

# 交通政策基本計画の主な取組の 進捗状況について

---

国土交通省総合政策局  
平成28年6月

# 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

## 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

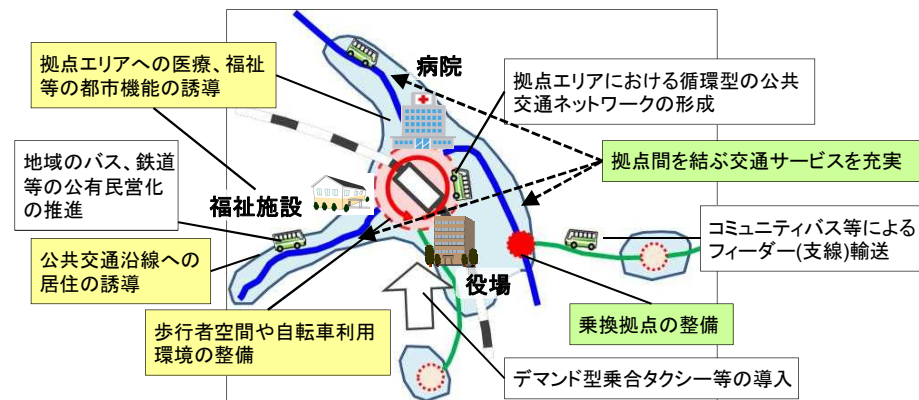
### (1) 地域公共交通の再構築 (白書-P133)

- 「コンパクトシティ形成支援チーム※1」による地方公共団体向けの説明会等を通じて、市町村からの相談への対応や課題・ニーズの吸い上げをワンストップで実施。また、関係省庁の支援措置を一覧できる支援施策集を市町村に提供。
  - 認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業に対し、補助要件を緩和する等の支援内容の充実。
  - 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資する制度の創設。
- 平成28年度は、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業を補助対象とするなど、支援対象を拡充。

※1 まち・ひと・しごと創生総合戦略に基づき、コンパクトシティ形成に向けた市町村の取組を進めるため、関係省庁を挙げて市町村の取組を強力に支援する組織

#### 【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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	—	→	2015年度	92件 → 2020年度 100件
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	→	2015年度	6件 → 2020年度 10件
3	デマンド交通の導入数	2013年度	311市町村	→	2015年度	338市町村 → 2020年度 700市町村



・地域公共交通再構築のイメージ

### (5) 過疎地物流の確保 (白書-P137)

- 全国5地域(高知県、静岡県、広島県、宮崎県、多摩ニュータウン)において、過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援のための輸送システムを検証するモデル事業を実施。課題や対応等について検討するとともに、実践的なノウハウを蓄積・普及。
- 過疎地域等における地域内配送の共同化等を促進するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改正
- 地方公共団体が認定を受けた地域再生計画に基づき、自家用有償旅客運送者が少量の貨物を運送(貨客混載)できるよう、地域再生法を改正。

→平成28年度は、モデル事業から得られた課題や対応策等について実践的なノウハウの普及・水平展開を実施。



・モデル事業(静岡市玉川地区) 対象世帯を回り、注文の有無や注文内容を聞き注文用紙に記入してもらっている状況

## 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 (白書-P138)

○LRTについては、地域公共交通再編事業としてLRTの導入等を実施する場合の補助率の引き上げを実施。広島電鉄等において低床式路面電車(LRV)の導入を進めるとともに、札幌市において路面電車の既設路線を接続するループ化や、福井鉄道及びえちぜん鉄道における路面電車と鉄道の相互乗り入れを推進。なお、BRTについては、平成27年度末時点で、全国で17箇所に導入。

→平成28年度も引き続き、LRT・BRTシステムの整備及びそれらに関するITシステム等の高度化について、地域公共交通確保維持改善事業等により支援。



広島電鉄株式会社におけるLRT

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
5	LRTの導入割合(低床式路面電車の導入割合)	2013年度 : 24.6%	→	2014年度 : <b>26%</b>	→	2020年度 : 35%

### (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 (白書-P141)

○海陸連結型の交通システム(バスフロート船)の安全要件(安全管理規程の作成指針)の策定等実用化に向けた環境の整備(一部航路において実用化)。

○地域公共交通確保維持改善事業において、一般旅客定期航路事業からデマンド運航事業への転換を図る場合を補助対象として拡充。

○航路事業を含む地域公共交通再編実施計画の策定支援、デマンド運航事業への転換の可能性に係る検討を実施。

→平成28年度は、長崎県五島市(浦～前島航路及び富江～黒島航路の2航路)において、デマンド運航事業転換に向けた検討を開始。



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 (白書-P141)

