

平成28年度
交通の動向

平成29年度
交通施策

第193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28（2016）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29（2017）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 28 年度
交通の動向

第193回国会（常会）提出

目次

第 I 部 平成28(2016)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	7
(3)	旅客交通の概況	14
(4)	物流の概況	17
第 2 節	鉄道サービスの状況	22
(1)	総論	22
(2)	幹線・都市鉄道	24
(3)	地域鉄道	26
(4)	貨物鉄道	28
第 3 節	自動車交通サービスの状況	29
(1)	総論	29
(2)	バス	31
(3)	タクシー	36
(4)	コミュニティバス・デマンド交通	38
(5)	マイカー	38
(6)	トラック	42
(7)	自動車整備	44
第 4 節	海上交通サービスの状況	46
(1)	総論	46
(2)	外航海運	46
(3)	内航海運	50
第 5 節	航空サービスの状況	53
(1)	総論	53
(2)	国際航空	54
(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	69
第 4 節	海上交通ネットワーク	73
第 5 節	航空ネットワーク	80

第Ⅱ部 交通分野のユニバーサルデザイン化

第1章 背景と経緯	86
第1節 高齢者、障害者等の現況	87
(1) 高齢者等の状況	87
(2) 障害者の状況	90
(3) 訪日外国人旅行者の状況	92
(4) 小括	93
第2節 関連法令等の整備の進展	94
(1) 高齢社会対策基本法及び少子化社会対策基本法	94
(2) 障害者関連法	94
(3) 交通分野におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化施策の展開	95
第2章 進捗状況	97
第1節 車両等のバリアフリー化の進捗状況	97
(1) 鉄軌道車両	97
(2) 乗合バス	99
(3) 旅客船	101
(4) 航空機	102
(5) タクシー	103
第2節 旅客施設等（交通結節点等）のバリアフリー化の進捗状況	104
(1) 鉄軌道駅	105
(2) バスターミナル	111
(3) 旅客船ターミナル	112
(4) 空港	113
(5) 道路	115
(6) 歩道等歩行空間	115
(7) 路外駐車場	116
(8) 信号機等	117
(9) エスコートゾーン	117
(10) バリアフリー化の重点的・一体的な推進に関する基本構想	117
第3節 心のバリアフリーの進捗状況	119
第4節 進捗状況等から見えてきた課題	122
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	123
(1) より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進	123
(2) 地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進	125
(3) 心のバリアフリーの推進	126
(4) 言葉のバリアフリーの推進	129
(5) ICTを活用した情報提供の充実	130
第4章 今後に向けて	134

第Ⅲ部 平成28（2016）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	136
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	136
(1)	地域公共交通ネットワークの再構築	136
(2)	まちづくりと連携した鉄道駅の整備	138
(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	139
(4)	地域公共交通事業の基盤強化	139
(5)	過疎地物流の確保	140
(6)	支援の多様化	140
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	141
(1)	バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	141
(2)	コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	142
(3)	自転車の利用環境の創出	142
(4)	超小型モビリティの普及	143
(5)	レンタカーの活用	143
(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	144
第3節	バリアフリーをより一層身近なものにする	145
(1)	現行の整備目標等の着実な実現	145
(2)	ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	147
(3)	外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	148
(4)	「心のバリアフリー」の推進	148
(5)	「言葉のバリアフリー」の推進	148
(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	149
(7)	コストダウンの促進	150
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	151
(1)	都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	151
(2)	円滑な道路交通の実現	151
(3)	先進安全自動車(A S V)の開発・実用化・普及	152
(4)	サービスレベルの見える化	152
(5)	ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	152
(6)	交通系ICカードの普及・利便性向上	153
(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	153
(8)	既存の道路ネットワークの最適利用	154
(9)	自動走行システムの実現	155
(10)	公共交通機関における運賃の活用	156
(11)	都市鉄道における遅延対策	156

(12)	空港の利用環境の改善	156
(13)	空間の質や景観の向上	157
(14)	自動車関連情報の利活用の推進	157
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	159
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	159
(1)	我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充	159
(2)	LCCやビジネスジェットの利用環境の整備	160
(3)	管制処理能力の向上	161
(4)	首都圏空港のさらなる機能強化	161
(5)	国際拠点空港のアクセス強化	161
(6)	航空物流の機能強化	162
(7)	我が国の公租公課等の見直し	162
(8)	国際コンテナ戦略港湾政策の深化	162
(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	163
(10)	地域経済を支える港湾の積極的活用	164
(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	164
(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	164
(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	165
(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	165
(15)	日本商船隊の競争基盤の強化	166
(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	166
第2節	地域間のヒト・モノの流動を拡大する	166
(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	166
(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	167
(3)	フリーゲージトレインの実用化	167
(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	167
(5)	安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充	168
(6)	空港経営改革の着実な推進	169
(7)	複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備	170
(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	170
(9)	零細内航海運事業者の基盤強化	170
(10)	鉄道による貨物輸送の拡大	171
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	171
(1)	交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備	171
(2)	わかりやすい道案内の取組推進	173
(3)	クルーズ振興を通じた地域の活性化	173
(4)	訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	173
(5)	「手ぶら観光」の促進	174
(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	174

(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	175
(8)	広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み	175
(9)	航空会社の新規路線開設・就航の促進	175
(10)	広域周遊ルートの形成	176
(11)	交通そのものを観光資源とする取組の促進	176
(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	177
(13)	「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」	177
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	177
(1)	交通関連技術・ノウハウの輸出の推進	177
(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	178
(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	178
(4)	洋上ロジスティックハブ等の開発支援	179
(5)	海上輸送の安全確保への積極的な参画	179
(6)	我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成	180
第3章	持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり	181
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	181
(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	181
(2)	信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	183
(3)	無電柱化の推進	183
(4)	交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	184
(5)	地震発生時の安全な列車の停止	185
(6)	新幹線の大規模改修への対応	185
(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	185
(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	186
(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	187
(10)	帰宅困難者・避難者等の安全確保	188
(11)	港湾等における船舶の避難誘導等	188
(12)	防災気象情報の改善や適時・的確な提供	189
(13)	「津波救命艇」の普及	189
(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	189
(15)	災害に強い交通関係情報システムの構築	189
(16)	災害に強い物流システムの実現	190
(17)	老朽化車両・船舶の更新	190
(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	190
(19)	平成28年熊本地震への対応	190
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	191
(1)	監査の充実強化	191
(2)	運輸安全マネジメント制度	192
(3)	新技術の活用や設備投資への支援	193

(4)	交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底	194
(5)	交通分野でのテロ対策の推進	194
(6)	交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備	195
(7)	我が国の交通を支える自動車産業に関する取組	196
(8)	航空機整備事業(MRO)の国内実施の促進	196
(9)	自動車事故被害者に対する支援の充実	197
第3節	交通を担う人材を確保し、育てる	197
(1)	輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善	197
(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	199
(3)	モーダルシフト等による物流の省労働力化	200
(4)	地域の交通計画づくりを担う人材の育成	201
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	201
(1)	次世代自動車の一層の普及	201
(2)	自動車を排出源とするCO ₂ の削減	202
(3)	環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現	203
(4)	自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策	203
(5)	バラスト水管理の円滑な実施	204
(6)	道路交通における交通流・環境対策	204
(7)	蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等	204
(8)	燃料電池自動車の本格的な普及	204
(9)	天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等	205
(10)	環境に優しいグリーン物流の実現	205

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三度目の白書となる。

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、我が国において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、社会参加が拡大していること、また、様々な国・地域からの訪日外国人旅行者が増加していること、更に、昨年の駅ホームにおける視覚障害者の転落事故や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が必要になっていること等にかんがみ、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について明らかにした。

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、2016年度に講じた施策及び2017年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画の進捗状況のフォローアップとしての意義を有するものであり、同計画に掲げられた数値指標の達成状況も含め、可能な限り詳細に記述することとした。

我が国が直面する経済面・社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支える交通体系を構築していくために、今後、交通政策基本法の示す交通政策の基本的な方向性を十分に踏まえた上で、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28(2016)年度交通の動向

第1章 交通サービスの状況

第1節 総論

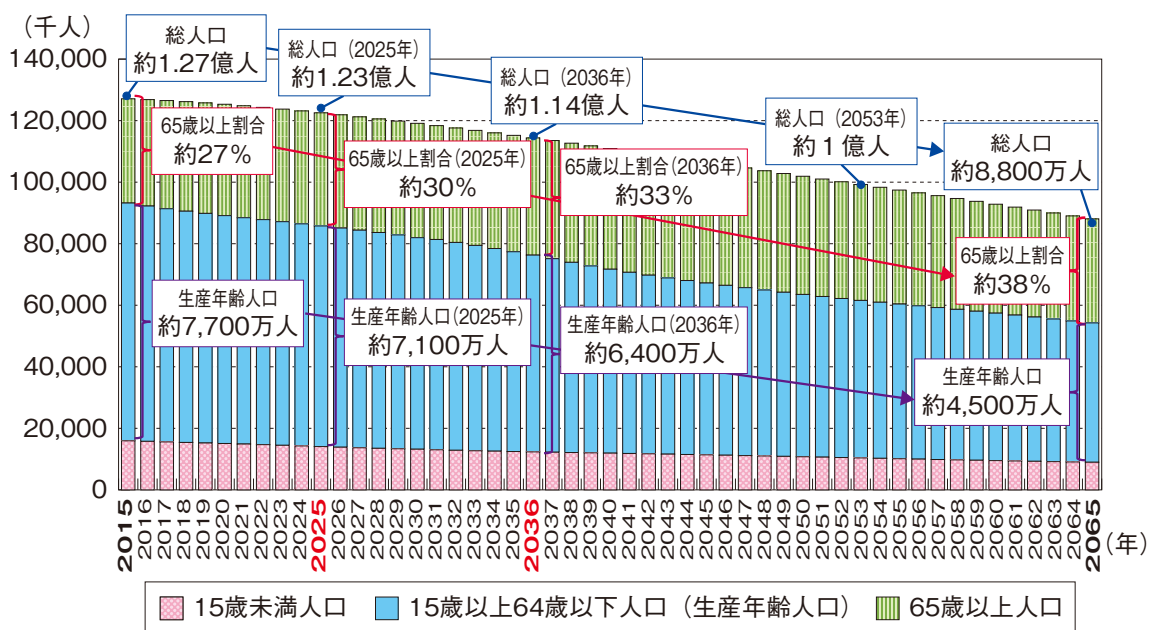
(1) 我が国の経済社会の動向

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、2053年には1億人程度、2065年には約8,800万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。

少子化、高齢化の進展により、2065年には総人口の38.4%が65歳以上になると見込まれており、生産年齢人口は2015年の58.6%まで減少すると予測されている。

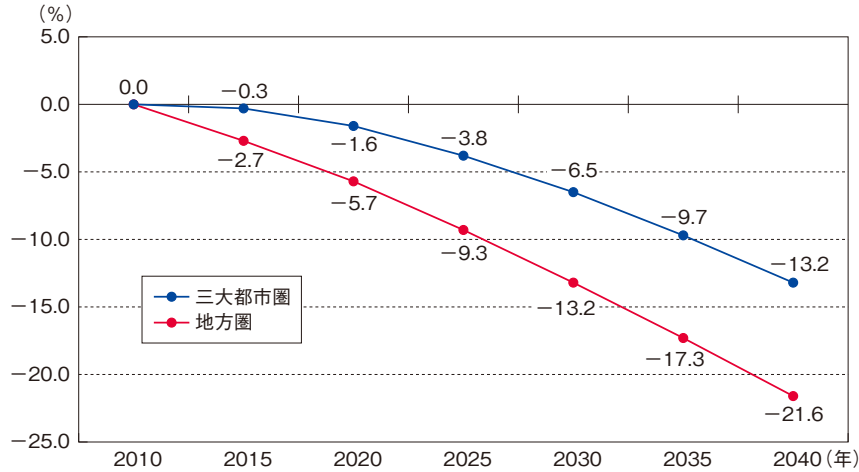
図表1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測



資料：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

人口減少は、三大都市圏・地方圏ともに今後も進展していくが、地方圏において特に顕著であり、2040年には2010年時点より2割程度減少すると予測されている。

図表1-2 三大都市圏と地方圏の人口増減率

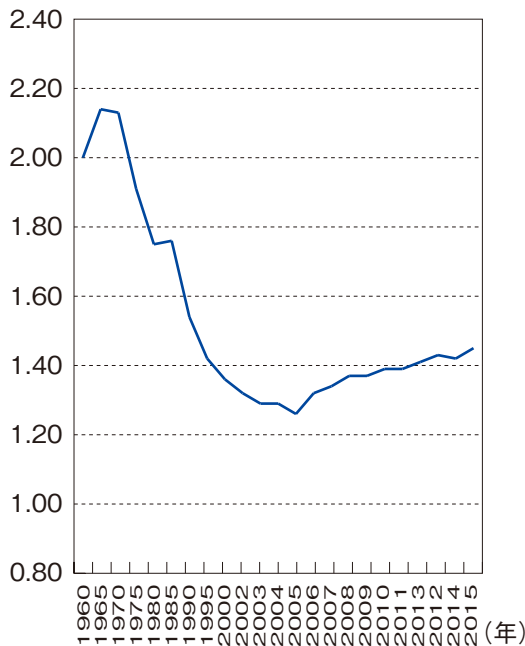


注：三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 地方圏：三大都市圏以外

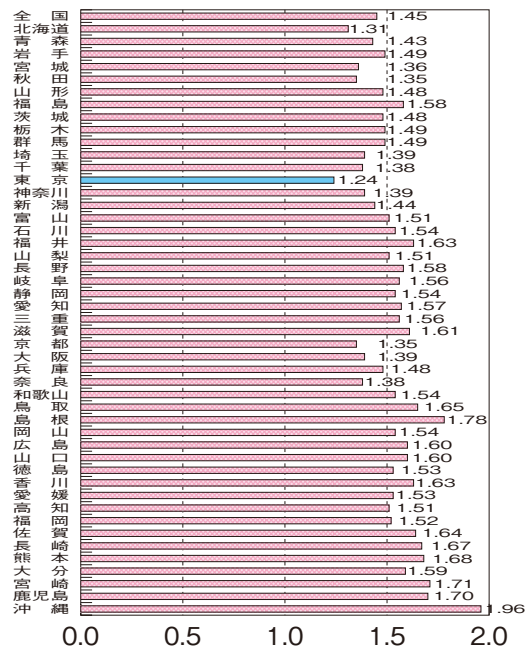
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」から国土交通省総合政策局作成

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、2015年には1.45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。都道府県別にみると、東京都と北海道が特に低い。

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：2015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

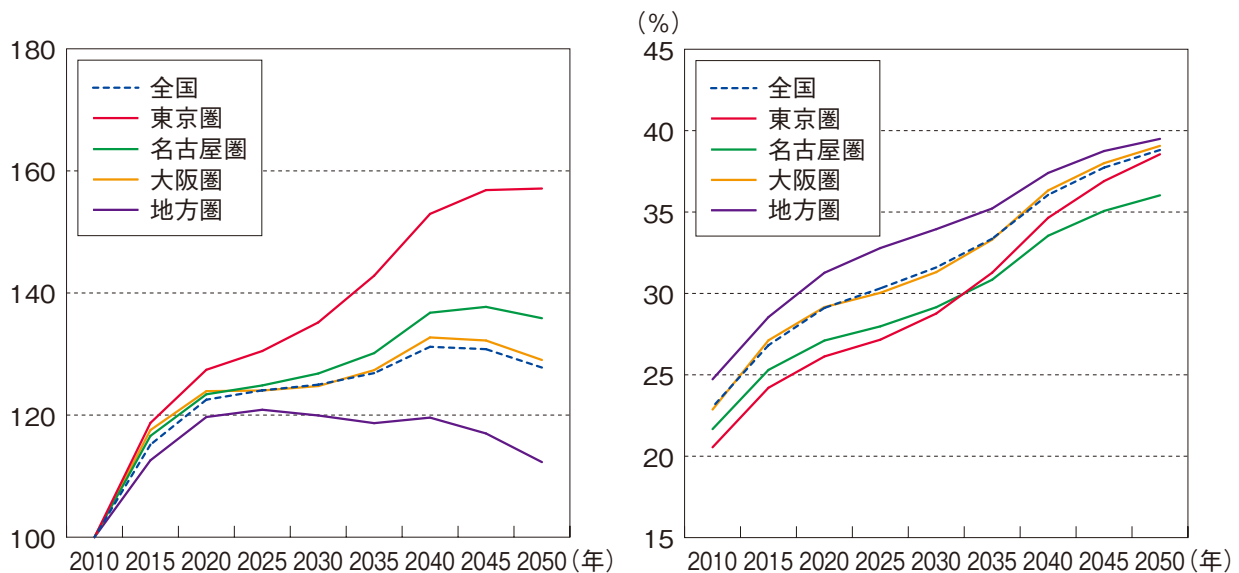


資料：厚生労働省「人口動態統計」から国土交通省総合政策局作成

高齢化率は、三大都市圏・地方圏ともに上昇し続けるが、地方圏が三大都市圏を一貫して上回って推移すると予測されている。

今後の高齢人口を指数（2010年＝100）でみると、地方圏では2025年頃にピークを迎える一方、大都市圏ではその後も上昇すると見込まれている。特に東京圏で上昇が顕著であり、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



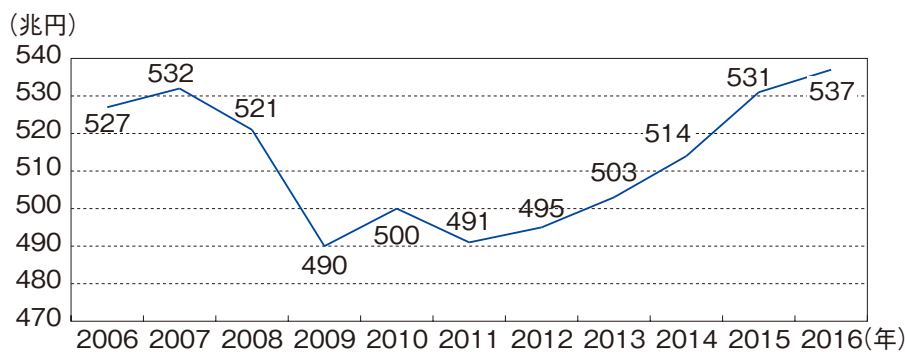
注：「高齢人口」とは65歳以上の人口であり、「高齢化率」とは総人口に占める65歳以上人口の割合。
 資料：2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」の中間推計、2045年及び2050年は国土交通省国土政策局による試算値から国土交通省国土政策局作成

2016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10.6万人の転入超過であり、内訳としては、東京圏は約11.8万人の転入超過（1996年以降21年連続の転入超過）、名古屋圏は約0.2万人の転出超過（2013年以降4年連続の転出超過）、大阪圏は約0.9万人の転出超過（2013年以降4年連続の転出超過）となっている。

b. 経済情勢

我が国の国内総生産は、2011年を境に増加が続いており、2015年時点は537兆円となっている。

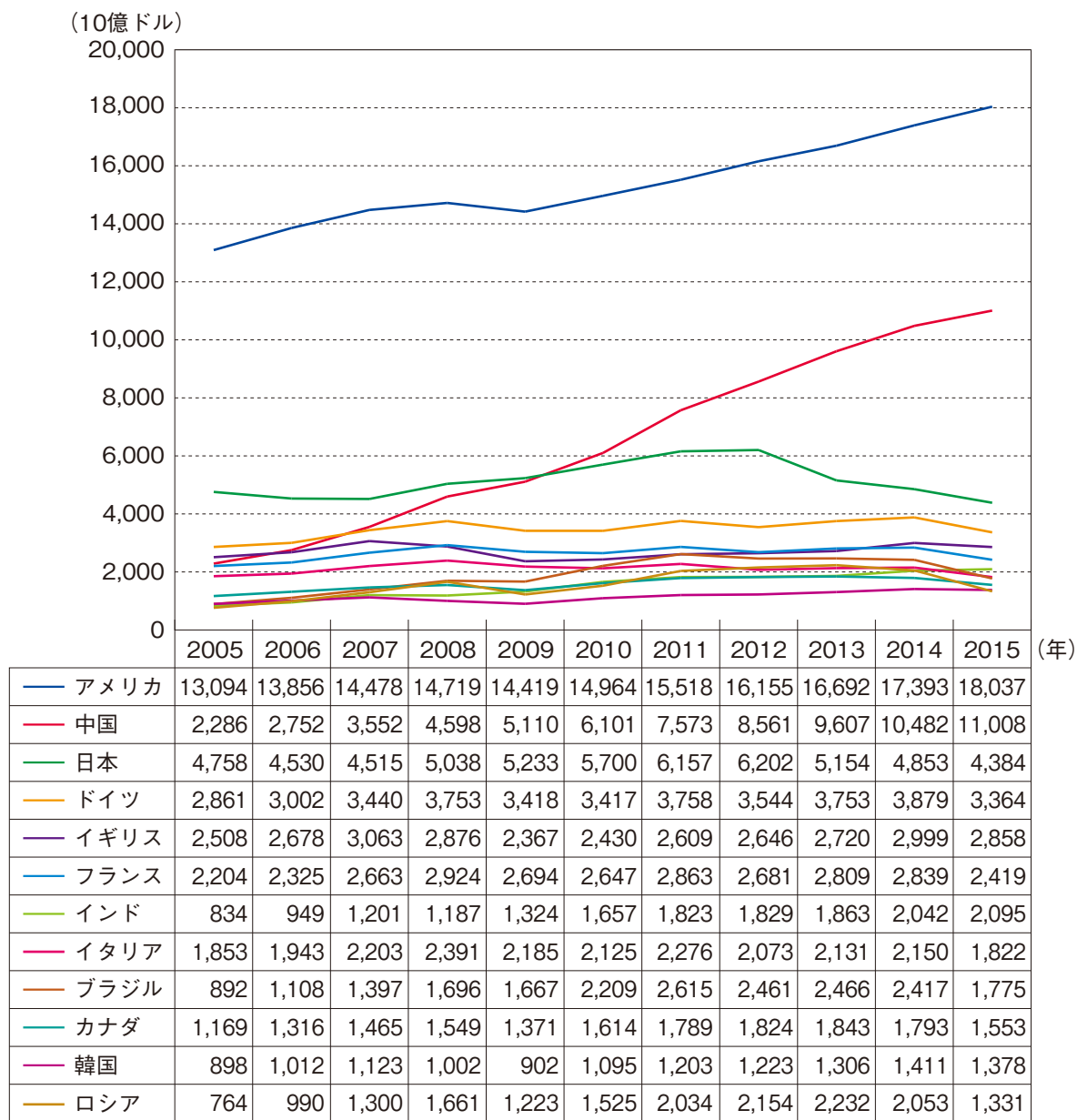
図表1-5 国内総生産（名目GDP）の推移



資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

我が国の国内総生産をドルベースみると、2013年から円安ドル高が進んだことに伴い、2012年の約6.2兆ドルから減少して2015年時点では約4.4兆ドルであり、アメリカ、中国に次いで世界第3位、世界に占める比率は約5.9%となっている。

図表1-6 各国の名目GDPの国際比較



注1：中国は香港及びマカオを含まない。
 注2：2014暦年における、円の対米ドルレートは105.8（円／ドル）
 2015暦年における、円の対米ドルレートは121.0（円／ドル）
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

また、我が国の一人当たり国内総生産は、2015年時点で34,522ドル（419万円）であり、OECD加盟国の中では第20位となっている。

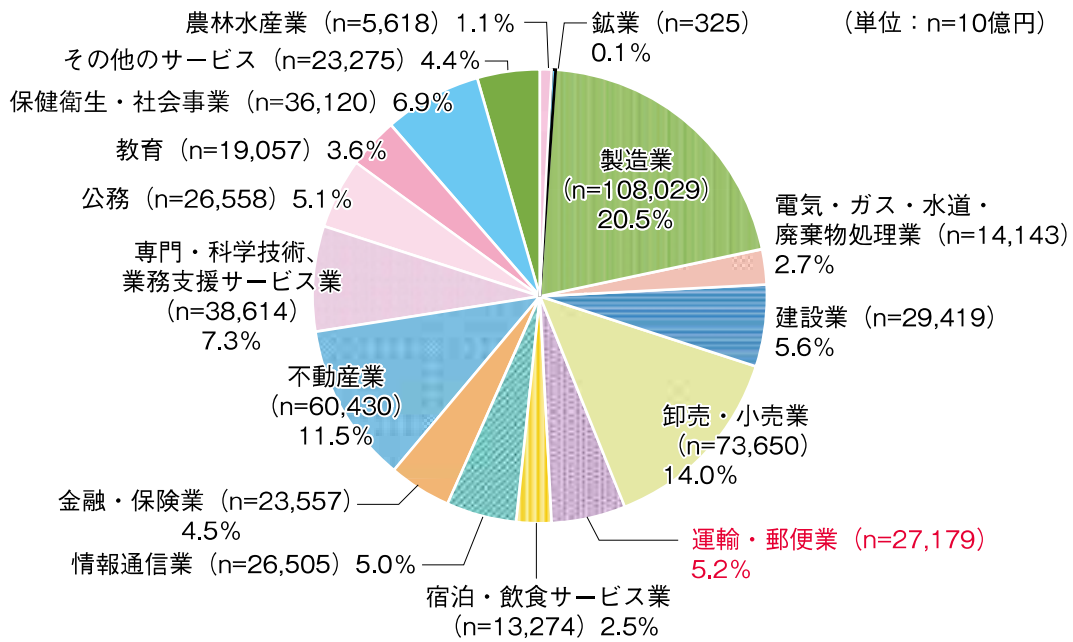
（内閣府「国民経済計算」より）

(2) 交通事業の概況

a. 経済活動全体の中の交通事業

我が国における交通事業（運輸・郵便業）の2015年の国内総生産は、約27.2兆円であり、交通事業は、我が国の経済活動別国内総生産の約5.2%を占める経済活動となっている。

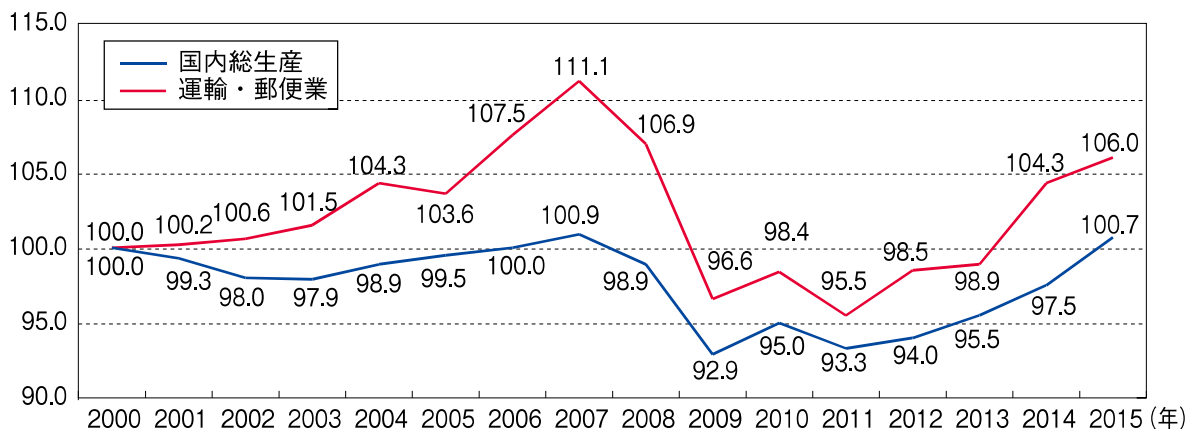
図表1-7 経済活動別国内総生産の構成比（2015年）



注：上記は、経済活動別付加価値の合計（国内総生産（GDP）とは異なる）に対する構成比。
 運輸・郵便業・・・鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など（以下の図表も同様）
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

交通事業の国内総生産の推移をみると、2007年までは、我が国全体の国内総生産を上回る伸びを見せていた。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、近年は回復をしている。

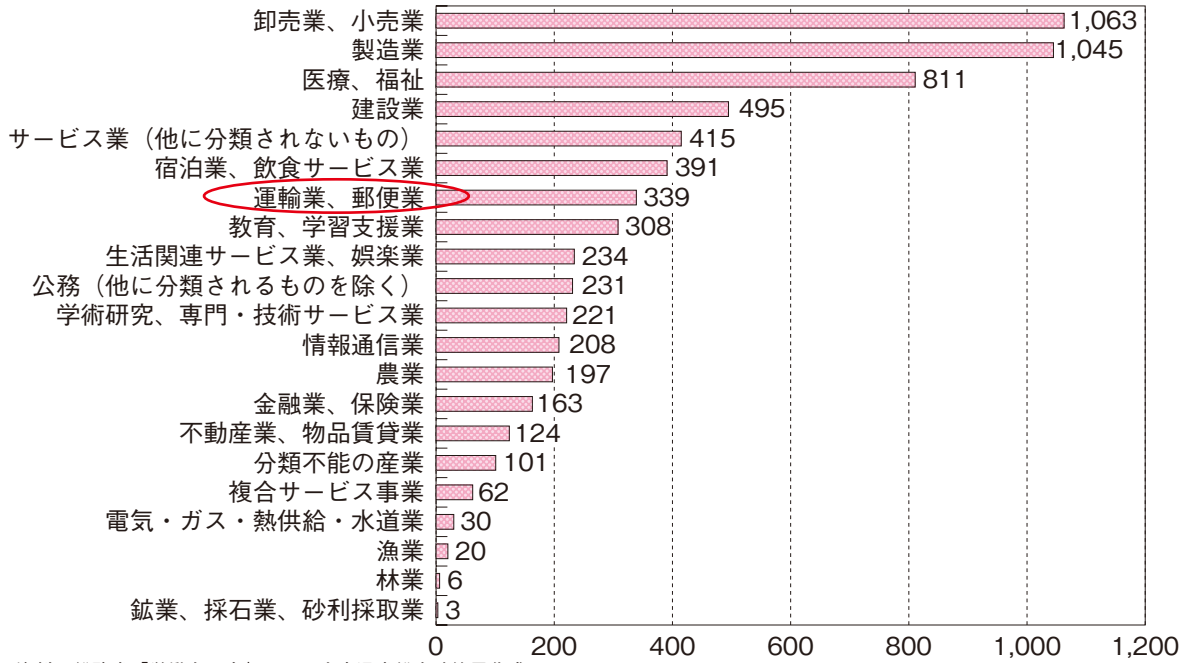
図表1-8 国内総生産（名目GDP）及び経済活動別国内総生産（運輸・郵便業）の推移



注：2000年を100とする。
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

我が国の交通事業の就業者数は、2016年時点で339万人であり、我が国の就業者数の約5.2%を占めている。

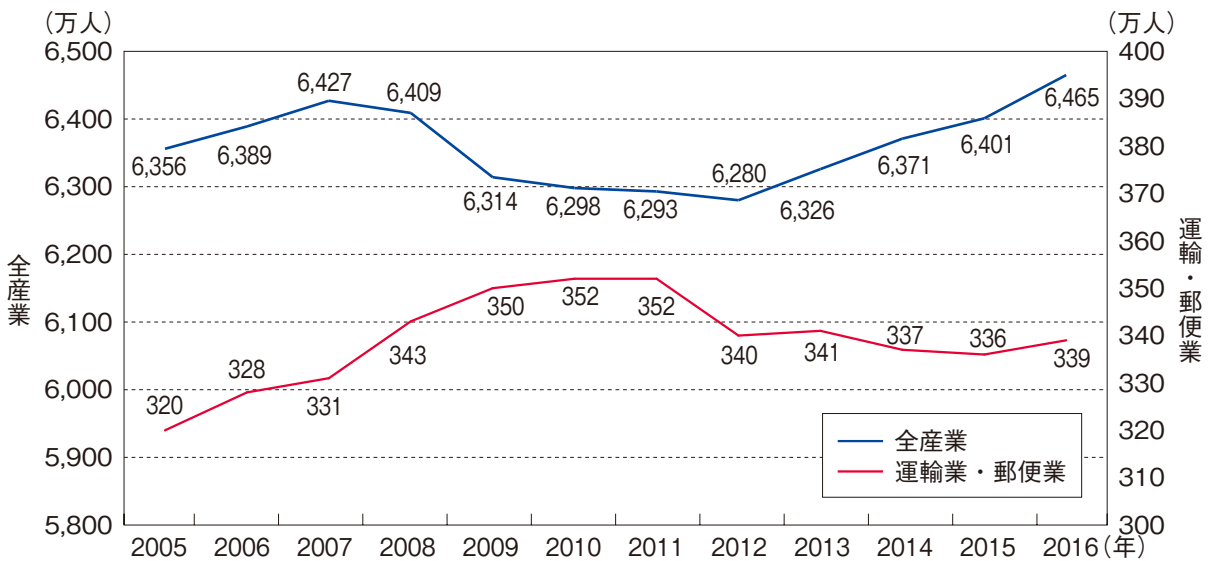
図表1-9 産業別の就業者数 (2016年)



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業の就業者数の推移をみると、2011年以降、全産業の就業者数が増加する中で、ゆるやかに減少していたが、2016年はわずかに増加した。

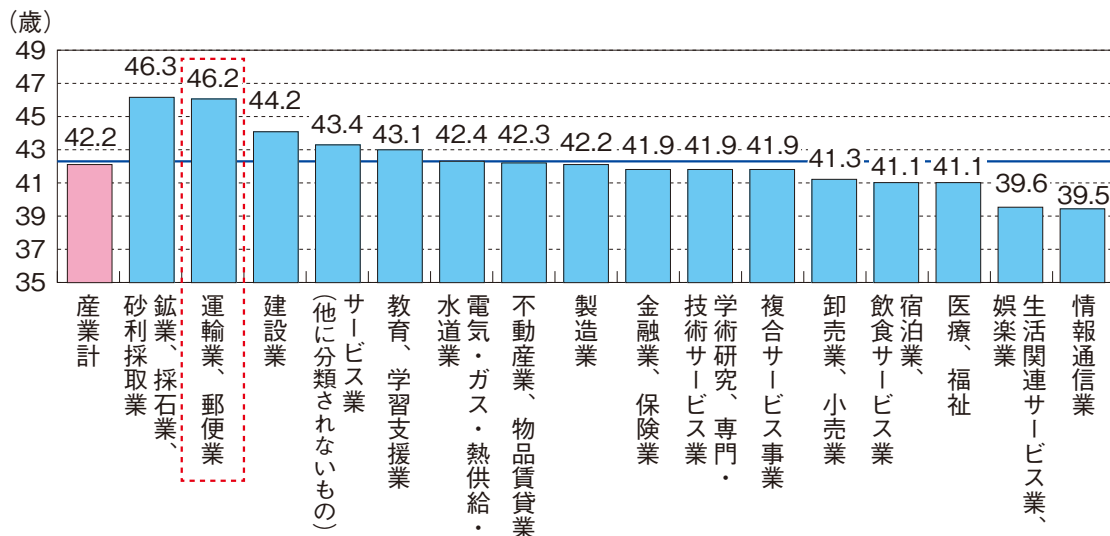
図表1-10 全産業と運輸業・郵便業の就業者数の推移



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

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・砂利採取業に次いで高い46.2歳となっている。

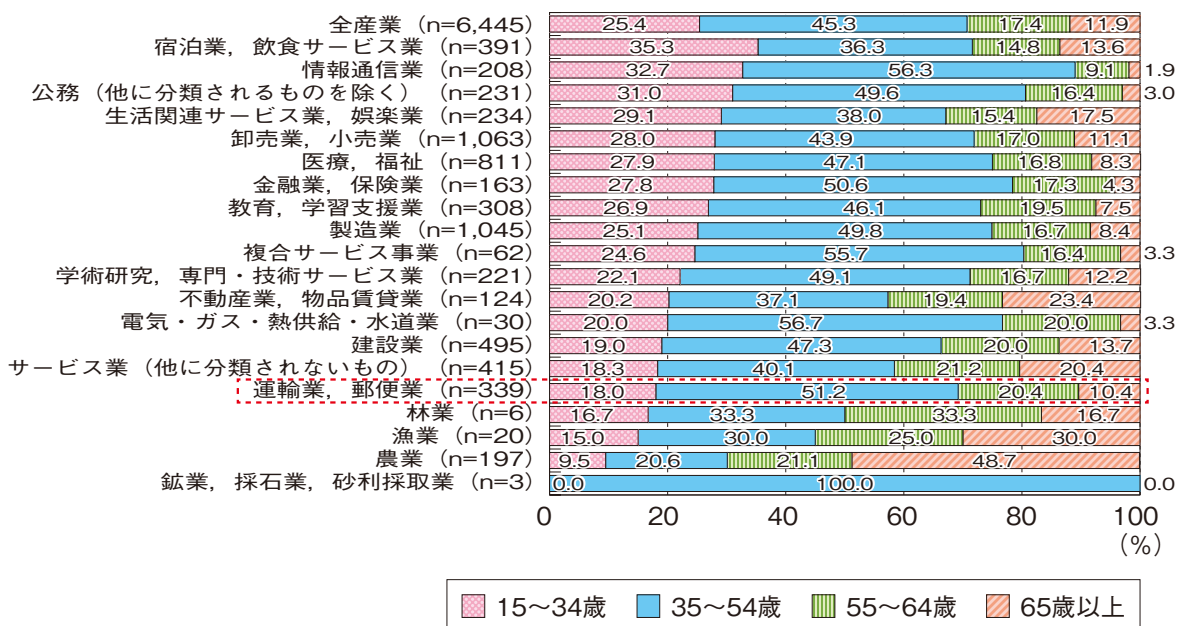
図表1-11 産業別平均年齢 (2016年)



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28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、年齢別にみると、交通事業は、35～54歳と55～64歳の就業者数の割合が高めである一方、15～34歳の就業者の割合が低い。

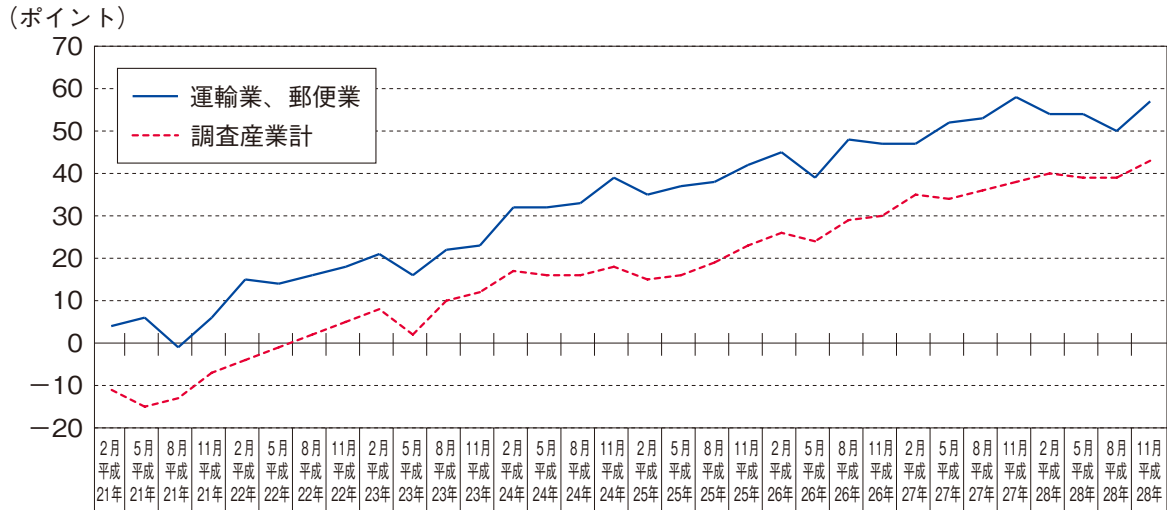
図表1-12 産業別年齢階層別就業者数の構成割合 (2016年)



注：nは万人単位。年齢不詳を除く。鉱業、採石業、砂利採取業については、計算が出来ないため昨年の結果を採用。
 資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

労働者不足感は産業全体で高まりつつあるが、交通事業の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）は、近年、産業全体より高く、かつ、ほぼ一貫して上昇してきており、労働力不足感が大きくなっている。

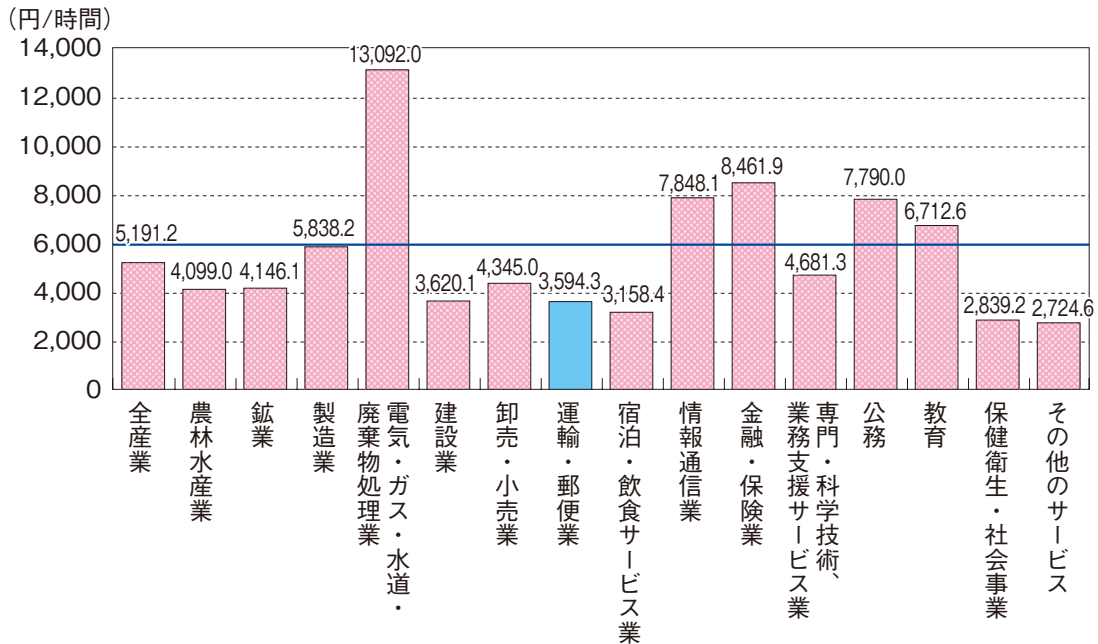
図表1-13 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



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

交通事業の労働生産性水準は、建設業、農林水産業、宿泊・飲食サービス業と近い水準であり、全産業平均の69%程度となっている。

図表1-14 経済活動別労働生産性水準（名目GDP）の比較（2015年）

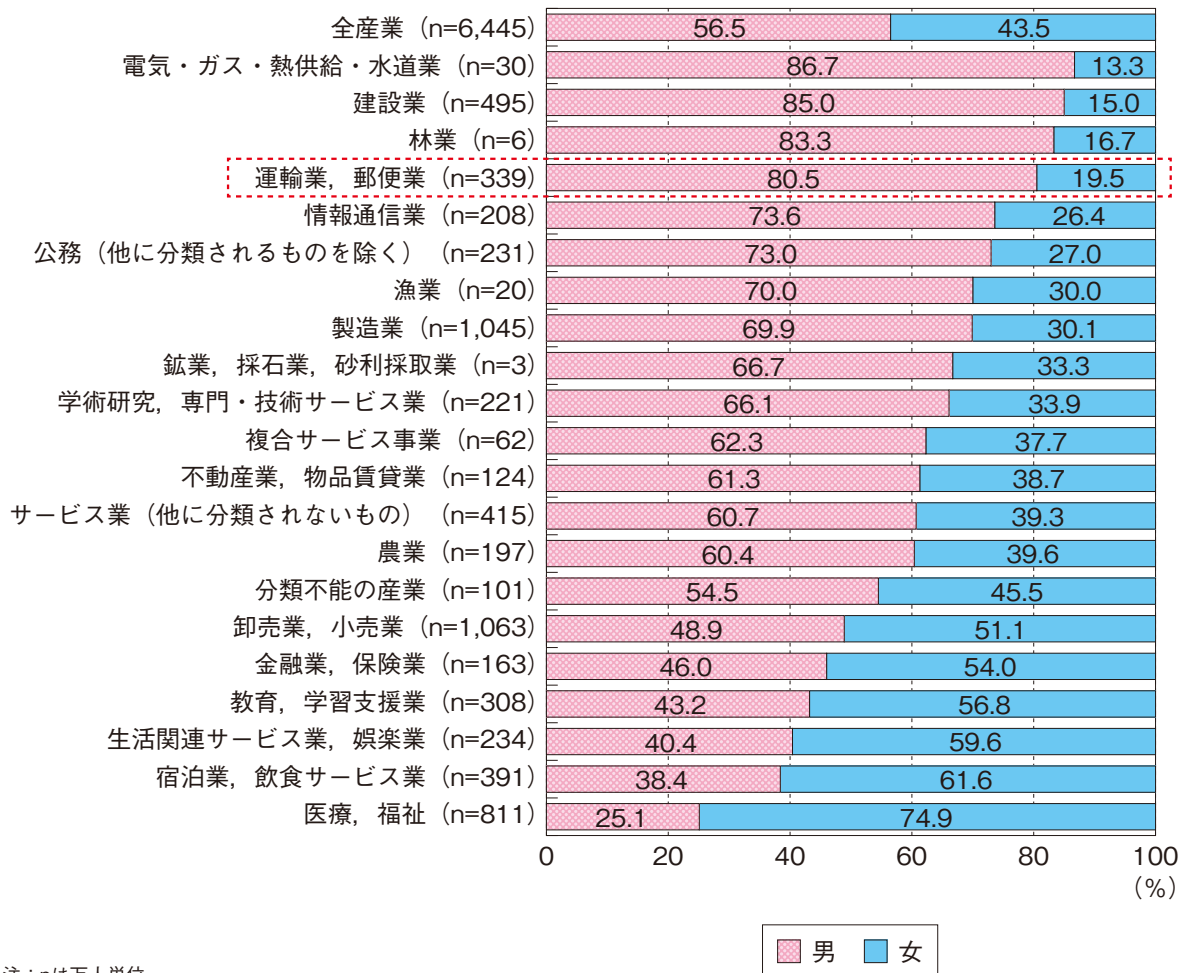


注：不動産業を除く。

資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

産業全体では就業者に占める女性の割合が43.5%であるのに対し、交通事業では19.5%と低くなっている。

図表1-15 産業別男女別就業者構成割合 (2016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

b. 交通事業の業種別の比較

交通事業に含まれる主な業種に係る事業者数・営業収入は、次のとおりである。

図表1-16 交通事業における主な事業の事業者数・営業収入

区分	事業者数(者)	営業収入(億円)
旅客鉄道事業	200(2016年)	68,729(2014年度)
貨物鉄道事業	12(2016年)	1,406(2014年度)
乗合バス事業	2,217(2015年度)	9,698(2014年度)
貸切バス事業	4,508(2015年度)	4,799(2014年度)
タクシー事業	51,979(2015年度)	16,345(2015年度)
トラック事業	62,176(2015年度)	145,449(2014年度)
旅客船事業	956(2014年度)	2,893(2014年度)
内航海運事業	3,510(2015年度)	8,448(2014年度)
外航海運事業	192(2014年度)	50,736(2014年度)
港湾運送事業	868(2015年度)	10,736(2015年度)
航空事業	17(2015年度)	35,354(2015年度)

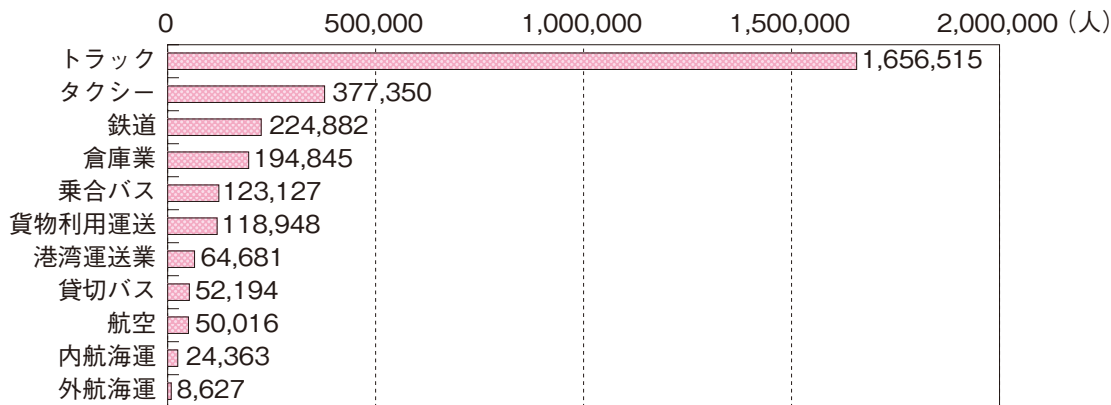
注1：貨物鉄道事業は、JR貨物の営業収入及び従業員数

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

交通事業に含まれる主な業種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20万人と続いている。

図表1-17 交通事業における主な事業の従業者数(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。

「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

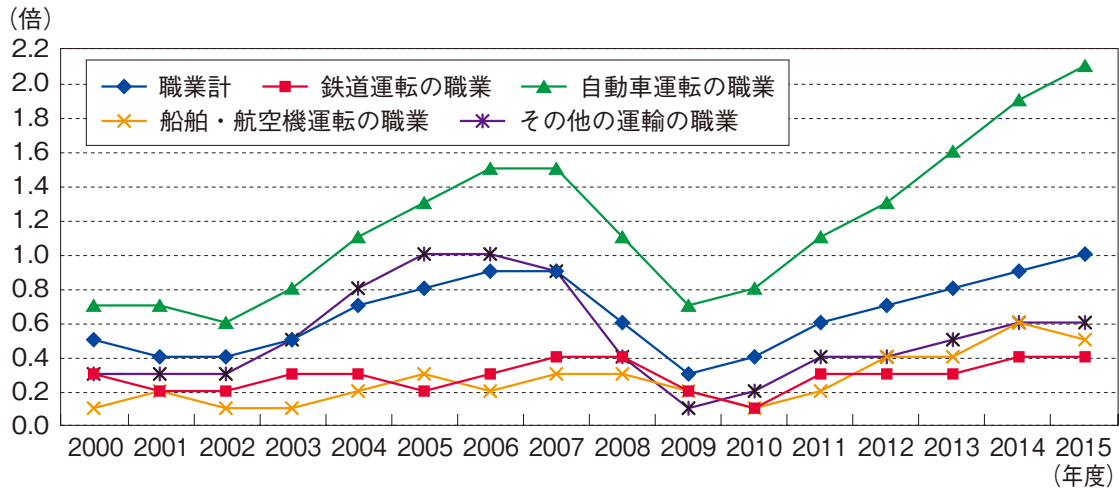
「内航海運」：沿海海運業

「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

交通事業における代表的な職種である運転手の有効求人倍率をみると、特に自動車運転手が高くなっており、かつ、ここ数年急速に高くなってきている。

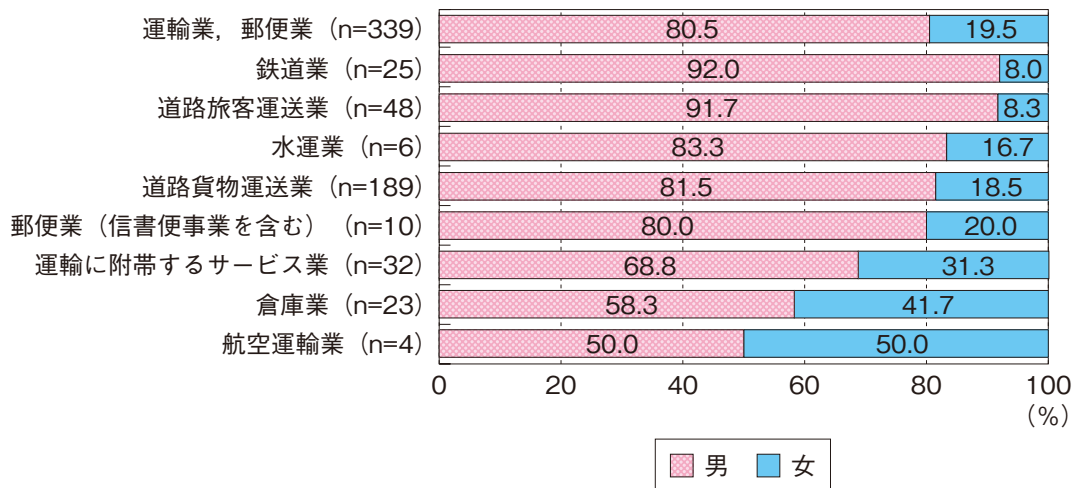
図表1-18 職業別有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移



資料：厚生労働省「職業安定業務統計」から国土交通省総合政策局作成

交通事業に含まれる主な業種の就業者に占める女性の割合は、産業全体の43.5%より低いものが多く、鉄道業と道路旅客運送業では10%を下回っているが、航空運輸業では50%となっている。

図表1-19 産業別男女別就業者構成割合（2016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

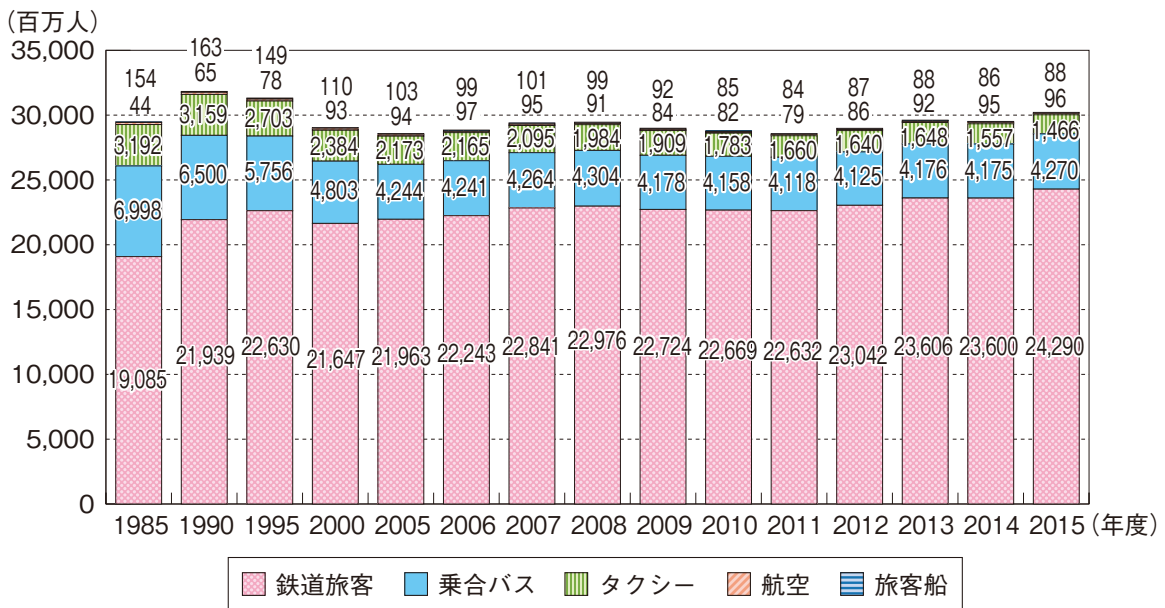
(3) 旅客交通の概況

a. 国内旅客輸送

我が国の国内の旅客輸送量（輸送人員ベース（自家用車によるものを除く。））は、1991年をピークに2004年まで減少した後、緩やかな増加に転じたが、2008年のリーマンショックを境に再び減少に転じ、東日本大震災が発生した2011年を境に再びゆるやかな増加に転じている。

2015年度のモード毎の分担率は、鉄道が約80%、乗合バスが約14%を占める。

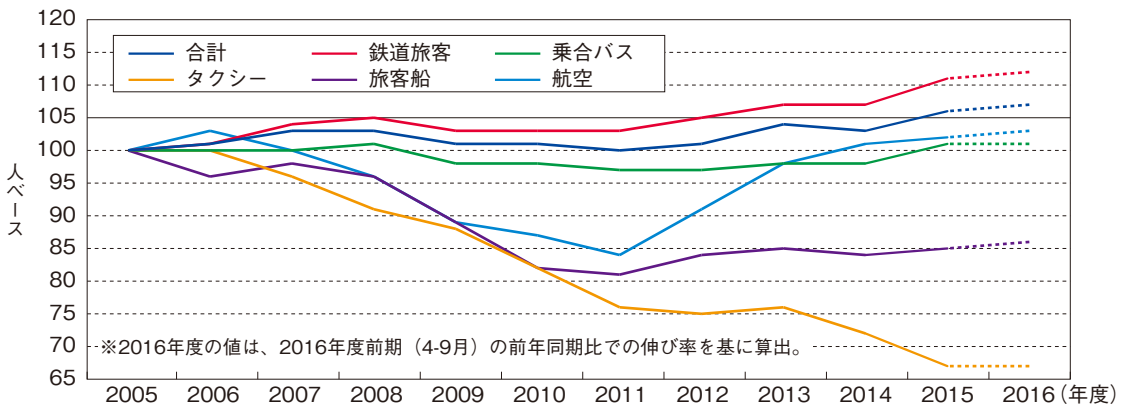
図表1-20 国内旅客輸送量の推移



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

2011年度以降の国内旅客輸送量の変動を交通モード別にみると、鉄道は緩やかな増加傾向にあり、乗合バス及び旅客船は下げ止まり、航空は東日本大震災等の影響による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。

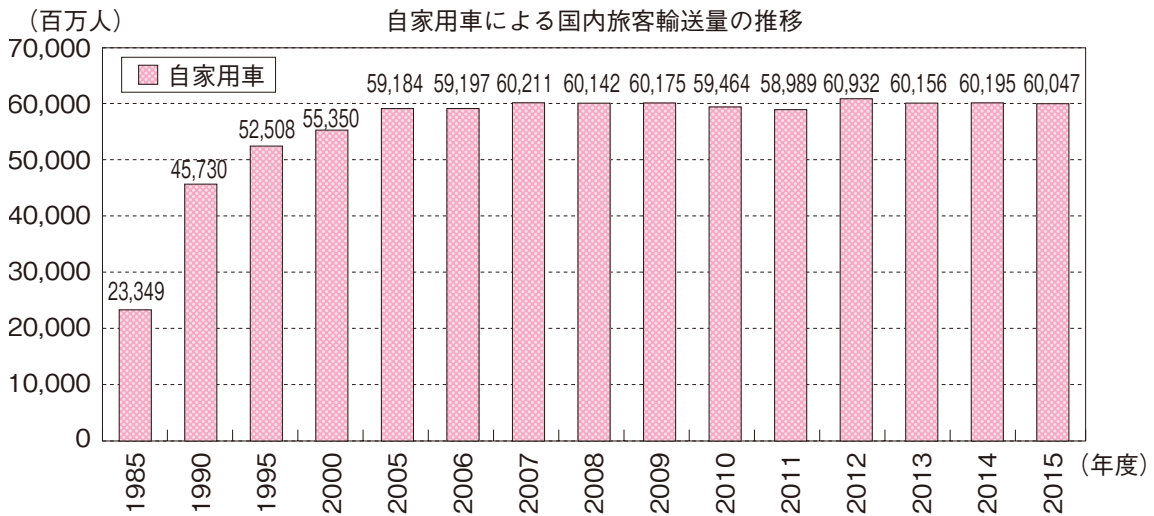
図表1-21 国内旅客輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）



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

自家用車による国内の旅客輸送量は、近年は高いレベルでほぼ横ばいである。

図表1-22 国内旅客輸送量の推移（自家用車）

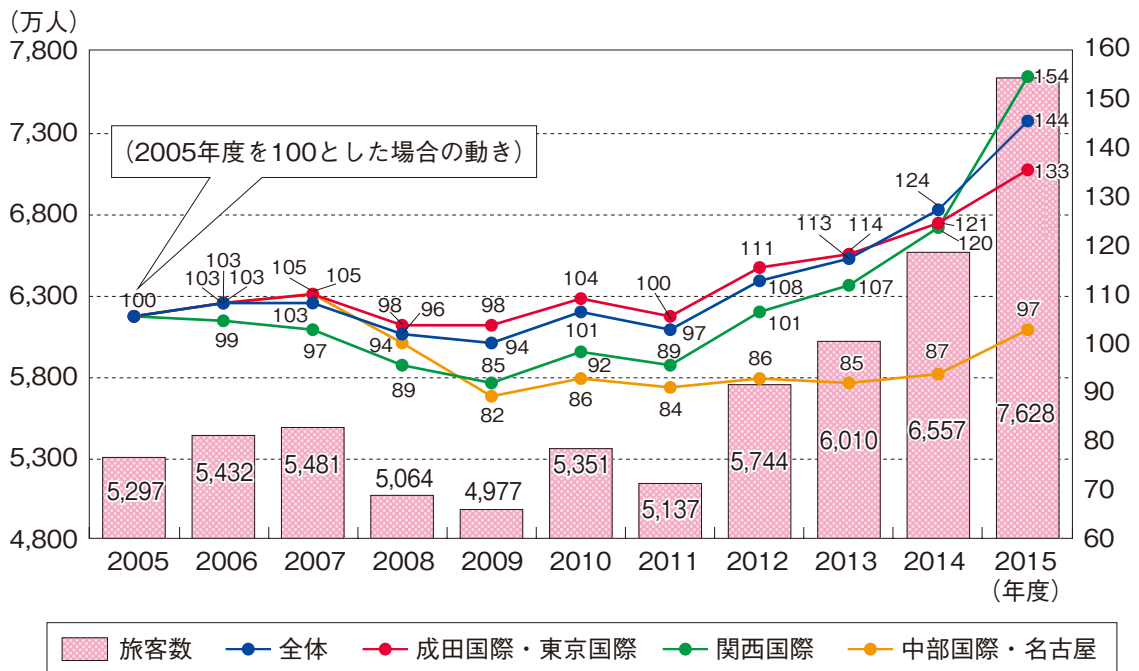


資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

b. 国際旅客輸送

我が国における国際航空旅客輸送量は、訪日外国人旅行者数の顕著な増加を反映して、2012年度以降急増している。空港別にみると、2015年度は関西国際空港の伸びが著しい。

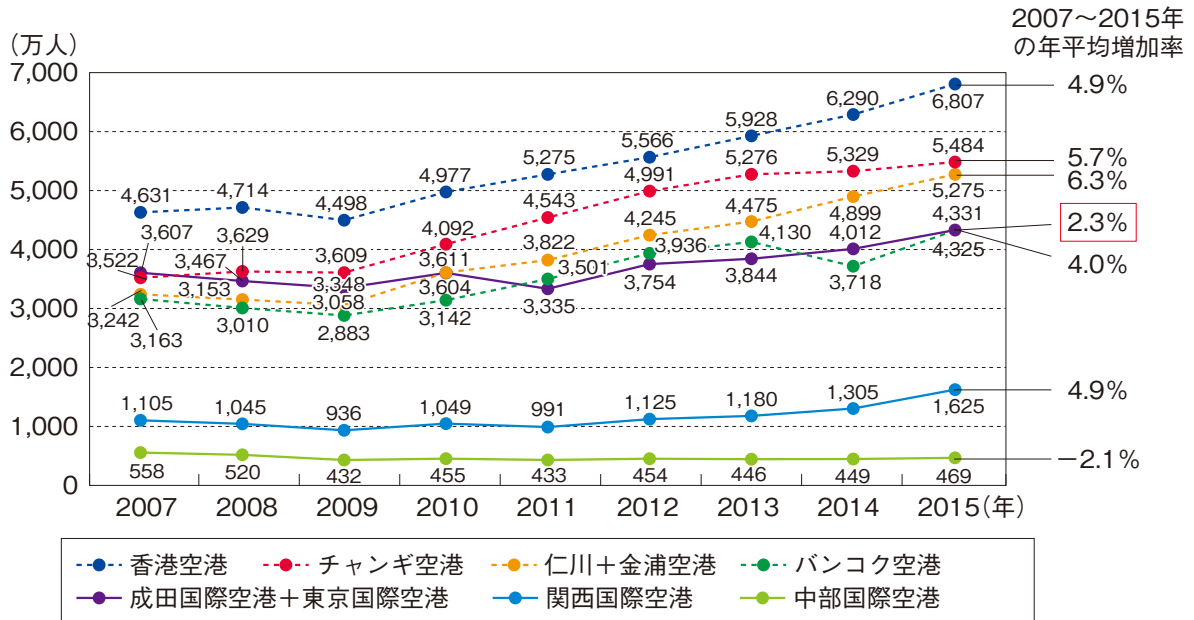
図表1-23 国際航空旅客輸送量の推移



資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

アジアの主要5空港における国際航空旅客輸送の2007年から2015年までの間の年平均増加率を比べると、首都圏の成田国際空港・東京国際空港は2.3%と最下位であるが、2014年から2015年の増加率は8.0%と3位、輸送量では4位となっている。

図表1-24 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



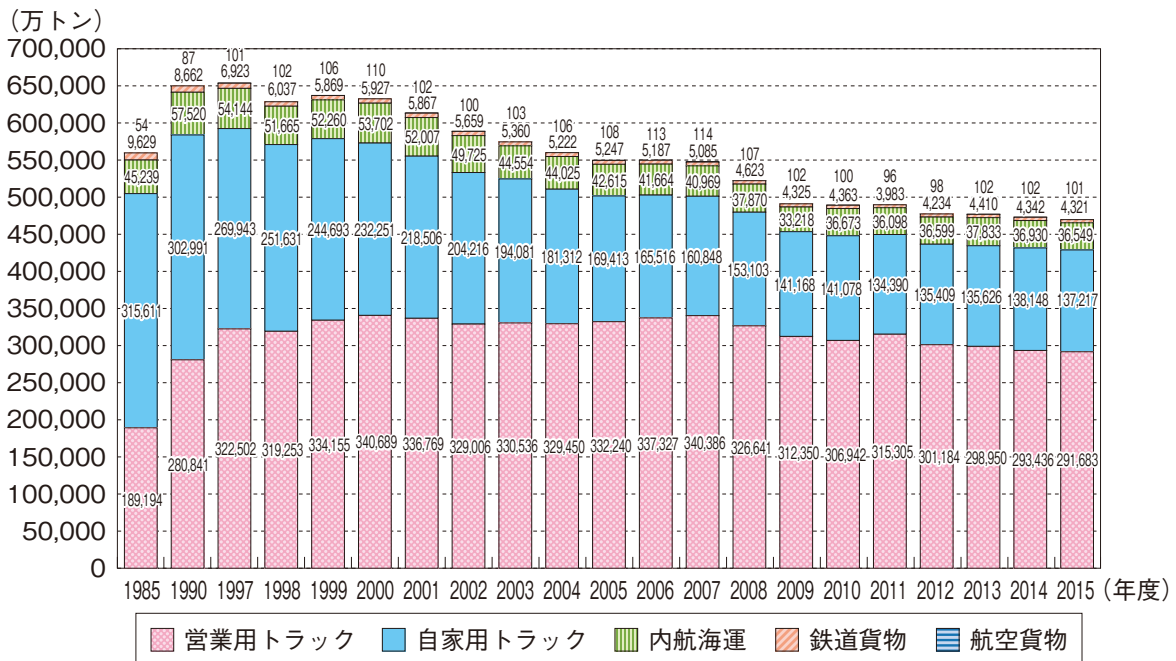
資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

(4) 物流の概況

a. 国内貨物輸送

我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には漸減傾向にある。
2015年度のモード毎の分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが約91%を占める。

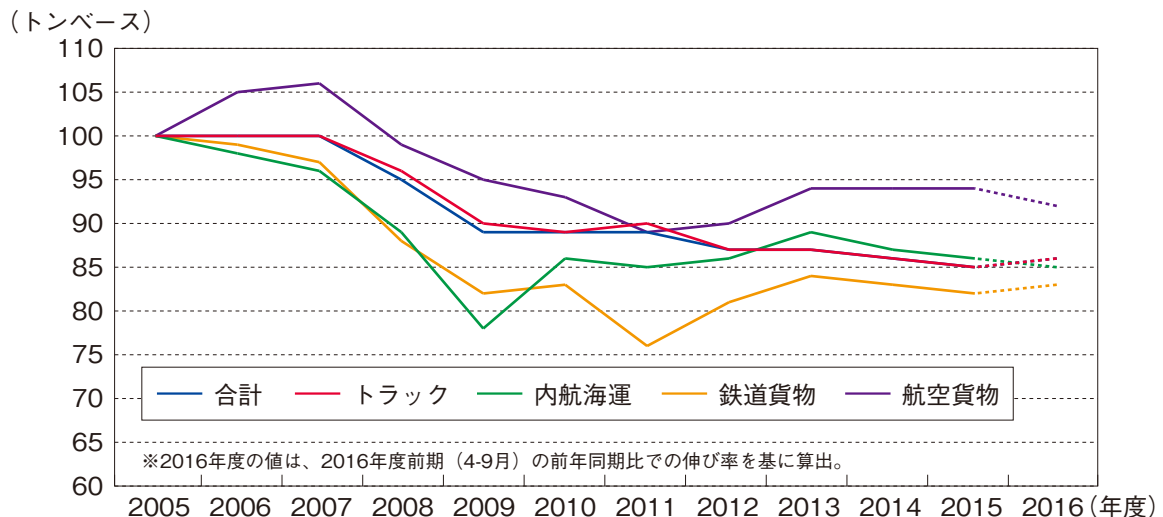
図表1-25 国内貨物輸送量の推移



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

2011年度以降の国内貨物輸送量の変動を交通モード別にみると、海運、鉄道、航空は安定的に推移しているが、トラックが緩やかに減少しているため、全体も緩やかに減少している。

図表1-26 国内貨物輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）

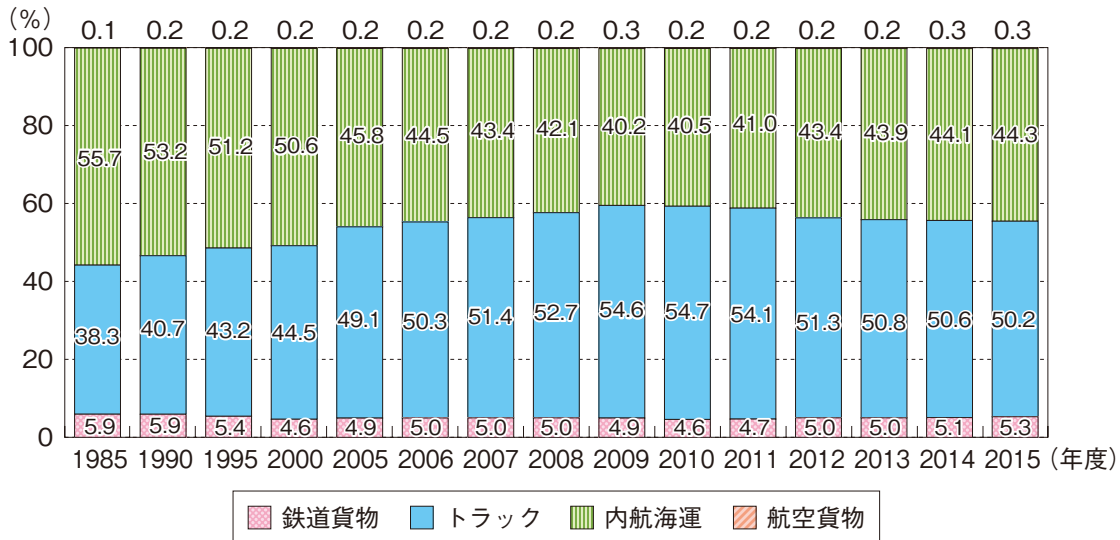


※2016年度の値は、2016年度前期（4-9月）の前年同期比での伸び率を基に算出。

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

貨物輸送量を輸送した距離を加味したトンキロベースでみると、トラックドライバー不足等を背景として、2011年以降トラックの分担率が減少に転じる一方で、内航海運の分担率は2010年度から、鉄道貨物の分担率は2011年度から、それぞれわずかながら上昇している。

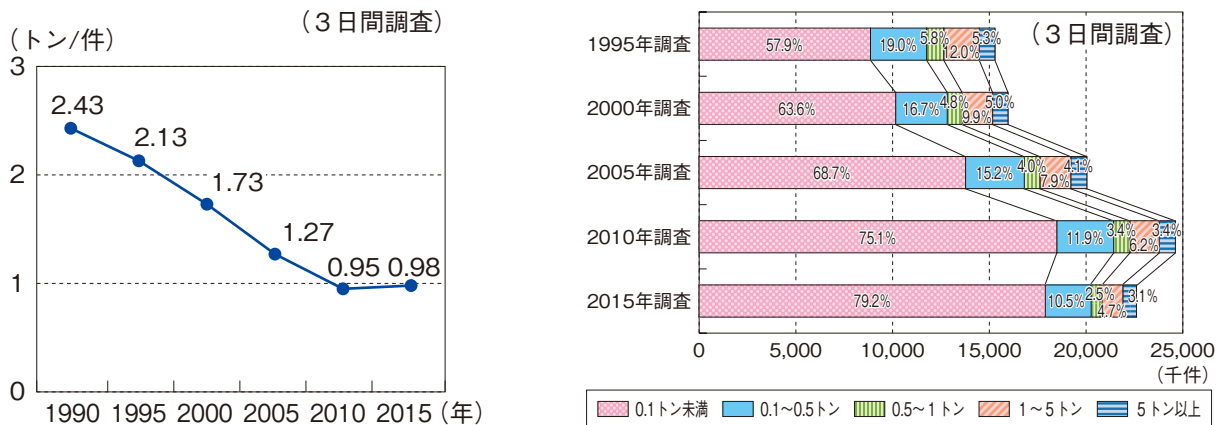
図表1-27 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移（トンキロベース）



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

製造業者、卸売業者等から出荷される貨物を対象とした物流センサス（主に法人から法人の荷動きを捉えた調査）によると、国内貨物輸送の流動ロットは、小口化が進んできていたが、2015年調査で若干の増加に転じた。他方で、物流件数は、増加してきていたが、2015年調査で減少に転じた。

