

第Ⅲ部 平成30(2018)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、2018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（平成26）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）に基づく立地適正化計画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・プラス・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、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。

2018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・プラス・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。

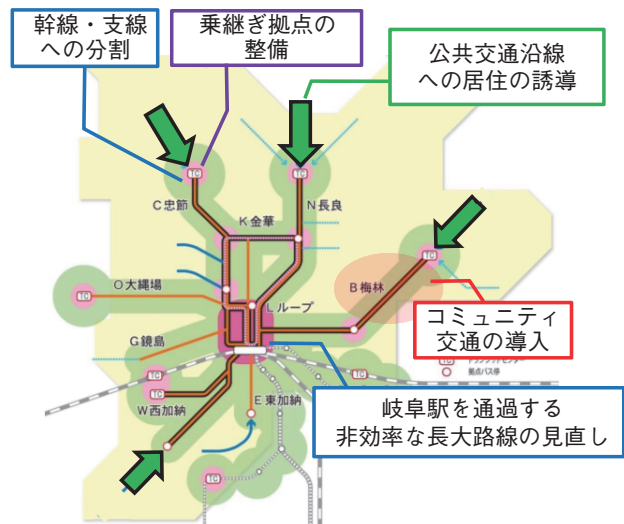
また4月に都市再生特別措置法等が改正され、都市内部で空き地・空き家等（低未利用土地）がランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、低未利用土地の集約再編や利用促進を図る制度（低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定等）が創設された。

2018年度末時点において、468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、231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。また、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を改訂し、地域における取組を促進した。

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、2018年度末時点において500件の地域公共交通網形成計画が作成されている。また、33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(2019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 500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】

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、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。また、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を改訂し、地域における取組を促進した。

さらに、利便性の高い地域公共交通ネットワークの実現を促進するため、事業者間の連携や協働など事業者間の取組を円滑化するために必要な競争政策の見直しについて、未来投資会議を始め政府内で議論を行った。また、このような競争政策の見直しも含めた、地方部を中心とした移動手段の確保や運転手不足等の諸課題に対する地域公共交通政策のあり方について、「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を立ち上げ、検討を行っている。

鉄道については、2008年の地域公共交通活性化再生法改正により、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、2017年度までに9件策定され、国土交通大臣の認定を受けた。2018年度には新たに1件（三陸鉄道 北リアス線・リアス線・南リアス線）の同計画が策定され、国土交通大臣の認定を受けた。その他の地域においても具体的な同計画の策定に向けた関係者の議論が進められている。

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を総合的に進めるため、その基本的な考え方をとりまとめたガイドラインを策定し、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。

近年、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaS^{*1}のほか、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が行われている。MaaS等新たなモビリティサービスは、移動のデマンドサイド・サプライサイド両面でのイノベーションを通して、都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通に関連する様々な課題の解決だけでなく、さらに、地域社会・経済や新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性がある。こうした情政を踏まえ、国土交通省では「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、2019年3月には、中間とりまとめを行った。この中間とりまとめでは、MaaS相互間の連携によるユニバーサル化、多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化、交通結節点の整備等まちづくりとの連携を特徴とする「日本版MaaS」の実現に向け、多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携、利用者ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現、シームレスな移動を実現するまちづくり・インフラ整備との連携といった取組や、都市部・地方部等の地域特性ごとに取り組みべき方向性を整理した。

<数値指標の状況（2019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 10件

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[3] デマンド交通の導入数 535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、駅の特徴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



JR関内駅の整備イメージ

¹ MaaS(マース。Mobility as a Service) …出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス。さらに、小売、観光、病院等の移動以外のサービスとの連携による移動の高付加価値化も含む。

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。

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、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の説明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、自治体等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。さらに、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路・航空路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業において、航路・航空路事業者に対して運営費補助による支援を行った。

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、地域と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、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た。

<数値指標の状況（2019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 96%

(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、2017年度には、地域鉄道事業者の約76%、乗合バス事業者の約69%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。2018年7月には、国土交通省より、JR北海道に対し、JR会社法に基づき、事業範囲の見直しも含めた経営改善に向けた取組を着実に進めるよう監督命令を発出するとともに、同社の徹底した経営努力を前提とした国の支援内容を公表した。

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、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、物流総合効率化法の枠組みによる支援等を活用し、只見線を利用した地元産品の貨客混載実証事業を支援するなど、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、2017年9月の制度改正後初めて、過疎地域における旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による荷物の集配が開始されるなど、生産性向上を可能とする取組が進められている。

(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。

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%】



鹿児島市交通局

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。

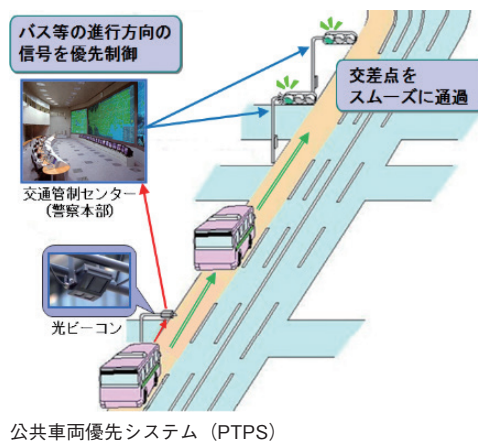
LRTは、従来の路面電車よりも走行空間、車両等を向上させるとともに、道

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。

2017(平成29)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・BRTの導入等事業に対し支援を行った。

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により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車（LRV²）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や検討を行うなど、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（2019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） 32.4%

(2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

【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。

² Light Rail Vehicleの略

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年に開催された「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間取りまとめを踏まえ、高齢者の移動手段の確保について必要な措置を講じた。さらに、2018年11月に「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を立ち上げ、取り組むべき事項について、引き続き検討を行った。

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。

また、電動で時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上のパブリックモビリティであるグリーンスローモビリティの導入が進められている。

小型で低速であるため住宅地や集落の中でのラストワンマイル等高齢者を含むあらゆる世代の地域の足としての活用や、オープンな構造であるため観光客の周遊モビリティとしての活用など、地域が抱える様々な交通課題の解決と脱炭素型地域交通ネットワークの構築を同時にできる新しい公共交通モビリティとして展開が期待されている。

2018年には、グリーンスローモビリティの理解を深めてもらうため、シンポジウムを開催し、車両展示や実走地域の事例紹介の講演などを行った。また、グリーンスローモビリティの地域特性に応じた活用を検討するため、全国5地域で実証調査を実施した。

(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等を旨として、2018年6月に自転車活用推進計画(平成30年6月閣議決定)を策定し、自転車の活用の推進を図った。また、「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、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自転車が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した。さらに、自転車活用推進計画に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やシェアサイクル(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。

具体的な取組として、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、「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、全国シェアサイクル会議等において、自転車の利用環境の整備やシェア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、引き続き、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「BAA³マーク」普及を促進した。

<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 135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、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」において、本格普及・量産化を目指すロードマップを策定し、安全対策について車両安全対策検討会において検討するなどの、今後の具体的な取組をとりまとめた。

(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⁴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。

³ Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

⁴ 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%】

2017（平成29）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、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、ユニバーサルデザイン対応駐車場の整備が社会資本整備総合交付金の支援対象となることを明確化する等、特定路外駐車場のバリアフリー化の推進を図った。



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	71.2%	(2018年3月末時点)
②ノンステップバス	56.4%	(2018年3月末時点)
③リフト付きバス等	5.9%	(2018年3月末時点)
④旅客船	43.8%	(2018年3月末時点)
⑤航空機	97.8%	(2018年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	20,113台	(2018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	89.3%	(2018年3月末時点)
バスターミナル	93.6%	(2018年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2018年3月末時点)
航空旅客ターミナル	89.2%	(2018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	94.3%	(2018年3月末時点)
バスターミナル	91.5%	(2018年3月末時点)
旅客船ターミナル	73.3%	(2018年3月末時点)
航空旅客ターミナル	100%	(2018年3月末時点)

③ 障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	85.2%	(2018年3月末時点)
バスターミナル	72.5%	(2018年3月末時点)
旅客船ターミナル	92.3%	(2018年3月末時点)
航空旅客ターミナル	97.3%	(2018年3月末時点)

④ 特定道路におけるバリアフリー化率 89% (2018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 63% (2018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 約99% (2018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。

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、2018年度も5月に5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。



ベビーカーマーク



ベビーカー利用への理解・配慮の普及啓発のためのチラシ

<数値指標の状況(2018年3月時点)>

[9] ホームドアの設置数 725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「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」を2014年8月に策定・発出するとともに本ガイドラインを踏まえた地域の課題分析(診断)や対応施策の検討等の具体的な手法等を取りまとめた「健康・医療・福祉のまちづくりの手引き」を2018年7月に策定・発出し、地方公共団体に対し周知を図った。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、交通分野における接遇対応の向上のための交通事業者向け接遇ガイドラインを2018年5月に公表し、ガイドラインに則った適切な対応を交通事業者が行うことができるようモデルとなる研修プログラムの作成を進めた。

鉄道関係では、鉄道利用者のエレベーターや車両の優先席の利用に当たってのマナー向上や、高齢者・障害者等に対するサポートを呼びかける環境づくりに取り組むとともに、鉄道事業者と連携し、普及啓発活動を推進した。



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、公共交通機関、宿泊施設、観光案内所等を対象とした全国規模での多言語音声翻訳システムの利活用実証を実施し、訪日客を受入れる施設での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(2018年4月より全都道府県で標識改善を実施)。

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県で整備を実施）。



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公開した英語版地図（100万分1やより詳細な縮尺の地図）における「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おり、鉄道事業者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、災害時の訪日外国人旅行者への情報提供も含む多言語対応の改善・強化等を鉄道事業者に働きかけた。

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、2018年5月に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律が成立し、必要な政省令等を公布した。この改正では①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、②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の移動等円滑化促進方針制度の創設、③バリアフリー法の適用対象の拡大、④建築物等のバリアフリー情報の提供の努力義務化等の措置を講ずることとしている。

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。また、バリアフリー化の推進にあたっては、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て募集される寄付金も活用することとしており、同ナンバープレートの普及促進を行った。

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。

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。

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（平成28）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。2018年3月には特定都市鉄道整備積立金制度を活用した小田急小田原線の複々線化事業が完了し、同路線のピーク時間帯混雑率は192%から151%に減少した（2018年度調査）。

<数値指標の状況（2019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 163%

②180%超の混雑率となっている区間数 11区間

<数値指標の状況（2019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。

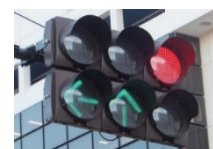
[12] 信号制御の高度化による通過時間の短縮（2011年度比）

【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(2018年3月末時点)>

[12] 信号制御の改良による通過時間の短縮 1,436万人時間/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ASV⁵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した。また、2017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(2018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 75.7%

(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。

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事業者について、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、同年4月より制度運用を開始し、2019年3月末時点で合計22者の登録を行った。

