

交通政策基本計画

この計画は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第15条第8項の規定に基づき、国会に報告するものである。

目次

はじめに	1
第1章 交通政策を巡る動きと基本認識	3
1. 交通政策が対応すべき社会・経済の動き	3
2. 今後の交通政策の在り方の基本認識	4
第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策	7
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	7
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	
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	
目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする	
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	
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	18
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	
目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する	
目標③ 訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める	
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	
基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり	29
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	
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	
目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる	
目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める	
第3章 施策の推進に当たって特に留意すべき事項	40
留意事項① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる	
留意事項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	
留意事項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	
留意事項④ 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める	
おわりに	47

はじめに

我が国は、人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、ICTの劇的な進歩等の技術革新の進展など、多様かつ重大な課題に直面している。

これらの我が国が直面する課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、2013年（平成25年）11月27日に交通政策基本法が成立し、同年12月4日に公布・施行された（平成25年法律第92号）。

交通政策基本法では、交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、我が国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、例えば「日常生活等に必要交通手段の確保」、「国際競争力の強化」、「大規模災害への対応」など、具体的な施策の方向性を明示している。

また、同法は政府に対し、交通政策基本計画の閣議決定及び国会に対する同計画の報告を義務付けている。

本計画は、交通政策基本法が提示するこれらの交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるものである。

本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の三層構造となっており、関係者の責務・役割や連携・協働等についても、施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理している。

本計画の計画期間は、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催等を見据え、2014年度（平成26年度）を初年度とし、2020年度（平成32年度）までとする。

本計画に基づく施策の進捗状況については、適切にフォローアップを実施することとし、必要に応じ、本計画の改善検討を行う。

なお、本計画による施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土形成計画」や「社会資本整備重点計画」、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」、「国土強靱化基本計画」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」とも連

携・整合を図ることとする。特に、社会資本整備重点計画とは車の両輪として一体的に実行していくことが必要である。

人口急減、少子化、超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し、国内の地域間、国内と海外との間におけるヒト、モノ等の「対流」の促進により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことが極めて重要であり、従来の発想にとらわれず、国として全力で取り組んでいかなければならない。

第1章 交通政策を巡る動きと基本認識

1. 交通政策が対応すべき社会・経済の動き

① 人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生

我が国は、2008年をピークとして人口減少局面に入っており、現状のまま推移すると、2047年頃から人口が1億人を割り込んで、2060年頃には総人口は8,700万人となり、その約25%が75歳以上になることが予測されている。また、生産年齢人口は2030年には現在の約8割、2060年には現在の半分近くまで減少し、生産・消費ともに縮小のおそれがあり、地方の創生が極めて重要となっている。

② グローバリゼーションの進展

アジアの新興国の成長等により、国家間・都市間の競争がますます激化するとともに、国内外における日本人と外国人の交流が深化・拡大していくことが見込まれる。

③ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化

首都直下地震、南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%と言われている。また、高度経済成長期に整備された交通インフラの老朽化が深刻な状況にある。

④ 地球環境問題

地球温暖化により、極端な降水現象の増加、雪氷の減少などの気候の変動や海面水位の上昇など、地球環境全体への影響が進行している。また、交通負荷の集中による大気汚染や騒音等に係る問題が、依然として存在している。

⑤ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

コンピュータの処理能力が飛躍的に発展・普及しており、それらも活用させた新技術が、社会のあらゆる分野で急激に進展し、国民等の生活に著実に根付いてきている。

⑥ 東日本大震災からの復興

東日本大震災からの復興・復旧は、交通分野においても、引き続きスピード感を持った対応が求められる重要な課題であり、東京電力福島原子力

発電所の事故の被災地についても、避難指示の解除に併せた対応が必要となっている。

⑦ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催は、国を挙げて成功を目指すべき世界的イベントであるとともに、我が国のサービスレベルの高さを世界にアピールできる絶好の機会である。

2. 今後の交通政策の在り方の基本認識

交通政策基本法第2条に規定されているとおり、交通は、国民の日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流・国際交流や円滑な物流を実現し、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展を図るための社会的な基盤であり、交通政策を推進するに当たっては、交通の機能を将来にわたって十分に発揮させ、国民等の交通に対するニーズを適切に充たしていくことが求められている。

同法に基づき、上記の社会的経済的要請に対応した交通関係施策を、以下の3つの基本的方針の下で推進することとする。

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

我が国では従来、公共交通ネットワークの形成は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきた。

しかしながら、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部において、民間事業者による採算ベースの下では適正な利用者負担による輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれがある。こうした地域においては、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通ネットワークを形成することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な交通ネットワ

