

交通政策基本計画の進捗状況等について

交通政策基本計画における主要施策の 進捗状況について

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

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) 地域公共交通の再構築（白書-P133）

- 「コンパクトシティ形成支援チーム※1」による地方公共団体向けの説明会等を通じて、市町村からの相談への対応や課題・ニーズの吸い上げをワンストップで実施。また、関係省庁の支援措置を一覧できる支援施策集を市町村に提供。
 - 地域公共交通確保維持改善事業において、認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業に対し、補助要件を緩和する等の支援内容の充実。
 - 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資する制度の創設。
- 平成28年度は、地域公共交通確保維持改善事業において、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく地方のバス路線で車両小型化とサービス改善やデマンド交通化を一体で行う取組等に対する特例措置を拡充。

※1 まち・ひと・しごと創生総合戦略に基づき、コンパクトシティ形成に向けた市町村の取組を進めるため、関係省庁を挙げて市町村の取組を強力に支援する組織

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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	—	2016年12月末	196件	2020年度 100件
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	2015年度	6件	2020年度 10件
3	デマンド交通の導入数	2013年度	311市町村	2015年度	362市町村	2020年度 700市町村

※ このほか、13団体の地域公共交通再編実施計画が、国土交通大臣の認定を受けた。

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の策定や実施の促進

認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業に対して重点的な支援を行っているほか、地域公共交通確保維持改善事業による計画策定に要する経費、計画の作成のための手引き、地方公共団体職員向けの研修等のノウハウ・人材育成面の支援を行っている。

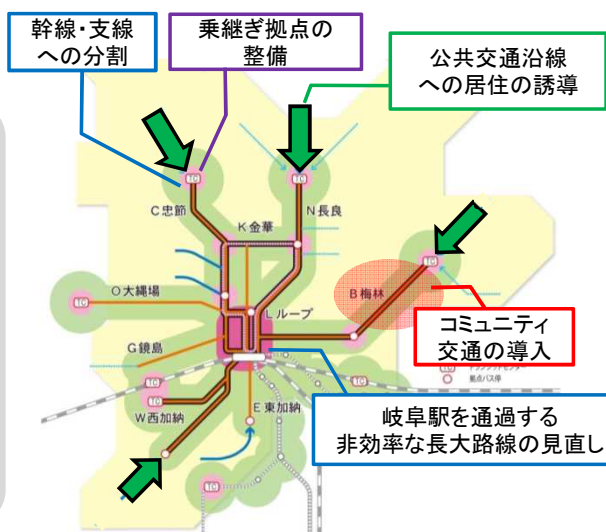
【岐阜市の事例】

※平成27年8月に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受けた。

「公共交通を軸に都市機能が集約した歩いて出かけられるまち」の実現のため、

- ・ 総合行政を担う岐阜市が中心となって
- ・ 多様な関係者の参画を得て
- ・ まちづくり分野と連携しながら
- ・ 網羅的に路線等を見直し

持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図っている。



バス路線の再編

➤ 効率性と利便性のバランスを取り、公共交通網を抜本的に再編

- JR岐阜駅をハブとした非効率な長大路線の見直し
- 需要の多寡に応じた幹線及び支線の役割分担
- 路線の効率化による運転手不足問題の解消
- 利用者が集中する路線におけるBRT導入

まちづくりとの連携

➤ 都市機能の集積や中心市街地の活性化を推進する公共交通施策の実施

- 利便性の高いまちの形成に資する公共交通の定時性・速達性の実現のため、PTPS(公共車両優先システム)やバスレーンを導入
- まちなかの賑わいに関する定量的な目標値(中心市街地の降車人数)の設定

➤ 公共交通のスムーズな乗継ぎを可能とする拠点の整備

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

(5) 過疎地物流の確保 (白書-P137)

- 全国5地域(高知県、静岡県、広島県、宮崎県、多摩ニュータウン)において、過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援のための輸送システムを検証するモデル事業を実施。課題や対応等について検討するとともに、実践的なノウハウを蓄積・普及。
 - 過疎地域等における地域内配送の共同化等を促進するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改正
 - 地方公共団体が認定を受けた地域再生計画に基づき、自家用有償旅客運送者が少量の貨物を運送(貨客混載)できるよう、地域再生法を改正。
- 平成28年度は、多摩ニュータウンモデル事業者が一括宅配サービスを開始し、実践的なノウハウの蓄積・普及を実施し、宮崎県におけるモデル事業が引き続き地域内配送の共同化の検討を開始。



・モデル事業(静岡市玉川地区)
対象世帯を回り、注文の有無や注文内容を聞き注文用紙に記入してもらっている状況

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 (白書-P138)

- LRTについては、地域公共交通再編事業としてLRTの導入等を実施する場合の補助率の引き上げを実施。
・広島電鉄等において低床式路面電車(LRV)の導入を進めるとともに、札幌市において路面電車の既設路線を接続するループ化や、福井鉄道及びえちぜん鉄道における路面電車と鉄道の相互乗り入れを推進。なお、BRTについては、平成27年度末時点で、全国で17箇所を導入。
- 平成28年度も引き続き、LRT・BRTシステムの整備及びそれらに関するITシステム等の高度化について、地域公共交通確保維持改善事業等により支援。



広島電鉄株式会社におけるLRT

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
5	LRTの導入割合(低床式路面電車の導入割合)	2013年度 24.6%	→	2015年度 27%	→	2020年度 35%

(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 (白書-P141)

- 海陸連結型の交通システム(バスフロート船)の安全要件(安全管理規程の作成指針)の策定等実用化に向けた環境の整備(一部航路において実用化)。
 - 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場合を補助対象として拡充。
 - 航路事業を含む地域公共交通再編実施計画の策定支援、デマンド運航事業への転換の可能性に係る検討を実施。
- 平成28年度は、長崎県五島市(浦～前島航路及び富江～黒島航路の2航路)において、デマンド運航事業への転換を実施。



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 (白書-P141)

○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交通分野におけるバリアフリー化を推進。

→平成28年度も、1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設等について、2020年度までに原則100%のバリアフリー化など、バリアフリー法の基本方針に定める整備目標の着実な達成に向けた取組を推進中。また、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、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引き続き推進。



音響式信号機



エスコートゾーン

(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善 (白書-P144)

○ホームドア施設について、自治体と連携して予算・税制措置により整備を推進。

○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、鉄道駅や車両へのポスター掲示・チラシ配布等を実施。

→平成28年度も、同様に予算・税制措置を通じた整備を推進するとともに、平成28年8月の東京メトロ銀座線・青山一丁目駅における視覚障害者の転落事故等を受けて設置した「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」において、ホームドアの整備加速化を含むハード・ソフト両面からの転落防止対策について、同年12月に中間とりまとめを行った。また、ベビーカーへの理解・配慮の普及・啓発も併せて実施。



ベビーカーマーク



ベビーカーキャンペーン用ポスター

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
9	ホームドアの設置数	2013年度 : 583駅	→	2015年度 : 665駅	→	2020年度 : 約800駅

(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 (白書-P146)

○2020年に向けて今後重点的に取り組むべきバリアフリー施策をとりまとめるとともに、空港から競技会場周辺駅等までの連続的エリアにおいてバリアフリー化に向けた調査を実施。

○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会エンブレムを施した大会特別仕様ナンバープレートの実施に係る基本スキーム等について検討。

→平成28年度における政府の「ユニバーサルデザイン2020」のとりまとめを踏まえ、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。このうち公共交通機関の旅客施設、車両等に対するバリアフリー基準及びガイドラインについて、平成28年度より改正作業に着手。

また、平成28年度は、空港アクセス路線におけるリフト付きバスの実証運行を開始したほか、ユニバーサルデザインタクシーの普及促進等を実施するとともに、大会特別仕様ナンバープレートについて平成29年10月頃交付開始に向けた準備を行った。

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

(8) 既存の道路ネットワークの最適利用 (白書-P150)