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

⁵ Advanced Safety Vehicleの略

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。

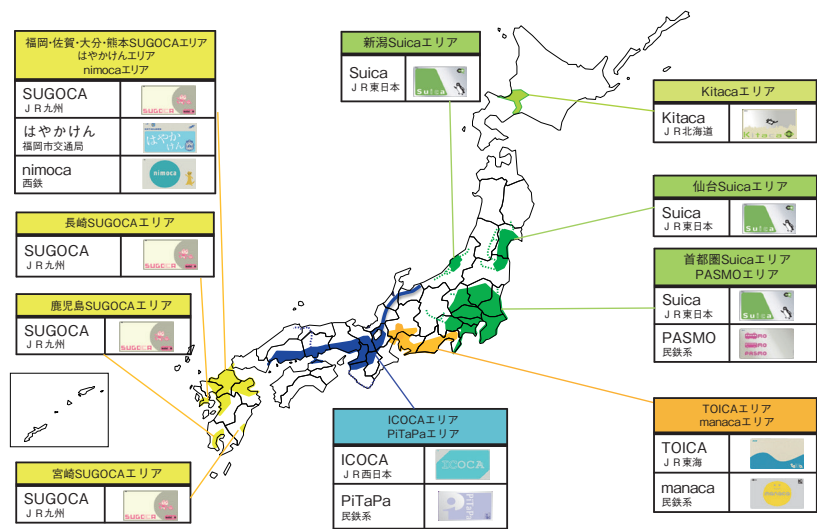
[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【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きている。

これらの交通系ICカードの利用拡大を図るため、民間事業者等への情報提供等によるシステム構築の後押しや取組の支援を行うとともに、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。

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。



「交通系ICカード空白地域」の状況（2019年3月末現在）

<数値指標の状況（2019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。

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多くの方の参加により継続的に整備・更新する手法の検討を実施した。また、移動支援サービスの普及を促進するため、災害時における屋内外位置情報利活用のモデルケースとして、東京駅周辺エリアにおいて過年度に整備した高精度な屋内電子地図を活用し、防災情報を関係者間で共有する俯瞰型情報共有サービスの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、2019年3月に経路検索事業者へ簡単にデータの受渡が可能となるよう時刻表・運行経路等の静的データフォーマットの改訂を行うとともに、バスの遅延情報・運行情報等の動的データについても標準的なデータフォーマットを定め、「標準的なバス情報フォーマット」に追加した。

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、オープンデータ化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ことを踏まえ、2018年度より、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、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、諸課題への対応に向けた取組を開始した。

<数値指標の状況（2018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）21,951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機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

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。なお、2018年4月1日に南阪奈有料道路と堺泉北有料道路をネクスコ西日本に移管した。加えて、中京圏についても地域固有の課題等を整理し、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について検討を開始した。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10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10箇所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策としてワイヤロープを土工部については、4車線化の事業中箇所等を除き、概ね5年で実施している。

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(WP29⁶)において、我が国は自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長又は副議長として議論を主導している。自動運転の主要技術である自動ハンドルについて、2017年10月に車線維持に関する基準が発効し、2018年10月には車線変更に関する基準が発効するなど、レベル3以上の自動運転の2020年目途の実用化に向け、着実に国際基準の策定を進めている。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関係の整理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。

2018年から開始されたSIP第2期「自動運転(システムとサービスの拡張)」では、自動運転システムの実用化に向け、2019年後半から、ITS無線路側機による信号情報の提供や高速道路への合

⁶ World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

流支援等に必要な基盤技術について、東京臨海部の公道で国内外の自動車メーカー等による実証実験が実施される予定である。

ITS無線路側機による信号情報の提供の高度化を目指して自動車メーカー等と自動運転の実現に必要な信号情報の提供方法等について検討を行い、これら信号情報を提供できるITS無線路側機を東京臨海部に整備するなど準備を進めた。また、民間事業者からの要望を踏まえ、ITS無線路側機からの直接の通信以外の手法による信号情報の提供に係る調査研究を実施した。

「技術開発の方向性に即した自動運転の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、自動運転の実用化を見据えた道路交通法の在り方、隊列走行の実現及び限定地域での無人自動運転移動サービスの実現に向けた課題等について各種調査・検討を行った。これを踏まえ、自動車の自動運転の技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定等の整備を行う「道路交通法の一部を改正する法律案」を第198回国会に提出し、2019年5月、同法案が成立した。

加えて、2017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2018」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とりまとめた「自動運転に係る制度整備大綱」に基づいた制度整備の進捗をフォローアップした。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、2018年12月に今後の取組について公表を行った。

自動運転の実現に向けた国内の環境整備については、安全な自動運転車の開発・実用化を促進するための各種方策について整理し、2018年9月にレベル3、4の自動運転車が満たすべき要件をガイドラインとして公表した。また、これらに搭載される電子装置に対応した新たな検査手法を検討し、2019年3月にとりまとめた。さらに、2018年9月に交通政策審議会の下に小委員会を設置し、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な道路運送車両法に基づく制度のあり方について検討を行い、自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度を整備する「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を2019年3月に閣議決定し、国会に提出した。加えて、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、運行供用者責任の維持等の方針を公表したほか、無人自動運転移動サービス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、ガイドラインとしてとりまとめるため、作業を進めている。

一方、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が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表する「性能認定制度」を2018年3月に創設する等の取組により、衝突被害軽減ブレーキ等一定の安全運転支援機能を備えた車「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発・導入促進に取り組んでいる。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。

また、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や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長期間(1~2ヶ月)の公道実証を2018年11月から実施するとともに、ニュータウンにおける自動運転サービスの実証実験を2019年2月に実施した。さらに、トラックの隊列走行における後続無人隊列システムの実証実験(後続有人状態)を実施した。

(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。

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、遅延の見える化を実施し、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、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設置した関係者ワーキンググループにおいて、各空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入することを目指し、旅客動線横断的に効率化や高度化の追求に向けた検討を行った。また、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有を行った。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）の発着容量については、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、騒音、落下物対策等を着実に進めるとともに、2018年12月から5巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音、落下物対策等の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。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した。

成田国際空港については、発着容量の拡大に必要となる高速離脱誘導路の整備を進めた（2018年度一部先行供用開始済）。また、2020年以降を見据え、第3滑走路の整備等について、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

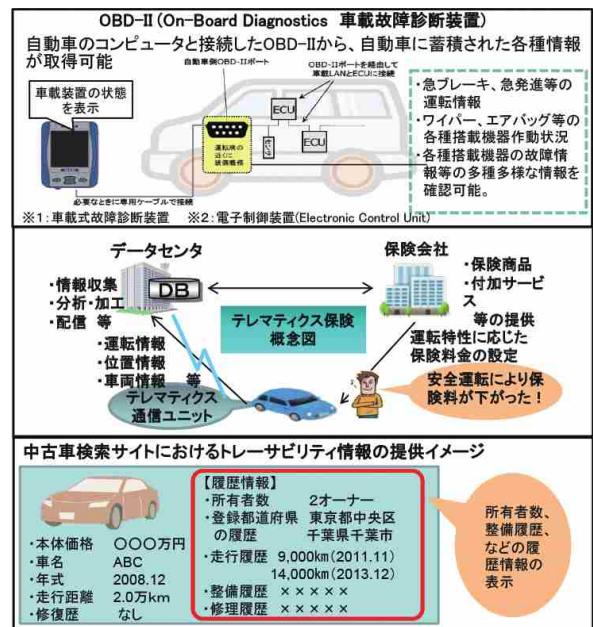
【交通政策基本計画における記載】

- 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月に策定した「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」に盛り込まれたサービス・メニューについて以下の取組を行った。

[各サービス・メニューの実現に向けた取組]

- 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
 - ・スキャンツール開発環境の整備、汎用スキャンツールを活用した教育について、関係者とともに検討を実施した。
- 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
 - ・引き続き関係者と情報を共有し、普及促進策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の展開による自動車流通市場の活性化
 - ・自動車検査証の電子化と併せて環境整備を進めることとしていた、自動車の履歴情報を収集・活用したトレーサビリティ・サービスについては、2018年9月に立ち上げた「自動車検査証の電子化に関する検討会」において、電子化された自動車検査証の利活用方策の一つとして検討することとした。
- 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
 - ・2018年度までに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%】

2017（平成29）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。

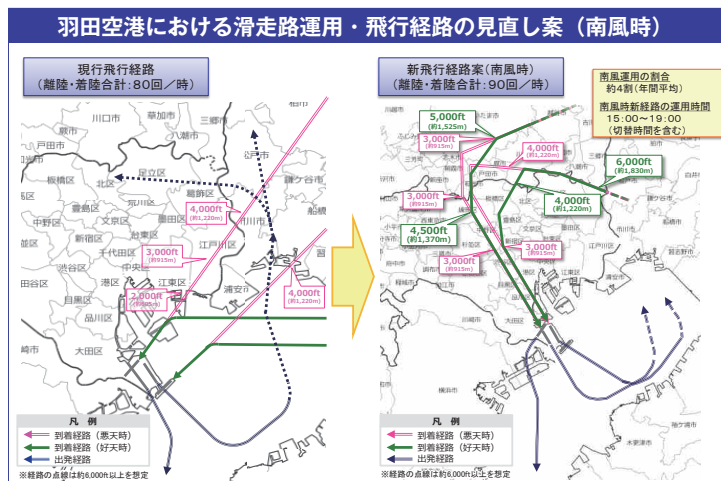
首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）の発着容量については、2014年度までに、年間発着容量75万回化を達成したところ。増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量をニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

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、騒音、落下物対策等を着実に進めるとともに、2018年12月から5巡目となる住民説明会を開催し、機能強化の取組や、騒音、落下物対策等の検討の進捗状況について、丁寧な情報提供を行った。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した。

成田国際空港については、発着容量の拡大に必要な高速離脱誘導路の整備を進めた（2018年度一部先行供用開始済）。また、2020年以降を見据え、第3滑走路の整備等について、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た。

東京国際空港については、年間発着容量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、第1ターミナルへの「スマートセキュリティー」システムの導入、ビジネスジェット専用施設の整備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。

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、2018年6月2日に東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）、2019年3月17日に東海環状自動車道（大安IC～東員IC）、2019年3月17日に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西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（2018年4月時点）>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）97都市

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル：142都市 香港：144都市 シンガポール：136都市
北 京：110都市 上海：93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%】

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（2017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 22%

(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を発足させた。

(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を推進した。また、大阪都心部を南北に縦貫するなわ筋線の整備への予算措置により、関西国際空港へのアクセス性の向上による都市機能の一層の充実を図ったほか、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、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・強化に取り組んだ。

成田国際空港においては、引き続き、交通事業者と共同し、空港WEBサイト、PRポスター、リーフレットによる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。

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、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、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とする軽減措置などを講じた。また、航空機燃料税の軽減措置について、2017年度から3年間の延長が行われている。

(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】

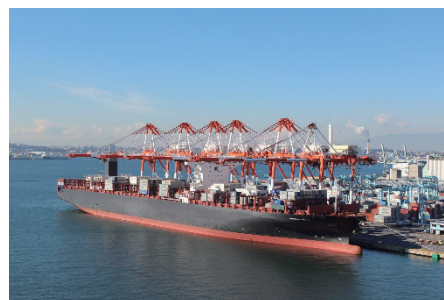
②欧州基幹航路

【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

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102便/週(2018年6月)へ約5割増加し、2018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(2018年6月)へ約5割増加し、2017年4月、2018年8月には横浜港において、相次いで、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。また、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現に向けた具体的な目標と工程を策定・公表するとともに、具体的な取組として、2016年度から2018年度まで、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化及び荷役機械の遠隔操作に係る実証事業を行い、新・港湾情報システム「CONPAS」を開発するとともに、「遠隔操作RTGの安全確保のためのモデル運用規定」を策定した。さらに、2018年度から、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化に関する実証事業を開始した。

以上の取組を実施してきたが、国際コンテナ戦略港湾政策の開始以降5年が経過したことから、これまでの取組状況についての総点検と、本政策の持続的発展に向けた主な取組を「最終とりまとめフォローアップ」としてとりまとめた。

