

令和3年度 交通施策

第204回国会（常会）提出

第Ⅳ部 令和3(2021)年度交通に関して講じようとする施策

第1章	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	1
第1節	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	1
(1)	地域公共交通計画の策定・実施	1
(2)	協議会の体制面の充実等	1
(3)	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現	2
(4)	過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保	2
(5)	地域公共交通の持続可能な運行確保支援	3
(6)	離島航路・離島航空路の維持・確保支援	3
(7)	地域公共交通事業の基盤強化	3
(8)	MaaSの全国実装	4
(9)	鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討	4
(10)	利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現	4
(11)	超小型モビリティの普及	5
(12)	レンタカーの活用	5
第2節	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	6
(1)	地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施	6
(2)	鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等	6
(3)	地域における交通のベストミックスの実現	7
(4)	自転車の活用	7
(5)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出	7
(6)	賑わいのある道路空間の構築	8
(7)	スマートシティの創出・全国展開	8
第3節	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	9
(1)	バリアフリー整備目標等の着実な実現	9
(2)	ホームドアの整備と安全対策の推進	10
(3)	鉄道施設のバリアフリー化の加速	11
(4)	「心のバリアフリー」などの強化	11
(5)	新幹線における車椅子用フリースペースの導入等	11
(6)	ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供	12
第4節	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	13
(1)	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	13
(2)	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等	14
(3)	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大	14
(4)	ビジネスジェットの利用環境改善	15

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化……………	15
(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速……………	16
(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進……………	16
(8) 手ぶら観光の推進等……………	16
(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等……………	17
(10) 世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進……………	17
(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備……………	17
第2章 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……………	18
第1節 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……………	18
(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充……………	18
(2) 管制処理容量の拡大……………	18
(3) 航空ネットワークの維持・強化……………	19
(4) 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた航空ネットワークの維持に向けた支援……………	19
(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等……………	19
(6) 空港経営改革の推進……………	20
(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進……………	20
(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等……………	20
(9) 海上交通サービスの高度化……………	21
(10) 新幹線ネットワークの着実な整備……………	21
(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化……………	21
(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進……………	22
(13) 幹線鉄道ネットワーク等の充実にに向けた検討……………	22
(14) 根幹的な道路網の整備等……………	22
(15) 暫定2車線区間の4車線化等……………	22
(16) 既存の道路ネットワークの有効活用……………	23
(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策……………	23
(18) 円滑な道路交通等の実現……………	23
(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討……………	23
(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等……………	24
(21) バスタプロジェクトの全国展開……………	24
第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化……………	25
(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等……………	25
(2) 交通関連データのオープン化の推進……………	25
(3) 国土と交通に関する統合的なデータプラットフォームの構築……………	25
(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり……………	26
(5) キャッシュレス決済手段の導入促進……………	26
(6) 港湾関連データ連携基盤を核とした「サイバーポート」の実現……………	26
(7) ETC2.0データの官民連携……………	27

(8) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等	27
(9) 運転免許証の在り方の検討	27
(10) 道路システムのDXの推進	28
(11) 特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等	28
(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築	28
(13) 航空管制システムの高度化	28
(14) 自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等	29
(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	29
(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大	29
(17) 「空飛ぶクルマ」の実現	29
(18) 自動運航船の実用化	30
(19) 鉄道での自動運転の導入に向けた検討等	30
(20) 海事産業の国際競争力強化	30
(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	31
(22) 交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装	31
(23) 「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	32
(24) 我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及等による物流事業者の海外展開の促進	33
(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	33
第3節 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	34
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	34
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	34
(3) 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	35
(4) 自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援	35
(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築	35
(6) 農林水産物・食品の輸出促進	36
(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	36
(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等	36
(9) 気象データの利活用	37
(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備	37
(11) KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討	37

第3章 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 38

第1節 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	38
(1) 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等	38
(2) 地震発生時の安全な列車の停止	39
(3) 鉄道施設等における浸水対策、流出・傾斜対策等	39
(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	39

(5) 無電柱化の推進	40
(6) 船舶の走錨事故の防止	40
(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	40
(8) 海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の整備	41
(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	41
(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	41
(11) 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保	42
(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	42
(13) 「運輸防災マネジメント」の導入	42
(14) 災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等	43
(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの強化	43
(16) 「道の駅」の防災機能の強化	43
(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靱化	44
(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	44
(19) 空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等	44
(20) 災害発生時の物流機能の維持	44
(21) 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築	45
(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	45
(23) 老朽化車両・船舶の更新	46
(24) 新幹線の大規模改修への対応	47
第2節 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	48
(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援	48
(2) 公共交通機関の利用者への感染予防対策の呼びかけの促進等	48
(3) 空港等での検疫の適切な実施等	48
(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等	48
(5) 先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進	49
(6) 監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善	49
(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	50
(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	50
(9) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	50
(10) 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	50
(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上	51
(12) 交通分野でのテロ対策の推進	51
(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備	52
(14) 航空保安の強化	52
(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討	52
(16) 交通事業の働き方改革の推進等	53
(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等	53
(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進	54
(19) 日本人船員の養成	54

(20) 船舶への新技術の導入促進等……………	54
第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速……………	55
(1) 次世代自動車の普及等……………	55
(2) 自動車を排出源とするCO ₂ の削減等……………	55
(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等……………	56
(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等……………	56
(5) 航空分野における低炭素化……………	57
(6) カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等……………	57
(7) ゼロエミッション船の商業運航実現に向けた船舶の低・脱炭素化に関する取組……………	58

第Ⅳ部の構成は、「交通政策基本計画」（2021年5月28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3(2021)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、2021年度における取組方針を記載する。

第1章 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

第1節 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

(1) 地域公共交通計画の策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

- 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

【618件（令和2年度）→1,200件（令和6年度）】

2020（令和2）年11月に改正・施行された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。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）に基づく地域公共交通計画について、利用者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推進するとともに、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、地方公共団体職員等に対する研修など、計画に係る事業の実施についてノウハウ面の支援を行う。

(2) 協議会の体制面の充実等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（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、地方公共団体職員等に対する研修などノウハウ面についての支援を行う。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など能動的なサポートを行う。

(3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

乗合バス等に関して、2020年11月に施行され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（令和2年法律第32号。以下「独占禁止法特例法」という。）による共同経営等の特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、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実現を図る取組を推進する。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

【交通政策基本計画における記載】

- 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》

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、地方公共団体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の取組を推進する。

また、自家用有償旅客運送については、引き続き、事業者協力型自家用有償旅客運送の制度化や、来訪者の輸送対象としての明確化を踏まえた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り、また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、貨客混載の取組を流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）で認定することでその適切な展開を図り、さらに計画策定時における経費補助を行うことで貨客混載を推進する。

(5) 地域公共交通の持続可能な運行確保支援

【交通政策基本計画における記載】

- 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%を維持（令和7年度）】

②航空路 【96%（令和元年度）→100%（令和7年度）】

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。

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。

(6) 離島航路・離島航空路の維持・確保支援

【交通政策基本計画における記載】

- 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》

地域公共交通確保維持改善事業により、離島航路・航空路の運航に必要な支援を実施する。

(7) 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〕 鉄道事業再構築実施計画（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）】

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とともに、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。また、JR北海道やJR四国について、生産性向上に資する設備投資に係る出資等の新たな措置も講じつつ、経営自立に向けた支援を継続し、その中で、第三セクターを活用した観光列車の導入などの地域の関係者と連携した支援も行う。

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、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、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、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実現を図る取組を推進する。

旅客船事業については、2020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

造船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。

(8) MaaSの全国実装

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における新たなニーズに対応したMaaSを推進するため、公共性の高い取組を支援する。

バスの混雑情報の提供については、2020年9月に策定した「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」の普及を図るとともに、リアルタイム混雑情報の提供に必要なシステム等の導入支援を引き続き実施する。

AIオンデマンド交通については、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、AIを活用した効率的な配車を行うオンデマンド交通の導入支援を引き続き実施する。

グリーンスローモビリティについては、2020年度に引き続き、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おこな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。

キャッシュレス決済の活用に係る取組は、第2章第2節（5）に同じ。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

鉄道の利用状況を継続的に把握するとともに、分散乗車・混雑緩和等を適切に推進するため、「鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関するガイドライン」等を踏まえ、新たな仕組みづくり等の検討を進める。

また、分散乗車・混雑緩和等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。

(10) 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現

【交通政策基本計画における記載】

- 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）や事前確定運賃、変動迎車料金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。

事前確定運賃、一括定額運賃、変動迎車料金の新たな運賃・料金サービスの取組を進めることで、利用者の多様なニーズに応え、更なる利便性の向上を図る。

また、タクシーの相乗りについては、新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めながら、導入時期を調整する。

さらに、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、モニタリングなど実態把握を通じ、運用の見直しについて検討を進める。

(11) 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。

「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支援を行うなど、超小型モビリティの普及促進を行う。

(12) 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・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。

訪日外国人が国内でレンタカーを安全・安心により利用しやすくするため、ITを活用した利便性向上に資するコンテンツである「訪日外国人向けドライブ支援ツール」や「訪日外国人向けの交通ルール案内動画」の周知を図るなど、訪日外国人利用者のレンタカー利用者の増加に向けた取組等を推進する。

