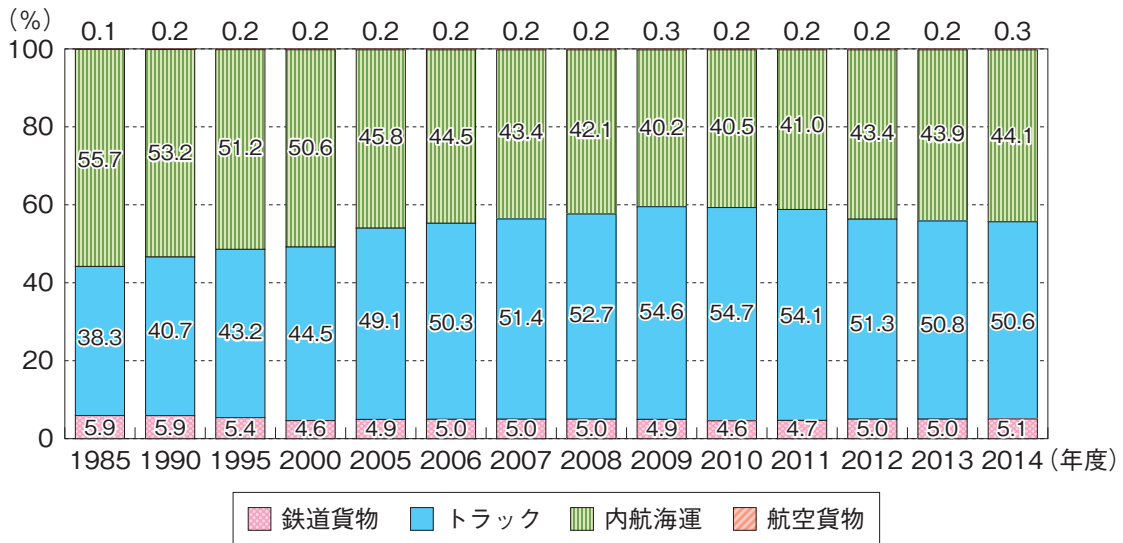
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-21 流動ロット (左) と物流件数 (流動ロット規模別：右) の推移



貨物輸送量をトンキロベースで見ると、2011年度以降、トラックの分担率は減少に転じる一方で、2010年度以降内航海運の分担率は上昇に転じ、2011年度以降鉄道貨物も僅かながら上昇しており、トラックドライバー不足等を背景としてトラックから内航海運・鉄道貨物へのシフトの傾向が見られる。

図表1-22 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロベース)

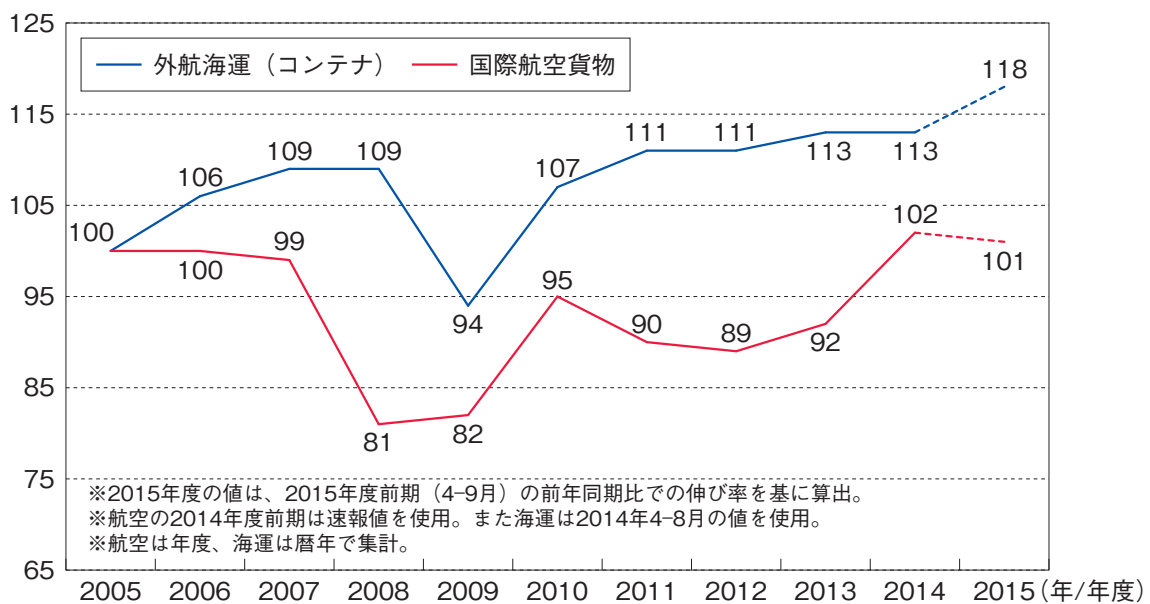


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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、東アジア・東南アジア地域の経済成長やグローバル化の進展により、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。

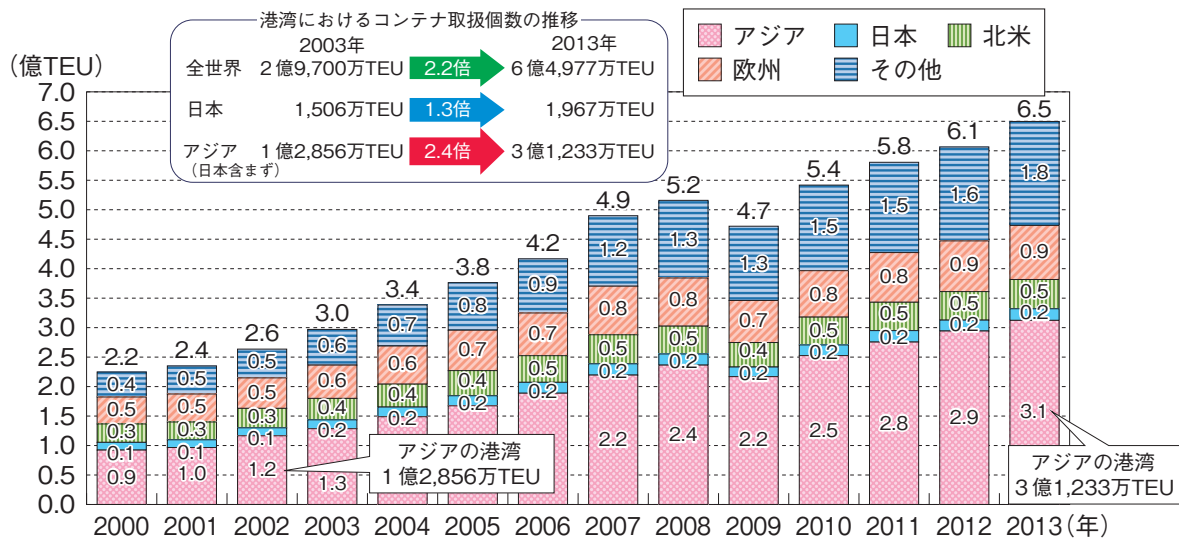
また、国際航空貨物輸送についても、我が国と比べ、近年、ドバイ国際空港やアジアの香港国際空港、上海浦東国際空港、台湾桃園空港等が取扱量を伸ばしている。

図表1-23 国際貨物輸送量の推移 (2005年/年度を100とした場合の動き)



資料：「空港管理状況調書」、「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1-24 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



TEU (twenty-foot equivalent unit) : 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

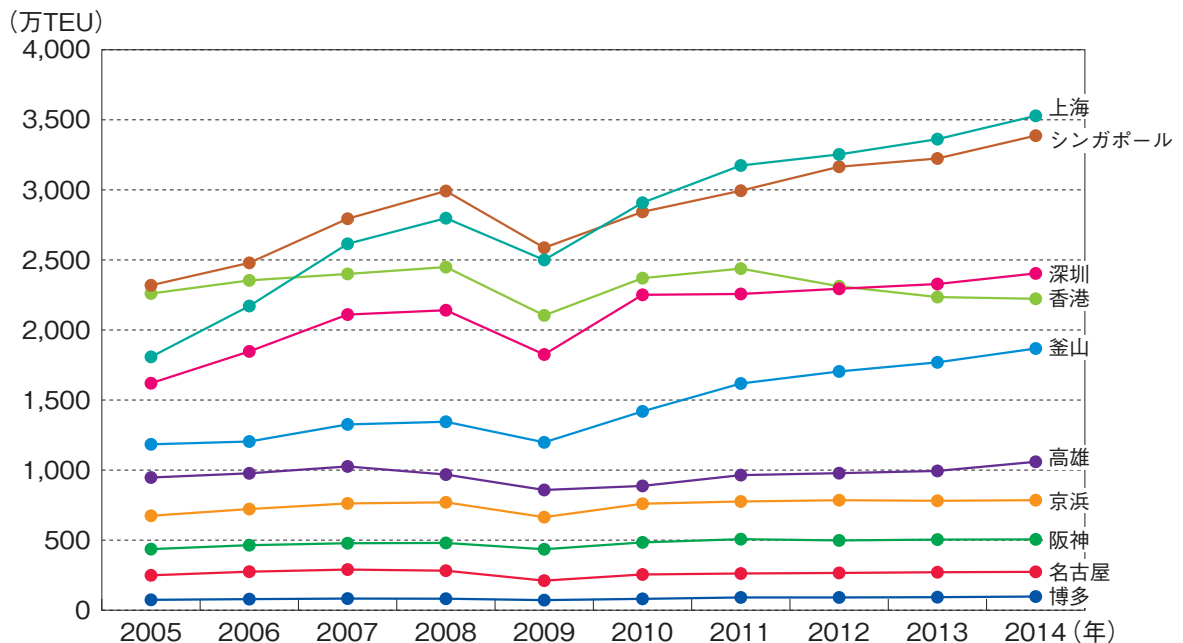
- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

注: 外内貿を含む数字。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(外内貿計)は、1,655万TEU(2003年)から2,149万TEU(2013年)に、10年間で1.3倍に増加している。(港湾統計より)

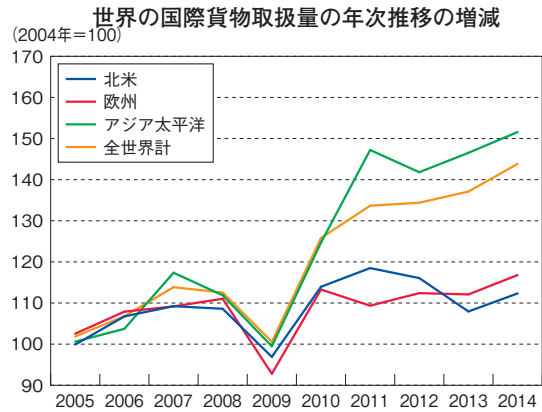
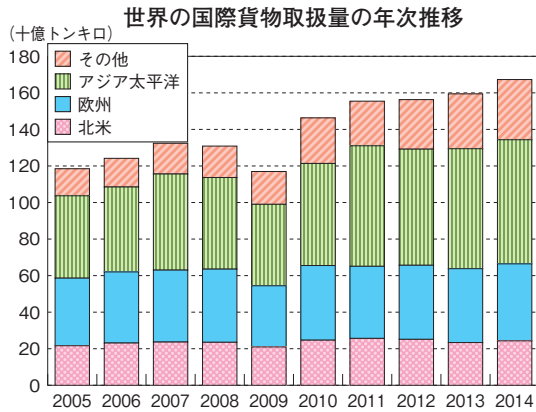
資料: 「THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)」から国土交通省港湾局作成

図表1-25 アジアの主要港のコンテナ取扱貨物量の推移



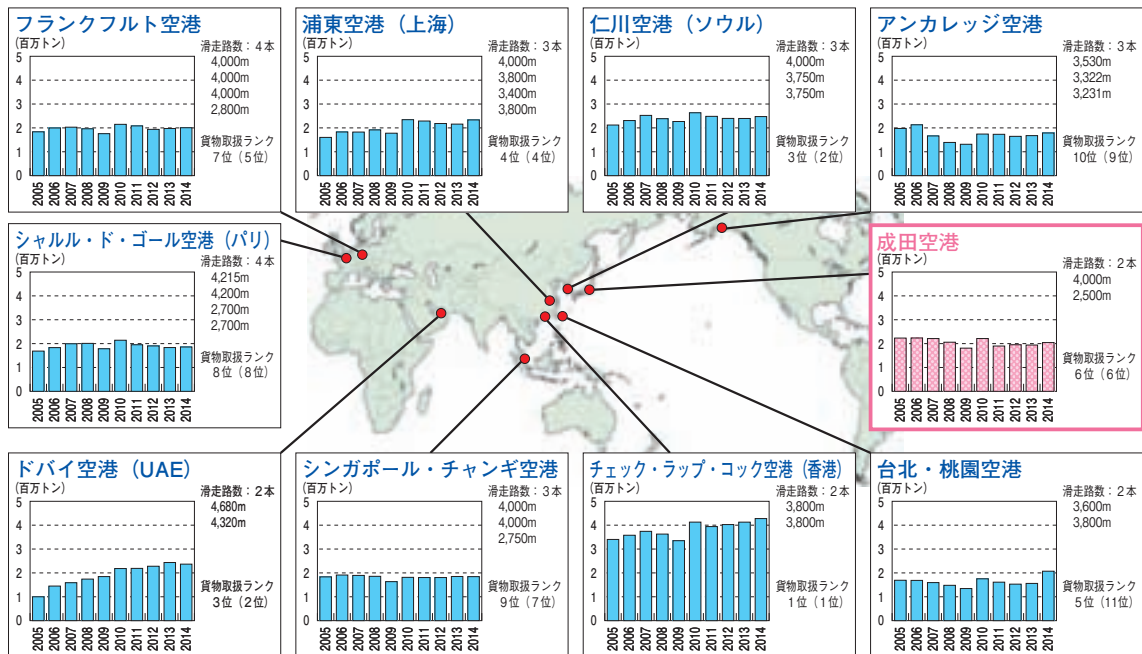
資料: 国内港湾は2005~2013年は「港湾統計」、2014年は港湾管理者調べ(速報値)から国土交通省港湾局作成
 海外港湾は「Containerization International yearbook」、[Lloyd's List]から国土交通省港湾局作成

図表1-26 世界の国際航空貨物輸送の動向



資料：ICAO「Annual Report of the Council」から国土交通省航空局作成

図表1-27 世界の国際貨物取扱量上位空港



国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

| 順位 | 2005 | | | | | | | | | | 2014/2005比 |
|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| 1 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 香港 | 1.29 |
| 2 | 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 | 4,276.3 | 1.17 |
| 3 | 成田 | 仁川 | 仁川 | 仁川 | 仁川 | 仁川 | 仁川 | 仁川 | ドバイ | 仁川 | 1.85 |
| 4 | 2,232.7 | 2,307.8 | 2,524.0 | 2,386.0 | 2,268.0 | 2,634.0 | 2,483.9 | 2,397.0 | 2,435.6 | 2,474.2 | 1.46 |
| 5 | 仁川 | 成田 | 成田 | 成田 | ドバイ | 浦東 | 浦東 | ドバイ | 仁川 | ドバイ | 1.22 |
| 6 | 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 | 2,367.6 | 0.92 |
| 7 | 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 | 浦東 | 1.09 |
| 8 | 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 | 2,334.4 | 1.10 |
| 9 | 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 | 桃園 | 1.01 |
| 10 | 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 | 2,071.6 | 0.90 |
| 11 | 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 | 成田 | 1.09 |
| 12 | 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 | 2,043.4 | 1.01 |
| 13 | 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 | フランクフルト | 1.10 |
| 14 | 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 | 2,007.3 | 1.01 |
| 15 | 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 | パリ | 0.90 |
| 16 | 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 | 1,858.5 | 1.01 |
| 17 | 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 | シンガポール | 1.01 |
| 18 | 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 | 1,843.8 | 0.90 |
| 19 | 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 | アンカレッジ | 1.01 |
| 20 | 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 | 1,787.3 | 0.90 |

注：() 内は、2013年の順位

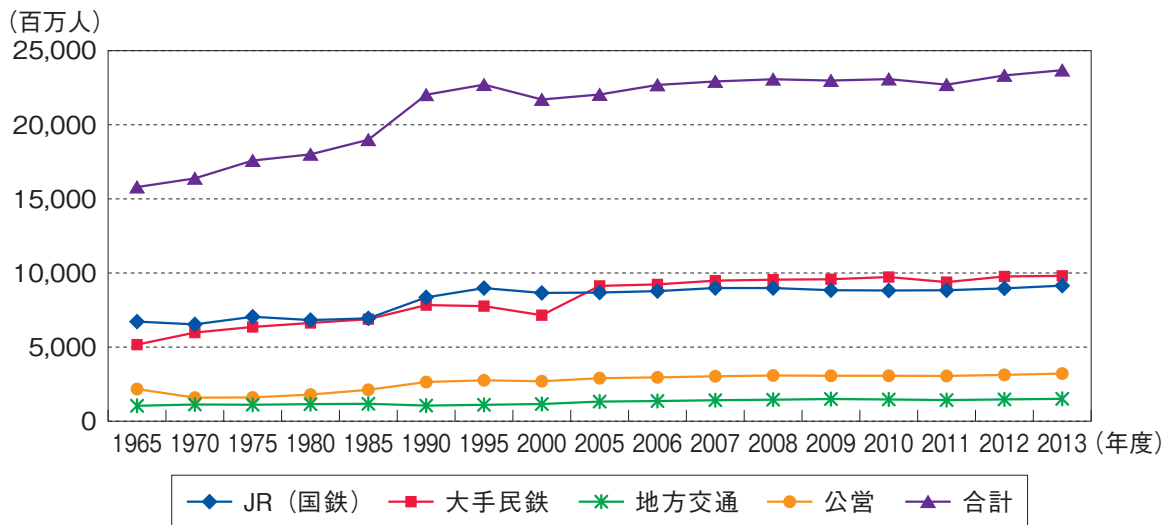
資料：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等から国土交通省航空局作成

第2節 鉄道サービスの状況

(1) 総論

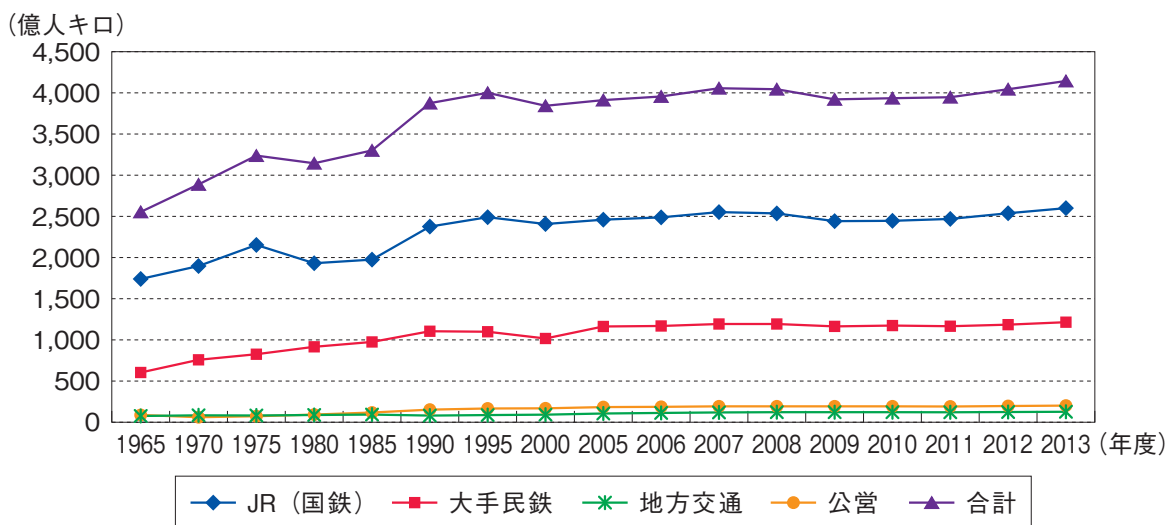
我が国の鉄道による旅客輸送状況は、1990年代前半まで大きく伸びたが、1990年代後半に入ってから、ほぼ横ばいの状況が続いている。2013年度の鉄道旅客輸送は、旅客輸送人員合計で前年度比1.5%増の236.8億人、旅客輸送人キロ合計では前年度比2.5%増の4144.2億人キロとなっている。

図表1-28 鉄道旅客輸送人員の推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

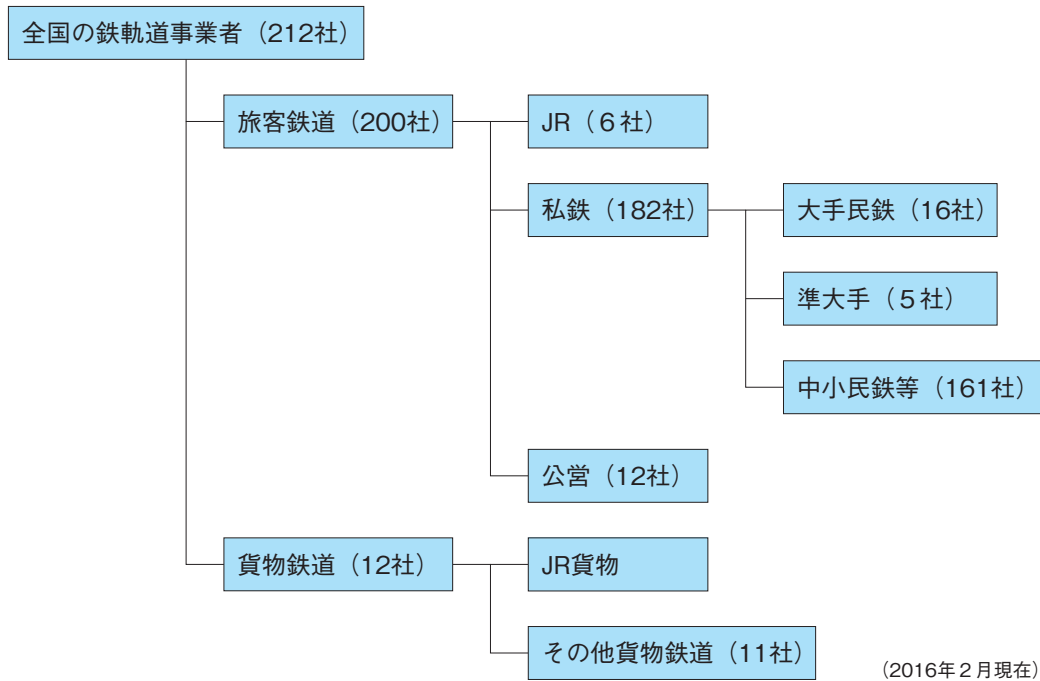
図表1-29 鉄道旅客輸送人キロの推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

我が国の鉄軌道事業者数については、212事業者となっており、その内訳は下記のとおりである(2016年2月時点)。

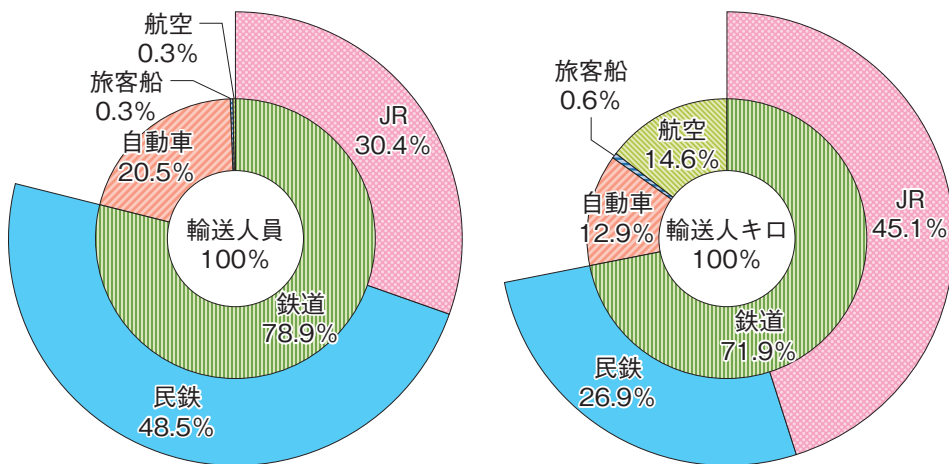
図表1-30 鉄軌道事業者数一覧



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30.4%、民鉄が48.5%、輸送人キロベースではJRが45.1%、民鉄が26.9%となっている。

図表1-31 旅客公共輸送機関別分担率 (2013年度)



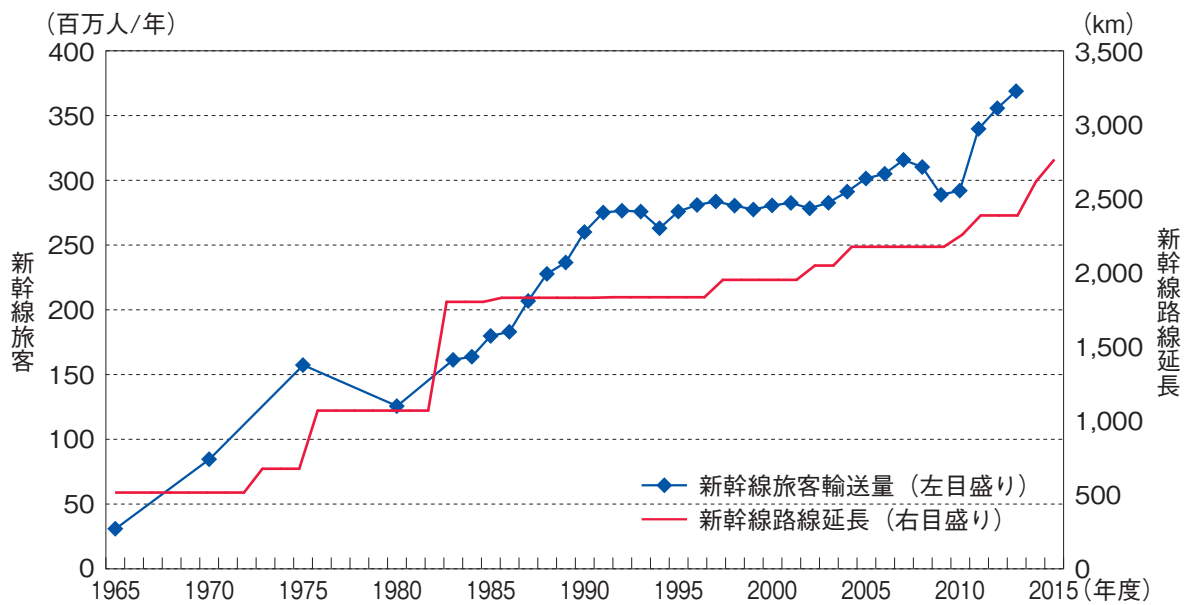
資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

(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、2013年度時点で約3.7億人となっている。

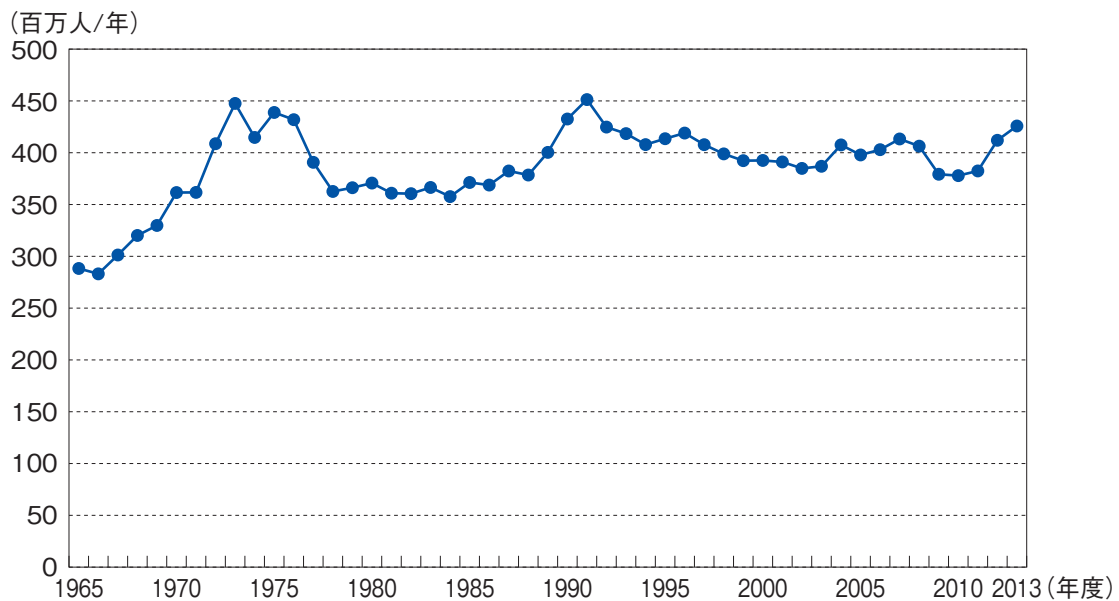
幹線鉄道旅客流動量（JR及び私鉄の輸送人員のうち、都道府県をまたぐもの）の状況については、1970年代以降、概ね横ばいである。

図表1-32 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

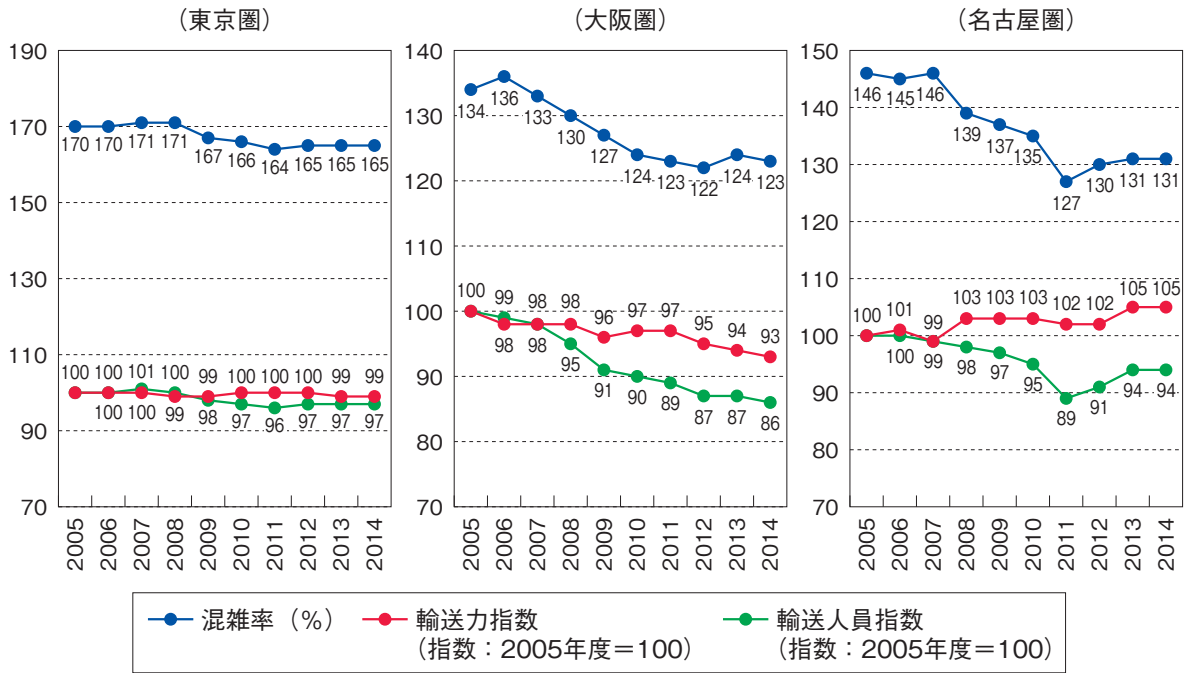
図表1-33 幹線鉄道旅客輸送量の推移



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

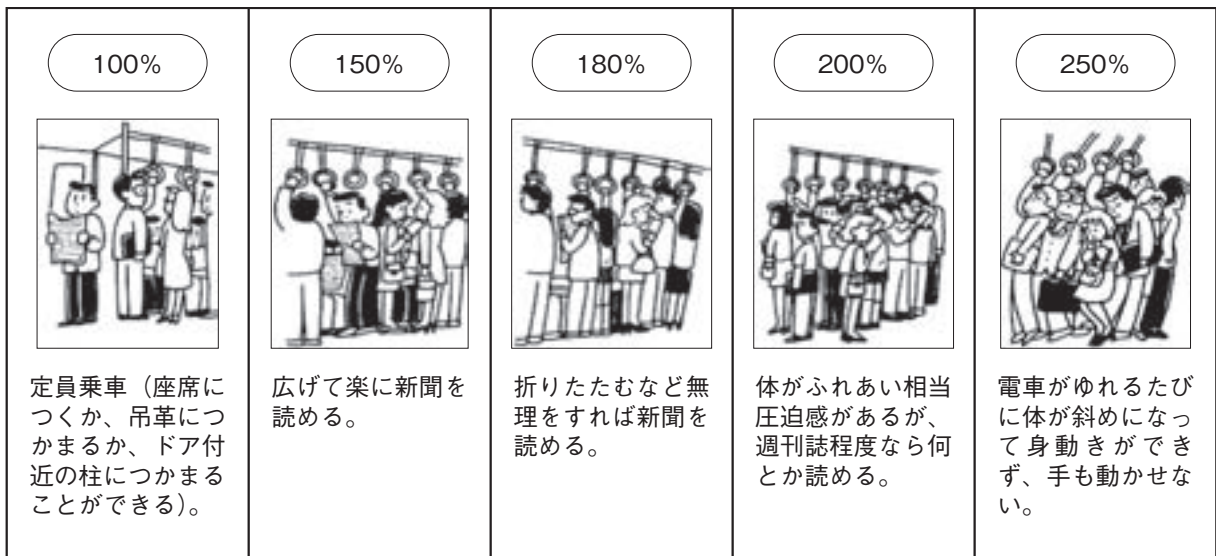
都市鉄道ネットワークについては、輸送力増強による混雑緩和を主眼とした整備が進められてきた結果、相当程度拡充されてきた。その結果、大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は少子高齢化の進展等と相まって低下傾向にあるが、一部の路線では混雑率が180%を超えるなど依然として高い水準にある。

図表1-34 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1-35 混雑率の目安

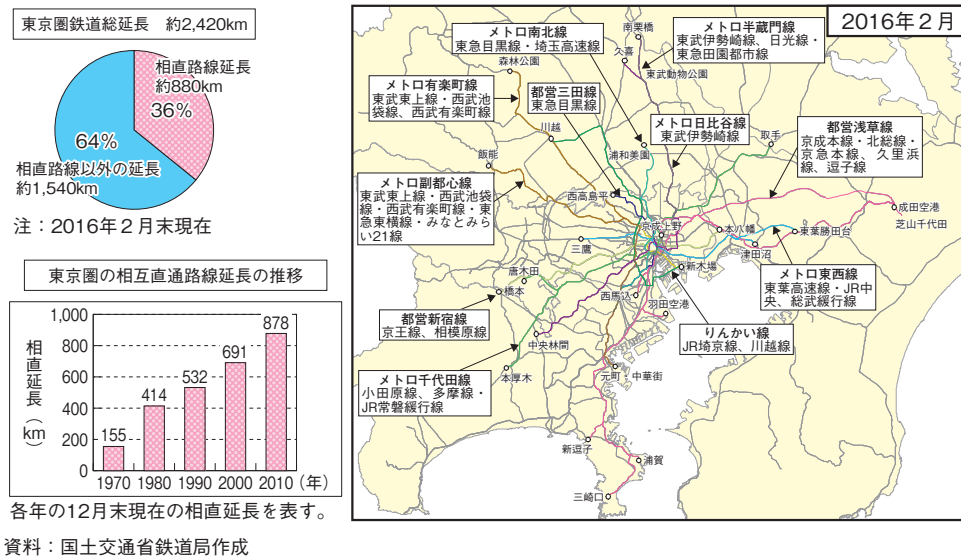


資料：国土交通省鉄道局作成

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。

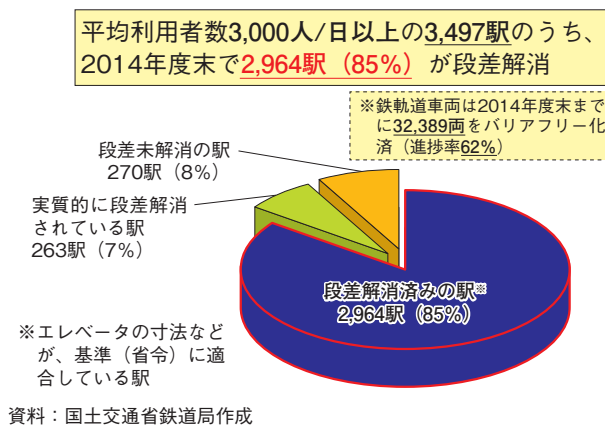
東京圏においては、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び大江戸線を除く全ての路線で郊外鉄道との直通運転が実施されており、現在、東京圏の相互直通路線延長は約880キロメートルで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。

図表1-36 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。2014年度末時点で、平均利用者数3,000人/日以上3,497駅のうち、約85%にあたる2,964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、2014年度末で、約62%にあたる32,389両がバリアフリー化されている。

図表1-37 鉄道駅のバリアフリー化の状況（段差解消）

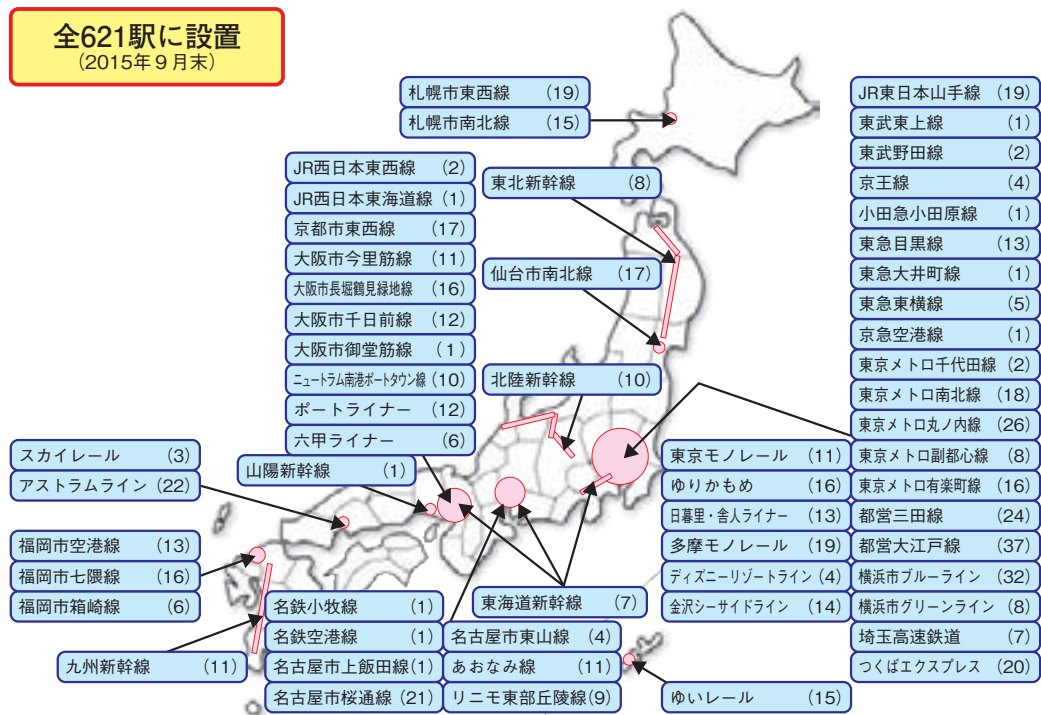


昨今、駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、転落事故の防止に効果の高い対策の必要性が高まっていることも踏まえ、転落防止のための設備として非常に効果の高い、ホームドアの整備が進められてきている。2015年9月時点におけるホームドア整備状況は621駅となっている。

図表1-38 ホームドアの整備例

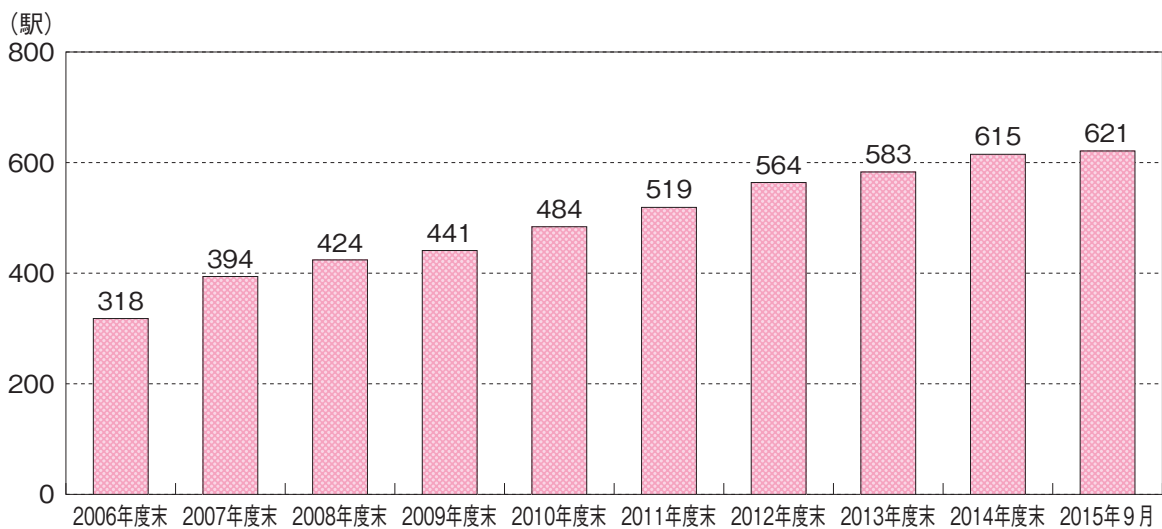


図表1-39 ホームドアの設置状況



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-40 ホームドア設置数の推移



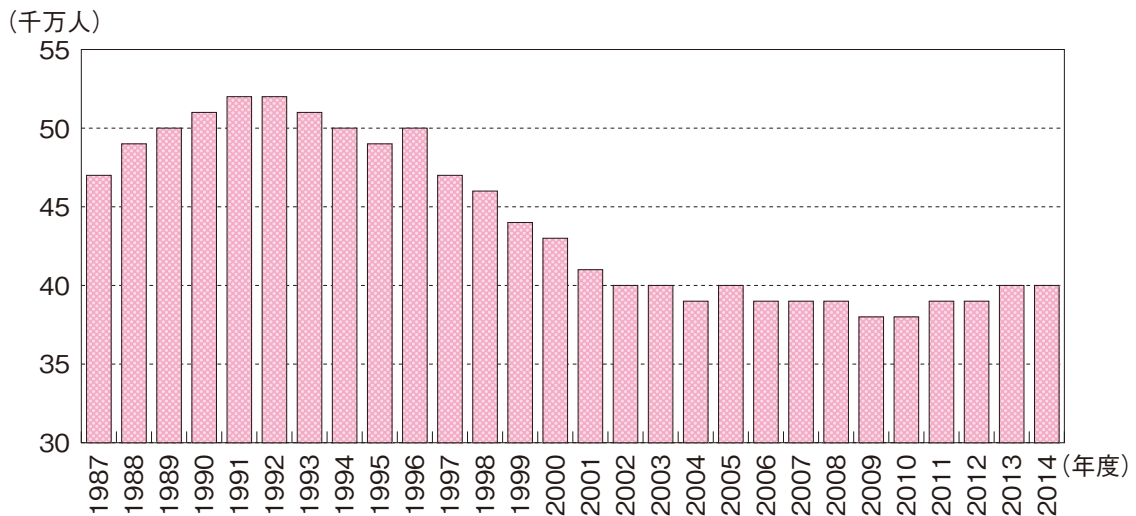
資料：国土交通省鉄道局作成

(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2014年度を比較すると約15%の減少となっている。

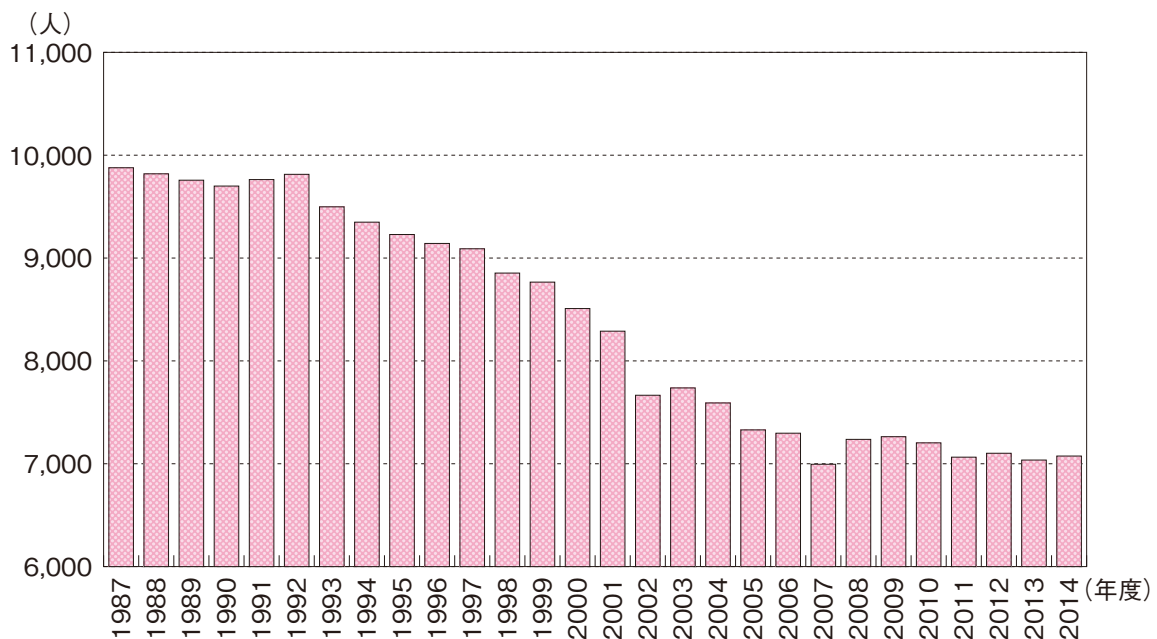
また、経営状況についても、輸送人員の減少等に伴い、事業者の82%が経常収支赤字（2014年度）と厳しい状態に置かれている。そのような状況の中、車両やトンネル、橋りょうの老朽化による更新費用の確保をはじめ、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの問題を抱えている。

図表1-41 地域鉄道の輸送人員の推移



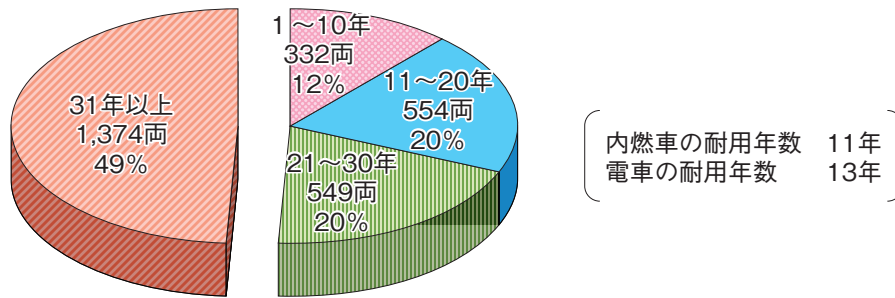
注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-42 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

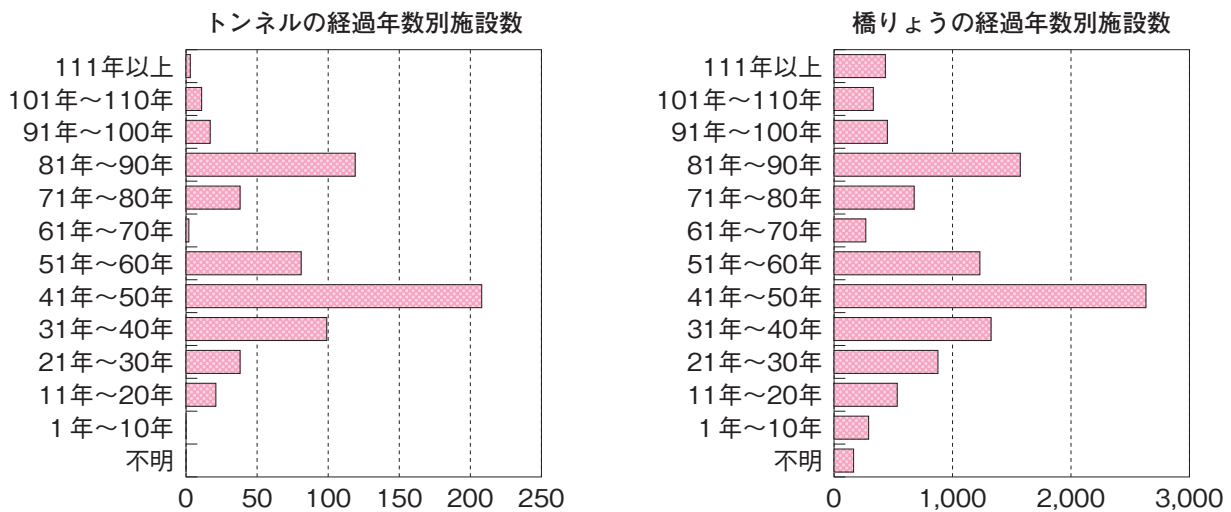
図表1-43 地域鉄道の鉄道車両の車齢 (2014年度末実績)



内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年

注：地域鉄道事業者（94社）を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-44 地域鉄道の施設の現状 (トンネル・橋りょうの経過年数) (2014年度末実績)

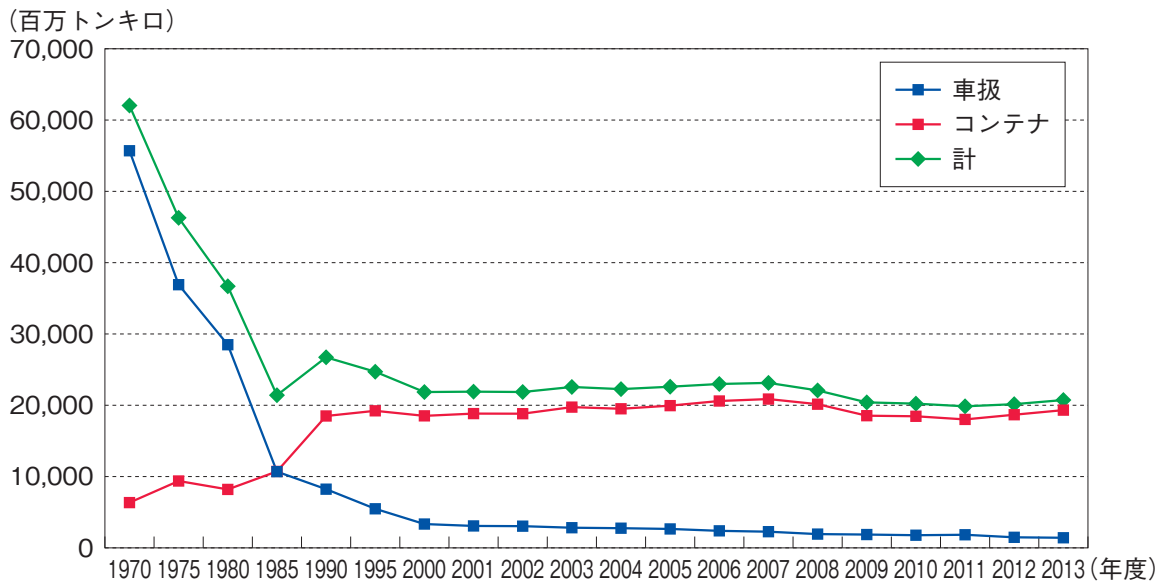


注：地域鉄道事業者（94社）を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

(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年度の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を背景にしたモーダルシフトの流れもあり、コンテナの輸送量の改善が見られる。

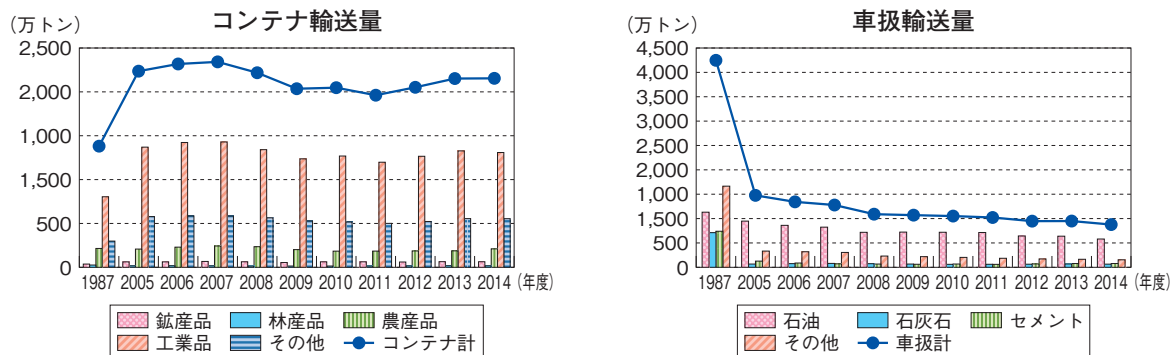
図表1-45 JR貨物輸送トンキロの推移



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1-46 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、2014年度でバスが約45億人、タクシーが約14億3,497万人となっており、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29億1,269万トン（2014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、トラックが約6.3万、バスが約0.7万、タクシーが約5.3万、自動車整備が約7.4万となっており、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。

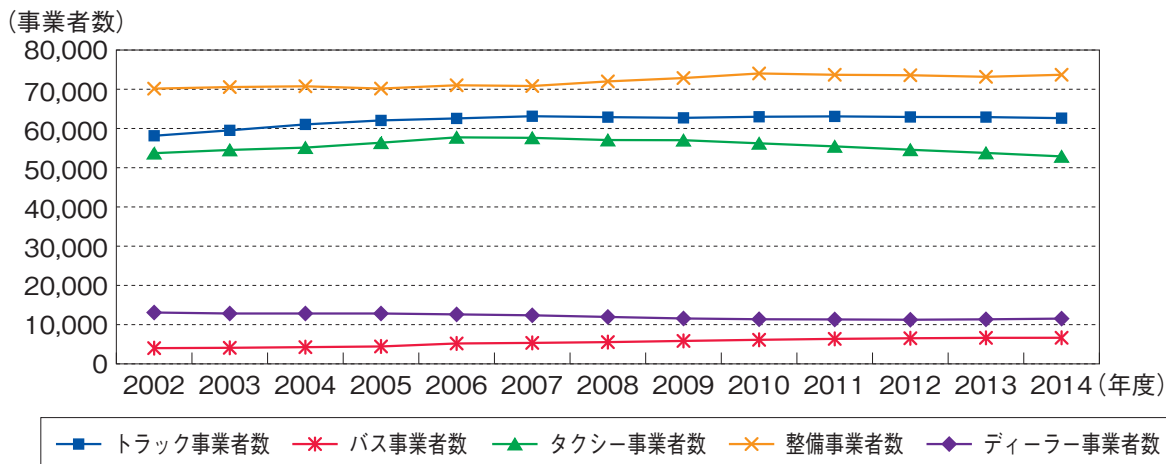
図表1-47 各事業者の規模等

| ＜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 (2014年度) | 15.6兆 (2013年度) | 約185万 (2014年度) | 事業者数 | 62,637 | 6,582 | 15,923 | 73,630 |
| バス事業※2 | 0.7万 (2014年度) | 1.4兆 (2013年度) | 約18万 (2013年度) | 中小事業者数 | 62,550 (※1) | 6,363 (※1) | 15,777 (※2) | 72,361 (※3) |
| タクシー事業※3 | 5.3万 (2014年度) | 1.7兆 (2014年度) | 約38万 (2014年度) | 中小事業者数の割合 | 99% | 97% | 99% | 98% |
| 整備事業※4 | 7.4万 (2015年度) | 5.5兆 (2015年度) | 約55万 (2015年度) | | | | | |
| 自動車販売業※5 | 1.1万 (2014年度) | 17.3兆 (2014年度) | 約35万 (2014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27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

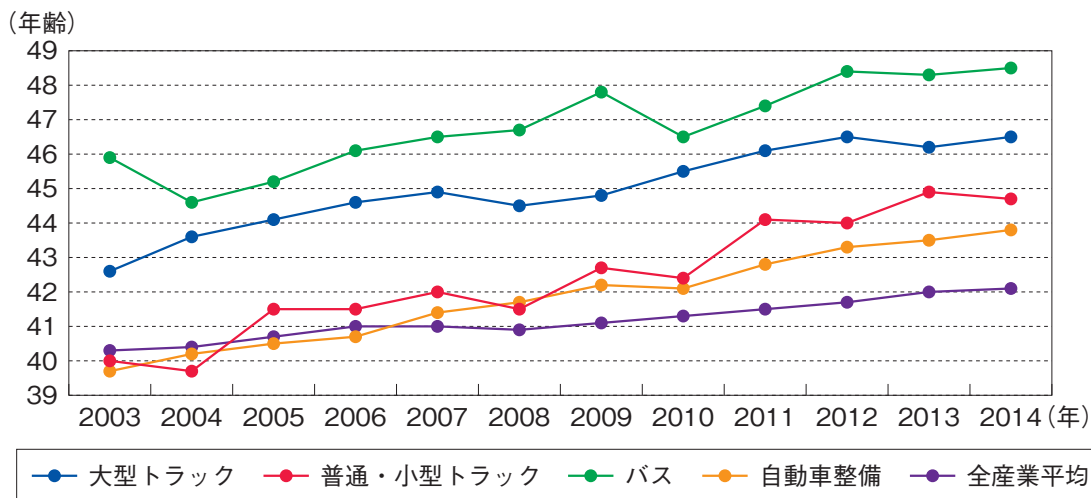
注：※1 資本金1億円以下の事業者数
 ※2 資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数
 ※3 従業員数が300人以下の事業者数
 資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成27年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-48 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1-49 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

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は、日本経済及び地域の移動手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。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性対応を含めた労働環境の改善について十分な対応が取られてこなかったこと等が挙げられる。

図表1-50 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 (2014年度) | 35万人 (2014年度) | 80万人 (2015年) | 40万人 (2015年) | — |
| 女性比率 | 1.5% (2014年度) | 2.5% (2014年度) | 2.5% (2015年) | 1.3% (2015年) | 43.2% (2015年) |
| 平均年齢 | 49.2歳 (2015年) | 58.9歳 (2015年) | 47.3歳 (2015年) | 44.3歳 (2015年) | 42.3歳 (2015年) |
| 労働時間 | 209時間 (2015年) | 194時間 (2015年) | 218時間 (2015年) | 188時間 (2015年) | 177時間 (2015年) |
| 年間所得額 | 426万円 (2015年) | 309万円 (2015年) | 437万円 (2015年) | 421万円 (2015年) | 489万円 (2015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：全産業平均の「平均年齢」、「労働時間」、「年間所得額」は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」の調査産業計の値

注3：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4：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：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

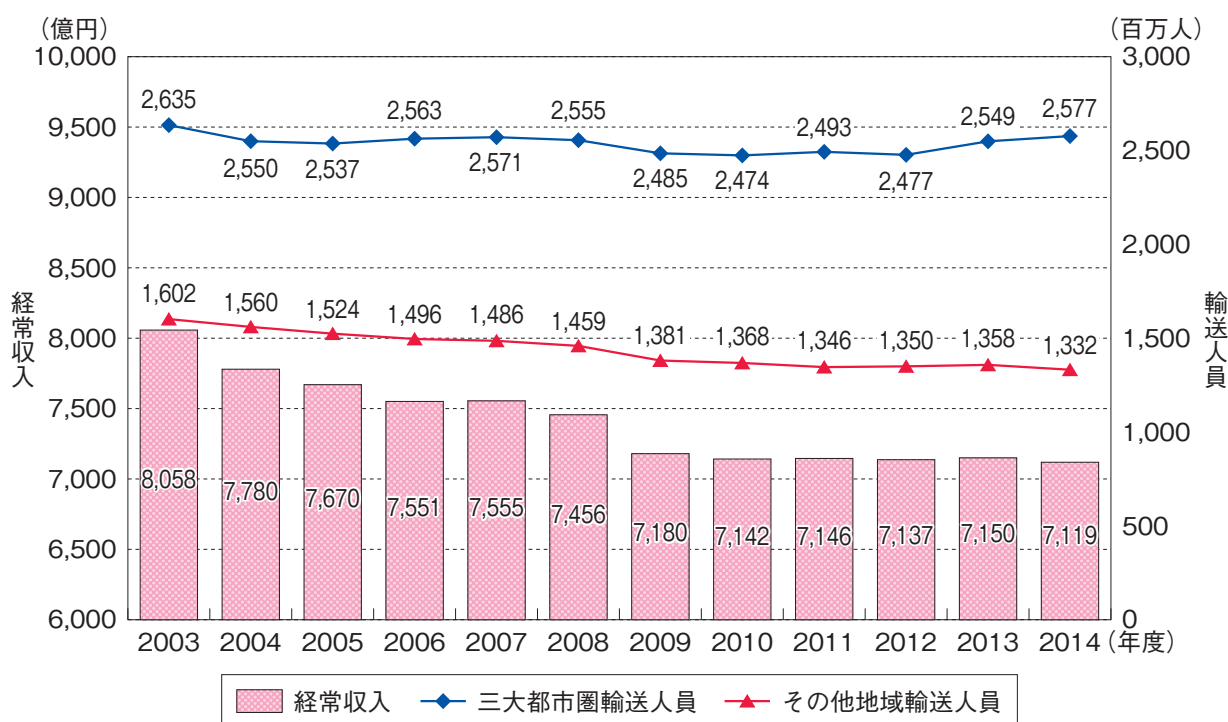
(2) バス

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経常収入は、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地方部を中心に減少を続けていたが、輸送人員については2012年度以降三大都市圏を中心に増加又は下げ止まりの傾向にある。また、都道府県別の輸送人員の推移をみると、三大都市圏以外の道県においても回復傾向が見られるところがある。

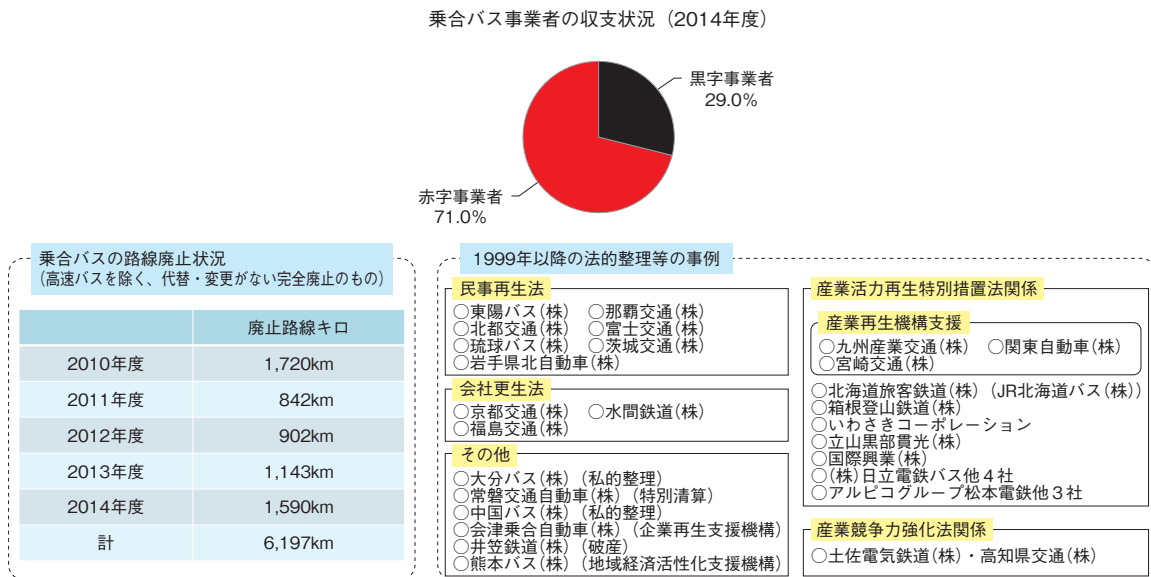
図表1-51 一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



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

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の約3/4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1-52 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

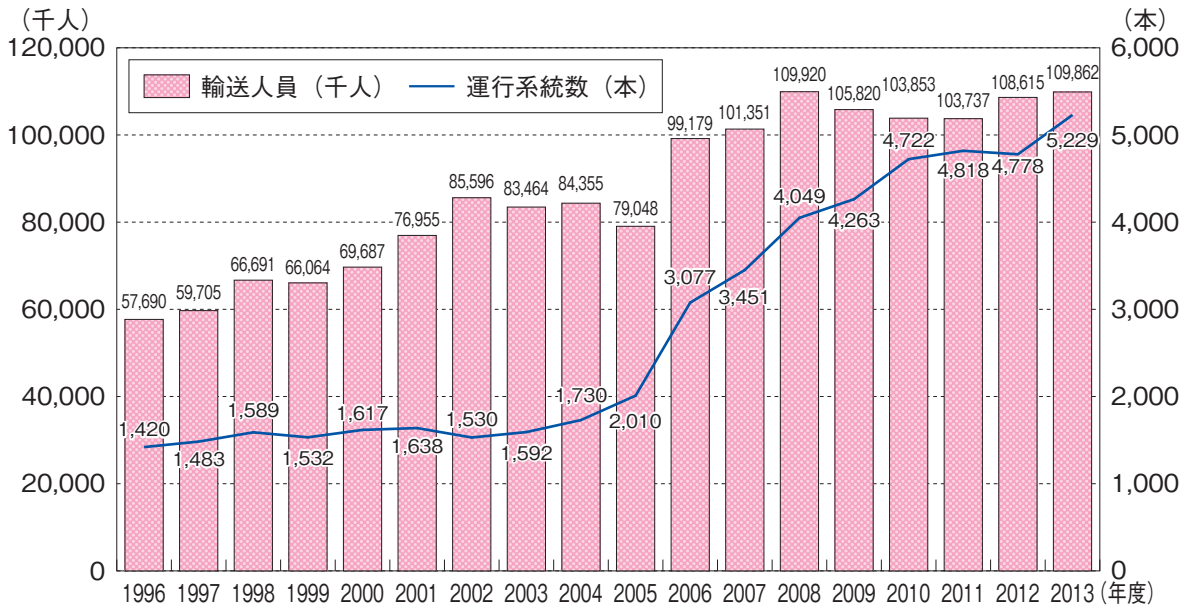


② 高速バス

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1-100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1-54 高速バスの輸送人員及び系統数の推移



資料：国土交通省自動車局作成

③ BRT (バス高速輸送システム)

BRT (Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム) とは、連節バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせることで、定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする機能を備えたバスシステムのことであり、現在、国内17箇所で導入されている。

図表1-55 BRTの全国の導入状況



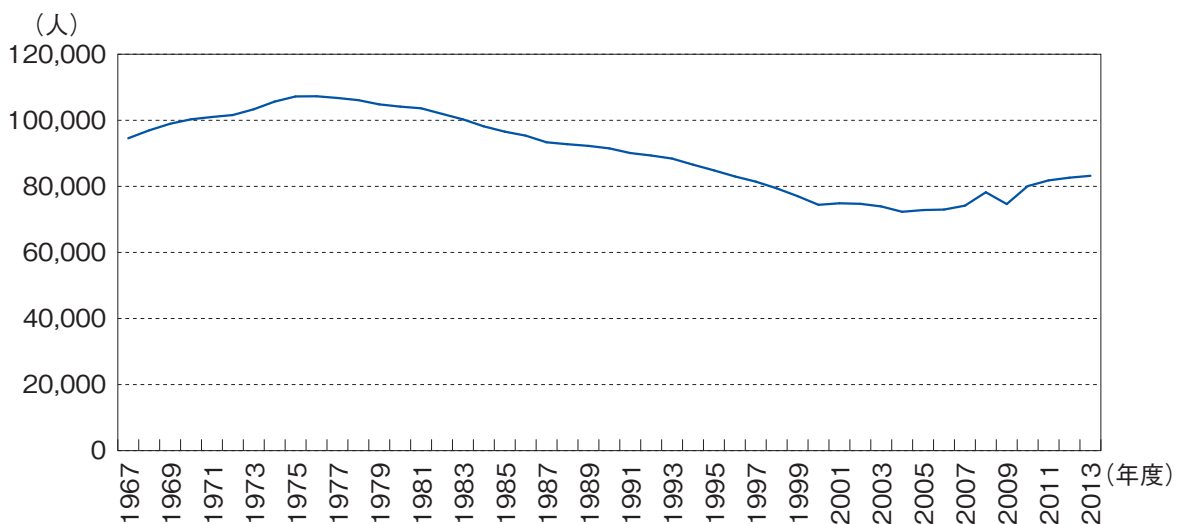
資料：国土交通省自動車局作成

④ 乗合バス事業者

乗合バス事業者数は2014年度時点で2,171事業者となっており、そのうちの民営事業者の約95%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、ここ数年は事業者数の増加に伴い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。

