資料2

交通政策基本計画の見直しの方向性について

国土交通省

これまでの議論と本日ご議論いただきたい事項

国土交通省

第49回計画部会（令和６年４月25日）

○　現行計画策定後の状況変化等（９つの論点の提示）について

第50回計画部会（令和６年９月25日）

○　９つの論点を踏まえた「我が国の交通分野が目指す社会の姿」及び「基本的な方針」について
○　次期交通政策基本計画の「全体構成」について
○　「持続可能な社会の実現に向けた交通政策検討小委員会」の設置・開催について

持続可能な社会の実現に向けた交通政策検討小委員会（令和６年10月24日～12月20日）（全４回）

（竹内健蔵委員長、大串葉子委員長代理　他委員７名）

○　次期計画の「基本的な方針」に関係する有識者からのヒアリング
○　次期計画の「基本的な方針」における「目標」「新政策の方向性」について

第51回計画部会（今回）

○　小委員会における議論を踏まえた「基本的な方針」における「目標」「政策（案）」について
○　次期計画における「時代認識」及び「基本認識」について

次回、計画本文の素案と具体的な施策・KPI等について議論

持続可能な社会の実現に向けた交通政策検討小委員会について

国土交通省

○　全４回の小委員会にて、持続可能な社会実現の視点から計画に盛り込むべき視点、論点、施策を議論。

○　委員含め、計21名の有識者よりヒアリングを実施し、基本的方針A～Dに関する目標や、政策の方向性に関する論点を提示いただいた。

開催経過

R6/10/24
◆第１回小委員会（基本的方針Ｂに関する事項）
・今後の進め方
・有識者からのヒアリング
・基本的方針Ｂについて

R6/11/19
◆第２回小委員会（基本的方針Ａに関する事項及び基本的方針Ｂに関する事項(特に広域交通)）
・有識者からのヒアリング
・基本的方針Ａについて

R6/11/29
◆第３回小委員会（基本的方針Ａ～Ｄに関する事項）
・有識者からのヒアリング
・基本的方針Ａ～Ｄについて

R6/12/20
◆第４回小委員会（基本的方針Ａ～Ｄに関する事項）
・有識者からのヒアリング
・計画部会への報告に向けて

◆有識者ヒアリングの主なテーマ

【第１回】
・国内・国際物流政策
・国際航空の競争力強化
・海運 ・ 海事産業及び港湾に関する政策　等

【第２回】
・地域公共交通に関する課題、都道府県の役割、DXの取組等
・高速基幹ネットワーク(鉄道)
・観光を支える都市間交通(高速バス)　等

【第３回】
・持続可能な交通産業
・まちづくりと交通政策の一体的な推進　等

【第４回】
・鉄道等地域における交通ネットワーク
・災害に強い交通の実現に向けた政策
・自動運転社会実現に向けた安全の確保
・交通における脱炭素化
・交通分野のデジタル化、サイバーセキュリティ　等

我が国の交通分野が目指す社会の姿 （対応すべき課題）

（参考）交通政策審議会 交通体系分科会
第50回 計画部会（2024年9月25日）資料

国土交通省

○ 現行計画策定後の状況変化等を踏まえた９つの論点を前回の計画部会にて提示
○ より先鋭化した視点、新たな視点を踏まえ、対応すべき課題を「交通分野が目指す社会の姿」として提示してはどうか

現行計画 -我が国を取り巻く課題-

① 人口減少・超高齢社会への対応と、「真の豊かさ」の実現

② 国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上とSociety5.0の実現

③ 巨大災害への備えなどによる国民の安全・安心の確保

④ 地球環境や経済社会の持続可能性の確保

⑤ 新型コロナウイルス感染症への対応

既存課題がより先鋭化した視点

■人口減少・超高齢化
- ✓ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス（減便・廃止、廃業）
- ✓ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ✓ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ✓ 実感する少子化・高齢化（中位推計を大きく下回る出生率、団塊世代が後期高齢者へ）
- ✓ 物流2024年問題への対応をはじめとした、供給サイドだけではない消費者サイドにも求められる行動変容 等

■ 経済・稼ぐ力
- ✓ 物価上昇局面での経済活動への対応、国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ✓ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組
- ✓ 成長戦略の柱である観光の需要増大への的確な対応 等

■ 国民の安全・安心、地球環境の確保
- ✓ 地球沸騰化等直面する気候変動と想定外が当たり前となる災害
- ✓ 人口減少、少子・高齢化による地域の対応力の低下
- ✓ 脱炭素を巡る国際的なルールづくりの重要性拡大と政策競争の激化
- ✓ 多様主体が参画する社会への対応（女性活躍、子育て環境） 等

重要性の高まる新たな視点

■ＤＸ、新しい技術への対応
- ✓ 諸外国と伍していくための自動運転等自動化技術の社会実装、加速化するAI技術とDXへの交通分野の対応の遅れ
- ✓ 標準化競争の激化、サイバーセキュリティ等国家安全保障の観点からの対応の必要性
- ✓ 様々な技術・サービスを持つ分野や業種の垣根を超えた官民が連携した取組の必要性 等

第３次計画： 我が国の交通分野が目指す社会の姿 【素案】

① **未曾有の人口減少・少子高齢化に的確かつしなやかに対応した地域の実現**

② **内外の諸情勢に対応した、豊かさを支える成長型の経済の実現**

③ **防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が確保された持続可能な社会の着実な形成**

◆先鋭化した点に留意しつつ引き続き重要 **と考える課題**

◆重要性の高まりを踏まえ新たに提示すべき **と考える課題**

④ **デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応**

※計画では、相互に関連する旨を記載

第3次交通政策基本計画の全体構成　-素案-（まとめ）

（参考）交通政策審議会 交通体系分科会第50回 計画部会
（2024年9月25日）資料から技術的修正を一部含む

1　我が国を取り巻く課題の提示

破線部分：前回計画部会では、記載イメージの提示のみ

時代認識

「交通産業の事業環境の変化」（仮）
- ✓ 高度経済成長から安定成長、その後の需要停滞への変化
- ✓ 需要増大に備えたサービスから、民間の競争を通じた多様なサービス中心、そして関係者連携による協労への変化　等を想定

「ライフスタイル・価値観の変化」（仮）
- ✓ 団塊の世代からデジタルネイティブなミレニアム世代へ消費の中心が変化
- ✓ 人口構成の大きな変化や共働き世帯の増加　等を想定

「我が国を取り巻く災害や国際環境の変化」（仮）
- ✓ 気候変動の顕在化等巨大災害リスクの増大、脱炭素の推進
- ✓ グローバル化が進展する中での相対的な日本の地位低下や国際的な不安定化の増大、安全保障環境の変化　等を想定

『状況の変化を踏まえた論点』の導入部分として、今後時代の変遷を整理

※交通政策基本計画と調和規定のある国土の総合的な計画における整理などを踏まえ整理を予定

現行計画策定（令和3年閣議決定）後の状況変化等を踏まえた、9つの論点

- 未曾有の少子・高齢化によるリスク増大
- 人材不足の深刻化
- （物価上昇、需要減の中での）持続可能な交通産業
- 国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大
- （観光需要の急速な回復の中での）持続可能な観光
- 気候変動深刻化、巨大災害リスクの切迫化、顕在化／重大事故等を契機とした安全・安心な交通への懸念
- 2050年カーボンニュートラル目標
- 多様性・包摂性を持つ社会
- 新たな技術の進化と普及拡大への期待の高まり

我が国の交通分野が目指す社会の姿

相互に関連

① 未曾有の人口減少・少子高齢化に的確かつしなやかに対応した地域の実現

② 内外の諸情勢に対応した豊かさを支える成長型の経済の実現

③ 防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が確保された持続可能な社会の着実な形成

④ デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応

2　課題を踏まえた、今後の交通政策の基本的な方針の提示

＜基本認識＞ 交通政策として必要な措置である「基本的方針」に基づく施策を推進した結果「得られる成果・実現する社会像」を今後整理

（現行計画）危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み、持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

小委員会における議論

【基本的方針　A】
地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現
- 地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保
- 多様な分野の業種間連携・協業促進等による地域に適した交通実現の加速化
- 持続可能なまちづくりと地域産業の活性化に向けた交通政策の推進　等

【基本的方針　B】
成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現
- 広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化
- 物流革新における商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容の取組や、連携と協働の推進
- 国際競争力を維持・向上させる物流機能の強化　等

【基本的方針　C】
持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現
- これまでの災害や事故・事象の発生を踏まえた安全・防災に係る意識の向上及び管理体制の強化
- 脱炭素に向けた交通産業の進化と経済的インセンティブの活用、カーボンニュートラルの推進
- 時代や環境変化に対応した交通・運輸業関連サービスの確保
- 共生社会実現に向けた政策推進　等

