

交通政策基本計画(概要)

— 鉄道関係 —

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)

○計画期間：2014年度(平成26年度)～2020年度(平成32年度)

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靱化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

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

【日常生活の交通手段確保】(16条)
【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

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

【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
【地域の活力の向上】(20条)
【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
【国際連携確保・国際協力】(30条)

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

【運輸事業等の健全な発展】(21条)
【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
【環境負荷の低減】(23条)

基本法上の国の施策

施策の目標

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- 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
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- 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

- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- 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
- 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

- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②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
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

基本法上の国の施策

【関係者の責務・連携】(8～12、27条)
【総合的な交通体系の整備】(24条)
【調査・研究】(28条)
【技術の開発及び普及】(29条)
【国民の立場に立った施策】(31条)

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

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

- 公有民営方式など多様な手法・交通手段を活用しながら、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の実現を目指す。
- 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。
- 厳しい経営状況にある事業者の中長期的なサービス提供の維持のため、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業等の基盤強化策を検討する。

主な数値指標

・鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数
4件(2013) → **10件(2020)**

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

- 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の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。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピックを契機に、鉄道駅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などさらなるバリアフリー化の推進を検討する。
- 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を検討する。

主な数値指標

・ホームドアの設置数
583駅(2013) → **800駅(2020)**

目標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

- 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、LRT・BRT等の導入を推進する。
- サイクルトレインの普及等自転車の活用に向けた取組を推進する。

主な数値指標

・LRTの導入割合(低床式路面電車の導入割合)
24.6%(2013) → **35%(2020)**

目標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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 鉄道駅、バス停などの交通施設、車両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。

主な数値指標

・東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率
①主要31区間の平均値 165%(2013) → **150%(2015)**
②180%超混雑率の区間数 14区間(2013) → **0区間(2015)**
・東京圏の相互直通運転の路線延長 880km(2013) → **947km(2020)**
・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数
12県(2013) → **0県(2020)**

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

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

- 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。
- 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。

目標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

- 訪日外国人旅行者数2,000万人に向けて、鉄道駅、列車内等での無料公衆無線LAN環境の整備促進、多言語対応の徹底等、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。
- 交通系ICカードの利用エリアの拡大、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。
- 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など、交通そのものを観光資源とする取組の促進方策を検討する。

主な数値指標

- ・無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入割合
新幹線主要停車駅 52%(2013) → 100%(2020)

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

- 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。
- 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、フリーゲージレインの実用化に向けた技術開発を着実に推進する。
- 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を検討する。
- 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。

主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大
北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定): **20%増(2014-17)**
北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定): **10%増(2015-18)**

目標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

- 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。

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

- 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。
- 「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、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。
- 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。
- 東海道新幹線をはじめとした新幹線の大規模改修への対応を推進する。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

主な数値指標

- ・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率
91%(2012) → 概ね100%(2017)

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

- 交通事業の担い手の高齢化の状況に鑑み、運転や車両整備等の技術の維持・継承方策を検討する。
- 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。

主な数値指標

- ・モーダルシフトの推進【鉄道】
187億トンキロ(2012) → 221億トンキロ(2020) (貨物輸送トンキロ)

目標② 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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

主な数値指標

- ・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
89%(2013) → 100%(2016年6月)
- ・鉄道の対象車両における安全装置の整備率
運転士異常時列車停止装置 98%(2013) → 100%(2016年6月)
運転状況記録装置 94%(2013) → 100%(2016年6月)

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

- 自動車を排出源とするCO2の削減に向けて、公共交通の利用促進等を推進する。
- 交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。
- エネルギー効率の良い車両や鉄道施設への省エネ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。
- 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。

主な数値指標

- ・モーダルシフトの推進【鉄道】 <再掲>

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化を進めるとともに、国内地域間、海外先進事例等との比較の取組
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
- 他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

(進め方)

- 交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
- 高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
- 先端技術の積極的な開発・導入
- 先進的な取組の普及のための方策(コストダウンの推進、汎用システムの開発等) 等

② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

(趣旨)

専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

(進め方)

- サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
- 国などが保有する公共データの積極的な公開、交通事業者が保有する交通関連データを可能な限り国民利用に供することにに向けた関係者の理解と協力等
- 地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、公共交通の利用促進・交通教育などのモビリティ・マネジメント、交通に関するマナーの普及・啓発、交通インフラの適切な利用促進 等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード間の役割分担・連携(ベストミックスの実現)、事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上の推進 等

④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

- 開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上(首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等)
- 東京だけでなく全国各地への波及
- 先駆的な取組の世界への発信 等