

第Ⅲ部 令和2(2020)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、2020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。

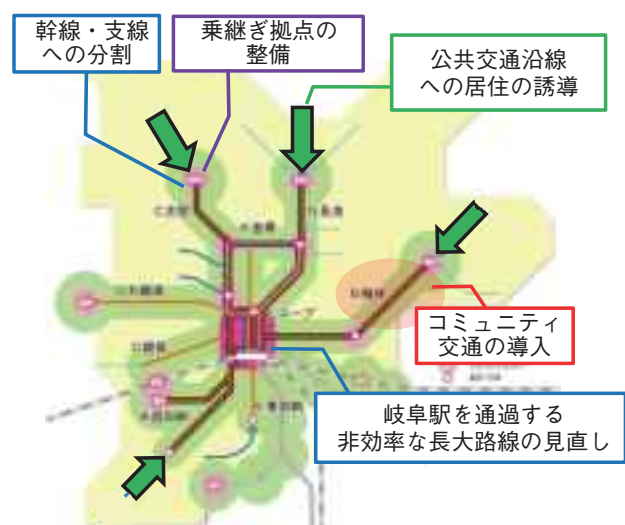
【1】 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2013年度 — → 2020年度 100件】

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。以下「地域公共交通活性化再生法」という。)に基づく地域公共交通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。

2020(令和2)年9月においては、頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画の強化(記載事項に防災指針を追加)など、安全なまちづくりのための総合的な対策を講じる内容を盛り込んだ「都市再生特別措置



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

法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）」が施行された。

これに対して、市町村における防災指針の作成と、防災指針に位置付けた施策の推進のため、省庁横断・ワンストップの相談・支援体制である「防災タスクフォース」を設置し、市町村の防災指針の作成についての助言や技術的指針等の作成、先行事例の横展開等の支援を行った。

また、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。さらに、各種の行動データを基に施策・事業等をシミュレートし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、具体の都市での検証等を行いながら、手法の充実を図るとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図った。

2020年度末時点において、581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、383都市が公表済みとなった。

さらに、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現に向けて、2019年8月に設立された自治体や民間企業が参画する官民連携プラットフォームを軸に、内閣府・総務省・経産省・国交省を始め、政府一丸となって取組を進めている。国土交通省においては、2019年に引き続き、2020年7月に先駆的な7のモデル事業を追加選定し、社会実装に向けた都市サービスの導入に向けた実証実験の実施等への重点的な支援を通じて、モデル事例の構築とその横展開に取り組んだ。

地域公共交通に関する施策については、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。

他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。

こうした状況を踏まえ、2020年11月に改正・施行された地域公共交通活性化再生法において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、過疎地などにおいては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用する取組を促進するための制度の充実を図った。

また、市町村等に対し、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等の充実や、地方運輸局における能動的なサポートなどによりノウハウ面についても支援した。

地域公共交通活性化再生法に基づき、2021年3月末時点において、618件の地域公共交通計画が策定され、42件の地域公共交通利便増進実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に資する取組が進められてきた。

<数値指標の状況（2021年3月末時点）>

【1】地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定総数 618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】

持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する取組を促進するため、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、2019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、市町村等に対し、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等の充実や、地方運輸局における能動的なサポートなどによりノウハウ面についても支援した。

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、2020年度までに10件策定され、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た。

旅客船については、2019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や各種制度の周知を図り、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。

MaaS²は、IoTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景に、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、観光地等における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、自らの運転だけに頼ることなく、移動しやすい環境が整備されることが期待できる。

国土交通省及び経済産業省では、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を2019年度から開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、2020年度にはコロナ禍の影響を踏まえオンラインでのシンポジウムを開催した。

国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019年3月）を踏まえ、2019年度は地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるための、先駆的な取組を行う19地域選定し支援を行った。また、2020年度には交通以外の分野と連携し、地域課題の解決に寄与することが見込まれるモデルプロジェクトを36事業選定し、支援を行った。

さらに、MaaSの普及に必要な基盤づくりとして、AIオンデマンド交通といった新型輸送サービスの導入支援や、交通機関におけるキャッシュレス決済の導入支援を実施した。また、MaaSを提供するためには、交通事業者等によるデータが円滑に連携することが重要となることから、国土交通省では2019年度に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定（2021年4月改訂）し、データに係る環境整備を推進している。また、交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、バス及びフェリー・旅客船については、「標準的なデータフォーマット」を策定しており、当該フォーマットに基づいた交通関連情報等のデータ化支援を行った。

経済産業省においては、2020年度には、前年度の実証実験での課題を踏まえ、①他の移動との重ね掛けによる効率化、②モビリティでのサービス提供、③需要側の変容を促す仕掛け、④異業種の連携による収益活用・付加価値創出、⑤モビリティ関連データの取得、交通・都市政策との連携をテーマとして、各テーマに対応した合計16地域を「先進パイロット地域」として選定し、実証実験を実施し、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

<数値指標の状況（2021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

² MaaS(マース：Mobility as a Service) …スマホアプリ又はwebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービス。新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能。

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

〔3〕 デマンド交通の導入数 566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。

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、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の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、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。



JR管内駅の整備イメージ

（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%】

過疎地や離島をはじめとした条件不利地域における地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、デマンド交通、離島航路・航空路の運行（運航）に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援のほか、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援を実施した。

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

地方交付税についても、2019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（2021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、地域における生活や産業の基盤となる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きれない状況にある。例えば、2019年度には、地域鉄道事業者の約79%、乗合バス事業者の約74%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、北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）の事業範囲の見直しについては、2018年7月に、国土交通省より、JR北海道に対し、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号。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。2019年度においては、同年4月に策定した中期経営計画等に基づく同社の取組状況を検証するとともに、設備投資及び修繕等に係る必要な支援を行った。

バス事業については、運転者確保に向け、引き続き作成した手引書の展開・普及促進を行うとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、魅力のPR等を行った。

さらに、人口減少等による厳しい経営環境の下でも、地域において乗合バス事業者が提供する基盤的なサービスの維持が図られるよう、「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）」が2020年11月に施行された。同法では、複数の乗合バス事業者等の間で行われる共同経営について、国土交通大臣の認可を受けた場合に、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号。独占禁止法）の適用を除外する特例措置等を設けている。これにより、各事業者の運賃収入を一旦集約した上で運行回数や運行距離等の一定のルールに応じて再配分する、いわゆる「運賃プール」を含め、運賃・料金や路線、運行時刻等の調整を円滑かつ柔軟に行うことが可能となる。

タクシー事業については、利用者の多様なニーズに応え、更なる利便性の向上を図るために、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う一括定額運賃、需要の増減に応じ迎車料金を変動させる変動迎車料金を2020年11月に導入した。

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及び公共交通利用環境の革新等事業により、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、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。物流総合効率化法）の枠組みによる支援等を活用し、路線バスを利用し、宅配便を輸送する貨客混載事業を認定するなど、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、ドローン物流については、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など、地域における社会問題の解決も見据え、過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業において、全国13地域を採択するなど、実用化に向けた取組を支援した。

また、改正地域公共交通活性化再生法等においても、地域公共交通計画に基づく事業として位置づけた場合には、貨客混載の実施に係る申請手続きを簡素化できるとする措置を設けている。

(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、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た支援に加え、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し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた出資等の制度を設けており、引き続きその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

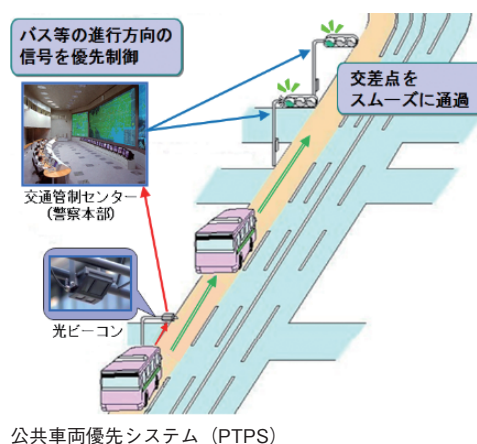
前節(1)の取組を推進することにより、コンパクトシティの形成と合わせた地域公共交通ネットワークの再構築を各地域で実現していくに当たっては、その根幹となる地域内幹線交通の確保と利便性向上により、当該地域全体としての交通の円滑化・効率化を図ることが不可欠となる。

LRTは、従来の路面電車よりも走行路面や停留所等の機能、車両の性能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。

2019(令和元)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等により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車(LRV³)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。



<数値指標の状況(2021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） 34%

(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。

³ Light Rail Vehicleの略

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用することを位置づけたところであり、各地において、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。

また、地域に必要な旅客輸送を確保するため、バス、タクシー等の公共交通機関によっては輸送サービスが提供されない地域において、地域の関係者間で協議が調っている場合に、市町村やNPO法人等が運送主体となって道路運送法（昭和26年法律第183号）上認められている自家用有償旅客運送についても、公共交通機関を補完する形で導入する地域が広がっている。2020年には道路運送法の改正を行い、交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画したりすることで、運行管理、車両整備管理を担う事業者協力型自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じた。

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、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス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。

（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、サイクリートレイン等の普及、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、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（2018年6月閣議決定）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、自転車の活用の推進を図った。自転車通行空間の整備にあたっては、「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により、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、シェアサイクル導入促進事業によるシェアサイクルの導入支援や、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。

サイクリー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「BAA⁴マーク」普及を促進した。

⁴ Bicycle Association Approved（自転車協会認証）の略

<数値指標の状況(2020年3月末時点)>

[6] コミュニティサイクルの導入数 164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、従来の自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる「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、2020年9月に量産を目的とした最高時速60km以下の超小型モビリティについて、一般道を自由に走行できる車両の普及促進に向けた基準の整備等に関する改正を行った。

(5) レンタカーの活用

【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通機関を補完するものとして自動車を効率的に保有・利用するため、レンタカーの更なる利便性の向上や、レンタカーを活用したカーシェアリングの活用を検討する。

レンタカーは公共交通機関を補完するものとして、なくてはならない存在となっており、レンタカーの利便性向上が求められる中、短時間・短区間でも利用出来るレンタカー型カーシェアリングについて、必ずしも貸渡し場所に返還されない形態(いわゆるワンウェイ方式)を導入したり、訪日外国人旅行者が安心して、レンタカーを利用出来る環境を整備するため、日本国内での安全・安心なレンタカー利用のために役立つ様々な情報を提供するWEBサービスをリリースするなど、訪日外国人旅行者の受入環境整備に努めた。