○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交通分野におけるバリアフリー化を推進。

→平成28年度も、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、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引き続き推進。



音響式信号機



エスコートゾーン

### (2) ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善 (白書-P144)

○ホームドア施設について、自治体と連携して予算・税制措置により整備を推進。

○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、鉄道駅や車両へのポスター掲示・チラシ配布等を実施。

→平成28年度も、同様に予算・税制措置を通じた整備を推進するとともに、ベビーカーへの理解・配慮の普及・啓発を実施。



ベビーカーマーク



ベビーカーキャンペーン用ポスター

#### 【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
9	ホームドアの設置数	2013年度 583駅	→	2015年9月末 621駅	→	2020年度 約800駅

### (6) 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さらなるバリアフリー化 (白書-P146)

○2020年に向けて今後重点的に取り組むべきバリアフリー施策をとりまとめた上で、空港から競技会場周辺駅等までの連続的エリアにおいてバリアフリー化に向けた調査を実施。

○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会エンブレムを施した大会特別仕様ナンバープレートの実施に係る基本スキーム等について検討。

→平成28年度も、大会特別仕様ナンバープレートの実施に向けた検討を行うとともに、空港アクセスバスでのリフト付きバスを導入した実証運行やユニバーサルデザインタクシーの普及促進等を実施。



# 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

## 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

### (8) 既存の道路ネットワークの最適利用 (白書-P150)

○ETC2.0<sup>※2</sup>により得られるビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金、生産性の高い賢い物流管理、ビッグデータに基づく賢い投資など、道路を賢く使う取組を本格的に展開。

→平成28年度は、同年4月から実施される首都圏における新たな高速道路料金の導入などにより適正な交通流・交通量の誘導及び分散等を整備。

※2:全国の高速道路上に設置され約1,600ヶ所の通信スポット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。



### (9) 自動走行システムの実現 (白書-P151)

○国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の枠組みの下、イギリス等との共同議長国として、自動運転に関するセキュリティガイドライン等の整備を主導。

○「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」の「自動走行システム」において、ドライバーとシステムの安全かつ円滑な意思疎通の方法の検討等自動走行システムの実用化に向けた取組を推進。

○経済産業省と国土交通省が共同して「自動走行ビジネス検討会」において、15年程度先を見据えた自動走行システムの目指すべき方向性とその実現のための課題について整理。

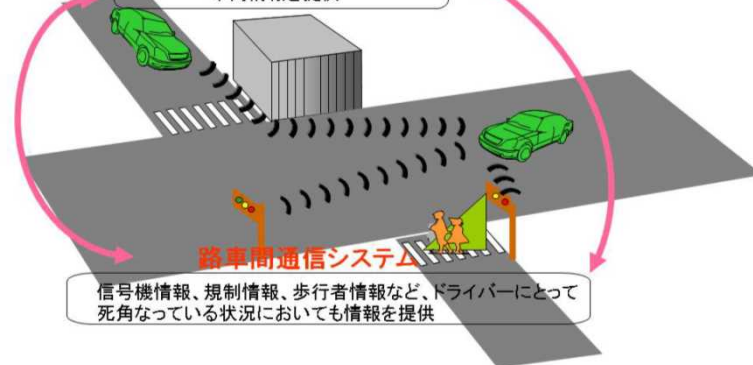
○警察庁の「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」において、自動走行の実現に関する法制度面を含む各種課題について検討するとともに、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案」を作成。

→平成28年度は、「自動走行ビジネス検討会」で整理した課題を踏まえ、実証事業に着手するとともに、急速に進展する自動走行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2016」を策定。

#### システム連携により安全システムを構築

##### 車車間通信システム

物陰となりドライバーの死角となる車両情報を提供



**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 (白書-P154)**

○我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す取組を推進。

- ・東京国際空港については、飛行経路の見直し等の機能強化方策に対して住民の幅広い理解を得るため、オープンハウス型の説明会を開催。
- ・成田国際空港については、平成27年4月に第3ターミナル(LCCターミナル)を供用開始。
- ・関西国際空港・大阪国際空港については、新関西国際空港株式会社において、平成27年12月に優先交渉者と公共施設運営権実施契約を締結し、平成28年3月に事業移管を実施。
- ・中部国際空港については、LCC等の新規就航や増便に対応するためのエプロン整備を実施、一部を平成27年12月に供用開始。



