

1

2

3

4

5

6

7

第 2 次交通政策基本計画 (素案)

目 次

はじめに	1
第1章 我が国を取り巻く課題	
第2章 交通が直面する「危機」と、それを乗り越える決意	
第3章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策	
基本的方針A．誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保	
基本的方針B．我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	
基本的方針C．災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現	
第4章 目標と講ずべき施策	
基本的方針A	
目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現	
目標② コンパクト・プラス・ネットワークの推進とまちづくりとの連携強化	
目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進	
目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	
基本的方針B	
目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化	
目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	
目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保	
基本的方針C	
目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築	
目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保	
目標③ 運輸部門における地球温暖化対策等の加速化	
第5章 施策の推進に当たって必要となる取組	
おわりに	

1 はじめに

我が国の交通政策は、今、大きな岐路に立たされている。

平成の時代までは、生産年齢人口が社会の大宗を占める中、増加する交通需要に対応するため、需給調整規制の規制緩和を進めつつ、全国一律の制度に基づき、競争を基本とした効率的な交通システムの構築を進めてきた。

その結果、大都市部など競争が成立する分野では、交通サービスが多様化し、利便性の向上が図られた一方、地方部など競争が成立しにくい分野では、人口減少等を背景として、交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加している。

さらに、昨今の情報通信技術の飛躍的な発展や、人々のライフスタイル・価値観の変化は、ネットワークやサービスの水平的な展開に勤しんできた交通事業にも変革を促し、同時に、行政の制度や規制のあり方が問われるようになってきていた。

こうした中、新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大し、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、さらには人々の行動・意識・価値観にまで多方面に甚大な影響を及ぼした。

感染拡大期においては、我が国では「自粛」という形で、多くの人々が外出・移動を控えたが、公共交通や物流は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして、感染リスクを抱えながら事業を継続し、社会に多大な貢献を果たした。

しかしながら、公共交通機関では、需要が大幅に減少し減収する中でも運行便数を確保するという社会的な要請の中、特に中小の交通事業者を中心に、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っている。

また、今後、テレワーク等の新しい生活様式が社会に定着することで、積年の課題であった東京一極集中の是正と地方の活性化や、交通需要マネジメントによる大都市圏等での交通集中の緩和等の期待が持たれる一方で、全国の公共交通機関においては、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性も予見されている。

我が国の交通サービスが社会構造の大変化や大規模災害等のリスクに直面する中で持続的に運営され、強靱な形態となるためには、交通事業者はいかなる手立てを講ずるべきか、行政はどのように貢献すべきか、また利用者はどのように負担すべきか。

従前より交通政策が目指してきた「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現¹」という使命は、今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、これまでになく重要度・

¹ 2015年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」においても、ターゲット「11.2」（2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。）として規定されている。

1 緊急度が増しており、もはや逐次的・漸進的な改善では手遅れとなるおそれがある。

2 また、我が国の交通が、社会・経済の急激な変革に対応し、供給者目線から真に
3 利用者目線でのサービス展開に転換するためには、デジタル化や自動化、デジタ
4 ル・トランスフォーメーション（DX）をはじめとしたモビリティの革新や、既存の制
5 度・規制の見直しに大胆かつ迅速に取り組まなければならない。

6 加えて、陸海空の基幹的な交通ネットワークの着実な強化や、頻発・激甚化する
7 自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、カーボンニュートラル
8 に向けた取組など、交通分野が対応すべき課題は重要かつ広範に跨る。

9 こうした問題意識の下、持続的で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交
10 通システムへ転換すべく、多様な主体が連携・協働しつつ、商業的手法に加え、公
11 助・共助・自助に係るあらゆる施策を総動員して全力で取り組んでいかなければな
12 らない。

13
14 なお、本計画に基づく施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交
15 通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土形成計画」
16 や「社会資本整備重点計画」、「観光立国推進基本計画」、「総合物流施策大綱」、「国
17 土強靱化基本計画」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「環境基本計画」等、
18 様々な政府の計画とも連携・整合を図ることとする。特に、社会資本整備重点計画
19 とは車の両輪として一体的に実行していくことが必要である。

20 こうした観点から、本計画の計画期間については、社会資本整備重点計画の計画
21 期間との一致を図り、令和7年度（2025年度）までとする。

第1章 我が国を取り巻く課題

我が国は、人口減少や少子化、超高齢化の進展、新興国をはじめとした海外諸国との競争激化、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題の深刻化、厳しい財政制約など、多様かつ重大な課題に直面している。さらには、全世界に甚大な影響を与えた新型コロナウイルス感染症の災禍は、未だに予断を許さない状況が続いている。

交通政策に係る中期的な計画の策定に当たっては、こうした我が国を取り巻く課題についての的確に認識する必要がある。

1) 人口減少・超高齢社会への対応と、「真の豊かさ」の実現

我が国の総人口は、2008 年をピークとして減少局面に入っており、2050 年には 1 億人余にまで減少する。人口規模が小さい市区町村ほど減少率が高く、2015 年時点の人口が 1 万人未満の市区町村では、2050 年の人口は現在のおよそ半分にまで減少する²。こうした地域では、日常の買い物や医療など生活に必要なサービスが成り立たなくなるおそれがある。

人口減少下において、地域住民の生活の持続性を確保するとともに、活力ある地方を創るためには、都市のコンパクト化の本格的な展開とあわせて、インバウンドの回復と国内観光の活性化、農林水産業改革などにより、地方への人の流れをつくる必要がある。

また、人口減少とあわせて、我が国では、世界でも最速で高齢化が進行している。過疎地域に限らず、大都市の中心部も含めて全国で高齢化は進んでおり、現在の高齢化率（65 歳以上人口割合）は約 3 割と、世界で最も高い水準となっている。今後、2050 年には、人口は約 1 億人まで減少し、その 38%が 65 歳以上、24%が 75 歳以上の後期高齢者となる³。人口が同じく約 1 億人だった 1965 年からの 1 世紀足らずの間に、我が国の人口構成は、ピラミッド型から反転した、いわば「逆ピラミッド型」へ変化することとなる。

高齢者が、地域社会の中で、健康で生きがいに満ちた生活を送るためには、加齢による心身の活力低下（フレイル）を防がなければならない。そのためには社会性の維持が重要であり、自由に移動できる環境を整え、外出を促進する必要がある。

さらに、高齢者が増加する一方で、若年人口は急減する。小中学校の統廃合に伴う通学の長距離化など、子どもや子育て世代のニーズに的確に対応していくことも重要な課題である。

高齢者や子ども、障害者を含めた全ての人が、人生 100 年時代の充実した働き方、

² 総務省国勢調査報告、国土交通省国土政策局推計値に基づく見通し。

³ 国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計（平成 29 年 1 月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

暮らし方を通じて、「真の豊かさ」を実感できるよう、必要な政策を講じる必要がある。

2) 国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上と Society5.0 の実現

平成の初期の 1995 年当時、我が国の GDP⁴は世界全体の約 1 割を占め、世界第 2 位の経済大国であった。しかし、その後、世界の新興国の成長がめざましく、また、他の経済大国も着実に成長している中、我が国の経済は、バブル経済の崩壊やリーマン・ショック等により長期間の停滞期を経た。今後、世界経済の中での相対的な地位は更に低下し、2050 年には、我が国の GDP は世界全体の約 3%に過ぎなくなる見込み⁵である。

また、我が国の一人当たり GDP や労働生産性は、欧米諸国と比べて、高い水準とは言えず、家計所得は、2000 年以降、減少傾向に転じている。

天然資源に恵まれない我が国が、人口が減少する中においても、国際経済の中で「稼ぐ力」を維持向上し、世界に先駆けて提唱した Society5.0 を実現するには、デジタル化とイノベーション力の強化が不可欠である。

デジタル化は、学校教育、研究活動、テレワーク、行政手続などあらゆる場面において諸外国に対する遅れが顕著になっており、官民連携の下、あらゆる分野で推進する必要がある。さらには、産業構造や働き方などのライフスタイルも含めた社会基盤・ルールをデジタル化に対応させ、経済社会活動のサイバー空間への移動を実現させるデジタル・トランスフォーメーション (DX)を進める必要がある。

また、イノベーション力については、長年にわたる基礎研究の蓄積や優れた研究成果はあるものの、社会受容性、制度・商習慣等の課題もあり、新技術の社会実装が遅れ、活用が進まない傾向にあると指摘されている。今はまさに、新たなシステムやルール、サービスやビジネスが確立していく変革期であり、世界に先駆けてイノベーションを創出し、速やかに社会実装に結びつけるための環境整備が必要となる。その際、ダイバーシティの観点から、外国人材等を含め、多様な人が活躍し、交流することにより、イノベーションが促進される社会を目指すべきであろう。

3) 巨大災害への備えなどによる国民の安全・安心の確保

我が国は、世界の大規模地震の約 2 割が発生している地震多発国である。日本周辺の太平洋沖合には、海溝型地震を起こす陸と海とのプレートの境界があり、南海トラフ地震や首都直下地震といった巨大地震の発生確率は極めて高く、今後 30 年以内で 70~80%とされている。

また、近年、風水害や土砂災害が頻発・激甚化し、鉄道・バスの長期不通・サー

⁴ 購買力平価ベース

⁵ Economic Outlook No 103 - July 2018 Long-term baseline projections

1 ビス低下が起きており、場合によっては存続断念に至るケースもある。さらに、地
2 球温暖化の進行に伴い、これまでの常識を超えた災害の発生が予想され、公共交通
3 システムの脆弱性が懸念される。

4 我が国は、平地が少なく、沖積平野や沿岸部等の特定の場所に人口・資産が集中
5 しており、ひとたび巨大地震や大水害等が発生すれば、国家存亡の危機を招くおそ
6 れがある。

7 こうした自然災害から国民の生命と財産を守るためには、防災・減災、国土強靱
8 化への徹底的な対応が必要である。また、適切な規制含め、防災・減災のためのす
9 まい方や土地利用を推進するとともに、これと整合的な公共交通システムにしてい
10 く必要がある。

11 さらに、交通機関における重大事故防止や、高度経済成長期以降に集中的に整備
12 され、今後急速に老朽化する交通インフラの維持管理・更新も国民の安全・安心に
13 関わる重要な課題である。

14 4) 地球環境や経済社会の持続可能性の確保

15 全世界における気候システムの温暖化は疑う余地がなく、世界の平均気温は、
16 2017 年時点で工業化以前と比較して約 1℃上昇し、現在の度合いで増加し続けると
17 2030 年から 2052 年までの間に気温上昇が 1.5℃に達する可能性が高いとされている。

18 このまま地球温暖化が進行すれば、農林水産業や自然生態系、水環境・水資源に
19 影響を及ぼすほか、短時間強雨や大雨の強度・頻度の増加による河川の洪水、土砂
20 災害、台風の強度の増加による高潮災害など甚大な被害のおそれが生じる。

21 2015 年に策定されたパリ協定では、世界共通の長期目標として、産業革命前から
22 の気温上昇を 2℃未満に抑制することなどが定められた。我が国においても 2050 年
23 ままでに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素
24 社会の実現を目指すこととされている。積極的に温暖化対策を行うことが産業構造
25 や経済社会の変革をもたらし、大きな経済成長につながるという発想の転換により、
26 経済と環境の好循環をつくり出していくことが必要である。

27 また、2015 年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」では、
28 地球上の「誰一人も取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指す
29 こととし、その中で 17 目標・169 ターゲットを定めている。

30 我が国の重要な政策課題である、全ての人々への持続可能な輸送システムへのア
31 クセスの提供や、自然災害に対する強靱性等の強化、エネルギー効率の改善等につ
32 いては、SDGs にも明記されており、規定されている期限内での目標達成に向けて、
33 取組を強化する必要がある。

34 5) 新型コロナウイルス感染症への対応

35 令和元年 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

1 感染症（COVID-19）は、令和2年に世界規模に拡大し、令和3年●月時点で、感染者
2 数は●●万人、死亡者数は●●万人を上回った。我が国においても、全国に感染が
3 広がり、その脅威はいまだ継続している。

4 世界経済は、世界恐慌以来の後退に見舞われており、各国経済への影響は甚大な
5 ものとなっている。今後の回復の見通しも不透明な状況である。我が国においても、
6 戦後最大の経済の落ち込みを経験した。

7 今後、感染拡大を抑えることを最優先としつつ、的確な感染防止策及び経済・雇用
8 対策を講じる必要がある。

9 さらに、ウイルスの脅威は、今回の新型コロナウイルス感染症に留まらない。防
10 疫に万全を期すとともに、強固なサプライチェーンの構築、デジタル・トランスフ
11 オーメーション（DX）の加速等により、脅威に対して強靱な社会・経済構造を築く必
12 要がある。

第2章 交通が直面する「危機」と、それを乗り越える決意

我が国の交通は、地域におけるモビリティ危機や大都市等での慢性的な混雑などサービスの課題、デジタル化等の遅れ、物流における労働力不足、自然災害をはじめとした安全・安心の課題、地球温暖化対策への要請など、対応を怠れば社会・経済に致命的なダメージを与えかねない様々な「危機」を抱えている。

本章では、こうした交通が直面する「危機」を述べるとともに、「危機」を乗り越えるため、関係者が一丸となって取り組むべき方向性を決意として示す。

1) 地域におけるモビリティ危機

人々の移動は、生活を維持する上でも、豊かな暮らしを楽しむ上でも、重要な役割を担っている。自由に移動できることがいかに重要か、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため移動・渡航の自粛を余儀なくされた中で、それを強く再認識させられた。