【基本的方針　D（分野横断的）】 時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用
・地域交通DX（MaaS2.0）の推進　・交通サービスの構造を変革する自動化・遠隔化技術等の実装推進　・サイバーセキュリティ等新たなリスク、安全保障への対応　等

◆「基本的な方針」における「目標」・「政策(案)」について

第3次交通政策基本計画の目標、政策（案）

※斜字：政策の一例を記載

国土交通省

基本的方針A　地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

目標１　「交通空白」の解消に向けた取組の全国的な推進

１-①　各地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保

・乗合タクシー・公共/日本版ライドシェアの導入等に向けた伴走支援　等

１-②　官民の連携・協働を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用

・自治体・交通事業者等と様々な技術・サービスを持つ企業群と幅広い連携　等

目標２　地域交通の再構築（リ・デザイン）と地域の社会的課題解決の一体的な推進

２-①　多様な分野との連携・協働の進化（深化）による地域に適した交通実現の加速化

・教育、福祉、医療等多様な分野の輸送資源の総動員　等

２-②　地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート

・デジタル技術やデータを活用した地域公共交通計画の作成・改訂　等

目標３　持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

３-①　各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮できる交通の実現

・都市圏及び都市内等における「公共交通軸」の再生策の検討　等

３-②　地域を支えるしなやかな交通産業・事業環境の形成

・事業者間の連携・協働促進、DX等の前提となる業務運営の最適化　等

３-③　まちの活力や賑わいに資する安全・安心で多様なモビリティの実現

・安全・安心で多様なモビリティの確保　等

適切な数値目標（KPI）の設定を検討
（「航路、航空路が確保されている有人離島の割合」「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」等）

基本的方針A　地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

目標１　「交通空白」の解消に向けた取組の全国的な推進

（政策の方向性）
①各地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保
②官民の連携・協働を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用

「交通空白」解消本部
（R6年7月17日設置）

解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム
（R6年11月25日発足）

地方運輸局・運輸支局による自治体、交通事業者への伴走支援

首長への訪問（鳥取県米子市）

都道府県との連携（奈良県主催の勉強会）

交通事業者への働きかけ（山口県タクシー協会）

お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員（発足時）　計167者
①47都道府県、②交通関係31社
③30団体、④パートナー企業58
（十勝バス、第一交通、全国自治体ライドシェア連絡協議会、JR東日本、イオン、電脳交通、日野自動車等）
→公募を経て、今後さらに拡大予定

R6/11/25 第１回会合（約500名が参加）

◆「地域の足」「観光の足」の確保に向けた取組（一例）

とっとライドシェア（日本版ライドシェア・鳥取県）

鬼タク（公共ライドシェア・京都府福知山市）

よるくる（乗合タクシー・広島県庄原市）

チョイソコちくちゃん（AIオンデマンド・福岡県筑前町）

乗合タクシー（静岡県藤枝市）

観光客向け周遊バス・シャトルバス（沖縄県沖縄市・北谷町）

タクシー等の利用環境改善（北海道倶知安町・ニセコ町）

国土交通省

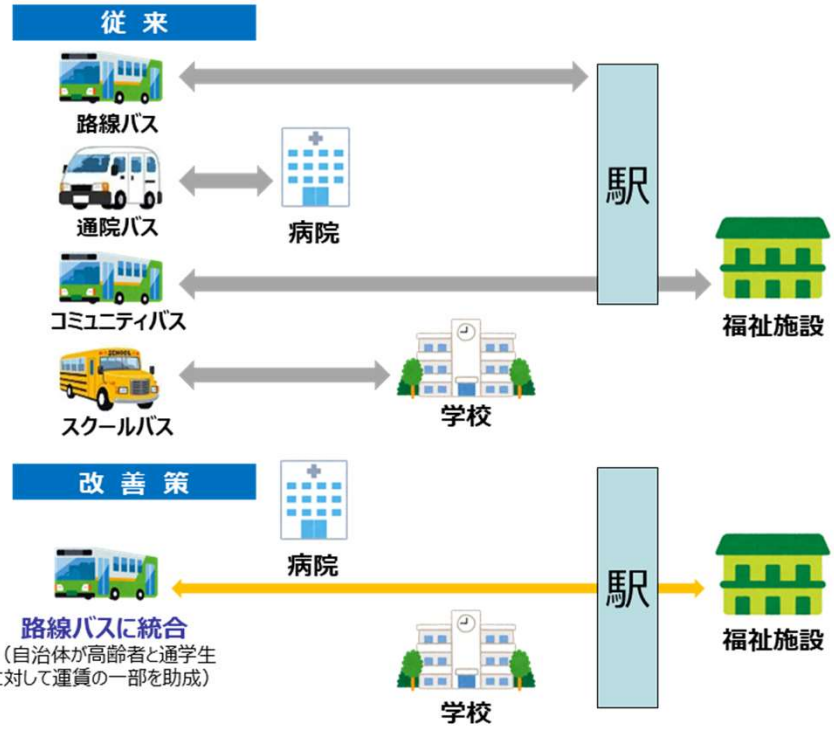
目標２　地域交通の再構築（リ・デザイン）と地域の社会的課題解決の一体的な推進

（政策の方向性）
① 多様な分野との連携・協働の進化（深化）による地域に適した交通実現の加速化
② 地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート

◆移動需要の集約（マルチ送迎）例：茨城県常陸太田市

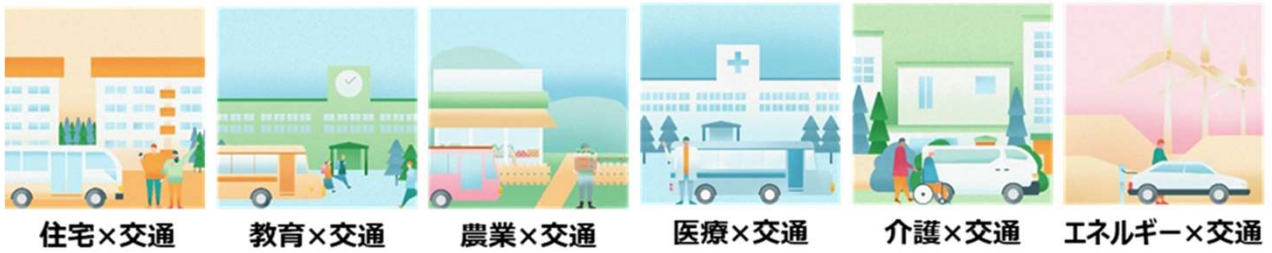
【事業の内容】

- 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題。
- 路線バスに統合（混乗化）することで乗車密度を改善し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



◆交通・他分野間の共創

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



◆デジタル技術やデータを活用した地域公共交通計画の作成・改訂

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※１に全自治体のアップデート※２を推奨～

連携・協働（共創）　面的・統合的取組　機動的・継続的対応　先手先手の対応

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
  2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
  地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
  年２～３回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示

モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
  現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
  移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
  自治体、交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化

交通 福祉 都市 医療 道路 こども 教育 文化 … 商工

機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
  多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
  ①交通の知見、②データ活用ノウハウ、頼とデータに基づく機動的体制の構築
  ③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
  自治体、交通事業者等による、信

連携・サポート

都道府県の役割

- ○地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- ○ 市町村の牽引・伴走
  ・リ・デザイン
  実証運行、新技術等を先導
  ・データ
  データ共有枠組の構築
  ・ヒト&プレイス
  人材育成、ネットワーキングの場の創出

※１「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域
※２　今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国土交通省

目標３　持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

（政策の方向性）

① 各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮できる交通の実現
② 地域を支えるしなやかな交通産業・事業環境の形成
③ まちの活力や賑わいに資する安全・安心で多様なモビリティの実現