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、2018年6月2日に東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)、2019年3月17日に東海環状自動車道(大安IC~東員IC)、2019年3月17日に新名神高速道路(新四日市JCT~亀山西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(2019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(2018年11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1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 1.2%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、釧路港及び徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。2018年度は小名浜港、釧路港、徳山下松港、水島港、志布志港の5港において国際物流ターミナルの整備を行い、2019年3月に釧路港国際物流ターミナルが供用するなど、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。また、民間による荷役効率を上げる機械の整備等を促進するため、荷役機械等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を2020年度まで2年間延長することとした。

<数値指標の状況(2017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) 2.0%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。

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・創出を促進した。

(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、「未利用エネルギーを活用した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、水素の製造、貯蔵・輸送、利用まで一貫通貫したサプライチェーンの構築に向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、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。

2018年7月に国土交通政務官がパナマ運河庁長官と会談を行い、エネルギー輸送の観点で液化天然ガス(LNG⁷)運搬船の通行規制の緩和、海運会社がパナマ運河を利用しやすい環境を確保されるよう意見交換を行った。

⁷ Liquid Natural Gas(液化天然ガス)の略

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。

物流総合効率化法の枠組みを事業者等に周知し、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月に第7回日中韓物流大臣会合を開催し、引き続き日中韓3カ国においてシームレスな物流に向けた取組を推進することについて合意した。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。また、NEAL-NET⁸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、同年9月に新潟、四日市等、日中韓合計8港をNEAL-NET対象港に追加した。

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した。

(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、準日本船舶の認定対象を拡充したトン数標準税制の適用を2018年度より開始するとともに、国際船舶の保有コストを軽減する国際船舶に係る登録免許税及び固定資産税の特例措置について、適用要件を見直した上で延長した。

(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。

⁸ Northeast Asia Logistics Information Service Networkの略

政府の「農林水産業・地域の活力創造プラン」では、2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円に増大させることが目標とされていたが、2016年の改訂で目標年を2019年に1年前倒しした。その達成に向け、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、ワ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2017年度から実施している。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。また、農林水産物の輸出を視野に入れた共同輸配送の検討として、関東近郊で輸出量の多い、神奈川県、千葉県において農林水産物同士の組合せが可能と想定される品目を取り扱う荷主、生産者、物流事業者等へヒアリングを実施した上で、共同輸配送に向けた課題、解決方策等を取りまとめた。

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（令和元）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（2017年時点）>

【23】国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 10%

(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等

【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】

○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。

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（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。北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、建設費が約3,451億円増加する見込みとなったが、2019年度予算の編成過程において、追加的に必要となる経費について安定的な財源見通しを立てたところであり、整備新幹線の着実な整備に要する経費については、2019年度予算において前年度予算から37億円増の792億円となっている。未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、鉄道・運輸機構において、2017年度より駅・ルート公表に向けた詳細調査を行ってきた。



新黒部駅

また、九州新幹線（西九州ルート）については、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、2022年度の対面乗換方式での開業以降の整備のあり方に関し、フリーゲージトレイン、フル規格、ミニ新幹線の3方式についての検討が行われ、2018年7月の中間とりまとめにおいて、対面乗換が恒久化することはあてはまらない、フリーゲージトレインの導入は断念せざるを得ず、その上で、新大阪まで直通することが可能なフル規格又はミニ新幹線のいずれかを選択する必要がある、とされたところであり、8月

の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいても、その方針で検討を進めることが確認された。

さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方について検討するため、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」に取り組み、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、単線による新幹線整備を含む効果的・効率的な新幹線整備手法の研究等を実施した。

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の2027年の開業に向け、JR東海において品川駅や南アルプストンネル工事等が進められており、2018年10月には品川・名古屋間における大深度地下の使用について認可したところである。

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」（平成30年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれた。

(3) 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。また、現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用し、大都市圏環状道路等の整備加速を図った。なお、高規格幹線道路の延長については、2018年度は新たに約250キロメートルが開通し、合計11,882キロメートル（2019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、2018年度は新たに16箇所が開通し、合計126箇所（2019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、2018年度は新たに、大泉JCT付近における車線運用の見直しなどの対策を完了した。

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、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」として指定した。

【高速道路に直結している主要施設の例】

・第二仙台北部工業団地(東北自動車道)



【対象施設】

- | | |
|---------|----------|
| ・高次医療施設 | ・大規模商業施設 |
| ・工業団地 | ・空港 |
| ・物流施設 | ・港湾 |
- 等

(参考) スマートICの活用による拠点の形成

・白河中央スマートIC(東北自動車道)

白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約800台の車両が救急搬送で利用
 (2014年度実績)



<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%

(4) 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、「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」を着実に実施するとともに、フォローアップを行った。

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活性化のさらなる促進のため、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、2016年4月に開業したバスタ新宿では、待合環境の改善及び渋滞対策として、土産ショップの設置や国道20号の線形改良等を行った。今後計画されている品川駅及び神戸三宮駅等をはじめとする交通結節点において、官民連携を強化しながら、道路事業による集約交通ターミナル「バスタプロジェクト」の戦略的な整備を展開している。

そのほか、関越自動車道の高坂SAでは、高速道路のSAを活用した高速バス間（長野－成田空港）の乗換の社会実験を実施している。

<数値指標の状況（2016年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 10,458万人

(5) 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、2018年8月に実施契約を締結

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、2019年3月に優先交渉権者の選定を行うとともに、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4月に公共施設等運営権者の公募手続きを開始した。

広島空港においても、2021年4月からの運営委託の開始に向けて、2019年3月に実施方針を公表した。

また、2018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、昨年と同時期の2018年8月に公表した。

(6) 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）】

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）の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2018年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 1.6%減

(7) 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。

(8) 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月に船舶管理事業者の登録制度を規定する告示を公布し、4月より制度運用を開始した。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月に発足した「安定・効率輸送協議会」及び、新たな輸送需要の掘り起こ

しに向けて2017年11月に発足した「海運モーダルシフト推進協議会」において、引き続き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。

(9) 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。

物流総合効率化法の枠組み等を活用し、鉄道用鮮度保持コンテナや新型コンテナ貨車の導入補助等を行い、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等補助金等により、公共交通機関、宿泊施設、外国人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のほか、

災害発生時でも安心して旅行を継続できるよう、全国において、迅速に運行等に関する情報収集を可能とするための旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うための非常用電源設備等の整備への支援を行った。

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。さらに公共交通機関、宿泊施設、観光案内所等を対象とした全国規模での多言語音声翻訳システムの利活用実証を実施し、訪日客を受け入れる施設での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、2017(平成29)年度に設置した「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を2018年度においても開催した。当該会議においては、各地方ブロックにおける現状の課題等を共有するとともに、多言語コールセンターの整備等、会議構成員による外客受入環境整備の取り組み、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、引き続き、鉄道事業者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するとともに、災害時の訪日外国人旅行者への情報提供も含む多言語対応の改善・強化等を鉄道事業者に働きかけた。また、全ての新幹線において2018年度中に無料Wi-Fiサービスを開始した。さらに、「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年度は、さらに4駅を追加し、国内販売箇所が59駅・空港79か所に拡大した。

バスについては、系統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「乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン」を策定し、業界団体に周知するとともに、地方運輸局を通じて地方公共団体等の関係者に対しても周知を図っ



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、2020年3月末まで再延長とした。

船舶については、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、引き続き更なる対象範囲の拡大等利用者の利便性改善に努めた。

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、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設置した関係者ワーキンググループにおいて、各空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入することを目指し、旅客動線横断的に効率化や高度化の追求に向けた検討を行った。また、航空イノベーション推進官民連絡会を開催し、最新動向の共有を行った。

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2018年度中に東京国際空港等主要5空港に本格導入し、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（2018年度末時点）>

[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 100%

<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

[参考] 国際空港における外国人の入国審査待ち時間20分以内の達成率 77% (2018年)

(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

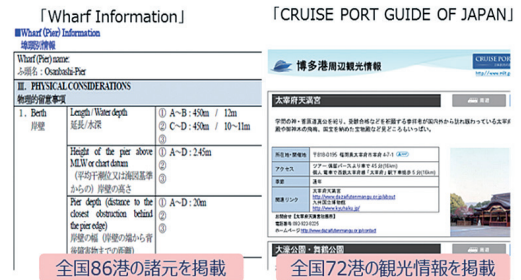
【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

「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）を活用し、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、旅客ターミナルビル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を創設し、2017年度までに指定した6港に加え、2018年6月に1港（鹿児島港）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。2018年度には19箇所を登録し、登録数は全国で126箇所となった。



船社への情報発信ウェブサイト

<数値指標の状況（2018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 244.6万人

(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。

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、296箇所に増加させた。

また、日本政府観光局を通じた「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、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1,154箇所（2019年3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、2018年度は、重点「道の駅」15駅の選定を行った。また、24時間利用できるベビーコーナーの設置や、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保など、子育て応援施設の整備を推進した。

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、2018年6月に、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)に基づく自転車活用推進計画(平成30年閣議決定)を策定し、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や関係者等で構成される協議会において官民が連携して、受入環境整備、情報発信を行う等、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの取組を推進した。

(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、訪日外国人旅行者向けの企画乗車券やICカードの導入を促進し、東京圏における大手民鉄とバスによる共通フリー乗車券「Greater Tokyo Pass」(2018年4月～)、関東地方における訪日外国人をターゲットとしたICカード「WELCOME KANTO PASMO」(2018年12月～)などの発売が開始された。

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」に関する周知を行った。

(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。

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を活用したプロモーションへの支援を行った。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、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施設の整備等の旅客の受入環境高度化などの支援を実施した。

さらに、日本政府観光局において、「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 2018」に2018年9月に出展するとともに、アジア地域に特化した商談会である「Routes Asia 2019」には2019年3月に自治体等とともに出展し、商談を実施した。また、「訪日誘客支援空港」を始めとする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】

- 広域周遊ルート形成を促すため、複数の空港とそれ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観光地域づくり法人（DMO）が中心となって行う、地域の関係者が連携して広域周遊観光促進のための環境整備等の観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して支援を行った。

(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、2019年3月末までに24地区を設定した。

(12) 「観光立国実現に向けたアクション・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。

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、2018年6月12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2018」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、インドネシアにて現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催したとともに、クルーズ情報について、ASEAN-JAPAN transport partnership(AJTP) ウェブサイトへ掲載した。

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、受注を目指した抜本的な制度拡充を行う等、政府を挙げた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、現行の取組みを継続、強化しつつ、この制度拡充を最大限活用する等、現下の状況変化に応じた新たな取組みも行っていく必要がある。2019(平成31)年3月に策定した行動計画2019では、インフラシステムの海外展開に向けた横断的な視点を整理するとともに、今後3～4年に注視すべき重要プロジェクトの見直しを行った。また、行動計画2018で策定した鉄道、港湾、空港、都市開発・不動産開発、建設産業の各分野別の具体的な取組みに加え、水、防災、道路の分野における具体的な取組みを新たに策定した。

トップセールスについて、2018年度において、国土交通大臣は、フィリピン、シンガポール、インドネシア、中国等計6カ国を歴訪し、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、国土交通副大臣・大臣政務官においては、南アフリカやコロンビア、ナイジェリア等18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」が2018年8月に施行された。本法に基づく出資案件として、2018年12月に阪神国際港湾株式会社がカンボジアのシハヌークビル港湾公社(PAS)の株式の一部を取得した。同社によるシハヌークビル港の運営への参画を通じて、我が国のノウハウを活かした川上から川下までの支援を促進する。これを好例とし、官民が一体となり、インフラシステム輸出の拡大を一層推進する。

<数値指標の状況(2016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。

我が国事業者の交通事業・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8案件について新たに支援を決定した。