図表1-28 流動ロット（左）と物流件数（流動ロット規模別：右）の推移

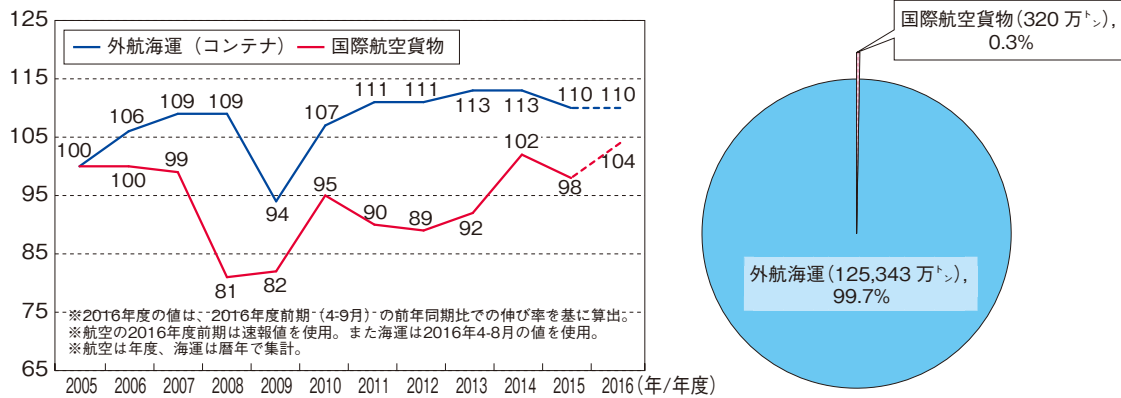


資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

b. 国際貨物輸送

我が国の国際貨物輸送は、リーマンショック等の影響による落ち込みの後、回復している。

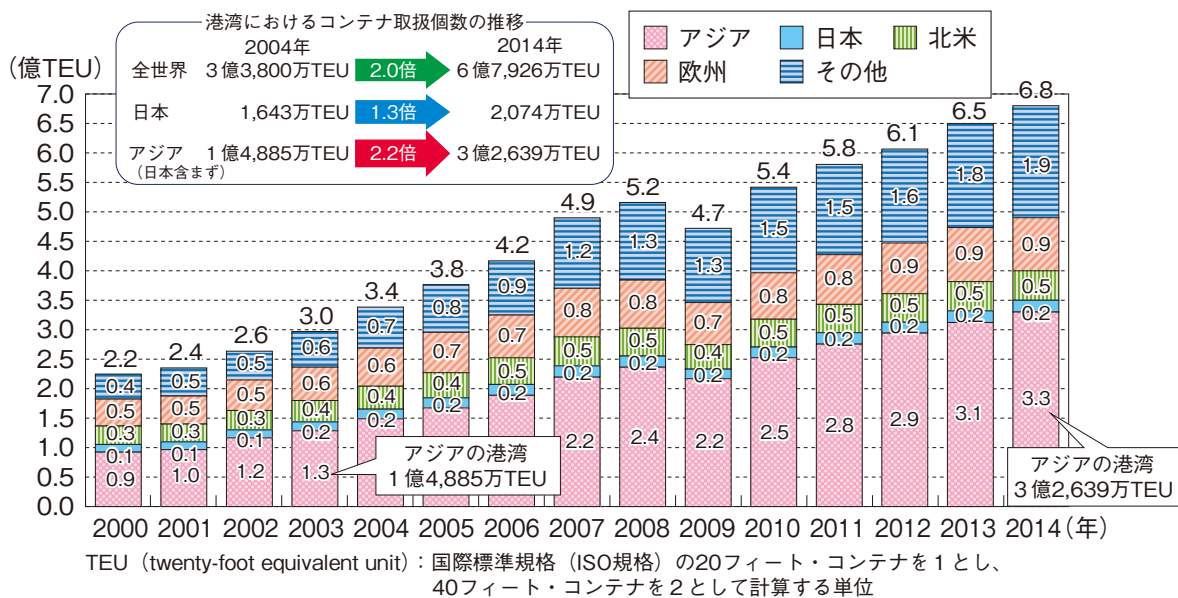
図表1-29 国際貨物輸送量の推移（2005年/年度を100とした場合の動き）（左図）
2015年における国際貨物輸送量の分担率（右図）



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

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るが、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、アジア地域の取扱個数の伸びが目立っている。

図表1-30 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



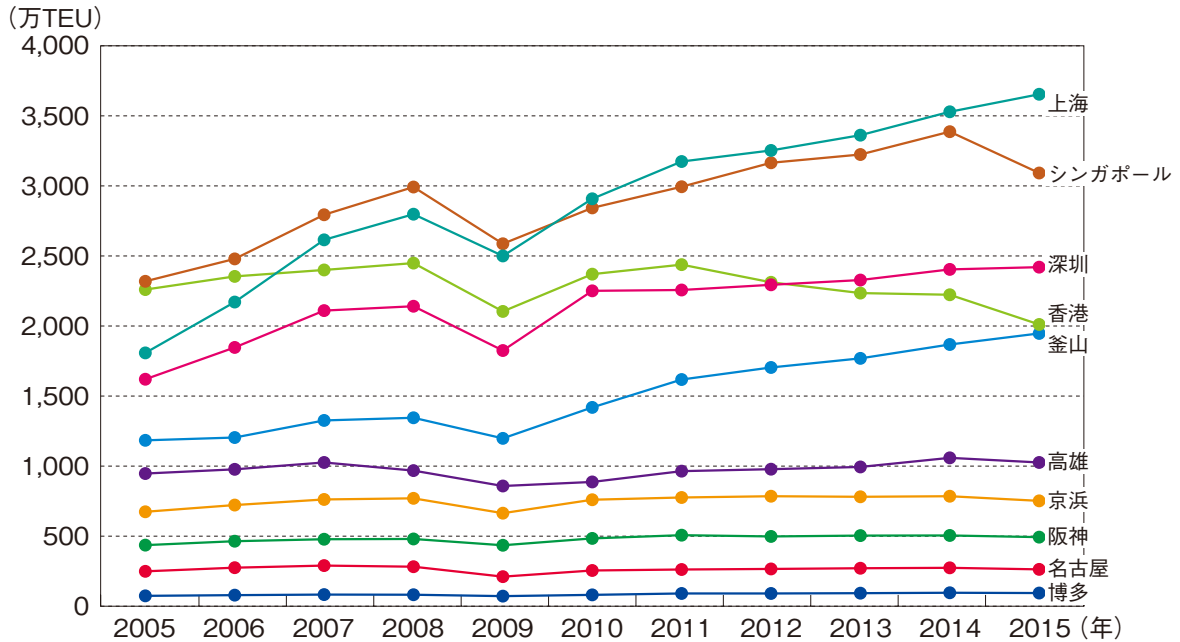
注：外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。

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2,178万TEU(2014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

アジアの中では、上海港、シンガポール港等が取扱量を伸ばし、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。

図表1-31 アジアの主要港のコンテナ取扱貨物量の推移

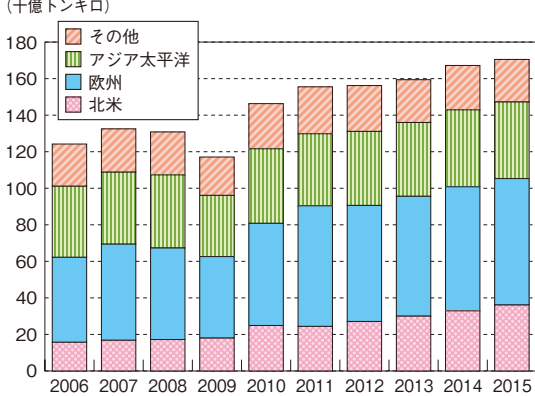


資料：国内港湾：港湾統計より国土交通省港湾局作成
海外港湾は「Containerization International yearbook」、[Lloyd's List] から国土交通省港湾局作成

国際航空貨物輸送についても、アジア太平洋地域の伸びが著しい。

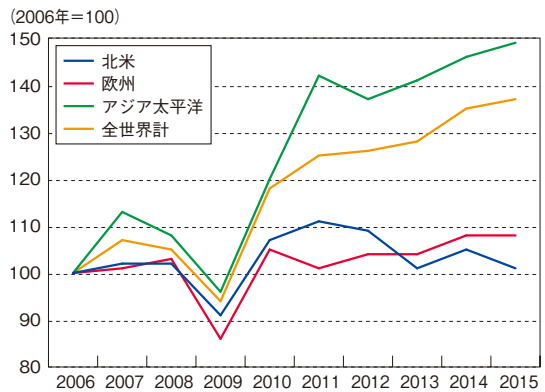
図表1-32 世界の国際航空貨物輸送の動向

世界の国際貨物取扱量の年次推移



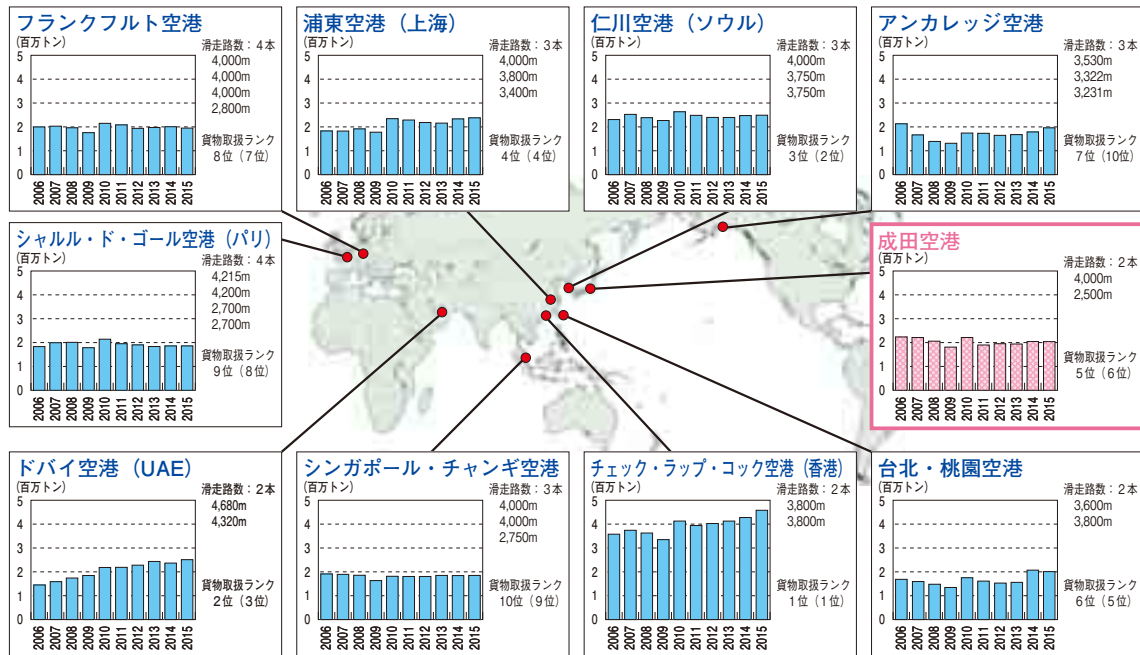
資料：ICAO「Annual Report of the Council」から国土交通省航空局作成

世界の国際貨物取扱量の年次推移の増減



世界の主な空港の2006年以降の国際航空貨物取扱量の推移をみると、ドバイ空港（UAE）の取扱量の伸びが顕著であるが、浦東空港（上海）、チェック・ラップ・コック空港（香港）、台北・桃園空港(台湾) などアジアの主要空港も取扱量を伸ばしている。一方で、成田国際空港の取扱量は、ここ5年程度ほぼ横ばいで推移しており、2015年／2006年の比較では9.1%減となっている。

図表1-33 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

		単位：千トン										
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2006比
1	香港	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	4,580.1	1.28
	仁川	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	2,506.1	
2	成田	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	2,489.5	1.08
	アンカレッジ	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	2,379.3	
3	フランクフルト	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	2,036.0	0.91
	シンガポール	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	2,005.3	
4	台北桃園	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	1,956.8	0.92
	パリ	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	1,950.7	
5	上海浦東	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	1,861.3	1.02
	アムステルダム	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	1,853.1	
6	ドバイ	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	1,950.7	0.98
	シンガポール	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	1,950.7	
7	台北桃園	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	1,861.3	1.02
	アムステルダム	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	1,853.1	
8	ドバイ	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	1,950.7	0.98
	シンガポール	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	1,950.7	
9	上海浦東	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	1,861.3	1.02
	アムステルダム	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	1,853.1	
10	アムステルダム	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	1,853.1	0.97
	シンガポール	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	1,853.1	

注：() 内は、2014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

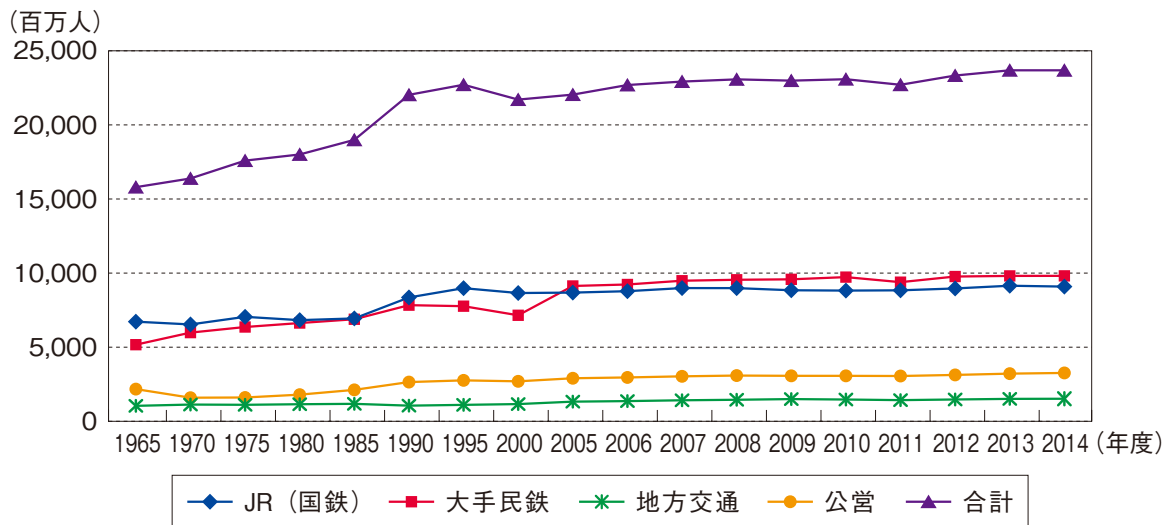
第2節 鉄道サービスの状況

(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概ね安定的に推移してきているが、最近の動きとしては、輸送人員は2011年度、輸送人キロは2009年度を境にゆるやかに増加している。

2014年度の鉄道旅客輸送は、旅客輸送人員合計で対前年度比増減なしの236.8億人、旅客輸送人キロ合計では対前年度比0.3%減の4,130.3億人キロとなっている。

図表1-34 鉄道旅客輸送人員の推移



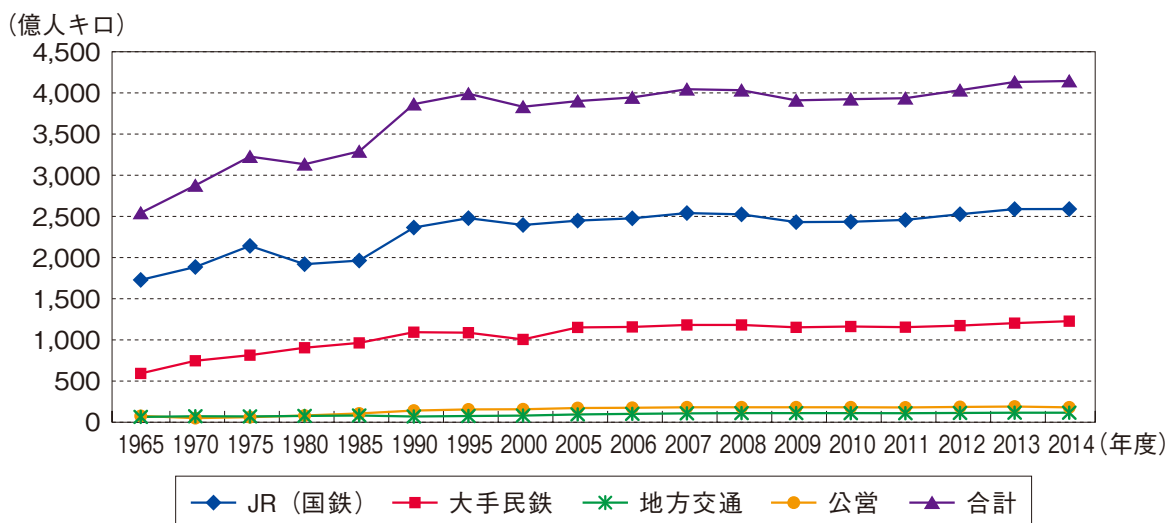
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

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1-35 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。

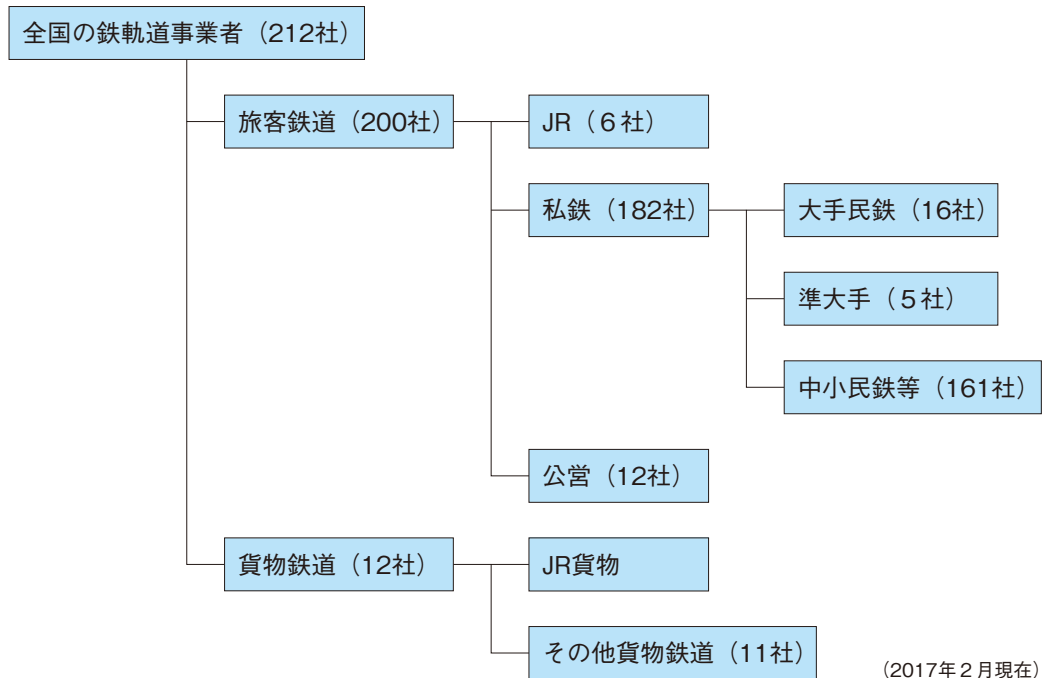
注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。

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(2017年2月時点)。

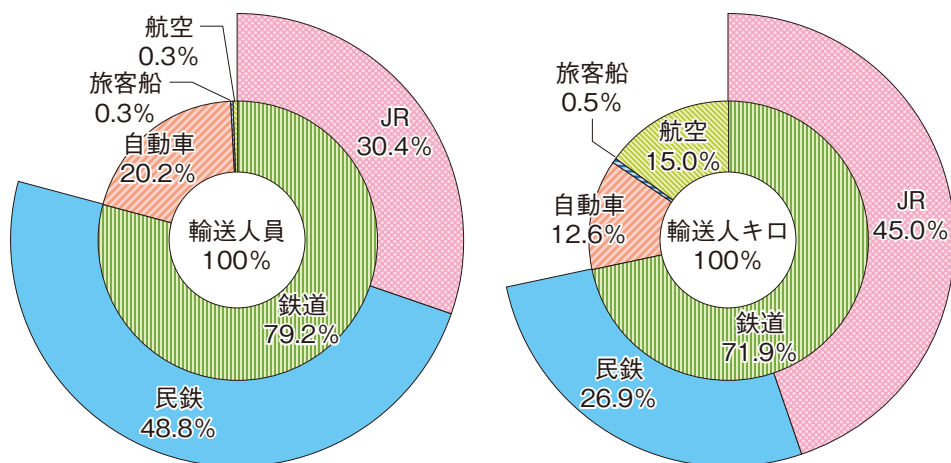
図表1-36 鉄軌道事業者数一覧



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48.8%、輸送人キロベースではJRが45.0%、民鉄が26.9%となっている。

図表1-37 旅客公共輸送機関別分担率 (2014年度)



資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

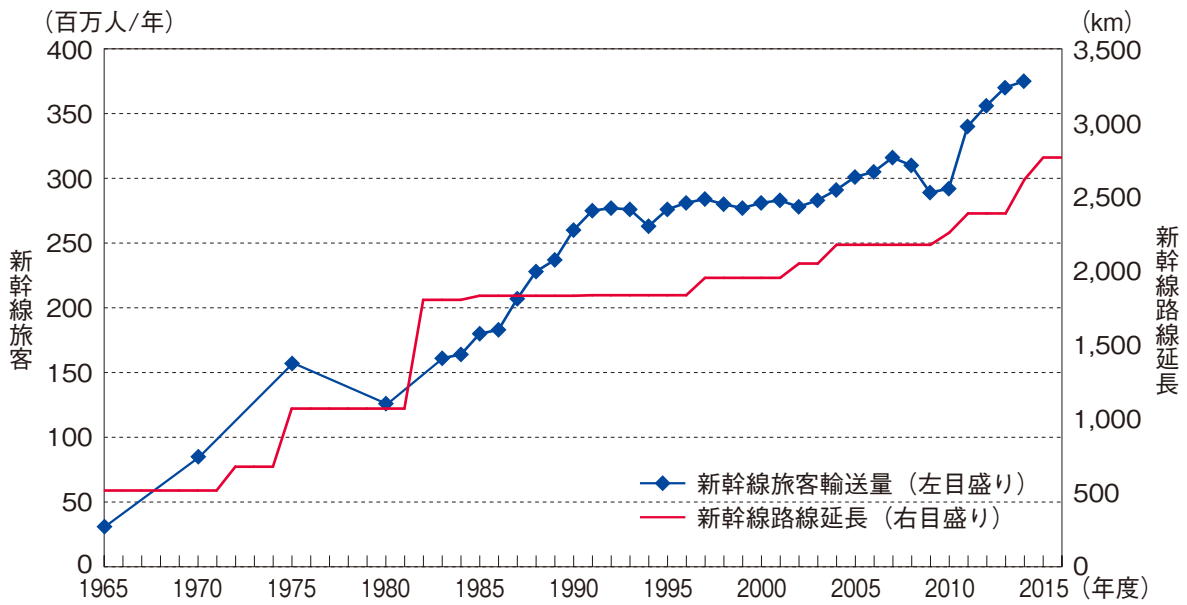
鉄道駅、鉄道車両のバリアフリー化（ホームドアの整備を含む。）については、第II部（P97・P98、P104～P110）を参照。

(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、2008年のリーマンショックの影響により一時的に減少したものの、それ以外は、ほぼ一貫して増加してきており、2014年度時点で約3.75億人となっている。

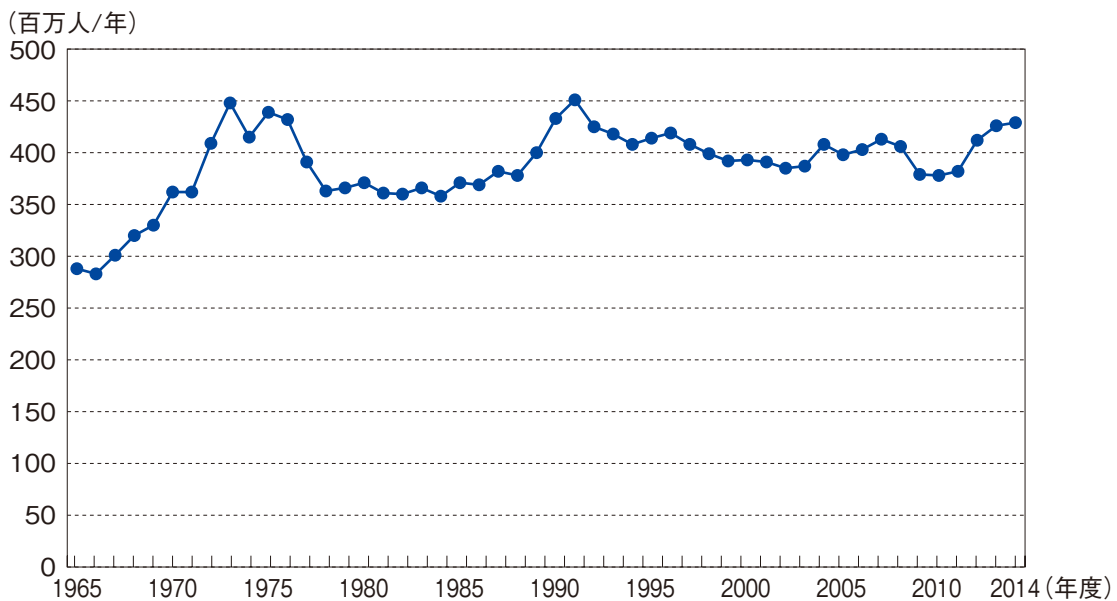
幹線鉄道旅客流動量（JR及び私鉄の輸送人員のうち、都道府県をまたぐもの）の状況については、1970年代以降、概ね横ばいである。

図表1-38 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1-39 幹線鉄道旅客輸送量の推移

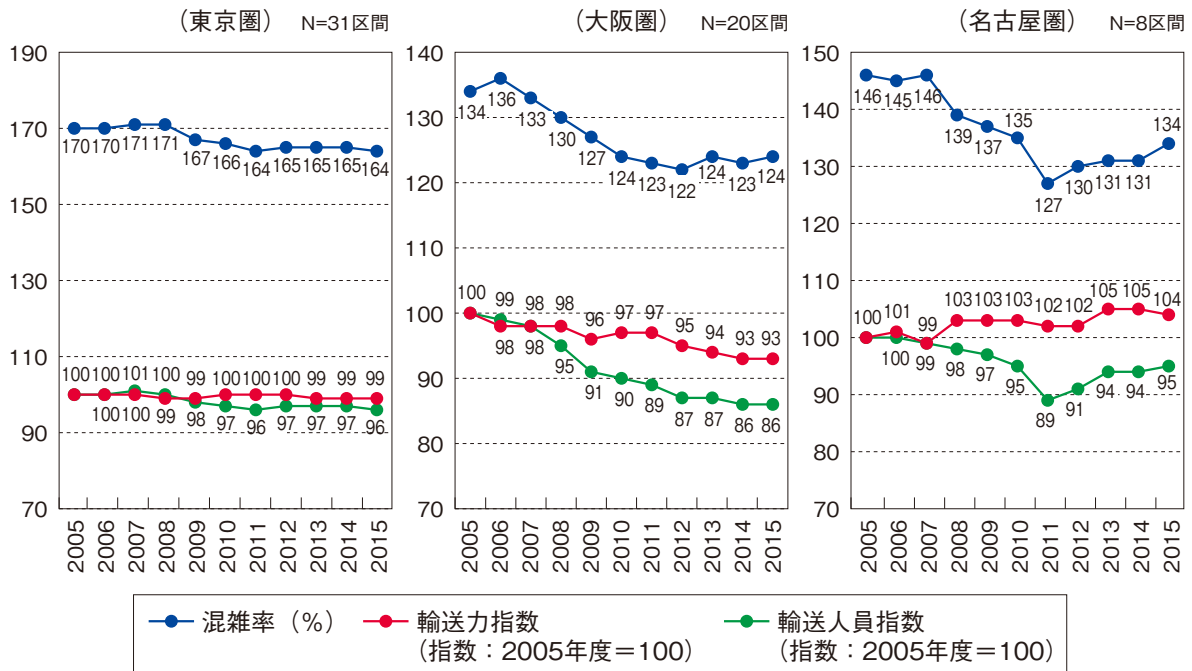


注：都道府県内々及び三大都市圏内々を除く、定期外のみ。

資料：「旅客地域流動調査」から国土交通省鉄道局作成

三大都市圏における主要区間の通勤・通学時の混雑率は、ここ10年程度は、輸送人員が横ばい又は若干減少しているため、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1-40 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



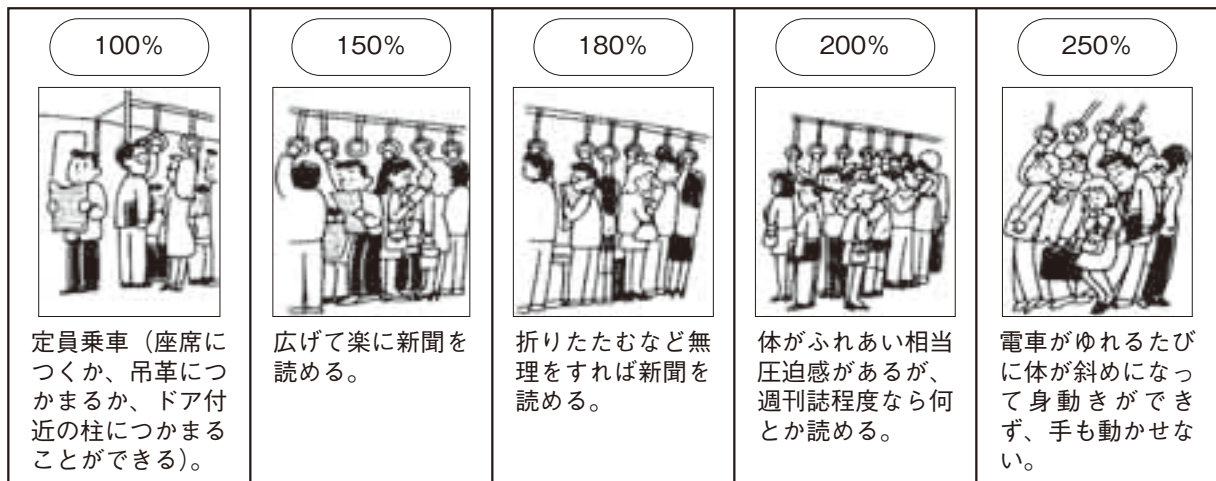
資料：運輸政策研究機構「都市交通年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-41 混雑率180%を超える区間

事業者名	路線名	区間	時間帯	混雑率 (%)	事業者名	路線名	区間	時間帯	混雑率 (%)
JR東日本	東海道線	川崎→品川	7:39~8:39	182	JR東日本	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	7:30~8:30	190
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	7:26~8:26	193		埼京線	板橋→池袋	7:50~8:50	183
	中央快速線	中野→新宿	7:55~8:55	188	東京地下鉄	東西線	木場→門前仲町	7:50~8:50	199
	京浜東北線	大井町→品川	7:37~8:37	182	小田急電鉄	小田原線	世田谷代田→下北沢	7:46~8:48	191
	総武快速線	新小岩→錦糸町	7:37~8:34	180	東京急行電鉄	田園都市線	池尻大橋→渋谷	7:50~8:50	184
総武緩行線	錦糸町→両国	7:37~8:34	199	東京都	日暮・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	7:30~8:30	183	

資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-42 混雑率の目安

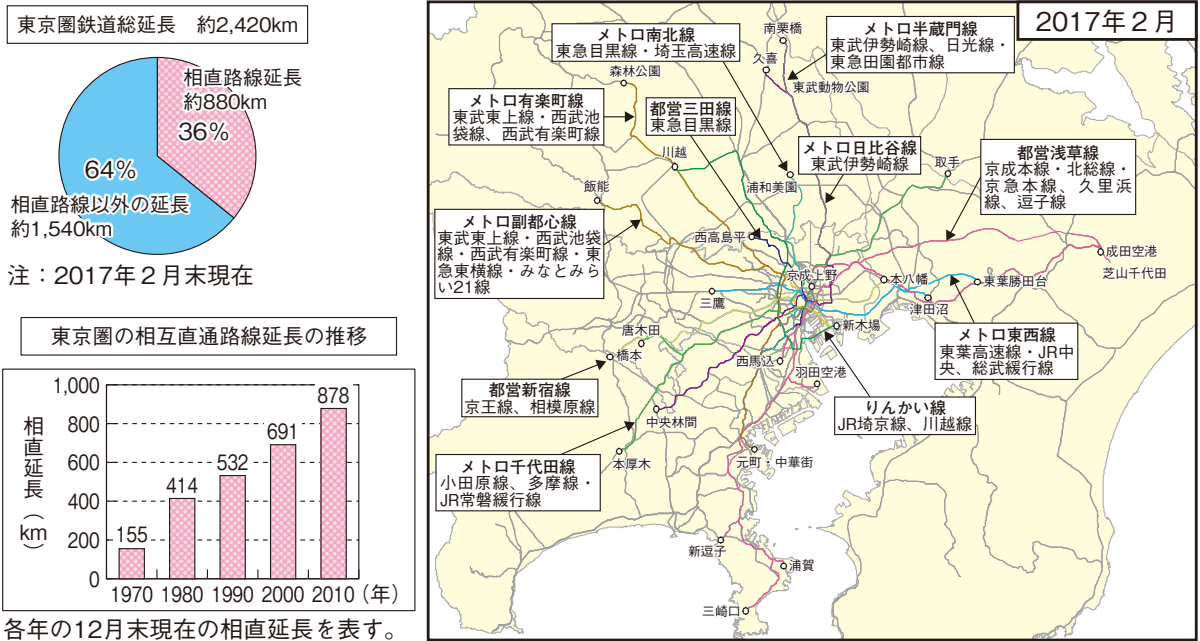


資料：国土交通省鉄道局作成

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。

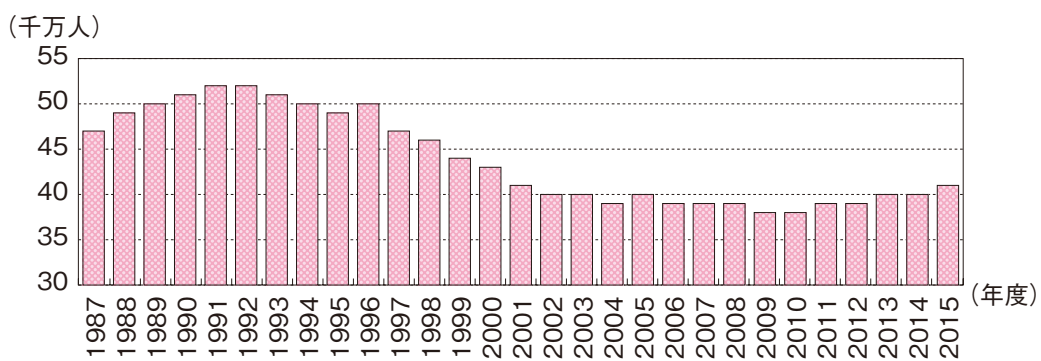
図表1-43 相互直通運転の現状



(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年度からはわずかであるが増加傾向が見られるものの、1987年度と2015年度を比較すると約14%の減少となっている。

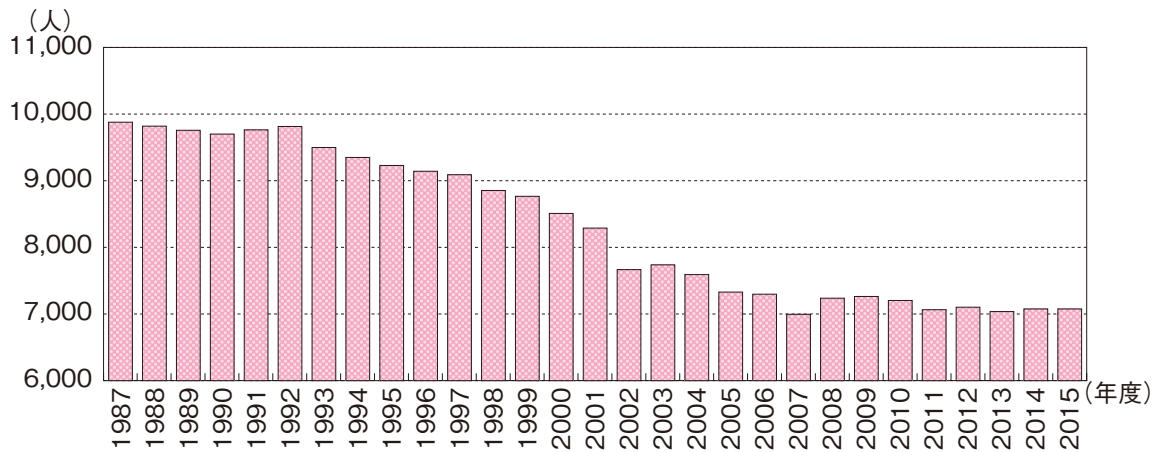
図表1-44 地域鉄道の輸送人員の推移



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

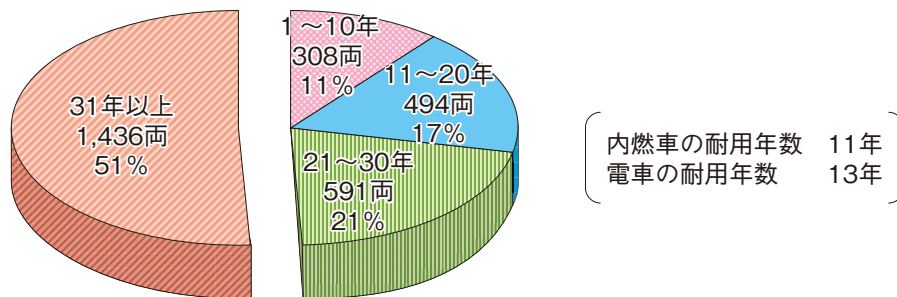
また、経営状況についても、輸送人員の減少等に伴い、事業者の74%が経常収支赤字(2015年度)と厳しい状態に置かれている。そのような状況の中、車両やトンネル、橋りょうの老朽化による更新費用の確保をはじめ、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの問題を抱えている。

図表1-45 地域鉄道の鉄軌道部門社員数の推移



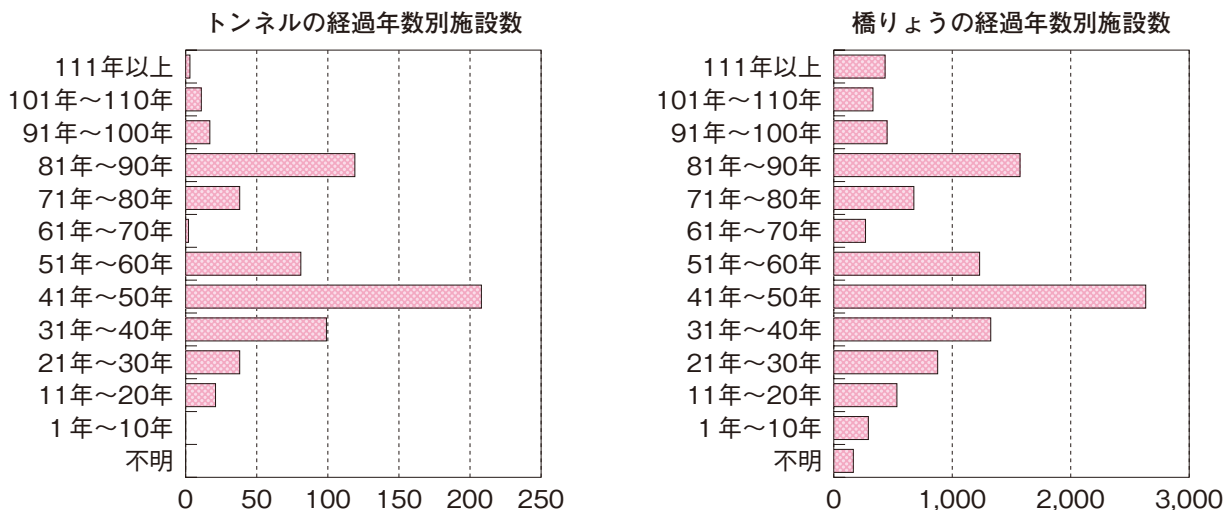
注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-46 地域鉄道の鉄道車両の車齢 (2015年度末実績)



注：地域鉄道事業者(96社)を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-47 地域鉄道の施設の現状 (トンネル・橋りょうの経過年数) (2015年度末実績)

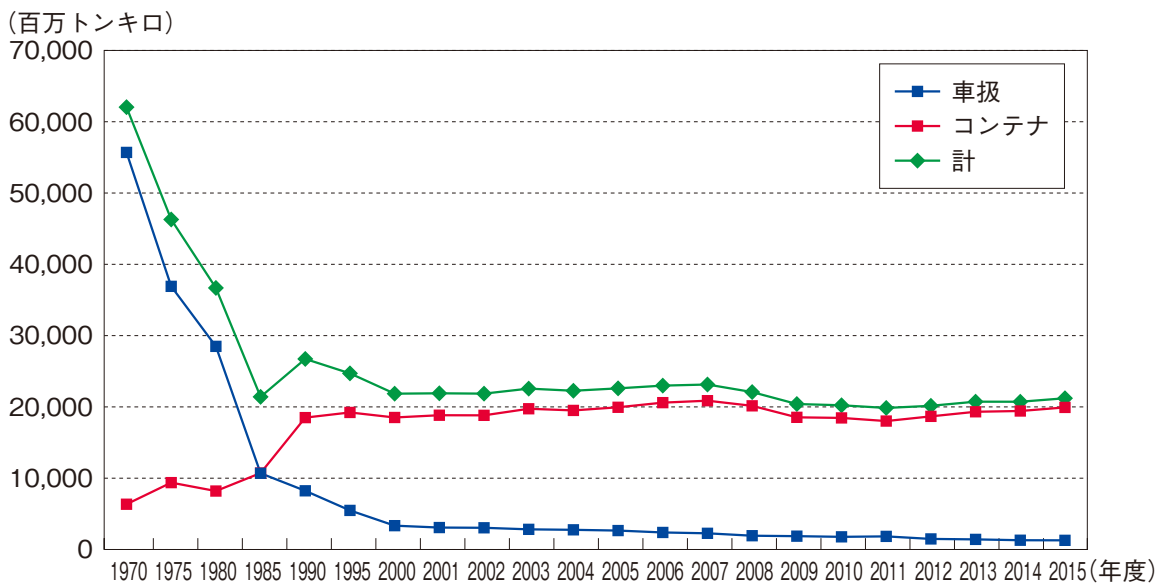


注：地域鉄道事業者(96社)を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

(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年のリーマンショックや2011年の東日本大震災の影響により輸送量が減少したが、近年は、トラックドライバーの不足等を背景に、モーダルシフトが進んでおり、コンテナ輸送量が緩やかに増加している。

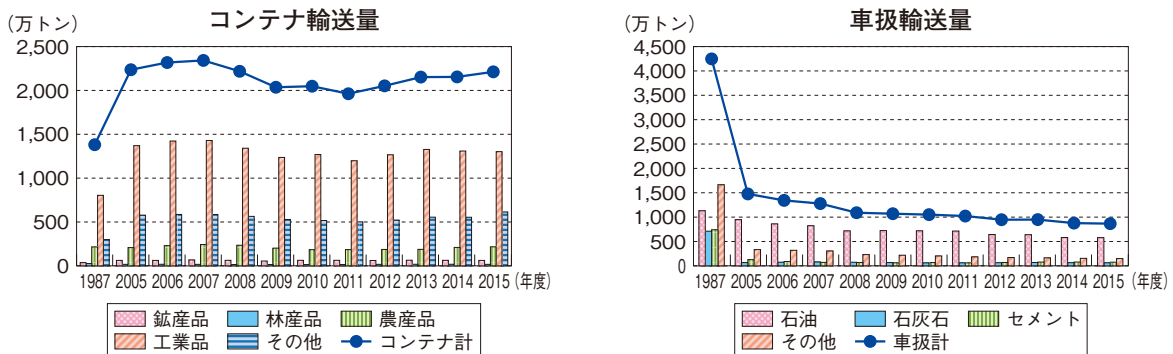
図表1-48 JR貨物輸送トンキロの推移



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あまり変化していない。

図表1-49 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、2015年度でバスが約46億人、タクシーが約14億2,220万人となっている。バスの輸送人員は1980年代後半まで一貫して減少したが、近年は下げ止まっている。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28億9,537万トン（2015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6.2万、バスが約0.7万、タクシー約5.3万、自動車整備が約7.3万となっているが、近年、タクシーは輸送人員が減少する中で、事業者数も減少している。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。

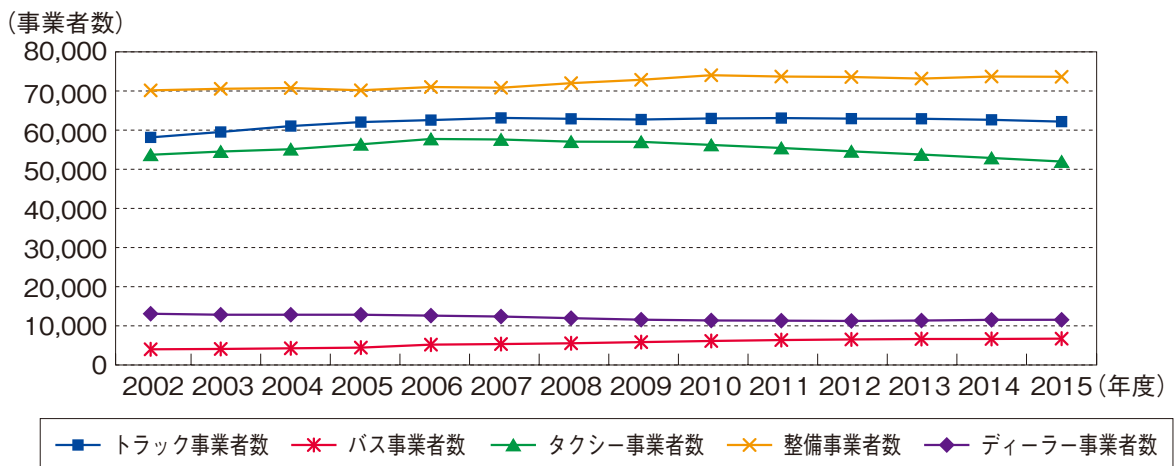
図表1-50 各事業者の規模等

＜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 乗合バス	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}	6.2万 (2015年度)	14.5兆 (2014年度)	約188万 (2015年度)	事業者数	6,680	2,192	16,096	73,371
バス事業 ^{※2}	0.7万 (2015年度)	1.4兆 (2014年度)	約18万 (2014年度)	中小事業者数	62,095 (※1)	2,095 (※2)	15,946 (※3)	71,877 (※4)
タクシー事業 ^{※3}	5.2万 (2015年度)	1.6兆 (2015年度)	約34万 (2015年度)	中小事業者数の割合	99%	97%	96%	99%
整備事業 ^{※4}	7.3万 (2016年度)	5.4兆 (2016年度)	約54万 (2016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28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

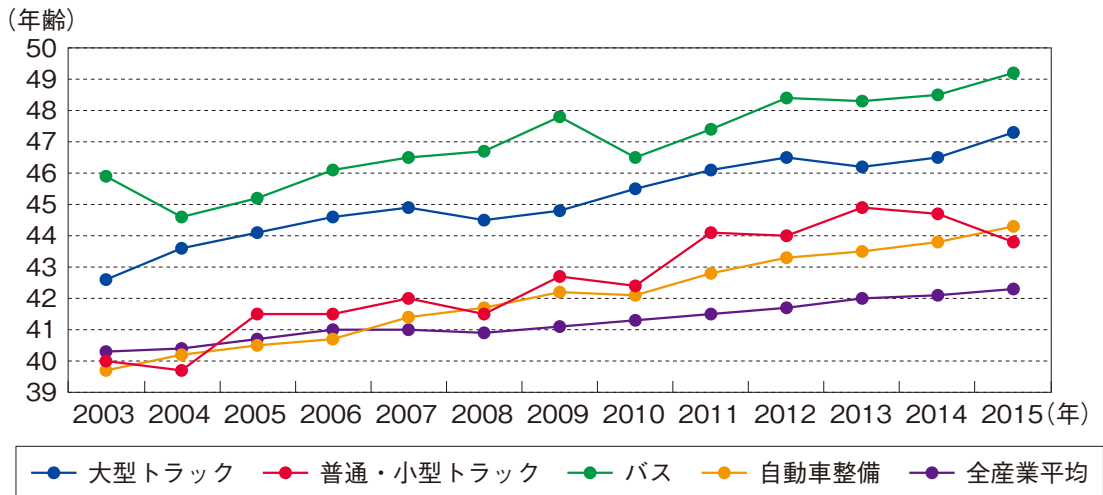
注：※1 資本金1億円以下の事業者数
 ※2 資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数
 ※3 従業員数が300人以下の事業者数
 資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成28年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-51 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1-52 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、我が国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、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

図表1-53 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 (2015年度)	32万人 (2015年度)	83万人 (2016年)	40万人 (2016年)	—
女性比率	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.4% (2016年)	1.3% (2015年)	43.5% (2016年)
平均年齢	49.9歳 (2016年)	58.7歳 (2016年)	47.5歳 (2016年)	44.3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)	189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)	417万円 (2016年)	490万円 (2016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」は、「平成28年賃金構造基本統計調査」、「労働時間」、「年間所得額」は、厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」の調査産業計の値から国土交通省自動車局が作成
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「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

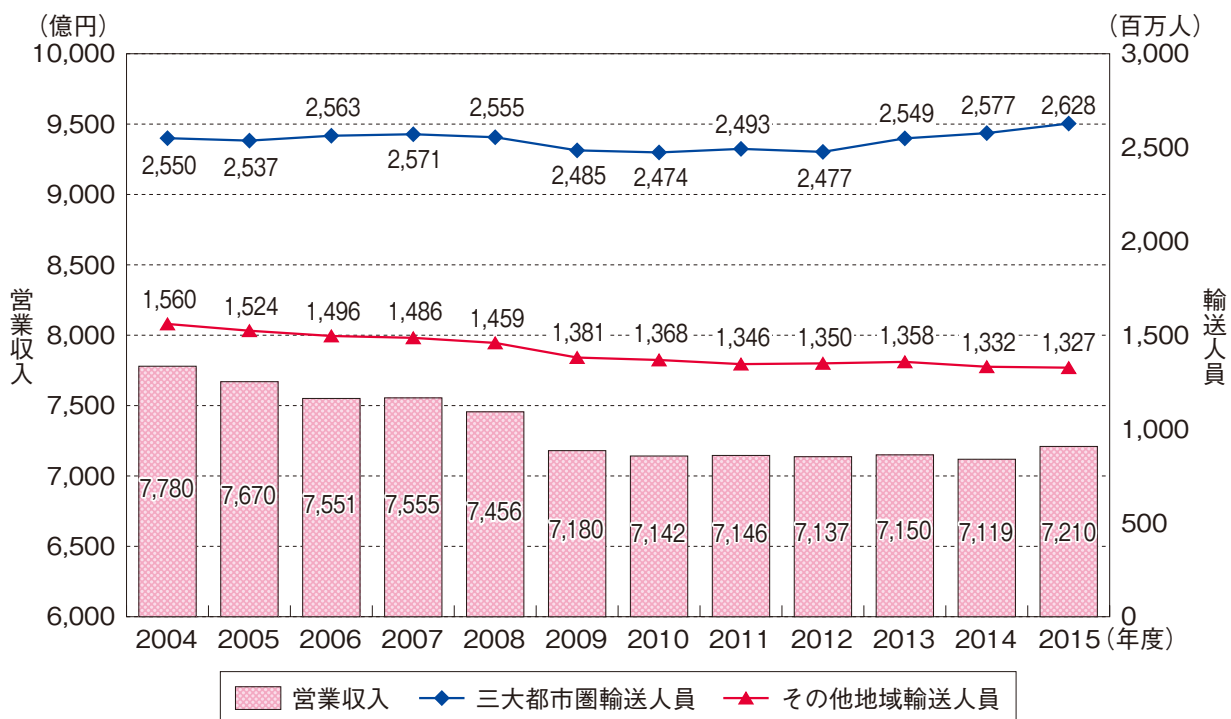
(2) バス

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営業収入は、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きた。ここ数年においては、大都市部において若干の増加がみられるものの、地方部においては、依然として輸送人員の減少が続いている。

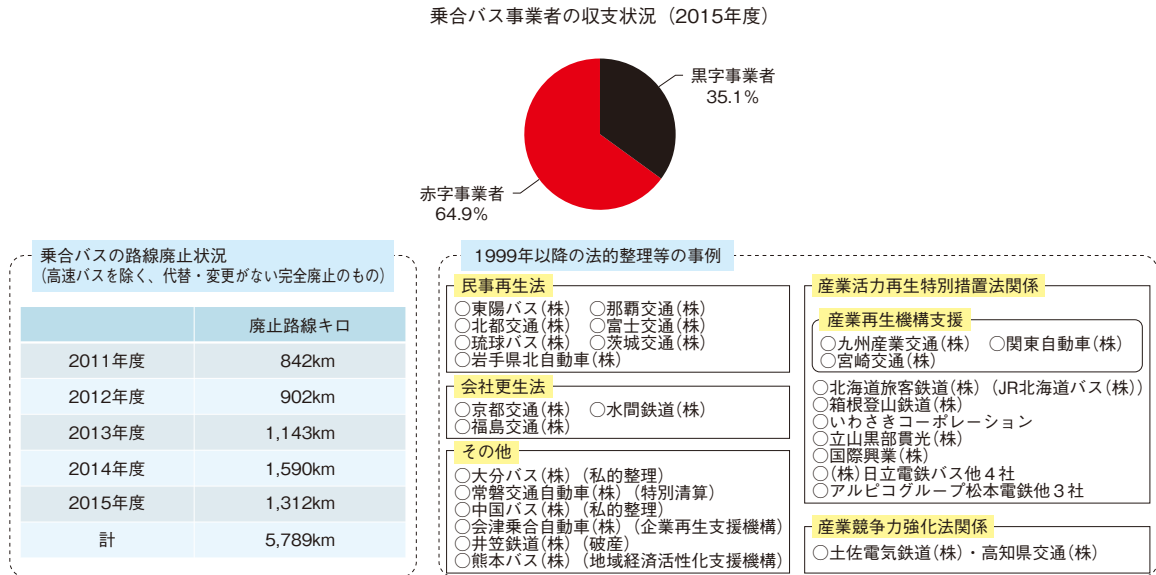
図表1-54 一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



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経営状況は厳しく、一般路線バス事業者の約65%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。

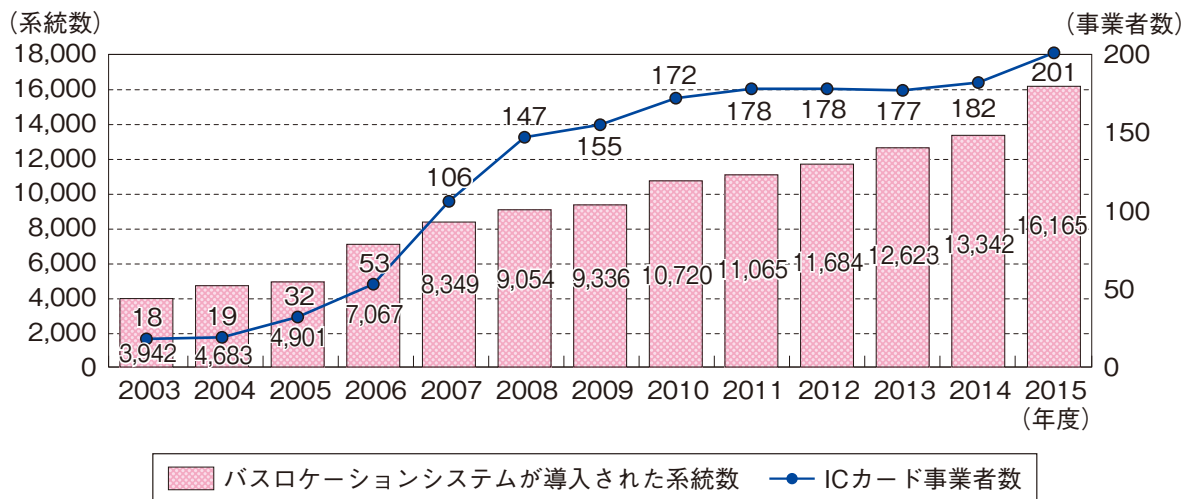
図表1-55 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状



資料：国土交通省自動車局作成

バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系ICカードやバスロケーションシステム（無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム）の導入が全国で進められている。

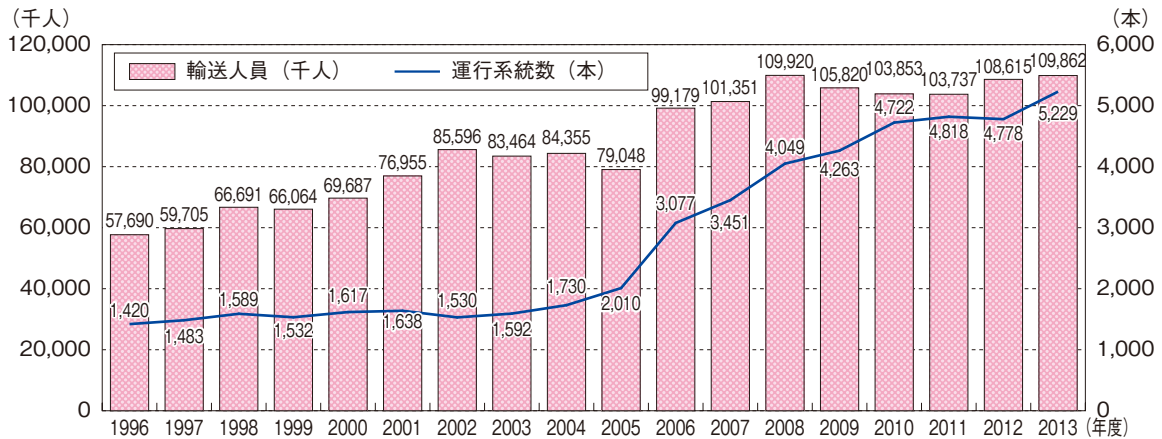
図表1-56 「バスロケーションシステムが導入された系統数」及び「ICカード事業者数」



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1-101を参照)

図表1-57 高速バスの輸送人員及び系統数の推移

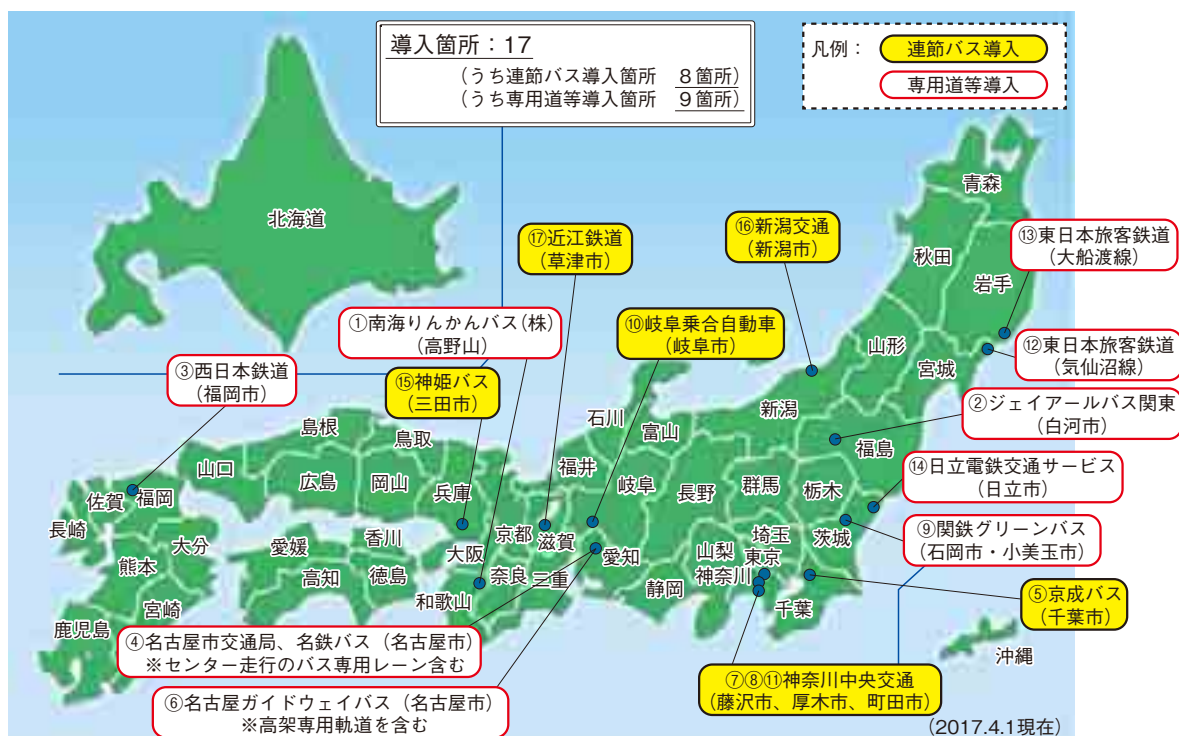


資料：国土交通省自動車局作成

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1-58 BRTの全国の導入状況

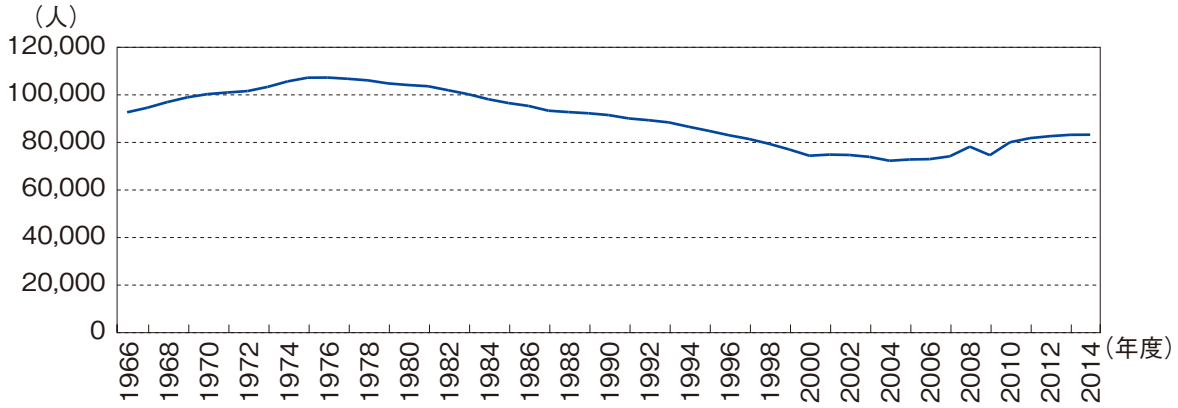


資料：国土交通省自動車局作成

④ 乗合バス事業者

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等に伴い増加しているが、バス事業の運転者は、中高年層の男性に依存しており、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。

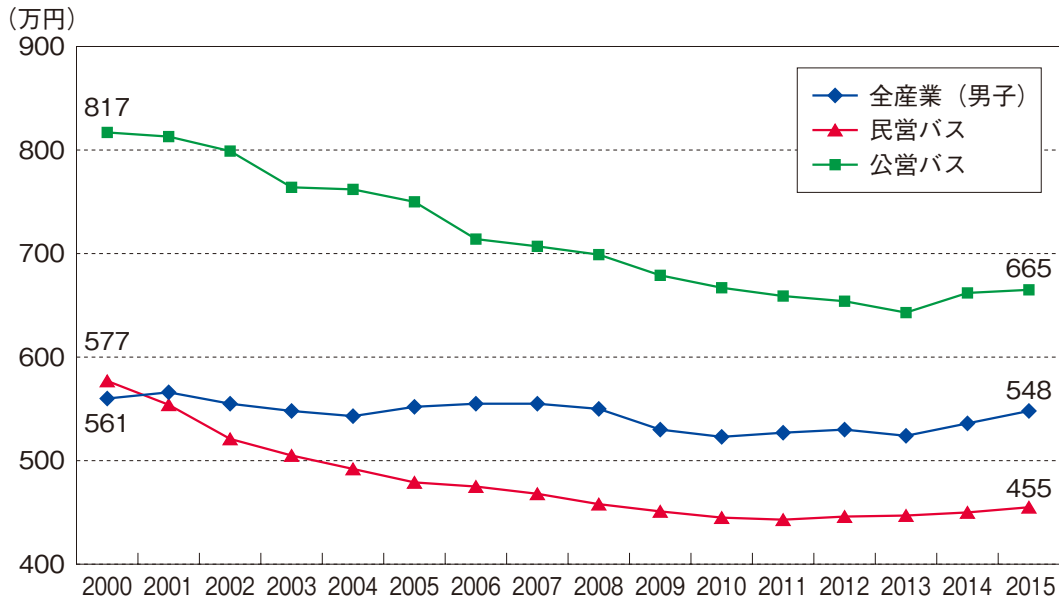
図表1-59 乗合バス運転者数の推移



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、民間のバス事業者の年収は全産業男性平均を大きく下回っているが、近年では運転者確保のために人件費を増加させる事業者もみられるようになっている。

図表1-60 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＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局作成
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
 年間賞与その他特別給与額＝調査前年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

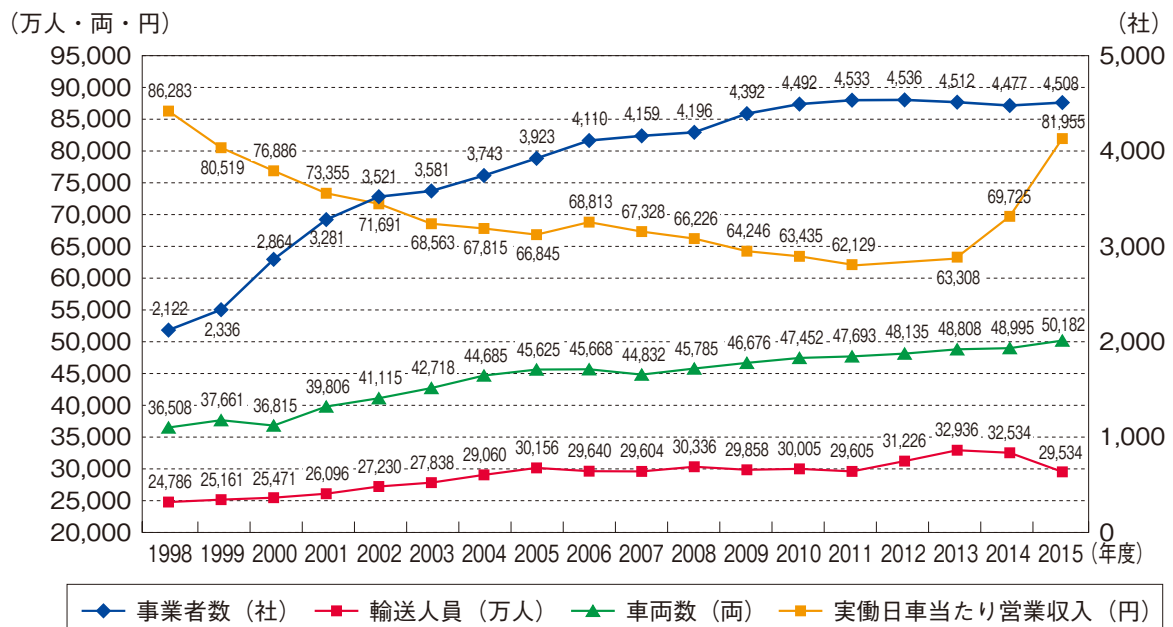
貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少傾向だったが、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により、増加に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。

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」において、2016年6月3日に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、再発防止策を明示した。

具体的には、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか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、法人重科の創設等の措置を講ずることとした。

引き続き、来年度に向けて、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実行していく。

図表1-61 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に記載していない。
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。

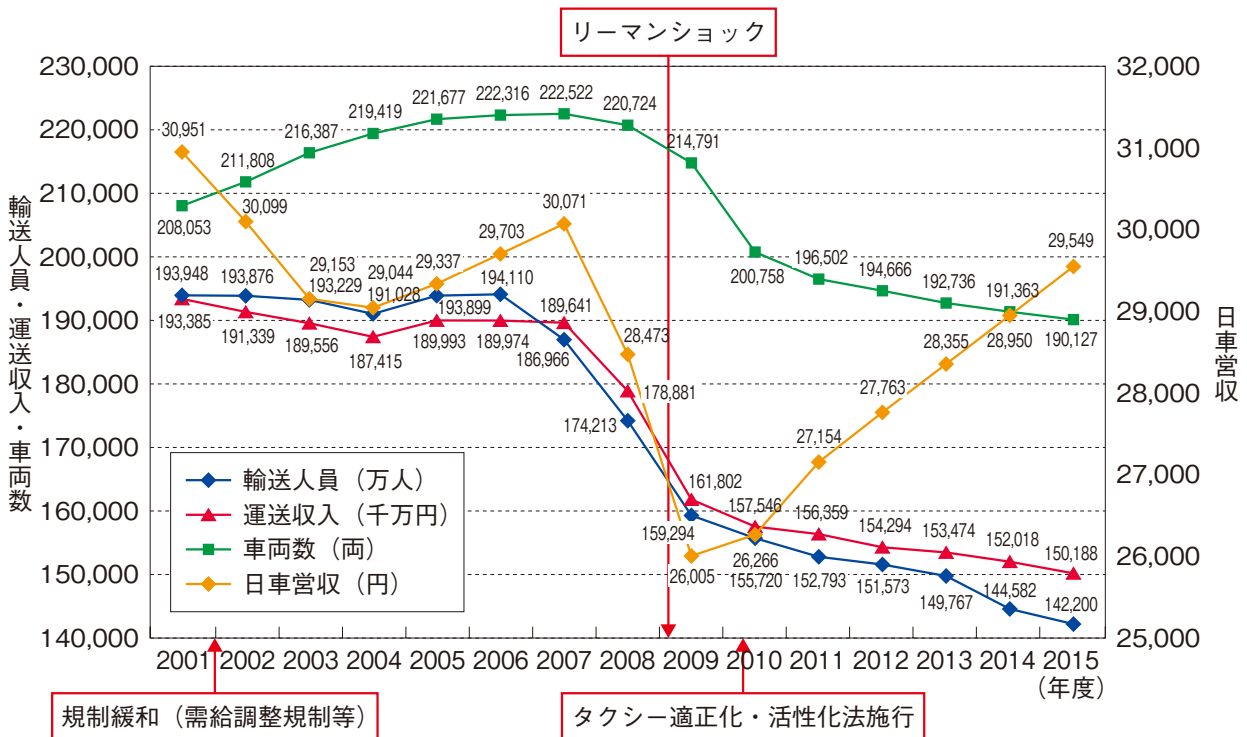
このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために2009年10月に施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が、2013年の第185回臨時国会において、議員立法により改正され、2014年1月に施行された。

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。

輸送人員の減少の要因としては、法人利用の減少、自家用車の普及、大都市部を中心に鉄道やバスなどの競合する交通手段の整備のほか、他の交通機関と比較した運賃や料金の割高感の影響を受けていると考えられる。

2017年1月30日より、訪日外国人や高齢者をはじめとした利用者の需要の喚起を図るため、東京地区におけるタクシー初乗り運賃の引き下げを行った。

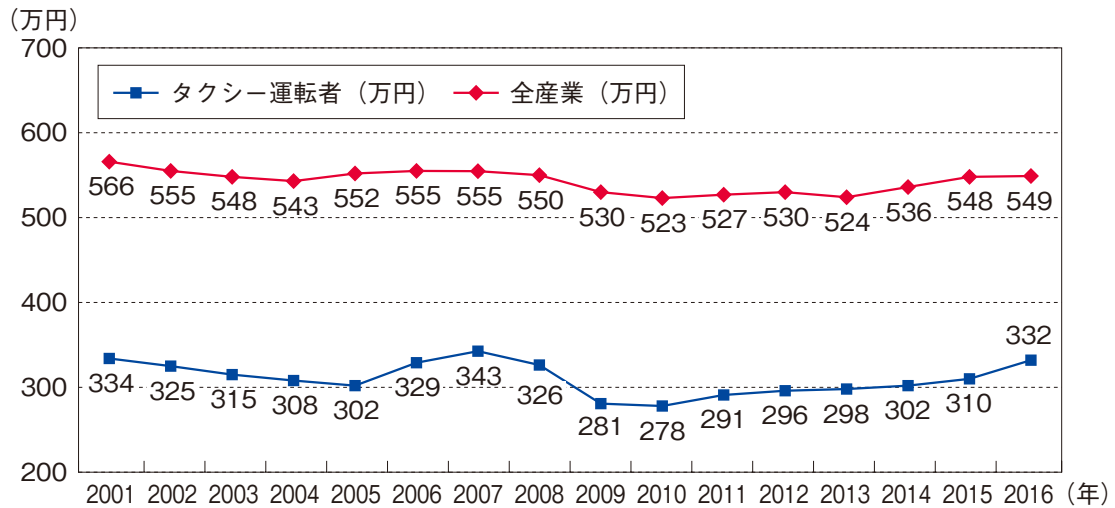
図表1-62 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入
資料：国土交通省自動車局作成

また、タクシー運転者（男性）の年間所得平均の推移をみると、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1-63 タクシー運転者の年間所得の推移（男性）



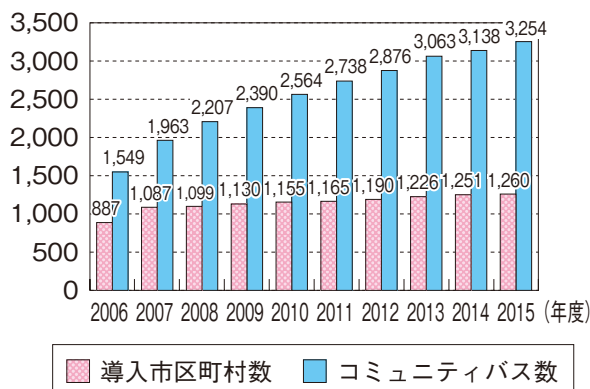
注1：年間所得＝「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与其他特別給与額」により国土交通省が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
 年間賞与其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 注2：10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所に雇用される一般労働者（短時間労働者を除く）について集計したもの
 注3：調査産業計のデータを「全産業」とした。
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国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。

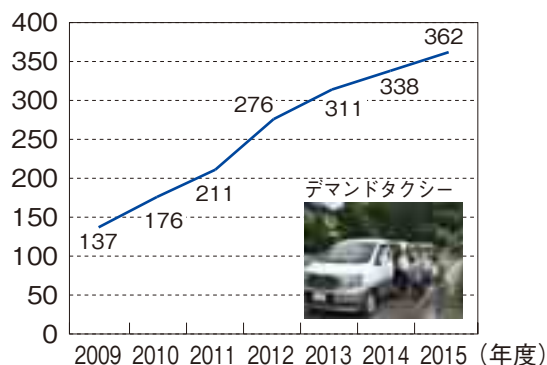
2015年度には、全国で1,260市町村においてコミュニティバス、362市町村においてデマンドタクシーが導入されている。

図表1-64 コミュニティバスの導入状況



資料：国土交通省総合政策局作成

図表1-65 デマンド型乗合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：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：国土交通省総合政策局作成

