

平成27年度  
交通の動向

平成28年度  
交通施策

要旨

この文書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項の規定に基づく平成25（2015）年度の交通の動向及び講じた施策並びに同条第2項の規定に基づく平成28（2016）年度において講じようとする交通施策について報告を行うものである。

# 目次

## 第 I 部 平成27(2015)年度交通の動向

第 1 章	交通サービスの状況	1
第 1 節	総論	1
(1)	我が国の経済社会の動向	1
(2)	交通事業の概況	3
(3)	旅客交通の概況	5
(4)	物流の概況	7
第 2 節	鉄道サービスの状況	10
(1)	総論	10
(2)	幹線・都市鉄道	11
(3)	地域鉄道	14
(4)	貨物鉄道	14
第 3 節	自動車交通サービスの状況	15
(1)	総論	15
(2)	バス	16
(3)	タクシー	21
(4)	コミュニティバス・デマンド交通	21
(5)	マイカー	22
(6)	トラック	24
(7)	自動車整備	26
第 4 節	海上交通サービスの状況	27
(1)	総論	27
(2)	外航海運	27
(3)	内航海運	30
第 5 節	航空サービスの状況	32
(1)	総論	32
(2)	国際航空	33
(3)	国内航空	34
(4)	LCC	35
(5)	航空機操縦士等	36
第 2 章	交通ネットワークの状況	38
第 1 節	総論	38
第 2 節	鉄道ネットワーク	38
第 3 節	道路ネットワーク	40
第 4 節	海上交通ネットワーク	42
第 5 節	航空ネットワーク	44

## 第Ⅱ部 交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

第1章 交通事業における就業及び生産性の現状	49
第1節 交通事業における就業の現状	49
(1) 就業構造の現状	49
(2) 労働環境の現状	54
(3) 労働力の動向	56
第2節 交通事業における生産性の現状	57
(1) 労働生産性の現状	57
(2) 労働生産性の国際比較	59
第2章 人材確保・生産性向上に向けた取組	62
第1節 人材確保に向けた取組	62
(1) 自動車関係	62
(2) 物流関係	63
(3) 航空関係	63
(4) 鉄道関係	63
(5) 造船、海洋産業関係	64
第2節 生産性向上に向けた取組の現状	64
(1) 「社会のベース」の生産性を高める	64
(2) 「産業別」の生産性を高める	64
(3) 「未来型」投資・新技術で生産性を高める	67
第3節 今後の政策展開に向けて	68

## 第Ⅲ部 平成27(2015)年度交通に関して講じた施策

## 第Ⅳ部 平成28(2016)年度交通に関して講じようとする施策

第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	69
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	69
第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり	70

(注) 本白書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

# 第I部 平成27(2015)年度交通の動向

## 第1章 交通サービスの状況

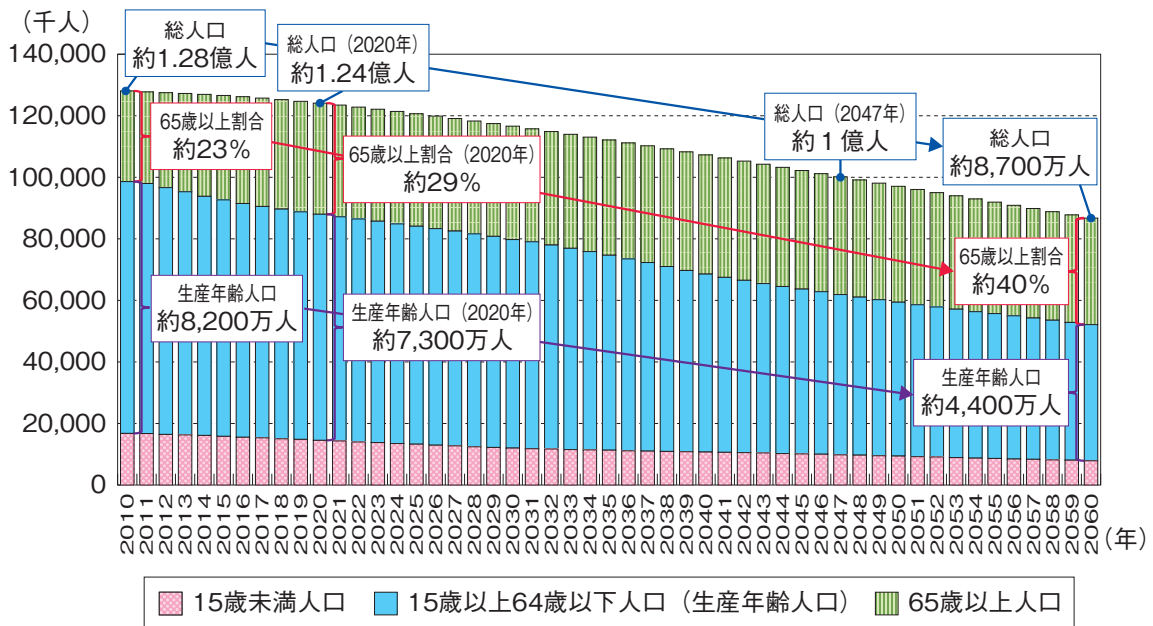
### 第1節 総論

#### (1) 我が国の経済社会の動向

##### a. 人口構成

我が国の総人口は2008年に約1.28億人となった後に減少傾向にあり、2047年には1億人程度、2060年には約8,700万人になると推測されており、本格的な人口減少社会を迎えている。また、2005年に1.26まで低下していた合計特殊出生率はその後上昇に転じ、2014年には1.42となったものの、人口置換水準といわれる2.07にはまだ開きがある状態となっている。

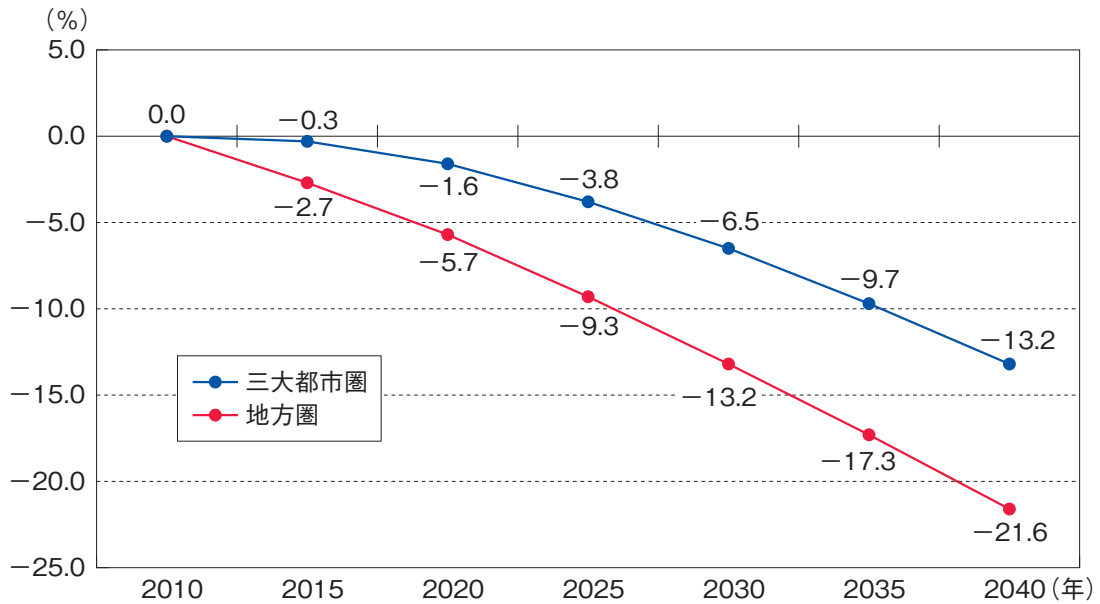
図表1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測



資料：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計)から国土交通省総合政策局作成

人口構成の推移については、三大都市圏と地方圏でその傾向が異なっており、まず、人口減少については、三大都市圏・地方圏ともに今後も進展していくと予測されているが、地方圏においては特にそれが顕著であり、2040年には、2010年時点と比べて2割程度減少するとされている。

図表1-2 三大都市圏と地方圏の人口増減率



注：三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

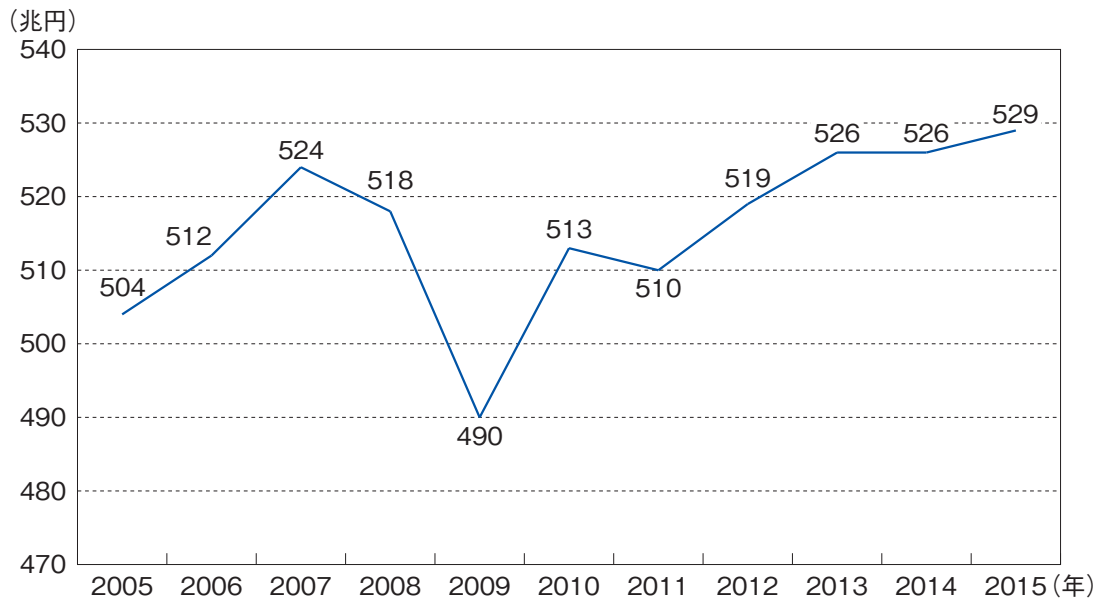
地方圏：三大都市圏以外

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」から国土交通省総合政策局作成

## b. 経済情勢

我が国の国内総生産（実質GDP）は、リーマンショックや東日本大震災の影響等により一時的に減少したが、2015年時点で約529兆円と、リーマンショック前の水準を回復している。

図表1-3 国内総生産（実質GDP）の推移

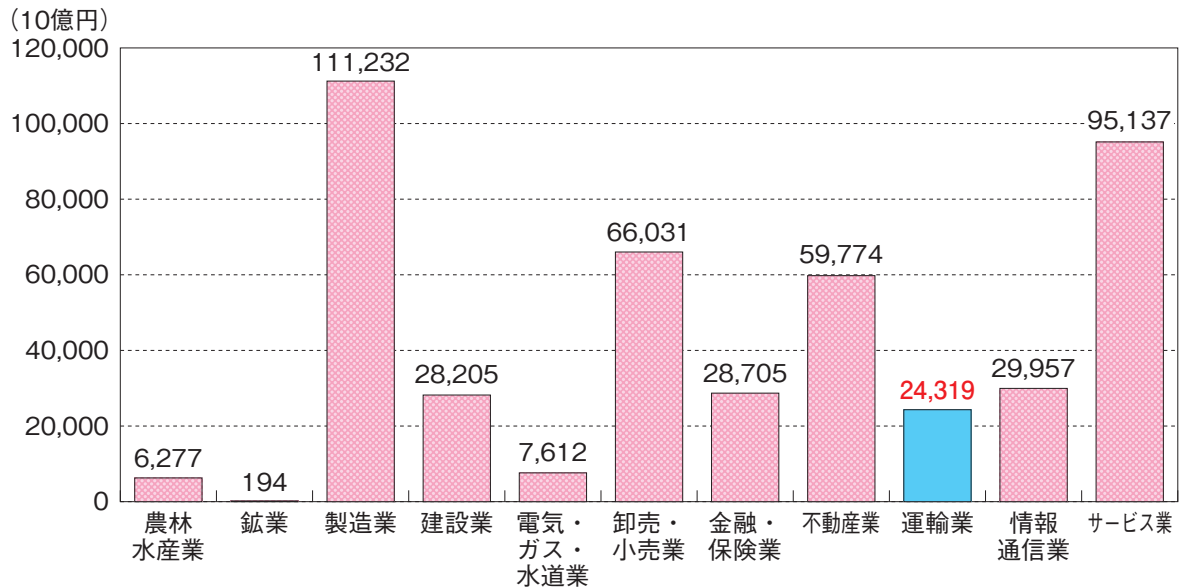


資料：内閣府「国民経済計算」から国土交通省総合政策局作成

## (2) 交通事業の概況

我が国における交通事業の2014年の国内総生産（実質GDP）は、約24.3兆円であり、交通事業は、名目ベースで我が国の産業部門全体における国内総生産の約5.7%を占める産業となっている。

図表1-4 経済活動別国内総生産（実質GDP）（2014年）

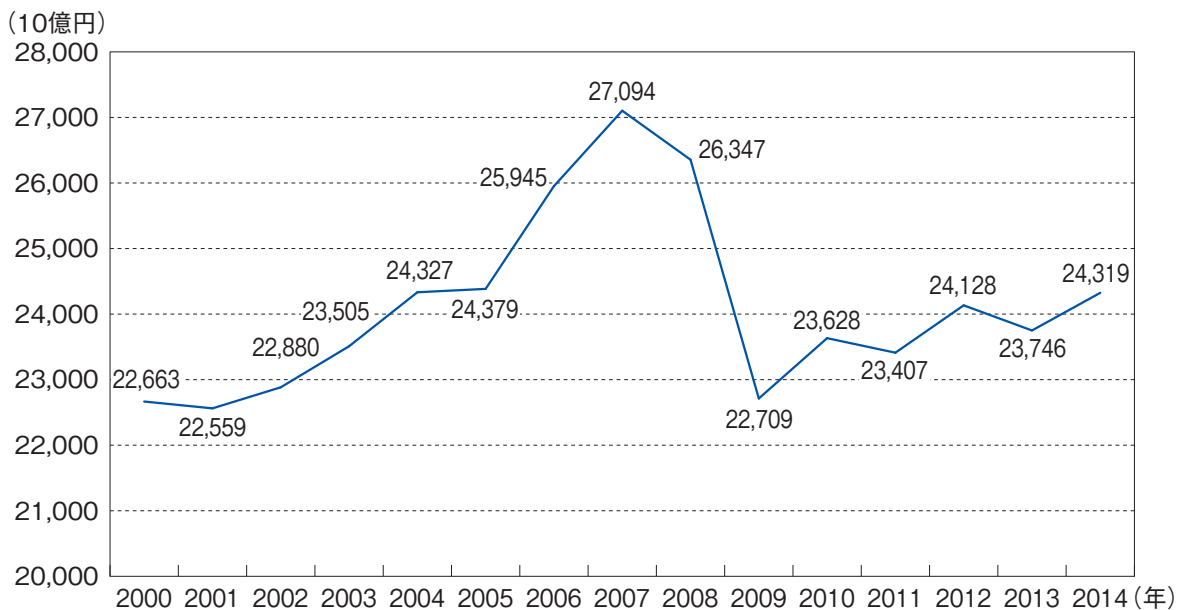


注：運輸業…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など

資料：内閣府「国民経済計算」（実質（連鎖）値）から国土交通省総合政策局作成

交通事業の国内総生産（実質GDP）の推移をみると、2008年のリーマンショック以前は、我が国の国内総生産を上回る伸びを見せていたが、2008年のリーマンショックによる大きな落ち込みを見せた後、近年は緩やかに回復をしている。

図表1-5 運輸業の総生産額（実質GDP）の推移

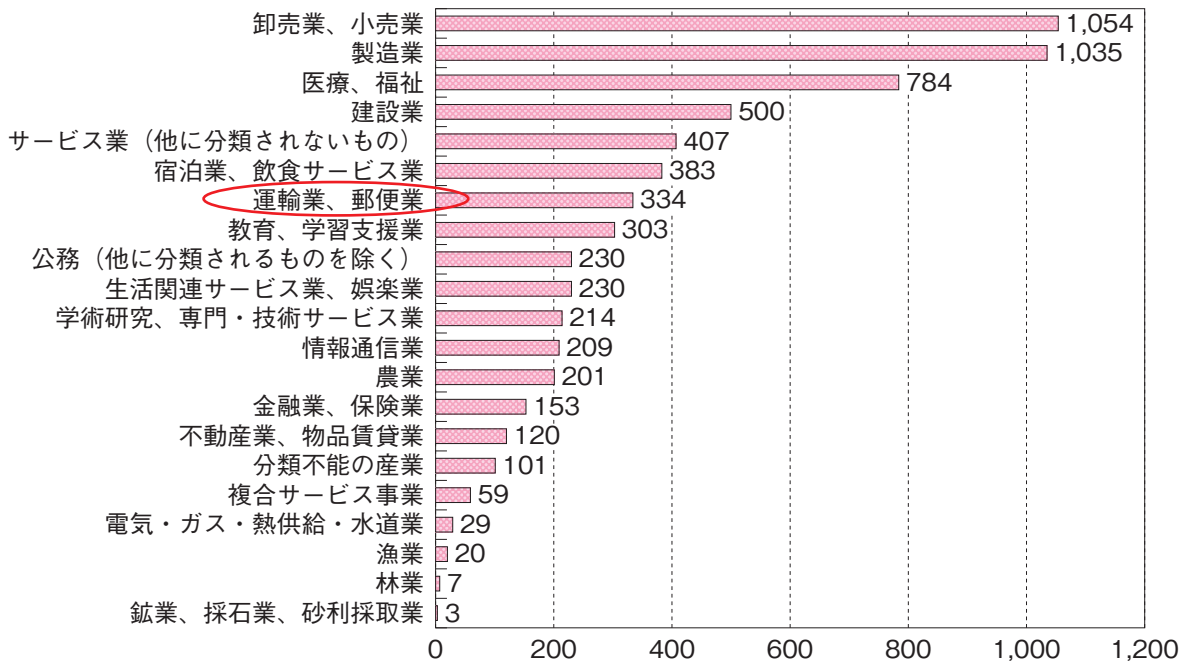


注：運輸業…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など

資料：内閣府「国民経済計算」（実質（連鎖）値）から国土交通省総合政策局作成

我が国の交通事業の就業者数は、2015年時点で334万人であり、我が国の就業者数の約5.2%を占めている。

図表1-6 産業別の就業者数 (2015年)



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業における主な事業の事業者数・営業収入・従業員数は以下のとおりである。

図表1-7 交通事業における主な事業の事業者数・営業収入・従業員数

区分	事業者数 (者)	営業収入 (億円)	従業員数 (人)
旅客鉄道事業	177 (2015年)	68,037 (2013年度)	196,860 (2013年度)
貨物鉄道事業	—	1,338 (2014年度)	5,220 (2013年度)
乗合バス事業	2,171 (2014年度)	9,765 (2013年度)	108,253 (2013年度)
貸切バス事業	4,477 (2014年度)	4,620 (2013年度)	68,168 (2013年度)
タクシー事業	52,885 (2014年度)	16,596 (2014年度)	383,815 (2014年度)
トラック事業	62,637 (2014年度)	156,126 (2013年度)	1,850,000 (2014年度)
旅客船事業	956 (2013年度)	2,851 (2013年度)	19,478 (2013年度)
内航海運事業	3,641 (2013年度)	9,257 (2012年度)	70,813 (2013年度)
外航海運事業	196 (2013年度)	43,337 (2012年度)	7,000 (2013年度)
港湾運送事業	874 (2014年度)	11,037 (2014年度)	52,097 (2014年度)
航空事業	16 (2014年度)	34,500 (2014年度)	33,367 (2015年)

注1：貨物鉄道事業は、JR貨物の営業収入及び従業員数

注2：航空事業は、日本の主要航空会社の合計

資料：鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成



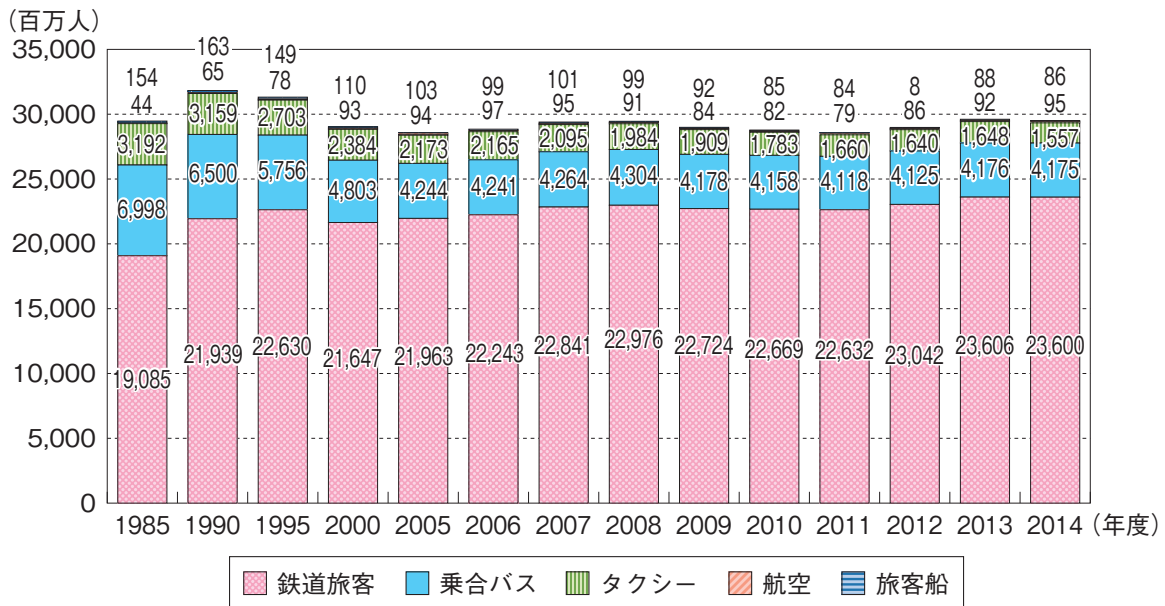
### (3) 旅客交通の概況

我が国の国内の旅客輸送量は、1991年をピークに2004年まで減少しており、その後、2008年のリーマンショック、2011年の東日本大震災の影響による落ち込みから、全体としては回復傾向にある。

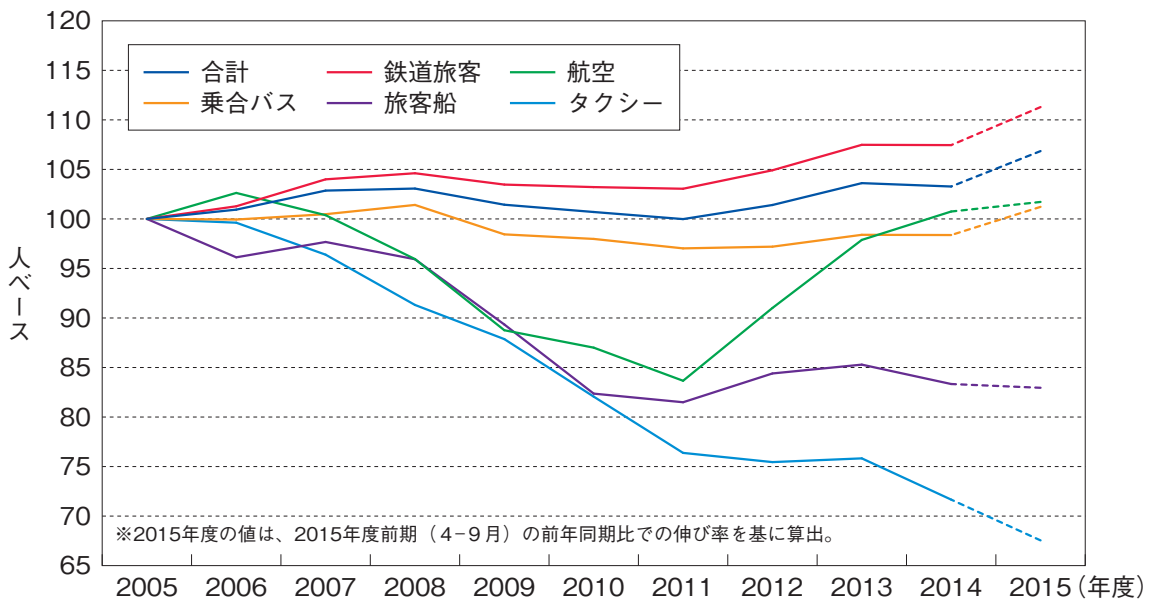
特に国内航空旅客については、LCCの利用拡大等により顕著な増加傾向にある。

一方、タクシーについては、リーマンショック等の景気低迷による法人利用の減少、自家用車の普及、鉄道・バスなどの競合する交通手段の整備等により減少傾向が継続している。

図表1-8 国内旅客輸送量の推移



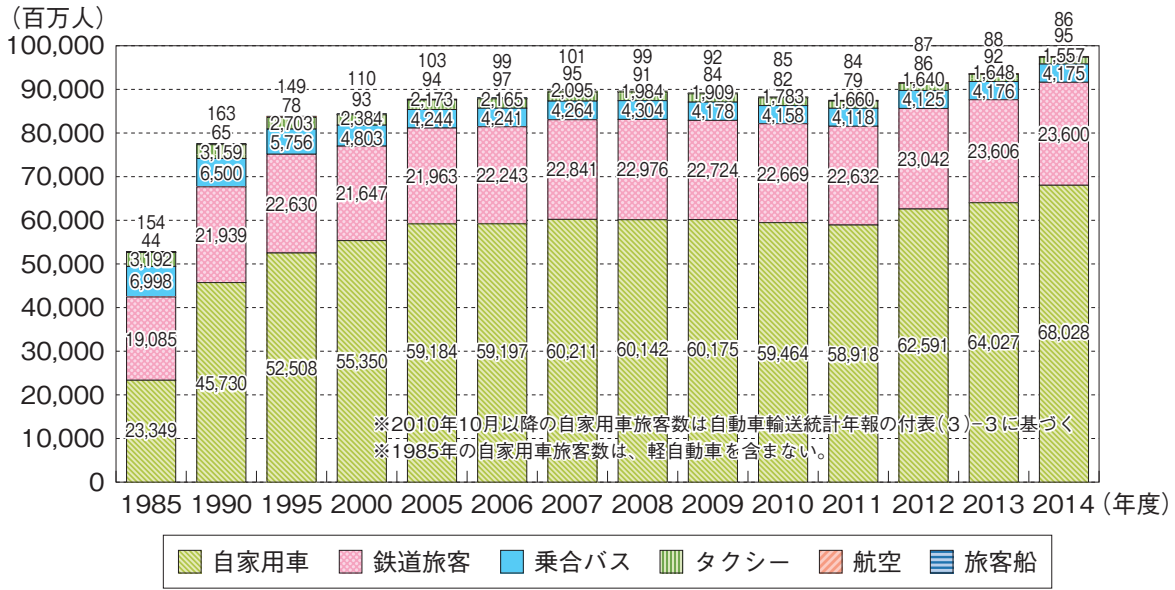
図表1-9 国内旅客輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



※2015年度の値は、2015年度前期(4-9月)の前年同期比での伸び率を基に算出。

資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

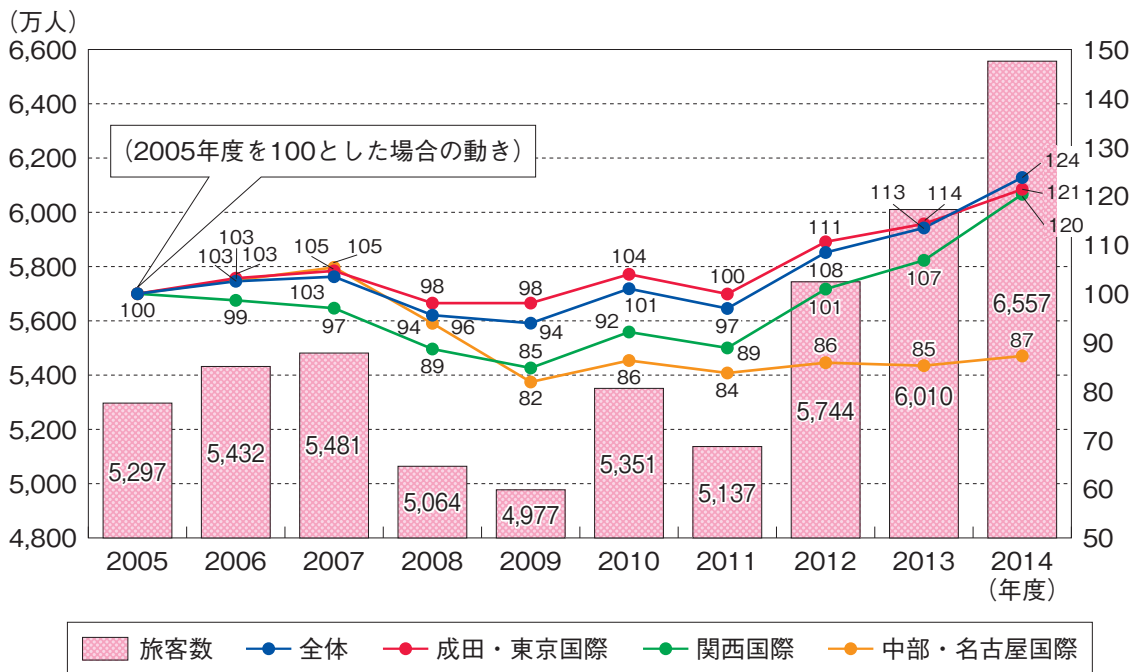
図表1-10 国内旅客輸送量の推移（自家用車を含む。）



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

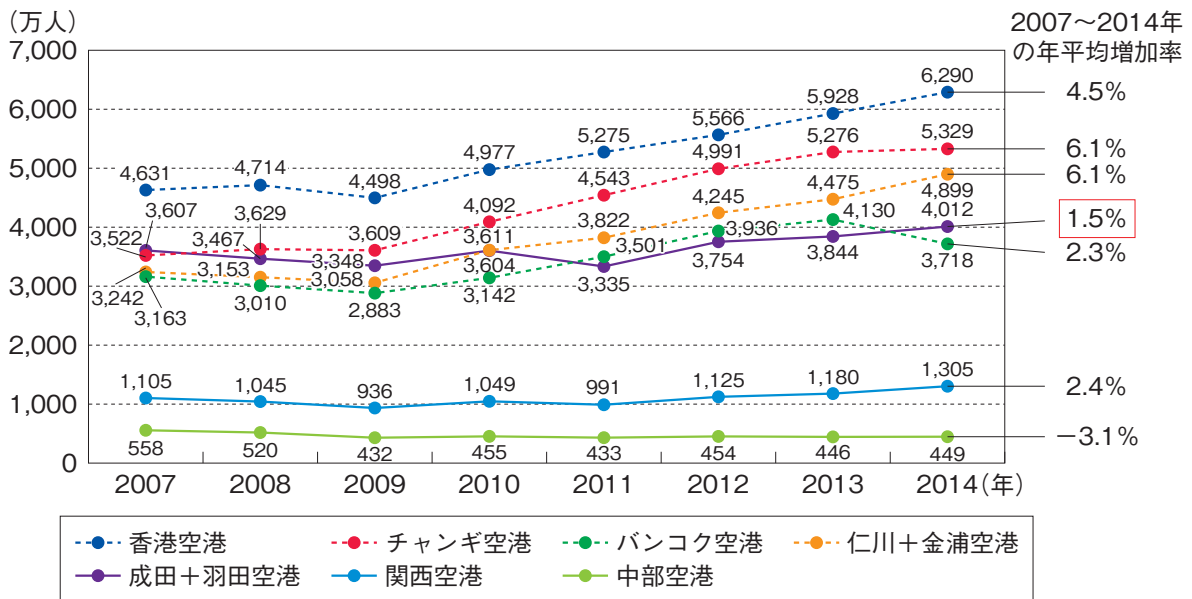
我が国における国際航空旅客輸送の概況に目を転じてみると、輸送量は2012年度以降回復に転じ、右肩上がりに急増している。アジアの主要5空港における2007年から2014年間の増加率では、首都圏の東京国際空港・成田国際空港は1.5%と依然として最下位ではあるものの、2014年においては4.3%と3位、輸送量ではバンコク空港を抜き4位に上昇している。

図表1-11 国際航空旅客輸送量の推移



資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-12 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送の推移