日々の生活に密着した日常的な移動は、自家用車等のパーソナルなモビリティのほか、乗合バスやタクシー、地域鉄道、離島航路・航空路等の地域公共交通により支えられている。

しかしながら、地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転者不足等の厳しい経営環境に置かれている。

全国の約 7 割の一般路線バス事業者及び地域鉄道事業者において事業収支が赤字であり、国・地方公共団体の補助や、貸切バス・高速バス事業その他の事業の利益により補填することでサービス提供を継続してきたが、経営に行き詰まる例も見られる。

また、乗合バス・タクシー等の運転業務に従事する人々の労働環境は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、人手不足・高齢化は年々深刻化している。このため、事業収支が黒字であっても、サービスの維持・確保が困難になっている場合もある。

こうした実情の下、地域公共交通が存在しない「空白地域」が、全国で拡大の一端をたどっており、年齢的理由や身体的理由等で自家用車を所有あるいは自ら運転できない「交通弱者」のモビリティの確保が極めて切迫した課題となってきた。

加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要が更に減少している。交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」が起きかねない。

元来、「公共」という言葉は、「社会的視点に立ち、無料もしくは十分に廉価な価格で、十分な量と質が提供されるべき財やサービス」を意味している。その一方で、我が国では、主に民間事業者により供給され、旅客運送契約の下で誰もが利用

1 できる運送サービスをもって「公共交通」と称している実態がある。地域公共交通
2 を取り巻く状況が厳しさを増し、「公助」を求める社会的要請が強まる中において
3 も、こうした実態を踏まえた対応が必要である。

4 具体的には、交通事業者をはじめ地域のあらゆる関係者の連携・協働の下で、地
5 方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通の姿を
6 デザインし、スピード感を持って取組を進め、目に見える成果を上げることを目指
7 すべきである。

8 その際、地域の実情に応じて、商業的ではない手法も選択肢となりうる。これま
9 で、過疎地域等での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送につい
10 て、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合には、市町村、NPO 法
11 人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする自家用有償旅客運送制度が運
12 用されてきた。また、有償での輸送サービスが成立しない場合、ボランティアや地
13 域の助け合いにより、移動手段が確保されている地域もみられる。

14 さらに、パーソナルなモビリティを拡充する観点からは、高齢者の運転寿命を延
15 ばすための先進技術等を活用した車両の普及等も重要な方策となる。

16 こうした従来型の商業的手法に加え、公助、共助、自助など、あらゆる手法を合
17 理的かつ柔軟に組み合わせ、まちづくり政策と連携しつつ地域モビリティ全体を将
18 来的な人口動態の変化を見据えた形で再構築することにより、今まさに進行してい
19 るモビリティ危機に打ち勝ち、誰もが、自ら運転しなくても自由な外出・移動が可
20 能で、豊かな生活を享受できる、そして住む人が地域に誇りを持てる社会を創らな
21 ければならない。

22 2) サービスの「質」の低迷

24 我が国の交通は、これまで、鉄道・航空等の定時性や空港でのスタッフサービス
25 など世界でも高水準といえるサービスを提供してきた一方で、大都市部での慢性的
26 な通勤・通学時間帯の混雑やバスの定時性の低さ、交通事業者間のサービスの不連
27 続性や移動時の物理的障壁といった課題を長年抱えてきた。こうした課題が、国民
28 の「真の豊かさ」の実感や都市の国際的な地位向上の制約要因となってきた面も否
29 定できない。

30 このため、交通事業者は、混雑緩和や乗り継ぎ利便性の向上、バリアフリー化な
31 どの利用者サービスの向上に努めてきた。また、海外で発祥した MaaS (Mobility as
32 a Service) ⁶についても、特定の地域での限定的なサービスに留まっているものもあ
33 るが、全国各地において実証実験が始められている。

34 そうした中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出・移動の自粛によ

⁶ MaaS (Mobility as a Service) とは、個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスである。

り、旅客の輸送需要が大きく減少した。ポストコロナの時代においても、特に都市部では、通勤や移動のあり方の変容などにより、以前の水準まで需要が回復することは期待できないとの声もある。

交通事業者の収益が悪化し、投資余力が減少する中においても、利用者サービスの高度化に向けた継続的な設備投資は必要であり、そのための財源確保策を図る必要がある。

その一方で、大都市圏では、人々が意識を共有し、テレワーク（在宅勤務、サテライトオフィス勤務等）や時差出勤等により適切に行動を変容させれば、長年の懸案である都市鉄道などの交通混雑が顕著に緩和できることが明らかとなった。この経験を踏まえ、利用者に対し混雑回避に向けた行動を促す施策の検討に意欲的に取り組む必要がある。

さらに、二地域居住やワーケーション等の普及は、東京一極集中の是正に資するとともに、地方の活性化や地域のモビリティの充実につながる好機となる可能性がある。その動きを後押しするためにも、都市間や地域内の交通のネットワーク・サービスの充実を図る必要がある。

他方、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光需要は大きく減少し、地域の交通を含めた多くの産業に深刻な影響が生じた。観光は成長戦略の柱、地方創生への切り札であるという認識の下、今後、感染の状況等を見極めつつ、国内旅行・インバウンド双方の回復を図らなければならない。その際、旅の原点は移動そのものにあることを踏まえながら、旅行者等の移動手段の確保や移動満足度の向上に努める必要がある。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした新しい生活様式の社会への定着により、通勤や会議等に伴う移動のかなりの部分が、情報通信ネットワークにより代替しうることが明らかとなった。しかし同時に、人との絆や移動に支えられたリアルな人と人の交流や活動の重要性があらためて痛感された。

今こそ、移動そのものを目的とする視点を強く持ち、移動が楽しくなるよう、モビリティサービスの「質」の抜本的な向上に、果敢に挑戦しなければならない。

3) デジタル化、モビリティ革命等の遅れ

これまで我が国の交通分野では、ETCをはじめとした ITS（高度道路交通システム）や新交通システムなど、数々の先進的な技術や制度、コンセプトを世界に先駆けて社会に実装してきた。しかしながら、近年は、北欧で発祥した MaaS のように、海外において新たなコンセプトやモビリティが先行的に導入されるケースがみられる。

また、全世界的に交通分野でのインターフェース・プラットフォームの統一化や、利用者向けサービスの多様化が急速に進展する中で、我が国の、特に中小企業の交通事業者においては、基礎的な交通関連情報のデータ整備すら遅れている。

交通分野でのデジタル化やモビリティ革命等が遅れ、交通産業が弱体化すれば、

我が国の持続的な経済成長のブレーキとなるとともに、豊かで快適な国民生活に支障をきたすおそれがある。

交通分野でのデジタル化を進め、さらには高度なサービスを創出・普及するためには、交通事業者や国、地方公共団体等が相互に連携する意識を持ちつつ、技術の進化に対し機敏かつ柔軟に対応できるアジャイル開発⁷の手法を取り入れることが有効である。

デジタル化の基盤となる交通関連データは、公共交通が社会の基礎的なインフラであることに鑑みれば、いわば社会の共有財産と言える。危機・災害発生時を含めた個々の利用者の多様なニーズによりきめ細やかに対応した情報提供サービスの充実や、分野横断的なデータの利活用によるイノベーションの創出等を実現し、利用者利便の向上をはじめとする公共の利益につなげるため、交通関連データのオープン化や利活用の一層の促進を進める必要がある。

自動運転やドローン等については、技術開発は着実に進捗し、一部地域でサービス運用が始まるなど実装されつつあり、また制度整備も進められているが、本格的な実用に向けた更なる技術開発や制度検討等が必要である。

さらに、自動車は、将来的に、物販、福祉など多様なサービスを同時に供給する可能性を有しているが、社会実装に向けて制度面等で対応が必要である。

また、交通産業の足腰を強化するためには、空港や鉄道、港湾、道路管理等の現場において、生産性や利用者利便の向上、業務効率化等に係るたゆまぬ努力が重要である。海運・造船業については、国際競争の激化、市況の低迷などを踏まえ、企業間連携を通じた生産性の向上等により競争力を強化し、安定的な海上輸送の確保を行う必要がある。

加えて、人口減少・少子高齢化が進行する中、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことは、一層重要となっており、鉄道、港湾、航空、海事、道路等のインフラシステムの海外展開を、戦略的に推進する必要がある。

交通産業が我が国の経済を牽引するため、交通分野のデジタル化や自動運転の社会実装等によるモビリティ革命等を迅速に実現し、先進的なイノベーションとして国内外に展開しなければならない。

そのためには、交通事業者や行政が、活力と柔軟性、スピード感と胆力をもって、新たな試みに挑戦するマインドに転換する必要がある。

ただし、同時に、交通分野は、利用者や従事者等の安全確保が大前提であるとの基本原則を、根幹に置いていることも決して忘れてはならない。

4) 物流における深刻な労働力不足等

⁷ 事前に仕様を定義し、その仕様を踏まえて設計し、プログラミングを行うのではなく、仕様の変更を前提として、大まかな仕様を元にまずは動くものをつくり、使用しながらニーズに合わせて仕様や設計を決定していく開発手法。

生産年齢人口の減少や輸配送の小口・多頻度化など従来からの課題に加え、電子商取引（EC）市場のさらなる成長やトラックドライバー不足の社会問題としての顕在化、働き方改革関連法の成立、さらに大規模災害の激甚化・頻発化などによって、物流を取り巻く環境はさらに厳しさを増している。

さらに、新型コロナウイルス感染症の流行拡大による社会環境の劇的な変化を踏まえ、物流の現場における非効率な手続・プロセスを改め、新しい生活様式に対応した非接触・非対面型物流への転換の促進や、抜本的な労働力不足対策の加速を図る必要性が高まっている。

この機を逃さず、物流のデジタル化や商慣行の見直しなど取引環境の改善に向けた構造改革を一気呵成に進めなければならない。

5）交通に係る安全・安心の課題

＜自然災害への対応＞

災害時に、交通インフラが被災し、長期間途絶されれば、被災者の救援や緊急救援物資の輸送、サプライチェーン確保の重大な障害となるとともに、人々の生活に甚大な影響を及ぼすおそれがある。

平素より、防災・減災、国土強靱化の取組を着実に進める中において、交通事業者の防災意識を向上させ、災害対応力（防災＋事業継続）を強化する必要がある。

加えて、発災時に、統括的かつ強力な交通マネジメントにより、復旧・復興に資する輸送サービスが確保できるよう、関係者間の連携体制を平素から構築することが重要である。

また、新型コロナウイルス感染症がまん延している状況下においては、感染症対策にも配慮しつつ、災害時の迅速な避難・誘導を行うことが必要である。

＜交通インフラ・システムの老朽化対策＞

高度経済成長期以降に集中的に整備された交通インフラの老朽化が進行しており、事故や輸送障害を生じさせないように、社会情勢や地域構造の変化に応じて交通インフラ・システムの最適化を図りつつ、必要なメンテナンスを徹底する必要がある。

その際、経営状況が厳しい交通事業者においては、老朽化・劣化した車両や設備、施設の維持・更新に係る負担が大きいことなどから、サービス形態の見直しを余儀なくされる例も見られる。地域において、サービスの維持又は見直しについて、中長期的な視点も含めて検討し、適切に対処する必要がある。

＜防疫対策＞

公共交通は、エッセンシャルサービスとして、感染症のまん延下においても、必要な機能維持が求められており、従事者の感染防止を徹底しつつ、運行を継続する必要がある。

また、公共交通機関は、不特定多数の人々が利用することから、利用者の不安を払しょくする必要がある。このため、行政と交通事業者が一丸となって、感染予防の徹底や感染症対策の情報提供を進め、利用者の安心感を醸成することが重要である。

さらに、新型コロナウイルス感染症が収束したとしても、世界的には数年おきに感染症が発生・拡大しており、次なる感染症が間を置かず到来する可能性がある。

今回の新型コロナウイルス感染症対策の知見を活かし、関係機関等と連携しつつ、交通事業における防疫対策に努める必要がある。

＜重大事故等の防止＞

交通事業では、日頃から安全管理体制の構築を図り、事故を未然に防止する取組を徹底するとともに、重大事故発生の際に、事故原因の究明と再発防止策を実施する必要がある。

また、技術革新等に伴い、重大事故の原因が複雑化する中、今後とも、原因究明を迅速かつ的確に行うとともに、再発防止の取組が風化・形骸化しないよう定期的な確認、検証を徹底する必要がある。

6) 運輸部門での地球温暖化対策の遅れ

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国において、CO₂排出量の約2割を占める運輸部門における地球温暖化対策は喫緊の課題である。

CO₂の排出削減のためには、燃費改善や物流効率化等による省エネルギー化のほか、次世代自動車の普及促進、再生可能エネルギー、水素等の利活用拡大等を強力に進める必要がある。

地球温暖化対策が遅れ、気候変動のリスク及び影響が拡大することのないよう、これまでも増して官民が連携したイノベーションの促進を含め、地球温暖化緩和策等の取組を強化しなければならない。

第3章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策

前章で示した交通が直面する危機を乗り越えるためには、多様な主体の連携・協働の下、既存施策の改善・深化はもとより、中長期的な視野にも立ちつつ、あらゆる施策を総動員して、スピーディに展開しなければならない。

本章では、今後の交通政策の柱とする 3 つの基本的方針を示すとともに、各基本方針に沿って、本計画より新たに取り組む政策を記載する。

基本的方針 A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保

市町村域を超える幹線（地域鉄道、乗合バス等）と市町村内路線（乗合バス、コミュニティバス⁸、タクシー、軌道等）により成り立つ地域公共交通は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により厳しい環境に置かれている。国、地方公共団体、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協働して、地域の実情に応じた創意工夫や努力を重ねることにより、あらゆる人の日常生活に必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保する。

