

1

2

3

4

5

6

7

8

第 3 次交通政策基本計画

(素案)

はじめに

第 1 章 我が国を取り巻く課題と目指す社会の姿

- ・時代認識とそれを踏まえた現在の課題
- ・我が国を取り巻く課題を踏まえた目指す社会の姿

第 2 章 今後の交通政策の在り方の基本認識及び基本的方針

- ・今後の交通政策の在り方の基本認識
- ・目指す社会の姿と基本認識の実現に向けた基本的方針

第 3 章 目標と講ずべき施策

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 地域交通のり・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. デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

- ・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

第 4 章 施策の推進に当たって必要となる取組

おわりに

1 はじめに

人類誕生後、アフリカ大陸から地球上に拡がったとされている人類のグレート・ジャーニーや 15～17 世紀の大航海時代を持ち出すまでもなく、文明の発展は交通の変化を抜きにして語れない。また、地球規模から我々の生活圏に視点を移しても、生活圏という概念自体が一日に移動可能な距離によって規定されている。これらは一例にすぎず、交通があらゆる社会・経済活動の基盤であることは論をまたない。

我が国の交通も、人々が移動したいという思いや、物を届けたい・届けてもらいたいという思いを実現する手段として発展を遂げるとともに、人や物が交通によって繋がることにより、暮らしや経済も発展してきた。交通の利便性が高まり、利用者の安全・安心が確保された交通サービスが提供されることは、私たちの幸福度、いわゆる Well-being を高めることにもつながるのである。

しかし今、我が国は総人口が一貫して減少するという、これまで経験したことのない長期的な課題に本格的に向き合う局面を迎え、人口減少によって生じるものも含め、我が国の交通は様々な課題に直面している。

その一つが「交通空白」の発生である。公共交通の維持・確保が困難になる地区が発生しており、地区によって深刻さの違いはあるものの、公共交通に対し何らかの対応が必要な「交通空白」の解消は全国的な課題として広がっている。

公共交通の廃止やサービス水準の低下は、単に移動が不便になるという問題に留まらず、人口減少を要因とする様々な社会課題とも深く関連する。例えば、公共交通を使えない生徒・児童の活動面での制約、高齢者が外出や通院を控えることによる健康面の問題等が挙げられるほか、自家用車以外の移動手段が存在しない地区であるために高齢の親や子どもの送迎等で自らの時間を削らざるを得ず、可処分時間が不足する「時間貧困」と呼ばれる事態も発生している。交通政策により移動需要を充足することは、上記例のような社会課題の解決の一助となることが期待される。

「交通空白」以外にも、交通には多くの課題が存在している。

トラックドライバーの担い手不足が「2024 年問題」で顕在化したように、人口減少の進展により物流の輸送力不足は今後も深刻化することが見込まれる。また、我が国港湾における国際基幹航路の寄港の減少に伴うサプライチェーンの脆弱化や、インバウンド需要の特定の地域への偏在等、交通が成長型経済を支えるための課題は山積している。

さらに、近年の地震や台風などの自然災害の激甚化・頻発化、耐用年数を超えた交通インフラの老朽化、不正事案の発生やコンプライアンス違反といった安全性への懸念が高まる事態の発生、運輸部門におけるカーボンニュートラル化への対応等、

安全・安心で持続可能な社会の実現に向けても多岐にわたる課題が立ちはだかつて
いる。

ほかにも、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や加速化
する DX への交通分野の対応の遅れ、基幹インフラにおけるサイバー攻撃等のリスク
の高まり等、交通分野全般で重要性の高まっている課題への対応も必要である。

これらは我が国の交通における長年の課題であるが、国内外の環境変化と相まっ
て、事態は先鋭化している。

こうした多岐にわたる課題の解決に向けて、国民生活と社会・経済を支えている
交通に関する政策を束ねる本計画において、これまでの問題点や新しい技術や環境
を十分に考慮しつつ、この困難を克服できる実効性のある施策を示し、スピード感
を持って取組を推進することが必要である。

(交通政策基本計画と社会資本整備重点計画の一体的な策定と推進)

また、交通が直面する課題を総合的に解決するため、社会資本整備の政策と交通
政策の連携を強化し、その一環として社会資本整備重点計画と本計画を一体的に策
定・推進する。社会資本整備と交通政策は道路や空港等のハード整備をはじめ様々
な領域で重なり合っており、相互に連携してより良質なサービスを実現し、大きな
便益をもたらすため、双方がこれまで培ってきた知見を活かすことが重要である。
また、双方ともに政策の意義が発揮されるには長い期間がかかることを念頭に、担
い手不足などの危機を、自動化設備導入等の DX の好機と捉え直すなど、より良い社
会を次の世代へしっかり引継ぐという意識の下、直面する社会課題に果敢にチャレ
ンジしていく。そのため、本計画と社会資本整備重点計画は以下の視点を共有して
策定する。

