

交通政策基本計画(原案)について

平成26年10月

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識 (第2条)

- 交通の果たす機能
 - ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上 (第3条)

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上
 に寄与
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減 (第4条)

様々な交通手段の適切な役割分担と連携 (第5条)

交通の安全の確保 (第7条)

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等 (第8条～第11条)

関係者の連携・協働 (第6条、第12条)

法制上、財政上の措置 (第13条)

国会への年次報告等 (第14条)

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行 (第15条)

＜パブリックコメント、審議会への諮問等＞

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保 (第16条) …離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動 (第17条) …妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化 (第18条) …定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化 (第19条)

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成 (第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 (第21条)

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等 (第22条) …耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等 (第23条)

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備 (第24条) …交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進 (第25条～第27条)

○調査研究 (第28条)

○技術の開発及び普及 (第29条) …ICTの活用

○国際的な連携の確保及び国際協力の推進 (第30条) …規格標準化、交通インフラの海外展開

○国民等の意見を反映 (第31条)

地方公共団体の施策(第32条)

交通政策基本計画（原案）について

1. 基本計画の前提

○交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づく交通政策基本計画の記載事項

- (1) 交通に関する施策の基本的方針
- (2) 交通に関する施策の目標
- (3) 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- (4) その他必要な事項

○計画期間：2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）

2. 基本計画の構成

○交通に関する施策の基本的方針

- A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

○交通に関する施策の目標

- ・交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき「目標」及びその趣旨を記載
- ・目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

○交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

「目標」の各々について、計画期間中に取り組むべき主要な施策として、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、積極的に記述。

3. スケジュール

○交通政策審議会・社会資本整備審議会（計画部会・小委員会）において、6月に中間とりまとめ（素案）を、8月に中間とりまとめ（案）を審議。

○今後、パブリックコメント等を踏まえ、年内を目途に交通政策基本計画を閣議決定予定。

交通政策基本計画（原案）の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

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

基本法上の国の施策

施策の目標

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

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

- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

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

- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

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

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ①適切なフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

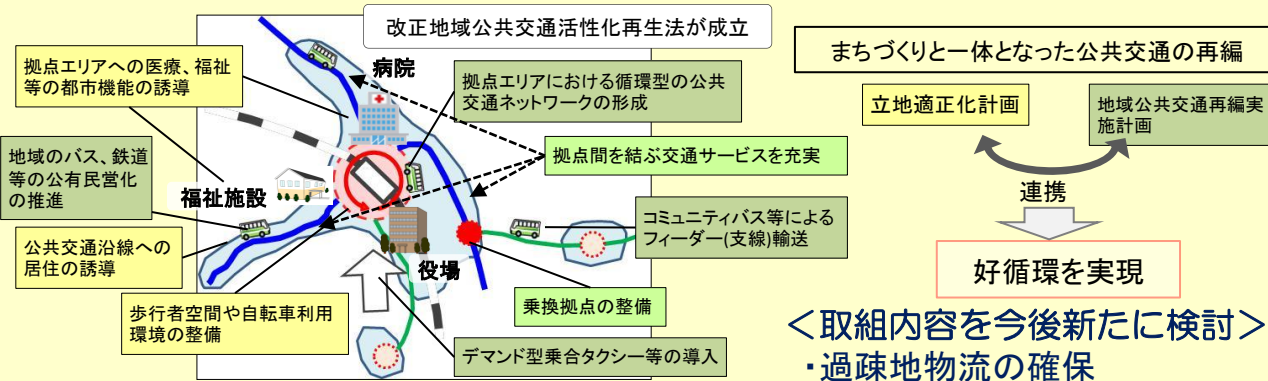
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



主な数値指標

- ・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数: **100件**
- ・デマンド交通の導入市町村: 311市町村(2013) → **700市町村**

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・現行の整備目標を着実に実現する。
- ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



ベビーカーマーク



ノンステップバス

<取組内容を今後新たに検討>

- ・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



新たなタイプのホームドア(昇降バー式)

主な数値指標

- ・ノンステップバスの導入割合[*]: 41%(2012) → **70%**
- ・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]: 82%(2012) → **100%**
- ・ホームドアの設置数[*]: 583駅(2013) → **800駅**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

- ・バスフロート船の開発



富山ライトレール



デマンドタクシー



コミュニティサイクル



BRT(連節バス)



乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。

コミュニティサイクルやサイクルトレインの活用・普及などを推進

主な数値指標

- ・低床式路面電車の導入割合: 約25%(2013) → **35%**
- ・コミュニティサイクルの導入数: 54都市(2013) → **100都市**

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

- ・公共交通機関のサービスレベルの見える化
- ・交通系ICカードの事業者間での共通利用やエリア間での相互利用の推進
- ・ITS技術等の活用による道路利用の効率化



相互利用可能な交通系ICカード(鉄道・バス)

(出典) JR東日本ホームページより

主な数値指標

- ・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]: 12県(2013) → **0県**
- ・バスロケーションシステムが導入された系統数: 11,684系統(2014) → **17,000系統**