- ① **ホーチミン近郊ウォーターポイント都市開発事業**
ホーチミン中心部から南西約30kmのロンアン省において、約3,000戸の住宅及び戸建宅地の整備と併せて、公園・池・小学校等の公共施設の整備を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約19億円)
- ② **代替ジェット燃料運搬・供給事業**
一般廃棄物から製造した「代替ジェット燃料」を米国の空港に運搬・供給する世界で初めてのプロジェクト。(JOIN出資決定額：約9億円)
- ③ **アマタナコン複合開発事業**
バンコクから南東約60kmのチョンブリ県に位置する、タイ最大規模の工業団地であるアマタシティ・チョンブリ工業団地において、ホテルの建設・運営等を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約6億円(出資)約7億円(債務保証))
- ④ **ハバロフスク国際空港整備・運営事業**
ロシア・ハバロフスク国際空港における新国内線ターミナルビルの整備・運営及び既存国際線ターミナルビルの運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約1億円)
- ⑤ **ティラワ港多目的ターミナル運営事業**
ミャンマーの主要都市ヤンゴンより約20km南東に位置するティラワ港において、我が国ODAで整備したコンテナ貨物の取扱いを主とする多目的ターミナルの運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約2億円)
- ⑥ **ティラワ港バルクターミナル整備・運営事業**
ミャンマーのティラワ港において、小麦、飼料等を中心とするバルク貨物の荷役・保管を行うバルクターミナル並びに倉庫及びサイロの整備・運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約17億円)
- ⑦ **パラオ国際空港整備・運営事業**
パラオ国際空港において、観光客の増加に伴う空港施設容量不足に対応するため、新ターミナルビルの建設及び既存ターミナルビルの拡張を行うとともに、運営に参画するプロジェクト。(JOIN出資決定額：約3億円)
- ⑧ **コールドチェーン物流運営事業**
マレーシアのクアラルンプール近郊において、郵船ロジスティクス株式会社の現地子会社(TASCO社)とともに、コールドチェーン物流の運営を行うプロジェクト。(JOIN出資決定額：約36億円)

(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、自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長又は副議長として議論を主導し、自動ハンドルについては、車線変更機能等に係る国際基準が発効するなど、着実に国際基準の策定を進めた。また、アジア地域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・環境施策に関する日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、最終報告書となる「ASEAN国際幹線道路向け道路舗装技術資料」について、2018年度の第16回日ASEAN交通大臣会合において正式に承認を得た。

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るとともに、ISO/TC269及びIECの鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）において、個別規格の提案及び委員会の運営に積極的に関与するなどの取組みを進め、また、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や、旅客フェリーの火災安全の向上、IMO温室効果ガス(GHG)削減戦略の策定等の国際海運分野における地球温暖化対策の推進等に積極的に貢献した。さらに、ASEAN地域における内航船等からのGHG削減戦略策定を目的とした「日ASEAN低環境負荷船普及促進プロジェクト」を推進した。

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（2018年9月：ベトナム、2019年1月：カンボジア）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（2018年9月：東京）において、「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」の最終議論を実施し、2018年度の第16回日ASEAN交通大臣会合において正式に承認を得た。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（BS PAS1018）の普及に取り組んだほか、同規格の2020年のISO化に向けて関係省庁が連携し、ISO/PC315国際会議（2018年6月：東京、12月：イギリス）において各国のプロジェクトメンバーと議論を重ねた。

港湾分野では、2014年に署名、2017年に更新した「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、我が国のノウハウを活用して策定に協力してきた施工基準等が、ベトナム国家技術基準として発効に至った。また、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みを推進した。また、我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）において取り組むことが決まった港湾EDI構築ガイドライン改正に関して、委員会会合の会期間中に設置される通信グループの座長を務めるなど、この取組みに貢献した。さらに、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）に基づき、2018年5月に、同国において港湾EDIシステムの本格運用を開始した。また、カンボジアにおける港湾EDI導入のための協力準備調査を実施した。

（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、洋上における人員・物資等の輸送に資する構造物等の事業化可能性を検討した。

（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。

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の現地調査が2018年3月に開始された。

国際協力機構(JICA⁹)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(VTS¹⁰)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運営に協力した。

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専門家会合を実施した。

(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、海事等の幅広い分野において、相手国の制度整備・政策立案を担う行政官や、相手国のインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者、教育者及び指導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、2018年度は対象国4ヶ国の船員養成機関の教員10名を招聘した。

⁹ Japan International Cooperation Agencyの略

¹⁰ 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 ★【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%】

2011（平成23）年3月に発生した東日本大震災は未だ記憶に新しいが、2016年4月には熊本地震が発生し、2018年も7月豪雨や北海道胆振東部地震、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、緊急輸送道路等と交差並走する高架橋の耐震補強の目標年度を2022年度と定め、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四国等が行う海岸保全、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。

さらに、近年、地域に深刻な影響を与える大きな災害が続いていることから、総理の指示により重要インフラの緊急点検を実施し、鉄道においては、①河川橋梁の流失・傾斜対策、②斜面からの土砂流入防止対策、③地下駅・電源設備等の浸水対策、④地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損壊対策を対応方策としてとりまとめた。これを踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を2018年度から2020年度までの3か年集中で実施することとしている。また、対策

の実施にあたっては、鉄道施設総合安全対策事業費補助に豪雨対策を追加し、対策に必要な経費の一部を補助することとした。被災した鉄道に対する復旧支援については、2018年6月に鉄道軌道整備法が議員立法により改正され、一定の要件を満たせば、黒字の鉄道事業者の赤字路線についても助成対象になるなど、要件の緩和が行われた。本改正法に基づき、平成23年7月新潟・福島豪雨により被災したJR只見線の復旧費用に対する支援を行った。また、平成30年7月豪雨災害において被災した鉄道施設の1日も早い復旧を図るため、関係者からなる「鉄道の復旧に関する連絡調整会議」を設置し、道路や河川等の関連する事業と連携・調整することにより、被災鉄道の運転再開時期の前倒しを実現した。

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」が2018年3月30日に成立したことから、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った。

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、平成30年の台風21号や北海道胆振東部地震により空港機能に支障が生じたことを踏まえ、有識者委員会を設置して既往の災害対策や機能確保のための対策等について議論を実施した。これを踏まえて、航空輸送上重要な空港等において、空港全体の維持・復旧を目的として、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を含む空港BCPを概成した。また、航空輸送上重要な空港等において、基本施設や管制施設等の耐震化、護岸嵩上げ等の浸水対策、電力確保のための取組等を実施した。

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>

[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% (2017年3月末時点)
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 78% (2018年3月末時点)
- 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 80% (2018年3月末時点)
- 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 (2018年3月末時点)

<数値指標の状況(2018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 90%
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 92%
- ③航路標識の自立型電源導入率 88%

<数値指標の状況 (2018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 69%

(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、2018年度までに31都府県87か所で導入された。

<数値指標の状況 (2019年3月末時点)>

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 948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

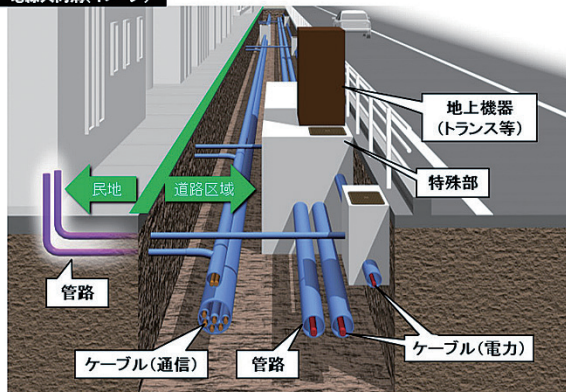
【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】

★【2014年度 16% → 2020年度 20%】

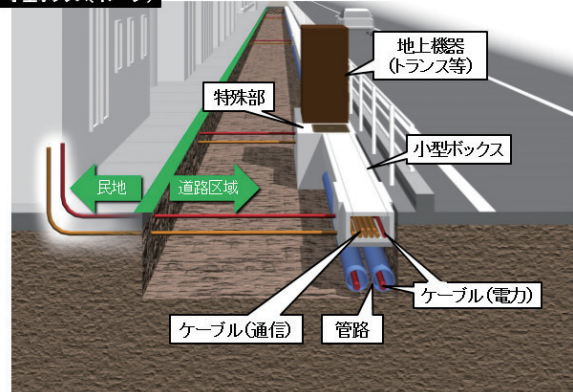
無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的、かつ迅速な推進を図るために2018年4月に策定した無電柱化推進計画に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進した。

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に関する検討を進めるとともに、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

電線共同溝(イメージ)



小型ボックス(イメージ)



り無電柱化を推進した。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の支援を実施した。

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 16.9%

(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。

なお、2018年度に5年に一度の近接目視による点検が一巡することから、2019年度からの二巡目点検の実施に向け、新技術の活用による点検方法の効率化や損傷や構造特性に応じた着目箇所の絞り込みなどの定期点検要領の見直しを行った。

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、2018年度に道路法を改正し、道路占有者の維持管理義務を明確化し、道路占有者において物件の維持管理が適切になされるよう取組を実施している。

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。

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、鉄道事業者に対して、予防保全の観点から構造物の定期検査の実施、それに基づく健全度の評価を行い適切な維持管理を行うよう指示するとともに、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・改良に対する支援等を行った。

空港については、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として、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（2018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） 100%

(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。

地震発生時に列車をより安全に停止させるため、緊急地震速報の活用等を推進している（2018年3月末現在でJR、大手民鉄をはじめとして、全鉄軌道事業者の約6割において活用）。また、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止装置対策等の整備について、進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行った。

(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、2018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。また、円滑な支援物資輸送の実施に向けて、物流事業者等多様な関係者で構成する協議会を開催し、災害時における鉄道、内航海運、トラック等の多様な輸送機関が連携した連絡体制の構築等を図ったほか、業界団体等に対し、「荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進のためのガイドライン」を周知する等、物流事業者におけるBCP策定等の取組を促進した。

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BCP¹¹の深度化を促進し、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。

（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。平成30年7月豪雨においては、流木等が大量に発生し、航路・泊地の閉塞等が生じたことから、本制度に基づき、港湾管理者である呉市の要請を受け、呉港の一部の港湾施設を国が管理し、迅速な漂流物の回収等を実施した。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、過去の大規模災害においてラストマイル輸送（物資拠点から避難所まで）が混乱する等の課題が顕在化したことを踏まえ、有識者や物流事業者等で構成する検討会を開催し、その課題や対処方法を整理するとともに地方公共団体向けのハンドブックを策定する等、ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送の実現に向けた取り組みを行った。

さらに、災害時における円滑な支援物資を確保するため、引き続き、地方ブロックごとに国、自

¹¹ Business Continuity Planの略

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。

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（2019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（2018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 100%

<数値指標の状況（2019年3月末時点）>

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 12空港

<数値指標の状況（2019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 85%

<数値指標の状況（2019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、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。

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。なお、大阪府北部を震源とする地震を踏まえ、駅間停車列車における乗客の早期救済等に係る取り組みを推進した。また、台風の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った「計画運休」の対応等について、関係者が情報共有を行うとともに今後の計画運休のあり方等について検討を行うため、「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、中間とりまとめを行った。

(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。

川崎海上保安部 港内交通管制室

東京海上保安部 港内交通管制室

横浜海上保安部 港内交通管制室

千葉海上保安部 港内交通管制室

東京湾海上交通センター (観音崎)

統合

新海上交通センター (横浜第二合同庁舎)

