

平成29年版交通政策白書について

国土交通省総合政策局

平成29年5月

平成29年版交通政策白書の構成

交通政策白書は、交通政策基本法第14条に基づき、毎年、国会に提出。以下の4部で構成。

第Ⅰ部 交通の動向

交通の各分野における利用状況や整備状況について、近年の動向を把握し、背景事情を分析する。

第1章 交通サービスの状況

第2章 交通ネットワークの状況

第Ⅱ部 交通分野のユニバーサルデザイン化【テーマ章】

交通分野のユニバーサルデザイン化の背景等を踏まえつつ、その進捗状況、先進的な取組事例及び今後の課題を明らかにする。

第1章 背景と経緯

第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために（先進的な取組事例）

第2章 進捗状況

第4章 今後に向けて

第Ⅲ部 平成28年度交通に関して講じた施策 / 第Ⅳ部 平成29年度交通に関して講じようとする施策

交通政策の基本的な枠組みである交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)に基づいて、政府の取組の進捗状況を確認する。

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

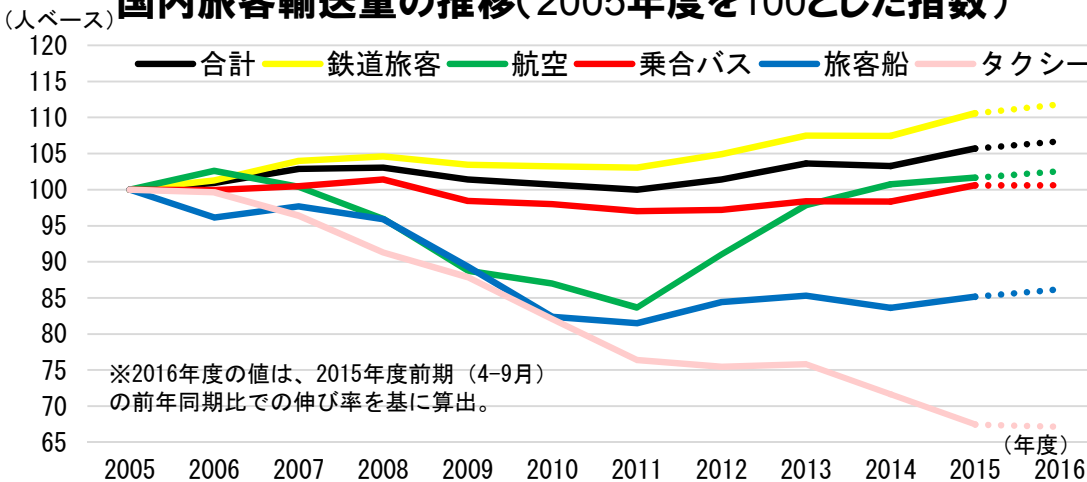
第2章 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

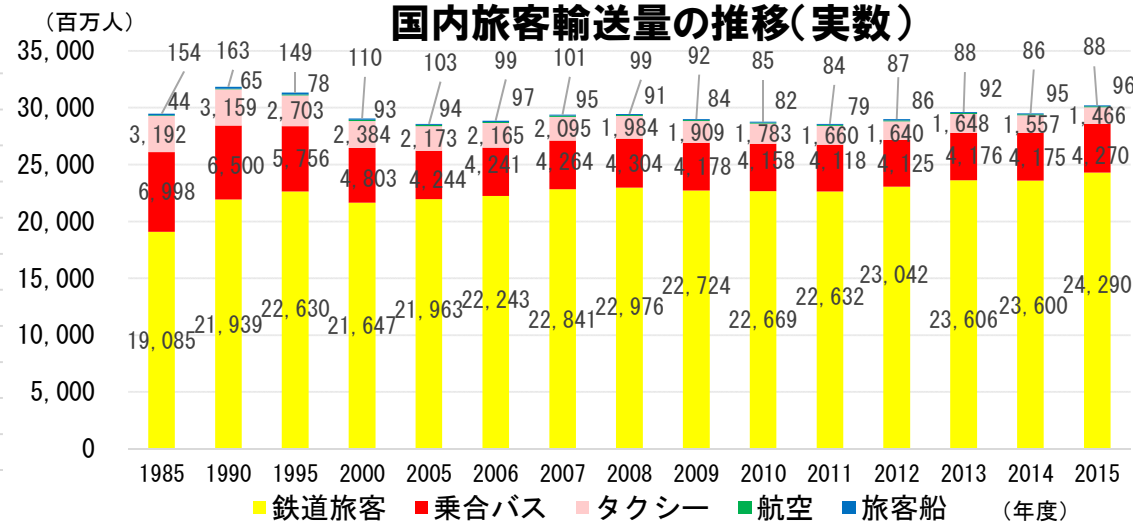
第1部第1章 交通サービスの状況(旅客輸送)

- 国内旅客輸送は、鉄道は緩やかな増加傾向にあり、乗合バスは下げ止まり、航空はリーマンショック等の影響の落ち込みから回復し、全体では緩やかに増加している。一方で、タクシーは長期にわたり減少が続いている。
- 国際旅客輸送の中心となる航空旅客輸送量は、リーマンショック等の影響による落ち込みから回復し、訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加している。
- 国内・国際ともに、LCC旅客数は一貫して増加傾向にある。