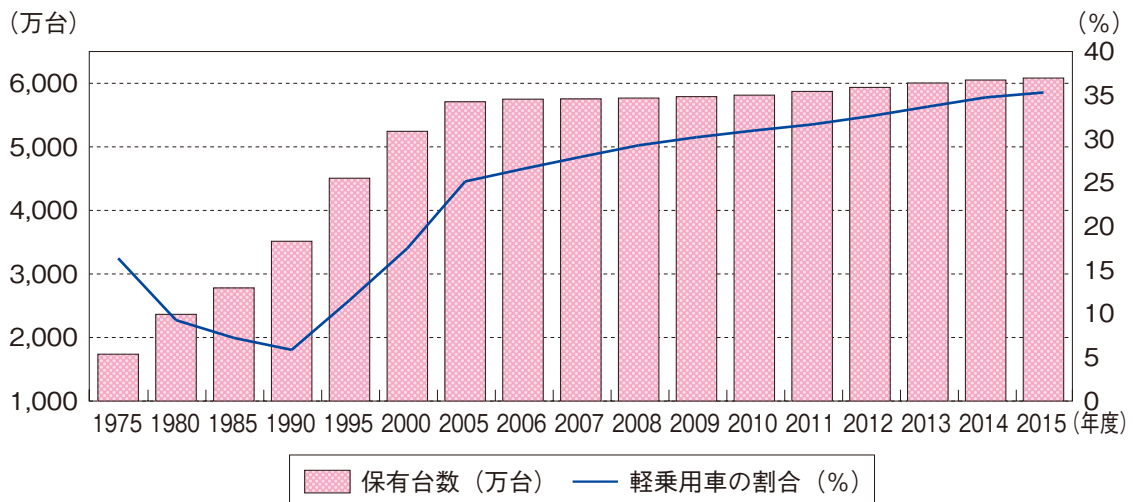
(5) マイカー

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6,000万台を超えた。また、乗用車世帯保有率は2015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2015年時点で3割を超えており、スモール化志向が進展している。

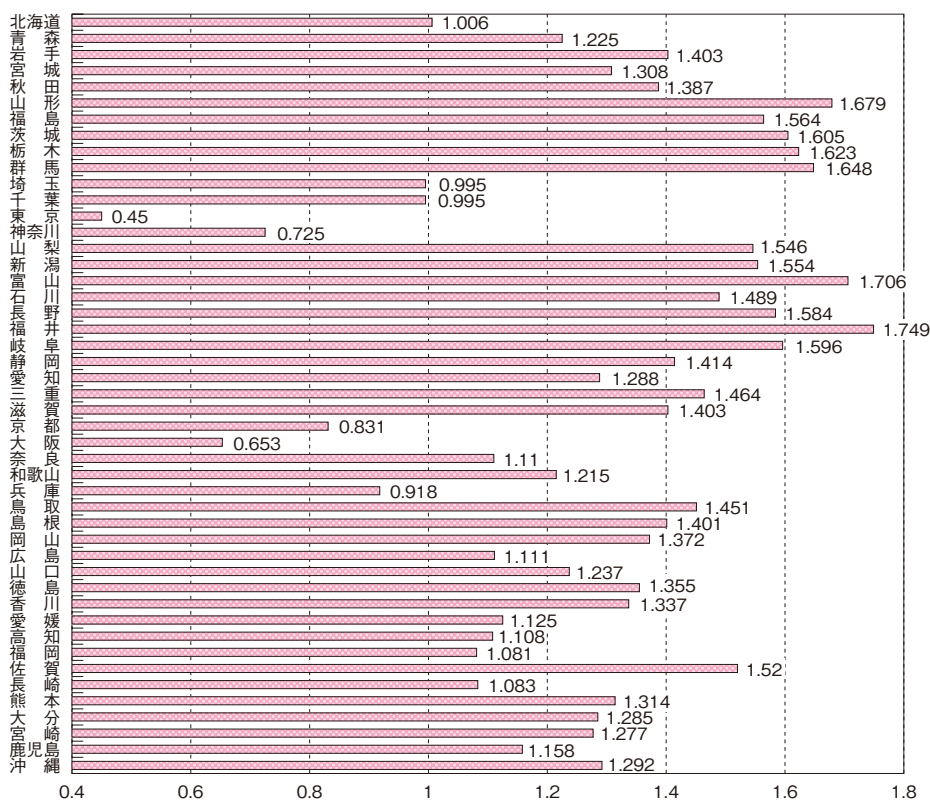
また、乗用車複数保有率は2015年時点で約4割となっているが、各世帯における複数保有の組み合わせでは、軽乗用車同士、軽乗用車と小型乗用車の組み合わせが増加傾向にある一方、普通乗用車と軽乗用車との組み合わせは減少傾向にある。

図表1-66 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

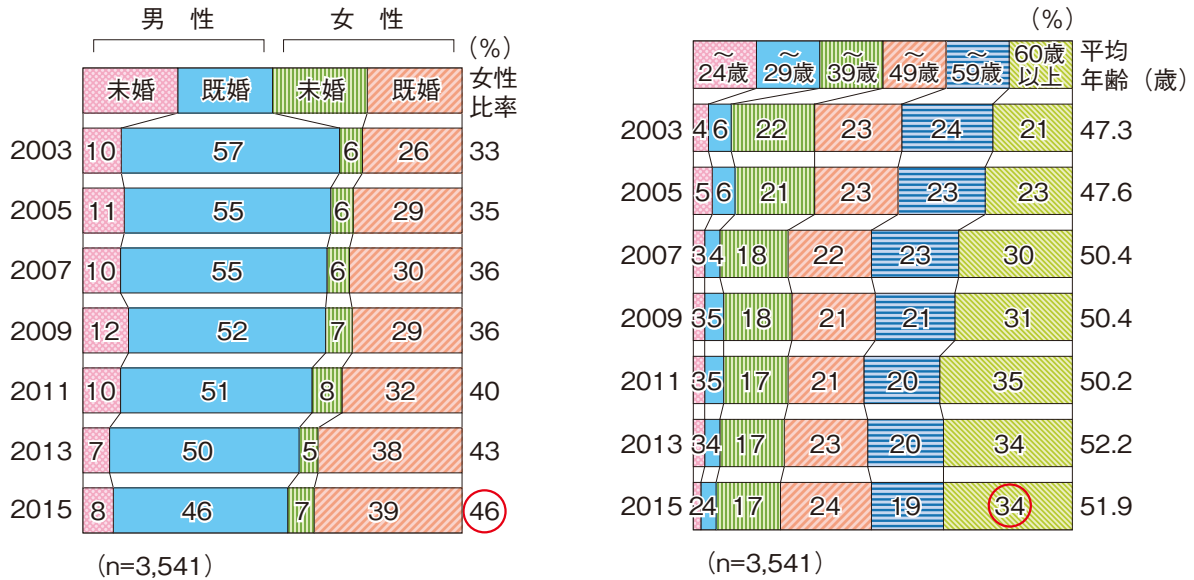
図表1-67 都道府県別のマイカーの世帯当たり普及台数



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

自家用乗用車ユーザー層については、引き続き、高齢層の割合が高くなっていくとともに、女性（特に既婚女性）の割合が大幅に増加してきている。

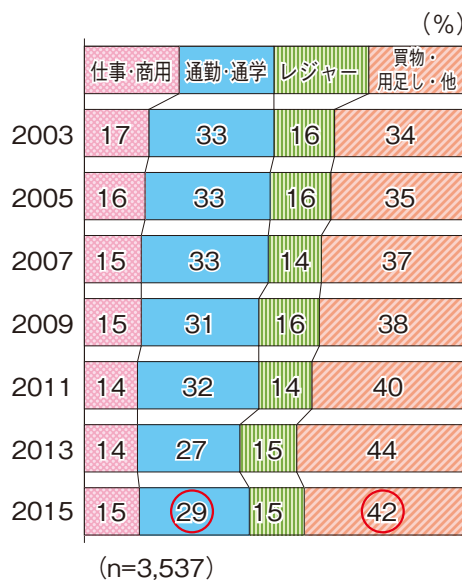
図表1-68 主運転者性別・未既婚（左）と主運転者年齢（右）



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いえる。

図表1-69 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」

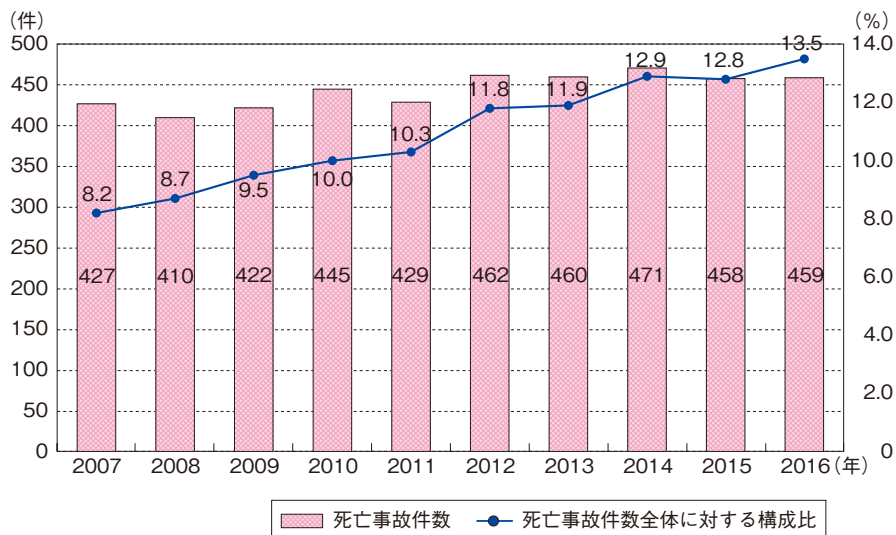
75歳以上の自動車等（自動車、自動二輪車及び原動機付自転車）の運転者による死亡事故件数は、近年、横ばいで推移しているが、死亡事故件数全体が減少傾向にあるため、その占める割合は増加している。

また、運転免許証の自主返納件数は増加傾向にある。

さらに、2017年3月12日に施行された改正道路交通法により、高齢運転者の交通事故防止対策の推進を目的として、加齢による認知機能の低下に着目した臨時認知機能検査制度や臨時高齢者講習制度の新設、その他制度の見直し等が行われたところであり、認知機能検査の結果等により医師の診断を受けて認知症と判断された場合は、施行前と同様、運転免許の取消し又は停止の措置がとられることとなる。

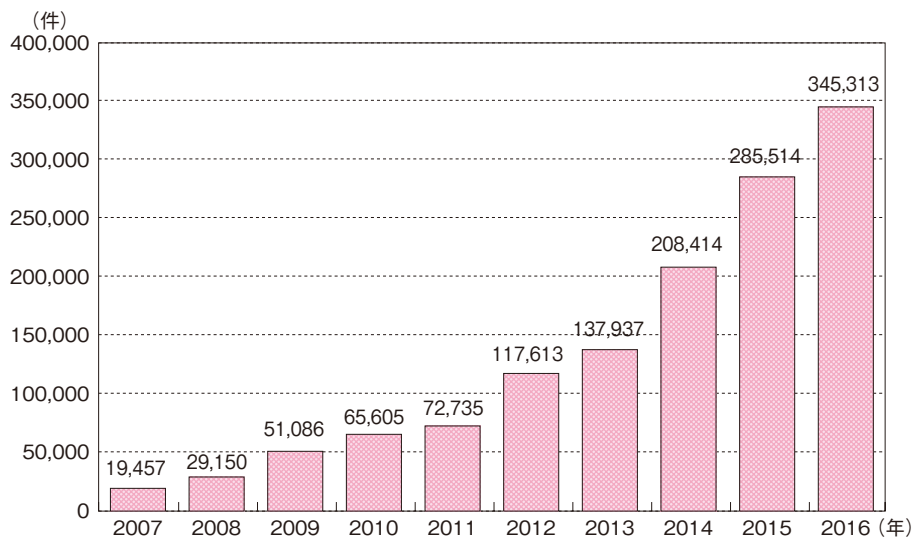
今後の我が国の高齢化の進展とそれに伴う高齢者数の増加の中で、運転免許証の自主返納や行政処分によって、運転をすることができない高齢者が増加することが予測され、その移動手段の確保の必要性が高まっている。

図表1-70 75歳以上の自動車等による死亡事故件数等の推移



資料：警察庁調べ

図表1-71 運転免許証の自主返納件数の推移

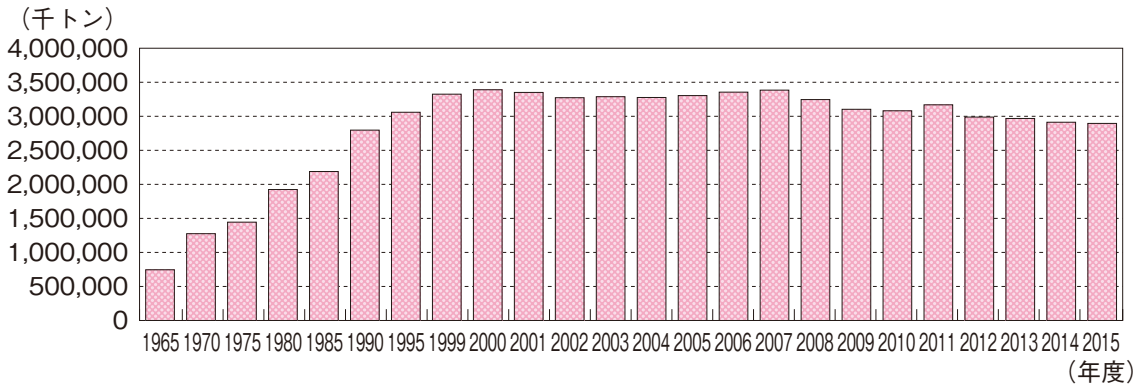


資料：警察庁調べ

(6) トラック

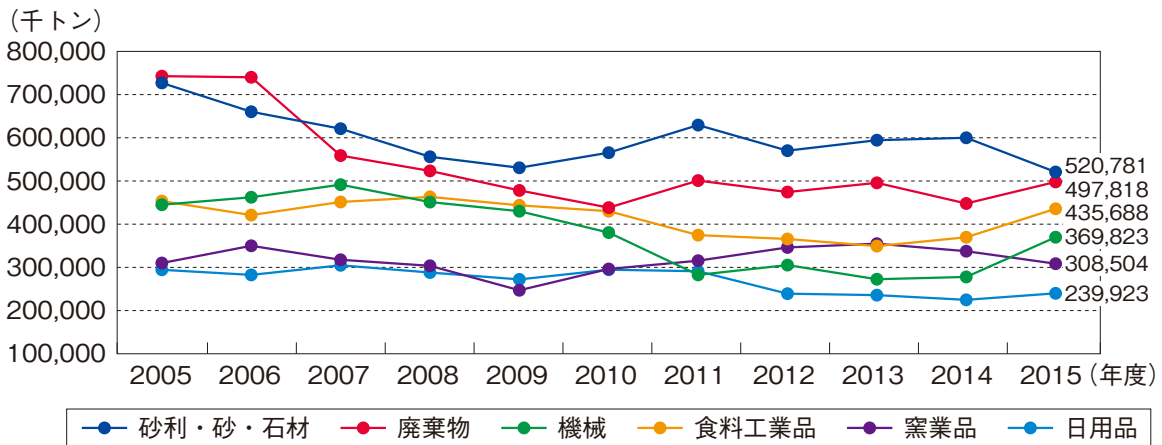
トラックによる貨物輸送量（トン数）については、1980年代後半まで急激に上昇したものの、その後はしばらくほぼ横ばいで推移し、近年は、重量が大きい砂利・砂・石材の減少等により国内全体の貨物輸送量が減少等していることを背景として、やや減少傾向にある。

図表1-72 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

図表1-73 主要品目別トラック輸送量

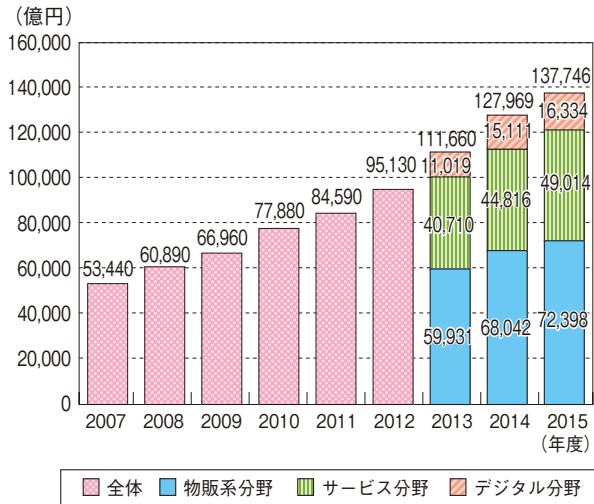


資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

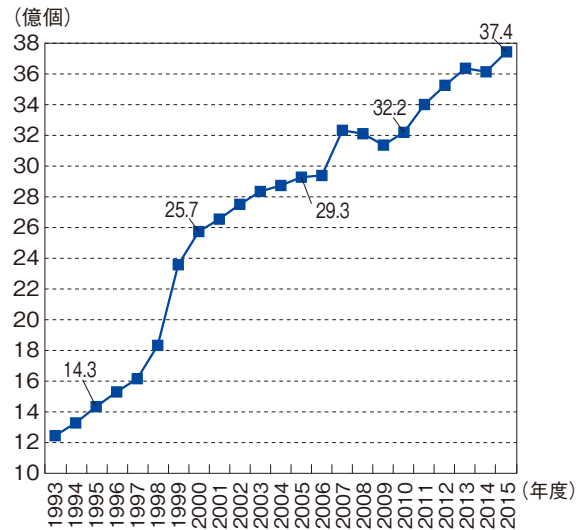
一方、インターネット通販市場などの拡大により、宅配便取扱個数は増加傾向にある。インターネット通販をはじめとする電子商取引（EC¹）市場は、2015年には全体で13.8兆円規模、物販系分野で7.2兆円規模まで拡大しており、これに伴い、宅配便の取扱件数は2010年度から2015年度の5年間で約5.3億個増加（対前年度比16%増）。このように、対消費者向けの貨物輸送が増えている中で、国土交通省が宅配事業者主要3社に対して2014年12月に行った調査によると、宅配便取扱件数の約2割について再配達が発生しており、これにより山手線の内側の2.5倍のスギ林の年間吸収量に相当する二酸化炭素（約42万トン）の発生や、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。

¹ Electronic Commerceの略

図表1-74 EC市場と宅配便取扱実績



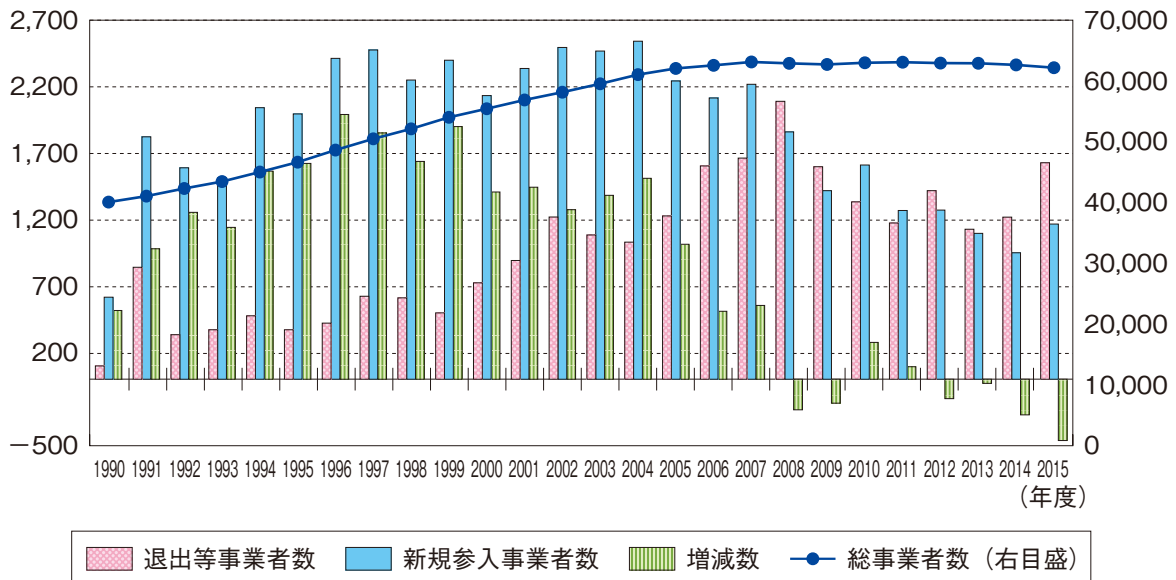
注：分野別規模は2013年度から調査開始
資料：経済産業省「電子商取引実態調査」



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するようになり、2012年度から4年連続で退出等事業者が新規参入事業者数をやや上回っている。事業者数は約62,000者とほぼ横ばいで推移している。

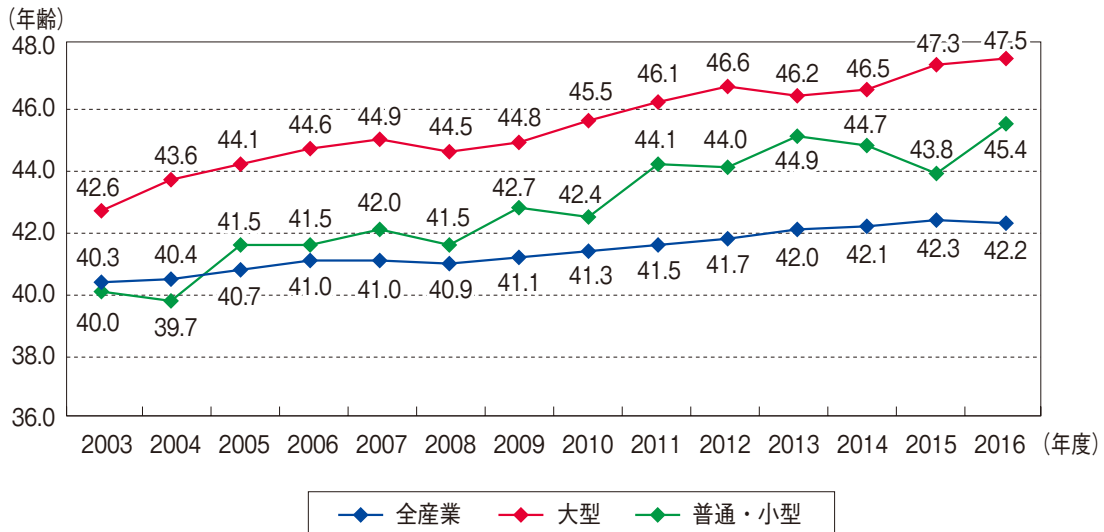
図表1-75 貨物自動車運送事業者数の推移



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、全産業より高い水準にあり、大型・普通を問わず高齢化が進んでいる。

図表1-76 トラックドライバーの平均年齢の推移 (大型、普通・小型)

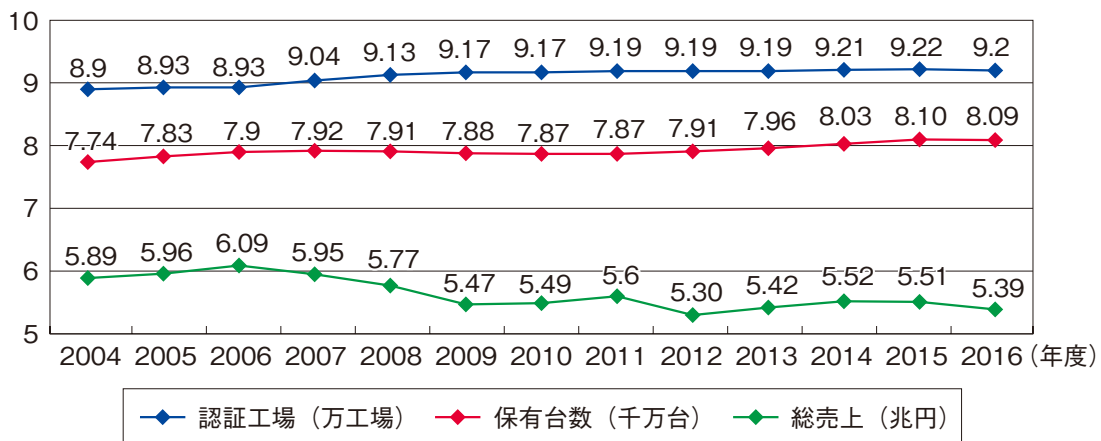


資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省物流政策課作成

(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。

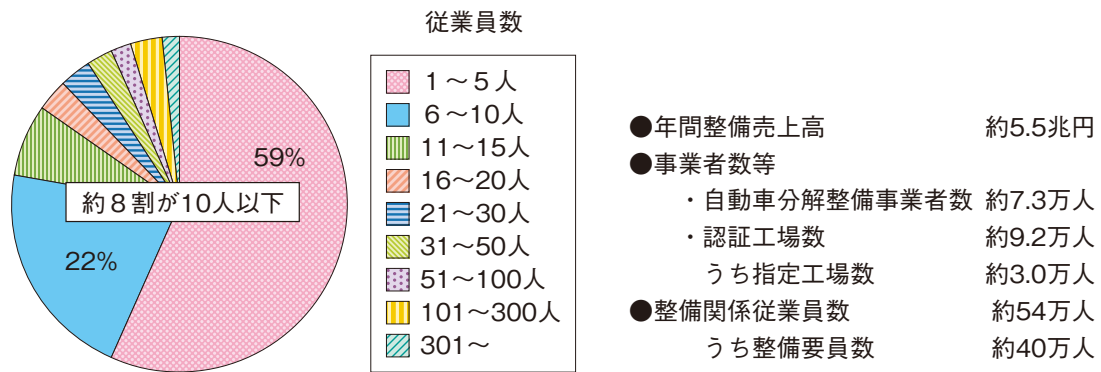
図表1-77 年間整備売上高等の推移



注：工場数、保有台数、総売上は各年6月時点。

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

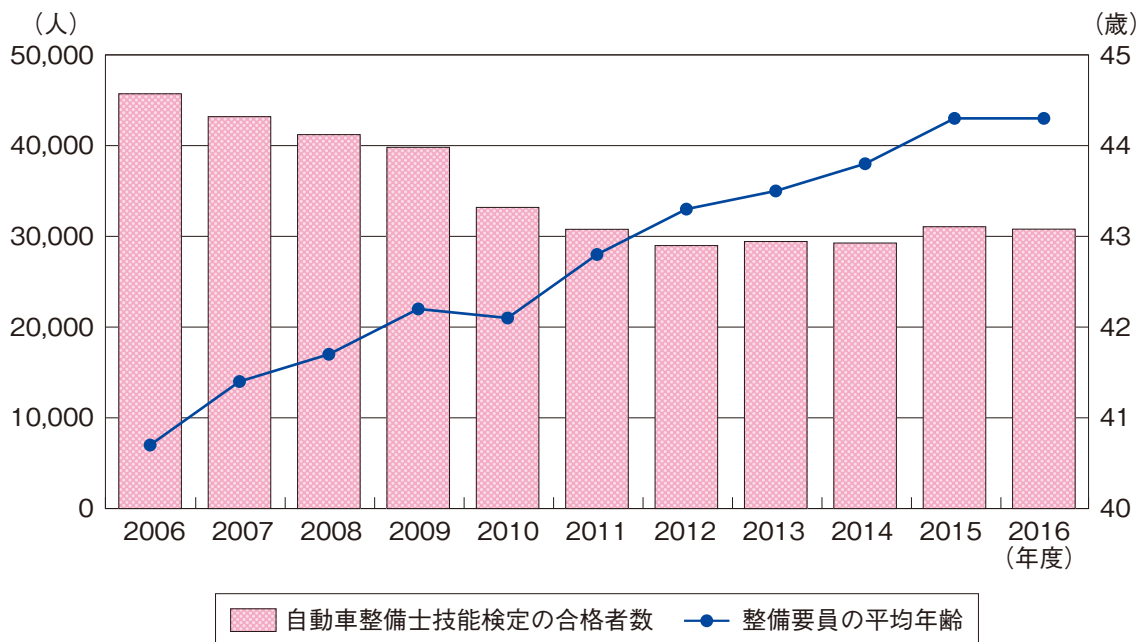
図表1-78 従業員規模別事業者数 (2016年6月)



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1-79 自動車整備士技能検定試験の合格者数と整備要員の平均年齢



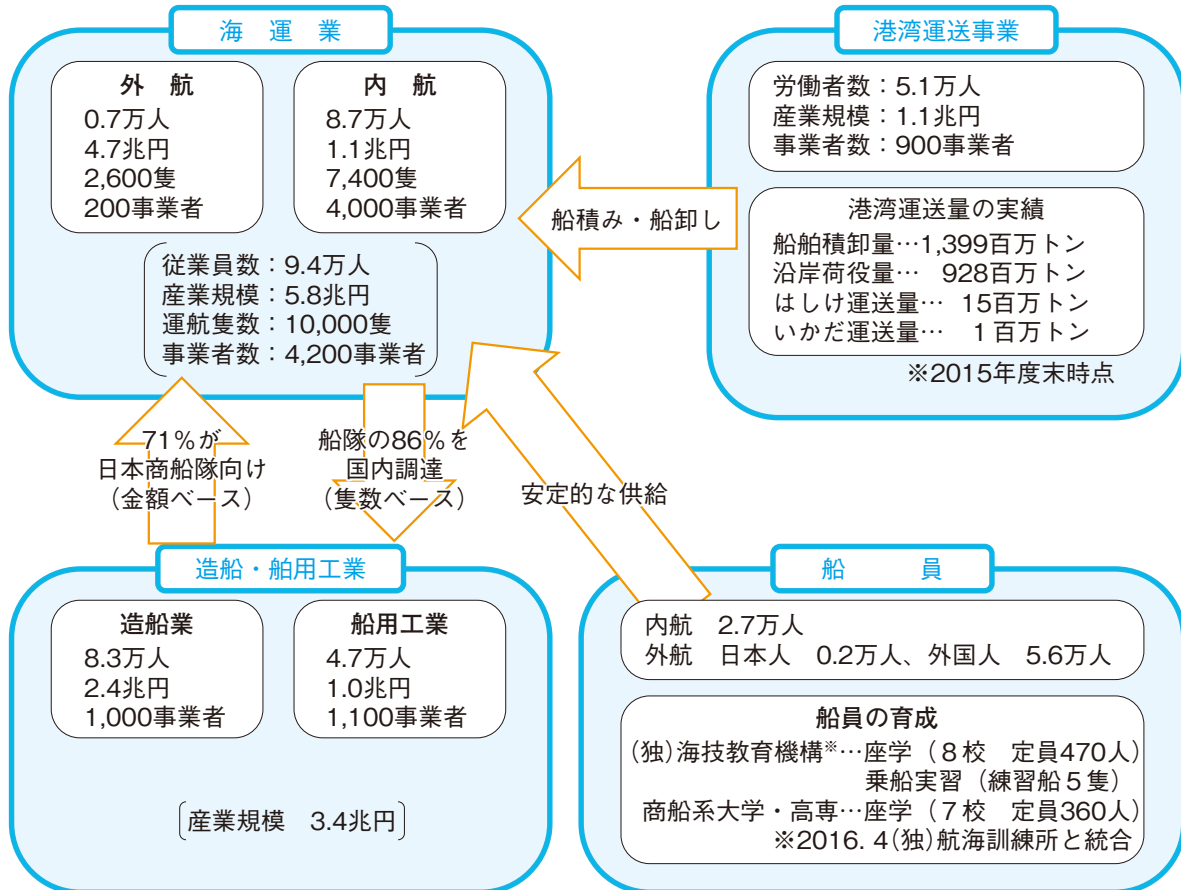
資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

第4節 海上交通サービスの状況

(1) 総論

我が国においては、貿易の99%を海上輸送が占め、国内貨物輸送の44%(産業基幹物資の約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1-80 海事産業の構造及び規模 (2016年度末時点)



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

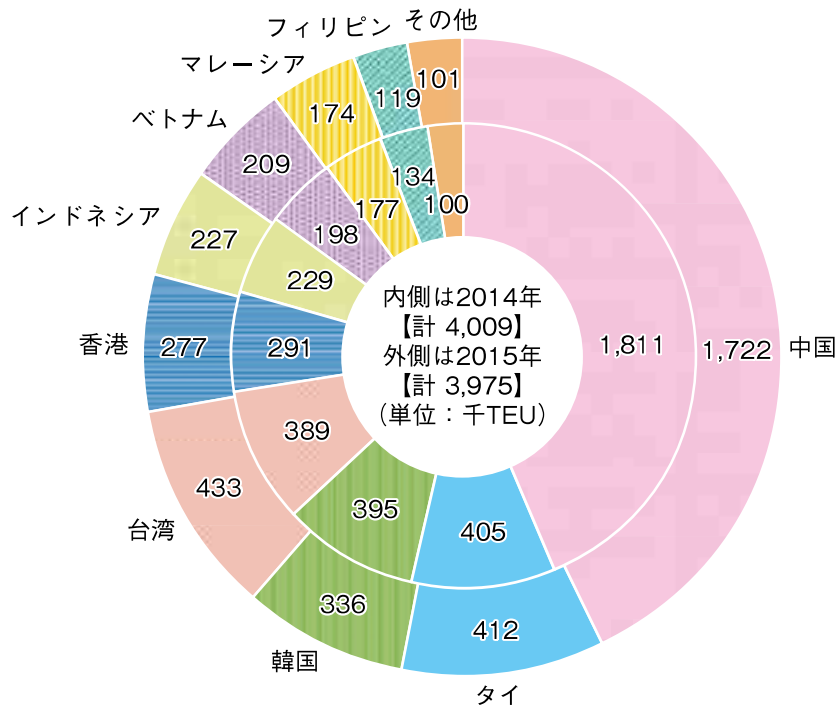
(2) 外航海運

a. 貨物輸送

2015年の外航海運は、米国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等が見られたものの、新興国の景気減速と船舶の過剰供給による運賃市況の低迷により全体としては厳しい事業環境となった。

2015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3,975千TEU(対前年比約0.8%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。

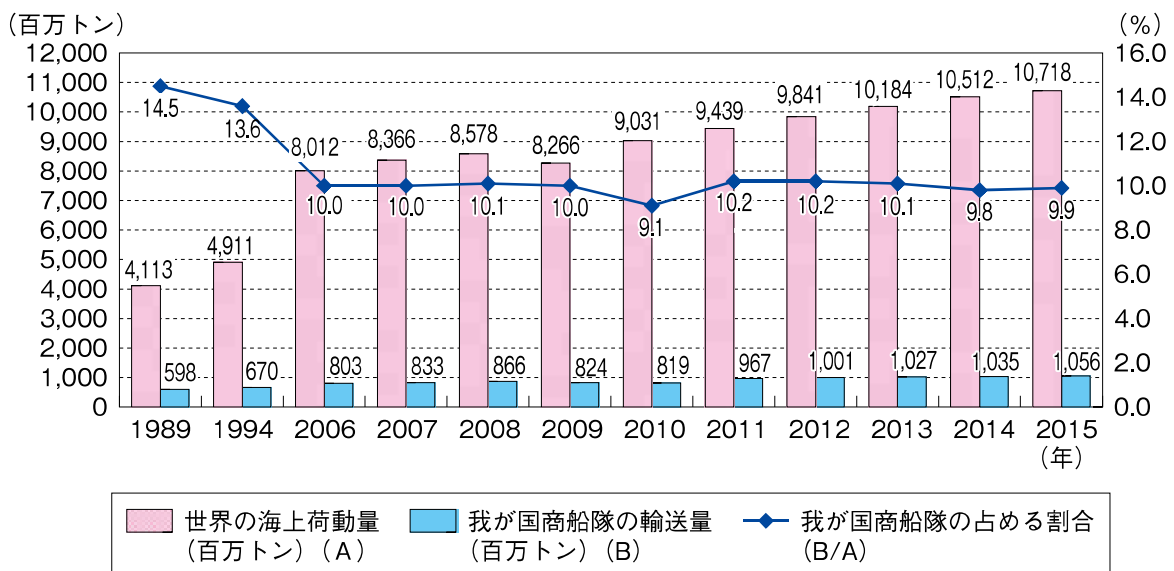
図表1-81 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



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。2015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1,056百万トン（2015年）であり、世界の海上荷動量に占める割合は、9.9%となっている。

図表1-82 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（2015年の値は推計値）

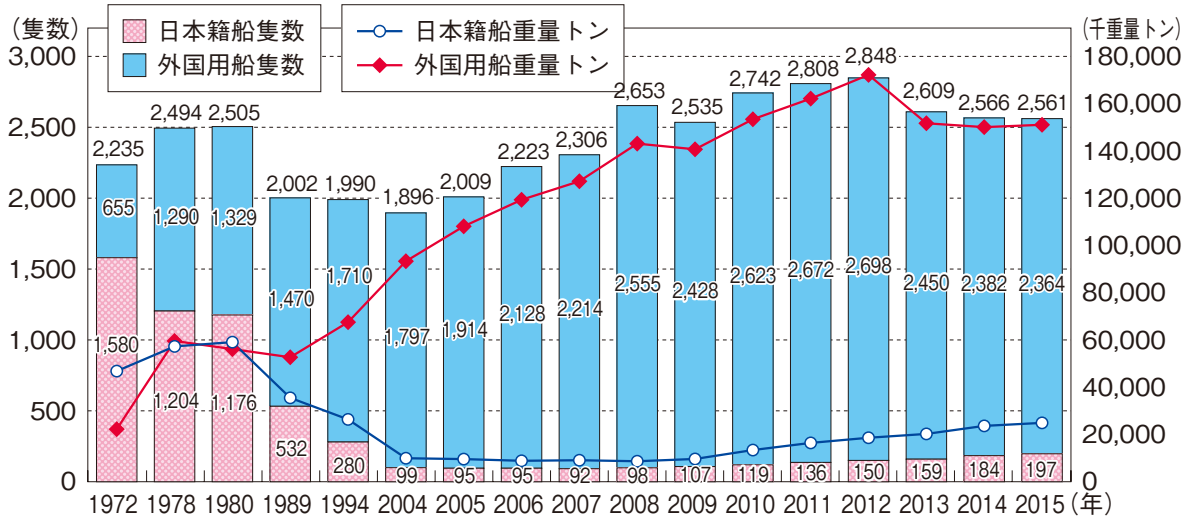
注2：2015年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料：国土交通省海事局作成

2015年の我が国商船隊の船腹量は、2,561隻（対前年比5隻減）となった。我が国商船隊のうち日本籍船は197隻（対前年比13隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は7.7%となっている。また、外国用船については2,364隻（対前年比18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1,570隻（我が国商船隊に占めるシェア61.3%）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1-83 日本商船隊の構成の変化

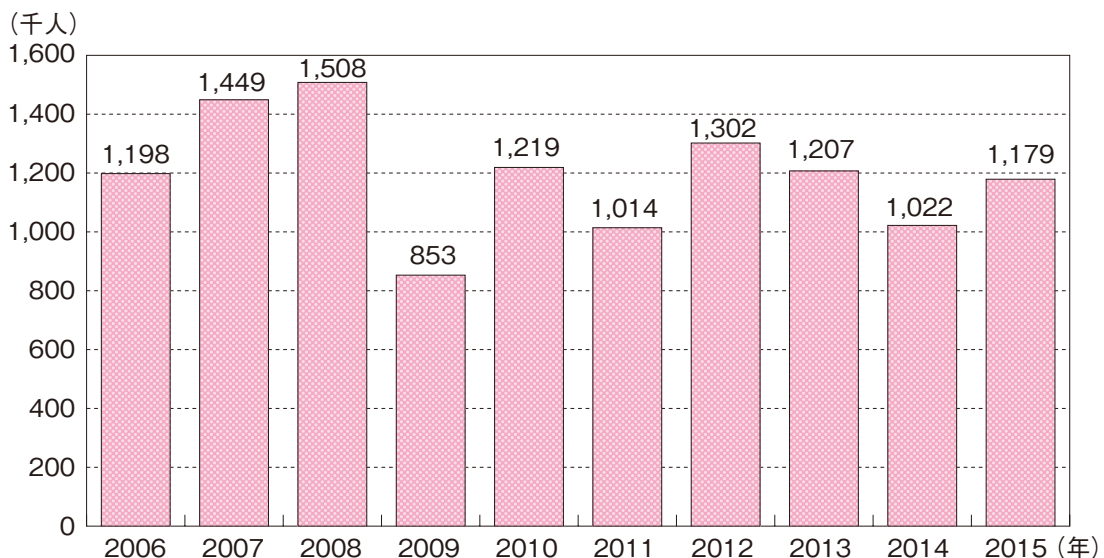


注：2015年6月末日現在
資料：国土交通省海事局作成

b. 旅客輸送・クルーズ

日本発着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、2015年の日本人と外国人を合わせた利用者数は117.9万人（対前年比15.4%増）となっている。そのうち日韓航路の利用者が97.7%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1-84 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数

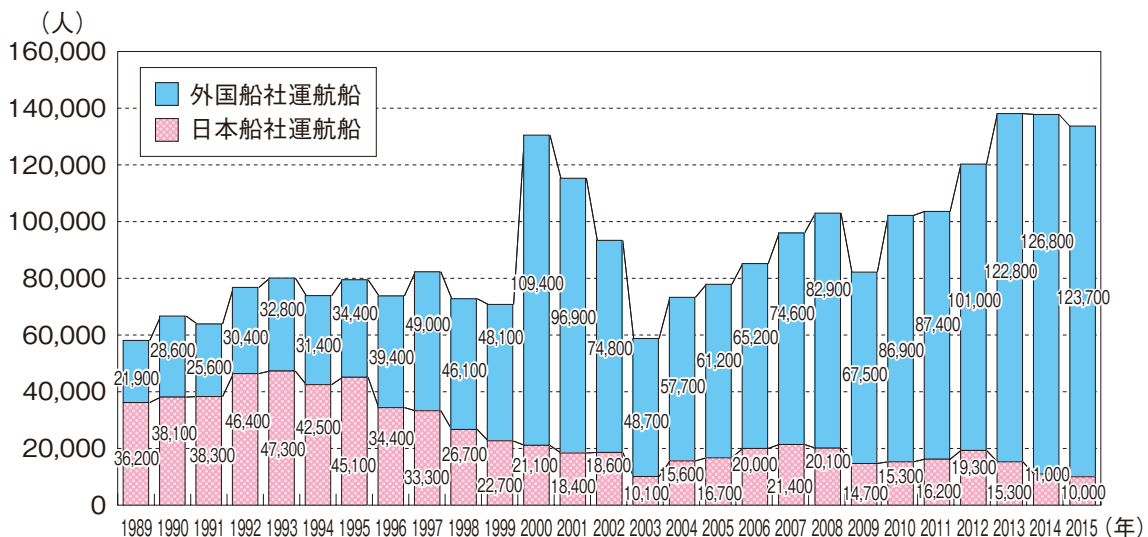


資料：国土交通省海事局作成

2014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5.2倍（約2,400万人）に増加したが、我が国のクルーズ人口は約23万人と、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、2015年の我が国のクルーズ人口は約22万人（対前年比4.5%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13万人（同3.0%減）となった。

図表1-85 外航クルーズ船の日本人乗客数推移

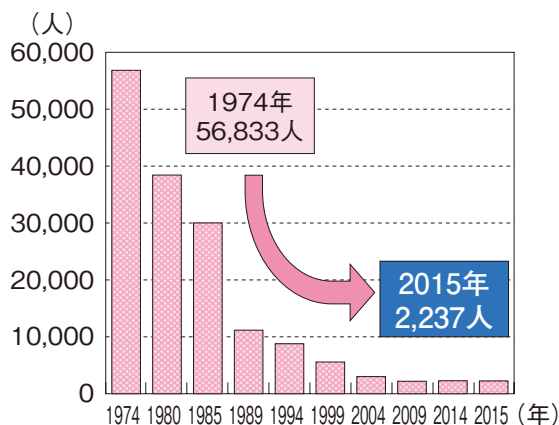


資料：国土交通省海事局作成

c. 船員

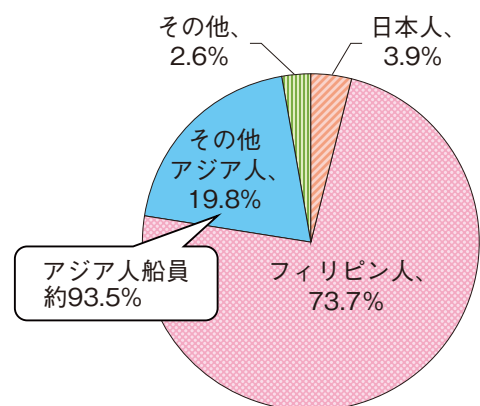
外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から大きく減少したが、近年その数は横ばい傾向にあり、2015年時点で約2,237人となっている。また、我が国外航商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表1-86 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1-87 日本商船隊における国籍別船員比率



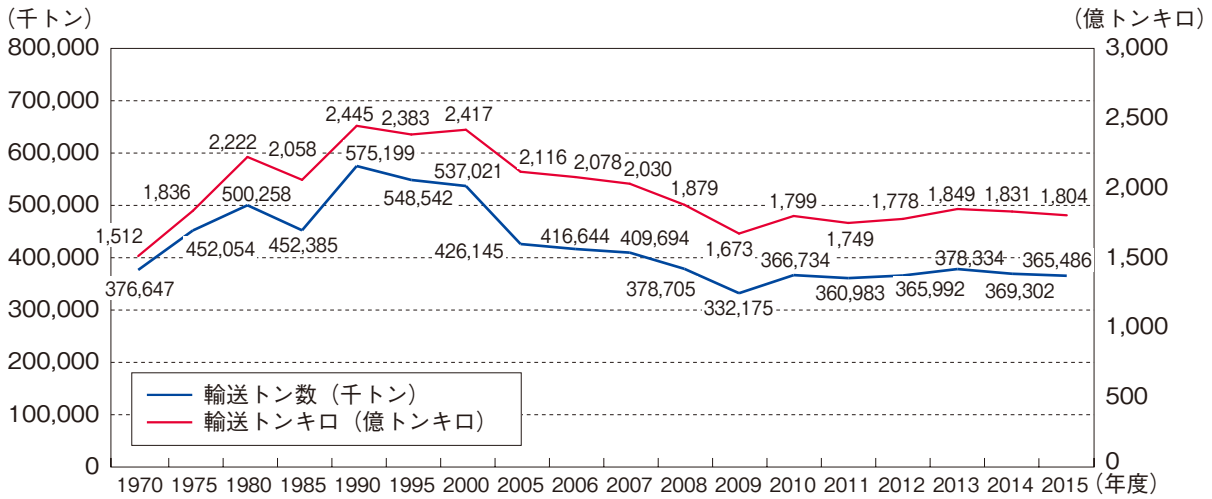
資料：全日本海員組合調べから海事局作成

(3) 内航海運

a. 貨物輸送

2015年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは対前年度比で1%減少している。

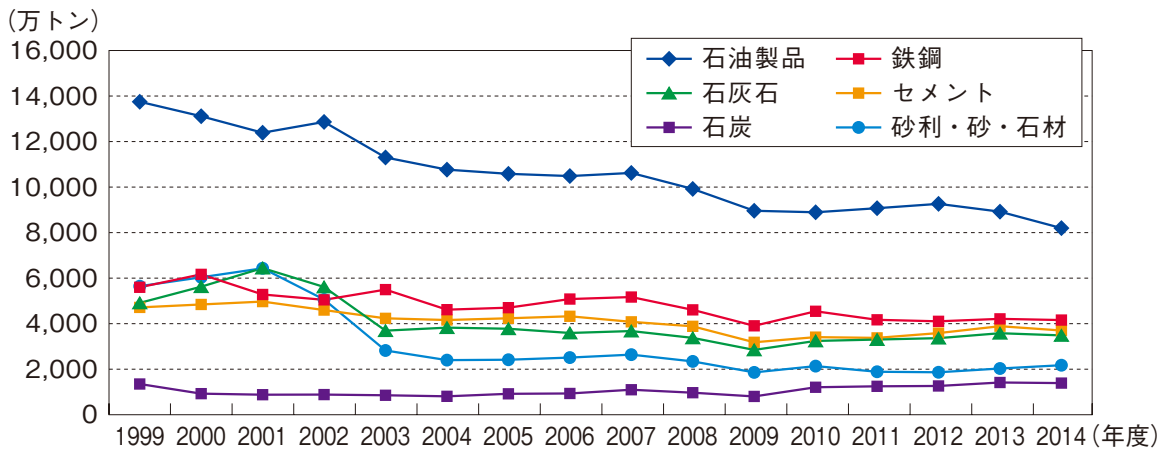
図表1-88 内航貨物輸送量の推移



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、2014年度の砂利・砂・石材は対前年度比で7.1%増加しているものの、その他の品目については、石油製品は対前年度比8.1%減、鉄鋼は同1.3%減、石灰石は同2.7%減、セメントは同4.9%減、石炭は同1.8%減と減少傾向となっている。

図表1-89 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

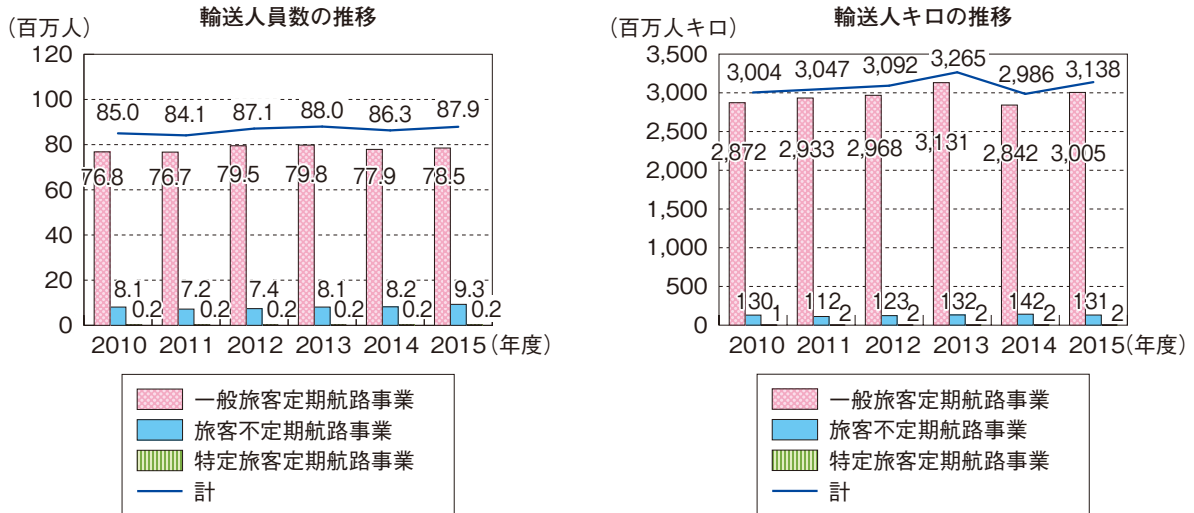
国内の海上貨物輸送を担う内航海運業者数は、2016年4月1日時点で3,510事業者（うち、休止事業者470者）であり、そのうち99.6%は、中小企業となっている。

2014年度の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2.9%、経常利益率2.6%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が続いており、2015年度の輸送人員は8,794万人、輸送人キロは31億3,845万人キロとなっている。

図表1-90 内航旅客輸送量の推移

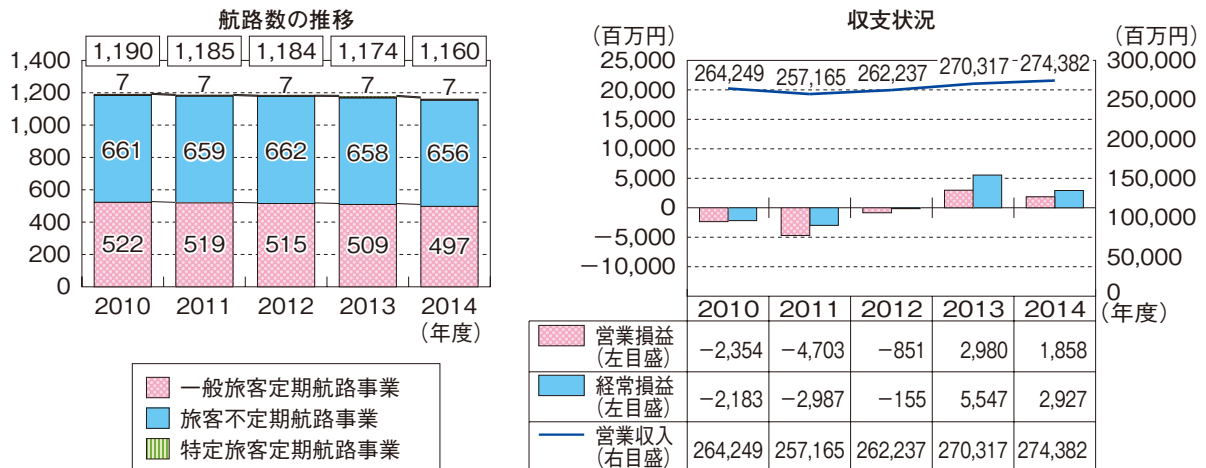


注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。
 注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。
 特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。
 旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。
 資料：国土交通省海事局作成

旅客船事業は、2016年4月1日時点で、952事業者（対前年比1事業者減）によって経営され、これに就航している船舶は2,223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、2014年度では、航路数は1,160航路（対前年度比14航路減）であり、営業収入は約2,744億円（対前年度比約41億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、2期連続の黒字となり、経常収支率は101.1%となっている。

図表1-91 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。

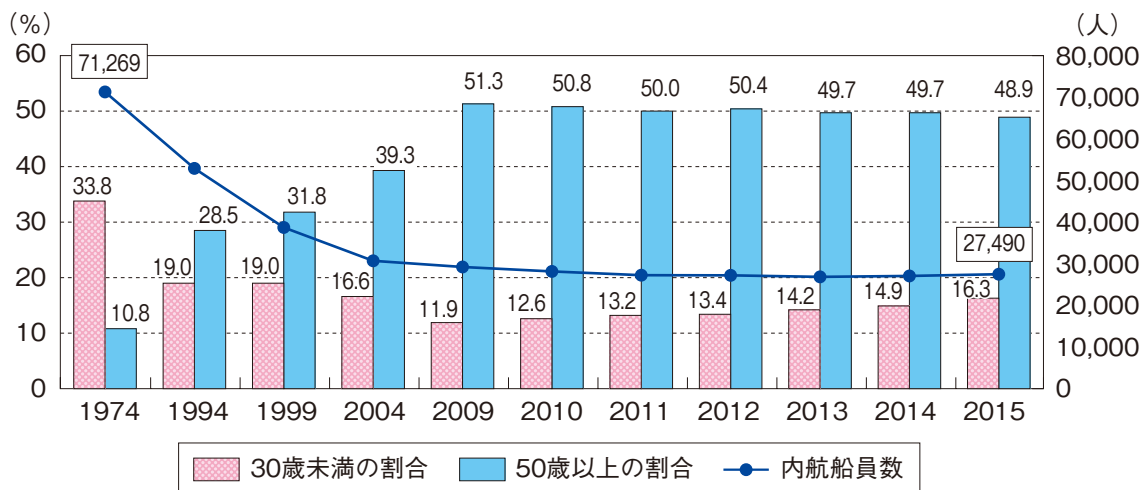
2015年度末時点の離島航路数は292航路（うち国庫補助航路121航路）、就航船舶は548隻（約20万総トン）である。

231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。2014年度の経常収支率は93.5%となっている。

c. 船員

内航船員は、2015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48.9%と高い割合を占めている。

図表1-92 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



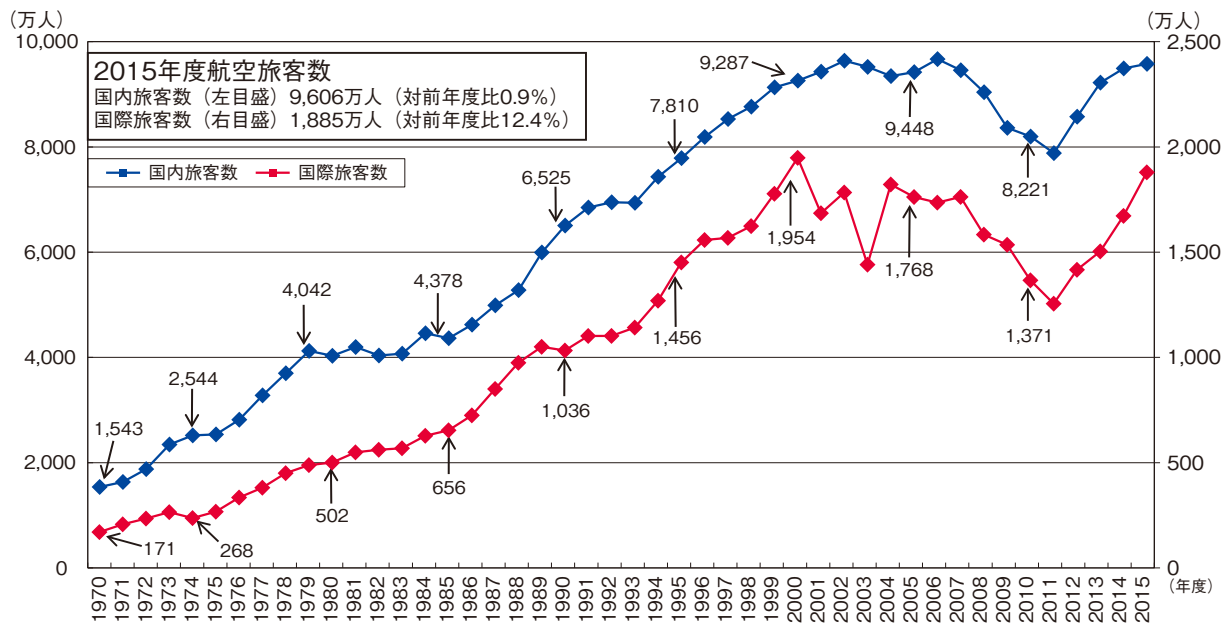
資料：国土交通省海事局作成

第5節 航空サービスの状況

(1) 総論

我が国航空企業の輸送実績については、国内・国際共に2000年代後半より減少に転じたものの、2011年を底に増加に転じ、特に近年の訪日外国人旅行者の急増等により、国内・国際合計の旅客数において過去最高を更新している。

図表1-93 航空旅客の推移 (本邦社)



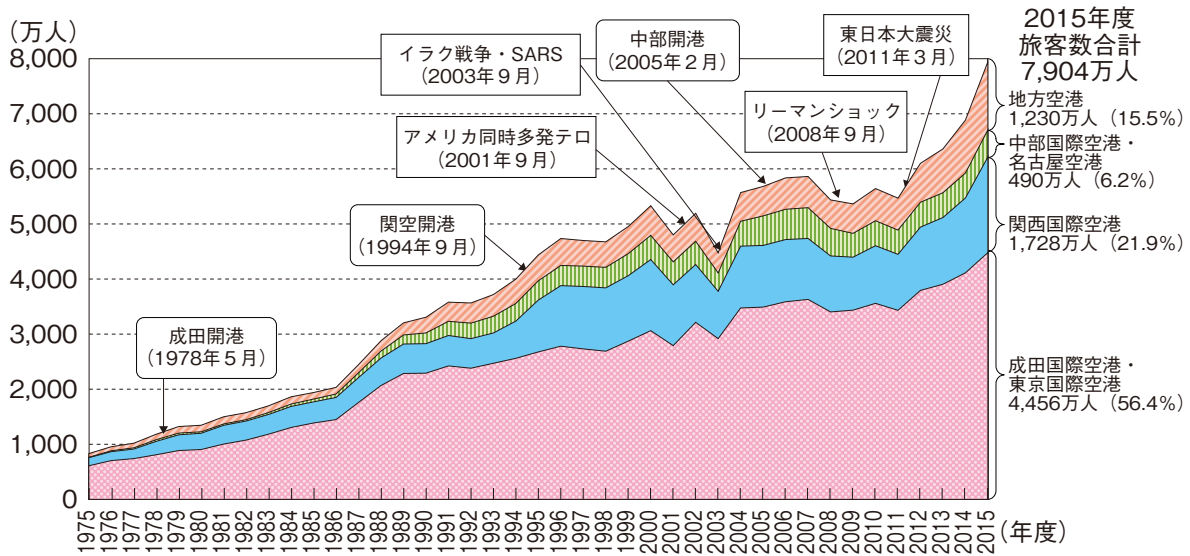
資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

(2) 国際航空

国際旅客は、リーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、2011年度を底に、訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加しており、2015年度は、7,940万人（対前年度比約15.4%増）と過去最高を更新している。

国際線利用者の56%は首都圏2空港、22%は関西国際空港の利用者である。

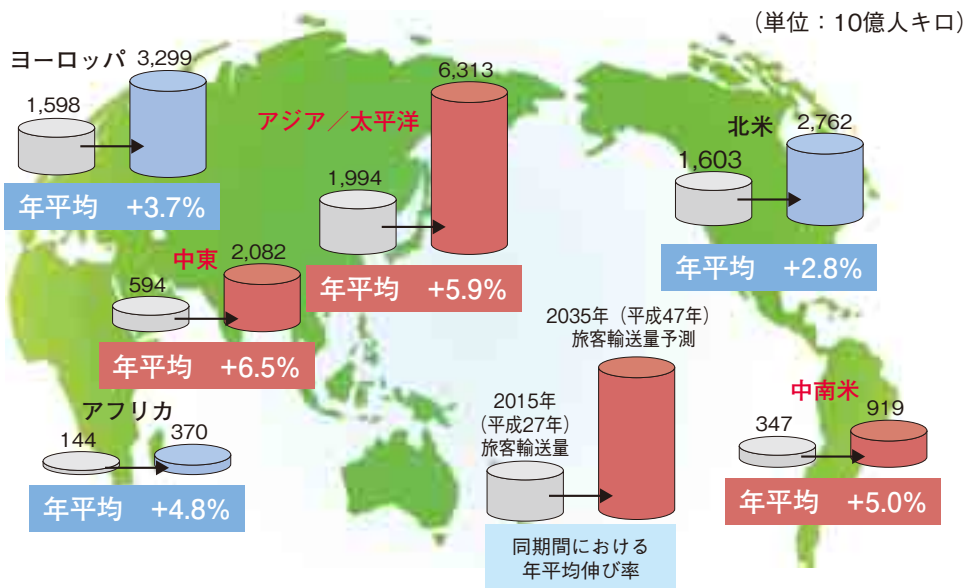
図表1-94 国際航空旅客輸送の動向



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

また、世界の航空旅客輸送量予測（2016年～2035年）については、全世界で増加することが予想されているが、その中でもアジア/太平洋地域、中東地域及び中南米地域での需要の伸びが大きいと見込まれている。

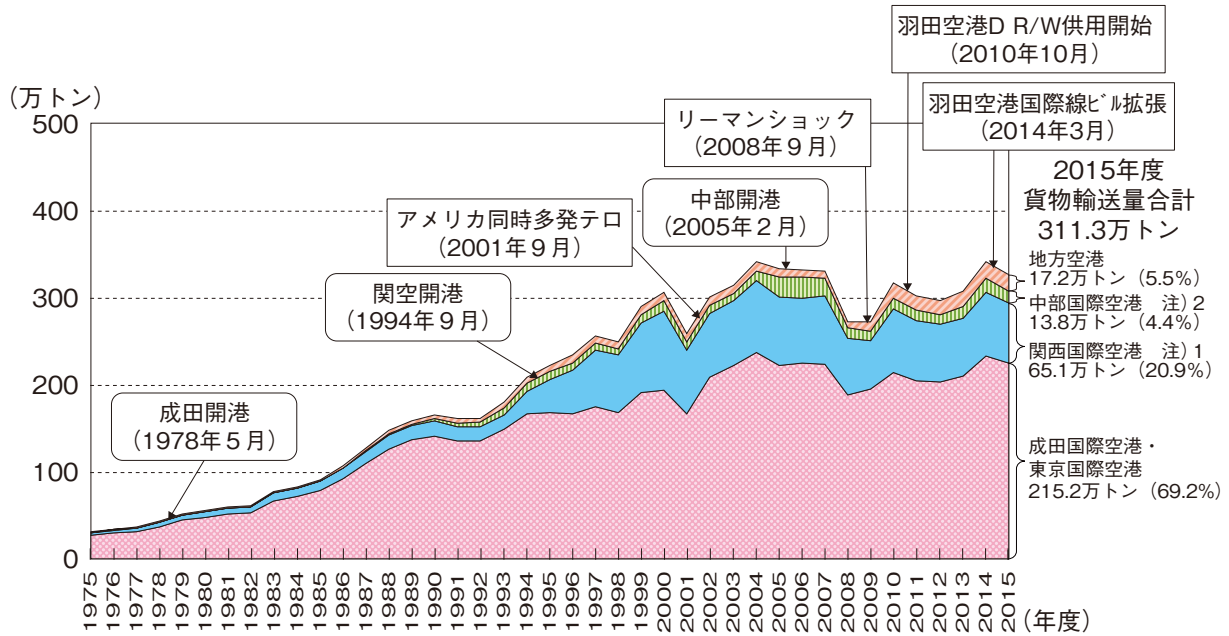
図表1-95 世界の航空旅客需要予測（2016年～2035年）



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、リーマンショック等の影響による落ち込みを経て、最近は落ち込み前の水準を回復している。

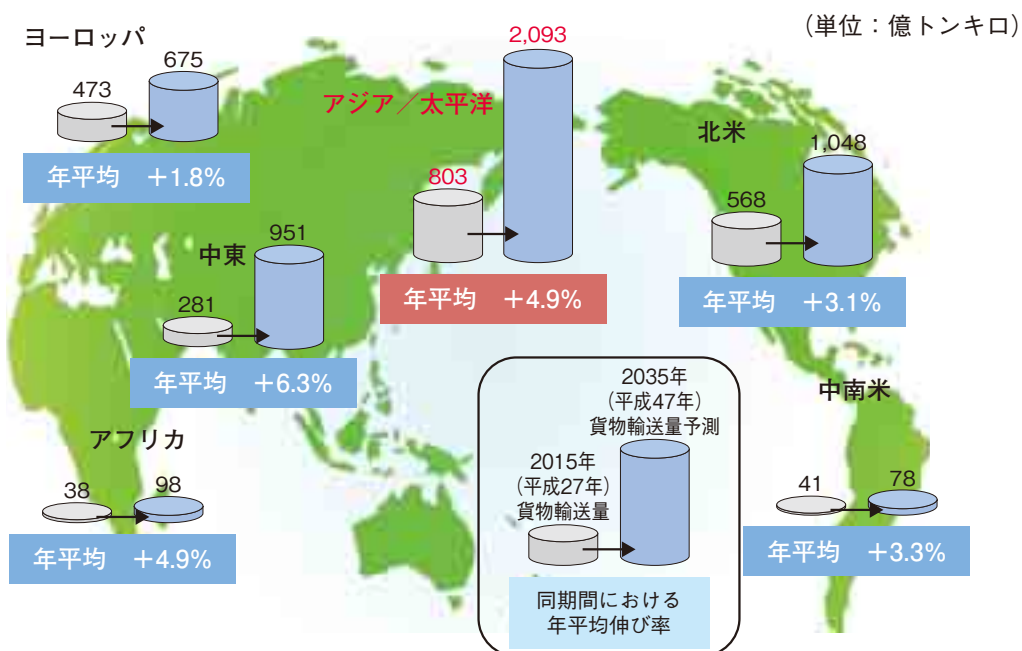
図表1-96 国際航空貨物輸送の動向



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

世界の航空貨物輸送量予測（2016年～2035年）については、全世界で増加することが予想されており、その中でもアジア/太平洋地域及び中東地域の伸びが大きいと見込まれている。

図表1-97 世界の航空貨物輸送量予測（2016年～2035年）



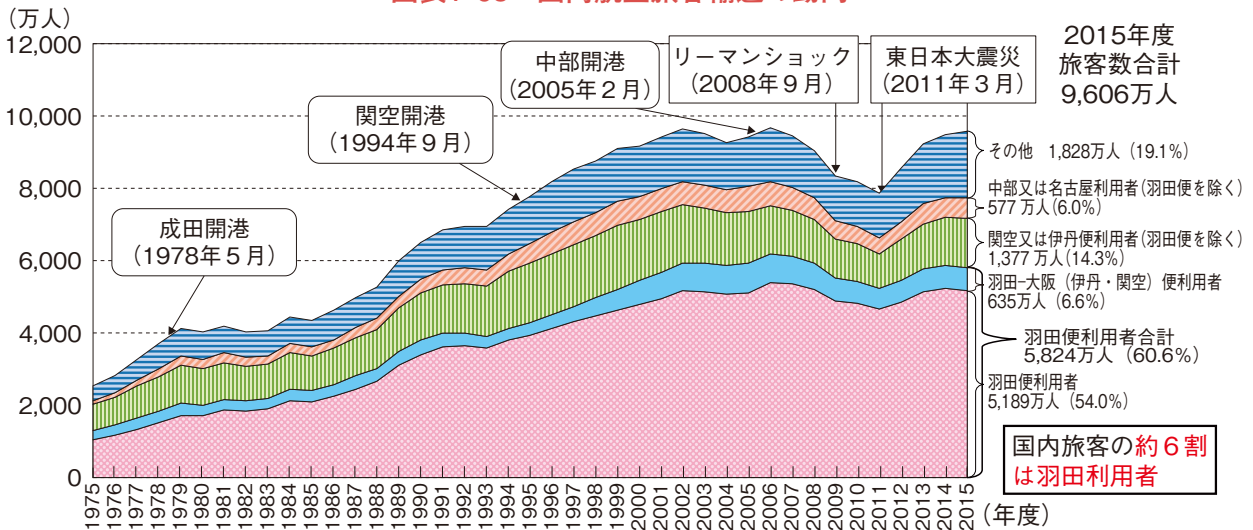
資料：(一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

(3) 国内航空

国内旅客はリーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、2011年度を底に、後述するLCCの参入による需要増等を受けて2012年度より増加に転じており、2015年度は9,606万人（対前年度比0.9%増）となった。

また、国内線の利用者の約6割は東京国際空港の利用者である。

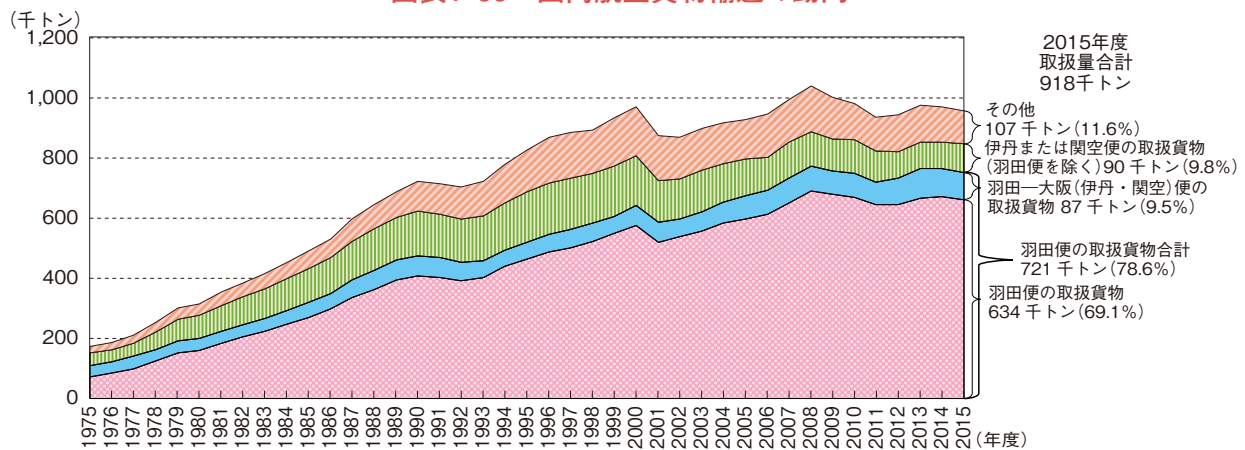
図表1-98 国内航空旅客輸送の動向



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。その後、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2012年度から回復に転じたが、最近はほぼ横ばいぎみである。

図表1-99 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、2016年度末時点で、67事業者²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。

² 休止事業者を除き、ヘリコプターのみを使用する事業者を含む。

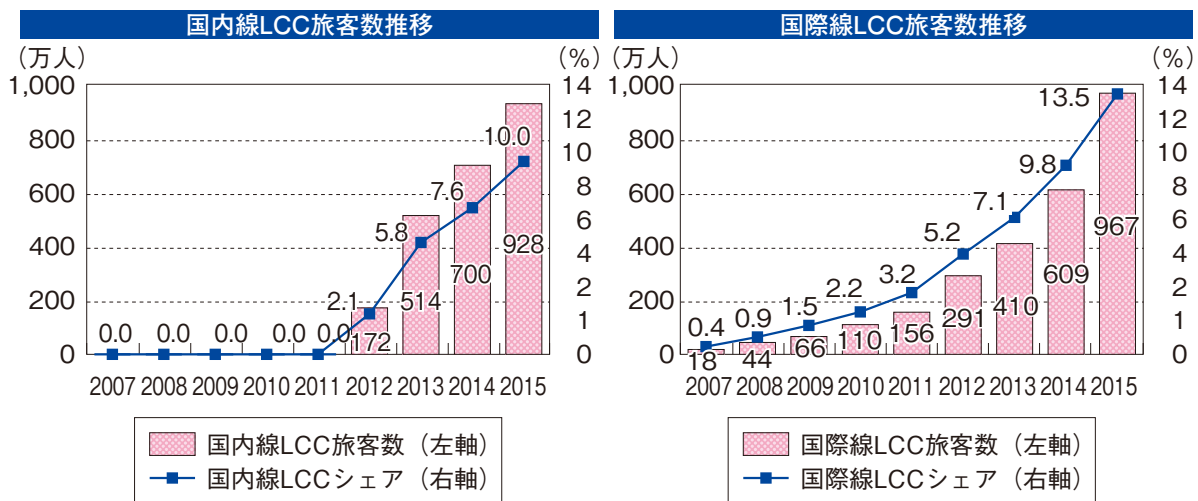
(4) LCC

LCC³については、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（現バナラ・エア）、2014年8月には春秋航空日本が運航を開始した。

LCCは、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、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。