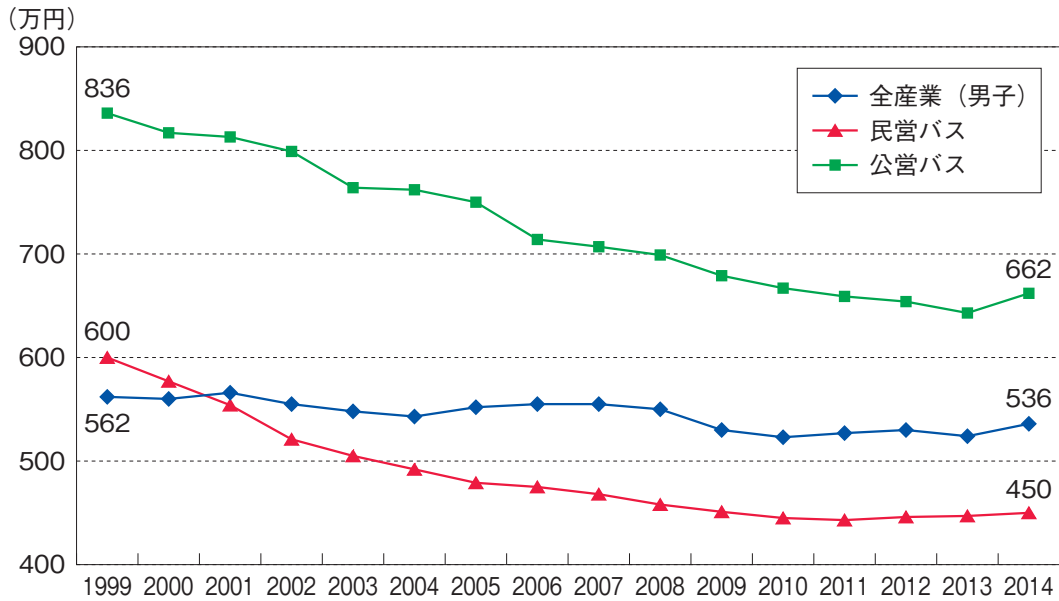
図表1-56 乗合バス運転者数の推移



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1-57 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：調査産業計（男子）のデータを「全産業（男子）」とした。
 注3：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+年間賞與其他特別給与額」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
 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、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。

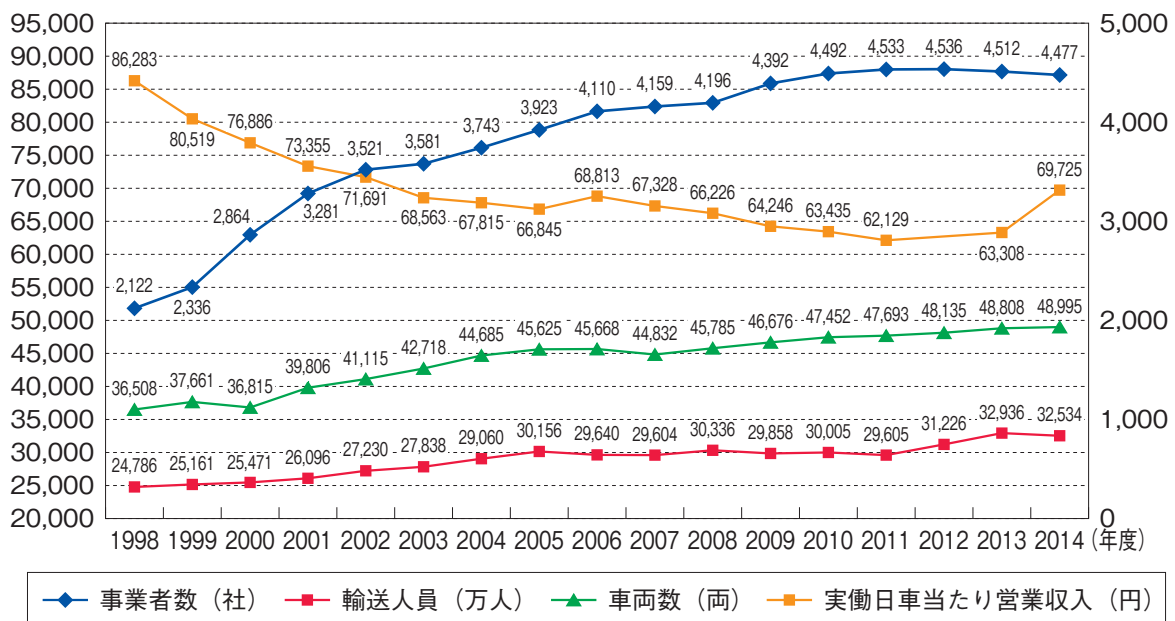
なお、2013年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、安全運行に必要なコストを適正に運賃に反映させるための貸切バスの運賃制度の見直しを行い、2014年7月から本格的に適用している。

また、2016年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化や、旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」等の観点から議論を進めている。

2016年3月29日には、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、その検討の熟度に応じ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの構築といった「今後具体化を図るべき事項」、増車の際のチェックの強化といった「引き続き検討すべき事項」の3つに整理した。

引き続き、同委員会での議論をし、今夏までに、総合的な対策をとりまとめ、実施に移していくこととしている。

図表1-58 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。

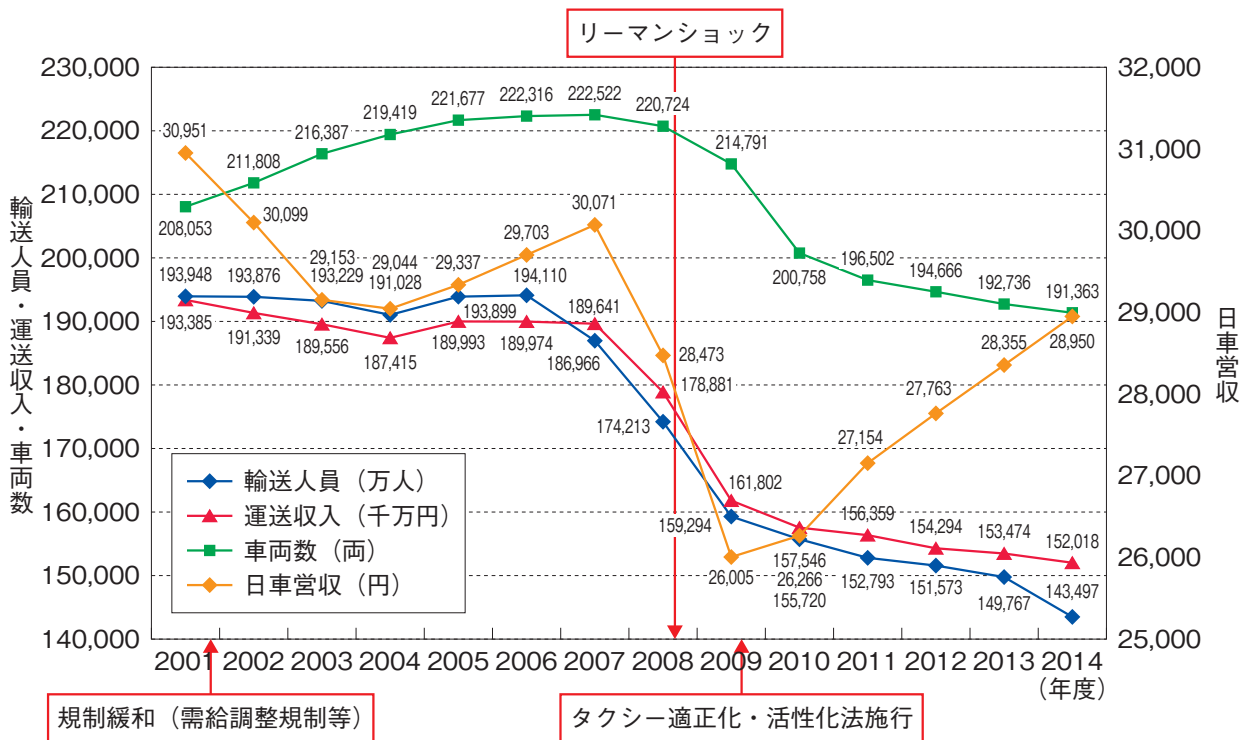
2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。

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。

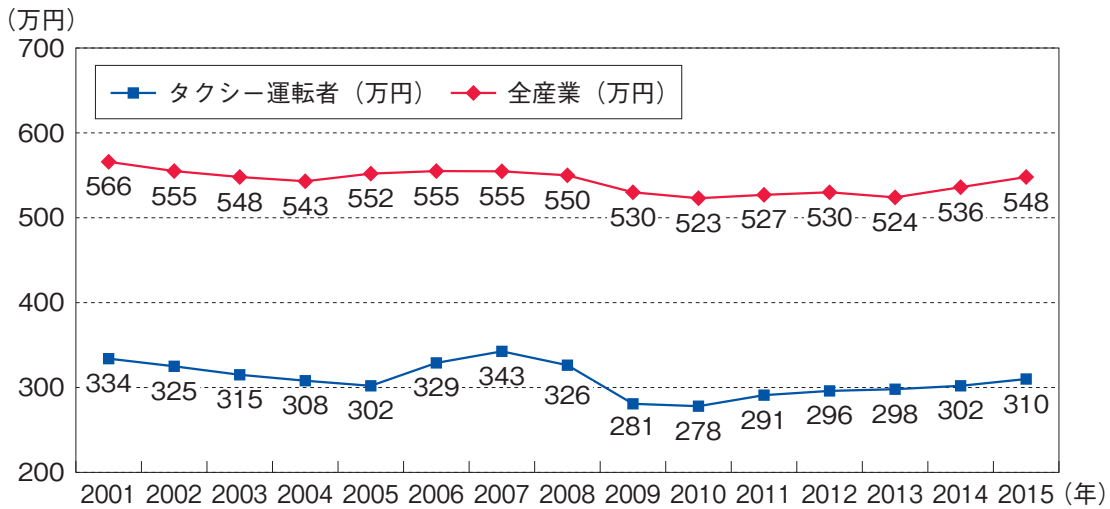
また、タクシー運転手（男性）の年間所得の推移をみると、全産業労働者の年間所得平均に比べて、かなり低い水準にある。

図表1-59 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



資料：国土交通省自動車局作成

図表1-60 タクシー運転者と全産業労働者の年間所得の推移 (男性)



注1：年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」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

注2：10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3：調査産業計のデータを「全産業」とした。

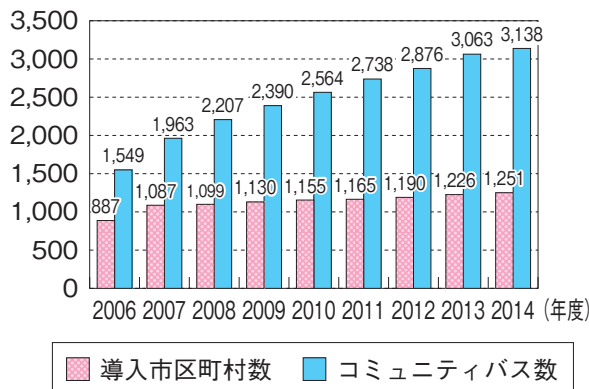
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局作成

(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、機動的にルートを迂回したり、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。

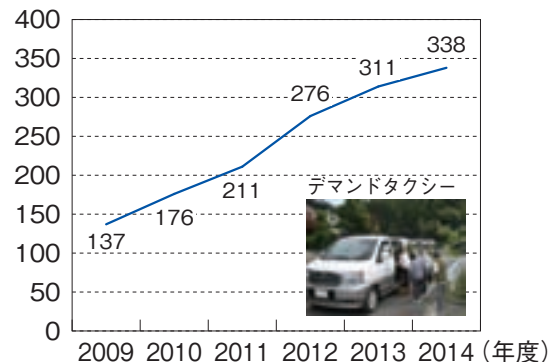
2014年には、全国で1,251市町村においてコミュニティバス、338市町村においてデマンドタクシーが導入されている。

図表1-61 コミュニティバスの導入状況



注：自家用有償旅客運送は含んでいない。
資料：国土交通省総合政策局作成

図表1-62 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。
注3：自家用有償旅客運送は含んでいない。
資料：国土交通省総合政策局作成

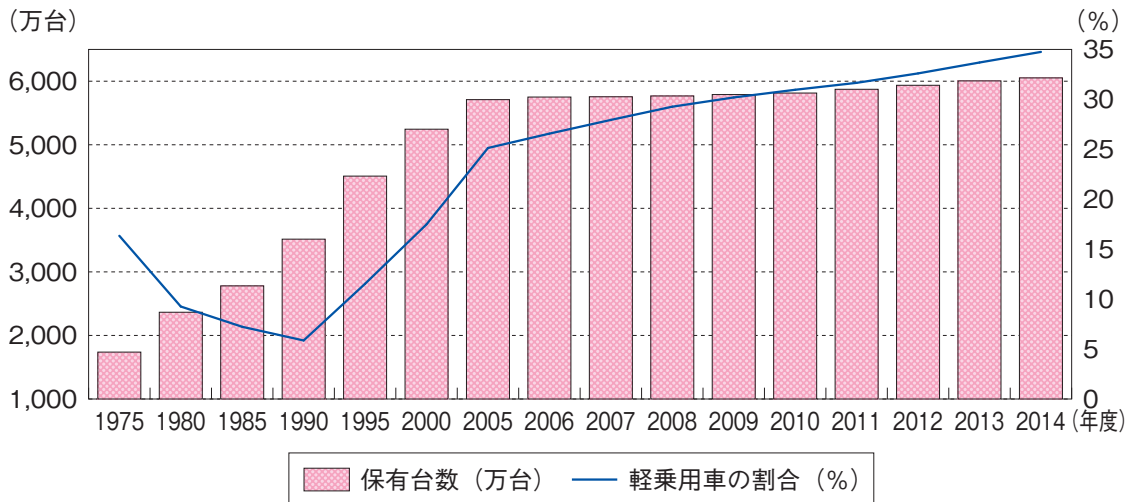
(5) マイカー

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（人口増加と比べて自家用車の増加が非常に顕著である）。その後は長期にわたり微増の傾向にあり、2015年3月末時点で6,000万台を越えた。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。なお、マイカーの保有率は、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づけが相対的に低下している状況を招いている。

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。

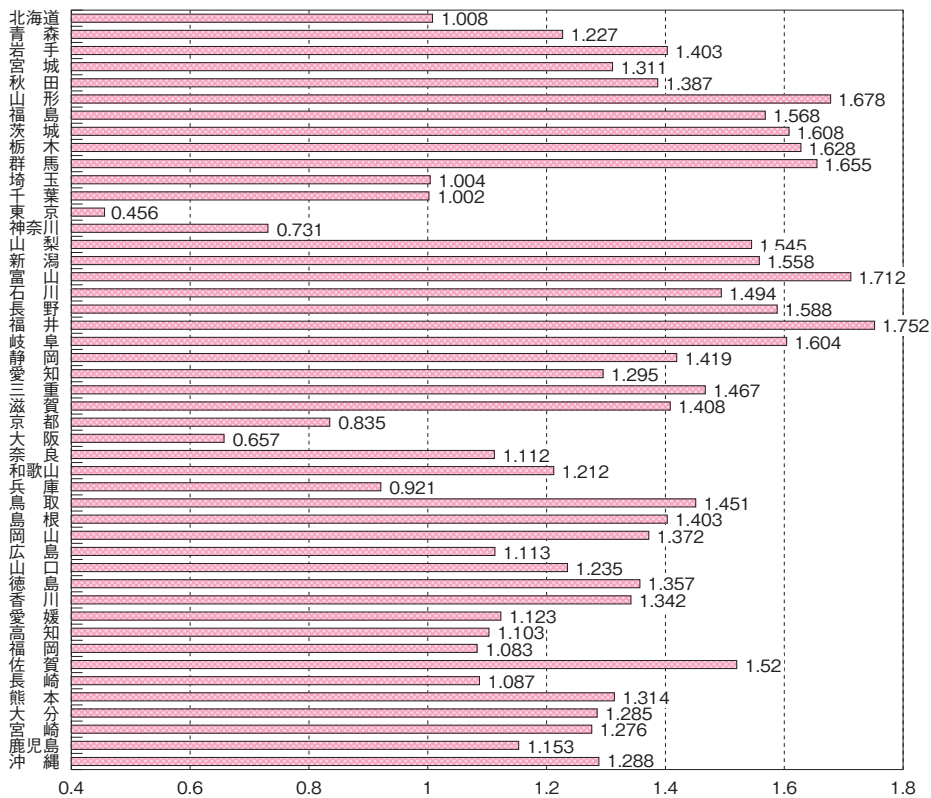
また、乗用車複数保有率は2013年時点で約4割となっているが、各世帯における複数保有の組み合わせでは、軽乗用車同士の組み合わせが増加傾向にある一方、大型・中型車と軽乗用車との組み合わせは減少傾向にある。

図表1-63 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」から国土交通省自動車局作成

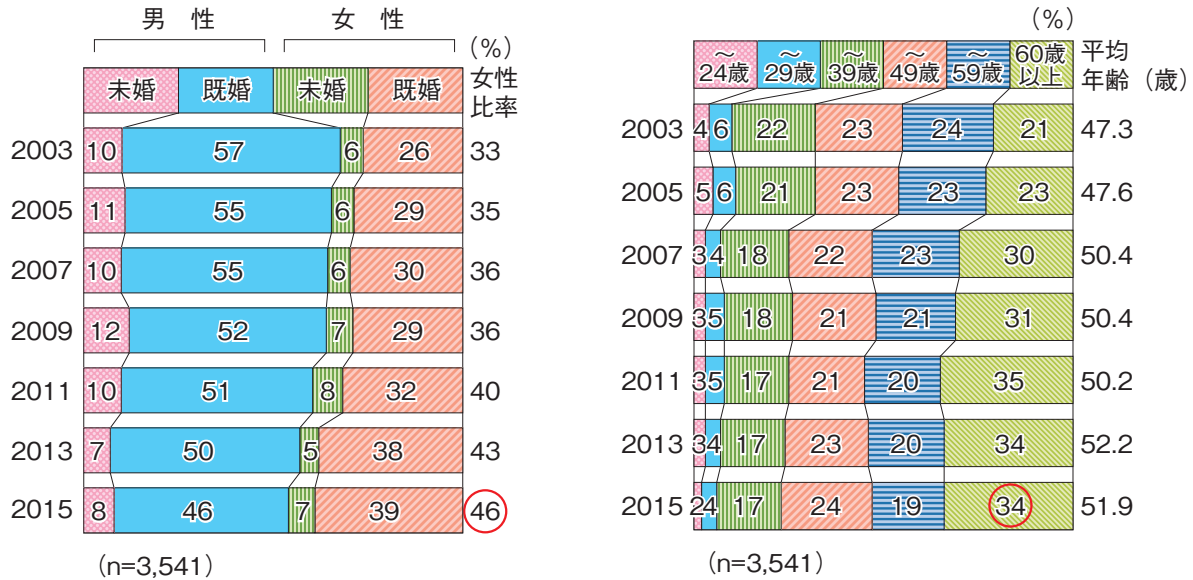
図表1-64 都道府県別のマイカーの世帯あたり普及台数



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

自家用乗用車の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。

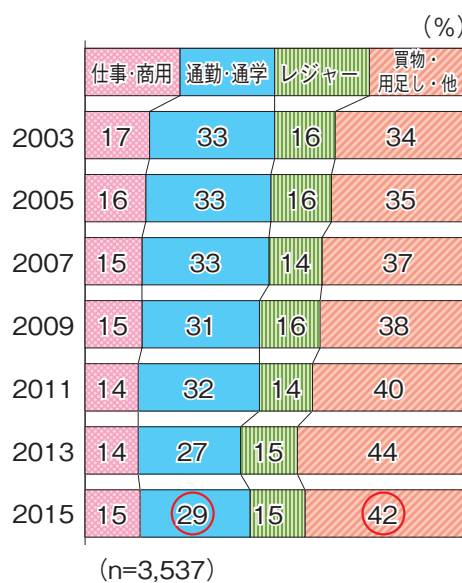
図表1-65 主運転者性別・未既婚（左）と主運転者年齢（右）



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、生活のための移動手段としての位置付けが高まってきていると言える。

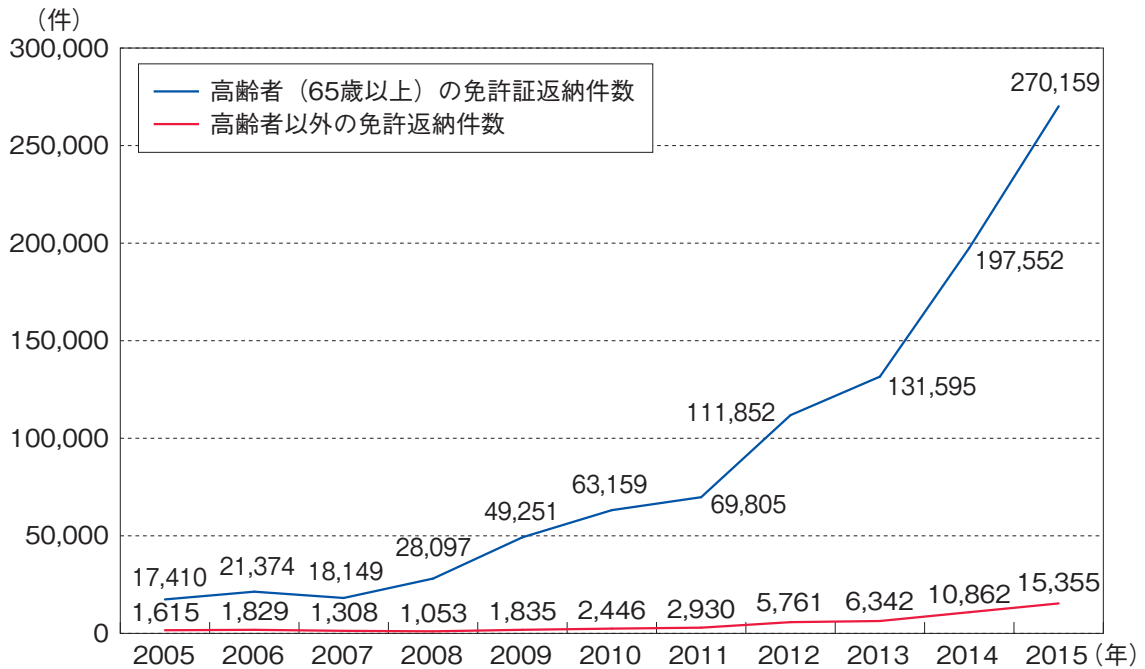
図表1-66 主運転者の主使用用途



資料：(一社)日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

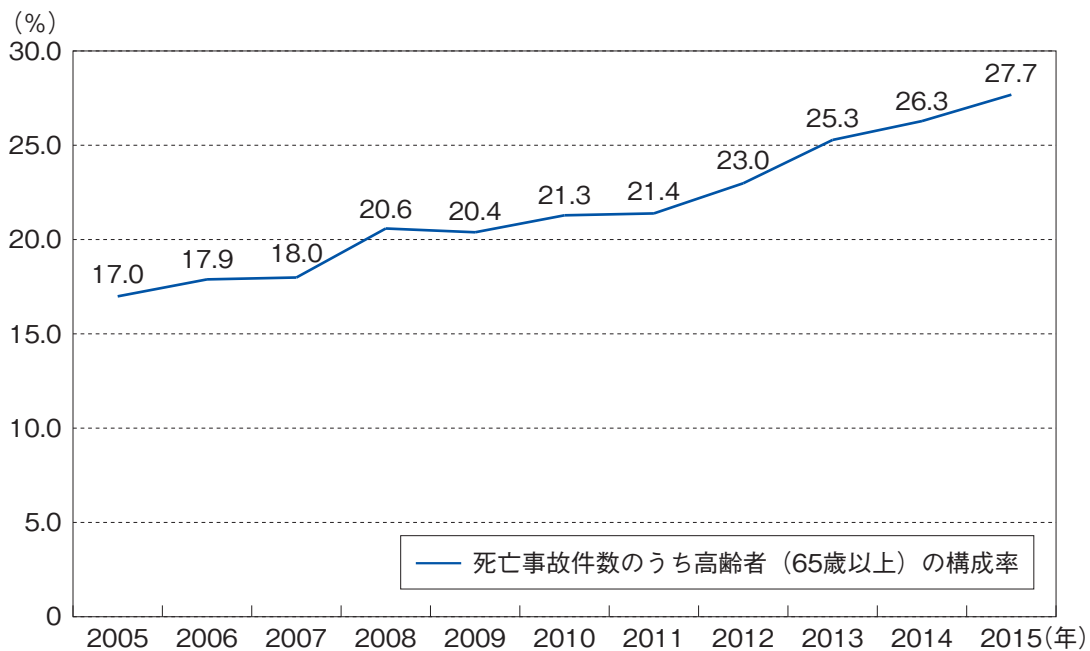
高齢の運転者による死亡事故の割合及び運転免許証の返納件数は増加傾向にあり、今後の我が国の高齢化の進展とそれに伴う高齢者数の増加の中で、特に地方都市を中心に公共交通の維持・活性化のニーズが高まっている。

図表1-67 運転免許証返納件数の推移



資料：警察庁「運転免許統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-68 高齢運転者による死亡事故の割合の推移



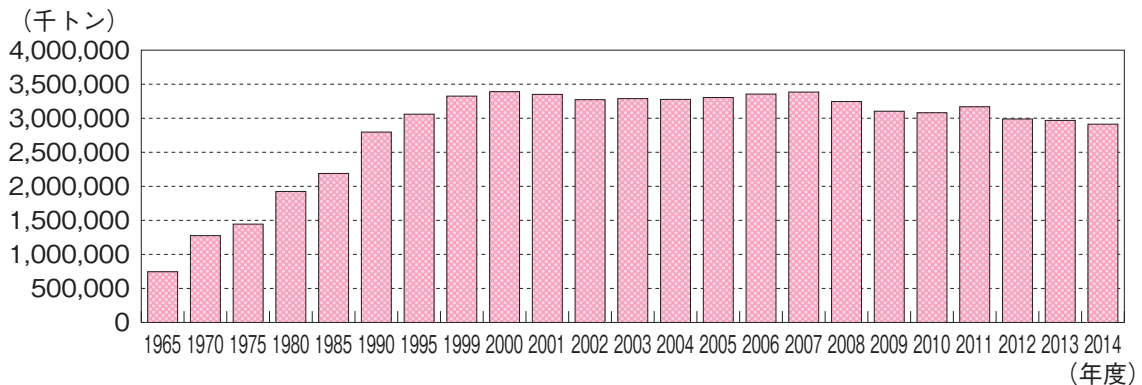
注：自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者が第1当事者となった死亡事故が対象

資料：警察庁「平成27年中の交通事故死亡事故の発生状況特徴及び道路交通法違反取締り状況について」から国土交通省作成

(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1-69 営業用トラックの輸送トン数の推移



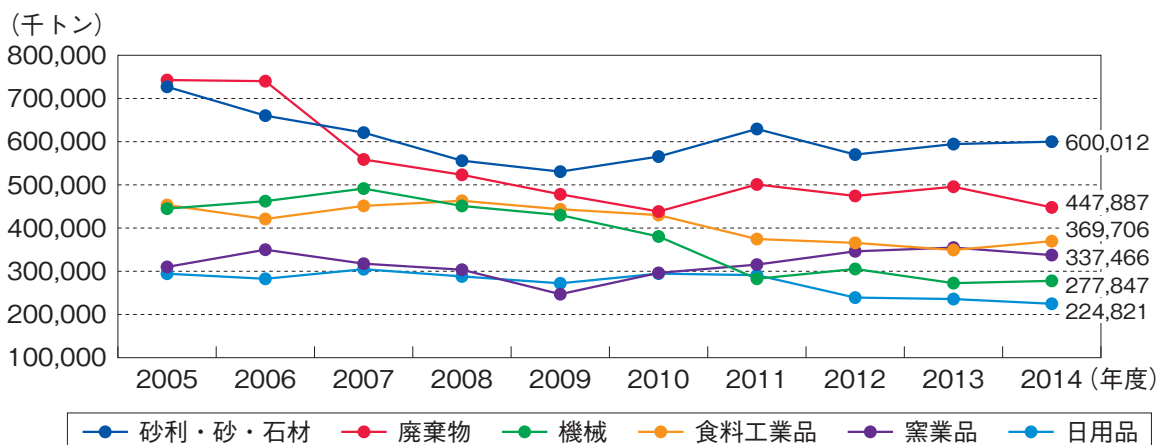
注：軽自動車は除く。

資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省自動車局作成

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。

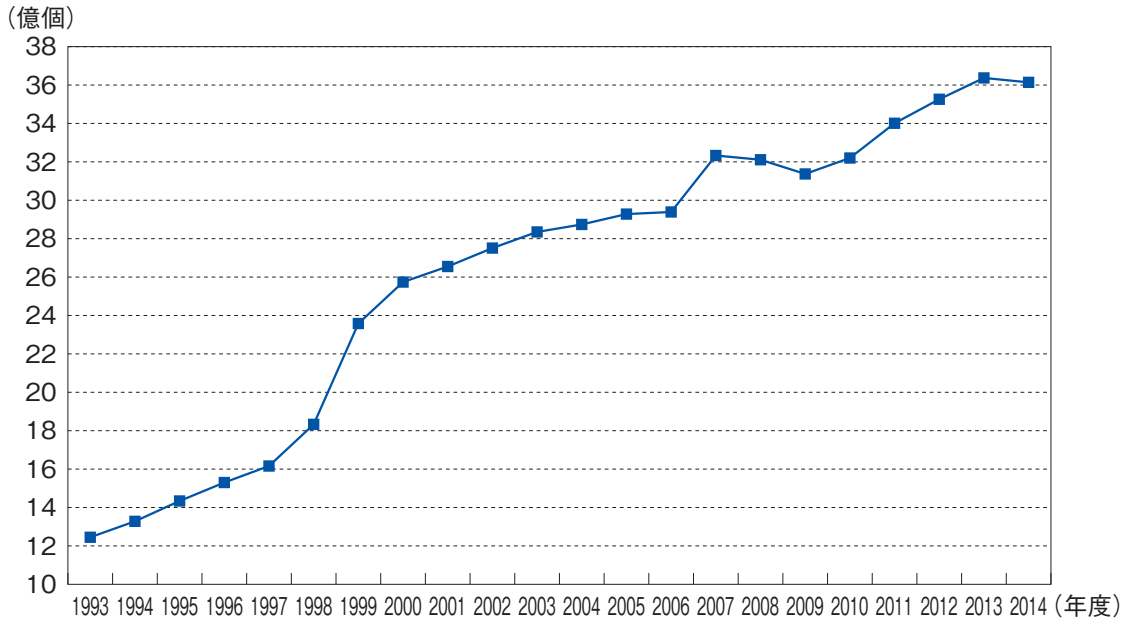
また、インターネット通販市場などの拡大により、宅配便取扱個数が増加傾向にある。インターネット通販をはじめとする通販市場は直近5年間で、約1.5倍の規模に拡大しており、同時期には宅配便の取扱件数も15%増加している。このように、対消費者向けの貨物輸送が増えている中で、国土交通省が宅配事業者主要3社に対して2014年12月に行った調査によると、宅配便取扱件数の約2割について再配達が発生しており、これにより山手線の内側の2.5倍のスギ林の年間吸収量に相当する二酸化炭素(約42万トン)の発生や、年間約9万人分の労働力に相当する労働時間(約1.8億時間)の発生等の大きな社会的損失が生じている。

図表1-70 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

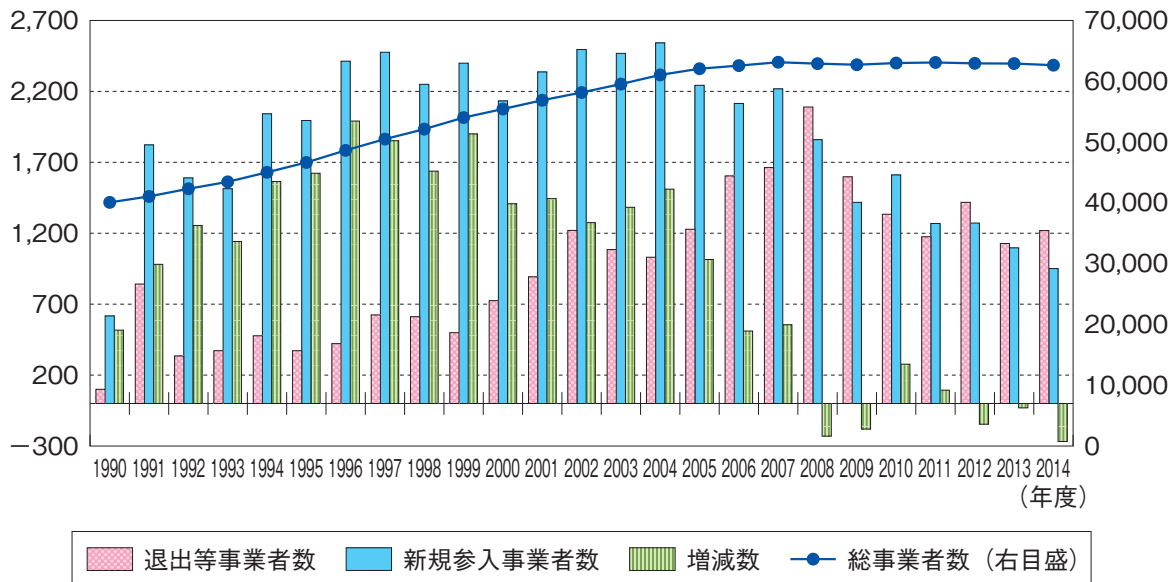
図表1-71 宅配便取扱実績



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。

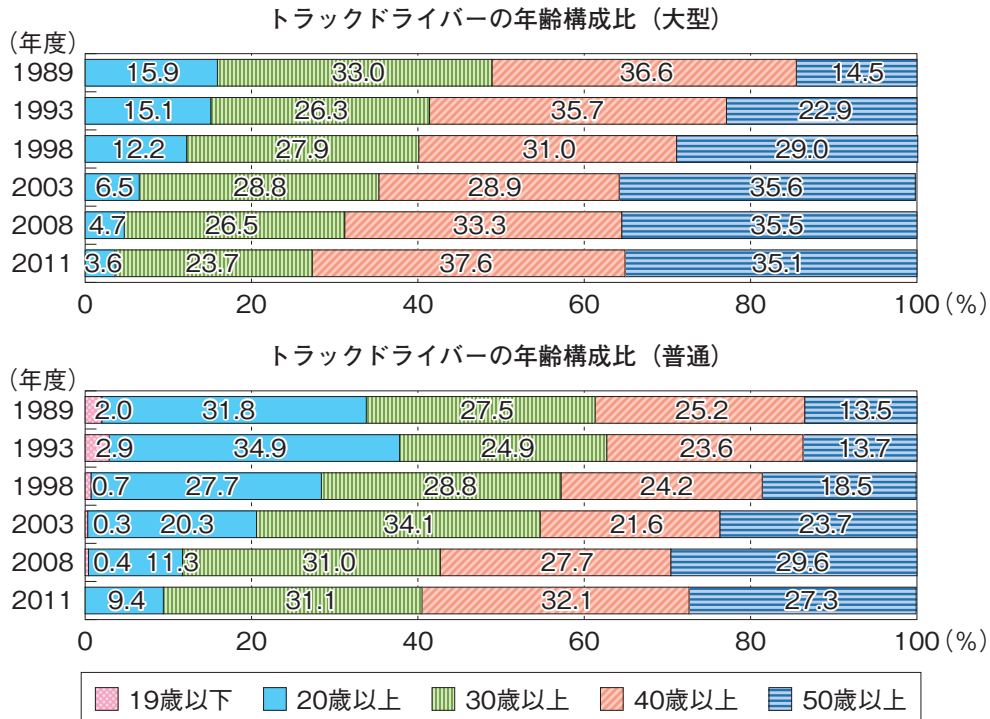
図表1-72 貨物自動車運送事業者数の推移



注：退出等事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。
資料：国土交通省自動車局作成

また、トラックドライバーの年齢構成は、大型・普通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。

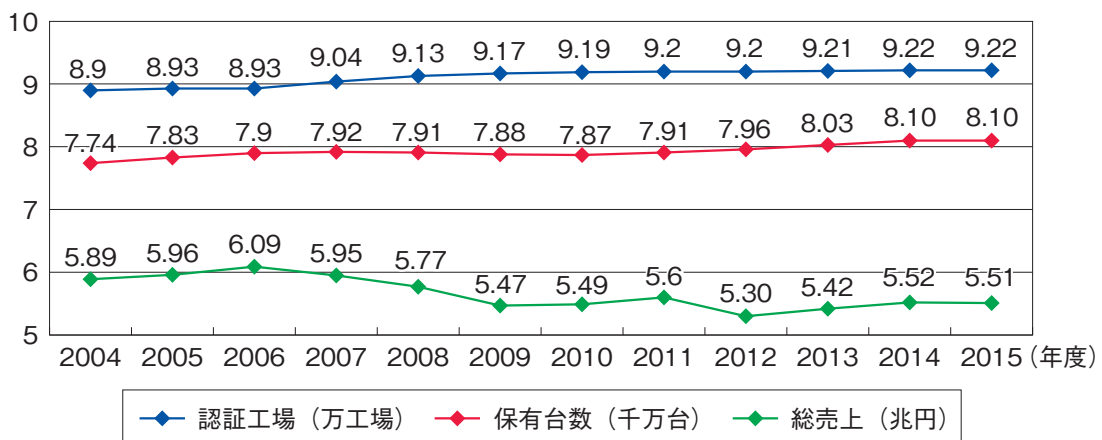
図表1-73 トラックドライバーの年齢構成比の推移



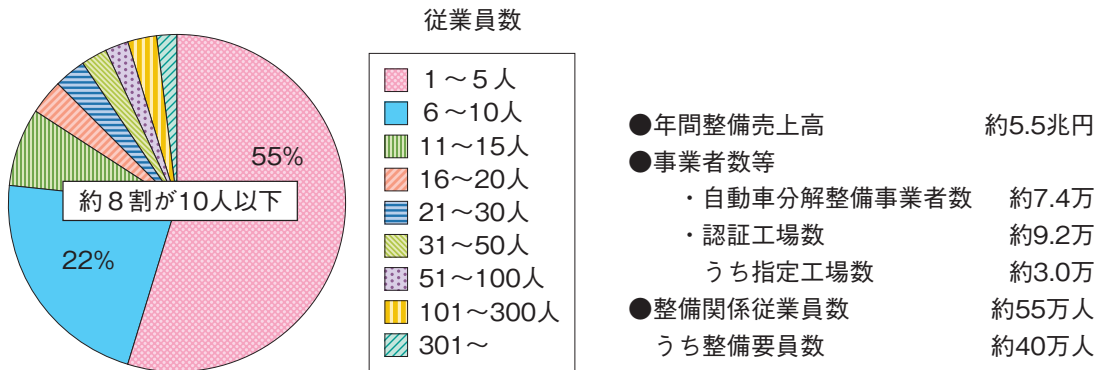
(7) 自動車整備

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1-74 年間整備売上高等の推移



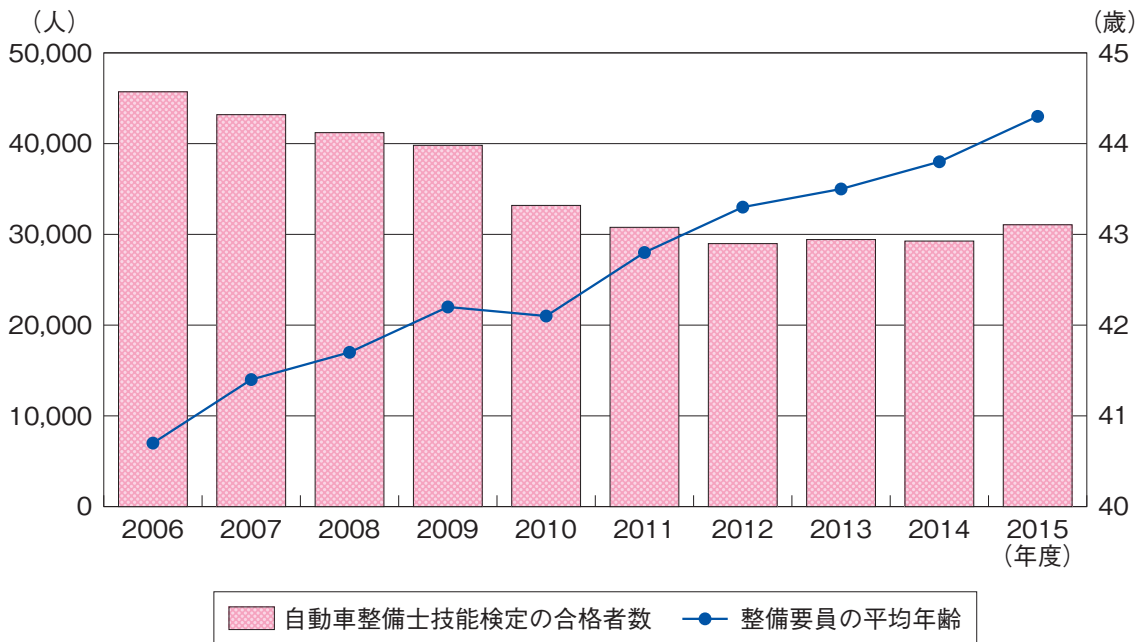
図表1-75 従業員規模別事業者数 (2015年6月)



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、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、自動車整備士を目指す若者が、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1-76 自動車整備士技能検定の合格者数と整備要員の平均年齢



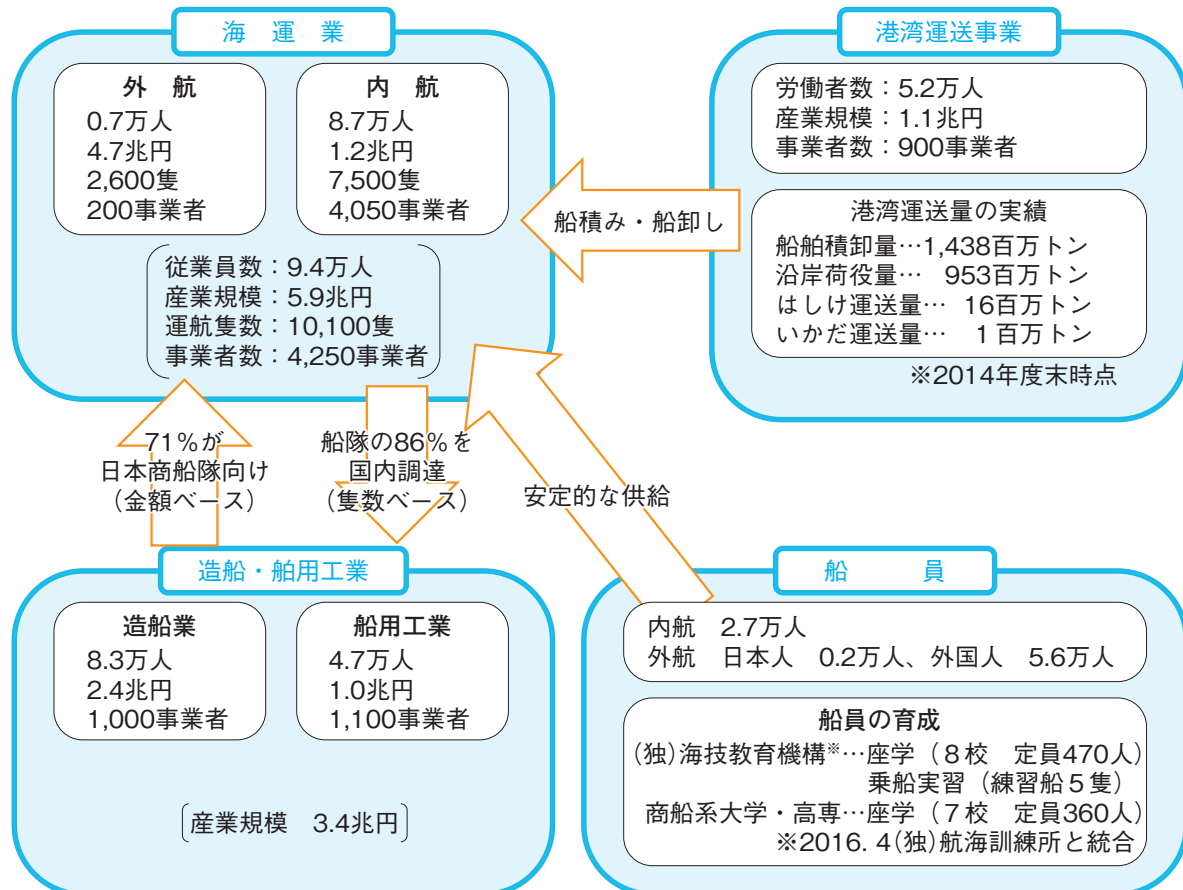
資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

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割から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1-77 海事産業の構造及び規模（2015年度末時点）



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

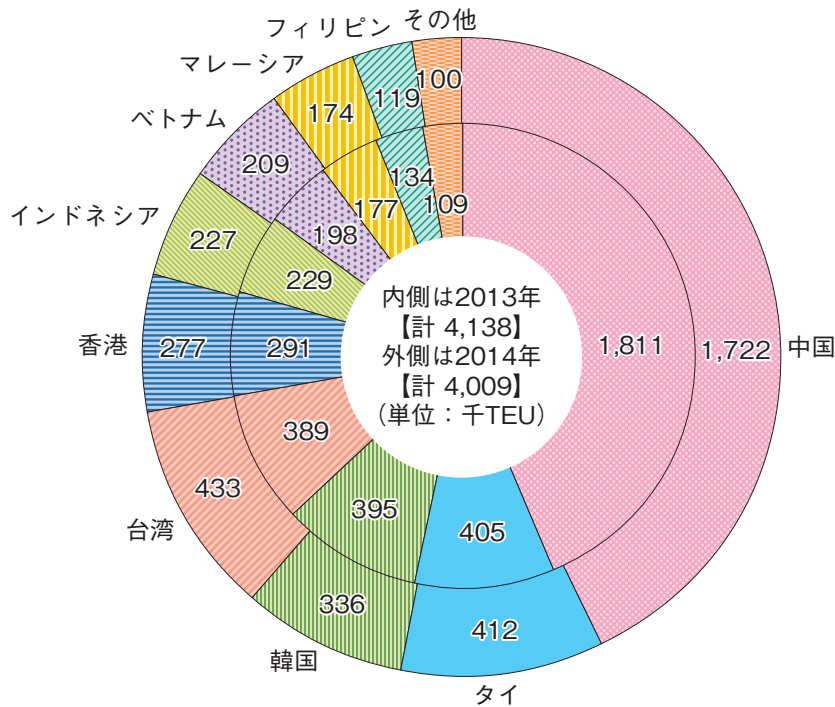
(2) 外航海運

a. 貨物輸送

2014年の外航海運は、新興国の景気減速、船舶過剰供給等による運賃市況の低迷等の厳しい状況が続く中、欧米諸国の緩やかな景気回復、燃料油価格の下落等による事業環境の改善が見られた。

2014年のアジア域内の我が国発着コンテナ貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で4,009千TEU(対前年比約3.1%減)となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

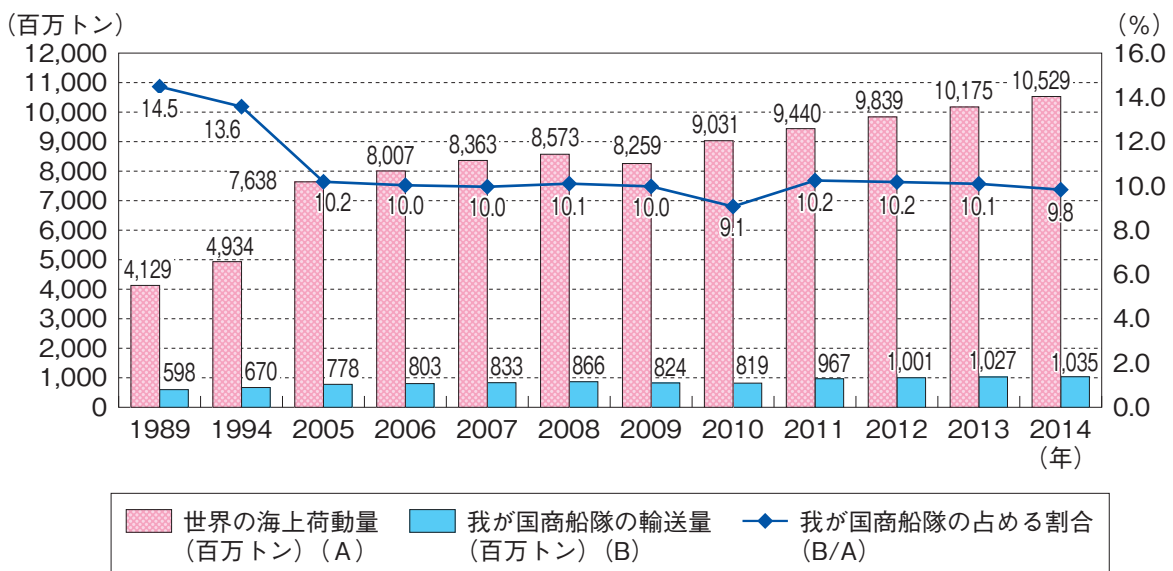
図表1-78 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



資料：「Marine Net」から国土交通省海事局作成

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。2014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1,035百万トン（2014年）であり、世界の海上荷動量に占める割合は、9.8%となっている。

図表1-79 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（2014年の値は推計値）

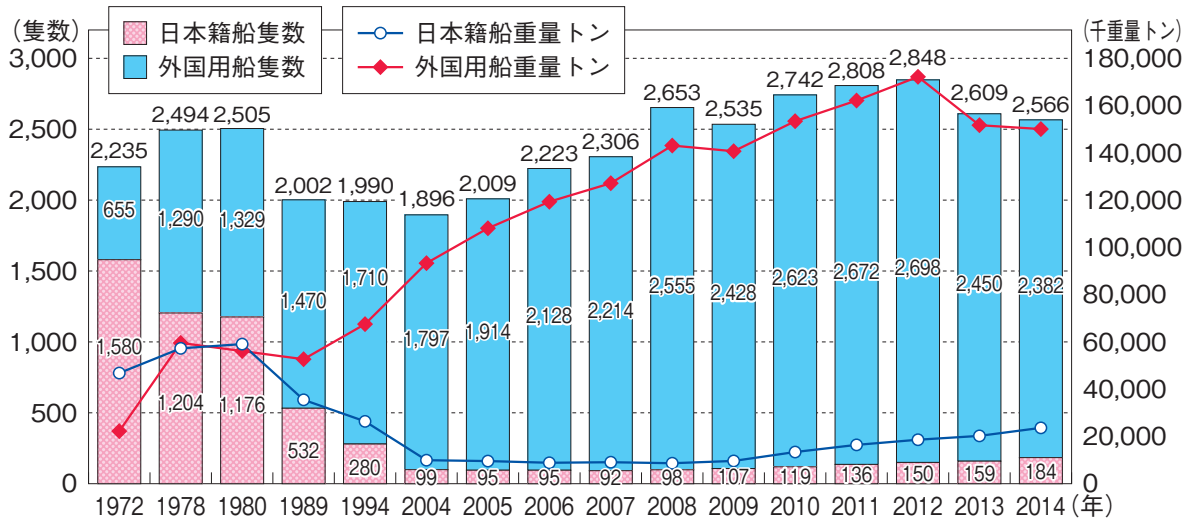
注2：2014年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料：国土交通省海事局作成

2014年の我が国商船隊の船腹量は、2,566隻（前年より43隻減）となった。我が国商船隊のうち日本籍船は184隻（前年より25隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は7.2%となっている。また、外国用船については2,382隻（前年より68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1,632隻（我が国商船隊に占めるシェア63.6%）となっており、いわゆる便宜置籍船が大部分を占めている。

図表1-80 日本商船隊の構成の変化

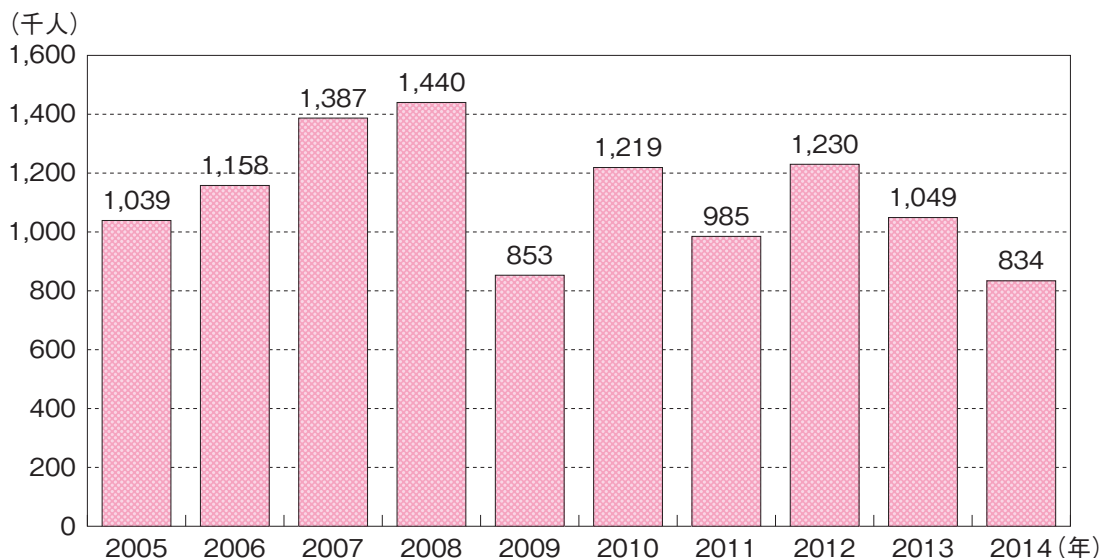


注：2014年6月末日現在
資料：国土交通省海事局作成

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20.5%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1-81 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数

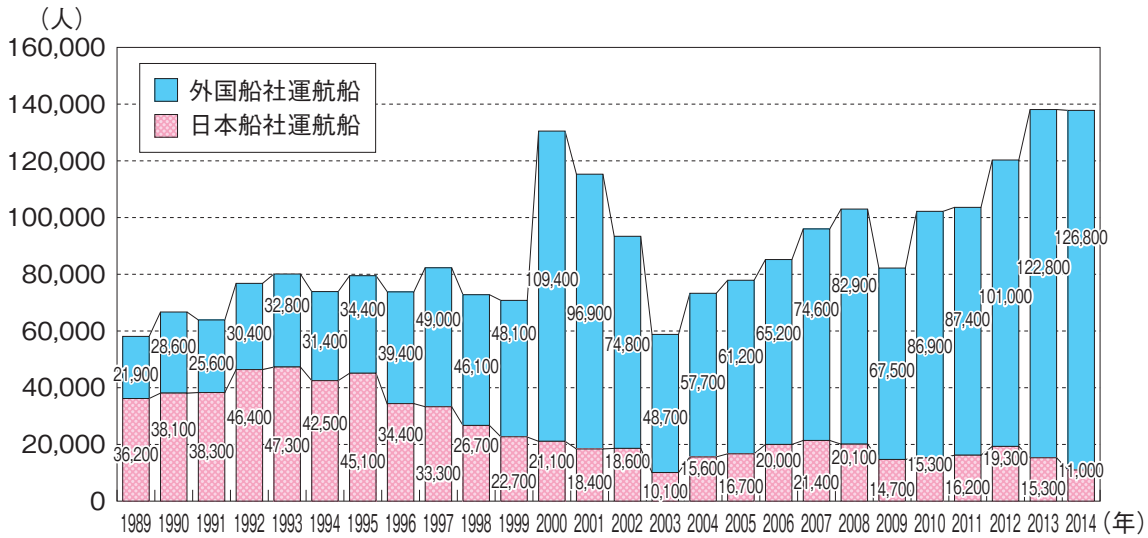


資料：国土交通省海事局作成

2013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2,280万人）に増加したが、我が国のクルーズ人口は約24万人と、クルーズ先進国である米国（約1,350万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっております、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。

また、2014年の我が国のクルーズ人口は約23万人（前年比2.9%減）となり、そのうち、外航クルーズ船の日本人の利用者は、約14万人（同0.2%減）となり、前年とほぼ同水準となった。

図表1-82 外航クルーズ船の日本人乗客数推移

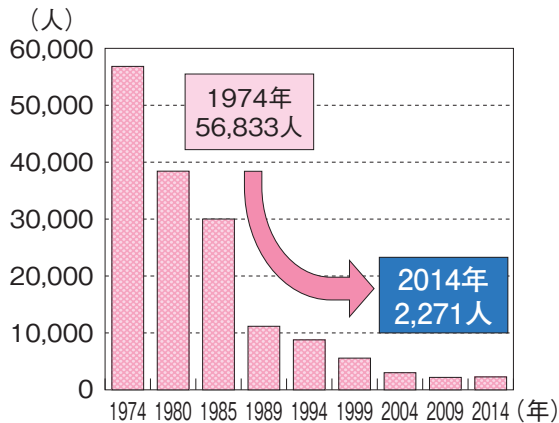


資料：国土交通省海事局作成

c. 船員

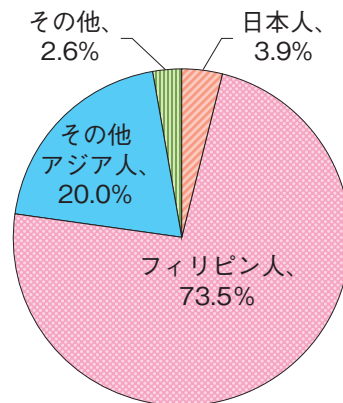
外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から大きく減少したが、近年その数は横ばい傾向にあり、2014年時点で約2,271人となっている。また、我が国外航商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表1-83 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1-84 日本商船隊における国籍別船員比率



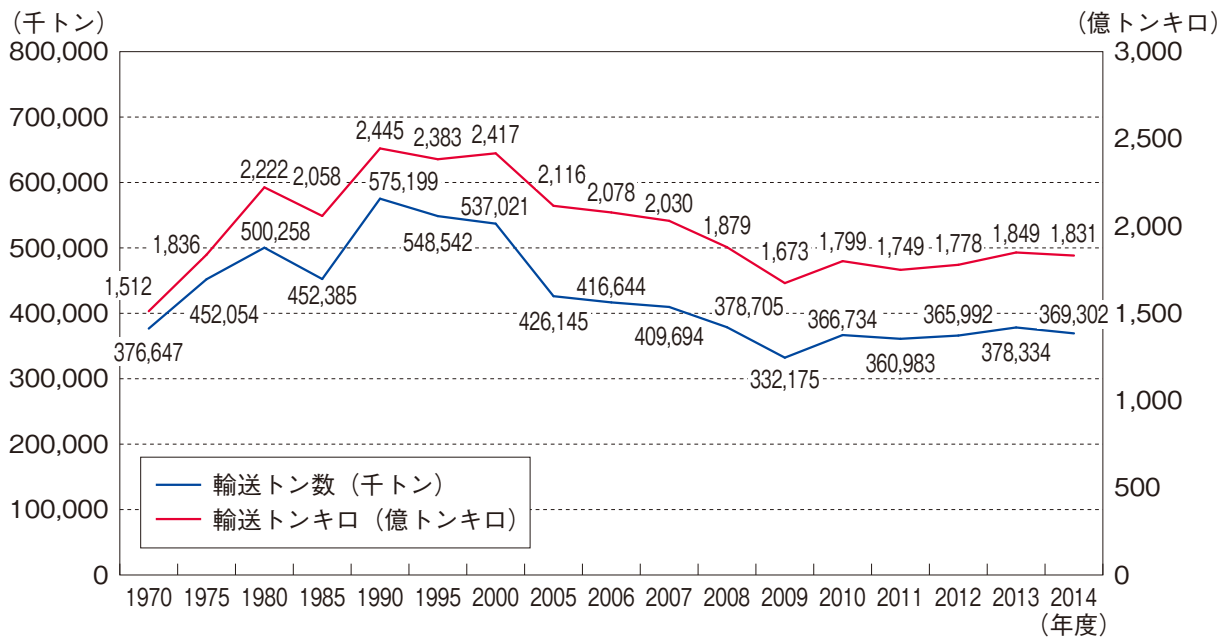
資料：全日本海員組合作成

(3) 内航海運

a. 貨物輸送

2014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1%減少している。

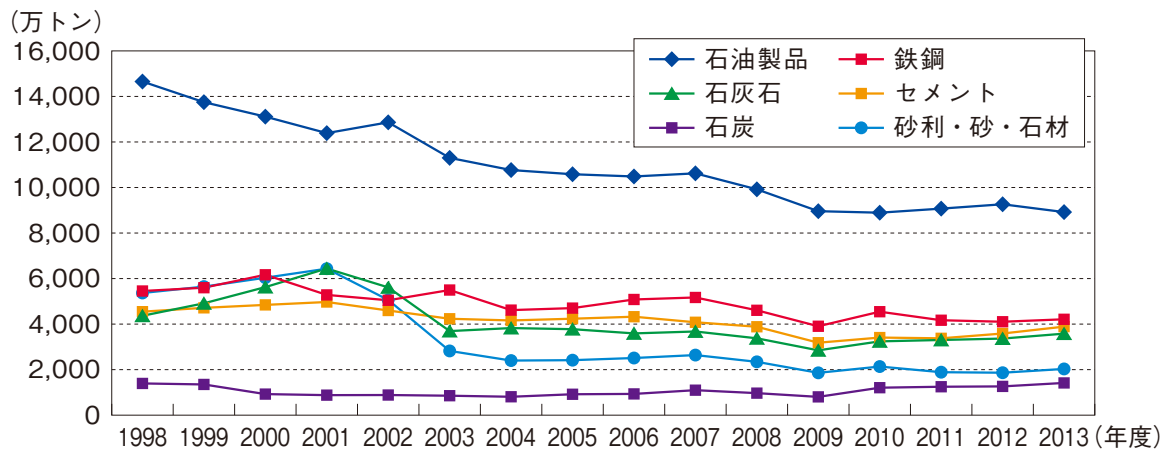
図表1-85 内航貨物輸送量の推移



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、2013年度の石油製品は前年度比で3.7%減少しているものの、その他の品目については、鉄鋼は前年度比2.6%増、石灰石は同6.4%増、セメントは同8.4%増、石炭は同12.0%増、砂利・砂・石材は同8.9%増と増加傾向となっている。

図表1-86 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

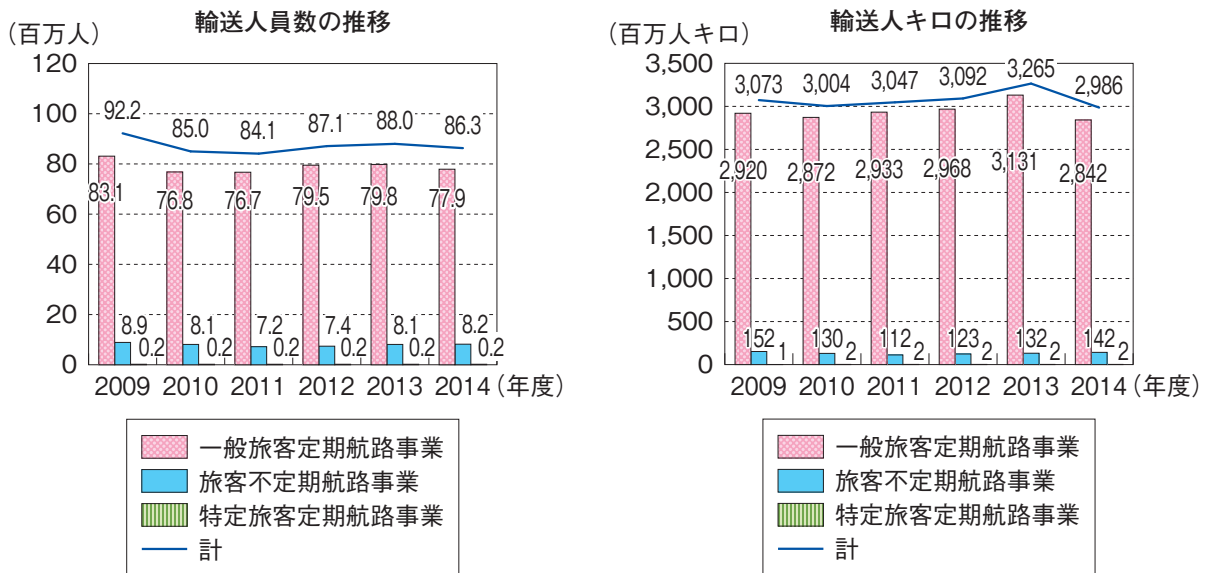
国内の海上貨物輸送を担う内航海運業者数は、2015年4月1日時点で3,555事業者（うち、休止事業者457者）であり、そのうち99.7%は、中小企業となっている。

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2.4%、経常利益率2.5%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漸増傾向であったが、2014年度においては、夏場の天候不順等の影響により輸送人員は8,630万人、輸送人キロは29億8,600万人キロと前年度より減少している。

図表1-87 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。）。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。

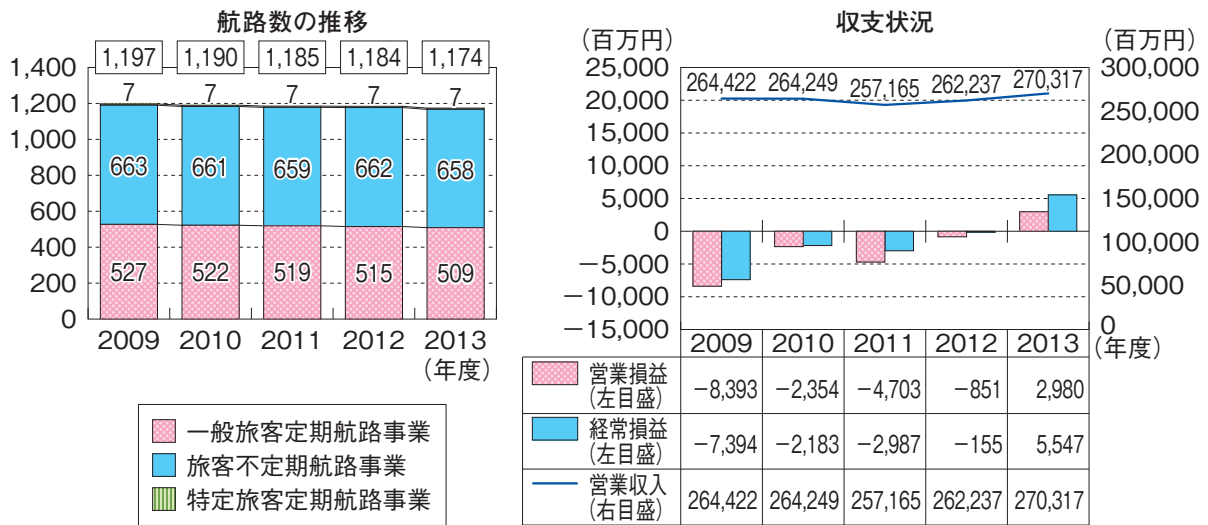
旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料：国土交通省海事局作成

旅客船事業は、2015年4月1日時点で、953事業者（対前年3事業者増）によって経営され、これに就航している船舶は2,226隻（対前年比3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、2013年度では、航路数は1,174航路（対前年度比10航路減）であり、消費税増税前の駆け込み需要の影響により営業収入は約2,703億円（対前年度比約81億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、赤字から黒字に転じ、経常収支率は102.0%と回復している。

図表1-88 旅客航路事業の収支状況の推移 (航路損益)