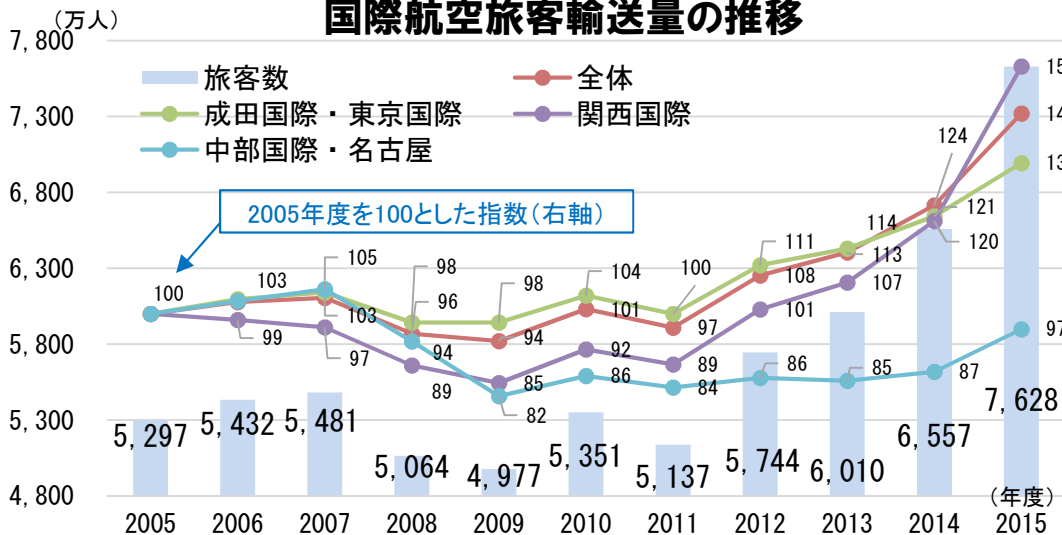
国内旅客輸送量の推移(2005年度を100とした指数)



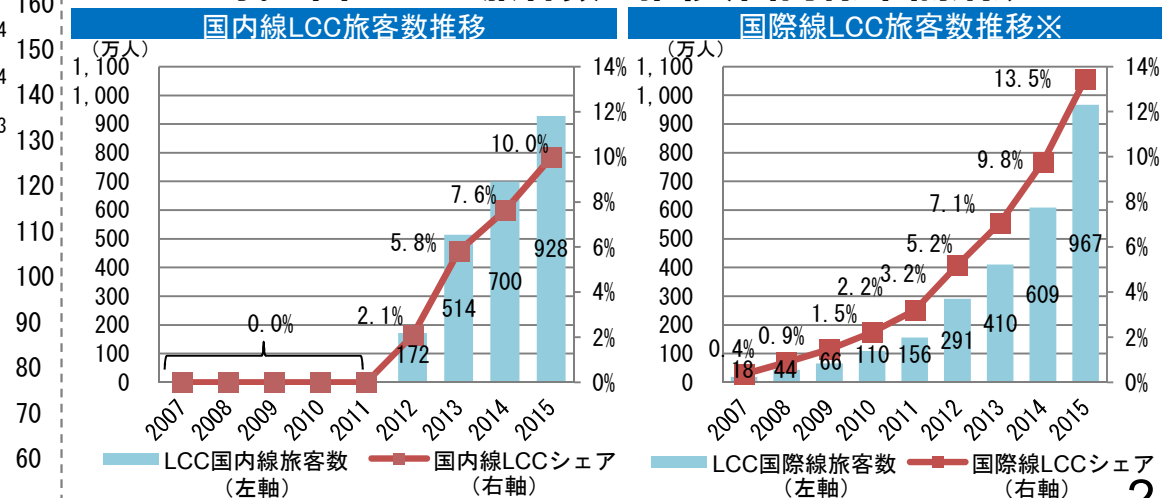
国内旅客輸送量の推移(実数)



国際航空旅客輸送量の推移



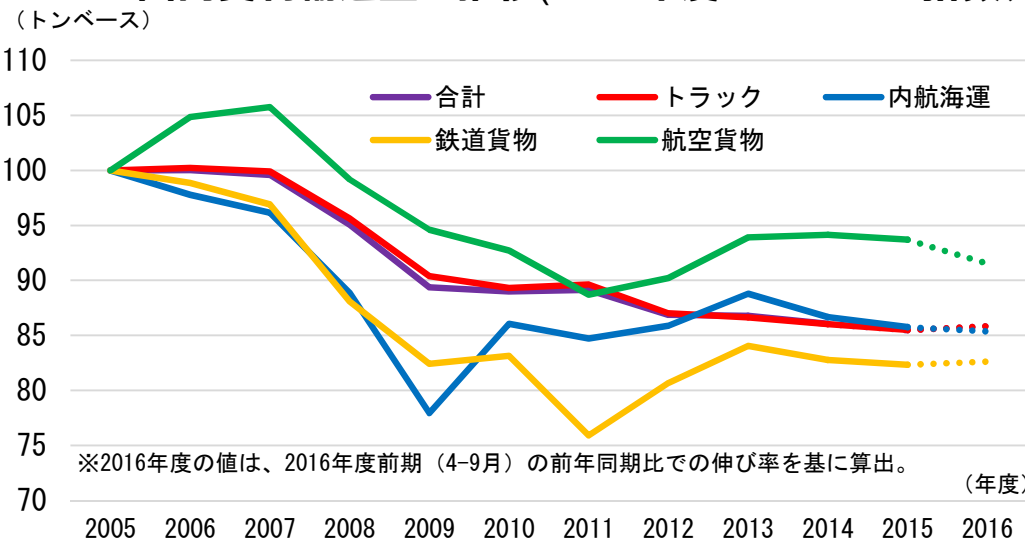
我が国のLCC旅客数の推移(国内線・国際線)