○ETC2.0^{※2}により得られるビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金、生産性の高い賢い物流管理、ビッグデータに基づく賢い投資など、道路を賢く使う取組を本格的に展開。

→首都圏の高速道路料金について、圏央道等の整備の進展とあわせて、高速道路を賢く使う利用重視の料金体系に移行

※1:全国の高速道路上に設置された約1,600ヶ所の路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、「大量の情報の送受信が可能となる」、「ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる」など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。



(9) 自動走行システムの実現 (白書-P151)

○国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の枠組みの下、イギリス等との共同議長国として、自動運転に関するセキュリティガイドライン等の整備を主導。

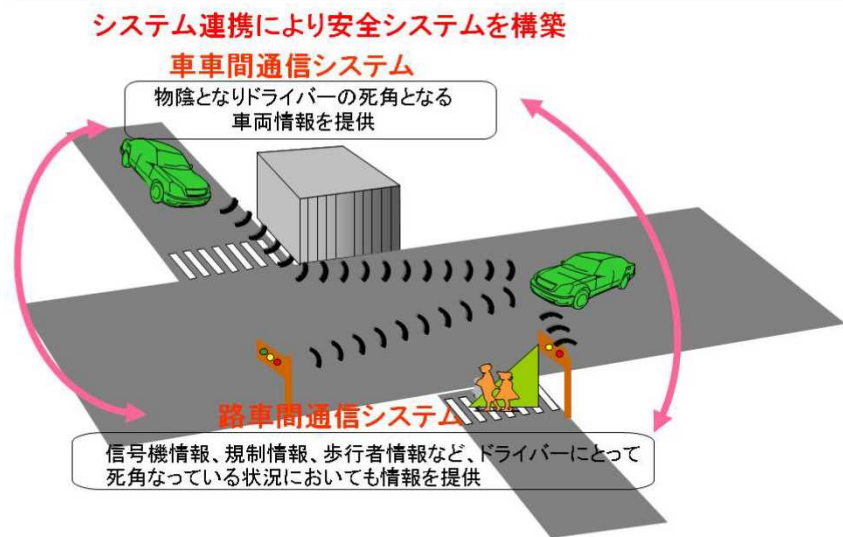
○「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」の「自動走行システム」において、ドライバーとシステムの安全かつ円滑な意思疎通の方法の検討等自動走行システムの実用化に向けた取組を推進。

○経済産業省と国土交通省が共同して「自動走行ビジネス検討会」において、15年程度先を見据えた自動走行システムの目指すべき方向性とその実現のための課題について整理。

→平成28年度は、「自動走行ビジネス検討会」で整理した課題を踏まえ、実証事業に着手するとともに、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」を策定。

国土交通省生産性革命本部においては、「クルマのICT革命」を追加プロジェクトに選定し、これを推進するため、自動運転戦略本部を設置。

警察庁においては、平成28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・公表を実施。



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 (白書-P154)

- 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す取組を推進。
 - ・東京国際空港については、平成28年7月に、関係自治体から、羽田空港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理解を得た。
 - ・成田国際空港については、地元自治体との協議会において、第3滑走路の整備や夜間飛行制限の緩和等について、地域住民に説明することが地元自治体より了承されたことを受け、地域への説明を開始。
 - ・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、平成27年12月に優先交渉者と公共施設運営権実施契約を締結し、平成28年3月に事業移管を実施。
 - ・中部国際空港については、LCC等の新規就航や増便に対応するためのエプロン整備を実施、一部を平成27年12月に供用開始。
 - ・新千歳空港については、管制方式の見直しにより、平成29年3月下旬からの夏ダイヤより1時間当たりの発着枠を32回から42回に拡大する。
- 平成27年6月に圏央道(神崎IC～大栄JCT間)、10月には圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC間)が開通する等、北関東方面と成田国際空港を結ぶ広域ルート強化。



成田国際空港第3ターミナル (提供:成田国際空港株式会社)

→平成28年度も、上記空港等の取組を通じて、国際競争力強化のために必要な整備等を重点的に実施。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
16	首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便)	2013年度 88都市	→	2015年度 101都市	→	2020年度 アジア主要空港並
17	三大都市圏環状道路整備率	2014年度 68%	→	2015年度 71%	→	2020年度 約80%

(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化 (白書-P157)

- 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)等の取組を深化。
 - ・平成27年4月、横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルを供用開始。
 - ・平成28年3月、横浜港と川崎港において設立された「横浜川崎国際港湾株式会社」を京浜港の港湾運営会社として指定の上、国から出資するなど、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築。

→平成28年度も、引き続き、阪神港と京浜港において国際コンテナ戦略港湾への集貨を推進するほか、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等を活用し、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積を推進。

【関係指標】



横浜港南本牧コンテナターミナル

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値			
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	2012年度 3バース	→	2015年度 6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	→	2015年度	デイリー寄港	→	2020年度	デイリー維持
	②欧州基幹航路	2013年度	週2便	→	2015年度	週2便	→	2020年度	週3便

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(2) 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携 (白書-P162)

→リニア中央新幹線の速やかな建設を図るため、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」を改正し、同法人について、当分の間、その建設に必要な資金の一部を貸し付ける業務を行わせる措置を講じた。

(5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充 (白書-P163)

- 高速バス事業者や有識者からなる協議会において、高速バス等の利用促進のため、当面緊急的に取り組むべき事項の具体的な方針をとりまとめ。
- 平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故については、有識者からなる委員会において徹底的な再発防止策を検討し、同年3月、「中間整理」をとりまとめ。
- 平成28年3月に国土交通省に設置された「モーダルコネクテ検討会」の活用等による、高速バスネットワークの強化を推進。

→平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故の発生を踏まえ、同年6月に軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において「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」をとりまとめ。総合的な対策のうち法改正が必要な事項について、臨時国会に道路運送法の一部を改正する法律を提出し、12月に公布・一部施行。また、総合的な対策に掲げられた再発防止対策については、実施可能なものから速やかに実施。

平成28年4月4日に日本最大級のバスターミナルとなる「バスタ新宿」がオープン。引き続きITSとPPP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。



バスタ新宿



仙台空港

仙台空港HPより引用

(6) 空港経営改革の着実な推進 (白書-P164)

- 国管理空港の運営の民間委託第一号として、仙台空港について、平成27年12月に公共施設等運営権実施契約を締結し、平成28年7月1日より、仙台国際空港株式会社による空港運営事業を開始。
- 仙台空港に続いて、高松空港、福岡空港、北海道内の空港等についても検討を進めているところ。

(10) 鉄道による貨物輸送の拡大 (白書-P166)

- 多様な関係者の連携によるモーダルシフトの促進等により生産性を向上し、物流ネットワーク全体の省力化・効率化を一層進めるため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(物効法)を改正。また、改正物効法に規定する総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフトの取組の運行経費の一部及び同計画の計画策定経費の一部に対する補助を実施。さらに、モーダルシフトの促進に資する設備の導入経費の一部補助を実施。

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 (白書-P166)

○交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境の整備を推進。

- ・無料公衆無線LAN整備促進協議会を通じた①認証手続きの簡素化、②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。
- ・地方空港・港湾を含めたCIQ(税関・出入国管理・検疫)について政府一体となって必要な人的・物的体制を整備。また、訪日外国人が多く利用する成田国際空港・関西国際空港において、ファーストレーンを導入済。
- ・多言語対応ガイドライン(平成26年3月観光庁)に基づき、交通分野での多言語対応を推進。
- ・地方ブロック単位及び営業所所在の隣接県まで、貸切バスの営業区域を拡大する弾力化措置を平成28年9月末まで延長。
- ・タクシーサービスの国際化、高度化、多様化の必要性を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を策定。
- ・「手ぶら観光」共通ロゴマークの使用基準(英語対応が可能等)を満たす手ぶら観光カウンターの設置を推進。

→平成28年度も引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を推進。



【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値			
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%	→	2016年12月	96%	→	2020年度	100%
	②新幹線主要駅停車駅	2013年度	52%	→	2016年12月	86%	→	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	→	2015年	最長38分	→	2016年度	最長20分以下