第2節 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

(1) 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域公共交通計画と立地適正化計画について、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も進める。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

【383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

【257市町村（令和2年度）→400市町村（令和6年度）】

【8】 公共交通の利便性の高いエリア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）】

関係省庁で構成する「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。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

【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、都市開発事業者と交通事業者、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）地域における交通のベストミックスの実現

【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通の幹線軸となる鉄道、LRT、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）】

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。

そのほか、社会資本整備総合交付金等により駐車場整備や自転車利用環境の整備等に対する支援を行う。

これらの施策の積極的な推進を通じて、地域における交通モードや関連施設の適切な組み合わせの実現を図る。

（4）自転車の活用

【交通政策基本計画における記載】

- 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

【89市区町村（令和2年度）→400市区町村（令和7年度）】

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる自転車活用推進計画について、第1次計画が平成30年6月8日に閣議決定された。これまで、第1次計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできたが、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次計画が令和3年5月28日に閣議決定された。

具体的には、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の促進を図るとともに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について、中高生や高齢者等利用者の多様性や、将来に渡る自転車通行空間の使われ方を踏まえて見直しを図る。

さらに、シェアサイクルの普及促進を図るため、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を活用するとともに、シェアサイクルの制度の運用の考え方や先進的な取扱事例等を記載したガイドラインを取りまとめ、地方公共団体へ周知する。

(5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

【交通政策基本計画における記載】

- 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深化させ、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）】

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」（令和2年法律第43号）が2020年9月7日から一部施行されたところであり、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援することで、「居心地が良く歩きたくなる」空間創出を推進する。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

【交通政策基本計画における記載】

- 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人・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・賑わいの創出を図る。

歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることを可能とし、オープンカフェ等の道路占用を柔軟に認める、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の展開、普及を推進する。

(7) スマートシティの創出・全国展開

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

〔12〕 スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数

【実装地域数23（令和2年度）→実装地域数100（令和7年度）】

〔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（官民連携プラットフォームの会員・オブザーバ数）

【477団体（令和元年度）→1,000団体（令和7年度）】

関係府省連携のもと、先駆的な取組を行うモデルプロジェクトへの支援や、官民連携プラットフォームを活用したマッチング支援、スマートシティガイドブックの普及展開等を通じて、スマートシティの全国展開を強力に推進する。

第3節 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

(1) バリアフリー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（平成18年法律第91号）」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及び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

- ①段差解消率 【91.9%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】
- ②視覚障害者誘導用ブロックの整備率 【95.1%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】
- ③案内設備の設置率 【74.0%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】
- ④障害者対応型便所の設置率 【88.6%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[15] ホームドアの整備番線数

- ①鉄軌道駅全体 【1,953番線（令和元年度）→3,000番線（令和7年度）】
- ②平均利用者が10万人以上/日の駅 【447番線（令和元年度）→800番線（令和7年度）】

[16] 特定路外駐車場のバリアフリー化率

【約65%（平成30年度）→約75%（令和7年度）】

[17] 特定道路におけるバリアフリー化率

【約63%（平成30年度）→約70%（令和7年度）】

[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化率

【約99%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[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

【約49%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[20] 車両等のバリアフリー化率

- ①鉄軌道車両のバリアフリー化率 【74.6%（令和元年度）→約70%（令和7年度）】
- 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の導入率 【61.2%（令和元年度）→約80%（令和7年度）】
- 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きバスの導入率 【5.5%（令和元年度）→約25%（令和7年度）】
- 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導入数 【1,081台（令和元年度）→約2,100台（令和7年度）】
- ⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率【平均利用者が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年度）】
- ⑥福祉タクシーの導入数 【37,064台（令和元年度）→約90,000台（令和7年度）】
- ⑦ユニバーサルデザインタクシーの導入率【各都道府県の総車両数の約25%（令和7年度）】
- ⑧旅客船のバリアフリー化率 【48.4%（令和元年度）→約60%（令和7年度）】
- ⑨航空機のバリアフリー化率 【99.1%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[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

- ①移動等円滑化促進方針 【8団体（令和2年6月）→約350団体（令和7年度）】
- ②移動等円滑化基本構想 【304団体（令和2年3月）→約450団体（令和7年度）】

[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年度）】

[23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合

【約80%（令和2年6月）→原則100%（令和7年度）】

2017（平成29）年に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、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。）¹⁶を契機とし、国民の意識や個人の行動等に向けて働きかける取組（心のバリアフリー）や、より高い水準のユニバーサルデザインの街づくりを推進していくこととされている。東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、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の対策を強化する「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）が成立し、2021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、更なるバリアフリー化を推進していく。

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（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）に基づく「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。

基本方針において定められている目標期限が2020年度までとなっているため、基本方針を改正し、地方部のバリアフリー化や心のバリアフリーの推進などハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進する観点から、2021年度から5年間を目標期間とする新しい整備目標を設定し、新しい整備目標に基づき、バリアフリー化を推進する。

具体的には、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、2020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。

航空旅客ターミナルについては、2020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。

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。

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・道路標示の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

（2）ホームドアの整備と安全対策の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

¹⁶ 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。

鉄道については、バリアフリー法に基づき、ホームドアの整備を予算・税制措置等により促進するとともに、ホームドアのない駅においても、2020年10月に設置した「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」の検討結果をとりまとめるとともに、それに基づく安全対策を推進する。

（3）鉄道施設のバリアフリー化の加速

【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得て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。

交通政策基本計画に定められた方向性を踏まえ、広く意見を聞きながら、丁寧な検討を進めていく。

（4）「心のバリアフリー」などの強化

【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」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年度）】

移動等円滑化に係る「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「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、見直しを行った関係法令・ガイドライン等に基づき、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるよう環境を整備する。

さらに、同法改正により、国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民の責務として位置づけられた高齢者障害者等用施設等（障害者用トイレや旅客施設等のエレベーター等）の適正な利用の推進に向けた広報啓発や、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、引き続き介助の疑似体験を通じバリアフリーに対する国民の理解増進を図る「バリアフリー教室」を実施するとともに、交通事業者による接遇研修を充実させるための「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム」等の見直しを行う。

（5）新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

2020年10月に改正し、2021年7月より施行される新たなバリアフリー基準に基づき、鉄道事業者

が実施する新幹線における車椅子用フリースペースの導入を推進する。

(6) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供

【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、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。

民間事業者等がスマートフォン等のICT技術を活用した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について、他分野と連携した継続的な整備・更新手法等を検討する。また、大規模イベント時において、高齢者、障害者等を含めた人々を対象としたナビゲーションサービス提供等の活用検証を行うとともに、民間事業者との連携を強化し、移動支援サービスの普及を促進する。

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）の整備を推進する。

第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

(1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備

【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。

【25】旅客施設における公衆無線LAN(Wi-Fi)整備率

- ①鉄軌道駅【79%（令和2年度）→100%（令和7年度）】
- ②バスターミナル【71%（令和2年度）→100%（令和7年度）】
- ③旅客船ターミナル【88%（令和2年度）→100%（令和7年度）】
- ④空港【97%（令和2年度）→100%（令和7年度）】

【26】旅客施設における多言語対応率

- ①鉄軌道駅【87%（令和2年度）→100%（令和7年度）】
- ②バスターミナル【83%（令和2年度）→100%（令和7年度）】
- ③旅客船ターミナル【62%（令和2年度）→100%（令和7年度）】
- ④空港【100%（令和2年度）→100%を維持（令和7年度）】

【27】国際空港における入国審査待ち時間20分以内達成率

【76%（令和元年度）→毎年度対前年度以上】

新型コロナウイルス感染症の事態収束を見据えた反転攻勢に転じつつ、地方部への外国人旅行者の誘致の加速化に向け、公共交通事業者による外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進すべく、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既存の公共交通機関等について、感染症拡大防止対策を講じた上で、訪日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う。

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、2021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・バス・タクシーについては、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。

船舶については、2020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、空港の運用状況を踏まえ利用促進PRや利用時間の柔軟な運用を行い、東京国際空港においては、今後の需要を見据えながら、新規設置に向けて検討を進める。

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検査場電子申告ゲートの導入空港の拡大等、引き続き関係省庁と連携の上、必要な体制の整備を進める。

（2）旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

ワーケーションやブレジャー等の「新たな旅のスタイル」の普及に向けて、送り手側の企業と受け手側の地域の双方を対象としてマッチングを行うモデル事業や、情報発信等を行う。また、公共交通事業者による「外国人観光旅客利便増進実施計画」を取りまとめ、公衆無線LANの整備等の外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進する。

また、公共交通機関や自家用有償旅客運送、新型輸送サービス等の多様な輸送資源の活用に取り組むとともに、観光地における多言語化やサブスクリプションに対応したMaaSや新型輸送サービスなど、多様な移動ニーズに対応した、旅行者の移動・周遊の利便性を向上させる取組や、キャッシュレス決済、段差解消等の移動環境整備を促進する。