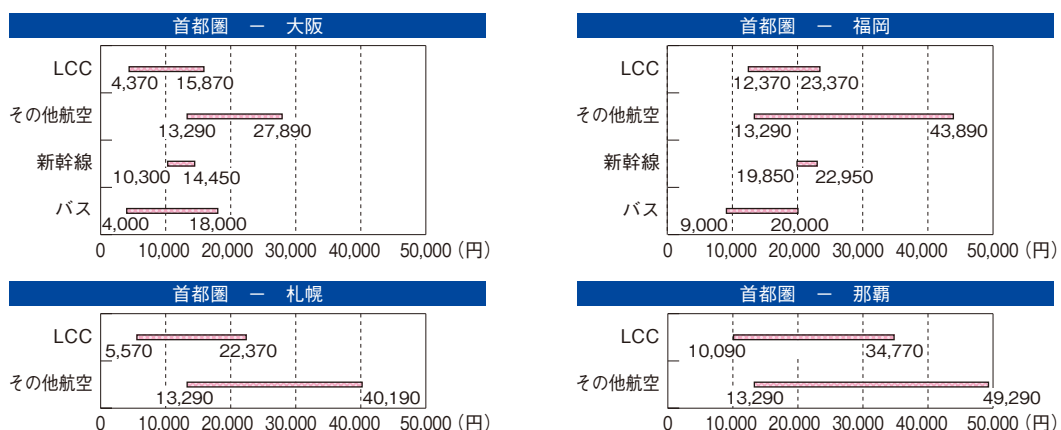
我が国のLCC旅客数は、国内線・国際線共に一貫して増加傾向にあるが、国際的にみるとLCCのシェアは依然として低く、更なる拡大が期待される。

図表1-100 我が国のLCC旅客数の推移



※2016年7月時点のデータによる集計
資料：国土交通省航空局作成

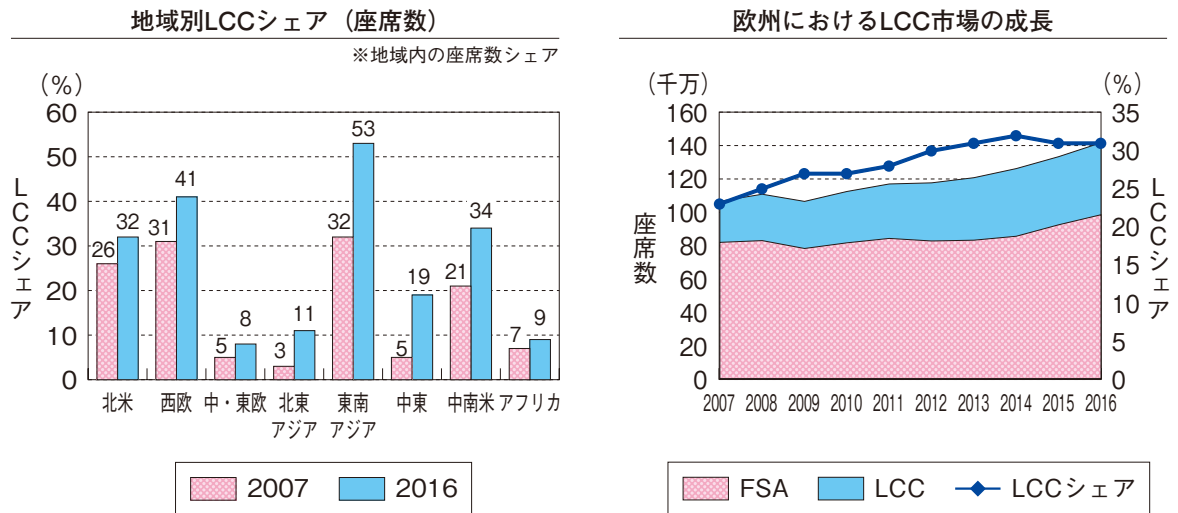
図表1-101 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



注1：運賃は、2017年3月13日（月）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から国土交通省総合政策局作成

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

図表1-102 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

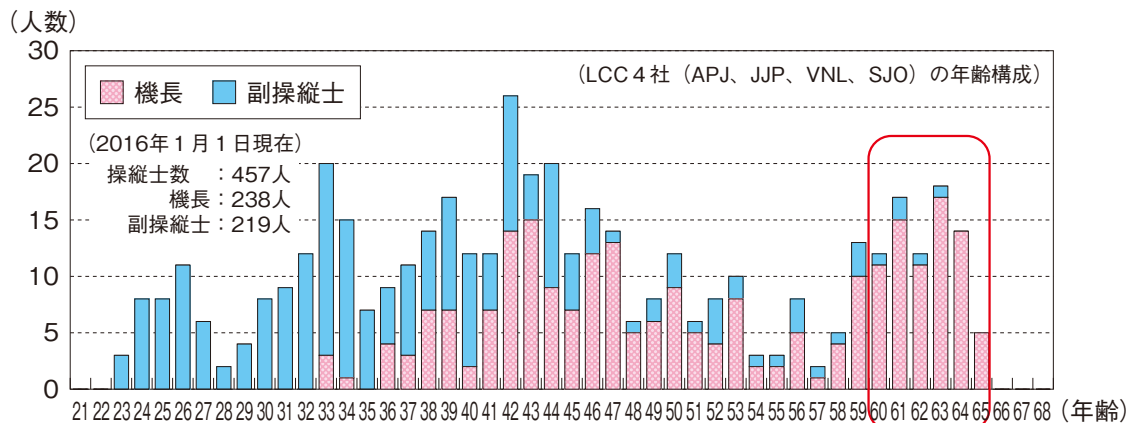
資料：「CAPA Centre for Aviation HP」及び「MRIデータ」から国土交通省航空局作成

(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60歳以上の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。

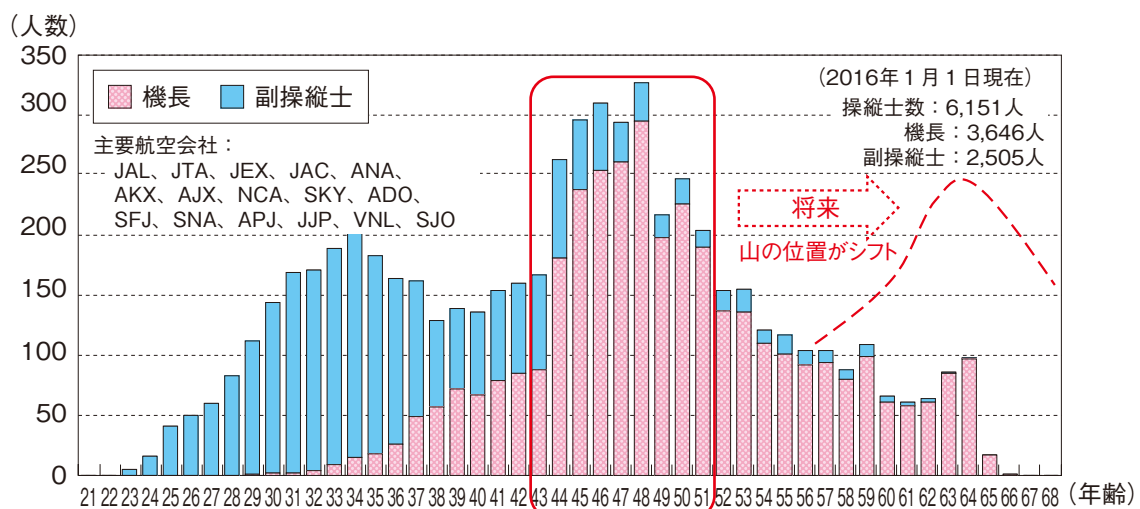
図表1-103 我が国LCC操縦士の年齢構成



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15~20年後（2030年頃）に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1-104 我が国主要航空会社操縦士の年齢構成

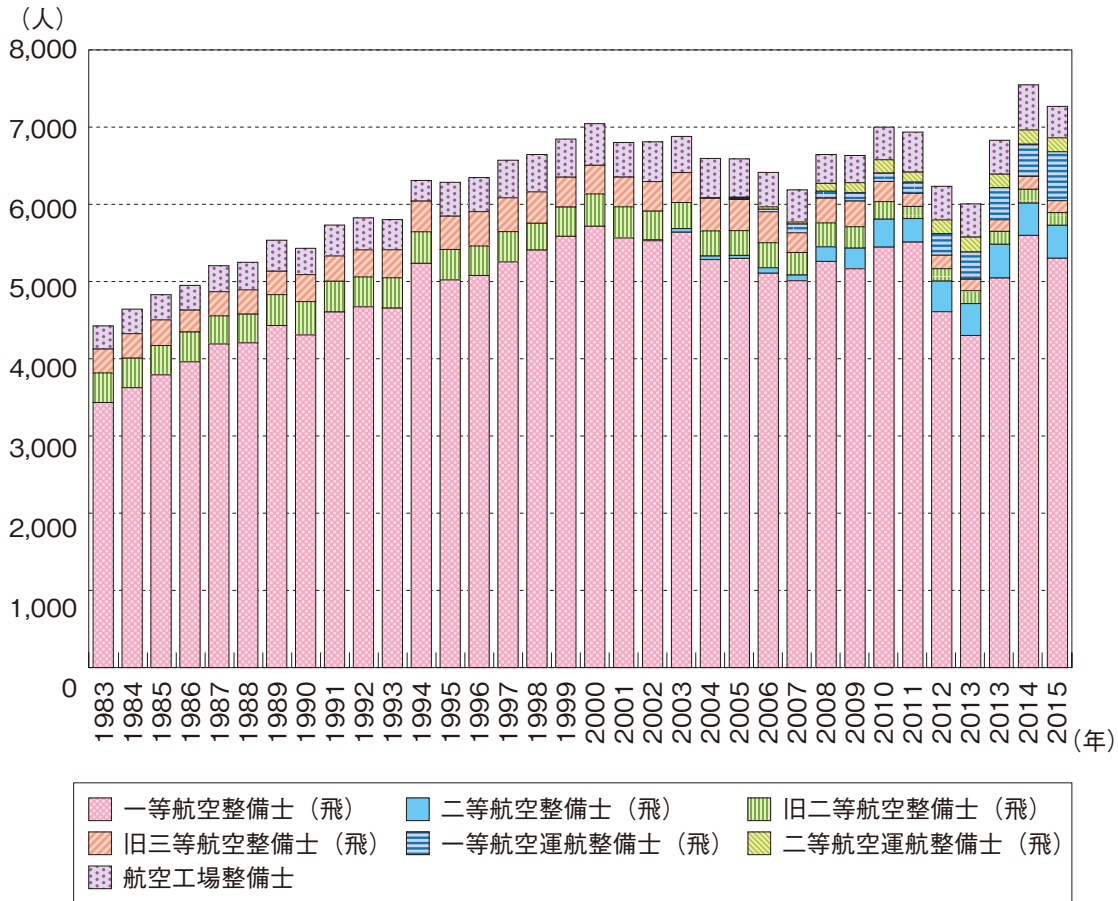


資料：国土交通省航空局作成

b. 航空機整備士

整備士の需要は、全体としては航空専門学校や自社養成による供給で十分にまかなわれてきているが、中長期的には航空需要の増大等により整備士需要が増大すると見込まれる。

図表1-105 航空機整備士数の推移



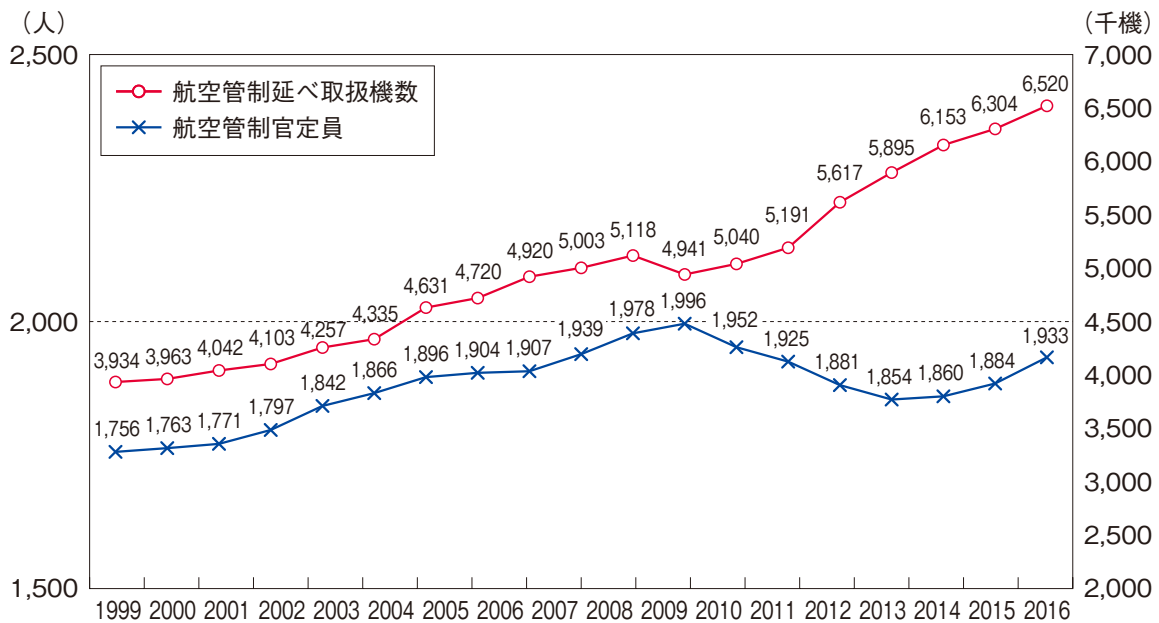
資料：「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

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ものの、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。

北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）の開業（2016年3月）、新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）の開通（2016年2月）、東九州自動車道（椎田南IC～豊前IC）の開通（2016年4月）、圏央道（境古河IC～つくば中央IC）の開通（2017年2月）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

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全かつ環境にもやさしいという優れた特性を持っている。整備新幹線⁴については、2010年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、2011年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、2015年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）、2016年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。



北海道新幹線

北陸新幹線は、開業後1年間の利用実績が、前年度の在来線時代の約3倍に、北海道新幹線も約1.6倍となるなど、好調に推移しており、観光交流の活発化や地域経済の活性化に貢献している。

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「しなの鉄道」、「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、利用者の利便性の向上に向けた取組が行われている。



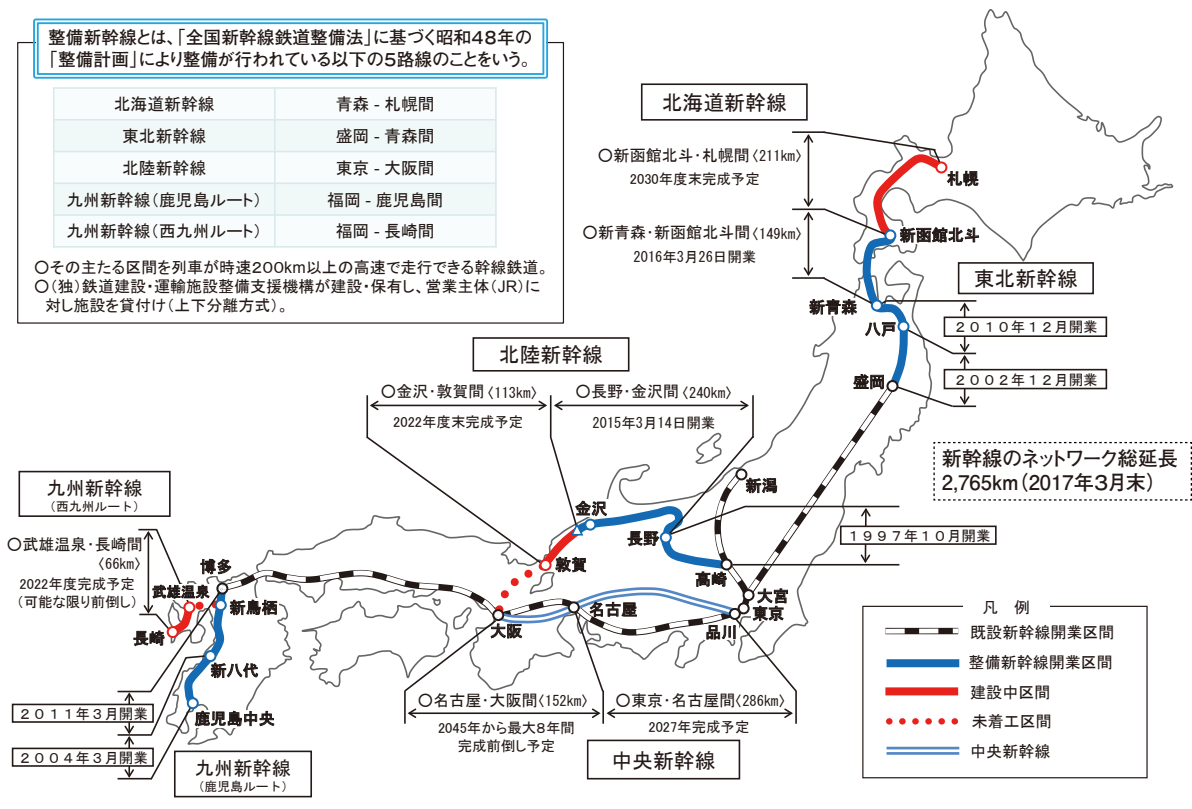
北陸新幹線

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）に従い、完成・開業に向けて着実に整備を進めている。さらに、未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－京田辺市（松井山手）附近－新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された。

一方、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とりまとめられた。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、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・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を申請し、同年10月に国土交通大臣からの認可を受けた。品川・名古屋間を2027年に開業予定としており、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ところである。さらに、品川・名古屋間の工事に財政投融资を活用することにより、大阪までの全線開業を2045年から最大8年間前倒すこととし、2016年の臨時国会において独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、同年11月から、同機構より、建設主体であるJR東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われているところである。

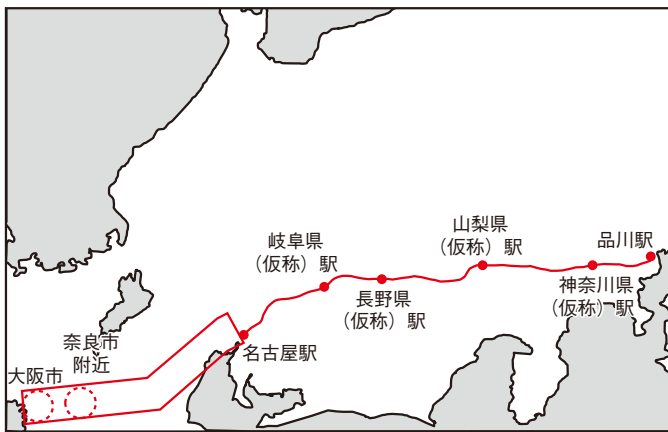
⁴ 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に決定された整備計画に定められている5路線

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 ^{※1}	東京・名古屋間 ^{※2}
路線延長 (km)	438	286
所要時分 (分)	67	40
建設費 (億円)	90,300	55,235.5

※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による

※2 中央新幹線(東京都・大阪市間)調整報告書(H21.12.24)による

〈中央新幹線の整備計画〉

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

注：建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

資料：国土交通省鉄道局作成

都市鉄道については、運輸政策審議会（現交通政策審議会）の答申等を踏まえて整備されてきており、2017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。

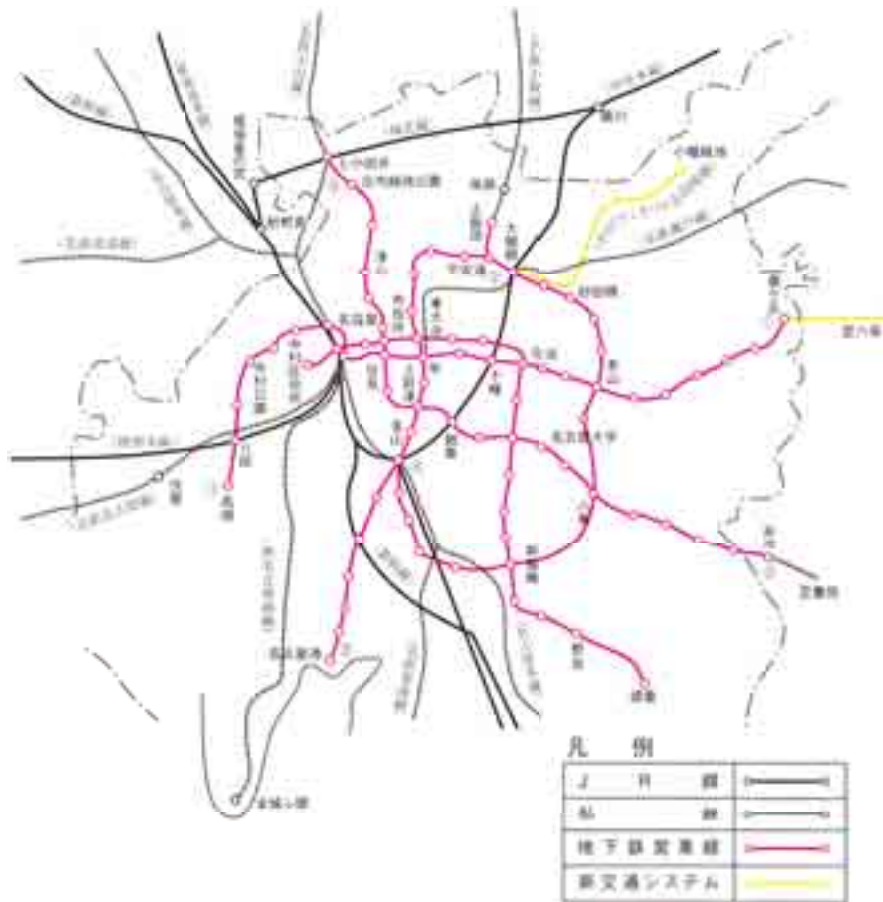
2016年4月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が取りまとめられた。同答申では、（1）国際競争力の強化に資する都市鉄道、（2）豊かな国民生活に資する都市鉄道、（3）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、（4）駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～、（5）信頼と安心の都市鉄道、（6）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」の6つの東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、これを実現する上で意義のある路線と駅に関するプロジェクトが記載された。

図表1-109 三大都市圏の都市鉄道網の現状

【東京圏】



【名古屋圏】



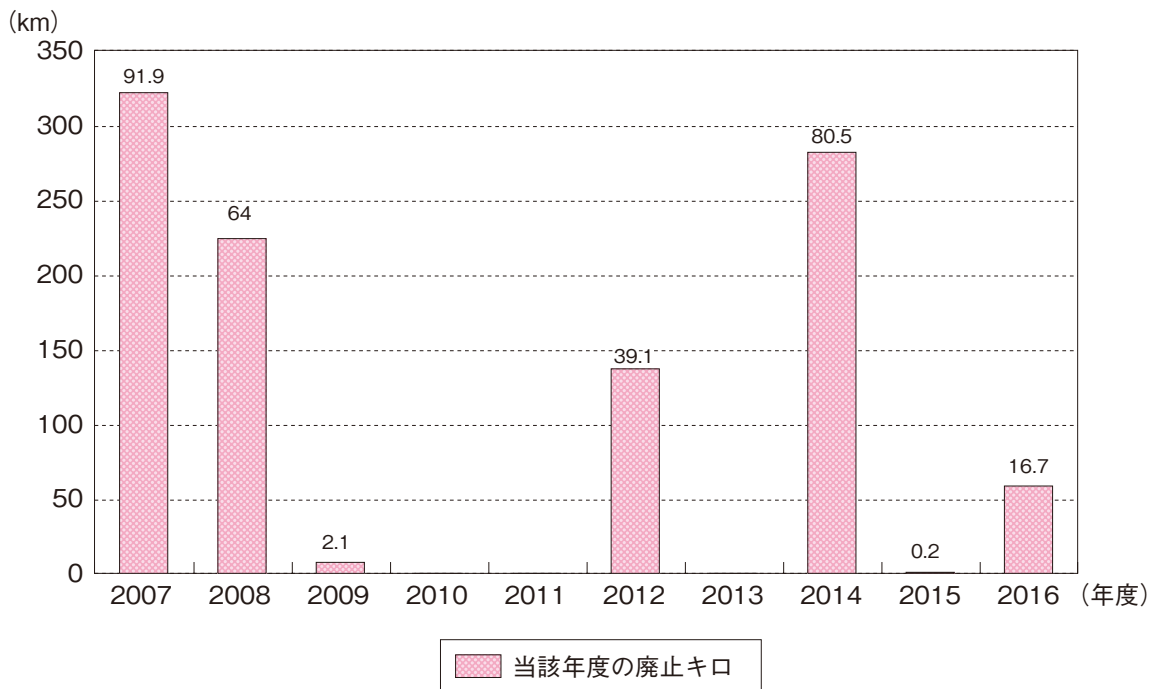
【大阪圏】



資料：「数字で見る鉄道2015」

一方で、地方部を中心として、鉄軌道路線の廃止の動きも見られる。2016年度においては、12月5日にJR北海道が留萌線の留萌駅～増毛駅間16.7kmの営業を廃止した。また、9月30日、JR西日本が、三江線の江津駅～三次間を2018年4月1日に廃止する旨の届出を行った。さらに、11月18日、JR北海道は「当社単独では維持することが困難な線区について」を公表し、地域特性に応じた持続可能な交通体系のあり方について地域との相談を開始したいとの意向を明らかにした。

図表1-110 鉄道ネットワークの廃線延長 (2007年度以降累計) (km)



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-111 最近5年間に廃線となった路線 (km)

事業者	区間	延長 (km)	廃線時期
十和田観光電鉄	十和田観光電鉄線 十和田市駅～三沢駅	14.7	24.4.1
長野電鉄	屋代線 屋代駅～須坂駅	24.4	24.4.1
J R東日本	岩泉線 茂市駅～岩泉駅	38.4	26.4.1
J R北海道	江差線 木古内駅～江差駅	42.1	26.5.12
阪堺電気軌道	上町線 住吉駅～住吉公園駅	0.2	28.1.31
J R北海道	留萌線 留萌駅～増毛駅	16.7	28.12.5

資料：国土交通省鉄道局作成

LRT(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1-112 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。

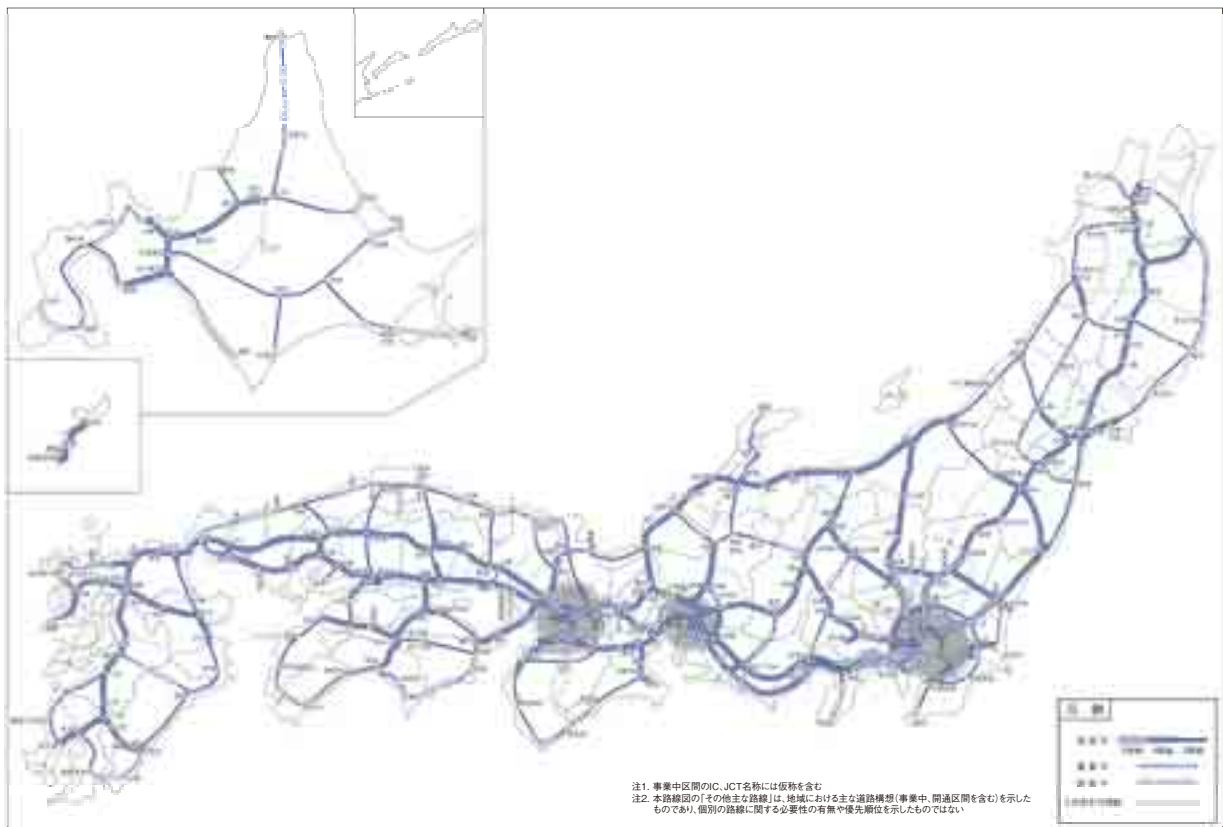
最近の主な道路整備の動きとしては、2015年6月圏央道（神崎IC～大栄JCT）開通、同年7月京都縦貫自動車道が全線開通、同年10月圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）開通、2016年2月新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）開通、同年4月東九州自動車道（椎田南IC～豊前IC）開通、2017年2月圏央道（境古河IC～つくば中央IC）開通などが挙げられる。

図表1-113 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	11,404	81

注：2017年3月31日時点
資料：国土交通省道路局作成

図表1-114 全線路線図

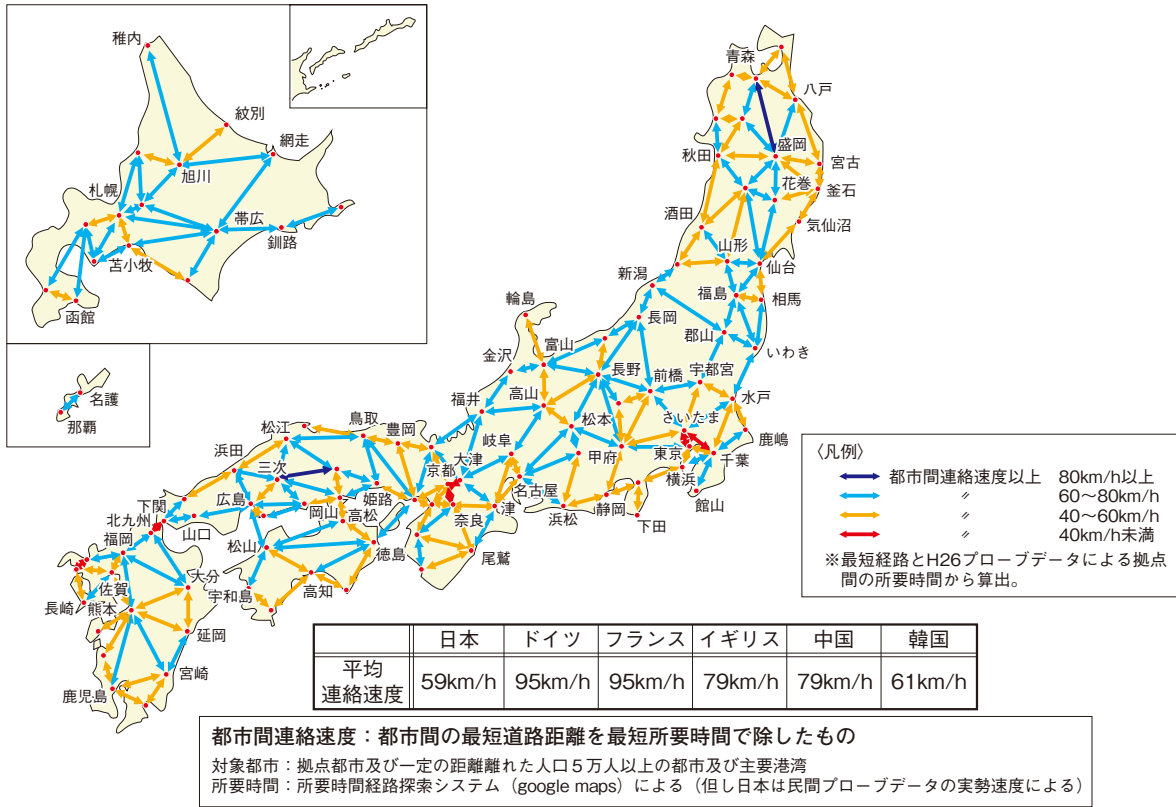


注1. 事業中区間のC、JCT名称には仮称を含む
注2. 本路線図の「その他主な路線」は、地域における主な道路構想（事業中、開通区間を含む）を示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではない

平成29年3月31日現在

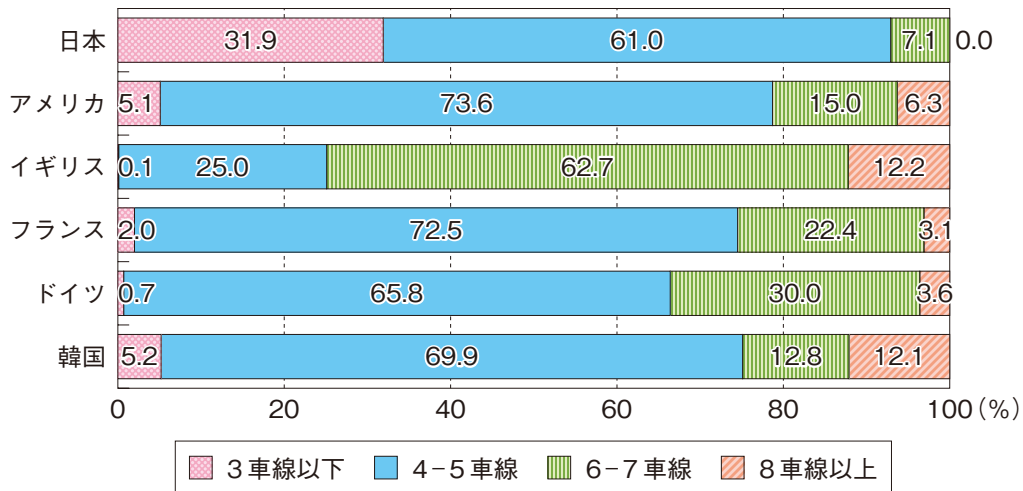
資料：国土交通省道路局作成

図表1-115 都市間連絡速度



資料：国土交通省道路局作成

図表1-116 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

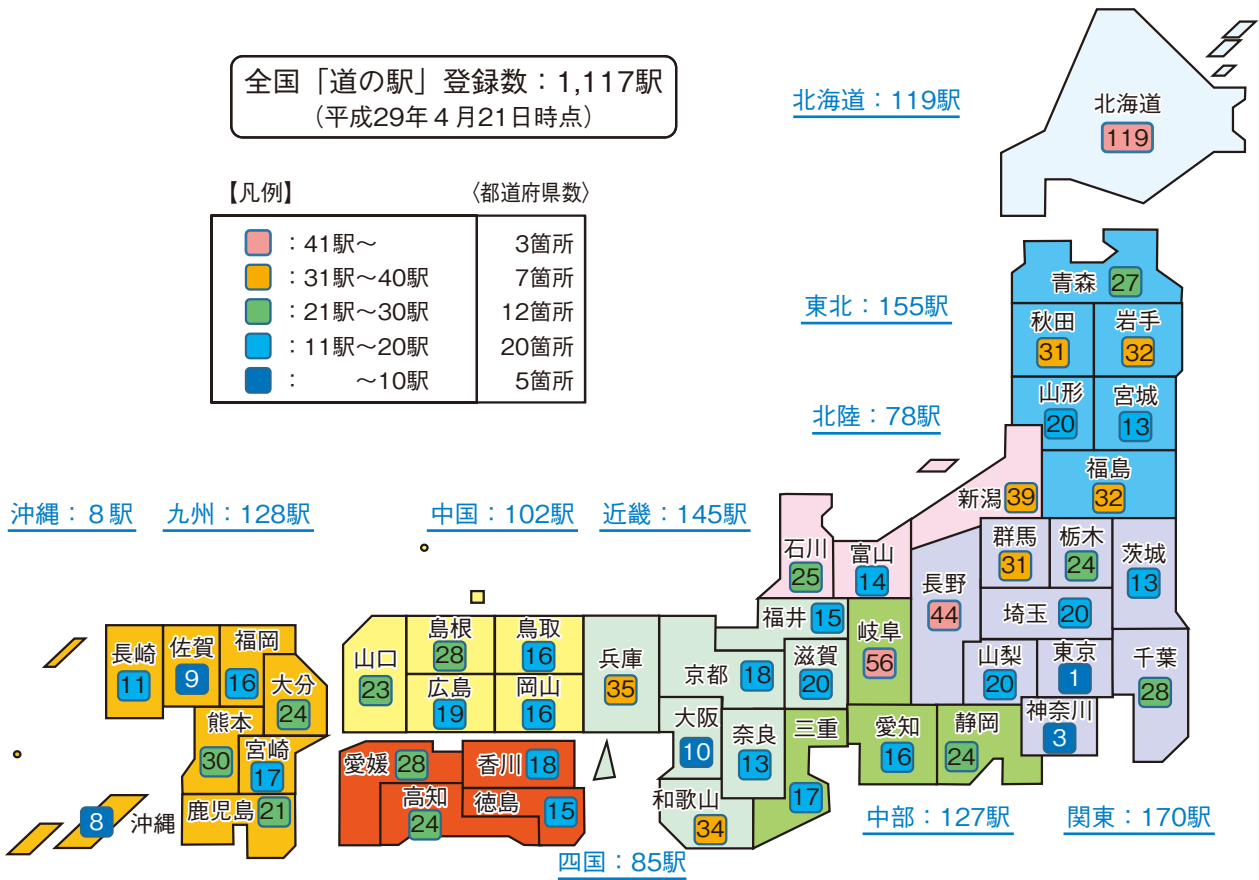
資料：国土交通省道路局作成

「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1,117箇所（2017年4月21日時点）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

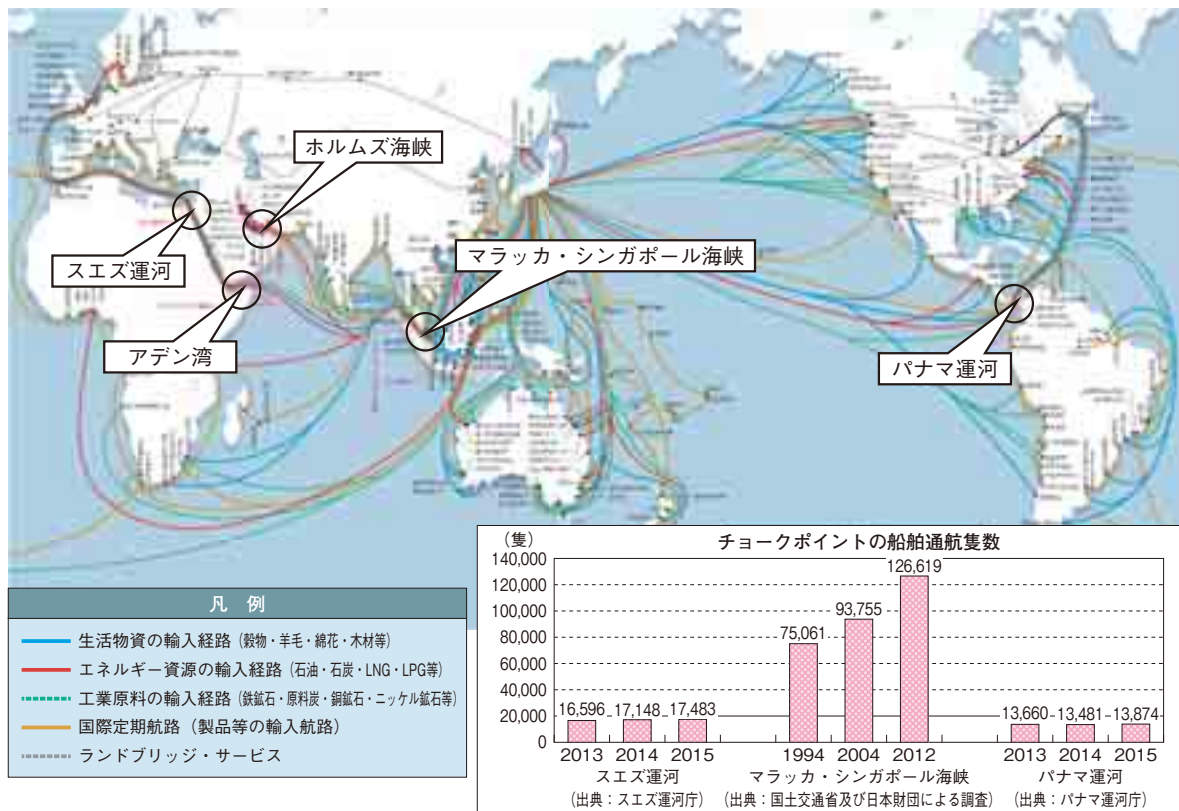
図表1-118 都道府県別「道の駅」登録数



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、船舶交通が輻そう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。また、2016年6月に拡張パナマ運河（新開門）が開通し、これまで通航できなかった大型コンテナ船やLNG船等が通航可能となり、輸送の効率化や新たなエネルギー輸送路としての活用が期待されている。

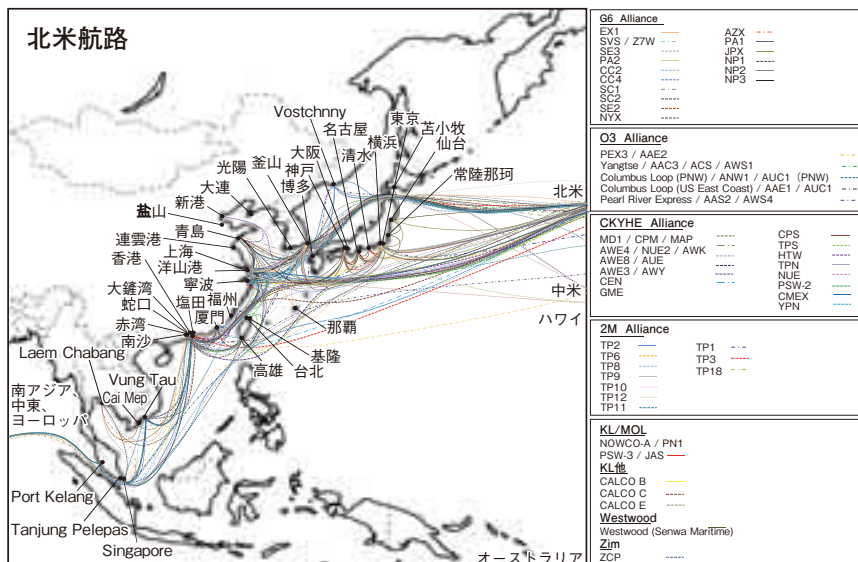
図表1-119 日本を中心とする海上物流ルート



資料：日本船主協会「SHIPPING NOW 2016-2017」

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1-120 我が国の基幹航路の現状 (欧州航路・北米航路)



資料：「2016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2016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、2017年4月に横浜港において北米基幹航路が新規開設するなど、海上交通ネットワークの充実に向けた取組が着実に進められてきている。

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

図表1-121 全国の港湾一覧



資料：国土交通省港湾局作成

図表1-122 コンテナターミナル規模の国際比較



資料：「2016年版国際輸送ハンドブック」等から国土交通省港湾局作成

図表1-123 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	2015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	1バース ^{※1}	462.9	29位
	横浜	6バース	278.7	54位
	名古屋	2バース	263.1	58位
	大阪	1バース ^{※2}	222.2	72位
	神戸	6バース	270.7	57位
韓国	釜山	21バース	1,946.9	6位
	光陽	8バース	232.7	67位
中国	上海	16バース	3,653.7	1位
シンガポール	シンガポール	21バース ^{※3}	3,092.2	2位
オランダ	ロッテルダム	6,700m ^{※4}	1,223.5	11位
ドイツ	ハンブルク	4バース	882.1	17位
	ブレーマーハーフェン	15バース ^{※3}	530.0	25位
フランス	ルアーブル	6バース	256.0	62位
イギリス	フェリクストゥ	2バース	398.0	35位
アメリカ	ロサンゼルス	13バース ^{※3}	816.0	19位
	ロングビーチ	4バース	719.2	20位

※1：供用は2017年12月を予定

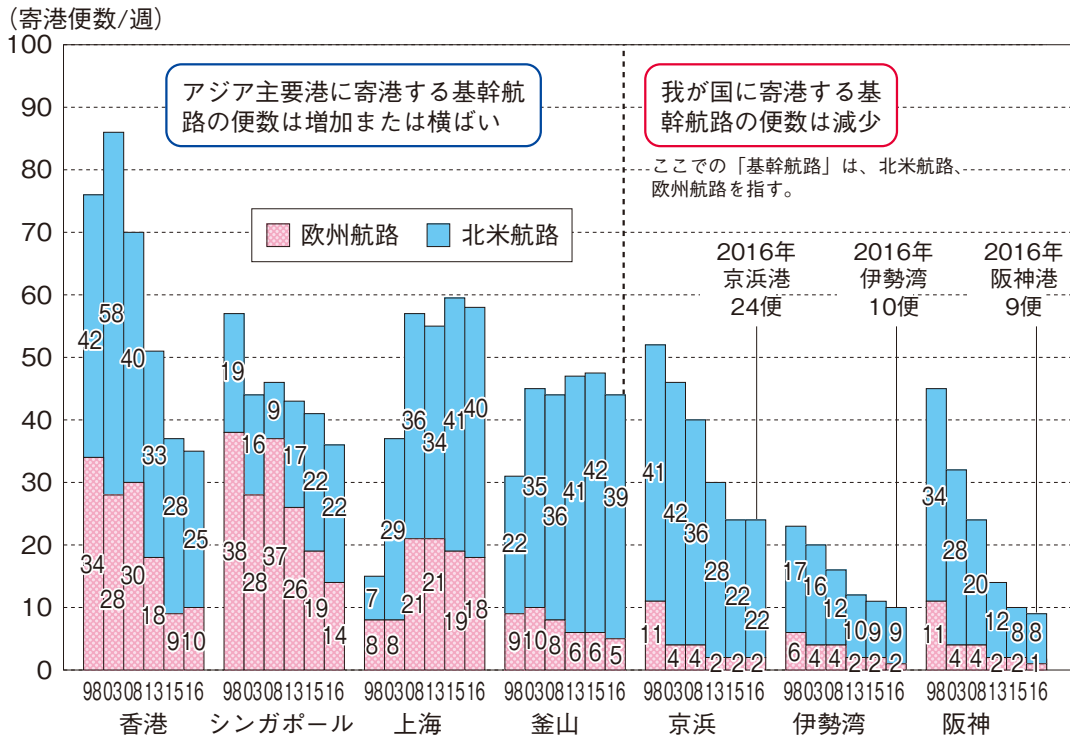
※2：岸壁水深15mで暫定供用中

※3：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

※4：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

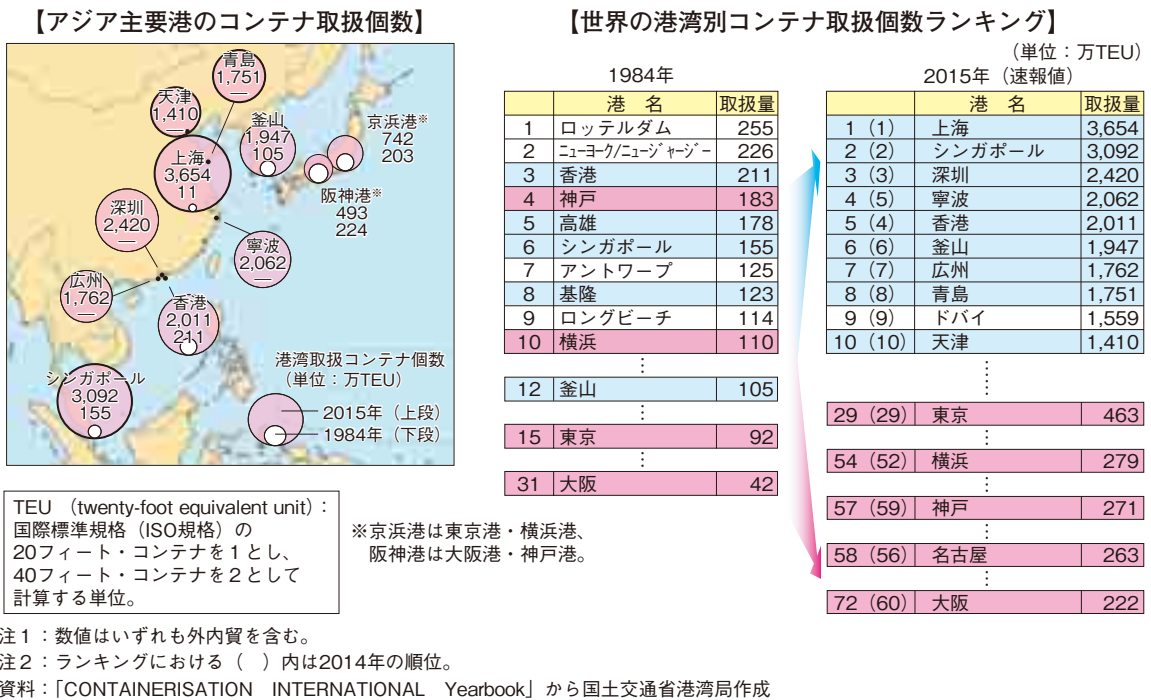
図表1-124 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



注：寄港便数は当該年の11月の値

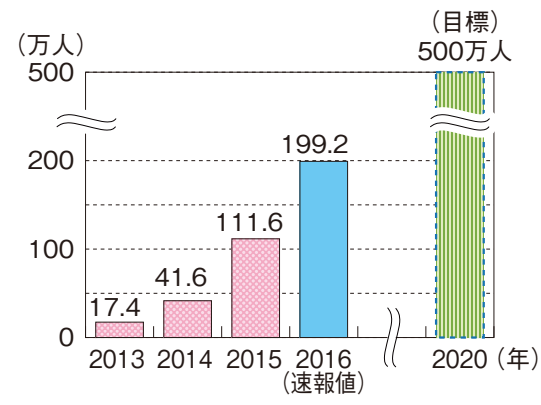
資料：「国際輸送ハンドブック」から国土交通省港湾局作成

図表1-125 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



2016年3月にとりまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」という目標が掲げられたことを受け、クルーズ船の受入環境の改善等に向けた取組を進めている。2016年の訪日クルーズ旅客数は前年比79%増の199.2万人に達した。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1,444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2,018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123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(304回)の約1.8倍に増加し、532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。

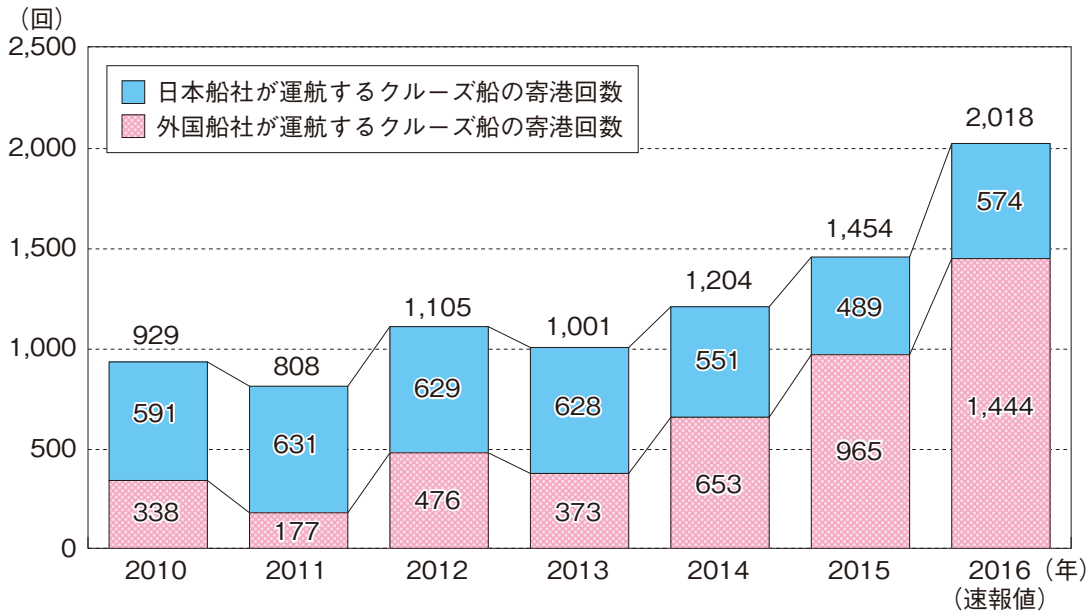
図表1-126 クルーズ船による外国人入国者数(概数)



大型クルーズ船(境港)

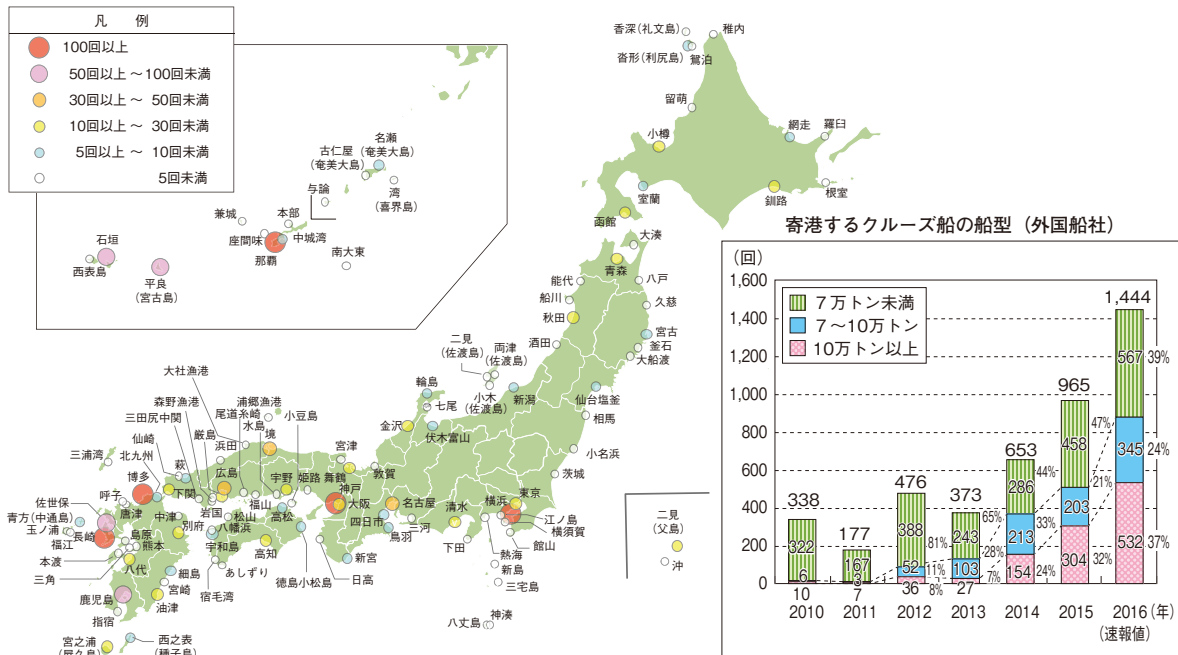
注 : 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、各港で重複して計上するのではなく1人の入国として計上。
資料 : 法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数(乗員除く)から国土交通省港湾局作成

図表1-127 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数



注) 2016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

図表1-128 クルーズ船の寄港する港湾 (2016年)



出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

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組が継続的に行われる施設を、国土交通省港湾局長が「みなとオアシス」として認定・登録している（2017年3月31日時点、93箇所）。

図表1-129 全国のみなとオアシス



資料：国土交通省港湾局作成

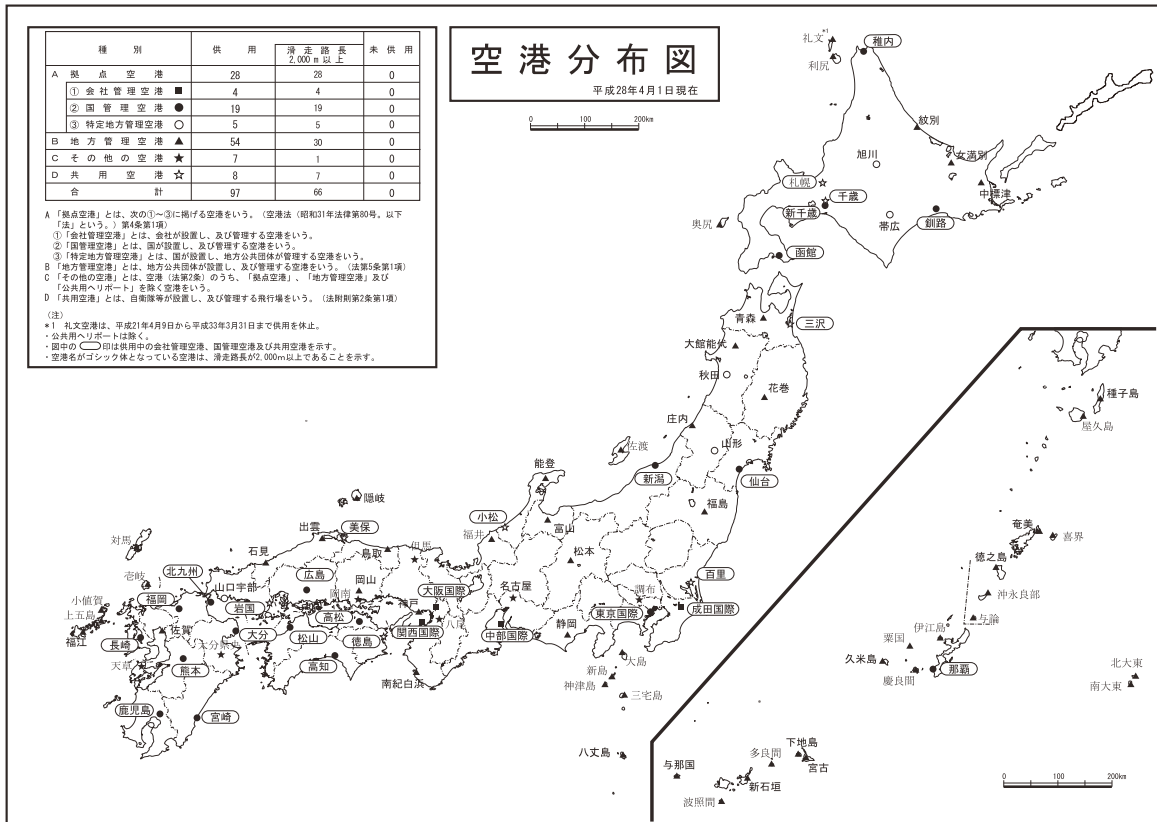
第5節 航空ネットワーク

我が国においては、2016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ターミナル（国内線）（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）、関西国際空港第2ターミナル（国際線）（LCC専用ターミナル）供用開始（2017年1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を開始した。

図表1-130 我が国の空港分布図



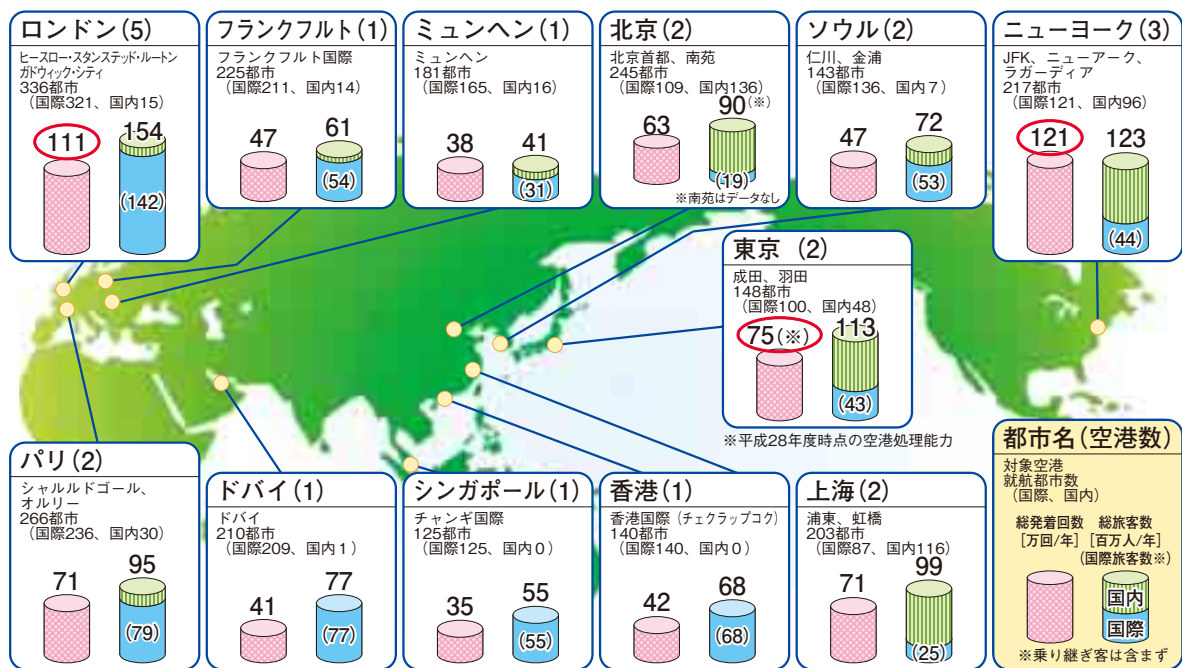
我が国最大の都市圏にある首都圏空港は、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。具体的には、国内線旅客数の約66%、国際線旅客数の約56%、国際航空貨物の約69%が首都圏空港を利用しており、日本経済の一層の発展や、訪日外国人旅行者の更なる増加への貢献が期待されている。

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。我が国では、現在、東京国際空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化を進めている。

また、国際線就航都市数は、2016年度時点で100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（136都市）、香港（140都市）、シンガポール（125都市）、北京（109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、2016年度時点で、それぞれ61都市、32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1-131 諸外国の主要空港との比較



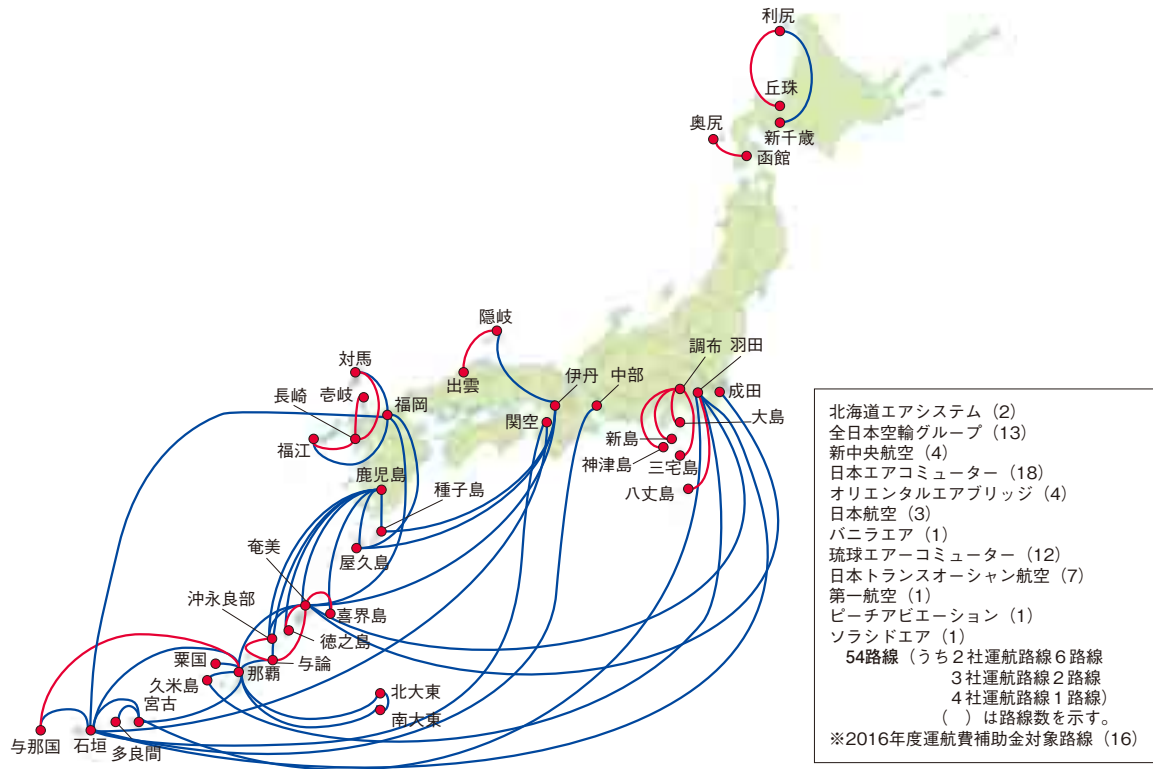
注1：発着回数、旅客数は2015年のデータ

注2：就航都市数は2016年10月30日～11月5日、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

一方、地方空港間を結ぶ地方航空ネットワークについては、2015年度は36路線となっている。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（2016年度54路線【うち国庫補助路線16路線】）。

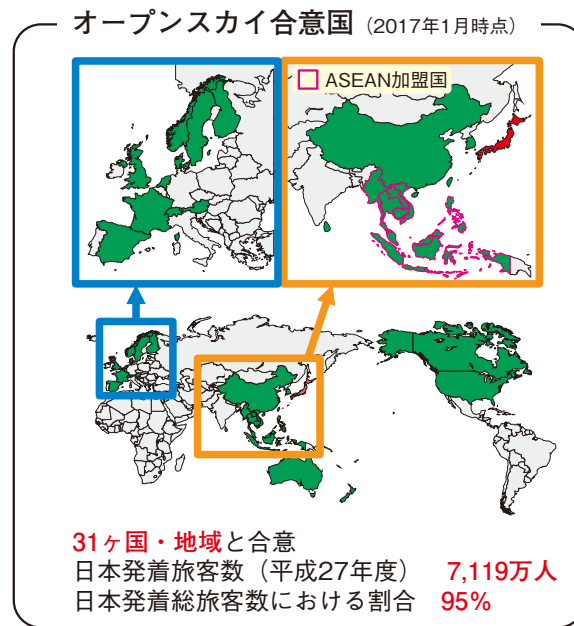
図表1-132 国内航空分野における離島航空路の路線図（2017年3月時点）



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。なお、我が国は60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、2017年1月末時点で31の国・地域と合意しており、日本発着総旅客数における95%の割合を占めている。

図表1-133 我が国のオープンスカイ合意国（2017年1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。2017年1月時点で、ピーチアビエーションは国内14路線・国際12路線、ジェットスター・ジャパンは国内16路線・国際8路線、バニラ・エアは国内3路線・国際7路線、春秋航空日本は国内4路線・国際4路線へネットワークを展開している。

図表1-134 本邦LCC就航状況一覧

国内	APJ	JJP	VNL	SJO	国際	APJ	JJP	VNL	SJO
成田-札幌	✓	✓	✓	✓	羽田-桃園	✓			
成田-関西	✓	✓		✓	羽田-仁川	✓			
成田-福岡	✓	✓			羽田-浦東	✓			
成田-那覇	✓	✓	✓		成田-香港		✓	✓	
成田-大分		✓			成田-桃園		✓		
成田-熊本		✓			成田-高雄			✓	
成田-鹿児島		✓			成田-マニラ		✓		
成田-高松		✓			成田-ホーチミン			✓ (桃園経由)	
成田-松山		✓			成田-セブ			✓	
成田-奄美			✓		成田-武漢				✓
成田-広島				✓	成田-重慶				✓
成田-佐賀				✓	成田-天津				✓
関西-札幌	✓	✓			成田-ハルビン				✓
関西-那覇	✓	✓			関西-桃園	✓	✓	✓	
関西-福岡	✓	✓			関西-香港	✓	✓		
関西-宮崎	✓				関西-釜山	✓			
関西-鹿児島	✓				関西-高雄	✓			
関西-松山	✓				関西-仁川	✓			
関西-新石垣	✓				関西-マニラ		✓		
関西-仙台	✓				関西-浦東	✓			
関西-長崎	✓				中部-桃園		✓		
中部-札幌		✓			中部-マニラ		✓		
中部-鹿児島		✓			那覇-香港	✓			
中部-那覇		✓			那覇-仁川	✓			
中部-福岡		✓			那覇-桃園	✓		✓	
福岡-那覇	✓								
(路線数)	(14)	(16)	(3)	(4)	(路線数)	(12)	(8)	(7)	(4)

2017年1月時点

※APJ：ピーチ・アビエーション、JJP：ジェットスター・ジャパン、VNL：バニラ・エア、SJO：春秋航空日本

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（2017年4月時点）

会社名	Peach Aviation(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	エアアジア・ジャパン(株)
主要株主	・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%	・ANAホールディングス 100%	・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	・春秋航空股份有限公司 33.0% 他	・Air Asia Investment 33.0% ・泰天 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、仙台空港(2017年度中)、新千歳空港(2018年度中)	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	就航予定時期見直し中
運航路線	(国内線) 関西＝新千歳、仙台、成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、那覇、新石垣 成田＝新千歳、福岡、那覇 那覇＝福岡 計14路線 (国際線) 羽田＝桃園、仁川、浦東 関西＝仁川、釜山、桃園、高雄、香港、浦東 那覇＝桃園、香港、仁川、バンコク 計13路線	(国内線) 成田＝新千歳、函館、関西、奄美、那覇 関西＝函館、奄美 計7路線 (国際線) 成田＝桃園、高雄、香港、ホーチミン(桃園経由)、セブ 関西＝桃園 那覇＝桃園 計7路線	(国内線) 成田＝新千歳、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、福岡、那覇 中部＝新千歳、福岡、鹿児島、那覇 計16路線 (国際線) 成田＝香港、桃園、マニラ、浦東(H29.6.2) 関西＝香港、桃園、マニラ 中部＝桃園、マニラ 計8路線	(国内線) 成田＝新千歳、関西、広島、佐賀 計4路線 (国際線) 成田＝武漢、重慶、天津、ハルビン 計4路線	(国内線) 中部＝新千歳(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

図表1-136 我が国へのLCCの就航状況

定期便 (15社)		(2017.2月上旬)		
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国	濟州航空	09年3月20日	仁川=成田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇 金浦=関西 釜山=成田・関西・福岡・那覇	
	エアブサン	10年3月29日	釜山=成田・関西・新千歳・福岡 大邱=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=成田・関西・新千歳・福岡・那覇 北九州 釜山=関西・北九州・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・福岡・那覇 釜山=関西	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	仁川=成田・関西・新千歳・福岡・大分・佐賀・那覇 大邱=成田・福岡 大邱=関西=グアム	
	エアソウル	16年10月7日	仁川=静岡・米子・広島・山口宇部・高松・長崎	アジアナ航空100%出資
中国	春秋航空	12年6月23日	上海(浦東)=羽田・関西・新千歳・茨城・高松・佐賀 蘭州=上海(浦東)=関西 銀川=常州=中部 鄭州=揚州=関西 重慶=関西-天津 天津=関西-重慶 青島=関西-重慶 重慶=関西-青島 武漢or汕頭=関西-天津 天津=関西-武漢or淮安 青島=関西-武漢or汕頭 淮安=関西-青島 鄭州=揚州=関西-福州 福州=関西-長春 長春=関西-揚州-鄭州 福州=関西-西安 西安=関西-揚州-鄭州 寧波=中部-貴陽 貴陽=中部-上海(浦東) 上海(浦東)-中部-石家荘-フフホト フフホト-石家荘-中部-上海(浦東) フフホト-石家荘-中部-寧波 銀川-常州-中部-ハルビン ハルビン=中部-合肥 合肥=中部-常州-銀川	
香港	香港快運航空	13年11月8日	香港=羽田・成田・関西・中部・広島・高松・福岡・鹿児島・石垣	
台湾	タイガーエア台湾	15年4月2日	台北(桃園)=羽田・成田・関西・中部・函館・仙台・岡山・福岡・那覇 高雄=成田・関西	
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(桃園)=関西 シンガポール=マニラ=関西	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(桃園)=新千歳 シンガポール=台北(桃園)=成田 シンガポール=ドムアン=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	エアアジア16%出資
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	エアアジアX49%出資
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

第Ⅱ部 交通分野のユニバーサルデザイン化

第1章 背景と経緯

我が国は、世界に前例のない早さで高齢化が進み、世界最高水準の高齢化率となり、世界のどの国もこれまで経験したことのない超高齢社会を迎えている。一方で、急速な少子化も進展しており、我が国の将来の社会経済に多大な影響を及ぼす。こうした中で、少子高齢化する社会への対応が求められている。

また、障害者の権利及び尊厳に関する国際的な議論の高まりから、2006年12月、国連総会において、障害者に関する初めての国際約束となる障害者の権利に関する条約が採択され、2008年5月に発効した。2016年3月1日現在、同条約の締約国（地域や機関を含む。）数は162となっている。我が国も2014年1月に同条約を締結したところである。

さらに、年齢や障害の有無等にかかわらず、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現することが必要である。

我が国としてあるべき共生社会を目指す中では、まず、高齢者、障害者、乳幼児連れ、外国人などが社会生活を行う上での物理的な障壁（バリア）をはじめ、社会的、制度的及び心理的な障壁も含めて現に存在するものを除去すること（「バリアフリー」という考え方）が重要である。

加えて、そもそも、施設や製品等について、すべての人が使いやすいものになるよう設計開発の段階からデザインすること（「ユニバーサルデザイン」という考え方）も必要不可欠である。

このように、単にバリアを除去するだけでなく、すべての人が使いやすいユニバーサルデザインの考えを取り入れることが求められている。

交通分野においても、共生社会の実現に向けて、高齢者、障害者、乳幼児連れ、訪日外国人旅行者等に関する動向を踏まえ、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向け、ハード・ソフトの両面において、公共交通機関や歩行空間に関するバリアフリー化やユニバーサルデザイン化に向けた取組を進めていくことが重要である。

あわせて、交通分野のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化は、高齢者、障害者等の外出を促進し、健康の増進につながることも期待される。

以上を踏まえて、本章では、高齢者、障害者等の現況についてデータをもとに概観した上で、交通分野に関連する事項を中心に、近年におけるユニバーサルデザイン関連法令等の整備の経緯を概観する。

