

次期交通政策基本計画の骨子案について

第49回計画部会（令和6年4月25日）

- 諮問 及び 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（令和7年2月12日）

- 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

第52回計画部会（今回）

- 前回の計画部会の各種ご意見を踏まえた対応及び基本認識等の提示の仕方について
- 次期計画の主な構成と、次期計画（骨子案）について

- ・ 次回（夏頃）次期計画（素案）の提示
- ・ その後、数回の計画部会を経て、令和7年秋頃～年内の閣議決定を目指す。

第3次交通政策基本計画の全体構成案

1 我が国を取り巻く課題の提示

【第1章】

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ウ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

【第2章】 (基本認識・基本的方針)

【第3章】 (目標・施策)

<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
- ・ 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

〔課題に対応し、社会像の実現に求められる新たな視点（社会に伝えるメッセージ）〕

- ❑ 「人口減少」が我が国の社会経済のあらゆる事象の前提条件となっており、地域公共交通の需要減少のみならず、需要があっても担い手不足により供給制約が発生するという課題が急速に顕在化
- ❑ すべての人が、一人ひとりの豊かさ・安心を実現するためには、必要な移動が充たされることが不可欠であり、その際、社会経済の維持発展に加え、経済成長・地方創生に資するインバウンドなど、増加する需要にも対応が必要
- ❑ 深刻な「担い手不足」に対応していくためには、あらゆる交通サービスにおいて、事業者、産業、自治体の壁を超えた連携・協働をさらに進め人々が求めるモビリティを実現するため、いわゆる「モビリティ・パートナーシップ・プログラム」を構築していく必要がある。
- ❑ 「担い手不足」のもとにおいても交通サービスを提供し続けるには、「人」の力を最大限発揮していくことが求められ、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる、付加価値の高い安全な交通サービスを提供するために、データの活用、自動化技術・遠隔化技術をはじめとして、活用可能な「デジタル・新技術」の力も総結集させることを追求。

＜基本認識の実現に必要な、総合的かつ計画的に推進する5年間の政策の方向性と目標＞

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

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

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

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

【基本的方針】

【目標】（案）

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 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決
目標 2 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

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 3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現
目標 4 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現
目標 5 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の維持・向上

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 6 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
目標 7 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現
目標 8 全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現

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 9 サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現
目標10 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現
目標11 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現

目標1 地域交通の「リ・デザイン」の全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決

【課題】地域交通は、買物、医療、教育等の人々の生活や観光の振興に欠かすことができず、まさに地方創生の基盤である。一方、人口減少や高齢化による運転者等の担い手の圧倒的な不足、中小企業が大宗を占めることによる投資余力の少なさや後継者の不在等により、地域鉄道・路線バス等の減便・廃止が進み、全国各地で「交通空白」が生じている。また、自治体においても、ノウハウやマンパワー不足が顕在化するなど、地域交通は危機的な状況にある。

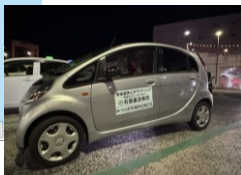
【取組の方向性】

- 公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走支援、共同化・協業化や自治体機能を補完・代替する新たな制度的枠組みの構築等、これまでを上回る国の総合的支援の下、「地域の足」「観光の足」を確保し、「交通空白」解消を進めるとともに、省力化の推進、担い手の確保等、地域交通の「リ・デザイン」を全面展開する。

各地域の特性を踏まえた「地域の足」「観光の足」の確保、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

○集中対策期間における「交通空白」解消の対策強化

- 国土交通省「交通空白」解消本部において令和7年5月に決定された「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、令和7年度から9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、全国各地の「交通空白」の解消（「地域の足」「観光の足」の確保）を進め、国の総合的な後押しの下で、自治体における持続可能な体制を構築する。
- 「交通空白解消・集中対策期間」における予算や運輸局等による伴走支援など国による総合的な後押しを通じて、「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開を図る。
- 日本版ライドシェア・公共ライドシェアの導入による政策効果のモニタリングを実施し、更なる制度改善等を企画・実施する。さらに、利用者利便を向上させる観点から、配車アプリの導入を促進するなど、地域交通のDXを推進する。



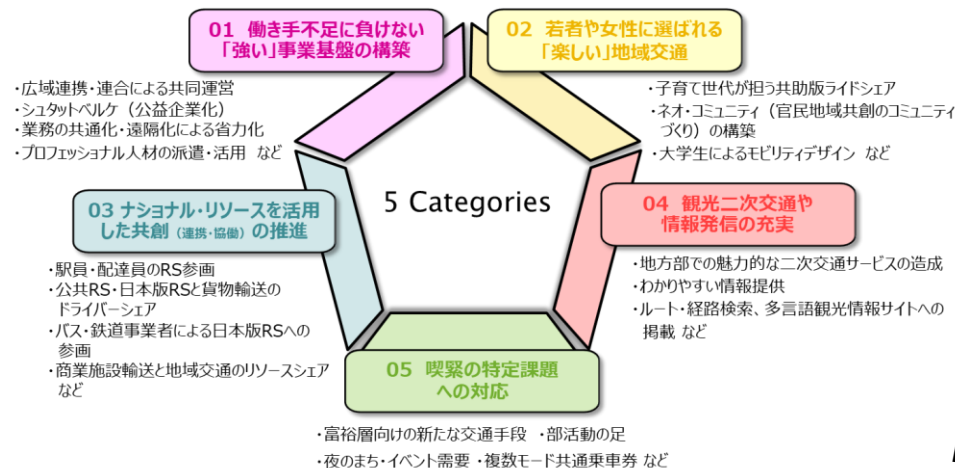
【複数市による公共ライドシェア】
(茨城県つくば市・土浦市・下妻市・牛久市)



【鬼タク（公共ライドシェア）】
(京都府福知山市)

○官民連携プラットフォーム等を活用した、「交通空白」解消に向けた新たな仕組みの構築と活用

- 令和6年11月に設置した「「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」の下、官民、民民、官官の交流・マッチングのほか、パイロット・プロジェクトの全国展開、ナレッジの共有等を進める。
- 中でも、パイロット・プロジェクトについては、重点テーマ5分野について実証事業を指定し、順次プロジェクトを展開、各事業の課題や成果を広く共有しながら、全国展開への道筋をつける。
- パイロット・プロジェクトの推進等により、2030年頃を見据え、全国展開・実装が期待される新しい仕組み（運営、技術・サービス、システム、人材等）の構築に取り組む。



多様な関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の推進

○持続可能な交通ネットワーク実現のための「モビリティ・パートナーシップ・プログラム」の推進等、新たな制度的枠組みの構築

- 人口減少の状況下での圧倒的な担い手不足に対応するため、事業者、産業、自治体の壁を超えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）により持続可能な交通ネットワークを実現すべく、複数の事業者・自治体間での人材確保や設備投資等に関する共同化・協業化を促進するための施策の具体化、市町村等の地域交通関係事務を支援するための体制支援等の取組を推進する。

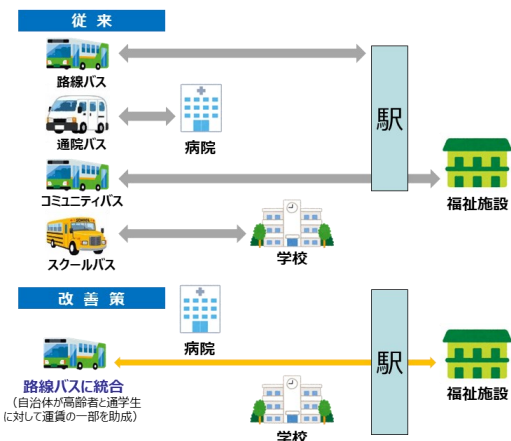
○地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）による、地域課題解決の推進