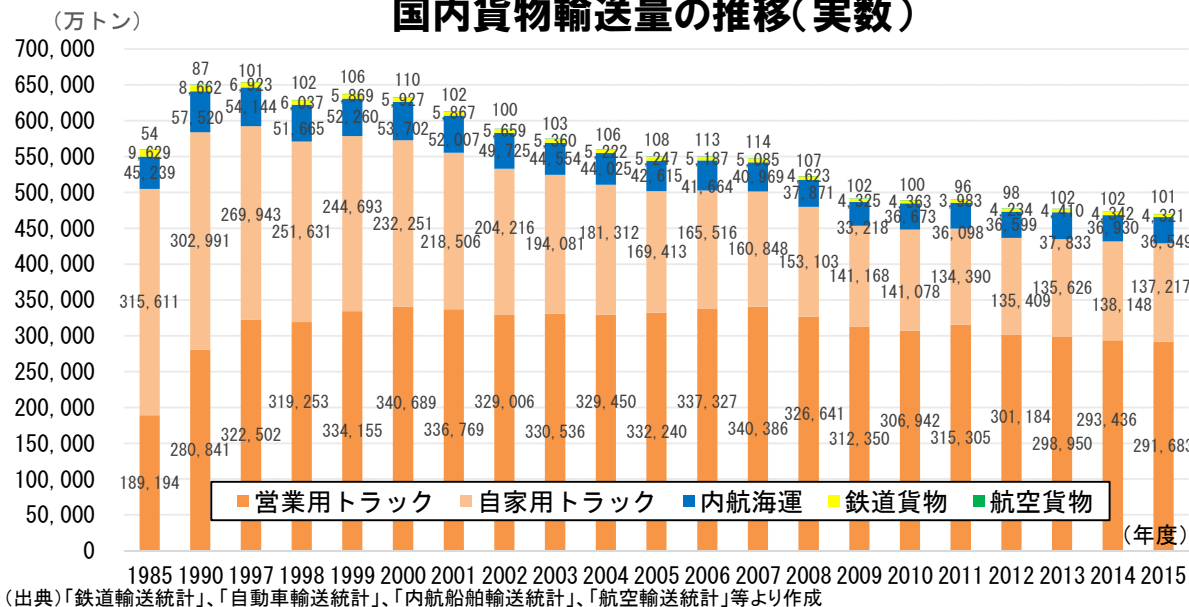
第1部第1章 交通サービスの状況(貨物輸送)

- 国内貨物輸送は、トラックは緩やかな減少傾向にあり、海運・鉄道・航空はここ5年程度安定的に推移しているが、全体では緩やかに減少。一方で、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大により増加が続いている。
- 国際貨物輸送は、リーマンショック等の影響による落ち込みから回復し、外航海運(コンテナ)は安定的に推移し、航空も概ね堅調である。

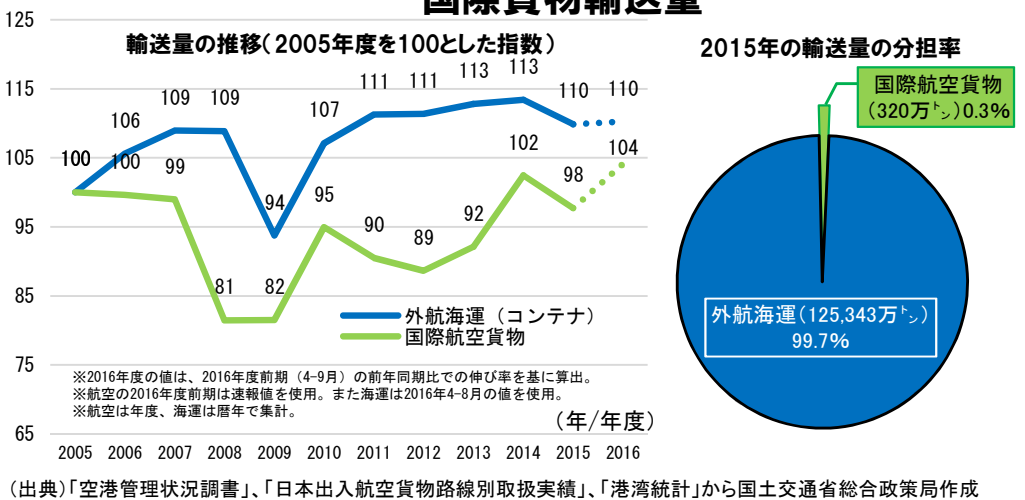
国内貨物輸送量の推移(2005年度を100とした指数)



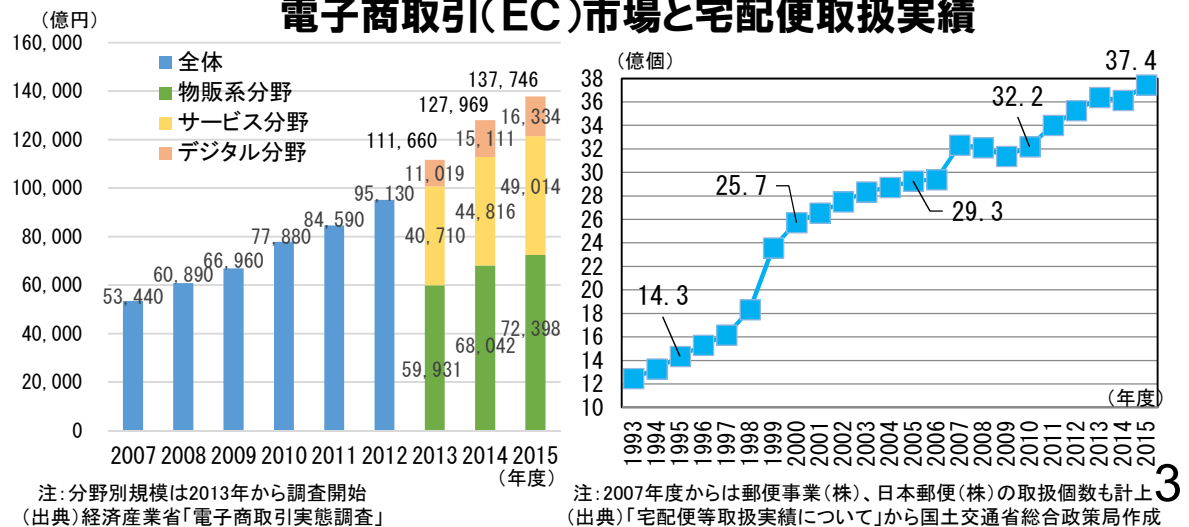
国内貨物輸送量の推移(実数)



