

令和2年版  
交通政策白書





# 目次

## 第 I 部 令和元(2019)年度交通の動向

第 1 章 交通を取り巻く社会、経済の動向	4
(1) 人口と年齢構成の変化	4
(2) 経済及び商取引貨物の動向	6
(3) 就業者数の動向	10
(4) 障害者の状況	12
(5) 訪日外国人旅行者の状況	14
(6) 家計の消費行動の変化	19
(7) 自家用車の保有状況	20
(8) ICTの普及	22
(9) 交通施策と連携する施策の動向	24
(10) 世界の社会・経済の動向	26
第 2 章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	30
第 1 節 輸送量とその背景	30
(1) 国内旅客輸送	30
(2) 国内貨物輸送	34
(3) 国際旅客輸送	36
(4) 国際貨物輸送	37
第 2 節 交通事業等の動向	39
(1) 交通事業の事業規模	39
(2) 交通事業の就業者数	41
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	43
(4) 交通系ICカードの普及	45
(5) 交通事業等の環境への影響	46
(6) 大規模災害による交通への影響と対策	49
(7) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響と対策	51
第 3 章 各交通モードの動向	62
第 1 節 道路交通	62
(1) 道路ネットワーク	62
(2) 自動車運送事業等総論	66
(3) バス事業	69
(4) タクシー事業	73
(5) トラック事業	75
第 2 節 鉄道交通	77

(1) 鉄道事業総論	77
(2) 幹線鉄道	81
(3) 都市鉄道	84
(4) 地域鉄道・LRT	88
(5) 貨物鉄道	91
第3節 海上交通	93
(1) 海上交通ネットワーク	93
(2) 海事産業総論	101
(3) 外航	101
(4) 内航	108
第4節 航空交通	112
(1) 航空交通ネットワーク	112
(2) 航空運送事業等総論	120
(3) 国際航空	123
(4) 国内航空	126

## 第Ⅱ部 世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

第1章 我が国における高齢者の生きがいづくりと外出	129
第1節 高齢者の生活と生きがいづくり	129
(1) 超高齢社会の進展と平均寿命の延伸	129
(2) 高齢者の住環境の変化	132
(3) 健康な高齢者の増加	133
(4) 高齢者の労働参加の増加	136
(5) 高齢者の趣味等への参加の積極化	137
(6) 高齢者の生きがいづくりと生きがいにつながる要因	138
(7) 高齢者の生活と生きがいづくり（まとめ）	144
第2節 高齢者の外出と交通に関わる動向	146
(1) 高齢者の外出の動向	146
(2) 高齢者の交通事故と運転免許返納の動向	150
(3) 高齢化のさらなる進展がもたらす地域公共交通の担い手への影響	153
(4) 高齢化の「外出」（まとめ）	155
第2章 高齢者の移動を支え、外出を促す、交通政策の動向	156
第1節 高齢者の安全運転を支える対策の推進	156
(1) 安全運転サポート車の普及促進	156
(2) 限定条件付免許制度の検討	158
(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築	158
第2節 地域における旅客運送サービスの確保・充実に向けた取組	159
(1) 地域が自らデザインする地域の交通	159
(2) 既存の公共交通サービスの改善の徹底	162
(3) 輸送資源の総動員による移動手段の確保	165
第3節 新たなモビリティサービスの導入に向けた取組	175
(1) グリーンスローモビリティ	175
(2) 超小型モビリティ等	176
(3) 自動運転	177
(4) MaaS	179
第4節 高齢者の外出しやすい移動環境の整備	183
(1) バリアフリー化の推進	183
(2) まちづくり、歩行空間整備等	184
第5節 今後の展望	187

## 第Ⅲ部 令和元(2019)年度交通に関して講じた施策

第1章	豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	188
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	188
(1)	地域公共交通ネットワークの再構築	188
(2)	まちづくりと連携した鉄道駅の整備	191
(3)	条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持	191
(4)	地域公共交通事業の基盤強化	192
(5)	過疎地物流の確保	193
(6)	支援の多様化	193
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	194
(1)	バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	194
(2)	コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	194
(3)	自転車の利用環境の創出	195
(4)	超小型モビリティの普及	196
(5)	レンタカーの活用	196
(6)	バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現	197
第3節	バリアフリーをより一層身近なものにする	198
(1)	現行の整備目標等の着実な実現	198
(2)	ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	200
(3)	外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	201
(4)	「心のバリアフリー」の推進	201
(5)	「言葉のバリアフリー」の推進	201
(6)	2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化	202
(7)	コストダウンの促進	203
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	204
(1)	都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	204
(2)	円滑な道路交通の実現	204
(3)	先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及	205
(4)	サービスレベルの見える化	205
(5)	ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	206
(6)	交通系ICカードの普及・利便性向上	206
(7)	スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供	207
(8)	既存の道路ネットワークの最適利用	208
(9)	自動運転システムの実現	209
(10)	公共交通機関における運賃の活用	210
(11)	都市鉄道における遅延対策	210

(12) 空港の利用環境の改善	210
(13) 空間の質や景観の向上	211
(14) 自動車関連情報の利活用の推進	211
<b>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</b>	<b>212</b>
<b>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</b>	<b>212</b>
(1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充	212
(2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備	213
(3) 管制処理能力の向上	214
(4) 首都圏空港のさらなる機能強化	214
(5) 国際拠点空港のアクセス強化	214
(6) 航空物流の機能強化	215
(7) 我が国の公租公課等の見直し	215
(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進	215
(9) 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点確保	217
(10) 地域経済を支える港湾の積極的活用	217
(11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現	217
(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決	218
(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善	218
(14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流	218
(15) 日本商船隊の競争基盤の強化	218
(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援	219
<b>第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する</b>	<b>220</b>
(1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充	220
(2) 新幹線ネットワークの着実な整備	220
(3) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用	221
(4) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充	222
(5) 空港経営改革の着実な推進	222
(6) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備	223
(7) ヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークの形成	223
(8) 零細内航海運事業者の基盤強化	223
(9) 鉄道による貨物輸送の拡大	224
<b>第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める</b>	<b>225</b>
(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備	225
(2) わかりやすい道案内の取組推進	226
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化	227
(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	227
(5) 「手ぶら観光」の促進	227



(6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善……	228
(7) 交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等……………	228
(8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み……………	229
(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進……………	229
(10) 広域周遊観光の促進……………	229
(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進……………	229
(12) 「観光ビジョン実現プログラム2018」の改定への対応……………	230
(13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」……………	230
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……………	231
(1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進……………	231
(2) 交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進……………	232
(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化……………	232
(4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援……………	233
(5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画……………	233
(6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成……………	234
<b>第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり……………</b>	<b>235</b>
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……………	235
(1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策……………	235
(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用……………	237
(3) 無電柱化の推進……………	237
(4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策……………	238
(5) 地震発生時の安全な列車の停止……………	239
(6) 新幹線の大規模改修への対応……………	239
(7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携……………	240
(8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送……………	240
(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用……………	241
(10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保……………	242
(11) 港湾等における船舶の避難誘導等……………	242
(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供……………	243
(13) 「津波救命艇」の普及……………	243
(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等……………	243
(15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理……………	244
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……………	245
(1) 監査の充実強化……………	245
(2) 運輸安全マネジメント制度……………	246
(3) 新技術の活用や設備投資への支援……………	247
(4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底……………	248
(5) 交通分野でのテロ対策の推進……………	249

(6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備	250
(7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組	250
(8) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	251
(9) 自動車事故被害者に対する支援の充実	251
第3節 交通を担う人材を確保し、育てる	252
(1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善	252
(2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材（海洋開発関連技術者）の育成	253
(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化	254
(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成	255
第4節 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める	256
(1) 次世代自動車の一層の普及	256
(2) 自動車を排出源とするCO <sub>2</sub> の削減	256
(3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現	257
(4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策	257
(5) バラスト水管理の円滑な実施	258
(6) 道路交通における交通流・環境対策	258
(7) 省エネ設備・機器の導入等	259
(8) 燃料電池自動車の本格的な普及	259
(9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等	259
(10) 環境に優しいグリーン物流の実現	259

第Ⅲ部の構成は、「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）の構成に準じている。

（注）本報告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。





## 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11月27日に交通政策基本法（平成25年法律第92号）が成立し、同年12月4日に公布・施行された。そして、同法第15条に基づき、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、2020年度までを計画期間とする交通政策基本計画が2015年2月13日に閣議決定された。

同法第14条においては、政府は、毎年、交通の動向及び政府が講じた施策に関する報告並びに講じようとする施策についての文書（以下「交通政策白書」という。）を国会に提出しなければならないこととされている。この規定に基づき、交通政策白書は、2015年以降毎年、閣議決定の上で国会報告されており、これは6度目の交通政策白書である。

今回の交通政策白書の第Ⅰ部「交通の動向」においては、交通を取り巻く社会・経済の動向、各分野の交通の輸送量・ネットワーク・交通事業等の動向について、新型コロナウイルス感染症による交通分野への影響等を含め、できる限り多くのデータを用いて、整理・分析して示した。

また、第Ⅱ部「世界に先駆けて超高齢社会の足を支える」においては、我が国における高齢者の生活と生きがいづくり、外出の実態について考察した上で、超高齢社会の「足」を支える施策の最新動向や先進的取組について紹介した。

そして、第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画に掲げられた施策ごとに、2019年度に講じた施策及び2020年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画の進捗状況のフォローアップとしての意義を有するものであり、同計画に掲げられた数値指標の進捗状況も含め、可能な限り詳細に記述することとした。

我が国が直面する経済面・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交通体系を構築していくために、今後、交通政策基本法の示す交通政策の基本的な方向性を十分に踏まえた上で、引き続き、交通政策基本計画を着実に実施していくことが必要となる。そして、計画の実現に当たっては、交通政策基本法に示されているとおり、国、自治体、交通関連事業者、交通施設管理者、利用者、地域住民等の幅広い関係者が、十分な連携・共同の下に取り組んでいく必要がある。本白書がこれらの取組を円滑かつ的確に進捗させるための一助になることを強く期待するものである。



## 第 I 部 令和元(2019)年度 交通の動向

第 I 部では、交通の動向について見ていく。

交通の動向は、次の3つの視点から見ることにする。

1つ目は、交通を取り巻く社会、経済の動向という視点である。

社会、経済が変化すると、移動する人の数や物の量、提供される交通サービス、交通サービスの利用者の意識・属性・ライフスタイル・行動パターン、自家用車の利用等も変化する。このため、交通への影響を意識しながら社会、経済の動向を理解することは重要である。

第1章では、交通を取り巻く社会、経済の動向について取り扱う。

2つ目は、交通モード横断的な視点である。

各交通モードでは、それぞれが持つ特性を活かして、競争・役割分担・連携が行われている。このため、交通の動向を把握するに当たっては、複数の交通モードを横断的に理解しておく必要がある。

第2章では、輸送量とその背景及び交通事業等の動向について、交通モード横断的に取り扱う。

3つ目は、交通モードそれぞれの視点である。

各交通モードは、それぞれが特性を持ち、実態や課題も異なっている。このため、交通の動向の把握を図るに当たって、交通モードごとに、いわば縦割りの的に理解しておく必要もある。

第3章では、各交通モードの動向について取り扱う。

## 第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

本章では、交通への影響を踏まえながら、社会・経済の動向を見ていく。

社会、経済が変化すると、移動する人の数や物の量、提供される交通サービス、交通サービスの利用者の意識・属性・ライフスタイル・行動パターン、自家用車の利用等も変化するので、交通への影響を意識しながら社会、経済の動向を理解することは重要である。

我が国において移動する者の主たる母体は、我が国に住む人である。我が国の人口や年齢構成の変化は、国内で又は海外へ移動する人の数や構成に構造的な変化をもたらし、交通に影響を与えていると考えられるため、その動向を見ていく（(1) 参照）。

我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、国内総生産やBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ていく（(2) 参照）。

就業者は、日常生活において、通勤や業務のために鉄道やバスを利用することも多く、交通に影響を与えていると考えられるので、就業者数の動向を見ていく（(3) 参照）。

障害者は、その円滑な移動のための環境整備が必要とされているため、障害者の数や実情について見ていく（(4) 参照）。

訪日外国人旅行者は、近年その数が急激に増加しており、円滑な移動のために環境整備を図ることが必要とされていることから、その数や交通に関連する活動等について見ていく（(5) 参照）。

家計の消費支出を交通（公共交通や自家用車）にどれだけ割り振るかは、人々がライフスタイルの変化等に応じて自らの意思により決めていることであるが、交通に影響を与えていると考えられるので、その変化について見ていく（(6) 参照）。

多くの人が自家用車による移動を行うようになったことから、運転免許や乗用車の保有状況について見ていく。（(7) 参照）。

ICTについては、近年様々な先進的技術の実用化が進み、人々のライフスタイルや行動パターンに変化をもたらしているが、交通に関連する使い方も一般化又は高度化しており、交通に影響を与えていると考えられるので、その動向を見ていく（(8) 参照）。

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現等の観点を踏まえ、施策相互間の連携を図りながら行うべきことを踏まえて、そうした施策の動向を見ていく（(9) 参照）。

(1) から (9) までは、我が国の国内の社会、経済の動向について述べたが、グローバル化の進展により、国境を越えた人や物の移動が行われており、我が国の交通も世界の社会・経済の動向の影響を受けると考えられることから、我が国と地理的に距離が近く、人的な交流が活発で、経済的な関係も深い中国、ASEAN10か国等のアジア諸国を中心に、世界各国における社会・経済に関する指標の動向について見ていく（(10) 参照）。

### (1) 人口と年齢構成の変化

我が国において移動する者の主たる母体は、我が国に住む人である。我が国の人口や年齢構成の変化は、国内で又は海外へ移動する人の数や構成に構造的な変化をもたらし、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、その動向を見ることとする。

我が国の総人口は、長期にわたり増加を続け、2008（平成20）年に過去最高（1億2,808万人）を記録し、その後減少に転じ、2019年は1億2,617万人である。今後は、長期にわたって減少を続け、最高時と比べると、2030年は7%、2050年は20%少なくなると見込まれている。

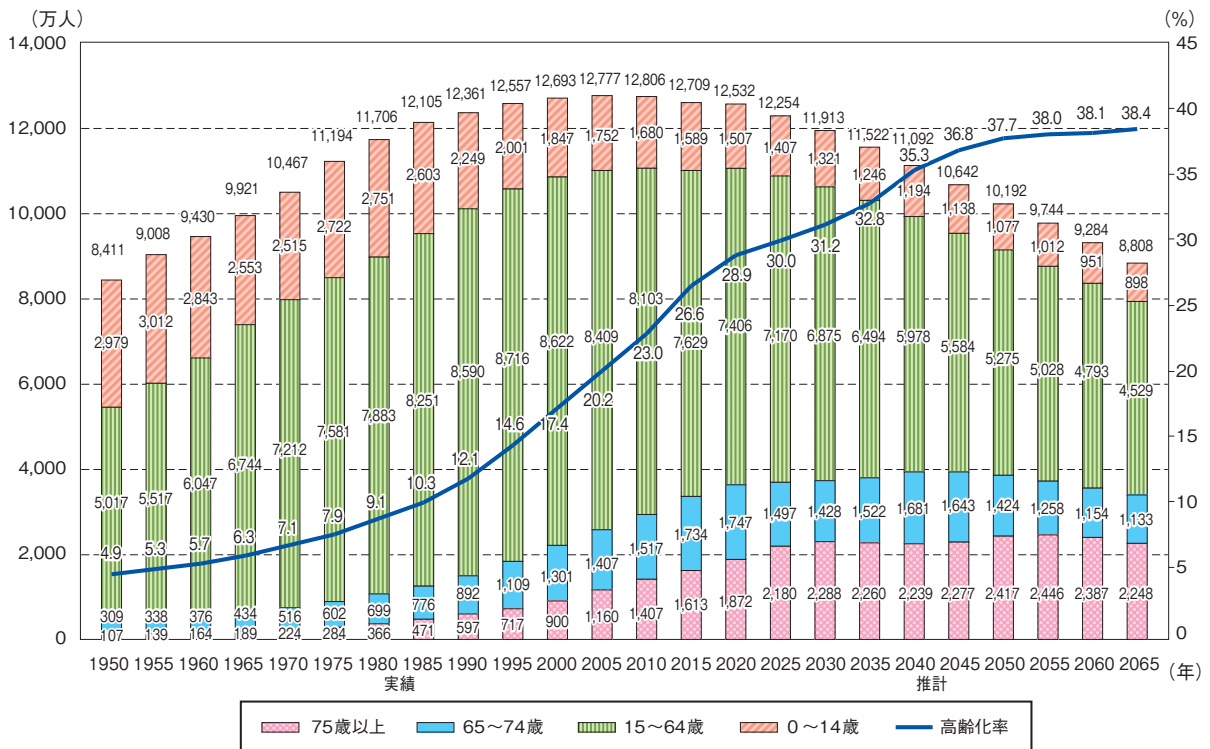
15歳以上65歳未満の人口（生産年齢人口）は、1995年に最高（8,716万人）を記録した後減少に転じ、2019年は7,507万人である。今後も減少が見込まれている。

65歳以上の人口（高齢者人口）は、2019年は3,589万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は28.4%で、いずれも年々高くなってきている。今後、総人口が減少する中で高齢者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、2036年には3人に1人が高齢者となると推計されている。特に、75歳以上の後期高齢者については、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者となる2025年に、総人口に占める割合が17.8%に達し、その率はさらに上昇すると見込まれている。

15歳以上の人口（生産年齢人口と高齢者人口の合計）は、近年は、生産年齢人口の減少が高齢者の人口の増加で補われたため、総人口が減少に転じた後もほぼ横ばいで推移してきたところであり、2019年は1億1,096万人であった。しかしながら、今後は減少が見込まれている。

15歳未満の年少者の人口は、1980年頃から長期にわたって減少が続いており、2019年は1,521万人であるが、今後も減少が見込まれている。なお、政府は2025年度に希望出生率1.8の実現を目指しているが、2018年の合計特殊出生率は1.42である。

図表1-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・予測

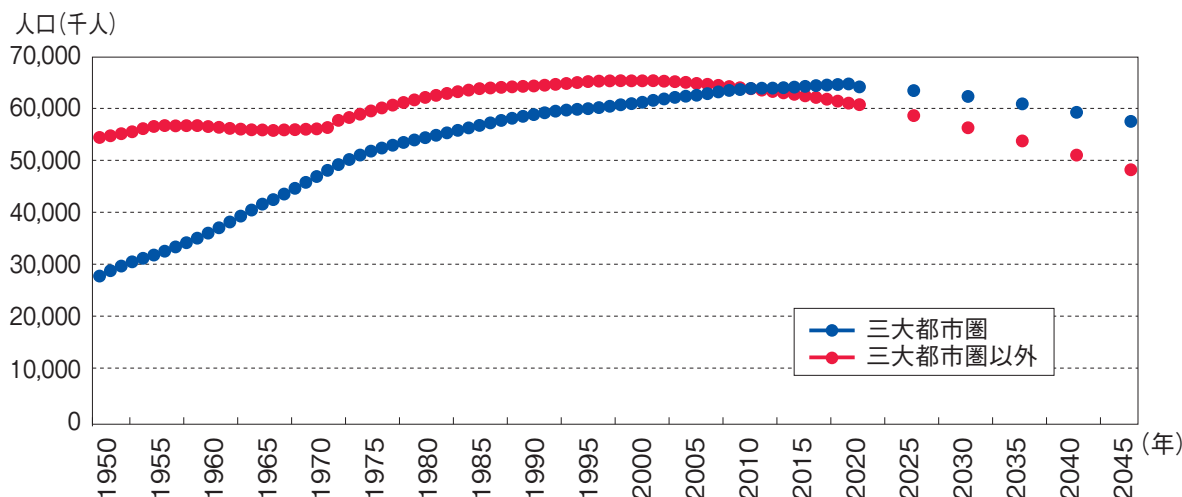


注：1950年～2015年までの総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている

資料：2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年4月推計）」の出生中位・死亡仮定による推計結果

都市部の総人口は日本全体の人口が減少に転じてからも、緩やかながら増加し、2019年には6,491万人（1980年の19%増）となった。他方、地方部の総人口は、2001年にピークに達した後、人口減少に直面し、2019年は6,126万人（1980年の1.7%減）となった。今後は、都市部も含めて人口減少に直面していくと予測されているが、人口の減り方は地方部のほうが急で、2045年には2019年時点より21%減少すると予測されている一方、都市部は11%程度の減少と予測されている。

図表1-1-1-2 都市部と地方部の人口の推移・予測



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県  
 資料：2019年までは総務省統計局「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）から、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」から、国土交通省総合政策局作成

## (2) 経済及び商取引貨物の動向

我が国の経済の動向は、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、国内総生産とBtoBの商取引により出荷される貨物がどのように変化しているかについて見ることとする。

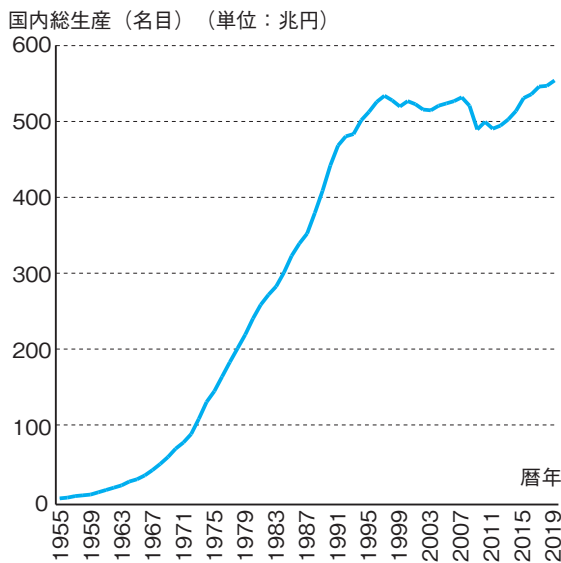
### a. 我が国の国内総生産（名目GDP）

我が国の国内総生産は、長期にわたって大きく増加してきたが、1997年に534兆円を記録してから横ばいに転じた。近年では、2009年の490兆円を底に増加を続けており、2019年は554兆円（2009年より13.3%増）となっている。

我が国の国内総生産の推移について、都市部（ここでは三大都市圏）と地方部（ここでは三大都市圏以外）に分けて比べてみると、都市部と地方部のいずれも、長期にわたり大きく増加したが、1990年前後から伸びは緩やかになり、1990年代後半からは横ばいに転じた。リーマンショックに伴う減少を経て、2010年前後から増加に転じているが、両者の差は長い時間をかけて徐々に広がってきている。

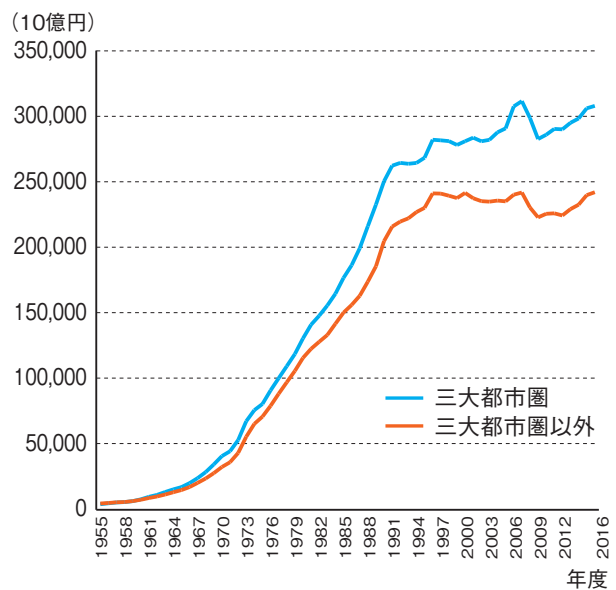


図表1-1-1-3 我が国の国内総生産の推移



資料：内閣府「国民経済計算」（1955年から1979年までは1990年基準1968SNA、1980年から1993年までは2000年基準93SNA、1994年から2019年までは2011年基準2008SNA）から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-4 国内総生産の推移（都市部・地方部）



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県  
資料：内閣府「県民経済計算」（1955年から1974年までは1980年基準1968SNA、1975年から1989年までは1990年基準1968SNA、1990年から1995年までは1995年基準1993SNA、1996年から2000年までは2000年基準1993SNA、2001年から2005年までは2005年基準1993SNA、2006年から2016年までは2011年基準2008SNA）から国土交通省総合政策局作成

## b. BtoB商取引に係る貨物の動向

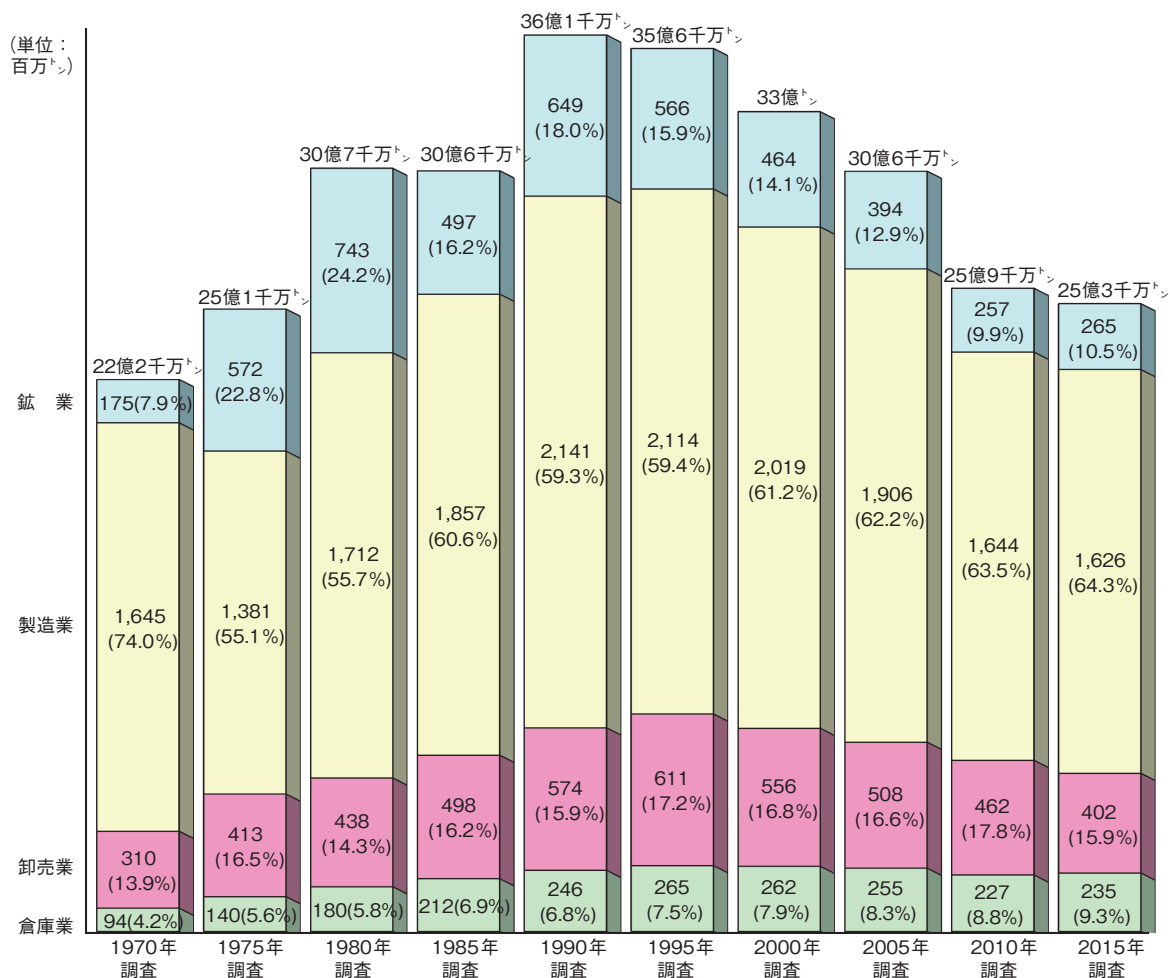
ここでは、我が国の主要な荷主4業種（鉱業、製造業、卸売業及び倉庫業）を発荷主とするBtoBの商取引により出荷される貨物の変化について見ていく。

### ① 年間総出荷量の変化

年間総出荷量は、1990年調査時の36.1億トンでピークを迎え、その後減少してきており、2015年調査のときは25.2億トンとなった。この間、業種別では、鉱業、製造業及び卸売業は減少傾向であり、倉庫業は横ばいとなっている。

国内総生産の推移（図表1-1-1-3参照）と年間総出荷量の推移の関係を見ると、産業構造の変化等を背景に、国内総生産が増加しても、年間総出荷量はそれほど伸びない又は減少している（1970年調査から1990年調査までの間に、国内総生産は6.0倍になったが、年間総出荷量は1.4倍になるにとどまった。また、1990年調査から2015年調査までの間に、国内総生産は20%増加したが、年間総出荷量は30%減少した。）。

図表1-1-1-5 BtoBの商取引に係る産業別の年間総出荷量の推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

② 品類・品目別の年間出荷量の変化

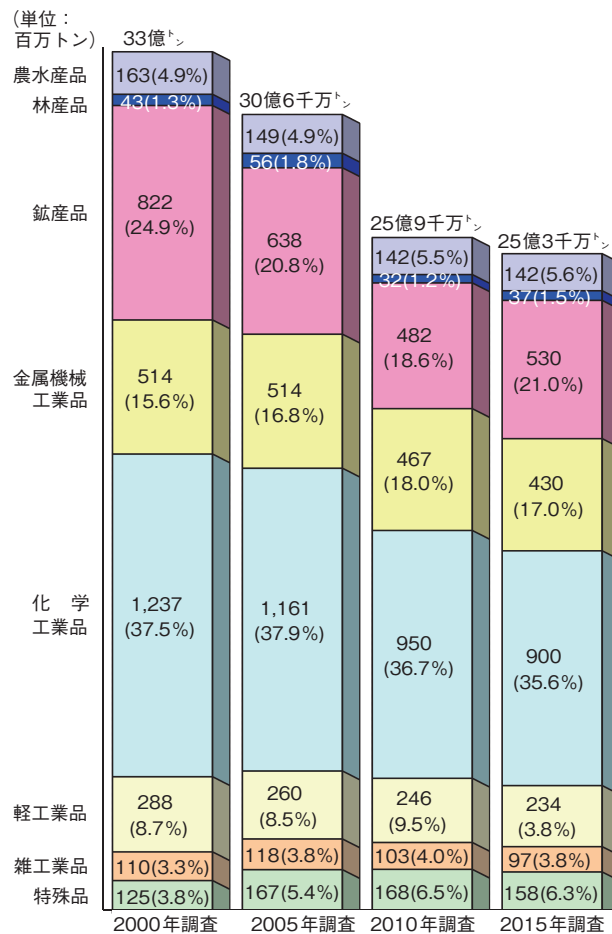
品類別の年間出荷量は、重量のシェアが大きい化学工業品（2000年調査から2015年調査までの変化337百万トン減（27%減））や鉱産品（同292百万トン減（36%減））が大幅に減少しているのが目立つ。

品類別より細かい品目別の年間出荷量は、重量のシェアが大きいいくつかの品目が大幅に減少している（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品）。

こうした品目に係る荷主からの貨物出荷量の減少は、トラック、内航海運等の運送事業者による貨物輸送量の減少（図表1-3-1-22,23、1-3-3-24参照）につながっていると考えられる。



図表 1-1-1-6 BtoBの商取引に係る品類別の年間出荷量の推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-7 BtoBの商取引に係る品目別（2000年調査時における重量に係るシェア上位6品目）の3日間出荷量の変化

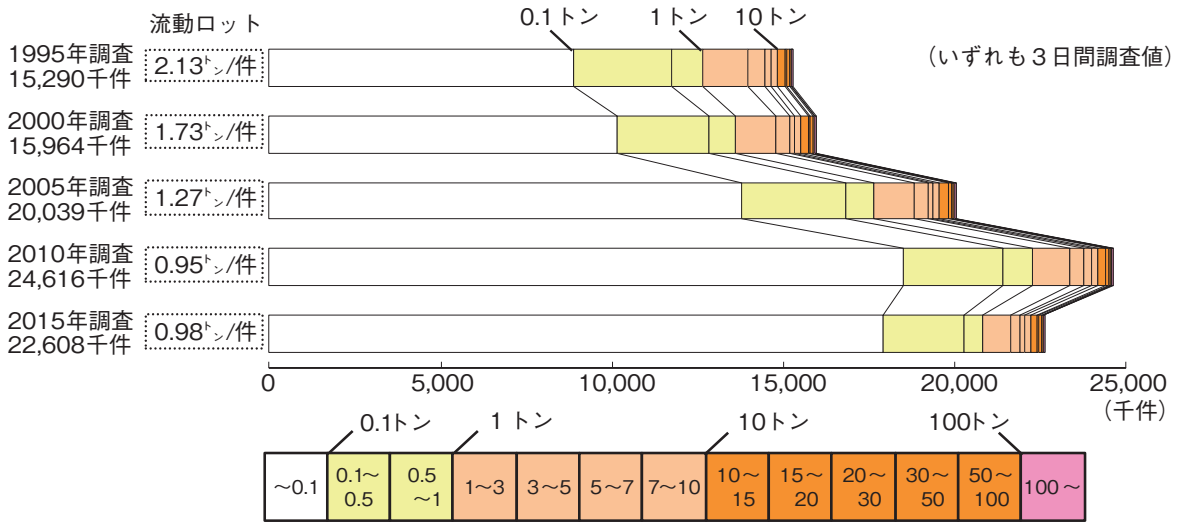
品類	品目	3日間調査における出荷量 (単位：トン)		'00年→'15年の変化		シェア	
		'00年	'15年	トン数	%	'00年	'15年
鉱産品	砂利・砂・石材	5,447,084	2,819,415	-2,627,669	-48%	20%	13%
化学工業品	生コンクリート	3,951,909	1,738,552	-2,213,357	-56%	14%	8%
金属機械工業品	鉄鋼	2,060,861	1,995,868	-64,993	-3%	7%	9%
軽工業品	その他の食料工業品	1,047,218	1,028,601	-18,617	-2%	4%	5%
化学工業品	セメント製品	983,328	696,486	-286,842	-29%	4%	3%
金属機械工業品	金属製品	810,610	558,609	-252,001	-31%	3%	3%
(参考)	全品目の合計	27,689,224	22,171,258	-5,517,966	-20%	100%	100%

資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」から国土交通省総合政策局作成

③ 出荷件数と流動ロット（出荷される貨物1件当たりの重量）の変化

BtoBの商取引では貨物出荷の小口化が進んでおり、小口貨物のお荷の件数やシェアが増加する傾向が見られる。平均流動ロットは1トンを下回り、0.1トン以下の小口貨物のお荷の件数は全体の8割を占める。

図表1-1-1-8 BtoBの商取引における出荷件数（総数、流動ロット別）及び平均流動ロットの推移



資料：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

(3) 就業者数の動向

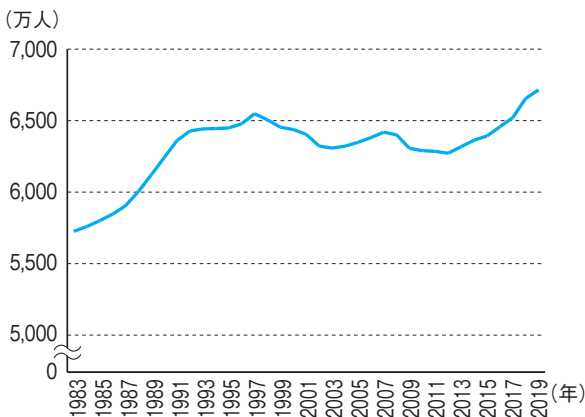
就業者は、日常生活において、通勤や業務のために鉄道やバスを利用することも多く、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、就業者数の動向を見ることとする。

a. 全国の就業者数の推移とバス・鉄道の定期利用者数の関係

全国の就業者数は、生産年齢人口が減少し始めた2000年頃（図表1-1-1-1参照）から増減を繰り返しているが、ここ数年については2012年の6,280万人を底に増加し、2019年は6,724万人（2012年から444万人（7.1%）増加）となっている。生産年齢人口が減少を続けている中（図表1-1-1-1参照）で就業者数が増加傾向にある背景には、女性と高齢者の就業者数の増加があると見られる。

就業者数が増加しているここ数年において、乗合バスの定期券利用者数は、毎年増加しており、鉄道の定期の旅客数も2011年度、2014年度を除いて増加している。こうしたことも影響して、ここ数年は乗合バスの輸送人員は緩やかに増加しており、鉄道の輸送人員も増加している（図表1-2-1-3参照）。

図表1-1-1-9 全国の就業者数の推移



注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

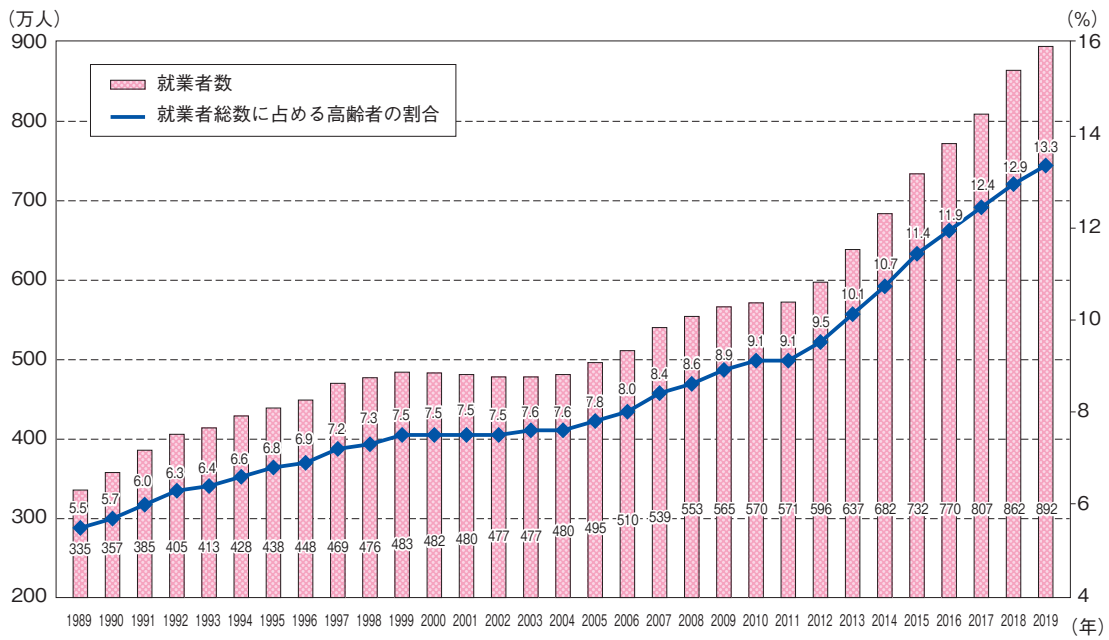
図表1-1-1-10 性別、年齢別の就業者数の変化

(単位：万人)

	男		女	
	15～64歳	65歳以上	15～64歳	65歳以上
2012年	3,258	365	2,426	231
2019年	3,202	531	2,630	361
増減数	-56	166	204	130

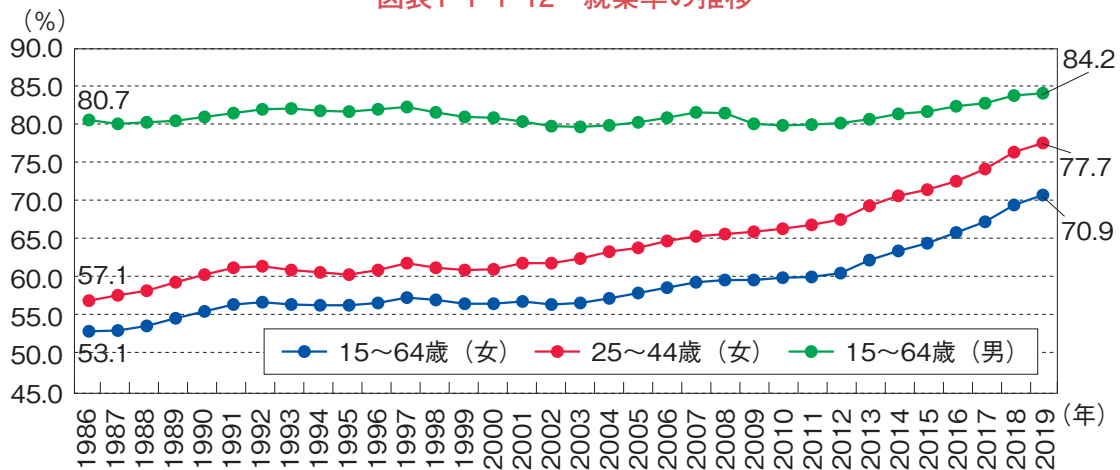
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-11 高齢者の就業者数の推移



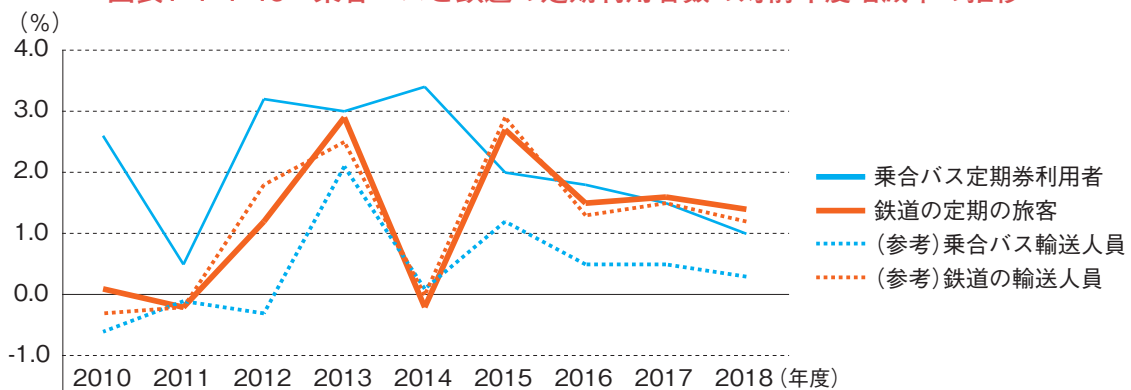
注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。  
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-12 就業率の推移



注：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。  
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-13 乗合バスと鉄道の定期利用者数の対前年度増減率の推移



資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」及び「乗合バス事業の収支状況」から国土交通省総合政策局作成

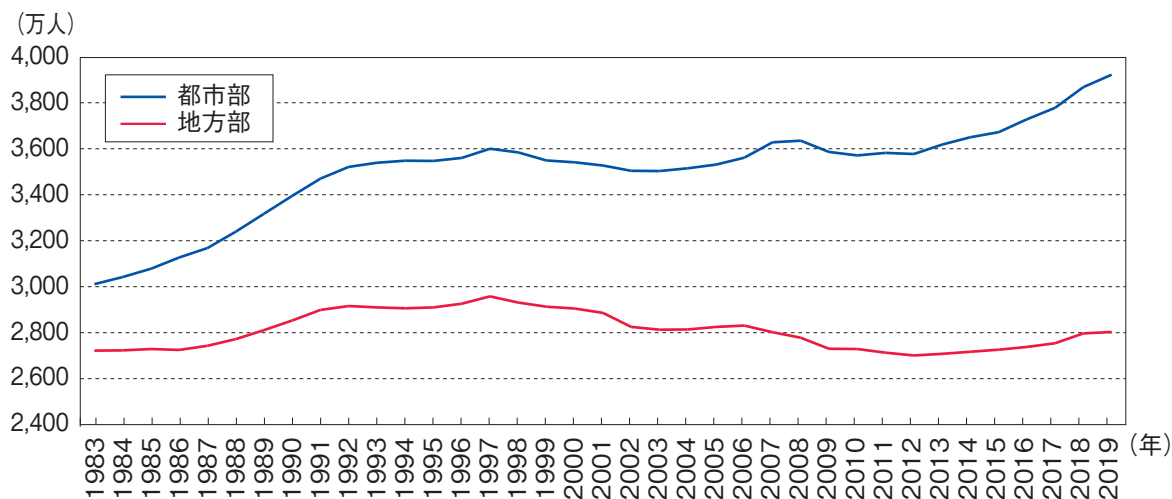
## b. 都市部と地方部の就業者数

就業者数を都市部（ここでは三大都市圏を含む南関東（埼玉、千葉、東京、神奈川）、東海（岐阜、静岡、愛知、三重）、近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）の3ブロック）と地方部（ここでは上記3ブロック以外）とで比較してみる。

都市部は、緩やかながら増加傾向を保っており、2019年は3,922万人（2012年の3,577万人から345万人増加（9.6%増））となった。

これに対して、地方部は、1997年にピーク（2,958万人）を迎えた後は減少してきたが、近年は人口が減少している（図表1-1-1-2参照）にもかかわらず、就業者数は2012年（2,701万人）を底にわずかながら増加しており、2019年は2,803万人となった。

図表1-1-1-14 都市部と地方部の就業者数の推移



資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

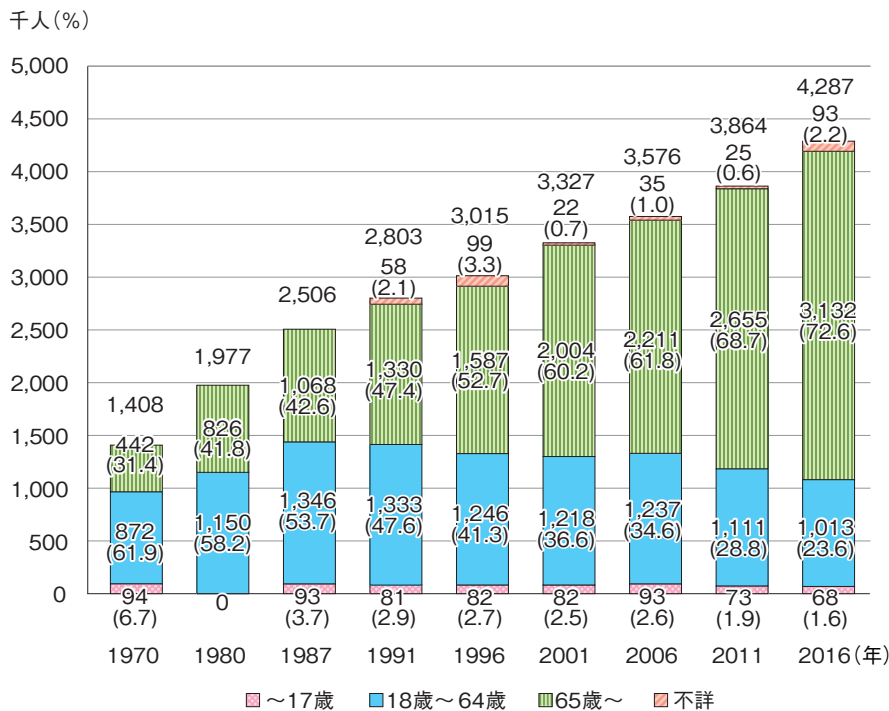
## (4) 障害者の状況

身体障害者数は、高齢化の進展を背景に65歳以上の身体障害者が大幅に増加していることにより総数も増加し、2016年は約436万人、うち在宅の身体障害者の数は約429万人である。知的障害者数及び精神障害者数も、増加してきている。

こうした中で、働く障害者は増加してきており、民間企業において雇用されている障害者数は56.1万人、実雇用率は2.11%となっている。また、障害者であって毎日外出する人は2割、月1回以上外出する人は8割超となっており、かなりの頻度で外出している。

こうしたことも踏まえ、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、障害者の移動手手段の確保や移動の円滑化の実現を目指した取組が進められている。

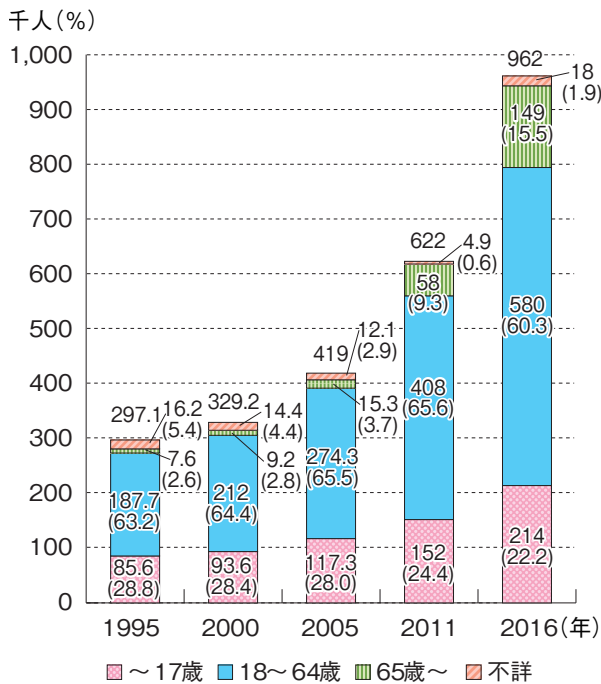
図表1-1-1-15 身体障害児・者(在宅)数の推移



注：1980年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。

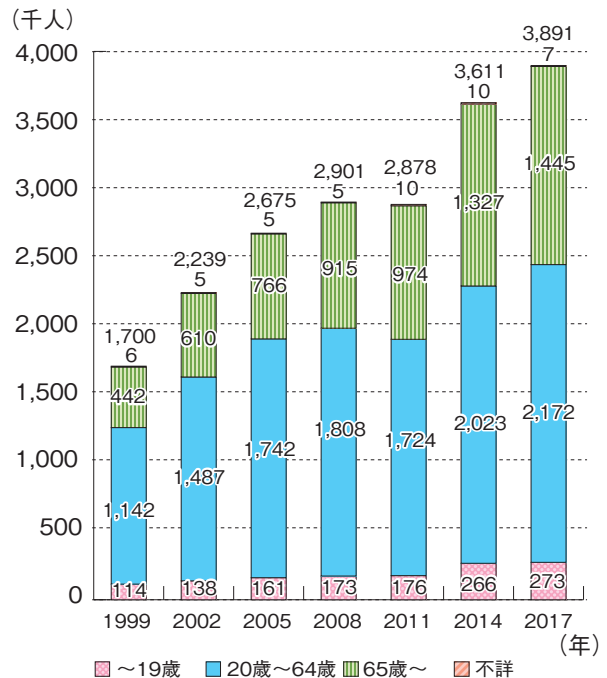
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（1970年,1980年,1987年,1991年,1996年,2001年,2006年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（2011年, 2016年）

図表1-1-1-16 知的障害者(在宅)数の推移



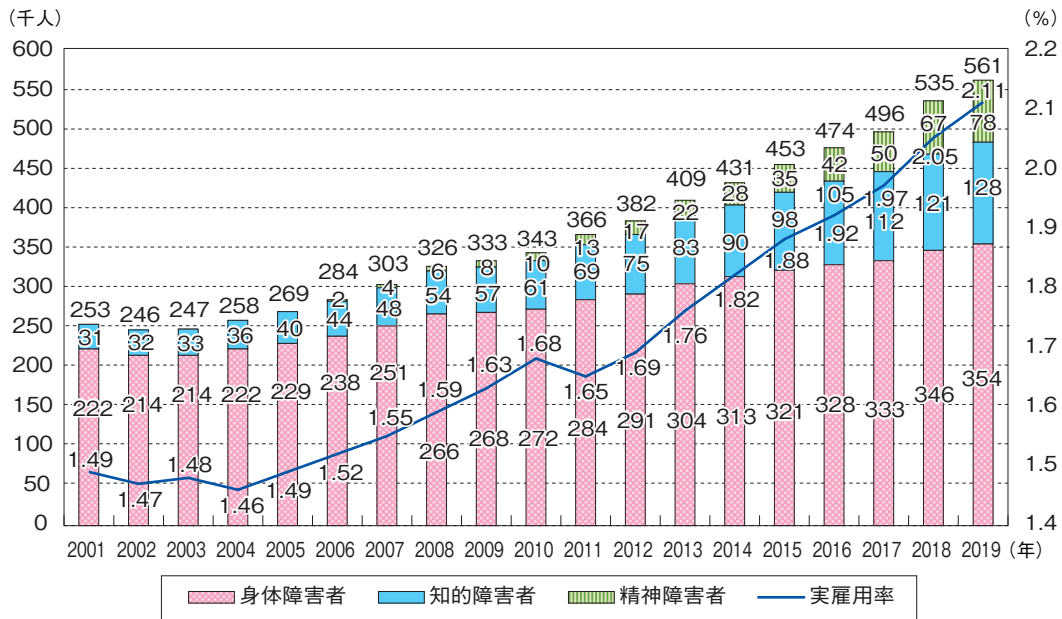
資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(1995年, 2000年, 2005年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2011年, 2016年)

図表1-1-1-17 精神障害者(外来)数の推移



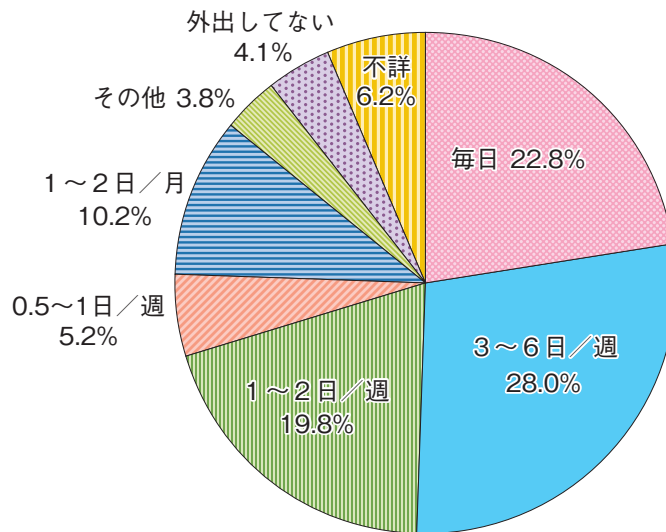
資料：厚生労働省「患者調査」(1999年, 2002年, 2005年, 2008年, 2011年, 2014年, 2017年) から厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部作成

図表1-1-1-18 民間企業において雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移



資料：厚生労働省「令和元年障害者雇用状況の集計結果」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-19 障害者の外出頻度 (2016年)



資料：厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2016年)から国土交通省総合政策局作成

## (5) 訪日外国人旅行者の状況

### a. 訪日外国人旅行者の動向

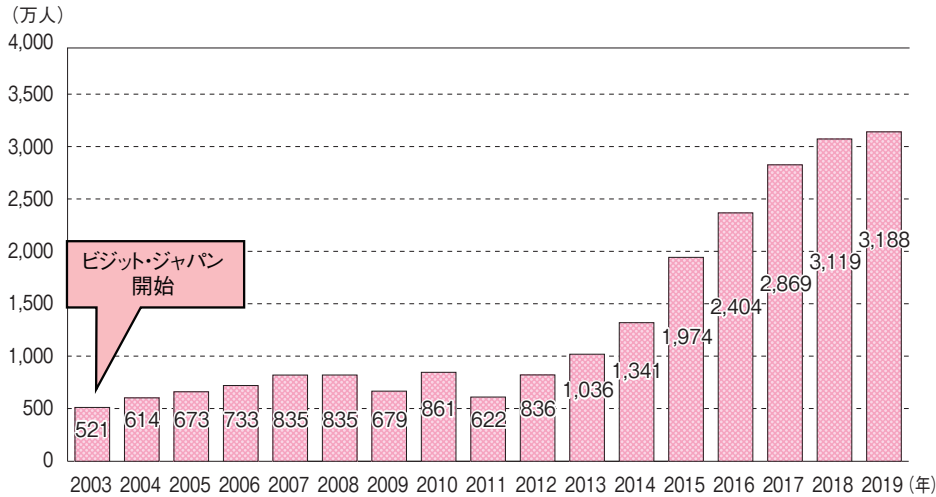
訪日外国人旅行者数は、2019年は前年比2.2%増の3,188万人となり、7年前の2012年の836万人と比べると3.8倍に急増している。政府は、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という高い目標達成に向けて、様々な施策を講じている。

訪日外国人旅行者の国籍・地域別の人数は、2019年は上から順に、中国959万人、韓国558万人、台湾489万人、香港229万人、米国172万人、タイ132万人であり、公共交通機関においても、多様な言語を母国語とする訪日外国人旅行者への対応が求められている。



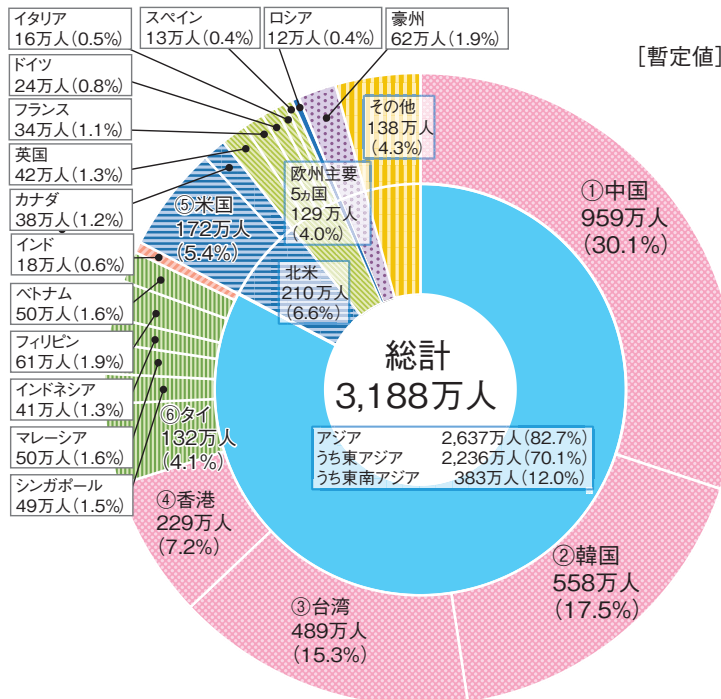
そうした中で、訪日外国人旅行者が交通に関してどの程度出費しているのかを見ると、1人当たり交通費支出額は2015年をピークに微減傾向にあり、2019年は16,669円となった。一方で、訪日外国人旅行者のうち日本滞在中に交通に支出した者の率は上昇して80.4%となった。訪日外国人旅行者の総数が急増していることも影響して、訪日外国人旅行者による交通費支出の総額は急増し、4,986億円となっている。なお、訪日外国人旅行者の旅行消費に占める交通費の割合は、10.4%前後でほぼ一定である。

図表1-1-1-20 訪日外国人旅行者数の推移



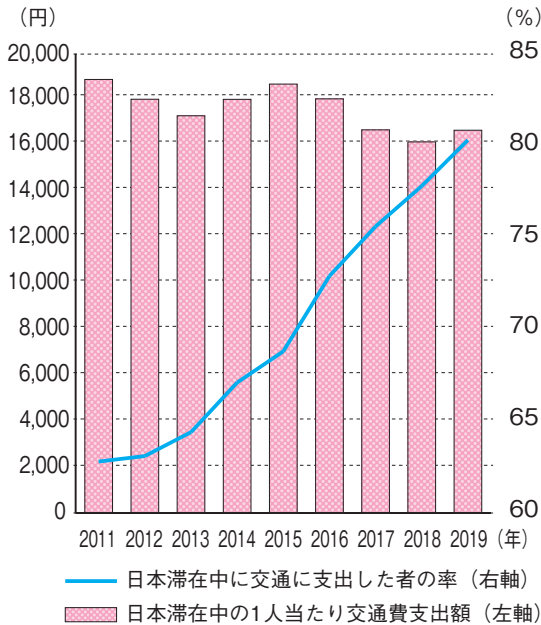
注) 2018年以前の値は確定値、2019年の値は暫定値、%は対前年同月比  
出典：日本政府観光局 (JNTO)

図表1-1-1-21 国籍・地域別の訪日外国人旅行者数 (2019年)



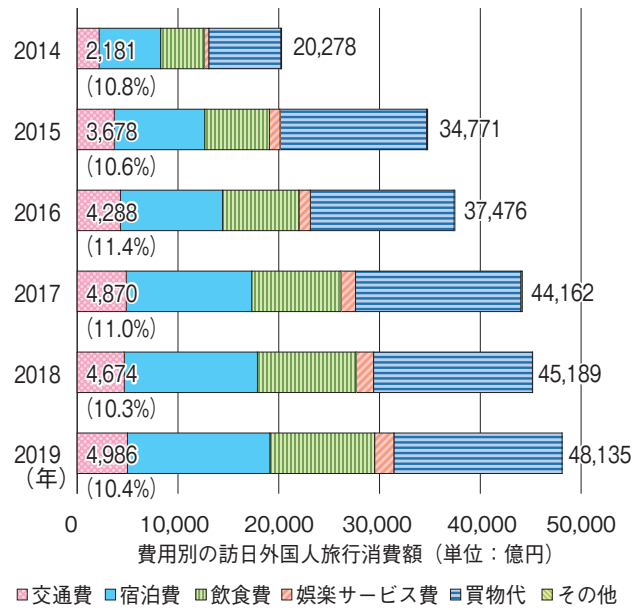
※ ( ) 内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア  
※その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。  
※数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。  
資料：日本政府観光局 (JNTO) 資料より観光庁作成

図表1-1-1-22 訪日外国人の1人当たりの交通費支出額と交通に支出した者の率



資料：観光庁「訪日外国人消費動向調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-23 訪日外国人の年間の旅行消費額の推移

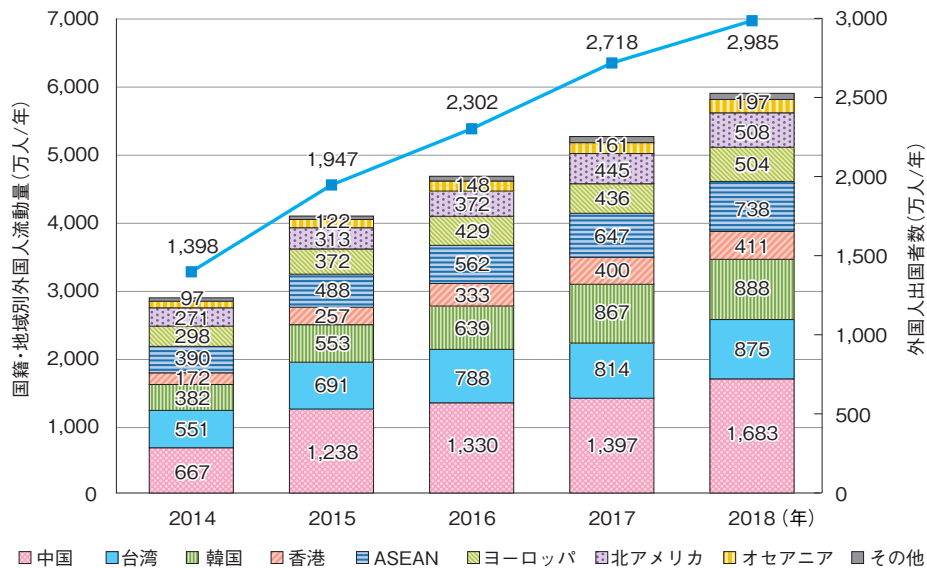


資料：同左

訪日外国人旅行者の国内での移動量については、4年連続で増加傾向にある。また国籍・地域別の移動量では、2018年では中国・韓国・台湾の順となっており、その3国・地域で全体の約6割を占めている。

移動量を利用交通機関ごとに見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次がバスでの移動となっている。各地方ブロック内での移動については、関東及び近畿では鉄道での移動が多いが、それ以外の地域ではバスが多く使われている。なお沖縄ではレンタカーでの移動が特に多くなっている。

図表1-1-1-24 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化

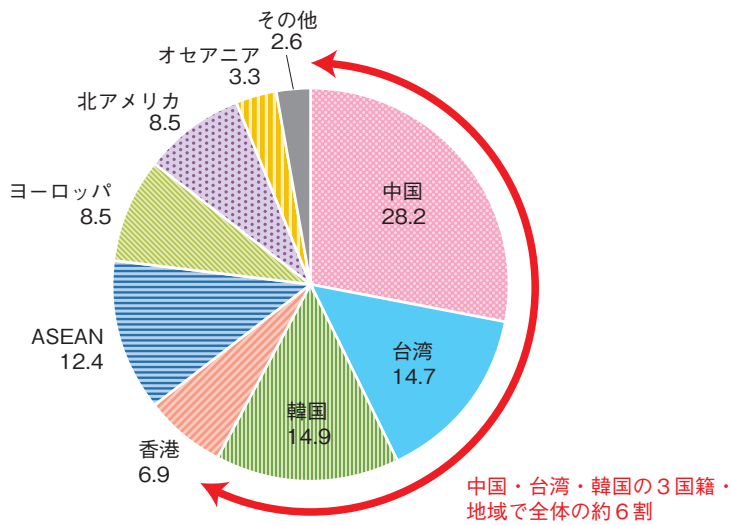


注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」、法務省「出入国管理統計」

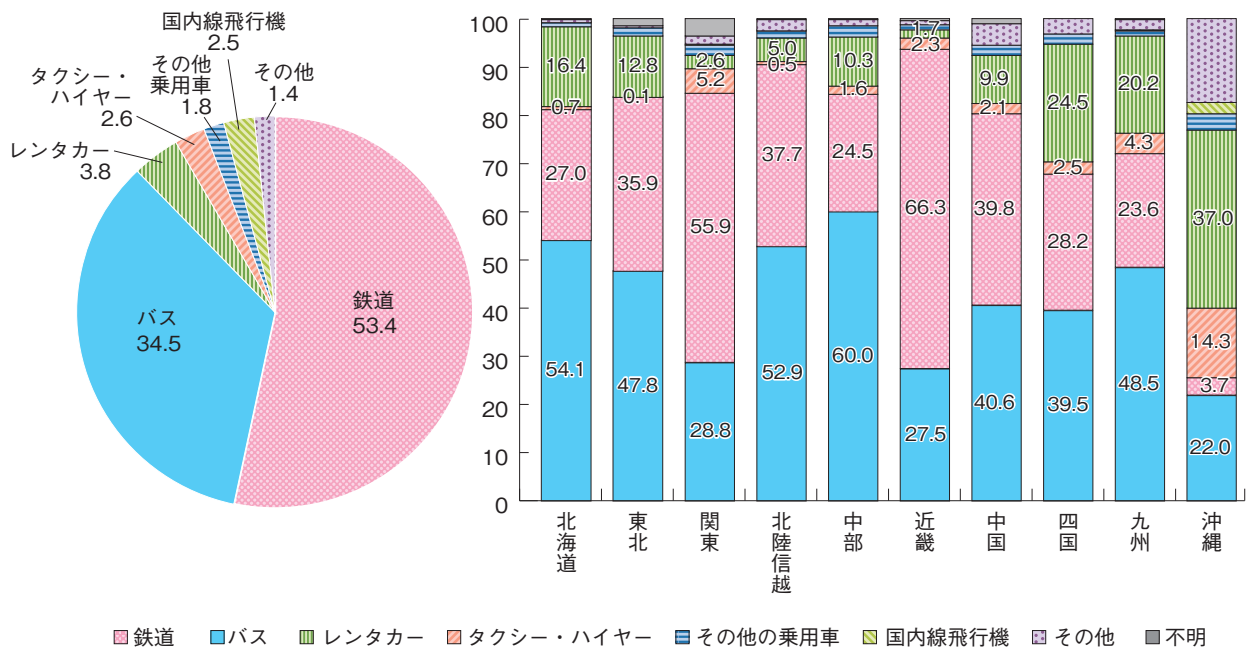


図表1-1-1-25 移動量の国籍・地域別の内訳 (2018年)



注：同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く  
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

図表1-1-1-26 利用交通機関の内訳及び地方ブロック内々での利用交通機関の内訳 (2018年)



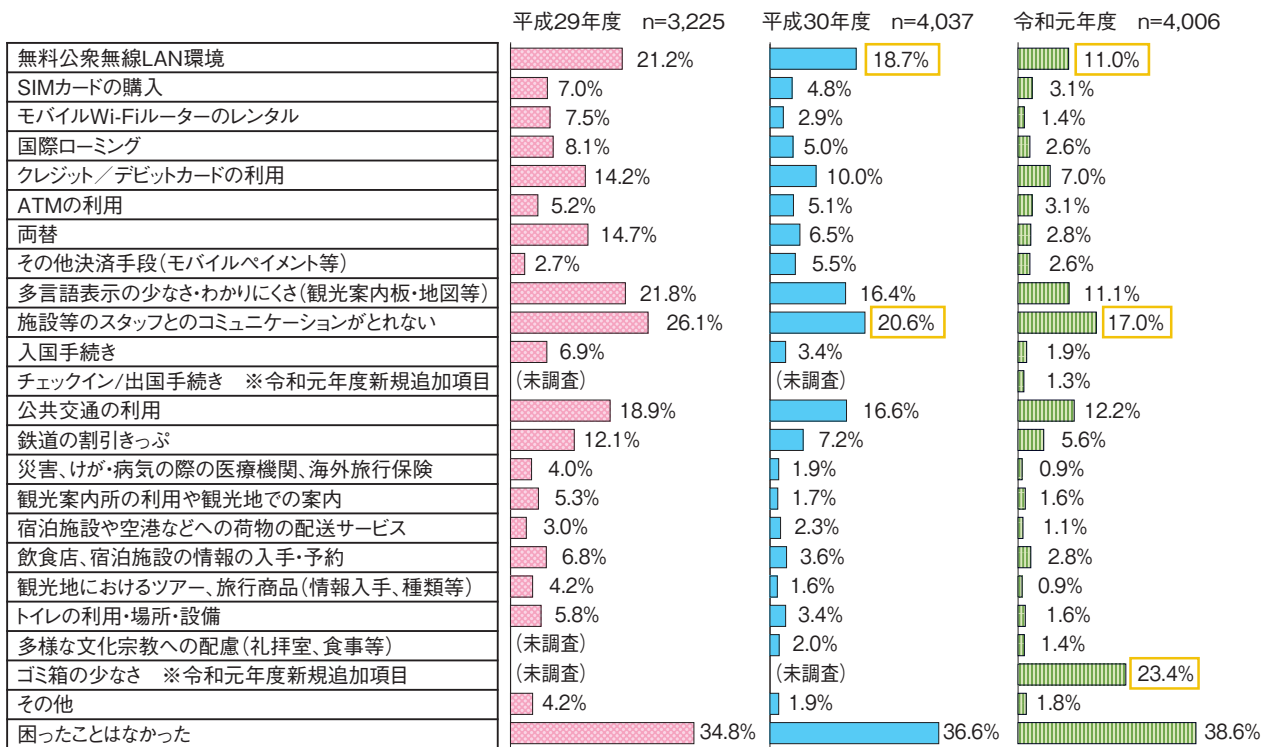
注1：(左図) 同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。  
注2：(右図) 地域ブロックは地方運輸局単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局内々移動を対象。  
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

b. 日本の交通に対する外国人の見方

世界経済フォーラム（World Economic Forum）の「The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019」によると、世界の140の国と地域の中で、日本は「国内地上交通の効率性」において1位と高い評価を得ている。

しかしながら、訪日外国人旅行者を対象とした「旅行中に困ったこと」に関するアンケート調査によると、「公共交通の利用」が3番目に多かったほか、交通にも関連する「施設等のスタッフとのコミュニケーションがとれない」、「多言語表示の少なさ・わかりにくさ」、「無料公衆無線LAN環境」が上位に挙げられており、訪日外国人旅行者がこうした不満を感じることなく公共交通機関を利用できるよう、より一層受入環境の整備を進める必要がある。

図表1-1-1-27 旅行中に困ったこと（全体）



資料：観光庁「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」(2019年度)

## (6) 家計の消費行動の変化

家計の消費支出を交通（公共交通や自家用車）にどれだけ割り振るかは、人々がライフスタイルの変化等に応じて自らの意思により決めていることであるが、交通に影響を与えていると考えられるので、ここでは、その変化について見ることにする。

### a. 1世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

1世帯当たりの消費支出（総世帯）は減少傾向にあり、2000年からの19年間で11.2%減少し、2019年は300万円となった。

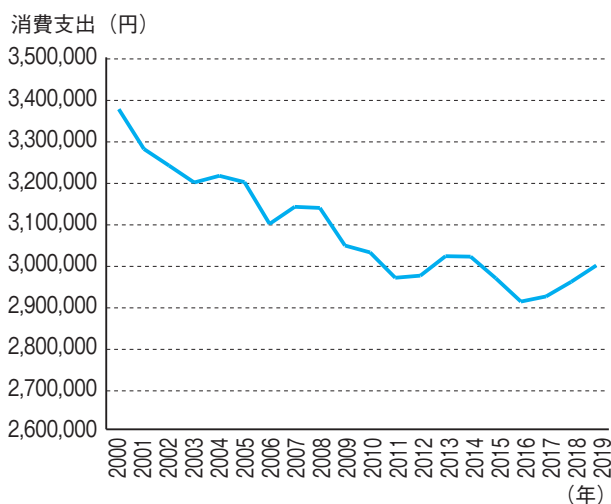
こうした中、家計の交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃<sup>(※1)</sup>への支出は、19年間で14.8%減少して2019年は6.1万円となったが、消費支出総額に占める割合は2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移している。また、自動車等購入・維持費<sup>(※2)</sup>は、19年間で10.3%増加して22.4万円であり、消費支出総額に占める割合は増減しながら推移し、1.5ポイント上がって7.5%となった。

このように、2000年と2019年を比較すると、家計は、公共交通への支出の割合をほぼ一定とする一方、自家用車への支出の割合をやや増やしており、それらを合計した交通（うち公共交通や自家用車）への支出の割合は、8.1%から9.5%へと高まっている。

(※1) 公共交通運賃は、ここでは、「家計調査」における鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代、航空運賃の合計

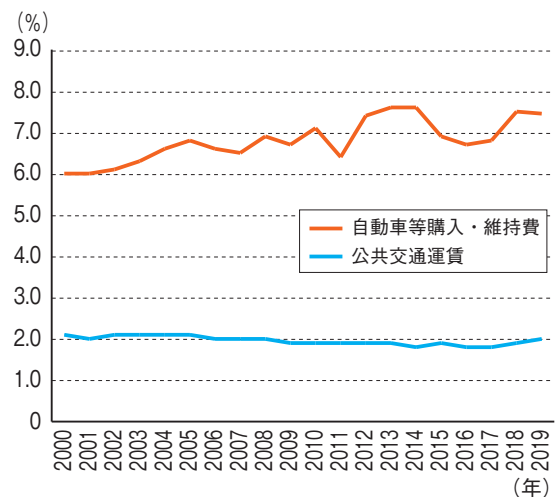
(※2) 自動車等購入・維持費は、ここでは、「家計調査」における自動車等購入、自動車等維持（ガソリン、自動車整備費、駐車場借料、自動車保険料等を含む）の合計

図表1-1-1-28 1世帯当たりの消費支出（総世帯）の推移



資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-29 消費支出に占める公共交通運賃と自動車等購入・維持費の割合の推移（総世帯）



資料：同左

b. 都市部と地方部における交通に関する支出額の特徴

公共交通運賃への支出額は、都市部（ここでは三大都市圏を含む、関東（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野）、東海（岐阜、静岡、愛知、三重）、近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）の3ブロック）で高くなる傾向がある。

2002年と2019年を比較すると、公共交通運賃への支出額は、北陸をのぞく全てのブロックで減少しており、家計の消費支出総額の減り方（2002年からの17年間で、全国平均で7.5%減少）より大きく減少している。これに対して、自動車等購入・維持費への支出額は、地方部を中心に9ブロックで増加している。

図表1-1-1-30 1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費の変化（総世帯、地方別）  
(単位：円)

		公共交通運賃		自動車等購入・維持費	
		2002年	2019年	2002年	2019年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161	→ -4.6% → 85,031	194,391	→ 4.8% → 203,679
	東海	54,462	→ -10.6% → 48,675	257,153	→ 5.4% → 270,979
	近畿	75,338	→ -18.9% → 61,080	171,815	→ -1.0% → 170,155
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871	→ -26.3% → 36,758	178,221	→ 15.4% → 205,722
	東北	40,667	→ -6.7% → 37,946	180,523	→ 52.7% → 275,650
	北陸	41,152	→ 19.4% → 49,136	215,972	→ 53.8% → 332,269
	中国	55,654	→ -22.0% → 43,387	215,746	→ 35.4% → 292,040
	四国	37,227	→ -34.6% → 24,343	202,445	→ 23.5% → 250,096
	九州	46,161	→ -15.2% → 39,130	196,651	→ 15.0% → 226,073
	沖縄	45,559	→ -42.5% → 26,203	128,663	→ 30.3% → 167,641

資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

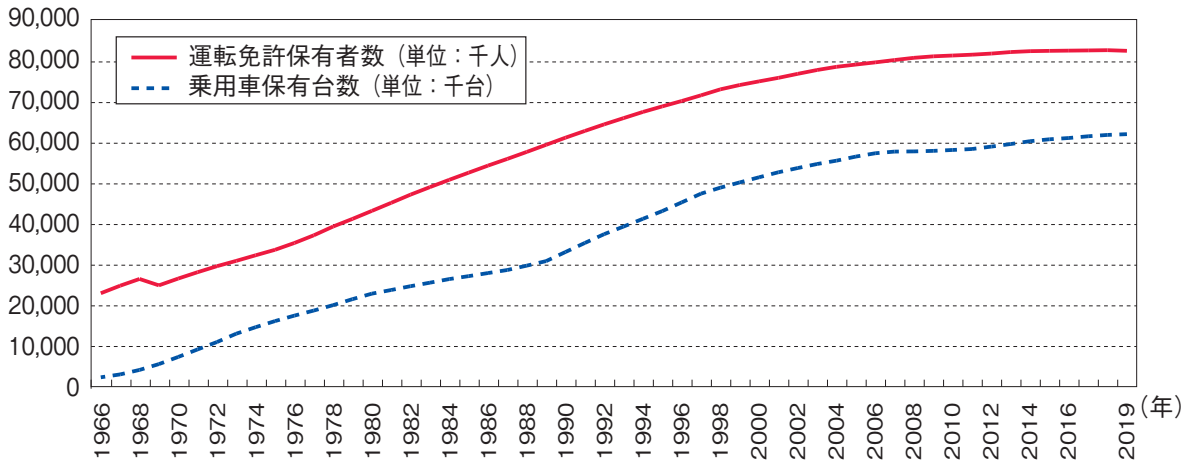
(7) 自家用車の保有状況

ここでは、運転免許や乗用車の保有状況について見ることにする。

a. 運転免許保有者数および乗用車保有台数の推移

運転免許保有者数は、人口が大きく増加した時期に、長期にわたって大きく増加した。人口の増加が緩やかになり、やがて減少に転じた後も、緩やかながらも増加を続けていたが、2019年は前年と比較して若干の減少となっている。これらの期間を通じて、運転免許保有者数は、乗用車保有台数より2,000万から3,000万ほど多い値で推移してきた。2019年は、運転免許保有者数は約8,216万人（前年比約-16万人、総人口の約65.1%、15歳以上人口の約74.0%）、乗用車保有台数は6,177万台である。

図表1-1-1-31 運転免許保有者数と乗用車保有台数の推移



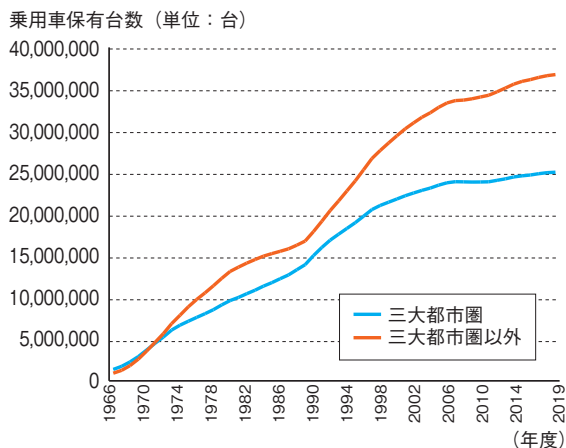
資料：運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から、国土交通省総合政策局作成

b. 都市部と地方部における乗用車保有台数の特徴

乗用車保有台数は、都市部（ここでは三大都市圏）、地方部（ここでは三大都市圏以外）のいずれにおいても大きく増加してきたが、近年は、都市部では増加傾向が緩やかになったのに対し、地方部では大幅な増加が続いている。2019年の人口は都市部の方が地方部よりも若干多いのに対し、2019年度における乗用車保有台数は、地方部が都市部より47%多い。

1世帯当たりの乗用車保有台数について都道府県別に見ると、東京都、大阪府、神奈川県、京都府、埼玉県、千葉県、兵庫県といった都市部では1台未満であるが、福井県、富山県、山形県、群馬県、栃木県といった地方部では1.6台を超えている。

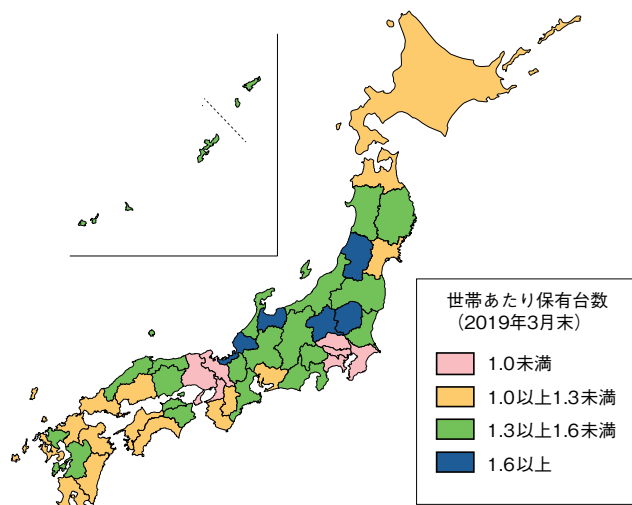
図表1-1-1-32 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県

資料：（一財）自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別自動車保有台数（軽自動車含む）（毎年3月末現在）」から国土交通省総合政策局作成

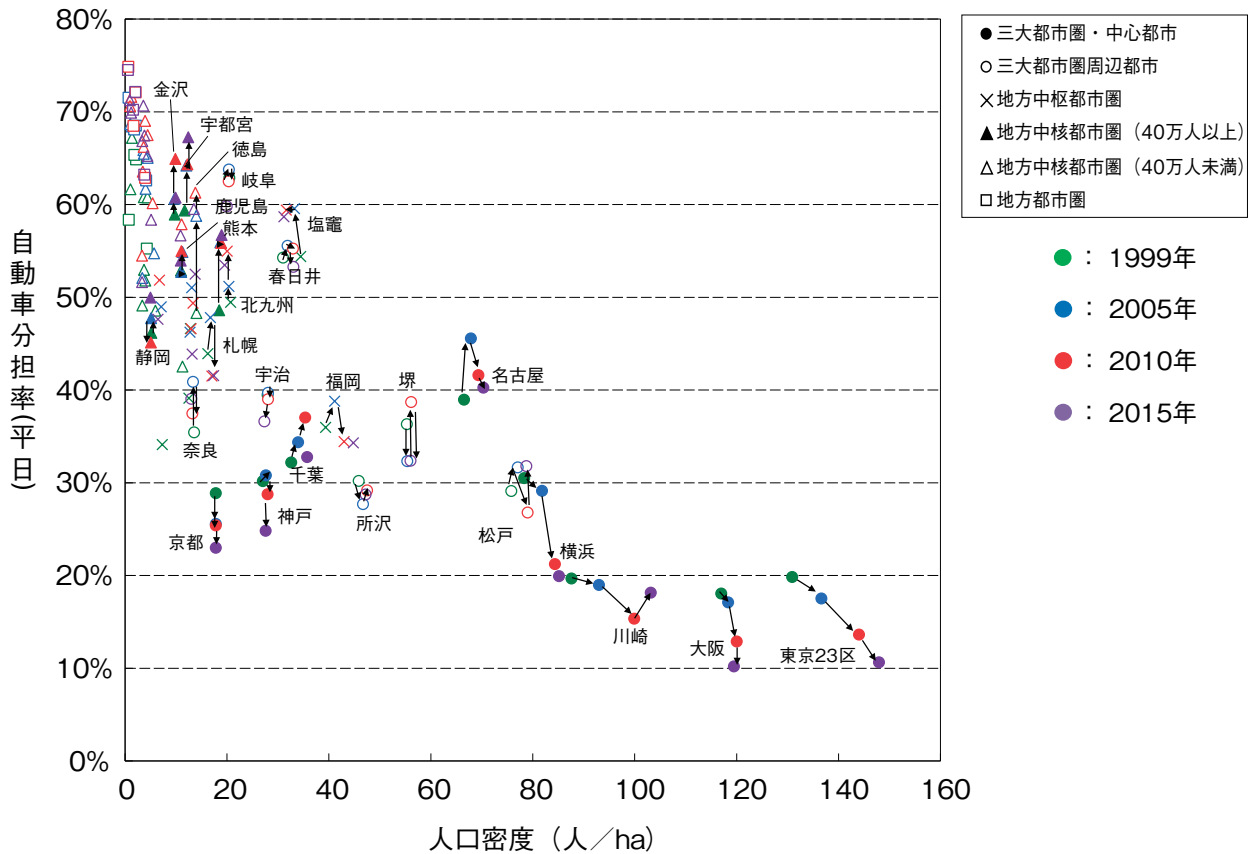
図表1-1-1-33 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数



資料：（一財）自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数（毎年3月末現在）（平成31年度）」から国土交通省総合政策局作成

以上のとおり、乗用車の保有台数は地方部のほうが都市部より多くなっており、その差はさらに広がりつつあるところである。実際に、日常生活で自動車を使う人がどの程度いるのかという観点から自動車分担率について見ると、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、かつ、経年的に高まる傾向が見られ、都市部を中心に人口密度の高い都市では、逆に自動車分担率が下がる傾向が見られる。

図表1-1-1-34 都市の人口密度と自動車分担率



資料：国土交通省都市局作成

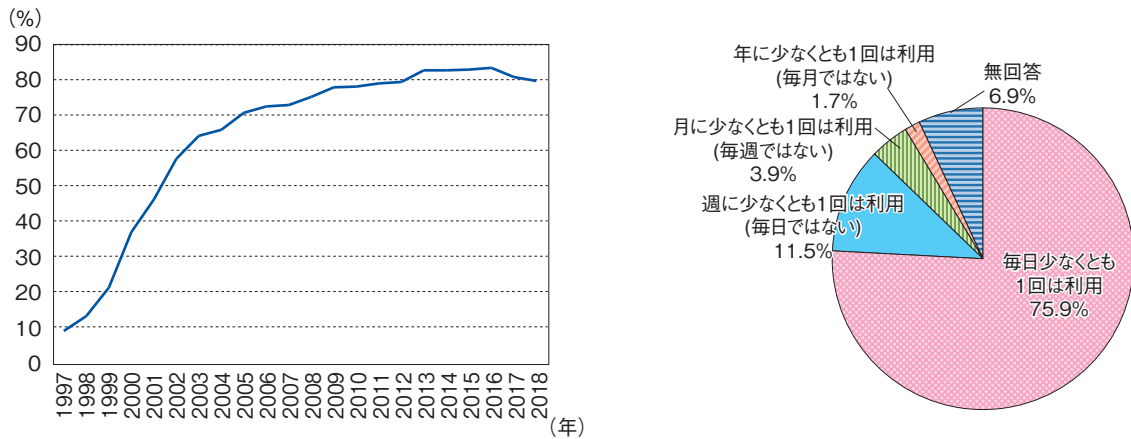
### (8) ICTの普及

インターネットをはじめ、ICTの普及は、人々のライフスタイルや行動パターンに変化をもたらしているが、交通分野にも影響を与えていると考えられるので、その動向について見ることにする。

我が国のインターネット利用者の割合は、1990年代後半から急激に増加したが、近年ほぼ横ばいとなっており、2018年の利用率は79.8%となっている。世帯における情報通信機器の保有状況を見ても、2017年において、「スマートフォン」(75.1%)が「パソコン」(72.5%)を上回り、スマートフォンが急速に普及している。また、2018年において、インターネット利用者のうち、毎日少なくとも1回利用する者は7割を超え、週1回以上の頻度で利用する者は9割近くに達する。



図表1-1-1-35 インターネット利用者割合の推移(左図)と利用者の利用頻度(右図)



資料:総務省「通信利用動向調査」から国土交通省総合政策局作成。右図は、2018年。

こうした中で、交通に関連の深いインターネットの利用のしかたも、一般化されている。総務省の通信利用動向調査によると、過去1年間のインターネットで利用した機能・サービスと目的・用途に関する問いに対し、「地図・交通情報の提供サービス(無料のもの)」のために利用したと回答した者は年々増加傾向にあり、2018年は67.7%となった。内閣府の世論調査によると、公共交通機関の利用手段や経路を調べる場合に、どのようにして情報を得ることが多いかについて尋ねたところ、近距離の鉄道、長距離の鉄道、路線バス、高速バスのいずれについても、インターネット等の経路検索サービスを使うと回答した者が最も多く、4割から6割を占めた。

図表1-1-1-36 公共交通機関の利用手段や経路の調べ方

近距離の鉄道		長距離の鉄道		路線バス		高速バス	
インターネット等の経路検索サービス	56.6%	インターネット等の経路検索サービス	60.1%	インターネット等の経路検索サービス	41.3%	インターネット等の経路検索サービス	50.4%
駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	19.9%	交通事業者への問合せ	14.4%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	29.1%	交通事業者への問合せ	14.5%
交通事業者が配布する時刻表	11.8%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	10.8%	交通事業者が配布する時刻表	11.8%	交通事業者のホームページ	9.6%
交通事業者への問合せ	10.4%	交通事業者が配布する時刻表	9.0%	交通事業者への問合せ	8.5%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	9.1%
交通事業者のホームページ	6.1%	交通事業者のホームページ	7.2%	交通事業者のホームページ	7.1%	交通事業者が配布する時刻表	8.0%
市販の時刻表等の書籍	5.9%	市販の時刻表等の書籍	7.1%	市販の時刻表等の書籍	3.0%	市販の時刻表等の書籍	2.4%

資料:内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(世論調査報告書、平成28年12月調査)

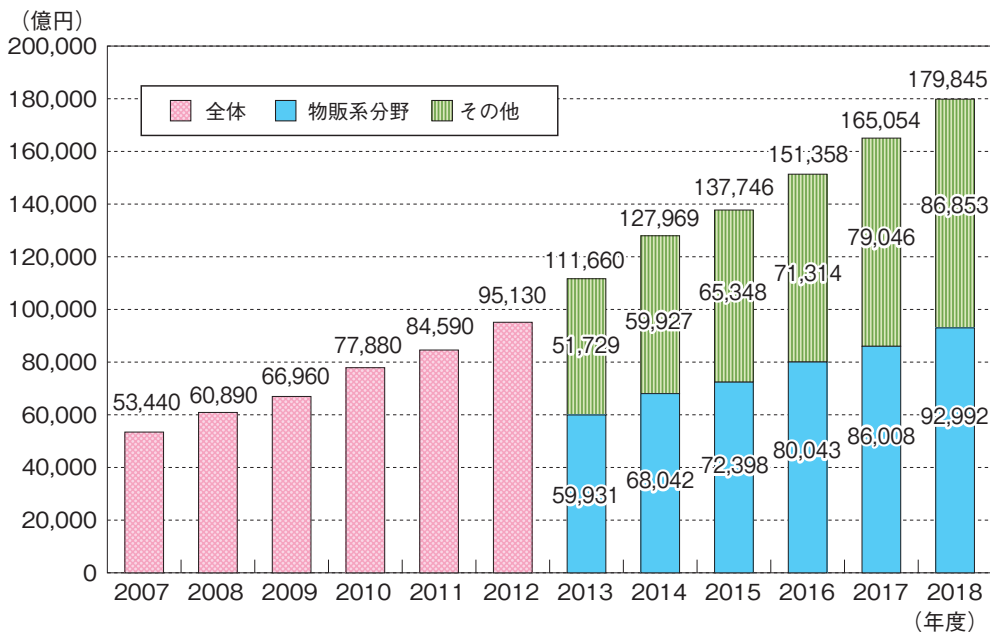
また、総務省の通信利用動向調査によると、インターネットで「商品・サービスの購入・取引(金融取引・デジタルコンテンツ購入を除く)」を行った者は、2018年は42.5%であった。経済産業省の電子商取引に関する市場調査によると、インターネット通販をはじめとするBtoCの電子商取引(EC)市場は、インターネット利用者の増加率が緩やかになり、家計の消費支出が減少する(図表1-1-1-28参照)中にあっても拡大を続け、2018年度には全体で18.0兆円、うち物販系分野は、9.3兆円となっている。また、物販系分野のEC化率は2015年の4.75%から2018年は6.22%に上昇した。

さらに、同調査によると、インターネットを介したCtoC取引も広がっており、2000年代初頭より利用が拡大しているネットオークション市場の2018年の市場規模は1兆133億円である。

また、スマートフォンの普及を背景に2012年頃から登場したフリマアプリ市場（インターネット上の仮想のフリーマーケット内で個人同士が衣料品や雑貨等を自由に売買可能なスマートフォン専用のアプリを使った取引市場）の市場規模が急激に拡大しており、2018年の市場規模は6,392億円と推計されている。

物販系分野のBtoCやCtoCの電子商取引は、売り主から買い主への小口輸送を発生させるため、近年は宅配便取扱個数が大幅に増加してきている（図表1-3-1-24参照）。

図表1-1-1-37 BtoC電子商取引額の推移



注：分野別規模は2013年度から調査開始  
資料：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

### (9) 交通施策と連携する施策の動向

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現等の観点を踏まえ、施策相互間の連携を図りながら行われなければならないとされていること（交通政策基本法（平成25年法律第92号）第6条、第25条、第26条参照）等を踏まえて、これらの施策の動向を見ていく。

#### a. まちづくりに関する施策

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要となっている。

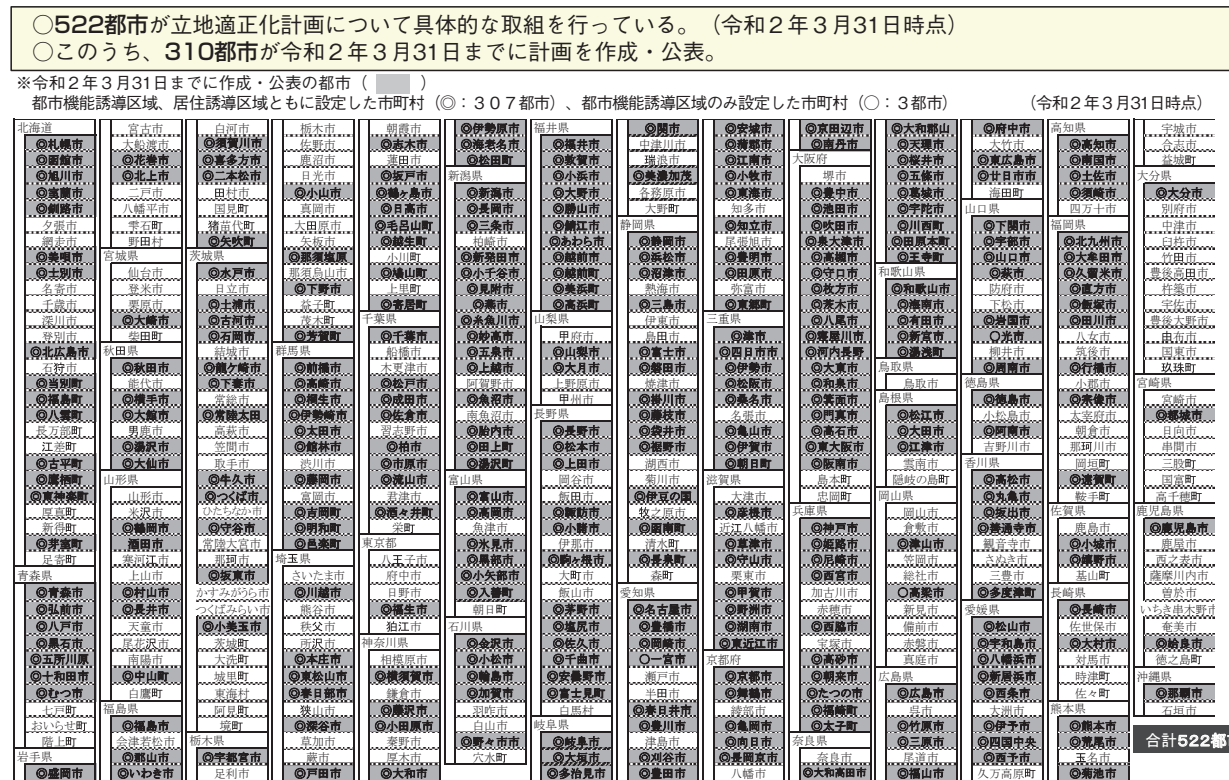
行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が整備されている。現在、全国の市町村において立地適正化計画の作成の動きが本格化しており、国はそうした動きに関する財政面・技術面での支援の充実を進めている。



さらに、近年AI、IoT等の新技術は目覚ましく進展しており、これらの技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現は、移動・物流を含めた都市活動の生産性の向上や、より豊かで快適な市民生活の実現を図るために重要である。先駆的なモデル事業への支援、官民の知恵やノウハウを結集するための官民連携プラットフォームの設立などを通じて、スマートシティの推進を進めている。

このように、まちづくり施策と連携しながら地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保等を図るため、交通分野では、地域交通ネットワークの再構築、地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開等が推進されている。

図表1-1-1-38 立地適正化計画の策定状況



b. 観光立国の実現に向けた施策

2016年3月、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」をとりまとめた。観光は真に我が国の成長戦略と地方創生の柱であるとの認識の下、2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の新たな目標を掲げた。

観光ビジョンに掲げた目標の達成に向け、短期的な政府の行動計画として「観光ビジョン実現プログラム」を毎年策定し、観光ビジョンの確実な実現を図っており、すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を目指して、交通分野では、新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、公共交通利用環境の革新等が推進されている。

また、2018年4月に成立した「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に

関する法律の一部を改正する法律」に基づき、2018年4月に成立した「国際観光旅客税法」により創設された国際観光旅客税の収税をストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備等に充当することとしている。加えて、公共交通事業者等に対する努力義務の範囲を拡充し、外国人観光旅客の利便を増進するための取組を加速化している。

図表1-1-1-39 新たな観光立国推進基本計画の目標

## 明日の日本を支える観光ビジョン 新たな目標値

### 7年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2019年)
・ 訪日外国人旅行者数は、約 <b>3.8倍増</b> の <b>3,188万人</b> に	836万人	⇒ 3,188万人
・ 訪日外国人旅行消費額は、約 <b>4.4倍増</b> の <b>4.8兆円</b> に	1兆846億円	⇒ 4兆8,135億円

### 新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： <u>4,000万人</u> (2015年の約2倍)※	2030年： <u>6,000万人</u> (2015年の約3倍)※
訪日外国人旅行消費額	2020年： <u>8兆円</u> (2015年の2倍超)※	2030年： <u>15兆円</u> (2015年の4倍超)※
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： <u>7,000万人泊</u> (2015年の3倍弱)※	2030年： <u>1億3,000万人泊</u> (2015年の5倍超)※
外国人リピーター数	2020年： <u>2,400万人</u> (2015年の約2倍)※	2030年： <u>3,600万人</u> (2015年の約3倍)※
日本人国内旅行消費額	2020年： <u>21兆円</u> (最近5年間の平均から約5%増)※	2030年： <u>22兆円</u> (最近5年間の平均から約10%増)※

※( )内は観光ビジョン策定時である2015年時点との比較。

資料：国土交通省観光庁資料

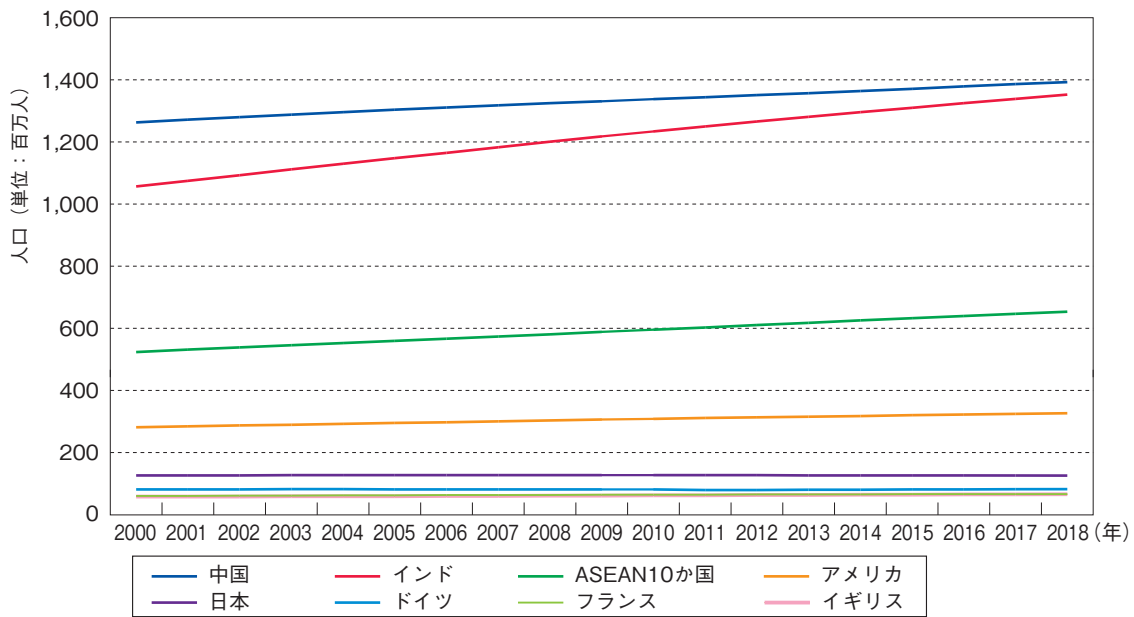
## (10) 世界の社会・経済の動向

(1) から (9) までは、我が国の国内の社会・経済の動向について述べたが、グローバル化の進展により、国境を越えた人や物の自由な移動が加速化されており、我が国の交通も世界の社会・経済の動向の影響を受けると考えられるので、ここでは、我が国と地理的に距離が近く、人的な交流が活発で、経済的な関係も深い中国、ASEAN10か国等のアジア諸国を中心に、世界各国における社会・経済に関する指標の動向について見ていく。

### a. 世界各国の人口の動向

2018年の人口は、中国は13.9億人(2000年比10.3%増、日本の11.0倍)、ASEAN10か国は6.5億人(2000年比25%増、日本の5.2倍)である。人口の面では、中国もASEAN10か国の合計も、従前から日本より大幅に多く、現在に至るまで長期にわたって増加を続けている。

図表1-1-1-40 各国の人口の国際比較



注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム  
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

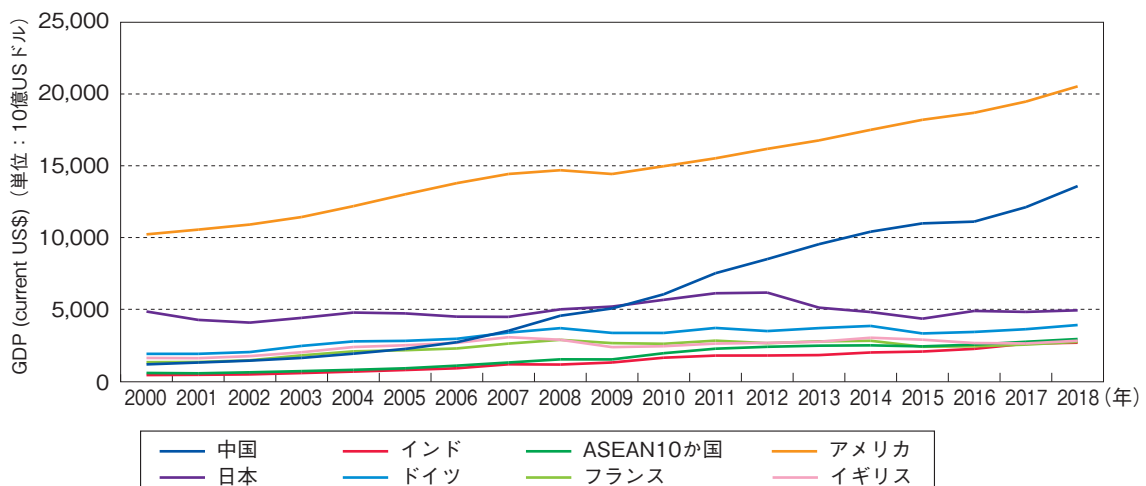
### b. 世界各国の国内総生産（ドルベース）

我が国の国内総生産は、円ベースでは2011年から増加している（図表1-1-1-3参照）が、ドルベースでは、2013年から円安ドル高方向へ推移したことに伴い、2012年の約6.2兆ドルから減少して2018年は約5.0兆ドルであり、アメリカ、中国に次いで世界第3位、世界に占める比率は5.8%である。

アジア諸国について2000年から2018年までの変化を見ると、中国は、約1.2兆ドルから約13.6兆ドルへ11.2倍、ASEAN10か国の合計は、約0.61兆ドルから約3.0兆ドルへ4.8倍と大きく伸びている。国内総生産で中国が日本を上回ったのは、2010年である。

こうした経済成長著しいアジア諸国と我が国の間では、旅行者数の増加、我が国の産業の生産拠点の移転、交通インフラの輸出等が進んでいる。

図表1-1-1-41 各国の国内総生産（名目GDP）の国際比較



注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム  
資料：World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

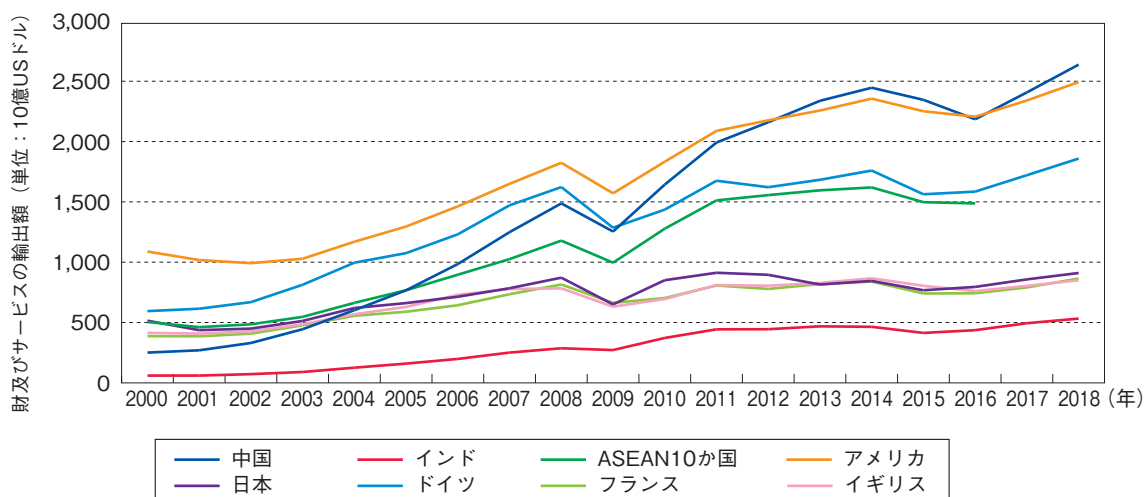
c. 世界各国の輸出額及び輸入額

輸出額について、2018年で見ると我が国は9,171億ドルである。中国は約2.7兆ドルで、2017年にアメリカを抜いて世界第1位となるなど急激に伸びており、日本の2.9倍である。輸出額で中国が日本を上回ったのは2005年であり、ASEAN10か国の合計が日本を上回ったのは2001年である。

輸入額について、2018年で見ると我が国は9,044億ドルである。中国は約2.5兆ドルで、輸出額同様急激に伸び、アメリカに次いで世界第2位となっており、日本の2.8倍である。輸入額で中国が日本を上回ったのは2004年であり、ASEAN10か国の合計は2000年の時点で既に日本を上回っていた。

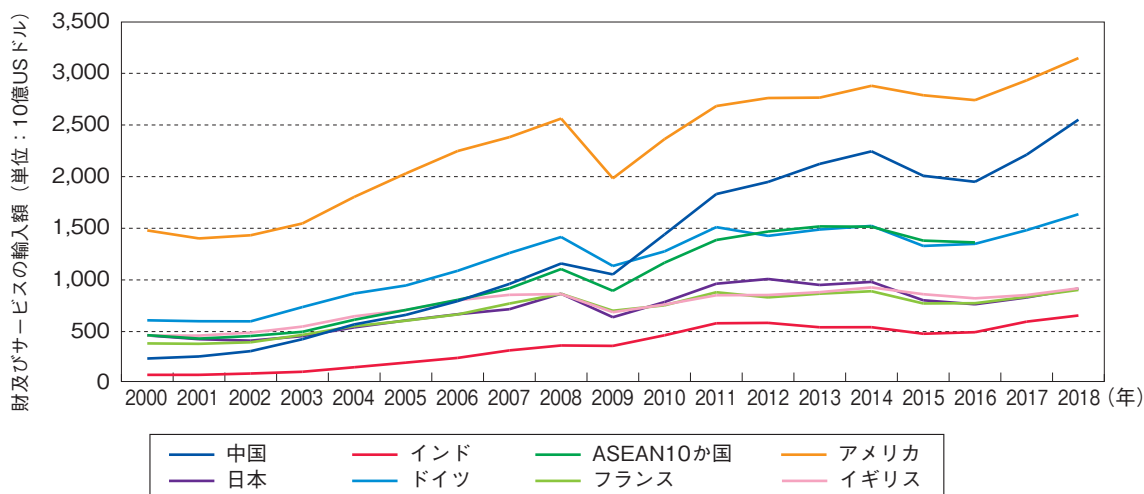
中国やASEAN10か国の輸出額及び輸入額の大幅な増加は、これらの国々の港湾や空港における取扱貨物量の大幅な増加（図表1-3-3-5,1-3-4-5参照）の要因の1つと考えられる。

図表1-1-1-42 各国の輸出額の国際比較



注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム  
資料：World Bank[World Development Indicators database] から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-43 各国の輸入額の国際比較



注：ASEAN10か国：ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム  
資料：World Bank[World Development Indicators database] から国土交通省総合政策局作成

#### d. アジア太平洋地域におけるインフラ投資需要の動向

道路や鉄道といった交通インフラは、人や物の流れを円滑化し、世界の地域経済を活性化させることにより、各国の経済活動の拡大を支えていると考えられるので、以下ではアジア太平洋地域におけるインフラ投資需要の動向について見る。

アジア開発銀行の報告書<sup>(※1)</sup>では、アジア太平洋諸国のインフラは急速に改善しているが、十分というには程遠く、また、都市の交通混雑は、生産性を下げ、燃料を浪費し、人のストレスとなって、経済に毎日巨額の負担を強いていると指摘している。

同報告書によると、アジア太平洋地域の25の発展途上の国と地域<sup>(※2)</sup>では、インフラ投資に2015年に8,810億ドル(中国を除く24の国と地域では1,950億ドル)が投じられたが、2016年から2020年までの5年間における1年当たりのインフラ投資需要として見込まれる額(気候変動への対応を勘案したもの)である1兆3,400億ドル(同5,030億ドル)とのギャップは4,590億ドル(同3,080億ドル)であり、そのギャップの規模は国内総生産の2.4%(同5.0%)に相当する。

また、同報告書によると、2016年から2030年までの15年間におけるアジア太平洋地域の45の国と地域<sup>(※3)</sup>では、1年当たりのインフラ投資需要として見込まれる額(気候変動への対応を勘案したものは1兆7,440億ドル(15年間の総額では26兆1,660億ドル。ただし、その61%は中国を含む東アジアであることに留意。)であり、うち、交通・運輸は、31.9%を占める5,570億ドル(15年の総額では8兆3,530億ドル)と見込まれている。

我が国の交通関係の技術やノウハウは、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しうることから、質の高いインフラシステムの海外展開が進められている。

(※1) ASIAN DEVELOPMENT BANK「MEETING ASIA'S INFRASTRUCTURE NEEDS」(2017年2月)

(※2) アルメニア、カザフスタン、キルギス、中国、モンゴル、アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、インド、モルジブ、ネパール、パキスタン、スリランカ、カンボジア、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナム、フィジー、キリバス、マーシャル、ミクロネシア、パプアニューギニア

(※3) (※2)の25の国と地域のほか、アゼルバイジャン、ジョージア、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン、香港、韓国、台湾、ブルネイ・ダルサラーム、ラオス、シンガポール、クック諸島、ナウル、パラオ、サモア、ソロモン諸島、東ティモール、トンガ、ツバル、バヌアツ



## 第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

本章では、交通モード横断的な視点から、交通における輸送量とその背景及び交通事業等の動向を見ていく。

各交通モードでは、それぞれが持つ特性を活かして、競争・役割分担・連携が行われている。このため、交通の動向を把握するに当たっては、複数の交通モードを横断的に理解しておく必要があることから、輸送量とその背景及び交通事業等の動向について、交通モード横断的に取り扱う。

### 第1節 輸送量とその背景

本節では、輸送量とその背景について、交通モード横断的に見ていく。

輸送は、発着地によって、国内輸送と国際輸送に分けられる。また、輸送対象によって、旅客輸送（人の輸送）と貨物輸送（物の輸送）に分けられる。

したがって、輸送について、国内旅客輸送、国内貨物輸送、国際旅客輸送、国際貨物輸送の4つのカテゴリに分け、それぞれの輸送量とその背景について見ることとする。

4つのカテゴリの輸送量とその背景を見るに当たっては、総輸送量及び交通モード毎の輸送量の推移、各交通モードの分担率に着目して見ていくとともに、それらの背景を理解するために、各交通モードの特性等も記述する。

#### (1) 国内旅客輸送

我が国の国内旅客輸送量（人ベース）（自家用車によるものを除く。）は、1991（平成3）年をピークに2004年まで減少した後、緩やかな増加に転じたが、リーマンショックが発生した2008年を境に再び減少に転じ、2011年を境に再度緩やかな増加に転じた。

2018年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.0%、乗合バスが13.9%、タクシーが4.5%を占めており、航空と旅客船は0.3%である。

鉄道が非常に高い分担率を担っている背景を見ると、鉄道は、他の交通機関と比べると、大量輸送、高速輸送、定時輸送の面で強みを持つことが挙げられる。もっとも、鉄道車両のほかに、線路、駅、信号等のインフラの整備が必要であるため、事業の開始・運営に要するコストが高くなることから、利用者数が十分でない地方部では路線の維持が難しくなることもある反面、十分な利用者数が確保できる都市内輸送や都市間輸送においては、上記の強みを発揮できる。このため、大都市圏における分担率が高いほか、300km～1,000kmの移動においても分担率が高い。