また、まちづくりと十分に連携して交通政策を進めることにより、公共交通や自転車等の利用を促進し、環境に優しく魅力的な都市の形成を目指す。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により生活様式が変化する中、MaaS やビジネスジェットなど積極的な移動ニーズを喚起する、快適で質の高いモビリティサービスの提供を進める。

併せて、交通インフラ等のバリアフリー化や訪日外国人旅行者向けの移動環境整備等を推進し、年齢や障害の有無、国籍等に関わらず、誰もが、楽しく、快適に移動できる環境を整える。

【新たに取り組む政策】

<地域公共交通の持続可能性の確保>

○ 持続可能な地域公共交通の実現に向け、「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「競争から協調への転換」の 3 つの柱を主軸とし、地方公共団体が中心となって、地域における公共交通の将来像を描きつつ、収益性が確保できない過疎地等においては必要な公的支援も講じ運送サービスの維持を図る。

具体的には、地域公共交通活性化再生法の地域公共交通計画について、利用者

⁸ 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が自らバス事業者として、またはバス業者に委託して運行するバス。

の実態を踏まえた交通圏単位で、まちづくりと連携しつつ、原則として全ての地方公共団体における策定を進める。

過疎地等においては、バス路線等の維持が困難と見込まれる段階で、市町村等が代替となる運送サービスの公募を行い、公的支援の下でコミュニティバスやデマンド交通⁹等の地域ニーズに適した運送サービスの提供を図ることにより、持続的な地域公共交通の確保を図る。その際、交通事業者による確保が困難な場合には、その補完手段としての自家用有償旅客運送が重要となるが、バス・タクシー事業者がそのノウハウを活用して運行管理等に協力する事業者協力型自家用有償旅客運送の創設や、地域住民のみならず観光客等来訪者が輸送対象として明確化された点も踏まえつつ、引き続き、制度の円滑な実施による必要な交通サービス確保を図る。また、許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）についても、有償での輸送サービスの利用が難しい場合は有効な手段である。

さらに、乗合バス等に関して独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動して、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用することで、複数の事業者による連携の取組を促進し、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより、利便性の高い運送サービスの提供の実現を図る。

加えて、道路運送法の例外的な運用として、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送制度の導入を進めたように、運送サービスの更なる充実に向けた制度拡充について検討する。

例えば、地方部における旅客運送サービスと物流サービスの双方を維持する観点からも、バス・タクシー・鉄道等の事業者やモードを横断した定額制など多様なサービス提供を促進するための制度、バス等の交通事業者が、経営効率化に資するダウンサイジングやデマンド化等を柔軟に実施できる制度や、多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開等について検討を行う。

このほか、交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。

- 地域公共交通計画の作成・実施に当たっては、交通関連情報のデータ整備やそのオープン化を進めた上で、移動データの把握・分析等を行うことを通じて、地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用と PDCA サイクルへの反映を徹底するとともに、地域の課題や特性等を踏まえて、様々な輸送資源を柔軟に選択・活用していく取組を促進する。

⁹ 路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。オンデマンド交通。

○ 地方都市等において、公共交通機関の利用を促進し、地域の交通のベストミックスを実現するため、自家用車の中心部への乗り入れ抑制につながる取組を推進するとともに、交通流を最適化する自家用車に対するロードプライシングの導入や、公共交通指向型都市開発（TOD¹⁰）の促進に対する具体的なインセンティブ設定について検討する。

○ 自家用車の面的な速度抑制や、歩行空間、自転車走行空間の整備等とあわせて、公共交通の利便性・快適性向上を図ることで、「居心地が良く歩きたくなる」環境を創出する。

＜モビリティサービスの「質」の向上＞

○ ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。特に、大都市部においては、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていくほか、例えば、ダイナミックプライシング等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討する。

○ 都市の魅力向上の取組と合わせて、様々な移動ニーズに対応できる MaaS の普及や、更なるバリアフリー化の推進など利用者サービスの高度化に取り組むことにより、すべての人が移動しやすい環境を整備し、外出の促進を図る。

そのための設備投資等に要する費用については、交通事業者の徹底した経営改革・経営効率化を促した上で、必要となる財源確保策や支援のあり方について検討を進める。

○ 幅広い世代の多様な移動目的に対し、モビリティの選択肢を幅広く提供することにより、移動利便性の向上や積極的な外出機運の創出を目指す。このため、多様なモビリティ（小型電動モビリティ、電動キックボード等）の普及を促進する。その際、走行空間の確保や、まちづくりと一体となった安全性確保の基本的な考え方について、社会システムとともに検討する。

○ グリーンスローモビリティに代表される歩行支援型の低速移動サービスについて、低速走行に対する地域の理解と協力を得つつ普及が進むよう、車両や道路利活用、既存交通機関との連携等のあり方を一体的に検討する。

¹⁰ Transit-oriented development の略。

1
2 ○ 訪日外国人旅行者やワーケーション等による地方滞在者が、公共交通を利用し
3 て、ストレスフリーで快適に移動できる環境の整備を進める。
4 具体的には、誘客にも資する交通インフラの実現を図るほか、訪日外国人旅行
5 者の地方誘客や上質なサービスを求める旅行者の誘客の取組等と連携しつつ、地
6 域の多様な輸送資源も活用して地域内交通の創出・活性化を図るとともに、MaaS
7 の高度化、ビジネスジェットの受入環境改善、LCC の活用や交通そのものを観光資
8 源としたモビリティの充実等により、移動・周遊の利便性・快適性を向上させる。
9 また、空港におけるサービス向上等のため、先端技術・システムの活用等により、
10 旅客の諸手続や動線の円滑化（FAST TRAVEL）、地上支援業務の効率化を推進する。

1 基本的方針B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

4 我が国の国際競争力を強化し、持続的な経済成長を促進するため、陸海空の基幹
5 的な高速交通網など、人・モノの流動の基盤となる国際・地域間の広域的な旅客交
6 通・物流ネットワークの構築を進める。

7 また、国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上と Society5.0 の実現に向けて、交
8 通分野におけるデジタル化、新技術の開発・実用や生産性向上の取組、インフラシ
9 ステムの海外展開等を強力に推進し、交通産業を強化する。

10 さらに、電子商取引市場（EC）の増加や労働力不足の顕在化、大規模災害の激甚
11 化・頻発化など、物流を取り巻く厳しい環境を踏まえ、物流 DX¹¹の実現によるサプラ
12 イチェーン全体の徹底した最適化や、労働環境の改善など構造改革の推進、物流ネ
13 ットワークの強靱化を推進する。

15 【新たに取り組む政策】

16 ＜交通産業の産業力強化＞

17 ○ 公共交通に関わるあらゆる関係者（交通事業者、国、地方公共団体等）におけ
18 るデジタル化を促進する。中でも、国においては、オンライン化することが適当
19 でない手続又は費用対効果が見合わない手続を除き、原則全ての運輸行政手続の
20 オンライン化に向けて取組を加速する。

21 デジタル化に当たっては、情報格差（デジタルデバイド）を生じさせないように、
22 利用者目線によるユーザーインターフェースの改善や利用者のデジタル活用に係る
23 支援等に努める。併せて、サイバーセキュリティの確保のための対策を行う。

24 さらに、交通関連データについて、オープン化や相互連携等を推進するととも
25 に、オープンイノベーションを促進し、交通事業者による公共交通マーケティング
26 グへの活用や MaaS 等における新たな価値やサービスの創出を目指す。

28 ○ 交通事業者の業務効率化、生産性向上のため、IT システムや利用者向け案内等
29 の標準化の促進に取り組む。

31 ○ 交通安全の飛躍的向上に資することが期待される自動運転車（旅客・貨物）の
32 早期実用化に向け、小型自動車や BRT¹²等の技術開発の進展状況に応じ、先行的・
33 段階的な導入のための制度整備やインフラ側からの支援等に関する技術検討等を

¹¹ サプライチェーン全体の徹底した最適化を目指し、機械化・デジタル化を通じて物流のこれまでのあり方を変革する取組

¹² Bus Rapid Transit の略。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム

1 進める。

2 また、自動運航船等を含む自動化技術の実証等を進めるとともに、実運用に向
3 けた制度のあり方について検討する。

4 こうした自動運転技術の社会への実装に当たっては、技術的な検討と併せて、
5 倫理的課題や社会的影響など ELSI¹³の視点からの検討も進める。

6
7 ○ 都市部を含む物流やインフラ点検、警備・医療等幅広い用途での無人航空機の
8 利活用拡大や社会実装を推進するため、令和 4 年度目途の有人地帯での目視外飛
9 行を実現するための制度整備や利活用に係る規制緩和等の利便性向上に関する取
10 組を進める。

11 また、都市部での送迎サービスや離島・山間部での新しい移動手段、新たな観
12 光サービス、災害時の救急搬送等に繋がる空の新たなモビリティとして、空の移
13 動革命を実現させるため、「空飛ぶクルマ」の令和 5 年の事業開始を目標として、
14 必要な制度の整備を進める。

15
16 ○ 新型コロナウイルス感染症により航空需要がかつてないほど厳しく落ち込んだ
17 ことを踏まえ、ポストコロナも見据え、航空会社によるビジネスモデルの多様化
18 への取組に対して可能な限り柔軟に対応する。

19
20 ○ 将来的に、自動車が物販、福祉などの多様なサービスをマルチタスクにより同
21 時に提供する場合には、導入に向けた方策を検討する。

22
23 ○ 航空機の運航に必要な様々な情報等をデジタル化したうえで、管制機関、運航
24 関係者等とのリアルタイムな情報共有とヒューマンエラーの防止等を図り、より
25 安全かつ効率的な運航を実現する。

26 ICT 等の最新技術を活用し、安全を確保しつつ、鉄道の運営や施設の維持管理の
27 効率化・省力化等を推進する。

28 港湾のコンテナターミナルの生産性を向上するため、AI 等を活用し、ゲート処
29 理及び荷役の効率化を推進する。

30 道路の日常の維持管理に係る業務プロセスを抜本的に見直し、データに基づく
31 オペレーションの最適化を図る。

32
33 ○ 安定的な海上輸送や地方創生、サプライチェーン確保の観点から、造船業にお
34 ける生産性向上や事業再編を推進するとともに、海運業における新造船発注を喚
35 起する環境整備のための支援措置を総合的に講じることにより、我が国海事産業

¹³ ELSI : Ethical, Legal and Social Issues

の競争力強化を図る。

○ インフラシステムの海外展開を推進するため、「川上」段階における政府の関与の強化、PPP 案件への対応力の強化、我が国の強みを活かした案件形成、デジタル技術・データの活用を通じた競争力の向上、我が国企業の海外展開に係る人材の確保と環境の整備等を行う。

○ 新たな需要構造に対応した交通事業者の収支構造も踏まえつつ、海外の交通サービス運営事業に対する直接投資・事業参画機会の拡大を促進する。

＜物流機能の確保＞

○ 物流 DX を推進するため、デジタル化によるデータの可視化・共有や、労働力不足への対応や非接触・非対面型の物流への転換に資する自動化・機械化を推進するとともに、その前提としての各種要素の標準化の取組を加速する。

○ 抜本的な労働力不足対策を加速させるべく、物流に従事する労働者の働き方について、輸配送を委託する発荷主や着荷主を含む物流関係者全体で見直しを進める。具体的には、関係者間での短いリードタイムや附帯作業等の商慣習の見直し、各種の交通機関や倉庫等の物流施設等既存の物流リソースの有効活用等による生産性の向上や、それによる労働環境の改善、作業プロセスの簡素化・汎用化による女性や若者、高齢者等の多様な労働力の確保等、重点的に構造改革を進める。

さらに、物流業界におけるダイバーシティの確保等の観点も踏まえ、トラックドライバー等への外国人の活用についても今後議論を進めていく。

○ 内航船員の高齢化が顕著な状況にある中、若手船員の定着を図るため、船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境整備を行うとともに、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善と生産性向上を促し、安定的な海上輸送の確保を図る。

○ 災害や感染症流行等の有事の際のリダンダンシーや国際経済の情勢、我が国のカーボンニュートラルや脱炭素社会に向けた動き、SDGs などの国際目標等の観点も踏まえ、貨物自動車や鉄道、船舶の適切な分担の下、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図る。

基本的方針C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

交通サービスは、国民の生命や暮らしを守り、社会・経済活動を維持するための基礎的なインフラであり、平時はもとより、災害や事故、パンデミックなど異常事態の発生時にこそ真価が問われる。このため、異常時において適切に機能を発揮できるよう、ハード・ソフトの両面より、平素から万全の構えを講じる。

あわせて、持続可能で安心・安全な旅客サービスを共有できるよう、人材確保策を含め、健全な事業体制の確保に努める。

また、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まる中、2050 年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、交通分野における脱炭素化を加速させる。

【新たに取り組む政策】

＜自然災害への対応＞

○ 激甚化・頻発化する自然災害に対し、安定的な輸送を確保するため、自然災害リスクの特定と対策、防災の基本方針の策定等、交通事業者の防災力向上及び事業継続の取組を促進・支援する「運輸防災マネジメント」を実施する。

○ 災害時の道路交通マネジメントについて、全国各地で地域防災計画に位置付け、行政、学識経験者、交通事業者、経済団体からなる体制を事前に構築し、発災後には、災害時交通マネジメント検討会を直ちに開催し、案内誘導などの対策を速やかに実施する。

