

## 交通政策基本計画の数値指標について

- 交通政策基本計画では、基本的方針それぞれについて、目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定めるとともに、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定している。
- 数値指標は、現時点でデータが継続的に取得されているものなど、経年的にフォローできうる施策について設定しており、必ずしもすべての施策について網羅的なものとはなっていない。  
数値指標を定めていない施策についても、今後、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努めることとする。その一方で、数値指標の設定の有無にかかわらず、施策自体を具体化していくことが本計画の主眼であることに留意する必要がある。
- また、本数値指標は、本計画の策定後、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会及び同部会の下に置かれる交通政策基本計画小委員会において、本計画に沿って実施される施策の推進状況、本計画の達成状況等についてフォローアップを行う際に、その達成状況を評価するツールの1つとして用いることを想定している。
- その際、社会資本整備重点計画等の関連する諸計画の改訂等により本計画に記載する数値指標が見直された場合には、見直し後の数値指標を踏まえて評価を行うものとする。

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

## (基本的方針A) 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

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

1	改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、自治体で作成する「地域公共交通網形成計画」の策定総数	まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの再構築の進捗状況を測る指標として、今後の取組を見込んで設定	2013年度	—	→	2020年度	100	
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	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、鉄道の上下分離等のために地方自治体と鉄道事業者が共同で作成する「鉄道事業再構築実施計画」について、国土交通大臣が認定した総件数	経営の厳しい地域鉄道を存続させるための公有民営方式の導入状況を測る指標として、これまでの実績も踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	4	→	2020年度	10	
3	デマンド交通の導入数	地域公共交通ネットワークの再構築に向け、デマンド交通を導入した市町村の数	人口減少、高齢化の進んだ地方部における生活の足の確保方策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	311市町村	→	2020年度	700市町村	
4	航路、航空路が確保されている有人離島の割合								
	①航路	架橋されていない、及び、海上公共交通に依存している有人離島のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路または不定期航路が確保されている離島の割合	有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、現存する離島航路を今後とも確実に維持すべく設定	2012年度	100%	→	2020年度	100%	
	②航空路	航空輸送が確保されている飛行場を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち、航空運送が確保されている離島の割合	有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、離島航空路を今後とも確実に維持すべく設定	2012年度	100%	→	2020年度	100%	

### ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

5	LRTの導入割合(低床式路面電車の導入割合)	軌道事業者が保有する路面電車の全車両のうち、低床式路面電車の車両(LRV)の割合	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の施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	24.6%	→	2020年度	35%	
6	コミュニティサイクルの導入数	複数のサイクルポート間で自由に自転車の乗り捨てが可能なコミュニティサイクルが実用化されている市町村の数(自治体や民間等、設置主体は問わない)	公共交通を補完するコミュニティサイクルの活用の進捗状況を測る指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	54市町村	→	2020年度	100市町村	

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

## ③バリアフリーをより一層身近なものにする

7	車両のバリアフリー化							
	①鉄軌道車両	車いすスペースの設置等により、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(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」(移動等円滑化基準)に適合する車両の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	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:	各乗降場と出入り口を結ぶ1以上の経路でエレベーター、スロープ等により段差解消するなど、移動等円滑化基準第4条に適合する旅客施設(1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上のもの。以下同じ。)の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	83%	→	2020年度	約100%
	鉄軌道駅			2013年度	82%	→	2020年度	約100%
	バスターミナル			2013年度	88%	→	2020年度	約100%
	旅客船ターミナル			2013年度	85%	→	2020年度	約100%
	②視覚障害者誘導用ブロックの整備率:	各乗降場と出入り口を結ぶ通路に視覚障害者誘導用ブロック等を設置するなど、移動等円滑化基準第9条に適合する旅客施設の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	93%	→	2020年度	約100%
	鉄軌道駅			2013年度	80%	→	2020年度	約100%
	バスターミナル			2013年度	69%	→	2020年度	約100%
	旅客船ターミナル			2013年度	94%	→	2020年度	約100%
	③障害者対応トイレの設置率:	トイレが設置されている旅客施設のうち、移動等円滑化基準第13条から第15条の基準に適合する障害者対応トイレが設置されているものの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	80%	→	2020年度	約100%
	鉄軌道駅			2013年度	63%	→	2020年度	約100%
	バスターミナル			2013年度	71%	→	2020年度	約100%
	旅客船ターミナル			2013年度	100%	→	2020年度	約100%
	④特定道路におけるバリアフリー化率	バリアフリー法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」で定める基準を満たす道路の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	83%	→	2020年度	約100%
	⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率	特定路外駐車場のうち、路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	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	バリアフリー法に基づく基本構想において設定される重点整備地区の主要な生活関連経路を構成する道路において、音響式信号機等のバリアフリー対応型信号機や視認性に優れた道路標識・道路標示が整備されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	約98%	→	2016年度	100%