注：経営実態調査で報告のあった航路の航路損益を集計したものである。
資料：国土交通省海事局作成

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にある。

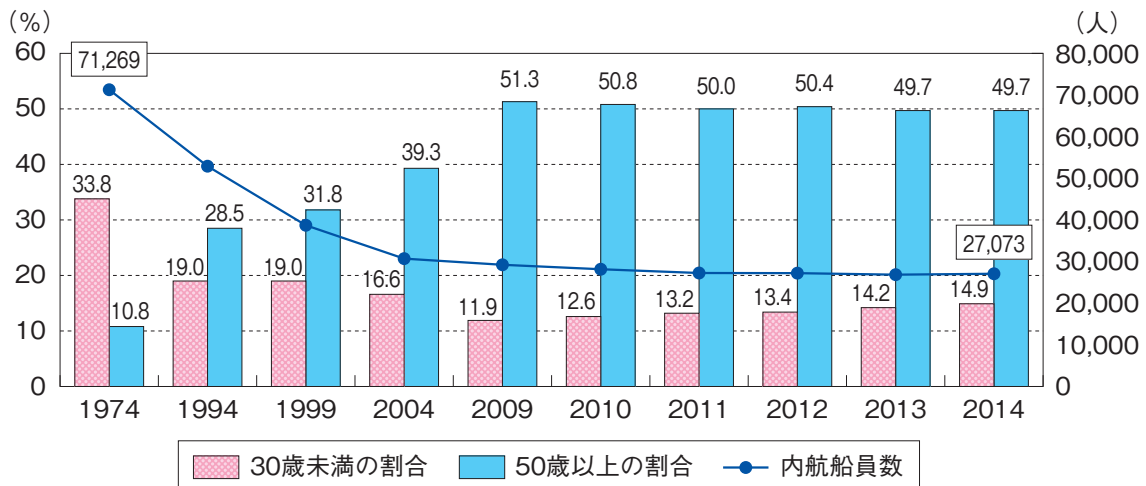
2014年度末時点の離島航路数は289航路（うち国庫補助航路121航路）、就航船舶は546隻（約20万総トン）である。

232の離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第3セクターの事業者が運営している。2013年度の経営収支率は95.1%となっている。

c. 船員

内航船員は、2014年時点で約27,000人となっている。近年、50歳以上の高齢船員の割合が減少し、30歳未満の若年船員の割合が増加する傾向にあるが、依然として高齢船員が49.7%と高い割合を占めている。

図表1-89 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



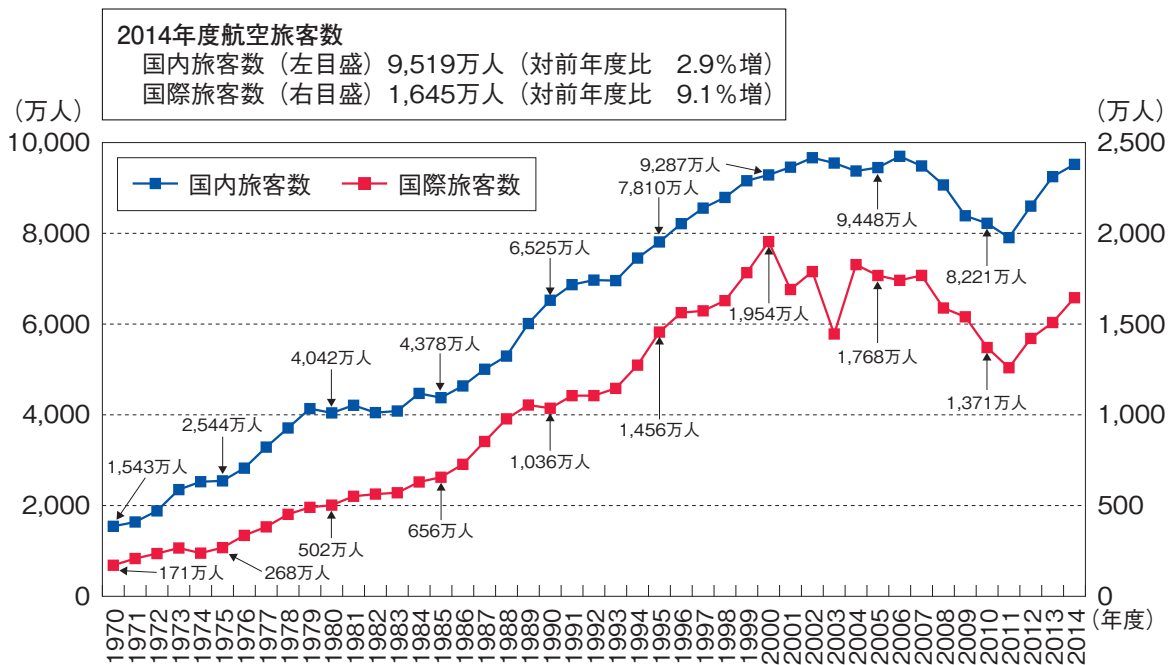
資料：国土交通省海事局作成

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、国内・海外経済の緩やかな回復、2015年度下期における原油安や円安による輸出の改善及び訪日外国人の増加等により、需要は概ね堅調に推移した。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、LCC²参入による需要増等により2012年度より増加に転じ、2014年度は9,519万人（前年度比2.9%増）となった。国際旅客も1,645万人（前年度比約9.1%増）と国内旅客同様に2012年度より増加に転じている。

図表1-90 航空旅客の推移（本邦社）

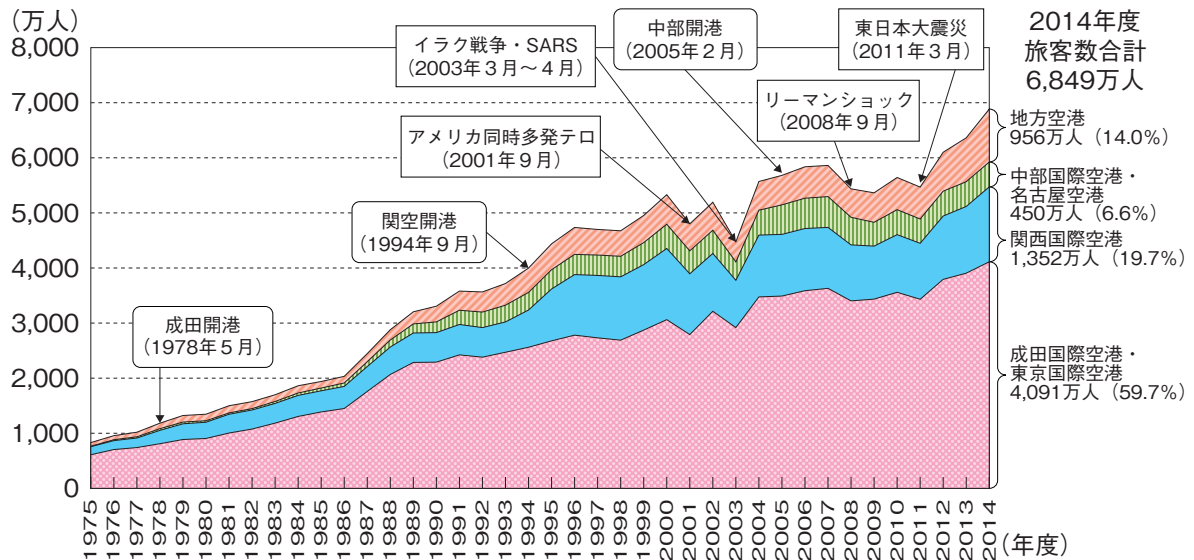


² Low Cost Carrierの略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社。

(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。

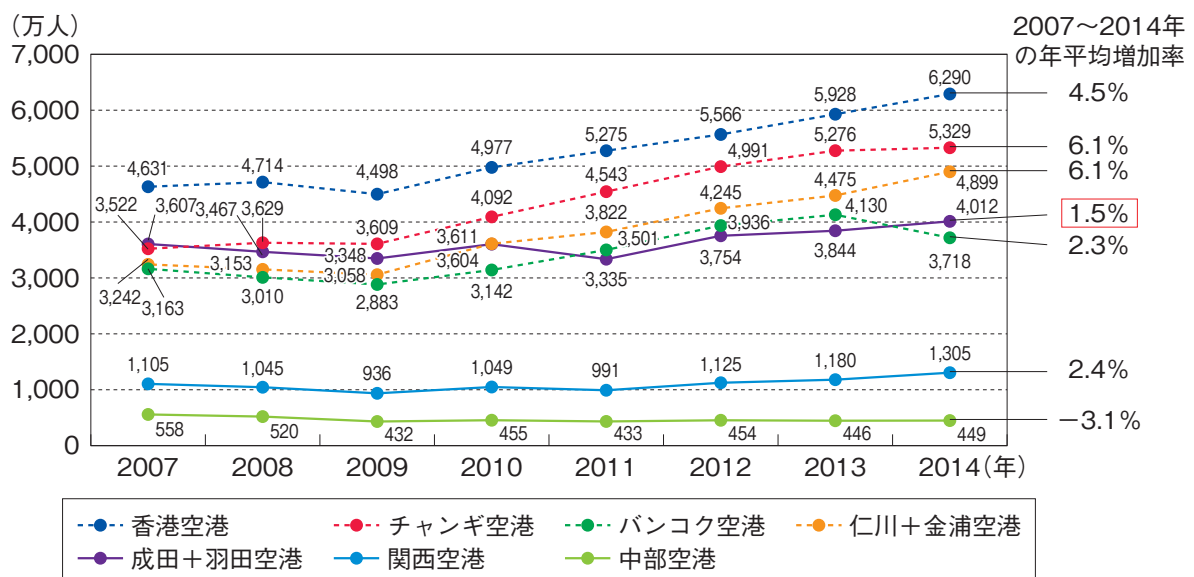
図表1-91 国際航空旅客輸送の動向



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：「空港管理状況調査」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5空港における2007年から2014年間の増加率では、首都圏の東京国際空港・成田国際空港は1.5%と依然として最下位ではあるものの、2014年においては4.3%と3位、輸送量ではバンコク空港を抜き4位に上昇している。

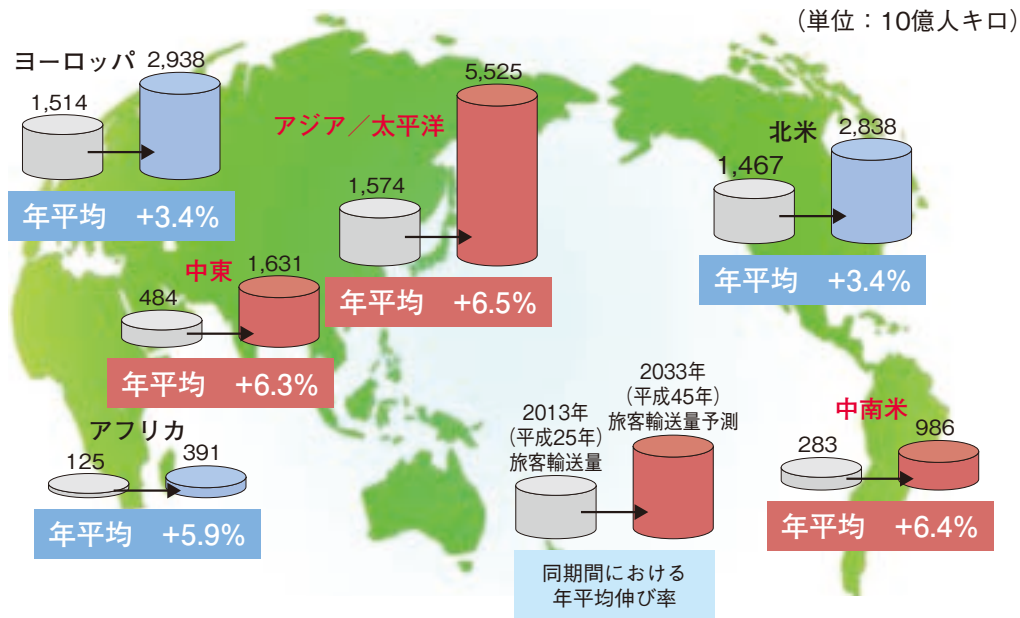
図表1-92 我が国及びアジア主要空港の旅客数推移



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（2013年～2033年）については、アジア太平洋地域、中南米地域及び中東地域での航空需要の伸びが顕著である。

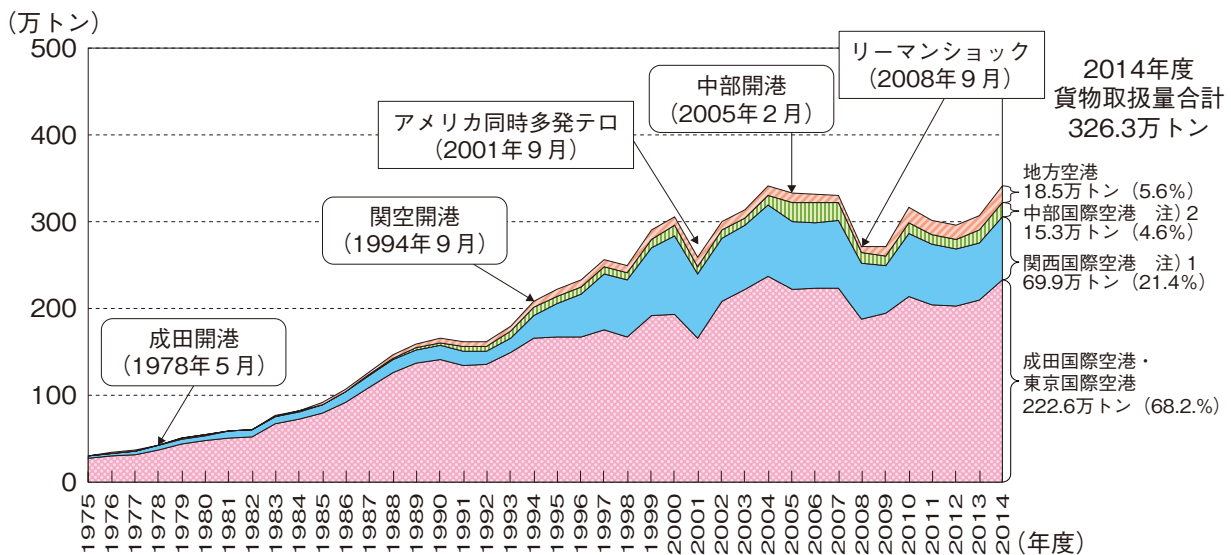
図表1-93 世界の航空旅客需要予測（2013年～2033年）



資料：(一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」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、リーマンショック及び東日本大震災による落ち込みを経て、近年は落ち込み前の水準を回復している。

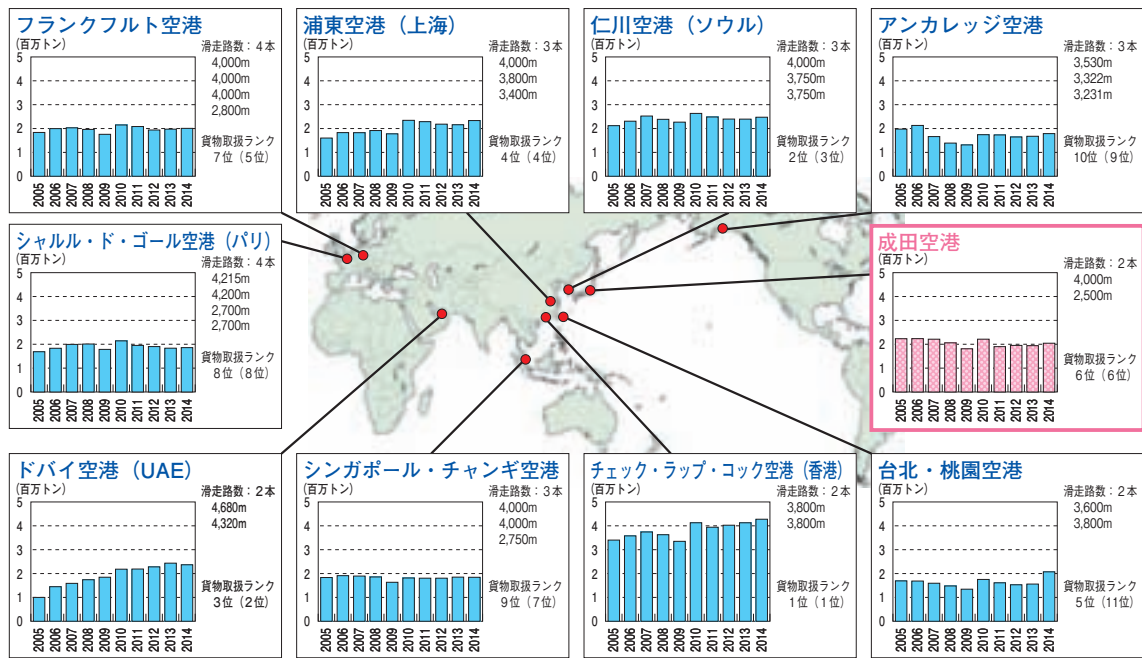
図表1-94 国際航空貨物輸送の動向



注1：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。
注2：中部国際空港開港以前は、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、我が国と比べ近年、ドバイ国際空港やアジアの香港国際空港、上海浦東国際空港、台湾桃園空港等が取扱量を伸ばしている。

図表1-95 世界の国際航空貨物取扱量上位空港



国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

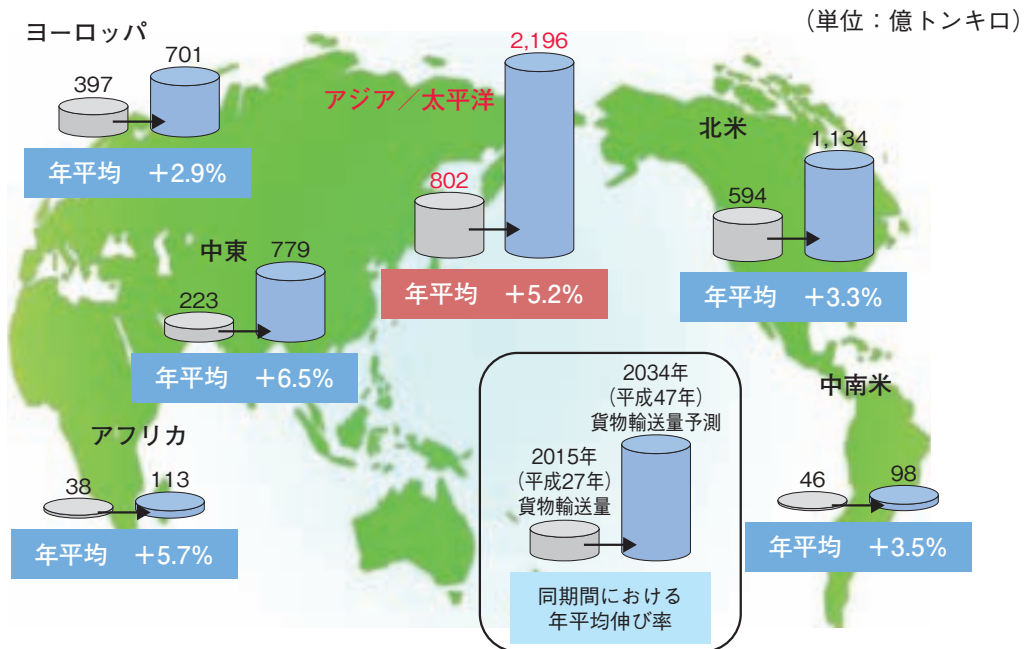
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014/2005比 |
|---|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------|
| 1 | 香港 | 3,402.2 | 3,578.0 | 3,742.0 | 3,627.0 | 3,350.0 | 4,128.0 | 3,941.3 | 4,025.4 | 4,127.1 | 4,276.3 | 1.29 |
| | 成田 | 2,232.7 | 2,307.8 | 2,524.0 | 2,386.0 | 2,268.0 | 2,634.0 | 2,483.9 | 2,397.0 | 2,435.6 | 2,474.2 | 1.17 |
| 2 | 仁川 | 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 | 2,367.6 | 1.85 |
| | アンカレッジ | 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 | 2,334.4 | 1.46 |
| 3 | フランクフルト | 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 | 2,071.6 | 1.22 |
| | シンガポール | 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 | 2,043.4 | 0.92 |
| 4 | 桃園 | 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 | 2,007.3 | 1.09 |
| | パリ | 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 | 1,858.5 | 1.10 |
| 5 | 浦東 | 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 | 1,843.8 | 1.01 |
| | アムステルダム | 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 | 1,787.3 | 0.90 |

注：() 内は、2013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（2015年～2034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1-96 世界の航空貨物輸送量予測（2015年～2034年）

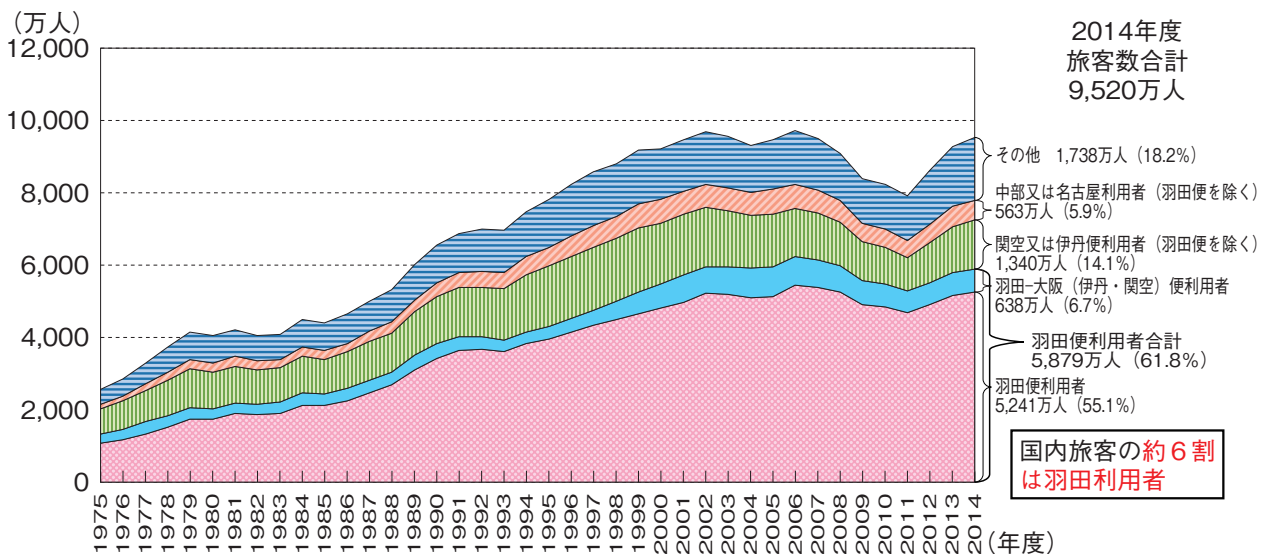


資料：（一財）日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

(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、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。

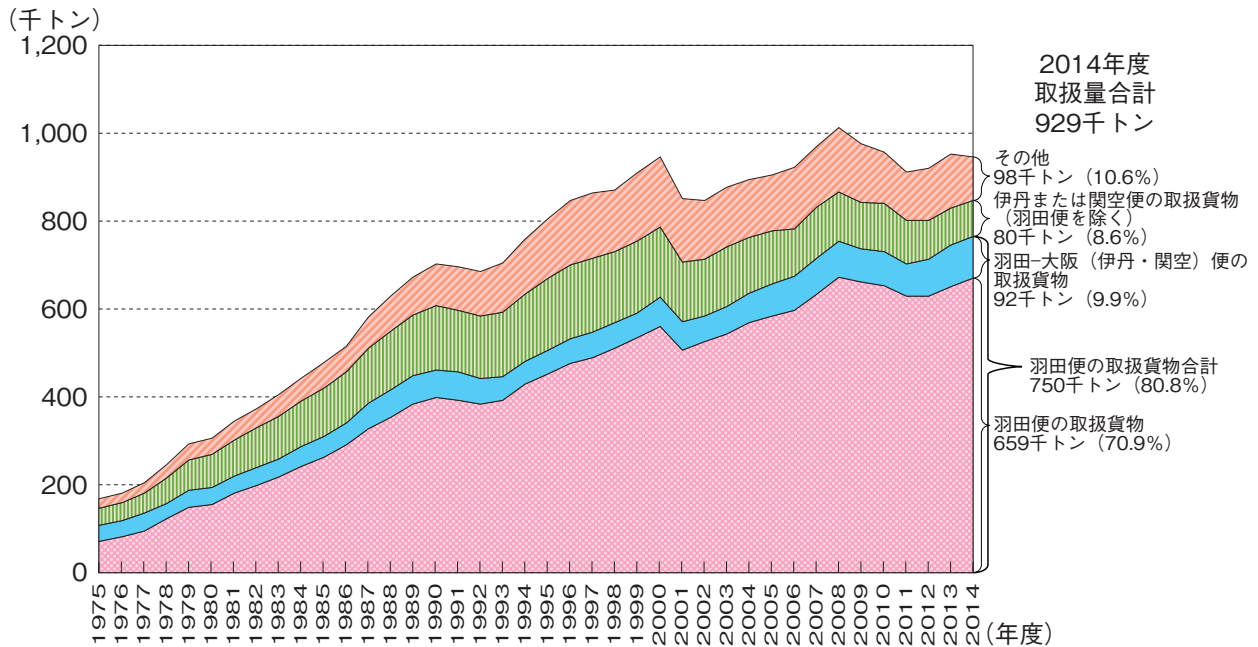
図表1-97 国内航空旅客輸送の動向



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年度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1-98 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、2015年度末時点で、68事業者³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。

(4) LCC

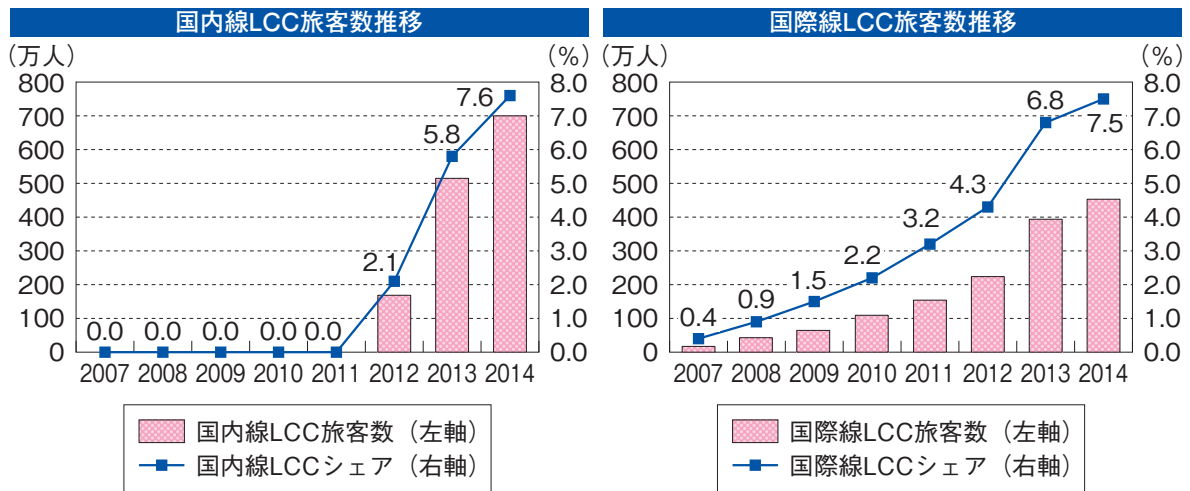
LCCは、2012年3月に就航開始した、本邦初のLCCであるピーチアビエーションに続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、8月にはエアアジア・ジャパン (現バンラ・エア)、2014年8月には春秋航空日本が運航を開始した。

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。また、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。

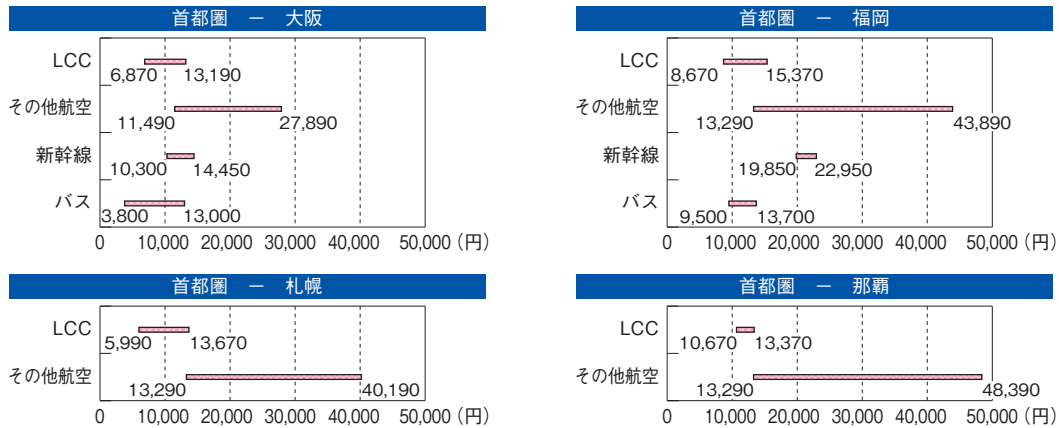
³ 休止事業者を除き、ヘリコプターのみを使用する事業者を含む。

図表1-99 我が国のLCC旅客数の推移



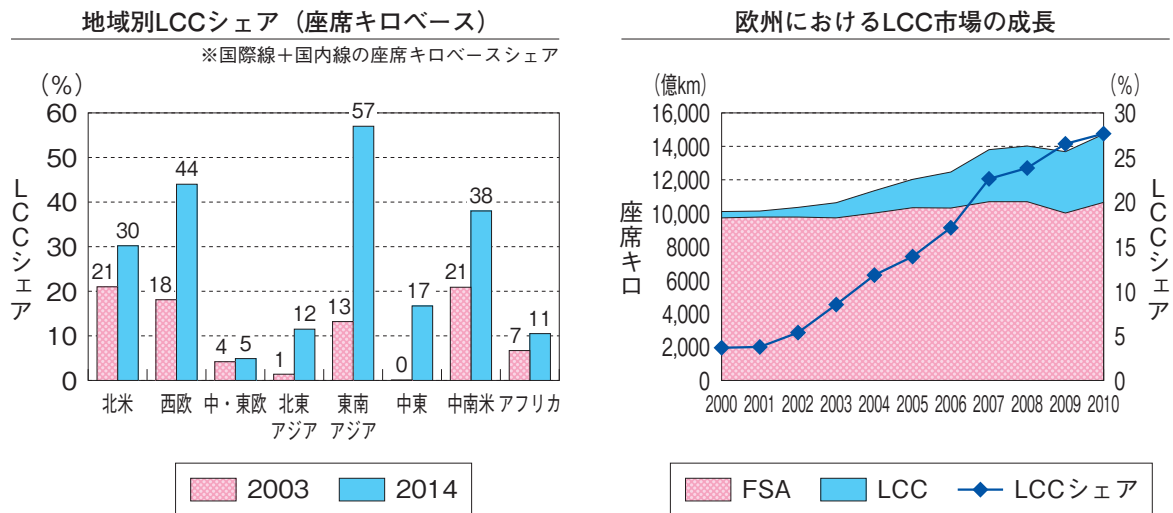
資料：国土交通省航空局作成

図表1-100 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



注1：運賃は、2016年3月6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

図表1-101 世界のLCCシェアの現状



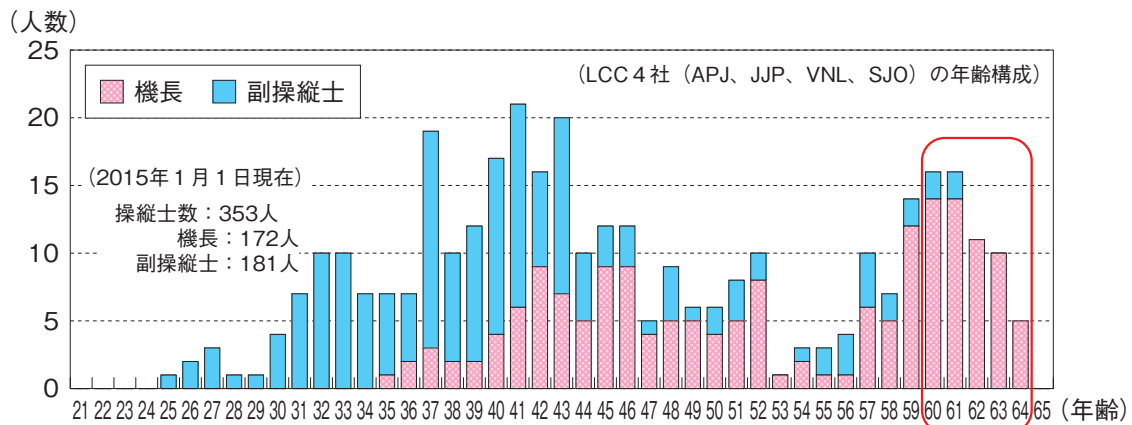
注1：北東アジア：日本、韓国、中国、台湾、モンゴル
 注2：FSA: Full Service Airline
 資料：「CAPA Centre for Aviation HP」及び「MRIデータ」から国土交通省航空局作成

(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ことが見込まれる。

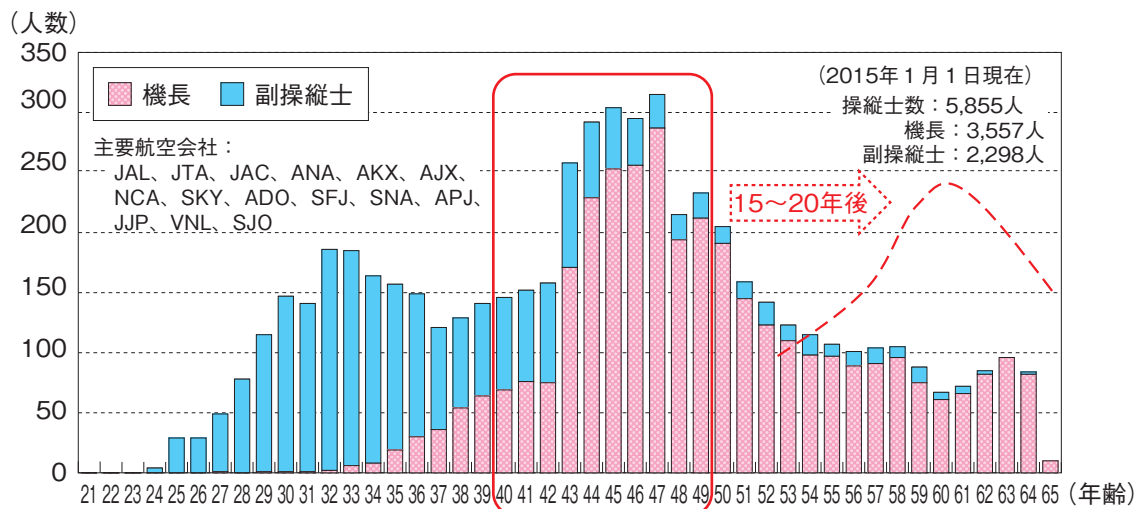
図表1-102 我が国LCC操縦士の年齢構成



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1-103 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成

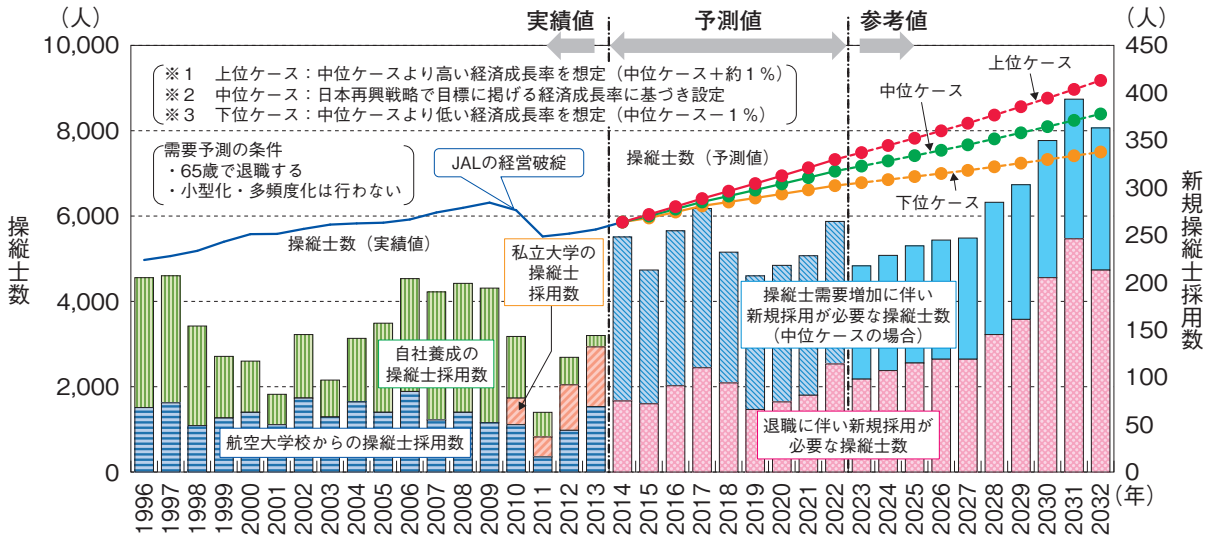


資料：国土交通省航空局作成

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1-104 我が国の操縦士の需要予測



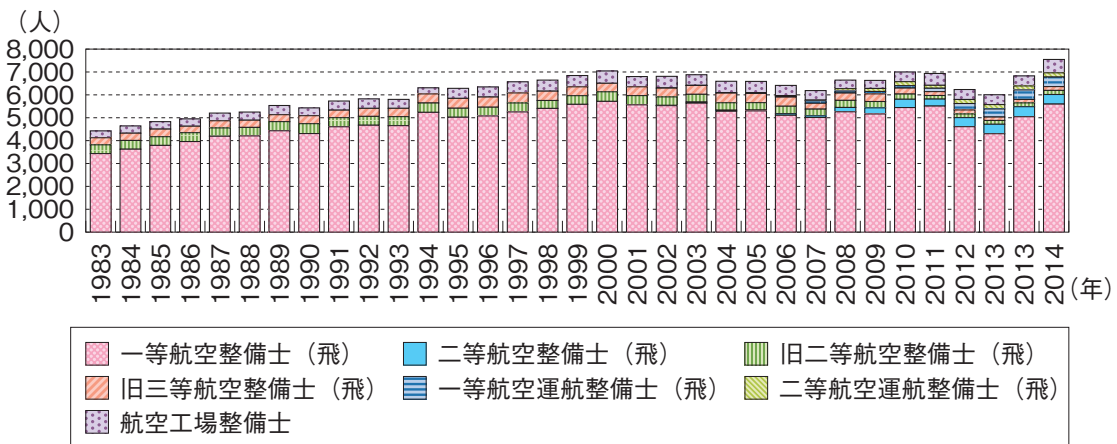
資料：国土交通省航空局作成

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1-105 航空機整備士数の推移



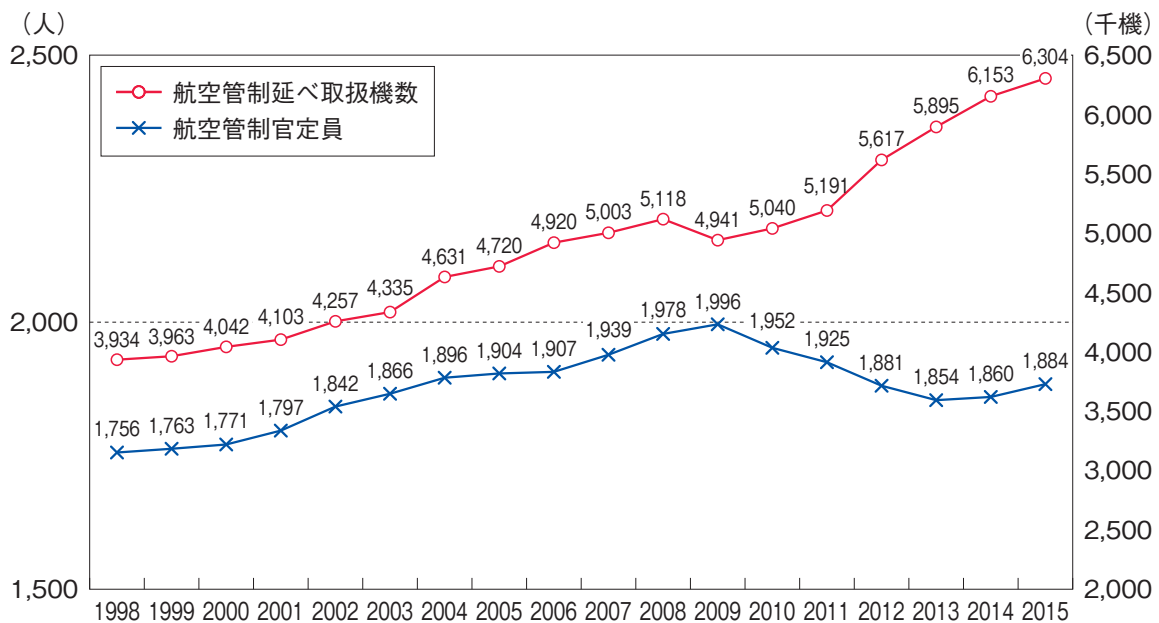
資料：「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

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、近年は横ばい傾向にあり、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、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大等を図ることを目的として、国内の航空路空域等の抜本的な再編に着手している。

図表1-106 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・パラリンピック競技大会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。

2015年度においても、北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）の開業（2016年3月）並びに圏央道（神崎IC—大栄JCT（2015年6月）及び桶川北本IC—白岡菖蒲IC（同年10月））並びに新東名高速（浜松いなさJCT—豊田東JCT（2016年2月））の開通など、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おり、2015年4月には、横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル（水深18メートル）の供用が開始された。

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。

第2節 鉄道ネットワーク

整備新幹線⁴については、政府・与党申合せ等に基づき、順次整備を進めてきたところであり、2015年3月には北陸新幹線（長野・金沢間）、2016年3月には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。



北海道新幹線

また、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、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を5年前倒しして2030年度末に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）を3年前倒しして2022年度末に、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）を2022年度から可能な限り前倒しして完成・開業を目指すこととされ、整備を進めている。

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、研究開発拠点集約を行っており、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。直近の整備事例である



北陸新幹線

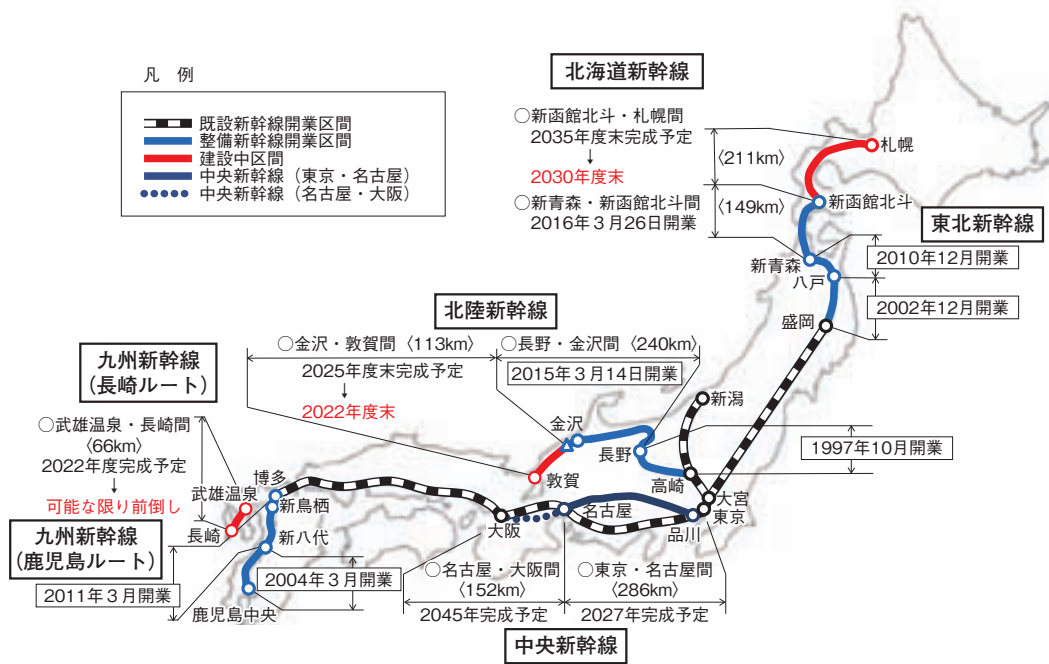
北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）についても、開業後約2週間の乗車実績が前年と比べて2倍以上となっており、観光交流の活発化や地域経済の活性化に貢献するものとして、大いに期待されている。

また、北陸新幹線及び北海道新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線の「えちごトキめき鉄道」、「あいの風とやま鉄道」、「IRいしかわ鉄道」及び「道南いさりび鉄道」においては、乗り継ぎ割引の設定や企画乗車券の発売など、利用者の利便性向上に向けた取組が行われている。

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、2011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、整備計画の決定及び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、2014年8月に「環境影響評価法」に基づく補正後の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・名古屋駅間工事实施計画（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た。現在、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めている。

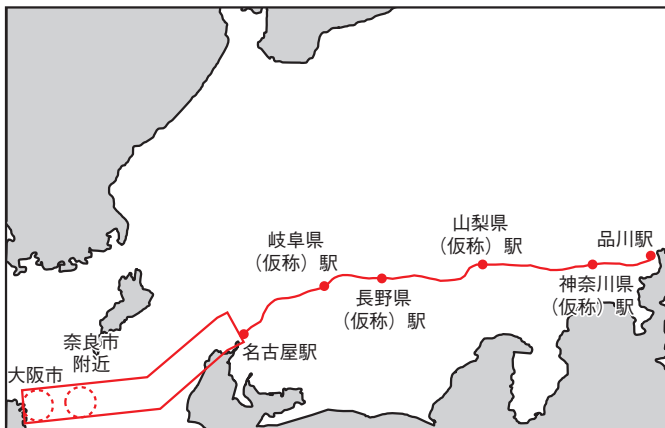
⁴ 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に決定された整備計画に定められている5路線

図表1-107 全国の新幹線鉄道網の現状



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-108 中央新幹線の概要



| | 東京・大阪間 | 東京・名古屋間 |
|-----------|--------|-----------------------|
| 路線延長 (km) | 438 | 286 |
| 所要時分 (分) | 67 | 40 |
| 建設費 (億円) | 90,300 | 55,235.5 [※] |

※ 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)より

〈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 | 甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市付近、奈良市付近 |

注：建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

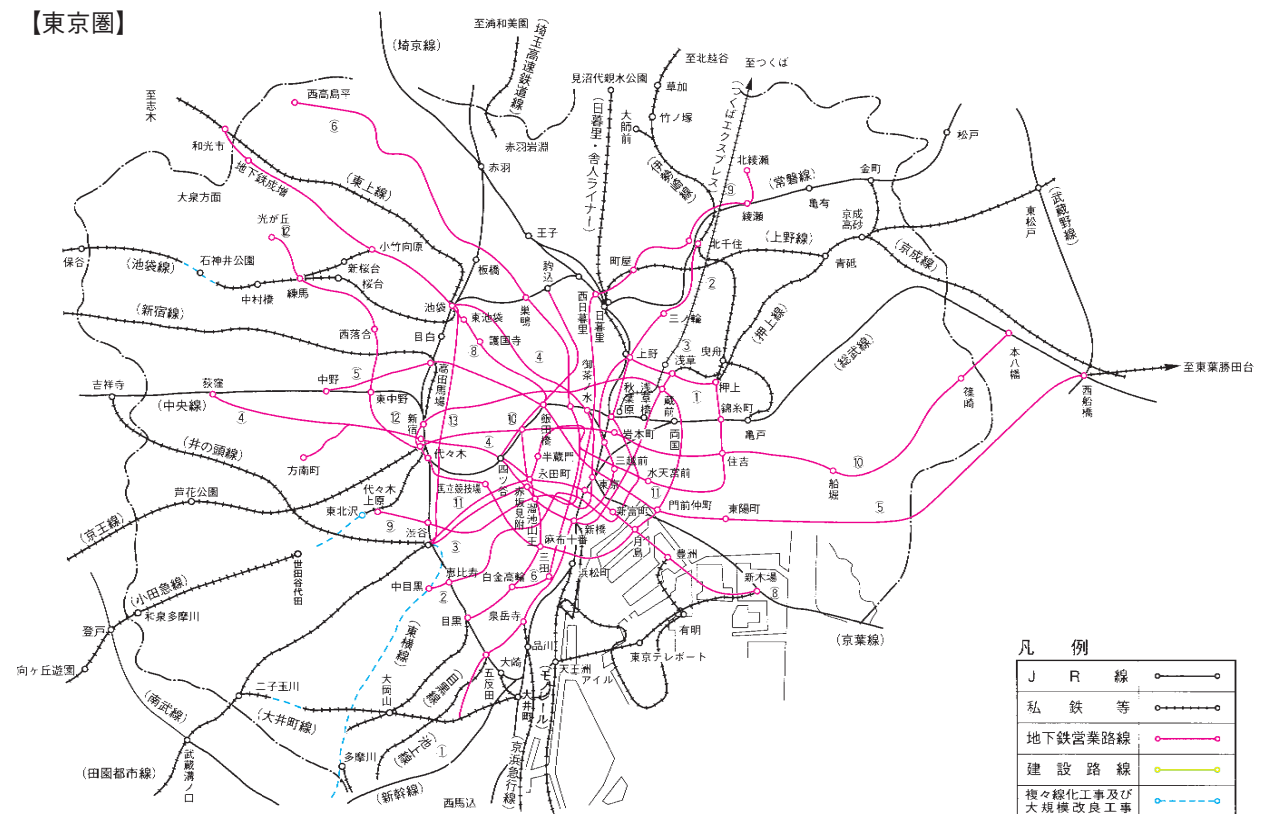
資料：国土交通省鉄道局作成

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、2016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。

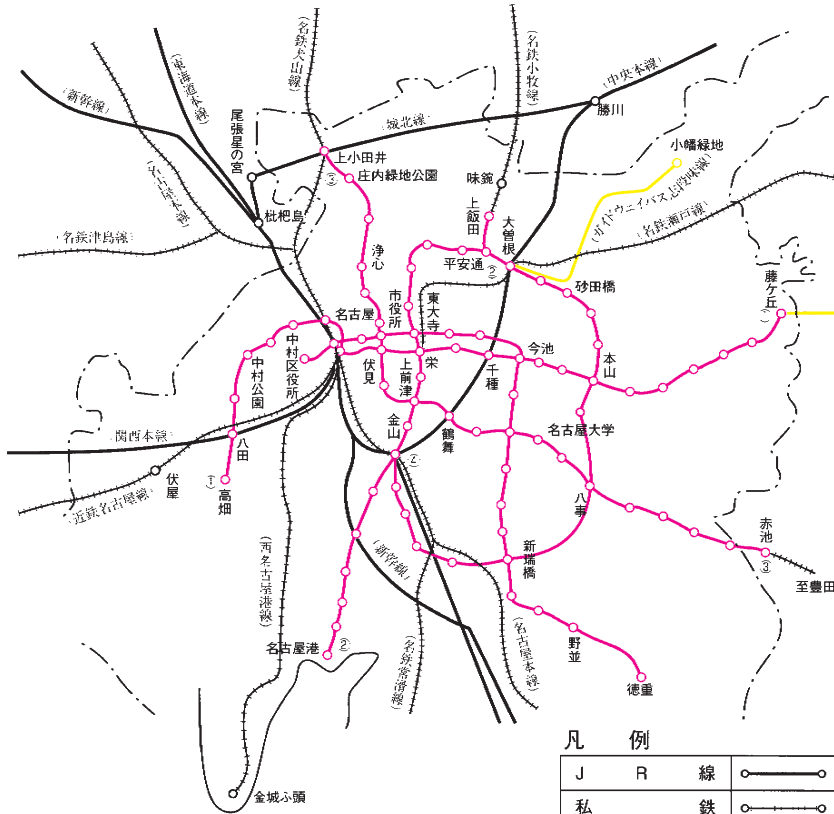
近年では、2009年3月に阪神電鉄なんば線が開業、2010年7月には成田新高速鉄道（成田スカイアクセス）が開業し、成田国際空港と東京都心間の所要時間30分台を実現した。また、2011年3月に名古屋市営地下鉄の桜通線の野並～徳重間が延伸開業した。さらに、2013年には首都圏の大手民鉄5社（東武鉄道・西武鉄道・東京地下鉄・東急電鉄・横浜高速鉄道）による広域的な相互直通運転が開始し、各社沿線間や沿線から副都心への移動利便性が向上した。

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1-109 三大都市圏の都市鉄道網の現状



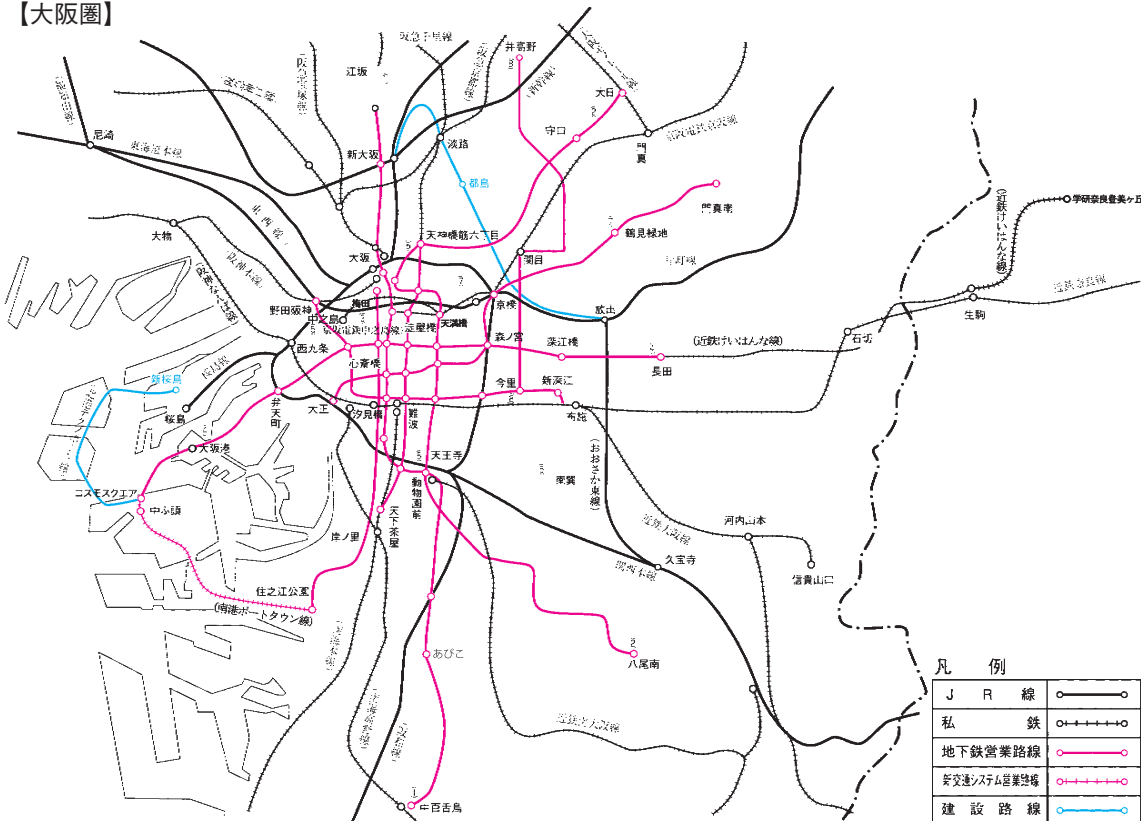
【名古屋圏】



凡例

| | |
|---------|--|
| J R 線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄営業線 | |
| 新交通システム | |

【大阪圏】



凡例

| | |
|-------------|--|
| J R 線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄営業路線 | |
| 新交通システム営業路線 | |
| 建設路線 | |

資料：「数字で見る鉄道2015」

LRT (Light Rail Transit : 次世代型の軌道交通システム) 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。



富山ライトレール

現在、国内では19社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。

図表1-110 路面電車・LRT等の全国分布状況



資料：国土交通省鉄道局・都市局作成

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みると、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。

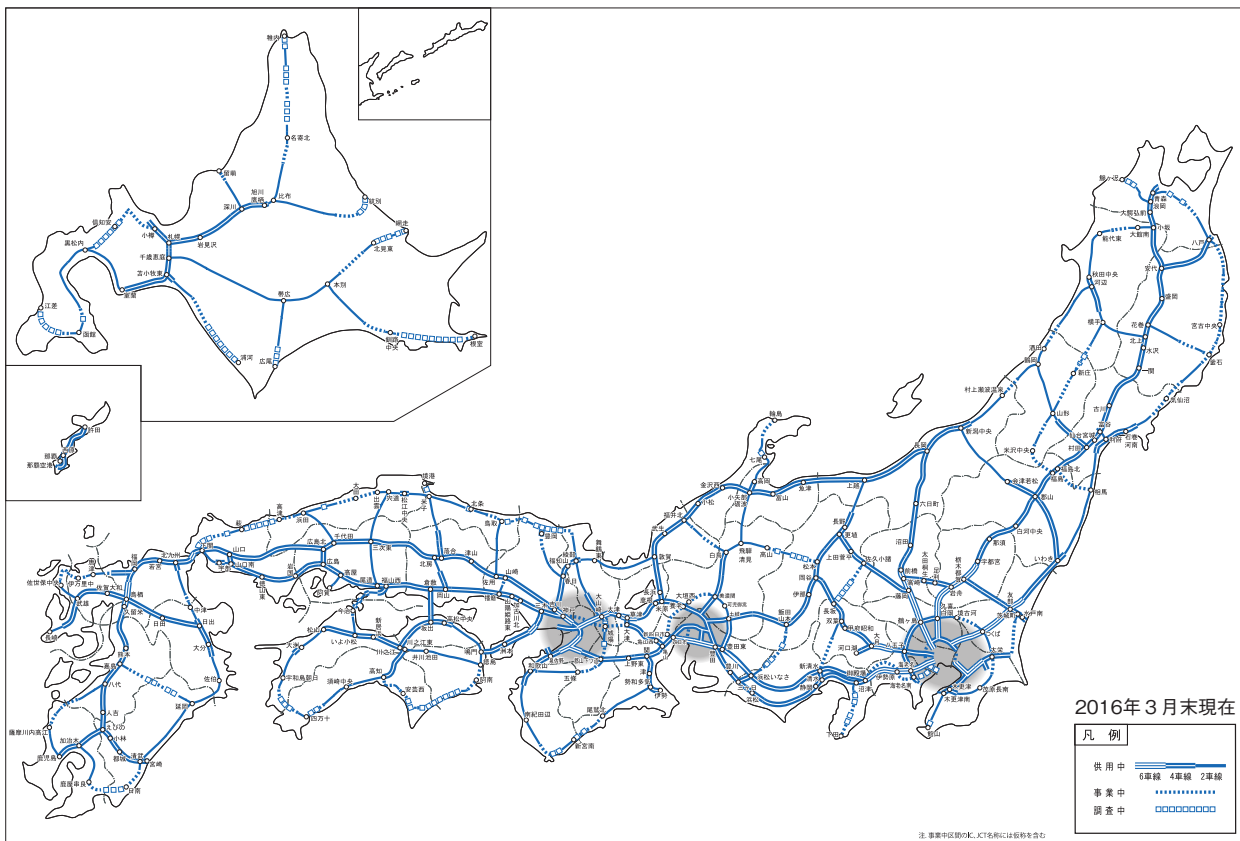
最近の主な道路整備の動きとしては、圏央道（神崎IC～大栄JCT）開通（2015年6月）、京都縦貫自動車道が全線開通（同年7月）、圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）開通（同年10月）、新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）開通（2016年2月）などが挙げられる。

図表1-111 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 | 11,266 | 80 |

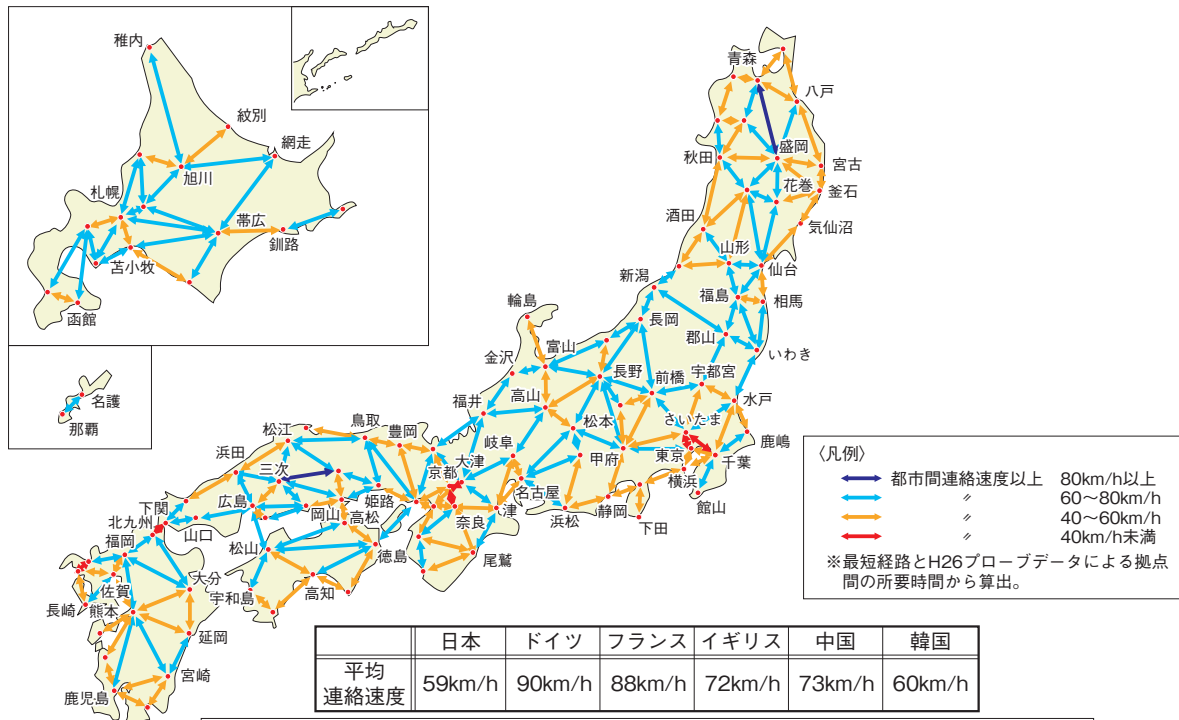
注：2016年3月末時点
資料：国土交通省道路局作成

図表1-112 全線路線図



資料：国土交通省道路局作成

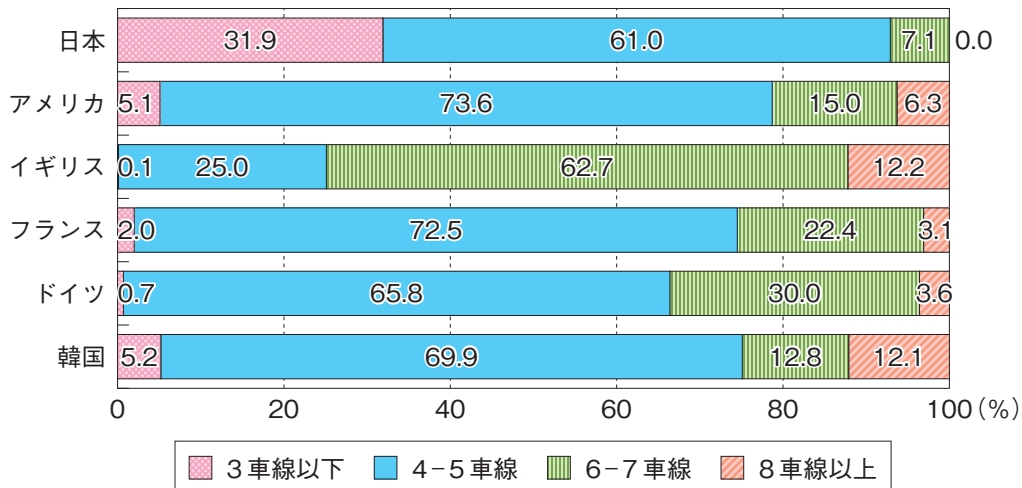
図表1-113 都市間連絡速度



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ブデータの実際速度による）

資料：国土交通省道路局作成

図表1-114 高速道路の車線数別延長の構成比

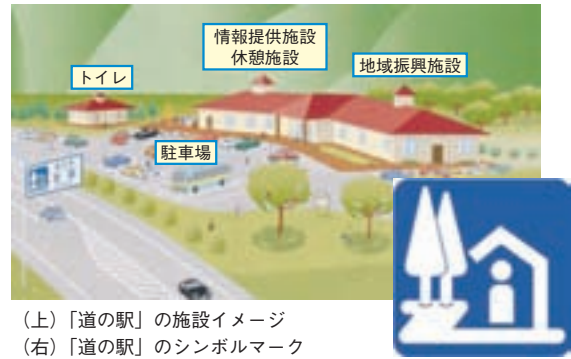


出典) 日本：道路交通センサス（2010）
 アメリカ：National Transportation Atlas Database
 イギリス・フランス・ドイツ：TomTom MultiNet
 韓国：韓国国土交通部統計（2012年末）

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

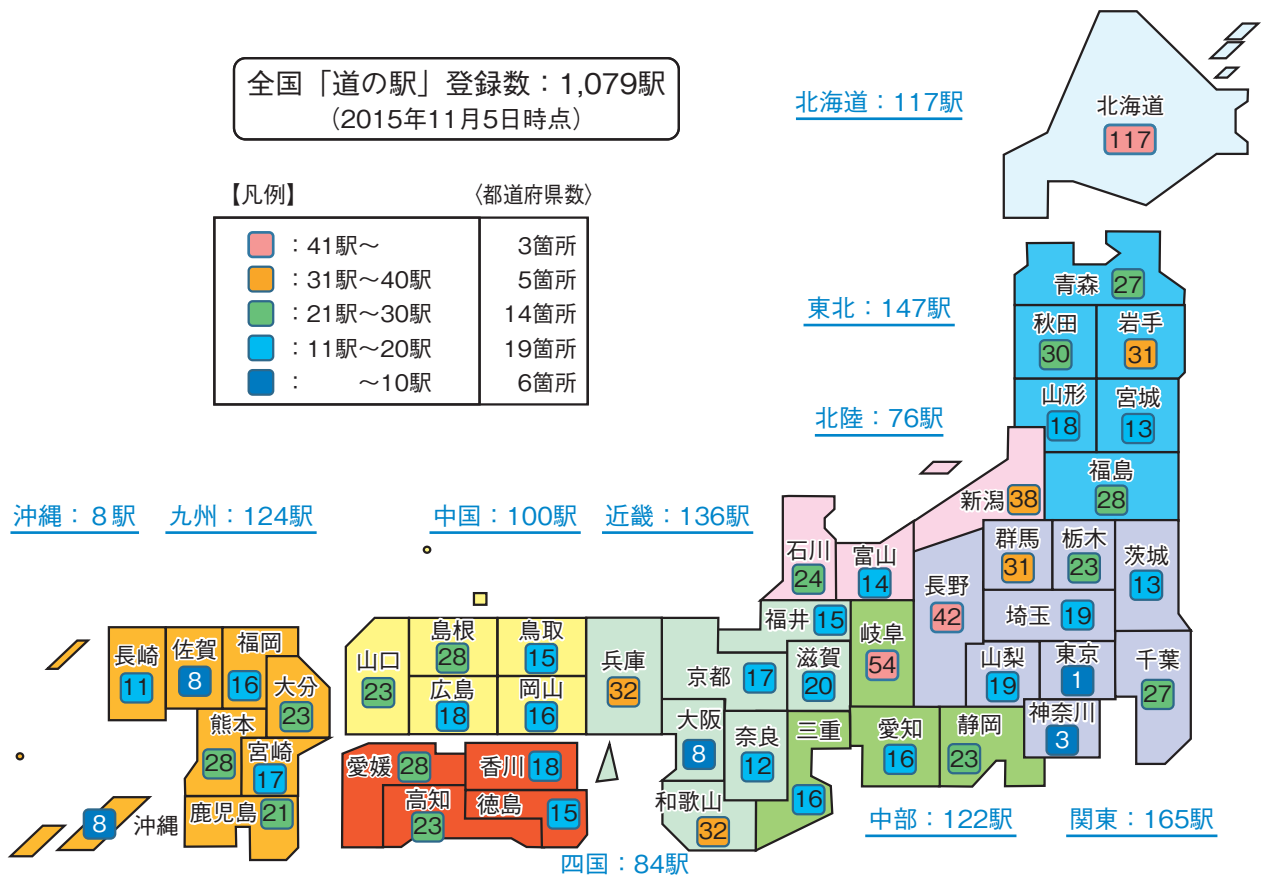
資料：国土交通省道路局作成

「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1,079箇所（2015年11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1-116 都道府県別「道の駅」登録数