◆都市圏及び都市内等における「公共交通軸」の再生策の検討

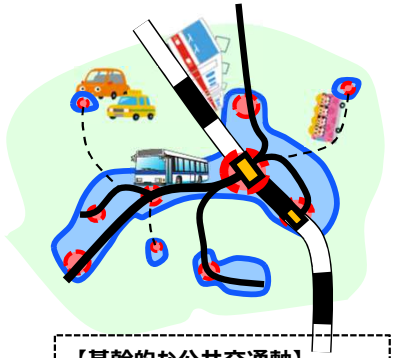
「幹・枝・葉の交通」の考え方

枝の交通

路線バスや地域鉄道等、定時定路線で運行される地域交通

「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」中間整理（令和４年３月３０日）より

「立地適正化計画」における公共交通軸



【基幹的な公共交通軸】
中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等

※「枝の交通」のうち、基幹的な公共交通軸について、立地適正化計画の手引において定められている。

※「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」では、計画期間等が異なることに留意が必要。

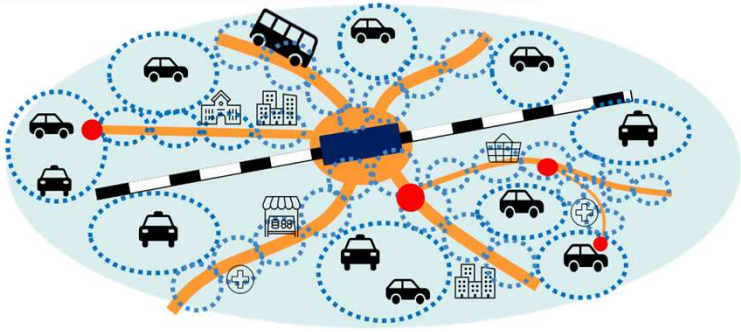
「立地適正化計画作成の手引き」（令和５年11月改訂）より

地域公共交通計画の公共交通軸（イメージ）

「公共交通軸」として階層的に水準を設定
（例）都心、幹線、支線、生活など

品質保証（おでかけ需要）
・設定例：３～４本/時　以上（※）
※　パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル

性能保証（生活需要）
・設定例：１日３本（朝、昼、晩）
・設定例：2時間に１本　以上
・設定例：ピーク時３本/時　以上

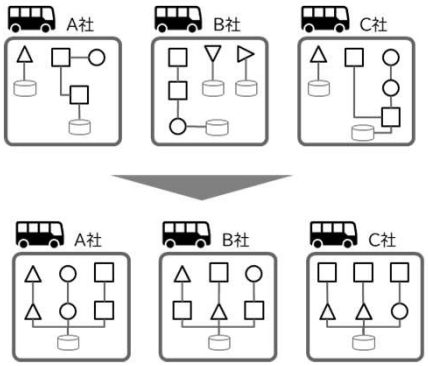


◆事業者間の連携・協働促進、業務運営の最適化

■業務/システム・データの標準化の取組

- バスの業務単位がバラバラである上、各社のシステム仕様もバラバラで、データを活用した分析やドキュメント作成が難しく、リプレイスコストが高い。
- 全国のバス事業の業務単位を標準化し、そのシステム単位と整合的な標準業務仕様やデータ仕様を作成。
- これに基づくデータ連携やシステム連携のベストプラクティスを開発し、横展開。

・バス業務システム構成の標準化（イメージ）

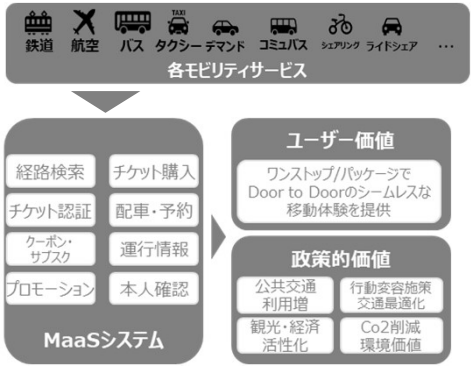


サイロ化しているシステム機能の配置を整理し、これを標準化することで効率化を図る

◆「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

ウォーカブルの推進により、
街路空間を車中心から”人中心”の空間へと再構築

◆MaaS等による多様なモビリティのベストミックス



第3次交通政策基本計画の目標、政策(案)

※斜字:政策の一例を記載

国土交通省

基本的方針B　成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標４　地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化

４-①　広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化

・大都市圏の空港の機能拡充と空港周辺の環境整備　等

４-②　観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備の推進

・地方誘客の促進に向けた公共交通機関等の受入環境整備　等

４-③　着実な整備・安定的マネジメントに向けた経済的システム活用等多様な政策の推進

・ダイナミックプライシング等の経済的システム活用した整備　等

目標５　多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の確保

５-①　豊かさを支える物流ネットワーク･システムの機能強化と効率化の実現

・商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容　等

５-②　国内物流の持続可能性を高める適切な連携と協働の推進

・効率化や脱炭素化の観点での物流モーダルシフトの推進　等

目標６　国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワーク・システムの構築

６-①　国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムの強化

・国際コンテナ戦略港湾の機能強化　等

６-②　成長型の経済に向けた国際競争力の強化

・ゼロエミッション船等の開発・導入・生産基盤整備やSAF活用の環境整備、それらの普及促進のための積極的な国際ルール作りの推進　　等

適切な数値目標（KPI）の設定を検討(「三大都市圏環状道路整備率」「海上貨物輸送コスト低減効果」等)

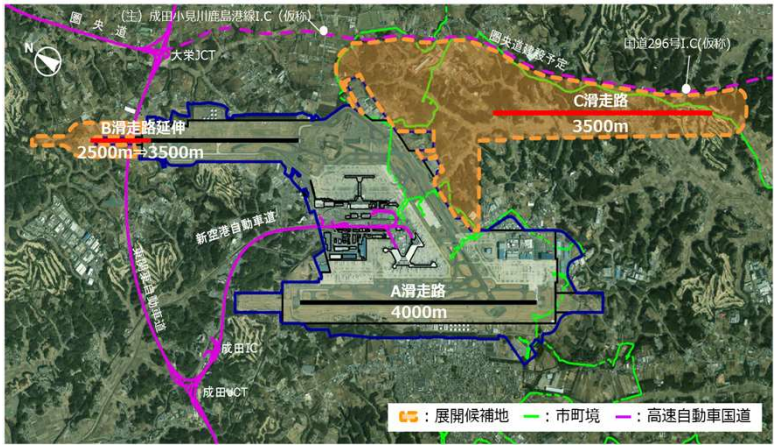
国土交通省

目標４　地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化

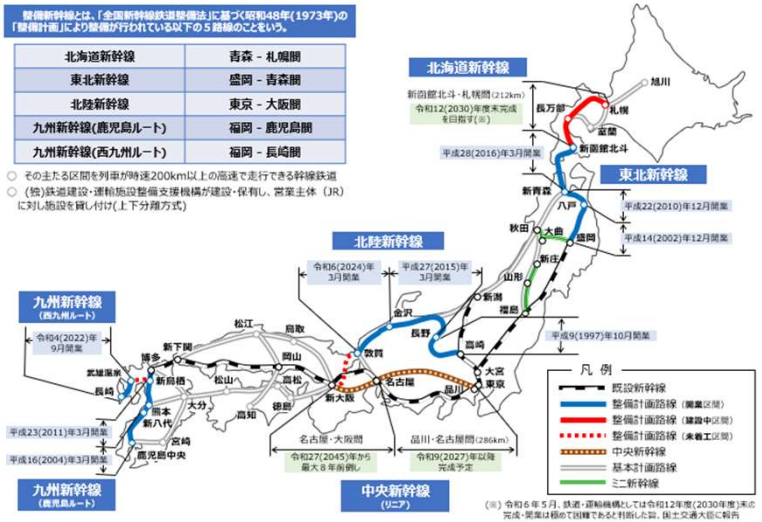
（政策の方向性）
①広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化
③着実な整備・安定的マネジメントに向けた経済的システム活用等多様な政策の推進

◆広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化

■大都市圏の空港の機能強化（成田空港）
・B滑走路の延伸（2500m→3500m）
・C滑走路の新設（3500m）
→年間発着容量50万回を実現

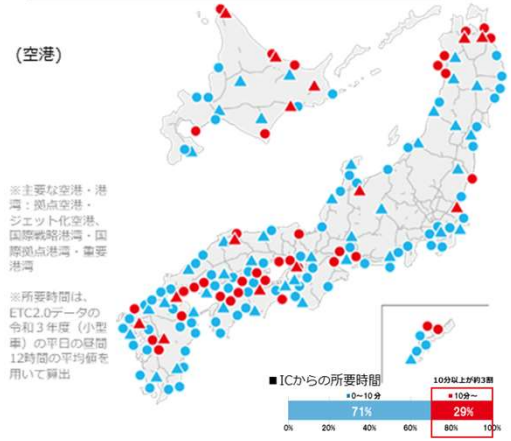


■基幹的な交通ネットワークの強化（整備新幹線）



■三大都市圏環状道路の整備や空港・港湾へのアクセス強化

●主要な空港・港湾とのアクセス状況



◆移動を支える交通の拠点の強化（担い手確保等）

■グランドハンドリングの体制強化の推進

空港ごとに開催する
合同就職説明会

空港業務のＤＸ
（リモコン式航空機牽引機）

国土交通省

目標４　地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化

（政策の方向性）
②観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備の推進

◆地方誘客の促進に向けた受入環境整備

【公共交通機関における訪日外国人旅行者の受入環境整備】

外国語での情報提供

通信環境の整備

キャッシュレス決済
環境の整備

【移動そのものを観光資源とする取組の促進】

観光列車

魅力ある観光バス

水陸両用バスによるツアー

【空港での旅客手続きの自動化（FAST TRAVEL）】

自動化機器の導入

顔認証による搭乗
手続きの一元化
（One ID）

「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年）で掲げた、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の目標に向けた対応