国際貨物輸送量



電子商取引(EC)市場と宅配便取扱実績



就業構造

- バス、トラック等の自動車運転者の就業構造は、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性は少ない。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。
- また、自動車運転者を中心に、交通事業における労働力不足が顕在化している。

自動車運送事業(運転者)の就業構造

	バス	タクシー	トラック	全産業平均
運転者	13万人 (2015年度)	32万人 (2015年度)	83万人 (2016年)	—
女性比率	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.4% (2016年)	43.5% (2016年)
平均年齢	49.9歳 (2016年)	58.7歳 (2016年)	47.5歳 (2016年)	42.2歳 (2016年)
労働時間	210時間 (2016年)	193時間 (2016年)	217時間 (2016年)	177時間 (2016年)
年間所得額	449万円 (2016年)	332万円 (2016年)	447万円 (2016年)	490万円 (2016年)

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「平成28年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

安全確保等の徹底

- 軽井沢スキーバス事故を踏まえた徹底的な再発防止策を実施中。

<具体的な再発防止策>

貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力が有するかどうか5年ごとにチェックする貸切バス事業許可に係る更新制の導入
 / 事業の許可や運行管理者の資格者証の交付に対する欠格事由の拡充 / 監査機能の強化と自主的改善の促進に向けて民間指定機関が巡回指導等を行うための負担金制度の創設 / 輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化、法人重科の創設 等

- 東京メトロ線内の駅において発生した視覚障害のある人の転落事故を踏まえ、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策について中間とりまとめを行い、その内容を実施中。(具体的な安全対策の内容は8ページ)

第1部第2章 交通ネットワークの状況

鉄道ネットワーク

新幹線ネットワークの総延長 = 2,765km (2017年3月末)

<近年の主な動き>

- 2015年3月に北陸新幹線(長野・金沢間)開業
- 2016年3月に北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)開業
- 2016年11月からリニア中央新幹線の全線開業前倒しのため建設に必要な資金の一部を財投貸付



道路ネットワーク

高規格幹線道路の総延長 = 11,404km (2017年3月末)

<近年の主な動き>

- 2015年6月に圏央道(神崎IC~大栄JCT)開通
- 2015年7月に京都縦貫自動車道が全線開通
- 2015年10月に圏央道(桶川北本IC~白岡菖蒲IC)開通
- 2016年2月に新東名高速(浜松いなさJCT~豊田東JCT)開通
- 2016年4月に東九州自動車道(椎田南IC~豊前IC)開通
- 2017年2月に圏央道(境古河IC~つくば中央IC)開通

海上交通ネットワーク

京浜港・阪神港への欧米基幹航路の延べ寄港便数
= 33便/週(2016年11月)

<近年の主な動き>

- 2015年4月に横浜港南本牧ふ頭MC3CT(水深18m)供用開始
- 2017年4月に横浜港において北米基幹航路が新規開設
- 2016年のクルーズ船の寄港回数は2018回(前年比38.8%増)、訪日クルーズ旅客数は199.2万人(同78.5%増)



航空ネットワーク

首都圏空港※の国際線就航都市数(旅客便)
= 100都市(2016年度)

(※首都圏周辺の空港(静岡、茨城)の実績を含む)

<近年の主な動き>

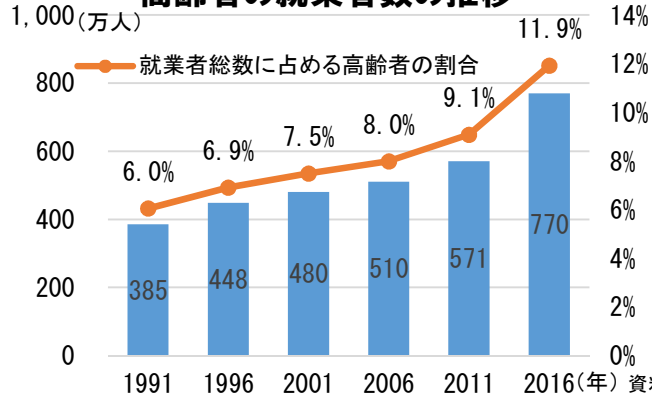
- 2014年12月に東京国際空港(羽田空港)C滑走路3360m化
- 2015年3月に成田国際空港第3旅客ターミナル(LCCターミナル)整備完了(首都圏空港の年間合計発着枠75万回化を達成)
- 2016年4月に関西国際空港及び大阪国際空港について、同年7月に仙台空港について、コンセッション方式による運営委託
- 2017年より羽田空港機能強化に必要な施設整備に着手

第II部第1章 交通分野のユニバーサルデザイン化の背景と経緯

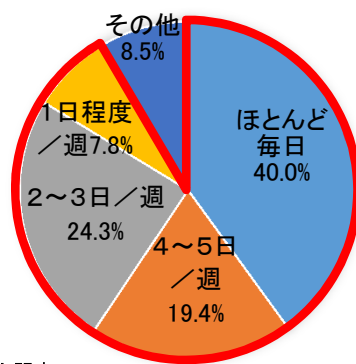
- 我が国では、働く高齢者や障害者が増加するとともに、外出頻度も高くなっており、社会参加が拡大。また、障害者権利条約の我が国の締結(2014年)も受けて障害者への社会意識が高まっている一方、昨年には駅ホームで視覚障害者が転落する痛ましい事故が発生する等、障害者が安全かつ円滑に移動できる環境を整えることが必要。
- また、様々な国・地域からの訪日外国人旅行者が増加し、言葉の壁を越えて容易に移動できる環境を整えることも必要。
- 加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等も踏まえた対応も必要。