平成30年1月31日 新東京湾海上交通センター運用開始

効果 災害発生時の海上交通機能の維持、ダメージの最小化
東京湾の国際競争力の強化（経済成長）にも貢献

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。

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したほか、二重偏波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った。

また、台風強度の予報期間を3日先から5日先まで延長するなど、早めの防災対策に必要な防災気象情報の改善を推進した。さらに、2018年5月に、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）の一員として、JETT（気象庁防災対応支援チーム）を創設し、平成30年7月豪雨等において自治体の防災対応を支援するとともに、「防災気象情報の伝え方に関する検討会」を開催し、防災気象情報が避難等の防災行動に役立つ方策の検討を推進した。

(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等への説明を行った。また、「津波救命艇ガイドライン」の要件を満たす安全性・信頼性の高い津波救命艇について国土交通省ホームページ等で公表し周知を図るとともに、全国各地にて開催された津波救命艇の展示会等において展示し、普及に努めた。これらの活動の結果、2018年度は地方自治体やコンビニエンスストア等において新たに5艇が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、代替ルートを確認するとともに、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サイクルを毎年継続して実施した。

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。

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（平成26）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、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施した。なお、2017年度は、57事業者に対し66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、27事業者に対し27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。

2018年7月に長時間労働に対する抑止力を強化するため、過労運転防止関連違反に係る行政処分の処分量定の引き上げを行った。

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、中間とりまとめを2018年3月にとりまとめた。また、2018年10月には、中間とりまとめを踏まえ、また、その後に判明した燃費及び排出ガスの抜取検査における測定値の書き換え事案等を踏まえ、道路運送車両法に基づく省令の一部改正等を行い、これまで通達において規定されていた完成検査員の選任に係るルールを省令等に規定した他、完成検査の記録を書き換えできなくする措置や、型式指定制度の適正な運用の確保のための勧告制度に係る規定を新設した。さらに、完成検査における不適切な取扱いを行っている自動車メーカーに対する是正措置命令の創設等を行うための「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を2019年3月に国会に提出した。

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、2017年度には7,703件の監査等を実施し、415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。さらに、2018年10月末から航空会社において飲酒に係る不適切事案が連続して発生したことを受け、定期便を運航する全ての本邦航空運送事業者に対して臨時的立入検査を実施した。2018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、348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】

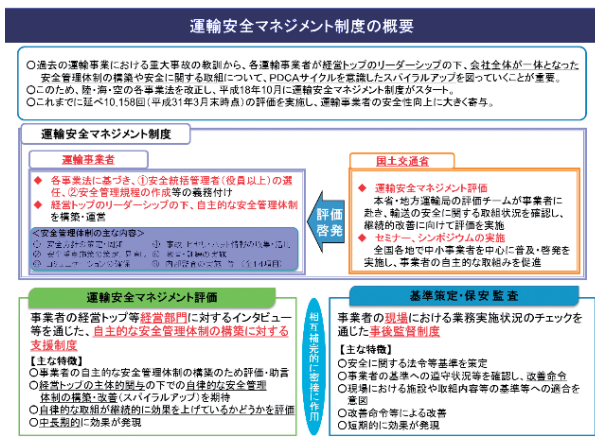
運輸安全マネジメント制度は、運輸事業者に安全統括管理者の選任と安全管理規程の作成を義務付け、経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制を構築することを促し、国土交通省が運輸安全マネジメント評価（運輸事業者の取組状況を確認し、必要な助言等を行うもの）を行う制度であり、JR福知山線列車脱線事故等の教訓を基に、2006年10月に導入された。同制度の実施義務付け対象事業者は順次拡大し、2013年10月の全貸切バス事業者等への拡大により合計9,657者（2016年4月1日時点）となった。

運輸安全マネジメント評価実施事業者数については、2018年度は、1,028者（うち鉄道65者、自動車780者、海運163者、航空20者）であり、累計では10,158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、2018年度は13,546人であり、累計では81,224人となった。

さらに、2018年10月、「人材不足に起因する安全への課題と対策」をテーマに13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。

また、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を確認することとしており、2018年度には未実施事業者2,707者のうち741者の評価を行った。

また、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安全統括管理者会議（安全統括管理者フォーラム）を2017年10月に創設し、定期的開催して「横の連携」の場づくりを図っている。さらに、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推進することを目的とした国土交通大臣表彰を2017年5月に創設し、運輸安全マネジメントに関する取組に優れた事業者に対して毎年10月に表彰を行っている。



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あり方について (運輸審議会答申(平成29年7月))

審議内容	
<ul style="list-style-type: none"> 自動車輸送分野における取組の一層の取組の必要性 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 	
答申内容	
I 自動車輸送分野における措置	
1. 貨切バス事業者の安全性向上のための重点的な措置	2. 自動車輸送分野における取組を促進するための方策
① 今後5年間で全ての貨切バス事業者の安全管理体制を確保	①トラック事業者、タクシー事業者の適用範囲を拡大(300両以上保有 → 200両以上保有)
② 貨切バス事業者が行政処分を受けた場合、運輸安全マネジメント評価を事業許可更新の要件化	②努力義務事業者に対する各種インセンティブの付与
II 全分野共通の措置	
3. 運輸事業者の取組の深化を促進する方策	4. 国の体制強化
① 事業環境や社会環境の変化(職員の高齢化、テロ・感染症等の新たなリスク等)に対し、経営トップの認識と組織全体としての対応を促進	評価を実施する国の職員の人材育成の強化
② 安全統括管理者会議の創設	5. 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用
③ 国土交通大臣表彰制度の創設	ビッグデータ解析、IoTやAIの技術進歩等の情報通信技術活用の検討
④ 中小規模事業者の取組を容易にする方策を促進	

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(2019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 10,158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 81,224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」を開催し、2018年7月にとりまとめを行った。

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を取り入れることで生産性向上を図るための技術開発の支援、先進船舶導入等計画の策定支援等を実施した。また、自動運航船の実用化に向けて、2018年6月にロードマップを策定するとともに、実証事業等を開始した。

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、GPSを利用した航法精度の高い高規格進入方式（RNP AR）について導入を進め、現在までに30空港に計55方式を設定した。今後も継続的に設定を行う事で、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っていく。また、東京国際空港（羽田空港）において、GPSを利用した精密な進入を可能とする地上型衛星航法補強システム（GBAS）の整備を実施した。さらに、航空情報や運航情報など航空交通管理に必要な情報を世界的に共有するための新たな情報共有プラットフォームの導入についての検討も引き続き実施している。

小型無人機（いわゆるドローン）については、関係府省庁、メーカー、利用者等の団体から構成される「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ2018～小型無人機の安全な活用のための技術開発と環境整備～」に沿って、「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」において、離島・山間部での補助者を配置しない目視外飛行を可能とするための要件をとりまとめ、2018年9月に航空法に基づく許可・承認の審査要領を改訂し、10月には荷物配送に向けた目視外補助者無し飛行について承認を行った。

また、山間部等の過疎地域等で積載率の低い非効率な輸送が行われている等といった物流の課題解決に向け、長野県白馬村、福島県南相馬市、福岡県福岡市、岡山県和気町及び埼玉県秩父市において、目視外補助者無し飛行によるものも含め小型無人機を活用した荷物配送の検証実験を実施し、費用対効果等を検証するとともに課題等を整理した。

気象の分野については、2018年度の取組としては、「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開始した。

<数値指標の状況（2019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（2019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等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。

船舶運航事業者に対しては、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。2018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348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。

近年、テロの脅威は先進国を含めて世界各地に拡散し、また、欧米における最近のテロの対象として、不特定多数が集まる公共交通機関等のいわゆるソフトターゲットが標的になる傾向があるなど、国際テロ情勢は一層厳しさを増している。

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。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を狙ったテロの脅威は重大な懸念であることから、「テロ対策ワーキンググループ」（座長：国土交通副大臣）及びその下部組織である「ソフトターゲットテロ対策チーム」において、テロ対策の検討・推進を実施した。

各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下のとおり。

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。また、2018年6月に発生した、東海道新幹線車内殺傷事件を受けて、新幹線において緊急に講ずべき当面の対策を取りまとめ、対策を逐次実施した。

② 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する要請を実施した。また、バスターミナル等における警戒警備を強化するために、先進的な警備システムの実証実験を実施し、その結果について学識経験者を含む会議で検証し、とりまとめた。

③ 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PSC(Port State Control)を通じて、保安の確保に取り組んだ。また、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った。

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、确实かつ円滑な出入管理を推進するとともに、同システムの導入の拡大、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。

また、海上保安庁においては、多客期間における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施するとともに、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催するなど、官民一体となったテロ対策を実施した。

④ 航空におけるテロ対策

国際民間航空条約に規定される国際標準に従って航空保安の体制の強化を図るとともに、2020年東京オリンピック・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1空港に監視カメラを設置した。

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東京国際空港ターミナルビル内の一般区域において、先端技術を活用した爆発物等検知システムの実証実験を実施した。実証実験においてシステムの有効性を検証し、学識経験者を含む会議において評価した。その評価結果を公表することにより、爆発物等検知システムの導入促進を図った。

さらに、先進的な保安検査機器について、仙台など13空港に新たにボディスキャナーを導入するとともに、高性能な爆発物自動検出機器について、成田国際空港をはじめ一部の主要空港等に導入した。

(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、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に実施したパイロット事業の成果を取りまとめて「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を策定し、横展開を図った。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、中継輸送について、2018年度に実証実験の実施及び評価・検証を行うとともに、取組事例集を作成し、更なる普及を促進した。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、踏切等のある一般的な路線での運転士が乗務しない自動運転の導入について技術的要件の検討を行い、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、シンガポール等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、遷延性意識障害者に対して公平な治療機会を確保し、効果的な治療等を提供するため、療護施設の空白地域の解消を図るべく、日本海側で初となる小規模委託病床を、医療法人社団 浅ノ川 金沢脳神経外科病院 (石川県) に設置し、2019年1月より業務を開始した。

このほか、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」) 等に地域の障害者支援施設やグループホームでの支援を受け、安心して生活することができるよう、受入事業所に対し設備導入や介護人材確保等に係る経費補助を2018年度より開始するとともに、短期入所協力施設について、北海道ブロック等における拡大を図った (2019年3月現在3道県、15施設)。

<数値指標の状況 (2019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 70.7%

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 100%

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(平成29)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。

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2018年1月に策定した「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った。

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を実施した。

自動車運送事業については、「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」において、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定した。

トラック運転者については、多様な人材が働きやすい環境の整備に資するよう、「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」について取りまとめるとともに、中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進や「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、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、2030年に6,000万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。このため、操縦士については、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、防衛省出身操縦士の民間活躍に必要な資格取得の負担軽減等を行うとともに、航空機整備士においては、新たな在留資格(特定技能)による外国人の受入れを開始する予定としている。また、航空に対する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(2018年時点)>

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 6,538人

<数値指標の状況(2017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 191人

<数値指標の状況(2017年度)>

[50] 海運業における船員採用者数(1事業者平均) 3.84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：687社)

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を訪問し、自動車整備業の仕事についてパンフレットや動画を用いて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月に策定した「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」を周知した。

航空機操縦士及び航空機整備士については、2017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航空従事者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やマニュアルを活用し、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ドランス」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、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の作成等を行った。このような国内人材確保・育成の取組を実施することに加えて、外国人材の活用を進めるため、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より即戦力となる外国人材の受入れを進めるとともに、2019年4月1日より施行される改正入管法に基づく新たな外国人材受入制度の対象分野として、造船・船用



工業を位置づけた。

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海洋立国を支える専門人材の育成と確保に関する取組について、関係省庁において適切に実施された。また、海事生産性革命(j-Ocean)の一環として作成を行った、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について、HPに掲載するとともに更なる普及促進のための措置について検討を行った。