ークを構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。

基本の方針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

交通は、我が国の成長を牽引する経済活動と多くの国民の豊かな暮らしを支える基盤であり、特に大都市圏において、PPP/PFIの活用も含め民間事業者の能力を最大限に生かしつつ、より一層の利便性向上が求められている。

一方で、経済活動の面で、アジアを中心として我が国を取り巻く国際競争が激化している中で、我が国が国際競争力を保っていくためには、国際空港や国際港湾などを拠点とした国際交通ネットワークづくりが不可欠となっている。

また、国内交通ネットワークに関しても、交流人口の増加等を通じて地域間の格差をできる限り是正するとともに、各地域の固有の歴史、文化、地場産業などを活かした地域活性化を進める観点から、その拡大・充実が必要である。

基本の方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

東日本大震災の経験等を踏まえて、交通関係の社会資本に係る大規模災害対策及び老朽化対策に取り組むとともに、それらと連携しながら交通に固有のソフト面での対策を進めることで、持続可能で安心・安全な交通を実現することが求められている。

また、近年、JR北海道問題や高速ツアーバス事故等のような、交通サービスへの信頼を根底から揺るがす事態が生じており、持続可能で利用者にとって安心・安全なサービスを提供できる事業の健全性を確保する必要性が再認識されている。

地球環境問題については、我が国における運輸分野のCO₂排出量の現状に鑑み、交通政策としても引き続き地球温暖化対策に取り組む必要があるとともに、産業全体での新エネルギーの導入に向けた動きへの的確な対応や、大気汚染や騒音、生態系破壊などの問題への継続的な取組が求められている。

これらの基本的方針に沿った施策については、特に次の事項に留意しながら、策定・実施されなければならない。

- ① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、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とその後を見据えた取組を進める

(*) 本計画の施策と交通の安全の確保に関する施策との関係について

交通に関する施策のうち、交通の安全の確保に関する施策については、昭和45年に制定された交通安全対策基本法とその関係法律に定めるところによることとされ、同法に基づき、これまで9次にわたって交通安全基本計画が作成されるなど、交通の安全の確保に関する施策が強力に実施されてきている。

一方で、運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展を図ることが交通の安全の確保につながるなど、交通の安全の確保を直接の目的としない施策であっても交通の安全の確保に資するところであり、両者は密接に関わるものである。

このため交通政策基本法では、第1条で、交通安全対策基本法と相まって交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すると規定した上で、第7条で、交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の法律で定めるところによるとするとともに、交通に関する施策の推進に当たっては、交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない旨を定めている。

したがって、本計画においては、交通安全対策基本法等に基づく交通の安全の確保に関する施策（以下「安全確保施策」という。）との十分な連携が確保されている旨を明確にししながら、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとする。

第2章 基本の方針、目標と講ずべき施策

本章では、前述のAからCまでの基本の方針それぞれについて、目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定める。

講ずべき施策については、〈これまでの取組を更に推進していくもの〉と〈取組内容を今後新たに検討するもの〉に分けて整理する。このうち〈取組内容を今後新たに検討するもの〉は、主として新規の取組を記載しているが、新規に取り組むものだけでなく、既存の取組であっても、その具体化のために新たな施策が必要なものについても記載する。また、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定する¹。

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

全国的な少子高齢化、三大都市圏（とりわけ東京圏）への人口流入、クルマ社会の進展等の中で、地域の生活の足の確保²が大きな課題となっている。

このような中で、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進するためには、自治体が中心となって、土地利用などの都市計画等と連携し、「小さな拠点」、コンパクトシティ、「連携中枢都市圏」等の形成にも資するよう、交通ネットワークの再構築を図ることが不可欠である。

また、LRT³やBRT⁴など、従来よりも利便性が高い交通手段がまちづくりの一環などとして導入されつつある一方、人口減少を背景として民間事業者によるバス路線の運行が困難となっている地域においては、持続可能な交通手段として、コミュニティバス⁵や、デマンド交通⁶など、各地域の実情に合わせた新たな交通

¹ 数値指標は、現時点で継続的に取得されているデータを経年的にフォローできうる施策について設定しており、数値指標を定めていない施策についても、今後、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努める。

² 乗合バスについては、2007年～2011年で約8,160kmの路線が廃止され、鉄道については、2008年～2012年で7路線、約105kmが廃止されている。

³ Light Rail Transitの略。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

⁴ Bus Rapid Transitの略。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

⁵ 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が自らバス事業者として、またはバス業者に委託して運行するバス。