まず、交通¹と社会資本整備は国民の生活を支える基盤となるものである。医療、
福祉、教育、商業等のあらゆる分野が効果的かつ効率的に連携することで長年にわ
たり蓄積されたストックの機能や潜在力を最大限に引き出し、国民や地域のニーズ
に合ったサービスを提供し便益を創出することを政策の核心に据えて関係者と共に
取り組むことが重要である。そのためには、国民や地域、企業等、幅広い主体が関
わり、国民一人ひとりが理解・共感し、当事者意識を持って関わることを通じて、
その英知や創造性を結集したマネジメントをすることが肝要である。

交通も社会資本整備も共に「人」によって支えられている。我が国の交通は、複
雑で過密なダイヤを高い定時性で運行する緻密さ、空港の待合エリアからトイレま
で世界一と評される清潔さなど、世界に誇れる高いレベルのサービスを実現してお
り、これらは先人たちが長い時間をかけて作り上げた英知と努力の結晶であると同

¹ ここで言う「交通」とは、人・物の移動・輸送のみならず、それに必要なインフラも含むものである。

1 時に、今日の交通を支えるエッセンシャルワーカーによる献身の結果である。我が
2 国の未来づくりの一翼を担う交通従事者の給与・労働環境等の処遇が更に改善され、
3 引き続き、誇りとやりがいをもって働くことができる産業であり続けることが必要
4 である。

5 また、担い手不足が深刻化する中、担い手確保はもとより、生産性を向上し、従
6 業者が真に人にしかできない業務に集中するため、DX や自動化等、イノベーション
7 の力を最大限活用することが重要である。イノベーションは国内外で急速に進んで
8 おり、国際的な潮流に遅れることなく、変化の流れを先取りして、新技術やデジタ
9 ルの力を活用することは、新たな価値を付け、インフラ・交通の機能を高めていく
10 ことにもつながる。

11 以上を社会資本整備重点計画との共通認識として、両計画を一体的に策定し、
12 様々な社会課題の解決に貢献していくことを通じて、人口減少という危機を好機に
13 変え、一人ひとりが豊かさで安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会の実
14 現を目指す。

15 こうした観点から、本計画の計画期間については、社会資本整備重点計画の計画
16 期間との一致を図り、令和 12（2030）年度までとする。

18 上記を踏まえて第 3 次交通政策基本計画を以下のとおり策定する。第 1 章では、
19 現在の時代認識と我が国を取り巻く課題を整理し、これから目指すべき姿を提示す
20 る。第 2 章では、目指すべき姿を実現するため、今後の交通政策の在り方について
21 示し、交通に関する施策についての 4 つの基本的な方針を定める。第 3 章では、前
22 章の基本的方針の実現に向けた 11 の目標を掲げ、目標を実現するために政府が総合
23 的かつ計画的に講ずる交通の施策及び、施策をベンチマークする指標を設定する。
24 第 4 章では、前章で設定した各施策の推進に必要な総合的な取組について示す。な
25 お、今回具体的な施策を示せない分野についても方向性の検討を進め、次期計画の
26 策定に向けて長期的な視点で取り組む。

28 本計画に基づく施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の安
29 全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土形成計画」や「観
30 光立国推進基本計画」、「総合物流施策大綱」、「国土強靱化基本計画」、「環境基本計
31 画」等、様々な政府の計画とも連携・整合を図ることとする。

第1章 我が国を取り巻く課題と目指す社会の姿

1. 時代認識とそれを踏まえた現在の課題

本計画の開始年度である「2025 年度」は、昭和改元から「100 年」、戦後「80 年」の節目の年である。計画の改定に当たり、これまでの交通に係る環境の変化を「時代認識」として整理する。今日の交通は、先人たちの英知と努力の結晶であり、令和を生きる我々は、先人たちが築いた「豊かさ」の土台に立ち、その英知と努力に学びながら、歴史の流れの先にある、我が国の新たな姿・価値観を模索していくことが重要である。

我が国の総人口を見ると、戦後約 20 年で約 3,000 万人増え、1960 年代には 1 億人を突破した。その後も人口増加が続いたが、2008 年の 1 億 2,808 万人をピークに減少に転じ、2024 年は 1 億 2,380 万人となった。「日本の将来推計人口（2023 年推計）」によると、総人口は今後も減少を続け、2045 年の 1 億 880 万人を経て、2056 年には 1 億人を割って 9,965 万人となり、2070 年には 8,700 万人に減少するものと見込まれている。（出生中位・死亡中位推計）