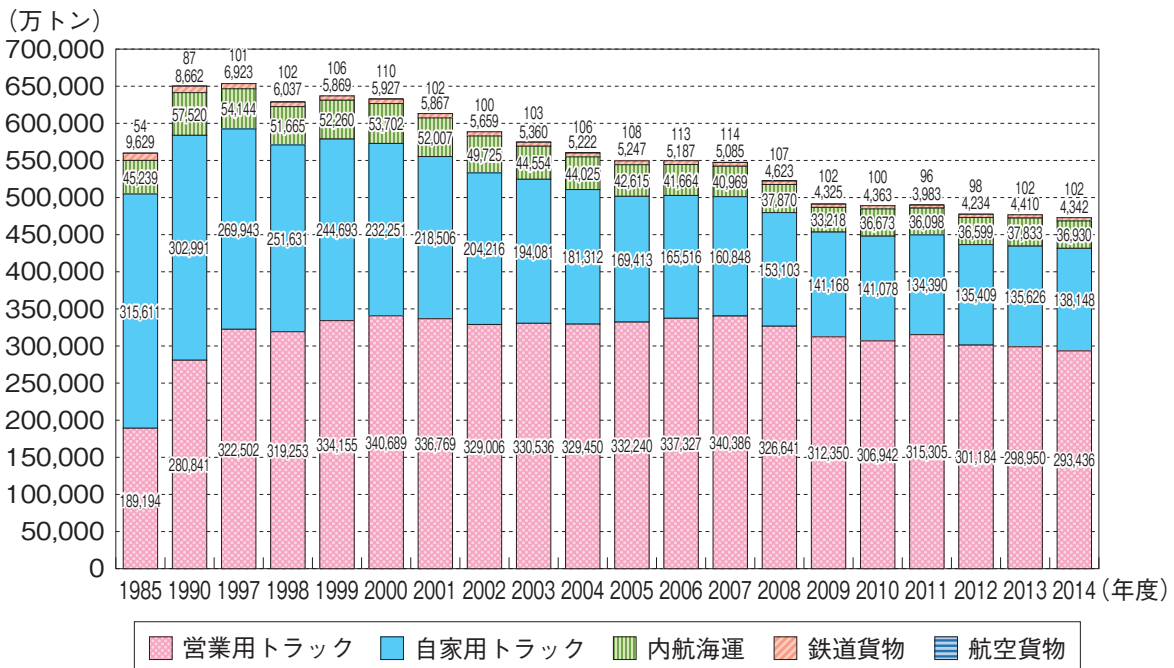
資料：「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

(4) 物流の概況

我が国の国内貨物輸送については、砂利・砂・石材、廃棄物、機械等の重量貨物の減少に伴い、トンベースの輸送量は長期的には漸減傾向にある。

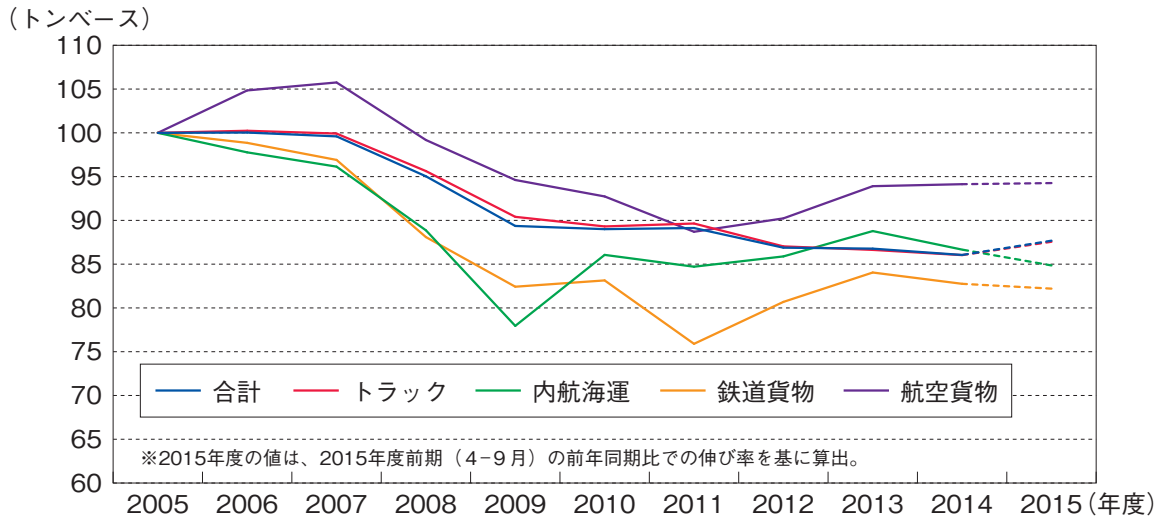
一方、輸送単位の小口化が進んでおり、物流件数は増加傾向にある。

図表1-13 国内貨物輸送量の推移

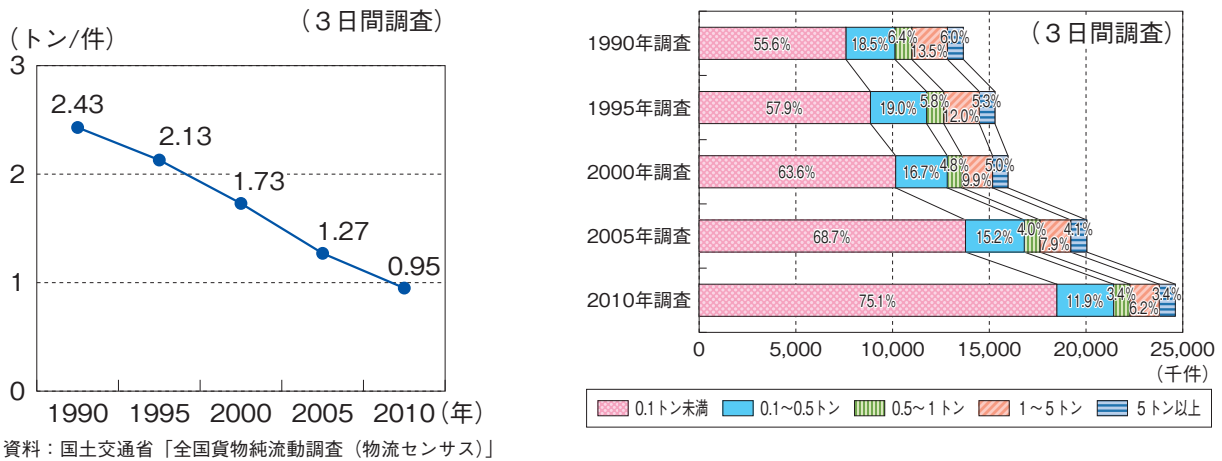


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-14 国内貨物輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)

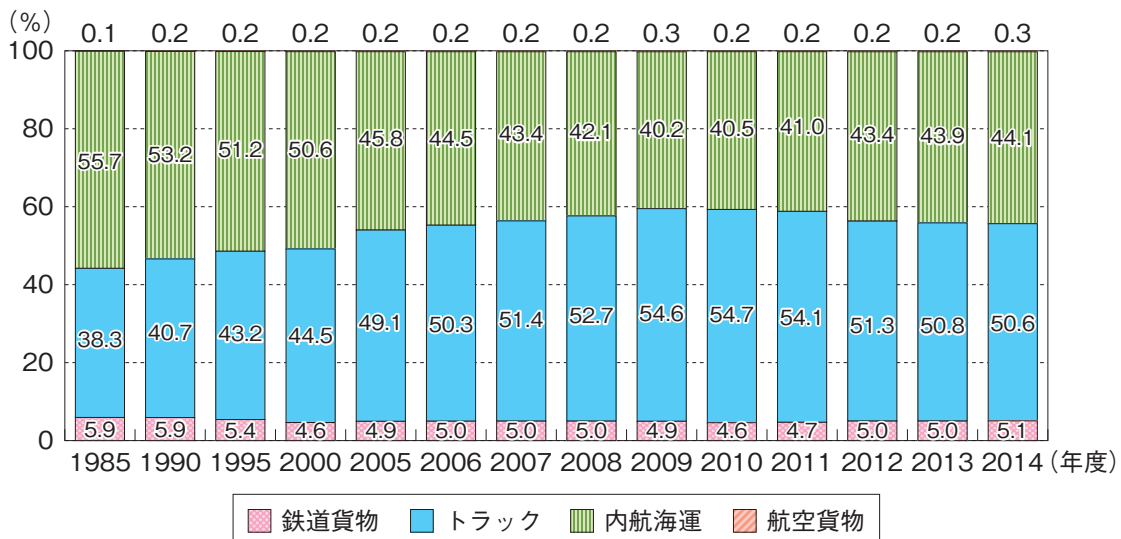


図表1-15 流動ロット(左)と物流件数(流動ロット規模別:右)の推移



貨物輸送量をトンキロベースで見ると、2011年度以降、トラックの分担率は減少に転じる一方で、2010年度以降内航海運の分担率は上昇に転じ、2011年度以降鉄道貨物も僅かながら上昇しており、トラックドライバー不足等を背景としてトラックから内航海運・鉄道貨物へのシフトの傾向が見ら

図表1-16 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロベース)

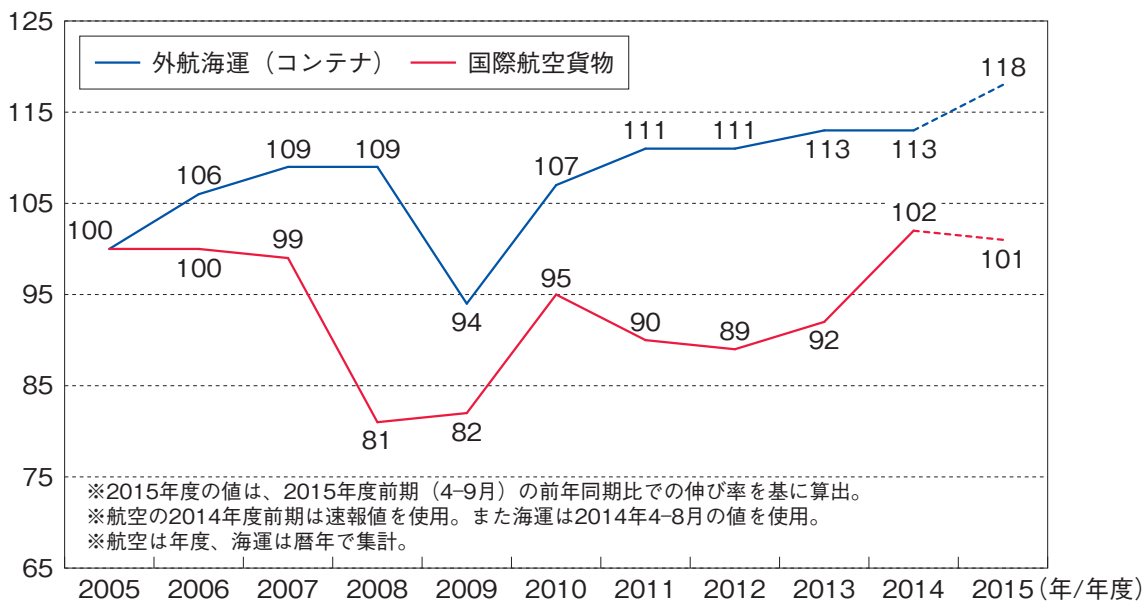


れる。

我が国の国際貨物輸送についても、国際旅客輸送と同様、リーマンショックや東日本大震災の影響による落ち込みの後、近年は総じて回復傾向にある。他方、世界に目を向けてみると、外航海運によるコンテナ輸送については、世界のコンテナ荷動き量が年々増加傾向にあり、東アジア・東南アジア地域の経済成長やグローバル化の進展により、アジアの中でも上海港やシンガポール港などが取扱量を伸ばし、世界トップクラスの取扱量となっている中、我が国港湾の取扱量は長らく横ばいの傾向が続いており、この10年でアジアの主要港との差が拡大している。

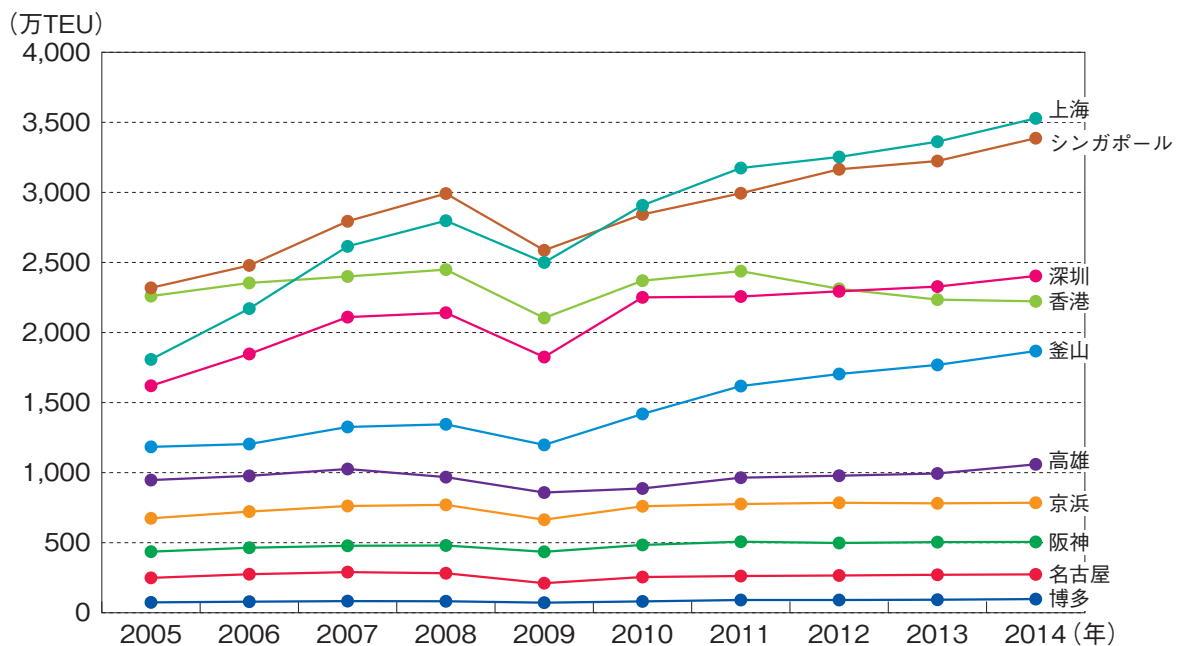
また、国際航空貨物輸送についても、我が国と比べ、近年、ドバイ国際空港やアジアの香港国際空港、上海浦東国際空港、台湾桃園空港等が取扱量を伸ばしている。

図表1-17 国際貨物輸送量の推移 (2005年/年度を100とした場合の動き)



資料：「空港管理状況調査」、「日本出入航空貨物路線別取扱実績」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-18 アジアの主要港のコンテナ取扱貨物量の推移



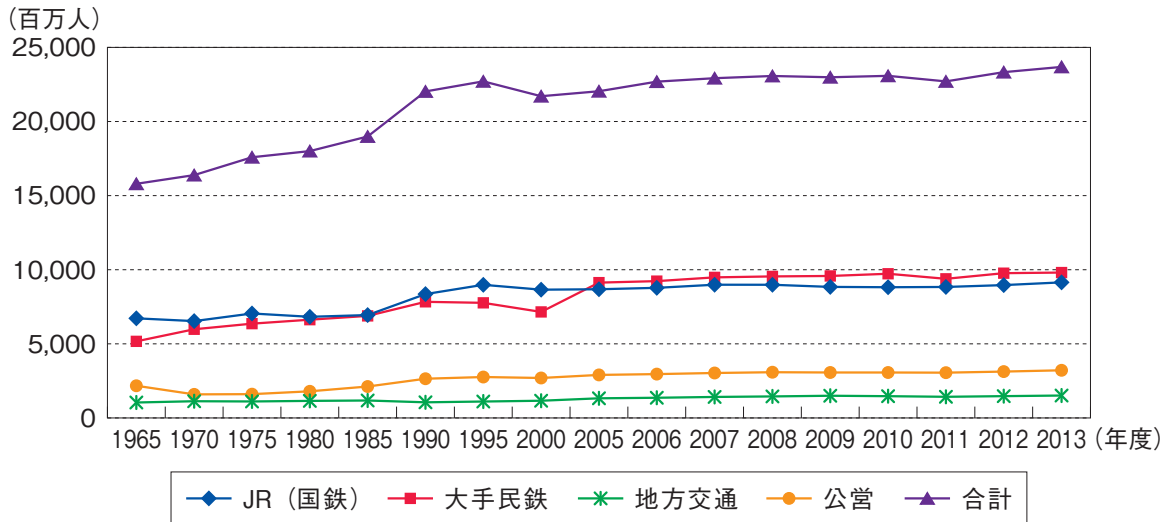
資料：国内港湾は2005～2013年は「港湾統計」、2014年は港湾管理者調べ(速報値)から国土交通省港湾局作成  
 海外港湾は「Containerization International yearbook」、「Lloyd's List」から国土交通省港湾局作成

## 第2節 鉄道サービスの状況

### (1) 総論

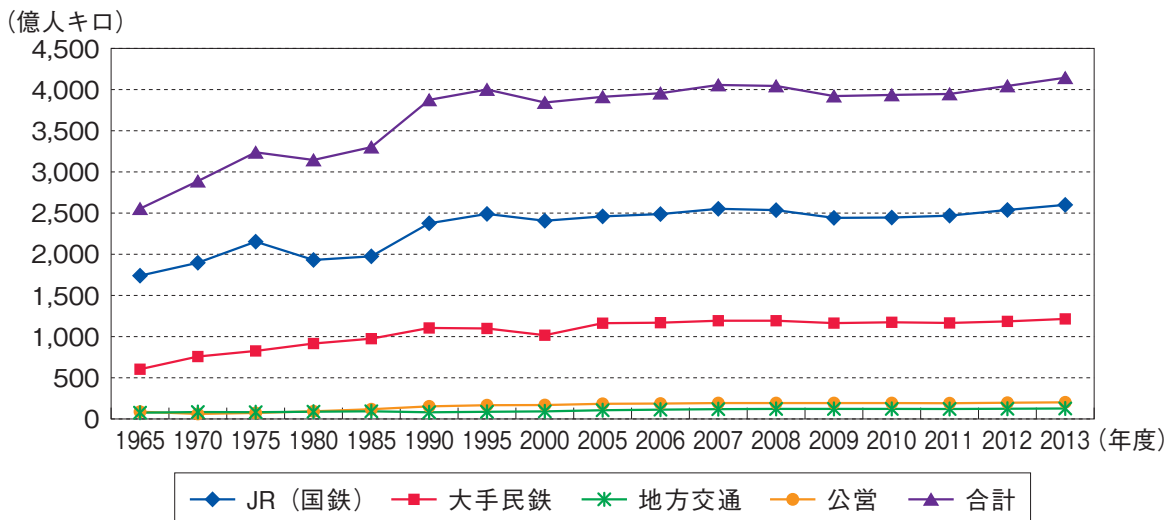
我が国の鉄道による旅客輸送状況は、1990年代前半まで大きく伸びたが、1990年代後半に入ってから、ほぼ横ばいの状況が続いている。2013年度の鉄道旅客輸送は、旅客輸送人員合計で前年度比1.5%増の236.8億人、旅客輸送人キロ合計では前年度比2.5%増の4144.2億人キロとなっている。

図表1-19 鉄道旅客輸送人員の推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。  
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。  
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。  
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

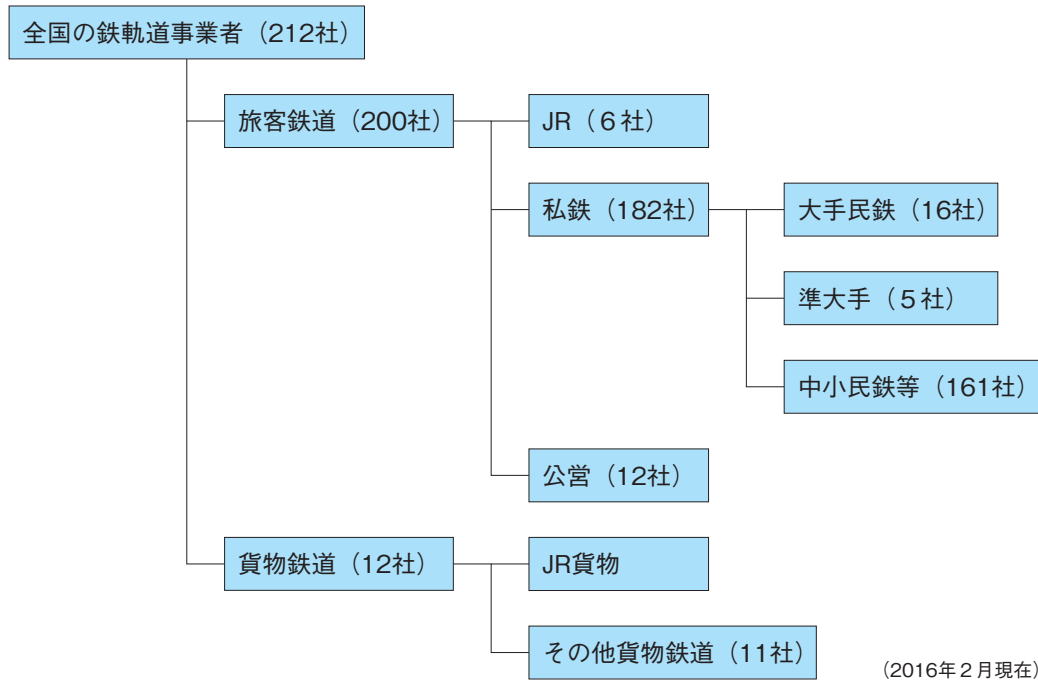
図表1-20 鉄道旅客輸送人キロの推移



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。  
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。  
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。  
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

我が国の鉄軌道事業者数については、212事業者となっており、その内訳は下記のとおりである(2016年2月時点)。

図表1-21 鉄軌道事業者数一覧



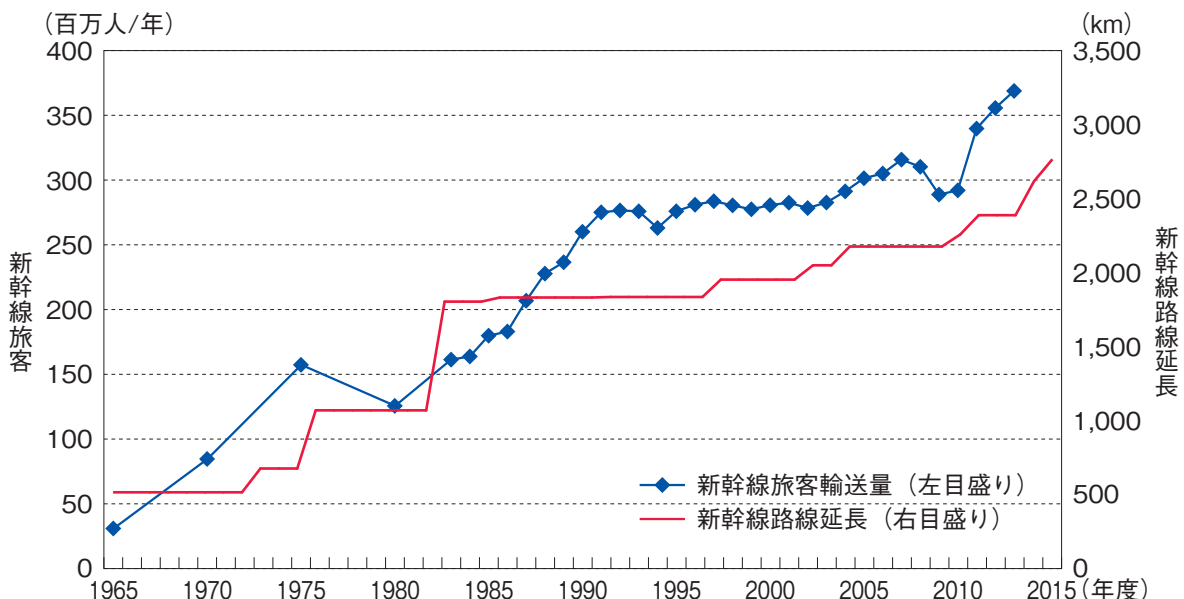
資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

旅客の公共輸送機関分担率は、輸送人員ベースで約8割を、輸送人キロベースで約7割を鉄道が占めているが、その内訳としては、輸送人員ベースではJRが30.4%、民鉄が48.5%、輸送人キロベースではJRが45.1%、民鉄が26.9%となっている。

## (2) 幹線・都市鉄道

我が国の新幹線旅客輸送量の推移については、1964年の東海道新幹線の開業以降着実に増加し、1970年代後半からの運賃・料金の値上げ等に伴い一時的に減少したものの、その後は一貫して増加傾向にあり、2013年度時点で約3.7億人となっている。

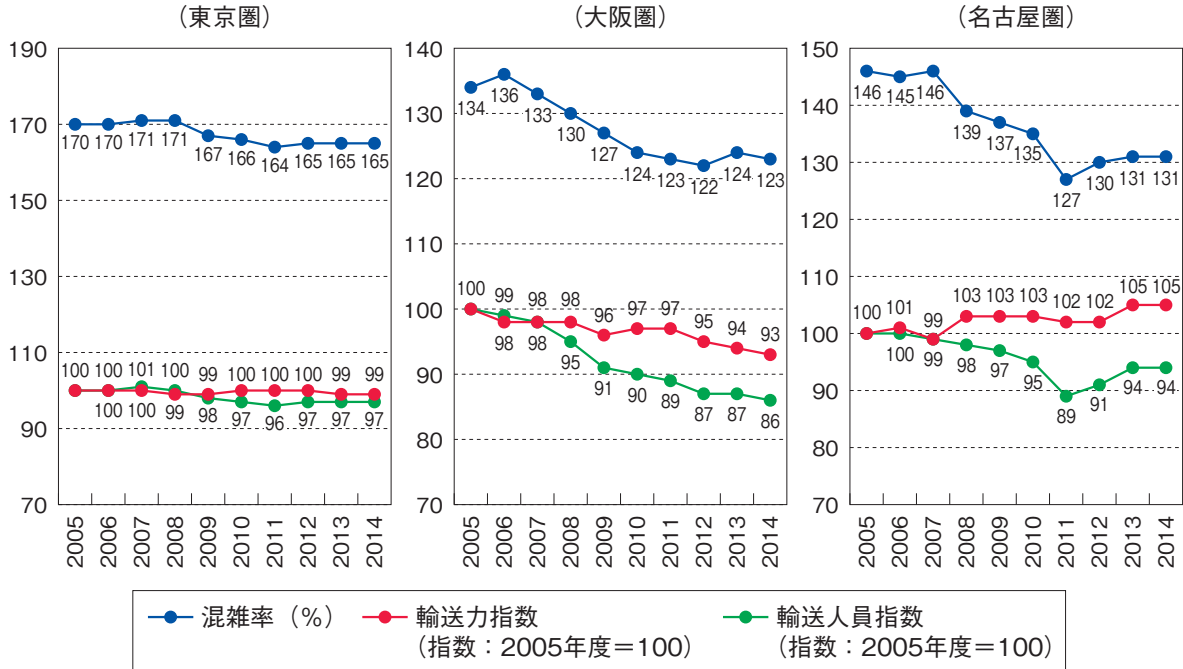
図表1-22 新幹線旅客輸送量の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

都市鉄道ネットワークについては、輸送力増強による混雑緩和を主眼とした整備が進められてきた結果、相当程度拡充されてきた。その結果、大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は少子高齢化の進展等と相まって低下傾向にあるが、一部の路線では混雑率が180%を超えるなど依然として高い水準にある。

図表1-23 三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

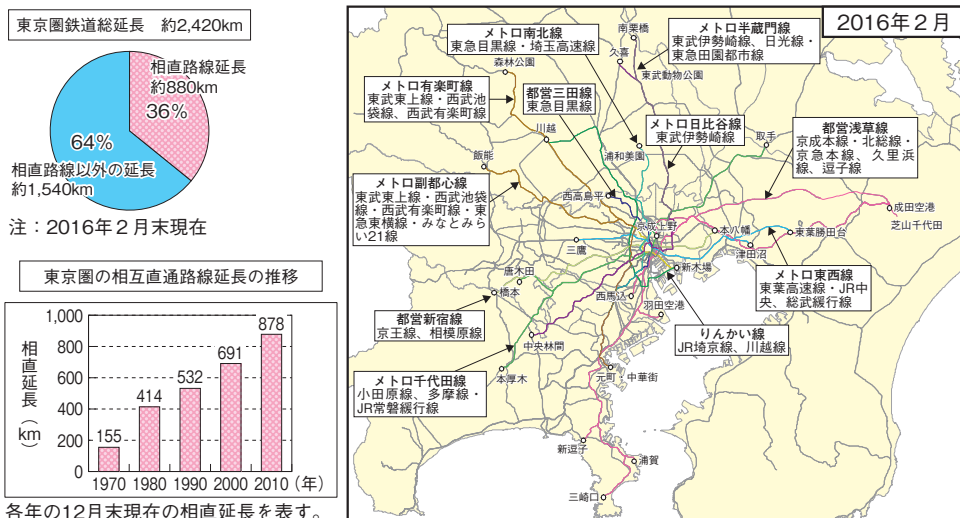


資料：運輸政策研究機構「都市交通年報」等から国土交通省鉄道局作成

また乗継利便性の向上やターミナル駅の混雑緩和等のため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に乗り入れる相互直通運転の実施が図られている。

東京圏においては、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び大江戸線を除くすべての路線で郊外鉄道との直通運転が実施されており、現在、東京圏の相互直通路線延長は約880キロメートルで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。

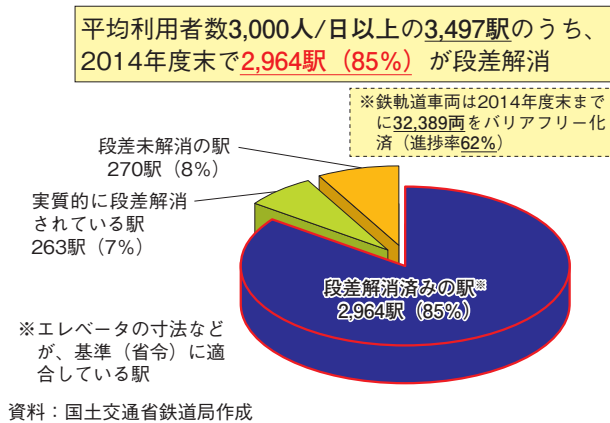
図表1-24 相互直通運転の現状





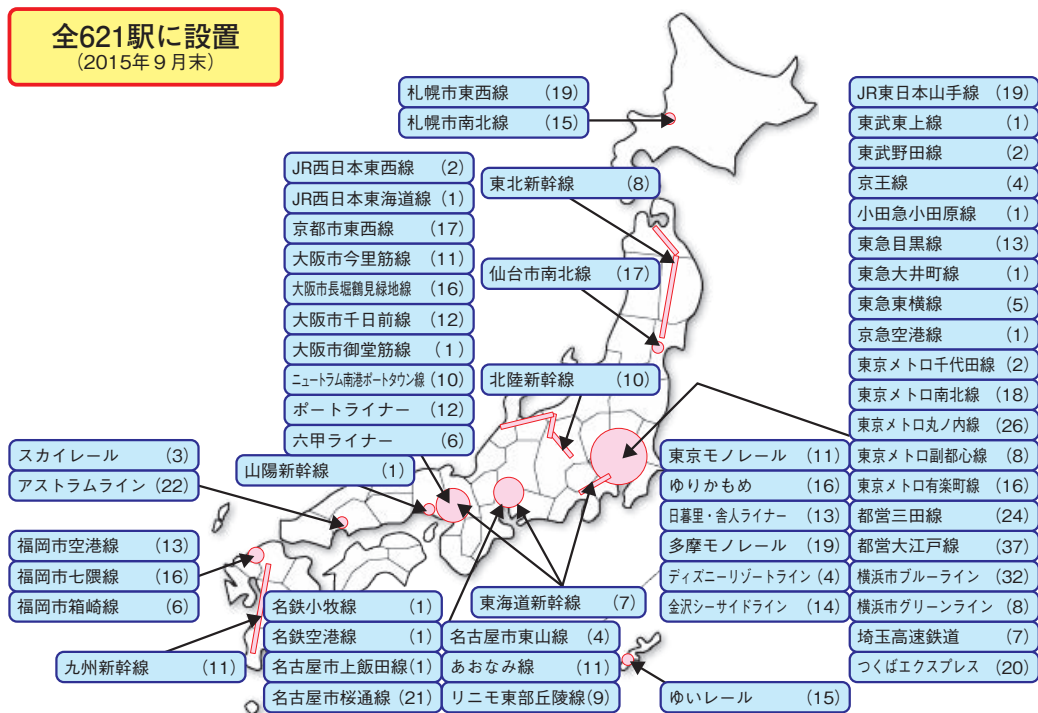
鉄道駅のバリアフリー化については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。)に基づく基本方針において、2020年度までに利用者3,000人/日以上原則全ての駅のバリアフリー化が目標となっている。2014年度末時点で、平均利用者数3,000人/日以上、3,497駅のうち、約85%にあたる2,964駅のバリアフリー化が達成された。鉄道車両のバリアフリー化については、2020年度までに総車両数約52,000両のうち約70%にあたる約36,400両のバリアフリー化が目標となっており、2014年度末で、約62%にあたる32,389両がバリアフリー化されている。

図表1-25 鉄道駅のバリアフリー化の状況(段差解消)



昨今、駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、転落事故の防止に効果の高い対策の必要性が高まっていることも踏まえ、転落防止のための設備として非常に効果の高い、ホームドアの整備が進められてきている。2015年9月時点におけるホームドア整備状況は621駅となっている。

図表1-26 ホームドアの設置状況

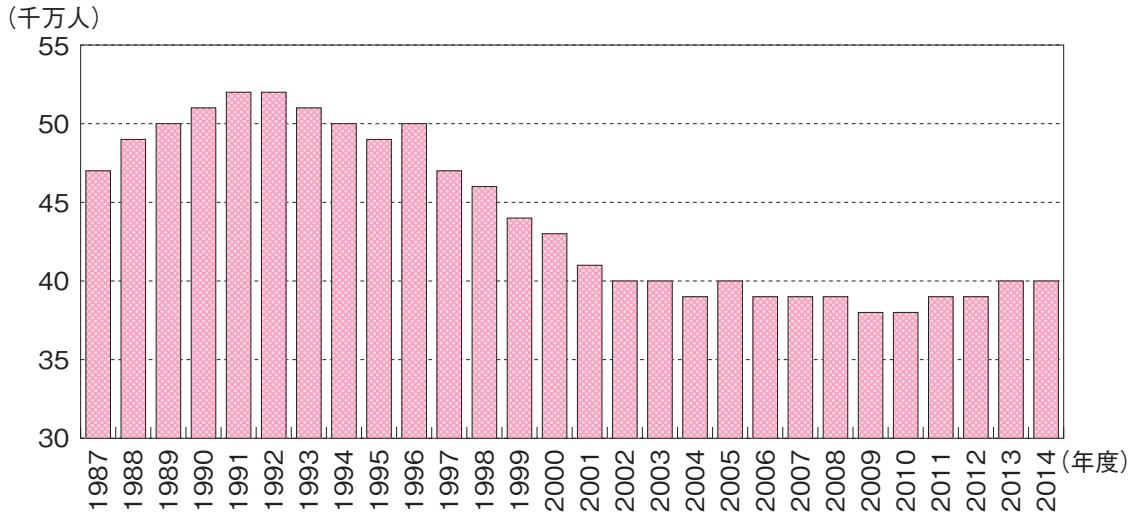


### (3) 地域鉄道

地域鉄道の輸送人員については、1991年度をピークに、2002年度頃まで逡減傾向であったが、その後、横ばいの状態が続き、2011年度からは僅かであるが増加傾向が見られるものの、1987年度と2014年度を比較すると約15%の減少となっている。