成田国際空港第3ターミナル  
(提供:成田国際空港株式会社)

○平成27年6月に圏央道(神崎IC～大栄JCT間)、10月には圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC間)が開通する等、北関東方面と成田国際空港を結ぶ広域ルート強化。

→平成28年度も、国際競争力強化のために必要な整備等を重点的に実施。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
16	首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便)	2013年度 88都市	→	2015年度 101都市	→	2020年度 アジア主要空港並
17	三大都市圏環状道路整備率	2014年度 68%	→	2015年度 71%	→	2020年度 約80%

**(8) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化 (白書-P157)**

○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)等の取組を深化。

- ・平成27年4月、横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルを供用開始。
- ・平成28年3月、横浜港と川崎港において設立された「横浜川崎国際港湾株式会社」を京浜港の港湾運営会社として指定の上、国から出資するなど、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築。

→平成28年度も、引き続き、阪神港と京浜港において国際コンテナ戦略港湾への集貨を推進するほか、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等を活用し、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積を推進。

【関係指標】



横浜港南本牧コンテナターミナル

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値			
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	2012年度 3バース	→	2015年度 6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	→	2015年度	デイリー寄港	→	2020年度	デイリー維持
	②欧州基幹航路	2013年度	週2便	→	2015年度	週2便	→	2020年度	週3便



## 第2節 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

## (5) 安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充 (白書-P163)

- 高速バス事業者や有識者からなる協議会において、高速バス等の利用促進のため、当面緊急的に取り組むべき事項の具体的な方針をとりまとめ。
- また、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べく、監査等を着実に実施。
- 平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故については、有識者からなる委員会において徹底的な再発防止策を検討し、同年3月、「中間整理」をとりまとめ。

→平成28年度は、夏までに軽井沢スキーバス事故を受けた総合的な対策をとりまとめ、実施に移す。  
また、同年3月に国土交通省に設置された「モーダルコネク外検討会」の活用等により、高速バスネットワークの強化を推進。



バススタ新宿

## (6) 空港経営改革の着実な推進 (白書-P164)

- 仙台空港において、平成27年12月に優先交渉権者と公共施設等運営権実施契約を締結し、平成28年2月より公共施設等運営権者によるビル事業の運営を開始。

→平成28年度は、仙台空港において、同年7月から公共施設等運営権者によりすべての事業の運営を開始できるよう準備を進める。  
また、高松空港や福岡空港等においても、公共施設等運営事業の活用に向けて引き続き具体的な検討を実施。さらに、北海道においては、複数空港の一体運営に向けた検討を実施。



仙台空港

仙台空港HPより引用

## (10) 鉄道による貨物輸送の拡大 (白書-P166)

- 多様な関係者の連携によるモーダルシフトの促進等により生産性を向上し、物流ネットワーク全体の省力化・効率化を一層進めるため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改正。

**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 (白書-P166)**

○交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境の整備を推進。

- ・地方空港・港湾を含めたCIQ(税関・出入国管理・検疫)について政府一体となって必要な人的・物的体制を整備。また、訪日外国人が多く利用する成田国際空港・関西国際空港では、関係者による検討の上、ファーストレーンを導入。
- ・多言語対応ガイドライン(平成26年3月観光庁)に基づき、交通分野での多言語対応を推進。
- ・地方ブロック単位及び営業所所在の隣接県まで、貸切バスの営業区域を拡大する弾力化措置を平成28年9月末まで延長。
- ・タクシーサービスの国際化、高度化、多様化の必要性を盛り込んだ「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」を策定。
- ・「手ぶら観光」共通ロゴマークの使用基準(英語対応が可能等)を満たす手ぶら観光カウンターの設置を推進。



→平成28年度も引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を推進。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値			
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%	→	2016年2月	96%	→	2020年度	100%
	②新幹線主要駅停車駅	2013年度	52%	→	2016年2月	67%	→	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	→	2015年	最長38分	→	2016年度	最長20分以下