また、経済情勢に着目すると、戦後の高度経済成長期に実質経済成長率は約 10%を達成したが、その後の第一次石油危機を経て 1970 年代には約 5%となり、さらにバブル経済の崩壊により、1990 年代以降、平均して約 1%程度で推移している。この間、名目 GDP は世界 2 位（1990 年）から 4 位（2023 年）へ、1 人当たり GDP では世界 2 位（1990 年）から 37 位（2023 年）へと低下している。また、人口減少・少子高齢化の進展等に伴い、地域経済を取り巻く環境は厳しさを増しており、これを支えてきた地域産業も多くの課題を抱えている。

ただ、交通ネットワークはこの間、着実な進化を遂げてきた。新幹線については、1964 年の東海道新幹線の開業以来、順次ネットワークが整備されてきており、直近では 2024 年に北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業し、全国で約 3,000km のネットワークが形成されている²。また、1965 年の名神高速道路の開通から、道路ネットワークも着実に整備され、高規格幹線道路の総延長は 2024 年度末時点で 12,307km となっている。さらに、1978 年の新東京国際空港開港や、1994 年の関西国際空港開港、2010 年の羽田空港の 4 本目の滑走路供用開始等、空港の整備も進んできている。

以下、現在の交通課題につながる切り口として、「交通産業の事業環境の変化」「ライフスタイル・価値観の変化」、「我が国を取り巻く災害、国際環境の変化」の 3 点に分け、交通を取り巻く時代認識を整理する。

² 国鉄分割民営化後、新幹線は約 38 年間で約 1,000km が整備された。

1) 交通産業の事業環境の変化

① 需要増大から事業者間競争に伴うサービスの利便性向上、そして多様な移動手段への変化

戦後、高度経済成長期から昭和後期にかけては、前述のとおり、我が国の経済成長等に必要な基盤として、交通ネットワークの拡充が図られてきた。この時代の交通の需要増大に伴い、交通産業に係る事業者、路線数も大幅に増加した。

また、昭和後期から平成にかけ、国鉄の分割民営化に象徴される「民営化推進」とともに、各交通モードにおける需給調整規制の緩和など、民間事業者間における競争の促進を通じた効率的で利便性の高い交通サービスの提供の観点からの施策が進められてきた。その中で、大都市部などでは交通サービスが多様化し、利便性の向上が図られた面がある一方、競争原理が機能しにくい地方部などでは、人口減少・モータリゼーションなどを背景に、交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加している。加えて近年では、業種を問わず運転者等の現場におけるサービスの担い手が不足するなど、供給面からも交通サービスの維持・確保の困難さが増している。こうした結果、民間事業者による交通サービスの提供が困難な地域では、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて運送サービスを提供する自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）やタクシー会社等が運送責任を持ち、自家用車による運送サービスを提供する自家用車活用事業（日本版ライドシェア）等、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保の動きが広がっている。

② サービス提供の基盤としての安全・安心の確保

各交通ネットワークが拡充されていく中、1985 年の日本航空 123 便墜落事故や、2005 年の JR 福知山線脱線事故、2016 年の軽井沢スキーバス事故、2022 年の知床遊覧船事故や、2024 年の羽田空港における航空機衝突事故等、重大事故も発生している。交通サービスにおける安全・安心の確保は最優先の課題・大前提であり、今後も安全性・信頼性を確保・向上するためのたゆまぬ取組を継続することが重要である。

また、昭和後期から平成にかけて、交通分野においては、需給調整規制の緩和等、競争の促進を通じた効率的で利便性の高い交通サービスの提供の観点から各交通モードにおいて規制緩和等の取組が進められてきたが、その結果として輸送の安全・安心が損なわれることのないよう、監査の強化や不適格事業者の排除など安全対策を強化することが従来にも増して重要となっている。

2) ライフスタイル・価値観の変化

① 人口・世帯構成の変化に伴う共働き世帯等の増加や、人々の価値観の変化

戦後から現在に至るまでの我が国経済社会の発展等に伴い、国民のライフスタイルや価値観も変化を遂げてきた。まず、戦後の高度経済成長は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をもたらした。核家族世帯数比は1960年の63.4%から1980年には75.4%に増加した。その後、時代が昭和から平成に移る中で、男女の機会平等に向けた取組が進展し、現在にかけて共働き世帯の増加や出産後女性の継続就業率が向上するなど、家族と仕事に関する考え方にも変化が生じている。また、「国民生活に関する世論調査」（内閣府）によると、1970年代は、今後の生活において心の豊かさより物質的な豊かさに重きを置く結果となっていたが、その後は、心の豊かさに重きを置くとする割合が年々増える傾向にある。2024年の調査では、心の豊かさに重きを置くとする割合が、物質的な豊かさに重きを置くとする割合を7%以上上回っており、豊かさの捉え方にも変化が生じている。