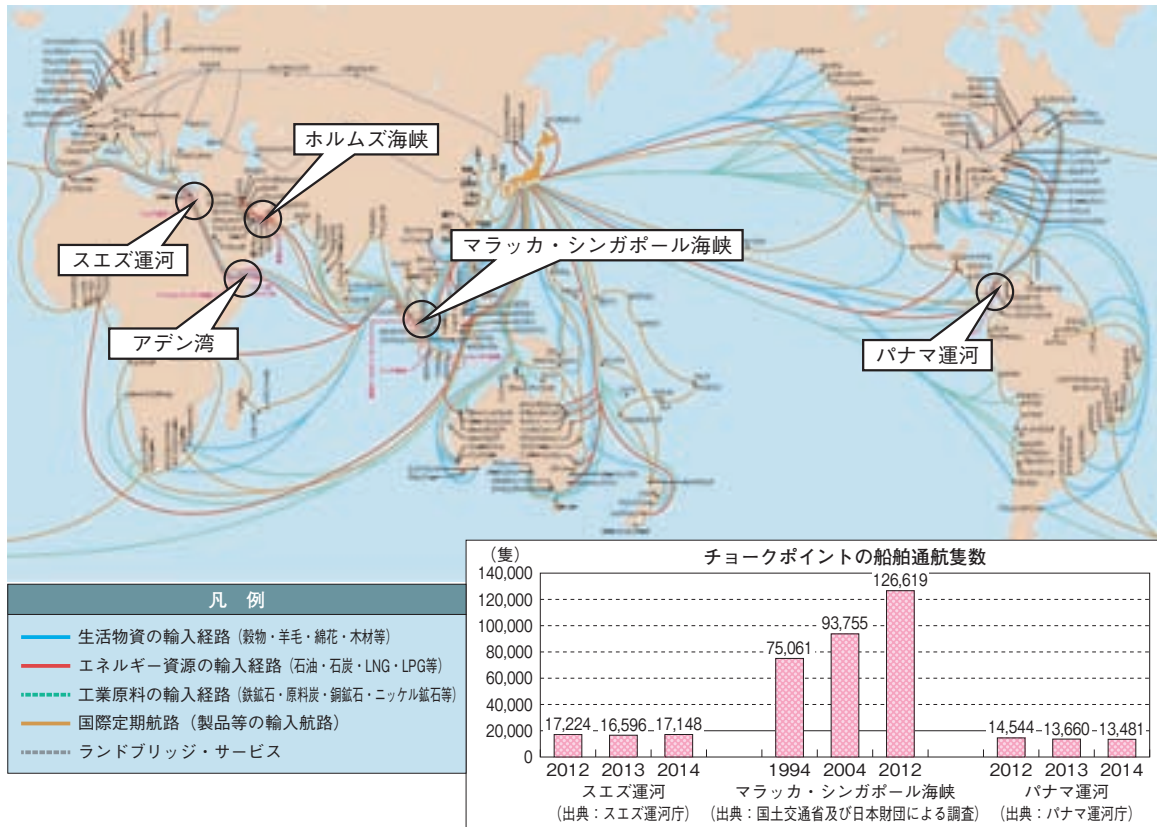


資料：国土交通省道路局作成

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。

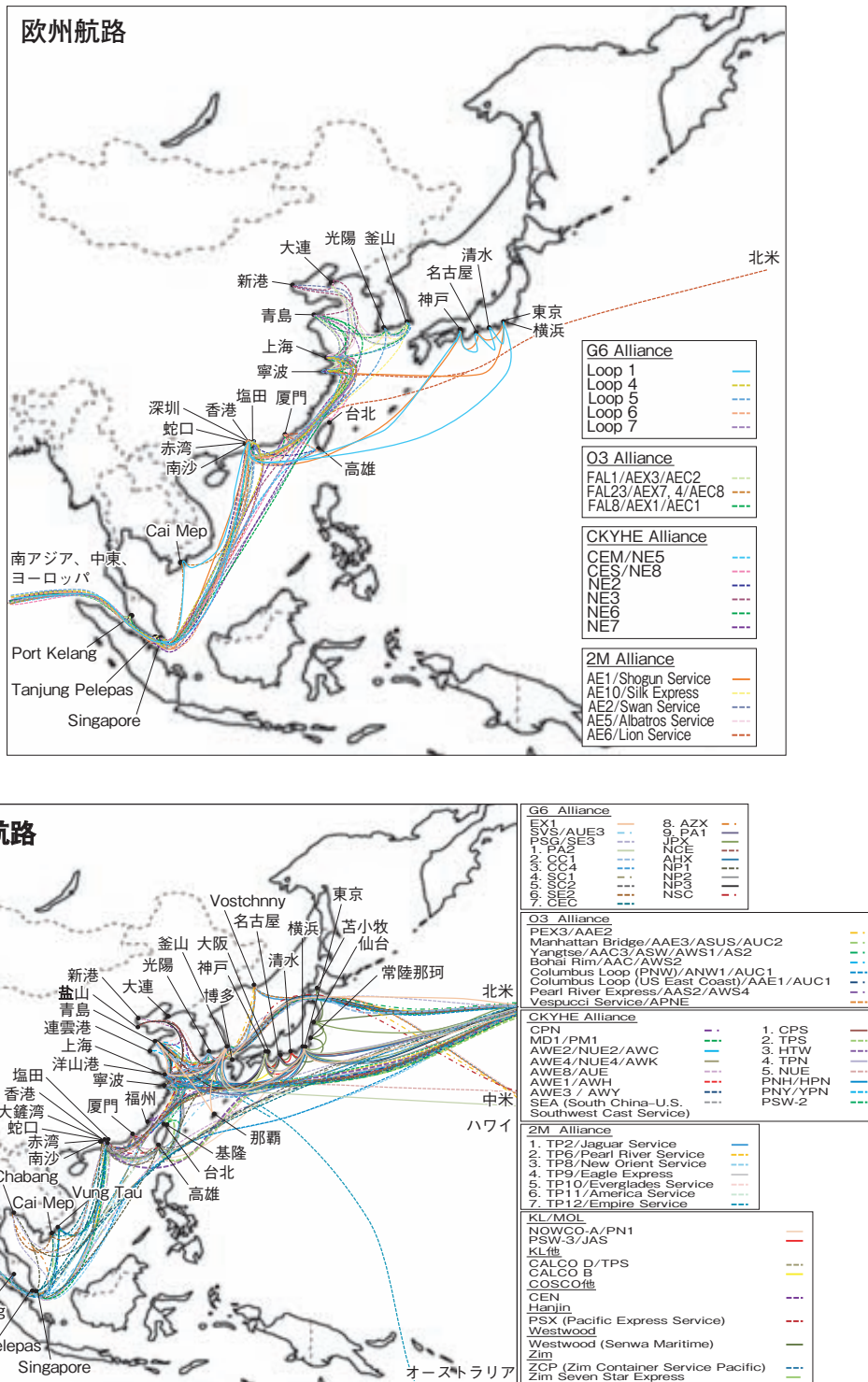
図表1-117 日本を中心とする海上物流ルート



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1-118 我が国の基幹航路の現状 (欧州航路・北米航路)



資料：「2013年版国際輸送ハンドブック」から国土交通省港湾局作成

我が国の2015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、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）、横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル（水深18メートル）供用開始（2015年4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。

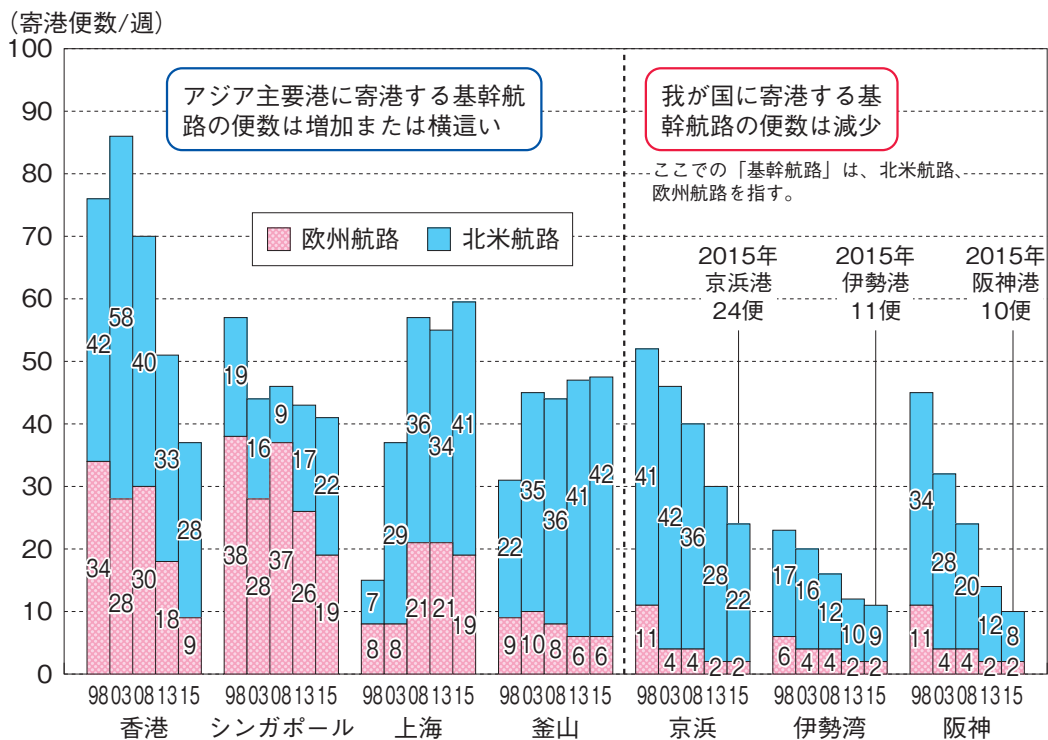
一方、周辺アジア諸国において、コンテナ船の大型化等へ対応したコスト競争力の高い港湾整備

図表1-121 大水深コンテナターミナルの水深比較 (2016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] | |
|--------|------------|------------|----------------------------------|-----|
| | | | 万TEU | 順位 |
| 日本 | 東京 | 0バース | 486.1 | 28位 |
| | 横浜 | 6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 | 6,700m ※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 |

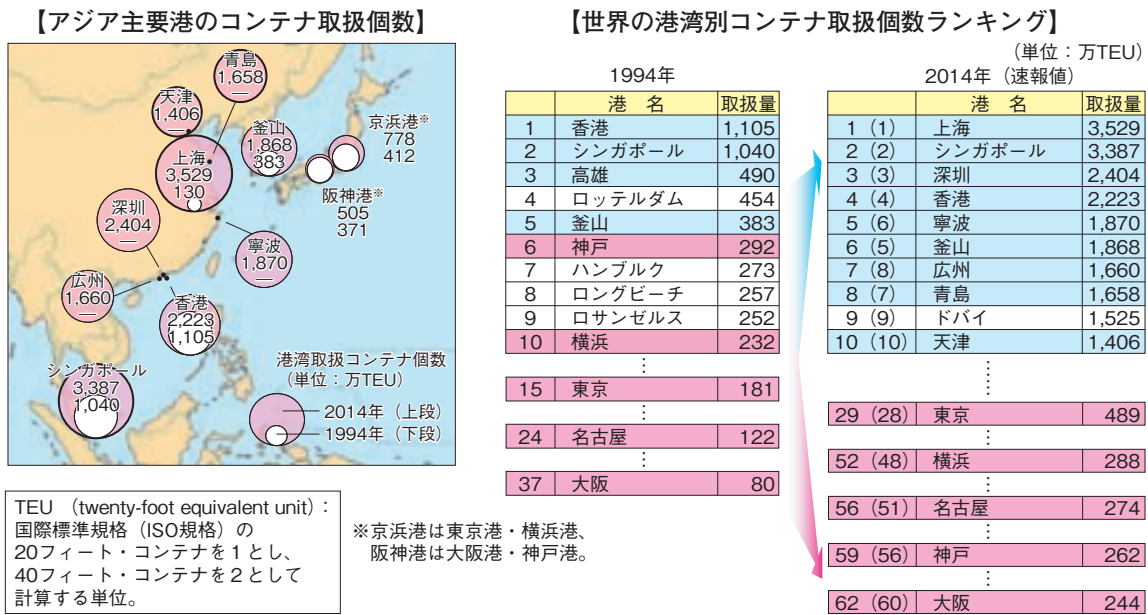
※1：航路水深15mで暫定供用中。 ※2：航路水深14mで暫定供用中
 ※3：岸壁水深15mで暫定供用中。 ※4：最大水深は16mだが、16m未満のバースが含まれている可能性がある。
 ※5：バース数が不明なため、バース延長を記載している。
 資料：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL」等から国土交通省港湾局作成

図表1-122 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1-123 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

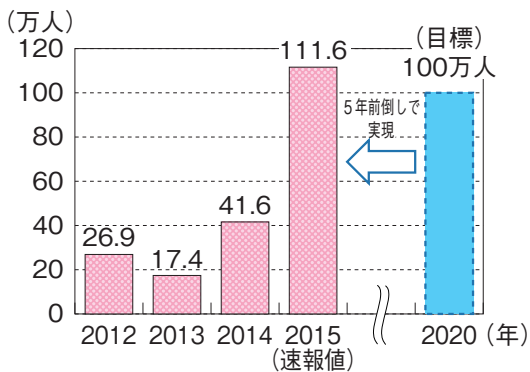


注1: 数値はいずれも外内貿を含む。
 注2: ランキングにおける () 内は2012年の順位。
 資料: 「CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook」から国土交通省港湾局作成

我が国は「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」に基づき、2020年にクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人（クルーズ100万人時代）を目指し取組を進めてきたが、2015年には、前年比2.7倍の約111.6万人（概数）となり、これを5年前倒して実現した。また、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965回（速報値）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1,452回（速報値）となった。さらに、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で104港に及んでおり、外国船社が運航する10万トン（2千人～4千人超乗り）以上の大型クルーズ船の寄港は前年（154回）の約2倍に増加し、304回（速報値）となった。

今後とも、クルーズ船の受入環境の改善等を推進し、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図ることとしている。

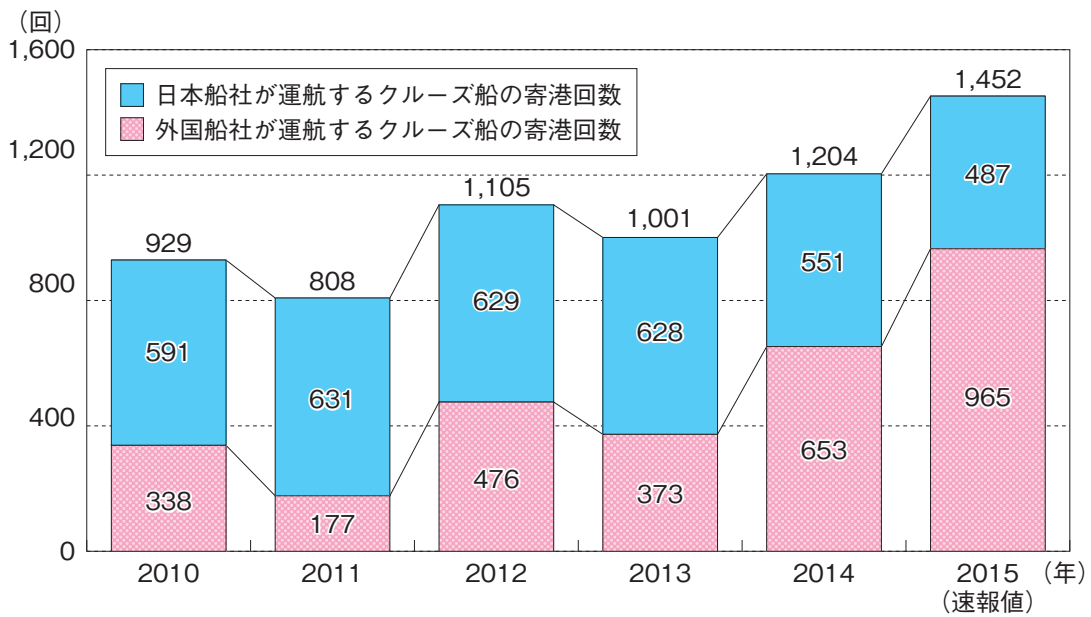
図表1-124 クルーズ船による外国人入国者数（概数）



大型クルーズ船（境港）

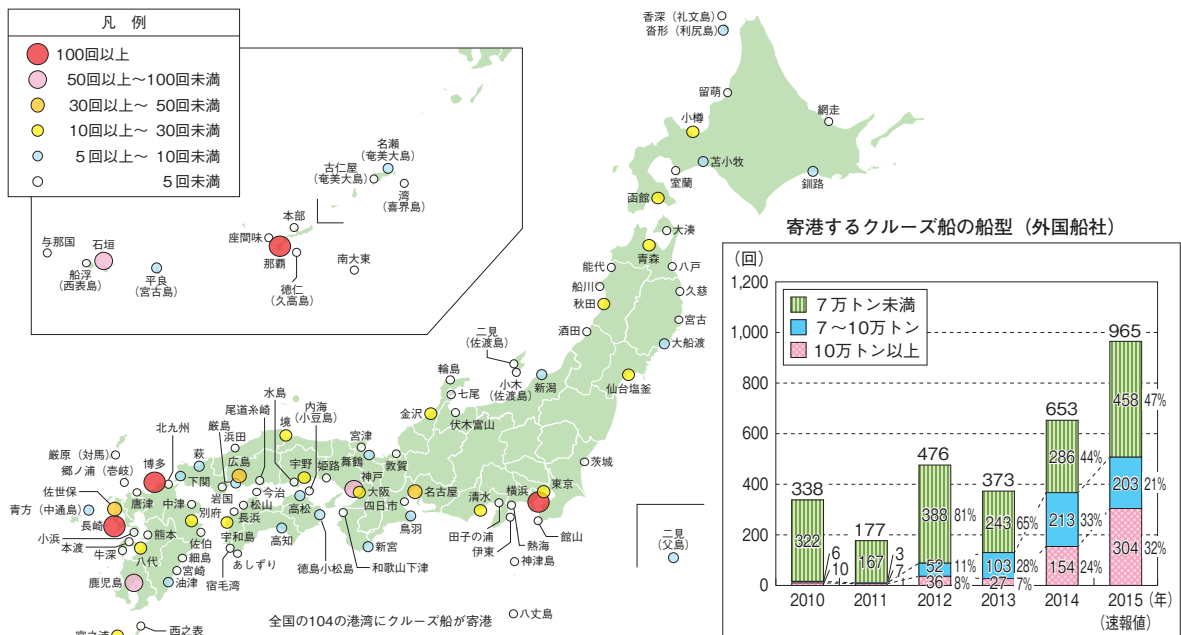
注: 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、各港で重複して計上するのではなく1人の入国として計上。
 資料: 法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数（乗員除く）から国土交通省港湾局作成

図表1-125 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1-126 クルーズ船の寄港する港湾 (2015年)



注：2015年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。

資料：国土交通省港湾局作成

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（2016年3月31日時点、88港）。

図表1-127 全国のみなとオアシス



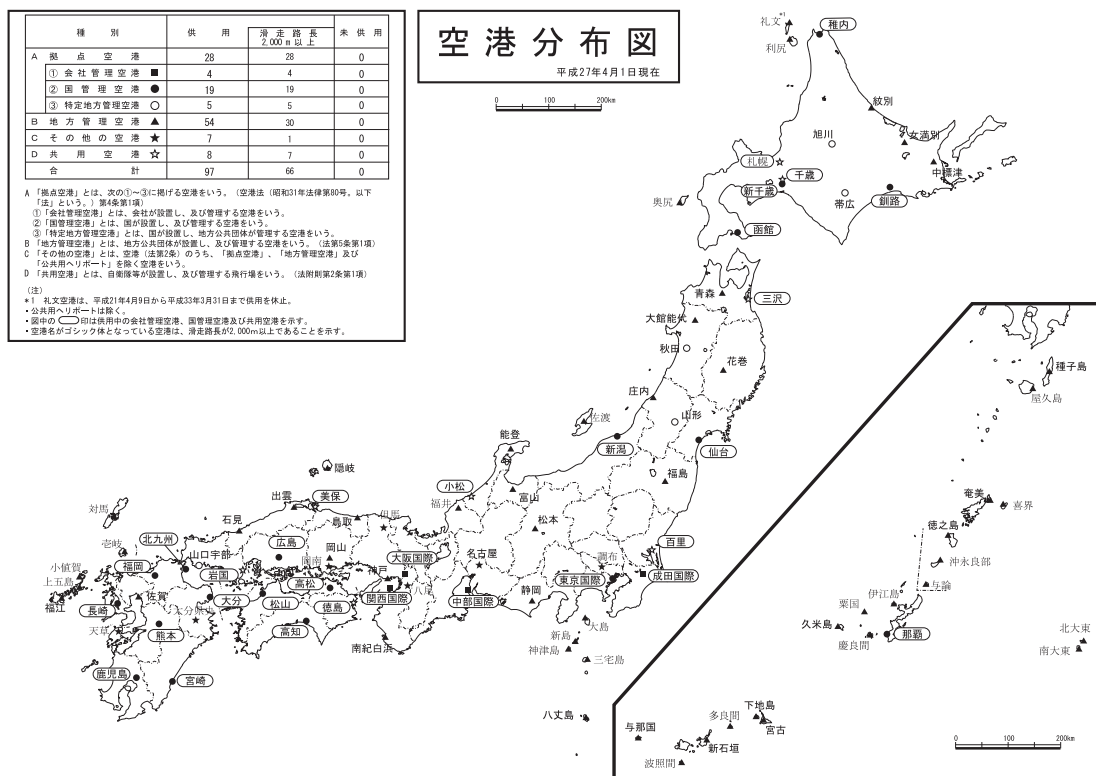
第5節 航空ネットワーク

我が国においては、2015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）、関西国際空港第2旅客ターミナル（LCC専用ターミナル）供用開始（2012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。

こうした中、2013年6月に成立した「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（民活空港運営法）」等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。関西国際空港及び大阪国際空港については2016年4月からコンセッション方式による運営委託を開始しており、仙台空港については2016年7月からのコンセッション方式による運営委託開始が予定されている。

図表1-128 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

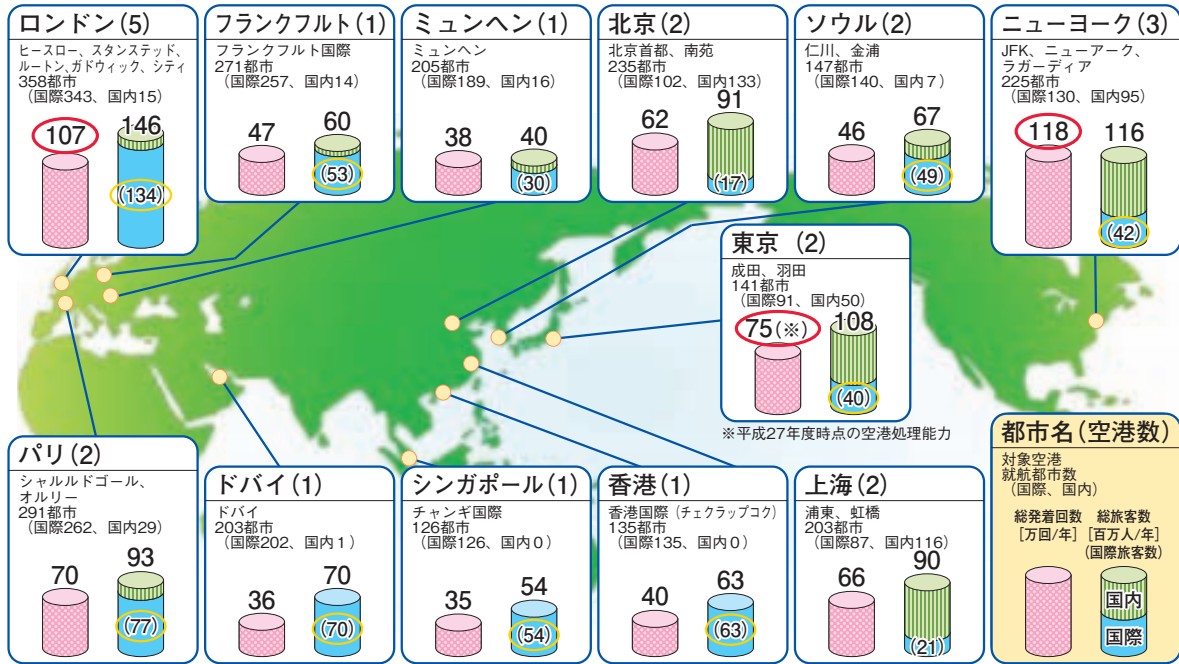
我が国最大の都市圏にある首都圏空港は、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。具体的には、国内線旅客数の約7割、国際線旅客数の約6割、国際航空貨物の約7割が首都圏空港を利用しており、日本経済の一層の発展や、訪日外国人旅行者の更なる増加への貢献が期待されている。

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、2015年度時点で101都市（首都圏周辺の空港（静岡、茨城）の実績を含む。）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（140都市）、香港（135都市）、シンガポール（126都市）、北京（102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、2015年度時点で、それぞれ73都市、40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。

図表1-129 諸外国の主要空港との比較

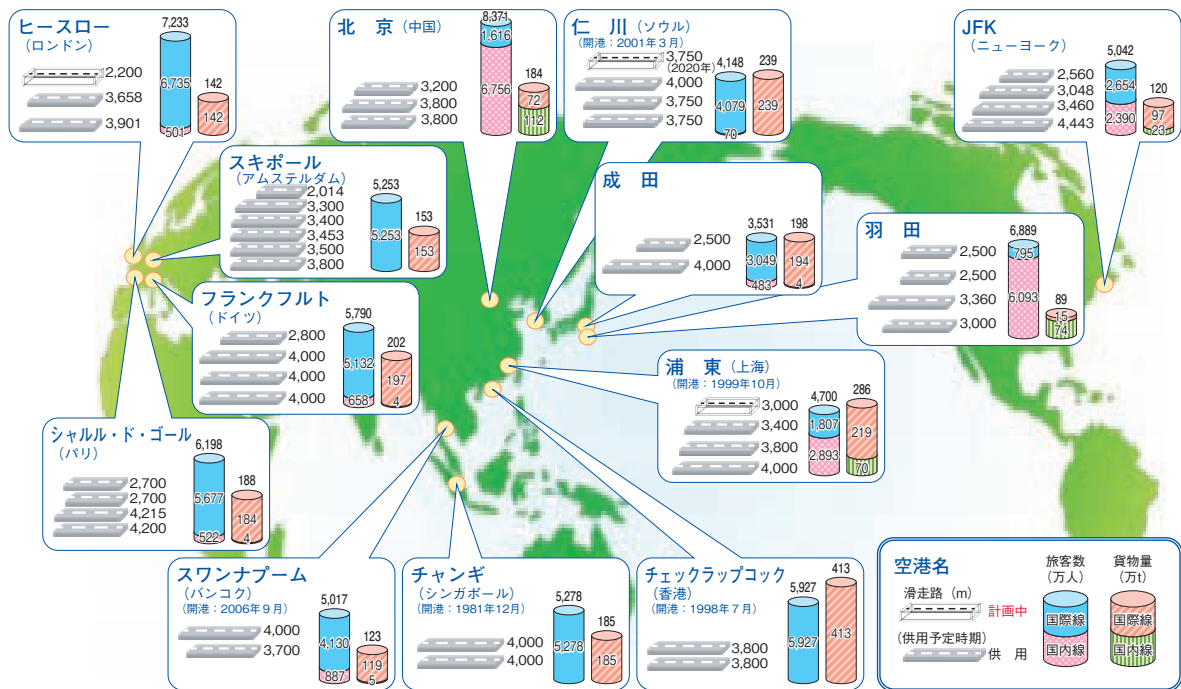


注1：発着回数、旅客数は2014年のデータ

注2：就航都市数は2015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：国土交通省航空局作成

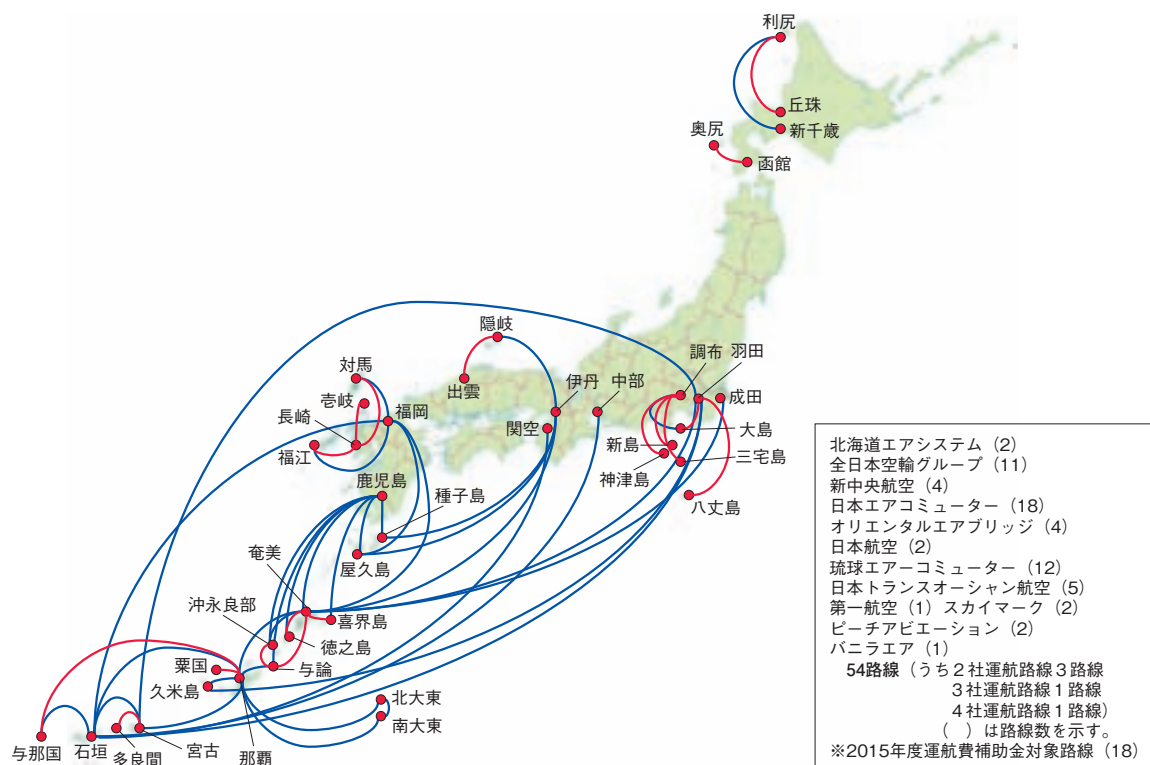
図表1-130 世界主要国における空港の整備状況と取扱旅客数・貨物量



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

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（2015年度54路線【うち国庫補助路線18路線】）。

図表1-131 国内航空分野における離島航空路の路線図（2016年3月時点）

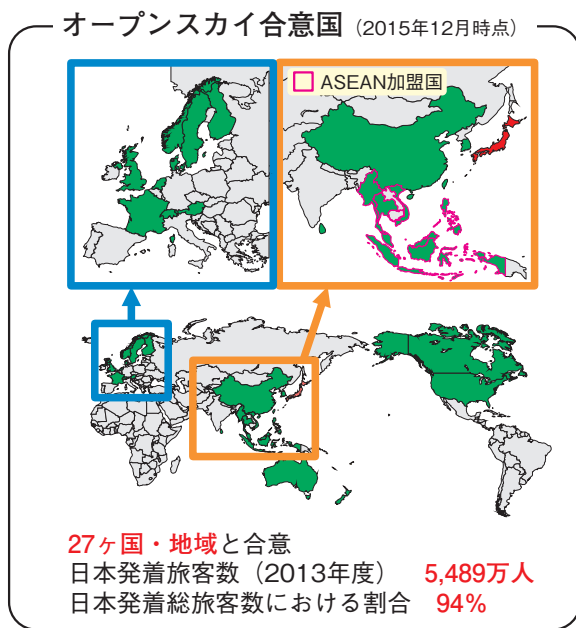


資料：国土交通省航空局作成

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。

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66%、オープンスカイについては、2016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。

図表1-132 我が国のオープンスカイ合意国 (2015年12月時点)



資料：国土交通省航空局作成

我が国では2012年にLCC事業が開始された。2016年1月時点で、ピーチアビエーションは国内13路線、国際9路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際5路線、バニラ・エアは国内3路線、国際3路線、春秋航空日本は国内2路線へネットワークを展開している。

図表1-133 本邦LCC就航状況一覧

| 国内 | ピーチアビエーション | ジェットスター・ジャパン | バニラエア | 春秋航空日本 | 国際 | ピーチアビエーション | ジェットスター・ジャパン | バニラエア |
|--------|------------|--------------|-------|--------|-------|------------|--------------|-------|
| 成田-札幌 | ✓ | ✓ | ✓ | | 羽田-桃園 | ✓ | | |
| 成田-札幌 | ✓ | ✓ | | | 成田-香港 | | ✓ | ✓ |
| 成田-福岡 | ✓ | ✓ | | | 成田-桃園 | | ✓ | ✓ |
| 成田-那覇 | | ✓ | ✓ | | 成田-高雄 | | | ✓ |
| 成田-大分 | | ✓ | | | 関西-桃園 | ✓ | ✓ | |
| 成田-熊本 | | ✓ | | | 関西-香港 | ✓ | ✓ | |
| 成田-鹿児島 | | ✓ | | | 関西-釜山 | ✓ | | |
| 成田-高松 | | ✓ | | | 関西-高雄 | ✓ | | |
| 成田-松山 | | ✓ | | | 関西-仁川 | ✓ | | |
| 成田-奄美 | | | ✓ | | 中部-桃園 | | ✓ | |
| 成田-広島 | | | | ✓ | 那覇-香港 | ✓ | | |
| 成田-佐賀 | | | | ✓ | 那覇-仁川 | ✓ | | |
| 関西-札幌 | ✓ | ✓ | | | 那覇-桃園 | ✓ | | |
| 関西-福岡 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 関西-宮崎 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 関西-熊本 | | ✓ | | | | | | |
| 関西-鹿児島 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 関西-松山 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 関西-新石垣 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 関西-仙台 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 関西-長崎 | ✓ | ✓ | | | | | | |
| 中部-札幌 | | ✓ | | | | | | |
| 中部-鹿児島 | | ✓ | | | | | | |
| 中部-那覇 | | ✓ | | | | | | |
| 中部-福岡 | | ✓ | | | | | | |
| 福岡-那覇 | ✓ | | | | | | | |
| (路線数) | (13) | (17) | (3) | (2) | (路線数) | (9) | (5) | (3) |

※2016年1月時点の就航状況

資料：国土交通省航空局作成

図表1-134 我が国へのLCCの就航状況

| 定期便 (15社) | 航空会社 | 乗入年月日 | 日本就航路線 | 備考 (2016.1月上旬) |
|-----------|---------------|-----------|--|----------------|
| 韓国 | 济州航空 | 09年3月20日 | 仁川=成田・関西・中部・福岡・那覇 釜山=関西・福岡・那覇 金浦=関西 | |
| | エアプサン | 10年3月29日 | 釜山=成田・関西・新千歳・福岡 | アジアナ航空46%出資 |
| | ジンエアー | 11年7月15日 | 仁川=関西・新千歳・福岡・那覇 釜山=関西・那覇 | 大韓航空100%出資 |
| | イースター航空 | 11年5月5日 | 仁川=成田・関西・那覇 釜山=関西 | |
| | ティーウェイ航空 | 11年12月20日 | 仁川=関西・新千歳・福岡・佐賀・大分・那覇 仁川=関西-大邱 大邱=関西-仁川 大邱=関西=グアム | |
| 中国 | 春秋航空 | 12年6月23日 | 上海=羽田・関西・新千歳・旭川・茨城・高松・佐賀 成都=関西 蘭州=上海=関西 武漢=関西-天津 天津=関西-武漢 天津=関西-重慶 重慶=関西-青島 青島=関西-武漢 泉州=関西-西安 西安=関西-鄭州 ハルビン=中部-合肥 合肥=中部-上海 フフホト=石家荘-中部-ハルビン フフホト=石家荘-中部-上海 上海=中部-石家荘-フフホト 鄭州=関西-長春 長春=関西-泉州 銀川=常州=中部 鄭州=関西-泉州 泉州=関西-鄭州 銀川=常州-中部-上海 鄭州=関西-西安 西安=関西-泉州 寧波=中部-貴陽 貴陽=中部-常州-銀川 銀川=常州-中部-寧波 | |
| 香港 | 香港快運航空 | 13年11月8日 | 香港=羽田・成田・関西・中部・福岡・広島 | |
| 台湾 | タイガーエア台湾 | 15年4月2日 | 台北=羽田・那覇 台北=関西-高雄 高雄=関西-台北 台北=成田-高雄 高雄=成田-台北 | |
| | Vエア | 15年12月15日 | 台北=中部 | |
| シンガポール | ジェットスター・アジア航空 | 10年7月5日 | シンガポール=台北=関西 シンガポール=マニラ=関西 シンガポール=ドムアン=福岡 | カンタスグループ49%出資 |
| | スクート | 12年10月29日 | シンガポール=台北=成田 シンガポール=ドムアン=関西 シンガポール=高雄=関西 | シンガポール航空100%出資 |
| マレーシア | エアアジアX | 10年12月9日 | クアラルンプール=羽田・関西・新千歳 | |
| フィリピン | セブ・パシフィック航空 | 08年11月20日 | マニラ=成田・関西・中部・福岡 セブ=成田 | |
| タイ | タイエアアジアX | 14年9月1日 | ドムアン=成田・関西 | |
| オーストラリア | ジェットスター航空 | 07年3月25日 | ケアンズ=成田・関西 ゴールドコースト=成田 メルボルン=成田 | 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1-135 我が国のLCC事業の概要 (2016年1月時点)

(2016.1.19)

| 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) | エアアジア・ジャパン(株) |
|---------|--|---|--|--|---|
| 主要株主 | <ul style="list-style-type: none"> ANA ホールディングス 38.7% First Eastern-Aviation Holding Limited 33.3% 産業革新機構 28.0% | <ul style="list-style-type: none"> ANA ホールディングス 100% | <ul style="list-style-type: none"> カンタスグループ 33.3% JAL 33.3% 三菱商事 16.7% 東京センチュリーリース 16.7% ※比率は議決権ベース | <ul style="list-style-type: none"> 春秋航空股份有限公司 33.0% 他 33.0% | <ul style="list-style-type: none"> Air Asia Investment 33.0% 楽天 18.0% ノエビアホールディングス 18.0% アルペン 18.0% フィンテックグローバルトレーディング 13.0% 他 ※比率は議決権ベース |
| 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 | 中部国際空港 |
| 使用機材 | エアバスA320型機 (180席) | エアバスA320型機 (180席) | エアバスA320型機 (180席) | ボーイング737型機 (189席) | エアバスA320型機 (180席) |
| 運航開始 | 平成24年3月1日 | 平成25年12月20日 | 平成24年7月3日 | 平成26年8月1日 | 平成28年春頃(予定) |
| 運航路線 | (国内線) 関西=札幌、仙台、成田、 松山、福岡、長崎、 鹿児島、那覇 新石垣、宮崎 那覇=福岡、成田 (H28.2.20) 成田=札幌、福岡 計13路線 (国際線) 羽田=桃園、仁川 (H28.2.5) 関西=仁川、釜山、桃園、 高雄、香港 那覇=桃園、仁川 計9路線 | (国内線) 成田=札幌、奄美、那覇 計3路線 (国際線) 成田=桃園、香港、高雄 計3路線 | (国内線) 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、那覇 熊本 (H28.3.27運休) 中部=札幌、福岡、鹿児島、 那覇 計17路線 (国際線) 成田=香港、桃園、マニラ (H28.3.15) 関西=香港、桃園、マニラ (H28.4.7) 中部=桃園、マニラ (H28.4.1) 計5路線 | (国内線) 成田=広島、佐賀 計2路線 (国際線) 成田=武漢 (H28.2.13) 重慶 (H28.2.14) | (国内線) 中部=札幌、仙台(予定) (国際線) 中部=台北(予定) |
| 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  | エアアジアグループによる再参入  |

資料：国土交通省航空局作成

第Ⅱ部 交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

我が国の交通事業においては、深刻な人手不足や将来の担い手不足が顕在化しており、国民生活や経済活動を支える交通サービスの機能を将来にわたって十分に発揮させ、交通サービスに対するニーズを適切に満たしていくため、迅速かつ適切な対応が求められている。

このため、第Ⅱ部では、第1章において、交通事業における就業及び生産性の現状を分析するとともに、第2章において、人材確保や生産性向上に向けた取組を紹介し、今後の政策展開に向けた課題を整理する。

※ 第Ⅱ部においては、統計によって「運輸業」、「運輸業、郵便業」、「運輸・倉庫業」と名称が異なるため、図表上では、元となった統計上の名称を使っているが、本文中では、一括して「交通事業」として記述している。

第Ⅱ部

交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

第1章 交通事業における就業及び生産性の現状

第1章においては、交通事業における就業の現状について、就業構造、労働環境、労働力の視点から分析する。

また、交通事業における生産性の現状について、他産業や欧米諸国との比較等を通じて分析する。

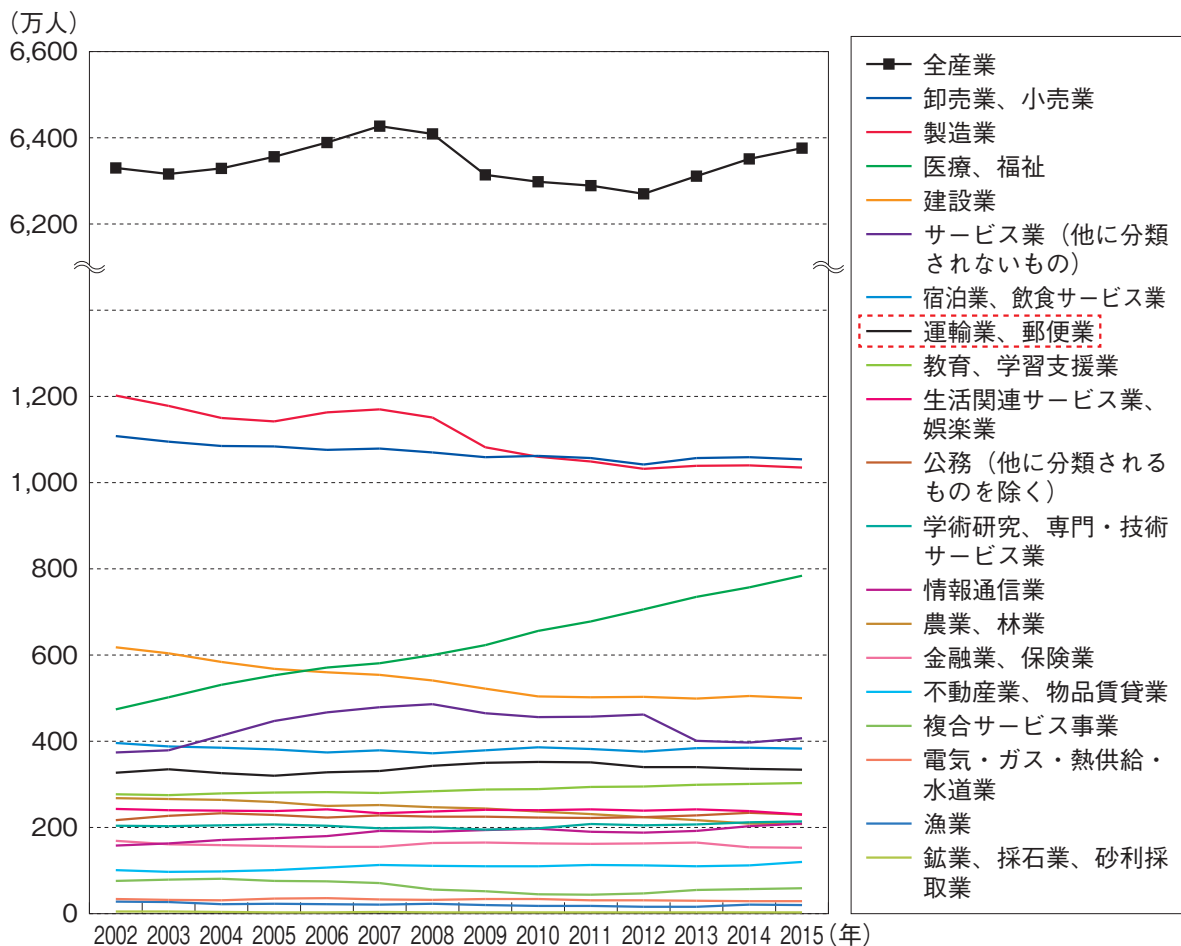
第1節 交通事業における就業の現状

(1) 就業構造の現状

a. 就業者数の状況

我が国の就業者数は、1997年の約6,560万人をピークに、6,300万人～6,400万人程度で推移している中、交通事業の就業者数は、320万人～350万人程度でほぼ横ばいに推移している。

図表2-1 産業別の就業者数の推移

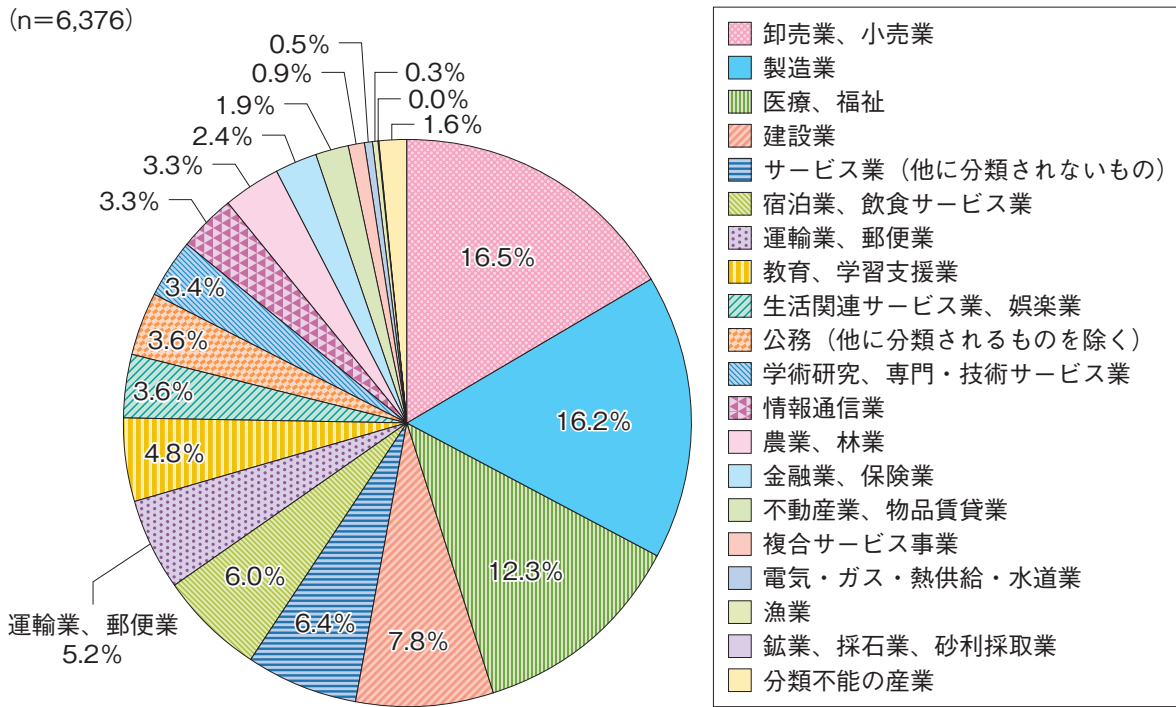


注：2011年は補完推計値（2010年国勢調査基準）を用いている。

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

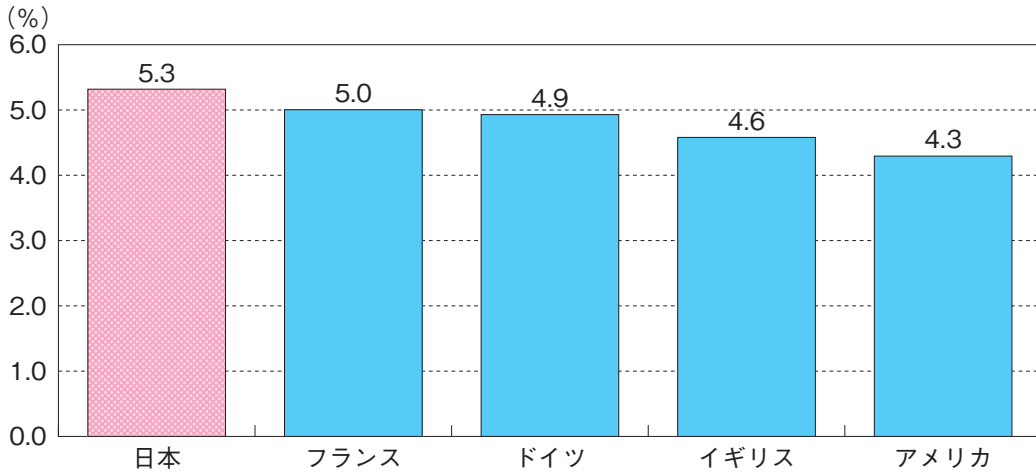
交通事業の就業者数の全産業に対するシェアは2015年現在で5.2%を占めている。なお、2014年のデータで欧米諸国と比較すると、我が国が最も高くなっている。

図表2-2 産業別の就業者数の割合（2015年）



注：nは万人単位。
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

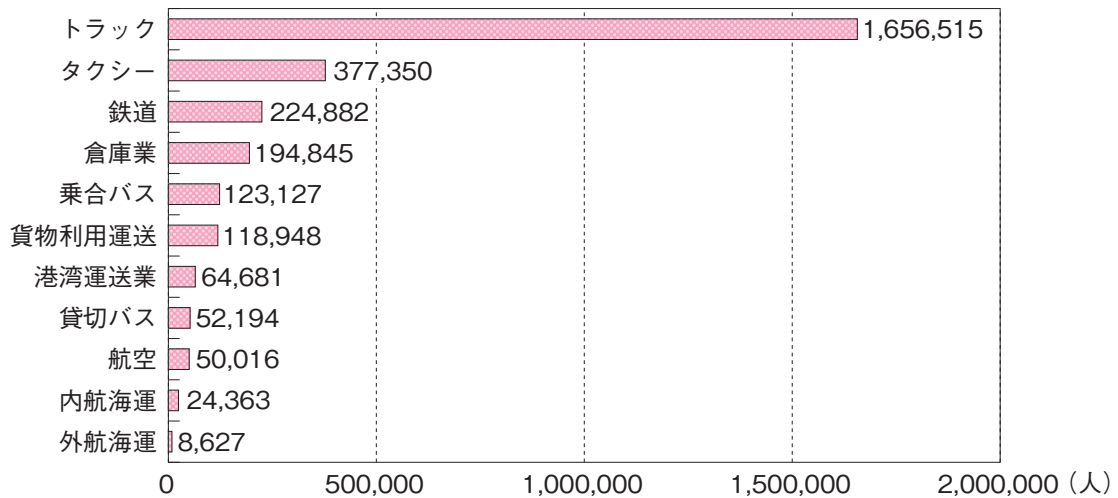
図表2-3 運輸業・倉庫業の就業者数の割合の国際比較（2014年）



注：ここでは、国際標準産業分類（ISIC Rev.4）の「Transportation and storage」の分類を用いて比較している。
資料：OECD統計から国土交通省総合政策局作成

各交通事業別の就業者数をみると、トラックが最も多く166万人であり、交通事業全体の約半数を占めている。また、タクシー38万人、鉄道22万人、倉庫業19万人と続いている。

図表2-4 交通事業別の従業者数 (2014年)



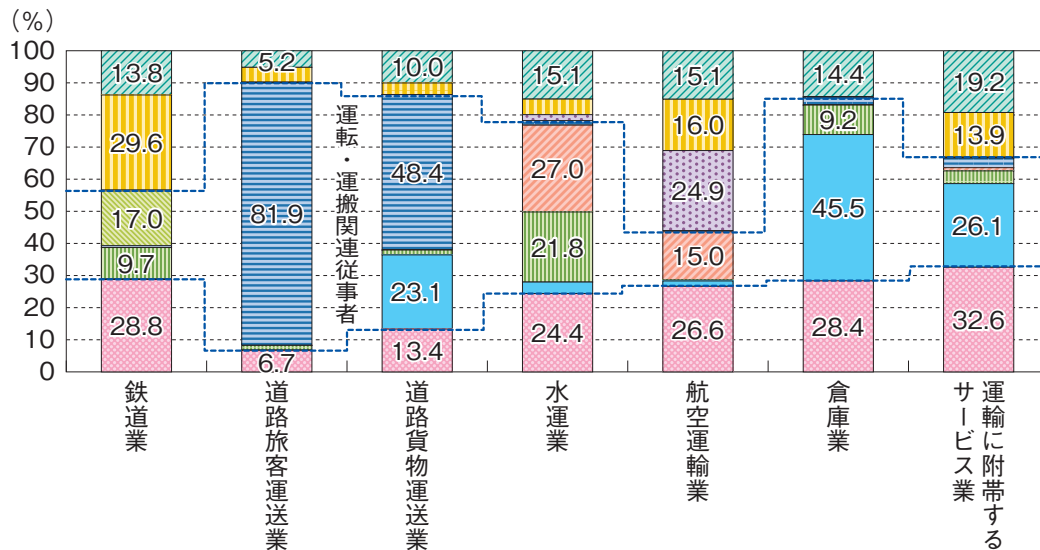
注：各事業の値は、日本標準産業分類（小分類）別の結果を以下の区分により集計したものの。

- 「トラック」：一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業、貨物軽自動車運送業
- 「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業
- 「鉄道」：鉄道業
- 「倉庫業」：倉庫業、冷蔵倉庫業
- 「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業
- 「貨物利用運送」：集配利用運送業、貨物運送取扱業
- 「港湾運送業」：港湾運送業
- 「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業
- 「航空」：航空運送業
- 「内航海運」：沿海海運業
- 「外航海運」：外航海運業

資料：総務省「平成26年経済センサス-基礎調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業分野別の主な職業別の就業者数の構成割合をみると、各輸送モードにおいて、運転や運搬に従事する者のウェイトが高く、一定の技術・技能が求められる人材が必要となっている。

図表2-5 交通事業分野別職業別の就業者数の構成割合 (2010年)



- その他の職業
- 運搬従事者
- その他の輸送従事者
- 船舶・航空機運転従事者
- 自動車運転従事者
- 鉄道運転従事者
- 接客・給仕職業従事者
- 運輸・郵便事務従事者
- 一般事務従事者

注1：2010年時点。

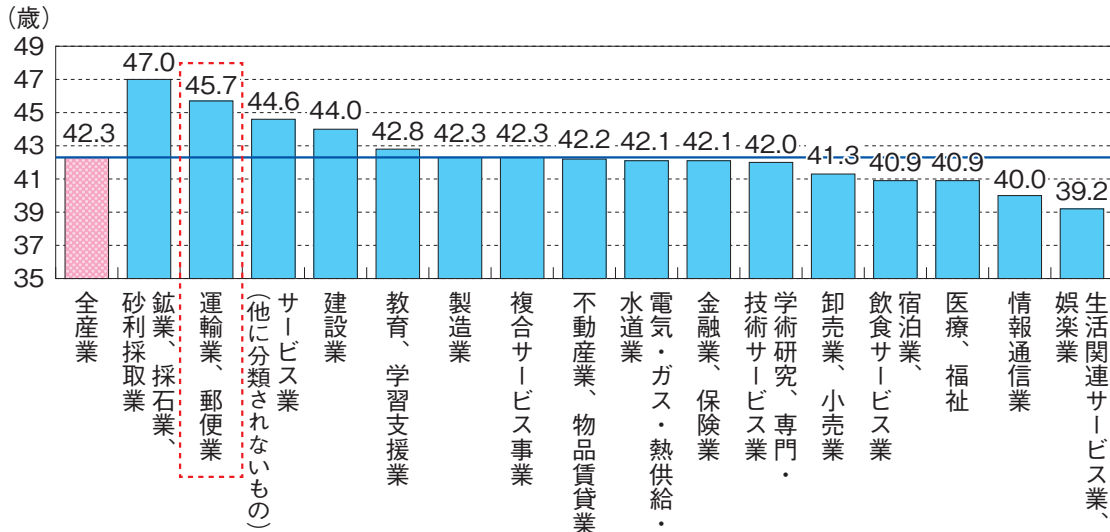
注2：「運輸に附帯するサービス業」は、港湾運送業、貨物運送取扱業、運送代理店、こん包業、運輸施設提供業など（以下同じ。）。

資料：総務省「平成22年国勢調査」から国土交通省総合政策局作成

b. 就業者年齢の状況

就業者の平均年齢を産業別に比較してみると、交通事業は、鉱業・採石業・砂利採取業に次ぐ高さとなっている。

図表2-6 産業別の平均年齢（2015年）



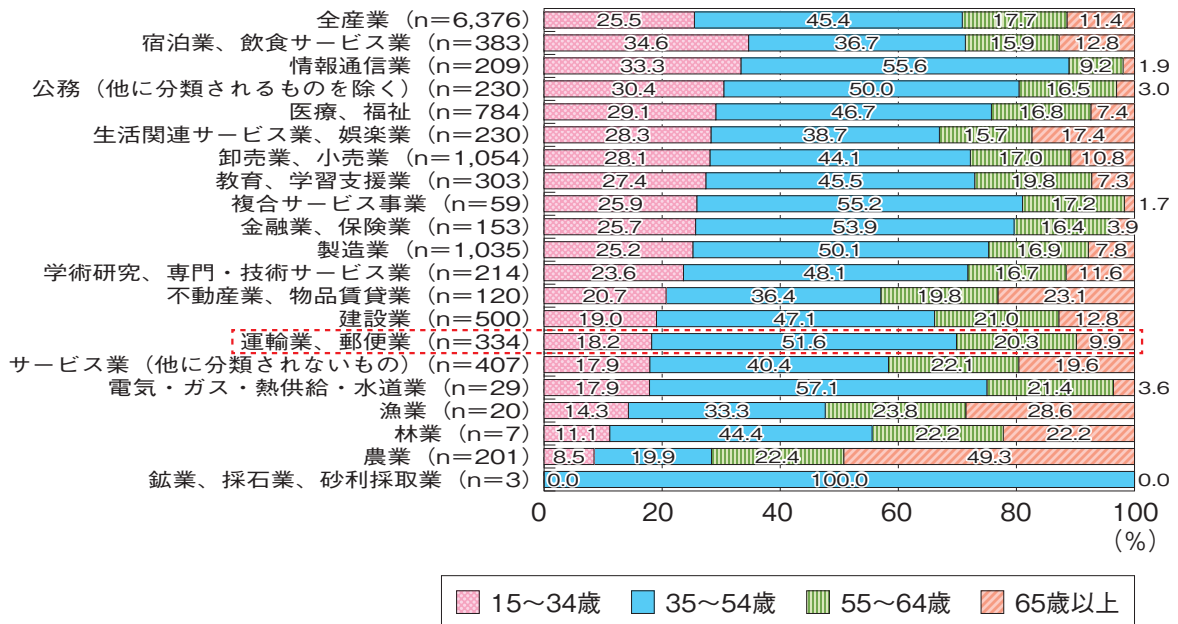
注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

また、年齢階級別にみると、交通事業は、35～54歳の就業者数の割合が高い一方、15～34歳の就業者の割合が低くなっている。

図表2-7 産業別年齢階級別の就業者数の構成割合（2014年）

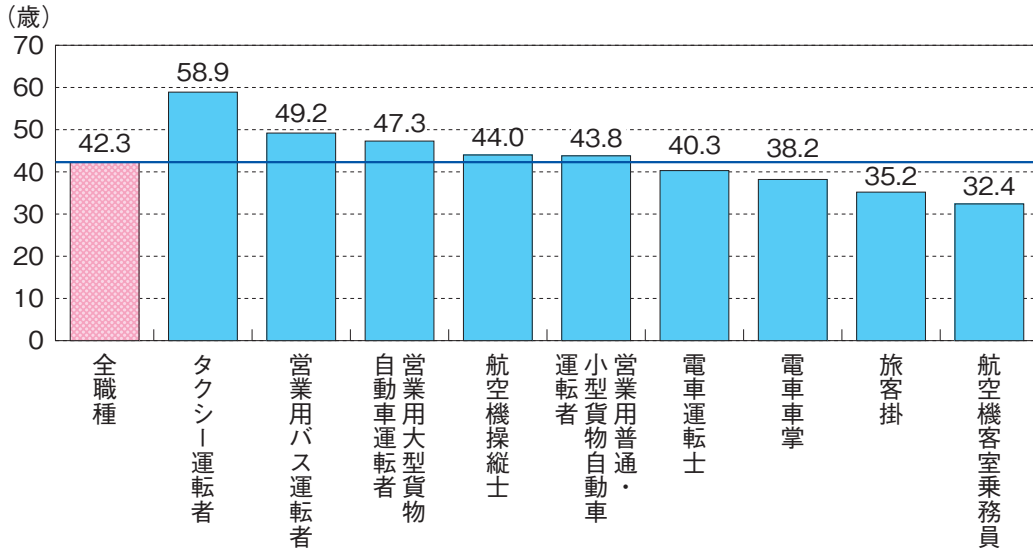


注：nは万人単位。年齢不詳を除く。

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別の平均年齢をみると、タクシー運転者が最も高く58.9歳、営業用バス運転者49.2歳、営業用大型貨物自動車運転者47.3歳と続き、これらは、全職種の平均年齢である42.3歳を5歳以上上回っている。

図表2-8 主な職種別の平均年齢（2015年）



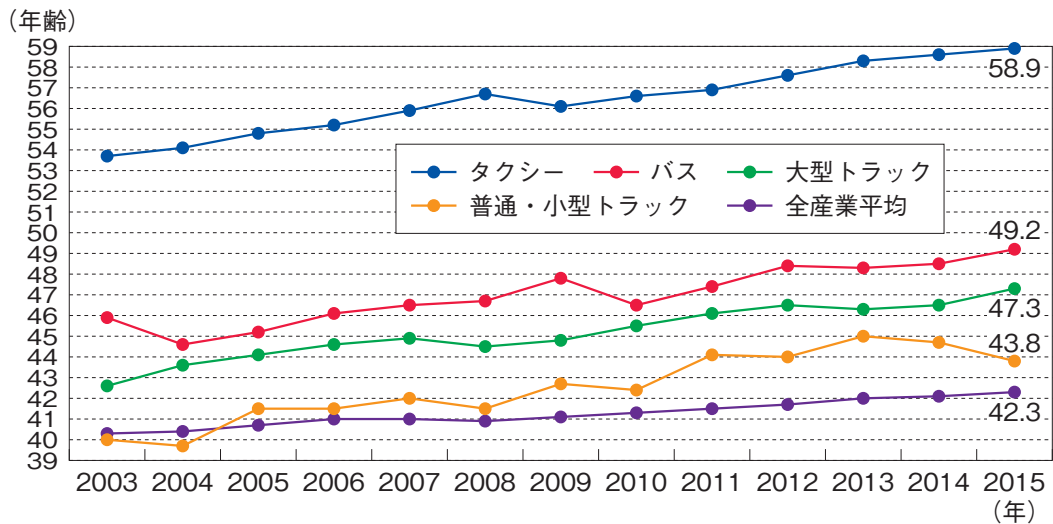
注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。

資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

全産業の就業者の平均年齢は上昇傾向にあるが、タクシー、バス、トラックの運転者の平均年齢は、これを上回って高齢化が進んでいる。

図表2-9 自動車運送事業における運転者の平均年齢の推移

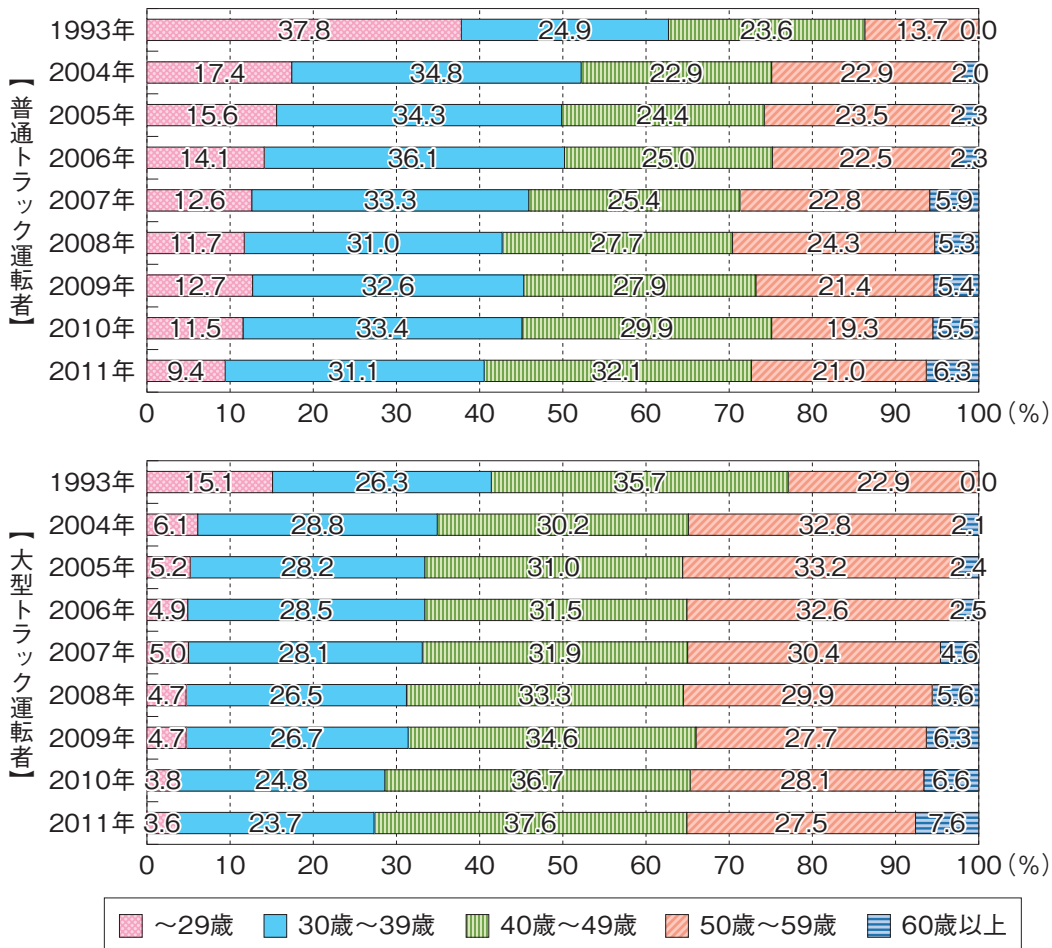


注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全産業平均」とした。

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

図表2-10 トラック運転者の年齢階級別構成比の推移

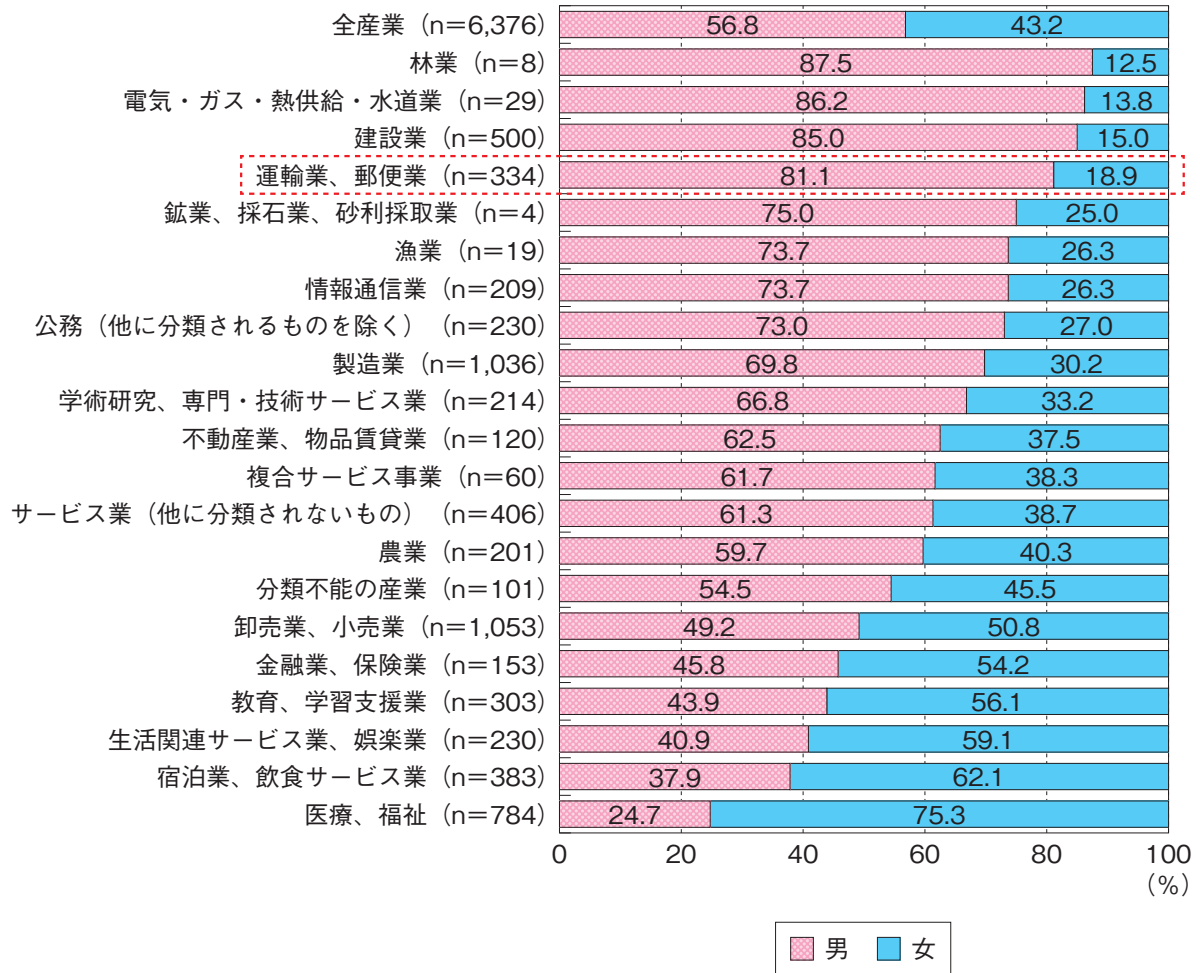


資料：公益社団法人全日本トラック協会「企業物流とトラック輸送2012」から国土交通省総合政策局作成

c. 女性の就業状況

産業全体では就業者数に占める女性の割合が43.2%であるのに対し、交通事業では、18.9%と低くなっている。

図表2-11 産業別男女別の就業者数の構成割合 (2015年)