また、経営状況についても、輸送人員の減少等に伴い、事業者の82%が経常収支赤字(2014年度)と厳しい状態に置かれている。

図表1-27 地域鉄道の輸送人員の推移

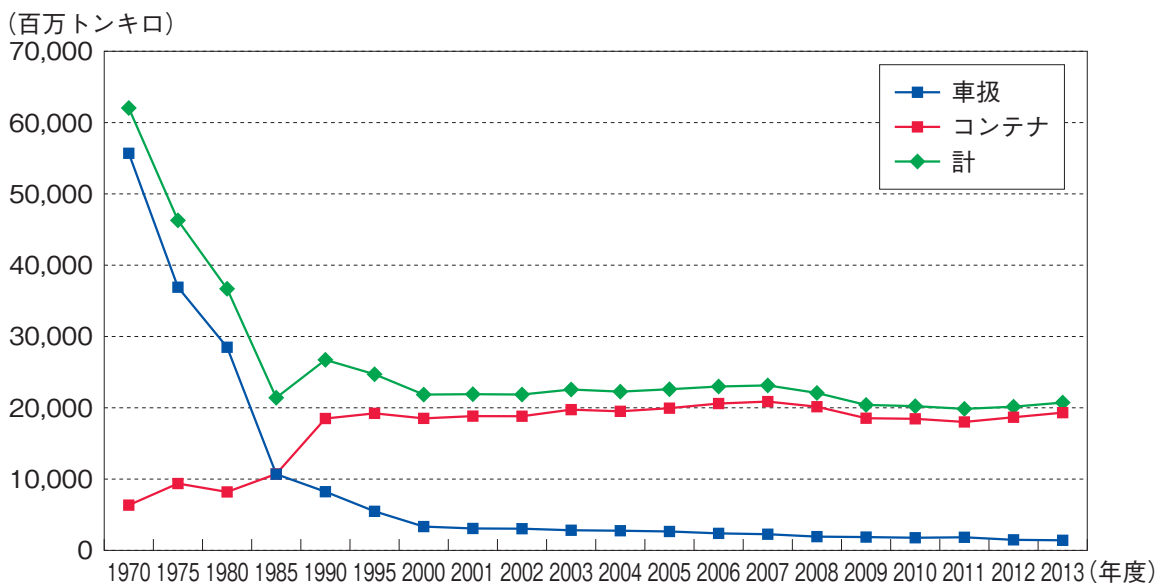


注：1988年度以降に開業した事業者を除く70社  
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

### (4) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで輸送量が大きく減少した。我が国における鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送と車扱輸送の2つに大別することができるが、車扱については、コンテナ輸送への転換等により1990年頃まで急激に輸送量が減少したものの、コンテナ輸送は1980年代末期から伸びを見せ、その後はほぼ横ばいの状態が続いていた。2008年度のリーマンショックや2011年度の東日本大震災の影響により輸送量が減少したが、2013年度の消費税増税の駆け込み需要やトラックドライバーの不足等を背景にしたモーダルシフトの流れもあり、コンテナの輸送量の改善が見られる。

図表1-28 JR貨物輸送トンキロの推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

### 第3節 自動車交通サービスの状況

#### (1) 総論

我が国の自動車運送事業の輸送人員は、2014年度でバスが約45億人、タクシーが約14億3,497万人となっており、バスの輸送人員は1980年代後半まで一貫して減少し、近年はほぼ横ばいの傾向、タクシーの輸送人員は、長期的に減少傾向にある。他方、貨物輸送量は、営業用トラックが約29億1,269万トン（2014年度）となっており、1980年代後半まで急激に上昇し、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年はやや減少傾向にある。

我が国の自動車運送事業等の事業者数については、トラックが約6.3万、バスが約0.7万、タクシーが約5.3万、自動車整備が約7.4万となっており、タクシー、自動車販売業を除き、緩やかな増加傾向にある。また、事業者数の9割以上が中小事業者であり、経営者・従業員の高齢化が進展している。

図表1-29 各事業者の規模等

＜各事業者の規模等＞				＜中小事業者割合＞				
	事業者数	営業収入 (整備事業及び販売業においては売上高)	従業員数		トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)	自動車整備
トラック事業 <sup>※1</sup>	6.3万 (2014年度)	15.6兆 (2013年度)	約185万 (2014年度)	事業者数	62,637	6,582	15,923	73,630
バス事業 <sup>※2</sup>	0.7万 (2014年度)	1.4兆 (2013年度)	約18万 (2013年度)	中小事業者数	62,550 (※1)	6,363 (※1)	15,777 (※2)	72,361 (※3)
タクシー事業 <sup>※3</sup>	5.3万 (2014年度)	1.7兆 (2014年度)	約38万 (2014年度)	中小事業者数の割合	99%	97%	99%	98%
整備事業 <sup>※4</sup>	7.4万 (2015年度)	5.5兆 (2015年度)	約55万 (2015年度)					
自動車販売業 <sup>※5</sup>	1.1万 (2014年度)	17.3兆 (2014年度)	約35万 (2014年度)					

資料：※1～※3 国土交通省自動車局作成

※4 (一社)日本自動車整備振興会連合会「平成27年度版自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

※5 (一社)日本自動車整備振興会連合会及び(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べから国土交通省自動車局作成

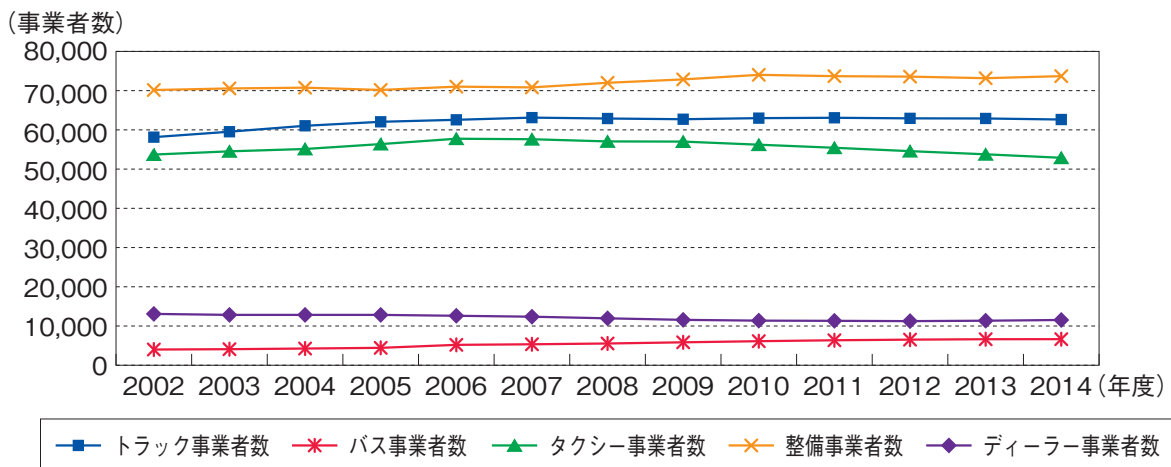
注：※1 資本金1億円以下の事業者数

※2 資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数

※3 従業員数が300人以下の事業者数

資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「平成27年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-30 自動車関連事業者数の推移



資料：(一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等は、日本経済及び地域の移手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。

しかしながら、自動車運送事業等の就業構造をみると、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性の比率はわずか2%程度に留まっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性対応を含めた労働環境の改善について十分な対応が取られてこなかったこと等が挙げられる。

図表1-31 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2014年度)	35万人 (2014年度)	80万人 (2015年)	40万人 (2015年)	—
女性比率	1.5% (2014年度)	2.5% (2014年度)	2.5% (2015年)	1.3% (2015年)	43.2% (2015年)
平均年齢	49.2歳 (2015年)	58.9歳 (2015年)	47.3歳 (2015年)	44.3歳 (2015年)	42.3歳 (2015年)
労働時間	209時間 (2015年)	194時間 (2015年)	218時間 (2015年)	188時間 (2015年)	177時間 (2015年)
年間所得額	426万円 (2015年)	309万円 (2015年)	437万円 (2015年)	421万円 (2015年)	489万円 (2015年)

注1：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注2：全産業平均の「平均年齢」、「労働時間」、「年間所得額」は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」の調査産業計の値

注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値

所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞與其他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞與其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

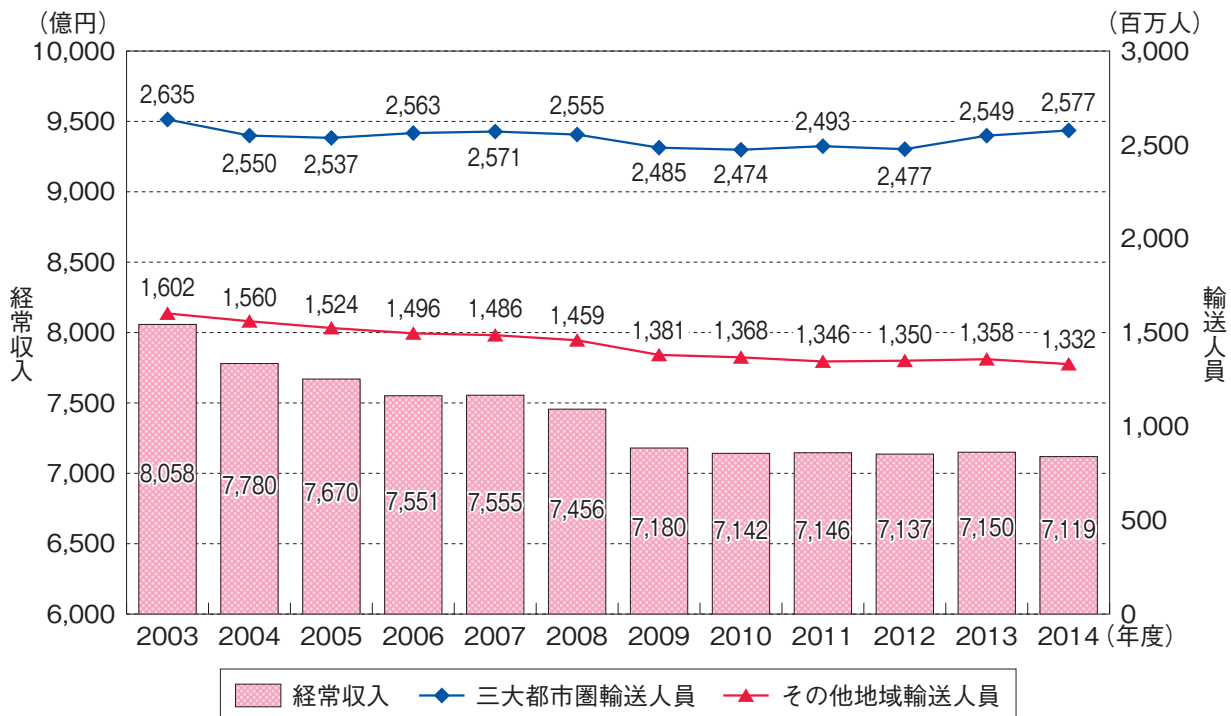
## (2) バス

### a. 乗合バス

#### ① 一般路線バス

一般路線バスの輸送人員及び経常収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化やモータリゼーションの進展等に伴う家用自動車の普及等により地方部を中心に減少を続けていたが、輸送人員については、2012年度以降三大都市圏を中心に増加又は下げ止まりの傾向にある。また、都道府県別の輸送人員の推移をみると、三大都市圏以外の道県においても回復傾向がみられるところがある。

図表1-32 一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料：国土交通省自動車局作成

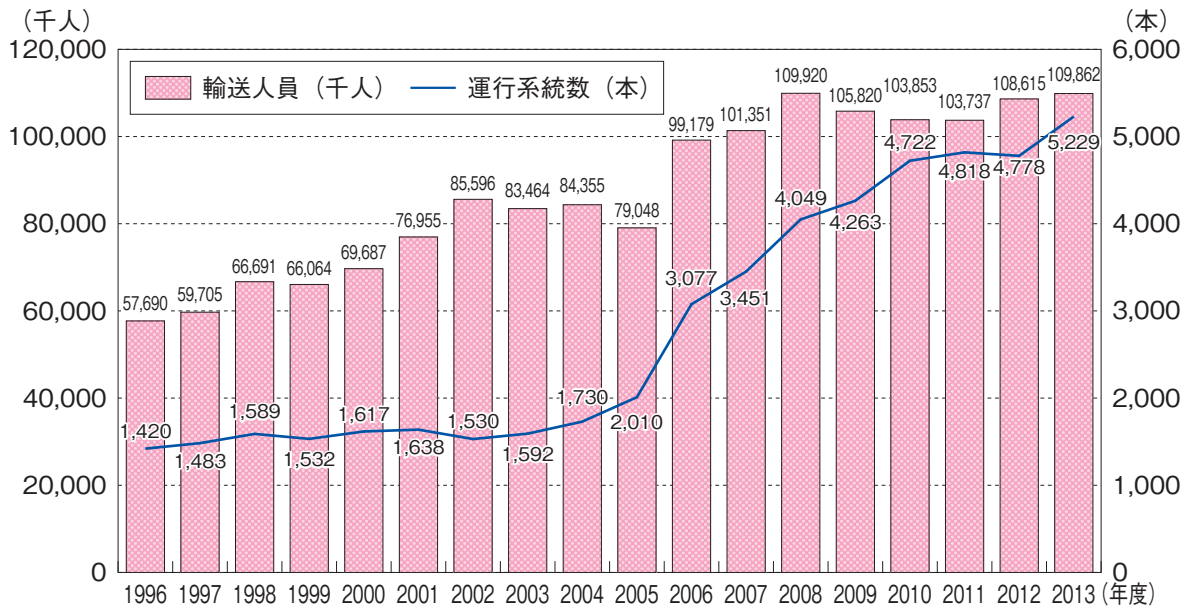
地方における一般路線バス事業者の経営状況は厳しく、一般路線バス事業者全体としても約3/4が赤字事業者となっている。これに伴い、一般路線バスの路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者の経営破綻も各地で起きている。

## ② 高速バス

高速バスはきめ細やかなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させ、地域間交流を支えるとともに、近年では外国人旅行者による利用も広がりつつある。

なお、高速バスについては、2012年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、2013年4月に「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を策定し、2013・2014年の2年間にわたり、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化や交替運転者の配置基準の設定等の措置が行われた。

図表1-33 高速バスの輸送人員及び系統数の推移

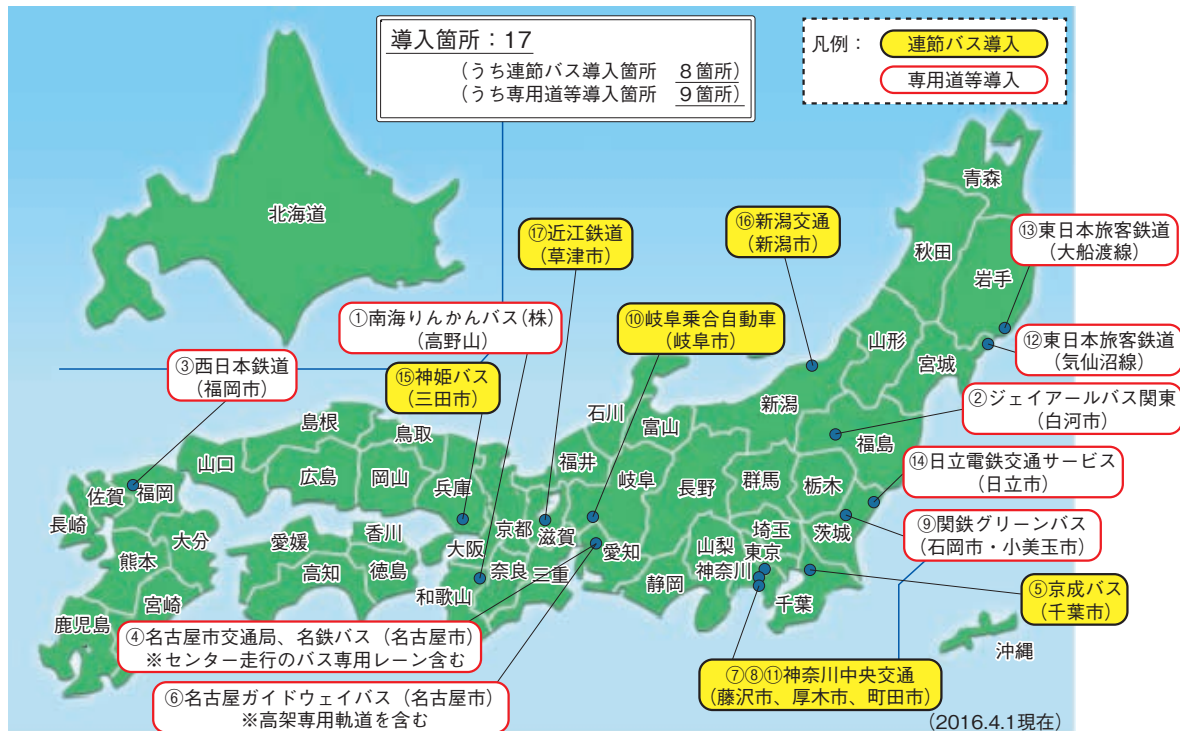


資料：国土交通省自動車局作成

③ BRT (バス高速輸送システム)

BRT (Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム)とは、連節バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせることで、定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする機能を備えたバスシステムのことであり、現在、国内17箇所で導入されている。

図表1-34 BRTの全国の導入状況



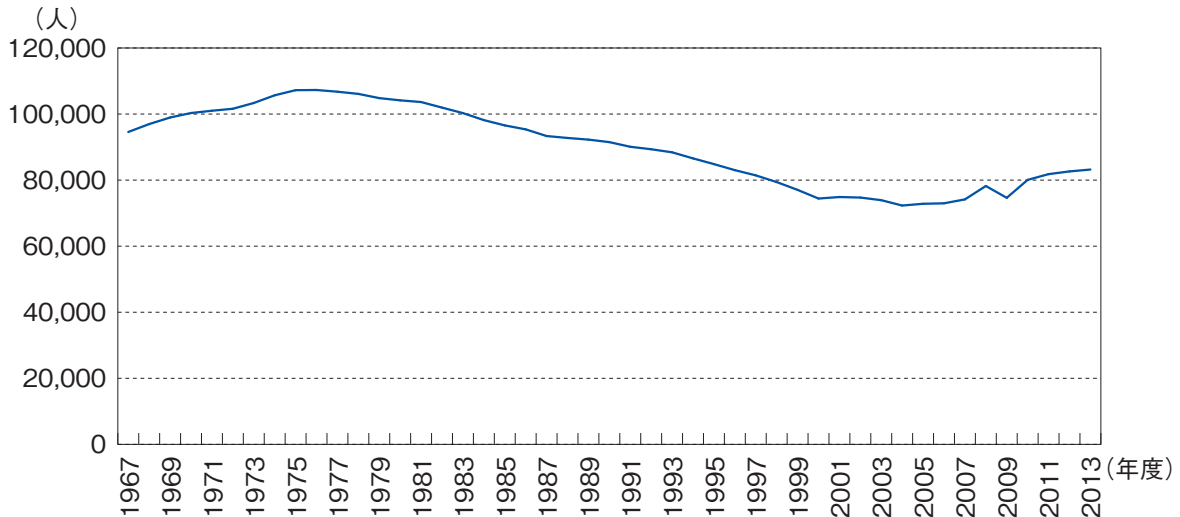
資料：国土交通省自動車局作成

④ 乗合バス事業従事者

乗合バス事業者数は2014年度時点で2,171事業者となっており、そのうちの民営事業者の約95%が資本金1億円以下の中小企業となっている。

バス事業の運転者数については、ここ数年は事業者数の増加に伴い一時的に増加しているが、乗合バス事業の運転者は、長期的には減少傾向にあり、将来的には地域の足を支える生活路線を現行の水準で維持していくことも困難となる事態が危惧されるに至っている。

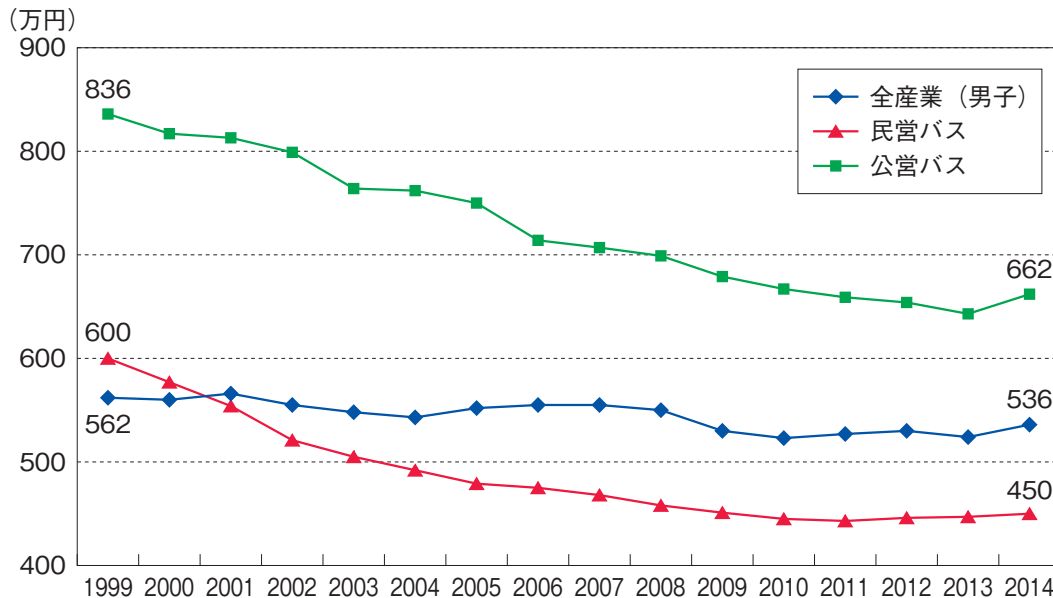
図表1-35 乗合バス運転者数の推移



資料：国土交通省自動車局作成

なお、乗合バス事業においては、輸送人員の減少等による収入減を人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業従事者の年収は全産業男性平均を大きく下回っている。

図表1-36 バス事業（運輸部門）の年間所得の状況



注1：バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。  
 注2：調査産業計（男子）のデータを「全産業（男子）」とした。  
 注3：年間所得＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局作成  
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。  
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額  
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」及び「国土交通省自動車局調べ」から国土交通省自動車局作成

b. 貸切バス

貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少しており、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

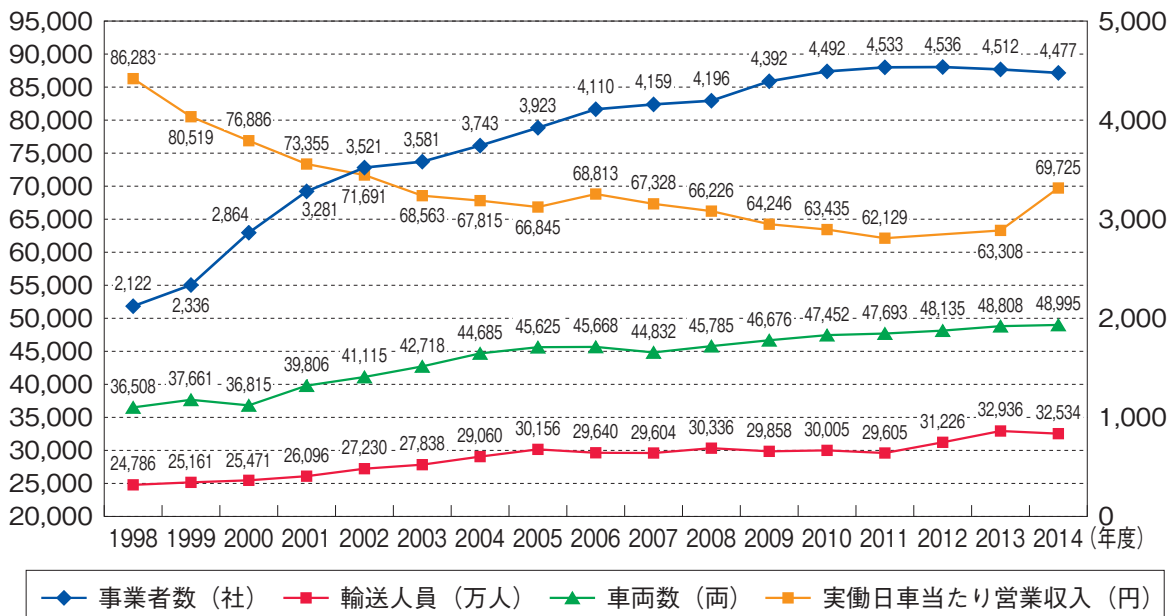
なお、2013年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、安全運行に必要なコストを適正に運賃に反映させるための貸切バスの運賃制度の見直しを行い、2014年7月から本格的に適用している。

また、2016年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化や、旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」等の観点から議論を進めている。

2016年3月29日には、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、その検討の熟度に応じ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの構築といった「今後具体化を図るべき事項」、増車の際のチェックの強化といった「引き続き検討すべき事項」の3つに整理した。

引き続き、同委員会での議論をし、今夏までに、総合的な対策をとりまとめ、実施に移していくこととしている。

図表1-37 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：2012年度の実働日車当たり営業収入については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。

資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成



### (3) タクシー

タクシー事業については、バブル崩壊後、長期的に需要が減少傾向にあり、近年、他の輸送モードの旅客需要が回復している中、減少が続いている。

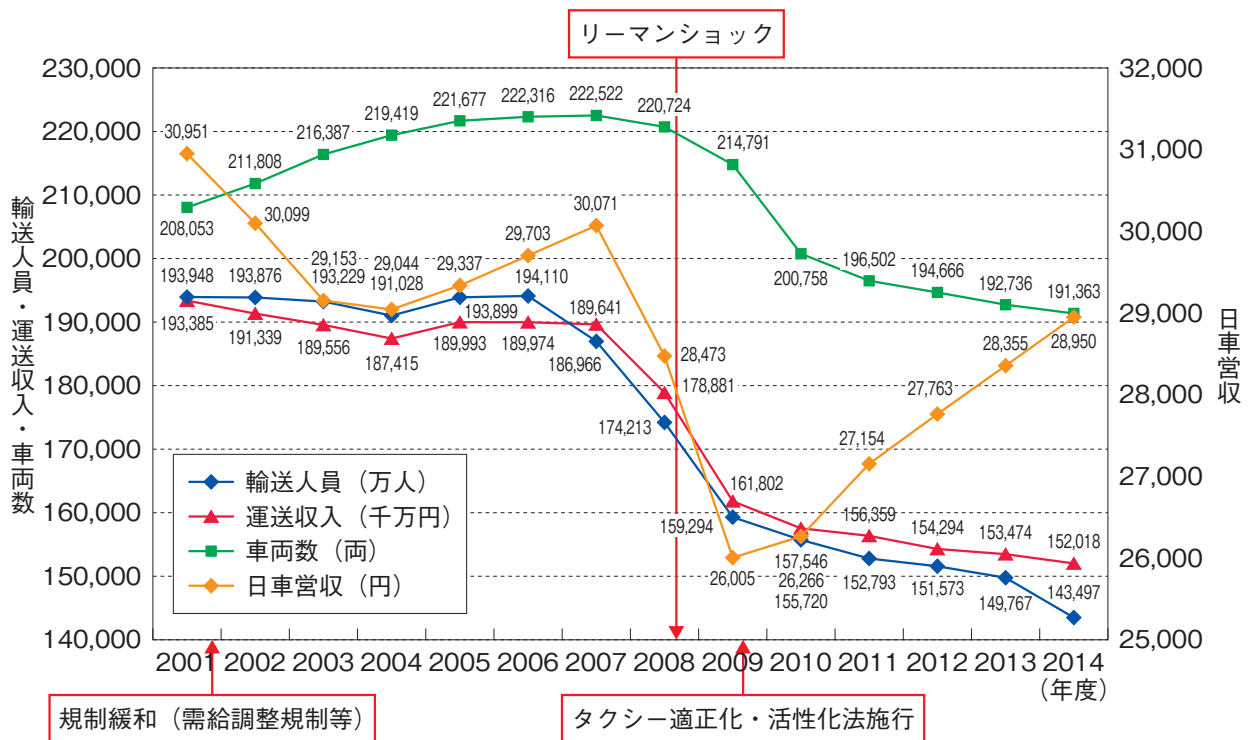
2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。

このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために2009年10月に施行された「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」が、2013年の第185回臨時国会において、議員立法により改正され、2014年1月に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果、日車営収は増加傾向にあるが、引き続き輸送人員は減少傾向にあり、依然として厳しい事業環境となっている。

また、タクシー運転者(男性)の年間所得平均の推移をみると、全産業労働者の年間所得平均に比べて、かなり低い水準にある。

図表1-38 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



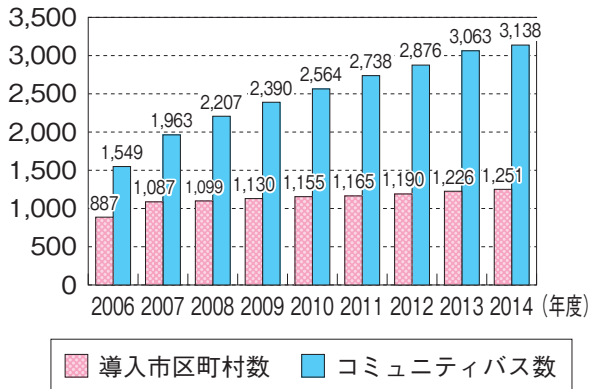
資料：国土交通省自動車局作成

### (4) コミュニティバス・デマンド交通

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、地域の足を確保する手段として、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的にルート进行迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。

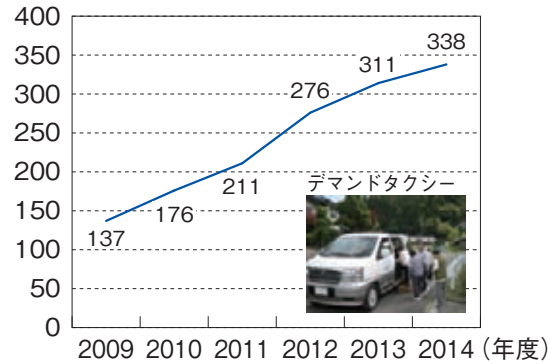
2014年には、全国で1,251市町村においてコミュニティバス、338市町村においてデマンドタクシーが導入されている。

図表1-39 コミュニティバスの導入状況



注：自家用有償旅客運送は含んでいない。  
資料：国土交通省総合政策局作成

図表1-40 デマンドタクシー導入市町村数の推移



注1：乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合型の旅客運送サービスをいう。  
注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。  
注3：自家用有償旅客運送は含んでいない。  
資料：国土交通省総合政策局作成

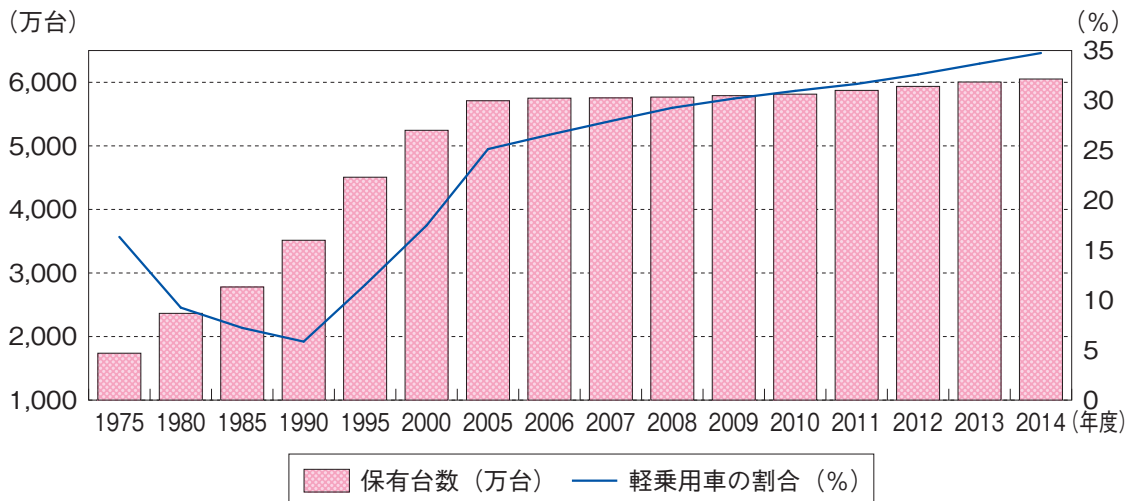
(5) マイカー

我が国の自家用乗用車の保有台数については、モータリゼーションの進展に伴い、1960年代後半から2005年にかけて急激に増加した（人口増加と比べて自家用車の増加が非常に顕著である）。その後は長期にわたり微増の傾向にあり、2015年3月末時点で6,000万台を越えた。また、乗用車世帯保有率は2013年時点で約8割となっており、世帯当たりの普及台数については1996年に1世帯に1台時代を迎えた。なお、マイカーの保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。このため、地方部を中心に、地域公共交通の位置づけが相対的に低下している状況を招いている。

