

## 第Ⅱ部 少子高齢化・人口減少に対応した交通

我が国は、過去に例を見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、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、出生数は減少しており、急速な少子化も進展している。高齢化と少子化があいまって、我が国の人口は減少する局面に入ったが、今後もそうした状況は続き、さらに深度化していくものと予測されている。

こうして急速に進行する少子高齢化・人口減少は、子育てや介護をはじめ我が国の社会・経済の様々な分野における大きな変化を促すとともに、我が国の今後の成長に対する不安要素としてしばしば取り上げられている。交通分野にも様々な影響が及んできており、そうした変化に対応するための様々な施策や取組が進められつつある。

以上を踏まえ、第Ⅱ部では、少子高齢化・人口減少とそれにより生じている社会の変化や交通への影響を示した上で、交通をめぐる課題を整理する（第1章）とともに、それらを考慮して講じられている施策や取組について紹介していく（第2章）。

# 第1章 少子高齢化・人口減少と交通をめぐる課題

第II部

少子高齢化・人口減少に対応した交通

本章では、まず、少子高齢化・人口減少の進行状況について、人口ピラミッドや出生数等を用いて示す。続いて、増加する高齢者の交通に関する特性とニーズ、子どもと子育てを応援する社会において交通に求められていること、地域における公共交通の変化、交通サービスの担い手の変化について示す。

## 第1節 少子高齢化・人口減少と交通への影響

### (1) 我が国で進行する少子高齢化・人口減少

交通サービスの利用者や担い手の主たる母体は、我が国に住む人である。このため、我が国の人口や年齢構成の変化は、交通サービスに対するニーズ、交通サービスの運営のあり方等に構造的な変化をもたらす。

第I部第1章(1)で見たとおり、我が国の生産年齢人口(15歳以上65歳未満の人口)は1995年頃を境に、子どもの人口(15歳未満の人口)は1980年頃を境に、それぞれ減少しているが、高齢者人口(65歳以上の人口)は増加を続けている。こうしたことを反映して、総人口は2008年を境に減少に転じたところであり、15歳以上の人口は近年横ばいとなっている。

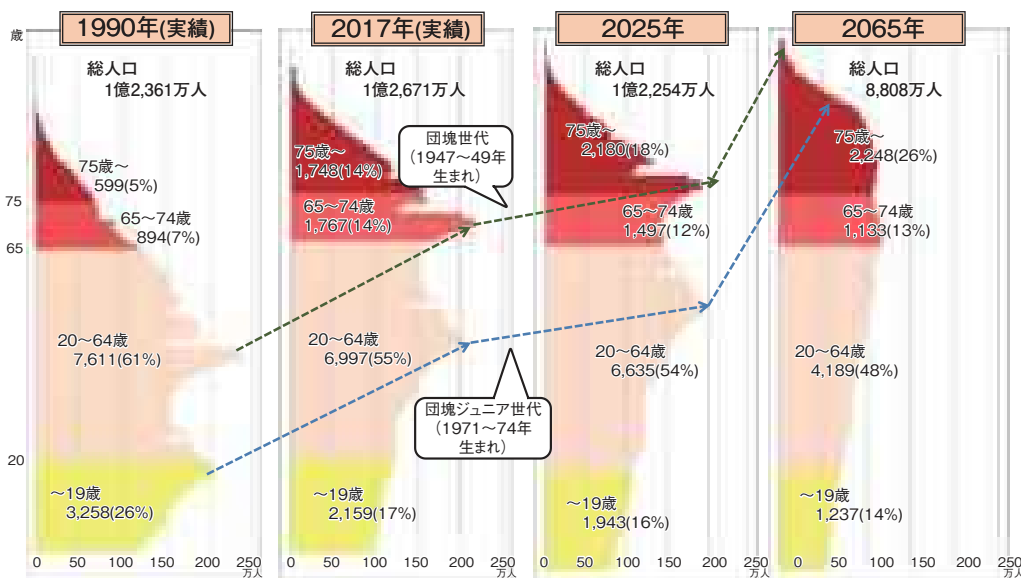
ここでは、少子高齢化・人口減少の進行状況についてさらに詳しく知るため、人口ピラミッドの変化と出生数の変化を見るときともに、都市部と地方部の違いにも着目する。

#### a. 少子高齢化・人口減少の進行状況

##### ① 人口ピラミッドの変化

団塊世代(1947~49年生まれ)が高齢者(65歳以上)となり、近年の高齢化率は大幅に上昇している(図表1-1-1-1参照)が、今後団塊世代が全て75歳以上となる2025年には、75歳以上の人口が全人口の約18%となると予測されている。2065年には人口が8,808万人まで減少し、高齢者の人口は全人口の約38%となると予測されているなど、今後も少子高齢化・人口減少が加速していくと考えられる(図表2-1-1-1)。

図表2-1-1-1 我が国の人口ピラミッドの変化



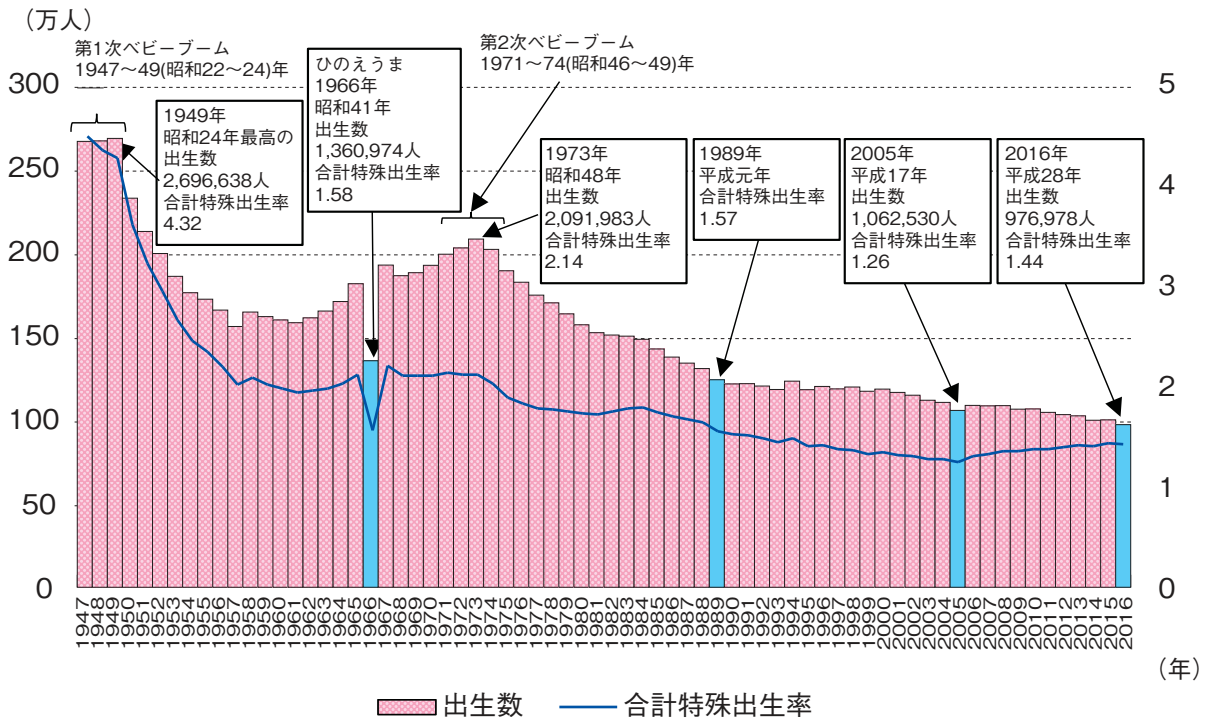
資料：1990年は総務省「国勢調査」、2017年は総務省「人口推計」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)：出生中位・死亡中位推計」

② 出生数の変化

結婚や出産に関する意識の変化、若い世代の低所得化・非正規雇用化、長時間労働等の様々な要因が複雑に絡み合うことにより、我が国では未婚化・晩婚化・晩産化が進行している。

こうした事情を背景に、我が国の年間の出生数は、第二次ベビーブーム以降長期にわたって減少を続けており、2016年には100万人の大台を割った。合計特殊出生率は、2005年に1.26まで落ち込み、その後ゆるやかに上昇し2016年は1.44とやや改善している。しかし、出産に適した世代の人口が減少しているため、合計特殊出生率がやや改善しても、出生数は緩やかな減少傾向が続いている（図表2-1-1-2）。

図表2-1-1-2 出生数と合計特殊出生率の推移



資料：厚生労働省「人口動態統計」

b. 都市部と地方部における少子高齢化・人口減少の進行状況

ここでは、都市部とは、三大都市圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県）を指し、地方部とは、三大都市圏以外を指すものとする。

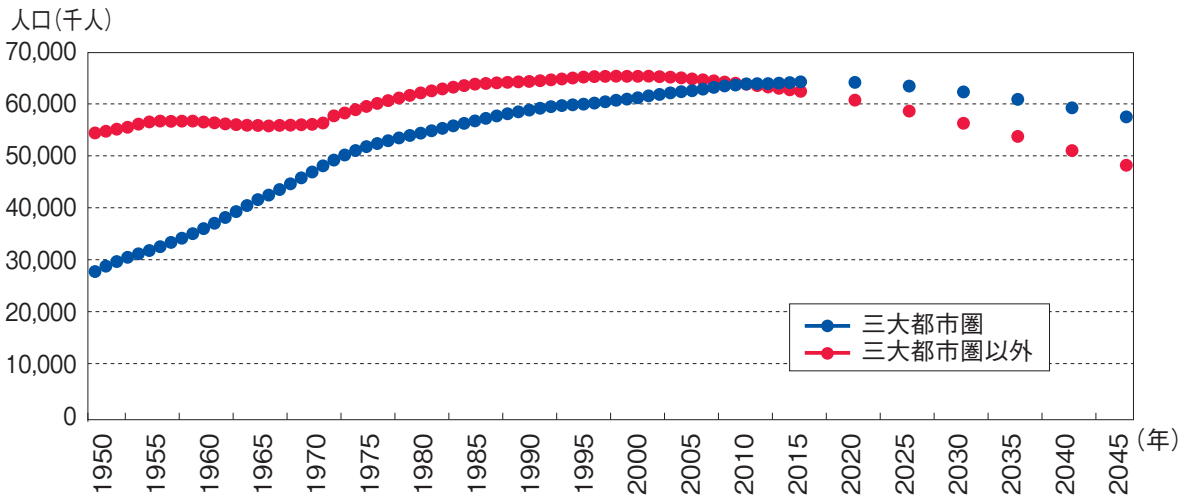
① 総人口

都市部の総人口は、戦後早くから大幅に増加し、その後も長期にわたり増加を続け、日本全体では2008年を境に人口が減少に転じてからも緩やかながら増加してきたところであり、2015年は6,445万人（1955年の99%増、1970年の36%増、1980年の18%増）となった。

地方部の総人口は、高度成長期に入るまで横ばいを続け、その後緩やかな増加に転じたが、2001年に6,552万人でピークに達し、人口減少に直面してきたところであり、2015年は6,265万人（1955年の10%増、1970年の11%増、1980年の0.5%増）となった（図表2-1-1-3）。

今後は、地方部だけでなく都市部においても、人口減少に直面していくと予測されている。ただし、人口の減り方は地方部のほうが急であり、2045年には2015年時点より22%減少すると予測されている（対して、都市部は10%減少と予測されている）。

図表2-1-1-3 都市部と地方部の人口の推移・予測



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県  
 資料：2015年までは総務省統計局「人口推計」から、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」から、国土交通省総合政策局作成

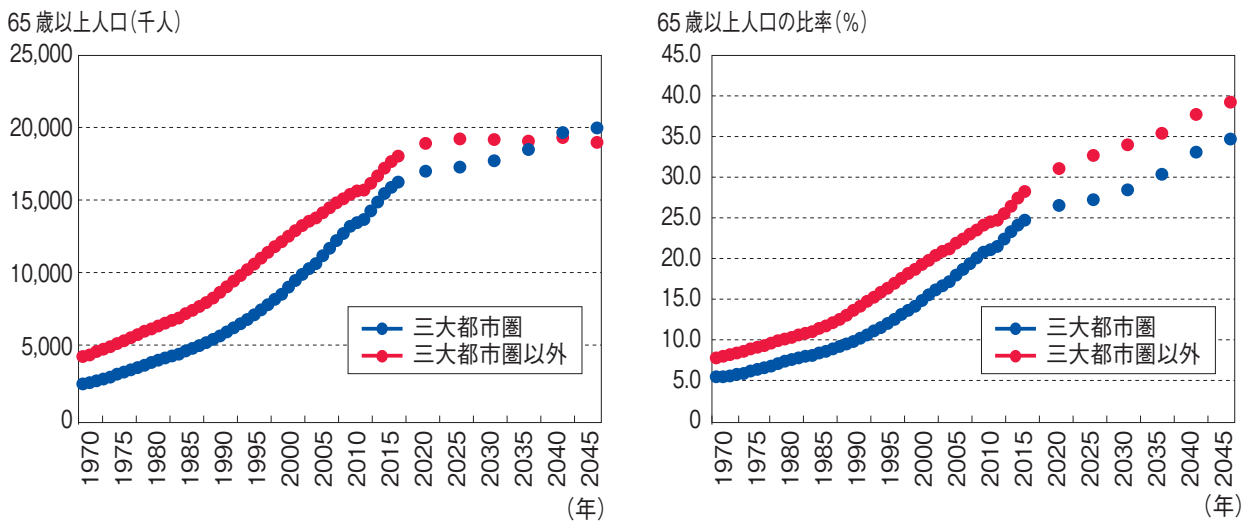
② 年齢層別の人口及び人口比率

65歳以上の高齢者については、これまでは、人口・比率ともに、都市部と地方部のいずれでも上昇を続けてきているが、人口・比率ともに地方部の方が上回っている。今後、高齢者人口は、都市部ではペースを落としながらも長期にわたって増加していくのに対して、地方部では2025年頃まで緩やかに増加した後にはほぼ横ばいで推移すると見込まれている。一方で、高齢者人口の比率は、都市部でも地方部でも、今後も上昇を続けると見込まれている（図表2-1-1-4）。

15歳以上65歳未満の生産年齢人口については、人口・比率ともに、都市部でも地方部でも減少の局面に入っているが、地方部のほうが、生産年齢人口の減少率が高く、生産年齢人口の比率も都市部より低い値で推移しており、今後も同様であると予測されている（図表2-1-1-5）。

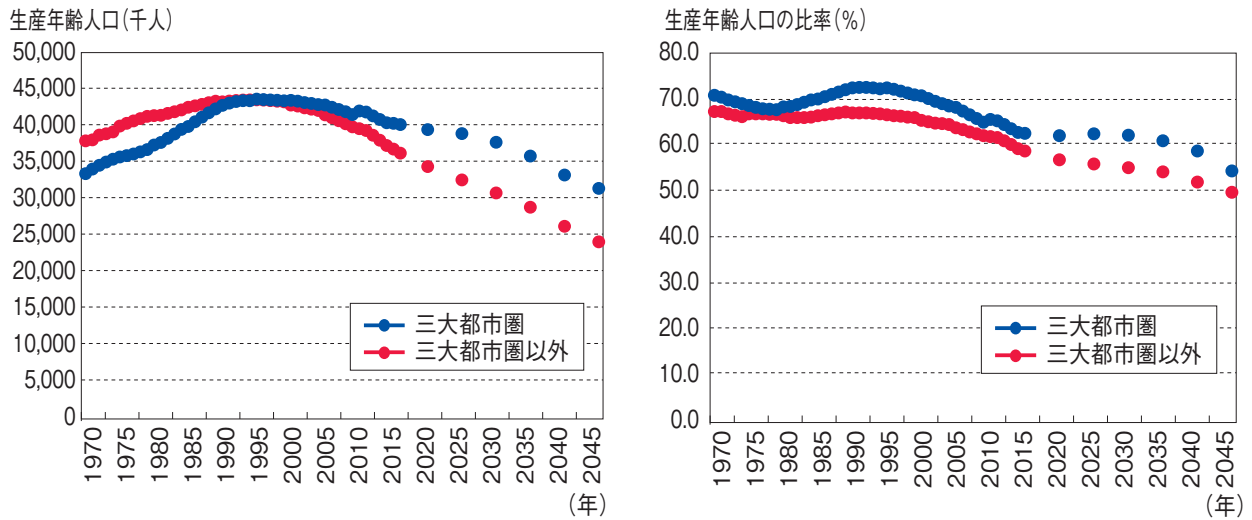
15歳未満の子どもについては、1980年代頃を境に人口・比率ともに、都市部でも地方部でも減少し続けており、今後も減少を続けていくことが予測されている（図表2-1-1-6）。

図表2-1-1-4 都市部と地方部の高齢者人口（左図）と比率（右図）の推移・予測



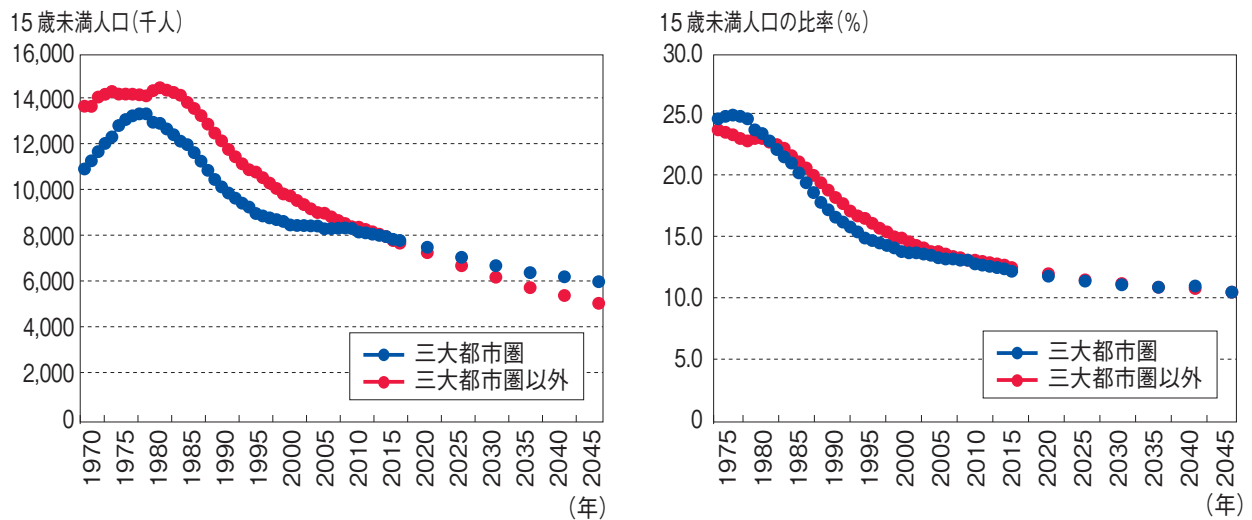
注及び資料については、図表2-1-1-3と同じ。

図表2-1-1-5 都市部と地方部の生産年齢人口（左図）と比率（右図）の推移・予測



注及び資料については、図表2-1-1-3と同じ。

図表2-1-1-6 都市部と地方部の子どもの人口（左図）と比率（右図）の推移・予測



注及び資料については、図表2-1-1-3と同じ。

### c. 小括

以上のとおり、出生数が長期にわたって減少したことにより少子化が進み、それに伴い生産年齢人口が減少することによって、高齢者の比率が増加して高齢化が進むとともに、総人口が減少している。こうした動きは、地方部のほうが先行して進んでいるが、都市部においてもその局面に入っており、今後は都市部・地方部ともに少子高齢化・人口減少が進む見込みである。

### (2) 高齢者の交通に関連する特性とニーズ

我が国の総人口が減少する中でも高齢者の人口や比率は増加している（図表1-1-1-1、図表2-1-1-1参照）が、これに伴い、公共交通や自家用車の利用者としての高齢者の割合も高まっており、高齢者が使いやすい交通の実現を図っていくことが必要となっている。

こうした観点から、高齢者、障害者等の移動の円滑化を図るため、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化が進められており（第I部第2章第2節（3）、第I部第3章第2節（1）参照）、



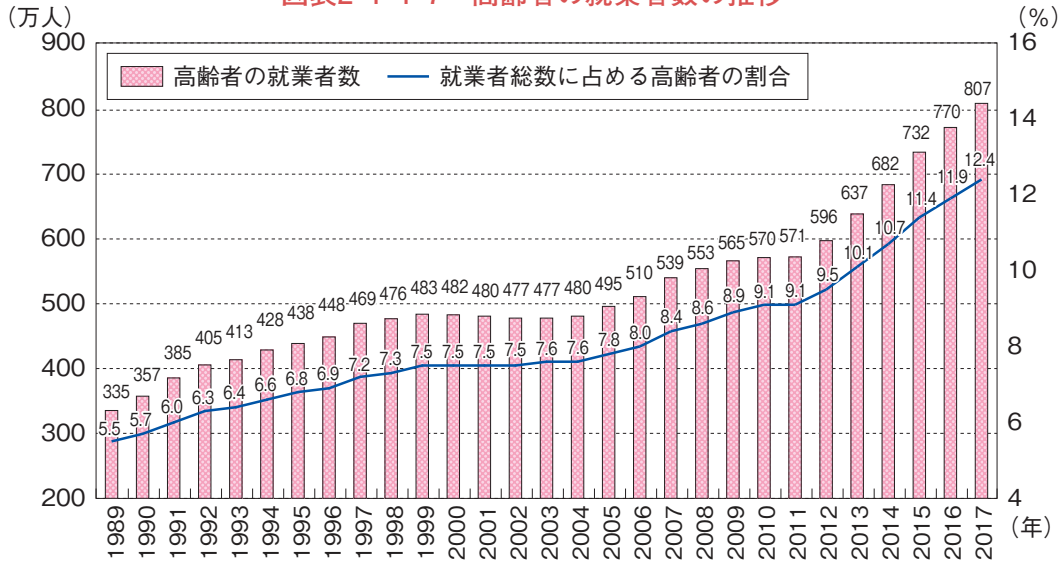
今後もその一層の推進が求められている。

ここでは、高齢者の交通にまつわる特性とニーズについて見ていく。

a. 高齢者の就業者数

高齢者数が増加する中、65歳以上の高齢者の就業者数もここ数年急速に増加してきており、2017年には807万人（就業者総数に占める割合は12.4%）と過去最多となった。特に大きく増加している2012年から2017年の間では211万人増加（同2.9ポイント増）した（図表2-1-1-7）。これは、同期間の就業者数の増分（250万人）の約84%に相当する。

図表2-1-1-7 高齢者の就業者数の推移

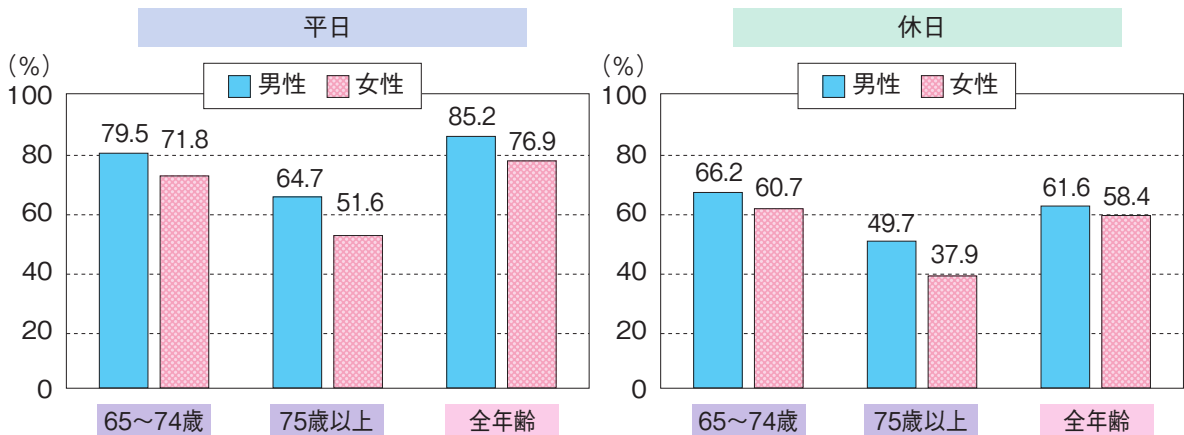


資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

b. 高齢者の外出の特性

高齢者の外出率について見ると、平日は、仕事等で外出する非高齢者が多いこともあり、全年齢と比較すると高齢者の方が低いものの、休日は、前期高齢者（65～74歳）の外出率が全年齢を上回るなど、活動的な高齢者が多いことが窺われる（図表2-1-1-8）。

図表2-1-1-8 高齢者の外出率



資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」（平成27年）から国土交通省総合政策局作成

c. 高齢者の公共交通利用

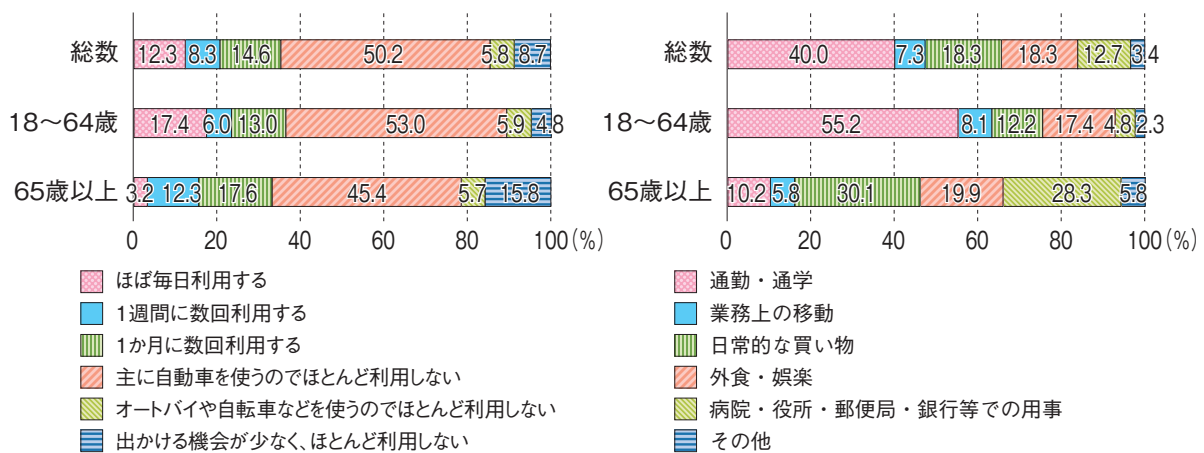
日常的に公共交通を利用する頻度について見ると、高齢者（65歳以上）は、18歳～64歳の者と比較して、ほぼ毎日利用する人の割合が大幅に低い一方、1週間に数回～1か月に数回利用する人の割合は高くなっている（図表2-1-1-9左図）。

公共交通を利用する目的について見ると、高齢者は「日常的な買い物」が30.1%と最も多く、「病院・役所・郵便局・銀行等での用事」が28.3%と次に多くなっている。一方、18歳～64歳の者では「通勤・通学」が55.2%で最も多くなっている（図表2-1-1-9右図）。

買い物や病院等での用事は毎日行うことではないことから、高齢者の公共交通利用頻度が1週間に数回～1か月に数回という割合が18歳～64歳の者よりも高くなっているものと考えられる。

なお、外出する際に公共交通は利用せず主として自動車を利用する高齢者も、約半数ほどいる。

図表2-1-1-9 日常的な公共交通の利用の頻度（左図）と目的（右図）

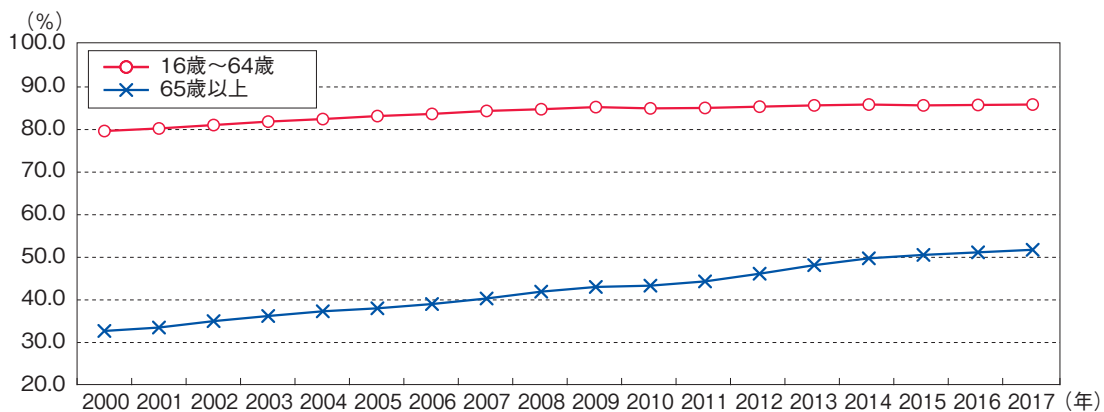


資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」（世論調査報告書、平成28年12月調査）から国土交通省総合政策局作成

d. 高齢者の免許保有率

非高齢者（16歳～64歳）の免許保有率は緩やかな増加傾向にあるものの近年は85%前後で横ばいとなっている。一方で、高齢者の免許保有率は年々増加しており、2015年には50%を超えた（図表2-1-1-10）。非高齢者が免許を所持したまま高齢者世代へ突入することを考慮すると、今後も高齢者の免許保有率は上昇を続けるものと考えられる。

図表2-1-1-10 高齢者と非高齢者の免許保有率の推移



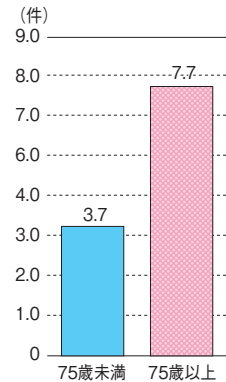
資料：警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」及び総務省統計局「人口推計」「国勢調査」から、国土交通省総合政策局作成

e. 高齢運転者による死亡事故

75歳以上の高齢運転者は、運転免許人口当たりの死亡事故件数が多く（図表2-1-1-11）、75歳未満の運転者と比較して死亡事故を起こしやすい傾向にある。自動車等（自動車、自動二輪車及び原動機付自転車）の死亡事故件数は、近年減少傾向にあるため、高齢運転者による死亡事故件数が占める割合は増加の傾向にある（図表2-1-1-12）。また、高齢者の運転免許証の自主返納件数は年々増加傾向にある（図表2-1-1-13）。

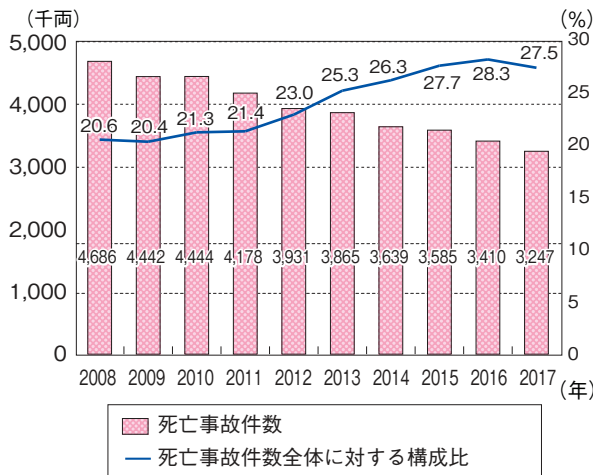
今後、我が国の高齢化が進展する中で、運転免許証の自主返納や適性検査結果等に伴う行政処分によって、運転をすることができない高齢者が増加することが予測され、その移動手段の確保の必要性が高まっている。

図表2-1-1-11  
運転免許人口10万人当たりの死亡事故件数(2017年)