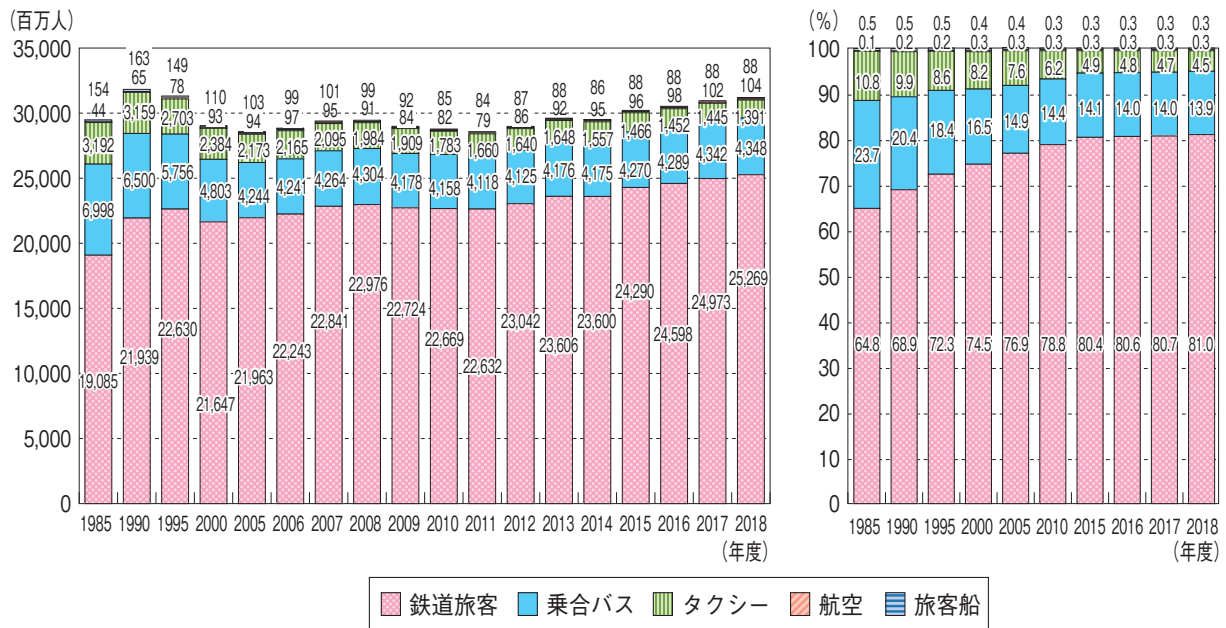
乗合バスは、主要なインフラである道路は事業者の負担で整備する必要がなく、路線の変更、停留所の設置、変更、廃止等が比較的柔軟に実施可能であるとともに、利用者数が少なくても比較的維持しやすい一方で、道路の渋滞の影響で定時性を確保しにくい。モータリゼーションが進む中で分担率を下げてきたが、今なお一定の存在感を持っている。

タクシーは、鉄道や乗合バスを時間的・空間的に補完する形で、個々の旅客のニーズに対応したドア・ツー・ドアの輸送を24時間営業で行っているが、1台あたりの輸送量が少ないことから、分



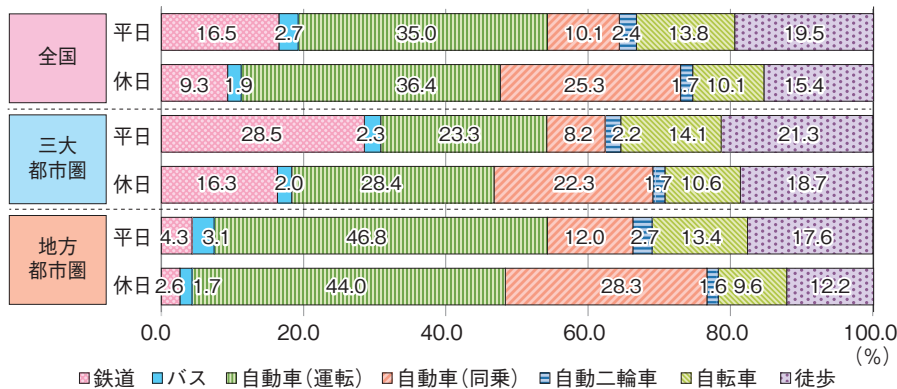
担率は低い。

図表1-2-1-1 国内旅客輸送量(人ベース)(左図)及び分担率(右図)の推移



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1-2-1-2 移動の交通手段別構成比



三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市  
 地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市  
 資料：国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

2011年度以降の国内旅客輸送量(人ベース)の変動を交通モード別にみると、鉄道や乗合バスは緩やかな増加傾向にあり、航空はリーマンショック前の水準まで回復し、ここ数年は増加傾向にある。一方で、旅客船はここ数年横ばい、タクシーは長期にわたり減少が続いている。

鉄道が緩やかに増加している背景には、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加(図表1-1-1-2,9,13,14参照)や、新幹線の路線延長に伴う利用者の増加(図表1-3-2-7参照)のほか、近年の訪日外国人旅行者の利用増加(図表1-1-1-20,22参照)もあると考えられる。

乗合バスが緩やかに増加している背景には、鉄道と同様に、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加があると考えられる。

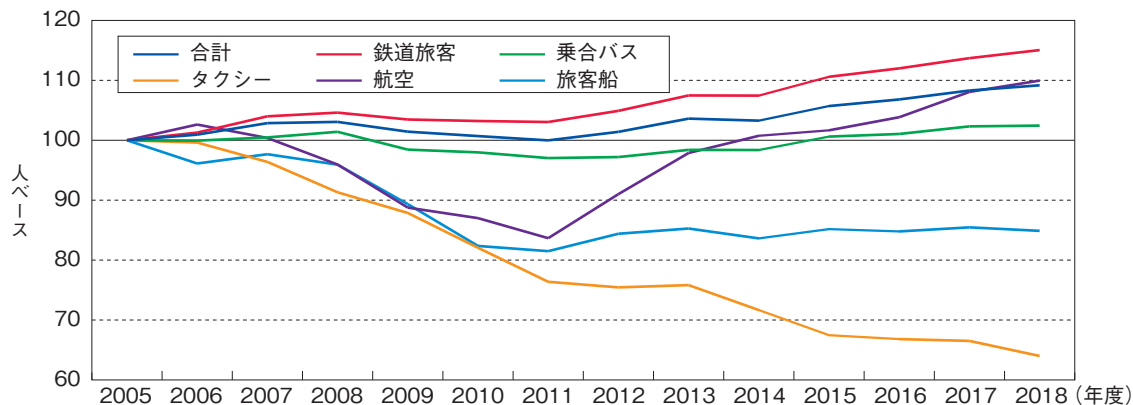
航空の落ち込みからの回復には、国内線LCCの輸送量の増加(図表1-3-4-10左図参照)も大きく

寄与していると考えられる。

旅客船が横ばいになる前に大きく落ち込んだ背景には、高速道路料金の割引措置に伴うフェリー航路の利用減や航路廃止があるものと考えられる。

タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少、他の交通機関と比較した運賃や料金の割高感の影響があると考えられる。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の影響も指摘されている。

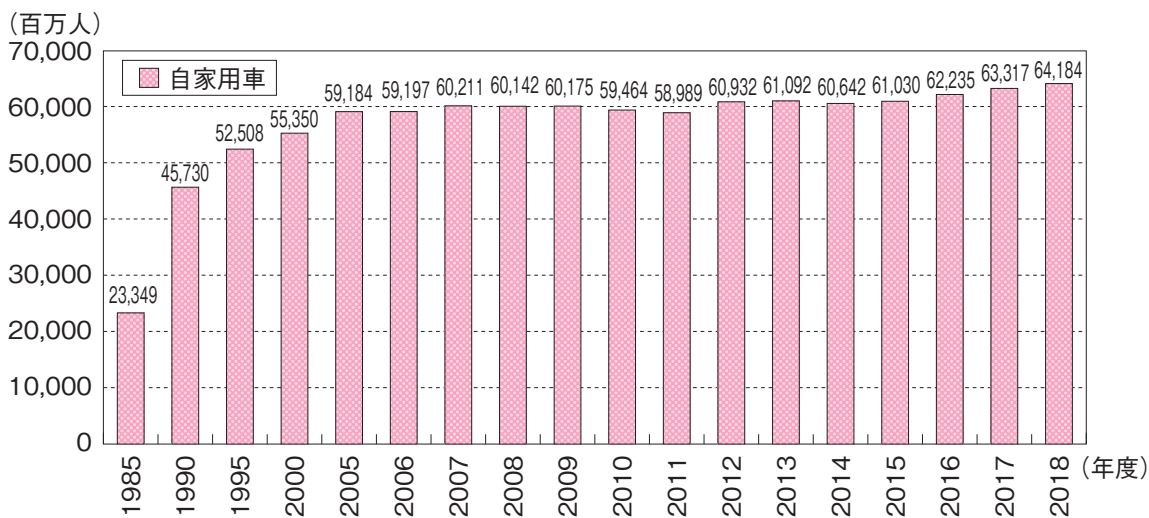
図表1-2-1-3 国内旅客輸送量（人ベース）の推移（2005年度を100とした場合の動き）



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

自家用車による国内の旅客輸送量（人ベース）は、自家用車の保有の増加に伴い大幅に増加した。2018年度は642億人で、公共交通機関の中で最も多い鉄道の2.5倍となっている。近年、運転免許保有者数や乗用車保有台数は増加基調である（図表1-1-1-31参照）ものの、輸送量はほぼ横ばいとなっている。

図表1-2-1-4 自家用車による国内旅客輸送量（人ベース）の推移

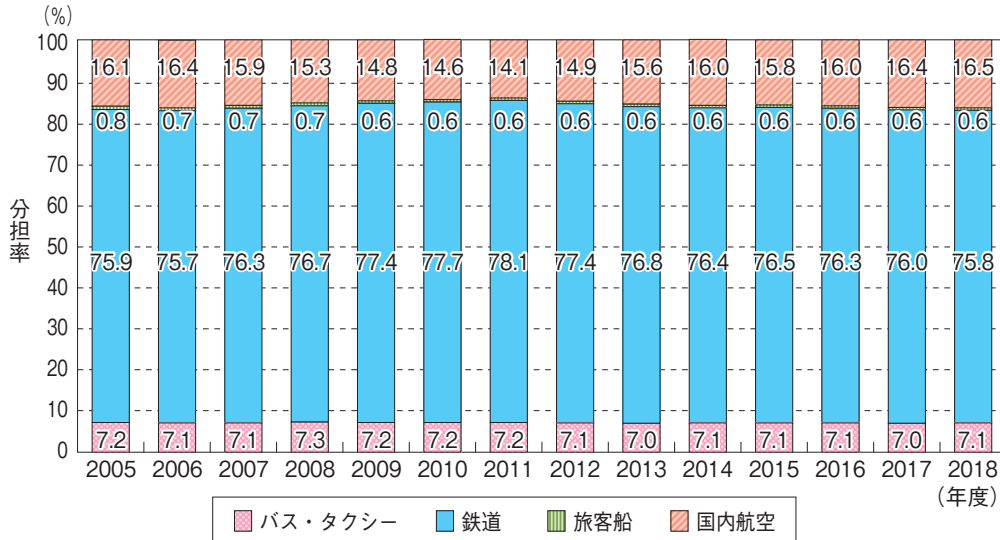


資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国の国内旅客輸送量について輸送距離を加味した人キロベースで見ると、2018年度の各交通機関の分担率は、鉄道が75.8%、航空が16.5%、バス・タクシーが7.1%、旅客船が0.6%である。

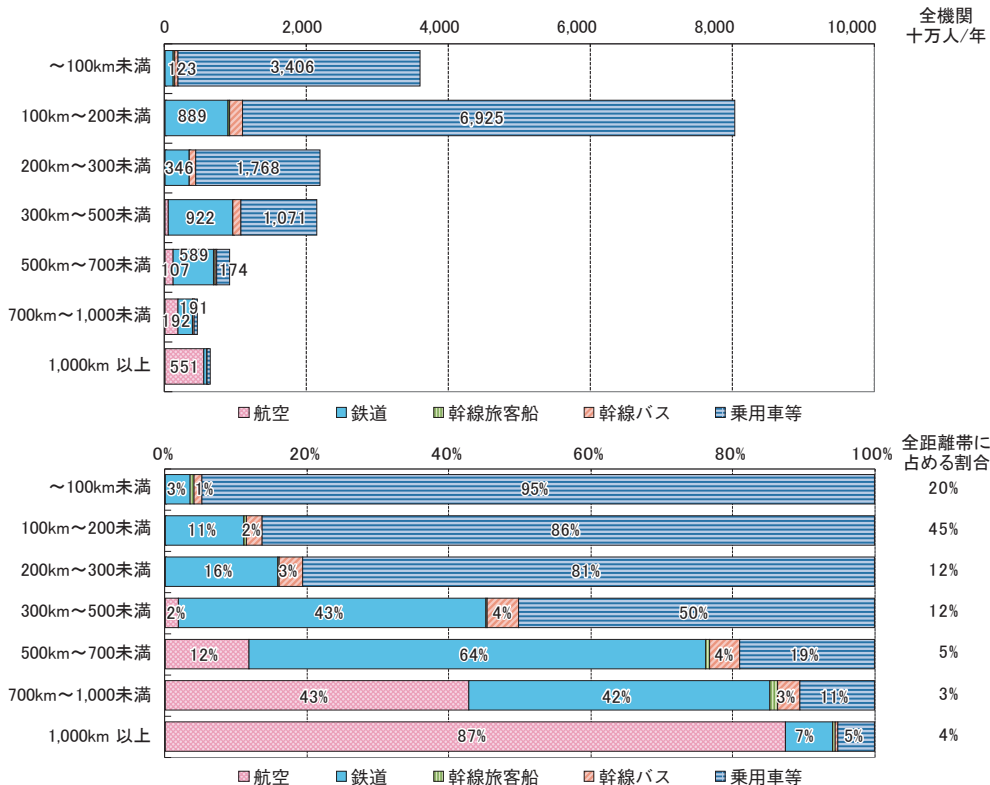
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

図表1-2-1-5 国内旅客輸送量（人キロベース）の分担率の推移



資料：総合政策局情報政策本部情報政策課交通経済統計調査室「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、旅客船は海警局内航課調べ

図表1-2-1-6 日常生活圏を越える交通の距離帯別・代表交通機関別の旅客流動量（上図）と分担率（下図）



資料：国土交通省「第6回（2015年）全国幹線旅客純流動調査」

## (2) 国内貨物輸送

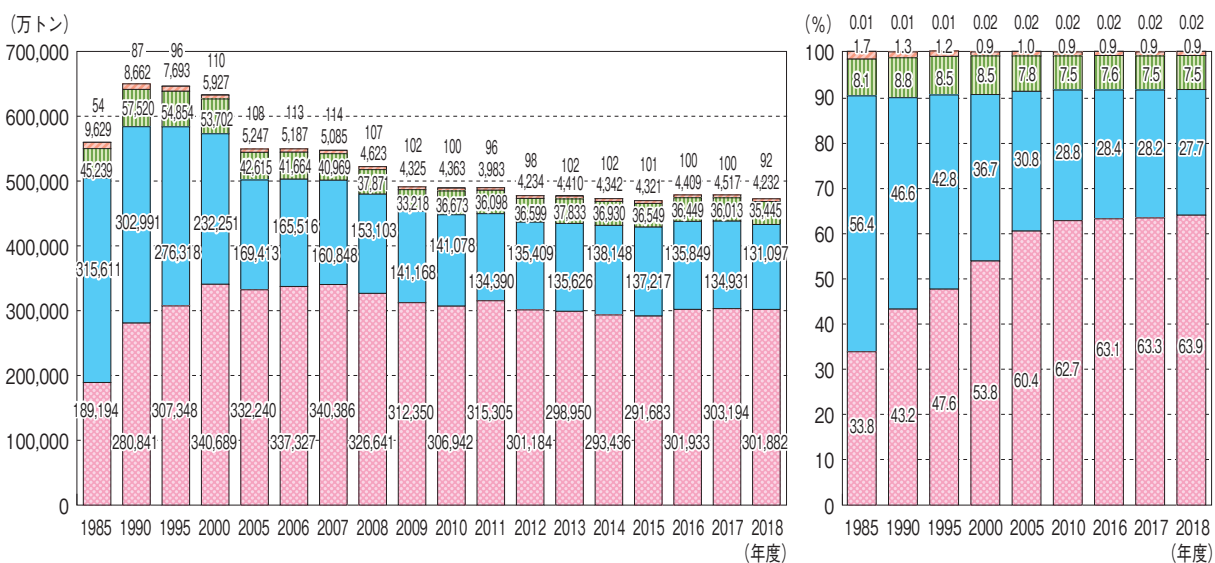
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少（図表1-1-1-5参照）や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少（図表1-1-1-7参照）があると考えられる。

2018年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが91.6%を占め、内航海運が7.5%、鉄道が0.9%、航空は0.02%である。

トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。

内航海運は、代表的な船型である499総トンの船舶1隻で10トントラックの約160台分に相当する輸送が可能であるため、鉄鋼、石油製品、セメント、石油化学製品等の産業基礎物資の長距離輸送に強みがあり、トンキロベースでは産業基礎物資輸送の約8割を担っている。

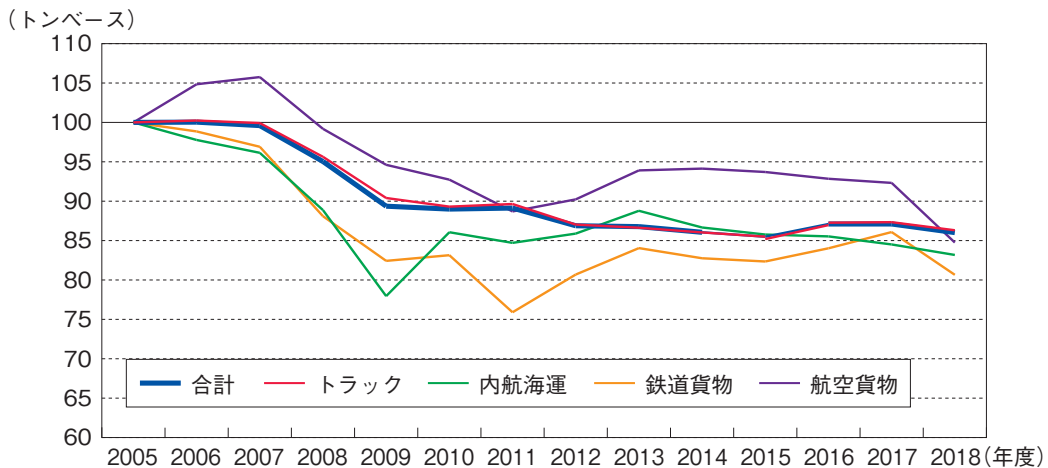
図表1-2-1-7 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



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

2005年度以降の国内貨物輸送量（トンベース）の変動を交通モード別にみると、いずれの交通モードにおいても、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移しており、モーダルシフトの影響により、鉄道貨物は増加基調である。なお、平成30年7月豪雨をはじめとする大規模自然災害の影響により2018年度は鉄道貨物、航空貨物が急減した。

図表1-2-1-8 国内貨物輸送量の推移 (2005年度を100とした場合の動き)



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

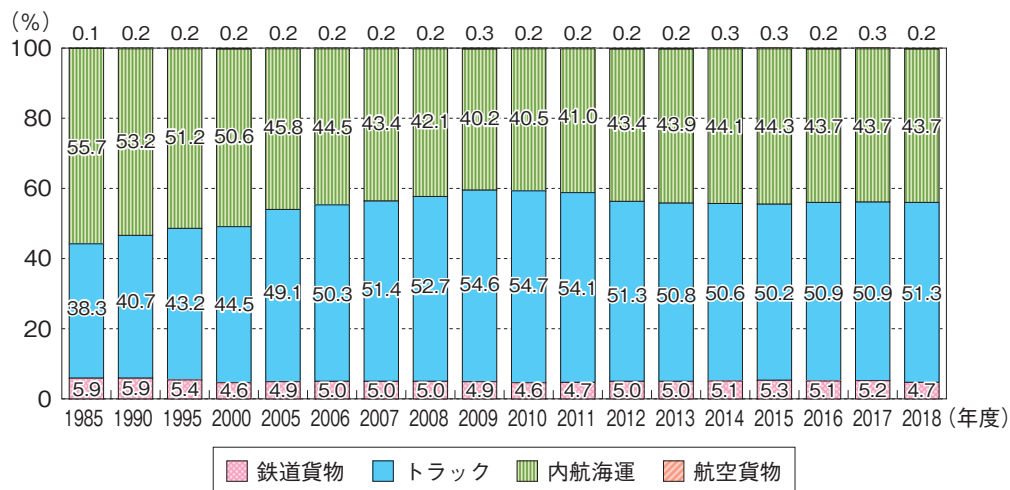
このように、国内貨物輸送量は、トンベースでは減少しているものの、BtoBの商取引において貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し（図表1-1-1-8参照）、またインターネットを介した電子商取引はBtoCやCtoCの分野の拡大（第1章（8）参照）によって売り主から買い主への小口輸送が増加したため、宅配便取扱個数が大幅に増加してきている（図表1-3-1-24参照）。

我が国の国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースで見ると、2018年度の各交通機関の分担率は、自動車（トラック）が51.3%、内航海運が43.7%、鉄道が4.7%、航空が0.2%である。

トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高くなり、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。

トンキロベースの分担率は、2010年度前後を境に、トラックが緩やかに下がり、内航海運と鉄道が緩やかに上がっている。その背景には、トラックドライバーの不足（図表2-1-2-14参照）や、流通業務の効率化のためのモーダルシフト等があると考えられる。

図表1-2-1-9 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移 (トンキロベース)



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



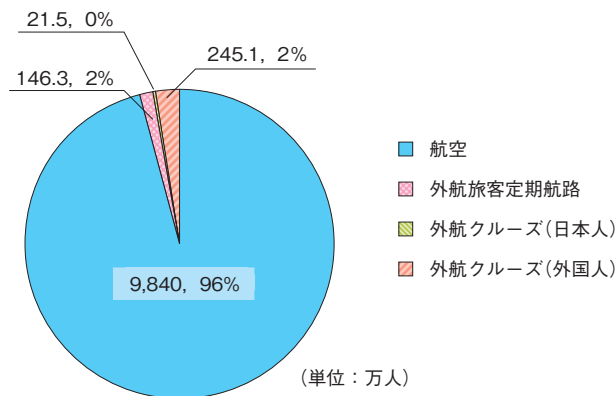
### (3) 国際旅客輸送

我が国を発着する国際旅客輸送の手段は、航空と海運に限られるが、国際旅客輸送量に占める航空のシェアは95.6%と圧倒的に多く、海運は4.4%にとどまる。

航空が非常に高い分担率を担っている背景としては、航空機は船舶より速度が圧倒的に速く、海外の目的地までの所要時間が非常に短くて済むことが挙げられる。

海運には、日本の各港と韓国、中国、ロシアを結ぶ外航定期航路のほか、外航クルーズ船がある。外航クルーズ船は、日本人も一定数利用している（図表1-3-3-16参照）が、外国人による利用の方が多い（図表1-3-3-17参照）。

図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量とその比率（2018年）

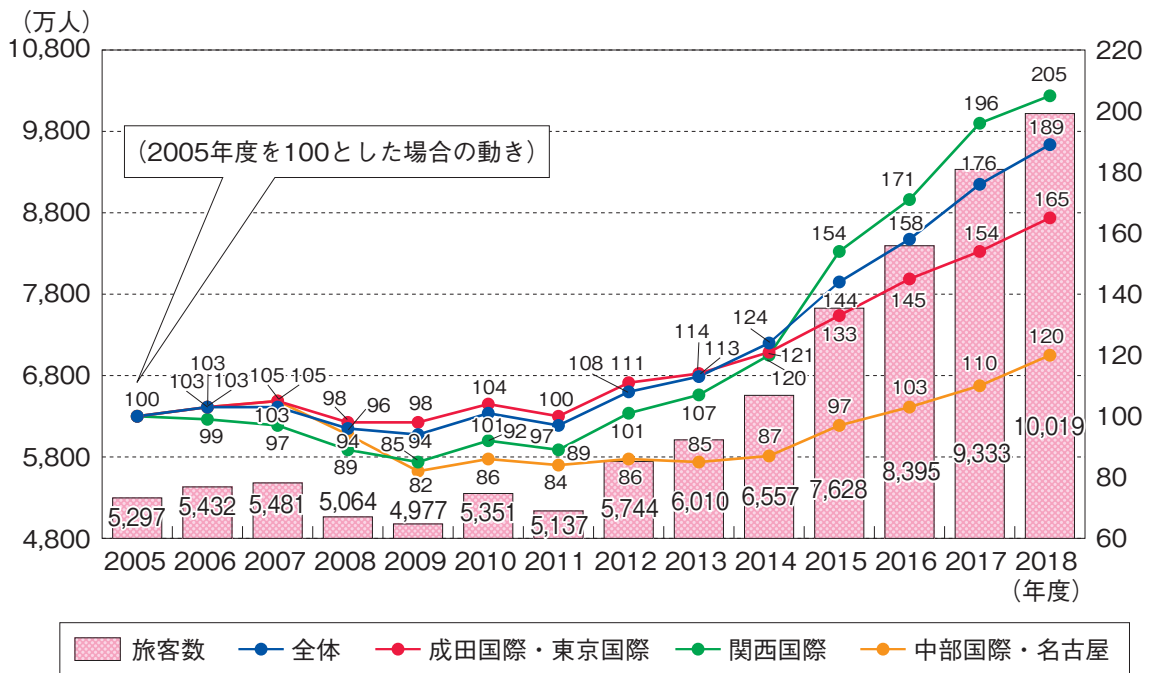


資料：「空港管理状況調書」、海事局資料、法務省入国管理局集計による外国人入国者数の概数（乗員除く）をもとに港湾局が作成した資料を統合して、国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際航空旅客輸送量について見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響と見られる落ち込みの後、訪日外国人旅行者数の顕著な増加（図表1-1-1-20参照）や、LCCの利用者の急増（図表1-3-4-10右図参照）により増加している。また、空港別に見ると、近年関西国際空港の伸びが著しい。



図表1-2-1-11 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



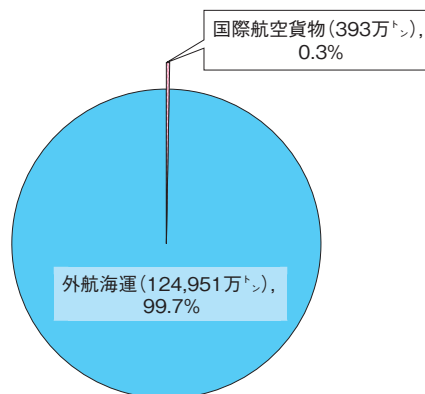
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省総合政策局作成

#### (4) 国際貨物輸送

我が国を発着する国際貨物輸送は、航空と海運に限られるという点では国際旅客輸送と同様であるが、海運が99.7%を占め、航空はわずか0.3%であり、国際旅客輸送と逆転している。

主な要因は船舶と航空機の輸送力の差にあると考えられるが、船舶は、原油、ガス、鉄鉱石、石炭、穀物、その他雑貨など貿易で取引されるあらゆる貨物を、バラ積み船やコンテナ船など、様々な種類の船舶を使って効率的に大量輸送できるという特徴もある。一方、航空機は、少量の高価な貨物を速やかに輸送するのに適している。

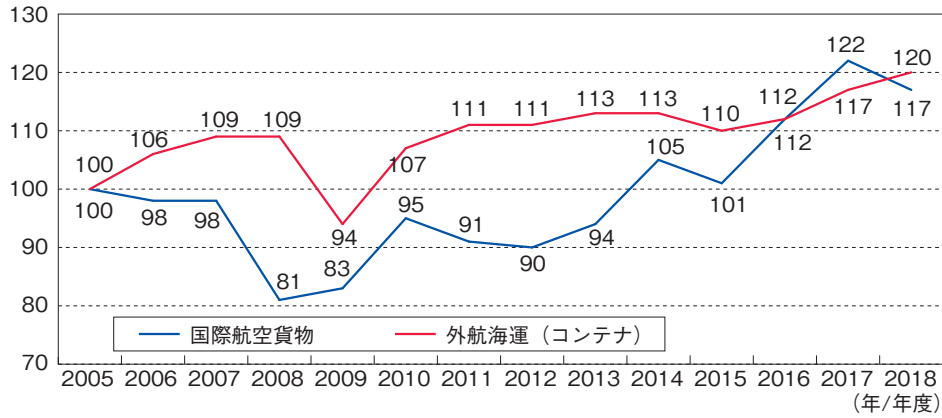
図表1-2-1-12 国際貨物輸送量の分担率 (2018年)



資料：「空港管理状況調書」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際貨物輸送を交通モード別にみると、外航海運(コンテナ)、航空ともに、リーマンショックが発生した2008年前後の落ち込みから回復した後、ここ数年においては増加傾向にあったが、2018年度は台風21号等の自然災害の影響等により航空は減少に転じた。

図表1-2-1-13 国際貨物輸送量の推移 (2005年/年度を100とした場合の動き)



注：外航海運(コンテナ)は年、国際航空貨物は年度の統計を利用  
資料：「空港管理状況調書」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

## 第2節 交通事業等の動向

本節では、交通事業等の動向について、交通モード横断的に見ていく。

交通事業の事業規模や就業者について把握するため、事業規模に関連して、交通事業の国内総生産、事業者数、営業収入等（(1) 参照）、就業者に関連して、就業者数（(2) 参照）について見ていく。

また、共生社会の実現が求められる中で、交通事業においても、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向けて進められているユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の進捗状況について見ていく（(3) 参照）。

交通事業者によるICカードの導入が進み、鉄軌道やバスといった公共交通機関の運賃の支払いが1枚のカードでできる範囲が広がるなど、公共交通機関の利用者の利便が向上しているため、その普及状況について見ていく（(4) 参照）。

交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見ていく（(5) 参照）。

2019（令和元）年には、日本各地で多くの自然災害が発生し、甚大な被害をもたらした。とりわけ令和元年房総半島台風（台風15号）と令和元年東日本台風（台風19号）は交通に対しても多大なる影響を与えた。ここでは、これらの大規模災害による交通への影響について見ていく（(6) 参照）。

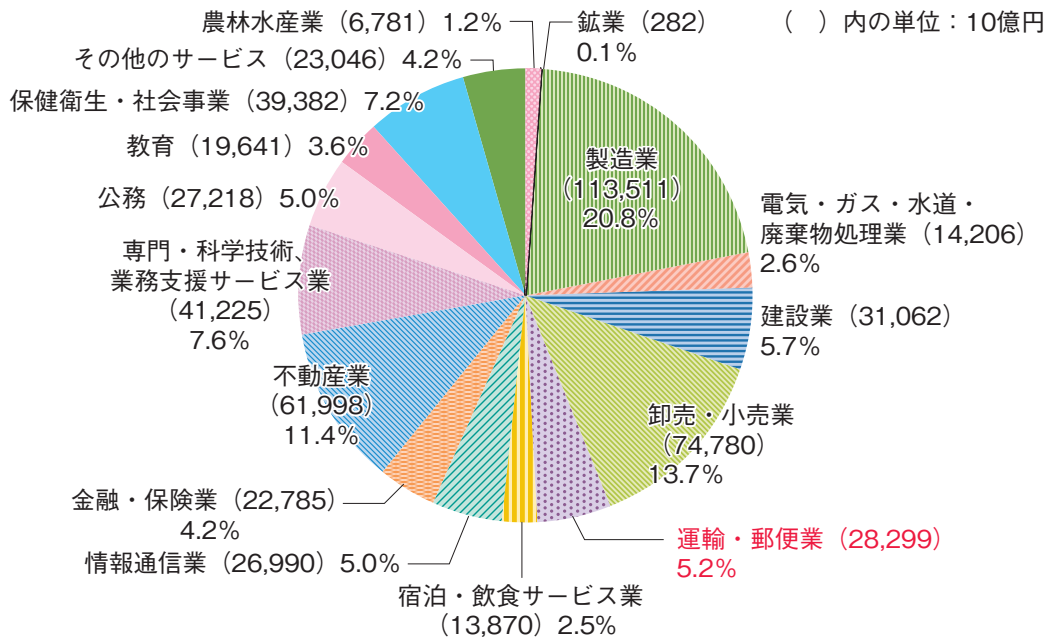
2019年12月下旬に中国武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症は、5月末時点で全世界の感染者数約600万人に達するなど世界中へ広がりを見せている。ここでは、新型コロナウイルス感染症による交通への影響を見ていく（(7) 参照）。

### (1) 交通事業の事業規模

#### a. 交通事業の国内総生産

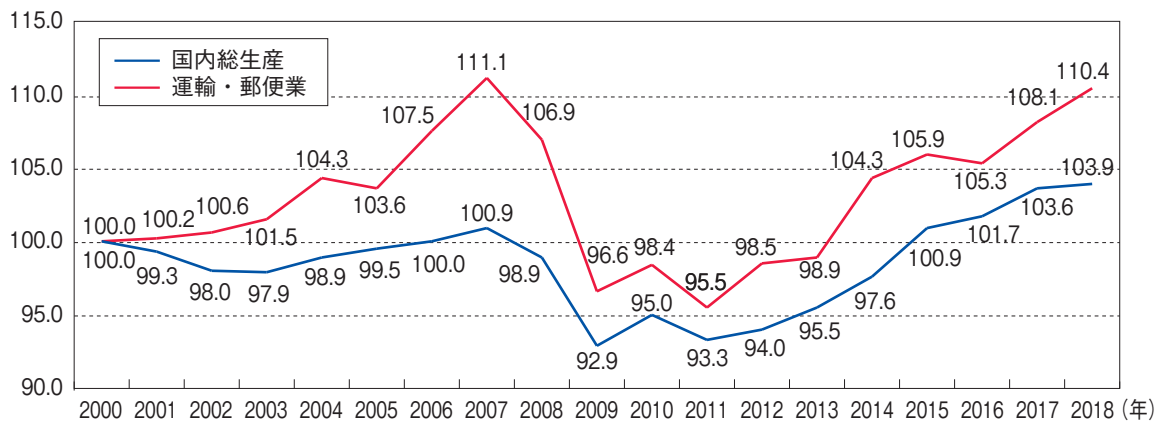
2018年の運輸・郵便業（以下「交通事業」という。）の国内総生産は28.3兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.2%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した2008年に大きく落ち込み、近年は回復している。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比 (2018年)



注：上記は、経済活動別付加価値の合計（国内総生産（GDP）とは異なる）に対する構成比。  
 運輸・郵便業・鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など（以下の図表も同様）  
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-2 全体の国内総生産と交通事業の国内総生産の推移



注：2000年を100とする。  
 資料：内閣府「国民経済計算」（平成23年基準）から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の事業者数、営業収入、雇用者数

事業者数については、旅客輸送関係ではタクシーが最も多く、貨物輸送関係ではトラックが最も多い。また、自動車整備事業者も非常に多い。

1事業者当たりの平均営業収入については、長距離輸送や大量輸送に優れた航空、鉄道、外航海運が100億円以上と多く、これら以外の事業では数千万円から10数億円と少ない。特に、バスやタクシー、トラックといった自動車運送事業については、95%以上が中小事業者である（図表1-3-1-7参照）ことから、1事業者当たりの平均営業収入が少ないものと考えられる。

雇用者数について見ると、常用雇用者数が30人以上の企業等の割合は、産業全体では5%程度にとどまるのに対し、交通事業は20%程度と高く、中でも鉄道と航空は半数程度と高い。

図表1-2-2-3 事業区分ごとの事業者数、営業収入等

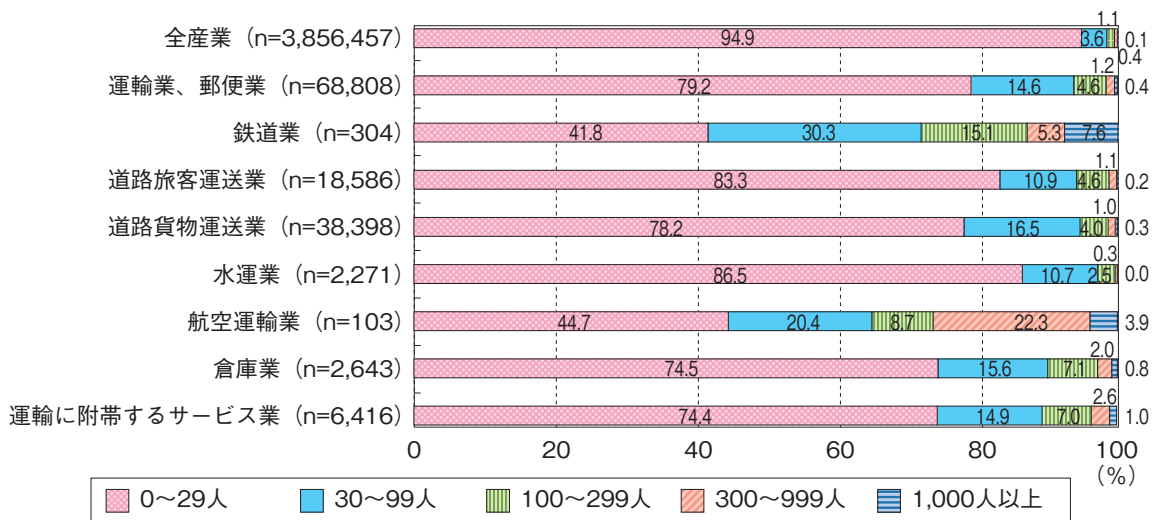
区分	事業者数(者)	営業収入(億円)	1事業者当たりの平均営業収入(億円)
旅客鉄軌道事業	(2018年度) 205	(2016年度) 72,274	352.6
貨物鉄軌道事業	(2018年度) 12	(2016年度) 1,441	120.1
乗合バス事業	(2018年度) 2,279	(2018年度) 9,545	4.2
貸切バス事業	(2018年度) 4,127	(2018年度) 5,729	1.4
タクシー事業	(2018年度) 49,010	(2018年度) 15,700	0.3
トラック事業	(2018年度) 62,068	(2017年度) 163,571	2.6
自動車整備事業	(2019年度) 72,845	(2019年度) 56,216	0.8
自動車販売事業	(2015年度) 51,979	(2015年度) 16,345	0.3
旅客船事業	(2018年度) 972	(2018年度) 2,805	2.9
内航海運事業	(2018年度) 3,408	(2017年度) 9,138	2.7
外航海運事業	(2018年度) 192	(2018年度) 33,360	173.8
港湾運送事業	(2017年度) 861	(2017年度) 1,036	1.2
航空事業	(2018年度) 18	(2018年度) 39,810	2,211.7

注1：貨物鉄道事業の営業収入は、JR貨物

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

図表1-2-2-4 業種ごとの常用雇用者規模別企業等数の割合



注：「全産業」は公務を除く。

資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

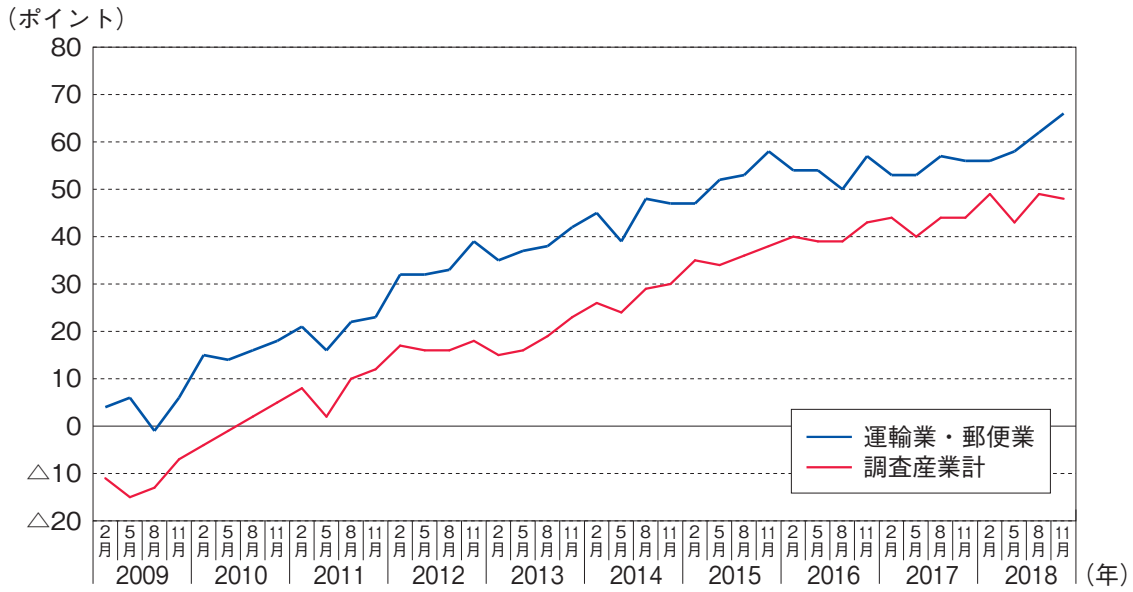
## (2) 交通事業の就業者数

2018年の交通事業の就業者数は341万人で、全産業の就業者数の5.1%を占めており、そのシェアは、交通事業の国内総生産におけるシェア（図表1-2-2-1参照）とほぼ等しい。

全産業の就業者数が2012年を境に順調に増加してきた中で、交通事業の就業者数は、労働者不足感が高まっているにもかかわらず、ほぼ横ばいとなっている。

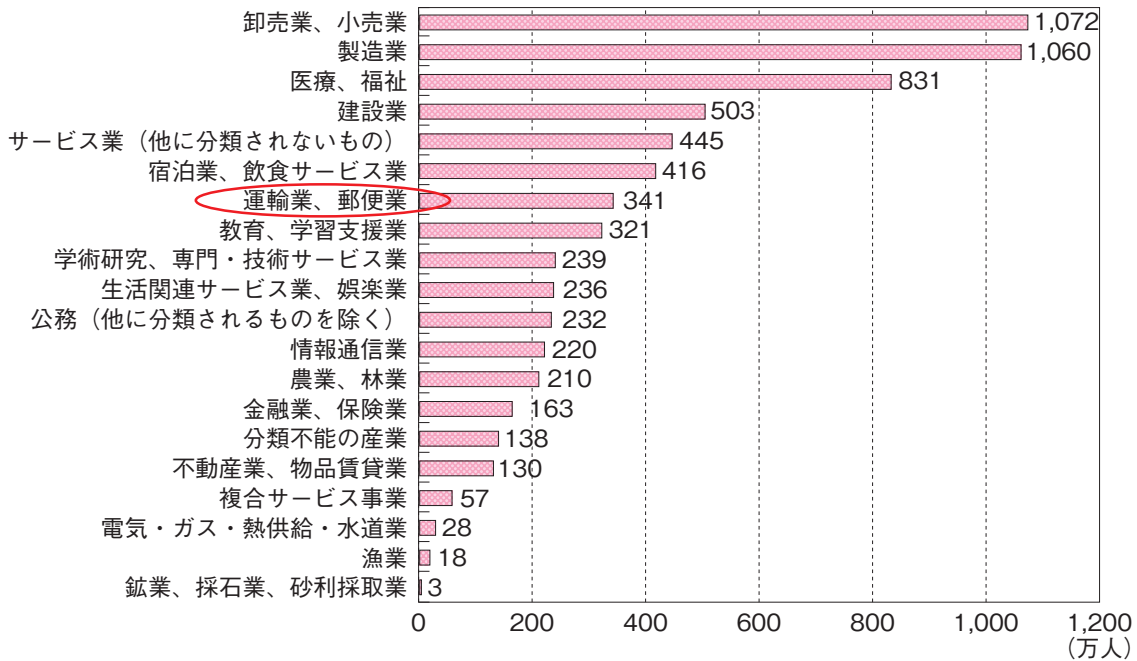
交通事業の事業区別の従業者数は、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー、鉄道となっている。

図表1-2-2-5 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

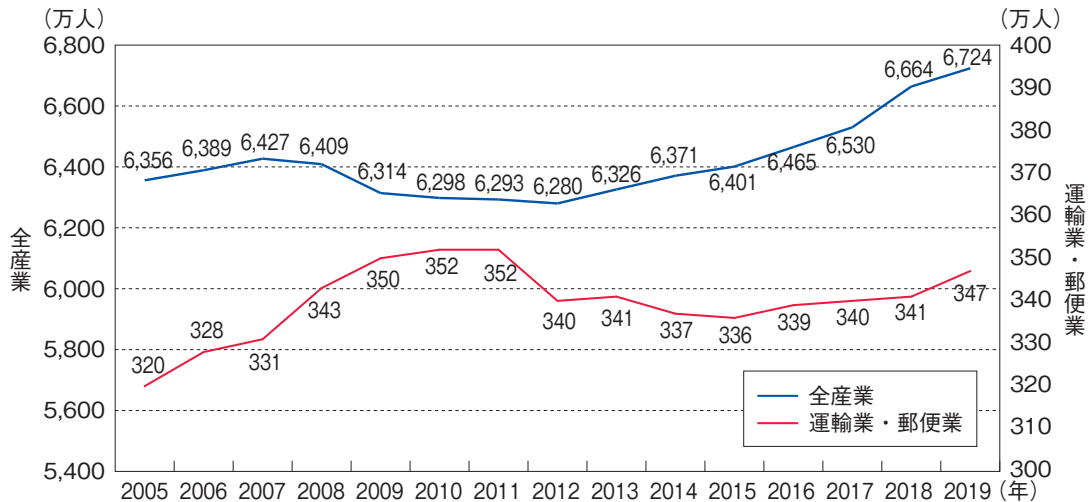
図表1-2-2-6 産業別の就業者数 (2018年)



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成



図表1-2-2-7 全産業と交通事業の就業者数の推移

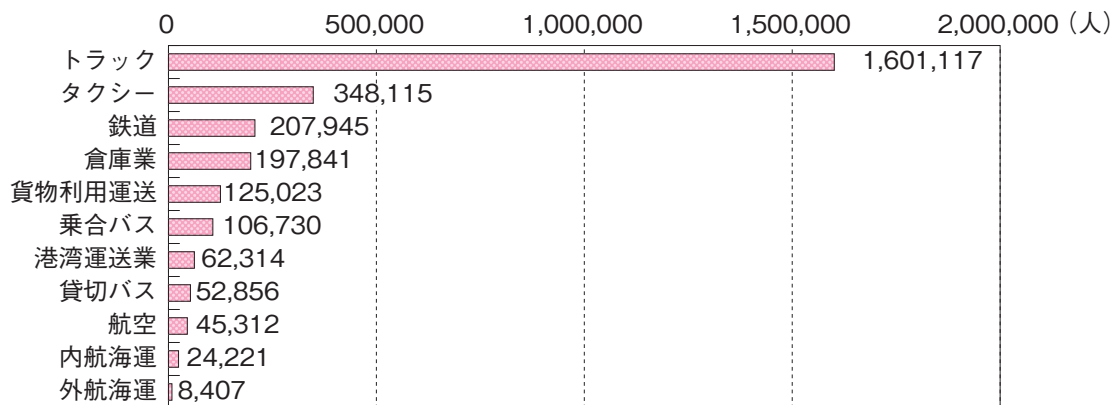


注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」、「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-8 交通事業の主な事業区分の従業者数 (2016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（冷蔵倉庫業を除く）・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（集配利用運送業を除く）、「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・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

### (3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

共生社会の実現が求められる中で、交通分野においても、誰もが自由かつ安全・安心に移動できる環境づくりに向けて進められているユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の進捗状況について見る。

なお、ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化に関する重要なトピックである、ホームドアの整備を含む駅ホームの転落防止対策については、次章の鉄道事業総論（第3章第2節（1））で触れることとする。

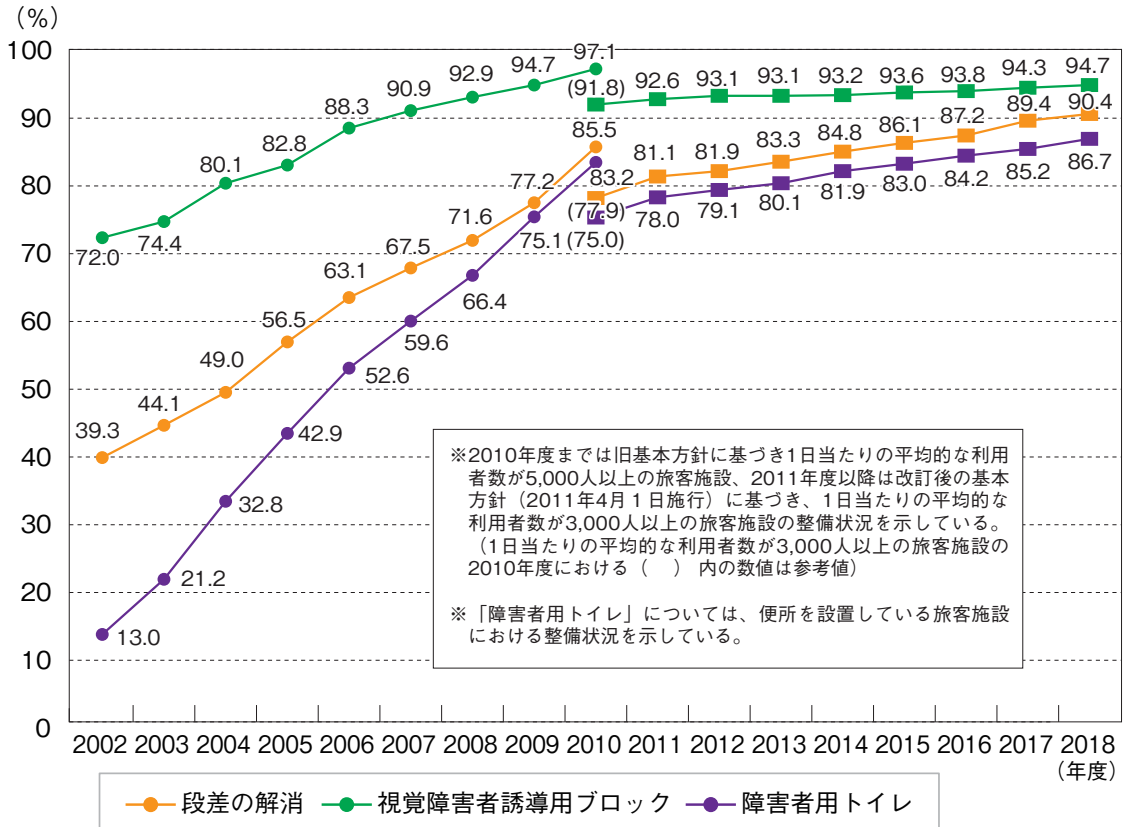
#### a. 旅客施設におけるバリアフリー化

鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設（1日当たりの平均的な利用

者数が3,000人以上のもの)については、エレベーター、スロープ等による段差解消、線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設した視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者用トイレの整備等が求められている。

段差解消率は、2018年度末で90.4%であり、2011年度以降9.3ポイント上昇した。視覚障害者誘導用ブロックの整備率は、同年度末で94.7%であり、2011年度以降2.1ポイント上昇、障害者用トイレの整備率は、同年度末で86.7%であり、2011年度以降8.7ポイント上昇した。

図表1-2-2-9 旅客施設のバリアフリー化の進捗状況



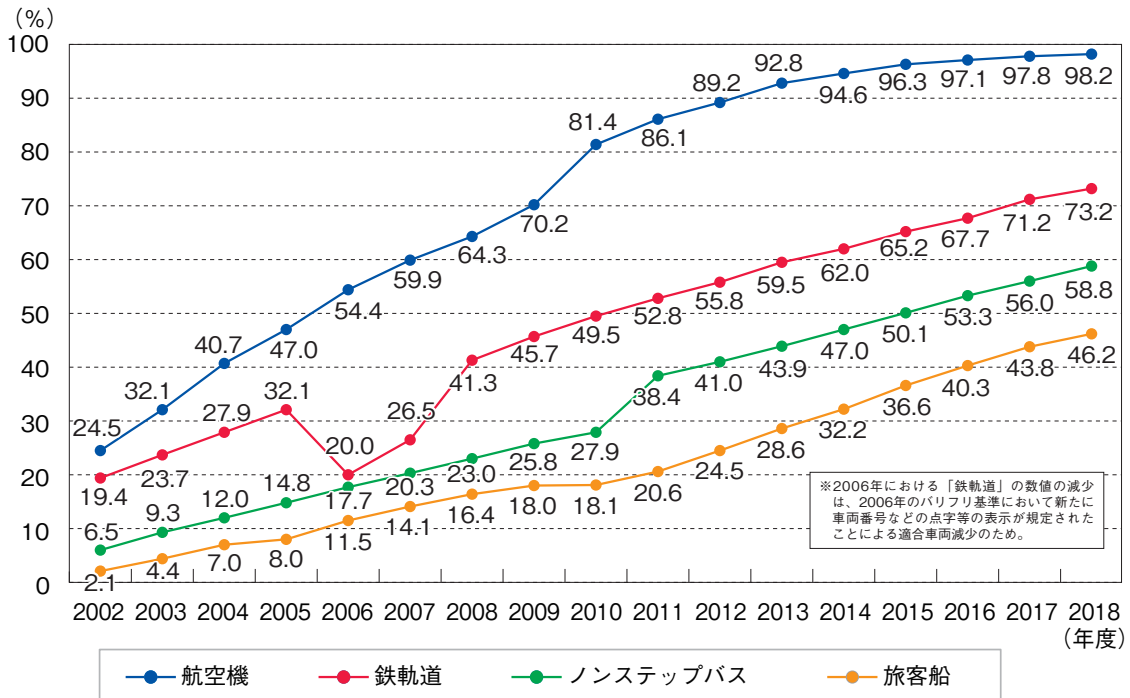
資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

### b. 車両(鉄軌道車両、乗合バス)のバリアフリー化

鉄軌道車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを設置すること、トイレを高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること、連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること、車両番号などを文字及び点字で表示すること等が求められている。これらの基準に適合した鉄軌道車両数は、2018年度末で38,564両、適合率は73.2%であり、2011年度以降20.4ポイント上昇した。

バス車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを設置すること、低床バスとすること、筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること等が求められている。これらの基準を満たし、かつ、床面の地上面からの高さが概ね30cm以下のものはノンステップバスと呼ばれているが、その車両数は2018年度末で27,574両、適合率は58.8%であり、2011年度以降20.4ポイント上昇した。

図表1-2-2-10 車両等のバリアフリー化の進捗状況



資料：移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

#### (4) 交通系ICカードの普及

交通事業者による交通系ICカードの導入が進み、鉄道やバスといった公共交通機関の運賃の支払いが1枚のカードでできる範囲が広がるなど、公共交通機関の利用者の利便が向上しているため、その普及状況について見る。

我が国の交通系ICカードは、2001年11月にJR東日本がSuicaを発売したのを皮切りに、急速な発展を遂げてきた。

2013年3月には、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している10種類の交通系ICカード（以下この項で「10カード」という。）の相互利用が始まり、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲が大幅に拡大した。また、カードによっては、定期券や割引サービスの機能を持つもの、商業施設等で利用可能な電子マネーの機能を持つものもある。

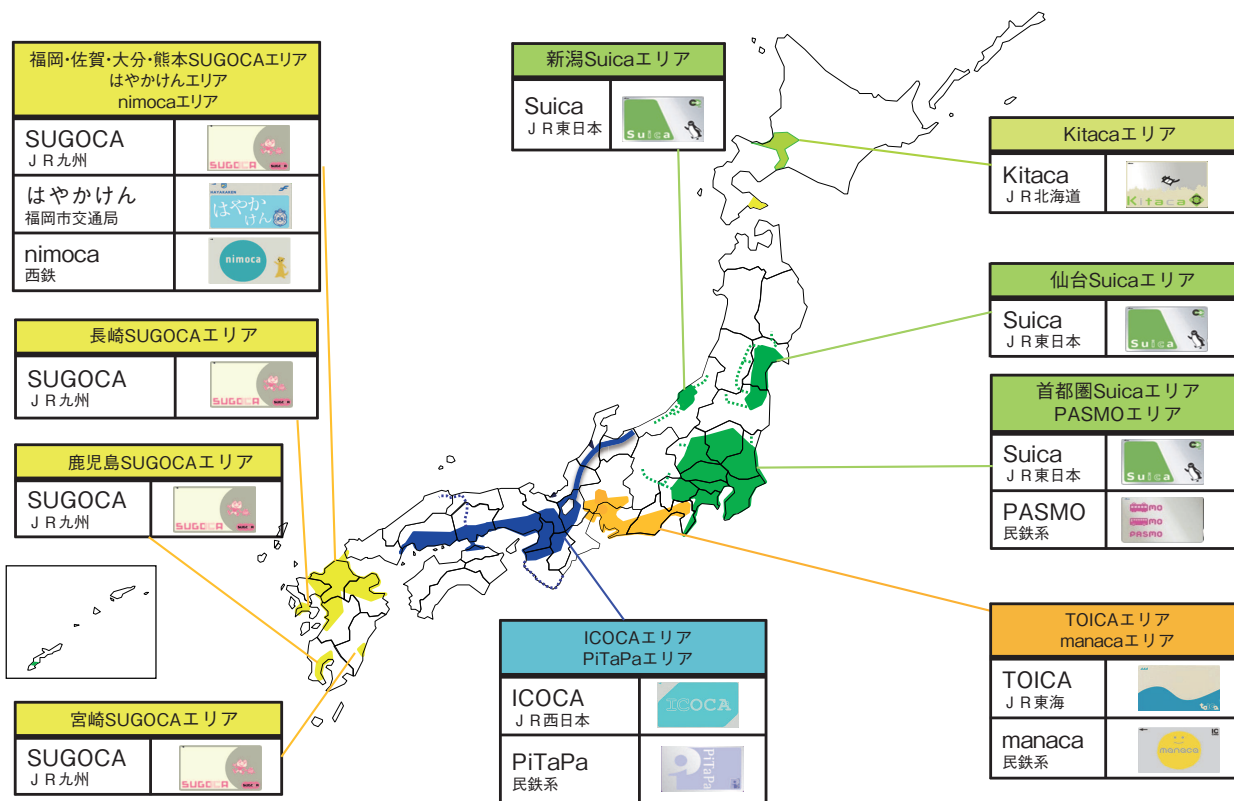
図表1-2-2-11 10カードの名称、導入事業者等の一覧（2020年3月現在）

カード名称	導入時期	導入事業者	カード名称	導入時期	導入事業者
Kitaka	2008年10月	北海道旅客鉄道	Suica	2001年11月	東日本旅客鉄道など8者
PASMO	2007年3月	関東地方の民鉄、バスなど105者	TOICA	2006年11月	東海旅客鉄道
manaca	2011年2月	東海地方の民鉄、バスなど8者	ICOCA	2003年11月	西日本旅客鉄道など17者
PiTaPa	2004年8月	関西地方の民鉄、バスなど57者	SUGOCA	2009年3月	九州旅客鉄道など2者
はやかけん	2009年3月	福岡市交通局など2者	nimoca	2008年5月	西日本鉄道など19者

※：「モノレールSuica」「りんかいSuica」の導入事業者数はSuicaの導入事業者数の欄に、「KipsICOCA」の導入事業者数はICOCAの導入事業者数の欄に、「monoSUGOCA」の導入事業者数はSUGOCAの導入事業者数に、「めじろんnimoca」「でんでんnimoca」「ICASnimoca」の導入事業者数はnimocaの導入事業者数の欄に、それぞれ含めて計上

資料：国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-12 10カードの全国相互利用の状況



資料：国土交通省総合政策局作成（2020年3月現在）

10カード以外にも、各地で地域独自の交通系ICカードが導入されている。そうした地域独自のカードは、必ずしも10カードとは相互利用できないものの、地域のニーズにあった独自のサービスを提供し、域内利用者の利便性向上に寄与している。

近年、1枚の10カードで公共交通機関を利用できる範囲の拡大が図られているが、地域の事情に応じて、10カード導入事業者による利用可能なエリア拡大（例えば、2016年12月、ICOCAがJR西日本の松江・米子・伯備地区の一部の駅でも利用可能に）、地域の交通事業者の10カードへの参加（例えば、2017年3月、函館の2つの交通事業者がnimocaを導入）、地域独自の交通系ICカード導入事業者による10カードの片利用の可能化（例えば、2018年3月、広島地区の交通系ICカードであるPASPYのエリアで10カード全てが利用可能に）といった方法がとられている。

### (5) 交通事業等の環境への影響

交通事業等においては、自動車等の輸送用機器の使用により、温室効果ガスである二酸化炭素の排出等を通じて環境に影響を及ぼしている。ここでは、地球温暖化対策に関連深い事項の動向を見る。

#### a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

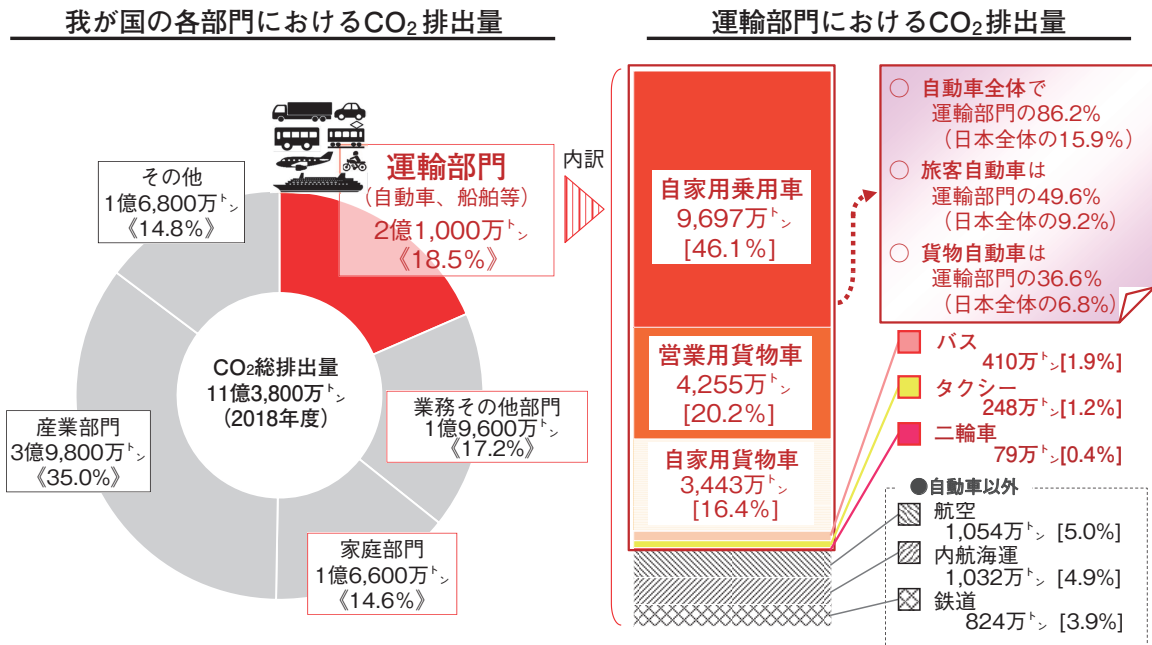
2018年度の我が国の二酸化炭素排出量は11億3,800万トンであるが、そのうち運輸部門における排出量は2億1,000万トンで、全体の18.5%を占めている。さらに、運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳を見ると、自動車は運輸部門の86.2%（我が国全体の15.9%）を占め、そのうち、自家用乗用車を中心とする旅客自動車が運輸部門の49.6%（我が国全体の9.2%）、貨物自動車（トラック）



が運輸部門の36.6%（我が国全体の6.8%）を排出している。

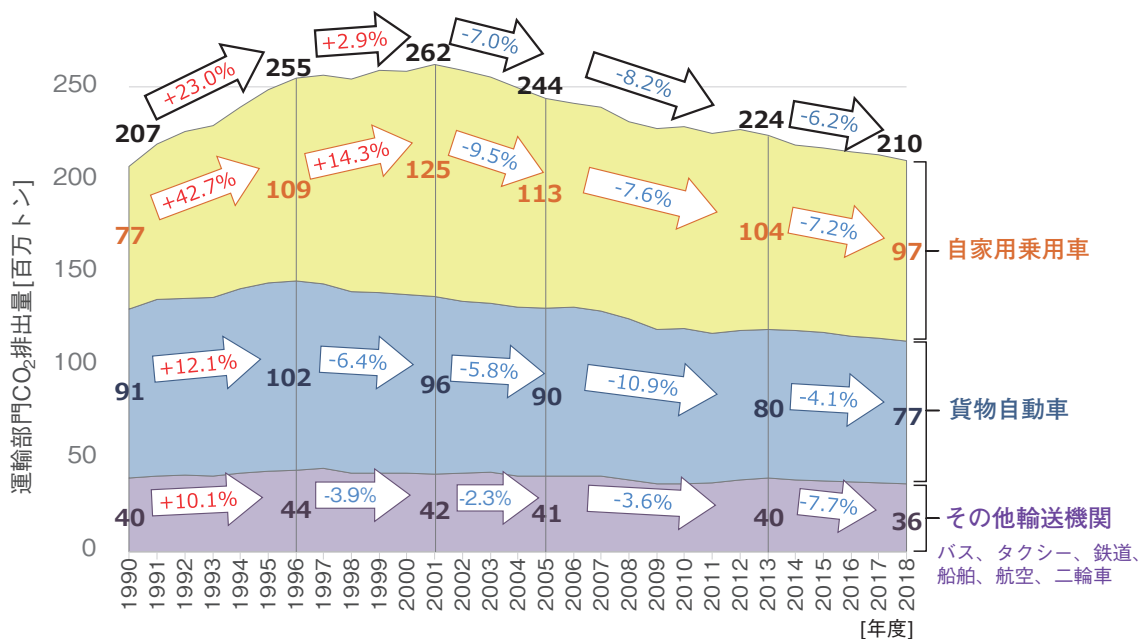
また、運輸部門の排出量の推移を見ると、1990年度から1996年度までの間に23%も増加したが、その後、ほぼ横ばいとなり、2001年度を境に減少に転じ、2018年度の排出量は2億1,000万トンとなっている。近年における減少の背景には、自動車の燃費改善等があるものと考えられる。

図表1-2-2-13 日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。  
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。  
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2018年度）確報値」より国土交通省総合政策局環境政策課作成。

図表1-2-2-14 輸送モードごとの二酸化炭素排出量の推移



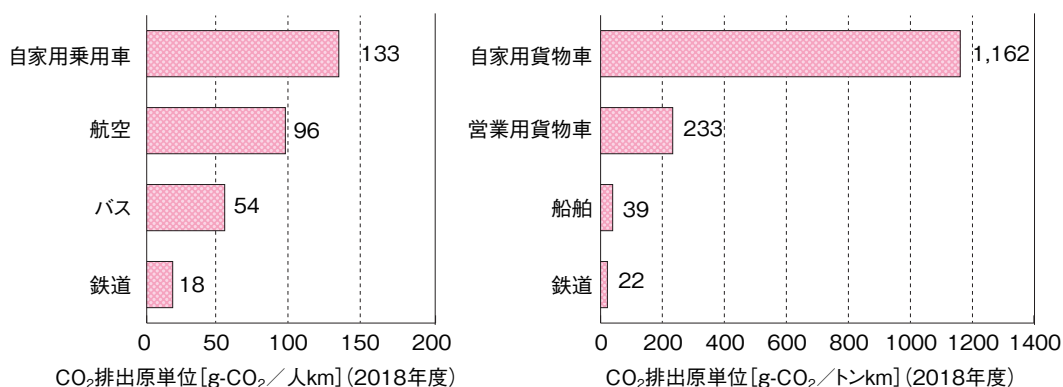
資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2018年度）確報値」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

b. 各交通機関の単位当たり二酸化炭素排出量

各交通機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量を見ると、旅客輸送については、自家用乗用車が最も大きく、次いで航空、バス、鉄道となっている。また、貨物輸送についても、貨物車（トラック）が最も大きく、船舶や鉄道は非常に小さい。このため、通勤時に利用する交通機関を自家用乗用車から鉄道等に変更したり、トラックで輸送していた貨物を船舶や鉄道に変更したりすると、二酸化炭素排出量は減少する。

また、運輸部門で最も二酸化炭素を排出する自家用乗用車についても、近年、燃費が改善してきており、二酸化炭素排出量の削減に貢献している。

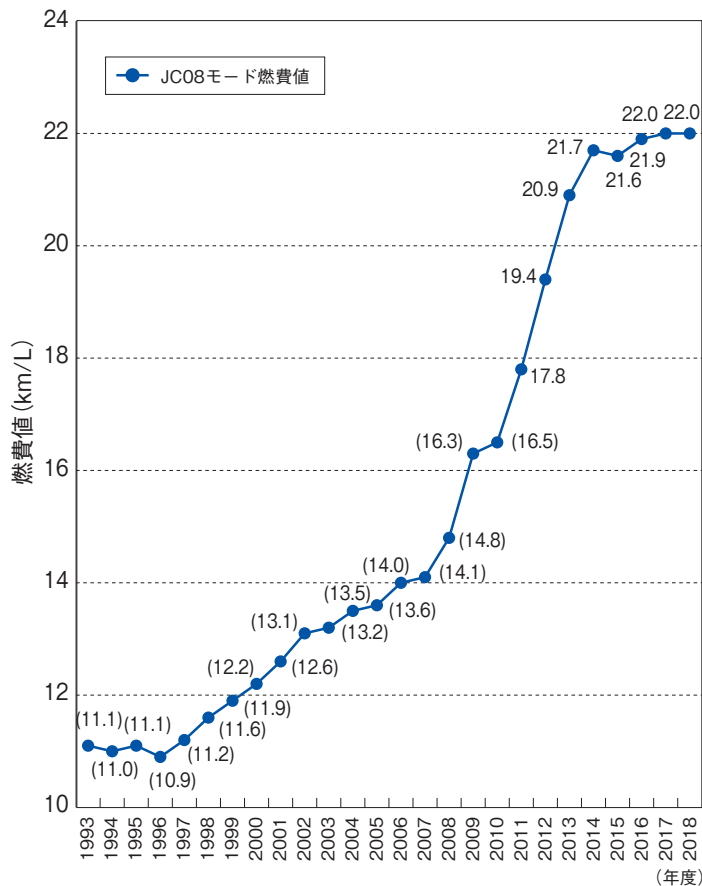
図表1-2-2-15 輸送量当たり二酸化炭素排出量（旅客輸送（左図）及び貨物輸送（右図））



資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990年～2018年度）確報値」、国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」「鉄道輸送統計調査」から国土交通省総合政策局環境政策課作成



図表1-2-2-16 ガソリン乗用車の平均燃費値の推移



(注) 10・15モードとJC08モード：いずれも、自動車の燃費値を車種間で比較するために定められた燃費測定方法であるが、10・15モードは1991年に当時のユーザーの自動車使用環境をもとに測定の際の走行パターンを定めたものであり、JC08モードはユーザーの使用環境の変化や測定技術の進歩を踏まえ、より実際の走行に近づけるために2011年4月より導入されたもの。2013年3月以降は、全ての自動車のカatalogにJC08モード燃費値が表示されてきたが、2016年10月より、日本独自の試験法であるJC08モード法に加え、国際基準である乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)が適用できることとなった。

資料：国土交通省自動車局作成。平均燃費値は、各年度における出荷台数による加重調和平均により算出し、括弧書きの数値は推計値（平成22年度以前は10・15モードをJC08モードに換算したものの）。

## (6) 大規模災害による交通への影響と対策

近年では、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害をもたらしている。2019年には、令和元年房総半島台風（台風15号）、令和元年東日本台風（台風19号）が交通に対しても多大な影響を与えた。これらの大規模災害による交通への影響や国土交通省の対策を見る。

### a. 令和元年房総半島台風（台風15号）

令和元年房総半島台風（台風15号）は、2019年9月、強い勢力で千葉県に上陸し、多くの地点で観測史上1位の最大風速や最大瞬間風速を観測する記録的な暴風となった。

この台風の影響で、横浜港を中心に、想定以上の高波による護岸の損壊や浸水、暴風により走錨した船舶の橋梁への衝突が発生するなど、港湾施設に甚大な被害が発生した。

さらに、成田空港では、鉄道や高速道路等が強風による被害を受けたため、空港アクセスに支障が生じ、台風上陸9日から10日にかけて1万人以上の滞留者が発生した。

鉄道では、21事業者78路線で計画運休（2事業者11路線で運転規制）を実施し、運転再開時に、

多くの利用者が一気に駅に集中する一方、鉄道事業者の輸送力には限界があることから、駅での入場規制等の混乱も発生した。

図表1-2-2-17 令和元年房総半島台風（台風15号）の主な被害状況



横浜港金沢地区の護岸被災  
(令和元年台風第15号)

横浜港南本牧はま道路への船舶衝突  
(令和元年台風第15号)

資料:国土交通省港湾局

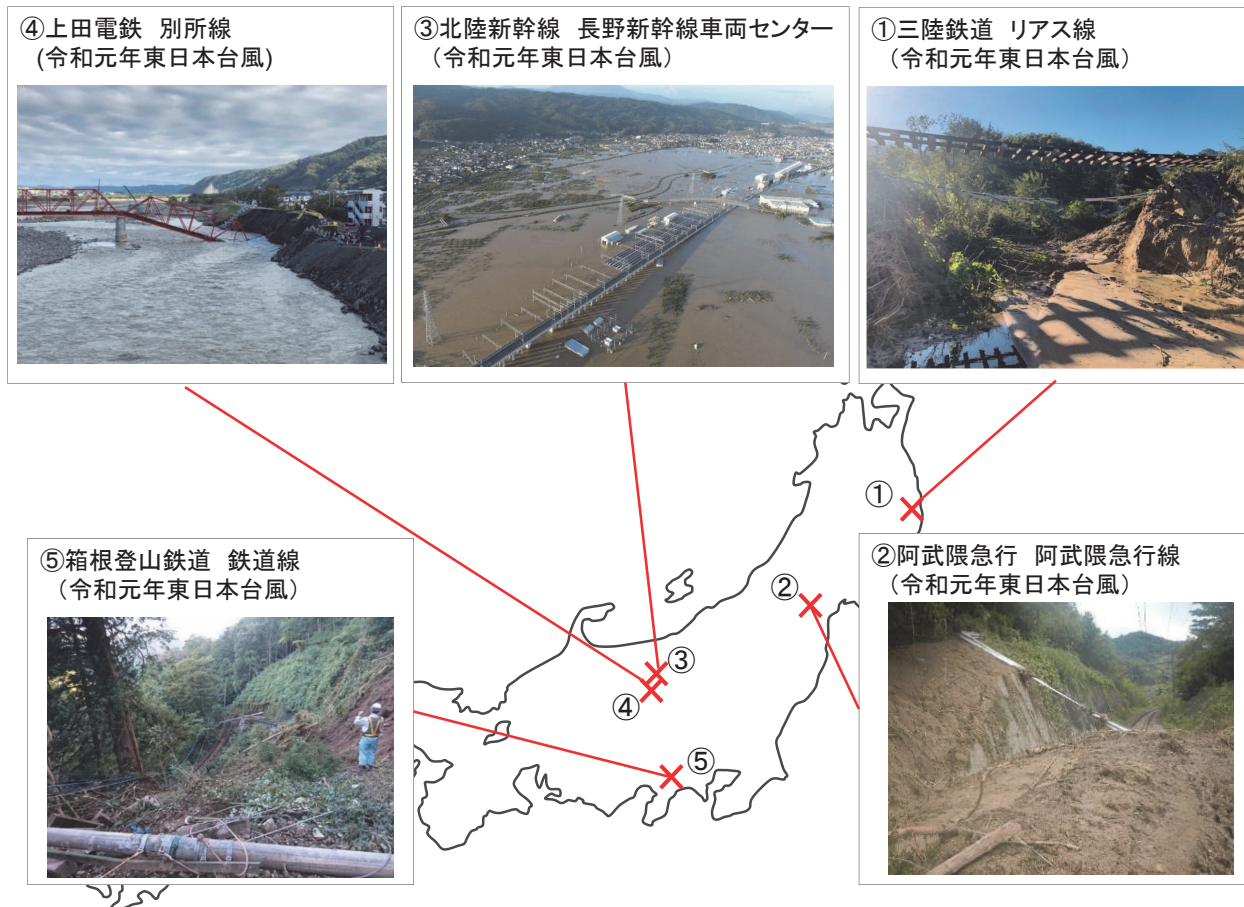
### b. 令和元年東日本台風（台風19号）

令和元年東日本台風（台風19号）は、2019年10月、大型で強い勢力を保ったまま伊豆半島に上陸し、極めて広い範囲で、記録的な大雨、河川の氾濫やがけ崩れ等が発生した。

交通分野は、北海道から中国・四国地方までの広範囲にわたって影響を受け、特に鉄道では23事業者52路線が被災した。在来線では三陸鉄道リアス線や阿武隈急行阿武隈急行線において路盤の流出や土砂の流入等の被害が発生し、上田電鉄別所線においては千曲川橋梁の落橋、箱根登山鉄道においては土砂崩れによる陸橋の流失等の被害が発生した。

また、新幹線については、千曲川の堤防の決壊により、長野新幹線車両センターに留置されていた列車10編成及び電気設備等が浸水した。

図表1-2-2-18 令和元年東日本台風(台風19号)の主な被害状況



資料：国土交通省鉄道局

### c. 防災・減災対策

国土交通省では、ここ数年来、平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和元年房総半島台風・東日本台風など激甚な災害が頻発している状況に鑑み、国土交通省の総力を挙げて抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～」を2020年1月に立ち上げた。本プロジェクトでは、「交通分野の防災・減災対策のあり方」を1つのテーマとしており、交通・運輸事業者への的確な働きかけや交通利用者の視点、あらゆる主体の連携にも留意した対策を今夏までにとりまとめる予定である。

### (7) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響と対策

2019年12月下旬に中国湖北省武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症(COVID-19)は、5月末時点で全世界の感染者数約600万人に達するなど、世界中に広がりを見せている。

国内の感染者については、2020年1月15日に最初の感染が確認された後、同年4月9日には累計感染者数が5,000人を超えた。政府は、第27回政府対策本部(4月7日)において、肺炎の発生頻度が、季節性インフルエンザにかかった場合に比して相当程度高く、国民の生命及び健康に著しく重大な被害を与えるおそれがあること、また、感染経路が特定できない症例が多数に上り、かつ、急速な増加が確認されており、医療提供体制もひっ迫してきていることから、全国的かつ急速なま

ん延により国民生活及び国民経済に甚大な影響を及ぼすおそれがある状況であることを踏まえ、新型インフルエンザ等対策特別措置法第32条第1項に基づき、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡県を対象区域として緊急事態宣言を行った。これにより、都道府県知事による不要不急の外出の自粛要請や施設の使用制限の要請等の緊急事態措置を講じることが可能となった。さらに、4月16日には、上記対象区域に北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府を加えた13都道府県を特定警戒都道府県に指定するとともに、人の移動を最小化する観点等より、緊急事態宣言の対象区域を全国に拡大した。

その後、全都道府県が緊急事態措置を実施すべき区域に該当しないこととなったため、5月25日、緊急事態解除宣言が行われた。しかしながら、全世界的に見て、未だ感染は収束していない状況である。ここでは、新型コロナウイルス感染症による交通分野への影響及び国土交通省の対応状況等を報告する。

### a. 交通分野への影響

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、感染予防のため、外出、移動、イベントの開催等が控えられていることにより、交通関係業界等においては、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている深刻な状況である。国土交通省においては、こうした各業界における実情を把握するため、アンケートや聞き取り等の調査を実施した。この調査により把握した新型コロナウイルス感染拡大による各産業への影響（輸送人員、運送収入等）は以下の通りである。なお、以下の調査結果はすべて4月30日時点のとりまとめ結果である。

調査結果については下記の国土交通省のウェブページにも掲載している。

「3. 関係業界の影響」

([https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri\\_tk\\_000018.html](https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html))



① 鉄道への影響

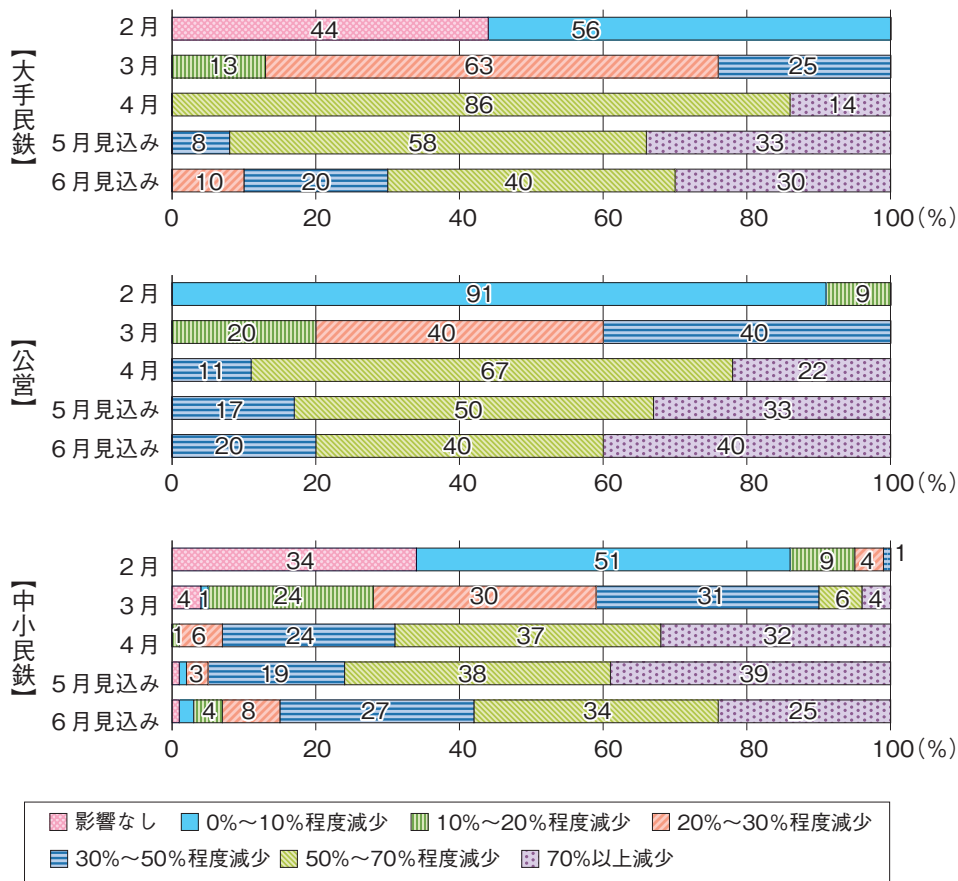
鉄道については、旅客運送を行う鉄軌道事業者176者（JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄143者）に対して調査を実施した。

輸送人員について、JRについては、4月の実績で70～90%の減少となっていた。中小民鉄については、3月までは輸送人員が50%以上減少と回答した事業者は一部のみであったが、4月は7割近くの事業者に拡大した。4月以降は、通学や観光客の割合が大きい一部の中小民鉄だけではなく、通勤利用者が多い大手民鉄、公営についても大きな影響が見られた。

また、ゴールデンウィーク（4月24日～5月6日）におけるJR各社の新幹線の利用状況は対前年比約5%と、非常に少ない状況であった。

図表1-2-2-19 鉄道への影響

輸送人員（前年同月比）（5・6月は見込み）（回答176者）



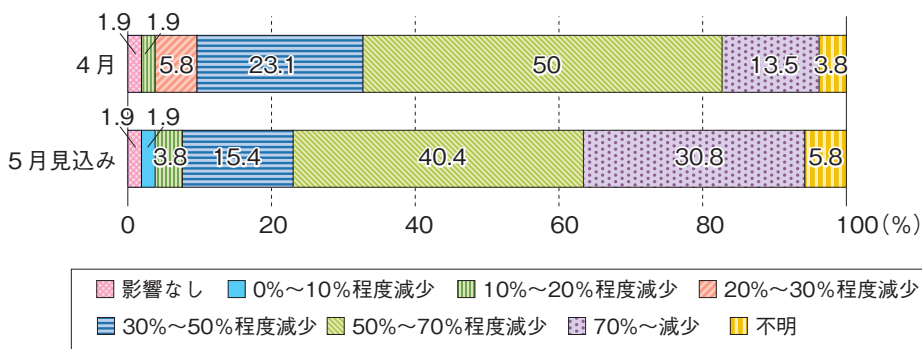
② 乗合バス業への影響

乗合バス業界については、事業者52者に対して調査を実施した。

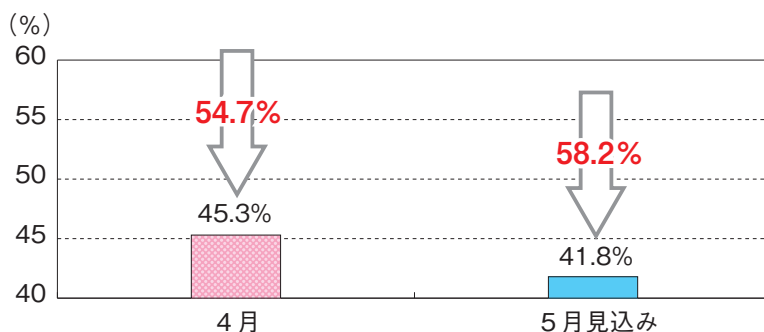
緊急事態宣言の発出後、運送収入が前年より50%以上減少する事業者は約6割であり、輸送人員も全体で5割程度の減少であった。

図表1-2-2-20 乗合バス業への影響

○運送収入（前年同月比）（回答 52 者）



○輸送人員（前年同月比）（回答 52 者）



③ 貸切バス業への影響

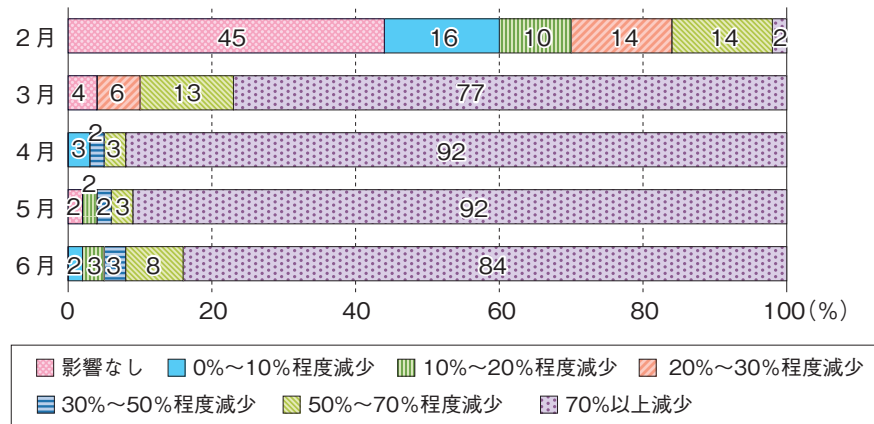
貸切バス業については、事業者79者に対して調査を実施した。

運送収入については、前年より70%以上減少する事業者は、2月は2%程度であったが、3月以降は約8割、緊急事態宣言の発出後は約9割まで急増しており、5月以降も厳しい状況が続く見込みとなった。車両の実働率については、2月には4割程度の実働率であったが、5月以降は約5%まで減少（前年の同月は5割程度）し、ほとんどバスが動いていない状況となった。

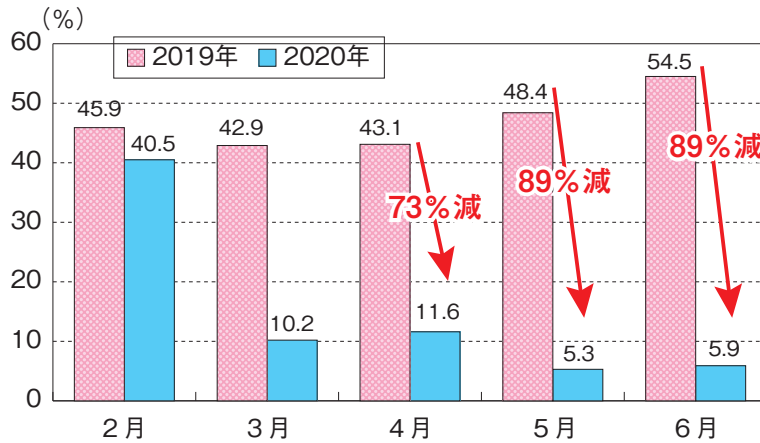


図表1-2-2-21 貸切バス業への影響

運送収入（前年同月比）（5、6月は見込み）（回答64者）



貸切バス業の実働率（前年同月比）（5、6月は見込み）（回答64者）



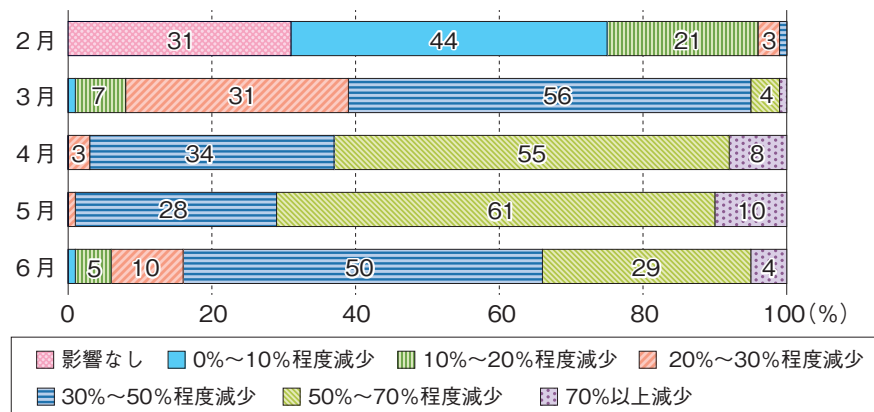
④タクシー事業への影響

タクシー事業については、事業者264者に対して調査を実施した。

運送収入については、前年より50%以上減少する事業者は、3月までは1割程度であったが、緊急事態宣言の発出後は約6割～7割に急増した。また、輸送人員については、3月以降は、前年に比べて約6割減少する見込みとなった。

図表1-2-2-22 タクシー事業への影響

運送収入（前年同月比）（5、6月は見込み）（回答235者）



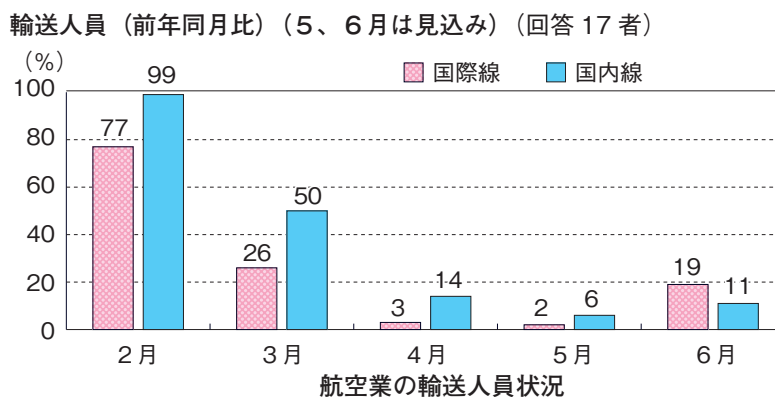
⑤ 航空への影響

航空については、本邦航空運送事業者17者に対して調査を実施した。

輸送人員について、国際線は4月97%減、5月98%減、国内線は4月86%減、5月94%減という結果であった(5月は見込み)。ただし、これらの値については今後さらに減少する見込みである。便数については、当初計画比で、国際線は5月に95%減、国内線は5月に74%減の見込みであった。

また、ゴールデンウィーク(4月29日～5月6日)の前年比の予約状況について、国内線は93%減、国際線は98%減であった(4月28日時点)。

図表1-2-2-23 航空への影響



便数(本邦社 国際線・国内線の計画便数)(回答17者)

		4月第1週 (3/29~4/4)	5月第1週 (5/3~5/9)
国際線	当初計画	1,469/週	1,469/週
	実績(予定)	215/週	74.5/週
	(便数差)	▲1,254	▲1,394.5
		4月第1週 (3/29~4/4)	5月第1週 (5/3~5/9)
国内線	当初計画	1,205/日	1,232/日
	実績(予定)	993/日	315/日
	(便数差)	▲212	▲917

航空業の便数状況

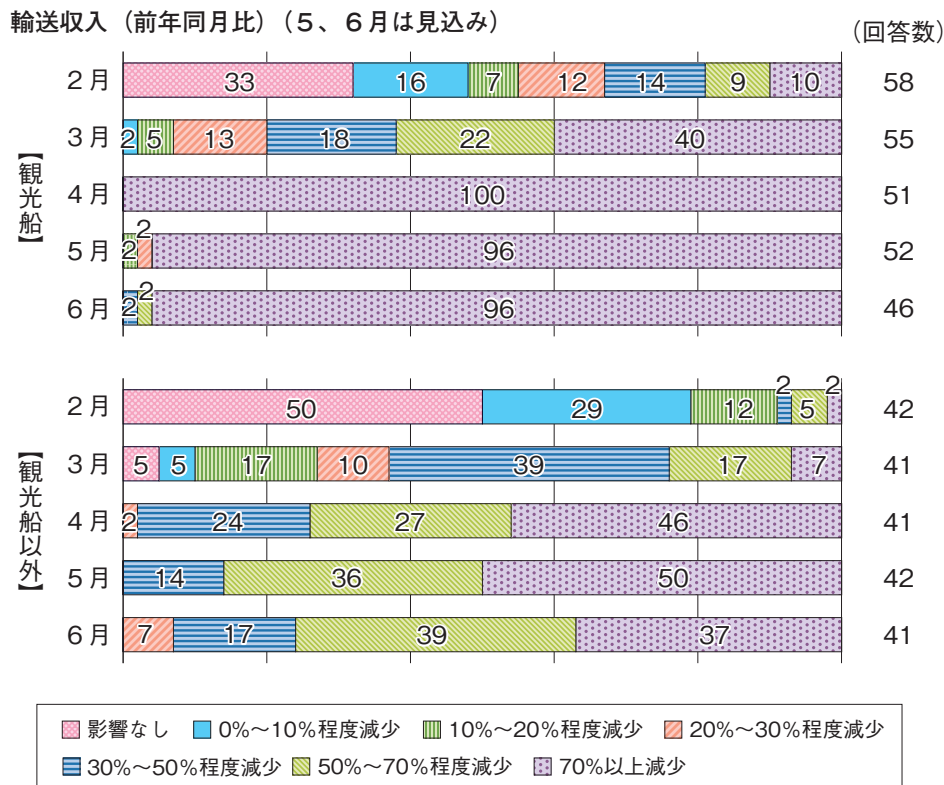
⑥ 内航・外航旅客船への影響

内航旅客船については、内航海運(旅客)事業者97者に対し、外航旅客船については、国内の定期航路事業者全4者及び、クルーズ船事業者全3者に対して調査を実施した。

内航旅客船については、自粛の拡大していた3月から既に旅客船事業者の運送収入の減少傾向が強まっていたが、緊急事態宣言が発出された4月には、観光船(主に観光地に就航する船舶)の全事業者の運送収入が前年同月比で3割以下となり、この傾向が今後も持続する見通しとなった。

外航旅客船の定期航路事業については、日中航路(1者)は1月26日以降、日韓航路(3者)は3月9日以降、旅客輸送を休止している。クルーズ船事業(邦船社)については、3月～6月は全事業者が運休予定である。

図表1-2-2-24 内航海運(旅客)への影響



b. これまでの対策

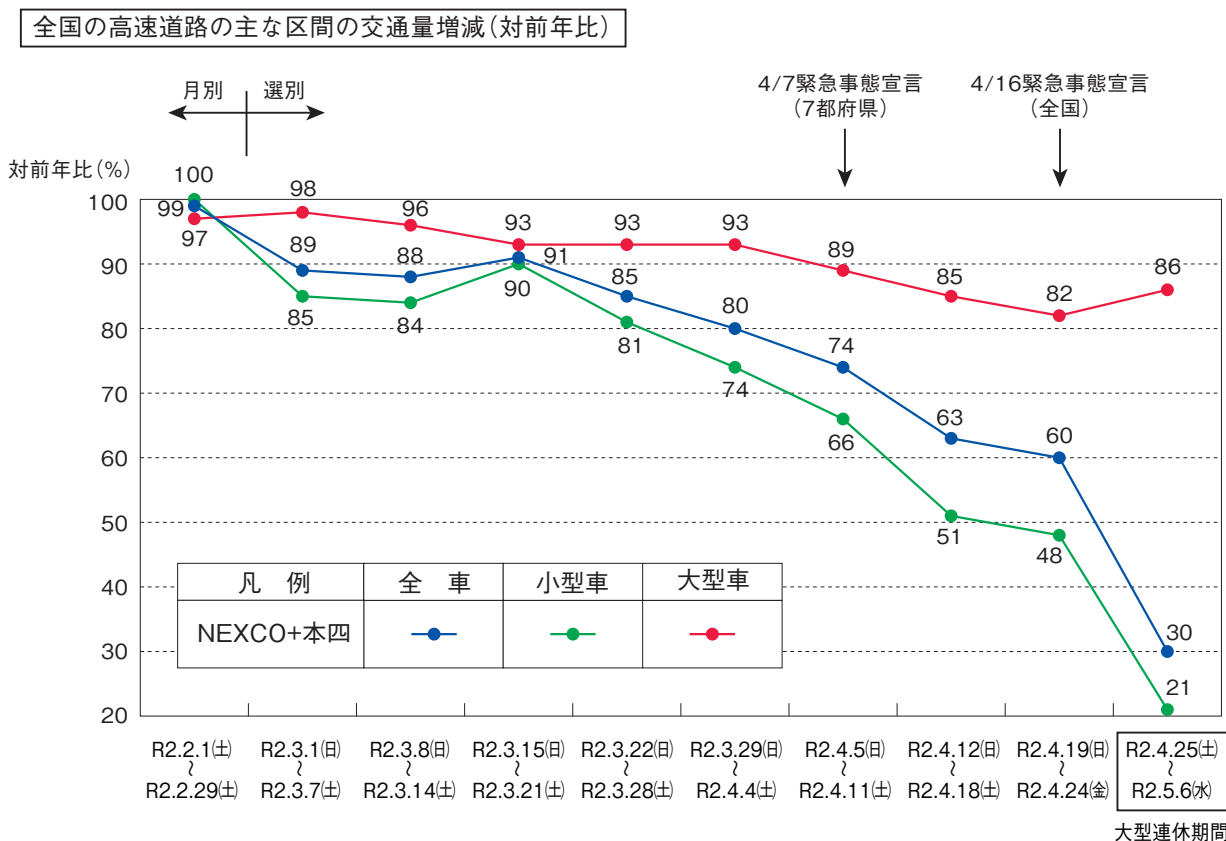
交通分野に関係する新型コロナウイルスの感染拡大防止や水際対策の強化、雇用の維持と事業の継続等への対応として、以下の取組を行ってきた。

① 感染拡大防止

交通分野においては、①駅、空港、旅客船ターミナル、道の駅、高速道路のSA・PA等において、感染予防策(マスク着用、手洗い励行、消毒液の設置、換気)の徹底、従業員等が感染した場合の速やかな報告の要請、②日本政府観光局(JNTO)のコールセンターにおいて、医療機関の紹介や水際対策の状況等の問合せに対し、正確な情報提供を24時間365日多言語で実施、③鉄道、バス等の公共交通機関等において、時差出勤・テレワークの実施や感染予防策の徹底を呼びかけるアナウンスの実施、④ゴールデンウィークに向けて、全国の主要空港、鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、交通情報板、「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において、都道府県を跨ぐ移動の自粛の呼びかけ、同期間中の地方部に適用される高速道路料金の休日割引の適用除外、高速道路のSA・PAのレストラン等の営業自粛の要請、⑤羽田空港等におけるサーモグラフィーによる検温の実施や鉄道の到着駅における地方自治体による検温の取組への協力等の対応を行った。

全国の高速道路の交通量の調査<sup>1</sup>によると、3月以降、交通量の前年比に減少がみられていたが、大型連休期間中の4月25日～5月6日では、対前年比で約3割、特に小型車は約2割と大きく減少した。

図表1-2-2-25 全国の高速道路の主な区間の交通量増減



注1：繁忙期（GW、お盆、年末年始）に発表する高速道路の交通状況と同様の手法で速報値を算出  
 注2：「NEXCO+本四」は代表40断面による平均交通量による速報値（トラカン等による計測）により算出

大型連休期間

さらに、ゴールデンウィーク期間後も、空港や鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、交通情報板、「道の駅」及び高速道路のSA・PA等における広域的な移動自粛の呼びかけや、地方部に適用される高速道路料金の休日割引の適用除外やSA・PAのレストラン等の土日の営業自粛の要請などを行った。

また、地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援することとしている。（5月27日令和2年度第2次補正予算案閣議決定）

② 水際対策の強化

2020年1月31日の閣議了解を踏まえ、一部の地域に滞在歴のある外国人等に対して、「出入国管

<sup>1</sup> 東日本高速、中日本高速、西日本高速、本四高速の4社の高速道路に代表40断面を設定し、日平均交通量を計測することにより調査した。

理及び難民認定法（入管法）」に基づく入国拒否措置がとられた。その後、感染拡大に伴って、入国拒否の対象国・地域が段階的に拡大された。また3月6日には、閣議了解により、中国及び韓国から来港する航空機又は船舶に搭乗していた者に、指定場所で14日間待機し公共交通機関を使用しないこと（以下、「待機等」という。）を要請することとした。さらに3月19日には、閣議了解により、待機等の対象となる国等を拡大し、4月1日には、新型コロナウイルス感染症対策本部（第25回）決定により、過去14日以内に入国拒否の対象国等に滞在歴のある邦人又は特段の事情のある外国人入国者をPCR検査の実施対象とするとともに、待機等の対象を全ての国等に拡大した。

国土交通省としては、関係府省庁や所管業界と連携し、国内への感染者流入を最小限に抑えるための対応を行った。主な対応としては、2月1日以降随時、航空会社や外航旅客船事業者等に、入国拒否措置等の旅客への周知やパスポートの確認、CIQ<sup>2</sup>官庁との連携等を求めている。また、3月6日には、中国及び韓国からの航空旅客便の到着空港を成田国際空港と関西国際空港に限るよう要請する等の対策を行った。さらに、4月1日には、検疫の適切な実施を確保するため、外国との間の航空旅客便について、減便等により到着旅客数を抑制することを要請した。

### ③ 雇用の維持と事業の継続

新型コロナウイルス感染症による経済活動の急速な縮小に伴い、中小・小規模事業者やフリーランスを含む個人事業主を取り巻く環境は極めて厳しく、雇用の維持や事業の継続が危ぶまれている。この危機をしのぎ、次の段階である経済の力強い回復への基盤を築くため、政府として雇用の維持と事業の継続に対する支援を行っている。

まず、2月13日に政府対策本部にて決定した、「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策」に基づく対応として、各業界における雇用の維持を目的とした雇用調整助成金の要件緩和を行ったほか、中小企業・小規模事業者の支援を目的とした日本政策金融公庫等における5000億円の緊急貸付・保証枠の確保等を行った。

また、3月10日に政府対策本部にて決定した、「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策－第2弾－」に基づく対応として、雇用調整助成金の特例措置の拡大を行ったほか、事態の収束後に再度事業を成長の軌道に乗せていくため、中小・小規模事業者等に実質的無利子・無担保の資金繰り支援等を行った。

加えて、4月20日に閣議決定した、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」（4月30日補正予算成立）に基づき、雇用の維持と事業の継続等を目的とし、以下の対応を行っている。

- ・雇用調整助成金の助成率の引き上げや助成対象の非正規雇用労働者への拡充
- ・日本政策金融公庫等による実質無利子・無担保融資の融資枠の拡充、既往債務の無利子・無担保融資への借換
- ・中小・小規模事業者等に対する新たな給付金（「持続化給付金（仮称）」）の創設
- ・納税の猶予の特例（無担保・延滞税なしで1年間猶予）
- ・中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税の軽減措置
- ・ビル賃貸事業者に対し、家賃支払い猶予等の柔軟な対応の検討を要請するとともに、税制上の特例措置等の支援策を周知 等

<sup>2</sup> 税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）の略



#### ④ 官民を挙げた経済活動の回復

新型コロナウイルス感染症の拡大が収束し、国民の不安が払しょくされた後は、反転攻勢のフェーズとして、今回の事態により甚大な影響を受けた分野に重点的にターゲットを置き、国民広くに裨益する、短期集中の思い切った支援策を講ずることとしている。特に観光・交通分野は、売上等に甚大な影響を受けた分野であるが、観光需要の回復は感染拡大の防止が前提となることを踏まえ、事態収束に向けた対応として、雇用調整助成金や資金繰り対策により強力に下支えするとともに、重点的なターゲットとして、支援策を講ずることとしている。

まず、3月10日に決定した「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策－第2弾－」に基づく対応として、魅力的な観光コンテンツの造成、多言語表示やバリアフリー化等の訪日外国人旅行者受入環境の整備、観光地の誘客先の多角化等の支援等を行っている。

更に、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」に基づき、甚大な影響を受けている観光業を対象に「Go To Travel キャンペーン」(仮称)として新型コロナウイルス感染症の拡大が収束した後の一定期間に限定して、官民一体型の消費喚起キャンペーンとして宿泊・日帰り旅行商品の割引と地場の土産物店、飲食店、観光施設、交通機関等で幅広く使用できるクーポンの発行等を行い、観光需要喚起に向けて国を挙げて取り組むこととした。

#### ⑤ 強靱な経済構造の構築

今回の事態の中で進んだ、あるいはニーズが顕在化したテレワークや遠隔教育等のリモート化の取組を加速し、我が国のデジタル・トランスフォーメーションを一気に進めることとしている。このような取り組みを通じて、将来の感染症に対して強靱な経済構造を構築し中長期的に持続的な成長軌道を確認なものとするとしている。

国土交通省としては、港湾へのライブカメラの設置による検疫時等の情報収集能力の向上やICTを活用した自動車運行管理等の非接触化・リモート化を進めるなど、インフラ・物流分野等におけるデジタル・トランスフォーメーションを通じて、抜本的な生産性向上を図る。

また、生産性向上や復旧・復興、防災・減災、インフラ老朽化対策などの国土強靱化等に資する公共投資を機動的に推進する。2019年度補正予算や臨時・特別の措置も含めた2020年度当初予算について、上半期の契約率目標を定めて早期執行を図ることにより、景気の下支えに万全を期す。

#### ⑥ その他の対応

上記の対応のほか、

- ・鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通について、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」において創設された「新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金」を活用し、地方公共団体において、3密を避ける運行や事態収束後における利用促進に対する支援の促進
- ・バス、タクシーについて、防菌シートや感染防止仕切り板等の導入の取組を後押しするための支援や、タクシー事業者が、緊急事態宣言期間に調整期間を加えた期間、有償で貨物運送することを特例的に許可
- ・航空会社に対する着陸料の支払い猶予等による事業運営支援
- ・非対面・非接触の配送形態である「置き配」を安心して実施できるよう、ガイドラインの策定・公表するなどの措置を講じた。



### c. 今後の展開

現在、交通分野は、外出自粛等の影響を受けて移動需要が大幅に減少するなど、いずれの事業も厳しい経営環境に置かれている。交通事業・サービスの維持・存続や交通事業従事者の雇用継続は喫緊の課題となっている。

また、今後、新型コロナウイルス感染症のまん延防止策を講じるに当たっては、より社会経済活動の維持との両立に配慮した取組に移行していく。その際、地域の感染状況や医療提供体制の確保状況等を踏まえながら、段階的に社会経済の活動レベルを上げていくが、再度の感染拡大を予防するため、全ての住民、事業者において、飛沫感染や接触感染、さらには近距離での会話への対策をこれまで以上に取り入れた「新しい生活様式」を定着させていく必要があり、交通分野においても、それに対応した取組が必要である。

さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、働き方の変化や自転車通勤の積極的な活用、ICT技術の活用、サプライチェーンの国内回帰や多元化等、社会の様々な面で変化が生じ、感染収束後においても進行・定着すると考えられる。交通分野においても、このような社会の変化に対応していく必要がある。

## 第3章 各交通モードの動向

本章では、各交通モードの動向について取り扱う。

各交通モードは、それぞれが特性を持ち、実態や課題も異なっている。このため、交通の動向の把握を図るに当たって、交通モードごとにその動向を見ていくこととする。

なお、本章では、交通政策基本法第24条第1項の大きな分け方に沿って、道路交通、鉄道交通、海上交通、航空交通の4つの節に分け、それぞれについて順に見ていく。

### 第1節 道路交通

道路交通は、国内旅客輸送量（人ベース）では、自家用車による輸送を含めると7割強を占める（図表1-2-1-1,4参照）とともに、国内貨物輸送量（トンベース）では9割を占める（図表1-2-1-7参照）など、国内交通において重要な役割を果たしている。

道路交通の動向を見るに当たっては、道路交通の基盤である道路ネットワーク等の整備と、その道路で行われる自動車等による運送等とを分けて考える方が望ましい。そこで、本節では、道路ネットワークや道路施設等の整備状況について見た上で（（1）参照）、自動車等による運送に係る事業の事業規模、就業構造について見る（（2）参照）。さらに、自動車等による運送を細分して、旅客運送を担うバス（（3）参照）・タクシー（（4）参照）、貨物運送を担うトラック（（5）参照）のそれぞれについて詳しく見ていくこととする。

なお、道路交通の重要な要素の1つである自家用車（マイカー）については、第1章（7）や、第2章第1節（1）等において論及したため、本節では取り上げない。

#### （1）道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954（昭和29）年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで順次進められてきた。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確保等、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

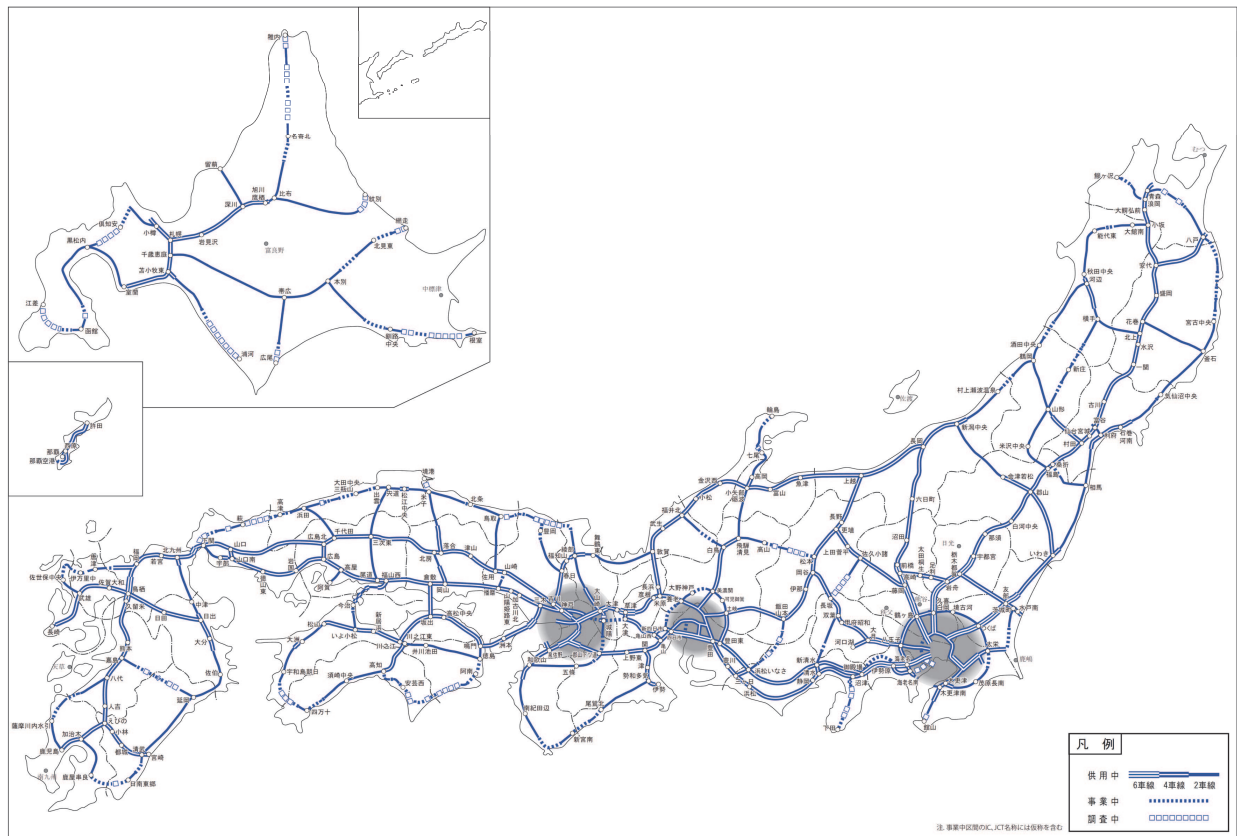
最近の主な道路整備の動きとしては、2019年4月13日に東北中央自動車道（南陽高畠IC～山形上山IC）、2019年12月14日に東海環状自動車道（大野神戸IC～大垣西IC）、2020年3月7日に新東名高速道路（伊勢原JCT～伊勢原大山IC）、2020年3月20日に東海環状自動車道（関広見IC～山県IC）開通などが挙げられ、供用延長は11,998kmとなった。

図表1-3-1-1 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	11,998	86

注：2020年3月31日時点  
資料：国土交通省道路局作成

図表1-3-1-2 全国路線図



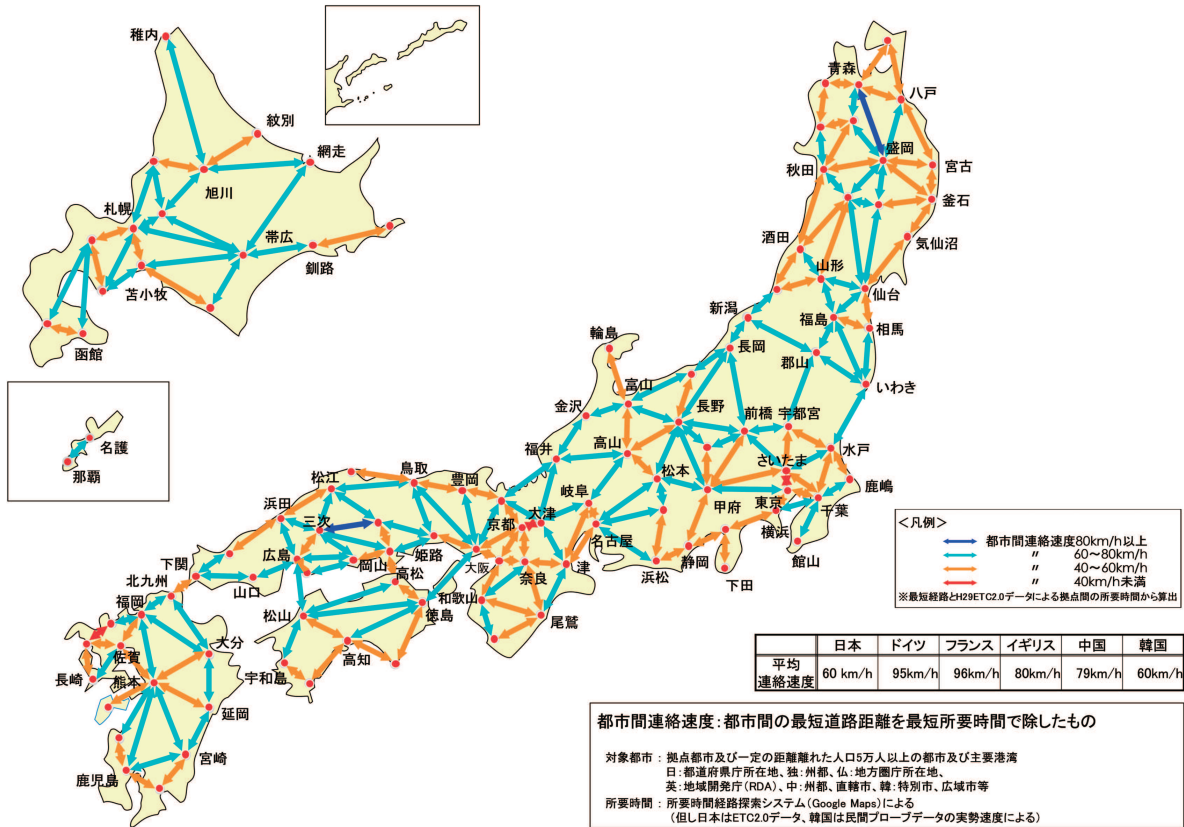
令和2年4月1日現在

資料：国土交通省道路局作成

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、幹線道路ネットワークが未整備の地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は低い水準にある。