高齢者の状況

高齢者の就業者数の推移

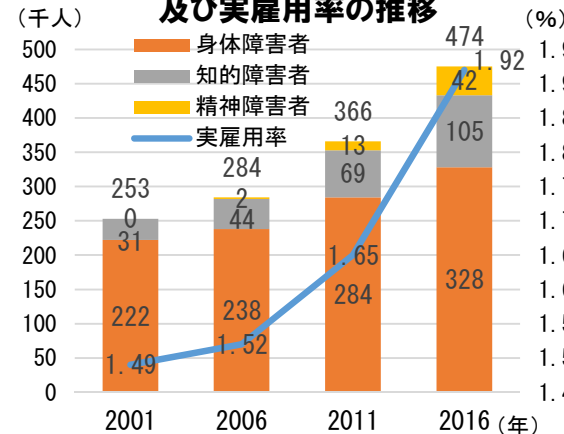


高齢者の外出頻度

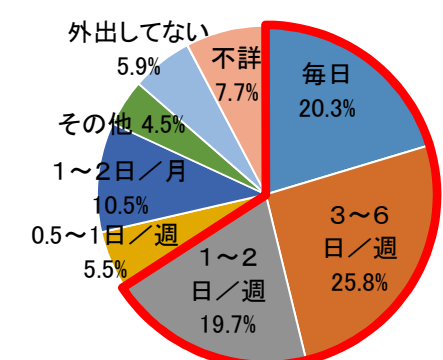


障害者の状況

雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移

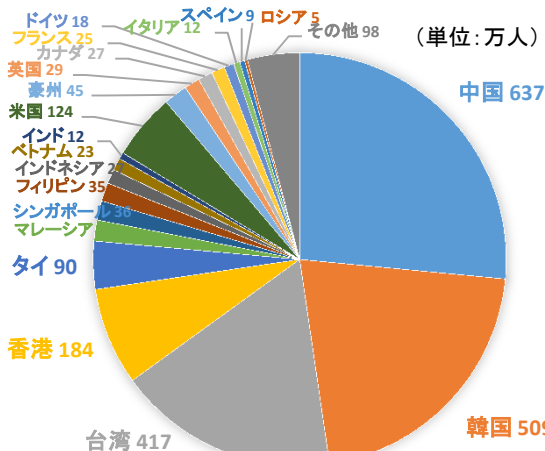


障害者の外出頻度

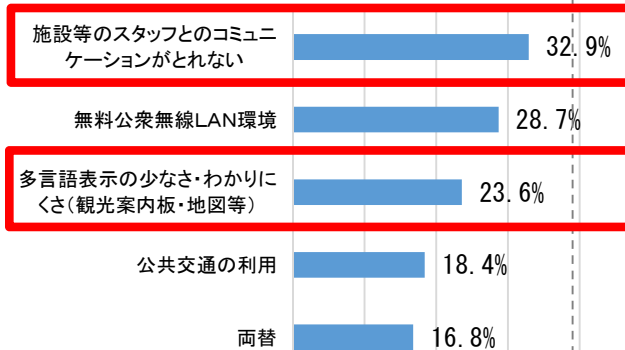


訪日外国人旅行者の状況

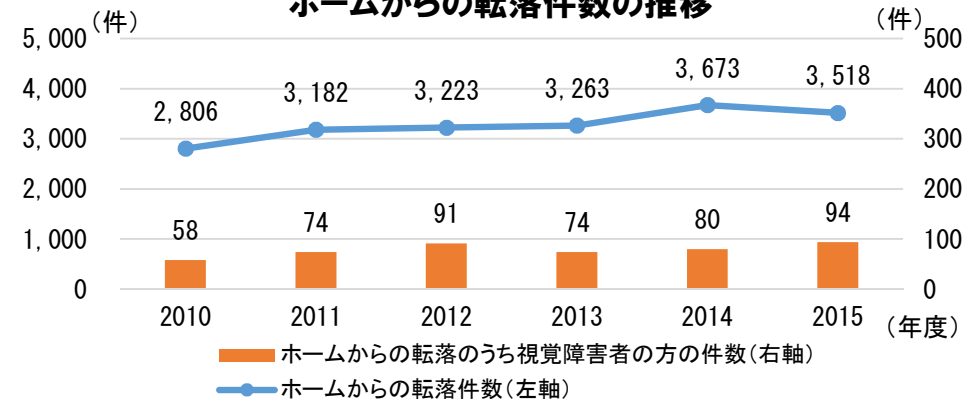
国籍・地域別の訪日外国人旅行者等数



訪日外国人旅行者が旅行中に困ったこと(上位5項目)



ホームからの転落件数の推移

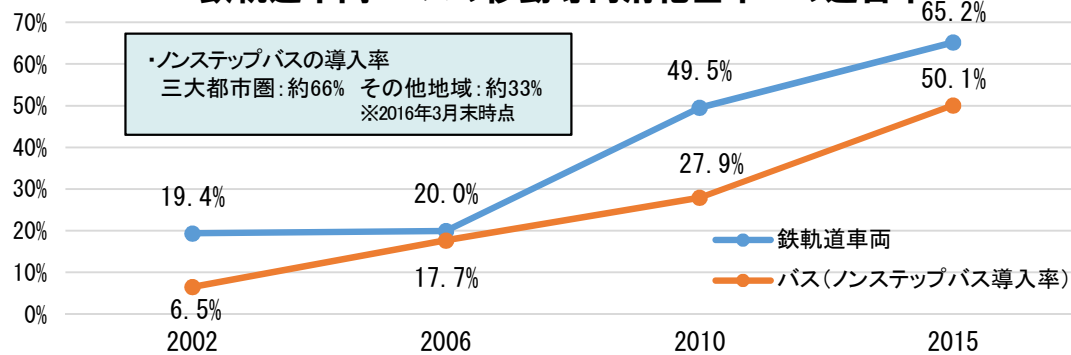


第II部第2章 交通分野のユニバーサルデザイン化の進捗状況

- バリアフリー法に基づく義務付け基準のもと、公共交通機関の車両等や旅客施設等のバリアフリー化は一定程度進捗。
- 一方、利用者の実感としては、必ずしも十分にバリアフリー化が進捗しているとは捉えられていない。
- また、ノンステップバスや鉄軌道駅など地方部での取組が遅れている。
- さらに、利用者は公共交通機関におけるハード面のバリアフリー化のみならず、人的対応も重要視している。