さらに、総人口が減少する中で、65歳以上人口は3,625万人（2024年）と過去最多となっている。高齢人口の増加に伴い、マイカーでの移動が困難になる人が増えているほか、日常の移動において通勤需要が減り、介護や通院が増えるなど、必要とされる移動手段にも変化が生じている。

② 団塊の世代からデジタルネイティブ世代への消費の変化

こうしたライフスタイルや価値観の変化は、国民の働き方にも変化をもたらした。更には人々の消費志向にも変化をもたらしている。

戦後の高度経済成長期には、労働集約的な働き方が求められ、交通分野では我が国の高度経済成長を支える勤労者の通勤需要を満たすことが大きな役割とされた時代であった。

その後、1987年に労働基準法（昭和22年法律第49号）が改正され、週40時間労働制が明記されるなど働き方への意識の変化が見られるようになったほか、人々の価値観も多様化する中で、消費行動も多様化した。交通分野でも、旅行需要の拡大を通じて高速交通の利用が増大したほか、観光列車や観光バスなど多様なニーズに対応した交通サービスの利用も進んだ。

さらに、1990年代以降、情報通信技術が発達し、テレワーク等の柔軟な働き方が生まれ、2020年以降の新型コロナウイルスの感染拡大に伴う移動制限もあり、結果として世の中に浸透が図られた。また、EC市場の拡大やキャッシュレス決済比率の向上等、デジタル技術の進歩に合わせ人々の消費行動に変化が見られた。交通分野においても、テレワークやWEB会議の浸透に伴い、通勤や出張による移動需要に影響が見られるほか、EC市場の拡大等により宅配需要の増加などの変化も見られる。

3) 我が国を取り巻く自然環境、国際環境の変化

① 気候変動の顕在化、巨大災害リスクの増大等

現在の交通を語る上で欠かせない要素の一つとして、環境問題が挙げられる。戦後の人口増加、特に都市部の人口が増加する中で、1960年代以降の四大公害をはじめ都市における環境問題が顕在化した。さらに地球温暖化が全世界的に進行し、気候変動問題として認識されるまでになった。1992年の気候変動枠組条約の採択をはじめ、1990年代以降は国際的に地球温暖化対策に向けた取組が進展し、その流れは今日のカーボンニュートラル・脱炭素社会に向けた取組へとつながっている。

また、戦後から現在に至るまで、我が国では多くの大災害が発生した。終戦直後の昭和南海地震、1995年の阪神・淡路大震災、2011年の東日本大震災、2024年の令和6年能登半島地震等の大地震の発生や、1959年の伊勢湾台風、2004年の台風第16号、2019年の東日本台風等により、我が国の交通ネットワークも大きな被害を受けてきた。さらに、2020年以降の新型コロナウイルスの感染拡大は、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、さらには人々の行動・意識・価値観に至る多方面に甚大な影響を及ぼした。こうした巨大災害や感染症等のリスクに晒され続ける状況で、我が国の交通は「災害等に強い」ことが求められてきた。

② グローバル化の進展と観光需要の拡大

グローバル化の進展は、国際的な人流の活発化を促した。我が国の経済発展に伴い日本人の海外旅行者数も増加し、1990年には1,000万人を突破、その後2019年には約2,000万人に達した。コロナ禍が収束した後においては、回復傾向にあるものの、物価高や円安等の影響もあり、コロナ禍前の2019年の水準を下回っている。

対照的に、訪日外国人旅行者数は、着実に増加している。訪日外国人旅行者数は、2013年には1,000万人を突破、コロナ禍による大幅な減少を経てV字回復し、2024年は約3,687万人となり、訪日外国人旅行消費額も同年には約8.1兆円に達した。こうしたインバウンド需要は、我が国の社会経済においても非常に重要な位置付けを占めるに至っている。

③ グローバル化が進展する中での国際的な不安定化、経済安全保障環境の変化

グローバル化は国際的な人流の活性化だけでなく、経済面でも各国の結びつきを強くし世界経済の発展につながった反面、リスクが顕在化した際には世界経済が不安定化し、我が国の交通も大きな影響を受けてきた。

高度経済成長を経て、1970年には第二次・第三次産業従事者が8割を超え、我が国の経済の主軸を担うに至った。そのような状況で発生した二度にわたる石油危機は、海外資源に過度に依存することのリスクを強く印象づけた。また、

グローバル化の進展に伴うサプライチェーンの複雑化により、アジア通貨危機やリーマン・ショック、ロシアのウクライナ侵攻に伴うエネルギー価格の高騰等、海外での経済面・社会面での出来事が日本国内の産業・経済にも多大な影響を与える時代を迎えている。こうした国際的な不安定化に対して、我が国の交通のレジリエンスを高め、基幹インフラ役務の安定的な提供の確保を通じた経済安全保障の推進を図ることが、より一層求められる状況となっている。