- 福祉輸送・スクールバス・病院・商業施設送迎など他分野輸送など産業区分を超えた輸送資源の確保を図るなど、「共創」（連携・協働）による取組を推進する。
- これにより、交通事業者、学校、病院、介護施設等の各主体が個別に対応することで、は難しい課題解決の限界を越え、各地域で深刻化する移動手段の維持・確保と地域課題の一体的な解決を図る。



【事業の例：茨城県常陸太田市】

移動需要の集約により、乗車密度を改善、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



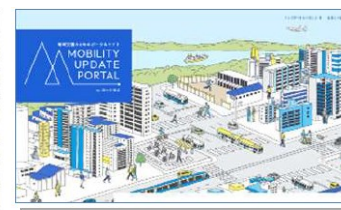
地域の多様な主体の参画を推進する取組の進化（深化）

○地域公共交通計画のアップデートによる、地域課題解決に資する計画実質化の推進

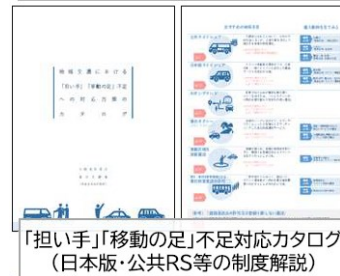
- 地域公共交通計画は、十分にデータが活用されていない現状がある。そのため、真に地域課題の解決に資する計画とする観点から、モビリティ・データの収集・活用を徹底した計画へアップデートすることが必要。
- 各地の地域公共交通計画の改訂が、2025年から2030年頃に一巡するこの期をとらまえ、地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨する。
- その実現に向け、アップデートガイダンスやMOBILITY UPDATE PORTAL（実務者向けのポータルサイト）等のツールの提供や地域公共交通研修の実施等を通じて、自治体業務の補完・省力化を促進する。



アップデートガイダンスVer1.0
（データ利活用方法の解説）



MOBILITY UPDATE PORTAL
（実務者向け支援ツール）



「担い手」「移動の足」不足対応カタログ
（日本版・公共RS等の制度解説）



国土交通大学校での研修
（データやGISの活用等の研修）

○地域の多様な主体の参画による、ローカル鉄道の再構築

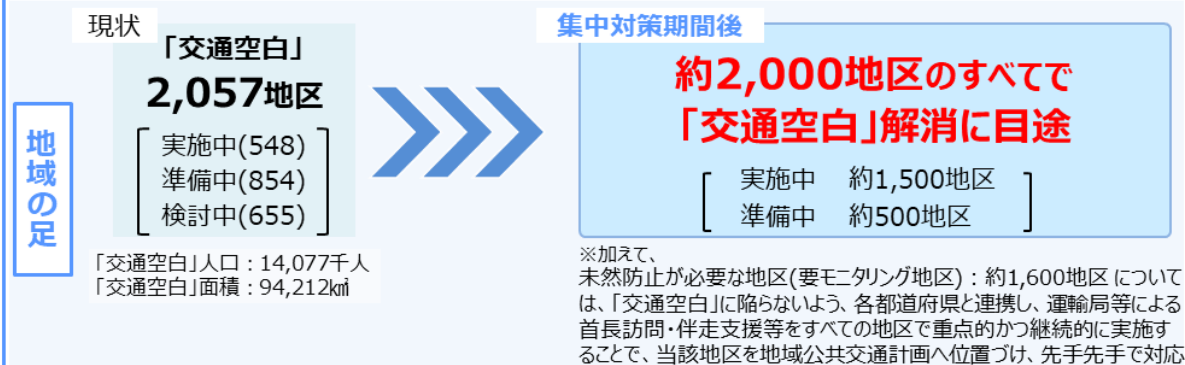
- 他の地域での取組の参考となるガイドラインの整備等を通じて、令和5年の地域交通法改正等による支援の枠組みの活用を推進し、ローカル鉄道の再構築の取組を進めるとともに、鉄道ネットワークのあり方の議論を深化する。その際、鉄道とそれ以外のモードの特性等を踏まえた地域にとって最適な形で地域公共交通の実現を図るための環境整備を進める。

(参考) 「交通空白」解消に向けた取組方針2025」(国土交通省「交通空白」解消本部 令和7年5月30日決定)

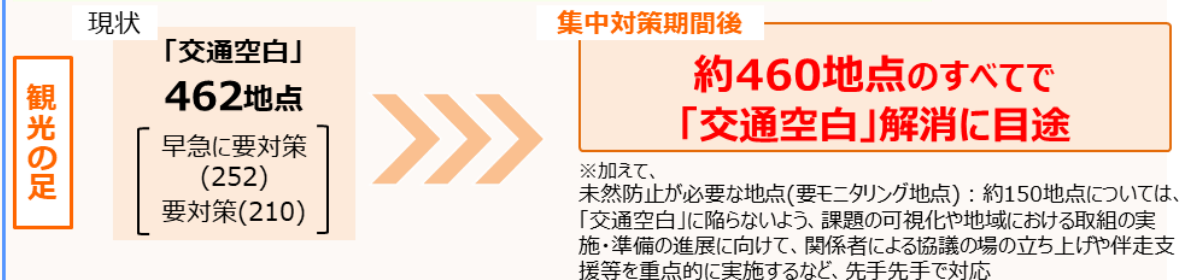
取組の目標

集中対策期間(令和7～9年度)において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

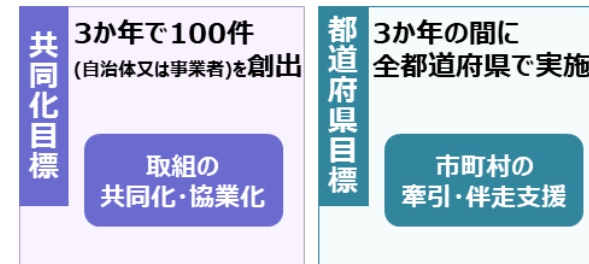
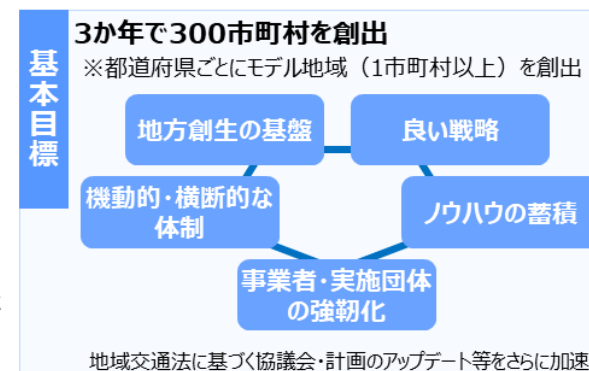
(1) 目の前の「交通空白」への対応



「地域の足」×「観光の足」の総合的な確保(ハイブリッド化)も推進



(2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり



国による総合的な後押し

地方運輸局等による
首長訪問・事業者との
橋渡し・伴走支援

制度・事例等に係る
情報・知見の提供
ガイドンス、ポータルサイト、カタログ

実証・実装等に向けた
十分な財政支援

「交通空白」解消・官民
連携プラットフォーム
民間の技術・サービス、マッチング・
交流の場、パイロット・プロジェクト

新たな制度的枠組み
の構築
共同化・協業化、自治体の体制強化、
観光の足とのハイブリッド化等

目標2 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

【課題】長期的な人口減少による需要減や担い手不足の顕在化等により、需要の少ない地域のみならず、地方中核都市等においても公共交通の持続可能性が課題となっており、持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向け、都市の骨格となる基幹的な公共交通軸の形成や、これらを支える強くしなやかな交通事業者の活躍が必要。

【取組の方向性】

- コンパクト・プラス・ネットワークの推進に合わせた交通の確保等、各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮し、まちの活力や賑わいに資する交通の実現等、地域を支える強くしなやかな交通産業・事業環境の形成を推進する。