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。

(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。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%】

2019（令和元）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、視覚障害者用誘導ブロックの整備、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（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）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。この基本方針に係るバリアフリー整備目標について、障害当事者団体や有識者の参画する検討会において議論を重ね、2020年11月に各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進、聴覚障害・知的障害・精神障害及び発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、「心のバリアフリー」の推進に留意しつつ、ハード・

ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進する最終とりまとめを行い、基本方針を改正して2021年度から5年間を目標期間とした。

バス・タクシーについては、バリアフリー法に基づく「基本方針」を踏まえ、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し、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した。

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、エレベーター等の付いた立体横断施設の設置、音響信号機、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。

また、アクセシブルルートを含む2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）⁵の協議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した。

また、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備を推進した。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2019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、2019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、基本方針において掲げている特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を見直すとともに、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	74.6%	(2020年3月末時点)
②ノンステップバス	61.2%	(2020年3月末時点)
③リフト付きバス等	5.5%	(2020年3月末時点)
④旅客船	48.4%	(2020年3月末時点)
⑤航空機	99.1%	(2020年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	37,064台	(2020年3月末時点)

⁵ 2020年3月に、東京オリンピックは2021年7月23日から8月8日に、東京パラリンピックは同年8月24日から9月5日に開催されることが決定された。

<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	91.8%	(2020年3月末時点)
バスターミナル	95.1%	(2020年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2020年3月末時点)
航空旅客ターミナル	86.8%	(2020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	95.1%	(2020年3月末時点)
バスターミナル	97.6%	(2020年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2020年3月末時点)
航空旅客ターミナル	94.7%	(2020年3月末時点)

③ 障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	88.5%	(2020年3月末時点)
バスターミナル	84.4%	(2020年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2020年3月末時点)
航空旅客ターミナル	97.4%	(2020年3月末時点)

④ 特定道路におけるバリアフリー化率 約63% (2019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 約65% (2020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% (2020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した。

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、2020年度は7月に7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（2020年3月時点）>

【9】ホームドアの設置数 858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。

車中心から人中心に空間を転換させ、街路の広場化や公共空間の芝生化等を進めることにより、人がまちなかに出て歩きたくなるような、健康にやさしいまちづくりを進めていくことが重要であることから、まちなかウォークアブル推進事業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

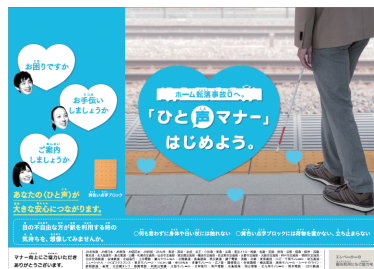
【交通政策基本計画における記載】

○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従事者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」対策を推進する。

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、「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム」を活用した研修実施の推進を図った。

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。

2020年通常国会（第201回国会）において、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するための「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」（令和2年法律第28号）が成立した。



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。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た。

東京2020大会に向けて全国的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。

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、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、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した。



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。

鉄道関係については、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) 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、東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する「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2020年第201国会において成立した（2021年4月に全面施行）。この改正では①市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携）、②公共交通事業者等の役務の提供に関するソフト基準遵守義務、③高齢者障害者等用施設施設等の適正利用に関する広報啓発等の努力義務、④バリアフリー適合基準義務の対象拡大等の措置を新たに設置し、バリアフリー化の更なる推進を図っている。

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した。

空港アクセスバスやタクシーについて、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行った。また、バリアフリー化の推進にあたっては、東京2020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されているが、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた大会の延期に伴い、同ナンバープレートの交付期間を2021年11月30日まで1年延長する措置を講じた。

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。

ノンステップバスの標準仕様について、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、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、2019年度にスロープの耐荷重を200kg以上から300kg以上に引き上げる改正を行っ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。

<数値指標の状況（2021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（2021年3月末時点）>

【11】 東京圏の相互直通運転の路線延長 975km

(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。

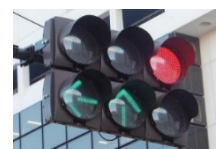
【12】 信号制御の高度化による通過時間の短縮（2011年度比）

【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】

幹線道路等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（2020年3月末時点）>

【12】 信号制御の改良による通過時間の短縮 2,027万人時間／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ASV⁶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は、2020年度からは、これまで個別に行っていた衝突安全性能評価と予防安全性能評価を統合し、よりユーザーに分かりやすい総合的な安全性能評価を導入した。

また、2019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・実用化促進に取組み、ガイドラインの改訂等を行った。

その他、「サポカー補助金」として、65歳以上の高齢運転者に対して、「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載した安全運転サポート車等の購入支援を行った。他方で、安全運転支援装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能には限界があることから、自動車ユーザーが過信しないよう、周知・啓発にも取り組んでいる。

2020年道路交通法改正により、申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度が導入され、2022年6月までに施行されることとなった。本制度は、運転に不安を覚える高齢運転者等に対し、運転免許証の自主返納だけでなく、より安全な自動車に限定して運転を継続するという中間的な選択肢を設けるものであり、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、関係省庁等と協議しながら、同制度の円滑な施行に向けた取組を推進している。

<数値指標の状況 (2020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 90.8%

(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、2021年3月末時点で合計31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。

⁶ Advanced Safety Vehicleの略

(5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援

【交通政策基本計画における記載】

- 自治体が策定する地域公共交通ネットワークに関する計画や事業者が策定する運行計画等の効果的・効率的な作成を促進するため、交通関連のビッグデータの活用による交通計画の策定支援策を検討する。

ビッグデータ等を活用してバス事業の経営分析を行い、バス路線・ダイヤの再編や経営改善策を計画するとともに、経営革新を図るための支援策として2015年度に策定した、「地方路線バス事業の経営革新ビジネスモデル実施マニュアル」及び「データ収集・分析ツール」について、これまで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・高度化を行ったところであり、当該ツールについて一般への提供・普及を行った。

(6) キャッシュレス決済手段の普及・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

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

[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12県 → 2020年度 0県】

公共交通機関における交通系ICカードについては、2001年にJR東日本がSuicaを導入した後、全国的に普及が進んできている。

特に、2013年3月23日からはKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、nimoca、はやかけんの10の交通系ICカード（10カード）の全国相互利用ができるようになっていく。

国土交通省においては、これら交通系ICカードの他、QRコード等のキャッシュレス決済手段の導入を支援した。

<数値指標の状況（2021年3月時点）>

[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 5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方面で活用する手法等を検討した。また、屋内空間における高精度測位環境の整備により、高齢者や障害者など誰もがストレスを感じることなく円滑に移動・活動できる社会を実現するため、産学官連携により、主要交通ターミナルにおけるナビゲーションサービス等の創出・普及に向けた環境づくりを促進した。

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月より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」を開催し、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。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継続して実施している。また、持続可能なオープンデータ化の推進を目的として、対象とするデータの範囲、流通の仕組み等を整理する共通指針の策定を開始した。

<数値指標の状況(2020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) 24,893系統(22,044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1,800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ており、引き続き、効果を検証している。また、高速道路ネットワークを賢く使う取組の一環として、休憩施設の不足に対応し、良好な運転環境を実現するため、全国23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、関越自動車道の大泉ジャンクション等12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、関越自動車道の高坂サービスエリア付近等14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、2022年度までに、土工部及び中小橋にワイヤロープの設置を概成する。

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して、国際連合経済社会理事会の下にある欧州経済委員会内陸輸送委員会（UNECE）の国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29⁷）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等として議論を主導している。2020年6月に自動運行装置（レベル3）や自動車のサイバーセキュリティに関する国際基準が成立するなど、自動運転の実用化に向け、着実に国際基準の策定を進めている。また、2019年度に引き続き、同じくUNECEの道路交通安全グローバルフォーラム（WP.1）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ている。

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用化に有用な信号情報の提供方法等について検討を行い、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した。また、民間事業者からの要望を踏まえクラウド等を活用した信号情報の提供に係る調査研究を実施した。

また、LiDAR、レーダー、カメラ等のセンサー類を装備した自動運転車について、様々な交通環境下で再現性の高い安全性評価を行うため、実環境の多様な条件（対象物、気象、交通環境等）を仮想空間において再現できるシミュレーション技術の開発を行い、安全性評価に係るプラットフォームの構築を進めている。実環境における安全性評価と代替可能な、実現性と一貫性の高いシミュレーションモデルを開発し、首都高速等において実証実験を実施し、一貫性を検証した。

2019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

⁷ World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

民ITS構想・ロードマップ2020」の策定を行った。さらに、2020年4月には、SAEレベル3の自動運転の技術の実用化に対応するための規定の整備等を内容とする改正道路交通法が施行されるなど、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取りまとめた「自動運転に係る制度整備大綱」に基づき制度整備が進捗した。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、2019年11月に取組状況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・普及を図るため、2020年4月に「道路運送車両法の一部を改正する法律(令和2年法律第5号)」を施行し、自動運転車に関する安全基準を策定した。今般の制度整備により、同年11月に世界で初めて自動運転車(レベル3)の型式指定を行い、2021年3月に世界で始めて型式指定を取得した自動運転車の販売が開始された。また、自動運転の推進にあたっては、車両だけでなくインフラとしての道路からも支援する必要があるため、自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカ等)を「自動運行補助施設」として道路附属物に位置付けるとともに、民間事業者が整備した場合は占有物件とする、道路法等の改正について、2020年11月に施行し、自動運行補助施設(路面施設)の技術基準等を策定した。

自動運転技術の開発・普及促進については、衝突被害軽減ブレーキ等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)」の普及啓発・導入促進、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等に取り組んでいる。

より高度な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」に関し、福井県永平寺町では、2020年12月から遠隔型システムを用いて1人の遠隔運転手が保安要員のみが乗車する3台の自動運転車両を運行する形で無人自動運転移動サービスを開始し、2021年3月には当該遠隔型システムについて国内で初めて自動運行装置(レベル3)としての認可を受けて車両内に保安要員も乗車しない本格的な無人自動運転移動サービスに移行した。沖縄県北谷町においても、2021年3月から海岸線走路(町有地)において1人の遠隔運転手が保安要員のみが乗車する2台の自動運転車両を運行する形で無人自動運転移動サービスを開始した。また、中型自動運転バスでは、自動運転移動サービスの実現に向けて、多様な走行環境を有する5つの地域において実証実験を実施した。また、「SIP自動運転」においては、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。このうち、2019年11月に自動運転サービスを本格導入した道の駅「かみこあに」では、1年以上にわたる安全な運行管理、延べ6,000kmを超える安全な運行を継続している。また、トラックの隊列走行について、2021年2月に新東名高速道路において、後続車無人隊列走行を実現した。