第1節 高齢者、障害者等の現況

(1) 高齢者等の状況

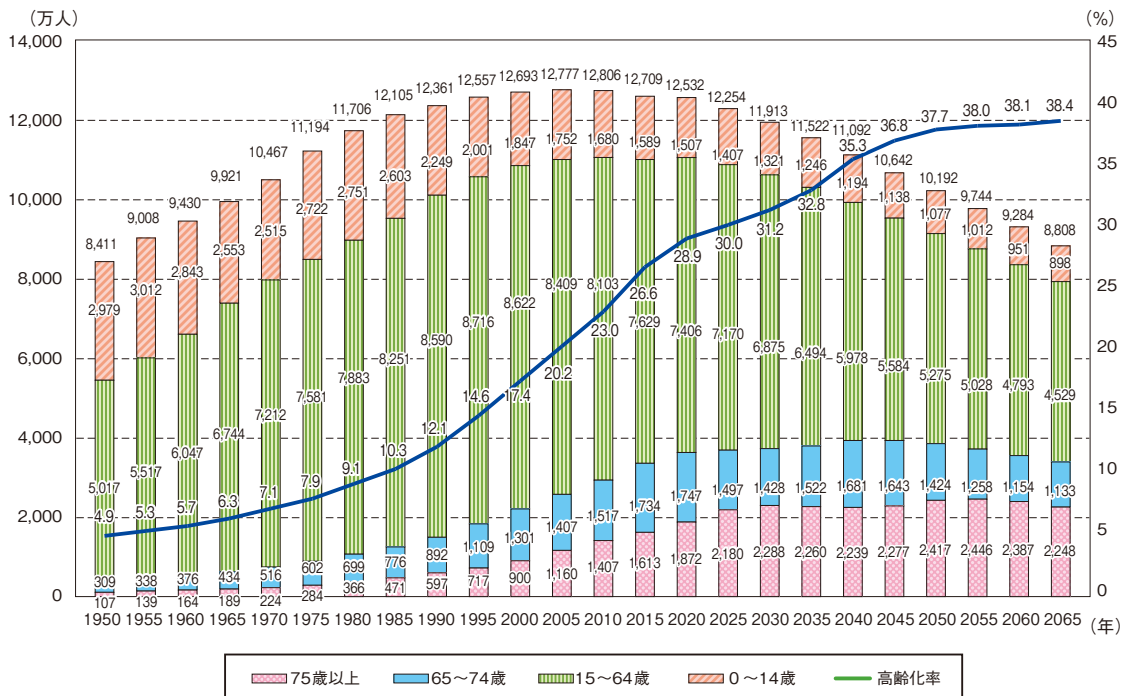
高齢者数が増加し、高齢化率が上昇する中で、働く高齢者が増加するとともに、高齢者の外出頻度が高まっており、高齢者の外出手段として公共交通が利用されることも多い。

a. 高齢者数及び高齢化率

我が国の総人口は、2015年10月1日現在、1億2,709万人となっている。65歳以上の高齢者人口は、3,347万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は26.6%となり、年々高くなってきている。

総人口が減少する中で高齢者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、2036年に33.3%で3人に1人が高齢者となり、高齢者人口が減少に転じた後も65歳到達者数が出生数を上回ることから高齢化率は上昇を続け、2065年には38.4%に達すると推計されている。特に、75歳以上の後期高齢者については、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者となる2025年に17.8%に達し、人数、人口比率ともに上昇する見込みとされている。

図表2-1 高齢者数及び高齢化率の推移



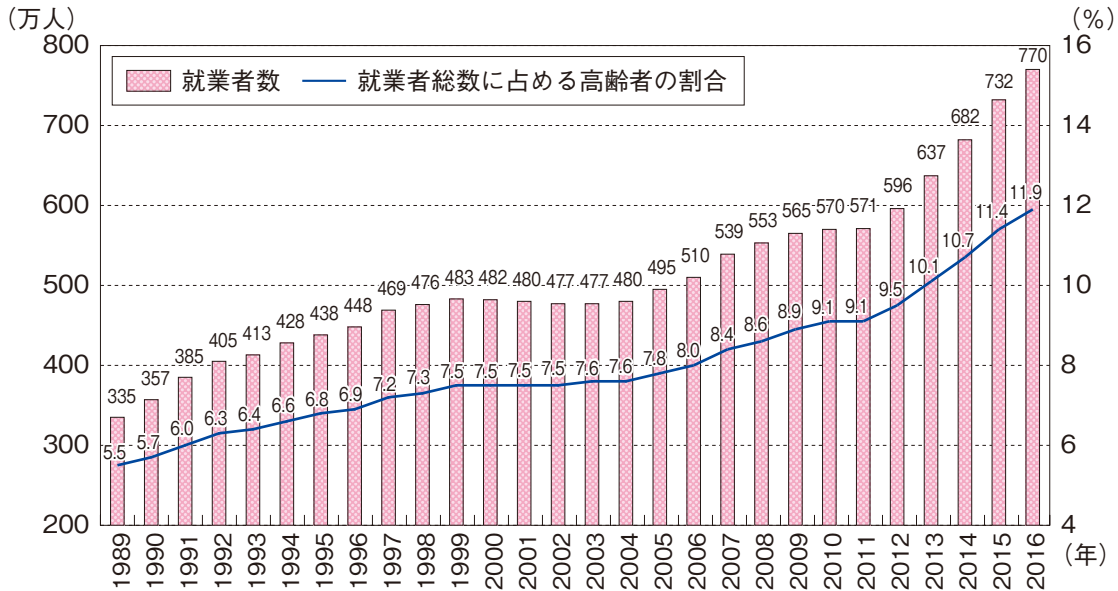
注：1950年～2015年までの総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている

資料：2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年4月推計）」の出生中位・死亡仮定による推計結果

b. 高齢者の就業者数

65歳以上の高齢者の就業者数は、ここ数年急速に上昇してきており、2016年には770万人と過去最多となっている。また、15歳以上の就業者総数に占める高齢者の割合についても、同様に急速な上昇傾向にあり、2016年には11.9%と過去最も高くなっている。

図表2-2 高齢者の就業者数の推移

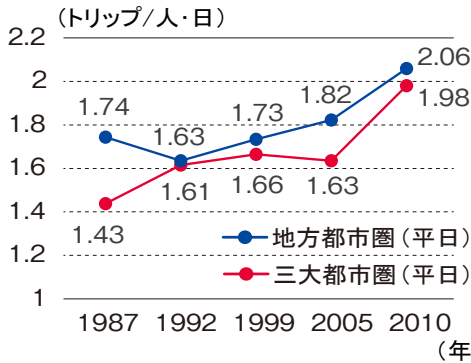


資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

c. 高齢者の外出頻度

65歳以上の高齢者の1人あたりトリップ数をみると、三大都市圏では増加傾向、地方都市圏では2005年を境に増加となっており、高齢者の移動回数が高くなっている。また、三大都市圏における高齢者の移動時の代表輸送機関の分担率（平日）についてみると、自動車が高くなる傾向がある一方で、鉄道・バスの分担率の合計値も2005年から2010年にかけて17.8%から19.3%に上昇している。

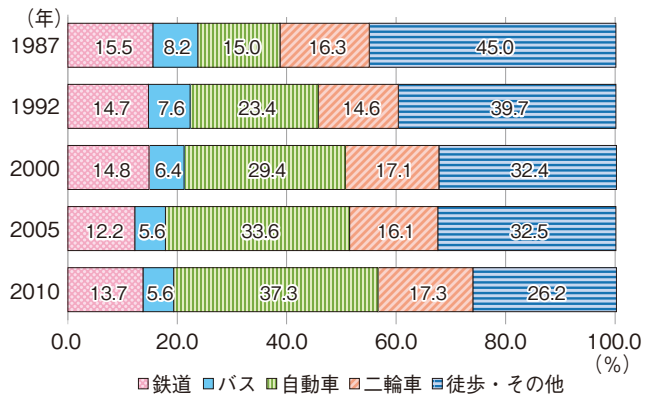
図表2-3 高齢者の1人あたりトリップ数の推移



注：「1人あたりトリップ数」とは、ある人が1日のうちで目的をもって動く回数である。

資料：国土交通省都市局「都市における人の動き-平成22年全国都市交通特性調査集計結果から-」より国土交通省総合政策局作成

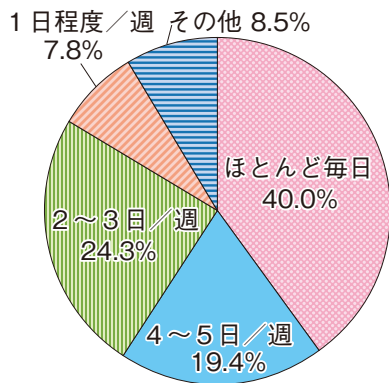
図表2-4 三大都市圏における高齢者の代表交通手段分担率（平日）



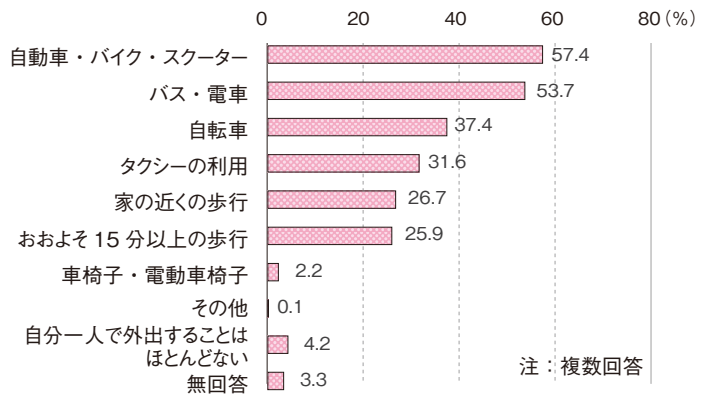
資料：国土交通省都市局「都市における人の動き-平成22年全国都市交通特性調査集計結果から-」より国土交通省総合政策局作成

また、2014年においては、高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%を超えている。さらに、外出手段としてバス・電車を利用する高齢者は5割を超え、タクシーを利用する高齢者も3割を超えている。

図表2-5 高齢者の外出頻度 (2014年)



図表2-6 高齢者の主な外出手段 (2014年)

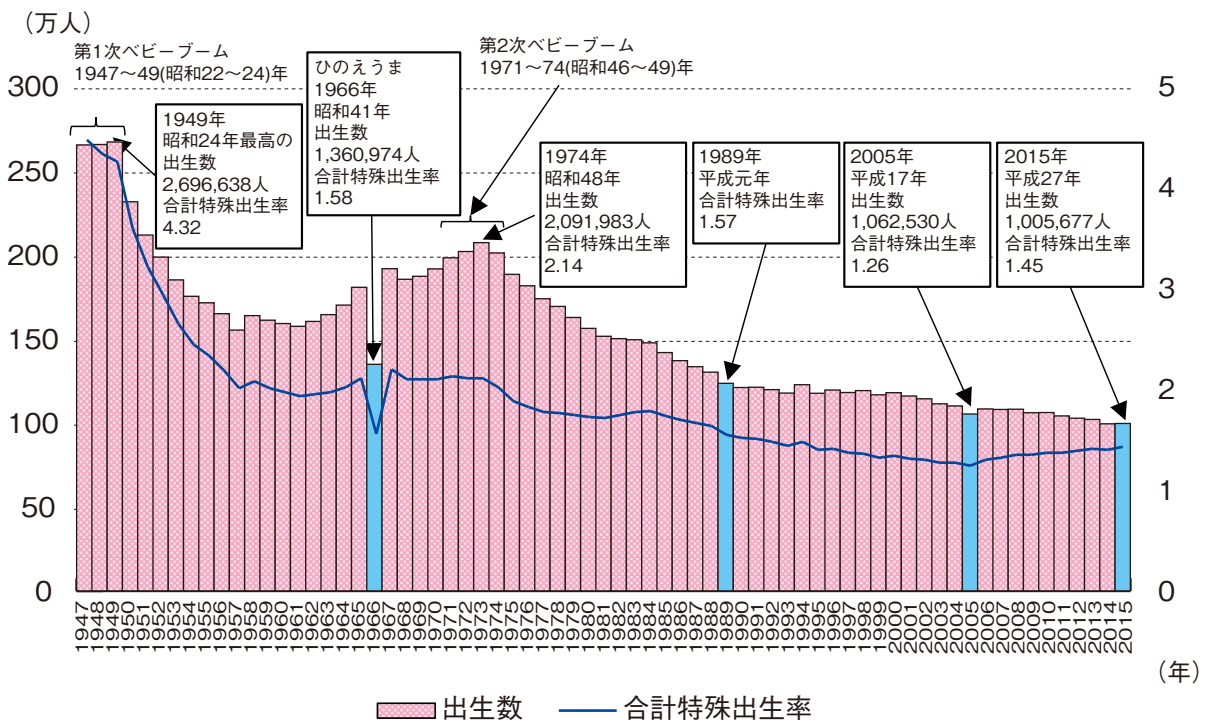


資料 (左右)：内閣府「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査」

d. 少子化の状況

我が国の年間の出生数は、1984年には150万人を割り込み、1991年以降は増加と減少を繰り返しながら、緩やかな減少傾向となっている。また、合計特殊出生率をみると、2005年には過去最低である1.26まで落ち込み、その後近年はゆるやかな上昇傾向が続いており、2015年は1.45となった。

図表2-7 少子化の状況



資料：厚生労働省「人口動態統計」

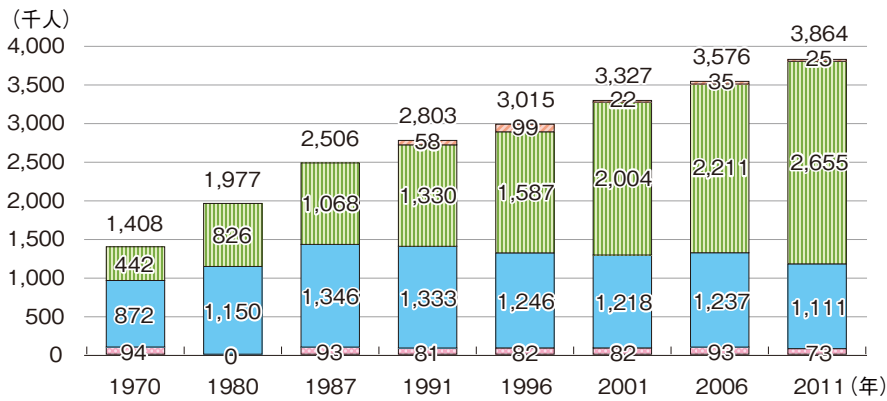
(2) 障害者の状況

障害者数が増加する中で、働く障害者が増加し、障害者の外出頻度が高くなっているが、そうした中で、昨年の駅ホームにおける視覚障害者の転落事故の発生等、障害者の外出時の安全確保も課題となっている。

a. 障害者数

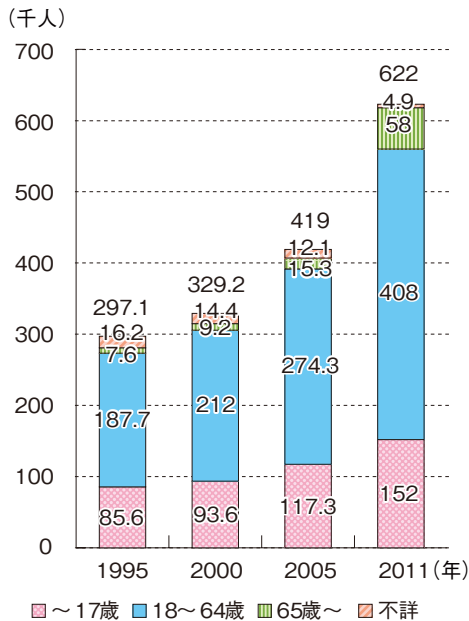
身体障害者数は、2011年は約386万人となっている。高齢化が進展する中で65歳以上の身体障害者が大幅に増加していることが、総数の増加をもたらしている。また、知的障害者及び精神障害者数も増加してきている。

図表2-8 身体障害児・者（在宅）数の推移



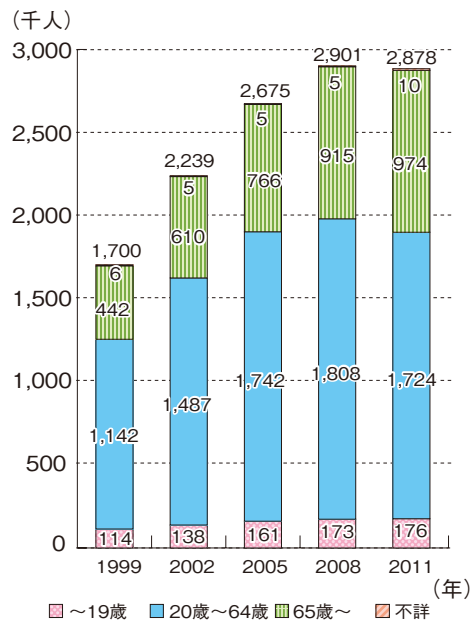
注：昭和55年は身体障害児（0~17歳）に係る調査を行っていない。
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（昭和45年,55年,62年,平成3年,8年,13年,18年）、厚生労働省「生活のしづらさに関する調査」（平成23年）

図表2-9 知的障害児・者（在宅）数の推移



資料：厚生労働省「知的障害児（者）基礎調査」（平成7年,12年,17年）、厚生労働省「生活のしづらさに関する調査」（平成23年）

図表2-10 精神障害者（外来）数の推移

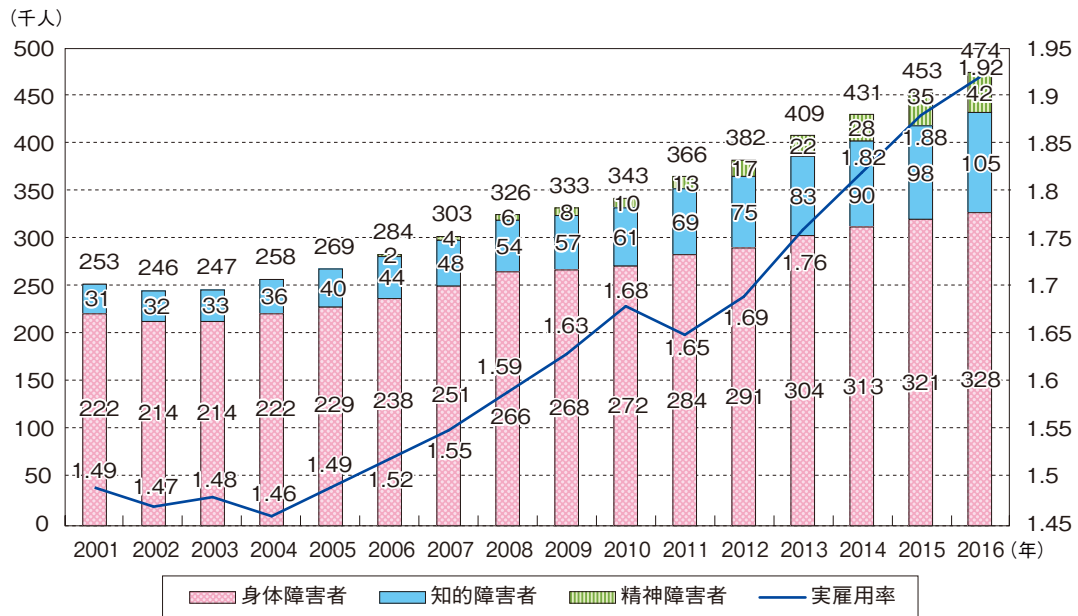


資料：厚生労働省「患者調査」より厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部で作成

b. 障害者の就業者数

民間企業において雇用されている障害者の数及び実雇用率は増加傾向にあり、2016年でそれぞれ約47万人、1.92となっている。

図表2-11 雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移

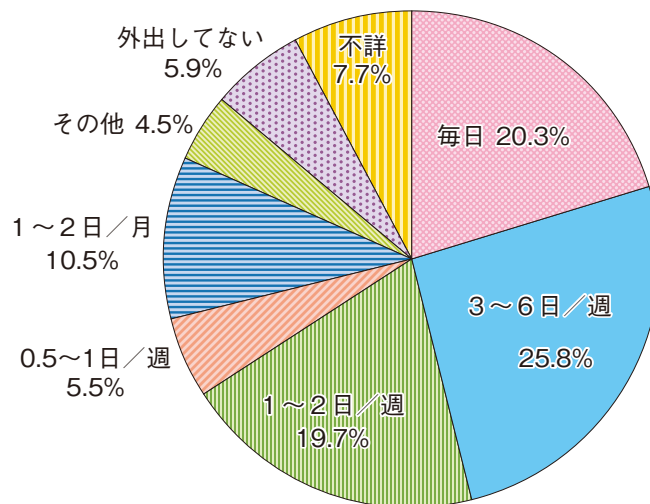


資料：厚生労働省「平成28年障害者雇用状況の集計結果」より国土交通省総合政策局作成

c. 障害者の外出頻度

障害者の外出状況をみると、毎日外出する人は20.3%、週1回以上外出する人は65.9%、月1回以上外出する人は81.9%となっている。

図表2-12 障害者の外出頻度 (2011年)

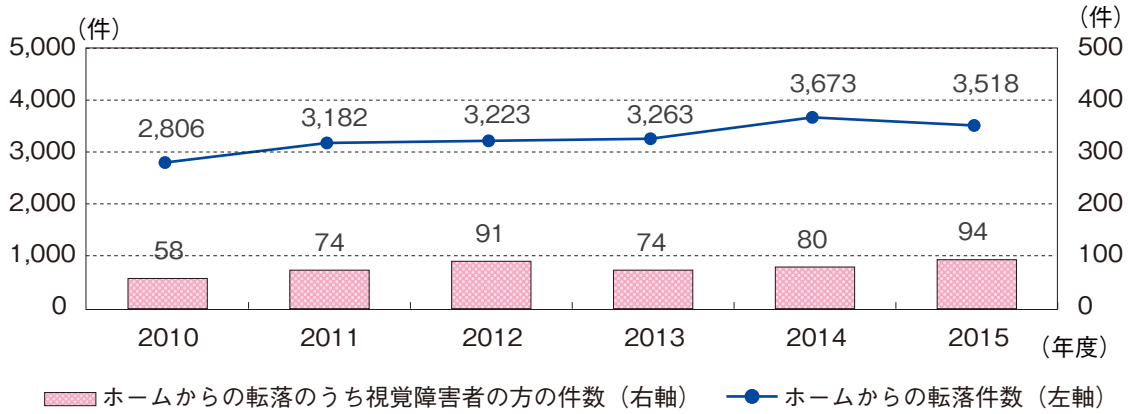


資料：厚生労働省「平成23年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）」結果より国土交通省総合政策局作成

d. 障害者の外出時における安全の状況

2015年度における鉄道駅のホームからの転落件数（健常者の方の転落を含む）は3,518件であり、このうち視覚障害者の転落件数は94件（2.7%）となっている。

図表2-13 ホームからの転落件数の推移



資料：国土交通省鉄道局

注) ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

注) ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

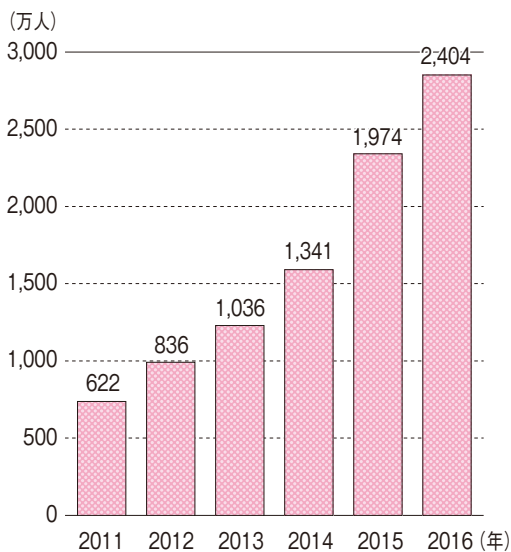
注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

(3) 訪日外国人旅行者の状況

我が国を訪れる外国人旅行者数は、2016年は前年比22%増の2,404万人となった。5年前の2011年の622万人と比べると3.9倍と急激に増加している。

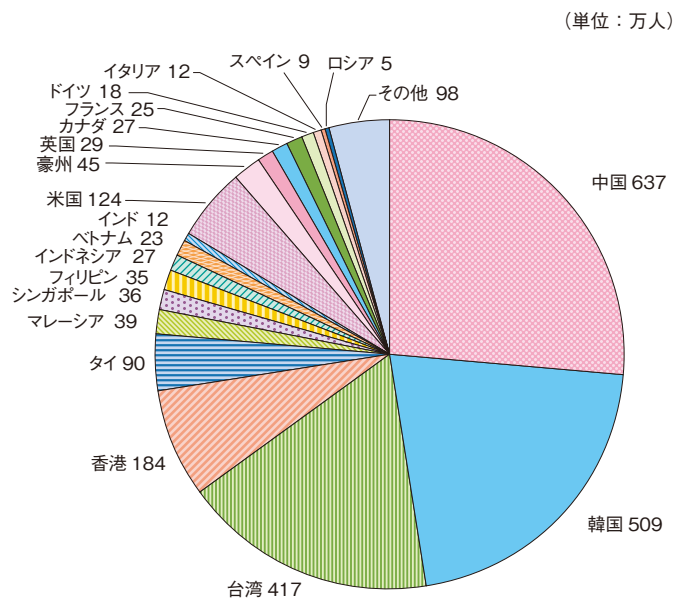
2016年の訪日外国人の国籍・地域別の人数は、上から順に、中国637万人、韓国509万人、台湾417万人、香港184万人、米国124万人、タイ90万人となっている。

図表2-14 訪日外国人旅行者等数の推移



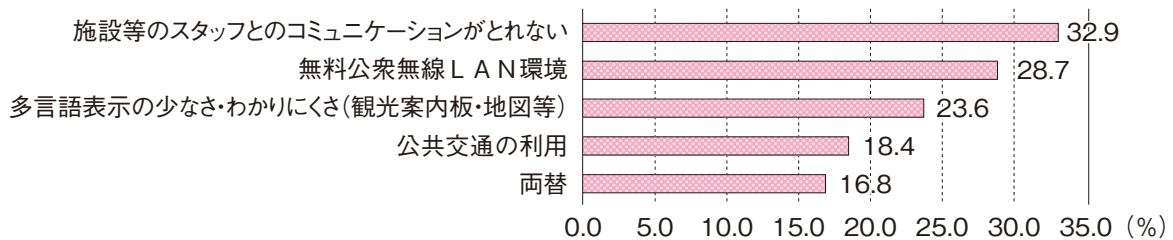
資料：日本政府観光局(JNTO)

図表2-15 国籍・地域別の訪日外国人旅行者等数 (2016年)



また、訪日外国人旅行者が旅行中困ったこととして、「施設等のスタッフとのコミュニケーションが取れない」(32.9%)、「多言語表示の少なさ・わかりにくさ」(23.6%)が上位に挙げられており、様々な国・地域から日本を訪れる外国人が増加している中、言葉のバリアフリーを進めることも必要となっている。

図表2-16 訪日外国人旅行者が旅行中に困ったこと(上位5項目・複数回答)



資料：観光庁「訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関するアンケート」(2016年度)

(4) 小括

以上のように、高齢者や障害者が増加し、また、積極的に外出している中、交通分野においても、日常生活や社会生活を営むに当たって必要不可欠な移動を安全かつ円滑に行うことができるような環境を整えることが必要である。また、訪日外国人旅行者等の増加に対応し、言葉の壁を超えたコミュニケーションや情報提供を可能とする環境整備も必要となっている。さらに、社会全体で少子化対策を進めるため、子育てしやすい環境づくりも必要である。このように、我が国における社会情勢の変化に対応するため、交通分野のユニバーサルデザイン化を図ることが求められている。

第2節 関連法令等の整備の進展

第1節で概観した社会情勢の変化に対応して、政府としては、高齢社会対策基本法や少子化対策基本法、障害者関連法において、施策の基本的な考え方の枠組みを明らかにするとともに、交通分野におけるバリアフリー化を進めるため、バリアフリー法、更には交通政策基本法を制定し、交通分野のユニバーサルデザイン化に向けての具体的な制度を整備してきている。

(1) 高齢社会対策基本法及び少子化社会対策基本法

国民一人一人が生涯にわたって安心して生きがいを持って過ごすことができる社会を目指して、あるべき高齢社会の姿を明らかにするとともに、高齢社会対策の基本的方向性を示すことによって、高齢社会対策を総合的に推進するため、1995年11月、高齢社会対策基本法（平成7年法律第129号）が制定された。同法では、「公正で活力ある社会」「地域社会が自立と連帯の精神に立脚して形成される社会」「豊かな社会」が構築されることを基本理念として、高齢社会対策は行わなければならないと規定しているが、その具体的施策の一つとして、高齢者の円滑な利用に配慮した公共的施設の整備や高齢者の交通事故等から保護することなど、生活環境についても国が講ずべき施策を規定している。

同法に基づき、高齢社会対策会議（会長：内閣総理大臣）において、政府が推進すべき高齢社会対策の指針としてとりまとめた高齢社会対策大綱では、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの総合的推進の観点から、公共交通機関のバリアフリー化、歩行空間の形成、道路交通環境の整備に関する取組について掲げられているほか、高齢者の交通安全の確保の観点から、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間の整備や、高齢化に対応した車両等への対応等に関する取組についても掲げられている。

一方、急速な少子化の進展にも長期的な視点に立って的確に対応するため、少子化社会における施策の基本理念を明らかにし、関係施策を総合的に推進するため、2003年7月、少子化社会対策基本法（平成15年法律第133号）が制定された。同法に基づき、政府は少子化社会対策大綱を定めることとしており、同大綱では、妊娠中の人や子供連れで外出する際に生じる様々な支障を取り除き、外出しやすい環境を整備することが重要であり、ベビーカーマークの普及など、妊娠中や子育て時のバリアフリー化を進めることとしている。

(2) 障害者関連法

障害者の権利に関する条約の締結に先立ち、国内法の整備をはじめとする諸改革を進めるべきとの障害当事者等の意見も踏まえ、政府は、集中的に国内制度改革を進めていくこととした。これを受け、障害者基本法（昭和45年法律第84号）の改正（2011年8月）、障害者差別解消法（平成25年法律第65号）の制定（2013年6月）等が行われた。

障害者基本法の改正では、生活を営む上で妨げとなる社会的障壁を取り除くことにより、障害者が障害のない者と等しく機会の均等が確保されるという障害者権利条約の理念に沿った規定を盛り込むこととした。同法に基づく障害者基本計画では、障害者の自立と社会参加を支援し、誰もが快適で暮らしやすい生活環境の整備を推進するため、公共交通機関のバリアフリー化等が掲げられている。

また、障害者差別解消法については、改正障害者基本法における差別の禁止に関する基本原則の具体化を図るために制定された。これにより、交通事業者は、その事業を行うに当たり、障害を理由とする不当な差別的取扱いが禁止されるとともに、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならないこととされた。

(3) 交通分野におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン化施策の展開

a. 交通バリアフリー法

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、2000年11月、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）が施行された。

この法律に基づき、国土交通大臣をはじめとする主務大臣が策定した基本方針の下、旅客施設の新設、大改良及び車両等の新規導入に際して、移動等円滑化基準に適合させることが義務付けられ、既存の旅客施設、車両等についても、基準適合への努力義務が課された。また、2010年までに1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の原則として全ての鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化を実現するという目標を定めた。さらに、街の中心として多くの人々が集まる鉄道駅等の旅客施設を中心とした重点整備地区において、市町村が作成する基本構想に即して、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等の一体的なバリアフリー化を進める制度を設けた。

b. バリアフリー法

2006年12月には、一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、従前の交通バリアフリー法と高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）を統合・拡充する形で、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）（バリアフリー法）が制定された。同法では、主務大臣による基本方針の策定や移動等円滑化基準への適合義務といった基本的な枠組みは維持された一方で、その対象は、身体障害者だけでなく知的障害者等を含むすべての障害者に拡大され、バリアフリー化が必要な施設等として、従来の建築物や公共交通機関のみならず、道路や路外駐車場なども新たに加えられた。また、重点整備地区の要件について、旅客施設を含まない地域にまで拡充された。さらに、心のバリアフリーの促進、高齢者や障害者等関係者の参画による段階的な発展を目指すスパイラルアップの導入等の施策が新たに盛り込まれた。

なお、バリアフリー法の制定に先立っては、2005年7月、国土交通省において、社会資本整備・公共交通分野におけるユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策展開について「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、その中で、交通バリアフリー法とハートビル法の一体化に向けた法制度を構築することとされていた。

2011年3月には、基本方針に掲げられる具体的な施策目標について見直しが行われ、2020年までに、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅等について新たにバリアフリー化を実現することとされた。

c. バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱

高齢者、障害者などを含むすべての人が安全で快適な社会生活を送れるよう、ハード、ソフト両面のバリアフリー・ユニバーサルデザインを効果的かつ総合的に推進するため、2008年3月、関係閣僚会議において、政府の基本的な方針として、バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱が決定された。

同要綱においては、基本的な取組として、「『心のバリアフリー』の推進」、「生活環境」、「教育・文化」、「雇用・就業」、「製品」及び「情報」の6つの分野ごとに基本方針、関連施策の目標や達成期間を掲げ、当該施策を推進することとされた。

交通分野については、「生活環境」に関する取組の一環として、バリアフリー法に基づく基本方針で定められた移動等円滑化の目標の達成及び達成後の継続的な取組を推進することとされ、具体

的には、旅客施設の移動等円滑化基準への適合の促進、L R Tの整備やノンステップバス等の導入の促進、移動等円滑化基準を踏まえた駐車場などの整備の実施、幅の広い歩行空間の設置、音響信号機等の設置等の促進等について行うこととされた。

d. 交通政策基本法及び交通政策基本計画

交通政策の推進に当たって、我が国を取り巻く環境の変化を見据えつつ、社会資本の整備と密接に連携しながら、長期的な観点で計画的な取組を進める枠組みを構築するため、2013年12月に、交通政策基本法（平成25年法律第92号）が制定された。同法は、基本理念の一つとして、近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通の機能の確保及び向上を図るべきことを掲げるとともに、国の施策の一つとして、高齢者、障害者、乳幼児連れ等の円滑な移動のための施策を講ずることを定めている。

また、同法に基づき定められた交通政策基本計画（2015年2月閣議決定）は、交通関係施策の基本方針の一つとして、豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現を掲げ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や我が国が超高齢化社会を迎えることを考えると、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえながら、すべての人が社会活動に参画できる社会を目指して、身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けた取組を進めることが求められていると指摘している。また、当該基本方針の下で目指すべき目標の一つとして、バリアフリーをより一層身近なものにすることを定めており、この目標に向けた達成状況を評価するための数値指標として、バリアフリー法に基づき2011年3月に改訂された基本方針に定められた整備目標等を取り入れている。

e. ユニバーサルデザイン2020行動計画

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会には、世界中から障害のある人も含めあらゆる人が集う。とりわけ、パラリンピックでは、障害のある選手たちが繰り広げるパフォーマンスを直に目にすることができる。この大会は、共生社会の実現に向けて社会の在り方を大きく変える絶好の機会である。

こうしたことを踏まえて、2017年2月に、関係閣僚会議において、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定された。この行動計画には、ユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリーの観点から、交通分野の施策も多数盛り込まれている（第4章参照）。

f. 交通分野のユニバーサルデザイン化に関連する国の支援

国は、公共交通機関のバリアフリー化を推進するため、旅客施設（鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル）のバリアフリー化（段差解消や障害者用トイレ、鉄軌道のホームドアの整備等）、ノンステップバス・リフト付きバス・福祉タクシーの導入に取り組む交通事業者等に対して、補助金を交付するなどの支援を行っている。

また、旅客施設の周辺などで面的なバリアフリー化を推進するため、バリアフリー法に基づいて策定された基本構想等に従って、屋外のスロープ・エレベーター等の整備、自由通路・駐車場等の公共的空間の整備を行う地方公共団体等に対して、交付金を交付するなどの支援を行っている。

第2章 進捗状況

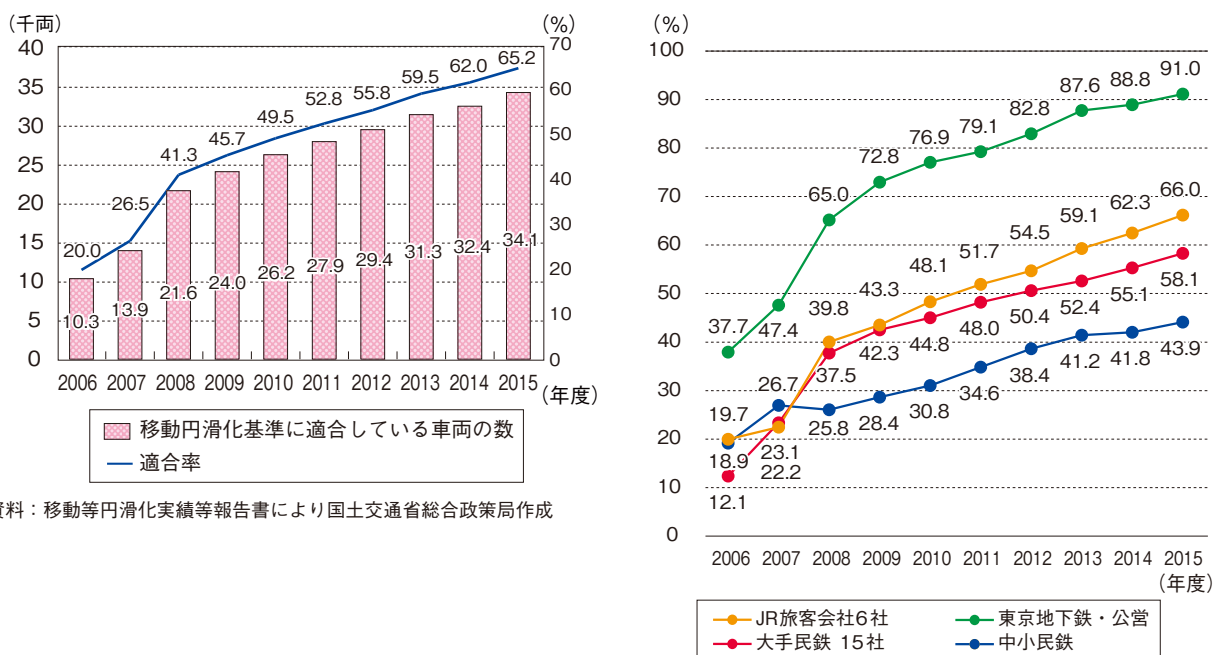
第2章では、各種のデータをもとに、車両等のバリアフリー化、旅客施設等のバリアフリー化及び心のバリアフリーの進捗状況を見ていく。その上で、第1章も踏まえつつ、見えてきた課題を整理する。

第1節 車両等のバリアフリー化の進捗状況

(1) 鉄軌道車両

公共交通移動等円滑化基準に適合した鉄軌道車両数は、2015年度末現在で34,140両、適合率は65.2%であり、2010年度末の49.5%から5年間で15.7ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに適合率を約70%とすることを目標としている。JR、大手民鉄、東京地下鉄・公営及び中小民鉄の4つのカテゴリに分けると、最も高い東京地下鉄・公営の適合率は91.0%、最も低い中小民鉄は43.9%となっている。

図表2-17 公共交通移動等円滑化基準に適合した鉄軌道車両の導入状況の推移
(左図：全体の状況 右図：事業者別の状況)



資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

○鉄軌道車両における主な移動等円滑化基準

- ・視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
- ・車いすスペースを設置すること。
- ・トイレは、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること。
- ・連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること。
- ・車両番号などを文字及び点字で表示すること。

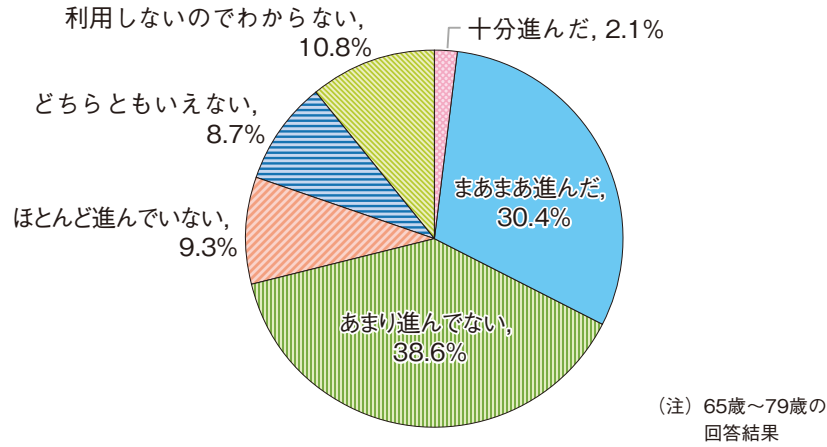
<車椅子スペース>



資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

利用者による鉄軌道車両におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいる」（「十分に進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）と回答した割合が32.5%となり車両等の中では高いが、「進んでいない」と回答した割合も47.9%となっている。

図表2-18 鉄軌道車両におけるバリアフリー・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）

一方で、実際に鉄道車両を利用した障害者からは、法令に基づく基準を満たしている場合であっても円滑な移動に困難が生じた事例、更なる改善が望ましい箇所等についての指摘も多く寄せられた。

図表2-19 鉄道車両におけるバリアフリーの状況に関する視覚障害者・車椅子利用者の実感の例

- 視覚障害者（弱視者・全盲者）：
 - ・車内放送の音量が聞き取りやすく、安心して目的駅で降りられた車両もある一方、聞き取りにくい車両もある。
 - ・どちら側のドアが開くかの音声案内がない車両がある。
- 車椅子利用者：
 - ・案内表示のディスプレイの位置が高く、見づらい。
 - ・（車両内の多機能トイレについて）便器周りは狭く着座できない人もいるだろう。車イスはトイレ内で回転できない。

(注) 上記は、視覚障害者及び車椅子利用者がモニターとなって首都圏空港から都内主要ターミナル駅まで鉄道を利用した際に表明した意見の中から、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に合致しているものの、バリアフリー整備ガイドライン（国土交通省）で推奨される基準には合致していない又はその状態（音量、情報内容等）に問題がある設備等に関する主なものを抜粋した。

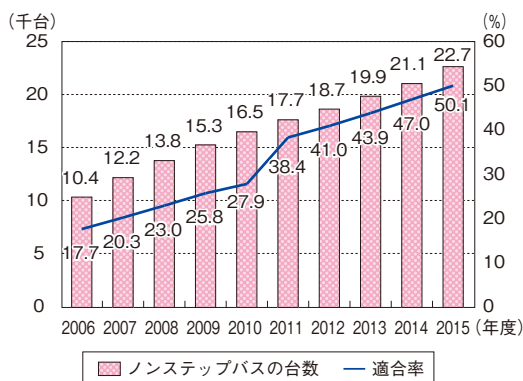
資料：国土交通省「オリンピック・パラリンピックを見据えたバリアフリー化の推進に関する調査研究 報告書」（2016年7月）

(2) 乗合バス

a. ノンステップバス

ノンステップバスの車両数は、2015年度末現在で22,665両、適合率は50.1%であり、2010年度末の27.9%から5年間で22.2ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、平成32年度までに適合率を約70%とすることを目標としている。地域別に適合率を見ると、三大都市圏で65.8%である一方で、その他地域では32.5%であり、また、都道府県別では、最も高いところが90%を越える一方で、10%前後のところもいくつかあるなど、地域ごとにばらつきがある。

図表2-20 全国のノンステップバスの導入台数と適合率の推移

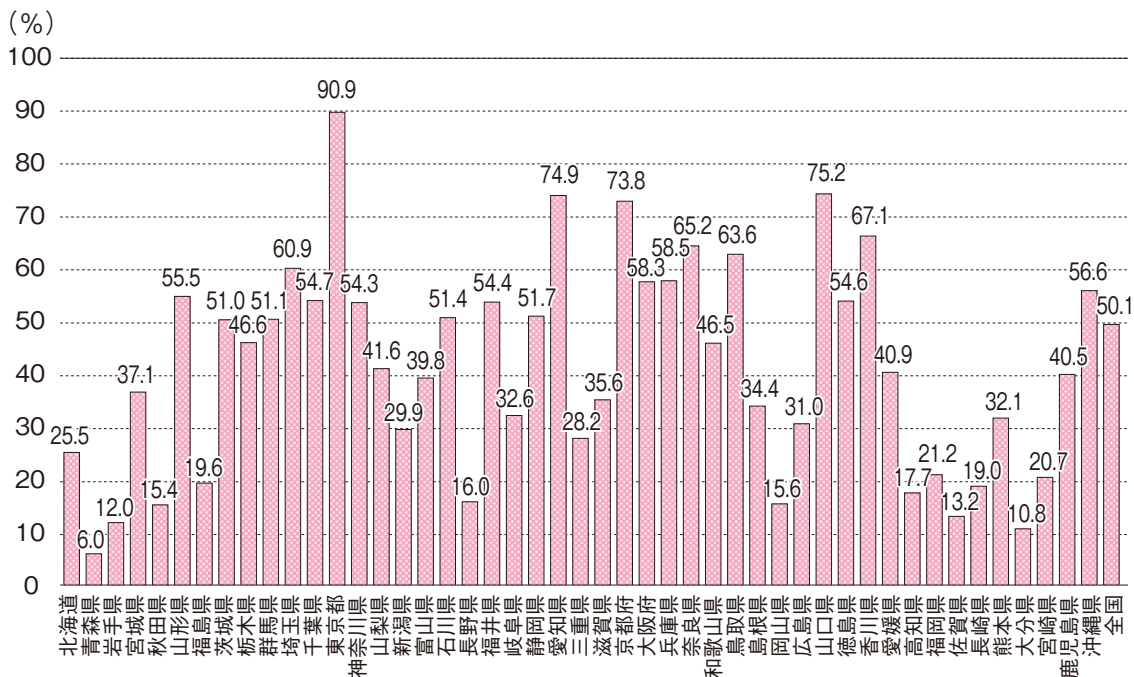


資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

【参考：地域別のノンステップバスの適合率】

- ・三大都市圏：65.8%
 - ・その他地域：32.5% ※2015年度末時点
- （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。）

図表2-21 都道府県別のノンステップバスの適合率（2015年度末時点）

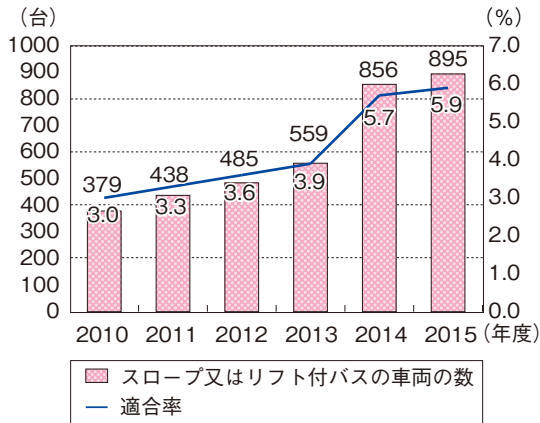


注：「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー法の移動円滑化基準に適合するバスをいう。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

b. スロープ又はリフト付きバス

スロープ又はリフト付きバスの車両数は、2015年度末現在で895両、適合率は5.9%であり、2010年度末の3.0%から5年間で2.9ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに適合率を約25%とすることを目標としている。

図表2-22 全国のスロープ又はリフト付きバスの導入台数と適合率の推移



資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：「スロープ又はリフト付バス」は、中扉に設けられたスロープ又はリフトを使って、主に車椅子使用者の乗降を円滑に行うことができるものであって、バリアフリー法の移動円滑化基準に適合するバスをいう。

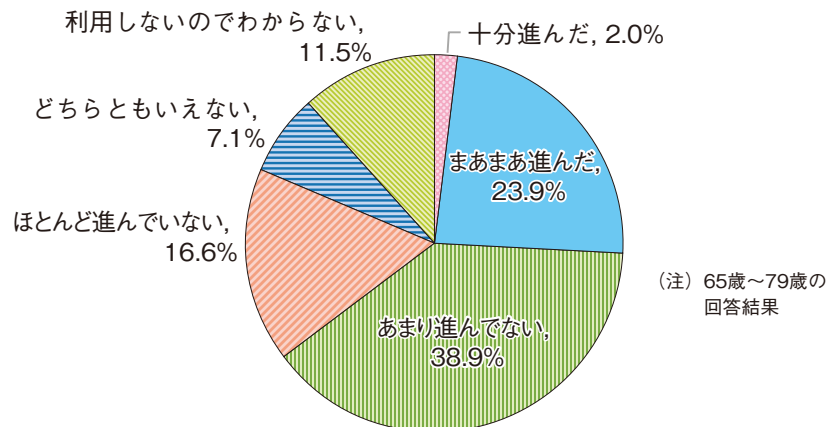
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

○バスにおける主な移動等円滑化基準

- ・視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
- ・車いすスペースを設置すること。
- ・低床バスとすること。
- ・筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること。

一方、利用者によるバスにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とするものが全体の55.5%を占める。

図表2-23 バスにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



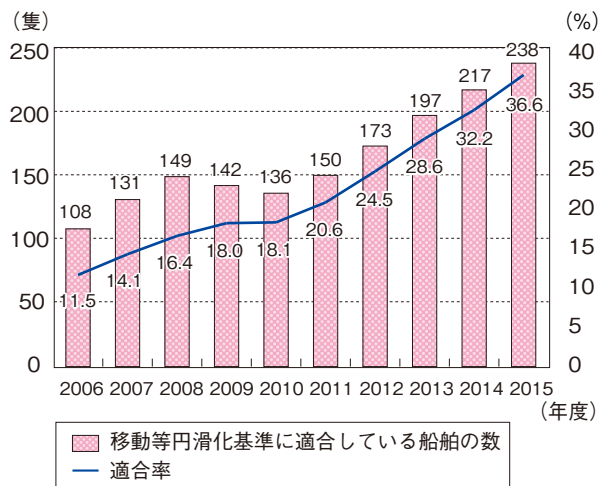
(注) 65歳～79歳の回答結果

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）

(3) 旅客船

移動等円滑化基準に適合した旅客船数は、2015年度末現在で238隻、適合率は36.6%であり、2010年度末の18.1%から5年間で18.5ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに適合率を約50%とすることを目標としている。

図表2-24 公共交通移動等円滑化基準に適合した旅客船数と適合率の推移



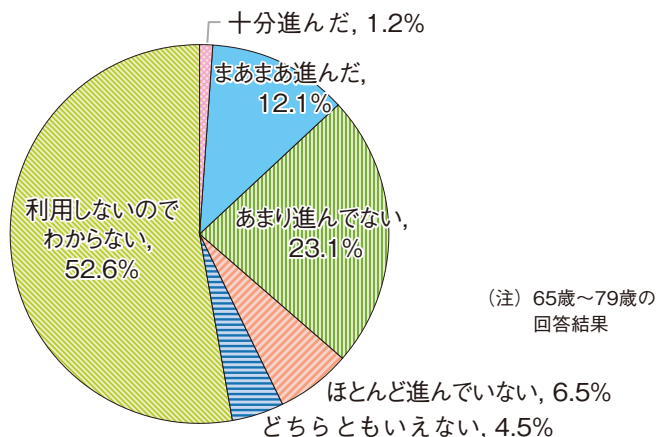
資料：旅客船バリアフリーガイドライン（国土交通省）

資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

- 船舶における主な移動等円滑化基準
- ・視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
 - ・車いすスペースを設置すること。
 - ・トイレには、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること。
 - ・バリアフリー化された客席を設置すること。
 - ・客席からトイレ、食堂などの船内設備へ通ずる経路について、エレベーターの設置等により、移動可能な構造とすること。

一方、利用者による旅客船におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「利用しないのでわからない」とする人が、半数以上を占める一方で、利用する人の約7割が「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）としている。

図表2-25 船舶におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

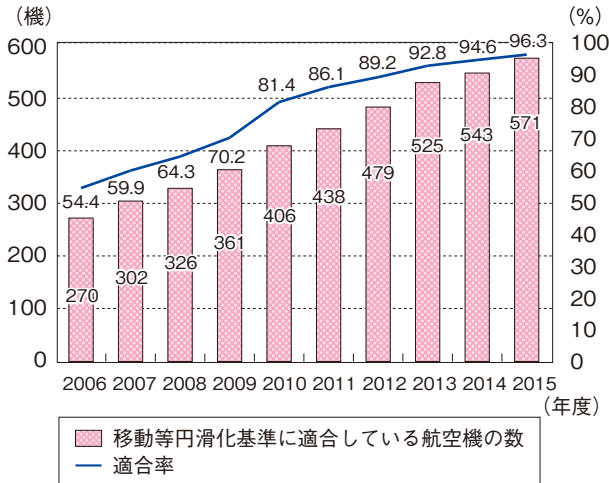


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(4) 航空機

移動円滑化基準に適合した航空機数は、2015年度末現在で571機、適合率は96.3%であり、2010年度末の81.4%から5年間で14.9ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに適合率を100%とすることを目標としている。

図表2-26 公共交通移動等円滑化基準に適合した航空機数と適合率の推移



資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

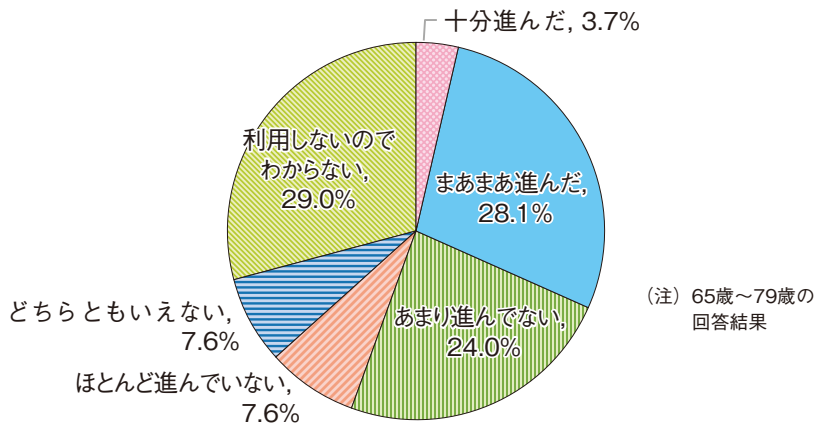
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

○航空機における移動等円滑化基準

- ・視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
- ・通路側座席の半数以上に可動式ひじ掛けを装着すること（客席30以上の航空機）
- ・トイレは、車椅子利用者の円滑な利用に適した構造とすること（通路が2以上の航空機）
- ・機内で利用できる車いすを備え付けること（客席60以上の航空機）

利用者による航空機におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識は、「進んでいる」（「十分進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）（31.8%）及び「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）（31.6%）と回答した割合がそれぞれほぼ同じ数値を示しており、車両等の中では実感として最もバリアフリー化が進んでいる。

図表2-27 航空機におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



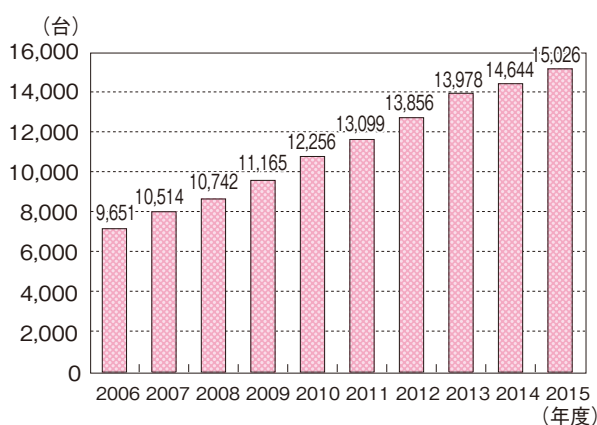
(注) 65歳～79歳の回答結果

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）

(5) タクシー

福祉タクシー（いわゆるユニバーサルデザインタクシーも含まれる。）の車両数は、2015年度末現在で15,026台であり、2010年度末の12,256台から5年間で2,770台増加している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約28,000台とすることを目標としている。

図表2-28 福祉タクシー車両の導入状況の推移



<ユニバーサルデザインタクシー>



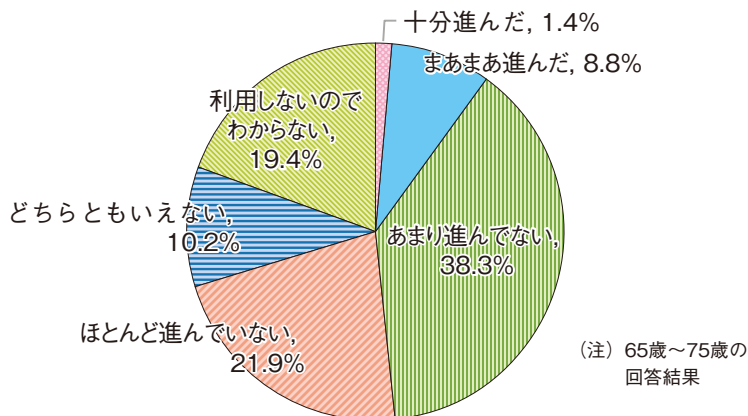
資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

資料： 移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

○福祉タクシー車両における主な移動等円滑化基準
 ・車いす等対応車（乗降を円滑にする設備、車いす用具を備えるスペースの設置、筆談用具の設置）

利用者によるタクシーにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、車両関係の中で（鉄軌道車両、バス、旅客船、航空機、タクシー）、「進んでいる」（「十分に進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）と回答した割合が10.2%と最も低い。

図表2-29 タクシーにおけるバリアフリー・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）

第2節 旅客施設等（交通結節点等）のバリアフリー化の進捗状況

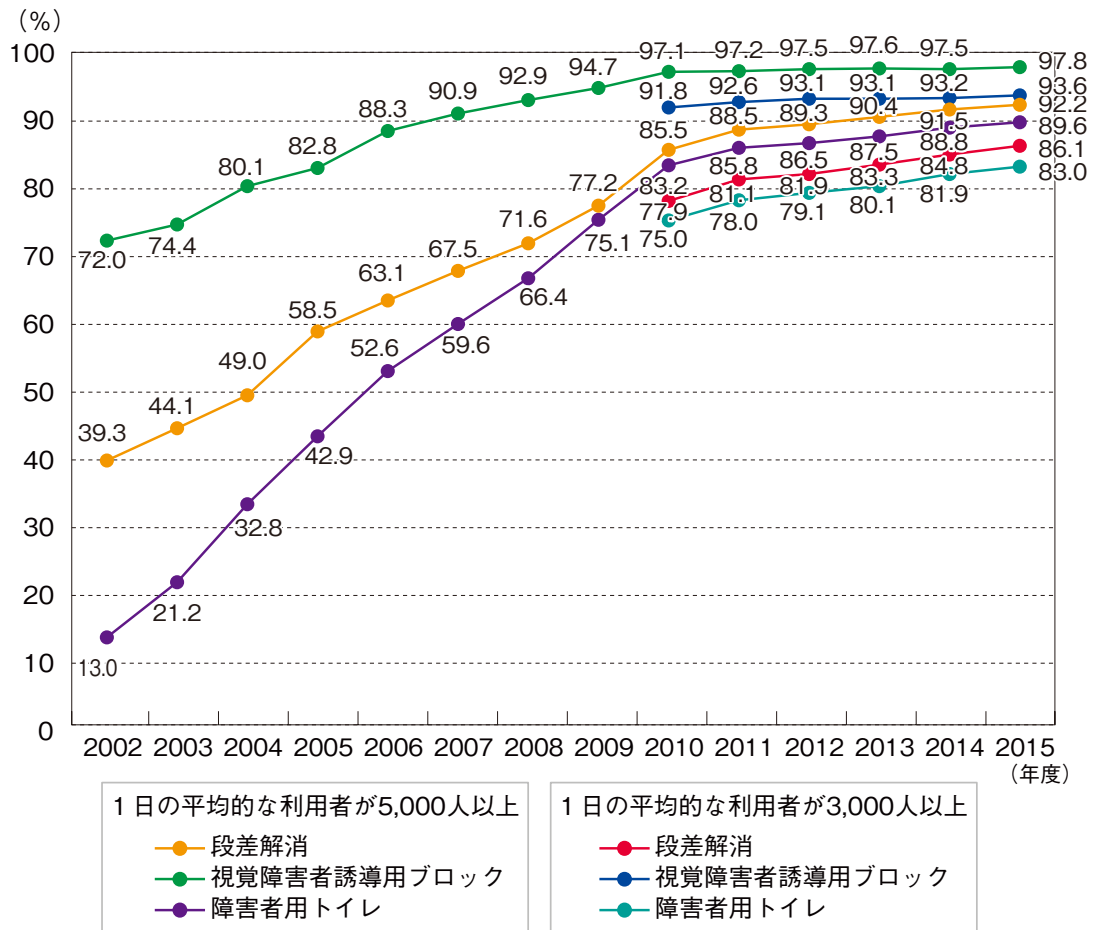
1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び空港）の段差解消率は、2015年度末現在で86.1%であり、2010年度末の77.9%から5年間で8.2ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約100%とすることを目標としている。

同旅客施設における視覚障害者誘導用ブロックの整備率は、2015年度末現在で93.6%であり、2010年度末の91.8%から5年間で1.8ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約100%とすることを目標としている。

同旅客施設における障害者用トイレの整備率は、2015年度末現在で83.0%であり、2010年度末の75.0%から5年間で8ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度末までに約100%とすることを目標としている。

なお、2011年3月31日より前は、交通バリアフリー法に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設についてそれらの目標が定められていた。2006年度から2015年度までに係るそれらの目標に係る数値も、下の折れ線グラフにあわせて表示している。

図表2-30 旅客施設（交通結節点等）のバリアフリー化の進捗状況



資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

- 旅客施設における主な移動等円滑化基準
- ・段差解消：公共用通路と車両等の乗降口との経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するものを、乗降場ごとに一以上設置
 - ・視覚障害者誘導ブロック：線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したもの
 - ・障害者用トイレ：トイレの構造等を音・点字等で表示したもの

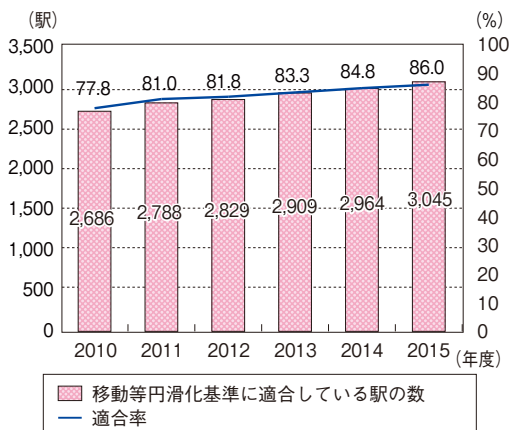
(1) 鉄軌道駅

a. 段差解消、視覚障害者誘導用点字ブロック、障害者対応トイレ

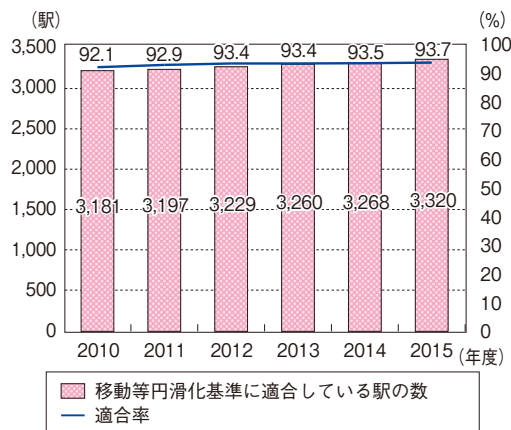
1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅について、2015年度末現在、段差が解消されているものは3,045駅で、段差解消率は86.0%である。

視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは3,320駅で、整備率は93.7%である。障害者用トイレが整備されているものは2,754駅で、整備率は83.0%である。

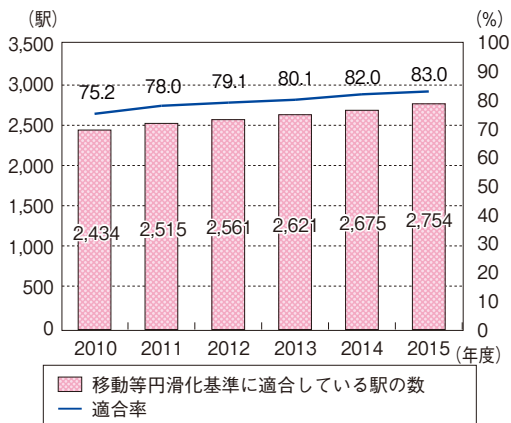
図表2-31 段差解消の進捗状況



図表2-32 視覚障害者誘導用ブロック設置の進捗状況



図表2-33 障害者用トイレ設置の進捗状況



<段差解消のためのスロープ>



資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：図表2-31～33に関しては1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅数を対象。

資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

【参考：地域別の鉄軌道駅（利用者3,000人以上／日）の各設備の進捗状況】※2015年度末時点

段差解消率：三大都市圏：約89% その他地域：約78%

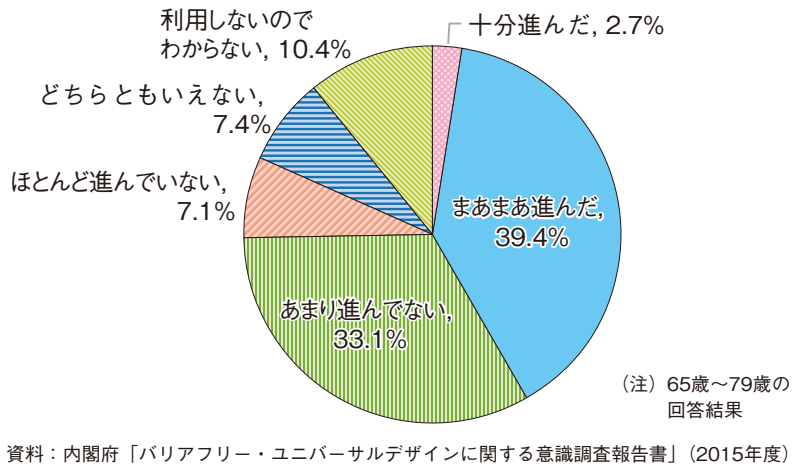
視覚障害者誘導用ブロック設置率：三大都市圏：約97% その他地域：約86%

障害者用トイレ設置率：三大都市圏：約86% その他地域：約72%

（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。）

利用者による鉄軌道駅におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいる」（「十分進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）（42.1%）と回答した割合が「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）（40.2%）と回答した割合を超えており、他の旅客施設と比較して、進んでいる実感が高い。

図表2-34 鉄軌道駅におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識



一方で、実際に鉄道駅を利用した障害者からは、法令に基づく基準を満たしている場合であっても円滑な移動に困難が生じた事例、更なる改善が望ましい箇所等についての指摘も多く寄せられた。

図表2-35 鉄道駅におけるバリアフリーの状況に関する視覚障害者・車椅子利用者の実感の例

- 視覚障害者（弱視者・全盲者）：
- (改札外通路、券売機等)
- ・入口サインはコントラストがはっきりせず分かりにくい。路線のカラーを背景色にしない方が良い。
 - ・券売機によっては音声案内がないものがある。
 - ・誘導ブロックが敷設されている券売機はICカードチャージ専用機であった。
 - ・触知図の音声案内の音が小さく気付かなかった。
- (改札口)
- ・改札端に有人改札があると思いつつ移動したところ、ガラス張りとなっていたため、入口が分からずガラスに衝突してしまった。
 - ・工事中の改札口に点状ブロックも音声案内なく、工事中と分からなかった。一方、点状ブロックが敷設されていても拡幅改札や有人改札と勘違いする。
 - ・吊り下げサインが蛍光灯に近すぎ、反射して見えない。
 - ・トイレへの案内サインが途中で途切れ、戸惑った。
- (改札内通路)
- ・乗換のための案内サインが床面や壁面等視認しやすい箇所に設置されている。・エレベーターが大型化されている。
 - ・トイレ等目的地の方向が分かっても距離がわからないと途中で不安になる。
 - ・トイレの音声案内は近づかないと聞こえない。遠方からはどちらにトイレがあるのかわからない。
 - ・天井が高いと音での方向の判断が難しい。
- (階段)
- ・階段手すりに先行等の点字案内がついており、安心して利用することができた。
 - ・大きな踊り場にて誘導用ブロックがなかったためまっすぐ進んだが壁にぶつかった。この経路は踊り場から右に90度曲がるルートであった。このような大きな踊り場には誘導用ブロックが欲しい。
- (ホーム)
- ・壁面案内サインの位置が高くて見にくいので、背伸びをして文字確認をする必要があった。
 - ・電光掲示板が黒地に赤文字で点滅しており分かりにくかった。
- (トイレ)
- ・入口にトイレ内の構造の点字案内がついており、安心して利用することができた。
 - ・入口上部にある吊り下げ型のサインは、構内が薄暗く、文字が小さく見づらい。
 - ・音声案内の音が小さく聞き取りにくい。
 - ・自動センサー式の洗浄装置は手をかざす位置が分からない。点字案内がない。
- 車椅子利用者：
- (券売機等)
- ・角度の関係で券売機画面が黒くなってしまい見えない。
 - ・運賃表、時刻表が高い位置にあり、見えない。
 - ・車いすマークが高い位置にあり、分かりづらい。
 - ・エレベーター前が狭く人通りが多く、移動しづらい。
- (多機能トイレ)
- ・流すボタンが遠く使いづらく感じた。
 - ・洗面台が車いすにぶつかり、使いづらい。
- (注) 視覚障害者及び車椅子利用者がモニターとなって都内主要ターミナル駅を利用した際に表明した意見の中から、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に合致しているものの、バリアフリー整備ガイドライン（国土交通省）で推奨される基準には合致していない又はその状態（音量、情報内容等）に問題がある設備等に関する主なものを抜粋した。
- 資料：国土交通省「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推進に関する調査研究 報告書」(2016年7月)

b. 駅ホームの転落防止対策

2016年8月15日、東京地下鉄銀座線青山一丁目駅において、盲導犬を連れてホーム上を歩いていた視覚障害のある人が線路内に転落し、亡くられる事故が発生した。また、同年10月16日にも、近畿日本鉄道大阪線河内国分駅において、視覚障害のある人が線路内に転落し、亡くられる事故が起こる等、駅ホームからの転落事故が発生している。

鉄道は、年間延べ230億人以上が利用し、我が国の経済、社会を支える欠くことのできない公共交通機関であり、その輸送の安全確保は、交通機関として最大の使命であることから、国土交通省は、2016年8月26日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を開催し、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検討を行ってきた。2016年12月の中間とりまとめにおいては、ハード対策として、10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として2020年度までにホームドアを整備することとした。また、整備条件を満たしていない場合については、新しいタイプのホームドア（コラム1②参照）により対応する場合は、概ね5年を目途に整備又は整備に着手すること等とした。10万人未満の駅についても、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することとした。こうした取組により、交通政策基本計画において、2020年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとなった。

2015年度末現在、ホームドアの設置駅数は665駅であり、引き続き整備が進んできているが、1日の平均的な利用者数が比較的多い駅について見てみると、10万人以上の駅では260駅中82駅、1万人以上の駅では2,131駅中445駅、3千人以上の駅では3,542駅中611駅となっており、更なる取組が必要な状況となっている。

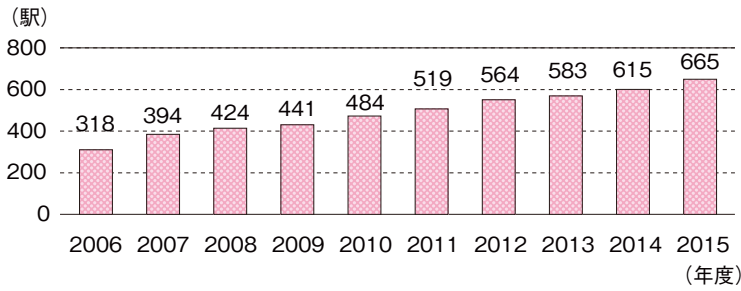
また、同中間とりまとめにおいては、1万人以上の駅に2018年度までに内方線付き点状ブロックを整備することとしたほか、主なソフト対策として、ホームドア未整備駅における駅員等による視覚障害のある人への誘導案内の実施、視覚障害のある人が明確に気づく声かけをはじめとした駅員等による対応の強化、旅客による声かけや誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練等への協力についても盛り込まれた。

図表2-36 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ概要（2016年12月）

<p>1. 駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策の考え方</p> <p>○ハード面：ホームドアと内方線付き点状ブロックの整備を中心に転落防止対策を講じ、その整備の加速化を図る。</p> <p>○ソフト面：駅員等による乗車・降車の誘導案内を中心に転落防止対策を講じる。</p> <p>○フォローアップ：国土交通省において、検討会を活用して進捗管理を実施し、ハード・ソフト両面の取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開する等、鉄道事業者の積極的な取組を促進していく。</p>	<p>2. 主なハード対策(続き)</p> <p>■国は、鉄道事業者に対して必要な支援を行うとともに、地方公共団体に対して支援を求めるとし、引き続き、三位一体の取組により進めていく。</p> <p>○内方線付き点状ブロック：(10万人以上の駅は概ね整備済み)</p> <p>■1万人以上の駅：平成30年度までに整備。</p> <p>■3千人以上の駅：可能な限り速やかに整備。</p>
<p>2. 主なハード対策</p> <p>○ホームドア：(引き続き10万人以上の駅を優先的に整備)</p> <p>■利用者10万人以上の駅：</p> <p>(ア)整備条件(※)を満たしている場合、原則として平成32年度までに整備。 ※整備条件・・・車両の扉位置一定、ホーム幅を確保できる等</p> <p>(イ)整備条件を満たしていない場合</p> <p>・新しいタイプのホームドアにより対応する場合、概ね5年をメドに整備/整備着手。</p> <p>・車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備。</p> <p>・車種等の混在が多く扉位置不揃いの解消が困難な場合等、ソフト対策を重点実施。</p> <p>■利用者10万人未満の駅：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。</p> <p>■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「新型ホームドア導入検討の手引き」も活用し、積極的に普及促進。また、コスト低減等による一層の普及促進のため、国土交通省と鉄道事業者等による「新型ホームドアに関する技術WG(仮称)」を設置。</p> <p>→交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)において、平成32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図る。</p>	<p>3. 主なソフト対策</p> <p>○駅員等による対応の強化：</p> <p>■ホームドア未整備駅において、誘導案内の申し出のあった視覚障害のある人に対し、駅員等による誘導案内を実施、危険時に視覚障害のある人が明確に気づく声かけ。</p> <p>■駅員等の接遇能力向上に向けた教育の充実。</p> <p>○旅客による声かけ、誘導案内の促進等：</p> <p>■視覚障害のある人に対する具体的な誘導案内の方法を盛り込むとともに、歩きスマホ等の迷惑行為を行わないよう呼びかける啓発を実施。</p> <p>○心のバリアフリーの理解促進等：</p> <p>■「企業における汎用性のある研修プログラム」検討への協力、バリアフリー教室の内容の充実等。</p> <p>○駅における盲導犬訓練等への協力</p> <p>4. その他の安全性向上に資する考え方</p> <p>○短期的に結論を得ることが難しいもの等であり、安全性向上等に資するものは検討を継続。</p> <p>視覚障害者用誘導ブロックの敷設基準、明度・輝度・コントラストへの配慮、ボランティア活用の検討 等</p>