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

○コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適応した交通の確保

- ・ 生活の中心となる拠点の整備と市町村を越えた広域的な観点を含む居住や都市機能の集約・誘導を促す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現のため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進し、公共交通軸となる地域の交通サービスの整備・再編の取組を進めるとともに、「交通空白」解消を強力に推進し、外出機会の増加や地域経済の活性化等、持続可能で活力あるまちづくりを推進する。

【コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ】



新たな取組

- ・ 複数自治体にまたがる広域的な立地適正化計画の推進
- ・ 「まちづくりの健康診断」で現状を見える化。好事例を横展開 等

まちづくりの健康診断（評価体系）

- ・ 市街地人口密度（人/ha）
 - ・ 公共交通沿線人口割合（％）
 - ・ ...
- ＜期待される効果＞
- ・ 住民や関係者の協力
 - ・ 居住や生活サービス施設の集積
 - ・ 取組が進んでいる市町村への後押し

- ・ 病院システムと連携したデマンドバス配車サービスの提供など、まちの移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発を推進し、多様なモビリティの活用策を通じた地域の交通政策のベストミックスを図る。



LRT（宇都宮ライトライン）の整備と合わせた、乗換等の拠点整備、バス路線再編等により、満足度や公共交通にアクセスしやすい人口が増加

	再編前	再編後
公共交通全体の満足度 ^{※1}	2.41 (R4)	3.14 (R5)
公共交通の人口カバー率	89.8% (H29 ^{※2})	92.5% (R5)

※1：満足5～1の5段階評価の平均値 ※2：再編計画発表直後

ライトライン沿線内居住者の医療費抑制効果の試算

年間 約2.9億円～約3.3億円

ライトライン開業前後の状況等について
② その他（工業団地の土地・建物等投資額【宇都宮市】）

投資額 約1,100+α億円

【栃木県宇都宮市におけるLRT整備やバス路線再編等まちづくりと交通整備効果の一例】

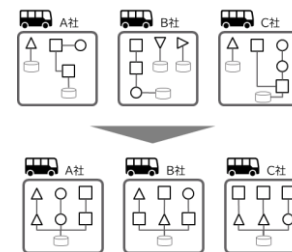


～【ヘルスケアMaaSの社会実装プロジェクト】（徳島県徳島市）～

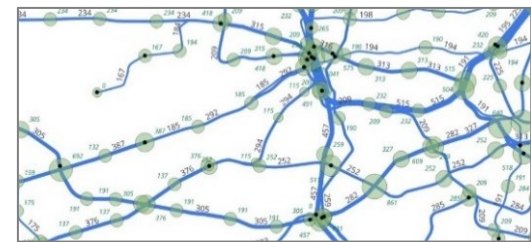
地域を支える強くしなやかな交通産業・事業環境の形成

○業務標準化プロジェクトによる生産性向上の推進

- ・ 交通事業者の事業運営において、業務単位や各社のシステム仕様がバラバラであると、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等バックオフィス業務のデジタル化・省力化が課題となっている。
- ・ このため、運行形態が多様であるバス事業等の旅客運送事業において、業務モデルとシステム構成の標準化等のD Xを加速、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、横展開することにより、生産性向上を図る。



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



【バス停やバス路線に紐づけた利用情報の分析（イメージ）】

○キャッシュレス手段の拡大による利便性向上と業務効率化の実現

- ・ 利用者の利便性向上や、バス事業者の経営改善や供給力改善による交通ネットワークの維持・確保につながる、完全キャッシュレスバスの運行拡大に向け、実証運行を進めつつ、2030年度までに完全CLバスの実施路線数500路線以上を目指す。



【完全キャッシュレスバス実証運行車内・バス停ポスター】

目標3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

【課題】我が国の持続的な経済成長にあたり、国内の経済活動に不可欠なモノ・ヒトの円滑な流れの確保や、利用者のニーズに的確・迅速に対応した施策展開が必要とされており、中でも、観光は地方創生の切り札として、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標達成に向けた施策展開が求められている。

【取組の方向性】

- 円滑な移動の実現に向け、空港の機能強化や担い手の確保等、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・システムを強化するとともに、「観光の足」確保に向けた取組や、地方を中心としたインバウンド誘客等、観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備等を拡充・強化する。

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

大都市圏及び地域間の交通拠点・ネットワークの整備

○空港の機能強化

- 全国の空港の機能強化に国を挙げて取り組むとともに、航空の国際競争力確保のため、旅客施設・貨物施設等の空港施設整備や鉄道アクセスの改善等の空港の施設面での機能強化に取り組む。
- 特に、成田空港でのB滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の機能強化等により、首都圏空港全体で年間発着容量約100万回の実現を目指す。



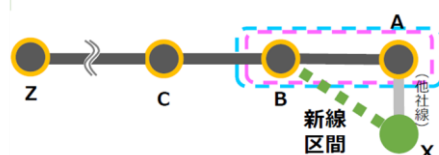
【成田空港の更なる機能強化】

○鉄道ネットワークの着実な整備

- 整備新幹線の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線の早期整備に向けた環境を整えるなど、関係自治体や鉄道事業者などと連携協力し、幹線鉄道ネットワークの整備推進・高機能化に取り組む。
- 利用者ニーズの多様化及び高度化を踏まえた都市鉄道の迅速かつ着実な整備のため、対象事業を現行制度より拡大し、供用開始前から整備費用を収受可能とするなど利用者の負担を平準化した新たな制度に基づく加算運賃の導入・活用を促進する。



【全国の新幹線鉄道網の現状】



【現 況】供用後から、新線区間の利用者に加算運賃を実施
【見直し】新線区間の工事開始後供用前から、供用後の受益が見込まれる現況区間の利用者へ運賃の加算を実施

○ 新線区間利用により、所要時間が短くなる等の受益が見込まれる
○ 新線区間整備により、混雑緩和等の受益が見込まれる

【新たな加算運賃制度における収受範囲のイメージ】

ネットワーク・システムの機能を支える 担い手確保・生産性向上の推進

○担い手の確保・生産性向上に向けた協働・協調の推進

- 多様な分野において、担い手不足が深刻化する中、事業者間の連携等（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）により、人材確保・育成等に取り組む。
- 具体的には、鉄道分野における運輸・保守作業員の共通育成や、航空分野におけるグラハン人材等の空港単位での採用活動の支援、地方自治体等と連携した職場環境改善、業務資格の相互承認等の事業者間協調を推進する。また、海技人材の確保に向け、船員養成機関による養成ルートの強化や、船員確保の間口の拡充等を推進する。



【空港ごとに開催する
合同就職説明会】

- 自動運送事業をはじめとする各分野における特定技能外国人材の活用、退職自衛官の採用等、業界に応じた多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。鉄道分野における国内の鉄道施設や車両について、部品・装置等の標準化を推進する。
- 持続可能な国内航空ネットワークの実現に向け、事業者間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）による多様な輸送網の形成の取組を促進するとともに、安定的な輸送サービスが提供されるよう、モード横断的な連携・協働による広域交通ネットワークの充実に係る検討を行う。

○道路ネットワークの機能強化

- 高規格道路の未整備区間の早期整備等、シームレスな高規格道路ネットワークの構築に向けた取組を更に推進する。

観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備等の強化（インバウンド6,000万人実現に向けた地方誘客）