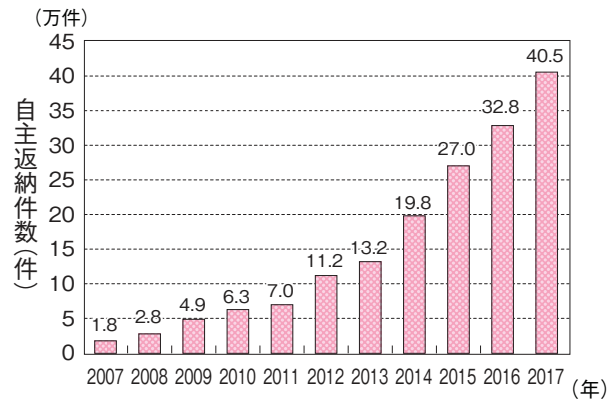
資料：警察庁資料から、国土交通省総合政策局作成

図表2-1-1-12 死亡事故件数とそのうち65歳以上の運転者による死亡事故が占める割合の推移



資料：警察庁調べ

図表2-1-1-13 運転免許証の自主返納件数の推移(65歳以上)



資料：警察庁調べ

f. 小括

以上のとおり、高齢者人口が増加し、高齢化率も上昇する中で、働く高齢者は増加しており、外出する高齢者も多い。外出の目的としては買い物や病院・役所等での用事が多く、その際に公共交通を利用する高齢者は3割程度いるものの、主に自動車を利用する高齢者が半数ほどいる。また、高齢者の免許保有率が増加する中で、高齢者の運転による死亡事故件数の割合は増加しており、運転免許証の自主返納件数も近年増加傾向にある。

(3) 子どもと子育てを応援する社会における交通

我が国の出生数は、第2次ベビーブーム以降減少を続けてきた（図表2-1-1-2参照）が、政府は、1990年の1.57ショック（※注）を踏まえて1994年12月に「今後の子育て支援のための施策の基本的方向について」（エンゼルプラン）を作成して以来、2003年7月には少子化社会対策基本法を制定するなど、総合的に少子化対策を講じてきており、重点課題として、子育て支援、結婚・出産の希望が実現できる環境整備、男女の働き方改革等に取り組んできている。

（※注）1990年の1.57ショックとは、前年（1989年）の合計特殊出生率が1.57と、「ひのえうま」という特殊要因により過去最低であった1966（昭和41）年の合計特殊出生率1.58を下回ったことが判明したときの衝撃を指している。



こうした中で、家族や親だけが子育てを担うのではなく社会全体で子育てを支える「子どもと子育てを応援する社会」への転換が求められ、きめ細かな少子化対策が図られているところであり、公共交通においても、そうした考え方のもと、子どもの安全を守り、子育てしやすい環境をつくることを重視した取組が求められている。

また、ベビーカー利用者数を把握している交通事業者等はほとんどなく、利用実態を正確に把握することは現状では難しいが、鉄道の大都市ターミナル駅におけるベビーカー使用者の全乗降客に対する割合はおよそ1～2%前後（車椅子使用者のおよそ20～30倍）と推測され、無視できない数となっている。

こうした観点から、公共交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を進めるに当たって、ベビーカーの利用にも配慮した旅客施設へのエレベーター設置や車両内のスペース確保が望ましいこと等が、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）等において明確化されており、ベビーカーを利用しやすい環境づくりが進められているところである。

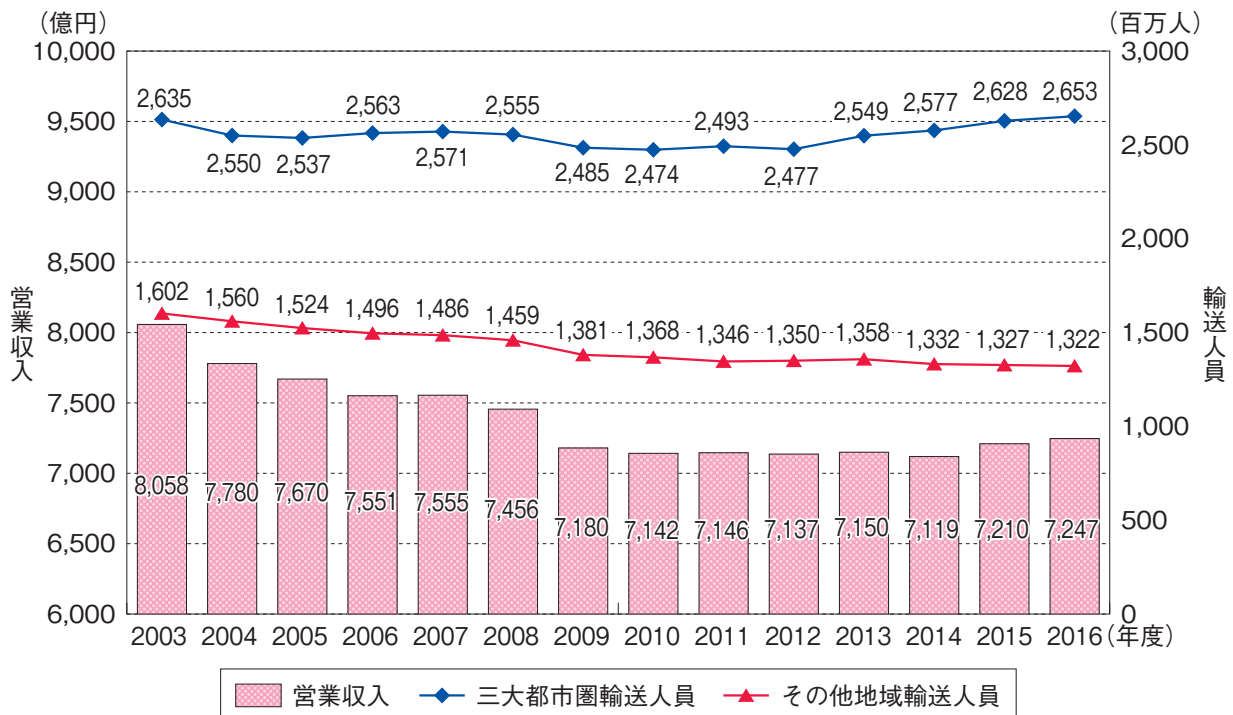
#### （4）地域における公共交通の変化

交通サービスの利用者や担い手の主たる母体は、我が国に住む人である。このため、我が国の人口や年齢構成の変化は、交通サービスに関するニーズ、交通サービスの運営のあり方等に構造的な変化をもたらす（（1）を参照）。

##### a. 利用者数の減少とその背景

地域における公共交通の利用者数は減少している。これをモード別・地域別に見ると、乗合バスの利用者数は、都市部では緩やかな増加傾向に転じた一方で、地方部は緩やかに減少を続けている（図表2-1-1-14）。鉄道の利用者数は、新幹線や大手民鉄が概ね好調である（図表1-3-2-1参照）中

図表2-1-1-14 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移  
（図表1-3-1-12を再掲）



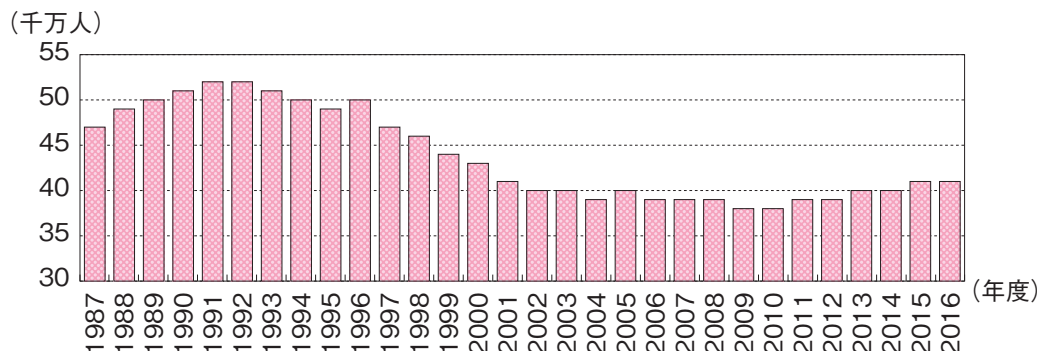
注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

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

で、地域鉄道は利用者数が伸び悩んでいる（図表2-1-1-15）。これらのことを背景に、バス、鉄道ともに路線廃止の動きが見られる（図表2-1-1-16）。

図表2-1-1-15 地域鉄道の輸送人員の推移（図表1-3-2-14を再掲）



注：1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者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2-1-1-16 近年の路線バスと鉄道の廃止路線延長

	路線バスの廃止路線延長 (単位：km)	鉄道の廃止路線延長 (単位：km)
2007年度	1,832	91.9
2008年度	1,911	64.0
2009年度	1,856	2.1
2010年度	1,720	0
2011年度	842	0
2012年度	902	39.1
2013年度	1,143	0
2014年度	1,590	80.5
2015年度	1,312	0.2
2016年度	883	16.7
計	13,991	294.5

注：国土交通省自動車局資料及び鉄道局資料から作成

地域における公共交通の利用者数の減少は、我が国の人口が減少に転ずる以前から始まっている（図表1-3-1-11, 20、図表2-1-1-14参照）が、その主たる原因は、モータリゼーションの進展（第I部第1章（7）参照）に伴い、日常生活における交通手段として自家用車がよく使われるようになったこと（図表1-2-1-2参照）であると考えられる。

地方部の交通事業者からの聞き取りによると、乗合バスにおいては、沿線人口の減少や病院・学校・商業施設等の統廃合による影響に加えて、スクールバスや病院・商業施設等への無料送迎バスとの競合や、運転手を確保できないことに伴う減便によるサービス低下等が利用者数の減少に影響している。地域鉄道においては、沿線への企業進出や観光客の取り込み、乗継利便性の向上、沿線企業等への働きかけ等により、一部の路線では利用者数が増加している一方で、沿線人口の減少や学校等の統廃合等により、全体的に見ると利用者数は伸び悩んでいるのが現状である。

公共交通ネットワークが地域の実情に合った、地域住民に真に必要とされるものに変わっていかなければ、公共交通の利用者数は一層減少し、維持困難な路線が一層増加するおそれがある。

## b. 小括

以上のとおり、地域における公共交通の利用者数は以前からモータリゼーション等により減少し、維持することが困難な路線も発生している。今後の人口減少の下で利用者数が一層減少し、維持困難な路線が一層増加するおそれがあることを踏まえ、地方部を中心に、真に必要な地域公共交通ネットワークの確保・維持・改善を図る必要性が高まっている。

### (5) 交通サービスの担い手の変化

交通サービスを提供するのに必要な交通サービスの担い手は、少子高齢化が進み、人口が減少する中であっても、一定数確保することが不可欠である。ここでは、現在の交通サービスの担い手の不足感や、担い手として期待される女性と高齢者の活躍状況、特に担い手の不足感が強い自動車運送事業をめぐる近年の状況を整理する。

#### a. 交通サービスの担い手の不足感

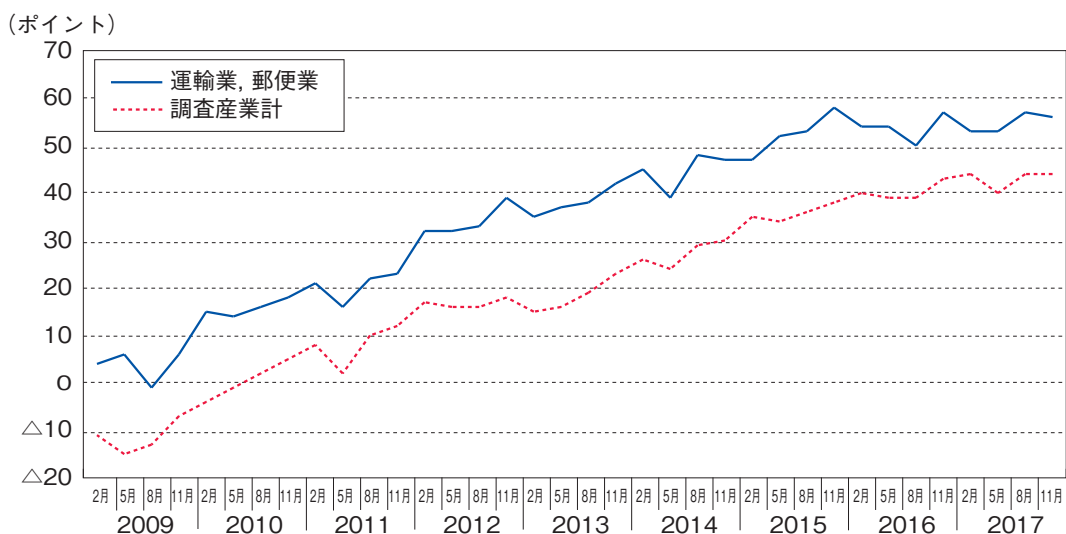
近年、全産業の就業者数が順調に増加しているのを尻目に、交通事業の就業者数は減少又は横ばいとなっている（図表1-2-2-6参照）。

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、上昇してきており、全産業と比較しても一貫して高く、労働力の不足感は大きい（図表2-1-1-17）。

さらに、交通事業における代表的な職種の一つである「運転」の職業の有効求人倍率を見ると、自動車運転の職業（バス、タクシー、トラックの運転手）が突出して高くなっており、職業計と比較しても上昇率が高い。他方で、鉄道、船舶・航空機の運転、その他の輸送の職業は、ここ数年高まってはいるものの、職業計よりも低い水準で推移している（図表2-1-1-18）。

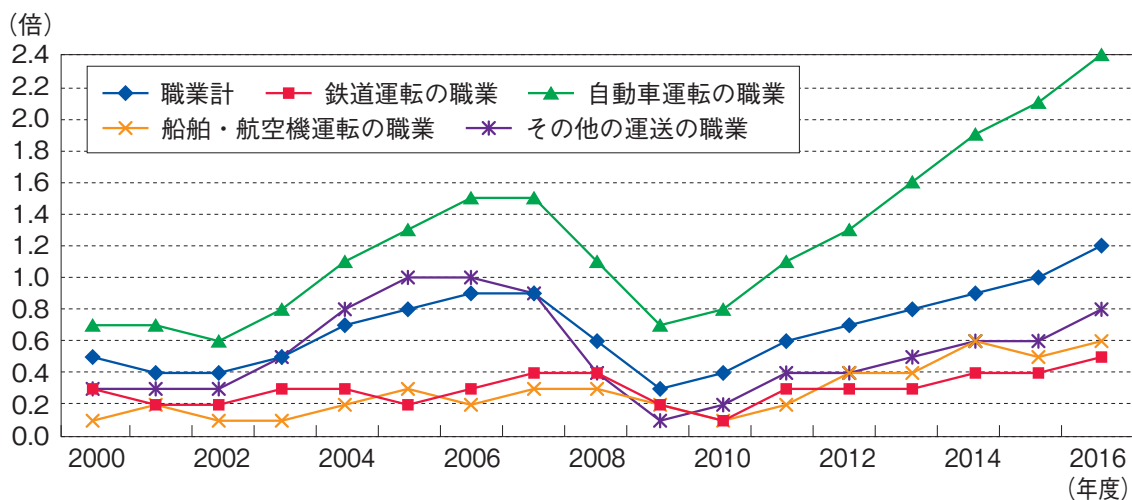
こうした状況が発生した背景には、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者側も、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や女性対応を含めた労働環境の改善について十分な対応を取ってこなかったことがある（第I部第3章第1節（2）参照）が、少子高齢化・人口減少が進み、今後、労働力人口の減少が見込まれる状況の中で、交通事業の担い手確保はより困難な状況になりつつある。

図表2-1-1-17 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

図表2-1-1-18 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

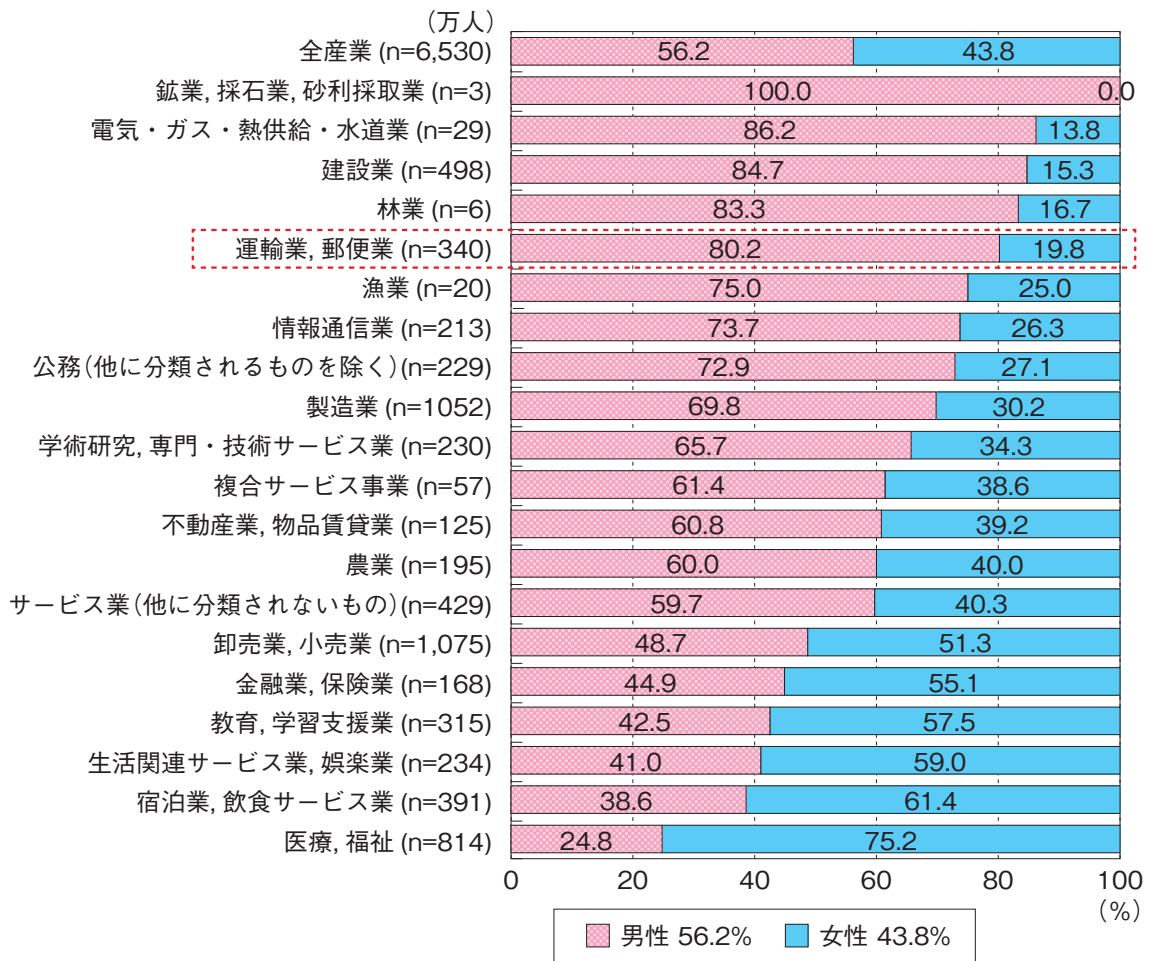
## b. 交通サービスにおける女性や高齢者の就業者

今後労働力人口の減少が見込まれる中で、持続的成長を実現し、社会の活力を維持していくために、女性や高齢者が活躍できる社会の実現が図られている。

### ① 就業者数に占める女性の割合

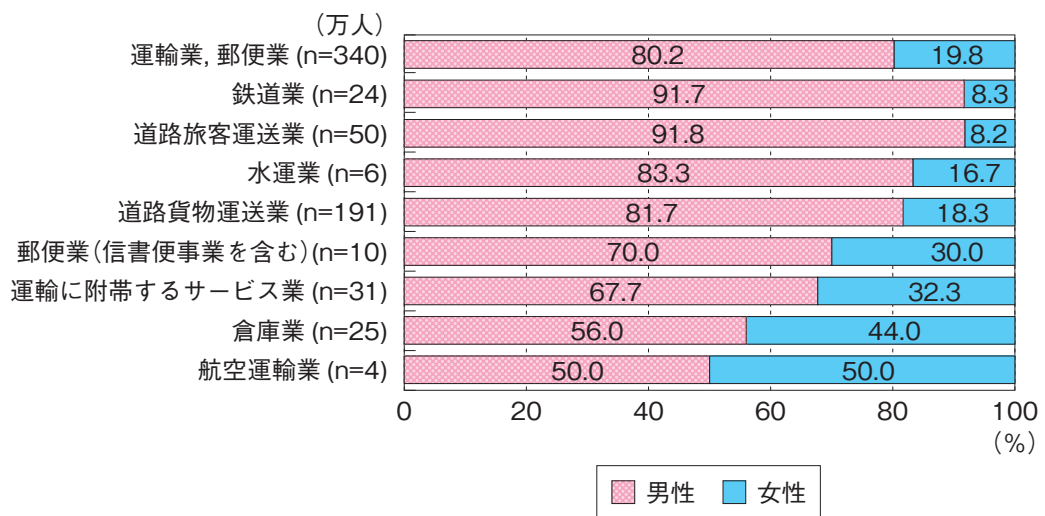
全産業では43.8%であるのに対し、交通事業は19.8%と低くなっている（図表2-1-1-19）。さらに細かく分類してみると、航空運輸業は全産業を上回る50%、倉庫業は44%となっているが、それ以外は軒並み全産業よりも低く、中でも鉄道業と道路旅客運送業は10%を下回っており（図表2-1-1-20）、自動車運転の職業について見れば、バス1.7%、タクシー2.7%、トラック2.4%とさらに低い（図表2-1-1-21）。女性の職業生活における活躍の推進に関する法律（平成27年法律第64号）第5条第1項に基づいて定められた基本方針において、運輸業は、建設業や造船業、研究機関等と並んで女性の参画が少ない分野とされ、就業支援や女性が働きやすい職場環境の整備を進めることとされている。

図表2-1-1-19 産業別男女別就業者構成割合 (2017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

図表2-1-1-20 産業別男女別就業者構成割合 (2017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



図表2-1-1-21 自動車運送事業等の就業構造（図表1-3-1-9を再掲）

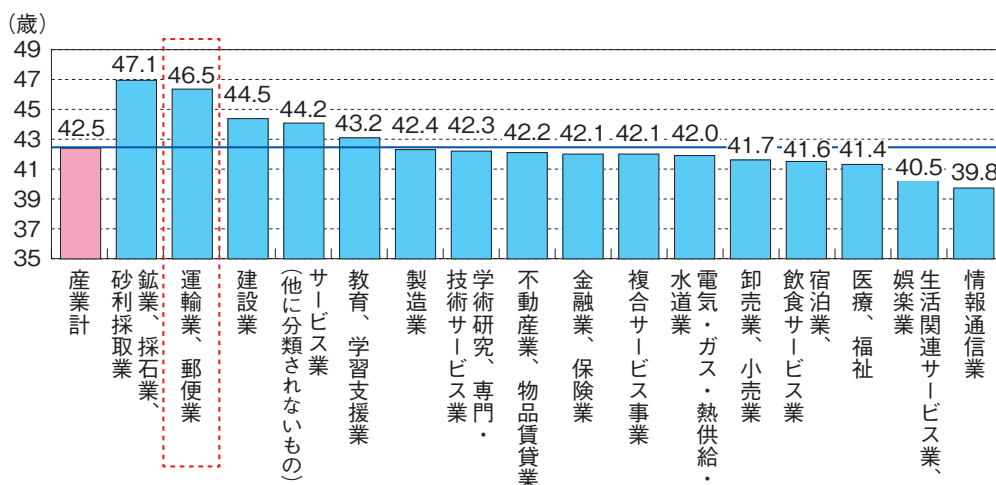
	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2015年度)	34万人 (2015年度)	83万人 (2017年)	40万人 (2017年)	—
女性比率	1.7% (2016年度)	2.7% (2016年度)	2.4% (2017年)	1.4% (2017年)	43.8% (2017年)
平均年齢	49.8歳 (2017年)	59.3歳 (2017年)	47.8歳 (2017年)	45.0歳 (2017年)	42.5歳 (2017年)
労働時間	210時間 (2017年)	189時間 (2017年)	217時間 (2017年)	187時間 (2017年)	178時間 (2017年)
年間所得額	457万円 (2017年)	332万円 (2017年)	454万円 (2017年)	427万円 (2017年)	491万円 (2017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「賃金構造基本統計調査」、「労働時間」及び「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  
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「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 高齢者の割合

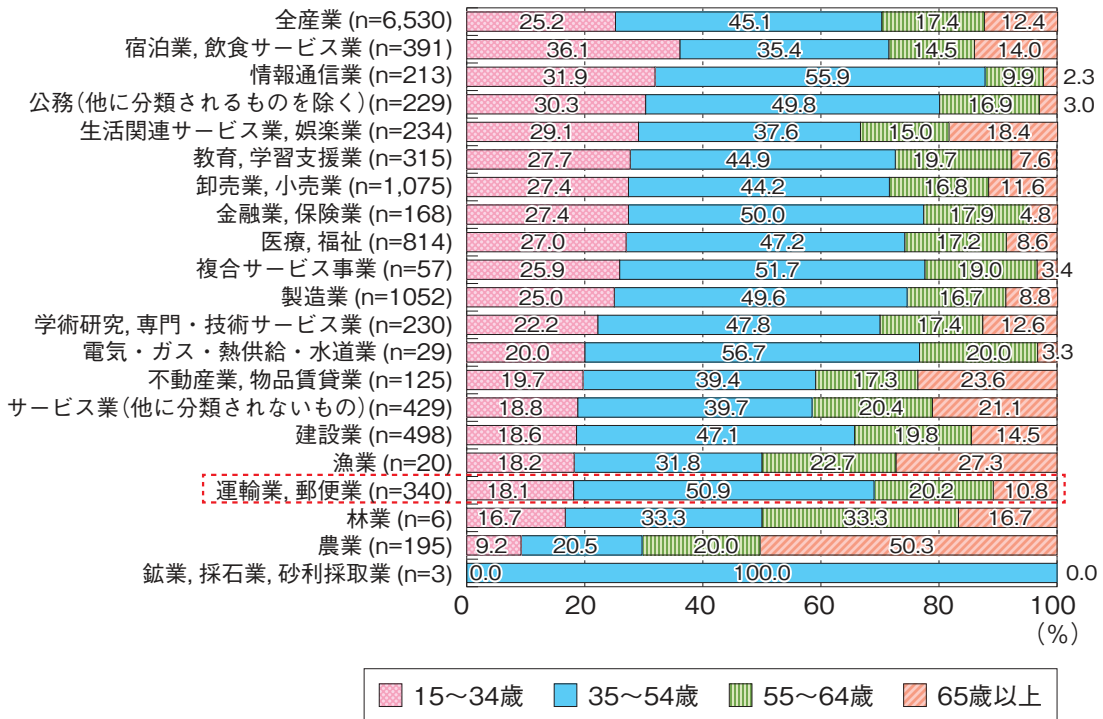
交通事業の就業者は、平均年齢は46.5歳で、産業計より4歳高い（図表2-1-1-22）が、65歳以上の高齢者が占める割合は10.8%で、全産業よりやや低い（図表2-1-1-23）。特に自動車運送事業では、タクシーは平均年齢が59.3歳と非常に高く、バスとトラックも交通事業の平均を上回る49.8歳、47.8歳となっている（図表2-1-1-21参照）。

図表2-1-1-22 産業別平均年齢（2017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29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

図表2-1-1-23 産業別年齢階層別就業者数の構成割合（2017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

c. 自動車運送事業をめぐる近年の状況

① バス事業

地方部の事業者からの聞き取りによると、運転手が不足しているバス事業者は多い。運転手が不足している事業者によると、路線バスは運転手不足のために減便・運休することがあり、高速バスは需要が多い時期に積極的な臨時便や続行便が設定できないことがあるという。また、貸切バスは運転手が足りないため仕事を引き受けられないことがあるという。

② タクシー事業

地方部の事業者からの聞き取りによると、運転手が不足しているタクシー事業者は多い。運転手が不足している事業者によると、乗務員の不足や高齢化によるタクシー車両の実働率の低下が輸送人員の減少につながっている。このため、需要が多い時期や時間帯でも、運転手が足りないため仕事を引き受けられないことがあるという。

③ 宅配事業

最近、宅配事業においては、eコマースの急拡大による大幅な荷物の増加（図表1-1-1-33、図表1-3-1-24参照）と労働需給の逼迫（図表2-1-1-17, 18参照）によって、多数の従事者の休憩の未取得、残業代の未払いといった問題が明らかになったところであり、サービス品質を確保しながら宅配事業の事業継続性を確保するため、宅配事業従事者が安心して働ける健全な労働環境の構築が必要という認識が広まった。

d. 小括

以上のとおり、交通サービスの担い手の不足感が高まっている中で、担い手としての女性の割合は低く、担い手の平均年齢は高く、中でも自動車運送事業が特に高い。近年、全産業では就業者数が増加するのを尻目に、交通事業では減少又は横ばいである中で、特に担い手不足感の強い自動車

運送事業において、バス事業やタクシー事業では、運転手不足のため、減便・運休、車両の実働率低下、仕事の引き受け不能なども生じており、宅配事業では、事業継続性を確保するために労働環境の改善が必要との認識が広まっている。

## 第2節 交通をめぐる課題

少子高齢化・人口減少が進む中で、社会・経済に生じている変化と交通への影響について、第1節のデータ等から読み取れることを整理すると、次のとおりである。

出生数が長期にわたって減少したことにより少子化が進み、それに伴い生産年齢人口が減少することによって、高齢者の比率が増加して高齢化が進むとともに、総人口が減少している。こうした動きは、地方部の方で先行して進んでいるが、都市部においてもその局面に入っており、都市部・地方部ともに今後さらに少子高齢化・人口減少が進む見込みである。

高齢者人口が増加し、高齢化率も上昇する中で、働く高齢者は増加しており、外出する高齢者も多い。外出の目的としては買い物や病院・役所等での用事が多く、その際に公共交通を利用する高齢者は3割程度いるものの、主に自動車を利用する高齢者が半数ほどいる。高齢者の免許保有率が増加する中で、高齢者の運転による死亡事故件数の割合は増加しており、運転免許証の自主返納件数も近年増加傾向にある。

少子化対策については、子どもと子育ての応援が求められる中、交通の分野では、ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を進めるに当たって、ベビーカーの利用しやすい環境の整備等も進められている。

地域における公共交通については、利用者数がモータリゼーション等により長期的に減少してきているが、人口が減少局面に入った中では、利用者数が一層減少し、維持困難な路線の増加が加速するおそれがあることを踏まえ、地方部を中心に、地域が主体となって真に必要な地域公共交通ネットワークの確保・維持・改善を図る必要性が高まっている。

交通サービスの担い手の不足感は高まっている中で、担い手としての女性の割合は低く、担い手の平均年齢は高く、中でも自動車運送事業でそうした傾向が強い。近年、全産業では就業者数が増加するのを尻目に、交通事業では減少又は横ばいである中で、特に担い手不足感の強い自動車運送事業において、バス事業やタクシー事業では、運転手不足のため、減便・運休、車両の実働率低下、仕事の引き受け不能なども生じており、宅配事業では、事業継続性を確保するために労働環境の改善が必要との認識が広まっている。

以上の実態や第Ⅰ部で整理した交通の動向等を踏まえて、少子高齢化・人口減少の下での交通をめぐる課題について整理すると、次のとおりである。

1点目は、高齢者等が交通サービスを使いやすくすることである。

我が国は、世界に例を見ない早さで少子高齢化が進んでおり、交通サービスの利用者として、高齢者の存在感は急速に高まっている。高齢運転者による相次ぐ重大な交通死亡事故の発生や改正道路交通法の施行等を背景に、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めることが求められている。また、高齢者の移動の利便性を向上することで、外出の機会を増やし、生きがいや健康づくりにつなげるなど、交通分野以外の分野における便益が生まれることも期待される。