資料：「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（国土交通省鉄道局）より国土交通省総合政策局作成

図表2-37 ホームドア設置駅数の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

<ホームドアの整備イメージ>



図表2-38 ホームドアの設置状況



資料：国土交通省鉄道局作成

【コラム1：ホームドアに関する鉄道事業者の取組事例】

＜①最近のホームドアの導入事例（予定を含む。）＞

駅ホームにおける更なる安全性の向上を図るため、鉄道事業者においてホームドアの導入に向けた検討が引き続き行われている。最近では、前述のホームにおける転落事故や国土交通省の中間とりまとめも踏まえ、以下のとおり、主な鉄道事業者においてホームドア導入に向けた取組結果又は今後の方針が示されている。

(2017年4月末現在)

主要鉄道事業者における最近のホームドアの導入に関する取組の概要			
鉄道事業者	件名	概要	出典
小田急電鉄	小田急線6駅にホームドアを設置	新宿駅急行ホーム（4・5番ホーム）のほか、小田急線代々木八幡駅から梅ヶ丘駅の6駅計14ホームにおいて、2020年度までの使用開始を目標にホームドアを設置する。また、ホームと車両の間隔の大きい代々木八幡駅では、ホームドアの使用開始にあわせて、可動ステップ（乗降時の踏み外しや転落を防止するため、列車到着時に床面かステップが張り出し、隙間を少なくする設備）を導入し、さらなる安全性の向上を図る。	2016/10/27 プレスリリース
京成電鉄	日暮里駅にホームドアを設置	2017年度中の使用開始を目標に、会社としては初となるホームドアを日暮里駅（3階ホーム）に設置。また、京成上野駅及び日暮里駅（1階ホーム）においては固定柵を設置。このほか、空港第2ビル駅及び成田空港駅のホームドア設置についても、今後、両駅の施設所有者である成田空港高速鉄道（株）と調整を進めていく。	2016/11/15 プレスリリース
阪急電鉄	十三駅における可動式ホーム柵の設置	十三駅における3号線ホーム（宝塚本線 宝塚方面行）、4号線ホーム（宝塚本線 梅田方面行）、5号線ホーム（京都本線 河原町方面行）の各ホームに、2019年春頃までに可動式ホーム柵を設置。	2016/12/1 プレスリリース
JR東海（在来線）	在来線ホーム可動柵の開発等	開口部の幅が4m強の可動柵を試作し、動作試験を行った後、2018年初より東海道本線の金山駅において実証試験を行う予定。これにより、金山駅と刈谷駅の東海道本線ホームに可動柵を設置することを目指す。	2016/12/14 プレスリリース
相模鉄道	横浜駅2番線ホームドア運用開始	横浜駅で2016年3月6日より運用開始している3番線に引き続き、2番線のホームドアを2016年12月20日より運用開始。	2016/12/15 プレスリリース
近畿日本鉄道	大阪阿部野橋駅に可動式ホーム柵を設置	大阪阿部野橋駅の一部ホームにおいて、2018年度中を目途に可動式ホーム柵を設置。これに先立ち、2017年度中に同駅ホームの一部において、可動式ホーム柵を試験設置し実用上の課題を検証する。今後も、各駅の状況を勘案しながら、技術的に設置可能な駅から順次整備することを目指して検討していく。	2016/12/15 プレスリリース
京浜急行電鉄	2020年度までにホームドアを京急線主要5駅に設置	2010年に会社初となるホームドアを羽田空港国際線ターミナル駅に設置しているほか、2016年10月からは、これまで課題であったドア数やドア位置などが異なる車両が運行する路線に対応するホームドアの実証実験を三浦海岸駅にて開始するなど、他駅での導入検討を進めてきたところ。今後、2020年度までに、京急蒲田駅、京急川崎駅、横浜駅、上大岡駅、羽田空港国内線ターミナル駅の5駅において、ホームドアの設置を進めていく。	2016/12/22 プレスリリース
JR東日本	駅ホームの更なる安全性向上に向けた取組（計30駅のホームドア整備完了時期を前倒し）	2020年度末までに山手線4駅、京浜東北・根岸線27駅、総武快速線新小岩駅及び中央緩行線千駄ヶ谷・信濃町駅の計34駅にホームドアを整備する計画を進めていたが、整備時期を前倒しすることとし、具体的には、京浜東北線蔵前駅を含め2020年度末までに整備予定としていた34駅のうち30駅について、施工計画の見直しや工事着手時期の前倒し等により、2019年度末までの整備完了を目指す。 ※同年3月14日付のプレスリリースにおいて、王子駅・御徒町駅の京浜東北線ホームドア工事に着手（使用開始予定：2018年度中）した旨を発表	2017/2/1 プレスリリース
京王電鉄	1日の利用者が10万人以上の駅へホームドアを整備	1日の利用者が10万人を超える駅へのホームドア整備を進める。これまでに、京王線新宿駅をはじめ5駅にホームドアを設置しているが、今後、新線新宿駅（2018年度使用開始予定）、渋谷駅（2019年度使用開始予定）、下北沢駅（2021年度使用開始予定）、明大前駅（連続立体交差事業に係る駅部工事の進捗にあわせて使用開始時期を検討）へのホームドア整備を進める。	2017/2/2・3/14 プレスリリース
西武鉄道	主要6駅にホームドアを整備	池袋駅において、ホームドアの整備を進めており、2017年度末に完了する予定。引き続き、1日あたりの乗降人数10万人以上の駅（将来の想定含む。）について、2020年度を目途とし、ホームドアの整備を計画している。これにより、計6駅（池袋駅（整備中）、練馬駅、西武新宿駅、高田馬場駅、所沢駅、国分寺駅）にホームドアが整備される。	2017/2/3 プレスリリース
JR西日本	京橋駅2番のりばで可動式ホーム柵を使用開始	学研都市線（片町線）京橋駅2番のりば（木津駅方面）の可動式ホーム柵について、2017年2月25日から供用開始。	2017/2/16 プレスリリース
相模鉄道	横浜駅1番線ホームドアの運用開始	横浜駅1番線のホームドアを2017年2月21日より運用開始。これをもって、横浜駅全てのホーム（1番線～3番線）へのホームドアの設置が完了。	2017/2/16 プレスリリース
JR東海（新幹線）	東海道新幹線 新横浜駅4番線ホームへの可動柵設置完了	東海道新幹線で利用者の多い「のぞみ」停車駅を対象に可動柵の設置を進めているところ。新横浜駅では、2番線ホーム（上り）、3番線ホーム（下り）に続き、2017年3月10日より、4番線ホーム（下り）での可動柵の使用を開始。来年度には、品川駅23番線ホーム（下り）及び新横浜駅1番線ホーム（上り）への設置を予定している。	2017/2/23 プレスリリース
東京メトロ	銀座線浅草駅ホームドア使用開始日が決定	東京メトロでは、全駅へのホームドア設置を進めているところ。銀座線浅草駅ホームドアについて、2017年3月25日（土）より設置を開始し、6月24日（土）より使用を開始。これにより、東京メトロにおけるホームドア設置駅は全179駅中86駅になり、設置率は48%となる。銀座線では、2018年9月末までに全駅（大規模改良工事を行っている渋谷駅、新橋駅渋谷方面行ホームを除く）へのホームドア設置を予定している。	2017/2/28 プレスリリース

主要鉄道事業者における最近のホームドアの導入に関する取組の概要			
鉄道事業者	件名	概要	出典
JR西日本	大阪駅6番・7番のりばで可動式ホーム柵を使用開始	JR神戸線大阪駅6番のりば及びJR京都線7番のりばにおいて、それぞれ2017年4月22日及び5月27日より可動式ホーム柵を使用開始。	2017/3/22・4/10 プレスリリース
小田急電鉄	愛甲石田駅上りホームでの「昇降バー式ホーム柵」の実証実験を実施	(株)高見沢サイバネティックスが開発を進めてきた「昇降バー式ホーム柵」の実証実験に協力し、2017年夏頃から小田急小田原線愛甲石田駅において実証実験を実施予定。	2017/3/28 プレスリリース
京阪電鉄	京橋駅においてホームドアの整備に着手	2017年度から2019年度にかけて異なる扉位置にも適合できる新型ホームドアの検討を進め、2020年度を目途に、京橋駅での試行整備を目指し、その後の十分な検証を経て、同駅1・2番線(京都方面行きホーム)において本整備を進める。	2017/3/30 プレスリリース

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

<②新型ホームドアの開発>

ホームドアの導入に当たっては、車両ドア位置の相違、車両停止精度、1駅（上下2線分）当たり数億円から十数億円程度にも及ぶという高額の設置コスト等が課題とされており、こうした課題を解決するため、新型ホームドアの技術開発が進められている。

国土交通省では、2016年12月、これまでの技術開発過程等で蓄積された知見・ノウハウをまとめた「新型ホームドア導入検討の手引き」を作成し、鉄道事業者等に周知するとともに、2017年1月には、コスト低減等による一層のホームドアの普及促進のため、「新型ホームドアに関する技術ワーキンググループ」を開催し、新型ホームドアに関する技術情報などについて情報共有を行っている。

新型ホームドアには様々なタイプがあるが、2017年3月現在、JR西日本高槻駅等において昇降ロープ式ホーム柵（支柱伸縮型）が実用化されているほか、次図に掲げるように、鉄道事業者において実証実験等が実施又は予定されている。

新型ホームドア一覧			
昇降ロープ式ホーム柵 (支柱伸縮型)	昇降ロープ式 ホームドア	昇降バー式ホーム柵	戸袋移動型ホーム柵
 ※JR西日本六甲道駅及び高槻駅で実用化済。今後、三ノ宮駅及び京都駅に設置予定	 ※近鉄大阪阿部野橋駅で2017年度に一部試験設置により検証のうえ2018年度目途に本設置を予定	 ※JR東日本拝島駅で試行導入中。2017年夏頃～2018年3月小田急愛甲石田駅で乗務員等からの視認性改良型を実証実験予定	 ※西武鉄道新所沢駅で実証実験済
マルチドア対応 ホームドア	スマートホームドア®	大開口ホーム柵	軽量型ホームドア
 ※京急電鉄三浦海岸駅で実証実験中	 ※JR東日本町田駅で試行導入中	 ※東京メトロ九段下駅で実証実験中	 ※2017年秋以降JR九州九大学研都市駅で実証実験予定

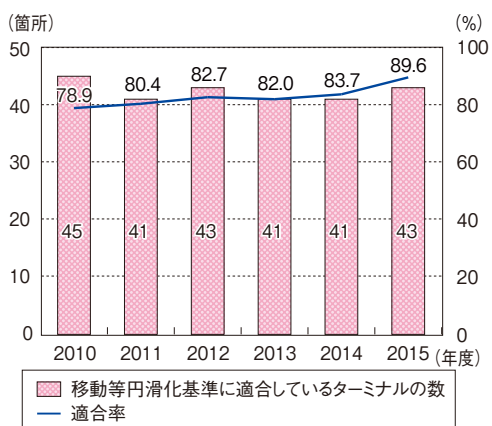
注：上記一覧表は、2017年3月現在の情報をもとにとりまとめたものであるが、今後の技術開発の進展等に併い見直されることに注意が必要である。

資料：新型ホームドア導入検討の手引き（2016年12月国土交通省鉄道局）等

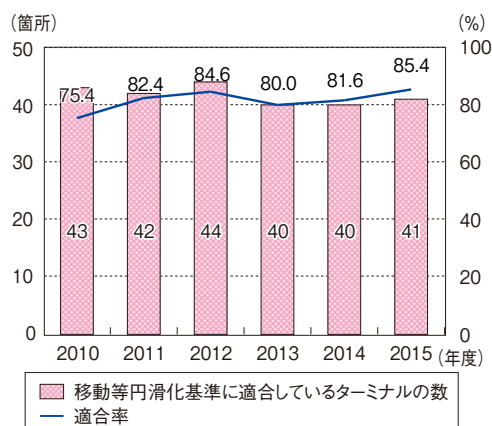
(2) バスターミナル

1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上のバスターミナルについて、2015年度末現在、段差が解消されているものは43施設で、段差解消率は89.6%である。視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは41施設で、整備率は85.4%である。障害者用トイレが整備されているものは27施設で、整備率は67.5%である。

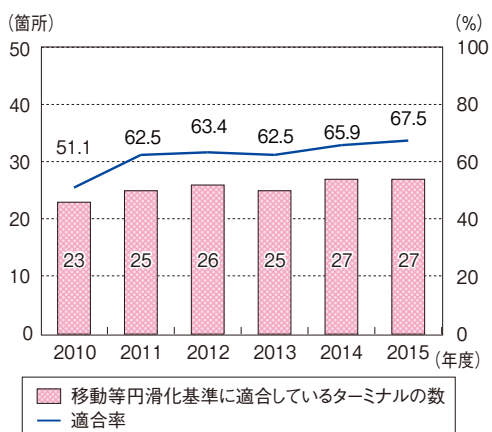
図表2-39 段差解消の進捗状況



図表2-40 視覚障害者誘導用ブロック設置の進捗状況



図表2-41 障害者用トイレ設置の進捗状況

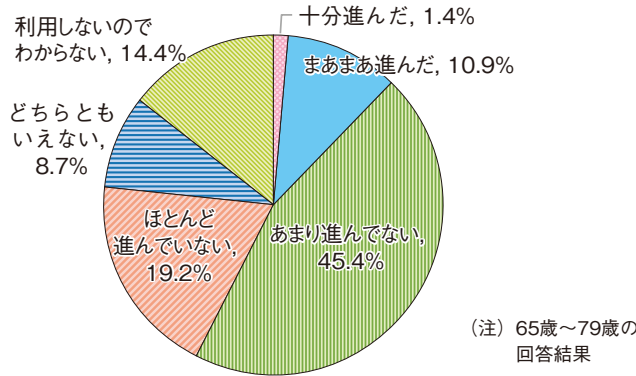


注：図表2-39～41に関しては1日当たりの平均利用者が3,000人以上の駅数を対象。
資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

【参考：地域別のバスターミナル（利用者3,000人以上／日）の各設備の進捗状況】※2015年度末時点
 段差解消率：三大都市圏：約92% その他地域：約89%
 視覚障害者誘導用ブロック設置率：三大都市圏：約85% その他地域：約86%
 障害者用トイレ設置率：三大都市圏：約78% その他地域：約65%
 （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。）

利用者によるバスターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とするものが全体の64.6%を占める。

図表2-42 バスターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

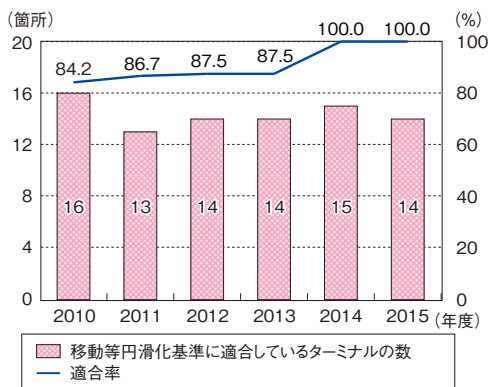


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

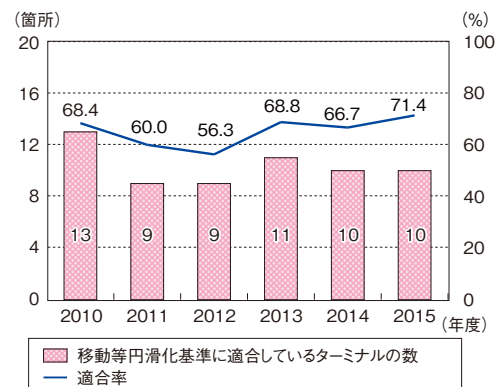
(3) 旅客船ターミナル

1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客船ターミナルについて、2015年度末現在、段差が解消されているものは14施設で、段差解消率は100%である。視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは10施設で、整備率は71.4%である。障害者用トイレが整備されているものは11施設で、整備率は91.7%である。

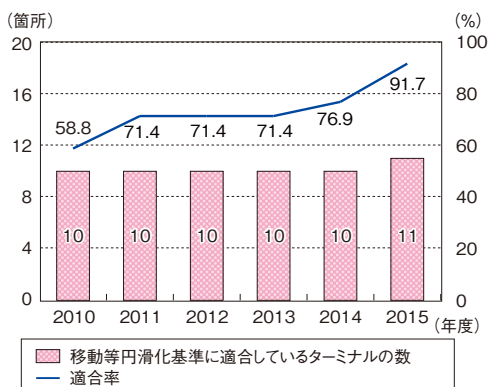
図表2-43 段差解消の進捗状況



図表2-44 視覚障害者誘導用ブロック設置の進捗状況



図表2-45 障害者用トイレ設置の進捗状況



<旅客船ターミナルにおけるタラップ>



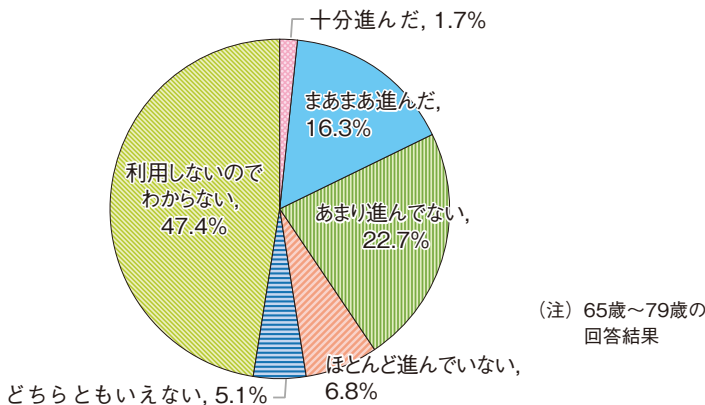
資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：図表2-43～45に関しては1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅数を対象。

資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

旅客船ターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する利用者の意識については、「利用しないのでわからない」とする人が半数近くを占める一方で、利用する人の約6割が、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）としている。

図表2-46 旅客船ターミナルにおけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

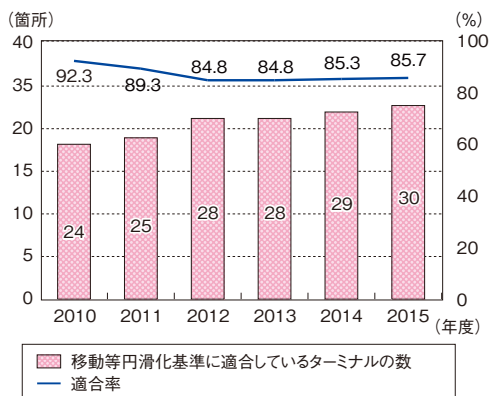


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

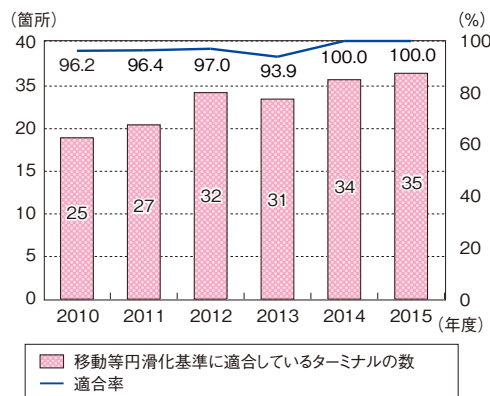
(4) 空港

1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の空港について、2015年度末現在、段差が解消されているものは30施設で、段差解消率は85.7%である。視覚障害者誘導用ブロックが整備されているものは35施設で、整備率は100%である。障害者用トイレが整備されているものも35施設で、整備率は100%である。

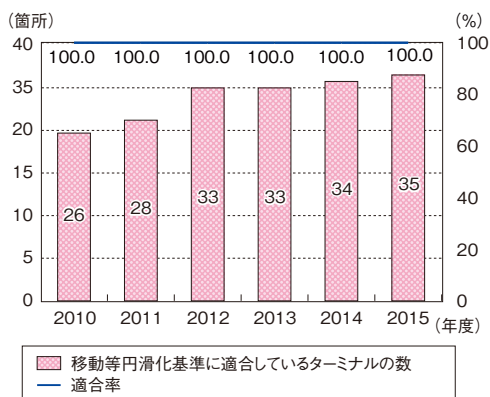
図表2-47 段差解消の進捗状況



図表2-48 視覚障害者誘導用ブロック設置の進捗状況



図表2-49 障害者用トイレ設置の進捗状況



<車椅子昇降装置の付いたタラップ>



資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

注：図表2-47～49に関しては1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅数を対象。

資料：移動等円滑化実績等報告書により国土交通省総合政策局作成

【参考：地域別の空港（利用者3,000人以上／日）の各設備の進捗状況】※2015年度末時点

段差解消率：三大都市圏：100% その他地域：約79%

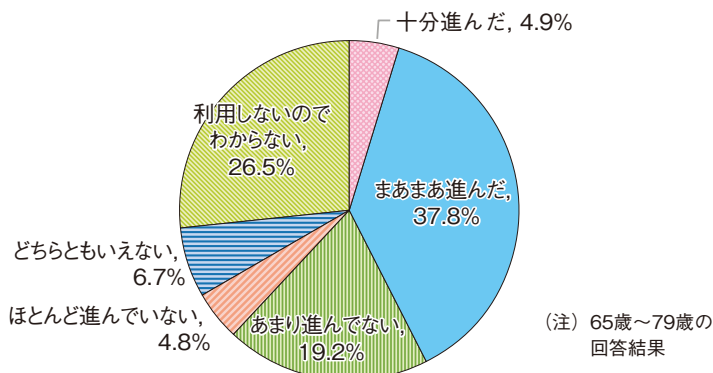
視覚障害者誘導用ブロック設置率：三大都市圏：100% その他地域：100%

障害者用トイレ設置率：三大都市圏：100% その他地域：100%

（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。）

利用者による空港におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいる」（「十分進んだ」及び「まあまあ進んだ」の合計）（42.7%）が「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）（24.0%）を大幅に超えており、他の旅客施設と比較して、最も進んでいる実感が高い。

図表2-50 空港におけるバリアフリー・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）

一方で、実際に空港を利用した障害者からは、法令に基づく基準を満たしている場合であっても円滑な移動に困難が生じた事例、更なる改善が望ましい箇所等についての指摘も多く寄せられた。

図表2-51 空港におけるバリアフリーの状況に関する視覚障害者・車椅子利用者の実感の例

○視覚障害者（弱視者・全盲者）：

- ・誘導ブロックは床と同化して見える。
- ・案内サインのある案内板の色が周辺の色と同化して見つけにくい。
- ・サインは縦長ではなく、目線の高さで横長で掲示された方が分かりやすい。
- ・エスカレーターの床の矢印や進入禁止マークは大きくしてほしい。
- ・エスカレーターの音声案内で上りか下りか判断できなかった。
- ・一部、音声案内が流れておらず危険。また流れていても聞き取れない音声案内もあった。
- ・ガラス壁であることを示すライン（120cm高）がないため衝突する可能性があり怖く感じた。
- ・金属製の誘導用ブロックは滑りやすく危険。
- ・ガラス壁に貼られた案内サインは見えづらい。
- ・触知案内図に設置されているボタンが、係員呼び出しボタンか、インターフォンで通話できるのか、点字の説明ではわからなかった。
- ・LEDライトの点々が大き過ぎて潰れて分からない。
- ・タクシー乗り場のサインは低い位置にある方が良い。

○車椅子利用者：

- ・到着口側から見えるところにインフォメーションの案内がなかった。到着ロビーの左右の出入口の内左側出口から出ると案内がなくインフォメーションカウンターが分かりづらい。
- ・エレベーターを降りてからの案内が乏しく、鉄道駅まで何mなのか分からない。

注：視覚障害者及び車椅子利用者がモニターとなって首都圏空港を利用した際に表明した意見の中から、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に合致しているものの、バリアフリー整備ガイドライン（国土交通省）で推奨される基準には合致していない又はその状態（音量、情報内容等）に問題がある設備等に関する主なものを抜粋した。

資料：国土交通省「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推進に関する調査研究 報告書」（2016年7月）

(5) 道路

特定道路（駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの）の移動等円滑化基準への適合率は2015年度末で86%であり、2013年度の83%から2年間で3ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに100%とすることを目標としている。

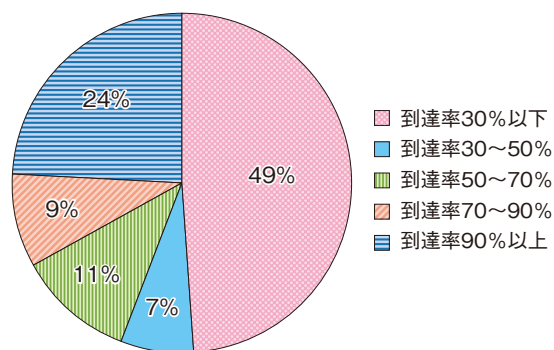
他方で、2,861の主要鉄道駅からユニバーサルデザイン化された歩行空間によって到達可能な生活関連施設（主要鉄道駅から半径500mの範囲にあるもの）の割合は、平均42%であり、約半数の駅で30%以下となっている。

図表2-52 特定道路のバリアフリー化率の推移

年度	バリアフリー化率
2013年度	83%
2014年度	85%
2015年度	86%

注1：主要鉄道駅とは利用者数3,000人以上の駅
 注2：ユニバーサルデザイン化された歩行空間とは歩道等の有効幅員の確保、段差、勾配の改善・平坦性の確保、視覚障害者誘導ブロックの設置されている歩行空間
 注3：到達率はユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能な生活関連施設（主要鉄道駅からの半径500mの範囲）の割合
 資料：国土交通省道路局調べ

図表2-53 全国の主要な駅周辺の到達率

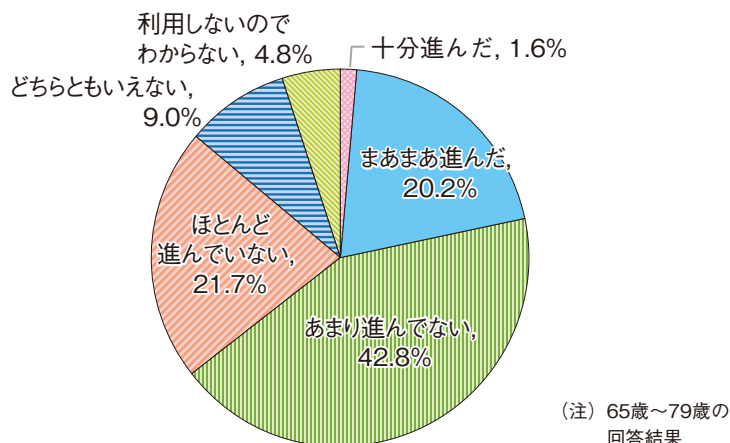


(利用者 3,000 人以上の駅、2,816 駅)

(6) 歩道等歩行空間

利用者による歩道等歩行空間（ここでは、公共空間のうち、歩道をはじめとした歩行者が移動する空間全般を想定）におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とする人が全体の64.5%を占めている。

図表2-54 歩道等歩行空間におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

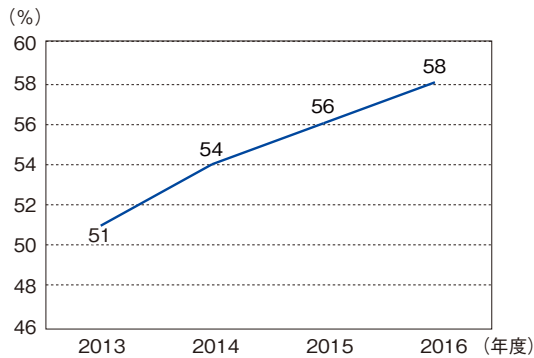


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(7) 路外駐車場

特定路外駐車場（道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるもののうち、自動車の駐車のために供する部分の面積の合計が500平方メートル以上であり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの）の移動等円滑化基準への適合率は2016年度で58%であり、2013年度の51%から4年間で7ポイント上昇している。交通政策基本計画においては、2020年度までに約70%とすることを目標としている。

図表2-55 特定路外駐車場のバリアフリー化率の推移



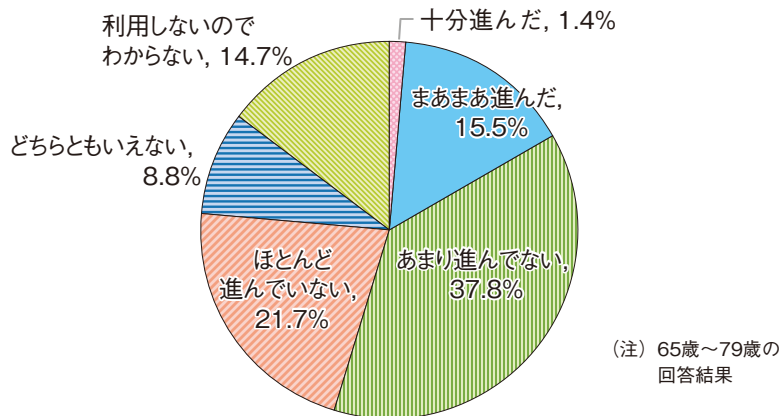
資料：国土交通省都市局調べ

<車椅子利用者向けスペース>



利用者による駐車場におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識については、「進んでいない」（「あまり進んでいない」及び「ほとんど進んでいない」の合計）とする人が59.5%と半数以上を占めている。

図表2-56 公共の駐車場におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの進捗状況に対する意識

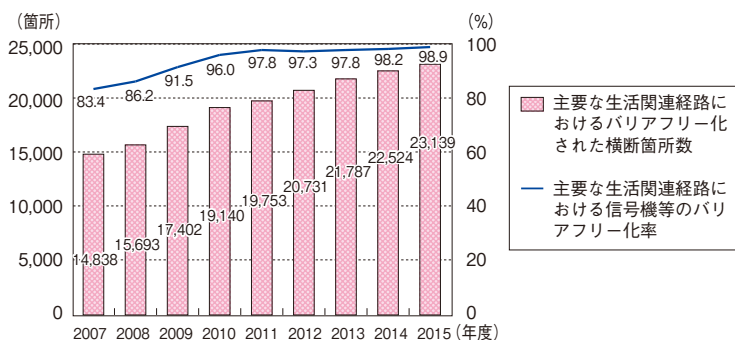


資料：内閣府「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」（2015年度）

(8) 信号機等

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は、2015年度で約99%であり、2014年度の約98%から1年間で約1ポイント上昇している。社会資本整備重点計画においては、2020年度までに100%とすることを目標としている。

図表2-57 信号機等のバリアフリー化率の推移



資料：警察庁調べ

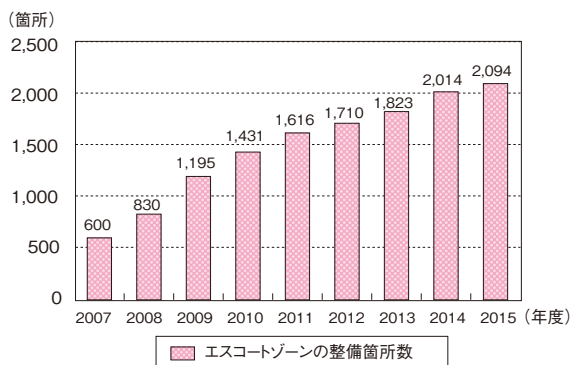
<音響式信号機>



(9) エスコートゾーン

横断歩道上における視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるエスコートゾーンの整備箇所数は、2015年度で2,094か所であり、2014年度の2,014か所から1年間で80か所増加している。

図表2-58 エスコートゾーンの整備状況の推移



資料：警察庁調べ

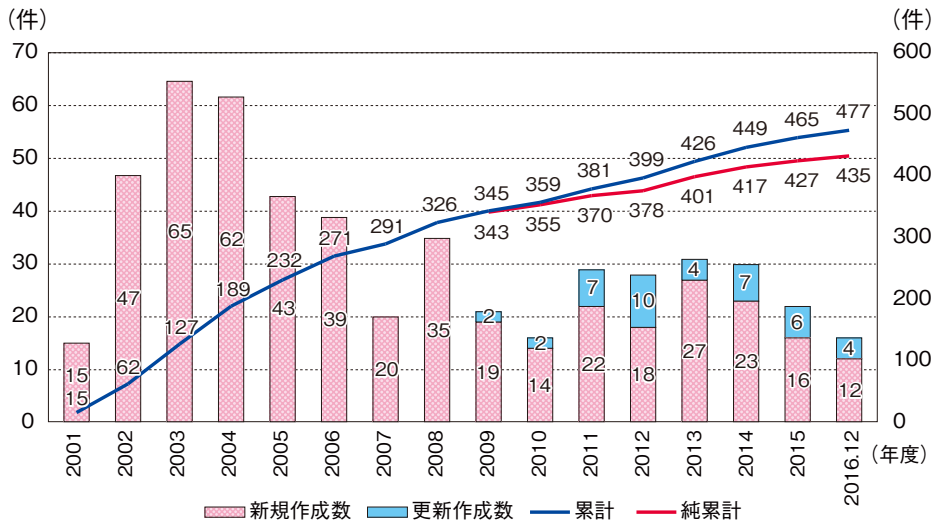
<エスコートゾーン>



(10) バリアフリー化の重点的・一体的な推進に関する基本構想

地域における高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的にバリアフリー化が図られていることが重要である。バリアフリー法においては、市町村は、そうした生活関連施設の所在地を含む重点整備地区の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるため、関係する施設設置管理者、高齢者、障害者等と協議等を行いつつ、当該バリアフリー化に関する基本構想を定めることができる。基本構想は、2001年度以降順次作成が進められており、2016年12月末までの16年間で、291市町村により累計で477（純累計で435）の基本構想が作成されている。ただし、全国の市町村数と比較すると、約2割の市町村でしか基本構想が未だ作成されておらず、1日平均3,000人以上の利用がある旅客施設を抱える市町村に限っても約半数程度の策定状況である。また、個別施設ごとにバリアフリー化がばらばらに進んでおり、連携が必要との指摘もみられる。

図表2-59 基本構想の策定件数の進捗状況



資料：国土交通省総合政策局作成



資料：基本構想作成ガイドブック（国土交通省総合政策局）

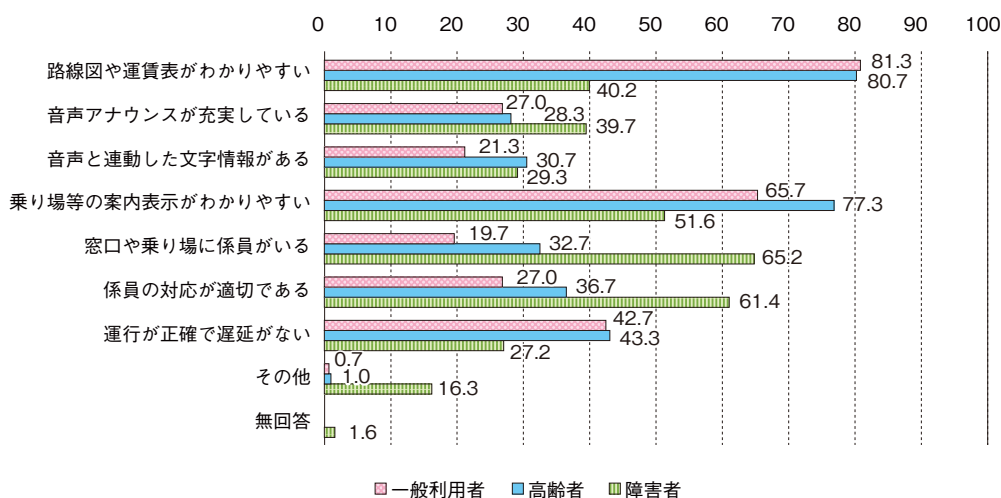
第3節 心のバリアフリーの進捗状況

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方をすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことであり、そのためには一人一人が具体的な行動を起こし、継続することが必要である。

交通分野においては、交通事業者と障害者を含む利用者との間、また、利用者相互間において心のバリアフリーが進むことが望まれている。

利用者としての障害者は、安心して鉄道やバスを利用するために必要なサービスや対応として、「窓口や乗り場に係員がいること」(65.2%)や「係員の対応が適切であること」(61.4%)といった人的対応による移動支援をとりわけ重要と捉えている。

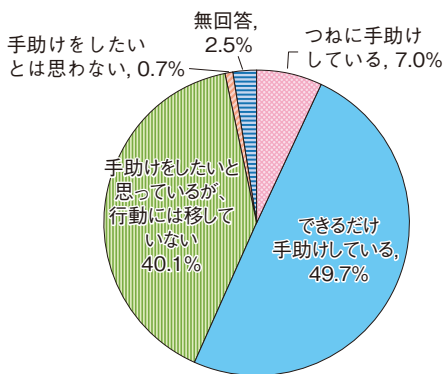
図表2-60 安心して鉄道やバスを利用するために必要なサービスや対応



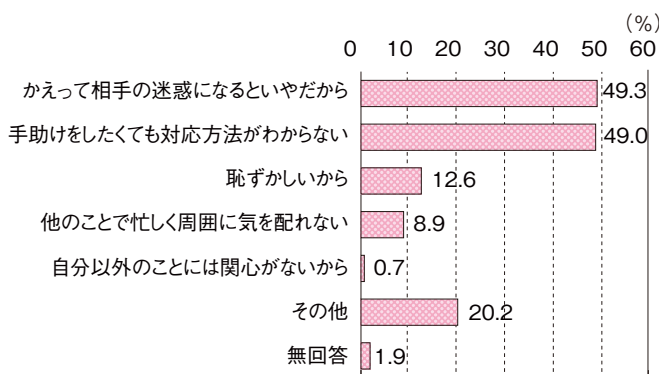
注：本調査は、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）在住の一般利用者、高齢者（70歳以上）及び障害者を対象に実施
資料：(公財)交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より国土交通省総合政策局作成

一般の利用者の意識や行動に着目し、外出時において車椅子利用者や視覚障害者を手助けしているかどうかを見ると、手助けしている人（「つねに手助けをしている」及び「できるだけ手助けをしている」の合計）は全体の56.7%である一方、行動に移せず手助けをしない人も40.1%と約4割にのぼっている。手助けをしない理由は、「かえって相手の迷惑になる」、「対応方法がわからない」が上位を占めている。

図表2-61 外出先での手助け



図表2-62 手助けしない理由

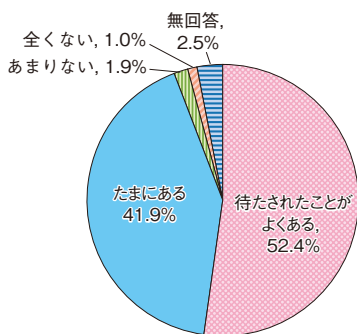


資料：内閣府「平成18年 インターネットによるバリアフリー化に関する意識調査報告書」より国土交通省総合政策局作成

また、2015年3月に閣議決定された「少子化社会対策大綱」においてベビーカーマークの普及啓発が盛り込まれ、2020年までにベビーカーマーク認知度を50%にすることとされているが、関連調査では、ベビーカーマークについて「見たことがあり、意味まで知っていた」と回答した人が17.0%~24.9%、「見たことはないが、意味は知っていた」又は「見たことはあるが、意味は知らなかった」が合わせて21.1%~27.7%である一方で、「見たことはないし、意味も知らなかった」と回答した人が45.9%~54.3%と高い割合を占めた。

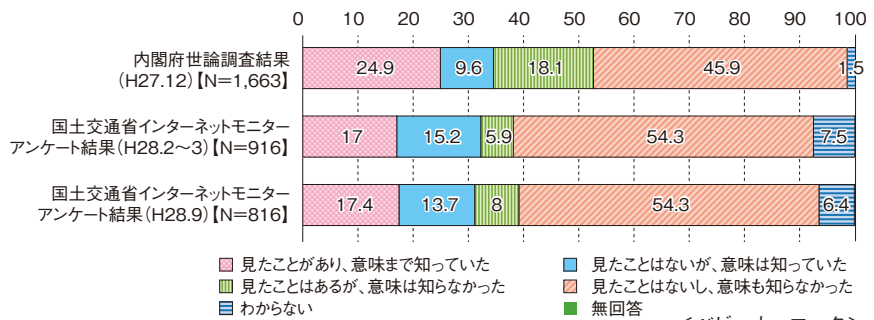
さらに、駅、建築物等の多機能トイレにおいて、車椅子利用者などの障害者だけでなく、高齢者、子ども連れなどによる利用が集中して、車椅子利用者のうち約94%が多機能トイレで待たされた経験があると回答している。

図表2-63 多機能トイレで待たされた経験



資料：「多様な利用者に配慮したトイレの整備方策に関する調査研究報告書のとりまとめ」(2012年国土交通省)

図表2-64 ベビーカーマーク認知度



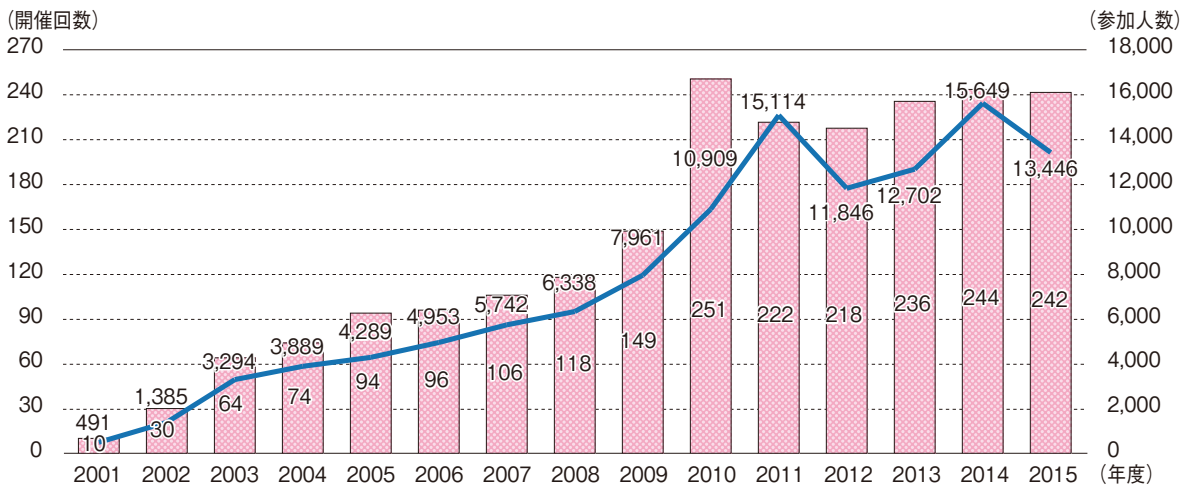
資料：国土交通省総合政策局作成



地域においては、交通事業者、障害者団体、学校、福祉施設、NPO、地方運輸局等の多様な主体がお互いに連携しながら、一般の交通利用者、小学校の生徒等を対象に、環境が障壁（バリア）となりうること、バリアフリー化の重要性等について考えてもらうため、疑似体験、介助体験、バリアフリー化された施設の体験等の機会を提供するべく、バリアフリー教室を開催してきている。

国土交通省が把握しているバリアフリー教室の各年度における開催回数及び参加人数の合計は下のグラフのとおりであり、2001年度から2015年度までの15年間の開催回数は累計で2,154回、参加人数は累計で118,008人となったが、バリアフリー教室に参加できる人数には限りがある。

図表2-65 バリアフリー教室開催回数及び参加人数の推移



資料：国土交通省総合政策局作成

障害者のニーズを踏まえ、交通モードにかかわらず、幅広い交通事業者及び旅客施設管理者において、乗務員や施設の係員等に対して接遇の向上を図るための様々な取組を行っており、特に、鉄道事業者を中心に、民間資格の取得を奨励している例がみられる。その中には、資格取得費用を会社側が負担する、管理職にも取得させる、有資格者が他の社員にも教育して接遇レベルの底上げを図る等の取組を行っている事業者もある。

以上のとおり、心のバリアフリーを推進するための取組は行われてきており、交通事業者や一般の利用者にも心のバリアフリーが一定程度根付いてきているが、必ずしも十分浸透していないところである。

第4節 進捗状況等から見えてきた課題

2016年12月でバリアフリー法の施行から10年を迎えたところであるが、この間にも、高齢者や障害者の数が増加し、積極的に外出していること等を踏まえれば、今後に向けて、ハード面・ソフト面の両面において、ユニバーサルデザイン化を一層強力に進め、高齢者、障害者等を含め誰もが自由かつ安全・安心して移動できる環境を整えていくことが必要である。そうしたことも踏まえつつ、各種のデータをもとに、車両等のバリアフリー化、旅客施設等のバリアフリー化、心のバリアフリーの進捗状況を見てきたが、ここでは、進捗状況等から見えてきた課題を整理してみることとする。

誰もが自由かつ安全・安心して移動できる環境を整えていくためには、まずはハード面の整備が一層進捗することが重要である。

交通分野のハード面として最も重要な車両等及び旅客施設等のバリアフリー化については、全般を通じて、移動円滑化基準への適合率に関する客観的なデータが、これまでバリアフリー化が着実に一定程度進捗してきたことを示しているが、障害者を含む利用者の意識からは、利用者が十分満足するほどにはバリアフリー化が進捗していないことを示している。また、ノンステップバスの導入や鉄軌道駅の段差解消においてみられるように、利用者の多い施設について整備してきた結果、三大都市圏に比べると地方部での取組が遅れがちである。以上を踏まえると、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」を図る必要がある。

また、誰もが自由かつ安全・安心して移動できるようにするためには、車両等や旅客施設等がバリアフリー化されるだけでなく、地域の生活関連施設、道路等を含めた面的なバリアフリー化が進むことが重要である。バリアフリー法において、その実現を図るための基本構想制度が整備されているが、地域において基本構想の策定はあまり進んでおらず、個別施設ごとにバリアフリー化がバラバラに進んでいるとの指摘もある。以上を踏まえると、「地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進」をより一層進める必要がある。

これらのハード面や地域の面的なバリアフリー化を進めるに当たっては、例えば、実際に車両や旅客施設を利用した障害者からは、それらが法令に基づく基準を満たしている場合であっても、円滑な移動に困難が生じた事例、更なる改善が望ましい箇所等についての具体的な指摘が多く寄せられていることに留意する必要がある。このため、個別の車両や旅客施設を含め、都市や生活環境を設計していくに当たり、ユニバーサルデザインの考え方に立脚して、実際に利用する障害者を含む多様な人々が満足できるよう、ハードの整備に係る計画の段階から障害者等が参加するプロセスを導入することにも留意する必要がある。

さらに、ハード面の整備を補完するものとして、ソフト面のバリアフリー化も重要である。交通分野のソフト面で重要なのは、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用する際に接する交通事業者等や一般利用者の心のバリアフリーである。差別解消法の徹底及び事業者によるサービス水準の向上や障害者が参加することによる研修の充実、さらには国民に対する啓発活動の強化等を通じ、「心のバリアフリーの推進」を図る必要がある。

加えて、多様な言語を母国語とする外国人が多く日本を訪れ、国内を旅行するようになる中で、外国人が旅行中に困ったこととして、施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない、多言語表示の少なさ・わかりにくさが挙げられている。以上を踏まえると、「言葉のバリアフリーの推進」を図ることが必要である。

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

ユニバーサルデザイン化を進めるためには、既に存在する障壁（バリア）を除去するのみにとどまらず、都市や生活環境を整備するに当たって、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ものを作るという考え方に立って設計していくことが必要である。そのためには、より利用者の視点に立った改善への取組や関係者が一体となった取組を進めていく必要がある。

前章第4節で整理したように、交通分野におけるユニバーサルデザイン化の進捗状況、バリアフリー法の施行後10年の動き等を踏まえると、計画段階からの障害当事者の参加にも留意した「より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進」及び「地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進」に取り組むとともに、「心のバリアフリーの推進」及び「言葉のバリアフリーの推進」にも取り組む必要がある。また、誰もが自由かつ安全に移動できる環境の整備を図る上で、必要な情報をわかりやすく提供するためにICTを有効に活用することが欠かせなくなっており、加えて、「ICTを活用した情報の提供」も進める必要がある。

これらの5つの課題を考慮しつつ、この章では、今後に向けて関係者が取り組む上での参考となる優れた事例を取り上げる。

(1) より利用しやすいハード面のバリアフリー化の推進

○障害当事者参加による地下鉄の車両と駅のバリアフリー化

仙台市交通局では、2015年12月に新たに開業した地下鉄東西線の整備に当たり、計画段階から様々な障害者団体との意見交換会を実施し、また、車両と模擬プラットホームの実物大のモックアップを活用して障害者に乗降のしやすさや車椅子スペース等について体験してもらうなど、障害当事者の参加のもと意見聴取を行い、車両及び駅舎の双方のバリアフリー設備の設計等に反映させている。

その結果、プラットホームと車両床の高さの差を1cm程度とし、更にホーム縁端に合成樹脂製の隙間調整材を設置し、段差を2cm、隙間を3cm程度に抑えることにより、駅係員の介助無しに車椅子利用者が車両に乗降できるようになった。さらに、障害者団体から1列車につき複数の車椅子スペースを設置してほしいという要望や、ベビーカーの利用が拡大していることも踏まえ、全ての車両にフリースペースを設置している。モックアップによる意見聴取時の要望を踏まえ、二段手すりに加え、縦手すりを設置するなど工夫も行った。

駅舎については、ホームの一番狭い部分でも1.5mの幅を確保し、車椅子と歩行者がすれ違うことができるようにし、また、全ての自動改札口が90cmの幅で統一されており、車椅子利用者だけでなく、ベビーカーやキャリーバッグ利用者にも利用しやすくした。さらに、各トイレには、複数の多機能トイレを設置し、使用中の待ち時間解消を図るほか、右まひ・左まひのそれぞれの障害に対応して、手すりの位置等を左右対称に設置している。



車椅子利用者単独で車両に乗降する様子



障害者団体と交通局との意見交換会



左勝手・右勝手の両方が設置された多機能トイレ

○車椅子利用者がストレスなく搭乗可能なエレベーター機能付き搭乗橋アダプターの導入

通常、他機種と比べてドアの位置が低く、PBB（パッセンジャーボーディングブリッジ(搭乗橋)）をドアに装着できない機種（プロペラ機等）では、乗客は空港ターミナルビルと航空機との間をバスか徒歩で移動し、機内へは階段等で乗り込む必要がある。ANAグループでは、ターミナルのPBBと航空機を接続するためのアダプターを開発、導入しており、今回開発したアダプターを活用することで、車椅子利用者はストレスなく、また、雨・風・雪にさらされることがなく搭乗することが可能となる。アダプターには昇降式のエレベーター機能を設置しており、フルフラットの状態で車椅子ごとの搭乗が可能となり、障害のない人同様にスムーズな搭乗・降機が可能となった。



PBBアダプター



使用シーン

○金属探知機に反応せず機内の座席まで移動可能な樹脂製車椅子の導入

ANAグループでは、保安検査場で金属探知機に反応せず、かつ飛行機の座席まで乗ったまま移動できる「樹脂製車椅子morph(モルフ)」を開発、導入した。空港で樹脂製の車椅子を採用するのは全国で初めてである。また、樹脂製であるため、金属の「冷たい」印象を払しょくし、温かみのある丸みを帯びたデザイン、配色が実現できている点は利用者からも好評である。



樹脂製車椅子morph(モルフ)



使用シーン

○パーキングパーミット制度による身障者用駐車場の適切な運営

ユニバーサルデザイン2020行動計画では、ユニバーサルデザインの街づくりに当たって、バリアフリー化された駐車場の確保への配慮の必要性が掲げられている。

佐賀県では、公共施設やショッピングセンターなどの身障者用駐車場に障害のない人が駐車しているために、障害のある人が駐車できない問題が発生していることを受け、本当に身障者用駐車場を必要とする、身体に障害があって歩行困難な人、高齢者や妊産婦などに利用証（パーキングパーミット）を交付し、駐車時に掲示するとともに、施設の協力により車椅子利用者などのための幅広い駐車スペースを確保する「パーキングパーミット制度」を2006年7月から実施している。その後、制度は広がり、現在では36府県2市で制度が導入され、導入自治体間での利用証の相互利用も進んでいる。

また、制度実施後、利用者の増加に伴い、車椅子利用者から「利用者が増えて、身障者用駐車場に駐車できないことも多くなった」との声があり、2009年度からは、車椅子利用者などのための幅広い駐車スペースに加えて、車椅子使用者を除く利用証保持者のために、施設出入口に近い通常の幅の駐車スペース（プラスワン）の確保の協力を進め、利用者の分散化を図るなど、利用者全体の利便性の向上を図っている。



利用証の例



駐車スペース



駐車スペース（プラスワン）

○C P (Color Psychology) ライン等による駅ホームからの転落防止に向けた取組

J R 東日本、J R 西日本、東武鉄道、京成電鉄、北総鉄道等の一部の駅においては、ホームからの旅客の転落を防止することを目的として、ホーム先端部分に「C P (Color Psychology (色彩心理学)) ライン」と呼ばれる赤色やオレンジ色の塗装を施し、ホーム上の旅客に対してホーム端部の注意喚起を行っている。また、東京メトロの一部の駅においても、旅客等への注意喚起のため、ホーム先端に縞模様のシート (スレッドライン) を設置している。

<CPラインの施エイメージ>



資料：J R 東日本提供

(2) 地域の面的なユニバーサルデザイン化の推進

○駅前広場のバス乗り場再編とユニバーサルデザインタクシー乗り場の整備

川崎市は、川崎駅周辺の回遊性・利便性の向上やバリアフリー化の促進等を図るため、2004年に学識者、市民、公共交通事業者及び商業者等から構成する「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」を設置し、総合整備計画を策定した。

J R 川崎駅東口駅前広場の再編整備に当たっては、身体障害者、聴覚障害者、視覚障害者等を交えた「まち歩き点検」を実施し、改善点や要望等を聴取するなど、多角的な視点からの議論を行い、ユニバーサルデザインに配慮した駅前広場の再整備を行った。

その結果、同駅前広場では、利用者が地上を通過して直接バス乗り場や市街地へ行けるように、7箇所あったバス島を方面別に2箇所に集約し、新たな歩行者空間を創出するとともに、地上部と地下街を結ぶエスカレーターやエレベーターを増設し、駅周辺地区全体の回遊性にも配慮しながら、バリアフリー化の行き届いた安心・安全なゆとりある空間を創出した。この中で、全国初となるユニバーサルデザインタクシー専用の乗り場を整備するとともに、ユニバーサルデザインタクシーを購入する事業者への補助制度を創設した。



川崎駅東口駅前広場再編整備事業 (主な取組み)



バス島の集約とバリアフリー化



ユニバーサルデザインタクシー専用乗り場

○商業施設と交通ターミナルの一体的な再開発

静岡鉄道株式会社は、2002年に静岡市が策定した「静岡駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」を踏まえ、老朽化した商業施設と鉄道・バスターミナルを一体として再開発事業を行った。事業の推進にあたっては、地域の障害者団体等と「新静岡セノバ・バリアフリー推進協議会」を設立し、商業施設及び交通施設全体に関して意見交換を重ね、その際に出た意見やアドバイスを的確に事業計画に反映した。

その結果、従前は敷地内をバスターミナルが貫通していたため、鉄道駅やバス停を利用する人は地下を経由して移動する必要があったが、再開発の実施により地上部だけの移動が可能となり、バスと鉄道の相互乗り継ぎが円滑化したほか、歩行者回遊性が向上し、中心市街地の活性化にもつながった。また、静岡市も当該再開発事業の完成 (2011年10月) に合わせ、再開発敷地周辺の電線類



再開発事業の全体計画



黄色と濃いグレーを組み合わせた視覚障害者誘導用ブロック



バスターミナルの車路側に設置されたベンチ

の地中化を行った。このように、交通事業者と地方公共団体が相互に連携することで、より広範囲かつ効果的なバリアフリー化を実現した。

第II部

交通分野のユニバーサルデザイン化

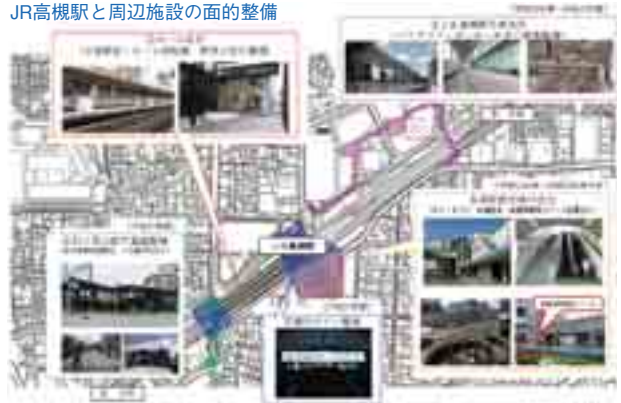
○関係者の継続的な連携協働によるスパイラルアップ

高槻市においては、2003年に、官民協働でバリアフリー基本構想（旧構想）を策定したが、それ以降も、毎年度、交通事業者、市民、学識経験者、行政等の多様な主体が一堂に会する「バリアフリー基本構想継続協議会」を開催し、連携した取組を継続してきた。2006年にバリアフリー法が施行されてからは、新構想「高槻市バリアフリー基本構想」を策定し、一体的かつ継続的にスパイラルアップを行ってきた。

こうした関係者の継続的な連携協働体制を背景として、鉄道側では、JR西日本が新型の昇降式ホーム柵を第1号として実用導入する（P108参照）とともに、新ホームの西端にスロープでアクセスできる新たな改札口を整備して複数のバリアフリールートを確認した。

一方、市側においては、ハード面では、新たな改札前で既存道路を歩行者専用道路化するなど歩行空間を整備するとともに、電車の発車時刻を示す電光掲示板の市有地への設置、信号に視認性の高いLED付音響装置の併設、歩行者用案内標識サインや音声案内装置の設置等、ニーズに合致した整備を推進している。ソフト面では、公共施設だけでなく飲食・商業施設も対象とし、道路のバリア情報、入口幅段差の有無、トイレ情報等を具体的に掲載した「高槻駅周辺『おでかけMAP』」を作成・配布している。

JR高槻駅と周辺施設の面的整備



「おでかけMAP」(左)
施設ごとのバリア情報(上)

(3) 心のバリアフリーの推進

○遠隔手話通訳サービス等を活用した聴覚障害者に対する接遇の向上

鳥取県では、全国で初めて「鳥取県手話言語条例」を制定し、手話の普及について、公共交通、福祉、教育、文化、スポーツ等の分野で、幅広い者との連携により多面的な活動を行っている。

公共交通の分野では、県が交通事業者と連携し、主要な駅、バスターミナル、自治体窓口等（2017年4月現在、JR鳥取駅、倉吉駅、米子駅、鳥取バスターミナル、倉吉バスプラザ、米子バスターミナル、県立図書館、県庁総合受付、県障がい福祉課の9カ所）に配置したタブレット型端末を用い、遠隔手話通訳サービスや音声文字変換システムを活用して、聴覚障害者と窓口職員のコミュニケーションを実施している。遠隔手話通訳サービスにより、短時間の用事や急に必要に迫られた場面など、手話通訳者の派遣を頼みにくい場面でも、タブレット型端末のテレビ電話機能を通じて手話を利用できるようになった。また、音声文字変換システムにより、窓口職員の声を文字に変換してタブレット型端末の画面に表示できるようになった。



遠隔手話通訳サービスのイメージ



音声文字変換システムを活用した文字でのやりとり

この取組を契機に、JR西日本米子支社職員による手話研修の実施や、JR鳥取駅・JR倉吉駅においては、毎朝の点呼時に手話を10覚えるなどの自主的な取組も始まった。また、2017年4月現在、JR米子駅においては、毎朝の点呼時に手話による挨拶を実施している。

上記のほか、ANAグループでは、2016年4月より、全国8空港（新千歳、羽田、成田、中部、伊丹、関西、福岡及び那覇）において、また、名古屋鉄道株式会社では、同年5月より、名鉄名古屋駅、名鉄名古屋駅サービスセンター及び中部国際空港駅において、タブレット端末を利用した即時翻訳サービスとなる遠隔手話サービスに対応している。

○映像や対面での接遇の向上

阪急電鉄株式会社では、要員効率化を図りつつ、多様な駅利用者のニーズに対応したきめ細かい案内サービスを提供するため、主要駅からの他駅監視システムの導入とあわせて、テレビ電話機能付きの「駅係員よびだしインターホン」を全駅に設置している。当該インターホンは、呼び出しボタンを押すだけの簡単な操作のみでの利用を可能としているほか、聴覚障害者に対しては筆談でのコミュニケーションを可能と



駅係員よびだしインターホン



地図を活用した案内の様子



駅係員への教育訓練



筆談対応の様子



駅係員による介助の様子

○乗務員の接遇・介助技術の向上

ユニバーサルドライバー研修推進実行委員会（全国ハイヤー・タクシー連合会、全国福祉輸送サービス協会）では、今後のタクシー事業におけるユニバーサルデザインタクシーの普及を展望したときに、タクシー乗務員による高齢者や障害者等への接遇や介助技術の向上を図るソフト面の充実が必要であるとして、2011年10月からユニバーサルドライバー研修を実施し、全国への普及・推進を図っている。

同実行委員会で実施している研修は1日7時間で、研修内容は、タクシー事業にとってのユニバーサル社会、高齢者や障害者の特徴や接遇のポイントに関する講義、乗務中の経験を共有するためのグループディスカッション、タクシーへの車椅子利用者の乗車方法に関する映像、車椅子を使用した実習など、多岐に渡っている。

また、研修修了者には「修了証」を発行するとともに、安心して業務に取り組むことができるよう低廉な「賠償責任保険」制度を創設し、加入を推奨している。

さらに、ユニバーサルドライバー研修の推進と全国への普及・定着を図るため、研修講師の養成講座を開設している。2017年3月末までに31,416人⁵が受講している。



研修会の様子



研修の案内



グループディスカッション



ユニバーサルデザインタクシー車両への乗車（研修DVDより）

⁵ ユニバーサルドライバー研修推進実行委員会ホームページ（<http://ud-kensyu.or.jp/2015/07/20.html>）

○ピクトグラムと多言語によるコミュニケーション

ANAグループでは、アナウンス等での情報が聞き取れず、イレギュラー発生時に不安に感じている耳や言葉に障害のある人、外国人等に対して、文字と内容を容易に理解できるピクトグラムの活用と多言語対応により、空港、機内で係員とのコミュニケーションをサポートするツールとして、「電子版コミュニケーション支援ボード」を開発、導入した。現在、約9,000台のタブレット端末を空港、機内で活用し、サービスを提供している。



使用シーン

○子育てタクシー

一般社団法人全国子育てタクシー協会は、地域で子育て支援の取組を行うタクシー事業者を会員とする全国レベルの団体として、「子育てドライバー養成講座」や「子育てタクシー補償制度」を立ち上げるとともに、地域の子育て支援団体との協働により、子育て家庭が安心して利用できるタクシーの普及を図っている。

「子育てドライバー養成講座」は、チャイルドシート、ベビーカーの操作や妊産婦体験などの「実技」と、子育てタクシーが求められる背景、子育てタクシーとしての心がけ等の「座学」を組み合わせた講習、小児救急看護認定看護師会の全面協力による小児の応急手当法などの講習からなる。この養成講座と合わせて半日の保育実習を終了したドライバーのみ「子育てタクシー」の運転が認められる。

「子育てタクシー補償制度」は、子育てタクシーのサービス内容、特に子どもだけを送迎する際になどに配慮し、通常の自動車保険ではカバーできない傷害事故、所持物損壊、人格権侵害等をカバーする。協会加盟事業者に対し、登録ドライバーに加入させることを義務付けている。

「地域の子育て支援団体との協働」により、地域のタクシー事業者はその地域のニーズや子育てに関する情報を共有するとともに、研修会を年2回開催して、サービスの向上を図っている。

子育てタクシーは、2015年8月末現在、28都道府県の133社、ドライバーは1,630人にまで拡大している。



子育てタクシードライバー登録証



ベビーカー開閉のお手伝い



運転前の安全確認

○「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を活用したユニバーサルツーリズム

特定非営利活動法人バリアフリーネットワーク会議は、那覇空港内に障害者、高齢者等の沖縄旅行をサポートするワンストップ相談窓口となる「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を設置し、沖縄のバリアフリー対応の観光地等の情報提供や、車椅子、ベビーカー等の貸出を実施している。

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を派遣するとともに、琉球大学と連携し、観光ケアサポーターを育成する講座を開設し、人材育成にも努めている。

さらに、2013年には国際通りにも「しょうがい者・こうれい者観光案内所」を設置し、同様のサービスのほか、一時保育や荷物の一時預かりなどのサービスも行っている。

これらのほか、障害者がホテルなどの観光施設で災害にあった際の避難方法をまとめた「逃げるバリアフリーマニュアル」、沖縄県内のバリアフリーに対応した観光施設の紹介や実際に障害のある人が施設に行った際の体験レポートをまとめた「そらくる沖縄」、沖縄の公園のバリアフリー化のあり方をまとめた「沖縄ユニバーサル公園等建設指針」などの編集・出版を行っている。



「しょうがい者・こうれい者観光案内所」(那覇空港内)

○学校向け教材の開発

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、交通バリアフリーを切り口として、共生社会を目指すために誰もが共に生きることのできる社会とはどういうものなのかを考えてもらうことを目的として、中学生の総合学習の教材等として、障害者の映像を交えたエピソード、街や駅、乗り物がバリアフリーになるための具体的事例などを内容とする「バリアフリー学習プログラム」を同財団のウェブサイトや冊子により公開している。また、同財団のウェブサイトにおいては、遊びながら交通バリアフリーの基礎知識について学ぶことができる学習教材「みんなで考える交通バリアフリー」も公開している。



バリアフリー学習プログラム
出典 <http://www.bfed.jp/>

(4) 言葉のバリアフリーの推進

○音声翻訳機能付タブレット端末等、専門スタッフの配置、会話研修等を通じた多言語案内の水準の底上げ

交通モードにかかわらず、多くの交通事業者や旅客施設管理者において、多様化する訪日外国人旅行者からの問い合わせに臨機応変に対応するため、音声翻訳アプリケーション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、その場での迅速かつ確かな多言語による案内を図っている。一部の事業者では、旅客施設の係員と外国人旅行者がコールセンターの通訳スタッフを介して三者間通話を行うことにより、多言語による案内を可能としている事例もある。また、多言語でも案内できる係員を旅客施設に配置する等により、よりきめ細かい案内を行っている事例もある。さらに、旅客施設の係員を中心に、英語等多言語による会話研修等を行っている事例もある。

図表2-65 多言語案内の水準の底上げに向けた各交通事業者等の取組事例

<タブレット端末・通訳スタッフを介した三者間通話等の活用>

○鉄道：

東京地下鉄(株)、小田急電鉄(株)、京王電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、西武鉄道(株)、東京都交通局、東武鉄道(株)、東海旅客鉄道(株)、名古屋鉄道(株)、大阪市交通局、福岡市交通局 等

○バスターミナル：

博多バスターミナル(株) 等

○航空・空港：

日本航空(株)、(株)AIRDO、東京国際空港ターミナル(株)、北海道空港(株) 等

※上記のほか、乗合バス、旅客船においても、同様の取組がみられる。

<多言語案内ができる専門スタッフの配置>

東京地下鉄(株) (英語、中国語で案内ができるスタッフの配置)、小田急電鉄(株) (英語、中国語、韓国語で案内ができるスタッフの配置)、横浜市交通局 (英語で案内ができるステーションアテンダントの配置)、西武鉄道(株) (スタッフによる英語・中国語での案内業務)、大阪市交通局 (一部の駅で、中国語で案内できる通訳職員を配置)、京浜急行電鉄(株) (羽田空港国際線ターミナル駅にインフォメーションセンターを開設し、常時英語・中国語・韓国語で案内、品川駅に多言語対応可能なコンシェルジュを時間限定で配置)

<多言語による会話研修等の実施>

○鉄道：

東京地下鉄(株) (英語、中国語)、小田急電鉄(株) (英語)、京王電鉄(株) (英語)、京浜急行電鉄(株) (英語)、東武鉄道(株) (英語)、東京急行電鉄(株) (英語)、西武鉄道(株) (英語)

○バスターミナル：

九州産交ランドマーク(株) (中国語、韓国語)

○タクシー：

京王自動車(株) (英語)

○空港：

東京国際空港ターミナル(株) (英語・中国語)

○旅客船：

太平洋フェリー(株) (英語)

注：事業者名が公表可能なもののみを掲載

注：主要交通事業者等に対し、言葉のバリアフリーについての先進的な取組を質問（自由記述）したところ、関連する回答を行った事業者名を記載している。

資料：国土交通省総合政策局による主要交通事業者等向けアンケート結果（165者中101者回答）

○多言語による停留所名・目的地検索機能を導入した新型自動券売機

京浜急行バス株式会社では、2016年12月より、羽田空港及び横浜駅東口バスターミナルにおいて、乗車券購入時における自動券売機での停留所名や目的地の検索に当たって、ピンイン（中国語での発音をアルファベットで表記したもの）を利用した中国語検索、子音と母音の組み合わせでハングルに対応した韓国語検索を可能とする新型自動券売機を導入し、訪日外国人旅行者の使いやすさを向上させている。また、カラー画面表示を白黒表示に切り替える機能を設け、色の違いが見分けにくい利用者が使いやすくなるようバリアフリーへの対応にも配慮している。当該自動券売機は、停留所名のほか、方面、主要停留所による3つの検索方法を用意しており、より簡単に乗車券を購入できるようにしている。



資料：京浜急行バス株式会社ホームページ (http://www.keikyu.co.jp/file.jsp?assets/pdf/company/news/2016/20161130HP_16168YM.pdf)

○「バスタ新宿」における言葉のバリアフリー化

2016年4月に開業した国内最大規模の高速バスターミナル「バスタ新宿」では、デジタルサイネージを利用した方面別のバス案内を英語、中国語及び韓国語で随時情報提供するとともに、乗り場をナンバリング及びカラーリングし、外国人にも理解しやすい環境を整備しているほか、自動券売機においても、多言語対応の機器を導入している。

加えて、高速バス等の案内を行うインフォメーションカウンターを設置しており、日本語、英語は常時対応（中国語は不定期対応）している。さらに、全国の観光地情報も提供するため、英語、中国語及び韓国語に対応した東京観光情報センターを設置し、観光情報も提供している。また、併設しているタブレット端末では10言語にも対応している。



発車便案内表示板



東京観光情報センター バスタ新宿

資料：バスタ新宿ホームページ (<http://shinjuku-busterminal.co.jp/>)

(5) ICTを活用した情報提供の充実

○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サービス「らくらくおでかけネット」

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、全国の交通事業者、交通施設管理者等から提供を受けたバリアフリーに関する情報をもとに、公共交通機関（鉄軌道駅、バスターミナル、空港ターミナル、旅客船ターミナル）のバリアフリー情報をインターネットや携帯端末により提供している。また、駅・ターミナル情報については一部英語版での提供も行っている。



資料：「らくらくおでかけネット」 (<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>)

○高齢者、障害者等向けの外出に必要な情報を集約したポータルサイト「とうきょうユニバーサルデザインナビ」

公益財団法人東京都福祉保健財団では、段差の無いルートや「だれでもトイレ」の場所等、各施設や事業者のホームページに掲載されているユニバーサルデザインに関する情報について、鉄道、バス等交通手段別、デパート、公園等スポット別、区市町村別などにより閲覧できるポータルサイトを運営している。音声読み上げ、色や文字サイズの変更、ルビ振りの機能を搭載するなど、アクセシビリティを確保した、わかりやすいサイトとなっているほか、外国人の利用にも配慮して、外国語対応（英語、中国語、韓国語等）しているホームページを検索できる機能を搭載している。



資料：「とうきょうユニバーサルデザインナビ」(<http://www.udnavi.tokyo>)

○音のユニバーサルデザイン化支援システム「おもてなしガイド」

ヤマハ株式会社では、近年の訪日外国人旅行者の増加を背景に、既存の日本語によるアナウンス音声を多言語化された音声や文字で受け取ることができるスマートフォン向けアプリケーション「おもてなしガイド」を開発した。アプリケーション利用時のインターネット接続



は必要なく、訪日外国人旅行者にとって利便性の向上が図られる。また、日本語が分からない人だけでなく、お年寄りや耳の聞こえない人々にも、異常時を含めて適切な情報を提供することも可能になる。成田空港や関西空港、東海道新幹線の一部駅をはじめ、各地の様々な交通機関、商業施設などで実験が行われている。

資料：「おもてなしガイド」ホームページ (<http://omotenashiguide.jp>)

【コラム2：2012年ロンドンオリンピック・パラリンピック競技大会における取組事例】

<①ロンドン大会における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事例>

○ウェブによるバリアフリー経路等に関する情報提供「Journey Planner」と「Spectator Journey Planner」

「Journey Planner」は、2012年ロンドンオリンピック・パラリンピック競技大会（以下「ロンドン大会」という。）開催期間中のほか、現在もロンドン交通局が提供している乗換検索システムで、インターネットや携帯電話を通して、起点から終点までの地下鉄、バス、徒歩を含めた経路情報の検索を行うことができる。また、オプションで「エレベーターを使用しなければ移動できない」、「乗換が最も少ないルート」等の条件を加えて検索することも可能である。



このシステムでは、リアルタイムの運行状況の提供、地図等も示しているほか、ソーシャルメディアを活用しており、ツイッターなどによる情報提供も行っている。さらに、「Direct Enquiries」というアクセシビリティ情報提供サイトと連携しており、例えば、駅の入口からホームまでの距離、階段の段数、エレベーターの位置、それぞれの場所の写真を確認することができ、自分で移動可能か判断することができる。

「Spectator Journey Planner」は、競技観戦のチケット購入者向けに大会期間中特設されたもので、大会期間中の交通事情を考慮した経路検索のほか、施設の予約等も可能にするものであった。

○アシスタンスサービスの予約システム「National Booking System」

障害者が異なる事業者間で鉄道を利用する際に受けることができる介助サービスについて、以前は事業者間の電話連絡等に対応していたが、ロンドン大会開催に合わせて、介助サービスの予約を一元管理し、関係事業者に情報提供できる「National Booking System」の導入が行われた。このシステムにより、大会中に13,000人の障害のある乗客のための予約サポートが可能となった。

なお、介助にあたっては、利用者は右の写真のような待ち合わせポイントで駅スタッフと待ち合わせを行う。



○8台の車椅子が乗車できるバス

英国内最大手のコーチ会社であるNational Express社は、英国のパラリンピック選手のチームがポルトガルでトレーニングキャンプを行うときの移動手段として改装したバスをロンドン大会で提供した。