サービス形態の導入も増加しているところである。

さらに、環境にやさしく健康増進にも資する自転車が交通手段として見直されつつある。

以上のような様々な交通手段を最大限に活用して、利用者のニーズに応えるため、個々の地域の実情に応じ、これらの交通手段を導入しやすい環境の整備を行うことが必要である。

さらに、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や我が国が超高齢化社会を迎えることを考えると、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえながら、すべての人が社会活動に参画できる社会を目指して、身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けた取組を進めることが求められている。

このほか、我が国は定時性の確保、混雑緩和、相互直通運転の拡大をはじめとした乗継ぎ利便性の改善や、ICカードの普及などのICT技術の積極的導入など、様々な取組を通じて、交通サービスの「質」については世界でもトップレベルの水準にある。

今後は、さらに高度化していくべきであり、バリアフリーの取組とも併せ、モード間の連携を促進し、「滑らかに移動できる」シームレスな交通体系を実現する。

以上を通じ、「守り」のみならず「攻め」として、豊かな国民生活に資する交通政策を追求し、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「地方版総合戦略」とも連携を図りながら、個性あふれる地方の創生を推進することが必要である。

(参考) 交通政策基本法に関連条文

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

⁶ 路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。オンデマンド交通。

(高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策)

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通の利便性向上、円滑化及び効率化)

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)、速達性の向上(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化(交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。)、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

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)

人口急減、超高齢化、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、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○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】

○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⁷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】

○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。

○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⁸ 【2012年度 100% → 2020年度 100%】

②航空路⁹ 【2012年度 100% → 2020年度 100%】

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○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。

○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

⁷ 車両や交通施設を自治体が保有し、それを無償又は低額で交通事業者が借り受け、運行する方式

⁸ 我が国において、生活交通手段として海上公共交通が必要な有人離島（架橋されていない、及び、海上公共交通に依存している有人離島）のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路または不定期航路が就航している有人離島

⁹ 2012年度において航空輸送が確保されている飛行場を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち、航空輸送が確保されている有人離島

を検討する。

- 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。

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)

人口急減、超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。

(施策)

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 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%】

- 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] デマンド交通の導入数《再掲》

- 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¹⁰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¹¹）の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

¹⁰ 自治体又は民間事業者が設置する、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム

¹¹ 一般社団法人自転車協会により安全面・環境面において基準に適合していることを示す（Bicycle Association Approved）マークであり、BAA マークは一般自転車、SBAA マークはスポーツ用自転車の基準適合を示す。その他「幼児 2 人同乗基準適合車マーク」など。

[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】

- 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。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- 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。
- 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。

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とともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」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%¹²⁾】

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¹³⁾

【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¹³⁾

【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¹³⁾

【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¹⁴⁾におけるバリアフリー化率

【2013年度 83% → 2020年度 約100%】

⑤特定路外駐車場¹⁵⁾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%】

○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

¹²⁾ 航空機については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標値を2013年度末に達成したため、本計画において新たな目標値を設定

¹³⁾ 1日当たりの平均的な利用者数3,000人以上の旅客施設が対象

¹⁴⁾ 駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの

¹⁵⁾ 自動車の駐車のために供する部分の面積の合計が500㎡以上の路外駐車場であり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第11号）

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】

- 沿道景観の充実や休憩施設の配置などと一体となった、外出しやすく歩きや
すい歩行空間の整備を推進する。
- 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。
- 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。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 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。
- 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。

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。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○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¹⁶

①主要 31 区間の平均値 【2013 年度 165% → 2015 年度 150%】

②180%¹⁷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】

○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】

○先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負荷を軽減するため、車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車 (ASV) の開発・実用化・普及を促進する。

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率

【2012 年度 54.4% → 2020 年度 90%】

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○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¹⁸。

¹⁶ 国土交通省統計 (2013 年度) による。なお、他都市圏の混雑率は、大阪圏主要 20 区間の平均値: 124%、名古屋圏主要 8 区間の平均値: 131%であり、その他の都市圏も 150%超となっている区間は無い。

¹⁷ 身体が触れ合うが、新聞を折り畳んで読める程度の状態

¹⁸ 客観的な指標とともに、主観的な指標の活用も検討する。例えば、国土交通省によるアンケート調査 (2012 年 9 月) によれば、国民の約 40%が日常生活における公共交通に「満足している」又は「どちらかといえば満足している」と回答。

○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。

○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】

○歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通に関する情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通に関する情報の提供方策を検討する。