さらに、子どもと子育ての応援が求められていることも踏まえつつ、交通のユニバーサルデザイ

ン化・バリアフリー化についても一層推進することが必要である。

2点目は、持続可能な地域公共交通を地域が主体となって構築していくことである。モータリゼーションや少子高齢化・人口減少が進む中、公共交通利用者は地方部を中心に減少を続け、交通事業者のみの力では維持することが困難となっている。しかし、地域の存続・活性化のためには移動手段の確保が不可欠であり、地域の交通手段の確保は地域の課題として取り組まなければならない状況となっている。

持続可能な地域公共交通ネットワークを実現させるためには、地方公共団体、交通事業者及び地域住民というそれぞれの主体が、自らの地域公共交通の課題をしっかりと認識し、地域全体の問題として捉え、地域の実状に合った交通体系の構築に協力して取り組んでいくことが必要である。

3点目は、交通の生産性革命と働き方改革である。

少子高齢化・人口減少が進む中、交通事業においても、潜在的な成長力を高めるとともに、働き手の減少を上回る生産性の向上等が求められている。また、中長期的な担い手の確保・育成等に向けて、働き方改革を進めることも重要である。

少子高齢化・人口減少に対応して交通事業における生産性革命と働き方改革を進める上では、近年急激に発展しているIoT・ビッグデータ・人工知能（AI）等のイノベーションを交通に取り入れて活用することや、ルールの見直し・関係者の連携など様々な工夫を通じて業務やサービスの改善を図ること、労働環境が厳しく担い手不足が顕著なトラック・バス・タクシーといった自動車運送事業の働き方改革を進めることがポイントとなる。



## 第2章 交通に関する施策や取組

本章では、第1章第2節で整理した交通をめぐる課題を踏まえて、交通に関して実際に講じられつつある施策や取組について、順に見ていくこととする。

### 第1節 高齢者等が使いやすい交通

第1章第2節で1点目として整理したとおり、高齢者の移動手段を確保すること、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を一層推進することが課題となっている。

#### (1) 高齢者の移動手段の確保

高齢者の移動手段としては、自家用自動車に加えて、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関が重要な役割を担ってきた。国、地方公共団体もこれらの公共交通機関の維持、活性化のために一定の支援を行っており、今後も、高齢者の移動ニーズの増加を念頭に置きつつ、きめ細かなサービスの充実等に向けた努力が継続される必要がある。他方で、歩行距離の制約など高齢者に特徴的な生活実態や公共交通機関の現状等も考え合わせると、公共交通を補完する移動手段を確保していくことも、今後重要性を増すものと考えられる。

こうした認識の下、まずは高齢者の移動手段の選択肢を拡げ、そのサービスの提供を拡大することが重要であるという観点から、次のような施策を講じることとしている。

#### ① 公共交通機関の利用促進




高齢者の移動手段の確保の第一歩は、公共交通機関の利用の促進である。既存の公共交通機関を高齢者にとって使いやすいものとしていくために、取組を一層強化していく必要がある。

具体的には、高齢者の公共交通機関利用を促進するための助成（図表2-2-1-1）の実施や、デマンドバスやタクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入・活用などが挙げられる。またタクシーの相乗り利用を促進し、利用者負担を軽減することで、高齢者の公共交通機関利用のハードルを下げる等の手法も考えられる。

さらに、様々な工夫により、既存の公共交通サービスを維持することによって高齢者の足を確保していく施策も重要である。例えば、スクールバスや送迎バス等を路線バスに一本化することや、路線バスの空きスペースを有効活用して貨物も同時に運ぶ「貨客混載」等によって路線バスの生産性を向上させ、バス路線の維持を図る手法も考えられる。また、スクールバスや送迎バス等を一般客も利用可能な形にする「混乗」で、高齢者の利用可能性を拡大することも考えられる。

図表2-2-1-1 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の例

- 鉄道やバスなどの公共交通ネットワークが充実している地域においては、域内在住の高齢者の一定額の負担の下で、多様な公共交通を一定期間にわたり自由に利用できる福祉乗車券を設定する例が見られる（東京都のシルバーバス（下図左）など）。
- 交通事業者により地域独自の交通系ICカードが導入されている地域においては、域内在住の高齢者に一定期間にわたり割引運賃が適用されるカードを設定する例が見られる（高松市のゴールドIruCa（下図中）など）。
- 自家用車による移動が一般的となっているモータリゼーションが高度化した地域においては、域内在住の高齢者や運転免許自主返納者がタクシーを利用する場合に運賃の一部を支援する例が見られる（前橋市のマイタク（下図右）など）。

東京都（シルバーバス）	高松市（ゴールドIruCa）	群馬県前橋市（移動困難者へのタクシー運賃助成制度）
<p><b>【概要】</b> シルバーバスにより都営地下鉄、都バス、東急バス、京王バス等の交通機関に東京都の区域内の停留所（駅）相互間を乗車可能</p> <p><b>【対象者】</b> 次の条件の全てを満たしている方 （ア）東京都の区域に住所を有する方 （イ）70歳以上の方 （ウ）種な利用で定期的なバス利用が困難でない方</p> <p><b>【負担金】</b> 20,510円（※）（1年間有効） ※区市町村税課税の方の場合、市課税の方は1,000円。</p> 	<p><b>【概要】</b> 「ゴールドIruCa」を利用することにより、IruCa（交通系ICカード）を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））の運賃が半額</p> <p><b>【対象者】</b> 高松市に在住する70歳以上の方</p> <p><b>【負担金】</b> 2,000円（半年間有効）</p> 	<p><b>【概要】</b> 移動困難者向けにタクシー運賃の一部を支援する制度を実施。2人以上の相乗り利用の場合、1人1乗車につき最大500円を支援。単独利用の場合、2千円以下の場合は運賃の半額、2千円を超える場合は千円を支援</p> <p><b>【対象者】</b> 前橋市に住居登録しており、次のいずれかの条件に該当する方 ・75歳以上 ・65歳以上で運転免許なし ・身体障害者、妊産婦等 ・運転免許自主返納者</p> 

資料：国土交通省総合政策局作成



## ② 公共交通を補完する移動サービスの活用

交通空白地を解消するための輸送や福祉輸送など、バス・タクシーによる輸送サービスが十分に確保できない場合の高齢者の移動手段として、地方公共団体やNPOが有償で輸送を行う「自家用有償運送」制度の活用を推進していく必要がある。このため、自家用有償運送の導入を円滑に進めるための検討や、市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化といった対策を進め、地域における導入促進を図っている。

また、自家用有償運送の導入すら難しいような厳しい条件の地域については、移動手段の確保のためには、地域の支え合いによって移動の足を支えることも選択肢とせざるを得なくなりつつあるのが実情である。地域の支え合いによる輸送は、自家用有償運送だけでなく、道路運送法の許可・登録を要しない輸送によっても実施されているが、バス・タクシー・自家用有償運送と異なり、輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない等の課題を抱えている。なお、こうした輸送において、収受することが可能な範囲の明確化や、どのような形での輸送サービスの提供が可能であるかの具体例については、2017年度末に情報提供を行っている。

## ③ 交通行政と福祉行政との連携

交通部門と福祉部門の協調も必要な要素としてあげられる。国レベル、地方公共団体レベルを問わず、交通担当者は福祉部門の課題を把握できていない場合も多く、また福祉担当者が輸送事業の制度を十分に知らないことも多い。そうした情報の断絶が効果的な取組を阻んでいる面があるため、地方公共団体における部門間の情報共有や協働により、効果的な対策の実現を図ることが重要である。

また、介護保険制度においては、生活上の支援を必要とする高齢者に対する移動支援サービスを提供するにあたって、その運営にかかる経費を支援する制度が設けられているが、一般の高齢者が利用する場合でもこうした支援措置を受けるための具体的な条件を明確化することにより、サービス提供者が安心して取組を進めやすくなるような環境の醸成も進めている。

こうした取組を実現していくためには、地方公共団体が創意工夫を凝らしつつ、主体的な役割を果たしていくことが重要である。国としても、地方運輸局が地方公共団体に寄り添ってこうした検討を支援する取組（関東運輸局『頑張る地域応援プロジェクト』、中部運輸局『みんなの交通応援プロジェクトEx』、近畿運輸局『地域連携サポートプラン』等）を通じ、高齢者対策を含めた具体的な取組の実現に向けて、地域に寄り添った対応を進めていくこととしている。

## ④ 自転車の活用

地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方で、高齢者の運転免許証の自主返納件数が年々増加する現状に対して、地域の移動手段として自転車の役割が拡大する可能性がある。

このため、民間企業等に対して、高齢者向け自転車の市場調査及び製品開発と試乗機会の提供を促すとともに、高齢者の自転車乗用中事故を防ぐため、高齢者の自転車の運転適性に関する診断手法について検討を行っていく。

## ⑤ 先進安全システムを導入した移動手段

高齢運転者が急速に増加していく中、高齢運転者による事故の防止と自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保の両立を図ることは喫緊の課題である。その対策の一環として、事故防止と事故時の被害軽減の効果が期待される先進安全技術を搭載した自動車をいち早く普及させることが有効である。

近年、衝突被害軽減ブレーキ（以下、「自動ブレーキ」という。）等の先進安全技術の市販車への搭載が進んでいることから、これらの技術を活用することにより、高齢運転者による交通事故の防止や被害軽減が期待される。特に、「自動ブレーキ」とペダル踏み間違いによる事故を防止する「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、高齢者特有の事故の防止や被害の軽減に効果が期待されるため、2017年度から実施する官民を挙げた普及啓発に向け、「安全運転サポート車（Ver 1.0）」のコ

コンセプトを自動ブレーキとペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車と定義するとともに、愛称を「セーフティ・サポートカーS（略称：サポカーS）」とし、2017年度・2018年度をサポカーSの普及啓発の重点期間と位置づけ、官民を挙げて広報活動を積極的に展開するとともに、先進安全技術の体験機会を拡大することとした（図表2-2-1-2）。

今後、自動車アセスメントの拡充や自動ブレーキの性能評価のための体制整備など更なる普及促進策を講じることにより、自動ブレーキの新車搭載率を2020年までに9割以上とすることを目指している。

図表2-2-1-2 「安全運転サポート車」(ver1.0) のコンセプトの定義

愛称：セーフティ・サポートカーS(略称：サポカーS) (高齢運転者向け)	
ワイド	自動ブレーキ (対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置 <sup>※1</sup> 車線逸脱警報 <sup>※2</sup> 、先進ライト <sup>※3</sup>
ベーシック+	自動ブレーキ (対車両)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置 <sup>※1</sup>
ベーシック	低速自動ブレーキ (対車両) <sup>※4</sup> 、ペダル踏み間違い時加速抑制装置 <sup>※1</sup>

※1 マニュアルは除く。

※2 車線維持支援装置でも可

※3 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。

※4 作動速度が時速30km以下のもの

※5 将来、技術の進化や目的に応じ、「安全運転サポート車」の対象装置の拡大を想定

※6 このほか、高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断で安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用することができる。

## ⑥ 高速道路での逆走事故の防止

重大事故につながる可能性が高い高速道路での逆走に対し、「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」に基づき、IC・JCT部等での物理的・視覚的対策や、高速道路会社が民間企業から公募・選定した新たな逆走対策技術について、2018年度からの実用化等により、2020年までに高速道路での逆走事故をゼロにすることを目指していく。

## (2) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の一層の推進

### a. バリアフリー法及び関連施策の見直し

公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化は、バリアフリー法の下で、ホームドアの整備も含めて、一定程度進捗している（第I部第2章第2節（3）及び第I部第3章第2節（1）参照）が、第1章第2節で整理したとおり、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を一層推進することが課題となっている。

ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議で2017年2月に決定された「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、東京オリンピック・パラリンピックに向けた重点的なバリアフリー化とともに、全国のバリアフリー水準の底上げを目指すこととされたことを踏まえ、また、学識経験者、障害者団体・事業者団体の代表（26団体）等からなる「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の議論も踏まえ、バリアフリー法及び関連施策について、（1）高齢者、障害者等の社会参画の拡大の推進、（2）バリアフリーのまちづくりに向けた地域連携の強化、（3）ハード・ソフト一体となった取組の推進という3つの視点を基本として、以下の方向性で見直しを行うこととしている。

バリアフリー施策の基本的考え方として、「障害の社会モデル」の理念等を、バリアフリー法体系において反映する。また、観光地のバリアフリー化（地域・宿泊施設のバリアフリー化、情報提供、相談窓口の充実等）を推進する。バリアフリー法の適用対象事業者の拡大や、バリアフリー情報の見える化を検討する。高齢者、障害者等の意見聴取について、バリアフリー法体系に

において明確化する。

施設設置管理者等の取組促進を図る。そのため、交通バリアフリー基準・ガイドラインを2017年度中に見直す。また、2021年度以降の整備に関する目標設定のあり方について、適切な時期に検討を開始する。公共交通事業者等が、ハード、ソフト両面の取組状況を対外的に明らかにする制度（統括管理者の設置、推進計画策定、定期報告、公表制度、情報提供等）の導入を検討する。優先的に整備すべき道路の重点的な支援、経路選択が可能なバリアフリー化について検討する。

地域の更なる面的バリアフリー化を図る。そのため、市町村による基本構想作成を促進するため、基本構想の作成要件の緩和、複数市町村にまたがる事業の場合等における都道府県の関与の強化等を検討する。基本構想を一定期間ごとに評価・見直しする制度について検討する。複数の施設設置管理者が関係する交通結節点における施設設置管理者間の連携促進の仕組みを検討する。まちづくり施策との連携を促進する。

心のバリアフリーを推進する。そのため、公共交通事業者等がハード、ソフト両面の取組を計画的に取り組む中で、更なる職員研修の実施を促進するための仕組みについて検討する。交通・観光分野における接遇ガイドラインを2017年度中に策定し、普及を図る。バリアフリー教室等の啓発活動について、事業者や公共交通の利用者向けの取組を充実する。障害者等当事者に対する公共交通の安全な利用に関する啓発活動を推進する。

上記の考え方を踏まえ、(1)バリアフリー法に基づく措置が「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」に資するよう行われるべき旨の基本理念の規定の創設、(2)公共交通事業者等によるハード対策及びソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度の創設、(3)バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を強化するため市町村が移動等円滑化促進方針を定めるなどの新たな仕組みの創設、(4)更なる利用しやすさの確保を図るため、一般貸切旅客自動車運送事業者等の本法の適用を受ける事業者への追加、駅等に加えて道路や建築物等を含む幅広いバリアフリー情報の提供の推進、高齢者、障害者等が参画し施策内容の評価等を行う会議の設置等を内容とする、バリアフリー法の改正法案を2018年2月に閣議決定し、国会に提出した。本法案は5月に成立した。

## b. 子どもと子育てを応援する取組

### ① ベビーカーに関する理解促進

ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備を明示するために、「公共交通機関におけるベビーカー利用に関する協議会」で2014年にベビーカーマーク（右図）を決定した。同協議会の構成員の協力を得て、駅や車両、各種建築物等のエレベーターなどで、ベビーカーマークの掲出を行い、ベビーカーの安全な使用のための周知のほか、ベビーカー使用者やその周囲の人にお互いに配慮してもらえよう、キャンペーンなどにより継続的に働きかけている。また、普及啓発を推進するため、2015年5月に子育てにやさしい移動に関するウェブサイト（こそだてモビ）を開設し、情報発信等を行っている。



ベビーカーマーク  
資料：国土交通省資料



② マタニティマークの普及啓発

マタニティマーク（右図）は、妊産婦に対する気遣いなど、妊産婦にやさしい環境づくりに関して広く国民の関心を喚起するために、21世紀における母子保健分野での国民運動計画である「健やか親子21」推進検討会において募集し、2006年に発表された。公共交通機関利用時、このマークを身につけることにより、周囲が妊産婦へ配慮しやすくなる。



マタニティマーク  
資料：厚生労働省資料

しかし、内閣府が2014年に実施した「母子保健に関する世論調査」では、20～30代でマタニティマークを知っていたと回答した者が約7割なのに対し、性別では男性、年齢別では高齢になるほど認知度が低くなっている

（図表2-2-1-3）。また、第1次の「健やか親子21」最終評価（2013年度）では、マタニティマークを知っていても、52.3%の母親が使用していないという実態もある。

このため、2015年度から開始した「健やか親子21（第2次）」では、マタニティマークを妊娠中に使用したことのある母親の割合の目標値を70.0%とし、国においてマタニティマークの周知を図るとともに、事業者においても、マタニティマークを車で無料配布しているほか、ポスターを掲出したり、車内の優先座席付近にステッカーを掲出したりするなど、妊産婦にやさしい環境づくりを推進している。

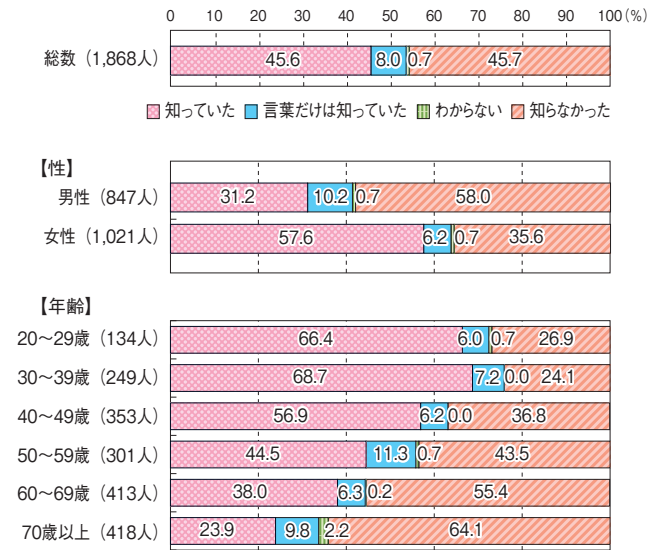
③ 子育てタクシー

子育て家族の様々なシーン（荷物の多い子連れの外出、子ども1人での通園・通学・通塾、陣痛時の病院までの送りなど）に応じたタクシーサービスも提供されている（一般社団法人全国子育てタクシー協会の子育てタクシーなど）。

c. 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のユニバーサルデザイン化等により歩行者の安全を図るため、道路事業等の実施にあわせた電柱の設置抑制や既設電柱の撤去、低コスト手法普及に向けたモデル施工の実施、技術マニュアルの整備、民地の活用などにより無電柱化を推進している。

図表2-2-1-3 マタニティマークの認知



資料：内閣府大臣官房政府広報室「母子保健に関する世論調査」（世論調査報告書、平成26年7月調査）

## 第2節 持続可能な地域公共交通の構築

第1章第2節で2点目として整理したとおり、地域公共交通ネットワークを持続可能にすることが課題となっている。

ここでは、地域公共交通に関する近年の動きを見るとともに、地域公共交通の再構築に関する取組事例を紹介する。

### (1) 地域公共交通に関する近年の動き

自家用車の普及に伴い、地域公共交通の利用は長期的に減少してきたが、少子高齢化・人口減少と相まって、交通事業者のみでは維持が困難な路線が地方部を中心に増加している。また制度面では、需給調整規制の廃止により路線の廃止等が届出制になるなど、撤退に関しても交通事業者の経営判断に委ねられる余地が拡大している。地域の足を確保する手段の1つとして、コミュニティバス等の導入も進んでいるが、コミュニティバスの導入後、利用率の低迷等から存続が困難になる場合もある。しかしその一方で、事業採算性がなくとも地域にとって必要な路線等は少なくないことから、交通手段の確保を地域の課題として取り組む必要性は、年を追う毎に高まっている。こうした背景にあって、「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）が制定された。

2014年の同法の改正においては、地域の公共交通ネットワークの面的な再構築を行う、まちづくりや観光振興等の他の地域戦略との一体的な連携を図る、市町村のみならず都道府県も協議会を主催できることとして広域的な対応を可能とする等、面的に広がりのある取組を地方公共団体が先頭に立って主導する仕組みに制度を拡充した。これは、地方公共団体が、関係主体が参加する協議会を設置し、その合意の下で「地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）」を作成し、また必要に応じて交通事業者の同意を得て「地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）」を作成することによって、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指すものである。2018年3月末時点で410件の網形成計画が策定され、再編実施計画も23件が認定されている（図表2-2-2-1）。

図表2-2-2-1 2014年改正後の活性化再生法の概要



資料：国土交通省総合政策局作成



(2) 地域公共交通の再構築に関する取組事例

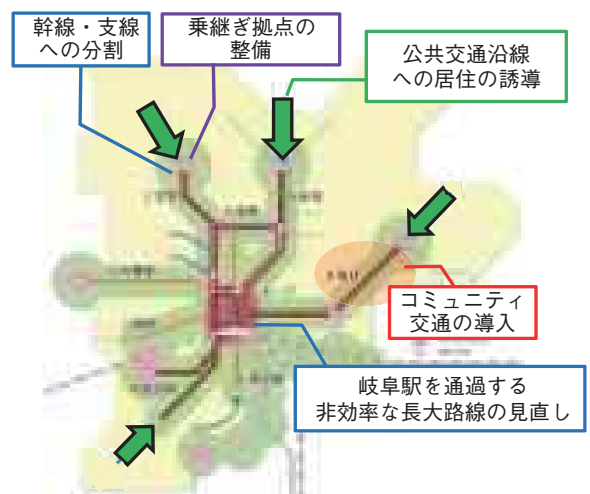
(1) で見たとおり、2014年の活性化再生法の改正以降、地方公共団体においても地域公共交通の課題を自らの問題と捉え、熱意をもって取組が進められるようになってきている。交通圏全体を見据えて交通ネットワーク全体を検証し、その利便性・効率性の向上を図るべく網形成計画を策定するにとどまらず、さらに踏み込んで、地域公共交通を再編するための具体的な事業（運行路線や運行本数、運賃等）を定める再編実施計画を策定する事例や、鉄道の上下分離等の事業構造の変更により路線の維持を図る鉄道事業再構築実施計画を策定する事例も増えつつある。本稿では、これまでに国土交通大臣の認定を受けた23件の再編実施計画と9件の鉄道事業再構築実施計画の事例から、いくつかを紹介する。

① 岐阜市

岐阜県岐阜市では、集約型のまちづくりを目指し、中心市街地と周辺各地区の双方において、公共交通が利用しやすい環境の整備を進めている。

具体的には、中心市街地においては岐阜駅を中心に路線バスネットワークを見直し、長大路線の分割や適正な路線再配置、運行ルート分散等により、定時性・速達性の向上と収支改善を図っているほか、幹線路線への連節バスの導入による輸送力増強、バスレーンの整備、公共交通優先システムの導入など高度な輸送サービスの実現に向けた取組を行っている。路線バスに接続する各地区の輸送については、住民の日常生活を支える輸送サービスとして、地域住民が主体的に運行に参画するコミュニティバスの導入が進められており、現在ではほぼ市内全域をカバーするに至っている。今後は、引き続き乗継拠点の整備を進め、幹線と地区内輸送の連携強化を図るなど、一体的なネットワークの構築をさらに進めて行く予定としている（図表2-2-2-2）。

図表2-2-2-2 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

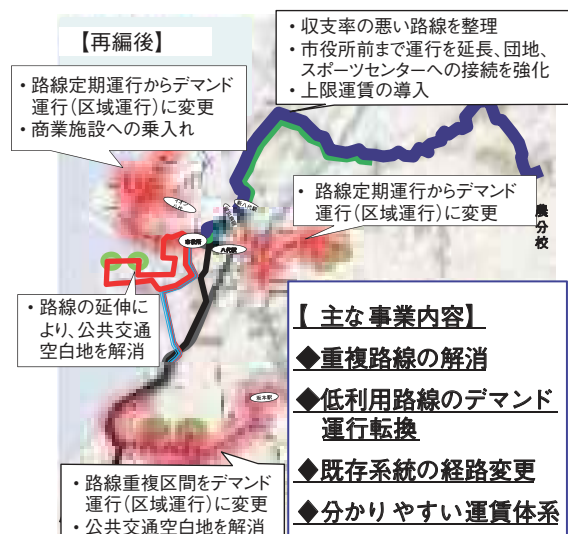


資料：国土交通省総合政策局資料より

② 八代市

熊本県八代市では、市内のバス路線網に関し、路線の重複による非効率や、一部路線の利用低迷、交通不便地域の存在等の課題が指摘されており、これらを一気に解決するための再編を行った。重複路線を大胆に整理する一方で、集約した路線については鉄道駅や商業施設等への乗り入れ／延伸を図り、利便性の向上を図っている。利用の低い路線については、定路線型のサービスから、柔軟なルートでサービスを提供できる予約型の乗合タクシーサービス（デマンド交通）に転換することにより、需要に見合ったサービスを提供するとともに、公共交通不便地域の解消を実現している。また、中心市街地では循環路線を充実させ、回遊性の向上を図っている。併せて、広範囲に上限運賃制度を導入しており、長距離路線を中心に利用者の増加が

図表2-2-2-3 熊本県八代市における地域公共交通再編実施計画



資料：国土交通省総合政策局作成

期待される（図表2-2-2-3）。

③ 唐津市

佐賀県唐津市は、九州北部の都市圏の一翼を担う一方、玄界灘に面した海岸線を擁する観光地としての側面も有していることから、同市の公共交通には、住民生活を支える交通の充実と、来訪する観光客への移動手段の提供の両方を充足することが求められる。

このため同市では公共交通網の充実に向け、生活路線と観光路線の性格分けを行いつつ、ネットワークの再編を実施した。生活路線については、利用実態を踏まえて幹線の統合や支線の分割等の路線再編を行い効率性の向上を図るとともに、住民のニーズに合わせた路線の延伸や離島航路への接続の強化等を進め、利便性を向上させている。観光路線に関しては、訪問客のニーズに合わせて観光資源の集積地を中心に路線を充実させることにより、観光需要の要請に応える利便性の向上を実現している。こうした観光施策と連携した公共交通施策の推進により、住民と来訪者双方の利便性の向上を図っている（図表2-2-2-4）。

図表2-2-2-4 唐津市における取組



資料：国土交通省総合政策局作成

④ 常陸太田市

茨城県常陸太田市は、同県内で最も広い面積を持つ地方公共団体である。市の南部に位置する中心市街地に主要施設が集積していることから、北に向けて広がる市域からの移動手段の確保は極めて重要な課題となっている。従来、路線バス、コミュニティバス、スクールバス、病院の送迎バスなどが運行されてきたが、相互に調整されることなく別個に運営されていたため、重複路線における運行本数やダイヤの適正化が行われず、運賃体系も不統一であるなど、非効率で不便であるという課題を抱えていた。そこで、こうした不統一なバス輸送サービスを民間事業者が運行する路線バスに一本化し、一体的な交通サービスの提供を行うこととした。これにより、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを実現している（図表2-2-2-5）。

図表2-2-2-5 常陸太田市における取組

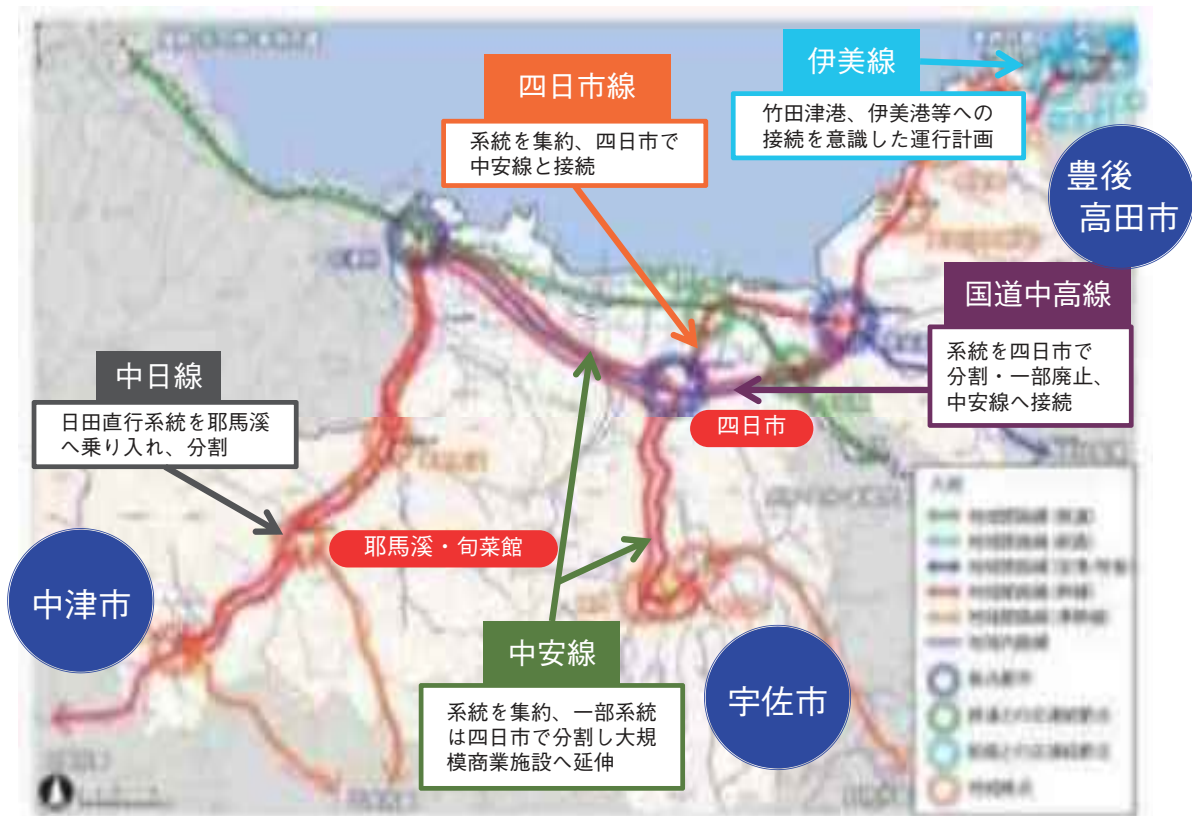


資料：国土交通省総合政策局作成

⑤ 大分北部圏（大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市）

地域の交通施策は、当該地域における人・モノの流動や利用者のニーズ等を踏まえて進めて行くことが重要であるが、そうした流動が地方公共団体の行政区域を越える場合には、広域の交通圏として対策を進めることが望ましい。大分県北部の中津市、宇佐市、豊後高田市では、一体的な交通

図表2-2-2-6 大分北部圏における取組



資料：国土交通省総合政策局作成

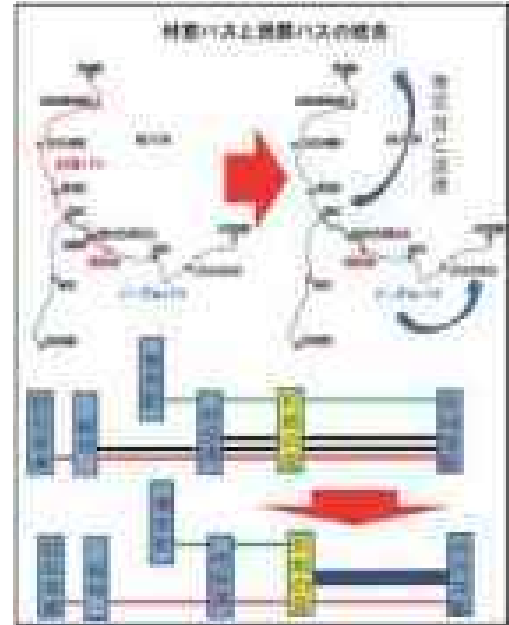


圏として市域を跨ぐ連携した取り組みを進め、成果を挙げている。県の都市計画にも位置づけられている「県北広域都市圏」として全域を俯瞰したうえで、交通拠点の配置や役割分担の検討を進めるとともに、バス路線についても効率的な路線配置、商業施設への接続、航路との連携強化等の再編を実施することで、交通圏全体の利便性・効率性の改善を実現している（図表2-2-2-6）。