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

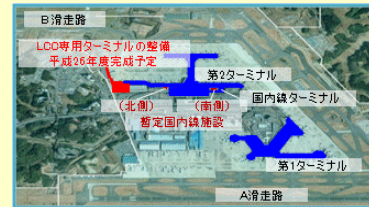
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

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

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

- ・首都圏空港の空港容量拡大[*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回+最大7.9万回**
【※今後、関係自治体等との協議を開始する予定】
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7%(2013) → **17%**

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



主な数値指標

- ・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バース(埠頭)数: 3バース(2013) → **12バース(2016)**
- ・三大都市圏環状道路整備率[*]: 63%(2012) → **約75%(2016)**

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に行う機構を創設

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法が成立



高速鉄道車両更新計画
日立製作所 受注額: 約4,600億円

主な数値指標

- ・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → **7兆円**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

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

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。(国土交通省公表資料より)

主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定)】: **20%増(2014-17)**
【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定)】: **10%増(2015-18)**
- ・道路による都市間速達性の確保率[*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**

目標③ 訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・免税店の1万店規模への倍増にも対応した運送サービスの充実
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実

主な数値指標

- ・無料Wi-Fiの導入割合[*]:
【主要空港】 87%(2013) → **100%**
【新幹線主要停車駅】 52%(2013) → **100%**
- ・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]: 17.4万人(2013) → **100万人**



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)



認定ドライバーによる観光タクシー(東京では外国語研修を実施)



我が国に寄港するクルーズ船

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

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

(施策の例) <これまでの取組を更に推進>
・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
・代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
・避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)

<取組内容を今後新たに検討>
・車両等の老朽化への対応



主な数値指標

- ・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率: 91%(2012) → **概ね100%(2017)**
- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率: 79%(2013) → **82%(2016)**
- ・港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合: 3%(2012) → **100%(2016)**
- ・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率: 36%(2013) → **100%(2016)**

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

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

(施策の例) <これまでの取組を更に推進>
・輸送を支える技能者、技術者の確保(航空機操縦士)
世界的に操縦士需要が急増。アジア/太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。
・・・民間養成機関の供給能力拡充等

<取組内容を今後新たに検討>
・若年層、女性、高齢者の活用
・海洋開発人材育成
・物流の省労働力化(モーダルシフト)

【積載率】
○鉄道貨物 平日 76.2%(2013年度) 休日 53.2%(2013年度)
○内航海運 33.7%(2012年度)
→ **トラック輸送の受け皿に**

主な数値指標

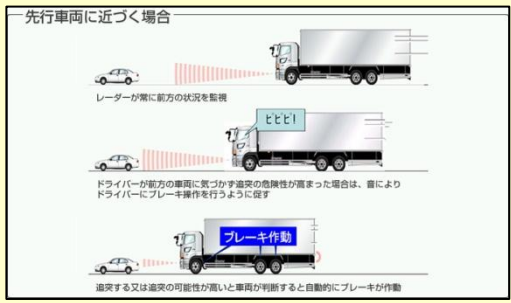
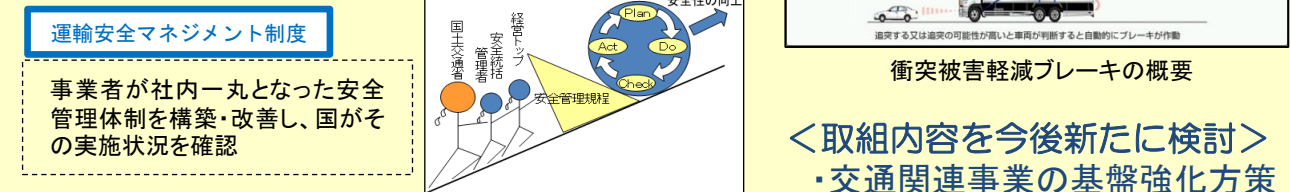
- ・主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]: 120人(2012) → **約210人**
- ・自動車関連の女性労働者の数(バス:1.4%(2011)、タクシー:2.3%、トラック:2.4%(2013)、整備士:0.85%(2009)): **倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

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

(施策の例) <これまでの取組を更に推進>
・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
・運輸安全マネジメント制度の充実強化
・新技術の活用



主な数値指標

- ・運輸安全マネジメント評価実施事業者数: 6,105事業者(2013) → **10,000事業者**
- ・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率: 約54%(2013) → **90%**

<取組内容を今後新たに検討>
・交通関連事業の基盤強化方策

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨) 我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

(施策の例) <これまでの取組を更に推進>
・次世代自動車の一層の普及

<取組内容を今後新たに検討>
・燃料電池自動車の本格導入
・グリーン物流(モーダルシフト等)



主な数値指標

- ・新車販売に占める次世代自動車の割合: 23.2%(2013) → **50%**
- ・モーダルシフトの推進【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**
【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**

施策の推進に当って特に留意すべき事項

① 適切なフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
- 他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

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

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である

(進め方)

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

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

(趣旨)

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

(進め方)

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

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

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

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