保有車種については、低価格で維持費も安い軽乗用車の保有台数が1990年代に入って以降一貫して増加してきている。全乗用車の保有台数における軽乗用車の割合は2013年時点で3割を越えており、スモール化志向が進展している。

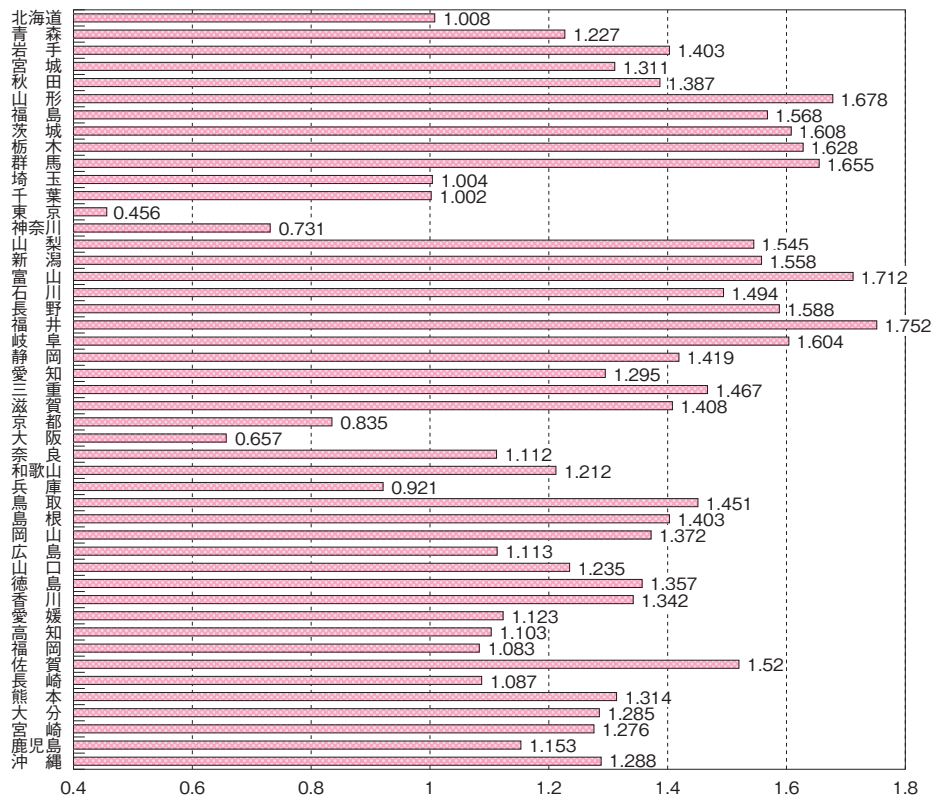
また、乗用車複数保有率は2013年時点で約4割となっているが、各世帯における複数保有の組み合わせでは、軽乗用車同士の組み合わせが増加傾向にある一方、大型・中型車と軽乗用車との組み合わせは減少傾向にある。

図表1-41 乗用車の保有台数と軽乗用車の割合



資料：(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」、(一社)全国軽自動車協会連合会「軽三・四輪車および全自動車保有台数の年別車種別推移」から国土交通省自動車局作成

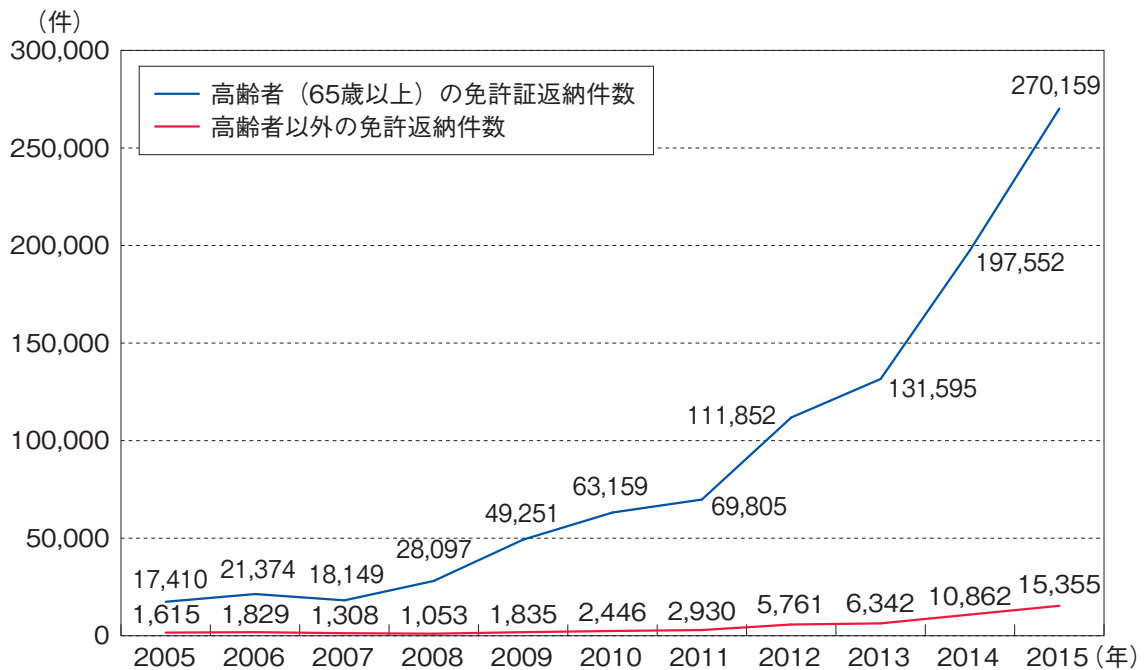
図表1-42 都道府県別のマイカーの世帯あたり普及台数



資料：(一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

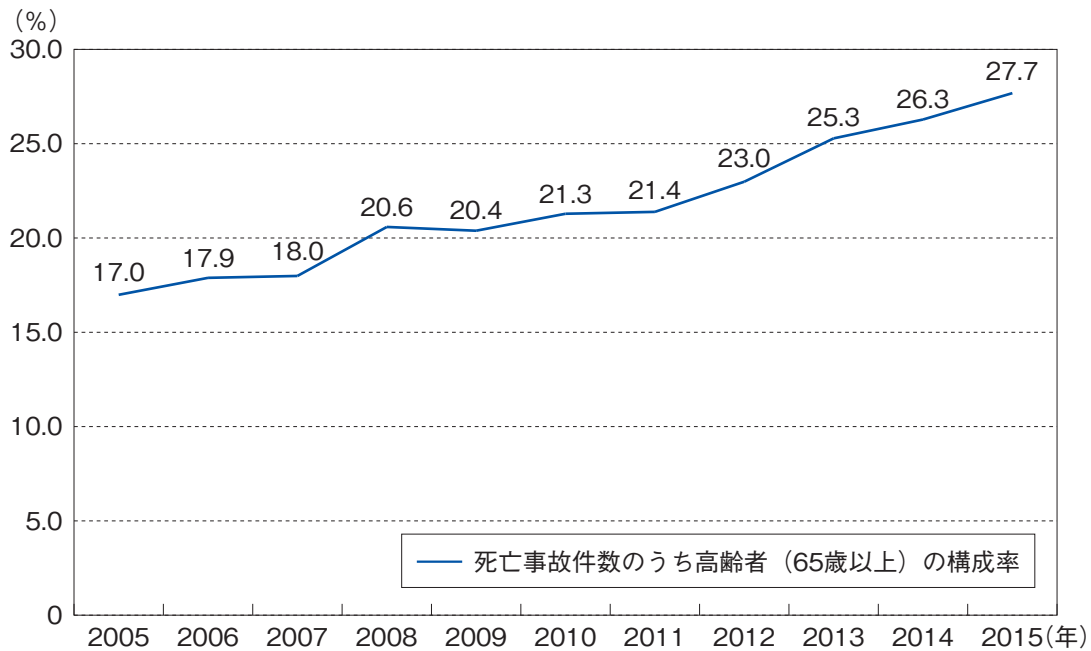
高齢の運転者による死亡事故の割合及び運転免許証の返納件数は増加傾向にあり、今後の我が国の高齢化の進展とそれに伴う高齢者数の増加の中で、特に地方都市を中心に公共交通の維持・活性化のニーズが高まっている。

図表1-43 運転免許証返納件数の推移



資料：警察庁「運転免許統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-44 高齢運転者による死亡事故の割合の推移



注：自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者が第1当事者となった死亡事故が対象  
資料：警察庁「平成27年中の交通事故死亡事故の発生状況特徴及び道路交通法違反取締り状況について」から国土交通省作成

## (6) トラック

トラックによる貨物輸送量（トン数）については、1980年代後半まで急激に上昇したものの、その後は長期的にほぼ横ばいで推移し、近年は国内全体の貨物輸送量の減少等を背景として、やや減少傾向にある。

図表1-45 営業用トラックの輸送トン数の推移



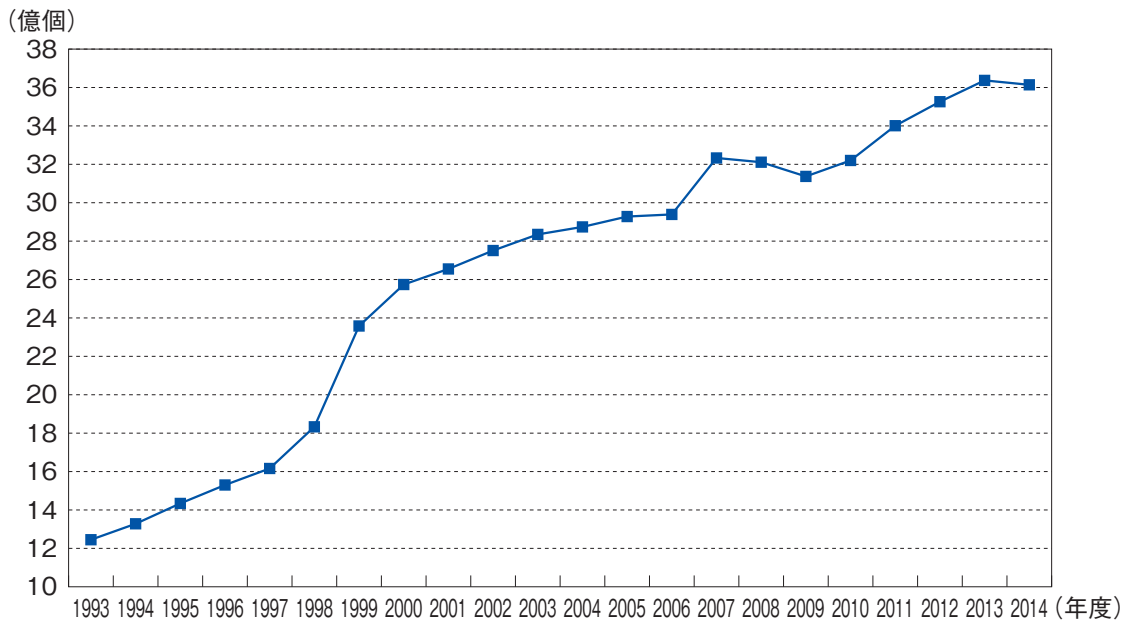
注：軽自動車は除く。  
資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省自動車局作成

主要品目別（トンベース）で見ると、砂利・砂・石材、廃棄物、食料工業品の輸送量が多いが、総じて減少傾向にある。

また、インターネット通販市場などの拡大により、宅配便取扱個数が増加傾向にある。インターネット通販をはじめとする通販市場は直近5年間で、約1.5倍の規模に拡大しており、同時期には宅配便の取扱件数も15%増加している。このように、対消費者向けの貨物輸送が増えている中で、国土交通省が宅配事業者主要3社に対して2014年12月に行った調査によると、宅配便取扱件数の約2割について再配達が発生しており、これにより山手線の内側の2.5倍のスギ林の年間吸収量に相当する二酸化炭素（約42万トン）の発生や、年間約9万人分の労働力に相当する労働時間（約1.8

億時間)の発生等の大きな社会的損失が生じている。

図表1-46 宅配便取扱実績

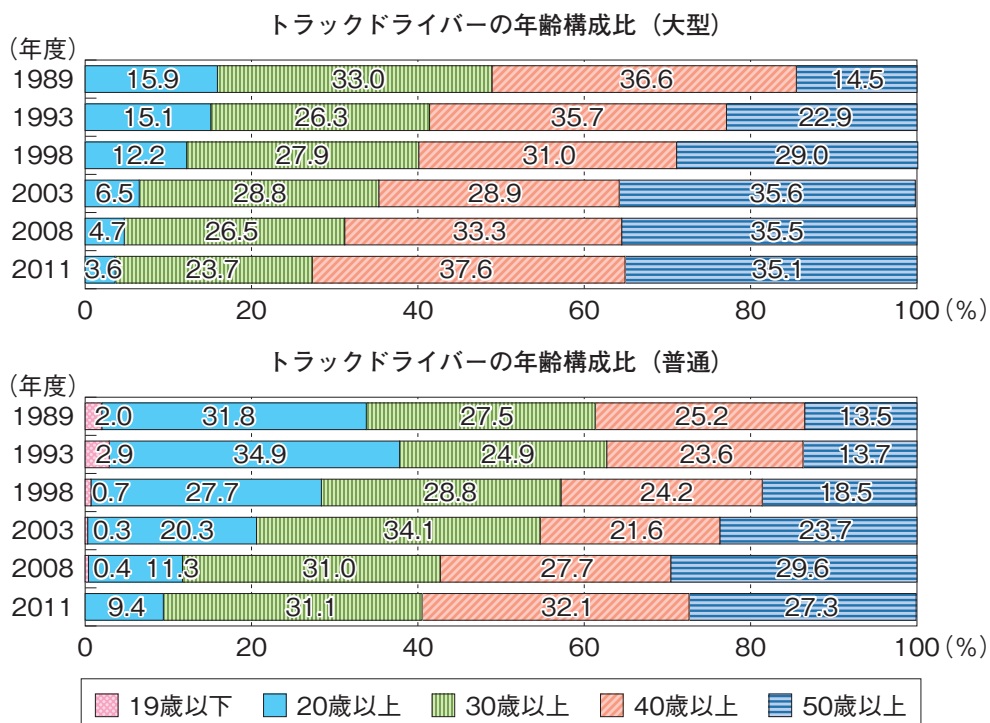


注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上。  
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

貨物自動車運送事業者数は長期にわたり増加していたが、2008年度以降は新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗しており、事業者数は約63,000者とほぼ横ばいで推移している。

また、トラックドライバーの年齢構成は、高齢化が進んできており、特に30歳未満の割合が減少している。

図表1-47 トラックドライバーの年齢構成比の推移

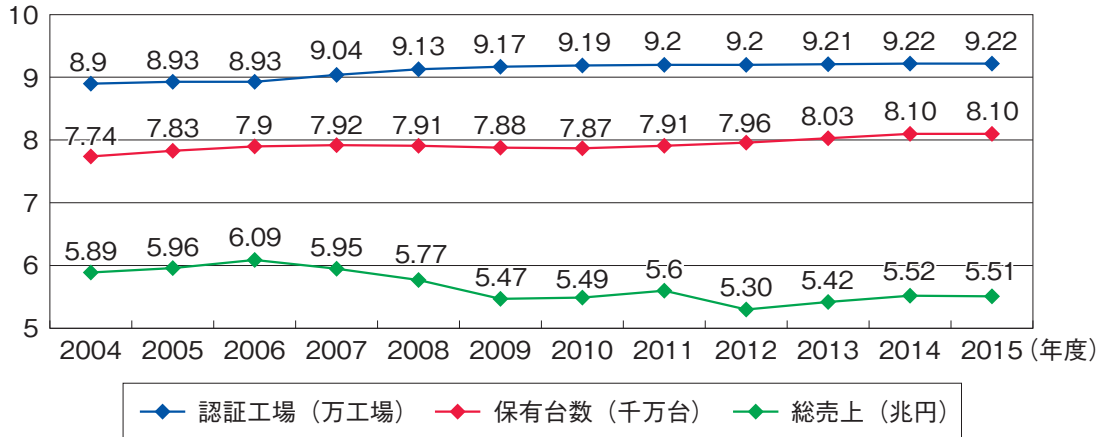


資料：(公社)全日本トラック協会「企業物流とトラック輸送」

(7) 自動車整備

自動車整備事業においては、事業者数、工場数ともに増加傾向にあるが、従業員数10人以下の企業が約8割を占めるなど、ほとんどが中小零細企業となっている。

図表1-48 年間整備売上高等の推移



注：工場数、保有台数、総売上は各年6月時点。

資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

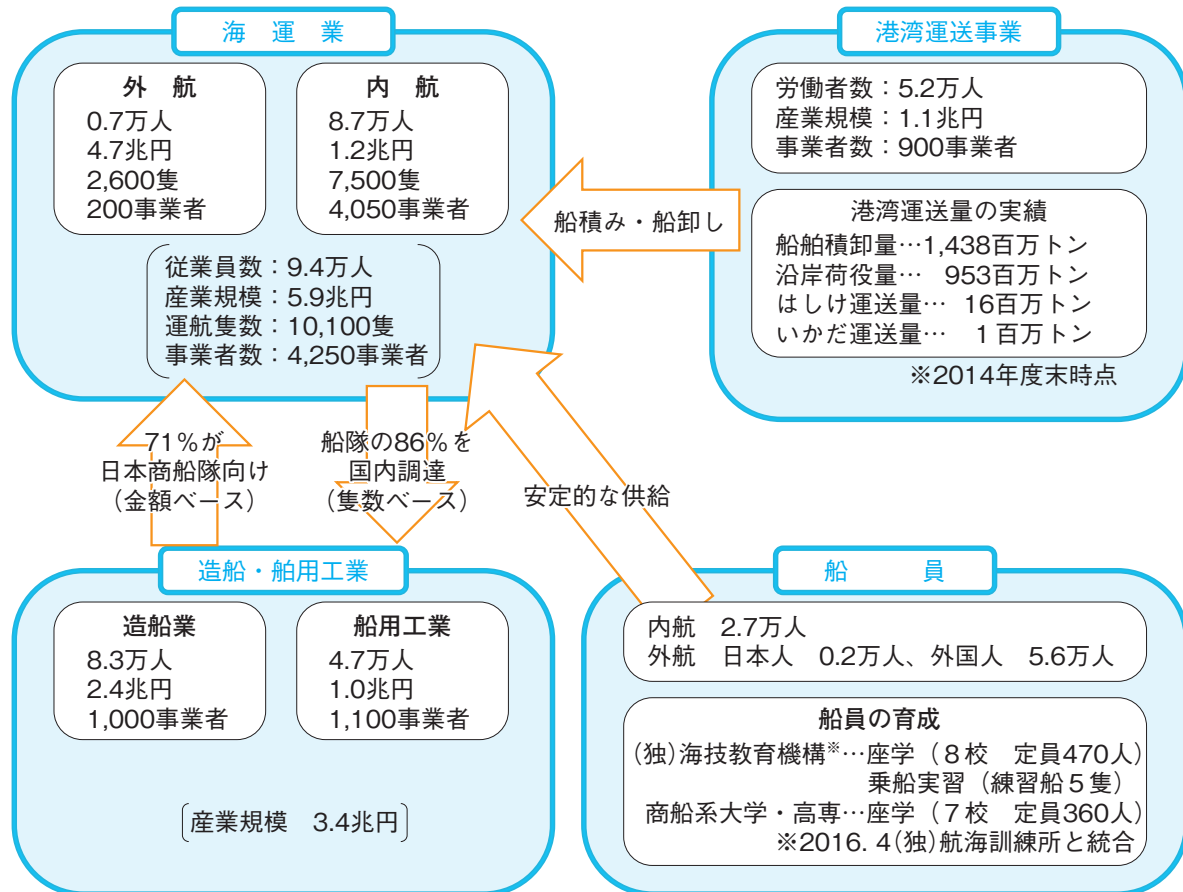
自動車の安全・環境性能を使用過程において維持するためには、自動車の使用者が適切に点検整備を実施できるよう、自動車の整備について高度な技能と知識を備えた人材の確保が必要である。しかしながら、現在、整備士を養成する専門学校への進学者が過去10年で半減するなど、自動車整備士を目指す若者が、大きく減少する一方で、整備要員の高齢化が進展しており、近い将来、クルマ社会の安全・安心を支える自動車整備業の人材の不足が顕在化するおそれが高い。

## 第4節 海上交通サービスの状況

### (1) 総論

我が国においては、貿易の99%を海上輸送が占め、国内貨物輸送の約4割（産業基幹物資の6割～8割）を海上輸送に依存しており、海運は我が国の国民経済を支える基盤となっている。

図表1-49 海事産業の構造及び規模（2015年度末時点）



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

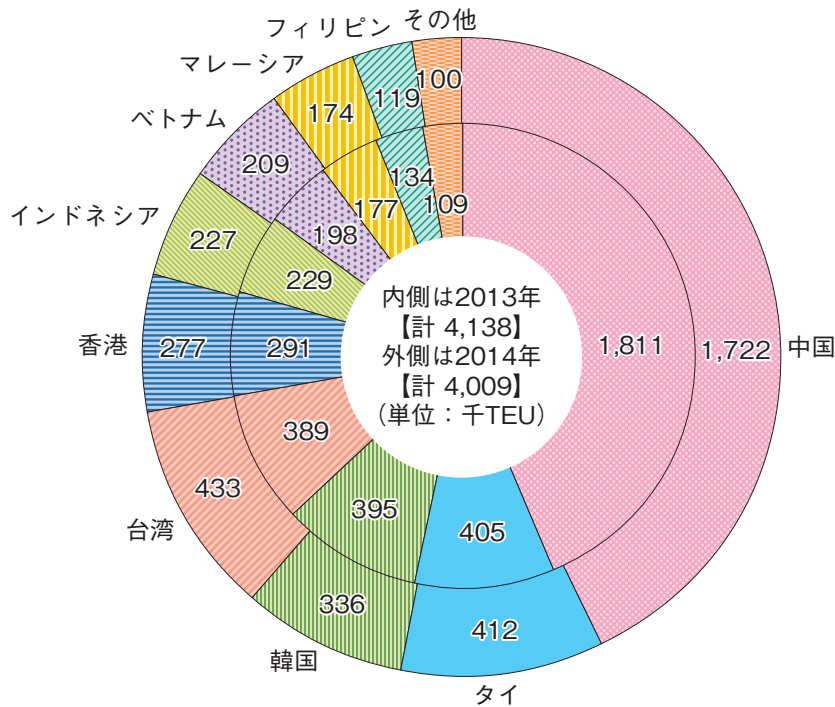
### (2) 外航海運

#### a. 貨物輸送

2014年の外航海運は、新興国の景気減速、船舶過剰供給等による運賃市況の低迷等の厳しい状況が続く中、欧米諸国の緩やかな景気回復、燃料油価格の下落等による事業環境の改善が見られた。

2014年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で4,009千TEU(対前年比約3.1%減)となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

図表1-50 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移

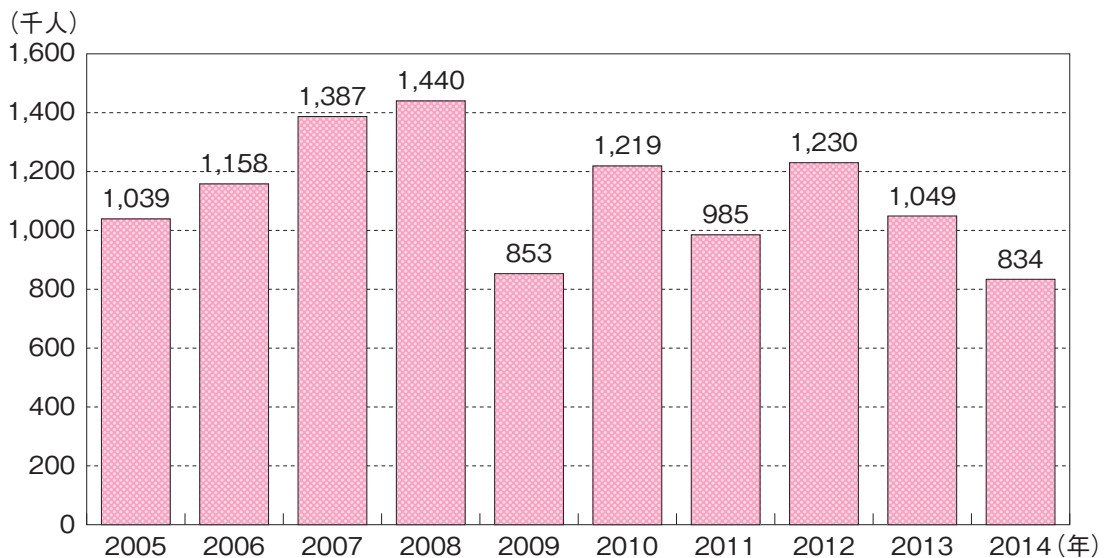


資料：「Marine Net」から国土交通省海事局作成

b. 旅客輸送・クルーズ

我が国の外航旅客定期航路事業は、日韓、日中、日露間の航路があるが、2014年の日本人と外国人を合わせた利用者数は韓国の旅客船事故等の影響により83.4万人（対前年比20.5%減）となっている。そのうち日韓航路の利用者が96.6%を占め、外航旅客定期航路の利用者の大部分を占めている。

図表1-51 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数



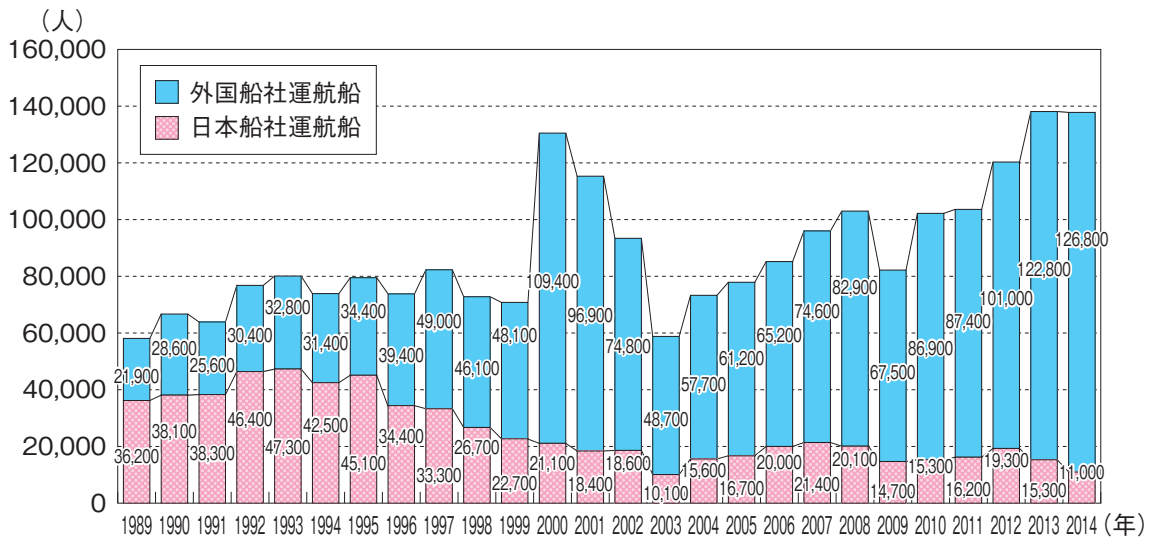
資料：国土交通省海事局作成



2013年の世界のクルーズ人口（各国におけるクルーズ船の乗客数）は、1990年の約4.9倍（約2,280万人）に増加したが、2013年の我が国のクルーズ人口は約24万人と、クルーズ先進国である米国（2013年：1,350万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっており、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。

また、2014年の我が国のクルーズ人口は約23万人（前年比2.9%減）となり、そのうち、外航クルーズ船の日本人の利用者は、14万人（同0.2%減）となり、前年とほぼ同水準となった。

図表1-52 外航クルーズ船の日本人乗客数推移

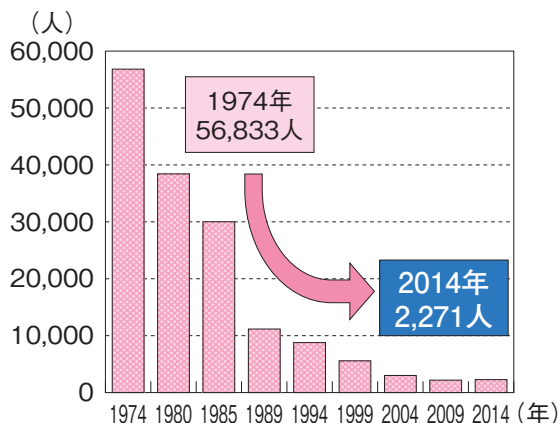


資料：国土交通省海事局作成

### c. 船員

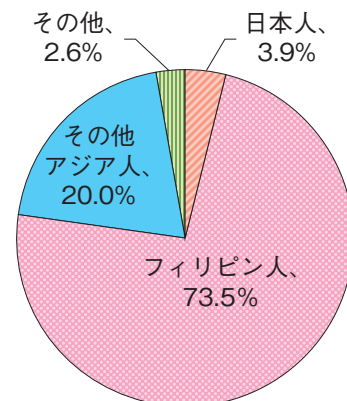
外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から大きく減少したが、近年その数は横ばい傾向にあり、2014年時点で約2,271人となっている。また、我が国外航商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている。

図表1-53 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表1-54 日本商船隊における国籍別船員比率



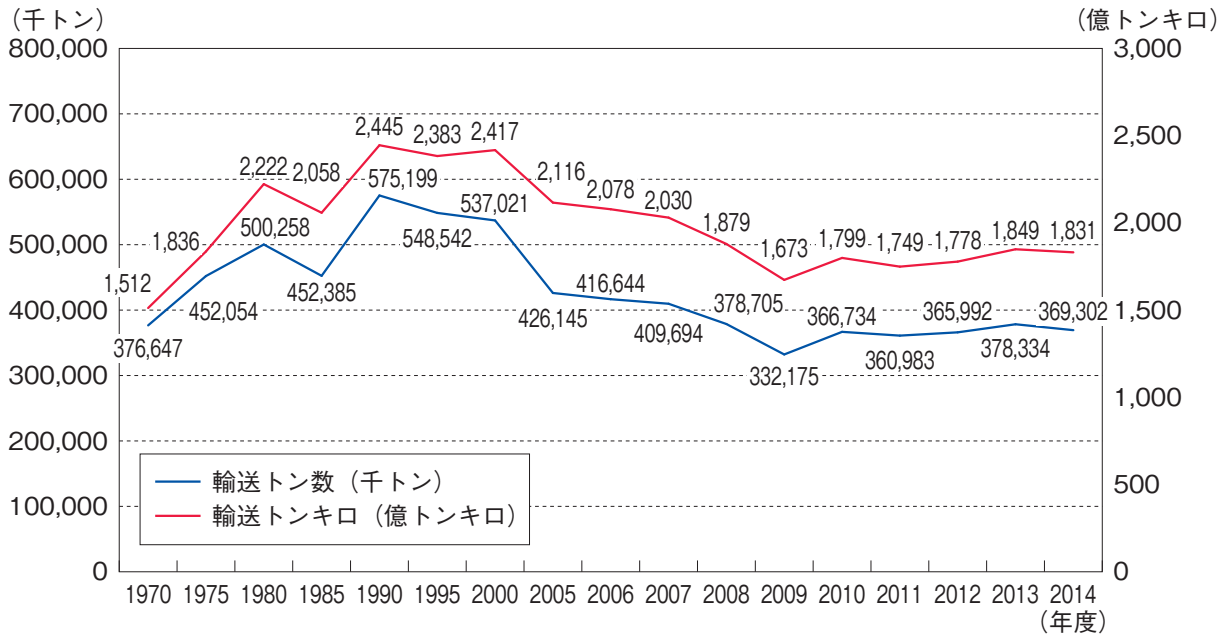
資料：全日本海員組合作成

(3) 内航海運

a. 貨物輸送

2014年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で1%減少している。

図表1-55 内航貨物輸送量の推移



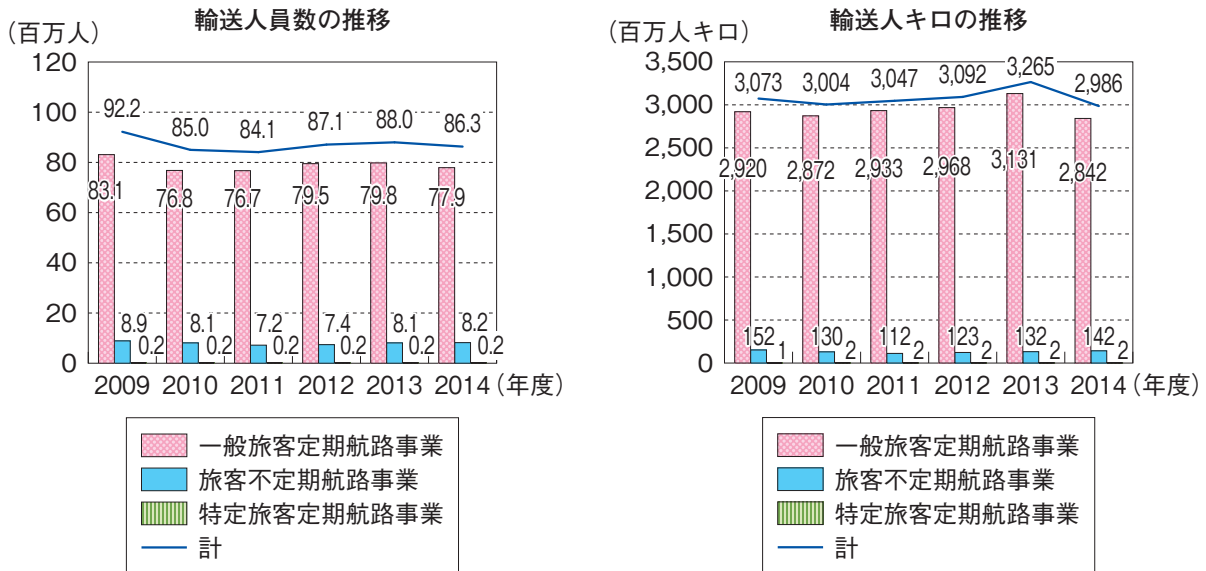
注：調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。  
資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