2. 我が国を取り巻く課題を踏まえた目指す社会の姿

我が国の交通分野における現在あるいは将来にわたる課題に対応し、今後目指す社会の姿を示す。

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

我が国の人口は、2008 年の 1 億 2,808 万人をピークに減少に転じており、今後も減少を続けることが見込まれている。また、2024 年には出生数が 70 万人を割り込むなど、生産年齢人口は減少している。一方、前述のとおり高齢人口が増加しており、団塊世代が後期高齢者になることに象徴されるように、少子高齢化も実感を持って加速している。

こうした中、交通サービスにおいては、人口減少等による需要減のみならず、ドライバーをはじめとした担い手不足による供給制約の影響もあり、減便・廃止、廃業等、民間事業者による交通サービスの提供が持続困難となるケースが相次いでいる。

他方、交通分野は、一般的に人口減少に伴い需要が縮小していく中においても、単純に比例して供給量や輸送資源を調整することは難しい。例えば、学校・病院の統廃合や小売店の撤退による、これらの生活サービスへのアクセス困難者の増加や、高齢化に伴う免許返納者の増加など、むしろ人口減少・少子高齢化を遠因として交通サービスの必要性が高まるケースがある。加えて、インバウンドを中心とする交流人口の増加に伴う需要といった新たな需要も生まれているが、前述の供給制約の影響もあり、対応が困難となる状況も発生している。

このような交通の問題は、単に移動が不便になるということには留まらず、人口減少を要因とする様々な社会課題とも深く関連する問題である。例えば地方部では、学校の統廃合が進んで通学距離が延びるほか、部活動では 1 つの学校だけでチームを作ることができず活動するための移動が必要になる中で、送迎できる大人がいない移動手段を持たない子どもたちは様々な活動を諦めざるを得ない場合も生じている。また、自分で自動車を運転できない高齢者を近所の住民が送迎するなどにより移動の足を担っていたケースもあるが、地域全体の高齢化により、その方法に頼ることが難しい状況も発生している。公共交通を使えない高齢者が外出や通院を控えてしまい、体を動かす機会、通院する機会が減ることで、健康

面への影響も顕在化してきている。

自動車を運転できる世代にとっても、自家用車以外の移動手段が存在しない地区であるために高齢の親や子どもの送迎等で自らの時間を削らざるを得ず、可処分時間が不足する「時間貧困」と呼ばれる事態が発生しているほか、働く時間を十分に確保できずに経済的な余裕が少なくなることで、地域の活力低下にも結びついている。また、このことは生産年齢人口が減少する中で労働力の供給を更に制限するという負の連鎖を引き起こしている。こうした多岐にわたる我が国の社会課題を交通という切り口で解決・緩和することを目指すことが求められている。

また、地域の交通サービスが持続困難であるという課題は、過疎地に留まらず、都市部の公共交通においても課題となっている。需要減や担い手不足に加え、労働時間規制、カスタマーハラスメント対応、外国人材の受入拡大等、様々な環境変化への対応が求められているほか、物価上昇を上回る賃上げの必要性も増大しており、事業環境は厳しさを増している。

さらに、地域交通法³に基づく地域公共交通計画の作成・実行・評価、法定協議会等の運營業務を行う地方公共団体においても、必要な人材・ノウハウが不足するなど、行政の体制面の課題も生じている。

人口減少・少子高齢化や、事業環境をめぐる諸課題を含む状況の変化等、地域の特性や課題、ニーズに的確に対応するとともに、豊かな地域社会の形成や国民の多様な幸せ（Well-being）を実現する観点から、「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」を目指すことが必要である。

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

高速道路等の幹線道路ネットワークや新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備、航空ネットワークの拡充等が、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域の生活の向上や経済活性化に大きな効果をもたらしてきたように、人口減少社会の中でも我が国が持続的に成長していくためには、円滑な人と物の流れを支える交通が必要である。

一方で、交通事業を取り巻く環境は、前述の担い手不足や労働環境の変化に対応する必要性が生じていることに加え、賃上げや諸物価の高騰により、ますます厳しさを増している。

また、人口減少下の社会において、観光は経済成長・地方創生の柱として重要性を増しており、訪日外国人旅行者数の 2030 年政府目標 6,000 万人に向けて、受入環境を着実に整備していく必要があるほか、インバウンド需要は地域によって偏在傾向があり、観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応、地方部への誘客の推進に必要となる様々な基盤整備などの対応が求められている。

³ 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）

同じく我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラである物流は、輸送力不足により物流の停滞が懸念された「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きた。しかし物流の輸送力不足は年々深刻化する構造的な問題でもあり、2030 年度には更なる輸送力不足が見込まれているため、中長期的に対応していく必要がある。