○ 経営基盤の弱い鉄道等が被災した後の復旧に向けた支援を促進するとともに、関連事業との連携を図りながら早期復旧に取り組む。

○ 自然災害の発災時に適時適切な住民避難や計画運休、迅速な支援物資の輸送が実施できるよう、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災気象情報の改善・高度化や気象データ利活用促進、行政機関や交通事業者間の連携を含めた対応策について検討を進める。

＜交通インフラ・システムの老朽化対策＞

○ 交通インフラの老朽化対策として、「予防保全」への本格的な転換に取り組むとともに、新技術の活用や既存のインフラの集約・再編等に取り組む。

○ 人口減少下における老朽化設備を保有する地方鉄道のあり方について、BRT への

1 転換も含め、地域の将来ビジョンに沿った形で検討を進める。

3 <防疫対策>

4 ○ 公共交通の利用者及び従事者の新型コロナウイルス感染症の感染を防止するた
5 め、業種別ガイドラインについて、疫学的な知見も取り入れつつ、実践・改善を
6 検討するとともに、交通事業者の創意工夫による主体的な感染予防対策を促進する。
7 併せて、公共交通の防疫上の安全性について国民の理解を得るよう努める。

8
9 ○ 感染症拡大時における余裕人員確保のための柔軟な運行調整など、感染症まん
10 延時における運行の信頼性確保方策について検討する。

12 <重大事故等の防止>

13 ○ 技術革新等の状況を踏まえつつ、それに対応した事故原因の調査・分析手法を
14 構築するとともに、再発防止の取組について効果検証を徹底し、PDCA サイクルを
15 活用して再発防止に向けた取組の充実、深度化を図る。

16
17 ○ 輸送の安全確保のため、グループ企業や交通結節点の運営事業者における横断
18 的な安全管理の構築や、中小規模事業者における安全管理の徹底を促進する。

19
20 ○ 安全管理に関する規制・制度の見直しについて、交通事業者からの要望等を着
21 実に施策に反映するための恒久的な仕組みの導入を検討する。

22
23 ○ 高齢運転者による事故の防止・被害軽減に資する先進安全技術を搭載した「安
24 全運転サポート車」の性能向上・普及促進に取り組む。

25
26 ○ 全国の空港において、高度な保安検査機器の導入を促進するとともに、保安検
27 査員の人材確保・技能向上等に係る取組を推進し、保安検査の法律上の根拠の明
28 確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」の策定、国に
29 よる検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っていく。加え
30 て、関係者の役割分担や連携強化、保安検査の量的・質的向上に資する施策につ
31 いて、継続的に検討を行っていく。

33 <地球温暖化対策の加速>

34 ○ 次世代自動車の一層の普及や公共交通機関の利用促進など、温室効果ガス排出
35 削減、再生可能エネルギーや水素の利活用に向けた取組を加速させ、運輸部門に
36 おける抜本的な脱炭素化を推進する。

- 1 ○ 海事・港湾分野でのカーボンニュートラル化に向けた取組を進める。脱炭素化
2 に配慮した港湾機能の高度化、船舶分野の低・脱炭素化技術の開発・実用化等の
3 方策を検討する。
4
5 ○ 航空分野でのカーボンニュートラル化に向けた取組を進める。航空機の運航か
6 らの排出削減、空港の脱炭素化等の方策を検討する。
7
8 ○ 国際航空及び国際海運分野の低・脱炭素化に向けて、ICAO¹⁴や IMO¹⁵を通じた国際
9 的な取組を加速・牽引する。

¹⁴ 国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization: ICAO）は、国際民間航空の安全かつ秩序ある発達及び国際航空運送業務の健全かつ経済的な運営を図ることを目的に 1944 年の国際民間航空条約（シカゴ条約）に基づいて設立された国連の専門機関。

¹⁵ 国際海事機関（International Maritime Organization: IMO）は、海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事分野の諸問題についての政府間の協力を推進するために 1958 年に設立された国連の専門機関。

第4章 目標と講ずべき施策

本章では、前章のAからCまでの基本の方針それぞれについて、本計画の期間内において目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定める。あわせて、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定する。

基本の方針A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

(趣旨)

地域において、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携しつつ、暮らしと産業を支える移動手段を確保するとともに、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた交通サービスの提供を実現する。

(施策)

【地域公共交通の持続可能性の確保】

- 地方公共団体がまちづくり施策等と連携させながら防災・減災の観点も踏まえて策定する地域公共交通計画に基づく取組に対し、予算・ノウハウ面等で必要な支援を行う。同計画の策定・実施に当たっては、移動データの把握・分析等を通じた地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用、公共交通のクロスセクター効果¹⁶も踏まえた定量的な目標設定と毎年度の評価、PDCAサイクルの展開を強化する。併せて、住民の生活圏や交通圏の実情に応じた広域的な取組を促進するため、複数市町村や、市町村と都道府県の共同による計画の策定についても積極的な支援を行う。

[1] 地域公共交通計画の策定件数

612 件（令和3年1月末）→1,200 件（令和6年度）

- 地域の輸送資源すべてを包括的に捉え、そのあり方について、地域の関係者が連携して協議を行う場である協議会について、有識者等の参加や地方運輸局等のサポート強化等により体制面の充実を図るとともに、会議の原則公開の徹底等、議論プロセスの明確化とその確実な実施を促進する。

¹⁶ クロスセクター効果（CSE=Cross Sector Effect）とは、「地域公共交通を廃止したとき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」を量的に評価し、現在の財政支出が効果的な支出といえるかどうかを検討するもの。

○ 乗合バス等に関して、独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動して、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、経営基盤の強化と、利用者目線による等間隔運行や定額乗り放題運賃等の路線の改善、運賃設定等の取組を促進する。

[2] 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

53 件（令和 3 年 1 月末）→200 件（令和 6 年度）

○ 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保を図るため、地域の実情に応じて、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員するとともに、既存の公共交通機関との連携を促進することで利便性の向上と経営の効率化を図る。その際、新型コロナウイルス感染症による交通需要の変化も踏まえつつ、地域旅客運送サービス継続事業の活用や、ダウンサイジング（車両の小型化、運行経路や頻度の見直し等）、デマンド化、貨客混載の推進等により交通サービスの維持確保を図る。また、自家用有償旅客運送については、バス・タクシー事業者がそのノウハウを活用して運行管理等に協力する事業者協力型自家用有償旅客運送の創設や、地域住民のみならず観光客等を含む来訪者が輸送対象として明確化された点も踏まえつつ、申請手続きの簡素化の措置を講じるなど、引き続き、制度の円滑な実施を図る。

さらに、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図るため、多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開を図る。

[1] 地域公共交通計画の策定件数《再掲》

[2] 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数《再掲》

○ 新型コロナウイルス感染症の拡大等を受けて、輸送需要の大幅な減少に直面している地域公共交通の持続可能な運行確保に向け、今後の経済情勢や需要動向等を踏まえつつ、適切に支援を行う。

[3] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路

100%（令和元年度）→100%（令和 7 年度）

②航空路

96%（令和元年度）→100%（令和 7 年度）

○ 離島住民の生活や産業などを支えるために必要不可欠な交通手段である離島航路・離島航空路について、経営改善に向けた観光需要の取り込みなど地域と連携して、その維持・確保に向けて支援する。

[3] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合《再掲》

○ 厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図り、将来にわたって地域の足を確保できるよう、生産性向上や人材確保も含め、基盤強化策を講じるとともに、必要に応じて、地方公共団体と民間事業者との役割分担を明確にしたうえで、公有民営方式等の多様な手法による連携を促進する。

[2] 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数《再掲》

[4] 鉄道再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数
10 件（令和 2 年度）→13 件（令和 7 年度）

【質の高い、多様なモビリティの実現】

○ 自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出し、もって公共交通の維持・活性化など地域課題の解決を図るため、MaaS の全国での実装を推進する。

その際、新しい生活様式の普及に伴う混雑回避等の新たな利用者ニーズに対応するため、混雑情報の提供やキャッシュレス決済等の活用、AI オンデマンド交通や超小型モビリティ、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等の積極的な外出機運をもたらす新たなモビリティサービスの導入等を促進する。

[5] 新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数
197 件（令和 2 年）→700 件（令和 7 年）

○ ポストコロナ時代における鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。

○ 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーを実現するため、利用者が低廉な料金で利用可能となるタクシーの相乗り、潜在需要を掘り起こすサブスクリプション（一括定額運賃¹⁷）や事前確定運賃¹⁸、変動迎車料金¹⁹の取組を進めるとともに、有償で食料等を運送することを認める特例措置について効果検証し、運用の見直しについて検討を進める。

○ 高齢者を含むあらゆる世代における生活・移動の質の向上や環境への配慮などのため、手軽な交通手段である超小型モビリティの普及を推進する。

¹⁷ 一括定額運賃：定期券・回数券のように、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う運賃

¹⁸ 事前確定運賃：予め配車アプリ等で入力された乗降車地の地図上の走行距離と推計所要時間等を踏まえて算出する運賃

¹⁹ 変動迎車料金：需要の増減に応じて変動する迎車料金

- 公共交通機関を補完・代替する役割として、訪日外国人旅行者を含む利用者がレンタカーをより利用しやすくするため、IT を活用した効率的な貸渡し等の利便性向上による利用の促進に引き続き取り組む。

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

（趣旨）

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、地域の活力維持や、生活機能の確保に資する。

（施策）

- 地域公共交通計画と立地適正化計画²⁰について、市町村に対するコンサルティング等により、両計画の一体的な策定・実施を促進するとともに、都道府県の適切な関与の下で市町村を跨いだ広域的な最適化を図る取組を進める。また、関係省庁で構成される「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組を通じ、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を進め、コンパクト・プラス・ネットワークの取組の裾野を拡大する。

[1] 地域公共交通計画の策定件数《再掲》

[6] 立地適正化計画を策定した市町村数

339 市町村（令和 2 年度）→600 市町村（令和 6 年度）

[7] 地域公共交通計画を立地適正化計画と連携して策定した市町村数

234 市町村（令和 2 年 12 月末）→400 市町村（令和 6 年度）

[8] 公共交通の利便性の高いエリア²¹に居住している人口割合

①三大都市圏

91.1%（令和元年度）→92.0%（令和 7 年度）

②地方中枢都市圏

79.5%（令和元年度）→81.3%（令和 7 年度）

③地方都市圏

39.0%（令和元年度）→39.6%（令和 7 年度）

- 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、都市開発事業者と交通

²⁰ コンパクトなまちづくりを進めるため、市町村が作成する、居住機能や都市機能をまちなかに誘導するための計画。

²¹ 鉄道やバスなどの基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内の地域（オフピーク時に片道運行間隔 20 分以下の鉄道駅を中心とする半径 1 k m 圏内の地域 等）。

事業者、地方公共団体の連携による駅の設置・総合的な改善や駅機能の高度化、駅周辺の都市空間の再構築を推進する。

- 公共交通の幹線軸となる鉄道、LRT²²、BRT 等の整備・機能向上や鉄道、バス等の交通結節点の整備、駐車場の適正配置、自転車利用環境の整備等を図るとともに、幹線軸や交通結節点等に都市機能や居住を誘導し、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。

[9] LRT 車両の導入割合（低床式路面電車の導入割合）
34%（令和 2 年度）→42%（令和 7 年度）

- 地方公共団体における地方版自転車活用推進計画の策定促進、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

[10] 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数
88 市区町村（令和 2 年度）→400 市区町村（令和 7 年度）

- コンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に係る取組を更に進化させ、まちなかにおける街路、公園、広場、沿道建物等の官民空間の一体的な修復・利活用等により、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を図る。

[11] 滞在快適性等向上区域²³を設定した市町村数
31 市町村（令和 2 年）→100 市町村（令和 7 年度）

- 賑わいのある道路空間を構築するための道路（歩行者利便増進道路）の指定制度を活用し、国内外から呼び込んだひと・モノの交流や情報の集約等を促すとともに利便性や快適性の向上を図ることで、更なる地域活性化や魅力・にぎわいの創出を図る。

- 官民データや IoT などの新技術を活用し、まちの課題を解決する「スマートシティ」の創出と全国展開に向け、官民の連携プラットフォームの構築を通じて、データの官民利活用やモデル都市の創出、その横展開を目指し全府省で連携して取り組む。

²² Light Rapid Transit の略。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

²³ 多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を図る区域として、市町村が都市再生整備計画に位置づけるもの。

- 1 [12] スマートシティに関し、技術²⁴の実装をした地方公共団体・地域団体数
2 実装地域数 0（令和元年度）→実装地域数 100（令和 7 年度）
3 [13] スマートシティに取り組む地方公共団体および民間企業・地域団体の数（官民連
4 携プラットフォームの会員・オブザーバ数）
5 477 団体（令和元年度）→1000 団体（令和 7 年度）
6

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

（趣旨）

高齢者、障害者等、誰もが、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動
することができる社会の実現に資する。

（施策）

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく「移動等
円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標を着実に実現する。

また、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての
共生社会の実現に向け、全国各地における高い水準の面的なバリアフリー化の推
進、公共交通機関における更なるバリアフリー化を推進する。