#### ⑥ 東秩父村

地域公共交通の再編は、大規模な地方公共団体でなければ取り組めないということはない。人口約3,000人の埼玉県東秩父村では、地域の移動手段の確保と観光振興を通じた活性化を施策の両輪として連携させ、村の観光施設「和紙の里」をハブとする地域交通ネットワークの再構築を実現している。具体的には、村営バスを廃し民間バスに一本化するのに合わせて「和紙の里」を拠点にバス路線を再編し、長大路線を分割するとともに利用実態に応じた適正な運行本数を配し、相互接続させる形で効率化を実現している。さらに運行ダイヤや運賃体系をわかりやすく示すことで利便性の向上を図った。こうした取り組みにより、村民のお出かけ機会の創出と来訪者の利便性向上を実現しつつ、村の主要施設である「和紙の里」の活性化を図るといふ、まちづくりと地域公共交通施策の連携を実現している（図表2-2-2-7）。

図表2-2-2-7 東秩父村における取組



資料：国土交通省総合政策局作成

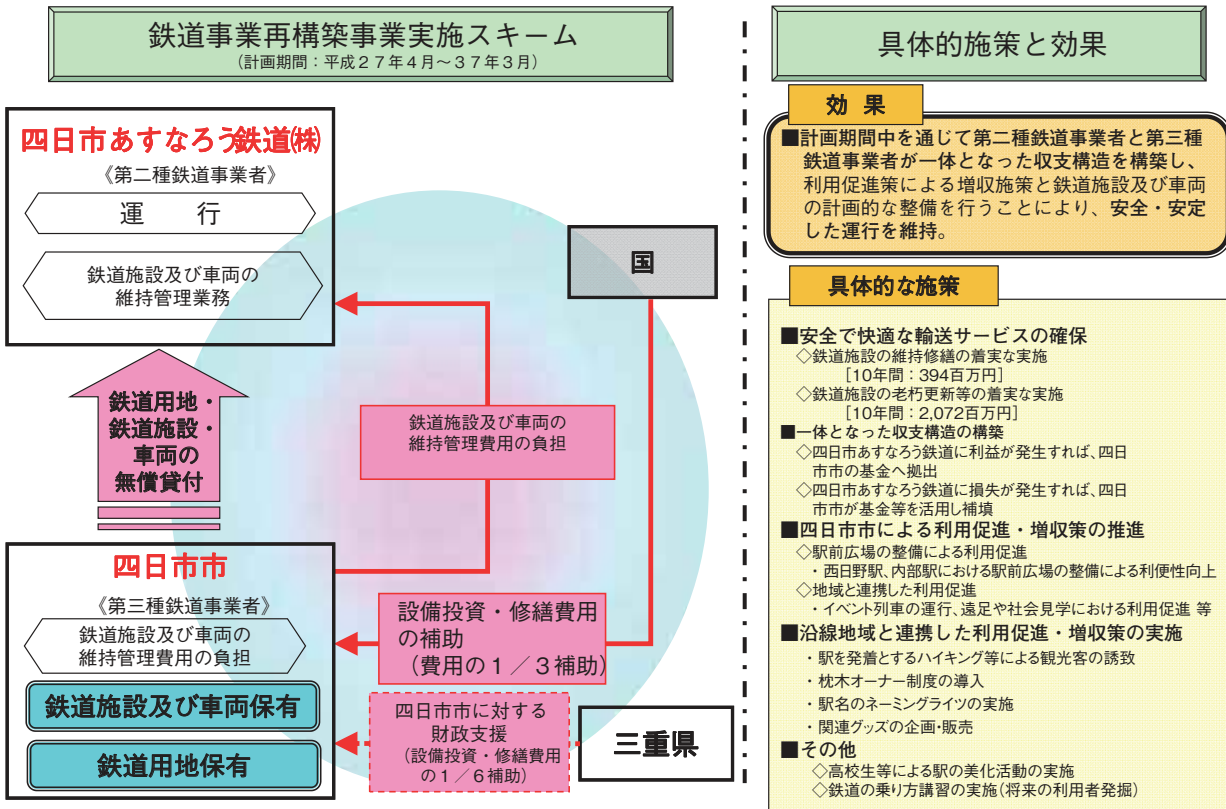
#### ⑦ 四日市あすなろう鉄道

三重県四日市市にある内部線及び八王子線は、鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、2015年4月1日より、それまで第一種鉄道事業者であった近畿日本鉄道株式会社が、第三種鉄道事業者となる四日市市に鉄道施設及び車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸与し、第二種鉄道事業者となる四日市あすなろう鉄道株式会社（近畿日本鉄道株式会社と四日市市の出資により設立。）は、四日市市から鉄道施設、車両及び鉄道用地を無償で借り受けて運行を行う形態となった。

本計画に基づく鉄道事業再構築事業の実施により、四日市あすなろう鉄道株式会社は鉄道施設等の維持・管理に要する費用の負担軽減が図られることとなり、事業運営による利益が発生した場合は、その相当額を四日市市内部・八王子線基金に拠出し、逆に損失が発生した場合は四日市市が基金等を活用してその相当額を支援するという上下一体の収支構造を新たに整えることにより、長く安定的に事業を継続できる体制が構築され、沿線地域と連携した利用促進・増収策の展開などと合わせ、四日市あすなろう鉄道株式会社の経営の安定化を図ることで、計画期間中を通じて安全で安定した運行の維持が期待される（図表2-2-2-8）。



図表2-2-2-8 内部線及び八王子線の鉄道事業再構築事業の概要



資料：国土交通省鉄道局作成

### 第3節 交通の生産性革命と働き方改革

第1章第2節で3点目として整理したとおり、交通の生産性革命と働き方改革が課題となっており、それらの課題への対応を進めるためには、近年急激に発展しているIoT・ビッグデータ・人工知能(AI)等のイノベーションを交通に取り入れて活用することや、ルールの見直し・関係者の連携など様々な手法を使って業務やサービスの改善を図ること、労働環境が厳しく担い手不足が顕著なトラック・バス・タクシーといった自動車運送事業の働き方改革を進めることがポイントである。

#### (1) 交通の生産性革命

近年急激に起きている第4次産業革命(IoT、ビッグデータ、人工知能(AI)等)のイノベーションの成果を交通にも活用することが期待されている。

こうしたイノベーションの交通への活用には様々なものがありうるが、ここでは、少子高齢化・人口減少(特に交通の担い手不足)への対応として役立ちそうなものとして、自動運転、航空イノベーション、小型無人機(ドローン)、自動運航船、「AIターミナル」等について、検討状況を見ていく。

##### a. 自動運転

自動運転について、政府は、ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」をこれまで2014年度から4回にわたって策定・改定してきており、また、省庁横断的研究開発プログラムであるSIP自動走行システム(内閣府)による研究開発や、自動運転に関する将来像等を検討するための自動走行ビジネス検討会(経済産業省・国土交通省)、各省庁において制度面の課題等を検討する検討会等も、同年度から本格的に順次実施されている。

自動運転システムは、従来は運転者（人間）が実施していた運転タスクを自動運転システムが実施していくという点で、自動車の根本的な構造を変化させるとともに、より安全かつ円滑な運転を可能とするものであり、今後の社会に対して大きなインパクトを与える可能性がある。具体的には、従来の道路交通社会の抱える課題（交通事故の削減、交通渋滞の緩和等）を解決するとともに、移動に係る社会的課題（運転の快適性向上、高齢者の移動支援等）に対して新たな解決手段を提供する可能性がある（図表2-2-3-1）。

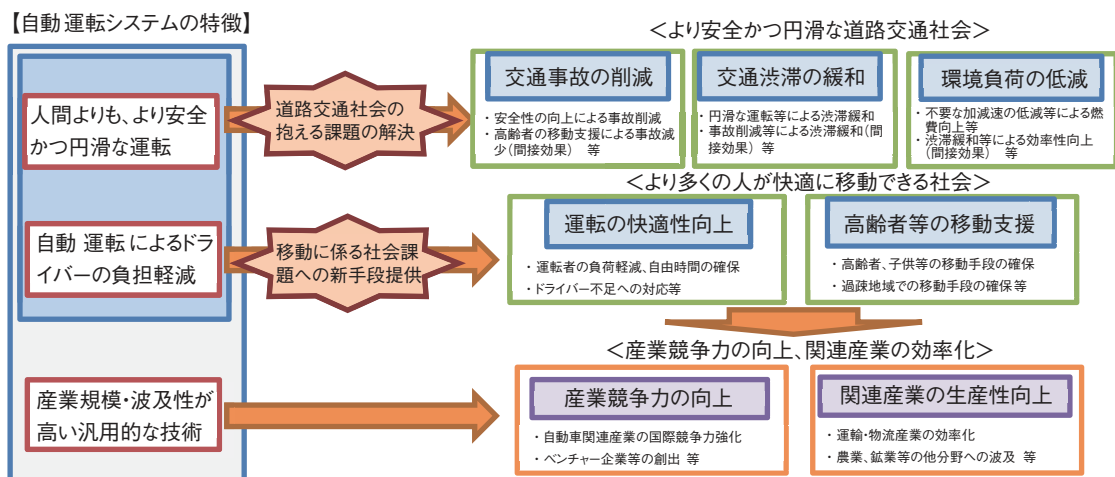
IoTの流れの中、各車両において収集された走行知識データの一部が、ネットワークを通じてデータ基盤に移転・蓄積され、それらのデータが人工知能の基盤データや各種ビッグデータ解析等に活用されるとともに、解析されたデータ等の一部が、再びネットワークを通じて各車両に提供され、当該車両の自動運転の判断に必要なデータ等として活用される、という相乗的な発展が想定される。

これらは今後すぐに世の中に普及する訳ではないものの、今後10～20年の間に急速に普及していくことが予想されており、近年、世界各国の自動車企業やIT系企業などの新興企業が積極的に開発に取り組むなど、世界的に関心が急速に高まってきているところである。我が国においても、「官民ITS構想・ロードマップ2017」において、2020年までに「世界一安全な道路交通社会」を構築するとともに、その後、自動運転システムの開発・普及及びデータ基盤の整備を図ることにより、2030年までに「世界一安全で円滑な道路交通社会」を構築・維持することを目指すこととしている。

高齢化が進展する中、高齢者の事故の割合が高まる一方で、高齢者等の移動困難者の移動手段を確保する必要があること、また、今後人口減少が見込まれる中、過疎地域等地方における移動手段の確保や、ドライバー不足への対応等が喫緊の課題であることを踏まえ、これらの課題解決にあたって重要になると考えられる高度自動運転システムの開発を、ビジネスモデルを念頭に置いた上で戦略的に取り組むことによって、世界に先駆けた自動運転システムの実現と世界的な産業競争力の強化などを達成することを目指すこととしている。具体的には、(1)自家用車における自動運転システムの更なる高度化、(2)運転者不足に対応する革新的効率的な物流サービスの実現、(3)地方、高齢者等向けの無人自動運転移動サービス実現の3項目に係る高度自動運転システム等に重点化し、これらのシステムの2025年目途の市場化・普及を見据えて取り組むこととしている。

こうしたことを踏まえて、自動運転の実現に向けて必要なルールづくりなどの環境整備、自動運転技術の開発・普及促進に向けた取組が進められているが、自動運転の実現に向けた実証実験の段階に入っているものとして、トラック隊列走行(①)、ラストマイル自動運転による移動サービス(②)、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(③)、ニュータウンにおける多様な自動運転サービス(④)、ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス(⑤)などがある。

図表2-2-3-1 自動運転システムによる社会的期待

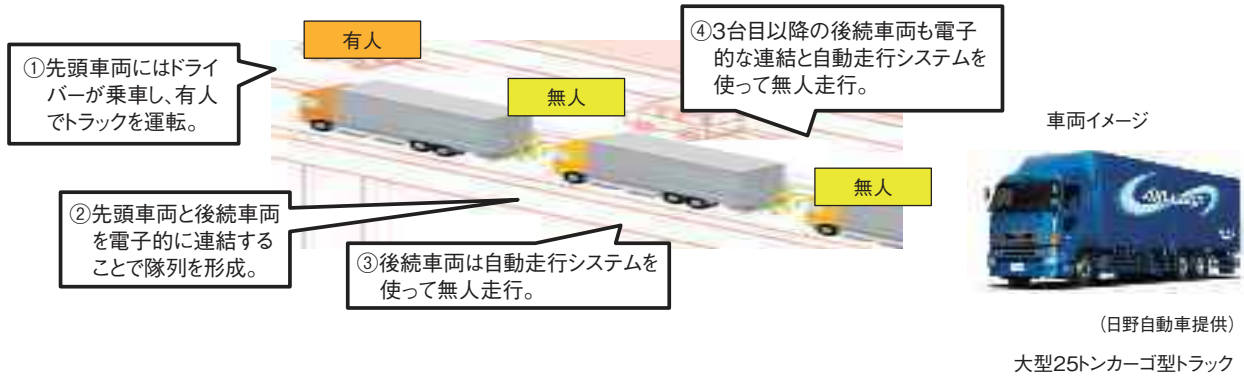


資料：高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民ITS構想・ロードマップ2017」

① トラック隊列走行

2020年に高速道路（新東名）での後続無人隊列走行を実現するため、車両の技術開発を自動車メーカー等に促すとともに、貨物運送事業者の意向・ニーズを把握し、事業として成立・継続するために必要な要件・枠組みについて、自動車メーカー、貨物運送事業者等と連携しながら検討を進めることとしている（図表2-2-3-2）。

図表2-2-3-2 トラック隊列走行の将来の実現イメージ

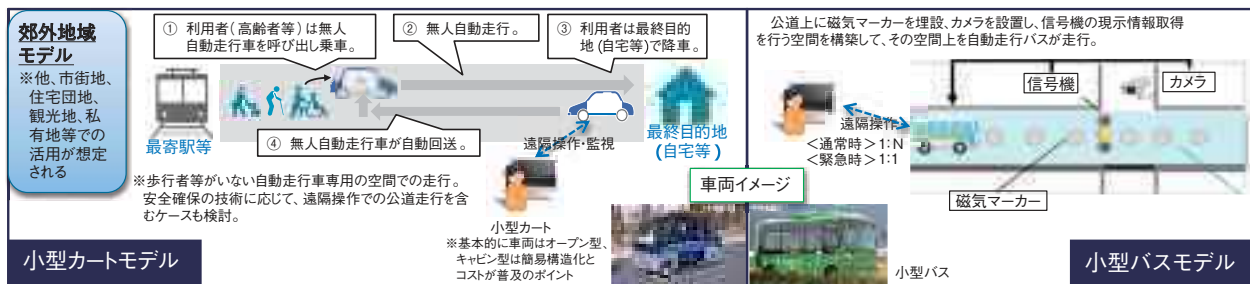


資料：国土交通省作成

② ラストマイル自動運転による移動サービス

ラストマイル自動運転は、基幹交通システム（鉄道、バスなど）と自宅や目的地との間や、地域内といった短・中距離を自動運転システムによって補完するものであり、過疎地等における運営コストの抑制や運転者不足を解消するための新たな移動サービスとして注目されている。国土交通省と経済産業省が連携して車両技術の開発を推進しており、地域特性・車両の種類に応じた実証実験を通じて安全性や信頼性等を検証し、2020年度にラストマイル自動運転による移動サービスの実現を目指している（図表2-2-3-3）。

図表2-2-3-3 ラストマイル自動運転による移動サービスのイメージ



資料：自動走行ビジネス検討会資料



③ 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

超高齢化等が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、2017年度は全国13箇所では実証実験を実施し、5箇所ではフェジビリティスタディを実施している（図表2-2-3-4）。

図表2-2-3-4 中山間地域の道の駅を拠点とした自動運転サービスのイメージ



④ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス

高齢者のモビリティ確保の観点から、急速な高齢化が進むニュータウンにおける多様な自動運転サービスの実現に向け、公共交通ネットワークへの自動運転サービスの活用に関わる実証実験の実施も見据え、検討を推進している（図表2-2-3-5）。

図表2-2-3-5 ニュータウンにおける自動運転サービスのイメージ



資料：国土交通省自動運転戦略本部資料より一部修正



## ⑤ ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス

都市部の基幹バスである名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）を対象に、自動運転技術の導入に係る検討に着手することとしている（図表2-2-3-6）。

図表2-2-3-6 名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）



資料：国土交通省自動運転戦略本部資料

## b. 航空イノベーション

航空分野においては、インバウンドの増大をはじめとする航空需要の拡大、空港間競争の激化、セキュリティを巡る脅威、生産年齢人口減少に伴う人手不足など我が国航空輸送を巡る課題へ対応しつつ、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現する必要がある。このため、自動化・ロボット、バイオメトリクス、AI、IoT、ビッグデータなど先端技術・システムの活用による我が国航空輸送産業におけるイノベーションの推進を図ることとし、特に官民の協調が不可欠な分野である、①ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）、②地上支援業務の省力化・自動化を当面の取組分野として官民をあげて推進する。

## c. 小型無人機

2015年11月5日の「第2回未来投資に向けた官民対話」において、安倍内閣総理大臣より、「早ければ3年以内に、ドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指す」とし、「このため、直ちに、利用者と関係府省庁等が制度の具体的な在り方を協議する『官民協議会』を立ち上げ」との指示がなされた。これを受け、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、利用促進、技術開発等の諸課題について、利用者と関係省庁が一体となって協議する「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」（以下「官民協議会」という。）を立ち上げた。官民協議会においては、2016年4月に技術開発等のロードマップをとりまとめたほか、2016年7月に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をとりまとめた。その後、2017年5月にロードマップを改訂し、「空の産業革命に向けたロードマップ～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」として改めてとりまとめた。

今後は、2018年には山間部等における荷物配送を実施し、2020年代には都市でも安全な荷物配送を本格化させるため、補助者を配置しない目視外飛行や第三者上空飛行など高度な飛行を可能とするための技術開発や制度的対応を進める。

## d. 自動運航船

自動運航船とは、定まった定義はないが、船上の高度なセンサーや情報処理機能、セキュリティの確保された衛星通信、陸上からの遠隔サポート機能等を備えた船舶及びその運航システムのことである。認知・判断段階のエラーを減らす操船支援技術等によって、人為的要因により発生する海

難事故を未然に防ぐこと等が可能となり、運航における安全性・経済性の向上が期待されている。  
 2025年までの自動運航船の実用化に向けて、技術開発支援と国際基準の策定主導を両輪とした取組を強力に推進することとしている（図表2-2-3-7）。

図表2-2-3-7 自動運航船のイメージ

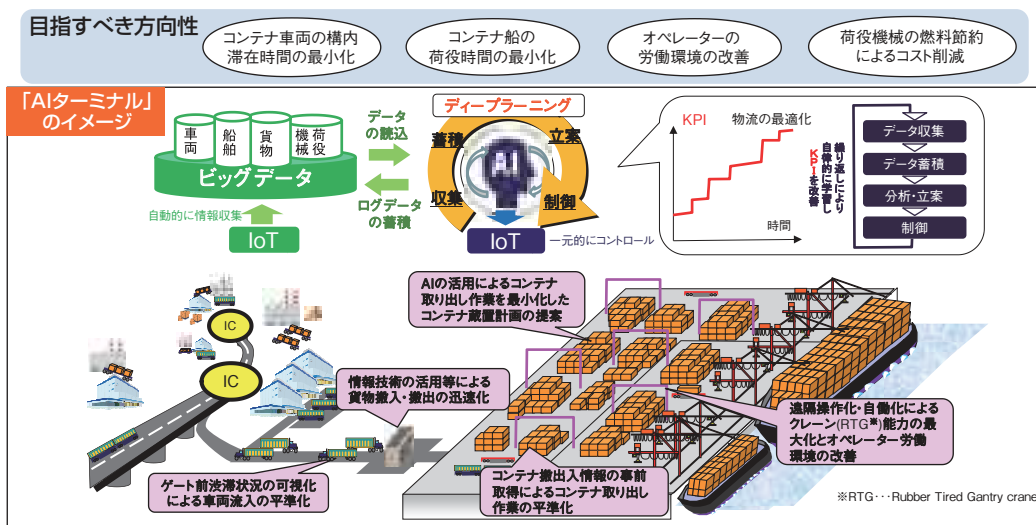


資料：一般財団法人日本船舶技術研究協会提供

e. 「AIターミナル」の実現

「AIターミナル」とは、AI、IoT、自動化技術を組み合わせることで、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナルを目指すものである。「AIターミナル」の実現により、我が国港湾の国際競争力を強化するとともに、「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化して海外展開することにより、我が国の力強い経済成長を実現することを目指す（図表2-2-3-8）。

図表2-2-3-8 「AIターミナル」のイメージ



- 「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により海外展開
- 世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、力強い経済成長を実現

資料：国土交通省港湾局作成

ここまで第4次産業革命のイノベーションを活用する施策や取組について見たが、少子高齢化・人口減少への対応として役立つとともに交通に生産性革命をもたらすものは、それだけに限られるわけではない。以降、国土交通省生産性革命プロジェクト20に掲げられた施策や取組を中心に、ルールの見直し、関係者の連携などの様々な工夫を通じて業務の効率やサービスの付加価値を高める施策や取組について見ていく。

f. 高速道路のピンポイント渋滞対策

我が国における渋滞による損失時間（混雑で余計にかかる時間）は、移動時間の約4割を占め、人流・物流に大きな影響を与えている。中でも高速道路における渋滞については、高速道路の全区間のうち、約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生しており、渋滞発生箇所が集中している。

このため、国土交通省では、2016年度より、これまで把握できなかったデータに基づく分析を行うことにより、渋滞の集中箇所をピンポイントで抽出し、部分的な付加車線の設置等のピンポイント対策を講じている。こうした効率的な渋滞対策は、有効労働時間の増加につながり、トラックやバスの担い手不足への対応としても有効である。

g. 道路の物流イノベーション

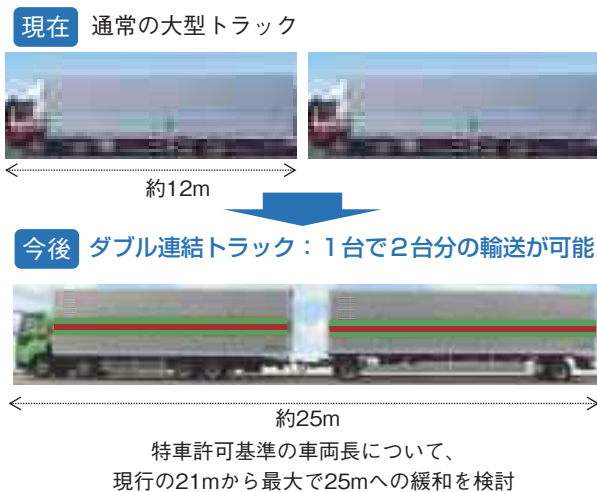
トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック（図表2-2-3-9）の実証実験を2016年11月より新東名を中心とするフィールドで推進し、2018年度の本格導入を目指している。

また、物流の効率化等を促進するため、港湾・空港等と高速道路のアクセス強化や高速道路と近傍に位置する大規模な物流拠点等の民間施設を直結するインターチェンジを民間企業の発意と負担により整備する制度の活用を推進している（図表2-2-3-10）。

そのほか、特殊車両通行許可の迅速化に向けて、自動審査システムを強化するとともに、許可期間の延長等も検討している。

さらに、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成30年3月に道路法等を改正し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図るとともに重点支援を実施する「重要物流道路制度」を創設した。

図表2-2-3-9 ダブル連結トラック車両



資料：国土交通省作成

図表2-2-3-10 民間施設直結スマートインターチェンジ



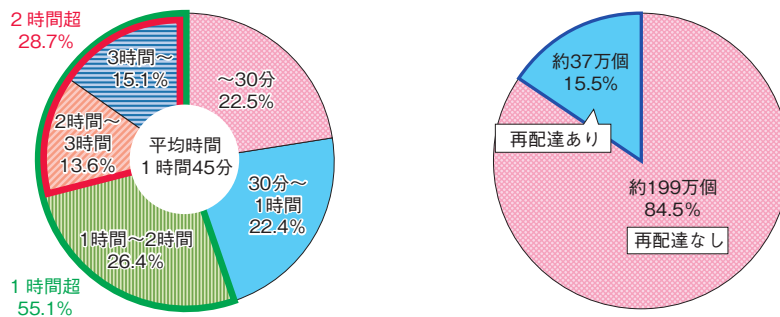
資料：国土交通省道路局報道発表資料より作成

### h. 物流生産性革命

近年の我が国の物流は、トラック積載効率が40%に低下し、長時間の荷待ち時間や、宅配便取扱件数のうち約15.5%について発生している再配達（図表2-2-3-11）など様々な非効率が発生している状況である。このような状況のなかで、生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくことが必要となっている。このため、荷主も参画する協議会でトラック業務の課題を抽出する取組等によって、荷主協調のトラック業務改革などの「業務効率の改善」や、受け取りやすい宅配便、物流システムの国際標準化の推進などの「付加価値の向上」を推進し、2020年度までに物流事業者の労働生産性を2割程度向上させることとしている。

具体的な取組としては、モーダルシフト、共同輸配送の促進や輸送網の集約（⑥）、中継輸送の促進（⑦）、自動隊列走行の早期実現（(1)の①参照）、宅配ボックスの導入による再配達の削減（⑧）、海上交通管制の一元化（図表2-2-3-12）が挙げられる。

図表2-2-3-11 1運行当たりの荷待ち時間の分布（左図）と宅配便の再配達の割合（右図）



資料：左図は「トラック輸送状況の実態調査」（平成27年）、右図は「宅配便再配達実態調査」（平成29年10月期）

図表2-2-3-12 海上交通管制の一元化のイメージ



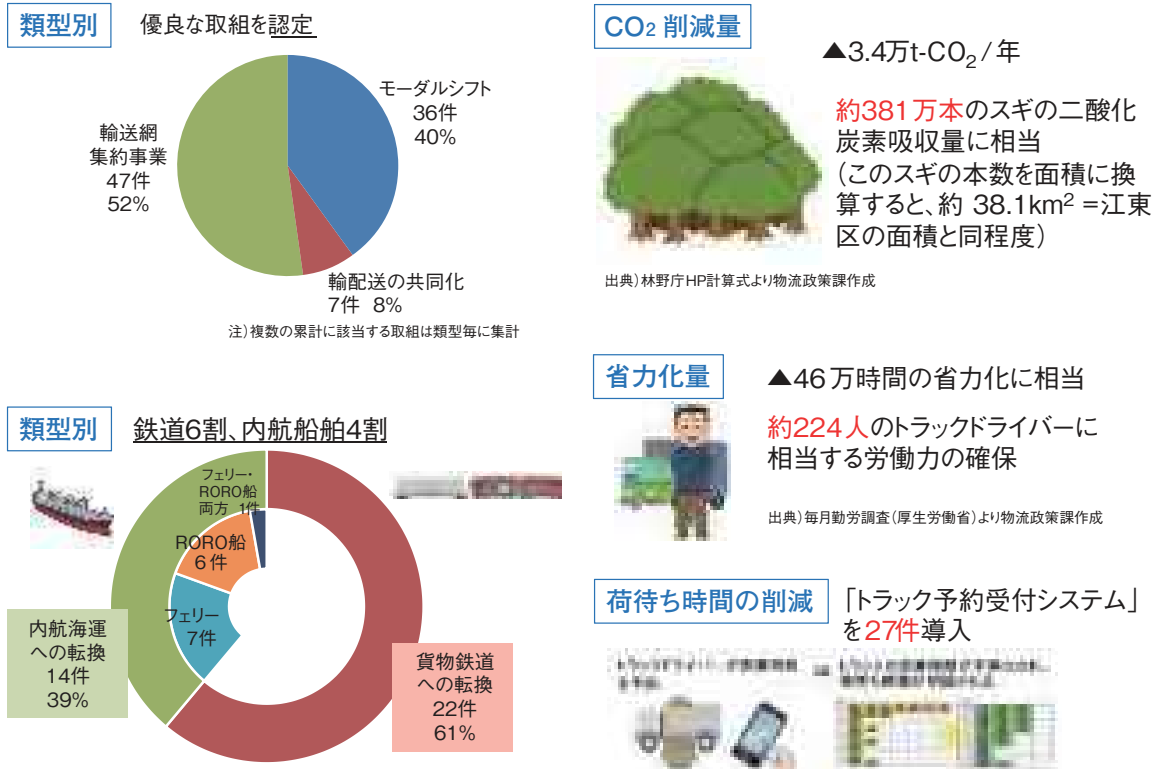
資料：海上保安庁報道発表資料



⑥ モーダルシフト、共同輸配送

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷低減を推進するため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした改正物流総合効率化法に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする合計81件の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助や税制特例措置等の支援を実施している（2018年3月31日現在）（図表2-2-3-13）。ここでは、国の認定を受けた計画に基づく事業例のいくつかを紹介する。

図表2-2-3-13 平成30年3月末までに認定した総合効率化計画の実績と効果



資料：国土交通省総合政策局作成

ア. 同業他社の連携による鉄道への共同モーダルシフト

北海道の道東エリアの一部（釧路・根室地区）への飲料輸送について、同業他社（ビール4社）が連携し、1社1届け先で車両単位に満たない荷物について、長距離トラック輸送から、鉄道コンテナ輸送へ転換する共同配送モーダルシフトを実施している。こうした取組により、ドライバーの運転時間について年間5,300時間（35%）の削減、CO<sub>2</sub>排出量について年間330トン（28%）の削減が見込まれている（図表2-2-3-14）。

図表2-2-3-14 同業他社の連携による鉄道への共同モーダルシフトの事例のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

イ. 船舶へのモーダルシフト

北海道苫小牧市と千葉県間の鉄・鋼材等の重量物輸送について、トラック輸送から、積載能力に優れた27t改良アオリ型（ジャバラ付）フェリーシャーシを活用し、東京港～苫小牧港間のRORO船を利用した海上輸送を行っている。こうした取組により、ドライバーの運転時間について年間3,433時間（95%）の削減、CO<sub>2</sub>排出量について年間1,080トン（74%）の削減が見込まれている（図表2-2-3-15）。

図表2-2-3-15 船舶へのモーダルシフトの事例のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

### ウ. バスを活用した貨客混載・共同輸送

宮崎県西米良村地域における宅配便や郵便物等の小口貨物輸送について、同村中心部である村所バス停～集配拠点のある西都バスセンター間を、複数の宅配事業者がバス内に設けられた貨物用スペースを共同で利用し、貨客混載・共同輸送を実施している。こうした取組によりドライバーの運転時間について年間378時間（50%）の削減、CO<sub>2</sub>排出量について年間13トン（46%）の削減が見込まれているほか、地方バス路線の経営改善にも繋がっている（図表2-2-3-16）。



資料：国土交通省総合政策局作成

図表2-2-3-16 バスを活用した貨客混載・共同輸送の事例のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

### エ. 宅配便の一括配送

Fujisawa サステナブル・スマートタウン（以下「Fujisawa SST」という。）においては、配送先がFujisawa SST内となっている宅配貨物について、Fujisawa SST内に設けられた1つの物流拠点に複数の宅配業者の荷物を集約し、特定の宅配業者が一括して各世帯へ配送することとした。こうした取組により、高密度な集配が可能になり、宅配効率が向上するほか、住宅地を走行するトラックが減少し、安全な住環境の提供とCO<sub>2</sub>の削減ができると見込まれている（図表2-2-3-17）。

図表2-2-3-17 宅配便の一括輸送の事例のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

オ. 輸送網集約

航空機製造の量産化に向けて、複数に分散していた関連部材の保管拠点を小牧グローバルロジスティクスセンターに集約し、幅そうしていた輸送網を集約した。あわせて、トラック予約受付システムを導入し、同センターとトラックの間の荷受け作業が効率的に実施できるようにした。これらをもとに、トラックの積載効率を高め、台数を減らした。こうした取組により、トラック運転手の手待ち時間について80%の削減、CO<sub>2</sub>排出量について22.9%の削減が見込まれている（図表2-2-3-18）。