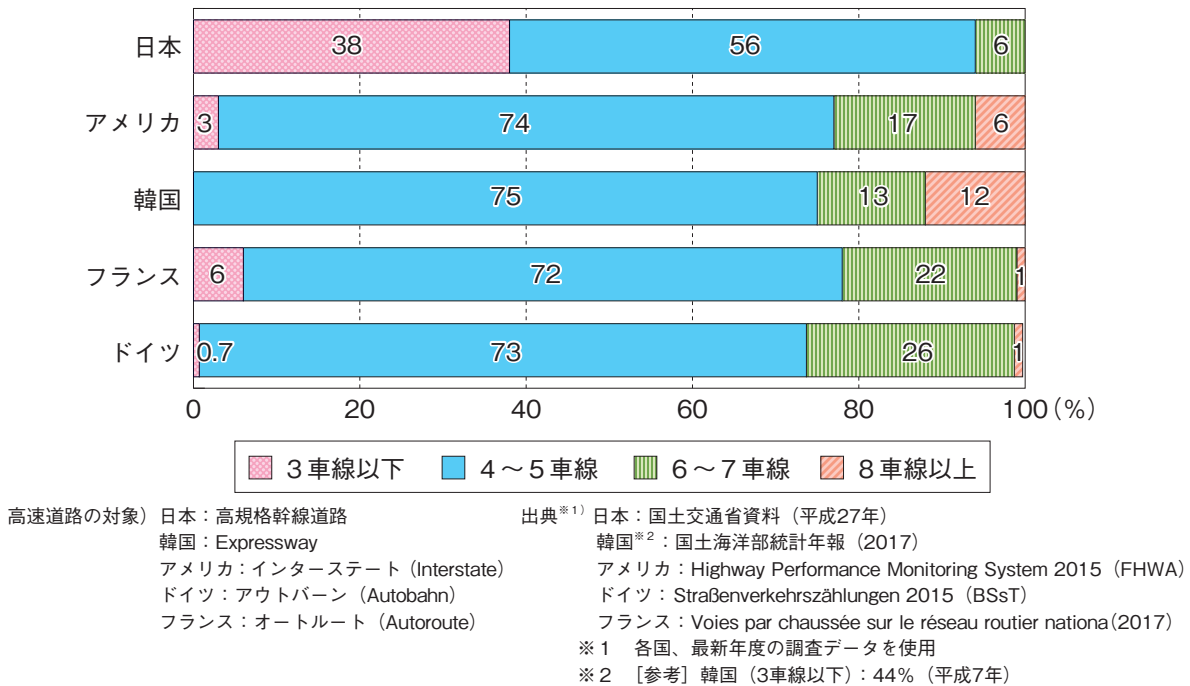
また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が約4割を占めている。

図表1-3-1-3 都市間連絡速度



資料：国土交通省道路局作成

図表1-3-1-4 高速道路の車線数別延長の構成比

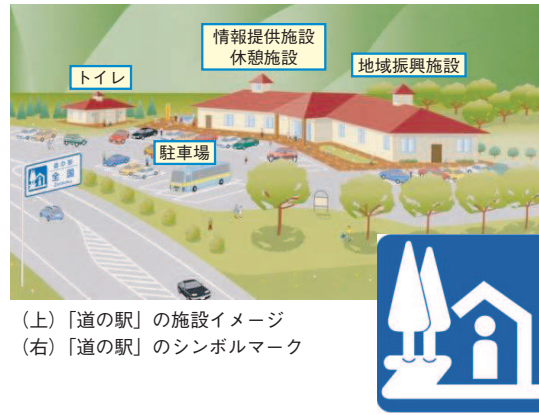


資料：国土交通省道路局作成



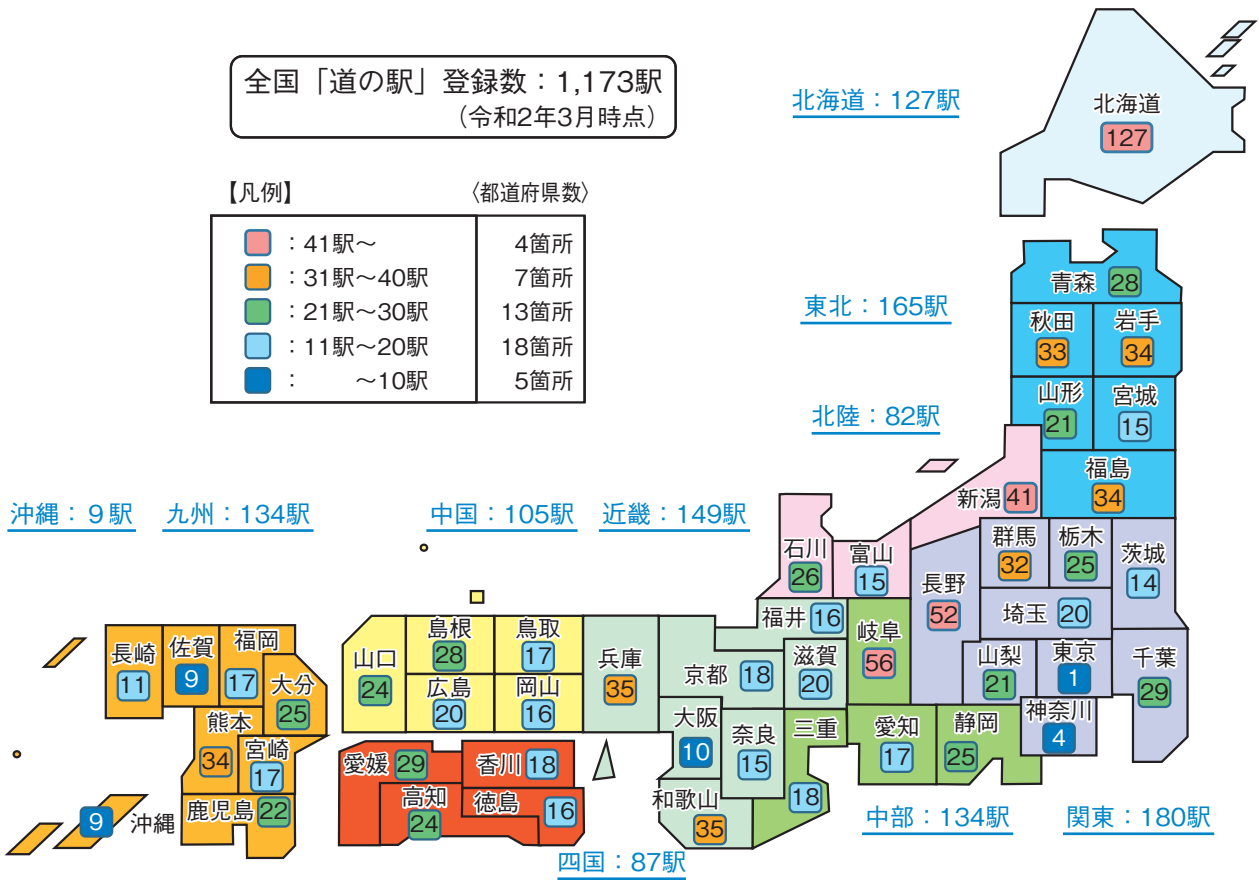


「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から四半世紀以上が経過しており、全国に1,173箇所（2020年3月時点）が登録されている。



(上)「道の駅」の施設イメージ  
(右)「道の駅」のシンボルマーク

図表1-3-1-6 都道府県別「道の駅」登録数



資料：国土交通省道路局作成

## (2) 自動車運送事業等総論

自動車等による運送等を行う事業は、我が国の経済活動や国民生活の基盤となる運送サービス等を提供する重要な産業である。ここでは、旅客運送を担うバス・タクシー、貨物運送を担うトラック、自動車の整備の各事業について、事業規模と就業構造について、横に並べて見る。

### a. 自動車運送事業等の事業規模

事業者数は、乗合バス0.2万、貸切バス0.4万、トラック6.2万、タクシー（ここでは、個人タクシーを除く）1.6万、自動車整備7.3万である。これらの事業者の95%以上が中小事業者である。

事業者数の推移を見ると、バス事業は、2006年の事業区分見直しにより乗合タクシーも含むよう



になったことも影響して増加している。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中（図表1-2-1-3参照）で、事業者数も減少している。トラック事業は、2008年を境に、新規参入者数と退出者数が拮抗するようになり、ほぼ横ばいである。

図表1-3-1-7 自動車関連事業者の中小事業者割合

	トラック	バス		タクシー (個人タクシーを 除く)	自動車整備
		乗合バス			
事業者数	62,068	6,423	2,296	16,695	72,845
中小事業者数	61,987 (※1)	6,189 (※2)	2,189 (※2)	16,623 (※3)	71,595 (※4)
中小事業者数の割合	99%	96%	95%	99%	98%

注：※1 資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数

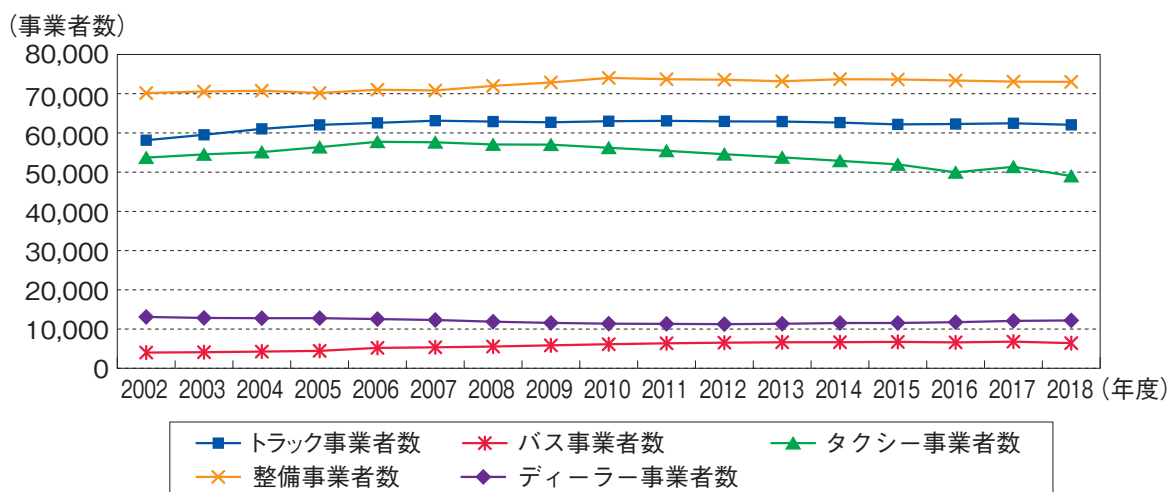
※2 資本金1億円以下の事業者数

※3 資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数

※4 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30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1-3-1-8 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

## b. 自動車運送事業等の就業構造

総じて中高年層の男性に依存した状態であり、平均年齢は産業の平均よりも高く、女性の比率はわずか3%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、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中（第1章（3）参照）で、交通事業においては、労働力不足感が高まり、バスやトラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫している（図表2-1-2-14参照）にもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっている（図表1-2-2-7参照）。こう

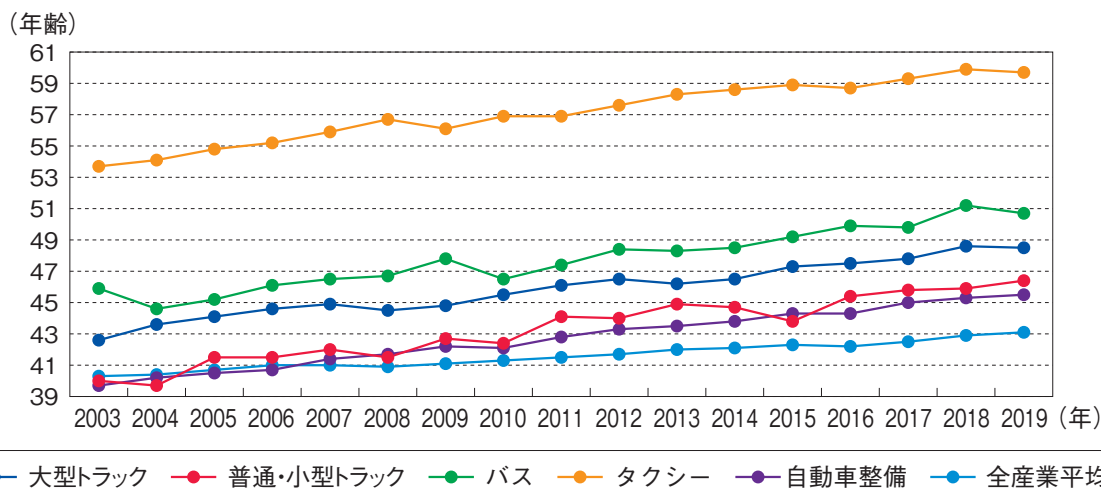
した中、路線バスでは運転者不足のため減便を余儀なくされる事業者もあり、宅配便事業でも配送に関わる人手不足が深刻な問題となっている。

図表1-3-1-9 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 (2017年度)	31万人 (2019年度)	87万人 (2019年)	40万人 (2019年)	—
女性比率	1.8% (2017年度)	3.6% (2019年度)	3.4% (2019年)	1.4% (2019年)	44.2% (2019年)
平均年齢	50.7歳 (2019年)	59.7歳 (2019年)	48.5歳 (2019年)	45.5歳 (2019年)	43.1歳 (2019年)
労働時間	203時間 (2019年)	193時間 (2019年)	215時間 (2019年)	187時間 (2019年)	173時間 (2019年)
年間所得額	466万円 (2019年)	358万円 (2019年)	456万円 (2019年)	440万円 (2019年)	501万円 (2019年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ  
 注2：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＋年間賞与その他特別給与額」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  
 年間賞与その他特別給与額＝調査前年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「令和元年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

図表1-3-1-10 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。  
 資料：厚生労働省「令和元年賃金構造基本統計調査」、(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

### (3) バス事業

#### a. 乗合バス事業

##### ① 一般路線バス

一般路線バスは、地域における公共交通ネットワークの中で中心的な役割を果たしている。

一般路線バスの輸送人員は、1960年代後半まで急激に増加して100億人を超えてピークを迎え、その後のモータリゼーションの進展等に伴い長期的に大きく減少してきたが、近年は下げ止まっている。

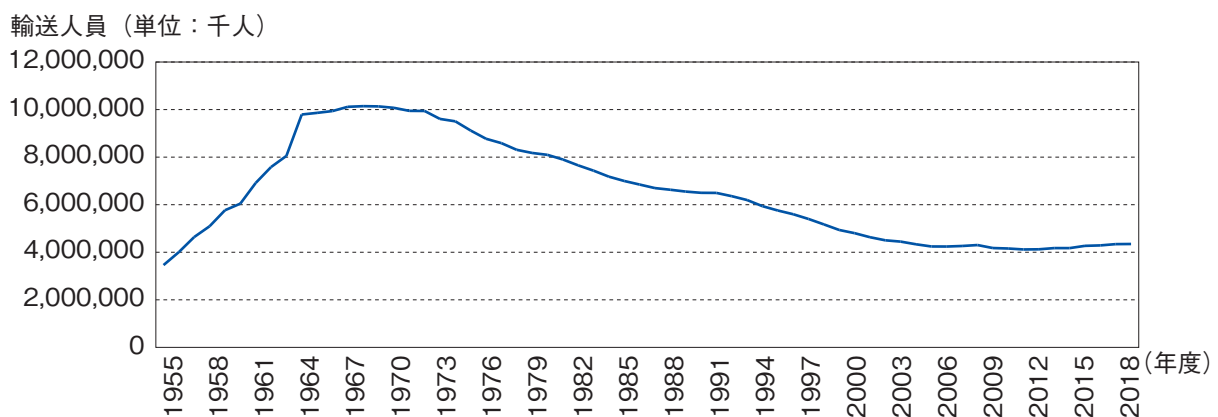
都市部と地方部に分けて見ると、ここ数年、都市部では、緩やかな増加傾向が見られる。その背景には、都市部における人口や就業者数の増加（図表1-1-1-2,14参照）、訪日外国人旅行者による利用の増加（図表1-1-1-20,22参照）等があると見られる。

これに対して、地方部では、緩やかではあるものの依然として輸送人員が減少している。その背景には、地方部における人口の減少（図表1-1-1-2参照）等があると見られる。また、地方部の事業者の中には、沿線の学校の統廃合や学級減による通学定期利用者の減少や、スクールバス・病院送迎バス・商業施設送迎バスとの競合、通学における保護者による送迎の増加を問題として挙げるところもある。

また、一般路線バス事業者の約69%が赤字事業者となっているなど経営状況も厳しい状況にあり、地方部においては、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が経営破綻した事例も発生している。

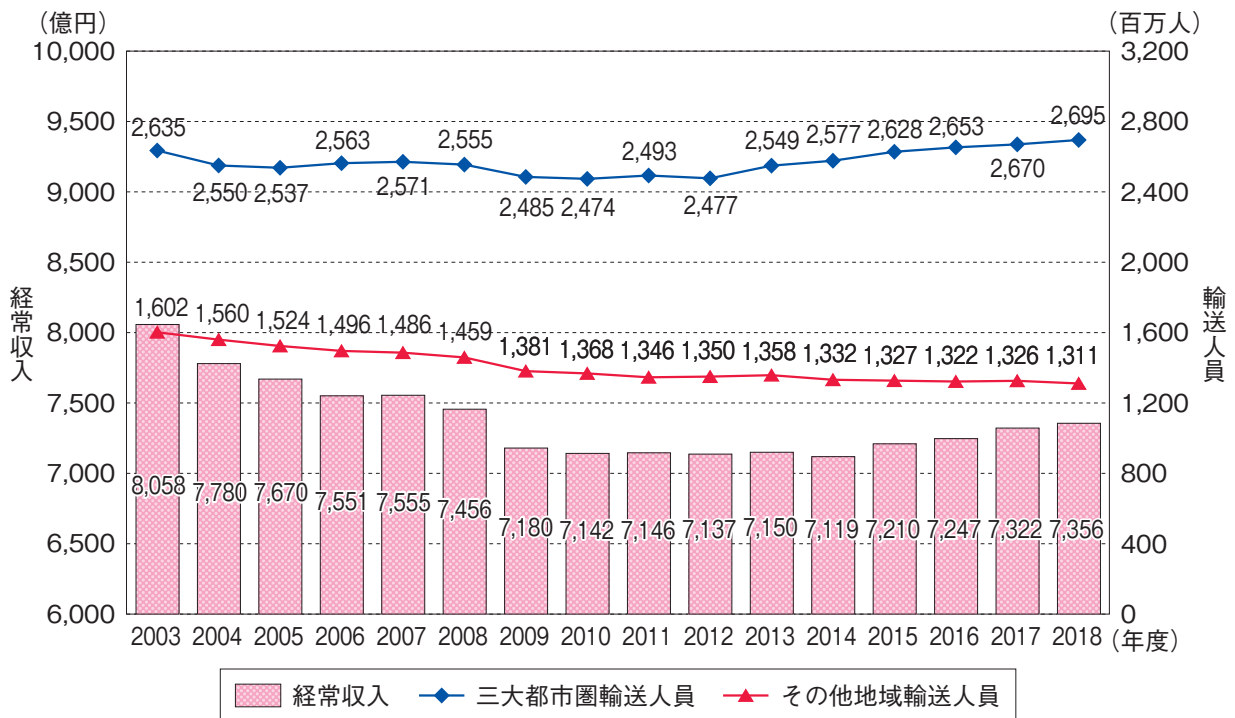
バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系ICカード（第I部第1章第2節（4）参照）やバスロケーションシステム（無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム）の導入が全国で進められている。

図表1-3-1-11 一般路線バス輸送人員の推移



資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

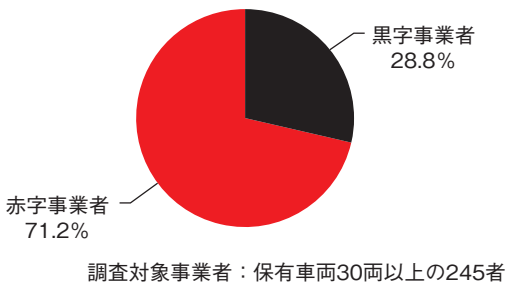
図表1-3-1-12 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移



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

図表1-3-1-13 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況 (2018年度)



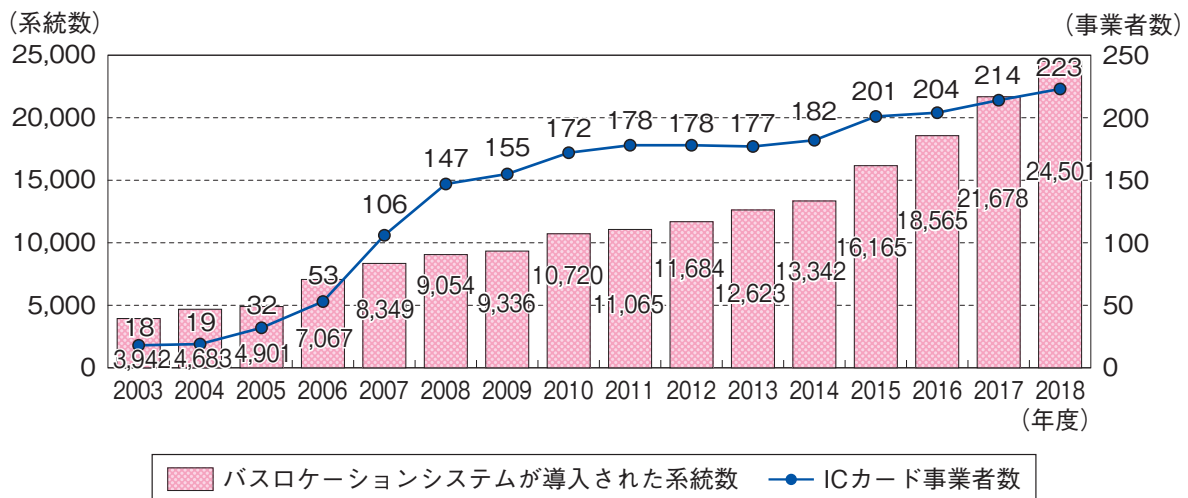
路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

年度	完全廃止
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
計	9,482

資料：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-14 バスロケーションシステムの導入系統数及び交通系ICカード導入事業者数の推移

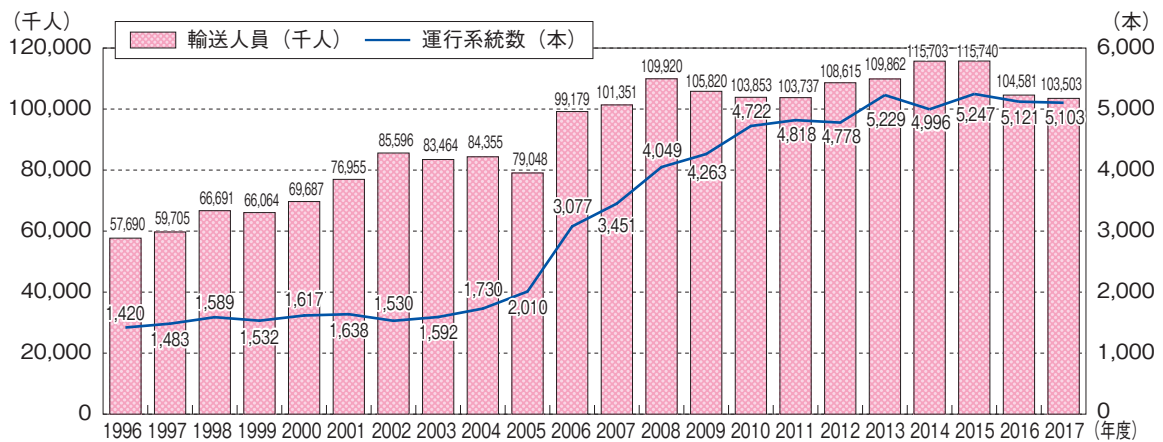


資料：国土交通省自動車局作成

## 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、近年では訪日外国人旅行者による利用も広がりつつある。

図表1-3-1-15 高速バスの輸送人員及び系統数の推移



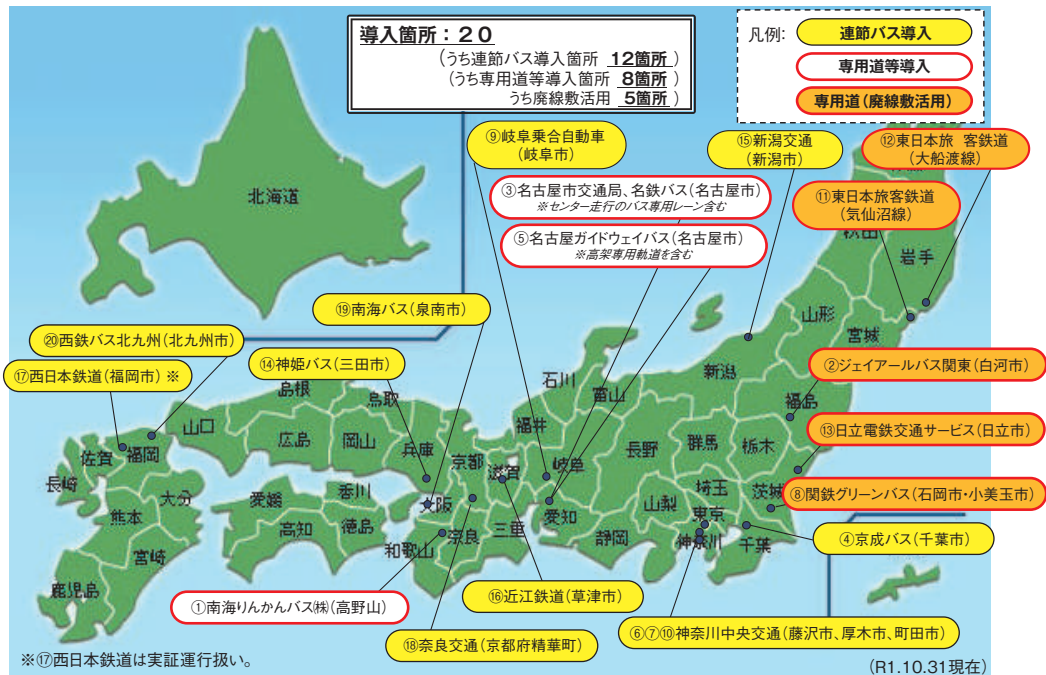
資料：国土交通省自動車局作成

## ③ BRT

BRT(Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム)とは、連節バス、PTPS(Public Transportation Priority Systems：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、地域における新たな公共交通システムの1つとして注目されている。現在、国内20箇所導入されている。



図表1-3-1-16 BRTの全国の導入状況

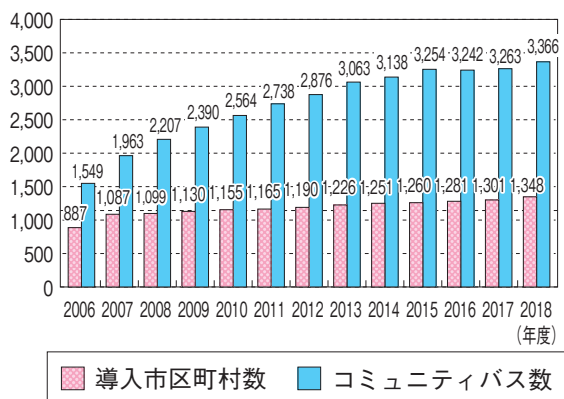


④ コミュニティバス・デマンド交通等

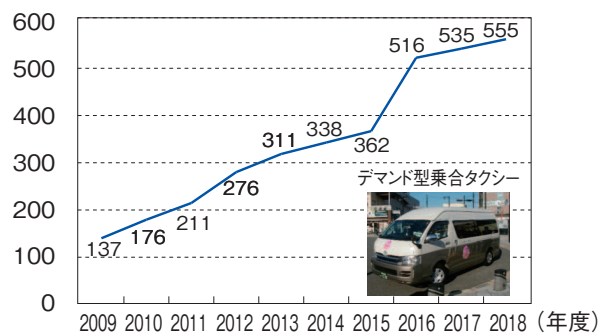
人口減少や少子高齢化に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する公共交通システムの1つとして、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的にルート进行したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。

2018年度には、全国で1,348市区町村においてコミュニティバス、555市区町村においてデマンド型乗合タクシーが導入されている。また、バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて地域の関係者が合意した場合に、市町村やNPO等による自家用車を使用した有償運送を可能とする自家用有償旅客運送が、2018年度末現在、3,167団体において実施されている。

図表1-3-1-17 コミュニティバスの導入状況



図表1-3-1-18 デマンド型乗合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：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

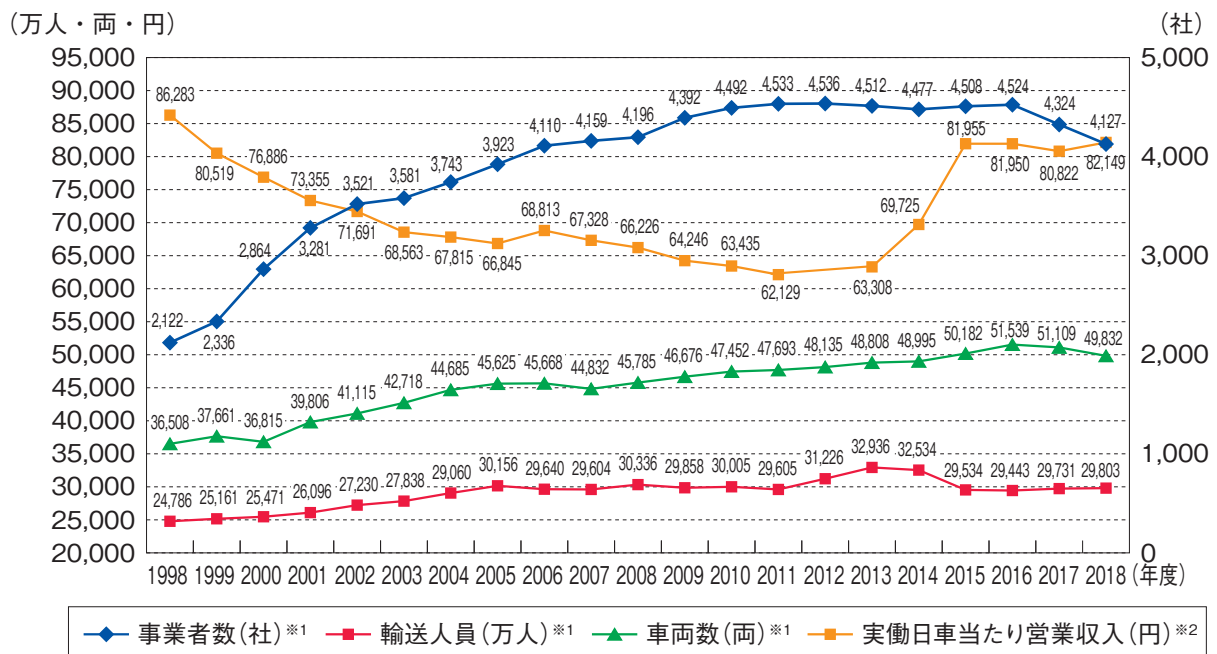
資料：国土交通省自動車局作成



## b. 貸切バス事業

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きたが、軽井沢スキーバス事故を受けた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づく、2017年4月の事業許可更新制の導入や同年8月の民間指定機関による巡回指導の開始等により、事業から自ら退出するなど事業者数は減少している。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傾向だったが、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により増加に転じており、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつある。

図表1-3-1-19 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



※1：国土交通省調べ

※2：日本バス協会調べ（24年度の数値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

## (4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通システムの一翼を担っている。

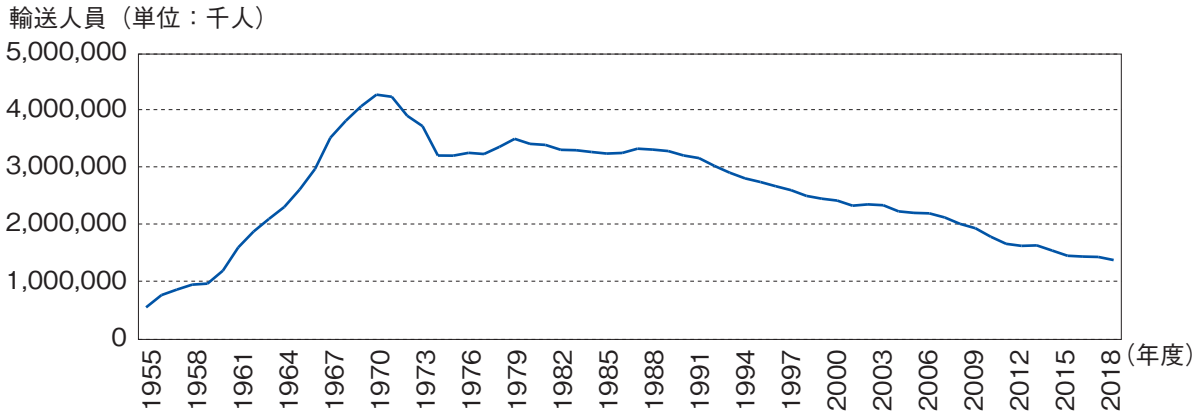
タクシーの輸送人員は、1970年度まで急激に増加して43億人弱でピークを迎え、バブル期までは30億人余りで横ばいを続けたが、その後は長期に渡って減少を続けている。他の交通モードと比較しても、近年、鉄道やバスは増加傾向にあるが、タクシーのみ減少を続けている（図表1-2-1-3参照）。

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、「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2009年に施行、その改正法が2014年に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果として、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、依然として厳しい環境となっている。

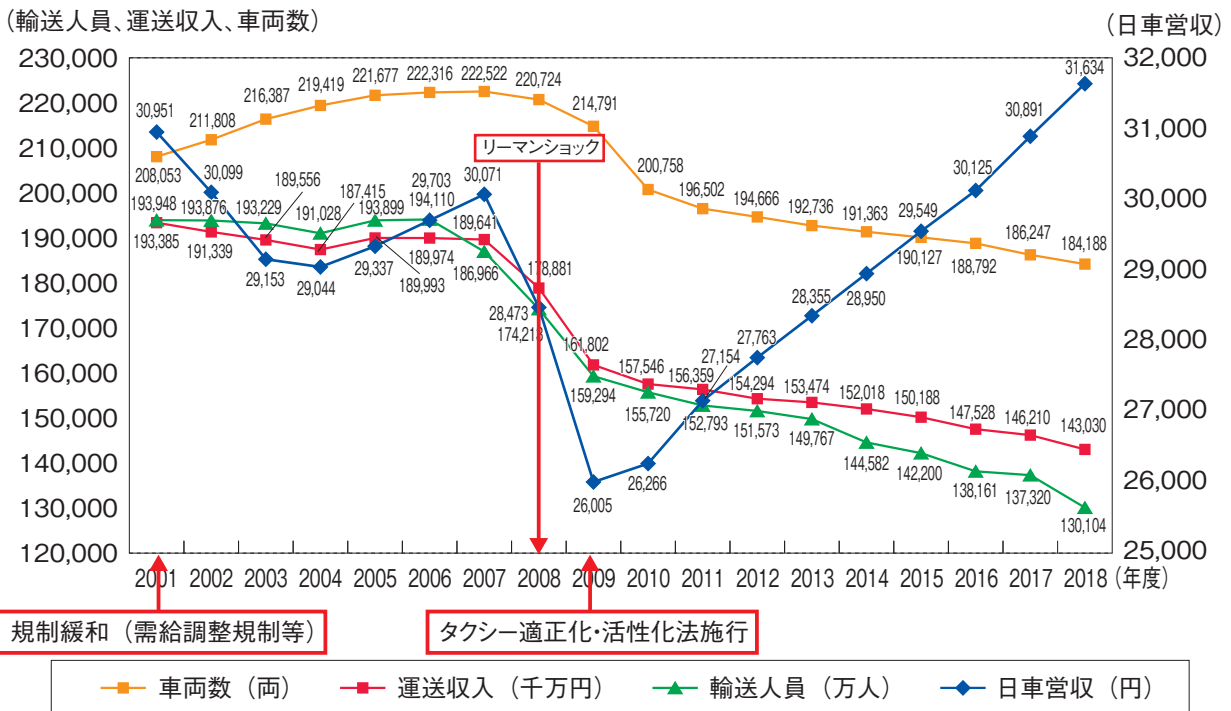
こうした状況を踏まえて、タクシー業界では「生産性向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の向上」の3つの柱を立て、様々な取組を進めている。

図表1-3-1-20 タクシーの輸送人員の長期的な推移



資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-21 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

資料：国土交通省自動車局作成

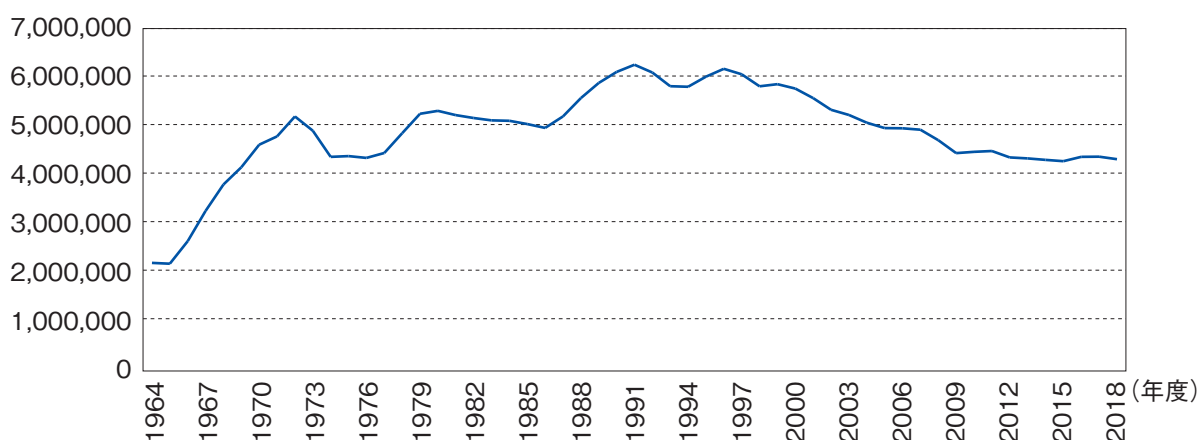
## (5) トラック事業

トラックの輸送量は、高度成長期からバブル期頃まで増加傾向を続け、1991年度に62.6億トン記録したが、その後は減少傾向にあり、2018年度は43.3億トンとなっている。

品目別に見ると、くずもの・廃棄物と砂利・砂・石材は、長期にわたり上位を占め続けているが、ここ20年ほどは両者ともに輸送量が大きく減少し、トラック輸送量全体の減少に大きく影響している。また、農林水産品や窯業品は、バブル期頃まで上位にあったがその後順位を落とす中で、食料工業品や取り合せ品（宅配便が含まれる）は、長期的に輸送量が増加して順位を上げている。

図表1-3-1-22 トラックの輸送トン数の推移

トラックの輸送量（単位：千トン）



資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-23 主要品目別トラック輸送量及びシェア

(単位：千トン)

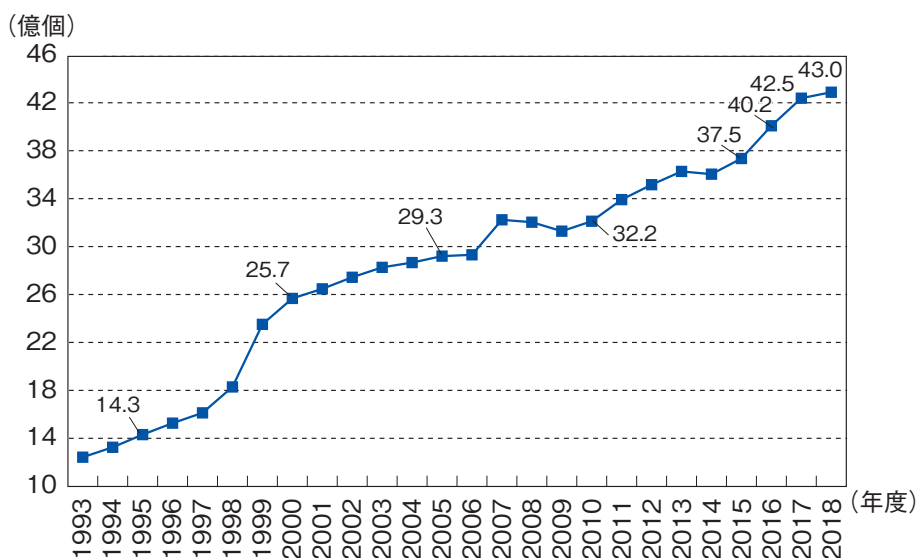
	1968	1973	1978	1983	1988	1993	1998	2003	2008	2013	2018
1位	砂利・砂・石材 1,027,650 31%	砂利・砂・石材 1,294,793 25%	砂利・砂・石材 1,296,458 29%	砂利・砂・石材 1,272,529 25%	砂利・砂・石材 1,344,092 26%	砂利・砂・石材 1,258,138 21%	砂利・砂・石材 1,382,934 23%	砂利・砂・石材 874,455 16%	くずもの・廃棄物 696,387 14%	くずもの・廃棄物 616,006 14%	くずもの・廃棄物 593,541 14%
2位	農林水産品 538,861 16%	くずもの・廃棄物 817,702 16%	くずもの・廃棄物 868,967 19%	くずもの・廃棄物 959,042 19%	くずもの・廃棄物 964,939 19%	くずもの・廃棄物 983,614 16%	くずもの・廃棄物 933,638 15%	くずもの・廃棄物 815,342 15%	砂利・砂・石材 556,040 11%	砂利・砂・石材 594,427 14%	砂利・砂・石材 472,394 11%
3位	くずもの・廃棄物 508,073 16%	農林水産品 549,051 11%	窯業品 483,585 11%	窯業品 511,550 10%	農林水産品 465,080 9%	窯業品 591,106 10%	窯業品 496,144 8%	食料工業品 517,619 10%	食料工業品 463,188 9%	取り合せ品 443,778 10%	食料工業品 452,442 10%
4位	窯業品 321,761 10%	窯業品 450,503 9%	農林水産品 456,458 10%	農林水産品 412,288 8%	窯業品 441,601 8%	農林水産品 418,551 7%	食料工業品 433,919 7%	農林水産品 423,877 8%	機械 451,223 9%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 362,804 8%	機械 430,310 10%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 238,565 7%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 289,884 6%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 283,607 6%	機械 300,284 6%	機械 348,169 7%	機械 400,176 7%	農林水産品 387,615 6%	機械 413,174 8%	農林水産品 397,558 8%	窯業品 354,857 8%	取り合せ品 408,992 9%
合計	3,272,479	5,203,418	4,456,443	5,171,623	5,204,257	6,101,706	6,065,384	5,339,487	4,932,539	4,365,927	4,381,246

資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

輸送量が減少傾向にある中、宅配便取扱個数は、インターネット通販市場の拡大（図表1-1-1-37参照）などにより増加傾向にあり、2018年度は43.0億個となった。一方、国土交通省が大手宅配事業者3社に対して2019年10月期に行ったサンプル調査によると、宅配便取扱件数のうち約15.0%について再配達が発生しており、二酸化炭素排出量を増加させたり労働力不足を深刻化させたりするなど、社会的な損失となっている。

こうしたことを踏まえ、宅配事業者では、大口顧客である法人向けの宅配便料金の引き上げに向けて交渉を進めるとともに、2017年度後半にそれぞれが個人向け宅配便料金の値上げを行った。また、宅配事業者の中には、宅配便の荷受量の抑制、配達時間帯指定サービスの見直し、再配達受付時間の締め切りの繰り上げ、変形労働時間制を活用した週休3日制の導入、宅配ボックスの整備、値上げを原資とした従業員増加と現有ドライバーの残業の抑制、トレーラー連結による高速道路での共同輸送の実証実験などに取り組んでいるものもある。

図表1-3-1-24 宅配便取扱実績の推移



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

## 第2節 鉄道交通

鉄道交通は、国内旅客輸送量（自家用車によるものを除く）のうち、人ベースで8割、人キロベースで7割強を占めており（図表1-2-1-1,5参照）、国内交通において重要な役割を果たしている。国内貨物輸送量では、トンベースでは1%を占めるに過ぎないが、トンキロベースでは4.7%を占め、長距離輸送で一定の存在感を示している（図表1-2-1-7,9参照）。ここでは、まず、鉄道による旅客輸送量等について詳しく見ていく（(1)参照）。

鉄道は、線路、駅、信号等のインフラや、その上を走行する鉄道車両を、運行を行う鉄道事業者が一体的に整備・保有していることが多いため、鉄道交通の動向を見ていく上では、道路交通・海上交通・航空交通のようにネットワーク整備と運送を分けずに、役割に応じていくつかに分類して見ていくのがわかりやすいと考えられる。

上記を踏まえて、主に都市間の旅客運送を担う幹線鉄道（(2)参照）、大都市における旅客運送を担う都市鉄道（(3)参照）、地域における旅客運送を担う地域鉄道・LRT（(4)参照）、貨物運送を担う貨物鉄道（(5)参照）について、それぞれ見ていくこととする。

### (1) 鉄道事業総論

#### a. 鉄道の旅客輸送量、事業者数

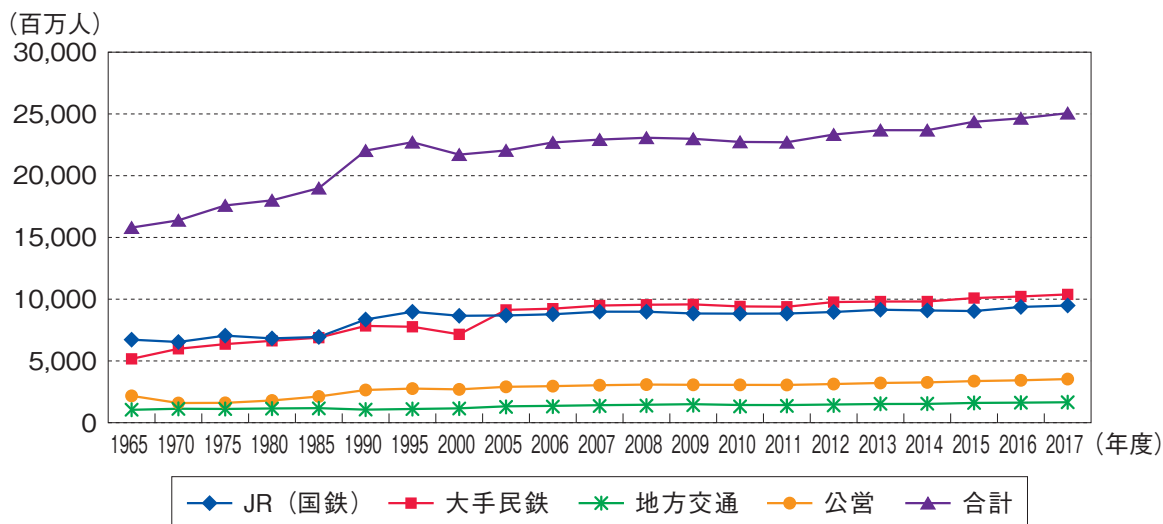
鉄道の旅客輸送量は、1990年代前半まで大きく伸び、1990年代後半に入ってから概ね安定的に推移してきているが、近年、人ベース、人キロベースともに緩やかな増加傾向にある。

2017(平成29)年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対前年度比1.7%増の251億人、人キロベースでは対前年度比1.6%増の4,374億人キロとなっている。

全国に216社ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く持つ大手民鉄（16社）やJR（6社）が4割前後で多く、次に都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11社）、最も少ないのが地方交通（166社）である。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが6割を超え、大手民鉄の1.7倍以上となっている。

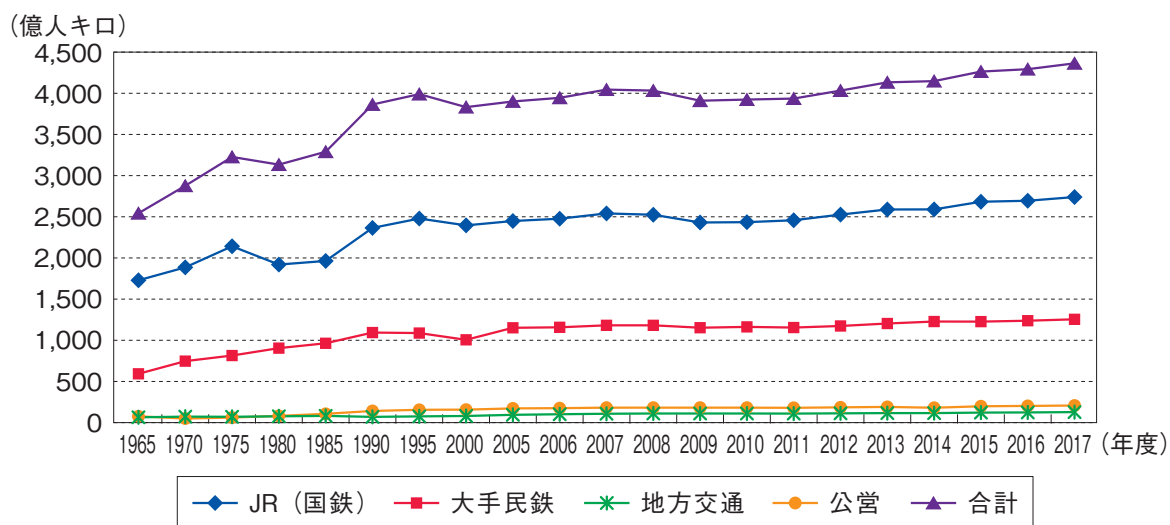


図表1-3-2-1 鉄道旅客輸送量(人ベース)の推移



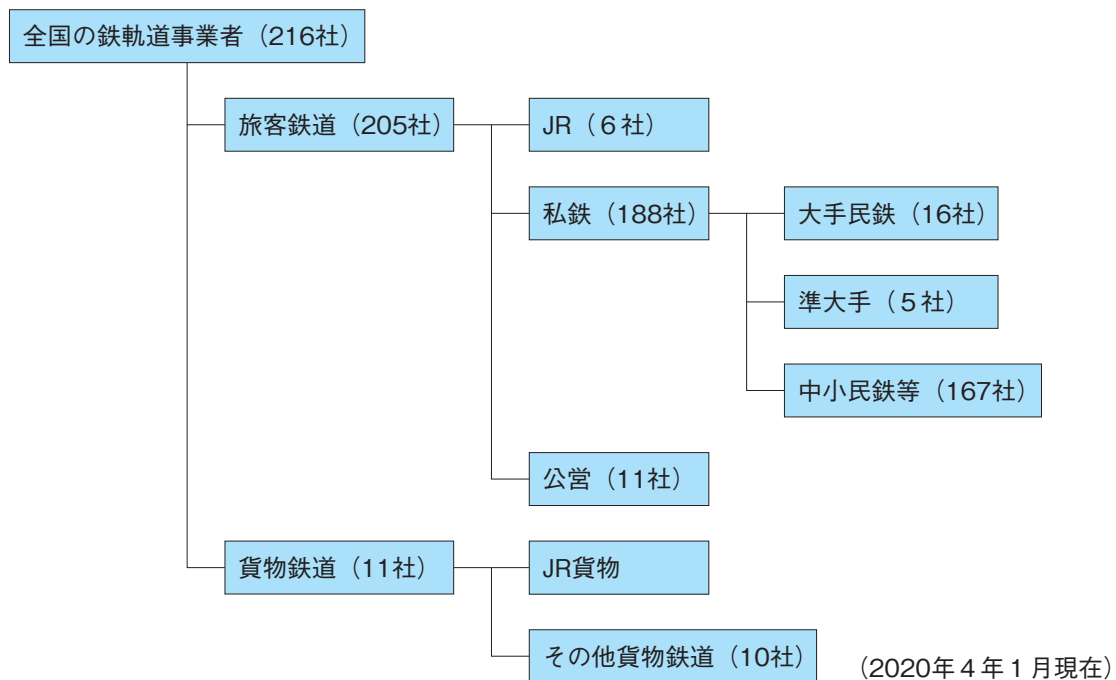
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。  
 注2：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。  
 注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。  
 資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

図表 1-3-2-2 鉄道旅客輸送量(人キロベース)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1-3-2-3 鉄軌道事業者のカテゴリ分け及び事業者数一覧



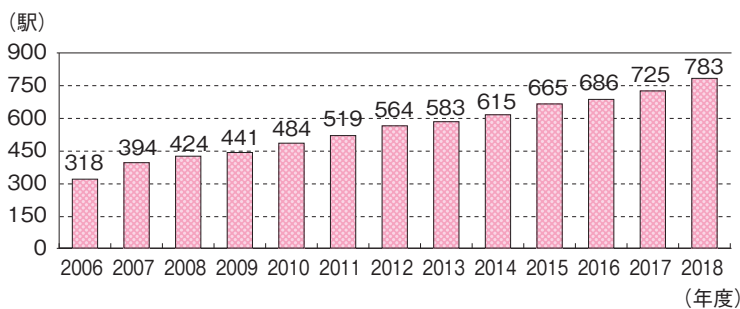
資料：「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

## b. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置駅数は、2018年度末現在、全国で783駅と整備が進んできているが、1日の平均的な利用者数10万人以上の駅では279駅中123駅となっている。

また、ホームドアの整備に当たっては、同一ホームを使用する車両ごとにドア位置が異なる場合、従来型のホームドアが設置できないといった技術面の課題や、ホームの改良工事に高額な費用がかかるといったコスト面の課題があり、こうした課題を解決するため、新型ホームドアの技術開発が進められている。

図表1-3-2-4 ホームドア設置駅数の推移

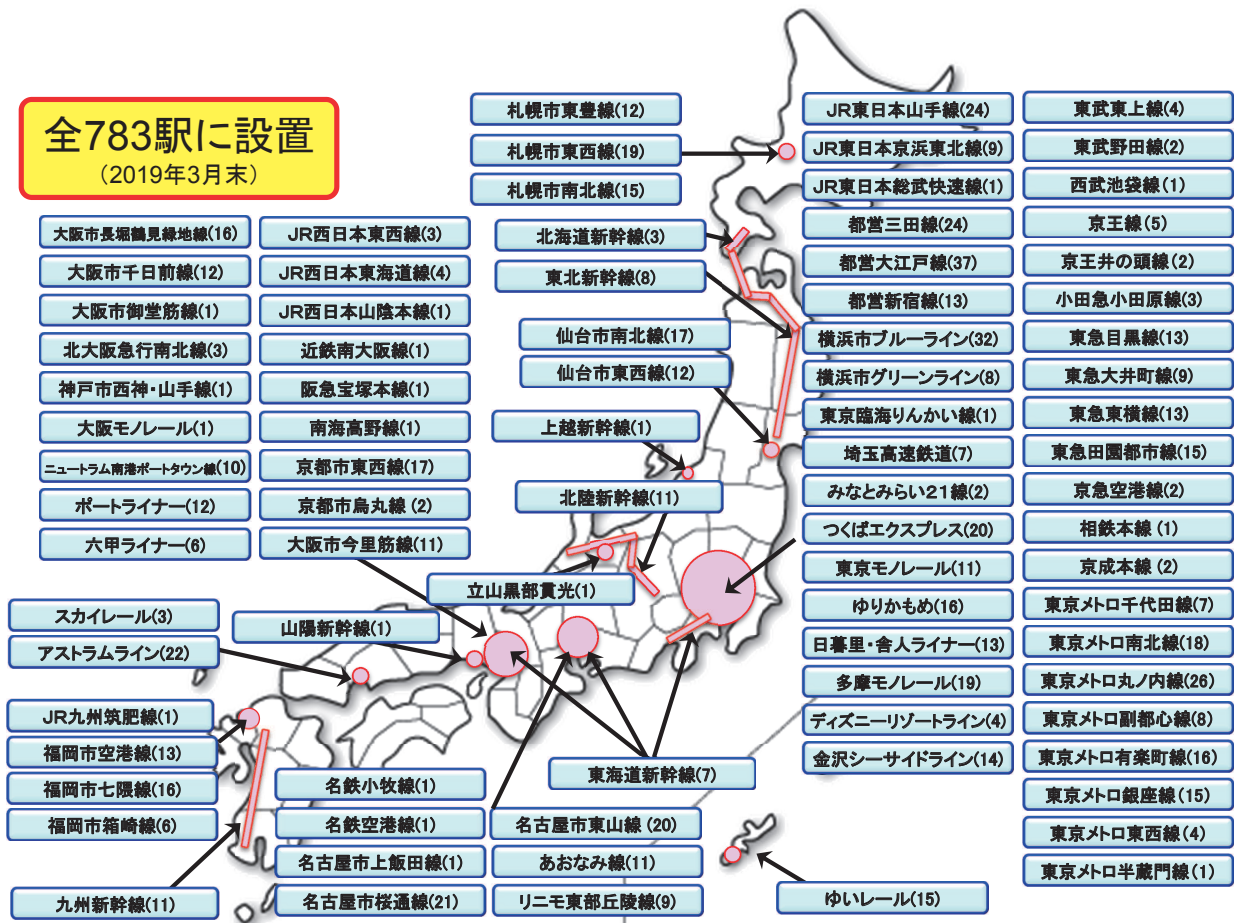


資料：国土交通省鉄道局作成

&lt;ホームドアの整備イメージ&gt;



図表1-3-2-5 ホームドアの設置状況



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-6 新型ホームドア一覧

新型ホームドア一覧			
<p>昇降ロープ式ホーム柵 (支柱伸縮型)</p> <p>※JR西日本六甲道駅等で実用化済。今後、京都駅等に設置予定。</p>	<p>昇降ロープ式ホームドア</p> <p>※近鉄大阪阿部野橋駅で実用化済。</p>	<p>昇降バー式ホーム柵</p> <p>※JR東日本拝島駅で試行導入中。</p>	<p>開口位置可変型フルスクリーンホームドア</p> <p>開パターン 3ドア車両 2ドア車両</p> <p>※今後、JR西日本うめきた(大阪)地下駅に設置予定。</p>
<p>大開口ホーム柵</p> <p>※東京メトロ九段下駅等で実用化済。今後、大手町駅等に設置予定。</p>	<p>軽量型ホームドア</p> <p>※JR九州 九大学研都市駅で実用化済。今後、下山門駅等に設置予定。</p>	<p>スマートホームドア®</p> <p>※JR東日本蕨駅で実用化済。今後、大宮駅等に設置予定。</p>	<p>軽量可動式ホーム柵</p> <p>パイプタイプ バンチングメタルタイプ ガラスタイプ</p>

注：上記一覧表は、2020年3月現在の情報をもとにとりまとめたものであるが、今後の技術開発の進展等に伴い見直されることに注意が必要である。  
資料：新型ホームドア導入検討の手引き【第2版】(2018年3月国土交通省鉄道局)等

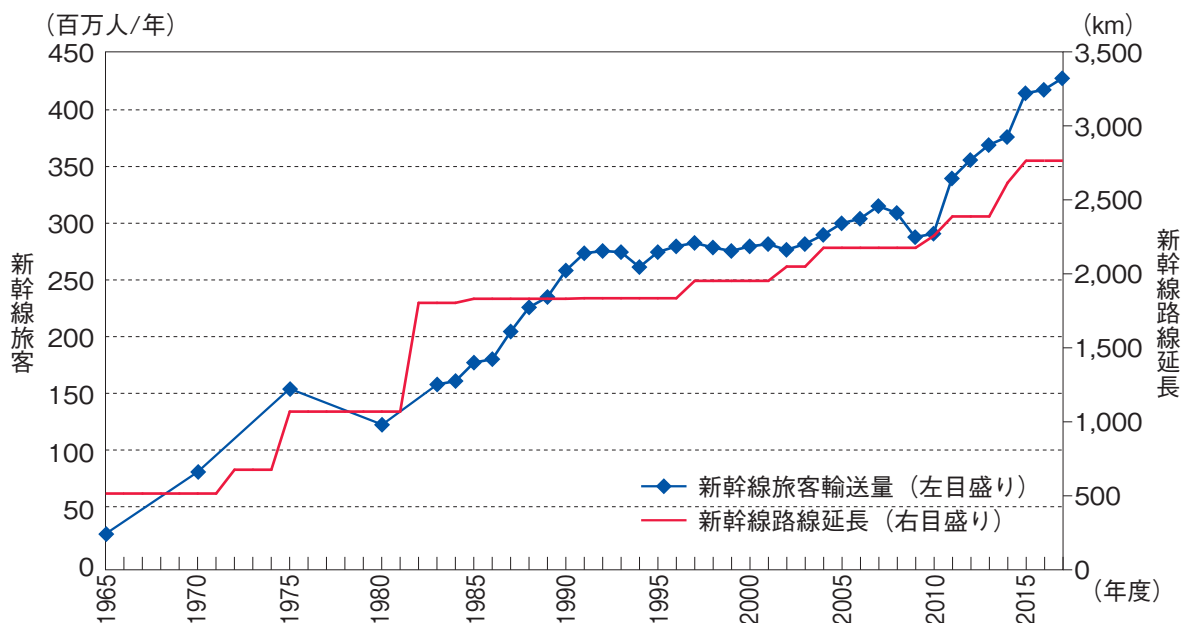
## (2) 幹線鉄道

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらし、また、新幹線は安全（1964年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO<sub>2</sub>排出原単位（g-CO<sub>2</sub>/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/6）という優れた特性を持っている。仕事や観光のために移動する者は、概ね300kmから1,000km程度移動する手段として鉄道を多く利用している（図表1-2-1-6参照）が、その中で新幹線が占める割合は大きいと考えられる。

### a. 新幹線の旅客輸送量

新幹線の旅客輸送量は、1964年の東海道新幹線の開業以降、路線の延伸にしたがって増加しており、1970年代後半からの運賃・料金の値上げや、2008年のリーマンショックの影響により一時的に減少を見せたものの、それ以外は概ね一貫して増加傾向にある。2015年度の輸送量は、人ベースでは3.7億人で鉄道全体の1.5%を占めるにすぎないが、人キロベースでは974億人キロで鉄道全体の23%を占める。

図表1-3-2-7 新幹線の旅客輸送量と路線延長の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

### b. 新幹線ネットワークの整備の動向

#### ① 整備新幹線

全国新幹線鉄道整備法に基づき、1973年に整備計画が定められている、いわゆる整備新幹線については、1997年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を皮切りに、東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が順次開業してきている。

また、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



基づき、現在、開業に向けて着実に整備を進めているところである。

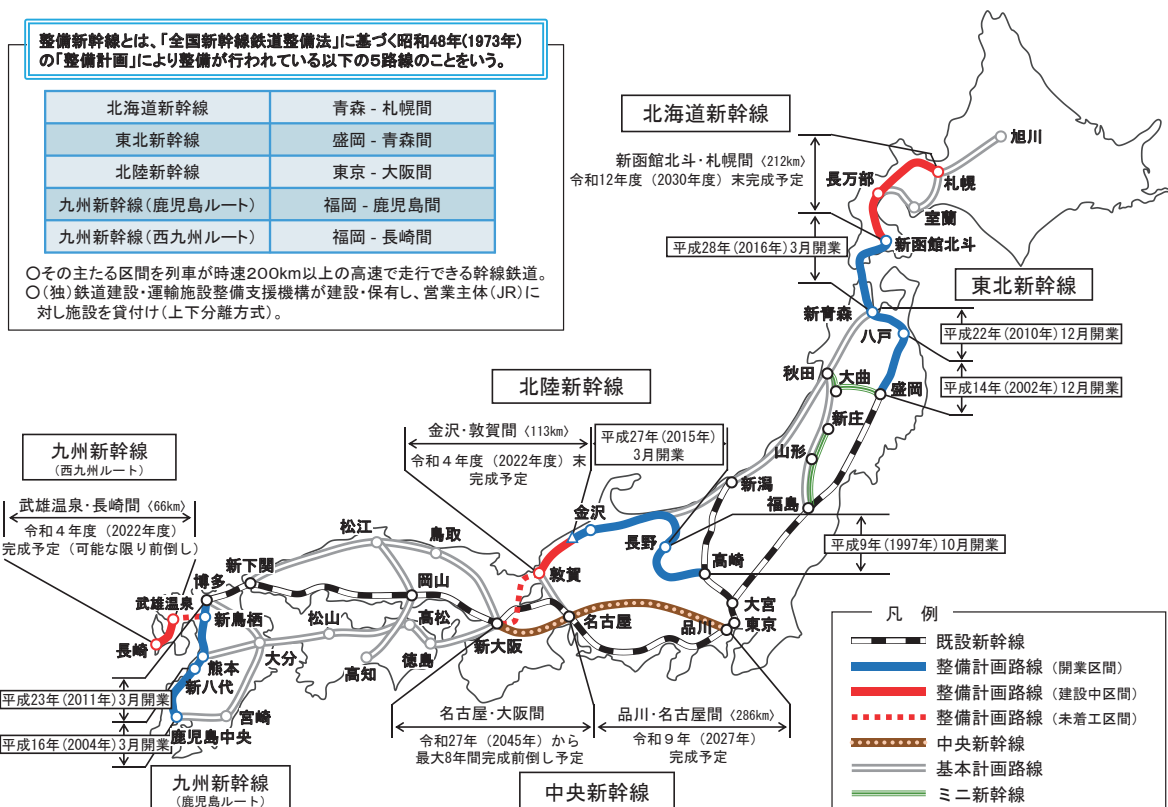
未着工区間である北陸新幹線敦賀・新大阪間については、2019年度より環境影響評価の手続きを開始したところであり、今後とも、建設主体である鉄道・運輸機構において、適切に手続きを進められるよう国土交通省としても対応していく。なお、整備財源の確保については、与党において、この環境影響評価の間に検討を行うこととされており、できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応していく。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、2019年8月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において、フル規格で整備することが適当であるとの方針が示され、国土交通省に対して、関係者で協議することが求められたところである。国土交通省としては、九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方に関する関係者との協議を主体的に前に進めていく。

北海道新幹線については、新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間のうち、青函トンネル内において、2019年3月より160km/h運転が開始されたところである。引き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、引き続き検討を進める。また、営業主であるJR北海道は現在厳しい経営状況に置かれていることから、新青森・新函館北斗間の収益向上に資する取組みの実施状況や、新函館北斗・札幌間の開業による効果等について、確認していく。

その他、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計11路線が、いわゆる基本計画路線に位置づけられている。2017年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、単線による新幹線整備を含む効果的・効率的な新幹線整備手法の研究等に取り組んでいる。

図表1-3-2-8 全国の新幹線鉄道網の現状



資料：国土交通省鉄道局作成



## ② 中央新幹線

中央新幹線は、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人の巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。

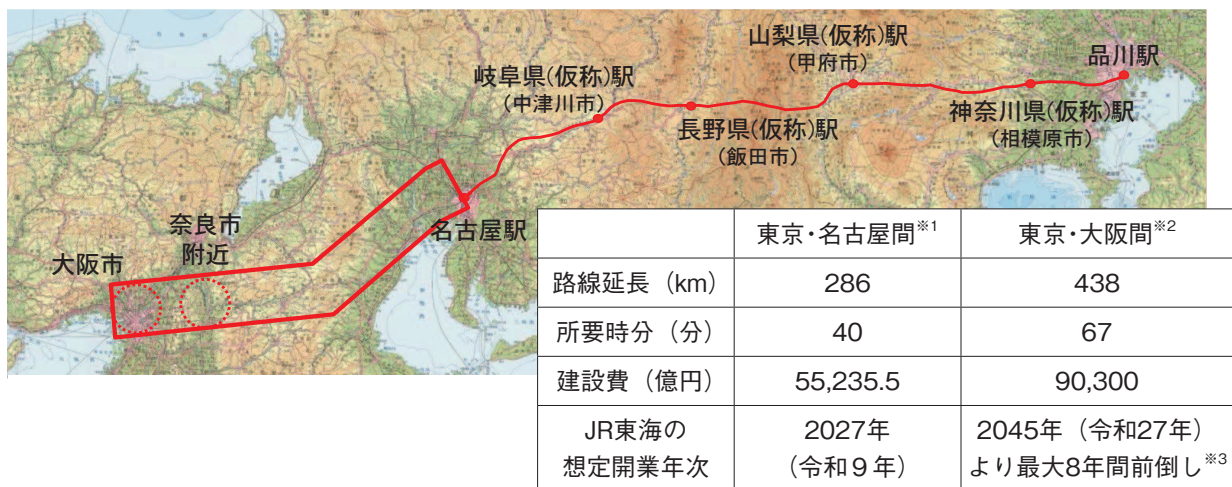
全線開業の時期については、2016年に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、財政投融資（3兆円）を活用することにより、当初2045年であった大阪までの全線開業を最大8年間前倒すことを可能としたところである。

現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）及び（その2）」に従い、JR東海において2027年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅、名古屋駅及び南アルプストンネルの工事等を進めているところである。

## ③ 新大阪駅の機能強化

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

図表1-3-2-9 中央新幹線の概要



<sup>\*1</sup> 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）(H26.10.17認可)による

<sup>\*2</sup> 中央新幹線（東京都・大阪市間）調整報告書（H21.12.24）による

<sup>\*3</sup> 財政投融資の活用による

## 〈中央新幹線の整備計画〉

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近

注：建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

資料：国土交通省鉄道局作成

(3) 都市鉄道

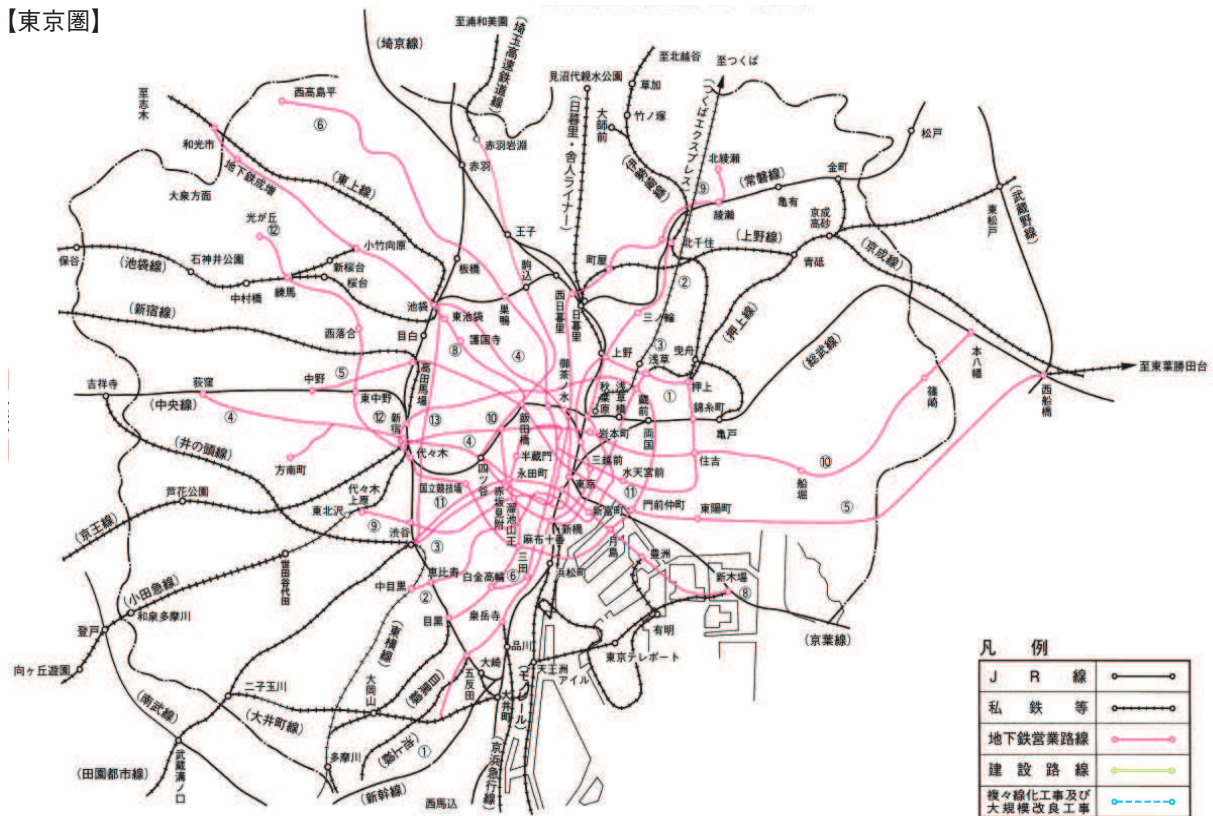
a. 都市鉄道のネットワークの整備

都市鉄道については、運輸政策審議会（現交通政策審議会）の答申等を踏まえて整備されてきており、都市交通年報によると、2014年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では約2,459キロメートル、大阪圏では約1,503キロメートル、名古屋圏では約977キロメートルとなっている。

ここ5年程度の整備状況について見ると、2015年3月には、JR東日本の「上野東京ライン」（宇都宮線、高崎線及び常磐線を東京駅まで乗り入れるルート）が開業し、宇都宮線及び高崎線は東海道線と相互直通運転を、常磐線は品川駅まで直通運転を開始した。また2018年3月には小田急電鉄代々木上原～和泉多摩川間の複々線化が完成したほか、2019年3月にはJR西日本の「おおさか東線」が全線開業し、同年11月には都市鉄道等利便増進法を活用し整備を進めている神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）が開業した。

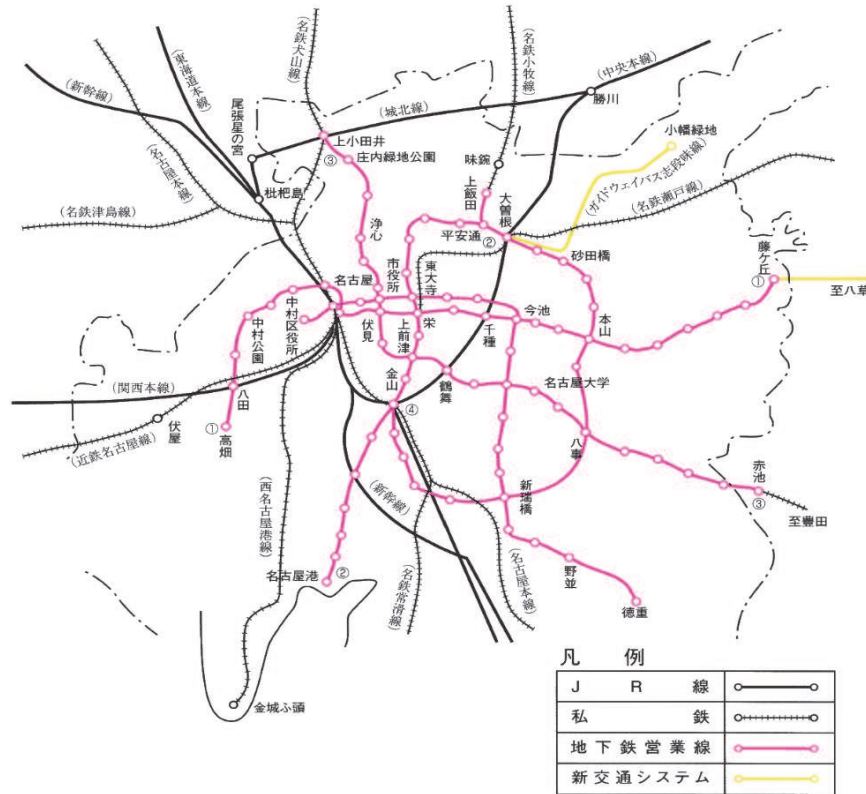
一方、2016年4月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が取りまとめられた。同答申では、（1）国際競争力の強化に資する都市鉄道、（2）豊かな国民生活に資する都市鉄道、（3）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、（4）駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～、（5）信頼と安心の都市鉄道、（6）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」の6つの東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、これを実現する上で意義のある路線と駅に関するプロジェクトが記載された。

図表1-3-2-10 三大都市圏の都市鉄道網の現状

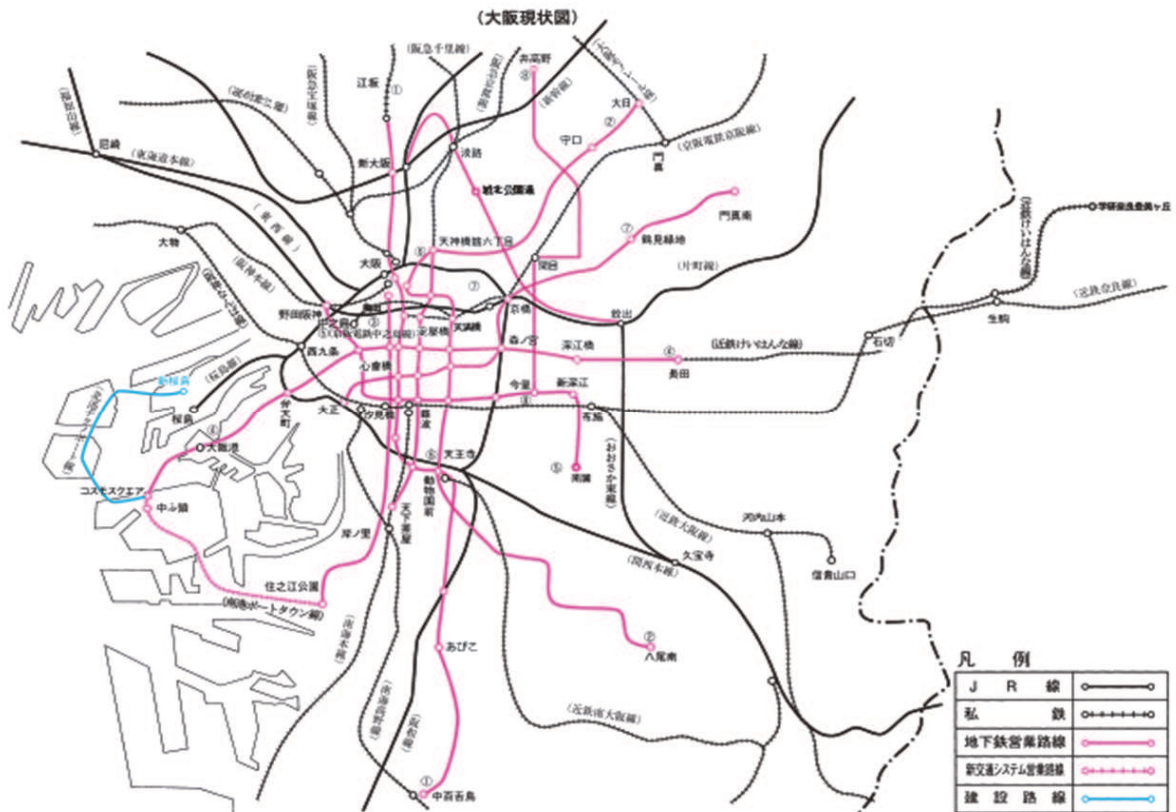




【名古屋圏】

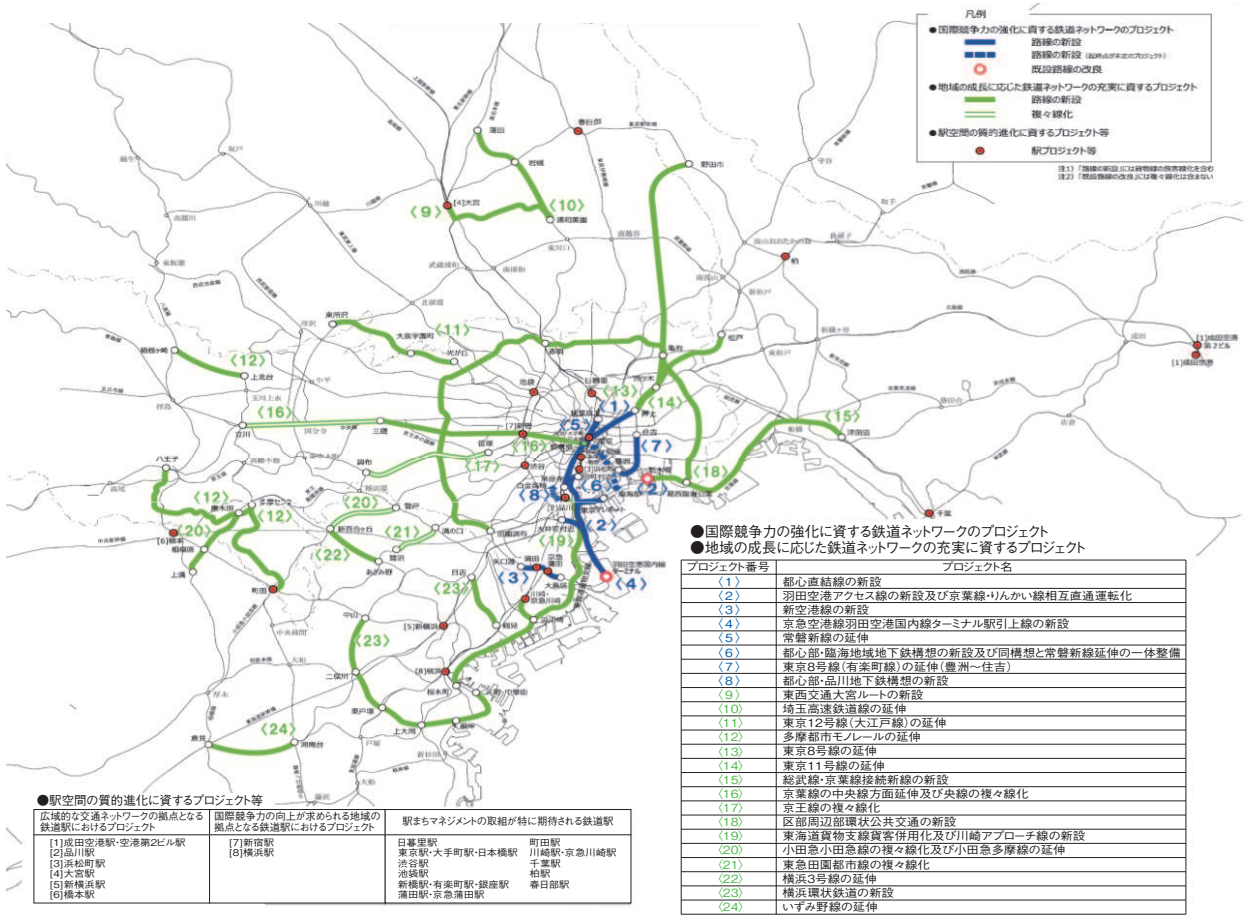


【大阪圏】



資料：「数字で見る鉄道2019」

図表1-3-2-11 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に位置付けられたプロジェクト



資料：国土交通省鉄道局作成

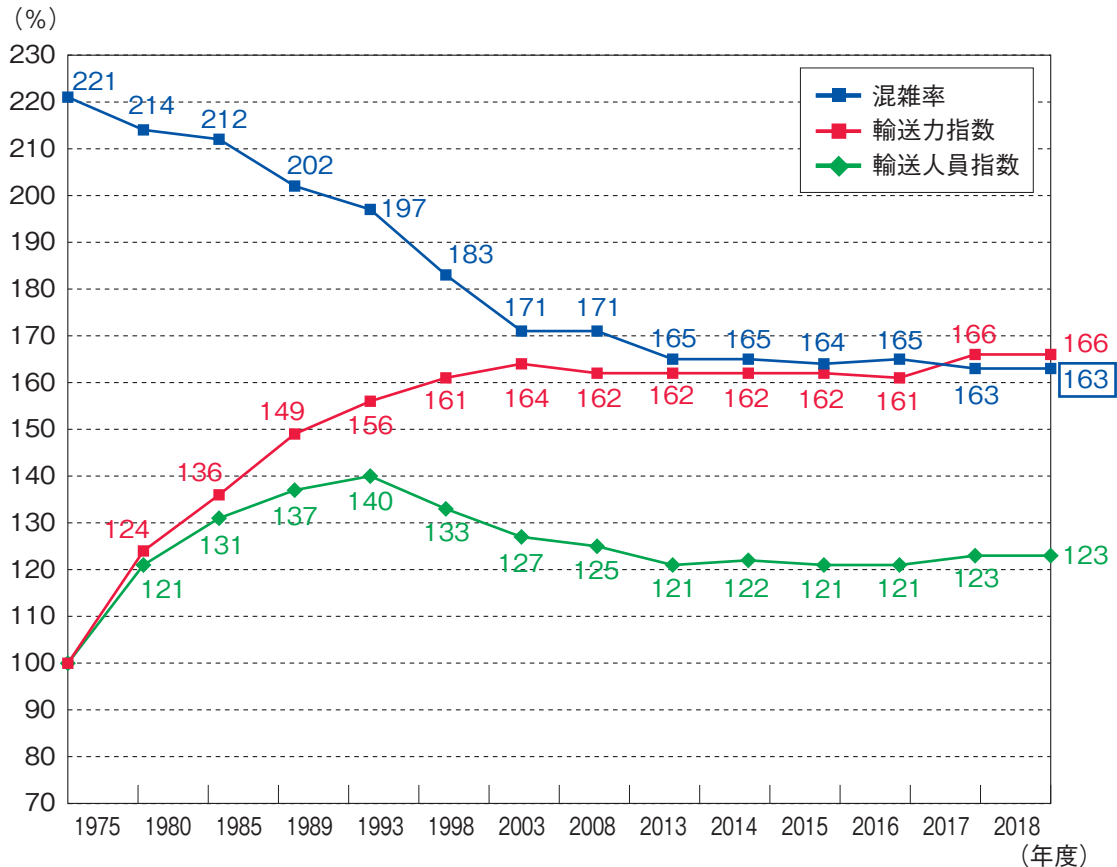
## b. 都市鉄道の課題

都市鉄道のネットワークが拡大されてきたものの、混雑の緩和、シームレス化、遅延対策といった課題は依然として残っている。

## ① 混雑緩和

東京圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、新線整備、複々線化、車両の長編成化等の取り組みの結果、大きく改善しているものの、11区間で混雑率が180%を超えるなど依然として混雑の激しい区間も存在する。このため、近年では、各鉄道事業者は運行本数増や車両増備等のハード面の対策に加え、通勤時間帯の混雑状況の発信や時差通勤によるポイント・クーポンの付与等のソフト対策にも取り組んでいる。また、国土交通省としても、最混雑時間帯に加え前後の1時間の平均混雑率（ピークサイド）についても平成30（2018）年度より公表を開始し、混雑の見える化を進めているところである。引き続き、各鉄道事業者との連携を深めつつ、混雑緩和に向けた対策を進めていく。

図表1-3-2-12 東京圏主要31区間のピーク時における平均混雑率等の推移



(注) 混雑率150%：肩が触れあう程度で、新聞が楽に読めるような状態。

混雑率180%：体が触れあうが、新聞は読める状態。

混雑率200%：体が触れあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読めるような状態。

資料：国土交通省鉄道局作成



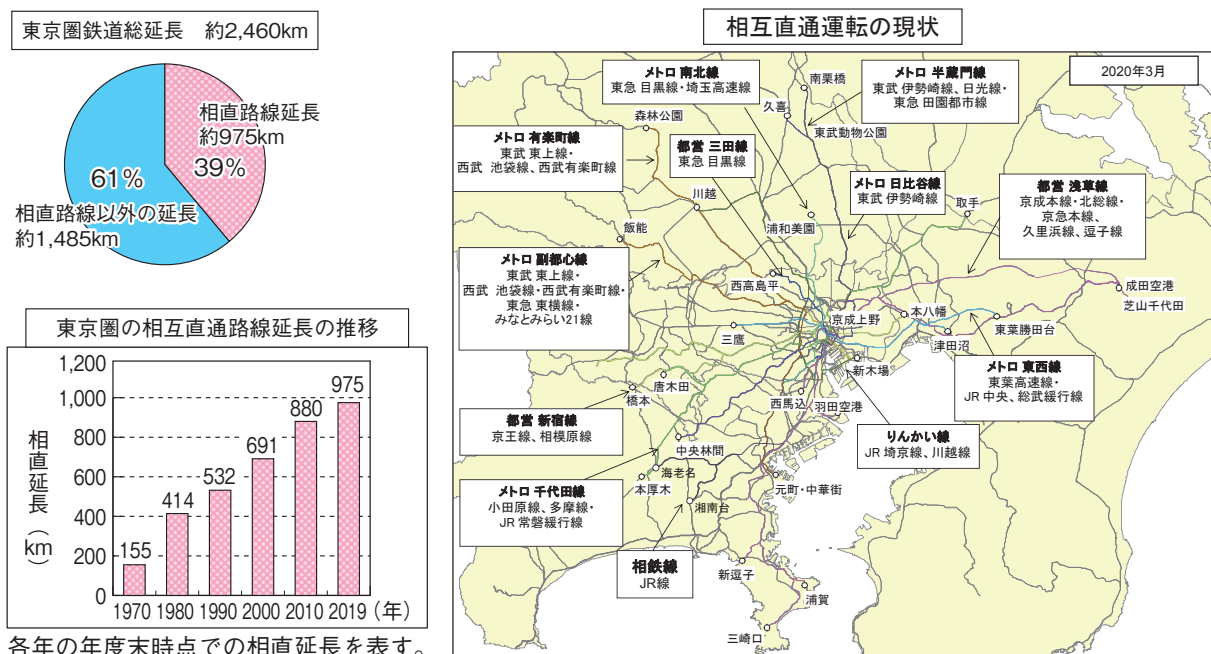
## ② シームレス化

シームレス化を図るため、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。

代表例として東京圏の状況を見ると、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全ての路線で、郊外鉄道との直通運転が実施されており、東京圏の相互直通路線延長は約975キロメートルと、東京圏の鉄道総延長の約39%を占めている。

また、交通系ICカードの普及（第1部第2章第2節（4）参照）など、サービス面でのシームレス化も進められている。

図表1-3-2-13 東京圏における相互直通運転の現状



## ③ 遅延の「見える化」

遅延対策について、鉄道事業者に対して更なる改善の取組を求めるとともに、鉄道利用者に対しても理解と協力を求めていくためには、まず遅延に関する適切な指標を設定し、遅延の現状と改善の状況を分かりやすく「見える化」することが特に重要である。

国において、遅延の発生状況について毎年公表する等の取組が進められている。

## (4) 地域鉄道・LRT

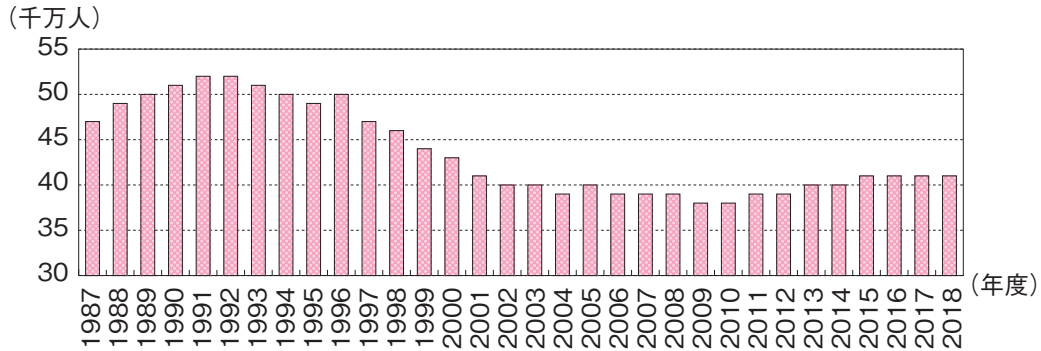
### a. 地域鉄道の現況

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、その後下げ止まり、2011年度からはわずかであるが増加傾向が見られるものの、ピーク時の1991年度と2018年度を比較すると約21%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72%が経常収支赤字（2018年度）

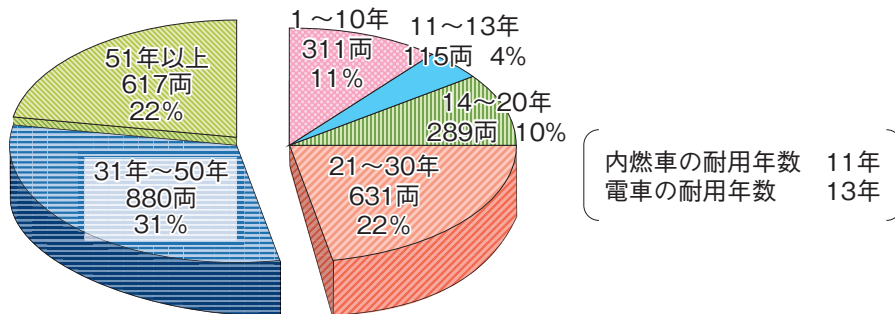
と厳しい状態に置かれている。そのような状況の中、車両、トンネル、橋りょうの老朽化が進行しており、それらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの課題を抱えている。

図表1-3-2-14 地域鉄道の輸送人員の推移



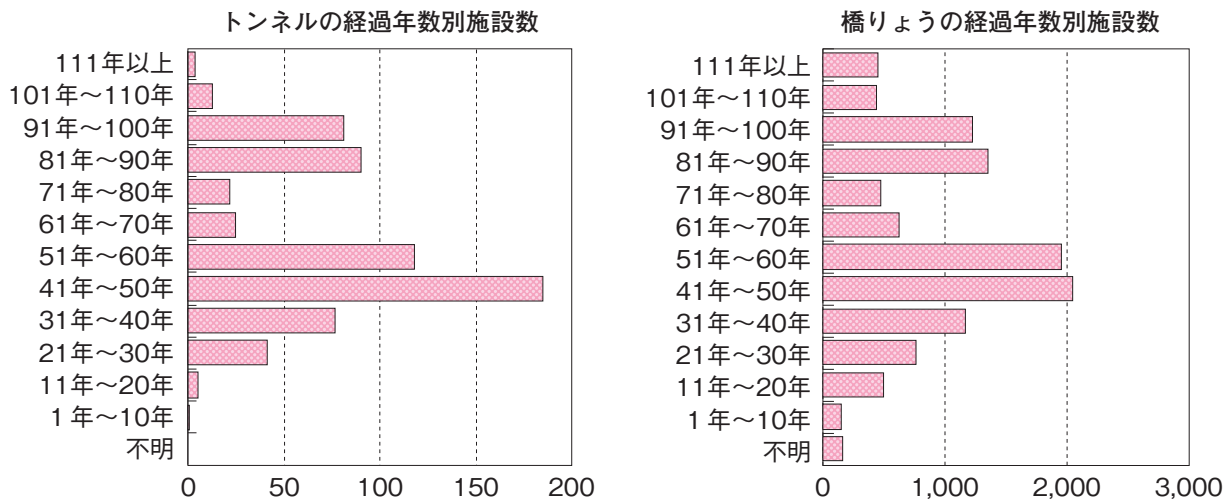
注：1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者70社  
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-15 地域鉄道の鉄道車両の車齢 (2018年度末実績)



注：地域鉄道事業者（中小民鉄又は第三セクター）96社を対象  
資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-16 地域鉄道の施設の現状 (トンネル・橋りょうの経過年数) (2018年度末実績)



注：中小民鉄及び第三セクターの地域鉄道事業者（96社）を対象  
資料：国土交通省鉄道局作成

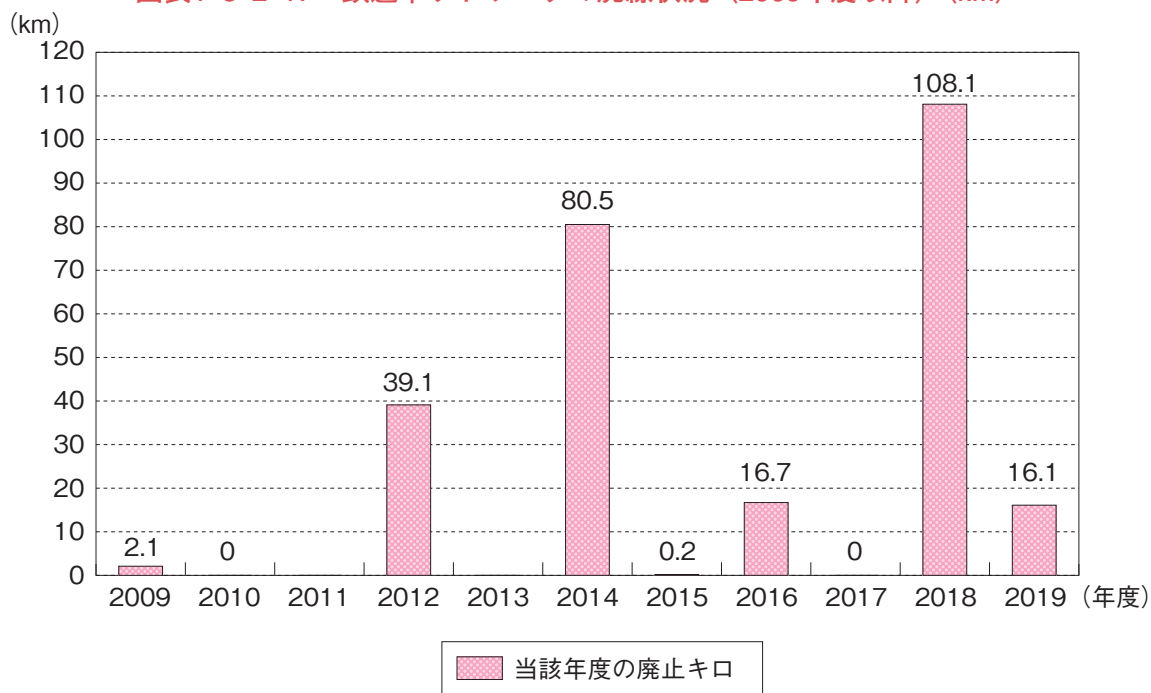
b. 維持が困難な鉄道路線の状況

地方部においては、路線の廃止の動きも見られる。

JR西日本の三江線（江津駅～三次駅、108.1km）は、2018年4月1日に廃止されたが、それに先立つ2017年12月、沿線2県6市町は、交通事業者や地域住民と協議の上、三江線廃止後の新たな交通体系を決定した。新たな交通体系においては、三江線に代わる交通手段としてバスが新設されるとともに、既存の市民バスやスクールバスの運行が合理化された。

また、JR北海道は、2016年11月に、単独では維持困難な線区を公表し、各線区の置かれた状況や、地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方などについて、地域の関係者への説明・協議を行っている。なお、同社が鉄道事業廃止に向けて協議を行っていた石勝線の新夕張駅～夕張駅間（16.1km）は2019年4月1日に、札沼線の北海道医療大学駅～新十津川駅間（47.6km）は2020年5月7日に、それぞれ廃止された。

図表1-3-2-17 鉄道ネットワークの廃線状況（2009年度以降）（km）



資料：国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-18 最近5年間に廃線となった路線

事業者	区間		延長 (km)	廃線時期
JR東日本	岩泉線	茂市駅～岩泉駅	38.4	2014.4.1
JR北海道	江差線	木古内駅～江差駅	42.1	2014.5.12
阪堺電気軌道	上町線	住吉駅～住吉公園駅	0.2	2016.1.31
JR北海道	留萌線	留萌駅～増毛駅	16.7	2016.12.5
JR西日本	三江線	江津駅～三次駅	108.1	2018.4.1
JR北海道	石勝線	新夕張駅～夕張駅	16.1	2019.4.1
JR東日本	気仙沼線	柳津駅～気仙沼駅	55.3	2020.4.1
JR東日本	大船渡線	気仙沼駅～盛駅	43.7	2020.4.1
JR北海道	札沼線	北海道医療大学駅～新十津川駅	47.6	2020.5.7

資料：国土交通省鉄道局作成

## c. 路面電車・LRT

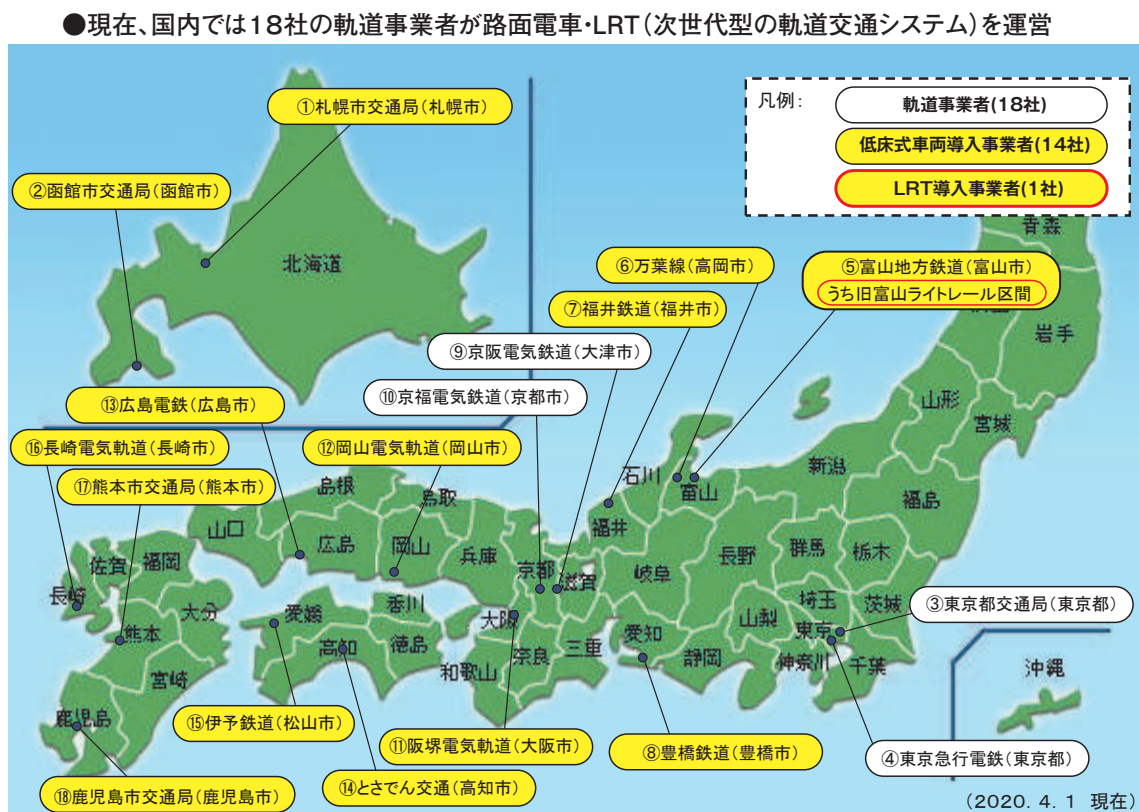
地域における鉄軌道系の公共交通システムとして注目されるLRT(Light Rail Transit)は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。



富山ライトレール

現在、国内では18社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。

図表1-3-2-19 路面電車・LRT等の全国分布状況



資料：国土交通省鉄道局・都市局作成

## (5) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送量は、巨視的に見れば、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年代前半まで大きく減少し、その後は概ね横ばいである。

鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送（トラックと鉄道とが協同して、発荷主の戸口から、着荷主の戸口まで、コンテナ内の荷物を積み替えることなく一貫して輸送する形態）と車扱輸送（タンク車などの貨車を1両単位で貸し切って輸送する形態）の2つに大別することができる。

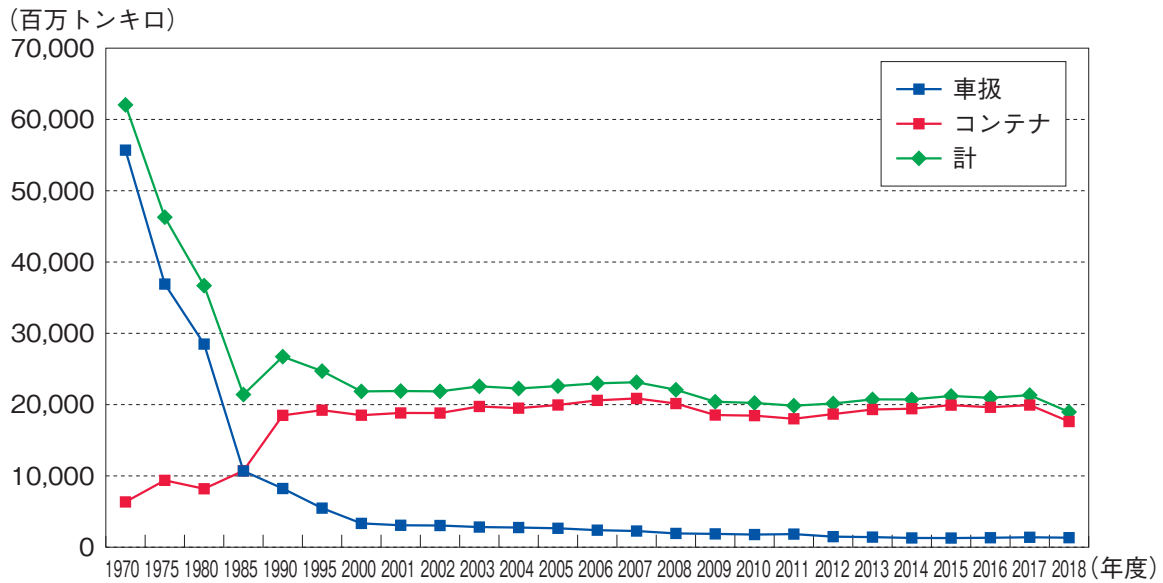
コンテナ輸送は、1980年代末期に伸び、しばらく緩やかな増加を続け、リーマンショックと東日本大震災の影響で減少したものの、トラックドライバーの不足等を背景に、鉄道へのモーダルシフ



トが見られたことや、特定の荷主や宅配便事業者の専用貨物列車の運行、複数の事業者による同一の鉄道コンテナへの混載といった取組が行われるようになったことにより、2011年を底に増加している中、2018年度は、平成30年7月豪雨等の自然災害の影響によりコンテナ輸送量が大幅に減少した。車扱輸送は、かつては鉄道貨物輸送の中心だったが、コンテナ輸送への転換等により、輸送量は減少傾向にある。

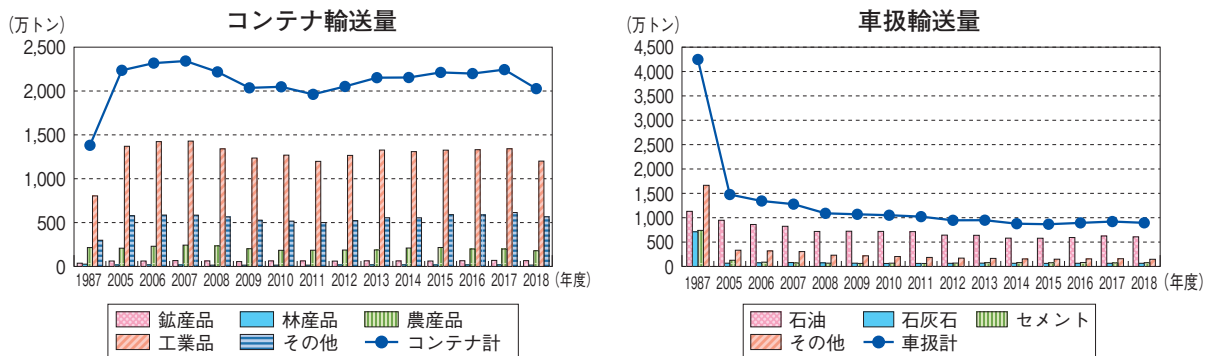
輸送量を物資別に見ると、コンテナ輸送では工業品の割合が高く、車扱輸送では、近年、石油の割合が圧倒的に高くなっており、かつて一定のシェアを占めていた石灰石やセメントは大幅に少なくなっている。

図表1-3-2-20 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

図表1-3-2-21 貨物主要物資別輸送量の推移



資料：国土交通省鉄道局作成



## 第3節 海上交通

海上交通は、島国である我が国の国際貨物輸送（トンベース）の99%（図表1-2-1-12参照）、国内貨物輸送（トンキロベース）の44%を担っており（図表1-2-1-9参照）、国民経済を支える基盤となっている。

海上交通において、船舶が停泊して荷役や人の乗降を行う港湾は、国、地方公共団体、港湾運営会社等が整備し、船舶を運航する者が港湾と港湾の間を船舶で結ぶことで、海上交通ネットワークが形成されている。

このため、海上交通の動向を見るに当たっては、インフラである港湾の整備状況及びこれらにより形成されている海上交通ネットワークの状況と、船舶により行われる海上運送等の事業を分けて見ていくこととする。

まず、港湾及び海上交通ネットワークについて見た上で（（1）参照）、船舶による運送をはじめとする我が国の海事産業の構造及び規模について見る（（2）参照）。その上で、船舶による運送について、国際輸送を担う外航（（3）参照）、国内輸送を担う内航（（4）参照）に分けて、それぞれ見ていくこととする。

### （1）海上交通ネットワーク

海上交通ネットワークは、港湾同士を船舶で結ぶことにより形成されている。ここでは、港湾の整備状況とそれにより形成されている海上交通ネットワークの状況について見る。

#### a. 我が国の港湾の整備状況

我が国の港湾のうち、主要なものは、国際戦略港湾（長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送ネットワークの拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送ネットワークと国内海上貨物輸送ネットワークとを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾）、国際拠点港湾（国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送ネットワークの拠点となる港湾）、重要港湾（国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾）の大きく3類型に分類され、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾の数の合計は125である。

世界の船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返し、2017（平成29）年には3大アライアンスに再編された。我が国の海運大手3社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、定期コンテナ船事業を統合し、合弁会社ONE（オーシャン・ネットワーク・エクスプレス）を設立、2018年4月からサービスを開始している。2020年4月には、ONEが参加しているザ・アライアンスに現代商船が加入した。このような中で、スケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上運送に従事するコンテナ船の大型化も進められてきている。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、現在我が国で最も水深の深いものは、2015年4月に供用が開始された横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル（水深18メートル）である。また、我が国のコンテナターミナルのうち水深16メートル以上のものは5港に16バース（東京港1、横浜港6、名古屋港2、大阪港1、神戸港6）ある。

また、国土交通省では、訪日外国人旅行者の受入環境整備の一環として、旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める新しい制度を2017年度に創設し、2019年

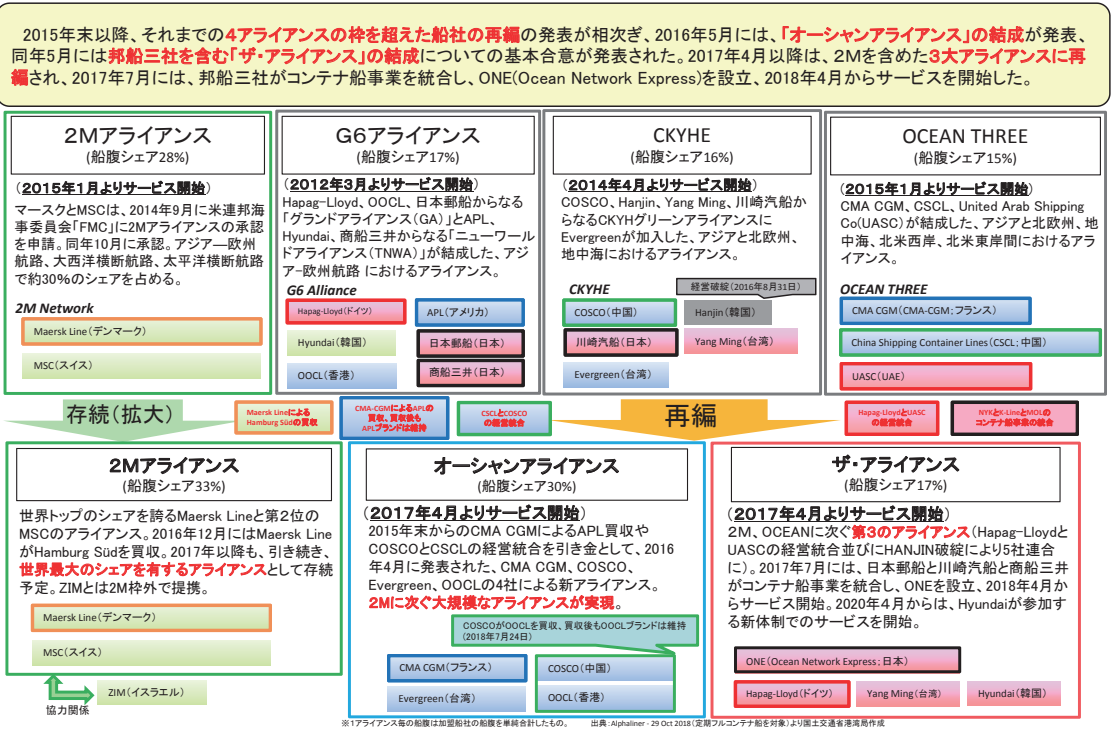
4月までに本制度を適用する「国際旅客船拠点形成港湾」として9港（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、鹿児島港、本部港、平良港、下関港、那覇港）を指定した。

図表1-3-3-1 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の所在地及び名称



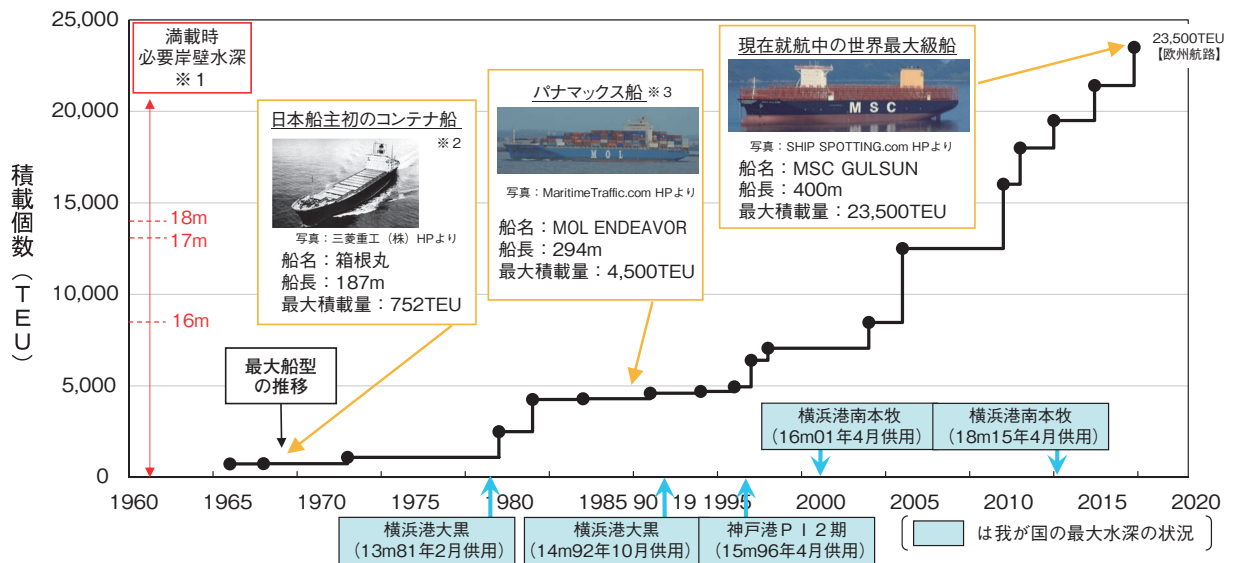
資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-2 世界の船社によるアライアンスの再編



資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3 コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



※1：満載時必要岸壁水深は、「港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成30年5月）」上の「対象船舶の主要な諸元の標準値」をもとに、一般的な船型に応じた「積載可能コンテナ個数」に基づき記載しているため、積載個数が少ない船舶でも、上図の満載時必要岸壁水深よりも深い岸壁を必要とする場合がある。

※2：かつて日本郵船（株）が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。

※3：新パナマ運河（2016年6月供用）供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型（船長294m以内、船幅32.3m以内）

注：TEU (twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格（ISO規格）の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

