平成 30 年度

交通施策

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

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……17

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……17
（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的確保……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
第２節　地域間のヒト・モノの流動を拡大する……22
（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
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……26
（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

第３章　持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり……33

第１節　大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする……33
（1）交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策……33
（2）信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用……33
（3）無電柱化の推進……34
（4）交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策……34
（5）地震発生時の安全な列車の停止……35
（6）新幹線の大規模改修への対応……35
（7）避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携……35
（8）災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送……36
（9）避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用……36
（10）帰宅困難者・避難者等の安全確保……37
（11）港湾等における船舶の避難誘導等……37
（12）防災気象情報の改善や適時・的確な提供……37
（13）「津波救命艇」の普及……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　さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める……45
（１）次世代自動車の一層の普及……45
（２）自動車を排出源とするCO_2の削減……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。

東急電鉄株式会社 池上駅の整備イメージ

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に対するニーズは多様であり、駅の特性に応じた様々な機能が期待されていることから、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等の鉄道駅の改良や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施する。また、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。

（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と一体となった、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、ドライバーの負荷を軽減するため、車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及を促進する。
［13］大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率
【2012年度　54.4%　➔　2020年度　90%】

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的確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】

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年度の取組を踏まえ、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

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、より的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みを進める。

（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

①「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」を通じた次世代自動車等の安全使用の推進
・2015年度の調査結果を踏まえ、検討会において、新たな標準仕様案について故障診断や修理調整に係るフィージビリティスタディを実施する。

③　自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化
・トレーサビリティ・サービスに必要な情報について情報の収集・管理・提供の枠組みの検討を行い、当該枠組みに係るフィージビリスタディを実施するとともに、トレーサビリティー・サービスに必要な情報の電子化が促進するようなインセンティブの検討を行う。

②　テレマティクス等を活用した新たな保険サービスによる安全運転の促進事故の削減
・引き続き、テレマティクス保険の周知を行うとともに、関係者の協力の下、検証結果情報の共有化を行い、運転情報を活用した新たなサービスについて検討を行う。

④　検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の高度化・効率化
・国の検査窓口において、点検整備記録簿を電子的に収集するためのシステム整備を進め、分析方法を検討する。

［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みを進める。

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、自働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。

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みを進めるとともに、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。

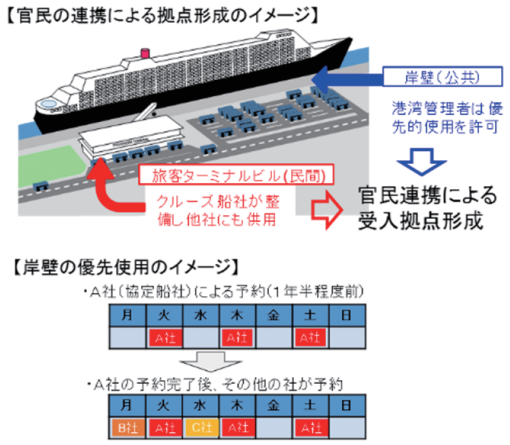
第１章第３節（５）の道路案内標識に係る記載に同じ。

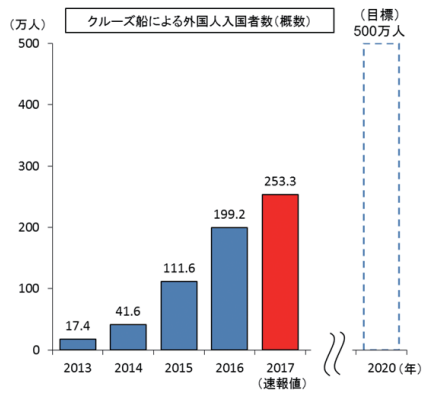
（３）クルーズ振興を通じた地域の活性化

【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」共通ロゴマーク

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の設置を促進する。

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。

（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。

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。

財政投融資を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（SOｘ）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、代替ルートを確保するとともに、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。

異常降雪による立ち往生車両の状況

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。

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在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト･ハード両面の取組に対する支援を実施する。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・舶用分野の設計・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_2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いなくなった場合（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・確保策の実施を進めていく。

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の削減に向けた普及・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_2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_2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_2の排出抑止（2011年度比）
【2013年度　約９万７千t-CO_2／年を抑止　➔　2016年度　約18万t-CO_2／年を抑止】
★信号制御の改良によるCO_2の排出抑止量　【2020年度　約10万t-CO_2／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_2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。