- [14] 旅客施設のバリアフリー化率²⁵

①段差解消率

91.9%（令和元年）→原則 100%（令和 7 年）

②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

95.1%（令和元年）→原則 100%（令和 7 年）

③案内設備の設置率

74.0%（令和元年）→原則 100%（令和 7 年）

④障害者対応型便所の設置率

88.6%（令和元年）→原則 100%（令和 7 年）

- [15] ホームドアの整備番線数

①鉄軌道駅全体

1,953 番線（令和元年）→3,000 番線（令和 7 年）

②平均利用者が 10 万人/日以上の駅

447 番線（令和元年）→800 番線（令和 7 年）

- [16] 特定路外駐車場のバリアフリー化率

²⁴ スマートシティの取組において、サービス提供のための UI/UX（アプリ等）や、データの収集・加工・連携等
のための都市 OS、データ化および接続のためのデバイス、ネットワーク、中継機器等の技術

²⁵ 現状値は、3,000 人以上/日の施設における現状値。目標値は、鉄軌道駅及びバスターミナルは 3,000 人以上
/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人以上/日の施設、旅客船ターミナル及び航空旅客
ターミナルは、2,000 人以上/日の施設

- 1 約 65%（平成 30 年度）→約 75%（令和 7 年度）
- 2 [17] 特定道路におけるバリアフリー化率
- 3 約 63%（平成 30 年）→約 70%（令和 7 年）
- 4 [18] 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
- 5 化率
- 6 99%（令和元年）→原則 100%（令和 7 年）
- 7 [19] 主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚
- 8 障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に
- 9 設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率
- 10 49%→原則 100%（令和 7 年）
- 11 [20] 車両のバリアフリー化率
- 12 ①鉄軌道車両のバリアフリー化率²⁶
- 13 74.6%（令和元年）→約 70%（令和 7 年）
- 14 ②乗合バス車両（適用除外認定車両を除く）におけるノンステップバス導入率
- 15 61.2%（令和元年）→約 80%（令和 7 年）
- 16 ③乗合バス車両（適用除外認定車両）におけるリフト付きバス又はスロープ付
- 17 きバスの導入率
- 18 5.5%（令和元年）→約 25%（令和 7 年）
- 19 ④貸切バス車両のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの
- 20 導入数
- 21 1,081 台（令和元年）→約 2,100 台（令和 7 年）
- 22 ⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率
- 23 平均利用者数が 2,000 人以上／日の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセ
- 24 スがない施設へのバス路線の運行系統の総数の約 50%（令和 7 年）
- 25 ⑥福祉タクシーの導入数
- 26 37,064 台（令和元年）→約 90,000 台（令和 7 年）
- 27 ⑦ユニバーサルデザインタクシーの導入率
- 28 各都道府県の総車両数の約 25%（令和 7 年）
- 29 ⑧旅客船のバリアフリー化率
- 30 48.4%（令和元年）→約 60%（令和 7 年）
- 31 ⑨航空機のバリアフリー化率
- 32 99.1%（令和元年）→原則 100%（令和 7 年）
- 33 [21] 移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数
- 34 ①8 団体（令和 2 年 6 月）→約 350 団体（令和 7 年）

²⁶ 目標値は、令和 2 年 4 月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両 に設ける車椅子スペースを 1 列車につき 2 箇所以上とすること等を義務付け）への適合状況（50%程度と想定）を踏まえて設定。現状値は、旧基準に適合している車両の割合

- ②304 団体（令和 2 年 3 月）→約 450 団体（令和 7 年）
- [22] 「心のバリアフリー」の用語の認知度
- 約 24%（令和 2 年 6 月）→約 50%（令和 7 年）
- [23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合
- 約 80%（令和 2 年 6 月）→原則 100%（令和 7 年）
- 視覚障害者のホーム転落を防止するため、ホームドアの整備に加え、新技術等を活用した安全対策を推進する。
- 高齢者、障害者を含む全ての利用者が安全かつ円滑に鉄道施設を利用し得るよう、都市部において利用者の薄く広い負担によりバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。
- 施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業従事者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」などソフト対策を強化する。
- [22] 「心のバリアフリー」の用語の認知度《再掲》
- [23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合《再掲》
- [24] 「ベビーカーマーク」の認知度
- 38.7%（令和元年度）→50%（令和 7 年）
- 障害の有無にかかわらず、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができる世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道を目指し、新幹線における車椅子用フリースペースの導入等に取り組む。また、障害者が一般旅客と同じ手続で公共交通機関を利用することができるよう、乗車券等の予約・決済手続のオンライン化を推進する。
- 歩行者や公共交通機関の利用者に対して、施設や経路のバリアフリー情報等が分かりやすく提供されるよう、ICT 技術を活用したスマートフォン等での情報提供が可能となる環境づくりを推進する。

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

（趣旨）

観光地等における交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客等の日本各地への来訪促進に資する。

1
2 (施策)

- 3 ○ 訪日外国人旅行者数 2030 年 6,000 万人の目標に向けて、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、旅客施設におけるトイレの洋式化、訪日外国人旅行者のニーズを踏まえた企画乗車券の充実、出入国手続の迅速化・円滑化のための CIQ の計画的な体制整備等、交通分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

10 [25] 旅客施設²⁷における公衆無線 LAN (Wi-Fi) 整備率

11 ①鉄軌道駅

12 79% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

13 ②バスターミナル

14 71% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

15 ③旅客船ターミナル

16 88% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

17 ④空港

18 97% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

19 [26] 旅客施設における多言語対応率

20 ①鉄軌道駅

21 87% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

22 ②バスターミナル

23 83% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

24 ③旅客船ターミナル

25 62% (令和 2 年度) →100% (令和 7 年度)

26 ④空港

27 100% (令和 2 年度) →100%を維持 (令和 7 年度)

28 [27] 国際空港における入国審査待ち時間 20 分以内達成率

29 76% (令和元年度) →毎年度対前年度以上

- 30
31 ○ 観光と生活交通との融合の観点も踏まえつつ、旅行者やワーケーション等による地方滞在者が、ストレスフリーで快適に移動できる環境を整備するため、バスやタクシー等の公共交通機関や自家用有償旅客運送、新型輸送サービス（グリーンスローモビリティ等）等の多様な輸送資源の活用に取り組むとともに、公共交

²⁷ 旅客施設：「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設を指す。

通機関における無料公衆無線 LAN の整備、全国共通 IC カード・二次元コード決済等の導入を図る。また、観光地における MaaS について、多言語対応やサブスクリプションなど、旅行者や滞在者目線での実装を推進し、移動の利便性を向上させることにより、周回・周遊を促す。併せて、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができるよう旅客施設等の段差解消等を推進する。

[28] 観光に関連する新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数

136 件（令和 2 年）→500 件（令和 7 年）

○ LCC 等の活用により、訪日外国人旅行者や国内旅行者の国内各地への訪問や周遊を拡大するため、国際拠点空港における国内線・国際線の乗り継ぎ利便性の向上、地方空港への国際チャーター便や国際定期便に対する支援を行う。また、地域内の観光コンテンツをつなぐ交通アクセスの充実等の取組を推進する。

[29] 地方空港における国際線就航都市数

121 都市（令和元年）→130 都市（令和 7 年）

○ 訪日外国人旅行者の多様なニーズへの対応と更なる拡大を図る観点から、ビジネスジェットの利用環境改善に取り組み、上質なサービスを求める旅行者等の誘致を支援する。

[30] ビジネスジェット発着回数

1.4 万回（令和 2 年）→2.0 万回（令和 7 年）

[31] 指定空港（航空法第 126 条第 5 項の許可を必要としない空港）²⁸数

32 空港（令和 2 年）→37 空港（令和 7 年）

○ 旅客手続の円滑化による負担軽減や空港ターミナル処理能力の向上を図るため、旅客手続の各段階において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」及び地上支援業務の省力化・自動化の取組を推進する。

[32] 七大空港（成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇）のチェックイン（セルフ）・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港

0%（令和元年度）→100%（令和 7 年度）

○ 地方運輸局等が、地方公共団体や地域の交通事業者等と広域かつ機動的に連携

²⁸ 外国籍の航空機が日本を出発して外国に航行する場合や外国を出発して日本に到着する場合の離着陸を行う、国土交通大臣が指定する空港

1 して、日本政府観光局（JNT0）のノウハウも活用した地域の魅力ある観光資源を戦
2 略的かつ効果的に発信する訪日プロモーション事業を行い、訪日外国人旅行者の
3 地方への誘客を加速させる。

4
5 ○ 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、地域の魅力を高め
6 る観光列車、2 階建て観光バス、観光船、水上バスに加え、グリーンスローモビリ
7 ティをはじめとする環境負荷の少ない新たな観光モビリティなど、移動そのもの
8 を観光資源とする取組を促進するとともに、地域の様々な事業者が幅広く連携し、
9 観光資源を磨き上げ、交通機関も含めた観光周遊ルートの造成等を総合的に支援
10 する。

11
12 ○ 今後の訪日外国人旅行者の増加を見据え、訪日外国人旅行者の地方誘客及び消
13 費喚起を促進するため、認定手ぶら観光カウンターを増加させるなど、手ぶら観
14 光を推進する。さらに、免税店の拡大についても引き続き推進していく。

15
16 ○ 「道の駅」を「地方創生・観光を加速する拠点」とするため、海外へのプロモ
17 ーション等を国が推進するとともに、多言語化対応の推進やキャッシュレスの導
18 入による訪日外国人旅行者受入環境の整備、周辺の「道の駅」や観光施設、風景
19 街道等との連携による周遊観光ルートの創出等を進める。

20
21 ○ 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの普及等によるサイクリ
22 ストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サ
23 イクルツーリズムを推進する。

24
25 ○ クルーズ船や旅客船ターミナル等の感染症対策や安全・安心かつ上質で多様な
26 寄港地観光の促進、クルーズ旅客の受入機能の高度化など、クルーズを安心して
27 楽しめる環境整備を推進する。

1 **基本的方針B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワー**
2 **ク・システムへの強化**

3
4

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

5 (趣旨)

6 我が国の成長に不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通・陸上交通のイ
7 ンフラやサービスを強化する。

8
9 (施策)

10 【航空】

- 11 ○ 羽田空港においては、令和2年3月に運用を開始した新飛行経路について、引き
12 続き騒音、安全対策や地域への丁寧な情報提供を行う。成田国際空港においては、
13 C滑走路新設等による機能強化を進め、首都圏空港全体での年間発着容量約100万
14 回の実現を目指す。また、関西国際空港、中部国際空港、福岡空港等の機能強化
15 を図る。

16 [33] 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数

17 216都市（令和元年）→226都市（令和7年）

18 [29] 地方空港における国際線就航都市数【再掲】

- 19
20 ○ 管制空域の上下分離や複数の空港周辺空域（ターミナル空域）の統合による空
21 域の抜本的再編により、より一層の安全かつ効率的な航空機の運航を確保しつつ、
22 管制処理容量の拡大を図る。

- 23
24 ○ 公租公課の水準や算定方法等の見直しを効果的に行うことにより、海外から我
25 が国や、大都市圏から地方、地方と地方とを結ぶ航空ネットワークの更なる維
26 持・強化を図る。

- 27
28 ○ 新型コロナウイルス感染症が航空業界に甚大な影響を与えていることを踏まえ、
29 航空ネットワークの維持・確保に向けて、着陸料等の引下げや空港会社への無利
30 子貸付等を盛り込んだ「支援施策パッケージ」等を通じて、ポストコロナ時代も
31 見据えつつ、必要な支援・検討を行う。

- 32
33 ○ 国際拠点空港等へのアクセス利便性向上のため、羽田空港内における空港アク
34 セス鉄道の基盤施設整備事業や、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重
35 点的な整備を推進するなど、空港アクセス網の充実を図る。

- 国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、「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等により、空港経営改革を着実に推進する。その際、赤字空港の経営自立化を目指し、運営権対価の最大化を図りつつ、地方管理空港を含め、原則として全ての空港へのコンセッション導入を促進する。

【港湾・海運】

- 我が国産業の国際競争力の強化を通じて雇用と所得の維持・創出を図るため、国際コンテナ戦略港湾について、港湾運営会社による運営の効率化を推進しつつ、①国内外からの貨物集約（集貨）、②港湾背後における貨物の創出（創貨）、③外来トレーラーのゲート前待機の解消等を目指した「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現や大水深コンテナターミナルの整備による機能強化（競争力強化）を推進する。

[34] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

①京浜港

27 万 TEU（欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3 方面・週 12 便）

→27 万 TEU 以上（欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3 方面・週 12 便）（令和 5 年度）

②阪神港

10 万 TEU（欧州：週 1 便、北米：デイリー寄港、アフリカ・豪州：2 方面・週 5 便）（令和元年 7 月）

→10 万 TEU 以上（欧州：週 1 便、北米：デイリー寄港、アフリカ・豪州：2 方面・週 5 便）（令和 5 年度）

- 我が国の産業や国民生活に必要不可欠な資源、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、国際バルク戦略港湾について、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を進める。

[35] 海上貨物輸送コスト低減効果（対平成 30 年度総輸送コスト）（国際）

0.8%（令和元年度速報値）→5%（令和 7 年度）

- 海上輸送の安定化・効率化のため、三大湾、特定港及び主要沿岸ルートについて広域交通流管理の推進や、船舶動静・海域映像・災害リアルタイム情報の提供等の海上交通サービスの高度化を推進するとともに、こうした取組の安定的な実施のため、コスト面も含め検討を進める。

[36] 海域監視が可能なカメラやレーダー等の整備が必要な船舶通航信号所等の整備率

22%（令和 2 年度）→100%（令和 6 年度）

1
2 **【鉄道】**

- 3 ○ 整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備については、工
4 程や事業費の管理など、事業実施に係る諸課題への対応を確実に行った上で、着
5 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
6 る整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。また新大阪駅につい
7 て、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
8 図る。