[15] バスロケーションシステムが導入された系統数（うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数）

【2012 年度 11,684 系統（10,152 系統） → 2020 年度 17,000 系統】

○ITS¹⁹技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な道路交通を実現するために交通容量の最適化等を行うとともに、交通量を精緻にコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るためのきめ細やかな対策を検討する。

○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。

○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。

○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²⁰等に対応するための方策を検討する。

¹⁹ Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

²⁰ 東京圏の鉄道路線の 36%が相互直通運転を実施しているが、一方で、相互直通運転を実施している路線において折返し施設等の整備がなされていない場合など、遅延の影響範囲が拡大していると考えられる例もある（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。）。

- 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。

- 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。

- 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具体的な実現方策を検討する。

基本の方針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

我が国が、持続的な経済成長と繁栄を遂げていくためには、我が国の産業、観光等の国際競争力を強化し、人と物が行き交う「場」としての我が国の魅力を高めていくことが不可欠である。

特に、近隣のアジア諸国との厳しい競争に打ち勝つとともに、これら地域の成長を我が国に取り込んでいくには、国際交通ネットワークの要である国際空港や国際港湾の機能強化が必須である²¹ ²²。

国際航空の分野では、近年著しい発展を遂げている低コスト航空会社（LCC）²³の利用促進に向けた環境整備が急務となっている。また、国際海上輸送では、パナマ運河の拡張事業に伴う船舶の大型化など、国際交通を取り巻く大きな環境変化に対応した港湾機能の強化が必要である。

一方、人口が減少する中で、国内の経済活動を刺激しつつ成長を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要であり、国内の各地域間の「交流人口」の増加や、モノの流動の促進が極めて重要である²⁴。このため、国内の幹線交通ネットワークのさらなる充実²⁵や交流拠点の強化を図る必要がある。

こうした経済効果は、海外から我が国を訪れる外国人観光客の増加によってももたらされる。我が国は、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機に、これを2,000万人に引き上げ、更には2030年には3,000万人を超えることを目指しているところであり、観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組むこととする。

²¹ アジア/太平洋の航空市場は、2025年に世界最大となる見込み（年6.6%の伸び）

²² 港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

全世界	2000年	2億 3,169万 TEU	→	2010年	5億 351万 TEU	(2.2倍)
アジア	2000年	9,227万 TEU	→	2010年	2億 4,417万 TEU	(2.6倍)
日本	2000年	1,313万 TEU	→	2010年	1,875万 TEU	(1.4倍)

²³ Low Cost Carrier の略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社。

²⁴ 定住人口1人当たりの年間消費額（121万円）は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者11人分、国内旅行者（宿泊）26人分、国内旅行者（日帰り）81人分にあたる。

²⁵ 国内幹線旅客需要の増加例として、東海道新幹線の輸送量は、JR発足後25年間で約1.5倍に拡大している。また、幹線交通の地域経済効果の例として、2011年の九州新幹線の全線開業により、九州全県の観光消費額は対前年度比約11%向上している。

また、我が国の交通インフラの海外展開を促進することは、世界の国々が抱える交通に関する課題の解決に資するとともに、我が国の交通に関連する産業の成長にも寄与するものであり、ひいては我が国の交通サービスのさらなるレベルアップにつながるものと考えられる。

(参考) 交通政策基本法の関連条文

(国際競争力の強化に必要な施策)

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

(地域の活力の向上に必要な施策)

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

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として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

(施策)

[航空]

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○2014年度中の年間合計発着枠75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向

上、我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す²⁶。

[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²⁷並】

[17] 三大都市圏環状道路整備率

【2013年度 63% → 2016年度 約75%】

○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²⁸

【2013年 7% → 2020年 17%】

○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。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

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

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠²⁹

【2013年度 71.7万回 → 2020年度 74.7万回+最大7.9万回³⁰】

²⁶ 我が国空港を利用する国際線旅客数は、2012年度の6,100万人から2022年度には9,100万人になると予測されている。

²⁷ アジア主要空港の就航都市数（2013年） 仁川空港・金浦空港（ソウル）143都市、香港空港138都市、チャンギ空港（シンガポール）134都市、北京空港・南苑空港（北京）97都市、浦東空港・虹橋空港（上海）83都市

²⁸ LCCのシェア（2012年） 北米30%、西欧39%、北東アジア10%（日本3%含む）

²⁹ 主要都市の発着回数（2011年） ロンドン（5空港）：110万回、パリ（2空港）：75万回、フランクフルト：49万回、ニューヨーク（3空港）：118万回、シンガポール：31万回、ソウル（2空港）：37万回