国内の海上貨物輸送を担う内航海運業者数は、2015年4月1日時点で3,555事業者（うち、休止事業者457者）であり、そのうち99.7%は、中小企業となっている。

### b. 旅客輸送

国内旅客輸送の現状については、輸送人員及び輸送人キロともに2011年の東日本大震災以降は漸増傾向であったが、2014年度においては、夏場の天候不順等の影響により輸送人員は8,630万人、輸送人キロは29億8,600万人キロと前年度より減少している。

図表1-56 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。）。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料：国土交通省海事局作成

旅客船事業は、2015年4月1日時点で、953事業者（対前年3事業者増）によって経営され、これに就航している船舶は2,226隻（対前年比3隻減）となっている。

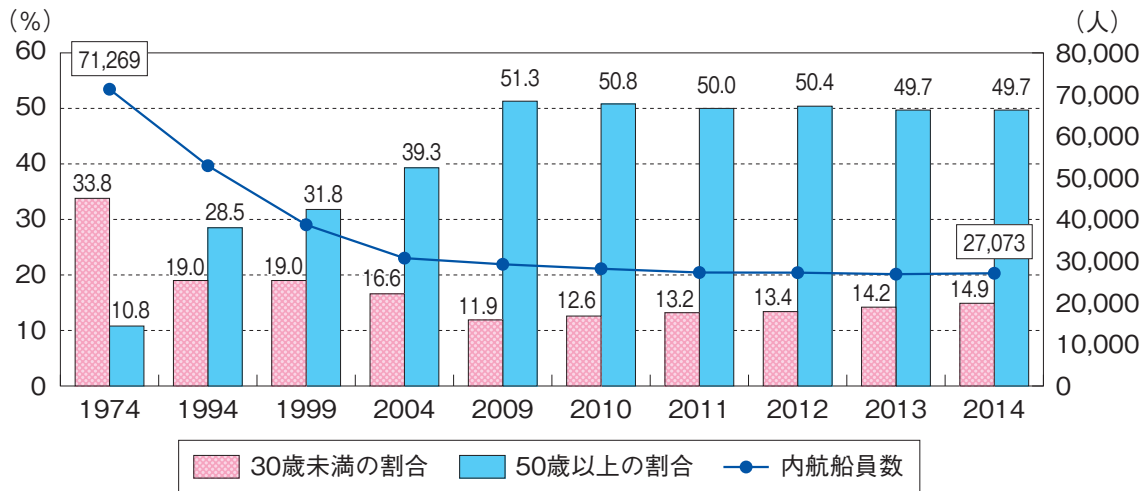
離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向をたどり、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況にある。

2014年度末時点の離島航路数は289航路（うち国庫補助航路121航路）、就航船舶は546隻（約20万総トン）である。

### c. 船員

内航船員は、2014年時点で約27,000人となっている。近年、50歳以上の高齢船員の割合が減少し、30歳未満の若年船員の割合が増加する傾向にあるが、依然として高齢船員が49.7%と高い割合を占めている。

図表1-57 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



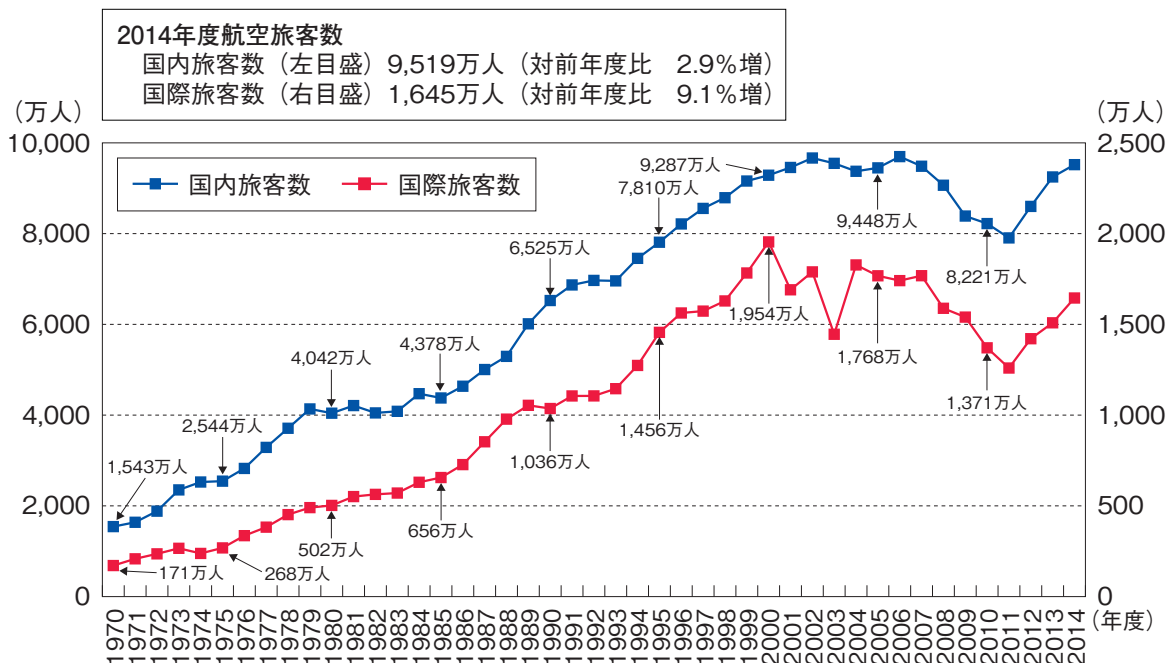
資料：国土交通省海事局作成

## 第5節 航空サービスの状況

### (1) 総論

航空産業を取り巻く状況は、国内・海外経済の緩やかな回復、2015年度下期における原油安や円安による輸出の改善及び訪日外国人の増加等により、需要は概ね堅調に推移した。我が国航空企業の輸送実績についてみると、国内旅客は2006年度をピークに右肩下がりとなっていたが、東日本大震災からの復興需要、LCC<sup>1</sup>参入による需要増等により2012年度より増加に転じ、2014年度は9,519万人（前年度比2.9%増）となった。国際旅客も1,645万人（前年度比約9.1%増）と国内旅客同様に2012年度より増加に転じている。

図表1-58 航空旅客の推移（本邦社）



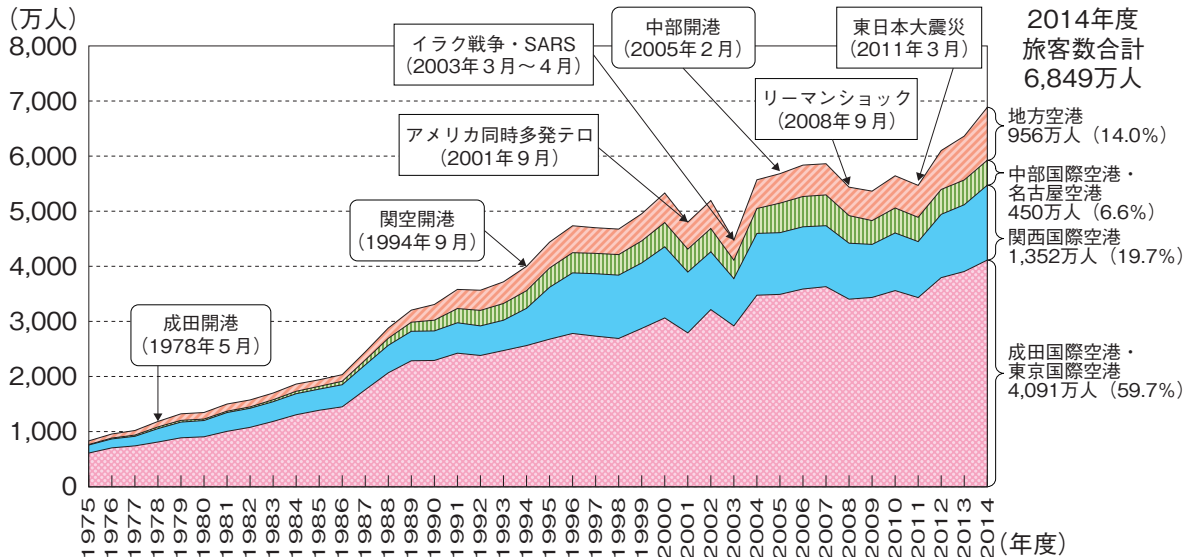
資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

<sup>1</sup> 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。

(2) 国際航空

我が国における国際航空旅客数については、長期的に増加傾向にあり、近年では、2011年の東日本大震災の影響による落ち込みから回復し、右肩上がりに増加している。

図表1-59 国際航空旅客輸送の動向

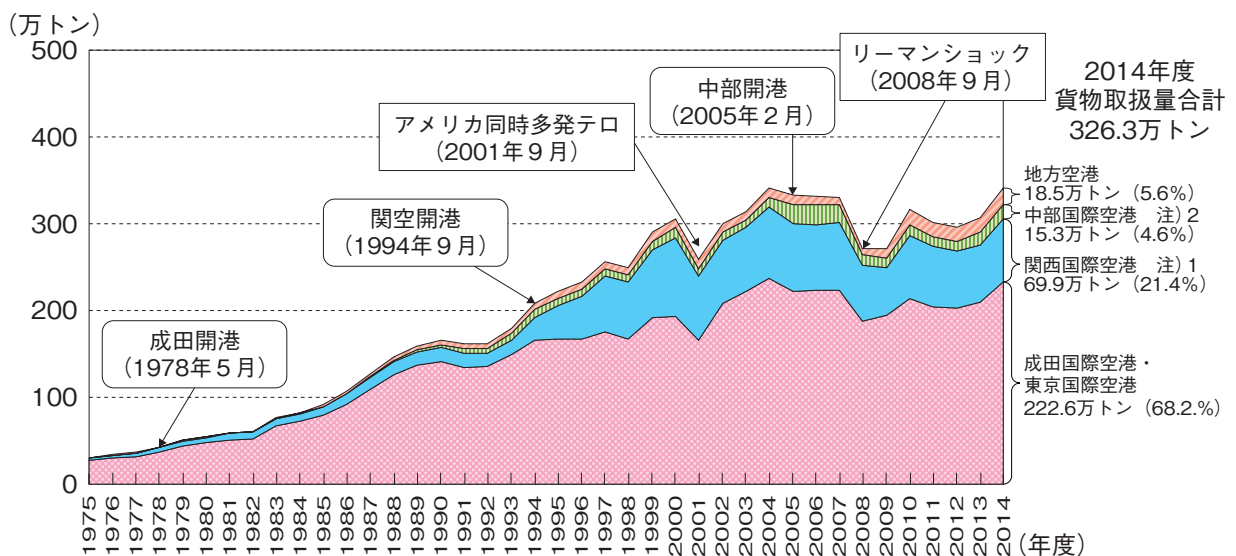


注：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。  
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

他方、我が国の国際航空旅客数は、アジアの主要5空港における2007年から2014年の間の増加率では、首都圏の東京国際空港・成田国際空港は1.5%と依然として最下位ではあるものの、2014年においては4.3%と3位、輸送量ではバンコク空港を抜き4位に上昇している。

また、我が国の国際航空貨物輸送量は、長年増加傾向にあったが、2008年度以降伸び悩んでいる。

図表1-60 国際航空貨物輸送の動向



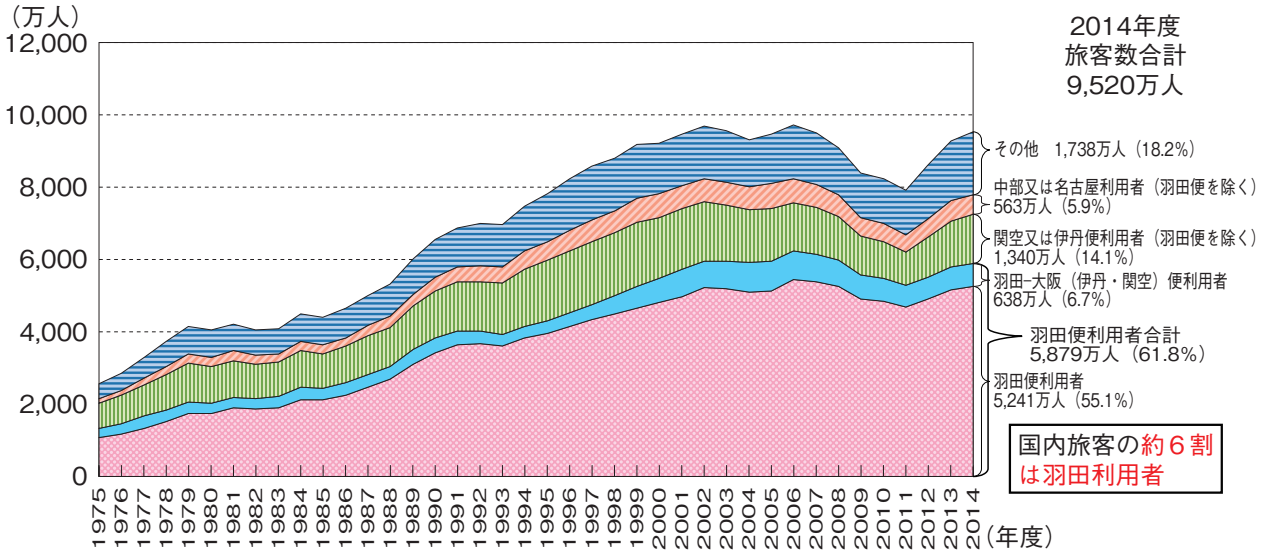
注1：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。  
注2：中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す。  
資料：「日本出入航空貨物路線別取扱実績」から国土交通省航空局作成

他方、我が国と比べ近年、ドバイ国際空港やアジアの香港国際空港、上海浦東国際空港、台湾桃園空港等が取扱量を伸ばしている。

### (3) 国内航空

我が国の国内航空旅客輸送については、燃油価格高騰の影響により2007年度より減少に転じ、2008年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、2011年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、東日本大震災からの復興需要、LCC参入による需要増等により2012年度より増加に転じた。また、国内全体の利用者の約6割は東京国際空港の利用者である。

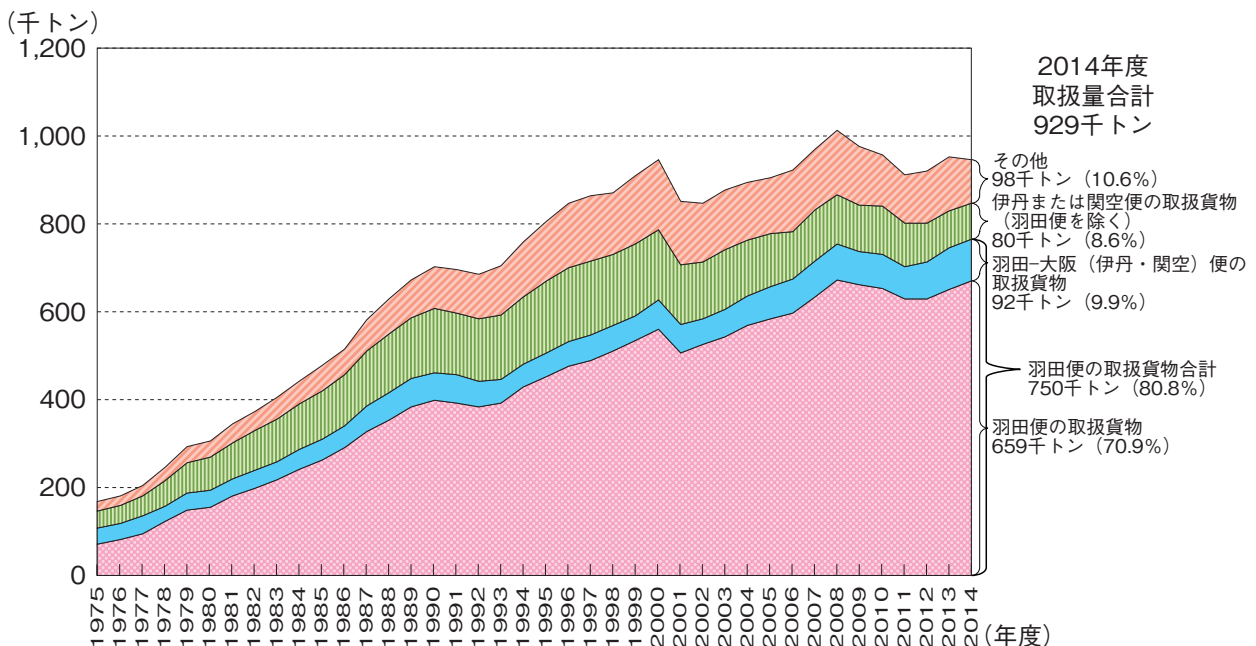
図表1-61 国内航空旅客輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

我が国の国内航空貨物輸送量は、貨物輸送全体が減少傾向にある中で堅調に増加してきたが、機材小型化や路線撤退等に伴い、2008年度をピークに減少した。しかしながら、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加の影響等により最近はやや回復している。

図表1-62 国内航空貨物輸送の動向



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

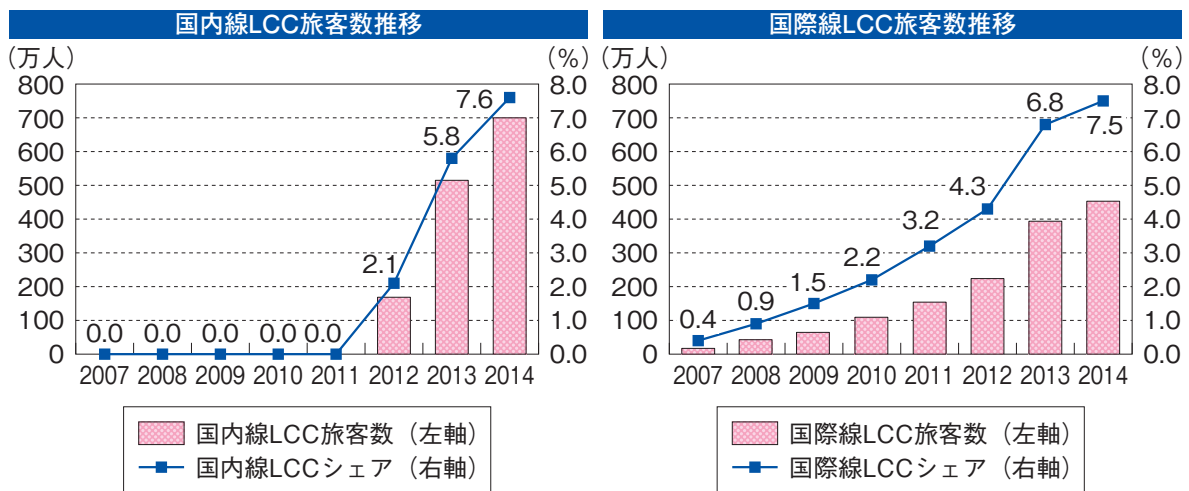
### (4) LCC

LCCは、2012年3月に就航開始した、本邦初のLCCであるピーチアビエーションに続き、同年7月にはジェットスター・ジャパン、8月にはエアアジア・ジャパン（現バンラ・エア）、2014年8月には春秋航空日本が運航を開始した。

LCCは、他モードとの比較においても低価格での移動を可能とするものであり、人口減少・少子高齢化の本格化で伸び悩みが予測される国内航空市場においては、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓し、新たな成長をもたらすポテンシャルを有している。また、アジア地域等をはじめとする海外からの訪日旅行を新たに喚起し、我が国の国際航空市場の成長に大きく貢献することが期待されている。

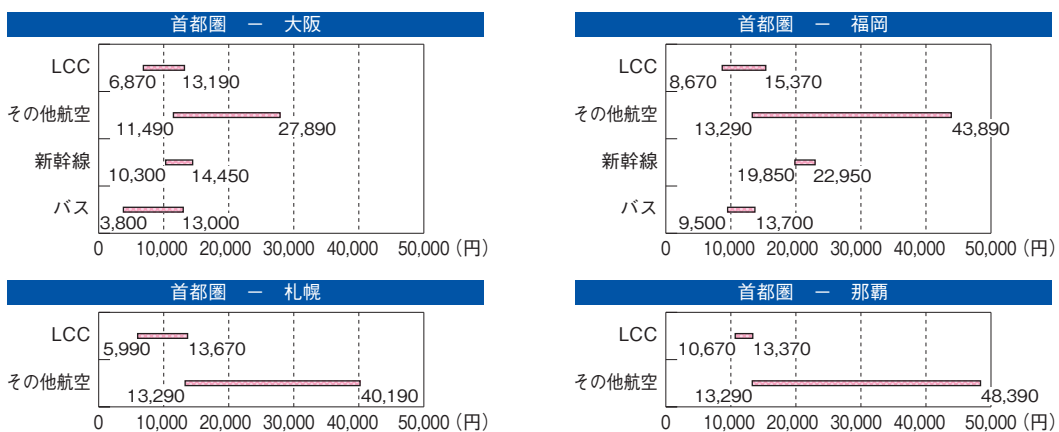
我が国のLCC旅客数は、国内線・国際線共に一貫して増加傾向にあるが、国際的にみるとLCCのシェアは依然として低く、更なる拡大が期待される。

図表1-63 我が国のLCC旅客数の推移



資料：国土交通省航空局作成

図表1-64 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



注1：運賃は、2016年3月6日（日）の片道運賃

注2：首都圏：成田国際空港、東京国際空港、JR東京駅。大阪：関西国際空港、大阪国際空港、JR新大阪駅。

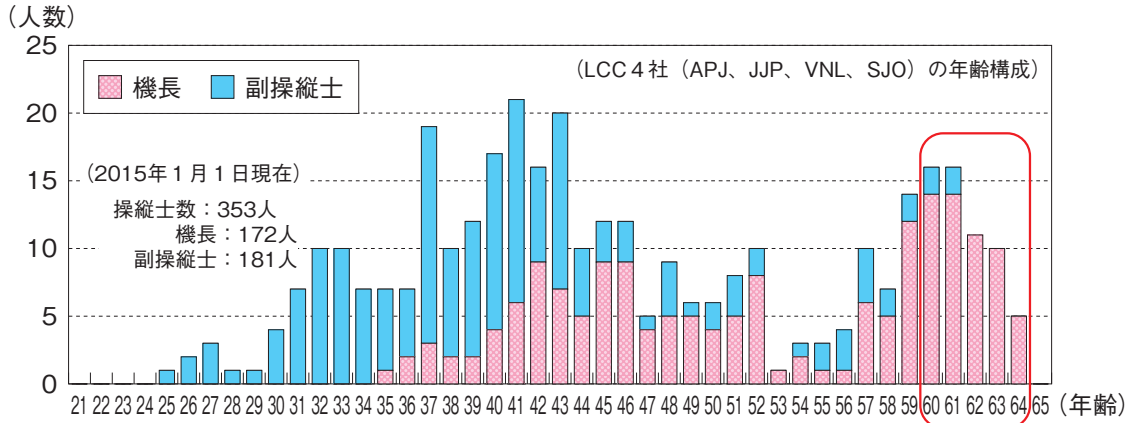
資料：各航空会社、JR、バス会社のHPから国土交通省航空局作成

(5) 航空機操縦士等

a. 航空機操縦士

我が国の航空業界においては、急速に事業を拡大しているLCCや構造的に操縦士を確保することが困難な地域航空会社において、短期的な操縦士不足に直面しているところであり、特にLCCでは機長に占める60歳以上の割合が33%となっているなど、ベテラン機長の割合が高くなっており、これらベテラン機長が数年のうちに退職すること等により、今後さらに操縦士不足が深刻となることが見込まれる。

図表1-65 我が国LCC操縦士の年齢構成



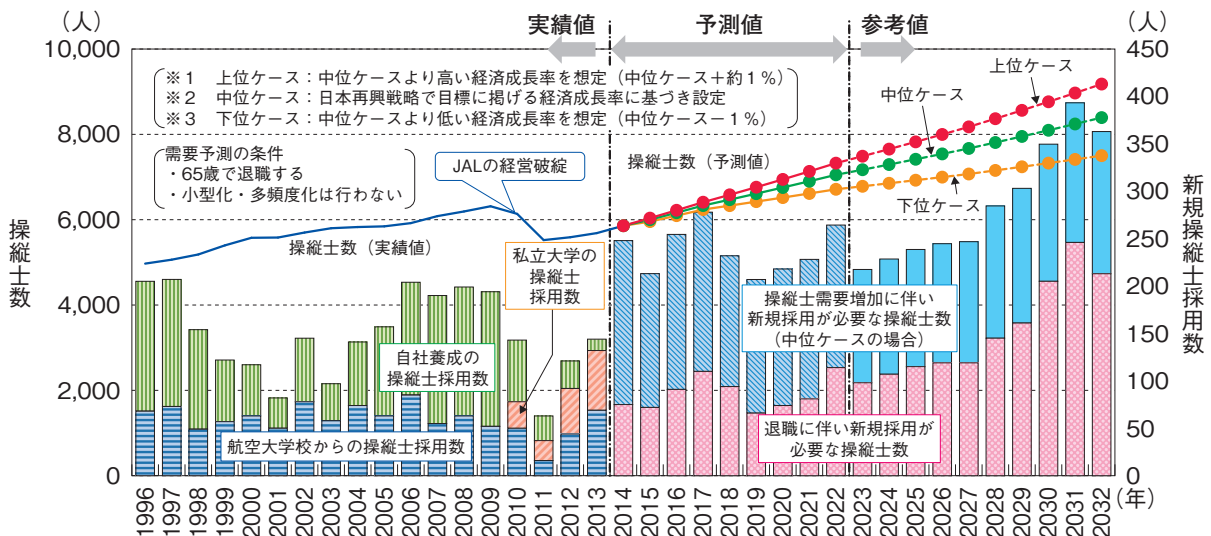
資料：国土交通省航空局作成

また、今後、国際線を中心として航空需要の増大が見込まれていることや、我が国の主要航空会社において、現在主力となっている40代の操縦士が全体の42%を占めており、15~20年後（2030年頃）にはこれらの操縦士が大量に退職する時代を迎えるため、新たな操縦士が安定的に供給されなければ、大手航空会社を含めて、中長期的に深刻な操縦士不足となる恐れがある。

以上のような状況を踏まえた我が国の操縦士の需要予測については、2022年には約6,700~7,300人の操縦士が必要であると予測されており、年間で約200~300人の新規操縦士の採用を行っていく必要がある。

さらに2030年頃には、年間約400名規模で新規操縦士が必要となる事態が訪れる（「操縦士の2030年問題」）と予測されている。

図表1-66 我が国の操縦士の需要予測



資料：国土交通省航空局作成

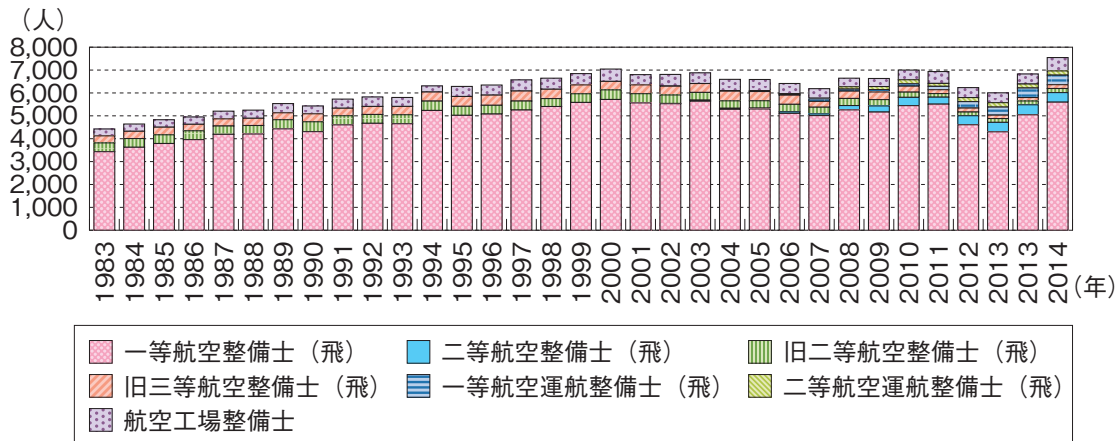


## b. 航空機整備士

整備士の需要に関しては、LCC等は、事業立ち上げ時にベテランの整備士を多く採用しており、今後退職者の増加が見込まれる。また、地域航空会社においても整備士の確保が困難となっており、これらの航空会社については、短期的に整備士不足に直面している。

中長期的には、合理化や機材の信頼性向上等により航空機一機の整備に必要な整備士の数が減少してきており、航空需要の増加が単純に整備士の増加には結びつかない面がある。しかしながら、我が国においても、中長期的には航空需要増大に伴い整備士の需要が増大すると考えられる。

図表1-67 航空機整備士数の推移



資料：「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

## c. 航空管制官

航空需要の着実な伸びを受け、我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は過去15年で約1.5倍と増加傾向にある。我が国の航空管制官の数もこれに伴い増加してきたが、近年は横ばい傾向にあり、システム高度化や業務効率化で需要拡大に対応してきたが、限界に達している。

我が国が取り扱う航空交通量は今後も継続的に増加し、2025年頃には国内空域の現行の管制処理能力を超過すると見込まれている。このため、管制処理能力の向上や災害時等のバックアップ体制の拡大等を図ることを目的として、国内の航空路空域等の抜本的な再編に着手している。

## 第2章 交通ネットワークの状況

### 第1節 総論

我が国では、2020年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されているが、前回の東京オリンピック・パラリンピックが開催された1964年頃と比べ、新幹線や高速道路、拠点空港などの高速交通ネットワークの整備はこの50年間で相当程度進展してきている。

2015年度においても、北海道新幹線（新青森―新函館北斗間）の開業（2016年3月）並びに圏央道（神崎IC―大栄JCT（2015年6月）及び桶川北本IC―白岡菖蒲IC（同年10月））並びに新東名高速（浜松いなさJCT―豊田東JCT（2016年2月））の開通など、更なる高速交通ネットワークの充実が図られているところである。

また、経済・産業等の基盤となる港湾についても着実な整備が進められており、2015年4月には、横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル（水深18メートル）の供用が開始された。

今後は、個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、ストック効果の発現に留意しつつ、必要なインフラ整備を推進するとともに、「賢く使う」ことにも力を入れていくが必要になっている。

### 第2節 鉄道ネットワーク

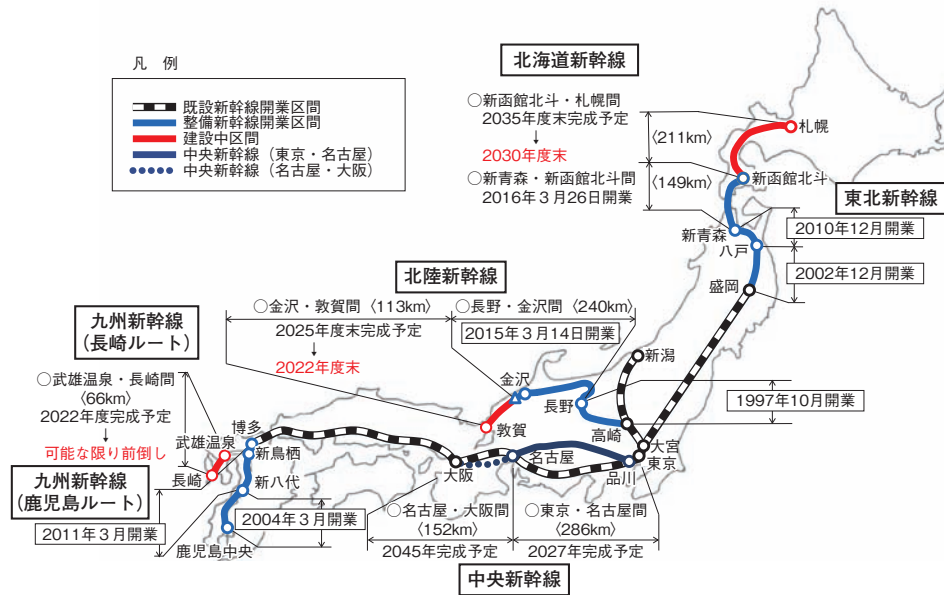
整備新幹線<sup>2</sup>については、政府・与党申合せ等に基づき、順次整備を進めてきたところであり、2015年3月には北陸新幹線（長野・金沢間）、2016年3月には北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。

また、2012年6月に着工した区間（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間））については、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月14日政府・与党申合せ）により、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を5年前倒しして2030年度末に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）を3年前倒しして2022年度末に、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）を2022年度から可能な限り前倒しして完成・開業を目指すこととされ、整備を進めている。

また、中央新幹線については、2010年3月より交通政策審議会において審議が行われ、2011年5月に営業主体及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申が取りまとめられた。これを受け、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定及びJR東海に対する建設の指示を行った。JR東海は、東京・名古屋間を2027年、名古屋・大阪間を2045年に開業予定としており、2014年8月に「環境影響評価法」に基づく補正後の環境影響評価書を公告・縦覧するとともに、国土交通省に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を申請し、同年10月に国土交通大臣からの認可を受けた。現在、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めている。

<sup>2</sup> 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に決定された整備計画に定められている5路線