地方誘客の促進に向けた受入環境整備

○「観光の足」確保に向けた取組

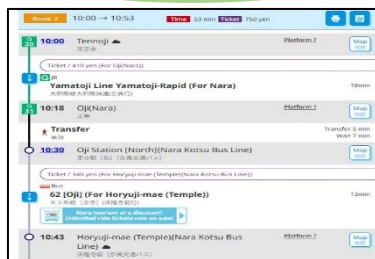
- 2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の目標達成に向け、地方部への更なる誘客を図る。国土交通省「交通空白」解消本部で令和7年5月に決定された「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、令和7年度から9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、「観光の足」確保の取組を計画的に実施し、取組をフォローアップする。
- 具体的には、課題のある主要交通結節点（鉄道駅、空港、港湾等）をリストアップし、公共／日本版ライドシェアの導入などあらゆる移動手段を総動員しながら、それぞれの地域の課題に応じた解決方策の推進や、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを活用した幅広い分野の関係者による連携強化を図るとともに、集中対策期間における各地域の取組に対し予算支援等を行う。さらに、集中対策期間において、「地域の足」「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）を推進する。
- また、周遊を促すための移動手段の導入等による二次交通サービスの提供に加え、地図アプリや訪日外国人旅行者向けサイトへの掲載、MaaSとの連携等、利用者目線でのわかりやすい情報提供を推進する。

「観光の足」の確保



【新幹線最寄駅からの移動手段として日本版ライドシェア導入】
(山形県尾花沢市)

わかりやすい 情報提供



引用：ジョルダン「Japan Transit Planner」
※多言語サービスで提供され、分かりやすい工夫がされている

主要交通結節点において対応が必要な課題の例

<二次交通サービスの提供>

- タクシーがない又はほとんどない
※呼ぶなどしても30分以内に乗車できない
- 需要の季節・時間帯変動が大きく、多客期の対応が課題
- 既存手段では多くの移動需要をさばききれない
- 既存路線バスの混雑が激化

<わかりやすい情報提供>

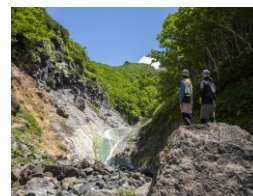
- 地図・経路検索アプリで二次交通が表示されない
- 訪日客向け情報が乏しいため、問い合わせ対応に忙殺される、あるいはそもそも行き先に選べない
- 一次交通と連携した事前予約ができない
- MaaSとの連携がなく、地域周遊に結びつかない

○地方を中心としたインバウンド誘客

- 2024年のインバウンドは約3,700万人と、過去最高となった一方、宿泊の約7割は三大都市圏に集中しており、地方誘客の取組が重要。
- 歴史文化・自然・食・伝統産業などの地域独自の魅力を活用した地方部での滞在を促進する取組や、移動そのものを観光資源とする取組等への支援を通じ、地方へのインバウンド誘客を強力に進める。

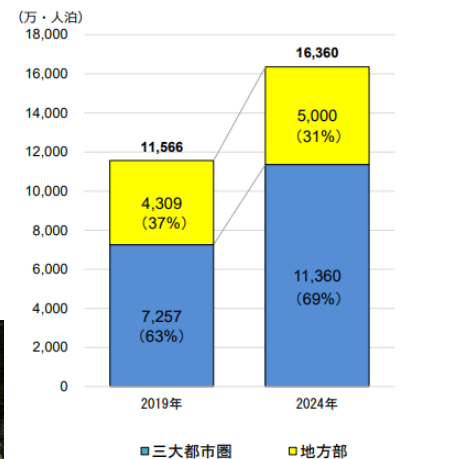


【地域に根ざす伝統工芸や生業の観光活用】
(岐阜県高山市：飛騨春慶塗体験)



【特別開放されたカムイワッカ湯の滝での自然体験コンテンツ】
(北海道斜里町)

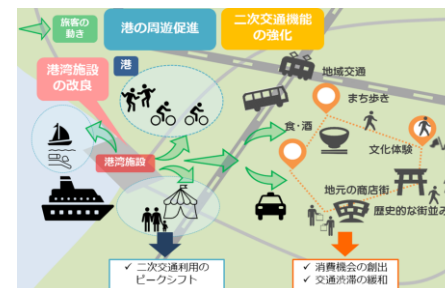
外国人延べ宿泊者数の比較



※東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県

○クルーズ振興及び受入環境整備

- 令和7年に「訪日クルーズ旅客を250万人」「外国クルーズ船の寄港回数を2,000回超え」「寄港する港湾数を100港」の実現、クルーズ人口のすそ野拡大に向けた取組を進める中、クルーズ船の船型や寄港地が多様化しており、旅客を円滑かつ安全に受け入れるための受入環境の整備が課題となっている。
- 港湾の受け入れ機能強化や港湾周辺の観光コンテンツの充実等を推進するとともに、クルーズ下船後の二次交通の機能強化について、実証事業並びに優良事例の横展開を実施するなど、ハード・ソフト両面の取組を推進することで、地方誘客と地方創生の実現を図る。
- また、クルーズ未経験者の取り込み等、クルーズ振興の取組を推進し、クルーズ人口のすそ野拡大を図る。



目標4 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現

【課題】「2024年問題」に対応するため、「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、抜本的・総合的な対策を実施しているところだが、2030年度には更なる輸送力不足（2019年度比で34%減）が見込まれることから、次期「総合物流施策大綱」に基づき、「物流の効率化」「商慣行の見直し」「荷主・消費者の行動変容」等の一層の取組強化が必要。

【取組の方向性】

● 物流標準化・データ連携の推進等により、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を実現するとともに、モーダルシフトの更なる推進等、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するなど、多様な政策を組み合わせることで持続可能な物流を実現する。

- 2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、「物流の効率化」「商慣行の見直し」「荷主・消費者の行動変容等」の三本柱にて、政策パッケージ等に基づく取組の一層の強化を図っていく。

	輸送力試算	
	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0
	+14.5%	+34.6%

【必要輸送力に対する2030年度までの施策による効果】

（2025年3月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で物流革新の「集中改革期間」と位置付けられた2030年度までの期間において、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の見直しを反映し、今後策定される次期「総合物流施策大綱」と連携、整合を図り一体的に推進する）

○自動化等新たな流れに対応した物流拠点の整備や、モーダルシフト等の物流の再構築など多様な政策の展開による「物流の効率化」の推進

- トラック輸送の変容への対応や、地域の新産業創出等の活性化にも資する物流拠点の整備を促進するため、国が一定の方針を示し、基幹的な拠点への関与・支援を行いつつ、整備を推進するとともに、地方自治体も参画する新たなスキームを検討する。
- 物流の機能維持に向け、地方自治体や荷主等も含めた地域における幅広いステークホルダーが連携し、輸送力を確保していくことが重要。このため、陸・海・空の多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の実現に向け、自動運転トラック、ダブル連結トラック等の革新的車両の導入を促進するとともに、荷主や物流事業者等の民間事業者だけでなく、地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースの可視化、輸送ニーズに応じた荷主・物流事業者のマッチング、地域物流の核となる拠点整備も交えながら取組を進めていくための在り方について検討を行い、持続可能な物流ネットワークの再構築を推進する。



【高速道路ICに直結した物流拠点計画】

○「商慣行の見直し」や「荷主・消費者の行動変容」及び人材確保の推進

- トラックドライバーの適切な賃金の確保及びトラック運送業界の質の向上に向けて、更新制度や適正原価等の導入等の措置を実施する。
- 多重取引構造の是正に向けた取組や、荷主の悪質な行為に対するトラック・物流Gメンによる是正指導等の強化等により、サプライチェーン全体の取引環境の適正化の推進や、再配達削減に向けた取組等による荷主・消費者の行動変容促進等に取り組む。
- 海運分野において海技人材の確保を進めるため、海技士資格の取得ルートの多様化や制度の改善を推進するとともに、内航海運の取引環境の改善・生産性向上を図る。また、港湾運送分野における労働者不足対策のため、港湾運送の魅力の発信、労働者の処遇改善につながる取引環境改善、荷役作業の安全性・生産性向上や労働環境の改善等の取組について、事業者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の観点も踏まえ、推進する。



- 都市部・過疎地域双方において、今後のラストマイル配送の効率化や維持・確保に向けて、事業者や自治体との連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）により、地域の物流事業者間の協業、自治体と連携した共同配送、ドローン等の新技術の活用などの方策を検討する。
- 自動化・機械化機器の導入等の物流DX、標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化やデータ連携、物流拠点の機能強化といった物流効率化を推進する。