- アクセス鉄道網の充実や、安価で充実したバスアクセス網の構築と深夜早朝時間帯におけるアクセスの充実等、利用者の視点からの国際拠点空港のアクセスの強化を検討する。
- アジア＝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。
- 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。

【港湾・海運】

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- 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³¹ 【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³²

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】

[17] 三大都市圏環状道路整備率《再掲》

- 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

³⁰ 関係自治体等と協議中

³¹ コンテナターミナルにおける水深16m以上の岸壁の整備数であり、2012年度時点で上海港に16バース、釜山港に21バースが整備済み

³² 2013年の1週当たり寄港便数は、釜山港（韓国）が北米44便・欧州5便、香港港が北米39便・欧州18便、シンガポール港が北米15便・欧州25便、上海港（中国）が北米38便・欧州23便

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】

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送、フェリー・RORO船を活用した海陸複合一貫輸送に対応した港湾施設整備、さらに北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユースの促進等により、国内外一体となったシームレスな物流を推進する。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 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³³の競争基盤強化のための方策を検討する。
- 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

³³ 「日本商船隊」として我が国の海運会社が運航する船舶は、①当該会社が所有する日本籍船舶、②日本法人の海外子会社から借り受けた外国籍船舶、③外国の海運会社から借り受けた外国籍船舶で構成されており、外国の海運会社が運航する船舶と国際海運市場で厳しい競争を行っている。

する。

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、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策)

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○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³⁴。

[23] 国内線旅客のうち LCC 旅客の占める割合

【2013 年 6% → 2020 年 14%】

○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³⁵の実用化に向けた技術開発を着実に推進する。

○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。

³⁴ 我が国の国内線旅客数は、2012 年度の 8,600 万人から 2022 年度には 9,500 万人になると予測されている。

³⁵ 新幹線（標準軌 1,435mm）と在来線（狭軌 1,067mm）など、異なる軌間（ゲージ）を直通運転できるよう、車輪の左右間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車

[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%】

- 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】

- 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。

- 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】

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- 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。
- 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。
- 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。

目標③ 訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた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、訪日外国人旅行者をはじめとする観光客の日本各地への来訪促進に資することとする。

加えて、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。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○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 環境の整備促進、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³⁶ → 2016 年度 最長 20 分以下】

○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。

○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」³⁷の活用等を図る³⁸。

³⁶ 2013 年の実績値は成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における最長待ち時間

³⁷ 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進す

[30] 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】

- 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。
- 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。
- 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。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 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。

[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
《再掲》

- 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。
- 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

るため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通省地方整備局長等が認定・登録したもの。2014年10月現在、全国で78港。

³⁸ クルーズ人口（＝各国におけるクルーズ船の乗客数。2012年） アメリカ：1,350万人、カナダ：77万人、ブラジル：76.2万人、イギリス：178万人、その他欧州：423万人、オーストラリア：69.4万人、アジア（日本除く）：60万人、日本：21.7万人

外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

[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《再掲》

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 「日 ASEAN クルーズ振興プロジェクト」³⁹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。

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。

³⁹ 日本とASEANが連携してクルーズ観光資源を有効活用するために、2003年10月に日ASEAN交通大臣会合で承認されたプロジェクト

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- 「インフラシステム輸出戦略」に基づき、我が国の高い交通関連技術・ノウハウのシステムとしての一体的な輸出を推進する。

[31] 交通分野における日本企業の海外受注額推計

【2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円】

- 2014年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、需要リスクに対応した出資と事業参画を一体的に行うことで、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入を促進する。
- 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。
- 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。
- 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。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- 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。

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

首都直下地震や南海トラフ地震の発生が切迫していると予想されていること、近年、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化していることなどを踏まえ、大規模な災害が発生した場合における交通の機能低下を可能な限り抑制するとともに、その迅速な復旧を図るための対策を可及的速やかに進め、交通機能を維持していくことは、国民の生命財産を保護する上で極めて重要である。

また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラや設備の老朽化の状況を踏まえ、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、その維持管理・更新を確実に実施することが必要となっている。

これらについては、社会資本全体を通じた大規模災害対策及び老朽化対策の一環として、遅滞なく取り組む必要があるが、さらにそれらと連携しながら、次に掲げるような交通に固有の対策を進めることにより、持続可能で安心・安全な交通を実現する必要がある。