物流分野・トラック運転者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。

<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】

2017年度に引き続き、モーダルシフトについては、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、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、宅配の再配達削減に資するオープン型宅配ボックス等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った。また、「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」を設置し、宅配の再配達削減のための意見交換を行うとともに、宅配ボックスを使った受取方法を含めた再配達削減に向けた取組事例のとりまとめを行った。

さらに、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、2018年7月に貢献度の高い優良事業者36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等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>

[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 177億トンキロ（2018年度時点）
- ②内航海運による貨物輸送トンキロ 351億トンキロ（2017年度時点）

(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。また、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を改訂し、地域における取組に対する支援を行った。

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%】

2017（平成29）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、水素ステーションを活用して行う、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、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、電動バスの二酸化炭素排出削減効果や国内外の導入事例を周知した。

<数値指標の状況（2017年度）>

【54】新車販売に占める次世代自動車の割合 36.7%

(2) 自動車を排出源とするCO₂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CO₂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CO₂の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO₂/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO₂/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量

【2020年度までに約10万t-CO₂/年抑止】

燃費基準については、2025年度の重量車の燃費基準を導入するため、関係法令の改正を2019年3月29日に行った。また、2018年3月より国土交通省の自動車燃料基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）及び経済産業省の自動車判断基準ワーキンググループ（総合資源エネルギー調査会の下部ワーキンググループ）を合同で開催し、次期乗用車燃費基準の策定に向け、検討を進めた。

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



「のりたろう」



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、EMS¹²（エコドライブ管理システム）機器の普及支援を実施した。

公共交通の利用促進については、マイカーからCO₂排出量の少ない公共交通へのシフトのため、省CO₂を目標に掲げた公共交通に関する計画に基づく取組に対し、補助を実施した。

また、エコ通勤優良事業所認証制度のロゴマークについて、デザインの更新にあわせて、認証事業所以外による利用を可能にし、普及の促進を図った。そのほか、認証事業所向けにはメールマガジンを新規発行する等、取組の活性化を図った。

エコ通勤等の普及促進を検討する委員会を2017年度に引き続き開催し、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、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、連結トラック及びスワップボディコンテナ車両の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。さらに、11月に「共同物流等の促進に向けた研究会」を立ち上げ、共同物流等に関する課題の抽出や解決策について、改めて検討を開始した。

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。

<数値指標の状況（2018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（2018年3月末時点）>

[56] 信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量 24,379t -CO₂/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。

¹² Eco-drive Management Systemの略

自動車の排出ガス規制については、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、三元触媒が利用できる理論空燃比で燃焼する方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載した「ストイキ直噴車」へのPM規制の導入、ガソリン車の駐車時の燃料蒸発ガス対策の強化等、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」を推進するとともに、整備新幹線（東北（盛岡・新青森間）・九州・北陸・北海道）について、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。本条約の実施に当たり、国際海事機関（IMO）の第71回海洋環境保護委員会（MEPC71）において、条約の履行状況に関する情報を収集・分析するための経験蓄積期間（EBP）を設けることが合意されたところ、2018年中に発生したバラスト水処理設備の不具合や整備上の課題に関する情報を収集した。また、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、LED¹³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。

¹³ Light Emitting Diodeの略

(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した。また、2017年度に引き続き、鉄道分野の更なる環境性能向上を図るため、従来のディーゼル車両と比べ、CO₂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。

2017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、環境省と連携し、実運航時におけるCO₂排出削減の最大化を図るための大型LNG燃料船のモデル実証事業を実施した。また、水素燃料電池船についても、国土交通省と環境省の連携により、船舶における水素利用拡大に向けた今後の指針の策定に向けた取組を進めた。

また、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、2018年度より、LNGバンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助制度（補助率1/3）を創設した。2018年6月には「伊勢湾・三河湾における事業」及び「東京湾における事業」の2事業を採択した。

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、国際民間航空機関（ICAO）による国際航空分野における排出権取引制度（GMBM）の議論に参画してきたところ、2018年6月にその詳細な実施ルールを含む条約附属書が採択され、その中でバイオジェット燃料を用いた場合の規制の緩和措置が盛り込まれた。

(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。

また、国際海運分野では、2018年4月に国際海事機関（IMO）において、今世紀中に温室効果ガス（GHG）排出をゼロにする長期目標等を含む「IMO GHG削減戦略」が我が国提案を基に採択された。今後IMOでは、本戦略の実現に向けて、具体的な国際枠組の策定が進められる。

海運・造船の主要国である我が国では、それら海事産業の持続的な発展を図りつつ地球温暖化対策に貢献すべく、産学官公連携で2018年8月に「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」を立ち上げ、同年12月に今後IMOに提案していくための合理的な国際的対策の枠組案を取りまとめた。

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。

令和元年度
交通施策

第198回国会（常会）提出

第Ⅳ部 令和元(2019)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	5
(1)	バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	5
(2)	コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	5
(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	6
(5)	レンタカーの活用	6
(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	14

(10) 公共交通機関における運賃の活用	15
(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	16
(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

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	23
(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	23
(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	24
(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	24
(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	25
(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	26
(10) 鉄道による貨物輸送の拡大	26
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	27
(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備	27
(2) わかりやすい道案内の取組推進	28
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化	28

(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	29
(5) 「手ぶら観光」の促進	29
(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	30
(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	30
(8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み	30
(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進	30
(10) 広域周遊観光の促進	31
(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進	31
(12) 「観光ビジョン実現プログラム2018」の改定への対応	31
(13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」	32
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	33
(1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進	33
(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	33
(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	33
(4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援	34
(5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画	34
(6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成	34
第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり	36
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	36
(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	36
(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	36
(3) 無電柱化の推進	37
(4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	37
(5) 地震発生時の安全な列車の停止	38
(6) 新幹線の大規模改修への対応	38
(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	38
(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	39
(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	39
(10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保	40
(11) 港湾等における船舶の避難誘導等	40
(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供	40
(13) 「津波救命艇」の普及	41
(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	41
(15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理	41
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	42
(1) 監査の充実強化等	42
(2) 運輸安全マネジメント制度	42
(3) 新技術の活用や設備投資への支援	43

(4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底	43
(5) 交通分野でのテロ対策の推進	44
(6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備	44
(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組	45
(8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	45
(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実	46
第3節 交通を担う人材を確保し、育てる	47
(1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善	47
(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	48
(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化	48
(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成	49
第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める	50
(1) 次世代自動車の一層の普及	50
(2) 自動車を排出源とするCO ₂ の削減	50
(3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現	51
(4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策	51
(5) バラスト水管理の円滑な実施	51
(6) 道路交通における交通流・環境対策	51
(7) 蓄電池車両やハイブリッド車両の導入等	52
(8) 燃料電池自動車の本格的な普及	52
(9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等	52
(10) 環境に優しいグリーン物流の実現	52

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 令和元(2019)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、2019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】

2018（平成30）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・プラス・ネットワークの実現に向け、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サイクルの構築を進めていく。

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、移動・物流、インフラ、防災・気象、エネルギー・環境、観光等の分野を対象に、都市・地域問題、社会問題に係るソリューションシステムを実装するスマートシティのモデル事業を実施する。

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。

また、都市内部で空き地・空き家等（低未利用土地）がランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、2018年度に創設された低未利用土地の集約再編や利用促進を図る為の制度（低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定等）の利用促進を図る。

【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】

2018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、引き続き、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援を実施する。加えて、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押ししていく。

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、2018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、2018年度に引き続き、各種制度の周知や取組事例等の紹介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。

加えてMaaSについては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめの内容等を踏まえ、令和元年度「新モビリティサービス推進事業」により、全国各地のMaaS等の実証実験に対する支援を行い、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進していく。

(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。さらに、2018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の説明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、自治体等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、2018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、2018年7月にJR北海道に対して発出された監督命令を踏まえ、JR北海道の2031年度の経営自立を目指して、徹底的な経営努力を求めていく。それを前提に、地域の関係者等とともに、必要な支援・協力を行っていく。

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、これまでに行った実証実験の結果を踏まえて、制度の本格導入に向けた検討を行う。

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、物流総合効率化法の枠組みを活用した支援により、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・運輸支援機構を通じた出資等の制度について、引き続き活用を検討を進める。

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%】

2018（平成30）年度に引き続き、社会資本整備総合交付金、都市・地域交通戦略推進事業、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・BRTの導入やシステムの整備に対し支援を行う。

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や検討を行うなど、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。

2018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」のとりまとめを踏まえ、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。

2018年度に引き続き、グリーンスローモビリティの普及に向けて、シンポジウムの開催や地域での実証調査、走行実績のある地域や事業化を行った地域の事例紹介等を行っていく。

また、環境省と連携しIoT等の先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入や脱炭素型地域交通モデルの構築に必要なグリーンスローモビリティ車両等の導入に係る支援を実施する。

(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】

2018年度に引き続き、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等を旨とする自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、自転車の活用の推進を図る。

また、2018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技術的助言等を実施し、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や国際観光旅客税の税収を活用したシェアサイクル（コミュニティサイクル）の導入に対する支援を行う。2018年6月に策定された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シェアサイクル（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」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。

「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」のとりまとめを踏まえて、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普及促進を行う。

(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。

2018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。

2018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（令和2）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、2018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。

また、新設又は改築を行う際に道路移動等円滑化基準に適合させなければならない特定道路の指定を拡大し、全国の主要鉄道駅周辺等の道路の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。

2018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」及び「健康・医療・福祉のまちづくりの手引き」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。

2018年度に引き続き、「バリアフリー教室」を実施するとともに、「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム」を普及・促進し、交通事業者の行う研修の充実と接遇の向上を図る。

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。

観光立国実現に向けた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。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進める。

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とともに、北海道、宮城県、福島県、茨城県、静岡県においても改善を推進する。

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公開した英語版地図（100万分1やより詳細な縮尺の地図）における「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。

(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、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律が2018年5月に成立し、2019年4月に全面的に施行されたことから、改正法の周知を図り、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、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た、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年度に引き続き、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(平成28)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。2019年11月には、都市鉄道等利便増進法を活用し整備を進めている神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)が開業予定である。

(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】

2018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%】

2018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、自動車アセスメントにおいて、夜間の環境での歩行者に対する衝突被害軽減ブレーキへの評価を拡充する。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、2018年3月に告示公布し、4月より制度運用を開始した登録船舶管理事業者制度について、登録事業者に係る情報の「見える化」を図り、船舶管理事業者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、登録事業者について、次回の更新時まで自己及び第三者による評価を実施することとなっており、当該評価の仕組みの運用に向け引き続き取り組んでいくとともに、内航海運業における、船舶管理事業者活用のメリットの理解、制度活用のさらなる促進を通じて、内航海運の活性化を図る。

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。

「第13回大都市交通センサス」について、2020年度に予定する調査に向けて、三大都市圏における鉄道・バス等の公共交通機関の旅客流動量や利用状況、乗換え施設の実態を把握するための検討を行う。

(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。

また訪日外国人旅行者の地方への誘客を促進するため、訪日外国人向けの企画乗車券の造成・販売や、「Welcome Suica」や「PASMO PASSPORT」をはじめとした、訪日外国人旅行者向けのIC

カードの導入を促進する。

(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くの方の参加により効率的に収集する新たな手法等の検討を行う。また、大規模イベント時において、高齢者や障害者などを含めた人々を対象としたナビゲーションやイベント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、2019年度においては、2018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。

2018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、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。なお、2019年4月1日に京都線と第二阪奈有料道路をネクスコ西日本に移管し、第二神明道路の料金を対距離化する。