目標5 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の維持・向上

【課題】我が国の成長型の経済の実現に向けては、国際競争力の維持・向上の実現が必要。その際、四方を海で囲まれた我が国において、貿易量の99.6%を支える海上輸送は国民生活・経済活動の維持に不可欠であることを念頭に、不確実性が増す国際情勢の下、経済安全保障も意識した施策展開が必要。

【取組の方向性】

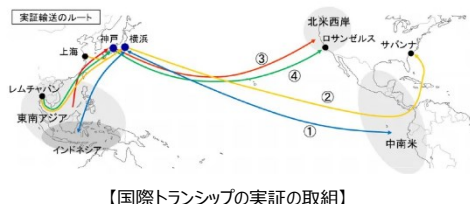
- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化や国際物流の多元化・強靱化等、国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムの強化を推進するとともに、造船業の振興促進等、経済安全保障に資する交通関連産業の強化を推進する。

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

経済安全保障に資する交通関連産業の強化

○国際コンテナ戦略港湾の機能強化

- 経済安全保障の観点から踏まえ、国際海上コンテナ物流の幹線としての国際基幹航路を維持・拡大するため、国内からの集貨に加え、北米・中南米方面に対する地理的優位性を生かし、東南アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨等の施策を展開する。そのため、国際基幹航路と国際フィーダー航路や東南アジア等航路の円滑な接続に資するコンテナターミナルの一体利用等の取組を推進する。



○国際航空物流拠点の機能強化（成田空港）

- 我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港におけるB滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の「更なる機能強化」に取り組むとともに、周辺における環境整備等により、航空物流機能を一層強化する取組を実施する。



【成田空港の将来配置イメージ】

○安定的な海上輸送の確保と国際物流の多元化・強靱化

- 世界単一市場で厳しい国際競争下にある外航海運において、税制上の措置等を通じ、日本商船隊や国内船主の国際競争力の強化を通じて、経済安全保障にも資する安定的な海上輸送の確保を図る。
- 国際物流のリスク要因に対応し、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルート（BCPルート）の実態調査・実証輸送を実施し、結果について事業者に広く共有するとともに、平常時より活用可能なBCPルートとなりうるルートの調査など、国際物流の多元化・強靱化に向けた取組を実施する。

○地域に根ざし・日本を支え・世界と競う造船業等船舶と関連する産業の振興促進

- 海運、造船・船用工業等は、発注・受注の循環構造を有する海事クラスターを形成しており、安定的な海上輸送や船舶の安定供給の確保を通じ、経済・生活、経済安全保障を支える観点から、環境・自動運航の技術向上等により、我が国の造船業を再生し、海運業や船舶産業を中核とする海事クラスターの強靱化が不可欠。
- 中でも、我が国造船業は、国内生産比率が約8割、その生産額の9割以上を地方で創出するなど、船舶の需要サイドである海運業等とともに、地方の経済・雇用の中核的な役割を担っており、地方創生の観点からも重要な産業。
- このため、船舶の安定供給のためのサプライチェーンの大幅な強靱化、ゼロエミッション船等の導入促進等、造船業への支援の推進により、高品質な船舶の安定的供給を確保する。また、税制上の特例措置等による国内造船需要の促進等も行い、船舶の需要サイドと供給サイドの取組の好循環を創出する。
- また、海事産業における人材確保・育成のため、働き方改革、労働環境改善、デジタル技術の活用及び次世代船舶への対応などを推進する。



○海外展開の為の国際標準化の促進等

- 日本の鉄道システムの海外展開に向け、鉄道事業者、メーカー等の関係者とともに、海外展開に資する技術を検討し、国際規格化すべく国際標準化機関（ISO/IEC）での審議等に注力する。
- 「インフラシステム海外展開戦略2030」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取組を推進する。

目標6 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

【課題】激甚化・頻発化する自然災害や、事故・事象の発生、不正事案による信頼性への課題、担い手不足による安全面への課題等、安全・安心を脅かす状況が発生しており、利用者の安全が確保され、安心して利用できる交通の実現が求められる。

【取組の方向性】

- 令和6年能登半島地震の課題を踏まえた改善や気候変動に伴う災害の頻発・激甚化等を踏まえた防災気象情報等の高度化等、近年の災害や気候変動に伴う災害の頻発・激甚化を踏まえた対応力の強化や、過去の事故・事象、テロ行為等を踏まえた重大事故等の防止、将来的に感染症危機が発生した際の適切な対応等、交通事業者・関連事業者や国による安全・安心対策の徹底と確実な対応を推進する。

近年の災害や気候変動に伴う災害の頻発・激甚化を踏まえた対応力の強化

能登半島地震等の課題を踏まえた改善の取組

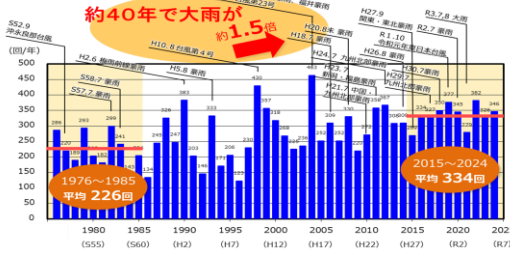
- 大規模災害発生時における被災自治体支援の備えとして、高度な専門性を有する多様な主体とTEC-FORCE等が被災地で一体的に活動するための官民連携の強化による新たな体制整備や、活動の迅速性・安全性・継続性を向上させるための資機材や装備品等の充実・強化を実施する。
- 能登半島地震を踏まえ、耐震強化岸壁、臨港道路、航路・泊地など一連の施設の健全性を備えるとともに、災害時の民有港湾施設の利用に関する協定制度の活用など、ハード・ソフト両面での取組により、防災拠点機能を確保し、支援側および受援側の港湾が相互に連携した海上支援ネットワークの形成を推進する。
- 災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、所定の要件を満たす災害復旧やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことができる工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。



【TEC-FORCE-RAIL-FORCEによる現地調査】

気候変動による災害の頻発、激甚化への対応

- 次期静止気象衛星（令和11年度運用開始予定）、スパコン、AI技術の活用等により、防災気象情報等の高度化を進める。2～3時間前を目標とした発生情報の提供、市町村単位で危険度の把握が可能な危険度分布形式の情報の半日前からの提供を目指す。また、交通機関の運行判断等に資するよう台風について早めの備えを促す情報やきめ細かな情報の提供等に取り組む。
- 港湾における気候変動への適応を図るため、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。



気候変動 シナリオ	降雨量 (河川整備の基本とする洪水規模)	
	2℃上昇相当	約1.1倍
降雨量が約1.1倍となった場合		
全国の平均的な 傾向【試算結果】	流量	洪水発生頻度
	約1.2倍	約2倍

交通事業者・関連事業者や国による安全・安心対策の徹底と確実な対応

重大事故等の防止に向けた確実な対応

- 従来の安全対策に加え、各交通モードにおいて過去の重大事故等を踏まえた、安全対策を強化し、事故事象を発生させない環境構築を強く推進する。
(各モードにおける取組)
 - 航空…羽田空港における航空機衝突事故を踏まえ、管制交信におけるヒューマンエラーを防止するためパイロット間のコミュニケーション等に係る訓練の義務付けや滑走路誤進入を防止するための体制強化等に取組む。
 - 船舶…知床遊覧船事故のような痛ましい事故が二度と起きることがないように、船員の資質向上や監査の強化など、改正海上運送法等に基づく対策を着実に実行し、旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。
- また、モードごとの安全対策の強化に加え、令和5年の運輸審議会答申を踏まえて改正した「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」の施行5年後見直しを見据え、より実効性のある運輸安全マネジメント評価に向けた具体的な検討を行い、運用・制度の見直しを進めるなど、安全管理体制の強化・事業者の安全意識の向上を図る。