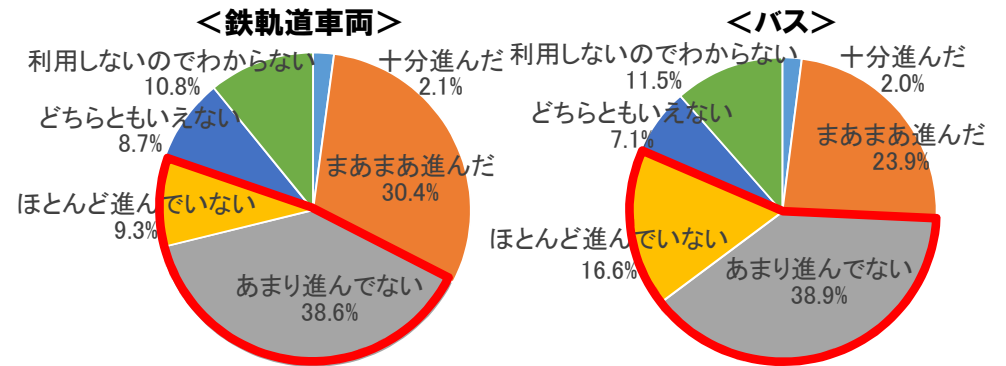
車両等のバリアフリー化の進捗状況

鉄軌道車両・バスの移動等円滑化基準への適合率



注: ここにおいて「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・兵庫の各都府県をいう。
資料: 移動等円滑化実績報告書により国土交通省総合政策局作成

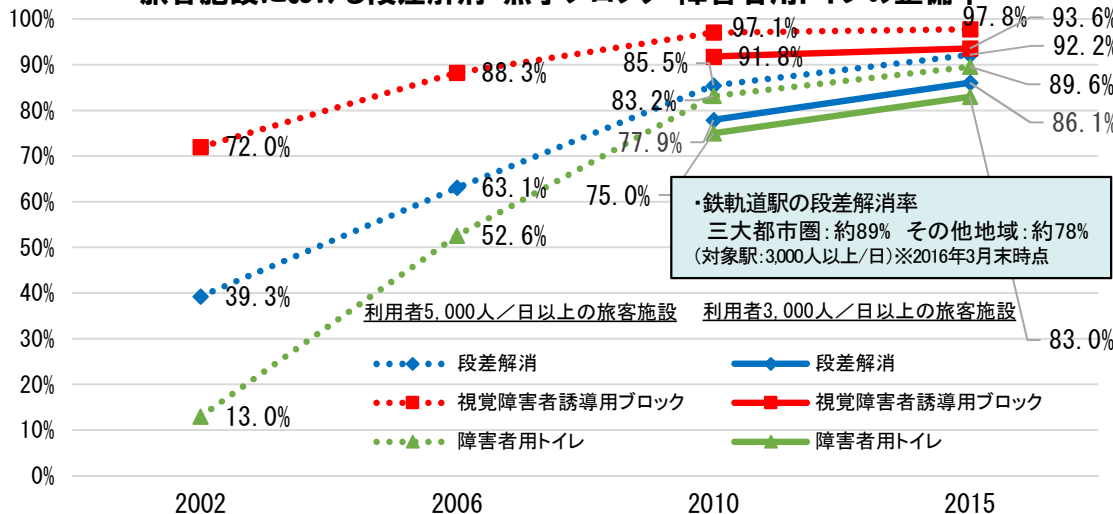
バリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



資料: 内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」(2015年度)

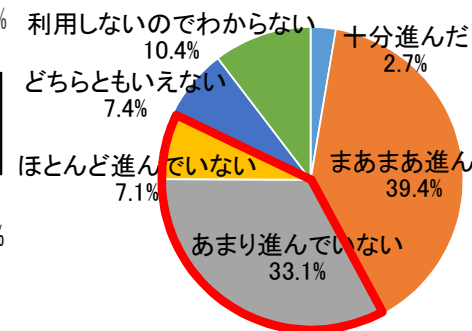
旅客施設等のバリアフリー化の進捗状況

旅客施設における段差解消・点字ブロック・障害者用トイレの整備率



資料: 移動等円滑化実績報告書により国土交通省総合政策局作成

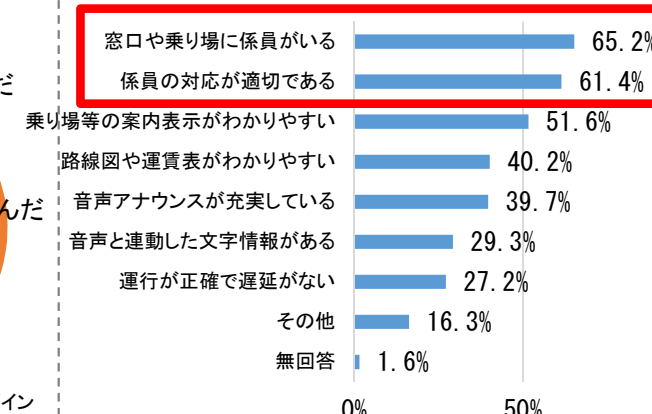
バリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識<鉄道駅>