まず、災害軽減のためのシステム導入や、いわゆる帰宅難民対策も含めた災害発生時の避難誘導や迅速な機能回復に向けたオペレーション等の災害発生前後の対応についても十分な対策を講じることが必要である。

また、近年、交通における事故やトラブルの多発、さらには労働力不足⁴⁰に伴うサービス水準の低下などが問題となっており、持続可能で安心・安全なサービスを供給できる健全な事業体制の確保が必要である。このため、交通事業者の事業基盤⁴¹をより強固なものとしていくことが不可欠となっている。

さらに、エネルギー・地球環境問題への対応も引き続き必要であり、我が国のCO₂排出量の2割弱を運輸部門が占めていることに鑑みれば⁴²、これらの対策を進めていくことは喫緊の課題とすることができる。

⁴⁰ バス事業の運転者（男性）の労働時間は全産業平均の約1.2倍と長く、所得は全産業平均の約0.8倍と少ないため、大型二種免許保有者数の減少とあいまって、労働力の確保が課題に。女性のバス運転者（乗合・貸切）の割合も1%台にとどまっている。航空機操縦士のアジア／太平洋地域における需要は、2030年には現在の約4.5倍に増加見込み。

⁴¹ 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字の実態。

⁴² 運輸部門における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安目標値は達成済み（2012年度実績2億2,600万トン・2010年度目安目標2億4,000万トンを5年連続達成）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（2020年度目標の新基準を策定済）。

上記に加え、環境負荷の少ない新たなエネルギーの導入に向けた輸送ルート確保など、排出量削減とは違った角度での取組も進め、持続可能な交通に向けた環境を整備することが求められている。

これらの災害や老朽化、人材不足、環境負荷に対する取組は、既出の基本的方針A及びBに基づく取組を支える意味を持つものとして、積極的な位置付けの下で進めることが重要である。

(参考) 交通政策基本法の関連条文

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

(大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復等に必要の施策)

第二十二条 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

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、「国土強靱化基本計画」を基本として他の関連する計画等とも連携し、すみやかに実施する。

また、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する。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

(1) 社会資本全体を通じた大規模災害対策、老朽化対策に遅滞なく取り組む。
○鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

[32] 主要な交通施設の耐震化

①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率

【2012年度 91% → 2017年度 概ね100%】

②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

【2012年度 79% → 2016年度 82%】

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】

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】

[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%】

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

【2012年度 60% → 2016年度 68%】

○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⁴³の活用を図る。

⁴³ 車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であって、道路標識等により車両が当該部分を右回りに通

[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】

○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%】

○「インフラ長寿命化基本計画」⁴⁴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%】

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%】

(2) これらの施策と連携しながら、さらに交通に固有の以下の対策を進める。

i) インフラ・設備面の対策

○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。

○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。

ii) 避難・緊急輸送対策

○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。

○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・

行すべきことが指定されているもの

⁴⁴ 国や地方公共団体、その他民間企業等が管理するあらゆるインフラを対象に、戦略的な維持管理・更新等を推進するための計画（2013年11月 インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議決定）

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%】

○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。

○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。

○港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

○自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、観測・監視の強化や予測精度の向上を図り、防災気象情報の改善や適時・的確な提供を推進する。

○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。

iii) 災害時の機能維持

○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。

[25] 道路による都市間速達性の確保率《再掲》

- 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。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- 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。

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)

関越道高速ツアーバス事故（2012）、JR 北海道問題（2013）、韓国フェリー事故（2014）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を図る。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- 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。
- 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】

○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。

[13] 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率《再掲》

[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%】

○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。

○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。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○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。

○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。

○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。

○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%】

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して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、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とともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○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】

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○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)育成に関する方を検討する。

[51] 道路運送事業等に従事する女性労働者数⁴⁵

【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】

○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⁴⁶

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】

○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。

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

（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とともに、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。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など各種の環境対策を推進する。

⁴⁵ 現状値における全労働者に占める女性労働者の割合は、バス運転者が1.4%（2011年度）、タクシー運転者が2.3%（2013年度）、トラック運転者が2.4%（2013年度）、自動車整備士（2級）が0.85%（2009年度）。

⁴⁶ トラック輸送からの転換というモーダルシフトの趣旨に鑑み、鉄道の指標はコンテナ貨物、内航海運の指標は雑貨の輸送トンキロとしている。なお、2012年度の国内貨物輸送トンキロ全体に占める鉄道輸送全体の分担率は5.0%（約205億トンキロ）、内航海運全体の分担率は43.4%（約1,778億トンキロ）。

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○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⁴⁷