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値		
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
9 ホームドアの設置数	ホームドアが設置されている駅の数	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のホームドアの整備の進捗状況を測る指標として、バリアフリー法に基づく基本方針等を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	583駅	→	2020年度	約800駅	

## ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

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	東京都心部を中心とした概ね50km範囲のJR、民鉄及び地下鉄における混雑率(最混雑時間帯1時間当たりの列車の混み具合)	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	165%	→	2015年度	150%	他都市圏の混雑率は、大阪圏主要20区間の平均値:124%、名古屋圏主要8区間の平均値:131%であり、その他の都市圏も150%超となっている区間は無い
			2013年度	14区間	→	2015年度	0区間	
①主要31区間の平均値 ②180%超の混雑率となっている区間数								
11 東京圏の相互直通運転の路線延長	東京都心部を中心とした概ね50km範囲における相互直通運転の路線延長	既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しつつ、ネットワークの拡大・利便性の向上を推進するための施策の進捗状況を測る指標として、今後の取組を見込んで設定	2013年度	880km	→	2020年度	947km	東京圏の鉄道総延長:2427km(2013年度)
12 信号制御の高度化による通過時間の短縮(2011年度比)	対策実施箇所において短縮される年間の通過時間	「社会資本整備重点計画」の指標	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	
13 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率	1年間に生産される車両総重量8トン超の大型貨物車のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両の割合	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の施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2012年度	54.4%	→	2020年度	90%	
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	相互利用可能な交通系ICカード(2013年度時点では、Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、PiTaPa、ICOCA、nimoca、はやかけん、SUGOCAの10の交通系ICカード)が利用できない都道府県の数	公共交通機関の利用者利便向上のための施策の進捗状況を測る指標として、全都道府県において相互利用可能な交通系ICカードが利用できるようにすべく設定	2013年度	12県	→	2020年度	0県	
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)	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)を導入した乗合バスの系統数(うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な乗合バスの系統数)	公共交通機関の利用者利便向上のための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2012年度	11,684系統(10,152系統)	→	2020年度	17,000系統	全バス系統数:51,840系統数(2011年度)