さらに、高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させるとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を実施した。

(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、利用者の多様なニーズに応え、更なる利便性の向上を図るために、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う一括定額運賃、需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる変動迎車料金を2020年11月に導入した。

(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。

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、「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2030年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んだ。具体的には、東京国際空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・安全対策や地域への丁寧な情報提供を行った。

成田国際空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めた。

(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。

2019年5月に公布された「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、自動車検査証を電子化するとともに、多様なサービス創出に向け、電子化された自動車検査証の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た。

その具体的な利活用方策については、「自動車検査証の電子化に関する検討会」において検討がなされ、2020年6月にとりまとめられた報告書においては、自動車を取り巻く環境が大きく変化し、

情報連携することが一層重要になってくることが想定される中長期的な展開も見据え、組織や業界の垣根を越えた複数の主体による自動車関連情報の情報連携に向けた期待が示された。

第Ⅳ部

令和2(2020)年度交通に関して講じた施策

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、我が国との往來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%】

2019（令和元）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、2019年度までに、年間発着容量83万回化を達成したところ。「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2030年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、東京国際空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・安全対策や地域への丁寧な情報提供を行った。

成田国際空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めた。

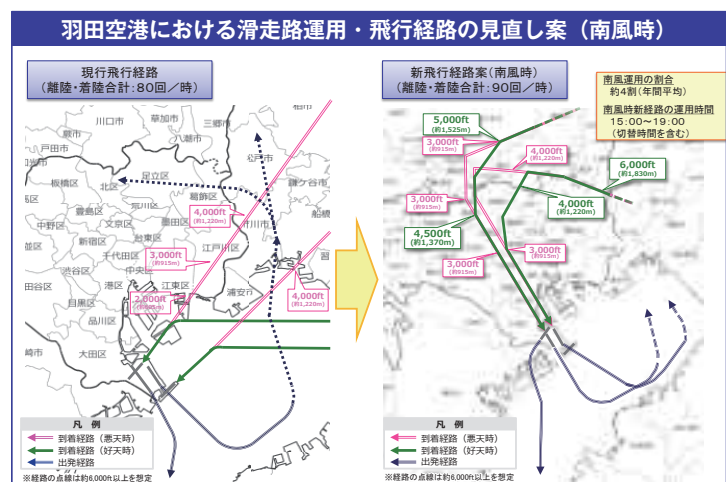
関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、国際線出発口（保安検査場前）において、自動化ゲートの運用開始等民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んだ。

中部国際空港については、LCCの新規就航等に対応するため2019年9月にLCC専用ターミナルを開業し、2020年度から新規就航を促進するための着陸料の割引制度を導入するなど、就航促進を図った。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を実施した。

那覇空港については、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地区におけるC I Q施設の機能強化を実施するとともに、高架道路の延伸等を推進した。

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、2020年12月13日に日本海沿岸東北自動車道（酒田みなとIC～遊佐比子IC）、2021年3月21日に徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）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（2020年4月時点）>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）87都市

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル：93都市 香港：64都市 シンガポール：89都市
北京：45都市 上海：44都市

<数値指標の状況（2020年度時点）>

[17] 三大都市圏環状道路整備率 83%

(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した。

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路の増設事業を実施した。新千歳空港においては、冬期における航空機の欠航や遅延等が、課題となっており、航空機や除雪車両の混雑を緩和し、駐機場への引き返しを少なくするため、誘導路複線化や滑走路端近傍のデアイシングエプロン整備等を実施した。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、地方空港でビジネスジェット専用施設を那覇空港で整備済み、鹿児島空港で整備を実施している。首都圏空港においては、東京国際空港でビジネスジェット専用施設の整備を進めている他、今後の需要増加に向けスポット等の受け入れ体制の整理を始めた。また、東京2020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、首都圏空港全体での受入を前提に関係者と調整を進めている。

<数値指標の状況（2019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 26%

(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

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。

福岡管制部の管轄空域を高度約1万メートルで上下に分離し、低高度空域を神戸管制部に移行した。

(4) 首都圏空港のさらなる機能強化

【交通政策基本計画における記載】

- アジアをはじめとする世界の成長力を取り込み、首都圏の国際競争力の向上や日本経済の一層の発展を図る観点から、75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるため、東京オリンピック・パラリンピック開催までを目途に、首都圏空港の発着枠を約8万回増枠させることを含め、更なる機能強化の具体化に向けて関係自治体等と協議・検討する。

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠

★首都圏空港の空港処理能力

【2013年度 71.7万回 → 2020年度 74.7万回+最大7.9万回】

本節(1)と同じ(首都圏空港に関する部分に限る)。

<数値指標の状況(2021年3月末時点)>

[19] 首都圏空港の空港処理能力 約83万回

(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。

東京圏の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、羽田空港と多方面とを結ぶ羽田空港アクセス線については、JR東日本が東京貨物ターミナルから羽田空港新駅(仮称)までの新線区間において、2021年1月の鉄道事業許可取得を受け、工事着手に向けた関係者との調整等を行ったほか、羽田空港発着列車の増発のための京急空港線引上線の新設について、京急電鉄が工事着手に向けた設計や空港関係者等との調整を進めた。また、羽田空港内においては、2020年度から空港整備事業として空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業に新規着手した。さらに、主要な首都圏空港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。

また、近畿圏のアクセス鉄道網については、大阪都心部を南北に縦貫するなに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。

さらに、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。

東京国際空港においては、バスアクセス網に関して、新型コロナウイルス感染症による減便の影響で深夜早朝時間帯のアクセスバスは一時的に運行を停止しているものの、引き続き広報活動に取り組んだ。

成田国際空港においては、空港アクセスの更なる利便性向上に向け、関係者との意見交換を行った。

関西国際空港においては、新型コロナウイルス感染症により一部運休はあるものの、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、LCC専用ターミナルの開業にともないバスターミナルが新設され、新たに乗り入れを開始したリムジンバスの運行を継続する等、アクセスの充実を図った。

(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。

2019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。

航空会社の運航コストの低減を通じて航空ネットワークの充実を図るため、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とする措置など、従来からの軽減措置を継続して実施した。

また、新型コロナウイルス感染拡大の影響による航空需要の大幅な減少に鑑み、2020年度下期分の国内線の着陸料等について、一律45%の軽減を実施するとともに、その後も旅客需要の変動に応じて航空会社の負担が適正化されるよう、2021年3月より、着陸料及び航行援助施設利用料について、主に航空機の重量に応じて徴収する体系から旅客数に応じて徴収する体系に見直しを行った。

さらに、航空機燃料税についても、2011年度より軽減措置を実施している。

(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

【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】

★我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

①京浜港 【週27万TEU(令和元年7月) → 週27万TEU以上(令和5年度)】

②阪神港 【週10万TEU(令和元年7月) → 週10万TEU以上(令和5年度)】

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共同運航体制の再編の進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込み等が進んでいる。このため、2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、「集貨」、「創貨」、

「競争力強化」の3本柱の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」による成果が現れており、京浜港（横浜港）においては、2019年5月に欧州航路の運航が再開され、2021年3月には日本に寄港する定期船としては最大である24,000TEU級のコンテナ船の寄港が実現している。

「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4事業、神戸港2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港2事業で活用されているところであり、引き続き、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進するとともに良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進めている。具体的には、2019年度に開始したAIターミナル高度化実証事業の各種取組を推進するとともに、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度（補助率1/3以内）を活用し、2019年度には名古屋港における事業を、2020年度には清水港・横浜港・神戸港における事業を採択しており、遠隔操作RTGの導入促進を図っている。加えて、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化に向けて開発した新・港湾情報システム「CONPAS」について、2021年4月、横浜港での本格運用が開始されており、今後、各ターミナルの実情に応じた形で導入促進を図っていく。

また、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加を図るための取組を一層強化するため、2019年度に港湾法（昭和25年法律第218号）が改正され、国際戦略港湾の港湾運営会社の運営計画に、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加に関する取組が明確に位置付けられるとともに、海外ポートセールスに有益な情報の提供や指導・助言及び国の職員の円滑な派遣を可能とする規定等が整備された。さらに、国際戦略港湾の入出港コストの低減を図るため、とん税・特別とん税の負担を軽減する特例措置が創設され、2020年10月に施行された。

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、2020年12月13日に日本海沿岸東北自動車道（酒田みなとIC～遊佐比子IC）、2021年3月21日に徳島南部自動車道（徳島沖洲IC～徳島津田IC）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。



大型コンテナ船の寄港（横浜港）

<数値指標の状況（2021年4月時点）>

[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 15バース

<数値指標の状況（2020年11月末時点）>

[21] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

①京浜港【週32万TEU】

②阪神港【週10万TEU】

(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を全国10港選定し、輸入拠点としての機能強化を図り、企業間連携による効率的な輸送を促進するため、大型船が入港できる岸壁等の整備、民間による荷さばき施設等の整備や保有に対する補助や税制特例措置などハード・ソフト一体となった取組みを行っている。2020年度は、小名浜港、徳山下松港、水島港、志布志港において岸壁等の整備を進めており、公共投資に伴い民間投資が誘発されている。小名浜港では、一部供用された水深18mの公共岸壁を有する国際物流ターミナルに、2020年10月に12万トン積みの大型石炭運搬船が初入港した。また、荷さばき施設等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を2022年度まで2年間延長することとした。

<数値指標の状況（2019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） 3.8%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) エネルギー調達が多様化等に対応した安定的な輸送の実現

【交通政策基本計画における記載】

○北米からパナマ運河を経由したシェールガス輸送、豪州からの液化水素輸送等、エネルギー調達の多様化や新たな輸送ルートに対応した安定的な輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。

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、利用まで一貫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。