【2013年度 23.2% → 2020年度 50%】

○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】

○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。

○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。

○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。

○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。

⁴⁷ 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の新車販売に占める割合は、米国が約4%、EUが約2%で、日本は約19%。

- 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。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 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。

- 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。

- 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。

[53] モーダルシフトに関する指標《再掲》

第3章 施策の推進に当たって特に留意すべき事項

交通に関する上記のような施策を計画的に推進し、実現していくに当たっては、常に国民、とりわけ交通の利用者の視点でネットワークのあり方やサービス水準などについて検証し、絶えず改善していくことが不可欠である。

そのためには、交通に関する現状調査や国民のニーズの把握などを適切に実施するとともに、本計画の進捗状況について評価の仕組みを導入するなど、計画の実効性を高めるための具体的かつ客観的な手法を構築していくことが求められる。

また交通には、その主たる担い手である交通事業者や利用者はもちろんのこと、国、自治体、地域住民など、非常に多くの関係者が関与している。

持続可能でより良いサービスを提供していくには、これら関係者の協力と連携が欠かせず、また、最適な交通ネットワークの実現を図る上では、各モード間のベストミックスを実現していくことが重要である。

その連携を実効性あるものにするためには、それぞれの持つ施設やサービスに関する情報をできる限り共有し、お互いが共通の認識のもとに取組を進めることが重要であり、そのため、公共データの積極的公開や、交通事業者が保有する交通関連データの活用に向けた取組や、そのための環境整備、さらには情報の「見える化」など、「オープンデータ」に向けた仕組みの構築が求められる。

さらに、近年急速に発展しつつある情報通信技術をはじめとする、様々な先端的技術を交通にも積極的に導入することで、交通サービスのイノベーションを喚起するとともに、技術の汎用化やコストダウンなどを通じてその普及を促進し、誰もが容易に新技術の利便性に接することができるようにするべきである。

そして、2020年東京オリンピック・パラリンピックを本計画の推進のマイルストーンとして、我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指し、その成果を世界に発信していくことが必要である。

(参考) 交通政策基本法の関連条文

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第十五条 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(調査研究)

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条 国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、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となっている。

(進め方)

- 交通政策の立案に当たっては、まず、交通の動向についての現状把握や分析、内外の交通政策等に関する情報収集をはじめとして、交通に関する様々な角度での調査・研究を十分に行うことが必要であり、産学官が連携しつつその取組を充実する。
- また、我が国の交通サービス水準等について、可能な限り客観的に評価できるよう、その「見える化」を進めるとともに、地域ごとの違いを踏まえつつ、国内の地域間、さらには海外の先進事例等との比較に取り組む。
- 「見える化」と併せて、交通の利用者、さらには地域住民、自治体、事業者等の関係者のニーズや状況の把握に努める。
- 以上については、地域が一体となって持続可能な交通ネットワークの形成を目指すという新たな取組において、特に強く求められる。
- その上で、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会及び同部会の下に置かれる交通政策基本計画小委員会において、本計画の策定後、本計画に沿って実施される施策の推進状況、本計画の達成状況等について確認するとともに、個々の数値指標などを用いて客観的にその達成

状況を評価する。

- その際、社会資本整備重点計画の改定等により関連する数値指標が見直された場合には、当該数値指標を踏まえて評価を行うものとする。また、数値指標を定めていない施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努める。
- さらに、個別の施策のみならず、本計画全体としての達成状況の評価にも取り組み、その評価結果を、以後の施策推進に適切に反映するとともに、必要に応じ、本計画の改善検討を行う。
- これらの手順（PDCA サイクル）を確実に実施する枠組みを構築する。

<関連する主な指標番号>

[1] [2] [3] [5] [7] [8] [10] [14] [28] [29]

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、支える時代へ転換する。

（進め方）

- サービス水準の見える化、事業者間・モード間・国内外等の比較、評価等を適切に実施するためには、その前提となる様々な交通に関する情報を関係者が共有し、効果的に活用することが必要である。
- このため、国などが保有する公共データについては積極的に公開するとともに、交通事業者が保有する交通に関する様々なデータについても、可能な限り国民の利用に供することとすることが必要であり、関係者の理解と協力を得るための取組を早急に進める。その際には、個人情報の保護など、データの活用のための環境整備や、サービス水準等の客観的な把握などに向けた仕組みの構築についても併せて検討することとする。