車両は、空港内でよく利用されるエアポートバスを利用し8台分の車椅子が乗車できるよう座席をはずして改装したもので、一般車道も通行可能なサイズであった。乗降りが便利で選手からは好評であった。



<②ロンドン大会をレガシーとした更なるユニバーサルデザイン化の取組>

上記のとおり、ロンドン大会では交通分野においても先進的な取組が行われたが、大会を契機として、大会後もロンドン市のイニシアチブのもとで引き続き交通分野のユニバーサルデザイン化を推進することとし、2012年12月、ロンドン市は、2020年までのロンドン市内の地下鉄やバスをはじめとした公共交通機関のバリアフリー化に向けた事業計画（「Your Accessible Transport Network」）を策定、交通利用者向けに公表している。2015年には前年の取組状況の進捗等を踏まえ、同計画の見直しを行なう等、フォローアップも行っている。

Your Accessible Transport Network (2012年12月・ロンドン交通局) 概要	
○バリアフリーに関する情報提供の推進	
～2013年夏	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄におけるバリアフリー関係の案内表示の見直し 段差解消情報が掲載された鉄道路線図や運行情報アプリの開発 ツイッターによるバリアフリー情報の発信 等
2014年	<ul style="list-style-type: none"> 「Journey Planner」の更新 等
○バリアフリー整備の推進	
2013年	<ul style="list-style-type: none"> 全ての地下鉄駅における点字ブロックの整備 地下鉄駅への80以上の拡幅改札口の導入
2014年以降	<ul style="list-style-type: none"> 順次、地下鉄駅やバス停の段差解消等に向けた整備を実施
2016年又は2017年	<ul style="list-style-type: none"> 95%のバス停でバリアフリー基準への適合を実施
2020年又は2021年	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子利用等による追加的な移動時間を4分の1削減 等
○交通従事者等による接遇の向上	
2013年	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄の現場スタッフ向けの新たなトレーニングの実施 バス運転手向けの新たなトレーニングDVDの導入 タクシーでの接遇教育に関するタクシー業界への働きかけを実施 タクシーでの接遇状況に関する街頭調査の実施 等
2016年	<ul style="list-style-type: none"> ロンドン自治区の9割において障害者等向けの移動相談（バリアフリー経路の助言等）を実施
○普及啓発の推進	
2013年	<ul style="list-style-type: none"> 地域交流イベントを通じたバリアフリー化に関する取組の広報 「Dial-a-Ride」（公共交通機関を利用できない障害者向けのロンドン交通局による送迎サービス）に携わる戦略的な人材確保策の実施 バリアフリーの進捗に関する情報のメール配信を実施 等

資料：ロンドン交通局ホームページ（<http://content.tfl.gov.uk/your-accessible-transport-network.pdf>）より国土交通省総合政策局作成

第4章 今後に向けて

第Ⅱ部

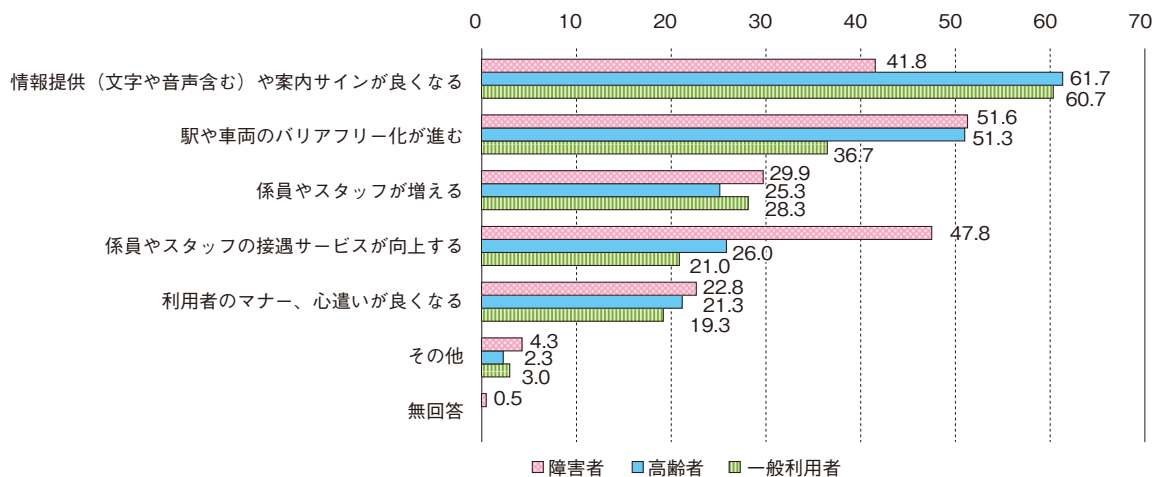
交通分野のユニバーサルデザイン化

バリアフリー法の施行から2016年12月で10年が経過し、交通分野のユニバーサルデザイン化は一定程度進捗したが、高齢者や障害者は増加しており、訪日外国人旅行者も急増し今後も大幅な増加が見込まれるなど、なお一層、ユニバーサルデザインへの取組が求められている。

2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京大会」という。）が開催され、世界中から障害のある人も含めあらゆる人が集う。とりわけ、パラリンピックでは、障害のある選手たちが繰り広げるパフォーマンスを直に目にすることができる。東京大会は、共生社会や一億総活躍社会の実現に向けて社会の在り方を大きく変える絶好の機会であるとともに、成熟社会における先進的な取組を世界に示す契機である。ロンドン大会等の事例も参考にしつつ、その後のレガシーの創出も期待されている。

東京大会の開催時における鉄道やバスによる移動に関する期待についてみると、高齢者は、「情報提供や案内サインが良くなる」（61.7％）こと、「駅や車両のバリアフリー化が進む」（51.3％）ことへの期待が特に高い。他方、障害者は、「駅や車両のバリアフリー化が進む」（51.6％）ことに次いで、「係員やスタッフの接客サービスが向上する」（47.8％）ことへの期待が高くなっている。

図表2-67 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

2020年の東京大会に向けて、2017年2月に、関係閣僚会議において、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定された。この行動計画では、ユニバーサルデザインの街づくりに向けて、より一層、強力かつ総合的に、国、地方公共団体、民間が一体となって取組を進めていく必要があることが指摘されている。交通分野においては、①東京大会に向けた重点的なバリアフリー化の観点から、競技会場周辺エリア、主要鉄道駅・ターミナル、成田や羽田をはじめとした空港等におけるバリアフリー化等を図るとともに、②全国各地における高い水準のユニバーサルデザインの推進の観点から、バリアフリー水準の底上げを図るための交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正、駅ホームにおけるハード・ソフト両面からの総合的な転落防止対策の推進、観光地のバリアフリー化等に取り組んでいくこととされている。

また、行動計画では、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり支え合い、そのために一人一人が具体的な行動を起こし継続すること（心のバリアフリー）の重要性が指摘されている。交通分野においては、必要なサービス水準の確

保のための交通事業者向け接遇ガイドラインの策定・展開、交通事業者の行う研修の充実などに取り組んでいくこととされている。

今後に向けて、行動計画を着実に実行に移すとともに、施行から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ていくことが必要である。

第Ⅲ部 平成28(2016)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、2016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おり、社会資本整備重点計画の改訂等により見直された数値指標は、見直し後の数値指標の進捗状況を掲載している。

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。

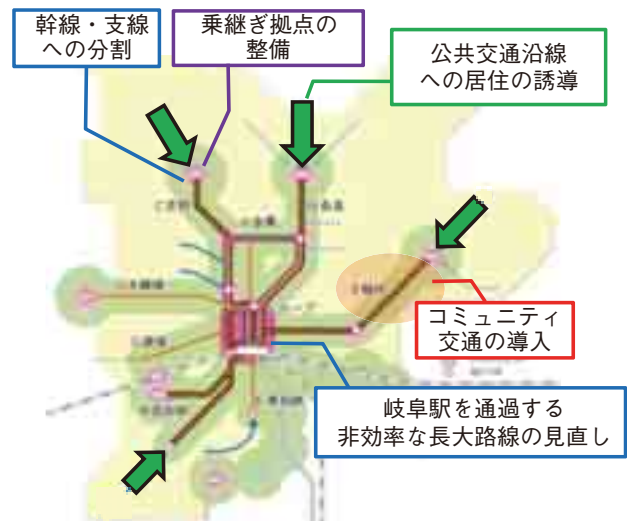
コンパクト+ネットワークの形成に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」（事務局：国土交通省）を通じ、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

2016年度においては、地方公共団体向けの説明会やブロック別相談会等を通じて把握した現場のニーズ等を踏まえ、必要な支援施策の充実を図るとともに、支援施策の全体を一覧できる支援施策集を改訂して、地方公共団体に情報提供した。また、コンパクト+ネットワークの実現に資するプロジェクト単位の好事例をまとめた「先行的取組事例集」を公表するとともに、都市の規模やまちづくりの重点テーマに応じたモデル都市の形成に向けてコンサルティングを行った。さらに、コンパクトシティの効果を表す指標の一つとなりうる歩行量に関するガイドラインを作成・公表したほか、行政・民間事業者等による最適な施設立地等を促進するための人の属性ごとの行動データの把握に関する手引きを作成した。

これらの支援に加え、「立地適正化計画作成の手引き」を改訂し、自治体の計画作成を総合的に支援した。2016年度末時点において、348都市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、100都市が立地適正化計画を作成・公表済みとなった。

また、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、地方公共団体の職員向けの研修や地方運輸局による能動的なサポートを行ったほか、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要する経費の支援をするとともに、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・補助対象の拡大等の特例措置を講じるなどの支援内容の充実を行った。

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、2016年度において181件の地域公共交通網形成計画が作成された。また、12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い、まちづくりなどと連携したバス路線の抜本的な見直しなど、地域公共交通ネットワークを具体的に再編する取組の実現の後押しを行っている。



岐阜市における地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ

<数値指標の状況(2017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 273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、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に対して、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等の措置を講じた。

また、地方交付税についても、2015年度に引き続き、地方バス路線や自家用有償運送の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

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さっ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、地方公共団体の職員向けの研修の実施、地方運輸局における能動的なサポートなどにより、地方公共団体が地域公共交通ネットワークを再構築する取組を支援した。

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おり、同計画の策定を検討している自治体及び事業者に対して助言を

行っている。2016年度には新たに2件の同計画が策定され、国土交通大臣の認定を受けるとともに、その他の地域においても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。

また、利用者が少なく鉄道の特性が発揮できていないことや、活性化の取組を行ってきたものの引き続き厳しい利用状況であったことから、2018年4月1日にJR西日本が廃止する旨の届出を行った三江線について、鉄道廃止後の三江線沿線地域における公共交通ネットワークを再構築するため、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）に基づく地域公共交通網形成計画の策定に向けて2016年11月から開催されている三江線沿線地域公共交通活性化協議会へ参画するとともに、廃止後の代替交通機関の確保等を目的とした協議会を開催している。

旅客船については、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換等による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、2016年10月に地域公共交通再編実施計画の認定を行い、デマンド運航への転換を行った航路事業者の長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路）に対して運営費補助による支援を行った。

このほか、駐車場の配置適正化について、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、「都市再生特別措置法に基づく駐車施設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や、自治体と駐車場の配置適正化の実現に向けた意見交換を行うことにより、駐車場の配置適正化を促進するとともに、社会資本整備総合交付金等を活用し、自治体による駐車場整備等に対する支援を行った。

<数値指標の状況（2017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 8件

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

【3】 デマンド交通の導入数 362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を推進した。



JR関内駅の整備イメージ

また、幹線鉄道等活性化事業費補助により、まちづくりと連携した新駅の設置に対する支援を行った。さらに、街路事業促進協議会等において自治体を対象として交通結節点整備事業等を紹介する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の活用により、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、2014年11月に改正された地域公共交通活性化再生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、地方路線バス、自家用有償旅客運送等の運行に必要な支援を実施した。さらに、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路・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、航路・航空路事業者に対して運営費補助による支援を行った。

地方交付税についても、2015年度に引き続き、地方バス路線や自家用有償運送の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

<数値指標の状況(2017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	96%

(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、2015年度には、地域鉄道事業者の約74%、乗合バス事業者の約65%において、経常収支が赤字となった。

地域鉄道については、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等により、安全性の向上に資する設備の更新等への支援を行った。

バス事業については、運転者確保に向け、引き続き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行い、魅力のPR等を行った。

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、女性の新規就労・定着に向け、女性ドライバーの採用に向けた取組や子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者を支援・PRのため、2016年6月に「女性ドライバー応援企業」認定制度を創設した。

旅客船事業者については、基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により、船舶建造等に対する支援を行った。また、旅客航路の観光利用を促進するため、「船旅活性化協議会」の議論を受けて、旅客船とセットで楽しめる全国各地のサイクリングコースをPRするとともに、訪日外国人旅行者受入環境整備緊

急対策事業等により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利用しやすい環境整備への支援を行った。

(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、2016年5月に「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)を改正し、過疎地域等における地域内配送の共同化等を促進した。

また、「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、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蓄積・普及を図った。

(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8月26日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」(平成27年法律第28号)に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する鉄道・運輸機構を通じた出資等の制度について、引き続き活用の検討を進めた。



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。



鹿児島市交通局

LRTは、従来の路面電車よりも走行空間、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することで、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の導入やITシステム等の高度化に向けた取組を地域公共交通確保維持改善事業、社会資本整備総合交付金、都市・地域交通戦略推進事業等により総合的に支援した。鹿児島市交通局等においては、低床式路面電車(LRV⁶)の導入が進められるとともに、福井鉄道及び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(PTPS⁷)、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、2016年度末時点で、全国で17箇所に導入されている。

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した。



公共車両優先システム(PTPS)

<数値指標の状況(2016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) 27%

⁶ Light Rail Vehicleの略

⁷ 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。

地域公共交通網形成計画の策定の進捗に伴い、コミュニティバスや乗合タクシーを効果的に導入する取組が進んでいる。岐阜市では、ダイヤ、運賃、停留所位置の決定など、住民が経営感覚を持って運営するコミュニティバスの導入地区が広がっている。また、近年、高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や、高齢運転者の交通安全対策を強化する道路交通法等の施行を踏まえ、2017年3月に「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催し、高齢者が安心して移動できる環境の整備に向けた検討を開始した。

地域公共交通ネットワークの確保・維持や再構築の取組については、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。

このことから、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は共同で有識者による検討委員会での検討を進め、2016年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定し、その周知を図るとともに技術的助言等を実施した。また、2016年12月には、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)が公布されたところであり、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やコミュニティサイクルの導入支援等、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進した。

路上駐輪等への対策としては、これまでと同様、社会資本整備総合交付金等により、地方公共団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。コンパクトシティの形成等まちづくりの観点からの自転車等駐車場整備等を推進するため、「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」を改訂し、地方公共団体へ周知を図った。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の紹介等を行うことにより、自転車の活用に関する取組の促進を図った。

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乗るといった地域内のみでの利用にとどまらず、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「BAA⁸マーク」やスポーツ車を対象とした「SBA⁹マーク」普及を促進した。

<数値指標の状況(2017年3月末時点)>

[6] コミュニティサイクルの導入数 87市町村

(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」の乗物である。

超小型モビリティの導入補助を通じ、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、その普及を推進した。具体的には、超小型モビリティの認知度を高めるために業務用車両として導入した沖縄県那覇市の事例、観光用車両として活用していた超小型モビリティを増車した徳島県三好市の事例などがある。また、2015年度に開催したシンポジウムに引き続き、超小型モビリティの将来のあり方等について意見交換を行うため、2016年12月、関係省庁、自治体、メーカー、有識者等からなる「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」を開催した。

(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、ワンウェイ方式¹⁰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った。

さらに、カーシェアリング等の新たな交通モードについて、道路空間を有効活用しながら、公共交通との連携を強化させる取組として、東京都千代田区では、地下鉄大手町駅に近接した箇所に、我が国では初となる道路上のカーシェアリングステーションを設置の上、公共交通の利用促進の可能性を検証する社会実験を実施した。

⁸ Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

⁹ Sports Bicycle Association Approvedの略

¹⁰ 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。

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）に基づき、適切に審査を実施した。また、バスフロート船化に向けたフェリー事業者からの相談に適切に対応した。そのほか、バスフロート船の普及促進を図るため、交通運輸技術フォーラム等で導入効果の説明を行った。

旅客船について、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、2016年10月に地域公共交通再編実施計画を策定し、デマンド運航への転換を行った航路事業者の長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路）に対して運営費補助による支援を行った。



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日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設については、原則すべてにおいて段差解消、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。

全モード共通的な取組として、公共交通事業者等が施設及び車両等を整備する際に整備すべき内容を示した、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」、及び「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン（旅客施設編、車両等編）」については、公共交通分野のバリアフリー水準の底上げを図るため、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」を開催し、

検討を開始した。今年度に具体の改正作業を進めることとしている。また、視覚障害者・聴覚障害者など情報の取得に制約のある方が公共交通機関を利用する上で必要な情報をわかりやすく提供する、「情報バリアフリー」を推進する取組としては、ICT等の新技術を活用した情報提供・案内サービスのあり方について検討を行う「旅客施設等における視覚・聴覚障害者等に対応するICTを活用した情報提供・案内に関する調査検討委員会」を開催し、対応の方向性をとりまとめた。

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、空港アクセスバスにおけるリフト付バスを導入した実証運行等を通して、バリアフリー化の推進を図った。

鉄道については、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により自治体と連携し、鉄道事業者の実施するバリアフリー施設・車両の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するためにこ線橋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し支援を実施した。また、大開口等の新しいホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設については、その対応方法が確立していないため、「新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査検討委員会」を開催し、新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法のあり方について検討を行うとともに、2017年度に最終的な結論を出すこととしている。

全国の主要駅、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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者用ブロックの整備、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の整備、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・道路標示の整備等、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補助金等を活用してバリアフリー化を推進した。また、ユニバーサルデザイン2020最終とりまとめを踏まえ、1日の乗降客数が3,000人以上の旅客船ターミナルについて、旅客船の乗降口から公共バス・タクシー等の乗降場所までの連続的なバリアフリー化の対応状況を点検するとともに、旅客船についてバリアフリー優良事例を収集し、情報発信を行った。

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・改築と合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。



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	65%	(2016年3月末時点)
②ノンステップバス	50%	(2016年3月末時点)
③リフト付きバス等	6%	(2016年3月末時点)
④旅客船	37%	(2016年3月末時点)
⑤航空機	96%	(2016年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	15,026台	(2016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	86%	(2016年3月末時点)
バスターミナル	90%	(2016年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2016年3月末時点)
航空旅客ターミナル	86%	(2016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%	(2016年3月末時点)
バスターミナル	85%	(2016年3月末時点)
旅客船ターミナル	71%	(2016年3月末時点)
航空旅客ターミナル	100%	(2016年3月末時点)

③障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	83%	(2016年3月末時点)
バスターミナル	68%	(2016年3月末時点)
旅客船ターミナル	92%	(2016年3月末時点)
航空旅客ターミナル	100%	(2016年3月末時点)

④特定道路におけるバリアフリー化率 86% (2016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 58% (2016年3月末時点)

⑥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 約99% (2016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、2014・2015年度に引き続き5月に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、2016年9月、国土交通省インターネットモニターアンケートを実施した。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、も



ベビーカーマーク



ベビーカーキャンペーン用ポスター

しくは知っていた」と回答した人は4割弱となった。同年12月8日に開催した第7回「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」では、こうした取組の結果を報告するとともに、課題を整理し、今後の取組に向けた検討を行った。

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

【9】ホームドアの設置数 665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った。また、社会資本整備総合交付金等により、地方公共団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（「ひとと声マナー」はじめよう。）」を実施した。

タクシー関係では、「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、必要な助言等を行った。

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学校用副教材及び教師用解説書の作成を進めた。



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。

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訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金等も活用して引き続き推進した。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た。

高速道路については、高速道路に路線番号を付すことにより、わかりやすい道案内を実現するた

め、2016年4月に「高速道路ナンバリング検討委員会」を開催し、同年10月に「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」をとりまとめた。加えて、2017年2月に「高速道路番号」の標識の新設等を行う「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の改正を行い、圏央道開通区間（境古河IC～つくば中央IC）において、我が国で初めて高速道路ナンバリングに係る標識を設置した。標識については、2020年の概成に向けて全国の高速道路等において整備を進めている。さらに、利用者の利便性向上のため、同年2月に官民の各主体が協調し、高速道路ナンバリングの表示方法（道路標識における表示方法を除く）、読み方の統一を図るガイドラインを定めた。



道路における訪日外国人への適切な案内誘導については、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、道路案内標識の英語表記改善を推進した。また、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県内を対象に策定された「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、英語表記改善、路線番号の活用、ピクトグラム・反転文字の活用、通称名表記・文字サイズ拡大、歩行者系標識の充実など道路標識の改善を推進した。

観光地における道路案内については、観光地に隣接する又は観光地へのアクセス道路の入口の交差点にある交差点名標識に観光地名称を表示することにより、旅行者にとって観光地へのわかりやすい案内となるよう改善に取り組んでいる。また、道路案内標識と国土地理院が作成予定の英語版地図（100万分1）に用いる「道路関連施設」や「山等の自然地名」の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、観光関係者を含む関係機関との調整を実施した。

主要駅ターミナル等における案内表示の連続性等の確保については、関係者間の取組を推進している。具体的には、「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た。また、多言語対応の改善・強化等に向けて鉄道事業者に働きかけを行った。

タクシーについては、多言語によるコミュニケーションの充実を図り、利用者利便の向上を図るため、配車アプリの多言語化の取組に対する支援を行った。

クルーズ船関係でも、訪日クルーズ旅客を受け入れる施設等において、無料公衆無線LAN環境の提供、多言語案内表示を行うなど、「言葉のバリアフリー」対策を推進した。

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、訪日外国人等が高速バスを利用しやすい環境を整備するため、訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム-Japan Bus-Gateway-」を開設した他、鉄道駅・バス路線のナンバリングを推進した。

（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。

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、いわゆる「心のバリアフリー」に取り組み、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、定期的に「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を開催し、同連絡会議が格上げされた「2017年2月にユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において、2017年2月に「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が策定された。

また、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、各種情報の取得に制約のある者に対応した情報提供・案内サービスや新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する検討会を開催し、そのあり方についてとりまとめた。

羽田・成田両空港におけるアクセスバスにおいては、リフト付バスを導入した実証運行等を通して、バリアフリー化の推進を図った。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と背景図柄を施した大会特別仕様ナンバープレートを、2017年10月頃から2020年までの間、全国において交付することとし、その交付に向けて、大会組織委員会と連携しつつ、背景図柄のデザイン公募、デザイン選考等を行った。

以上に加えて、都市・地域交通戦略推進事業において、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。



昇降ロープ式ホームドア



マルチドア対応ホームドア

2015年度に引き続き、車両ドア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。また、駅ホームにおける安全性向上のための検討会の中間とりまとめに基づき、新型ホームドアの普及促進のための手引き書を作成したほか、新型ホームドアの情報共有を図るワーキンググループを開催した。

また、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】

2016年4月に「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申がとりまとめられた。また、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ため、同答申を踏まえた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、輸送障害対策の検討等を行った。

<数値指標の状況 (2016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 164%

②180%超の混雑率となっている区間数 12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、多現示化等の改良を推進した。



信号機の多現示化

<数値指標の状況 (2016年3月末時点)>

[12] 信号制御の改良による通過時間の短縮 428万人時間/年短縮

(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ASV¹¹技術について、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した。また、路肩退避型等発展型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）を開始した。

<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」の調査結果について集計・分析するとともに、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）」の調査結果についても同様に、集計・分析を実施した。

また、地域公共交通サービスの利用しやすさについて、地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法を改良するとともに、改良した本手法に基づいた市町村毎の交通サービスの比較結果等について、昨年度に引き続き市町村へ共有を図った。

さらに、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。

ビッグデータ等を活用してバス事業の経営分析を行い、バス路線・ダイヤの再編や経営改善策を計画するとともに、経営革新を図るための支援策として2015年度に策定した、「地方路線バス事業の経営革新ビジネスモデル実施マニュアル」及び「データ収集・分析ツール」について、一般への提供を行うとともに、当該ツールについては、発展・高度化に向けた、新たなビッグデータ（人口流動統計）の活用についての検討を行った。

¹¹ 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】

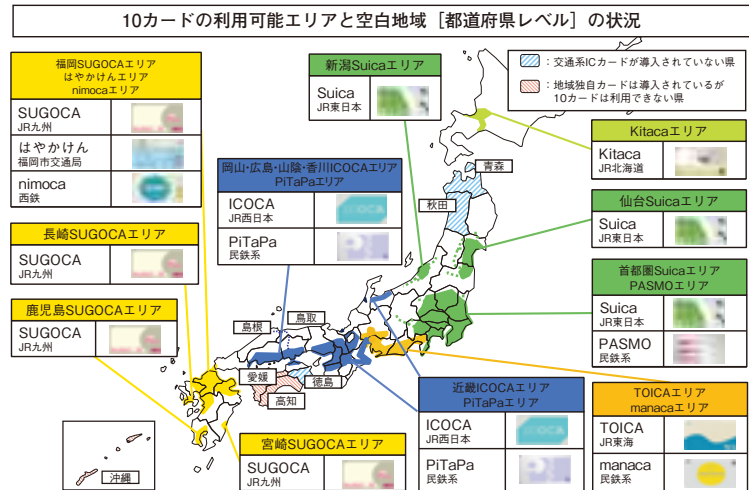
○公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系ICカードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

【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きている。

これらの交通系ICカードの利用拡大を図るため、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、「交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討会」とりまとめた結果(2015年7月)に関して、カードの未導入地域の関係事業者へ積極的に周知する等、各地域でのカード導入に向けた取組の後押しを行った。また、2017年3月、民間事業者等による構築が円滑に進むための環境整備を目的として、交通系ICカード事業者等を構成員とした検討会(「片利用共通接続システム」の構築に向けた検討会)を開催し、同システムの構築に関する基本的な方向性をとりまとめた。



交通系ICカード空白地域の状況 (2017年3月末現在)

<数値指標の状況 (2017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 6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方策を検討する。

【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、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、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、高精度の運行情報の利用者への提供による乗継ぎ円滑化等に資する技術開発として、高精度の測位技術を活用した車載器の開発を進めるとともに、高精度・リアルタイムな運行情報を事業者間で共有し、利用者に一元的に提供するシステムの構築のための技術的検討を行った。

また、高齢者や障害者、訪日外国人旅行者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動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の取組を推進している。「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」（委員長：坂村健東洋大学情報連携学部INIA D学部長）の提言を踏まえ、多様な主体によるサービス創出に向けたオープンデータ推進等の環境整備を行っている。2017年3月には、サービス構築に必要な施設や経路のバリアフリー情報に関するデータの仕様を改訂した。また、東京駅周辺・新宿駅周辺・成田空港・横浜国際総合競技場（日産スタジアム）をモデルケースとして、屋内電子地図や測位環境を整備し、2016年11月から2017年2月まで、車いす利用者等に対応した移動支援サービスの実証実験を実施した。

さらには、全国の公共交通機関を網羅した経路検索について、外国語対応を含め対応可能とするため、交通事業者とコンテンツプロバイダー等の情報利用者との間で、効率的に経路検索に必要な情報の受渡しが可能となる手法等について関係者による検討を開始した。

<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。

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備とあわせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組を推進する。特に2015年8月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその取組を支えている。

ETC2.0とは、全国の高速道路上に約1,700箇所設置された路側器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、ITS¹²推進に大きく寄与するシステムである。

首都圏の高速道路料金については、都心の渋滞緩和を目指した新たな料金を2016年4月より導入し、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換するなどの効果を引き続き検証している。また、高速道路ネットワークを賢く使う取組の一環として、休憩施設の不足に対応し、良好な運転環境を実現するため、全国3箇所の道の駅において、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を実施している。さらに、ETCが基本とするストレスのない「賢い料金所」の導入に向け、圏央道の入口料金所等の料金所にてETCバーの開放運用実験を実施するとともに、首都高速入口におけるETCレーンを主流化する取組について、対象箇所の工事を実施している。

また、今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組として、上り坂やトンネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、東名高速道路の海老名ジャンクション等3箇所で、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、東名高速道路の大和トンネル付近等14箇所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。速度低下に対応した付加車線

¹² Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）



の機動的な設置について全国4路線で検証を行うとともに、正面衝突事故防止対策としてワイヤロープの設置検証を全国約100kmで実施する。

さらに、プローブ情報を収集する高度化光ビーコン等を整備するなど、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、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行った。

(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(WP29¹³)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した。また、2015年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下で欧州経済委員会内陸輸送委員会の道路交通安全作業部会(WP1)及びその非公式会合において、自動運転と国際条約との整合性等についての国際的議論に積極的に参画し、議論に貢献した。

「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP¹⁴)」の「自動走行システム」においては、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に着手した。また、2015年度に引き続き、電波を活用して自動車に対して自動車の見通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った。

また、2016年5月、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」を策定・公表するとともに、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た。

「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」においては、交通の安全と円滑を図る観点から、自動運転の段階的実現に向けた環境の整備を図ることを目的として、高速道路での準自動パイロット

¹³ World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

¹⁴ Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Programの略

トの実用化に向けた運用上の課題に関する検討、限定地域での遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた現行制度の特例措置の必要性及び安全確保措置に関する検討等を行った。そのほか、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した。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した。

また、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に向けた研究開発等を継続するとともに、2台目以降の後続車両は無人のトラック隊列走行等、高度な自動走行システムの実証を通じてその社会実装に必要な技術や事業環境等の整備を開始した。さらに、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ため、市街路を模した自動走行用の評価拠点の整備を支援した。

さらに、信号情報を自動車に提供する信号情報活用運転支援システムの開発・整備を行った結果、2016年5月には高度化光ビーコンから提供される信号情報を受信する車両が市場化された。

加えて、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」の策定を行うとともに、2016年度、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転戦略本部」を立ち上げ、物流や中山間地域をはじめとする公共交通への活用戦略、インフラ整備、車両の技術基準等、自動運転にまつわる重要事項に関する国土交通省の方針の検討を行った。

(10) 公共交通機関における運賃の活用

【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通機関における混雑緩和や需要喚起のため、運賃の活用を検討する。

海外の主要都市に比べて高い水準にあるタクシーの初乗り運賃引下げについて、訪日外国人の観光需要や高齢者等の日常生活需要の喚起を図る効果があると期待されることから、2016年8月から9月にかけて東京都内4カ所で実証実験を行い、2017年1月30日より、東京地区におけるタクシー初乗り運賃の引き下げを行った。

(11) 都市鉄道における遅延対策

【交通政策基本計画における記載】

- ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延等に対応するための方策を検討する。

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、遅延の現状を公表し、ハード、ソフトにわたる遅延対策を鉄道事業者に働きかけるとともに、利用者の行動判断に資する、よりの確な情報提供を行うため、鉄道事業者と議論を行った。

(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として、空港満足度調査を実施し、調査

結果や前回調査からの改善状況等についてとりまとめるとともに、こうした結果を参考に空港利用者利便向上協議会等において利用者利便向上策を見直し、実施した。

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、自治体をはじ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（東京国際空港・成田国際空港）について、東京国際空港の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進めた。特に、東京国際空港については、2016年7月に、環境影響等に配慮した方策を策定し、機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて、関係自治体から理解を得た。その後、飛行経路の見直しに必要な施設整備に着手するとともに、2017年1月より説明会を順次開催した。2020年以降については、成田国際空港の第3滑走路の整備等の更なる機能強化策について、地域住民に説明することが2016年9月の地元自治体との協議会において了承されたことを受け、地域への説明を行った。

(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。

2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」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た。

(14) 自動車関連情報の利活用の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 自動車関連産業に係る膨大かつ多様な情報の利活用を推進し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。

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組を行った。

[各サービス・メニューの実現に向けた具体的な取組について]

- 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
 - ・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
 - ・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、分析方法を検討した。

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、我が国との往來の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

【16】首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）

【2013年 88都市 → 2020年 アジア主要空港並】

【17】三大都市圏環状道路整備率

【2013年度 63% → 2016年度 約75%】

★【2014年度 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した。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、東京国際空港の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進めた。特に、東京国際空港については、2016年7月に、環境影響等に配慮した方策を策定し、機能強化に必要な施設整備に係る工事費、環境対策費を

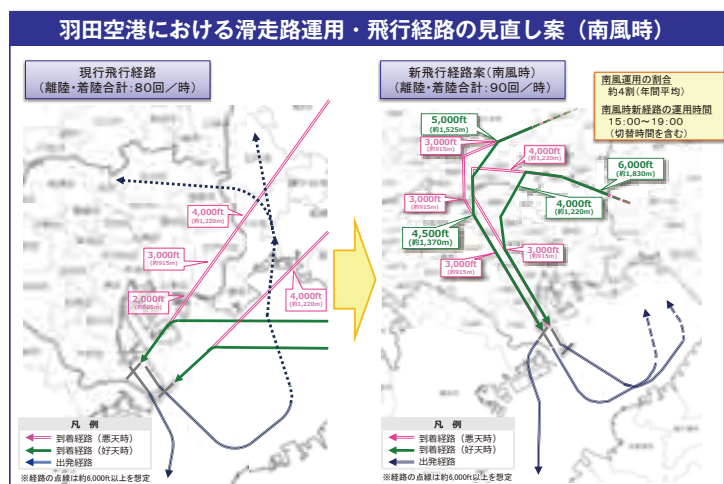
国が予算措置することについて、関係自治体から理解を得た。その後、飛行経路の見直しに必要な施設整備に着手するとともに、2017年1月より説明会を順次開催した。2020年以降については、成田国際空港の第3滑走路の整備等の更なる機能強化策について、地域住民に説明することが2016年9月の地元自治体との協議会において了承されたことを受け、地域への説明を行った。

東京国際空港については、空港処理能力を拡大するための取組を進めたほか、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続するなど、空港アクセスの利便性向上を図るとともに、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った。

関西国際空港については、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、2017年1月、新たなLCC専用ターミナル（第2ターミナル（国際線））の供用を開始した。

中部国際空港については、LCC等の新規就航などに対応するために整備していた増設エプロンを2017年3月に供用開始した。また、LCCの拠点化を推進するため、LCCターミナルの整備に着手した（2019年度供用開始予定）。

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。また、福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設事業を推進した。さらに、新千歳空港については、2016年10月下旬から外国航空機の乗入れを大幅に拡大したほか、



2017年3月下旬から1時間当たりの発着枠を32回から42回へ拡大した。

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引き続き推進した。具体的には、2016年8月11日に新名神高速道路（四日市JCT～新四日市JCT）、東海環状自動車道（新四日市JCT～東員IC）、2017年2月26日に圏央道（境古河IC～つくば中央IC）、2017年3月18日に、京奈和自動車道紀北西道路（岩出根来IC～和歌山JCT）が開通した。これらの開通により、観光周遊の促進や物流効率化による生産性向上が期待される。

<数値指標の状況（2016年時点）>

【16】首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）100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：136都市 香港：140都市 シンガポール：125都市
北京：109都市 上海：87都市

<数値指標の状況（2017年3月末時点）>

【17】三大都市圏環状道路整備率 74%

(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した。

関西国際空港においては、2017年1月、新たなLCC専用ターミナル（第2ターミナル（国際線））の供用を開始した。

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着手した（2019年度供用開始予定）。

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、新千歳空港、福岡空港及び那覇空港において、ターミナル地域再編事業を実施するとともに、その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張等を実施した。

このほか、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、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するとともに駐機可能スポットの増設に向け、整備を進めた。

<数値指標の状況（2015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 14%

(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、既存のシステムを統合した新たな管制情報処理システムの整備を引き続き進めていく。

2016年度は、函館及び仙台空港における管制情報処理システムの運用開始に向けて、システムの整備及び管制官の訓練等を実施した。

(4) 首都圏空港のさらなる機能強化

【交通政策基本計画における記載】

- アジアを始めとする世界の成長力を取り込み、首都圏の国際競争力の向上や日本経済の一層の発展を図る観点から、75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるため、東京オリンピック・パラリンピック開催までを目途に、首都圏空港の発着枠を約8万回増枠させることを含め、更なる機能強化の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠

★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、2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、国際拠点空港等への鉄道アクセスの更なる改善のため、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化の推進を図るほか、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進した。東京国際空港については、バスアクセス網に関して、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するなど、深夜早朝時間帯のアクセス改善を図った。

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、悪天候等における大規模滞留者発生時のアクセス確保対策として、貸切バスの手配及びタクシーの配車要請の仕組みを構築した。あわせて、交通事業者との共同PRの継続、空港から都心へアクセス中に、鉄道駅やバス車内で利用可能なWi-Fiに関する情報をまとめたリーフレットを発行した。

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の運行を継続するなど、アクセスの充実を図った。

中部国際空港においては、リムジンバスの増便や深夜早朝便に対応した新たな空港アクセスバス

の運行開始等によりアクセスが強化された。また、福岡空港においては、国家戦略特区の枠組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んだ。

(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実施した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。

我が国の航空会社の運航コストの低減を通じて国際線・国内線ネットワークの維持拡充を図るため、各種の着陸料軽減措置を2016年度においても継続した。

また、2016年度末で期限の到来する航空機燃料税の軽減措置について、2017年度から3年間の延長を決定した。

(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月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめにおいて「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本の柱を打ち出し、この柱に沿って施策を展開している。

「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



横浜港南本牧コンテナターミナル

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(2014年4月)から99便/週(2017年2月)へ約5割増加し、また、2016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2年連続過去最高を記録するなど、成果が現れ始めている。

「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が横浜港で活用されたほか、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、日本再興戦略に掲げられた「2016年度までに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を12バースにする」という目標を達成するなど大水深コンテナターミナルの機能強化を図ったほか、コンテナターミナルの高度化を図るため荷役機械の遠隔操作化や情報通信技術を活用したゲート処理や荷役作業の効率化に関する実証事業を行った。

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引き続き推進した。具体的には、2016年8月11日に新名神高速道路(四日市JCT~新四日市JCT)、東海環状自動車道(新四日市JCT~東員IC)、2017年2月26日に圏央道(境古河IC~つくば中央IC)、2017年3月18日に、京奈和自動車道紀北西道路(岩出根来IC~和歌山JCT)が開通した。これらの開通により、物流効率化による生産性向上が期待される。

<数値指標の状況(2017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 12バース

<数値指標の状況(2017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組を進め、小名浜港及び釧路港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。2016年度は、小名浜港及び釧路港での国際物流ターミナルの整備に加え、徳山下松港において国際物流ターミナルの整備に着手し、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る。また、民間による荷役効率を上げる機械の整備等を促進するため、荷役機械等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を2018年度までの2年間の延長措置を講じた。

<数値指標の状況（2015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（2013年度比） 1.2%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。

2015年度に引き続き、LNG¹⁵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った。

また、国際海事機関（IMO¹⁶）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し、暫定勧告として採択された。また、戦略的イノベーション創造プログラム（エネルギーキャリア）」（内閣府）において、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むけた技術実証プロジェクト、「豪州褐炭水素プロジェクト」を2015年に引き続き進めた。また、経済産業省とオーストラリアの産業イノベーション科学省との間で、本プロジェクトを含む複数のイノベーションプロジェクトの推進を両国で進めていく旨などを明記した日豪イノベーション協力の覚書を締結するなど、政府間の連携を強化した。

(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決

【交通政策基本計画における記載】

○2015年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改訂の手続きの透明化等の課題の解決を図る。

パナマ運河庁主催の新運河開通式典（2016年6月下旬）に日本政府特派大使及び国交省幹部が出席し、同国大統領との会談の場において両国の二国間関係強化に向けた意見交換を行った。

¹⁵ Liquid Natural Gas(液化天然ガス) の略

¹⁶ International Maritime Organizationの略

また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る官民連携協議会」を開催し、海運事業者や関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行った。

さらに、国際海事機関における極海コード¹⁷の船員の資格要件に関する議論に参加するとともに、極海コードの安全要件及び環境保護要件については発効を踏まえた国内法令の整備を行った。加えて、船員の資格の新設等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を2017年2月に国会に提出した。

(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善

【交通政策基本計画における記載】

○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせたSea & Railなどのモード横断的な輸送の積極的導入、コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。

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を支援した。

また、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、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じた。

(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。

2016年7月に中国杭州において第6回日中韓物流大臣会合を開催した。当会合における共同声明に基づき、シャーシの相互通行、Sea & Railに関する協力、NEAL-NET¹⁸の拡大、パレット等の標準化等の取組を推進した。具体的には、日中間でのシャーシの相互通行について、物流事業者との情報交換や中国に対する実施に向けた働きかけを行った。あわせて日中韓のSea & Railに関する情報共有を行うための共同研究プロジェクトを開始した。

NEAL-NETについては専門家会合を通じて日中韓とASEAN諸国、EU等との接続可能性や対象港湾の拡大等について協議を行い、さらなるサービスレベル向上のためのユーザーヒアリングを実施した。また、パレット等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、日中韓でパレットを含むリターナブル物流資機材の普及促進に向けた調査を行った。

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。

¹⁷ 極海コード：極海特有の厳しい気象・海象条件を勘案し、海上人命安全条約（SOLAS条約）、海洋汚染防止条約（MARPOL条約）及び船員訓練・資格証明・当直基準条約（STCW条約）の規定に係る『上乗せ要件』を定めたもの。

¹⁸ Northeast Asia Logistics Information Service Networkの略

(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、トン数標準税制等を通じて、対外船舶運航事業者による「日本船舶・船員確保計画」の実行を支援するとともに、国際船舶に係る登録免許税の特例措置について延長・拡充を行い、我が国経済や国民生活を支える基盤である日本船舶等の増加を図った。

さらに、安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立等を図るため、準日本船舶の認定対象の追加等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を2017年2月に国会に提出した。

(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。

2016年11月に政府の農林水産業・地域の活力創造本部にて改訂された「農林水産業・地域の活力創造プラン」では、2019年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円とする目標の達成を目指している。

このため、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、クール宅配便サービスの国際標準化に向けた取組の推進等を行った。

さらに、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等に向けた取組を行った。

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。

関西国際空港においては、2017年1月、国内線LCC専用ターミナルと一体的な新たなLCC専用ターミナル（第2ターミナル（国際線））の供用を開始した。

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着手した（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、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た。

さらに、「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」においてとりまとめられた、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に基づき、関係者による更なるLCC利用促進に関する取組が進められている。

<数値指標の状況（2016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、品川・名古屋間の工事に財政投融資を活用することにより、大阪までの全線開業を2045年から最大8年間前倒すこととし、2016年の臨時国会における「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28年法律第79号）の成立を受けて、同年11月から、同機構より、建設主体であるJR東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われているところである。



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（西九州ルート）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。

2016年11月に開催された軌間可変技術評価委員会において、車軸の摩耗対策等を検証するための「検証走行試験」やコスト削減策などの「経済性の検討」を実施することが了承され、同年12月より九州新幹線等において検証走行試験を開始した。

(4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用

【交通政策基本計画における記載】

○地域活性化や物流効率化を図るため、安全でクリーンな高速道路ネットワークの整備を推進するとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

[25] 道路による都市間速達性の確保率	【2012年度	48%	→	2016年度	約50%】
	★【2013年度	49%	→	2020年度	約55%】

高規格幹線道路をはじ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、2016年度は新たに138キロメートルが開通し、合計11,404キロメートル（2017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】



【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800台の車両が救急搬送で利用（2014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、2016年度は新たに12箇所が開通し、合計96箇所（2017年3月末時点）となった。

さらに、渋滞ボトルネック箇所でのピンポイント対策を推進し、2016年度は新たに、関越道、京葉道路、中央道、東名阪道における付加車線設置などの対策の実施を決定した。

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

[25] 道路による都市間速達性の確保率 53%

(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。

具体的な取組としては、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において同年6月3日に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、再発防止策を明示した。内容としては、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか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、法人重科の創設等の措置を講じた。また「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実行した。

高速バスネットワークについては、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進している。我が国のバスの利用環境は、鉄道や航空あるいは諸外国と比較

し、ユーザー目線から程遠く、あまりにも貧弱である。今後、ストック効果を高める利用重視の道路施策を進めていく上で、地域における高速道路、鉄道・新幹線等のネットワークの状況を踏まえながら、バスを含めた公共交通の利便性を向上する取組を道路施策としても加速する必要がある。

このような中、バスを中心とした取組として、ITSとPPP¹⁹をフル活用しながら、バス利用拠点の利便性を向上するための『バスタプロジェクト』を展開することにより、多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化し、地域の活性化、生産性の向上、災害対応の強化を実現している。具体的には、千葉県市原市及び静岡県浜松市においては、高速バス停周辺の駐車場にカーシェアリング車両を配備し、高速バスとカーシェアリングの連携を強化させることで、高速バス利用者の行動圏の拡大による観光振興や地域活性化の可能性を検証する社会実験を実施している。その他、2016年4月には、新宿駅南口に日本最大級のバスターミナルであるバスタ新宿が開業した。バスタ新宿は道路事業（国道20号）で基盤整備を行い、民間バスターミナルが施設運営を行う官民連携事業により整備がなされ、鉄道と直結し、新宿駅西口周辺に19箇所点在していた高速バス停が集約された。

その他、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、訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム-Japan Bus-Gateway-」を開設するとともに、関係者によるフリーパスの充実が図られる等、さらなる高速バス利用促進に関する取組が進められている。

<数値指標の状況（2014年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 11,570万人

(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、2016年2月に公共施設等運営権者によるビル事業の運営が開始され、それに続き、同年7月に空港運営事業が開始された。

高松空港については、2016年7月に実施方針を公表、同年9月に公共施設等運営権者の選定プロセスを開始し、福岡空港についても、同年7月から民間投資意向調査を実施した。

北海道内の空港については、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、複数空港の一体運営の実現に向けて滑走路や空港ビル等のデューデリジェンスを実施したところである。

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12月に関西エアポート株式会社と公共施設等運営権実施契約を締結し、2016年4月に同社による運営が開始された。

また、空港満足度調査を実施し、調査結果や前回調査からの改善状況等についてとりまとめるとともに、こうした結果を参考に、空港利用者利便向上協議会等において利用者利便向上策を見直し、実施した。さらに、空港別収支については、昨年より4か月前倒しの2016年11月に公表した。

¹⁹ Public-Private-Partnershipの略

(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）】

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）の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2015年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 1.0%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。

離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路・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、航路・航空路事業者に対して運営費補助による支援を行った。

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」を踏まえ、訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム-Japan Bus-Gateway-」を開設するとともに、関係者によるフリーパスの充実が図られる等高速バス・LCCの利用促進に関する取組が進められている。

(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。

交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめ等を踏まえ、2016年4月から「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を開催し、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について議論を開始し、7月には、早急に着手すべき取組を中間とりまとめとして整理した。

また、2015年度に引き続き、船舶共有建造制度を通じて、船舶管理会社を活用したグループ化等を行う内航海運事業者に対して優遇金利を適用するとともに、船舶の特別償却、買換特例及び中小企業投資促進税制等の税制特例措置を活用し、内航海運事業者のさらなる基盤強化を図った。

(10) 鉄道による貨物輸送の拡大

【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。

鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化については、本章第1節(13)に同じ。

また、「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た。

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

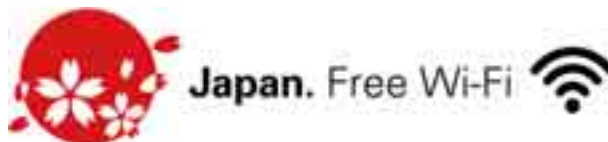
【2013年 最長27分 → 2016年度 最長20分以下】

訪日外国人旅行者がストレスなく、快適に観光を満喫できる環境を整備するため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金等により、公共交通機関、宿泊施設、外国人観光案内所等における多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備などに対する支援を行った。また、通訳ガイドの量の確保・質の向上等や地域を巡る旅行の促進に係る制度の創設を内容とする「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律案」を2017年3月に国会へ提出した。

無料公衆無線LANの整備促進については、「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を通じて、①事業者の垣根を越えた認証手続の簡素化、②無料公衆無線LAN整備の促進、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」のさらなる推進とウェブサイトによる無料公衆無線LANの利用可能場所等の情報提供を行った。

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て必要な取組を、引き続き推進した。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を踏まえ、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た。また、これまで訪日外国人旅行者が発券前に海外の限られた旅行代理店でしか購入できなかった「ジャパン・レールパス」の日本到着後の購入を可能にするため、各旅客鉄道会社において2017年3月8日から実証実験を開始した。

交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備について分野別にみると、鉄道については、訪日外国人旅行者の受入環境整備のために、鉄道事業者に働きかけを行い、2016年度中に、東京23区内の鉄道全駅での駅ナンバリングが完成した。



タクシーについては、海外の主要都市に比べて高い水準にあるタクシーの初乗り運賃について、2016年8月から9月にかけて東京都内4カ所で実証実験を行い、2017年1月30日より、東京地区におけるタクシー初乗り運賃の引き下げを行った。

そのほか、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、自家用車の活用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」（平成28年法律第55号）が2016年9月に施行された。

バスについては、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検討した結果、本制度の利用実態（輸送実績、具体的な事例）の把握、事故の要因分析等を踏まえ、2017年3月末まで再延長とした。

船舶については、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、訪日外国人旅行者に対応するために必要な無料公衆無線LANの整備、案内標識・ホームページの多言語化、船内座席の個室寝台化等の支援を行った。

港湾については、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、民間事業者によるCIQ等の場となる旅客施設の整備に対する無利子貸付制度を創設した。また「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」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。

空港については、成田国際空港・関西国際空港において既に設置されているファーストレーンの対象範囲の拡大等による利用促進を図るとともに、東京国際空港をはじめとする国内の他の主要空港における導入についても、両空港の運用状況を見ながら検討を進めた。また、地上取扱業務実施体制の拡充を支援するため、車両運転許可に係る講習・試験のあり方や運転資格要件の見直しを行い、制限区域内立入りに必要なランプパスについて、新千歳空港で臨時ランプパスを試験導入した。

また、税関・出入国管理・検疫（CIQ）については、これら関係省庁と連携の上、必要な人的・物的体制の計画的な整備を進めた。

さらには、地方運輸局毎に設置した地方ブロック別連絡会議においては、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、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とともに、国の予算事業等も活用しながら、課題解決に向けた取組を実施した。

道路標識については、国民と訪日外国人の双方にとって分かりやすい道路標識の在り方について検討した。

道路案内標識については、第1章第3節（5）の道路案内標識に係る記載に同じ。

<数値指標の状況（2016年12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 86%

<数値指標の状況（2016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 35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]

「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「クルーズ船受入の更なる拡充」が盛り込まれ、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標が掲げられた。

この目標の実現のため、既存ストックを活用して大型クルーズ船を受け入れるための係船柱・防舷材等の整備やクルーズ船社と港湾管理者の「マッチング」を図る「クルーズ船寄港地マッチングサービス」の提供開始など、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」に向けた取組を行った。

また、新たに創設した民間事業者による旅客施設の整備等に対する無利子貸付制度の活用を促進するとともに、国土交通大臣が指定した国際旅客船拠点形成港湾において、旅客施設等を整備し一般公衆の利用に供する民間事業者に対し、岸壁の優先的な利用を認める協定制度の創設等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律案」を2017年3月に国会に提出した。

さらに、「全国クルーズ活性化会議」と連携して、クルーズ船社と港湾管理者等との商談会の開催や、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の充実を図った。

■ドルフィン・棧橋等により岸壁延長不足に対応し、最大級のクルーズ船の寄港に対応



クルーズ船の寄港スケジュールへの影響を最小限とし、短時間での棧橋設置

平成28年度末までに約16万トンのクルーズ船(アジア最大)のため部分供用

<数値指標の状況(2016年12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 199.2万人

(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

【交通政策基本計画における記載】

- 国際拠点空港における内・際の乗り継ぎ利便性の向上などにより、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

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

(5) 「手ぶら観光」の促進

【交通政策基本計画における記載】

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

「手ぶら観光」の共通ロゴマークの承認基準を満たす手ぶら観光カウンター数について、163箇所（2017年3月31日現在）に増加させるとともに、日本政府観光局（JNTO²⁰）を通じた「手ぶら観光」の広報活動をあわせて実施し、訪日外国人への更なる利用促進を図った。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

外国人旅行者向け消費税免税制度については、2016年5月1日より、一般物品の免税販売の対象となる購入下限額を「10,000円超」から「5,000円以上」へ引き下げる等の改正を行い、事業者等に拡充内容の周知等を行うことで、消費税免税店のさらなる拡大を図った。また、免税品を海外へ直送する場合の免税手続きを簡素化したことを踏まえ、免税品を国内のホテルや商業施設等から海外の空港や自宅まで直送する「国際手ぶら観光サービス」の本格実施に向けた実証実験を新千歳、成田・羽田、関西国際、那覇の各空港において実施した。

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（予め申込・決済を済ませ、日本における手続きを簡素化する）等のサービス向上について、事業者への働きかけ、関係者調整等を行った。

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

【交通政策基本計画における記載】

○観光情報提供の拠点となる「道の駅」を選定して重点的な整備を行うなど、クルマ観光における道の駅のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を図る。

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から25年が経過しており、全国に1,117箇所（2017年4月時点）が登録されている。



道の駅「川場田園プラザ」（群馬県川場村）

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月に創設したところ。2016年度は「住民サービス」をテーマ（部門）とし、特定テーマ型モデル「道の駅」として6駅の選定を行った。さらに、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、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は共同して有識者による検討委員会での検討を進め、2016年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定し、その周知を図るとともに技術的助言等を実施した。2016年12月には、自転車活用推

²⁰ Japan National Tourist Organizationの略

進法（平成28年法律第113号）が公布されたところであり、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や自転車を活用した地域の観光振興に資する情報発信等、自転車の活用の推進に関する取組を進めた。

（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「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、訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム- Japan Bus-Gateway -」を開設するとともに、関係者によるフリーパスの充実が図られる等高速バス・LCCの利用促進に関する取組が進められている。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、乗り放題きっぷ等の造成を促進している。

（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、地方公共団体等が連携して行うプロモーションに対して支援を行った。2016年度は、特に、北陸新幹線を活用した地域の取組や北海道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・共用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・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10に軽減する措置を継続して実施した。また、地方の国管理空港・共用空港において新規就航等の際に、地域の同規模・同期間支援と協調して着陸料を更に1/2に軽減する措置を新設するとともに、地方空港を発着する国際包括旅行チャーター便の個札販売に係る規制緩和を行った。

このほか、2016年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、LCC等の航空会社の新規路線開設・就航を促すため、各国の主要な航空会社や空港等が参加する商談会である「World Routes 2016」に2016年9月に出展し、商談を実施。また、2017年3月に沖縄で開催される「Routes Asia 2017」には自治体等とともに出展し、商談を実施した。

(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、訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持った広域観光周遊ルートの形成を促進するため、2015年度に認定した全国7ルートに関して、具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進の取組を支援した。また、2016年度に新たに全国で4ルートを認定し、同様の取り組みに着手した。

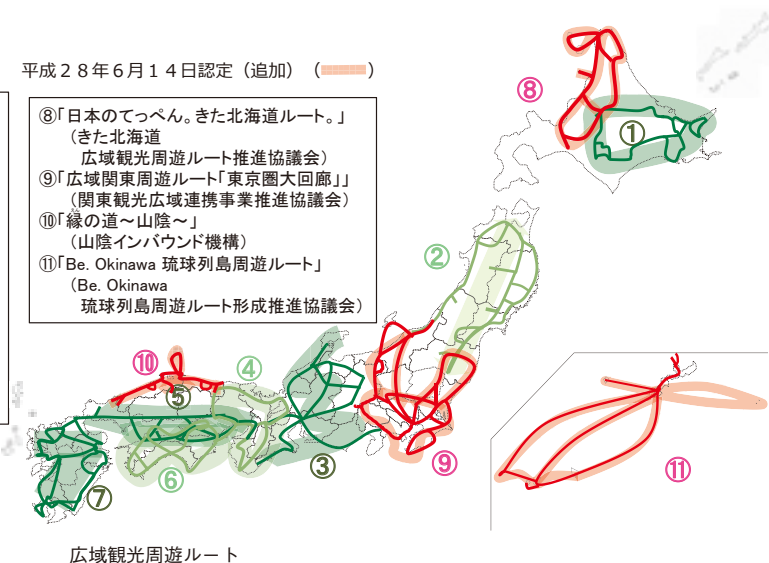
平成27年6月12日認定 ()

平成28年6月14日認定 (追加) ()

- ①「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」
(「プライムロード ひがし北・海・道」推進協議会)
- ②「日本の奥の院・東北探訪ルート」
(東北観光推進機構)
- ③「昇龍道」
(中部(東海・北陸・信州)広域観光推進協議会)
- ④「美の伝説」
(関西広域連合、関西経済連合会、関西地域振興財団)
- ⑤「せとうち・海の道」
(せとうち観光推進機構、瀬戸内観光ルート誘客促進協議会)
- ⑥「スピリチュアルな島～四国遍路～」
(四国ツーリズム創造機構)
- ⑦「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」
(九州観光推進機構)

- ⑧「日本のでっぺん。きた北海道ルート。」
(きた北海道 広域観光周遊ルート推進協議会)
- ⑨「広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」」
(関東観光広域連携事業推進協議会)
- ⑩「縁の道～山陰～」
(山陰インバウンド機構)
- ⑪「Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート」
(Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート形成推進協議会)

(注) 上段「」はルートの名称、下段()は計画の実施主体



広域観光周遊ルート

(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、地域の観光資源を活かした着地型旅行商品の造成や、マーケティング、受入環境整備、二次交通の充実等の施策を一体で実施することで、魅力あふれる観光地域づくりを推進している地域を支援した。特に今年度は、舟運による活性化を目指す東京都品川区において、舟運の社会実験に合わせて、発着場である棧橋への案内サインの統一や、舟運に係るパンフレットの作成・ホームページの多言語化などのプロモーションを実施した。

また、「船旅活性化協議会」の議論を受けて、旅客船とセットで楽しめる全国各地のサイクリングコースのPRを行うとともに、船旅に係る新サービス創出の促進を図るため、2016年4月より、観光利用に特化した航路を「船旅活性化モデル地区」として設定し、地区内での旅客船事業の規制を弾力化する運用を開始した(2017年2月現在10地区を設定)。

(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策を検討する。

2016年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」の短期的な行動計画として、2016年5月13日の観光立国推進閣僚会議にて、「観光ビジョン実現プログラム2016」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、2017年1月に、シンガポール及びタイにて現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催するとともに、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、今般、相手国の状況や政治・経済状況等の進展を踏まえ、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」を2017年3月に改定した。特に、今回の改定に当たっては、国土交通省の取組みが一層効果的なものとなるよう、我が国の競争力の強化、推進体制の強化、民間資金の一層の活用、新技術等の活用、国土・地域開発計画等の上流計画形成への積極的関与、他国と連携した第三国への取組の推進の6つの点について、新たに強化していくこととした。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。

また、トップセールスについては、2016年度において、国土交通大臣は、マレーシア、シンガポール、インドネシア等計8カ国を歴訪し、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、ケニアやペルー、フィリピン等12カ国を訪問し、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。

さらに、2016年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」を開催し、本会合では、2015年9月にドイツにおいて開催されたG7交通大臣会合における議論を踏まえ、「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」及び「交通インフラ整備と老朽化への対応のための基本的戦略」の二つのテーマについて議論を行い、それぞれ大臣宣言を発表した。

<数値指標の状況（2014年時点）>

[31] 交通分野における日本企業の海外受注額 1兆円

(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（JOIN²¹）が、以下の3案件について支援を決定した。

① ミャンマー・ヤンゴン複合都市開発事業

ミャンマー・ヤンゴンの中央駅近傍において、ランドマークとなる複合施設の建設・運営を行っていく本邦企業初の大規模複合都市開発事業（JOIN出資決定額：約45億円）。

② インドネシア・ジャカルタ郊外複合都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ郊外で戸建住宅と商業施設の開発を行う事業（JOIN出資決定額：約34億円）。

③ インドネシア・冷凍冷蔵倉庫整備・運営事業

インドネシア・ジャカルタ郊外で冷凍冷蔵倉庫の整備・運営を行う事業（JOIN出資決定額：約9億円）。

また、安倍総理より2016年5月に発表された「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」を受けて、政令改正や「最大出資者基準」の運用緩和など、質の高いインフラ輸出のための更なる制度改善を行った。さらに、シンガポールやアルゼンチンなどの民間企業・政府関係機関との間で覚書を締結した。

(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

【交通政策基本計画における記載】

- 自動車、鉄道、海運、航空、物流、港湾等の各交通分野について、安全面、環境面、効率面に関する我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指す。

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

²¹ Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Developmentの略

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、引き続き、ITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO²²/TC²³204）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に向けた活動を行った。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した。

鉄道分野では、日本からISOの鉄道分野専門委員会（TC269）に1件、IEC²⁴の鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）に1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。

海運分野では、国際海事機関（IMO）において、燃料消費実績報告制度の策定、船舶バラスト水規制管理条約発効に向けた議論、旅客船の安全基準の見直し、海事サイバーセキュリティのリスクマネジメントに関する暫定ガイドラインの策定、液化水素タンカーの安全要件に関する暫定勧告の策定等に積極的に貢献した。

物流分野では、我が国の質の高い物流システムの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化を図るため、ASEAN各国との物流政策対話（2016年10月：ミャンマー、2017年1月：タイ）及び「インドにおける貨物鉄道輸送利用の促進に向けた実証事業」（同年1月）などのパイロットプロジェクト等を実施した。また、2015年度より開催している国際標準化に関する連絡検討会の場を活用し、官民で我が国物流システムの国際標準化に向けた取組を推進し、2017年2月には我が国保冷サービスを基にした世界初の国際規格が発行された。

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（MOU²⁵）」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（設計の総則、荷重と作用、防波堤、施工）の同国内での審査支援や当該基準に沿った設計条件設定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中長期的に拡大することが期待され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、洋上における人員・物資等の輸送に資する構造物等の要素技術（高精度位置保持システム等）の開発に対する支援を実施した。

（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。

²² International Organization for Standardizationの略

²³ Technical Committeeの略

²⁴ International Electrotechnical Commission（国際電気標準会議の略）

²⁵ Memorandum of Understanding（了解覚書）の略

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、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）による同海峡の共同水路測量調査を実施した。以上に加え、国際協力機構（JICA²⁶）による事業への協力として、インドネシアへの専門家の派遣及びカウンターパート研修を実施し、船舶通航サービス（VTS²⁷）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、建設、鉄道、道路、航空、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。

²⁶ Japan International Cooperation Agencyの略

²⁷ 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、2016年も熊本地方を震源とする最大震度7の地震が4月14、16日に立て続けに発生するとともに、北海道・東北地方に相次いで台風が来襲する等、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、道路斜面や盛土等の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。

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した。さらに、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・津波に対する避難計画・早期復旧計画の策定を推進した。

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、引き続き、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（①③④は2016年3月末時点、②は2016年10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 96%
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 76%
- ③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 45%
- 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 81%
- ③航路標識の自立型電源導入率 87%

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

[34] 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率 約49%

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 66%

(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、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、2016年度末に19都府県61か所で導入された。

<数値指標の状況 (2017年3月末時点)>

【36】 信号機電源付加装置の整備台数 444台

(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り、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モデル施工を実施した。さらに、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止や固定資産税の特例措置を実施した。なお、2016年12月に「無電柱化の推進に関する法律」(平成28年法律第112号)が成立・施行された。



<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 16%

(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%】

各インフラの管理者による個別施設計画の策定を推進するとともに、各インフラの長寿命化に資する改良等に支援を行った。また、2015年度に引き続き、「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。

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。また、財政、人員、技術面で課題を抱えている市町村に対しては、全都道府県に設置された「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、自治体が行う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統廃合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、2016年4月から施設の点検・診断維持管理業務の省力化・効率化に資することを目的とした港湾施設の維持管理情報データベースの運用を開始した。また、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を開催するとともに、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組を推進した。

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、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

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全国2ブロックで開催し、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）」を踏まえ策定した「航路標識等の長寿命化計画」に基づき、点検・診断を実施した。また、これまでに点検・診断を実施した航路標識のうち、修繕・更新等の必要な標識の整備を実施した。

<数値指標の状況（2016年3月末時点）>

【38】 主要な交通施設の長寿命化

②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） 98%

(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。

J R 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、2016年度においてもその進捗状況を確認するとともに、必要に応じ指導・助言を実施した。

(7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

【交通政策基本計画における記載】

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

災害時の避難ルートの確保や救援・復旧活動に資する緊急輸送体制を確立するとともに、道路、鉄道、港湾、空港等の交通施設の災害への耐性を高めるため、輸送モードや交通ネットワークの多重性、代替性等を確保し、災害発生時の全国的な輸送活動への影響の最少化や交通機関の利用者の安全確保に努めた。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（堺泉北港界2区）を活用した広域的な物資輸送訓練を実施し、関係機関との連携体制や輸送調整方法等についてあらかじめ定めた「即応型 災害支援物資輸送の実施方策」を策定した。

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S A・P Aの防災機能の

付加、避難路・避難階段の整備)を推進した。

鉄道については、貨物鉄道事業者に対し、BCP²⁸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。

船舶については、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、迅速に広域応援部隊を輸送するため、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等と連携して「広域応援部隊進出のための民間フェリー利用に関する問題検討会」を設置した。2016年12月に「広域応援部隊進出における海上輸送対策」をとりまとめるとともに、広域応援部隊の輸送に係る要請がなされた場合に、通常の輸送に優先して対応するよう、国土交通大臣から民間フェリー事業者等に対し協力を要請した。輸送モード間の連携については、本節(8)に同じ。

(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。首都直下地震及び南海トラフ巨大地震については、道路啓開計画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、実動訓練による対応能力向上等を図った。また、速やかな道路啓開に資するため、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。

港湾については、港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定促進や瀬戸内海における緊急確保航路の指定、航路啓開計画の策定促進及び海上からの緊急物資輸送訓練等を実施し、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、2015年度に引き続き、津波早期復旧計画に基づく、関係機関との協力体制強化等を実施した。また、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の策定を推進した。

また、中国・四国・九州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の、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送における広域連携体制の構築に向けて、鉄道、内航海運等の多様な関係者から構成される「中国、四国、九州地域における大規模災害時の多様な輸送手段の活用による支援物資物流システムの構築に関する協議会」を開催し、関係者間の調整事項や共有情報を整理するとともに、緊急支援物資輸送に関する情報伝達訓練を実施した。

以上に加え、2016年4月に発生した熊本地震の教訓を踏まえ、地方ブロックごとに開催している国、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等において、自治体と物流事業者団体との物流専門家の派遣を含む災害時協力協定の締結促進や、既に選定されている民間物資

²⁸ Business Continuity Planの略

拠点の特性把握や活用方法の整理をするとともに、新たな施設の選定も引き続き行った。
貨物鉄道・船舶に関する取組は、本節（7）に同じ。

<数値指標の状況（2016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 55%

<数値指標の状況（2016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 67%

<数値指標の状況（2017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 69%

<数値指標の状況（2017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 83%

（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、利用者を混乱なく避難誘導できるよう、避難訓練や適切な情報提供の対応状況を確認し、必要に応じ改善を促した。

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。また、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。

港湾については、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。また、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、（一財）民間都市開発推進機構が支援する特定民間都市開発事業を四日市港で実施し、同港での避難機能の向上を図った。

空港については、津波リスクの高い10空港において、各空港で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、地震・津波に対応する避難計画の策定を推進した。

船舶における取組は、本節（7）に同じ。

(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。

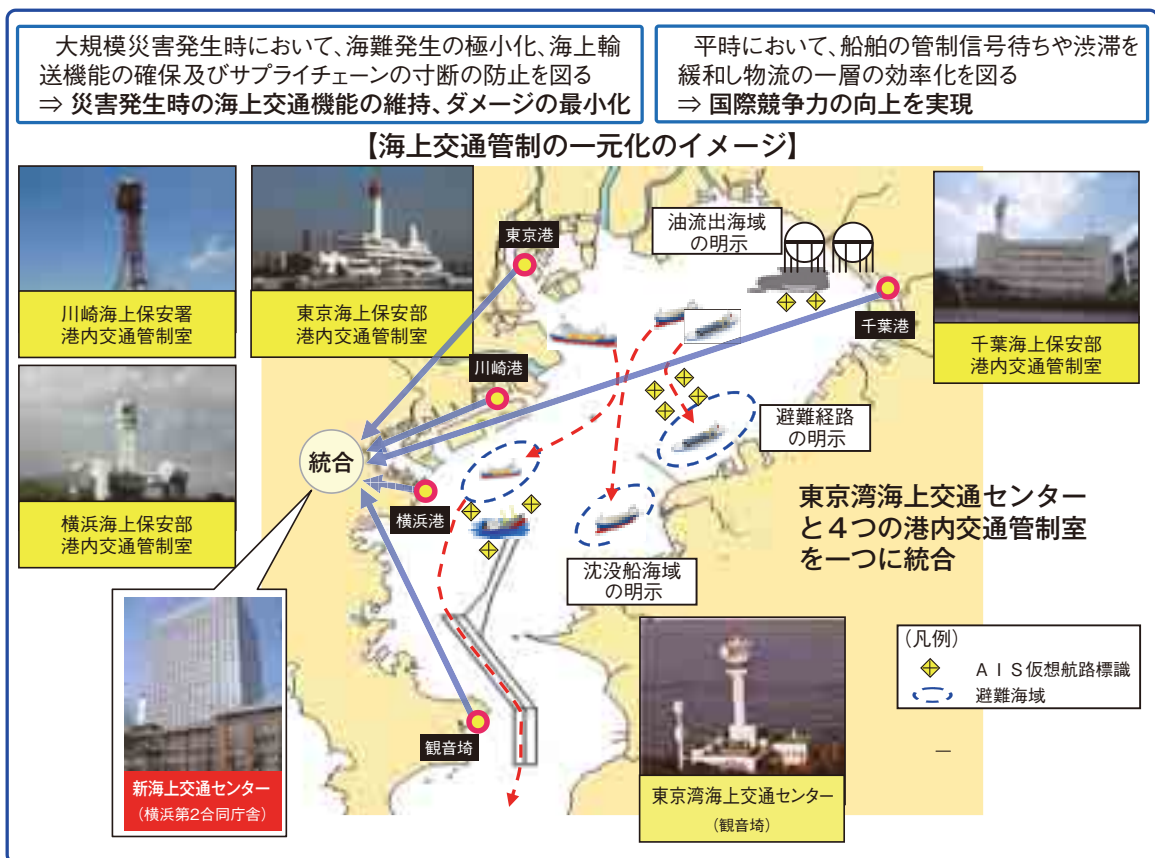
人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施するとともに、主体的に帰宅困難者対策に取り組んでいる団体等への支援を追加することにより、計画策定を促進した。また、鉄道駅における帰宅困難者への対応体制を確認するため、鉄道事業者に対する監査を実施し、必要に応じて改善を促した。

(11) 港湾等における船舶の避難誘導等

【交通政策基本計画における記載】

○港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

通報の一本化や災害発生時における移動命令等の制度を整備するため、「海上交通安全法等の一部を改正する法律」（平成28年法律第42号）が公布されるとともに、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した。



海上交通管制の一元化イメージ

(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供

【交通政策基本計画における記載】

- 自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、観測・監視の強化や予測精度の向上を図り、防災気象情報の改善や適時・的確な提供を推進する。

自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、2016年11月には静止気象衛星ひまわり9号の打ち上げを実施するとともに、次世代スーパーコンピュータシステムの整備や火山監視・評価及び情報提供体制の強化に向けたシステム整備等に着手するなど、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を行った。

また、緊急地震速報の精度向上や、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て、メッシュ情報を充実する等、防災気象情報の改善を順次行った。

(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、地方運輸局による地方自治体への働きかけや2016年11月5日に高知県で開催された「平成28年度 大規模津波防災総合訓練」等における広報活動を行った。これらの活動の結果、地方自治体等において新たに4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。

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、システム更改の設計・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た。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またぐ代行訓練も対象とした訓練を実施し、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年度に作成した「荷主と物流事業者の連携したBCP策定のためのガイドライン」等の周知を物流事業者等関係者に対して行った。

(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等により、安全性の向上に資する設備の更新等を支援した。

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するとともに、地域公共交通再編実施計画に基づく事業に対して、車両の購入時一括補助化の特例を創設し、厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担軽減や老朽車両の代替による安全確保及び利用者利便の向上を推進した。

船舶については、老朽化船舶の更新に対する支援を実施した。また、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、鉄道・運輸機構の船舶共有建造の対象とする範囲を拡充し、内航海運暫定措置事業に係る建造等納付金に関する事業者負担の軽減を行った。

(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。

2016年4月の熊本地震発生により被害を受けた南阿蘇鉄道株式会社では、立野駅～高森駅間の17.7キロの全区間で運休となったが、南阿蘇鉄道による復旧作業や関係者による協力等もあり、同年7月31日より、比較的被害の少ない中松駅～高森駅間の約7キロで、部分運転を再開した。

(19) 平成28年熊本地震への対応

2016年4月14日夜以降、熊本県から大分県にかけて大規模な地震が連続的に発生した。これを受けて、全日本トラック協会等の業界団体や、鉄道貨物事業者・海運事業者・航空事業者等と輸送手段を調整するとともに、佐賀県鳥栖市・福岡県久山町の民間物流施設を支援物資搬出入拠点として活用する等、物流事業者等と連携し、支援物資輸送を行った。また、道路陥没や土砂崩落等によって通行不能となった県・市町村道の応急復旧を行い、熊本市内から南阿蘇方面への緊急輸送道路の代替路となるミルクロード、グリーンロードの啓開を行う等、支援物資等の輸送路の確保に迅速に対応した。さらに、県道熊本高森線においては、国が復旧事業を代行し迂回路を介した熊本市内と南阿蘇村方面への東西方向の通行経路を2016年12月24日に確保した。

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、2015年度は、65事業者に対し78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、37事業者に対し39件の行政指導を行った。

自動車運送事業者については、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、軽井沢スキーバス事故を受け、2016年6月にとりまとめられた総合的な対策に基づき、法令違反を早期に是正させる仕組みや行政処分を厳格化して違反を繰り返す事業者を退出させるなどの措置を同年12月より実施した。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」の運用を開始した。

2016年4月に発覚した自動車の型式指定審査における燃費試験の不正行為を受け、国土交通省では、「自動車の型式指定審査においてメーカーの不正行為を防止するためのタスクフォース」のとりまとめに基づき、審査方法改善・厳格化等の見直しを行った。また、不正の手段によりなされた型式指定を取り消すことができることとするとともに、虚偽の報告等を行った者に対する罰則を強化するための「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を2017年3月に国会に提出した。