出典：2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

## b. 国際海上貨物輸送ネットワーク

我が国における国際貨物輸送の99.7%を担っている外航海運（図表1-2-1-12参照）について、海上運送により輸入する貨物を重量で見ると、2018年は合計957百万トンのうち、エネルギー資源が511百万トンで53%（※1）、工業原料が151百万トンで16%（※2）、生活物資が82百万トンで9%（※3）を占めている。石炭、原油、LNG、LPG、鉄鉱石、穀物等の輸入に当たっては、それぞれの輸送に適した形の専用船やばら積み船が使われることが多く、不定期に世界各地と我が国を結んでいる。

他方、海上運送により輸出する貨物を重量で見ると、合計293百万トンのうち、金属機械工業品（※4）が165百万トンで56%、化学工業品（※5）が68百万トンで23%を占めている。完成自動車、石油製品等の輸出に当たっても、それぞれ輸送に適した専用船が使われることが多い。

なお、衣服類・身廻品・はきもの、電気機械、家具装備品等の輸入や、自動車部品、産業機械、再利用資材等の輸出には、定期運航されるコンテナ船が使われることが多い。

（※1）エネルギー資源：ここでは、港湾統計の品種分類における石炭、原油、LNG、LPGを合計した値

（※2）工業原料：ここでは、港湾統計の品種分類における鉄鉱石、金属鉱、りん鉱石、石灰石、原塩、非金属鉱物を合計した値

（※3）生活物資：ここでは、港湾統計の品種分類における農水産品（とうもろこし、麦、羊毛、綿花を含む）、林産品（木材チップを含む）を合計した値

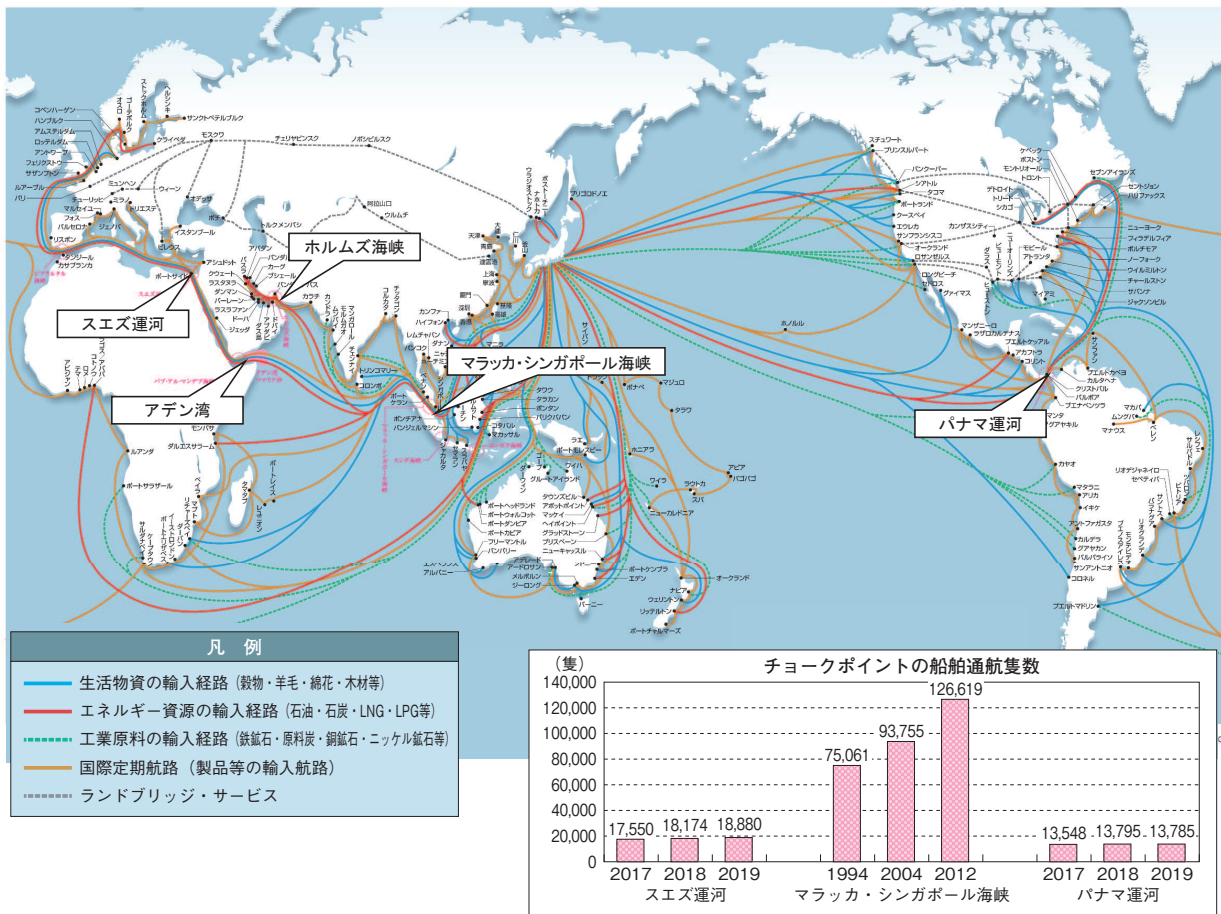
（※4）金属機械工業品：港湾統計の品種分類であり、完成自動車、鋼材、自動車部品、産業機械などが含まれる。

（※5）化学工業品：港湾統計の品種分類であり、化学薬品、石油製品、セメントなどが含まれる。

輸入経路の多くが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、船舶交通が輻そう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1-3-3-4 エネルギー資源等の輸入経路と、チョークポイントの船舶通航隻数



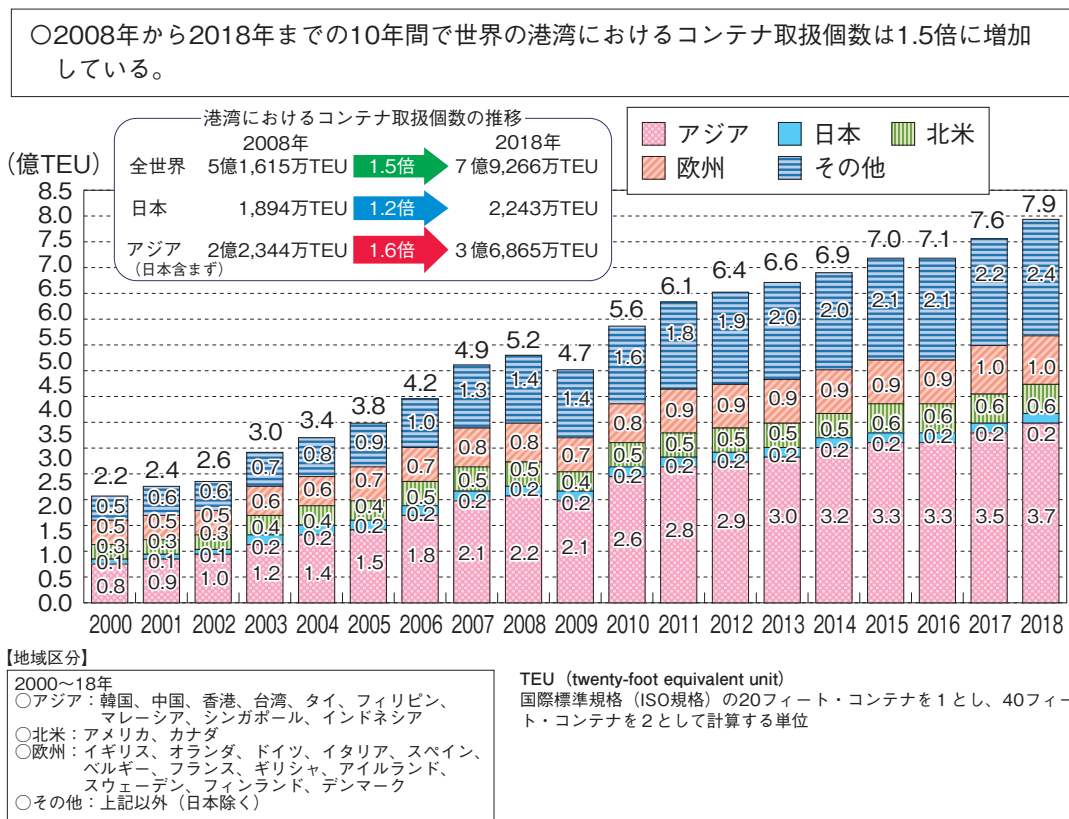
資料：日本船主協会、日本海事センター「SHIPPING NOW 2019-2020」

### c. 海上貨物コンテナ輸送の国際比較

世界全体でのコンテナ荷動き量は年々増加傾向にあるが、中国や東南アジア諸国の輸出額及び輸入額の増加（図表1-1-1-42,43参照）や大型港湾の整備等を背景に、アジアの港湾におけるコンテナ取扱個数の伸びが目立っている。主要な港湾ごとに見ると、我が国の港湾は低い水準で横ばいが続いている一方で、中国の上海港や深圳港、東南アジアのシンガポール港、韓国の釜山港等が大きく増加しており、減少傾向にある香港港も依然として高い水準である。1984年には、コンテナ取扱個数で世界のトップ10に2港が入っていた我が国の港湾も、今や順位を大きく落としており、アジアと欧州や北米を結ぶ航路の荷動き量については、中国や東南アジアのシェアが非常に高い。

欧州航路と北米航路の寄港回数を主要な港湾ごとに見ると、大型化したコンテナ船による輸送の効率化に伴い寄港地は減らされる傾向にあり、取扱個数を伸ばしている上海港や釜山港でさえ寄港回数は横ばいであり、取扱個数が減少している香港港や横ばいの日本の主要港における寄港回数は減少している。こうした中で、国際コンテナ戦略港湾では、国際基幹航路の維持・拡大を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を進めてきたところ、横浜港においては、欧州航路の運航の再開（2019年5月）に続き、新たな欧州航路が開設（2020年5月）された。

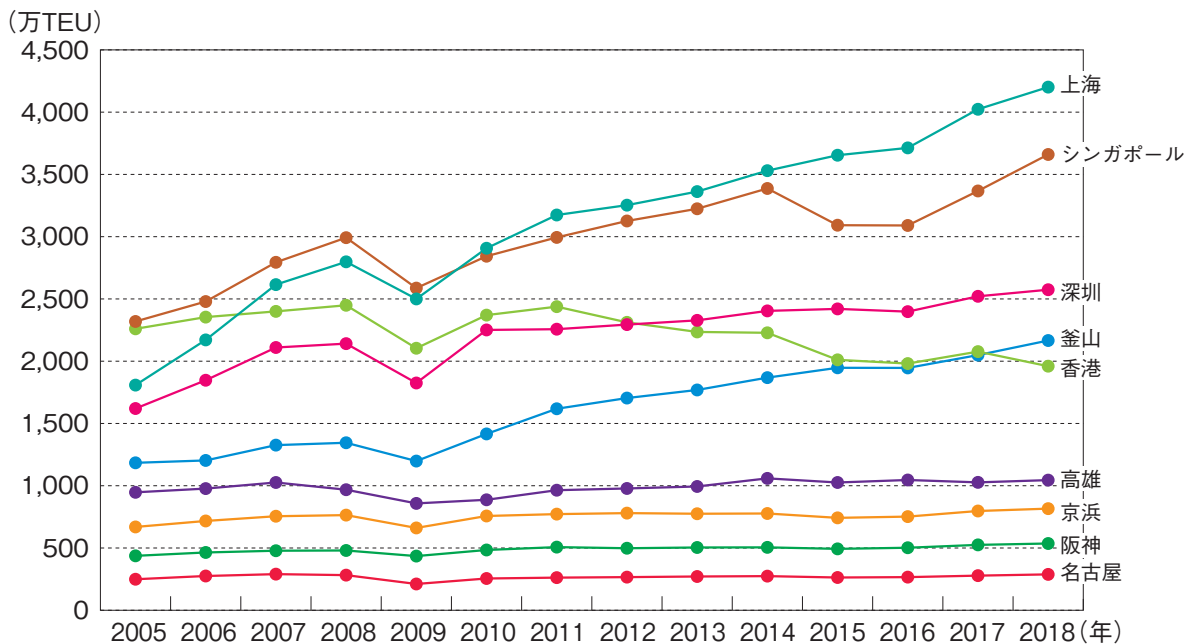
図表1-3-3-5 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



注：外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数（外内貿計）は、2,005万TEU(2006年、港湾統計) から2,168万TEU(2016年、国土交通省港湾局調べ) に、10年間で1.1倍に増加している。

資料：THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)及びUNCTAD(Container port throughput,annual)より国土交通省港湾局作成

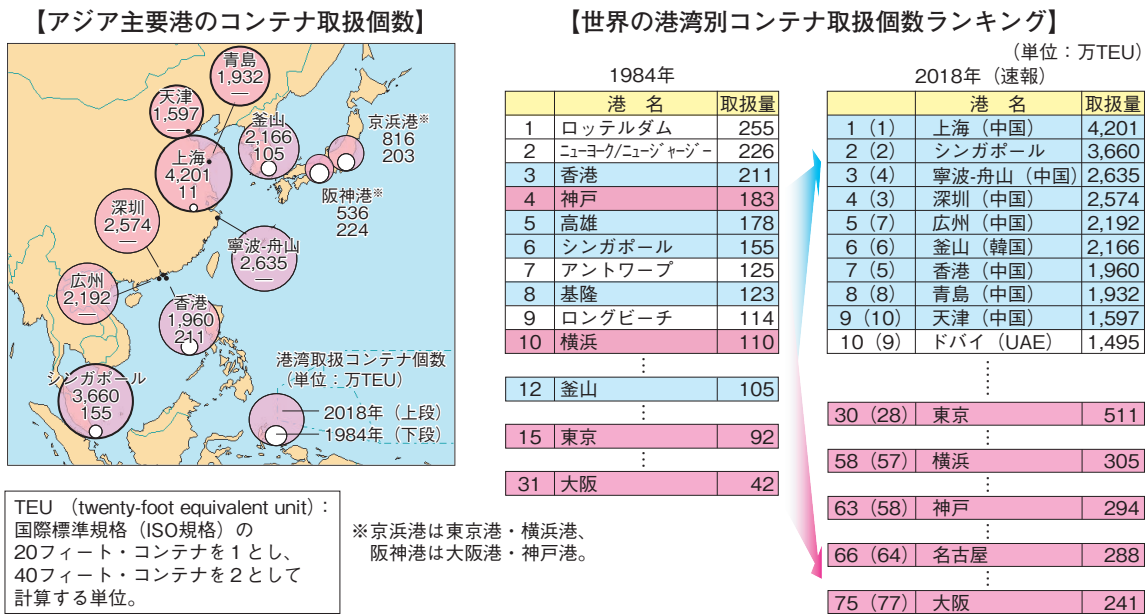
図表1-3-3-6 アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移



資料：国内港湾：港湾統計より国土交通省港湾局作成  
海外港湾は「Containerisation International yearbook」、[Lloyd's List] から国土交通省港湾局作成



図表1-3-3-7 アジア主要港のコンテナ取扱個数と世界の港湾ランキングの推移

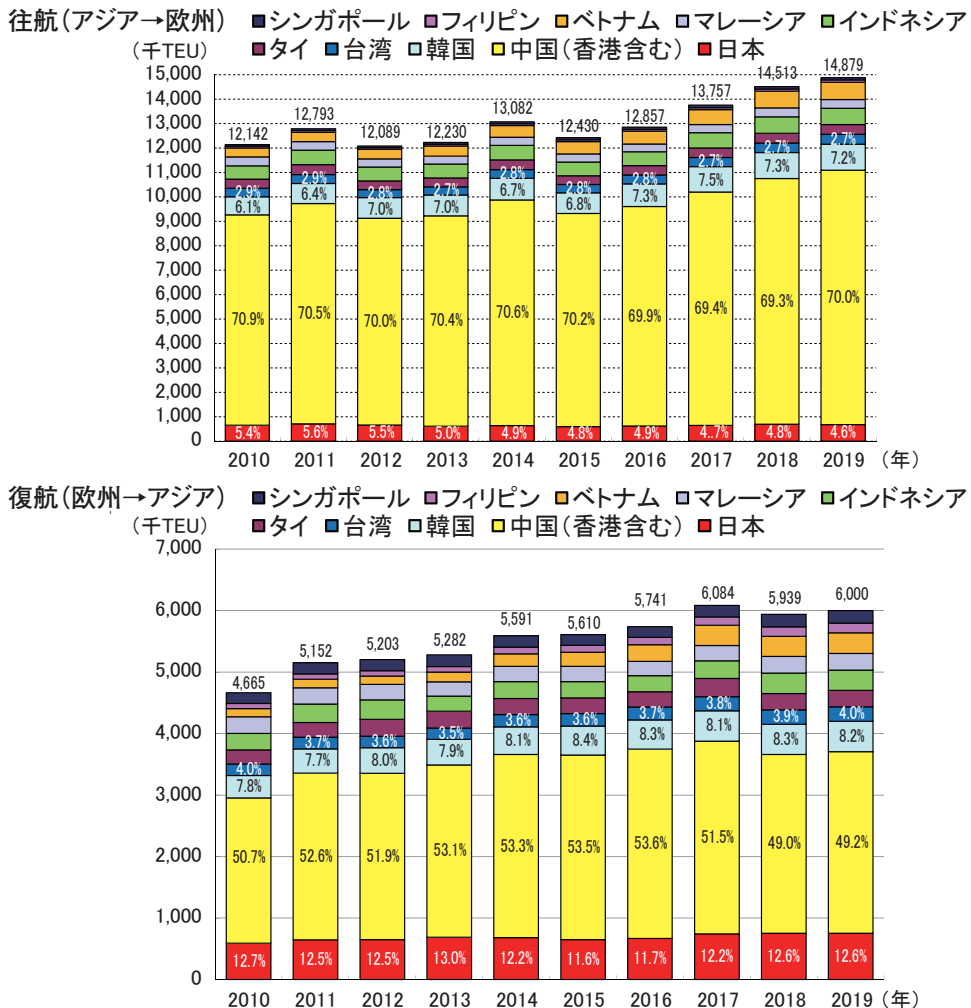


注1: 数値はいずれも外内貿を含む。

注2: ランキングにおける ( ) 内は2017年の順位。

資料: 「CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook」から国土交通省港湾局作成

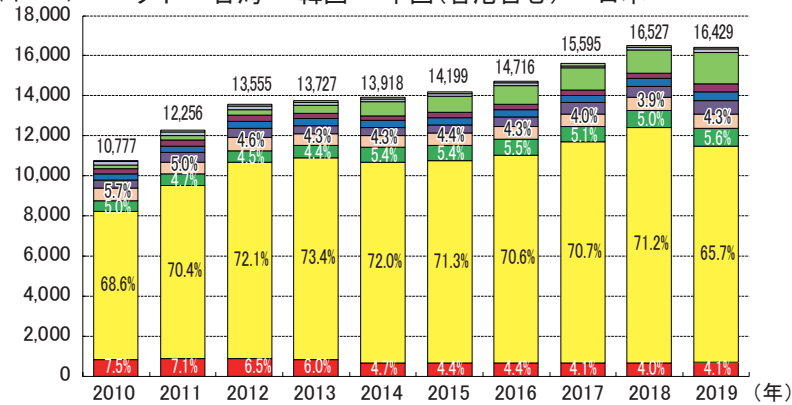
図表1-3-3-8 欧州航路の荷動き量



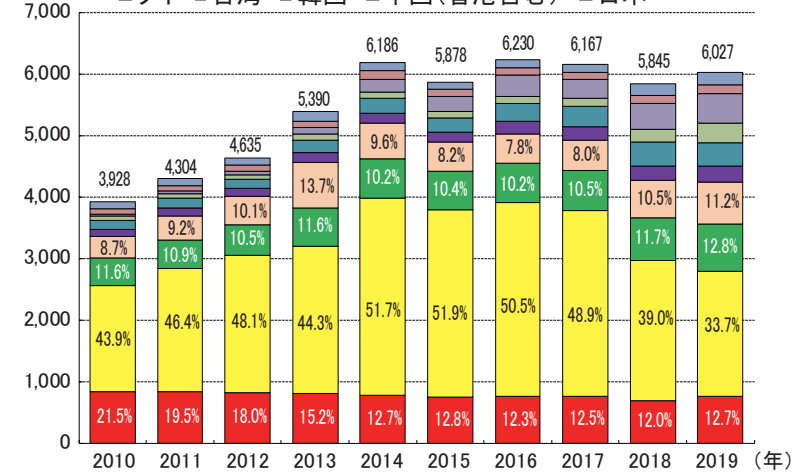
資料: PIERSデータをもとに日本海事センター作成

図表1-3-3-9 北米航路の荷動き量

東航(アジア→北米) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム ■マレーシア ■インドネシア  
 (千TEU) ■タイ ■台湾 ■韓国 ■中国(香港含む) ■日本

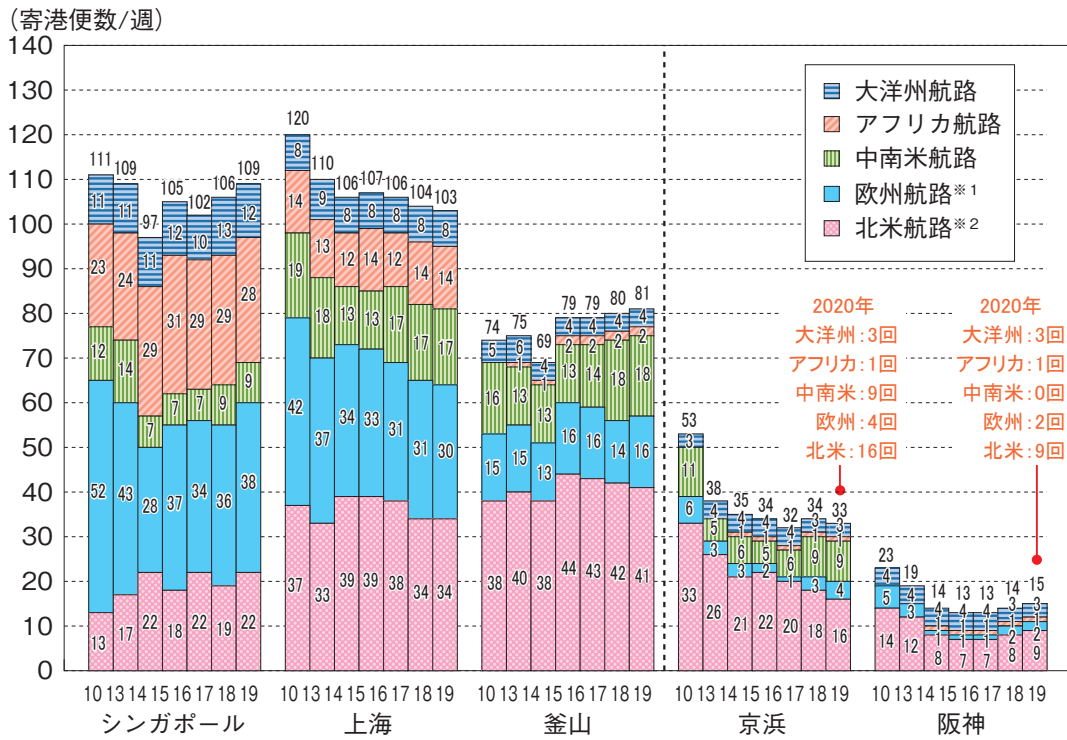


西航(北米→アジア) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム ■マレーシア ■インドネシア  
 (千TEU) ■タイ ■台湾 ■韓国 ■中国(香港含む) ■日本



資料：日本海事センター作成

図表1-3-3-10 アジア主要港と我が国港湾の欧州航路と北米航路等の国際基幹航路の寄港回数の比較



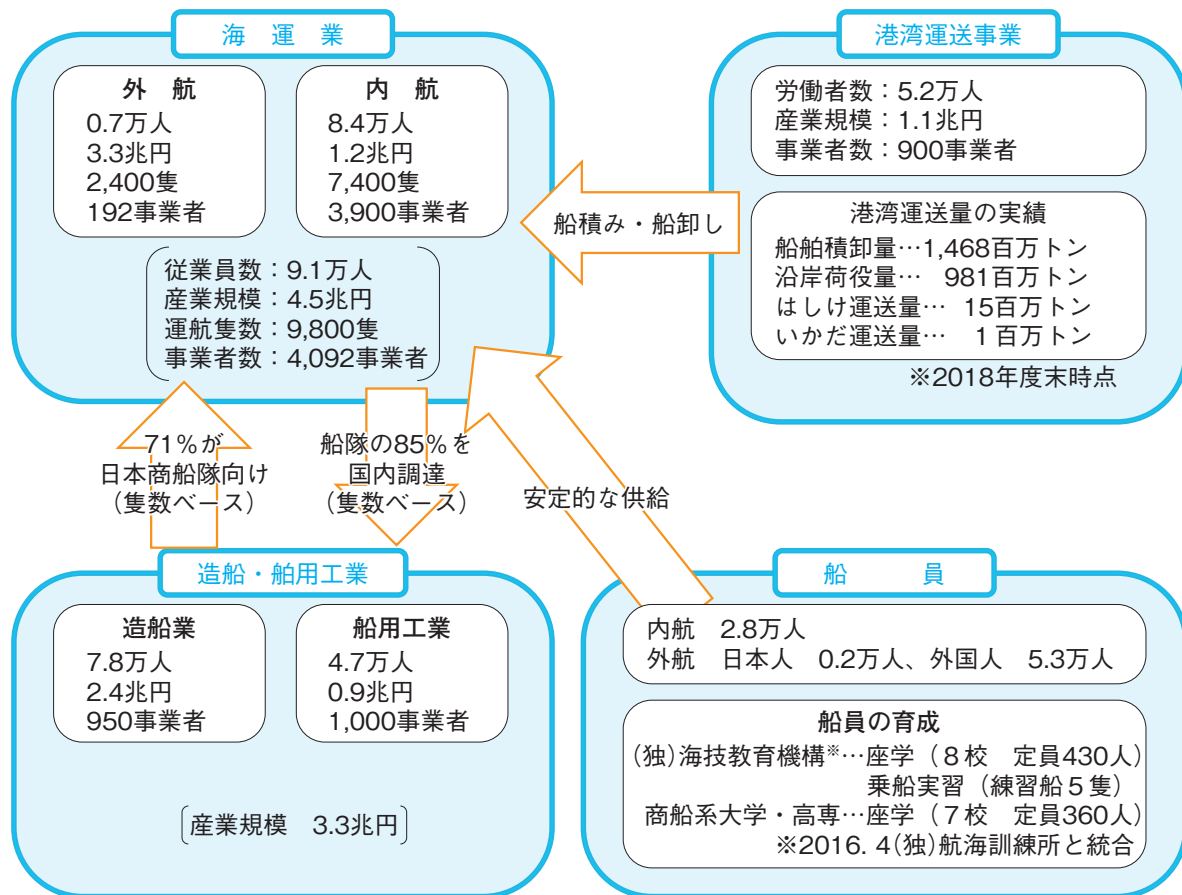
※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。  
 ※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

(出典) 2019年までは国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数値)、  
 2020年は SHIPPINGGUIDE(5月時点の寄港回数値)より国土交通省港湾局作成

## (2) 海事産業総論

我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業や、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラスター」が形成されている。海事クラスターでは、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値や雇用に加え、クラスター内での競争や連携によって総体としてより大きな付加価値を創ると考えられている。

図表1-3-3-11 海事産業の構造及び規模 (2018年度時点)



資料: 国土交通省海事局及び港湾局作成

## (3) 外航

### a. 我が国の外航海運事業 (貨物輸送)

#### ① 外航海運事業の事業環境

2018年の外航海運は、燃油料価格の上昇といったマイナス要因はあったが、好調な米国経済や中国の経済成長等による世界経済の拡大を背景に、全体としては海上荷動き量は増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られた。

2018年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出が4,901千TEU(対前年比約1.2%減)、輸入が6,289千TEU(対前年比約4.4%増)となった。なお、専用船やコンテナ船(欧州航路及び北

米航路)の荷動き量については、(1)を参照。

② 外航海運事業者により運航される我が国商船隊<sup>(※1)</sup>

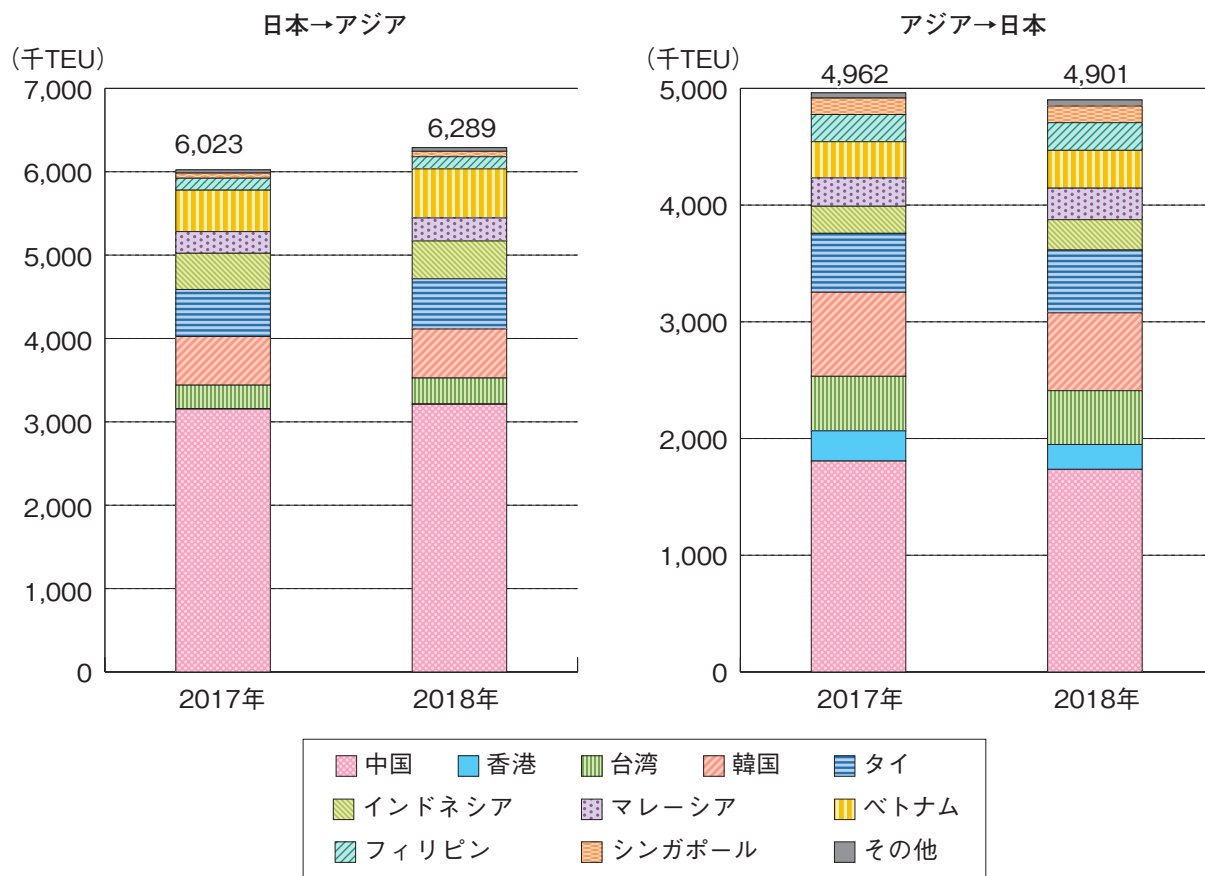
2018年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送<sup>(※2)</sup>の合計で1,032百万トン(対前年比3.5%増)であり、世界の海上荷動量の8.7%を占めている。

我が国商船隊の船腹量は2,496隻(対前年比38隻増)となった。我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶や準日本船舶(我が国外航船社が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実にかつ速やかに航行することが可能なもの)の確保が図られているところであるが、日本船舶は261隻(対前年比24隻増)であり、我が国商船隊に占める割合は10.5%(対前年比0.9ポイント増)となっている。また、我が国商船隊のうち外国用船については2,235隻(対前年比14隻増)となっており、パナマ籍のものが1,433隻で最も多い。

(※1) 我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む。)から用船(チャーター)した外国籍船も合わせた概念。

(※2) 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

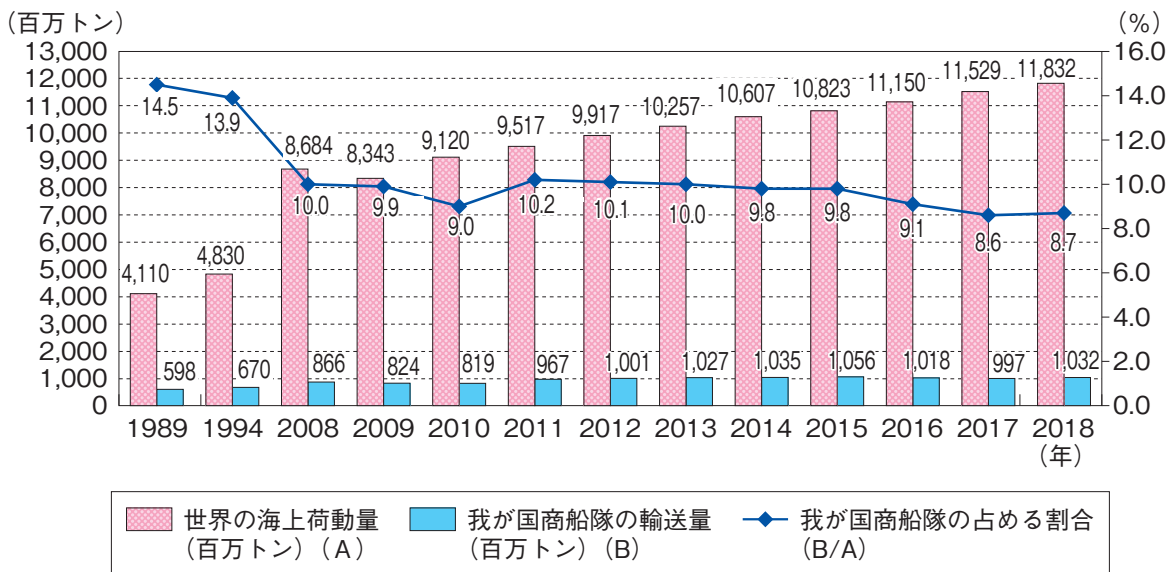
図表1-3-3-12 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



資料：「2020 IHS Markit」から国土交通省海事局作成

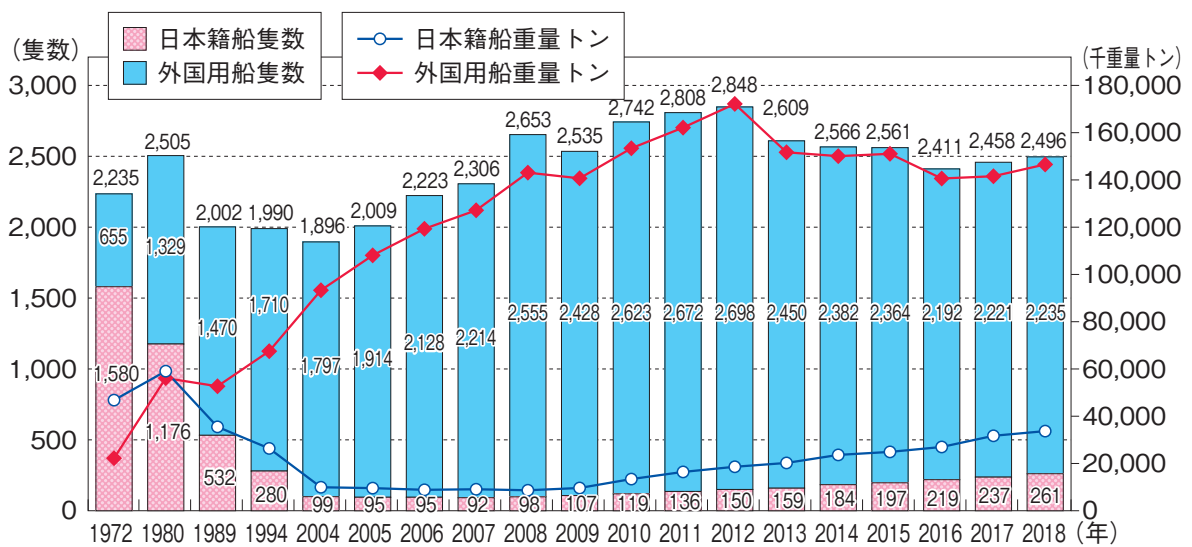


図表1-3-3-13 世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合



注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2018年の値は推計値）  
 注2：2018年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。  
 資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-14 日本商船隊の構成の変化

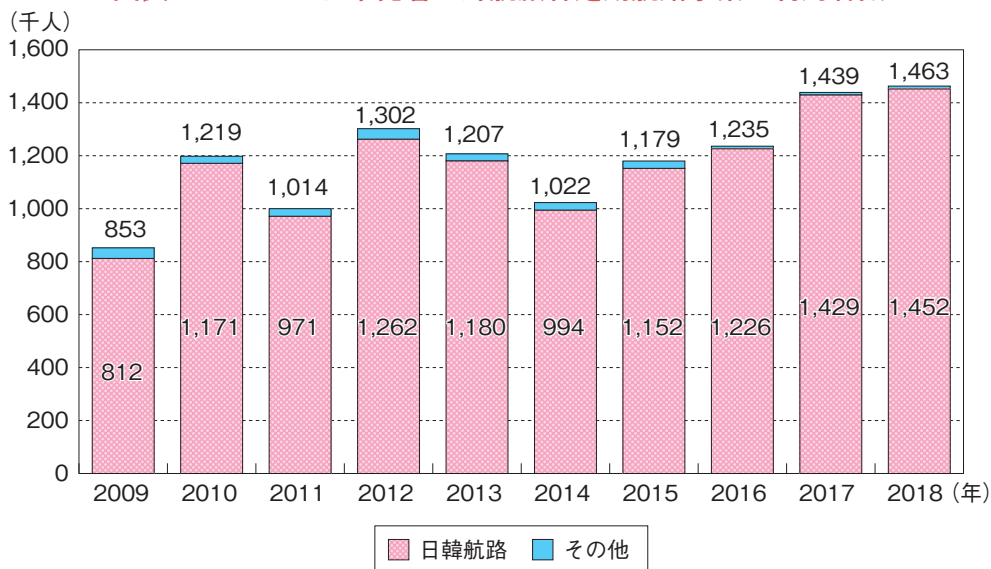


注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2018年の値は推計値）  
 注2：2018年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。  
 資料：国土交通省海事局作成

b. 外航旅客定期航路等

日本発着の外航旅客定期・不定期航路として、2020年4月現在、韓国、中国及びロシアとの間に14社8航路が就航している。これらの定期・不定期航路の利用者数は、146.3万人（前年比1.7%増）で、このうち、日本人が14.2万人（同14.3%増）、外国人が132.1万人（同0.5%増）であり、割合で見ると日本人が9.7%、外国人が90.3%となっている。日韓航路のシェアは99%を超えている。

図表1-3-3-15 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

### c. 外航クルーズ

#### ① 日本人のクルーズの利用状況

2018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6.2倍（約2,852万人）に増加したが、日本人のクルーズ人口（32.1万人）は世界全体の約1.1%を占めるに過ぎず、クルーズ先進国である米国（約1,309万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっている。

しかし、2018年の日本人のクルーズ人口は、外国船社の配船数の増加に伴う日本発着外航クルーズ数の増加等により過去最多を記録した。このうち、外航クルーズの乗客数については21.5万人（前年比9.1%増）と過去最多を記録したが、国内クルーズの乗客数については10.6万人（同10.2%減）と前年より減少した。

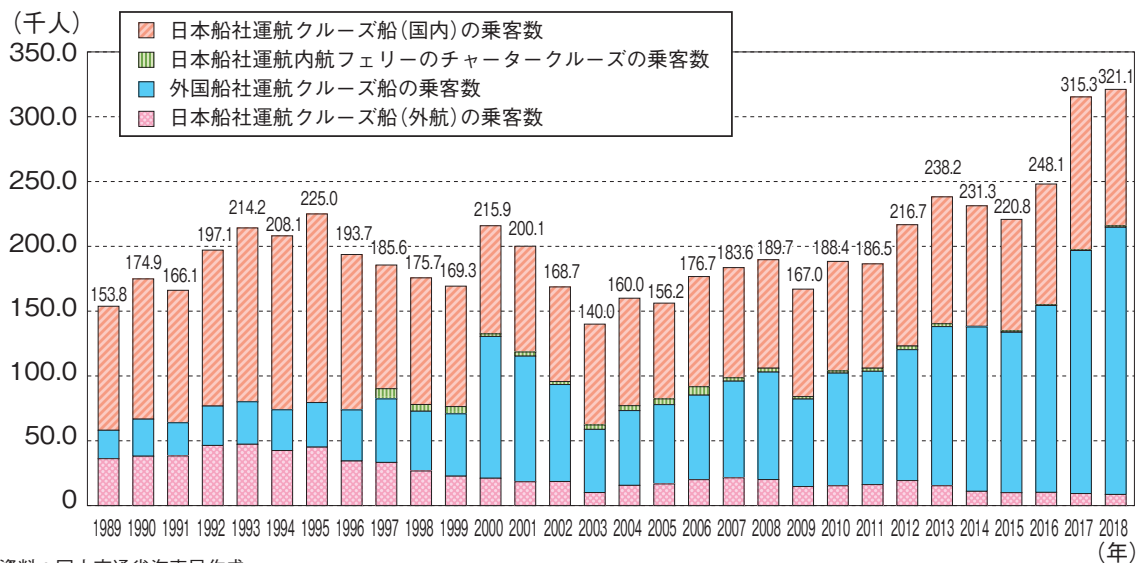
#### ② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

2019年の訪日クルーズ旅客数は、主に中国発クルーズの日本寄港が減少したことにより前年比12.2%減の215.3万人（速報値）となった。また、クルーズ船の寄港回数は、前年比2.2%減の2,867回となった。その内訳は、外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数は、前年比1.0%増の1,932回であり、日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数は、瀬戸内海を周遊するせとうちクルーズ（ガソツウ）の寄港頻度の変更により前年比8.1%減の935回となった。

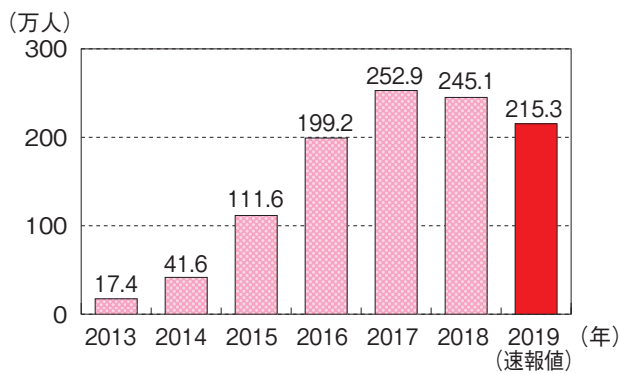
クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で前年から3港増加し、142港（速報値）となった。外国船社が運航する10万トン以上の大型クルーズ船（2千人～4千人超乗り）の寄港は前年（800回）から904回（速報値）と増加した。

また、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を国土交通省港湾局長が「みなとオアシス」として登録している（2020年3月31日時点、138箇所）。

図表1-3-3-16 クルーズを利用した日本人乗客数の推移



図表1-3-3-17 クルーズ船による外国人入国者数(概数)



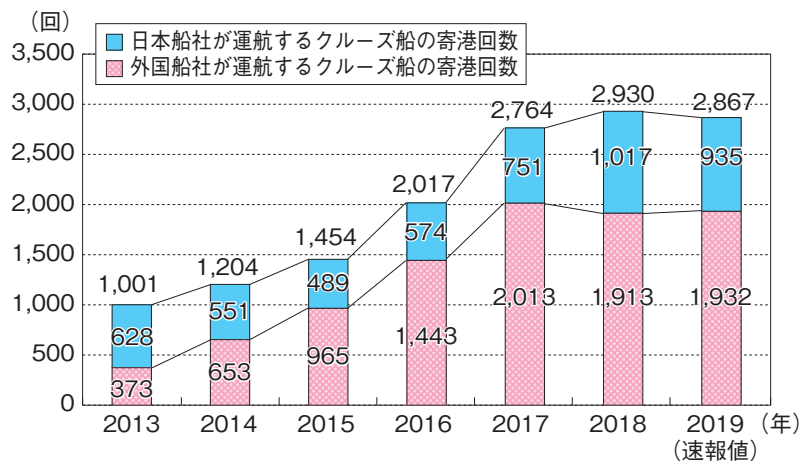
大型クルーズ船(酒田港)

注1：法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。

注2：1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

資料：国土交通省港湾局作成

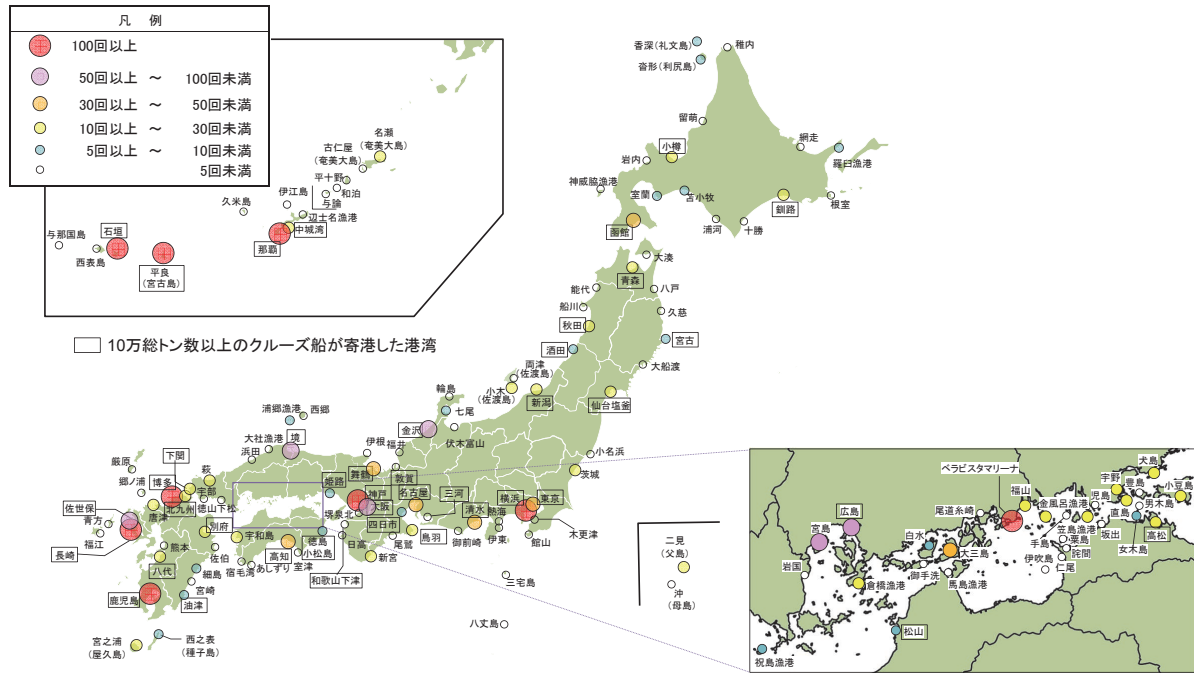
図表1-3-3-18 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数(2019年速報値)



注) 2019年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある

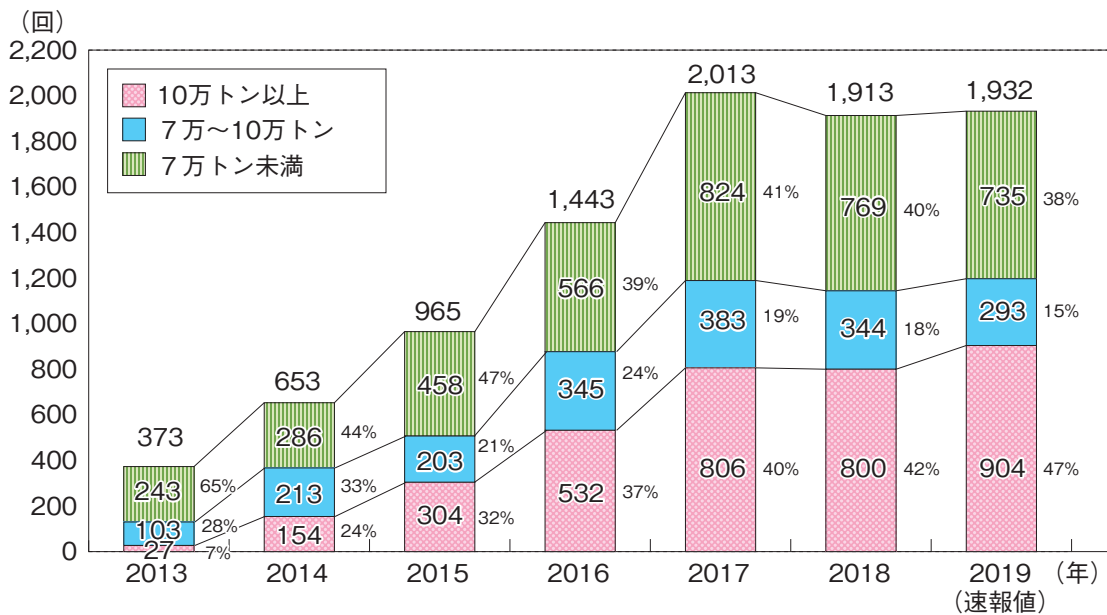
資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-19 クルーズ船の寄港する港湾 (2019年速報値)



資料：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

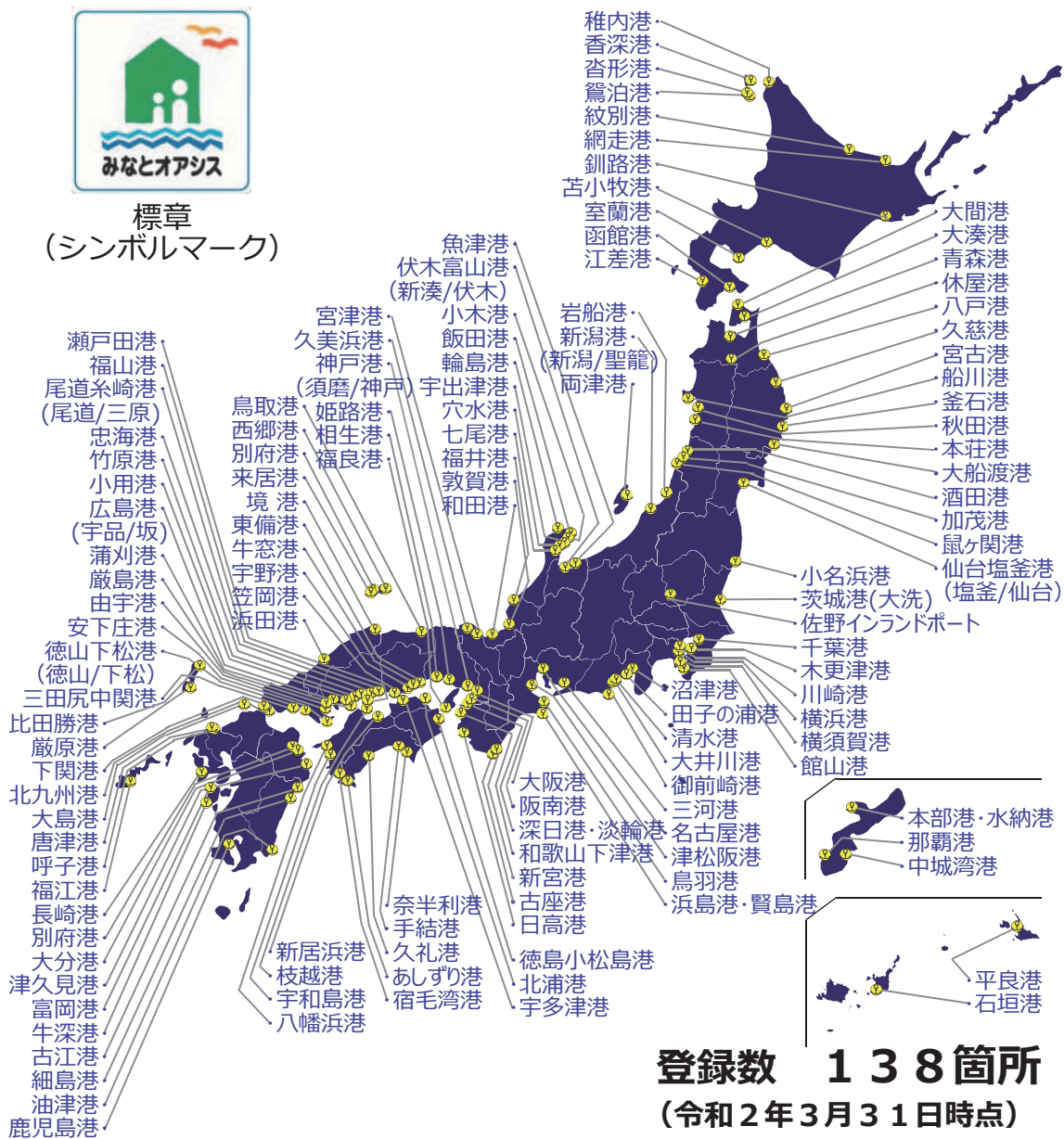
図表1-3-3-20 寄港するクルーズ船の船型 (外国船社)



資料：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-21 全国のみなとオアシス

みなとオアシス所在港湾の一覧



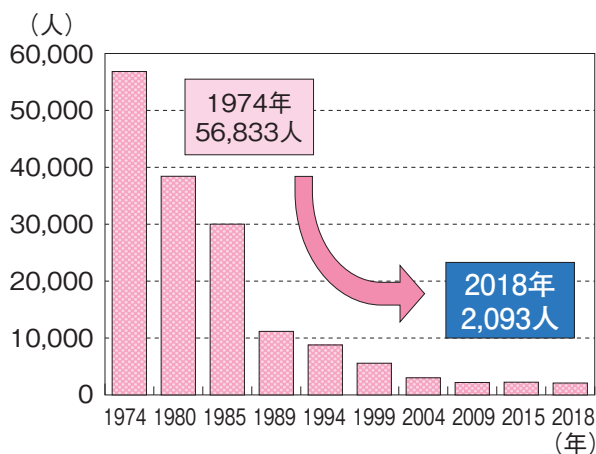
d. 外航船員

外航日本人船員の数は、近年、横ばい傾向にあり、2018年時点で約2,100人となっているが、我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶等の確保とともにそれらに乗り組む船員の育成・確保も図られている。

外国用船も含む我が国商船隊の船員の9割以上は、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。

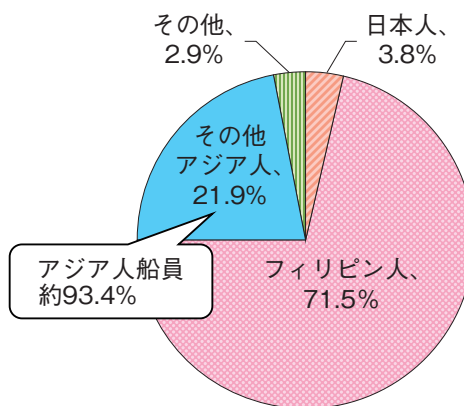


図表1-3-3-22 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-23 日本商船隊における国籍別船員比率(2018年度)



資料：全日本海員組合調べから国土交通省海事局作成

#### (4) 内航

##### a. 内航海運事業(貨物輸送)

2018年度の内航貨物輸送量は、輸送トンベースでは前年度比で1.6%減少、輸送トンキロベースは1.0%減少となっている。

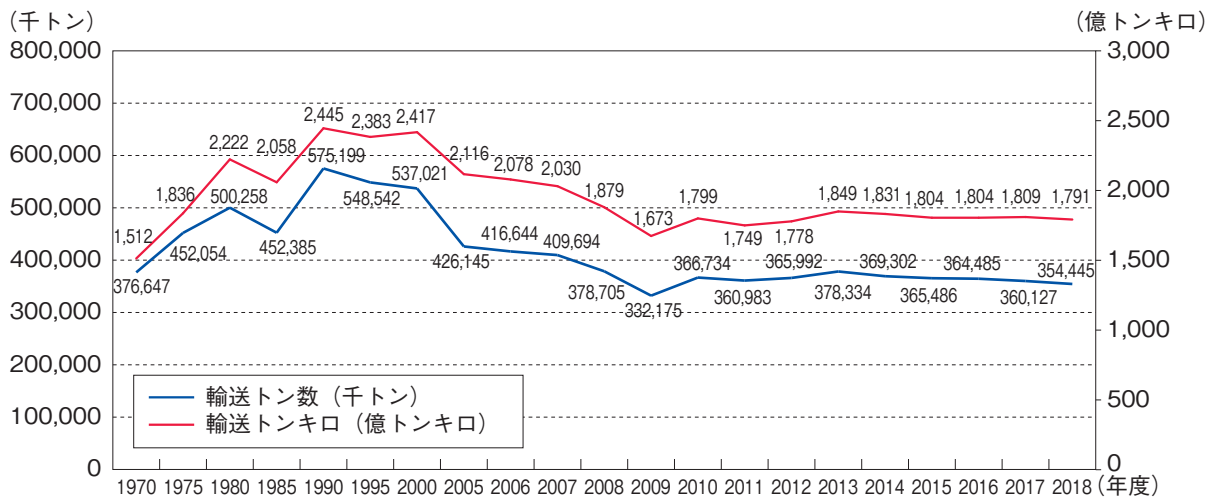
主要な輸送品目別に見ても、輸送量はいずれも減少または横ばいであるが、中でも石油製品は長期にわたり減少傾向にある。

それでも、国内貨物輸送量全体が減少している(図表1-2-1-7左図参照)中で、内航海運のシェア(トンキロベース)は、最もシェアが低くなった2009年度の40.2%から2018年度の43.7%へと、近年わずかながら上昇傾向にある(図表1-2-1-9参照)。

内航海運業者数は、2019年4月1日時点で3,408事業者(うち、休止事業者504者)であり、そのうち99.7%は中小企業となっている。

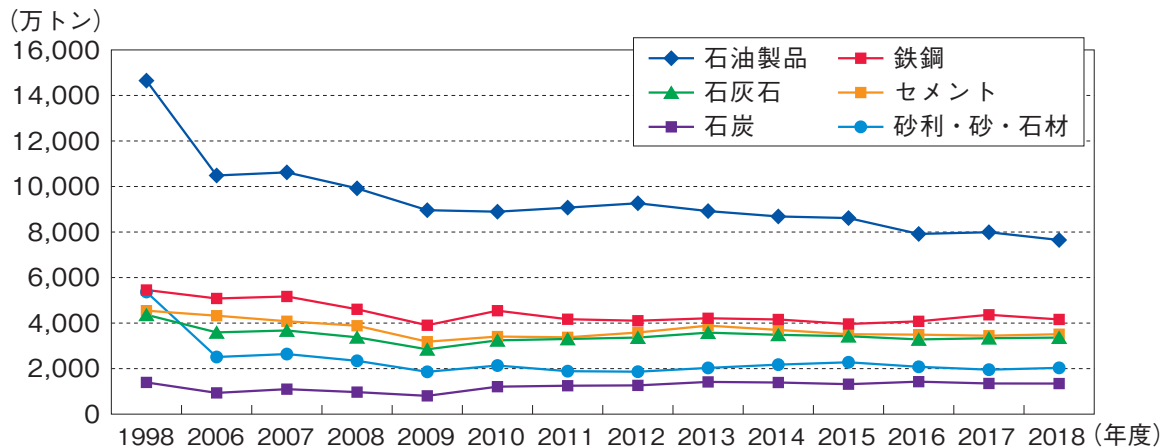
内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が10%減少した一方で、総トン数は9%増加しており、船舶の大型化(1隻あたりの平均総トン数は22%増の747総トン(2018年度))が進んでいる。

図表1-3-3-24 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

図表1-3-3-25 主要品目別輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計年報」から国土交通省海事局作成

## b. 内航旅客船事業

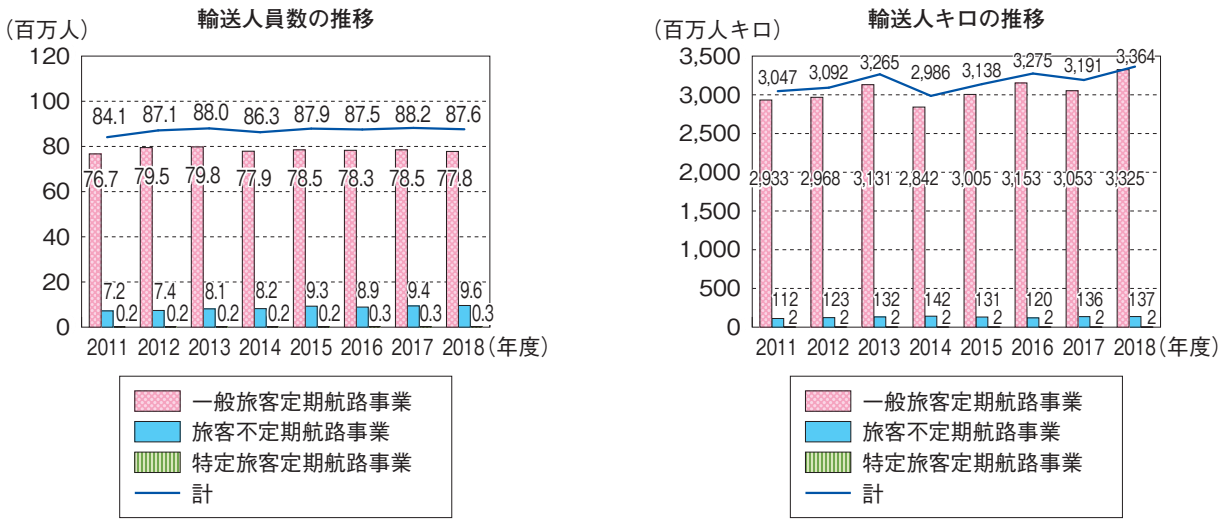
### ① 内航旅客船事業の現況

内航旅客輸送量は、近年横ばいの状況が続いており、2018年度は人ベースでは8,762万人、人キロベースでは33億6,355万人キロとなっている。

旅客船事業は、2019年4月1日時点で、972事業者（対前年比7事業者増）によって経営され、これに就航している船舶は2,238隻（対前年比17隻増）となっている。

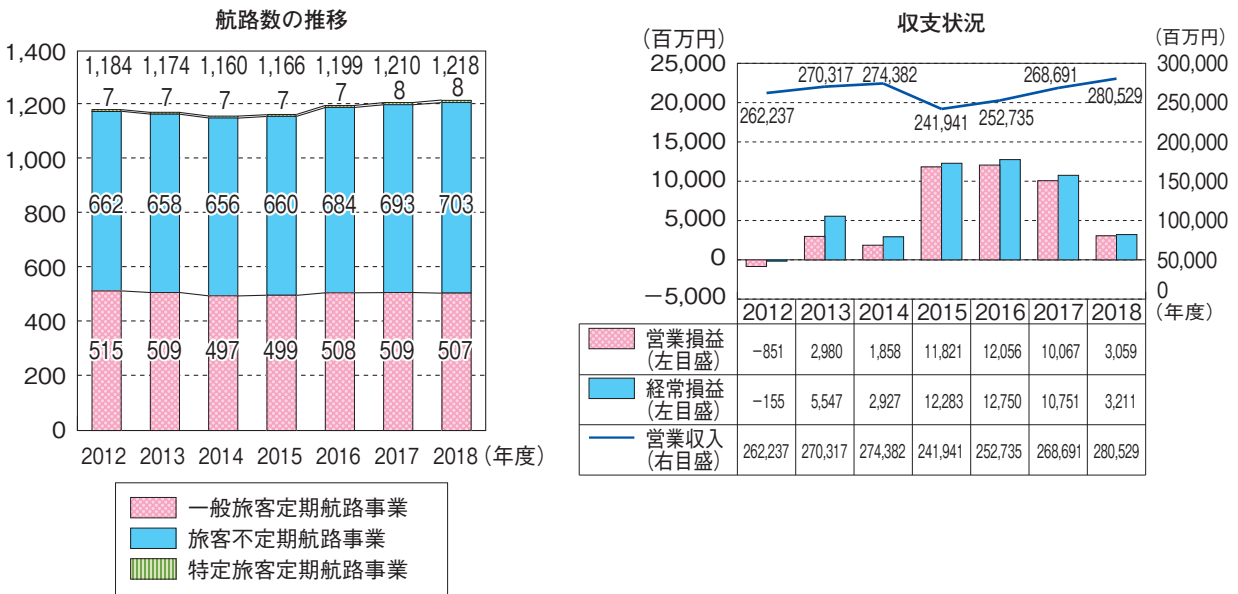
旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2018年度では、集計した航路数は1,218航路（対前年度比8航路増）であり、営業収入は約2,805億円（対前年度比約118億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、6期連続の黒字となり、経常収支率は101.1%となっている。

図表1-3-3-26 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。）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

図表1-3-3-27 旅客航路事業の収支状況の推移（航路損益）



注：経営実態調査で報告のあった航路の航路損益を集計したものである。  
 資料：国土交通省海事局作成

② 離島航路

離島航路は、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。少子高齢化に伴う人口減少等の進行から利用者数はここ20年で約3割減少している。

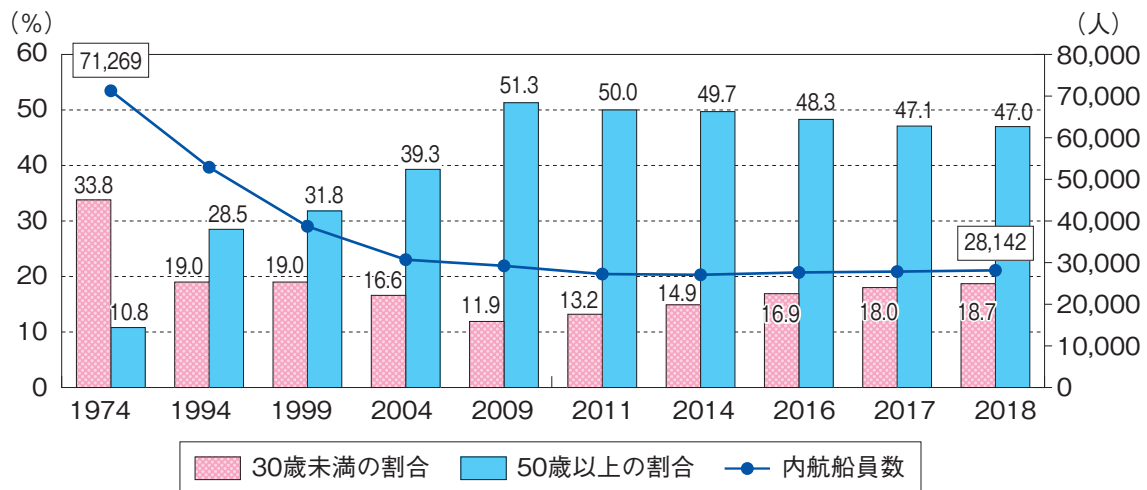
2018年度末時点の離島航路数は296航路、就航船舶は552隻（約19万総トン）である。離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2018年度の経常収支率は94.5%となっている。

離島航路事業者の多くは厳しい経営状況にあるが、補助対象126航路の事業者に対して国庫補助を行うことで、離島航路の維持を図っている。

### c. 内航船員

内航船員は、近年は横ばいで推移しており、2018年時点で約28,000人となっている。50歳以上の高齢船員の割合が5割程度を占め続けており、近い将来担い手不足が懸念されているが、若年船員確保に向けた官民の取組の効果もあり、30歳未満の若年船員の割合が年々増加する傾向にある。

図表1-3-3-28 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4節 航空交通

航空交通は、島国である我が国の国際旅客輸送（人ベース）の96.0%（図表1-2-1-10参照）を担っている。また、国内旅客輸送においても、長距離輸送で優位性を発揮し、人キロベースで16.5%を担う（図表1-2-1-5参照）など、我が国の国民経済、国際交流や地域間交流を支える基盤となっている。

航空機が離着陸して人の乗降や荷役を行う空港は、国、地方公共団体、空港会社等が整備し、航空機を運航する主体が空港と空港の間を航空機で結ぶことで航空交通ネットワークが形成されている。

このため、航空交通の動向を見るに当たっては、インフラである空港の整備状況及び空港間を結んで形成される航空交通ネットワークの状況と、航空機により行われる運送等の事業活動を分けて見ていくこととする。

まず、航空交通ネットワークについて見た上で（（1）参照）、我が国の航空運送事業の事業規模、就業者等について見る（（2）参照）。その上で、航空機による運送について、国際輸送を担う国際航空（（3）参照）と、国内輸送を担う国内航空（（4）参照）に分けて、それぞれ見ていくこととする。

### （1）航空交通ネットワーク

#### a. 空港の整備状況

我が国の空港は、拠点空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークの拠点となる空港）、地方管理空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークを形成する上で重要な役割を果たす空港）の大きく2類型に分類され、空港数の合計は82である。その他の空港や自衛隊等が設置・管理する共用空港も加えると、我が国全体の空港数は97である。

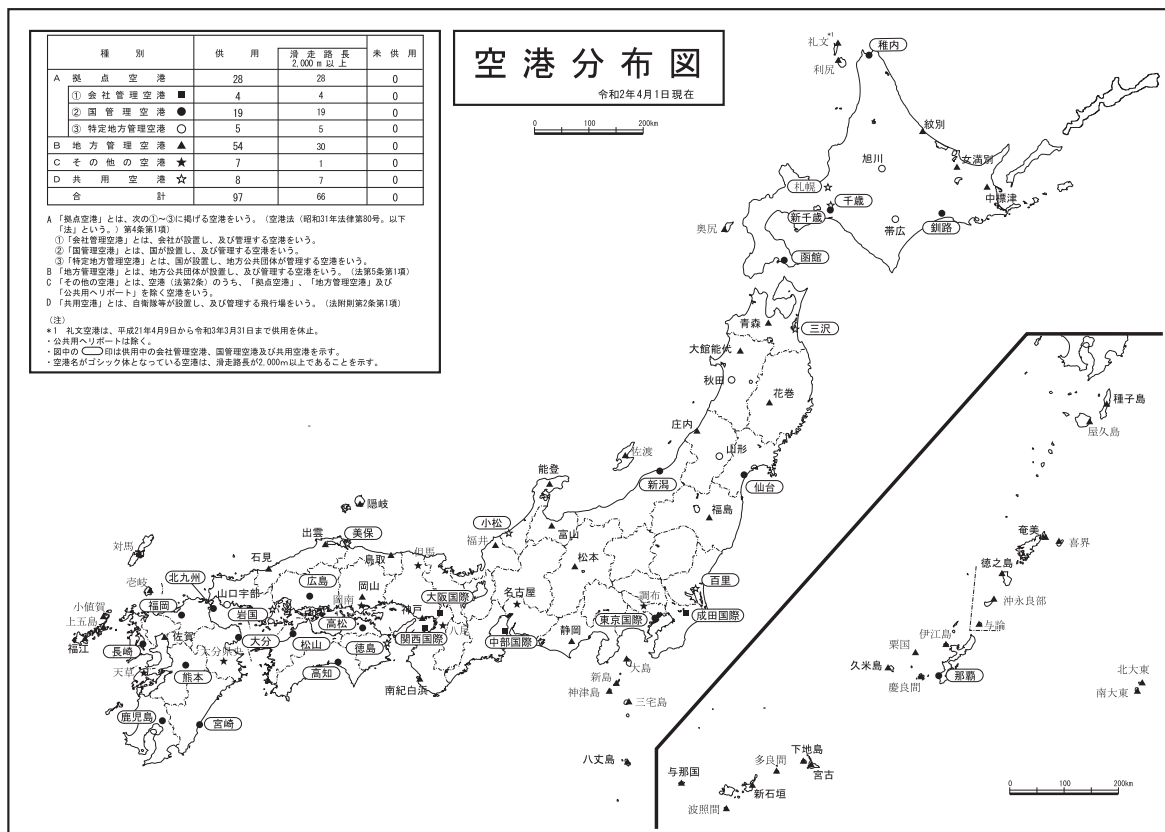
航空ネットワークの充実に向けて空港の整備が着実に進められてきた結果として、我が国の全人口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている人の割合はほぼ100%となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。地方部も含めて全国各地に空港が配置されていることは、ゴールデンルートに集中する訪日外国人旅行者の観光需要の地方への分散を図る上でも有意義である。

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、更なる利便性の向上や効率的な空港運営を行うことが求められている。

こうした中、2013（平成25）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、高松空港、神戸空港については2018年4月から、鳥取空港については2018年7月から、福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港については2019年4月から、熊本空港については2020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た。また、北海道内7空港、広島空港においても、運営の民間委託に向けた手続きが進められている。



図表1-3-4-1 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

## b. 首都圏空港（東京国際空港及び成田国際空港）の航空ネットワーク

首都圏空港は、訪日外国人の増加、産業・都市の競争力強化及び日本全国の地域活性化を図るため、機能向上が図られてきている。

首都圏空港は、国内線旅客数の67%、国内航空貨物の40%を占めており、国内航空輸送ネットワークの中核となっているとともに、我が国を発着する国際線旅客数の56%、国際航空貨物の69%を占めており、我が国最大の国際ゲートウェイとして役割を果たすなど、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。

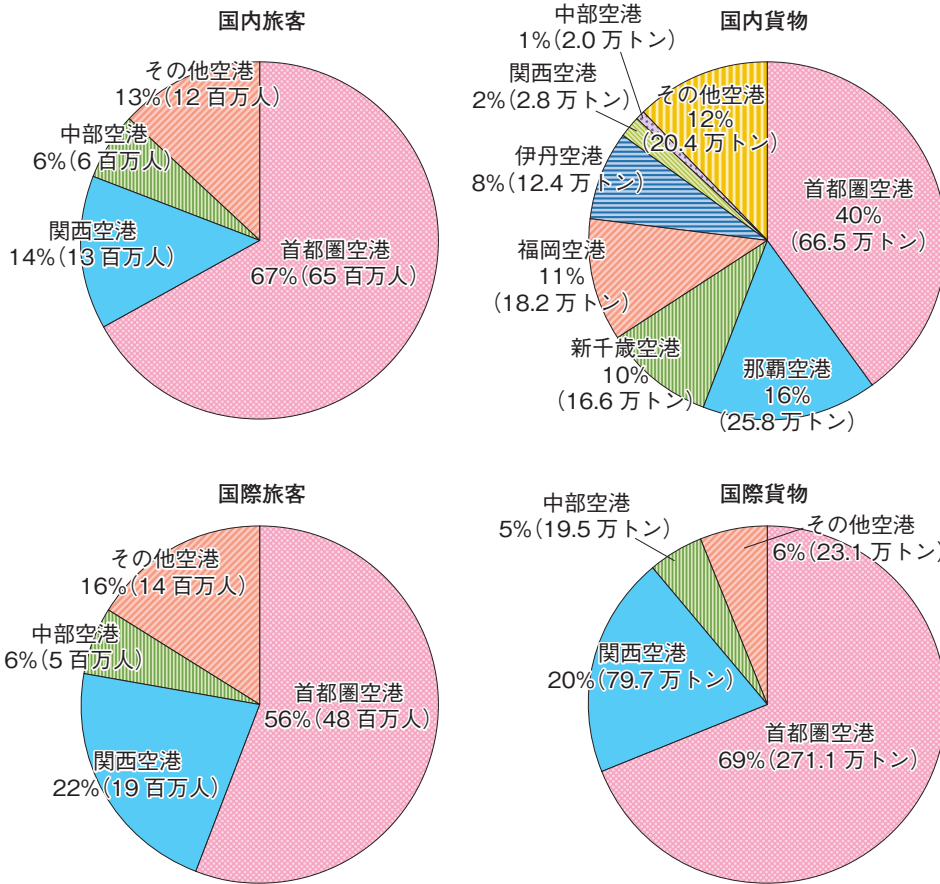
総発着回数について、首都圏空港は年間合計発着枠の75万回化の達成により、アジア諸国の主要空港と比較するとトップとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着枠が100万回を超えているところもある。

国際線就航都市数について、首都圏空港は108都市となっており、アジア諸国の主要空港（ソウル（152都市）、香港（150都市）、シンガポール（150都市）、北京（111都市））より少ない。

国際航空旅客輸送量について、首都圏空港はアジアの主要4空港と比較すると、輸送量では4位、2007年から2018年までの間の年平均増加率では最下位である。

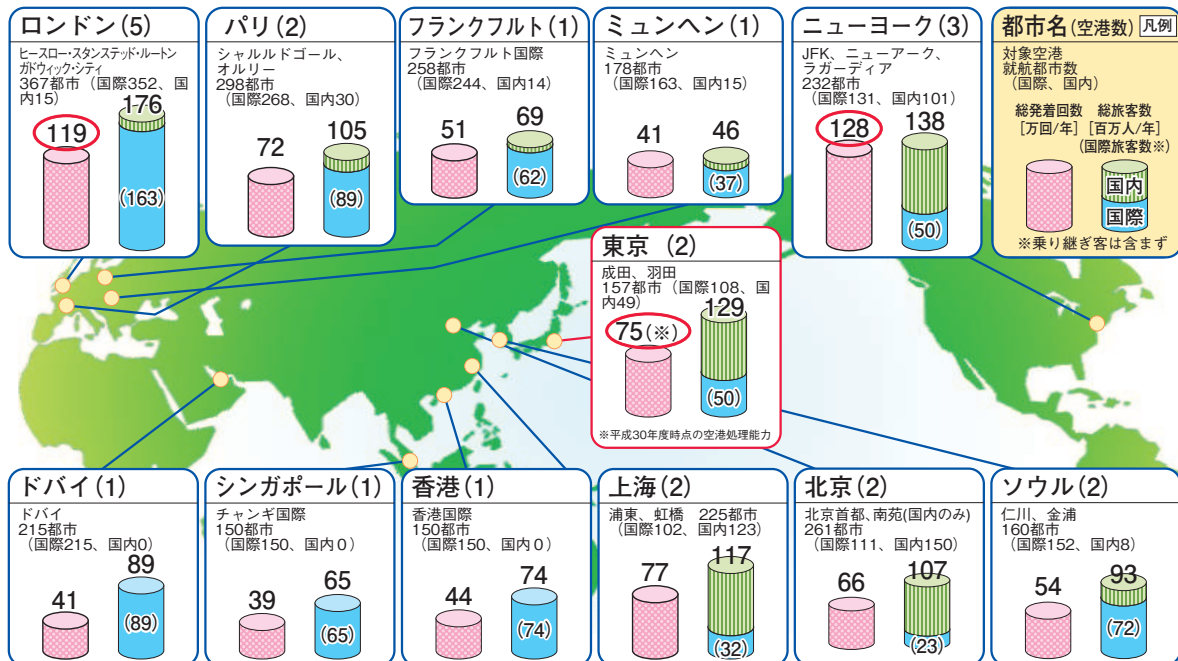
国際航空貨物取扱量について、成田国際空港と世界の主要空港を比較すると、成田国際空港の取扱量は世界で6位（2018年）であり、ここ数年、香港、上海、ドバイ、ドーハ等の空港が取扱量を大きく伸ばしている中で、横ばいを続けている。一方で、東京国際空港の取扱量は、成田国際空港に比べて少ないものの、近年は大きく伸びているところである。

図表1-3-4-2 国内・国際航空旅客及び貨物取扱量の空港別割合（2018年度）



資料：国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計年報」、国際旅客及び国際貨物は「空港管理状況調査」から、国土交通省航空局作成

図表1-3-4-3 首都圏空港と諸外国の主要空港の就航都市数、発着回数及び旅客数の比較

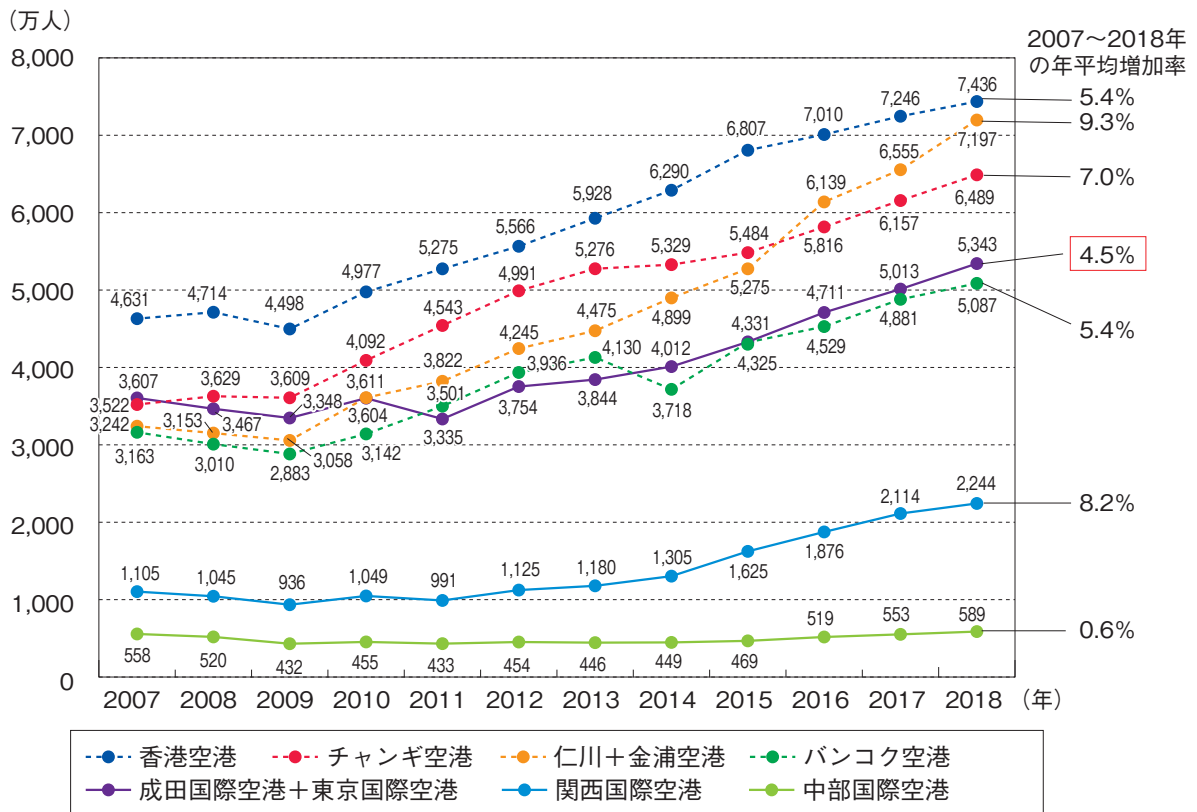


注1：発着回数、旅客数は2019年のデータ

注2：就航都市数は2019年3月31日～4月6日、定期旅客便の直行便が就航している都市数

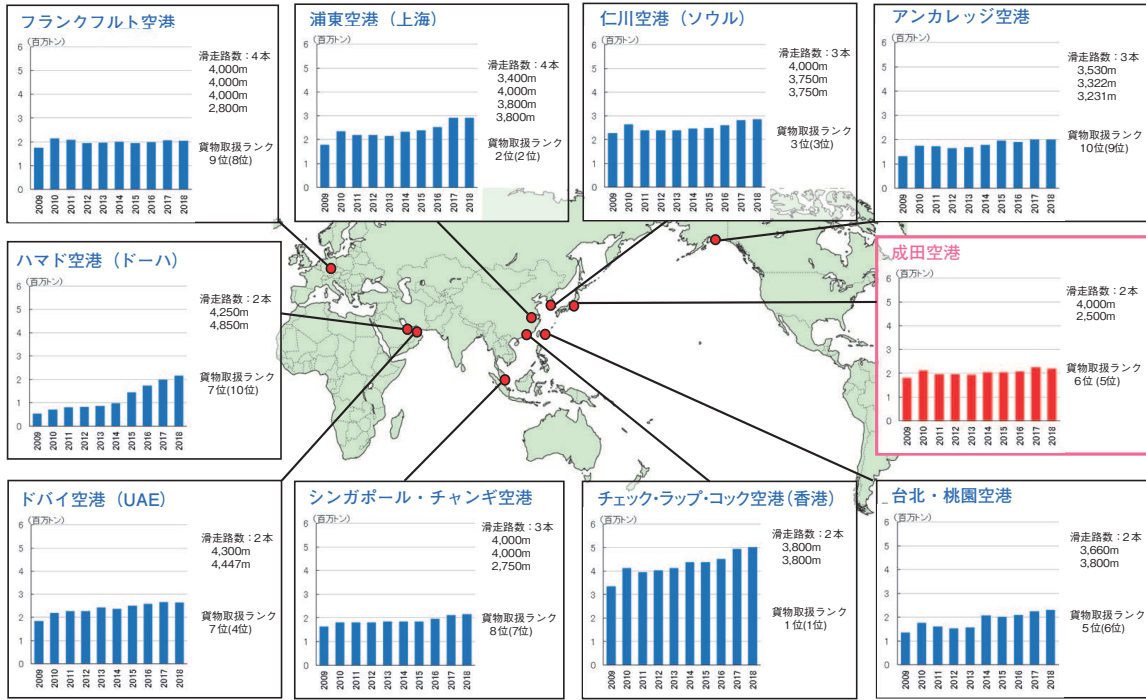
資料：国土交通省航空局作成

図表1-3-4-4 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送量の推移



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

図表1-3-4-5 世界の主要空港の国際貨物取扱量の推移等



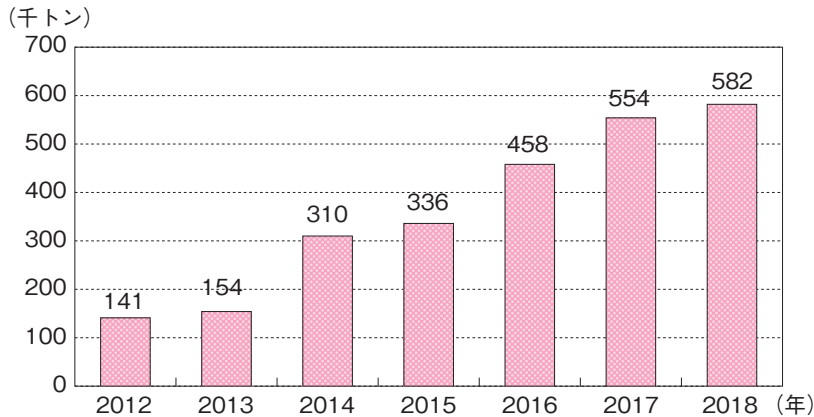
注1) ( )内は、2017年の順位  
 出典：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等より作成

国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

順位	2009 - 2018										2018/2009比
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	1.50
2	仁川	仁川	仁川	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	浦東	浦東	1.64
3	ドバイ	浦東	浦東	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	仁川	1.26
4	成田	ドバイ	ドバイ	浦東	浦東	浦東	浦東	浦東	ドバイ	ドバイ	1.43
5	パリ	フランクフルト	フランクフルト	成田	フランクフルト	桃園	成田	成田	成田	桃園	1.71
6	浦東	パリ	パリ	フランクフルト	成田	成田	桃園	桃園	桃園	成田	1.21
7	フランクフルト	成田	成田	パリ	シンガポール	フランクフルト	アンカレッジ	フランクフルト	シンガポール	ドーハ	4.14
8	シンガポール	シンガポール	シンガポール	シンガポール	パリ	パリ	フランクフルト	シンガポール	フランクフルト	シンガポール	1.32
9	桃園	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	パリ	アンカレッジ	フランクフルト	フランクフルト	1.16
10	マイアミ	桃園	桃園	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	アンカレッジ	ドーハ	アンカレッジ	1.52

資料：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-6 東京国際空港の国際貨物取扱量の推移



資料：「空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

## c. 航空ネットワークの拡大

### ① 航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

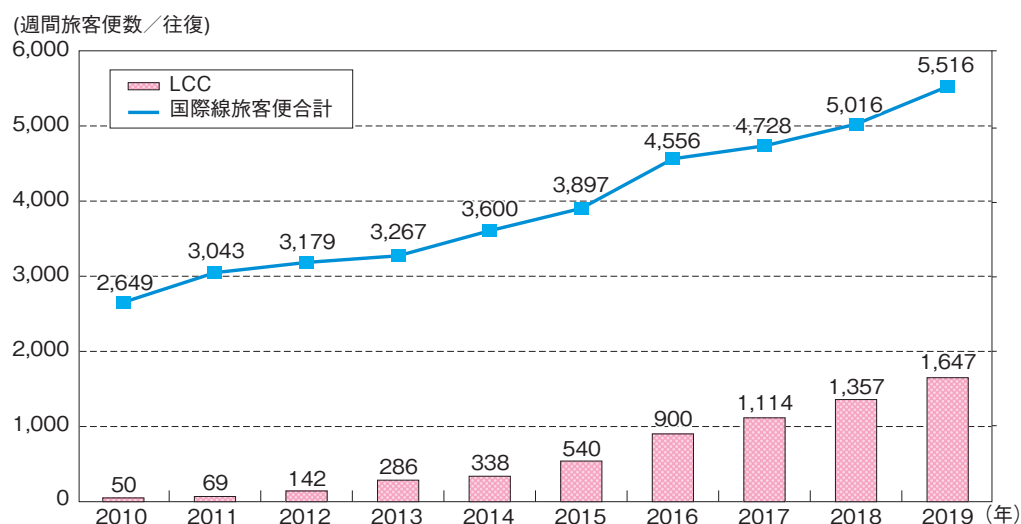
世界的な航空自由化<sup>※1</sup>の動向に対応しつつ、我が国の国際航空網の拡充を図るため、航空自由化を推進中である。我が国の航空自由化は、首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、成田空港からの第3国輸送と羽田空港を対象外とするほか一部制約が残るが、近年、関西国際空港や中部国際空港における国際旅客便の大幅な伸びを背景に、我が国を発着する国際旅客便数は過去10年でおおよそ2倍<sup>※2</sup>に増加している。

国際航空網の更なる拡充を図る上で、首都圏空港の航空自由化の在り方や、発着枠の調整の在り方が今後の課題となっている。2019年度は、成田空港への乗入れ便数に制約が残る中国との間で、中国企業の乗入れ便数を段階的かつ大幅に緩和すること等で合意した。

※1 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいう。

※2 新型コロナウイルス感染拡大による影響を受ける前。

図表1-3-4-7 国際線旅客便・LCCの便数推移 (2010～2019)



※各年夏ダイヤの期首ベースの便数  
資料：国土交通省航空局作成

### ② グローバルアライアンス

アメリカが航空自由化の考え方を打ち出し、1つの定期航空便に複数の航空会社の便名を付与して運航するコードシェアが可能になったことを契機として、1990年代から2000年にかけて、現在の3つのグローバルアライアンス（スターアライアンス、スカイチーム、ワンワールド）が発足した。これらのアライアンスには、世界の主要な航空会社が多数参加し、航空輸送量（旅客キロ）の約5割を占めているが、各アライアンスは、ターミナルの共通化、マイレージプログラムなどで戦略的な提携を深め、近年では提携の域を超えた共同事業も行うことにより、航空ネットワークを充実させるとともに、旅客利便性の向上と競争力強化を図ってきている。

### ③ LCC

LCC(Low Cost Carrier)とは、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



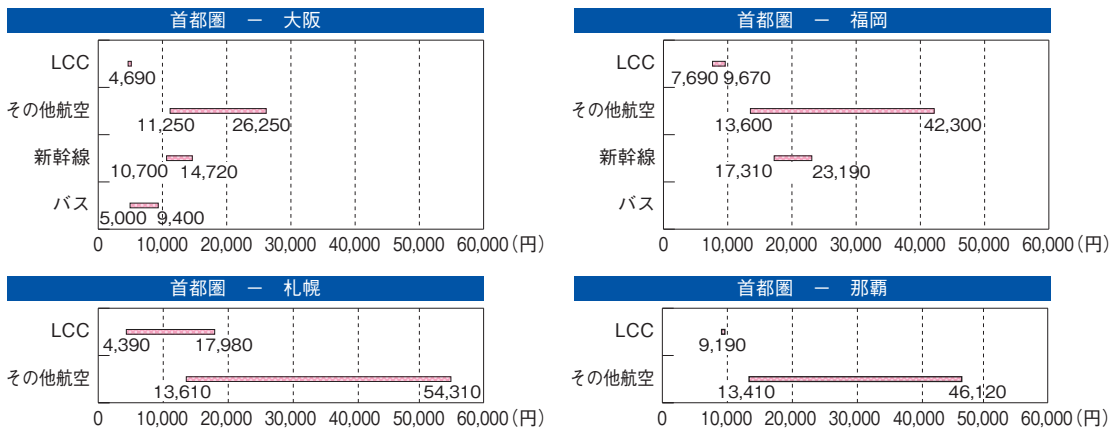
を提供する航空会社のことである。

米国及びEUでは、1970年代又は80年代に始まった航空規制緩和を契機に設立、東南アジアでは、2000年代の経済成長や個人所得上昇に伴う航空需要の増加を背景に成長するなど、世界各地でシェアを伸ばしてきた。

我が国では、伸び悩みが予測される国内航空市場において、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓するなど、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。これらを踏まえて、LCCの新規参入促進を図るべく、航空自由化の推進やLCC用旅客ターミナルの整備等の環境整備が進められてきており、我が国でもLCCの利用者数は増加傾向にある。

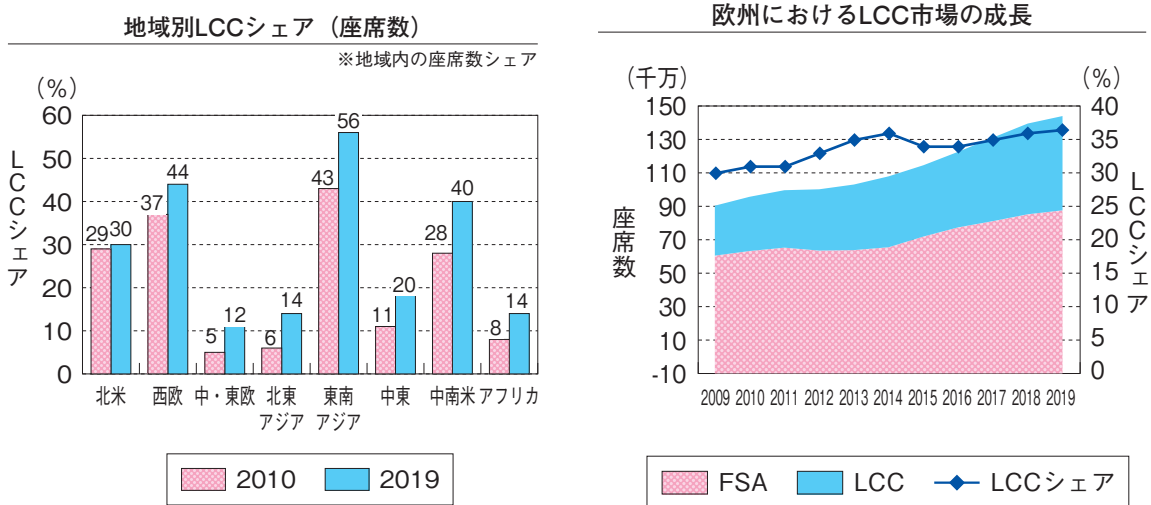
我が国には以前より外国LCCが多数乗り入れているが、本邦LCCは、2012年から事業を開始しており、2020年1月時点では、4社により、国内線40路線、国際線30路線が運航されている。

図表1-3-4-8 国内LCCと他の交通機関との運賃比較



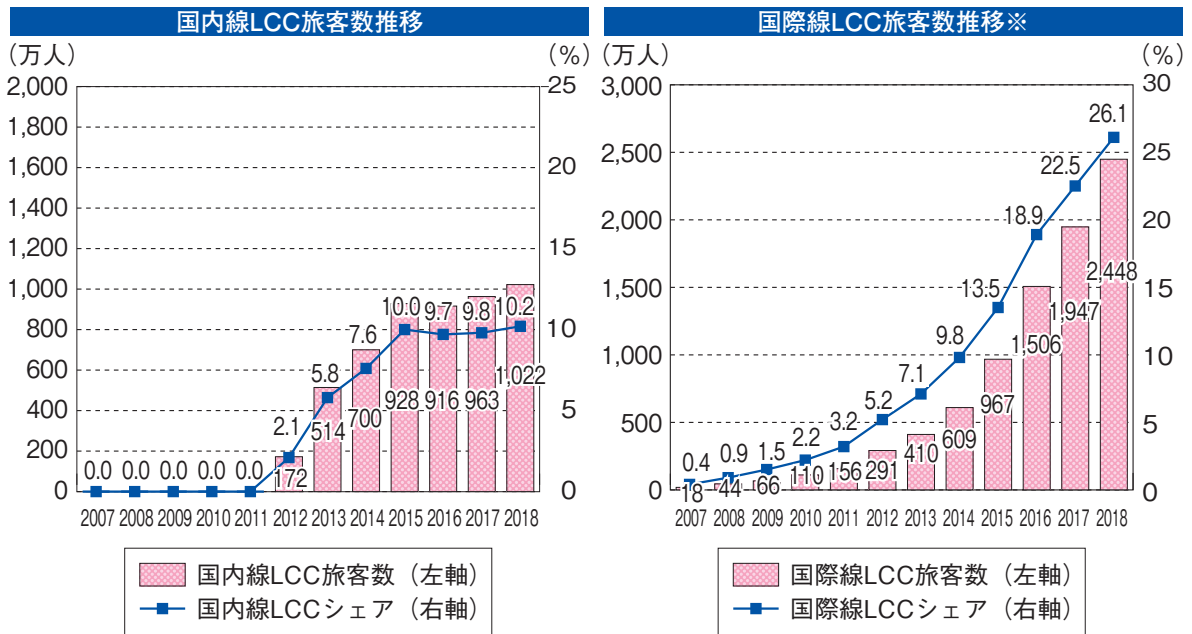
注1：運賃は、LCC及びその他航空については繁忙期を除く期間における運賃。  
 令和2年5月23日(土)の片道運賃。(確認日は令和2年5月13日(水))  
 注2：首都圏：成田国際空港、東京国際空港、JR東京駅  
 大阪：関西国際空港、大阪国際空港、JR新大阪駅  
 資料：各航空会社、JR、バス会社のHPから国土交通省総合政策局作成

図表1-3-4-9 世界のLCCシェアの現状



注：北東アジア：日本、韓国、中国、台湾、モンゴル  
 資料：「CAPA Centre for Aviation Data」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-10 我が国のLCC旅客数（国内線：左図、国際線：右図）の推移



※2019年7月時点のデータによる集計  
資料：国土交通省航空局作成

図表1-3-4-11 我が国のLCCの概要（2020年1月時点）

会社名	Peach Aviation(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	エアアジア・ジャパン(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> <li>ANA ホールディングス 77.9%</li> <li>INCJ 15.1%</li> <li>First Eastern Aviation Holding Limited 7.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本航空 50.0%</li> <li>カンタスグループ 33.3%</li> <li>東京センチュリー 16.7%</li> </ul> ※比率は議決権ベース	<ul style="list-style-type: none"> <li>春秋航空股份有限公司 29.4%</li> <li>他</li> </ul> ※比率は議決権ベース	<ul style="list-style-type: none"> <li>Air Asia Investment 33.0%</li> <li>楽天 18.0%</li> <li>他</li> </ul> ※比率は議決権ベース
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田	成田、関西、中部	成田	中部
使用機材	エアバスA320 (180席) ×30機	エアバスA320 (180席) ×25機	ボーイング737 (189席) ×6機	エアバスA320 (180席) ×3機
運航開始	2012年3月1日	2012年7月3日	2014年8月1日	2017年10月29日
運航路線	(国内線) 関西=新千歳、釧路、仙台、新潟、成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、新石垣 成田=新千歳、福岡、奄美、那覇、新石垣 福岡=新千歳、那覇 仙台=新千歳 計21路線 (国際線) 新千歳=桃園 仙台=桃園 成田=桃園、高雄 羽田=仁川、桃園、浦東 関西=仁川、釜山、桃園、高雄、香港、浦東 福岡=桃園 那覇=仁川、桃園、高雄、香港、バンコク 計19路線	(国内線) 成田=新千歳、庄内、関西、高松、松山、高知、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇、下地島 関西=新千歳、高知、福岡、熊本、那覇 中部=新千歳、福岡、鹿児島、那覇 計23路線 (国際線) 成田=香港、桃園、マニラ、浦東 関西=マニラ、香港 中部=マニラ 計7路線	(国内線) 成田=新千歳、広島、佐賀 計3路線 (国際線) 成田=武漢、重慶、天津、ハルビン、寧波、浦東 計6路線	(国内線) 中部=新千歳、仙台 計2路線 (国際線) 中部=桃園 計1路線
事業形態の特徴	ANAホールディングスの連結子会社	日本航空から独立した事業運営	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営	エアアジアグループによる再参入

資料：国土交通省航空局作成

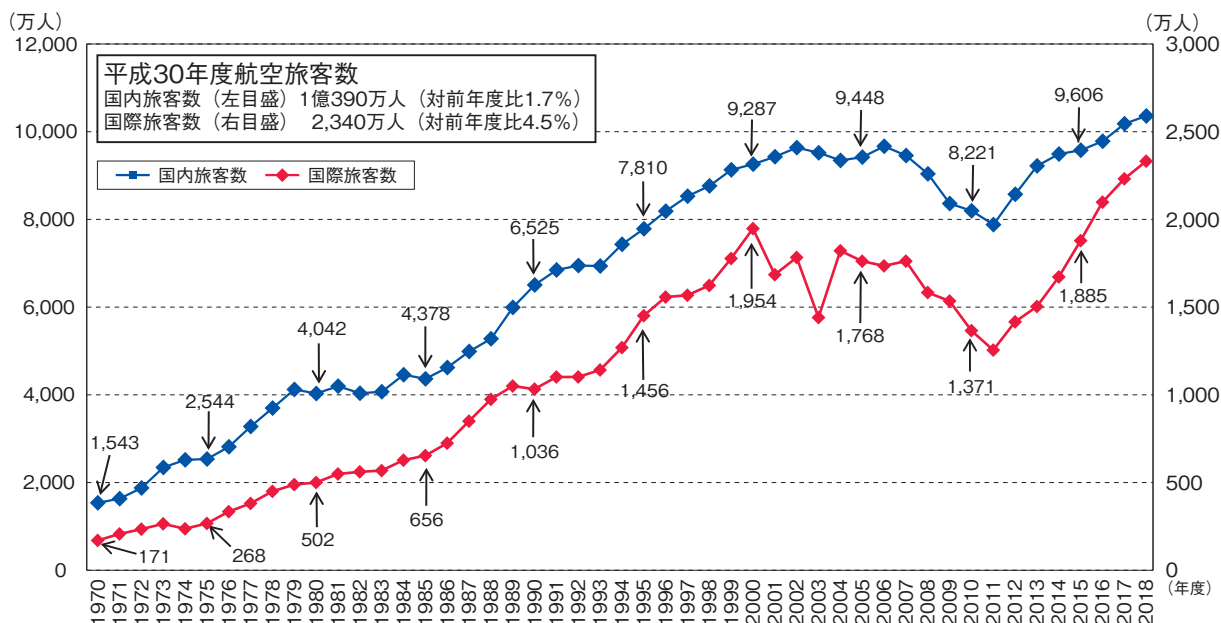
(2) 航空運送事業等総論

a. 本邦航空運送事業者の現況

本邦航空運送事業者による旅客輸送量は、国内・国際ともに2000年代後半より減少に転じたものの、2011年を底に増加に転じ、近年の訪日外国人旅行者の急増等も影響して、2018年における国内・国際合計の旅客数は過去最高を更新した。

主な事業者数は18で、営業収入は4.0兆円である（図表1-2-2-3参照）。

図表1-3-4-12 我が国航空運送事業者による旅客輸送量の推移



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

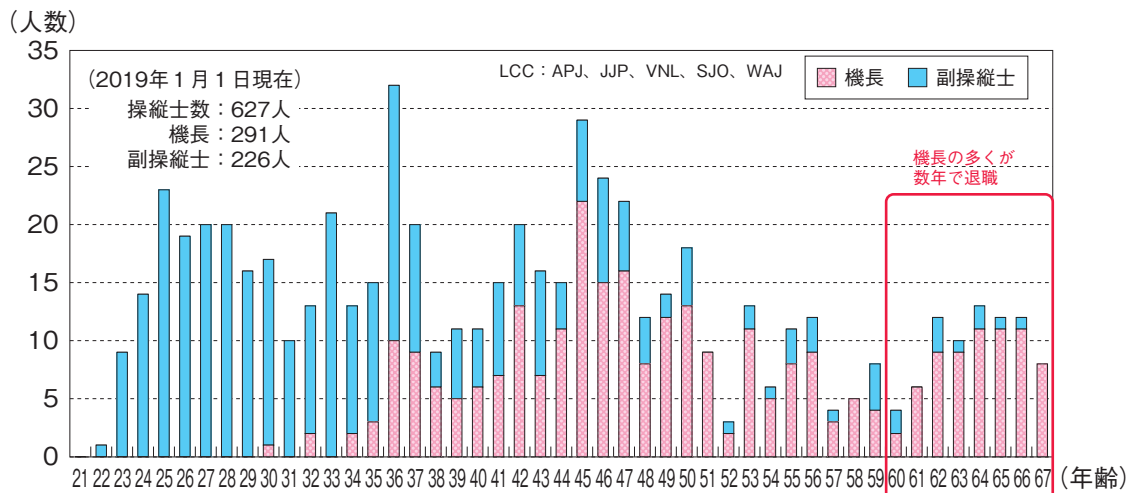
b. 航空機操縦士、航空機整備士、航空管制官

① 航空機操縦士

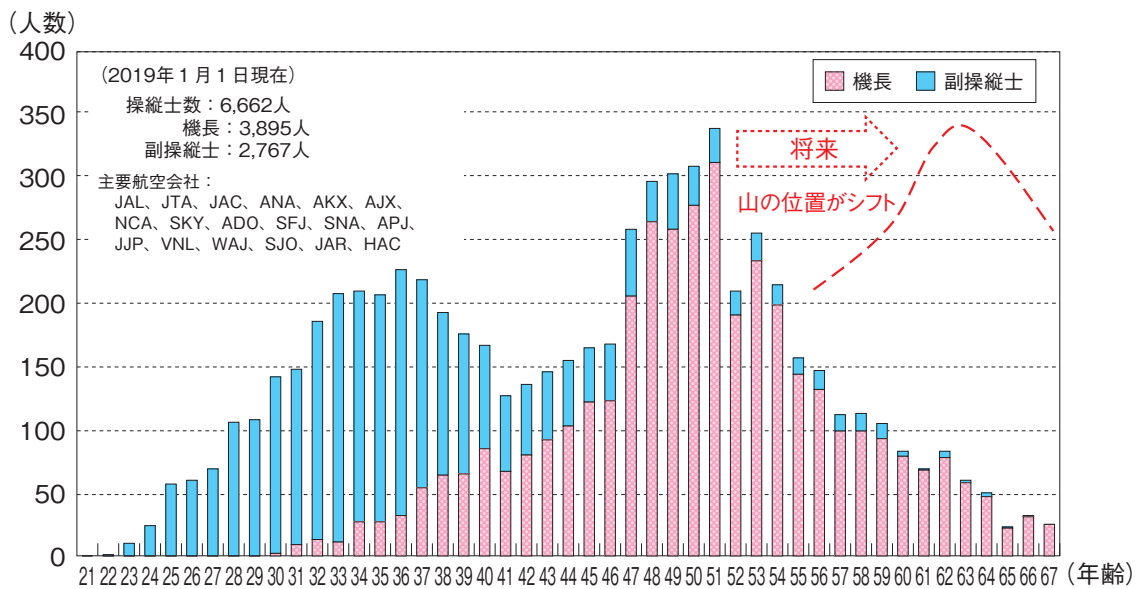
我が国の航空業界の中で、急速に事業を拡大しているLCCや、操縦士を確保することが困難な地域航空会社においては、短期的な操縦士不足に直面しているところであり、特にLCCでは60歳以上のベテラン機長の割合が高くなっている。これらベテラン機長が数年のうちに退職すること等により、今後さらに操縦士不足が深刻となることが見込まれる。

また、我が国の主要航空会社においても、現在主力となっている50歳前後の操縦士が15年後に大量退職する時代を迎えるため、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を踏まえると、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。

図表1-3-4-13 本邦LCC(上図)及び本邦主要航空会社(下図)操縦士の年齢構成



資料：国土交通省航空局作成

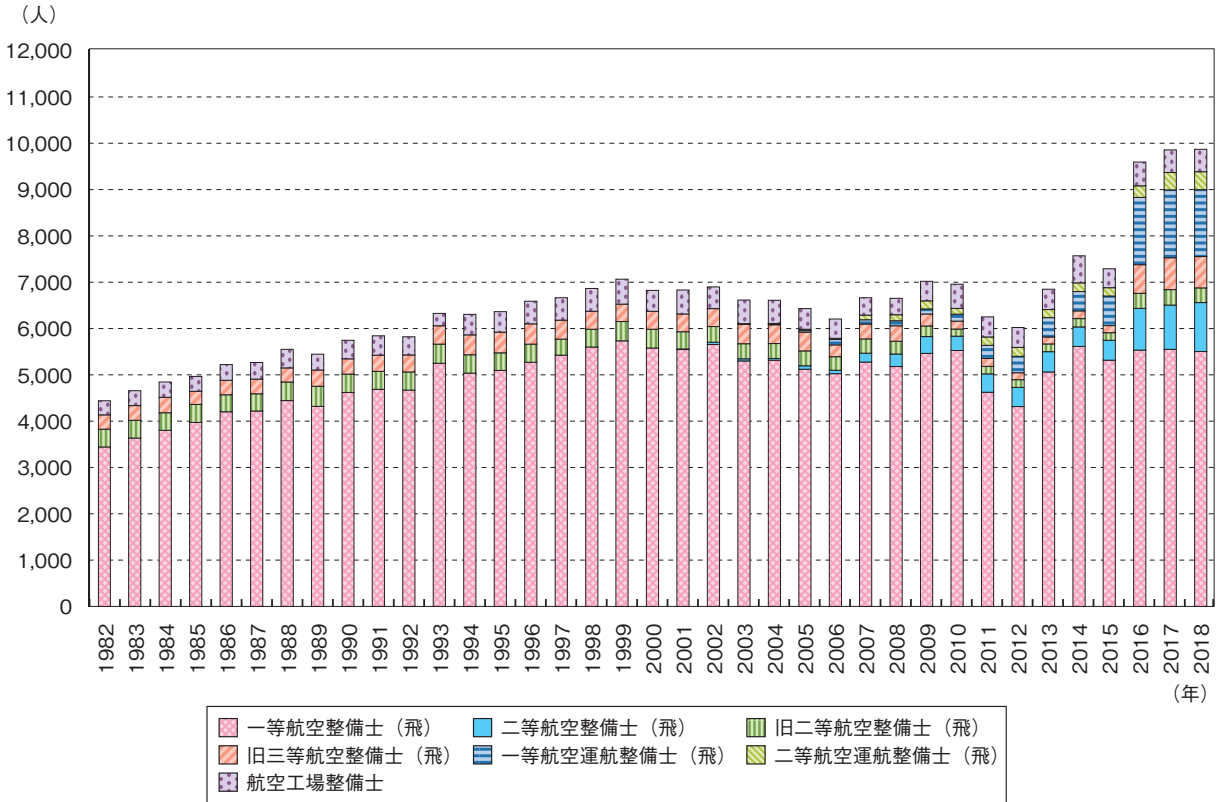


資料：国土交通省航空局作成

② 航空機整備士

整備士の需要は、全体としては航空専門学校や自社養成による供給により、その数は安定的に推移しているが、整備士の高齢化による大量退職への対応が喫緊の課題となっている。

図表1-3-4-14 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

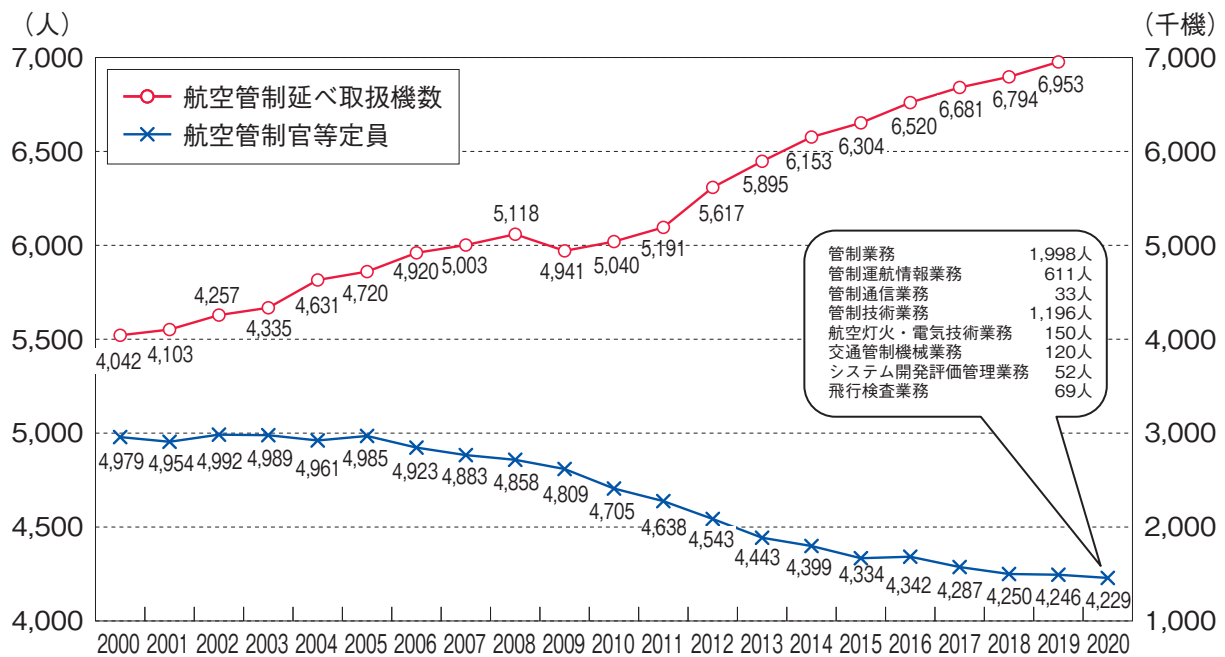
③ 航空管制官

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一方、我が国の航空管制官の数は、2010年から減少に転じ、近年は再び増加傾向にあるものの、一人当たりの取扱機数が増加している。

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。



図表1-3-4-15 航空管制延べ取扱機数と航空管制官等定員の推移



注1：航空管制延べ取扱機数とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。  
 注2：航空管制延べ取扱機数は暦年のデータ、航空管制官等定員は年度末の定員である。  
 注3：平成28以前の交通管制機械業務定員数は、航空局機械職の全体定員数である。  
 資料：国土交通省航空局作成