さらに、グローバル化に伴い、国際情勢の不安定化は、我が国の国民生活や経済活動にも大きな影響を与えている。ロシアによるウクライナ侵略等の戦争・紛争や、コロナ禍のサプライチェーンの混乱は、経済安全保障の重要性を浮かび上がらせた。一方、我が国の潜在成長率は伸び悩んでおり、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことも重要な課題となっている。

これらの課題を踏まえ、内外の情勢に的確に対応しつつ、一人ひとりの豊かさと、これを支える経済成長を実現する観点から、「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」を目指すことが必要である。

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形成

南海トラフ地震等の巨大災害リスクが切迫化・顕在化する中、災害等に対し強靱で早期に復旧可能な交通インフラ・サービスの確保も重要である。加えて、地域の交通インフラを管理する市町村をはじめとする地方公共団体では、技術系職員の減少等により、地域の交通インフラの適切な管理が困難な状況に陥っていくことが懸念されており、被災後の復旧局面における地域の対応力の低下への対応も重要性を増している。

また、交通事業における安全・安心の確保は最も重要な使命であるが、近年においても重大事故はもとより、不正事案の発生やコンプライアンス違反といった安全・安心な交通への懸念が高まる状況も発生している。これらの事象が重大事故につながりかねないという危機感を交通に携わるあらゆる関係者が共有し必要な対応を的確に行うなど、利用者の安全が確保され、交通サービスを安心して利用できるよう、たゆまず努力することが求められている。

さらに、気候変動は、世界各地で毎年のように、極端な高温、大雨、干ばつ、山火事等を発生させ、生態系や社会経済に深刻な影響を及ぼしている。2024 年の世界の年平均気温は観測史上最も高く、工業化以前（1850～1900 年の平均）と比べて約 1.55℃上昇と単年で初めて 1.5℃を超えたことが報告されるなど、もはや気候変動は、この星に生きる全ての生き物にとって避けることができない喫緊の課題である。我が国では、とりわけ気候変動の影響による極端な大雨の増加等により、洪水等の自然災害が激甚化・頻発化している。こうした自然環境の変化に対し、交通分野においても必要な対応を図ることが求められている。

加えて、多様な主体が参画する共生社会の実現に向けたニーズも高まっており、

多様性や包摂性を持つ社会づくりに、交通分野も貢献することが求められている。
こうした近時の社会的課題に的確に対応する観点から、「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形成」を目指すことが必要である。

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

国際的に情報通信技術が発達し、デジタルの活用があらゆる分野で進む中、交通分野においては、自動運転等自動化技術の社会実装や、加速化する AI 技術、DX 等への対応が課題となっている。

例えば、近年の人口減少や少子高齢化の加速による需要減や担い手不足等により地域交通の維持・確保が難しくなっている中、地域交通をより利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築するため、デジタル技術を活用したサービスの高度化や標準化等が求められているほか、人の作業を代替することや作業の安全性を高めるといった観点で、自動化・遠隔化技術等の活用が求められている。

また、これらの技術の活用に当たってはスピード感ある対応が不可欠であり、個別の施策を超えた横断的なビジョンを持つなど、技術の開発及び社会実装に係る推進体制の整備が必要である。

一方、国際的なデジタル・新技術の進展に伴い、サイバー攻撃等セキュリティの観点での脅威が増加し、国家安全保障の観点からも対応の必要性が高まっており、産学官が連携した取組が求められている。

これらの課題を踏まえ、デジタル・新技術の社会実装により、交通分野のあらゆる局面における課題への的確に対応する観点から、「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」を目指すことが必要である。

なお、これらの目指す社会の姿は、それぞれが独立したものではなく、それぞれ相互に密接に関連するものである。

第2章 今後の交通政策の在り方の基本認識及び基本的方針

1. 今後の交通政策の在り方の基本認識

前章で掲げた今後目指すべき社会の姿を実現するため、本計画の策定に当たり、今後の交通政策の在り方に係る「基本認識」を次に示す。

基本認識：

人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現

(考え方)

「人口減少」は我が国の経済・社会のあらゆる事象の前提条件となっており、交通分野においては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、地域を問わず急速に顕在化している。

まさに、交通は経済・社会活動の基盤である。人口減少社会においても、利便性が高く、効率的で安全・安心な交通サービスは、単なる移動需要の充足に留まらず、我が国経済・社会の豊かさや安全・安心の確保にとって不可欠の要素である。また、我が国の国民生活・経済活動の維持・発展に加え、経済成長・地方創生に資するインバウンド等増加する需要や、自然環境や社会環境の変化にも的確に対応する必要がある。