図表2-2-3-18 輸送網集約の事例のイメージ

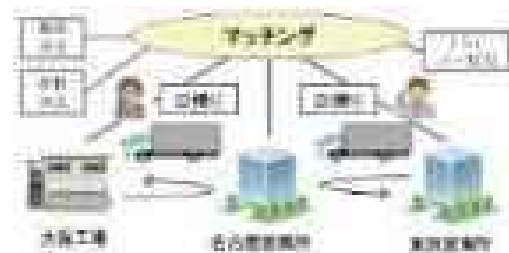


資料：国土交通省総合政策局作成

⑦ 中継輸送

長距離運転のため不規則な就業形態となりがちなトラックや高速バスにおいて、複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にする中継輸送を推進することにより、女性や若者を含めた人材の確保に資することが期待されている。営業所間又は営業所と工場の中継輸送のほか（図表2-2-3-19）、高速道路のSA・PAを活用した中継輸送も検討されている。

図表2-2-3-19 トラックの中継輸送のイメージ



資料：国土交通省自動車局作成

⑧ 宅配ボックス

宅配便の受取が可能な宅配ボックスについて、マンションの共用スペースや戸建て住宅とともに、駅やコンビニなどの公共スペースにだれでも利用できるものの設置も進みつつある。国は、公共スペースに設置が進むオープン型宅配ボックスを複数の宅配事業者が共同利用できるようにオープン化するための取組を推進している（図表2-2-3-20）。

図表2-2-3-20 オープン型宅配ボックスのイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成



## (2) 自動車運送事業の働き方改革

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業である。しかしながら、自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比べ、年間労働時間が1～2割長い一方、年間賃金は1～3割低いなど、長時間労働・低賃金の状態にある。さらに、2016年の有効求人倍率が2倍を超え、全職業平均の約2倍に達するなど、近年、運転者不足が深刻化している状況にある。また、少子高齢化により人口が減少している中で、女性の就業割合が低く、運転者の高齢化も進行している状況にある。さらに、運転者不足等は、宅配便では事業継続性に係る問題と認識され、路線バスでは減便・運休、タクシーでは車両稼働率の低下による利用者数減少をもたらしている。

政府は、働き方改革は一億総活躍社会実現に向けた最大のチャレンジと捉え、多様な働き方を可能とするとともに、中間層の厚みを増しつつ、格差の固定化を回避し、成長と分配の好循環を実現するため、働く人の立場・視点で取り組んでいくこととし、総理が議長となり労働界と産業界のトップと有識者が集まって2016年9月から開催された「働き方改革実現会議」は、2017年3月に「働き方改革実行計画」を決定した。その中で、特に自動車運送事業については、建設業及びIT産業と並んで業種ごとの取組を進めることとされ、2017年6月から「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を開催して省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境整備を総合的かつ計画的に推進しようとしている。

ここでは、自動車運送事業の働き方改革について、その取組が目指すもの、切り口、直ちに取り組むこととされた施策を概観する。

### a. 労働生産性の向上

労働生産性の向上を目指して、「短い時間で効率的に運ぶ」、「たくさん運んで、しっかり稼ぐ」、「運転以外の業務も効率化」という切り口から、様々な取組を行うこととしている。

まず、「短い時間で効率的に運ぶ」との切り口から、荷待ち時間の削減、荷役時間の削減、横持ち（建物と建物の間等の水平方向の輸送）・縦持ち（建物内部の垂直方向の輸送）時間の削減、宅配の再配達の削減、走行時間の削減を図る取組を行う。

具体的には、荷待ち時間の削減を図る観点から、トラック予約受付システム等の導入（①）、荷待ち時間等の記録の分析・活用（②）を推進する。荷役時間の削減を図る観点から、農林水産物・食品の物流のパレット化、パレット化等による機械荷役への転換を推進する。横持ち・縦持ち時間の削減を図る観点から、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し、物流を考慮した建築物の設計・運用の普及を推進する。宅配の再配達削減を図る観点から、オープン型の宅配ボックスの導入（（1）の⑧参照）、宅配便の再配達削減に向けた国民運動を推進する。走行時間の削減を図る観点から、高速道路料金の割引拡充、ピンポイント渋滞対策、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定・渋滞対策、暫定2車線区間の4車線化等、民間施設直結スマートIC制度の活用、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）の強化を推進する。

次に、「たくさん運んで、しっかり稼ぐ」との切り口から、輸送能力が高い車両の導入、ITの導入・制度見直し等による効率化・新たなサービス展開、自動運転の早期実用化を図る取組を行う。

具体的には、輸送能力が高い車両の導入を図る観点から、ダブル連結トラック車両の導入（図表2-2-3-9参照）、連節バス車両の導入を促進する。ITの導入・制度見直し等による効率化・新たなサービス展開を図る観点から、タクシーの配車アプリを活用した新サービス（③）の導入、タクシー用スマートメーターの開発・普及、旅客運送と貨物運送の「かけもち」の可能化（客貨混載・併用）（④）、モーダルシフト、共同輸配送や輸送網の集約（（1）の⑥参照）、大型車ドライバーの融通、車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化を推進する。自動運転の早期実用化を図る観点から、高速道路でのトラック隊列走行の実証実験（（1）の①参照）、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社会実装（（1）の③参照）等を推進する。

最後に、「運転以外の業務も効率化」との切り口から、IT点呼の拡大、運行管理の高度化・効率化、デジタル式運行記録計の導入、生産性向上のための設備・機器の導入、生産性向上に資する人事評

賃制度・賃金制度の整備を促進する。

### ① トラック予約受付システム等の導入

トラックドライバーの荷待ちや物流施設における荷役時間の削減を図るため、複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進している。システムの導入により、トラック事業者側は物流施設の前での積み卸しの順番待ちが不要となり、倉庫事業者側もトラックの到着時刻に合わせた庫内作業計画や人員配置の調整が可能となる。

また、改正物流総合効率化法の枠組みを活用し、特定流通業務施設へのトラック予約受付システムの導入を促進している（図表2-2-3-21）。

図表2-2-3-21 トラック予約受付システム



資料：国土交通省総合政策局資料

### ② 荷待ち時間等の記録の義務付けと記録の分析・活用

荷待ち等の実態を把握し、そのデータを元にトラック事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても荷待ち時間を生じさせている荷主に対し勧告等を行うに当たった判断材料とすることを目的として、2017年5月に、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令を公布した。

この省令により、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象とするとともに、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えられることとなった。

今後、これにより記録された荷待ち時間等を分析し、その結果に基づいて、荷主への働きかけなどに活用することとしている。

### ③ タクシーの配車アプリを活用した新サービス

利用者ニーズに対応した新たなサービスとして、配車アプリを活用した取組が検討されている。

2017年8月には、配車アプリを活用してタクシーに乗車する前に運賃を確定させる「事前確定運賃」の実証実験が東京都で2か月間実施され、一定の効果が得られたほか、2018年1月には、配車アプリを活用することで複数の利用者が1台のタクシーを利用できる「相乗りタクシー」の実証実験が同じく東京都で2か月間実施され、今後、本格導入を目指した検討が進められる。

そのほか、定額タクシーや変動迎車料金の導入に向けた実証実験を行うべく、平成30年度予算に盛り込んでいる。

### ④ 旅客運送と貨物運送の「かけもち」

過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が課題となっていることを踏まえ、一定の条件の下、旅客自動車運送事業と貨物自動車運送事業の「かけもち」を可能としている（図表2-2-3-22）。

図表2-2-3-22 過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン



資料：国土交通省自動車局作成

b. 多様な人材の確保・育成

多様な人材の確保・育成を目指して、「力仕事・泊まり勤務等からの解放」、「誰でも働きやすい職場づくり」、「免許を取る人を増やす」という切り口から、様々な取組を行うこととしている。

まず、「力仕事・泊まり勤務等からの解放」との切り口から、荷役の機械化（パレット化やテールゲートリフターの導入等による手荷役から機械荷役への転換）支援（図表2-2-3-23）、中継輸送の普及・拡大（(1)の⑦参照）、スワップボディコンテナ車両（車体と荷台（コンテナ）が容易に脱着できる機能を持つ車両）の導入、サプライチェーン全体最適化システムの構築、SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用を推進する。

次に、「誰でも働きやすい職場づくり」の切り口から、女性ドライバー応援企業認定制度の活用、女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進、労働環境の改善度等の評価・公表、産業保健活動の支援制度の拡充・利用促進、相談体制の拡充、働き方・休み方改善コンサルタントによる助言・指導の利用促進、職場定着支援助成金の利用促進、時間外労働等改善助成金の拡充・利用促進を推進する。

最後に、「免許を取る人を増やす」との切り口から、第二種免許の受験資格の見直し、大型自動車一種免許の取得を目的とする職業訓練の実施、労働者の運転免許等取得のための職業訓練への支援制度の利用促進を推進する。

図表2-2-3-23 荷役の機械化支援



資料：国土交通省総合政策局作成



### c. 取引環境の適正化

取引環境の適正化を目指して、「荷主・元請の協力の確保」、「運賃・料金の適正収受」という切り口から、様々な取組を行うこととしている。

まず、「荷主・元請の協力の確保」の切り口から、荷主勧告制度の運用見直し (①)、荷主及びトラック事業者に対する専門家によるコンサルティングの実施、長時間労働を是正するためのガイドラインの作成、フードチェーンにおける商慣習の見直し、元請への働きかけ、物流特殊指定調査の拡充を推進する。

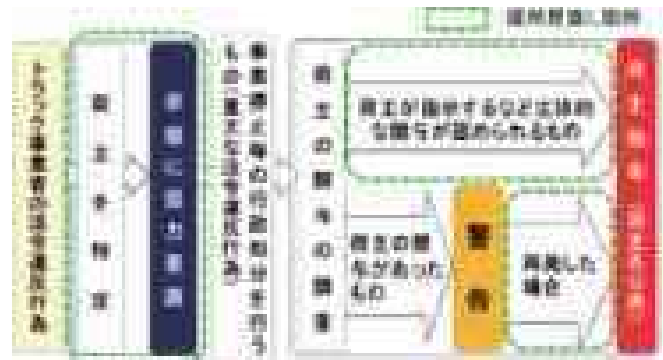
また、「運賃・料金の適正収受」の切り口から、適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化 (②)、生産性向上セミナーの開催等による普及啓発、貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施を推進する。

図表2-2-3-24 荷主勧告制度の運用見直しの概要

#### ① 荷主勧告制度の運用見直し

トラック事業者の法令違反行為の早期改善に向けて、荷主勧告発動の判断基準の明確化、荷主に対する改善に向けた協力要請の行政処分の前段階を含めた早期実行などの新たな運用を2017年7月から開始している。

今後、荷主への働きかけを強化することにより、トラック事業者と荷主との協議・協力体制を構築していくこととしている (図表2-2-3-24)。

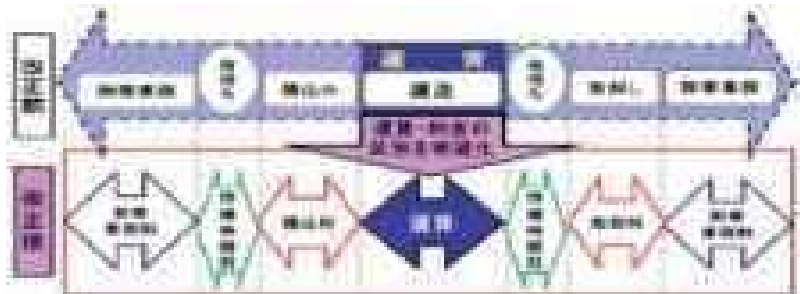


資料：国土交通省自動車局作成

#### ② 適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化

トラック事業者が運送以外の業務に対する対価を運賃とは別建てで収受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等を行うとともに、トラック事業者及び荷主側に対して、制度内容を浸透させる取組を実施することとしている (図表2-2-3-25)。

図表2-2-3-25 運賃と料金の区別の明確化



資料：国土交通省自動車局作成

### d. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

業界における働き方改革の実現に向けた機運を高めるため、石井国土交通大臣からトラック・バス・タクシーの各事業者団体に対し、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定・公表・実施を要請し、要請を受けて各団体はアクションプランを策定した。また、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」に取り組む自動車運送事業者が取引先や求職者に「見える」仕組みや優遇策について検討し、過労運転違反等に対する行政処分の強化を推進する。

### e. 時間外労働の上限規制

働き方改革実行計画は、長時間労働の是正のために、罰則付き時間外労働の上限規制の導入することとし、上限は原則として全業種で年720時間、繁忙月は特例で100時間未満の規制を適用することとしたが、現行の時間外労働規制が適用除外とされている自動車の運転業務についても、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とはせず、改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間 (月平均80時間) 以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を



設けることとした。

その上で、関係省庁連絡会議において、2018年春頃までに上限規制の導入までの間を対象とする行動計画を策定することとし、可能なものについては行動計画の策定を待たずに迅速に取組を開始することとするなど、長時間労働を是正するための環境をしっかりと整えていくこととした。

## 第4節 今後に向けて

我が国が進む少子高齢化・人口減少に伴い、交通には、高齢者等が使いやすいものになること、利用者が減少する中でも地域にとって必要なものが確保され持続可能であること、担い手の減少を生産性の向上や働き方改革で克服していくことなどが求められている。

このため、足下では、前節までで見たような多様な取組が進められているが、我が国の社会や経済、人々の意識・ライフスタイル・行動パターン等も変化していく中で、交通に関わる利用者、事業者、地方公共団体、国等の主体の間で従来のルールや慣行にとらわれることなく、イノベーションの成果も活用しながら、新たな取組を進めていくことが必要であるという共通の理解が醸成されつつある。また、まちづくりや福祉、教育、観光、環境、労働等の交通と関連する様々な施策との連携も図られるようになってきている。

今後も少子高齢化・人口減少は進行し、我が国の社会・経済にさらなる大きな変化をもたらすことが予想される中、交通をめぐる状況も、自動運転や無人航空機をはじめとした革新的な技術の実用化が進むなど、一層複雑化・多様化することが予測される。このような変化に対し、視野を広く持ち、柔軟かつ大胆に対応していくことが求められている。

## 第Ⅲ部 平成29(2017)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、2017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。

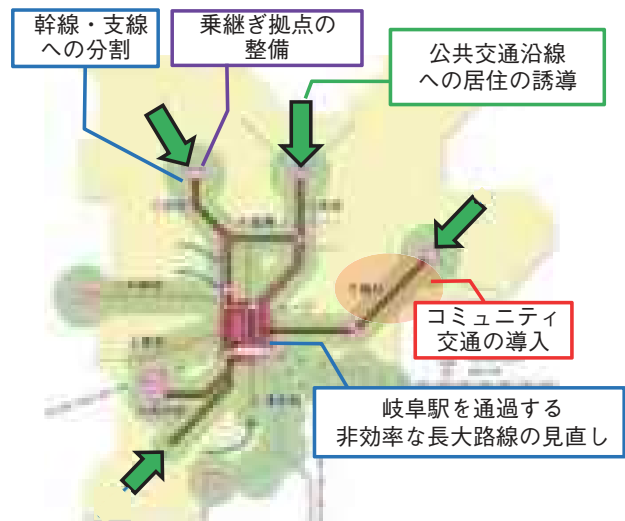
コンパクト+ネットワークの形成に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」(事務局:国土交通省)を通じ、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

2017年度においては、市町村の課題・ニーズに即した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、市町村に情報提供した。また、目指す都市像や目標値が明確で、コンパクト+ネットワークの効果の発揮が期待される取組を行っているモデル都市を10都市選定したほか、プロジェクト単位の好事例たる「先行的取組事例集」の第2弾をとりまとめた。さらに、人の属性ごとの行動データの把握に関する分析手法について、複数都市での検証を通じ高度なシステムへ改良するとともに、土木学会の下に設置された「スマート・プランニング研究小委員会」と連携し、分析手法の普及を図っている。加えて、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んだ。

2017年度末時点において、407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、142都市が公表済みとなった。

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。特に、地方公共団体の職員向けの研修に関しては、2017年度においては、基礎的な制度概要等について遠隔地の自治体職員等も受講しやすいオンライン講座の試行を開始した。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、2017年度末時点において410件の地域公共交通網形成計画が作成されている。また、23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っており、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 (2018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 410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、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により、地方バス路線やデマンド交通等の運行に必要な支援のほか、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に対する支援を実施した。

また、地方交付税についても、2016年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通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せられ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。特に、地方公共団体の職員向けの研修に関しては、2017年度においては、基礎的な制度概要等について遠隔地の自治体職員等も受講しやすいオンライン講座の試行を開始した。

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、2016年度までに8件策定され、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。2017年度には新たに1件（養老鉄道養老線）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に基づく三江線沿線交通活性化協議会へ参画し、協議を重ねた。これを受けて沿線自治体が策定した地域公共交通再編実施計画の認定を行った。

旅客船については、2016年度に引き続き、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、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。

また、駐車場の配置適正化について、社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」で提言された、まちづくりと連携した駐車場施策の推進を踏まえ、各種制度の周知や取組事例等を紹介するとともに、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た。

<数値指標の状況（2018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 9件

<数値指標の状況（2017年3月末時点）>

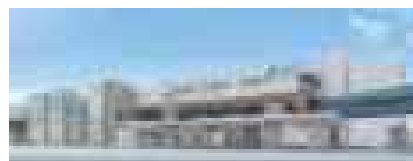
[3] デマンド交通の導入数 516市町村

## （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。

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성에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等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、地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、デマンド交通、離島航路・航空路の運行（運航）に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援のほか、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に対する支援を実施した。

また、地方バス路線については、今後の人口減少が見込まれる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域公共交通確保維持改善事業において、地域の特性を十分踏まえつつ、地域の関係者と密接に連携した生産性向上の取組を促進した。

地方交付税についても、2016年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通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（2018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 100%

### (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、2016年度には、地域鉄道事業者の約74%、乗合バス事業者の約64%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。また、JR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、JR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、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ことを目的として、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った。

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、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、改正物流総合効率化法による支援等を活用し、京都府内の農家が道の駅で販売する農産品のトラックによる輸送を旅客鉄道を活用した貨客混載輸送に転換するなど、地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組を推進した。

また、自動車運送事業者が過疎地域において、旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による生産性向上を可能とする措置を講じた。

## （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、地域公共交通活性化再生法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

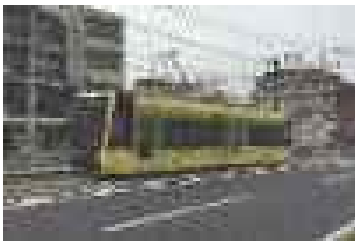
【交通政策基本計画における記載】

○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

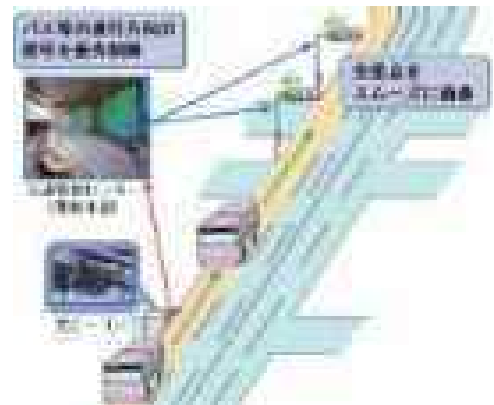
LRTは、従来の路面電車よりも走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用することで、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

2016年に引き続き、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、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った。また、国際競争拠点都市整備事

業により、連節バス、公共車両優先システム（PTPS<sup>1</sup>）、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（BRT）の整備を追加支援した。

LRTシステムの整備に向けた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により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車（LRV<sup>2</sup>）の導入が進められた。

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（2018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） 30.4%

<sup>1</sup> Public Transportation Priority Systemsの略

<sup>2</sup> Light Rail Vehicle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月から6月にかけて「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、取り組むべき事項について課題の整理を行った。

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2016年7月に共同で一部改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施した。また、2017年5月には、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)が施行されたところであり、同法に基づき、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。

具体的には、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、昨年度、改訂した「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」を地方公共団体へ周知するとともに、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、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行った。

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「BAA<sup>3</sup>マーク」やスポーツ車を対象とした「SBAA<sup>4</sup>マーク」普及を促進した。

<sup>3</sup> Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

<sup>4</sup> Sports Bicycle Association Approvedの略



<数値指標の状況（2018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」の乗り物である。

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。また、2015年度に開催したシンポジウムに引き続き、2016年12月以降、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、超小型モビリティの普及に係る課題や普及促進の目指すべき方向性について意見交換を行った。

#### （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<sup>5</sup>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、東京都千代田区及び港区において、カーシェアリングステーションを設置し、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。

<sup>5</sup> 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

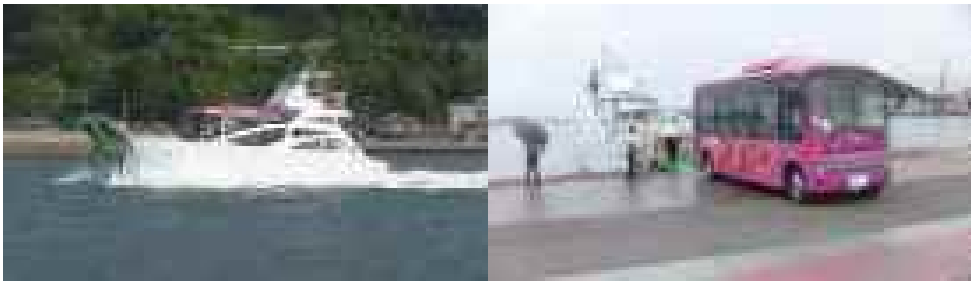
## (6) バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現

### 【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等からの相談に適切に対応した。

旅客船については、本章第1節（1）に同じ。



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%】

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した。

交通分野におけるバリアフリー化については、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。

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、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った。

全国の主要駅、官公庁施設、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、視覚障害者誘導用ブロックの整備、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、2016年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進した。

航空旅客ターミナルについては、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進した。

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	67.7%	(2017年3月末時点)
②ノンステップバス	53%	(2017年3月末時点)
③リフト付きバス等	6%	(2017年3月末時点)
④旅客船	40.3%	(2017年3月末時点)
⑤航空機	97.1%	(2017年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	15,128台	(2017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	87.0%	(2017年3月末時点)
バスターミナル	91.3%	(2017年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2017年3月末時点)
航空旅客ターミナル	88.6%	(2017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	93.9%	(2017年3月末時点)
バスターミナル	89.1%	(2017年3月末時点)
旅客船ターミナル	66.7%	(2017年3月末時点)
航空旅客ターミナル	100%	(2017年3月末時点)

③障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	84.2%	(2017年3月末時点)
バスターミナル	71.8%	(2017年3月末時点)
旅客船ターミナル	84.6%	(2017年3月末時点)
航空旅客ターミナル	97.1%	(2017年3月末時点)

④特定道路におけるバリアフリー化率 88% (2017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 99.5% (2017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・税制措置により鉄道事業者の実施するホームドア等を含む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った。



ベビーカーマーク

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、2017年度も5月に4回目となる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。



ベビーカーキャンペーン用ポスター

<数値指標の状況(2017年3月時点)>

【9】ホームドアの設置数 686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、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。

高齢者、障害者等の介助の疑似体験学を通じバリアフリーに関する国民の理解と協力の推進を図る「バリアフリー教室」を実施したほか、中学生向けの学校教育用副教材及び教師用解説書について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の策定を進めた。

鉄道関係では、目の不自由な方の駅ホームからの転落事故防止に向けて、鉄道利用者に、声かけや見守りの重要性を伝え、実際の行動(声かけ、誘導案内、見守り)へと繋げていくことを目的とする「駅ホームでの声かけ・見守り促進キャンペーン」を実施した。



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。

観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン(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した。さらに、国土交通省と総務省が連携し、金沢市、大阪市、富良野市、大多喜町、東北6県の地域において、交通事業者等を巻き込み、多言語音声翻訳システムの利活用実証事業を行い、多言語対応の強化を図った。

高速道路について、2020年の概成に向けて全国の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した。(2017年12月末時点で34都道府県で整備に着手)

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。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。（1都3県で整備に着手）



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した。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。

クルーズ船関係でも、訪日外国人旅行者等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で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年度に決定した政府の「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んだ。具体的には、駅等の旅客施設や車両等についてさらにバリアフリー化を進めるため、「公共交通移動等円滑化基準」及び「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」について検討委員会における検討及びパブリックコメントの結果等を踏まえて改正し、（1）駅等のバリアフリールートの最短化、大規模駅における複数化の義務付け、（2）利用状況に応じたエレベーターの複数化又は大型化の義務付け、（3）新幹線等の車椅子スペースの設置義務付けの1列車ごとに「1」から「2」への見直し等を措置した。

鉄道については、引き続き、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った。

空港アクセスバスについて、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するとともに、予算・税制措置による支援制度を活用してバリアフリー化を推進した。また、タクシーについてもバリアフリー化の支援を行った。これらの支援には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合わせ募集される寄付金も活用することとしているが、同ナンバープレートについては、背景図柄のデザインを公募により決定し、2017年10月に交付を開始した。

以上に加えて、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等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柵



マルチドア対応ホームドア

2016年度に引き続き、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新型ホームドア（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、「新型ホーム柵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った。

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。

さらに、2012年に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度を活用し、引き続きユニバーサルデザインタクシーの普及を図った。2017年9月に新たに1車種を認定した。



## 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】

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た。

<数値指標の状況（2018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 165%

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（2018年3月末時点）>

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 884km

### (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（2017年3月末時点）>

[12] 信号制御の改良による通過時間の短縮 999万人時間／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ASV<sup>6</sup>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、車線逸脱抑制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した。また、2016年度に引き続き、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・実用化を促進する取組みの進捗を図った。

#### <数値指標の状況 (2017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 66.1%

### (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鉄道・バス等の公共交通機関の利用実態の把握・分析の深度化を行った。

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、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」及び「遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく鉄道の遅延の見える化を行った。

海事分野では、2017年6月にとりまとめられた「内航未来創造プラン」において、管理レベルへの不安等の懸念から内航海運業者による活用が一部に止まっている状況にある船舶管理会社について、業務の情報や品質を「見える化」する国土交通大臣の登録制度を規定する告示を2018年3月に公布した。

航空分野では、航空事業者間の競争状況を確認するとともに、航空利用者による自由かつ確かな航空輸送サービスの選択に資するよう、事業運営状況に係る透明性を高める観点から、「航空輸送サービスに係る情報公開」を行った。

### (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、2016年度

<sup>6</sup> Advanced Safety Vehicleの略

に引き続き一般への提供を行うとともに、当該ツールについては、新たなビッグデータ（人口流動統計）を活用したモデル地域におけるバス事業の経営分析等の試行を行った上で、発展・高度化を行った。

## (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】

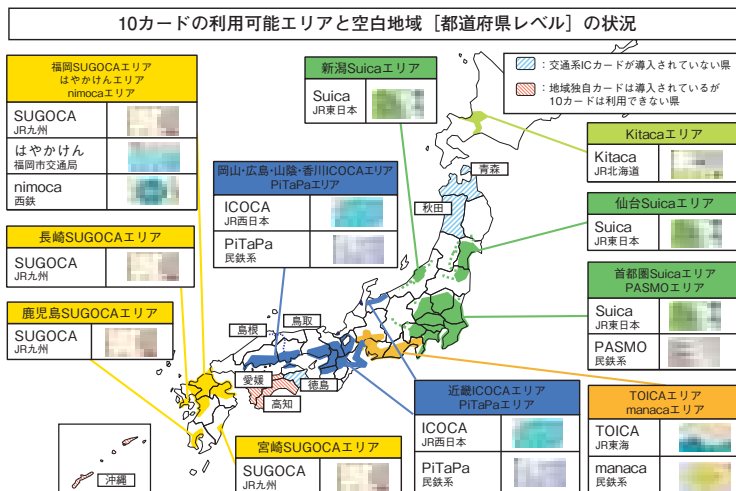
○公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系ICカードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

[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（10カード）の全国相互利用ができるようになっている。

これらの交通系ICカードの利用拡大を図るため、「片利用共通接続システム」(10カードを地域独自カードの導入エリアで複数の交通事業者間で共用できるようにする仕組み)の構築に関する方向性のとりまとめを踏まえ、説明会を実施するなど民間事業者等によるシステム構築の後押しをするとともに、交通系ICカードの未導入地域等に対して導入に向けた働きかけを行った。



<数値指標の状況 (2018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、公共交通システムに高精度の測位技術を適用し、信頼性の高い位置情報を取得すると



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INIAD学部長）の提言を踏まえ、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを継続的に収集する方法、効率的に整備・更新する手法の検討を実施するとともに、歩行空間の勾配や段差などに関する情報を入力してデータ化するツールの提供を行った。また、新横浜駅から横浜国際総合競技場（日産スタジアム）までを対象として、勾配や段差などの情報を含んだ屋内外シームレスな電子地図等を整備し、段差のない経路を案内するナビゲーションサービスの実証実験を実施するとともに、東京駅周辺において視覚障害者向けに音声案内による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、コンテンツプロバイダへ簡単に時刻表や経路等の情報の受渡が可能となるよう作成した共通フォーマットの活用上の課題を整理するために実証実験を行った。また、共通フォーマットの利活用により中小のバス事業者が負担なくバス情報を提供できるような方策を検討した。

公共交通分野におけるオープンデータの推進に向けた機運醸成を図ることを目的として、2017年3月に官民の関係者で構成する「公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会」を設置し、諸課題について検討を行い、同年5月に中間整理をとりまとめたところである。その中で、当面、(1)官民連携による実証実験、(2)運行情報（位置情報等）、移動制約者の移動に資する情報のオープンデータ化の検討、(3)地方部におけるオープンデータ化の推進について取り組むべきとされた。

#### <数値指標の状況（2017年3月末時点）>

[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）20,196系統（16,736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。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、全国的高速道路上に約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、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

2016年4月には首都圏で、2017年6月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮され始めている。引き続き、効果を検証している。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20箇所の道の駅において一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を実施した。

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8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た。現在、東名高速道路の大和トンネル付近等11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で実施した。

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。



ETC2.0による広域的な渋滞情報の提供等

### (9) 自動運転システムの実現

**【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（WP29<sup>7</sup>）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、自動運転に関するサイバーセキュリティガイドラインに係る具体的な要件や高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の技術基準の策定活動を主導した。その結果、自動操舵のうち、運転者がハンドルを握った状態での車線維持支援機能等に関する国際基準が2017年10月に発効し、これを国内に導入した。また、ウイinker操作により自動で車線変更を行う機能等に関する国際基準が2018年3月に成立した。さらに、2017年11月に自動ブレーキ専門家会議が新たに設置され、乗用車の自動ブレーキの基準について検討を開始した。また、2016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グローバルフォーラム（WP1）及びその非公式専門家グループにおいて、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（SIP<sup>8</sup>）」の「自動走行システム」においては、2017年

<sup>7</sup> World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

<sup>8</sup> Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Programの略

10月から大規模実証実験を順次開始する等、高度な自動走行システムの実現に向け、産学官共同で取り組むべき協調領域であるダイナミックマップ、HMI<sup>9</sup>、情報セキュリティ、歩行者事故低減、次世代都市交通の5つの技術領域に重点を置いた研究開発を関係府省が連携して推進した。

また、2017年6月、遠隔型自動運転システムの公道実証実験を、一定の安全性を確保しながら円滑に実施することを可能とするため、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」を策定・公表した。

「技術開発の方向性に即し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、SAE<sup>10</sup>レベル3以上の実用化を念頭に入れた交通法規等の在り方に関する各種調査・検討、隊列走行の実現に向けた各種調査・検討等を行った。

加えて、2016年に引き続き、急速に進展する自動運転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」の策定を行った。さらに、SAEレベル3以上の自動運転システムの市場化・サービス化を可能とするために必要となる制度整備について、「自動運転に係る制度整備大綱」としてとりまとめた。また、「国土交通省自動運転戦略本部」において、自動運転に関する重要事項を検討し、自動運転の実現に向けた環境整備、自動運転技術の開発・普及促進及び自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装の3つの観点から、2017年6月に中間とりまとめを行った。