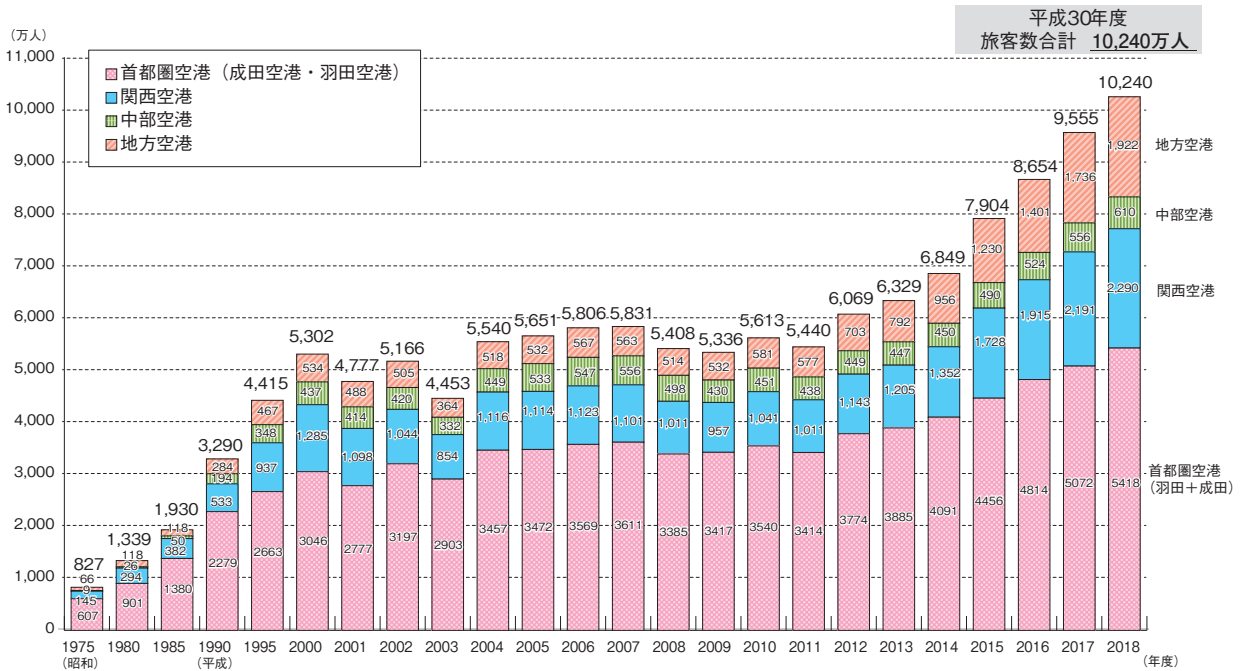
### (3) 国際航空

#### a. 国際航空旅客輸送

我が国を発着する国際航空旅客数（本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計）は、リーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、2011年度を底に、訪日外国人旅行者の急増により大幅に増加しており、2018年度は、10,240万人（対前年度比約7%増）と過去最高を更新している。

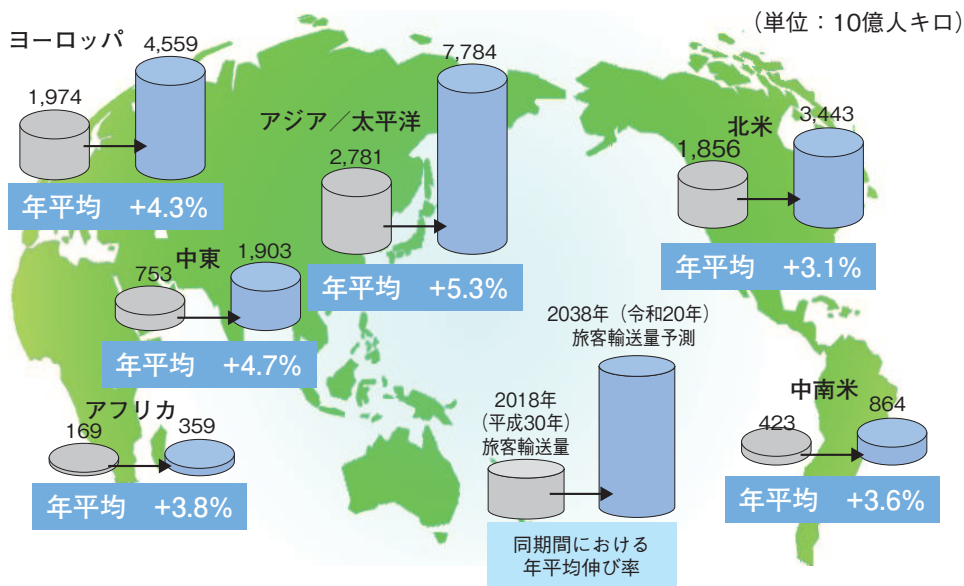
また、世界の航空旅客需要予測（2019年～2038年）によると、世界各地で需要増が予想されており、中でもアジア/太平洋地域、中東地域及びヨーロッパ地域での伸びが大きいと見込まれている。

図表1-3-4-16 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



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。中部国際空港開港以前は、名古屋空港における旅客数を示す。  
資料：「空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-17 世界の航空旅客需要予測 (2019年～2038年)



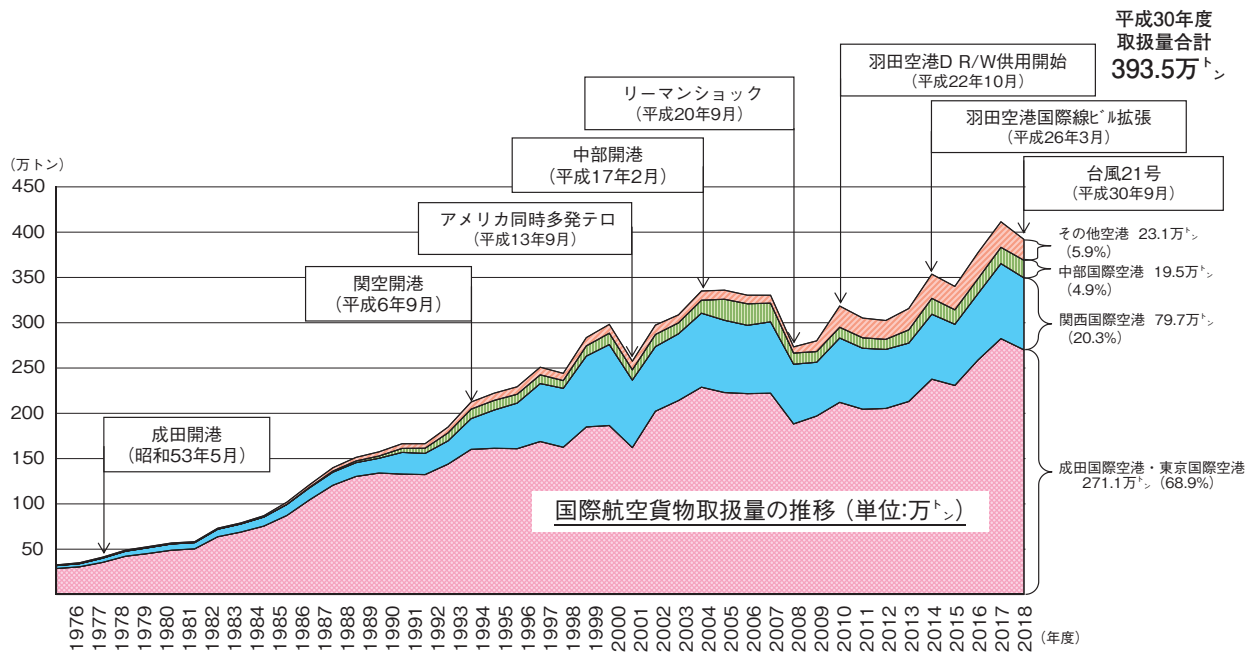
資料：(一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

### b. 国際航空貨物輸送

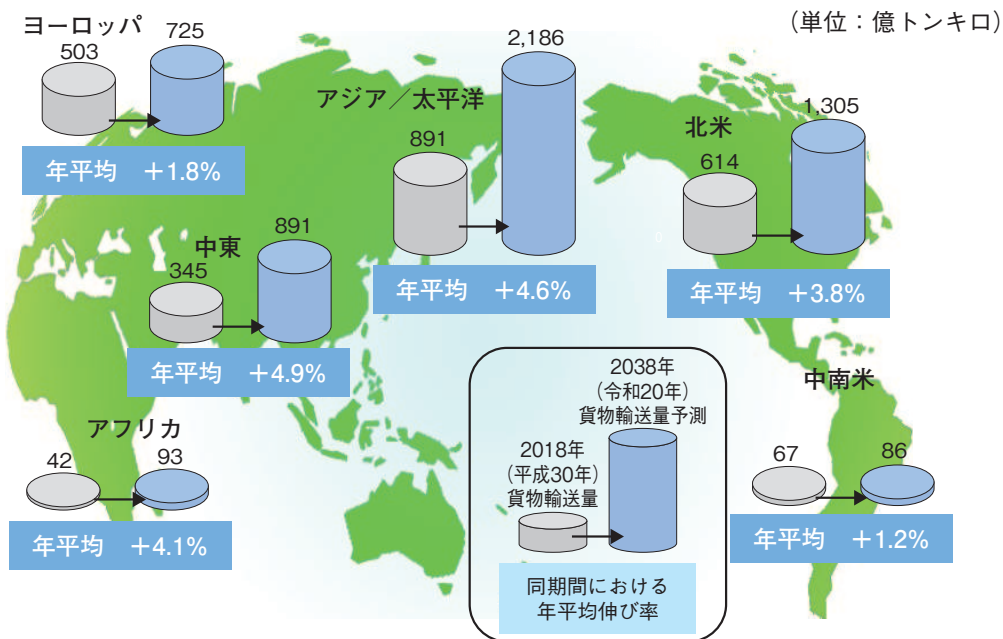
我が国を発着する国際航空貨物取扱量は、リーマンショック等の影響による落ち込みを経て、ここ数年は、東京国際空港の機能向上に伴い増加傾向にあったが、2018年度は台風21号等の自然災害の影響等により減少に転じた。

また、世界の航空貨物輸送量予測(2019年～2038年)については、世界各地で増加が予想されており、中でもアジア/太平洋地域の伸びが大きいと見込まれている。

図表1-3-4-18 日本を発着する国際航空貨物輸送量の推移



図表1-3-4-19 世界の航空貨物輸送量予測 (2018年~2037年)



(4) 国内航空

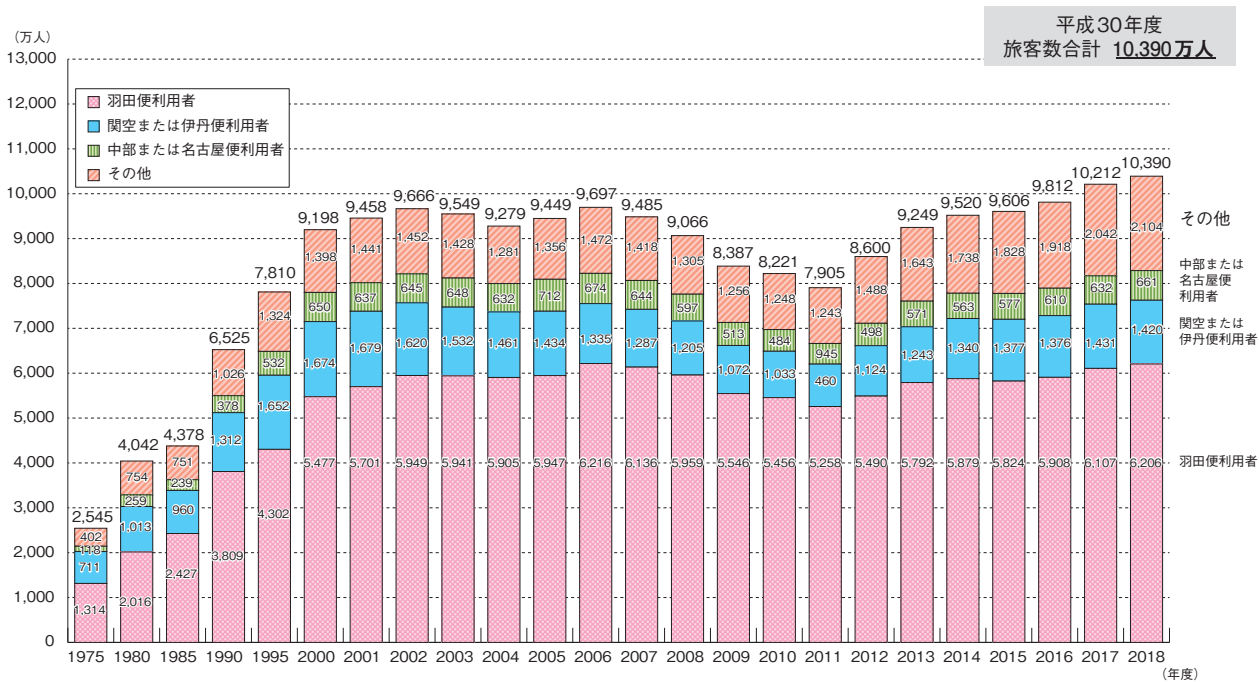
a. 国内航空旅客輸送

国内旅客はリーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、LCCの参入による需要増(図表1-3-4-10左図参照)等を受けて2012年度より増加に転じており、2018年度は10,390万人(対前年度比1.7%増)となった。

b. 国内航空貨物輸送

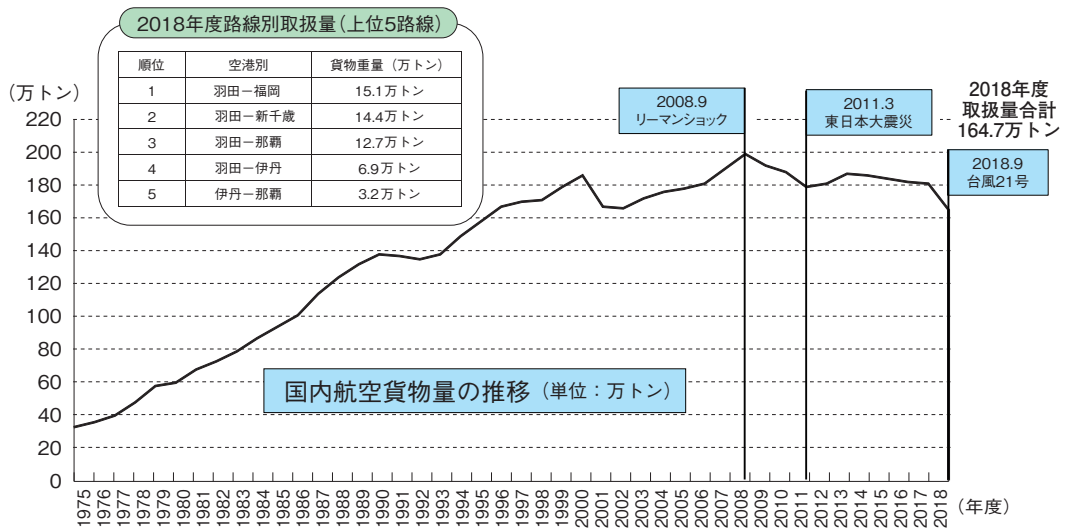
国内航空貨物取扱量は、長年にわたり堅調に増加してきたが、機材の小型化や路線撤退等に伴い、2008年度をピークに減少をはじめた。その後、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加等により2012年度に増加に転じ、ここ数年は安定的に推移していたが、2018年度は台風21号等の自然災害の影響等により減少に転じた。

図表1-3-4-20 国内航空旅客輸送量の推移



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-21 国内航空貨物輸送量の推移

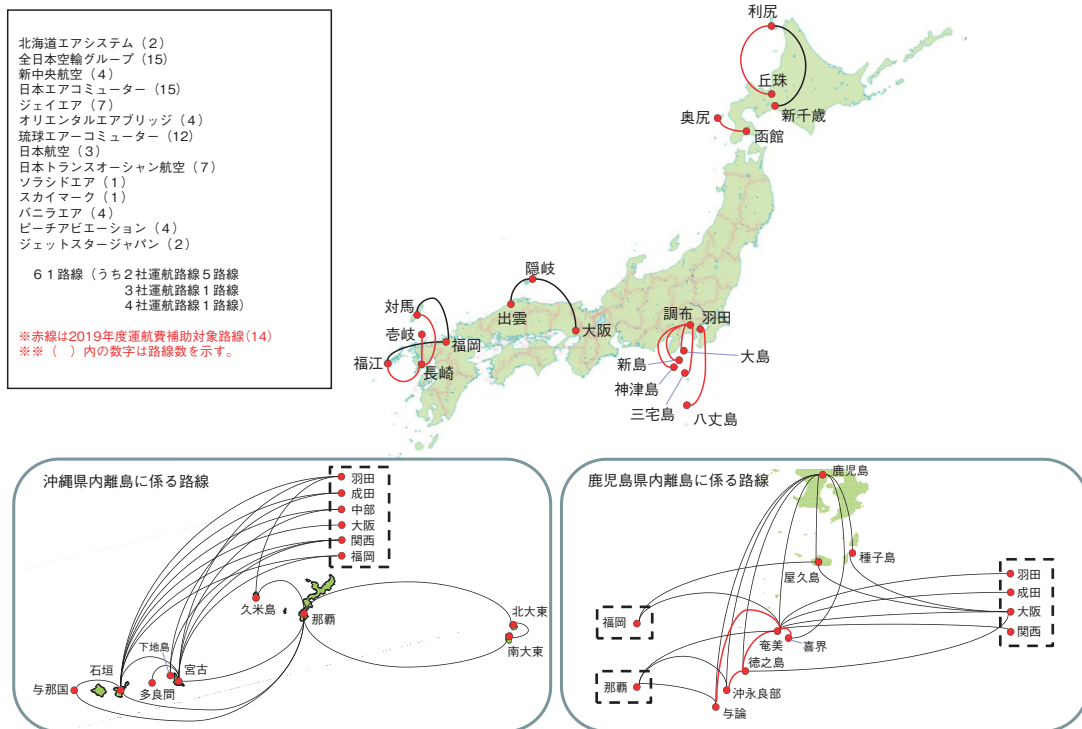


資料: 「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

C. 離島航空路

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61路線あり、うち国庫補助路線は14路線である。

図表1-3-4-22 離島航空路の路線図(2020年3月時点)



資料: 国土交通省航空局作成



## 第Ⅱ部 世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

我が国では、世界で最も速いスピードで高齢化が進んできており、今後、高齢化率が2025（令和7）年に3割を超え、2050年には4割弱にまで達すると推計されている。また、平均寿命は、生活環境の改善等を背景として、男女ともに過去最高を更新し続けており、世界でも最高水準となっている。

こうした「人生100年時代」において、高齢者一人一人が、自立しつつ、健康で生きがいをより感じながら老後を過ごすためには、「働く」「学ぶ」「遊ぶ」「休む」といった行動を適切に組み合わせて生活設計することが重要である。

高齢者が充実した日常生活を送るためには外出は必須であり、交通が果たすべき役割は大きい。行きたい時に、行きたい場所に行けるような「足」を確保することは、世界がこれまで経験したことのない超高齢社会を迎える上での喫緊の課題となっている。

高齢者の移動手段の確保を巡っては、高齢者の交通事故が社会問題化し、運転免許の返納の動きが広まる中で、自家用車への依存度の高い地方部や郊外部をはじめ、あらゆる地域において受け皿となる地域公共交通への期待が大きい。

現在、行政、交通事業者、地域住民等が一体となって、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークづくりや、自家用有償旅客運送など地域における輸送資源を総動員する取組が進められており、IoT・AI等を活用した新たなモビリティサービスの社会実装と併せて、取組の更なる強化や横展開が求められている。

第Ⅱ部においては、我が国における高齢者の生活と生きがいづくり、外出の実態について考察（第1章）した上で、超高齢社会の「足」を支える施策の最新動向や先進的な取組を紹介していく（第2章）。

# 第1章 我が国における高齢者の生きがいづくりと外出

本章では、我が国で進行する超高齢社会の状況、人生100年時代を生きる高齢者の生活と生きがいづくりや外出の実態、高齢化のさらなる進展が交通にもたらす影響について、各種データを用いて整理し、分析する。

## 第1節 高齢者の生活と生きがいづくり

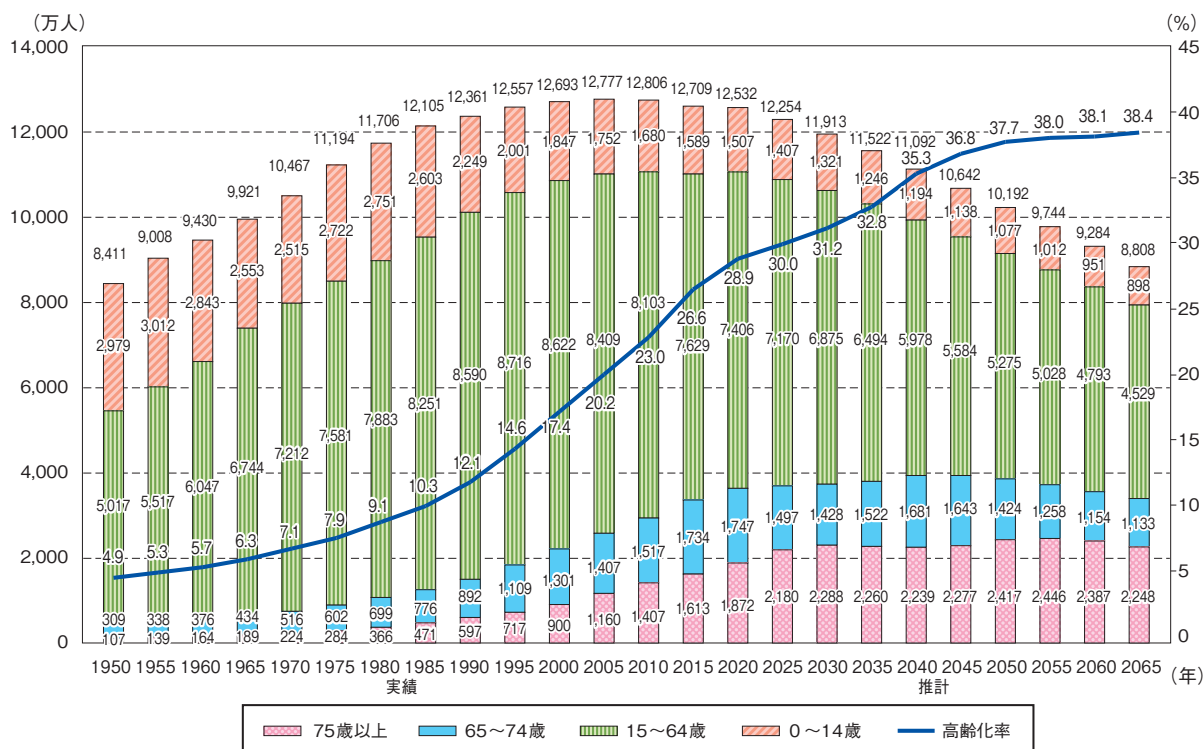
### (1) 超高齢社会の進展と平均寿命の延伸

#### ① 超高齢社会の進展

我が国の人口は、2008（平成20）年に1億2,808万人とピークに達した後、減少局面に転じ、特に、年少人口（15歳未満の人口）と、生産年齢人口（15歳以上65歳未満の人口）の減少が進んでいる。他方、高齢者人口（65歳以上の人口）は増加を続け、高齢化率（65歳以上人口割合）は2015年には26.6%と急速に上昇している。今後、高齢化率は2025年に30%、2050年に約38%に達すると予測されており、世界がこれまで経験したことのない超高齢社会を迎える見込みである。

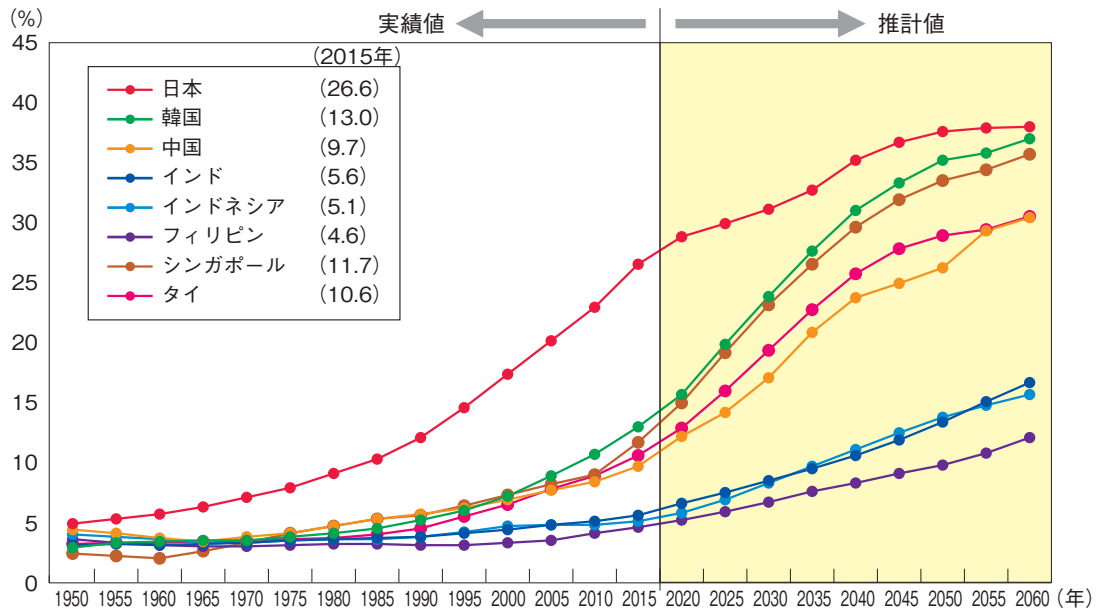
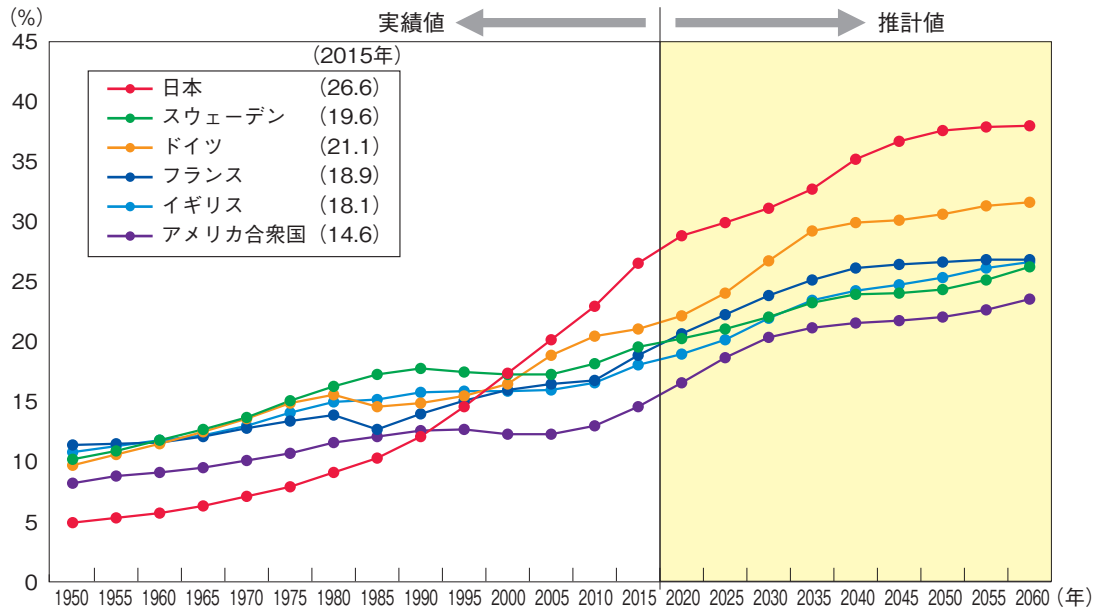
高齢化の進行程度を示す言葉として、高齢化率が7%を超えると「高齢化社会」、14%を超えると「高齢社会」、21%を超えると「超高齢社会」と呼ばれている。我が国が「高齢化社会」から「高齢社会」へ移行するまでの所要年数は、1970年から1994年までの24年となっており、先進諸国（フランスが115年、スウェーデンが85年、アメリカが72年、英国が46年、ドイツが40年）と比べて早いスピードで高齢化が進展してきた。他方、今後、アジア諸国では、韓国が18年、シンガポールが20年など、我が国を上回るスピードで高齢社会へ移行する見通しである。

図表2-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・予測



注：1950年～2015年までの総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている  
資料：2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年4月推計）」の出生中位・死亡仮定による推計結果

図表2-1-1-2 我が国の高齢化スピードの比較



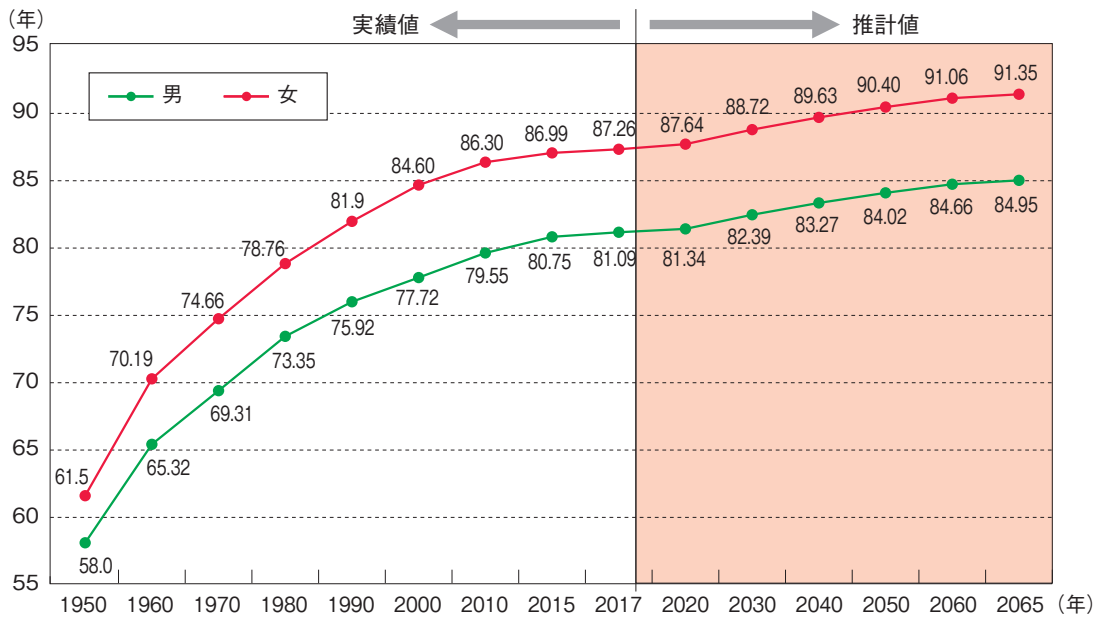
資料：内閣府「令和元年版高齢社会白書」

## ② 平均寿命の延伸

我が国の平均寿命は、生活環境の改善、食生活・栄養状態の改善、医療技術の進歩等により、男女ともに過去最新を更新し続け、2017年は、男性81.09歳、女性87.26歳となっており、2065年には、男性84.95歳、女性91.35歳となると見込まれている。

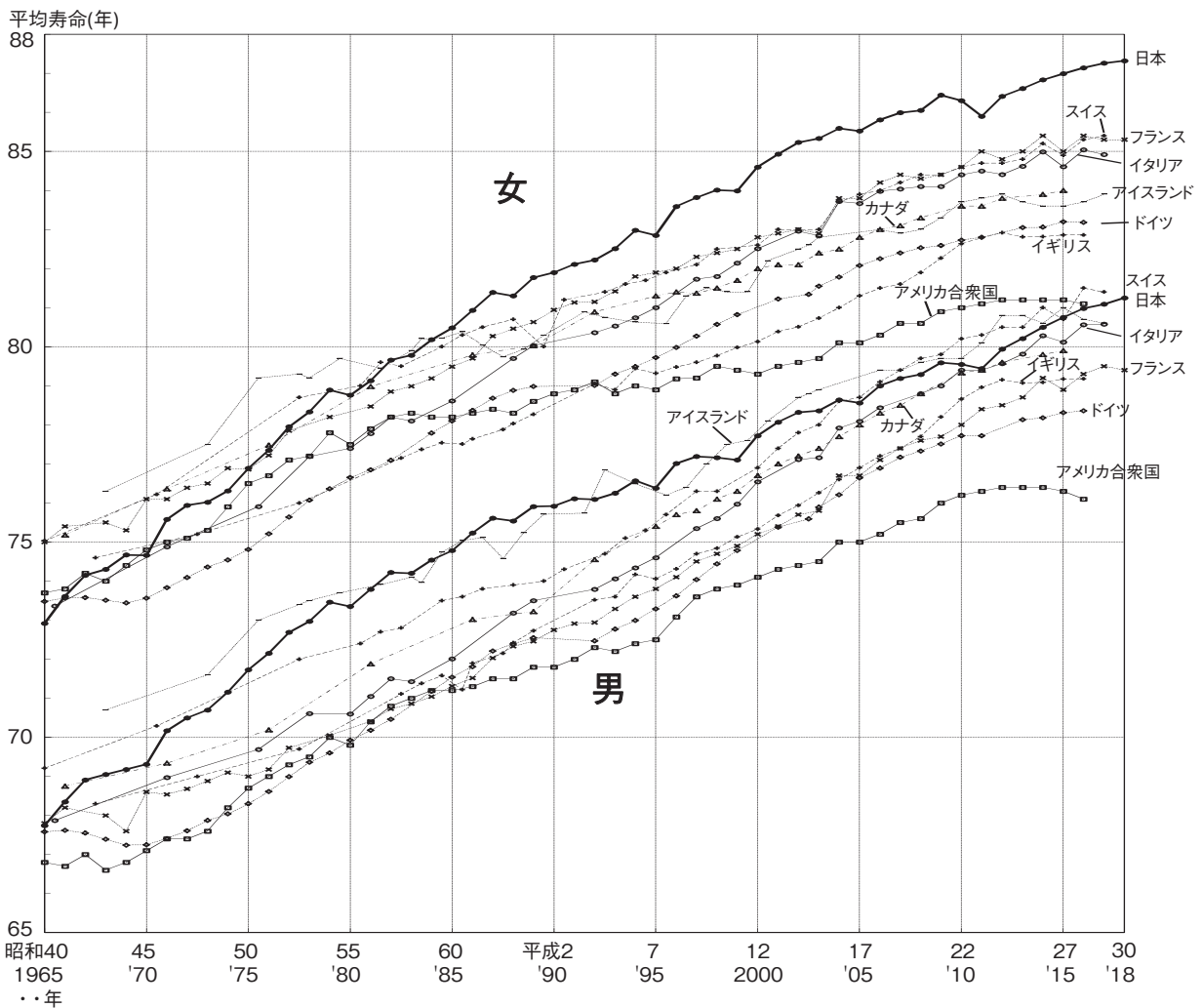
また、我が国の平均寿命は各国と比べても長く、世界に先駆けて、「人生100年時代」に突入していくといえる。

図表2-1-1-3 平均寿命の推移と将来推計



資料：内閣府「令和元年版高齢社会白書」

図表2-1-1-4 平均寿命の国際比較



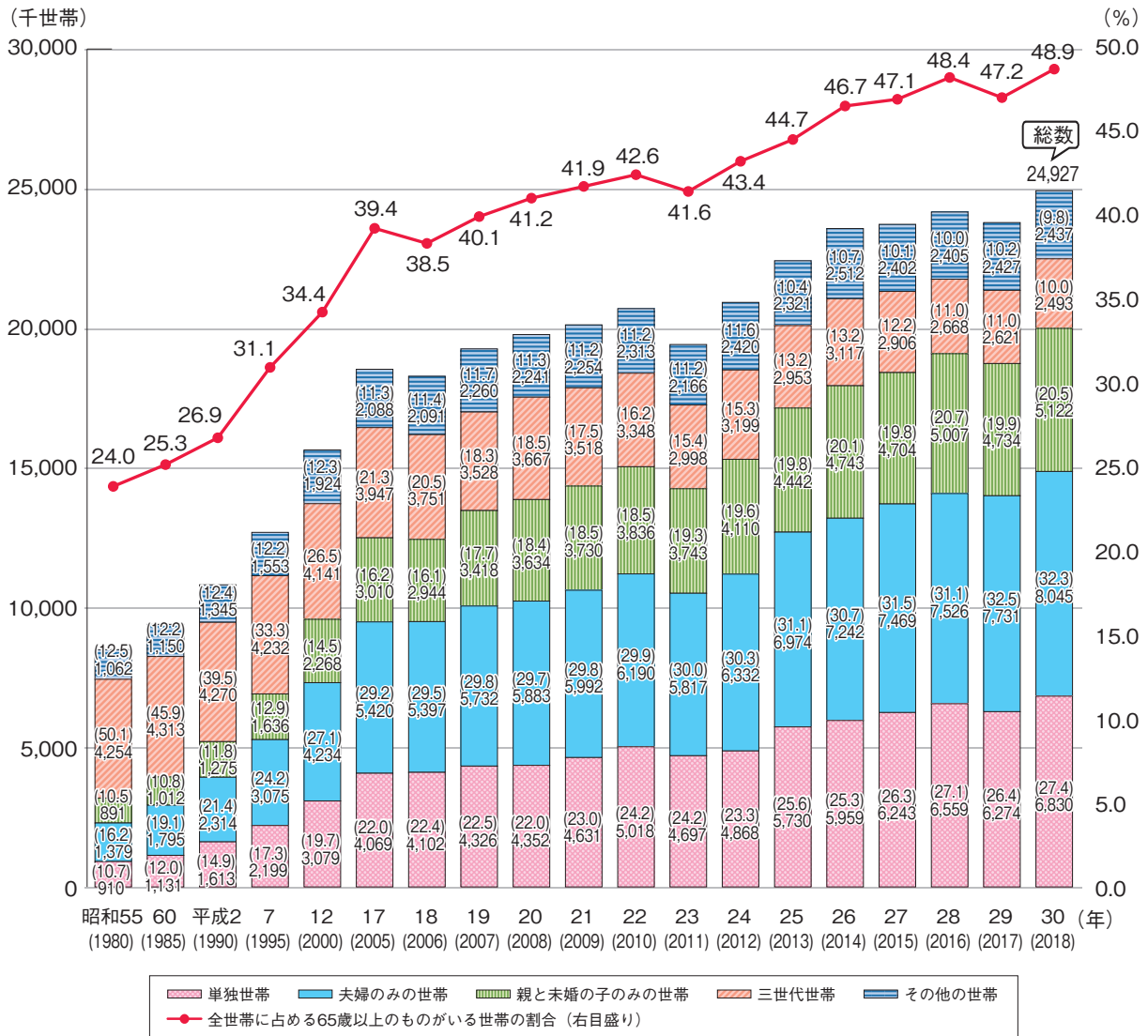
資料：厚生労働省「平成30年簡易生命表の概況」

(2) 高齢者の住環境の変化

① 高齢者の一人暮らしの増加

全世帯のうち、高齢者のいる世帯は約半数に上っている。このうち、特に、高齢者の単身世帯は増加傾向にあり、高齢者のいる世帯全体の約3割を占めるようになってきている。

図表2-1-1-5 高齢者がいる世帯の推移



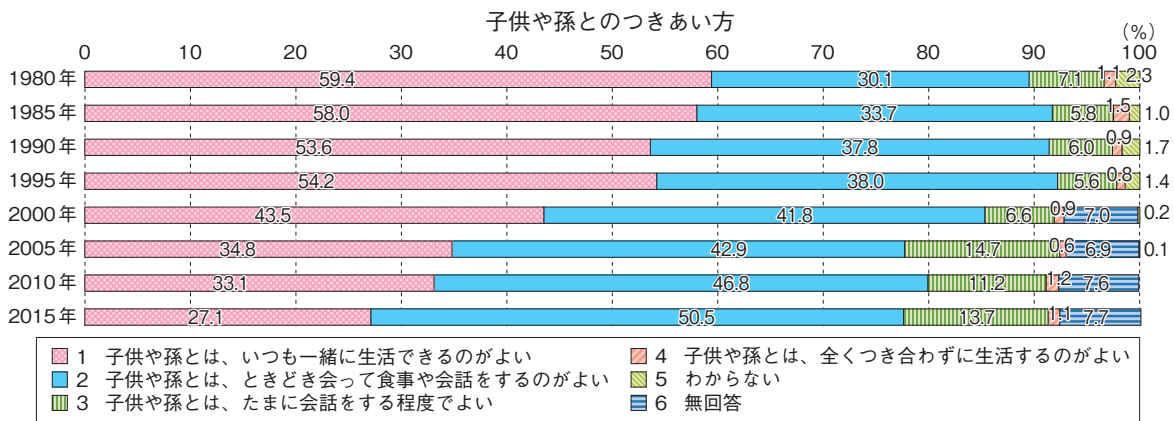
注1：1995年の数値は、兵庫県を除いたものである。  
 2：2011年の数値は、岩手県、宮城県及び福島県を除いたものである。  
 3：2012年の数値は、福島県を除いたものである。  
 4：2016年の数値は、熊本県を除いたものである。  
 資料：1985年以前は厚生省「厚生行政基礎調査」、1990年以降は厚生労働省「国民生活基礎調査」

② 高齢者の「自立」傾向

高齢者の子供や孫とのつきあい方として、「子や孫とは一緒に生活できるのがよい」と考えている高齢者は1980年には約6割であったが、2015年には、約3割まで減少しており、子や孫に頼らずに「自立」した生活を送る高齢者が増加している。



図表2-1-1-6 高齢者の子どもや孫とのつきあい方の変化



資料：内閣府「平成27年度 第8回高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」を元に国土交通省作成

### (3) 健康な高齢者の増加

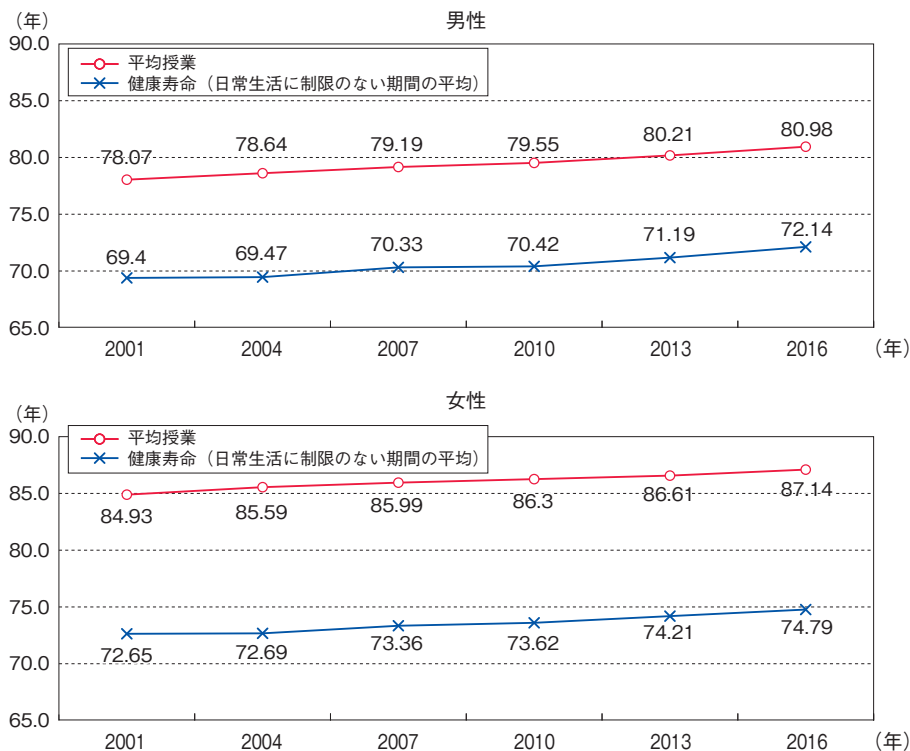
#### ① 健康寿命の延伸

高齢者の平均寿命は延伸している（(1) ②平均寿命の延伸の項目参照）が、平均寿命だけでなく、日常生活に制限なく、健康で生活できる、いわゆる「健康寿命」の観点からも延伸している。

現在、男性の平均寿命は80.98歳、健康寿命は72.14歳、女性の平均寿命は87.14歳、健康寿命は74.79歳となっている。

2001から2016年にかけての平均寿命と健康寿命の推移を見てみると、平均寿命は男性で2.91年、女性で2.21年増加しているが、健康寿命でも男性2.74年、女性2.14年増加しており、平均寿命の延伸とともに、健康寿命も男女ともに延伸している。

図表2-1-1-7 健康寿命と平均寿命の推移

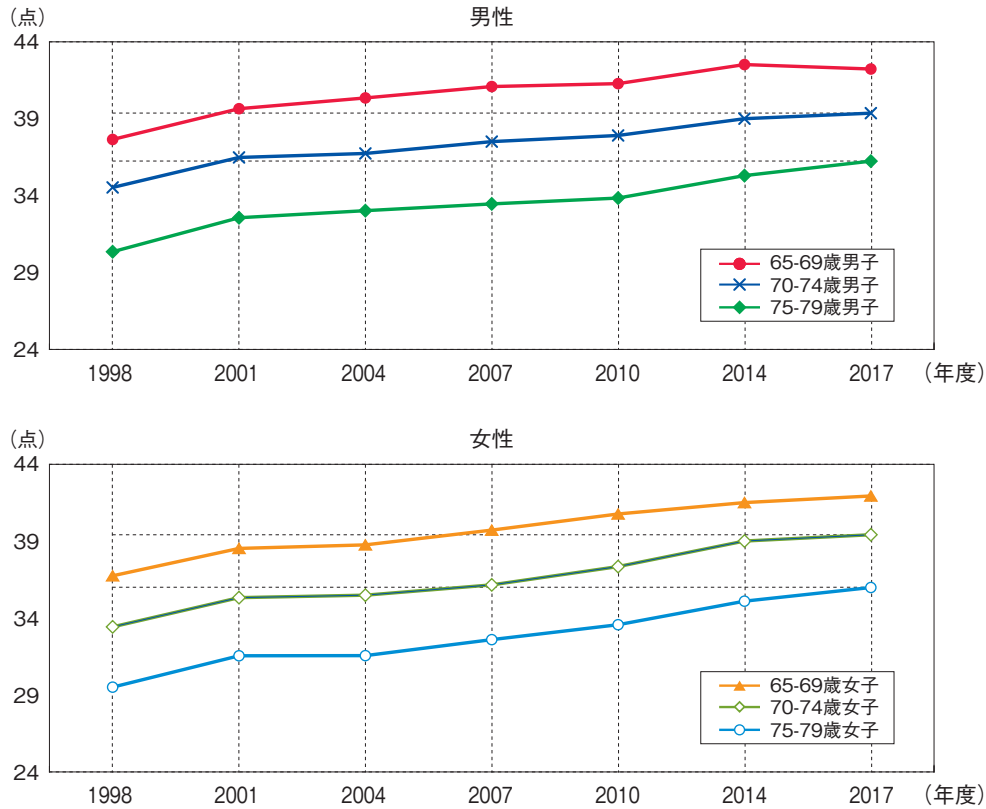


資料：平均寿命：2001、2004、2007、2013、2016年は、厚生労働省「簡易生命表」、2010年は「完全生命表」  
健康寿命：2001～2010年は、厚生労働科学研究費補助金「健康寿命における将来予測と生活習慣病対策の費用対効果に関する研究」、2013、2016年は「第11回健康日本21（第二次）推進専門委員会資料」

② 高齢者の体力の上昇

高齢者の体力は年々上昇傾向にあり、新体力テスト（握力、上体起こし、長座体前屈、開眼片足立ち、10m障害物歩行、6分間歩行の合計点）で見ると、2017年の高齢者の体力は約20年前に比べて5歳若い階層と同程度となっている。

図表2-1-1-8 高齢者の体力の推移



注：図は、3点移動平均法を用いて平滑化してある。  
 合計点は、新体力テスト実施要領の「項目別得点表」による。得点基準は、男女により異なる。  
 資料：スポーツ庁「体力・運動能力調査」

## 【コラム】高齢者の「自立度」

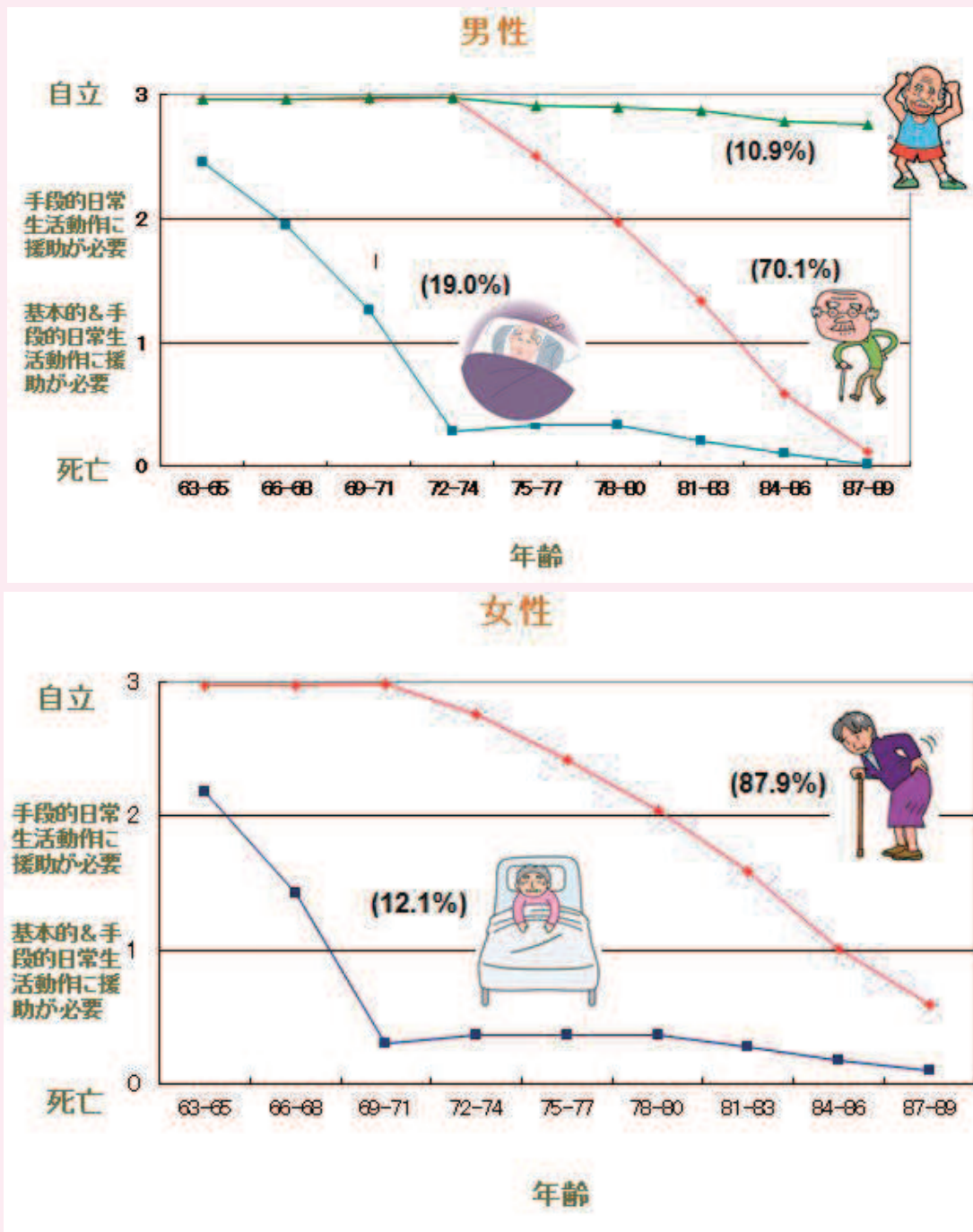
全国の高齢者を対象とした約20年間の追跡調査によると、高齢者の自立度の変化にはいくつかのパターンがあるとされている。

男性では、70歳前に健康を損ねて死亡するか重度の介助が必要になる人（約2割）、80～90歳まで自立を維持する人（約1割）、75歳くらいを境にして自立度が徐々に落ちていく人（約7割）という3つのパターンがみられた。

また、女性では、70歳前に健康を損ねて死亡するか重度の介助が必要になる人（約1割）、70歳代前半から緩やかに自立度が落ちていく人（約9割）という2つのパターンがみられた。

70歳前後に始まる虚弱化をいかに防ぎ、自立を保つかが重要となっている。

図表2-1-1-9 高齢者の自立度の変化



資料：「プラチナ構想ハンドブック ー高齢化する社会ー」<https://www.platinum-handbook.jp/contents/5/>  
秋山弘子「長寿時代の科学と社会の構想『科学』」岩波書店,2010年

(4) 高齢者の労働参加の増加

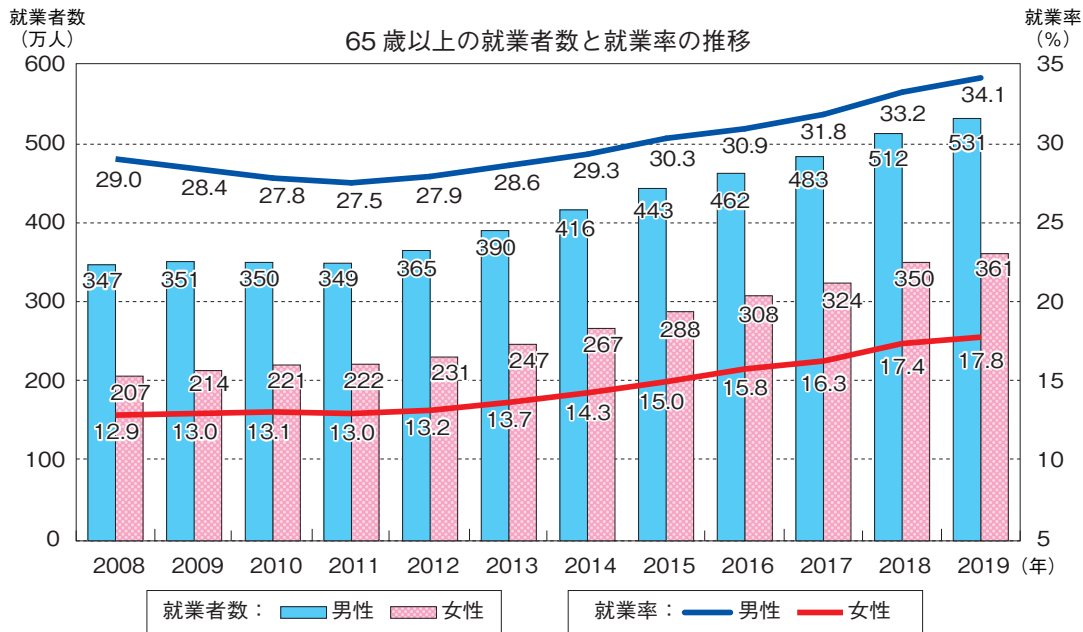
① 労働市場における高齢者の重要性の増大

65歳以上の就業者は男性531万人、女性361万人（2019年）で過去最多となっている。65歳以上人口に占める割合（就業率）では男性が34.1%、女性が17.8%である。

また、15歳以上の就業者に占める高齢者の割合は13.3%（2019年）で、過去最高となっており、過去30年でその割合は倍増している。

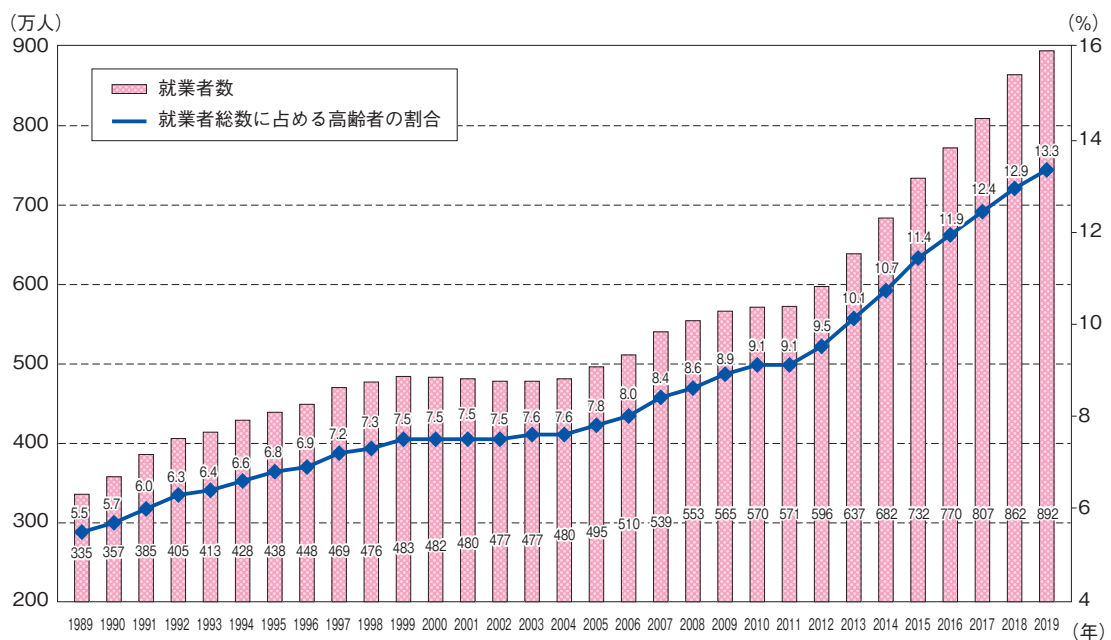
少子高齢化が進行する中で、労働市場において高齢者の重要性は増してきている。

図表2-1-1-10 高齢者の就業者数及び就業率



資料：総務省「労働力調査（基本集計）平成30年（2018年）平均（速報）結果の要約」を元に国土交通省作成

図表2-1-1-11 就業者総数に占める高齢者の割合の推移

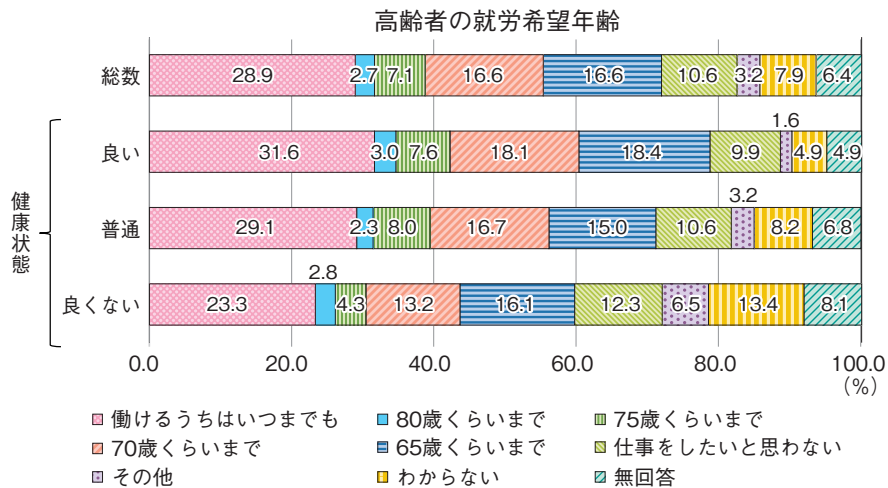


資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

## ② 高齢者の就労意欲の増進

「70歳くらい」以降も就労を希望している者が5割以上おり、このうち約3割の者が「働けるうちはいつまでも働きたい」と希望している。「仕事をしたいとは思わない」との回答は、健康状態がよくない者でも約1割にとどまっており、労働に対する積極的な姿勢がうかがえる。

図表2-1-1-12 高齢者の就労希望年齢



## (5) 高齢者の趣味等への参加の積極化

趣味や学習、スポーツにアクティブに取り組む高齢者が増加している。過去1年間にその活動を行ったことのある人の割合である「行動者率」は、一般に、年齢が進むにつれ下がる傾向にあるが、過去のデータと比較すると高齢者の行動者率は上がっている。

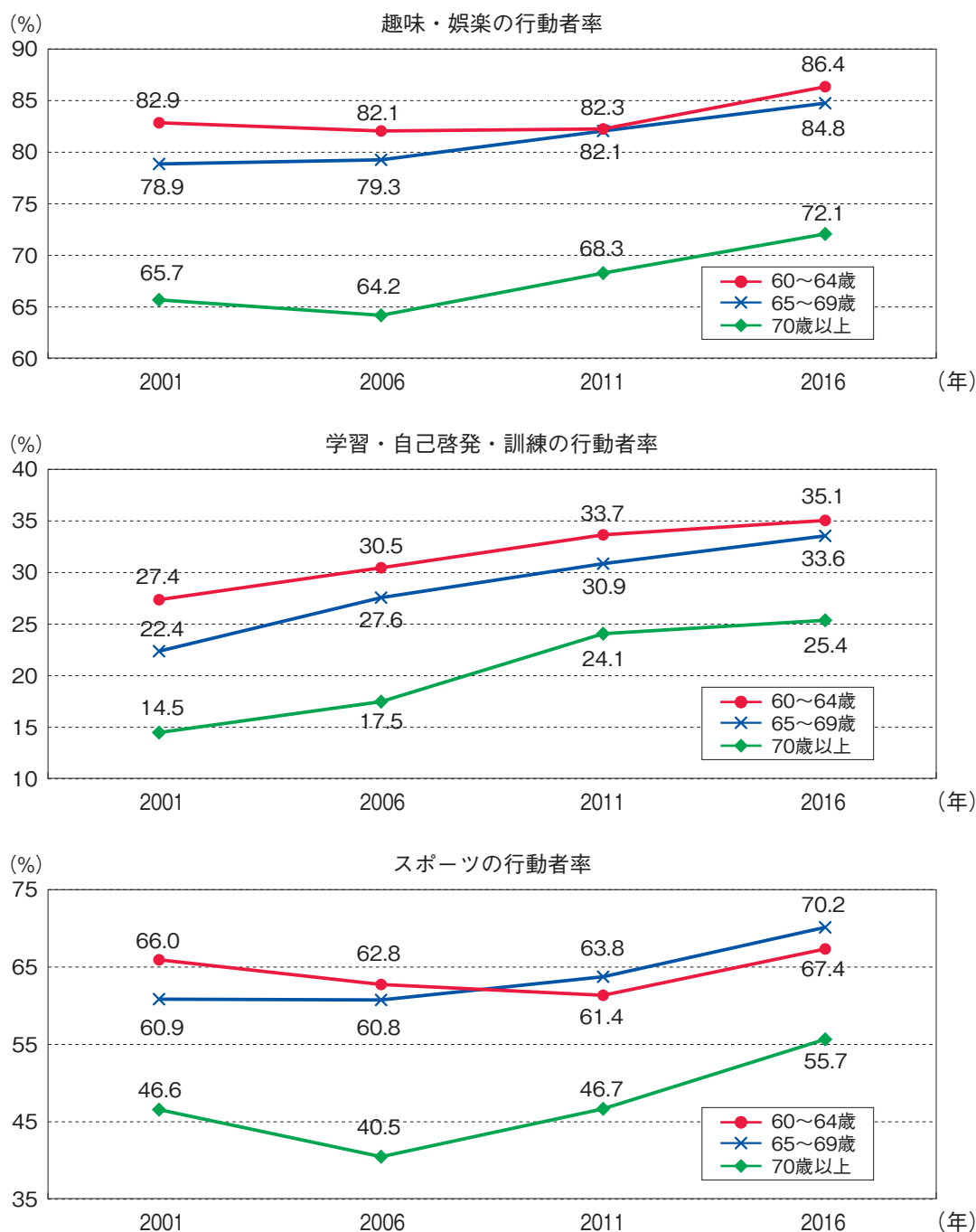
「趣味・娯楽の行動者率」は、近年増加傾向にあり、70歳未満では8割を超え、70歳以上でも7割を超えるなど高い水準となっている。

また、「学習・自己啓発・訓練の行動者率」も70歳未満では3割を超えて増加しており、「人生100年時代」において高齢者の「学び直し」が進んでいることがうかがえる。

さらに、「スポーツの行動者率」も70歳未満で7割近くまで増加しており、加えて、70歳以上もスポーツに積極的に取り組んでいることがわかる。



図表2-1-1-13 高齢者の趣味・娯楽、学習・自己啓発・訓練、スポーツの行動者率の変化



資料：総務省「社会生活基本調査」(平成13年、平成18年、平成23年、平成28年)を元に国土交通省作成

## (6) 高齢者の生きがいづくりと生きがいにつながる要因

### ① 高齢者が生きがいを感じている程度と感じる時

高齢者がどの程度生きがい(喜びや楽しみ)を感じているかを聞いたところ、「感じている」(「十分感じている」「多少感じている」の計、以下同じ。)のは、男女合計で約7割であり、「感じていない」(「まったく感じていない」「あまり感じていない」の計、以下同じ。)としている約3割を大きく上回っている。

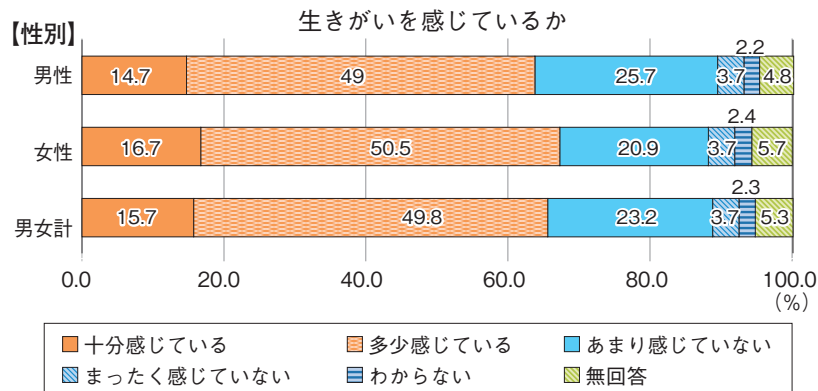
生きがいを「感じている」人に、どのような時に生きがいを感じるか聞いたところ、男性は、趣味やスポーツ(54.1%)、家族との団らん(37.7%)、旅行(32.6%)の順に高く、女性は、友人・

知人との食事・雑談（53.1%）、趣味やスポーツ（41.3%）、家族との団らん（40.9%）の順に高くなっている。

男女間で差の大きいものとしては、友人・知人との食事・雑談（22.9ポイント女性の方が高い）、趣味やスポーツ（12.8ポイント男性の方が高い）、仕事（9.2ポイント男性の方が高い）などがある。男性は趣味やスポーツ、仕事や社会奉仕など、身体的な行動を伴う活動に生きがいを感じる傾向があり、女性は、友人や親族と交流したり、孫の面倒見たり、他人から感謝されたりといった交流やふれあいに生きがいを感じる傾向がある。

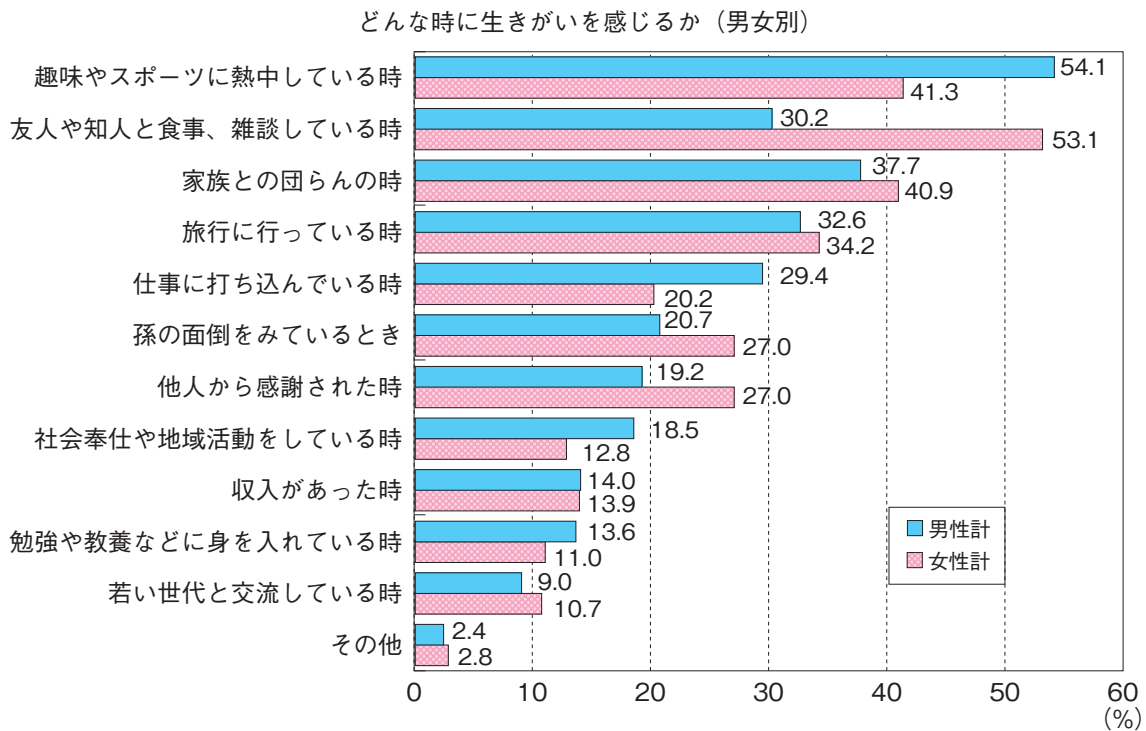
次項以降では、どのような要素が生きがいと関係があるかを見ていきたい。

図表2-1-1-14 高齢者はどの程度生きがいを感じているか（男女別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

図表2-1-1-15 どのような時に生きがいを感じるか（男女別）



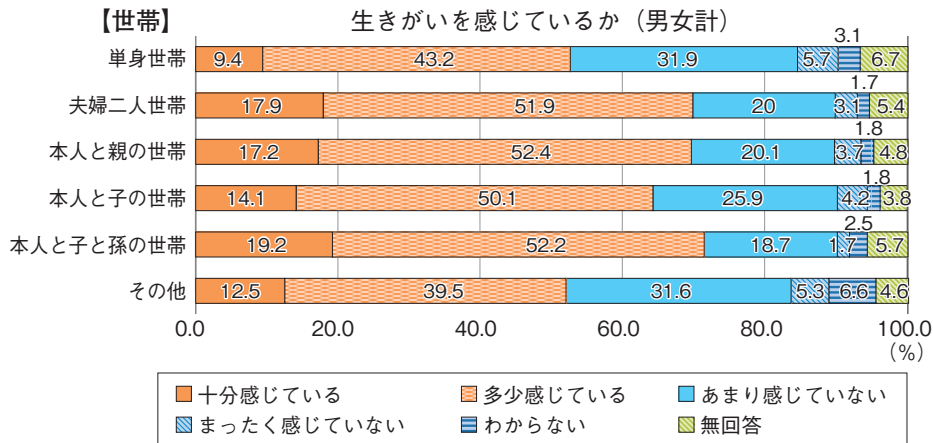
注：当該性別で生きがいを感じている人を100とした時の値を示す。

資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

② 世帯構成と生きがいを感じている程度

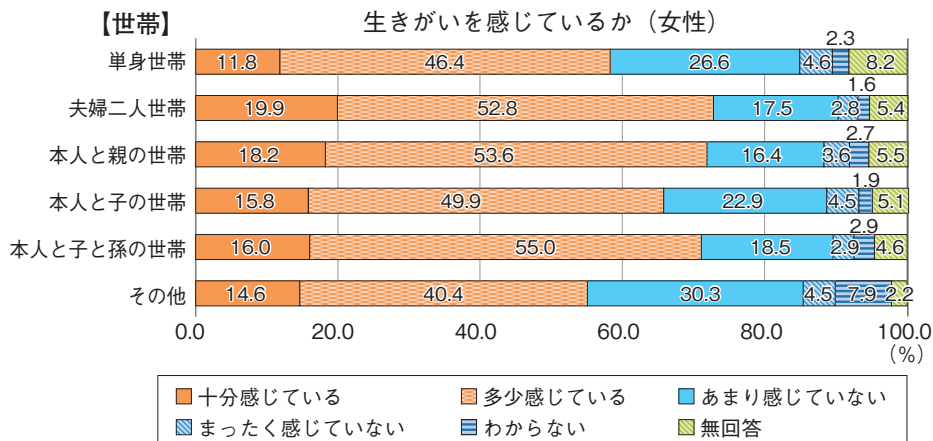
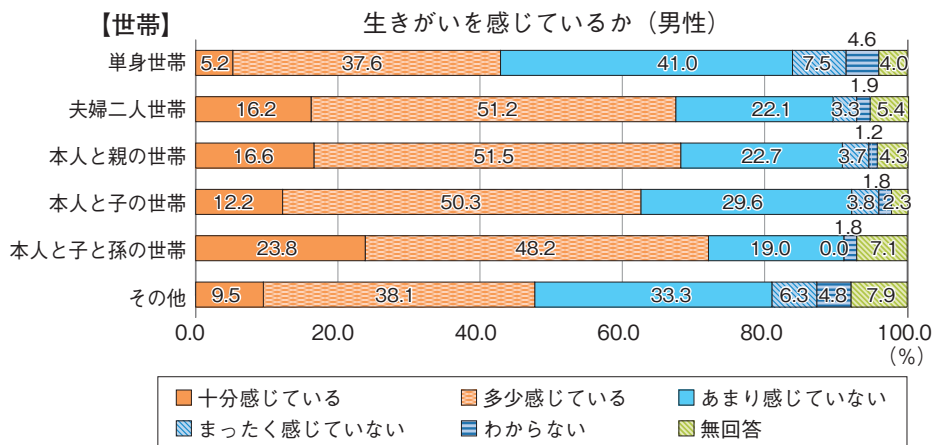
世帯構成別に見ると、家族と同居している高齢者（「夫婦二世帯」、「本人と親の世帯」、「本人と子の世帯」、「本人と子と孫の世帯」）の6割以上が生きがいを「感じている」のに対し、「単身世帯」は5割程度に留まっている。家族との同居が、趣味・娯楽や友人・親族との交流、仕事・社会奉仕活動など生きがいを感じる機会の創出につながっていると考えられる。

図表2-1-1-16 どの程度生きがいを感じているか（世帯構成別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

図表2-1-1-17 どの程度生きがいを感じているか（世帯構成別・男女別）



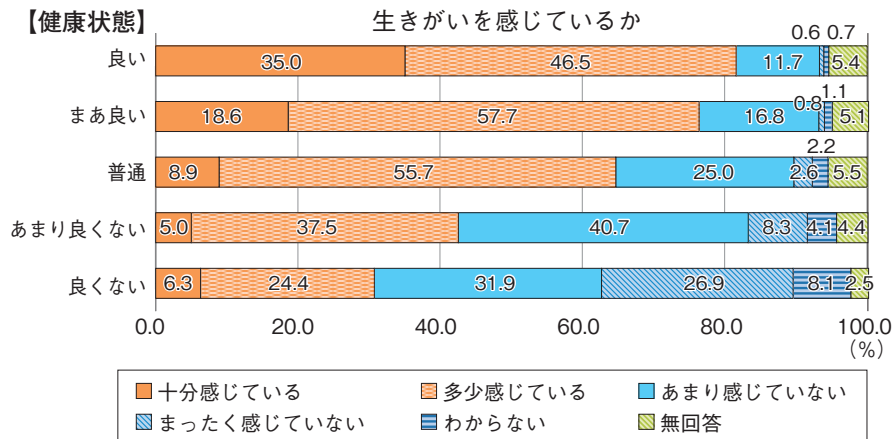
資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

## ③ 健康状態と生きがいを感じている程度

健康状態別に見ると、健康状態が「良い人」や「まあ良い人」の8割から9割程度の人が生きがいを「感じている」のに対し、「あまり良くない」や「良くない」人は3割から4割程度であり、健康状態が生きがいの充足度合いに直結していることがわかる。

健康であればあるほど、「どんな時に生きがいを感じるか」（図表2-1-1-15参照）に列挙された交流や行動を行いやすくなる側面があり、（3）健康な高齢者の増加の項目で見たように、今後も高齢者の健康寿命が延び、体力が向上していくことで、生きがいが充足していくと考えられる。

図表2-1-1-18 どの程度生きがいを感じているか（健康状態別）



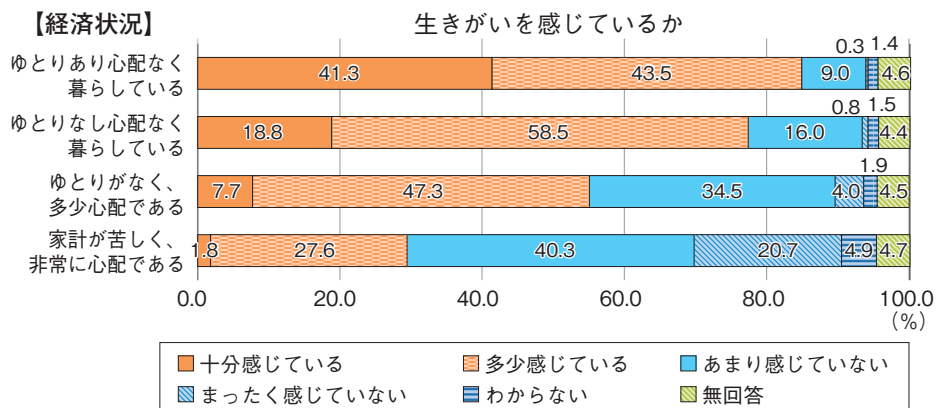
資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

## ④ 経済状況と生きがいを感じている程度

経済状況別に見ると、「ゆとりがあり、心配なく暮らしている」人や「ゆとりはないが、心配なく暮らしている」人の約8割が生きがいを「感じている」のに対し、「ゆとりがなく、多少心配である」人は約半数、「家計が苦しく、非常に心配である」人は約3割程度にとどまっている。

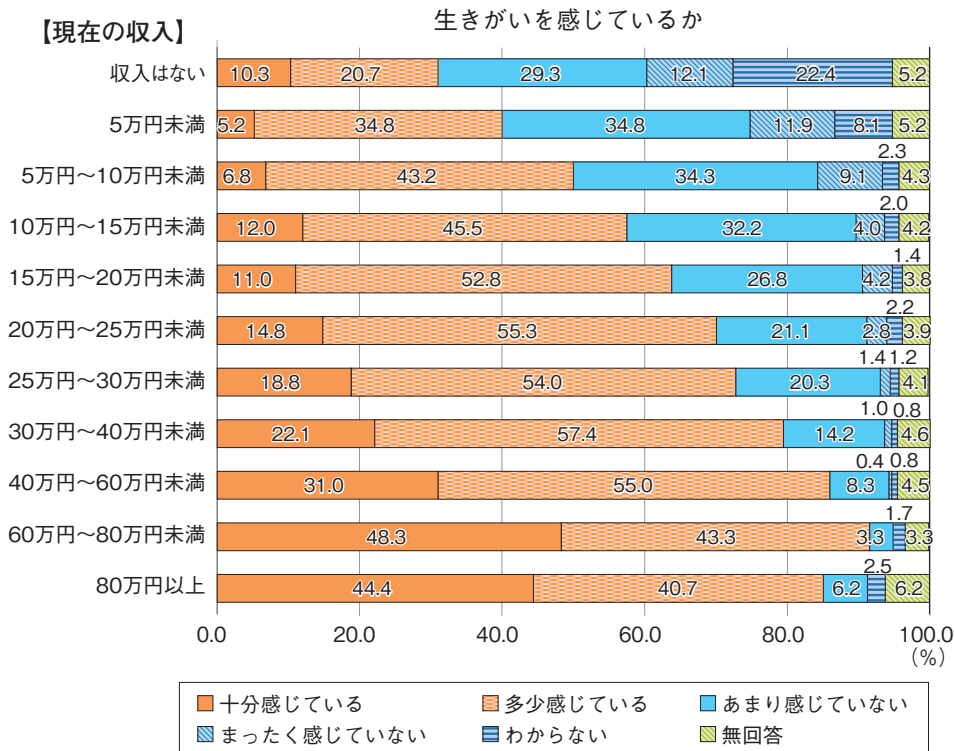
また、現在の月収が増えるほど生きがいを「感じている」人の割合が顕著に増加しており、金銭的なゆとりが生きがいを感じる機会の創出に直結していることがわかる。

図表2-1-1-19 どの程度生きがいを感じているか（経済状況別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

図表2-1-1-20 どの程度生きがいを感じているか（収入別）



注：現在の収入は、夫婦合計の月収を示す。  
資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

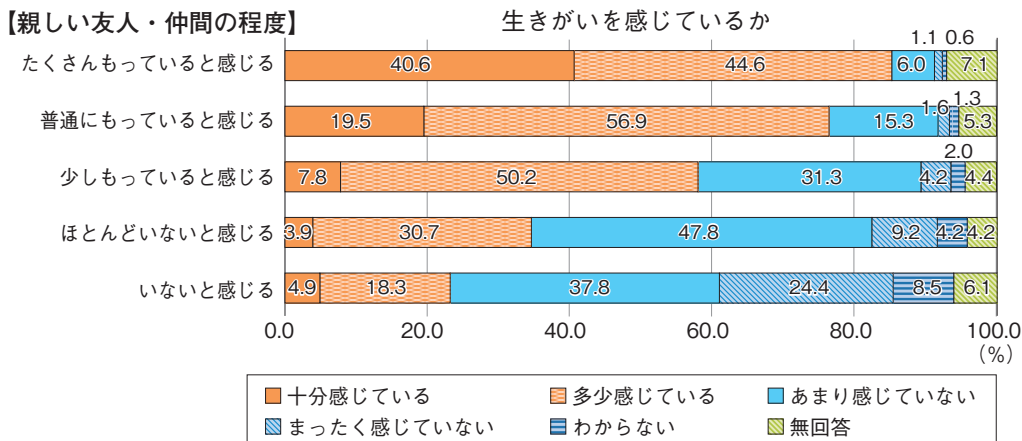
⑤ 交流と生きがいを感じている程度

人との交流の程度で見ると、「たくさん親しい友人・仲間をもっている」と感じている人や「普通に持っている」と感じている人が生きがいを「感じている」割合は8割から9割で、「ほとんどいない」と感じている人や「いない」と感じている人では4割を下回っている。

また、近所づきあいについても、「親しく付き合っている」人の75%が生きがいを「感じている」一方で、「ほとんど付き合いがない」「付き合いがない」人では4割を下回っている。

親しい友人や仲間、近所づきあいが多く人ほど、より生きがいを感じていることがわかる。

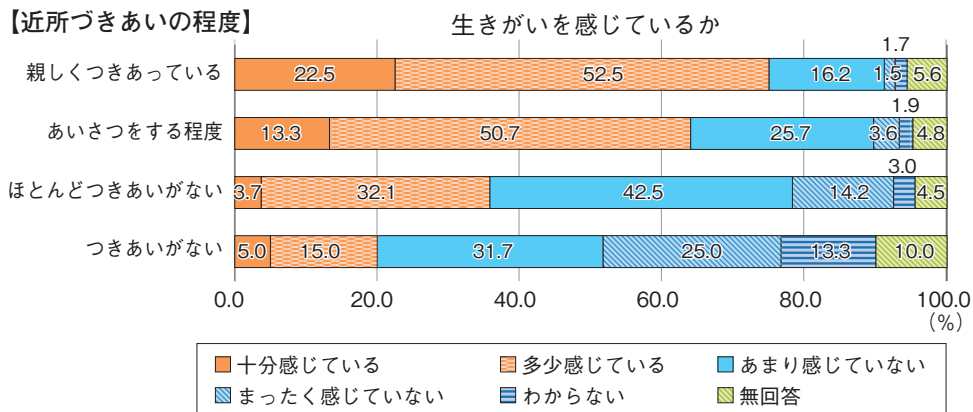
図表2-1-1-21 どの程度生きがいを感じているか（交流の程度別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成



図表2-1-1-22 どの程度生きがいを感じているか（近所づきあいの程度別）



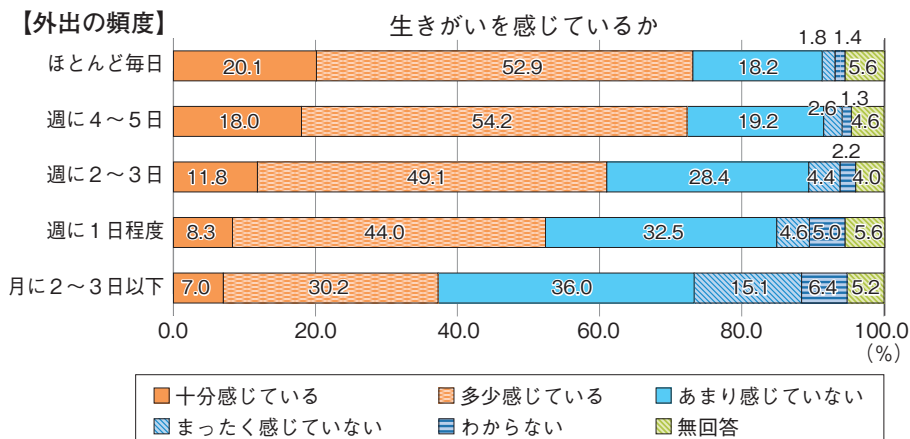
資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

## ⑥ 外出と生きがいを感じている程度

外出の頻度別に見ると、「ほとんど毎日」、「週に4～5日」外出する人の7割以上が生きがいを「感じている」一方で、「週に1日程度」しか外出をしない人では約半数、「月に2～3日以下」しか外出をしない人では約4割にとどまっており、外出の頻度が生きがいの充足度合いに直結していることがわかる。

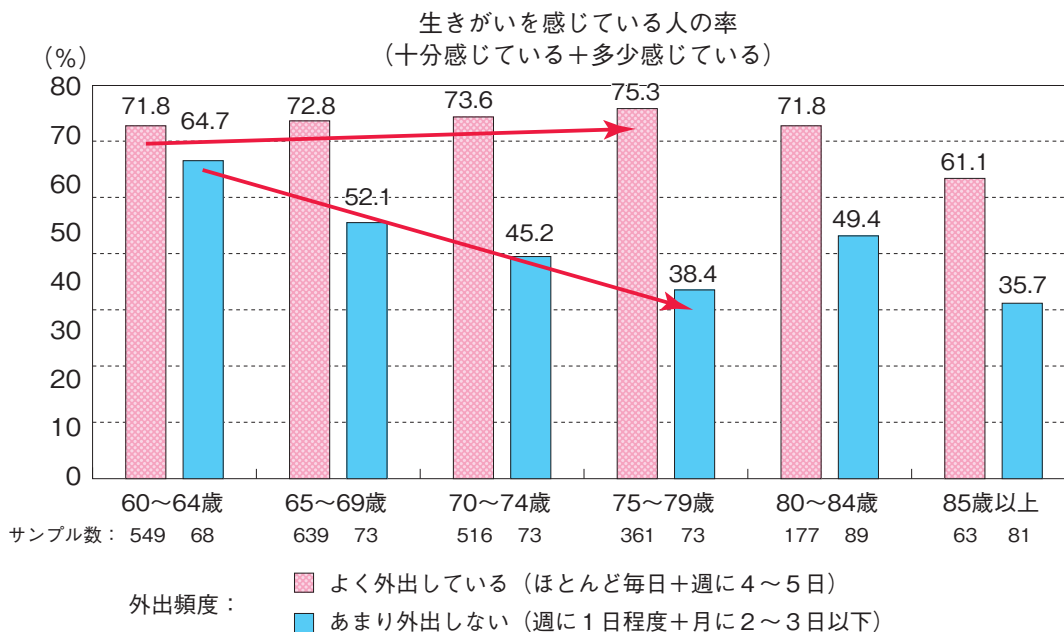
さらに、年齢別に外出の頻度が高い人（「ほとんど毎日」、「週に4～5日」外出する人の計）と外出の頻度が低い人（「週に1日程度」、「月に2～3日以下」外出する人の計）を比較すると、75～79歳までは、外出頻度の高い人では、年齢を重ねるにつれて生きがいを「感じている」割合が増加傾向にあるのに対し、外出頻度が低い人では、生きがいを「感じている」割合が横ばい、減少傾向となる。

図表2-1-1-23 どの程度生きがいを感じているか（外出の頻度別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

図表2-1-1-24 外出頻度別の生きがいの充足度合い



資料: 内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

### (7) 高齢者の生活と生きがいづくり (まとめ)

人々の活動を「働く」「学ぶ」「遊ぶ」「休む」といった行動に分けて見てみると、近年の高齢者の「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった活動はより活発化している。

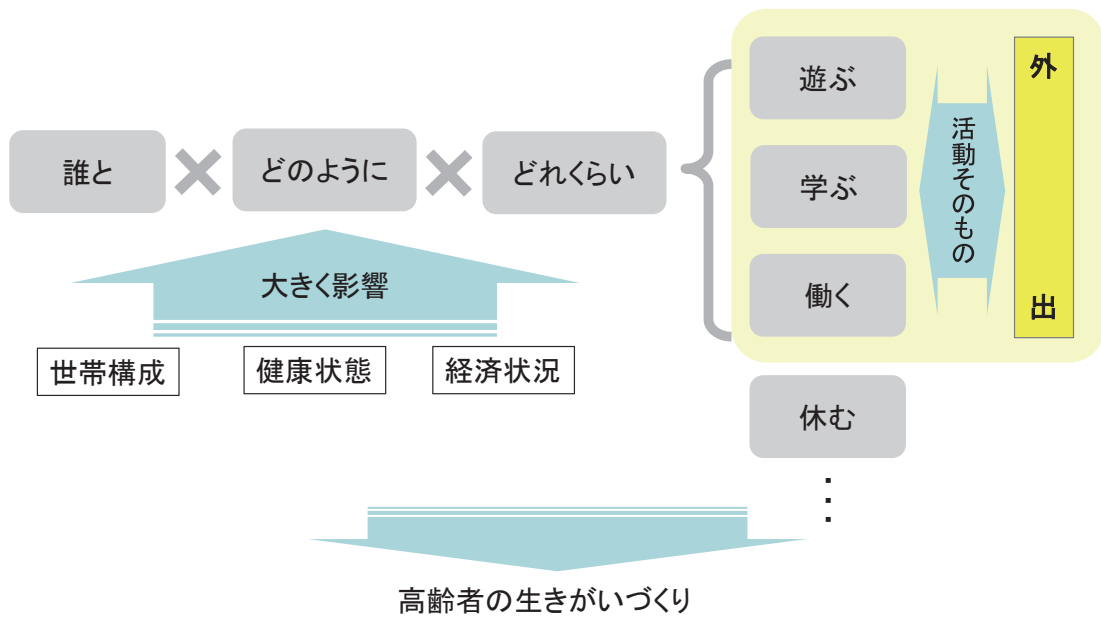
「働く」については、就業率が上昇し、高齢者になってからの労働意欲も旺盛である。「学ぶ」「遊ぶ」については、学習や趣味、スポーツを嗜む高齢者が増加している。

これらの活動を通じて、高齢者がより生きがいを感じる傾向があることがわかった。また、世帯構成や健康状態、経済状況といった高齢者を取り巻く状況が、生きがいの充足度合いに強い関わりをもつことがわかった。外出頻度についても生きがいの充足度合いと強い関わりが見られ、外出頻度が高ければ高いほど、生きがいをより感じていることがわかった。

世帯構成や健康状態、経済状況は、例えば、健康で金銭的な余裕があれば、多くの「学び」「遊び」といった活動に携わることができるといったように、誰と、どのように、どれくらい活動を行うことができるかといった、活動の強度に大きく関係していると考えられる。また、「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった活動はそもそも外出を伴うものであり、生きがいづくりと外出との関係は切っても切り離せない。さらに、多くの高齢者が勤め先での定年(「働く」の変化)を迎える中で、高齢者の外出は移動手段、移動先ともに多様化していくと考えられる。

高齢者の外出を容易にし、行きたいときに行きたいところへ行けるよう支援していくことは、高齢者が生きがいを高めるために重要であるが、次節では、このような「外出」の効果や実態に着目し、具体的に見ていきたい。

図表2-1-1-25 生きがいづくりにつながる概念図



【事例】「ごちゃまぜの街」(輪島KABULET、Share金沢)

社会福祉法人佛子園が手がける輪島KABULET、Share金沢などの「ごちゃまぜの街」では、生涯生きがいをもって生きられる場を生み出す工夫がなされている。

輪島KABULETでは、輪島市の中心部に点在する空き家や空き地を利活用し、子どもから高齢者、障害や疾病の有無・国籍等に関わらず地域に暮らすすべての人たちが安心して暮らせる共生拠点を目指している。ここでは、高齢者が暮らすサービス付き高齢者向け住宅のほか、温浴施設やウェルネス施設(スポーツジム)、飲食店などの就労の場、子育て支援施設が「ごちゃまぜ」に整備・運営されている。

また、金沢市の郊外につくられたShare金沢では、10000坪を超える敷地の中に、児童入所施設のほかサービス付き高齢者向け住宅・アトリエ付きの学生向け住宅などの建築物が設置され、学童保育や障害者の就労移行支援事業としてのレストラン事業や温泉、農産物の直売事業も行われている。学生は比較的安価な家賃で入居可能であるが、Share金沢内で月に30時間のボランティア活動が求められているなど、様々な属性を持つ住人や訪れる人が有機的に交流を行う(佛子園では「ごちゃまぜ」と表現している)仕組みが設けられている。Share金沢では、これといったシンボルとなる建物を設けていないのが特徴で、人と人との交わりが意識された、いわば関係人口を意識した設計となっている。



## 第2節 高齢者の外出と交通に関わる動向

### (1) 高齢者の外出の動向

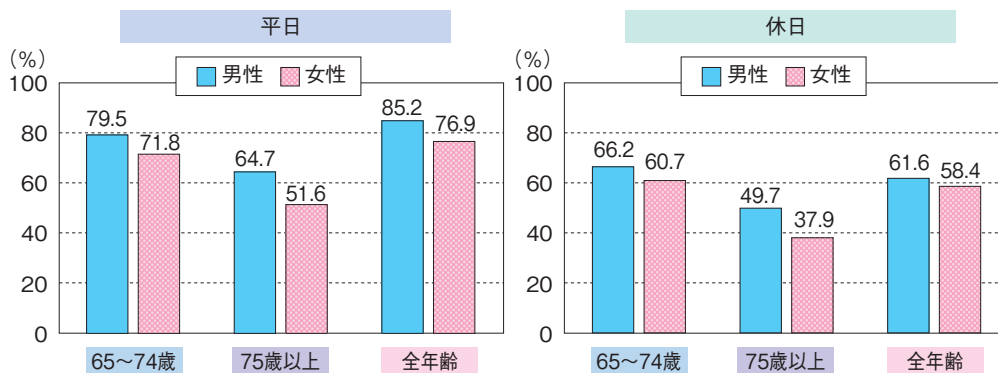
#### ① 高齢者の外出率<sup>1</sup>の全体傾向

高齢者の外出率は、65歳から74歳までは、全年齢と比べても遜色ない外出率であり、特に休日は全年齢の平均を上回っている。75歳を超えると外出率は急激に落ち込み、特に、75歳以上の女性の休日における外出率は4割未満で、およそ3人に1人しか外出していない状況である。

高齢者の外出目的は、65歳から74歳までは、買い物や食事などで2日から3日に1回外出するほか、男性では、通勤や業務目的の外出が多い。他方、75歳以上になると、買い物、食事、通院目的以外の外出は少なくなっている。

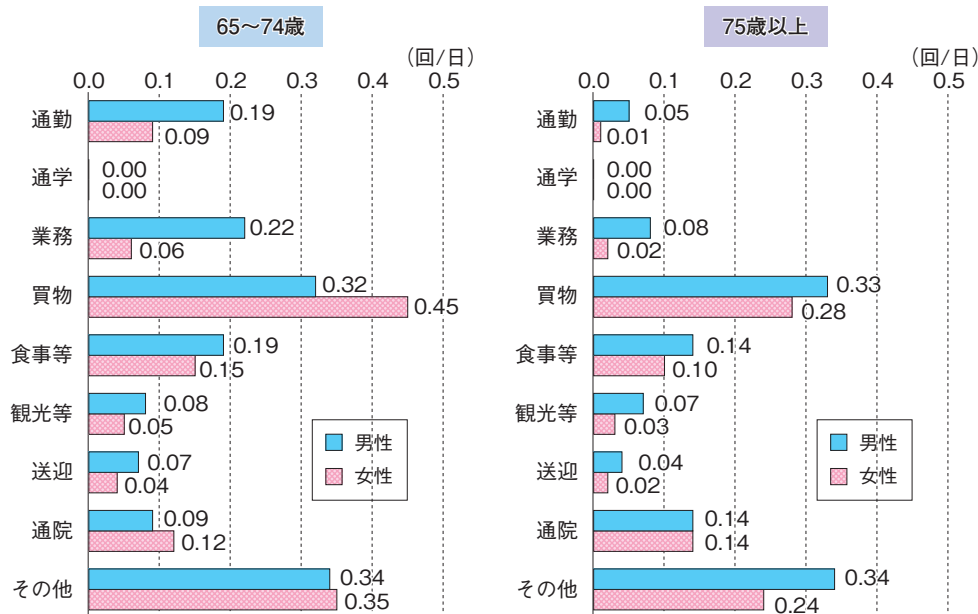
高齢者の外出率は、過去20年にわたり増加基調であったところ、2015年の全国都市交通特性調査において、初めて減少に転じた。これは、高齢者の外出に占める買物や食事の割合が大きい中、近年のBtoC電子商取引の増加(図表1-1-1-37参照)などに起因して、外出率が低下していることが推測できる。

図表2-1-2-1 高齢者の外出率(平日・休日別、男女別)



資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」

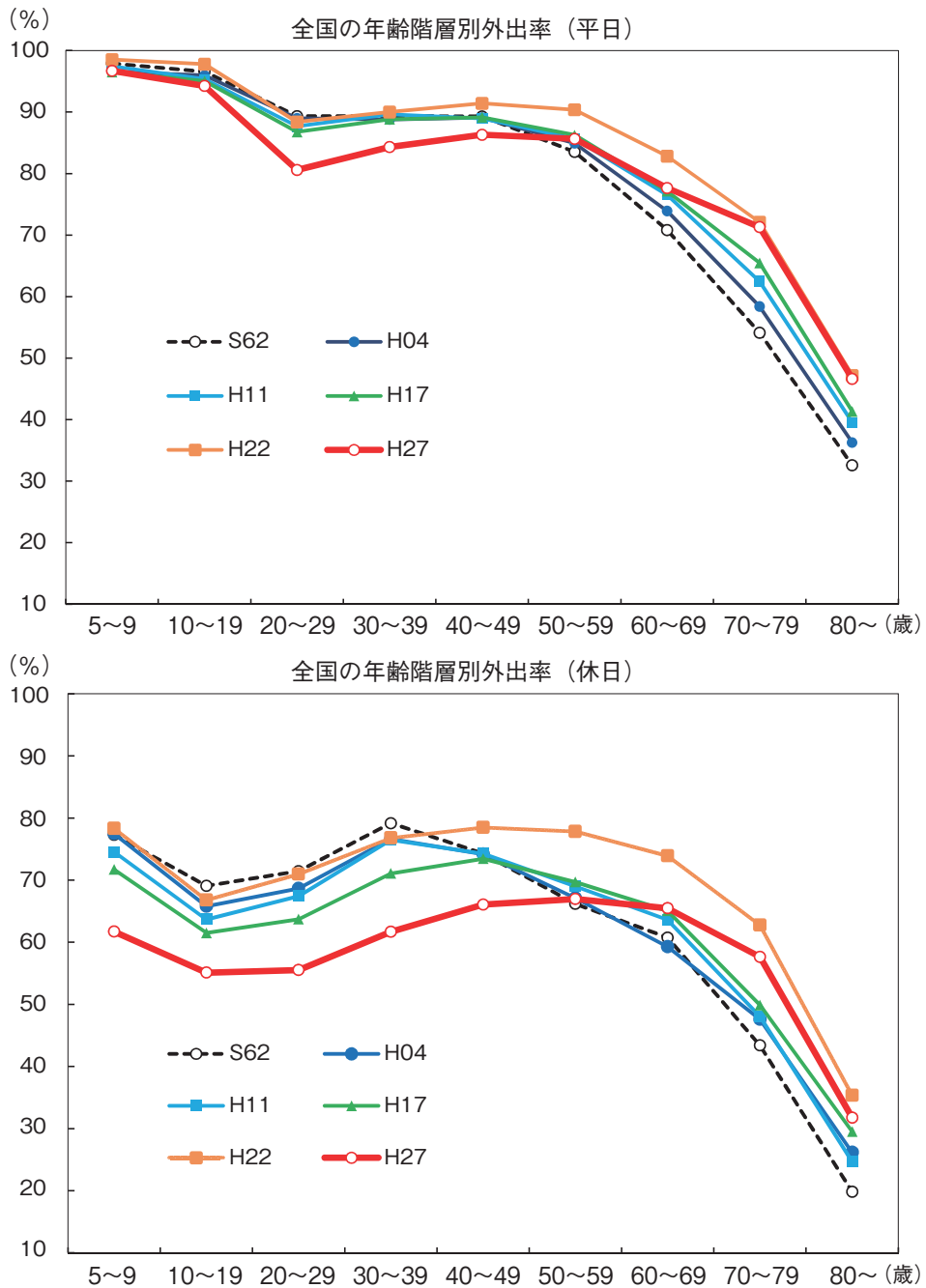
図表2-1-2-2 高齢者の移動の目的構成比



資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」

<sup>1</sup> 調査対象日に外出した人の割合

図表2-1-2-3 外出率の変化



資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」

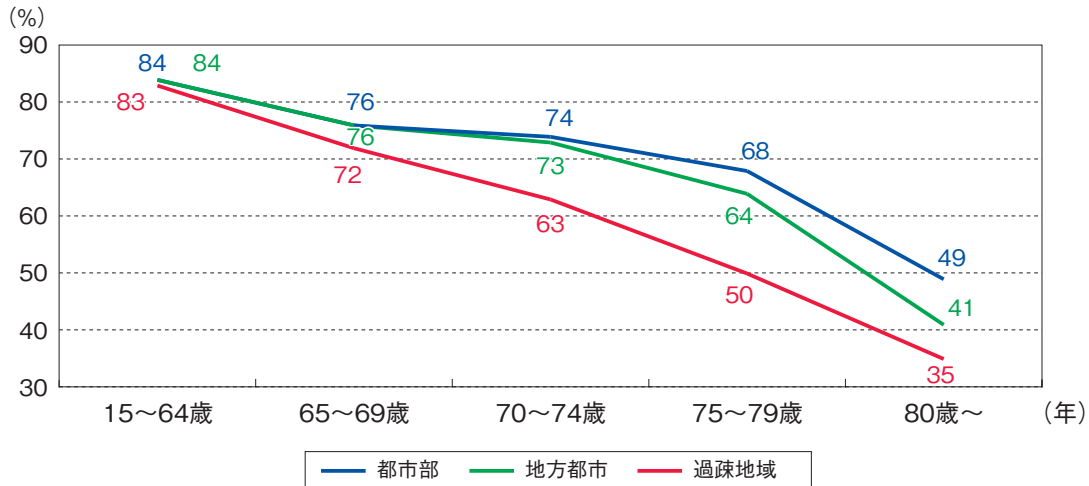


② 居住地域別の外出傾向

非高齢者の外出率は居住地域によらずほぼ同一であるが、65歳を超えると過疎地域での外出率は大きく落ち込んで行く。

また、地方都市においても、80歳を超えると、都心・郊外部に比べて外出率の落ち込みが大きい。

図表2-1-2-4 居住地域による外出率の違い



注1：平成27年平日の男女計の外出率を示す。

注2：都市部＝都市調査の三大都市圏＋地方中核都市圏、地方都市＝都市調査の地方中核都市圏＋地方中心都市圏、過疎地域＝町村調査の対象地域を対象とする。

注3：本図表での値は、都市局調査結果に含まれない過疎地域を含めた調査票情報の集計値であり、都市局調査結果と一致しない。

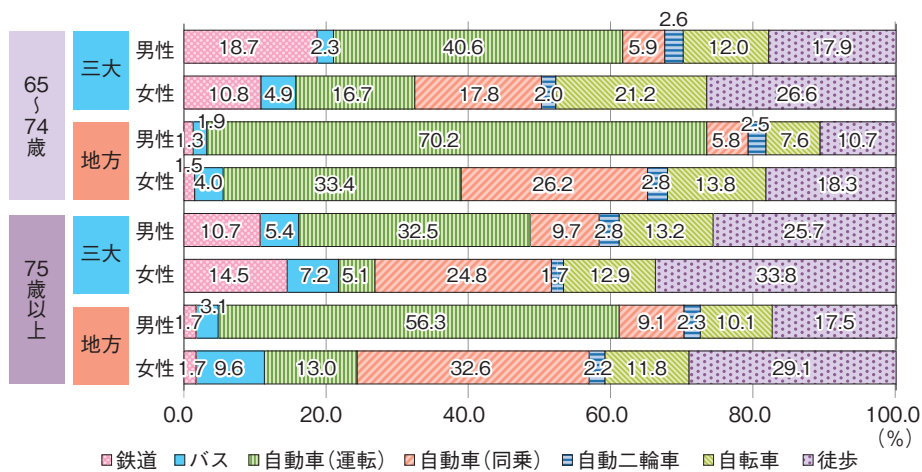
資料：国土交通省都市局「第6回全国都市交通特性調査」都市調査調査票情報及び町村調査調査票情報を元に算出。

③ 高齢者の移動手段

三大都市圏では、高齢者の2割程度が公共交通機関（鉄道・バス）を利用している一方、地方部では、自動車（運転・同乗）の割合が極めて高い。

地方部の75歳以上の女性は、自動車（同乗）と自転車、徒歩を合わせて、約8割を占めており、公共交通機関が移動の足をカバーしきれていない状況が伺える。

図表2-1-2-5 高齢者の移動の交通手段別構成比



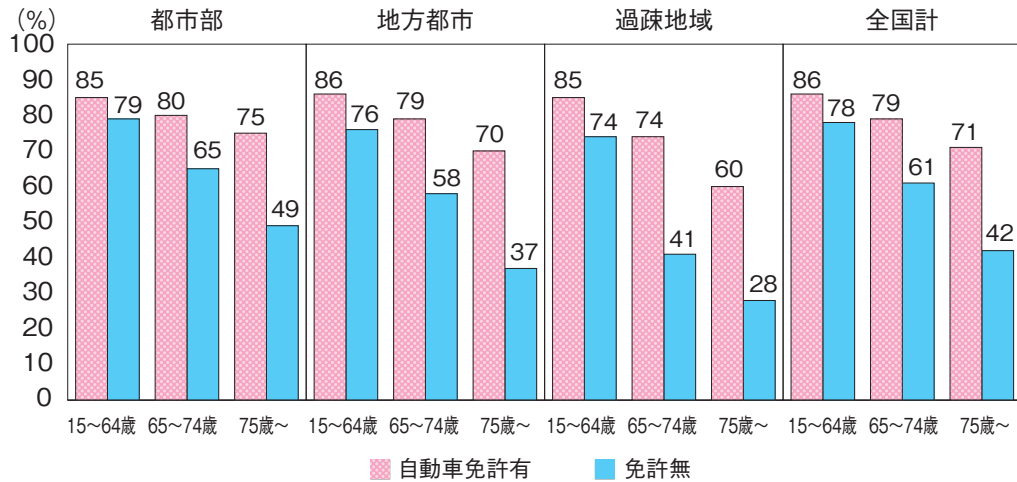
資料：国土交通省都市局「全国都市交通特性調査」

## ④ 高齢者の自動車利用と外出率

運転免許の有無や自動車の保有が外出率に与える影響は、高齢になるほど大きく、75歳以上では、免許がない場合及び自家用車を保有していない場合の外出率は、約4割まで落ち込む。

また、居住地別に見れば、地方部は都市部より大きく影響を受け、75歳以上で免許がない場合及び自家用車を保有していない場合の外出率は、地方都市で4割を下回り、過疎地では3割を下回る。

図表2-1-2-6 運転免許の有無による外出率の違い



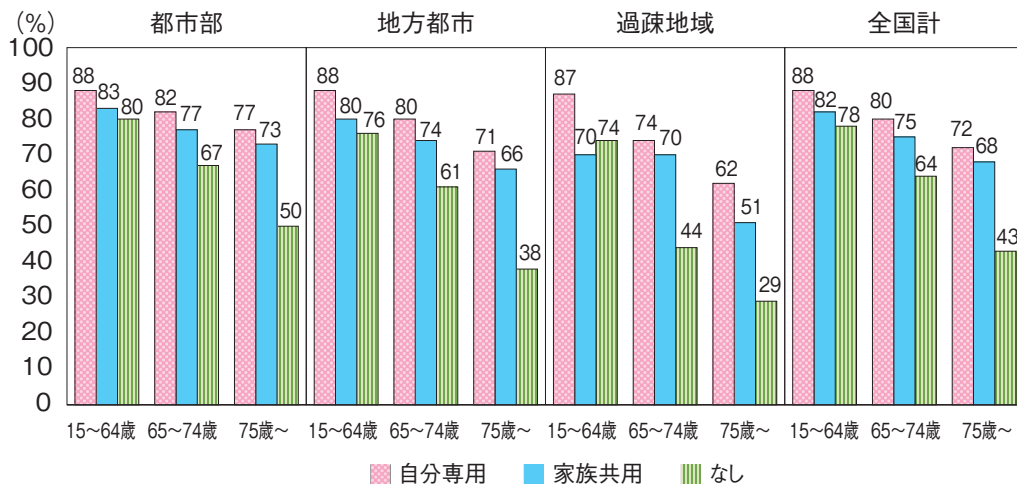
注1：平成27年平日の男女計の外出率を示す。

注2：都市部＝都市調査の三大都市圏＋地方中枢都市圏、地方都市＝都市調査の地方中核都市圏＋地方中心都市圏、過疎地域＝町村調査の対象地域を対象とする。

注3：本図表での値は、都市局調査結果に含まれない過疎地域を含めた調査票情報の集計値であり、都市局調査結果と一致しない。

資料：国土交通省都市局「第6回全国都市交通特性調査」都市調査調査票情報及び町村調査調査票情報を元に算出。

図表2-1-2-7 自由に使える自動車の有無による外出率の違い



注1：平成27年平日の男女計の外出率を示す。

注2：都市部＝都市調査の三大都市圏＋地方中枢都市圏、地方都市＝都市調査の地方中核都市圏＋地方中心都市圏、過疎地域＝町村調査の対象地域を対象とする。

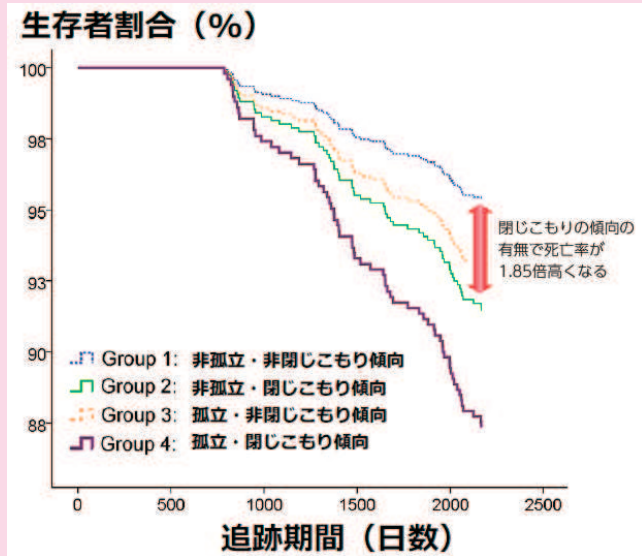
注3：本図表での値は、都市局調査結果に含まれない過疎地域を含めた調査票情報の集計値であり、都市局調査結果と一致しない。

資料：国土交通省都市局「第6回全国都市交通特性調査」都市調査調査票情報及び町村調査調査票情報を元に算出。

【コラム】外出の健康への影響

外出による健康への影響については、たとえば以下のような調査結果がある。

- 閉じこもり（買い物、散歩、通院など普段の外出する頻度が1日1回未満の者）傾向の高齢者は、閉じこもり傾向のない高齢者に比べ、6年後の死亡率が1.85倍高くなる。また、閉じこもり傾向に加え、社会的孤立（同居家族以外とのコミュニケーションが電話やメールなどの非対面を合わせても週1回未満の者）傾向もある高齢者では、閉じこもり傾向も社会的孤立傾向もない高齢者に比べ、死亡率が2.2倍高くなる。（参照：東京都健康長寿医療センターによる平成30年（2018年）7月の報告。）<sup>(注)</sup>



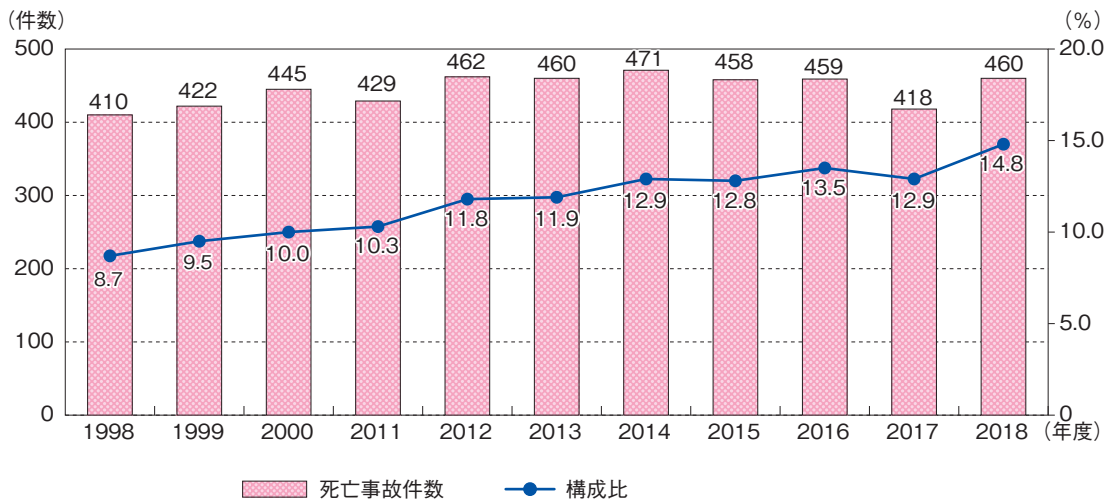
出典：Sakurai. et al., Int Psychogeriatr. 2019  
 (注) 2008年から2014年に首都圏近郊（埼玉県和光市）で行った郵送調査結果（有効回答数1,023人）

(2) 高齢者の交通事故と運転免許返納の動向

① 交通事故の動向

全死亡事故件数（第1当事者<sup>2</sup>が原付以上のもの）に占める第1当事者が75歳以上の高齢運転者である死亡事故件数の割合は、2008年の8.7%から2018年には14.8%に上昇している。免許人口あたりの死亡事故件数で見ても、75歳以上は他の年齢に比べて突出して高くなっている。

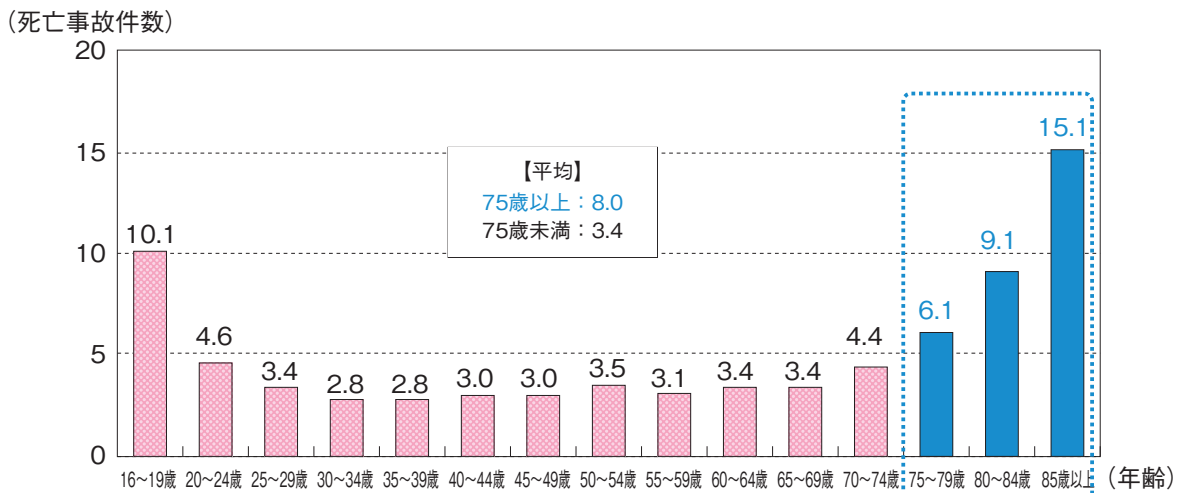
図表2-1-2-8 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数と全死亡事故に占める割合の推移



