

# 交通政策基本計画 中間とりまとめ（素案）の概要

## 【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1) 急激な人口減少・少子化、高齢化
- (2) グローバリゼーションの進展
- (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- (4) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- (5) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展
- (6) 東日本大震災からの復興
- (7) 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

### A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
- 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
- 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
- 【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

### B. 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

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
- 【地域の活力の向上】(20条)
- 【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
- 【国際連携確保・国際協力】(30条)

### C. 安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
- 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
- 【環境負荷の低減】(23条)

基本法上の国の施策

施策の目標

- ① 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
- ② 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
- ③ バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④ 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 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③ 訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④ 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 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③ 交通を担う人材を確保し、育てる
- ④ さらなる低炭素化、省エネ化を進める

#### 基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12, 27条)
- 【総合的な交通体系の整備】(24条)
- 【調査・研究】(28条)
- 【技術の開発及び普及】(29条)
- 【国民の立場に立った施策】(31条)

#### 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組を進める

# 基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

## 目標① 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

### (趣旨)

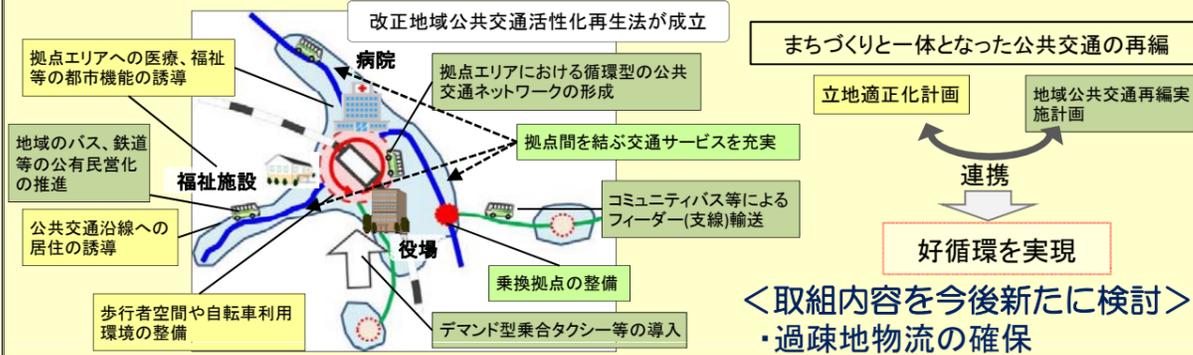
- ・人口減少、高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現に資する

<乗合バス> 2007年～2011年で約8,160kmの路線が廃止  
 <鉄 道> 2008年～2012年で7路線、約105kmが廃止

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定と成功例の積み上げの支援を行い、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進する。



## 目標② 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

### (趣旨)

- ・人口減少、高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する

<今後の人口減少見込み> 2010年 1億2800万人 → 2060年 8700万人 (3割減)  
 <75歳以上人口の割合> 2010年 約11% → 2060年 約25%

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
- ・自転車の活用に向けた取組を推進

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・バスフロート船の開発



かつてBRT  
 BRT、コミュニティバス、デマンドタクシー等の導入の促進



コミュニティサイクルの活用・普及などを推進



乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。

## 目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

### (趣旨)

- ・東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現する
- ・超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する

<バリアフリーの現状>  
 鉄道駅等の旅客施設 (1日当たり利用者数3,000人以上) のバリアフリー化率  
 2012年度 82% (段差解消)

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



ベビーカーマーク

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



新たなタイプのホームドア (昇降バー式)

## 目標④ 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

### (趣旨)

- ・ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する

・東京圏の鉄道路線の36%が相互直通運転を実施  
 ・相互直通運転の実施により遅延の影響範囲も拡大  
 (過去のサンプル調査の中では、相互直通運転をしている路線では、していない路線に比べて、遅延の平均時分が5~10分程度大きくなっている例がある。)

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

→ 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について交通政策審議会で審議中

→ 相互直通運転に伴う遅延の波及の防止のために、駅構内の折り返し施設を整備

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・スマートフォンによる交通情報提供の充実



スマートフォンを利用した外国人向けの案内情報提供

バス、電車等の現在位置、待ち時間や混雑率について、リアルタイムで情報提供するシステム(例:JR東日本アプリ)

・ITS技術等の活用による道路利用の効率化

# 基本的方針B. 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

## 目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

### (趣旨)

- ・アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件を整備する

アジア/太平洋の航空市場は、2025年に世界最大に（年6.6%の伸び）。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備（専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等）



成田空港のLCC専用ターミナル整備

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化

2013年度末：72万回  
（羽田 44.7万回、成田 27万回）

2014年度中：75万回  
（羽田 44.7万回、成田 30万回）

さらなる航空需要の増加への対応が必要

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化（港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等）



## 目標④ 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

### (趣旨)

- ・我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に行う機構を創設

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法が成立



英国 HITACHI Inspire the Next  
高速鉄道車両更新計画  
日立製作所 受注額：約4,600億円

## 目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

### (趣旨)

- ・定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

<国内幹線旅客需要の増加例>

東海道新幹線の輸送量は、JR発足後25年間で約1.5倍に。

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク（整備新幹線、リニア中央新幹線）の着実な整備と地域鉄道等との連携
- 北陸新幹線（長野—金沢）=2014年度末完成予定
- 北海道新幹線（新青森—新函館北斗）=2015年度末完成予定



※参考：九州新幹線の開業効果

[九州各県での観光消費額]  
2010年度 2兆2,400億円  
→ 2011年度 2兆4,900億円 ※約11%増加

- ・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（スマートICの整備等）

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



[左]40ftドライコンテナ(高さ=約2.6m)