不正行為への確実な対応

- 自動車メーカー等における型式指定申請に係るコンプライアンスの強化を図るため、実効性のある方策を講じ、国民の安全・安心を確保する。
【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）
令和7年度以降：①内部統制の強化・徹底、②国による監視の強化、③規制の実効性向上
令和8年度：自動車メーカー等の内部統制の強化及び量産車に対する国の監視の強化について、制度の運用を開始
- 令和6年度に発覚した鉄道車両の輪軸に関する不適切事案に関し、「規程類の整備」、「教育体制の改善」、「作業記録の書き換えの防止」、「安全管理体制の点検と見直し」などを指導した。今後も不適切事案が発生した場合は、安全の確保に向け、適切に対応する。

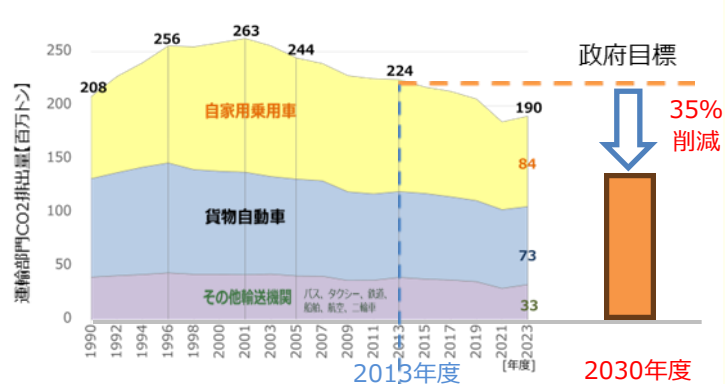
目標7 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現

【課題】地球沸騰化等とも称される気候変動に直面し、カーボンニュートラル等グリーン社会の実現が世界的にも求められる中、我が国の二酸化炭素排出量の約2割を占める運輸部門の脱炭素化は、特に重要な課題である。

【取組の方向性】

- 徹底した省エネ、グリーンエネルギーへの移行に向けて次世代自動車の普及促進をはじめとした運輸分野の脱炭素化に加え、サーキュラーエコノミーの形成等再生資源を利用した生産システム構築に向けた施策の推進、GX市場等環境価値が評価される市場の創出を進めるとともに、必要なコストについて、将来的に社会全体で幅広く負担を分かち合うことについて、社会全体に理解が広がるよう、積極的に国民・企業の行動変容を促す取組を進め環境に優しいグリーン社会の実現を目指す。

- 運輸部門においては、2011年度のピークから、2023年度で28%の排出量削減を進めてきており、2030年度政府目標（2013年比46%削減）達成に向け、**部門全体の施策を推進し、目標として定める35%削減を図る。**



- 国際海事機関（IMO）では2050年頃までに国際海運からのGHG排出ゼロとする目標を採択、国際民間航空機関（ICAO）では2050年までにCO2排出量実質ゼロとする目標を採択しており、これらの目標達成に向けた取組を図る

環境価値が評価される市場創出に向けた政策展開

- 環境に係るコストを社会全体で負担するため、排出削減に資する商品やサービスが選ばれるGX市場創出を目指す。例えば、運輸サービスの利用における排出量等の算出方法を確立する。その際、中小企業側の負担を考慮し検討を進める。
- あわせて、輸送事業者の排出削減やモーダルシフトの取組が、サプライチェーンの中で適切に評価される仕組みや運輸部門におけるカーボンクレジットの創出・活用等、環境価値を経済活動へ活用するための環境づくりを検討する。
- これらの取組について、具体的なあり方の検討を令和7年度に開始し、令和8年度以降モデル実証を進め、令和10年度までの仕組みの構築を目指す。

徹底した省エネ、グリーンエネルギーへの移行に向けた交通政策

○グリーン物流の推進及びカーボンプライシングへの対応

- 物流効率化、多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフト等を推進する。また、令和8年のカーボンプライシング排出量取引制度の開始に向けて、物流事業者の無償排出枠の設定方法の検討等を進める。

○自動車分野及び鉄道ネットワーク全体の脱炭素化

- 自動車分野において、電動車と水素、合成燃料等のエネルギーを最適に組み合わせ、多様な選択肢を追求するほか、大型車分野における技術開発の促進、新たな燃費基準の検討等を行う。
- 鉄道分野において、列車の減速時に発生する回生電力の活用、鉄道アセットを活用した再エネの導入促進、蓄電池車両やハイブリッド車両の導入促進、水素燃料電池車両等の社会実装に向けた取組み、バイオディーゼル燃料導入に向けた環境整備等を推進する。

○港湾、海運分野における脱炭素化に向けた取組

- 水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発・導入、国内生産設備整備に対する支援、国際ルール形成等の環境整備を進める。
- 港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、カーボンニュートラルポートの形成を推進。具体的には、港湾における水素等の受入環境整備、次世代燃料のバンカリング拠点の形成に向けた検討、グリーン海運回廊の形成等に向けた国際的な連携等を推進する。

○航空機運航・空港分野の脱炭素化

- 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、航空路・出発・到着等の場面ごとの改善策及び運航全体の最適化を推進することによる運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入、空港施設・空港車両の省エネ化等の促進及び空港の再エネ拠点化等の促進を進める。

再生資源を利用した生産システム構築に向けた交通政策

- 再エネの地産地消と運送事業との一体的なビジネスモデル確立に向け、EVのバッテリー再利用実証事業を推進する。
- また、循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なリサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」として選定・整備し、港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環の促進を進める。

目標8 全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現

【課題】多様性・包摂性が確保され、誰もが安心して日常生活を送ることができる共生社会の実現については、国際的にも重要性が高まっている。

【取組の方向性】

- 令和8年からの新たなバリアフリー整備目標の達成に向け、旅客施設の段差・隙間の縮小や子育て当事者が移動・外出しやすい環境構築等、運輸部門のバリアフリー化とユニバーサルデザイン等を推進し、全ての人が活躍できる共生社会を支える交通を実現する。

運輸部門のバリアフリー化とユニバーサルデザイン等、共生社会実現に向けた取組の推進

○ハード面でのバリアフリー化

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における第4次整備目標（目標期間：2026年度から2030年度）では、新規指標として、鉄軌道駅におけるプラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数、基本構想等のスパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合等を設定しており、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携し、新たな整備目標の達成を着実に実現する。

【プラットフォームと車両の段差・隙間縮小の例】

（大阪市高速電気軌道 阿波座駅）



段差・隙間を縮小

【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を設置し、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を策定

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



○ソフト面でのバリアフリー化

- 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、交通事業者の接客向上に向けたガイドラインの見直しや、公共交通機関等におけるベビーカー利用に関するキャンペーンの実施等、「心のバリアフリー」に関するソフト対策を強化する。
 - 自治体と学校が連携したバリアフリー教育の充実
 - 交通事業者の接客向上に向けたガイドラインの見直し
 - 公共交通機関等におけるベビーカー利用に関するキャンペーンの実施
 - 観光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

【心のバリアフリーの推進に関する取組の一例】



○ユニバーサルツーリズムの推進

- すべての人が安心して旅行に参加できる「ユニバーサルツーリズム」を促進し、需要の平準化や新たな交流市場拡大を図る。
- そのため、観光施設等のバリアフリー化を推進するとともに、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」のより一層の普及等により、認定施設にかかる情報発信の強化を推進するなど、ソフト・ハード面からの環境整備をさらに推進する。

（参考）ユニバーサルツーリズムを考慮した事例

車いすを利用していると構内の移動や乗り換えに時間がかかることを考慮し、余裕をもった時間設定でのツアースケジュールを組み立てる。



○交通サービスにおけるジェンダー主流化の推進

- 「ジェンダー主流化」を意識した取組を強化し、交通事業者等による新たなコミュニティづくりを促進し、事業者等における女性活躍の取組や、関係者が連携した妊産婦向けのタクシー運送サービスの提供等、性別に関わらずより安心・快適な交通サービスを利用できる環境整備を推進する。
- また、積極的な広報を行い、交通事業者等において、女性の参画促進や、男女の異なるニーズが反映されたサービスの充実が推進されるよう、機運醸成を図る。