資料：警察庁「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」（H31年3月）

<sup>2</sup> 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。（出典：警察庁「交通事故統計における用語の解説」）

図表2-1-2-9 運転免許人口10万人あたりの死亡事故件数



資料：警察庁「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」(H31年3月)

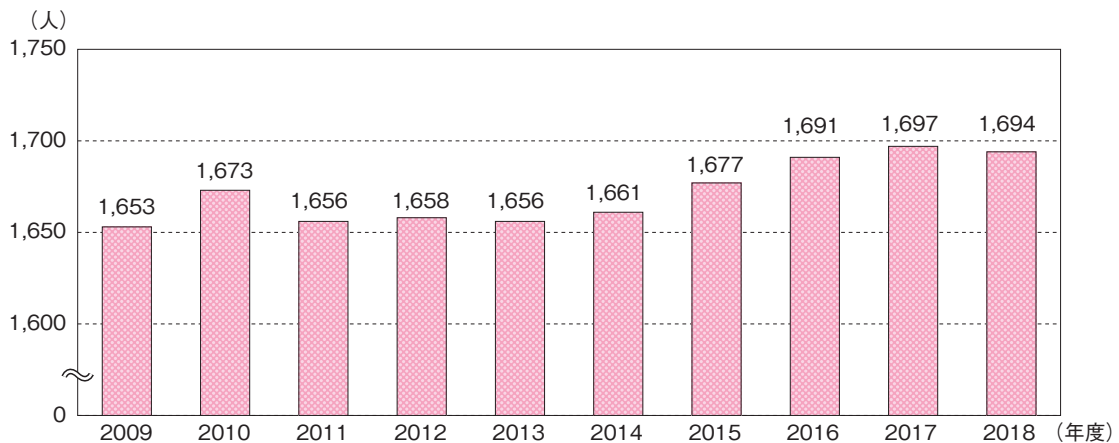
## ② 運転免許返納の動向

高齢者の運転免許非保有者数は約1,700万人であり2009年より約40万人増加している。

また、高齢者の運転免許の自主返納件数は約41万件/年であり、2009年(約5万件/年)の8.3倍に増加している。

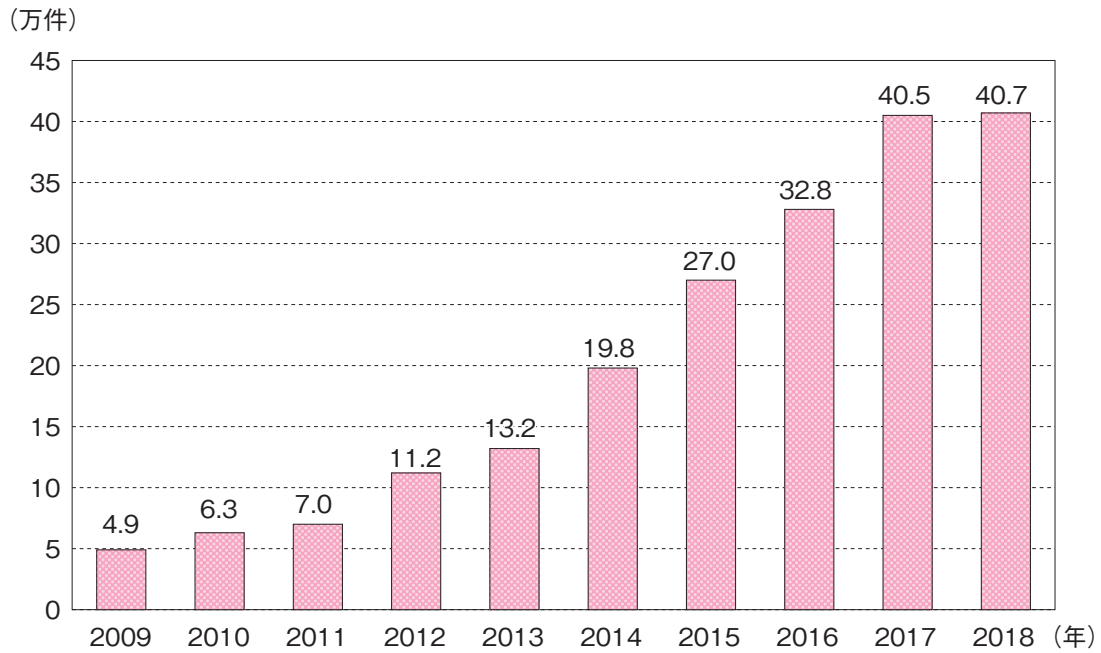
各年の運転免許保有者に占める自主返納者数の比率で見ても、2018年は65歳以上で2.2%、85歳以上では11.3%まで増加しており、最近では、毎年、85歳以上の運転免許保有者の1割を超える人が運転免許の自主返納を行っている状況である。

図表2-1-2-10 高齢者の運転免許非保有者数



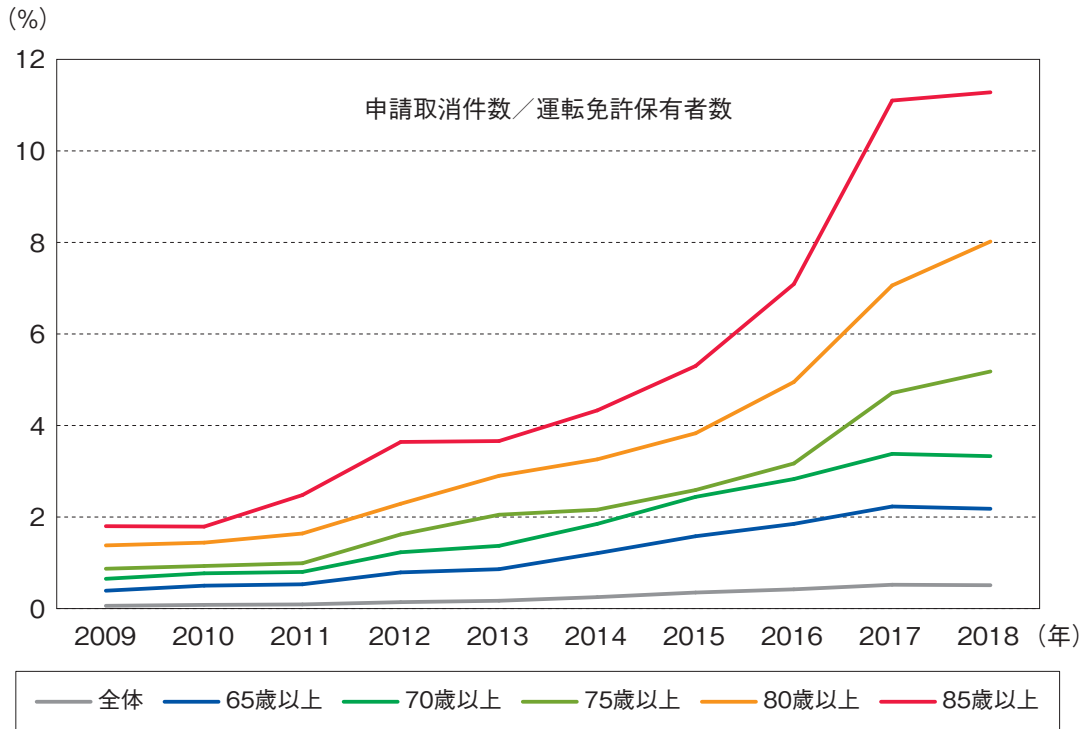
資料：警察庁「運転免許統計」と総務省「国勢調査」より国土交通省作成

図表2-1-2-11 高齢者の運転免許の自主返納件数



資料：警察庁「運転免許統計」

図表2-1-2-12 高齢者の運転免許の自主返納件数比率の推移



資料：警察庁「運転免許統計」を元に国土交通省作成



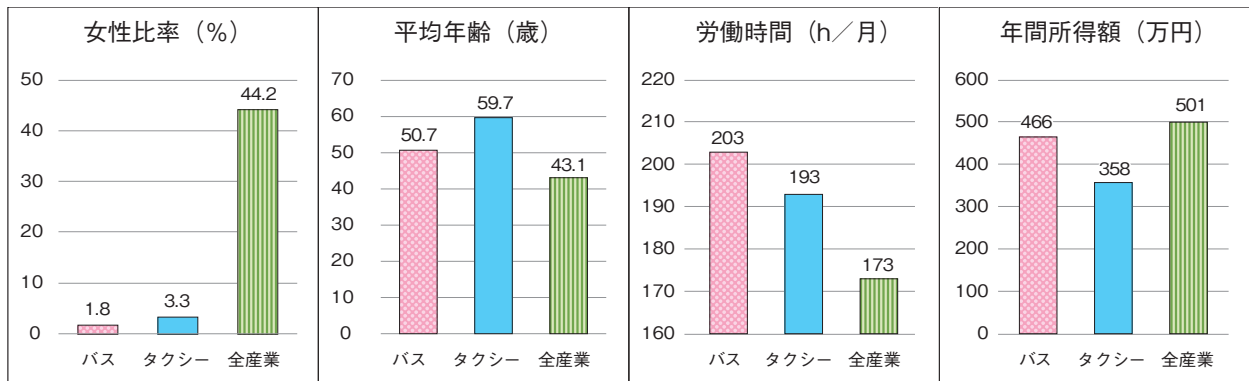
## (3) 高齢化のさらなる進展がもたらす地域公共交通の担い手への影響

地域公共交通の担い手側にも高齢化の進展が大きな影響を及ぼしている。

自動車運送事業は、全産業と比べ、労働時間が長く、年間所得額は低くなっており、若年層が就業を敬遠していることもあり、平均年齢が、全産業に比べ、バスで約8歳、タクシーで約17歳高くなっている。また、大型自動車第二種免許保有者数も15年間で約25%減少している。自動車運転の職業の有効求人倍率を見ても、全職業平均の約2倍の水準にある。

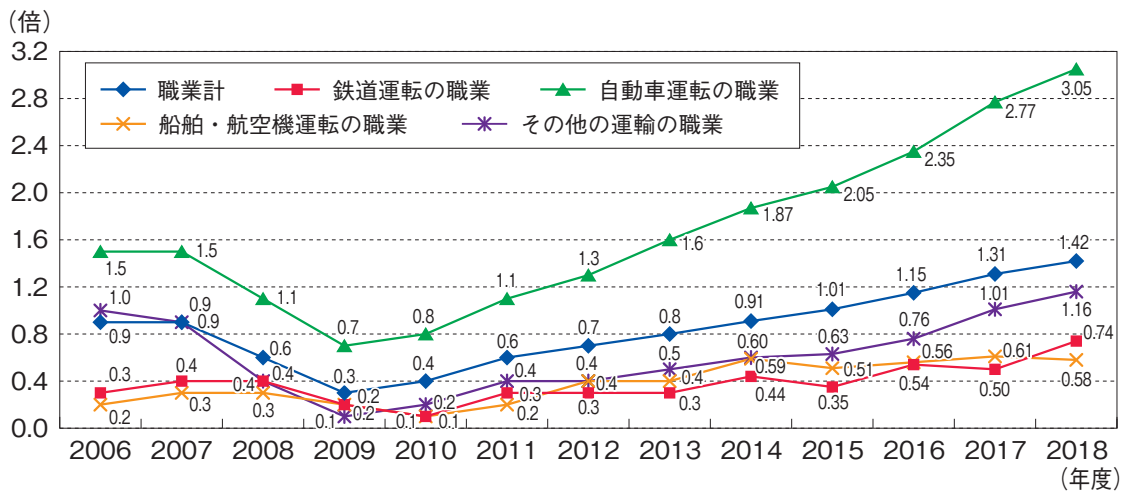
バス、タクシーの運転手の高齢化は深刻であり、過去15年でバスは6.1歳、タクシーは5.6歳平均年齢が上昇しており、これは全産業の2.7歳と比較しても大きくなっている。

図表2-1-2-13 自動車運転事業の就業構造



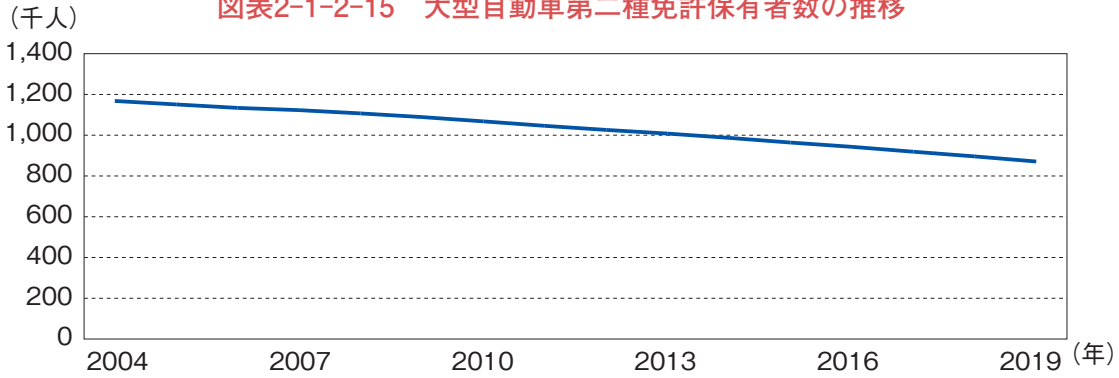
注1：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数  
 注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値  
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料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：総務省「労働力調査」、厚生労働省「令和元年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」から国土交通省総合政策局作成

図表2-1-2-14 自動車運送事業の有効求人倍率の推移



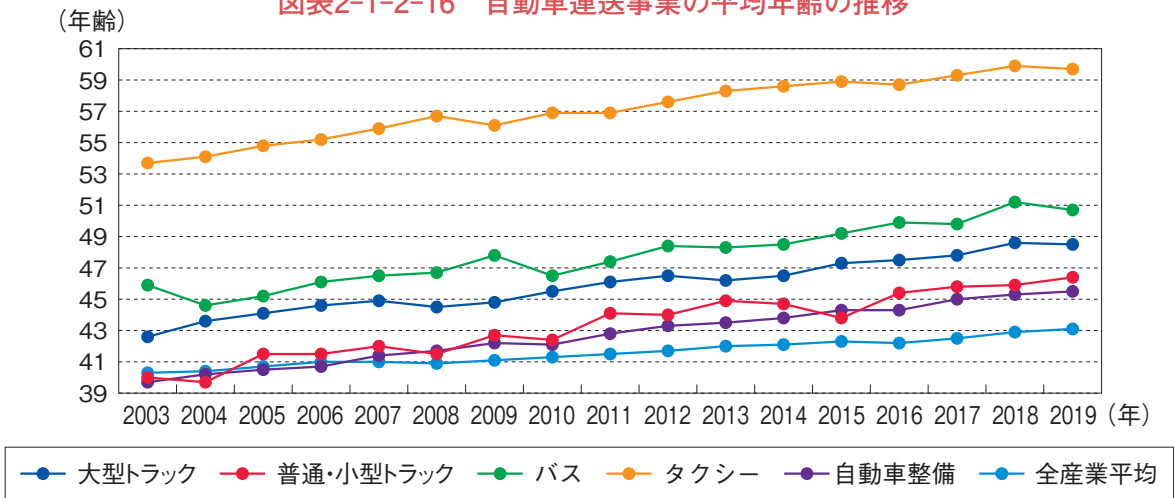
注1：パートタイムを除く常用の数字。  
 注2：2012年度以降は、「その他の運輸の職業」を「その他の運輸の職業」としている。  
 出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

図表2-1-2-15 大型自動車第二種免許保有者数の推移



資料：警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成

図表2-1-2-16 自動車運送事業の平均年齢の推移



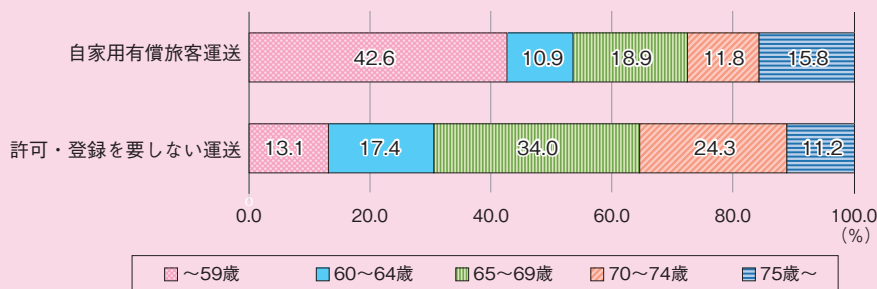
注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

資料：厚生労働省「令和元年賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」より国土交通省自動車局作成

### 【コラム】公共交通を補完する移動手段の担い手

歩行距離の制約など高齢者に特徴的な生活実態や公共交通機関の現状等も考え合わせると、自家用有償旅客運送（地域住民の生活に必要な輸送がバス・タクシーによって提供されない場合に、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で輸送を行う制度）や地域の支え合いといった、公共交通を補完するような移動手段が重要になっているが、このような事業性の低い移動手段では、その担い手の高齢化がさらに深刻となっている。国土交通省・国土交通政策研究所の調査によると、自家用有償旅客運送を担うドライバーの約半数が、また、無償での移動支援（許可や登録を要しない輸送）を担うドライバーの約7割が、65歳以上となっている。75歳以上のドライバーも多く、今後持続的なサービスを提供していくことが課題である。

図表：ドライバーの年齢別人数の割合



注：表は、各団体の各年齢層別の平均人数を集計したものである。

出典：国土交通省・国土交通政策研究所「平成30年度 高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究」より国土交通省総合政策局作成

#### (4) 高齢化の「外出」(まとめ)

高齢者の外出率は増加基調であったところ、2015年の全国都市交通特性調査において、初めて減少に転じた。

前節においてみてきたように、外出は高齢者が生きがいづくりに直結する活動であるが、高齢者の外出に占める買い物や食事の割合が大きい中、BtoC電子商取引の増加などに起因して、足下での外出率は減少したと考えられ、今後もこのような傾向は継続する可能性が高い。

また、運転免許の有無、自家用車の有無により高齢者の外出率には大きな開きがあり、運転免許がない場合及び自家用車を保有していない場合には外出率が約4割まで落ち込み、特に過疎地域では約3割にまで落ち込む。

全死亡事故件数に占める75歳以上の高齢運転手の死亡事故件数の割合が増加傾向にある中、運転免許返納者は大きく増加しており、高齢者の移動の「足」をいかに確保していくかが深刻な課題となっている。

さらに、自らの運転に頼らない移動の受け皿となるべきバスやタクシーといった地域公共交通の担い手は高齢化が進んでおり、高齢化の進展は、移動手段の供給の面からも影響を及ぼしている。

次章では、高齢者の移動を支え、外出を促すために実際に講じられつつある施策や先進的な取組について見ていきたい。

## 第2章 高齢者の移動を支え、外出を促す、交通政策の動向

高齢者等の交通政策を巡っては、2019年4月に東京都豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故や、同年5月に滋賀県大津市で発生した園児の交通死亡事故など、高齢運転者による交通事故が相次いで発生したことを受け、同年6月、「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、関係省庁一丸となって必要な施策に取り組むこととされたところである。

本章では、第1章で見てきた、我が国で進行する超高齢社会の状況、人生100年時代を生きる高齢者の生活と生きがいづくりや外出の実態、高齢化のさらなる進展が交通にもたらす影響を踏まえつつ、2019年6月の「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」にて取り組むこととしている施策を含め、実際に講じられつつある施策や先進的な取組について見ていきたい。

具体的には、第1節において、高齢者の移動手段としても大きな割合を占める自家用自動車での移動について、運転に不安を感じる高齢者を支援する取組について見ていきたい。

また、自家用自動車に加えて、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関が高齢者の移動手段として重要な役割を担っているところであり、公共交通機関を維持・活性化するため、国、地方公共団体も支援を行っているところである。今後も、高齢者の移動ニーズの増加を念頭に置きつつ、きめ細かなサービスの充実等に向けた努力が継続される必要があるため、第2節において、既存の公共交通機関を高齢者にとって使いやすいものとしていくための官民双方の取組について見ていきたい。

他方で、歩行距離の制約など高齢者に特徴的な生活実態や公共交通機関の現状等も考え合わせると、公共交通を補完する移動手段を確保していくことも、今後重要性を増すものと考えられるため、地域の様々な交通手段の活用に向けた取組についても見ていきたい。

また、第3節では、近年のIoTやAI等の技術革新の成果を積極的に活用することで高齢者の移動手段の新たな選択肢となり得る新たなモビリティサービスの導入に向けた取組を、第4節でまちづくりなどの環境整備の側面における取組を見ていき、第5節で今後の展望を示したい。

### 第1節 高齢者の安全運転を支える対策の推進

#### (1) 安全運転サポート車の普及促進

高齢運転者が急速に増加していく中、高齢運転者による事故の防止と自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保の両立を図ることは喫緊の課題である。その対策の一環として、事故防止と事故時の被害軽減の効果が期待される先進安全技術を搭載した自動車をいち早く普及させることが有効である。

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を受けて、歩行者も検知して自動でブレーキを作動させる「衝突被害軽減ブレーキ」について、世界に先駆けて令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に装着を義務付けることとしたほか、「対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ」及び「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」の性能認定制度の導入、後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の創設、及び自動速度制御装置（ISA：Intelligent Speed Assistance）に関する技術的要件等のガイドラインの策定を行った。また、65歳以上の高齢運転者による「対歩行者衝突



被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載した「安全運転サポート車（サポカー）」及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置等の導入支援策として、令和元年度補正予算により、「サポカー補助金」を交付している。他方で、安全運転支援装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能には限界があることから、自動車ユーザーが過信しないよう、周知・啓発にも取り組んでいる。

図表2-2-1-1 安全運転サポート車（サポカーS）

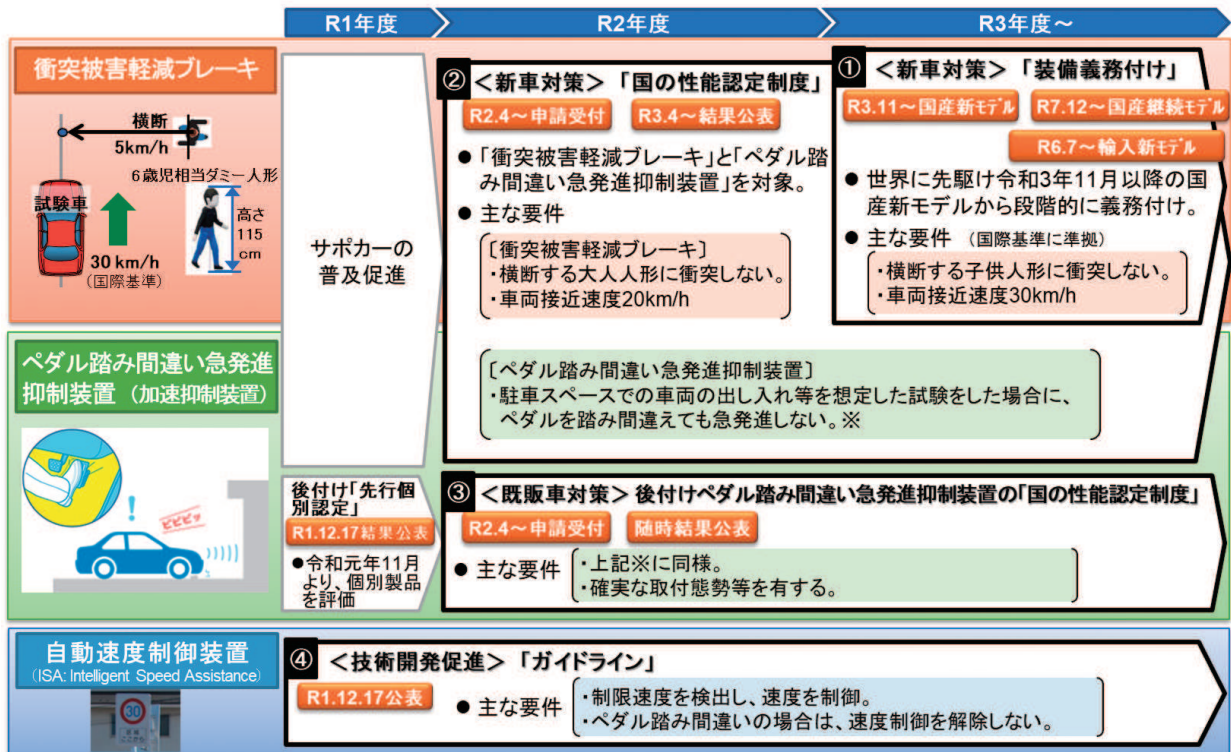
名称	搭載装置				ロゴマーク
	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い急発進抑制装置	車線逸脱警報	先進ライト	
ワイド	○ 対車両・歩行者	○	○	○	
ベーシック+	○ 対車両	○			
ベーシック	○ 対車両、低速域※	○			

※ 作動速度域が時速30km以下

図表2-2-1-2 安全運転サポート車の普及推進等

交通安全緊急対策（令和元年6月18日）に係る乗用車等の車両安全対策の措置方針（一覧）

～ ①の法令は令和2年1月31日に公布、②、③の法令は同年3月31日に公布、④のガイドライン本体は令和元年12月17日に公表 ～





## (2) 限定条件付免許制度の検討

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」では、安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度の創設に向け、関係省庁が連携して検討を行い、性能認定制度の導入等の結論を得た上で、2019年度内に結論を得ることとされた。

本決定等を踏まえ、警察庁開催の「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会が2020年3月に取りまとめた最終報告書においては、自己の運転能力の低下を自覚した高齢者等が、自主的な申請によって、限定条件の付与を受けたり、新規に限定条件付免許を取得したりする限定条件付免許制度を設けることが、高齢者等の安全運転やモビリティの確保に資するとされた。また、限定条件付免許の内容としては、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した安全運転サポート車に限定する運転免許の条件を、制度として設けることが考えられるとされた。

これらを踏まえ、同年6月、第201回国会において、高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立した。今回の改正では、75歳以上の運転免許を受けた者で一定の要件に該当するものは、運転免許証の更新時に、運転技能検査を受けていなければならないこととするとともに、都道府県公安委員会は、運転技能検査の結果により運転免許証の更新をしないことができることとした。また、運転免許を受けた者は、都道府県公安委員会に、運転することができる自動車を一定の機能を有する自動車に限定する条件その他の一定の条件を、その者の運転免許に付することを申請することができることとした。

## (3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

重大事故に繋がる可能性の高い高速道路での逆走は、2日に1回以上の割合で発生し、逆走した運転手の約5割が75歳以上となっている（2011年1月～2019年12月）。このため、2029年までに逆走による重大事故ゼロを目指し、民間公募新技術の展開や画像認識技術等を活用した路車連携技術の開発に取り組んでいる。

## 第2節 地域における旅客運送サービスの確保・充実に向けた取組

人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している一方で、高齢者の運転免許の返納が年々増加しており、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

こうした状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、2019年9月から5回にわたる議論を経て、2020年1月に、地域ごとに地方公共団体が中心となって、国が予算面やノウハウ面から支援を行いつつ、既存の公共交通サービスについて、最新技術等も活用しつつ、その改善を図ることに加え、既存の公共交通だけでは対応できない場合には、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズにしっかり応えられる体制を強化すべき、との中間とりまとめ「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」がとりまとめられた。

これを受け、国土交通省では、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を第201回国会に提出し、2020年5月に成立した。（以下「改正活性化再生法」という。）

本節では、同中間とりまとめや改正活性化再生法等に基づく今後の取組の方向性について、先行する事例の紹介を交えながら、見ていきたい。

### （1）地域が自らデザインする地域の交通

#### ① 地域公共交通計画の作成

「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が制定された。

2014年の同法の改正においては、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

同法に基づき、2020年3月末までに585件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組が進められてきた。

このように、地方公共団体が中心となって、関係者との議論を踏まえ法定計画を作成し、それに基づく取組を進めることで、地域の移動手段を確保するという認識が多くの地域で広まっているところである。

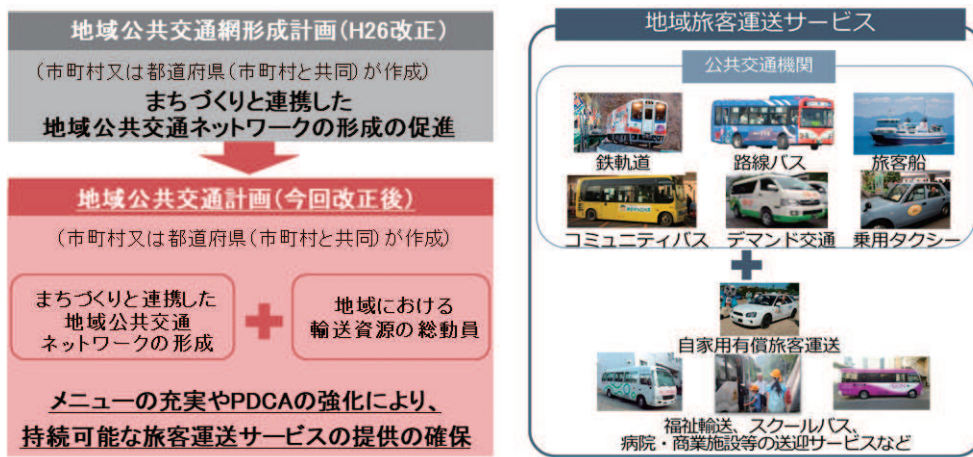
一方、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境が悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画については、「地域公共交通のネットワークの形成」ととどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、改正活性化再生法においては、原則として全ての地方公共団体において、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、





図表2-2-2-2 地方公共団体による地域公共交通計画の作成



【コラム】 クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値

地域公共交通は経済の活性化や健康の増進、観光振興など、多面的に効果が波及するものである。他方、過疎地域などでの地域公共交通に対して補助金等の財政支出がなされている中、これまで企業が独立採算で運営していた事業に補助金を継続して投入することに否定的な意見も少なくない。こうした場合、地域公共交通が有する多面的な効果（クロスセクター効果）を定量的に算定することで、補助金等を用いて地域公共交通を維持するかどうかの必要性を検討することが可能になる。

クロスセクター効果（CSE=Cross Sector Effects）とは、「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる代替的・追加的な政策費用」と「現在の地域公共交通の運行に係る補助金等の財政支出」を量的に比較し、現在の財政支出が効果的な支出と言えるかどうかを検証するものである。「代替的・追加的な政策費用」（分野別代替費用）としては、たとえば、これまで地域公共交通を使って通院していた高齢者等が引き続き通院できるようにするための送迎バスの運行経費や通学のためのスクールバス運行経費、土地の価格低下等による税収の減少額などが考えられる。

具体的な事例で見てみると、兵庫県福崎町では、同町がコミュニティバスに支出する経費が年間1,690万円であるのに対し、コミュニティバスを廃止した場合の分野別代替費用が年間2,240万円であり、CSEは550万円となることから、コミュニティバスに対する経費は地域を支える効果的な支出として評価できると考えられる。（下図参照）

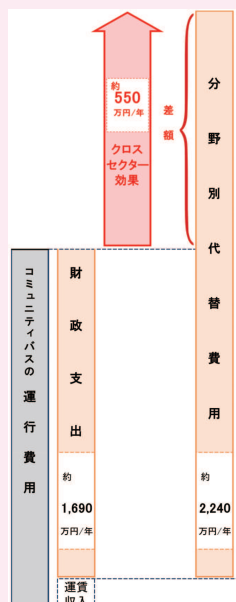
また、コスト面に限らず地域公共交通の多面的な効果を分析している例として、富山県富山市では、自立した状態の75歳以上の高齢者について、同市が発行する公共交通の割引バス「おでかけ定期券※」を継続利用している人とそうでない人の要介護認定率等の変化を比較し、おでかけ定期券の政策効果を評価している。

これによると、おでかけ定期券を8年間継続的に利用した人は72.3%が自立状態を維持したのに対し、おでかけ定期券を継続的に利用しなかった人ではその割合が53.4%にとどまっており、おでかけ定期券を利用して積極的に外出することにより、介護予防につながっていると考えられる。この他、コミュニティバスの助成金の適否、地方鉄道存続問題に対する判断材料の提供などクロスセクター効果の算定事例が増加している。

※富山市内在住の65歳以上の方が市内各地から中心市街地へ移動する際に、公共共通機関を1乗車100円で利用できる定期券  
資料：土木学会論文集D3（土木計画学）クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値 西村 和記・東 徹・土井 勉・喜多 秀行、2019年12月

分野	コミュニティバスが廃止された場合に必要となる行財政負担項目	費用	費用を小さく採る	費用を大きく採る	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 コミュニティバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約1,380万円/年	約2,240万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して通院している運転免許のない65歳以上の高齢者に、通院のためのタクシー券を配布するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約450万円/年	
	医師による往診 現在コミュニティバスを利用して通院している運転免許のない65歳以上の高齢者を医師が往診するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約2,880万円/年	
	医療費の増加 コミュニティバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることによる健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約30万円/年	
商業	買物バスの運行 現在コミュニティバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約1,380万円/年	約2,240万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して買物している運転免許のない65歳以上の高齢者に、買物のためのタクシー券を配布するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約810万円/年	
	移動販売の実施 現在コミュニティバスを利用して買物している人のために、廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約830万円/年	
観光	観光地送迎貸切バスの運行 観光施設へコミュニティバスを利用して来訪している人を、観光施設送迎貸切バスで送迎するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約1,510万円/年	約2,240万円/年
	観光地送迎のためのタクシー券配布 観光施設へコミュニティバスを利用して来訪している人に、観光のためのタクシー券を配布するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約90万円/年	
福祉	通院・買物・観光以外の自由目的のためのタクシー券配布 現在、通院・買物・観光以外の自由目的でコミュニティバスを利用して通院している運転免許のない65歳以上の高齢者に、通院・買物・観光以外の自由目的の移動のためにタクシー券を配布するとして計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約630万円/年	約2,240万円/年
財政	土地の価格低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を想定して計上	費用もを小さく採る	費用もを大きく採る	約240万円/年	
分野別代替費用				約2,240万円/年	

※ 各分野の費用の合計と総数(分野別代替費用)の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。



## ② 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設

地方公共団体が中心となって、交通事業者等地域の関係者の連携・協働の下で法定計画を策定し、効果的に実施していく必要性が高まっている一方で、路線バスに係る新規参入等については、道路運送法に基づき、国と交通事業者との間で許認可手続きを経ることとなっており、地方公共団体は、新規参入等の申請に係る情報を把握することが困難となっていた。

このため、地方公共団体が、こうした情報を速やかに把握し、地域における関係者の実効的な協議につなげることで、地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画の迅速な作成・見直しや円滑な実施が可能となるよう、2020年に道路運送法を改正し（以下「改正道路運送法」という。）、路線バスに係る新規参入等の申請があった場合には、国土交通大臣が地方公共団体に対し、その旨を通知することとしている。

また、改正活性化再生法においては、地域公共交通利便増進実施計画（現行の地域公共交通再編実施計画を見直し）を策定し、国土交通大臣の認定を受けている地方公共団体は、法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、計画に与える影響を実証的・定量的に明らかにして、国土交通大臣に対し意見を提出することができることとし、地域の意見を反映する仕組みを創設している。

## （2）既存の公共交通サービスの改善の徹底

### ① 乗合バス等のサービス改善

政令市、中核市等の都市部においては、幹線軸となる鉄道、LRT、BRT等の整備・機能向上を図ることが重要である一方で、路線バス等の中心部路線やそのダイヤを一体的に改善すれば、公共交通の競争力強化やバス事業者の収支改善を通じて、周辺部路線の存続見通しが好転する可能性もある。これまで以上に、地方公共団体と交通事業者、交通事業者間の連携・協働の取組を促し、移動者目線を徹底して、既存サービスの改善を図る必要がある。

地域の限られた資源で利用者の利便を増進するには、交通事業者間の路線、ダイヤ、運賃等のサービスの連携・協働が不可欠であるが、これまで複数の乗合バス事業者等によるダイヤ、運賃等の調整は、独占禁止法の規制（カルテル）に抵触するおそれがあることから困難となっていた。

そこで、2020年5月に成立した「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」により、一定の場合に独占禁止法の規定が適用除外となり、複数の乗合バス事業者等による共同経営（運賃・料金、路線、運行回数等の調整）が可能となった。

また、改正活性化再生法においても、地方公共団体の関与の下、きめ細やかなサービス向上を促進する制度（地域公共交通利便増進事業）を創設し、バス事業者が「等間隔運行」、「定額制乗り放題運賃」等に取り組む場合、各事業法における届出がなされたこととみなす等、手続きの円滑化を図ることとしている。



図表2-2-2-3 乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法について

**乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法について**  
 (地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律)

**目的**

この法律は、人口の減少等により**乗合バス事業者及び地域銀行**（「**特定地域基盤企業**」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について**独禁法の特例を定め**、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保**するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

**構成**

1. **総則** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
  - 主務大臣の認可を受けて行う**特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない**
  - 申請者による**基盤的なサービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準**、**公取委との協議**
  - 主務大臣による**事後的な適合命令**（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
  - 国土交通大臣の認可を受けて行う**乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない**
  - 申請者による**共同経営計画**の提出、**法定協議会への意見聴取**、国土交通大臣の**認可基準**、**公取委との協議**
  - 国土交通大臣による**事後的な適合命令**（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - **10年以内に本法を廃止するものとする旨等**

法案審議 2020年通常国会

図表2-2-2-4 地域公共交通利便増進事業

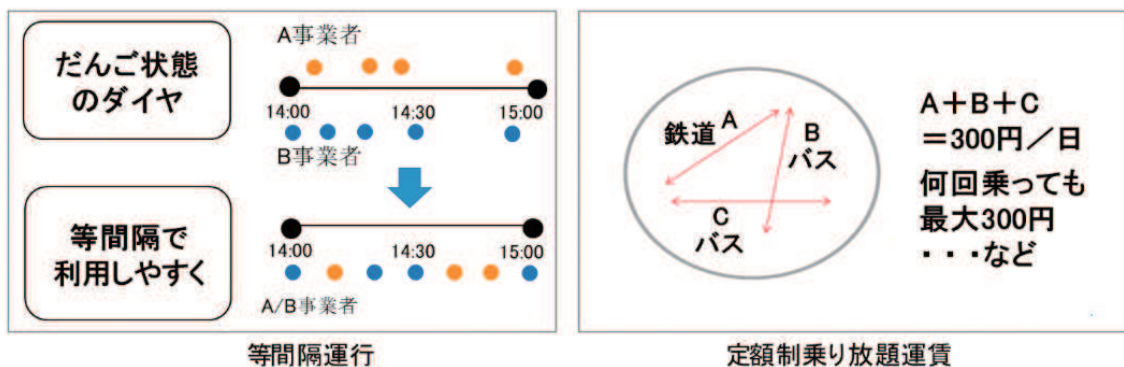
既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

【現状】

- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

【改正案】

- 「**地域公共交通利便増進事業**」を創設  
 ⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



## ② タクシーの活用促進

タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っており、利便性を高めることにより持続可能なサービス提供の確保を図る取組も進んでいる。

利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題の運賃サービスを提供する一括定額運賃について、2020年3月にルール化を図った。

また、配車アプリを活用してタクシーの運賃を乗車前に確定させるサービス（事前確定運賃）については、2019年10月より運用が開始している。

更に、2020年3月に、1台の車両に複数の旅客が乗車し、運賃を「割り勘」して割安にタクシーを利用できる「タクシーの相乗り」のルール化を図った。

このほか、2020年3月、既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワーク構築のため、地方公共団体の発意により、地域公共交通会議においてタクシーの営業区域の見直しが協議できることを明確化した。

また、改正道路運送法においては、受け入れる側の地域において協議が調った場合で、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認める場合、営業区域外運送を可能とすることとしている。

## ③ 高齢者の移動支援のためのサービス改善

サービス改善に向けた地域の取組としては、現在、複数の地方公共団体において、高齢者向けにバスやタクシーの割引など、公共交通機関利用促進のための助成が導入されており、高齢者が移動しやすいようなサービスの導入に向けた事業者等との連携も進んでいる。

### 【事例】 運転免許返納者に対するバス運賃割引の取組（備北交通（株））

備北交通（株）は、運転免許証の自主返納者のバス利用転換・促進を図るため、2020年2月より、運転免許を返納し同社の路線バスを利用する場合、運転経歴証明書を提示しICカードで運賃を支払うことで、バス運賃が半額になるサービスを開始した。

高齢ドライバーによる事故が絶えない中、運転免許返納を促進する支援の要請が広島県警からあり、関係市町村との協議を行ったうえでサービス実施に至った。

このサービス開始後2カ月で高齢者のICカード登録者は約30名増加した。また問い合わせ等も多数あり、サービスへの高い関心が伺える。

このようなバス利用に係る経済的負担の軽減策により、高齢者が移動するための選択肢が充実されることが期待される。





### 【事例】乗合タクシーによる高齢者の移動支援の取組（(株)光タクシー）

郊外部を中心に交通空白地域が存在する北九州市において、(株)光タクシーは「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」を運営。住宅が高台に位置し、狭隘で急な坂道が多い枝光地区と商店街、医療施設等を巡回し、高齢化率が37.9%を超える同地区の生活の足となっている。地域住民（商店会、自治会）、交通事業者（光タクシー）及び行政（北九州市）が協力して利用促進等を行うとともに、運賃を200円に抑えつつ、1日56便の運行による利便性の確保を実現している。また、同社は地元商店組合等と共同で旧福岡銀行枝光支店をリノベーションし、演劇、ダンス、音楽ライブや子ども向けイベント等に利用できる「枝光本町商店街アイアンシアター」を開設。高齢者を含めた多世代の交流の場を作り出している。



### （3）輸送資源の総動員による移動手段の確保

#### ① 地域の実情に合わせた車両小型化、運行形態見直し等による効率的なサービス提供

地方部を中心に、高齢者等の移動手段の受け皿となる公共交通の経営環境がますます厳しくなる中、移動ニーズに対応したサービスを確保するためには、地域において、地方公共団体、交通事業者等が努力や創意工夫を図りつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な取組を進めるとともに、国が持続的に予算・ノウハウ面で支援することが必要である。その際、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては生産性の向上を図るとともに、地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の運行、さらには自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用、物流サービスとの連携により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保することが重要である。

このような考え方から、改正活性化再生法においては、地域の路線バス等の維持が困難と見込まれるに至った段階で、地方公共団体が、関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで実施方針を策定し、公募により代替する輸送サービスを導入することができる制度（地域旅客運送サービス継続事業）を創設しており、これにより、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の複数の選択肢の中から、地域の実情に応じた輸送サービスの最適な組み合わせを選択することができることとしている。

図表2-2-2-5 地域旅客運送サービス継続事業

輸送資源の総動員による移動手段の確保（地域に最適な旅客運送サービスの継続）

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**  
 ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する  
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と、  
多様な選択肢を検討・協議し、**実施方針**を策定し、  
**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定。



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、  
**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、  
国土交通大臣の認定を受けた場合は法律上の特例措置  
(事業許可等のみなし特例等)

実施方針に定めるメニュー例

○地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。  
 ○困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

【事例】 デマンドバスから乗用タクシーへ運行形態を見直した事例（広島県神石高原町）

広島県神石高原町では、複数の谷筋に住宅が点在する地理的特徴から非効率な運行となっていたデマンドバスを全て廃止し、高齢者等の生活交通について、運行時間を気にせずドアtoドアで移動できる乗用タクシーに一本化し、75歳以上の高齢者等が利用する際には、片道900円（5月1日以降）を超える料金を町が補助するなどの支援策を講じている。

このような見直しにより、一乗車当たり町負担額を65%削減（5.6千円→2.0千円）するとともに、大幅な利用者の増加（4.4千人/年→3.0万人/年）や高齢者の外出機会の創出、高齢者の運転免許返納数の大幅な増加（導入前14人/年→導入後87人/年と5倍増）などの効果があった。

<タクシー利用に関する補助の概要>

対象者	75歳以上高齢者等
利用目的	町内であればどこでも（通院、買い物等）
利用料金	目的地まで片道最大900円（5月1日以降）（900円を超える料金は町が補助）
利用回数	1人1か月20回まで（5月1日以降）
利用できる事業者	町内タクシー事業者及び介護タクシー事業者（小型～9人乗り車両、介護車両が利用可）





### 【事例】AIを活用したデマンド型交通サービス（株）アイシン精機

自動車部品メーカー大手の（株）アイシン精機では、高齢者を中心とした人々の健康維持・増進を目指した、デマンド型交通サービス「チョイソコ」を展開しており、AIを用いて高齢者の移動を支援する取組として期待される。

同社は、2018年7月より愛知県豊明市とともに実証実験を開始し、本格運行を目指している。このサービスでは、複数の利用者の目的地や送迎時刻の希望をAIを活用した専用システムにより瞬時に処理し、目的地までの効率的な走行ルートを作成している。なお、ルートの作成にあたっては、会員情報をもとに、自力で乗降するのに要する時間なども考慮している。

これにより、予約センターでは、利用者からの電話での申し込みに対して、到着予定時刻を即座に伝えることができ、ドライバーは車載ディスプレイに表示された案内に従って送迎を行うことができる。

コミュニティバスが運行していない地域と人口密度が高い地域を中心に停留所を配置し、市内の店舗や医療機関、公共施設との間を結んでおり、利用者視点では従来の定路線型のコミュニティバスに比べて利便性が高まったこと、行政視点では高齢者の外出需要を満たしつつ、コストを抑えられる点が評価されている。



## ② 自家用有償旅客運送の実施円滑化

過疎地域等での輸送や福祉輸送など、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシーによっては提供されない場合には、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で輸送を行う「自家用有償旅客運送」制度の活用を検討していく必要がある。

2019年3月末現在、地域住民等の輸送のための自家用有償旅客運送は全市町村の約3割で実施され、登録団体数については、市町村が運営主体であるものが452団体、NPO法人等が運営主体であるものが124団体、車両数については3,442両であり、また福祉輸送のための自家用有償旅客運送は全市町村の約6割で実施され、登録団体数については、市町村が運営主体であるものが109団体、NPO法人等が運営主体であるものが2,482団体、車両数については15,364両である。

自家用有償旅客運送については、改正活性化再生法において、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置付けることとしている。

また、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減し、地域における協議を前提として、その実施の円滑化を促進することが重要である。

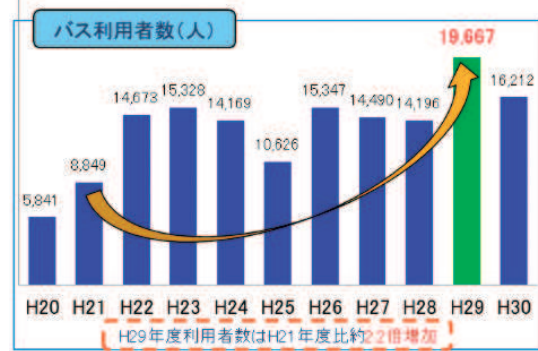
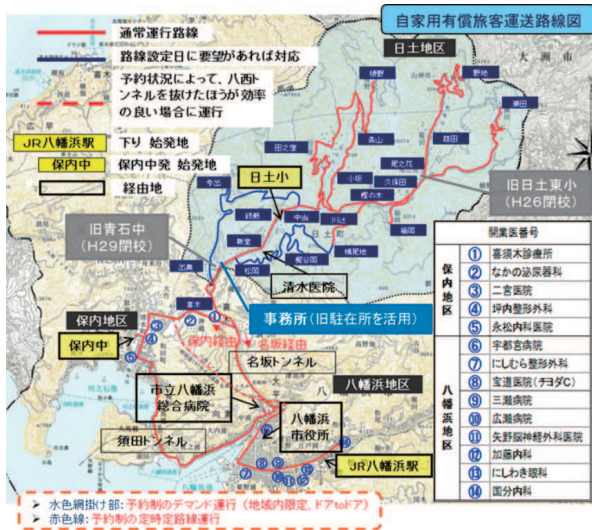
このため、自家用有償旅客運送の導入に当たっての検討を円滑に進めるためのプロセスガイドラインを発出するなど、地域における導入の円滑化を図っているほか、改正道路運送法において、交通事業者が自らのノウハウを通じて運行管理等実施主体に一定の協力を行う場合の制度が創設されたことを踏まえ、その運営にあたり申請手続き等の簡素化を図ることや、観光ニーズに対応するため地域住民だけでなく観光客を含む来訪者を輸送対象として法律において明確化すること等を通じて、自家用有償旅客運送の実施の円滑化を進めている。



【事例】 地域住民が自らNPO法人を立ち上げ、「我がまちの移動手段」をトータルで確保(愛媛県八幡浜市)

愛媛県八幡浜市では、過疎化・高齢化が進む中山間地域（日土地区）において、民間路線バスが撤退したため、地域住民が自ら地域の移動手段を確保するために、行政によるハード・ソフトの両面からの全面的な支援の下でNPO法人「にこにこ日土」を新たに立ち上げ、公共交通空白地有償運送（予約制定期運行、予約制デマンド運行）やスクール運送に一体的に取り組んでいる。

これにより、2008年の運行開始当初と比較して、利用者数は約2.2倍（約2万人）に増加するとともに、事業の黒字化が継続するなど、持続可能な運行を確保している。



【事例】 自家用有償旅客運送を活用した地域の交流拠点づくり (NPO法人くちない (岩手県北上市))

岩手県北上市の口内地区では、公共交通の縮小等を背景に、2010年度より自家用有償旅客運送（公共交通空白地）を実施している。また、自家用有償旅客運送の路線バスの結節点である待合施設において、食品やお菓子、日用品などを販売する「店っこくちない」を運営し、地域の高齢者が買い物やおしゃべり、お茶飲みなどの交流ができるスペースを設けている。公共交通の脆弱な地域において、地域住民の足を確保するとともに、地域の交流の拠点となっている。



(店っこくちないの待合施設)



(店っこくちないの販売スペース)

資料：NPO法人くちない

【事例】業種を超えた移動サービス（近助タクシー（福井県永平寺町））

福井県永平寺町では2019年11月から、地域住民と交通事業者、日本郵便㈱、行政、トヨタ自動車㈱、県内トヨタ販売店各社など様々な業種が連携し、自家用有償旅客運送の実施に向けた試走運行（近助タクシー）を実施している。近助タクシーは、路線バス同様に目的地が町内の主要な商業施設や病院などに限られているものの、自宅の玄関先から目的地まで乗り換え無しで到着することができ、車両には県内トヨタ販売店各社の協力のもと電動ステップや手すり等を備えた高齢者でも安心して利用が出来る車両が使用されている。



図表2-2-2-6 道路運送法の改正

自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）	
概要	<p>□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、<b>地域住民の生活に必要な輸送</b>について、それらが<b>バス・タクシー事業によっては提供されない場合</b>に、市町村、NPO法人等が<b>自家用車を用いて有償で運送</b>できることとする制度。</p>
団体数	<p>市町村運営有償運送（交通空白）（452団体）公共交通空白地有償運送（124団体）【501市町村において実施】  <small>（平成31年3月31日時点）</small></p>
登録等	<p><b>登録要件</b></p> <p>① <b>バス、タクシーによることが困難</b>、かつ、                  ② <b>地域の関係者（※）</b>により、「<b>地域住民の生活に必要な輸送</b>」であるとの<b>共通認識</b>  <small>※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等</small>                  ③ <b>必要な安全体制の確保（運行管理・整備管理の責任者を選任等）</b></p>
	<p><b>有効期間</b></p> <p>2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）</p>
	<p><b>指導・監督</b></p> <p>上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。</p>
自家用有償旅客運送に関する改正内容	
<p><b>交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設</b></p> <p>過疎地域等の交通事業者（バス・タクシー）  <small>（本制度の特例措置）登録の有効期間を2年→5年とする等</small>                  ノウハウを活用して協力</p> <p>（協力の形態）                  ⇒交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。                  ⇒交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。</p> <p>自家用有償旅客運送者（市町村等）                  市町村等が使用権限を有する自家用自動車</p> <p>運行管理、車両整備管理</p> <p>住民ドライバー</p>	<p><b>観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化</b></p> <p>現行の輸送対象の考え方（省令に規定）                  地域住民                  市町村長が認めた場合（※）                  地域住民＋観光客を含む来訪者</p> <p>明確化する輸送対象の考え方（法律に規定）                  地域住民又は観光客を含む来訪者</p> <p>法律で明確化</p> <p>（※）地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合</p>
<p>【期待される効果】</p> <p>【利用者】安全、安心な交通サービスの提供</p> <p>【自家用有償主体（市町村等）】業務負担の軽減、運行ノウハウの活用</p> <p>【交通事業者】委託費の確保</p>	<p>【期待される効果】</p> <p>・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる</p> <p>・観光客の移動コースに対応し、地域の観光資源の活用を図る</p>



### ③ 介護サービスとの連携等

交通サービスと介護サービスとの連携等も必要な要素としてあげられる。国レベル、地方公共団体レベルを問わず、交通担当者は福祉部門の課題を把握できていない場合も多く、また福祉担当者が輸送事業の制度を十分に知らないことも多い。そうした情報の断絶が効果的な取組を阻んでいる面があるため、地方公共団体における部門間の情報共有や協働により、効果的な対策の実現を図ることが重要である。

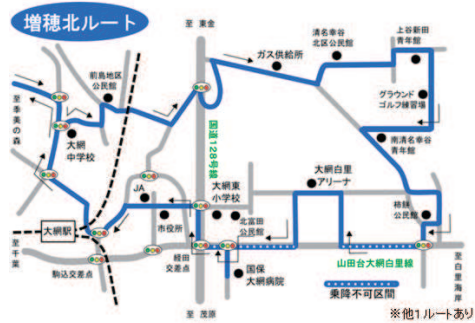
地域によっては、移動手段の確保のため、当該地域の支え合いによって移動の足を支えることも選択肢として求められる場合がある。このような地域の支え合いによる輸送は、道路運送法の許可・登録を要しない範囲での輸送等により実施される場合もあるが、バス・タクシー・自家用有償旅客運送と異なり、輸送の安全及び利用者の保護のための措置をどう担保していくか等の課題もある。

このほか、介護保険制度においては、生活上の支援を必要とする高齢者に対する移動支援サービスを提供するにあたって、その運営にかかる経費を支援する制度が設けられているなど、地域の実情に応じて、移動支援を含めた生活支援サービスの確保に向けた取組が進められている。

道路運送法の許可・登録を要しない運送については、その態様に関する考え方を明確化し、2017年度末に情報提供を行うとともに、2019年にはパンフレットでの周知を行った。

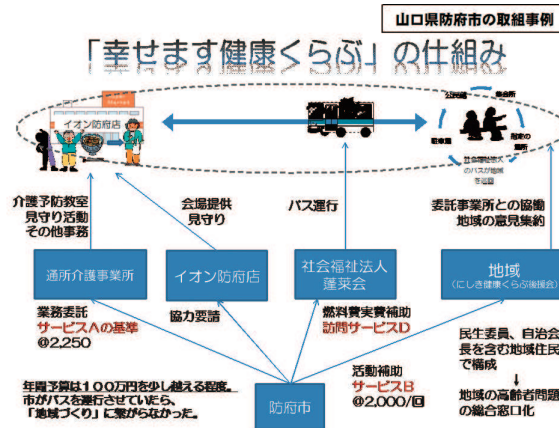
#### 【事例】 病院の送迎バスを活用した取組（千葉県大網白里市）

大網白里市では、市内の「季美の森整形外科」の送迎用ワゴンバスを利用して、市内在住の65歳以上の高齢者を対象として高齢者の外出支援を行っている。利用者は、市内の一部区間を除いてどこでも無料で乗降ができる。市は運行に係る保険料を負担し、その他の運行費用については病院が負担している。



【事例】住民、社会福祉法人、介護事務所、商業施設が一体となった移動支援（山口県防府市）

防府市では、介護予防と買い物支援を一体的に提供する「幸せます健康くらぶ事業」が展開されている。この事業では、大型ショッピングモールの敷地内に通所型サービスの会場提供を受けており、地域住民は1回のお出かけで、介護予防教室への参加と買い物の両方が可能である。事業の実施に当たっては、地域住民がサービスの運営や利用者の掘り起こしを実施し、社会福祉法人が大型ショッピングモールへの送迎を実施するなど複数の主体が連携している。このような取組を参考に、地域住民が中心となって類似の取組が3カ所で展開されている。



【事例】地域住民自らの外出促進に向けた取組（「そら豆バス」（千葉県南房総市））

千葉県南房総市富浦地区において、地域ボランティアが、耕作放棄地を無償借用して栽培したそら豆の販売収入を利用して「そら豆バス」を運行している。「そら豆バス」は利用者からの代金は受け取らず、近くの近隣のスーパーへの定期的な買い出しに使われており、公共交通機関が脆弱な地域において、地域住民自らが高齢者の見守りを行うとともに、外出機会を創出し、生きがいや健康維持につなげることを目指している。

図表2-2-2-7 高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット



URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000120.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html)

④ 貨客混載等

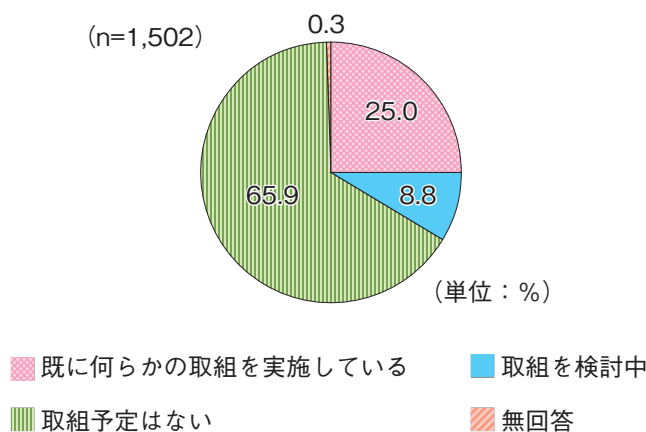
路線バスの空きスペースを有効活用して貨物も同時に運ぶ「貨客混載」や、スクールバスや送迎バス等を路線バスに一本化すること等によって、路線バスの生産性を向上させ、バス路線の維持を図る手法も重要である。

「貨客混載」については、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客運送事業と貨物運送事業の「かけもち」による生産性向上を可能とする措置を講じたところである。更に、改正活性化再生法においても、旅客運送事業における貨物の運送等を実施しようとする場合に必要となる許認可手続きをワンストップで可能とする制度（貨客運送効率化事業）により、貨客混載の導入の円滑化を図っている。

また、スクールバスや送迎バス等を一般客も利用可能な形にする「混乗」で、高齢者の利用可能性を拡大することも考えられる。

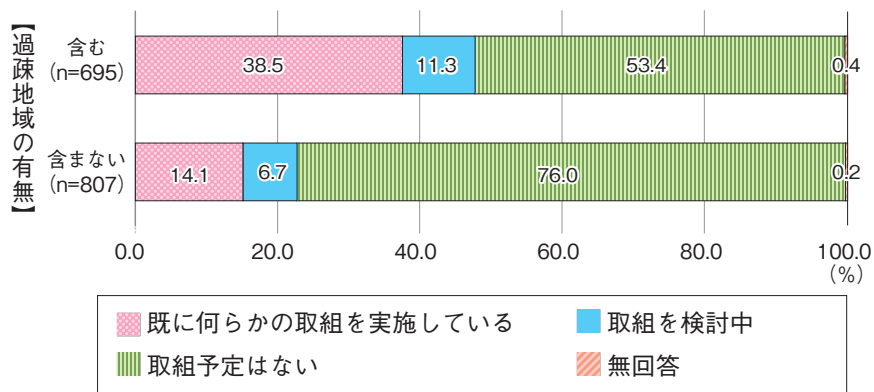
こうした交通モード間の連携については、約1/4の市区町村がすでに何らかの取組を実施しており、約1割の市区町村が現在取組を検討中である。特に、過疎地域を含む市区町村では取組が進んでいる。具体的な取組内容としては、スクールバスや病院・企業送迎等を他の交通への統合する取組、スクールバス等に混乗する取組、複数の交通の運行を調整する取組などが実施、検討されている。

図表2-2-2-8 スクールバスへの混乗等の連携についての取組の実施状況



資料：国土交通省総合政策局による全市区町村を対象とした調査（2019年12月実施）。回答のあった1502市区町村について集計。

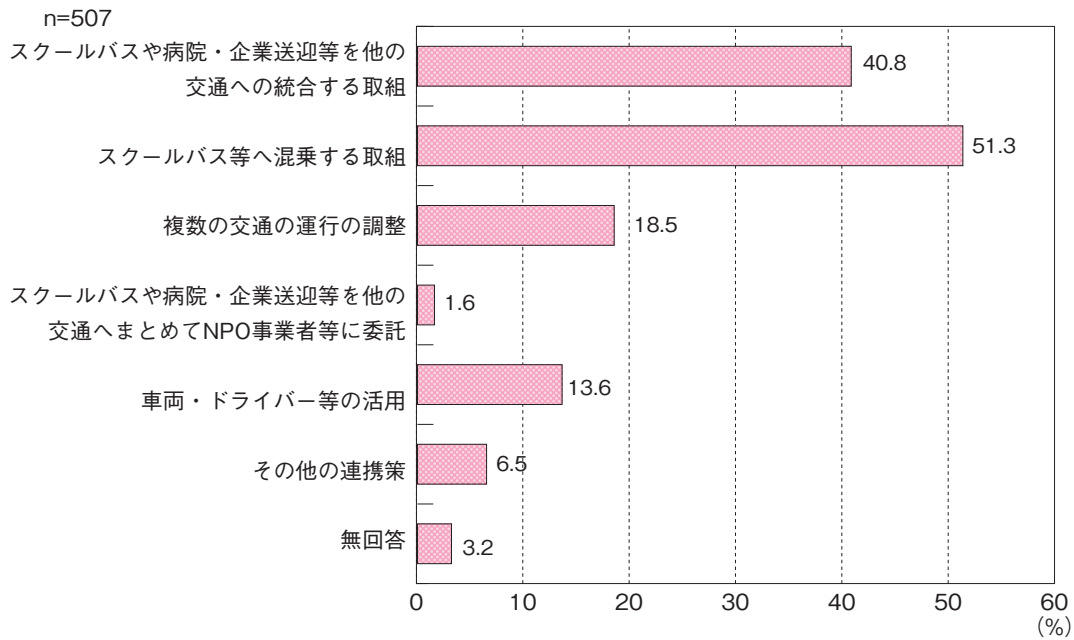
図表2-2-2-9 スクールバスへの混乗等の連携についての取組の実施状況（過疎地域の有無別）



資料：国土交通省総合政策局による全市区町村を対象とした調査（2019年12月実施）。回答のあった1502市区町村について集計。

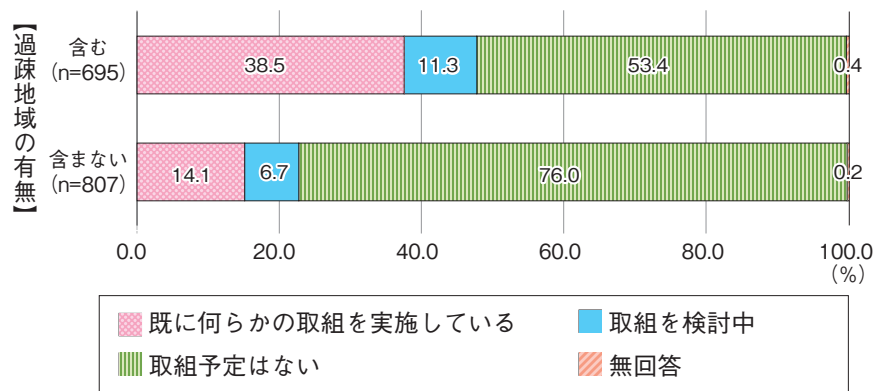


図表2-2-2-10 スクールバスへの混乗等の連携についての具体的な取組



資料：国土交通省総合政策局による全市区町村を対象とした調査（2019年12月実施）。スクールバスへの混乗等の連携についての取組を実施中、検討中と回答のあった507市区町村について集計。複数回答。

図表2-2-2-11 スクールバスへの混乗等の連携についての取組の実施状況（過疎地域の有無別）



資料：国土交通省総合政策局による全市区町村を対象とした調査（2019年12月実施）。回答のあった1502市区町村について集計。

【事例】スクールバスと路線バスの役割分担の見直し（群馬県下仁田町）

下仁田町を運行する路線バスは、ダイヤ改正や車両の小型化などが図られてきたものの、利用者が年々減少し、運行の維持が厳しい状況であった。一方で、2012年4月に町内4つの小学校が閉校、新たに1つの小学校が発足することに伴い、スクールバスの拡大が必要となった。利用者へのアンケート調査や路線バスとスクールバスの乗降調査等を実施したところ、路線バス利用者については、スクールバスの活用により路線バスの代替が可能であることが見込まれるという結果となった。

そこで、2012年4月より、スクールバス運行時間帯においては一般住民も無償で利用可能とするとともに、スクールバス利用時間帯以外については、路線バスを町が事業主体となる自家用有償旅客運送に切り替え、有償運行を開始した。

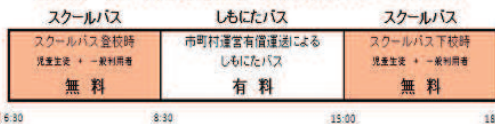
【しもにたバス・スクールバス】概要

- 事業主体 下仁田町
- 運行便数 5路線:68便

路線	スクールバス			しもにたバス			合計
	往路	復路	計	往路	復路	計	
馬山線	6	7	13	2	2	4	17
中之岳線	3	4	7	2	2	4	11
初鳥屋線	3	4	7	2	2	4	11
市野宣線	5	5	10	3	4	7	17
青倉線	4	4	8	2	2	4	12
計	21	24	45	11	12	23	68

- 運行時間帯 スクールバス:6:30~8:30、15:00~18:30(平日)  
しもにたバス:8:30~15:00(平日)、土日・休日運行
- 車両 10台:スクールバス7台、しもにたバス3台
- 運賃 スクールバス:無料(混乗者含む)  
しもにたバス:200円/1回

○スクールバスと「しもにたバス」の運行イメージ(平日)



### 第3節 新たなモビリティサービスの導入に向けた取組

#### (1) グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動パブリックモビリティを指す。環境に優しく、低速のため近距離移動を得意とし、既存の公共交通を補完するモビリティとして、高齢者をはじめとする地域住民や観光客の移動手段、地域の賑わい創出など、幅広い場面での活用が期待されている。さらに、単なる移動手段というだけではなく、運転手と乗客や乗客同士のコミュニケーションが弾み、乗って楽しい公共交通という特徴を持つことから、高齢者のお出かけ支援や見守りなどにも資するものである。国土交通省では、2018年度から、地域に2～4週間、車両を無償貸与し、専門家がアドバイスを行う「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」を行っている。2019年4月には広島県福山市で全国初となるグリーンスローモビリティを用いたタクシー事業が開始されるなど、2020年4月現在、16地域での継続的な運行が確認されている。環境省と連携した車両購入費補助事業等も合わせて、引き続きグリーンスローモビリティの普及促進に向けた支援を継続していく。

#### 【事例】高齢者の移動手段確保の観点から活用されているグリーンスローモビリティの事例（町田市）

2019年12月、東京都町田市鶴川団地において、社会福祉法人悠々会が買い物等のお出掛けに困っている高齢者を対象としたグリーンスローモビリティによる送迎サービスを開始した。グリーンスローモビリティを活用した自家用有償旅客運送は全国初の事例となる。利用対象者は、介護保険で「要支援」の認定を受けるなど外出が難しい当団地の高齢者であり、利用するには、事前登録（登録料は年間500円）し、前日までの電話予約が必要となる。また、ドライバーは、講習を受けた地域のボランティアが担っている。

鶴川団地は1960年代後半に小高い丘の上に建設された坂のある大規模団地であるが、このような急速に高齢化が進むニュータウンは全国各地に存在しており、そうした地域での高齢者の移動手段となる先進的な事例として、今回の事業化は大変意義深いものである。



（町田市での送迎サービスの様子）

資料：株式会社モビリティワークス



## (2) 超小型モビリティ等

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の電動車両を指す。従来の自動車ニーズの隙間を埋めるものであり、超高齢化社会への対応や地球温暖化対策、地方創生、観光振興などにおける役割が期待されている。

超小型モビリティについて、公道走行を可能とする認定制度が創設されるとともに、超小型モビリティを重点的に支援する補助が実施されている。

さらに、近年、電動アシスト自転車、電動車いすといった多様なモビリティが登場し、高齢者の移動に関する選択肢としても期待されている。国土交通省では、経済産業省と連携し、これらの多様なモビリティの普及促進を図っている。

### 【事例】 中山間地域における超小型モビリティの活用（愛知県豊田市）

愛知県豊田市では、中山間地域の住民が地域の課題やニーズを踏まえて超小型モビリティを改造し、車両を「里モビ」の愛称で活動する名古屋大学COI事業「里モビサークル」の実証実験が2016年度から実施されている。

2016年度から2018年度は、名古屋大学が中心となり改造車両を地域住民に貸し出しながら、関係者や利用者などが集まる「里モビサークル」として活動し、中山間地域でも使いやすいように車両の改造などを行い、日常的に利用してもらうことで、超小型モビリティの有用性や移動支援の可能性について検証を行った。

2019年度からは、より地域に根差した活動とするため、主に利用者で構成される「里モビ互助会」が設立され、車両の貸し出しや維持管理などが住民主体で運営されている。



## (3) 自動運転

自動運転システムは、従来は運転者（人間）が実施していた運転タスクを自動運転システムが実施していくという点で、自動車の根本的な構造を変化させるとともに、交通に関連する様々なデータと連携することで、より安全かつ円滑な運転を可能とするものである。今後10～20年の間に急速に普及していくことが予想されており、特に高齢者等の移動困難者や過疎地域等地方における移動手段の確保、ドライバー不足への対応等の課題に対しても、早期実用が期待されている。

現在、駅などから目的地までの短距離を結ぶ「ラストマイル自動走行」の実証実験では、2020年度中に、遠隔型自動走行システムを用いた無人自動運転移動サービスを実現すべく取組が行われている。また、高齢化が進行する中山間地域における高齢者等の生活の足の確保等のため、生活に必要なサービスが集積しつつある道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の実証実験が行われてお

り、2019年11月に道の駅「かみこあに」において自動運転サービスを本格導入した。

図表2-2-3-1 ラストマイル自動走行実証

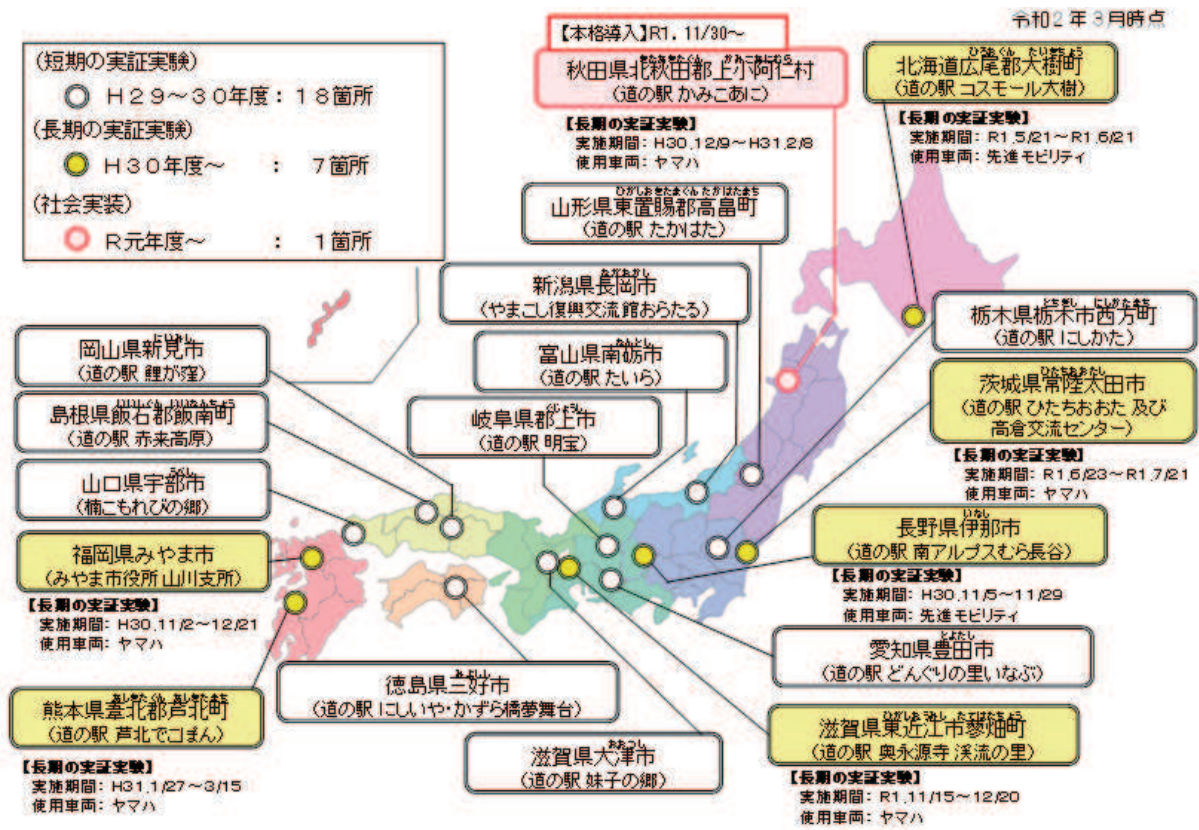
ラストマイル自動走行実証（自動運転による移動サービス実証）

**目的** ■ 2020年度に限定地域での無人自動運転移動サービスを実現するため、モデル地域での事業性検討及び車両技術の開発を実施

2019年度のポイント		
<p><b>【地域事業者によるサービス実証】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域事業者の運用による6か月移動サービス実証を実施</li> </ul> <p>＜福井県永平寺町＞ まちづくりZENコネク 4月25日～5月24日 6月24日～12月20日</p> <p>＜中絶県北谷町＞ 北谷タウンマネジメント&amp; モビリティサービス合同会社 7月31日～1月30日</p>	<p><b>【車両技術の開発】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺環境の認識技術を向上</li> <li>・遠隔型自動走行システムを活用した、遠隔操作者による3台の模擬実証</li> </ul> <p>1人で3台を遠隔監視・操作を模擬実証（専任保安運転手有り）</p>	<p><b>【中型自動運転バスの実証評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中型自動運転バスを開発(2台)</li> <li>・実証を行う運行事業者を6～8月に公募し、10月16日に5つのバス運行事業者を選定</li> <li>・小型バスを用いた実証を実施(1か所)</li> <li>・来年度の実証に向けた準備を実施</li> </ul> <p>中型自動運転バス 小型バス実証</p>

- 2020年度のポイント**
- 本格導入に向けた試験運用：2020年度中での事業化に向けた移管準備としての試験運用
  - 無人回送による実証評価：無人回送の実証評価及び、遠隔操作者による3台以上の車両運行の実証評価
  - 中型自動運転バスの実証評価：中型バス(2台)を用いた、5つのバス運行事業者による実証評価

図表2-2-3-2 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験の実施箇所





【事例】 道の駅等を拠点とした自動運転サービス（秋田県北秋田郡上小阿仁村）

上小阿仁村では、高齢化の進展とともに高齢者の生活の足や物流の確保が課題であり、2019年11月より、道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスを開始している。

走行ルートは道の駅「かみこあに」を拠点に全長4kmのルートであり、地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進行しない専用区間を確保している。また、走行中は地元の有償ボランティアが運行を監視し、ハンドル操作等は行わない。

その他、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験が全国で進められており、順次社会実装の実現を目指している。

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの社会実装について

**■自動運転車両**

＜使用車両＞ ＜自動運転の仕組み＞




○ 開発：ヤマハ発動機株式会社

○ 定員：最大7人

○ 速度：12km/h 程度

○ 導入台数：1台

○ 運転手：地元の有償ボランティアが対応  
走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視

電磁誘導線を敷設  
車両を誘導

**■走行ルート**

○ 道の駅「かみこあに」を拠点とした全長4kmのルート

○ 地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保することで実施



自動運転の走行ルート

- 小沢田・堂川ルート（往復5km、43分）
- 小沢田・福館ルート（往復4km、35分）
- 小沢田周回ルート（往復1.8km、20分）

※地区のご意見や運行時期の状況等随時見えながら、運行計画等随時見直し予定、本紙はR2.2月末時点の情報。

令和元年11月30日 自動運転サービス開始

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの様子



(4) MaaS

MaaS(マース：Mobility as a Service) はスマホアプリ又はwebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（小売り、医療）も組み合わせることが可能なサービスである。MaaSは交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、

既存の公共交通の利便性の向上や、地域における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、高齢者等が自らの運転だけに頼らず、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。

2019年度には、国土交通省及び経済産業省が、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国8ヶ所でのシンポジウムを開催した。国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019年3月）を踏まえ、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、2019年6月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域選定し、実証実験への支援を行った。経済産業省においては、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域とともに、事業計画策定や効果分析等を行うため、「パイロット地域分析事業」を13地域で選定し、実証実験等への支援を行う中で、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

また、MaaSを提供するためには、交通事業者等の関係者がそれぞれのデータを円滑に連携することが重要となる。このため、国土交通省では2019年9月より有識者等から構成される検討会を開催し、2020年3月に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定した。

図表2-2-3-3 MaaSとは

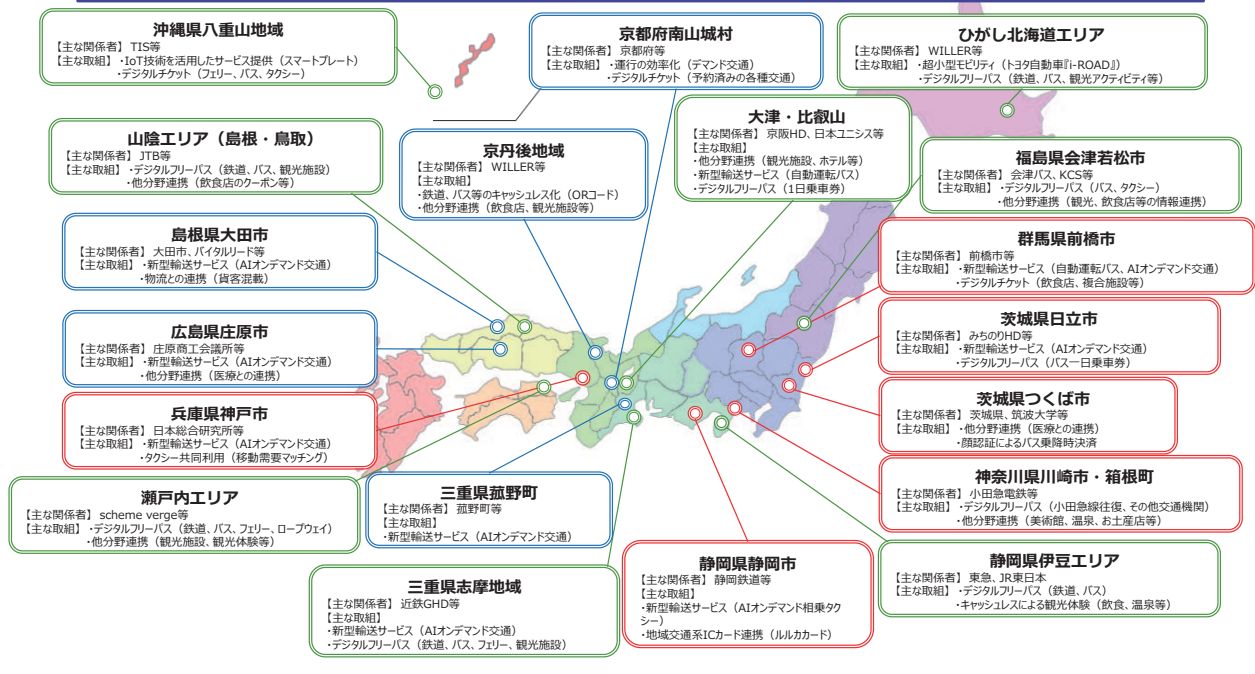




図表2-2-3-4 地域におけるMaaSプロジェクトの推進

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

●:大都市近郊型・地方都市型(6事業) ○:地方郊外・過疎地型(5事業) ○:観光地型(8事業)



図表2-2-3-5 MaaS関連データの連携に関するガイドライン

MaaSにおけるデータ連携の方向性

- MaaSにおいて、データ連携を行う上では、関連するデータが円滑に連携されることが重要
- 民間事業者等によるプラットフォームの構築が進み始めていることを踏まえ、既存又は今後構築されるプラットフォームがAPI等で連携されることが望ましい
- MaaSアプリ等についても、利用者利便の観点から各アプリ等がAPI等で連携し、一つのアプリ等で複数のアプリ等を利用できる状態になることが望ましい

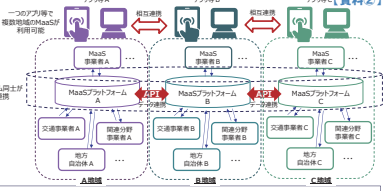
ガイドライン策定の背景・趣意

- MaaSに関連するプレイヤーがデータ連携を円滑に行うために留意すべき事項を整理し、MaaS提供の促進や、MaaS相互の連携促進を企画
- 各地域等で提供されるMaaS毎に、関係者間で共有すべき事項等を整理
- ガイドラインの項目・内容は、MaaS関連データに係る環境の変化や、技術の進展、サービスの進展・変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

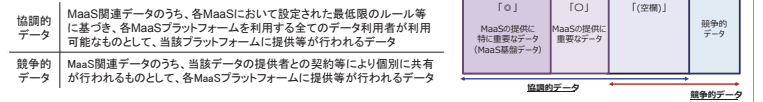
MaaSにおけるデータ連携の機軸

- Society5.0実現に向けて他分野（スマートシティ・スパーシティ）で用いられているアーキテクチャに基づき、以下のレイヤー毎に、各地域等で提供されるMaaS毎に留意すべき事項を整理

戦略・政策層	<p>&lt;データ連携を行う上での目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各地域においてMaaSが目指すビジョン及び目的を明確にし、サービスの方向性を定めることが重要</li> <li>目指すビジョン及び目的の検討を行う際には、地域公共交通の確保・維持や活性化についても検討を行うことが必要等</li> </ul>
ルール層	<p>&lt;データ連携を行う上でのルール&gt;</p>
組織層	<p>&lt;MaaSに関連するプレイヤー&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域やMaaSの特性に応じた体制の構築が重要等</li> </ul>
ビジネス層	<p>&lt;ビジネスとしてのMaaS&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>データ連携に必要な費用</li> <li>公共交通等関連データの生成に費用がかかっており、費用に見合う対価（付加価値データの收受を含む）を得られる仕組みが重要</li> <li>交通事業者のデータ化への動機付けの観点から、行政機関への電子申請を可能とする検討が重要</li> <li>個人情報・プライバシー保護、セキュリティ対策にも対応の費用が必要</li> <li>MaaSによる収入</li> <li>MaaS自体の提供やプラットフォームの提供による収入</li> <li>MaaS関連データを活用したサービスによる収入</li> </ul>
機能層	<p>&lt;MaaSにおけるサービスに係る機能&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>同じサービスであってもそのままだ地域にすぐに導入できるものではなく、機能の調整（ローカライズ）が必要等</li> </ul>
データ層	<p>&lt;MaaSに必要なデータ&gt;</p>
データ連携層	<p>&lt;データ連携の方法等&gt;</p>
アセット層	<p>&lt;MaaSを支えるアセット&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政府・自治体、民間、個人等のシステム、インフラ等</li> </ul>
セキュリティ	<p>各層に記載</p>



MaaS関連データにおける協力的・競争的の考え方



- MaaS関連データは、以下のようにMaaSプラットフォームに提供等が行われるように努めることとする。
  - 利用者が基本的なMaaSのサービスを受容する上で特に重要なデータ（MaaS基盤データ「O」）、可能な限り、協力的データとすることが望ましい
  - 利用者が利便性の高いMaaSのサービスを受容する上で重要なデータ（「O」）、可能な限り、協力的データとすることが望ましい
  - それ以外のデータについては、各主体が協力的・競争的の判断を行う

移動関連データの取扱い

- 移動関連データは、匿名化等の必要な処理を施したうえで、プラットフォーム運営者及びデータ提供者に共有されることが望ましい
- 地方公共団体が地域の交通計画やまちづくり計画等の策定のために用いる場合に、移動関連データが提供されることが望ましい

関係者間でのデータの取扱い

- データ提供者：各交通事業者は以下のいずれかを実施し、MaaSプラットフォームにデータ提供等を行う。
  - 各主体が有するデータの形式、規格、用語の意味等を公開
  - Oデータの項目ごとに使用する単語の意味を交通モードごとに統一化
  - 交通モードごとにデータ形式の標準化
  - バス、フェリーでは標準フォーマット（GTFIS）を推奨
- データ利用者：プラットフォーム運営者、MaaSプラットフォーム間の連携等

データ項目	説明	取扱い
公共交通関連データ	公共交通関連データ（交通事業者等からの静的・動的データ等）	協力的データとする
MaaS予約・決済データ	MaaS予約・決済データ（利用者によるMaaSの予約・決済に関するデータ等）	協力的データとする
移動関連データ	移動関連データ（出発地から目的地までの一連の移動実績・トリップデータ等、生活・観光等サービスの利用実績等）	協力的データとする
関連分野データ	関連分野データ（生活・観光等サービス、地図関連、道路・インフラ等、車両等、環境に関する情報等）	協力的データとする

- 様々な方法によりデータ連携をすることとなるが、円滑に連携できる代表的な方法としてはAPIが挙げられる
- APIの構築にも費用がかかるため、適切かつ簡便な方法を選択することが望ましい
- APIの開放度については、APIで取り扱われるデータの状況に鑑みた設定が必要
- 国際的なデータ連携には、データ項目・形式等の共通化のほか、システム改修・データ変換に係るコストや、競争環境に留意が必要

## 【コラム】 欧州におけるRural MaaSの動き（フィンランド：Kyläkyty(キラキーティ)）

フィンランドの郊外では、地方版MaaSとしてRural MaaSの取組が進んでいる。

これまでMaaSは、多種多様な交通モードをシームレスにつなぐことのできる都市部において発展を遂げてきた。一方、人口規模が小さく、利用可能な交通手段が限られる地方部におけるMaaSの取組が、ロヴィーサ等のフィンランドの郊外にて2019年から開始されている。

フィンランド郊外の複数地域において、民間企業Kyyti(キーティ)が、アプリKyläkyty(キラキーティ)を用いたRural MaaSの取組としてVillage rideの実証実験を行っている。Village rideはミニバスを用いた郊外地域の移動サービスであり、利用者は乗降場所をアプリ上で自由に指定することができる点で、バスとタクシーの特徴をあわせもつ形態の交通手段と考えられる。また、利用者は予約から支払までを一括してアプリ上で行うことができる。なお、Village rideの取組はフィンランド・イノベーション基金(Sitra)による支援を受けている。

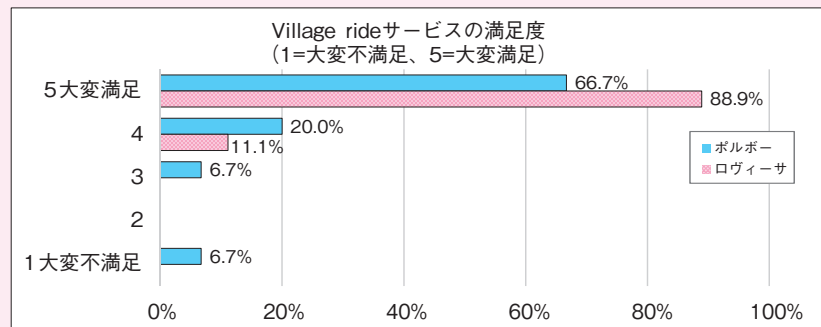
フィンランド南部のウーシマー県に属するロヴィーサ地域では、2019年1月から6月までの期間でVillage rideの実証実験が行われている。乗車の予約から支払までは全て、アプリKyläkytyを通じて行われ、乗車場所及び目的地並びに乗車人数に鑑み、同方向に移動する複数人の相乗りによる運行がなされる。2019年1月の実証実験時点での料金体系では、1回あたり10km未満の移動で3ユーロ、10km以上の移動で5ユーロであり、運行時間帯は平日の午前5時30分から7時30分まで及び午後4時から7時までとなっている。また、同じくウーシマー県に属するボルボー地域においても、2019年1月から5月までの期間でVillage rideの実証実験が行われている。

2つの地域における実証実験の結果に関して、調査報告がなされている。ボルボー地域におけるVillage rideの利用者数は69人であり、1回の移動を1トリップとした総トリップは363、ミニバスが運行したルートは281であった。一方、ロヴィーサ地域におけるVillage rideの利用者数は16人であり、1回の移動を1トリップとした総トリップは139、ミニバスが運行したルートは119であった。

また、Village ride利用者のうち、既存交通モード（徒歩移動を含む）からVillage rideへどの程度の利用のシフトが発生したかに関する調査報告がなされている。この点、ロヴィーサ地域では徒歩移動の44.4%がVillage rideへシフトしたとして最も多く、自転車及び自動車からVillage rideへのシフトは共に33.3%となっている。

Village rideの運行サービスの満足度について、5段階評価（5が最も満足度が高い）による調査報告がなされている。ボルボー地域では、全体利用者のうち66.7%が、ロヴィーサ地域では、全体利用者のうち88.9%が大変満足と回答している。

Village rideの満足度（5段階評価／地域別）



資料) VTT(報告書Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi)

[https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/26817394/ALPIO\\_vaikutusarviointi.pdf](https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/26817394/ALPIO_vaikutusarviointi.pdf)(2020年4月3日閲覧)

【コラム】 高齢者とインターネット

インターネットを利用する高齢者のうち、移動中の交通機関など、自宅以外の外出先でインターネットを利用する高齢者の割合は、60歳～69歳で37.4%、70歳～79歳で24.4%、80歳以上で14.6%となっている。また、高齢者のインターネットの利用目的・用途の上位に「地図・交通情報提供サービス（無料のもの）」が挙げられている（60歳～69歳で63.9%、70歳～79歳で52.1%、80歳以上で29.1%）。

MaaSに接するためには、スマートフォンなどを用いてインターネットを利用する必要があり、高齢者のインターネット利用者の割合は65歳～69歳で70.8%、70歳～79歳で51.0%、80歳以上で21.5%と全世代のインターネット利用率79.8%に比較して低い状況にあるが、上記のように、既に外出先で地図・交通情報を利用する高齢者も一定数存在している。

図表2-2-3-5 インターネットの利用場所

	自宅	外出先
計	91.0%	49.4%
60歳～69歳	88.3%	37.4%
70歳～79歳	81.6%	24.4%
80歳以上	56.9%	14.6%

※複数回答。インターネットを利用する人の内数。  
出典：平成30年通信利用動向調査（総務省）

図表2-2-3-6 インターネットの利用目的・用途

	1位	2位	3位
計	電子メール (75.5%)	天気予報 (64.4%)	地図・交通情報 (63.5%)
60歳～69歳	電子メール (74.9%)	天気予報 (65.4%)	地図・交通情報 (63.9%)
70歳～79歳	電子メール (69.9%)	地図・交通情報 (52.1%)	天気予報 (48.6%)
80歳以上	電子メール (50.4%)	地図・交通情報 (29.1%)	天気予報 (28.5%)

※複数回答。インターネットを利用する人の内数。  
出典：平成30年通信利用動向調査（総務省）

【事例】 高齢者に使いやすいMaaS

伊豆半島では、2019年4月から鉄道、バス等の交通機関をスマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる「観光地型MaaS」の実証実験を実施した。

実証実験では、当初、専用のアプリケーション（Izuko）を開発し、好調なダウンロード数等を獲得していたが、高齢者を中心に、スマートフォンを保有していない場合やアプリケーションのダウンロード操作等に課題があることがわかり、Webブラウザシステムへの切り替えを行った。

また、実証実験として下田地域におけるAIオンデマンド交通を提供したが、この予約をテレビリモコンで行えるサービスとしており、高齢者の日常の移動手段としても期待されている。



## 第4節 高齢者の外出しやすい移動環境の整備

高齢者の外出を促すためには、高齢者の移動手段の確保を行うだけでなく、高齢者が気兼ねなく外出できる環境を整備することも重要である。

本節では、公共交通機関におけるバリアフリー化による取組に加え、まちづくりや公共空間での環境整備の取組を紹介する。

### (1) バリアフリー化の推進

公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化は、バリアフリー法の下で、ホームドアの整備も含めて、一定程度進捗しているが、交通のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を一層推進することが課題となっている。

こうした中、2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会<sup>3</sup>を契機とした共生社会の実現に向け、全国において更にバリアフリー化を推進するための取り組みの強化を行っている。2018年にはバリアフリー法を改正し、公共交通事業者等によるハード対策及びソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度の創設や、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を強化するための移動等円滑化促進方針制度の創設等を行った。

また、バリアフリー化された施設の使用方法などソフト面の対策が課題となっていることから、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策を強化するため、2020年にあらかじめバリアフリー法を改正し、公共交通事業者等に対するソフト基準順守義務の創設や学校教育等と連携した移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の取組の推進等を盛り込んだところである。

#### 【事例】 東急電鉄のホームドア整備（東京（東急電鉄））

東急電鉄は、バリアフリー化の取組の一つとして、積極的にホームドア整備を進め、2019年度末までに全駅での整備が完了した。（※）

ホームドア等の整備により、ホーム転落件数は約9割減少（対2014年度比）、ホーム上で発生した国交省届出事事件数は約8割減少（対2014年度比）するなど、安全・安定輸送の確保に大きく寄与している。

※センサー付固定式ホーム柵を含む



#### 【事例】 車椅子のまま乗車可能なエレベーター付バスの開発と空港連絡バスへの導入

（東京（東京空港交通株式会社／三菱ふそうトラック・バス株式会社／三菱ふそうバス製造株式会社））

上記の3社は、従来のリフト付バス利用者の意見を収集し、問題点・課題点を元に車椅子のまま乗車可能な空港連絡バスの新たなタイプとして「エレベーター付リムジンバス」の開発、導入を行いユニバーサルサービスの拡充に努めている。

今後、路線の拡充を行い、空港から多様な地域に移動できる環境を作り上げることが期待される。



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

【事例】人と公共交通優先の歩道拡幅事業（京都（京都市））

京都市は、四条通の歩道の拡幅とバス停の一体的な整備等により、快適でバリアフリーな歩行空間の創出と公共交通の利便性向上を両立させた。また、京都市では「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」を策定し、継続的に進捗管理を行うなど取り組まれており、今後もさらに拡大・発展することが期待される。



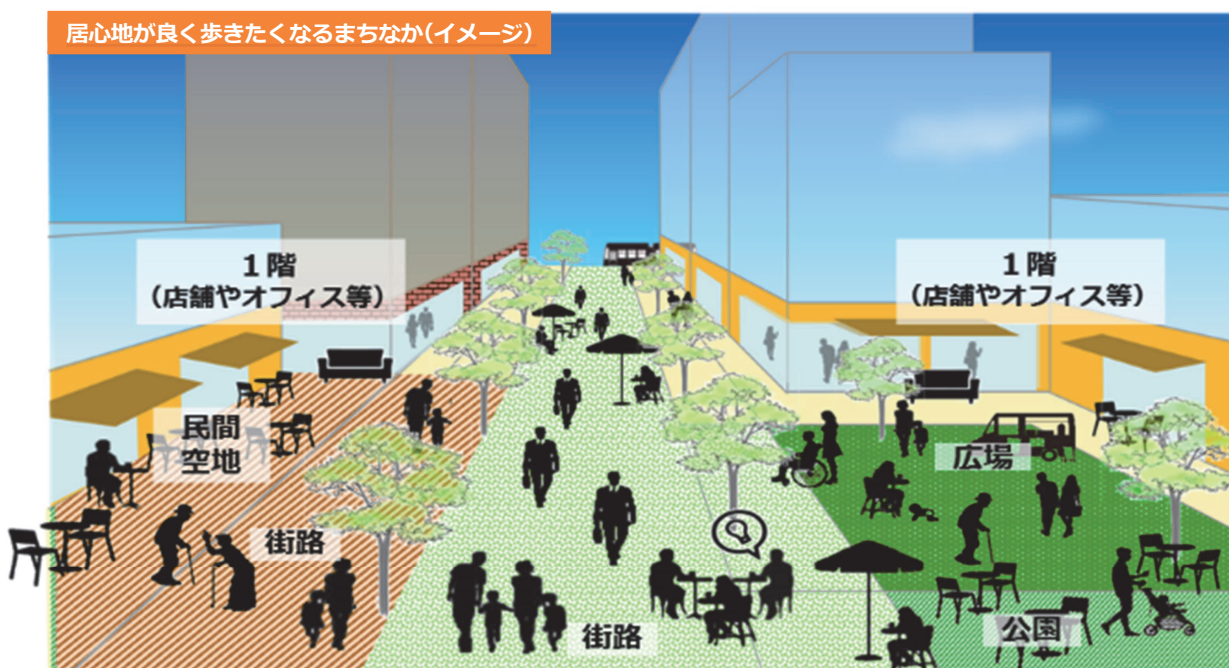
(2) まちづくり、歩行空間整備等

① 居心地が良く歩きたくなるまちなか整備の推進

車中心から人中心に空間を転換させ、街路の広場化や公共空間の芝生化等を進めることにより、人がまちなかに出て歩きたくなるような、健康にやさしいまちづくりを進めていくことが重要である。このため、まちなかにおける官民の既存ストックの一体的な修復・利活用等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取組を市町村のまちづくり計画に位置づけることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を2020年2月に国会に提出するとともに、「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備に対する支援を行う「まちなかウォークアブル推進事業」や公共空間の拡大につながる民地の開放・施設の改修等に対する税制特例措置等を2020年度に創設した。

加えて、健康とまちづくりの連携として、健康増進効果と歩行量（歩数）との関係を整理した「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン」（2017年3月）やまちなかにぎわいと歩行者量との関係を整理した「まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン」（2018年6月）などを発出し、これらを参照した課題オリエンテッドの指標の考え方、手法の適用を促進している。

図表2-2-4-1 居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ



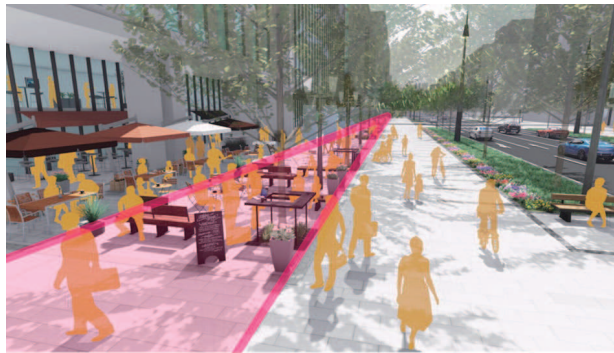
## ② 公共空間の賑わい創出

道路や河川、公園といった公共空間を活用し、高齢者を含めた賑わいを創出する取組も進められている。

道路では、子ども、高齢者、ベビーカーなど、あらゆる歩行者が安全安心に通行できることに加え、地域と一体となって賑わいを創出する道路空間づくりに向けた取組が各地で進められており、今般、人々が集い、多様な活動を繰り広げる、賑わいのある道路空間を構築するための指定制度を創設するため、道路法等の改正について、2020年2月に閣議決定した。

そのほか、水辺を活かして地域の賑わい創出を目指す「かわまちづくり」の取組や都市公園に民間の優良な投資を誘導し、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上をはかる「Park-PFI」の取組などが行われている。

図表2-2-4-2 賑わいのある道路空間のイメージ



## ③ 「小さな拠点」

人口減少や高齢化の進む中山間地域等では、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・維持することが重要である。

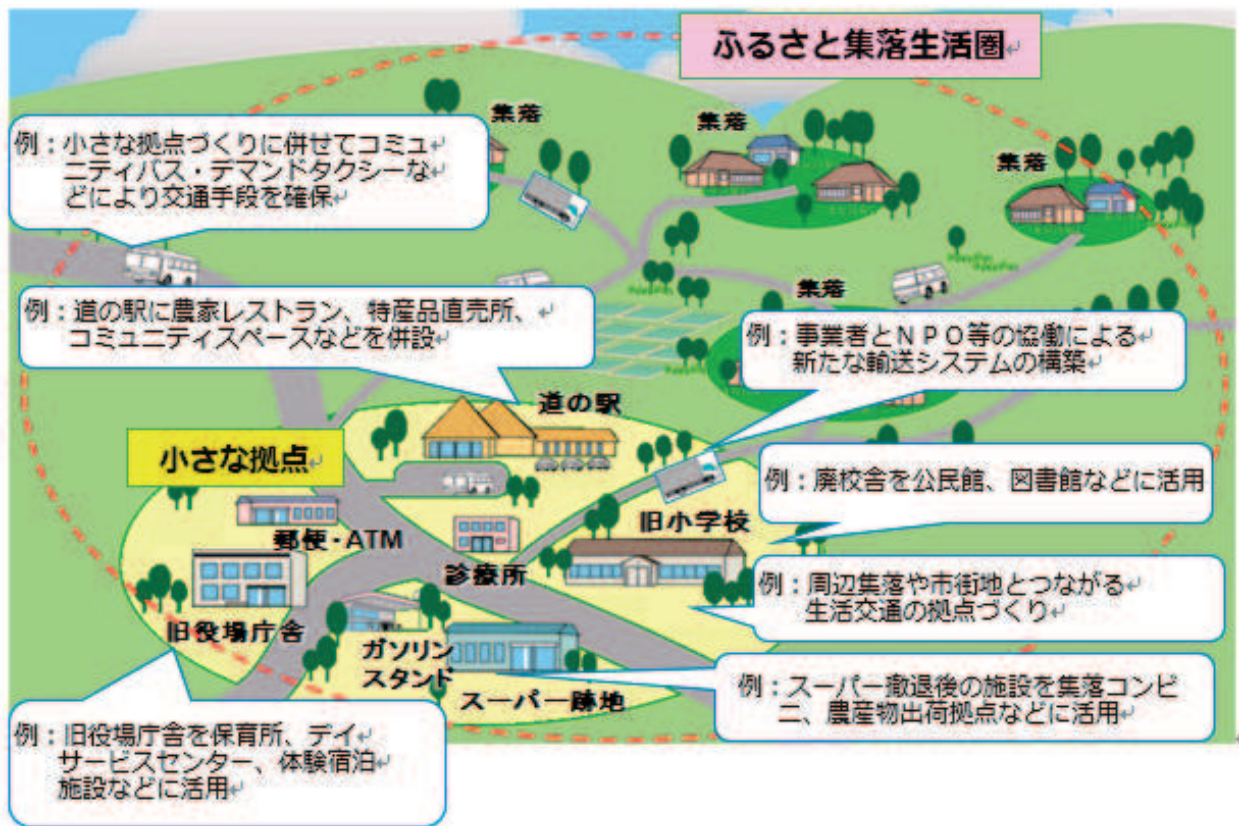
このため、小学校区等複数の集落を包含する地域において、必要な機能や地域活動の拠点を歩いて動ける範囲に集め、周辺の集落との交通ネットワークを確保した「小さな拠点」の形成が必要となる。

こうした「小さな拠点」と周辺集落とをコミュニティバスなどの移動手段で結ぶことによって、生活の足に困る高齢者なども安心して暮らし続けられる生活圏が形成されることが期待される。

国土交通省では、遊休施設を活用した生活サービス機能等の再編・集約について支援するとともに、「小さな拠点」の考え方や具体的な取組手法、先進事例などをまとめた「小さな拠点」づくりガイドブックを公開し、関係府省とも連携して普及・啓発等の取組を推進している。



図表2-2-4-3 「小さな拠点」の概念図



第II部

世界に先駆けて超高齢社会の足を支える

## 第5節 今後の展望

我が国では、世界のどの国も経験したことのない異次元の高齢化が進行し、今後も継続することが予測されている。こうした中で、高齢者の一人一人が、自立しつつ、健康で生きがいを持った老後を過ごすには、外出をして、「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった行動を行うことの重要性が増している。

高齢者の外出を促すためには、行きたい時に、行きたい場所に行けるような「足」としての交通の確保につとめるだけでなく、あらゆる政策・取組の過程で、外出促進の観点での検討を行う視点が重要となろう。たとえば、移動を手段としてのみ捉えるのではなく、それ自体が楽しめるよう、移動空間の魅力の向上などに取り組むことや交通政策の文脈だけにとらわれず、まちづくりや健康・医療等の取組の過程で、高齢者の外出促進につながるような工夫を行うことも考えられる。さらには、MaaSなどの新しい技術が高齢者が使いやすいように改善したり、従来の制度や慣行を見直したりすることも必要である。

こうしたあらゆる取組を講じ、我が国において高齢者が使いやすい交通が維持され、高齢者が無理なく移動を行い、生涯生きがいをもって生活するような社会が実現できれば、今後、超高齢社会に突入する世界の多くの国々にとってよいロールモデルとなろう。



## 第Ⅲ部 令和元(2019)年度交通に関して講じた施策

第Ⅲ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2019年度における進捗状況を記載する。なお、「交通政策基本計画における記載」については、「これまでの取組を更に推進していくもの」は■、「取組内容を今後新たに検討するもの」は■の枠で囲っている。

また、「交通政策基本計画における記載」において、数値指標については、2015年9月の社会資本整備重点計画の改訂等により見直されたものは、見直し後の数値指標を併せて記載することとした（見直し後の数値指標は「★」で記載。なお、数値指標の基準時について記載のないものは、2015年度から指標となる数値を起算している。）。「数値指標の状況」については、進捗状況が把握できているものについてのみ掲載することとしている。

### 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

#### 第1節 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

##### (1) 地域公共交通ネットワークの再構築

###### 【交通政策基本計画における記載】

○居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「都市再生特別措置法」等及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。

[1] 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2013年度 — → 2020年度 100件】

2014（平成26）年度に改正された都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）に基づく立地適正化計画及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通網形成計画等の作成を支援した。

コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」（事務局：国土交通省）を通じ、支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

2019年度においては、市町村の課題・ニーズに即した支援施策の充実を図るとともに、支援施策の全体を一覧できる支援施策集を改訂して、市町村に情報提供した。また、目指す都市像や目標値が明確で、コンパクト・プラス・ネットワークの効果の発揮が期待される取組を行っているモデル都市第3弾をとりまとめた。さらに、ビッグデータを始めとする各種の行動データを基に施策・事業等をシミュレートし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、具体の都市での検証等を行いながら、手法の充実を図るとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図った。

2019年度末時点において、522都市が立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っており、そのうち、310都市が公表済みとなった。

また、安全で豊かな生活を支えるコンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画と防災との連携強化や居住誘導区域における日常生活に必要な施設の立地促進などの内容を盛り込んだ

「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が第201回通常国会に提出された。

さらに、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現に向けて、2019年5月に先駆的な15のモデル事業を選定し、重点的な支援を行うほか、2019年8月には官民の知恵やノウハウを結集するための官民連携プラットフォームを関係府省と共同で設立し、モデル事業等に対するハンズオン支援、マッチング支援等を行った。

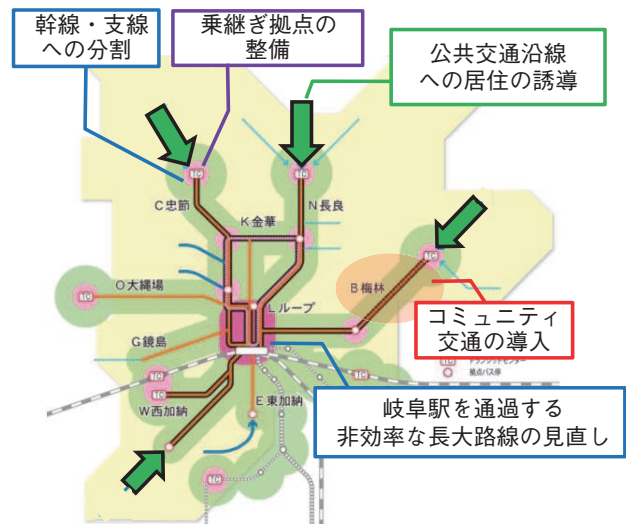
地域公共交通に関する施策については、2014(平成26)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年法律第59号)を改正し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

地域交通ネットワークについては、2020年3月末時点において、地域公共交通活性化再生法に基づき、585件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組が進められてきた。

一方で、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

こうした状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、2019年9月から5回にわたる議論を経て、2020年1月に、地域ごとに地方公共団体が中心となって、国が予算面やノウハウ面から支援を行いつつ、既存の公共交通サービスについて、最新技術等も活用しつつ、その改善を図ることに加え、既存の公共交通だけでは対応できない場合には、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズにしっかり応えられる体制を強化すべき、との中間とりまとめ「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」がとりまとめられた。

これを受け、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を第201回国会に提出した。(以下、本法案による地域公共交通活性化再生法を「改正活性化再生法」という。)



岐阜市における地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ

<数値指標の状況(2020年3月末時点)>

【1】改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数 585件

【交通政策基本計画における記載】

○その際、自治体と民間事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。

【2】鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数

【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

【3】デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を促進するため、引き続き、地域公共交通確保維持

改善事業により、地方バス路線やデマンド交通等の運行に必要な支援のほか、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援を実施した。

また、地方交付税についても、2018年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

これらに加え、地域において多様な交通モードの組み合わせによる持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が進むよう、地方公共団体の職員向けの研修の実施、地方運輸局における能動的なサポートなどにより地方公共団体が地域公共交通ネットワークを再構築する取組を支援した。

鉄道については、2008年の地域公共交通活性化再生法改正により、鉄道事業再構築事業が創設されて以降、同事業を実施するための鉄道事業再構築実施計画が、2018年度までに10件策定され、国土交通大臣の認定を受けた。その他の地域においても具体的な同計画の策定に向けた関係者の議論が進められた。

旅客船については、2018年度に引き続き、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、デマンド運航への転換を行った航路事業者の長崎県五島市（浦～前島航路及び富江～黒島航路）に対して運営費補助による支援を行った。

また、駐車場の配置適正化について、社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」で提言された、まちづくりと連携した駐車場施策を総合的に進めるため、その基本的な考え方をとりまとめたガイドラインを策定し、各種制度の周知や取組事例等を紹介するとともに、社会資本整備総合交付金等により駐車場整備等に対する支援を行った。

MaaS<sup>1</sup>は、IoTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景にした、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域や観光地における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、自らの運転だけに依存せずに、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。また2019年度には、国土交通省及び経済産業省が、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国8ヶ所でのシンポジウムを開催した。国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019年3月）を踏まえ、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、2019年6月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域選定し、実証実験への支援を行った。さらに、MaaSが各地域に普及する中で、AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティといった新型輸送サービスの導入も図られつつある。

経済産業省においては、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域とともに、事業計画策定や効果分析等を行うため、「パイロット地域分析事業」を13地域で選定し、実証実験等への支援を行う中で、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

<数値指標の状況（2019年3月末時点）>

〔2〕 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数 10件

<sup>1</sup> MaaS（マース：Mobility as a Service）…スマホアプリ又はwebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能。



<数値指標の状況(2019年3月末時点)>

[3] デマンド交通の導入数 555市町村

## (2) まちづくりと連携した鉄道駅の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現するため、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化を推進する。

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に対するニーズは多様であり、駅の特性に合った様々な機能が期待されていることから、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者によりやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等の鉄道駅の改良や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施した。



JR関内駅の整備イメージ

また、幹線鉄道等活性化事業費補助により、まちづくりと連携した新駅の設置等に対する支援を行った。さらに、自治体を対象とした街路事業に関する全国会議等において、交通結節点に関する事業等を紹介する普及啓発活動や交通結節点事業を整備するにあたっての留意点等の説明を実施するとともに、社会資本整備総合交付金等の活用により、自治体等による駅自由通路や駅前広場の整備等、交通結節点整備に対する支援を行った。

## (3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持

### 【交通政策基本計画における記載】

- 過疎地や離島などの条件不利地域について、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援する。

#### [4] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】
②航空路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】

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

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

地方交付税についても、2018年度に引き続き、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

〔4〕 航路、航空路が確保されている有人離島の割合	①航路	100%
	②航空路	96%

(4) 地域公共交通事業の基盤強化

【交通政策基本計画における記載】

〇厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。

地域鉄道や路線バス、タクシー、旅客船、そしてフェリーなど、地域における生活や産業の基盤となる交通サービスを提供する交通事業者は、国際交通や幹線交通を担う大手の事業者と比べると、必ずしも盤石の経営基盤を有しているとは言い切れない状況にある。例えば、2018年度には、地域鉄道事業者の約72%、乗合バス事業者の約71.2%において、経常収支が赤字となった。

地域鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業等により、安全性の向上に資する設備の更新等への支援を行った。また、JR北海道の事業範囲の見直しについては、2018年7月に、国土交通省より、JR北海道に対し、JR会社法に基づき、事業範囲の見直しも含めた経営改善に向けた取組を着実に進めるよう監督命令を発出するとともに、同社の徹底した経営努力を前提とした国の支援内容を公表した。2019年度においては、同年4月に策定した中期経営計画等に基づく同社の取組状況を検証するとともに、設備投資及び修繕等に係る必要な支援を行った。

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

さらに、人口減少等による厳しい経営環境の下でも、地域において乗合バス事業者が提供する基盤的なサービスの維持が図られるよう、「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律案」を2020年3月に国会に提出した。同法案では、複数の乗合バス事業者等の間で行われる共同経営について、国土交通大臣の認可を受けた場合に、独占禁止法の適用を除外する特例措置等を設けている。これにより、各事業者の運賃収入を一旦集約した上で運行回数や運行距離等の一定のルールに応じて再配分する、いわゆる「運賃プール」を含め、運賃・料金や路線、運行時刻等の調整を円滑かつ柔軟に行うことが可能となる。

タクシー事業については、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、2019年10月より配車アプリを活用して運賃を乗車前確定させるサービス（事前確定運賃）の運用を開始した。また、2020年3月、1台の車両に複数の旅客が乗車し、運賃を「割り勘」して割安にタクシーを利用できる「タクシーの相乗り」のルール化を図った。さらに、同月、利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題の運賃サービスを提供する一括定額運賃について、ルール化を図った。

旅客船事業者については、基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により、船舶建造等に対する支援を行った。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等事業により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利用しやすい環境整備への支援を行った。



## (5) 過疎地物流の確保

### 【交通政策基本計画における記載】

- 過疎地域等において日常の買い物等が困難な状況に置かれる者への対応や宅配ネットワークの維持のため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携を図りつつ、貨客混載や自治体、NPO法人等関係者との連携など過疎地物流の確保策を検討する。

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い、日用品の宅配等の生活支援サービス等のニーズが高まっている。

このような課題に対応するため、物流総合効率化法の枠組みによる支援等を活用し、鉄道・タクシー・高速バス等複数のモードを利用し、宅配便や地元産品を輸送する貨客混載事業を認定するなど、地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組を推進した。

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

## (6) 支援の多様化

### 【交通政策基本計画における記載】

- 持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、公共交通空白地域を中心としてNPO法人や住民団体等の様々な主体の活用を検討するとともに、交通分野に関係する様々な資金の活用等支援の多様化を検討する。