図表1-68 全国の新幹線鉄道網の現状



都市鉄道については、運輸政策審議会の答申等を踏まえて整備されてきており、2016年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では2,427キロメートル、大阪圏では1,503キロメートル、名古屋圏では961キロメートルとなった。

LRT (Light Rail Transit：次世代型の軌道交通システム) は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、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。現在、国内では19社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。

図表1-69 路面電車・LRT等の全国分布状況



### 第3節 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

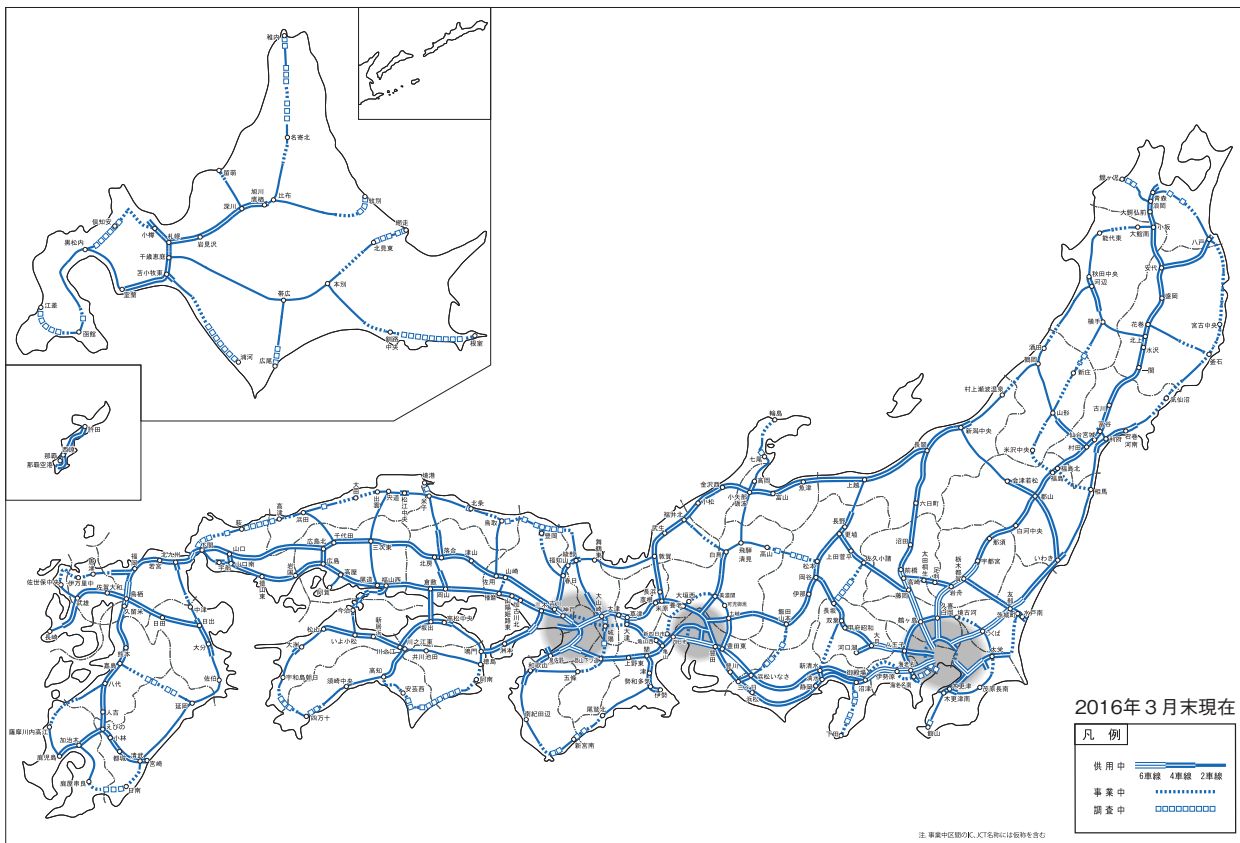
最近の主な道路整備の動きとしては、圏央道（神崎IC～大栄JCT）開通（2015年6月）、京都縦貫自動車道が全線開通（同年7月）、圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）開通（同年10月）、新東名高速（浜松いなさJCT～豊田東JCT）開通（2016年2月）などが挙げられる。

図表1-70 高規格幹線道路の整備状況

	総延長 (km)	供用延長 (km)	進捗率 (%)
高規格幹線道路	約14,000	11,266	80

注：2016年3月末時点  
資料：国土交通省道路局作成

図表1-71 全線路線図



資料：国土交通省道路局作成

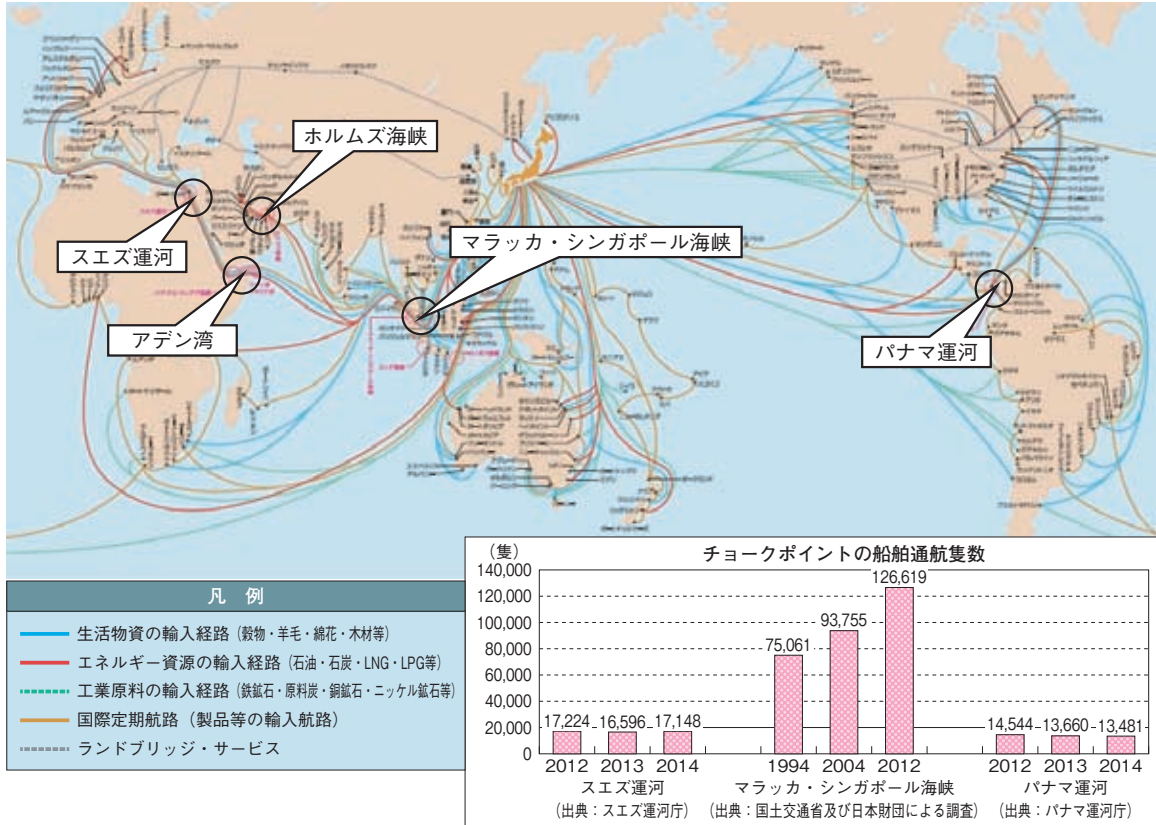
また、近年では、既存の高速自動車国道の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）の導入を進めており、2016年3月時点で、全国で84箇所が開通している。



## 第4節 海上交通ネットワーク

日本を中心とする海上物流ルートは世界各国にまたがっている。各ルートは海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。

図表1-74 日本を中心とする海上物流ルート



資料：日本船主協会「SHIPPING NOW 2014-2015」

我が国の基幹航路については、欧州航路は、シンガポール周辺、香港周辺、上海周辺まではほとんどの航路が寄港するが、それ以北では寄港地が分散する。また、北米航路は、航路数が多く、地理的条件から日本周辺を航行している。

我が国の2015年度末時点の港湾数は、港湾法上の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾で125港となっている。近年の主な港湾整備の動きとしては、横浜港本牧ふ頭D4コンテナターミナル(水深16メートル)供用開始(2014年9月)、横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル(水深18メートル)供用開始(2015年4月)などが挙げられ、海上交通ネットワークの充実に向けた取組が着実に進められてきている。

一方、周辺アジア諸国において、コンテナ船の大型化等へ対応したコスト競争力の高い港湾整備が進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少などにより、我が国港湾を取り巻く状況は厳しい状況に置かれている。

図表1-75 全国の港湾一覧

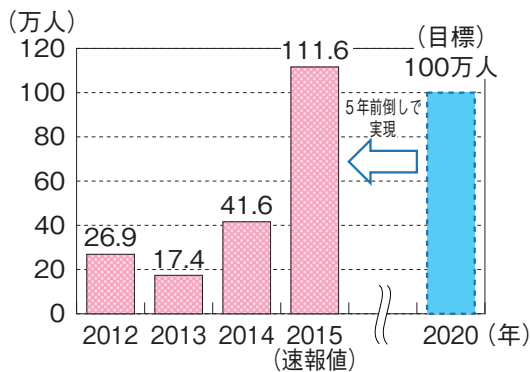


資料：国土交通省港湾局作成

我が国は「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」に基づき、2020年にクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人（クルーズ100万人時代）を目指し取組を進めてきたが、2015年には、前年比2.7倍の約111.6万人（概数）となり、これを5年前倒して実現した。また、外国船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数は、中国からのクルーズ船の寄港増加や外国船社が運航する日本発着クルーズ船の増加などから965回（速報値）となり、日本船社が運航するクルーズ船を含めると過去最高の1,452回（速報値）となった。さらに、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で104港に及んでおり、外国船社が運航する10万トン（2千人～4千人超乗り）以上の大型クルーズ船の寄港は前年（154回）の約2倍に増加し、304回（速報値）となった。

今後とも、クルーズ船の受入環境の改善等を推進し、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図ることとしている。

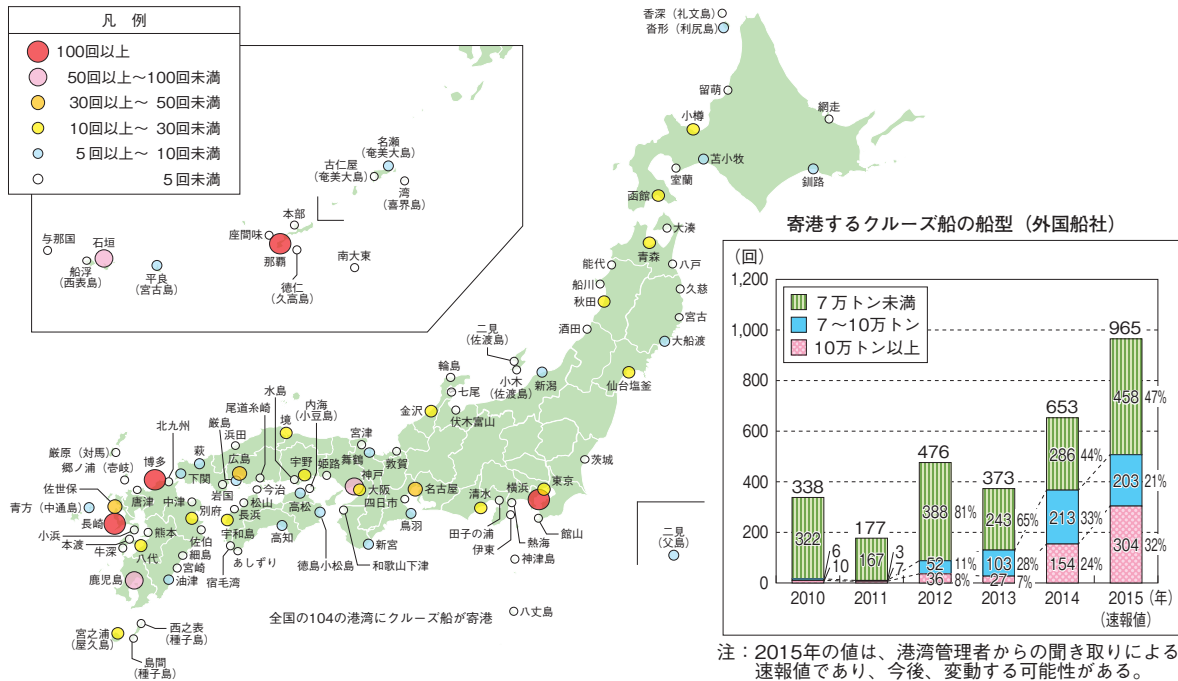
図表1-76 クルーズ船による外国人入国者数（概数）



大型クルーズ船（境港）

注：1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、各港で重複して計上するのではなく1人の入国として計上。  
資料：法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数（乗員除く）から国土交通省港湾局作成

図表1-77 クルーズ船の寄港する港湾 (2015年)



資料：国土交通省港湾局作成

## 第5節 航空ネットワーク

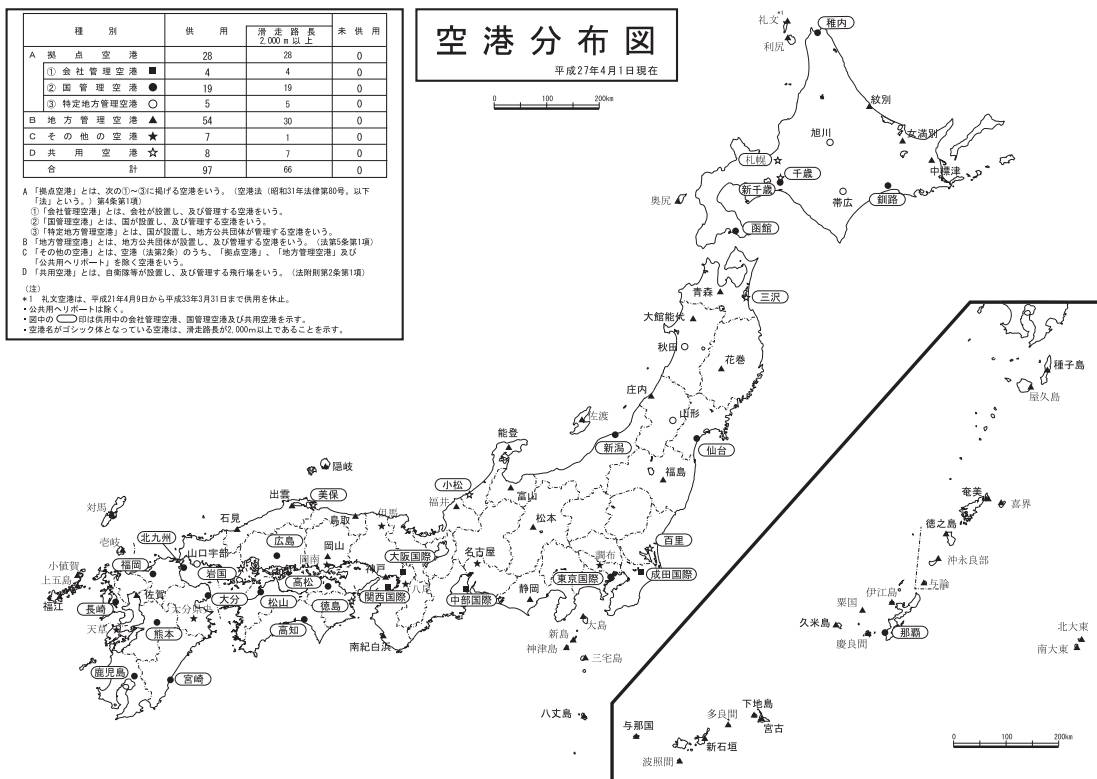
我が国においては、2015年度末時点で、全国で97の空港が存在している。近年の主な空港整備の動きとしては、中部国際空港（セントレア）の開港（2005年2月）、関西国際空港第2滑走路（4,000メートル・24時間）供用開始（2007年8月）、成田国際空港第2滑走路（2,500メートル）供用開始（2009年10月）、東京国際空港D滑走路・国際線地区運用開始（2010年10月）、関西国際空港第2旅客ターミナル（LCC専用ターミナル）供用開始（2012年10月）、東京国際空港C滑走路3,360メートル化（2014年12月）、成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）整備完了（2015年3月）などが挙げられ、航空ネットワークの充実に向けて着実に整備が進められてきた。その結果として、我が国の全人口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている割合はほぼ100%となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、人口減少・少子高齢化時代の中で、更なる効率的な空港運営が求められている。

こうした中、2013年6月に成立した「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（民活空港運営法）」等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。関西国際空港及び大阪国際空港については2016年4月から、コンセッション方式による運営委託を開始しており仙台空港については2016年7月からのコンセッション方式による運営委託開始が予定されている。



図表1-78 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

我が国最大の都市圏にある首都圏空港は、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。具体的には、国内線旅客数の約7割、国際線旅客数の約6割、国際航空貨物の約7割が首都圏空港を利用しており、日本経済の一層の発展や、訪日外国人旅行者の更なる増加への貢献が期待されている。

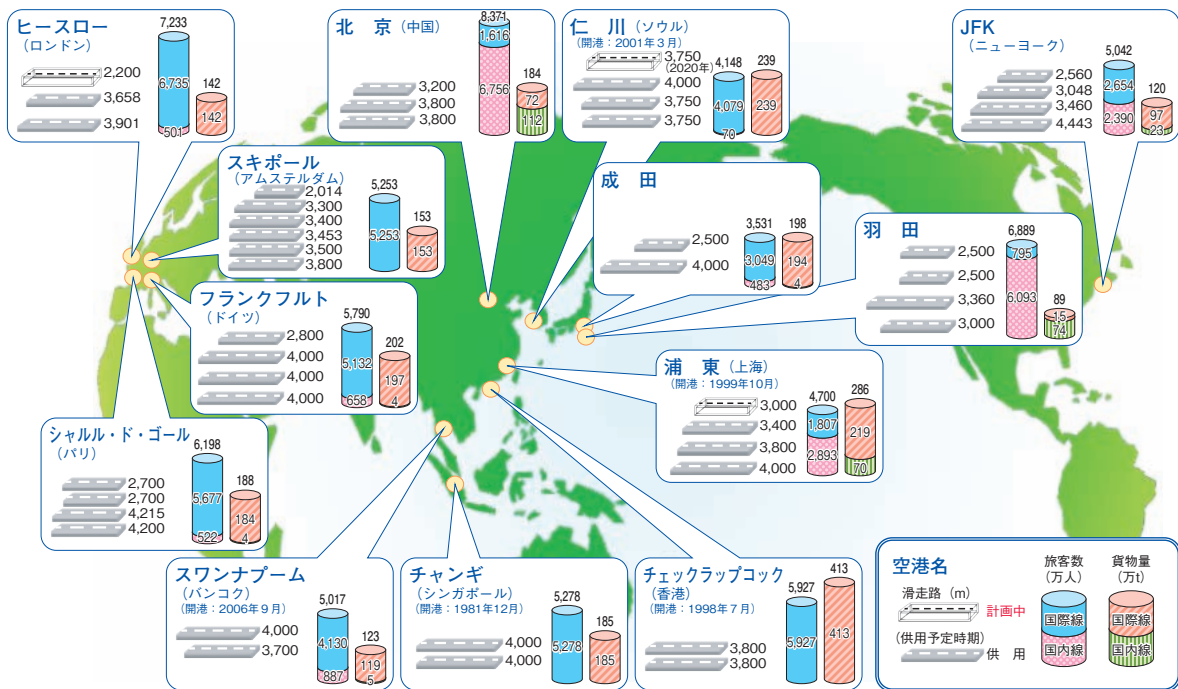
首都圏空港と諸外国の主要空港との比較については、我が国は年間合計発着枠の75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着枠が100万回を超えているところもある。

また、国際線就航都市数は、2015年度時点で101都市（首都圏周辺の空港（静岡、茨城）の実績を含む。）となっており、これは他のアジアの主要空港においては、ソウル（140都市）、香港（135都市）、シンガポール（126都市）、北京（102都市）よりも少ない現状にある。

関西国際空港と中部国際空港の国際線就航都市数は、2015年度時点で、それぞれ73都市、40都市であり、我が国の国際ゲートウェイの一翼として機能している。

一方、地方空港間を結ぶ地方航空ネットワークは減少傾向にある（2010年度51路線、2013年度28路線）。なお、離島住民の日常生活や観光の推進等において重要な役割を果たしている離島航空路はほぼ横ばいで推移している（2015年度54路線【うち国庫補助路線18路線】）。

図表1-79 世界主要国における空港の整備状況と取扱旅客数・貨物量



資料：「エアポートハンドブック2007」、「ACI(国際空港評議会) データ2013」等から国土交通省航空局作成

我が国では2012年にLCC事業が開始された。2016年1月時点で、ピーチアビエーションは国内13路線、国際9路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線、国際5路線、パニラ・エアは国内3路線、国際3路線、春秋航空日本は国内2路線へネットワークを展開している。

図表1-80 本邦LCC就航状況一覧

国内	ピーチアビエーション	ジェットスター・ジャパン	パニラエア	春秋航空日本	国際	ピーチアビエーション	ジェットスター・ジャパン	パニラエア
成田-札幌	✓	✓	✓		羽田-桃園	✓		
成田-札幌	✓	✓	✓		成田-香港		✓	✓
成田-福岡	✓	✓	✓		成田-桃園		✓	
成田-那覇	✓	✓	✓		成田-高雄		✓	✓
成田-大分	✓	✓	✓		関西-桃園	✓		
成田-熊本	✓	✓	✓		関西-香港	✓	✓	
成田-鹿児島	✓	✓	✓		関西-釜山	✓		
成田-高松	✓	✓	✓		関西-高雄	✓		
成田-松山	✓	✓	✓		関西-仁川	✓		
成田-奄美			✓		中部-桃園		✓	
成田-広島				✓	那覇-香港	✓		
成田-佐賀				✓	那覇-仁川	✓		
関西-札幌	✓	✓			那覇-桃園	✓		
関西-那覇	✓	✓						
関西-福岡	✓	✓						
関西-宮崎	✓	✓						
関西-熊本	✓	✓						
関西-鹿児島	✓	✓						
関西-松山	✓	✓						
関西-新石垣	✓	✓						
関西-仙台	✓	✓						
関西-長崎	✓	✓						
中部-札幌								
中部-鹿児島			✓					
中部-那覇			✓					
中部-福岡			✓					
福岡-那覇	✓	✓						
(路線数)	(13)	(17)	(3)	(2)	(路線数)	(9)	(5)	(3)

※2016年1月時点の就航状況

資料：国土交通省航空局作成

## 第Ⅱ部 交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

我が国の交通事業においては、深刻な人手不足や将来の担い手不足が顕在化しており、国民生活や経済活動を支える交通サービスの機能を将来にわたって十分に発揮させ、交通サービスに対するニーズを適切に満たしていくため、迅速かつ適切な対応が求められている。

このため、第Ⅱ部では、第1章において、交通事業における就業及び生産性の現状を分析するとともに、第2章において、人材確保や生産性向上に向けた取組を紹介し、今後の政策展開に向けた課題を整理する。

※ 第Ⅱ部においては、統計によって「運輸業」、「運輸業、郵便業」、「運輸・倉庫業」と名称が異なるため、図表上では、元となった統計上の名称を使っているが、本文中では、一括して「交通事業」として記述している。

第Ⅱ部

交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

# 第1章 交通事業における就業及び生産性の現状

第1章においては、交通事業における就業の現状について、就業構造、労働環境、労働力の視点から、分析する。

また、交通事業における生産性の現状について、他産業や欧米諸国との比較等を通じて分析する。

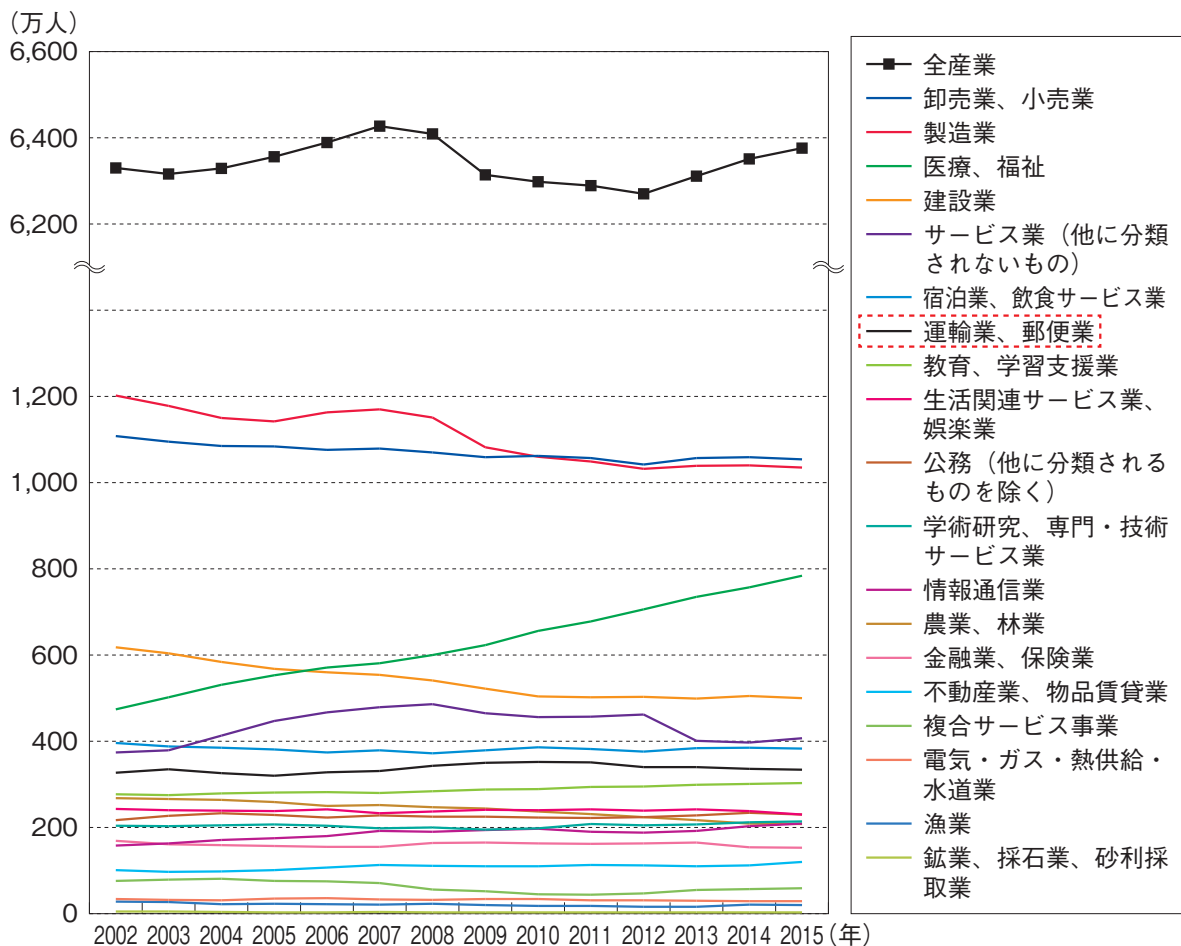
## 第1節 交通事業における就業の現状

### (1) 就業構造の現状

#### a. 就業者数の状況

我が国の就業者数は、1997年の約6,560万人をピークに、6,300万人～6,400万人程度で推移している中、交通事業の就業者数は、320万人～350万人程度でほぼ横ばいに推移している。

図表2-1 産業別の就業者数の推移

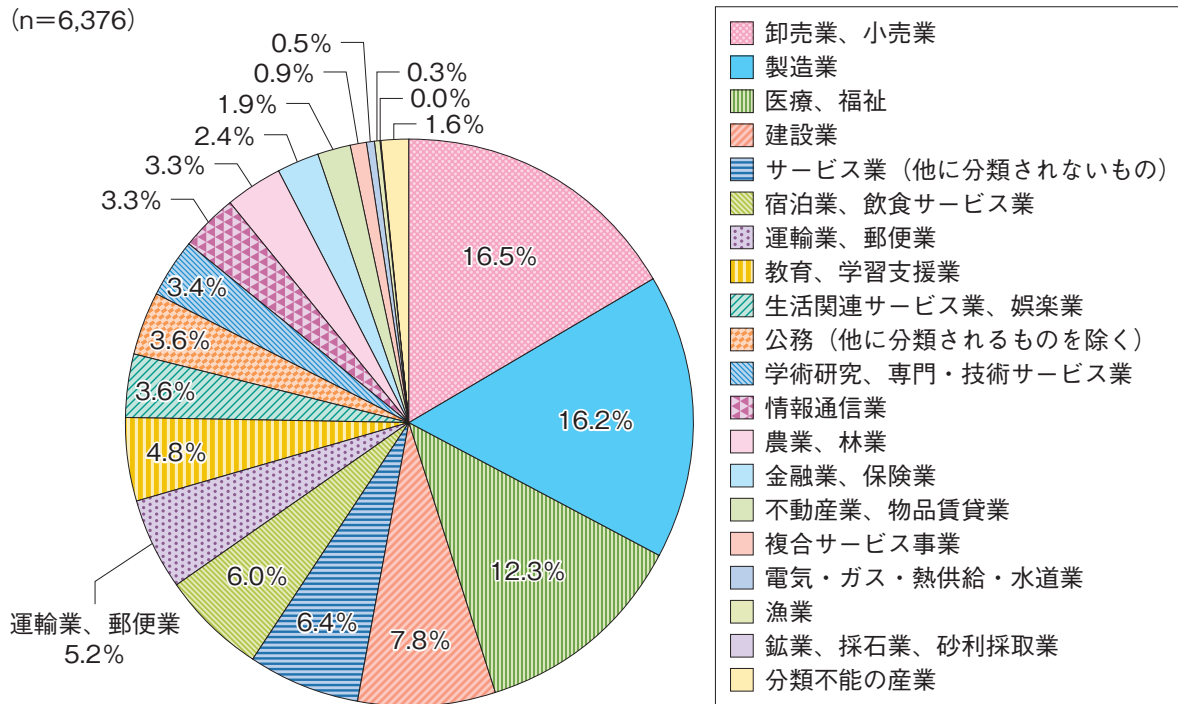


注：2011年は補完推計値（2010年国勢調査基準）を用いている。

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

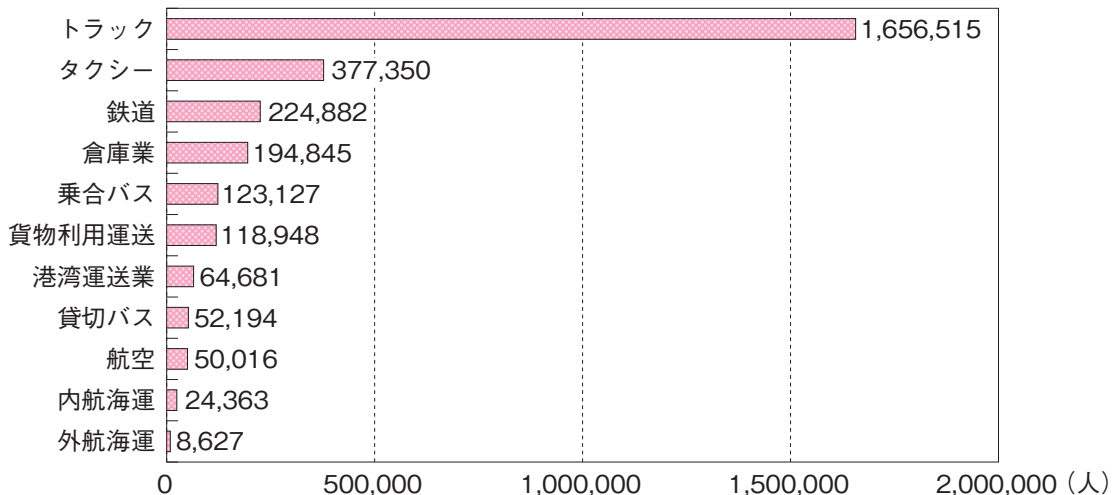
交通事業の就業者数の全産業に対するシェアは2015年現在で5.2%を占めている。

図表2-2 産業別の就業者数の割合 (2015年)



各交通事業別の就業者数をみると、トラックが最も多く166万人であり、交通事業全体の約半数を占めている。また、タクシー38万人、鉄道22万人、倉庫業19万人と続いている。

図表2-3 交通事業別の従業者数 (2014年)