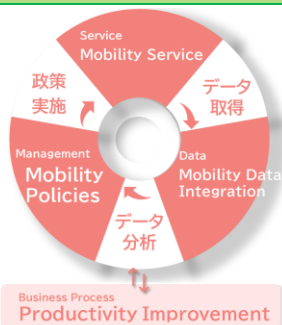
【課題】人口減少等による長期的な需要の減少により地域の交通サービスの維持が困難になっている状況があるが、デジタル・新技術によって需要を掘り起こすことや、得られるデータによりサービスを高度化することが求められている。

- このため、MaaSのサービスレベルの高度化によるモビリティの利便性向上等、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や、移動等のデータを活用した周遊ルートの提案等、デジタル技術を用いた新たな移動の価値の創出を推進し、より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現する。

新たな移動の需要・ニーズに応える新たな価値やサービス創出の取組推進

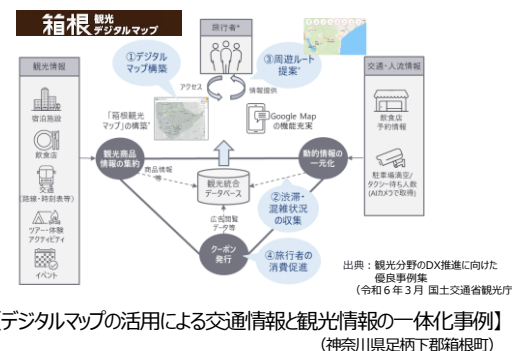
○観光DXの推進

- 「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、地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用（DX）のベスト・プラクティス創出と標準化推進を進める。開発成果である技術的なナレッジや標準ドキュメントなどのオープンソース戦略を推進し、早期の成果創出と横展開・社会実装を進める。



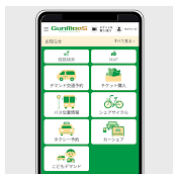
【地域交通DXのエコシステムイメージ】

- 観光地・観光産業のDXの推進に向けて、デジタル技術を活用した地域の需要の分散・平準化に資する取組への支援、生成AIの最新技術の活用促進、優良事例により創出された成果の横展開等を行い、旅行者の消費拡大・促進、観光産業の収益・生産性向上等を図る。

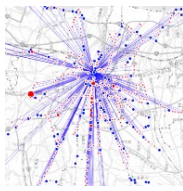


モビリティ・データ標準化の推進

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。



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。

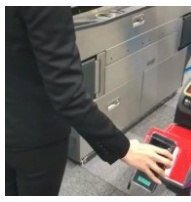


デジタルチケット標準化の推進

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。



二次元バーコード等によるチケット認証システムの相互運用を可能とする標準化を推進し、ワンストップかつシームレスな移動体験を実現する。



○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し、オープンデータを利用したビジネス創出や政策立案におけるデータ活用を促進する。
- ・ 具体的には、「交通空白」解消に向けて、地方公共団体等において、地域交通の分析や政策検討資料の作成が効率的に行えるよう、公共交通へのアクセスや利用実態を簡易に解析できるツールを開発し、オープンソースで提供する取組等を推進する。



目標10 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現

【課題】人口減少、少子高齢化が進展し、交通サービスにおける担い手不足が大きな課題となる中、デジタル・新技術を当たり前のものとして活用し、省力化（多機能化、遠隔化等）や、自動化、進展著しいAIを活用した効率的運行等の取組を推進することが不可欠となっている。

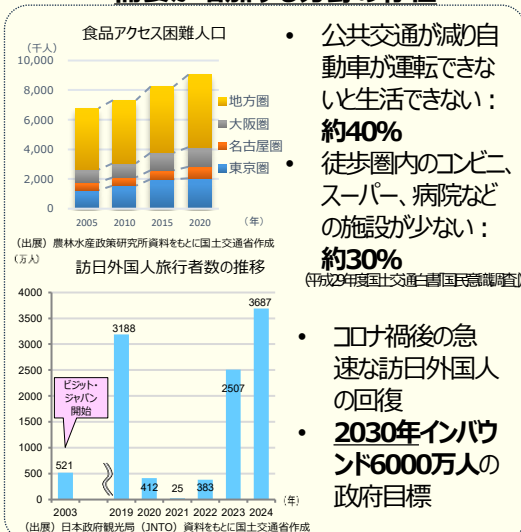
【取組の方向性】

- あらゆる交通分野において、徹底した自動化・遠隔化技術の導入を図り、長期的に持続可能な交通サービスの実現を図る。その際、輸送機関としての特性（大量輸送、長距離移動、国際的な移動）や陸・海・空様々な利用環境を踏まえた施策の推進する。
- また、輸送を支える周辺産業を含め、省力化技術等を活用した安全確保、労働環境改善等について積極的に展開し交通分野のDX、生産性の向上を推進する。

将来の人口推計

- 2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**（2015年対比）
- **高齢人口（65歳以上）285万人増（7.9%増）**
2020年：3,603万人
→ 50年：3,888万人
- **生産年齢人口（15歳～64歳）1,969万人減（26.2%減）**
2020年：7,509万人
→ 50年：5,540万人

移動の重要性の高まり／需要が増加する分野の存在



○交通分野における徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進

- 2027年に見込まれる自動運転タクシーや自動運転トラックの社会実装も見据えつつ、実証から事業化への移行を促進するため、制度整備及び全国における事業化の推進に取り組む。具体的には、1対N型を見据えた、自動運行時に必要な管理受委託・運行管理の要件の明確化、事故時の補償の在り方の明確化、事故原因の究明を通じた再発防止体制の構築等について検討する。
- 港湾における生産性向上や労働環境の改善の視点から、遠隔操作RTGの導入やコンテナターミナルゲートの高度化等を推進する。また、自動運航船について、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、国内制度の検討・整備のほか、IMOにおける国際ルール策定作業を主導する。加えて、サイバーポートと自動運航船の連携による労働生産性の高い海上輸送ネットワークの形成を推進する。更に、自動運航船の実現に重要な次世代電子海図について必要な措置を図り、令和11年までに次世代電子海図の刊行を開始する。
- ドローンの運航拡大に向け、ドローンのレベル4飛行を含む社会実装の加速化や、高頻度・高密度運航に対応するために運航管理システムの段階的導入や飛行許可・承認手続きの迅速化等の環境整備を行う。また、空飛ぶクルマの商用運航の開始と運航規模の拡大、ネットワーク化に必要な制度・体制の整備を進めるとともに、離着陸場の分類・必要となる機能をとりまとめ、空飛ぶクルマの普及後の離着陸場の配置や事業制度の検討を進める。加えて、山間地や災害時における物資輸送等への幅広い活用が期待される小型無操縦者航空機の早期実装に向けて、当該機体の開発促進及び運航実現に必要な基準等の整備を進める。
- 物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間をフル活用した「自動物流道路」の構築に向けた検討を行う。

○各交通分野のDX推進

- 鉄道分野のDXとして、保守作業において状態基準保全(CBM)等デジタル技術を活用した鉄道施設及び車両の維持管理の更なる推進に向け、技術開発に対する支援や必要な技術基準等の整備を進める。
- 港湾分野においては、民間事業者間の港湾物流手続、港湾行政手続の電子化・効率化の機能向上等により「サイバーポート」の高度化を実現する。また、造船分野において、複雑な船舶の効率的な建造に向けた船舶産業のDX（製造工程を省力化する技術の開発等）等を推進する。AUV（自律型無人潜水機）等の次世代海洋モビリティについて、地域ニーズに即した導入・活用実証事業等を進め、社会実装・国内産業化を推進する。
- 航空分野のDXとして、空港グランドハンドリングにおける省力化機器の導入や保安検査におけるスマートレーンの導入を推進し、観光需要の回復等に伴い、人手不足が懸念される中での体制強化を図る。
- 先進技術教材の導入実証等の直轄調査、地域の自動車整備事業者が連携して行うリスクリング研修の支援、各地域における人材確保セミナーを推進する。