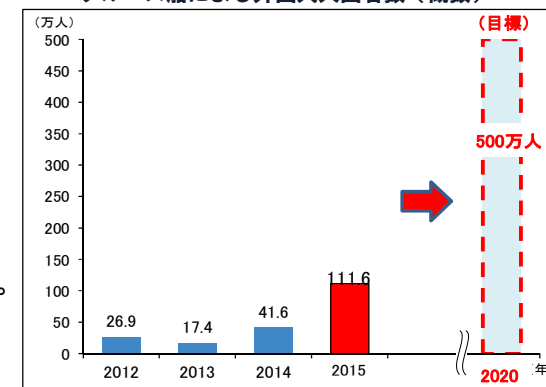
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化 (白書-P168)

○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。

- ・クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、八代港等で係船柱、防舷材の追加設置による大型クルーズ船の受入環境改善や石垣港等において旅客船ターミナルの機能強化を推進。
- ・「全国クルーズ活性化会議」と連携し、クルーズ船社にとって有用な情報をウェブサイトで一元的に発信。
- ・クルーズ船社のキーパーソンを招聘し、「全国クルーズ活性化会議」の会員である自治体との商談会を4回開催。

→平成28年度も、同年3月に取りまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において設定された、「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」とする目標の実現に向けて引き続き取組を推進。

クルーズ船による外国人入国者数(概数)



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値			
30	全国の港湾からのクルーズ船で入国する外国人旅客数	2013年	17.4万人	→	2015年	111.6万人	→	2020年	100万人

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 (白書-P172)

- 韓国、トルコ、フィリピン、マレーシア、ラオス等を大臣が歴訪し、相手国のトップや国土交通分野を担当する閣僚と協議・意見交換を行うとともに、我が国インフラシステムのトップセールスを実施。
 - アフリカ・中南米を含む国々を副大臣・政務官が訪問し、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実施。
- この他、平成28年9月に、長野県軽井沢町において、議長国として、「G7長野県・軽井沢交通大臣会合」を開催し、「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」と「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」の二つのテーマに関する大臣宣言を発表。



マレーシア運輸大臣との会談

(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 (白書-P172)

- 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が以下の3案件について支援を決定。



① ベトナム・チーバイ港整備運営事業 (JOIN出資決定額:約12億円)

ベトナム・ホーチミン近郊に位置するチーバイ港において、鉄スクラップ輸入等のための港湾ターミナルを整備・運営する事業。

② 米国・テキサス高速鉄道事業 (JOIN出資決定額:約49億円)

米国・テキサス州ダラスとヒューストン間における高速鉄道建設事業。米国の民間企業であるテキサス・セントラル・パートナーズ(TCP)が事業主体となり、日本の新幹線システム(N700-I Bullet)を導入する前提で事業を推進。

③ ブラジル・都市鉄道整備運営事業 (JOIN出資決定額:最大約56億円)

ブラジルのリオデジャネイロ等3都市において、近郊鉄道、地下鉄、LRTの4事業を一括して行うことにより、交通渋滞等の都市問題の改善と都市鉄道の安全・安心な輸送を実現する事業。

→平成28年度は、補正予算を含めて財政投融资を1045億円(産業投資432億円、政府保証613億円)計上。引き続き、JOINを積極的に活用して幅広い分野・地域での案件を支援し、我が国企業の海外展開を促進。

【平成28年度に決定した事例】

④ ミャンマー・ヤンゴン複合都市開発事業 (JOIN出資決定額:約45億円)

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。

⑤ インドネシア・ジャカルタ郊外複合都市開発事業 (JOIN出資決定額:約34億円)

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。

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

(4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策 (白書-P178)

○平成27年9月に閣議決定された第4次社会資本整備重点計画において、平成32年度までに各分野における個別施設計画の策定率を100%とすることを決定しており、各インフラ管理者による策定を推進。

- ・道路橋やトンネルについては、点検結果に基づく措置を計画的に実施。また、全都道府県で設置された「道路メンテナンス会議」を活用した定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注、自治体職員向けの研修など、自治体の実施する道路の老朽化対策に対する支援を実施。
- ・港湾については、平成27年4月に「維持管理計画策定ガイドライン」を策定。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の設立等を実施。

→平成28年度は、引き続き、各インフラ管理者による個別施設ごとの計画策定及び計画に基づく対策を推進するとともに、交通施設の長寿命化に資する改良に対する支援措置を講じる。

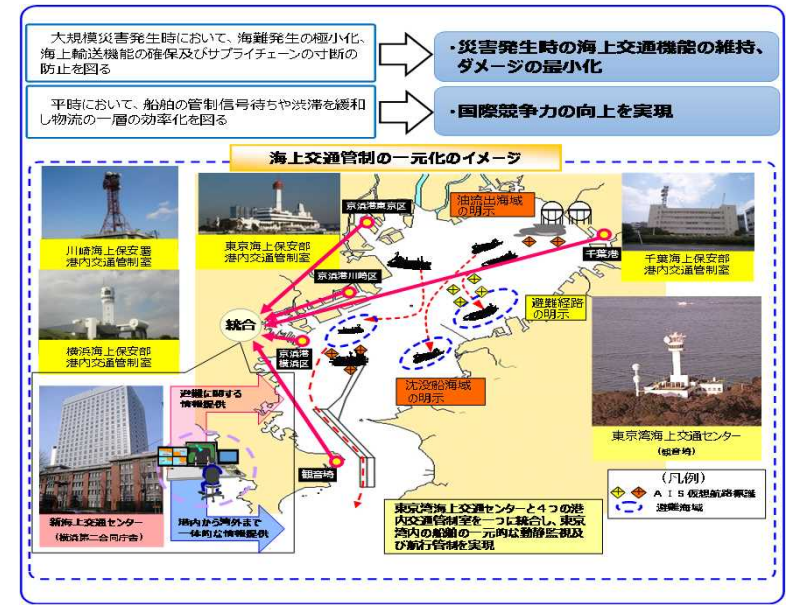
【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値	
38	主要な交通施設の長寿命化						
	①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%	→	2015年度	98%	→ 2017年度

(1) 港湾等における船舶の避難誘導等 (白書-P183)

○東京湾における一元的な海上交通管制の構築の一環として、2015年8月から京浜港横浜区における管制機能を強化。また、一元的な海上交通管制の運用に併せて、非常災害発生時の海上交通機能の維持等のために海上交通安全法等の改正を推進。

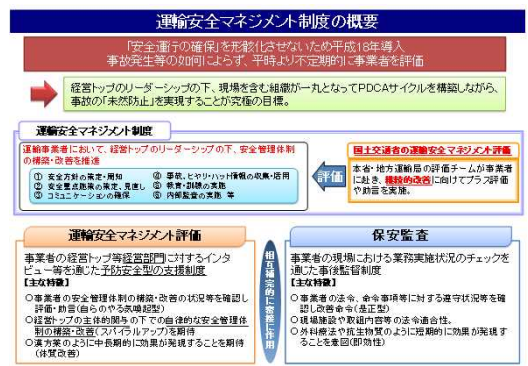
→平成28年度は、必要な制度の見直しを踏まえ、引き続き、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を図るため、レーダーなどの関連施設の整備や運用体制の構築等を推進する。



第2節 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(2) 運輸安全マネジメント制度 (白書-P186)

- 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」に加え、平成27年12月、10回目の開催となる「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を大阪市で開催し、運輸事業者の安全意識を醸成。
- 平成27年度は、534者(鉄道77者、自動車198者、海運244者、航空15者)が運輸安全マネジメント評価を実施し、累計7104事業者となった。
- 平成28年度も、引き続き、セミナーやシンポジウムの開催等を通じ、制度の普及啓発を図り、運輸事業者の安全意識を醸成。