（3）旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

LCC等の活用の促進により、国内・国際線の利用者利便の向上を図りつつ、訪日客の受入再開後は、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、運航再開のための支援を実施することにより、地方空港国際線の回復・充実を図るとともに、更なる内際乗り継ぎの利便性向上に向けた検討を行う。

また、地域における路線バス等の二次交通に関する情報の収集・整備や多言語化の取組、地域の滞在コンテンツへの動線を確認し周遊を促進するための二次交通実証実験など、交通アクセスの充実等の取組を推進する。

（4）ビジネスジェットの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

- 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（昭和27年法律第231号）第126条第5項の許可を必要としない空港）数

【32空港（令和2年）→37空港（令和7年）】

東京国際空港で新たなビジネスジェット専用施設の供用、国際線ターミナル前の優先スポット数の増設等の施設整備に加え、発着枠の拡大、オンライン化の推進等の手続きの改善に取り組む。また今後の需要増加に向け、スポットの増設やFBOの受入の環境整備に向けた検討を始める。地方空港においてもビジネスジェット専用施設を那覇空港と、鹿児島空港で供用を予定している。

更に、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も、首都圏空港全体での受入を前提に関係者と最終調整を進める。

（5）「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

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。

空港の制限区域内において、官民が連携して、2021年度から自動運転レベル4の導入を目標とした実証実験を開始するとともに、必要なインフラや運用ルールの整備等に向けた検討を進める。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

【交通政策基本計画における記載】

- 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して、日本政府観光局（JNTO）のノウハウも活用した地域の魅力ある観光資源を戦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地方への誘客を加速させる。

地方運輸局等が、日本政府観光局（JNTO）のノウハウやデジタルマーケティング等による分析結果を活用し、地域の魅力ある観光資源を効果的に発信する戦略的なプロモーションを実施する。

(7) 移動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、地域の魅力を高める観光列車、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、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する。

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、オープントップバス等の導入への支援を行う。グリーンスローモビリティにおける取組は、第1章第1節（8）に同じ。

船舶については、2019年4月にフェリー・旅客船事業者と経路検索事業者間のデータ共有環境整備に向けて「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」及び「簡易作成ツール」等を策定・公表し、2020年3月には、フォーマット、ツールを改良し、機能向上を図ったところ、引き続き、事業者による航路情報のデータ整備を支援・推進していく。また、2019年4月に創設した、インバウンドを始めとする旅客需要が見込まれる観光航路において、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」を通じて、引き続き、船旅に係る新サービス創出の促進を図る。

また、地域の様々な事業者が幅広く連携し、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する。

(8) 手ぶら観光の推進等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

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ため、手ぶら観光サービスについて、補助事業等も活用し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。

外国人旅行者向け消費税免税制度については、免税店の拡大や免税自動販売機の導入促進、2021年10月の免税販売手続の完全電子化に向けた事業者の対応を更に促進する観点から、引き続き必要な情報の周知広報や支援に取り組む。

（9）「道の駅」の多言語化対応の推進等

【交通政策基本計画における記載】

- 「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。

引き続き、観光案内所のある「道の駅」における外国人観光案内所の認定取得による多言語対応や、全国の「道の駅」におけるキャッシュレスの導入等、2019年11月の提言『「道の駅」第3ステージへ』に示された、「道の駅」が地方創生・観光を加速する拠点となり、ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献するための取り組みを推進していく。

（10）世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進

【交通政策基本計画における記載】

- 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、サイクルツーリズムを推進する。

サイクルツーリズムを推進するため、ナショナルサイクルルート等における走行環境や受入環境の整備、情報発信等、訪日外国人旅行者に対応した質の高いサイクリング環境を創出する取組を支援する。

（11）クルーズを安心して楽しめる環境整備

【交通政策基本計画における記載】

- 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楽しめる環境整備を推進する。

2020年度に策定されたクルーズ船と受入港の安全安心確保に係るガイドライン等を踏まえ、クルーズ船及び受入港における感染拡大防止策を徹底するとともに、安全・安心かつ上質で多様な寄港地観光の促進のためのクルーズ旅客と受入側の感染症対策等に係る相互理解や観光地と連携したツアーメニュー造成等を推進する。

第2章 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

第1節 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

(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充

【交通政策基本計画における記載】

- 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、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を図る。

〔33〕 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数

【216都市（令和元年）→226都市（令和7年）】

〔29〕 地方空港における国際線就航都市数《再掲》

首都圏空港（羽田空港・成田国際空港）については、「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2030（令和12）年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化等の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組む。

具体的には、羽田空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・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、第1ターミナル改修事業等を実施し、機能強化を推進する。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を引き続き推進する。

また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港等において、ターミナル地域の機能強化、エプロン、誘導路等の整備を推進する。

(2) 管制処理容量の拡大

【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空域（ターミナル空域）の統合による空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、管制処理容量の拡大を図る。

安全かつ効率的な航空機の運航を確保しつつ、管制処理容量の拡大を図るべく、空域の抜本的再編を進める。

具体的には、前年度に引き続き、西日本空域における上下分離を進める。

また、那覇空港周辺空域並びに先島諸島及び奄美群島の空港周辺空域の再編を進める。

（3）航空ネットワークの維持・強化

【交通政策基本計画における記載】

- 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持・強化を図る。

航空会社の運航コストの低減を通じて、航空ネットワークの充実を図るため、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に軽減、地方空港同士を結ぶ路線の着陸料を本則の1/4に軽減する措置等を継続して実施する。

また、旅客需要の変動に応じて航空会社の負担が適正化されるよう、2021年3月より、国内線に係る着陸料及び航行援助施設利用料について、主に航空機の重量に応じて徴収する体系から旅客数に応じて徴収する体系に移行している。

さらに、東京国際空港以外の国管理空港・共用空港について、国際線の着陸料を定期便は本則の7/10、チャーター便は本則の1/2に軽減する措置等を継続して実施する。

（4）新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた航空ネットワークの維持に向けた支援

【交通政策基本計画における記載】

- 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、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見据えつつ、必要な支援・検討を行う。

航空会社・空港会社等への支援施策パッケージ等を踏まえ、航空ネットワークの維持・確保に向けて、需要回復後の成長投資の確保も見据えた空港使用料や航空機燃料税の大規模な減免、空港会社への無利子貸付等の必要な支援を実施する。

（5）国際拠点空港へのアクセス改善等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

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、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ほか、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化を推進する。

羽田空港においては、空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業として、2020年度に引き続き、今後の本格的な工事实施に向けて必要となる調査・設計を実施するとともに、工事实施に必要なヤードを整備するための準備工等に着手し、空港アクセスの改善を図る。

成田国際空港においては、空港アクセス関係者との意見交換を重ね、引き続き、空港アクセスの更なる利便性向上等に向けた検討を進める。

三大都市圏環状道路等の整備を引き続き推進していく。

(6) 空港経営改革の推進

【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、「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（平成25年法律第67号）」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。

広島空港においては、2021年7月からの運営委託の開始に向けて、業務の引継ぎを行う。その他の空港においても、地域の関係者の意見を伺いながら、コンセッションの導入を進めていく。

(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 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	【週27万TEU(令和元年7月)→週27万TEU以上(令和5年度)】
②阪神港	【週10万TEU(令和元年7月)→週10万TEU以上(令和5年度)】

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、熟練技能者の荷役ノウハウの継承・最大化、コンテナダメージチェック支援システムの開発、外来トレーラーの自動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」については、阪神港での導入に向けた取組を支援する。

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。

(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

【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、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）】

国際バルク戦略港湾において、大水深岸壁を有する国際物流ターミナルの整備を行うとともに官

民連携により輸入拠点としての機能の向上を図る。

（9）海上交通サービスの高度化

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

交通政策審議会答申「頻発・激甚化する自然災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充・強化について（令和3年1月）」を踏まえ、人流・物流を停滞させるような重大事故を未然に防止するため、大阪湾北部海域等の監視体制の強化を図ることで、海上交通サービスの充実強化を推進する。

（10）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）の整備については、工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。また新大阪駅について、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図る。

【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

【開業年度比15%増（開業後3年度時点）】

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。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、約1年程度の工期遅延が判明したが安全確保を大前提としつつ、2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力していく。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）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において、環境影響評価の手続きを適切に進められるよう対応する。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、関係者との協議を引き続き進める。

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の早期開業に向け、必要な調整や協力等を行う。

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、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。

（11）都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

【交通政策基本計画における記載】

- 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・機能の高度化を推進する。

【38】 東京圏の相互直通運転の路線延長

【975km（令和元年度）→985km（令和7年度）】

現在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年4月の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。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

沿線事業者との連携による地産品輸送など、新幹線の客席や余剰スペースを活用した貨客混載を促進する。

(13) 幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

- 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、そのあり方を検討する。

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、効果的・効率的な整備・運行手法や、ポストコロナ時代における幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する具体的な調査を実施する。

(14) 根幹的な道路網の整備等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

【39】 三大都市圏環状道路整備率

【83%（令和2年度）→89%（令和7年度）】

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。

(15) 暫定2車線区間の4車線化等

【交通政策基本計画における記載】

- 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進する。

【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

【約13%（令和元年度）→約47%（令和7年度）】

現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化を推進する。

2029年までに逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、画像認識技術を活用した逆走対策の実用化を推進する。また、増加傾向にある高速道路への歩行者等の立入り対策として、検知警告システムの設置等を進める。