◆「観光の足」確保に向けた取組

タクシー等二次交通サービスの提供 × **わかりやすい情報提供**

●混雑解消のための交通手段の増強
●周遊を促すための移動手段の導入

タクシー等の利用環境改善
(北海道倶知安町・ニセコ町)

●地図アプリや訪日客向けサイト等への掲載、MaaSとの連携

引用：Google社「Google マップ、Google Earth」

【インバウンド需要の増大に伴う混雑への対応】（例：京都市）

●バスターミナルや主要観光スポットへ向かう路線バスが混雑

●京都駅と主要観光スポットを直接結ぶ「観光特急バス」を令和６年６月より運行

地域の実情に応じた取組に対し総合的な支援を実施

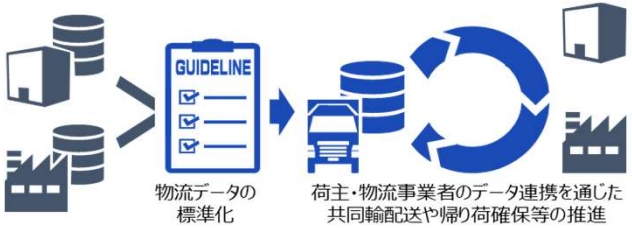
国土交通省

目標５　多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の構築

（政策の方向性）
① 豊かさを支える物流ネットワーク･システムの機能強化と効率化の実現
② 国内物流の持続可能性を高める適切な連携と協働の推進

◆物流の効率化（物流標準化・データ連携の推進等）

「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

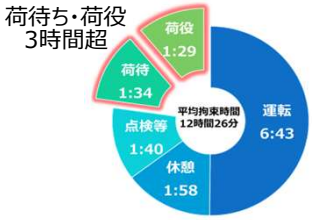


物流データの標準化

荷主･物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保等の推進

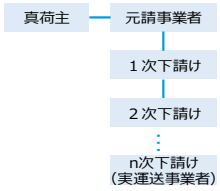
◆商慣行の見直し

・改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備



荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

・多重下請構造の是正に向けた取組



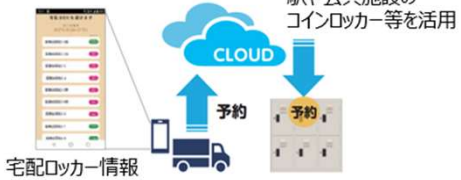
多重下請構造のイメージ

・トラック・物流Ｇメンによる取締りの強化

ドライバーへの周知チラシ配布、ヒアリングの実施

◆荷主・消費者の行動変容

宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進



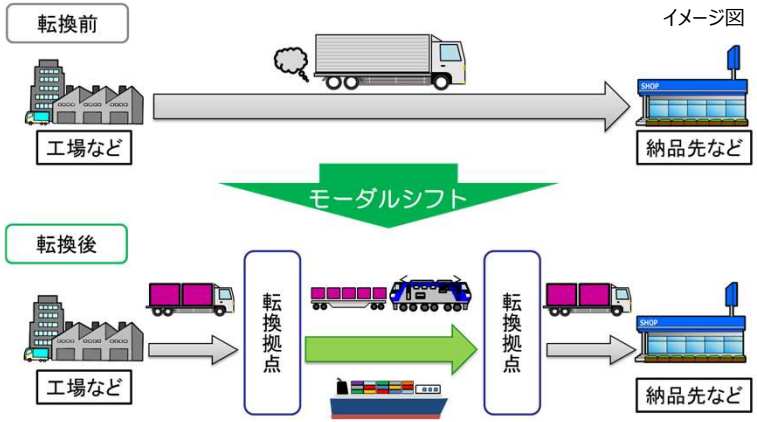
◆社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備

・地域の産業振興、まちづくり等とも連携した物流拠点の整備に係る政策のあり方の検討

<高速道路ICに直結した物流拠点計画>

◆モーダルシフトの推進

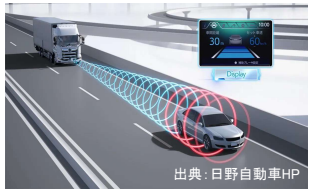
我が国の物流については、2030年度には34%の輸送力不足が見込まれること、また、2050年カーボンニュートラル実現の必要性も踏まえ、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員し、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための「新たなモーダルシフト」の推進が必要。



<鉄道・内航海運へのモーダルシフト>

＋

<ダブル連結トラックの導入促進>



<高速道路での自動運転トラック>

<大型コンテナの導入促進>

<航空機の空きスペース等の有効活用>

国土交通省

目標６　国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワーク・システムの強化

（政策の方向性）

① 国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムの強化

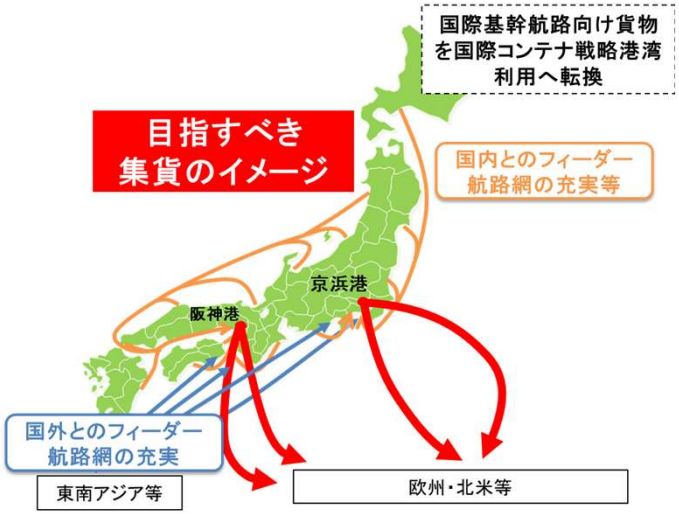
② 成長型の経済に向けた国際競争力の強化

◆国際交通ネットワークの強化

■大水深・大規模コンテナターミナルの形成

【横浜港　新本牧ふ頭の整備イメージ】

■国際コンテナ戦略港湾への集貨の取組



◆経済安全保障の観点も踏まえたサプライチェーンの強靭化等の推進

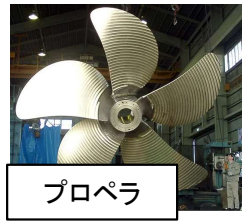
■船舶産業の安定生産体制の構築

経済安全保障推進法に基づき、船舶に関する特定重要物資について、安定的な供給体制の確保に取り組む事業者に対し、設備投資に必要な支援を実施するとともに、造船・舶用工業の生産性向上や協業・再編等を推進する。

エンジン

ソナー

クランクシャフト


プロペラ

■日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保に向けた取組（外航海運関係税制）

経済安全保障の観点から外航日本船舶等を確保するための税制	**トン数標準税制** 日本船舶・準日本船舶に対するみなし利益課税制度。安定的・計画的な船舶投資を促進。	**登録免許税** 国際船舶の登記にかかる登録免許税を減免。保有コストを軽減。
		固定資産税 国際船舶の保有にかかる固定資産税を減免。保有コストを軽減。
国内船主等による環境性能の高い船舶建造を促進するための税制	**特別償却制度** 初年度の減価償却額に一定割合の特別償却率を上乗せ。国内船主の環境性能の高い船舶への安定投資を促進。	**買換特例制度** 船舶の買換時、譲渡資産の売却益の80%を損金算入。環境性能の高い船舶への投資を促進。

第3次交通政策基本計画の目標、政策（案）

※斜字：政策の一例を記載

国土交通省

基本的方針C　持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現

目標７　多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応

７-①　厳しさを増す災害に対する事前の備えとハード・ソフトの対応力の強化

・防災気象情報の高度化、災害に強い自動車関係情報システム　等

７-②　交通事業者・関連事業者や国による安全・安心対策の徹底と対応力の強化

・災害や事故・事象の発生を踏まえた運輸安全マネジメントの強化
・関係事業者における安全・安心の確保やコンプライアンスの強化
・保安検査の量的・質的向上　等

目標８　気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進

８-①　経済的手法等多様な手段を活用した運輸部門における脱炭素化の推進

・電動車の導入促進、カーボンプライシングの活用
・（再掲）ゼロエミッション船等の開発・導入・生産基盤整備やSAF活用の環境整備、それらの普及促進のための積極的な国際ルール作りの推進　等