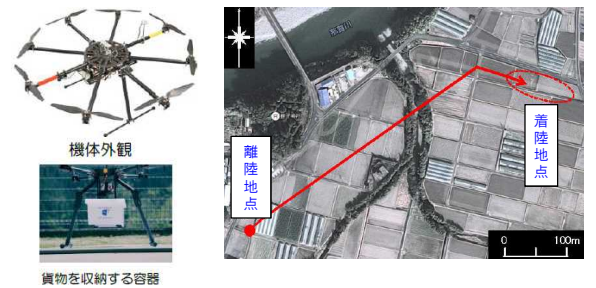


【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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	→	2015年度 7,104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 17,779人	→	2015年度 39,932人	→	2020年度 50,000人

(3) 新技術の活用や設備投資への支援 (白書-P187)

- 鉄道事業については、鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備が完了していない事業者に対して設置を促し、設置期限(平成28年6月)までの設置完了を確認。
- 小型無人機については、平成27年に航空法を改正し、飛行の安全確保のための基本的ルールを構築。物流への活用に向け、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開発に着手。
- 特に、無人航空機については、平成30年頃に離島、山間部等における無人航空機を使った荷物配送を本格化させるため、引き続き、安全確保を前提としつつ、関係者と共に、必要な環境整備を加速。



徳島県那賀町に貨物輸送実験のルート等

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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 88%	→	2015年度 100%	→	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%	→	2016年6月 100%
	②運転状況記録装置	2013年度 94%	→	2016年6月 100%	→	2016年6月 100%

(6) 生産性向上等を含めた交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備 (白書-P189)

- 多様な関係者の連携促進等により生産性を向上し、物流ネットワーク全体の省力化・効率化を一層進めるため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改正。

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 (白書-P191)
- (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 (白書-P193)

○バス運転者については、「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」のとりまとめ(平成26年7月)をふまえ、若年層や女性の新規就労等に資する効果的な取組に係る手引書を作成し、また、地方運輸局等による職業としての魅力PRのための高校訪問等を実施。

○タクシー運転者については、女性・若年層の雇用を増加による人材の多様化等を内容とする「タクシー革新プラン2016」を策定(平成28年4月)。また、女性運転者の雇用拡大に向けた今後の取組の方向性について、調査・検討等を実施。

○トラック運転者については、「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」として今後の方針を策定。また、経営者への情報発信や啓発強化等のため「トラガール促進プロジェクトサイト」の作成・公表等を実施。

→これらについては、平成28年度も、引き続き同様の取組を実施。

○物流業全般の取組として、運賃・料金の適正収受等の促進など「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」掲載の取組を推進。また、物流業の就業先としての魅力を向上させ、必要な人材を確保するための就業環境の整備等を内容とする「今後の物流政策の基本的な方向性等について」を答申。

→平成28年度は、答申を踏まえてアクションプランを改定の上、引き続きアクションプラン掲載の施策を強化。

○自動車整備士については、産学官連携した魅力PRのための高校訪問、自動車整備業就労者や職業紹介事業者等を対象とした労働条件・職場環境に関する実態調査、調査結果を踏まえた改善策や推進方策の検討等を実施。

→平成28年度は、女性が使いやすい工具等に関する指針の作成・周知等を実施。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値		→	現状値		→	目標値	
48	主要航空会社の航空機操縦士の人数	2012年	約5,600人	→	2015年	5,855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	→	2014年度	129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	2011年度	1.83人	→	2014年度	3.45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								
	①バス運転者	2011年度	約1,200人	→	2014年度	約1,300人	→	2020年度	約2,500人
	②タクシー運転者	2013年度	約6,700人	→	2014年度	約6,900人	→	2020年度	約14,000人
	③トラック運転者	2013年度	約20,000人	→	2015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	→	2015年度	約3,600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	→	2014・2015年度	集計中	→	2020年度	約2,400人

第4節 さらに低炭素化、省エネ等の環境対策を進める

(1) 次世代自動車の一層の普及 (白書-P195)

○首都圏、中京圏、関西圏、北部九州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実施。なお、埼玉県春日部市におけるプラグインハイブリッドバスの路線バスへの導入、東京都・愛知県における燃料電池自動車タクシー(8社12台)の導入等、他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援。

→平成28年度は、次世代自動車の更なる普及促進、充電インフラや水素ステーションの設置等に向けた支援を実施するとともに、水素ステーションの適切な整備・運営方法の確立に向けて、燃料電池自動車の需要創出等に必要な活動費用を補助。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値		→	現状値		→	目標値	
54	新車販売に占める次世代自動車の割合	2013年度	約23.2%	→	2015年度	28%	→	2020年度	50%

(2) 自動車を排出源とするCO2の削減 (白書-P196)

○自動車のCO2排出削減に関する取組を推進。

- ・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てエコドライブを啓発。また、地球にやさしい運転をする上でのポイントを整理した「エコドライブ10のすすめ」の普及・推進。
- ・トラックの輸送効率化については、改正物効法に規定する総合効率化計画に基づき実施する幹線輸送集約化の取組の運行経費の一部及び同計画の策定経費の一部に対する補助を実施。さらに、共同輸配送の促進に資する設備の導入経費の一部補助を実施。
- ・タクシーについては、待機タクシーの削減にむけて東京地区に加え多摩地区のタクシー配車のスマートフォン向けアプリの普及支援を実施。
- ・公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」を積極的に広報する等、公共交通の利用に関する意識を高揚。



「のりたろう」

→平成28年度も引き続き、これらの施策を引き続き推進。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値		→	現状値		→	目標値	
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	-	-	→	2014年度	-1%	→	毎年度	-1%
56	信号制御の改良によるCO ² の排出抑止量 ※2015年4月1日を起算日とした場合の排出抑止量	-	-	→	2015年度	8,585t-CO ₂ /年	→	2020年度	約10万t-CO ₂ /年

交通分野における人材確保・生産性の向上に 向けた取組について

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

(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

	平成27年度	平成28年度
バス運転者	<ul style="list-style-type: none"> ○「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(2014年7月)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に係る手引書を作成 ○地方運輸局等による職業としての魅力PRのための高校訪問 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○手引書の展開・普及促進 ○地方運輸局等による魅力PRのための高校訪問を引き続き実施 等
タクシー運転者	<ul style="list-style-type: none"> ○「新しいタクシーのあり方検討会」において、女性・若年層の雇用を増やして人材の多様化を図る等を内容とする「タクシー革新プラン2016」を策定(2016年4月) ○女性運転者の雇用拡大に向けた今後の取組の方向性について、調査・検討 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○「タクシー革新プラン2016」等を踏まえた先進事例の収集と情報のフィードバックの実施 等
トラック運転者	<ul style="list-style-type: none"> ○「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」として今後の方針をとりまとめ ○経営者への情報発信や啓発強化等のため「トラガール促進プロジェクトサイト」の更新 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○引き続き人材確保・育成の取組を実施 ○引き続き「トラガール促進プロジェクトサイト」の更新を実施
物流分野	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃・料金の適正收受等の促進、荷役及び手待ち時間に係る商慣行等の見直しなど「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」掲載の取組の推進 ○物流業の就業先としての魅力を向上させ、必要な人材を確保するための就業環境の整備等についての答申として「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○官民連携してアクションプラン掲載施策を引き続き推進 ○答申を踏まえたアクションプランの改定による施策の強化 等
自動車整備士	<ul style="list-style-type: none"> ○産学官連携した魅力PRのための高校訪問 ○労働条件・職場環境に関する実態調査を実施し、改善策の検討や好事例を発信 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○実態調査結果及び改善策等を広く周知するとともに、業界と連携した取組を推進 ○女性が使いやすい工具等の指針の作成・周知 等

人材確保に係る取組(自動車・物流関係)

トラガール促進プロジェクト

- 現在、トラックドライバーに占める女性比率が、わずか2%程度¹⁾の一方、大型免許を保有する女性は約14万人。ドライバーを職業の選択肢として考える女性は、潜在的には一定程度見込める。
- 一方、女性を雇うことについての経営者の意識改革や女性が働きやすい労働環境の整備、業界イメージの改善が喫緊の課題。
- 国土交通省自動車局ホームページ内に、「トラガール促進プロジェクトサイト」を創設し、運転免許各種別の取得方法や全国の現役女性ドライバーの声、女性ドライバーの労働環境の一層の改善に配慮している事業者等を紹介。