[右]40ftハイキューブコンテナ(高さ=約2.9m)

国際シェアが伸びている40ftハイキューブコンテナは一部の鉄道トンネルにおいて通行に支障がある。貨物鉄道輸送の拡大に合わせて安全確保が必要。  
※40ftハイキューブコンテナの国際シェア率  
1994年 約8% → 2009年 約42%

## 目標③ 訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

### (趣旨)

- ・東京オリンピック・パラリンピックへの対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外客、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。
- ・交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

<訪日外国人の満足度>

「大変満足」 2010年 35.6% → 2013年 43.5%  
「必ずまた来たい」 2010年 49.7% → 2013年 56.5%

### (施策の例)

#### <これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備（ICカードシステム、WiFi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等）



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)



認定ドライバーによる観光タクシー（東京では外国語研修を実施）

#### <取組内容を今後新たに検討>

- ・「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」との連携（例）2次交通の充実



あきたエアポートライナー(予約型乗合タクシー)

# 基本的方針C. 安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり

## 目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

### (趣旨)

- ・東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下型地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する
- ・持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応が必要

＜鉄道施設の耐震化の状況＞  
 ○新幹線 耐震化率 概ね100%  
 ○在来線（首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上想定地域等）  
 ・駅（乗降客1日1万人以上の駅） ……耐震化率88%（2012年度末）  
 ・路線（片道断面輸送量1万人以上の路線の高架橋等） ……耐震化率91%（2012年度末）

### (施策の例)

#### ＜これまでの取組を更に推進＞

- ・交通インフラの耐震対策、代替ルート確保
- ・避難誘導、帰宅困難者対策（自治体・民間企業との協力体制）



高架橋の耐震補強



自治体や事業者等と連携した備蓄倉庫の整備や避難訓練等



避難誘導訓練の実施

#### ＜取組内容を今後新たに検討＞

- ・車両等の老朽化への対応



老朽車両の更新による安全確保及び利用者利便の向上

## 目標② 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

### (趣旨)

- ・JR北海道問題、高速バス事故、韓国フェリー事故等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立が必要

### (施策の例)

#### ＜これまでの取組を更に推進＞

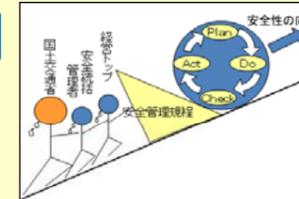
- ・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除

＜バス・タクシー・トラック事業者に対する監査＞  
 方針・行政処分等の基準に係る通達改正（H25.9）  
 → 悪質・重大な法令違反の処分を厳格化（直ちに30日間の事業停止）

- ・運輸安全マネジメント制度の充実強化

#### 運輸安全マネジメント制度

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



#### ＜取組内容を今後新たに検討＞

- ・交通関連事業の基盤強化方針

民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字

平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例（バス事業）

	法的整理	私的整理	事業再生
会社数	12社	2社	18社

地域交通を担うバス、鉄道などの交通事業者の安定的なサービス提供の確保に向けた基盤強化が必要

## 目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

### (趣旨)

- ・交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対応し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整える

＜我が国の労働力人口（15歳～64歳）＞  
 2010年 約8,200万人 → 2030年 約6,800万人（推計） ※約2割減少

### (施策の例)

#### ＜これまでの取組を更に推進＞

- ・輸送を支える技能者、技術者の確保

#### (バスドライバー)

バス事業の運転者（男性）の労働環境  
 労働時間…全産業平均の約1.2倍  
 所得…全産業平均の約0.8倍

#### (航空機操縦士)

世界的に操縦士需要が急増。  
 アジア／太平洋地域においては、  
 2030年には2010年の4.5倍必要。  
 …民間養成機関の供給能力拡充等

#### ＜取組内容を今後新たに検討＞

- ・若年層、女性、高齢者の活用

女性のバス運転者は、全国で約1200人。  
 （全体の1.4%）

- ・物流の省労働力化（モーダルシフト）

#### 【積載率】

○鉄道貨物 平日 76.2%（2013年度）  
 休日 53.2%（2013年度）

○内航海運 33.7%（2012年度）

→ **トラック輸送の受け皿に**

## 目標④ さらなる低炭素化、省エネ化を進める

### (趣旨)

- ・我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資する
- ・東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める

- ・運輸部門の二酸化炭素排出量は、京都議定書目標達成計画における目標値を達成可能な見込み。（2012年度 約2億2,600万トン）
- ・自動車の燃費については、2004年度から2011年度までに32%改善

#### ＜これまでの取組を更に推進＞

- ・次世代自動車の一層の普及



電気バス



CNG（圧縮天然ガス）トラック

地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

#### ＜取組内容を今後新たに検討＞

- ・燃料電池自動車の本格導入



2015年市場導入予定の水素燃料電池自動車の本格導入に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討

- ・グリーン物流（モーダルシフト等）



CO2排出原単位を比較すると、鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO2排出量を削減

## 施策の推進に当って特に留意すべき事項

### ① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

#### (趣旨)

- ・本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要

#### (進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

### ③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

#### (趣旨)

- ・交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要

#### (進め方)

- 交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
- 高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
- 先端技術の積極的な導入
- 先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等）等

### ② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

#### (趣旨)

- ・専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換

#### (進め方)

- サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
- 地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード・事業者の連携（ベストミックスの実現）によるサービス向上の推進等

### ④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組を進める

#### (趣旨)

- ・東京オリンピック・パラリンピックを契機に、我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す

#### (進め方)

- 開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
- 東京だけでなく全国各地への波及
- 先駆的な取組の世界への発信等