地域公共交通の活性化・再生に関する取組については、地域公共交通確保維持改善事業等の補助制度や地方財政措置を中心とした支援に加え、地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた出資等の制度を設けており、引き続きその活用の検討を進めた。



NPO法人によって運行される「魚津市民バス」(富山県魚津市)

## 第2節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

### (1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入

【交通政策基本計画における記載】

○コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。

〔5〕 LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）

【2013年度 24.6% → 2020年度 35%】



鹿児島市交通局

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

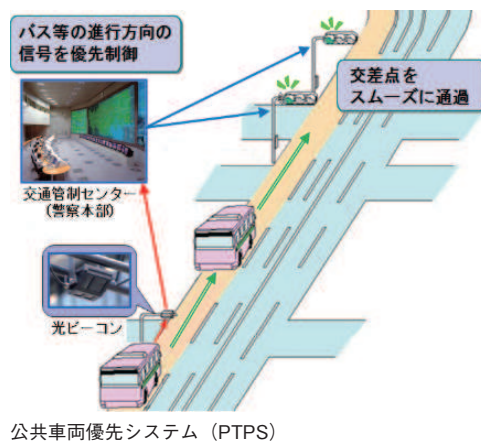
LRTは、従来の路面電車よりも走行空間、車両等を向上させるとともに、道

路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用することで、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

2018（平成30）年に引き続き、社会資本整備総合交付金、都市・地域交通戦略推進事業等により、バス交通の利便性向上を図る事業及びLRT・BRTの導入等事業に対し支援を行った。

LRTシステムの整備に向けた取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金等により支援し、伊予鉄道等において低床式路面電車（LRV<sup>2</sup>）の導入が進められた。

また、個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しやPTPS、バス専用通行帯等の整備や検討を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進した。



<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

〔5〕 LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合） 34.2%

### (2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

【交通政策基本計画における記載】

○人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入を促進する。

<sup>2</sup> Light Rail Vehicleの略

地域公共交通活性化再生法(2019年度時点)に基づく地域公共交通網形成計画の策定の進捗に伴い、コミュニティバスや乗合タクシーを効果的に導入する取組が進んでいる。岐阜市では、ダイヤ、運賃、停留所位置の決定など、住民が経営感覚を持って運営するコミュニティバスの導入地区が広がっている。

また、地域での高齢者等の移動を確保するため、バス、タクシー等の公共交通機関によっては輸送サービスが提供されないいわゆる交通空白地域において、地域における協議を踏まえた共通認識の下、市町村やNPO法人等が運送主体となって道路運送法上認められている自家用有償旅客運送についても、公共交通機関を補完する形で導入する地域が広がっている。2020年には道路運送法の改正を行い、交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画したりすることで、運行管理、車両整備管理を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じた。

地域公共交通ネットワークの確保・維持や再構築の取組については、本章第1節(1)及び(3)並びに第2節(1)に同じ。

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

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

2019年には、グリーンスローモビリティの周知や理解を深めてもらうため、大阪と福岡でシンポジウムを開催し、車両展示や実走地域の事例紹介の講演などを行った。また、グリーンスローモビリティの地域特性に応じた活用を検討するため、全国7地域で実証調査を実施した。

### (3) 自転車の利用環境の創出

#### 【交通政策基本計画における記載】

○自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及、各種マーク制度(BAAマーク、SBAAマーク等)の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

【6】コミュニティサイクルの導入数 【2013年度 54市町村 → 2020年度 100市町村】

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このことから、交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること等を旨とする自転車活用推進計画(2018年6月閣議決定)に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やシェアサイクル(コミュニティサイクル)の導入支援等、自転車の活用の推進を図った。自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、本ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定や歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進した。

具体的な取組として、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点からの自転車等駐車場整備等を推進するため、「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」を地方公共団体へ周知するとともに、全国シェアサイクル会議等において、自転車の利用環境の整備やシェアサイクルの取組事例の紹介等を行うことにより、自転車の活用に関する取組の促進を図った。

また、シェアサイクル導入促進事業によるシェアサイクルの導入支援や、社会資本整備総合交付金等により、地方公共団体による自転車等駐車場の整備等に対する支援を行った。

サイクルトレインについては、その最新の実施状況について把握するため、引き続き、調査を実



施するとともにベストプラクティスの共有を図った。

さらに、安全性向上と環境負荷物質使用削減による環境に優しい自転車供給を目的として、一般社団法人自転車協会による業界自主基準である自転車安全基準を基にした「BAA<sup>3</sup>マーク」普及を促進した。

<数値指標の状況（2019年3月末時点）>

〔6〕コミュニティサイクルの導入数 159市町村

#### （4）超小型モビリティの普及

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすため、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

超小型モビリティは、従来の自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる「新たなカテゴリー」の乗り物である。

超小型モビリティの導入補助を通じ、自治体・事業者等が実施する優れた取組について重点的に支援を行うなど、その普及を推進した。また、有識者等からなる「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」において、取りまとめられた本格普及・量産化を目指すロードマップを踏まえ、量産型の超小型モビリティに係る安全対策を検討した。

#### （5）レンタカーの活用

##### 【交通政策基本計画における記載】

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

レンタカーは、国民のライフスタイルの変化、企業活動におけるコスト意識の高まり等により「自動車を保有することから、必要な時に利用する」というニーズの変化・多様化に対応し、レジャー、観光、ビジネス、福祉等、様々な場面で重要な役割を果たしている。

レンタカー型カーシェアリングとは、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を貸し渡すことをいい、利用者である会員は、自ら自動車を所有せず、必要な時に自動車を借りることとなり、日常の比較的短時間の利用を中心に、ビジネス、買い物、セカンドカー的な使用がなされている。

例えば、公共交通機関を補完するような短時間・短区間の利用という選択肢を増やすべく、ワンウェイ方式<sup>4</sup>によるレンタカー型カーシェアリングについて、より幅広く実施・利用がなされるよう手続きや取扱いについて検討を行うとともに、①「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等の補助対象にレンタカー事業者を新たに加え、レンタカーの利用環境の整備に向けた事業者の取組みを後押し、②貸渡しの返却場所や貸渡し期間の取扱いについて明確化、③乗り捨て等の多様な利用に柔軟に対応するよう働きかけ、等のレンタカーの利便性向上を図る取り組みを行った。

さらに、カーシェアリング等の新たな交通モードについて、道路空間を有効活用しながら、公共交通との連携を強化させる取組として、東京都千代田区及び港区において、カーシェアリングステーションを設置し、公共交通の利用促進の可能性を検証する社会実験を実施した。

<sup>3</sup> Bicycle Association Approved(自転車協会認証)の略

<sup>4</sup> 貸渡車両が他の路外駐車場等に返還され、必ずしも「使用の本拠の位置」である無人の配置事務所に返還されない形態



## （6）バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現

### 【交通政策基本計画における記載】

- また、特に高齢化が進む離島航路の周辺における住民の日常の交通手段の確保や観光旅客需要喚起による地域の活性化のため、陸上の交通機関と旅客船との乗り継ぎの負担を軽減する海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の開発、旅客船におけるデマンド交通の効果的な活用、本土側のアクセス交通の向上等によるシームレスな輸送サービスの実現を検討する。

2015年度に策定された海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の安全要件（安全管理規程の策定指針）に基づき、適切に審査を実施した。また、バスフロート船化に向けたフェリー事業者等からの相談に適切に対応した。

旅客船については、本章第1節（1）に同じ。



バスフロート船の実証実験風景

## 第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

### (1) 現行の整備目標等の着実な実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

#### [7] 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	【2013年度 60% → 2020年度 約70%】
②ノンステップバス	【2013年度 44% → 2020年度 約70%】
③リフト付きバス等	【2013年度 4% → 2020年度 約25%】
④旅客船	【2013年度 29% → 2020年度 約50%】
⑤航空機	【2013年度 93% → 2020年度 100%】
⑥福祉タクシー車両	【2013年度 13,978台 → 2020年度 約28,000台】

#### [8] 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率	【2013年度	鉄軌道駅	83%	→	2020年度	約100%】
		バスターミナル	82%			
		旅客船ターミナル	88%			
		航空旅客ターミナル	85%			

#### ②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

【2013年度	鉄軌道駅	93%	→	2020年度	約100%】
	バスターミナル	80%			
	旅客船ターミナル	69%			
	航空旅客ターミナル	94%			

#### ③障害者対応トイレの設置率

【2013年度	鉄軌道駅	80%	→	2020年度	約100%】
	バスターミナル	63%			
	旅客船ターミナル	71%			
	航空旅客ターミナル	100%			

④特定道路におけるバリアフリー化率 【2013年度 83% → 2020年度 約100%】  
★【2013年度 83% → 2020年度 100%】

⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率  
【2012年度 51% → 2020年度 約70%】

⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率  
【2013年度 約98% → 2016年度 100%】

★主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率  
【2014年度 約98% → 2020年度 100%】

2018（平成30）年度に引き続き、駅や駅前広場、バスターミナル、駅周辺等の道路、路外駐車場、旅客船ターミナル等において、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備、視覚障害者用ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等による連続的・面的なバリアフリー化を推進した。

交通分野におけるバリアフリー化については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下この項において「基本方針」という。）を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を推進している。基本方針では、2020年までに1日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設については、原則すべてにおいて段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標の着実な実現又はより早期での実現を目指すこととしている。

バス・タクシーについては、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置によりバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー車両の整備に対し支援を実施するとともに、空港アクセスバスにおけるリフト付バスを導入した実証運行等を通して、バリアフリー化の推進を図った。

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行った。

全国の主要駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、エレベーター等の付いた立体横断施設の設置、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機の整備、高輝度標識、エスコートゾーン等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等、歩行空間のバリアフリー化を推進した。

また、アクセシブルルートを含む2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会(以下「東京2020大会」という。)<sup>5</sup>の協議会場等と周辺の駅を結ぶ道路について連続的・面的なバリアフリー化を推進した。

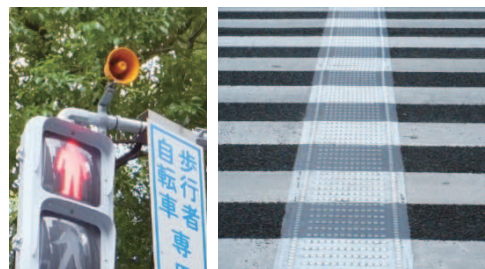
さらに、新設又は改築を行う際に道路移動等円滑化基準に適合させなければならない特定道路の指定を拡大し、全国の主要鉄道駅周辺等の道路のバリアフリー化を推進した。

また、2019年度からは、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム(PICS)を整備し、2020年度に順次運用開始を予定している。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2018年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進した。

航空旅客ターミナルについては、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進した。

路外駐車場については、基本方針において特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を掲げており、目標達成に向け、自治体及び関係団体等に対して周知の徹底を図るとともに、ユニバーサルデザイン対応駐車場の整備が社会資本整備総合交付金の支援対象となることを明確化する等、特定路外駐車場のバリアフリー化の推進を図った。



音響式信号機

エスコートゾーン

### <数値指標の状況>

#### [7] 車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	73.2%	(2019年3月末時点)
②ノンステップバス	58.8%	(2019年3月末時点)
③リフト付きバス等	5.1%	(2019年3月末時点)
④旅客船	46.2%	(2019年3月末時点)
⑤航空機	98.2%	(2019年3月末時点)
⑥福祉タクシー車両	28,602台	(2019年3月末時点)

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

<数値指標の状況>

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

① 段差解消率

鉄軌道駅	90.4%	(2019年3月末時点)
バスターミナル	93.6%	(2019年3月末時点)
旅客船ターミナル	100%	(2019年3月末時点)
航空旅客ターミナル	86.5%	(2019年3月末時点)

② 視覚障害者誘導用ブロックの整備率

鉄軌道駅	94.7%	(2019年3月末時点)
バスターミナル	95.7%	(2019年3月末時点)
旅客船ターミナル	78.6%	(2019年3月末時点)
航空旅客ターミナル	97.3%	(2019年3月末時点)

③ 障害者対応トイレの設置率

鉄軌道駅	86.8%	(2019年3月末時点)
バスターミナル	75.0%	(2019年3月末時点)
旅客船ターミナル	91.7%	(2019年3月末時点)
航空旅客ターミナル	91.9%	(2019年3月末時点)

④ 特定道路におけるバリアフリー化率 89% (2019年3月末時点)

⑤ 特定路外駐車場におけるバリアフリー化率 65% (2019年3月末時点)

⑥ 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 約99% (2019年3月末時点)

(2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

○大都市等において、高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

[9] ホームドアの設置数

【2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅】

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するホームドア等を含むバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行った。

また、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮の普及啓発のため、2019年度も5月に6回目となるベビーカーキャンペーンを実施し、鉄道駅や車両へのポスターの掲示やチラシの配布を行った。



ベビーカーマーク



ベビーカー利用への理解・配慮の普及啓発のためのチラシ



<数値指標の状況(2019年3月時点)>

[9] ホームドアの設置数 783駅

### (3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 沿道景観の充実や休憩施設の配置など一体となった、外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備を推進する。

急速に進む高齢社会を背景に高齢者をはじめとする多くの国民がより活動的に暮らせるまちづくりの推進を目的に2014年8月に策定・発出した「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」及び本ガイドラインを踏まえた地域の課題分析(診断)や対応施策の検討等の具体的な手法等を取りまとめた「健康・医療・福祉のまちづくりの手引き」(2018年7月策定・発出)を地方公共団体に対し周知を図った。また、社会資本整備総合交付金等により、歩行空間の整備等に対する支援を行った。

### (4) 「心のバリアフリー」の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」対策を推進する。

高齢者、障害者等の介助の疑似体験学を通じバリアフリーに関する国民の理解と協力の推進を図る「バリアフリー教室」を実施したほか、交通分野における待遇対応の向上のため、「交通事業者向け待遇研修モデルプログラム」を活用した研修実施の推進を図った。

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

2020年2月には、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を国会に提出した。



鉄道利用マナーUPキャンペーン用ポスター

### (5) 「言葉のバリアフリー」の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進する。

観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン(多言語対応ガイドライン)(2014年3月)に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進した。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整

備を進めた。

東京2020大会に向けて全国の高速道路等において高速道路ナンバリングに係る標識の整備を推進した。

道路における訪日外国人への適切な案内誘導については、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県内を対象に策定された「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」に基づき、英語表記改善、路線番号の活用、ピクトグラム・反転文字の活用、通称名表記・文字サイズ拡大、歩行者系標識の充実など道路標識の改善を推進し、北海道、宮城県、福島県、茨城県、静岡県においても改善を推進した。

観光地における道路案内については、観光地に隣接する又は観光地へのアクセス道路の入口の交差点にある交差点名標識に観光地名称を表示することにより、旅行者にとって観光地へのわかりやすい案内となるよう改善を推進した。また、道路案内標識と国土院が公開した英語版地図（100万分1やより詳細な縮尺の地図）における「道路関連施設」や「山等の自然地名」の英語表記の整合を図るため、各都道府県の道路標識適正化委員会において、観光関係者を含む関係機関との調整を実施した。

主要駅ターミナル等における案内表示の連続性等の確保については、関係者間の取組を推進しており、鉄道事業者との意見交換等の場を通じて、鉄道事業者間の案内表示の連続性やわかりやすさ等の取組の促進を働きかけた。また、災害時の訪日外国人旅行者への情報提供も含む多言語対応の改善・強化等を鉄道事業者に働きかけた。

クルーズ船関係でも、訪日外国人旅行者等の受入を円滑化するための無料公衆無線LAN環境の提供や多言語案内表示の提供に向けた取組を推進した。



## (6) 2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化

### 【交通政策基本計画における記載】

○2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートのバリアフリー化や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化、視覚・聴覚など様々な面での障害者・高齢者の立場からの線的・面的なバリアフリー化、バス停のバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。

2016年度に決定した政府の「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を踏まえ、東京2020大会に向けた重点的なバリアフリー化と、全国各地における高い水準のバリアフリー化に取り組んだ。具体的には、2018年5月に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律が成立し、2019年4月に全面施行を迎えた。この改正では①公共交通事業者等によるハード対策及びソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度の創設、②バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を強化するための移動等円滑化促進方針制度の創設、③バリアフリー法の適用対象の拡大、④建築物等のバリアフリー情報の提供の努力義務化等の措置を講ずることとしている。

「心のバリアフリー」については本節（4）に同じ。

鉄道については、引き続き、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行った。

空港アクセスバスについて、リフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、バリアフリー車両の効率的な運用等を検討するとともに、予算・税制措置による支援制度を活用してバリアフリー化を推進した。また、タクシーについてもバリアフリー化の支援を行った。また、バリアフリー化の推進にあたっては、東京2020大会特別仕様ナンバープレートの交付に合わせて募集される寄付金も活用されており、同ナンバープレートの普及促進を行った。

以上に加えて、引き続き、都市・地域交通戦略推進事業において、交通施設のバリアフリー化等に対する支援を行った。

## (7) コストダウンの促進

### 【交通政策基本計画における記載】

○公共交通機関のバリアフリー化や福祉車両の導入に係る費用を低減することで、さらなるバリアフリー化を促進するため、技術開発や関係基準の見直しなど、コストダウンの促進について検討する。

2018年度に引き続き、カメラで撮影した映像データを解析することで白杖や盲導犬を認識し、開口幅の広い新型ホームドアなどの乗降位置を、適切に案内するシステムの技術開発に対する支援を行った。

また、ノンステップバスの標準仕様について、高齢者と車椅子利用者をはじめとする障害者にとって、より優しいバスのバリアフリー化を進めるため、また、利用者・事業者の意見を基により利便性を高いものとするべく、一層の室内移動性、乗降利便性の向上を図ることとしたノンステップバス標準仕様の改正を行った。

さらに、2012年に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度を活用し、引き続きユニバーサルデザインタクシーの普及を図った。

## 第4節 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

### (1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○都市鉄道の利用を促進するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

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

②180%超の混雑率となっている区間数 【2013年度 14区間 → 2015年度 0区間】

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 【2013年度 880km → 2020年度 947km】

既存の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整備、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を図るとともに、2016（平成28）年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に記載された東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組を進めた。2019年11月には都市鉄道等利便増進法を活用し整備を進めている神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）が開業し、相模鉄道とJR東日本の相互直通運転が実現した。

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

①主要31区間の平均値 163%

②180%超の混雑率となっている区間数 11区間

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 975km

### (2) 円滑な道路交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[12] 信号制御の高度化による通過時間の短縮（2011年度比）

【2013年度 約4,900万人時間／年短縮 → 2016年度 約9,000万人時間／年短縮】

★信号制御の改良による通過時間の短縮

【2020年度までに約5,000万人時間／年短縮】

幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良を推進した。



信号機の多現示化



<数値指標の状況(2019年3月末時点)>

【12】信号制御の改良による通過時間の短縮 1,602万人時間/年短縮

### (3) 先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及

【交通政策基本計画における記載】

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

【13】大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率【2012年度 54.4% → 2020年度 90%】

衝突被害軽減ブレーキ等の実用化されたASV<sup>6</sup>技術について、補助制度及び税制特例を実施するとともに、自動車アセスメントにおいて、夜間の環境での歩行者に対する衝突被害軽減ブレーキへの評価の拡充を実施した。また、2018年度に引き続き、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システム等のさらなるASV技術の開発・実用化を促進する取組みの進捗を図った。

また、高齢者の安全運転を支える観点から、歩行者も検知して自動でブレーキを作動させる「衝突被害軽減ブレーキ」を世界に先駆けて2021年11月以降の国産新モデルから段階的に装着を義務付けることとしたほか、「対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ」及び「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」の性能認定制度の導入、後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を創設し、及び、自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)に関する技術的要件等のガイドラインを策定した。

また、65歳以上の高齢運転者による「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」又は「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載した「安全運転サポート車(サポカー)」及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置等の導入支援策として、2019年度補正予算により、「サポカー補助金」を交付している。他方で、安全運転支援装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能には限界があることから、自動車ユーザーが過信しないよう、周知・啓発にも取り組んでいる。

さらに、安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度の創設に向け、関係省庁が連携して検討を行い、性能認定制度の導入等の結論を得た上で、2019年度内に結論を得ることとされているが、限定条件付免許の内容としては、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した安全運転サポート車に限定する免許の条件を、制度として設けることが考えられるとされた。

<数値指標の状況(2019年3月末時点)>

【13】大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率 80.9%

### (4) サービスレベルの見える化

【交通政策基本計画における記載】

○旅客交通等のサービスレベルの向上のため、公共交通機関における定時性や快適性などのサービスレベルの見える化を検討する。

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」及び「遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく鉄道の遅延の見える化を行った。

<sup>6</sup> Advanced Safety Vehicleの略

海事分野では、2017年6月にとりまとめられた「内航未来創造プラン」において、管理レベルへの不安等の懸念から内航海運業者による活用が一部に止まっている状況にある船舶管理事業者について、業務の情報や品質を「見える化」する国土交通大臣の登録制度を規定する告示を2018年3月に公布し、同年4月より制度運用を開始し、2020年1月末時点で合計25者の登録を行った。

航空分野では、航空事業者間の競争状況を確認するとともに、航空利用者による自由かつ確かな航空輸送サービスの選択に資するよう、事業運営状況に係る透明性を高める観点から、「航空輸送サービスに係る情報公開」を行った。

### (5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

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

### (6) 交通系ICカードの普及・利便性向上

#### 【交通政策基本計画における記載】

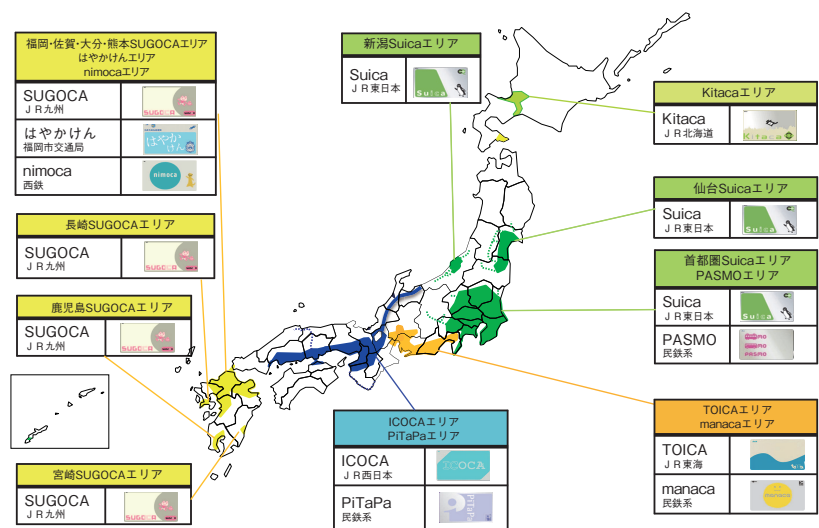
- 公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系ICカードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

【14】相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12県 → 2020年度 0県】

公共交通機関における交通系ICカードについては、2001年にJR東日本がSuicaを導入した後、全国的に普及が進んでいる。特に、2013年3月23日からはKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、nimoca、はやかけんの10の交通系ICカード（10カード）の全国相互利用ができるようになっている。

これらの交通系ICカードの利用拡大を図るため、民間事業者等への情報提供等によるシステム構築の後押しや取組の支援を行うとともに、交通系ICカードの未導入地域等に対して導入に向けた働きかけを行った。



「交通系ICカード空白地域」の状況（2020年3月末現在）

<数値指標の状況(2020年3月末時点)>

[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数 5県

## (7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供

### 【交通政策基本計画における記載】

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

[15] バスロケーションシステムが導入された系統数(うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数) 【2012年度 11,684系統(10,152系統) → 2020年度 17,000系統】

バスの利用環境改善を促進するため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、交通事業者に対してバスロケーションシステムの導入費等の支援を実施した。また、MaaSを提供するためには、交通事業者等によるデータが連携されることが不可欠であり、これらのデータが円滑に連携することが重要となる。このため、国土交通省では2019年9月より有識者等から構成される検討会を開催し、2020年3月に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定した。また、交通モードごとのデータ連携を円滑に行えるよう、バス及びフェリー・旅客船航路については、標準的なデータフォーマットを策定しており、当該フォーマットの普及促進のために、各地方運輸局等における講習会等を開催した。

また、高齢者や障害者、訪日外国人旅行者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、ICTを活用した歩行者移動支援の取組を推進している。「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」(委員長:坂村健東洋大学情報連携学部INIAD学部長)の提言を踏まえ、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを多くの方の参加により効率的に収集する新たな手法等の検討を実施した。また、移動支援サービスの普及を促進するため、渋谷駅において民間主体による屋内電子地図、測位環境の整備を支援し、民間アプリを活用した屋内外シームレスなナビゲーションサービスの実証実験を実施した。

公共交通分野におけるオープンデータ化の推進については、オープンデータ化に向けた機運醸成を図ることを目的として、2017年3月より官民の関係者で構成する「公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会」を開催し、諸課題について検討を行い、同年5月に中間整理をとりまとめた。その中で、当面、(1)官民連携による実証実験、(2)運行情報(位置情報等)、移動制約者の移動に資する情報のオープンデータ化の検討、(3)地方部におけるオープンデータ化の推進について取り組むべきとされたことを踏まえ、2018年度より、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、オープンデータを活用した情報提供の実証実験を官民連携して実施するなど、諸課題への対応に向けた取組を継続して実施している。

<数値指標の状況(2019年3月末時点)>

[15] バスロケーションシステムが導入された系統数(うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数) 24,501系統(20,468系統)



(8) 既存の道路ネットワークの最適利用

【交通政策基本計画における記載】

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

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組を推進する。特に2015年8月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその取組を支えている。ETC2.0とは、全国的高速道路上に約1,700箇所設置された路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
  - ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる
- など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

2016年4月には首都圏で、2017年6月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮され始めている。引き続き、効果を検証している。加えて、中京圏についても地域固有の課題等を整理し、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について検討を開始した。また、高速道路ネットワークを賢く使う取組の一環として、休憩施設の不足に対応し、良好な運転環境を実現するため、全国23箇所の道の駅において一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を実施した。

また、今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組として、上り坂やトンネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、関越自動車道の大泉ジャンクション等11箇所で、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始した。現在、関越自動車道の高坂サービスエリア付近等13箇所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策として、2022年度（高速道路会社管理区間は2020年度）までに、土工部にワイヤロープの設置を概成する。

さらに、プローブ情報を収集する高度化光ビーコン等を整備するなど、渋滞情報、旅行時間情報その他の交通情報を収集・提供するためのシステム、ネットワーク等の整備を推進し、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行った。



ETC2.0による広域的な渋滞情報の提供等



## (9) 自動運転システムの実現

## 【交通政策基本計画における記載】

○渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上などを図るため、「官民ITS構想・ロードマップ」を踏まえ、自動走行システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を検討する。

安全で環境性能の高い自動車の普及の観点から、自動車の安全・環境基準の国際的な調和等を目的とする国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29<sup>7</sup>)において、我が国は自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長等として議論を主導している。自動運転の主要技術である自動ハンドルについて、2017年10月に車線維持に関する基準、2018年10月には車線変更に関する基準、2020年1月には衝突被害軽減ブレーキの基準がそれぞれ発効するなど、レベル3以上の自動運転の2020年目途の実用化に向け、着実に国際基準の策定を進めている。また、2018年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下で欧州経済委員会内陸輸送委員会の道路交通安全グローバルフォーラム(WP1)及びその非公式専門家グループにおいて、自動運転と国際条約との関係の整理等についての国際的議論に積極的に参画し、議論に貢献した。

2018年から開始されたSIP第2期「自動運転(システムとサービスの拡張)」では、自動運転システムの実用化に向け、2019年後半から、ITS無線路側機による信号情報の提供や高速道路への合流支援等に必要な基盤技術について、東京臨海部の公道で国内外の自動車メーカー等による実証実験が実施されている。

ITS無線路側機による信号情報の提供の高度化を目指して自動車メーカー等と自動運転の実用化に有用な信号情報の提供方法等について検討を行い、これら信号情報を提供できるITS無線路側機を東京臨海部に整備するなど準備を進めた。また、民間事業者からの要望を踏まえクラウド等を活用した信号情報の提供に係る調査研究を実施した。

2018年に引き続き、急速に進展する自動運転システムに関する技術・産業の動きを踏まえ、「官民ITS構想・ロードマップ2019」の策定を行った。さらに、SAEレベル3以上の自動運転システムの市場化・サービス化を可能とするために必要となる制度整備についてとりまとめた「自動運転に係る制度整備大綱」に基づき制度整備が進捗した。具体的には、SAEレベル3の自動運転システムを備えた自動車の実用化に向けて、2019年5月、第198回国会において、自動運行装置<sup>8</sup>を使用する運転者の義務や作動状態記録装置<sup>9</sup>による記録に関する規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立し、自動運転関係の規定については、2020年4月に施行された。

また、「国土交通省自動運転戦略本部」において、自動運転の実現に向けた環境整備、自動運転技術の開発・普及促進及び自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装の3つの観点から、2019年11月に取組状況について公表を行った。

自動運転の実現に向けた国内の環境整備については、レベル3及び4の自動運転車の安全確保を図るため、2019年5月に「道路運送車両法の一部を改正する法律」が成立し、国が定める安全基準の対象装置に「自動運行装置」が追加され、当該装置に係る安全基準を策定した。加えて、無人自動運転移動サービスを運送事業へ導入する場合に従来と同等の安全性・利便性を確保するために、運送事業者が対応すべき事項等について、ガイドラインとしてとりまとめ、2019年6月に公表した。

一方、自動運転技術の開発・普及促進については、衝突被害軽減ブレーキの認定制度の適切な運用を図る等の取組により、自動運転技術の開発・普及促進を進めている。

自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、「ラストマイル自動走行」の実証実験に関し、福井県永平寺町及び沖縄県北谷町において2019年6月より地域事業者による6か月の長期

<sup>7</sup> World Forum for Harmonization of Vehicle Regulationsの略

<sup>8</sup> プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件(使用条件)で使用される場合において自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能(以下「代替機能」という。)を有するもの

<sup>9</sup> 自動運行装置の代替機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置

移送サービスの実証評価を行うとともに、遠隔型自動走行システムを活用し遠隔操作者1名が3台を遠隔監視・操作する模擬実証などを行った。さらに、2020年度から5地域で中型自動運転バスを活用した実証を実施するための車両開発を行った。また、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスに関する長期間(1~2ヶ月)の公道実証を2018年11月から実施するとともに、ニュータウンにおける自動運転サービスの実証実験を2019年2月に実施した。このうち、2019年11月に道の駅「かみこあに」において、自動運転サービスを本格導入した。また、トラックの隊列走行における後続車無人隊列システムについて、高速道路(新東名)で後続車有人状態で半年間の長期実証を実施するとともに、2020年3月にはテストコースで実際に後続車無人状態での走行実証などを実施した。

さらに、自動運転を補助する施設(磁気マーカー等)を「自動運行補助施設」として道路附属物に位置付けるとともに、民間事業者が整備した場合は占用物とする道路法等の改正について、2020年2月に閣議決定した。

## (10) 公共交通機関における運賃の活用

### 【交通政策基本計画における記載】

○公共交通機関における混雑緩和や需要喚起のため、運賃の活用を検討する。

タクシーに関して、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、2019年10月より配車アプリを活用して運賃を乗車前確定させるサービス(事前確定運賃)の運用を開始した。また、2020年3月、1台の車両に複数の旅客が乗車し、運賃を「割り勘」して割安にタクシーを利用できる「タクシーの相乗り」のルール化を図った。さらに、同月、利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題の運賃サービスを提供する一括定額運賃について、ルール化を図った。

## (11) 都市鉄道における遅延対策

### 【交通政策基本計画における記載】

○ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延等に対応するための方策を検討する。

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、遅延の見える化を実施し、ハード、ソフトにわたる遅延対策を鉄道事業者に働きかけるとともに、利用者の行動判断に資する、よりの確な情報提供を行うため、鉄道事業者と議論を行った。

## (12) 空港の利用環境の改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の空港の利便性・競争力の向上を図るため、空港処理能力の拡大、空港アクセスの改善等とあわせて、空港自体の魅力向上、乗継時間の更なる短縮、深夜早朝時間帯の受入体制の確保など、空港の利用環境改善を検討する。

ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推進に官民連携して取り組むため、各空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入することを目指し、旅客動線横断的に効率化や高度化の追求に向けた検討を行った。また、One ID導入に向けた個人データの取扱検討会を開催し、One ID導入に向けた旅客の個人データの取扱い方法について、有識者や関係者と検討を行ない、ガイドブックの策定を実施した。

首都圏空港(東京国際空港・成田国際空港)の発着容量については、増加する訪日外国人への対

応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、東京国際空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の年間発着容量を約4万回拡大した。新飛行経路の運用にあたっては、これまで騒音・落下物対策を実施するとともに6巡にわたる住民説明会を開催してきたところであり、引き続き丁寧な情報提供に努めていくこととしている。また、今般の増枠分については、羽田空港未就航の大都市を多数抱える米国や中国に加え、昼間時間帯の新規就航となるロシアや豪州など、合計9カ国・地域に配分した。

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

### (13) 空間の質や景観の向上

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策を検討する。

2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、次世代ステーションの創造による駅空間の質的進化に向け、関係者が連携して駅に係る課題解決に取り組む「駅まちマネジメント」の推進を図った。

### (14) 自動車関連情報の利活用の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 自動車関連産業に係る膨大かつ多様な情報の利活用を推進し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。

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



## 第2章 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

### 第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

#### (1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

【交通政策基本計画における記載】

○2014年度中の年間合計発着枠75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向上、我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）

【2013年 88都市 → 2020年 アジア主要空港並】

[17] 三大都市圏環状道路整備率

【2013年度 63% → 2016年度 約75%】

★【2014年度 68% → 2020年度 約80%】

2018（平成30）年度に引き続き、国際競争力確保のために必要な整備等を重点的に実施した。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）の発着容量については、2014年度までに、年間発着容量75万回化を達成したところ。増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んだ。

具体的には、東京国際空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の年間発着容量を約4万回拡大した。新飛行経路の運用にあたっては、これまで騒音・落下物対策を実施するとともに6巡にわたる住民説明会を開催してきたところであり、引き続き丁寧な情報提供に努めていくこととしている。また、今般の増枠分については、羽田空港未就航の大都市を多数抱える米国や中国に加え、昼間時間帯の新規就航となるロシアや豪州など、合計9カ国・地域に配分した。

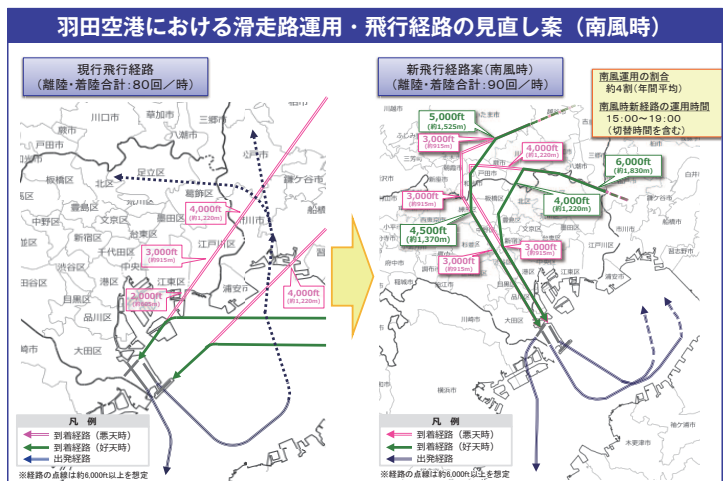
成田国際空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めた。

東京国際空港については、年間発着容量を拡大するための取組を進めるほか、引き続き深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行及び着陸料の軽減措置を実施し、深夜早朝時間帯の更なる就航促進を図った。

関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、「スマートセキュリティ」システムの導入拡大等民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んだ。

中部国際空港については、LCCの新規就航等に対応するためLCC専用ターミナルの整備を進め、2019年9月20日に開業した。

新千歳空港については、国際線需要の増加に伴い、2020年3月から1時間当たりの発着回数を42





回から50回に拡大するとともに、国際線地区において誘導路の新設やエプロンの拡張等を実施した。

福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、1時間当たりの発着回数を35回から38回に拡大し、また滑走路増設事業を推進するとともに、誘導路の二重化等を実施した。

那覇空港については、国際線需要の増加等に対応し、更なる沖縄振興に向け、二本目の滑走路を令和2年3月26日に供用開始し、エプロンの拡張等を推進した。

以上に加え、三大都市圏環状道路や空港へのアクセス道路等の整備を引き続き推進した。具体的には、2019年4月13日に東北中央自動車道(南陽高島IC～山形上山IC)、2019年12月14日に東海環状自動車道(大野神戸IC～大垣西IC)、2020年3月7日に新東名高速道路(伊勢原JCT～伊勢原大山IC)、2020年3月20日に東海環状自動車道(関広見IC～山県IC)が開通した。これらの開通により、観光周遊の促進や物流効率化による生産性向上が期待される。

#### <数値指標の状況(2019年4月時点)>

[16] 首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便) 108都市

[アジア主要空港の国際線就航都市数]

ソウル：152都市      香港：150都市      シンガポール：150都市  
北京：111都市      上海：102都市

#### <数値指標の状況(2019年3月末時点)>

[17] 三大都市圏環状道路整備率 81%

## (2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○LCCの特徴である低コストかつ高頻度運航の両面を促す観点から、専用ターミナル整備や空港利用に不可欠なコストの低減、就航率・稼働率の向上等を図るとともに、ビジネスジェットの利用環境の改善のため、特に乗り入れ希望の多い成田・羽田両空港における動線整備等を行う。さらに、地方空港におけるLCC等による国際航空ネットワークの拡充を図り、地方空港から入国する外国人数の大幅増を目指す。

[18] 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合

【2013年 7% → 2020年 17%】

2018年度に引き続き、国際競争力強化のために必要な整備等を重点的に実施した。

中部国際空港においては、LCCの新規就航等に対応するためLCC専用ターミナルの整備を進め、2019年9月20日に開業した。

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、ターミナル地域再編事業を新千歳空港、福岡空港、那覇空港において実施した。那覇空港において、二本目の滑走路を令和2年3月に供用開始するとともに、福岡空港において、滑走路の増設事業を実施した。その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やCIQ施設の整備等を推進した。

ビジネスジェットについては、首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善を図るべく、スポットの増設等による駐機可能数の増加等、更なる受入環境改善の検討を進め、東京国際空港においては、既存スポットの運用の工夫により最大駐機可能機数を拡大した。また、東京2020大会期間中におけるビジネスジェット受入体制について、過去の大会の実態を踏まえつつ検討を進めた。

<数値指標の状況（2018年時点）>

[18] 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合 26%

### (3) 管制処理能力の向上

【交通政策基本計画における記載】

○管制空域の上下分離や複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を行う等の空域の抜本的再編及び業務実施体制の強化により管制処理能力を向上し、航空需要の増大に対応できる基盤を構築する。

空域の抜本的再編の基盤として整備する新たな管制情報処理システムについて、現行の複数のシステムが持つ機能を統合した航空交通管制情報処理システムの整備を継続した。

首都圏空港の空港処理能力拡大に伴う交通量の増大に対応するため、首都圏空域の再編を実施した。

### (4) 首都圏空港のさらなる機能強化

【交通政策基本計画における記載】

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

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠

★首都圏空港の空港処理能力

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

本節（1）と同じ（首都圏空港に関する部分に限る）。

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[19] 首都圏空港の空港処理能力 約83万回

### (5) 国際拠点空港のアクセス強化

【交通政策基本計画における記載】

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

アクセス鉄道網については、2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、国際拠点空港等への鉄道アクセスの更なる改善のため、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化を推進した。また、大阪都心部を南北に縦貫するなわ筋線の整備への予算措置により、関西国際空港へのアクセス性の向上による都市機能の一層の充実を図ったほか、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進した。

東京国際空港においては、バスアクセス網に関して、引き続き、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続し、空港アクセスの更なる改善を図るとともに、広報活動の充実・強化に取り組んだ。

成田国際空港においては、引き続き、交通事業者と共同し、空港WEBサイト、PRポスター、リーフレットによるアクセス情報の効果的な発信等を実施した。

関西国際空港においては、深夜早朝時間帯におけるリムジンバスの運行を継続するなど、アクセスの充実を図った。

中部国際空港においては、LCC専用ターミナルの開業にともないバスターミナルが新設され、新たに乗り入れを開始したりリムジンバスの運行によりアクセスが強化された。

## (6) 航空物流の機能強化

### 【交通政策基本計画における記載】

- アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の積極的な取込みや、総合特区に指定された地域等の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流の機能強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。

2018年度に引き続き、更なる航空物流の機能強化を図るため、航空物流関係者等と実施した意見交換の中で出た課題解決に向けた具体的な方策等について検討を進めた。

## (7) 我が国の公租公課等の見直し

### 【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の航空企業の国際競争力強化のため、ユニットコスト全体の低減を進める中で、我が国の公租公課等について、旅客数変動リスクの多くを航空会社が負担する構造の適正化等を図るため、徴収方式の見直しを検討する。

我が国の航空会社の運航コストの低減を通じて国際線・国内線ネットワークの維持・拡充を図るため、地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の着陸料を本則の2/3～1/6とする軽減措置などを講じた。

また、航空機燃料税の軽減措置を2011年度より実施している。

## (8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

【20】 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数

【2013年度 3バース → 2016年度 12バース】

【21】 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

①北米基幹航路 【2013年度 デイリー寄港（京浜港 週30便、阪神港 週12便）

→ 2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路

【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

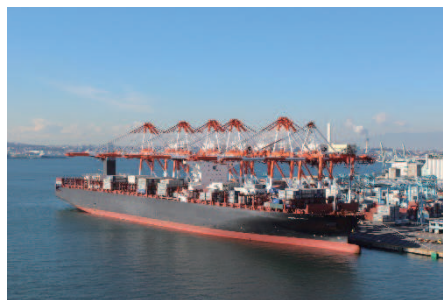
2010年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、大水深岸壁の整備や効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。しかし、この間にも、さらなる船舶の大型化や船社間の共同運航体制の再編の進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込み等が進んでいる。このため、2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を展開している。

「集貨」については、港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競



争力強化対策事業」による成果が現れており、京浜港（横浜港）においては、欧州航路の運航の再開（2019年5月）に続き、新たな欧州航路が開設（2020年5月）された。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度が横浜港3事業、神戸港2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港2事業で活用されているところであり、引き続き、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。



横浜港南本牧コンテナターミナル

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進するとともに良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進めている。具体的には、2019年度に、AIターミナル高度化実証事業を開始するとともに、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度（補助率1／3以内）を創設し、同年7月には、名古屋港鍋田ふ頭における事業を採択した。また、遠隔操作RTGの導入に関しては、2020年度も支援制度への公募を実施している。加えて、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化に向けて開発した新・港湾情報システム「COMPAS」について、同年度末までの横浜港での本格運用を目指すとともに、他港への横展開を図る。

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

以上に加え、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を引き続き推進した。具体的には、2019年4月13日に東北中央自動車道（南陽高島IC～山形上山IC）、2019年12月14日に東海環状自動車道（大野神戸IC～大垣西IC）、2020年3月7日に新東名高速道路（伊勢原JCT～伊勢原大山IC）、2020年3月20日に東海環状自動車道（関広見IC～山県IC）が開通した。これらの開通により、観光周遊の促進や物流効率化による生産性向上が期待される。

<数値指標の状況（2020年4月時点）>

[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 14バース

<数値指標の状況（2018年11月末時点）>

[21] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

- ①北米基幹航路 デイリー寄港を維持（京浜港 週22便、阪神港 週7便）
- ②欧州基幹航路 週1便



### (9) 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保

**【交通政策基本計画における記載】**

○我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

[22] 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 1.2%減 → 2016年度 5%減】

★【2014年度 0.6%減 → 2020年度 5%減（2013年度比）】

ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、2011年5月に国際バルク戦略港湾として全国10港を選定し、港湾管理者と連携して民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立や、港湾間や企業間の連携について取組を進め、小名浜港、釧路港及び徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。2019年3月には釧路港国際物流ターミナルが供用を開始したほか、2019年度は小名浜港、徳山下松港、水島港及び志布志港の4港において国際物流ターミナルの整備を推進するなど、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾において官民連携による輸入拠点としての機能向上を推進した。また、民間による荷役効率を上げる機械の整備等を促進するため、荷役機械等の取得に係る固定資産税等の税制特例措置を2020年度まで2年間延長することとした。

<数値指標の状況（2018年度速報値）>

[22] 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減効果（2013年度比） 2.9%減

### (10) 地域経済を支える港湾の積極的活用

**【交通政策基本計画における記載】**

○各地域において、自動車等の地域経済を支える産業に係る物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾を積極的に活用する。

茨城港、名古屋港等において、我が国経済を牽引する地域基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用、所得の維持・創出を促進した。

### (11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現

**【交通政策基本計画における記載】**

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

2018年度に引き続き、「未利用エネルギーを活用した水素サプライチェーン構築実証事業」（経済産業省・国土交通省連携事業）において、豪州の未利用エネルギーである褐炭を用いて、水素の製造、貯蔵・輸送、利用まで一貫通貫したサプライチェーンの構築に向けた技術実証プロジェクト、「豪州褐炭水素プロジェクト」に取り組んだ。

2019年11月には、豪州において水素製造施設の定礎式が行われ、同年12月には、神戸市において世界初となる液化水素運搬船の進水式が行われた。

## (12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決

### 【交通政策基本計画における記載】

○2015年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改訂の手続きの透明化等の課題の解決を図る。

2020年1月に国土交通副大臣がパナマ運河担当大臣及び運河庁副長官と会談を行った。同会談において、運河利用者の意見を踏まえた適正かつ透明性のある通航料金の設定や液化天然ガス(LNG<sup>10</sup>)運搬船の通航予約枠の拡大の必要性について、海運会社がパナマ運河を利用しやすい環境が確保されるよう意見交換を行った。

また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、海運事業者、研究機関、関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行った。

## (13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせたSea & Railなどのモード横断的な輸送の積極的導入、コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。

物流総合効率化法の枠組みを事業者にも周知し、物流事業者・荷主間の連携など物流効率化の促進を図った。

## (14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流

### 【交通政策基本計画における記載】

○日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送、フェリー・RORO船を活用した海陸複合一貫輸送に対応した港湾施設整備、さらに北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリター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。

2018年7月に開催された第7回日中韓物流大臣会合における合意事項に基づき、引き続き日中韓3カ国においてシームレスな物流に向けた取組を推進した。具体的には、日韓間のシャーシ相互通行による海陸一貫輸送について、既存のパイロットプロジェクトを引き続き実施するとともに、日中間で相互通行の実施に向けた協議を深化させた。また、NEAL-NET<sup>11</sup>について、引き続き専門家会合で対象港湾の拡大や他モードへの接続等を検討し、我が国の伏木富山港を含む日中韓合計3港をNEAL-NET対象港に追加した。

加えて、2018年度に引き続き、北九州港等において、シームレスな物流の推進に資する複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進した。

## (15) 日本商船隊の競争基盤の強化

### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化のための方策を検討する。

<sup>10</sup> Liquid Natural Gas (液化天然ガス) の略

<sup>11</sup> Northeast Asia Logistics Information Service Network(北東アジア物流情報サービスネットワーク) の略

日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、2019年度税制改正において、船舶の特別償却制度について、適用要件等を見直した上で、環境への負荷の低減に特に資する先進船舶について拡充を行った。

#### (16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

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

輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及、コールドチェーン物流サービスの国際標準化、輸出に戦略的に取組む港湾において、農水産物の輸出促進に資する冷蔵・冷凍コンテナ用の電源供給設備等の整備に対する支援、国産木材の輸出促進に資する港湾の整備等を図った結果、我が国の農林水産物・食品の輸出額は2019年に9,121億円となり、1兆円の目標には至らなかったものの7年連続過去最高を更新した。

## 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

### (1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充

【交通政策基本計画における記載】

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

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

中部国際空港については、LCCの新規就航等に対応するためLCC専用ターミナルの整備を進め、2019（令和元）年9月20日に開業した。

また、地方航空ネットワークの維持・充実を図る観点から、発地着地両側の地域連携（ペアリング）による実証調査や地域と地域をつなぐ場（プラットフォーム）を設置し、情報の展開を行う「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」を実施するとともに、小型機材に係る着陸料の軽減等の必要な措置を講じた。

<数値指標の状況（2018年時点）>

【23】 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 10%

### (2) 新幹線ネットワークの着実な整備

【交通政策基本計画における記載】

○整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。これら新幹線ネットワークの整備と合わせた新駅の設置など地域鉄道等との連携を促進する。

【24】 北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

①北陸新幹線 【2014年度 → 2017年度 20%増】

②北海道新幹線 【2015年度 → 2018年度 10%増】

○九州新幹線新八代駅付近における耐久走行試験をはじめ、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に推進する。

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、完成・開業に向けて着実に整備を進めた。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、鉄道・運輸機構において、2019年度より環境影響評価の手続きを開始し、適切に手続きを進めた。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において、フル規格で整備することが適当であるとの方針が示され、国土交通省に対して、関係者で協議することが求められた。

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

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



新黒部駅



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

フリーゲージトレインについては、軌間の異なる在来線間の直通運転を想定した技術開発を実施した。

### （3）高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用

#### 【交通政策基本計画における記載】

○地域活性化や物流効率化を図るため、安全でクリーンな高速道路ネットワークの整備を推進するとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

【25】 道路による都市間速達性の確保率      【2012年度 48% → 2016年度 約50%】  
 ★ 【2013年度 49% → 2020年度 約55%】

高規格幹線道路をはじめとする道路ネットワークの整備を促進した。また、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用し、大都市圏環状道路等の整備加速を図った。なお、高規格幹線道路の開通延長については、合計11,998キロメートル（2020年3月末時点）となった。

スマートインターチェンジの整備に当たっては、2019年度は新たに10箇所が開通し、合計136箇所（2020年3月末時点）となった。

さらに、渋滞ボトルネック箇所でのピンポイント渋滞対策を推進し、2019年度は新たに、名神高速道路 一宮JCT付近ほか2箇所において対策実施を決定した。

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定した。

#### 【高速道路に直結している主要施設の例】

・第二仙台北部工業団地（東北自動車道）



#### 【対象施設】

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

#### （参考）スマートICの活用による拠点の形成

・白河中央スマートIC（東北自動車道）

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



<数値指標の状況（2018年3月時点）>

【25】 道路による都市間速達性の確保率 54%

#### (4) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充

##### 【交通政策基本計画における記載】

○関越道高速ツアーバス事故を踏まえて創設した新高速乗合バス制度を適確に運用し、柔軟な供給量調整や価格設定が可能な同制度の積極的な活用を通じて、安全確保施策とも連携しつつ、安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充を図る。

[26] 高速バスの輸送人員 【2011年度 約11,000万人 → 2020年度 約12,000万人】

2018年度に引き続き、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づく、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた各措置の実効性を確保するとともに、「事業用自動車総合安全プラン2009」に代わる新たなプランとして策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」で設定された事故削減目標の達成に向けた各種施策を推進した。

また、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえて取りまとめられた85項目に及ぶ「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施するとともに、フォローアップを行った。

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』については、官民連携を強化しながら戦略的に展開して、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化などのため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進している。

具体的には、2019年4月に国道15号品川駅西口駅前広場が事業化され、リニア開業時（2027年）の概成を目標に整備を進めている。

##### <数値指標の状況（2017年度時点）>

[26] 高速バスの輸送人員 10,350万人

#### (5) 空港経営改革の着実な推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、仙台空港をはじめとした「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大や、顧客満足向上のための仕組みの導入や空港別収支の早期公表を行う等、空港経営改革を着実に推進する。

熊本空港については、2020年4月からの運営委託の開始に向けて、2019年5月に実施契約を締結するとともに、北海道内の空港については、2020年度からの複数空港の一体運営の実施に向けて、2019年10月に実施契約を締結した。

広島空港においても、2021年度からの運営委託の開始に向けて、2019年6月に公共施設等運営権者の公募手続きを開始した。

また、2019年度に実施した空港満足度調査の調査結果や前回調査からの改善状況等を参考に、前年度より引き続き空港利用者利便向上協議会等において検討を行い、利用者利便の向上策を図った。さらに、空港別収支については、昨年と同時期の2019年12月に公表した。

## (6) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 0.6%減 → 2016年度 約3%減】

★【2014年度 0.1%減 → 2020年度 約3%減（2013年度比）】

2018年度に引き続き、北九州港等において、国内海上輸送の利用促進に資する複合一貫輸送ターミナル（岸壁、航路、泊地等）の整備等を推進した。

### <数値指標の状況（2019年度速報値）>

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2013年度比） 2.3%減

## (7) ヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークの形成

### 【交通政策基本計画における記載】

○地域間でのヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークを形成するため、幹線交通と地域内交通の活性化とともに、両交通間の連携促進、地域間交流拡大のための運賃の活用を検討する。

離島航路・航空路の確保・維持については第1章第1節（3）に同じ。

## (8) 零細内航海運事業者の基盤強化

### 【交通政策基本計画における記載】

○零細内航海運事業者の規模の拡大や経営の安定化を図るため、船舶管理会社を活用したグループ化・集約化に加え、さらなる基盤強化を検討する。

交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめ等を踏まえ、2016年4月から開催した「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の議論の結果、2017年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。これは、目指すべき将来像として位置づけた「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点の実現に向け、具体的施策を盛り込んだ内航海運についての新たな産業政策である。

具体的には、船舶管理会社の活用促進に向けて、2018年3月に船舶管理事業者の登録制度を規定する告示を公布し、4月より制度運用を開始した。さらに、荷主・海運事業者等間の連携による取組強化に向けて2018年2月に発足した「安定・効率輸送協議会」及び、新たな輸送需要の掘り起こしに向けて2017年11月に発足した「海運モダリティシフト推進協議会」において、引き続き具体的な取組について議論を行った。

また、船舶共有建造制度について登録船舶管理事業者を活用した内航海運業者に対して、優遇金利の適用が可能となるよう対象を拡充する制度改正を行うとともに、船舶の特別償却、買換特例及び中小企業投資促進税制等の税制特例措置を活用し、内航海運事業者のさらなる基盤の強化を図った。

### (9) 鉄道による貨物輸送の拡大

**【交通政策基本計画における記載】**

- 鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。

物流総合効率化法の枠組み等を活用し、鉄道用鮮度保持コンテナの導入補助等を行い、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を促進した。



### 第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

#### (1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備

##### 【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者数2,000万人に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LANの整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、出入国手続きの迅速化・円滑化等のためのCIQ体制の充実等、交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

【28】 空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入

①主要空港 【2013年度 87% → 2020年度 100%】

②新幹線主要停車駅 【2013年度 52% → 2020年度 100%】

【29】 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間

【2013年 最長27分 → 2016年度 最長20分以下】

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、訪日外国人旅行者がストレスなく、快適に観光を満喫できる環境を整備するため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費等補助金等により、公共交通機関、宿泊施設、外国人観光案内所等における多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備などに対する支援のほか、

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

無料公衆無線LANの整備促進については、引き続き「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を通じて、(1)事業者の垣根を越えた認証手続の簡素化、(2)無料公衆無線LAN整備の促進、(3)共通シンボルマーク(「Japan. Free Wi-Fi」マーク)の普及・活用による「見える化」のさらなる推進とウェブサイトによる無料公衆無線LANの利用可能場所等の情報提供を行った。

多言語対応については、多言語対応ガイドライン(2014年3月)に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進した。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進めた。

また、訪日外国人旅行者の受入環境整備をはじめとする各地域における観光ビジョン掲載施策の具体的な取組の推進を図るためには、各地域において関係省庁を含む多数の関係者との連携・調整を行うことが不可欠であるとの問題意識から、2017(平成29)年度に設置した「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を2019年度においても開催した。当該会議においては、各地方ブロックにおける現状の課題等を共有するとともに、多言語通訳ガイドの育成等、会議構成員による外客受入環境整備の取り組み、成果について取りまとめた。

交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備について分野別にみると、鉄道については、引き続き、鉄道事業者との意見交換等の場を通じて、鉄道事業者間の案内表示の連続性やわかりやすさ等の取組の促進をするとともに、災害時の訪日外国人旅行者への情報提供も含む多言語対応の改善・強化等を鉄道事業者に働きかけた。また、2020年3月には、ほぼ全ての新幹線車両で無料Wi-Fiサービスの導入を完了した。さらに、「ジャパン・レールパス」について、訪日外国人旅行者が購入しやすい環境整備のため、2020年6月より、インターネットを通じたジャパン・レールパスの購入及びこれに基づく指定席の予約が可能となった。

バスについては、系統ナンバリングが既に導入された系統の改善及び未導入系統における導入促進に向け、2018年2月に「乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン」を策定し、



業界団体に周知するとともに、地方運輸局を通じて地方公共団体等の関係者に対しても周知を図った。

また、貸切バスの営業区域に係る弾力化措置について、2016年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を契機とした再発防止策検討との関係に留意しつつ、弾力化措置の恒久化も含め検討した結果、本制度の利用実態（輸送実績、具体的な事例）の把握、事故の要因分析等を踏まえ、2021年3月末まで再延長とした。

船舶については、2018年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、訪日外国人旅行者に対応するために必要な無料公衆無線LAN環境の整備、案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行った。

港湾については、旅客船ターミナル等において、「公共交通利用環境の革新等」等を活用し、案内標識等の統一化や多言語化、無料公衆無線LAN環境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進した。

空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港の運用状況を見ながら、引き続き更なる対象範囲の拡大等利用者の利便性改善に努めた。

さらに、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組むため、各空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入することを目指し、旅客動線横断的に効率化や高度化の追求に向けた検討を行った。また、One ID導入に向けた個人データの取扱検討会を開催し、One ID導入に向けた旅客の個人データの取扱い方法について、有識者や関係者と検討を行い、ガイドブックの策定を実施した。

税関・出入国管理・検疫（CIQ）については、空海港で円滑かつ厳格な出入国審査を高度な次元で実現するため、顔認証ゲートを東京国際空港等主要6空港に導入し、航空保安検査については、先進的な保安検査機器の導入空港を拡大する等、関係省庁と連携の上、計画的な体制の整備を進めた。

道路標識については、第1章第3節（5）の道路案内標識に係る記載に加え、2017年4月に改正された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づき、英字を併記する規制標識「一時停止」等を更新時期に合わせて順次整備した。

#### <数値指標の状況（2019年度末時点）>

[28] 空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入

①主要空港 100% ②新幹線主要停車駅 100%

#### <数値指標の状況（2016年度時点）>

[29] 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間 29分

[参考] 国際空港における外国人の入国審査待ち時間20分以内の達成率 76%（2019年）

## (2) わかりやすい道案内の取組推進

### 【交通政策基本計画における記載】

○道路の案内表示について、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置や、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進する。あわせて、カーナビの多言語化を進める。

第1章第3節（5）の道路案内標識に係る記載に加え、地図を用いた案内標識（地図標識）を交通結節点や観光地に設置できるように基準を改定し、訪日外国人等の公共交通機関乗り換えやまち

あるき等の支援を進めた。

### （3）クルーズ振興を通じた地域の活性化

#### 【交通政策基本計画における記載】

- クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。

【30】 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数

【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

近年アジアをはじめとした世界のクルーズ市場の拡大を踏まえ、我が国港湾のクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応し、既存ストックを活用した施設整備や、地方公共団体等が行うクルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業に対し補助制度（国際クルーズ旅客受入機能高度化事業）による支援を実施した。

また、官民連携による国際クルーズ拠点として、2017年度までに指定した7港に加え、2019年4月に2港（下関港、那覇港）を指定した。

さらに、上質な寄港地観光プログラム造成を促進するためのクルーズ船社と寄港地側関係者の意見交換会及び「全国クルーズ活性化会議」と連携したクルーズ船社と港湾管理者等との商談会を開催したほか、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を一元的に発信するウェブサイトの充実を図った。

また、「みなとオアシス」の活用を促進し、訪日クルーズ旅客の受入れ等、港湾空間への新たなニーズへ対応した。2019年度までに全国で138箇所を登録している。



船社への情報発信ウェブサイト

#### <数値指標の状況（2019年速報値）>

【30】 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数 215.3万人

### （4）訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

2018年度に引き続き、東京国際空港における際内トンネルの整備を進めた。

### （5）「手ぶら観光」の促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 訪日外国人旅行者の受入環境整備として、全国各地の免税店舗数の飛躍的拡大を推進し、あわせて、こうした店舗での購入商品やスーツケースなど、訪日外国人旅行者の荷物を持ち運ぶ負担を減らすため、日本の優れた宅配運送サービスに関する多言語での分かりやすい情報提供や外国人向けサービス内容の充実を図るなど、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。



「手ぶら観光」の共通ロゴマークの承認基準を満たす手ぶら観光カウンター数について、手ぶら観光カウンターの機能向上を行う補助事業等により、566箇所増加させた。



また、利用手続きの簡便化等を図るため、従来の紙伝票による受付を必要としないWEBや「まちなか」におけるコンビニ店頭のタブレット端末等を活用した多言語対応の予約・受付・決済システムの導入に向けた実証事業等を行った。

さらに、外国人旅行者向け消費税免税制度について、引き続き周知徹底を図り、地方も含めた消費税免税店の拡大に取り組んだ。

## (6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善

### 【交通政策基本計画における記載】

- 観光情報提供の拠点となる「道の駅」を選定して重点的な整備を行うなど、クルマ観光における道の駅のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を図る。

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、制度発足から四半世紀以上が経過しており、全国に1,173箇所（2020年3月時点）が登録されている。

近年、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献するなど、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展しており、これらの取組を応援するため、重点「道の駅」制度を2015年1月に創設し、2019年度は、重点「道の駅」15駅の選定を行った。また、24時間利用できるベビーコーナーの設置や、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保など、子育て応援施設の整備を推進した。

さらに、道路情報の提供やインバウンドも含めた観光案内を充実するため、無料公衆無線LAN（道の駅SPOT）の整備や、観光案内所の配置を推進した。

また、自転車活用推進計画に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や関係者等で構成される協議会において官民が連携して、受入環境整備、情報発信を行う等、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを取組を推進した。自転車通行空間の整備にあたっては、国土交通省と警察庁において自転車ネットワーク計画の作成やその整備を促進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施した。

## (7) 交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通系ICカードの利用エリアの拡大、広範な地域における鉄道・バス等の多様な公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。
- 旅行者の利便性向上、移動の円滑化、旅行費用の低廉化等を図るため、各公共交通機関、美術館・博物館、観光施設等で相互利用可能な共通パスの導入を検討する。

交通系ICカードの利用エリアの拡大については、第1章第4節（6）に同じ。

訪日外国人旅行者向けの企画乗車券やICカードの導入を促進し、デポジット（預り金）無しで利用可能となる訪日外国人向けICカード「Welcome Suica」及び「PASMO PASSPORT」（2019年9月～）の発売が開始された。

また、観光地型MaaSの推進により、伊豆・大津等の地域において、スマホやWeb上で購入可能であり、多言語にも対応した複数の公共交通機関を対象とするフリーパスが提供された。



## (8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み

### 【交通政策基本計画における記載】

- 北陸新幹線（長野・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開通による首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用し、地域の商工会議所や自治体、地方運輸局など沿線関係者が一丸となった広域的な連携による国内外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

2018年度に引き続き、地方公共団体等や交通事業者等が連携して行う北陸新幹線や北海道新幹線等を活用したプロモーションへの支援を行った。合わせて地域の魅力を発信するなど、誘客促進につなげるための支援を行った。

## (9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10、国際チャーター便の着陸料を1/2とする軽減措置に加え、「訪日誘客支援空港」に対して、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料の割引や補助、グランドハンドリング経費の支援等の新規就航・増便の支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の旅客の受入環境高度化などの支援を実施した。

さらに、日本政府観光局において、「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、LCC等の航空会社の新規路線開設・就航を促すため、各国の主要な航空会社や空港等が参加する商談会である「World Routes 2019」に2019年9月に出席し、商談を実施した。また、「訪日誘客支援空港」を始めとする自治体等とのエアポートセールス相談や航空会社等との共同広告を実施し、航空会社の新規路線開設を促進した。

## (10) 広域周遊観光の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため観光地域づくり法人が中心となって行う、日本政府観光局と地域の関係者が連携して広域周遊観光促進のための環境整備等の観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して支援を行った。

## (11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域鉄道の魅力を高める観光列車、2階建て観光バス、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組の促進方策を検討する。

2019年4月から、事業者の創意工夫による海事観光振興に資するため、インバウンドをはじめとする観光需要が見込まれる航路において、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を創設。2020年3月末までに5航路の承認等をした。また、公共交通利用環境の革新等

事業により、移動そのものを楽しむ観光列車等の導入への支援を行った。

## (12) 「観光ビジョン実現プログラム2018」の改定への対応

### 【交通政策基本計画における記載】

- 観光施策との連携を一層充実強化する観点から、内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための2次交通の充実など、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の今後の改定に柔軟に対応しつつ交通分野の連携方策を検討する。

2016年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」の短期的な行動計画として、2019年6月14日の観光立国推進閣僚会議にて、「観光ビジョン実現プログラム2019」を決定し、これに基づいて施策を推進した。

## (13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」

### 【交通政策基本計画における記載】

- 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外国クルーズ船の戦略的な誘致方策を検討する。

日本とASEANとを結ぶ魅力的なクルーズ商品の造成の促進等を図るため、ベトナムにて、現地旅行会社等を対象とした商談会にて日本発着クルーズの魅力を発信するとともに、各国から提出されたクルーズ情報について、ASEAN-JAPAN transport partnership(AJTP) ウェブサイトへ掲載した。

## 第4節 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

### (1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

〔31〕 交通分野における日本企業の海外受注額推計

〔2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円〕

少子高齢化の進展や人口減少社会を迎える中で、世界の、とりわけ新興国の膨大なインフラ需要を取り込むことが、我が国の持続可能な経済成長を図るためには引き続き重要である。特に、世界のインフラ需要のうち、交通インフラ需要の伸びは約1.5倍、中でも例えば鉄道分野の伸びは約2倍と予想されており、国土交通分野への期待は極めて大きいと言える。

政府全体では、インフラ輸出の司令塔として、官房長官を議長とする関係閣僚会合「経協インフラ戦略会議」を設置し、「インフラシステム輸出戦略」を定め、我が国の強みである「質の高いインフラシステム」の海外展開に官民一体となって取り組んでいる。国土交通省としては、現下の状況変化に応じた新たな取組みも行っていく必要がある。2019（平成31）年3月に策定した行動計画2019では、インフラシステムの海外展開に向けた横断的な視点を整理するとともに、今後3～4年に注視すべき重要プロジェクトの見直しを行った。また、行動計画2018で策定した鉄道、港湾、空港、都市開発・不動産開発、建設産業の各分野別の具体的な取組みに加え、水、防災、道路の分野における具体的な取組みを新たに策定した。

トップセールスについて、2019年度において、国土交通大臣は、インドネシア、ミャンマー、シンガポール等計8カ国を歴訪し、国土交通分野を担当する閣僚との協議・意見交換を行うことにより、我が国インフラシステムのトップセールスに取り組んだ。また、国土交通副大臣・大臣政務官においては、エチオピア等20カ国を訪問し、インフラニーズの見込める国に対して、我が国インフラシステムのアピールを行った。このほか、諸外国の大臣等要人の来日・表敬といった機会、セミナーの開催等を通じ、我が国インフラシステムの優位性に関する発信に積極的に取り組んだ。

また、国土交通分野の海外インフラ事業について、我が国事業者の海外展開を強力に推進するため、国土交通大臣が基本方針を定めるとともに、独立行政法人等に調査等の必要な海外業務を行わせるための措置等を講じる「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」が2018年8月に施行された。本法に基づき、モンゴル国の首都ウランバートル近郊に円借款で建設している新ウランバートル国際空港の運営事業について、モンゴル国政府との合弁会社を通じてモンゴル国政府国家開発庁との間で15年間の事業権契約を締結した。同社による海外空港の運営への参画を通じて、我が国のノウハウを活かした川上から川下までの支援を促進する。これを好例とし、官民が一体となり、インフラシステム輸出の拡大を一層推進する。

<数値指標の状況（2017年時点）>

〔31〕 交通分野における日本企業の海外受注額 1.7兆円

## (2) 交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

我が国事業者の交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、需要リスクに対応し「出資」と「事業参画」を一体的に行う株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が、7案件を新たに支援決定し、出資手続等が完了した以下の4案件を公表している（3月末時点）。

- ① インドネシア・ジャカルタ中心地区複合商業施設等運営事業  
ジャカルタ中心地区に立地する2つの複合商業施設の運営に参画して行う都市開発事業。2つの施設がそれぞれ近接するMRT駅とのアクセス改善により公共交通利用の促進を図るほか、老朽化・陳腐化した当該施設の改装において本邦技術・製品を導入するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約84億円）
- ② ベトナム・総合物流会社運営事業  
ホーチミン・ハノイ等で港湾・物流事業を展開する現地物流総合会社の株式を取得し、同事業の運営に参画するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約22億円）
- ③ ベトナム・コールドチェーン支援事業  
コールドチェーン物流対応の車載設備ならびに専用車の開発・製造・メンテナンスを行うための施設を整備・運営するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約2億円）
- ④ ミャンマー・ヤンキン都市開発事業  
ミャンマー最大都市ヤンゴンにある、ヤンキン地区の公用地において、オフィス、ホテル、長期滞在者用ホテル、商業施設などからなる複合施設を建設・運営するプロジェクト。（JOIN出資決定額：約137億円）

## (3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

### 【交通政策基本計画における記載】

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

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

自動車分野では、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長又は副議長として議論を主導し、衝撃被害軽減ブレーキに係る国際基準が成立するなど、着実に国際基準の策定を進めた。また、アジア地域官民共同フォーラムの開催等を通じ、日ASEAN交通大臣会合にて承認された「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関する日ASEAN新協力プログラム」を推進した。

道路分野では、引き続き、ITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO/TC204）に参画し、ETC2.0で収集したプローブ情報の活用等に関する標準化活動を行った。

鉄道分野では、ISOの鉄道分野専門委員会（TC269）の議長を我が国が務めるとともに、ISO/TC269及びIECの鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）において、我が国技術の国際規格化及び委員会の運営に積極的に関与するなどの取組みを進め、また、国際規格の認証機関である（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所において、認証審査等を着実に実施した。

海事分野では、国際海事機関（IMO）において、我が国海事産業を持続的に発展させつつ国際海運分野における地球温暖化対策を推進するための新たな国際ルール策定に向けた取組や自動運航船に係る国際ルールの検討、旅客フェリーの火災安全の向上等に積極的に貢献した。さらに、



ASEAN域内の内航船等に低環境負荷船を普及促進させるため、「ASEAN低環境負荷船普及戦略」を策定(2019年11月の第17回日ASEAN交通大臣会合において承認)、同戦略を推進することを目的に、2019年11月、日ASEAN各国の海事担当者による専門家会合を日本で開催した。

物流分野では、我が国の質の高い物流サービスの海外展開を推進し、アジア物流圏の効率化を図るため、ASEAN各国との物流政策対話・ワークショップ(2019年10月:タイ、2020年1月:ミャンマー)を実施した。また、2018年に日ASEAN交通大臣会合で承認された「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」をASEAN各国の現地語に翻訳し、各国における本ガイドラインの普及促進を支援するとともに、本ガイドラインをベースとしたコールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」の2020年中の発行に向けて、我が国物流事業者等と検討会形式で議論を重ねている。さらに、我が国の小口保冷配送サービスをベースとした規格「PAS1018」の普及に取り組むとともに、同規格の2020年中のISO化に向けて関係省庁が連携し、ISO/PC315国際会議(2019年11月:インドネシア)において各国のワーキングメンバーと議論を重ね、「ISO23412」として発行することが決定した。

港湾分野では、日ベトナム間で2014年に署名、2017年に更新した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書(MOU)」に基づき、我が国のノウハウを活用した、ベトナムの国家技術基準の策定協力を実施しており、2019年に設計基準(材料)が発効に至った。また、設計基準(基礎、地盤改良、係留施設)および維持管理基準については、国家基準として近く発効される見込みであるなど、幅広い分野における取組みを推進した。また、我が国の港湾関連手続を処理する情報システム(港湾EDI)の海外展開に向け、2017年から取り組まれてきたIMO簡素化委員会による港湾EDI構築ガイドラインの改定にあたり、我が国が会期間通信グループの座長を務めた。2019年には、港湾EDI構築方法に関する事実上のデジュール標準として、我が国の港湾EDIの考え方を反映した改定ガイドラインが発行された。さらに、ミャンマーにおいて、「港湾EDI導入のためのガイドライン」(2014年11月に日ASEAN交通大臣会合において、日本主導で策定)に基づき、2018年5月に、同国において港湾EDIシステムの本格運用を開始した。また、カンボジアにおける港湾EDI導入が決まっており、調達の手続きを実施している。

#### (4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 拡大する海洋開発市場への我が国企業の進出を促進するため、人員・物資等の輸送の中継基地となる洋上ロジスティックハブ等の開発支援を行う。

南アジアにおけるコンテナ物流の効率化ニーズを踏まえ、浮体式コンテナ中継拠点の事業化可能性を検討し、官民連携して我が国の浮体技術の海外展開を推進した。

#### (5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保に積極的に参画する。

2018年度に引き続き、マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の修繕・代替のための調査及び同海峡における航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施するとともに、JAIF(日ASEAN統合基金)の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査の現地調査が2018年3月に開始された。

ASEAN諸国のVTS<sup>12</sup>管制官を育成するASEAN地域訓練センター(マレーシア)において、

<sup>12</sup> Vessel Traffic Service(船舶通航業務)の略

JAIF(日ASEAN統合基金)の資金を活用した新たな研修システム導入を行い、当該システムによる研修を支援した。

また、ASEAN海域の航行安全・運航能率の向上のため航路指定を含めた安全対策ガイドラインの策定に向け専門家会合を実施した。

## (6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成

### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の交通関連企業の海外進出に当たり、進出先の国・地域において我が国の質の高い交通システムがスムーズに導入・運用されるよう、現地の人材や日本で勉学する留学生に対する研修・セミナーの実施など、現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

専門家派遣、JICA研修への協力、セミナーの開催等を通じ、建設、防災、道路、鉄道、海事、港湾、航空、物流等の幅広い分野において、相手国の制度整備・政策立案を担う行政官や、相手国のインフラの整備・運営・維持管理を担う技術者、教育者及び指導者の育成支援を積極的に実施した。

例えば、海事分野においては、船舶安全に関する研修のほか、フィリピン、ミャンマー、インドネシア、ベトナムを対象に、船員教育者養成事業を実施し、2019年度は船員養成機関の教員12名を招聘した。

また、港湾分野においては2019年8月に開催されたTICAD7にあわせ、JICAが招聘したケニア、マダガスカル及びモザンビークの港湾局長級の要人に対し、港湾局長との意見交換や港湾視察への協力を実施した。

## 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

### 第1節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

#### (1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

[32] 主要な交通施設の耐震化

①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 【2012年度 91% → 2017年度 概ね100%】

②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 ★【2013年度 75% → 2020年度 81%】

③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

【2013年度 約2,810万人 → 2016年度 約2,950万人】

★災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合

【2014年度 31% → 2020年度 80%】

④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口

【2012年度 7,600万人 → 2016年度 9,500万人】

★【2014年度 9,400万人 → 2020年度 約1億700万人】

[33] 航路標識の災害対策

①航路標識の耐震補強の整備率 【2013年度 75% → 2020年度 100%】

②航路標識の耐波浪補強の整備率 【2013年度 74% → 2020年度 100%】

③航路標識の自立型電源導入率 【2013年度 84% → 2016年度 86%】

[34] 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率（重要交通網にかかる箇所）

【2013年度 約48% → 2016年度 約51%】

★重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率

【2014年度 約49% → 2020年度 約54%】

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

★【2013年度 62% → 2020年度 75%】

2011（平成23）年3月に発生した東日本大震災は未だ記憶に新しいが、2016年4月には熊本地震が発生し、2019年も令和元年房総半島台風（台風15号）や令和元年東日本台風（台風19号）など相次ぐ大規模な自然災害により、全国各地で甚大な被害をもたらした。こうした様々な自然災害が発生した場合においても交通の機能が最大限に維持されるよう、各種交通インフラの災害対策を実施した。

鉄道については、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進した。また、旅客鉄道等が行う落石・雪崩対策等の防災事業や、開通以来30年以上が経過する青函トンネルについて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う先進導坑や作業坑に発生している変状への対策等に対し、その費用の一部を助成した。

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

さらに、近年、地域に深刻な影響を与える大きな災害が続いていることから、2018年度に総理の指示により重要インフラの緊急点検を実施し、鉄道においては、①河川橋梁の流失・傾斜対策、②



斜面からの土砂流入防止対策、③地下駅・電源設備等の浸水対策、④地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損壊対策を対応方策としてとりまとめた。これを踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を2018年度から2020年度までの3か年集中で実施している。また、令和元年東日本台風等により、地域鉄道においても橋梁の流失や隣接斜面の崩壊、電気設備等の浸水等の被害が多数発生したため、3か年緊急対策で実施している上記①、②、③について、対策を実施している。被災した鉄道に対する復旧支援については、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援している。また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道については特別な支援制度により、復旧を強力に支援している。災害復旧工事関係については、令和元年東日本台風において被災した鉄道施設の1日も早い復旧を図るため、関係者からなる「鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する連絡調整会議」を設置し、道路、河川及び治山等の関連する事業と連携・調整することにより、被災鉄道の速やかな復旧を促進している。

道路については、地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路等の重要な道路に対し優先的に橋梁の耐震補強対策や無電柱化を実施するとともに、道路斜面や盛土等の防災対策を実施した。また、災害時における迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充する道路法の改正について、2020年2月に閣議決定した。

港湾については、令和元年台風第15号及び19号をはじめとする近年の台風による港湾での被害等を踏まえ、想定を超える高波・高潮・暴風が来襲した場合でも被害を軽減させるため、有識者による「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」を2019年10月より開催した。同委員会において、主要な施設の耐波性能照査の実施や脆弱箇所を把握した上での直前対策等を考慮した港湾BCP等の策定など、ソフト・ハード一体となった総合的な防災・減災対策について検討を進め、同年12月に中間とりまとめを公表した。また、大規模地震が発生した際においても海上からの緊急物資や人員等を輸送できる災害に強い海上輸送ネットワークの構築を図るため、港湾施設の耐震性の向上を推進するとともに、大規模な津波の発生時にも港湾機能を維持するため、“粘り強い構造”の防波堤の整備等の防災・減災、国土強靱化対策を推進した。

空港については、航空輸送上重要な空港等において、地震災害時に緊急物資等輸送拠点等として最低限必要となる滑走路等基本施設等並びに管制施設等の耐震化等を推進した。

航路標識については、南海トラフ地震等の大規模災害が発生した場合においてもその機能を維持するため、引き続き、耐震補強、耐波浪補強等の整備を実施するとともに、海水浸入防止対策及び予備電源施設整備による防災対策を推進した。

<数値指標の状況>

[32] 主要な交通施設の耐震化

- ①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 97% (2018年3月末時点)
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 79% (2019年3月末時点)
- ③災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合 83% (2020年3月末時点)
- ④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口 約10,500万人 (2020年3月末時点)



<数値指標の状況(2020年3月末時点)>

[33] 航路標識の災害対策

- ①航路標識の耐震補強の整備率 95%
- ②航路標識の耐波浪補強の整備率 96%
- ③航路標識の自立型電源導入率 88%

<数値指標の状況(2019年3月末時点)>

[34] 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率 約52%

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 71%

(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

【交通政策基本計画における記載】

○災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

[36] 信号機電源付加装置の整備台数

【2013年度 約5,400台 → 2016年度 約6,400台】

★信号機電源付加装置の整備台数

【2020年度までに約2,000台】

災害発生時における道路交通の混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進した。

また、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点について、適切な箇所への導入を推進し、2019年度末までに36都道府県101か所で導入された。

<数値指標の状況(2019年3月末時点)>

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 948台

(3) 無電柱化の推進

【交通政策基本計画における記載】

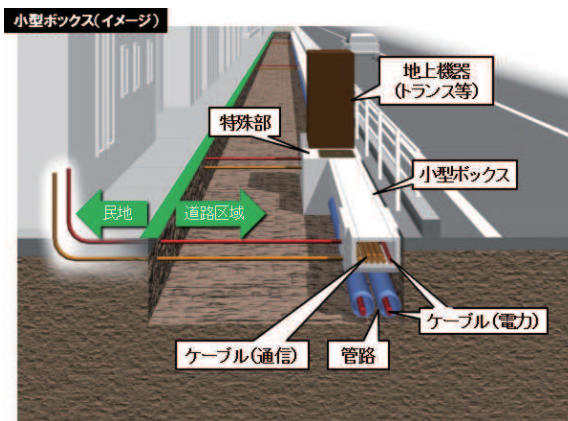
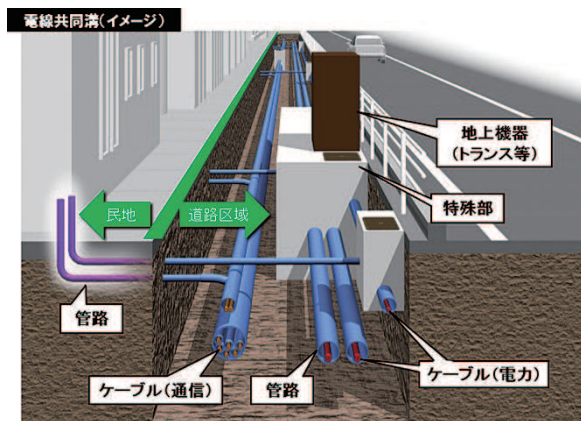
○道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進する。

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】

★【2014年度 16% → 2020年度 20%】

「無電柱化推進計画」(平成30年4月国土交通大臣決定)及び「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月閣議決定)に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進した。

また、低コスト手法の普及、事業期間の短縮、固定資産税の拡充措置を実施したほか、無電柱化推進計画支援事業を設け、地方公共団体による無電柱化の支援を実施するとともに、緊急輸送道路等のほか、幅員が著しく狭い歩道等も対象とし、新設電柱の占用制限や道路事業等の実施にあわせた道路上の電柱の設置抑制を実施した。



<数値指標の状況 (2019年3月末時点)>

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 17.4%

#### (4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

##### 【交通政策基本計画における記載】

○「インフラ長寿命化基本計画」に基づく行動計画及び個別施設計画を策定するとともに、道路・港湾施設等の長寿命化対策の実施、鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援等により、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

##### [38] 主要な交通施設の長寿命化

- ①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【2013年度 96% → 2016年度 100%】  
 ★個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（道路（橋梁））  
 【2014年度 - → 2020年度 100%】
- ②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率  
 【2013年度 36% → 2016年度 100%】  
 ★個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（港湾）  
 【2014年度 97% → 2017年度 100%】

各インフラ管理者による個別施設計画の策定を推進するなど、戦略的な維持管理・更新に取り組んだ。

道路については、適切な管理を図るため、2013年度に道路法を改正し、道路の維持・修繕に関する技術的基準を定めたほか、橋・トンネルなどについては、5年に一度点検を行うなど、道路管理者の義務を明確化し、点検や点検結果に基づく措置を計画的に実施している。

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

そのため、財政、人員、技術面で課題を抱えている市町村に対しては、交付金や補助制度による財政的支援や、全都道府県に設置している「道路メンテナンス会議」を活用し、定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注、自治体職員向けの研修や、効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うなど、自治体が行う道路の老朽化対策に対する支援を引き続き実施している。

なお、2019年度からの二巡目点検の実施に向け、2018年度には新技術の活用による点検方法の効率化や損傷や構造特性に応じた着目箇所絞り込みなどの定期点検要領の見直しを行った。

また、占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、2018年度に道路法を改正し、道路占有者の維持管理義務を明確化し、道路占有者において物件の維持管理が適切になされるよう取組を実施している。

港湾においては、港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画により計画的な点検を実施するとともに、港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下

した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進した。また、各地方整備局において、港湾管理者を対象とした維持管理に関する研修の実施、港湾等メンテナンス会議を開催し効率的な維持管理に向けた技術支援を実施するとともに、老朽化が著しい施設については、老朽化対策を講じるまでの間、一時的に利用を制限するなど、安全性を確保するための取組を推進した。

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

空港については、長期的視点に立ち策定した維持管理・更新計画に基づき、定期的な点検・診断を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全的維持管理を推進するとともに、空港舗装体内の変状把握システムなど点検手法等の技術研究開発、及び、維持管理に関する研修の内容充実や自治体からの参加者への門戸開放など人材育成についても推進した。また、地方公共団体等への技術的支援として、空港施設等メンテナンスブロック会議を開催し、情報の共有化を図るとともに維持管理に係る課題解決に向けた連携・支援を行った。

航路標識については、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を踏まえ策定した「航路標識等の長寿命化計画」に基づき、点検・診断を実施した。また、これまでに点検・診断を実施した航路標識のうち、修繕・更新等の必要な標識の整備を実施した。

#### <数値指標の状況（2018年3月末時点）>

##### [38] 主要な交通施設の長寿命化

②個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（港湾） 100%

#### (5) 地震発生時の安全な列車の停止

##### 【交通政策基本計画における記載】

○地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においては更に脱線・逸脱の防止）を実施する。

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

#### (6) 新幹線の大規模改修への対応

##### 【交通政策基本計画における記載】

○開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

JR東海において東海道新幹線の大規模改修工事に必要な費用として2002年度から2012年度まで積み立てた引当金を取り崩し、2013年度から大規模改修工事が実施されており、2019年度においてもその進捗状況を確認した。また、JR東日本の東北（東京～盛岡間）・上越新幹線及びJR西日本の山陽新幹線については、新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画（2016年3月承認）に基づき、税制特例措置を活用して2016年度より引当金の積み立てを開始している。



## (7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

### 【交通政策基本計画における記載】

○災害時に被災地の支援を国全体で可及的速やかに実施するため、代替ルートを確認するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

災害時の避難ルートの確保や救援・復旧活動に資する緊急輸送体制の確立、交通施設（道路、鉄道、港湾、空港等）の災害への耐性向上、TEC-FORCEによるプッシュ型での輸送支援の実施等により、輸送モードや交通ネットワークの多重性、代替性等を確認するとともに、災害発生時の全国的な輸送活動への影響の最少化や交通機関の利用者の安全確保に努めた。

道路ネットワークについては、大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、防災対策（斜面・盛土対策等）、震災対策（耐震補強等）、雪寒対策（防雪施設の整備等）、道路施設への防災機能強化（道の駅及びSA・PAの防災機能の付加、避難路・避難階段の整備）を推進した。

鉄道については、貨物鉄道事業者のBCP<sup>13</sup>の深度化を促進し、災害に強い貨物鉄道の強化を図った。

船舶については、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、迅速に広域応援部隊を輸送するため、2016年にとりまとめた「広域応援部隊進出における海上輸送対策」に基づき、国土交通省、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等が連携し、民間フェリーを利用した広域応援部隊進出にかかる合同図上訓練等を実施した。

## (8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送

### 【交通政策基本計画における記載】

○迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

[39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合 【2012年度 3% → 2016年度 100%】

[40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 【2013年度 0% → 2016年度 100%】

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 【2013年度 4空港 → 2016年度 7空港】

[42] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率 【2013年度 28% → 2016年度 100%】

[43] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率 【2013年度 0% → 2017年度 100%】

道路については、道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進した。また、速やかな道路啓開に資する、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進した。

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

空港については、2019年4月に取りまとめた有識者委員会の最終報告を踏まえて、航空輸送上重要な空港等において、基本施設や管制施設等の耐震化、護岸嵩上げ等の浸水対策、電力確保のための取組等を実施するとともに、全国の空港において、空港全体の維持・復旧を目的とした空港BCPを策定した。

<sup>13</sup> Business Continuity Planの略



また、過去の大規模災害においてラストマイル輸送（物資拠点から避難所まで）が混乱する等の課題が顕在化したことを踏まえ、2019年度においては、2018年度に策定した「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を活用し、地方公共団体と連携した実践的な訓練を実施する等、円滑な支援物資輸送を実現するための取組を実施した。

さらに、災害時における円滑な支援物資輸送を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会等において、物流専門家の派遣を含む物流事業者団体との災害時協力協定の締結・高度化の促進や、新たな民間物資拠点の選定等を行った。

その他、2019年度に発生した令和元年台風第15号、台風第19号等の大規模災害時においては、政府によるプッシュ型支援（輸送）を実施した。

貨物鉄道・船舶に関する取組は、本節（7）に同じ。

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合 100%

<数値指標の状況（2018年3月末時点）>

[40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 100%

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 15空港

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[42] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率 92%

<数値指標の状況（2019年3月末時点）>

[43] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率 100%

(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行うとともに、災害発生時に船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

鉄道については、鉄道事業者に対する監査等を通じて、利用者を混乱なく避難誘導できるよう、避難訓練や適切な情報提供の対応状況を確認し、引き続き取組の継続、拡充が図られるよう求めた。

バスについては、2013年5月に事業者団体により災害発生時の初動対応や必要な事前の備えを定めた「大規模災害基本対応マニュアル」が策定されており、同マニュアルについて事業者へ配布・周知された。また、発災時に適切かつ迅速な対応が行えるよう、旅客自動車運送事業者と自治体との災害時の緊急輸送等に関する協定について、締結状況の把握を行った。

港湾については、港湾の特殊性を考慮した津波避難計画の策定を推進した。

空港については、2019年11月に『「A2-BCP」ガイドライン ～自然災害に強い空港を目指して～【案】』を公表し、地方管理を含む全国の空港において「滞留者対応計画」、「早期復旧計画」等の策定を推進した。

船舶における取組は、本節（7）に同じ。

### (10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、自治体や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。

2018年度に引き続き、人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施した。

また、鉄道駅における帰宅困難者への対応体制を確認するため、鉄道事業者に対する監査を実施し、引き続き取組の継続、拡充が図られるよう求めた。

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

### (11) 港湾等における船舶の避難誘導等

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

東京湾における一元的な海上交通管制の適切な運用のために必要な見直しを行うとともに、津波等の非常災害発生時には迅速かつ確かな情報提供等によって船舶の交通安全を維持できるよう、平素から非常時を想定した対応訓練を実施した。



東京湾における非常災害発生時の対応

## (12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2018年度に引き続き、自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、2019年度には、二重偏波気象レーダーの導入により、局地的大雨等の実況・監視能力向上や予測精度の向上を図った。加えて、緊急地震速報や津波予報・警報の迅速かつ安定的な発表体制を維持するために地震観測装置を順次更新するとともに、長期間噴火活動を休止している火口の監視・観測体制を強化した。

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

## (13) 「津波救命艇」の普及

### 【交通政策基本計画における記載】

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

近隣に避難場所がない地域等における津波対策として、安全性・信頼性の高い津波救命艇について、国土交通省ホームページ等で公表し周知した。また、地方運輸局による地方自治体等への説明を行うとともに、全国各地にて開催された津波救命艇を展示し、普及に努めた。

## (14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等

### 【交通政策基本計画における記載】

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

代替ルートの確保・輸送モード間の連携については、本節（7）に同じ。

自動車登録検査業務電子情報処理システムにおいて、メインシステムのシステムダウン等の被災を想定し、運用に影響しない公休日にバックアップシステムに切り替えた上で行う運用訓練を本省・全国の地方運輸局等職員・運用事業者で実施した。さらに、運用手順等に関する机上訓練を実施した。

また、関係マニュアルを整備するとともに、システム運用訓練等の実施とマニュアル等の改訂によるPDCAサイクルを毎年継続して実施した。

物流総合効率化法の活用による災害に強い物流施設の整備等を促進するとともに、平成30年台風第21号等を踏まえて更なる災害対応力強化を図るための課題について整理を行った。

## (15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理

### 【交通政策基本計画における記載】

- 厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車両・船舶の更新への新たな支援策等を検討する。
- 交通インフラの維持管理と交通以外のインフラの維持管理との連携強化について検討する。

鉄道車両については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業等により、安全性の向上に資する設備の更新等を支援した。

バス車両については、引き続き、減価償却費等補助金や公有民営方式補助金を活用するとともに、地域公共交通再編実施計画に基づく事業に対して、車両の購入時一括補助化の特例を活用し、厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担軽減や老朽車両の代替による安全確保及び利用者利便の向上を推進した。

船舶については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度により、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行った。また、2017年度より、モーダルシフト船の建造に対し、優遇金利の適用を拡充し、代替建造の促進を図った。



## 第2節 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

### (1) 監査の充実強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○事業者に対する監査の充実強化により、悪質事業者の排除等監査・処分の実効性を向上させる。

鉄道事業者への保安監査については、JR北海道問題を踏まえて2014（平成26）年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際に臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施した。なお、2018年度は、45事業者に対し61回の保安監査を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等について、15事業者に対し18件の行政指導を行った。

自動車運送事業者については、引き続き、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、ICTの活用により監査の効率化を図った。特に、貸切バス事業者については、事業許可の更新制の導入及び適正化実施機関による巡回指導との連携により、法令違反を早期に是正させる仕組みの構築や違反を繰り返す事業者の排除など、総合的な対策に基づく措置を実施するとともに、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、法令遵守の状況等の調査を行う「覆面添乗調査」を実施した。

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

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

海運事業者については、海運事業者等に対し運航労務監理官は、ヒューマンエラーによる事故の防止、ふくそう海域における大規模海難の防止、旅客船事故の防止、人命救助体制の強化、船員災害の予防の対策を推進した。また、監査等を通じて、事故の原因究明及び再発防止に係る指導監督の強化を図っており、2018年度には7,668件の監査等を実施し、294件の行政処分等を行った。行政処分等のうち、海上運送法（昭和24年法律第187号）及び内航海運業法（昭和27年法律第151号）に基づくものについては、改善結果を確認した。さらに、2015年7月に発生したフェリー火災事故を受け、フェリー事業者に対し、監査等の機会を捉え、船舶火災への対応について、十分な検討、備えを行うよう重点的に指導を行った。

航空運送事業者については、航空会社の事業形態の複雑化・多様化を踏まえ、国土交通省航空局及び地方航空局に監査専従職員を配置し、本邦航空運送事業者に対して抜き打ちを含む立入検査など厳正かつ体系的な監査を実施した。さらに、2018年10月末から航空会社において飲酒に係る不適切事案が連続して発生したことを受け、定期便を運航する全ての本邦航空運送事業者に対して臨時の立入検査を実施した。2019年度は、特定本邦航空運送事業者については全15社の本社及び基地に対し、293件の安全監査を実施し、不適切と認められた事項に対しては、発生の背景・要因について分析を行い個別の対応を行うだけでなく、同種事案発生の防止を図るため、必要に応じて関係各社への水平展開・対応状況確認をあわせて実施した。

## (2) 運輸安全マネジメント制度

## 【交通政策基本計画における記載】

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

## [44] 運輸安全マネジメントの普及

## ①運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】

## ②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

【2013年度 17,799人 → 2020年度 50,000人】

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

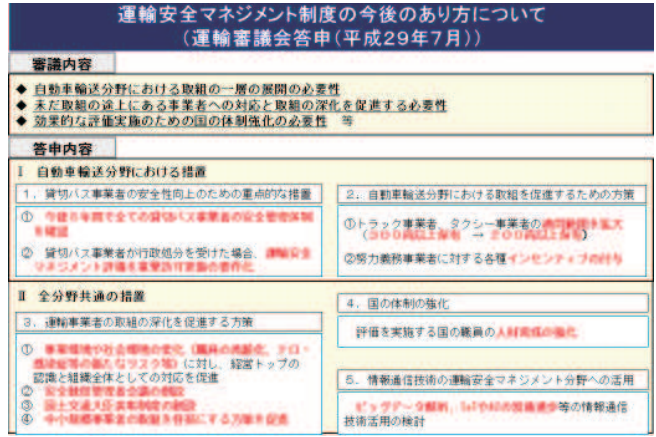
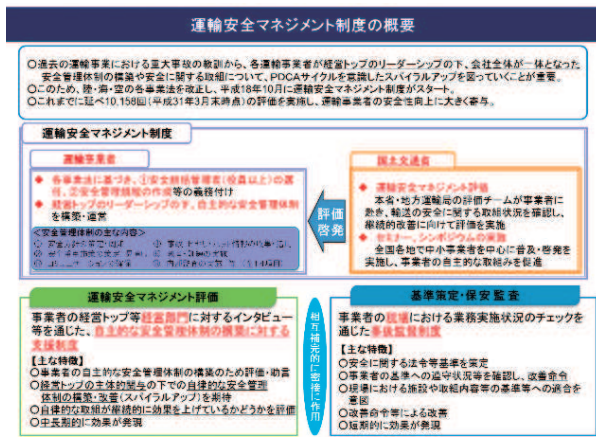
運輸安全マネジメント評価実施事業者数については、2019年度は、844者（うち鉄道49者、自動車631者、海運146者、航空18者）であり、累計では11,002者となった。また、運輸安全マネジメント制度の理解向上を目的として、国が定期的実施する「運輸安全マネジメントセミナー」及び国が認定した民間機関等が実施するセミナーである「認定セミナー」の実施により、運輸事業者に対する本制度の普及啓発を推進しており、これらのセミナーの受講者数については、2019年度は11,899人であり、累計では92,493人となった。

さらに、2019年10月、「運輸安全マネジメントによるリスク管理の強化～自然災害にどう向き合うか～」をテーマに14回目の開催となる「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を東京で開催し、運輸事業者の安全意識の更なる向上を図った。

また、2016年10月に運輸安全マネジメント制度が開始から10年が経過し、一定の効果が表れてきている一方で、自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性、未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性、効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性等の課題が存在することから、こうした課題について運輸審議会において審議し、2017年7月に答申を得た。同答申を踏まえて、2021年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制を確認することとしており、2019年度には未実施事業者1,867者のうち579者の評価を行った。

また、運輸事業者の安全統括管理者や安全管理部門同士が交流を深めるための安全統括管理者会議（安全統括管理者フォーラム）を2017年10月に創設し、2019年10月には東京都、2020年2月には愛知県で開催するなど定期的に開催して「横の連携」の場づくりを図っている。さらに、運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組を推進することを目的とした国土交通大臣表彰を2017年5月に創設し、運輸安全マネジメントに関する取組に優れた事業者に対して2019年度は10月に表彰を行っている。





運輸安全マネジメント制度の概要

運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について

<数値指標の状況(2020年3月末時点)>

[44] 運輸安全マネジメントの普及

① 運輸安全マネジメント評価実施事業者数 11,002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 92,493人

(3) 新技術の活用や設備投資への支援

**【交通政策基本計画における記載】**

○より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や設備整備への支援等により、事業者による信頼性の高い安定的な運行を確保するための方策の充実を図る。

[45] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率

【2013年度 89% → 2016年6月 100%】

[46] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率

① 運転士異常時列車停止装置 【2013年度 98% → 2016年6月 100%】

② 運転状況記録装置 【2013年度 94% → 2016年6月 100%】

鉄道については、鉄道施設総合安全対策事業費補助等により、安全性の向上に資する踏切道の改良及び施設の更新等を支援した。

また、近年続発している鉄道の輸送トラブルに対して、台車検査のあり方の見直し、輸送障害の再発防止や影響軽減等の対策について検討するとともに、その背景にあると考えられる構造的な要因について分析・検討を行うため、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を開催し、2018年7月にとりまとめを行った。

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

我が国海事産業が高い国際競争力を維持していくため、海事生産性革命(i-Shipping)として、船舶の開発・設計、建造、運航の全てのフェーズでICTを取り入れることにより生産性向上を図る技術開発の支援、先進船舶導入等計画の策定支援等を実施した。また、自動運航船の実用化に向けて、2018年6月に策定したロードマップに基づき、実証事業等を実施した。あわせて、遠隔技術を用いた船舶検査・測度について、各地域の実情に応じ最適な形で現場への導入を図った。

航空については、引き続き、安全かつ効率的な運航を実現するため、航空交通システムの高度化に向けて産学官の連携の下、技術的な検討、研究開発を行った。

新技術や新方式の導入に関して、GPSを利用した航法精度の高い高規格進入方式(RNP AR)に

ついて導入を進め、現在までに33空港に計65方式を設定した。今後も継続的に設定を行うとともに、世界的に進められている更なる高規格な進入方式の開発の動向を注視、導入を図ることで、航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図っていく。さらに、航空情報や運航情報など航空交通管理に必要な情報を世界的に共有するための新たな情報共有プラットフォームの導入についての検討も引き続き実施している。

無人航空機（いわゆるドローン）については、飛行する空域や飛行方法などの基本的なルールを定めた改正航空法（昭和27年法律第231）が2015年12月に施行され、2019年度には4万8,364件の許可・承認を行った。航空法やガイドライン等により、安全を確保するとともに、関係府省庁、メーカー、利用者等の団体から構成される「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ2019～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」(2019年6月小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会決定)に沿って、2022年度の有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現のため、2020年3月に制度設計の基本方針が策定された。

また、山間部等の過疎地域等で積載率の低い非効率な輸送が行われている等といった物流の課題解決に向け、2018年度に長野県白馬村、福島県南相馬市、福岡県福岡市、岡山県和気町及び埼玉県秩父市において、補助者なし目視外飛行によるものも含め小型無人機を活用した荷物配送の検証実験を実施するとともに、有識者等から成る検討会を開催し過疎地域等におけるドローン物流に係るビジネスモデルを2019年6月に整理した。

気象の分野については、2019年度の取組としては、「ひまわり8号」の高い観測能力を活用し、判別が困難であった現象の可視化や積乱雲に関する情報の領域を拡大した情報提供に向けた取組を開始した。また、アメダスの積雪計による観測値に加え、現在の積雪の深さと降雪量の分布を推定する「解析積雪深・解析降雪量」の提供を2019年11月より開始した。

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[45] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率 100%

<数値指標の状況（2020年3月末時点）>

[46] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率

- ①運転士異常時列車停止装置 100%
- ②運転状況記録装置 100%

(4) 交通事業者に対する事故発生時の対応方策の徹底

【交通政策基本計画における記載】

○乗客の避難誘導を最優先させるなど、交通従事者に対する事故発生時の対応方策の徹底を行う。

鉄道事業者に対しては、事故、災害等が発生した場合の対応に関して事業者ごとに定める安全管理規程等の取組状況を保安監査等により確認し、必要に応じ指導を実施した。

自動車運送事業者に対しては、年末年始の輸送等に関する安全総点検等において、事故発生時における乗客の避難誘導體制や連絡通報体制、また、それらの体制を確実に機能させるための実践的な訓練の実施状況等について点検を行った。

船舶運航事業者に対しては、津波発生時の旅客や船舶の避難体制を万全のものとするため、同点検において「津波対応シート」等の船舶津波避難マニュアル作成及び訓練の実施を促した。

航空運送事業者に対しては、安全監査、立入検査を通じて日常の安全確保の現状を的確に把握し、各事業者の実態を踏まえた監督・指導を行った。2019年度は、特定本邦航空運送事業者については



全15社の本社及び基地に対し293件の安全監査を実施し、不適切と認められた事項に対しては、発生の背景・要因について分析を行い個別の対応を行うだけでなく、必要に応じて、他事業者への水平展開・対応状況確認をあわせて実施し同種事案発生の防止を図った。

## (5) 交通分野でのテロ対策の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通機関の各事業者や施設管理者に対し、巡回警備の強化や監視カメラの増設等を要請する等、テロ対策を推進する。

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

このような昨今の世界情勢を踏まえ、主にゴールデンウィーク、夏休み、年末年始等の多客期間に、関係団体、事業者等に対し通達の発出等により周知、注意喚起を実施し、テロ対策の徹底を図った。また、東京2020大会を狙ったテロの脅威は重大な懸念であることから、「テロ対策ワーキンググループ」（座長：国土交通副大臣）及びその下部組織である「ソフトターゲットテロ対策チーム」において、テロ対策の検討・推進を実施した。

各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下のとおり。

### ① 鉄道におけるテロ対策

駅構内及び車両内の防犯カメラの増設や巡回警備の強化に加え、「危機管理レベル」の設定・運用を行うなどテロ対策を推進した。また、東京2020大会ではこれらの取組に加え、更なるセキュリティ水準の向上を図るため、危険物検知の新たな警戒手法の導入等を検討するための実証実験（危険物探知犬・旅客スクリーニング装置）を実施し、導入可能性について検討を進めた。

### ② 自動車におけるテロ対策

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、バスジャック対応訓練の実施等について関係事業者に対する要請を実施した。また、バスターミナル等における警戒警備を強化するために、2018年度に続き、先進的な警備システムの実証実験を実施した。

### ③ 船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSC(Port State Control)を通じて、保安の確保に取り組んだ。また、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図った。

さらに、港湾においては、出入管理情報システムを適切に運用することにより、確実かつ円滑な出入管理を推進するとともに、同システムの導入を拡大した。

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

### ④ 航空におけるテロ対策

「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーや高性能X線検査装置等の高度な保安検査機器の導入の促進に加え、2019年9月から、航空機搭乗前の保安検査（上着検査、靴検査、爆発物検査）を強化するなど航空保安検査の高度化を図った。

また、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って航空保安の体制の強化を図るとともに、東京2020大会の開催に向けて空港制限区域内の警備強化を図るため、国際線が就航する国管理空港13空港に監視カメラを設置した。

加えて、ラグビーワールドカップ2019日本大会の開催に伴い、航空機客室内への小型無人機の持ち込みを禁止したほか小型無人機等の飛行に対する警戒監視の強化を図った。

## (6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、地域公共交通事業者等の交通関連事業について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

バス運転者については、引き続き、作成した手引書の展開・普及促進を図るとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、バス運転者の魅力向上のPR等を行った。

タクシー事業については、供給過剰又はそのおそれのある地域について、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）に基づき特定地域又は準特定地域として指定し、タクシー事業の適正化・活性化を促進した。また、ICTを活用した新しいタクシーサービスの実現に向け、2019年10月より配車アプリを活用して運賃を乗車前確定させるサービス（事前確定運賃）の運用を開始した。さらに、2020年3月、1台の車両に複数の旅客が乗車し、運賃を「割り勘」して割安にタクシーを利用できる「タクシーの相乗り」のルール化を図った。同月には、利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題の運賃サービスを提供する一括定額運賃についても、ルール化を図った。

トラック事業については、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、①規制の適正化等、②荷主対策の深度化、③標準的な運賃の告示制度の創設を内容とする貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が成立し、本改正の趣旨に沿って各種施策に取り組んだ。また、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②取引適正化を通じた女性や60代以上の運転者等も働きやすい労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動の展開を図るため、全国10ブロックでセミナーを開催する等の取り組みを実施した。さらに、特に荷待ち時間の発生件数が多い「加工食品、紙・パルプ、建設資材」の品目において、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携し、改善策の検討に向けた実証実験を行った。加えて、複数人で長距離運送を分担する中継輸送について、取組事例集を作成し、更なる普及を促進した。以上の施策を実施することにより、トラック事業における働き方改革を進めた。

鉄道事業については、2018年度に引き続き、税制特例措置による施設整備、車両導入等に対する支援を行った。また、鉄道事業における生産性向上に資する、次世代技術を活用したメンテナンスの効率化・省力化に関する技術開発に対して鉄道技術開発費補助金による支援を行うとともに、踏切がある等の一般的な路線での運転士が乗務しない自動運転の技術的要件について、現在までの検討状況を公表するなど、鉄道生産性革命の取組を推進した。

旅客船事業については、基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により、船舶建造等に対する支援を行った。

物流全般としては、物流事業の労働生産性を2020年度までに2割程度向上させることを目標とし、物流事業の大幅な効率化・高度化を図る取組を推進した。

海事産業の生産性向上や人材確保については、本節（3）及び本章第3節（2）に同じ。

## (7) 我が国の交通を支える自動車産業に関する取組

### 【交通政策基本計画における記載】

○二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。

「自動車産業戦略2014」（2014年11月策定）を踏まえ、2018年度に引き続き、官民会合の場などを活用しながら具体的な検討を進めるほか、安全運転啓発・教育、不正改造防止、利用者マナー向上、その他、

駐車違反を削減させる駐車場利用環境整備、モデル自治体における二輪車利用環境整備推進などの施策を進めた。

また、二輪車については、「二輪車産業政策ロードマップ」(2014年5月策定)に基づき、安全運転啓発・教育、不正改造防止、利用者マナー向上、駐車違反を削減させる駐車場利用環境整備、モデル自治体における二輪車利用環境整備推進などの施策を進めた。トラックについては、物流の効率化等を図るため、車両情報の利活用に向けた調査を実施した。

### (8) 航空機整備事業 (MRO) の国内実施の促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

○航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業 (MRO(整備・修理・オーバーホール)) の国内実施について、質の向上を図りつつ、促進するための方策を検討する。

「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、MRO産業の推進に向け、米国、欧州等との航空安全に関する相互承認 (BASA) について、新規締結・拡大に向けた協議・調整を実施し、シンガポールとの間では、整備分野についてBASAを締結した。

また、整備士・製造技術者の供給拡大を図っていくため、子ども霞が関見学デーでのPRや女性向け講演会の開催等、若年層の関心を高める裾野拡大の取組を実施した。

### (9) 自動車事故被害者に対する支援の充実

#### 【交通政策基本計画における記載】

○独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

[47] 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実

- ①訪問支援サービスの実施割合 【2013年度 49.5% → 2016年度 60%】
- ②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 【2013年度 12.8% → 2020年度 100%】

独立行政法人自動車事故対策機構において、自動車事故により在宅介護生活を送る重度後遺障害者 (介護料受給者) やその家族に対する支援を充実させるため、引き続き訪問支援を実施した。また療護施設については、遷延性意識障害者に対して公平な治療機会を確保し、効果的な治療等を提供するため、療護施設の空白地域の解消を図るべく、四国地方で初となる小規模委託病床を、一般財団法人永頼会 松山市民病院 (愛媛県) に設置し、2020年2月より業務を開始した。

このほか、介護をする人がいなくなった場合 (いわゆる「介護者なき後」) 等に地域の障害者支援施設やグループホームでの支援を受け、安心して生活することができるよう、受入事業所に対し設備導入や介護人材確保等に係る経費補助を2018年度より開始するとともに、短期入所協力施設について、1カ所に指定が止まっている県を中心に拡大を図った (2020年3月現在15道県、20施設)。

#### <数値指標の状況 (2020年3月末時点)>

[47] 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実

- ①訪問支援サービスの実施割合 73.0%
- ②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 100%



## 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる

### (1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善

#### 【交通政策基本計画における記載】

○航空機操縦士や航空機整備士、船員、バス・トラック運転手等、輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善に向けた施策を実施する。(航空機操縦士・航空機整備士の民間養成機関の供給能力拡充、船員のトライアル雇用助成金 等)

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数

[2012年 約5,600人 → 2020年 約6,700人]

[49] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数

[2012年 120人 → 2020年 約 210人]

[50] 海運業における船員採用者数 (1事業者平均)

[2011年度 1.83人 → 毎年度 1.83人以上を維持]

2018(平成30)年度に引き続き、交通サービスを担う人材の確保・育成等を図るための施策を推進した。

物流分野の人材については、「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」(2017年7月閣議決定)に基づき2018年1月に策定した「総合物流施策推進プログラム」において具体化された取組の推進を図り、2019年3月には策定後約1年の取組みの実施状況を検証した。

船員については、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成課程の支援に取り組んだ。また、若年船員を計画的に雇用して育成する事業者への支援に取り組んだ。あわせて、船員という職業を魅力ある職業へと変えていくため交通政策審議会海事分科会船員部会において船員の働き方改革の検討を行った。

自動車運送事業については、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定した。

トラック運転者については、多様な人材が働きやすい環境の整備に資するよう、「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」について取りまとめるとともに、中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進や中継輸送の取組事例集の周知、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じた普及啓発・情報発信等を引き続き実施した。

自動車整備士については、整備士を目指す若者をより多く確保するため、産学官が協力して、高等学校訪問や、自動車整備業の仕事について動画やSNSを活用したPR等の取組みを実施した。また、国においては、自動車整備事業者に対して、処遇改善の重要性を説明する「人材確保セミナー」を開催した。

「明日の日本を支える観光ビジョン」において訪日外国人旅行者数の目標が2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とされているなど、航空需要の増加に対応した航空人材の養成・確保が益々重要となっている。このため、航空機操縦士については、2018年度からの航空大学校の養成規模拡大(72名→108名)について着実に進め、防衛省出身操縦士の民間活躍に必要な資格取得の負担軽減等を行うとともに、航空機整備士においては、新たな在留資格(特定技能)による外国人の受入れを開始する予定としている。また、航空に対する若年層の関心を高めるため、子ども霞が関見学デーでのPRや女性向け講演会の開催等、裾野拡大の取組を実施した。

また、空港グランドハンドリングについては、さらなる増便への対応に向けた課題の共有や対応の議論を行うため、主要7空港(新千歳、成田、羽田、中部、関空、福岡、那覇)において、空港会社や航空会社、グラハン事業者等を構成員とするWGを設置するとともに、本省・本社レベルにおいては、各空港会社等空港管理者、航空会社、グラハン・給油事業者等による国際線誘致対策会議を開催した。

これらの取組みを踏まえ、系列を超えたグランドハンドリングの体制強化に取り組むため、グランドハンドリングの課題と関係者が協力して進めるべき取組みをまとめた「グランドハンドリング



アクションプラン」を策定し、2020年1月に公表した。

<数値指標の状況 (2019年時点)>

【48】 主要航空会社の航空機操縦士の人数 6,662人

<数値指標の状況 (2018年度時点)>

【49】 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数 246人

<数値指標の状況 (2018年度)>

【50】 海運業における船員採用者数 (1事業者平均) 3.53人

(2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材(海洋開発関連技術者)の育成

【交通政策基本計画における記載】

○交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方策を検討するとともに、交通事業の担い手の高齢化の状況に鑑み、運転や車両整備、造船等の技術の維持・継承方策を検討する。また、海洋産業の戦略的な育成に向けて、海洋開発人材(海洋開発関連技術者)育成に関する方策を検討する。

【51】 道路運送事業等に従事する女性労働者数	【2009-13年度 → 2020年度 倍増】
①バス運転者	【2011年度 約 1,200人 → 2020年度 約 2,500人】
②タクシー運転者	【2013年度 約 6,700人 → 2020年度 約14,000人】
③トラック運転者	【2013年度 約20,000人 → 2020年度 約40,000人】
④自動車整備士(2級)	【2009年度 約 2,400人 → 2020年度 約 4,800人】
【52】 海洋開発関連産業に専従する技術者数	【2013年度 約 560人 → 2020年度 約 2,400人】

タクシー事業においては、女性ドライバーの採用に向けた取組や、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者支援・PRをすることにより、女性の新規就労・定着を図るべく、2016年に創設した「女性ドライバー応援企業」認定制度に基づき認定を行った。(認定事業者累計：687社)

自動車整備士については、2018年度に引き続き、産学官が協力して高等学校を訪問や動画やSNSを活用する等、若者の志向を汲んだ方法により自動車整備士の仕事についてPR等を実施した。また、女性活躍推進に向けた環境整備についてとりまとめた「自動車整備業における女性が働きやすい環境づくりのためのガイドライン」について経営者向け「人材確保セミナー」にて周知した。

航空機操縦士及び航空機整備士については、2018年度に引き続き、子ども霞が関デーでのPRや現役の女性操縦士、女性整備士による講演会の開催等、若年層の関心を高めるためのキャンペーンや女性航空従事者の増加に向けた取組等を実施した。

鉄道分野の人材については、鉄道分野における技術の維持・継承のため、国が参画して作成したテキストやマニュアルを活用し、関係協会等との連携による保守管理に係る合同研修会を車両と土木分野において開催した。