８-②　循環型社会の形成に資する交通政策の推進

・国内外の資源循環ネットワーク拠点の戦略的構築　等

目標９　全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保

９-①　共生社会の実現に向けた運輸部門のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進

・公共交通機関のバリアフリー化と「心のバリアフリー」の推進
・子育て当事者が移動・外出しやすい環境構築　等

適切な数値目標（KPI）の設定を検討
（「線状降水帯に関する防災気象情報の改善の進捗率」「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」等）

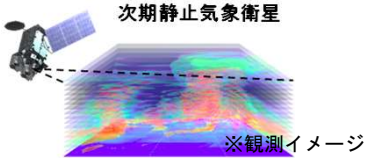
国土交通省

目標７　多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応

（政策の方向性）
① 厳しさを増す災害に対する事前の備えとハード・ソフトの対応力の強化
② 交通事業者・関連事業者や国による安全・安心対策の徹底と対応力の強化

◆災害に対する事前の備えと対応力の強化

■衛星やスパコン等を活用した防災気象情報等の高度化



※観測イメージ

気象庁スーパーコンピュータシステム

■能登地震の課題を踏まえた改善の取組

・TEC-FORCE等の災害支援体制・機能の充実・強化

TEC-FORCE・RAIL-FORCEによる現地調査

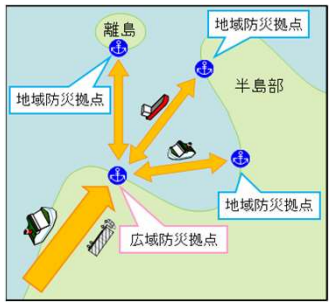
物資拠点に派遣されたTEC-FORCEが管理や配送状況を確認

多様な関係者と連携し、災害対応力を最大限発揮できるように平時からの防災体制を平時から構築するとともに、大規模災害時の被災自治体への支援体制を強化する。

・港を核とした海上支援ネットワークの形成

令和６年能登半島地震において、支援側と受援側の港湾間で支援船による円滑な支援活動が行われたことを踏まえ、災害時の海上支援ネットワークを形成するため、耐震強化岸壁に加え、臨港道路、航路・泊地等、一気通貫した施設による防災拠点機能を確保。

※線の太さは往来隻数を表す
港湾間の支援船の動き



海上支援ネットワークのイメージ

◆安全・安心対策の徹底と対応力の強化（事故、不正事案等への着実な対応）

■旅客船の総合的な安全・安心対策

知床遊覧船事故対策検討委員会とりまとめ
（令和４年12月22日公表）

■羽田事故を踏まえた対策

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会　中間取りまとめの概要
（令和６年６月24日公表）

1．管制交信に係るヒューマンエラーの防止
2．滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化
3．管制業務の実施体制の強化
4．滑走路の安全に係る推進体制の強化
5．技術革新の推進

羽田空港における航空機衝突事故

【災害や事故・事象の発生を踏まえた運輸安全マネジメントの強化】
重大事故や自然災害も踏まえた運輸安全マネジメント評価の積極的な活用により、安全対策の強化に加え、事業者の安全意識の向上を図る。

■自動車の型式指定に係る不正行為の防止

自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会とりまとめ（令和６年12月24日公表）

- 自動車メーカー等が自身で不正を予防・抑止できるような仕組みを構築し、それを有効に機能させることに主眼を置く。
- 官民それぞれが保有する資源をより効果的に配分し、必要となる対策を実効性の高い取組とすることを目指す。

国土交通省

目標８　気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進

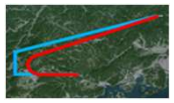
（政策の方向性）
① 経済的手法等多様な手段を活用した運輸部門における脱炭素化の推進
② 循環型社会の形成に資する交通政策の推進

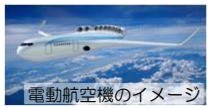
◆各モードにおける脱炭素化の取組

■次世代自動車の普及促進

■航空機運航・空港分野の取組

ＳＡＦの導入促進


運航の改善

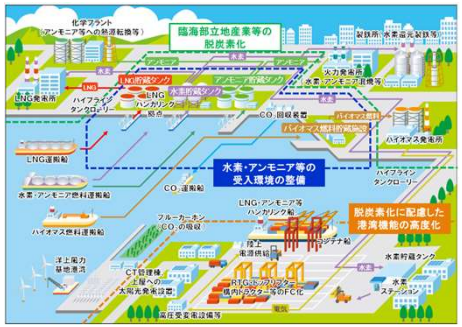


機材・装備品等への新技術導入

空港車両のEV・FCV化によるCO2排出削減

再エネ拠点化

■カーボンニュートラルポートの形成



■次世代電動車（気動車(ディーゼル車)の置き換え）

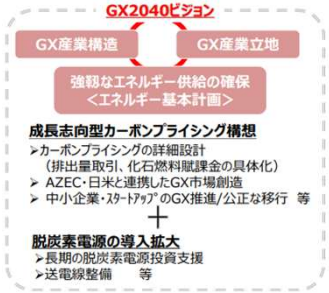
ディーゼル
ハイブリッド車両

蓄電池電車

燃料電池鉄道車両

■持続可能な物流機能の確保に向けたモーダルシフト等の多様なモードの連携

■カーボンプライシングやGX市場創造に関する政府の検討状況
（第11回GX実行会議(令和６年５月13日開催) 資料1 GX実行推進担当大臣提出資料より抜粋）



■ゼロエミッション船等の建造促進事業

①舶用事業者に対しゼロエミッション船等の重要舶用機器の生産設備の導入を支援

②造船事業者に対しゼロエミッション船等のエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の搭載に必要なクレーン等の艤装設備等の導入を支援

目標９　全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保

（政策の方向性）
① 共生社会の実現に向けた運輸部門のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進

◆公共交通機関のバリアフリー化と「心のバリアフリー」の推進

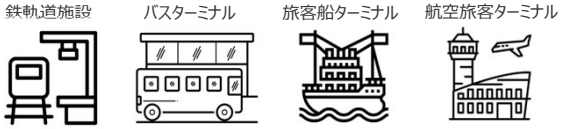
ハード面でのバリアフリー化

・現行目標の期間は令和3年度～7年度までの5年間。現在、次期目標の策定に向けて検討中。最終とりまとめ案の提示は令和7年5月頃を予定している。

【バリアフリー化の実績】<令和5年度末時点>

(例) 旅客施設※1
⇒ 段差解消　：94.0%（目標値100%）
障害者用トイレの設置　：92.3%（目標値100%）

※1 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのうち、１日の利用者数が3,000人以上及び2,000人以上で基本構想に位置付けられた旅客施設等



【市町村における基本構想等の作成による面的なバリアフリーの推進】

地域の高齢者・障害者等を含む協議会の設置し、地区のバリアフリー化の方針や事業等を位置づけた計画の策定

基本構想にハード事業を位置づけることで、事業者による事業の実施を促進

：移動等円滑化促進地区
：移動等円滑化促進地区かつ重点整備地区
：生活関連施設
：生活関連経路

ソフト面でのバリアフリー化

・自治体と学校が連携したバリアフリー教育の充実
・交通事業者の接遇向上に向けたガイドラインの策定・見直し
・観光地・宿泊施設等におけるバリアフリー化（「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の普及等）
・バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用のキャンペーン　等

◆子育て当事者が移動・外出しやすい環境構築

子ども連れであっても移動しやすい社会環境の創出に向けて、公共交通機関において、妊産婦や乳幼児連れの方を含め、配慮が必要な方に対する利用者の理解・協力を啓発する取組などを推進。

<ベビーカー利用者への配慮を呼びかけるポスターによる普及啓発>

第3次交通政策基本計画の目標、政策（案）

※斜字：政策の一例を記載

国土交通省

基本的方針Ｄ　時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用

目標10　より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用推進

10-①　交通サービスレベルの高度化とデータを主導力とした取組の推進

- *地域交通DX（MaaS2.0）の推進　等*

10-②　デジタル技術を用いた新たな交通施策や新たな移動の価値の創出

- *観光DXによる旅行者の消費拡大・再来訪促進　等*

目標11　デジタル・新技術の総動員による、1人あたり価値創出や機会の最大化の実現

11-①　交通サービスの構造を変革する自動化・遠隔化技術等の実装推進

- *自動運転レベル4の制度整備と社会実装*
- *「自動物流道路」の社会実装に向けた検討*
- *自動運航船の本格的な商用運航の実現、空飛ぶクルマの運航拡大　等*