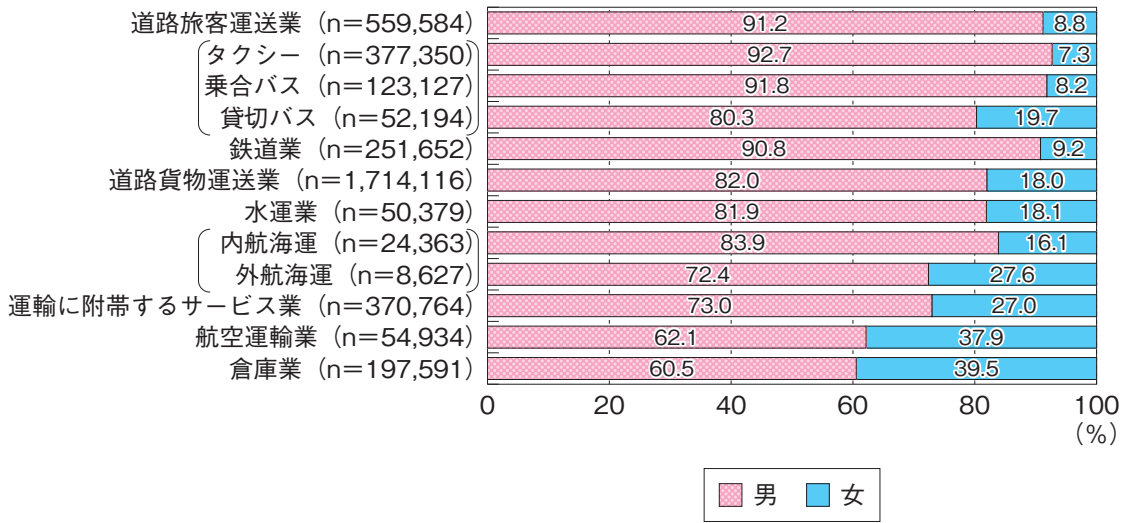


注：nは万人単位。
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業分野別にみると、鉄道、乗合バス、タクシーの女性割合は、特に低く、1割に満たない状況にある。

第II部

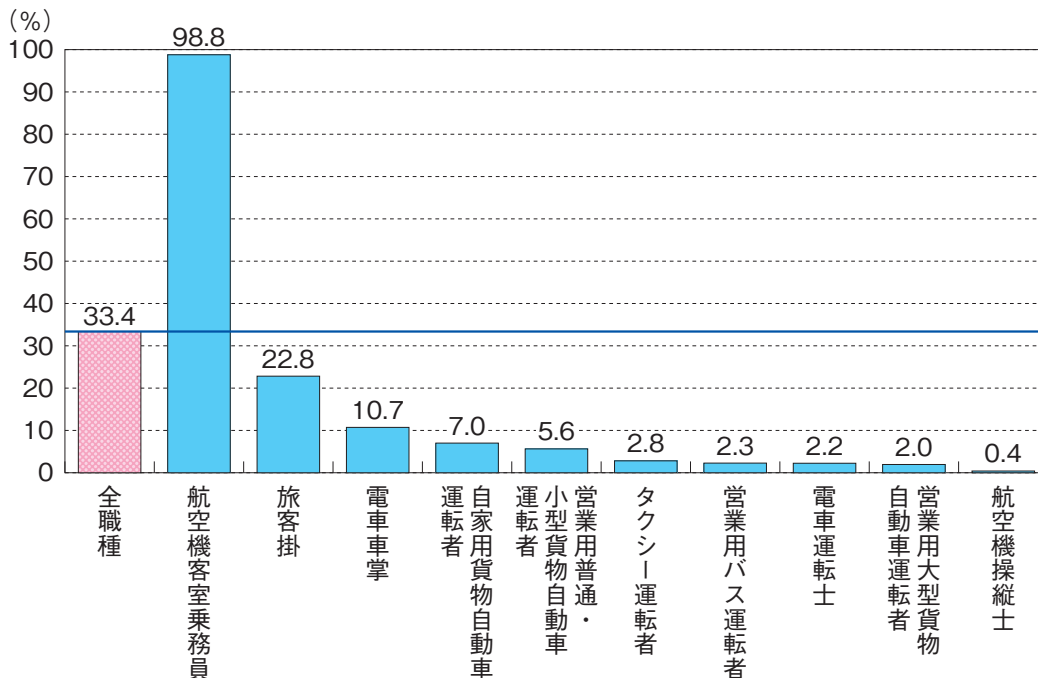
図表2-12 交通事業分野別男女別の就業者数の構成割合（2014年）



注：nは人単位。
資料：総務省「平成26年 経済センサス-基礎調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別の女性割合をみると、「航空機客室乗務員」を除き職種全体を下回っており、全体的に極めて低い状況にある。

図表2-13 主な職種別の女性割合（2015年）

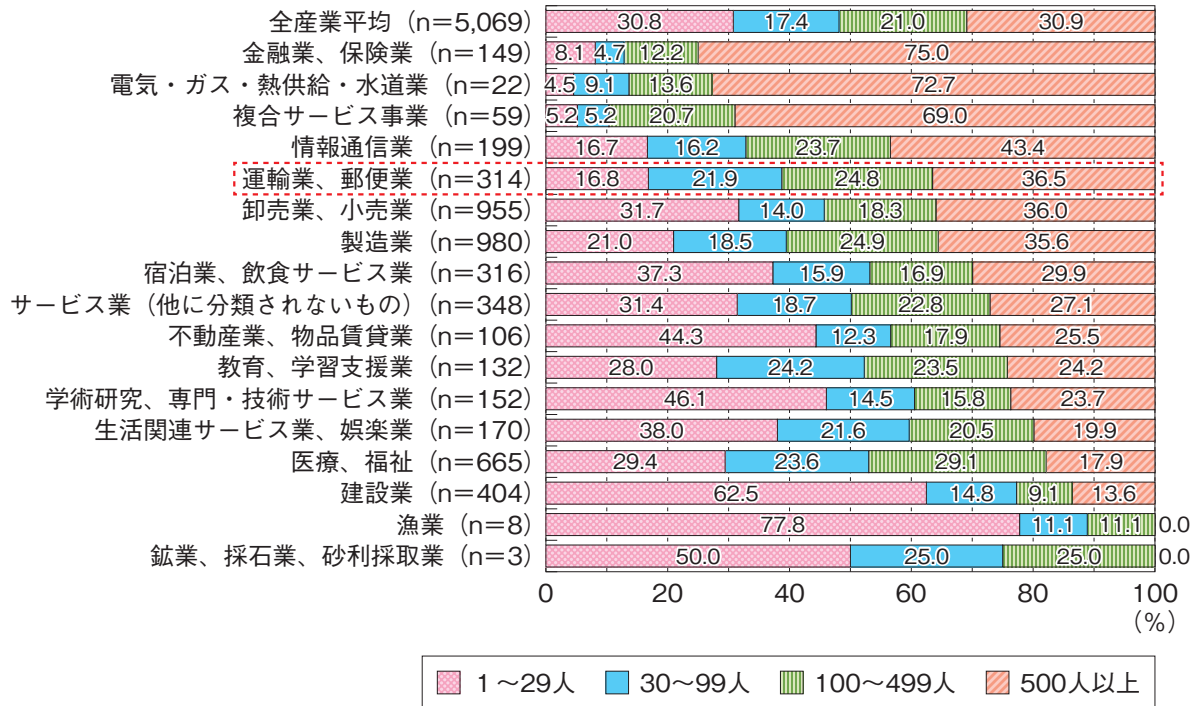


注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。
注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。
資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

d. 雇用企業の状況

交通事業における従業員規模別の雇用者数は、全産業平均に比して「500人以上」の大規模企業の雇用者数の割合が大きい一方、「1～29人」の小規模企業の雇用者数の割合が小さい。

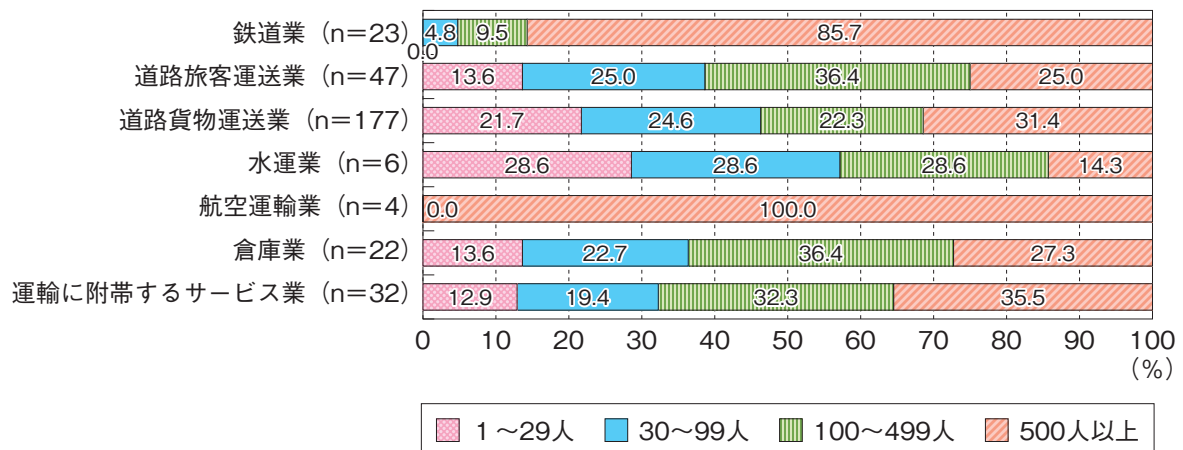
図表2-14 産業別従業員規模別の雇用者数の構成割合（2015年）



注：nは万人単位。
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業分野別にみると、鉄道業や航空運輸業においては、「500人以上」の大規模企業の雇用者がほとんどである一方、それ以外の事業では、従業員規模のばらつきは、大きくなっている。

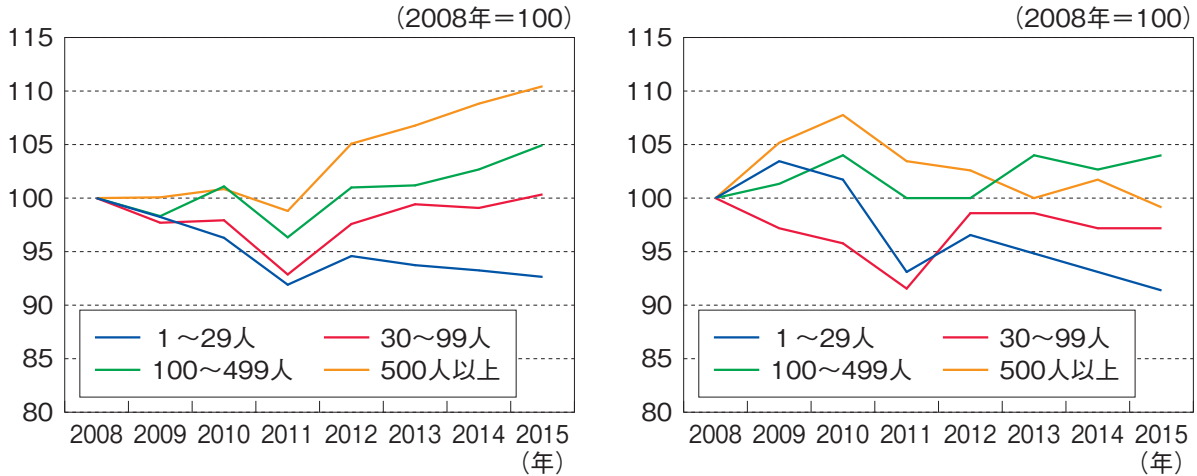
図表2-15 交通事業分野別従業員規模別の雇用者数の構成割合（2015年）



注：nは万人単位。
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

従業員規模別の雇用者数の推移を交通事業と全産業平均で比較してみると、両者ともに「1～29人」の小規模企業の雇用者数が減少傾向にある。一方、全産業の場合は規模が大きいほど雇用者数が伸びているのに対し、交通事業では「100～499人」規模の企業の雇用者数は増加傾向にあるものの、「500人以上」の大規模企業においては、2008年と比べ雇用者数は増加していない。

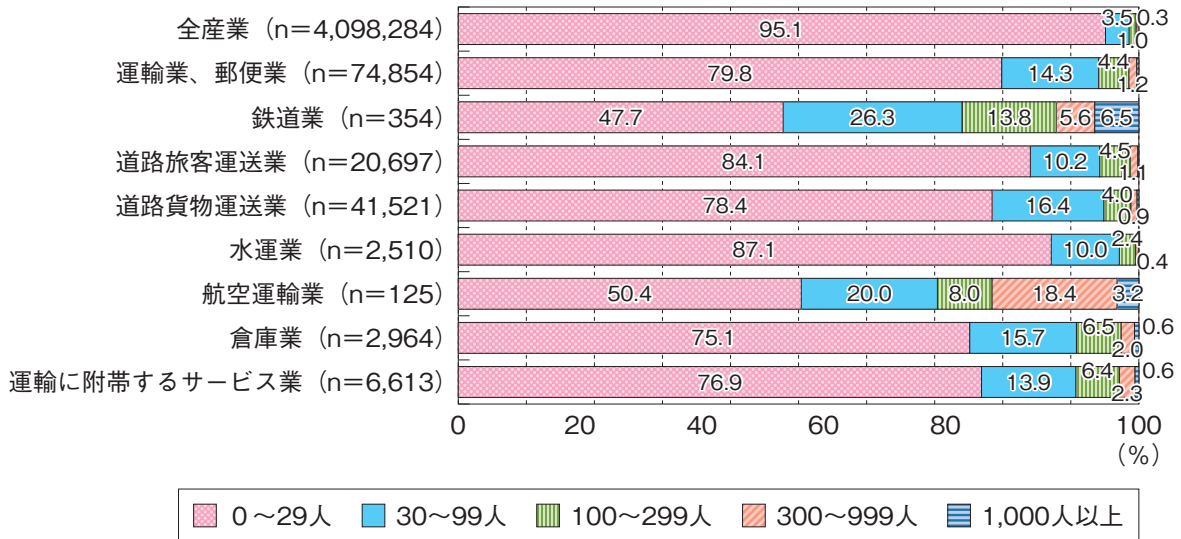
図表2-16 従業者規模別の雇用者数の推移（左：全産業平均・右：運輸業・郵便業）



注：「全産業」は農業、林業を除く雇用者数。
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成。なお、2011年の数値については、岩手県、宮城県及び福島県が含まれていない。

雇用者規模別の企業数については、産業全体では9割以上が30人未満の企業であるのに対し、交通事業では8割弱となっている。鉄道業や航空運輸業では30人以上の企業が半数程度みられ、比較的規模の大きい企業が多い。

図表2-17 交通事業分野別常用雇用者規模別の企業数の構成割合（2014年）



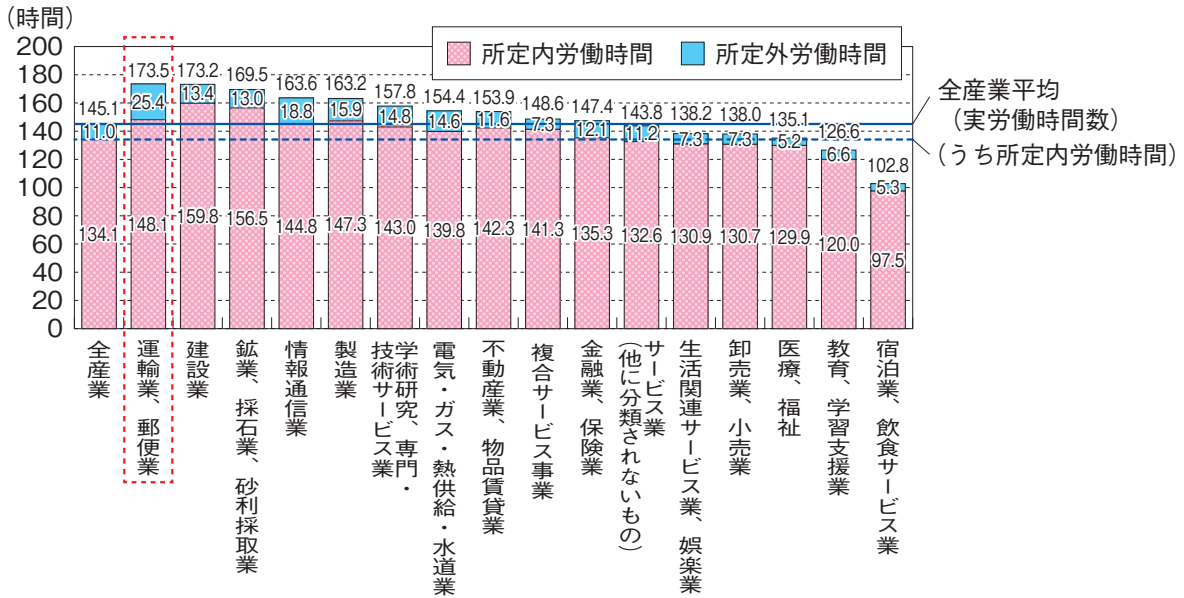
注1：企業規模は常用雇用者数による。
注2：「全産業」は公務を除く。
資料：総務省「平成26年 経済センサス-基礎調査」から国土交通省総合政策局作成

(2) 労働環境の現状

a. 労働時間の状況

交通事業の平均月間労働時間は173.5時間／月と最も長い。これは、他産業と比較し、所定外労働時間が長いことも要因となっている。

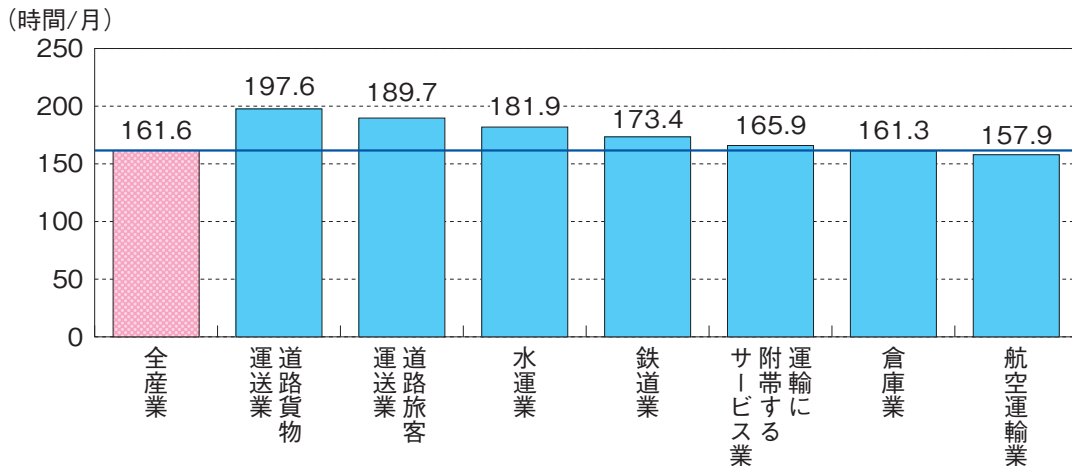
図表2-18 産業別常用労働者一人平均月間実労働時間（2014年）



注：事業所規模5人以上。
資料：厚生労働省「平成26年 毎月勤労統計調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業分野別にみると、道路貨物運送業や道路旅客運送業の労働時間が長い。

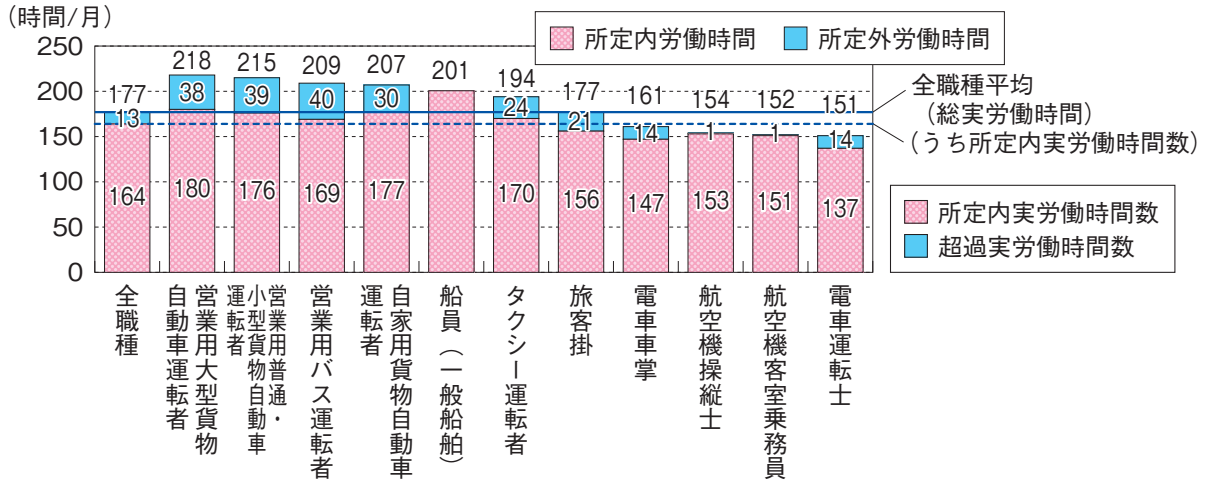
図表2-19 交通事業分野別の平均月間就業時間（2015年）



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別にみると、平均月間労働時間は営業用大型貨物自動車運転者が最も長く、続いて、営業用普通・小型貨物自動車運転者、営業用バス運転者の順に長くなっており、全産業平均を30時間以上上回っている。これらの職種では、超過実労働時間数も40時間程度と長くなっている。

図表2-20 主な職種別の総実労働時間（2015年）

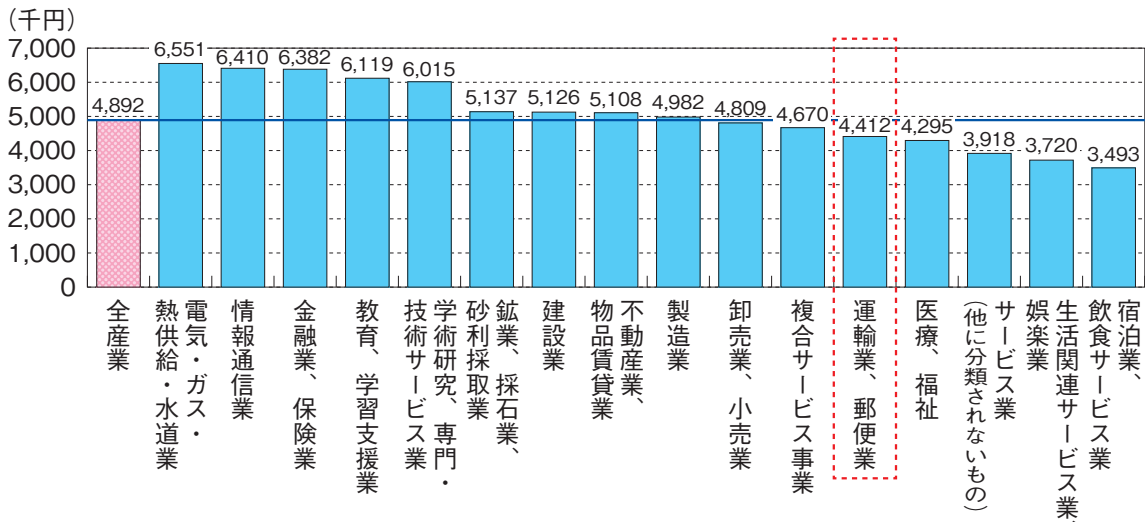


注1：「船員」のみ2014年の値であり、所定内、超過の内訳がないことから総実労働時間。
 注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。
 資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」（2015年時点、船員（一般船舶）以外）、国土交通省「平成27年 船員労働統計（一般船舶、特殊船）」から国土交通省総合政策局作成

b. 所得の状況

交通事業における年間所得額は4,412千円であり、全産業平均4,892千円を下回っている。

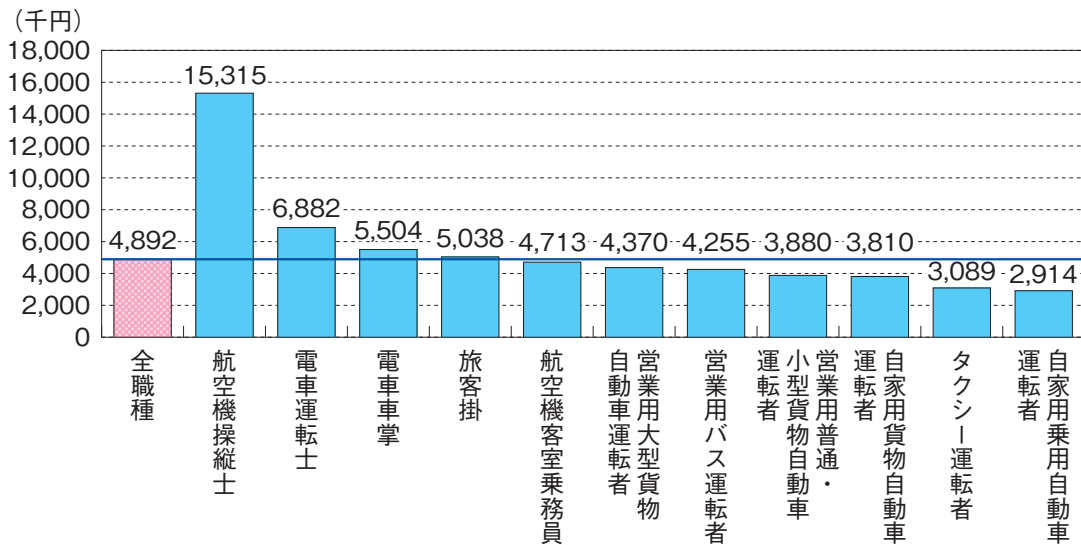
図表2-21 産業別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「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」から国土交通省総合政策局が推計した値。
 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。
 注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。
 資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別にみると、航空機操縦士、電車運転士・車掌、旅客掛を除き、全職種平均を下回っている。

図表2-22 主な職種別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「賃金構造基本統計調査」中「きままって支給する現金給与額×12+年間賞與其他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。

きま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。

注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。

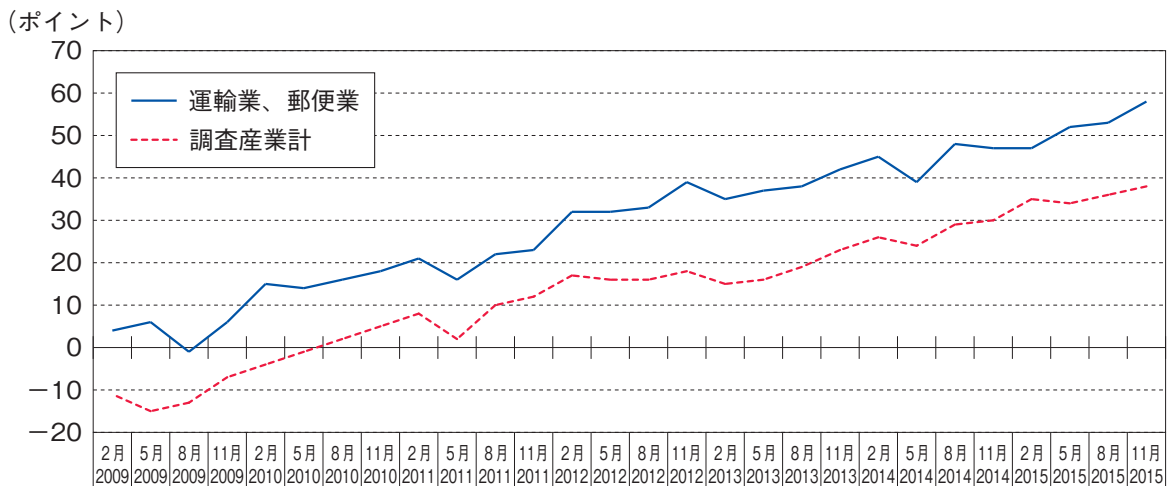
資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

(3) 労働力の動向

a. 雇用情勢の動向

近年の労働者の過不足状況の推移をみると、産業全体で労働者が不足する傾向にある。特に交通事業における労働者は常に産業全体の不足感の水準より高く、かつ、ほぼ一貫してD.I.値（労働者が「不足」する事業所の割合－労働者が「過剰」な事業所の割合）が上昇してきており、全産業に比べ、労働力不足感が大きくなっている。

図表2-23 常用労働者の過不足判断D.I.の推移

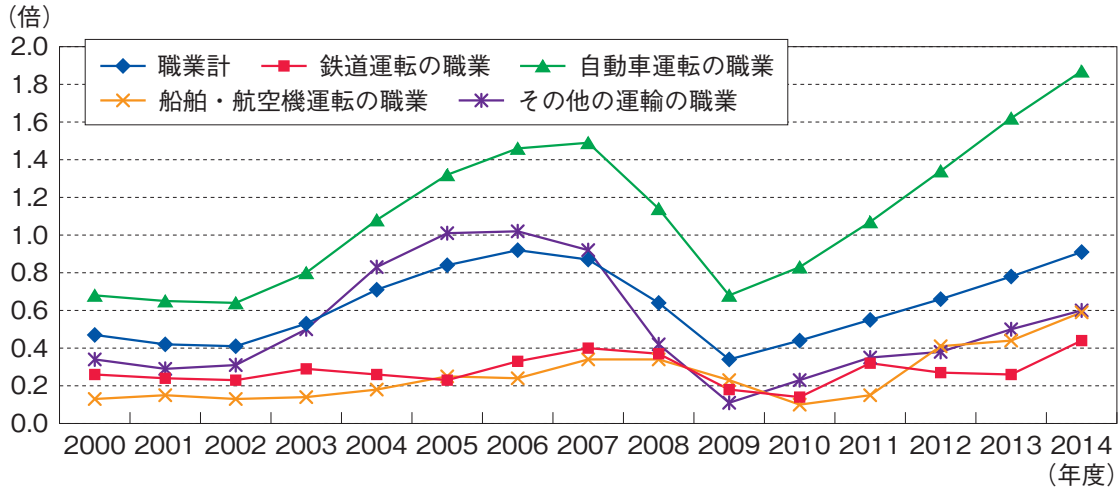


資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業における代表的な職種（図表2-5参照）である運転者の有効求人倍率をみると、特に自動車運転者で高くなっており、かつ、ここ数年急速に上昇してきている。

第II部

図表2-24 職業別の有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移

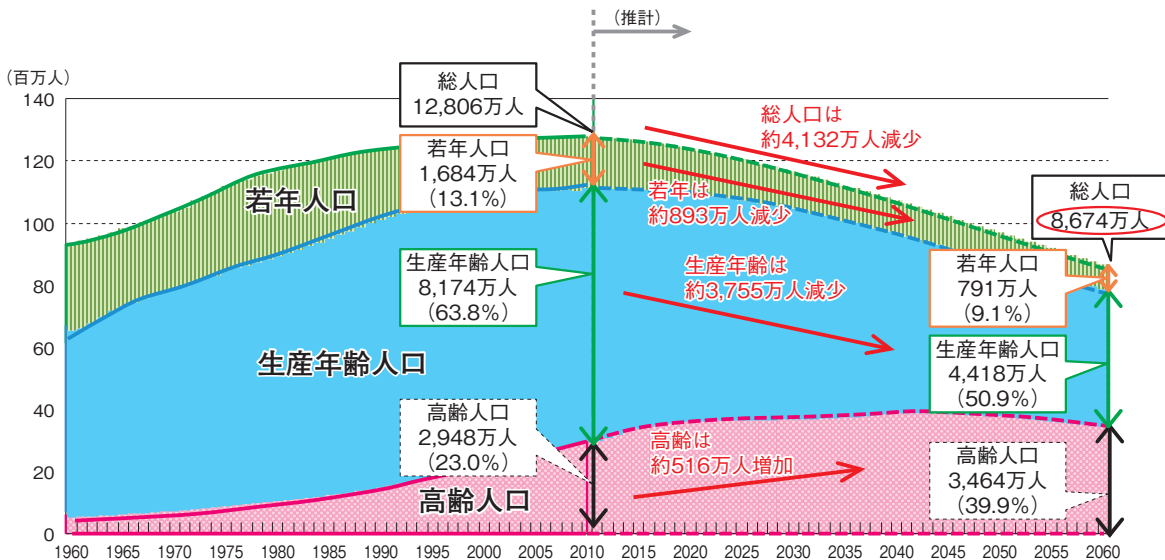


資料：厚生労働省「職業安定業務等計」から国土交通省総合政策局作成

b. 今後の見通し

我が国は、2010年の1億2,806万人をピークに人口減少が始まり、極めて速いスピードで少子高齢化も進展しつつある。2030年までの20年間、生産年齢人口は毎年1%近く減少していくと見込まれており、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

図表2-25 我が国の人口構造の推移



資料：総務省「国勢調査」、「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（平成24年1月推計）」における出生中位（死亡中位）推計から国土交通省作成

交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

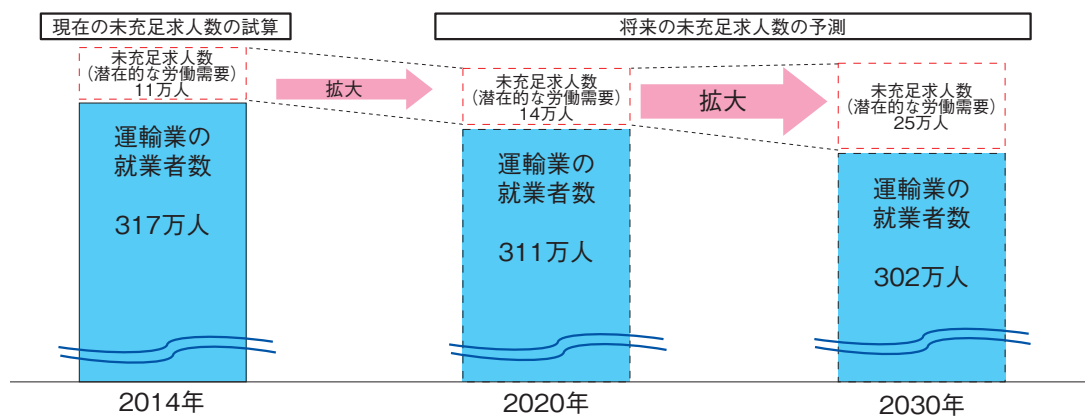
【コラム①：将来の労働需給の動向について】

(3) でみたとおり、交通事業において足下の労働力不足感が強まっている中、今後も生産年齢人口の減少が見込まれることから、将来の労働需給の動向を推計した。

なお、今回の推計による未充足求人数（将来の有効求人数が全て満たされると仮定した場合の追加的な必要人数）は、有効求人数から就職件数を差し引いたものをもとにしており、求人を行う企業が、自社が支払う予定の賃金や労働条件のもとで想定している採用希望数であって、あくまで「潜在的な労働需要」であり、「絶対量としての不足者数」ではないことに留意が必要である。また、今回の推計は、全国レベル、かつ、交通事業全体での未充足求人数を推計することを目的としており、地域的な労働需要の偏在やオリンピック等が交通事業の各分野に与える影響など時間的な労働需要の偏在を精緻に反映させていないことにも留意が必要である。

本推計によると未充足求人数（潜在的な労働需要）は、2014年に11万人であるが、2020年には14万人、2030年には25万人と増加するため、労働需給ギャップは今日にも増して拡大することが予想される。

図表2-26 交通事業分野の労働力需給の動向



資料：国土交通省総合政策局作成

＜①将来の交通事業の就業者数の推計方法＞

・将来の交通事業における就業者数は、独立行政法人労働政策研究・研修機構が「平成27年労働力需給推計」において推計・公表している将来（2020,2030）の「運輸業の就業者数」（経済再生（実質2%程度の経済成長）・参加促進（若者・女性・高齢者などの労働市場への参加が進展）ケース）の値を用いている。

＜②未充足求人数（潜在的な労働需要）の推計方法＞

・総務省「国勢調査」を活用し、運輸業の就業者に多い職業分類（※）について、当該職業分類に該当する就業者のうち、各交通事業分野に従事する就業者の割合を算出。

※運輸業の就業者に多い職業分類（特定の職業分類）。

「事務的職業」のうち「一般事務の職業」及び「運輸・郵便事務の職業」、「サービス職業従事者」のうち「接客・給仕の職業」、「輸送・機械運転の職業」のうち「鉄道運転の職業」、「自動車運転の職業」及び「船舶・航空機運転の職業」並びに「その他の輸送の職業」及び「運搬・清掃・包装等の職業」のうち「運搬の職業」。

・次に、厚生労働省「一般職業紹介状況」において職業分類別に公表されている「有効求人数」の実績データ（2005-2014）から、特定の職業分類における有効求人数を取り出し、上記の割合を乗じることで、特定の職業分類における過去の交通事業分野別の有効求人数を推計。これを交通事業分野別に集計することで過去の「交通事業分野別の有効求人数」（2005-2014）を推計。例えば、「自動車運転従事者」は「道路貨物運送業」の就業者の主要職種であり、全国の自動車運転従事者の約5割が道路貨物運送業に従事している。そこで、自動車運転従事者の有効求人数の半数を道路貨物運送業における有効求人数とみなした。

・上記と同様の操作を厚生労働省「一般職業紹介状況」において職業分類ごとに公表されている「就職件数」についても行い、「交通事業分野別の就職件数」（2005-2014）を推計。

・そして、推計した「交通事業分野別の有効求人数」から「交通事業分野別の就職件数」をそれぞれ引き、「交通事業分野別の未充足求人数」を算出（2005-2014）。

・これに各交通事業分野の就業者数を加えたものを被説明変数とし、年次、GDPなどを説明変数として回帰式を作成、将来の「交通事業分野別の未充足求人数と就業者数の合計」を推計した。

・これから「交通事業全体の未充足求人数と就業者数の合計」を算出し、上記①の「将来の交通事業の就業者数」の差を将来の「未充足求人数（潜在的な労働需要）」として推計した。

第2節 交通事業における生産性の現状

交通事業は労働集約型産業が多いこと、また、今後の労働力不足との関係を論じる上で有効なことから、本節においては、「労働生産性」を取り上げることとする（「生産性」については、コラム②参照）。

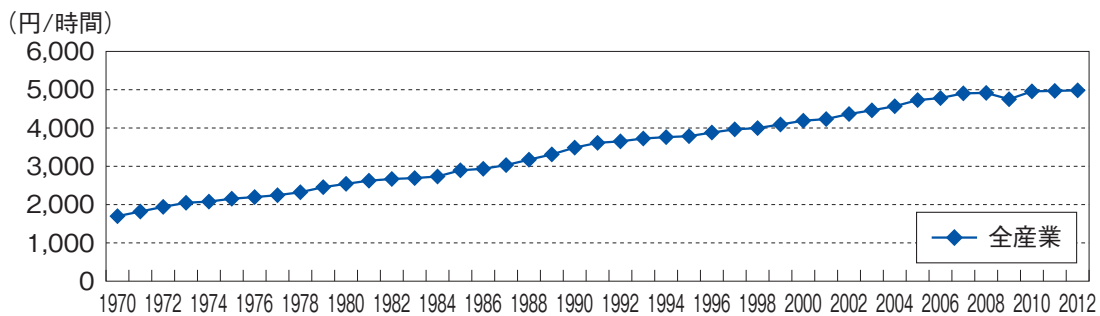
(1) 労働生産性の現状

a. 我が国産業の労働生産性

我が国の労働生産性の水準は、経済成長と軌を一にして右肩上がりの上昇を示していたが、2000年代中盤以降は横ばいとなっている（算出方法については、105ページ参照）。

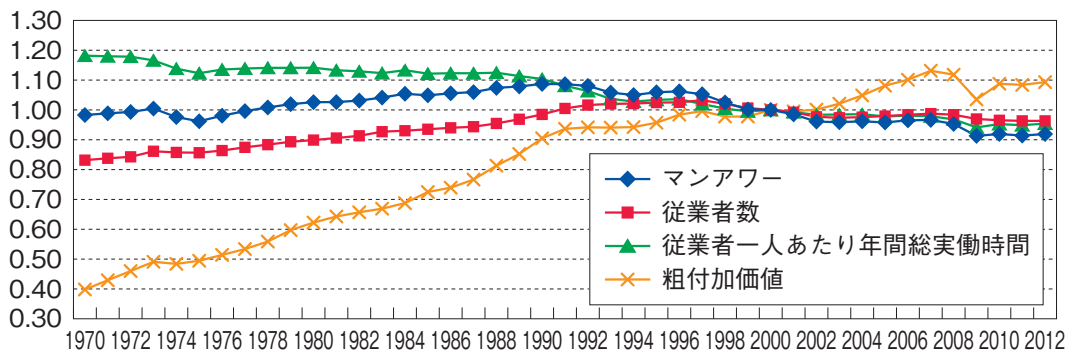
労働生産性上昇の要因について、構成要素の推移をみると、1990年頃までは、付加価値額がマンアワー（労働者1人が1時間で働く仕事量。労働者数と労働時間の積で計算される。）の上昇を上回って増大したことが要因と言える（この間、マンアワーの上昇は主として従業者数の増加によって達成されており、一人あたり年間総実働時間は減少傾向にあった。）が、1990年代には付加価値額の伸びは鈍化しており、この時期の労働生産性の上昇はマンアワーの減少によってなされたものと考えられる。

図表2-27 全産業労働生産性水準（実質）の推移



資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

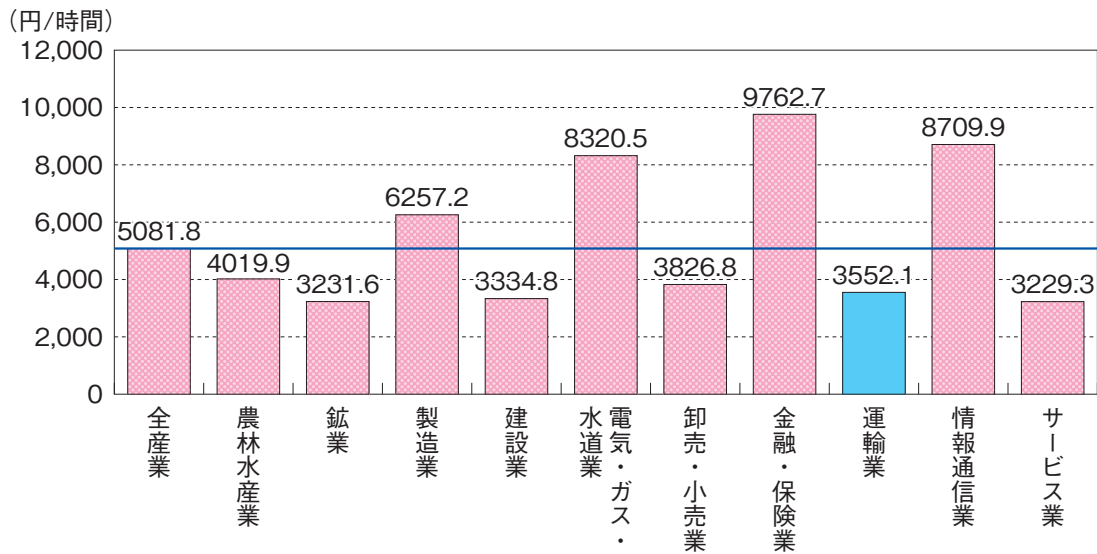
図表2-28 全産業労働生産性構成要素の推移（2000年=1）



資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

産業別の労働生産性水準をみると、金融・保険業、情報通信業、電気・ガス・水道業、製造業が全産業平均よりも高い水準を示しており、交通事業は全産業平均の7割程度の水準に留まっている。

図表2-29 産業別労働生産性水準（実質：連鎖）の比較（2014年）

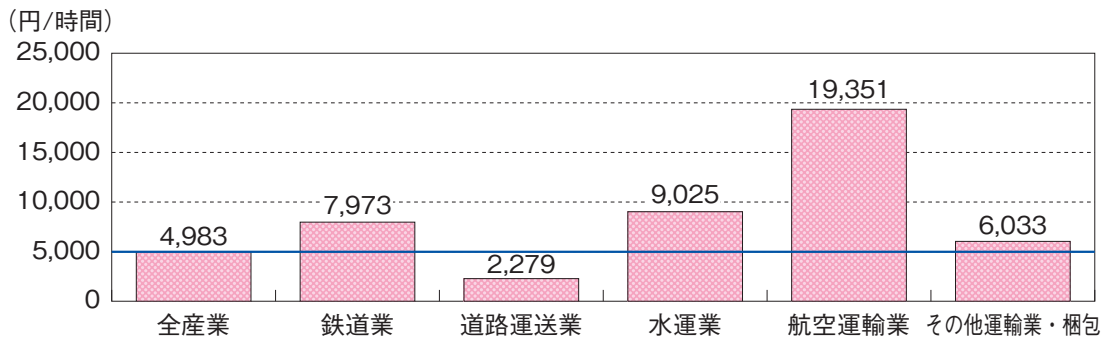


注：不動産業、政府サービス産業等を除く。
資料：内閣府「国民経済計算」（2014年）から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の労働生産性

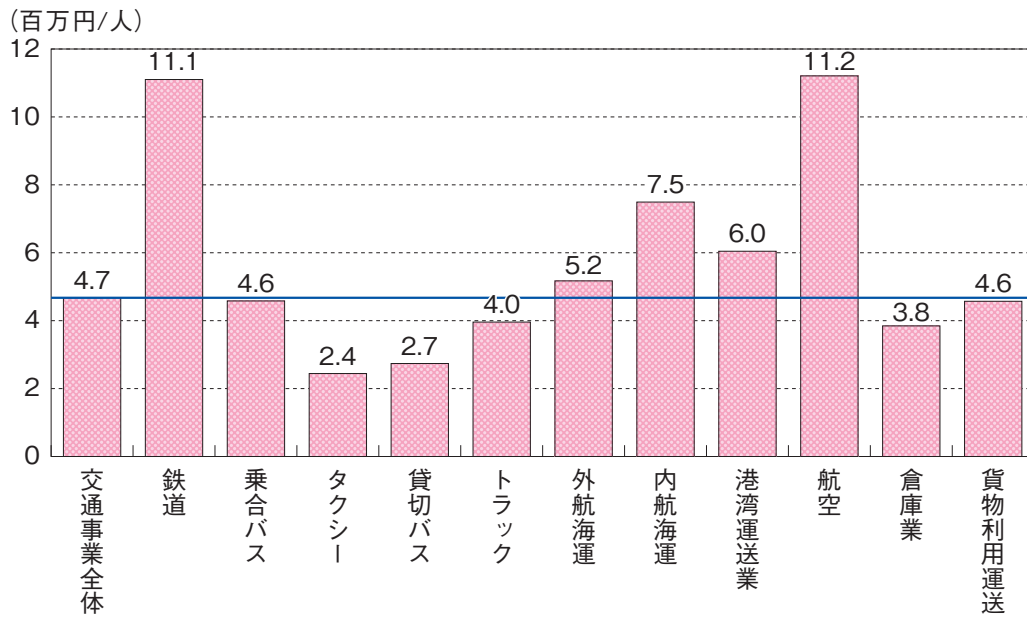
交通事業分野別の労働生産性水準をみると、航空運輸業、水運業及び鉄道業が高い一方、道路運送業は全産業平均を大きく下回っている。

図表2-30 交通事業分野別労働生産性水準（実質）の比較（2012年）



注：「労働生産性＝付加価値額／マンアワー」で算出。
資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

図表2-31 交通事業別労働生産性水準の比較（2011年）



注1：道路運送業、水運業等をより細分化したが、データ上の制約から、ここでは「労働生産性（百万円/人）＝付加価値額／事業従業者数」として算出した。

注2：各事業の値は、国土交通省が日本標準産業分類の結果を以下の区分によって集計等を行い、算出したもの。

「交通事業全体」：運輸業・郵便業

「鉄道」：鉄道業

「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業

「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業

「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業

「トラック」：一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業、貨物軽自動車運送業

「外航海運」：外航海運業

「内航海運」：沿海海運業

「港湾運送業」：港湾運送業

「航空」：航空運送業

「倉庫業」：倉庫業、冷蔵倉庫業

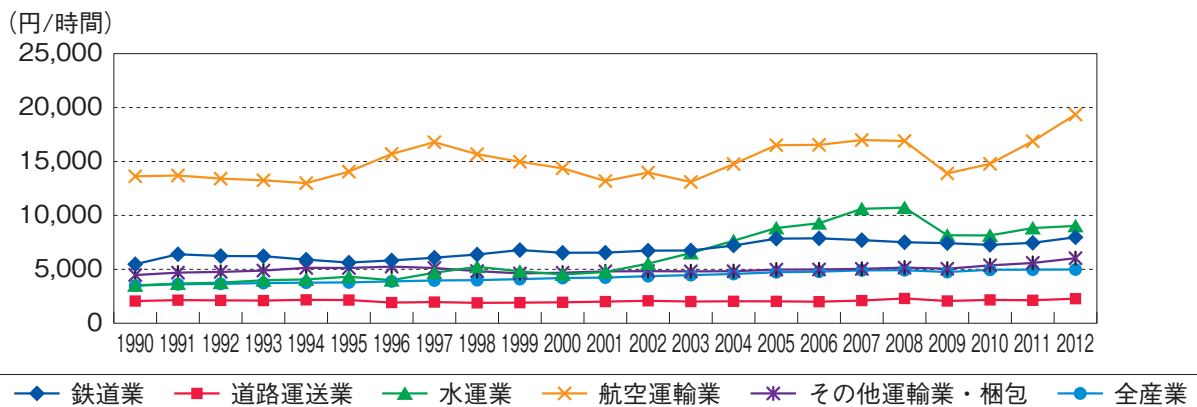
「貨物利用運送」：集配利用運送業、貨物運送取扱業

資料：総務省、経済産業省「平成24年 経済センサス-活動調査」より作成。

交通事業分野別の労働生産性水準の推移をみると、道路運送業以外は全産業平均を上回って推移しており、航空運輸業及び鉄道業は一貫して、また、水運業は2000年代前半以降、高い水準で推移している。

ただし、これらは大規模な投資を行うため、資本の投入量の差が付加価値産出額に影響を与えている可能性がある点には注意が必要である。

図表2-32 交通事業分野別労働生産性水準（実質）の推移



資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

＜労働生産性の算出方法について＞

独立行政法人経済産業研究所と一橋大学が共同で作成している日本産業生産性データベース（Japan Industrial Productivity Database。本節において「JIP」という。）のデータを用い、次式によって労働生産性を算出した。

$$\text{労働生産性（円／時間）} = \frac{\text{粗付加価値額}}{\text{マンアワー}}$$

粗付加価値額 = 産出（実質） - 中間投入（実質）

マンアワー = 従業者数 × 従業者1人あたり年間総実働時間

- ※ 算出：日本国内で一年間に産出された財・サービスの生産額の合計。
- ※ 中間投入：生産の過程で原材料費・光熱費・間接費等として投入された財貨及びサービスの額（例えば、陸運業における燃料の購入（石油会社からの経常的な購入）など）。ただし、機械等の固定資本の減価償却分や人件費はこれに含まれない。
- ※ 一般的に、労働生産性 = $\frac{\text{営業利益} + \text{人件費} + \text{減価償却費}}{\text{マンアワー}}$ によっても求めることができる。

【コラム②：「生産性」の概念について】

「生産性」とは経済活動に伴うoutput（産出）とinput（投入）の関係を表す指標であり、効率性を測定するための指標として利用されている。

また、産出に経済活動による「付加価値」を置く「付加価値生産性」を計測するのか、単位時間当たり何個の製品を製造できるかといった「物的生産性」を計測するのかといったバリエーションがあり、分析の対象によって計測の対象も変化する。

本章では、産出=付加価値として生産性を分析したが、生産性を計測する指標には「労働生産性」と「全要素生産性」があり、それぞれ次のような特徴がある。

a. 「労働生産性」について

一般的に「生産性」と言われた際に用いられている指標は「労働生産性」であることが多い。労働生産性は、労働者1人当たり、あるいは労働時間あたりで産出される価値を指標化したもの。

【計算式】

$$\text{労働生産性} = \frac{\text{output (付加価値額または生産量など)}}{\text{input (労働投入量 [労働者数又はマンアワー (労働者数×労働時間)])}}$$

【特徴】

Inputが労働投入のみであり、資本的な要素を考慮していないことから生産性指標としては理論上・概念上不完全とされることがあるが、比較的容易に入手可能なデータを用いることができること、計算式がシンプルであること、これらの特徴によって計算過程による誤差が生じにくいといったメリットがあり、実際の分析に際しては頻繁に用いられる指標となっている。

なお、投下した資本と産出の関係を分析したい場合にはinputを労働投入量に代えて総資本として「資本生産性」として分析する場合もある。

b. 「全要素生産性」について

「全要素生産性」は技術革新、経営革新、労働能力の向上、規模の経済性などで実現される広義の技術進歩を表す指標とされる。

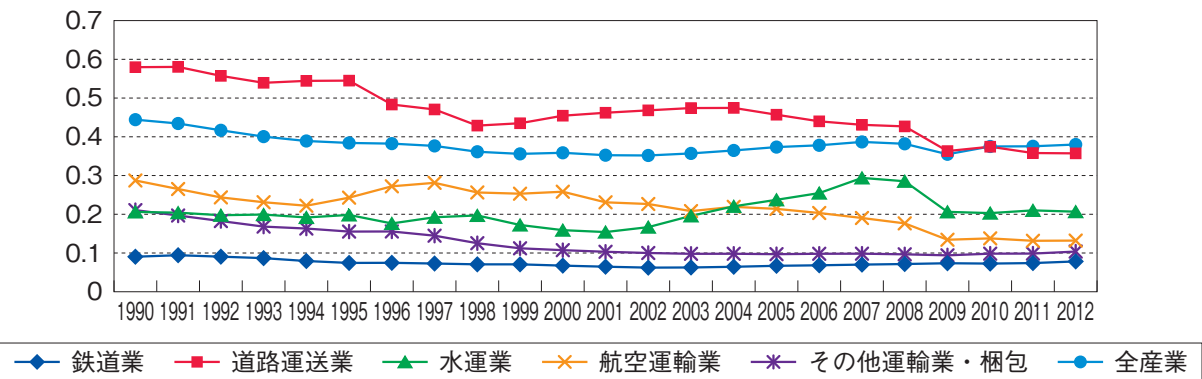
労働と資本の両方の成長要因を含むため、高度な指標と言えるが、データの制約が多いこと、残差として算出される全要素生産性そのものの要因分析が難しいことなど、活用に難しさがある。

c. 「資本生産性」について

一般的に、資本生産性は労働生産性とトレードオフの関係にあるとされるが、交通事業における資本生産性についても労働生産性とほぼ逆の結果を示した。資本生産性で見ると、鉄道業、航空運輸業及び水運業などの固定資産の多い（つまりこれまでの資本投入（ストック）が多い）産業ほど低位にある。

一方で、労働生産性が低いとされた道路運送業は、資本生産性の観点で見ると交通事業の中では高い生産性を示している。

図表2-33 交通事業分野別の資本生産性水準（実質）の推移



注1：「資本生産性=付加価値（単年）／実質純資本ストック」で算出。

注2：このグラフは各年の固定資本を分母に取っており、産業内部での資本投入の質的な変化（機器や設備の種類・性能の変化など）は反映されていない。

資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

なお、「生産性」の計測や分析は、一つの計測・分析手法であり、これまでも以下のような課題の指摘がなされているため、これらの点に留意しつつ分析する必要がある。

① 稼働率概念の導入

生産性を計測する際には、本来の生産能力を再現するため、稼働率をかけた値を用いるべきだが、非製造業では製造業における稼働率指数に相当する指標が存在しない。この点はデータの制約上解決は難しい。このため、景気停滞におけるサービス消費の減少期等においては製造業と比較して生産性が下振れして計測される可能性があることには注意が必要である。

また、サービス業等の非製造業では、生産と消費が同時に進行するため、稼働率の概念そのものが適切性を欠いている可能性もあるため、ここでは稼働率概念は捨象して生産性の把握・分析を行っている。

② サービスの質への評価

生産性の計測に際しては、提供されるサービスの質を計測することが事実上不可能であるため、サービスの質を考慮したうえでの生産性の比較は困難である。このため、非製造業における生産性の比較は数値のみの高低に着目すると正確さを欠く可能性がある。また、非製造業における生産性の向上とサービスの質は反比例するという見方もあることに注意することが必要である。

③ 資本装備率に関する課題

労働生産性は計算式に資本の要素を加味していないことから、資本装備率が大きく異なる産業間での比較は意義が小さいとの指摘がある。資本の影響についての分析は、労働生産性の産業間での較差が明らかになったのち、その要因としての分析には有効である（例えば、労働生産性が著しく高い特定の産業に対してその他の産業と資本生産性を比較する、など）。

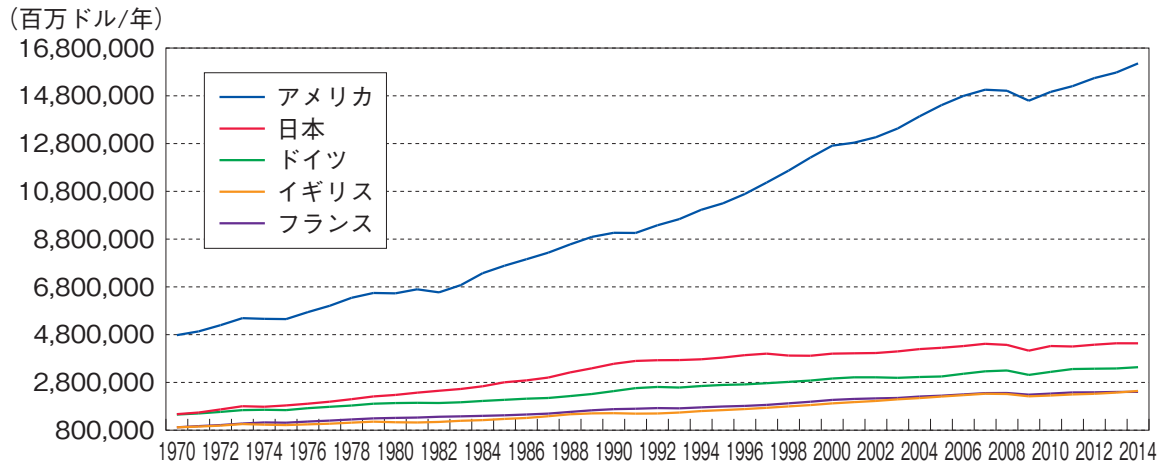
(2) 労働生産性の国際比較

a. GDPの国際比較

実質GDPの推移をみると、アメリカのGDP規模は、一貫してその他の各国を大きく上回り、成長率（グラフの傾き）も大きい。我が国は1990年頃までドイツ、イギリス、フランスの欧州諸国を上回る成長を見せていたが、1990年前半以降、欧州諸国同様に低成長が続いている。

なお、2009年にはリーマンショックの影響から、各国とも実質GDPを減じている。

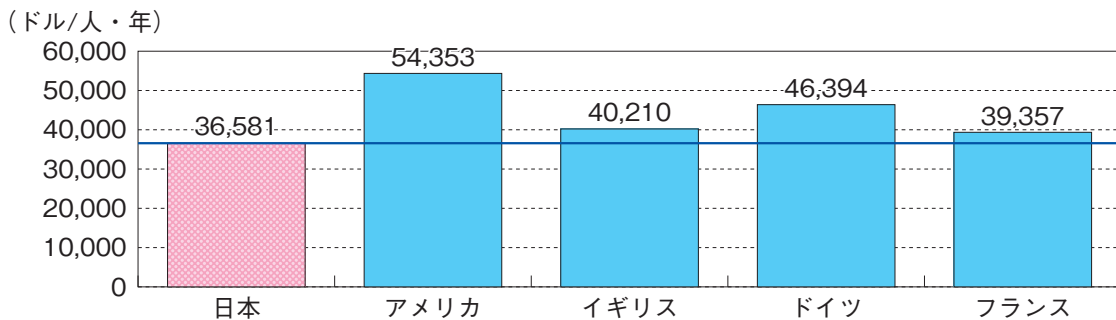
図表2-34 実質GDPの推移



注：2010年USドル購買力平価換算
資料：OECD.stat [National Account] から国土交通省総合政策局作成

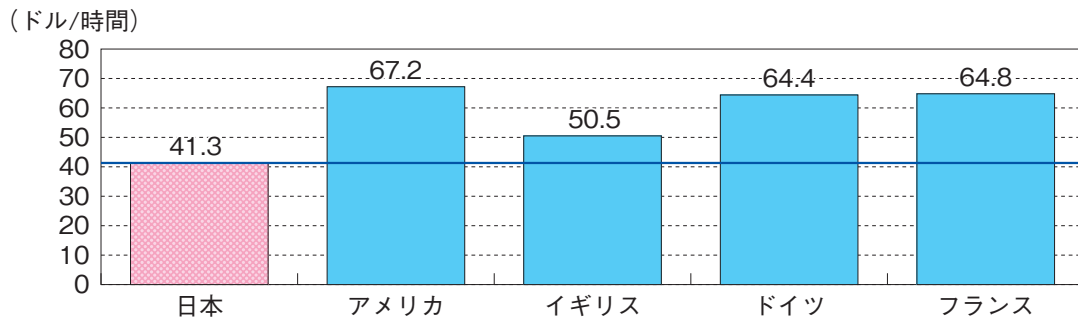
他方、国民一人当たり名目GDP、労働時間当たり名目GDPについてみると、我が国は、アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスの欧米諸国と比較して低いのが現状である。

図表2-35 国民一人当たり名目GDPの国際比較 (2014年)



注：2010年USドル購買力平価換算
資料：OECD.stat [National Account] から国土交通省総合政策局作成

図表2-36 労働時間当たり名目GDPの国際比較（2014年）



注：2010年USドル購買力平価換算

資料：OECD.stat「National Account」から国土交通省総合政策局作成

b. 労働生産性の国際比較

①労働生産性水準の推移

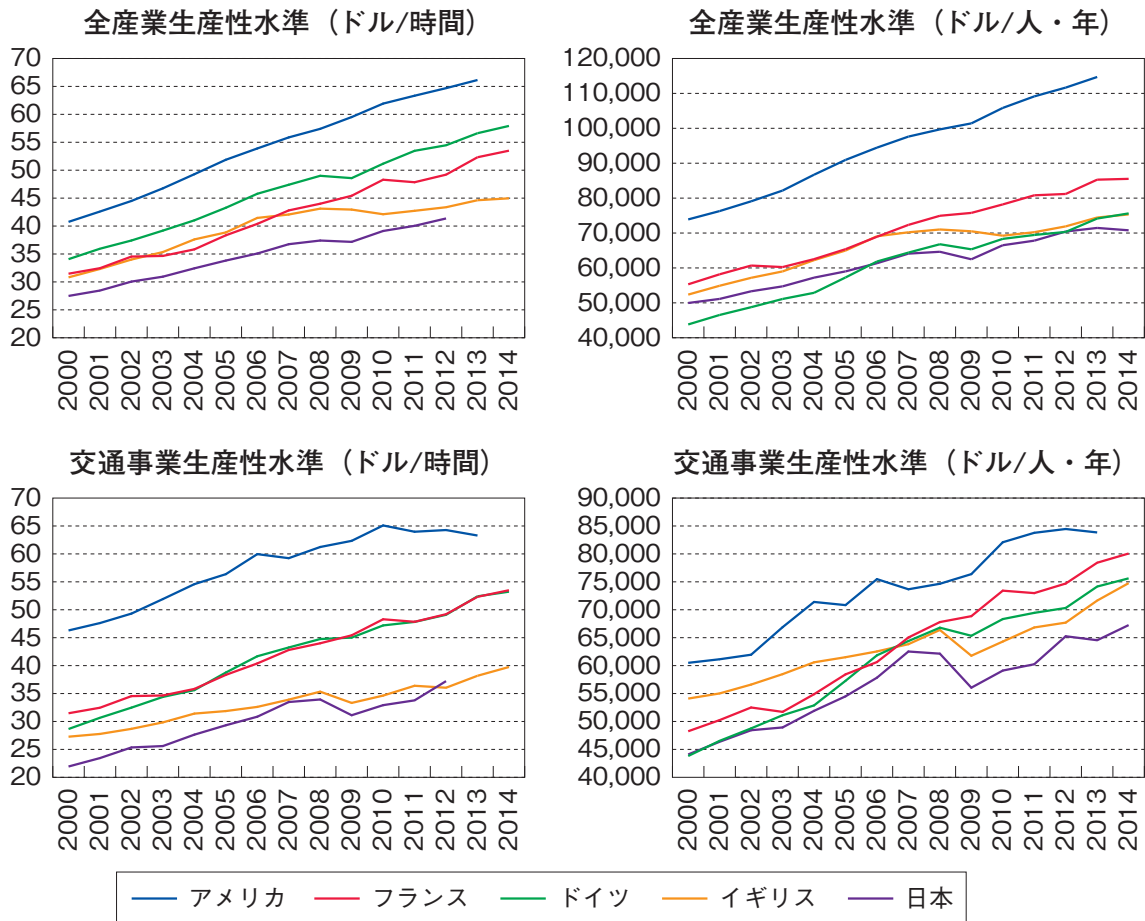
我が国とアメリカ、イギリス、ドイツ、フランスの欧米諸国と労働生産性水準の比較を行うに当たり、本節では「時間当たり労働生産性」と「就業者一人当たり労働生産性」の2つの指標を用いた（次ページ<各国の生産性水準の算出方法>参照）。