**(3) クルーズ振興を通じた地域の活性化 (白書-P168)**

○クルーズ船の受入環境の改善等を推進し、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図る。

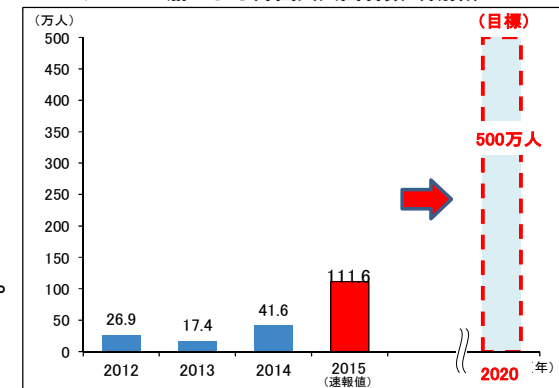
- ・クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、八代港等で係船柱、防舷材の追加設置による大型クルーズ船の受入環境改善や石垣港等において旅客船ターミナルの機能強化を推進。
- ・「全国クルーズ活性化会議」と連携し、クルーズ船社にとって有用な情報をウェブサイトで一元的に発信。
- ・クルーズ船社のキーパーソンを招聘し、「全国クルーズ活性化会議」の会員である自治体との商談会を4回開催。

→平成28年度も、同年3月に取りまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において設定された、「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」とする目標の実現に向けて引き続き取組を推進。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値			
30	全国の港湾からのクルーズ船で入国する外国人旅客数	2013年	17.4万人	→	2015年	111.6万人	→	2020年	100万人

クルーズ船による外国人入国者数(概数)



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。



## 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 (白書-P172)

- 韓国、トルコ、フィリピン、マレーシア、ラオス等を大臣が歴訪し、相手国のトップや国土交通分野を担当する閣僚と協議・意見交換を行うとともに、我が国インフラシステムのトップセールスを実施。
  - アフリカ・中南米を含む合計19か国を副大臣・政務官が訪問し、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実施。
- 平成28年度は、9月に長野県軽井沢町において、サミットの議長国として、「G7長野県・軽井沢交通大臣会合」を開催予定。交通分野における世界的な議論を我が国が主導し、我が国の政策、技術の強みを内外に発信。

## (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 (白書-P172)

- 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が以下の3案件について支援を決定。
  - ①ベトナム・チーバイ港整備運営事業 (JOIN出資決定額:約12億円)  
ベトナム・ホーチミン近郊に位置するチーバイ港において、鉄スクラップ輸入等のための港湾ターミナルを整備・運営する事業。
  - ②米国・テキサス高速鉄道事業 (JOIN出資決定額:約49億円)  
米国・テキサス州ダラスとヒューストン間における高速鉄道建設事業。米国の民間企業であるテキサス・セントラル・パートナーズ(TCP)が事業主体となり、日本の新幹線システム(N700-I Bullet)を導入する前提で事業を推進。
  - ③ブラジル・都市鉄道整備運営事業 (JOIN出資決定額:最大約56億円)  
ブラジルのリオデジャネイロ等3都市において、近郊鉄道、地下鉄、LRTの4事業を一括して行うことにより、交通渋滞等の都市問題の改善と都市鉄道の安全・安心な輸送を実現する事業。



マレーシア運輸大臣との会談

- 平成28年度は、財政投融资を900億円(産業投資380億円、政府保証520億円)計上。引き続き、JOINを積極的に活用して幅広い分野・地域での案件を支援し、我が国企業の海外展開を促進。



## 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

### (4) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策 (白書-P178)

○平成27年9月に閣議決定された第4次社会資本整備重点計画において、平成32年度までに各分野における個別施設計画の策定率を100%とすることを決定しており、各インフラ管理者による策定を推進。

- ・道路橋やトンネルについては、点検結果に基づく措置を計画的に実施。また、全都道府県で設置された「道路メンテナンス会議」を活用した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など、自治体の実施する道路の老朽化対策に対する支援を実施。
- ・港湾については、平成27年4月に「維持管理計画策定ガイドライン」を策定。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の設立等を実施。

→平成28年度は、引き続き、各インフラ管理者による個別施設ごとの計画策定及び計画に基づく対策を推進するとともに、交通施設の長寿命化に資する改良に対する支援措置を講じる。