このため、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、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、国民生活と経済活動を支える社会基盤としての役割を果たしていくことが重要である。

あわせて、「担い手不足」をはじめとする様々な制約要因下において、利便性、生産性、持続可能性の高い交通サービスを実現していくには、より一層交通サービスを担う人材の力を最大限発揮していくことが求められる。こうした観点からも、データの活用、自動化・遠隔化技術をはじめとして、「デジタル・新技術」の力を徹底活用していくことも重要である。

2. 目指す社会の姿と基本認識の実現に向けた基本的方針

前章で提示した目指す社会の姿及び前項の基本認識に基づき、以下のとおり、4つの基本的方針を掲げ、施策を推進する。

① 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

地方部では、人口減少・少子高齢化の影響がより深刻化・顕在化している。

地域住民の減少等により交通利用者也減少傾向の中、コロナ禍を経て運転者をはじめとする担い手不足も深刻化している。他方、高齢ドライバーの免許返納、人口減少等に伴う生活拠点（学校、医療機関、商業施設等）の集約・統廃合による移動需要の増大も見られる。このような危機的状況に対応するためには、鉄道、バス、タクシーといった従来の公共交通機関を担う事業者のみで地域交通を支えるモデルは既に限界を迎えており、交通産業だけでなく、およそ地域の移動に関わる全ての関係者の力を総結集する「我がこと感」の地域での共有と、それに基づく実践が今こそ必要である。その際、事業者と国・自治体が適切に役割分担を行いながら、将来にわたり持続可能な交通体系の実現を目指す。

加えて、地方公共団体を中心に、地域の実情や課題に応じて複数の自治体が協働することや、事業者側も同業他社や他産業の事業者とも連携・協働することにより、地域の交通課題に対し今まで以上に実効性のある解決策を、よりスピード感をもって提示していく必要がある。

また、労働時間規制や物価上昇への対応など、事業環境が大きく変化する中、従来の民間の取組のみでサービスを維持・確保することがより困難となっている状況に向き合った対応も必要である。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方にに基づき、居住や都市機能の誘導と連携した公共交通ネットワークの形成を推進するとともに、長期的に減少傾向にある外出率を向上させる等の需要サイドの取組や、業種間連携による人材確保等の供給サイドの取組を合わせた、持続可能な交通に向けた対応が必要である。

以上のように、少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少、労働市場の需給ひっ迫等の状況を踏まえ、交通の担い手を確保しつつ、地域の特徴を踏まえた、『地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現』を基本的方針として位置付ける。

② 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

我が国の持続的で力強い経済成長を実現するためには、経済活動に不可欠なヒト・モノの円滑な流れの確保に向けた対応が必要である。一方で、燃料費等の諸費用の高騰により、交通ネットワークを確保・維持するための費用が増加し、交通事業者の経営環境は厳しい状況にある。今後も地域間の円滑な移動を確保していくためには、事業者間やモード間の協調領域の拡大等、事業環境の改善に資する取組も重要となる。加えて、観光を通じた経済成長・地方創生の実現に向け、訪日外国人旅行者の地方誘客の更なる促進も必要である。

また、物流に関しては、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」における物流の効率化、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容等の推進、多様な人材の活用と言ったソフト面での対応に加え、地域全体の産業インフラである

1 物流拠点や物流ネットワークといったハード面の整備を推進していく必要がある。
2

3 さらに、不確実性が増す国際情勢の下、我が国の経済構造の自律性の確保や
4 国際社会にとっての優位性・不可欠性の獲得・維持・強化を念頭に、短期的の
5 みならず中長期的に我が国の経済安全保障を推進する施策展開が必要であり、
6 例えば、日本の競争力強化につながる戦略的な海上輸送の確保や、コンティン
7 ジェンシーも意識した国際的なネットワークを支える交通の強化が挙げられる。
8 このほか、インフラ需要を巡り熾烈を極める国際競争下における、交通インフ
9 ラシステムの海外展開の強化も必要である。

10 以上のように、国内外の競争激化、世界的な不確実性の拡大や増加する観光
11 需要への対応など、大きく変化する内外の諸情勢にも的確に対応し、交通分野
12 が我が国の経済成長の基盤たり得るよう、『成長型経済を支える、交通ネットワ
13 ーク・システムの実現』を基本的方針として位置付ける。

14 15 ③ 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 16 基盤の実現

17 想定を超える規模、場所、状況で発生し得る災害、一度発生すると多くの被
18 害や影響をもたらす運輸分野の事故、信頼性を損ねる不正事案の発生等、昨今
19 の安全・安心を脅かす事案を十分意識した対応が必要である。このため、防災
20 面ではハード面の着実な整備と事後の早期対応を強化するとともに、輸送の安
21 全確保の面では、安全の確保は交通事業者にとって最も基本的かつ最重要な使
22 命であるという認識の再徹底や、利用者の協力も得つつ、安全が確保され、安
23 心して利用できる運輸事業の実現が必要である。