全産業で見ると、「時間当たり労働生産性」では、我が国は他国に劣後する水準で推移しているが、「就業者一人当たり労働生産性」では、近年はイギリス及びドイツと同程度の水準で推移している。また、いずれの指標においても、アメリカの水準の高さが目立っているが、「時間当たり労働生産性」に比べて「就業者一人当たり労働生産性」では、他国との差が大きくなっている。

一方で、交通事業についてみると、「時間当たり労働生産性」では、全産業と同様にアメリカの水準の高さが目立つ一方で、我が国とイギリスが低位で推移し、ドイツ、フランスが中位で推移している。

他方、「就業者一人当たり労働生産性」では、我が国は、2000年代半ばころまでドイツ、フランスと大きく異なる水準ではなかったものの、2000年代後半に他国に比べ大幅に低下し、その差が縮小していない状況にある（なお、生産性の国際比較における留意点について、【コラム③】参照）。

図表2-37 労働生産性水準の推移の国際比較



資料：OECD.stat「National Account」、アメリカ「BEA」、経済産業研究所「JIP」（2015）から国土交通省総合政策局作成

<各国の生産性水準の算出方法>

(使用したデータ)

- ・ OECD.stat「National Account」より（2016年3月2日時点）。
- ・ 計算に用いた各系列は、国際的な標準産業分類である「International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.4」（ISIC rev4）に準拠した産業分類を用いて集計が行われている。
- ・ 「交通事業」と表章してあるデータはISIC rev4における「Transportation and storage」（運輸・倉庫業）の分類を用いている。
- ・ なお、OECD.stat「National Account」において欠損値がみられたアメリカの付加価値、就業者数、マンアワーは、「The Bureau of Economic Analysis」（BEA）において公開されているデータを用いた。また、日本における欠損値は、経済産業研究所「JIP」のデータを用いた。

(算出方法)

本節では、交通事業に関する労働生産性の実態分析を行うため、産業別の付加価値、労働投入のデータを必要としたこと、また、国内の労働生産性に関する分析との関係から、OECD.statのデータを用いて以下の式によって各国の全産業及び交通事業の労働生産性の比較・分析を行った。

$$\text{時間当たり労働生産性 (購買力平価換算)} = \frac{\text{粗付加価値}}{\text{マンアワー (就業者数} \times \text{労働時間)}}$$

また、一人当たりGDPに近似した概念として年間の「就業者一人あたり付加価値額」を労働生産性として、以下の式で算出を行った。

$$\text{一人当たり年間労働生産性 (購買力平価換算)} = \frac{\text{粗付加価値}}{\text{就業者数}}$$

上式では、GDPを購買力平価USドル変換レートとして国際比較に用いている。

【コラム③：生産性の国際比較におけるサービスの質に係る留意点】

「コラム②：「生産性」の概念について」にあるとおり、生産性の計測においては、提供されるサービスの質を計測することが事実上不可能であり、特に、国際比較においては、当該国ごとに要求されるサービスの質の水準が異なることが想定されるため、実際以上の生産性較差が観測される可能性があることに留意する必要がある。

サービス品質の日米比較に関する調査（サービス産業生産性協議会「同一サービス分野における品質水準の違いに関する日米比較調査」（2009年））においては、20種類のサービスを対象に品質、価格等について、日米両国に滞在経験のある日本人・アメリカ人に日米両国のサービスのどちらがどの程度すぐれているか回答を求めたところ、多くの分野で日本人・アメリカ人共に日本のサービスが優れていると回答した。また、日本のサービス品質に対する割安感又は割高感に関しては、「地下鉄」、「タクシー」、「航空旅客」、「宅配便」といった交通分野で日本人、アメリカ人共に日本のサービスが品質に対して割安と感じることが示されている。これは、交通分野の日本のサービスに対して利用者が高い価値を見出しているとも考えられることから、こうした分析でサービスの質の見える化を進め、質の高いサービスが利用者に評価されるようにしていくことが重要であり、ひいては、生産性の向上につながってくるものと考えられる。

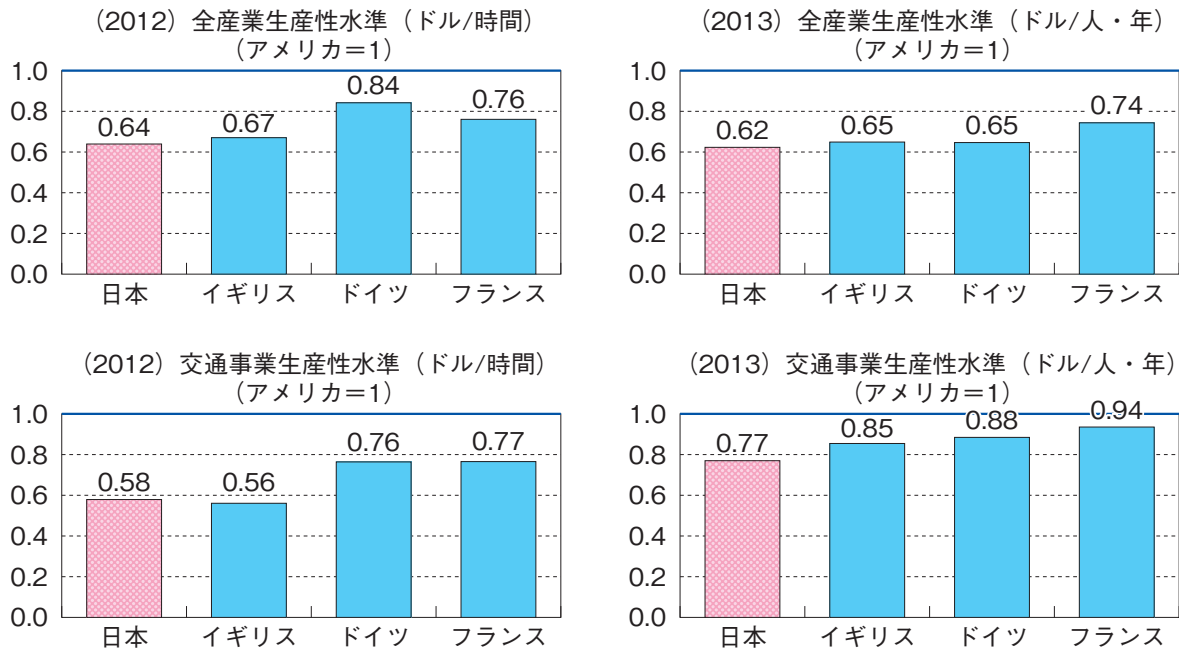
②労働生産性水準の対アメリカ比較

アメリカの労働生産性水準に対して、我が国、イギリス、ドイツ、フランスの各国がどの程度に位置づけられるか比較を行った。

全産業でみると、「時間当たり労働生産性」及び「就業者一人当たり労働生産性」のいずれの指標においても、各国ともアメリカの6割から8割程度の水準にとどまっている。

交通事業でみると、「時間当たり労働生産性」では、日本とイギリスが低くなっている。一方、「就業者一人当たり労働生産性」では、日本以外の3か国はアメリカの9割程度の水準となっており、一定の生産性水準を保っている。

図表2-38 労働生産性水準の対アメリカ比較



資料：OECD.stat [National Account]、米国 [BEA]、経済産業研究所 [JIP] (2015) から国土交通省総合政策局作成

第2章 人材確保・生産性向上に向けた取組

第1章でみたように、交通事業における就業の現状は、他産業と比較して、平均年齢が高く、女性の就業比率が低いといった就業構造や労働時間が最も長く、賃金が低いといった労働環境にあり、足もとの労働力不足感が強まっている中で、生産年齢人口の減少が見込まれていることから、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

また、交通事業における生産性の現状は、労働生産性で見た場合、全産業平均の7割程度の水準にとどまっており、欧米諸国と比較しても、「時間当たり労働生産性」で見た場合、イギリスと同様に、アメリカの6割程度の水準にとどまっている。

したがって、我が国の交通サービスが、将来にわたって豊かな国民生活や持続的な経済成長を支え、持続的に発展していくためには、交通事業の各分野において、就業先としての魅力を高め、多様な人材を確保していくこととあわせて、労働力の制約のもとで高い付加価値を生み出すため、生産性を高めていくことが不可欠である。

人口減少時代にあって、これまで我が国の成長を支えてきた労働力が減少しても、サービスの効率化や新たな付加価値の創出により、労働力の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能である。また、生産性の向上は、賃金の引上げのための原資を生み出すなど、労働者の待遇の改善に資することから、人材の確保にもつながるものである。

政府は、戦後最大、名目GDP600兆円という「希望を生み出す強い経済」の実現に向け、アベノミクス第2ステージにおいて「未来への投資・生産性革命」や「女性・若者・高齢者等の活躍促進」に取り組んでいるところであり、このため、国土交通省は、2016年を「生産性革命元年」と位置づけ、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省生産性革命本部」を設置し、政府全体の取組と連携しながら、「社会のベース」、「産業別」、「未来型」の3つの切り口で、総力を挙げて生産性革命に取り組んでいる。

第2章では、このような人材確保や生産性向上に向けた取組を紹介する。

第1節 人材確保に向けた取組

(1) 自動車関係

a. バス

地域の生活交通を支えるバス輸送の維持や安全確保の観点から、バスの運転手の安定的な確保と育成が喫緊の課題となっていることから、2013年12月より国土交通省において、学識経験者、バス事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による「バスの運転手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手の待遇改善及び国として取るべき支援策など、バス運転手の安定的な確保と育成のための方策について検討を進め、2014年7月にその方向性をとりまとめた。

その方向性に沿って、国土交通省において、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手引書を作成し、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バス運転手の職業としての魅力のPRを行うなど、きめ細かな対応を行っている。

民間の取組事例

○ バス運転手の戦略的なPR等による女性の活躍促進（宮城交通グループ）

宮城県全域でバス事業を営む宮城交通グループ（宮城県）では、女性の採用拡大及び職域拡大の取組として、女性限定のバス運転手体験イベントを行っている。

同イベントは、女性を対象に、現役女性運転手との意見交換、バスの運転、アルコールチェッカー、制服試着などの体験に加え、採用に関する説明や試験案内を実施するものであり、2014年9月以来

計6回開催、延べ100名以上が参加している。

現役女性運転手との意見交換の場により、バス運転手業務への理解が深まり、男性的なイメージの払拭につながったほか、バスの運転体験によりバスの魅力に触れたことで、運転手職への志望度向上につながり、同イベントを開始以降、これまでに10数名の女性運転手の採用につながっている。

なお、女性運転手の採用に当たっては、宮城県で実施している雇用助成制度を活用して、免許取得に伴う本人の負担を少なくするなど、より入社しやすく働きやすい環境づくりを行っている。



イベントの様子

○ バス運転手の自社養成等による若者の雇用・育成（東急バス、しずてつジャストライン）

東京都及び神奈川県の中急線沿線を中心にバス事業を営む東急バス（東京都）や静岡県中部地区を中心にバス事業等を営むしずてつジャストライン（静岡県）では、新規高卒者を正社員として採用し、大型第二種免許の取得（受験資格を有する者は、21歳以上の者で、普通免許等を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間が通算して3年以上のもの等）までの間、整備やバスターミナル・営業所での窓口対応等の業務によりスキルアップを図った上で、会社負担で必要な免許を取得させる、バス運転手の自社養成制度を導入している。

この制度は、バス会社にとって現在の人員不足を解消しつつ将来のバス運転手を他社に先駆けて早期に確保することができるとともに、バスを運行するための様々な現場を体験することでスキルアップが可能になる等のメリットがある。

なお、同様の制度は、十勝バス（北海道）、北陸鉄道（石川県）、とさでん交通（高知県）、西日本鉄道（福岡県）、宮崎交通（宮崎県）といった全国各地のバス会社でも導入されている。

b. タクシー

中長期的な視点から今後のタクシーのあり方について取りまとめるため、2015年1月から国土交通省において、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」を開催し、タクシー運転手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進め、2016年4月に最終とりまとめを策定した。今後は、とりまとめに沿って、従業員それぞれの多様な働き方を実現する勤務・賃金形態等の労働環境の整備と、求職者に対する分かりやすい情報提供に取り組んでいくことを予定している。

こうした検討を受け、大阪タクシー協会では、一般的には勤務形態がフレックス制であるタクシーだからこそ出来る働き方に着目し、協会として転職フェアへの出展を行うなど、タクシー業界全体で女性運転手の獲得に向けた取組を行っている。

民間の取組事例

○ 女性タクシー運転手向け施設・設備の整備等による女性の活躍促進（国際自動車）

東京都内でタクシー・ハイヤー事業を営む国際自動車（東京都）では、タクシー業務は、利用者のニーズを感じ取ることが重要であると考え、若い人材の確保とともに、女性運転手の採用に力を入れ、以下のような取組を行っている。

- ・首都圏約150校の大学のキャリアセンターを役員が訪問するなど、新卒女性採用の強化
- ・女性意見を取り入れた女性専用更衣室・休憩室・パウダールームの設置や、駐車場の心配をせずに綺麗で安心して利用できる女性トイレマップ（km Ladies Map）の制作
- ・カラフルな女性専用車両で高齢者の通院や買い物の



km Ladies Map

同行、子どもの送迎等を行うタクシーサービス（Relaxi）の開始

こうした取組の結果、女性の新卒採用者は、2013年の2名以来37名になり、中途採用を合わせると女性運転手数は128名となっている。

○ タクシー運転手の乗車勤務の年齢制限の撤廃等による高齢者の活躍促進（あさひ自動車）

秋田県秋田市でタクシー事業を営むあさひ自動車（秋田県）では、高齢者を豊富な経験や顧客対応のうまさで「ベテラン運転手」として積極的に評価し、乗務員を含めた従業員の定年を65歳まで引き上げるとともに、乗車勤務の年齢制限も設定していないため、定年後は更新回数に制限が無い1年単位の有期労働契約により、働きたい年齢まで乗車勤務を続けることが可能となっている。

ただし、安全性の確保を最大限図る観点から、夜勤を含む従業員には年2回の健康診断を義務づけるほか、65歳以上の乗務員には3年に1回の適正検査を義務づけている。

また、運転免許証に貼り付けたバーコードを読み取ることで出庫と入庫を管理できる自動日報システムを自社開発するなど、作業負担を減らして運転に集中できるような仕組みも取り入れている。

現在、あさひ自動車の従業員176名のうち、過半数の112名が60歳以上であるが、ベテラン運転手に対する評価もあり、「あさひ自動車に乗りたい」という固定客の獲得と県内トップシェアに貢献している。

○ タクシー運転手のサポートの充実等による定着促進（岡山交通）

岡山県岡山市・倉敷市及び広島県福山市を中心にタクシー・ハイヤー・貸切バス事業を行う岡山交通（岡山県）では、タクシーに乗務する社員について、2006年における入社1年以内の退職率が33%に達するような状況が生じていた。そこで、タクシーに乗務する社員の定着と質の向上を図るため、以下の取組を展開している。

- ・タクシーの全車両にGPS連動のカーナビを搭載し、迎車先や目的地がよくわからない場合でも安心して乗務することができるようにするとともに、日々のタクシー乗務記録について自動的に記録されるシステムを導入することで、乗務員の行う作業を軽減する仕組みを構築している。
- ・タクシーに乗務する社員に対して、グループの教育センターや自社教育室において、自社作成のドライバーズマニュアルを教本として、専門指導員からの指導を2～3ヶ月受ける研修を施すなど、教育制度を充実させている。
- ・タクシー乗務未経験者を、将来的に管理職へと進む「総合交通キャリア職」又はプロドライバーとしてバス・トラック運転手などへの転換も視野にいたした「マイスタードライバー職」として積極的に採用している。
- ・運転手の健康状態に起因する事故を防止する観点から、乗務前に体温・血圧・血糖値を測定し、その結果を一元管理するシステムを開発し、運用している。

こうした取組により、入社後1年以内の退職率が2014年は2%、2015年は9%と、2006年に比べて大幅な低減に成功している。

c. 自動車整備

整備要員の不足は、自動車の安全・環境を支える整備事業の基盤を揺るがすおそれがあり、早急に背景や原因に対応した効果的な対策を講じる必要があることから、有識者や関係業界、関連の諸機関や企業等の意見を聞きながら、広い視野で総合的に検討するため、2015年6月、国土交通省において「自動車整備人材の確保・育成に関する検討会」を設置し、自動車整備業における労働環境、待遇の改善や女性の活用などの人材不足問題に対して検討を進め、2016年4月に報告書を取りまとめた。

報告書においては、自動車整備業の実態調査や他産業との比較等の分析・検討から、自動車整備業の魅力・重要性、自動車整備業の実態及び人材確保・育成のための課題、課題に対応する先進的取組事例について取りまとめたところであり、今後、これらを業界全体で共有し、事業形態・規模等に応じた対策を関係者が連携して検討・推進を図ることとしている。

また、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を実施するとともに、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など、自動車整備業の社会的重要性や魅力について理解を促す活動を継続して実施している。

民間の取組事例

○ 自動車整備士の戦略的なPR等による女性の活躍促進（東京トヨペット）

東京都を販売エリアとするトヨタ自動車系ディーラーの東京トヨペット（東京都）では、ともすれば男性の職場と思われがちな自動車整備業界において、女性の応募者が増えるよう工夫するとともに、女性が活躍できるような環境を整えるため、以下のような取組を行っている。

- ・採用時においては、女性の整備士志望者には、女性整備士が配属されている店舗を見学できる機会を設定し、入社から退社までの1日の流れや現場の雰囲気、先輩整備士の声を肌で感じてもらうようにしている。
- ・SNSを使って「女性エンジニア」等をテーマにした記事を配信することにより、少しでも整備業界に目を向けさせるための工夫を行っている。
- ・従来は男性と共用だったため、女性専用の更衣室及びシャワールームを店舗建て替えに合わせて順次設置を進めている。
- ・小学6年生まで時短勤務を行うことができるなど、子育て中の社員を支援する社内制度を確立しており、万全な受入れ体制を整えている（厚生労働大臣認定「くるみん」）。

こうした取組により、同社の芝浦店では、整備士8名中3名の女性が活躍している。



女性整備士

(2) 物流関係

将来にわたっての物流機能の安定的な確保に向けて、所要の対策を検討するため、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。このアクションプランに基づき、トラック運転手の賃金等の待遇の改善に向けた中継輸送の導入や運賃・料金の適正収受等の促進、荷役及び待ち時間に係る商慣行等の見直し、高校等への出前講座を通じた求人活動など、官民連携のもと、取組を推進している。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設けている。

加えて、2015年4月には、交通政策審議会交通体系分科会に物流部会を設置し、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議を行い、同年12月に答申としてとりまとめられた。同答申においては、物流業の就業先としての魅力を向上させ、必要な人材を確保するための就業環境の整備等についての提言がなされており、今後はこの提言に基づき施策を講じていく予定である。

トラック運転手については、2015年5月、国土交通省と厚生労働省が連携して「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」を公表し、現在のトラック運送業界の状況を踏まえ、「魅力ある職場づくり」「人材確保・育成」の観点から、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の設置など、両省が連携して取り組んでいくこととしている。また、女性トラックドライバー（トラガール）を応援し、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」を設けているほか、事業者向けのパンフレットも作成・公表するなど、業界

のイメージ改革を図る取組を行っている。

内航海運を担う船員については、船員供給体制の強化を図るため、海上技術学校・短期大学の定員を拡大するとともに、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支援を実施しているほか、新人船員を計画的に雇用する事業者に対して助成金を支給する等の支援を行っている。

民間の取組事例

○ 短時間勤務の導入等の働き方改革等による女性の活躍促進（双葉運輸）

広島県でトラック運送業を営む双葉運輸（広島県）では、広島県東広島市における学校給食の配送で、女性運転手が活躍している。

平成の市町村合併に伴い、県全体の約10%弱を占める同市内の給食エリアは急速に拡大し、対象小中高は51校にも及ぶこととなった。このため、一定水準を維持した給食配送の実現に当たり、夏休みや冬休みといった長期休暇の期間は給食配送が無いことから、そうした学校生活のリズムに合わせて給食配送を行う運転手をいかにして確保していくか、課題があった。

そこで、2007年から本格的に給食センターの稼働に伴う配送を行うに当たり、家庭に入っている女性運転手をターゲットとして、子どもの生活リズムに合った登校後から下校前までの勤務時間（時間外勤務なしの8：30～16：00）とするとともに、各休み中も子どもと過ごせる勤務体系（年間休日日数150日）とすることにより、多数の女性運転手を確保することが可能となり、給食配送の運転手12名中8名を女性が占めるに至っている。

同社では、より一層男女を問わず働きやすい職場とするため、乳幼児の保育を想定した「企業内保育施設」についても設置に向けた検討を行っている。

○ 中継輸送の導入等の働き方改革等による若者の雇用促進（シーエックスカーゴ）

トラック事業においては、慢性的な運転手不足が生じており、特に若者には長距離運行が敬遠されている状況にある中、佐賀県鳥栖市は九州の交通結節点として、多数の倉庫が立地する物流拠点となっているため、運転手の確保はより難しい課題になっている。

このため、日本生活協同組合連合会の物流子会社であるシーエックスカーゴ（埼玉県）では、佐賀県鳥栖市と兵庫県小野市の両配送センター間で幹線輸送を行う際、1日で往復することができないため、従来は配送先で1泊する必要があったところ、鳥栖市と小野市をそれぞれ出発した運転手が中間地点の広島市で互いのトラックを交換することにより、外泊することなく、出発地に戻ることができる中継輸送を導入した。

これにより、運転手に対し、毎日自宅で静養できる環境を提供することが可能になり、若者の就労や定着の促進に大きく寄与している。



中継輸送のイメージ

また、倉庫スタッフについて、無期雇用に転換するとともに、定年年齢の延長、育児休業・介護休業の取得促進、年次有給休暇の取得促進に取り組んでいるほか、事情があって有期雇用を維持する者に対しても、正規雇用社員に準じた福利厚生を適用するなど、雇用環境の改善に積極的に取り組んでおり、導入前と比較して退職者が減少するなど、安定的な雇用確保を実現している。

（3）航空関係

交通政策審議会航空分科会基本政策部会及び技術・安全部会の下に設置された乗員政策等検討合同小委員会のとりまとめ（2014年7月）を踏まえ、操縦士、整備士等の養成・確保のための取組を実施している。

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、関係者間で諸課題に対する検討を行うため、2014年8月に「航空機操縦士養成連絡協議会」が設置され、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、2016年度からの運用開

始を目指し、無利子貸与型の新たな奨学金制度についての詳細な制度設計の検討を継続するとともに、訓練オブザーブの実施促進等の学生等の技量レベル向上策を実施したほか、若年層の関心を高めるための航空に係る共通ウェブサイトの運用が2015年12月に開始された。また、日本航空により2015年度より私立大学生に対する給付型奨学金制度が創設されたことに加え、2015年12月には外国人操縦士の活用に向け在留資格要件が見直された。

航空機整備士については、産学官の連携を促進するため2014年8月に設置された「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」での議論を踏まえ、整備士の英語能力向上等、若年層整備士の供給拡大を図るための対策を実施するとともに、整備士・製造技術者の養成のあり方等についての検討も実施している。

民間の取組事例

○ 経営層・管理者層への登用等による女性の活躍促進（全日本空輸、日本航空）

国内・国際の航空事業を営む全日本空輸（東京都）では、半数以上を女性社員が占めることから、女性がより一層活躍し続けることを経営課題ととらえ、2020年までに、女性役員を2名以上登用する、女性管理職の比率を15%以上にする、といった数値目標を掲げている。

この達成に向け、ワーク・ライフ・バランスに関するさまざまな施策や制度を活用し、多様な働き方を実現している社員を「ロールモデル」として、グループ内広報誌やイントラネットなどで紹介するとともに、部門・職種を超えた女性管理職のネットワークの形成を目的とした場の設定や、ロジカルシンキング研修など、将来のANAグループを担う女性管理職を対象とした施策を積極的に実施している。

また、国内・国際の航空事業を営む日本航空（東京都）では、2010年の経営破綻により企業イメージそのものが悪化したことを受け、会社を再生する若い人材を確保するため、採用プロセスの中で新しい会社の方向性や社員の熱気を直接理解してもらうようにした結果、女性の採用が増加しており、女性が働きやすい環境作りを行うきっかけとなっている。

現在、グループ全体でもJAL本体でも約半数が女性社員となっており、女性の活躍が企業発展の重要課題となっていることから、グループ43社全体で女性が活躍するためのプロジェクトを立ち上げ、グループ内で情報交換・共有を行う目的で、2015年11月に「なでしこラボ」を設置している。また、JALでは、今まで女性が配置されなかった部署への積極的な配置、女性向けのライフタイムマネジメント研修、女性の部下を持つ上司への研修等を通じて女性が長く働くことができる会社づくりを積極的に行っている。

こうした全日本空輸及び日本航空の女性活躍を推進する取組への評価は高く、2016年3月には経済産業省が東京証券取引所と共同で選定・発表する「なでしこ銘柄」に選定されている。

(4) 鉄道関係

地域鉄道の現状と課題を整理し、関係者間で共有化を図るとともに、課題への対応の方向性等について検討し、今後の鉄道行政に適切に反映させていくため、2014年11月より国土交通省において、学識経験者、地域鉄道事業者等の関係者による「地域鉄道のあり方に関する検討会」を開催し、2015年3月に報告書を取りまとめた。

この中では、職員の高齢化や、職員数の減少により、鉄道の安全確保に必要な技術の維持・継承が課題となっており、適切に対応することが重要であるとの認識が示されている。また、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る保守管理に係る合同研修会を車両と土木分野において開催している。

民間の取組事例

○ 人員配置の工夫等による女性の活躍促進（えちぜん鉄道）

福井県福井市から勝山市及び坂井市を結ぶ鉄道事業を第三セクター方式で行うえちぜん鉄道（福井県）では、高齢者利用時の電車とホームとの段差などのバリアフリー対策や無人駅における乗車

券発売、駅からのバスの案内や観光案内などの対応に当たり、ホームや駅の改修、駅の有人化を進めるよりも車内に全ての対応を網羅できる人員（アテンダント職）を配置するほうが効率的ではないか、といういわば「逆転の発想」により人材活用を行っている。

アテンダント職の勤務は、昼間乗務のシフト制であり、一日の乗務時間は約6時間、乗務開始は8時から10時の間、終了は15時から17時の間、と幅を持たせることで、子育てと仕事の両立も可能となっている。また、休みは7～8日／月となっている。

こうした子育て中の社員でも働きやすい勤務制度により、現在は13名が在籍している。



アテンダント職

○ 託児施設の整備等による女性の活躍促進（東京急行電鉄）

首都圏で鉄軌道事業を展開している東京急行電鉄（東京都）では、妊娠～育児期間において、残業・深夜業務禁止等の業務配慮を小学4年生まで拡充しているほか、育児休業について法定を上回る期間取得できる制度や在宅勤務の制度を導入するなど、子育て中の社員が働きやすくなる制度を充実させている。

また、鉄道業の業務において、駅員・車掌・運転士等の現業職においては、土日祝日関係なく勤務があるのが通常であるが、土日祝日も子どもを預かる保育園を東急電鉄グループで運営することにより、曜日に関係なく働きやすい環境を整えている。加えて、病児保育が必要な際にベビーシッターを委託先特定非営利活動法人（以下「NPO法人」という。）から派遣するとともに、その保育料に対する補助制度を始めるなど、子どもが急に病気になった場合であっても安心して働ける制度を整えている。

こうした東京急行電鉄の女性活躍を推進する取組への評価は高く、4年連続で経済産業省が東京証券取引所と共同で選定・発表する「なでしこ銘柄」に選定されている。

（5）造船、海洋産業関係

造船業及び海洋産業における人材については、2014年8月より、国土交通省において、産学官の業界関係者で構成する「造船業・海洋産業における人材確保育成方策に関する検討会」を開催し、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行った。当該検討も踏まえ、造船業については、造船業を目指す若者を増やすための取組として、高校生や大学生を対象とした造船所へのインターンシップ、高校生向けの魅力ある造船の教材づくりや、造船業における女性活躍の好事例等の取りまとめ等を行っている。さらに、造船業における外国人造船就労者受入事業により、外国人材の活用を促進している。

また、海洋産業については、開発や設計現場が必要とする実践的技術やノウハウを持った技術者が不足していることから、技術者の育成システムの構築に向けて、専門カリキュラムの開発、インターンシップ・留学の派遣促進に向けた海外企業等との連携体制の構築等の取組を実施している。

民間の取組事例

○ 地方自治体と連携した技術・技能の維持・継承の取組による若者の雇用・育成（岡山県玉野市）

岡山県玉野市は、市内就業者数の約20%、市内企業数の約6%を造船業が占め、地場企業や大手企業の下請け企業が数多く存在しており、戦前から造船の企業城下町として繁栄してきたが、現在では造船業を支える技能人材の高齢化や空洞化は著しく、シニア世代が大量に退職した後の人材確保が喫緊の課題となっている。

そこで、地元の造船関連企業や関連自治体等が連携し、シニア層の地域での活躍の場を創出するとともに、高校生等の若者をはじめとする市民のものづくりに対する興味の掘り起こしを行うことで若者の流出を防ぎ、活力ある「技術のまち玉野」の再生を目指すため、「職人塾」という取組を行っ

ている。

「職人塾」では、高校生を対象としてインターンシップ研修を行うとともに、シニア世代が有する技術・技能を着実に次世代に伝承させるため、シニア世代が講師となって、求職者や造船関連企業の社員に対し、溶接鉄工の分野と機械加工の分野でそれぞれ研修を行っている。

このような取組の結果、インターンシップ受講生のうち毎年数名程度、また溶接鉄工・機械加工の研修を受けた求職者のうち半数近くがそれぞれ地場造船関連企業に就職するなど、技術・技能の伝承と若年層人材の確保に成功している。

第2節 生産性向上に向けた取組

(1) 「社会のベース」の生産性を高める⁵

a. 高速道路の渋滞対策等

ETC2.0は、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

国土交通省では、道路を賢く使う取組の1つとして、ITを活用した賢い物流管理を推進している。2016年1月より、ETC2.0装着車が大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能とする許可を行う「特車ゴールド」の制度を開始し、これにより、渋滞や事故を避けた効率的な経路選択が可能となり、物流効率化への効果が期待される。また、2016年2月より、ETC2.0のビッグデータを活用した「ETC2.0車両運行管理支援サービス」の社会実験を開始している。これは、深刻な運転手不足が進行するトラック輸送について、ETC2.0を活用することにより、リアルタイムな位置情報で正確な到着時間の予測を可能として荷待ち時間を短縮するほか、トラック運転の危険箇所をピンポイントで特定し、運転手の安全を確保することが期待される。

また、我が国における渋滞による損失時間（混雑で余計にかかる時間）は、移動時間の約4割を占め、欧米主要都市の約2倍に相当するとのデータもあるなど、効率的な渋滞対策は、有効労働時間を増加させるとともに、トラックやバスの担い手不足にも有効であると考えられる。

そのため、国土交通省では、2016年度より全国約50カ所において、これまで把握できなかったデータに基づく科学的分析を行うことにより、各道路における各地点・各断面の実際に流せる最大交通量を見える化した上で、ピンポイントで効果的な対策を検討・実施することとしている。

b. クルーズ船需要の取込み

近年、我が国への外国船社が運航するクルーズ船の寄港が急増し、特に10万トン以上の大型クルーズ船については、寄港回数が2010年の10回から2015年の304回に達するなど、増加が著しい。クルーズ船寄港のもたらす好影響は地域活性化の観点から必要不可欠なものとなっており、スピード感のある受け入れ環境の整備が必要となっている。

そのために、国土交通省では、港湾の生産性向上に関し2つの施策を打ち出している。

1つ目は、既存ストックを活用して大型クルーズ船を受け入れることにより、物流の効率性（＝産業活動の生産性）を維持しつつ急増するクルーズ船を受け入れる施策で、大型クルーズ船へ対応するため、既存岸壁に防舷材、係船柱を設置する事業を進めるとともに、岸壁の延長不足に対応した栈橋整備を進めることとしている。

2つ目は、民の知恵と活力を活かし、クルーズ客にスピーディーなCIQ⁶手続を提供する場とな

⁵ 都市の渋滞解消による時間短縮など、社会の「ムダ」・「非効率」を減らす取組

⁶ Customs, Immigration and Quarantine(税関、出入国管理及び検疫)の略

る旅客施設の整備を促進するため、当該施設の整備を行う民間事業者に対する無利子貸付制度の創設を盛り込んだ「港湾法の一部を改正する法律案」を2016年2月に国会に提出したところである。

平成28年3月30日に「明日の日本を支える観光ビジョン」が取りまとめられ、新たにクルーズについては「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人に」という目標が設定されたことから、目標達成のため、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現、世界に誇る国際クルーズ拠点形成等施策に取り組むこととしている。

c. モーダルコネクトの強化

国民の日常生活や経済活動を支え、地域の活性化を果たしていくためには、道路ネットワークと多様な交通モードが、より一層の連携を高め、有機的な結合を図る「モーダルコネクト」を強化し、利用者が多様な交通を利用・選択しやすい環境を維持・向上していくことが必要である。

近年、高速道路ネットワークの進展に伴い、高速バスの利用が増加しており、鉄道等との乗り継ぎの強化等により、高速バスネットワークの強化を進めているところである。

2016年4月に開業した新宿南口交通ターミナル「バスタ新宿」は、新宿駅に直結した国内最大規模の高速バスターミナルであり、高速バスと鉄道等との乗換えが強化された事例である。

新宿駅は、我が国有数の高速バスの発着拠点であるが、高速バスの“発着場”が運行会社毎に駅周辺に点在しているため、鉄道やタクシー等の交通機関相互の乗り換えが不便な状況にあった。

このため、国土交通省では、新宿駅南口の国道20号新宿跨線橋の架け替えに合わせて、JRの線路上に人工地盤を構築し、道路事業による駐車場整備、民間によるターミナル施設整備という官民連携事業に取り組んできた。バスタ新宿の整備により、これまで新宿駅周辺に分散していた19か所の高速バスの発着場が1か所に集約され、また、鉄道駅と直結しているため、高速バスと鉄道等の乗換えがスムーズになるとともに、タクシー乗降場を施設内に整備したことによって、国道20号におけるタクシーの待ち車列等がなくなり、渋滞緩和等による交通の円滑化にも資することが期待されている。

バスタ新宿は、1日約1,600便の高速バスが発着し、全国39都府県、300都市を結ぶ拠点として、また、羽田・成田から地方都市へと向かう中継拠点としての役割を担うほか、訪日外国人旅行者に対し、全国の観光情報等を提供する観光拠点としての役割も備え、インバウンド支援にも大きく寄与することが期待されている。

また、東京駅の八重洲側でも、八重洲口周辺で発着する高速バスや、丸の内口側で発着する定期観光バスについて、2023年頃、八重洲側の再開発によりその地下部分に建設予定のバスターミナルに集約する事業が行われている。

なお、道路ネットワークやその空間を有効に活用しながら、モーダルコネクトの強化を検討するため、2016年3月、国土交通省では「モーダルコネクト検討会」を設置したところであり、高速バスネットワークの強化や地域のバス利用環境の向上のあり方について検討を進めることとしている。

(2) 「産業別」の生産性を高める

a. 「物流生産性革命」の推進

2015年12月、交通政策審議会交通体系分科会物流部会及び社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の合同で審議された「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の答申が取りまとめられ、関係者の連携や先進的技術の活用により、潜在的な輸送力を最大限に活用するとともに、新たな成長のための「物流フロンティア」を開拓し、物流の生産性を大幅に向上させる「物流生産性革命」を実行する必要がある旨が指摘された。

これを受けて、国土交通省では、2016年2月、多様な関係者の連携を進めること等で生産性を向上し物流ネットワーク全体の省力化・効率化をさらに進めていくための新たな制度的枠組みの構築を内容とする「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を国会に提出したところであり、この新たな制度的枠組みと関連する予算・税制特例等による支援を通じ

て、モーダルシフト、地域内配送共同化、輸送機能と保管機能の連携等の多様な取組みを促進し、「物流生産性革命」の実現を図っていくこととしている。

①「成長加速物流」の推進

・トラック運送業等の取引環境・労働時間の改善

トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、中小企業の割合が非常に高いトラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあることから、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることが必要である。

一方、2015年4月に閣議決定された「労働基準法等の一部を改正する法律案」においては、月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率（50%以上）について、2019年4月から、中小企業への猶予措置を廃止することとしていることから、トラック運送業においても対策を講じる必要がある。

そうした問題意識のもと、国土交通省と厚生労働省では、両省をはじめとして、学識経験者、荷主、トラック運送事業者などにより構成される協議会を中央及び各都道府県に設置した上で、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、関係者が一体となって、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしている。

また、政府では、トラック運送業をはじめとする中小・小規模事業者が多い業界において、中小・小規模事業者が賃上げを行いやすい環境を作る観点から、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」を設置し、下請等中小企業の取引実態を把握するとともに取引条件改善に必要な検討を行っている。

・ダブル連結トラックによる省人化

トラック運送業においては、総労働時間が長くなっていることに加え運転手の有効求人倍率が高くなっているなど、深刻な運転手不足が進行している。

そこで、国土交通省では、民間からの提案や将来の自動走行による隊列走行も見据え、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき大型トレーラーなどの特殊車両の全長の上限値を現行の21メートルから最大25メートルまで緩和することにより、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進することを検討している。

2016年度より、トラック輸送の主要幹線である新東名高速道路において、「ダブル連結トラック」の導入に向けた実験を開始する予定である。

民間の取組事例

○ 資本ストックの革新等による物流サービスの付加価値の向上（ヤマト運輸）

日本全国で宅配便事業を営むヤマト運輸（東京都）の総合物流ターミナルとして、2013年に開設された羽田クロノゲートは、羽田空港に隣接するだけでなく、近隣にはJR貨物コンテナのターミナルや東京港・横浜港もあり、高速道路へのアクセスも良いため、あらゆる輸送手段を効率的に活用可能でアジアとシームレスにつながっている。

そうした環境を踏まえ、羽田クロノゲートでは、24時間365日の稼働、クロスベルトソータやロボットアーム等の最新の荷役機器等の導入により、1時間当たり4万8千個（従来は2万4千個）の荷物を仕分け可能な体制を整えるとともに、104台のトラックが着車できるバースを備える等、物流のスピードアップを図っている。

また、7階建ての建物の上層階にはヤマトグループ各社が入居し、以下のような多彩な付加価値サービスを提供している。

- ・生活家電を工場まで運ぶことなく、物流施設内で修理



羽田クロノゲート

- ・ することや、医療用機器を物流施設内で洗浄することによるリードタイムの短縮
- ・ オンデマンド印刷により、小ロットのパンフレットやDMを必要部数だけ印刷し、顧客属性に応じて封入・発送

このように、物流そのもののスピードアップと物流機能に付加価値サービスを追加することにより、生産性を一層向上させている。

○ ICTを活用した物流需要の平準化による輸送の効率化（大塚倉庫）



ID運輸

大塚製菓を中核とする大塚グループの企業である大塚倉庫（大阪府）は、医薬品・食品飲料・日用品の物流に強みを有しているが、1日の卸売向け配送物量は、食品飲料系は午前70%に対して午後30%、医薬品系は午前100%と時間帯に偏りがあり、午前・午後の配送物量の平準化が課題であった。

そこで、ICTツール、スマートフォンを使って、商品の特性（波動・出荷頻度・荷姿）に応じた過去の実績データからImportant Data (ID) を導き、最適な作業計画を作成した上で、作業員の手元の端末に送信する、ID運輸を開発し、誰でも素早く精度の高い配車が可能で、不慣れな運転手でも確実に配達

できる仕組みにより、1日の配送物量の平準化を図ることとした。

これにより、従来は、受注を午前中に締め切って翌日午前中に配送していたものを、受注されたものから前倒しで処理し、受注日の午後に配送することで、1日1回転であった配車を1日2回転にし、配車効率を高め、運送事業者の利益向上にもつなげている。

○ ICTを活用した物流施設の機能高度化による輸送の効率化（川崎陸送）

同様に、倉庫業にICTを活用している企業として、トラック事業と倉庫業を営む川崎陸送（東京都）がある。

同社では、倉庫に入庫する際に予めシステムで受付をしておくことで、荷物の積み下ろし受付時間をパネル表示し、作業進捗状況の「見える化」を可能にする「受付システム」を導入している。これにより、運転手は車内でずっと待機する必要がなく、定期的にパネルを確認すれば足りるため、適切な休憩時間の確保にもつながっている。

また、予め予約をしておくことで、指定された時間に荷物の積み下ろしができるようにする「予約システム」も導入し、トラックの配車・運行・待ち時間の効率化を図っている。

こうした取組により、運転手の勤務時間の短縮が図られたことに加え、倉庫作業員の事前配置計画を立てることが可能となり、人件費の削減につながるとともに、倉庫の周辺地域の渋滞等による周辺住民とのトラブルの心配なども大幅に減少するなどの効果も生じている。

○ 中小事業者の連携によるマッチングシステムによる輸送の効率化

（日本貨物運送協同組合連合会、日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会）

中小のトラック事業者にとって、帰り荷の確保や季節・時期による需要の増減への対応は、単独では困難であることに加え、同じエリアの事業者が、同じ時期に同じ目的地まで同種の荷物を運ぶといったケースも散見されるところである。こうしたことから、事業者同士が相互に手を結び、経営資源を共有・補完し合うことで、輸送効率の向上を図る取組として、公益社団法人全日本トラック協会が開発し、日本貨物運送協同組合連合会が運営する求荷求車システム「WebKIT」や、日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会（JL連合会）が運営する「ローカルネット」がある。

これらのシステムは、会員事業者がインターネットを活用し、荷物を依頼する側と車両を活用したい側がそれぞれ必要な情報を登録・検索し、条件に合う情報があれば相手方に連絡し、詳細を詰めた上で契約に結びつけるものである。

これにより、中小事業者同士がダイレクトに情報交換ができるため、輸送の効率化のみならず運転手不足への対応や、多様化・高度化する輸送ニーズへの対応が可能になるほか、全国のネットワー

クを自社の営業力として活用することが可能になるため、単独では難しかった輸送など幅広い事業展開がしやすくなっている。

②「暮らし向上物流」の推進

・宅配便の再配達の削減

電子商取引（EC）市場の拡大に伴い宅配便の取扱件数が増加するとともに、受取人の不在等による再配達が増加している現状を踏まえ、受取方法の多様化の促進等による再配達削減を通じた物流の効率化を推進する必要がある。

そこで、国土交通省では、2015年6月、学識経験者、宅配事業者、通販会社、コンビニ等の関係者から構成される検討会を設置し、宅配の受取方法の多様化の促進等を通じた再配達削減に向けて検討を進め、同年9月、宅配事業者・通販事業者から消費者への適時適切な配達日時の確認・通知、21時以降への配達時間の延長や時間指定の枠（現行2～3時間刻み）の合理的な範囲での細分化、最寄りのコンビニ等での受け取りの拡充、新たなコンセプトの宅配ボックスの開発といった内容の報告書を取りまとめた。

今後、宅配便事業者等の関係者の連携の下で、関係者の取組により回避可能な再配達削減に向け、共同での取組を進めることとしている。

民間の取組事例

○ 関係者の連携の促進による宅配便の再配達削減

（楽天、日本郵便、アマゾンジャパン、佐川急便、ローソン）

インターネット通販大手の楽天（東京都）と日本郵便（東京都）は、楽天で購入した商品を受け取るためのボックス（はこぼす）を東京都内の22の郵便局に設置している。これにより、利用者側としては、自分の都合のいいときにいつでも受け取ることができ、自宅や窓口で受け取りを待つ必要が無いことに加え、利用者のプライバシーを守ることができるようになっている。また、駅等の公共施設への宅配ボックスの設置も進んでおり、宅配事業者によって都内計11駅に宅配ボックスの設置が行われている。いずれの取組も、将来的には一つの宅配ボックスで複数の宅配事業者の荷物の受取が出来るようにすることを検討している。

さらに、インターネット通販大手のアマゾンジャパン（東京都）では、日本郵政等と連携して大きいサイズの荷物でも投函することができるポストを開発し、実際に販売しているところである。

また、従来はコンビニブランド毎に取扱の宅配事業者が異なり消費者にとってわかりにくくなっていたところ、一部のコンビニブランドにおいては、一対複数の宅配事業者等の取扱化が進んでいる。宅配事業者とコンビニエンスストアの提携の実例として、全国で宅配便事業を展開する佐川急便（京都府）とコンビニエンスストア大手のローソン（東京都）は、業務提携契約を締結し、ローソン店舗を起点とし、専任配送担当者が佐川急便の荷物やローソン店頭の商品等を自宅まで配送等するサービスを2015年6月より開始している。

・手ぶら観光の促進

現在、外国人による訪日旅行は個人によるものが多数であり、その多くは自分で大きな荷物を持って日本国内を移動している。これらの荷物を自ら運ぶ必要がなければ、訪日外国人旅行者の利便性が向上し、観光立国の推進に資するとともに、「手ぶら」を可能とする新サービスの提供による生産性の向上にも資すると考えられる。

このため、国土交通省では2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、訪日外国人旅行者が日本の宅配運送サービスを利用し、手ぶらで観光できる環境を定着させるための検討を2013年度より物流及び旅行関係の団体・機関とともに進めている。

2015年3月には、「手ぶら観光」サービス拠点を分かりやすく明示するための共通ロゴマークを公募により決定し、訪日外国人旅行者にサービスを安心して利用してもらえるようにするための一

定の要件を満たす一時預かり・配送受付拠点において提示されるとともに、当該拠点を海外で周知広報する際にも使用されている。「手ぶら観光」のサービス拠点は、2016年3月末現在で全国80箇所となっており、今後、さらなる拠点の増加や各拠点におけるサービス水準の一層の向上を図っていくこととしている。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

また、訪日外国人旅行者向け消費税免税制度を拡充し、2016年5月1日より、免税購入物品を免税店から一定の運送事業者を利用して海外の自宅や空港等へ配送する場合の免税販売手続の簡素化等を行ったところであり、こうしたサービスの高度化により手ぶら観光の一層の促進を図ることとしている。

・過疎地等における物流ネットワークの構築

過疎化や高齢化が進みつつある地域では、人口減少により人口が薄く分散し、宅配便の配送効率が大幅に低下するなど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、日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズが高まっていることから、宅配便の集配の共同化、公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載、買物支援・高齢者の見守り・直売所等への農産物の出荷代行などの生活支援サービスとの複合化を行うことにより、物流の効率化や生活支援サービスの維持を図ることが重要である。

国土交通省としては、全国各地における取組事例を収集・分析し、地方運輸局等を通じて先進事例の紹介、物流事業者との橋渡しなど、より広域的な視点で自治体の支援を行うこととしている。

民間の取組事例

○ 旅客運送と貨物運送が連携した「貨客混載」による輸送の効率化
(ヤマト運輸、宮崎交通、岩手県北自動車)

過疎化や高齢化の進む中山間地域において、バス路線の維持や物流の効率化が、課題となっており、ヤマト運輸では、バス事業者と互いの役割や特性を活かして連携することにより、路線バスを活用した荷物輸送である「貨客混載」に取り組んでいる。



ヒト・ものハコぶエコロジーバス

これにより、ヤマト運輸では、宅配便の集配効率と作業効率が上昇し、物流の効率化と利用者サービスの向上が図られた一方、宮崎交通では、荷物輸送による収入により、収益性・生産性が向上し、バス路線の維持が図られている。

同様に、盛岡市を中心に主に岩手県の北部でバス事業を営む岩手県北自動車（岩手県）と連携し、岩手県盛岡市と同県の東部に位置し三陸海岸に面する宮古市の間及び宮古市内における旅客及び貨物の輸送において、「ヒトものバス」による「貨客混載」を実施している。

ヤマト運輸と宮崎県全域でバス事業を営む宮崎交通（宮崎県）では、路線バスに宅急便を積載できるよう、車両中央部の座席を一部減らし荷台スペースを設けるとともに、客貨混載専用と分かるように「ヒト・ものハコぶエコロジーバス」とラッピングを施した専用車両を製作し、宮崎県の中部に位置する西都市東米良地区と西部に位置し、熊本県と接する西米良村地区への宅急便は路線バスを用いて配達することとした。

これにより、ヤマト運輸では、宅配便の集配効率と作業効率が

上昇し、物流の効率化と利用者サービスの向上が図られた一方、宮崎交通では、荷物輸送による収入により、収益性・生産性が向上し、バス路線の維持が図られている。



「ヒトものバス」に荷物を載せているところ

b. 地域交通の経営基盤の強化等

地域交通は、地域の移動の手段として住民生活や経済活動の基盤となるとともに、地域の雇用の受け皿となる地域産業として、地域を支える重要な役割を果たしている。

しかしながら、利用者の減少等を背景に、ネットワークの大幅な縮小やサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う事業者の経営が悪化していることから、将来にわたって持続可能なサービス提供が可能となるよう、経営基盤を強化することが喫緊の課題となっている。

地域交通において主要な役割を果たしている自動車運送事業については、「交通政策審議会小委員会」のとりまとめ（2015年7月）にて、イメージ改革等による人材の確保・経営の質の向上・ICTの活用や新たな設備投資・法令遵守の徹底など、具体的な方策を打ち出した。

加えて、地域鉄道事業については、国、地方自治体、地域住民、事業者等の関係者が連携して、「上下分離」等の事業構造の変更や維持管理コストの低減等による費用構造の抜本的な見直しにより、生産性の向上に取り組んでいくこととしている。

また、地域において人口減少が進んでいく中では、域内の需要の掘り起こしとあわせて、域外の需要を積極的に取り込んで、生産性を高め、経営基盤の強化につなげていくことが重要である。このため、「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年3月）を踏まえ、「ジャパン・レールパス」を訪日後でも購入可能にするなど「地方創生回廊」の完備や、主要な公共交通機関の海外インターネット予約を可能にするなど公共交通利用環境の革新等により、外国人旅行者の地方部への訪問の増大に取り組んでいくこととしている。

さらに、地域交通ネットワークの効率化は、それを担う事業者の生産性向上に資するものであり、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した地域交通ネットワークの再編に対し、補助制度や地方財政措置に加え、鉄道運輸機構を通じた出資等の制度を創設するなど支援メニューを充実し、効率的で持続可能な地域交通ネットワークの実現を促進していくこととしている。

民間の取組事例

○ 関係者の連携による交通ネットワークの機能の向上（九州バス協会）

九州においては、県庁所在地等の主要都市間を網羅する高速バスネットワークが構築されており、高速バスが都市間移動の主要な役割を担っている。九州のバス事業者団体である九州バス協会では、高速バスをより使いやすいものとするため、以下のような取組を行っている。

- ・パソコンやスマートフォンからの空席照会・予約・Web決済・座席指定や、コンビニでの発券が可能な高速バスの共同予約システム等九州バスネットワークのポータルサイトである「@バスで」の構築・運用
- ・福岡市を中心に形成された高速バスネットワークにおいて、地方都市間の移動の利便性を向上するため、大多数の路線が通過する九州自動車道基山パーキングエリアに乗継バス停を設置するとともに、複数の路線を乗り継いでも運賃が上昇しない乗継運賃を設定
- ・九州各県及び山口県下関市の49社局が参画し、4航路を含め高速バス及び一般路線バスのおよそ2,400路線が乗り放題の乗車券「SUNQパス」を販売

これらの取組により、Webによる予約が24.1%（2013年度）から34.5%（2015年度）まで上昇するとともに、「SUNQパス」については販売当初から国外での販売も力を入れていたことから、訪日外国人旅行者の増加に比例して国外での販売枚数が急激に増加しており、韓国での販売枚数が国内での販売枚数を上回り、国外での販売枚数が2013年度の1.2万枚から2015年度には4.3万枚まで増加しており、各社の収益改善に貢献している。



SUNQパス

○ 高水準なサービスの提供等による海外富裕層の取り込み（札幌観光バス）

北海道は、2015年の外国人延べ宿泊数が全国第3位の548万人泊（前年比+40.9%）となるなど、インバウンドの市場規模が拡大しつつある。

特に、近年増加傾向にある海外富裕層の訪日旅行のニーズも踏まえ、北海道全域で貸切バス事業を営む札幌観光バス（北海道）では、2014年から富裕層向けのチャーターリムジンバス「クールスター」の運行を開始するとともに、富裕層向けのブランド強化策として、以下のような取組を行っている。

- ・「クールスター」との相乗効果を図るための新たな事業モデルの構築に向けた富裕層向けの着地型旅行商品の企画・販売に特化した旅行子会社を設立
- ・これまで蓄積してきた富裕層の顧客データを詳細に分析することを通じた潜在ニーズの掘り起こしと新サービスの開発
- ・取引実績のある海外旅行エージェンツ50社との連携を強化するとともに、富裕層向け販売チャネルの更なる拡大に向け、富裕層旅行商談会「ILTM (International Luxury Travel Market)」へ参加
- ・北海道内のバス事業者6者が連携し、接遇スキルや観光用英会話のカリキュラムを取り入れた研修を実施することにより、貸切バス運転手を育成

このような取組により、直近1年間で「クールスター」を215組が利用するなど、利用実績も順調に伸びている。



「クールスター」の車内とアテンダント

○ 地域に密着したサービスの提供等による需要の掘り起こし（十勝バス、とさでん交通）

北海道帯広市を中心とした十勝管内のバス利用者数は、1966年の2,300万人をピークとして減少を続け、2010年にはピーク時の1/5以下に落ち込んだ。それに伴い、同エリアでバス事業を営む十勝バス（北海道）でも、営業収入が減少の一途をたどり、資産売却・車両更新の引き延ばし・人件費削減等の経営の合理化だけでは補えない状況となっていた。

そこで同社では、バス沿線の住民宅を戸別訪問し、地域住民がバスに乗らない理由を徹底的に把握した結果、ニーズに合ったダイヤが無いといった「不便」ではなく、乗り方がわからない、行きたい場所があってもどのバスを利用していいのかわからないといった「不安」が本当の理由であることを突き止めた。

このため、バスの乗り方を説明したバスマップの作成や、乗務員による乗客への声かけ、エリア別にスーパーや病院といったバス利用の目的別の時刻表の作成などの取組により、利用者の「不安」の解消に努めるとともに、バスは「目的」ではなく「手段」であることから、観光施設等と路線バスを組み合わせた企画商品「日帰り路線バスパック」の販売や、通勤・通学定期の土日乗り放題、運転免許証返納者への割引などの目的を提案する取組を実施した結果、40年ぶりに路線バスの利用客数を増加させることに成功した。

同様の取組は全国各地に広がっており、例えば、高知



帯広市バスマップ（抜粋）



役員の戸別訪問

市等の高知県の中部を中心としたエリアで軌道事業やバス事業を営むときでん交通（高知県）でも、沿線住民宅を幹部が戸別訪問し、住民ニーズを把握するとともに、軌道・バスのサービス内容の周知・利用促進や、各種企画乗車券の販売、沿線量販店に自転車置き場を設置し、軌道やバス利用者に街なかを自転車で巡ってもらう「サイクル&ショッピングライド」といった取組を実施した結果、厳しい経営環境のなか、前年比で、軌道では2,300万円の増収、バスでは減収幅の縮小を実現した。



陣痛タクシー

○ 新たなサービスの提供等による需要の掘り起こし（日本交通）

東京都内を中心にタクシー・ハイヤー事業を営む日本交通（東京都）では、利用者からいかに「繰り返し」選択されるか、また選択されるために利用者と車両とのマッチングをいかに高めるか、を課題としていた。

そこで、同社では、「利用しやすいタクシー」を目指して、窓口となる無線センター配車業務の効率化と迅速化、専用乗り場の展開、スマートフォンのタクシー配車アプリの自社開発と、アプリを通じた「ネット決済」（事前にクレジットカード登録を行うことで、降車時の料金支払い手続きを省略するサービス）の導入に取り組むとともに、新たな需要を取り込むため、妊婦向け送迎サービス「陣痛タクシー」や専門知識を持った選抜乗務員による「エキスパート・ドライバー・サービス（EDS）」の開始、朝の時間帯の通勤需要に対する車両の供給量の確保などに取り組んでいる。

こうした取組により、「陣痛タクシー」は、都内の妊婦の約2割が登録（利用実績は約1割）しているほか、EDS利用者の約6割がリピーターとなって、月1,000件の受注を受けるほど拡大するなど、需要の掘り起こしにつながっている。

○ ICTを活用したバス路線再編等による増収の実現（福島交通）

福島県の福島市・郡山市等中通りを中心として主にバス事業を営む福島交通（福島県）では、利用者利便を向上する観点から、2010年10月に一部路線においてICカードを導入後、2011年10月に一部路線においてICカード定期券を導入し、2012年11月にICカード、ICカード定期券ともに全路線に拡大した。

乗客がICカードやICカード定期券を利用した場合に得られる、停留所別利用状況、ダイヤ別遅れ情報、系統別・ダイヤ別収入などに関する正確なデータと、地元自治体などが有する居住人口データや就業人口データなどを組み合わせることによって、効率的・効果的なダイヤ及び経路の編成に最大限活用しており、ICカード導入前（2010年）と比較して、2015年は、運賃収入を5.5%増加させることに成功した。

また、ICカードの利点を活かして、福島市との協同事業による75歳以上市民を対象とした無料乗車証「ももりんシルバーパスポート」や、エコ通勤を推進する企業向けに、利用者数に応じた団体割引率を適用した「グリーン定期券」なども導入し、サービスの向上を図っている。

○ 業務委託の活用による経営の効率化とサービスの維持（近畿日本鉄道）

大阪・京都・奈良・愛知・三重の2府3県にまたがる鉄道路線網を有する近畿日本鉄道（大阪府）でも、沿線人口の減少に伴って旅客収入の減少が続く中、経営の効率化とサービスの維持が課題となっており、近鉄鈴鹿線鈴鹿市駅の事例では、駅ビルにテナントとして入居するコンビニエンスストアを活用している。

三重県鈴鹿市の中心駅である、鈴鹿市駅は、1日の乗降人員が3,000人弱であるが、車椅子利用者の乗降のお手伝いを含む鉄道利用者の案内や、自動改札機を利用できない切符を有する利用者への改札業務等につ



ファミリーマート店員による案内業務

いて、駅ビルにテナントとして入居するファミリーマート（近鉄リテーリングがフランチャイズ形態で運営）に委託することにより、従来は常駐2名体制で行っていた駅業務を常駐1名体制で行うこととした。

この委託に際しては、レジの内側でもすぐに改札業務ができるような窓口の配置の工夫、他駅とすぐに連絡が取れる社内電話の設置、開業前や新規採用時の研修など、必要な体制を整えている。

これにより、近鉄としては、駅係員1ポストを削減し、駅業務の合理化を図りつつ、サービス水準の維持を図る一方、ファミリーマートとしては、近鉄からの受託収入により店舗収支の安定を図るなど、両者が相互補完する関係を構築することができており、近鉄では、総合的なサービスを提供するモデルケースとして、今後、他の駅への展開の可能性を検証する予定である。

c. i-Shippingの推進

造船業においては、近年中国と韓国の台頭により建造量が世界3位となっているものの、日本のシェアは再び拡大しており、また生産効率や省エネ技術においては他国をリードしている状況にある。

この競争力を確保していくために、政府は、2016年1月に交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会を設置し、「製品・サービスの力」、新事業分野を「拓く力」、船舶を建造する「造る力」と「人の力」を高めることにより海事産業の生産性革命を成し遂げ、造船の輸出拡大と地方創生を推進する取組について検討を行っている。

具体的には、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズにおいて近年めざましく発展している情報技術を活用すること（「i-Shipping」）により、

- ・開発・設計段階では、船舶周辺の水の流れを数値化してコンピューターでシミュレーションする等により新船型投入を最速で行う
- ・建造段階では、3Dの設計データと連動して、作業工程に必要な部品の加工を自動化するとともに、部品・製品用ICタグを用いたモノの動きのデータ化をはじめとする工場内の「見える化」等によって作業の効率化・合理化を図り、現場の生産性を向上させる
- ・運航段階では、船舶・船用機器のIoT化とそこから得られたビッグデータを活用して気象・海象に即応した運航を行うことができるシステム・機器の導入を推進することによって、運航の安全性・効率性の向上等の高付加価値化を図る

といった諸施策を総合的に講じることにより、造船の輸出拡大と地方創生による「造船ニッポン」の復活を図っていくこととしている。

(3) 「未来型」投資・新技術で生産性を高める

a. 自動運転技術の活用

加速・操舵・制動のうち複数又は全ての操作を自動車が行ういわゆる「自動走行」は、今後の一層の発展が期待される自動車の技術開発分野である。この自動走行技術を活用することで、交通事故の原因の9割以上を占めるドライバーのミスが大幅に軽減されることが期待され、また、トラックを使った夜間長距離輸送等において、後続車両無人の3台以上の隊列走行が実現すれば、ドライバーの適正配置・有効活用を通じた生産性の向上が期待される。さらに、加速・操舵・制動を全てシステムが行う完全自動走行が実現すれば、特に過疎地等における運営コストを抑制した新たな移動サービスが実現することも期待される。

そこで、関係府省庁及び民間が連携して自動走行の実現を目指すとの観点から、「官民ITS構想・ロードマップ」及びその年次改訂版である「官民ITS構想・ロードマップ2015」並びに「官民ITS構想・ロードマップ2016」を策定し、戦略的な取組の推進を図っているところである。また、総合科学技術・イノベーション会議が進める戦略的イノベーション創造プログラム（SIP⁷）では、その

⁷ Cross-ministreal Strategic Innovation Promotion Programの略

課題の1つとして「自動走行システム」を選定し、2014年度から、関係する府省庁が協力して、自動走行技術の実現を目指した研究開発テーマに産学官連携で取り組んでいる。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けては、同研究開発の成果等を活用し、各自動車メーカーが高速道路等で自動走行が可能な車の実用化を目指しているほか、東京都等の関係者と連携して都心と臨海副都心を結ぶ次世代都市交通システム（ART）の実現に向けた取組を進めている。さらに、そうした自動走行の分野で世界をリードし、交通事故等の社会課題の解決に貢献するため、必要な取組を産学官オールジャパンで検討する組織として、2015年2月、経済産業省と国土交通省が共同して「自動走行ビジネス検討会」を立ち上げ、2016年3月には今後の取組方針を策定している。

例えば、一般車両の自動走行の将来像と8分野（地図、通信、社会受容性、人間工学、機能安全等、セキュリティ、認識技術、判断技術）の協調領域を定めた。隊列走行の分野では、技術面や周囲の交通環境への影響など解決すべき重要課題が多いことから、関係省庁を含む関係者の協力を得ながら、制度面の課題の検討、今後必要なシステム開発やその仕様の国際標準化に向けた検討、テストコースでの安全性検証等に産学官が連携して取り組んでいくこととしている。

また、民間の取組としては、自動車メーカーが一般車両による高速道路での自動追い越し、自動分合流等の実証実験を実施しているほか、2015年6月30日に閣議決定された『「日本再興戦略」改訂2015』における国家戦略特区の取組として、神奈川県藤沢市では、2016年2月から3月にかけて事前に募集したモニターを対象として無人自動走行による移動サービスを想定した実証実験（ドライバーは乗車）を、宮城県仙台市では、2016年3月、災害危険区域に指定されている荒浜地区の小学校校庭でレベル4（完全自動走行）の実証実験を行うなど、自動走行の実現に向け積極的に取り組んでいる。

b. ドローンの活用

昨今、無人航空機（いわゆる「ドローン等」）が急速に普及し、撮影や農薬散布、インフラ点検などの分野で利用が広がるなど、今後様々な分野で活用されることで、新たな産業・サービスの創出や国民生活の利便や質の向上に資することが期待される。

こうした中、国土交通省では、2016年2月、無人航空機を活用した買い物代行サービスの事業化を構想している民間企業と共同で、徳島県那賀町鷲敷地区において、無人航空機による貨物輸送実験を実施し、地区住民への意識調査をはじめ、事業化に向けた課題の洗い出しを行った。また、経済産業省では、2015年度に、完全自律型ドローンによる山間地や離島などへの輸送の実用化を目指した民間企業の実証実験に対し補助事業を実施した。さらに、千葉市では、国家戦略特区の取組として、ドローンを使った宅配サービスが検討されており、2016年4月には、市内の幕張新都心の公園からドローンを使って10階建てのマンションに荷物を運ぶほか、地域内のショッピングモールを使った実証実験が行われるなど、積極的にドローンの活用が検討されている。

このように、ドローンの活用は作業の効率化や省力化につながり、生産性の向上を図ることができることから、国として安全とのバランスを図りつつ、民間の取組の後押しをしていくこととしている。

第3節 今後の政策展開に向けて

これまでみてきたように、交通事業の各分野において、就業先としての魅力を高めるため、長時間労働の抑制や賃金の引上げなど労働者の待遇の改善に向けた努力はもとより、ライフスタイルに応じた働き方改革の推進や働き手の目線に立った施設・設備の整備等により、女性・若者・高齢者等多様な人材の活躍を促進するための環境を整える取組が進められている。また、交通事業においては、資格・免許等の一定の技術・技能が求められる人材が多く必要とされていることから、資格・免許取得の支援等を含めた戦略的なリクルートの実施を含め、技術・技能人材の育成・維持・確保に向けた取組が進められている。

あわせて、交通事業の各分野において、①データ分析によるピンポイント対策による高速道路の渋滞解消や、港湾の受入環境整備によるクルーズ船需要の取込みなど「社会のベース」の生産性を

高める取組、②トラック物流の刷新や受け取りやすい宅配便の実現による物流生産性革命の推進や、先進的な情報技術を活用し、設計・生産・運航の全てのフェーズで生産性向上を追求するi-Shippingの推進など「産業別」の生産性を高める取組、③抜本的な省力化や効率化を可能とする自動運転技術やドローンの活用など「未来型」の投資や新技術を活用して生産性を高める取組、が進められている。

我が国の交通事業において、深刻な人手不足や将来の担い手不足が顕在化している中、交通サービスの持続的な発展と、我が国経済の持続的で力強い成長を支えていくため、交通サービスの機能を担う人材の確保や、事業の持続可能性を高める生産性の向上は待ったなしの課題である。

このため、国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者の連携・協働のもとで成功事例を積み重ねつつ横展開を図っていくとともに、着実に進みつつある技術革新の成果も取り入れながら、従来の発想にとらわれない、未来志向の取組を進めていくことが重要であり、引き続きスピード感を持って積極果敢に取り組んでいく必要がある。

第Ⅱ部

交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

第Ⅲ部 平成27(2015)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、2015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、「交通政策基本計画における記載」において、数値指標については、2015年9月の社会資本整備重点計画の改訂等により見直されたものは、見直し後の数値指標を併せて記載することとした（見直し後の数値指標は「★」で記載。なお、数値指標の基準時について記載のないものは、2015年度から指標となる数値を起算している。）。「数値指標の状況」については、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】

2014年度に改正された都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）及び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）に基づく立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画等の作成を支援した。

具体的には、2015年3月に設置された関係10省庁による「コンパクトシティ形成支援チーム」（事務局：国土交通省）において地方公共団体向けの説明会やブロック別相談会の開催等を通じて、市町村からの相談への対応や課題・ニーズの吸い上げをワンストップで行い、寄せられた課題等を関係省庁で共有し、必要な支援施策について検討を進めた。2015年9月にはこれらの検討状況や今後の取組内容について「コンパクトシティの形成に向けた今後の取組について」として取りまとめ、関係省庁の支援措置を一覧できる支援施策集を市町村に情報提供するなど、可能なものから順次実施した。

また、市町村におけるコンパクトシティの取組を支援するため、

- ①「立地適正化計画作成の手引き」の公表や説明会の開催
- ②2015年度政府予算において、立地適正化計画の作成に関する経費等への支援について措置するとともに、立地適正化計画に基づく事業に対する財政、税制、金融上の支援の継続、拡充
- ③コンパクトで賑わいのあるまちづくりをさらに推進するための「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」の提出などを行った。

これらの支援を通じて、各市町村における立地適正化計画作成を促進し2015年度末時点において270以上の市町村が立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っており、そのうち、1市が、立地適正化計画を作成・公表済みとなった。（2016年3月末時点）。

加えて、地域における地域公共交通ネットワークの再構築の取組を支援するため、

- ①「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の公表や地方公共団体の職員向けの研修の充実
- ②地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通網形成計画等の作成に関する経費等への支援について措置するとともに、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業に対し、補助要件の緩和等の特例措置を講じるなどの支援内容の充実
- ③「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）により、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）が出資する制度の創設を行った。

これらの支援策を講じたことにより、各地において計画作成が進められており、2015年度において65件の地域公共交通網形成計画が作成され、3件の地域公共交通再編実施計画について国土交通大臣の認定を行った。