資料: 内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」(2015年度)

人的対応へのニーズ

障害者が安心して鉄道・バスを利用するために必要とするサービスや対応



資料: (公益)交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」(2016年8月)

第II部第2章 交通分野のユニバーサルデザイン化の進捗状況(駅ホーム転落防止対策)

- 昨年の視覚障害者のホーム転落事故の発生を受け、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」において、更なるハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の取組について中間とりまとめを実施。
- 鉄道事業者においては、転落事故や中間とりまとめも踏まえ、駅ホーム転落防止対策の具体的方針を公表。
- ホームドアの導入促進のため、車両ドア位置の相違、車両停止精度、高額な設置コスト等の課題の解決に向けて、新型ホームドアの技術開発を進めている。

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ(2016年12月)における主な対策

主なハード対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ ホームドアの設置 (※) 2015年度末現在、260駅中82駅(31.5%)でホームドアを整備済み <ul style="list-style-type: none"> ・利用者10万人以上の駅(※)で優先的に整備(整備条件を満たしている場合は、原則として2020年度までに整備)。 ・10万人未満の駅であっても、駅の様態等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備。 ・技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアを積極的に普及促進。 →これらの取組により、交通政策基本計画の整備目標(2020年度に約800駅)について、できる限りの前倒しを図る。
主なソフト対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅員等による対応の強化(ホームドア未整備駅での誘導案内、接遇能力向上に向けた教育の充実等) ○ 旅客による声かけ、誘導案内の促進等 ○ 心のバリアフリーの理解促進等 ○ 駅における盲導犬訓練等への協力

ホームドアの設置状況(路線別)



主要鉄道事業者における駅ホーム転落防止対策(ホームドアの導入時期及び対象駅について(一部抜粋))

小田急電鉄	2020年度までに新宿・代々木八幡~梅ヶ丘の6駅14ホームに設置
京成電鉄	2017年度中に日暮里駅で使用開始
阪急電鉄	2019年春頃までに十三駅に設置
JR東海	2018年初めに金山駅で実証試験開始
近畿日本鉄道	2018年度目途に大阪阿部野橋駅に設置
京急電鉄	2020年度までに京急蒲田・京急川崎・横浜・上大岡・羽田空港国内線ターミナル駅に設置
JR東日本	山手線・京浜東北根岸線・総武快速線・中央緩行線34駅中30駅で1年前倒して2019年度中に設置
京王電鉄	新線新宿(2018年度)、渋谷(2019年度)、下北沢(2021年度)、明大前(時期検討中)に今後設置
西武鉄道	2020年度目途に池袋・練馬・西武新宿・高田馬場・所沢・国分寺駅に設置
JR西日本	2017年5月までに大阪駅(神戸線・京都線)に設置
東京メトロ	2018年9月末までに銀座線全駅で設置(渋谷駅・新橋駅の一部ホームを除く)
京阪電鉄	2020年度目途に京橋駅で試行導入

新型ホームドアのイメージ

昇降ロープ式ホーム柵 (支柱伸縮型)



スマートホームドア®



資料: 各鉄道事業者(国土交通省「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」委員)の報道発表資料より国土交通省総合政策局作成(発表順)

第II部第3章 交通分野のユニバーサルデザイン化を進めるために

- 交通分野のユニバーサルデザイン化を進める上では、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、誰もが利用しやすい環境をつくるという考え方に立って設計していくことが必要。
- このため、①地方部も含めたより利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進、②地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進、③心のバリアフリーの推進、④言葉のバリアフリーの推進、⑤ICTを活用した情報の提供といった5つの視点に立って取組を進めることが効果的。

交通分野のユニバーサルデザイン化に向けた先進的な取組(1)

①より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進



介助なしでの車椅子利用者による乗降

搭乗橋アダプター↑

○仙台市交通局:

- ・計画段階からの障害者団体との意見交換、車両とプラットホームの実物大の模型を活用して障害当事者から意見聴取を行い、バリアフリー設備の設計等に反映。
- プラットホームと車両床の高さの差を極力小さくする等により、駅係員の介助なしに車椅子利用者が車両に乗降可能に。

○ANAグループ:

- ・エレベーター機能付き搭乗橋アダプターにより、搭乗橋を接続できないプロペラ機等でも、車椅子利用者が雨・風・雪にさらされることなく、かつ、フルフラットの状態で搭乗可能に。

②地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進



ユニバーサルタクシー乗り場(川崎市)

「おでかけMAP」(高槻市)

○川崎市:

- ・JR川崎駅前広場の再編整備に当たり、障害者等を交えた「まち歩き点検」を実施し、改善点・要望等を聴取する等、多角的に議論を実施
- 平面移動でバス乗り場や市街地に行けるようになったほか、全国初となるユニバーサルデザインタクシー専用乗り場を整備。

○高槻市:

- ・2003年より、官民協働で一体的かつ継続的にバリアフリー基本構想のスパイラルアップを実施
- JR高槻駅で新型ホームドアや複数のバリアフリールートを確認、市側でも駅周辺の歩行空間のバリアフリー化、駅周辺のバリア情報を掲載した「おでかけMAP」を作成・配布

③心のバリアフリー化の推進



タクシー乗務員向け研修でのグループディスカッション

「しょうがい者・こわい者観光案内所」(那覇空港内)

○(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

- ・(一財)全国福祉輸送サービス協会:
- ・タクシー乗務員による高齢者、障害者等への接遇や介助技術向上に向けた研修の実施 (2017年3月末までに31,416人が受講)

○NPO法人バリアフリーネットワーク会議:

- ・那覇空港等でバリアフリー対応の観光地情報の提供や車椅子・ベビーカー等の貸出、また、旅行への同行や入浴、食事等の介助を行う観光ケアサポーターも派遣。さらに、災害時の障害者向けの避難マニュアルを出版。