世界初の液化水素の国際輸送に向けた準備が進んでおり、2020年6月には、豪州の水素液化設備と日本（神戸）の液化水素受入基地の建設が完了した。

(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。

2020年9月、海事局はパナマ運河庁と局長級政府間協議を開催し、同年2月に導入された上水サーチャージについて、パナマ運河庁長官から同制度の導入に至った経緯・根拠の説明を受けるとともに、現在同国で検討している中長期的な水不足対策についての情報を共有し、海運会社がパナマ運河を利用しやすい環境が確保されるよう意見交換を行った。また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、海運事業者、研究機関、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。

日中韓物流大臣会合における合意事項に基づき、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した。具体的には、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接続等を検討し、2020年8月に韓国の木浦港をNEAL-NET対象港に追加した。また、新型コロナウイルス感染症の物流への影響を踏まえ、同年6月に日中韓物流大臣会合の特別セッションを開催し、三国における円滑な物流の確保のための連携強化を確認した。

北九州港等において、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、国際船舶に係る登録免許税の特例措置について、延長した。

⁸ Northeast Asia Logistics Information Service Network(北東アジア物流情報サービスネットワーク)の略

さらに、船舶の買換特例制度について、適用要件を見直した上で延長し、日本商船隊の維持・整備を図った。

(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

【交通政策基本計画における記載】

○2020年に輸出額1兆円を目標とする農林水産物・食品の輸出や、高い技術力を有する地域中小企業の海外展開を物流面から支援するための枠組みを検討する。

輸配送の共同化及び輸送網の集約等による出荷単位の大口化の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化等の推進、輸出に戦略的に取組む港湾において、農水産物の輸出促進に資する冷蔵・冷凍コンテナ用の電源供給設備等の整備に対する支援、国産木材の輸出促進に資する港湾の整備等を図った結果、我が国の農林水産物・食品の輸出額は2020年に9,217億円となり、8年連続で過去最高額を更新した。

第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充

【交通政策基本計画における記載】

○LCCの参入促進等により低コストで利用しやすい地方航空路線の拡充を図る等、我が国の国内航空ネットワークについても拡充を目指す。

【23】 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 【2013年 6% → 2020年 14%】

LCC就航促進のため、LCCの拠点空港となっている成田国際空港及び関西国際空港においては、着陸料を含む空港使用料の引き下げ・見直しを実施しているほか、2017（平成29）年度から、この2空港に加えて、中部国際空港を含む3空港発地方空港着の国内線の着陸料軽減措置の拡充を実施している。また、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（2019年時点）>

【23】 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 11%

(2) 新幹線ネットワークの着実な整備

【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）については、2020年度に、約1年程度の工期の遅延と約2,658億円の事業費の増額が判明した。工期については安全確保を大前提としつつ、2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力することとした。また、事業費については、2021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。

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、環境影響評価の手続きを適切に進めた。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、佐賀県との協議を開始し、これと並行して、JR九州、長崎県、それぞれとの間で在来線や地元負担等に係る課題の解決に向けた検討を行う協議を開始した。

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、効果的・効率的な新幹線の整備・運行手法の研究等を実施した。

リニア中央新幹線については、2027年の品川・名古屋間の開業に向け、JR東海において、品川駅、名古屋駅及び南アルプストンネルの工事等が進められている。



新黒部駅

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2019」(2019年6月閣議決定)において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線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ているところである。

(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、暫定2車線区間の4車線化等の整備加速を図った。スマートインターチェンジの整備に当たっては、2020年度は新たに7箇所が開通し、合計143箇所(2021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、2020年度は新たに、九州自動車道 太宰府IC付近において対策を実施した。

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】

・第二社台北部工業団地(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(2020年度時点)>

[25] 道路による都市間速達性の確保率 57%

※ETC2.0データ(小型車)による値

(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】

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するとともに、「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。

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』については、官民連携を強化しながら戦略的に展開して、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化などのため、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。2019年4月に品川、2020年4月に神戸三宮、新潟で事業化された。

また、民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進に向けて、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設（特定車両停留施設）を道路附属物として位置づけるとともに、施設運営については、民間の技術やノウハウを最大限に活用するため、コンセッション（公共施設運営権）制度の活用を可能とする事業スキームの構築等を内容とする道路法等の改正法が、2020年5月に成立し、11月に施行された。

<数値指標の状況（2018年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 10,410万人

(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。

北海道内の空港については、2020年度から複数空港の一体運営を開始した。

広島空港においても、2021年7月からの運営委託の開始に向けて、2020年12月に実施契約を締結した。

また、空港を利用する顧客満足向上のため、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、国管理空港の空港別収支については、昨年と同時期の2020年12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）】

2019年度に引き続き、北九州港等において、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の整備等を推進した。

<数値指標の状況（2019年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 2.3%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。

2019年6月より、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、「今後の内航海運のあり方」について検討を行い、2020年9月に一定の方向性をとりまとめた。このとりまとめに基づき、内航海運業法の改正等を国会に提出した（海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案）。具体的には、内航海運業に係る契約の書面交付を義務化するとともに、内航海運業者による法令違反が荷主の要求に起因する場合の、「荷主に対する勧告・公表制度」や、内航海運の生産性向上のための、「船舶管理業の登録制度」等を創設する。

(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、荷主間の連携によるコンテナラウンドユースを図る認定総合効率化計画等に補助等を行い、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

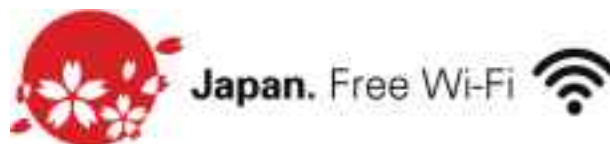
①主要空港 【2013年度 87% → 2020年度 100%】

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。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2020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、多言語通訳ガイドの育成等、会議構成員による外客受入環境整備の取組、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、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、2020年3月には、ほぼ全ての新幹線車両で無料Wi-Fiサービスの導入を完了した。さらに、「ジャパン・レールパス」について、訪日外国人旅行者が購入しやすい環境整備のため、2020年6月より、インターネットを通じたジャパン・レールパスの購入及びこれに基づく指定席の予約が可能となった。

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、2021年3月末まで再延長とした。

船舶については、2019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、「公共交通利用環境の革新等」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、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、2019年度にはOne ID導入に向けた個人データの取扱検討会を開催し、One ID導入に向けた旅客の個人データの取扱い方法について、有識者や関係者と検討を行ない、ガイドブックの策定を実施した。

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税関検査及び出入国審査を高度な次元で実現するため、税関検査場電子申告ゲート及び顔認証ゲートを東京国際空港等主要7空港に導入し、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、計画的な体制の整備を進めた。

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（2020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 100% 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 76%（2019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加え、地図を用いた案内標識（地図標識）を交通結節点や観光地に設置できるように基準を改定し、訪日外国人等の公共交通機関乗り換えやまちあるき等の支援を進めた。

(3) クルーズを安心して楽しめる環境整備

【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】

2020年度は新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止となるなど厳しい状況が続いた。このため、国土交通省ではクルーズの安全・安心の確保のための検討を行い、同年9月18日に中間とりまとめを公表した。また、同時に国内クルーズにかかるガイドラインが関係業界団体（日本外航客船協会・日本港湾協会）から公表された。国内クルーズの運航や受入は、これらのガイドラインに基づき、船内や旅客ターミナル等での感染予防対策が徹底されるほか、都道府県等の衛生主管部局を含む協議会等における合意を得た上で行われている。

また、海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）を改正し、邦船クルーズ事業者に対して感染症対策マニュアル（衛生管理規程）の策定・届出を義務づけた。

国際クルーズについては、国内外の感染状況、我が国を含む諸外国の水際対策の動向等を踏まえつつ、引き続き安全対策について検討を進めていくこととしている。

また、クルーズの再興に向け、旅客ターミナルにおける感染防止対策や、感染拡大防止に寄与する上質かつ多様なツアーメニューの造成等に対する事業について支援を行った。引き続き、ハード・ソフト両面にわたる支援を実施し、クルーズを安心して楽しめる環境整備を推進する。



「みなとオアシス」については活用を促進し、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。2020年度までに全国で147箇所を登録している。

<数値指標の状況（2019年確定値）>

【30】 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数 215.3万人

(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

【交通政策基本計画における記載】

○国際拠点空港における内・際の乗り継ぎ利便性の向上などにより、訪日外国人旅行者の国内各地への訪問を促進する。

東京国際空港において、整備を進めていた際内トンネル（第3ターミナルと第1・第2ターミナルとを結ぶ）は、2020年10月1日に供用を開始した。

(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、2020年度で10件の新規認定を実施したものの、新型コロナウイルス感染症の影響による訪日外国人旅行者数の減少もあり、539箇所へ減少した。

また、外国人旅行者向け消費税免税制度について、引き続き必要な情報の周知広報や支援を図り、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、制度発足から四半世紀以上が経過しており、全国に1,187箇所(2021年3月30日時点)が登録されている。

「道の駅」が新たなインバウンド観光拠点となることを目指し、外国人観光案内所の認定取得による多言語対応や、キャッシュレスの導入などの取組を推進した。

また、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。

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を取組を推進するとともに、ナショナルサイクルルートの候補ルートの選定を行った。自転車通行空間の整備にあたっては、国土交通省と警察庁において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、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を行った。

(7) 観光地におけるMaaSや、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。

日本在住の外国籍を持つ方を含め、日本国発行以外のパスポートを所持している方向けの「JR EAST Welcome Rail Pass 2020」(2020年12月～)の発売が開始された。

また、観光地におけるMaaSの取組みとして、伊豆・大津等の地域において、スマホやWeb上

で購入可能であり、多言語にも対応した複数の公共交通機関を対象とするフリーパスが提供された。

(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。

2019年度に引き続き、地方公共団体及び交通事業者等と広域かつ機動的に連携し、地域の観光資源等を活用したプロモーションを行った。

(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進

【交通政策基本計画における記載】

- ビザ要件の緩和と一体的に行う航空路線の展開に対する支援や、地方空港への国際チャーター便に対する支援など、航空会社の新規路線開設・就航を促す方策を検討する。

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10、国際チャーター便の着陸料を1/2とする軽減措置に加え、2017年度より、「訪日誘客支援空港」等に対して、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への支援等を実施している。

さらに、日本政府観光局において、航空会社の新規路線開設・就航・復便を促すため、各国の主要な航空会社や空港等が参加する国際商談会への参加準備や、航空会社等との共同広告の準備を行った。