<数値指標の状況（2016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 92件

【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ため、地域公共交通確保維持改善事業において、2014年11月に改正された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)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、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換を図る場合の補助対象化等の措置を講じた。

また、地方交付税についても、従来の支援内容に加え、地域公共交通活性化再生法の改正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新たに措置するとともに、地方バス路線の運行維持はもとより、スクールバス等に対しても措置を講じた。

これらに加え、地域において多様な交通モードが組み合わせられた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が進むよう、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の公表や地方公共団体の職員向けの研修の充実などにより、地域公共交通網形成計画等の作成を支援した。

鉄道については、2008年に地域公共交通活性化再生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、2015年度までに6件作成され、国土交通大臣の認定を受けている。また、鉄道事業再構築実施計画の策定を検討している自治体及び事業者に対する適切な助言を行った結果、具体的な実施計画の策定に向けた関係者の合意が形成されつつある。

旅客船については、航路事業を含む地域公共交通再編実施計画の策定を支援するとともに、離島補助対象事業者に対して、デマンド運航事業への転換の可能性について検討を促した。

このほか、駐車場の適正配置に関しては、全国駐車場政策担当者会議等の自治体を対象とした説明会において、各種制度の周知や取組事例等を紹介するとともに、「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」及び「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」等に基づき、自治体への技術的助言を実施することにより、駐車場の配置適正化を促進した。また、社会資本整備総合交付金等を活用し、自治体による駐車場整備等に対する支援を行った。

<数値指標の状況(2016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

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

【3】デマンド交通の導入数 338市町村

(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。



阪神電鉄甲子園駅の整備イメージ

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や、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

援を行うとともに、2014年11月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律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、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換を図る場合の補助対象化等の支援内容の充実を図った。

また、地方交付税についても、従来の支援内容に加え、地域公共交通活性化再生法の改正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新たに措置するとともに、地方バス路線の運行維持はもとより、スクールバス等についても措置を講じた。

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

| | | |
|---------------------------|------|------|
| [4] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合 | ①航路 | 100% |
| | ②航空路 | 100% |

(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、2014年度には、地域鉄道事業者の82%、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、2015年3月に「地域鉄道のあり方に関する検討会」において議論された地域鉄道の課題への対応の方向性等を報告書としてとりまとめ、鉄道事業者等と共有するとともに、検討会の結果を踏まえ「地域鉄道における経営改善の取組等に関する調査」を実施した。

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設置した「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。）において、女性・若者の就労・定着の促進や経営の質の向上、法令遵守の徹底、企業の集約化等の経営基盤強化の方策等について検討し、最終報告書にとりまとめた。

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手引書を作成し、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バス運転者の職業としての魅力のPRを行うなど、きめ細かな対応を行った。この他、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、新潟市・新潟交通をモデル地域・事業者に選定し、これらの取組を踏まえたビッグ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った。

タクシーについては、2016年4月に「新しいタクシーのあり方検討会」の最終とりまとめとして、ドライバー一人あたりの生産性向上やドライバー確保のための取組、地域公共交通の計画的再編の内容を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を策定した。

旅客船については、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度及びエネルギー使用合理化等事業者支援補助金の活用、船舶の特別償却及び軽油引取税の課税免除等の税制特例による支援を行った。また、旅客船を地域交通の手段としてだけでなく、観光目的にも活用することによって利用客増加を図ることは航路活性化にも繋がるため、2015年11月に、国土交通省・観光庁、旅客船事業者、観光関係者等で構成する「船旅活性化協議会」を立ち上げ、カジュアルクラスのクルーズサービス、国内フェリー、離島航路、遊覧船など様々な船旅の選択肢を分かりやすく提示するとともに、キャンペーンを通じて利用促進を図ることにより、船旅が身近になる取組の検討を開始した。

(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年度にとりまとめた「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、全国5地域においてモデル事業を実施し、課題や対応等について検討を行い、実践的なノウハウの蓄積・普及を図った。

また、交通政策審議会交通体系分科会物流部会において、過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築を含む今後の物流政策のあり方について審議を行い、2015年12月に「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の答申が取りまとめられた。同答申を受けて、過疎地域等における地域内配送の共同化等を促進するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を2016年2月に国会へ提出した。

さらに、2015年8月に地域再生法（平成17年法律第24号）が改正され、地方公共団体が認定を受けた地域再生計画に基づき、「小さな拠点」形成に取り組む場合において、自家用有償旅客運送者が少量の貨物を運送すること（貨客混載）が可能となった。

(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、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、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）による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鉄道・運輸機構を通じた出資等の制度を創設した。



NPO法人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。



広島電鉄株式会社

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、2015年度は、地域公共交通再編事業としてLRTの導入等を実施する場合の補助率の引き上げを実施した。また、広島電鉄等において低床式路面電車（LRV⁸）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（PTPS⁹）、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、2015年度末時点で、全国で17箇所を導入されている。

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い、最終報告書にとりまとめた。

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。



公共車両優先システム（PTPS）

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

【5】 LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合） 26%

⁸ Light Rail Vehicleの略

⁹ 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。

本章第1節(1)及び(3)並びに第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、国土交通省と警察庁が、2012年11月に共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知や技術的助言等を通じて、自転車ネットワーク計画の作成や自転車通行空間の整備等を推進した。また、自転車ネットワーク計画の作成やその整備を促進するため、国土交通省と警察庁が共同で有識者による検討委員会を開催し、現行のガイドライン改定に向けた検討を実施した。

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。加えて、全国コミュニティサイクル担当者会議等において、自治体に対し、自転車の利用環境の整備や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込む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、降車駅からも自転車を利用できる環境を整えることで、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、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実施するとともにベストプラクティスの共有を図った。

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「BAA¹⁰マーク」やスポーツ車を対象とした「SBAA¹¹マーク」の普及を促進した。

¹⁰ Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

¹¹ Sports Bicycle Association Approvedの略

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

〔6〕コミュニティサイクルの導入数 77市町村

（例）福岡県久留米市（コミュニティサイクルの名称：「くるクル」）

サイクルポートは、鉄道駅、公共施設等に、配置されている（サイクルポート：7箇所、自転車：52台）。

（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。

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、徳島県三好市のように観光地においてレンタカーとして貸し出し、道幅の狭い地域を周遊する移動手段として活用する事例や、神奈川県横浜市など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二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。

2015年度末には超小型モビリティの導入促進事業によるこれまでの導入事例を中心に事業の成功要因・課題等を調査・分析し、利用シーンごとの導入効果・課題等を取りまとめた。また、将来の普及に向けたロードマップを策定し、シンポジウムの開催により自治体・メーカー等とともに将来の普及の方向性について共有した。

（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」というニーズの変化・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。

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を増やすべく、2014年9月に通達で明確にしたいいわゆるワンウェイ方式¹²によるレンタカー型カーシェアリングについて、より幅広く実施・利用がなされるように手続きや取扱いについて検討を行った。

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、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行った。

¹² 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。

2014年度に実施した社会実験の結果等を踏まえ、バスフロート船システムの利便性、効率性を向上させる方策を検討した。また、コストに関する情報を収集するとともに、特定の地域におけるシステムの利便性、受容可能性について考察した。また、海陸連結型の交通システム（バスフロート船）の安全要件（安全管理規程の作成指針）の策定等実用化に向けた環境整備（一部航路において実用化）を実施した。

旅客船については、地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通活性化再生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、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換を図る場合の補助対象化の措置を講じた。また、航路事業を含む地域公共交通再編実施計画の策定を支援するとともに、離島補助対象事業者に対して、デマンド運航事業への転換の可能性について検討を促した。



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% |
| ★【2013年度 | | 83% | ➔ 2020年度 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% |
| ★主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 | | | |
| 【2014年度 | | 約98% | ➔ 2020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、バスターミナル、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、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のバリアフリー化を推進した。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、地域公共交通確保維持改善事業及び（公財）交通エコロジー・モビリティ財団の補助金を活用して、旅客船15件・旅客船ターミナル10件（交付決定ベース）のバリアフリー化を実施した。また、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「視覚障害者誘導用ブロックの整備」、「障害者対応トイレの設置」の施設整備を推進するべく、支援制度およびガイドラインの周知を行った。

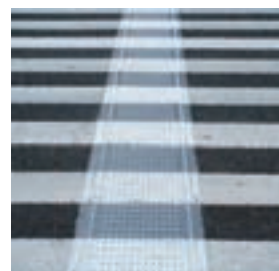
航空旅客ターミナルについては、ターミナルビル会社に対する指導を行うとともに、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備を推進する等、必要な取組を行った。

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るとともに、都市・地域交通戦略推進事業等において、整備・改築とあわせた特定路外駐車場のバリアフリー化の支援を行った。

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。



音響式信号機



エスコートゾーン

<数値指標の状況>

[7] 車両のバリアフリー化

| | | |
|-----------|---------|--------------|
| ①鉄軌道車両 | 62% | (2015年3月末時点) |
| ②ノンステップバス | 47% | (2015年3月末時点) |
| ③リフト付きバス等 | 6% | (2015年3月末時点) |
| ④旅客船 | 32% | (2015年3月末時点) |
| ⑤航空機 | 95% | (2015年3月末時点) |
| ⑥福祉タクシー車両 | 14,644台 | (2015年3月末時点) |

<数値指標の状況>

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率

| | | |
|-----------|------|--------------|
| 鉄軌道駅 | 85% | (2015年3月末時点) |
| バスターミナル | 84% | (2015年3月末時点) |
| 旅客船ターミナル | 100% | (2015年3月末時点) |
| 航空旅客ターミナル | 85% | (2015年3月末時点) |

②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

| | | |
|-----------|------|--------------|
| 鉄軌道駅 | 94% | (2015年3月末時点) |
| バスターミナル | 82% | (2015年3月末時点) |
| 旅客船ターミナル | 67% | (2015年3月末時点) |
| 航空旅客ターミナル | 100% | (2015年3月末時点) |

③障害者対応トイレの設置率

| | | |
|-----------|------|--------------|
| 鉄軌道駅 | 82% | (2015年3月末時点) |
| バスターミナル | 66% | (2015年3月末時点) |
| 旅客船ターミナル | 77% | (2015年3月末時点) |
| 航空旅客ターミナル | 100% | (2015年3月末時点) |

④特定道路におけるバリアフリー化率 85% (2015年3月末時点)

⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率 56% (2015年3月末時点)

(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。

さらに、ベビーカーマークに関する国民の意識を把握することを目的として、2015年12月、内閣府とともに世論調査を実施した。調査の結果、公共交通機関で原則的にベビーカーを折りたたまずに使用できることについて、8割以上の方が「賛成」と感じているという結果となった。また、ベビーカーマークを「見たこともないし、内容も知らなかった」と回答した人が4割を超えた一方、「見た、もしくは知っていた」と回答した人が5割以上となった。



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（2015年9月時点）>

【9】ホームドアの設置数 621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。

急速に進む高齢社会を背景に高齢者をはじめとする多くの国民がより活動的に暮らせるまちづくりの推進を目的に策定された「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」（2014年8月発出）について、街路事業促進協議会等において周知を図るとともに、社会資本整備総合交付金等により、自治体による歩行空間の整備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。

また、タクシー業界団体で実施されている「ユニバーサルドライバー研修」について、普及・促進のため、講師養成講座での講演や必要な助言等を行った。



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」に基づき、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、訪日外国人への適切な案内誘導のため、全国の主要観光地49拠点等において、各機関の案内看板等とも連携し、英語表記改善を推進した。また、2016年1月、道路標識適正化委員会東京都部会において、東京都内を対象に、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」を策定し、英語表記改善及びピクトグラム、反転文字の活用など道路標識の改善に着手すると共に、周辺地域（千葉県、埼玉県、神奈川県）においても、同様の取組を実施した。さらに、道路標識と国土地理院が作成予定の英語版地図（100万分の1）に用いる英語表記の整合を図るため、各都道府県の道路標識適正化委員会において関係機関との調整を実施した。



鉄道やバス等の公共交通機関については、国、東京都及び民間機関・団体等が参画する「多言語対応協議会」において2014年11月にとりまとめた「多言語対応の取組方針」を踏まえ、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た。また、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、新宿駅を対象としてケーススタディとして設置した「新宿ターミナル協議会 案内サイン分科会」に参加し、検討・議論を踏まえて「新宿ターミナル基本ルール」を策定した。さらに、東京駅においても案内・誘導サインのあり方を検討するため、調査を行った。

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」等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た。

さらに、タクシーについては、2016年4月に「新しいタクシーのあり方検討会」において、IT技術の活用等により車内での多言語によるコミュニケーションの充実などタクシーサービスの国際化を図る必要がある等の内容を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を策定した。

クルーズ船関係でも、クルーズ船の受入に係る実践的な方法を取りまとめ全国的な普及を図るための「クルーズ船の受入を円滑化するための先導的的事业」において、八代港、清水港及び広島港で無料公衆無線LAN環境の提供、多言語表示の案内のモデル的な取組を行うなど、多言語対応の改善・強化等に向けた取組を推進した。

(6) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会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について検討し、2015年8月にとりまとめを公表した。このとりまとめに基づき、空港から競技会場周辺駅等までの連続的なエリア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とともに、地方の主要な観光地の調査を行い、バリアフリー化評価指標の作成に向けた検討を行った。

また、東京大会を契機として、競技会場等にとどまることなく、地方を含め、街づくりにおけるユニバーサルデザインに取り組むとともに、これまで政府全体として取組が十分に行われてこなかったいわゆる「心のバリアフリー」に取り組む、共生社会を次世代に誇れるレガシーとして創り出すべく、2016年2月に「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を開催した。

さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会エンブレムを施した大会特別仕様ナンバープレートの実施に係る基本スキーム、交付方法、デザインの決定方法等について検討を行った。

以上に加えて、社会資本整備総合交付金に基づき、交通施設のバリアフリー化や計画策定に対する支援を行った。

(7) コストダウンの促進

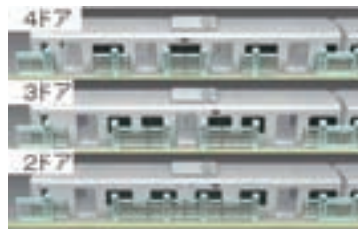
【交通政策基本計画における記載】

○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



マルチドア対応ホームドア

また、2003年に創設されたノンステップバスの標準仕様について、高齢者と車椅子使用者をはじめとする障害者にとって、より優しいバスのバリアフリー化を進めるため、また、利用者・事業者の意見を基により利便性を高いものとするべく、一層の室内移動性、乗降利便性の向上を図ることとしたノンステップバス標準仕様の改正を行った。

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¹³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、2015年7月に中間整理を行った。

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[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 165%

②180%超の混雑率となっている区間数 14区間

<数値指標の状況(2016年3月末時点)>

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 880km

(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、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[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】

★信号制御の改良による通過時間の短縮

【2020年度までに約5,000万人時間/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

¹³ 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

(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ASV¹⁴技術について、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、ASV技術のさらなる開発・実用化に向け、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（2011年度～2015年度）のとりまとめを行った。

<数値指標の状況（2016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 60.3%

(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、三大都市圏における鉄道、バス等の公共交通機関の利用実態を把握するため「第12回大都市交通センサス」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）」も実施した。

また、地域公共交通サービスの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とともに、本手法に基づいた地域毎の交通サービスの比較結果等について、自治体へ共有を図った。

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、2015年7月に中間整理を行った。

(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年度までは交通関連のビッグデータを活用し、地域のバスの利用状況、人の移動状況や地域住民のニーズ等の把握する手法を検討した。

2015年度は、この検討結果を踏まえ、モデル事業を実施し、ビッグデータを活用してマーケット調査や経営分析を行うデータ収集・分析ツールを作成するとともに、路線バス事業者等がバス路線再編の計画、実施、評価、見直しを継続的に行うビジネスモデルの策定を行った。

¹⁴ Advanced Safety Vehicleの略

(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カードの導入等の支援を行うとともに、2015年4月に、「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、7月にICカードの普及・利便性拡大に向けた今後の方向性をとりまとめ、関係者へ周知を行った。



「交通系ICカード空白地域」の状況（2016年3月末現在）

<数値指標の状況（2016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 8県

(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策を検討する。

【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。

加えて、公共交通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技術的要件の検討を行った。

また、現在、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おり、2015年4月には「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」においてとりまとめられた提言を踏まえ、民間事業者等がオープンデータを活用して多様な歩行者移動支援サービスを提供できるための環境整備に向けた取組を行った。

具体的には、同年7月に歩行者移動支援サービスに関するオープンデータサイトを開設し、鉄道駅等の旅客施設や不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリーデータ等を公開したほか、同年9月にオープンデータの活用による歩行者移動支援サービスの提供に向けた取組手順等を解説した市町村向けガイドラインの作成・周知等を実施した。

<数値指標の状況（2015年3月末）>

[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）13,342系統

(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2015年8月より本格的な導入が開始された「ETC2.0」を活用しつつ実施した。

ETC2.0とは、全国的高速道路上に設置され約1,600ヶ所の通信スポットと走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。



ETC2.0による広域的な渋滞情報の提供等

このETC2.0により得られる速度データや、利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金、生産性の高い賢い物流管理、ビッグデータに基づく賢い投資など、道路を賢く使う取組を本格的に展開した。

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(WP29¹⁵)傘下の自動運転分科会及び自動操舵専門家会議において、それぞれ英国、ドイツとの共同議長国として、自動運転に関するセキュリティガイドライン及び高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の技術基準の整備を主導した。

また、2016年2月、国際連合経済社会理事会の下の欧州経済委員会内陸輸送委員会において、我が国が、自動運転と国際条約との整合性等について議論を行っている同委員会の道路交通安全作業部会(WP1)の正式メンバーとなることについて承認された。

さらに、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)」の「自動走行システム」において、高度なデジタル地図や通信利用技術、ドライバーとシステムの安全かつ円滑な意思疎通の方法の検討等、自動走行システムの実用化に向けた取組を推進するとともに、「自動走行ビジネス検討会」において、15年程度先を見据えた自動走行システムの目指すべき方向性とその実現のための課題について整理を行った。

「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」では、自動走行の実現に関する法制度面を含む各種課題について検討を行い、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等を示す「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案」を作成した。2014年度から開始した情報基盤(地図等)との融合を念頭に置いた、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継続した。また、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、海外動向も踏まえつつ、我が国の対応を検討するとともに、その評価手法の検討等を開始した。

さらに、自動車に対して自動車の見直し外を含めた周囲の状況等の交通情報をリアルタイムに提供するため、電波を活用した安全運転支援システムの開発・整備を行った結果、2015年10月には車車間・路車間通信を行う機能を有する同システムを搭載した自動車が市場化された。

加えて、自動走行システムを巡る技術・産業の動きが速いことを受けて、IoT化・人工知能(AI)化の進展も踏まえ、「官民ITS構想・ロードマップ」の改定版である「官民ITS構想・ロードマップ2015」を策定した。

(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。

タクシーについて、「新しいタクシーのあり方検討会」の下に「運賃制度に関するワーキンググループ」を開催し、初乗り距離短縮運賃普及にかかる実証実験に向けた検討を行った。

¹⁵ World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

(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、2015年7月に中間整理を行った。

(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に2014年度に実施した空港満足度調査の分析結果について、空港事務所、自治体、航空会社、航空機能施設事業者及びその他空港関係者等で構成する空港法（昭和31年法律第80号）第14条に基づく協議会（以下、「空港利用者利便向上協議会」という。）等と共有して利用者利便向上策等の検討及び実施を図った。

空港の利用促進活動については、空港利用者利便向上協議会等を活用し、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。

また、首都圏空港の機能強化に向けて、関係自治体等が参画する協議会で協議を進め、住民に幅広い理解を得るための説明会を開催するなど、東京国際空港の飛行経路見直し等により、2020年までに空港処理能力を約8万回拡大することに取り組んだ。

さらに、2020年以降の機能強化について、成田国際空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向けて、関係自治体等と検討を進めた。

(13) 空間の質や景観の向上

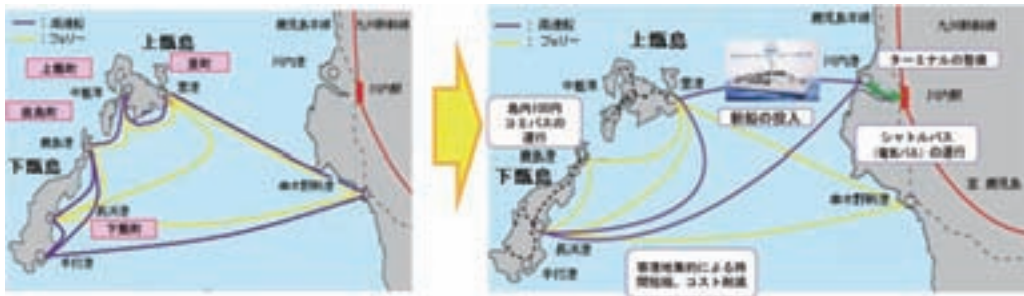
【交通政策基本計画における記載】

- 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、2015年7月に中間整理を行った。

また、バス停については、2015年7月に取りまとめた「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」の最終報告書に基づき、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、快適性・デザイン性に優れた船舶を投入するだけでなく、陸上交通とのアクセス改善にも取り組んだ甌島商船株の先進事例を各種会議等で周知した。



シャトルバス、川内港、新高速船による「紀島観光ライン」について

(14) 自動車関連情報の利活用の推進

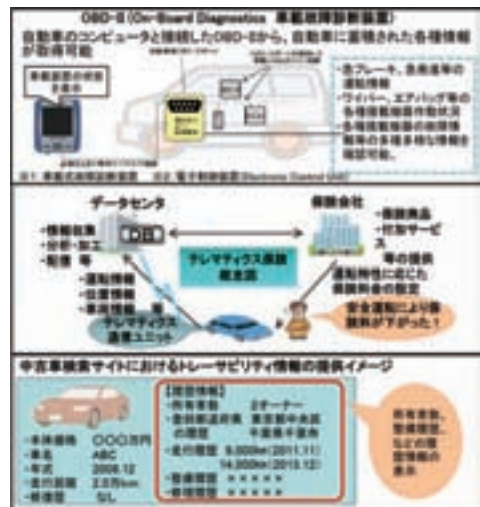
【交通政策基本計画における記載】

○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い方針を検討するとともに、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4つのサービス・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の取り組みを行った。

[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については、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実施した。
- 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」については、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った。
- 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」については、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・評価を行った。
- 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」については、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を行った。



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、我が国との往来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 68% → 2020年度 約80%】

首都圏空港については、東京国際空港の飛行経路の見直しを含む機能強化方策の具体化について関係自治体が参画する協議会で協議を進めるなど、2020年までの東京国際空港と成田国際空港を合わせた空港処理能力の約8万回拡大に向けた取組を進めた。

特に、東京国際空港については、飛行経路の見直し等機能強化方策に対して住民の幅広い理解を得るため、オープンハウス型の説明会を開催するなどの取組等を行った。また、2020年以降の機能強化について、成田国際空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向けて、関係自治体等と検討を進めた。

関西国際空港・大阪国際空港については、新関西国際空港株式会社において、2015年11月に選定した優先交渉権者と同年12月に公共施設運営権実施契約を締結し、2016年3月に事業移管を実施した。また、関西国際空港においては、訪日外国人旅客の増加等に対応して受入体制の強化を図るため、第1ターミナルにおけるファーストレーンの設置、入国審査ブースの増設を実施するとともに、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を進めた。

中部国際空港においては、LCC等の新規就航や増便に対応するためのエプロン整備を実施し、その一部を2015年12月に供用開始した。

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、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、滑走路増設事業に新規着手した。

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。2015年6月に圏央道（神崎IC～大栄JCT間）が開通、10月には圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC間）が開通した。これにより、北関東方面と成田国際空港を結ぶ広域ルートが強化された。



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）

<数値指標の状況(2015年8月時点)>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便) 101都市※

※首都圏周辺の空港(静岡、茨城)の実績を含む

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル:140都市 香港:135都市 シンガポール:126都市

北京:102都市 上海:87都市

<数値指標の状況(2016年3月末時点)>

[17] 三大都市圏環状道路整備率 71%

(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%】

主要空港におけるLCCターミナル運用に向けた整備又は検討を継続した。

成田国際空港については、2015年4月8日に第3ターミナル(LCCターミナル)を供用開始するとともに、LCC就航促進に資する機能強化(時間値の向上等)に向けた取り組みを進めた。

関西国際空港については、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を進めた。

中部国際空港においては、LCCの拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備に2016年度より着手することとした(2019年度供用開始予定)。

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ILS¹⁶双方向化事業を実施した。

このほか、ビジネスジェットについては、東京国際空港において、2016年3月末運航分よりビジネスジェットの運航計画の月次申請締切日及び確定日を早期化(5日前倒し)したほか、関西国際空港において、訪日外国人のビジネスジェット利用者も使用可能なファーストレーンの設置、成田国際空港において、ビジネスジェットが乗降に利用可能なスポットの増設(2スポット)を行った。

さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催期間中における受入体制整備に向け、ロンドン・北京大会等の開催期間中におけるビジネスジェットの受入れ実績のある空港の実態を調査し、日本における受入体制の検討を行った。

¹⁶ Instrument Landing System(計器着陸装置)の略

<数値指標の状況（2014年時点）>

[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 8%

(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の基盤として整備する新たな管制情報処理システムの開発・評価について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した。また、空域の抜本的再編に関する基本計画を策定するとともに、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った。

(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

★首都圏空港の空港処理能力

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

本節（1）と同じ（首都圏空港に関する部分に限る）。

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

[19] 首都圏空港の空港処理能力 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、2015年7月に中間整理を行った。

成田国際空港については、成田空港のアクセス利便性向上等に関する連絡協議会において、ソフト面を中心として関係者が連携・協力して取り組む事項について検討を行い、2015年3月に公表した。これを踏まえ、2015年度においては、遅延便発生時等における空港アクセス確保のための要領策定や各交通機関の運行情報等を一元的に表示する「交通アクセス情報総合ナビゲーション・デジタルサイネージ」の設置などを実施するとともに、交通サービスの改善状況等に関する交通事業者との共同PRを実施した。

東京国際空港については、前年度に実施した深夜・早朝時間帯の都心方面等へのアクセスバス実証運行の結果を踏まえ、「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」を運

行支援等の実施主体として、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、運行本数を増便するなど、アクセスの充実を図った。

関西国際空港においては、深夜早朝時間帯におけるリムジンバスを増便するなど、アクセスの充実を図った。

中部国際空港においては、2015年12月～2016年1月にかけて深夜到着便に対応する乗合バスの実証運行を行う等、空港アクセスの充実に向けた取組を進めた。

(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、2014年度に実施した航空物流関係者等との意見交換の中で出た課題解決に向けた具体的な方策等について検討を進めた。

(7) 我が国の公租公課等の見直し

【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、航空会社が固定的な費用として負担する状態が続いていたが、2014年度に見直しをはかり、着陸料の一部について旅客数の変動に応じて金額が変わる体系へと移行した。

着陸料については国際線・国内線ともに様々な軽減措置を実施しており、これらを2015年度においても継続した。これに加え、訪日外国人旅行者の出入国空港が首都圏と関西を結ぶ「ゴールデン・ルート」上に偏在している現状を踏まえ、地方の国管理空港・共用空港を対象にした着陸料割引制度の新設を検討した。

(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。しかし、この間にも、さらなる船舶の大型化や船社間の連携の進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込み等が進んでいる状況を踏まえ、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「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本の柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

集貨については、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」により、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路が68便/週から94便/週へ約4割増加し、国内外の貨物を阪神港へ約13万TEU集貨した。これにより、2015年の神戸港のコンテナ貨物取扱個数が阪神・淡路大震災以降過去最高を記録するなど、成果が出始めている。創貨については、2014年度に創設した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や、同年度に創設された物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港で活用されているところであり、創貨効果が期待されている。競争力強化については、2015年4月に横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルが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。



横浜港南本牧コンテナターミナル



横浜川崎国際港湾株式会社のシンボルマーク

また、2016年1月には、横浜港と川崎港において先行して「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立され、同年3月には同社を京浜港の港湾運営会社として指定し、同社に対して国から出資を行った。これにより、阪神港及び京浜港の両港において港湾運営会社が発足し、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。

<数値指標の状況(2016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 6バース

<数値指標の状況(2016年3月末時点)>

[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 デイリー寄港を維持(京浜港 週22便、阪神港 週8便)
- ②欧州基幹航路 週2便

(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 1.21%減 → 2016年度 5%減】

★【2014年度 0.6%減 → 2020年度 5%減(2013年度比)】

ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、2011年5月に国際バルク戦略港湾として全国10港を選定し、港湾管理者と連携して民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立や、港湾間や企業間の連携について取り組みを進めている。

現在、小名浜港及び釧路港において国際物流ターミナルの整備を行うとともに、小名浜港に続き、釧路港を2016年2月に荷役機械への税制優遇等の対象となる特定貨物輸入拠点港湾に指定し、民間による荷役効率を上げる機械の整備等を促し、官民連携による輸入拠点としての機能の向上を図っている。

<数値指標の状況(2014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効果(2010年度比) 1.6%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LNG¹⁷運搬船及びLNG需要増加とともに国内ニーズが高まっている洋上LNG受入施設に係る調査、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。液化水素運搬船については、2015年9月、国際海事機関(IMO¹⁸)に対し豪州と共同で世界初の液化水素運搬船の安全要件について提案した結果、IMOにおいて国際基準化に係る検討が開始されたほか、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整備の検討を行った。

さらに、「未利用エネルギー由来水素サプライチェーン構築実証事業」(経済産業省・国土交通省連携事業)において、豪州の未利用エネルギーである褐炭を用いて水素を製造し、貯蔵・輸送・利用までが一体となった液化水素サプライチェーンの構築に向けた取組を開始した。

¹⁷ Liquid Natural Gas(液化天然ガス)の略

¹⁸ International Maritime Organizationの略

(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。

2015年4月にパナマ運河庁・海事庁の両長官と海事局幹部との間で会談を実施し、運河拡張工事の進捗状況・供用開始時期見通しの確認や拡張後の新通航料体系へのユーザ意見反映の働きかけを行い、最終的に本邦船社が概ね妥当と評価するものが決定された。

(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。

2015年3月にとりまとめた「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けた調査会」の報告を踏まえ、40フィート国際海上背高コンテナの鉄道輸送を促進するため、既存トンネルの高さの制約に対応する低床化した貨車の開発に着手した。

2014年度に設立した経済産業省、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」にて、複数の輸出企業と複数の輸入企業によるコンテナラウンドユースの実現に向けた検討を行った。

この他、2013年度にコンテナラウンドユースを検討する企業向けに作成した「コンテナラウンドユース推進の手引き」を改訂し、ケーススタディの紹介等、実践的な内容を追加するとともに、コンテナラウンドユースの促進に向け、国際海上コンテナの陸上輸送実態、コンテナラウンドユースの成立ポテンシャル等についての調査を実施した。

(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8月に横浜で開催した日中韓物流大臣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-NET¹⁹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、日韓間においては専門家会合を開催し、対象航路や対象貨物の拡大等について協議を行い、韓国側における特例措置（日本ナンバーのみで韓国国内を走行可能にするもの）の期限が2018年12月末までに延長された。

また、NEAL-NETのASEAN諸国等への拡大等について日中韓の専門家会合等を通じ議論を行うとともに、ASEAN諸国等の対象港湾について、システムの相互接続に向けた技術的課題の整理に係る調査を実施した。

さらに、パレットをはじめとする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、日韓間にて実証実験を実施した。

¹⁹ Northeast Asia Logistics Information Service Networkの略

以上に加え、東予港等において、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、対外船舶運航事業者が作成した「日本船舶・船員確保計画」の実行を支援し、日本船舶・日本人船員の確保を図った。さらに、国際船舶に係る固定資産税の特例措置及び船舶に係る特別償却制度を延長し、我が国経済や国民生活を支える基盤である日本船舶の増加を図った。

(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。

2015年11月に政府のTPP総合対策本部にて決定された「総合的なTPP関連政策大綱」は、2020年の農林水産物・食品の輸出額を1兆円とする目標を前倒して達成することを目指している。

このため、国土交通省と農林水産省及び物流事業者等が構成する「輸出戦略実行委員会物流部会」において、輸送時に農林水産物・食品の品質を保持する高度な技術やそれらを活用した輸出事例の調査等、農林水産物・食品の輸出に関する物流の効率化・高品質化に向けた検討を行った。

さらに、政府の「農林水産業・地域の活力創造本部」の下、2016年1月に「農林水産業の輸出力強化ワーキンググループ」が設置され、関係省庁が連携して農林水産業の輸出力強化に関する検討を開始した。

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%】

主要空港におけるLCCターミナル運用に向けた整備又は検討を継続した。

成田国際空港においては2015年4月8日に第3ターミナル（LCCターミナル）を供用開始するとともに、LCC就航促進に資する機能強化（時間値の向上等）に向けた取り組みを進めた。

関西国際空港においては、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を進めた。

中部国際空港においては、LCCの拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備に2016年度より着手することとした（2019年度供用開始予定）。

また、地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、離島以外の条件不利地域に対する支援策も含め、トータルパッケージとして対応するため予算や着陸料の軽減等の公租公課においても必要となる措置を講じた。

さらに、2016年3月には、2015年12月に国土交通省が開催した「国内観光の振興・国際観光の拡

大に向けた高速バス・LCC等の利用促進協議会」において、LCC等の利用促進のため当面緊急的に取り組むべき事項の具体的な取組方針をとりまとめた。

<数値指標の状況（2015年時点）>

[23] 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 10%

(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】 |

2016年3月26日に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。

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、確定した補正後の環境影響評価書の記載事項及び国土交通大臣意見に基づき審査も行い、「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（西九州）への導入に向けた耐久性の向上に資する技術開発を実施するとともに、北陸新幹線へ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。

耐久走行試験中に確認された不具合については、原因及び対策案についてとりまとめ、軌間可変技術評価委員会の了承を得た。

(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%】 |
| | ★【2013年度 | 49% | → | 2020年度 | 約55%】 |

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、2015年度は新たに222キロメートルが開通し、合計11,272キロメートル（2016年3月末時点）となった。

【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。

<数値指標の状況（2015年3月末時点）>

【25】 道路による都市間速達性の確保率 52%

(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」の各措置の実効性を確保していくとともに、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、2016年3月には、2015年12月から国土交通省が開催した「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進協議会」において、高速バス等の利用促進のため当面緊急的に取り組むべき事項の具体的な取組方針をとりまとめた。

また、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立てた「事業用自動車総合安全プラン2009」の2014年11月に行った中間見直しの内容に基づき、業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組みの促進等を図るとともに、健康起因事故の抑止対策として、心疾患や睡眠時無呼吸症候群（SAS）等に関するスクリーニング検査をより効果的なものとして普及させるため、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」を立ち上げ、普及促進方策等の検討を開始した。

さらに、2014年に国土交通省と警察庁が連携して設置した「事業用自動車事故調査委員会」において、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得るため、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事

故要因の調査分析を行い、特別重要調査対象事案等について8件の報告書を公表した。

2016年1月には、軽井沢スキーバス事故が発生し、事故直後に国土交通大臣を本部長とする対策本部の設置、被害者相談窓口を通じた相談・要望への対応、事業用自動車事故調査委員会に調査の要請、事故を起こした貸切バス事業者に対しては特別監査を実施し、全国の貸切バス事業者に対しては、安全運行の徹底等を指示するとともに、街頭監査・集中監査を緊急実施した。

また、バス輸送の安全確保の徹底を図り、安全・安心の回復を図るため、以下の緊急対策を講じた。

- ・乗客へのシートベルトの着用の注意喚起、発車前の乗客のシートベルトの着用状況の目視等による確認等の徹底を業界団体へ要請するとともに、シートベルトの着用励行リーフレットを作成し、インターネット等を活用し周知。
- ・運転者の運転経験を車種ごとに確認し、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、実技訓練を実施するよう業界団体へ要請。
- ・街頭監査の結果を捉え、法令違反が多い事項をチェックリスト化し、運行前に事業者による記入、確認。

さらに、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化や、旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」等の観点から議論を進めている。

2016年3月29日には、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、その検討の熟度に応じ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの構築といった「今後具体化を図るべき事項」、増車の際のチェックの強化といった「引き続き検討すべき事項」の3つに整理した。

引き続き、同委員会での議論をし、今夏までに、総合的な対策をとりまとめ、実施に移していくこととしている。

<数値指標の状況(2013年度)>

[26] 高速バスの輸送人員 10,986万人

(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、2015年9月に選定した優先交渉権者と同年12月に公共施設等運営権実施契約を締結し、2016年2月より公共施設等運営権者によるビル事業の運営を開始した。

関西国際空港・大阪国際空港については、新関西国際空港株式会社において、2015年11月に選定した優先交渉権者と同年12月に公共施設等運営権実施契約を締結し、2016年3月に事業移管を実施した。

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年度に実施した空港満足度調査の分析結果について、空港事務所、自治体、航空会社、航空機能施設事業者及びその他空港関係者等で構成する空港利用者利便向上協議会等と共有して利用者利便向上等の検討及び実施を図った。また、空港別収支についても早期の公表を行うなどの取り組みを進めた。

(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】

★【2014年度 0.1%減 → 2020年度 約3%減（2013年度比）】

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）の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2014年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2010年度比） 1.3%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。

離島航路・離島航空路の確保・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、運航事業者に対し、運航費補助等の支援を実施した。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、バス事業者、関係団体、国土交通省等により構成される「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進協議会」において、LCCと高速バス等との乗り継ぎチケットや、高速バスの外国人旅行者向けフリーパスの開発・普及拡充のための関係者間の意見交換を行った上で、2016年3月、当面緊急的に取り組むべき事項の具体的な取組方針をとりまとめた。

(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。

地方運輸局等に設置した相談窓口において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、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤強化の更なる推進を図るための類型化形態について検討を重ねるとともに、事業者ヒアリングを通じて、グループ化の効果や有効な形態のあり方等実態把握に努めた。

(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、本章第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方策を整理するため、JR貨物、荷主企業等の関係者による「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、2015年6月に報告書を取りまとめた。また、2014年度に引き続き、「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催し、共同輸配送を促進するため、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・運用の実施と課題等の整理を行い、2016年3月に報告書を取りまとめた。

さらに、モーダルシフトの促進等を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を2016年2月に国会に提出した。

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」を活用し、整備促進、周知・広報、認証手続きの簡素化の取組を推進した。

整備促進については、同協議会を通じた働きかけに大手通信事業者が応じ、2015年7月よりソフトバンクが訪日外国人向け無料Wi-Fiサービス“FREE Wi-Fi PASSPORT”の提供を全国40万スポットで開始した。その他、2015年12月現在、NTTBPが全国13.8万スポット、ワイヤ・アンド・ワイヤレスが全国20万スポットで提供している。

周知・広報については、共通シンボルマーク『Japan.Free Wi-Fi』の普及・活用による「見える化」を推進した。

認証手続きの簡素化については、事業者の垣根を越えてシームレスに接続できる仕組みの実証実験を実施した。多言語対応については、多言



語対応ガイドライン（2014年3月）に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けた必要な取組を推進した。特に鉄道においては、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、新宿駅を対象としてケーススタディとし設置した、「新宿ターミナル協議会 案内サイン分科会」に参加し、検討・議論を踏まえて「新宿ターミナル基本ルール」を策定するとともに、東京駅においても案内・誘導サインのあり方を検討するため、調査を行った。加えて、鉄道事業者との意見交換等の場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た。

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」に参加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、外国人に分かりやすい舟運の案内情報を提供するため、東京ベイエリアにおける共通の航路マップを作成することを決定するとともに、障害者だけでなく訪日外国人の利便性向上の取組を進めるため、（一社）日本旅客船協会に対しPT設置を促し、当協会において利便性向上についての取組の現状、問題、解決策等について把握するためのアンケートを実施した。

そのほか、分野毎に受入環境整備を進めており、過疎地域等において、主として観光客を中心とした運送需要に対応するため、自家用自動車の活用を拡大すること等を内容とする「国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案」が2016年3月、国会に提出された。

加えて、地方空港・港湾を含めた税関・出入国管理・検疫（CIQ）について政府一体となって必要な人的・物的体制の整備を進めたほか訪日外国人が多く利用する成田国際空港・関西国際空港では、ファーストレーンの設置について関係者による検討会を開催し、旅客の範囲や費用負担のあり方等の検討を行い、2015年度に導入した。

貸切バスについては、増加する貸切バス需要に柔軟に対応するため、貸切バスの営業区域について、地方ブロック単位及び営業所所在の隣接県まで拡大する弾力化措置を2016年9月末まで延長した。

タクシーについては、2016年4月に「新しいタクシーのあり方検討会」において、タクシーサービスの国際化、高度化、多様化を図る必要がある等の内容を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」を策定した。

鉄道については、鉄道事業者との意見交換の場等において、整備促進の要請を行った。

さらには、2015年3月に、地方運輸局毎に設置した地方ブロック別連絡会議を通じて、各地方ブロックの地方運輸局、地方整備局、地方航空局等が連携して、訪日外国人受入に関する現状把握と課題の整理を実施した。

<数値指標の状況（2016年2月時点）>

[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 96% ②新幹線主要停車駅 67%

<数値指標の状況（2015年時点）>

[29] 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間 38分

(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] 全国の港湾から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、クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、2015年に八代港等で係船柱、防舷材の追加設置による大型クルーズ船の受入環境改善を図るとともに、石垣港等において旅客船ターミナルの機能強化等を推進した。また、全国116の首長等が参加する「全国クルーズ活性化会議」と連携し、我が国へのクルーズ船の寄港促進を図るため、外国クルーズ船社等が寄港スケジュールを立案する際に必要な情報となる港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を一元的に発信するウェブサイトに港湾の追加、防舷材・係船柱の情報を追加するとともに、港湾周辺で行われるおおよそ2年から3年先までのイベントのスケジュールが一覧できる機能を追加するなど充実を図った。



船社への情報発信ウェブサイト

これらに加え、クルーズ旅客等による消費の拡大及び我が国へのクルーズ船の寄港促進を通じた地域活性化を図るため、2015年4月に創設された「クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度」の活用を促すとともに、2015年11月から2016年2月にかけて、クルーズ船社4社のキーパーソンを招聘した上で、我が国港湾への寄港の安全性や寄港地周辺の魅力をプロモーションし、全国クルーズ活性化会議の会員である自治体との商談会を4回開催した。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。

また、クルーズ旅客の埠頭内における移動の快適性及び安全性の向上を図るため、民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対する資金の無利子貸付制度を創設するとともに、クルーズ旅客へのおもてなし等について港湾管理者に協力するNPO法人等を港湾協力団体として指定する制度を創設するための「港湾法の一部を改正する法律案」を2016年2月に国会に提出した。

なお、2016年3月に取りまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、目指すべき目標として「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」とする目標が新たに設定された。

<数値指標の状況（2015年時点）>

[30] 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数 111.6万人

(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。

また、2014年に設置した空港会社、航空会社、地方自治体等の関係者による「トランジット旅客の訪日観光促進協議会」において、ボランティアガイドの案内により日本の自然や文化等を体験できる「Narita Transit Program」の充実を図った。

(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。

「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)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した。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した。さらに、外国人旅行者向けの消費税免税制度を改正し、2015年4月1日より、地方の商店街や物産センターなどにおける免税販売手続を一括で行うことが可能な免税手続きカウンター制度を創設したほか、クルーズ埠頭における臨時的免税店届出制度を創設した。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

(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11月末時点で1,079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、2015年度は重点「道の駅」を38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するとともに、道路情報の提供やインバウンドも含めた観光案内を充実するため、無料公衆無線LAN(道の駅SPOT)の整備や、観光案内所の配置を推進した。

また、国土交通省と警察庁が、2012年11月に共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知や技術的助言等を通じて、自転車ネットワーク計画の作成や自転車通行空間の整備等を推進した。さらに、自転車ネットワーク計画の作成やその整備を促進するため、国土交通省と警察庁が共同で有識者による検討委員会を開催し、現行のガイドライン改定に向けた検討を実施した。



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、バス事業者、関係団体、国土交通省等により構成される「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進協議会」において、高速バスサービスに関する国内外向け情報プラットフォームの構築や高速バスフリーパス等に関して関係者間で検討を行い、2016年3月、LCC等の利用促進のため当面緊急的に取り組むべき事項の具体的な取組方針をとりまとめた。

(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、特に今年度は、北陸新幹線の開通を契機として自治体等が広域で連携して行うプロモーション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。

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1/2に軽減する措置を継続して実施するとともに、東京国際空港以外の国管理空港の国際定期便については、着陸料を7/10に軽減する措置を継続して実施した。このほか、2015年度にまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標を達成するため、地方空港に着目した新たな着陸料の軽減措置の創設に向けて調整した。

(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。

「広域観光周遊ルート形成促進事業」において、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。

地域資源を活用した観光地魅力創造事業において、地域の観光資源を世界に通用するレベルまで磨き上げるため、観光資源を活かした地域づくり施策と、マーケティング、受入環境整備、二次交通の充実等の観光振興のための施策を一体で実施する地域を支援した。特に今年度は、大阪都心にある水の回廊を活用した舟運と歴史的景観等が一体となった旅行商品の開発を支援したほか、今後のインバウンド対応の充実を見据えて、外国人旅行者の行動実績調査を実施した。

また、2015年11月に、国土交通省・観光庁、旅客船事業者、観光関係者等で構成する「船旅活性化協議会」を立ち上げ、カジュアルクラスのクルーズサービス、国内フェリー、離島航路、遊覧船など様々な船旅の選択肢を分かりやすく提示するとともに、キャンペーンを通じて利用促進を図ることにより、船旅が身近になる取組の検討を開始した。

(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二次交通の充実など、「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。

2014年6月の観光立国推進閣僚会議で、総理から毎年のアクション・プログラム改定実施の指示を受け、2015年6月5日の観光立国推進閣僚会議にて「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」を決定し、これに基づいて施策を推進した。

(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。

日ASEANクルーズ振興戦略に基づくモデルルートの策定のための調査を行うとともに、2016年3月にシンポジウムを開催し、同モデルルートについて情報発信を行った。

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】

近隣のASEAN諸国をはじめとして諸外国のインフラ需要は急速に拡大し、競合国との獲得競争は熾烈化している。我が国は、安倍総理が発表した「質の高いインフラパートナーシップ」を実現すべく、受注を目指した抜本的な制度拡充を行う等、政府を挙げた取組みを強化している。我が国のインフラ海外展開における国土交通省の占める役割は極めて大きく、現行の取組みを継続、強化しつつ、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に応じた新たな取組みも行っていく必要がある。このため、2016年3月、国土交通省としての行動計画（「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」）を策定した。本行動計画は、分野別ではなく、地域・国ごとに整理された分野横断的な計画であり、重点プロジェクトの明確化、取り組む時期の明確化等、より具体化・詳細化を行うとともに、国際標準化、人材育成・制度構築支援等のソフトインフラ支援、官民連携事業への参入促進、戦略的プロモーションの充実、中小企業の海外展開等の具体的施策も盛り込んだものである。今後、国土交通省として、本行動計画に沿って「質の高いインフラシステム海外展開」を最も効果的なタイミングで戦略的に行っていく。

トップセールスについて、2015年度において、国土交通大臣は、韓国、トルコ、フィリピン、マレーシア、ラオス等を歴訪し、相手国のトップや国土交通分野を担当する閣僚との協議・意見交換を行うことにより、我が国インフラシステムのトップセールスに取り組んだ。また、副大臣・大臣政務官においては、アフリカ・中南米を含む合計19か国を訪問し、インフラニーズの見込める国に対して、我が国インフラシステムのアピールを行った。このほか、諸外国の大臣等要人の来日・表敬といった機会、セミナーの開催等を通じ、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んだ。

(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（JOIN²⁰）が以

下の3案件について支援を決定した。また、2015年9月には、国土交通省及び国際協力銀行(JBIC²¹)との共催で「第1回インフラ事業の海外展開に関する国際セミナー」を開催した。

① ベトナム・チーバイ港整備運営事業

ベトナム・ホーチミン近郊に位置するチーバイ港において、鉄スクラップ輸入等のための港湾ターミナルを整備・運営する事業である(JOIN出資決定額:約12億円)。

② 米国・テキサス高速鉄道事業

米国・テキサス州ダラスとヒューストン間を高速鉄道で結ぶ事業であり、米国の民間企業であるテキサス・セントラル・パートナーズ(TCP)が事業主体となり、日本の新幹線システム(N700-I Bullet)を導入する前提で事業を推進している(JOIN出資決定額:約49億円)。

③ ブラジル・都市鉄道整備運営事業

ブラジルのリオデジャネイロ等3都市において、近郊鉄道、地下鉄、LRTの4事業を一括して行う事業であり、交通渋滞・環境汚染といった都市問題の改善及び都市鉄道の安全・安定輸送の実現を図るものである(JOIN出資決定額:最大約56億円)。

(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、自動運転技術を取り扱う分科会等の共同議長を我が国が務め、自動操舵の基準を提案するなど、我が国制度・技術の国際標準化を推進した。また、官民共同フォーラムの開催等を通じ、2015年に日ASEAN交通大臣会合にて承認された「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関するASEAN新協力プログラム」を推進した。

道路分野では、ITS²²の国際標準化に関する専門委員会(ISO²³/TC204)に参画し、ETC2.0で収集したプローブ情報の活用等に関する標準化活動を行った。また、日ASEAN交通連携の枠組みを活用し、日本企業がASEAN地域へ進出しやすい土壌を形成するため、国際的な道路網を支える舗装技術や過積載管理技術の共同研究を開始した。

鉄道分野では、関係機関等との情報交換や国際規格セミナーを実施するとともに、日本からISOの鉄道分野専門委員会(TC269)に対し、2件の国際規格を提案したほか、国際規格の認証機関である独立行政法人交通安全環境研究所において、認証対象規格の拡充を図った。また、JICAと連携し、2015年5月から2016年1月まで、ベトナムにおいて日本式の鉄道に係る技術基準の策定支援を実施した。

海運分野では、国際海事機関(IMO)において、船舶の燃費基準の強化や燃費報告制度の策定、大型コンテナ運搬船・天然ガス燃料船・液化水素運搬船に関する安全基準の策定等の議論を主導した。また、ASEAN域内の船舶の安全性向上や日本企業の受注拡大のため、内航船安全規則・検査の改善・調和を支援しており、日本が作成したガイドラインの活用を含む覚書への締結にASEAN諸国が合意したことを日ASEAN交通大臣会合等に報告した。

物流分野では、我が国物流システムの海外展開の推進を図るため、ASEAN各国との物流政策対話(2015年10月:ラオス・カンボジア、2016年2月:マレーシア)及びパイロットプロジェクト(ラオス・サバナケットを中心とした陸上ハブ・アンド・スポーク物流システム導入に向けた実証事業

²⁰ Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Developmentの略

²¹ Japan Bank for International Cooperationの略

²² Intelligent Transport Systems(高度道路交通システム)の略

²³ International Organization for Standardizationの略

(同年2月)など)を実施した。また、我が国物流事業者の有するコールドチェーン等のノウハウ等の国際標準化を進めるため、官民からなる連絡検討会を開催し、標準化に向けた議論を行った。

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(MOU²⁴)」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素案(設計・施工)の一部を協力して策定するなど、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。当初はブラジルの海洋資源開発での採用を目指していたが、原油価格急落の影響、また同国内の汚職問題による政治混乱を受け減速しているため、現在は原油価格動向等を注視しつつ、ロジスティックハブシステムの最適化の検討を継続し、新たな売り込みのチャンスを模索している。

また、一方、ブラジル以外の海洋資源開発においてもロジスティックハブシステムの採用を目指すべく、東南アジア等もターゲットとして市場調査等を実施した。

(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。

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の維持・管理のための事前調査及びこれら航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施したほか、我が国と沿岸3国(インドネシア、マレーシア及びシンガポール)が共同で同海峡の水路測量調査を実施した。以上に加え、国際協力機構(JICA²⁵)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(VTS²⁶)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。

²⁴ Memorandum of Understanding(了解覚書)の略

²⁵ Japan International Cooperation Agencyの略

²⁶ Vessel Traffic Serviceの略

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%】
★【2013年度 75% → 2020年度 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
【2013年度 約2,810万人 → 2016年度 約2,950万人】

★災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合

【2014年度 31% → 2020年度 80%】

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】

★【2014年度 9,400万人 → 2020年度 約1億700万人】

[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%】

★重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率

【2014年度 約49% → 2020年度 約54%】

[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%】

★【2013年度 62% → 2020年度 75%】

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、2015年も5月の口之永良部島の噴火や9月の台風17号による豪雨災害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うとともに、各地方公共団体が定めるハザードマップにより浸水被害が想定される地域の地下駅又はトンネルの出入口の中で早期に対策が必要な箇所の防水扉や止水板等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斜面に対し斜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への適応策について、「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成果をとりまとめるとともに、2015年11月に策定された政府全体の「気候変動の影響への適応計画」及び「国土交通省気候変動適応計画」に港湾に係る施策を位置づけた。

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引き続き実施した。また、津波リスクの高い10空港において、津波避難計画に基づいた津波避難訓練を実施するとともに、切迫性の高い地震の際に浸水の可能性のある7空港において、空港機能を早期に回復させるための早期復旧計画を策定した。さらに、2014年度の「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」のとりまとめを踏まえ、「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」を作成した。

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(①、②は2015年3月末、④は2016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 95%
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 76%
- 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9,500万人

<数値指標の状況(2016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 80%
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 79%
- ③航路標識の自立型電源導入率 86%

<数値指標の状況(2015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 64%

(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】

★信号機電源付加装置の整備台数

【2020年度までに約2,000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年度末までに17都府県55か所で導入された。

(3) 無電柱化の推進

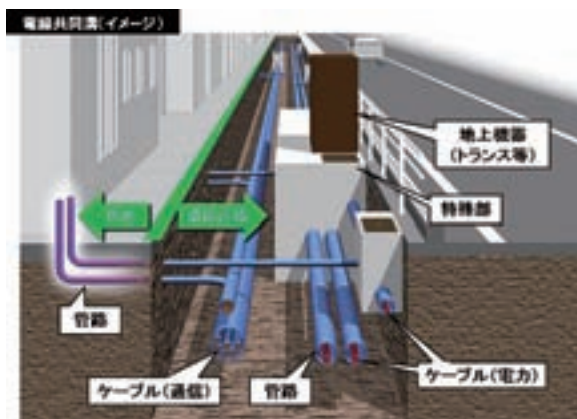
【交通政策基本計画における記載】

○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%】

★【2014年度 16% → 2020年度 20%】

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げる観点から、道路における無電柱化を推進した。また、道路の新設又は拡幅を行う際に同時整備を推進するとともに、低コスト手法の導入に向けた技術的実証を実施した。さらに、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する手続きを開始するとともに、固定資産税の特例措置を創設した。



(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計画策定率 | 【2013年度 96% → 2016年度 100%】 |
| ★個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（道路（橋梁）） | 【2014年度 - → 2020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%】 |
| ★個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（港湾） | 【2014年度 97% → 2017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月に定めた「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」のフォローアップを実施し、進捗状況を把握、公表した。また、各インフラの管理者の個別施設計画の策定を推進するため、引き続き防災・安全交付金等による支援を行うとともに、2015年9月に閣議決定された第4次社会資本整備重点計画において、2020年度までに各分野における策定率を100%とすることを決定した。

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。

これを踏まえた2014年7月の橋やトンネルなどについて5年に一度の近接目視点検を行うことを内容とする省令の施行にともない、点検及び点検結果に基づく措置を計画的に実施した。

財政、人員、技術面で課題を抱えている市町村に対しては、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、自治体職員向けの研修など、自治体の実施する道路の老朽化対策に対する支援を実施している。

このほか、自動車道事業者に対し、自動車道の長寿命化に資する検査等の実施により、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したのに加え、分野ごとのデータベースから共有すべき情報を集積し、分野横断的に示す「社会資本情報プラットフォーム」が作成されるのに伴い、自動車道にかかる情報を収集・掲載し、効率的な横断的情報の対外的な提示等に支援した。

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で作成するの維持管理・更新計画（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した。このほか、2015年4月に「維持管理計画策定ガイドライン」を策定したほか、各地方整備局において、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を推進するとともに、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、より効果的に支援できるよう補助要件を見直す等制度改正を行うとともに、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ち策定した維持管理・更新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手法等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。さらに、地方公共団体等への技術的支援では、空港施設メンテナンスブロック会議を開催し、維持管理に係る課題解決に向けた連携・支援を行った。

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。また、2014年度に点検・診断を実施した航路標識のうち、修繕・更新等を要するものについて必要な整備を実施した。

(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。

また、各鉄軌道事業者の緊急地震速報の活用状況等の調査確認を行い、地震発生時の列車の安全停止に向け、必要に応じ指導等を行った。

(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、2015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。

また、東北・上越新幹線および、山陽新幹線の将来の大規模改修工事に備えるため、2015年12月にJR東日本およびJR西日本に対し、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）第15条に基づく所有営業主体の指定を行い、2016年3月には同法第16条第1項に基づき引当金積立計画の承認を行った。

(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、関係省庁・地方自治体・指定公共機関等と連携し、基幹的広域防災拠点（東扇島、堺泉北港堺2区）を活用した広域的な物資輸送訓練を実施した。

鉄道については、貨物鉄道事業者に対し、BCP²⁷の策定促進を図るとともに、鉄製まくら木への

²⁷ Business Continuity Planの略

交換等の被災回避にも資する老朽化施設の更新を支援し、災害に強い貨物鉄道の強化を図った。
輸送モード間の連携については、本節（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、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と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”²⁸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。南海トラフ巨大地震についても、対象となる地域において道路啓開計画を策定した。また、速やかな道路啓開に資するため、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、災害時の被災情報等の情報収集・共有を行うためのシステムの改善を行った。



「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）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、2011年10月に策定した「空港の津波対策の方針」に基づき、早期に空港機能を回復させることを目的として、津波リスクが高い7空港において、津波早期復旧計画の策定を進めるとともに、本計画に基づく関係機関との協力体制強化等を実施した。また、2014年度の「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」のとりまとめを踏まえ、広域的災害に対応した「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」を作成した。

貨物鉄道については、BCPの策定促進を図るとともに、鉄製まくら木への交換等の被災回避にも資する老朽化施設の更新を支援し、災害に強い貨物鉄道の強化を図った。

また、中部ブロックにおいては、南海トラフ巨大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。

船舶については、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

²⁸ 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。

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の運用を開始するとともに、実際に神戸運輸監理部で行われた2件の防災訓練(2015年9月及び2016年1月)や国土交通省が主催した机上演習(2015年12月)で活用する等、データ内の情報の質の向上や運用の改善を始めた。

さらに、災害時の部隊輸送の円滑化に向け、実働3省庁(防衛省、警察庁、消防庁)及び関係事業者で構成する「首都直下型地震時における部隊輸送に関する検討会」を2016年2月に開催したほか、船舶の平事業からの離脱の円滑化に向けた標準運送約款見直しの検討を進めた。

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開催し、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。

<数値指標の状況(2015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 36%

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 33%

<数値指標の状況(2016年3月末時点)>

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 7空港

<数値指標の状況(2016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 68%

<数値指標の状況(2016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 33%

(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等を通じて、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、東日本大震災における教訓を踏まえて策定した「旅客船事業者における津波避難マニュアル作成の手引き」及び「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」に基づき、船舶の津波避難マニュアル作成等に必要各船舶運航事業者への協力・支援策の検討・実

施を行った。

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の策定を推進した。

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空港において津波避難計画を策定済みであり、各空港で本計画に基づく津波避難訓練を実施するとともに、2014年度の「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」のとりまとめを踏まえ、「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」を作成した。

また、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の運用を開始するとともに、実際に神戸運輸監理部で行われた2件の防災訓練（2015年9月及び2016年1月の2回）、国土交通省が主催した机上演習（2015年12月）で活用する等、データ内の情報の質の向上や運用の改善を始めたほか、船舶の平時事業からの離脱の円滑化に向けた標準運送約款見直しの検討も進めた。

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継続するとともに、特に緊急性が高い地域の計画作成に係る支援を強化し、計画策定を促進した。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て指導した。

(11) 港湾等における船舶の避難誘導等



海上交通管制の一元化イメージ

【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。

レーダーなどの関連施設の整備等により、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を推進するとともに、その一環として、2015年8月から京浜港横浜区における管制機能の強化を行った。

また、一元的な海上交通管制の運用に併せて、非常災害発生時の海上交通機能の維持等のために所要の制度を設けることを内容とした「海上交通安全法等の一部を改正する法律案」が、2016年2月に閣議決定され、国会に提出された。

(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、2015年7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号の運用を開始するとともに、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や、噴火速報の運用開始等を行った。また、2016年打ち上げ予定のひまわり9号の整備や、2015年7月の交通政策審議会気象分科会における提言を踏まえた防災気象情報に係る検討を行うなど、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、定員14名と小型の津波救命艇及びプライバシーを確保可能な個室付き津波救命艇がメーカーによって開発されるなど、地方自治体等のニーズを踏まえた新型の開発を促進するとともに、地方運輸局による地方自治体への働きかけやイベント等における広報活動を行った結果、地方自治体等において新たに2艇設置されることとなった。

(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。

本節（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年度から2016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・開発等に反映した。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。

2014年度に「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」においてとりまとめた「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」を広く周知するとともに、関係者に対してBCPの策定を促進するための働きかけを行った。

(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（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）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、同事業について、地域公共交通再編事業と一体的に鉄道事業再構築事業を実施する場合の補助要件を緩和した。

バス車両については、減価償却費等補助金や公有民営方式補助金を活用し、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。鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度により、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造を支援した。また2015年度より、若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶に対し、金利軽減を行い、支援の拡充を図った。

(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。

2015年9月の豪雨による鬼怒川の決壊により被害を受けた関東鉄道常総線（茨城県取手駅－同下館駅）については、鬼怒川の応急復旧状況を踏まえつつ関東鉄道の復旧作業も行われ、同年11月に通常運行を再開した。

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。

鉄道事業者への保安監査については、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在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した。なお、2014年度は、63事業者に対し68回の保安監査を実施し、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、38事業者に対し38件の行政指導を行った。

自動車運送事業者については、法令違反等を行う悪質な事業者に対し、重点的かつ優先的に監査

を行う等、効率的・効果的な監査を実施し、2014年度は、自動車運送事業者に対し、16,019件の監査を実施し、3,321件の行政処分等を行った。また、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」の開発を進めた。さらに、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、貸切バス事業者に対する街頭監査及び集中的な監査の緊急的な実施に加え、街頭監査において、法令違反が確認された場合は、他の運行において同様の法令違反が無いかどうかを確認するため、30日以内の一般監査（呼出）を実施するとともに、貸切バス事業者の処分歴の手軽な閲覧方法としてスマートフォン向け簡易検索サイトを開設するなど、公表方法の拡充を図った。

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、その監査手法の改善と体制の充実に努め、その強化を図った。

航空運送事業者については、航空会社の事業形態の複雑化・多様化を踏まえ、国土交通省航空局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立入検査など厳正かつ体系的な監査を実施した。2015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157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を行うだけでなく、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

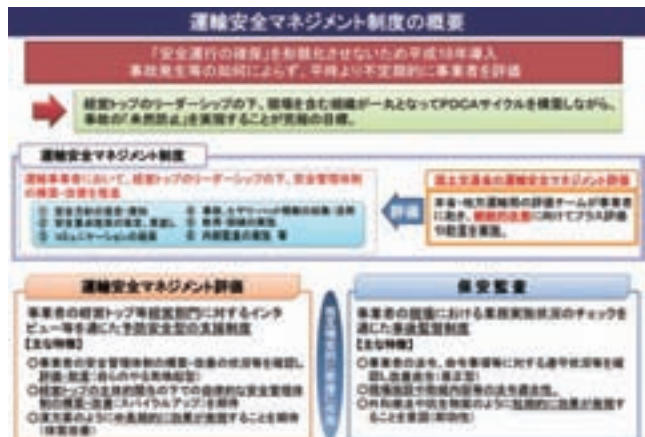
【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】

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、保安監査と相互補完させる形で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により合計9,562者（2015年4月1日時点）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、2015年度は、534者（鉄道77者、自動車198者、海運244者、航空15者）であり、累計では7,104者となった。



運輸安全マネジメント制度の概要

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、2015年度は9,342人であり、累計では39,932人となった。認定セミナーを実施する民間機関については、2015年度に1者を追加で認定し、合計8者となった。

さらに、2015年12月、「人口減・災害多発時代の運輸安全の課題と展望」をテーマに、10回目の開催となる「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を大阪市で開催し、運輸事業者の安全意識の更なる向上を図った。

<数値指標の状況 (2016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 7,104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 39,932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ATS²⁹等の整備が完了していない事業者について2016年6月30日の設置期限までの設置計画を提出させることにより、期限まで設置完了することを確認した。



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)

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促進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置、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、過労運転防止のための先進的な機器の導入等に対する支援を行うとともに、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引き続き進めた。

また、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、効率

²⁹ Automatic Train Stop(自動列車停止装置) の略

的な運航による燃料費やCO₂排出量の削減のため、離陸から巡航まで一時的な水平飛行を行うことなく継続的に上昇できる運航の実現に向けた検討を進めた。加えて、現在直線に限定されている精密進入経路の曲線化等を実現し、安全性や利便性の向上を図るため、地上型衛星航法補強システム(GBAS)の導入に向けた検討を行った。

さらに、情報技術の発展により新しい価値・サービスを提供するIoT/ビッグデータ時代を迎える中、我が国海事産業が高い国際競争力を維持していくため、当該技術の活用により、船舶の運航や造船・船用分野の設計・生産の効率化、高度化を図り、海事産業の生産性向上を推進する方策を検討した。

そのほか、貨物輸送や農薬散布、インフラ点検等での活用が見込まれている無人航空機に関して、航空法(昭和27年法律第231号)を改正し、人口集中地区の上空や目視外での飛行に際して国土交通大臣の許可や承認を必要とするといった、飛行の安全確保のための基本的ルールを定めた。また、安全確保を前提としつつ、物流への活用に向けた取組をさらに進めるため、2016年2月に、徳島県那賀町において、民間事業者と共同で貨物輸送実験を行うとともに、住民向けアンケート調査等を行い、課題の抽出を行った。また、2015年度に、完全自律型ドローンによる山間地や離島などへの輸送の実用化を目指した民間企業の実証実験に対し補助事業を実施した。

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[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 94%

<数値指標の状況(2015年3月末時点)>

[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 99%

② 運転状況記録装置 97%

(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。

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、安全監査、立入検査を通じて日常の安全確保の現状を的確に把握し、各事業者の実態を踏まえた監督・指導を行った。2015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157件であり、これらに対しては、発生の背景・要因について分析を行い個別の対応にを行うだけでなく、必要に応じて、他事業者への水平展開・対応状況確認を合わせて実施し同種事案発生を防止を図った。

(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年以降、シリア邦人殺害事件や、日本人も犠牲となったチュニジアでのテロ事件、フランス及びベルギーでの連続テロ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、監視カメラの更新箇所を選定し、計画的に更新及び機能の高度化を行った。

(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、2014年7月の「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手引書を作成し、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バス運転者の職業としての魅力のPRを行うなど、きめ細かな対応を行った。

鉄道事業については、2015年3月「地域鉄道のあり方に関する検討会」において議論された地域鉄道の課題への対応の方向性等を報告書としてとりまとめ、鉄道事業者等と共有した。また、検討会の結果を踏まえ「地域鉄道における経営改善の取組等に関する調査」を実施した。

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・活性化を促進した。

また、2016年4月に「新しいタクシーのあり方検討会」において、女性・若年層の雇用を増やし、人材の多様化を図る等の内容を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を策定するとともに、女性タクシー運転者の雇用拡大に向けた今後の取組の方向性について、調査・検討し報告書を取りまとめた。

トラック事業については、荷主も含めた関係者を構成員とする協議会を中央及び各都道府県に設置し、取引環境及び長時間労働の改善に向けた議論を本格化した。

また、担い手の確保に向けて、複数人で長距離の運送を分担する中継輸送の実証実験を行い、その導入促進に向けた具体的な課題等を抽出するとともに、「トラガール促進プロジェクトサイト」等を活用した情報発信や経営者への啓発強化に取り組んだ。