○(公財)交通エコロジー・モビリティ財団:

- ・交通バリアフリーに関する中学生等向け学習プログラムの開発・公開

交通分野のユニバーサルデザイン化に向けた先進的な取組(2)

④言葉のバリアフリーの推進



タブレット端末による多言語案内のイメージ

○音声翻訳機能付タブレット端末等の活用:

- 音声翻訳アプリ等を搭載したタブレット端末を旅客施設に設置、係員に携行させる等により、現場で迅速かつ的確な多言語案内を実現 (実施例:鉄道、乗合バス、バスターミナル、航空、空港、旅客船の各主要事業者)

○専門スタッフの配置:

- 多言語でも直接案内できる係員を旅客施設に配置することで、よりきめ細かい案内を実施 (実施例:東京地下鉄(株)、横浜市交通局等)

○会話研修等の実施:

- 旅客施設の係員等向けに、多言語の会話研修等を実施 (実施例:鉄道、バスターミナル、タクシー、空港、旅客船の各主要事業者)

⑤ICTを活用した情報提供の充実

東京 → 羽田空港【出発日: 2017年5月30日(火曜日)】

駅名	路線	駅・ターミナル情報	車いすの利用情報
01001	東京	東日本旅客鉄道(JR東日本) 有楽町線 新大塚駅	地上出入口 → 改札 改札 → ホーム
10010	有楽町線	JR東日本東北、横田線快速 有楽町線 新大塚駅	ホーム → 改札 改札 → 改札
10011	有楽町線	東日本旅客鉄道(JR東日本) 有楽町線 新大塚駅	改札 → 改札 改札 → ホーム

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団「らくらくおでかけネット」による経路検索



ヤマハ(株)「おもてなしガイド」

○インターネット等による公共交通機関のバリアフリー情報の提供:

- トイレのバリアフリー対応状況、施設内のバリアフリー移動経路、車椅子に対応した交通ルートの経路検索等、全国の公共交通機関のバリアフリー情報をインターネット・携帯端末で配信。(公財)交通エコロジー・モビリティ財団)

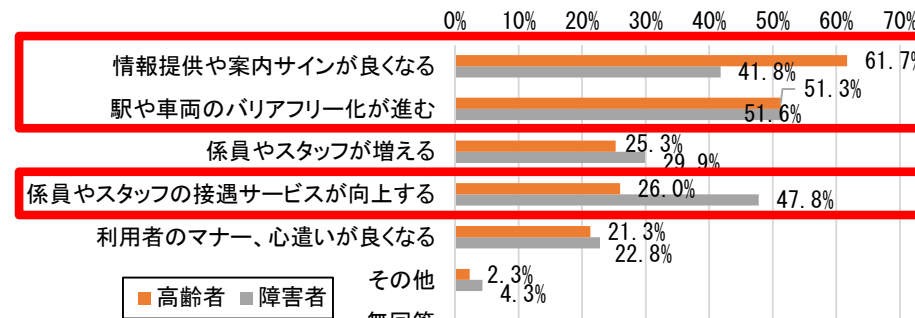
○音のユニバーサルデザイン化支援システム:

- 訪日外国人旅行者や聴覚障害者等を対象に、異常時も含め、既存の日本語音声アナウンスを利用者のスマートフォンで多言語化された音声・文字として受け取ることができるアプリ「おもてなしガイド」を開発(バス・鉄道を中心に実証実験中) (ヤマハ(株))

第II部第4章 今後に向けて

- 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、交通分野のユニバーサルデザイン化を強化することが必要。
- 政府では、東京大会に向けたユニバーサルデザインの街づくりを進めるため、2017年2月に「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定。交通分野においても、行動計画の着実な履行を図るほか、施行後10年を経過したバリアフリー法の施行状況や関連施策の進捗状況を点検しつつ、更なるユニバーサルデザインの推進に向けて、関係者が一体となって取組を進めることが必要。

東京大会開催時における鉄道・バス移動に期待すること



注:本調査は、首都圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)在住の一般利用者、高齢者(70歳以上)及び障害者を対象に実施
資料:(公財)交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より
国土交通省総合政策局作成

第III部/第IV部においては、「交通政策基本計画」(2015年2月13日閣議決定)に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を記載。

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
…地域公共交通ネットワークの再構築、地域公共交通事業の基盤強化、過疎地物流の確保等

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
…バス交通の利便性向上とLRT・BRTの導入、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入、自転車利用環境の創出等

第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする
…バリアフリー法に基づく車両・旅客施設等のバリアフリー化の推進、ホームドアの設置、ベビーカーの利用環境改善、「心のバリアフリー」や「言葉のバリアフリー」の推進等

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
…都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上、先進安全自動車の開発・実用化の促進、自動走行システムの実現、交通系ICカードの普及・利便性向上等

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

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
…我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充、LCCやビジネスジェットの利用環境の整備、首都圏空港のさらなる機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の深化等

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
…LCCの地方空港への就航拡大、新幹線ネットワークの着実な整備、既存の道路ネットワークの有効活用、安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実等

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
…無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備促進、クルーズ振興を通じた地域の活性化、「手ぶら観光」の促進、「道の駅」の活用等

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
…交通関連技術・ノウハウの海外展開の推進、海外交通事業・都市開発事業への我が国事業者の参入促進等

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
…交通インフラの災害対策、無電柱化の推進、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策、平成28年(2016年)熊本地震への対応等

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
…監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度、新技術の活用や設備投資への支援、交通関連事業の生産性向上等による基盤強化等

第3節 交通を担う人材を確保し、育てる
…輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善、交通事業における若年層・女性・高齢者の活用等

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
…次世代自動車の一層の普及、モーダルシフトの推進等