(10) 広域周遊観光の促進

【交通政策基本計画における記載】

- 広域周遊ルートの形成を促すため、複数の空港とその間を結ぶ鉄道等が広域で連携して訪日外国人旅行者を誘致する取組を促す方策を検討する。

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が中心となって行う、日本政府観光局と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。

2019年4月から、事業者の創意工夫による海事観光振興に資するため、インバウンドをはじめとする観光需要が見込まれる航路において、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を創設。2021年3月末までに5航路の承認等をした。また、公共交通利用環境の革新等事業により、移動そのものを楽しむ観光列車等の導入への支援を行った。

(12) 「観光ビジョン実現プログラム2019」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、2020年7月14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2020」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。

各国から提出された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。

また、日ASEANクルーズモデルルート策定等、2015年から5年間にわたり実施した日ASEANクルーズ振興戦略の成果を取りまとめ、日ASEAN交通大臣会合に報告し、承認された。

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體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〕

政府全体では、インフラ輸出の司令塔として、官房長官を議長とする関係閣僚会合「経協インフラ戦略会議」を設置し、「インフラシステム輸出戦略」を定め、我が国の強みである「質の高いインフラシステム」の海外展開に官民一体となって取り組んでいる。これにより、我が国企業のインフラシステムの受注額は、2010年の約10兆円から2018年には約25兆円へと増加し、特に、交通分野では2010年の0.45兆円から2018年に約2.2兆円となるなど、2010年と比較して大きく伸びている状況にあり、インフラシステム海外展開の取組は一定の成果を上げてきた。

国土交通省においても、国土交通分野におけるインフラの海外展開を着実に進めるため、毎年、「インフラシステム海外展開行動計画」を策定している。2020年7月に策定した行動計画2020では、これまでの取組の振り返りを行い、具体的なプロジェクトを通じて得られた課題を抽出し、今後の取組に関する基本的な考え方をとりまとめた。また、分野別の取組について、鉄道、港湾、空港、都市開発・不動産開発、水、防災、道路、建設産業の各分野別に、新たに海事を追加した。

2020年度は、世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大により、インフラシステム海外展開に係る取組にも大きな制約がかかったが、インフラニーズの見込める国に対して、オンラインを活用したトップセールスや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、2020年12月には、2025年を目標とした政府の新たなインフラシステム海外展開戦略である「インフラシステム海外展開戦略2025」が策定された。インフラ海外展開の目的として、

- ①カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた経済成長の実現、
- ②展開国の社会課題の解決・SDGs達成への貢献、
- ③「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の実現、

の3本の柱を戦略の目的として建てた上で、2025年に34兆円のインフラシステムの受注を目指すこととされた。国土交通省としても、この新戦略に示された方向性を踏まえ、2025年34兆円の目標達成に向けしっかり取り組んでいく。

<数値指標の状況(2018年時点)>

〔31〕 交通分野における日本企業の海外受注額 2.2兆円

(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體的に行うことで、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」を一體的に行う株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が、

1 案件を新たに支援決定した。

また、参入促進を案件形成の「川上」段階から図るため、2020年11月には、海外の不動産デベロッパーとともに、海外インフラ案件の形成を推進するプラットフォーム法人を設立したほか、2021年3月には、横浜市と同市に所在する企業等の技術や知見を活用した、海外インフラ案件の形成等における協力を確認する覚書を同市と締結した。

(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

【交通政策基本計画における記載】

○自動車、鉄道、海運、航空、物流、港湾等の各交通分野について、安全面、環境面、効率面に関する我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指す。

我が国規格・基準の国際規格等への反映を目指し、国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加するとともに、我が国規格等のデファクト・スタンダード化を進めた。

自動車分野では、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、自動運転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、自動運行装置（レベル3）や自動車のサイバーセキュリティに関する国際基準が成立するなど、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。

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、我が国技術の国際規格化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（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所鉄道認証室において、認証審査等を着実に実施した。

海事分野では、国際海事機関（IMO）において、我が国海事産業を持続的に発展させつつ国際海運分野における地球温暖化対策や安全対策を推進している。地球温暖化対策においては、2020年11月のIMO海洋環境保護委員会（議長：齋藤英明国土交通省大臣官房技術審議官）において、我が国の主導により、①新造船に対する世界共通の燃費規制強化（最大50%削減）、及び、②省エネ性能の高い新造船への代替を促進するための既存船に対するCO₂排出ルールを合意に導いた。また、安全対策においては、旅客フェリーの火災安全の向上、国際ルールの検討等に積極的に貢献した。加えて2020年8月、日本を含む8カ国が、自動運航船の実用化に向けた国際連携枠組み「MASSPorts」を立ち上げた。さらに、ASEAN域内の内航船等に低環境負荷船を普及促進させるため、「ASEAN低環境負荷船普及戦略」に基づく取組みを推進した。

物流分野では、我が国の質の高い物流サービスの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化を図るため、2021年1月にインドネシアとの物流政策対話・ワークショップを実施した。また、コールドチェーン物流サービスの規格化を進めており、2018年に日ASEAN交通大臣会合で承認された「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」をベースとした事業者間（BtoB）のコールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」と、一般消費者を対象とした（BtoC、CtoC）小口保冷配送サービスに関する国際規格「ISO23412」が2020年に発行された。さらに、サービス品質の見える化により我が国の物流企業が参入しやすい市場環境を醸成するため、コールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」のASEANにおける普及に向けた戦略及びアクションプランを2021年3月に策定した。

港湾分野では、日ベトナム間で2014年に署名、2017年及び2020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（MOC）」に基づき、我が国のノウハウを活用した、ベトナムの国家技術基準の策定協力を実施しており、2019年度までに8項目の国家基準の策定に至った。また、ベトナム政府からの要請に基づき、2022年度までに新たな設計基準（防波堤、浚渫・埋立）

について、国家基準原案の作成を行うなど、幅広い分野における取組みを推進しているところである。また、我が国の港湾関連手続を処理する情報システム（港湾EDI）の海外展開に向け、2017年から取り組まれてきたIMO簡素化委員会による港湾EDI構築ガイドラインの改定にあたり、我が国が会期間通信グループの座長を務めた。2019年には、我が国の港湾EDIの考え方を反映した改定ガイドラインが発行された。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、2019年2月にはカンボジアにおける港湾EDIの導入が決まり、2020年12月より、港湾EDIシステムの構築を実施中。また、国際航路協会（PIANC）において、各国の港湾・航路の専門家を集めた年次総会を2019年6月に神戸にて開催するとともに、我が国の多くの専門家が港湾関連の技術基準・ガイドライン策定の議論に参画するなど、技術基準等の海外展開・国際標準化の推進にも積極的に取り組んだ。

（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。

南アジアにおける浮体式コンテナ中継拠点の事業化に向けた取組みを進め、官民連携して我が国の浮体技術の海外展開を推進した。

（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。

例年、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していたところ、今年度については新型コロナウイルス感染症の影響により中止となった。また、2018年3月に開始された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については、引き続き実施されたが、新型コロナウイルス感染症の影響で延期している。

ASEAN諸国のVTS⁹管制官を育成するASEAN地域訓練センター（マレーシア）において、JAIF（日ASEAN統合基金）の資金を活用した新たな研修システム導入を行い、当該システムによる研修を支援した。

また、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、防災、道路、鉄道、海事、

⁹ Vessel Traffic Service（船舶通航業務）の略

港湾、航空、物流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。

例えば、建設分野においては、従来から実施しているJICA課題別研修への協力に加え、ASEAN諸国からの制度整備支援要望を受け、不動産・建設関連制度の整備普及を担うことができる人材育成を促進するため、2017年度よりASEAN諸国等の政府職員に対して実施している、関連制度の講義や現地視察をカリキュラム化した「ASEAN諸国等政府職員に向けた建設産業政策プログラム」を、2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響に鑑みオンラインで行った。

港湾分野においては、従来から実施しているJICA課題別研修への協力に加え、2019年5月に日本とASEAN事務局との間で締結された「技術協力に関する日本国政府と東南アジア諸国連合との間の協定」（日ASEAN技術協力協定）に基づき、ASEAN諸国を対象とした研修を実施した。また、2018年に設立したJICA港湾関連研修の修了者やJICA事業に携わったASEAN・大洋州地域各国の港湾分野におけるキーパーソンにより構成される「JICA 港湾アルムナイ」のセミナーを開催した。なお、これらの取組は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に鑑みオンラインで実施した。

航空分野においては、航空行政や空港の管理・運営に従事している11か国、16名を対象とし、「空港の建設、運営・維持管理計画策定」をテーマとしたJICA課題別研修への協力を実施した。

物流分野においては、日ASEAN交通連携に基づく物流人材育成プロジェクトの一環で、ASEAN各国の物流関係省庁の行政官を対象に、各国の物流システムの課題を把握し、その改善に向けたアクションプランを作成することを目的としたJICA課題別研修を実施している。2020年度には、日本の物流政策やASEANにおけるコールドチェーン物流の構築支援のための取組等に関する講義をオンラインで実施した。

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、2019年も令和元年房総半島台風（台風第15号）や令和元年東日本台風（台風第19号）など相次ぐ大規模な自然災害により、全国各地で甚大な被害をもたらした。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、地震時における鉄道ネットワークの維持や鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進した。また、旅客鉄道等が行う落石・雪崩対策等の防災事業や、開通以来30年以上が経過する青函トンネルについて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う先進導坑や作業坑に発生している変状への対策等に対し、その費用の一部を助成した。

また、土砂災害等からの鉄軌道の安全確保を図るため、トンネル、雪覆、落石覆その他の災害等防止設備等の点検、除雪体制の整備及び災害により列車の運転に支障が生ずるおそれのあるときには当該路線の監視等の適切な実施など、災害に強く安全な鉄道輸送の確保のために必要な対応を行った。

さらに、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として河川橋梁の流失・傾斜対策、斜面からの土砂流入防止対策、地下駅・電源設備等の浸水対策、地震による落橋・桁ずれ、高架橋

等の倒壊・損壊対策を集中的に実施してきた。さらに、2020年12月にとりまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、上記項目に予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策を加えて、2025年度までの間に集中的に実施することとしている。

被災した鉄道に対する復旧支援については、鉄道軌道整備法（昭和28年法律第169号）に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援している。また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道において、事業構造を変更し、公的主体が鉄道施設を保有する場合に、国の支援を手厚くし、復旧を強力に支援している。