旅客船事業については、その基盤強化を図るため、船舶共有建造制度やエネルギー使用合理化等事業者支援補助金の活用、船舶の特別償却制度や軽油引取税の課税免除等の税制特例による支援を行った。また、旅客船を地域交通の手段としてだけでなく、観光目的にも活用して利用客増加を図ることは航路活性化にも繋がるため、2015年11月に、国土交通省・観光庁、旅客船事業者、観光

関係者等で構成する「船旅活性化協議会」を立ち上げ、カジュアルクラスのクルーズサービス、国内フェリー、離島航路、遊覧船など様々な船旅の選択肢を分かりやすく提示するとともに、キャンペーンを通じて利用促進を図ることにより、船旅が身近になる取組の検討を開始した。

なお、海事産業の生産性向上については、本節（3）参照。

（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。

先進的な国内市場構築や、グローバル展開の支援等からなる総合的な戦略「自動車産業戦略2014」に基づき、二輪車、バス、トラック等の自動車産業における取組を検討している。このうち、トラックについては、物流の高度化に対応すべく、車両情報を活用するための共通基盤の整備に関する調査を行った。また、二輪車については、2014年度に策定した「二輪車産業政策ロードマップ」により、安全運転講習や胸部プロテクター着用の推進といった安全運転啓発、販売店やネット販売等における不正改造防止促進、マナーアップ宣言運動といった利用者マナー向上喚起などの施策に対して官民で取り組みを進めた。

（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MRO³⁰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。

こうした航空機のMROについて、関係省庁が連携して実施した「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、産業の推進に向け以下のような施策を進めた。

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ため、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（BASA³¹）の新規締結・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年に設置された「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」の検討結果を踏まえ、整備士の英語能力向上等、若手整備士・製造技術者の供給拡大を図るための対策を実施したほか、整備士・製造技術者の養成のあり方等について検討を行った。

³⁰ Maintenance, Repair and Overhaul（整備・修理・オーバーホール）の略

³¹ Bilateral Aviation Safety Agreementの略

(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、介護料受給者等からの要望を踏まえ、介護料の支給対象品目等を拡大するなど、支援の充実・強化を図った。療護施設については、関東西部地区での委託病床を決定し、2016年度より受け入れを開始する予定となっているほか、今後の委託病床の立地等のあり方について検討を開始した。

上記取組等を通じ、療護センターにおいて患者の退院後のスムーズな在宅介護への移行を支援するため、日常生活動作のトレーニングを効果的に行うための機器（訓練用の浴室、洗面台、トイレなど）の導入について検討を行うとともに、短期入所協力施設について、東北、北陸信越、四国、九州ブロックにおける拡大を図った（12県、17施設）。

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

[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 60.6%

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 76.6%

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】

航空機操縦士については、産学官の連携を促進するため2014年8月に設置された航空機操縦士養成連絡協議会における議論を踏まえ、無利子貸与型の新たな奨学金制度についての詳細な制度設計の検討や学生等の技量レベル向上策を実施したほか、若年層の関心を高めるための航空に係る共通ウェブサイトの運用が2015年12月に開始された。また、私立大学生に対する給付型奨学金制度が日本航空により創設されたことに加え、2015年12月には外国人操縦士の活用に向け在留資格要件の見直しが行われた。さらに、航空会社における操縦士の健康管理体制に係る基準の策定について検討を行った。

航空機整備士については、産学官の連携を促進するため2014年8月に設置された航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会協議会での議論を踏まえ、整備士の英語能力向上等、若手整備士の供給拡大を図るための対策を実施したほか、整備士・製造技術者の養成のあり方等について引き続き検討を行った。

船員については、船員供給体制の強化を図るため、海上技術学校・短期大学の定員拡大や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支援を実施するとともに、船員の就業を促進するため、新人船員を計画的に試用雇用する事業者への助成金の支給等を実施した。

バス運転者については、2014年7月の「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」のとりまじめの内容を踏まえ、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手引書を作成し、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バス運転者の職業としての魅力のPRを行うなど、きめ細かな対応を行った。

タクシー運転者については、2016年4月に「新しいタクシーのあり方検討会」において、女性・若年層の雇用を増やし、人材の多様化を図る等の内容を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」を策定するとともに、女性タクシー運転者の雇用拡大に向けた今後の取組の方向性について、調査・検討し報告書の作成を行った。

トラック運転者については、中長期的にトラックドライバーの人材不足が懸念され、人材確保・育成が差し迫った課題となっていることを受け、「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」として、今後の方針をとりまとめた。

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、取組を推進した。また、2015年4月に交通政策審議会交通体系分科会に物流部会を設置し、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議を行い、同年12月に公表された答申においては、物流業の就業先としての魅力を向上させ、必要な人材を確保するための就業環境の整備等について提言がなされた。

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を実施するとともに、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った。

<数値指標の状況(2015年時点)>

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 5,855人

<数値指標の状況(2015年度時点)>

[49] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数 129人

<数値指標の状況(2013年度)>

[50] 海運業における船員採用者数(1事業者平均) 2.90人

(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、2014年7月の「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手引書を作成し、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バス運転者の職業としての魅力のPRを行うなど、きめ細かな対応を行った。

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」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ポスターの作成及び掲示を実施するとともに、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った。

航空機操縦士及び航空整備士については、航空機操縦士養成連絡協議会における議論を踏まえ、2015年12月に航空に係る共通ウェブサイトの運用が開始されるとともに、女性増加に向けた取組として、女性向けの講演会が開催された。また、航空会社における操縦士の健康管理体制に係る基準の策定についても検討を行った。

鉄道分野の人材については、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。

造船分野の人材については、造船業を目指す若者を増やすための取組として、地方運輸局等において、小中高の生徒を対象とした造船所の見学会や出前講座を実施するとともに、2015年度は新たに、高校生や大学生を対象とした造船所へのインターンシップ、高校教員と造船企業による教育研究会のモデル事業を実施し、地域の造船企業と教育機関のネットワーク強化のためのガイダンスの作成を行った。また、検討会を2回開催し、昨年度に取りまとめた人材確保・育成の具体的施策例のフォローアップを行うとともに、ICT導入による技能研修の効率化・高度化などについて検討し、引き続き、産学官が連携を強化しながら造船技能者・技術者の確保・育成の取組を推進することとした。

また、造船業において、2015年4月から2020年度末までの緊急かつ時限的措置として、即戦力となる技能実習修了者に対して、最大3年間の就労を認める外国人造船就労者受入事業を導入し、2016年2月までに約1,000人の外国人材が就労した。



トラガール促進プロジェクトサイト

海洋産業における人材については、企業ニーズを踏まえて大学教育向けのカリキュラム・教材を整備するため、産学からなる検討会を開催して教材を作成するとともに、海洋構造物の挙動再現シミュレータプログラムの開発に向けて、必要となる機能・機器構成等について検討した。また、インターンシップや留学への派遣の促進に向けて、海外の海洋開発に関係する企業・大学におけるインターンシップ・留学の受け入れ状況等について調査を行った。

このほか、「日本再興戦略」改訂2014における、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の方向性を踏まえ、2015年6月30日、関係省庁が参画する検討会議において、海洋資源開発関連産業の基盤となる技術者の育成等を記載したアクションプランを策定した。なかでも、技術者の育成に関しては、第20回「海の日」特別行事において、総理が発表した産学官を挙げたコンソーシアムの設立に向けて準備を行った。

物流分野の人材については、本節（1）に同じ。

<数値指標の状況>

[51] 道路運送事業等に従事する女性労働者数

| | | |
|-------------|----------|------------|
| ①バス運転者 | 約 1,300人 | (2014年度) |
| ②タクシー運転者 | 約 6,900人 | (2014年度) |
| ③トラック運転者 | 約20,000人 | (2015年3月末) |
| ④自動車整備士（2級） | 約 3,600人 | (2016年3月末) |

(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】

「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」(2015年3月、国土交通省)に基づき、物流の効率化・省力化に向けた取組を推進した。

モーダルシフトについては、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、「グリーン物流パートナーシップ会議」においてモーダルシフトの取組への表彰を実施した。鉄道輸送においては、31フィートコンテナの導入支援や貨物鉄道の利用促進を目的とした「エコレールマーク」の普及促進を図るとともに、国際海上コンテナの鉄道利用の促進を図るため、40フィート国際海上背高コンテナの輸送が可能となる低床貨車の開発に着手した。国内海上輸送においては、貨物輸送における環境にやさしい海運の利用促進を図ることを目的とした「エコシップマーク」の普及促進を図り、2015年7月に貢献度の高い優良事業者に対して国土交通省海事局長表彰を実施した。従前2月に実施していたところ、更なる認知度向上を図るため、他の海関係のイベントが集中する7月の「海の月間」に実施したほか、ホームページにおいてエコシップマーク導入のメリット等を公表することにより、事業者に対する普及啓発活動を図った。

また、宅配事業者や通販事業者等の関係者による「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関する検討会」を開催し、宅配再配達削減に向けた方策等について検討を行い、2015年9月に報告書を取りまとめた。無人航空機については、過疎地や離島、都市部等における貨物輸送や災害発生時等非常時への活用等が見込まれていることから、貨物輸送実験等により事業化に向けた課題整理・分析等を進めた。

さらに、2015年4月に交通政策審議会交通体系分科会に物流部会を設置し、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議を行った。同年12月に公表された答申においては、物流システムの更なる高度化・効率化による生産性の向上等について提言がなされた。



31フィートコンテナの導入促進

< 数値指標の状況 (2014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 195億トンキロ
- ②内航海運による貨物輸送トンキロ 331億トンキロ

(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成

【交通政策基本計画における記載】

○地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて、地方運輸局、地方整備局等の人的資源も最大限活用しつつ、自治体の交通担当部門などの地域の交通計画づくりを担う人材の育成方を検討する。

2015年7月、地方運輸局に交通の専門部署である交通政策部を設置し、地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて支援を行う体制を整備した。

また、自治体の交通担当部門などの地域の交通計画づくりを担う人材の育成の観点から、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の公表や地方公共団体の職員向けの研修の充実を行った。

加えて、地方運輸局においては、公共交通マイスター制度等による先進自治体、学識経験者等の人材紹介や地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーやシンポジウム等の開催のほか、関東運輸局における「がんばる地域応援プロジェクト」など、地域の抱える課題を解決する方策を、地域と二人三脚で模索し、持続可能な地域公共交通の実現を図っていく取組が進められた。

第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(1) 次世代自動車の一層の普及

【交通政策基本計画における記載】

○ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラや燃料電池自動車の市場投入を踏まえた水素ステーションの整備のための支援策を講じる。

[54] 新車販売に占める次世代自動車の割合 【2013年度 23.2% → 2020年度 50%】

次世代自動車の普及促進を図るため、次世代自動車等の環境性能に優れた自動車を対象としたエコカー減税やグリーン化特例などの税制上の優遇措置や次世代自動車を導入する者に対する補助を実施した。また、電気自動車等に必要な充電設備の整備に対しても充電設備費や設置工事費の補助を実施するとともに、四大都市圏を中心に民間事業者の水素ステーション整備費用の補助を行った。なお、2015年度より地方公共団体等の再生可能エネルギー由来水素ステーション導入費用の補助を開始した。さらに、水素ステーションの適切な整備・運営方法の確立に向けて、水素供給設備を活用して行う、燃料電池自動車の新たな需要創出等に必要な活動費用の補助を行った。

そのほか、地域や事業者による電気自動車の集中的導入について、埼玉県春日部市におけるプラグインハイブリッドバスの路線バスへの導入、東京都・愛知県における燃料電池自動車タクシー（8社12台）の導入等、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援した。

<数値指標の状況（2015年度）>

[54] 新車販売に占める次世代自動車の割合 28%

(2) 自動車を排出源とするCO₂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CO₂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CO₂の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO₂/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO₂/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量

【2020年度までに約10万t-CO₂/年抑止】

燃費基準については、車両総重量3.5トン以下の貨物自動車が2022年に達成すべき燃費基準を策定するとともに、自動車燃費基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）等を設置し、乗用車等の世界統一排出ガス・燃費試験法（WLTP）の国内燃費試験法への導入について審議結果をとりまとめるとともに、重量車燃費試験法の改善について検討を行った。

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、EMS³²（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、トラックドライバー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、東京地区のタクシー配車のスマートフォン向けアプリの普及支援について、2015年度より多摩地区にも導入支援を行い、他地域においてもタクシー事業の効率的な配車を実現し、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CO₂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、

³² Eco-drive Management Systemの略

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、2014年度に引き続き「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催し、共同輸配送を促進するため、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・運用の実施と課題等の整理を行い、2016年3月に報告書を取りまとめた。また、共同輸配送を行う際に必要な運行経費、設備導入経費の一部補助を実施したほか、エコドライブの支援等を実施した。

グリーン物流パートナーシップ会議においては、物流事業者や荷主企業等の関係者が連携した共同輸配送の取組に対し表彰を実施した。

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。



「のりたろう」



<数値指標の状況 (2014年度時点)>

[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 -1%

(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、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(第十次答申、第十一次答申、第十二次答申)」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、関係法令の改正を行い、ディーゼルトラック・バス及び二輪車に対し規制強化及び国際的な試験方法の導入を行った。また、2015年9月に発覚したフォルクスワーゲン社の排出ガス不正問題に関し、11月に関係法令を改正し、乗用車等の排出ガス低減装置を試験時のみ働かせ、実際の走行では働かないようにする不正ソフトの使用を禁止した。さらに、有識者による検討会を開催し、乗用車等の排出ガス試験方法の見直し等の検討を進めた。

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。

また、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。

さらに、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」を推進するとともに、自動車から発生する騒音について、中央環境審議会において答申された「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について(第三次答申)」に基づき、関係法令の改正を行い、走行中に発生するタ

イヤからの騒音等の国際基準を導入した。

(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開始した。

(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、本格的な導入が開始されたETC2.0等を活用し、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、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、LED³³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。

³³ Light Emitting Diodeの略

水素・燃料電池の四輪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四輪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、2015年に発効したことから、国内導入に向けて関連法令をの整備について検討を行った。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、関連法令を整備している。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集中的導入について、東京都・愛知県における燃料電池自動車タクシー（8社12台）の導入を支援した。

（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。

環境負荷の少ない天然ガス燃料船の普及促進等の観点から、2015年6月、国際海事機関（IMO）における国際ガス燃料船安全コードの策定に貢献した。また、2013年度から「省エネルギー型ロジスティクス等推進事業費補助金」（経済産業省・国土交通省連携事業）を活用して建造していた国内初の天然ガス燃料船が2015年9月に就航した。

海事分野における水素の利用促進を図るため、高い環境特性を有する水素燃料電池船の実用化に向けて、安全ガイドラインの策定に関する取組など民間企業が参画できる基盤の整備を行った。

また、航空分野のバイオジェット燃料の早期実用化に向けて「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けたバイオジェット燃料導入までの道筋検討委員会」を設立し、2015年7月7日に第1回会合を開催した。その後は会合の下に設置した2つのWG（サプライチェーンWG及び燃料製造WG）やそのための準備会合を開催し検討を行った。

（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リー会議」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。

第Ⅲ部

平成27(2015)年度交通に関して講じた施策

平成 28 年度
交通施策

第 190 回国会（常会）提出

第Ⅳ部 平成28（2016）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 | 3 |
| (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 | 4 |
| (1) | バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入 | 4 |
| (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 | 5 |
| (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 | 7 |
| (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・パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化 | 8 |
| (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 | 9 |
| (1) | 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上 | 9 |
| (2) | 円滑な道路交通の実現 | 9 |
| (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 | 10 |
| (5) | ビッグデータの活用による交通計画の策定支援 | 10 |
| (6) | 交通系ICカードの普及・利便性向上 | 10 |
| (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 | 11 |
| (8) | 既存の道路ネットワークの最適利用 | 11 |
| (9) | 自動走行システムの実現 | 12 |
| (10) | 公共交通機関における運賃の活用 | 12 |
| (11) | 都市鉄道における遅延対策 | 12 |
| (12) | 空港の利用環境の改善 | 13 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| (13) | 空間の質や景観の向上 | 13 |
| (14) | 自動車関連情報の利活用の推進 | 13 |
| 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 | 15 |
| 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 | 15 |
| (1) | 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充 | 15 |
| (2) | LCCやビジネスジェットの利用環境の整備 | 15 |
| (3) | 管制処理能力の向上 | 16 |
| (4) | 首都圏空港のさらなる機能強化 | 16 |
| (5) | 国際拠点空港のアクセス強化 | 17 |
| (6) | 航空物流の機能強化 | 17 |
| (7) | 我が国の公租公課等の見直し | 17 |
| (8) | 国際コンテナ戦略港湾政策の深化 | 17 |
| (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 | 18 |
| (10) | 地域経済を支える港湾の積極的活用 | 18 |
| (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 | 18 |
| (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 | 19 |
| (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 | 19 |
| (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 | 19 |
| (15) | 日本商船隊の競争基盤の強化 | 20 |
| (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 | 20 |
| 第2節 | 地域間のヒト・モノの流動を拡大する | 20 |
| (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 | 20 |
| (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 | 20 |
| (3) | フリーゲージトレインの実用化 | 21 |
| (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 | 21 |
| (5) | 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充 | 21 |
| (6) | 空港経営改革の着実な推進 | 22 |
| (7) | 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備 | 22 |
| (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 | 22 |
| (9) | 零細内航海運事業者の基盤強化 | 22 |
| (10) | 鉄道による貨物輸送の拡大 | 23 |
| 第3節 | 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める | 23 |
| (1) | 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備 | 23 |
| (2) | わかりやすい道案内の取組推進 | 24 |
| (3) | クルーズ振興を通じた地域の活性化 | 24 |
| (4) | 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進 | 25 |
| (5) | 「手ぶら観光」の促進 | 25 |
| (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 | 26 |
| (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 | 26 |

| | | |
|------|--|----|
| (8) | 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み | 26 |
| (9) | 航空会社の新規路線開設・就航の促進 | 26 |
| (10) | 広域周遊ルートの形成 | 27 |
| (11) | 交通そのものを観光資源とする取組の促進 | 27 |
| (12) | 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」の改定への対応 | 27 |
| (13) | 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」 | 27 |
| 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 | 28 |
| (1) | 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進 | 28 |
| (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 | 28 |
| (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 | 28 |
| (4) | 洋上ロジスティックハブ等の開発支援 | 29 |
| (5) | 海上輸送の安全確保への積極的な参画 | 29 |
| (6) | 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成 | 29 |
| 第3章 | 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり | 31 |
| 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 | 31 |
| (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 | 31 |
| (2) | 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用 | 31 |
| (3) | 無電柱化の推進 | 32 |
| (4) | 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策 | 32 |
| (5) | 地震発生時の安全な列車の停止 | 32 |
| (6) | 新幹線の大規模改修への対応 | 33 |
| (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 | 33 |
| (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 | 33 |
| (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 | 34 |
| (10) | 帰宅困難者・避難者等の安全確保 | 34 |
| (11) | 港湾等における船舶の避難誘導等 | 34 |
| (12) | 防災気象情報の改善や適時・的確な提供 | 34 |
| (13) | 「津波救命艇」の普及 | 35 |
| (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 | 35 |
| (15) | 災害に強い交通関係情報システムの構築 | 35 |
| (16) | 災害に強い物流システムの実現 | 35 |
| (17) | 老朽化車両・船舶の更新 | 35 |
| (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 | 36 |
| (19) | 平成28年熊本地震への対応 | 36 |
| 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 | 36 |
| (1) | 監査の充実強化等 | 36 |
| (2) | 運輸安全マネジメント制度 | 37 |
| (3) | 新技術の活用や設備投資への支援 | 37 |
| (4) | 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底 | 38 |

| | |
|--|----|
| (5) 交通分野でのテロ対策の推進 | 38 |
| (6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備 | 38 |
| (7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組 | 39 |
| (8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進 | 39 |
| (9) 自動車事故被害者に対する支援の充実 | 39 |
| 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる | 40 |
| (1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善 | 40 |
| (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 | 40 |
| (3) モーダルシフト等による物流の省労働力化 | 41 |
| (4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成 | 42 |
| 第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める | 42 |
| (1) 次世代自動車の一層の普及 | 42 |
| (2) 自動車を排出源とするCO ₂ の削減 | 42 |
| (3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現 | 43 |
| (4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策 | 43 |
| (5) バラスト水管理の円滑な実施 | 43 |
| (6) 道路交通における交通流・環境対策 | 44 |
| (7) 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等 | 44 |
| (8) 燃料電池自動車の本格的な普及 | 44 |
| (9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等 | 44 |
| (10) 環境に優しいグリーン物流の実現 | 45 |

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28(2016)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、2016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。また、「交通政策基本計画における記載」のうち、数値指標については、2015年9月の社会資本整備重点計画の改訂等により見直されたものは、見直し後の数値指標を併せて記載することとした（見直し後の数値指標は「★」で記載。なお、数値指標の基準時について記載のないものは、2015年度から指標となる数値を起算している。）。

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】

2015年度に引き続き、「コンパクトシティ形成支援チーム」の取組や「立地適正化計画作成の手引き」及び「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の記載内容の充実等を通じ、立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画等を作成する自治体を総合的に支援していく。また、「コンパクトシティ形成支援チーム」に関しては、特に、他の市町村の参考となるような都市の計画作成を重点支援し、モデルケース化して横展開するなど、目に見える形で市町村の取組を支援していく。

加えて、地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通網形成計画等の作成に関する経費等への支援について補助対象事業者に地方公共団体を追加し、より地域の実情に即した制度へと改善するとともに、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業に対し、補助対象の拡充等の特例措置の充実を図る。

【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】

2015年度に引き続き、地域公共交通網形成計画等の作成を支援することにより、多様な交通モードが連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図る。また、地域公共交通確保維持改善事業において、地域公共交通再編実施計画に基づき、地方の路線バスで車両小型化とサービス改善やデマンド交通化を一体で行う取組等に対して支援の充実を図る。具体的には、①ゾーンバスの支線系統等へ小型車両を導入する場合の補助対象化、②路線バスからデマンド型運行へ転換する場合のセダン型車両の補助対象化、③車両の購入時一括補助化を行う。

さらに、鉄道事業再構築実施計画の策定を検討している自治体及び事業者に対する適切な助言を行うとともに、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換を図る地域の計画作りを引き続き支援する。具体的には、長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路の2航路）がデマンド運航事業転換に向けた検討を開始する。

そのほか、2015年度に引き続き、各種制度の周知や取組事例等の紹介、技術的助言を実施していくとともに、社会資本整備総合交付金等により駐車場整備等に対する支援を行っていく。

(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。

2015年度に引き続き、幹線鉄道活性化事業費補助（形成計画事業）により、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、新駅の設置等、鉄道の利便性向上のための施設設備に対し、支援を行うとともに、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%】 |

地域公共交通活性化再生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、地方の路線バスで車両小型化とサービス改善やデマンド交通化を一体で行う場合の補助対象車両の拡大や車両購入時の一括補助化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、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路の確保・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、航路事業者に対し、運航費等を引き続き支援する。

さらに、地方交付税についても、2015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。

「地域鉄道における経営改善の取組等に関する調査」の結果をもとに優良事例を分析し、そのノウハウを事業者等に情報提供する。

また、バス事業については、新たな自動車行政小委員会の最終報告書においてとりまとめられた内容について業界団体等への情報発信を行うとともに、2015年度に策定し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について、広報・周知等により各地域での導入・促進を図る。タクシー事業については、「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」を踏まえ、タクシー特措法に基づく需給バランスの改善など必要な対策を講じる。

さらに、2015年度に引き続き、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や税制特例等による支援を行うとともに、交通政策審議会海事分科会基本政策部会においてとりまとめられた必要な取組を着実に推進していくとともに、「船旅活性化協議会」を通じて、船旅が身近になる取組の検討を進める。

(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、「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、2015年度に実施したモデル事業から得られた課題や対応策等について実践的なノウハウの普及・水平展開を図る。

(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)による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鉄道・運輸機構を通じた出資等の制度について、引き続き活用を進める。

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%】

2015年度に引き続き、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（利用環境改善促進等事業）や、都市・地域交通戦略推進事業等により支援を行う。

また、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。

本章第1節（1）及び（3）並びに第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】

2015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」を周知するとともに、本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り、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、自転車の利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や駐停車・荷捌き車両対策等を行う。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。

自治体・メーカーと共有した将来のロードマップに基づき、自治体・事業者等が実施する優れた取組について重点的に支援を行うなど、2016年度以降も、超小型モビリティの補助を通じその普及を推進する。

(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。

2015年度に引き続き、ワンウェイ方式によるレンタカー型カーシェアリングについて、より幅広く実施・利用がなされるよう手続きや取扱いについて検討を行うとともに、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。

2015年度に策定された海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の安全要件（安全管理規程の策定指針）を踏まえ、バスフロート船の活用に係る地域への働きかけや、地域交通機関等からの相談に適切に対応し、特定の地域におけるシステムの利便性、受容可能性を検討のうえ、陸上の交通機関と旅客船との乗り継ぎの負担の軽減に資するバスフロート船の普及に努めていく。

また、地域公共交通確保維持改善事業において、国庫補助対象航路から転換した海上タクシーを補助する等し、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。具体的には、長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路の2航路）がデマンド運航事業転換に向けた検討を開始する。

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%】 |
| | ★【2013年度 | 83% | ➔ 2020年度 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%】 |
| ★主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 | | | |
| | 【2014年度 | 約98% | ➔ 2020年度 100%】 |

2015年度に引き続き、駅や駅前広場、バスターミナル、駅周辺等の道路、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連続的・面的なバリアフリー化を推進する。

また、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業等を活用して、旅客船、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化を推進する。

バス・タクシーについては、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置によりバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー車両の整備に対し支援を実施するとともに、空港アクセスバスでのリフト付きバスを導入した実証運行等を通してバリアフリー化を推進する。

鉄道については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。

さらには、アクセシブルルート³⁴に加え、競技会場と周辺の駅を結ぶ道路を国が重点整備区間として提示し、連続的・面的なバリアフリー化を推進する。

(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】

2015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、

³⁴ オリンピック・パラリンピックの競技会場のアクセスの動線となる経路であって、アクセシビリティに配慮が必要な観客の動線として組織委員会が選定するルート

予算・税制措置により整備を推進する。

また、引き続き、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。

2015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整備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。

2015年度に引き続き、公共交通事業者の協力を得つつ「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。

また、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」を実施するとともに、バリアフリー教育のための副教材を作成し、学校教育に展開することにより、「心のバリアフリー」のさらなる普及・啓発を図る。一般国民に向けても、高齢者や障害者等への手助けを促進すべく、シンポジウムやキャンペーンを展開する。

さらに、タクシー関係では、引き続き「ユニバーサルドライバー研修」が普及・促進されるよう業界団体と連携を行い、必要な助言等を行う。

(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。

多言語対応ガイドライン（2014年3月）に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を引き続き推進する。

また、2015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とともに、「多言語対応の取組方針」に基づいて多言語対応を進めていく。また、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、関係者間の取組を推進する。さらに、「新宿ターミナル協議会案内サイン分科会」や「オリンピック・パラリンピックを見据えたバリアフリー化のあり方に関する検討会」において、取組方針等のとりまとめが行われたことから、鉄道についても、引き続き鉄道会社との意見交換等の場を通じて、鉄道事業者間の案内表示の連続性やわかりやすさ等の取組の促進を働きかけていく。

クルーズ船関係では、クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業における無料公衆無線

LAN環境の提供や、多言語表示案内の実証に引き続き取り組む。

道路標識については、2015年度に引き続き、訪日外国人への適切な案内誘導のため、全国の主要観光地49拠点等において、英語表記改善を推進する。また、2016年1月、道路標識適正化委員会東京都部会において、東京都内を対象に策定した「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」に基づき、オリンピック・パラリンピック施設周辺エリア、主要な観光地等において、英語表記改善及びピクトグラム、反転文字の活用など道路標識の改善を推進する。加えて、周辺地域（千葉県、埼玉県、神奈川県）においても、同様の取組を推進する。さらに、道路標識と国土地理院が作成予定の英語版地図（20万分の1）に用いる英語表記の整合を図るため、各都道府県の道路標識適正化委員会において関係機関との調整を実施する。

タクシーについては、「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を踏まえ、外国語対応タクシーの拡大のため、「運転者の外国語研修受講促進」、「多言語翻訳機の導入促進」等に対する支援を行う。

このほか、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」や「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針」に基づき、高速バスやLCCに関する情報プラットフォームの構築や、鉄道駅・バス路線のナンバリングを推進する。

(6) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会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。

2015年度に実施したバリアフリー化の推進に関する調査研究のとりまとめ結果等に基づき、旅客施設等における視覚・聴覚障害者、高齢者、外国人等、各種情報制約者に対応した情報提供・案内のあり方等に関する調査・検討を行うとともに、空港アクセスバスでのリフト付きバスを導入した実証運行やUDタクシーの普及促進等、ユニバーサルデザインの街づくりに向けた施策を推進する。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、ユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議の下で、学識経験者、障害者当事者等との意見交換を行った上で、具体的な施策について検討を行い、8月を目途に中間とりまとめ、12月を目途に最終とりまとめを行う。

さらに、2015年度に引き続き、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会エンブレムを施した大会特別仕様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、新たな大会エンブレムの選考に係る状況を注視しつつ、交付に向けて、大会組織委員会と調整を行う。

(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。

2015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。

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】

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、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。

(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、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[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】

★信号制御の改良による通過時間の短縮

【2020年度までに約5,000万人時間/年短縮】

2015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%】

2015年度に引き続き、補助制度及び税制特例を実施するとともに、対歩行者衝突被害軽減ブレーキ性能の評価を導入するなど自動車アセスメントを拡充して実施する。また、操舵機能を含むドライバー異常時対応システム等のさらなるASV技術の開発・実用化の促進のため、第6期ASV推進計画 (2016年度～2020年度) を開始する。

(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、2015年度調査結果を踏まえて、三大都市圏における公共交通機関の最新の利用実態を把握・分析するとともに、「第10回全国貨物純流動調査（物流センサス）」についても調査結果を踏まえて、我が国の物流動向の最新状況を把握・分析する。

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、2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、鉄道の遅延の見える化を進める。

(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。

2015年度までに得られたデータ分析の知見とデータ収集・分析ツールを用いて、ビッグデータ等を活用したバス路線再編手法の周知普及を図る。また、自治体が「地域公共交通網形成計画」や「地域公共交通再編実施計画」を策定する支援策の構築について検討を行う。

(6) 交通系ICカードの普及・利便性向上

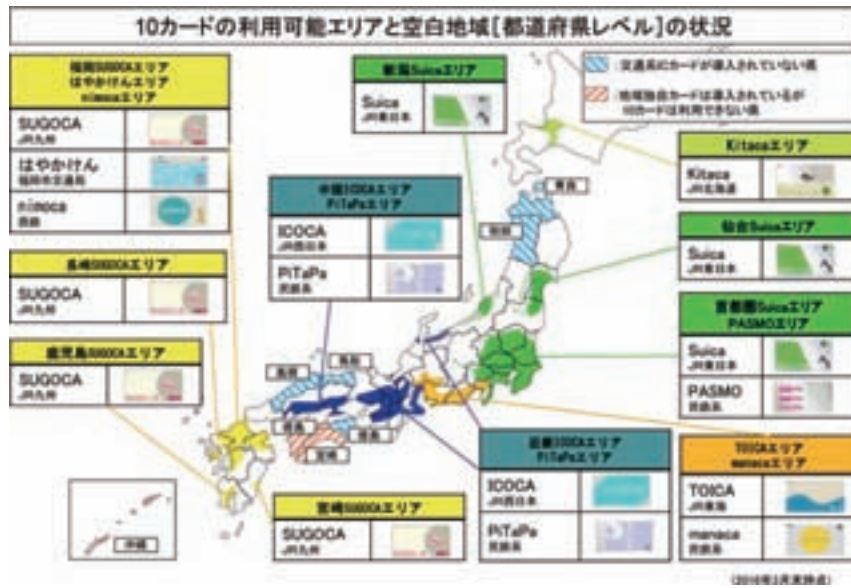
【交通政策基本計画における記載】

- 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】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により、鉄道事業者、バス事業者等における交通系ICカードの導入等を、支援するとともに、2015年度、「交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討会」にてとりまとめた普及・利便性拡大に向けた方向性を踏まえ、導入メリットの明確化を進めること等を通じて、地域での取組を後押しする。



「交通系ICカード空白地域」の状況 (2016年3月末現在)

(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。

2015年度に引き続き、民間事業者等が経路検索等の歩行者や公共交通利用者への多様な移動支援サービスを提供するため、バスの時刻表・ダイヤ情報等や施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なオープンデータ化を進める。特に、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場の周辺地域において先行的、集中的に実施する。併せて、「歩行者移動支援サービスに関するデータサイト」のコンテンツや機能の拡充、歩行空間ネットワークデータの効率的な整備手法の確立等に取り組む。

(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。

2015年度に引き続き、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する。

また、ETC2.0により得られる速度データや、利用経路・時間データなど、多種多様できめ細か

いビッグデータを活用し、道路を賢く使う取組を本格的に展開する。さらに、過密化・混合化の進む道路交通に対応して、2016年4月から実施される首都圏における新たな高速道路料金の導入などにより適正な交通流・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。

2015年度に引き続き、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、自動運転に関するセキュリティガイドライン及び高速道路での自動運転を可能とする自動操舵に必要な技術基準の整備を主導する。また、2015年度に引き続き、自動運転と国際条約との整合性について議論を行っている国連道路交通安全作業部会（WP1）に参画し、国際的な議論に貢献する。

さらに、「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）」の「自動走行システム」において、2017年度から実施予定の公道での大規模実証実験の検討、企画、準備など、自動走行システムの実用化に向けた取組を推進するとともに、自動走行ビジネス検討会において整理した課題を踏まえ、実証事業に着手する。また、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」を策定するほか、完全自動走行の実現を目指し、法制度面を含む各種課題に関する検討を進める。

2015年度の自動走行システムに係るセキュリティ技術への対応等の取組を継続するとともに、高度な自動走行システムの実証等を通じてその社会実装に必要な技術や事業環境等を整備する。また、市街路を模した自動走行用の評価拠点の整備を支援し、複雑な交通環境に対応できる高度な自動走行の実現に必要な技術やシステムの安全性の評価を可能にする。

また、2015年度に引き続き、安全運転支援システム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。

さらに、2015年度の「官民ITS構想・ロードマップ2015」の策定に引き続き、急速に進展する自動走行システムに関する技術・産業の動きを踏まえ、「官民ITS構想・ロードマップ2016」の策定を行う。

(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。

タクシーに関して、「運賃制度に関するワーキンググループ」での検討結果を踏まえ、初乗り距離短縮運賃実証実験を行うとともに、多様化する利用者ニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた柔軟な運賃設定を可能とするなどの検討を引き続き行う。

(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。

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、遅延対策について取組を進める。

(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。

空港満足度調査を実施し、前回調査からの改善状況等について、空港利用者利便向上協議会等において検証、確認を行い、利用者利便向上策の見直し・検討・実施を図る。

2015年度に引き続き、空港の利用促進活動について、空港利用者利便向上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。

また、首都圏空港の機能強化について、引き続き、東京国際空港の飛行経路見直し等により、2020年までに空港処理能力を約8万回拡大することに向けた取組を進める。具体的には、関係自治体が参画する協議会で協議を進め、2016年夏までに環境影響等に配慮した方策を策定する。

2020年以降の機能強化についても、引き続き、成田国際空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向け、関係自治体等と協議を進める。

(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。

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、関係者が連携して駅に係る課題解決に取り組む「駅まちマネジメント」の推進により、駅空間の質的進化のための取組を進める。また、優れた先進事例を周知するとともに、離島航路構造改革補助金を通じてアドバイスを行う等、船舶の魅力向上を図っていく。

(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、引き続き、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

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

- ・2015年度の調査結果を踏まえ、検討会において、新たな標準仕様案について故障診断や修理調整に係るフィージビリティスタディを実施する。

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

- ・トレーサビリティ・サービスに必要な情報について情報の収集・管理・提供の枠組みの検討を行い、当該枠組みに係るフィージビリティスタディを実施するとともに、トレーサビリティ・サービスに必要な情報の電子化が促進するようなインセンティブの検討を行う。

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

- ・引き続き、テレマティクス保険の周知を行うとともに、関係者の協力の下、検証結果情報の共有化を行い、運転情報を活用した新たなサービスについて検討を行う。

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

- ・国の検査窓口において、点検整備記録簿を電子的に収集するためのシステム整備を進め、分析方法を検討する。

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、我が国との往来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 68% → 2020年度 約80%】

2015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。

首都圏空港の機能強化について、引き続き、東京国際空港の飛行経路見直し等により、2020年までに空港処理能力を約8万回拡大することに向けた取組を進める。具体的には、関係自治体が参画する協議会で協議を進め、2016年夏までに環境影響に配慮した方策を策定する。また、2020年以降の機能強化についても、引き続き、成田国際空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向け、関係自治体等と協議を進める。

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、空港アクセスの利便性向上の取組を進めるとともに、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。

関西国際空港においては、引き続き訪日外国人旅客の増加に対応して受入体制の強化を図るため、第1ターミナルにおいては、入国審査場を拡張し、さらなる審査ブースの増設を実施するとともに、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を行う。

中部国際空港においては、2016年度末供用開始に向け、引き続き残りのエプロン整備を実施するとともに、CIQ手続き円滑化のための機能強化を図る。

また、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%】

2015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。

関西国際空港においては、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を行う。

中部国際空港においては、LCCの拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備（2019年度供用開始予定）に着手する。

新千歳空港については、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する。

ビジネスジェットについては、首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善を図るべく、2016年4月、東京国際空港においては、ビジネスジェット用の発着枠の拡大（発着上限8回/日→16回/日、到着上限4回/日→撤廃）や、発着枠内の優先順位の引き上げ等を実施し、あわせて、駐機可能機数の増加を図るため、個々のスポットの稼働率を高めるための駐機可能期間の短縮を実施した。今後は、東京国際空港においては、駐機可能スポットの増設を行うとともに、成田国際空港における受入れ環境改善の検討を進める。さらに、東京国際空港・成田国際空港の両空港の連携による更なる受け入れを図る。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中におけるビジネスジェット受入体制について、過去の大会の実態を踏まえつつ、検討を進める。

さらに、LCCについては、2016年3月に公表された「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針」に基づき、新規路線の誘致活動やイメージプロモーション等を推進する。

(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新たな管制情報処理システムについて、2015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、2015年度に策定した基本計画に基づき、空域の抜本的再編を着実に進める。

(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

★首都圏空港の空港処理能力

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

本節（1）と同じ（首都圏空港に関する部分に限る）

(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、2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、空港アクセスの向上に資する鉄道プロジェクトについて、関係者による検討を促進するとともに、空港駅である成田空港駅・空港第2ビル駅の二重改札の解消、空港機能拡張に対応した旅客動線の改良など、利便性向上に向けた関係者による取組を進める。

バスアクセス網については、東京国際空港において、引き続き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、深夜早朝時間帯のアクセス改善を図るとともに、国家戦略特区の枠組みにおける規制緩和を通じて、空港アクセスバスの充実に取り組む。

成田空港においては、空港アクセスの利便性についての交通事業者との共同PRや遅延便発生時等における空港アクセスの確保のために策定した要領について、協議会において効果検証を行い、更なるアクセス利便性の向上等についての方策を検討する。

(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。

2015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。

着陸料について、国内線・国際線で既に実施している各種の軽減措置を2016年度も継続する。

また、2015年度に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標を達成するため、地方の国管理空港・共用空港において新規就航又は増便がなされた場合に、地域と協調して着陸料を1/2に軽減する措置を新設する。

(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】

2015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、阪神港に加え京浜港においても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し、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積を進める。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や国が出資した港湾運営会社による一体的な港湾運営に加え、荷役システムや情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業等によるコスト削減、利便性向上のための取組を推進する。

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】

★【2014年度 0.6%減 → 2020年度 5%減（2013年度比）】

2015年度に引き続き、ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾において官民連携による輸入拠点としての機能の向上を図っていく。

(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。

2015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・受入体制の確立や水素サプライチェーンの構築に向けた取組の推進を図る。

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、2015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整備の検討を行う。

さらに、「未利用エネルギー由来水素サプライチェーン構築実証事業」（経済産業省・国土交通省連携事業）において、豪州の未利用エネルギーである褐炭を用いて水素を製造し、貯蔵・輸送・利用までが一体となった液化水素サプライチェーンの構築にむけた取組を引き続き行う。

(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。

新開門供用開始後（2016年第2四半期予定）のパナマ運河の運用状況、海事政策の最新動向等を踏まえつつ、必要に応じて、日・パナマ海事政策対話の開催を検討する。

(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。

荷主や物流事業者に対して引き続きコンテナラウンドユースの取組への協力を働きかけるとともに、更なるコンテナラウンドユースの取組推進に向けた補助事業の支援措置を講ずる。また、引き続き、40フィート国際海上背高コンテナに対応する低床貨車の開発・実証運行を行い、鉄道輸送を可能とするための検証を行う。

(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。

2015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施に向けた協議を行うとともに、日韓間で対象航路の拡大等についても協議を行う。

また、NEAL-NETについて、日中韓とASEAN諸国等で対象貨物や航路の拡大等について協議を行う。さらにパレットの繰り返し利用（リターナブルユース）の促進については、実証実験の結果をもとに、日韓間で生じた課題等について協議を行う。

さらに、2015年度に引き続き、東予港等において、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。

対外船舶運航事業者による「日本船舶・船員確保計画」の実行を支援し、日本船舶・日本人船員の確保を図るとともに、国際船舶に係る登録免許税の特例措置について延長・拡充を行う。

(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。

2015年度に引き続き、「輸出戦略実行委員会物流部会」においては、輸出拡大に向けて鮮度保持輸送技術の普及や混載の推進・海上輸送の活用等によるコスト低減等の取組を進める。また、政府の「農林水産業・地域の活力創造本部」の下に設置された「農林水産業の輸出力強化ワーキンググループ」において、関係省庁が連携して農林水産業の輸出力強化に関する検討を進める。

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%】

関西国際空港においては、2016年度供用開始に向け、新たなLCC専用ターミナルのCIQ施設の整備を行う。中部国際空港においては、LCCの拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備（2019年度供用開始予定）に着手する。

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。

さらに、2016年3月に公表された「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針」に基づき、イメージプロモーション等を推進する。

(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、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、新たな旅行商品や乗り放題きっぷ等の造成など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。

2015年度に引き続き、九州新幹線（西九州ルート）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。

(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%】
★【2013年度 49% → 2016年度 約50%】

2015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とともに、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する。

また、スマートインターチェンジの整備については、2015年に引き続き補助事業を活用し、地域と一体となったコンパクトな拠点形成の支援を推進するとともに、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する。

(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】

2015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、2016年3月に公表された「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針」を踏まえつつ、情報プラットフォームの構築やフリーバスの充実等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推進するとともに、2016年3月に国土交通省に設置された「モーダルコネクタ検討会」の活用等による、高速バスネットワークの強化を推進する。

(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。

仙台空港については、2016年7月から公共施設等運営権者によりすべての事業の運営を開始できるよう準備を進めるとともに、高松空港、福岡空港等においても、公共施設等運営事業の活用に向けて引き続き具体的な検討を進める。また、地方空港ゲートウェイ機能を強化し、広域的な観光振興を図るため、北海道において、複数空港の一体運営（公共施設等運営事業の活用等）に向けて検討を進める。

さらに、空港満足度調査を実施し、前回調査からの改善状況等について、空港利用者利便向上協議会等において検証、確認を行い、利用者利便向上策の見直し・検討・実施を図る。また、空港別収支についてはより早期に公表できるように検討を進める。

(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 0.1%減 → 2016年度 約3%減 (2013年度比)]

2015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。

2015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、「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進協議会」における今後の取組方針を踏まえて、引き続きフリーパス等の開発・普及促進のための意見交換等を行い、事業者による開発・普及促進につなげる。

また、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、観光地周辺での交通の充実等を推進する。

(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、交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用のみならず、内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤強化の更なる推進を図るため、専門性や相互扶助等、経営上共通の効用や性質を踏まえた、グループ化を想起しやすい形態の類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化に向け関係者との議論を加速させる。

さらに、2015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。

「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」報告書に基づき、関係者の連携を促していく。

また、40フィート国際海上背高コンテナに対応する低床貨車の開発・実証運行を行い、鉄道輸送を可能とするための検証を行う。

第3節 訪日外客4000万人に向け、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、引き続き「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整備の促進、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、多言語対応ガイドライン（2014年3月）に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な取組を引き続き推進する。とくに鉄道については、「新宿ターミナル協議会案内サイン分科会」や東京駅における案内・誘導サインのあり方の検討WGに参画し、取組方針等を決定したことから、引き続き鉄道会社との意見交換等の場を通じて、鉄道事業者間の案内表示の連続性やわかりやすさ等の取組の促進を働きかけていく。

また、タクシーについて、「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を踏まえ、外国語対応タクシーの拡大やタクシー運賃の国際標準化のための支援を行う。

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、無料公衆無線LAN環境の提供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、訪日外国人向けの舟運の旅行商品の開発等を検討し、陸上交通事業者等の関係者を含めた協議会を立ち上げ、多言語やピクトグラム等の整備の促進を図る。

このほか、2015年度に引き続き、地方運輸局毎に設置した地方ブロック別連絡会議を活用し、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。

地方空港・港湾を含めた税関・出入国管理・検疫（CIQ）については、計画的に必要な人的・物的体制の整備を進める。

また、ファーストレーンについては、2015年度に設置された成田国際空港・関西国際空港における運用状況も見ながら、対象範囲の拡大等利用者の利便性向上に努めるとともに、その他の主要空港についても、早期設置に向け検討していく。

さらに、貸切バスの営業区域に係る弾力化措置について、2016年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を契機とした再発防止策検討との関係に留意しつつ、弾力化措置の恒久化も含め、今後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。

2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、無料Wi-Fi環境の整備や公共交通機関の経路探索情報の充実、鉄道駅やバス路線のナンバリングを推進する。

(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

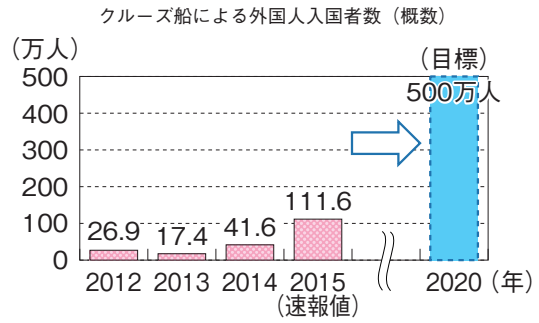
【交通政策基本計画における記載】

- 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] 全国の港湾から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】

2016年3月に取りまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、目指すべき目標として「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」とする目標が新たに設定されたことから、その達成に向け、クルーズ船受入環境の緊急整備等によるクルーズ寄港「お断りゼロ」の実現、民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対する資金の無利子貸付制度の創設等による国際クルーズ拠点形成、クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度の活用促進等のための港湾管理者向けガイドラインの作成等新たなクルーズビジネスの確立、全国クルーズ活性化会議と連携した寄港地の全国展開など、クルーズ船の受入環境の改善等を推進しクルーズ船の寄港を活かした地方創生を図る。



注1）法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。
 注2）1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。

（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。

2015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」の共通ロゴマークの承認基準（受付カウンターでの外国語対応が可、荷物の補償内容を明示している等）を満たす宅配カウンター数について、地方への展開にも配慮しつつ、現行からの倍増を目指す。また、国内のホテルや商業施設等から海外の空港等までの間における「国際手ぶらサービス」（訪日外国人旅行者の手荷物を諸外国・日本間で直送するサービスで、物流事業者が通関代行を行うもの）の本格展開に向けた検討を進める。さらに、日本政府観光局（JNTO）を通じた「手ぶら観光」の広報活動を引き続き行う。

また、外国人旅行者向け消費税免税制度について、以下の拡充を行う。

- ・免税販売対象となる一般物品の購入下限額の引下げ
- ・免税対象物品を免税店から一定の運送事業者を利用して海外の自宅や空港等へ直送する場合の免税販売手続の簡素化
- ・免税手続カウンター制度の利便性向上（特定商業施設の範囲の見直し）
- ・購入者誓約書の電磁的記録による提供・保存など

この他、貨物用トラックと比べて定時性が高く、多頻度の運行である公共交通機関を活用することによる受付時間や当日配送範囲の拡大、海外からのオンラインサービス予約システムの構築（予約申込・決済を済ませ、日本における手続を簡素化する）等のサービス改善について、事業者への働きかけ、関係者調整等を行う。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

(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。

2015年度に引き続き「道の駅」の登録を行うとともに、重点「道の駅」を選定していくこととする。また、道路情報の提供やインバウンドも含めた観光案内を充実するため、無料公衆無線LAN(道の駅SPOT)の整備や、観光庁と連携した観光案内所の配置を引き続き推進していく。

さらに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに、関係省庁等と連携し、自転車ネットワーク計画の作成やその整備等を推進していく。また、コミュニティサイクルの導入支援や駐停車・荷捌き車両対策等による自転車の利活用を図る取組を推進していく。

(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、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、乗り放題きっぷ等の造成を推進する。

(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。

2015年度に引き続き、「ビジット・ジャパン地方連携事業」において、自治体等が広域で連携して行うプロモーションに対して支援を行っており、新幹線の開通を契機とした地域の取組についても支援を行う。

(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。

国際チャーター便・国際定期便に係る既存の着陸料軽減措置を継続して実施するとともに、地方空港への国際線就航促進のため、地方空港におけるインバウンド拡大に向けた着陸料軽減制度を新たに導入する。

また、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」や「国内観光の振興・国際

観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針」に基づき、LCCの誘致活動等を推進する。

(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。

2015年度に引き続き、「広域観光周遊ルート形成促進事業」において、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する。

また、高速バスについては、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」や「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC等の利用促進に関する当面の取組方針」に基づき、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。

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。

また、地域資源を活用した観光地魅力創造事業を活用し、舟運等を活用した観光地域づくりの支援を行うとともに、引き続き、「船旅活性化協議会」を通じて、船旅が身近になる取組の検討を進める。

(12) 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」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2015」の改定に対応した交通分野の連携方を検討・実施する。

(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。

日本とASEANを結ぶ魅力的なクルーズ商品の造成の促進等を図るため、ASEANの現地旅行会社を対象としたセミナーの開催や今後の訪日クルーズ商品の開発・販売に関する課題の抽出等を行う。

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】

2016年3月に策定した「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」に基づき、①直近の主要プロジェクトを国毎に明確化し、トップセールスを含め、より効果的な取組みを強化すること、②人材育成・制度構築支援の取組みをさらに強化すること、③価格や対応スピード面での競争力向上への取組みを強化すること、④プロジェクトの早期の段階から民間の参画と官民の連携の強化を図ること、⑤国土交通省関連の中小企業等の海外への進出について積極的に支援すること、⑥相手国のプロジェクトや地域特性に応じたプロモーション活動を強化すること等、国土交通省としての戦略的な取組みを総合的により一層強化する。

また、2016年は、我が国がサミットの議長国であり、5月に開催される伊勢志摩サミットのほか、10の関係閣僚会合が全国各地で開催される。交通分野については、9月に長野県軽井沢町において、「G7長野県・軽井沢交通大臣会合」を開催する予定としており、我が国が交通分野における世界的な議論を主導し、我が国の政策、技術の強みを内外に発信することとしている。

(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。

財政投融资を900億円（産業投資380億円、政府保証520億円）計上しており、2015年度に引き続き、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を積極的に活用し、幅広い分野・地域での案件を支援し、我が国企業の海外展開を促進する。

(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。

2015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、引き続き、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する。

「自動車基準・認証をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関するASEAN新協力プログラム」のもと、引き続き、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等を推進する。

道路分野では、引き続き、ITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO/TC204）に参画し、

ETC2.0で収集したプローブ情報の活用等に関する標準化活動を行う。さらに、日ASEAN交通連携の枠組みを活用した国際的な道路網を支える舗装技術や過積載管理技術の共同研究を、ASEAN各国の専門家と連携して推進する。

鉄道分野では、ISOの鉄道分野専門委員会（TC269）や国際電気標準会議（IEC）の鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）の国際会議等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引き続き推進する。また、JICAと連携して、2016年8月頃よりベトナム・ハノイ市を対象としたIC乗車券システムの技術規格の策定等の支援に取り組む。

海運分野では、国際海事機関（IMO）において、船舶の燃費基準の強化及び燃費報告制度の策定、液化水素運搬船及び船上揚貨装置に関する安全基準の策定等の議論や、IMO加盟国監査スキームによる条約の着実な実施に向けた取組等を主導する。また、ASEAN諸国における船舶安全規則・検査の改善・調和に貢献する。

物流分野では、引き続き、ASEAN各国との物流政策対話及びアジア地域におけるパイロットプロジェクト等を通じて、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。また2015年度に設置した国際標準化に関する連絡検討会を引き続き開催し、官民が連携しつつ、我が国物流システムの国際標準化を図る。

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、引き続き、我が国のノウハウを活用し、過年度に策定したベトナムの港湾施設の国家技術基準素案（設計・施工）の同国内での審査支援や当該基準に沿った設計計算事例を協力して作成するなど、幅広い分野における取組を推進する。

（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。

原油価格動向等を注視しつつ、ロジスティックハブシステムの採用を目指すべく、同システムの最適化の検討を進め、ニーズ等の市場調査等を継続する。

（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。

2015年度に引き続き、マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の維持・管理のための事前調査、これらの航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナー及び同海峡における共同水路測量調査並びにインドネシアへの専門家派遣を実施する。

（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、防災、港湾、造船、船員教育、物流、自動車整備、海上交通、気象等、極めて多岐にわたる分野において、国土交通省に人材育成支援の要請があり、海外展開の拡大に伴い、相手国

からの要請が急速に拡大しつつある。こうした相手国からの要請等に迅速かつ的確に対応できるよう、人材育成支援に係る取組みを強化していく。

2015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、検査官及び船員教育者の育成支援を積極的に実施する。

第IV部

平成28(2016)年度交通に関して講じようとする施策

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%】
★【2013年度 75% → 2020年度 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
【2013年度 約2,810万人 → 2016年度 約2,950万人】

★災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合

【2014年度 31% → 2020年度 80%】

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】

★【2014年度 9,400万人 → 2020年度 約1億700万人】

[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%】

★重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率

【2014年度 約49% → 2020年度 約54%】

[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%】

★【2013年度 62% → 2020年度 75%】

2015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、空港については、津波リスクの高い10空港において、津波避難計画に基づいた津波避難訓練を実施するとともに、2015年度に策定した「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」に基づき、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定する。

(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】

★信号機電源付加装置の整備台数 【2020年度までに約2,000台】

2015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 16% → 2020年度 20%】

2015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計画策定率 【2013年度 96% → 2016年度 100%】
★個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（道路（橋梁））

【2014年度 — → 2020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%】

★個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（港湾）

【2014年度 97% → 2017年度 100%】

2015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。

道路においては、2014年7月の橋やトンネルなどについて5年に一度の近接目視点検を行うことを内容とする省令の施行にともなう点検及び点検結果に基づく措置を計画的に推進するとともに、財政、人員、技術面で課題を抱えている市町村に対して、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、自治体職員向けの研修など、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する。

港湾においては、維持管理計画の策定、点検の確実な実施、更新・修繕について「港湾等メンテナンス会議」や研修を通じて港湾管理者に技術的助言をおこなうなど、港湾施設の機能を維持するための取り組みを推進する。

なお、老朽化が特に著しい施設については、老朽化対策を講じるまでの間に、一時的に利用を制限するなど、安全性を確保するための取り組みを促進する。

(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。

2015年度に引き続き、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・助言を行うとともに、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。

2015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。

2015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、大規模災害を想定し、関係府省、自治体等との連携により、広域的な災害支援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、本節(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%】

2015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、中国・四国・九州ブロックにおいて、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、南海トラフ巨大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とともに、2015年度に策定した「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」に基づき、地震・津波に対応する早期復旧計画を策定する。

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。

2015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、データ内の情報の質の向上や運用の改善を図る等、災害発生時における船舶の有効活用に向けた枠組みの構築を進める。

また、津波リスクの高い10空港においては、津波避難計画に基づく津波避難訓練を実施するとともに、2015年度に策定した「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」に基づき、避難計画を策定する。

(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。

2015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、主体的に帰宅困難者対策に取り組んでいる団体等への支援を追加することにより、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、必要に応じて指導する。

(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。

2015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とともに、必要な制度の見直しを行う。

(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。

2015年度に引き続き、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、ひまわり9号の打ち上げ、次世代スーパーコンピュータシステムの整備、火山監視・評価及び情報提供体制の強化に向けたシステム整備等を実施するなど、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する。

(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。

2015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、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

本節(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。

自動車登録検査業務電子情報処理システム等について、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年度から2016年度に実施予定の更改に向けた設計・開発等に反映し、2017年1月4日より新システムを稼働開始させる。

また、2015年度に運輸支局等を拡大して実施した代行訓練について、2016年度は地方運輸局等間を跨ぐ代行訓練も対象とした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、引き続き、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。

2015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。

船舶については、内航海運暫定措置事業にかかる建造等納付金に関して、鉄道・運輸機構の船舶共有建造の対象とする範囲を拡大することによって、事業者負担を軽減する。

(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。

2015年度に引き続き、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検討を深める。

(19) 平成28年熊本地震への対応

2016年4月14日夜・16日未明以降、熊本県及び大分県を中心に大規模な地震が連続的に発生した。

被災者支援物資の搬送や交通インフラの確保等一刻も早い復旧と被災者への対応に万全を期すとともに、発災から時間が経過するに連れて変化する現地の課題に対して、東日本大震災の教訓を最大限生かし、臨機に対応する。

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) 監査の充実強化等

【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。

2015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、自動車運送事業者については、引き続き、優先的に監査を行うべき事業者を抽出し、効率的な監査を実施するとともに、法令違反等を行う悪質な事業者に対しては、軽井沢スキーバス事故を受けて新たに講じられた再発防止対策等により、実効性のある監査及び処分を行っていく。

また、事故の未然防止のため、2016年度中に稼働予定の「事業用自動車総合安全情報システム」については、既存の事業者情報と事業用自動車の車両情報との紐付けを行い、より精度の高い事故分析を行い事故防止対策の強化を図るとともに、最新の車両情報と事業者分析に基づく、質の高い監査を実現する。

さらに、鉄道事業者に対しては、より効果的な保安監査が実施できるよう、監査の実施方法等の見直しを行い、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、安全管理体制等の輸送の安全を確保するための取組について、監査を実施する。

2016年4月に発覚した三菱自動車工業の燃費試験の不正行為については、同社からの報告を受け、国土交通省は、自動車の型式指定審査においてメーカーが提出する走行抵抗値その他の数値に係る不正を防止するための具体的方策を検討するタスクフォースを設置したところであり、不正行為の全容解明を踏まえつつ、適切に対応する。

(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、中小の貸切バス事業者等に対して、2015年度から運用を開始した効果的な評価手法を用いて計画的かつ一層強力に評価を実施するとともに、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、2015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」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%】

鉄道については、地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）等により、安全性の向上に資する設備の更新等を支援するとともに、技術基準省令対象の曲線部等における速度制限機能付きATS等について、2016年6月30日の設置期限までに100%設置完了するよう鉄道事業者を指導する。

自動車については、衝突被害軽減ブレーキやデジタル式運行記録計等の普及促進に努めるとともに、自動車のIT化の進展により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等の構築を目指す。

航空については、2015年度に引き続き、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、研究開発を行う。

船舶については、IoTやビッグデータなどの情報技術の活用を推進し、船舶の開発から建造、運航に至る海事産業全体の生産性向上を推進する。

無人航空機については、早ければ2018年頃までに、小型無人航空機による荷物配送を可能とするため、安全確保を前提としつつ、関係者と共に、必要な環境整備を加速していく。

(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。

2015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。

2015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とともに、主要空港において先進的なボディスキャナーの運用を段階的に開始する。

(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・分析した手引書の作成等を行う。このうち、バス運転者については、作成した手引書の展開・普及促進を行うとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を引き続き行い、魅力のPR等を行う。

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・活性化を促進するとともに、サービス・ニーズに見合った運賃・料金の設定について運賃制度WGの中で検討し、運転者の勤務・キャリア構築の環境改善・透明化に向けた取組や地域公共交通の維持・活性化に向けた自治体施策との連携など、先進的な事例の収集及び情報のフィードバックを行う。トラック事業については、2015年度に引き続き、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。

鉄道事業については、「地域鉄道における経営改善の取組等に関する調査」の結果をもとに優良事例を分析し、そのノウハウを事業者等に情報提供する。

海事関係については、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や税制特例等による支援を行うとともに、2015年7月、交通政策審議会海事分科会基本政策部会においてとりまとめられた「基本政策部会とりまとめ～海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向2015～」に基づき必要な取組を着実に推進していく。

(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。

2015年度に引き続き、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ほか、安全運転啓発・教育、不正改造防止、利用者マナー向上、その他、駐車違反を削減させる駐車場利用環境整備、モデル自治体における二輪車利用環境整備推進などの施策を進める。

(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。

2015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・調整を進める。

また、整備士・製造技術者の養成・確保策を実施するとともに、関係者から構成される「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」を活用し、事業者のニーズ等を集約した上で、整備士・製造技術者の養成のあり方について必要に応じ検討を行う。

(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、引き続き訪問支援の実施割合を高めるとともに、要望等を踏まえた支援の充実・強化を図る。療護施設については、委託病床の立地等のあり方について引き続き検討を行う。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】

2015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。

航空機操縦士については、無利子貸与型の新たな奨学金制度の運営開始を目指すとともに、学生等の技量レベル向上策のさらなる促進や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の導入を目指す。

航空機整備士については、2015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、事業者のニーズ等を集約し、必要に応じ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・料金の適正收受等の促進、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、取組を推進するとともに、2015年12月の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会・交通政策審議会交通体系分科会物流部会の答申も踏まえ、同プランの改定を行い、施策の強化を図る。

自動車整備士については、2015年度に実施した労働条件・職場環境に関する実態調査および改善に向けた対策等の検討結果を広く周知するとともに、業界と連携して対応を進める。

船員については、船員供給体制の強化や船員就業の促進に取り組むとともに、助成金による支援につき支給対象等の重点化を行うことにより、一般教育機関等出身者の就業拡大、運航要員の確保を図る。

(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、作成した手引書の展開・普及促進を行うとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を引き続き行い、魅力のPR等を行う。

タクシー運転者については、「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」、「新しいタクシーのあり方検討会」の最終とりまとめを踏まえ、運転者のサービス向上を目的とした研究制度の充実とそのスキルを評価し、賃金等に反映できない仕組み並びに運転者の勤務・キャリア構築の環境改善・透明化に向けた取組など、先進事例の収集及び情報のフィードバックを行う。

物流分野の人材については、2015年度に引き続き、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、2015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、自動車整備事業における女性の活躍を促進するため、女性が使いやすい工具、機器等の指針を作成し、これらを周知する取り組みを行う。

航空機操縦士及び航空機整備士については、2014年度に設置された協議会での検討結果を踏まえ、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、2015年度に引き続き、航空会社における航空機操縦士の健康管理向上に向けた取組の推進を図る。

造船分野の人材については、造船業を目指す若者を増やすための取組として、2015年に引き続き、小中高の生徒を対象とした造船所の見学会や出前講座を実施するとともに、新たな取組として、高校生向けの魅力ある造船の教材づくり、造船業における女性活躍の好事例等を取り纏め、造船の魅力とともに情報発信の強化に取り組む。また、引き続き、造船業における外国人造船就労者受入により、外国人材の活用を促進する。

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、産業界・学术界と連携しつつ、設立予定のコンソーシアムの取組を支援するなど、「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」に記載した各施策を関係省庁が適切に実施する。また、2015年度に引き続き、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・教材の整備、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

制度の促進に向けた調査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】

2015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、引き続き、40フィート国際海上背高コンテナに対応する低床貨車の開発・実証運行を行い、鉄道輸送を可能とするための検証を行う。

このほか、物流の省労働力化を推進するため、2015年3月に策定した「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」に基づき、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、関係者による取組を促していくほか、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、2015年12月の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会・交通政策審議会交通体系分科会物流部会答申において提言されている、物流の生産性を大幅に向上させる「物流生産性革命」を実行するための施策の検討及び具体化を進める。

(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成

【交通政策基本計画における記載】

○地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて、地方運輸局、地方整備局等の人的資源も最大限活用しつつ、自治体の交通担当部門などの地域の交通計画づくりを担う人材の育成方策を検討する。

2015年度に引き続き、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の充実や地方公共団体の職員向けの研修、地方運輸局におけるセミナーやシンポジウム等の開催等を通じ、地域の交通計画づくりを担う人材の育成を推進する。

第4節 さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(1) 次世代自動車の一層の普及

【交通政策基本計画における記載】

○ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラや燃料電池自動車の市場投入を踏まえた水素ステーションの整備のための支援策を講じる。

[54] 新車販売に占める次世代自動車の割合 【2013年度 23.2% → 2020年度 50%】

2015年度に引き続き、次世代自動車の更なる普及促進、充電インフラや水素ステーションの設置

等に向けた支援を実施するとともに、水素ステーションの適切な整備・運営方法の確立に向けて、水素供給設備を活用して行う、燃料電池自動車の新たな需要創出等に必要な活動費用の補助を行う。

特に、2016年度より市場投入が開始される燃料電池自動車バスや大型天然ガストラックをはじめ、地域や事業者による集中的導入などについても支援を行うとともに、電気自動車の二酸化炭素排出削減効果や蓄電機能などの防災時における活用方法を周知する。これらを通じて、電気自動車等次世代自動車の一層の普及促進を図る。さらに、2016年度に市販が開始される燃料電池バスの普及に併せてバス専用の水素ステーションの整備が必要となることから、これに対する支援策について関係機関と検討を行う。

(2) 自動車を排出源とするCO₂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CO₂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CO₂の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO₂/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO₂/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量 【2020年度 約10万t-CO₂/年を抑止】

燃費基準については、乗用車等の世界統一排出ガス・燃費試験法（WLTP）を国内燃費試験法に導入するため、関連法令の改正を行うとともに、次期重量車燃費基準について、自動車燃費基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）等で検討を進める。

トラック輸送の効率化については、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引き続き実施する。また、エコドライブの支援等を実施しつつ、グリーン物流パートナーシップ会議において、物流事業者や荷主企業等の関係者の連携によるトラック輸送の効率化に関する取組を促進するとともに、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、物流事業者や荷主企業等の多様な関係者の連携による物流ネットワーク全体の省力化・効率化を進める。

以上に加え、2015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、信号制御の改良等を実施する。

(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（第十二次答申）」に基づき、乗用車等の世界統一排出ガス・燃費試験法を導入するため、関係法令の改正を行う。

また、フォルクスワーゲン社の排出ガス不正問題に関し、不正に対応するための検査方法等規制の見直しについて、有識者による検討会での提言や欧米の検査方法の見直し状況を踏まえつつ、検討を進める。

交通騒音対策としては、2015年に引き続き、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するとともに、中央環境審議会において答申された「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第三次答申）」に基づき、四輪車の加速時等に発生する騒音に係る国際基準を国内導入するため、関係法令の改正を行う。

その他、2015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。特に、2015年に開業した北陸新幹線長野・金沢間において、新幹線鉄道騒音に係る環境基準が達成されていない地域がみられたため、当該地域に対す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。

2015年度に引き続き、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引き続き進めて行く。

(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。

2015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。

2015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。

2015年度に引き続き、水素・燃料電池の四輪自動車の国際的な相互承認に関する「水素及び燃料

電池の四輪自動車に関する国連規則（UNR）」の採用について関連法令の整備を進め、国内導入を図る。また2015年度に、引き続き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、燃料電池自動車の初期需要の創出を図るとともに、他の事業者などによる導入を誘発・促進する。

(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。

天然ガス燃料船については、普及に向けた技術課題等の調査を行う。

また、海事分野における水素の利用促進を図るため、高い環境特性を有する水素燃料電池船の実用化に向けて、引き続き、安全ガイドラインの策定に関する取組など民間企業が参画できる基盤の整備を行っていく。

航空分野のバイオジェット燃料については、2015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に向けたバイオジェット燃料導入までの道筋検討委員会」などの場を通して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検討を行う。

(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。

引き続き、税制特例措置や船舶共有建造制度を活用して環境性能に優れた船舶の普及を行うとともに、交通政策審議会交通体系分科会物流部会のとりまとめを踏まえ、海上輸送へのモーダルシフト促進に取り組む。

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、本章第3節（3）に同じ。