(16) 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、利便性の向上を図るため、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、自動運転車の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。

2020年度に引き続き、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。また、中央自動車道等における渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を推進していく。

さらに、自動運転走行に向けた環境整備を推進するため、インフラ側からの情報による合流支援や車両センサー認識精度の課題解決に向けた研究開発を推進する。

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ており、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、2021年5月1日より新たな料金体系を導入する。

既存の道路ネットワークの有効活用に向けた、交通流を最適化する料金施策について検討する。

(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策

【交通政策基本計画における記載】

- 道路交通ビッグデータやAI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渋滞解消を加速化し、生産性向上とCO₂等排出量削減を達成することを目指す。

生産性向上による経済成長の実現や環境負荷低減の観点から、道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、ETC2.0等のビッグデータ等を活用して、道路ネットワークのボトルネック対策の推進や渋滞対策協議会等での渋滞対策に向けた取組を推進する。

(18) 円滑な道路交通等の実現

【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機の改良等を推進し、より円滑な道路交通の実現を目指す。
[41] 信号機の改良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】

幹線道路等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。

(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

自動車の運転支援による安全で円滑な交通環境及び高度な自動運転の実現に向け、AIや第5世

代移動通信システム（5G）を活用した信号制御に係る調査研究に取り組むなど、新たな交通管制システムの構築について検討を進める。

（20）「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

【交通政策基本計画における記載】

- 「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。

都市部を中心とした「開かずの踏切」等は、慢性的な交通渋滞や踏切事故等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、警報時間制御装置の整備等により交通の円滑化に努めている。

2021年度は、改正された「踏切道改良促進法」に基づき、改良が必要な踏切道を国土交通大臣が機動的に指定し、立体交差化や警報時間制御装置等の従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備、踏切前後の滞留スペースの確保、駅の出入口の新設、バリアフリー化のための平滑化など、改良の方法を拡充し、総合的な対策を推進する。また、平常時の交通安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送への支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

（21）バスタプロジェクトの全国展開

【交通政策基本計画における記載】

- 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、バスタプロジェクト（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。

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、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）の強化を推進する。これにより、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を図る。

第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

（1）交通分野における行政手続のオンライン化等

【交通政策基本計画における記載】

- 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、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、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。

手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、2025年度までに原則オンライン化する。

（2）交通関連データのオープン化の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 交通サービスの持つ公共的性質に着目すると、交通関連データは、社会の共有財産であるという側面を持つ。このため、交通関連データのオープン化や他の関連事業で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れるよう、国は、データを保有する事業者へ積極的に働きかける。

交通関連データのオープン化や他の関連事業で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れるよう、データを保有する事業者へ積極的に働きかける。

持続可能なオープンデータ化の推進を目的として、対象とするデータの範囲、流通の仕組み等を整理する共通指針の策定を目指す。

（3）国土と交通に関する統合的なデータプラットフォームの構築

【交通政策基本計画における記載】

- 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的なデータプラットフォームを構築する。

〔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

【約22万件（令和2年度）→約150万件（令和7年度）】

BIM/CIMやICT施工により作成される3次元データをはじめとしたi-Constructionの取組みにより得られるデータや、地盤情報、民間建築物等の国土に関する情報をサイバー空間上に再現するインフラ・データプラットフォームを構築し、さらに官民が保有する公共交通や物流・商流等の経済活動に関するデータや気象等の自然現象に関するデータを連携させる国土交通データプラットフォームを構築し、施策の高度化やイノベーション創出を目指している。

i-Constructionの取り組み等を通じて蓄積したデジタルデータの利活用や、産学官連携によるデータ連携を進めるため、2019年10月から開催している国土交通データ協議会を活用し、国土交通データプラットフォームの整備を進める。2020年4月には、国や地方公共団体の保有する橋梁やトンネル、ダムや水門などの社会インフラの諸元やボーリング結果と連携し、同一地図上で表示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォームver1.0」を公表し、その後、連携データを随時拡充している。

国土交通データプラットフォームの利活用を促進するため、国土交通省の工事成果品を対象に検

索で使用するメタデータを自動で生成するプログラムの試作を進めている。また、2次元CAD図面から3次元モデルを作成する技術を開発し、国土交通データプラットフォームへの実装を図る。

(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

【交通政策基本計画における記載】

- 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」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イドライン」を活用したデータの連携や利活用の促進に向け、事業者等に対する積極的な働きかけ等に取り組む。

〔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されている事業者数

【382件（令和2年）→900件（令和7年）】

交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、「標準的なバス情報フォーマット」を策定しており、当該フォーマットに基づいた交通関連情報等のデータ化を推進する。

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円滑に連携することが重要となるため、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定しており、定期的に当該ガイドラインを更新し、データに係る環境整備を推進する。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

【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向上や非接触へのニーズの高まりへの対応に加え、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コード等のキャッシュレス決済手段について、導入を促進する。

MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードの他、タッチ決済、QRコード、顔認証等のキャッシュレス決済手段の導入について引き続き推進する。

(6) 港湾関連データ連携基盤を核とした「サイバーポート」の実現

【交通政策基本計画における記載】

- 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、「サイバーポート」を核に、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を実現する。

〔44〕 サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数

【約650者（令和7年度）】

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応するとともに、港湾における生産性向上、国際競争力向上などを図るため、2021年4月に第一次運用を開始したサイバーポート（港湾関連データ連携基盤）の更なる利用促進と機能改善を推進する。また、利用者の利便性向上を図るため、他システムとのデータ連携や、サイバーポート（港湾関連データ連携基盤）に蓄積されるデータを活用するための機能等についても検討を進める。

（7）ETC2.0データの官民連携

【交通政策基本計画における記載】

- 地域のモビリティサービスの強化に向けたETC2.0のデータの活用の官民連携について、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、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。

ETC2.0のデータの官民連携について、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、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方策の検討を行う。

（8）自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

自動車保有関係手続のワンストップサービス（以下、「OSS」という。）を推進するため、2020年12月4日に策定した「オンライン利用率引上げの基本計画」におけるアクションプランに基づき、OSS申請の際に、スマートフォンでマイナンバーカードの読取を可能とするとともに、マイナンバーカードを活用することにより住民票などの添付書類の提出を省略する、OSS申請の決済手段を多様化する等、利便性を向上させるための取組の準備を進める。

また、自動車検査証の電子化については、2020年6月に「自動車検査証の電子化に関する検討会」がとりまとめた報告書を基に、2023年1月に確実かつ円滑に導入することを目指し、準備を進めるとともに、ICチップの空き領域の利活用による自動車関連情報の連携を可能とするための検討を進める。

（9）運転免許証の在り方の検討

【交通政策基本計画における記載】

- 住所変更手続のワンストップ化や更新時講習のオンライン化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。モバイル運転免許証の国際規格の策定状況等も踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進める。

運転免許証とマイナンバーカードの一体化に係る具体的な手続を含む制度の在り方等について、関係機関と調整を進める。

(10) 道路システムのDXの推進

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

緊急輸送道路（1次）において緊急車両の通行の確保の観点から常時監視が必要な区間にCCTVカメラの設置を行う。

除雪作業の自動化に向けて、順次ICT除雪機械を導入し、現場実証を実施する。また、特殊車両の通行手続きの新システムの構築を行う。

(11) 特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

登録を受けた特殊車両について、即時に通行可能となる新たな通行制度を2022年から運用を開始するため、ウェブ上で通行可能経路を表示可能とする新たな特車システムを整備する。また、新たな通行制度において、通行可能な経路を表示可能にしつつ、自動重量計測装置やETC2.0を活用し、関係機関との連携の強化も図り、取締りを強化する。

(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

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、運航情報や気象情報など航空機の運航に必要な様々な情報のデジタル化を推進しつつ、令和3年度より情報共有基盤の整備に着手する。また、これらデジタル化された情報を用いた運用構築に向け、航空会社や空港会社などの関係者間との検討を進める。

(13) 航空管制システムの高度化

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

ヒューマンエラーの防止、管制業務の効率化に資する、管制官とパイロットの音声通信の一部にテキストメッセージを用いたデータ通信の実現に向けて、令和3年度より、航空路管制空域（高高度空域）における試行運用に着手する。

（14）自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等

【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。

2020年7月に策定された「官民ITS構想・ロードマップ2020」に基づき、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に取り組むとともに、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、今後の官民ITS構想の在り方についても検討を行う。また、自動運転技術の進歩や国際的な取組の進展も踏まえ、「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。

（15）低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

自動配送ロボットの早期の実用化に向け、早期事業化を目指す事業者による、遠隔・複数台での公道走行等の実証実験の取組を支援するとともに、低速・小型の自動配送ロボットを用いたサービスが可能となるよう、制度整備の検討を進める。

（16）無人航空機による荷物配送の実現・拡大

【交通政策基本計画における記載】

- 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】

過疎地域等における物流網の維持及び買い物における不便を解消するなどの生活利便の改善に加え、災害時にも活用可能な物流手段としてのドローン物流について、その導入に対する支援や、「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン」の作成・公表により、本格的な実用化・商用化を推進する。