災害復旧工事関係については、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「鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する連絡調整会議」を設置し、道路、河川及び治山等の関連する事業と連携・調整することにより、被災鉄道の速やかな復旧を促進している。

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、2020年5月の改正道路法の施行により、国が地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度を拡充し、令和2年7月豪雨で大規模な被害を受けた国道219号や熊本県道については、改正した道路法を初めて適用し、国の権限代行による災害復旧事業に着手した。

また、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、広域災害応急対策の拠点となる道の駅等について、災害時に防災拠点としての利用以外の禁止・制限等が可能となる防災拠点自動車駐車場の指定制度の創設や、都道府県が、市町村からの要請により、市町村管理道路の道路啓開・災害復旧を迅速に代行できる制度を創設する道路法の改正について、令和3年4月に施行した。

港湾については、令和元年房総半島台風（台風第15号）及び令和元年東日本台風（台風第19号）をはじめとする近年の台風による港湾での被害等を踏まえ、想定を超える高波・高潮・暴風が来襲した場合でも被害を軽減させるため、2019年10月より有識者による「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」を開催し、2020年5月には、同委員会における検討結果の最終とりまとめを行うとともに、各港での港湾BCPの策定の参考資料となる「港湾の事業継続計画（港湾BCP）策定ガイドライン」（改訂版）を公表した。また、令和元年房総半島台風及び令和元年東日本台風の被害を踏まえ、最新の手法で設計沖波等を更新し、主要な施設を対象に安定性等の照査を実施した。さらに、「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」に引き続き、近年頻発している台風による高潮・高波・暴風や多発している地震への対応、また、2019年9月に公表されたIPCC特別報告書等を踏まえ、今後の港湾における総合的な防災・減災対策のあり方について、2019年11月より「交通政策審議会港湾分科会防災部会」において検討が行われた。2020年8月には、交通政策審議会より、「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」について答申がなされ、台風に伴う高潮・高波等に対する施設の嵩上げ・補強や、新たに整備する施設に対して将来の海面水位の上昇を考慮した設計の導入等の施策の方向性等が示された。

また、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を推進するとともに、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、国土強靱化対策を推進した。さらに、南海トラフ巨大地震や千島海溝等での巨大地震の切迫性を踏まえ、津波による船舶事故軽減に資する港湾強靱化を推進するため、2020年6月から「海・船の視点から見た港湾強靱化検討委員会」を開催し、ソフト・ハード一体となった総合的なリスク軽減策を具体化すべく検討に着手した。

空港については、地震発生後における緊急物資等輸送拠点としての機能確保や航空ネットワークの維持に必要となる基本施設（滑走路及び誘導路等）や管制施設等の耐震化並びに護岸の嵩上げ等の浸水対策等を実施した。

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するとともに、海水浸入防止対策及び予備電源施設整備による防災対策を推進した。

<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 98% (2020年3月末時点)
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 79% (2020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 83% (2020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10,700万人 (2021年3月末時点)

<数値指標の状況(2021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 100%
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 100%
- ③航路標識の自立型電源導入率 88%

<数値指標の状況(2020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 72%

(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、2020年度末までに40都道府県126か所で導入された。

<数値指標の状況(2020年3月末時点)>

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 1,659台

(3) 無電柱化の推進

【交通政策基本計画における記載】

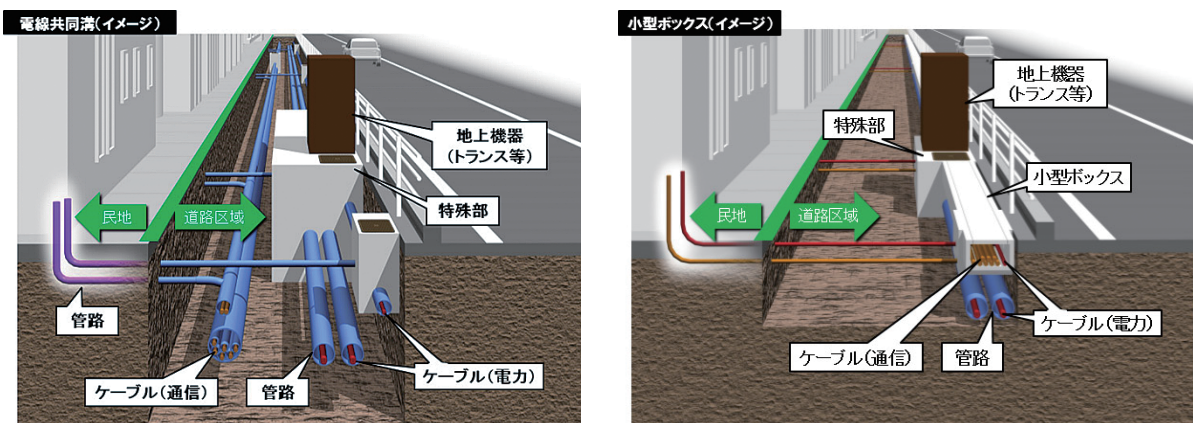
○道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進する。

[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%】

「無電柱化推進計画」（2018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」（2018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した。

また、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したほか、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の支援を実施するとともに、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、新設電柱の占用制限や道路事業等の実施にあわせた道路上の電柱の設置抑制を実施した。



<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 17.7%

(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。

一巡目点検が2018年度末に概ね完了し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在している。

そのため、財政、人員、技術面で課題を抱えている地方公共団体に対しては、2020年度に「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し財政的支援を行うとともに、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や、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。

なお、定期点検については、2019年度からの二巡目点検の実施に向け、新技術を活用できるよう、定期点検要領の見直しや、点検に活用できる技術をカタログ形式でとりまとめた点検支援技術性能カタログ（以下、「性能カタログ」という。）の策定を行ったところであり、2020年6月には、性能カタログの掲載技術の拡充を図ったところである。引き続き、性能カタログの掲載技術の拡充等の取組等を推進し、定期点検の効率化・高度化を図る。あわせて、橋梁の床版やトンネルの覆工などに活用可能な新技術や新材料について、その性能確認等を行う第三者機関を選定し、新技術・新材料の導入に必要な技術基準類の整備を迅速化することにより、維持管理の省力化・コスト縮減を図る。

また、占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、2018年度に道路法を改正し、道路占用者の維持管理義務を明確化し、道路占用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。

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ている。

鉄道の橋梁やトンネル等については、法定耐用年数を超えるものも多く、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図るため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補強を支援した。

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を開催し、情報の共有化を図るとともに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（2020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7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、2020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の確立、交通施設（道路、鉄道、港湾、空港等）の災害への耐性向上、関係機関と連携した計画運休の深化、空港の孤立化防止策、運輸事業者の防災力向上のためのワークショップの実施、TEC-FORCEによるプッシュ型での輸送支援の実施等により、輸送モードや交通ネットワークの多重性、代替性等を確保するとともに、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。

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解消、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BCP¹⁰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、民間フェリーを活用した迅速な広域応援部隊の輸送を実現するため、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の関係者間において、引き続き連携の強化を図った。

¹⁰ Business Continuity Planの略

(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、道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、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。また、速やかな道路啓開に資する、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進した。

港湾については、地震・津波・高潮・高波・暴風による非常災害が発生した場合でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、防災訓練の実施や港湾BCPの改善を図る等、災害対応力強化に取り組んだ。また、大規模災害発生時に広域的な災害応急対策を円滑に実施できるよう、基幹的広域防災拠点を適切に維持管理するとともに、緊急物資輸送等の訓練を実施した。

空港については、基本施設や管制施設等の耐震化、護岸の高上げ等の浸水対策及び電力確保のための取組等を実施した。また、全国の95空港において事業継続計画「A2-BCP」を策定し、これに基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に努めている。

災害時における円滑な支援物資物流を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会等において、物流専門家の派遣を含む物流事業者団体との災害時協力協定の締結・高度化の促進や、2018年度に策定した「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」等の周知、新たな民間物資拠点の選定等を行った。

その他、2020年度に発生した令和2年7月豪雨においては、政府によるプッシュ型支援（輸送）を実施した。

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（2020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（2021年3月末時点）>

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 7空港

<数値指標の状況（2021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 100%

<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。

空港については、我が国の航空ネットワークを維持し続けることができるよう、地方管理を含む全国の空港において「滞留者対応計画」を含む空港の事業継続計画「A2-BCP」を策定し、これに基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携し、多言語やSNS等による情報提供を含む災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に努めている。

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。

2019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。

台風の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った、2018年の台風第21号、台風第24号の際の計画運休における課題を踏まえ、2019年7月に、利用者等への情報提供の内容・タイミング・方法、タイムラインの作成等について、とりまとめを行った。その後、2019年9月の台風第15号の際の計画運休における課題を踏まえ、運転再開時の情報提供のあり方や、利用者側による輸送需要を抑制する取り組み等も必要であることを2019年10月にとりまとめに追加・更新した。

た。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った。

(13) 「津波救命艇」の普及

【交通政策基本計画における記載】

○近隣に避難場所がない地域における津波対策として、「津波救命艇」の普及を図る。

近隣に避難場所がない地域等における津波対策として、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した。また、地方運輸局による地方自治体等への説明を行うとともに、全国各地にて開催されたイベント等において津波救命艇を展示し、普及に努めた。

(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等

【交通政策基本計画における記載】

- 災害時においても我が国の社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。
- 災害発生時において、電源確保、バックアップ機能の強化等により、災害に強い交通関係情報システムを構築する。
- サプライチェーン維持に資する災害に強い物流システムの実現のため、広域的な観点による多様な輸送手段の活用や、物流事業者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

代替ルートの確保・輸送モード間の連携については、本節（7）に同じ。

自動車登録検査業務電子情報処理システムにおいて、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・運用事業者で実施するとともに、運用手順等に関する机上訓練を地方運輸局等職員で実施した。

また、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。さらに、マニュアルの概要フロー図を整備した。

災害時のサプライチェーン維持のため、代替輸送のために必要な物流関係者間の連絡調整のあり方について検討等を実施した。

また、物流総合効率化法の活用による災害に強い物流施設の整備等を促進した。

(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に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、2019年度は、65事業者に対し76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、24事業者に対し24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。

2019年11月に貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の改正により新設又は改正された事項の違反行為に対し、新たに処分量定の新設を行うとともに、運行管理者が不在等の悪質な法令違反が確認された場合に、早期改善を促すため行政処分等の基準などの改正を行った。