11-②　交通の価値を最大化する多角的な技術の積極的な展開と複合的な活用

- *国土交通分野の行政情報のオープンデータ化とビジネス創出*
- *スーパーコンピュータ、AI技術の利活用　等*

目標12　リスクへの着実な想定と対応の推進

12-①　サイバーセキュリティ等高度化したシステムに内在するリスク対応の推進

- *サイバー攻撃のリスク低減、インシデント発生時の早期復旧　等*

12-②　新技術等に適応した人材確保等の推進

- *新技術・デジタル化に必要とされる担い手の確保　等*

適切な数値目標（KPI）の設定を検討
（「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」「3D都市モデルの整備都市数」等）

目標10　より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用推進

（政策の方向性）
① 交通サービスレベルの高度化とデータを主導力とした取組の推進
② デジタル技術を用いた新たな交通施策や新たな移動の価値の創出

◆地域交通DX（MaaS2.0）の推進

■ **地域公共交通の持続可能性、利便性、生産性向上という価値にコミット**する**エコシステムとして再構築する**ため、

「サービス」、「データ」、「マネジメント」、「ビジネスプロセス」の４つの観点からデジタル活用を一体的に推進する**地域交通DX（MaaS 2.0）**を推進。

◆地域交通DXのエコシステムイメージ

◆地域交通DX（MaaS2.0）の取組イメージ

MaaSサービスレベルの高度化プロジェクト

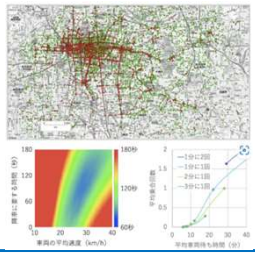
域内マルチモードを完全統合したシームレスな移動体験を提供し、モビリティサービスの利便性を飛躍的に向上させる。

モビリティ・データ標準化の推進

移動データや認証方式などのモビリティ・データの標準化を推進し、データ分析やシステム間連携のコスト低減、イノベーション創出する。

データ分析ソリューションの高度化

データに基づく現状評価と施策導入のシミュレーション技術を開発し、交通領域におけるEBPM/データ活用を推進する。

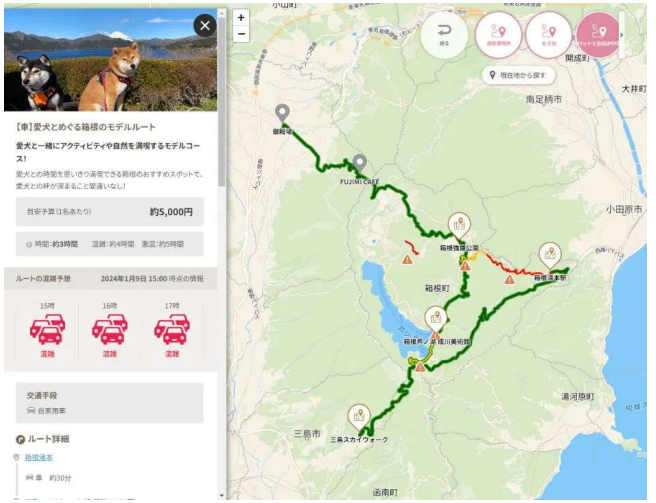


バス業務の標準化によるDX推進

バス事業における業務標準化とデータ標準化を推進し、サービスの高度化と低コスト化による生産性向上を実現する。

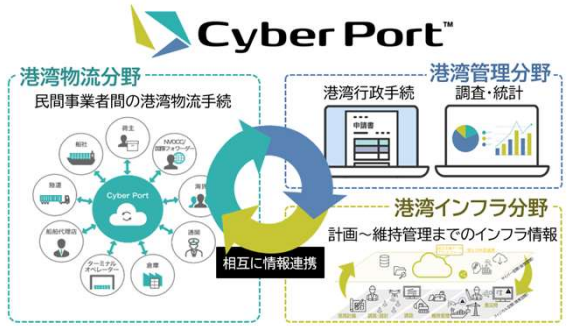
◆観光DXの推進

稼ぐ地域の実現に向けて、旅行者の移動等のデータを収集・活用し、地域活性化の好循環に取り組むモデルを創出



移動等のデータを収集・活用した周遊ルートの提案

◆港湾物流手続等の電子化の推進（サイバーポート）



目標11　デジタル・新技術の総動員による、1人あたり価値創出や機会の最大化の実現

（政策の方向性）
① 交通サービスの構造を変革する自動化・遠隔化技術等の実装推進
② 交通の価値を最大化する多角的な技術の積極的な展開と複合的な活用

◆自動化・遠隔化技術等の実装推進

■レベル４自動運転移動サービスの社会実装加速のための制度整備と事業化推進

- 自動運転移動サービスの導入に向けた**地方自治体の取組**を支援

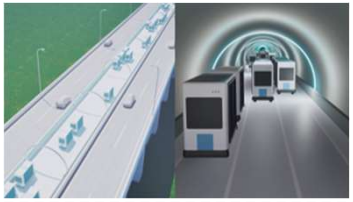
→特に**大型バス**や**タクシー**による**高度なサービス**への支援を強化

■空飛ぶクルマの運航拡大

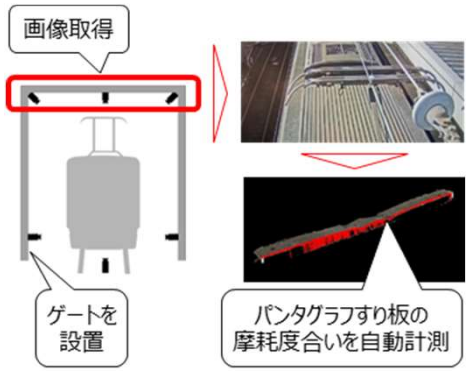
■自動運航船の本格的な商用運航の実現及び船舶産業のDX推進

（自動運航船のイメージ）
出典：日本船舶技術研究協会

■「自動物流道路」の社会実装に向けた検討



■鉄道DXの推進（メンテナンスの省力化）



◆3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（PLATEAU）

国土交通省都市局では、令和2年度より様々なプレイヤーと連携しながら、まちづくりDXのデジタル・インフラとなる「3D都市モデル」の整備・活用・オープンデータ化を推進。

地方公共団体が保有する都市計画基本図、航空測量成果、都市計画基礎調査情報等の既存データを活用することで、効率的に3D都市モデルを整備。

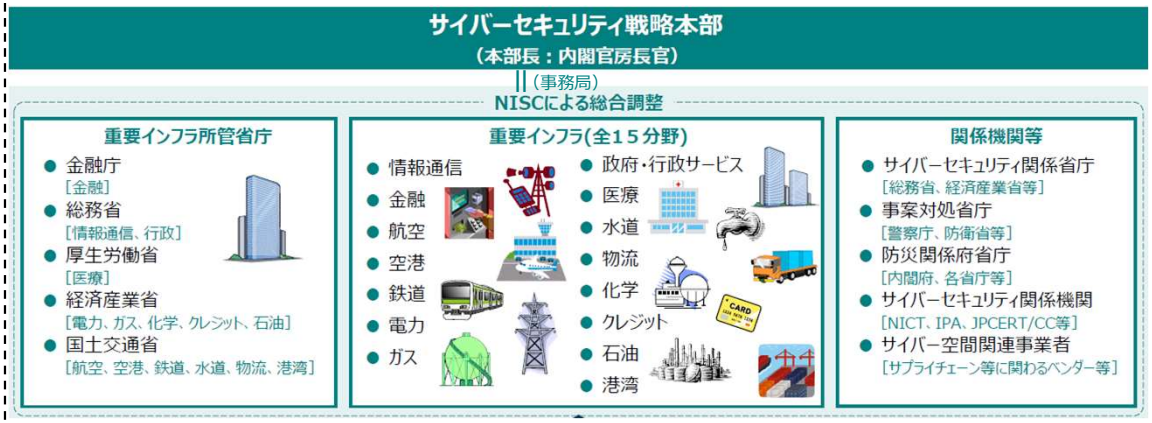
◆国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用の促進（Project LINKS）

国土交通分野の行政情報を機械判読・二次利用可能な「データ」として再構築し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、オープンデータを利用したビジネス創出（オープン・イノベーション）や政策立案におけるデータ活用（EBPM）を促進。

目標12　リスクへの着実な想定と対応の推進

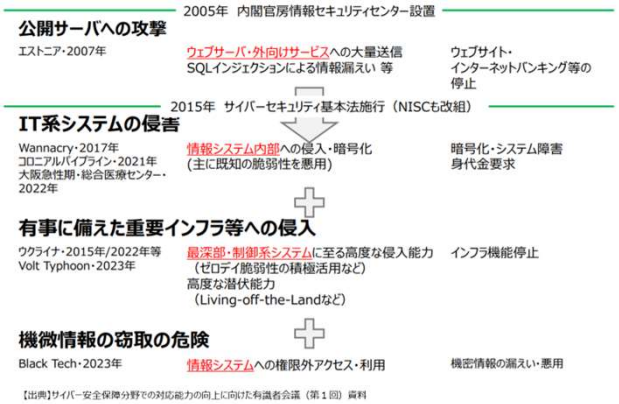
（政策の方向性）
① サイバーセキュリティ等高度化したシステムに内在するリスク対応の推進
② 新技術等に適応した人材確保等の推進