目標11 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現

【課題】グローバルにデジタル化・高度化が進む中、経済安全保障の観点から、国土交通分野においてもサイバー攻撃等、非常時を想定したリスク管理が不可欠。

【取組の方向性】

- サイバー攻撃等への防御体制構築等、高度化したシステムに内在するリスク対応の推進や、官民連携によるサイバーレジリエンスの向上、サイバーセキュリティ人材の確保・育成の推進等、セキュリティレベルの向上を実現する。

国土交通分野における サイバー攻撃の状況等

・ 国交省関係

R6.9 河川監視カメラへの不正アクセス

・ 重要インフラ事業者関係

R5.7 名古屋港統一ターミナルシステムのランサムウェア感染

R6.5 JR東日本モバイルSuicaへのDDoS攻撃

R6.12 JALネットワーク機器へのDDoS攻撃

(上記はサイバー攻撃の一例)

<NICTERの観測実績(過去10年)>

年	年間総観測バケット数
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

(参考) サイバー攻撃数の推移

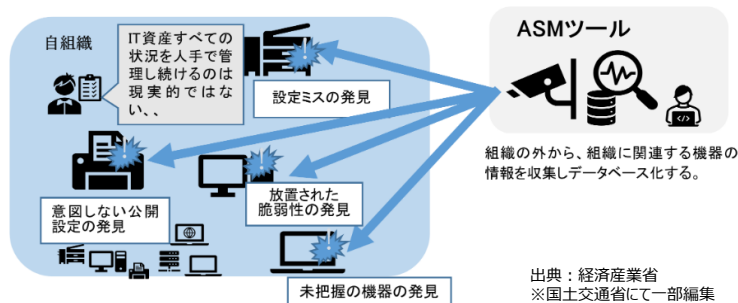
サイバー攻撃等のリスクへの対応の推進

○サイバー攻撃等への防御体制構築、サイバーリスク軽減対策の促進

- 能動的サイバー防御の取組の一環として、鉄道や航空等の重要インフラ事業者等に対して、外部からアクセス可能なIT資産の脆弱性や設定ミスなどのリスクを継続的に検出・評価を行うアタックサーフェスマネジメント(ASM)を活用したインテリジェンスサービスの提供(2025年中に提供予定)を実施するとともに、各事業者間の情報共有の推進、サプライチェーンマネジメントの働きかけ、インシデント発生時の支援等について交通ISACと連携して実施することにより、交通分野における重要インフラ事業者等のセキュリティ対策の底上げを図る。

- また、国土交通分野のサイバーレジリエンスの向上に向け、システムのライフサイクルを考慮したセキュリティ監査・評価、情報資産の的確な把握等により、サイバーセキュリティリスクの低減を図るとともに、各交通産業の取組の底上げに資する措置について検討する。

(参考) 一般的なアタックサーフェスマネジメント(ASM)の特徴とイメージ



出典：経済産業省
※国土交通省にて一部編集

○サイバーセキュリティ人材の確保・育成

- 近年巧妙化・頻発化する高度サイバー攻撃等のセキュリティリスクに備え、高度人材（CSIRT及び高度なセキュリティ監視を必要とするシステムのシステム管理者）向けセキュリティ専門研修、省内幹部向けサイバーセキュリティリスクマネジメント研修及び情報セキュリティ要員向け研修を実施し、教育機会の拡充による国土交通分野のサイバーレジリエンスの向上を図る。
- また、事業者におけるサイバーセキュリティ人材の更なる確保・育成について、多様な企業により構成されるサプライチェーン全体の底上げに向け、交通ISACと連携して検討する。

(参考) 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



基本的方針 A

目標 1 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決の実現

- ◆「交通空白」の解消（地区数）
（施策：「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開）
- ◆鉄道の再構築（他モードへの転換による地域交通の維持・確保を含む）の件数
（施策：地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築）
- ◆自治体又は事業者による取組の共同化・協業化認定件数
（施策：事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進）

基本的方針 C

目標 6 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

- ◆台風中心位置の予報誤差、線状降水帯に関する防災気象情報の改善の進捗率
（施策：防災気象情報等の高度化）
- ◆旅客船の船舶海難（人為的要因によるもの）による死者・行方不明者数、滑走路における航空機等の衝突事故件数
（施策：旅客船、航空機の総合的な安全・安心対策）

目標 7 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現

- ◆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
（施策：運輸分野における環境負荷低減の推進）

基本的方針 B

目標 3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

- ◆三大都市圏国際空港の国際線就航都市数（※社重点共通）
（施策：三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充）
- ◆内航船員の新規就業者数
（施策：海技人材の確保・育成に向けた取組）

目標 5 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の維持・向上

- ◆我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保（※社重点共通）
（施策：国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大）

基本的方針 D

目標 9 サービスレベルの高度化とデータを主導力とした取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現

- ◆サービスレベル高度化や事業生産性の向上につながる地域交通DXに係る取り組みが行われている事業者数
（施策：地域交通DXの推進）
- ◆官民が2次利用可能な構造にて整備・オープン化したデータ数
（施策：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））

目標 11 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、経済安全保障への着実な対応

- ◆国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数（サイバー攻撃に起因するものに限る。）
（施策：サイバー攻撃等への防御体制構築、サイバーリスク軽減対策の促進）

(参考) 社会資本整備重点計画と共通して取り組む指標例

目標区分	施策	指標例
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 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決の実現	離島航路の維持・確保	◎ 航路が確保されている有人離島の割合 ◎ 航空路が確保されている有人離島の割合
	コンパクト・プラス・ネットワークの深化	◎ 立地適正化計画作成済みの都市に居住する人口の割合 ◎ 居住誘導区域内に人口割合が維持・増加している市町村数
	コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るための総合的な都市交通システムの構築の推進	◎ 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
目標2 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	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出	◎ 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数
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3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現	高規格道路の未整備区間の早期整備	◎ 高規格道路の未整備区間の改善率
	三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充	◎ 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数
	交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備	◎ 旅客施設における多言語対応率
目標4 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現	サプライチェーン全体の強靱化	◎ 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数
目標5 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の維持・向上	国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	◎ 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 ◎ 我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数
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6 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	交通インフラの老朽化対策	◎ 国及び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 ◎ 全国の港湾における老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率
	「道の駅」の防災機能強化	◎ 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」における防災対策の完了率
	大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進	◎ 全国の港湾のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク（港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷役ばさ地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設）の整備完了率
目標7 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現	物流の脱炭素化の推進	◎ 鉄道による貨物輸送トンキロ ◎ 海運による貨物輸送トンキロ
	広域的な資源循環に向けた循環経済拠点港湾の選定・整備	◎ 日本の港湾における循環資源の取扱い量
目標8 全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現	バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	◎ 旅客施設のバリアフリー化率 ◎ ホームドアの整備番線数 ◎ 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 ◎ 「障害の社会モデル」の理解度
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9 サービスレベルの高度化とデータを主導力とした取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現	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）	◎ データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数
目標10 交通サービスの構造変革による、1人あたりの生産性向上や機会の最大化の実現	サイバーポート等による生産性向上と災害時における被災地支援の高度化	◎ サイバーポート（港湾物流分野）へ接続可能な法人数 ◎ サイバーポート（港湾管理分野）を利用する港湾管理者数
	「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	◎ 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数
目標11 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、経済安全保障への着実な対応	サイバー攻撃等のリスク対応への推進	◎ 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数（サイバー攻撃に起因するものに限る。）
	港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化	◎ システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合