2017年秋以降に発覚した、完成検査の不適切な取扱い事案を受け、国土交通省では、2018年3月における「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめ等を踏まえ、完成検査の記録を書き換えできなくする措置や勧告制度に係る規定の新設等を内容とする同年10月の省令改正に加え、2019年5月には、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）の一部を改正し、完成検査における不適切な取扱いに対する是正措置命令等の創設、当該命令等を行うための報告徴収・立入検査に対する虚偽報告等に適用される罰則の強化を行った。

海運事業者については、運航労務監理官による監査等を通じ、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、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、2019年度には7,394件の監査等を実施し、325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、2018年12月に発生したクルーズ船の岸壁接触事故において乗組員の飲酒による不適切事案が確認されたことを受け、海運事業者に対し、監査等の機会を捉え、飲酒対策の適正かつ確実な実施について、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の立入検査を実施した。2020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、174件の安全監査を実施し、不適切と認められた事項に対しては、発生の背景・要因について分析を行い個別の対応を行うだけでなく、同種事案発生の防止を図るため、必要に応じて関係各社への水平展開・対応状況確認をあわせて実施した。

(2) 運輸安全マネジメント制度

【交通政策基本計画における記載】

- 事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

[44] 運輸安全マネジメントの普及

①運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】

②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

【2013年度 17,799人 → 2020年度 50,000人】

運輸安全マネジメント制度は、運輸事業者に安全統括管理者の選任と安全管理規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、合計10,266者（2020年4月1日時点）となった。

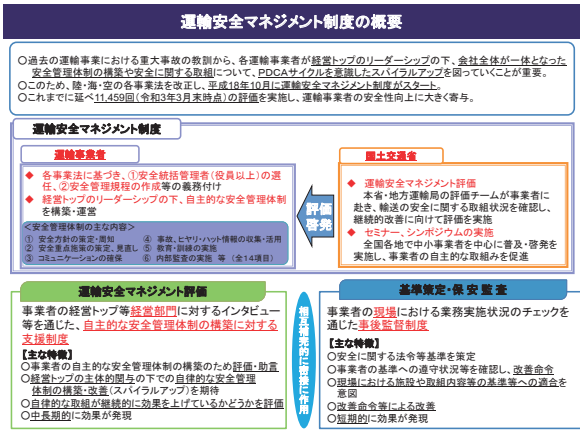
運輸安全マネジメント評価実施事業者数については、2020年度は、457者（うち鉄道24者、自動車365者、海運50者、航空18者）であり、累計では11,459者となった。また、運輸安全マネジメント制度の理解向上を目的として、国が定期的実施する「運輸安全マネジメントセミナー」及び国が認定した民間機関等が実施するセミナーである「認定セミナー」の実施により、運輸事業者に対する本制度の普及啓発を推進しており、これらのセミナーの受講者数については、2020年度は6,116人であり、累計では98,609人となった。

2016年10月に運輸安全マネジメント制度が開始から10年が経過し、一定の効果が表れてきている一方で、自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性、未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性、効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性等の課題が存在することから、こうした課題について運輸審議会において審議し、2017年7月に答申を得た。同答申を踏まえて、2021年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制を確認することとしており、2020年度には未実施事業者715者のうち327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、2020年10月には東京都で開催するなど定期的に開催して「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2020年度は10月に表彰を行っている。

さらに、昨今の自然災害の頻発化・激甚化を受け、運輸事業者の防災や業務継続の対応能力の向上を図ることが急務となっていることから、運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」を組み込んで運輸事業者の取組を促進することとし、2020年7月に運輸事業者が防災マネジメントに取り組む際のガイダンスとして、「運輸防災マネジメント指針」を策定・公表した。国土交通省は、同月に大臣プロジェクトとして「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」をとりまとめており、「運輸防災マネジメント指針」は、この一環として策定されたものである。

これに伴い、2020年10月、「自然災害時の事業継続を考える」をテーマに15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・防災意識の更なる向上を図った。



運輸安全マネジメント制度の概要

運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について (運輸審議会答申(平成29年7月))

審議内容	
◆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	
答申内容	
I 自動車輸送分野における措置	
1. 貨物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年間で全ての貨物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 貨物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. 国の体制の強化
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 安全統括管理委員会設置の創設	
③ 国土交通大臣報告制度の創設	
④ 中小規模事業者の取組を容易にする方策を促進	
5. 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用	
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	

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(2021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 11,459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 98,609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、2017年の新幹線のぞみにおける台車き裂の発生など、近年の輸送トラブルを受けた「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」における2018年7月のとりまとめに基づき、台車枠の検査方法の検証等を行った。

また、鉄道の設備投資については、鉄道施設総合安全事業費補助により、安全性の向上に資する鉄道施設の更新や踏切保安設備の整備を支援した。

自動車運送事業者に対しては、引き続き、事業者による交通事故防止のための取組を促進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入に対する支援を行った。

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・設計、建造、運航の全てのフェーズでICTを取り入れることにより生産性向上を図る技術開発の支援、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月に策定したロードマップに基づき、実証事業等を実施した。あわせて、コロナ禍を踏まえ、かねてから検討を重ねてきた遠隔技術を用いた非接触の船舶検査を推進した。

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34空港に計70方式を設定した。今後も継続的に設定を行うとともに、

世界的に進められている更なる高規格な進入方式の開発の動向を注視、導入を図ることで、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。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のデジタル化を推進し、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向け取組を継続している。

無人航空機（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改正航空法（昭和27年法律第231）が2015年12月に施行され、2020年度には60,068件の許可・承認を行った。航空法やガイドライン等により、安全を確保するとともに、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」における議論を踏まえ、2020年6月に無人航空機の登録制度を創設するための航空法の改正を行った。さらに、同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2019 ～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～」(2020年7月小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会決定)に沿って、2022年度の有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現のため、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会の下に「無人航空機の有人地帯における補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現に向けた検討小委員会」を設置し、2021年3月に無人航空機のレベル4飛行等の実現のための機体認証や操縦ライセンス等の制度の創設等に関する中間とりまとめを公表した。これを踏まえて、航空法改正案を閣議決定した。

また、ドローン物流については、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など、地域における社会問題の解決も見据え、過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業において、全国13地域を採択するなど、実用化に向けた取組を支援した。

気象の分野については、2020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、海外気象機関からの要請に応じて機動観測を実施する「ひまわりリクエスト」を継続した。これまで要請に応じ、台風やサイクロン、火山噴火や森林火災の観測などを行っている。これらの観測は諸外国の気象災害リスクの軽減だけでなく、航空機や船舶の安全運航にも寄与している。

<数値指標の状況（2020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（2020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保安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状況及び訓練の実施状況において点検を行った。

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。2020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174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。

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、東京2020大会ではこれらの取組に加え、更なるセキュリティ水準の向上を図るため旅客流動を大きく妨げずに、危険物を検知する方策についても検討を進めた。

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。

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（平成16年法律第31号）」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、不正な侵入を防止するため出入管理情報システムにより、確実かつ円滑な出入管理を推進するとともに、同システムの導入を拡大した。

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」を開催し、実動訓練を実施するなど、官民一体となったテロ対策を推進した。

④ 航空におけるテロ対策

「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーをはじめ、主要空港を中心として高度な保安検査機器の導入を推進することにより、航空保安検査の高度化を図った。また、国際テロ等の脅威の増加や将来の航空需要の増加等に適切に対応し、確実かつ効率的な保安検査の実施が確保されるよう、保安検査に関する諸課題について検討を行うため、2020年6月から有識者会議を開催し、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等の中間とりまとめを行った。これを踏まえて、航空法改正案を2021年3月に閣議決定した。

また、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、東京2020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14空港に監視カメラを設置した。

加えて、2020年7月に「重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律（平成28年法律第9号）」に基づき8空港（新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、福岡空港、那覇空港）を対象空港として指定し、当該空港周辺での小型無人機等の飛行を禁止するとともに、これに違反して飛行する小型無人機等に対する退去命令や飛行妨害等の措置をとることができるよう体制整備を行った。また、上記8空港以外の空港についても、2020年9月より、空港の機能を確保する観点から、空港の設置者に対し、空港周辺における無人航空機の飛行等の行為に関し、行為が禁止されていることの周知や場周警備の一環としての巡視の実施、違反行為が確認された場合の連絡体制の構築等を義務付け、これらの実施のための体制整備を行った。

（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・活性化を促進した。また、利用者の多様なニーズに応え、更なる利便性の向上を図るために、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う一括定額運賃、需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる変動迎車料金を2020年11月に導入した。

トラック事業については、2018年12月に成立した「改正貨物自動車運送事業法」に基づき、2020年4月に「標準的な運賃」を告示するなど各種施策に取り組んだ。また、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②取引適正化を通じた女性や60代以上の運転者等も働きやすい労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動の更なる展開を図るため、セミナーを開催する等の取り組みを実施した。さらに、特に荷待ち時間の発生件数が多い「加工食品、紙・パルプ、建設資材」の品目において、2020年5月にガイドラインを策定するほか、「生鮮食品、飲料・酒」について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携し、改善策の検討に向けた実証実験を行った。加えて、複数人で長距離運送を分担する中継輸送について、取組事例集の周知など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、2019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、ICT等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、踏切がある等の一般的な路線での運転士が乗務しない自動運転の技術的要件について、現在までの検討状況の公表などを行った。

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・高度化を図る取組を推進した。

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。

2019年度に引き続き、安全運転啓発・教育、不正改造防止、自動車盗難防止、利用者マナー向上などの取組を実施するとともに、二輪車については、駐車違反を削減させる駐車場利用環境の整備の推進なども併せて実施した。

(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2018年1月に新たな取組として新設した急性期から慢性期における連続した治療・リハビリの臨床研究等を行う「一貫症例研究型委託病床」を2021年1月に5床増床した。

このほか、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、1カ所に指定が止まっている県を中心に拡大を図った（2021年3月現在7都県、10施設）。

<数値指標の状況（2021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 75.6%
- 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】

2019(令和元)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。

船員については、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の支援に取り組んだ。また、新人船員を計画的に雇用して育成する事業者への支援に取り組んだ。あわせて、船員の働き方改革を進めるため交通政策審議会海事分科会船員部会におけるとりまとめ「船員の働き方改革の実現に向けて」を踏まえ、船員の労務管理の適正化を図るための新たな仕組みを構築する船員法(昭和22年法律第100号)等の改正について、2021年2月に閣議決定した。