中京圏の高速道路料金については、中京圏の現状や将来像を踏まえ論点を整理し、2019年秋頃を目途にとりまとめるべく議論を進める。

また、引き続き、ETC2.0、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。

2018年度の「官民ITS構想・ロードマップ2018」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、引き続き「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、2018年度に引き続き、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の自動運転専門分科会、自動操舵専門家会議、自動ブレーキ専門家会議等の会議体において、それぞれ議長又は副議長国として、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等に係る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、2018年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下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関係の整理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）」の第2期「自動運転（システムとサービスの拡張）」において、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4月に策定された自動運転に係る制度整備大綱を踏まえ検討を実施し、2019年1月にとりまとめた、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な制度のあり方に関する交通政策審議会報告書に基づき、必要な制度整備に取り組んでいく。加えて、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」にて、運行供用者責任の維持等の方針を公表したことを踏まえ、引き続き保険会社等から自動車メーカー等に対する求償に資する記録装置や原因究明の在り方について検討を行う。

一方、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の認定制度の適切な運用を図る等の取組により、自動運転技術の開発・普及促進を進める。

また、自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、2020年における最寄駅等と最終目的地をラストマイル自動運転で結ぶ「無人自動運転による移動サービス」の実現に向けて、引き続きラストマイル自動運転の実証実験、社会受容性の実証評価等を実施し、課題の洗い出しを行う。さらに、2020年における高速道路（新東名）におけるトラックの隊列走行技術の実現に向けて、2019年1月より開始した後続車無人システム（後続車有人状態）の公道実証実験で明らかになった課題を踏まえ、車両の技術開発を進める。さらに、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ついて、2020年の社会実装に向けて自動運転車両の走行空間の確保方策の検証や、持続可能なサービスを提供するためのビジネスモデルの構築などのため、長期間の実験を中心に実施する。都市交通における自動運転技術の活用を図るため、2018年度に引き続き、ニュータウンにおける自動運転サービスや基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討する。さらに、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む。

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。

2018年から開始されたSIP第2期「自動運転（システムとサービスの拡張）」では、自動運転システムの実用化に向け、2019年後半から、ITS無線路側機による信号情報の提供や高速道路への合流支援等に必要な基盤技術について、東京臨海部の公道で国内外の自動車メーカー等による実証実験が実施される予定である。2018年度に引き続き、信号情報や合流部支援情報を提供できる路側機を東京臨海部に整備するなどの準備を進める。実証実験を通じて、信号情報の提供等に必要な基盤技術の検証がなされる見込みである。また、ITS無線路側機からの直接の通信以外の手法による信

号情報の提供に係る調査研究を実施する。

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、これまでに行った実証実験の結果を踏まえて、制度の本格導入に向けた検討を行う。

(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設置した関係者ワーキンググループ等にて、引き続き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、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力強化を主眼として、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの増便を目指し、飛行経路の見直し等の取組を進める。加えて、民間事業者と協力し、旅客ターミナルビルの国際線化を進める。また、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、落下物対策等を着実に進めるとともに、引き続き丁寧な情報提供を行う。

成田国際空港については、発着容量の拡大に必要となる高速離脱誘導路の整備を進めるとともに、2019年10月（冬ダイヤ）よりA滑走路における夜間飛行制限の緩和を実施する。また、2020年以降

を見据え、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。

2019年5月に公布した「道路運送車両法の一部を改正する法律」(令和元年法律第14号)において、自動車検査証をICカード化するとともに、多様なサービス創出に向け、自動車検査証のICチップに空き領域を設定し、民間等における利活用を可能とすることとしており、その具体的な利活用方策について「自動車検査証の電子化に関する検討会」において検討する。

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、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力強化を主眼として、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの増便を目指し、飛行経路の見直し等の取組を進める。加えて、民間事業者と協力し、旅客ターミナルビルの国際線化を進める。また、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、落下物対策等を着実に進めるとともに、引き続き丁寧な情報提供を行う。

成田国際空港については、発着容量の拡大に必要な高速離脱誘導路等の整備を進めるとともに、2019（令和元）年10月（冬ダイヤ）よりA滑走路における夜間飛行制限の緩和を実施する。また、2020年以降を見据え、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、年間発着容量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引き続き推進する。

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引き続き推進する。

那覇空港については、更なる沖縄振興を図るため、2019年度までに滑走路増設事業を着実に終了させるとともに、国際線需要の増加に対応するため、エプロン拡張等を引き続き推進する。

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%】

2018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、2019年度までに那覇空港滑走路増設事業を着実に終了させるとともに、福岡空港滑走路増設事業や、新千歳空港、福岡空港、那覇空港におけるターミナル地域の再編事業などの機能強化を引き続き推進する。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。

首都圏空港の空港処理能力拡大に伴う交通量の増大に対応するために首都圏空域の再編を進める。

(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を推進するほか、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、空港アクセスの改善を図るとともに、更なる広報活動の充実・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。

2018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講じる。

(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】

2019年3月に策定した「最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、今後は、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの観点を備えた国際コンテナ戦略港湾を目指すこととし、引き続き、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を進めていく。「集貨」については、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化に取り組む。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、2018年度に策定したAIターミナルの実現に向けた目標と工程に基づき、新たに創設した支援制度を活用した遠隔操作RTGの導入促進や、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化、熟練技能者の荷役ノウハウの継承・最大化、荷役機械の予防保全的維持管理手法の高度化に係る実証事業を行う。

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）】

2018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。

2018年度に引き続き、「未利用エネルギーを活用した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、水素の製造、貯蔵・輸送、利用まで一気通貫した液化水素サプライチェーンの構築に向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。本実証を通して得られる知見を活用し、将来的な液化水素タンカーの安全基準等に係る国際的なルール整備に向けた検討を行っていく。

(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、パナマ運河庁との意見交換を図る。

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。

2018年度に引き続き、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年に開催された第7回日中韓物流大臣会合において、2020年に日本において第8回会合を開催することが合意された。

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。また、引き続き、環境に優しい物流

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、2019年4月に伏木富山港及び中国の珠海港をNEAL-NET対象港に追加した。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。

加えて、2018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、安定的な船舶投資の実現を図るトン数標準税制や、先進船舶を対象を拡充した環境負荷低減に資する船舶の建造を促す特別償却制度、船舶の保有コストを軽減する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。

さらに、2018年度に実施した農林水産物の輸出を視野に入れた共同輸配送の検討結果等を踏まえ、物流総合効率化法の活用による共同輸配送の促進等を通じた出荷単位の大口化を推進する。

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（令和元）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】

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、着実に整備を推進する。北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、建設費が約3,451億円増加する見込みとなったが、2019年度予算の編成過程において、追加的に必要となる経費について安定的な財源見通しを立てたところであり、2015年1月の政府・与党申合せにおける完成・開業目標時期を確実に実現すべく、引き続き着実に整備を進める。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、鉄道・運輸機構において、2019年度から環境影響評価の手続きが進められている（4年程度）。なお、整備財源の確保については、与党において、この環境影響評価の間に検討を行うこととされており、できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応していく。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、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、フル規格又はミニ新幹線のいずれかの方式を選択すべく検討が進められており、引き続き、与党における検討作業に適切に対応していく。

さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方について検討するため、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」に引き続き取り組み、単線による新幹線整備その他の効果的・効率的な整備手法等に係る具体的な調査を実施する。

リニア中央新幹線については、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の工事等を進めているところである。

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」（2018年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、2019年度より所要の調査を実施し、この取組の具体化を進める。

(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8月開催の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、九州新幹線（西九州ルート）への導入は断念せざるを得ないとされたが、他の線区にも十分に活用可能な技術と認識していることから、当面の活用先として、軌間の異なる在来線間の直通運転を想定した技術開発を継続する。

(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%】

2018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。

また、昨年度に引き続き、財政投融资を活用して、暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策や生産性向上のための新名神高速道路の6車線化を行う。

(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】

2018年度に引き続き、バスタ新宿や品川駅及び神戸三宮駅等をはじめとする交通結節点において、官民連携を強化しながら道路事業による集約交通ターミナル「バスタプロジェクト」の戦略的な整備を展開していく。

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、2018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。

2019年4月に福岡空港の運営委託が開始された。

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、実施契約の締結及び業務の引き継ぎを行う。

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、引き続き公募選定手続きを進めるとともに実施契約の締結及び業務の引き継ぎを行う。

広島空港においても、2021年4月からの運営委託の開始に向けて、募集要項を公表し公募選定手続きを進める。

上記に加えて、2019年度においては、2018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）】

2018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。

2018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。

2018年度に引き続き、物流総合効率化法の枠組みを活用し、新技術を活用した鮮度保持コンテナの導入補助等を行い、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】

地方部への外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。また、災害発生時でも安心して旅行を継続できるよう、全国において、迅速に運行等に関する情報収集を可能とするための旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うための非常用電源設備等の整備への支援を行う。

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。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進める。

2017(平成29)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、2019年度も引き続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。

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、2018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、旅行環境整備事業及び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き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・関西国際空港においては、利用促進PRや利用時間の柔軟な運用を継続し、東京国際空港においては2020年度以降の新規設置に向けて関係者間で検討を進める。

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設置した関係者ワーキンググループ等にて、引き続き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税関電子申告ゲートの導入、外国人出国手続のための顔認証ゲートの運用開始等、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、更新時期を迎えた場合等に順次整備する。

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）に係る記載に同じ。

（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】

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、クルーズ船の受入環境の整備、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を推進するとともに、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を図る。また、乗客の満足度を向上させるため、上質な寄港地観光プログラムの造成を促進する。

さらに、「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。

【官民連携による拠点形成のイメージ】



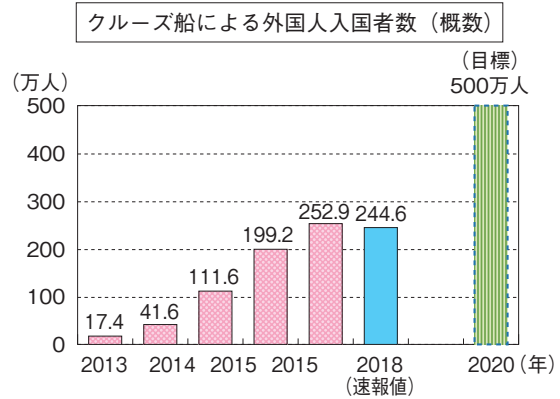
【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	赤	赤	赤	赤	赤	赤

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
赤	赤	白	白	白	白	赤



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

(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。

2018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、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、主要交通結節点等への手ぶら観光カウンターの設置を推進するとともに、手ぶら観光サービスのICT化等による利用しやすい快適なサービス環境の実現を図り、訪日外国人旅行者の利用を拡大する。

また、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。

外国人旅行者向け消費税免税制度については、外国人旅行者への販売機会を増やし、地域の特産品等の販売の増加に繋げる観点から、2019年7月より、既に消費税免税店の許可を受けている事業者が、地域のお祭り等に臨時出店する場合において、事前の手续により免税販売を可能とする制度を創設する。さらに、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、2020年4月より免税販売手続を電子化することとしている。外国人旅行者向け消費税免税制度について引き続き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。

2018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等を引き続き推進していくこととする。

さらに、2018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」の周知や技術的助言等を行うとともに、自転車活用推進計画に基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備や先進的なサイクリング環境の整備を目指す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、訪日外国人旅行者の地方への誘客を促進するため、訪日外国人向けの企画乗車券の造成・販売や、「Welcome Suica」や「PASMO PASSPORT」をはじめとした、訪日外国人旅行者向けのICカードの導入を促進する。