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

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

### ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

16	首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便)	首都圏空港(羽田空港、成田空港)との間で国際線が就航している都市数	我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を測る指標として、近隣のアジア主要空港と同水準を目指すべく設定	2013年	88都市	→	2020年	アジア主要空港並	アジア主要空港の国際線就航都市数(2013年)は、仁川空港・金浦空港(ソウル)143都市、香港空港138都市、チャンギ空港(シンガポール)134都市、北京空港・南苑空港(北京)97都市、浦東空港・虹橋空港(上海)83都市
17	三大都市圏環状道路整備率	三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	63%	→	2016年度	約75%	
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	我が国の空港を離発着する国際線の旅客全体のうち、LCCによる国際線の旅客の占める割合	低コストというLCCの特性を活かした我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率や諸外国の状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年	7%	→	2020年	17%	世界のLCCシェア(2012年。国内線と国際線を併せた値)は、北米30%、西欧39%、北東アジア10%(日本3%含む)
19	首都圏空港の年間発着枠 ※関係自治体等と協議中	首都圏空港(羽田空港、成田空港)における年間発着枠	「社会資本整備重点計画」に基づき2014年度に達成が予定されている74.7万回に、首都圏空港の更なる機能強化により見込まれる増分を加えて設定	2013年度	71.7万回	→	2020年度	74.7万回 +最大7.9万回	
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	我が国の国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)における水深16m以深の岸壁の整備数	「日本再興戦略改訂2014」の指標	2013年度	3パース	→	2016年度	12パース	アジア主要港の整備数(2013年度)は、上海港16パース、釜山港21パース
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	我が国の国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)へ1週間に寄港する国際基幹航路の便数	我が国の産業立地競争力の強化に資する国際コンテナ戦略港湾政策の推進状況を測る指標として、寄港による荷主へのサービス提供水準を確実に維持すべく設定	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	アジア主要港への寄港数(2013年度)は、釜山港(韓国):北米44便・欧州5便、香港港:北米39便・欧州18便、シンガポール港:北米15便・欧州25便、上海港(中国):北米38便・欧州23便
	②欧州基幹航路			2013年度	週2便	→	2018年度	週3便	
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)	全国の港湾において、国際海上コンテナターミナル、国際物流ターミナルの供用により低減される輸送コストの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	1.2%減	→	2016年度	5%減	

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

## ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する

23	国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合	我が国の国内線の旅客全体のうち、LCCによる国内線の旅客の占める割合	低コストというLCCの特性を活かした我が国の国内航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率や諸外国の状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年	6%	→	2020年	14%	世界のLCCシェア(2012年。国内線と国際線を併せた値)は、北米30%、西欧39%、北東アジア10%(日本3%含む)
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		新幹線ネットワークの充実を地域間のヒト・モノの流動の拡大に具体的に結びつけるための施策の進捗状況を測る指標として、九州新幹線の開業(2011年3月)に伴う旅客流動量の変化を参考に設定			→	2014-17年度	20%増	
	①北陸新幹線	北陸新幹線の開業(2014年度末予定)による、東京圏と北陸地方及び周辺県の旅客流動量(鉄道、バス、航空、海運)の変動割合		—		→	2015-18年度	10%増	
	②北海道新幹線	北海道新幹線の開業(2015年度末予定)による、東京圏と道南地域の旅客流動量(鉄道、バス、航空、海運)の変動割合		—		→			
25	道路による都市間速達性の確保率	主要都市等※を結ぶ都市間リンクのうち、都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	48%	→	2016年度	約50%	
26	高速バスの輸送人員	高速バスによる輸送人員	安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実状況を測るための指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2011年度	約11,000万人	→	2020年度	約12,000万人	
27	国内海上貨物輸送コスト低減率(2010年度比)	全国の港湾において、複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナルの供用により低減される輸送コストの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	0.6%減	→	2016年度	約3%減	

## ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

28	空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入		交通分野での外国人旅行者の受入環境整備の進捗状況を測る指標として、主要空港、新幹線主要停車駅において無料公衆無線LANが利用できるようにすべく設定	2013年度	87%		2020年度	100%	
	①主要空港	国際定期便やチャーター便など、ジェット機が発着可能な全空港のうち、無料公衆無線LAN環境が整備されている空港の割合		2013年度	52%		2020年度	100%	
	②新幹線主要停車駅	新幹線の速達列車が停車する主要駅のうち、無料公衆無線LAN環境が整備されている駅の割合							
29	国際空港における入国審査に要する最長待ち時間	国際線が発着する空港における入国審査に要する最長待ち時間	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の指標	2013年	最長27分	→	2016年度	最長20分以下	2013年の実績値は、成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における最長待ち時間
30	クルーズ船で入国する外国人旅客数	我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の指標	2013年	17.4万人	→	2020年	100万人	