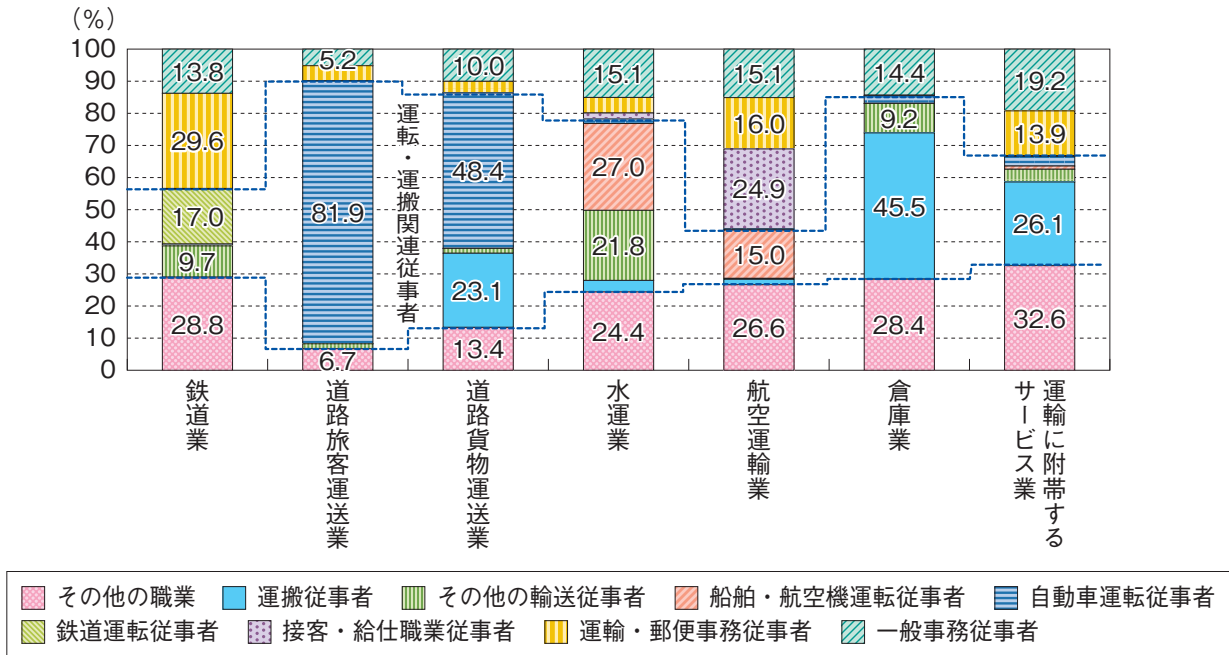


注：各事業の値は、日本標準産業分類（小分類）別の結果を以下の区分により集計したもの。  
 「トラック」：一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業、貨物軽自動車運送業  
 「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業  
 「鉄道」：鉄道業  
 「倉庫業」：倉庫業、冷蔵倉庫業  
 「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業  
 「貨物利用運送」：集配利用運送業、貨物運送取扱業  
 「港湾運送業」：港湾運送業  
 「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業  
 「航空」：航空運送業  
 「内航海運」：沿海海運業  
 「外航海運」：外航海運業

資料：総務省「平成26年経済センサス-基礎調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業分野別の主な職業別の就業者数の構成割合をみると、各輸送モードにおいて、運転や運搬に従事する者のウェイトが高く、一定の技術・技能が求められる人材が必要となっている。

図表2-4 交通事業分野別職業別の就業者の構成割合（2010年）



注1：2010年時点。

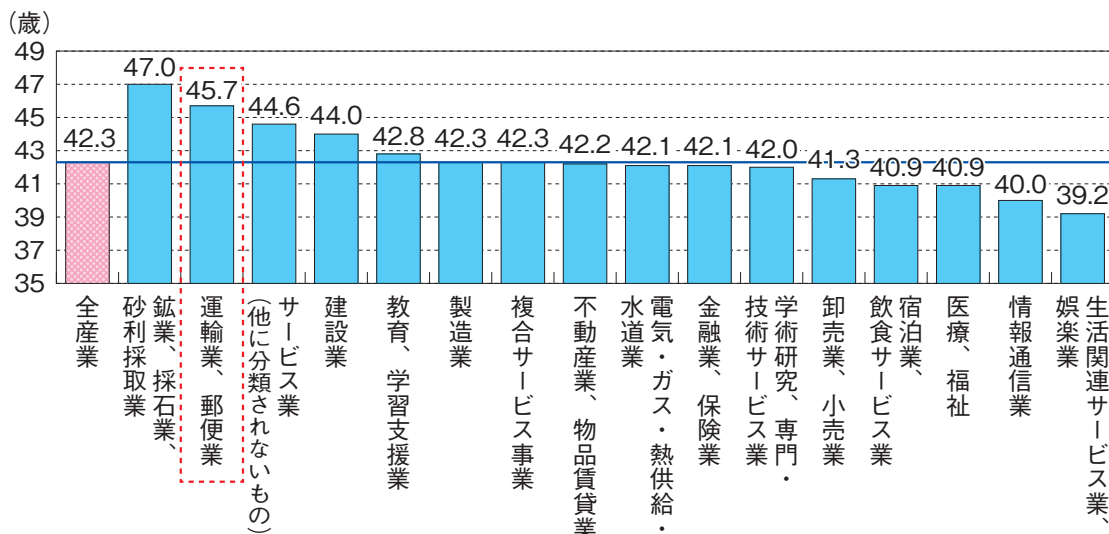
注2：「運輸に附帯するサービス業」は、港湾運送業、貨物運送取扱業、運送代理店、こん包業、運輸施設提供業など（以下同じ）。

資料：総務省「平成22年国勢調査」から国土交通省総合政策局作成

### b. 就業者年齢の状況

就業者の平均年齢を産業別に比較してみると、交通事業は、鉱業・採石業・砂利採取業に次ぐ高さとなっている。

図表2-5 産業別の平均年齢（2015年）



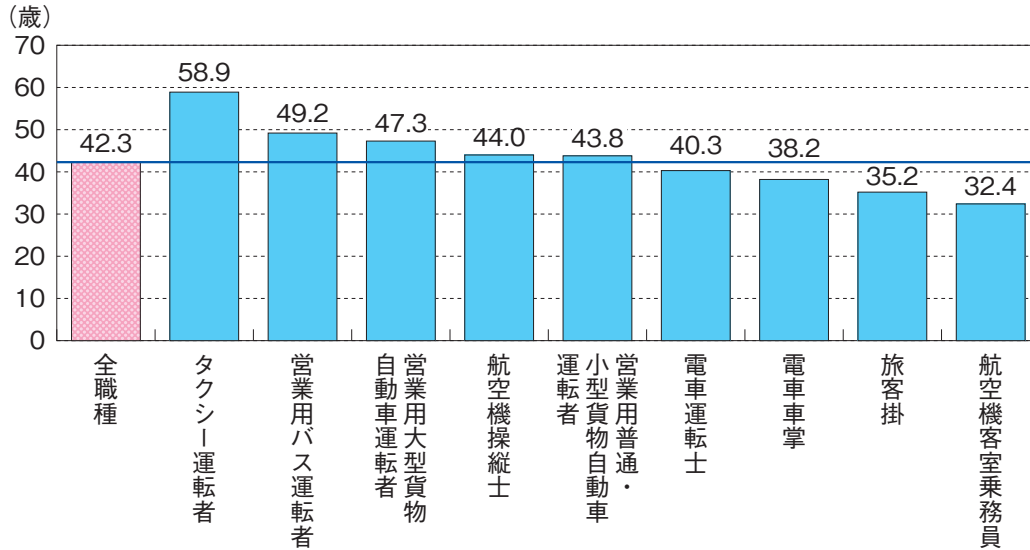
注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別の平均年齢をみると、タクシー運転者が最も高く58.9歳、営業用バス運転者49.2歳、営業用大型貨物自動車運転者47.3歳と続き、これらは、職種全体の平均年齢である42.3歳を5歳以上上回っている。

図表2-6 主な職種別の平均年齢（2015年）



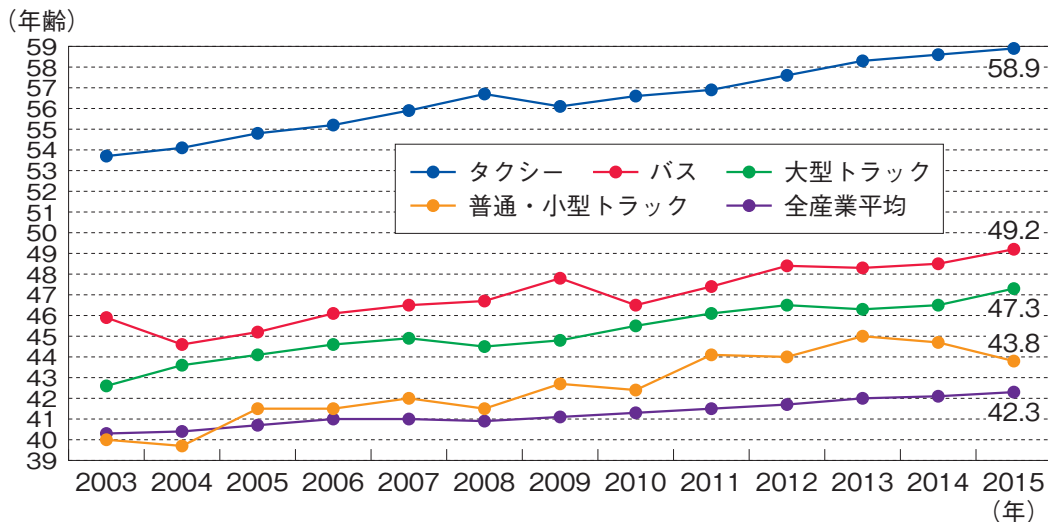
注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。

資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

全産業の就業者の平均年齢は上昇傾向にあるが、タクシー、バス、トラックの運転者の平均年齢は、これを上回って高齢化が進んでいる。

図表2-7 自動車運送事業における運転者の平均年齢の推移



注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。

注2：調査産業計のデータを「全産業平均」とした。

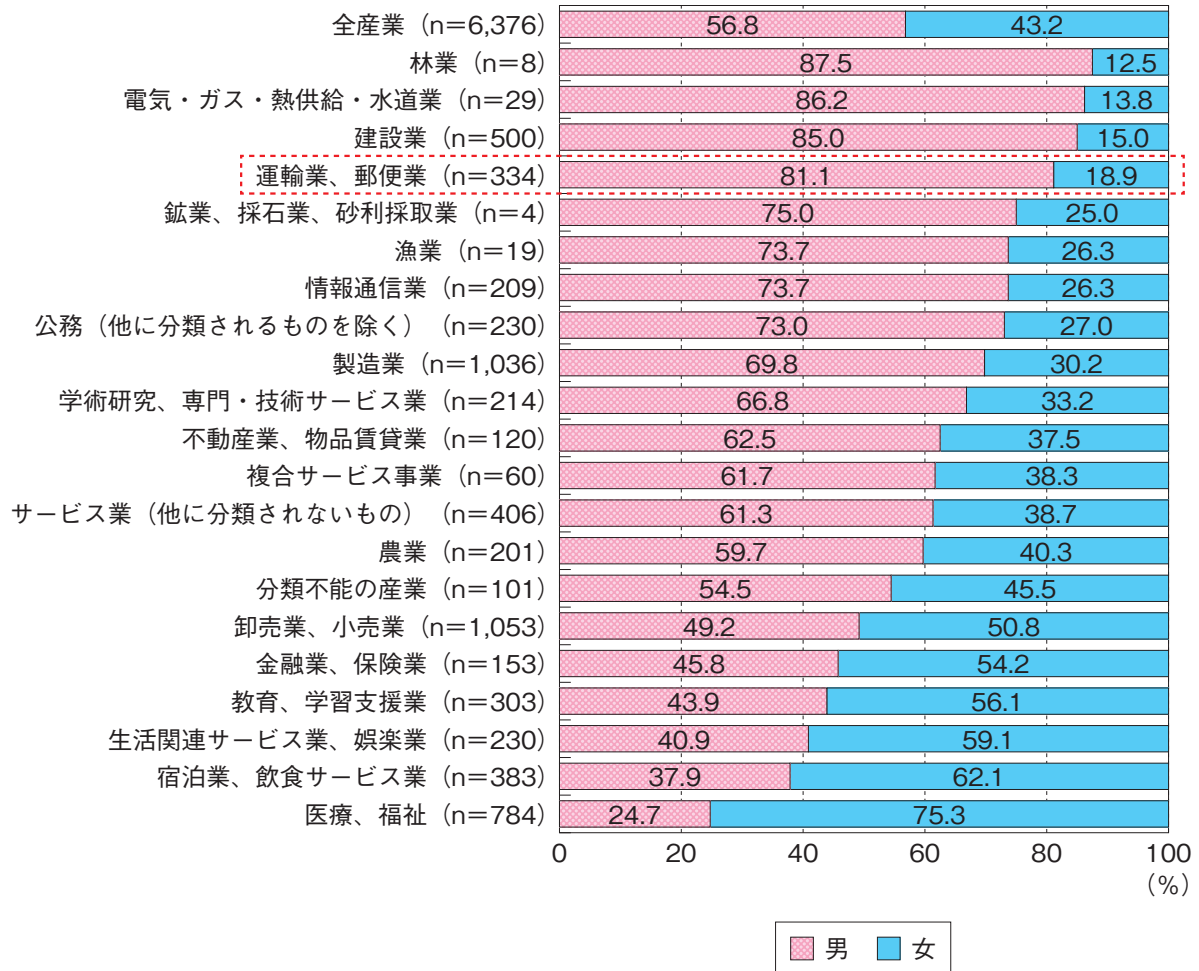
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局作成



c. 女性の就業状況

産業全体では就業者数に占める女性の割合が43.2%であるのに対し、交通事業では、18.9%と低くなっている。

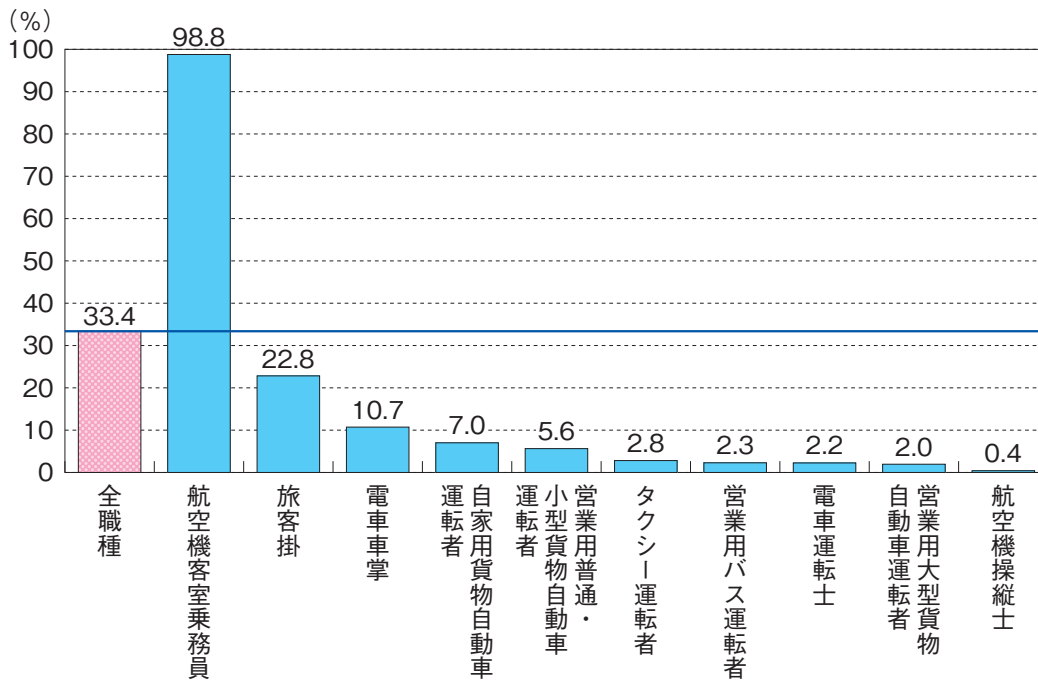
図表2-8 産業別男女別就業者構成割合 (2015年)



注：nは万人単位。  
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別の女性割合をみると、「航空機客室乗務員」を除き職種全体を下回っており、全体的に極めて低い状況にある。

図表2-9 主な職種別の女性割合（2015年）



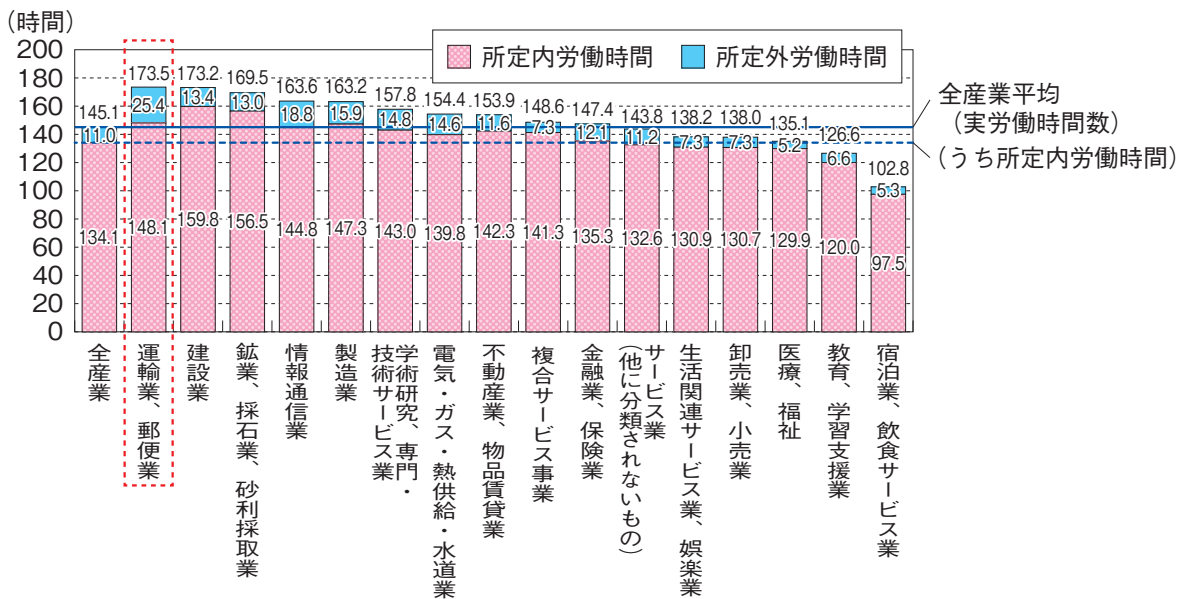
注1：企業規模10人以上の民営事業所。常用労働者における一般労働者（短時間労働者を除く）を対象とした。  
 注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。  
 資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

(2) 労働環境の現状

a. 労働時間の状況

交通事業の平均月間労働時間は173.5時間/月と最も長い。これは、他産業と比較し、所定外労働時間が長いことも要因となっている。

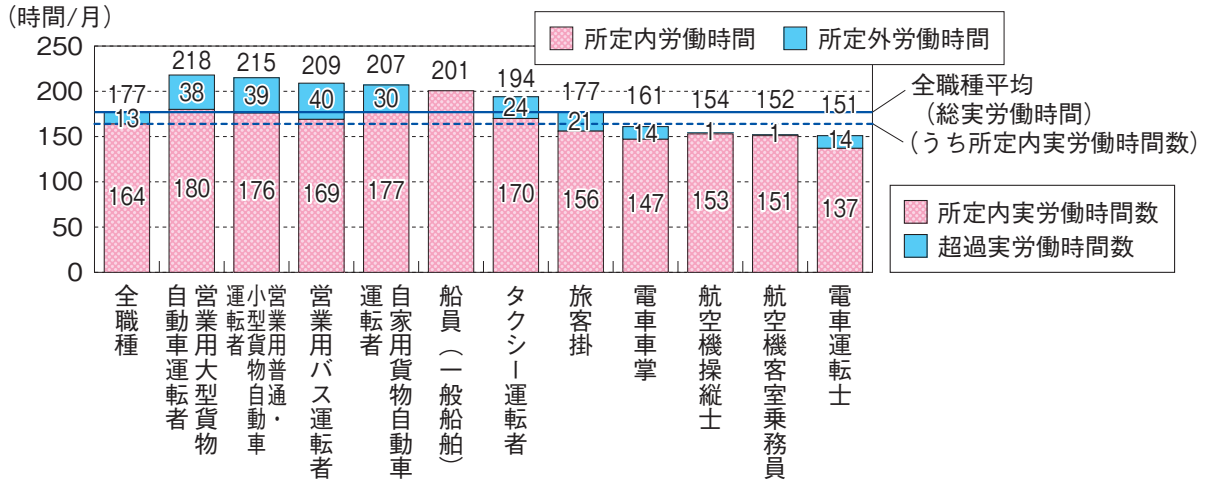
図表2-10 産業別常用労働者一人平均月間実労働時間（2014年）



注：事業所規模5人以上。  
 資料：厚生労働省「平成26年 毎月勤労統計調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別にみると、平均月間労働時間は営業用大型貨物自動車運転者が最も長く、続いて、営業用普通・小型貨物自動車運転者、営業用バス運転者の順に長くなっており、全産業平均を30時間以上上回っている。これらの職種では、超過実労働時間数も40時間程度と長くなっている。

図表2-11 主な職種別の総実労働時間（2015年）



注1：「船員」のみ2014年の値であり、所定内、超過の内訳がないことから総実労働時間。

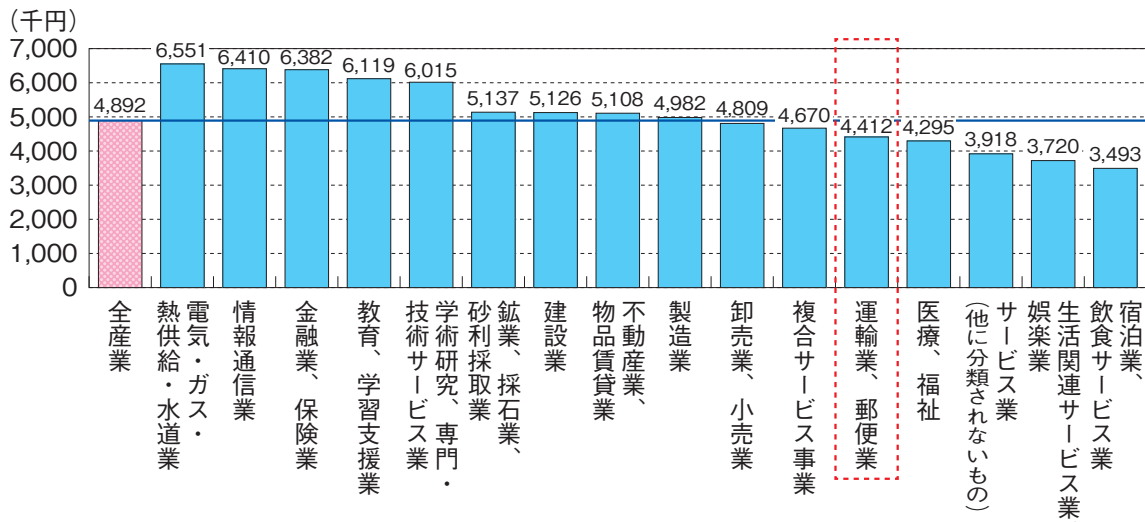
注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。

資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」（2015年時点、船員（一般船舶）以外）、国土交通省「平成27年 船員労働統計（一般船舶、特殊船）」から国土交通省総合政策局作成

b. 所得の状況

交通事業における年間所得額は4,412千円であり、全産業平均4,892千円を下回っている。

図表2-12 産業別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

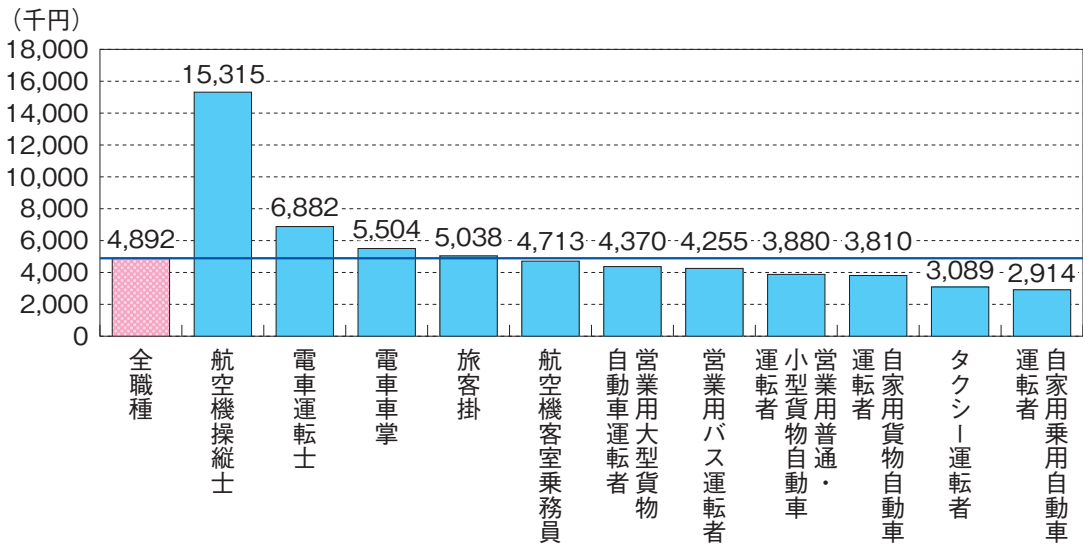
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

主な職種別にみると、航空機操縦士、電車運転士・車掌、旅客掛を除き、全産業平均を下回っている。

図表2-13 主な職種別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額。

注2：調査産業計のデータを「全職種」とした。

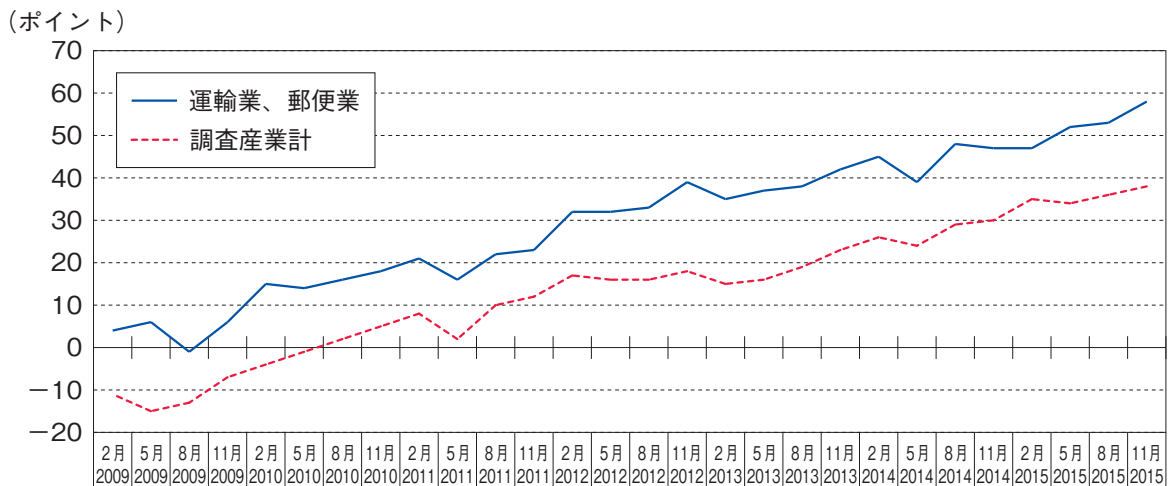
資料：厚生労働省「平成27年 賃金構造基本統計調査」から国土交通省総合政策局作成

### (3) 労働力の動向

#### a. 雇用情勢の動向

近年の労働者の過不足状況の推移をみると、産業全体で労働者が不足する傾向にある。特に交通事業における労働者は常に産業全体の不足感の水準より高く、かつ、ほぼ一貫してD.I.値（労働者が「不足」する事業所の割合－労働者が「過剰」な事業所の割合）が上昇してきており、全産業に比べ、労働力不足感が大きくなっている。また、特に自動車運転手で有効求人倍率が高くなっており、かつ、ここ数年急速に増加してきている。

図表2-14 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

## b. 今後の見通し

我が国は、2010年の1億2,806万人をピークに人口減少が始まり、極めて速いスピードで少子高齢化も進展しつつある。2030年までの20年間、生産年齢人口は毎年1%近く減少していくと見込まれており、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

## 第2節 交通事業における生産性の現状

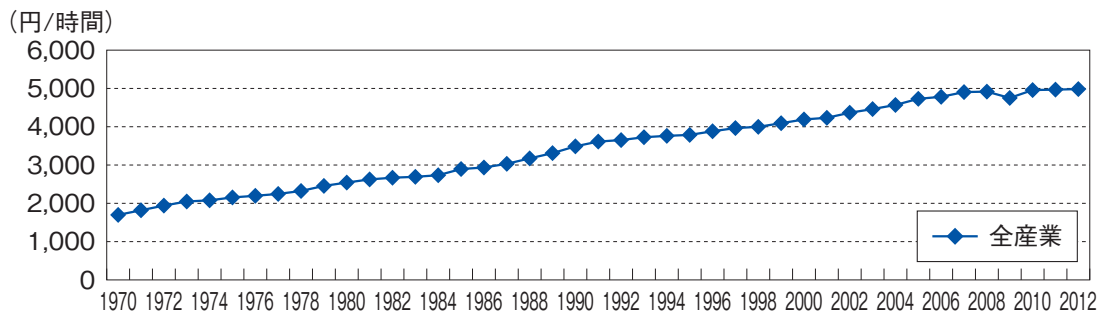
交通事業は労働集約型産業が多いこと、また、今後の労働力不足との関係を論じる上で有効なことから、本節においては、「労働生産性」を取り上げることにする。

## (1) 労働生産性の現状

## a. 我が国の労働生産性

我が国の労働生産性の水準は、経済成長と軌を一にして右肩上がりの上昇を示していたが、2000年代中盤以降は横ばいとなっている。

図表2-15 全産業労働生産性水準（実質）の推移



資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

## &lt;労働生産性の算出方法について&gt;

独立行政法人経済産業研究所と一橋大学が共同で作成している日本産業生産性データベース（Japan Industrial Productivity Database。本節において「JIP」という。）のデータを用い、次式によって労働生産性を算出した。

$$\text{労働生産性 (円/時間)} = \frac{\text{粗付加価値額}}{\text{マンパワー}}$$

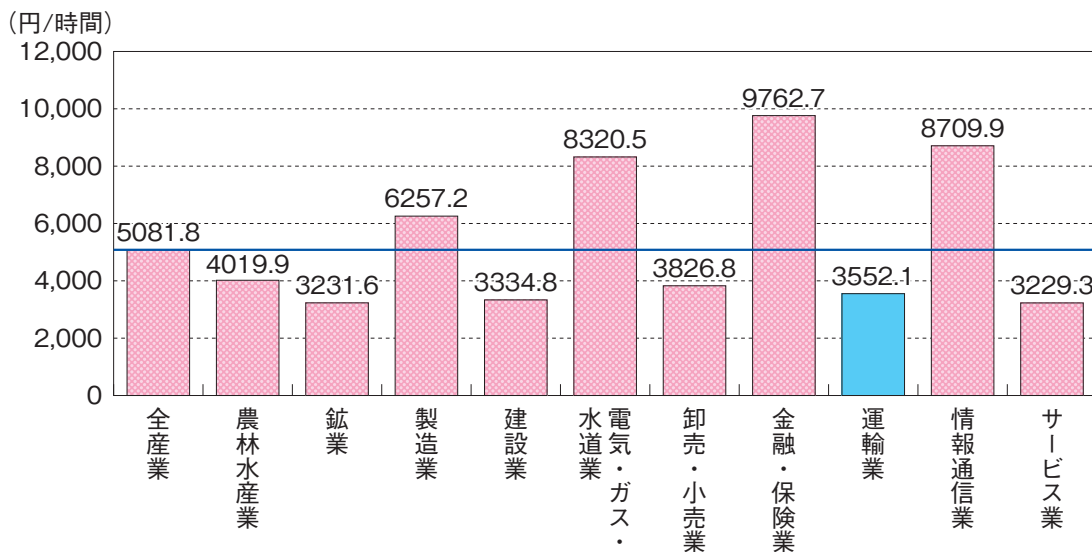
$$\text{粗付加価値額} = \text{産出 (実質)} - \text{中間投入 (実質)}$$

$$\text{マンパワー} = \text{従業者数} \times \text{従業者1人あたり年間総実働時間}$$

- ※ 算出：日本国内で一年間に産出された財・サービスの生産額の合計。
- ※ 中間投入：生産の過程で原材料費・光熱費・間接費等として投入された財貨及びサービスの額（例えば、陸運業における燃料の購入（石油会社からの経常的な購入）など）。ただし、機械等の固定資本の減価償却分や人件費はこれに含まれない。
- ※ 一般的に、労働生産性 =  $\frac{\text{営業利益} + \text{人件費} + \text{減価償却費}}{\text{マンパワー}}$  によっても求めることができる。

産業別の労働生産性水準をみると、金融・保険業、情報通信業、電気・ガス・水道業、製造業が全産業平均よりも高い水準を示しており、交通事業は全産業平均の7割程度の水準に留まっている。

図表2-16 産業別労働生産性水準（実質：連鎖）の比較（2014年）

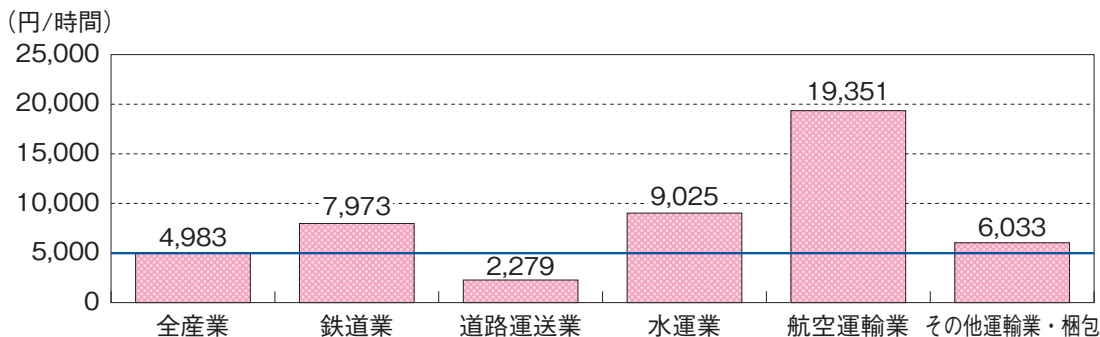


注：不動産業、政府サービス産業等を除く。  
資料：内閣府「国民経済計算」（2014年）から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の労働生産性