（17）「空飛ぶクルマ」の実現

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

事業者の機体開発を支援するため、具体的な実証実験の計画を踏まえ、2021年度のできる限り早

い時期に、試験飛行のガイドラインを新たに策定・公表する。また、2020年8月より「空の移動革命に向けた官民協議会」のもと実務者会合を立ち上げ、ユースケース検討やその実現に向けた機体及び運航の安全基準、操縦者の技能証明基準等の検討を行う会合を開催しており、2021年度も引き続きこれらの会合にて制度整備の検討を進めるとともに、その進捗を踏まえ、「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂する。

(18) 自動運航船の実用化

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

船舶の安全性を向上させるため、操船支援技術等の船舶・船用機器におけるIoTやビッグデータ解析等を活用した技術の開発を支援するとともに、自動運航船に係るガイドライン策定等を通じて、自動運航船の実用化に必要な環境整備等を推進する。

(19) 鉄道での自動運転の導入に向けた検討等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

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、鉄道事業者の実施する走行試験とも整合を図りつつ検討を行う。また、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車制御を行うシステムについての実証試験等を推進する。

(20) 海事産業の国際競争力強化

【交通政策基本計画における記載】

- 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)】

海事産業強化法案に基づき講じる予算・税制・財政投融资等の措置を通じて、造船事業者の事業再編や生産性向上等を強力に推進するとともに、海運事業者に対して、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶の導入を支援することで、造船・海運分野の競争力の強化を図る。また、引き続きOECDやWTOの枠組を通じて造船業における公正な競争条件の確保に取り組む。

(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

【交通政策基本計画における記載】

- 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] 台風中心位置の予報誤差

【210km(令和2年) →180km(令和7年)】

気象庁では、海上及び陸上の水蒸気量（湿度）を把握するため、海上保安庁と連携した洋上観測の拡充及びアメダスへの湿度計導入を進めるとともに、線状降水帯発生等の実況監視能力を強化するため、最新の二重偏波気象レーダーへの更新を進める。

(22) 交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装

【交通政策基本計画における記載】

- 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（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%】

「交通運輸技術開発推進制度」において、2021年度は「デジタル化等の先端技術を活用した持続可能で強靱な交通運輸の実現に資する技術開発」をテーマに民間等の研究実施者から広く研究課題を募るとともに、各研究課題の進捗管理や研究成果の広報等を通じて、研究開発及び社会実装に向けた取組を支援する。

(23) 「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

【交通政策基本計画における記載】

○ 「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て、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、我が国事業者の積極的な海外市場参入を促進する。
- ・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。
- ・港湾の整備や巡視船等官公庁船の海外展開などFOIP（自由で開かれたインド太平洋）に資するプロジェクトを推進する。
- ・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、戦略的な標準の活用を図る。

〔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

【6兆円（令和2年）→8兆円（令和7年）】

2020年度に引き続き、トップセールスや二国間枠組みによる政府間対話、G to Gによる情報発信等を継続的に実施し、関係省庁等とも連携を図りつつ、我が国の「質の高いインフラシステム」への相手国政府関係者の理解を醸成する。また、独立行政法人等の活用を含めた早期かつ機動的な案件発掘調査の実施や、調査の早期段階における我が国企業の知見の聴取等により、「川上」の段階から相手国のインフラニーズを的確に把握し、積極的に国土計画・マスタープラン等の上位計画に係る調査事業への関与を引き続き行うことで、川上段階から我が国企業が参入しやすい環境を整備していくとともに、プレイヤーの組成、官民のリスク分担、ファイナンス面を含めた制度設計を、関係省庁と連携しつつ進める。

ODAや公的金融支援案件においては、O&Mの実績が少ない分野を含め、従来型のインフラシステム整備に、我が国の強みである施工管理に係る技術の移転を組み合わせた「技術移転パッケージ型」の案件形成を図るとともに、案件形成段階からインフラシステム整備とO&Mをパッケージ化するよう働きかけを行うほか、PPPや管理委託契約により我が国企業がO&Mに参入することを予め確認する「O&Mパッケージ型」の取組を推進する。この他、インフラシステムの施工管理、維持管理、運営等に係る知見やノウハウ、我が国がこれまでに経験してきた産業立地型港湾の開発、駅ナカ・沿線開発を始めとする、TOD（公共交通指向型都市開発）等のように一つのインフラシステムから周辺分野へと多面的に事業を展開する知見やノウハウ等に関連した技術移転、人材育成、制度構築支援等を活かした案件形成を進めていく。

具体的な取組例として、港湾分野では、我が国企業による海外港湾整備・運営の受注実績の拡大やノウハウの蓄積に向け、質の高い港湾インフラの展開を通じた現地との協創、官民連携による継続的な関与の実現、新たな課題への対応に取り組む。

海事分野では、日本の官公庁船のPR及び案件発掘に向けた海外ミッションや国際展示会への出展の推進、官公庁船輸出（ハード）と技術協力や人材育成等（ソフト）をパッケージにした案件形成の促進等、官民が緊密に連携して、官公庁船の海外展開を推進する。

JOINは、2020年度に引き続き、出資や事業参画を始めとする各種支援を通じ、各分野における案件形成を後押しする。また、従来の交通・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、情報通信等の分野に対する柔軟な支援にも積極的に取り組む。

(24) 我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及等による物流事業者の海外展開の促進

【交通政策基本計画における記載】

- 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、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。

[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に関する規格の数

【令和7年度までに5規格を策定】

事業者間（BtoB）におけるコールドチェーン物流のサービス規格「JSA-S1004」について、2020年度中に策定する普及戦略及びアクションプランに基づき、マレーシアにおいてセミナー等の規格普及に向けた取組を行う。また、ASEANのうちの2ヵ国程度との2国間の政策対話及び官民ワークショップを開催し、制度やインフラ等に係る課題の解決に向けた働きかけを行うとともに、我が国の物流機器等の導入を促進する。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

【交通政策基本計画における記載】

- 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ンフラの高度化に向けた協力を推進する。

途上国における海上交通インフラの高度化に資するべく、船舶の供与、低環境負荷船の普及促進、洋上浮体技術の展開等に取り組む。

第3節 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

(1) 物流分野のデジタル化等の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 深刻な労働力不足等の課題に対応すべく、サプライチェーン全体の徹底した最適化を図るため、手続書面の電子化の徹底等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・確保等に取り組む。

機械化・デジタル化を通じて物流分野における既存のビジネスモデルや働き方を変革する物流DXを推進するため、物流事業者等による省人化・自動化に資する機器の導入等を支援するとともに、サプライチェーン全体の輸送効率化を推進するため、関係事業者が連携したAI、IoT等の新技術の活用について実証を実施し、物流・商流データ基盤を活用した取組を社会実装するなど、物流分野における機械化・デジタル化を促進する。また、その前提となる物流標準化について、企業間の取組の促進や横展開に加え、業種分野を超えた標準化のための検討を進める。加えて、これらの物流効率化を牽引する高度物流人材の育成・確保に向けて、官民一体となったシンポジウムの開催など情報発信の充実を図る。

(2) 物流の労働力不足対策の加速等

【交通政策基本計画における記載】

- 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（令和2年度）→7.5%程度（令和7年度）〕

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、普及セミナー等を通じて荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野の改善策を取りまとめたガイドラインの浸透や「ホワイト物流」推進運動の推進を行なうとともに、標準的な運賃の浸透等を図るため荷主向けリーフレットの配布等を行うなど、商慣習の見直しも含めた取引環境の適正化等を推進する。

物流総合効率化法に基づき、荷主企業と物流事業者が連携した共同輸配送等の取組みを引き続き支援する。2021（令和3）年度からは、当該物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合の補助制度を設けることで、より効率的で持続可能な共同輸配送を推進する。

再配達削減に向けては、これまで国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討なども踏まえ、オープン型宅配ボックスや置き配などの推奨を図ってきており、今後もこうした多様な受取方法を推進する。

特に新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、非接触・非対面による受取方法である宅配ボックスや置き配の活用などがクローズアップされている。このため、2020年3月に公表した「置き配の現状と実施に向けたポイント」に基づき、置き配の普及や運用の改善に努める。また、デジタル技術を活用した高機能型宅配ボックスの展開など宅配ボックスの設置を促す取組をさらに推進するほか、接触や対面機会を極力減らしたラストワンマイル配送に係るモデル的な取組の構築・普及を推進している。

（3）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

【交通政策基本計画における記載】

- 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] サイバーポート（港湾物流）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PS（Port Security）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）】

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、第2章第1節（12）に同じ。

「港湾関連データ連係基盤（サイバーポート）」の取組については、第2章第2節（6）に同じ。

また、新型コロナウイルス感染症対策としても有効な非接触化を、出入管理のセキュリティを確保しつつ行うため、PS（Port Security）カードの番号を用いたコンテナ搬出入情報等の電子化を推進するほか、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、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等を推進する。

（4）自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

高速道路での自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神の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・効率性をさら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・新名神を中心に自動運転・隊列走行等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。