自動運転の実現に向けた環境整備については、国内において、高度な自動運転システムを有する車両が満たすべき要件や安全確保のための各種方策について検討を開始した。また、自動運転車による事故に係る自動車損害賠償保障法上の損害賠償責任の在り方について、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において、報告書のとりまとめを行った。

自動運転技術の開発・普及促進については、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の安全運転支援機能を備えた「安全運転サポート車（サポカーS）」の官民を挙げた普及啓発や先進安全技術の国際基準化に取り組んでいる。また、高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援や、自動運転を視野に入れた除雪車の高度化についても取り組んでいる。

自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、ラストマイル自動運転による移動サービスに関する公道実証を開始したほか、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に関する実証実験を全国13箇所で開催した。また、トラックの後続無人隊列走行の実現に向けた後続有人隊列走行の公道実証を新東名等で実施した。

## (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。

タクシーについて、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ことを目的として、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリを活用して、タクシーに乗車する前に運賃を確定する事前確定運賃や目的地が近い複数の旅客同士をマッチングさせて1台のタクシーで輸送する相乗りタクシーについて、制度設計のための実証実験等を行った。

## (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。

<sup>9</sup> Human Machine Interfaceの略

<sup>10</sup> Society of Automotive Engineersの略

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2017年12月に公表し、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。

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、実施した。また、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組むため、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有と関係者の機運の醸成を図った。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、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年までに両空港の年間発着容量をそれぞれ約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、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、落下物対策を着実に進めるとともに、2017年11月から4巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音対策、落下物対策の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。

また、2020年以降を見据え、成田国際空港については、第3滑走路の整備等の更なる機能強化により年間発着容量を更に16万回増加させる取組を進めているところであり、2018年3月に、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会において合意を得た。

## (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、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」の推進を図った。

## (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、

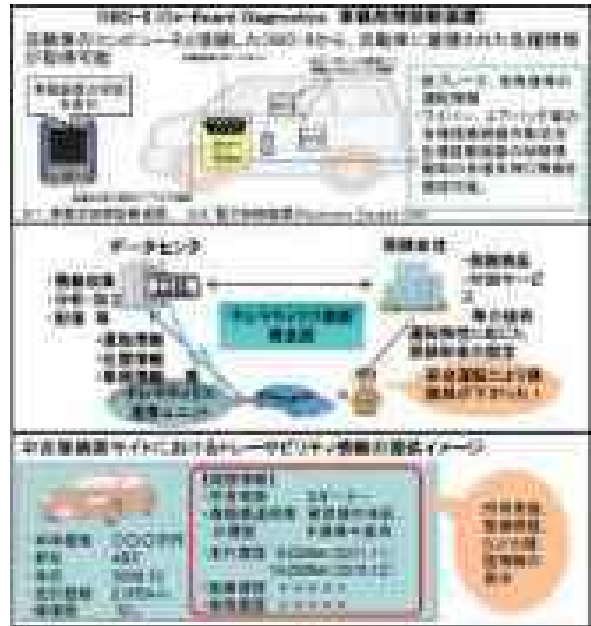


自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新等を推進するため、具体的なサービス・メニュー等の実現に向けた効果検証や実証的試行サービスに取組を行った。

[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
  - ・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

7箇所の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った。





## 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した。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、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

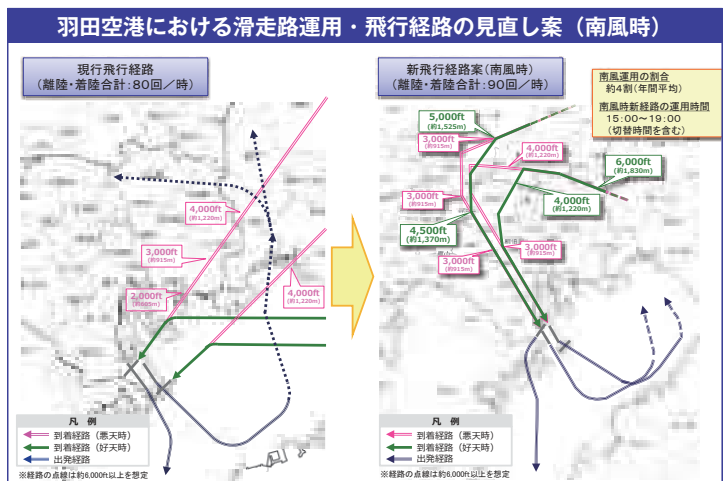
両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を進めた。特に、東京国際空港については、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策、落下物対策を着実に進めるとともに、2017年11月から4巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音対策、落下物対策の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。

また、2020年以降を見据え、成田国際空港については、第3滑走路の整備等の更なる機能強化により発着容量を更に16万回拡大させる取組を進めているとこととあり、2018年3月に、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会において合意を得た。

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った。

関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、2017年1月に供用開始したLCC専用の第2ターミナル（国際線）への「ウォークスルー型」免税店や「スマートセキュリティ」システムの導入など民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んだ。

中部国際空港については、LCCの増便・新規就航に対応するため、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナルの整備を進めたとともに、空港会社事業として同ターミナルに隣接した商業施設の整備を進めた。



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や1時間当たりの発着回数の拡大を含む国際線需要の増加に伴う混雑の解消を図るため、誘導路の新設やエプロン拡張等を推進した。

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するとともに、誘導路の二重化等を推進した。

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とともに、国際線需要の増加に対応するため、エプロン拡張等を推進した。

オープンスカイの拡大については、アジア等海外の旺盛な経済成長を取り込みつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、首都圏空港を含むオープンスカイを戦略的に推進し、2017年度に合意したパプアニューギニアおよびインドを含め、合計で33箇国・地域との間でオープンスカイを実現することとなった。

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、2017年4月30日に名神高速道路（城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC）、2017年8月19日に京奈和自動車道（御所南IC～五條北IC）、2017年10月22日に東海環状自動車道（養老JCT～養老IC）、2017年12月10日に名神高速道路（高槻JCT・IC～川西IC）、2018年3月18日に名神高速道路（川西～神戸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（2017年4月時点）>

##### [16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）102都市

[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（2018年3月末時点）>

##### [17] 三大都市圏環状道路整備率 79%

## (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した。

中部国際空港においては、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナルの整備を進めたとともに、空港会社事業として隣接する商業施設の整備を進めた。

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推進するとともに、福岡空港及び那覇空港においては、滑走路の増設事業を推進した。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CIQ施設の整備等を推進した。

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、東京国際空港においては、駐機スポット増設に向けた整備を進めつつ、既存スポットの運用の工夫により最大駐機可能機数を拡大した。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た。

<数値指標の状況(2016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 19%

### (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継続した。

国内の管制空域の抜本的再編後に西日本の低高度空域の管制を担う神戸管制部の設立準備室を那覇管制部に設置した。

### (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】**

○アジアをはじ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(2018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。

東京国際空港においては、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の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った。

成田国際空港においては、引き続き、交通事業者との共同PRを実施し、共同PRリーフレットの多言語版を新たに発行したり、空港HP内において、鉄道・バスの企画乗車券の一元的な情報発信を開始するなど、アクセス情報の効果的な発信等を実施した。

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、新たな観光施設等を結ぶリムジンバスの運行によりアクセスが強化された。

## (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、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、従来の着陸料軽減措置の延長に加え、地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の軽減措置を本邦の2/3～1/6に拡充するなどの措置を講じた。

また、航空機燃料税の軽減措置について、2017年度から3年間の延長を行った。

## (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】

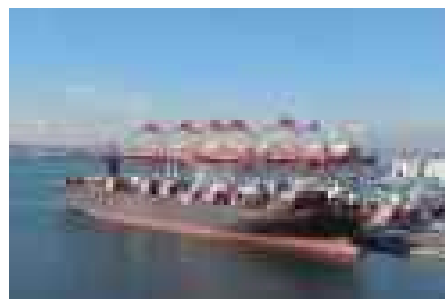
②欧州基幹航路

【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」により成果が現れ始めている。具体的には、阪神港において、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101便／週（2018年1月）へ約5割増加し、2017年の神戸港のコンテナ貨物取扱個数が過去最高を記録した。京浜港においては、東日本諸港と京浜港を結ぶ国際フィーダー航路が33便／週（2016年3月）から48便／週（2017年12月）へ約5割増加し、2017年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設された。



横浜港南本牧コンテナターミナル

「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、2017年4月30日に名神高速道路（城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC）、2017年8月19日に京奈和自動車道（御所南IC～五條北IC）、2017年10月22日に東海環状自動車道（養老JCT～養老IC）、2017年12月10日に名神高速道路（高槻JCT・IC～川西IC）、2018年3月18日に名神高速道路（川西～神戸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（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12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7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。2017年度は徳山下松港を新たに特定貨物輸入拠点港湾に指定し、現在、小名浜港、釧路港及び徳山下松港での国際物流ターミナルの整備に加え、水島港、志布志港において国際物流ターミナルの整備に2017年度から着手し、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。

### <数値指標の状況（2016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） 1.7%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、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・創出を促進した。

## （11）エネルギー調達が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」に取り組んだ。

また、国際海事機関（IMO<sup>11</sup>）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行った。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

<sup>11</sup> International Maritime Organizationの略

びルール整備の検討を行った。

## (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。

第2回日・パナマ海事政策対話（2018年1月）に国土交通副大臣が出席し、同国運河庁及び海事庁との間で両国の関係強化に向けた意見交換を実施するとともに、エネルギー輸送の観点でLNG<sup>12</sup>運搬船が、パナマ運河を利用しやすい状況を確保されるよう要請した。今後も新運河の運用状況、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った。

## (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。

改正物流総合効率化法の枠組みを事業者にも周知し、物流事業者・荷主間の連携など物流効率化の促進を図った。

## (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の取り組みを実施した。具体的には、日韓間のシャーシ相互通行による海陸一貫輸送について、既存のパイロットプロジェクトを引き続き実施するとともに、日中間で相互通行の実施に向けた協議を深化させた。Sea & Railに関する共同プロジェクトでは、2017年12月に中国で開催されたワークショップにおいて潜在的なニーズに関する調査結果を日中韓で共有した。

また、NEAL-NET<sup>13</sup>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の検討に加え、ユーザーアンケートを実施しニーズの抽出を行う等サービスレベル向上のための取組を一層進めた。さらに物流資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、中国において専門家会合を開催し、環境にやさしい物流の構築に向けての取り組みを進めた。

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した。

<sup>12</sup> Liquid Natural Gas（液化天然ガス）の略

<sup>13</sup> 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。

日本商船隊の国際競争力の確保及び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を図るため、トン数標準税制の対象となる準日本船舶の認定対象の追加等を内容とする改正海上運送法を2017年10月に施行するとともに、2018年度以降延長される同税制の運用に向けた所要の制度整備を行った。

さらに、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・代替建造を図った。

## (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。

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のため、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、コールドチェーン物流サービスの国際標準化に向けた取組の推進等を行った。また、農林水産物・食品の地方産地からの航空輸送ニーズに対応した低コストかつ高品質な輸送の実現を目指し、新型航空保冷コンテナの研究開発に着手した。さらに、農水産物の輸出に戦略的に取組む港湾において、小口積替円滑化支援施設やリーファーコンテナ用の電源供給設備等の農水産物の輸出促進に資する整備に対し補助する制度を創設し、支援を開始した。

## 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%】

中部国際空港においては、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナルの整備を進めたとともに空港会社事業として隣接する商業施設の整備を進めた。

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。

<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 9.7%



## (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、完成・開業に向けて着実に整備を進めた。未着工区間である北陸新幹線（敦賀・大阪間）については、鉄道・運輸機構において、2017年度～18年度にかけて駅・ルート公表に向けた詳細調査が行われている。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、フリーゲージトレインの導入を前提としているところであるが、導入時期が年単位で遅れること、通常の新幹線よりもコストが大きくかかることから、営業主であるJR九州によって、現時点では導入が困難との立場が示されたことを踏まえ、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において議論が行われ、2017年9月に、整備にあり方等に係る今後の検討方針がとりまとめられた。その内容に基づき、フリーゲージトレインを導入する場合、フル規格の新幹線で整備する場合、ミニ新幹線で整備する場合のそれぞれについて、費用や投資効果、工期、山陽新幹線への乗り入れ等の、整備のあり方の検討に必要な項目について調査を行い、3月に同委員会に対し報告を行ったところである。

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、2017年7月までに、予定していた3兆円全ての貸付けを完了した。



北陸新幹線の開業にあわせた新駅設置（富山地方鉄道新黒部駅）

## (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。

営業走行を目指し、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、運行環境に適応した、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実施した。

2018年3月に開催された軌間可変技術評価委員会において、車軸の摩耗対策となる車軸のメッキ厚の増加に係る影響を検証し、概ね問題はないと評価された。

#### （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、2017年度は新たに200キロメートルが開通し、合計11,604キロメートル（2018年3月末時点）となった。

スマートインターチェンジの整備に当たっては、2017年度は新たに14箇所が開通し、合計110箇所（2018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渋滞対策を推進し、2017年度は新たに、東名阪道における付加車線設置などの対策を完了した。

【高速道路網に連結している主要施設の例】



【事例】スマートICの活用による渋滞の削減



<数値指標の状況（2017年3月時点）>  
 [25] 道路による都市間速達性の確保率 54%

#### （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」に基づく、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた各措置の実効性を確保するとともに、「事業用自動車総合安全プラン2009」に代わる新たなプランとして策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」で設定された事故削減目標の達成に向けた各種施策を推進した。

また、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえて取りまとめられた85項目に及ぶ「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」について、改正道路運送法により導入した貸切バス事業者の更新制の開始、各ブロックに設けられた適正化機関による巡回指導の開始、貸切バス事業者の運行管理者の必要選任数の引上げ、改正旅行業法に基づくランドオペレーターの登録制の開始等の措置を講じるなど、着実に実施した。

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、品川駅や神戸・三宮周辺地区において、立体道路制度を活用した集約交通ターミナル整備に向け検討を推進している。

そのほか、新宿駅南口に2016年4月に開業したバスタ新宿では、高速バス運行支援システムの実証実験を実施している。

<数値指標の状況（2015年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 11,574万人

## (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。

福岡空港については、2019年4月からの運営委託の開始に向けて、2017年5月に公共施設等運営権者の公募選定手続きを開始した。

熊本空港については、2020年4月からの運営委託の開始に向けて、2018年3月に公共施設等運営権者の公募選定手続きを開始するとともに、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の実施に向けて、2018年3月に実施方針の算定・公表を行った。

広島空港においても、2021年度からの運営委託の開始に向けて、2017年10月から民間投資意向調査を行った。

また、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、利用者利便の向上策を図った。さらに、空港別収支については、昨年より3ヶ月前倒しの2017年8月に公表した。

## (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）】

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）の整備等を推進した。

### <数値指標の状況（2016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。

離島航路・航空路の確保・維持については第1章第1節（3）に同じ。

## (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月から開催した「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の議論の結果、2017年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。これは、目指すべき将来像として位置づけた「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点の実現に向け、具体的施策を盛り込んだ内航海運についての新たな産業政策である。

具体的には、船舶管理会社の活用促進に向けて、2018年3月に船舶管理会社の登録制度を規定する告示を公布した。さらに、荷主・海運事業者等間の連携による取組強化に向けて、2018年2月に「安定・効率輸送協議会」、新たな輸送需要の掘り起こしに向けて、2017年11月に「海運モーダルシフト推進協議会」をそれぞれ設置し、具体的な取組について議論を行った。

また、船舶共有建造制度について登録船舶管理事業者を活用した内航海運業者に対して、優遇金利の適用が可能となるよう対象を拡充する制度改正を行うとともに、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の強化を図った。



## (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】

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、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により、公共交通機関、宿泊施設、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。

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した。さらに、国土交通省と総務省が連携し、金沢市、大阪市、富良野市、大多喜町、東北6県の地域において、交通事業者等を巻き込み、多言語音声翻訳システムの利活用実証事業を行い、多言語対応の強化を図った。

また、訪日外国人旅行者の受入環境整備をはじめとする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ためには、各地域において関係省庁を含む多数の関係者との連携・調整を行うことが不可欠であるとの問題意識から、既存の地方ブロック別連絡会を発展的に改組し、2017年度当初より「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を設置・開催した。

当該会議においては、関係省庁の地方支分部局等を新たに構成員に加え、各ブロックにおいて現状の取組や課題を共有するとともに、成果について取りまとめた。

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、



「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、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った。また、「ジャパン・レールパス」について、販売窓口の体制の充実として、2018年3月に、国内販売箇所を16駅26か所から55駅・空港71か所に拡大した。

タクシーについては、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ため、言葉の不安なく個人でも気軽に短距離・短時間から質の高いサービスを利用できる新しい運送サービスの導入に係る実証実験及び有識者による導入促進に係る検討を行った。

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、バスナンバリングが既に導入された系統の改善及び未導入系統における導入促進に向け、2018年2月に設置した「バス系統ナンバリング検討会」において議論した。

また、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、2019年3月末まで再延長とした。

船舶については、2016年度に引き続き、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環境の整備、案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行った。

港湾については、旅客船ターミナル等において、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」等を活用し、案内標識等の統一化や多言語化、無料公衆無線LAN環境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進した。

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た。また、地上取扱業務実施体制の拡充を支援するため、臨時ランプパスを正式導入した。

さらに、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組むため、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有と関係者の機運の醸成を図った。

税関・出入国管理・検疫（CIQ）については、空海港で円滑かつ厳格な出入国審査を高度な次元で実現するため、顔認証ゲートを2017年10月に東京国際空港へ先行導入し、航空保安検査については、先進的な保安検査機器の導入空港を拡大する等、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。

道路標識については、第1章第3節（5）の道路案内標識に係る記載に加え、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した。

<数値指標の状況（①は2017年度末時点、②は2018年5月9日時点）>

[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 98% ②新幹線主要停車駅 92%

<数値指標の状況（2016年度時点）>

[29] 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間 29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」に掲げた「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標の実現のため、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（国際クルーズ旅客受入機能高度化事業）を2017年度に創設し、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」に向けた取組みを行った。

また、国土交通大臣が指定した港湾において、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、岸壁の優先使用など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」が2017年6月に成立、同年7月に施行された。同年7月26日には、法律に基づく新しい制度を適用する「国際旅客船拠点形成港湾」として6港を指定した。

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を開催したほか、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。

また、「みなとオアシス」の活用を促進し、訪日クルーズ旅客の受入れ等、港湾空間への新たなニーズへ対応した。2017年度には14箇所を登録し、登録数は全国で100箇所を越えた。



船社への情報発信ウェブサイト

<数値指標の状況（2017年速報値）>

[30] 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数 253.3万人

## (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際内トンネルの整備を進めた。



## (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、手ぶら観光カウンターの整備・機能強化等を行う補助事業等により、222箇所増加させた。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

また、日本政府観光局（JNTO）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。

さらに、一般物品の免税販売の対象となる購入下限額の引下げ等を含めた、外国人旅行者向け消費税免税制度について引き続き周知徹底を図り、地方も含めた消費税免税店の拡大に取り組んだ。

## (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1,134箇所（2017年11月時点）が登録されている。

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年度からは、特定のテーマを設定し、その観点で他の模範となる先進事例をモデル認定する取組を開始した。2016年度は"住民サービス部門"6駅を、2017年度は"地域交通拠点部門"7駅の認定を行った。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、国土交通省と警察庁は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、2016年7月に一部改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施した。また、自転車を活用した地域の観光振興に資する取組として、サイクリング環境の向上に向けて、各地でモデルとなるようなルートを選び、官民連携による走行環境の整備や、サイクリストの受入環境の整備をする取組に着手した。2017年5月には、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行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「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た。

さらに、バス事業者に対する講演会において訪日外国人向け高速バス情報サイト「Japan Bus-Gateway」に関する周知を行うなど、コンテンツの充実に向けた取組を進めた。

## (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。

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10、国際チャーター便の着陸料を1/2とする軽減措置に加え、2017年7月に、全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料のさらなる割引や補助、グランドハンドリング経費の支援等の新規就航・増便の支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の空港の受入環境高度化などの支援を開始した。

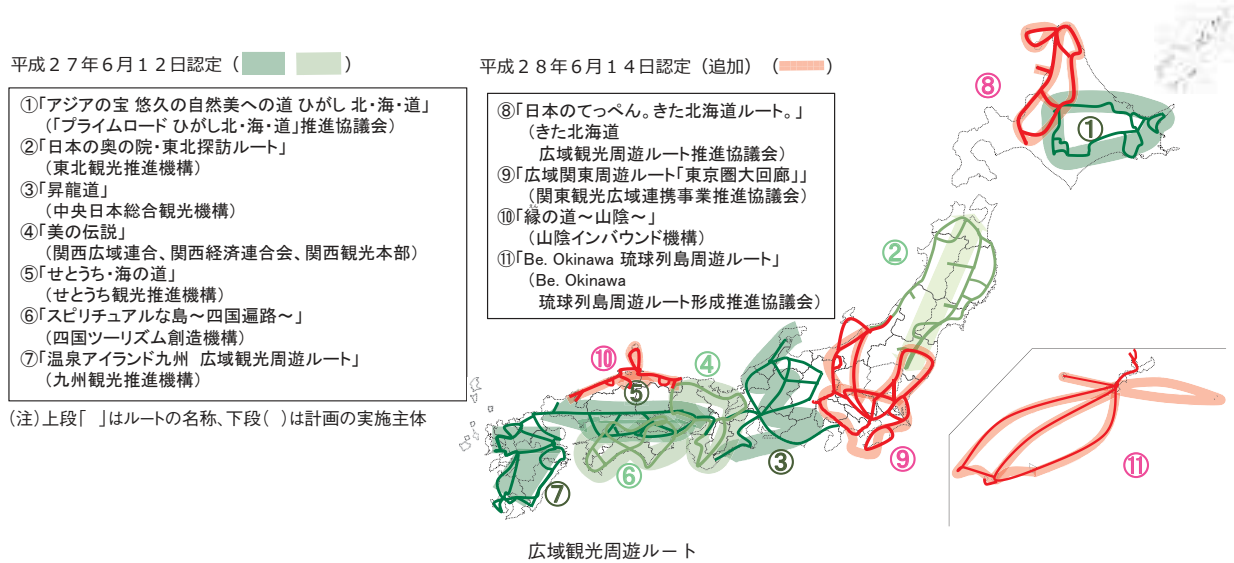
さらに「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、LCC等の航空会社の新規路線開設・就航を促すため、各国の主要な航空会社や空港等が参加する商談会である「World Routes 2017」に2017年9月に出席し、商談を実施するとともに、2018年3月に開催された「Routes Asia 2018」には自治体等とともに出席し、商談を実施した。また、JNTOにおいて、「訪日誘客支援空港」を中心に自治体等とのエアポートセールス相談や航空会社等との共同広告を実施し、航空会社の新規路線開設を促進した。

## (10) 広域周遊観光の促進

### 【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した。



## (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策を検討する。

船旅に係る新サービス創出の促進を図るため、2016年4月より開始した、「船旅活性化モデル地区」制度については、2018年3月末までに18地区を設定した。

## (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、2017年5月30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2017」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、マレーシア及びフィリピン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、ASEAN諸国と我が国の政府関係者による専門家会合を開催し、両地域におけるクルーズ振興策を検討した。

## 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、競合国との受注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、政府を挙げて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、我が国の外交戦略とも呼応しつつ、現行の取組みを継続、強化し、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に対応した新たな取組みも行っていく必要がある。このため、2016年3月に、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定し、2018年3月に改定を行った。

本行動計画は、分野別ではなく、地域・国ごとに整理された分野横断的な計画であり、重点プロジェクトの明確化、取り組む時期の明確化等、より具体化・詳細化を行うとともに、国際標準化、人材育成・制度構築支援等のソフトインフラ支援、官民連携事業への参入促進、戦略的プロモーションの充実、中小企業の海外展開等の具体的施策も盛り込んだものである。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。

トップセールスについて、2017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、米国等計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、ミャンマーやベトナム、コロンビア、セネガル等21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。

また、国土交通分野の海外インフラ事業について、我が国事業者の海外展開を強力に推進するため、国土交通大臣が基本方針を定めるとともに、独立行政法人等に調査等の必要な海外業務を行わせるための措置等を講じる「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」を2018年3月に閣議決定し、国会に提出した。



<数値指標の状況（2015年時点）>

[31] 交通分野における日本企業の海外受注額 1.3兆円

## (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（JOIN）が、以下の5案件について支援を決定した。

#### ①ジャカルタ・ガーデン・シティ中心地区都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ郊外において、商業施設とバスロータリー等を整備・運営するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約50億円）

#### ②ジャカルタ・サウスイースト都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ南東部において、集合住宅、商業施設、オフィス、ホテルの整備を行うプロジェクト。（JOIN出資決定額：約30億円）

#### ③ヤンゴン博物館跡地開発事業

ヤンゴン中央駅の北西約1kmに位置する軍事博物館跡地において、オフィス、商業施設、ホテル（長期滞在者向け客室を含む）からなる複合開発を行うプロジェクト。（JOIN出資決定額：約56億円）

#### ④ジャカルタ・メガクニンガン都市開発事業

インドネシア・ジャカルタ中心地区において、分譲住宅、賃貸住宅、商業施設からなる複合施設を建設・販売・運営するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約65億円）

#### ⑤ジャイプル等既設有料道路運営事業

インドの有料道路管理運営企業の株式の一部を取得し、インドにおける有料道路運営事業に参画するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約96億円）

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。

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、我が国が主導して策定された自動車線維持機能等に係る国際基準が発効するなど、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、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（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、ISOの鉄道分野専門委員会（TC269）の議長を我が国が務め、また、新たにISO/TC269及びIECの鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）に国際規格を日本から提案したほか、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。

海事分野では、国際海事機関（IMO）において、自動運航船に係る国際ルールの検討の開始や、旅客船の復原性の向上、旅客フェリーの火災安全の向上、IMO温室効果ガス（GHG）削減戦略の策定、船舶バラスト水規制管理条約の発効等に積極的に貢献した。ASEAN地域における船舶からのCO<sub>2</sub>等温室効果ガス削減に貢献するとともに、優れた省エネ技術を有する我が国造船業・舶用工業のASEAN市場への参入を促進するため、ASEAN各国と共に「日ASEAN低環境負荷船普及促進プロジェクト」を立ち上げ、2017年9月に、マレーシアにおいて、第1回実務者会合を開催した。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・ワークショップ（2017年11月：インドネシア、12月：フィリピン）を実施し、また「ASEANにおける小口保冷輸送サービスの展開に関する調査」などの新興国におけるパイロットプロジェクトを実施した。加えて、ASEAN各国と共に「日ASEANコールドチェーン物流プロジェクト」を立ち上げ、日ASEAN物流専門家会合（2017年9月：東京、2018年2月：マレーシア）において、2018年度の第16回日ASEAN交通大臣会合において承認を得ることを目標に「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」の作成に取り組んだ。さらには、2017年2月に発行された我が国の小口保冷輸送サービスをベースとした規格（PAS1018）の普及に取り組んだほか、同規格のISO化に向けた取組を関係省庁が連携して推進し、2018年1月にはISOにおいて小口保冷輸送に関する国際規格を開発する新たなプロジェクト委員会の設立が承認された。

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（MOU）」を2017年6月に更新した。引き続き、我が国のノウハウを活用し、過年度までに作成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（施工基準など）、及び新たに地盤改良などを対象とした国家技術基準素案の作成に着手するなど、幅広い分野における取組を推進した。また、わが国の港湾関連手続に関する電子化（港湾EDI）の海外展開に向け、IMOの簡易化委員会（FAL41）において取組の決まった港湾EDI構築ガイドライン改正についての会期間通信グループの座長を務めるなど、この取組に貢献したほか、ミャンマーにおいて、「港湾EDI導入のためのガイドライン」（2014年11月に日ASEAN交通大臣会合において、日本主導で策定）に基づいた港湾EDIシステムの導入を推進した。

#### （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、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。

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修繕・代替のための事前調査及び同海峡における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)の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査を開始するために我が国と沿岸3カ国(インドネシア、マレーシア及びシンガポール)において覚書を締結した。

2016年度に引き続き、国際協力機構(JICA<sup>14</sup>)による事業への協力として、インドネシアの船舶通航サービス(VTS<sup>15</sup>)カウンターパートに対して運用能力向上のための研修を実施した。

また、ASEAN諸国の航行安全対策強化として海上交通管制のためのASEAN地域訓練センターの設立に協力した。

さらに、ASEAN海域の航行安全・運航能率の向上のため航路指定を含めた安全対策ガイドラインの策定に向け実態調査を実施した。

## (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。

海事分野においては、フィリピン、ミャンマー、インドネシア、ベトナムを対象に、船員教育者養成事業を実施し、2017年度は対象国4ヶ国の船員養成機関の教員13名を招聘した。また、海事国際条約の習得等を目的とする2017年度JICA課題別研修「船舶安全」には、ミャンマー・インドネシア・フィリピン・サモア・ジブチ・トンガ・バヌアツ・東ティモールの8ヶ国から船舶検査官や海事行政官等9名が参加した。同研修には、海事局からも講師を派遣した。

<sup>14</sup> Japan International Cooperation Agencyの略

<sup>15</sup> 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、2017年も7月の九州北部豪雨や冬季における各地での豪雪等、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、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時において、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震補強について支援を行った。

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の浸水対策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。また、災害時における迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、重要物流道路及びその代替・補完路に



において国による道路啓開・災害復旧の代行制度の拡充等の措置を講ずる「道路法等の一部を改正する法律案」を2018年2月に閣議決定し、国会に提出した。法案の成立後は、国による代行制度を活用し、道路啓開や災害復旧の迅速化を図る。

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の推進とともに、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等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、2014年度にとりまとめた「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」を踏まえ、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、耐波浪補強等の整備を実施した。

<数値指標の状況(2017年3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 97%
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 77%
- 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 79%
- 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10,100万人

<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 81%
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 87%
- ③航路標識の自立型電源導入率 86%

<数値指標の状況(2017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52%

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 68%



(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、2017年度末に27都府県75か所で導入された。

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 701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

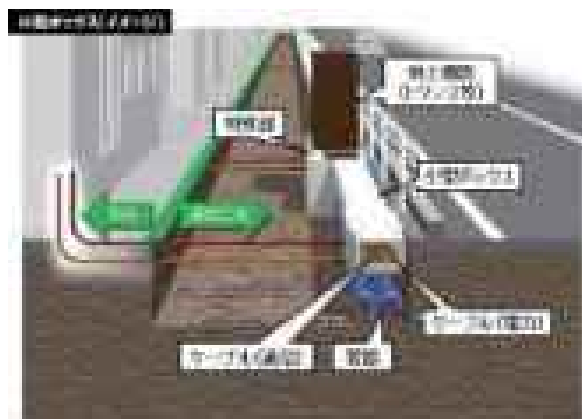
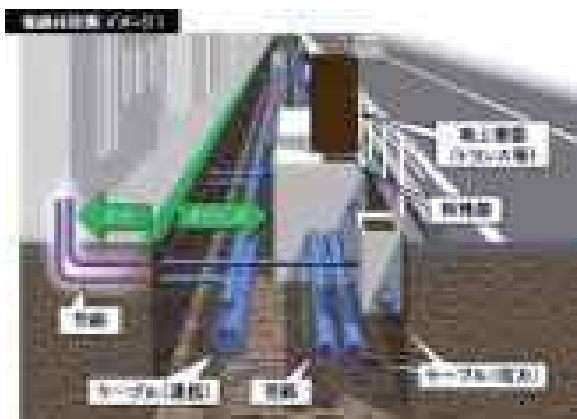
【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】

★【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、及び直轄国道においてPFI手法を活用した電線共同溝事業を実施した。

さらに、「無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）」に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的、かつ迅速な推進を図るための無電柱化推進計画の策定を進めた。



<数値指標の状況(2017年3月末時点)>

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 16.3%

#### (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修繕計画策定率	【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%】