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、効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等に向けた基礎調査を実施し、その結果を踏まえたパンフレット・好事例集を策定するとともに、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中継輸送の取組事例集の周知、「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、整備士を目指す若者をより多く確保するため、産学官が協力して、高等学校訪問や、自動車整備業の仕事について動画やSNSを活用したPR等の取組を実施した。また、国においては、自動車整備事業者に対して、処遇改善の重要性を説明する「人材確保セミナー」を開催した。

我が国の航空業界において、新型コロナウイルスの感染拡大により航空需要は減退しているが、「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、引き続き2030年に6,000万人とされているなど、航空需要の回復・増加に対応した航空人材の養成・確保は重要である。

このため、航空機操縦士について、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、航空機整備士について、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、現役操縦士等による講演の開催等の取組を実施した。

また、空港グランドハンドリングについては、2020年1月に策定した「グランドハンドリングアクションプラン」に基づきグランドハンドリングの体制強化の実現に向けた検討を進めるとともに、新たな在留資格(特定技能)による外国人の受入れ拡大のため、2020年度は特定技能評価試験を3回実施した。

<数値指標の状況(2020年時点)>

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数 6,843人

<数値指標の状況（2019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 277人

<数値指標の状況（2019年度）>

[50] 海運業における船員採用者数（1事業者平均） 4.05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：736社）

自動車整備士については、2019年度に引き続き、産学官の協力による高等学校を訪問や動画やSNSを活用する等、若者の志向を汲んだ方法により自動車整備士の仕事についてPR等を実施した。また、女性活躍推進に向けた環境整備についてとりまとめた「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」について経営者向け「人材確保セミナー」にて周知した。

航空機操縦士について、現役操縦士等による講演の開催等、若年層の関心を高めるための取組を実施した。

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ダンス」及び近年増加傾向にある高等学校における造船教育を更に充実させるための高校生向け造船教材「SAIL TO THE FUTURE」を、国土交通省ホームページ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、協議会等における関係者との調整を通じて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作成した「造船教員の養成プログラム」について、実際の造船教員の研修において導入した。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、外国人材の活用も進めるため、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



トラガール促進プロジェクトサイト

に、2019年4月1日より創設された外国人材の受入れ制度「特定技能制度」において、特定技能外国人の受入れを開始した。

海洋開発人材（海洋開発関連技術者）については、第3期海洋基本計画においても海洋開発の基盤となる人材の育成を推進することとされているところ、海事生産性革命（j-Ocean）の一環として、海洋開発関連企業における若手技術者の育成に向けた取組みを進めた。

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2,000人	(2020年度)
②タクシー運転者	約10,100人	(2019年度)
③トラック運転者	約20,000人	(2019年度)
④自動車整備士（2級）	約3,900人	(2019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】

2019年度に引き続き、モーダルシフト等については、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、「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・啓発を行った。また、オープン型宅配ボックスやコンビニ・営業所受取、利用者が予め指定する場所に非対面で配達するいわゆる「置き配」については、「置き配の現状と実施に向けたポイント」を公表し、置き配の普及や運用の改善に務めるとともに、デジタル技術を活用した高機能型宅配ボックスの実証実験を行うなど再配達削減を推進した。

さらに、2019年度に引き続き、「エコルールマーク」、「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。エコルールマークについては、2020年7月時点で、認定商品数は175件203品目、取組認定企業数は92社、協賛企業は38社となった。エコシップマークについては、2021年3月にモーダルシフトへの貢献度の高い優良事業者14社に対して2020年度の表彰を実施した。

加えて、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、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運用に向けた検討を実施するとともに、新たな表彰制度として、モーダルシフトに最も貢献度の高かったと認められる事業者を表彰する海運モーダルシフト大賞を2019年度に創設し、2021年3月には上記優良事業者14社から2社を選定し2020年度の表彰を実施した。



<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 184億トンキロ (2019年度時点)
- ②内航海運による貨物輸送トンキロ 358億トンキロ (2019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策を検討する。

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等の活用により、地域の取組に対する助言等の支援を行うとともに、地域の交通計画づくりを担う人材の育成の観点から、地方公共団体の交通担当部門等の職員等向けの研修を行っている。(なお、2020年度においては新型コロナウイルスの影響により中止。)

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的な地方公共団体、学識経験者等の人材の紹介、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」の実施など、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%】

2019（令和元）年度に引き続き、次世代自動車の普及促進を図るため、環境性能に優れた次世代自動車等を対象としたエコカー減税や環境性能割、グリーン化特例などの税制上の優遇措置や、次世代自動車の購入支援を実施した。

水素ステーション整備については、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、燃料電池自動車の普及拡大を図るため、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。

また、電気自動車等の普及に必要な充電インフラの整備を促進するため、機器購入費及び設置工事費の一部補助を通じて高速道路のサービスエリアやパーキングエリアや道の駅、マンション等への整備を行った。

さらに、電気バスやハイブリッドトラック、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った。

<数値指標の状況（2019年度）>

【54】 新車販売に占める次世代自動車の割合 39.2%

(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、乗用車の2030年度燃費基準（2020年3月策定）に関して、モード試験では反映されない燃費向上技術の達成判定における評価方法について検討を行うとともに、重量車の2025年度燃費基準（2019年3月策定）に関して、製造事業者等による重量車の電気自動車等の導入への取組みについて評価するため、重量車の電気自動車等のエネルギー消費性能の測定方法について検討を行った。

エコドライブの啓発については、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、行楽シーズンであり自動車に乗る機会が多くなる11月を「エコドライブ推進月間」とし、シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等を連携して推進し、積極的な広報

を行った。併せて、同連絡会が作成した「エコドライブ10のすすめ」の普及・推進に努めた。

また、トラック運送事業者の環境対応車両への代替支援や、EMS¹¹(エコドライブ管理システム) 機器の普及支援を実施した。

自家用乗用車からエネルギー効率が高くCO₂排出の少ない公共交通機関へのシフトを促進するため、環境省と連携してLRT/BRTシステムの導入に対する支援を行った。

また、エコ通勤優良事業所認証制度について、10年以上継続した事業所向けの長期継続認証ロゴマークの活用、好事例や効果に関するリーフレットやメールマガジンの配信等による普及促進を通じ、エコ通勤の取り組みの活性化を図った。

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等を行った。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、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。



エコ通勤優良事業所認証ロゴマーク

<数値指標の状況 (2020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 (2020年3月末時点)>

[56] 信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量 34,755t-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。

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

¹¹ Eco-drive Management Systemの略

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、新幹線の騒音については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、環境基準が達成されるよう、音源対策では防音壁の設置や嵩上げ等を行った。

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、街頭検査による騒音の原因となる違法マフラー排除の取り締まりや、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。2020年11月、国際海事機関（IMO）の第75回海洋環境保護委員会（MEPC75）において、試運転時にバラスト水処理装置の性能確認を義務付けるための条約及びガイドラインの改正が採択された。我が国は改正を合理的で実行可能なものとするための提案を行った。また、船舶検査体制の整備等とともに、日本国籍船舶用のバラスト水処理設備の承認に係る審査を進めた。

(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、LED¹²道路照明灯の整備や道路施設における太陽光発電等による再生可能エネルギーの活用を実施した。

(7) 省エネ設備・機器の導入等

【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。

¹² Light Emitting Diodeの略

2019年度に引き続き、エネルギー効率の良い車両の導入等を推進した。

(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。

2019年度に引き続き、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を実施した。

(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（LNG）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、環境省との連携により、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、船舶燃料の硫黄分濃度への国際的な規制が2020年1月より強化されており、LNGを燃料とする船舶の増大が見込まれている。これを踏まえ、2018年度より、LNGバンカリングに必要な施設整備に対する補助制度（補助率1/3）を創設しており、2020年10月から伊勢湾・三河湾において、我が国初となるShip to Ship(STS)方式でのLNGバンカリングが実施され、2021年には東京湾においてもLNGバンカリング船が竣工し、STS方式でのLNGバンカリングが実施可能となる見込みである。引き続き、我が国港湾へのLNG燃料船の寄港増加を図るため、LNGバンカリング拠点の形成促進に向けた取組を進める。

また、航空分野におけるバイオジェット燃料等を含む持続可能な航空燃料の本格的な供給体制の構築に向けて、2020年より有識者、航空会社、石油精製・元売会社、業界団体、空港関係者、行政からなる「航空分野におけるCO₂削減取組に関する調査検討委員会燃料小委員会」において、バイオジェット燃料等の開発、製造、商用化、サプライチェーンの構築等に係る課題解決に向けた議論を進めている。また、国際民間航空機関（ICAO）による2021年からの国際航空分野のためのカーボンオフセット及び削減スキーム（CORSIA）の開始を受けて、我が国では、2020年10月に航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）を改正し、バイオジェット燃料等を含む持続可能な航空燃料及び排出クレジットを用いたオフセット義務量の相殺等について規定した。

(10) 環境に優しいグリーン物流の実現

【交通政策基本計画における記載】

- 更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

輸送効率がよく環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環境を整えるべく、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、「国際海事機関（IMO）温室効果ガス（GHG）削減戦略」に掲げられた目標の達成に向け、2018年度に立ち上げた「国際海運ゼロエミッションプロジェクト」において、新造船燃費規制の強化案（最大50%）を取りまとめ、2019年5月にIMOで合意に導いた。さらに2020年3月には同戦略におけるGHG排出ゼロ等の中長期目標の早期実現に向け、革新的省エネ・脱炭素技術の開発・普及の方向性や課題等を取りまとめたロードマップを策定した。加えて、同戦

略の2030年目標の達成に向け、新たな国際枠組みとして既存船への燃費性能規制（EEXI：Energy Efficiency Existing Ship Index）案を日本主導で提案し、2020年11月に国際条約案が承認された。

また、国際物流の結節点かつ産業拠点である港湾において、水素・アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成するため、まずは6地域7港湾（小名浜港、横浜港・川崎港、新潟港、名古屋港、神戸港、徳山下松港）において、関係企業等と連携し、CNP検討会を開催した。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。

空港分野において「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けた検討をこれまで以上に加速・推進していくため、有識者、民間関係者等からなる「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会」を開催した。空港の施設・車両からのCO₂排出削減の検討を進めるとともに、空港を再エネ拠点化する方策について引き続き検討を進める。