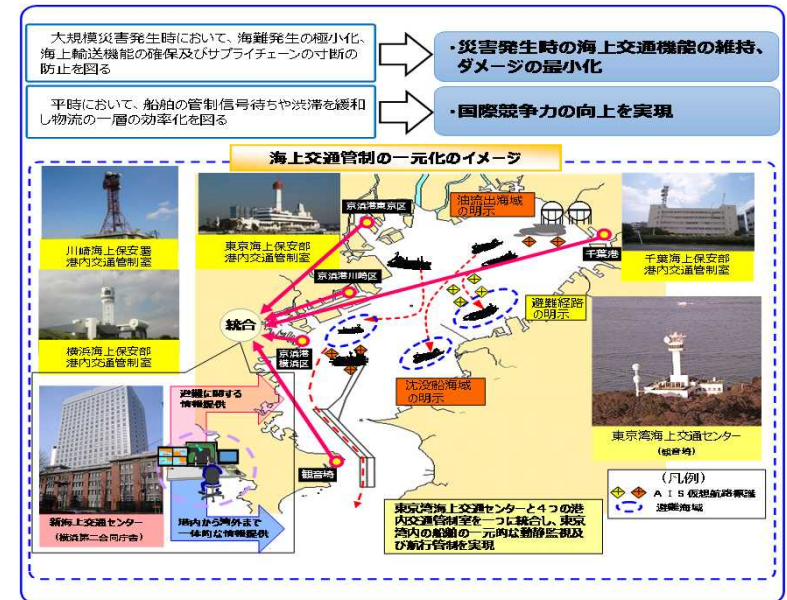
#### 【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値	
38	主要な交通施設の長寿命化						
	①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%

### (1) 港湾等における船舶の避難誘導等 (白書-P183)

○東京湾における一元的な海上交通管制の構築の一環として、2015年8月から京浜港横浜区における管制機能を強化。また、一元的な海上交通管制の運用に併せて、非常災害発生時の海上交通機能の維持等のために海上交通安全法を改正。

→平成28年度は、引き続き、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を図るため、レーダーなどの関連施設の整備等を推進するとともに、必要な制度の見直しを行う。



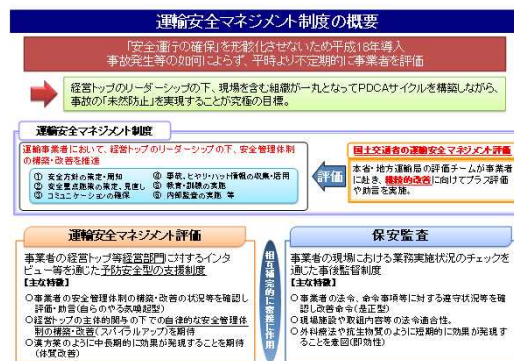
## 第2節 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

### (2) 運輸安全マネジメント制度 (白書-P186)

- 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」に加え、平成27年12月、10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」を大阪市で開催し、運輸事業者の安全意識を醸成。
- 平成27年度は、534者(鉄道77者、自動車198者、海運244者、航空15者)が運輸安全マネジメント評価を実施し、累計7104事業者となった。
- 平成28年度も、引き続き、セミナーやシンポジウムの開催等を通じ、制度の普及啓発を図り、運輸事業者の安全意識を醸成。

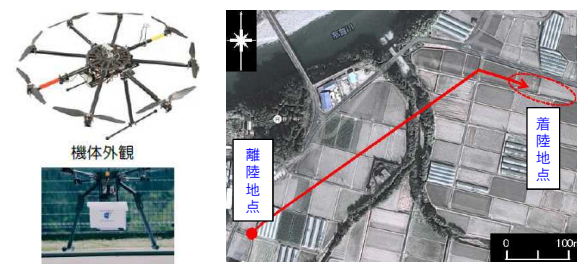
【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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	→	2015年度 7,104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 17,779人	→	2015年度 39,932人	→	2020年度 50,000人



### (3) 新技術の活用や設備投資への支援 (白書-P187)

- 鉄道事業については、鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備が完了していない事業者に対して設置を促し、設置期限(平成28年6月)までの設置完了を確認。
- 無人航空機については、平成27年に航空法を改正し、飛行の安全確保のための基本的ルールを構築。また、安全確保を前提としつつ、物流への活用に向けた取組をさらに進めるため、徳島県那賀町において、民間事業者と共同で貨物輸送実験を実施。
- 特に、無人航空機については、早ければ平成30年頃までに、無人航空機による荷物配送を可能とするため、引き続き、安全確保を前提としつつ、関係者と共に、必要な環境整備を加速。



指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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 88%	→	2014年度 94%	→	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%	→	2014年度 99%	→	2016年6月 100%
	②運転状況記録装置	2013年度 94%	→	2014年度 97%	→	2016年6月 100%

### (6) 生産性向上等を含めた交通関連事業の基盤強化と適正な競争環境の整備 (白書-P189)

- 多様な関係者の連携促進等により生産性を向上し、物流ネットワーク全体の省力化・効率化を一層進めるため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改正。