各インフラ管理者による個別施設計画の策定を推進するなど、戦略的な維持管理・更新に取り組んだ。

道路については、適切な管理を図るため、2013年度に道路法を改正し、道路の維持・修繕に関する技術的基準を定めたほか、橋・トンネルなどについては、5年に一度近接目視で点検を行うなど、道路管理者の義務を明確化し、点検や点検結果に基づく措置を計画的に実施している。

また、占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、道路占有者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限を規定する「道路法等の一部を改正する法律案」を2018年2月に閣議決定し、国会に提出した。

財政、人員、技術面で課題を抱えている市町村に対しては、全都道府県に設置している「道路メンテナンス会議」を活用し、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引き続き実施している。

このほか、主に民間事業者が運営する自動車道については、個別施設計画策定に係る支援、日常的な情報の提供等を通じて、戦略的な維持管理・更新・老朽化対策を推進したほか、各自動車道にかかる横断的情報を収集し、国土交通省が管理運営する「社会資本情報プラットフォーム」を通じて情報発信する等、利用促進に向けた支援を実施している。

港湾においては、港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画により計画的な点検を実施するとともに、港湾単位で作成する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。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し効率的な維持管理に向けた技術支援を実施するとともに、老朽化が著しい施設については、老朽化対策を講じるまでの間、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、インフラ長寿命化基本計画における行動計画及び個別施設計画に基づき、人口減少が進み経営状況が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道施設の長寿命化に資する補強・改良を推進した。

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、及び、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。

また、地方公共団体等への技術的支援では、空港施設等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の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（2017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） 99%（時点要確認）

(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した。

また、2017年12月、新幹線脱線対策協議会を開催し、運輸安全委員会より公表された、熊本地震による九州新幹線の脱線事故についての事故調査報告書の内容の共有を図るとともに、各社が実施している脱線・逸脱防止対策の整備の進め方等について意見交換を行った。

(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。

JR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、2017年度においてもその進捗状況を確認した。また、JR東日本の東北（東京～盛岡間）・上越新幹線及びJR西日本の山陽新幹線については、新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画（2016年3月承認）に基づき、税制特例措置を活用して2016年度より引当金の積み立てを開始している。

(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（堺泉北港堺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SA・PA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、貨物鉄道事業者のBCP<sup>16</sup>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、2016年にとりまとめた「広域応援部隊進出における海上輸送対策」に基づき、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が連携し、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、熊本地震の教訓を踏まえ、港湾管理者からの要請に基づき、国が港湾施設の管理を行うことができる制度を創設した。また、全国の港湾で策定された港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく訓練等を実施し、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、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、2014年度にとりまとめた「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」を踏まえ、空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画の策定を推進した。

また、近畿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における多様な輸送手段を活用した支援物資輸送の体制構築に向けて、鉄道、内航海運等の多様な関係者から構成される協議会を開催し、関係者間の調整事項や共有情報を整理した。

さらに、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において、物流専門家の派遣を

<sup>16</sup> Business Continuity Planの略



含む物流事業者団体との災害時協力協定の締結促進や、新たな民間物資拠点の選定を行った。

これに加え、さいたま市と連携し物流事業者等の協力のもと避難所までの円滑な物資輸送体制確保に向けた訓練を行うことで、関係者の連携強化や対応力向上を図った。

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（2018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 100%

<数値指標の状況（2017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（2018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（2018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 76%

<数値指標の状況（2018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 100%

### （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、引き続き取組の継続、拡充が図られるよう求めた。

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による支援（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、2016年度に引き続き、津波リスクの高い空港において、各空港で津波避難計画に基づく津波避難訓練を実施した。また、2014年度にとりまとめた「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」を踏まえ、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。

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り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、引き続き取組の継続、拡充が図られるよう求めた。

## (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。

東京湾における一元的な海上交通管制の構築に向け、レーダー等の関連施設の整備や運用にかかる制度・体制の整備等を行い、2018年1月に一元的な海上交通管制の運用を開始した。



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。

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とともに、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行うなど、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、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、災害発生の危険度分布を示すメッシュ情報の充実、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を行った。

## (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を実施した。また、全国各地にて開催された津波救命艇の展示会等を支援し、普及に努めた。これらの活動の結果、地方自治体やコンビニエンスストア等において新たに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、災害に強いシステム等

### 【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。
- 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。
- 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。

代替ルートの確保・輸送モード間の連携については、本節（7）に同じ。

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・運用事業者で実施した。さらに、運用手順等に関する机上訓練を実施した。

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サイクルを継続して実施した。

2014年度の検討会にて取りまとめた「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」、「ベストプラクティス集」、「訓練マニュアル」について事業者団体と連携し、物流事業者等関係者に対して広く普及に努めた。

## (15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理

### 【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。
- 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。

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、引き続き、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活用し、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、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援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った。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った。

## (16) 平成28年熊本地震への対応

2016年4月の熊本地震により被害を受けた鉄道については、不通となっているJR豊肥線の肥後大津駅～阿蘇駅間について、JR九州が復旧工事等を実施している。また、南阿蘇鉄道の立野駅～中松駅間については、早期運転再開を目指し、補助率の高上げ等を講じた新たな支援制度を創設し、支援を行っている。

## 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

#### 【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、2016年度は、57事業者に対し70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、25事業者に対し25件の行政指導を行った。

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った。特に、貸切バス事業者については、事業許可の更新制の導入及び適正化実施機関による巡回指導との連携により、法令違反を早期に是正させる仕組みの構築や違反を繰り返す事業者の排除など、総合的な対策に基づく措置を実施するとともに、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、法令遵守の状況等の調査を行う「覆面添乗調査」を実施した。

2016年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事案や、海外メーカーによる排ガスの不正事案の発生を踏まえ、国土交通省では、このような不正事案の再発を防止し、自動車の



性能及び型式指定制度に対する国内外からの信頼を確保するため、2017年5月に、道路運送車両法を改正し、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こととした。

2017年9月以降に発覚した、完成検査の不適切な取扱い事案を受け、国土交通省では、同年11月に「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を開催し、完成検査の確実な実施のためのルールの規範性向上等の見直し、効果的なチェックのための無通告監査の活用等の見直し、不正の防止のための勧告制度の創設等の見直しなどからなる、現状の問題点・課題に対応するための対策を2018年3月にとりまとめた。

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、2016年度には7,789件の監査等を実施し、493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、フェリー事業者に対し、監査等の機会を捉え、船舶火災への対応について、十分な検討、備えを行うよう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、本邦航空運送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。2017年度は、特定本邦航空運送事業者については全15社の本社及び基地に対し、325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、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、運輸事業者に安全統括管理者の選任と安全管理規定の制定を義務付け、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を構築することを促し、国土交通省が運輸安全マネジメント評価（運輸事業者の取組状況を確認し、必要な助言等を行うもの）を行う制度であり、JR福知山線列車脱線事故等の教訓を基に、2006年10月に導入された。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、2017年度は、1,094者（うち鉄道63者、自動車818者、海運196者、航空17者）であり、累計では9,130者となった。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、2017年度は16,676人であり、累計では67,678人となった。

さらに、2017年10月、「運輸安全マネジメントのスパイラルアップ～今日的な課題への対応～」をテーマに12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」を東京で開催し、運輸事業者の安全意識の更なる向上を図った。

2016年10月に運輸安全マネジメント制度が開始から10年が経過し、一定の効果が表れてきている一方で、自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性、未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性、効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性等の課題が存在することから、こうした課題について運輸審議会において審議し、2017年7月に答申を得た。同答申を踏まえて

- ・ 2021年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制の確認
- ・ 今日的な課題である人手不足による職員の高齢化、輸送施設等の老朽化、自然災害、テロ・感染症等への対応についての経営トップの認識の深度化、組織全体としての取組を促進
- ・ 運輸事業者の安全統括管理者や安全管理部門同士が交流を深めるための「横の連携」の場づくりを目指した安全統括管理者会議（安全統括管理者フォーラム）の創設
- ・ 運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組を支援するための国土交通大臣表彰の創設

等の取組を行い、運輸安全マネジメント制度の一層の強化・拡充を図ることとした。



運輸安全マネジメント制度の概要



運輸安全マネジメント制度の今後の在り方について

<数値指標の状況（2018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 9,130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 67,678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、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した。

また、近年続発している鉄道の輸送トラブルに対して、台車検査のあり方の見直し、輸送障害の再発防止や影響軽減等の対策について検討するとともに、その背景にあると考えられる構造的な要因について分析・検討を行うため、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を設置し、2018年2月に第1回を開催した。

自動車運送事業者に対しては、引き続き、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行った。

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IoT/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、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズにICTを導入し、AI等を活用した革新的な技術開発に対する支援等を実施するとともに、自動運航船の実用化に向けて、ロードマップ策定の議論などを開始した。

また、2017年4月の「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」の成立に伴い、先進船舶導入等計画認定制度が創設され、同年10月1日より当認定制度を開始した。また、同計画の策定に対する支援を実施した。

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、研究開発を行った。

新技術や新方式の導入に関して、航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図るため、特にGPSを利用した航法精度の高い高規格進入方式(RNP AR)について、ILSが設置されていない空港・滑走路や、地形等により進入ルートに制約がある計4空港に導入した。また、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(GBAS)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。

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させる仕組みを導入すること等を目指す「空の産業革命に向けたロードマップ ～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」(2017年5月19日改訂)に沿って、2017年9月に国土交通省・経済産業省において「無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」を設置し、補助者を配置しない目視外飛行に係る機体や操縦者等の要件を2018年3月に取りまとめた。

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を進め、ドローンポートシステムの機能検証のため2017年9月6日及び11月13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、2017年度取組としては、「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(2018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(2018年3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。

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、また、それらの体制を確実に機能させるための実践的な訓練の実施状況等について点検を行った。

船舶運行事業者に対しては、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。2017年度は、特定本邦航空運送事業者については全15社の本社及び基地に対し325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の防止を図った。

(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)、ロシア・サンクトペテルブルクにおける地下鉄爆破テロ事案(2017年4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、シリア邦人殺害事件をはじめ、日本人も犠牲となったベルギー・ブリュッセルにおける連続爆破テロ事案や、バングラデシュ・ダッカにおける襲撃事案等が発生するなど、国際テロの脅威が高まっている。

このような昨今の世界情勢を踏まえ、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、関係団体、事業者等に対し通達の発出等により周知、注意喚起を実施し、テロ対策の徹底を図った。各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下の通り。

① 鉄道におけるテロ対策

駅構内及び車両内の防犯カメラの増設や巡回警備の強化に加え、「危機管理レベル」の設定・運用を行うなどテロ対策を推進した。

② 船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びポートステートコントロール(PSC)を通じて、保安の確保に取り組んでいる。また、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図る。



さらに、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PS(Port Security)カードの普及を促進した。

### ③ 航空におけるテロ対策

2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会(2020年7～9月)の開催に向けて空港制限区域内の警備強化を図るため、国際線が就航する国管理空港に監視カメラを導入するための設計業務に着手した。

また、「テロに強い空港」を目指し、国際テロの未然防止、空港内警戒警備を強化するため東京国際空港ターミナルビル内の一般区域(ランドサイドエリア)において、カメラ映像を収集し映像解析技術を活用した、先進的な警備システムの実証実験を実施した。実証実験において警備システムの有効性を検証し、2018年度以降の導入促進を図る。

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、東京国際空港をはじめ一部の主要空港等に新たに導入した。

### ④ 自動車におけるテロ対策

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、バスジャック対応訓練の実施等について関係事業者に対し要請した。

また、2020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、セキュリティ対策の推進を目的とする「テロ対策ワーキンググループ」(座長：国土交通副大臣)を設置するとともに、その下に「ソフトターゲットテロ対策チーム」を設け、省横断的な検討を開始した。

## (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、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ことを目的として、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った。

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を図った。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、「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い、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務の対価である「料金」の範囲を明確化するため、2017年8月に標準貨物自動車運送約款等の改正を行い、同年11月4日に施行したところ。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った。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た。

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った。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した。

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)及び本章第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。

2016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。

「航空機MRO<sup>17</sup>産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、MRO産業の推進に向け、米国、欧州等との航空安全に関する相互承認(BASA<sup>18</sup>)について、新規締結・拡大に向けた協議・調整を実施し、カナダとの間では、整備分野についてBASAを締結した。

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。

### (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、事故直後の早期に療護施設に患者を受け入れて治療・リハビリを行うことで、大きな治療改善効果が見られることから、(独)自動車事故対策機構が、事故直後から慢性期

<sup>17</sup> Maintenance, Repair and Overhaul(整備・修理・オーバーホール)の略

<sup>18</sup> Bilateral Aviation Safety Agreementの略

までの連続した治療・リハビリについて臨床研究を行う「一貫症例研究型委託病床」を藤田保健衛生大学病院に設置し、2018年1月より業務を開始した。具体的には、

- (1) 臨床研究を通じて、急性期～亜急性期～慢性期において連続した治療・リハビリ方法等の検討・改善を行うとともに、ガイドライン等を策定しその成果の普及
  - (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を育成
- を実施していく。

このほか、短期入所協力施設について、関東ブロックにおける拡大を図った（2018年3月現在10都県、21施設）。

<数値指標の状況（2018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	69.4%
②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率	97.9%

### 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した。

「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（2017年7月閣議決定）に示された「物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現」（＝見える）と「人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等」（＝育てる）の視点を踏まえ、施策の具体化に向け検討を行い、2018年1月に新たな「総合物流施策推進プログラム」を策定した。

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、若年船員を計画的に雇用して、育成する事業者への支援等や、新たな取り組みとして、事業者間の連携や規模拡大等を促進した。また、船員の居住環境の改善に資する高速通信の整備について、関係府省庁が連携して情報交換を行い、高速通信の効率的な普及に向けた課題と対応についての報告書を取りまとめた。

自動車運送事業については、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が立ち上げられ、63の施策を盛り込んだ「直ちに取り組む施策」を取りまとめた。

トラック運転者については、中継輸送実証実験に関する報告書の周知を引き続き行い、「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した。

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およ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、インターンシップによる職場体験学習の受入れ等の取組を進めた。

「明日の日本を支える観光ビジョン」において訪日外国人旅行者数の目標が2020年に4,000万人とされているなど、航空需要の増加に対応した航空機操縦士の養成・確保が益々重要となっていることから、2018年度からの航空大学校の養成規模拡大（72名→108名）について着実に進めた。

また、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を行ったほか、私立大学等民間養成機関の高額な訓練費の負担軽減を図るため、2018年度から無利子貸与型奨学金事業を開始することとした。

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。

<数値指標の状況（2017年時点）>

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 6,389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 204人

<数値指標の状況（2016年度）>

[50] 海運業における船員採用者数（1事業者平均） 3.65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】



タクシー事業においては、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支援・PRをすることにより、女性の新規就労・定着を図るべく、2016年に創設した「女性ドライバー応援企業」認定制度に基づき認定を行った。(認定事業者累計：642社)

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した。

自動車整備士については、2016年度に引き続き、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を実施した。また、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た。さらに、2017年12月に「自動車整備業における女性が働きやすい環境づくりのためのガイドライン」を策定し公表した。

航空機操縦士及び航空機整備士については、2016年度に引き続き、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。

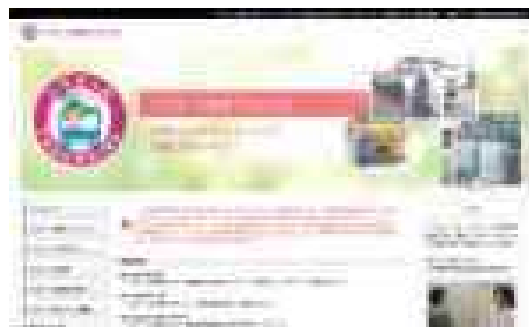
鉄道分野の人材については、鉄道分野における技術の維持・継承のため、国が参画して作成したテキストを活用し、関係協会等との連携による保守管理に係る合同研修会を車両と土木分野において開催した。

造船分野の人材については、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「インターンシップ等実施ガイダンス」及び近年増加傾向にある高等学校における造船教育を更に充実させるための高校生向け「造船新教材」を作成し、国土交通省ホームページ等を通じて広く一般に提供した。また、地方運輸局等において、地元産学官の協議会等を開催し、造船教育に係る現状・問題意識の共有、対策の検討等を行った。更に、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(案)の作成等を行った。2015年から緊急的な対策として実施している外国人造船就労者受入事業については、適正な受入れ、監理に努めるとともに、2017年11月に2022年度末まで就労を可能とする等の制度改正を実施した。

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」に基づき、関係省庁において適切に各種施策が実施された。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や海洋構造物の挙動再現シミュレーションの開発、インターンシップ制度の促進に向けた調査等の取組を進めた。

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、第2節(6)に同じ。



トラガール促進プロジェクトサイト

<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 1,500人	(2016年度)
②タクシー運転者	約 7,300人	(2016年度)
③トラック運転者	約20,000人	(2017年度)
④自動車整備士(2級)	約 4,091人	(2016年度)

### (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、改正物流総合効率化法の枠組みを活用し、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事業に係る運行経費の一部補助を行った。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、輸送能力が高い新型コンテナ貨車等の設備導入経費の一部補助や「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した。

このほか、物流における省労働力化及び環境負荷低減を推進するため関係省庁と連携して「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」を通じて宅配便の再配達の削減に向けた普及・啓発を行うとともに、再配達削減に資するオープン型宅配ボックスの設備導入経費の一部補助を行った。

さらに、2016年度に引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進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等によりモーダルシフトの促進を行った。エコレールマークについては、2017年9月時点で、認定商品数は188件213品目、取組認定企業数は85社、協賛企業は31社となった。エコシップマークについては、2017年7月に貢献度の高い優良事業者37社に対して表彰を実施した。

また、新たな輸送需要を掘り起こすため、2017年6月に公表した「内航未来創造プラン」に基づき、海運事業者、荷主企業、運送業者、行政等からなる「海運モーダルシフト推進協議会」を同年11月に立ち上げ、同協議会の下にWGを設置し、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の構築に向けた議論を行う等、海運モーダルシフトのさらなる推進を図った。



<数値指標の状況 (2016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 197億トンキロ

②内航海運による貨物輸送トンキロ 358億トンキロ

### (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策を検討する。

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。特に、地方公共団体の職員向けの研修に関しては、2017年度においては、基礎的な制度概要等について遠隔地の自治体職員等も受講しやすいオンライン講座の試行を開始した。

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%】

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。

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等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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>の排出抑止(2011年度比)

【2013年度 約9万7千t-CO<sub>2</sub>/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量

【2020年度までに約10万t-CO<sub>2</sub>/年抑止】

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2017年7月4日に行った。また、自動車燃費基準小委員会(交通政策審議会の下部委員会)等にて審議を行い、2017年12月12日に次期燃費基準に関するとりまとめが行われた。さらに、2018年2月より、同委員会等を開催し、次期乗用車燃費基準の策定に向け、検討を開始した。

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、EMS<sup>19</sup>(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CO<sub>2</sub>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、引き続き、改正物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査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幹線輸送集約化に係る運行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。



「のりたろう」



<sup>19</sup> Eco-drive Management Systemの略



<数値指標の状況（2015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（2017年3月末時点）>

[56] 信号制御の改良によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量 17,573t -CO<sub>2</sub>/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、2017年4月に公表したフォルクスワーゲン社の排出ガス不正事案への対応に関する有識者検討会における最終とりまとめを踏まえ、明らかに不正な排出ガス制御の明確化、ディーゼル乗用車等に対する路上走行による排出ガス検査の導入等に係る関係法令の改正を行った。

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（東京・盛岡間）・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した。

自動車から発生する騒音については、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が2017年9月8日に発効した。本条約の内容を適切に実施するため、2017年7月に国際海事機関の第71回海洋環境保護委員会（MEPC71）で改正されることになったバラスト水処理設備の設置期限等を取入れる法令改正や船舶検査体制の整備等とともに、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、LED<sup>20</sup>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。

2016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を推進した。また、2017年度より、鉄道分野の更なる環境性能向上を図るため、CO<sub>2</sub>排出量削減効果が期待される燃料電池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。

2016年度に引き続き、地域や事業者による燃料電池自動車の導入について、税制上の優遇措置や導入補助により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・促進した。

## (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、当該船舶の普及促進を図るため、2017年4月に海上運送法を改正し、LNG燃料船の導入を促進するための計画認定制度を創設した。また、水素燃料電池船の実用化に

<sup>20</sup> Light Emitting Diodeの略

に向けた基盤整備の一環として、「水素燃料電池船の安全ガイドライン」及び「水素燃料供給に関するガイドライン」を策定し、安全面の環境を整備している。

また、2016年10月に国際海事機関（IMO）においてSO<sub>x</sub>規制が2020年から強化されることが決定されたことを受け、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（船舶への燃料供給）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。このため、世界最大のLNG輸入国として、シンガポールとも連携しつつ、アジアにおけるLNGバンカリング拠点を我が国港湾に戦略的に形成することとしている。2017年4月には、「LNGバンカリング国際シンポジウムin横浜」を開催し、LNGバンカリング拠点の形成及び国際的なネットワークの構築に向けて取り組むべき方向性について関係者間で認識を共有した。また、同年8月には、シンガポールにて開催された「シンガポール&日本港湾セミナー2017」において、「LNGバンカリングに関する日・シンガポール共同調査」の開始を発表し、両国間の連携をより一層加速させた。

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、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」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った。なお、2016年10月の国際民間航空機関（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）に関し、その詳細な実施ルールを含む条約附則書改正案の議論に参画した。

## （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、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。

平成 30 年度  
交通施策

第196回国会（常会）提出





## 第Ⅳ部 平成30(2018)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	11
(1)	都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	11
(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	12
(5)	ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	12
(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	13
(8)	既存の道路ネットワークの最適利用	13
(9)	自動運転システムの実現	13

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

(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	28
(5) 「手ぶら観光」の促進	28
(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	28
(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	29
(8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み	29
(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進	29
(10) 広域周遊観光の促進	29
(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進	30
(12) 「観光ビジョン実現プログラム2017」の改定への対応	30
(13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」	30
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	31
(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	31
(4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援	32
(5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画	32
(6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成	32
<b>第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり</b>	<b>33</b>
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	38
(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等	38
(15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理	38
(16) 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	41
(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	42
(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	43
第3節 交通を担う人材を確保し、育てる	43
(1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善	43
(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	44
(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化	45
(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成	45
第4節 さらに低炭素化、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 <sub>2</sub> の削減	46
(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	47
(5) バラスト水管理の円滑な実施	47
(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	48
(9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等	48
(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30(2018)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、2018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】

2017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。

また、2017年度に引き続き、市町村の課題・ニーズに即した支援施策の充実・連携強化、モデル都市の形成・横展開、市町村の取組の状況や成果、課題などのモニタリング・検証を通じた実行的なPDCAサイクルの構築等に取り組んでいく。また、人の属性ごとの行動データの把握に関する分析手法について、引き続き、複数都市での検証を通じ高度なシステムへ改良するとともに、土木学会のもとに設置された「スマート・プランニング研究小委員会」と連携し、分析手法の普及を図っていく。

さらに、都市インフラ整備・管理の生産性向上に向けた、人工知能（AI）・IoT等の先進的技術を活用した実証実験を実施する。

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、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】

2017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、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。

また、地域公共交通確保維持改善事業において、旅客船については、2017年度に引き続き、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、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、2017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성에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、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。また、2017年度に引き続き、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。



東急電鉄株式会社 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、デマンド交通、離島航路・航空路の運行（運航）に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援を実施する。

また、地方バス路線については、引き続き、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域公共交通確保維持改善事業において、生産性向上の取組を促進する。

地方交付税についても、2017年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じる。

### (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、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、地域鉄道に必要な支援を実施する。また、JR北海道の事業範囲の見直しについては、引き続き、北海道庁と密接に連携しながら、地域の協議に積極的に参画し、各地域において将来にわたって持続可能な交通体系を構築するための取組みに対する支援を行っていく。

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、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリ等により、需要に応じて料金を変動させる変動迎車料金について、制度設計のための実証実験等を行う。

旅客船事業については、2017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る船舶建造等の支援を行う。

また、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。

引き続き、改正物流総合効率化法による支援等を活用し、地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組を推進する。



## (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活性化再生法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%】

2017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。LRTシステムの整備について、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。

2017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」における課題の整理を踏まえ、高齢者が安心して移動できる環境の整備に向けた取組を推進する。

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）に基づき、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、自転車活用推進計画を策定し、自転車の活用の推進を図る。

また、2017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歩行者と分離された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。さらに、自転車と公共交通の連携促進を図るため、道路空間の有効活用によるシェアサイクル施設の整備促進等、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。2018年夏を目途に策定される自転車活用推進計画に基づき、自転車等駐車場整備の推進やコミュニティサイクルの普及促進を図る。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。

また、引き続き、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「BAAマーク」やスポーツ車を対象とした「SBAAマーク」等の普及を促進する。

### (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。

2017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月から開催している「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」において、有識者・関係省庁等の連携のもと、普及に向けた課題を検証し、具体的な取組等を議論していく。

### (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。

2017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。

2017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等に対し、助言、説明及び指導を行っていく。

旅客船については、本章第1節（1）に同じ。

### 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、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、課題に対応した車両の普及促進をしていくとともに、バリアフリー車両の効率的な運用などリフト付きバス以外の方法もあわせ、空港アクセスのバリアフリー化推進策や目標について検討しつつ、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。



鉄道については、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。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2017年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等を活用して、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は、引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進する。

道路については、引き続き、全国の主要駅、官公庁施設、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、視覚障害者誘導用ブロックの整備、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東京オリンピック・パラリンピック競技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】

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するホームドア等を含む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。

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。

2017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従事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。

2017年度に引き続き、「バリアフリー教室」を実施する。

鉄道関係では、車両の優先席やエレベーターの利用にあたっての利用マナー向上や、一般利用者に高齢者、障害者等に対するサポートを呼びかけるキャンペーンを実施する。

#### (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とともに、全国規模での多言語音声翻訳システムの利活用実証事業を行い、さらなる訪日外国人旅行者への多言語対応強化を図る。

多言語対応の改善・強化等を含む訪日外国人の受入環境整備に向けて鉄道事業者に働きかけを行う。クルーズ船関係では、引き続き訪日外国人旅行者等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の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。

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やより詳細な縮尺の地図）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2月に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」に基づき、東京大会の確実な成功及びその先を見据え、大規模駅等のバリアフリーの高度化に取り組むとともに、全国各地における高い水準のバリアフリー化、心のバリアフリーを推進していくこととされた。これに関連して、バリアフリー法の改正法案を第196回国会に提出するとともに、平成30年3月に交通バリアフリー基準を改正したところであり、さらなるバリアフリー化を推進する。

鉄道については、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。

また、2017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特別仕様ナンバープレートを交付するとともに、既存の支援制度と併せて、同ナンバープレートによる寄付金を活用して、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等に対する支援を行う。また、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、課題に対応した車両の普及促進をしていくとともに、バリアフリー車両の効率的な運用などリフト付きバス以外の方法もあわせ空港アクセスのバリアフリー化推進策や目標について検討しつつ、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。

2018年度より、カメラで撮影した映像データを解析することで白杖や盲導犬を認識し、開口幅の広い新型ホームドアなどの乗降位置を、適切に案内するシステムの技術開発に対する支援を行う。

また、2012年に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度を活用し、引き続きユニバーサルデザインタクシーの普及を図る。

## 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】

2017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、ドライバーの負担を軽減するため、車両単体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%】

2017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、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等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の検討作業について一層の進捗を図る。



#### (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。

鉄道分野では、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、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」及び「遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく鉄道の遅延の見える化を行う。

海事分野では、2017年度末に告示公布した船舶管理会社の登録制度について、登録事業者に係る情報の「見える化」を図り、船舶管理会社の活用を通じた内航海運事業の基盤強化を推進する。また、安全品質の高い船舶管理業務の安定的かつ継続的な実施を確保するため、評価制度における評価について具体的内容を検討し、評価制度の構築を図る。

航空分野では、航空事業者間の競争状況を確認するとともに、航空利用者による自由かつ確かな航空輸送サービスの選択に資するよう、事業運営状況に係る透明性を高める観点から、引き続き、「航空輸送サービスに係る情報公開」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。

2017年度の取組により発展・高度化を行った「データ収集・分析ツール」について、普及に向けた取組を行う。

#### (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1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。

また2018年4月より、関東の12社局の鉄道・軌道線と52社局の一般バス路線の利用が可能な訪日外国人旅行者向けの企画乗車券「Greater Tokyo Pass」の販売が開始された。

## (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】

民間事業者等が多様な歩行者移動支援サービスを提供できる環境を整備するため、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを多様な主体により継続的に収集する新たな手法の検討を行う。また、訪日外国人や高齢者・障害者などを対象に災害発生時を想定し、屋内外の位置情報に応じた避難情報の提供等の実証を行うとともに、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、交通事業者と経路検索事業者との間で、簡単に情報の受渡が可能な「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。

また、公共交通分野におけるオープンデータ化の推進については、2018年度においては、2017年度の実績を踏まえ、オープンデータを活用した情報提供の実証実験を官民連携して実施するなど、引き続きオープンデータ化に向けた取組を行っていく。

## (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。

2017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。

首都圏の高速道路料金については、今後の東京外かく環状道路（千葉区間）の供用も踏まえ、引き続き効果を検証する。

近畿圏の高速道路料金については、引き続き効果を検証するとともに、2017年12月22日に改定された「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を踏まえ、公社路線の移管も含め、新たな料金を取り組む。

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) 自動運転システムの実現

### 【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。

2017年度の「官民ITS構想・ロードマップ2017」の策定に引き続き、急速に進展する自動運転シ

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」の改定を行う。また、自動運転技術の進歩や国際条約の議論の進展も踏まえ、「自動運転に係る制度整備大綱」のフォローアップを実施する。

また、2017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、自動操舵専門家会議、自動ブレーキ専門家会議において、それぞれ議長国として、自動運転に関するサイバーセキュリティ、レベル3以上の高度な自動運転技術として高速道路での手放しの状態での車線維持機能、乗用車の自動ブレーキに関し国際基準の策定活動を主導する。また、これらの国際基準が成立後、順次国内に導入する。また、2017年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下の欧州経済委員会内陸輸送委員会の道路交通安全グローバルフォーラム（WP1）及びその非公式専門家グループにおいて、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、2017年度に引き続き、ダイナミックマップ等の協調領域に重点を置いた大規模実証実験を実施する等、自動運転システムの実用化に向けた取組を推進するとともに、自動走行ビジネス検討会において整理した課題を踏まえ、実証事業に着手する。

さらに、2018年3月の「国土交通省自動運転戦略本部」で示された方針を踏まえ、自動運転の実現に向けた環境整備として、高度な自動運転システムを有する車両が満たすべき要件や安全確保のための各種方策について整理し、2018年夏頃を目途にガイドラインをとりまとめる。自動運転技術に対応する新たな検査手法を検討し、夏前を目途に中間とりまとめを行う。「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」が2018年3月にとりまとめた報告書を踏まえ、引き続き求償の在り方等の具体的な事項について検討を行う。無人自動運転車両を運送事業へ導入する場合に従来と同等の安全性・利便性を確保するために運送事業者が対応すべき事項等について、2018年度中にガイドラインとしてとりまとめる。ダイナミックマップを多分野で活用できるよう、2018年度は位置の基準である基盤地図情報への整合手法を検討する。

自動運転技術の開発・普及促進については、自動ブレーキが一定の性能を有していることを国が確認し、結果を公表する自動ブレーキの性能評価・公表制度を創設し、2018年度から実施する。自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、ラストマイル自動運転による移動サービス、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、ニュータウンにおける実証実験等について取組を進める。

交通の安全と円滑を図る観点から、技術開発の方向性に即した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。

今後の自動運転の実現に向けた技術開発としては、2017年度に引き続き、信号情報を自動車に提供するシステム、安全運転支援システム及び道路交通情報を自動車に提供するシステムに関する検討等を行う。