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

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

31	交通分野における日本企業の海外受注額推計	鉄道、次世代自動車等の交通分野における日本企業の海外受注額	「インフラシステム輸出戦略」の指標	2010年	約0.45兆円	→	2020年	7兆円	
----	----------------------	-------------------------------	-------------------	-------	---------	---	-------	-----	--

## (基本的方針C) 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

### ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

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	首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等の耐震化率	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	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	緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	79%	→	2016年度	82%	
	③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	大規模地震の切迫性の高い地域の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能となる人口	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	約2,810万人	→	2016年度	約2,950万人	
	④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口	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100km圏内に居住する人口	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	7,600万人	→	2016年度	9,500万人	
33	航路標識の災害対策								
	①航路標識の耐震補強の整備率	耐震対策を講じる必要があると判定された航路標識のうち、耐震補強を行った航路標識の割合	南海トラフ地震等大規模災害においても航路標識機能を維持するための施策の進捗状況を測る指標として、補強の必要な航路標識全てについて対策を終えるべく設定	2013年度	75%	→	2020年度	100%	
	②航路標識の耐波浪補強の整備率	波浪によって倒壊の恐れがある航路標識のうち、基礎部の補強を行った航路標識の割合		2013年度	74%	→	2020年度	100%	
	③航路標識の自立型電源導入率	災害時における停電や配電線の損傷に影響されず、標識機能を確保するため、電源に太陽光発電を導入した航路標識の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	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)	土砂災害のおそれのある社会経済活動に深刻な影響を及ぼす重要交通網にかかる箇所のうち、急傾斜地崩壊対策事業等の実施箇所の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	約48%	→	2016年度	約51%	
35	道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	防災点検等により災害のおそれのある箇所(要対策箇所)のうち幹線道路における完了箇所数の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	60%	→	2016年度	68%	

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
36	信号機電源付加装置の整備台数	信号機電源付加装置の整備台数	「国土強靱化アクションプラン2014」, 「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	約5,400台	→	2016年度	約6,400台
37	市街地等の幹線道路の無電柱化率	市街地等の幹線道路のうち、電柱、電線類のない延長の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」, 「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	15.6%	→	2016年度	18%
38	主要な交通施設の長寿命化							
	①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	全国の15m以上の道路橋について、長寿命化修繕計画を策定している割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	96%	→	2016年度	100%
	②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾における主要な係留施設について、長寿命化計画に基づき点検・補修等の対策を実施した割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	36%	→	2016年度	100%
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	全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾において港湾BCPを策定した割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	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	三大湾(東京、伊勢、大阪)における緊急確保航路の航路啓開計画の策定割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	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	津波のリスクが高いと考えられる空港における津波早期復旧計画の策定数	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	4	→	2016年度	7
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	地域防災計画等で想定されている避難者数に支援物資を円滑に輸送するために必要となる特定流通業務施設(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律による認定を受けた施設)数のうち、協議会で民間物資拠点として選定されている施設数	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	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	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(関東、中部、近畿、中国、四国、九州)のうち、国、自治体、有識者及びトラック協会や倉庫協会等の物流事業者団体を始めとした多様な物流事業者からなる協議会を設置している地域の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	0%	→	2017年度	100%



# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

## ②交通関連事業の経営基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

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	国が実施する運輸安全マネジメント評価の実施事業者数	事業者の安全管理体制の構築・改善の進捗状況を測る指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	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	(評価ではなく)運輸安全マネジメント制度の内容を啓発するセミナーについて、国と認定民間事業者等が実施するもの受講者数の合計		2013年度	17,799人	→	2020年度	50,000人
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	脱線のおそれのある曲線部等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区、又は、運転速度が100km/hを超える車両が走行する線区の施設における、速度制限機能付きATS等の整備率	「社会資本整備重点計画」の指標	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	同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両のうち、運転士異常時停止装置、運転状況記録装置が設置されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標					
	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%
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	重度後遺障害者(介護料受給資格者)宅に対して独立行政法人自動車事故対策機構が実施する訪問支援の実施割合	自動車事故被害者への支援を充実する施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	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	国が指定する短期入所協力施設(自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者(介護料受給資格者)の短期入所を積極的に受け入れる介護施設)について、全都道府県のうち指定を受けた施設が存在する都道府県の割合	自動車事故被害者への支援を充実する施策の進捗状況を測る指標として、全都道府県において指定を受けた施設が存在するようにすべく設定	2013年度	12.8%	→	2020年度	100%

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。								
③交通を担う人材を確保し、育てる								
48	主要航空会社の航空機操縦士の人数	主要航空会社の航空機操縦士の人数	航空輸送需要の伸びに対応するために必要となる航空機操縦士を確保するための施策の進捗状況を測る指標として、航空需要の伸びを踏まえつつ、必要数が確保できるようにすべく設定	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	主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	航空輸送需要の伸びに対応するために必要となる航空機操縦士を確保するための施策の進捗状況を測る指標として、航空需要の伸びや高齢者の退職見込み等を踏まえつつ、必要数が確保できるようにすべく設定	2012年	120人	→	2020年	約210人
50	海運業(外航及び内航)における1事業者あたりの船員採用者数	高齢船員(50歳以上)の退職者数見込みを踏まえ、1事業者毎の毎年度必要する採用者数(1.83人)	海上輸送の人的基盤である船員を安定的に確保するための施策の進捗状況を測る指標として、高齢船員の退職見込み等を踏まえつつ、事業者ごとに必要数が確保できるようにすべく設定	2011年度	1.83人	→	毎年度	1.83人以上を維持
51	道路運送事業等に従事する女性労働者数				—	→	2009-20年度	倍増
	①バス運転者	道路運送事業等に従事する女性労働者の数	人材の確保・育成のための施策の進捗状況を測る指標として、他の産業に比べ、著しく割合が低い女性労働者の絶対数を倍増させるべく設定	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	造船業等において、海洋開発関連産業に専従する技術者の数	海洋産業の戦略的な育成に向けた人材育成のための施策の進捗状況を測る指標として、現状の技術者数を基に、「海洋基本計画」及び「日本再興戦略改訂2014」に基づく今後の取組を見込んで、必要数が確保できるようにすべく設定	2013年度	約560人	→	2020年度	約2,400人
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	鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ	物流の省労働力化やCO2排出量削減のための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	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	内航海運による雑貨の輸送トンキロ		2012年度	333億トンキロ	→	2020年度	367億トンキロ

# 交通政策基本計画の数値指標一覧

指標名	指標の定義	指標の考え方等(※)	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

## ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

54	新車販売に占める次世代自動車の割合	毎年の新車販売のうち、次世代自動車(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)の販売割合	「低炭素社会づくり行動計画」の指標	2013年度	23.2%	→	2020年度	50%	
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特定貨物輸送事業者(トラック200台～、船舶2万総トン～)	運輸部門の省エネ化を実現するために、エネルギーの使用の合理化等に関する法律(省エネ法)に基づき、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけており、同法の判断基準に則り、エネルギー使用に係る原単位又は電気需要平準化評価原単位を中長期的にみて改善する年平均割合	運輸部門を排出源とするCO2の削減に向けた施策の進捗状況を測る指標として、省エネ法に基づくエネルギー使用量の改善率を確実に達成すべく設定	—	—	→	毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
	②特定旅客輸送事業者(鉄道300両～、バス200台、タクシー350台～)			—	—	→	毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
	③特定航空輸送事業者(航空9,000トン～)			—	—	→	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)	対策実施箇所において抑止される自動車からの年間の二酸化炭素排出量	「社会資本整備重点計画」の指標	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	