## 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 (白書-P191)
- (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 (白書-P193)

○バス運転者については、「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」のとりまとめ(平成26年7月)をふまえ、若年層や女性の新規就労等に資する効果的な取組に係る手引書を作成し、また、地方運輸局等による職業としての魅力PRのための高校訪問等を実施。

○タクシー運転者については、女性・若年層の雇用を増加による人材の多様化等を内容とする「タクシー革新プラン2016」を策定(平成28年4月)。また、女性運転者の雇用拡大に向けた今後の取組の方向性について、調査・検討等を実施。

○トラック運転者については、「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」として今後の方針を策定。また、経営者への情報発信や啓発強化等のため「トラガール促進プロジェクトサイト」の作成・公表等を実施。

→これらについては、平成28年度も、引き続き同様の取組を実施。

○物流業全般の取組として、運賃・料金の適正収受等の促進など「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」掲載の取組を推進。また、物流業の就業先としての魅力を向上させ、必要な人材を確保するための就業環境の整備等を内容とする「今後の物流政策の基本的な方向性等について」を答申。

→平成28年度は、答申を踏まえてアクションプランを改定の上、引き続きアクションプラン掲載の施策を強化。

○自動車整備士については、産学官連携した魅力PRのための高校訪問、自動車整備業就労者や職業紹介事業者等を対象とした労働条件・職場環境に関する実態調査、調査結果を踏まえた改善策や推進方策の検討等を実施。

→平成28年度は、女性が使いやすい工具等に関する指針の作成・周知等を実施。

### 【関係指標】

指標番号	指標名	初期値		→	現状値		→	目標値	
48	主要航空会社の航空機操縦士の人数	2012年	約5,600人	→	2015年	5,855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	→	2014年度	129人	→	2020年	約210人
50	海運業(外航及び内航)における1事業者あたりの船員採用者数	2011年度	1.83人	→	2013年度	2.90人	→	毎年度	1.83人以上を維持
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	2011年度	約1,200人	→	2014年度	約1,300人	→	2020年度	約2,500人
	②タクシー運転者	2013年度	約6,700人	→	2014年度	約6,900人	→	2020年度	約14,000人
	③トラック運転者	2013年度	約20,000人	→	2014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	→	2015年度	約3,600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	→	2014年度	集計中	→	2020年度	約2,400人

## 第4節 さらに低炭素化、省エネ等の環境対策を進める

### (1) 次世代自動車の一層の普及 (白書-P195)

○首都圏、中京圏、関西圏、北部九州圏を中心に民間事業者の水素ステーション整備費用の補助を実施。なお、埼玉県春日部市におけるプラグインハイブリッドバスの路線バスへの導入、東京都・愛知県における燃料電池自動車タクシー(8社12台)の導入等、他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援。

→平成28年度は、次世代自動車の更なる普及促進、充電インフラや水素ステーションの設置等に向けた支援を実施するとともに、水素ステーションの適切な整備・運営方法の確立に向けて、燃料電池自動車の需要創出等に必要な活動費用を補助。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
54	新車販売に占める次世代自動車の割合	2013年度	→	2015年度	→	2020年度
		約23.2%	→	28%	→	50%

### (2) 自動車を排出源とするCO2の削減 (白書-P196)

○自動車のCO2排出削減に関する取組を推進。

- ・シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等と連携してエコドライブを啓発。また、地球にやさしい運転をする上でのポイントを整理した「エコドライブ10のすすめ」の普及・推進。
- ・トラックの輸送効率化については、「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」において、『効果的かつ利便性の高いマッチングシステムの在り方』として望ましいかたちを整理。また、共同輸配送を行う際に必要な運行経費、設備導入経費の一部補助等を実施。
- ・タクシーについては、待機タクシーの削減にむけて東京地区に加え多摩地区のタクシー配車のスマートフォン向けアプリの普及支援を実施。
- ・公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」を積極的に広報する等、公共交通の利用に関する意識を高揚。



「のりたろう」

→平成28年度も引き続き、これらの施策を引き続き推進。

【関係指標】

指標番号	指標名	初期値	→	現状値	→	目標値
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	-	→	2014年度	→	毎年度
		-	→	-1%	→	-1%
56	信号制御の改良によるCO2の排出抑止量 ※2015年4月1日を起算日とした場合の排出抑止量	-	→	2015年度	→	2020年度
		-	→	51,111t-CO2/年	→	約10万t-CO2/年