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、高度な自動運転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、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリ等により、需要に応じて料金を変動させる変動迎車料金について、制度設計のための実証実験等を行う。



## (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。

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、実施していく。また、三大都市圏の空港及び地方空港のモデルとなる空港を中心に関係者ワーキンググループを設置し、空港別に目標の共有や先進機器、システムの導入等を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組む。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回を達成するため、引き続き首都圏空港の機能強化に取り組む。

具体的には、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年までに両空港の年間発着容量をそれぞれ約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、騒音対策、落下物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4万回の年間発着容量は、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、路線の選定作業に着手する。

また、2020年以降を見据え、成田国際空港については、第3滑走路の整備等について、国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図ることにより、年間発着容量を更に16万回増加させる取組を進める。

## (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みについて

<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

[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
  - ・情報提供のルール化によるスキャンツール開発環境の整備
  - ・安全OBDに対応した汎用スキャンツールを活用した教育の実施
- 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
  - ・2017年度に行ったトレーサビリティ・サービスに必要な情報の収集・管理・提供の枠組みの検討を踏まえ、自動車保有関係手続きの効率化の観点から検討を行っている自動車検査証の電子化と併せ、自動車関係情報の利活用を推進していくための環境整備を進めていく。
- 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
  - ・全国13箇所の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行い、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%】

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組む。

具体的には、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、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、騒音対策、落下物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。拡大される発着容量は、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、路線の選定作業に着手する。

また、2020年以降を見据え、成田国際空港については、第3滑走路の整備等について、国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図ることにより、発着容量を更に16万回増加させる取組を進める。

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。

関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、引き続き、民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組む。

中部国際空港については、2019年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナル等の整備を引き続き進める。

新千歳空港においては、国際線需要の増加に伴う混雑の解消を図るため、誘導路の新設やエプロン拡張等を推進する。

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とともに、誘導路の二重化等を推進する。

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とともに、国際線需要の増加に対応するため、エプロン拡張等を推進する。

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%】

2017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年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナル等の整備を引き続き進める。

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推進するとともに、福岡空港及び那覇空港においては、滑走路の増設事業を推進する。加えて、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CIQ施設の整備等を推進する。

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、過去大会の実態や東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会の需要予測を踏まえた検討を進めるとともに、関係機関との調整を行い、具体的な方策について検討を進める。

## (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。

国内の管制空域の抜本的再編後に西日本の低高度空域の管制を担う神戸航空交通管制部を設置する。

## (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。

東京国際空港においては、バスアクセス網に関して、引き続き、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続し、空港アクセスの更なる改善を図るとともに、広報活動の充実・強化に取り組む。

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。

## (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。

2017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。

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、引き続き、地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の着陸料を本則の2/3～1/6とする措置などを継続する。

また、航空機燃料税について、引き続き軽減措置を実施する。



## (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】

2017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・拡大をより強力に推進するため、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、大水深コンテナターミナルの機能強化を引き続き行うとともに、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現を図るため、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等を行う。

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）】

2017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。

茨城港、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。

2017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」を進める。

また、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。

運河の運用状況や邦船社の要望等も踏まえ、引き続き、運河の安定的な利用の確保のため、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。

2017年度に引き続き、改正物流総合効率化法の枠組みを事業者に周知し、物流事業者・荷主間の連携など物流効率化の促進を図る。

## (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。

2018年7月に韓国ソウルにおいて第7回日中韓物流大臣会合を開催する。

日中韓物流協力3大目標であるシームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築、安全かつ効率的な物流の両立に係る取り組みを引き続き進める。あわせて、次の10年に向けた各行動計画の評価・見直しを実施する。また、引き続き、農水産物のコールドチェーンや海陸複合一貫輸送等の分野で3ヶ国での情報共有を進める。

NEAL-NETについては、引き続き専門家会合において対象港湾の拡大、鉄道等の他モードへの接続、ASEAN・EU等他地域への展開の可能性について協議を行う。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、前年度の専門家会合の結果を踏まえ、環境負荷や物流コストの抑制や、生産性と安全性の向上についての共同研究を実施する。

加えて、2017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。

日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、準日本船舶への適用範囲を拡充した新たなトン数標準税制や、延長した国際船舶に係る登録免許税及び固定資産税の特例措置等により、我が国経済や国民生活を支える基盤である日本船舶を中核とした海上輸送体制の確保に継続的に取り組む。

### (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。

引き続き、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、コールドチェーン物流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とともに、新型航空保冷コンテナの研究開発を進める。また、農水産物の輸出に戦略的に取組む港湾における取組を進めるとともに、新たな地域における農林水産物の輸出拠点となる港湾の環境整備を推進する。

## 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年度上期供用開始予定のLCC専用ターミナル等の整備を引き続き進める。

また、地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、引き続き「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」を実施するとともに、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。

未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、鉄道・運輸機構において2018年度にかけて駅・ルート公表に向けた詳細調査が行われ、この調査による駅・ルートの公表後、環境影響評価の手続きが進められていくことになる（4年程度）。なお、整備財源の確保については、与党において、これらの詳細調査・環境影響評価の間に検討を行うこととされている。

リニア中央新幹線については、この事業が安全かつ着実に進められるよう必要な支援を行っていく。品川・名古屋間について、JR東海において品川・名古屋間の2027年の開業に向け、品川駅や南アルプストンネル工事等を進めているところである。

## (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。

2018年3月開催の軌間可変技術評価委員会による審議等を踏まえ、営業走行を目指し、耐久性の向上に資する技術開発等を実施するとともに、運行環境に適応した、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%】

2017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】

2017年度に引き続き、バスタ新宿をはじめとする集約交通ターミナルについて、官民連携を強化しながら道路事業による戦略的な整備を展開して、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、バスタ新宿において高速バス運行支援システムについて、2018年内の社会実装を目指す。

そのほか、高速道路のSA・PAを活用した高速バス間の乗換や中継輸送、高速バスストップの有効活用、路線バスの利用環境の改善を推進していく。

また、2017年度に引き続き、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づく、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた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2020」で設定された事故削減目標の達成に向けた各種施策を推進していく。

加えて、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえてとりまとめられた「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」を着実に実施するとともに、引き続きフォローアップを進めていく。

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。

2018年4月に高松空港の運営委託が開始され、福岡空港については、2019年4月からの運営委託の開始に向けて、公募選定手続き及び業務の引継ぎを行う。

熊本空港については、2020年4月からの運営委託の開始に向けて、公募選定手続きを行う。

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の実施に向けて、公募選定手続きを行う。

広島空港においても、2021年度からの運営委託の開始に向けて、引き続き手続きを進める。

上記に加えて、2018年度においては、2016年度に引き続いて空港満足度調査を実施し、増加する訪日外国人旅行者の需要等に適切に対応できるよう調査方法の充実を図るとともに、前回調査の結果との比較も含めた適切な分析を通じ、更なる利用者利便の向上を図る。また、空港別収支については、空港経営の透明性を確保し、空港運営の効率化を図るため重要な情報であることから、引き続き早期公表に努める。

## (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）】

2017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。

「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。

離島航路・航空路の確保・維持については第1章第1節（3）に同じ。

## (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。

2017年に引き続き、「内航未来創造プラン」において、目指すべき将来像として位置づけられた「安定輸送の確保」と「生産性向上」の実現に向け、様々な取組を通じて、全ての関係者が共通の理解に立ち、その連携の下で着実な実行を図る。

また、2018年度より船舶共有建造制度について登録船舶管理事業者を活用した内航海運業者に対して、優遇金利の適用を可能とするとともに、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。

2017年度に引き続き、新技術を活用した鮮度保持コンテナや輸送能力が高い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】

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、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、観光案内所等における多言語対応の一層の促進や、無料公衆無線LAN環境の整備、また、増加する訪日ムスリム旅客の受入体制の強化などに対する支援を行う。

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う。

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とともに、全国規模での多言語音声翻訳システムの利活用実証事業を行い、さらなる訪日外国人旅行者への多言語対応強化を図る。

2017年度より設置した「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、現状の取組・課題や取りまとめた成果に基づき、省庁横断的な取組をすすめ、WEBサイトや観光案内所等の多言語対応等のソフト面の受入環境整備をはじめとする取組の加速化を図る。

鉄道については、新幹線車両等における無料公衆無線LANの設置促進、駅ナンバリング、多言語対応の取組の強化、トイレの洋式化等の訪日外国人の受入環境整備を促進する。

バスについては、すべての利用者にわかりやすいバス系統案内を実現する観点から、「バス系統ナンバリング検討会」において「ナンバリング」の導入・改善に必要な具体的な検討を行い、事業者や自治体等関係者向けのガイドラインを策定し公表する。

また、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、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、制度の恒久化について検討を行う。

船舶については、2017年度に引き続き、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環境の整備や案内標識、ホームページの多言語化、船内座席の個室寝台化等の支援を行うとともに、トイレの洋式化等の促進を図る。

港湾については、旅客船ターミナル等において、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」等を活用し、案内標識等の統一化や多言語化、無料公衆無線LAN環境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進する。

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、三大都市圏の空港及び地方空港のモデルとなる空港を中心に関係者ワーキンググループを設置し、空港別に目標の共有や先進機器、システムの導入等を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推進に官民連携して取り組む。

加えて、先進的な保安検査機器の導入空港の拡大や顔認証ゲートの本格導入、税関電子化ゲートの実証実験機の導入等、引き続き関係省庁と連携の上、人的・物的体制の強化を進める。

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】

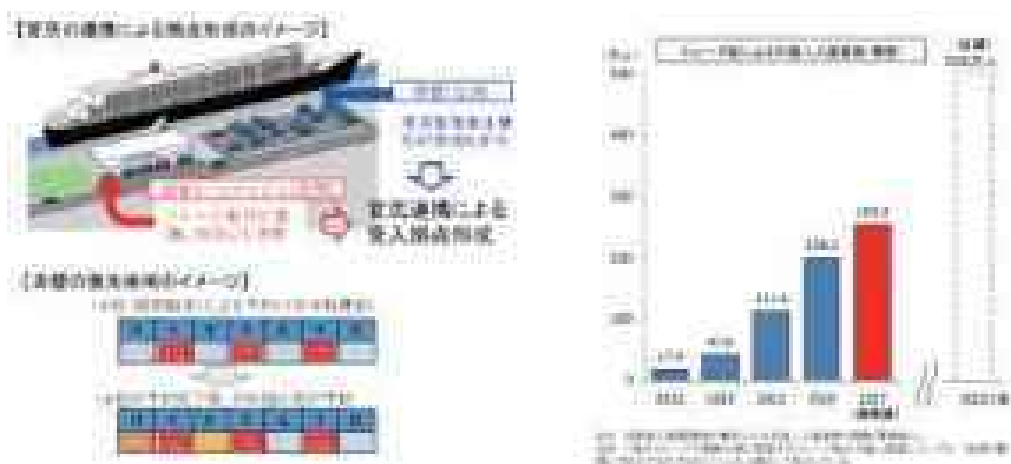
- クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。

【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】

2017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活用するなど、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、「みなとオアシス」の活用を促進し、訪日クルーズ旅客の受入れ等、港湾空間への新たなニーズへ対応する。





#### (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。

2017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進める。

#### (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。

手ぶら観光ネットワークの更なる充実化に向け、空港、鉄道駅、宿泊施設、商業施設等へのカウンターを設置を促進する。

また、国土交通省・JNTO・民間事業者が連携し、ホームページやSNS、アプリ等を活用した手ぶら観光の情報発信を行い、訪日外国人旅行者の利用を拡大する。

さらに、2020年までの国際手ぶら観光サービスの実現に向け、免税店等への免税品の海外直送サービスが可能な手ぶら観光カウンターの設置を促進する。

また、外国人旅行者向け消費税免税制度については、外国人旅行者の利便性の向上及び免税店事業者の免税販売手続の効率化を図る観点から、2018年7月より一定の条件（特殊包装等）の下、一般物品と消耗品の合計金額が5,000円以上となる場合も免税販売の対象とするとともに、2020年4月より免税販売手続を電子化することとしており、事業者への周知徹底等を図る。



「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。

2017年度に引き続き「道の駅」の登録を行うこととする。

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SPOT)の整備や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、自転車活用推進法に基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備や自転車を活用した観光振興を含む自転車活用推進計画を策定するとともに、2017年に引き続き、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知や、サイクリング環境向上に向けたモデルルートの取組を推進する。

## (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。

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。

2017年度に引き続き、地方公共団体等が連携して行う北陸新幹線や北海道新幹線等を活用したプロモーションへの支援を行う。合わせて地域の魅力を発信するなど、誘客促進につなげるための支援を行う。

## (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。

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10、国際チャーター便の着陸料を1/2とする軽減措置に加え、全国27の「訪日誘客支援空港」に対して、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料の割引や補助、グランドハンドリング経費の支援等の国際線の新規就航・増便の支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の空港の受入環境高度化などの支援を継続する。

また、「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、引き続き、自治体やJNTOとも連携し、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、LCC等の新規就航や増便を促進する。

## (10) 広域周遊観光の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 広域周遊ルート形成を促すため、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。

訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため、広域連携DMO・地域連携DMO・地域DMOが中心となって行う、地域の関係者が連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して支援を行う。

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。

### (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策を検討する。

2017年度に引き続き、「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2017」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。

「観光ビジョン実現プログラム2017」の改定に対応した交通分野の連携方策を検討・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策を検討する。

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の現地旅行会社等を対象としたセミナーの開催を含め、専門家会合の結果を踏まえた取組を推進する。

## 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】

2018年3月に改定を行った「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2018」に基づき、インフラ海外展開の取組みをさらに強化していく。



## (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。

財政投融资を1,268億円（産業投資639億円、政府保証629億円）計上しており、2017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。

2017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し、日ASEAN交通大臣会合へ最終報告書を提出する。

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のプレゼンスを高め、我が国鉄道技術の国際標準化を引き続き推進する。

海事分野では、2017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の向上のための議論を主導する
- ・自動運航船に係る国際ルールの検討を主導する
- ・IMO温室効果ガス（GHG）削減戦略の策定と対策の推進
- ・硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）規制を世界で統一的に実施するためのガイドラインの策定
- ・ASEAN地域における低環境負荷船普及戦略の策定

物流分野では、引き続き、ASEAN各国との物流政策対話・ワークショップや新興国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2017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、2017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、ベトナムの港湾施設の国家技術基準（材料、基礎、地盤改良、係留施設、維持管理・補修）について、国家技術基準素案の作成への協力及び同国内での審査支援など、幅広い分野における取組を推進する。また、わが国の港湾EDIシステムの海外展開に向け、引き続き、IMOの港湾EDI構築ガイドライン改正の議論に参加するとともに、カンボジアにおいて、「港湾EDI導入のためのガイドライン」（日ASEAN交通大臣会合）にもとづく、港湾EDIシステムの導入プロジェクトを推進する。



#### (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。

現地政府・企業のニーズや技術的実現可能性、採算性、事業上の優位性などについて調査・分析を行うとともに、官民連携の下で日本企業の海洋開発関連技術の海外展開を推進する。

#### (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。

2017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修繕・代替のための事前調査及び同海峡における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)の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査を実施する。

また、2017年度に引き続き、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し、船舶通航サービス(VTS)の運用能力向上など海上安全に関する技術支援を行う。

また、ASEAN諸国の更なる航行安全対策強化として海上交通管制のためのASEAN地域訓練センターの運営に協力する。

さらに、ASEAN海域の航行安全・運航能率の向上のため航路指定を含めた安全対策ガイドラインの策定に向け専門家会合を実施する。

#### (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、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、人材育成支援に係る取組を強化していく。

2017年度に引き続き、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。

海事分野については、引き続き、フィリピン、ミャンマー、インドネシア、ベトナムを対象に、船員教育者養成事業の実施を予定している。また、2017年度に引き続き、主にASEAN地域及び太平洋州地域の船舶検査官や海事行政官等を対象としたJICA課題別研修「船舶安全」を我が国で実施予定で、同研修には、海事局からも講師の派遣を予定している。

## 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 ★【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★【2013年度 62% → 2020年度 75%】

2017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。

#### (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】

2017年度に引き続き、信号機電源付加装置の整備や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導入を推進する。

### (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%】

「無電柱化の推進に関する法律」（平成28年法律第112号）に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的、かつ迅速な推進を図るために2018年4月に策定した無電柱化推進計画に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進する。

また、道路事業等の実施にあわせた電柱の設置抑制や既設電柱の撤去、低コスト手法普及に向けたモデル施工の実施、技術マニュアルの整備、民地の活用などにより無電柱化を推進する。さらに、緊急輸送道路における無電柱化や低コスト手法による整備を対象に交付金による重点的な支援を実施するとともに、占用制限や官民連携の具体的な手法について検討しつつ、社会資本整備総合交付金等を活用して、道路事業と一体となった電線管理者が行う無電柱化を支援する。

### (4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

**【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修繕計画策定率 【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%】

2017年度に引き続き、各インフラ管理者による個別施設計画の策定を推進するなど、戦略的な維持管理・更新に取り組む。民間事業者による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。

道路については、2017年度に引き続き、橋やトンネルなどの点検や点検結果に基づく措置を計画的に実施するほか、財政、人員、技術面で課題を抱えている市町村への支援として、交付金や補助制度による財政的支援や、各都道府県に設置された「道路メンテナンス会議」を活用し、効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うなど、自治体職員向けの研修等を通じて点検の質の向上等に向けた技術支援を実施する。

港湾においては、2017年度に引き続き、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するとともに、維持管理計画の策定や点検診断の確実な実施、効率的な長寿命化対策等について「港湾等メンテナンス会議」や研修、相談窓口等を通じて港湾管理者に技術的支援を行うなど、港湾施設の機能を維持するための取組を推進する。

鉄道については、インフラ長寿命化基本計画における行動計画及び個別施設計画に基づき、鉄道施設の長寿命化に資する補強・改良を推進するとともに、開通以来30年近くが経過する青函トンネルについて、先進導坑や作業坑に発生している変状への対策を推進する。

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、空港舗装面の点検手法、健全度評価及び劣化予測を行うためのシステム等の技術研究開発、並び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、空港施設等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の空港施設管理情報システムを拡充し、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。

2017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支援を推進する。

### (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。

2017年度に引き続き、大規模改修が適切に実施されるよう、その進捗状況を確認し、必要に応じJR東海に対する指導・助言を行う。また、積立期間中のJR東日本及びJR西日本に対しては、両社の引当金積立計画に基づく実施状況を確認する。

### (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、代替ルートを確認するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

2017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。

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。

船舶については、2017年度に引き続き、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。



異常降雪による立ち往生車両の状況

また、2015年4月から本省において運用を開始している、災害発生時に活用ニーズに応じた船舶の候補を迅速に抽出する「船舶マッチングプログラム」について、2018年4月より地方運輸局等においても運用を開始し、各自治体の防災訓練等と連携し、災害時における船舶活用を促進させる。



鉄道については、2017年度に引き続き、貨物鉄道事業者のBCPの深度化を促進し、災害に強い貨物鉄道の強化を図る。

### (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% → 2017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%】

過去の災害時における支援物資輸送について、ラストマイルを中心に課題の抽出及び原因分析を行い、課題の解決に向けた対策を検討するとともに、一次物資輸送拠点から避難所まで、地方自治体や物流事業者等と連携して支援物資輸送を行う訓練を実施する。

また、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通じ、物流事業者団体との災害時協力協定の高度化等、各地域における支援物資輸送体制の確立に向けた取組を実施する。

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。

港湾については、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。

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等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。また、津波リスクの高い空港において、津波避難計画に基づいた津波避難訓練を実施する。さらに、2014年度にとりまとめた「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」を踏まえ、空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画の策定を推進する。

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、引き続き、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、2017年度に引き続き、津波リスクの高い空港において、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。また、2014年度にとりまとめた「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方」を踏まえ、空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画の策定を推進する。

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。

2017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り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。また、引き続き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。

東京湾における一元的な海上交通管制の適切な運用のために必要な見直しをするとともに、津波等の非常災害発生時には迅速かつ適確な情報提供等によって船舶の交通安全を維持できるよう、平素から非常時を想定した対応訓練を実施する。

## (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。

2017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、2018年6月には次世代スーパーコンピュータシステムの運用を開始するほか、次世代気象レーダーの整備を進めるとともに地震観測装置の更新及び火山遠望観測施設の機能強化を図るなど、観測・監視の強化、予測精度の向上を図る。

また、台風強度の予報期間の延長等、早めの防災対策に必要な防災気象情報の改善を推進するとともに、2017年8月の「地域における気象防災業務のあり方検討会」の報告書を踏まえて、関係機関と一体となって地域の気象防災に貢献する。

### (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。

2017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、災害に強いシステム等

**【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。
- 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。
- 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。

代替ルートの確保・輸送モード間の連携については、本節（7）に同じ。

自動車登録検査業務電子情報処理システムにおいて、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関係マニュアルを活用しながら本省・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、関係マニュアルを改訂しながら整備するとともに、システム運用訓練等を実施し、PDCAサイクルを継続して実施する。

2014年度の検討会にて取りまとめた「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」、「ベストプラクティス集」、「訓練マニュアル」について事業者団体と連携し、物流事業者等関係者に対して引き続き広く普及に努めるとともに、当該ガイドライン等を活用し物流事業者におけるBCP策定促進を行う。

### (15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理

**【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。
- 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。

2017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、2018年度より、国内クルーズ船や船員の労働環境の改善に資する船舶の建造に対し、優遇金利の適用を拡充し、代替建造の促進を図る。

### (16) 平成28年熊本地震への対応

道路については、引き続き、国道57号北側復旧ルート及び国道325号阿蘇大橋の2020年度開通に向け、工事を推進していく。

鉄道については、南阿蘇鉄道の2022年度末頃の全線での復旧を目標に、補助率の嵩上げ等を講じた支援制度により必要な支援を行っていく。

旅客船については、八代港の2020年度の国際クルーズ拠点の供用に向け、必要な整備を推進して



いく。

熊本空港については、2020年4月の運営開始を予定するコンセッション方式の活用により、ターミナルビルの再建を推進する。

## 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

### (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。

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。

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。また、自動車の型式指定制度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。

海運事業者等に対しては、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のための監督指導の強化を図る。

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】

運輸審議会の答申（2017年7月）を踏まえて、運輸安全マネジメント制度の充実強化及び事業者の取組の深化を促進する。特に自動車輸送分野については、トラック事業者、タクシー事業者の評価対象事業者を保有車両台数300両以上の事業者から同200両以上の事業者に拡大し、拡大したトラック事業者、タクシー事業者計251者(2016年4月1日時点)に対して運輸安全マネジメント評価を実施する。また、2021年度までにすべての貸切バス事業者約4,200者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、安全管理体制を確認する。

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、次世代運行管理の検討を行う。

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や自動運航船の実用化に向けた実証事業等を実施し、我が国海事産業の国際競争力強化を推進する。また、先進船舶導入等計画認定制度の円滑な実施を推進するとともに、同計画の策定の支援により、先進船舶の導入等を推進する。

小型無人機については、2018年3月に取りまとめた補助者を配置しない目視外飛行に係る機体や操縦者等の要件を踏まえ、航空法に基づく許可・承認の審査要領を2018年度早期に改訂するとともに、都市部等の第三者上空の飛行を可能とするための機体の認証制度、操縦者の資格制度等についても検討を関係行政機関や民間事業者と連携し進めていく。また、2018年には山間部などで荷物配送を実施し、2020年代には都市でも安全な荷物配送を本格化させるため、目視外飛行や第三者上空飛行など高度な飛行を可能とするための技術開発と制度的対応を進める。福島ロボットテストフィールドの活用を通じて機体の性能評価基準を策定し、複数の機体の同時活動を可能とする運航管理システムや衝突回避技術等の開発を進めるとともに国際標準化を進める。

また、過疎地域等における小口輸送を代替しCO<sub>2</sub>排出量を抑える小型無人機を使用した荷物配送の実用化を推進するため、研究開発を進めているドローンポートシステム等を活用した一連の荷物配送モデルを検討し、その実証を行う。

### (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。

2017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。

また、鉄道事業者に対しては、引き続き、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する。

## (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。

2017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。各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下の通り。

#### ① 鉄道におけるテロ対策

駅構内及び車両内の防犯カメラの増設・高度化を推進するとともに、巡回警備の強化を促進する。

#### ② 船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びポートステートコントロール(PSC)を通じて、保安の確保に取り組む。また、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図る。

さらに、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PS(Port Security)カードの普及を促進する。

#### ③ 航空におけるテロ対策

国際線定期便が就航する国管理空港において、空港制限区域内の警備強化を図るための監視カメラの計画的な整備を行う。

また、ターミナルビル内の一般区域(ランドサイドエリア)のテロ対策を強化するため、先端技術を活用した爆発物検知装置等に関する調査・実証実験を実施する。

さらに、先進的な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)の主要空港等への導入を推進し、特にボディスキャナーについては、仙台など14空港に新たに導入する。

#### ④ 自動車におけるテロ対策

防犯カメラの設置、巡回警備の強化、不審者、不審物発見時の通報要請や協力体制の整備など、テロの未然防止対策を推進する。

さらに、テロ対策等に係る官民の連携強化及び対応能力向上のため、自動車運送事業者と関係機関等による訓練の実施を要請する。

また、2020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、セキュリティ対策の検討を進める。

## (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、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、配車アプリ等により、需

要に応じて料金を変動させる変動迎車料金について、制度設計のための実証実験等を行う。

トラック事業については、トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、引き続き、荷主、運送事業者等を構成員とする「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を活用して、取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けたコンサルティング事業を実施するとともに、中継輸送の普及・実用化に向けた周知等を実施する。

また、荷主所管省庁である経済産業省及び農林水産省等と連携しながら引き続きトラック事業者が適正な運賃・料金を収受できるよう荷主への働きかけを強力に行っていく一方で、トラック事業者が持続可能な事業運営等を行うために必要なコスト構成等について、トラック事業者・荷主の双方における共通理解の形成を促すための方策について検討していく。

鉄道事業については、2017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、次世代技術を活用したメンテナンスの効率化・省力化に関する技術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、こうした新技術の活用を促進するため、事業者間における優れた技術情報を共有し、鉄道生産性革命の取組を推進する。

2017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る船舶建造等の支援を行う。海事産業の生産性向上や人材確保については、本節（3）及び本章第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、2017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。

「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、MRO産業の推進に向け、米国、欧州との航空安全に関する相互承認（BASA）について、新規締結・拡大に向けた協議・調整を引き続き実施する。

また、整備士・製造技術者について、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について、高い水準を維持する。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、療護施設の空白地域となっている地方を中心に小規模な委託病床を展開していく。

このほか、在宅重度後遺障害者の介護者が亡くなって介護をする人がなくなった場合（いわゆる「介護者なき後」）等に地域のグループホーム等障害者支援事業所での支援を受け生活することができるよう、受入事業所による設備導入や介護人材確保に係る経費補助を行うとともに、引き続き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】

2017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、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（2017年7月閣議決定）に基づき策定した「総合物流施策推進プログラム」において具体化された取組の推進を図る。関係省庁連絡会議において策定・公表される自動車運送事業の働き方改革に関する「行動計画」を踏まえて、長時間労働の是正に向けた環境の整備を進める。

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、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、インターンシップによる職場体験学習受入れ等の取組を進める。また、自動車整備人材を受け入れる側の事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催する。

航空機操縦士については、訪日外国人旅行者数目標を2020年に4,000万人とする「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標の達成に向け、必要な操縦士の確保に向けた各種取組を進める。特に、



防衛省出身操縦士の活用に向け、防衛省出身操縦士が民間に転ずる際の負担軽減策を検討するため所要の調査を行う。

航空機整備士についても、引き続き、養成・確保策の実進を進めていく。

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に引き続き取り組む。また、新人船員の就業機会の拡大を図るため、事業者が若年船員を雇用して、育成する取組を促進し、自立的な船員の確保・育成体制の構築を図る。また、船員の居住環境の改善に資する高速通信の整備については、報告書に従って、関係府省庁が連携して情報交換を行い、高速通信の効率的な普及に向けた検討を行う。

## (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】

タクシー事業においては、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支援・PRをすることにより、女性の新規就労・定着を図るべく、2016年に創設した「女性ドライバー応援企業」認定制度に基づく認定を引き続き行っていく。

トラック運転者については、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、2017年度に引き続き、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。また、自動車整備人材を受け入れる側の事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催する。

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は、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、引き続き教材等の提供や地方運輸局等における産学官協議会等を開催し、各地域の事情に沿った人材確保・育成対策を実施していくとともに、2017年度に作成した造船教員の養成プログラム（案）に基づくトライアル事業を実施、評価・検証し、当該プログラムを完成させ、教育機関に提供することにより、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。また、外国人造船就労者受入事業については、引き続き適正な受入れ、監理に努める。

さらに、海洋産業における人材を育成していくため、第3期海洋基本計画において、海洋人材の育成を主要な重要施策の1つとして位置付けるとともに、同計画に掲げられた各種施策を適切に実施する。また、海事生産性革命（j-Ocean）の一環として、産業界のニーズを踏まえた海洋開発に必要な知識を体系的・包括的にカバーする専門教材の活用に向けた取組を進める。

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】

2017年度に引き続き、モーダルシフトについては、改正物流総合効率化法の枠組みを活用し、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事業に係る運行経費の一部補助を行うとともに、新技術を活用した鮮度保持コンテナ及び輸送能力が高い新型コンテナ貨車の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」における表彰を実施する。

このほか、物流における環境負荷低減及び省労働力化を推進するため、「COOL・CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を通じて宅配便の再配達削減に向けた普及・啓発を行うとともに、宅配の再配達削減に資するオープン型宅配ボックスの情報ネットワーク化の推進及び、地方部におけるオープン型宅配ボックスの設置に向けた知見の集積を行う。

2017年度に引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進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等によりモーダルシフトの促進を図る。

また、海運事業者、荷主企業、運送業者、行政等からなる「海運モーダルシフト推進協議会」を引き続き開催し、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の構築や新たな表彰制度の創設等、海運モーダルシフトのさらなる推進に取り組む。

### (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。

2017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%】

2017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する。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引き続き行う。

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、燃料電池自動車や水素ステーションの普及に向け、低コスト化に向けた技術開発や規制の見直し、水素ステーションの戦略的整備を進める。

## (2) 自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO<sub>2</sub>/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量 【2020年度 約10万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

燃費基準については、次期重量車燃費基準を導入するため、関係法令の改正を行う。また、自動車燃費基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）等を開催し、次期乗用車燃費基準の策定に向け、検討を行う。

トラック輸送の効率化については、引き続き、改正物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査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幹線輸送集約化に係る運行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。

以上に加え、2017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、中央環境審議会による「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行う。

2017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。

また、新幹線（東海道・山陽、東北（東京・盛岡間）・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、北陸新幹線長野・金沢間及び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。

自動車の交通騒音対策としては、2017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。

#### (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。

2017年9月8日に発効した船舶バラスト規制管理条約の内容を適切に実施するため、規制対象の船舶に対し、適正な船舶検査を実施し、また、引き続き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。

2017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を推進する。また、鉄道分野の更なる環境性能向上を図るため、CO<sub>2</sub>排出量削減効果が期待される燃料電池車両等の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。

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、天然ガス燃料船の導入を促進するための計画認定制度を活用し、引き続き普及を進めるとともに、当該船舶の普及のため、技術実証と環境整備の一体的推進を関係省庁、関係団体等と連携していく。水素燃料電池船については、船舶における水素利用拡大に向けた今後の指針を策定する。

2020年に始まる排出ガスの国際的な規制の強化により、LNGを燃料とする船舶の増大が見込まれていることから、LNGバンカリング拠点の形成に必要となる施設整備に対する支援制度を創設するとともに、世界最大のバンカリング港を持つシンガポールと引き続き連携し、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。

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、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」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、2018年6月に開催されるICAO理事会で採択される見込みである。

## (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。