◆重要インフラ防護の推進体制



【出典】「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画」の概要を一部改変

◆サイバー攻撃の変遷



【出典】サイバー安全保障分野での対応能力の向上に向けた有識者会議（第１回）資料

◆サイバー攻撃数の推移

<NICTERの観測実績(過去10年)>

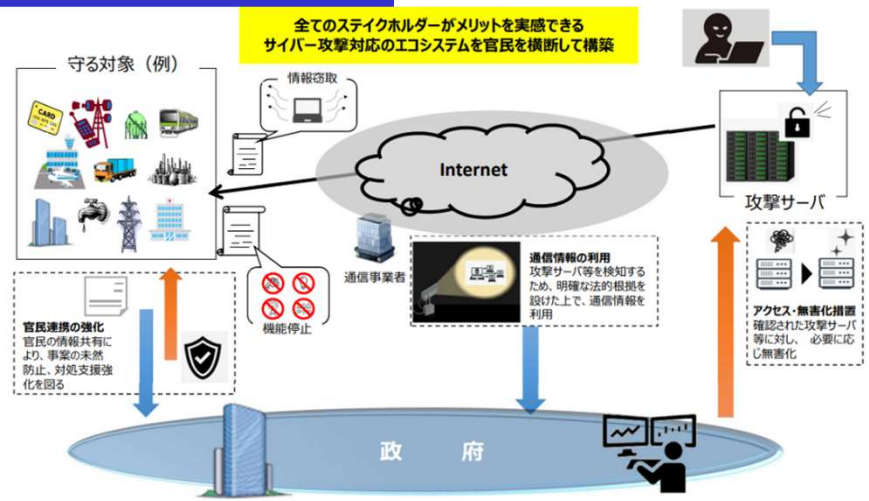
年	年間総観測パケット数
2014年	約　241.0億件
2015年	約　631.6億件
2016年	約1,440　億件
2017年	約1,559　億件
2018年	約2,169　億件
2019年	約3,756　億件
2020年	約5,705　億件
2021年	約5,180　億件
2022年	約5,226　億件
2023年	**約6,197　億件**

増加傾向

【出典】国立研究開発法人 情報通信研究機構 NICTER 観測レポート2023

◆サイバー攻撃のリスク低減、インシデント発生時の早期復旧

能動的サイバー防御体制（全体イメージ）

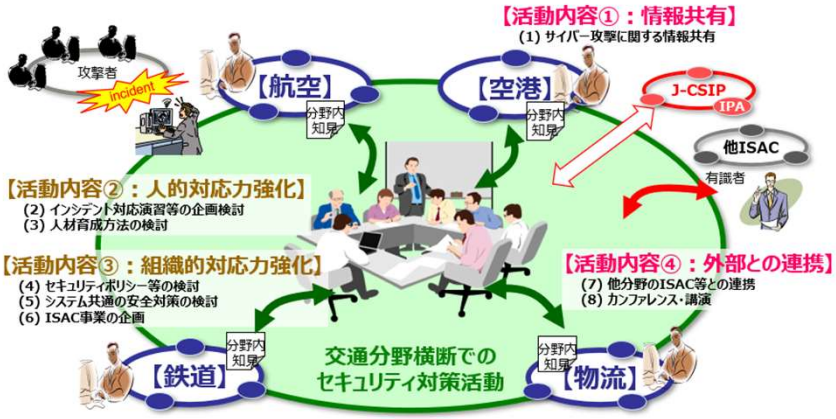


【出典】サイバー安全保障分野での対応能力の向上に向けた提言（概要）

◆事業者の更なるセキュリティレベルの向上

交通ISAC活動内容

- 参画事業者間で共通の課題に対し、協同で解決策を検討する活動　⇒ ②、③
- インシデント等の情報を参画事業者間で展開し、対策を共有する活動　⇒ ①、④

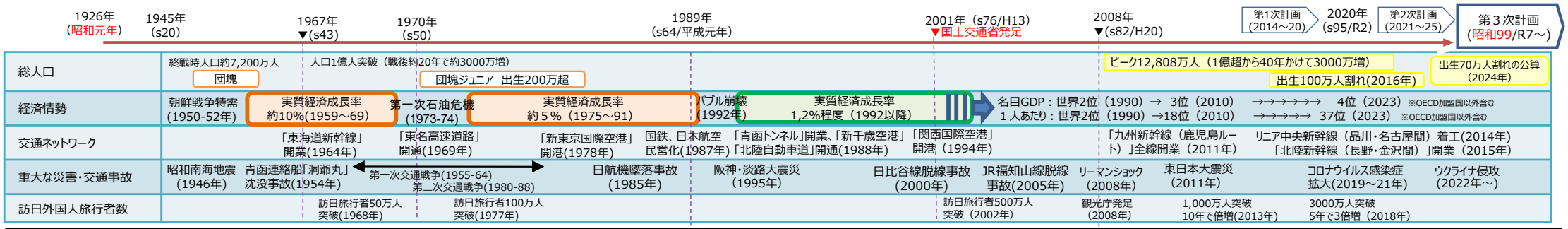


◆次期計画における「時代認識」及び「基本認識」について

時代認識について

国土交通省

［位置づけ］ ○ 次期計画の始まる2025年は、昭和改元（1925.12）から100年（「昭和100年」）、戦後80年の節目の年
○ 改訂に向け提示する論点等にあたり、過去から現在にかけての交通に係る環境の変化を「時代認識」として整理



	1962年(s37) 全総計画 「拠点開発方式」	1969年(s44) 新全総 「大規模開発プロジェクト」	1977年(s52) 三全総 「定住構想」	1987年(s62) 四全総 「交流ネットワーク構想」	1998年(s77/H10) 五全総（国土のグランドデザイン） 「参加と連携」	2008年(s82/H20) 国土形成計画 「広域ブロック計画」	2015年(s90/H27) 第2次国土形成計画 「コンパクト＋ネットワーク」	2023(s96/R5) 第3次国土形成計画 「シームレスな拠点連結型国土」
国土の総合的な計画から見た時代の様相	○高度経済成長 → 安定成長へ ○大都市集中の課題→ 地方分散へ ○所得倍増 → 資源/エネルギー等の制約			○一極集中から多極分散、多軸型へ（交流ネットワーク、地域連携軸） ○国際化、地球時代(環境問題、大競争、アジア諸国交流) ○高度情報化時代		○地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり ○コロナ禍を経た暮らし方・働き方・価値観の変化・多様化 ○激動する世界の中での日本の立ち位置の変化 ○情報通信技術の発達		
我が国を取り巻く災害、国際環境の変化 ○気候変動の顕在化等巨大災害リスクの増大、脱炭素の推進 ○グローバル化が進展する中での国際的な不安定化の増大、安全保障環境の変化	○ 都市人口の増加、環境問題顕在化 (例)四大公害裁判(S46-48) 「騒音規制法」制定(S42.12) ○ 戦後相次ぐ大災害の発生 (例)昭和南海地震(南海トラフ地震)(S21.12) 伊勢湾台風上陸(S39) ○ 第2次・第3次産業が主軸の経済に移行 石油危機等を通じた海外資源依存への危機感 (例)第2次・第3次産業従事者が８割超え(S45)			○ 地球温暖化対策に向けた取組が進展 (例)COP3「京都議定書」採択(H9.12) 「地球温暖化対策法」制定(H10.10) ○ 都市機能への被害が顕在化した災害の発生 (例)阪神・淡路大震災発生(H7.1) 平成16年台風第16号(H16.8) ○ グローバル化の進展によるサプライチェーンの複雑化 (例)アジア通貨危機、リーマン・ショック(H20.9)		○ カーボンニュートラル・脱炭素社会へ移行 (例)「GX推進法」制定(R5.6) ○ 気候変動等による災害の激甚化・頻発化 (例) 東日本大震災(H23.3) 令和元年東日本台風(R1.10) ○ 国際情勢の不安定化等にも起因した物価高の進行 (例)ロシアのウクライナ侵攻に伴うエネルギー価格高騰(R5) ○ サイバーセキュリティの重要性の高まり (例) 能動的サイバー防御導入法案の国会提出(R7)	
ライフスタイル・価値観の変化 ○人口・世帯構成の変化に伴う共働き世帯等の増加 ○団塊の世代からデジタルネイティブなミレニアム世代へ消費の中心が変化	○ 地方部から都市部への急速な人口移動と核家族化の進行 (例) 核家族世帯数比63.4%(S35)→75.4%(S55) ○ 「モーレツ社員」と言った働き方、三種の神器等共通の豊かさの追求 (例) 家電版「三種の神器」、3Cの登場(S35-45)			○ 男女の機会平等に向けた取組が進展 (例)「男女共同参画社会基本法」制定(H11.6) ○ 労働時間規制導入等働き方への意識の高まり (例)労働基準法改正（週40時間労働制明記）(S62) ○ 携帯電話や高速通信等の普及を背景とした個人消費の拡大 (例)インターネットがADSLに接続(H11) Amazon.com 日本参入(H12.11)		○ 共働き世帯の増加、出産後女性の継続就業率向上 (例)推移：5.5%(S55-59)→42.6%(H27-31) ○ テレワーク等の柔軟な働き方が浸透 (例)「働き方改革関連法」制定(R1.4) 労働基準法罰則規定施行(R6) ○ デジタル社会を基盤とした消費性向に変化 (例)BtoC-EC市場規模68,043億円(H26)→146,760億円(R5) キャッシュレス決済比率 13.2%(H22)→39.3%(R5)	
交通産業の事業環境の変化 ○需要増大から事業者間競争に伴うサービスの多様化、そして関係者連携による協働への変化 ○サービス提供の基盤としての安全・安心の確保	○ 交通の需要増大伴い、交通産業に係る事業者、路線数が増加 (例)高速バス：21社53系統(S50)→48社188系統 航空：ジェット化率 26%(S50)→54%(S60) タクシー：法人数 3,559(S30)→7,237(S60) ○ 経済成長等への必要な基盤として、基幹交通インフラの整備推進 (例)「東名高速道路」全線開通(S44.5) 「東海道新幹線」開業(S39.10)			○ 民営化推進、需給調整規制の廃止 (例)国鉄「分割民営化」(S62.4) 需給調整規制の原則廃止(H8.12) ○ 交流ネットワークの拡充、海外交流の増加 (例)「海外旅行倍増計画」策定(S62.9) ○ 各交通モードで重大事故が発生 (例)日本航空123便墜落事故(S60.8) JR福知山線脱線事故(H17.4)		○ 多様な主体の連携・協働を進め、自治体を中心とする地域が「望ましい交通ネットワーク」を追求 (例)「地域交通法」制定(H19.10) ○ 自動運転等新たな技術実装への取組推進 例)道路交通法、道路運送車両法等自動運転関連法制の整備 ○ 経済発展のための「観光立国」の取組推進 (例)「観光立国推進基本法」制定(H19.1) ○ たゆまぬ安全、信頼性確保の重要性の高まり (例)旅客船KAZU I 沈没事故を契機とした管理体制強化(R5.5) 羽田航空機衝突事故を踏まえた中間取りまとめ公表(R6.5)	