- とりわけ、人口減少を背景とした地域公共交通ネットワークの再構築に当たっては、地域の自治体を中心となって、交通事業者、利用者を含む住民、地元企業や NPO など、広範な関係者における協力と連携を図ることが欠かせないところであり、地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保等を促進することが重要である。
- また、交通政策を効果的かつ円滑に進めるためには、国民の役割として交通政策に対する理解や協力、参加が極めて重要であることから、エコドライブ、公共交通機関の利用促進、交通教育などのモビリティ・マネジメントの推進、交通に関するマナーの普及・啓発、過積載の防止など交通インフラの適切な利用促進、物流政策の積極的 PR など、様々な機会を捉えた国民に対する理解の増進等の取組を進めることとする。
- 効率的で持続可能な交通サービスを提供するには、個々の地域や事業の状況に応じて行政と民間が密接に連携しつつ、それぞれの長所を最大限発揮していくことが望ましいため、PPP/PFI といった手法を積極的に導入していくことが求められる。
- 交通サービスの向上に当たっては、個々の事業主体ごとにサービスが提供されていることから、複数のモード・事業者をまたぐ部分でのサービス水準の確保が疎かになりがちである。
- このため、例えば乗継ぎの際の導線やシームレスな情報提供、さらには仕様の共通化など、複数のモード間の役割分担と連携（ベストミックスの実現）や事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上を積極的に推進することが必要である。

<関連する主な指標番号>

[1] [2] [3] [5] [43]

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・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

(進め方)

- 交通分野でも、いわゆるビッグデータの活用による交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等の可能性が出てきており、これらに係る ICT の活用方策、交通統計情報の充実が必要となっている。
- また、情報技術を活用した利用者向け情報提供等に当たっては、高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報提供の手法に配慮しつつ推進することが求められる。
- 交通分野では、例えばリニアモーターカーやハイブリッドシステム、燃料電池など、様々な新技術の開発が日進月歩で進んでおり、今後も、水素、自動走行システム、ICT を活用した交通インフラ点検・診断技術、フリーゲージトレインなど、交通分野における先端技術の積極的な開発・導入を進める必要がある。
- 併せて、先進的な取組の普及を促進するため、いわゆる先端技術開発のみならず、衛星測位技術等で開発された先端技術の交通分野への適用、コストダウンの推進や汎用システムの開発といった、交通サービスの普及・向上・改善に向けた技術の開発、さらにこうした技術導入を可能とする基準の見直しや実証実験の実施などにも合わせて取り組む。

<関連する主な指標番号>

[9] [12] [13] [14] [15] [45] [46] [54]

④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた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)

- 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催にむけ、まずは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を図るため、首都圏の移動ネットワークのさらなる充実、海外からの訪日外国人旅行者への多言語での情報提供など、具体的な取組を進める。
- 東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据え、様々な交通分野でのサービス向上については、東京だけでなく全国各地へも波及させ、国全体としてサービスレベルの一層の向上を図る。
- さらに、我が国における交通分野での信頼性の高さや先駆的な取組を世界に発信する絶好の機会ととらえ、観光施策とも密接に連携しつつ、具体的な取組を進める。
- 上記と併せ、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会特別仕様のデザインを施した自動車のナンバープレートの交付等により、国民的機運の醸成、意識の高揚を図る。

<関連する主な指標番号>

[5] [6] [7] [8] [9] [10] [11] [14] [15] [16] [17] [18] [19] [23]
[24] [25] [26] [28] [29] [30] [37] [48] [49]

おわりに

本計画は、交通分野全般に関し、交通政策基本法に基づき政府全体として策定する初めての基本計画である。

本計画は、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年を目標年次としている。交通政策基本法に規定する交通に関する各種の国の施策の方向性を踏まえつつ、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「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」、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの基本方針のもとに、各施策の目標を数値目標も含めできる限り分かりやすく示している。そして、目標の各々について取り組むべき施策については、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、できるだけ計画に盛り込み、時代の変化に即応した積極果敢な政策展開を促進することとしている。

本計画に基づく施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土形成計画」や「社会資本整備重点計画」、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」、「国土強靱化基本計画」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」とも連携・整合を図ることとしている。

また、国、自治体、事業者、利用者、地域住民等関係者は、交通政策基本法に定められたそれぞれの責務や役割を認識した上で、十分な連携・協働を図っていかなければならない。

さらに、本計画の実現性を担保するためには、施策の実施状況について適切なフォローアップを行うことが極めて重要である。その際には、サービス水準の「見える化」を一層進めるとともに、関連する各種計画の最新の数値指標を適切に反映させることが重要である。

本計画を着実に推進することにより、我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系を構築していかなければならない。