9 [37] 北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大
10 開業年度比 15%増（開業後 3 年度時点）
11

- 12 ○ 都市鉄道の利便性の向上を図るため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用
13 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
14 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・機能の高度
15 化を推進する。

16 [38] 東京圏の相互直通運転の路線延長
17 975 km（令和元年度）→985km（令和 7 年度）
18

- 19 ○ 新幹線を活用した貨物運送を促進するなど、運行主体の収益性向上を図る。
20

- 21 ○ 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けて、そのあり方を検
22 討する。
23

24 **【道路】**

- 25 ○ 迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹
26 的な道路網の整備や空港、港湾等へのアクセスの強化を推進する。

27 [39] 三大都市圏環状道路整備率
28 83%（令和 2 年度）→89%（令和 7 年度）
29

- 30 ○ 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上するため、現下の低金利状況も
31 活用しつつ、暫定 2 車線区間の 4 車線化、高速道路の逆走対策などの機能強化を推
32 進する。

33 [40] 高規格道路（有料）の 4 車線化優先整備区間の事業着手率
34 約 13%（令和元年度）→約 47%（令和 7 年度）
35

- 36 ○ 地域活性化や物流効率化、利便性の向上を図るため、スマートインターチェン
37 ジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、自動運転走行に向けた環境整

備、交通流を最適化する料金施策の導入を行うなど、受益のある世代間の公平な負担等の観点を踏まえ、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

○ 道路交通ビッグデータや AI 技術を活用した渋滞対策を産学官が連携して推進することで、重要物流道路等の主要渋滞箇所の解消を加速化し、生産性向上と CO₂等排出量削減を達成することを目指す。

○ 幹線道路等において信号機の高度化等を行い、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[41] 信号機の高度化等による通過時間の短縮

令和 7 年度末までに約 1,800 万人時間／年短縮

○ AI 等の新たな技術を活用した交通管制システムについて、必要な実証実験等を推進し、新システムの確立・導入に向けた検討を進める。

○ 「開かずの踏切」等による渋滞の解消及び災害時の長時間遮断の防止のため、立体交差化等を推進するほか、歩行者の滞留交通量に応じた拡幅、駅の出入口の新設、踏切道周辺の迂回路整備、警報時間制御装置等も含めた総合的対策を推進する。

○ スマートシティの検討や MaaS の取組と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善などフィジカル空間（現実社会）での地域交通サービスを強化するため、官民連携での整備・運営管理を可能とする事業スキームを活用しつつ、バスプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の戦略的な全国展開を推進する。

目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

（趣旨）

交通分野におけるデジタル化や先進技術の実装・活用を推進し、さらには海外展開を図ることで、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

（施策）

【デジタル化の推進】

○ デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続における書面規制・押印、対面規制の抜本的な見直しを含めて、交通分野における行政手続のオンライン化や添付書類の撤廃等に取り組む。

具体的には、手続件数が多いもの、データの活用可能性が高いものを優先して、

1 アジャイル開発の手法を活用しつつ、令和7年度までに原則オンライン化する。

2
3 ○いわば社会の共有財産ともいえる交通関連データのオープン化や他の関連事業で
4 の利活用の拡大等により、利用者利便の向上につながる新サービス創出が促進さ
5 れるよう、データを保有する事業者への働きかけ等に取り組む。

6
7 ○構造物や地盤などのインフラに関するデータと、交通・物流や気象・災害情報な
8 どの官民が保有する様々な技術やデータを連携させた、国土と交通に関する統合
9 的なデータプラットフォームを構築する。

10 [42] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数

11 令和2年度 約22万件→令和7年度 約150万件

12
13 ○ MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくりとして、「標準的なバス情報フォーマット」
14 等による交通関連情報のデータ化・標準化や、「MaaS関連データの連携に関するガ
15 イドライン²⁹」を活用したデータの連携や利活用の促進に向け、事業者等に対する
16 積極的な働きかけ等に取り組む。

17 [43] バス事業者等において、標準的なバス情報フォーマットでダイヤの情報が整備
18 されている事業者数

19 382件（令和2年）→900件（令和7年）

20
21 ○ 公共交通機関の利用者利便向上や非接触へのニーズの高まりへの対応に加え、
22 定額制など多様なサービス提供を可能とするよう、交通系 IC カードや QR コード
23 等のキャッシュレス決済手段について、導入を促進する。

24
25 ○ 新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対
26 応するとともに、我が国港湾全体の生産性向上等を図るため、港湾物流、港湾管
27 理、港湾インフラの各情報を電子的に取り扱う「港湾関連データ連携基盤」を核
28 に、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に連携した事業環境である「サイバーポ
29 ート」を実現する。

30 [44] 港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数

31 約650者（令和7年度）

32
33 ○ 地域のモビリティサービスの強化に向けた ETC2.0 のデータの官民連携について、
34 民間からの提案募集の結果を踏まえて、実験・実装を推進していくとともに、

²⁹ データの協調・競争に関わる考え方、移動関連データの取扱い、個人情報・プライバシー保護対策、セキュ
リティ対策など、MaaS の関係者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たガイドライン

ETC2.0 データを民間企業でも活用可能となるようデータの配信を行う。

- 自動車社会の発展に資する新たなサービスの創出・産業革新等を図るため、自動車検査証の電子化等により自動車保有関係手続のワンストップサービスを推進するとともに、電子化された自動車検査証の IC チップの空き領域の利活用を可能とすることで自動車関連情報の連携を促進する。

[45] ワンストップサービス対象の継続検査のワンストップサービス利用率

33%（令和元年度末）→90%（令和 8 年 3 月）

[46] 中間登録（変更登録・移転登録・抹消登録）のワンストップサービス利用率

1.1%（令和元年度末）→20%（令和 8 年 3 月）

- 住所変更手続のワンストップ化やオンラインによる更新時講習等により自動車等を運転する運転免許保有者の利便性を向上させるため、運転免許証とマイナンバーカードとの一体化を令和 6 年度末に開始する。これに先立ち、警察庁及び都道府県警察の運転免許の管理等を行うシステムを令和 6 年度末までに警察庁の共通基盤上に集約する。モバイル運転免許証の国際規格の策定状況等も踏まえ、運転免許証のあり方の検討を進める。

- 道路管理を効率化・省力化するとともに、国民生活の安全性や経済活動の生産性を向上するために、IT を活用し、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業等の自動化・無人化、過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制強化等の道路システムのデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進する。

- 特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施する。

- 定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、航空機の運航に必要な様々な情報（気象情報、滑走路の運用状況等）を空港関係者でリアルタイムに共有するデジタル情報基盤の整備等を推進する。

- ヒューマンエラーの防止による安全性の向上や管制業務の効率化による管制処理能力の向上を図るため、管制官からパイロットへの管制指示の一部を、現在の音声通信からテキストメッセージを用いたデータ通信に移行（デジタル化）するなど航空管制システムの高度化を推進する。

【先進技術の実装・活用等による産業力強化】

- 渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動手段の確保、運転の安全性の向上などを図

るため、「官民 ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自動運転システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を引き続き検討する。

○ 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向け、実証実験や制度整備の検討を進める。

○ 過疎地域等における物流網の維持及び生活の利便の改善等を図るため、無人航空機による離島や山間部等における具体的な配送ビジネスの社会実装とそのサービスの拡大に加え、機体認証制度や操縦ライセンス制度の創設等の安全確保に係る制度整備を図ることにより、令和 4 年度以降の都市を含む地域における目視外飛行による荷物配送やインフラ点検、警備・医療等への活用の実現に向けた取組を推進する。さらに、規制緩和による手続きの簡素化や個別審査のオンライン化・審査事務の合理化等を図り、迅速かつ簡便に無人航空機を利活用できる環境を整備する。

[47] 飛行毎の個別審査件数

制度導入（令和 4 年度）から 5 年間で半減

○ 既存のインフラに左右されない次世代航空モビリティシステムとしての「空飛ぶクルマ」の実現に向け、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、令和 5 年からの事業開始を目標として、具体的なユースケースを念頭に試験飛行に係るガイドラインを策定し、事業者の機体開発を支援するとともに、機体及び運航の安全基準や操縦者の技能証明基準などの制度の整備を進める。

○ 海運の効率化等を実現するため、令和 7 年までの自動運航船の実用化に向け、国際基準の改正検討、国内関係法令の見直しを進める。

○ 鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一般的な路線での自動運転の導入に向けた検討や、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車の制御を行うシステムの導入、カメラ等の活用による鉄道施設等の状態監視等を推進する。

○ 造船業、船用工業における企業間連携やデジタル化の促進、システムインテグレーション能力の強化、洋上風力産業への参入、OECD や WTO の枠組を通じた公正な競争条件の確保等に取り組むとともに、海運業に対し安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高性能・高品質な船舶導入を促進するなど、我が国海事産業における国際競争力強化を図る。

[48] 日本商船隊の輸送量

- 960 百万トン（令和元年）→1,100 百万トン（令和 7 年）
- [49] 我が国造船業の船舶建造量
- 14 百万総トン（平成 28 年～令和元年の平均）→18 百万総トン（令和 7 年）
- 次期気象衛星への最新技術の導入や、スーパーコンピュータの高性能化等により、線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上に努める。
- [50] 台風中心位置の予測誤差
- 210km（令和 2 年）→180km（令和 7 年）
- 交通運輸分野の優れた技術開発シーズを発掘し、社会実装を推進することにより、社会的・経済的ニーズの変化に的確に応えとともに、イノベーションを創出する技術ポテンシャルの底上げを図る。
- [51] 事後評価³⁰（下位 1～上位 5）で平均 3 以上を獲得した課題数／評価対象課題数
- 毎年度 60%
- 【交通産業の海外展開】**
- 「インフラシステム海外展開戦略 2025」に基づく「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開に向けて、特に以下の取組を推進する。
- ・「川上」段階における政府の関与を強化するため、在外公館のリソースを最大限活用しつつ、トップセールスによる相手国への働きかけ、官民連携による案件形成、国際会議の機会等を活用した我が国の「質の高いインフラ」の情報発信、独立行政法人等の活用等の取組を行う。
 - ・我が国の強みを活かした案件形成を促進するため、技術移転や人材育成支援、制度構築支援等のソフトインフラ面での支援の、ハード整備支援と併せたパッケージ化を推進する。また、案件形成段階から施設整備後の運営への我が国企業の参画までを見据えて一体的に相手国政府と交渉を行う。加えて、相手国の様々な課題を総合的に捉え、複数のインフラ案件や複数の日本企業の技術を組み合わせ、スマートシティや TOD 等の分野横断的な面的開発として我が国のインフラシステムを売り込む。
 - ・デジタル技術・データの活用を通じた競争力の向上を図るため、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により変化する新興国ニーズも踏まえ、MaaS などの交通ソフトインフラの海外展開を推進する。特に、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、交通・都市開発事業に加え、それらを支援する事業としてエネルギー、水道、情報通信等の分野に対しても柔軟な支援を推進することで、スマートシティや MaaS 等の新しい動きにも対応し、我が国事業者の積

³⁰ 「交通運輸技術開発推進制度」で採択した研究課題について、研究期間終了後に実施する外部有識者による評価

1 極的な海外市場参入を促進する。

- 2 ・カーボンニュートラルに貢献するため、渋滞解消による CO₂削減効果の大きい道
- 3 路交通システムや都市鉄道など環境性能の高いインフラの海外展開を推進する。
- 4 ・港湾の整備や巡視船等官公庁船の海外展開など FOIP³¹（自由で開かれたインド太
- 5 平洋）に資するプロジェクトを推進する。
- 6 ・我が国事業者の海外展開に有利な環境を整備するため、官民が連携して、戦略
- 7 的な標準の活用を図る。

8 [52] モビリティ・交通分野における我が国企業のインフラシステムに係る海外受注額
9 6 兆円³²（令和 2 年）→8 兆円（令和 7 年）

- 11 ○ 我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準等の普及を推進
- 12 するとともに、政策対話を通じた海外展開の障壁となる規制やインフラ等の改善
- 13 及びワークショップを通じた高品質サービスの認知度向上等により、我が国の物
- 14 流事業者の海外展開を支援する。

15 [53] 日本の協力のもと他国政府又は組織等により策定されたコールドチェーン物流
16 に関する規格の数
17 令和 7 年度までに 5 規格を策定

- 19 ○ 我が国の造船技術を活用し、東南アジア・太平洋島嶼国等における海上交通イ
- 20 ンフラの高度化に向けた協力を推進する。

21 目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

22 （趣旨）

23 サプライチェーンの最適化等により、物流の機能を十分に発揮させ、経済の持
24 続的な成長と安定的な国民生活の維持に資する。

26 （施策）

- 28 ○ サプライチェーン全体の徹底した最適化のため、手続書面の電子化の徹底等
- 29 による物流分野のデジタル化や、倉庫等の物流施設や幹線輸送における自動化・機
- 30 械化の導入、モノ・データ・業務プロセス等物流を構成するソフト・ハードの各
- 31 種要素の標準化、物流・商流データ基盤の構築、高度物流人材の育成・確保等に
- 32 取り組む。

³¹ Free and Open Indo-Pacific の略。インド太平洋地域において、ルールに基づく国際秩序を構築し、自由貿易や航行の自由、法の支配といった、地域の安定と繁栄を実現する上で欠くことのできない原理・原則を定着させていくという考えのこと。