自動車関係の高等学校訪問

- 運輸支局長が自ら、関連団体と協同して管内の高校を訪問し、進路担当教諭等が持つマイナスのイメージを払拭し、自動車整備等の仕事への理解を得るため、自動車整備等の仕事の社会的重要性・将来性のPRを実施。
- また、教師、生徒、保護者に対して運送業界を正しく理解してもらうための求人支援活動の一環として、運輸局・運輸支局と関連団体が連携して管内の高校を訪問し、物流業界の現状、ドライバーの声、災害出動等の社会貢献を説明し、将来の進路の選択肢を広げてもらうことを内容とする「物流出前講座」の実施。等



高校訪問の様子

出前講座の様子



人材確保に係る主な取組(鉄道・航空・海事関係)

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
- (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

	平成27年度	平成28年度
鉄道分野	○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 等	○引き続き人材確保・育成の取組を実施
航空機操縦士	○無利子貸与型の新たな奨学金制度についての検討 ○若年層の航空に対する関心を高めるためのウェブサイトの構築 ○外国人操縦士の活用に向けた在留資格要件の見直し 等	○無利子貸与型奨学金制度について、引き続き検討 ○航空会社が柔軟に訓練・審査プログラムを策定できる制度の導入 等
航空機整備士	○英語能力向上等の若手整備士の供給拡大に向けた対策の実施 ○整備士・製造技術者の養成のあり方等についての検討 等	○事業者のニーズ等を集約し、養成のあり方等の検討 等
船員	○海上技術学校・短期大学校の定員拡大や船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成への支援 ○新人船員を計画的に試行雇用する事業者への助成金の支給 等	○助成金の支援対象等の重点化等による、一般教育機関出身者の就業拡大と運航要員の確保 等
造船分野	○地方運輸局等において、小中高の生徒を対象とした造船所の見学会や出前講座、高校生と大学生を対象とした造船所インターンシップ等の実施 ○人材確保・育成の具体的施策例のフォローアップとICT導入による技能研修の効率化・高度化等の検討 ○2020年度末までの緊急かつ時限的措置として、技能実習修了者に対して最大3年間の就労を認める外国人造船就労者受入事業の実施 等	○高校生向けの魅力ある教材作成 ○女性活躍の好事例等をとりまとめた上、造船の魅力と情報発信を強化 ○引き続き、造船所の見学会や造船所インターンシップ等の推進、外国人材の活用を促進 等
海洋産業分野	○産学からなる検討会を通じ、企業ニーズを踏まえた大学教育向けのカリキュラム・教材の作成 ○海外の企業・大学におけるインターンシップ・留学の受入状況等についての調査 ○海洋資源開発関連産業の基盤となる技術者の育成等を記載した「民間事業者の海洋開発資源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」の策定 等	○人材育成システムの構築に向け、産学と連携したコンソーシアムの構築を支援 ○アクションプラン記載の施策の適切な実施 等

人材確保に係る取組(鉄道・航空関係)

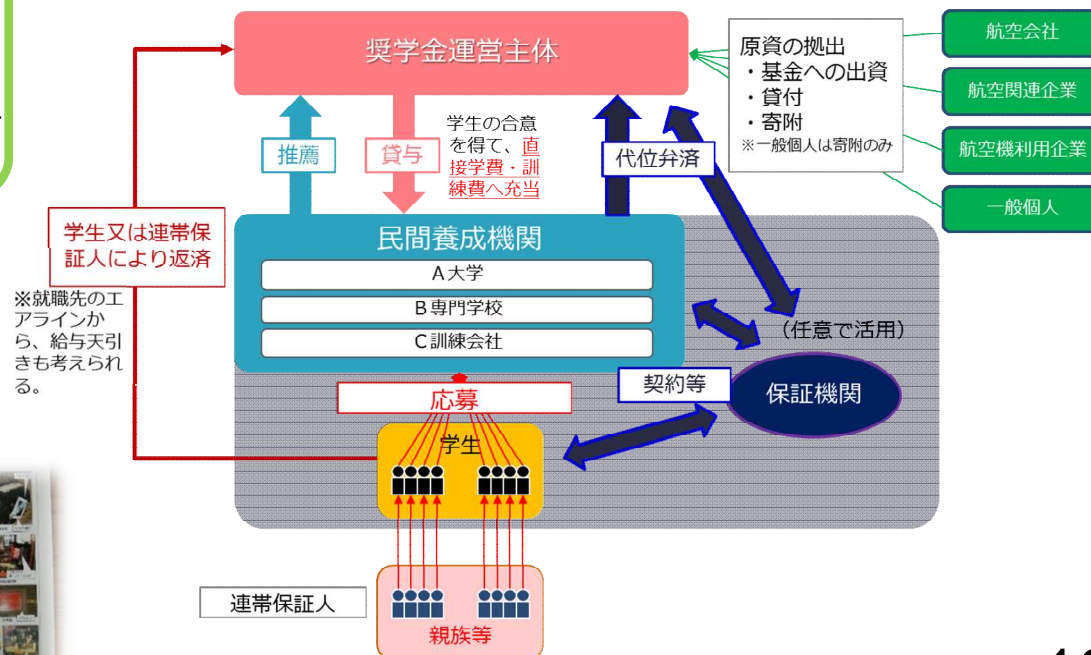
鉄道技術の合同研修会

- 職員の高齢化や、職員数の減少により、鉄道の安全確保に必要な技術の維持・継承が課題となっており、適切に対応することが重要である。
- そこで、一部の分野や地域において、国や関係協会等との連携により、技術継承研修会*等を実施することで、課題となっている技術の維持・継承を図っている。
※技術継承研修会:国が参画して作成した技術継承に資するテキストを活用し、関係協会との連携による合同研修会を開催
 (車両部門:平成25年度より開催、土木部門:平成26年度より開催)
- これまでの車両に係る技術継承研修会については、気動車の構造を主とする内容であったことから、平成27年度においては、研修会参加者からの要望を踏まえ、電気車の構造を主とした研修会を実施した。



航空機操縦士に係る無利子貸与型奨学金

- 平成27年4月公表の「航空機操縦士養成連絡協議会学費負担軽減ワーキンググループ平成26年度とりまとめ」に基づき、航空機操縦士の養成のため、無利子貸与型の奨学金の創設に向け、産学官連携による詳細な制度設計を実施中。
- 資金確保については、「航空業界が最大限努力した上で、広く一般社会にも協力を求める」こととしており、航空会社等は、奨学金事業の原資の拠出、民間養成機関は、債務保証に係る取組等を行う予定。



生産性向上に係る主な取組(第1章関係)