時代認識を踏まえた「課題」の提示へ

基本認識について

国土交通省

［位置づけ］

○交通政策として必要な措置である「基本的方針」に基づく施策を推進した結果「得られる成果・実現する社会像」を整理。

［基本認識案］

人口減少に負けない、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な経済・社会の実現

［考え方］

- 最重要課題である「人口減少社会」への適応

  次期計画は、「人口減少社会への適応」が最重要課題。「人口減少」は我が国経済社会のあらゆる事象の前提条件となっており、交通分野でも、需要減のみならず、需要があっても担い手不足で供給にも制約が発生するという課題が顕在化している。人流・物流・観光など全ての分野において待ったなしの課題であり、交通に関係する全ての関係者が真正面から取り組むべき。

- 基本的方針の実現による、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な経済・社会の実現

  基本的方針は、地域の交通の持続可能性の確保、国内の経済成長・外部成長の取り込み、国際競争力の強化、社会における安全・安心の確保、脱炭素社会・循環型社会の形成、サービス高度化、新たな価値創造、省人化等を実現し、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な経済・社会の実現を目指す。

- 「人」の力と「デジタル・新技術」の力の結集

  人口減少下において、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な経済・社会を実現するには、多様な主体の連携や産業構造の見直し、競争基盤の強化等、既存のリソースを活用した「人」の力により実現することと、データの活用、自動化技術等、これまでにない「デジタル・新技術」の力により実現することの２つの手段を組み合わせることが重要。※基本的方針A～Dにて整理

基本認識について　（参考）

国土交通省

（参考１）
［現行計画の基本認識］

- 危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み、持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

［現行計画の基本認識の考え方］

- 交通が直面する「危機」

  前回計画策定時は、地域の公共交通のサービスの維持や、人流や物流の労働力不足等の様々な課題を抱えていた中で策定したものである。新型コロナウイルス感染症により、これらの課題が前倒しされ、より切迫、深刻、緊迫化した状況を「危機」と提示。

- 「危機」を乗り越える決意と道しるべとしての計画策定

  そのような「危機」ながらも、長年にわたる課題に対する社会全体の認知度が高まる状況として、多様なモビリティサービスの普及や、交通分野におけるデジタル化等を一気に進めていく機会と捉え、多様な関係者が連携・協働し、あらゆる施策を総動員して危機に対応していくという方針を今後の取組の道しるべと位置づけ。

（参考２）
［委員等の発言］

- 世界史が経験したことのない人口減少社会。今回の計画は、新しい交通の姿を示す「フロンティア」「ドライビングフォース（推進力）」とする必要がある。
- 交通政策の推進により、「移動の価値」が高まることが他の産業にも波及するということを意識して取り組む必要がある。
- 従来の、提供する交通サービスとその利用者という関係から転換し、供給に必要なハード、諸制度、担い手・使い手、納税者、地域の居住者を一体として考えることが、現状の危機に対応するために必要である。
- 日本は慣性力が強い。大きな変化が必要な今、国としてそのスタンスを示す計画とすべきである。
- 計画において、各地域の対処療法的な施策ではなく、国が全体的に推進する方向性を示すことが重要である。

第3次交通政策基本計画の全体構成案（今回まとめ）

国土交通省

1 我が国を取り巻く課題の提示

時代認識

「我が国を取り巻く災害、国際環境の変化」
- ✓ 気候変動の顕在化等巨大災害リスクの増大、脱炭素の推進
- ✓ グローバル化が進展する中での国際的な不安定化の増大、安全保障環境の変化

「ライフスタイル・価値観の変化」
- ✓ 人口・世帯構成の変化に伴う共働き世帯等の増加
- ✓ 団塊の世代からデジタルネイティブなミレニアム世代へ消費の中心が変化

「交通産業の事業環境の変化」
- ✓ 需要増大から事業者間競争に伴うサービスの多様化、そして関係者連携による協働への変化
- ✓ サービス提供の基盤としての安全・安心の確保

現行計画策定（令和3年閣議決定）後の状況変化等を踏まえた、9つの論点

- 未曾有の少子・高齢化によるリスク増大
- 人材不足の深刻化
- （物価上昇、需要減の中での）持続可能な交通産業
- 国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大
- （観光需要の急速な回復の中での）持続可能な観光
- 気候変動深刻化、巨大災害リスクの切迫化、顕在化／重大事故等を契機とした安全・安心な交通への懸念
- 2050年カーボンニュートラル目標
- 多様性・包摂性を持つ社会
- 新たな技術の進化と普及拡大への期待の高まり

我が国の交通分野が目指す社会の姿

相互に関連

① 未曾有の人口減少・少子高齢化に的確かつしなやかに対応した地域の実現

② 内外の諸情勢に対応した豊かさを支える成長型の経済の実現

③ 防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が確保された持続可能な社会の着実な形成

④ デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応

2 課題を踏まえた、今後の交通政策の基本的な方針の提示

＜基本認識＞「人口減少に負けない、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な経済・社会の実現」

【基本的方針 A】地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

- 地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保
- 多様な分野の業種間連携・協業促進等による地域に適した交通実現の加速化
- 持続可能なまちづくりと地域産業の活性化に向けた交通政策の推進　等

【基本的方針 B】成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

- 広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化
- 物流革新における商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容の取組や、連携と協働の推進
- 国際競争力を維持・向上させる物流機能の強化　等

【基本的方針 C】持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現

- これまでの災害や事故・事象の発生を踏まえた安全・防災に係る意識の向上及び管理体制の強化
- 脱炭素に向けた交通産業の進化と経済的インセンティブの活用、カーボンニュートラルの推進
- 時代や環境変化に対応した交通・運輸業関連サービスの確保
- 共生社会実現に向けた政策推進　等

【基本的方針 D（分野横断的）】時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用

・地域交通DX（MaaS2.0）の推進　・交通サービスの構造を変革する自動化・遠隔化技術等の実装推進　・サイバーセキュリティ等新たなリスク、安全保障への対応　等