³² 令和 2 年の値は推計値。

○ トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制も見据え、短いリードタイムや契約にない附帯作業等の商慣習の見直し、「ホワイト物流」推進運動の推進や標準的な運賃の浸透等による取引環境の改善を図るほか、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、再配達削減等により労働生産性を改善し、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進を図る。

[54] 宅配便の再配達率

10%程度³³（令和2年度）→7.5%程度（令和7年度）

○ 大規模災害や感染症流行など、どのような状況にあっても維持される、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、非接触・非対面やデジタル化等に対応した物流インフラの整備や、重要物流道路の機能強化等の、産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化、物流産業における低炭素化・脱炭素化等を推進する。

[44] 港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数《再掲》

[55] 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数

0 港（令和2年度）→3 港（令和5年度）

[56] コンテナ搬出入情報等を Port Security (PS) カードの番号を用いて電子化した港湾数

0 港（令和2年度）→3 港（令和7年度）

[57] 道路による都市間速達性の確保率

57%（令和元年度）→63%（令和7年度）

○ 自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を推進するほか、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推進する。

○ ドライバー不足に対応し、国内物流を安定的に支えるとともに、災害発生時の基幹的海上交通ネットワークを維持するため、内航フェリー・RORO 輸送網を構築する。

[58] 海上貨物輸送コスト低減効果（対平成30年度総輸送コスト）（国内）

0.1%（令和元年度速報値）→2%（令和7年度）

○ 2030 年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標の達成に向けて、

³³ 令和2年度調査の平均値であり、新型コロナウイルス感染症の影響による在宅率の上昇など特殊要因の可能性もある。

輸送網の集約、輸配送の共同化、輸出促進に資する港湾施設等の整備、産地と港湾が連携したコールドチェーンの確保等を通じた物流の効率化・高度化を推進する。

- 日中韓物流大臣会合を通じて東アジアにおける物流のシームレス化を推進するとともに、政策対話やパイロット事業等を通じた我が国の物流事業者による輸送の複線化・効率化等により、拡大・深化する我が国のグローバルサプライチェーンや海外各国との貿易を支える国際物流の円滑化・強靱化を推進する。

[59] 北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）に参加している港数
31 港（令和 2 年）→36 港（令和 7 年）

- 内航海運の船員確保や生産性向上を通じた安定的輸送の確保により、持続的なサービス提供が可能となるよう、船員の働き方改革の推進、取引環境の改善を図るとともに、運航・経営効率化や新技術の活用等を総合的に推進する。

[60] 船員 1 人・1 時間当たりの輸送量

4, 019 トンキロ（平成 30 年）→4, 919 トンキロ（令和 7 年）

- 交通分野での生産性向上のため、気象業務に関する幅広い産学官の関係者による対話の場を通じ、クラウド技術を活用したデータ共有等を推進するとともに、「気象データアナリスト³⁴」等の人材育成を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。

- 「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に向けた環境整備を進める。

- 物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年国際物流に対するテロ対策の要請が高まっていることを踏まえ、物流の効率化とセキュリティ対応の両立を図るため、KS/RA（特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等）制度³⁵について、荷主や物流事業者における負担を踏まえ、AEO 制度³⁶との調和も含め効率的な検査制度のあり方について検討する。

³⁴ 企業におけるビジネス創出や課題解決ができるよう、気象データの知識とデータ分析の知識を兼ね備え、気象データとビジネスデータを分析できる人材

³⁵ 航空機に搭載する航空貨物については、ICAO 国際標準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。※KS:Known Shipper（特定荷主）、RA:Regulated Agent（特定航空貨物利用運送事業者等）

³⁶ AEO 制度とは、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備された事業者として、財務省の認定を受けた企業が、税関手続きの簡素化・迅速化等のメリットを得る制度

1 **基本的方針 C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保さ**
2 **れた、持続可能でグリーンな交通の実現**

3
4
5
6
7
8
9
10 **目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築**

11 **(趣旨)**

12 切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、インフラの老朽化等に適切に対応す
13 ることにより交通機能を維持し、もって国民の生命財産を保護する。

14
15 **(施策)**

16 **【自然災害等への対応】**

17 i) 防災・減災対策

18 交通インフラの災害に対する抵抗力と復元力を強化するため、事前の防災・減災
19 対策を推進する。

20 ○ 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、高潮対策、
21 高波対策、浸水対策、豪雪対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

22 [61] 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
23 る主要鉄道路線の耐震化率

24 97.4% (令和元年度) → 100% (令和 4 年度)

25 [62] 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率

26 約 55% (令和元年度) → 約 73% (令和 7 年度)

27 [63] 緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対
28 策必要箇所の整備率

29 0% (令和元年度) → 約 28% (令和 7 年度)

30 [64] 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

31 79% (令和元年度) → 84% (令和 7 年度)

32 [65] 緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難
33 施設の整備率

34 約 27% (令和元年度) → 100% (令和 7 年度)

35 [66] 津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わ
36 せた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性
が確保された割合

26% (令和 2 年) → 50% (令和 7 年)

[67] 大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能な
ものの割合

33% (令和 2 年) → 47% (令和 7 年)

- [68] 海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合
0%（令和2年）→14%（令和7年）
- [69] 海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率
72%（令和2年度）→100%（令和7年度）
- [70] 電源喪失対策が必要な航路標識の整備率
20%（令和2年度）→90%（令和7年度）
- [71] 災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率
22%（令和2年度）→83%（令和7年度）
- [72] 護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合
26%（令和元年度）→87%（令和7年度）
- [73] 滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空ネットワークの維持が可能となる空港の割合
70%（令和元年度）→87%（令和7年度）
- [74] 空港無線施設等の電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合
76%（令和2年度）→100%（令和7年度）
- [75] 空港ターミナルビルの電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合
73%（令和2年度）→85%（令和7年度）
- [76] 空港ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合
64%（令和2年度）→75%（令和7年度）
- 地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においてはさらに脱線・逸脱の防止）を実施する。
- 河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の出入口、トンネル等において、止水板や防水扉の整備等を推進する。また、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。
- [77] 既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率
33%（令和2年度）→85%（令和7年度）
- [78] 既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率

16%（令和2年度）→85%（令和7年度）

[79] 既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率

40%（令和2年度）→70%（令和7年度）

○ 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。

[80] 信号機電源付加装置の整備台数

令和7年度末までに約2,000台整備

○ 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を図るため、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。

[81] 電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率

約38%（令和元年度）→約52%（令和7年度）

○ 台風来襲時等における船舶の走錨等に起因する事故を未然に防止し、船舶交通の安全の確保と、人流・物流の安定化を図るため、海域監視体制を強化しつつ、臨海部の海上空港等の施設周辺海域における錨泊制限等や円滑な湾外避難の実施等に取り組む。

また、船上で船長等が自船の走錨リスクを把握するシステムの開発・普及、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等における避泊水域確保のための防波堤等の整備などを推進する。

[82] 走錨事故発生件数³⁷

1件（令和元年度）→0件（令和7年度）

[83] 船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確保を実現した割合

17%（令和2年度）→42%（令和7年度）

○ 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止のため、より効果的なコンテナ固縛等の手法の検討や港湾管理者等への優良事例の共有を行う。

○ 気候変動に起因する海面上昇に適応するため、港湾の技術上の基準等を整備す

³⁷ 荒天時の走錨等に起因する船舶の衝突事故により、船舶交通の安全が阻害されるとともに、臨海部の海上空港等の施設に被害が及ぶような事故の発生件数

るとともに、気象・海象のモニタリングの継続や外力強大化に対応した技術開発を推進する。

ii) 避難・緊急輸送対策

災害発生時に、速やかに、地域住民や旅行者等が避難し、また被災地に救急救援物資が届くよう関係者間の連携強化等を進める。

○ 災害発生後、被災地の支援・復旧が迅速に実施できるよう、装備資機材の充実・訓練の実施等による TEC-FORCE の機能拡充・強化、輸送経路の啓開や緊急支援物資の輸送、鉄道の早期復旧等に係る関係機関との枠組み構築・連携強化等を進める。併せて、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した予測精度の向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災気象情報の改善及び気象データ利活用促進や適時的確な提供等を推進する。

[50] 台風中心位置の予測誤差《再掲》

○ 災害発生時に、鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、訪日外国人旅行者を含む利用客を混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信等の対策を行う。また、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。

[84] 多言語掲示物システムを配布する鉄軌道事業者の割合
100%

○ 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、地方公共団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。

[85] 都市再生安全確保計画等の策定数と PDCA サイクルの実施数
令和元年度 100→令和5年度 150

○ 大規模災害時における物資輸送の迅速化・効率化のため、国・地方公共団体等共通の緊急支援物資輸送プラットフォームをクラウド上に構築するなど、輸送オペレーションのデジタル化を推進する。

[86] 緊急支援物資輸送プラットフォームの技術開発の進捗率
0%（令和2年）→100%（令和3年）

[87] 緊急支援物資輸送プラットフォームに関する説明会を実施した回数
0回（令和3年）→10回（令和7年）

[88] 緊急支援物資輸送プラットフォームを活用して訓練・演習を実施した回数
0回（令和3年）→10回（令和7年）

iii) 災害時等の機能維持・早期復旧

被災した交通インフラ等が、可能な限り機能を維持し、早期に復旧できるよう、事業継続対策等を講じる。

○ 交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力（防災＋事業継続）の強化を促す「運輸防災マネジメント」を導入する。

[89] 運輸安全マネジメント評価実施事業者数（令和 2 年度より、運輸安全マネジメント評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）

11,002 事業者（令和元年度）→15,000 事業者（令和 7 年度）

[90] 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（令和 2 年度より、防災の視点を加えて実施）

92,493 人（令和元年度）→160,000 人（令和 7 年度）

○ 事故災害に加え、自然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。併せて、災害時やその復旧過程において、これらの対応や利用者向けの適切な情報提供が円滑に進むよう、日頃より関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

[91] 直近 3 年間に港湾の事業継続計画（港湾 BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾（重要港湾以上）の割合

95%（令和元年度）→100%（令和 7 年度）

[92] 「A2-BCP³⁸」に基づく訓練等の毎年度 8 月までの実施率

70%（令和 2 年 8 月）→100%（毎年度）

○ 災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定 2 車線区間の 4 車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進する。

[93] 高規格道路のミッシングリンク改善率

0%（令和元年度）→約 30%（令和 7 年度）

[40] 高規格道路（有料）の 4 車線化優先整備区間の事業着手率《再掲》

○ 「道の駅」の防災機能を強化するため、災害時に地域の避難所等となる地域防災計画に位置づけられた「道の駅」について BCP 策定や防災訓練を実施するとともに、広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」を選定し、民間資金も活用しながら防災機能強化を図る。

³⁸ 空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係者の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画

1 [94] 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」における BCP 策定率

2 3%（令和元年度）→100%（令和 7 年度）

3
4 ○ 巨大地震等の発生に備え、迅速な沖合退避や係留強化に資する海・船の視点か
5 ら見た港湾強靱化に取り組むとともに、みなとオアシスや基幹的広域防災拠点を
6 活用した災害対応能力の強化に取り組む。

7 [95] 災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画（港湾 BCP）を改訂
8 した港湾（重要港湾以上）の割合

9 0%（令和 2 年度）→100%（令和 7 年度）

10
11 ○ 衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集
12 積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。

13 [96] 災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場
14 監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合

15 0%（令和 2 年度）→88%（令和 7 年度）

16
17 ○ 災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された
18 事業継続計画（「A2-BCP」）に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、
19 災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化
20 に取り組む。

21 [92] 「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度 8 月までの実施率《再掲》

22
23 ○ 災害発生時に物流機能が維持されるよう、広域的な観点による多様な輸送手段
24 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。

25
26 ○ 災害に対する電源確保、バックアップ機能、職員の対応能力の強化等により、
27 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制を構築する。

28 [97] 自動車登録検査業務電子情報処理システム被災時訓練における事前設定課題の
29 達成度

30 事前設定課題の全問達成（100%）

31 **【交通インフラ・システムの老朽化対策】**

32
33 ○ 「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更
34 新に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安
35 心の確保を図る。

36 対策の実施にあたっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の
37 優先順位を設定したうえで、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、

1 損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的に行う。また、新技術の活用によるイン
2 ンフラメンテナンスの高度化・効率化を進めるとともに、新技術のシーズとニー
3 ズのマッチング支援などによる導入促進等を図る。また、社会情勢や地域構造の
4 変化に応じて、既存のインフラの集約・再編等によるインフラストックの適正化
5 に取り組む。

6 [98] 令和元年度までの施設検査の結果、耐用年数を超えて使用している又は老朽化
7 が認められるような、予防保全が必要な鉄道施設の老朽化対策の完了率
8 令和2年度 14%→令和7年度 100%

9 [99] 地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率
10 令和元年度 約34%→令和7年度 約73%

11 [100] 老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安
12 全な利用等が可能となった割合
13 令和2年度 83%→令和7年度 87%

14 [101] 予防保全を適切に実施した空港の割合
15 令和元年度 100%→令和7年度 100%

16 [102] 措置が必要な自動車道施設の修繕率
17 令和2年度 0%→令和7年度 100%

18 [103] 老朽化等対策が必要な航路標識の整備率
19 令和2年度 55%→令和7年度 79%

20 [104] 老朽化基準を超過した信号制御機の更新数
21 令和7年度 までに約45,000基

22
23 ○ 利用者の安全確保や利便を図るため、厳しい経営状況にある地方の交通関連事
24 業者による老朽化車両・船舶の更新を支援する。
25 船舶については、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
26 性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。

27
28 ○ 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
29 応を推進する。

目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

(趣旨)