また、インフラ側からの情報による合流支援や車両センサー認識精度の課題解決などの研究開発を推進し、自動運転に対応した道路空間の基準等を検討する。

（5）内航フェリー・RORO輸送網の構築

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

2020年度に引き続き、内航フェリー・RORO輸送網の構築に向けて、大分港等において複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進する。

(6) 農林水産物・食品の輸出促進

【交通政策基本計画における記載】

- 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、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。

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、輸送網の集約、輸配送の共同化、日本式コールドチェーン物流サービス規格の普及促進、輸出に戦略的に取り組む港湾におけるリーファーコンテナ電源供給施設等の整備を進めるとともに、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。

(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

2021年に第8回日中韓物流大臣会合を開催し、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、ASEAN等への生産拠点の多元化を支える物流を構築するため、代替輸送ルートの確保や輸送の効率化のための実証実験を行い、輸送方法の有効性や事業化に向けた課題等を確認する。

さらに、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段としてのシベリア鉄道の利用拡大に向けた取組を実施し、強靱なサプライチェーンの構築を図る。

(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

2021年5月に成立した「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」による内航海運業法（昭和27年法律第151号）、船員法（昭和22年法律第100号）及び船員職業安定法（昭和23年法律第130号）等の改正を受け、改正法の施行に向けて政省令等の整備を進めるとともに、船員の労務管理、適正取引のためのガイドライン等の作成や経営の効率化等に資するモデル事業等を行う。

（9）気象データの利活用

【交通政策基本計画における記載】

- 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」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。

交通分野での生産性向上のため、幅広い産学官の関係者による対話を通じ、クラウド技術を活用した気象データ共有に向けた取組を推進するとともに、気象データ等を活用して企業におけるビジネス創出や課題解決ができる人材である「気象データアナリスト」を育成する民間講座の実施支援等を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。

（10）北極海航路の利活用に向けた環境整備

【交通政策基本計画における記載】

- 「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。

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。

（11）KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討

【交通政策基本計画における記載】

- 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中、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）制度において、荷主や物流事業者における負担も踏まえ、より効率的かつ効果的なものとなるよう、AEO制度との調和も含めそのあり方について検討する。

業界の意見を聴取しつつ、国際機関の動きを注視しながら関係機関と意見交換を行い、効率的な検査制度のあり方について検討を行う。

第3章 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1節 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

(1) 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等

【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、高潮対策、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。

- [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る主要鉄道路線の耐震化率 【97.4%（令和元年度）→100%（令和4年度）】
- [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 【約55%（令和元年度）→約73%（令和7年度）】
- [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・流失の対策必要箇所の整備率 【0%（令和元年度）→約28%（令和7年度）】
- [64] 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 【79%（令和元年度）→84%（令和7年度）】
- [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施設の整備率 【約27%（令和元年度）→100%（令和7年度）】
- [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年度）→50%（令和7年度）】
- [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年度）→47%（令和7年度）】
- [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年度）→14%（令和7年度）】
- [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）】

2020（令和2）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。

国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強靱化の対策として航路標識の海水浸入防止対策、電源喪失対策及び信頼性向上対策に係る整備を実施する。

設計津波を超える大規模津波発生時に、防波堤が倒壊して、津波の到達時間が早まり被害が拡大する事態や、静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、「粘り強い構造」を導

入した防波堤の整備を推進するとともに、津波発生時等に堤外地で活動する港湾労働者等全員の安全な避難を可能とするため、避難訓練の実施や避難施設の設置等のソフト・ハードを組み合わせた対策を促進する。

また、最新の地震被害想定等を踏まえ、大規模災害の緊急物資輸送、幹線物流機能の確保のため、ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進する。

さらに、頻発化・激甚化する台風に伴う高潮・高波による港湾内の被害軽減を図るため、最新の設計沖波等で照査した結果を踏まえ、港湾施設の嵩上げ・補強等を推進する。

（2）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（新幹線においてはさらに脱線・逸脱の防止）を実施する。

2020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とともに、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対策等について推進することとし、それらについて進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行う。

（3）鉄道施設等における浸水対策、流出・傾斜対策等

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

2020年12月にとりまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）に基づき、鉄道施設の浸水対策として、電源設備等の移設や止水板、防水扉等の設置を推進する。また、豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策として、橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋梁の架替え等を推進し、豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊対策として、法面防護工や落石防止工等を推進する。

（4）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。
 - 〔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】

道路管理者と連携し、交通事故の減少や被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等が見込まれる環状交差点の適切な箇所への導入を推進する。

(5) 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における無電柱化着手率

【約38%（令和元年度）→約52%（令和7年度）】

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）も踏まえ、新設電柱を増やさない、徹底したコスト縮減の推進、事業の更なるスピードアップ、を基本方針として策定した新たな無電柱化推進計画に基づき、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。

無電柱化にあたっては、目的に応じて、単独地中化方式を含む多様な手法を活用し、包括発注の仕組みを導入し、同時施工や調整の円滑化を図り、事業のスピードアップを促進する。また、新たに創設した緊急輸送道路等の沿道区域において電柱等を設置する場合の届出・勧告制度の的確な運用、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禁止措置の拡大、既設電柱の占用制限に向けた電線管理者との撤去のペースや費用負担に係る協議の加速等により、道路閉塞の防止に努める。

(6) 船舶の走錨事故の防止

【交通政策基本計画における記載】

- 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

【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）】

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するため、三大湾等における船舶の湾外避難等の実効性を高めるべく、湾外避難勧告等の法制化を目指すとともに、大阪湾北部海域における海域監視体制の強化を図る。

また、錨泊予定海域における走錨リスクを船長等が事前に把握できるよう、個船の走錨リスクを予測し、船長等に情報提供するシステム（走錨リスク判定システム）の普及を行う。さらに、台風等の荒天下における錨泊中船舶の走錨リスクを船長等がリアルタイムで把握できるよう、個船の走錨リスクをモニタリングし、船長等に情報提供するシステム（走錨モニタリングシステム）を開発する。

加えて、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、避泊水域確保のための防波堤等の整備を推進するなど、引き続き、走錨事故防止対策を推進する。

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

暴風によるコンテナの飛散防止対策として、コンテナの固縛等の優良事例集を作成し、関係者へ

の周知を図る。

（8）海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の整備

【交通政策基本計画における記載】

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

港湾施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本とし、技術基準等の整備を推進するとともに、気象・海象のモニタリングの継続や外力強化に対応した技術開発を推進する。

（9）TEC-FORCEの機能拡充・強化等

【交通政策基本計画における記載】

- 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〕 台風中心位置の予報誤差《再掲》

TEC-FORCEの機能拡充・強化等を進めるため、地方運輸局等のTEC-FORCE隊員に災害時の事態に応じた活動が可能となるよう活動に必要な関係規則等の教育、活動に使用する機材等の操作方法の研修や関係機関、自治体、事業者等の顔の見える関係の構築、防災知識の向上や応用力養成のためのワークショップを行う。

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。加えて、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。

防災気象情報の改善等については、数値予報モデルの改良を進め、初期値の精度向上を図るとともに、数値予報資料の特性の把握や、観測資料による数値予報資料の評価などを通じて、台風中心位置予測精度のより一層の改善を目指す。

（10）避難誘導のための多言語による適切な情報発信等

【交通政策基本計画における記載】

- 災害が発生し、又は発生するおそれがある場合、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%】

鉄道については、利用者を混乱なく避難誘導できるよう、鉄軌道事業者へ多言語掲示物システムを配布し、災害時における多言語案内の対策を行う。

また、2020年度に観光関連事業者等向けに作成した、災害等の非常時における訪日外国人旅行者の対応時に活用できる用語集の周知を行う。

船舶については、引き続き、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の実施を通じて、南海

トラフ地震及び首都直下地震発災時における迅速な広域応援部隊の輸送体制の確保に努める。

バスについては、自治体と旅客自動車運送事業者等との災害時の緊急輸送等に関する協定の締結を促進することにより、活用可能な車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む事業継続計画「A2-BCP」に基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携し、多言語やSNS等による情報提供を含む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に努める。

(11) 主要駅周辺等における帰宅困難者・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、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

【100（令和元年度）→150（令和5年度）】

2020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する。

(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

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し、関係機関による演習を通じて緊急支援物資輸送の実効性向上を図る。また、陸路が寸断された孤立集落等への確実な緊急支援物資輸送を可能とする高ペイロードのドローンを開発する。

(13) 「運輸防災マネジメント」の導入

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

頻発化・激甚化する自然災害への対応のため運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」を組み込み、事業者の防災・事業継続に関する取組を国が評価する「運輸防災マネジメント」の推

進を図る。具体的には、令和2年度に実施したトライアル評価等を踏まえ、令和3年度は本格的な評価等を実施する。

また、「運輸防災マネジメントセミナー」や「運輸防災ワークショップ」など、運輸事業者の防災に対する普及啓発を図り、運輸事業者の防災意識の更なる向上を図る。

（14）災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等

【交通政策基本計画における記載】

- 自然災害のみならず、事故やインシデントによる遅延等においても交通サービスが迅速に復旧し、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-BCP」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）】

港湾については、事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練を実施し、災害時の対応が円滑に進むよう関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

空港については、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と連携を図り、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に努める。