交通事業分野別の労働生産性水準をみると、航空運輸業、水運業及び鉄道業が高い一方、道路運送業は全産業平均を大きく下回っている。

図表2-17 交通事業分野別労働生産性水準（実質）の比較（2012年）

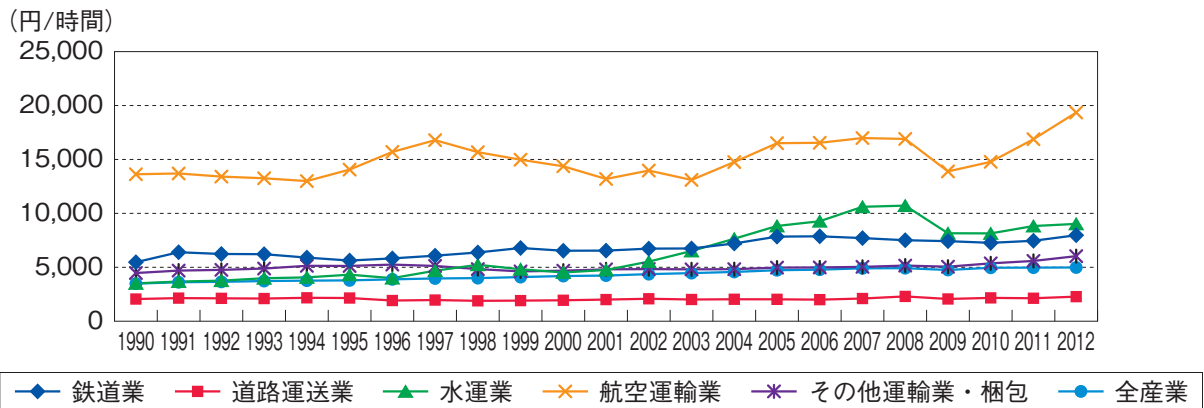


注：「労働生産性＝付加価値額／マンアワー」で算出。  
資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

交通事業分野別の労働生産性の推移をみると、道路運送業以外は全産業平均を上回って推移しており、航空運輸業及び鉄道業は一貫して、また、水運業は2000年代前半以降、高い水準で推移している。

ただし、これらは大規模な投資を行うため、資本の投入量の差が付加価値産出額に影響を与えている可能性がある点には注意が必要である。

図表2-18 交通事業分野別労働生産性水準（実質）の推移



資料：経済産業研究所「JIP」（2015年）より国土交通省総合政策局作成

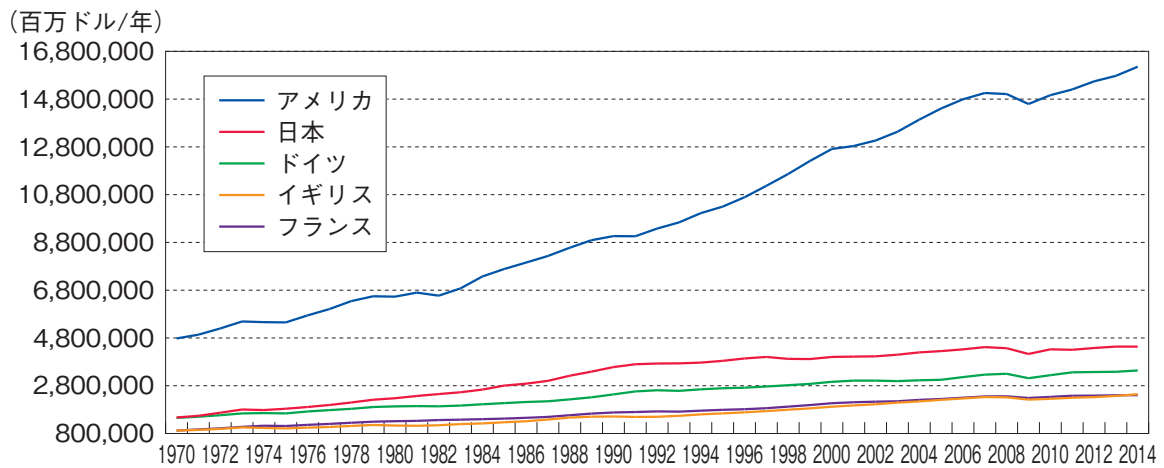
(2) 労働生産性の国際比較

a. GDPの国際比較

実質GDPの推移を見ると、アメリカのGDP規模は、一貫してその他の各国を大きく上回り、成長率（グラフの傾き）も大きい。我が国は1990年頃までドイツ、イギリス、フランスの欧州諸国を上回る成長を見せていたが、1990年前半以降、欧州諸国同様に低成長が継続している。

なお、2009年にはリーマンショックの影響から、各国とも実質GDPを減じている。

図表2-19 実質GDPの推移



注：2010年USドル購買力平価換算  
資料：OECD.stat「National Account」から国土交通省総合政策局作成

b. 労働生産性の国際比較

①労働生産性水準の推移

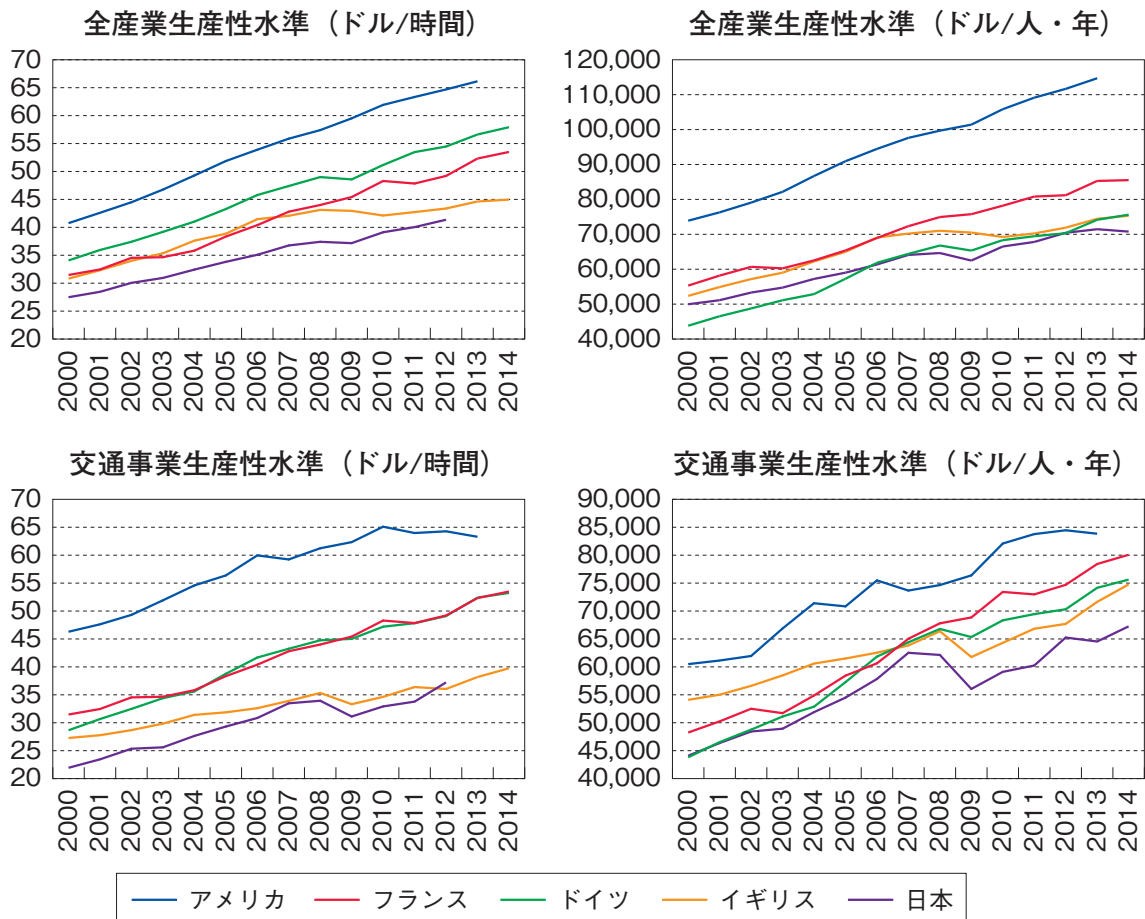
我が国とアメリカ、イギリス、ドイツ、フランスの欧米諸国と労働生産性水準の比較を行うに当たり、本節では「時間当たり労働生産性」と「就業者一人当たり労働生産性」の2つの指標を用いた。

全産業で見ると、「時間当たり労働生産性」では、我が国は他国に劣後する水準で推移しているが、「就業者一人当たり労働生産性」では、近年はイギリス及びドイツと同程度の水準で推移している。また、いずれの指標においても、アメリカの水準の高さが目立っているが、「時間当たり労働生産性」に比べて「就業者一人当たりの労働生産性」においては、他国との差が大きくなっている。

一方で、交通事業についてみると、「時間当たり労働生産性」では、全産業と同様にアメリカの水準の高さが目立つ一方で、我が国とイギリスが低位で推移し、ドイツ、フランスが中位で推移している。

他方、「就業者一人当たり労働生産性」では、我が国は、2000年代半ばころまで、ドイツ、フランスと大きく異なる水準ではなかったものの、2000年代後半に他国に比べ大幅に低下し、その差が縮小していない状況にある。

図表2-20 労働生産性水準の推移の国際比較



資料：OECD.stat「National Account」、アメリカ「BEA」、経済産業研究所「JIP」（2015）から国土交通省総合政策局作成

<各国の生産性水準の算出方法>

(使用したデータ)

- ・ OECD.stat「National Account」より（2016年3月2日時点）。
- ・ 計算に用いた各系列は、国際的な標準産業分類である「International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.4」（ISIC rev4）に準拠した産業分類を用いて集計が行われている。
- ・ 「交通事業」と表章してあるデータはISIC rev4における「Transportation and storage」（運輸・倉庫業）の分類を用いている。
- ・ なお、OECD.stat「National Account」において欠損値がみられたアメリカの付加価値、就業者数、マンアワーは、「The Bureau of Economic Analysis」（BEA）において公開されているデータを用いた。また、日本における欠損値は、経済産業研究所「JIP」のデータを用いた。



(算出方法)

本節では、交通事業に関する労働生産性の実態分析を行うため、産業別の付加価値、労働投入のデータを必要としたこと、また、国内の労働生産性に関する分析との関係から、OECD.statのデータを用いて以下の式によって各国の全産業及び交通事業の労働生産性の比較・分析を行った。

$$\text{時間当たり労働生産性 (購買力平価換算)} = \frac{\text{粗付加価値}}{\text{マンアワー (就業者数} \times \text{労働時間)}}$$

また、一人当たりGDPに近似した概念として年間の「就業者一人あたり付加価値額」を労働生産性として、以下の式で算出を行った。

$$\text{一人当たり年間労働生産性 (購買力平価換算)} = \frac{\text{粗付加価値}}{\text{就業者数}}$$

上式では、GDPを購買力平価USドル変換レートとして国際比較に用いている。

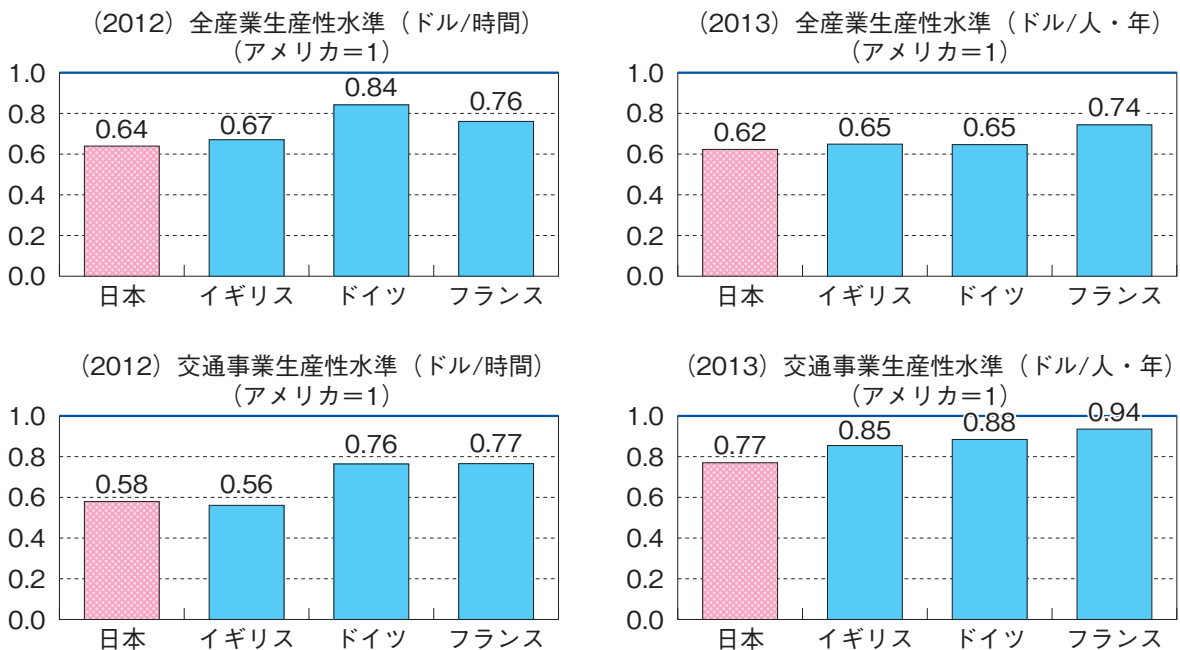
②労働生産性水準の対アメリカ比較

アメリカの労働生産性水準に対して、我が国、イギリス、ドイツ、フランスの各国がどの程度に位置づけられるか比較を行った。

全産業で見ると、「時間当たり労働生産性」及び「就業者一人あたり労働生産性」のいずれの指標においても、各国ともアメリカの6割から8割程度の水準にとどまっている。

交通事業で見ると、「時間当たり労働生産性」では、日本とイギリスが低くなっている。一方、「就業者一人あたり労働生産性」では、日本以外の3か国はアメリカの9割程度の水準となっており、一定の生産性水準を保っている。

図表2-21 労働生産性水準の対アメリカ比較



資料：OECD.stat「National Account」、米国「BEA」、経済産業研究所「JIP」(2015)から国土交通省総合政策局作成

## 第2章 人材確保・生産性向上に向けた取組

### 第II部

#### 交通事業における人材確保と生産性の向上に向けて

第1章でみたように、交通事業における就業の現状は、他産業と比較して、平均年齢が高く、女性の就業比率が低いといった就業構造や労働時間が最も長く、賃金が低いといった労働環境にあり、足もとの労働力不足感が強まっている中で、生産年齢人口の減少が見込まれていることから、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

また、交通事業における生産性の現状は、労働生産性で見た場合、全産業平均の7割程度の水準にとどまっており、欧米諸国と比較しても、「時間当たり労働生産性」で見た場合、イギリスと同様に、アメリカの6割程度の水準にとどまっている。

したがって、我が国の交通サービスが、将来にわたって豊かな国民生活や持続的な経済成長を支え、持続的に発展していくためには、交通事業の各分野において、就業先としての魅力を高め、多様な人材を確保していくこととあわせて、労働力の制約のもとで高い付加価値を生み出すため、生産性を高めていくことが不可欠である。

人口減少時代にあって、これまで我が国の成長を支えてきた労働力が減少しても、サービスの効率化や新たな付加価値の創出により、労働力の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能である。また、生産性の向上は、賃金の引上げのための原資を生み出すなど、労働者の待遇の改善に資することから、人材の確保にもつながるものである。

政府は、戦後最大、名目GDP600兆円という「希望を生み出す強い経済」の実現に向け、アベノミクス第2ステージにおいて「未来への投資・生産性革命」や「女性・若者・高齢者等の活躍促進」に取り組んでいるところであり、国土交通省は、2016年を「生産性革命元年」と位置づけ、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省生産性革命本部」を設置し、政府全体の取組と連携しながら、「社会のベース」、「産業別」、「未来型」の3つの切り口で、総力を挙げて生産性革命に取り組んでいる。

第2章では、このような人材確保や生産性向上に向けた取組を紹介する。

### 第1節 人材確保に向けた取組

#### (1) 自動車関係

##### a. バス

##### b. タクシー

#### 民間の取組事例

#### ○ 女性タクシー運転手向け施設設備の整備等による女性の活躍促進（国際自動車）

東京都内でタクシー・ハイヤー事業を営む国際自動車（東京都）では、タクシー業務は、利用者のニーズを感じ取ることが重要であると考え、若い人材の確保とともに、女性運転手の採用に力を入れ、以下のような取組を行っている。

- ・首都圏約150校の大学のキャリアセンターを役員が訪問するなど、新卒女性採用の強化
- ・女性意見を取り入れた女性専用更衣室・休憩室・パウダールームの設置や、駐車場の心配をせずに綺麗で安心して利用できる女性トイレマップ（km Ladies Map）の制作
- ・カラフルな女性専用車両で高齢者の通院や買い物の



km Ladies Map

同行、子どもの送迎等を行うタクシーサービス（Re:laxi）の開始  
 こうした取組の結果、女性の新卒採用者は、2013年の2名以来37名になり、中途採用を合わせると女性運転手数は128名となっている。

### c. 自動車整備

#### (2) 物流関係

##### 民間の取組事例

#### ○ 中継輸送の導入等の働き方改革等による若者の雇用促進（シーエックスカーゴ）

トラック事業においては、慢性的な運転手不足が生じており、特に若者には長距離運行が敬遠されている状況にある中、佐賀県鳥栖市は九州の交通結節点として、多数の倉庫が立地する物流拠点となっているため、運転手の確保はより難しい課題になっている。

このため、日本生活協同組合連合会の物流子会社であるシーエックスカーゴ（埼玉県）では、佐賀県鳥栖市と兵庫県小野市の両配送センター間で幹線輸送を行う際、1日で往復することができないため、従来は配送先で1泊する必要があったところ、鳥栖市と小野市をそれぞれ出発した運転手が中間地点の広島市で互いのトラックを交換することにより、外泊することなく、出発地に戻ることができる中継輸送を導入した。



中継輸送のイメージ

これにより、運転手に対し、毎日自宅で静養できる環境を提供することが可能になり、若者の就労や定着の促進に大きく寄与している。

また、倉庫スタッフについて、無期雇用に転換するとともに、定年年齢の延長、育児休業・介護休暇取得の促進、年次有給休暇の取得促進に取り組んでいるほか、事情があって有期雇用を維持する者に対しても、正規雇用社員に準じた福利厚生を適用するなど、雇用環境の改善にも積極的に取り組んでいる。これにより、安定的な雇用確保を実現している。

こうした制度を通じて、導入前と比較して退職者が減少するなど、労務環境の安定が図られている。

#### (3) 航空関係

#### (4) 鉄道関係

##### 民間の取組事例

#### ○ 人員配置の工夫等による女性の活躍促進（えちぜん鉄道）

福井県福井市から勝山市及び坂井市を結ぶ鉄道事業を第三セクター方式で行うえちぜん鉄道（福井県）では、高齢者利用時の電車とホームとの段差などのバリアフリー対策や無人駅における乗車券発売、駅からのバスの案内や観光案内などの対応に当たり、ホームや駅の改修、駅の有人化を進めるよりも車内に全ての対応を網羅できる人員（アテンダント職）を配置するほうが効率的ではないかといういわば「逆転の発想」により人材活用を行っている。

アテンダント職の勤務は、昼間乗務のシフト制であり、一日の乗務時間は約6時間、乗務開始は8時から10時の間、終了は15時から17時の間、と幅を持たせることで、



アテンダント職

子育てと仕事の両立も可能となっている。また、休みは7～8日/月となっている。  
こうした子育て中の社員でも働きやすい勤務制度により、現在は13名が在籍している。

### (5) 造船、海洋産業関係

#### 民間の取組事例

○ 地方自治体と連携した技術・技能の維持・継承の取組による若者の雇用・育成（岡山県玉野市）  
岡山県玉野市は、市内就業者数の約20%、市内企業数の約6%を造船業が占め、地場企業及び大手企業の下請け企業が数多く存在しており戦前から造船の企業城下町として繁栄してきたが、現在では造船業を支える技能人材の高齢化や空洞化は著しく、シニア世代が大量に退職した後の人材確保が喫緊の課題となっている。

そこで、地元の造船関連企業や関連自治体等が連携し、シニア層の地域での活躍の場を創出するとともに、高校生等の若者をはじめとする市民のものづくりに対する興味の掘り起こしを行うことで若者の流出を防ぎ、活力ある「技術のまち玉野」の再生を目指すため、「職人塾」という取組を行っている。

「職人塾」では、高校生を対象としてインターンシップ研修を行うとともに、シニア世代が有する技術・技能を着実に次世代に伝承させるため、シニア世代が講師となって、求職者や造船関連企業の社員に対し、溶接鉄工の分野と機械加工の分野でそれぞれ研修を行っている。

このような取組の結果、インターンシップ受講生のうち毎年数名程度、また溶接鉄工・機械加工の研修を受けた求職者のうち半数近くがそれぞれ地場造船関連企業に就職するなど、技術・技能の伝承と若年層人材の確保に成功している。

## 第2節 生産性向上に向けた取組の現状

### (1) 「社会のベース」の生産性を高める

- a. 高速道路の渋滞対策等
- b. クルーズ船需要の取込み
- c. モーダルコネクトの強化

### (2) 「産業別」の生産性を高める

#### a. 「物流生産性革命」の推進

##### ① 「成長加速物流」の推進

#### 民間の取組事例

##### ○ 資本ストックの革新等による物流サービスの付加価値の向上（ヤマト運輸）

日本全国で宅配便事業を営むヤマト運輸（東京都）の総合物流ターミナルとして、2013年に開設された羽田クロノゲートは、羽田空港に隣接するだけでなく、近隣にはJR貨物コンテナのターミナルや東京港・横浜港もあり、高速道路へのアクセスも良いため、あらゆる輸送手段を効率的に活用可能でアジアとシームレスにつながっている。

そうした環境を踏まえ、羽田クロノゲートでは、24時間365日の稼働、クロスベルトソータやロボットアーム等の最新の荷役機器等の導入により、1時間当たり4万8千個（従来は2万4千個）の荷物を仕分け可能な体制を整えるとともに、104台のトラックが着車できるバースを備える等、物流

のスピードアップを図っている。

また、7階建ての建物の上層階にはヤマトグループ各社が入居し、以下のような多彩な付加価値サービスを提供している。

- ・生活家電を工場まで運ぶことなく、物流施設内で修理することや、医療用機器を物流施設内で洗浄することによるリードタイムの短縮
- ・オンデマンド印刷により、小ロットのパンフレットやDMを必要部数だけ印刷し、顧客属性に応じて封入・発送

このように、物流そのもののスピードアップと物流機能に付加価値サービスを追加することにより、生産性を一層向上させている。

## ②「暮らし向上物流」の推進

### b. 地域交通の経営基盤の強化等

#### 民間の取組事例

#### ○ 関係者の連携による交通ネットワークの機能の向上（九州バス協会）

九州においては、県庁所在地等の主要都市間を網羅する高速バスネットワークが構築されており、高速バスが都市間移動の主要な役割を担っている。九州のバス事業者団体である九州バス協会では高速バスをより使いやすいものとするため、以下のような取組を行っている。

- ・パソコンやスマートフォンからの空席照会・予約・Web決済・座席指定や、コンビニでの発券が可能な高速バスの共同予約システム等九州バスネットワークのポータルサイトである「@バスで」の構築・運用
- ・福岡市を中心に形成された高速バスネットワークにおいて、地方都市間の移動の利便性を向上するため、大多数の路線が通過する九州自動車道基山パーキングエリアに乗継バス停を設置するとともに、複数の路線を乗り継いでも運賃が上昇しない乗継運賃を設定
- ・九州各県及び山口県下関市の49社局が参画し、4航路を含め高速バス及び一般路線バスのおよそ2,400路線が乗り放題の乗車券「SUNQバス」を販売

これらの取組により、Webによる予約が24.1%（2013年度）から34.5%（2015年度）まで上昇するとともに、「SUNQバス」については販売当初から国外での販売も力を入れていたことから、訪日外国人旅行者の増加に比例して国外での販売枚数が急激に増加しており、韓国での販売枚数が国内での販売枚数を上回り、国外での販売枚数が2013年度の1.2万枚から2015年度には4.3万枚まで増加しており、各社の収益改善に貢献している。

#### ○ ICTを活用したバス路線再編等による増収の実現（福島交通）

福島県の福島市・郡山市等中通りを中心として主にバス事業を営む福島交通（福島県）では、利用者利便を向上する観点から、2010年10月に一部路線においてICカードを導入後、2011年11月に一部路線においてICカード定期券を導入し、2012年12月にICカード、ICカード定期券ともに全路線に拡大した。

乗客がICカードやICカード定期券を利用した場合に得られる、停留所別利用状況、ダイヤ別遅れ情報、系統別・ダイヤ別収入などに関する正確なデータと、地元自治体などが有する居住人口デー



羽田クロノゲート



SUNQバス

タや就業人口データなどを組み合わせることによって、効率的・効果的なダイヤ及び経路の編成に最大限活用しており、ICカード導入前（2010年）と比較して、2015年は、運賃収入を5.5%増加させることに成功した。

また、ICカードの利点を活かして、福島市との協同事業による75歳以上市民を対象とした無料乗車証「ももりんシルバーパスポート」や、エコ通勤を推進する企業向けに、利用者数に応じた団体割引率を適用した「グリーン定期券」なども導入し、サービスの向上を図っている。

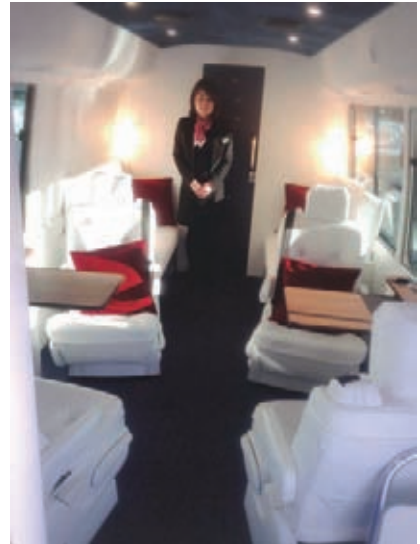
### ○ 高水準なサービスの提供等による海外富裕層の取り込み（札幌観光バス）

北海道は、2015年の外国人延べ宿泊数が全国第3位の548万人泊（前年比+40.9%）となるなど、インバウンドの市場規模が拡大しつつある。

特に、近年増加傾向にある海外富裕層の訪日旅行ニーズも踏まえ、北海道全域で貸切バス事業を営む札幌観光バス（北海道）では、2014年から富裕層向けのチャーターリムジンバス「クールスター」の運行を開始するとともに、富裕層向けのブランド強化策として、以下のような取組を行っている。

- ・「クールスター」との相乗効果を図るための新たな事業モデルの構築に向けた富裕層向けの着地型旅行商品の企画・販売に特化した旅行子会社を設立
- ・これまで蓄積してきた富裕層の顧客データを詳細に分析することを通じた潜在ニーズの掘り起こしと新サービスの開発
- ・取引実績のある海外旅行エージェンツ50社との連携を強化するとともに、富裕層向け販売チャネルの更なる拡大に向け、富裕層旅行商談会「ILTM (International Luxury Travel Market)」へ参加
- ・北海道内のバス事業者6者が連携し、接遇スキルや観光用英会話のカリキュラムを取り入れた研修を実施することにより、貸切バス運転手を育成

このような取組により、直近1年間で「クールスター」を215組が利用するなど、利用実績も順調に伸びている。



「クールスター」の車内とアテンダント

### ○ 地域に密着したサービスの提供等による需要の掘り起こし（十勝バス、とさでん交通）

北海道帯広市を中心とした十勝管内のバス利用者数は、1966年の2,300万人をピークとして減少を続け、2010年にはピーク時の1/5以下に落ち込んだ。それに伴い、同エリアでバス事業を営む十勝バス（北海道）でも、営業収入が減少の一途をたどり、資産売却・車両更新の引き延ばし・人件費削減等の経営の合理化だけでは補えない状況となっていた。

そこで同社では、バス沿線の住民宅を戸別訪問し、地域住民がバスに乗らない理由を徹底的に把握した結果、ニーズに合ったダイヤが無いといった「不便」ではなく、乗り方がわからない、行きたい場所があってもどのバスを利用しているのかわからないといった「不安」が本当の理由であることを突き止めた。

このため、バスの乗り方を説明したバスマップの作成か、乗務員による乗客への声かけ、エリア別にスーパーや病院といったバス利用の目的別の時刻表の作成などの取組により、利用者の「不安」の解消に努めるとともに、バスは「目的」ではなく「手段」であることから、観光施設等と路線バスを組み合わせた企画商品「日帰り路線



帯広市バスマップ（抜粋）

バスパック」の販売や、通勤・通学定期の土日乗り放題、運転免許証返納者への割引などの目的を提案する取組を実施した結果、40年ぶりに路線バスの利用客数を増加させることに成功した。

同様の取組は全国各地に広がっており、例えば、高知市等の高知県の中部を中心としたエリアで軌道事業やバス事業を営むとさでん交通（高知県）でも、沿線住民宅を幹部が戸別訪問し、住民ニーズを把握するとともに、軌道・バスのサービス内容の周知・利用促進や、各種企画乗車券の販売、沿線量販店に自転車置き場を設置し、軌道やバス利用者に街なかを自転車で巡ってもらう「サイクル&ショッピングライド」といった取組を実施した結果、厳しい経営環境のなか、前年比で、軌道では2,300万円の増収、バスでは減収幅の縮小を実現した。



役員の戸別訪問

### ○ 新たなサービスの提供等による需要の掘り起こし（日本交通）

東京都内を中心にタクシー・ハイヤー事業を営む日本交通（東京都）では、利用者からいかに「繰り返し」選択されるか、また選択されるために利用者と車両とのマッチングをいかに高めるか、を課題としていた。

そこで、同社では、「利用しやすいタクシー」を目指して、窓口となる無線センター配車業務の効率化と迅速化、専用乗り場の展開、スマートフォンのタクシー配車アプリの自社開発と、アプリを通じた「ネット決済」（事前にクレジットカード登録を行うことで、降車時の料金支払い手続きを省略するサービス）の導入に取り組むとともに、新たな需要を取り込むため、妊婦向け送迎サービス「陣痛タクシー」や専門知識を持った選抜乗務員による「エキスパート・ドライバー・サービス（EDS）」の開始、朝の時間帯の通勤需要に対する車両の供給量の確保などに取り組んでいる。

こうした取組により、「陣痛タクシー」は、都内の妊婦の約2割が登録（利用実績は約1割）しているほか、EDS利用者の約6割がリピーターとなって、月1,000件の受注を受けるほど拡大するなど、需要の掘り起こしにつながっている。



陣痛タクシー

## c. i-Shippingの推進

### (3) 「未来型」投資・新技術で生産性を高める

#### a. 自動運転技術の活用

#### b. ドローンの活用

### 第3節 今後の政策展開に向けて

これまでみてきたように、交通事業の各分野において、就業先としての魅力を高めるため、長時間労働の抑制や賃金の引上げなど労働者の待遇の改善に向けた努力はもとより、ライフスタイルに応じた働き方改革の推進や働き手の目線に立った施設・設備の整備等により、女性・若者・高齢者等多様な人材の活躍を促進するための環境を整える取組が進められている。また、交通事業においては、資格・免許等の一定の技術・技能が求められる人材が多く必要とされていることから、資格・免許取得の支援等を含めた戦略的なリクルートの実施を含め、技術・技能人材の育成・維持・確保に向けた取組が進められている。

あわせて、交通事業の各分野において、①データ分析によるピンポイント対策による高速道路の渋滞解消や、港湾の受入環境整備によるクルーズ船需要の取込みなど「社会のベース」の生産性を高める取組、②トラック物流の刷新や受け取りやすい宅配便の実現による物流生産性革命の推進や、先進的な情報技術を活用し、設計・生産・運航の全てのフェーズで生産性向上を追求するi-Shippingの推進など「産業別」の生産性を高める取組、③抜本的な省力化や効率化を可能とする自動運転技術やドローンの活用など「未来型」の投資や新技術を活用して生産性を高める取組、が進められている。

我が国の交通事業において、深刻な人手不足や将来の担い手不足が顕在化している中、交通サービスの持続的な発展と、我が国経済の持続的で力強い成長を支えていくため、交通サービスの機能を担う人材の確保や、事業の持続可能性を高める生産性の向上は待ったなしの課題である。

このため、国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者の連携・協働のもとで成功事例を積み重ねつつ横展開を図っていくとともに、着実に進みつつある技術革新の成果も取り入れながら、従来の発想にとらわれない、未来志向の取組を進めていくことが重要であり、引き続きスピード感を持って積極果敢に取り組んでいく必要がある。



## 第Ⅲ部 平成27(2015)年度交通に関して講じた施策

## 第Ⅳ部 平成28(2016)年度交通に関して講じようとする施策

第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画の構成に従い、同計画の基本的方針AからCを第1章から第3章として、同計画に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を記載する。

### 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

- 地域公共交通ネットワークの再構築
- 過疎地物流の確保 等

#### 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

- バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入
- コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入 等

#### 第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

- 現行の整備目標等の着実な実現
- ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善 等

#### 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

- 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上
- 交通系ICカードの普及・利便性向上 等

### 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

- 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- LCCやビジネスジェットの利用環境の整備 等

#### 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

- LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充
- 新幹線ネットワークの着実な整備と地域鉄道等との連携
- 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充 等

### 第3節 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

- 無料公衆無線LAN（Wi-Fi）の整備促進
- クルーズ振興を通じた地域の活性化
- 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実 等

### 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

- 交通関連技術・ノウハウの海外展開の推進
- 海外交通事業・都市開発事業への我が国事業者の参入促進 等

## 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

- 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
- 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用 等

### 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

- 監査の充実強化
- 運輸安全マネジメント制度 等

### 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる

- 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善
- 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用 等

### 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

- 次世代自動車の一層の普及
- モーダルシフトの推進 等