33 新型コロナウイルス感染症等の防疫対策や、交通関連事業の安全で安定的な運
34 行等の確保、働き方改革等の推進による多様な人材の確保・育成を進める。

(施策)

1 **【新型コロナウイルス感染症等の防疫対策】**

2 ○ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、地域公共交通事業者が講じ
3 る駅・車両等の衛生対策等に対し支援する。

5 ○ 公共交通機関の事業者から利用者への感染予防対策の呼びかけや、混雑緩和の
6 ための時差出勤等の呼びかけを促進する。また、公共交通に対する過度な不安が
7 広がることのないよう、利用者とのリスクコミュニケーションを促進する。

9 ○ 空港等での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、検疫等に必要となる場
10 所の確保や旅客動線の確保等に取り組む。

12 ○ 防疫対策や自然災害対応の円滑な実施のため、港湾の水際・防災対策の関係者
13 からなる連絡体制の構築に取り組むとともに、感染症のまん延時においても物流
14 の事業継続を考慮した港湾における感染症 BCP の策定に取り組む。

15 [105] 水際・防災対策連絡会議の開催港数

16 16 港（令和 2 年）→125 港（令和 4 年）

17 [106] 港湾における感染症 BCP の策定数

18 0 港（令和 2 年）→125 港（令和 7 年）

20 **【安全確保と安定的な運行の実現】**

21 ○ 高齢運転者による事故の深刻化の抑止や道路交通の弱者の安全を守る等の観点
22 から、先進技術等を利用して、ドライバーの運転支援や負荷軽減に資する、より
23 安全な自動車の開発・実用化・普及を促進する。

24 また、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、運転に不安を覚える高齢
25 運転者等が、申請により運転することができる車両を安全運転サポート車に限定
26 するなどの限定条件付免許制度の円滑な施行に向けた取組を推進する。

28 ○ 交通事業者に対する監査の充実強化により、輸送の安全を確保し、利用者の利
29 益を保護するとともに事業の健全な発達を図る。また、交通事業者による安全管
30 理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改
31 善や、中小規模事業者に対する制度の普及・啓発等を推進する。

32 [89] 運輸安全マネジメント評価実施事業者数（令和 2 年度より、運輸安全マネジメ
33 ント評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）《再掲》

34 [90] 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（令和 2 年度よ
35 り、防災の視点を加えて実施）《再掲》

37 ○ 運輸に係る事故を防止するため、社会情勢等の変化も踏まえ、同種事故の比較

分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図るとともに、効果的な再発防止策の提言、その周知徹底を図る。

○ ドローン等新たな事故調査機材を活用した新たな調査手法の構築、実施を図る。

○ 航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（MR0（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を図る。

○ 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のため、航行援助施設の更新、維持管理、人材育成等に参画する。

○ 海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用を通じて、海技士及び小型船舶操縦士の知識技能の維持向上を図る。

○ 交通機関の各事業者や施設管理者等と連携し、必要な訓練の実施や警戒警備の強化、資機材の導入・増設等を図る等、テロ対策を推進する。

○ 航空の安全・安心を確保するため、航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、ICAO 勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けることとされている滑走路端安全区域（RESA）の整備を着実に実施する。

[107] 滑走路端安全区域（RESA）が確保されている空港の割合
28.9%（令和元年度）→68%（令和7年度）

○ 「テロに強い空港」を目指し、全国の空港においてボディスキャナー等の高度な保安検査機器の導入を促進するとともに、保安検査員の人材確保・技能向上等に係る取組を推進する。また、更なる航空保安の強化に向けて、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っていく。加えて、関係者の役割分担や連携強化、保安検査の量的・質的向上に資する施策について、継続的に検討を行っていく。

[108] ハイジャック及びテロの発生件数
0件（令和3年）→0件（令和7年）

○ 医療・介護技術の進歩や、社会保障制度の状況、高齢化の進展等による自動車事故被害者やその家族を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、自動車事故被害者等のニーズにきめ細かに対応していけるよう、より効果的な被害者支援の充実方策

について検討する。

【交通関連事業の担い手の確保】

- 交通事業の働き方改革等の推進により、職場の魅力、衛生環境及び労働生産性の向上につながる取組を進め、人材の確保とその育成を図る。また、担い手の高齢化の状況に鑑み、技術の維持・継承に向けた施策を推進する。

[109] 女性運転者・女性整備士の人数

①バス運転者

令和7年度 約2,500人

②タクシー運転者

令和7年度 約14,000人

③自動車整備士（2級）

令和7年度 約4,800人

[110] トラック運転に従事する若年層の割合

トラック運転に従事する若年層（15歳～29歳）の割合を全産業の割合まで引き上げる。³⁹

- 航空事業においては、民間養成機関の供給能力拡充等の航空機操縦士・航空機整備士の確保に関する施策を実施する。また、空港におけるグランドハンドリングの体制を強化するため、「グランドハンドリング アクションプラン」に基づき、外国人を含めた人材の確保、生産性の向上、業界の構造改善等に取り組む。

[111] 主要航空会社の航空機操縦士の人数

6,843名（令和2年1月1日時点）→約7,500名（令和7年）

[112] 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数

332名/年（平成28年～令和元年度の平均）→約400名/年（令和7年度）

- 自動車運送事業においては、「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」に基づく施策の実施などにより、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。

[109] 女性運転者・女性整備士の人数《再掲》

[110] トラック運転に従事する若年層の割合《再掲》

- 日本人船員の主要な供給源である独立行政法人海技教育機構をはじめ、関係教育機関や関係団体等との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組む。

³⁹ 【直近の参考値（令和2年）】道路貨物運送業：10.3%→全産業：16.6%

[113] 海上技術学校・海上技術短期大学校・海技大学校（海上技術コース）の海技士国家試験の合格率
海上技術学校 85%以上、海上技術短期大学校 95%以上、海技大学校（海上技術コース） 95%以上

- 内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上、ひいてはそれによる安全性向上を図る。また、必要に応じて新技術に係る基準の策定、技術の進展に応じて実船での検証等により安全性を確保した上で乗組み基準の見直し、船舶検査の合理化等の検討を進める。

目標③ 運輸部門における地球温暖化対策等の加速化

（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、その大幅な削減により 2050 年カーボンニュートラルの実現に寄与する。

（施策）

- 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基盤となる水素ステーションの整備を支援する。
- 自動車を排出源とする CO₂の削減に向けて、燃費及び電費（エネルギー消費効率）向上の推進、地域公共交通計画に基づく環境負荷の低減が図られた移動手段の確保、公共交通の利用促進のための MaaS の普及やモビリティ・マネジメントの推進、モダルコネクトの強化等に加え、自転車や環境負荷の少ないグリーンスローモビリティ等の活用促進、信号機の高度化等を推進する。あわせて、自動車・鉄道・航空分野における交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

[114] 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%

[115] 信号機の高度化等による CO₂の排出抑止量

令和 7 年度末までに約 3 万トン CO₂ /年を抑止

- 更なるモ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や、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、物流施設における低炭素化、ドローン物流の実用化を推進する。

[116] 鉄道による貨物輸送トンキロ

- 1 184 億トンキロ（令和元年度）→209 億トンキロ（令和 7 年度）
2 [117] 海運による貨物輸送トンキロ
3 358 億トンキロ（令和元年度）→389 億トンキロ（令和 7 年度）
4
5 ○ 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両
6 の開発を推進するとともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率
7 の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進する。
8
9 ○ 航空分野の低炭素化に向けて、CO₂排出物基準の導入による環境性能に優れた航
10 空機材の普及促進、航空交通システムの高度化の推進、空港の脱炭素化の推進、
11 及びバイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料の普及を図る。また、ICAO を
12 通じ低・脱炭素化を一層加速させるための具体的な国際枠組みを牽引する。
13
14 ○ 港湾・海事分野においては、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、水
15 素等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化
16 に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロに
17 するカーボンニュートラルポートの形成、国内サプライチェーンの形成を含めた
18 洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用等に取り組む。
19 [118] カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数
20 0 港（令和 2 年度）→20 港（令和 7 年度）
21 [119] 洋上風力発電事業の運転が開始されている促進区域数
22 0 区域（令和 2 年度）→地域・関係者のご理解を前提に 5 区域（2030 年度）
23 [120] LNG バンカリングの供用開始拠点数
24 0 カ所（令和元年度）→2 カ所（令和 7 年度）
25
26 ○ 産学官公の連携により取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロ
27 ードマップ」に基づき、2028 年までにゼロエミッション船の商業運航を実現し、
28 我が国造船・海運業の国際競争力の強化及び 2050 年までのカーボンニュートラル
29 実現に向けた海上輸送の更なる低炭素化を目指す。そのために、ゼロエミッシ
30 ャンの達成に必須となる LNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等のエンジン、燃料
31 タンク等の開発・実証等を推進するとともに、国際海事機関において、温室効果
32 ガス排出削減の国際ルール策定を主導する。

第5章 施策の推進に当たって必要となる取組

本章では、第3章及び第4章に定めた各施策の推進に当たって必要となる横断的な取組について示す。

①データ駆動型の施策立案・実施

○ 人の移動や行動に係る詳細なデータ（モビリティデータ）について、事業者によるデータ整備を促進した上で、人工知能（AI）等を活用しつつ、需要サイドを含む多様な関係者による多角的な分析を促し、地域交通計画の策定や交通事業者のマーケティング、さらには、まちづくりや都市の様々な課題解決にも活用することが重要である。

その際、オープン化の価値・効果等について国民に対し明らかにすることで信頼を得るとともに、交通事業者はもとより国・地方の交通行政に関わる者は、データに係る分析力や課題解決力などデータサイエンスに係る技術力向上に努め、エビデンスに基づく交通政策の立案につなげる。

②柔軟でスピーディな施策展開と継続的なフォローアップ

○ ITの急激な進化など、交通を取り巻く環境の変化に対し、機敏かつスピード感を強く意識して対応していく必要がある。

このため、課題が顕在化している地域において社会実験等に集中的に取り組み、その成果や反省点を元に、速やかに手法の標準化や技術・ツールの共通化を進め、制度や予算などを充実しつつ社会実装に移していく手法を積極的に用いるべきである。加えて、PDCAサイクルによる継続的な改善に努める。

○ 施策の進捗状況や、国民にもたらした成果について、継続的にフォローアップを行う。その際、KPI⁴⁰その他の指標の実績値の把握とともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観データの集積や目標レベルの設定の試み等に努める。

③これまでの枠を超えた連携による施策の実現

○ 新たな施策の推進に当たっては、関係省庁間、産官学、国と地方、さらには地域や専門家のコミュニティなど、既存の枠を超えた関係者間の連携により、課題に応じて柔軟に検討を進め、政策として着実に実現する必要がある。その際、デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進等により、関係者間が連携して取り組むための組織的な仕組みづくりや、人材の確保等に努めることが重要である。

⁴⁰ 重要業績評価指標（Key Performance Indicator）の略。

- 地方公共団体において、交通とまちづくり、福祉、教育、観光、環境等の関係部署が緊密に連携して取組を進めることが重要であり、国においても、関係省庁が一丸となって施策間の実効的な連携を更に進める。

④新技術の開発、利活用の促進と国際展開

- 企業、大学、地方公共団体、交通事業者などが、垣根を越えてアイデアや技術を持ち寄り、また海外からも投資を呼び込んで、オープンイノベーションを促進することが重要である。

行政は、新技術を積極的に活用するマインドへと転換し、その環境整備に努めるとともに、我が国発の新技術やサービスを積極的に海外へ展開し、Society5.0の国際展開につなげる。併せて、海外発の先進的な取組を我が国においても積極的に取り入れ、海外との双方向による連鎖的発展につなげる視点が重要である。

⑤国民の理解と共感、協力を得るための取組

- 我が国の交通のサービス水準やコスト構造について、可能な限り客観的に評価することにより「見える化」を進め、交通サービスの維持や高度化に係る国民の理解と共感、そして多大なる協力を得ることに努める。

⑥地域の交通をデザインする人材の確保・育成

- 地域公共交通等の分野においては、地方公共団体が、これまで以上に主体的かつ積極的に取り組む必要があるが、依然として、人材や組織体制が不足している。このため、地域公共交通に係る知見や意欲に富む学識経験者、コンサルタント、NPO等の活動に携わる市民等とのネットワークづくりとその拡大を促しつつ、地方運輸局も含めたサポート強化等により協議会の充実を図りバックアップする。
- さらに、育成すべき能力や知識等を具体化・明確化しつつ、地方公共団体や地方運輸局の職員等に対する研修等の充実を図る。

1 おわりに

本計画では、第 1 次交通政策基本計画の策定後の様々な社会・経済等の情勢の変化や施策の進捗状況等を踏まえ、前計画に定めた施策の改善や更なる深化を進めるとともに、新型コロナウイルス感染症がもたらす社会の変化も視野に入れつつ、新たな政策にも意欲的に着手することとしている。

本計画の推進に当たっては、国において、毎年作成する交通政策白書等を通じて、施策の進捗状況や KPI の達成状況を適切にフォローアップを行う。また、2020 年代が情報通信技術などの急速な進化の渦中にあることも踏まえ、我が国が今後直面する様々な変化に応じて、時宜にかなった改善検討を行うことが重要である。

また、国(本省・地方支分部局)、地方公共団体、事業者、利用者、住民等の関係者は、それぞれの責務や役割を認識した上で、十分な連携・協働を図る必要がある。

本計画を着実に推進することにより、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることのできる交通体系を構築していかなければならない。