(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。

2018年度に引き続き、地方公共団体や交通事業者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。合わせて魅力ある地域の観光資源を効果的に発信するなど、地方部への誘客を加速させ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施設の整備等の旅客の受入環境高度化などの支援を実施する。

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、自治体や日本政府観光局とも連携し、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。

2018年度に引き続き、訪日外国人旅行者等観光客の各地域への周遊を促進するため、調査・戦略策定からそれに基づく滞在コンテンツの充実、広域周遊観光促進のための環境整備、情報発信・プロモーションといった、地域の関係者が広域的に連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して総合的な支援を行う。

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。

2016年4月より3年間運用を行った、「船旅活性化モデル地区」制度を踏まえ、引き続き、旅客船事業の規制の弾力化を行う「インバウンド船旅振興制度」の運用により、引き続き、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2018」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2018」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、クルーズ情報について、ASEAN-JAPAN transport partnership (AJTP) ウェブサイトへの掲載等を行う。

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】

2019（平成31）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2019」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1,231億円（産業投資606億円、政府保証625億円）計上しており、2018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。

2018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。また、「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関する日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調和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。

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、2018年度に引き続き、IMOでの国際基準策定等に積極的に貢献していく。特に、以下のような分野を重点的に推進する。

- ・IMO温室効果ガス(GHG)削減戦略の着実な実施に向けた国際的な対策の策定
- ・硫黄酸化物(SOx)規制を円滑かつ統一的に実施していくための国際的なガイドラインの策定
- ・旅客フェリーの火災安全を向上させるための対策の策定
- ・自動運航船に係る国際ルールの検討

・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みを実施する。また2018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みを実施する。

港湾分野では、2014年に署名、2017年に更新した「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、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）の発効に向け、引き続き、我が国のノウハウを活用し、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みを推進する。また、我が国の港湾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）に基づく、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。

2018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、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。

土地・建設、鉄道、道路、河川、水資源、下水道、港湾、海事、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対応できるよう、人材育成支援に係る取組みを強化していく。

2018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・維持管理を担う行政官、技術者、検査官、教育者及び指導者の育成支援、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。

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%】

2018（平成30）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】

2018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%】

「無電柱化推進計画」(平成30年4月国土交通大臣決定)及び「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月閣議決定)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。

このため、低コスト手法の普及、事業期間の短縮、固定資産税の拡充措置を実施するほか、無電柱化推進計画支援事業を設け、地方公共団体による無電柱化を支援する。さらに、緊急輸送道路等のほか、幅員が著しく狭い歩道等も対象とし、新設電柱の占用禁止、既設電柱を撤去する占用制限を実施するほか、道路事業等の実施にあわせた、道路上の電柱の設置抑制や、既設電柱の撤去を推進する。

(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%】

2018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、2018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、2018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、鉄道事業者に対して、構造物の定期検査の実施や記録の保存を義務づけ、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年以上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、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として、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。

2018年度に引き続き、地震発生時に列車をより安全に停止させるため、鉄軌道事業者における緊急地震速報の活用等を推進する。また、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対策等の整備について、進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行う。

(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。

2018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。

2018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、2018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、2018年4月から地方運輸局等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、引き続き、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、2018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%】

過去の大規模災害において、ラストマイルの輸送の混乱等の課題が顕在化したことを踏まえ、円滑かつ確実な支援物資輸送を実現するため、地方公共団体等関係者と連携し、ラストマイルを中心とした支援物資輸送の実動訓練を実施するとともに、訓練成果の横展開に取り組む等、円滑な支援物資輸送体制の確立・強化を図る。

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、平成31年4月に取りまとめた有識者委員会の最終報告を踏まえて、引き続き、航空輸送上重要な空港等において、基本施設や管制施設等の耐震化、護岸嵩上げ等の浸水対策、電力確保のための取組等を実施するとともに、全国の空港において、空港全体の維持・復旧を目的とした空港BCPの策定を目指す。

鉄道については、被災した鉄道施設の早期復旧を図るため、改正鉄道軌道整備法を活用した支援等を推進するとともに、道路や河川等の関連する事業との連携強化を図る。

船舶における取組は、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、2018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。

2018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。

2018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、2019年度は、二重偏波気象レーダーの導入により、局地的大雨等の実況監視能力向上や予測精度の向上を図る。また、大雪時のタイムラインの適時的確な運用等に資するため、3日先までの降雪量予測の提供等、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。加えて、緊急地震速報や津波予警報の迅速かつ安定的な発表体制を維持するために地震観測装置を順次更新するとともに、長期間噴火活動を休止している火口の監視・観測体制を強化する。

さらに、2019年3月の「防災気象情報の伝え方に関する検討会」の報告書も踏まえ、「あなたの町の予報官」の新規配置や「気象防災ワークショップ」の展開等により、市町村や住民の防災気象情報に対する理解・活用を促進する。また、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)の一員であるJETT(気象庁防災対応支援チーム)の活動等を通じ、自治体の防災対応支援の強化を図る。

(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。

2018年度に引き続き、安全性・信頼性の高い津波救命艇の情報をホームページ等において公表し周知を図るほか、自治体等への説明を行い、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サイクルを毎年継続して実施する。

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。

2018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。

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、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、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

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とともに、ICTの活用により監査の効率化を図る。特に、貸切バス事業者については、総合的な対策に基づく措置を確実に実施するとともに、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・多様化する状況や「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」において2019（平成31）年4月9日に航空従事者の飲酒基準についてとりまとめられたこと等を踏まえ、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、船舶の開発・設計、建造、運航の各フェーズの効率化、高度化を図り、生産性向上を図るための技術開発の支援、先進船舶導入等計画の策定支援等に取り組むとともに、自動運航船の実用化に向けた実証事業の実施等を進め、我が国海事産業の国際競争力強化を推進する。あわせて、遠隔技術を用いた船舶検査・測度について、各地域の実情に応じ最適な形で現場への導入を図る。

小型無人機（いわゆるドローン）については、飛行する空域や飛行方法などの基本的なルールを定めた航空法（昭和27年法律第231号）やガイドライン等により、引き続き安全を確保していくとともに、「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～」に沿って、2020年代前半には都市部での補助者を配置しない目視外での第三者上空飛行など、高度な飛行を可能とするための検討を進めるとともに引き続き利活用の拡大に対応した環境整備を図る。

また、2018年度に実施した検証実験の成果等を活用し、引き続き山間部等の過疎地域等における小型無人機を活用した荷物配送の本格展開を推進する。

また、過疎地域等における小口輸送を代替しCO₂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。

2018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。

2018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とともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等に向けてテロ対策を推進する。各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下のとおり。

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。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、警戒強化対象駅・路線の選定、警戒強化水準・期間の設定、非常時映像伝送システム等の導入拡大、警察官の立哨支援のほか、更なるセキュリティ向上のための追加的措置の検討を行う。

② 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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、旅客自動車運送事業者向けのテロ対応マニュアルの作成を行う。

③ 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PSC (Port State Control) 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、同システムの導入の拡大、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する。

また、海上保安庁においては、多客期間における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施するとともに、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催するなど、官民一体となったテロ対策を推進する。

④ 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、監視カメラを13空港に設置する。

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、3空港に新たに導入する。

(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、これまでに行った実証実験の結果を踏まえて、制度の本格導入に向けた検討を行う。

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て輸送品目ごとに改善方策を検証するアドバンス事業を実施するとともに、中継輸送の普及を促進する。

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、2018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、メンテナンスの効率化・省力化のため、AIやカメラを活用して線路の検査に係る負担を低減するシステムの開発や、2019年度より、無線等を活用した運転保安システムの開発等に対して支援を行うとともに、一般的な路線での運転士が乗務しない自動運転の導入に向けた検討を行い、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、2018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、シンガポール等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、介護する家族の高齢化の進展等により、介護をする人がなくなった場合（いわゆる「介護者なき後」）等に地域の障害者支援施設やグループホームでの支援を受け、安心して生活することができるよう、受入事業所に対し設備導入や介護人材確保等に係る経費補助を引き続き行うとともに、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】

2018（平成30）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2018年1月に策定した「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を引き続き推進する。

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、中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進及び取組事例集の周知、「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」の取りまとめや事例集の周知等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、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及びインターネットを活用した情報発信等の取組を進める。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、2030年に6,000万人とする「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民間活用や能力目標型の効率的な訓練の導入に向けた取組を行う。

航空機整備士についても、外国人材の活用や国内養成施設の基盤強化に向けた調査を実施し、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計画的に雇用して、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とともに、若年層や女性が働きやすい労働環境づくりを推進する。

(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引き続き行っていく。

自動車整備士については、2018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、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やマニュアルを活用し、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航空従事者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、2018年度に作成した造船教員の養成プログラムを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、2019年4月1日より施行される改正入管法に基づき、新たな外国人材を受入れていく。

さらに、第3期海洋基本計画に掲げている海洋立国を支える専門人材の育成と確保に関する取組について、第3期海洋基本計画に基づき、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更なる普及促進に向けて必要な措置を検討するとともに、企業の若手技術者育成に向けた取組を進めるなど、関係省庁において適切に実施する。

物流分野・トラック運転者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】

2018年度に引き続き、モーダルシフトについては、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を行う。

2018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」を必要に応じて開催し、海運モーダルシフトのさらなる推進に向けた取り組みを検討する。

(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。

2018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%】

2018（平成30）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、水素ステーションを活用して行う、燃料電池自動車の新たな需要創出等に必要活動費用の補助を引き続き行う。

特に、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、電動バスの二酸化炭素排出削減効果や国内外の導入事例を周知する。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CO₂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CO₂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CO₂の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO₂/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO₂/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量 【2020年度 約10万t-CO₂/年を抑止】

燃費基準については、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等に向け、検討を行う。

トラック輸送の効率化については、引き続き、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、連結トラック及びスワップボディコンテナ車両の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、2018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、シンポジウムなど、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、より高度な車載式故障診断システム「OBDⅡ」の二輪車への導入等、必要な関係法令の改正を行う。

2018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」を推進するとともに、整備新幹線(東北(盛岡・新青森間)・九州・北陸・北海道)について、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、2018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。

船舶バラスト水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型式指定及び設備確認に係る審査を進める。また、同条約の履行状況や課題に関する情報収集を行い、バラスト水処理の適切な実施に向けた将来の条約見直し作業に備える。

(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。

2018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。

2018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、従来のディーゼル車両と比べ、CO₂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、実運航時におけるCO₂排出削減の最大化を図るための大型LNG燃料船のモデル実証事業等を活用し、引き続き普及を促進する。また、水素燃料電池船については、国土交通省と環境省の連携により、船舶における水素利用拡大に向けた今後の指針の策定に向けた取組を引き続き進める。

引き続き、環境負荷の少ないLNG燃料船の普及を進めるとともに、我が国港湾へのコンテナ船等の寄港増を図るため、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めつつ、周辺諸国に先駆けて2020年度中に我が国港湾において2カ所LNGバンカリング拠点を形成するための支援を行う。

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、国際民間航空機関（ICAO）による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、2021年1月からの排出権取引の開始に向けて、引き続きICAOにおける議論に参画する。

(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。

また、国際海運分野では、2018年4月に国際海事機関（IMO）において、今世紀中に温室効果ガス（GHG）排出をゼロにする長期目標等を含む「IMO GHG削減戦略」が我が国提案を基に採択されたところ、海運・造船の主要国として、海事産業の持続的な発展を図りつつグローバルな取組に貢献するため、「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」において取りまとめた新たな国際的対策の枠組案をIMOに提案し、早期合意を目指す。

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。