（15）災害に強い国土幹線道路ネットワークへの強化

【交通政策基本計画における記載】

- 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》

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車線化を推進する。

（16）「道の駅」の防災機能の強化

【交通政策基本計画における記載】

- 「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。

[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 【3%（令和元年度）→100%（令和7年度）】

引き続き、地域防災計画に位置づけられた「道の駅」についてBCP策定や防災訓練等、災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施するとともに、広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化を図る。

(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靱化

【交通政策基本計画における記載】

- 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活用した災害対応能力の強化に取り組む。
[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）を改訂した港湾（重要港湾以上）の割合

【0%（令和2年度）→ 100%（令和7年度）】

船舶の沖合退避の迅速化、係留避泊の安全性向上、衝突・乗揚げの抑制の観点から、各港BCPの更なる充実化、水域施設や係留施設に関する「港湾の施設の技術上の基準」の改訂等に着手し、港湾における更なる津波対策を推進する。

また、緊急物資輸送等の訓練を通じて、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図る。

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化の拠点であるみなとオアシスを活用しつつ、一定の条件を満たすみなとオアシスを災害発生時に復旧・復興の拠点として機能する「災害対応型みなとオアシス」として位置づけるとともに、これらをネットワーク化して、広域的な災害に対応可能な「みなとオアシス防災ネットワーク」の構築に向けて検討を行う。

(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

【交通政策基本計画における記載】

- 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。
[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

【0%（令和2年度）→ 88%（令和7年度）】

迅速な港湾機能の復旧等の体制構築に向け、自律制御型ドローンや衛星画像の活用による迅速な被災状況把握体制を構築する。

(19) 空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等

【交通政策基本計画における記載】

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

空港の事業継続計画「A2-BCP」を実効性のあるものとするため、全95空港において、各種訓練等を2021年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認、関係機関等で共有することで、事業継続計画や訓練の見直しを推進する。

(20) 災害発生時の物流機能の維持

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

空港が被災した場合等を想定した代替輸送手段の確立のため、災害時においてもサプライチェーンを維持できるよう、重要な物流インフラについて具体的な被災想定のもと代替輸送手段の活用等にかかる物流関係者間の連携体制の構築を推進する。

また、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・高度化を促進する。

さらに、物流総合効率化法の活用により、災害に強い物流施設の整備等を促進するとともに、多種多様でより多くの民間物資拠点のリスト化を推進する。

（21）災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築

【交通政策基本計画における記載】

- 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、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。

[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達成度

【事前設定課題の全問達成（100%）】

自動車登録検査業務電子情報処理システム（以下、「MOTAS」という。）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、日常の業務に影響しない公休日に非常用電源を確保しているバックアップセンタのバックアップシステムに切り替えた上で、本省・全国の地方運輸局等職員・運用事業者において、被災時運用訓練を実施するとともに、被災時運用手順等に関する机上訓練及びMOTAS端末を用いた登録業務訓練を地方運輸局等職員で実施する。

この登録業務訓練においては、事前に災害発生時に想定される課題を設定し、シミュレーションを実施することにより、職員の迅速かつ臨機応変な対応能力の強化を図る。

（22）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】

- 「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、交通インフラ・システムの老朽化対策について、中長期的な維持管理・更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・安心の確保を図る。

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優先順位を設定した上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、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ズのマッチング支援等による導入促進等を図る。また、社会情勢や地域構造の変化に応じて、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に取り組む。

[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

【14%（令和2年度）→100%（令和7年度）】

[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

【約34%（令和元年度）→約73%（令和7年度）】

[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、機能の保全及び安全な利用等が可能となった割合

【83%（令和2年度）→87%（令和7年度）】

[101] 予防保全を適切に実施した空港の割合

【100%（令和元年度）→100%（令和7年度）】

[102] 措置が必要な自動車道施設の修繕率

【0%（令和2年度）→100%（令和7年度）】

[103] 老朽化等対策が必要な航路標識の整備率

【55%（令和2年度）→79%（令和7年度）】

[104] 老朽化した信号制御機の更新数

【令和7年度までに約4万5,000基】

インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえた個別施設計画の適切な更新を促進するとともに

に、「予防保全」への本格転換に向けた早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応を進める。また、メンテナンスの生産性向上に向けた新技術等の導入促進、インフラストックの適正化に向けたインフラの集約・再編等に関する取組を推進する。

例えば、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34%に留まることを踏まえ、2020年度に創設した「道路メンテナンス事業補助制度」を活用し、修繕等の措置が進むように計画的かつ集中的な支援を実施するとともに、新技術等の活用促進を図るための優先的な支援を実施する。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。

港湾については、平時・災害時の海上交通ネットワークの維持、港湾施設の安全な利用等を確保するため、係留施設等について老朽化対策を実施する。

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、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、各空港管理者が維持管理を着実に実施するため、維持管理に関する研修の内容充実や、新技術開発の状況等を共有する『空港施設メンテナンスブロック会議』を引き続き開催するとともに、空港管理者相互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。

鉄道については、2020年12月にとりまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）に基づき、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策として、耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認められる施設の長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を推進する。

自動車道については、予防保全型メンテナンスサイクルへの転換を図るため、措置が必要な施設に対して修繕等を実施し、機能の回復を図る。

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、航路標識の点検・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・更新等の必要な整備を実施する。

信号制御機については、老朽化したものの更新、長寿命化等による戦略的なストック管理、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

(23) 老朽化車両・船舶の更新

【交通政策基本計画における記載】

- 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業者による老朽化車両・船舶の更新を支援する。
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・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。

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。

(24) 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。

2020年度に引き続き、新幹線の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。

第2節 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

(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援

【交通政策基本計画における記載】

- 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る駅・車両等の衛生対策等に対し支援する。

社会変化に対応した新たな地域公共交通に向けて、新技術を活用した感染症拡大防止対策等を通じ、収支の改善を図ろうとする事業者に対する集中的な支援等を実施する。

(2) 公共交通機関の利用者への感染予防対策の呼びかけの促進等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

公共交通機関の事業者から利用者に対し、マスクの着用等の感染予防対策の実施やテレワーク・時差出勤への協力の呼びかけを促進していく。また、利用者が安心して公共交通機関を利用できるよう、車内等の消毒や換気といった事業者が講じている感染予防対策等について、専門的知見も踏まえ、感染状況を踏まえつつ、国と事業者等が連携し積極的な情報発信を推進していく。

(3) 空港等での検疫の適切な実施等

【交通政策基本計画における記載】

- 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所の確保や旅客動線の確保等に取り組む。

入国時の検査について、成田・羽田・関西・中部・福岡・新千歳の6空港で令和2年11月までに1日約2万人超の検査能力を確保しているが、空港での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、引き続き、税関、出入国管理、検疫所等の関係府省庁や所管業界との連携等により、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線の確保等に取り組んでいく。

(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

【105】 水際・防災対策連絡会議の開催港数

【16港（令和2年）→125港（令和4年）】

【106】 港湾における感染症BCPの策定数

【0港（令和2年）→125港（令和7年）】

新型コロナウイルス感染症等の水際対策や防災対策等について、引き続き、全国の重要港湾以上の各港湾において水際・防災対策連絡会議を活用した関係者間の情報共有を行い連携を強化する。

また、ウィズコロナの状況下、港湾の必要な機能を継続できるよう、2021年4月に作成した「港湾の事業継続計画策定ガイドライン【感染症編】～港湾における感染症BCPガイドライン～ver1.0」を広く周知する等、港湾における感染症BCPの策定を推進する。

（5）先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進

【交通政策基本計画における記載】

- 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などの観点から、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、より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進する。

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。

より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進するため、産学官の協力による先進安全自動車（ASV）推進検討会の下、各種技術のガイドライン策定など、新技術を市場投入しやすい環境整備を行うとともに、ユーザーの過信・誤解が無いようにASV技術について正しい理解のための周知・普及を図る。

死亡事故件数（第一当事者¹⁷が原付以上のもの）に占める第一当事者が65歳以上の高齢運転者である割合は、2008年の20.6%から2020年には29.7%に上昇している。こうした動向を踏まえ、65歳以上の高齢運転者に対して、「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等の導入支援を行う「サポカー補助金」について2021年度も継続して事業を行う。

2020年道路交通法改正により、申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度が導入され、2022年6月までに施行されることとなった。今後、限定条件の具体的な内容等について、下位法令を整備するなど、同制度の円滑な施行に向けた取組を推進する。

（6）監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

[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）《再掲》

[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）《再掲》

運輸事業者に対する計画的な監査の実施による法令遵守を図るとともに、メリハリの効いた効果的な監査を実施する等、充実・強化を図る。

運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を図るため、運輸審議会の答申（2017年7月）を踏まえ、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4,144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、2021年の運輸審議会答申に向けた制度の更なる充実・強化の検討を図る。

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、中小事業者をはじめ運輸事業者の安全意識の更なる向上を図る。

¹⁷ 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」）

(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

運輸における自動化等の技術革新や、自然災害の激甚化等の社会情勢の変化により、態様や原因が複雑化する事故の原因究明にあたっては、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を進め、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に努め、事故等防止・被害軽減のための情報発信・普及啓発活動を推進する。