造船分野の人材については、地域の造船企業と教育機関のネットワーク強化のための「インターンシップ等実施ガイダンス」及び近年増加傾向にある高等学校における造船教育を更に充実させる



トラガール促進プロジェクトサイト

ための高校生向け「造船新教材」を、国土交通省ホームページを通じて広く一般に提供した。また、地方運輸局等において、地元産学官の協議会等を開催し、造船教育に係る現状・問題意識の共有、対策の検討等を行った。更に、協議会等における関係者との調整を通じて高校における造船教育強化と造船教員の持続的な養成体制の構築を図るべく作成した「造船教員の養成プログラム」について、実際の造船教員の研修において導入した。このような国内人材確保・育成の取組を実施することに加えて、外国人材の活用を進めるため、2015年から緊急的な対策として実施している外国人造船就労者受入事業により即戦力となる外国人材の受入れを進めるとともに、2019年4月1日より創設された外国人材の受入れ制度「特定技能制度」において、特定技能外国人の受入れを開始した。

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

物流分野・トラック運転者の人材に関する取組は、本節（1）に同じ。

バス運転者の人材に関する取組は、第2節（6）に同じ。

<数値指標の状況>

【51】 道路運送事業等に従事する女性労働者数

①バス運転者	約1,500人	(2016年度)
②タクシー運転者	約9,200人	(2017年度)
③トラック運転者	約20,000人	(2018年度)
④自動車整備士（2級）	約3,910人	(2019年度)

(3) モーダルシフト等による物流の省労働力化

【交通政策基本計画における記載】

○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

【53】 モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ

【2012年度 187億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

②内航海運による貨物輸送トンキロ

【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

2018年度に引き続き、モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行った。また、新技術を活用した鮮度保持コンテナの設備導入経費の一部補助や「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を実施した。

このほか、物流における省労働力化及び環境負荷低減を推進するため関係省庁と連携して「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」を通じて宅配便の再配達の削減に向けた普及・啓発を行った。また、オープン型宅配ボックスやコンビニ・営業所受取、利用者が予め指定する場所に非対面で配達するいわゆる「置き配」など、多様な受取方法に関する事例紹介等により再配達削減を推進した。

さらに、2018年度に引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進や船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援等によりモーダルシフトの促進を行った。エコレールマークについては、2019年7月時点で、認定商品数は185件209品目、取組認定企業数は92社、協賛企業は36社となった。エコシップマークについては、2020年2月にモーダルシフトへの貢献度の高い優良事業者27社に対して表彰を実施した。

加えて、新たな輸送需要を掘り起こすため、2017年6月に公表した「内航未来創造プラン」に基づき、新たな輸送需要を掘り起こすための方策として、新たに海運モーダルシフト大賞を創設し、上記優良事業者27社から最も貢献度の高い優良事業者2社を選定し表彰を実施した。

また、モーダルシフトに資する船舶の情報を一括して提供するシステムの運用に向けた検討を実施した。



<数値指標の状況>

[53] モーダルシフトに関する指標

- ①鉄道による貨物輸送トンキロ 177億トンキロ (2018年度時点)
- ②内航海運による貨物輸送トンキロ 351億トンキロ (2018年度時点)

(4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成

【交通政策基本計画における記載】

- 地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて、地方運輸局、地方整備局等の人的資源も最大限活用しつつ、自治体の交通担当部門などの地域の交通計画づくりを担う人材の育成方策を検討する。

交通計画のガイドライン等の活用により、地域の取組に対する助言等の支援を行うとともに、地域の交通計画づくりを担う人材の育成の観点から、地方公共団体の交通担当部門等の職員等向けの研修を行った。

また、地方運輸局においては、公共交通マイスター制度等による先進的な地方公共団体、学識経験者等の人材の紹介、地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーやシンポジウム等の開催のほか、近畿運輸局による「地域連携サポートプラン」の締結など、地域の抱える課題を解決する方策を、地域と二人三脚で模索し、持続可能な地域公共交通の実現を図っていく取組が進められた。



## 第4節 さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

### (1) 次世代自動車の一層の普及

#### 【交通政策基本計画における記載】

○ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラや燃料電池自動車の市場投入を踏まえた水素ステーションの整備のための支援策を講じる。

【54】 新車販売に占める次世代自動車の割合 【2013年度 23.2% → 2020年度 50%】

2018（平成30）年度に引き続き、次世代自動車の普及促進を図るため、環境性能に優れた次世代自動車等を対象としたエコカー減税やグリーン化特例などの税制上の優遇措置や、次世代自動車の購入支援を実施した。

水素ステーション整備については、民間事業者の水素ステーション整備費用の補助を行った。また、燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーションを活用して行う、燃料電池自動車の新たな需要創出等に必要な活動費用の補助もあわせて行った。

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

さらに、電気バスやハイブリッドトラック、天然ガストラックをはじめ、地域や事業者による集中的導入などについても支援を行うとともに、電動トラックについて国内外の導入事例を周知した。

#### <数値指標の状況（2018年度）>

【54】 新車販売に占める次世代自動車の割合 38.4%

### (2) 自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>の削減

#### 【交通政策基本計画における記載】

○自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO<sub>2</sub>/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量

【2020年度までに約10万t-CO<sub>2</sub>/年抑止】

燃費基準については、2019年6月に、国土交通省の自動車燃料基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）及び経済産業省の自動車判断基準ワーキンググループ（総合資源エネルギー調査会の下部ワーキンググループ）において、2030年度乗用車燃費基準のとりまとめが行われた。これを受け、2020年3月に関係法令の改正を行った。

エコドライブの啓発については、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、行楽シーズンであり自動車に乗る機会が多くなる11月を「エコドライブ推進月間」とし、シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等を連携して推進し、積極的な広報を行った。併せて、同連絡会が作成した「エコドライブ10のすすめ」の普及・推進に努めた。



また、トラック運送事業者の環境対応車両への代替支援や、EMS<sup>14</sup>（エコドライブ管理システム）機器の普及支援を実施した。

自家用乗用車からエネルギー効率が高くCO<sub>2</sub>排出の少ない公共交通機関へのシフトを促進するため、環境省と連携してLRT/BRTシステムの導入に対する支援を行った。

また、エコ通勤優良事業所認証制度について、10年以上継続した事業所に向け、長期継続認証ロゴマークを新たに作成し、更なる普及促進を図った。そのほかエコ通勤の事例や効果を説明したリーフレットの作成、メールマガジンの配信等、エコ通勤の取組の活性化を図った。



エコ通勤優良事業所認証ロゴマーク

トラック輸送の効率化については、引き続き、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく幹線輸送集約化に係る運行経費の一部補助を行った。さらに、連結トラック及びスワップボディコンテナ車両の導入経費の一部補助を行った。

また、「グリーン物流パートナーシップ会議」において、物流事業者や荷主企業等の関係者の連携によるトラック輸送の効率化に関する取組を促進し、物流事業者や荷主企業等の多様な関係者の連携による物流ネットワーク全体の省力化・効率化を進めた。さらに、2018年11月から「共同物流等の促進に向けた研究会」において企業間連携による物流効率化について検討し、輸送網の集約や共同輸配送にとどまらない多様な連携のあり方を提示することで、企業の取組を促進した。

信号制御の改良については、交通状況に応じた信号制御の導入による交通の円滑化、きめ細かな交通情報の提供による交通流・交通量の誘導及び分散、PTPSの導入によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制等の諸対策を推進した。

<数値指標の状況（2019年度時点）>

[55] 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率 - 1%

<数値指標の状況（2019年3月末時点）>

[56] 信号制御の改良によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量 27,571t-CO<sub>2</sub>/年

### （3）環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現

【交通政策基本計画における記載】

○天然ガスや水素等の環境に優しいエネルギーの安定的な輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。

第2章第1節（11）に同じ。

### （4）自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策

【交通政策基本計画における記載】

○自動車等の排出ガス規制とともに、交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

自動車の排出ガス規制については、中央環境審議会による「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十三次答申）」に基づき、三元触媒が利用できる理論空燃比で燃焼する方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載した「ストイキ直噴車」へのPM規制の導入、ガソリン車の駐車時の燃料蒸発ガ

<sup>14</sup> Eco-drive Management Systemの略

ス対策の強化等、関係法令の改正を行った。

道路については、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を推進した。

また、空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校・住宅等の防音工事、移転補償などを講じることで航空機騒音による障害の防止・軽減、生活環境の改善を図った。

さらに、交通騒音対策のうち、新幹線（東海道・山陽・東北（東京・盛岡間）・上越）については、鉄道沿線の住宅密集地域等における騒音レベルを75デシベル以下とする「75デシベル対策」を推進するとともに、整備新幹線（東北（盛岡・新青森間）・九州・北陸・北海道）について、新幹線鉄道騒音に係る環境基準が達成されていない地域に対する騒音対策を推進した。

自動車から発生する騒音については、毎年実施されている不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を防止するための啓発活動を実施した。

### （5）バラスト水管理の円滑な実施

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 外航船舶から排出される有害なバラスト水による生態系破壊等の防止に向けて、条約の早期発効及びバラスト水管理の円滑な実施を推進する。

船舶バラスト水規制管理条約が2017年9月8日に発効した。本条約の実施に当たり、国際海事機関（IMO）の第71回海洋環境保護委員会（MEPC71）において、条約の履行状況に関する情報を収集・分析するための経験蓄積期間（EBP）を設けることが合意されたところ、2019年中に発生したバラスト水処理設備の不具合や整備上の課題に関する情報を収集した。また、船舶検査体制の整備等とともに、日本国籍船舶用のバラスト水処理設備の承認に係る審査を進めた。

### （6）道路交通における交通流・環境対策

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策やLED道路照明灯の整備を推進する。

都市部における交通混雑を解消させるため、都心部を通過する交通の迂回路を確保し都心部への流入の抑制等の効果がある環状道路等の幹線道路ネットワークの強化、交差点の立体化、開かずの踏切等を解消する連続立体交差事業等を推進するとともに、円滑かつ安全な交通サービスの実現のため、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進した。

また、交通管制技術の高度化を推進し、交通状況に応じた信号制御の導入による交通の円滑化、きめ細かな交通情報の提供による交通流・交通量の誘導及び分散、PTPSの導入によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制等の諸対策を推進した。

さらに、自転車利用環境の整備を推進するとともに、道路施設の低炭素化を進めるため、LED<sup>15</sup>道路照明灯の整備や道路施設における太陽光発電等による再生可能エネルギーの活用を実施した。

<sup>15</sup> Light Emitting Diodeの略

## (7) 省エネ設備・機器の導入等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進する。

2018年度に引き続き、エネルギー効率の良い車両の導入、鉄道施設への省エネ設備等の導入を推進した。

## (8) 燃料電池自動車の本格的な普及

### 【交通政策基本計画における記載】

- 燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、車両の保安基準の見直し、認証の相互承認の実現及び普及のための支援策について検討する。

2018年度に引き続き、燃料電池自動車の導入について、税制上の優遇措置や導入補助を実施した。

## (9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 環境負荷低減に優れた天然ガス燃料船の早期導入・普及の推進や水素燃料電池船の導入・普及に向けた取組とともに、航空分野におけるバイオジェット燃料の導入についても検討する。

天然ガス(LNG)燃料船については、環境省と連携し、実運航時におけるCO<sub>2</sub>排出削減の最大化を図るためのLNG燃料船のモデル実証事業を実施した。また、水素燃料電池船についても、国土交通省と環境省の連携により、船舶における水素利用拡大に向けた今後の指針の策定に向けた取組を進めた。

また、船舶燃料の硫黄分濃度への国際的な規制が2020年1月より強化されており、LNGを燃料とする船舶の増大が見込まれている。これを踏まえ、2018年度より、LNGバンカリングに必要な施設整備に対する補助制度(補助率1/3)を創設したところ。当該補助制度を活用して、伊勢湾・三河湾及び東京湾において、2020年度中の供用開始を目指し、LNGバンカリング船の建造及び運航準備が進められている。

また、航空分野におけるバイオジェット燃料の導入については、2016年9月にとりまとめられたアクションプランに沿って、2020年における我が国初の商用フライトの実施を目指し、個別論点について関係者間で議論を行った。また、国際民間航空機関(ICAO)による国際航空分野のためのカーボンオフセット及び削減スキーム(CORSIA)において、バイオジェット燃料を用いた場合の規制の緩和措置が盛り込まれたところ、その詳細事項についてICAOでの議論に参画した。

## (10) 環境に優しいグリーン物流の実現

### 【交通政策基本計画における記載】

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

輸送効率がよく環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環境を整えるべく、税制特例措置や船舶共有建造制度を活用して環境性能に優れた船舶の普及促進を行った。

また、国際海運分野では、「国際海事機関(IMO)温室効果ガス(GHG)削減戦略」に掲げられ

た目標の達成に向け、2018年度に立ち上げた「国際海運ゼロエミッションプロジェクト」において、新造船燃費規制の強化案（最大50%）を取りまとめ、2019年5月にIMOで合意に導いた。さらに、同戦略の2030年目標の達成に向け、新たな国際枠組みとして就航済み船舶への燃費性能規制（EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index）を取りまとめ、IMOに提案した。加えて、同戦略におけるGHG排出ゼロ等の中長期目標の早期実現に向け、革新的省エネ・脱炭素技術の開発・普及の方向性や課題等を取りまとめたロードマップを策定した。

環境に優しいグリーン物流を実現するための鉄道、海運へのモーダルシフトについては、本章第3節（3）に同じ。



令和2年度  
交通施策



## 第Ⅳ部 令和2(2020)年度交通に関して講じようとする施策

第1章	豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現	1
第1節	自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する	1
(1)	地域公共交通ネットワークの再構築	1
(2)	まちづくりと連携した鉄道駅の整備	2
(3)	条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持	3
(4)	地域公共交通事業の基盤強化	3
(5)	過疎地物流の確保	4
(6)	支援の多様化	4
第2節	地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする	5
(1)	バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入	5
(2)	コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等	5
(3)	自転車の利用環境の創出	6
(4)	超小型モビリティの普及	6
(5)	レンタカーの活用	6
(6)	バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現	7
第3節	バリアフリーをより一層身近なものにする	8
(1)	現行の整備目標等の着実な実現	8
(2)	ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善	9
(3)	外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備	9
(4)	「心のバリアフリー」の推進	10
(5)	「言葉のバリアフリー」の推進	10
(6)	東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化	11
(7)	コストダウンの促進	11
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	12
(1)	都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上	12
(2)	円滑な道路交通の実現	12
(3)	先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及	12
(4)	サービスレベルの見える化	13
(5)	ビッグデータの活用による交通計画の策定支援	13
(6)	交通系ICカードの普及・利便性向上	13
(7)	スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供	14
(8)	既存の道路ネットワークの最適利用	14
(9)	自動運転システムの実現	14
(10)	公共交通機関における運賃の活用	16

(11) 都市鉄道における遅延対策	16
(12) 空港の利用環境の改善	16
(13) 空間の質や景観の向上	16
(14) 自動車関連情報の利活用の推進	17
<b>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</b>	<b>18</b>
<b>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</b>	<b>18</b>
(1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充	18
(2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備	18
(3) 管制処理能力の向上	19
(4) 首都圏空港のさらなる機能強化	19
(5) 国際拠点空港のアクセス強化	19
(6) 航空物流の機能強化	20
(7) 我が国の公租公課等の見直し	20
(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進	20
(9) 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保	21
(10) 地域経済を支える港湾の積極的活用	21
(11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現	21
(12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決	22
(13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善	22
(14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流	22
(15) 日本商船隊の競争基盤の強化	22
(16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援	23
<b>第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する</b>	<b>24</b>
(1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充	24
(2) 新幹線ネットワークの着実な整備	24
(3) フリーゲージトレインの実用化	24
(4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用	25
(5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充	25
(6) 空港経営改革の着実な推進	25
(7) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備	26
(8) ヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークの形成	26
(9) 零細内航海運事業者の基盤強化	26
(10) 鉄道による貨物輸送の拡大	26
<b>第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める</b>	<b>28</b>
(1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備	28
(2) わかりやすい道案内の取組推進	29
(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化	29
(4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進	30



(5) 「手ぶら観光」の促進	30
(6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善	30
(7) 交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等	31
(8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み	31
(9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進	31
(10) 広域周遊観光の促進	31
(11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進	32
(12) 「観光ビジョン実現プログラム2019」の改定への対応	32
(13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」	32
第4節 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する	33
(1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進	33
(2) 交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進	33
(3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化	33
(4) 洋上ロジスティックハブ等の開発支援	34
(5) 海上輸送の安全確保への積極的な参画	34
(6) 我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成	34
<b>第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり</b>	<b>36</b>
第1節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする	36
(1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策	36
(2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	36
(3) 無電柱化の推進	37
(4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	37
(5) 地震発生時の安全な列車の停止	38
(6) 新幹線の大規模改修への対応	38
(7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携	38
(8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送	39
(9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用	39
(10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保	40
(11) 港湾等における船舶の避難誘導等	40
(12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供	40
(13) 「津波救命艇」の普及	41
(14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等	41
(15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理	41
第2節 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する	42
(1) 監査の充実強化等	42
(2) 運輸安全マネジメント制度	42
(3) 新技術の活用や設備投資への支援	43
(4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底	43

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

第IV部の構成は、「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）の構成に準じている。

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

## 第IV部 令和2(2020)年度交通に関して講じようとする施策

第IV部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2020年度における取組方針を記載する。なお、第III部同様、「交通政策基本計画における記載」については、「これまでの取組を更に推進していくもの」は■、「取組内容を今後新たに検討するもの」は□の枠で囲っている。また、「交通政策基本計画における記載」のうち、数値指標については、2015年9月の社会資本整備重点計画の改訂等により見直されたものは、見直し後の数値指標を併せて記載することとした(見直し後の数値指標は「★」で記載。なお、数値指標の基準時について記載のないものは、2015年度から指標となる数値を起算している。)

### 第1章 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

#### 第1節 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

##### (1) 地域公共交通ネットワークの再構築

###### 【交通政策基本計画における記載】

○居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「都市再生特別措置法」等及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。

〔1〕 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2013年度 — → 2020年度 100件】

2020(令和2)年5月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「改正活性化再生法」という。)において、原則として全ての地方公共団体において、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり(立地適正化計画等)等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする地域公共交通計画を策定することとし、計画の策定に対し、予算・ノウハウ面で必要な支援を進めていく。

2019年度に引き続き、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、支援施策の充実・連携強化、優良な取組に対する省庁横断的な支援・モデル都市の形成等、地方公共団体の取組の状況や成果、課題などを関係府省庁で横断的にモニタリング・検証し、実効的なPDCAサイクルの構築などを進めていく。

また、ビッグデータを始めとする各種の行動データを基に施策・事業等のシミュレートをし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、政策や計画評価など、より充実した手法となるよう検討を進めるとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図っていく。

さらに、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」の実現に向けて、2019年度に設置したスマートシティ官民連携プラットフォームを通じ引き続きハンズオン支援、マッチング支援等によりモデル事業を強力に推進するとともに、モデル事業等の成果を踏まえつつ、スマートシティの優良事例や進め方をガイドラインとしてとりまとめ、全国におけるスマートシ



ティの定着、普及を図る。

【交通政策基本計画における記載】

○その際、自治体と民間事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。

【2】 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数

【2013年度 4件 → 2020年度 10件】

【3】 デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

改正活性化再生法による新たな枠組みの下で、地方公共団体が策定する地域公共交通計画に基づく鉄道・バス等の確保・充実の取組に対し、予算・ノウハウ面で必要な支援を行っていく。その際、改正活性化再生法に基づく地域旅客運送サービス継続事業等の新たな制度も活用しつつ、地域の実情に応じて、コミュニティバスやデマンド交通等の多様な選択肢から最適な旅客運送サービスを導入し、効率的で利用者ニーズに即したサービスの提供を実現するための取組を促進する。

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

また、地域公共交通確保維持改善事業において、旅客船については、2019年度から引き続き、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換による利用者の利便性向上・事業者の経営改善を図るため、デマンド運航への転換を行う航路事業者に対し、運営費補助による支援を行う。

そのほか、2019年度に引き続き、各種制度の周知や取組事例等の紹介を実施していくとともに、社会資本整備総合交付金等により駐車場整備等に対する支援を行っていく。

MaaSについては、「日本版MaaS推進・支援事業」により、地域課題の解決に資するMaaSの実証実験への支援や、AIオンデマンド交通及びキャッシュレス決済の導入、交通事業者のデータ化のためのシステム整備といったMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を通じ、MaaSのモデル構築及び横展開を推進し、早期の全国普及を目指す。

その際、改正活性化再生法により創設されたMaaSのための協議会（新モビリティサービス協議会）制度的確な運営や、同法で規定されたMaaSの実施に係る計画（新モビリティサービス事業計画）に基づく、地域の関係者によるMaaSの取組に対して必要な支援を行っていく。

(2) まちづくりと連携した鉄道駅の整備

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現するため、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化を推進する。

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に対するニーズは多様であり、駅の特성에応じた様々な機能が期待されていることから、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等の鉄道駅の改良



東急電鉄株式会社 池上駅の整備イメージ



や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施する。また、幹線鉄道活性化事業費補助により、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、新駅の設置等、鉄道の利便性向上のための施設設備に対し、支援を行う。さらに、自治体を対象とした街路事業に関する全国会議等において、交通結節点に関する事業等を紹介する普及啓発活動や交通結節点事業を整備するにあたっての留意点等の説明を実施するとともに、社会資本整備総合交付金等の活用により、自治体等による駅自由通路や駅前広場の整備等、交通結節点整備に対する支援を行う。

### (3) 条件不利地域における生活交通ネットワークの確保・維持

#### 【交通政策基本計画における記載】

○過疎地や離島などの条件不利地域について、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援する。

#### 〔4〕 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】
②航空路	【2012年度 100% → 2020年度 100%】

引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、デマンド交通、離島航路・航空路の運行（運航）に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援を実施する。

地方バス路線については、引き続き、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域公共交通確保維持改善事業において、生産性向上の取組を促進する。また、改正活性化再生法に基づく地域旅客運送サービス継続事業等の新たな制度も活用しつつ、地域の実情に合わせた車両の小型化、運行形態の見直し等による効率的で利用者ニーズに即したサービスを提供できるようにするため、バス等における貨客混載の導入、自家用有償旅客運送における小型車両の導入等への支援を行う。

地方交付税についても、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じる。

### (4) 地域公共交通事業の基盤強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業等により、地域鉄道に必要な支援を実施する。また、2018年7月にJR北海道に対して発出された監督命令を踏まえ、JR北海道の2031年度の経営自立を目指して、徹底的な経営努力を求めていく。それを前提に、地域の関係者等とともに、必要な支援・協力を行っていく。

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

さらに、2020年5月に成立した「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」と連動して、改正活性化再生法に基づく地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しながら、複数の乗合バス事業者等の間における連携・協働による利便性向上のための取組を推進する。タクシー事業については、ICTを活用した新しいタクシーサービスについて、更なる普及促進に努める。

旅客船事業については、2019年度に引き続き、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置による船舶建造等の支援を行う。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等事業により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利用しやすい環境整備への支援を行う。

### (5) 過疎地物流の確保

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 過疎地域等において日常の買い物等が困難な状況に置かれる者への対応や宅配ネットワークの維持のため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携を図りつつ、貨客混載や自治体、NPO法人等関係者との連携など過疎地物流の確保策を検討する。

引き続き、物流総合効率化法の枠組みを活用した支援を行うとともに、災害時も含めた新たな物流手段としてドローンの導入等を支援することで、地域の持続可能な物流ネットワークの構築の取組を推進する。

### (6) 支援の多様化

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 持続可能な地域交通ネットワークの構築のため、公共交通空白地域を中心としてNPO法人や住民団体等の様々な主体の活用を検討するとともに、交通分野に関係する様々な資金の活用等支援の多様化を検討する。

地域公共交通活性化再生法による認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する鉄道・運輸支援機構を通じた出資等の制度について、具体的な活用に向けた関係者の取組を促進する。

## 第2節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

### (1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入

#### 【交通政策基本計画における記載】

- コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。

〔5〕LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）〔2013年度 24.6% → 2020年度 35%〕

2019（令和元）年度に引き続き、都市・地域交通戦略推進事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、環境省との連携による低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業等により、地域内の幹線交通となるバス交通の利便性向上、LRTやBRTの導入等に対する支援を行う。

さらに、引き続き個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しや公共車両優先システム（PTPS）、バス専用通行帯等の整備や検討を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時制・利便性の向上に資する取組を推進する。

### (2) コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入等

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化、コミュニティバスやデマンド交通の効果的な導入を促進する。

改正活性化再生法において、原則として全ての地方公共団体において、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする地域公共交通計画を策定することとし、計画の策定やそれに基づく取組に対し、予算・ノウハウ面で必要な支援を進めていく。また、改正活性化再生法に基づく地域旅客運送サービス継続事業等の新たな制度も活用しつつ、地域の実情に応じて、コミュニティバスやデマンド交通等の多様な選択肢から最適な旅客運送サービスを導入し、効率的で利用者ニーズに即したサービスの提供を実現するための取組を促進する。また、自家用有償旅客運送制度については、改正道路運送法において、交通事業者が自らのノウハウを通じて運行管理等実施主体に一定の協力を行う場合の制度が創設されたことを踏まえ、その運営に当たり申請手続き等の簡素化を図ることや、観光ニーズに対応するため地域住民だけでなく観光客を含む来訪者を輸送対象として法律において明確化すること等を通じて、自家用有償旅客運送の実施の円滑化を図る。

地域公共交通ネットワークの確保・維持や再構築の取組については、本章第1節（1）及び（3）並びに本節（1）に同じ。

2019年度に引き続き、グリーンスローモビリティの普及に向けて、シンポジウムの開催や地域での実証調査の支援、走行実績のある地域や事業化を行った地域の事例紹介等を行い、環境省と連携して脱炭素型地域交通モデルの構築に必要なグリーンスローモビリティ車両等の導入に係る支援等を引き続き実施する。

### (3) 自転車の利用環境の創出

**【交通政策基本計画における記載】**

- 自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及、各種マーク制度（BAAマーク、SBAAマーク等）の普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

【6】コミュニティサイクルの導入数 【2013年度 54市町村 → 2020年度 100市町村】

2019年度に引き続き、交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること等を旨とする自転車活用推進計画（2018年6月閣議決定）に基づき、自転車の活用の推進を図る。

具体的には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を周知するとともに技術的助言等を実施し、本ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定や歩行者と分離された自転車通行空間の整備等、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。さらに、自転車と公共交通の連携促進を図るため、道路空間の有効活用によるシェアサイクル施設の整備促進等、自転車の活用の推進に関する取組を進める。

以上に加え、引き続き、自転車の活用に関する取組について、地方公共団体への技術的助言を行うとともに、社会資本整備総合交付金等による自転車等駐車場の整備等やシェアサイクル導入促進事業によるシェアサイクルの導入に対する支援を行う。また、同計画に基づき、自転車等駐車場整備の推進やシェアサイクル（コミュニティサイクル）の普及促進を図る。サイクルトレインについては、その最新の実施状況について把握するため、調査を実施するとともにベストプラクティスの共有を図る。

また、引き続き、安全性向上と環境負荷物質使用削減による環境に優しい自転車供給を目的として、一般社団法人自転車協会による業界自主基準である自転車安全基準を基にした「BAAマーク」等の普及を促進する。

### (4) 超小型モビリティの普及

**【交通政策基本計画における記載】**

- 高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすため、新たな交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」のとりまとめを踏まえて、自治体・事業者等が実施する優れた取組について重点的に支援を行うなど、超小型モビリティの普及促進を行う。

### (5) レンタカーの活用

**【交通政策基本計画における記載】**

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

ワンウェイ方式によるレンタカー型カーシェアリングについて、より幅広く実施・利用がなされるよう手続きや取扱いについて検討を行うとともに、レンタカーの利便性向上を図る取り組みを行う。

2019年度に引き続き、カーシェアリング等の新たな交通モードについて、道路空間の有効活用による公共交通との連携を強化させる取組や道路利用者の利便性向上に向けた検討を進める。



## (6) バスフロート船の開発など海と陸のシームレスな輸送サービスの実現

### 【交通政策基本計画における記載】

- また、特に高齢化が進む離島航路の周辺における住民の日常の交通手段の確保や観光旅客需要喚起による地域の活性化のため、陸上の交通機関と旅客船との乗り継ぎの負担を軽減する海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の開発、旅客船におけるデマンド交通の効果的な活用、本土側のアクセス交通の向上等によるシームレスな輸送サービスの実現を検討する。

2019年度に引き続き、海陸連結型バス交通システム（バスフロート船）の安全要件（安全管理規程の策定指針）に基づき、適切に審査を実施するとともに、バスフロート船運航を目指すフェリー事業者等に対し、助言、説明及び指導を行っていく。

旅客船については、本章第1節（1）に同じ。

## 第3節 バリアフリーをより一層身近なものにする

### (1) 現行の整備目標等の着実な実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

#### 〔7〕車両のバリアフリー化

①鉄軌道車両	【2013年度 60% → 2020年度 約70%】
②ノンステップバス	【2013年度 44% → 2020年度 約70%】
③リフト付きバス等	【2013年度 4% → 2020年度 約25%】
④旅客船	【2013年度 29% → 2020年度 約50%】
⑤航空機	【2013年度 93% → 2020年度 100%】
⑥福祉タクシー車両	【2013年度 13,978台 → 2020年度 約28,000台】

#### 〔8〕旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率	【2013年度 鉄軌道駅	83%	→	2020年度 約100%】
	バスターミナル	82%		
	旅客船ターミナル	88%		
	航空旅客ターミナル	85%		
②視覚障害者誘導用ブロックの整備率	【2013年度 鉄軌道駅	93%	→	2020年度 約100%】
	バスターミナル	80%		
	旅客船ターミナル	69%		
	航空旅客ターミナル	94%		
③障害者対応トイレの設置率	【2013年度 鉄軌道駅	80%	→	2020年度 約100%】
	バスターミナル	63%		
	旅客船ターミナル	71%		
	航空旅客ターミナル	100%		
④特定道路におけるバリアフリー化率	【2013年度	83%	→	2020年度 約100%】
	★【2013年度	83%	→	2020年度 100%】
⑤特定路外駐車場におけるバリアフリー化率	【2012年度	51%	→	2020年度 約70%】
	⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	【2013年度 約98% → 2016年度 100%】		
★主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率	【2014年度 約98% → 2020年度 100%】			

交通分野におけるバリアフリー化については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を推進している。基本方針では、2020（令和2）年までに1日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設の原則すべてについて段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標を着実に実現することとしている。

現行の目標期限が2020年度までとなっているため、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催し、高齢者、障害者等の関係者からの意見を踏まえつつ、現行目標の期限から途切れることなく2021年度以降の目標を設定する等の基本方針の見直しを行う。

バス・タクシーについては、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置によりバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー車両の整備に対し支援を実施するとともに、空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、課題に対応した車両の

普及促進をしていくとともに、バリアフリー車両の効率的な運用などリフト付きバス以外の方法もあわせ、空港アクセスのバリアフリー化推進策や目標について検討しつつ、予算・税制措置による支援制度も活用してバリアフリー化を推進する。

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行う。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2019年度から引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進する。

また、航空旅客ターミナルについては、引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進する。

道路については、引き続き、全国の主要駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、エレベーター等の付いた立体横断施設の設置、バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。また、アクセシブルルートを含む2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）<sup>1</sup>の競技会場等と周辺の駅を結ぶ道路について連続的・面的なバリアフリー化を推進する。

さらに、高齢者、障害者、妊婦や子供連れをはじめとする誰もがスムーズに通行できるよう、多様な利用者のニーズ調査を行い、道路構造の工夫等を盛り込んだガイドラインを策定するなど、道路のユニバーサルデザイン化を推進する。

路外駐車場については、引き続き、社会資本総合交付金等により、整備・改築と合わせた特定路外駐車場のバリアフリー化の支援を行う。

## (2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○大都市等において、高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

【9】 ホームドアの設置数

【2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅】

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するホームドア等を含むバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行う。

また、引き続き、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮の普及啓発を図るとともに、ベビーカーマークの認知度を向上させるための施策を推進する。

## (3) 外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○沿道景観の充実や休憩施設の配置など一体となった、外出しやすく歩きやすい歩行空間の整備を推進する。

<sup>1</sup> 2020年3月に、東京オリンピックは2021年7月23日から8月8日に、東京パラリンピックは同年8月24日から9月5日に開催されることが決定された。

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

#### (4) 「心のバリアフリー」の推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業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。

2019年度に引き続き、「バリアフリー教室」を実施するとともに、「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム」を普及・促進し、交通事業者の行う研修の充実と接遇の向上を図る。

鉄道関係では、車両の優先席やエレベーターの利用にあたっての利用マナー向上や、一般利用者に高齢者、障害者等に対するサポートを呼びかけるキャンペーンを実施する。

また、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（令和2年法律第28号）が2020年5月に成立したことを受け、2021年4月の全面施行に向けて、障害当事者団体や公共交通事業者等の関係者の意見を伺いながら、関係法令・ガイドライン等の見直しを行う。

#### (5) 「言葉のバリアフリー」の推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進する。

観光立国実現に向けた多言語対応ガイドライン（2014年3月）に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進する。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進める。

多言語対応の改善・強化等を含む訪日外国人の受入環境整備に向けて鉄道事業者に働きかけを行う。クルーズ船関係では、引き続き訪日外国人旅行者等の受入を円滑化するための無料公衆無線LAN環境の提供や多言語案内表示の提供に向けた取組を推進する。

東京2020大会に向けて全国の高速道路等において高速度道路ナンバリングに係る標識の整備を推進する。

道路における訪日外国人への適切な案内誘導については東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県内を対象に策定された「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」に基づき、英語表記改善、路線番号の活用、ピクトグラム・反転文字の活用、通称名表記・文字サイズ拡大、歩行者系標識の充実など道路標識の改善を推進するとともに、全国においても主要なイベントに向けた取組方針を随時作成することとし、道路標識の改善を推進している。

観光地における道路案内については、観光地に隣接する又は観光地へのアクセス道路の入口の交差点にある交差点名標識に観光地名称を表示することにより、旅行者にとって観光地へのわかりやすい案内となるよう改善を推進する。また、道路案内標識と国土地理院が公開した英語版地図（100万分1やより詳細な縮尺の地図）における「道路関連施設」や「山等の自然地名」の英語表記の整合を図るため、各都道府県の道路標識適正化委員会において、観光関係者を含む関係機関との調整を実施する。



このほか、2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、2020年目途での大都市バス路線におけるナンバリングの実施に向けた検討を進める。

## (6) 東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化

### 【交通政策基本計画における記載】

○2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートのバリアフリー化や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化、視覚・聴覚など様々な面での障害者・高齢者の立場からの線的・面的なバリアフリー化、バス停のバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進を検討する。

2016年2月に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」に基づき、東京2020大会の確実な成功及びその先を見据え、大規模駅等のバリアフリーの高度化に取り組むとともに、全国各地における高い水準のバリアフリー化、心のバリアフリーを推進していくこととされた。これに関連して、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律（平成30年法律第32号）が2018年5月に成立し、2019年4月に全面的に施行されたことから、改正法の周知を図り、さらなるバリアフリー化を推進する。

「心のバリアフリー」については本節（4）に同じ。

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行う。

また、引き続き、東京2020大会特別仕様ナンバープレートを交付するとともに、既存の支援制度と併せて、同ナンバープレートによる寄付金を活用した、バス・タクシー車両のバリアフリー化を推進する。

このほか、引き続き、都市・地域交通戦略推進事業において、交通施設のバリアフリー化等に対する支援を行う。また、空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、課題に対応した車両の普及促進をしていくとともに、バリアフリー車両の効率的な運用などリフト付きバス以外の方法もあわせ空港アクセスのバリアフリー化推進策や目標について検討しつつ、予算・税制措置による支援制度も活用してバリアフリー化を推進する。

## (7) コストダウンの促進

### 【交通政策基本計画における記載】

○公共交通機関のバリアフリー化や福祉車両の導入に係る費用を低減することで、さらなるバリアフリー化を促進するため、技術開発や関係基準の見直しなど、コストダウンの促進について検討する。

カメラで撮影した映像データを解析することで車椅子を認識し、車椅子利用者を適切な列車乗車位置に案内するシステムの技術開発に対する支援を行う。

また、2012年に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度を活用し、引き続きユニバーサルデザインタクシーの普及を図る。

## 第4節 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

### (1) 都市鉄道ネットワークの拡大・利便性向上

【交通政策基本計画における記載】

○都市鉄道の利用を促進するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上を推進する。

[10] 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率

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

②180%超の混雑率となっている区間数

【2013年度 14区間 → 2015年度 0区間】

[11] 東京圏の相互直通運転の路線延長 【2013年度 880km → 2020年度 947km】

既存の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整備、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を図るとともに、2016（平成28）年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に記載された東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組を進める。

### (2) 円滑な道路交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[12] 信号制御の高度化による通過時間の短縮（2011年度比）

【2013年度 約4,900万人時間／年短縮 → 2016年度 約9,000万人時間／年短縮】

★信号制御の改良による通過時間の短縮

【2020年度までに約5,000万人時間／年短縮】

2019年度に引き続き、幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良を推進する。

### (3) 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及

【交通政策基本計画における記載】

○先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負荷を軽減するため、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%】

2019年度に引き続き、実用化されたASV技術について、補助制度及び税制特例を実施するとともに、自動車アセスメントにおいて、自動車の安全性能に関する情報を自動車ユーザーによりわかりやすく伝えるため、衝突安全性能と予防安全性能を統合した評価を行う。また、ドライバーモニタリング等のさらなるASV技術の開発・実用化促進のための検討作業について、一層の進捗を図る。

#### (4) サービスレベルの見える化

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 旅客交通等のサービスレベルの向上のため、公共交通機関における定時性や快適性などのサービスレベルの見える化を検討する。

鉄道分野では、2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、引き続き、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」及び「遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく鉄道の遅延の見える化を行う。

海事分野では、2018年3月に告示公布し、4月より制度運用を開始した登録船舶管理事業者制度について、登録事業者に係る情報の「見える化」を図り、船舶管理事業者の活用を通じた内航海運事業の基盤強化を推進する。また、安全品質の高い船舶管理業務の安定的かつ継続的な実施を確保するため、登録事業者について、次回の更新時まで自己及び第三者による評価を実施することとなっており、当該評価の仕組みの運用に向け引き続き取り組んでいくとともに、内航海運における、船舶管理事業者活用のメリットの理解、制度活用のさらなる促進を通じて、内航海運の活性化を図る。

航空分野では、航空事業者間の競争状況を確認するとともに、航空利用者による自由かつ確かな航空輸送サービスの選択に資するよう、事業運営状況に係る透明性を高める観点から、引き続き、「航空輸送サービスに係る情報公開」を行う。

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

#### (5) ビッグデータの活用による交通計画の策定支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

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

2017年度の取組により発展・高度化を行った「データ収集・分析ツール」について、引き続き普及に向けた取組を行う。

#### (6) 交通系ICカードの普及・利便性向上

##### 【交通政策基本計画における記載】

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

[14] 相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12県 → 2020年度 0県】

全国で相互利用可能な交通系ICカードの利用拡大のために、日本版MaaS推進・支援事業等により、鉄道事業者、バス事業者等における交通系ICカードの導入等を支援するとともに、地域独自カードの導入エリアにおいて交通系ICカードを利用できるようにするため、10カードの片利用導入について当該地域における働きかけを行う。

## (7) スマートフォン等を利用した交通に関する情報の提供

### 【交通政策基本計画における記載】

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

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

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

民間事業者等が多様な歩行者移動支援サービスを提供できる環境を整備するため、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを多方面で活用する手法等を検討する。また、屋内空間における高精度測位環境の整備により、高齢者や障害者など誰もがストレスを感じることなく円滑に移動・活動できる社会を実現するため、産学官連携により、主要交通ターミナルにおけるナビゲーションサービス等の創出・普及に向けた環境づくりを促進する。

また、公共交通分野におけるオープンデータ化の推進については、2020年度においては、2019年度までの取組を踏まえ、オープンデータを活用した情報提供の実証実験を官民連携して実施するなど、引き続きオープンデータ化に向けた取組を行っていく。

そのほか、交通事業者と経路検索事業者との間で、簡単に情報の受渡が可能な「標準的なバス情報フォーマット」に関して、バス事業者をはじめとする関係者への働きかけを積極的に行い、経路検索に必要な情報の整備を促進する。

## (8) 既存の道路ネットワークの最適利用

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2019年度に引き続き、生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組を推進する。

首都圏・近畿圏の高速道路料金については、引き続き効果を検証する。

中京圏の高速道路料金については、2020年2月に公表した「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」等を踏まえ、名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、新たな料金体系を導入する。

また、引き続き、ETC2.0、高度化光ビーコン等を整備するなど、渋滞情報、旅行時間情報その他の交通情報を収集・提供するためのシステム、ネットワーク等の整備を推進し、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行う。

## (9) 自動運転システムの実現

### 【交通政策基本計画における記載】

○渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上などを図るため、「官民ITS構想・ロードマップ」を踏まえ、自動走行システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を検討する。

2019年度の「官民ITS構想・ロードマップ2019」の策定に引き続き、急速に進展する自動運転システムに関する技術・産業の動きを踏まえ、「官民ITS構想・ロードマップ」の改定を行う。また、



自動運転技術の進歩や国際的な取り組みの進展も踏まえ、「自動運転に係る制度整備大綱」のフォローアップを実施する。

また、2019年度に引き続き、国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の自動運転専門分科会、自動操舵専門家会議、自動ブレーキ専門家会議等の会議体において、それぞれ共同議長国等として、サイバーセキュリティ、新たな安全性能確認手法に係る国際基準の策定活動を主導する。また、これらの国際基準が成立後、順次国内に導入する。また、2019年度に引き続き、国際連合経済社会理事会の下欧州経済委員会内陸輸送委員会の道路交通安全グローバルフォーラム(WP1)及びその非公式専門家グループにおいて、自動運転と国際条約との関係の整理等についての国際的議論に積極的に参画し、議論に貢献する。

国内では、「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」の第2期「自動運転(システムとサービスの拡張)」において、自動運転システムの実用化に向けた取組を推進するとともに、自動走行ビジネス検討会において整理した課題を踏まえ、実証事業に着手する。

さらに、2018年4月に策定された自動運転に係る制度整備大綱を踏まえ検討を実施し、2019年1月にとりまとめた、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な制度のあり方に係る交通政策審議会報告書に基づき、必要な制度整備に取り組んでいく。また、道路側からの支援に向け、自動運転車のために縁石等により構造的に分離された専用空間、道路に敷設する電磁誘導線など、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を行う。

一方、自動運転技術の開発・普及促進については、衝突被害軽減ブレーキの認定制度の適切な運用を図る等の取組により、引き続き自動運転技術の開発・普及促進を進める。

また、自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、2020年度の「無人自動運転による移動サービス」の実現に向けて、引き続き「ラストマイル自動走行」について遠隔自動走行システムを用いた遠隔操作による3台以上の車両運行の実証評価などを実施する。さらに、2020年度の高速度道路(新東名)でのトラックの後続車無人隊列走行技術の実現(実際に高速度道路で後続車無人状態での走行実証の実施)に向けて、これまでの公道実証実験で明らかになった課題を踏まえ、引き続き高速度道路(新東名)でのトラックの後続車無人隊列走行システムの実証(後続車有人状態)を進める。加えて、隊列走行車の隊列形成・解除スペースの整備など、隊列走行の実現に向けたインフラ支援を推進する。さらに、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスについて、自動運転車両の走行空間の確保方策の検証や、持続可能なサービスを提供するためのビジネスモデルの構築などのため、長期間の実験を実施し、順次、社会実装を実現する。都市交通における自動運転技術の活用を図るため、2019年度に引き続き、ニュータウンにおける自動運転サービスや基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討する。さらに、高速度道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援や、自動運転を視野に入れた除雪車の高度化についても取り組む。

道路交通法に関連する課題の検討を更に進めるなど、交通の安全と円滑を図る観点から、必要な取組を引き続き推進する。技術開発の方向性に即した自動運転の実用化に向けて必要な検討等を行う。

2018年から開始されたSIP第2期「自動運転(システムとサービスの拡張)」では、自動運転システムの実用化に向け、2019年後半から、ITS無線路側機による信号情報の提供や高速度道路への合流支援等に必要な基盤技術について、東京臨海部の公道で国内外の自動車メーカー等による実証実験が実施されている。実証実験を通じて、信号情報の提供や合流部支援情報の提供等に必要な基盤技術の検証を実施する。また、クラウド等を活用した信号情報の提供に係る調査研究を実施する。

以上のことに加えて、引き続き、安全性・社会受容性・経済性の観点や、国際動向等を踏まえつつ、協調領域の基盤技術の研究開発を進めるとともに、高度な自動運転システムの実証等を通じて世界に先駆けた社会実装に必要な技術や事業環境等の整備を行う。

## (10) 公共交通機関における運賃の活用

### 【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通機関における混雑緩和や需要喚起のため、運賃の活用を検討する。

タクシーに関して、ICTを活用した新しいタクシーサービスについて、更なる普及促進に努める。

## (11) 都市鉄道における遅延対策

### 【交通政策基本計画における記載】

- ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延等に対応するための方策を検討する。

2016年4月にとりまとめられた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申を踏まえ、遅延の現状と改善の状況を公表し、引き続き、ハード、ソフトにわたる遅延対策を鉄道事業者に働きかけるとともに、利用者の行動判断に資する、よりの確な情報提供を行うため、鉄道事業者と議論を行う。

## (12) 空港の利用環境の改善

### 【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の空港の利便性・競争力の向上を図るため、空港処理能力の拡大、空港アクセスの改善等とあわせて、空港自体の魅力向上、乗継時間の更なる短縮、深夜早朝時間帯の受入体制の確保など、空港の利用環境改善を検討する。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）においてOne IDによる旅客手続きの運用を開始するほか、引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器、システムの導入を実施しストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組む。

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量約100万回を達成するため、引き続き首都圏空港の機能強化に取り組む。

具体的には、東京国際空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の年間発着容量を約4万回拡大したところである。新飛行経路の運用にあたっては、これまで騒音・落下物対策を実施するとともに6巡にわたる住民説明会を開催してきたところであり、引き続き丁寧な情報提供に努めることとしている。

成田国際空港については、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を引き続き進める。

## (13) 空間の質や景観の向上

### 【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策を検討する。

2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、次世代ステーションの創造による駅空間の質的進化に向け、関係者が連携して駅に係る課題解決に取り組む「駅まちマネジメント」の推進を図る。

## (14) 自動車関連情報の利活用の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 自動車関連産業に係る膨大かつ多様な情報の利活用を推進し、イノベーションの活性化による新サービスの創出・産業革新等を図るための方策を検討する。

2019年5月に公布された「道路運送車両法の一部を改正する法律」及び「自動車検査証の電子化に関する検討会」における検討を踏まえ、2023年1月を念頭に、自動車検査証のICカード化の円滑かつ確実な開始に向け準備を進める。

## 第2章 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

### 第1節 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

#### (1) 我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充

【交通政策基本計画における記載】

○2014年度中の年間合計発着枠75万回化達成が見込まれる首都圏空港や関西空港・中部空港における訪日外国人旅行者等の受入れのゲートウェイとしての機能強化、那覇空港滑走路増設事業の推進、福岡空港の抜本的な空港能力向上、我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイの拡大、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備等により、我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

- |                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| [16] 首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便） | 【2013年 88都市 → 2020年 アジア主要空港並】 |
| [17] 三大都市圏環状道路整備率        | 【2013年度 63% → 2016年度 約75%】    |
|                          | ★【2014年度 68% → 2020年度 約80%】   |

首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）については、増加する訪日外国人への対応、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組む。

具体的には、東京国際空港については、2020（令和2）年3月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の年間発着容量を約4万回拡大したところである。新飛行経路の運用にあたっては、これまで騒音・落下物対策を実施するとともに6巡にわたる住民説明会を開催してきたところであり、引き続き丁寧な情報提供に努めることとしている。また、引き続き深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行及び着陸料の軽減措置を実施し、深夜早朝時間帯の更なる就航促進を図る。

成田国際空港については、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を引き続き進める。

関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、引き続き、民間の創意工夫により第1ターミナル改修等の同空港の機能強化を推進する。

中部国際空港については、航空需要の更なる拡大と現施設のフル活用を図るための検討を実施し、機能強化を推進する。

福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設事業を引き続き推進する。

那覇空港については、国際線需要の増加に対応するため、エプロンの拡張等を引き続き推進する。以上に加え、三大都市圏環状道路や空港へのアクセス道路等の整備を引き続き推進していく。

#### (2) LCCやビジネスジェットの利用環境の整備

【交通政策基本計画における記載】

○LCCの特徴である低コストかつ高頻度運航の両面を促す観点から、専用ターミナル整備や空港利用に不可欠なコストの低減、就航率・稼働率の向上等を図るとともに、ビジネスジェットの利用環境の改善のため、特に乗り入れ希望の多い成田・羽田両空港における動線整備等を行う。さらに、地方空港におけるLCC等による国際航空ネットワークの拡充を図り、地方空港から入国する外国人数の大幅増を目指す。

- |                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|
| [18] 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合 | 【2013年 7% → 2020年 17%】 |
|------------------------------------|------------------------|

2019年度に引き続き、国際競争力強化のために必要な整備等を重点的に実施する。



空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、福岡空港における滑走路増設や、那覇空港におけるターミナル地域再編、新千歳空港の誘導路複線化などの機能強化を引き続き推進する。加えて、その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロンの拡張やCIQ施設の整備等を推進する。

ビジネスジェットについては、首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善を図るべく、スポットの増設等による駐機可能数の増加等、更なる受入環境改善の検討を進める。また、東京2020大会期間中におけるビジネスジェット受入体制について、過去大会の実態や東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会の需要予測を踏まえた検討を進めるとともに、関係機関との調整を行い、具体的な方策について検討を進める。

### (3) 管制処理能力の向上

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 管制空域の上下分離や複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を行う等の空域の抜本的再編及び業務実施体制の強化により管制処理能力を向上し、航空需要の増大に対応できる基盤を構築する。

空域の抜本的再編の基盤として整備する新たな管制情報処理システムについて、現行の複数のシステムが持つ機能を統合した航空交通管制情報処理システムの整備を引き続き継続していく。

航空交通量の増加に対応するため、西日本空域の上下分離を進める。

### (4) 首都圏空港のさらなる機能強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

[19] 首都圏空港の年間合計発着枠

★首都圏空港の空港処理能力

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

本章第1節（1）と同じ（首都圏空港に関する部分に限る）

### (5) 国際拠点空港のアクセス強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

アクセス鉄道網については、2016年4月にとりまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、国際拠点空港等への鉄道アクセスの更なる改善のため、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化を推進するほか、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進する。

東京国際空港においては、引き続き、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を継続し、更なる広報活動の充実・強化に取り組むとともに、空港アクセス鉄道の基盤施設整備に新規着手し、空港アクセスの改善を図る。

成田国際空港においては、空港アクセスに係る事業者横断的な課題等を協議会で検討・協議し、空港アクセスの更なる利便性向上に向け、サービスの改善・拡充の取組を進める。

### (6) 航空物流の機能強化

**【交通政策基本計画における記載】**

- アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の積極的な取込みや、総合特区に指定された地域等の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流の機能強化を図るため、ボトルネックとなっている制度の見直し等を検討する。

2019年度に引き続き、更なる航空物流の機能強化を図るため、課題解決に向けた調査作業の準備等を行うとともに、航空物流関係者等と意見交換を継続して実施していく。

### (7) 我が国の公租公課等の見直し

**【交通政策基本計画における記載】**

- 我が国の航空企業の国際競争力強化のため、ユニットコスト全体の低減を進める中で、我が国の公租公課等について、旅客数変動リスクの多くを航空会社が負担する構造の適正化等を図るため、徴収方式の見直しを検討する。

我が国の航空会社の運航コストの低減を通じて国際線・国内線ネットワークの維持・拡充を図るため、引き続き、地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の着陸料軽減措置（本則の2/3～1/6）などを継続するとともに、地方空港同士を結ぶ路線の着陸料軽減措置を本則の1/4に拡充して実施する。

また、航空機燃料税の軽減措置についても、2020年度から2年間継続する。

### (8) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

**【交通政策基本計画における記載】**

- 我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

[20] 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数

【2013年度 3バース → 2016年度 12バース】

[21] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

①北米基幹航路 【2013年度 デイリー寄港（京浜港 週30便、阪神港 週12便）

→ 2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路

【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、今後は、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指すこととし、引き続き、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を進めていく。

「集貨」については、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化に取り組む。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度を活用し、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積を進める。

「競争力強化」については、大水深コンテナターミナルの機能強化を引き続き行うとともに、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、遠隔操作RTGの導入促進や、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化、熟練技能者の荷役ノウハウの継承・最大化、荷役機械の予防保全的維持管理手法の高度化、外来トレーラーの自働化に係る実証事業を行う。加えて、情報通信技術を活用し、ゲート処理の迅速化を図るために開発した新・港湾情報システム「CONPAS」の横浜港での試験運用や他港への横展開に向けた検討を進める。

また、国際戦略港湾の入出港コストの低減を図るため、とん税・特別とん税の負担を軽減する特例措置が創設され、2020年10月に施行されることとなった。

そのほか、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を引き続き推進していく。

### (9) 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

【22】 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 1.2%減 → 2016年度 5%減】

★【2014年度 0.6%減 → 2020年度 5%減（2013年度比）】

2019年度に引き続き、ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾において官民連携による輸入拠点としての機能の向上を図っていく。

### (10) 地域経済を支える港湾の積極的活用

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 各地域において、自動車等の地域経済を支える産業に係る物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾を積極的に活用する。

茨城港、名古屋港等において、我が国経済を牽引する地域基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用、所得の維持・創出を促進する。

### (11) エネルギー調達の多様化等に対応した安定的な輸送の実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

2019年度に引き続き、「未利用エネルギーを活用した水素サプライチェーン構築実証事業」（経済産業省・国土交通省連携事業）において、豪州の未利用エネルギーである褐炭を用いて、水素の製造、貯蔵・輸送、利用まで一貫した液化水素サプライチェーンの構築に向けた技術実証プロジェクト、「豪州褐炭水素プロジェクト」を進める。本実証を通して得られる知見を活用し、将来的な液化水素運搬船の安全基準等に係る国際的なルール整備に向けた検討を行っていく。



## (12) 新たな航路を通じたエネルギー輸送に係る課題の解決

### 【交通政策基本計画における記載】

○2015年末に完成予定のパナマ運河の拡張や北極海航路等、新たな航路を通じたエネルギー輸送に的確に対応するため、通航・航行要件や料金改訂の手続きの透明化等の課題の解決を図る。

パナマ運河に係る通航料金値上げや十分な通航予約枠数の確保等の各種課題に関し、邦船社をはじめとする関係者と協力し、引き続き、運河における我が国海運企業の利用環境の向上を図るため、パナマ運河庁との調整を図る。

また、北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、海運事業者、研究機関、関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行う。

## (13) コンテナラウンドユースの促進等による国際海上物流システムの改善

### 【交通政策基本計画における記載】

○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせさせた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。

2019年度に引き続き、物流総合効率化法の枠組みを事業者にも周知し、物流事業者・荷主間の連携など物流効率化の促進を図る。

## (14) アジアにおける国内外一体となったシームレスな物流

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2020年に日本において第8回日中韓物流大臣会合を開催し、日中韓物流協力3大目標であるシームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築、安全かつ効率的な物流の両立に係る取り組みを引き続き進める。また、第4次産業革命や海陸複合一貫輸送等の分野で日中韓3ヶ国での情報共有を進める。

NEAL-NETについては、対象港湾の拡大、鉄道等の他モードへの接続、ASEAN・ロシア等への展開の可能性について協議を行う。

加えて、2019年度に引き続き、北九州港等において、シームレスな物流の推進に資する複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進する。

## (15) 日本商船隊の競争基盤の強化

### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の安定的な国際海上輸送を確保するため、日本商船隊の競争基盤強化のための方策を検討する。

日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、安定的な船舶投資の実現を図るトン数標準税制や、環境負荷低減に資する船舶の建造を促す特別償却制度、船舶の取得・保有コストを軽減する国際船舶に係る登録免許税及び固定資産税の特例措置等により、我が国経済や国民生活を支える基盤である日本船舶を中核とした海上輸送体制の確保に継続的に取り組む。



## (16) 農林水産物等の輸出や中小企業の海外展開の物流面からの支援

### 【交通政策基本計画における記載】

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

引き続き、2030年に農林水産物・食品の輸出を5兆円とする目標に向け、新型航空保冷コンテナを活用した内陸空路コールドチェーン網の構築、コールドチェーン物流サービスの国際標準化、輸出に戦略的に取り組む港湾における各種取組を進めるとともに、新たな地域における輸出拠点となる港湾の環境整備等により、物流の効率化・高度化を推進する。

## 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

### (1) LCCの参入促進など我が国国内航空ネットワークの拡充

**【交通政策基本計画における記載】**

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

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

小型機材に係る着陸料の軽減を拡充する等の必要な措置を講じる。

### (2) 新幹線ネットワークの着実な整備

**【交通政策基本計画における記載】**

○整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。これら新幹線ネットワークの整備と合わせた新駅の設置など地域鉄道等との連携を促進する。

[24] 北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

①北陸新幹線 【2014年度 → 2017年度 20%増】

②北海道新幹線 【2015年度 → 2018年度 10%増】

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、着実に整備を推進する。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、2019（令和元）年度より環境影響評価の手続きを開始したところであり、今後とも、建設主体である鉄道・運輸機構において、適切に手続きを進められるよう国土交通省としても対応していく。なお、整備財源の確保については、与党において、この環境影響評価の間に検討を行うこととされており、できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応していく。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、2019年8月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において、フル規格で整備することが適切であるとの方針が示されたところである。国土交通省としては、九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方に関する関係者との協議を主体的に前に進めていく。

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

リニア中央新幹線については、2027年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅、名古屋駅及び南アルプストンネルの工事等を進める。

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

### (3) フリーゲージトレインの実用化

**【交通政策基本計画における記載】**

○九州新幹線新八代駅付近における耐久走行試験をはじめ、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に推進する。

2019年度に引き続き、軌間の異なる在来線間の直通運転を想定した技術開発を継続する。

#### (4) 高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用

##### 【交通政策基本計画における記載】

○地域活性化や物流効率化を図るため、安全でクリーンな高速道路ネットワークの整備を推進するとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

【25】 道路による都市間速達性の確保率 【2012年度 48% → 2016年度 約50%】  
★【2013年度 49% → 2016年度 約50%】

2019年度に引き続き、高規格幹線道路を始めとする道路ネットワークの整備を促進していく。また、地域と一体となったコンパクトな拠点形成の支援を実施するため、スマートインターチェンジの整備を促進する。さらに、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を推進していく。

また、これまでに引き続き、財政投融資を活用して、生産性向上のための新名神高速道路の6車線化や暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性等の向上等を行う。

#### (5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充

##### 【交通政策基本計画における記載】

○関越道高速ツアーバス事故を踏まえて創設した新高速乗合バス制度を適確に運用し、柔軟な供給量調整や価格設定が可能な同制度の積極的な活用を通じて、安全確保施策とも連携しつつ、安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充を図る。

【26】 高速バスの輸送人員 【2011年度 約11,000万人 → 2020年度 約12,000万人】

今後、官民連携を強化しながら品川駅や神戸三宮駅、新潟駅等をはじめとする戦略的な集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」を全国で展開していく。

そのほか、高速道路のSA・PAを活用した高速バス間の乗換や中継輸送、高速バスストップの有効活用、路線バスの利用環境の改善を推進していく。

また、2019年度に引き続き、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づく、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた各措置の実効性を確保していくとともに、「事業用自動車総合安全プラン2020」で設定された事故削減目標の達成に向けた各種施策を推進していく。

加えて、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえてとりまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施するとともに、引き続きフォローアップを進めていく。

#### (6) 空港経営改革の着実な推進

##### 【交通政策基本計画における記載】

○国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、仙台空港をはじめとした「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大や、顧客満足向上のための仕組みの導入や空港別収支の早期公表を行う等、空港経営改革を着実に推進する。

2020年4月に熊本空港の運営委託が開始された。

北海道内の空港については、2020年度からの複数空港の一体運営の実施に向けて、業務の引き継ぎを行う。

広島空港においても、2021年度からの運営委託の開始に向けて、引き続き公募選定手続きを進めるとともに実施契約の締結及び業務の引継ぎを行う。

上記に加えて、2020年度においては、2019年度に引き続いて空港満足度調査を実施し、増加する訪日外国人旅行者の需要等に適切に対応できるよう調査方法の充実を図るとともに、前回調査の結果との比較も含めた適切な分析を通じ、更なる利用者利便の向上を図る。また、空港別収支については、空港経営の透明性を確保し、空港運営の効率化を図るため重要な情報であることから、引き続き公表に努める。

### (7) 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備

#### 【交通政策基本計画における記載】

○輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率（2010年度比）

【2012年度 0.6%減 → 2016年度 約3%減】

★【2014年度 0.1%減 → 2016年度 約3%減（2013年度比）】

2019年度に引き続き、北九州港等において、国内海上輸送の利用促進に資する複合一貫輸送ターミナル（岸壁、航路、泊地等）の整備等を推進する。

### (8) ヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークの形成

#### 【交通政策基本計画における記載】

○地域間でのヒト・モノの移動が地域の隅々まで行き渡るような国内交通ネットワークを形成するため、幹線交通と地域内交通の活性化とともに、両交通間の連携促進、地域間交流拡大のための運賃の活用を検討する。

2016年3月に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、観光地周辺での交通の充実等を促進する。

離島航路・航空路の確保・維持については第1章第1節（3）に同じ。

### (9) 零細内航海運事業者の基盤強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

○零細内航海運事業者の規模の拡大や経営の安定化を図るため、船舶管理会社を活用したグループ化・集約化に加え、さらなる基盤強化を検討する。

2019年から引き続き、「内航未来創造プラン」において、目指すべき将来像として位置づけられた「安定輸送の確保」と「生産性向上」の実現に向け、様々な取組を通じて、全ての関係者が共通の理解に立ち、その連携の下で着実な実行を図る。

また、船舶共有建造制度について登録船舶管理事業者を活用した内航海運業者に対して、引き続き優遇金利の適用を可能とするとともに、船舶の特別償却、買換特例及び中小企業投資促進税制等の税制特例措置を活用し、内航海運事業者のさらなる基盤強化を図る。

### (10) 鉄道による貨物輸送の拡大

#### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化、小口荷量の混載の推進等、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を検討する。



2019年度に引き続き、物流総合効率化法の枠組みの活用等により、大量輸送機関である鉄道による貨物輸送の拡大を促進する。

## 第3節 訪日外客4000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

## (1) 交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境整備

## 【交通政策基本計画における記載】

○訪日外国人旅行者数2,000万人に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LANの整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、出入国手続きの迅速化・円滑化等のためのCIQ体制の充実等、交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

[28] 空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN (Wi-Fi) の導入

①主要空港 【2013年度 87% → 2020年度 100%】

②新幹線主要停車駅 【2013年度 52% → 2020年度 100%】

[29] 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間

【2013年 最長27分 → 2016年度 最長20分以下】

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

無料公衆無線LANの整備促進については、引き続き「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を通じて、(1)事業者の垣根を越えた認証手続の簡素化、(2)無料公衆無線LAN整備の促進、(3)共通シンボルマーク(「Japan. Free Wi-Fi」マーク)の普及・活用による「見える化」のさらなる推進とウェブサイトによる無料公衆無線LANの利用可能場所等の情報提供を行う。

多言語対応については、多言語対応ガイドライン(2014年3月)に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進する。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進める。

2017(平成29)年度より設置した「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、現状の取組・課題や取りまとめた成果に基づき、2020年度も引き続き省庁横断的な取組をすすめ、WEBサイトや観光案内所等の多言語対応等のソフト面の受入環境整備をはじめとする取組の加速化を図る。

鉄道については、新幹線車両等における無料公衆無線LANの設置促進、キャッシュレス決済、多言語対応の取組の強化、トイレの洋式化等の訪日外国人の受入環境整備を促進する。

また、貸切バスの営業区域に係る弾力化措置について、2016年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を契機とした再発防止策検討との関係に留意しつつ、本制度の利用実態(輸送実績、具体的な事例)の把握、事故の要因分析等を踏まえ、制度の恒久化について検討を行う。

船舶については、2019年度から引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を図るため、観光振興事業及び訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業を通じて無料公衆無線LAN環境の整備や案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行うとともに、トイレの洋式化等の促進を図る。

港湾については、旅客船ターミナル等において、「公共交通利用環境の革新等事業」等を活用し、案内標識等の統一化や多言語化、無料公衆無線LAN環境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進する。

空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港においては、利用促進P

Rや利用時間の柔軟な運用を継続し、東京国際空港においては2020年度以降の新規設置に向けて関係者間で検討を進める。

また、首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）においてOne IDによる旅客手続きの運用を開始するほか、引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器、システムの導入を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組む。

加えて、先進的な保安検査機器や税関電子申告ゲート、バイオカートの導入空港の拡大等、引き続き関係省庁と連携の上、人的・物的体制の強化を進める。

さらに、2017年4月に改正された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づき、英字を併記する規制標識「一時停止」等を、更新時期を迎えた場合等に順次整備する。

道路案内標識に関する訪日外国人旅行者の受入環境整備の施策については、第1章第3節（5）に係る記載に同じ。

## （2）わかりやすい道案内の取組推進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 道路の案内表示について、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における他の機関が設置する案内看板と連携した案内標識の設置や、観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進する。あわせて、カーナビの多言語化を進める。

第1章第3節（5）の道路案内標識に係る取組の記載に加え、地図を用いた案内標識（地図標識）による訪日外国人等の公共交通機関の乗り換えやまちあるき等の支援を進める。

## （3）クルーズ振興を通じた地域の活性化

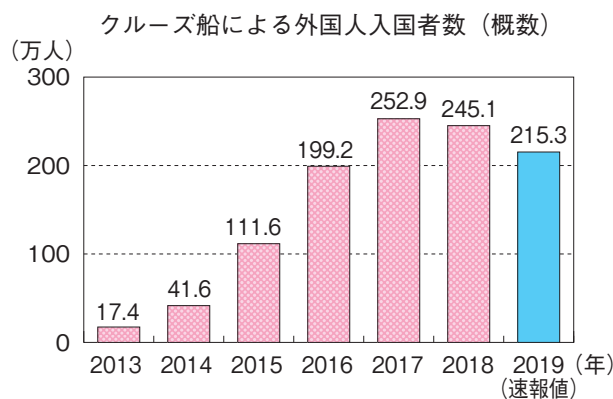
### 【交通政策基本計画における記載】

- クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。

[30] 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数

【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

クルーズの再興に向けて、クルーズ船利用者の安全・安心確保や港湾における受入体制に関するガイドラインを2020年度中を目処に策定するなど、クルーズを安心して楽しめる環境を再び整えるとともに、安全・安心に配慮した寄港地観光の造成や「みなとオアシス」の活用等を促進する。



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。

注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。

#### (4) 訪日外国人旅行者の国内各地への訪問促進

**【交通政策基本計画における記載】**

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

2019年度に引き続き、東京国際空港における際内トンネルの整備を進める。

#### (5) 「手ぶら観光」の促進

**【交通政策基本計画における記載】**

- 訪日外国人旅行者の受入環境整備として、全国各地の免税店舗数の飛躍的拡大を推進し、あわせて、こうした店舗での購入商品やスーツケースなど、訪日外国人旅行者の荷物を持ち運ぶ負担を減らすため、日本の優れた宅配運送サービスに関する多言語での分かりやすい情報提供や外国人向けサービス内容の充実を図るなど、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」を促進する。

訪日外国人旅行者の利便性向上による地方誘客及び消費喚起を図るとともに、公共交通機関における混雑等のオーバーツーリズムに関する課題に対応するため、手ぶら観光サービスについて、補助事業等により利用手続きの簡便化を促進するとともに、「まちなか」における認定手ぶら観光カウンターを増加させることで利用を拡大させる。

また、免税品の海外直送サービスが可能な手ぶら観光カウンターの設置を促進する。

外国人旅行者向け消費税免税制度については、外国人旅行者の利便性の向上及び免税店事業者の免税販売手続の効率化を図る観点から、2020年4月より免税販売手続の電子化が始まるとともに、外国人旅行者向け消費税免税制度について引き続き事業者への周知徹底等を図る。



「手ぶら観光」共通ロゴマーク

#### (6) 「道の駅」のゲートウェイ機能強化・充実と観光地周辺の自転車利用環境の改善

**【交通政策基本計画における記載】**

- 観光情報提供の拠点となる「道の駅」を選定して重点的な整備を行うなど、クルマ観光における道の駅のゲートウェイ機能の強化・充実を図る。また、自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善を図る。

2019年度に引き続き「道の駅」の登録を行うこととする。

また、「道の駅」が『地方創生・観光を加速する拠点』になるため、多言語化対応の推進やキャッシュレスの導入、風景街道等との連携等を推進していくこととする。

さらに、2019年度に引き続き、自転車活用推進計画に基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備や、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを取組を推進する。自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知や技術的助言等を行い、自転車ネットワーク計画の作成やその整備を推進する。



## (7) 交通系ICカードの利用エリア拡大、企画乗車券の導入等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通系ICカードの利用エリアの拡大、広範な地域における鉄道・バス等の多様な公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。
- 旅行者の利便性向上、移動の円滑化、旅行費用の低廉化等を図るため、各公共交通機関、美術館・博物館、観光施設等で相互利用可能な共通パスの導入を検討する。

交通系ICカードの利用エリアの拡大については、第1章第4節(6)に同じ。

訪日外国人旅行者の誘客を促進するため、「TOKYO SUPPORTERS PASS」をはじめとした、訪日外国人向けの企画乗車券の造成・販売を促進する。

さらに、多様な地域において、スマホやWeb上で購入可能であり、多言語にも対応した複数の公共交通機関を対象とするフリーパスが提供されるよう、観光地型MaaSを推進する。

## (8) 広域的な連携による国内外の観光客の呼び込み

### 【交通政策基本計画における記載】

- 北陸新幹線(長野・金沢間)、北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の開通による首都圏等とのアクセス時間短縮を最大限活用し、地域の商工会議所や自治体、地方運輸局など沿線関係者が一丸となった広域的な連携による国内外の観光客の呼び込みのための方策を検討する。

2019年度に引き続き、地方公共団体や交通事業者等が連携して行う北陸新幹線や北海道新幹線等を活用したプロモーションへの支援を行う。合わせて魅力ある地域の観光資源を効果的に発信するなど、地方部への誘客を加速させるための支援を行う。

## (9) 航空会社の新規路線開設・就航の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港における国際定期便の着陸料を7/10、国際チャーター便の着陸料を1/2とする軽減措置に加え、「訪日誘客支援空港」に対して、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料の割引や補助、グランドハンドリング経費の支援等の国際線の新規就航・増便の支援やボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の旅客の受入環境高度化などの支援を実施する。

また、「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、引き続き、自治体や日本政府観光局とも連携し、各国の主要な航空会社や空港等が参加する商談会である「World Routes」や「Routes Asia」等の場を活用し、LCC等の新規就航や増便を促進する。

## (10) 広域周遊観光の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2019年度に引き続き、訪日外国人旅行者等観光客の各地域への周遊を促進するため、調査・戦略

策定からそれに基づく滞在コンテンツの充実、広域周遊観光促進のための環境整備、情報発信・プロモーションといった、日本政府観光局と地域の関係者が広域的に連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して総合的な支援を行う。

### (11) 交通そのものを観光資源とする取組の促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域鉄道の魅力を高める観光列車、2階建て観光バス、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組の促進方策を検討する。

2016年4月より3年間運用を行った「船旅活性化モデル地区」制度を踏まえ、2019年4月に、旅客船事業の規制の弾力化を行う「インバウンド船旅振興制度」を創設したところ、引き続き、船旅に係る新サービス創出の促進を図る。また、公共交通利用環境の革新等事業により、移動そのものを楽しむ観光列車等の導入への支援を行う。

### (12) 「観光ビジョン実現プログラム2019」の改定への対応

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 観光施策との連携を一層充実強化する観点から、内外の旅行者が周遊しやすい環境を作るための2次交通の充実など、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の今後の改定に柔軟に対応しつつ交通分野の連携方策を検討する。

「観光ビジョン実現プログラム2019」の改定に対応した交通分野の連携方策を検討・実施する等、観光先進国の実現に向け、政府一丸、官民一体となって実行する。

### (13) 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 「日ASEANクルーズ振興プロジェクト」に基づいた、我が国への外国クルーズ船の戦略的な誘致方策を検討する。

日本とASEANとを結ぶ魅力的なクルーズ商品の造成の促進等を図るため、ASEAN-JAPAN transport partnership(AJTP) ウェブサイトへ掲載したクルーズ情報の更新等を行う。

## 第4節 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

### (1) 交通関連技術・ノウハウの輸出の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

【31】交通分野における日本企業の海外受注額推計

【2010年 約0.45兆円 → 2020年 7兆円】

経協インフラ会議におけるインフラ海外展開に関する新戦略の策定に向けた検討に合わせ、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」の改定を行うとともに、これらに基づき、インフラ海外展開の取組みをさらに強化していく。

### (2) 交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

財政投融资を1,210億円（産業投資604億円、政府保証606億円）計上しており、2019（令和元）年度に引き続き、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を積極的に活用し、幅広い分野・地域での案件を支援し、我が国企業の海外展開を促進する。

### (3) 交通分野における我が国の規格、基準、システム等の国際標準化

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

2019年度に引き続き、国際規格等の制定に向けた議論に積極的に参加することで我が国規格・基準の反映を目指すとともに、我が国規格等のデファクト・スタンダード化などを推進する。

自動車分野では、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の下、引き続き、自動運転技術等、世界に誇る日本の自動車技術に関する国際基準の議論を主導する。また、「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関する日ASEAN新協力プログラム」のもと、引き続き、ASEAN域内の製品流通の円滑化に資する自動車基準の調和と認証の相互承認等を推進する。

道路分野では、引き続き、ITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO/TC204）に参画し、ETC2.0で収集したプローブ情報の活用等に関する標準化活動を行う。

鉄道分野では、ISOの鉄道分野専門委員会（TC269）やIECの鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）の国際会議等における我が国のプレゼンスを高め、我が国鉄道技術の国際標準化を引き続き推進する。

海事分野では、IMOでの国際基準策定等に積極的に貢献していく。特に、以下のような分野を重点的に推進する。

- ・IMO温室効果ガス(GHG)削減戦略の着実な実施に向けた新たな国際ルール策定
- ・旅客フェリーの火災安全を向上させるための対策の策定
- ・自動運航船に係る国際ルールの検討

・ASEAN低環境負荷船普及戦略に基づく低環境負荷に資する取組の支援

物流分野では、引き続き、ASEAN各国との物流政策対話・ワークショップや新興国におけるパイロットプロジェクト等を通じて、ASEAN等における物流環境の改善への貢献と、我が国物流システムの海外展開を推進する。また、「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」をベースとした事業者間（BtoB）のサービス規格「JSA-S1004」及び我が国の小口保冷配送サービスをベースとした一般消費者対象（BtoC、CtoC）のサービス規格「ISO23412」を2020年中に発行し、両規格のASEAN各国等での普及に向けた戦略を策定する。

港湾分野では、2014年に署名、2017年に更新した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書（MOU）」を2020年に更新し、新たに設計基準（埋立・浚渫、防波堤）の素案の作成に着手するなど、我が国のノウハウを活用し、ベトナムの国家技術基準の策定を引き続き支援する。また、我が国の港湾EDIシステムの海外展開に向け、引き続き、カンボジアにおいて、「港湾EDI導入のためのガイドライン」（日ASEAN交通大臣会合）に基づく、港湾EDIシステムの導入プロジェクトを推進する。

#### （4）洋上ロジスティックハブ等の開発支援

##### 【交通政策基本計画における記載】

○拡大する海洋開発市場への我が国企業の進出を促進するため、人員・物資等の輸送の中継基地となる洋上ロジスティックハブ等の開発支援を行う。

2019年度に引き続き、南アジアにおける浮体式コンテナ中継拠点の事業化に向けた取組を進め、官民連携して我が国の浮体技術の海外展開を推進する。

#### （5）海上輸送の安全確保への積極的な参画

##### 【交通政策基本計画における記載】

○海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保に積極的に参画する。

2019年度に引き続き、マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の修繕・代替のための調査及び同海峡における航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施するとともに、JAIF（日ASEAN統合基金）の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査を実施、完了する。

ASEAN諸国の更なる航行安全対策強化として、ASEAN地域訓練センター（マレーシア）において、引き続きVTS管制官の研修を支援していく。

#### （6）我が国の交通関連企業の進出先での人材の確保・育成

##### 【交通政策基本計画における記載】

○我が国の交通関連企業の海外進出に当たり、進出先の国・地域において我が国の質の高い交通システムがスムーズに導入・運用されるよう、現地の人材や日本で勉学する留学生に対する研修・セミナーの実施など、現地の有能な人材の確保・育成を検討する。

建設、防災、道路、鉄道、海事、港湾、航空、物流等の幅広い分野において国土交通省に人材育成支援の要請があり、海外展開の拡大に伴い、相手国からの要請が拡大しつつある。こうした相手国からの要請等に迅速かつ的確に対応できるよう、人材育成支援に係る取組みを強化していく。

2019年度に引き続き、研修員受け入れ、専門家派遣、JICA研修への協力、セミナーの開催、留学経験者等との人的ネットワークの構築等に加え、我が国の経験・ノウハウ等に基づく人材育成をセットにした総合的かつきめ細やかなインフラプロジェクトの支援等を通じて、相手国の制度整備



や、相手国の国土・地域開発計画等の政策立案、インフラ整備・運営・維持管理を担う行政官、技術者、検査官、教育者及び指導者の育成支援、長期的な協力関係の構築を積極的に実施する。

例えば、海事分野については、船舶安全に関する研修のほか、引き続き、フィリピン、ミャンマー、インドネシア、ベトナムを対象に、船員教育者養成事業の実施を予定している。

また、港湾分野については、2019年5月に署名した日ASEAN技術協力協定に基づいた初の交通分野の研修としてJICAが実施する、ASEAN10カ国及びASEAN事務局を対象とした港湾戦略運営に関する研修に対し、講師の派遣や港湾視察等の協力を予定している。

## 第3章 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

### 第1節 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

#### (1) 交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策

【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

[32] 主要な交通施設の耐震化

①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 【2012年度 91% → 2017年度 概ね100%】

②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 ★【2013年度 75% → 2020年度 81%】

③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

【2013年度 約2,810万人 → 2016年度 約2,950万人】

★災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合

【2014年度 31% → 2020年度 80%】

④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口

【2012年度 7,600万人 → 2016年度 9,500万人】

★【2014年度 9,400万人 → 2020年度 約1億700万人】

[33] 航路標識の災害対策

①航路標識の耐震補強の整備率 【2013年度 75% → 2020年度 100%】

②航路標識の耐波浪補強の整備率 【2013年度 74% → 2020年度 100%】

③航路標識の自立型電源導入率 【2013年度 84% → 2016年度 86%】

[34] 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率（重要交通網にかかる箇所）  
【2013年度 約48% → 2016年度 約51%】

★重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率

【2014年度 約49% → 2020年度 約54%】

[35] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率★【2013年度 62% → 2020年度 75%】

2019（令和元）年度に引き続き、鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を推進する。

#### (2) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

【交通政策基本計画における記載】

○災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

[36] 信号機電源付加装置の整備台数 【2013年度 約5,400台 → 2016年度 約6,400台】

★信号機電源付加装置の整備台数 【2020年度までに約2,000台】

2019年度に引き続き、信号機電源付加装置の整備や交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の導入を推進する。

### (3) 無電柱化の推進

**【交通政策基本計画における記載】**

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

[37] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 【2013年度 15.6% → 2016年度 18%】  
★【2014年度 16% → 2020年度 20%】

「無電柱化推進計画」(2018年4月国土交通大臣決定)及び「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(2018年12月閣議決定)に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進する。

このため、緊急輸送道路や幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用を禁止し、道路事業や市街地開発事業等の実施時に技術上困難な場合を除いて原則無電柱化するほか、既設電柱の占用制限に向けた調整を加速する。さらに、設計時のコスト比較の徹底、浅層埋設等の普及や、新技術・新工法の導入による更なる低コスト化を促進するとともに、既設の民間管路等の活用や占用物件の移設工事等の一括発注の検討などにより、無電柱化事業のスピードアップを促進する。

### (4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

**【交通政策基本計画における記載】**

○「インフラ長寿命化基本計画」に基づく行動計画及び個別施設計画を策定するとともに、道路・港湾施設等の長寿命化対策の実施、鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援等により、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

[38] 主要な交通施設の長寿命化

①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【2013年度 96% → 2016年度 100%】

★個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率(道路(橋梁))  
【2014年度 - → 2020年度 100%】

②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率

【2013年度 36% → 2016年度 100%】

★個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率(港湾)

【2014年度 97% → 2017年度 100%】

2019年度に引き続き、各インフラ管理者による個別施設計画の策定を推進するなど、戦略的な維持管理・更新に取り組む。

道路については、老朽化対策について、橋梁、トンネル等の一巡目点検が2018年度末に概ね完了し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在しており、このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕に着手したものが約20%に留まることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、措置が進むように計画的かつ集中的に支援する。

また、人員、技術面で課題を抱えている市町村への支援として、各都道府県に設置された「道路メンテナンス会議」を活用し、定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注、自治体職員向けの研修や、効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うなど、自治体が行う道路の老朽化対策に対する技術支援を実施する。

港湾においては、2019年度に引き続き、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進するとともに、維持管理計画の策定や点検診断の確実な実施、効率的な長寿命化対策等について「港湾等メンテナンス会議」や研修、相談窓口等を通じて港湾管理者に技術的支援を行うなど、港湾施設の機能を維持するための取組を推進する。

鉄道については、鉄道事業者に対して、構造物の定期検査の実施や記録の保存を義務づけ、長寿命化に資する鉄道施設の改良・補強を推進する。

航路の安全確保の観点では、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を踏まえ策定した「航路標識等の長寿命化計画」に基づき点検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施した航路標識について、修繕・更新等の必要な標識の整備を実施する。

空港については、長期的視点に立ち策定した維持管理・更新計画に基づき、定期的な点検・診断を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全的維持管理を推進するとともに、空港舗装面の点検手法、健全度評価及び劣化予測を行うため開発したシステムの運用を行う。また、維持管理に関する研修の内容充実や空港施設等メンテナンスブロック会議の開催を引き続き行うとともに、情報の共有化を図るための空港施設管理情報システムを拡充し、維持管理に係る課題解決に向けた連携・支援を行う。

### (5) 地震発生時の安全な列車の停止

**【交通政策基本計画における記載】**

○地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においては更に脱線・逸脱の防止）を実施する。

2019年度に引き続き、地震発生時に列車をより安全に停止させるため、鉄軌道事業者における緊急地震速報の活用等を推進する。また、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対策等の整備について、進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行う。

### (6) 新幹線の大規模改修への対応

**【交通政策基本計画における記載】**

○開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

2019年度に引き続き、大規模改修が適切に実施されるよう、その進捗状況を確認し、必要に応じJR東海に対する助言等を行う。また、積立期間中のJR東日本及びJR西日本に対しては、両社の引当金積立計画に基づく実施状況を確認する。

### (7) 避難・緊急輸送のための代替ルートの確保・輸送モード間の連携

**【交通政策基本計画における記載】**

○災害時に被災地の支援を国全体で可及的速やかに実施するため、代替ルートを確認するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

2019年度に引き続き、輸送モードや交通ネットワークの多重性、代替性等の確保のため、TEC-FORCEによるプッシュ型での情報収集・被災地支援や、関係機関、自治体、事業者等との連携による防災体制の強化を図る。

道路ネットワークについては、大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、防災対策（斜面・盛土対策等）、震災対策（耐震補強等）、雪寒対策（防雪施設の整備等）、道路施設への防災機能強化（道の駅及びSA・PAの防災機能の付加、避難路・避難階段の整備）を推進する。



異常降雪による立ち往生車両の状況

船舶については、2019年度から引き続き、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、迅速に広域応援部隊を輸送するため、国土交通省、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等と連携し、民間フェリーを利用した広域応援部隊進出にかかる合同図上訓練等を実施する。

また、2015年4月から本省、2018年4月から地方運輸局等において運用を開始している、災害発生時に活用ニーズに応じた船舶の候補を迅速に抽出する「船舶マッチングプログラム」について、



引き続き、各自治体の防災訓練等と連携し、災害時における船舶活用を促進させる。

鉄道については、2019年度に引き続き、貨物鉄道事業者のBCPの深度化を促進し、災害に強い貨物鉄道の強化を図る。

## (8) 災害発生時における輸送手段の確保や円滑な支援物資輸送

### 【交通政策基本計画における記載】

○迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

[39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合 【2012年度 3% → 2016年度 100%】

[40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 【2013年度 0% → 2016年度 100%】

[41] 空港の津波早期復旧計画の策定空港数 【2013年度 4空港 → 2016年度 7空港】

[42] 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率 【2013年度 28% → 2017年度 100%】

[43] 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率 【2013年度 0% → 2017年度 100%】

大規模災害時における円滑な支援物資輸送を実現するため、地方ブロックごとに国、自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会等を通じ、物流事業者団体との災害時協力協定の締結・高度化の促進や新たな民間物資拠点の選定及び「ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」の普及促進等、各地域における支援物資輸送体制の確立に向けた取組を実施する。

道路については、道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進する。また、速やかな道路啓開に資する、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進する。

港湾については、地震・津波や台風による非常災害が発生した場合でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、防災訓練の実施や「港湾の事業継続計画（港湾BCP）策定ガイドライン」の改訂を踏まえた港湾BCPの改善を図る等、災害対応力強化に取り組む。また、大規模災害発生時に広域的な災害応急対策を円滑に実施できるよう、基幹的広域防災拠点を適切に管理するとともに、緊急物資輸送等の訓練を実施する。

空港については、2019年4月に取りまとめた有識者委員会の最終報告を踏まえて、引き続き、航空輸送上重要な空港等において、基本施設や管制施設等の耐震化、護岸嵩上げ等の浸水対策、電力確保のための取組等を実施するとともに、全国の空港において、空港全体の維持・復旧を目的とした空港BCPに基づき、訓練等取組みを推進する。

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

船舶における取組は、本節（7）に同じ。

## (9) 避難誘導のための適切な情報発信、船舶やバス車両等の活用

### 【交通政策基本計画における記載】

○鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行うとともに、災害発生時に船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

鉄道については、引き続き、鉄道事業者に対する監査等を通じて、利用者を混乱なく避難誘導で

きるよう、避難訓練や適切な情報提供の対応状況を確認し、必要に応じ改善を促す。

バスについては、発災時に適切かつ迅速な対応が行えるよう、旅客自動車運送事業者と自治体との災害時の緊急輸送等に関する協定について、締結状況の把握を行う。

港湾については、港湾の特殊性を考慮した津波避難計画の策定を推進する。また、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、(一財)民間都市開発推進機構による支援(特定民間都市開発事業)を行い、港湾の避難機能の向上を図る。

空港については、2019年度までに策定した「A2-BCP(業務継続計画)」に基づき各種訓練を実施するとともに、更なる災害対策を推進する。

船舶における取組は、本節(7)に同じ。

## (10) 帰宅困難者・避難者等の安全確保

### 【交通政策基本計画における記載】

- 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、自治体や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。

2019年度に引き続き、人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震が発生した場合における滞業者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施する。また、引き続き鉄道駅における帰宅困難者への対応体制を確認するため、鉄道事業者に対する監査を実施し、必要に応じて改善を促す。

## (11) 港湾等における船舶の避難誘導等

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2019年度に引き続き、東京湾や各地の港湾等において、津波等の非常災害発生時には迅速かつ適確な命令や情報提供等によって船舶の交通安全を維持できるよう、平素から非常時を想定した対応訓練を実施する。

## (12) 防災気象情報の改善や適時・的確な提供

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2019年度に引き続き、自然災害による陸上、海上及び航空交通の被害の軽減に資するよう、2020年度は、二重偏波気象レーダーの導入及び地域気象観測システム(アメダス)の更新により、局地的大雨等の実況監視能力向上や予測精度の向上を図る。また、地震観測装置や火山観測装置を更新するほか、地震・津波情報や降灰予報等の情報提供体制の強化に向けたシステム整備等を実施する。加えて、地域気象観測システム(アメダス)の電源強化を図り、大規模災害時においても安定した観測データの提供を継続できる体制を確保する。

さらに、令和元年東日本台風等により甚大な気象災害が発生したことを受けて2018年度に引き続き開催した「防災気象情報の伝え方に関する検討会」における報告書を踏まえ、大雨特別警報の精度の改善や、土砂災害等の危険度を地図上に示す「危険度分布」のさらなる活用の促進など、防災気象情報がより一層、避難をはじめとする防災対策に役立てられるよう、取組を進める。また、地

域に密着した気象解説を行う「あなたの町の予報官」やTEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）の一員であるJETT（気象庁防災対応支援チーム）の活動等を通じ、自治体の防災対応支援の強化を図る。

### (13) 「津波救命艇」の普及

**【交通政策基本計画における記載】**

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

2019年度に引き続き、安全性・信頼性の高い津波救命艇の情報をホームページ等において公表し周知を図るほか、自治体等への説明を行い、津波救命艇の普及を促進する。

### (14) 災害時の機能維持のための代替ルートの確保、災害に強いシステム等

**【交通政策基本計画における記載】**

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

代替ルートの確保・輸送モード間の連携については、本節（7）に同じ。

自動車登録検査業務電子情報処理システムにおいて、メインシステムのシステムダウン等の被災を想定し、運用に影響しない公休日にバックアップシステムに切り替えた上で行う運用訓練を関係マニュアルを活用しながら本省・全国の地方運輸局等職員・運用事業者で実施する。さらに、運用手順等に関する机上訓練を実施する。

また、関係マニュアルを改訂しながら整備するとともに、システム運用訓練等を実施し、PDCAサイクルを毎年継続して実施する。

大規模災害発生時に物流の途絶による社会的損失を最小化するため、主要空港等が被災した場合に備え、協議会の設置等により、貨物利用運送事業者をはじめとした物流関係者間の連絡調整体制の構築を図るとともに、具体的な被災想定のもとでの代替輸送のあり方についての検討を行い、輸送調整に係る計画策定及びこれに沿った机上訓練を実施する。

### (15) 老朽化車両・船舶の更新、インフラの維持管理

**【交通政策基本計画における記載】**

- 厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車両・船舶の更新への新たな支援策等を検討する。
- 交通インフラの維持管理と交通以外のインフラの維持管理との連携強化について検討する。

2019年度に引き続き、バスや鉄道における老朽化車両の更新に対する支援を実施する。

船舶については、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度により、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。また、引き続き、国内クルーズ船や船員の労働環境の改善に資する船舶の建造に対し、優遇金利の適用を拡充し、代替建造の促進を図る。



## 第2節 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

### (1) 監査の充実強化等

#### 【交通政策基本計画における記載】

○事業者に対する監査の充実強化により、悪質事業者の排除等監査・処分の実効性を向上させる。

鉄道事業者に対しては、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際に臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

自動車運送事業者については、引き続き、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、ICTの活用により監査の効率化を図る。特に、貸切バス事業者については、総合的な対策に基づく措置を確実に実施するとともに、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、法令遵守の状況等の調査を行う「覆面添乗調査」を実施する。また、自動車の型式指定制度における自動車メーカーの不正行為の抑止・防止に引き続き取り組む。

海運事業者等に対しては、計画的に監査を実施し、法令遵守させるとともに、事故発生時には速やかに監査を行い、事故の再発防止のための監督指導の強化を図る。

航空運送事業者に対しては、航空会社の事業形態が複雑化・多様化する状況や「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」において2019（平成31）年4月に航空従事者の飲酒基準についてとりまとめられたこと等を踏まえ、抜き打ちを含む厳正な立入検査を行うことにより航空会社における安全性の現状や将来のリスクを把握するなど体系的な監査を実施する。

### (2) 運輸安全マネジメント制度

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

#### [44] 運輸安全マネジメントの普及

##### ① 運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】

##### ② 運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

【2013年度 17,799人 → 2020年度 50,000人】

運輸審議会の答申（2017年7月）を踏まえて、運輸安全マネジメント制度の充実強化及び事業者の取組の深化を促進する。特に2021年度までにすべての貸切バス事業者約4,200者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、安全管理体制を確認する。また昨今、激甚化・広域化している自然災害を踏まえ、評価を通じて事業者の企業防災の強化を促進する観点から評価の充実を図る。

加えて、「運輸安全マネジメントセミナー」及び「認定セミナー」の実施、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」及び安全統括管理者会議（安統管フォーラム）の開催等により、制度の普及啓発を図り、運輸事業者の安全意識の更なる向上を目指す。



### (3) 新技術の活用や設備投資への支援

**【交通政策基本計画における記載】**

○より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や設備整備への支援等により、事業者による信頼性の高い安定的な運行を確保するための方策の充実を図る。

[45] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率	【2013年度 89% → 2016年6月 100%】
[46] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率	
①運転士異常時列車停止装置	【2013年度 98% → 2016年6月 100%】
②運転状況記録装置	【2013年度 94% → 2016年6月 100%】

鉄道については、鉄道施設総合安全対策事業費補助等により、安全性の向上に資する踏切道の改良及び施設の更新等を支援する。

自動車については、引き続き、衝突被害軽減ブレーキやデジタル式運行記録計等の普及促進に努める。

航空については、引き続き、安全かつ効率的な運航を実現するため、航空交通システムの高度化に向けて産学官の連携の下、技術的な検討、研究開発を行う。

船舶については、引き続き、IoT/ビッグデータ等の活用により、船舶の開発・設計、建造、運航の各フェーズの効率化、高度化を通じ、生産性向上を図るための技術開発の支援、先進船舶導入等計画の策定支援等に取り組むとともに、自動運航船の実用化に向けた実証事業の実施等を進め、我が国海事産業の国際競争力強化を推進する。

無人航空機（いわゆるドローン）については、飛行する空域や飛行方法などの基本的なルールを定めた航空法（昭和27年法律第231号）等により、引き続き安全を確保していくとともに、「空の産業革命に向けたロードマップ2019～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」(2019年6月小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会決定)に沿って、2022年度の有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現のために、2020年3月に策定された制度設計の基本方針に基づき、引き続き必要な制度整備等を進める。また、過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることによる物流網の維持を図るとともに、買い物における不便を解消するなど生活の利便を抜本的に改善することに加え、災害時にも活用可能な新たな物流手段として、ドローン物流の実用化を推進する。

### (4) 交通事業者に対する事故発生時の対処方策の徹底

**【交通政策基本計画における記載】**

○乗客の避難誘導を最優先させるなど、交通従事者に対する事故発生時の対処方策の徹底を行う。

2019年度に引き続き、交通従事者の事故発生時の対処方策や事業者ごとに定める関連規程の取組状況を年末年始の輸送等に関する安全総点検等により確認する等、必要に応じ指導・助言を実施する。

特に、船舶については、津波発生時の旅客や船舶の避難体制を万全のものとするため、同点検において「津波対応シート」等の船舶津波避難マニュアル作成及び訓練の実施を促していく。

また、鉄道事業者に対しては、引き続き、事故、災害等が発生した場合の対応に関して事業者ごとに定める安全管理規程の取組状況を保安監査等により確認し、必要に応じ指導を実施する。

## (5) 交通分野でのテロ対策の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

○交通機関の各事業者や施設管理者に対し、巡回警備の強化や監視カメラの増設等を要請する等、テロ対策を推進する。

2019年度に引き続き、各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促す等、交通機関や交通施設におけるテロ対策の徹底を図るとともに、東京2020大会の開催等に向けてテロ対策を推進する。各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下のとおり。

#### ① 鉄道におけるテロ対策

駅構内及び車両内の防犯カメラの増設・高度化を推進するとともに、巡回警備の強化を促進する。東京2020大会の開催に向けて、警戒強化対象駅・路線の選定、警戒強化水準・期間の設定、更なるセキュリティ水準の向上のため、東京2020大会中の鉄道駅への危険物検知手法の本格導入に向けて関係者間で検討を進める。

#### ② 自動車におけるテロ対策

防犯カメラの設置、巡回警備の強化、不審者、不審物発見時の通報要請や協力体制の整備など、テロの未然防止対策を推進する。さらに、東京2020大会の開催に向けて、各種イベント主催者等との連携や資機材の活用により車両突入対策を推進するとともに、セミナーの開催等を通じて事業者の意識啓発を図る。

#### ③ 船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSC (Port State Control) を通じて、保安の確保に取り組む。また、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図る。

さらに、出入管理情報システムによる効率的な出入管理の実施を推進するとともに、同システムの導入を拡大する。

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

#### ④ 航空におけるテロ対策

国際線定期便が就航する国管理空港において、空港制限区域内の警備強化を図るため、監視カメラを1空港に設置する。高性能X線検査装置等の高度な保安検査機器について、国際線就航空港に加え国内線就航空港へも導入を促進する。

加えて、無人航空機らしき物体の目撃情報を受け滑走路を閉鎖する事案が相次いで発生したことから、主要空港への無人航空機検知システムの早期導入など、こうした事態への対応強化を進める。

## (6) 交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備

### 【交通政策基本計画における記載】

○交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、地域公共交通事業者等の交通関連事業について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討する。

交通事業の基盤強化や適正な競争環境の整備を図るための検討を深める。

バス運転者については、引き続き、手引書の展開・普及促進を行うとともに、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、バス運転者の魅力向上のPR等を行う。

また、タクシー事業については、供給過剰又はそのおそれのある地域について、特定地域及び準

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）に基づき特定地域又は準特定地域として指定し、タクシー事業の適正化・活性化を促進するとともに、ICTを活用した新しいタクシーサービスについて、更なる普及促進に努める。

トラック事業については、トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、一昨年末改正した貨物自動車運送事業法の適切な施行・運用を図ることにより、取引の適正化等を進める。また、「ホワイト物流」推進運動のさらなる展開や、荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野のサプライチェーン全体での改善策の検討を実施する。

また、荷主所管省庁である経済産業省及び農林水産省等と連携しながら引き続きトラック事業者が適正な運賃・料金を収受できるよう荷主への働きかけを強力に行っていく一方で、トラック事業者が持続可能な事業運営等を行うために必要なコスト構成等について、トラック事業者・荷主の双方における共通理解の形成を促すための方策について検討していく。

鉄道事業については、2019年度に引き続き、税制特例措置による施設整備、車両導入等に対する支援を行う。また、メンテナンスの効率化・省力化のため、AIやカメラを活用して線路の検査に係る負担を低減するシステムの開発や、2019年度より、無線等を活用した運転保安システムの開発等に対して支援を行うとともに、踏切がある等の一般的な路線での運転士が乗務しない自動運転の導入に向けた検討を引き続き行い、鉄道生産性革命の取組を推進する。

2019年度に引き続き、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置による船舶建造等の支援を行う。

海事産業の生産性向上や人材確保については、本節（3）及び本章第3節（2）に同じ。

## （7）我が国の交通を支える自動車産業に関する取組

### 【交通政策基本計画における記載】

- 二輪車、バス、トラックを含めた我が国の交通を支える自動車産業に関し、環境等の社会的課題への対応や利用環境の整備に向けた取組を検討する。

2014年11月に策定した「自動車産業戦略2014」を踏まえ、2019年度に引き続き、官民会合の場などを活用しながら具体的な検討を進めるほか、安全運転啓発・教育、不正改造防止、利用者マナー向上、その他、駐車違反を削減させる駐車場利用環境整備、モデル自治体における二輪車利用環境整備推進などの施策を進める。

## （8）航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（MRO（整備・修理・オーバーホール））の国内実施について、質の向上を図りつつ、促進するための方策を検討する。

「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、MRO産業の推進に向け、米国、欧州、シンガポール等との航空安全に関する相互承認（BASA）について、新規締結・拡大に向けた協議・調整を引き続き実施する。

また、整備士・製造技術者について、引き続き、養成・確保策の実施を進めていく。

## (9) 自動車事故被害者に対する支援の充実

### 【交通政策基本計画における記載】

○独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

[47] 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実

①訪問支援サービスの実施割合	【2013年度 49.5% → 2016年度 60%】
②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率	【2013年度 12.8% → 2020年度 100%】

自動車事故により在宅介護生活を送る重度後遺障害者（介護料受給者）やその家族に対する支援を充実させるため、引き続き、訪問支援の実施割合について、高い水準を維持する。また療護施設について、引き続き遷延性意識障害者に対して公平な治療機会を確保しつつ、質の高い治療・看護を実施する。具体的には、自動車事故による遷延性意識障害者に対して、事故直後から慢性期までの連続した治療・リハビリ等を行う「一貫症例研究型委託病床」を拡充し、症例研究をさらに推し進める。

このほか、介護する家族の高齢化の進展等により、介護をする人がなくなった場合（いわゆる「介護者なき後」）等に地域の障害者支援施設やグループホームでの支援を受け、安心して生活することができるよう、受入事業所に対し設備導入や介護人材確保等に係る経費補助を引き続き行うとともに、短期入所協力施設について、一層の充実を図る。



## 第3節 交通を担う人材を確保し、育てる

### (1) 輸送を支える人材の確保や労働条件・職場環境の改善

#### 【交通政策基本計画における記載】

○航空機操縦士や航空機整備士、船員、バス・トラック運転手等、輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善に向けた施策を実施する。(航空機操縦士・航空機整備士の民間養成機関の供給能力拡充、船員のトライアル雇用助成金 等)

[48] 主要航空会社の航空機操縦士の人数【2012年 約5,600人 → 2020年 約6,700人】

[49] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数

【2012年 120人 → 2020年 約210人】

[50] 海運業における船員採用者数（1事業者平均）

【2011年度 1.83人 → 毎年度 1.83人以上を維持】

2019（令和元）年度に引き続き、交通サービスを担う人材の確保・育成等を図るための施策を推進する。

物流分野の人材については、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（2017年7月閣議決定）に基づき2018年1月に策定した「総合物流施策推進プログラム」において具体化された取組を引き続き推進する。

関係省庁連絡会議において策定・公表される自動車運送事業の働き方改革に関する「行動計画」を踏まえて、長時間労働の是正に向けた環境の整備を進める。

トラック運転者については、中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進及び取組事例集の周知、「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」の取りまとめや事例集の周知等を引き続き行うとともに、「トラガール促進プロジェクトサイト」を通じた普及啓発・情報発信等を引き続き実施する。

自動車整備士については、2019年度に引き続き、産学官が協力して、高等学校訪問や自動車整備業の仕事について動画やSNSを活用したPRの取組を実施するとともに、国においては、自動車整備人材を受け入れる側の事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催する。また、整備士を目指す若者をより多く確保するため、新たに作成したキャラクターを用いて自動車点検整備推進運動等の機会を活用し、整備士増加に向けた攻めのPRを推進する。

航空機操縦士については、訪日外国人旅行者数目標を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標の達成に向け、2018年度入学生から開始した航空大学校の養成規模拡大（72名→108名）に対応した訓練を着実に進めるとともに、防衛省出身操縦士の民間活用を促進するなど、必要な操縦士の養成・確保に向けた各種取組を進める。

航空機整備士についても、新たな在留資格（特定技能）による外国人材の活用等、養成・確保策の実施を進めていく。

また、空港グランドハンドリングについては、「グランドハンドリング アクションプラン」に掲げた「人材確保、教育の強化」「資機材の共通化等による生産性の向上」「業界の構造改善」の3つの方針に基づき、引き続き関係者での情報共有や連携を強化するとともに、特定技能制度の活用等による人材の確保や、資機材の仕様や作業手順の共通化・効率化に向けた検討を進めていく。あわせて、ランプバスやトーイングトラクターについて、自動走行技術の導入に向けた検討を進める。

船員については、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成課程の支援に取り組む。新人船員を計画的に雇用して育成する事業者への支援に取り組む。あわせて、船員という職業を魅力ある職業へと変えていくため、船員の働き方改革について検討を進め、その方向性をとりまとめる。

## (2) 交通事業における若年層、女性、高齢者の活用と海洋開発人材（海洋開発関連技術者）の育成

### 【交通政策基本計画における記載】

○交通事業の人材確保に向けて若年層、女性、高齢者の活用方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	【2009-13年度 → 2020年度 倍増】
①バス運転者	【2011年度 約 1,200人 → 2020年度 約 2,500人】
②タクシー運転者	【2013年度 約 6,700人 → 2020年度 約14,000人】
③トラック運転者	【2013年度 約20,000人 → 2020年度 約40,000人】
④自動車整備士（2級）	【2009年度 約 2,400人 → 2020年度 約 4,800人】
[52] 海洋開発関連産業に専従する技術者数	【2013年度 約 560人 → 2020年度 約 2,400人】

タクシー事業においては、女性ドライバーの採用に向けた取組や、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者支援・PRをすることにより、女性の新規就労・定着を図るべく、2016年に創設した「女性ドライバー応援企業」認定制度に基づき認定を引き続き行っていく。

自動車整備士については、2019年度に引き続き、産学官が協力して、高等学校訪問や動画やSNSを活用する等、若者の志向を汲んだ方法により自動車整備士の仕事についてPR等を実施する。また、女性活躍推進に向けた環境整備についてとりまとめた「自動車整備業における女性が働きやすい環境づくりのためのガイドライン」について経営者向け「人材確保セミナー」にて周知する。

鉄道分野の人材については、鉄道分野における技術の維持・継承のため、国が参画して作成したテキストやマニュアルを活用し、関係協会等との連携による保守管理に係る合同研修会を車両と土木分野において開催する。

航空機操縦士及び航空機整備士については、引き続き、若年層の関心を高めるためのキャンペーンや女性航空従事者の増加に向けた取組等を推進する。

造船分野の人材については、引き続き教材等の提供や地方運輸局等における産学官協議会等を開催し、各地域の事情に沿った人材確保・育成対策を実施することにより、高校における造船教育強化と造船教員の持続的な養成体制の構築を図る。また、外国人材の受入れ制度「特定技能制度」について、制度所管省庁と連携しつつ外国人材の受入れを進めていく。

海洋開発人材（海洋開発関連技術者）については、2019年度に引き続き、海洋開発関連企業における若手技術者の育成に向けた取組みを推進する。

物流分野・トラック運転者の人材に関する取組は、本節（1）に同じ。バス運転者の人材に関する取組は、第2節（6）に同じ。

## (3) モーダルシフト等による物流の省労働力化

### 【交通政策基本計画における記載】

○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

#### [53] モーダルシフトに関する指標

##### ①鉄道による貨物輸送トンキロ

【2012年度 187億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

##### ②内航海運による貨物輸送トンキロ

【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

2019年度に引き続き、モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法

に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行う。

また、「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を実施する。

このほか、物流における環境負荷低減及び省労働力化を推進するため、「COOL・CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を通じて宅配便の再配達削減に向けた普及・啓発を行うとともに、宅配の再配達削減に向けて、受取方法の多様化を推進する。

2019年度から引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進や船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援等によりモーダルシフトの促進を図る。

また、2017年6月に公表した「内航未来創造プラン」に基づき、海運モーダルシフト大賞表彰の実施等、新たな輸送需要を掘り起こすための方策に引き続き取り組む。

#### (4) 地域の交通計画づくりを担う人材の育成

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 地域における交通ネットワークの自立的な構築に向けて、地方運輸局、地方整備局等の人的資源も最大限活用しつつ、自治体の交通担当部門などの地域の交通計画づくりを担う人材の育成方を検討する。

改正活性化再生法による新たな制度の活用に向け、地域公共交通計画等の策定を担う地方公共団体における人材や組織体制の不足を補うため、地方公共交通国土交通大学校における地方公共団体の職員等に対する研修、計画策定のためのガイドラインの作成や充実、地方運輸局主催のセミナーにおける地方公共団体の組織や人材管理の優良事例の紹介等の取組を強化していくことにより、ノウハウ面や地方公共団体の体制強化の面で支援を充実する。



## 第4節 さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

### (1) 次世代自動車の一層の普及

#### 【交通政策基本計画における記載】

○ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラや燃料電池自動車の市場投入を踏まえた水素ステーションの整備のための支援策を講じる。

【54】 新車販売に占める次世代自動車の割合 【2013年度 23.2% → 2020年度 50%】

2019（令和元）年度に引き続き、次世代自動車の普及促進を図るため、環境性能に優れた次世代自動車等を対象としたエコカー減税やグリーン化特例などの税制上の優遇措置や、次世代自動車の購入支援を実施する。また、電気自動車等の普及に必要な充電インフラの整備を促進するため、機器購入費及び設置工事費の一部を支援するとともに、民間事業者の水素ステーション整備費用の補助を行う。

また、燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーションを活用して行う、燃料電池自動車の新たな需要創出等に必要な活動費用の補助を引き続き行う。

特に、電気バスやハイブリッドトラック、天然ガストラックをはじめ、地域や事業者による集中的導入などについても支援等を通じて、次世代自動車の一層の普及促進を図る。

そのほか、燃料電池自動車や水素ステーションの普及に向け、低コスト化に向けた技術開発や規制の見直し、水素ステーションの戦略的整備を進める。

### (2) 自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>の削減

#### 【交通政策基本計画における記載】

○自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>の排出抑止（2011年度比）

【2013年度 約9万7千t-CO<sub>2</sub>/年を抑止 → 2016年度 約18万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

★信号制御の改良によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量 【2020年度 約10万t-CO<sub>2</sub>/年を抑止】

自家用乗用車からエネルギー効率が高くCO<sub>2</sub>排出の少ない公共交通機関への転換を促進するため、地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用とあわせて、地域住民、学校、企業等の公共交通を利用する側の意識を高める取組を促進する。また、中量輸送を担うLRT、BRTの整備等を支援する。

燃費基準については、自動車燃費基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）等を開催し、重量車の電気自動車等の導入の取組に関する評価等について検討を行う。

トラック輸送の効率化については、引き続き、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく幹線輸送集約化に係る運行経費の一部補助、連結トラック及びスワップボディコンテナ車両の導入経費の一部補助を行うとともに、幹線輸送の効率化に向けた調査を実施する。

また、「グリーン物流パートナーシップ会議」において、物流事業者や荷主企業等の関係者の連携によるトラック輸送の効率化に関する取組を促進し、物流事業者や荷主企業等の多様な関係者の連携による物流ネットワーク全体の省力化・効率化を進める。

以上に加え、2019年度に引き続き、信号制御の改良等を実施するとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、シンポジウムなど、エコドライ



ブの普及・推進に努める。

### (3) 環境に優しいエネルギーの安定的な輸送の実現

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 天然ガスや水素等の環境に優しいエネルギーの安定的な輸送を実現するため、技術開発や専用船の建造等を推進する。

第2章第1節(11)に同じ。

### (4) 自動車等の排出ガス規制と交通騒音対策

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 自動車等の排出ガス規制とともに、交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

自動車等の排出ガス規制として導入している路上走行試験法について、国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)における世界統一試験法の議論を踏まえ、必要な関係法令の改正を行う。

2019年度に引き続き、新幹線鉄道や道路の沿線地域、空港の周辺地域における騒音対策を推進する。

また、新幹線(東海道・山陽・東北(東京・盛岡間)・上越)については、鉄道沿線の住宅密集地域等における騒音レベルを75デシベル以下とする「75デシベル対策」を推進するとともに、整備新幹線(東北(盛岡・新青森間)・九州・北陸・北海道)について、新幹線鉄道騒音に係る環境基準が達成されていない地域に対する騒音対策を推進する。

自動車の交通騒音対策としては、2019年度に引き続き、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を推進する。また、毎年実施される不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を防止するための啓発活動を引き続き実施する。

### (5) バラスト水管理の円滑な実施

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 外航船舶から排出される有害なバラスト水による生態系破壊等の防止に向けて、条約の早期発効及びバラスト水管理の円滑な実施を推進する。

船舶バラスト水規制管理条約の内容を適切に実施するため、規制対象の船舶に対し、適正な船舶検査を実施し、また、引き続き日本国籍船舶用のバラスト水処理設備の型式指定及び設備確認に係る審査を進める。さらに、同条約の履行状況や課題に関する情報収集を行い、バラスト水処理の適切な実施に向けた将来の条約見直し作業に備える。

### (6) 道路交通における交通流・環境対策

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策やLED道路照明灯の整備を推進する。

2019年度に引き続き、道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく円滑に走行できる道路とするための交通流対策や交通管制技術の高度化、LED道路照明灯の整備等を推進する。

## (7) 省エネ設備・機器の導入等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進する。

2019年度に引き続き、エネルギー効率の良い車両の導入、鉄道施設への省エネ設備等の導入を推進する。

## (8) 燃料電池自動車の本格的な普及

### 【交通政策基本計画における記載】

- 燃料電池自動車の本格的な普及に向けて、車両の保安基準の見直し、認証の相互承認の実現及び普及のための支援策について検討する。

引き続き、燃料電池自動車を対象とした税制上の優遇措置や導入補助を実施する。

## (9) 天然ガス燃料船や水素燃料電池船の導入・普及等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 環境負荷低減に優れた天然ガス燃料船の早期導入・普及の推進や水素燃料電池船の導入・普及に向けた取組とともに、航空分野におけるバイオジェット燃料の導入についても検討する。

天然ガス（LNG）燃料船については、天然ガス燃料船の導入を促進するための計画認定制度、実運航時におけるCO<sub>2</sub>排出削減の最大化を図るためのLNG燃料船のモデル実証事業等を活用し、引き続き普及を促進する。また、水素燃料電池船については、国土交通省と環境省の連携により、船舶における水素利用拡大に向けた今後の指針の策定に向けた取組を引き続き進める。

引き続き、環境負荷の少ないLNG燃料船の普及を進めるとともに、我が国港湾へのコンテナ船等の寄港増加を図るため、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めつつ、周辺諸国に先駆けて我が国港湾においてLNGバンカリング拠点（2カ所）の2020年度中の供用開始に向けた支援を行う。

航空分野におけるバイオジェット燃料の導入については、2016年9月にとりまとめられたアクションプランに沿って、2019年に引き続き、個別論点について関係者間で議論を進めていき、2020年における我が国初の商用フライトの実施を目指す。なお、国際民間航空機関（ICAO）による国際航空分野のためのカーボンオフセット及び削減スキーム（CORSIA）について、2021年1月からのカーボンオフセットの開始に向けて、当該制度におけるバイオジェット燃料の基準等の詳細事項について引き続きICAOにおける議論に参画する。

## (10) 環境に優しいグリーン物流の実現

### 【交通政策基本計画における記載】

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

輸送効率がよく環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環境を整えるべく、税制特例措置や船舶共有建造制度を活用して環境性能に優れた船舶の普及促進を行う。

また、国際海運における温室効果ガス（GHG）排出削減のための新たな国際枠組みとして就航

済み船舶への燃費性能規制（EEXI：Energy Efficiency Existing Ship Index）の早期合意に向けた取組を推進する。さらに、国際海運からのGHG排出ゼロの実現に向け、2019年度に作成したロードマップに基づき、GHG排出削減に資する技術の開発・実用化に向けた取組を推進する。

環境に優しいグリーン物流を実現するための鉄道、海運へのモーダルシフトについては、本章第3節（3）に同じ。

港湾物流等や臨海部産業のカーボンニュートラル化に向けて、LNGバンカリング拠点の整備、COMPAS(Container Fast Pass)の本格運用等による外来トレーラーのコンテナターミナルゲート前待機の解消、内航フェリー・ROROの活性化、水素を活用した船舶への陸上電力供給設備の整備に向けた検討、洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用可能性の検討等に取り組む。