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

(4)地域公共交通事業の基盤強化 (5)過疎地物流の確保

第4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

(5)ビッグデータの活用による交通計画の策定支援 (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

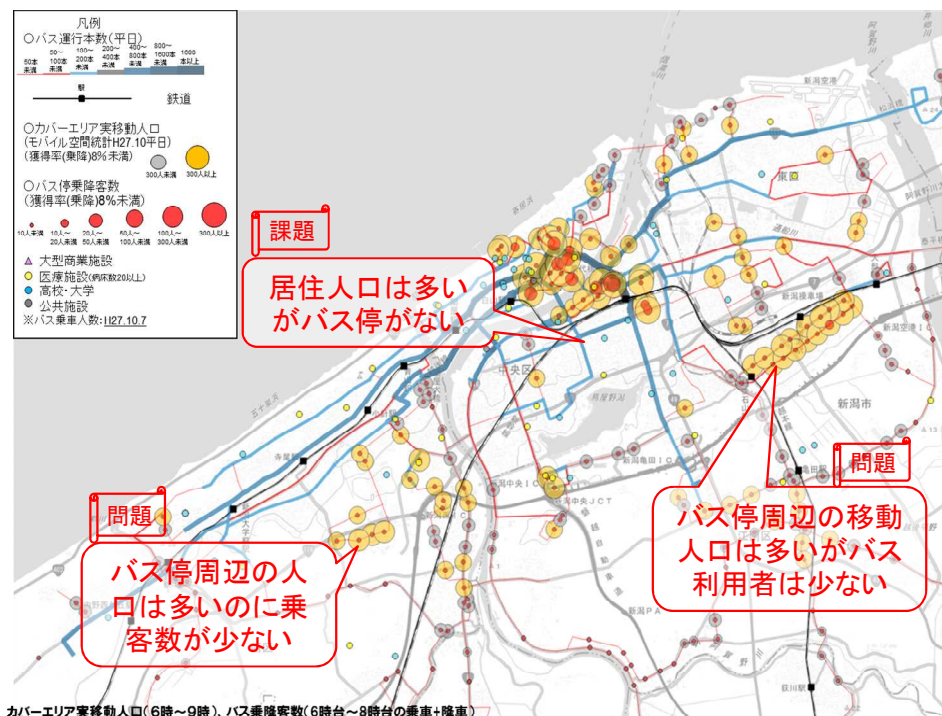
(8)既存の道路ネットワークの最適利用 (9)自動走行システムの実現

	平成27年度	平成28年度
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車運送事業におけるICTの活用等の経営基盤強化方策等のとりまとめ ○バス事業における、新潟市をモデル地域としたビッグデータの活用等による汎用的な新たなビジネスモデルの策定 ○交通事業者に対するバスロケーションシステムの導入費等の支援 ○旅客船事業において関係者と連携した「船旅活性化協議会」を立ち上げ、船旅が身近になる取組の検討 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ビッグデータ等を活用したバス路線再編手法の周知・普及 等
物流	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な関係者の連携促進等により生産性を向上し、物流ネットワーク全体の省力化・効率化を一層進める枠組みを構築するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」改正案の提出(成立は平成28年度) ○宅配・通販事業者から消費者への適時適切な配達日時の確認・通知、最寄りのコンビニ等での受け取りの拡充等による再配達削減を通じた物流の効率化 ○地方公共団体が認定を受けた地域再生計画に基づき、自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送(貨客混載)を可能とする「地域再生法」の改正 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の改正
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ETC2.0装着車が大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路を自由に選択可能とする許可を行う「特車ゴールド」制度の開始 ○ETC2.0を活用し、リアルタイムな位置情報で正確な到着時間の予測を可能として待ち時間を短縮すること等が期待される「ETC2.0車両運行管理支援サービス」の社会実験の実施 ○「モーダルコネクト検討会」を通じた高速バスネットワークの強化や地域のバス利用環境の向上のあり方等の検討 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ピンポイント渋滞対策の推進 ○首都圏における新たな高速道路料金の導入 ○物流モーダルコネクトの強化 ○ダブル連結トラックによる省人化 ○特大トラック輸送の機動性強化 ○高速バス等のモーダルコネクトの強化
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ○戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)における関係府省が協力し、産学官連携した研究開発テーマの推進 ○「自動走行ビジネス検討会」における取組方針の策定 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○「官民ITS構想・ロードマップ2016」の策定等 ○産学官連携したシステム開発 等

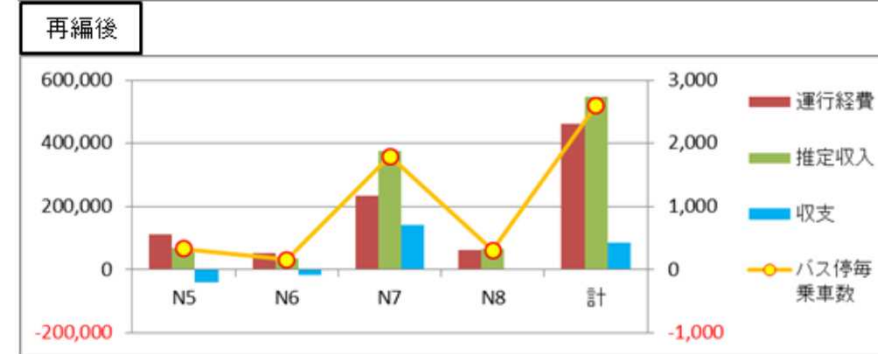
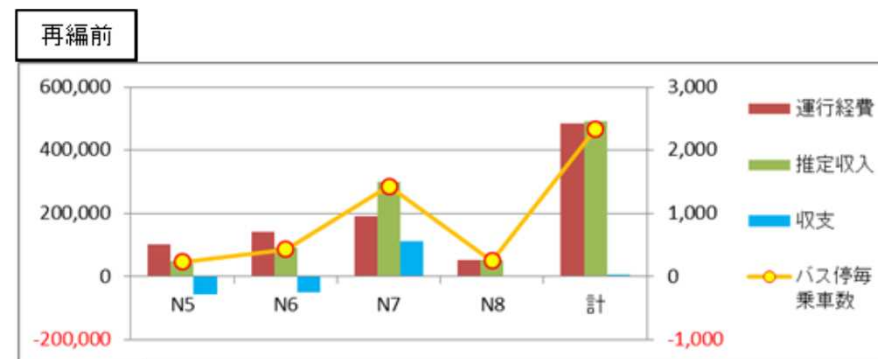
地方路線バスの見える化による経営革新支援について

地方における路線バス事業経営の安定と持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、路線バス事業者等が導入可能な、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およびデータ収集・分析ツールを策定。ビッグデータを活用することで、より分析を精緻化（「データ収集・分析ツール」は今後発展・高度化を図る）。

ツールを活用することで地図上に分析結果を表示し、バス路線の課題や問題点を見える化



潜在需要と利用状況の見える化



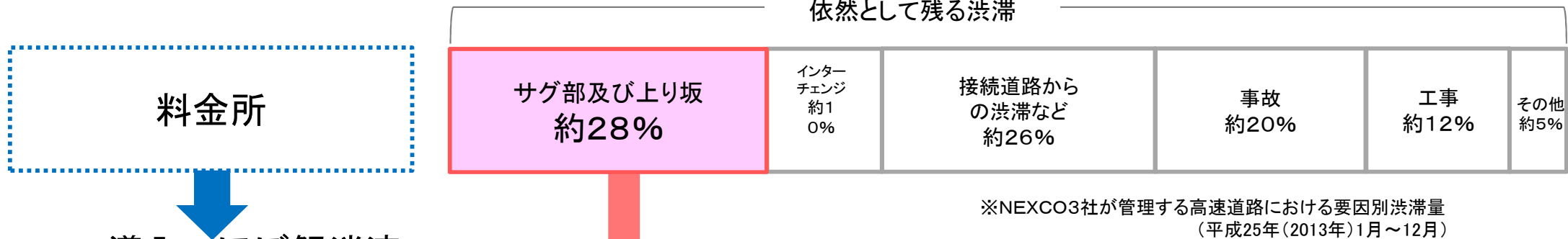
路線ごとの収支状況の見える化

バス事業者の総合的な改善策や路線の見直し等に活用

高速道路の渋滞のピンポイント対策

■ 高速道路の渋滞と主な発生要因

・ 高速道路の全2,548区間のうち、**約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。**



ETC導入でほぼ解消済
(※ETC導入前は渋滞の約3割)

データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

■ 高速道路の渋滞対策

[ネットワーク整備]

[事例]

○ 東名阪 四日市
⇒ 新名神の整備(H30)
(新四日市JCT～亀山西JCT)

[効果例]

○ 新東名開通(H28. 2)
浜松いなさJCT～豊田東JCTの開通により、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少

・ お盆時期における渋滞回数
⇒ 9割減 (H27:22回→H28:2回)