(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

現場調査において、無人航空機（ドローン）等を活用し、残骸の散乱状況など事故等発生時の状況を迅速かつ的確に把握するとともに、本部でも同時に同じ情報が共有される仕組みを構築することにより、効率的、効果的な調査を行う。

(9) 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を図る。

「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、我が国の整備事業者が外国からの認定取得に必要な手続きを簡素化する航空安全に関する相互承認（BASA）について、米国、欧州、豪州等との新規締結・拡大に向けた協議・調整を引き続き実施し、MRO産業の発展を図る。

また、整備士について、引き続き、養成・確保策の実施を進めていく。

(10) 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

【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。

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、2018年3月に開始された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を引き続き実施する。

ASEAN諸国の更なる航行安全対策として、ASEAN地域訓練センター（マレーシア）におけるVTS管制官の育成を引き続き実施するとともに、新規案件として、小型船舶への情報提供手法の構築を支援していく。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和26年法律第149号)に基づく海技免許及び操縦免許の付与や海技免状等の更新を適切に実施することによって、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。

(12) 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。

2020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(平成16年法律第31号)」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

「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みを推進する。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、空港への無人航空機検知システムの追加導入やより高機能な検知システムの構築の設備整備などに取り組み、空港に侵入する無人航空機等への対処能力の強化を進める。

(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

滑走路端安全区域（RESA）については、航空機の安全確保の観点から、用地確保が容易な空港から整備を推進しており、その他の空港においては、「滑走路端安全区域（RESA）対策に関する指針」（平成29年3月航空局）に基づき対策を検討し、調整が整った空港から順次整備を進める。

(14) 航空保安の強化

【交通政策基本計画における記載】

- 「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2年度）→令和3年度以降0件を維持】

全国の空港において、ボディスキャナーや爆発物自動検知装置等の高度な保安検査機器の導入を促進し、今後の航空需要の回復・増大に向け航空保安検査の高度化を図るとともに、保安検査員の労働環境の改善等について検討する「保安検査員の人材確保・育成検討WG」等の場を活用して、保安検査に係る人材確保等の取組を進める。

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。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」を開催し、自動車事故被害者、遺族等の関係者からの意見を踏まえつつ、環境の変化に対応した自動車事故被害者等に対する支援に係る今後の取組方針を整理する。

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・看護を実施するため、多数の入院待機者が発生している関東地方に小規模な委託病床を展開していく。

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引き続き行う。

(16) 交通事業の働き方改革の推進等

【交通政策基本計画における記載】

- 交通事業の働き方改革等の推進により、職場の魅力の向上、衛生環境の改善や、デジタル化への対応等による労働生産性の改善につながる取組を進め、働きがいが高めることにより、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】 女性運転手・女性整備士の人数

①バス運転者【約2,500人（令和7年度）】

②タクシー運転者【約14,000人（令和7年度）】

③自動車整備士（2級）【約4,800人（令和7年度）】

【110】 トラック運転に従事する若年層の割合

【令和7年までに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。】

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」等に基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを通じて、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ほか、「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化を図る。

自動車整備士については、2020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、PR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。

(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等

【交通政策基本計画における記載】

- 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）】

航空機操縦士については、訪日外国人旅行者数目標を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、航空需要の回復・増加の局面で操縦士の不足がボトルネックとならないよう、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の促進、外国人操縦士の確保に資する外国資格からの切り替えの合理化に関する調査など、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、特定技能制度による外国人労働者の受け入れ拡大に関する調査、女性向け講演会の開催等による若年層の関心を高める裾野拡大の取組など、養成・確保策の実施を進めていく。

空港グランドハンドリングについては、引き続き、「グランドハンドリング アクションプラン」

に基づき、特定技能制度の活用等による人材の確保や生産性向上のための地上支援業務への先進技術等の導入の検討を進める。あわせて、ランプバスやトーイングトラクターのレベル4無人自動運転の導入に向けた実証実験を実施し、技術的な検証を行うとともに、必要となるインフラ整備及び運用ルールの検討を官民連携して進める。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

【交通政策基本計画における記載】

- 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》

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」等に基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを通じて、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ほか、「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化を図る。

(19) 日本人船員の養成

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

〔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（毎年度）】

独立行政法人海技教育機構を所管する国土交通省においては、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に向け、以下のことに取り組む。

- ・ 独立行政法人海技教育機構の小樽海上技術学校（高校相当）を小樽海上技術短期大学校として、航海・機関の両用教育から航海のみの専科教育に移行するとともに、4級海技士養成定員数を10名増員し、その他の学校を含め養成定員数の合計を400名とする。
- ・ 国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化を図る。
- ・ 陸上工作技能訓練センターの整備等、教育訓練環境の拡充を図る。

(20) 船舶への新技術の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

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、陸上からのエンジンの遠隔監視による船舶検査の合理化等に係る検討を進める。

第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速

（1）次世代自動車の普及等

【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。乗用車については、2035年までに新車販売で電動車100%を実現できるよう包括的な措置を講じる。

2020（令和2）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環境性能割、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。

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。

また、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。

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等を通じて、次世代自動車の一層の普及促進を図る。

（2）自動車を排出源とするCO₂の削減等

【交通政策基本計画における記載】

- 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、モー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、信号機の改良等を推進する。併せて、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〕信号機の改良等によるCO₂の排出抑止量

【令和7年度末までに約3万トンCO₂/年】

自家用自動車からエネルギー効率が高くCO₂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。

以上に加え、信号機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。

グリーンスローモビリティにおける取組は、第1章第1節（8）に同じ。

また、交通騒音の発生源対策や周辺対策については、2020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。

新幹線の騒音については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、環境基準が達成されるよう、音源対策では防音壁の設置や嵩上げ等を引き続き推進する。

自動車の交通騒音対策としては、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。

(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等

【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・脱炭素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

【184億トンキロ（令和元年度）→209億トンキロ（令和7年度）】

【117】 海運による貨物輸送トンキロ

【358億トンキロ（令和元年度）→389億トンキロ（令和7年度）】

2020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。

2020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。

物流総合効率化法に基づき、物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合や、サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取組を実施する場合の補助制度を設けることなどにより、物流DXを推進するほか、関係局等とも連携しながら、トラック輸送の効率化を図る。

物流施設における省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進する。

過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることで、運輸部門の温室効果ガスの削減と物流網の維持を図り、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、災害時やウィズコロナにおいて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) 鉄道の省エネ設備・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、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両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。

水素を燃料とする鉄道車両の実用化に向けた実証実験など必要な開発を推進するとともに、2020年度に引き続き、蓄電池を電源とするハイブリッド車両等エネルギー消費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。

(5) 航空分野における低炭素化

【交通政策基本計画における記載】

- 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、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。

航空分野において「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けた検討をこれまで以上に加速・推進していく必要があり、我が国の航空分野の具体的な取組の方向性について、有識者、民間関係者等からなる「航空機運航分野におけるCO₂削減に関する検討会」及び「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会」を立ち上げたところ。

航空機運航分野におけるCO₂削減に関する検討会においては、機材・装備品等への新技術導入、管制の高度化による運航方式の改善、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に関して中長期的な観点も含めて検討していく。

空港分野におけるCO₂削減に関する検討会においては、空港を再エネ拠点化する方策や空港の施設・車両からのCO₂排出を削減する方策について検討していく。

また、国際民間航空機関（ICAO）を通じ低・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、2021年度中に取りまとめる予定。

(6) カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】

- 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。

[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

【0港（令和2年度）→20港（令和7年度）】

[119] LNGバンカリングの供用開始拠点数

【1カ所（令和2年度）→2カ所（令和7年度）】

我が国の輸出入の99.6%が経由する国際物流拠点であり、我が国のCO₂排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する産業拠点である港湾において、我が国のカーボンニュートラルの実現に必要となる水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現への貢献を図る。

具体的には、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする港湾の施設の規模・配置等について検討するとともに、LNGバンカリング拠点の整備、新・港湾情報システム「CONPAS」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、停泊中船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップの促進、荷役機械等の燃料電池化の促進、非常時にも活用可能な自立型水素等電源の導入促進、水素・アンモニア等燃料船への燃料供給体制の整備の検討、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を推進する。

浮体式洋上風力発電施設について、2020年度に引き続き、検査の効率化を実現するための手法の検討を実施する。

(7) ゼロエミッション船の商業運航実現に向けた船舶の低・脱炭素化に関する取組

【交通政策基本計画における記載】

- 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、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、ゼロエミッショ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、燃料タンク等の開発・実証等を推進するとともに、IMOにおいて、温室効果ガス排出削減の国際ルール策定を主導する。

2050年までのカーボンニュートラル実現に向け、2020年12月に策定されたグリーン成長戦略に基づいて必要な取組を進める。

具体的には、造船・船用等の集約・連携等による次世代船舶（ゼロエミッショ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）の技術開発支援を実施するとともに、国際海事機関において既存船への燃費性能規制（EEXI）の早期実施に向けた国際ルール策定の議論を主導する等の取組を進める。また、革新的省エネ船舶の技術実証（経済産業省連携事業）やLNG燃料船の導入促進（環境省連携事業）等を実施する。