海運事業者については、海運事業者等に対し運航労務監理官は、ヒューマンエラーによる事故の防止、ふくそう海域における大規模海難の防止、旅客船事故の防止、人命救助体制の強化、船員災害の予防の対策を推進した。また、監査等を通じて、事故の原因究明及び再発防止に係る指導監督の強化を図っており、2015年度には6,976件の監査等を実施し、406件の行政処分等を行った。行政処分等のうち、海上運送法（昭和24年法律第187号）及び内航海運業法（昭和27年法律第151号）に基づくものについては、改善結果を確認した。さらに、2015年7月に発生したフェリー火災事故を受け、旅客フェリーにおける消防設備の点検、実戦的な消火訓練の実施などについて、ハード・ソフト両面から重点的に指導を行った。

航空運送事業者については、航空会社の事業形態の複雑化・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。2016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、335の安全監査を実施し、不適切と認められた事項に対しては、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・対応状況確認をあわせて実施した。

(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9,657者（2016年4月1日時点）となった。

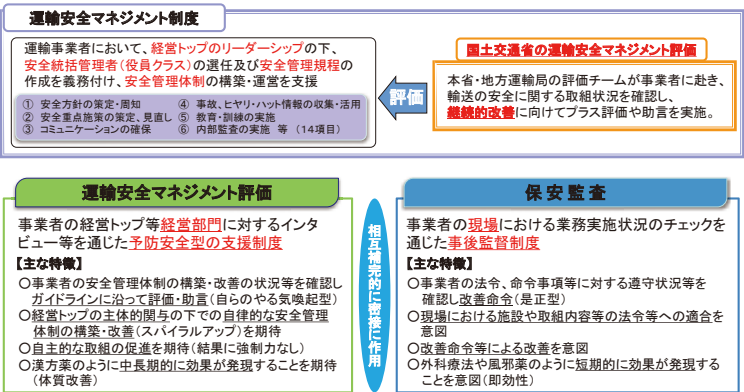
運輸安全マネジメント評価実施事業者数については、2016年度は、932者（鉄道59者、自動車640者、海運223者、航空10者）であり、累計では8,039者となった。

10月には同制度の導入から10年が経過したことを受け、「運輸安全マネジメント10周年強化月間」と位置づけ、「運輸事業の安全に関するシンポジウム2016～運輸安全マネジメント制度導入後10年の総括と今後10年の方向性について～」や「運輸安全マネジメント10周年記念セミナー」等、今後のあり方を巡る議論も含め、制度の更なる浸透・定着に向け、取組を行った。さらに、同制度の効果と課題を総括し、今後の展開のあり方を検討するため、運輸審議会運輸安全確保部会において議論が開始された。

また、運輸安全マネジメント制度の理解向上を目的として、国が定期的実施する「運輸安全マネジメントセミナー」及び国が認定した民間機関等が実施するセミナーである「認定セミナー」の実施により、運輸事業者に対する本制度の普及啓発を推進しており、これらのセミナーの受講者数については、2016年度は10,133人であり、累計では50,281人となった。

運輸安全マネジメント制度の概要

○過去の運輸事業における重大事故の教訓から、各運輸事業者が経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制の構築や安全に関する取組について、PDCAサイクルを意図したスパイラルアップを図っていくことが重要。
○このため、陸・海・空の各事業法を改正し(平成18年3月公布)、平成18年10月に運輸安全マネジメント制度がスタート。
○これまでの10年間で、約5000者の運輸事業者に対して評価を実施し、運輸事業者の安全性向上に大きく寄与。



運輸安全マネジメント制度の概要

<数値指標の状況（2017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 8,039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 50,281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%】

鉄道については、地域公共交通確保維持改善事業等により、安全性の向上に資する設備の更新等を支援するとともに、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ATS²⁹等について、2016年6月30日の設置期限までに100%設置が完了したことを確認した。



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の導入に対する支援を行うとともに、健康や過労運転に起因した事故の未然防止のため、運転特性や体調管理等に関する情報について、ビッグデータとして集積、活用し、運転者の体調に即した運行経路の設定が可能になる等の事故防止運行モデルの検討を開始した。

船舶の分野については、情報通信技術の発展により新しい価値・サービスを提供するIoT³⁰/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、海事生産性革命(i-shipping)として、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、高度化を図るための技術開発に対する支援等を実施するとともに、先進船舶導入等計画の認定制度の創設などを内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を2017年2月に国会に提出した。

航空の分野については、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、研究開発を行った。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(GBAS³¹)の導入に向けた検討を進めている。さらに、航空情報を世界的に共有するための新たなネットワーク網についての検討も引き続き実施している。

そのほか、小型無人機については、基本的なルールを定めた改正航空法が2015年12月10日施行され、施行後1年間(2015年12月10日～2016年12月9日)に、人口集中地区上空での飛行等によるもの及び空撮を目的とするものなど、10,120件の許可・承認を行った。また、関係府省庁、メーカー、利用者等から構成される「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において、2018年頃に離島や山間部等への荷物配送、2020年代頃に都市を含む地域における物流にも小型無人機を本格化

²⁹ Automatic Train Stop(自動列車停止装置)の略

³⁰ Internet of Thingsの略

³¹ Ground-Based Augmentation Systemの略

させる仕組みを導入すること等を目指す「小型無人機の利活用と技術開発のロードマップ」を決定した。また「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」もとりまとめられた。これらを踏まえ、2017年1月12日には、福島県南相馬市の海岸において、完全自律制御による回転翼ドローンでの長距離荷物配送の飛行実証試験を実施した。また、常時目視しなくとも、自律かつ安全な離着陸や荷物の取卸しを可能とする物流用ドローンポートシステムの研究開発に着手し、ドローンポートシステムの機能検証のため同年2月28日に神奈川県座間市において、ドローンポートを使用した荷物輸送の課題の検討等のため同年3月3日に長野県伊那市で検証実験を実施した。

気象の分野については、2016年度の取組としては、「ひまわり8号」の高い観測能力を活用し、判別が困難であった現象の可視化や積乱雲に関する情報の領域を拡大した情報提供に向けた取組を進めることとした。

<数値指標の状況(2016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 100%

<数値指標の状況(2016年6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 100%
- ② 運転状況記録装置 100%

(4) 交通事業者に対する事故発生時の対応方策の徹底

【交通政策基本計画における記載】

○乗客の避難誘導を最優先させるなど、交通従事者に対する事故発生時の対応方策の徹底を行う。

鉄道事業者に対しては、事故、災害等が発生した場合の対応に関して事業者ごとに定める安全管理規程の取組状況を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等において、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等において、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「津波対応シート」等の船舶津波避難マニュアルの作成とともに、作成したマニュアルに基づいた訓練の実施を促した。

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。2016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335件の安全監査を実施し、不適切と認められた事項に対しては、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、必要に応じて、他事業者への水平展開・対応状況確認をあ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、最近では、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、イスタンブールのアタチュルク国際空港での自爆テロが発生するなど、国際テロの脅威が高まっている。

関係団体、事業者等に対し、主にゴールデンウィーク、夏休み、年末年始等の多客期間に、自主的なテロ対策に取り組むよう注意喚起を行うとともに、伊勢志摩サミット（2016年5月）等の開催や国際的な治安情勢等を踏まえ、テロ対策・意識の向上を図るべく、事業者において自主的な教育・訓練を実施するよう働きかけた。

また、港湾においては、出入管理情報システムを適切に運用することにより、確実かつ円滑な出入管理を推進するとともに、同システム導入ターミナルの拡大、また、同システムを使用する際に必要となるP S（Port Security）カードの普及を促進した。

さらに、東京国際空港において、監視カメラの機能の高度化を図るための計画的な更新を行うとともに、東京国際、成田国際、関西国際、中部国際、新千歳、福岡など8空港にボディスキャナーを導入した。

（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。

バス運転者については、引き続き、作成した手引書の展開・普及促進を図るとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、バス運転者の魅力向上のPR等を行った。

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実施した。

トラック事業については、2015年度から開催されている「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組みの中で、トラック運送事業者と荷主との協働による待機時間の削減など長時間労働改善のためのパイロット事業を実施した。また、同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を開催した。さらに、「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」と連携して、トラック事業者の取引条件の改善を図った。加えて、不規則な就業形態や長時間労働の解消に向けて、中継輸送の普及・実用化に向けた実証実験を実施し、とりまとめた報告書についてトラック事業者等への周知を図るとともに、トラック事業における生産性向上に向けて、荷主業界ごとの商慣行・商慣習、事業の共同化による積載率向上等に係る調査事業を実施し、とりまとめた手引き等についてトラック事業者等への周知を図った。

鉄道事業については、鉄道施設等に係る固定資産税の減免、買換特例、地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により施設整備、車両導入等に対する支援を行った。また、鉄道事業の生産性向上に資する、鉄道インフラのI o T化や次世代型車両の開発等に対して、鉄道技術開発費補助金による支援を行うなど、鉄道生産性革命に係る取組を進めた。なお、一方、安定的な経営基盤が確立されたJR九州については、2016年10月25日に株式を上場し、完全民営化された。

旅客船事業については、基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により船舶建造等に対する支援を行った。

物流全般としては、物流事業の労働生産性を2020年度までに2割程度向上させることを目標とし、物流事業の大幅な効率化・高度化を図る物流生産革命を推進した。

海事産業の生産性向上や人材確保については、本節（3）及び本章3節（2）に同じ。

（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、「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等の施策を進める。

また、二輪車については、「二輪車産業政策ロードマップ」（2014年5月策定）に基づき、安全運転啓発・教育、不正改造防止、利用者マナー向上、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た。トラックについては、物流の効率化等を図るため、車両情報の利活用に向けた調査を実施した。

（8）航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進

【交通政策基本計画における記載】

○航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（MRO（整備・修理・オーバーホール））の国内実施について、質の向上を図りつつ、促進するための方策を検討する。

長期にわたり高い安全性を確保することが必要な航空機にとって、定期的な整備及びオーバーホール並びに故障時の修理等を行うMRO³²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つながるものである。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、産業の推進に向け施策を進めた。

具体的には、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、我が国の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（BASA³³）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、整備士・製造技術者の供給拡大を図っていくため、子ども霞が関見学デーでのPRや女性向け講演会の開催等、若年層の関心を高める裾野拡大の取組を実施した。

³² Maintenance, Repair and Overhaul（整備・修理・オーバーホール）の略

³³ 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において、自動車事故により在宅介護生活を送る重度後遺障害者（介護料受給者）やその家族に対する支援を充実させるため、引き続き訪問支援を実施した。また療護施設については、新たに関東西部地区（湘南東部総合病院）において平成28年5月に委託病床を開設し、入院患者の受け入れを開始した。さらに療護センターにおいて、在宅介護への移行の支援に係るリハビリ機器（訓練用の浴室、洗面台、トイレなど）の導入や入院患者・家族の支援体制の充実を図るためMSW³⁴機能を強化した。

このほか、短期入所協力施設について、近畿ブロックにおける拡大を図った（2017年3月現在6府県、22施設）。

<数値指標の状況（2017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 66.3%

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 87.2%

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、「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数目標の倍増（2020年に4,000万人）の達成に必要な操縦士の確保に向けて、航空大学校の養成規模を2018年度から現在の72名から108名に拡大することとし、学生寮や格納庫の整備に着手した。また、民間養成機関における学生等の技量レベルを向上させるため、民間養成機関と航空会社との間で調

³⁴ Medical Social Workerの略

練内容の共有や就職後学生の操縦技量に関するフィードバックを行う会議を開催した。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を策定したほか、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制度の導入について検討を行った。

航空機整備士については、若年層の関心を高めるため、子ども霞が関見学デーでのPRや女性向け講演会の開催等、裾野拡大の取組を実施した。

船員については、船員供給体制の強化を図るため、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成課程への支援等の就業ルートの拡大に取り組んだ。また、新人船員の就業機会の拡大を図るため、新人船員を計画的に確保・育成する事業者への支援を実施するとともに、新卒者向け就職面接会の開催回数を増やすことにより、より多くの学生等の船員就業を促進した。

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組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、「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」や「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、賃金等の改善度や目標達成度を通じて、事業者等の取組を評価・公表するための調査を開始した。

トラック運転者については、2015年度にとりまとめられた「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」に基づき、中継輸送の普及・実用化に向けた実証実験の実施及び報告書の周知、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じた普及啓発・情報発信等を行った。

物流分野の人材については、フォローアップの結果に基づき「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の改訂を行った。また、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アクションプラン及び2015年12月の社会資本整備審議会・交通政策審議会の答申に掲げられた施策についても推進を図った。

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パンフレットを用いてPRを実施するとともに、2015年度に実施した労働条件・職場環境に関する実態調査及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、インターンシップ等の職場体験学習受入れ等の取組を進めている。

<数値指標の状況（2016年時点）>

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 6,151人

<数値指標の状況（2016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 193人

<数値指標の状況（2014年度）>

[50] 海運業における船員採用者数（1事業者平均） 3.45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】

タクシー運転者については、女性の新規就労・定着に向け、女性ドライバーの採用に向けた取組や、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者を支援・PRするため、2016年6月に「女性ドライバー応援企業」認定制度を創設した。また、「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」や「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、賃金等の改善度や目標達成度を通じて、事業者等の取組を評価・公表するための調査を開始した。



トラガール促進プロジェクトサイト

トラック運転者については、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じた普及啓発・情報発信を行うとともに、宅配やコンビニ等の集配に多く用いられる総重量7.5トンまでの車を18歳（高校卒業直後）から運転することができる「準中型自動車免許」が新たに創設された旨の周知等を行った。

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の環境整備等の調査を実施し、これらを周知する取組を行った。

航空機操縦士及び航空機整備士については、子ども霞が関デーでのPRや現役の女性操縦士、女性整備士による講演会の開催等、若年層の関心を高めるためのキャンペーンや女性操縦士等の増加に向けた取組等を実施した。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を策定した。

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た。

造船分野の人材については、産学官からなる検討会において取組を検討し、推進している。国土交通省の具体的な取組として、2015年度に開始した中小造船事業者の地域連携による高校生・大学生を対象とした造船所でのインターンシップや高校教員等を対象とした造船研究会のトライアル事業を実施し、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をとりまとめた。さらに、新たな取組として、高校生向けの魅力ある造船の教材の作成を行い、造船教育の強化を推進した。

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年間の国内就労を認める外国人造船就労者受入事業を実施しており、2016年12月までに約1,900人の外国人材を受け入れた。

海洋産業における人材については、「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」に掲げられた各種施策を、工程表に基づき適切に実施した。

2016年度は、国土交通省生産性革命プロジェクトのひとつに海事生産性革命(j-Ocean)を位置づけ、海洋開発人材(海洋開発関連技術者)育成システムの構築をはじめとする海洋開発分野の競争力強化の取組を強力に推進することとし、2015年度に引き続き、大学教育向けの教材の作成を進めるとともに、2015年度の検討を踏まえて海洋構造物の挙動再現シミュレータプログラムの開発を進めた。さらに、海外の大学への留学や企業へのインターンシップ派遣を促進すべく、留学のモデルケースの構築に向けた調査等を実施した。また、産学官公の連携により、海洋開発人材の育成を推進する組織「日本財団オーシャンイノベーションコンソーシアム」が2016年10月に設立され、大学・大学院生や企業の若手技術者の育成に向けた取組が進められた。

物流分野の人材に関する取組は、本節(1)に同じ。

バス運転者の人材に関する取組は、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年度)
④自動車整備士(2級)	約 3,600人	(2016年3月末時点)

(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】

モーダルシフトについては、改正された流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)に基づいた総合効率化計画の認定制度を活用し支援を行った。また、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業に係る計画策定経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づくモーダルシフトに係る運行経費の一部補助を行うとともに、船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援も実施した。さらに、31フィートコンテナ、トレーラー、シャーシ等の設備導入経費の一部補助を行うとともに、「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」において国土交通大臣表彰等4件の表彰を実施した。その他、エコシップマークについては、2016年7月に貢献度の高い優良事業者20社に対して表彰を実施した。

また、輸出入コンテナ貨物の国内輸送においては、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を支援した。

さらに、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た。また、「宅配の再配達削減に向



31フィートコンテナの導入促進

けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」の報告書を踏まえ、宅配ロッカーの普及啓発を図るため、2016年7月から1か月間、国土交通省庁舎に宅配ロッカーを設置する等、同報告書の方向性に沿って宅配便の再配達削減を推進した。



<数値指標の状況(2015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 200億トンキロ
- ②内航海運による貨物輸送トンキロ 340億トンキロ

(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。

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方公共団体の職員向けの研修の充実を行った。

また、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、近畿運輸局による「地域連携サポートプラン」の締結など、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。

水素ステーション整備については、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。また、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ている。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は、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もあわせて行った。

電気自動車等については、必要な充電設備の整備に対して充電設備費や設置工事費の補助を実施した。また、2016年度より市場投入が開始されてい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した。

特に、地域や事業者による電気自動車の集中的導入について、日本初となる営業用燃料電池バスの導入、東京都港区における電気乗合バスの導入等、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（2016年度）>

【54】新車販売に占める次世代自動車の割合 35.6%

(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、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）を国内燃費試験法に導入するため、2016年10月31日に関連法令の改正を施行するとともに、次期重量車燃費基準及び走行環境に応じた燃費表示の導入について、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、大型シャーシ導入に対する支援、EMS³⁵（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、トラック運送事業者におけるエコドライブ評価制度の策定に向けた検討等を行った。

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、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PR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、改正された流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づいた総合効率化計画の認定制度を活用し、支援を行った。また、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業に係る計画策定経費の一部補助を行った。さらに、共同輸配送を実施する際に必要な設備導入経費の一部補助を行った。また、グリーン物流パートナーシップ会



³⁵ Eco-drive Management Systemの略

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し、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・効率化を進めた。

信号制御の改良については、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。

<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%

<数値指標の状況(2016年3月末時点)>

[56] 信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量 8,585t-CO₂/年

(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(第十二次答申)」に基づき、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法を導入するため、関係法令の改正を行った。

また、フォルクスワーゲン社の排出ガス不正事案に関しては、ディーゼル乗用車等の検査方法等の見直しに係る有識者検討会において2015年4月に中間とりまとめを行い、不正ソフトの検証に加え、実走行環境での排出ガス低減を図るため、路上走行検査を導入すること、及び、低温時等にエンジン等の損傷を防止するための保護制御について、真に必要な作動範囲の指針を策定することの提言がなされている。これを踏まえ、2015年10月及び2016年2月に検討会を開催し、路上走行検査方法及び保護制御ガイドラインの具体的内容について検討を進めた。

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」を推進した。また、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に対する騒音対策を推進した。

自動車から発生する騒音については、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った。また、毎年実施されている不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を防止するための啓発活動を実施した。

(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、同条約の早期締結の呼びかけを行ってきたところ、2016年9月8日に発効要件を充足し、2017年9月8日に発効することとなった。また、国内における船舶検査体制の整備等を行った。

(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、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「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、LED³⁶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。

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、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。

³⁶ Light Emitting Diodeの略

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、2016年6月に国内導入を行った。また引き続き、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い、燃料の供給方法に関して、既存の3方式とは異なる新たな方式についての安全ガイドライン策定に向けた検討会を開催した。

また、2016年10月に国際海事機関（IMO）において一般海域におけるSO_x規制が2020年から強化されることが決まるなど、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNGバンカリング（燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が近接して立地する横浜港をモデルケースとして、LNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を2016年6月に開催し、同年12月にとりまとめを行った。

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た。

また、航空分野におけるバイオジェット燃料の導入については、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に向けたバイオジェット燃料の導入までの道筋検討委員会」を通じてバイオジェット燃料の普及促進に向けた課題の整理等を行い、2016年9月にアクションプランをとりまとめた。なお、航空分野のCO₂排出削減に向けた国際的枠組作りの議論を主導しており、2016年10月に行われた国際民間航空機関（ICAO³⁷）総会において合意された、国際航空分野における排出権取引制度（GMBM³⁸）のとりまとめに向け、主要国と連携し議論を主導した。

(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。

船舶の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船舶等の普及促進を行い、エネルギー効率の一層の改善を図った。

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。

³⁷ Light Emitting Diodeの略

³⁸ Global Market-Based Measuresの略

平成 29 年度
交通施策

第193回国会（常会）提出

第Ⅳ部 平成29（2017）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	3
(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	4
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	5
(4)	超小型モビリティの普及	5
(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	6
第3節	バリアフリーをより一層身近なものにする	7
(1)	現行の整備目標等の着実な実現	7
(2)	ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	8
(3)	外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	8
(4)	「心のバリアフリー」の推進	9
(5)	「言葉のバリアフリー」の推進	9
(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	10
(7)	コストダウンの促進	10
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	10
(1)	都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	10
(2)	円滑な道路交通の実現	11
(3)	先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及	11
(4)	サービスレベルの見える化	11
(5)	ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	11
(6)	交通系ICカードの普及・利便性向上	12
(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	12
(8)	既存の道路ネットワークの最適利用	12
(9)	自動走行システムの実現	13
(10)	公共交通機関における運賃の活用	13
(11)	都市鉄道における遅延対策	14
(12)	空港の利用環境の改善	14

(13)	空間の質や景観の向上	14
(14)	自動車関連情報の利活用の推進	14
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	16
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	16
(1)	我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充	16
(2)	LCCやビジネスジェットの利用環境の整備	17
(3)	管制処理能力の向上	17
(4)	首都圏空港のさらなる機能強化	17
(5)	国際拠点空港のアクセス強化	18
(6)	航空物流の機能強化	18
(7)	我が国の公租公課等の見直し	18
(8)	国際コンテナ戦略港湾政策の深化	19
(9)	大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的确保	19
(10)	地域経済を支える港湾の積極的活用	19
(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	20
(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	20
(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	20
(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	20
(15)	日本商船隊の競争基盤の強化	21
(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	21
第2節	地域間のヒト・モノの流動を拡大する	21
(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	21
(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	22
(3)	フリーゲージトレインの実用化	22
(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	22
(5)	安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充	23
(6)	空港経営改革の着実な推進	23
(7)	複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備	23
(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	24
(9)	零細内航海運事業者の基盤強化	24
(10)	鉄道による貨物輸送の拡大	24
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	25
(1)	交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備	25
(2)	わかりやすい道案内の取組推進	26
(3)	クルーズ振興を通じた地域の活性化	26
(4)	訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	26
(5)	「手ぶら観光」の促進	27
(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	27
(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	27

(8)	広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み	28
(9)	航空会社の新規路線開設・就航の促進	28
(10)	広域観光周遊ルートの形成	28
(11)	交通そのものを観光資源とする取組の促進	29
(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	29
(13)	「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」	29
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	30
(1)	交通関連技術・ノウハウの輸出の推進	30
(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	30
(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	30
(4)	洋上ロジスティックハブ等の開発支援	31
(5)	海上輸送の安全確保への積極的な参画	31
(6)	我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成	31
第3章	持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり	33
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	33
(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	33
(2)	信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	33
(3)	無電柱化の推進	34
(4)	交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	34
(5)	地震発生時の安全な列車の停止	35
(6)	新幹線の大規模改修への対応	35
(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	35
(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	36
(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	36
(10)	帰宅困難者・避難者等の安全確保	37
(11)	港湾等における船舶の避難誘導等	37
(12)	防災気象情報の改善や適時・的確な提供	37
(13)	「津波救命艇」の普及	37
(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	37
(15)	災害に強い交通関係情報システムの構築	38
(16)	災害に強い物流システムの実現	38
(17)	老朽化車両・船舶の更新	38
(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	38
(19)	平成28年熊本地震への対応	38
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	39
(1)	監査の充実強化等	39
(2)	運輸安全マネジメント制度	39
(3)	新技術の活用や設備投資への支援	40
(4)	交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底	40

(5)	交通分野でのテロ対策の推進	40
(6)	交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備	41
(7)	我が国の交通を支える自動車産業に関する取組	41
(8)	航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	42
(9)	自動車事故被害者に対する支援の充実	42
第3節	交通を担う人材を確保し、育てる	42
(1)	輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善	42
(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	43
(3)	モーダルシフト等による物流の省労働力化	44
(4)	地域の交通計画づくりを担う人材の育成	44
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	45
(1)	次世代自動車の一層の普及	45
(2)	自動車を排出源とするCO ₂ の削減	45
(3)	環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現	46
(4)	自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策	46
(5)	バラスト水管理の円滑な実施	46
(6)	道路交通における交通流・環境対策	47
(7)	蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等	47
(8)	燃料電池自動車の本格的な普及	47
(9)	天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等	47
(10)	環境に優しいグリーン物流の実現	48

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29(2017)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、2017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】

2016年度に引き続き、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、コンパクト+ネットワークの実現に向け、地方公共団体の課題・ニーズに即した支援施策の充実・連携強化、優良な取組に対する省庁横断的な支援・モデル都市の形成等、地方公共団体の取組の状況や成果、課題などを関係府省庁で横断的にモニタリング・検証し、実効的なPDCAサイクルの構築などを進めていく。また、公共交通の利便性を向上させるため、経路検索の可能化などに取り組むほか、人の属性ごとの行動データの把握に関する分析手法をプログラム化したシステムの開発に取り組み、オープンなシステムとして運用し、その普及を図るとともに、都市計画情報の標準化・オープン化についても取り組んでいく。

これらの支援に加え、「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地方公共団体を総合的に支援していく。

加えて、地域公共交通確保維持改善事業においては、地域公共交通ネットワークの再編の推進に向け、現行制度の浸透・定着を図りつつ、引き続き着実な支援を実施する。

【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】

2016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、地域公共交通ネットワークの再編の推進に向け、現行制度の浸透・定着を図りつつ、引き続き着実な支援を実施する。

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、2018年4月1日に廃止される予定であるJR西日本の三江線沿線地域については、鉄道廃止後の公共交通を確保するため、2016年度に引き続き、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき、地域公共交通網形成計画の策定に向けて開催されている三江線沿線地域公共交通活性化協議会へ参画するとともに、廃止後の代替交通機関の確保等を目的とした協議会を開催する。

また、地域公共交通確保維持改善事業において、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地域の計画策定のための助言を行うとともに、転換した航路に対する運航費補助を実施してデマンド化を促進するほか、2016年度に引き続き、旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、地域公共交通再編実施計画の認定を受け策定し、デマンド運航への転換を行う航路事業者に対し、運営費補助による支援を行う。

そのほか、2016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。

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に対するニーズは多様であり、駅の特性に応じた様々な機能が期待されていることから、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等の鉄道駅の改良や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施する。また、2016年度に引き続き、幹線鉄道活性化事業費補助により、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。さらに、自治体を対象とした街路事業に関する全国会議等において、交通結節点整備事業等を紹介する普及啓発活動や交通結節点事業を整備するにあたっての留意点等を説明するとともに、社会資本整備総合交付金等の活用により、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う。



東電鉄株式会社 池上駅の整備イメージ

(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%】

引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、自家用有償旅客運送等の運行に必要な支援を実施する。また、地方交付税についても、2016年度に引き続き、地方バス路線や自家用有償運送の運行維持等に関し必要な措置を講じる。

また、鉄道については、地域公共交通確保維持改善事業等により、地域鉄道事業者に対して必要な支援を実施する。

さらに、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路・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、航路・航空路事業者に対し運営費補助による支援を引き続き行う。

(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。

鉄道については、地域公共交通確保維持改善事業等により、地域鉄道事業者に対して必要な支援を実施する。また、J R 北海道の事業範囲の見直しについては、北海道庁と連携しながら、J R 北海道と地域との協議に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた対応につき、検討していく。

バス事業については、バス運転者の確保に向け、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行い、魅力のPR等を行う。

タクシー事業については、2017年度にICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、制度設計のための実証実験等を行い、低迷するタクシーの需要喚起を図るとともに運送の効率化による生産性の向上を目指す。

旅客船事業については、基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や税制特例措置等による船舶建造等の支援を行う。

(5) 過疎地物流の確保

【交通政策基本計画における記載】

○過疎地域等において日常の買い物等が困難な状況に置かれる者への対応や宅配ネットワークの維持のため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携を図りつつ、貨客混載や自治体、NPO法人等関係者との連携など過疎地物流の確保策を検討する。

過疎地域等における物流の確保については、2016年10月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(平成17年法律第85号)による支援等を活用し、過疎地域等における地域内配送共同化の取組を進める。

(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8月26日に施行された「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・運輸支援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%】

2016年度に引き続き、都市・地域交通戦略推進事業、地域公共交通確保維持改善事業等により、バス交通の利便性向上を図る事業及びLRTの導入等事業に対し支援を行う。また、国際競争拠点都市整備事業により、BRTの整備を追加支援する。

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

(2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

【交通政策基本計画における記載】

- 人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入を促進する。

2016年度に引き続き、地域公共交通網形成計画の作成を支援することで、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。

また、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催し、高齢者が安心して移動できる環境の整備に向け、中間とりまとめを行う。

地域公共交通ネットワークの確保・維持や再構築の取組については、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】

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）を踏まえ、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、自転車の活用の推進を図る。

このため、2016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や車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。また、自転車と公共交通機関との連携促進を図るため、課題を整理するとともに、道路空間の有効活用によるコミュニティサイクルの導入支援等、自転車の活用の推進に関する取組を進める。

以上に加え、引き続き、自転車の活用に関する取組について、地方公共団体への技術的助言を行うとともに、社会資本整備総合交付金等による自転車等駐車場の整備等に対する支援を行う。サイクルトレインについては、その最新の実施状況について把握するため、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。

2016年度に引き続き、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、超小型モビリティの補助を通じその普及を推進する。また、2016年12月に開催した「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」を2017年度も開催し、普及のために求められる課題の解決方策等について議論していく。

(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。

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する。

2016年度に引き続き、カーシェアリング等の新たな交通モードについて、道路空間の有効活用による公共交通との連携を強化させる取組や道路利用者の利便性向上に向けた検討を進める。

(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。

2016年度に引き続き、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）に基づき、適切に審査を実施するとともに、バスフロート船運航を目指すフェリー事業者に対し、助言、説明及び指導を行っていく。

また、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、地域公共交通再編実施計画を策定し、デマンド運航への転換を行う航路事業者に対し、運営費補助による支援を引き続き行う。

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%】	

2016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。

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」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日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設の原則すべてについて段差解消、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、当該目標を着実に実現することとしている。

バス・タクシーについては、引き続き、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、空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、バリアフリー車両の効

率的な運用等を検討しつつ、バリアフリー化を推進する。

鉄道についても、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋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。

旅客船・旅客ターミナルについては、地域公共交通確保維持改善事業補助金等を活用して、旅客船及び旅客船ターミナルの連続的・面的なバリアフリー化を推進する。また、航空旅客ターミナルについても、同補助金等を活用しバリアフリー化を推進する。

道路については、引き続き、全国の主要駅、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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者用ブロックの整備、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・道路標示等の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。加えて、アクセシブルルートを含む協議会場等と周辺の駅を結ぶ道路について連続的・面的なバリアフリー化を推進する。

路外駐車場については、引き続き、都市・地域交通戦略推進事業等において、整備・改築と合わせた特定路外駐車場のバリアフリー化の支援を行う。

(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

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

[9] ホームドアの設置数

【2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅】

2016年12月に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめがなされたところであり、引き続き、目標の着実な達成に向け、鉄道駅のホームにおける視覚障害者等の接触・転落等を防止するための設備として非常に効果が高いホームドア施設について、自治体と連携し、予算・税制措置により整備を推進する。

また、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・配慮の普及啓発を図るとともに、ベビーカーマークの認知度を向上させる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。

2016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、地方公共団体への技術的助言を行うとともに、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。

2016年度に引き続き、「バリアフリー教室」の実施、2016年度に作成した学校教育用副教材及び教師用解説書の内容の充実を図るとともに、交通事業者向け接遇ガイドラインを策定し、職員教育の充実を図る。

鉄道関係では、障害者のニーズをとらえたテーマに改めたうえで、鉄道事業者等の協力を得つつ、国民に広く「心のバリアフリー」の啓発活動を図る。

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訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進する。

多言語対応の改善・強化等に向けて鉄道事業者に働きかけを行うほか、クルーズ船関係では、引き続きクルーズ船の受入を円滑化するための無料公衆無線LAN環境の提供や多言語案内表示の提供に向けた取組を推進する。

高速道路について、2020年の概成に向けて全国的高速道路等において高速道路ナンバリングに係る標識の整備を推進する。加えて、利用者の利便性向上のため、高速道路ナンバリングの表示方法（道路標識における表示方法を除く）、読み方の統一を図るガイドラインに基づき、官民の各主体は、民間企業と連携し、地図、カーナビ、ウェブサイト、紙媒体における路線番号等の表示の取組を推進する。

道路における訪日外国人への適切な案内誘導については、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、道路案内標識の英語表記改善を推進する。東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県内を対象に策定された「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、英語表記改善、路線番号の活用、ピクトグラム・反転文字の活用、通称名表記・文字サイズ拡大、歩行者系標識の充実など道路標識の改善を推進する。

観光地における道路案内については、観光地に隣接する又は観光地へのアクセス道路の入口の交差点にある交差点名標識に観光地名称を表示することにより、旅行者にとって観光地へのわかりやすい案内となるよう改善を推進する。また、道路案内標識と国土地理院が作成予定の英語版地図（100万分1）に用いる「道路関連施設」や「山等の自然地名」の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、観光関係者を含む関係機関との調整を実施する。

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」に基づき、2020年目途での大都市バス路線におけるナンバリングの実施に向けた検討を進めるほか、訪日外国人等が高速バスを利用しやすい環境を整備するための訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム-Japan Bus-Gateway-」のPRを行う。

(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。

2016年度にとりまとめられた政府の「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を踏まえ、東京大会に向けた重点的なバリアフリー化と、全国各地における高い水準のバリアフリー化に取り組む。また、2016年度に引き続き、2017年10月頃からの2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートの交付に向けて、大会組織委員会と連携しつつ、背景図柄の決定、交付申込システムの整備等を行うとともに、同ナンバープレートによる寄付金の活用を前提に、バス・タクシー車両のバリアフリー化を推進する。

このほか、引き続き、都市・地域交通戦略推進事業において、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うとともに、空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、バリアフリー車両の効率的な運用等を検討しつつ、予算・税制措置による支援制度も活用してバリアフリー化を推進する。

(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。

2016年度に引き続き、車両ドア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うとともに、新型ホームドアに関する技術ワーキンググループ等を活用して普及促進を図る。

第4節 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○都市鉄道の利用を促進するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

①主要31区間の平均値 【2013年度 165% → 2015年度 150%】
 ②180%超の混雑率となっている区間数

【2013年度 14区間 → 2015年度 0区間】

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

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、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を図るとともに、2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に記載された東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組を進める。

(2) 円滑な道路交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、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】

2016年度に引き続き、幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良を推進する。

(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、ドライバーの負荷を軽減するため、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%】

2016年度に引き続き、実用化されたASV技術について、補助制度及び税制特例を実施するとともに、車線維持支援制御装置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、路肩退避型等発展型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) を実施する。

(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さらに把握・分析する。

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、引き続き、鉄道の遅延の見える化を行う。

(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。

2016年度の検討結果を基に、新たなビッグデータ (人口流動統計) の活用に向けて、「データ収集・分析ツール」の発展・高度化への取組を行う。

(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年度に実施した「交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討会」のとりまとめにおいて、交通系ICカードの普及方策の一つとして示された「片利用共通接続システム」の構築に向けた取組を進める。また、交通系ICカードが未導入地域における説明会等により、地域における導入気運を高める等、地域での取組の後押しを行う。

(7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供

【交通政策基本計画における記載】

○歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通に関する情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通に関する情報の提供方策を検討する。

[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】

高精度な公共交通機関の運行情報の利用者への提供による乗継ぎ円滑化等に資する技術開発として、高精度の測位技術を活用した車載器の開発を進めるとともに、高精度・リアルタイムな運行情報を事業者間で共有し、利用者に一元的に提供するシステムの構築のための技術的検討を行う。

また、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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場周辺エリア等において、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。さらに、実証を通じて視覚障害者への対応等サービス内容の充実を図るとともに、民間事業者との連携を強化し、移動支援サービスの普及を促進する。

そのほか、交通事業者とコンテンツプロバイダ等の情報利用者との間で、簡単に情報の受渡しが可能となる「標準的なバス情報フォーマット」に関して、バス事業者をはじめとする関係者への働きかけを積極的に行い、経路検索に必要な情報の整備を促進する。

(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。

2016年度に引き続き、生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組を推進する。

近畿圏の新たな高速道路料金については、2016年12月16日に公表した「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」等を踏まえ、2017年6月から導入する。

全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、都道府県単位等で道路管理者、警察等から構成される渋滞対策協議会を設置し、必要な対策を検討・実施しており、今後は、トラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で必要な対策箇所を特定し、必要な対策を促進していく。

また、引き続き、高度化光ビーコン等を整備するなど、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、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行う。

(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。

2016年度の「官民ITS構想・ロードマップ2016」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2017」の策定を行う。

また、2016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、2016年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下欧州経済委員会内陸輸送委員会の道路交通安全作業部会(WP1)及びその非公式会合において、自動運転と国際条約との整合性等についての国際的議論に積極的に参画し、議論に貢献する。

国内では、「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、高度な自動走行システムの実現に向けた研究開発を引き続き進めるとともに、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、準備などを推進し、2017年秋から関東地方等で所要の技術検証を開始する。

さらに、2016年度に立ち上げた「国土交通省自動運転戦略本部」においては、引き続き、物流や中山間地域をはじめとする公共交通への活用戦略、インフラ整備、車両の技術基準等、自動運転にまつわる重要事項に関する検討を行い、夏までに中間とりまとめを行う。特に、超高齢化等が進行する中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を夏頃より開始する。

あわせて、限定地域での遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた現行制度の特例措置及び安全確保措置を整理・公表する。

交通の安全と円滑を図る観点から、自動運転の段階的実現に向けた環境の整備を図ることを目的とした検討等を行う。

今後の自動走行の実現に向けた技術開発としては、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。

以上のことに加えて、引き続き、安全性・社会受容性・経済性の観点や、国際動向等を踏まえつつ、協調領域の基盤技術の研究開発を進めるとともに、高度な自動走行システムの実証等を通じて世界に先駆けた社会実装に必要な技術や事業環境等の整備を行う。

(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、2017年度にICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、制度設計のための実証実験等を行い、低迷するタクシーの需要喚起を図るとともに運送の効率化による生産性の向上を目指す。

(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、遅延の現状と改善の状況を公表し、引き続き、ハード、ソフトにわたる遅延対策を鉄道事業者に働きかけるとともに、利用者の行動判断に資するよりの確かな情報提供を行うため、鉄道事業者と議論を行う。

(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。

2016年度に実施した空港満足度調査の調査結果や前回調査からの改善状況等を参考に、前年度より引き続き空港利用者利便向上協議会等において検討を行い、利用者利便向上策を見直し、実施していく。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、引き続き、東京国際空港の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進める。特に、東京国際空港については、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策を着実に進めるとともに、引き続き説明会を開催するなど、丁寧な情報提供を行う。拡大される約4万回の発着容量は、観光ビジョンで掲げた訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や、我が国の国際競争力の強化に資する日本発の直行需要の高い路線に活用することを主眼とし、就航を希望する相手国政府との協議に向けた準備を進める。また、2020年以降の成田国際空港の第3滑走路の整備等について、地元自治体からの要望等を踏まえ、今後の対応について関係機関とともに速やかに検討を進め、更なる機能強化の実現に向けて取り組む。

(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交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、次世代ステーションの創造による駅空間の質的進化に向け、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」の推進を図る。

(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について]

各サービス・メニューの実現に向けた具体的な取組について

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。

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

・欧米において提供されている診断機能や対象システムとその提供方法及び汎用スキャンツールの活用に係る教育カリキュラムの調査を行い、新たな情報提供手法を調査・検討する。

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、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。

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

・車両履歴情報を収集する仕組みの実証実験等を行い、車両履歴情報の提供に係る各種要件（利用者管理方法、データフォーマットの統一化等）の整備を行う。

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

・7箇所運輸支局等において、点検整備記録簿情報の収集体制を構築し、検査情報と合わせて分析を開始し、車種毎の不具合傾向を把握した上で検査機関や整備事業者への情報提供方法及び高度な分析方法の検討を行う。

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%】

2016年度に引き続き、国際競争力確保のために必要な整備等を重点的に実施する。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、引き続き、東京国際空港の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進める。特に、東京国際空港については、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策を着実に進めるとともに、引き続き、説明会を開催するなど、丁寧な情報提供を行う。拡大される約4万回の発着容量は、観光ビジョンで掲げた訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や、我が国の国際競争力の強化に資する日本発の直行需要の高い路線に活用することを主眼とし、就航を希望する相手国政府との協議に向けた準備を進める。また、2020年以降の成田国際空港の第3滑走路の整備等について、地元自治体からの要望等を踏まえ、今後の対応について関係機関とともに速やかに検討を進め、更なる機能強化の実現に向けて取り組む。

東京国際空港については、空港処理能力を拡大するための取組を進めるほか、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行及び着陸料の軽減措置を実施し、引き続き深夜早朝時間帯の更なる就航促進を図る。

中部国際空港においては、2019年度供用開始に向け、LCCターミナル整備を推進する。

福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設事業を推進する。

新千歳空港においては、2016年度の国際航空便の乗入れ制限の緩和及び1時間当たりの発着枠の拡大に伴う国際航空便の増加に適切に対応できるよう、受入体制の強化を行う。

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%】

2016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。

中部国際空港においては、2019年度供用開始に向け、LCCターミナルの整備を推進するとともに、空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、新千歳空港、福岡空港及び那覇空港において、ターミナル地域再編事業を実施する。また、その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やC I Q施設の整備等を実施する。

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、スポットの増設等による駐機可能数の増加等、更なる受入環境改善の検討を進める。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。

(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、現行の複数のシステムが持つ機能を統合した航空交通管制情報処理システムの整備を引き続き継続していく。

(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】

本章第1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交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、国際拠点空港等への鉄道アクセスの更なる改善のため、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化の推進を図るほか、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進する。

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、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続し、停留所数の拡大や運行ルート効率化に取り組むなど、深夜早朝時間帯のアクセス改善を図る。成田国際空港においては、空港アクセスに係る事業者横断的な課題等を協議会で検討・協議し、空港アクセスの更なる利便性向上に向け、サービスの改善・拡充の取組を進める。

また、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。

(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。

2016年度に引き続き、更なる航空物流の機能強化を図るため、課題解決に向けた調査作業の準備等を行うとともに、航空物流関係者等と意見交換を継続して実施していく。

(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。

着陸料については、我が国の航空会社の運航コストの低減を通じて国際線・国内線ネットワークの維持拡充を図るため、従来の軽減措置の延長に加え、地方と東京国際空港を結ぶ路線の着陸料軽減措置を拡充するなどの措置を講じる。

また、2016年度末で期限の到来した航空機燃料税の軽減措置について、2017年度から3年間の延長を行う。

(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】

2016年度に引き続き、「集貨」については、国内貨物の国際コンテナ戦略港湾への集約を進めるとともに、国際基幹航路の維持・拡大をより強力で推進するため、アジアからの広域集貨にも取り組む。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、引き続き、大水深コンテナターミナルの機能強化や、コンテナターミナルの高度化を図るため荷役機械の遠隔操作化や情報通信技術を活用したゲート処理や荷役作業の効率化に関する実証事業を行う。

そのほか、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）】

2016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、名古屋港等において、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。

2016年度に引き続き、「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技術実証プロジェクト、「豪州褐炭水素プロジェクト」を進めていく。

また、国際海事機関（IMO）において、暫定勧告として採択された液化水素タンカーの安全基準を踏まえ、関係する国内基準を整備するなど、建造に向けた検討を引き続き行う。加えて、地上設備と液化水素タンカー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の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。

新運河の運用状況、海事政策の最新動向等を踏まえ、日・パナマ海事政策対話の開催を検討する。

また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る官民連携協議会」を開催し、海運事業者や関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行う。

(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させた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。

2016年度に引き続き、荷主や物流事業者に対して、コンテナラウンドユースの取組への協力を働きかける。

(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ン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。

2016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深化させるとともに、日韓間では荷主と物流企業のニーズを考慮し、既存のパイロットプロジェクトを拡大していく。Sea & Railに関する共同プロジェクトでは、ワークショップ

ブにおいて潜在的なニーズの分析と実施のための調査を行う。

また、NEAL-NETについて、引き続き専門家会合で対象港湾の拡大や他モードへの展開等に加え、サービスレベル向上のための取組を一層進めていく。さらにパレット等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、前年度の調査に基づきさらなる調査事業等を行う。

加えて、2016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。

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、トン数標準税制等を通じて、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、我が国経済や国民生活を支える基盤である日本船舶等の増加を図る。また、船舶に係る特別償却制度及び買換特例制度について、適用要件を見直した上で延長し、環境性能に優れた船舶の増加・代替建造を図る。

(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

【交通政策基本計画における記載】

○2020年に輸出額1兆円を目標とする農林水産物・食品の輸出や、高い技術力を有する地域中小企業の海外展開を物流面から支援するための枠組みを検討する。

2019年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円とする目標の達成するため、引き続き、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、クール宅配便サービスの国際標準化に向けた取組の推進等、農林水産物・食品の輸出力強化に資する取組を推進する。

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%】

中部国際空港においては、2019年度供用開始に向け、LCCターミナルの整備を推進する。

また、地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、発地着地両側の地域連携(ペアリング)による実証調査や地域と地域をつなぐ場(プラットフォーム)を設置し、情報の展開を行う「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」を実施する。また、引き続き、小型機材に係る着陸料の軽減等の必要な措置を講じる。

(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、着実に整備を推進する。リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の工事に財政投融資を活用することにより、大阪までの全線開業を2045年から最大8年間前倒すこととし、2016年の臨時国会における「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28年法律第79号）の成立を受けて、同年11月から、同機構より、建設主体であるJR東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われているところであり、今年度においても1.5兆円の貸付けが行われる。

(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。

軌間可変技術評価委員会（平成28年11月開催）による審議を踏まえ、九州新幹線西九州ルートへの導入に向け、耐久性の向上に資する技術開発やコスト削減に向けた検討を実施するとともに、北陸新幹線への導入に向け、更なる安全性の向上に資する雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を推進する。

(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%】

2016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していく。また、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するため、スマートインターチェンジの整備を促進する。さらに、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を推進していく。

(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】

2016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。2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、講じられた再発防止策のフォローアップを着実に進めていく。

また、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進していく。具体的には、新宿駅南口に2016年4月に開業したバスタ新宿では、今後は、利用者の意見も踏まえながら、コンビニの本格営業やベンチの増設等の利便性の更なる向上や、国道20号の渋滞対策の強化を推進していく。

そのほか、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」等を踏まえ、訪日外国人等が高速バスを利用しやすい環境を整備するための訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム- Japan Bus-Gateway -」のPRを行う等、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。

(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。

高松空港については、2018年4月からの公共施設等運営権者による運営の開始に向けて手続きを進めるとともに、福岡空港についても、2019年4月からの公共施設等運営権者による運営の開始に向けて引き続き手続きを進める。また、北海道内の空港については、2020年度からの複数空港の一体運営委託に向けて、引き続き手続きを進める。

さらに、2016年度に実施した空港満足度調査の調査結果や前回調査からの改善状況等を参考に、前年度より引き続き空港利用者利便向上協議会等において検討を行い、利用者利便向上策を見直し、実施していく。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）】

2016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。

2016年度に引き続き、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路・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、航路・航空路事業者に対して運営費補助による支援を行う。

「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促進する。

（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。

「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」において「安定的輸送の確保」「生産性向上」を中・長期的に目指すべき方向性の軸として、これを実現させるための具体的な取組について議論を進め、2017年6月頃を目途に検討会の議論をとりまとめる予定としている。

また、2017年度より船舶共有建造制度について船舶管理会社を活用したグループ化等を行った内航海運事業者に対して、優遇金利の適用対象を拡充する等、引き続き、船舶共有建造制度や税制特例措置を活用して内航海運事業者のさらなる基盤強化を図る。

（10）鉄道による貨物輸送の拡大

【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。

鉄道用鮮度保持コンテナや新型コンテナ貨車等の導入補助を行い、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を促進する。

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】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金により、公共交通機関、宿泊施設、外国人観光案内所などにおける多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備などに対する支援を引き続き行っていく。

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」のさらなる推進とウェブサイトによる無料公衆無線LANの利用可能場所等の情報提供を行っていく。

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積極的取組を、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進する。また、各地域における観光ビジョン掲載施策の具体的な取組の推進を図るべく、既存の地方ブロック別連絡会を発展的に改組し、関係する国の地方支分部局等を構成員とする「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を2017年度より設置・開催する。

鉄道については、引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境整備のため、多言語対応徹底などを鉄道事業者に働きかける。また、「ジャパン・レールパス」の日本到着後の購入を可能にするため、各旅客鉄道会社において実証実験の結果を踏まえて、本格導入に向けて取り組む。

タクシーについては、2017年1月にタクシーの初乗り運賃の引下げを行い、国際的な主要都市間と同程度の初乗り運賃を実現することにより、訪日外国人旅行者の受け入れ環境を整備した。また、インバウンド需要等に対応するための富裕層向けサービスの向上を図る。

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」に基づき、2020年度目途での大都市バス路線におけるナンバリングの実施に向け検討を進める。

船舶については、2016年度に引き続き、旅客船分野での訪日外国人旅行者の受入環境の整備を図るため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業を通じて無料公衆無線LANの整備や案内標識・ホームページの多言語化、船内座席の個室寝台化等を促進する。

港湾については、外国人クルーズ客が利用する旅客船ターミナル等で、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。

空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港の運用状況を見ながら、更なる対象範囲の拡大等利用者の利便性改善に努めるとともに、東京国際空港をはじめとする国内の他の主要空港における早期導入の検討を進める。また、地上取扱業務実施体制の拡充を支援するため、全空港への臨時ランプパスの正式導入などの検討を進める。

また、税関・出入国管理・検疫（CIQ）については、これら関係省庁と連携の上、必要な人的・物的体制の計画的な整備を進める。

さらに、2017年4月に改正された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づき、英

字を併記する規制標識「一時停止」等を、更新時期に合わせて順次整備する。

道路案内標識に関する訪日外国人旅行者の受入環境整備の施策については、第1章第3節（5）の係る記載に同じ。

（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】

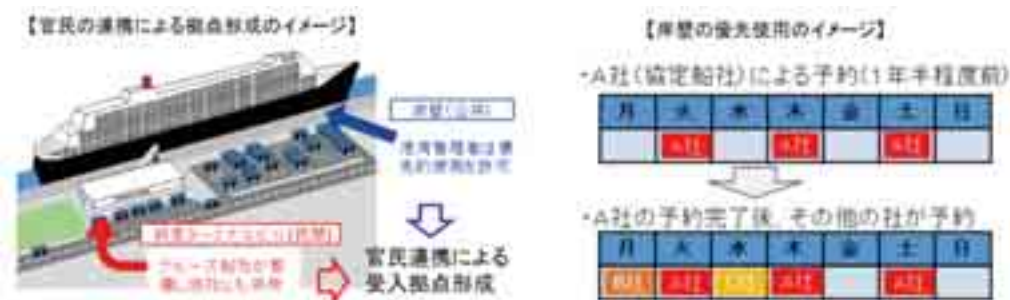
- クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。

[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年度に引き続き、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標実現に向け、国土交通大臣が指定した国際旅客船拠点形成港湾において、旅客施設等を整備し、一般公衆の利用に供する民間事業者に対し、岸壁の優先的な利用を認めることや、官民の連携による国際旅客船の受入れの促進を図るための協定制度を創設するなど、クルーズ船の受入環境の整備を推進し、クルーズ船の寄港を活かした地方創生を図る。

また、クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を行う地方公共団体等に対する補助制度を創設する。



（4）訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

【交通政策基本計画における記載】

- 国際拠点空港における内・際の乗り継ぎ利便性の向上などにより、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

2016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。

2020年までに手ぶら観光カウンターの全主要交通結节点への設置に向けて、引き続き訪日外国人旅行者受入環境整備事業を活用し、カウンターの設置を促進する。

また、2020年までに免税品の海外直送を本格実施するため、2016年度に実施した「国際手ぶら観光サービス」の実証実験を踏まえて、引き続き検討を行う。



「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。

2016年度に引き続き「道の駅」の登録を行うとともに、特定テーマ型モデル重点「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S P O T）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こととする。

さらに、「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を推進し、安全で快適な自転車通行空間の整備を図る。加えて、自転車を活用した地域の観光振興に資する情報発信等、自転車の活用の推進に関する取組を進める。

(7) 交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等

【交通政策基本計画における記載】

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

交通系ICカードの利用エリアの拡大については、第1章第4節（6）に同じ。

また、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」等を踏まえ、訪日外国人等が高速バスを利用しやすい環境を整備するための訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム- Japan Bus-Gateway -」のPRを引き続き行う。

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、乗り放題きっぷ等の造成を促進する。

(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。

2016年度に引き続き、地方公共団体等が連携して行うプロモーションへの支援等を行い、北陸新幹線や北海道新幹線を活用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国管理・共用空港の着陸料軽減措置を継続して実施する。また、地方空港へのLCC等の国際線の就航を強力に推進するため、高いレベルの誘客・就航促進の取組を行うと認定された空港（訪日誘客支援空港）において、新規就航等の際に、地域の同規模・同期間支援と協調して、国管理・共用空港における着陸料の更なる軽減、コンセッション空港・地方管理空港における着陸料補助、新規就航等に必要な経費の支援等を行う。

さらに、「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」等を踏まえ、引き続き、自治体と連携し、各国の主要な航空会社や空港等が参加する商談会である「World Routes」や「Routes Asia」等の場を活用し、海外の航空会社に対し、LCC等の新規就航や増便を働きかける。

(10) 広域観光周遊ルートの形成

【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。

2016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、訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持った広域観光周遊ルートの形成を促進するため、全国11ルートにおける具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進の取組を支援する。

また、高速バスの利便向上については、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、訪日外国人等が高速バスを利用しやすい環境を整備するための訪日外国人等向け高速バス情報サイト「高速バス情報プラットフォーム- Japan Bus-Gateway -」のPRを引き続き行う。

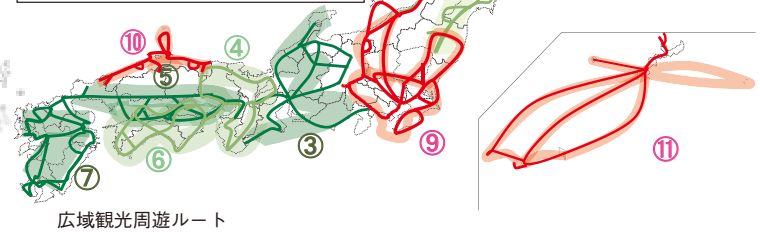
平成27年6月12日認定 ()

- ①「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」
(「プライムロード ひがし北・海・道」推進協議会)
- ②「日本の奥の院・東北探訪ルート」
(東北観光推進機構)
- ③「昇龍道」
(中部(東海・北陸・信州)広域観光推進協議会)
- ④「美の伝説」
(関西広域連合、関西経済連合会、関西地域振興財団)
- ⑤「せとうち・海の道」
(せとうち観光推進機構、瀬戸内観光ルート誘客促進協議会)
- ⑥「スピリチュアルな島～四国遍路～」
(四国ツーリズム創造機構)
- ⑦「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」
(九州観光推進機構)

(注)上段「」はルートの名称、下段()は計画の実施主体

平成28年6月14日認定(追加) ()

- ⑧「日本のでっぺん。きた北海道ルート。」
(きた北海道 広域観光周遊ルート推進協議会)
- ⑨「広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」」
(関東観光広域連携事業推進協議会)
- ⑩「緑の道～山陰～」
(山陰インバウンド機構)
- ⑪「Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート」
(Be. Okinawa 琉球列島周遊ルート形成推進協議会)



広域観光周遊ルート

(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。

「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」において、地域の資源を活用し、魅力あふれる観光地域づくりを推進する取組を支援するとともに、引き続き、「船旅活性化モデル地区」制度の運用により、船旅に係る新サービス創出の促進を図る。

(12) 「観光ビジョン実現プログラム2016」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。

「観光ビジョン実現プログラム2016」の改定に対応した交通分野の連携方を検討・実施する等、観光先進国の実現に向け、政府一丸、官民一体となって実行する。

(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と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引き続き行う。

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」を2017年3月に改定した。特に、今回の改定に当たっては、国土交通省の取組みが一層効果的なものとなるよう、我が国の競争力の強化、推進体制の強化、民間資金の一層の活用、新技術等の活用、国土・地域開発計画等の上流計画形成への積極的関与、他国と連携した第三国への取組の推進の6つの点について、新たに強化していくこととした。国土交通省は、今後、この「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2017」に基づき、インフラ海外展開の取組を強化していくこととする。

(2) 交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進

【交通政策基本計画における記載】

- 2014年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行うことで、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入を促進する。

財政投融資を1137億円（産業投資649億円、政府保証488億円）計上しており、2016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。

2016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。また、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。

海運分野では、2016年度に引き続き、IMOでの基準策定等に積極的に貢献していく。具体的には、以下のような分野を想定している。

- ・旅客フェリーの火災安全対策
- ・IMO温室効果ガス(GHG)削減戦略の策定及び船舶バラスト水規制管理条約の発効に向けた議論の主導。

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2016年度に引き続き、我が国物流システムの国際標準化に向けた取組を実施する。

港湾分野では、2014年に署名した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書(MOU)」に基づき、引き続き、我が国のノウハウを活用し、過年度までに策定したベトナムの港湾施設の国家技術基準素案の同国内での審査支援(設計の材料条件、基礎、係留施設)、及び新たに地盤改良設計を対象とした国家技術基準素案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。

2016年度に引き続き、洋上における人員・物資等の輸送に資する構造物等の要素技術(高精度位置保持システム等)の開発に対する支援を実施する。

(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。

2016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を実施するとともに、JAIF(日ASEAN統合基金)の資金により同海峡における共同水路測量調査を実施する。

また、国際協力機構による事業への協力として、インドネシアへの専門家の派遣及びカウンターパート研修を実施する。

(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。

建設、鉄道、道路、防災、航空、港湾、造船、船員教育、物流、自動車整備、海上交通、気象等、極めて多岐に渡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に、人材育成支援に係る取組を強化していく。

2016年度に引き続き、このため、研修員受け入れ、専門家派遣、JICA研修への協力、セミナーの開催、留学経験者等との人的ネットワークの構築等に加え、我が国の経験・ノウハウ等に基づく人材育成をセットにした総合的かつきめ細やかなインフラプロジェクトの支援等を通じて、相手国の制度整備や、相手国の国土・地域開発計画等の政策立案、インフラ整備・運営・維持管理を担う政策立案者、技術者、検査官及び船員教育者の育成支援、長期的な協力関係の構築を積極的に実施する。

第IV部

平成29(2017)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%】

2016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、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実施するとともに、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引き続き実施する。また「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・津波に対する避難計画・早期復旧計画の策定を推進する。

(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】

持管理業務の省力化・効率化を推進する。

航路の安全確保の観点では、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を踏まえ策定した「航路標識等の長寿命化計画」に基づき点検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施した航路標識について、修繕・更新等の必要な標識の整備を実施する。

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するとともに、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する。また、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の開催や、情報の共有化を図るため、空港施設管理情報システムを構築し、維持管理に係る課題解決に向けた連携・支援を行う。

(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。

2016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取組を推進する。

(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。

2016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。

2016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、道路については、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とともに、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強化する。



異常降雪による立ち往生車両の状況

また、船舶については、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、迅速に広域応援部隊を輸送するため、国土交通省、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等と連携し、民間フェリーを利用した広域応援部隊進出にかかる図上訓練等を実施するとともに、鉄道については、貨物鉄道事業者のBCPの深度化を促進するとともに、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る。

輸送モード間の連携については、本節（8）に同じ。

(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%】

2016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。

モード間の連携としては、近畿ブロックにおいて、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検討するとともに、災害時における円滑な支援物資物流を確保するため、引き続き、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等を開催し、物流専門家の派遣を含む物流事業者団体との災害時協力協定が未締結な自治体に対する締結に向けた働きかけを行うほか、新たな民間物資拠点の選定を促進する。

道路については、首都直下地震及び南海トラフ巨大地震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、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。

空港に関する取組は、本節（1）に同じ。鉄道・船舶に関する取組は、本節（7）に同じ。

(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、利用者を混乱なく避難誘導できるよう、避難訓練や適切な情報提供の対応状況を確認し、必要に応じ改善を促す。

バスについては、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う。

港湾については、港湾の特殊性を考慮した津波避難計画の策定を推進する。また、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、（一財）民間都市開発推進機構による支援（特定民間都市開発事業）を行い、港湾の避難機能の向上を図る。

空港については、「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の策定を推進するとともに、津波リスクの高い空港においては、津波避難訓練を実施する。

船舶における取組は、本節（7）に同じ。

(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。

2016年度に引き続き、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実施するとともに、指定都市、特別区、中核市、施行時特例市若しくは県庁所在都市の中心駅周辺地域を対象地域に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、必要に応じて改善を促す。

(11) 港湾等における船舶の避難誘導等

【交通政策基本計画における記載】

- 港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

東京湾においては、2018年1月の運用開始を目指し、引き続き、一元的な海上交通管制の構築に向けたレーダーなどの関連施設の整備、運用に係る制度・体制の整備等を推進する。

(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供

【交通政策基本計画における記載】

- 自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、観測・監視の強化や予測精度の向上を図り、防災気象情報の改善や適時・的確な提供を推進する。

2016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、次世代スーパーコンピュータシステムの整備を進めるほか、地震に対する観測・監視体制の強化や火山監視・評価及び情報提供体制の強化に向けたシステム整備を進めるなど、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を推進する。

また、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て、警報級の現象になる可能性に係る情報を提供する等、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。

2016年度に引き続き、自治体等に働きかけを行い、津波救命艇の普及を促進する。

(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の新システムにおいて、メインシステムのシステムダウン等の被災を想定し、運用に影響しない公休日にバックアップシステムに切り替えた上で行う運用訓練を本省・全国の地方運輸局等職員・運用事業者で実施する。さらに、運用手順等に関する机上訓練を実施する。

また、関係マニュアルを整備するとともに、システム運用訓練等の実施とマニュアル等の改訂によるPDCAサイクルを毎年継続して実施する。

（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年度の検討会にて取りまとめたガイドライン、ベストプラクティス集、訓練マニュアルを引き続き広く普及するとともに、荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進を行う。

（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。

2016年度に引き続き、バスや鉄道における老朽化車両の更新に対する支援を実施する。

船舶については、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の支援を行う。また、2017年度より、モーダルシフト船の建造に対し、優遇金利の適用を拡充し、代替建造の促進を図る。

（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。

2016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29年度 熊本地震への対応

2016年4月に発生した熊本地震による大規模な斜面崩壊で通行不能となっている国道57号と国道325号について、2020年度での国道57号北側復旧ルート及び国が代行している国道325号阿蘇大橋ルートの全線開通を目標に復旧工事を進めていくこととしている。

また、阿蘇大橋が完成するまでの間の代替ルートとして、長陽大橋ルートは2017年夏を目標に、応急復旧による開通を目指している。

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。

2016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。

自動車運送事業者については、引き続き、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、ICTの活用により監査の効率化を図る。特に、貸切バス事業者については、事業許可の更新制及び適正化実施機関による巡回指導と連携し、法令違反を早期に是正させる仕組みや違反を繰り返す事業者を退出させるなどの総合的な対策に基づく措置を確実に実施する。また、自動車の型式指定審査における自動車メーカーの不正行為の抑止・防止に引き続き取り組む。

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。

海運事業者等に対しては、海運事業者等に対し監査等を通じてフェリー火災を含む船舶事故の防止を図るとともに、事故発生時の原因究明及び再発防止を図るための監督指導の強化を図っていく。

航空運送事業者に対しては、航空会社の事業形態が複雑化・多様化する状況を踏まえ、抜き打ちを含む厳正な立入検査を行うことにより航空会社における安全性の現状や将来のリスクを把握するなど体系的な監査を実施する。

(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】

2016年度に引き続き、運輸安全マネジメント制度の今後の展開のあり方について検討を行う。また、「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、鉄道施設総合安全対策事業費補助等により、安全性の向上に資する施設の更新等を支援する。

自動車については、引き続き、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、次世代運行管理の実現を目指す。

航空については、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、引き続き、IoT/ビッグデータ等の活用により、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、生産性向上を推進するための技術開発に対する支援等を実施し、我が国海事産業の国際競争力強化を推進する。

小型無人機については、早ければ2018年までに小型無人機による荷物配送を可能とする等のため、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」においてとりまとめられた、「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」に沿って、安全を確保しつつ補助者を配置しない目視外飛行等の実現に向けて必要な仕組みを検討するとともに、引き続き物流用ドローンポートシステムの開発を進める。また、物流等に用いる小型無人機の性能評価基準を策定するとともに、複数の機体が同時に活動することを可能とする運航管理システム、他の機体や建物等との衝突回避技術等の開発を行い、関係行政機関や民間事業者と連携し、必要な技術開発や環境整備を図る。

(4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底

【交通政策基本計画における記載】

○乗客の避難誘導を最優先させるなど、交通従事者に対する事故発生時の対処方策の徹底を行う。

2016年度に引き続き、交通従事者の事故発生時の対処方策や事業者ごとに定める関連規程の取組状況を年末年始の輸送等に関する安全総点検や監査により確認する等、必要に応じ指導・助言を実施する。

特に、船舶については、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「津波対応シート」等の船舶津波避難マニュアル作成及び訓練の実施を促していく。

(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。

2016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、他の主要空港に監視カメラを導入するための設計業務を開始する。さらに、那覇、鹿児島など8空港に新たにボディスキナーを導入するとともに、高性能な爆発物自動検出機器類については、東京国際空港をはじめ一部の主要空港等に新たに導入する。港湾においては、出入管理情報システムによる効率的な出入管理の実施を推進するとともに、導入ターミナルの拡大、同システムを使用する際に必要となるP S (Port Security)カードの普及を促進する。

(6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備

【交通政策基本計画における記載】

○交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、地域公共交通事業者等の交通関連事業について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

交通事業の基盤強化や適正な競争環境の整備を図るための検討を深める。

バス運転者については、引き続き、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行い、バス運転者の魅力向上の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、2017年度にICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、制度設計のための実証実験等を行い、低迷するタクシーの需要喚起を図るとともに運送の効率化による生産性の向上を目指す。

トラック事業については、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組みの中で、トラック運送事業者と荷主との協働による待機時間の削減など長時間労働改善のためのパイロット事業を実施し、ベストプラクティスの創出とその普及促進を図る。また、適正運賃・料金の収受に向けた具体的な方策について、引き続き「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」において議論を行う。さらに、「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」と連携して、トラック事業者の取引条件の改善を図る。加えて、中継輸送の普及・実用化等生産性向上に向けた取組を行う。以上の施策を実施することにより、トラック事業における働き方改革を進める。

鉄道事業については、2016年度に引き続き、税制特例措置による施設整備、車両導入等に対する支援を行う。また、鉄道事業における生産性向上に資する、次世代型車両の開発に対して鉄道技術開発費補助金による支援を行うとともに、「鉄道分野における新技術の活用に関する懇談会」を開催し、鉄道生産性革命の取組を推進する。海事関係については、2016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船舶建造への支援を行う。

海事産業の生産性向上や人材確保については、本節（3）及び本章3節（2）に同じ。

(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組

【交通政策基本計画における記載】

○二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。

2014年11月に策定した「自動車産業戦略2014」を踏まえ、2016年度に引き続き、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。

2016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について、新規締結・拡大に向けた協議・調整を実施する。

また、整備士・製造技術者についても、引き続き、養成・確保策の実施を進めていく。

(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%】

自動車事故により在宅介護生活を送る重度後遺障害者（介護料受給者）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。また療護施設について、引き続き遷延性意識障害者に対して公平な治療機会を確保しつつ、質の高い治療・看護を実施する。具体的には、

①急性期～亜急性期～慢性期において連続した治療・リハビリの臨床研究を行い、ガイドライン、プログラム等を策定し、遷延性意識障害者のための治療・リハビリの検討、改善及び成果の普及

②研究及び人材育成をするための必要な態勢を確保し、遷延性意識障害者に精通する脳外科医等の育成を行う新たな「一貫症例研究型委託病床」を設置・運営する。

このほか、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】

2016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。

物流分野の人材については、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」及び2015年12月の社会資本整備審議会・交通政策審議会の答申に掲げられた施策について推進する。

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～」や「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てタクシー運転者についての賃金等の改善度等の調査結果をとりまとめ、評価・公表する。

トラック運転者については、2016年度にとりまとめた中継輸送実証実験に関する報告書の周知を引き続き行うとともに、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じた普及啓発・情報発信等を引き続き実施する。

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パンフレットを用いてPRを実施するとともに、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踏まえ、業界と連携して事業形態・規模等に応じた対策を検討して取組を進める。

航空機操縦士については、観光ビジョンにおける訪日外国人旅行者数目標の倍増（2020年に4,000万人）の達成に向け、必要な操縦士の確保に向けた各種取組を進める。

航空機整備士についても、引き続き、養成・確保策の実施を進めていく。

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ついて引き続き取り組む。また、新たな船員就業促進策として、事業者間の連携や規模拡大等を通じて船員の確保・育成に取り組む事業者への支援を実施し、自立的な船員の確保・育成体制の構築を図る。

(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】

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～」や「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て実施するタクシー運転者についての賃金等の改善度等の調査結果をとりまとめ、評価・公表する。

トラック運転者については、2016年度に引き続き、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じた普及啓発・情報発信や「準中型自動車免許」制度の周知等を実施する。

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パンフレットを用いてPRを実施するとともに、過去に実施した労働条件・職場環境に関する実態調査および対策等の検討結果や2016年度に実施した自動車整備事業における女性の活躍を促進するための環境整備等の調査結果を踏まえ、業界と連携して事業形態・規模等に応じた対策を検討して取組を進める。

鉄道分野の人材については、技術の維持・継承のための取組を推進する。

航空機操縦士及び航空機整備士について、引き続き、若年層の関心を高めるためのキャンペーンや女性操縦士等の増加に向けた取組等を推進する。

造船分野の人材については、2016年度に作成したガイダンスにより、造船所でのインターン生の受入や高校教員等を対象とした造船研究会等の開催を促し、地域の造船企業と教育機関のネットワーク強化を図る。また、高校における造船教育強化と造船教員の持続的な養成体制の構築を図る。

べく造船教員の養成プログラム作成等を行う。即戦力確保のための外国人造船就労者受入については、引き続き適正な事業の実施を図る。

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、「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」に掲げられた各種施策を、工程表に基づき適切に実施する。また、海事生産性革命（j-Ocean）の一環として、2016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。

物流分野の人材に関する取組は、本節（1）に同じ。バス運転者の人材に関する取組は、第2節（6）に同じ。

（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】

2016年度に引き続き、モーダルシフトについては、改正された流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づいた総合効率化計画の認定制度を活用し支援を行うとともに、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づくモーダルシフトに係る運行経費の一部補助を行う。

また、新技術を活用した鮮度保持コンテナ、トレーラー、シャーシ等の設備導入経費の一部補助や船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援を行うとともに、「エコレーンマーク」、「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。さらには、新たな輸送需要を掘り起こすため、モーダルシフトに資する船舶の情報を一括して提供するシステムを構築する等、海上運送を利用しやすい環境の整備を図り、海上輸送へのモーダルシフト促進に取り組む。

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、宅配の再配達削減に資するオープン型宅配ボックス等の設備導入経費の一部補助を行う。

（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。

2016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や能動的なサポートを通じ、持続可能な公共交通の実現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%】

2016年度に引き続き、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う。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ている。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う。

特に、2016年度より市場投入が開始された燃料電池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。

そのほか、2016年度に市販が開始された燃料電池バスの普及にあわせて、燃料電池バスにも対応した水素ステーションの整備が必要となることから、これに対する導入支援を行う。

(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、走行環境に応じた燃費表示を導入するため、関係法令の改正を行う。また、次期重量車燃費基準について審議結果をとりまとめる。

トラック輸送の効率化については、トラック事業者に対して、車両動態管理システムを導入し、車両の位置情報等を活用した輸送ルート最適化などのトラック事業者と荷主との連携による省エネ対策を実証する。また、引き続き、改正された流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づいた総合効率化計画の認定制度を活用し支援を行うとともに、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業に係る計画策定経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく幹線輸送集約化に係る運行経費の一部補助を行う。さらに、共同輸配送を実施する際に必要な設備導入経費の一部補助を行う。

また、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し、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。

さらに、タクシー事業においては、運送の効率化等を図る観点から、スマートフォン向けの配車アプリを活用し、新たな運賃サービスの制度設計に向けた実証実験を行う。

以上に加え、2016年度に引き続き、信号制御の改良等を実施するとともに、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、シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等と連携し、エコドライブの普及・推進に努める。

(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審議が進められている「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十三次答申)」に基づき、必要な関係法令の改正を進める。また、フォルクスワーゲン社の排出ガス不正問題に関し、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、路上走行による排出ガス検査方法を導入するための検討を進める。

また、自動車の交通騒音対策としては、2016年度に引き続き、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。また、毎年実施される不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を防止するための啓発活動を実施する。

その他、2016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。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。また、2015年に開業した北陸新幹線長野・金沢間及び2016年に開業した北海道新幹線新青森・新函館北斗間において、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。

船舶バラスト規制管理条約は、2017年9月8日に発効することとなり、本条約の内容を適切に実施するため、国内における船舶検査体制の整備等及び日本国籍船舶用のバラスト水処理設備の承認に係る審査を進める。

(6) 道路交通における交通流・環境対策

【交通政策基本計画における記載】

- 道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策やLED道路照明灯の整備を推進する。

2016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。

2017年度より、環境負荷低減に資する燃料電池鉄道車両の実用化に向けた、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。

2016年度に引き続き、燃料電池自動車を対象とした税制上の優遇措置や導入補助を実施する。

(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、技術課題等の調査や、建造支援などの普及に向けた取組を行う。加えて、シンガポール港と連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的にLNGバンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図る。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う。

航空分野におけるバイオジェット燃料については、2016年9月にとりまとめられたアクションプランに沿って、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」などの場を通じて、バイオジェット燃料の普及促進に向けた課題の整理やその解決に向けた方策について検討を行う。なお、2016年10月に行われた国際民間航空機関（ICAO）総会において合意された、国際航空分野における排出権取引制度（GMBM）の詳細なルールについては、引き続き、環境保全委員会（CAEP）の下に設置されたタスクフォースで議論されるため、積極的に議論に参加する。

(10) 環境に優しいグリーン物流の実現

【交通政策基本計画における記載】

- 更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

船舶の特別償却制度について効率的な運航に資する「航海支援システム」を搭載した船舶への支援を拡充する等、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促進を行う。

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。