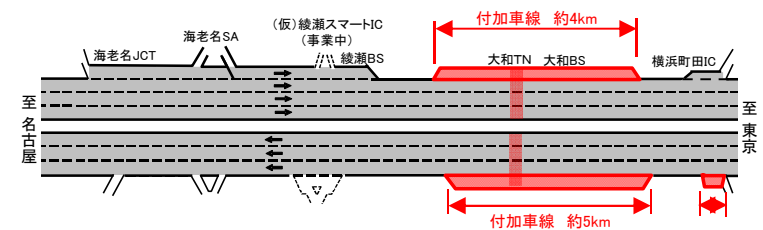
[昨年のお盆時期の東名区間は、全国ワースト4位等の渋滞]

[ピンポイント対策(主な箇所)]

- ※ 関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施
- 東名高速 大和トンネル付近
[全国ワースト1位の渋滞損失が発生]
東京オリンピックまでの運用開始に向けて事業推進中
 - 東名高速 海老名JCT(内回り)
平成28年7月15日より、既存の道路幅員の中で2車線運用開始
 - 首都高速 板橋・熊野町JCT
[朝方の渋滞損失が、都市高速の中でワースト5位]
平成29年度中の完成に向けて事業推進中
 - 阪神高速 阿波座付近
[午前中の渋滞損失が、都市高速の中でワースト6位]
早期完成に向けて事業推進中

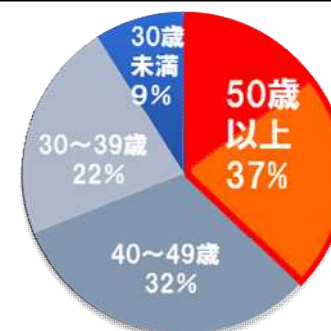


写真. 大和トンネル付近の渋滞状況(上り線)



上下線の大和トンネル付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。

現状：トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）



民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進

現在 通常の大型トラック(10tトラック)



約12m

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



※写真は21m車両のもの

特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)



実験で走行中のダブル連結トラック

平成28年11月22日より、トラック輸送の主要幹線である「新東名」で実験開始

連携と先進技術で、**利便性も生産性も向上**。

①受け取りやすい宅配便

- ・宅配便の再配達を削減するため、消費者と宅配事業者・通販事業者間の**コミュニケーション強化**(配達時間の変更の容易化等)
- ・消費者の受取への**積極的参加**の推進
- ・受取方法の更なる**多様化・利便性向上**



【目標】

- ・今後、駅等公共スペースに新たに設置するロッカーは、原則として全ての宅配事業者、通販会社も利用可能なオープン型ロッカーとする。

②身軽な旅行を実現する物流

宅配サービス等を活用した手ぶら観光・手ぶら出張の環境整備



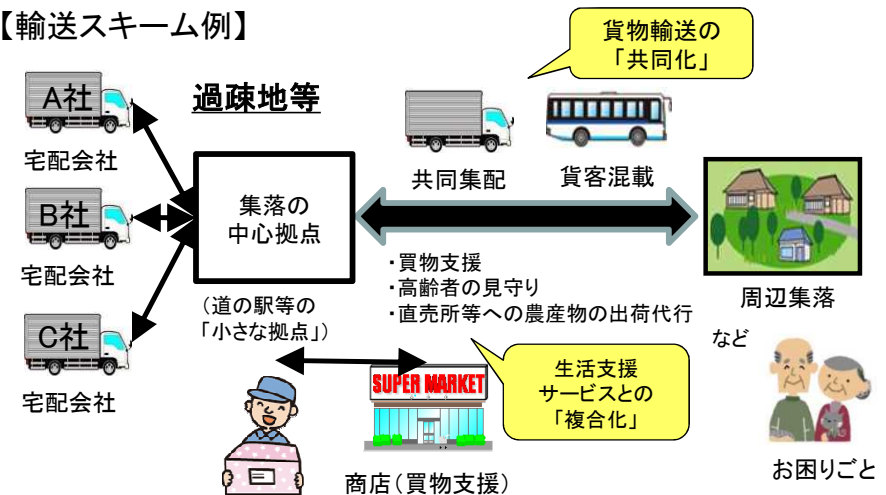
【目標】

- ・2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置。

③過疎地でも便利な物流

- ・共同集配、貨客混載、生活支援サービスとの複合化等により輸送を効率化・利便性を向上

【輸送スキーム例】



【目標】

地域内配送共同化の関係者連携のモデル事例を2020年度までに100事例創出

④ドローンによる荷物配送

- ・小型無人機(ドローン)による荷物配送を可能とするため、安全確保を前提としつつ、**必要な環境整備を加速**し、関係者の取組を後押し。

【目標】

早ければ2018年頃までに、ドローンを使った荷物配送を可能とする。



生産性向上に係る主な取組(第2章・第3章関係)

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

第3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

(3)クルーズ振興を通じた地域の活性化 (5)「手ぶら観光」の促進

	平成27年度	平成28年度
港湾関係	<ul style="list-style-type: none"> ○既存岸壁への係船柱・防舷材の設置や岸壁の延長不足に対応した棧橋整備を進めるなど、既存ストックを活用した大型クルーズ船の受入環境の整備 ○民の知恵と活力を活かし、クルーズ客にスピーディーなCIQ手続を提供する場となる旅客施設の整備を促進するため、当該施設の整備を行う民間事業者に対する無利子貸付制度を創設する港湾法改正案の提出(成立は平成28年度)等 	<ul style="list-style-type: none"> ○訪日クルーズ旅客を2020年に500万人とする目標の実現に向け、クルーズ寄港の「お断りゼロ」、世界に誇る国際クルーズの拠点形成等の施策への積極的な取組。
物流	<ul style="list-style-type: none"> ○「手ぶら観光」を促進するため、共通ロゴマークやホームページ・パンフレットを活用しJNTO等を通じた周知 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○手ぶらカウンター160箇所の設置に向けた取組等を推進(H32年度までに全主要交通結節点設置を目標)。

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

(3)新技術の活用や設備投資への支援 (6)交通関連事業における生産性向上等の基盤強化と適正な競争環境の整備

	平成27年度	平成28年度
海事関係	<ul style="list-style-type: none"> ○船舶周辺の水の流れを数値化してコンピュータでシミュレーションしたり、部品・製品用ICタグを用いたデータ化をはじめとする工場内の「見える化」など、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズにおいて、近年めざましく発展している情報技術の活用により生産性を向上させる取組(i-Shipping)を推進等 	<ul style="list-style-type: none"> ○引き続きIoTやビッグデータなどの情報技術の活用を推進することによる海事産業全体の生産性を向上する取組を推進 等
ドローン	<ul style="list-style-type: none"> ○「航空法」を改正し、人口集中地区の上空や目視外での飛行に際し、国土交通大臣の認可等を要件とする等、無人航空機の飛行の安全確保のための基本的ルールの策定 ○民間事業者と共同の貨物輸送実験と住民向けアンケート等による課題抽出 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○平成30年頃に離島、山間部等における無人航空機を使った荷物配送を本格化させるため、安全確保を前提としつつ、関係者と連携した必要な環境整備 等
物流	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な関係者の連携促進等により生産性を向上し、物流ネットワーク全体の省力化・効率化を一層進める枠組みを構築するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」改正案の提出(成立は平成28年度) 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○関連する予算・税制特例等による支援 等

既存岸壁の活用 ～少ない投資で多くのインバウンド～

課題

クルーズ船は、同程度の喫水の貨物船に比べ、

①風圧面積が広い

→既存岸壁の防舷材や係船柱では、安全な着岸・係留は困難

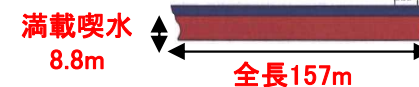
②船長が長い

→延長不足によりクルーズ船を係留できない岸壁が存在

<クルーズ船>



<貨物船>



対策①

■防舷材、係船柱の整備を推進

<八代港>

平成26年 7月 船社からの要請
 平成26年12月 現地着手(事業費:約2億円)
 平成27年 6月 完了、ボイジャー・オブ・ザ・シーズ
 (最大定員4000人)寄港



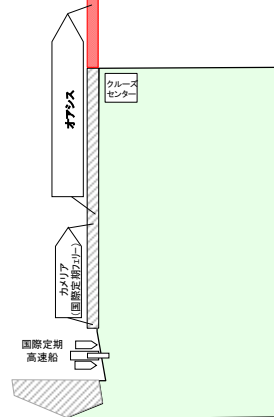
寄港増に対応し、平成28年度末までに防舷材等を整備し、大型クルーズ船の寄港に対応(事業費:約3億円)

[平成28年度末までの実施予定]
 八代港のほか、清水港、長崎港等

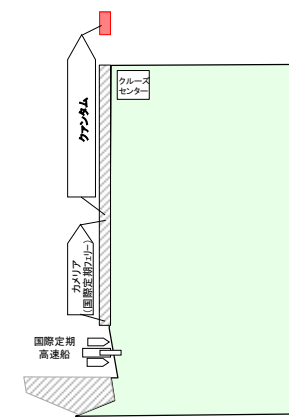
対策②

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

<博多港>



平成30年までに約22万トンのクルーズ船(世界最大)に対応



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

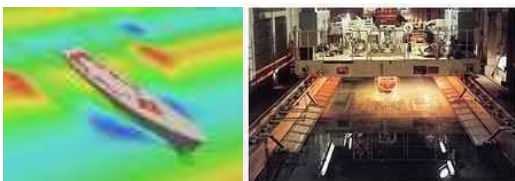
目標:平成30年に世界最大のクルーズ船(約22万トン:最大定員6360人)の我が国港湾への寄港を実現

目標:平成29年に16万トン級(アジア最大:最大定員4905人)のクルーズ船が寄港する港湾数を、平成27年比で倍増(平成27年は7港に寄港)

i-Shippingによる造船の成長のロードマップ

【開発・設計】 新船型投入を最速で

- ✓ 省エネ装置開発：流れの数値シミュレーション活用で迅速化
- ✓ 水槽試験施設の共同利用



流れのシミュレーション 水槽試験施設

船の省エネ性能**20%優位**を維持
開発期間を半減

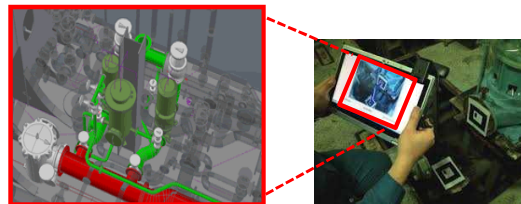
【建造】

IoTをフル活用、スマート・シップヤードへ進化

- ✓ 3Dの設計データと連動した加工自動化
- ✓ タブレットと3D図面の活用で作業効率化
- ✓ 工場内の人とモノの「見える化」で無駄を排除
(カメラ、個人センサー、部品ICタグからのビッグデータ活用)



自動溶接機



3D図面とタブレット

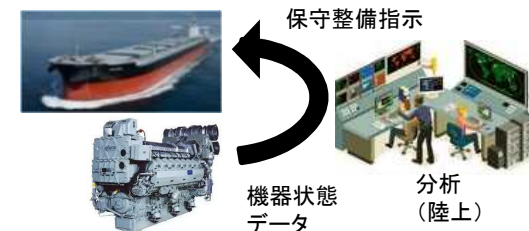
(一人当たり建造量)

現場生産性 **50%増**
1989年：68 総トン/人 → 2014年：**170** → 2025年：**250**

【運航】

顧客(海運)にとって高付加価値化

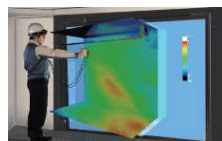
- IoT、リアルタイム船陸通信を活用
- ✓ 気象・海象に即応する「賢い運航」
- ✓ 「壊れたら修理」から「事前検知で修理いらず」に



燃料のムダ使い撲滅
船の不稼働をゼロに

若返る人材 (2005年平均43歳→2015年37歳)を効率的に育成 →生産性を下支え

- ✓ 大学の造船系学科と企業のネットワーク強化
- ✓ 地域での共同訓練を強化、仮想現実(VR)を活用して専門技能を伸ばす



VR塗装訓練



共同訓練

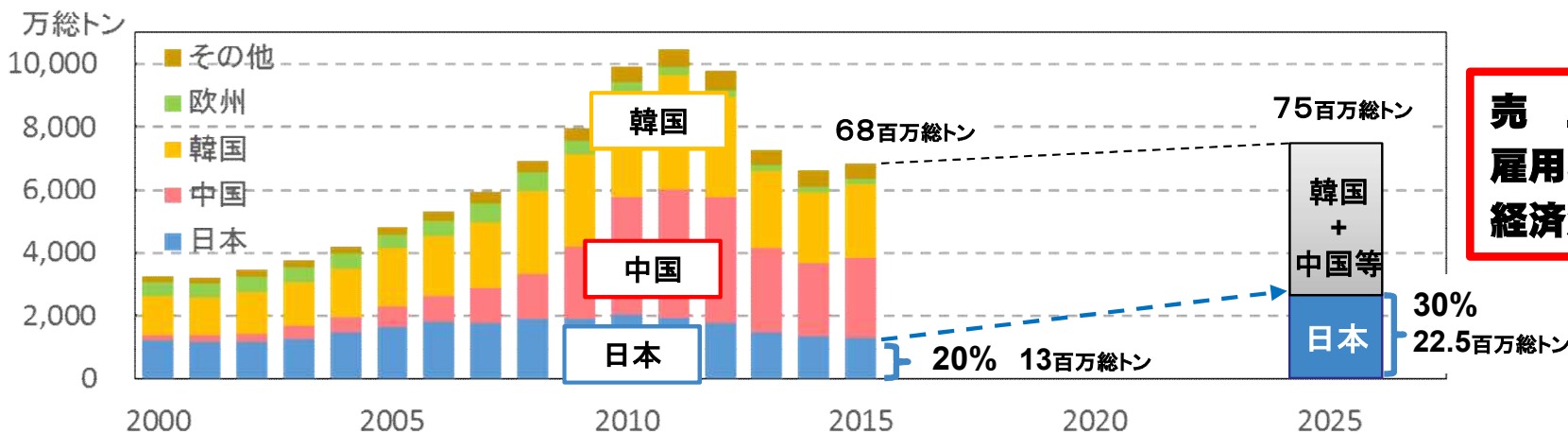
- ・大学造船系学科からの採用
10年で1,500人(50%増)
- ・地域共同技能研修
10年で5,000人(50%増)

目標

2025年の**シェア**
3割を獲得

アウトカム

売上 **6兆円**
雇用増 **1万人**※1
経済波及効果 **45兆円**※2



※1: 2014年の12.5万人が建造量増加により、13.5万人に増加。

※2: 経済波及効果は、10年間の売上増加分の累積に経済波及効果係数2.5を乗じて試算。

現地視察会の実施（平成28年2月12日）

- ・バス分野における生産性向上
- ・女性運転手確保に向けた取組の実施

東急バス高津営業所の視察

- ・東急バスでは、乗降センサーやICカードデータを活用したダイヤ編成などICTの活用による生産性の向上を図っているほか、女性が働きやすい職場環境の整備、時短勤務等による定年再雇用者の活用等による多様な人材確保を進めており、これらの設備や取組を視察。



【女性運転手】
37人(H18年度)→41人(H27年度)

- ・物流分野における生産性向上

羽田クロノゲートの視察

- ・クロノゲートでは、年中無休24時間操業しており、4万8千個/時(従来は2万4千個/時)の荷物を仕分けるほか、電化製品の修理をメーカーから請け負い、故障した電化製品を本施設に集めて修理・メンテナンスを行ったのち再度ユーザーに送り返す等の付加価値サービスも行っており、これらの設備・施設を視察。



- ・女性自動車整備士確保に向けた取組の実施

東京トヨペット芝浦店の視察

- ・芝浦店では、女性整備士が働きやすい職場環境を整備するとともに、子育てを支援する各種制度を設けるなど、生き生きと働ける職場作りに努めており、整備作業場を視察するとともに、女性整備士の方と意見交換を実施。