24 また、カーボンニュートラルに係る国際公約の実現に向け、交通分野におい
25 ても、脱炭素と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指すグリーントラン
26 スフォーメーション（GX）も意識した対応が求められていることから、徹底し
27 た省エネ・クリーンエネルギーへの移行や我が国の再生可能エネルギーの供給
28 拡大に資する施策を推進することが必要である。

29 さらに、暮らし、訪れる方々誰もが安心して日常生活を送ることができる共
30 生社会実現に向けた対応が求められていることから、バリアフリー化・ユニバ
31 ーサルデザイン、女性活躍推進等を含むジェンダー主流化、こどもや子育て当
32 事者の視点に立った施策の推進が必要である。

33 以上のように、近年、激甚化・頻発化する災害への対応、輸送の安全確保、
34 環境、共生社会等の社会的課題への的確な対応を図る観点から、『持続可能で
35 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』を基本的方針と
36 して位置付ける。

④ 基本的方針D：デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

前述の基本的方針A～Cに加え、人口減少・少子高齢化社会への対応や国際競争力の強化、激甚化・頻発化する災害への対応をはじめとする各種の課題は、時代や社会の変化に応じて一層多様化・複雑化している。さらに、人口減少下でこれらの課題に対応するための「担い手」の確保も大きな課題となっている。このため、こうした社会課題に効率的・効果的に対応するために、近年、進展著しい有効なデジタル・新技術の活用を通じた交通サービスの進化に取り組むことが必要である。

まず、交通サービスの利用者等の需要サイドの視点としては、例えば地域ごとに異なる課題やニーズが多様化する中、データ活用によるサービスの高度化・付加価値の向上等が求められる。

次に、事業者等の交通サービスを提供する供給サイドの視点としては、担い手不足が深刻化する中、交通事故の削減や移動支援、生産性の向上等に資する自動運転の実用化等、「人」が行っていた分野の補完や代替の取組が求められる。これにより、「人」による労働の価値を向上させ、労働環境改善につなげることも求められる。

さらに、これらのデジタル・新技術の活用が進めば進むほど、経済安全保障の観点から、国民生活や我が国経済活動を支える基幹インフラへの脅威が増大する中、サイバーセキュリティ等のリスク管理とそのための人材確保といった取組も求められる。

以上のように、時代や環境の変化に対応した交通サービスを展開していく上で、有効なデジタル・新技術の活用が重要であるとの観点から、基本的方針A～Cの各取組を横断的に支える形で、『デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化』を基本的方針として位置付ける。

第3章 目標と講ずべき施策

本章では、前述のAからDの基本的方針それぞれについて、目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定める。

講ずべき施策については、＜新たに取り組む施策＞、＜これまでの取組を更に推進していくもの＞の2つに分けて整理する。このうち＜新たに取り組む施策＞は、主として新規の取組を記載しているが、新規に取り組むものだけでなく、既存の取組であっても、その具体化のために新たな取組が必要なものについても記載する。また、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定する⁴。

ここで示す目標は、第1章の「目指す社会の姿」と同様にそれぞれが独立したものではない。例えば、目標1の「交通空白」解消に向けて、目標10の自動化技術を活用する必要があるなど、それぞれの目標は相互に密接に関連するものである。

なお、社会資本整備重点計画との一体的な策定を図るため、本章には社会資本整備重点計画にも盛り込まれた交通に関連する社会資本整備の施策も盛り込み、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る。

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 地域交通のり・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
--

（趣旨）

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ない、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。

このため、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、

⁴ 数値指標は、現時点で継続的に取得されているデータを経年的にフォローでき得る施策について設定しており、数値指標を定めていない施策についても、今後、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定等に努める。

担い手の確保等、地域交通のリ・デザインを全面展開する。その際、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を行い、自治体等において「交通空白」解消に向き合う持続可能な体制づくりを推進する。

(施策)

<新たに取り組む施策>

【各地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保等】

- 国土交通省「交通空白」解消本部において2025年5月に決定した「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、2025年度から2027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、運輸局等による伴走支援や新たな認定制度の構築など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。加えて、地域公共交通計画のアップデートを進めるとともに、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。

[「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数]

①地域の足：2,057地区（令和7年度）→0地区（令和9年度）

②観光の足：462地点（令和7年度）→0地点（令和9年度）

[「交通空白」解消を持続的に行う体制（地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート）が構築された件数]

300件（令和9年度）

[地域公共交通特定事業の策定件数]

140件（令和7年度）→300件（令和12年度）

[地域公共交通計画の件数]

1,184件（令和7年度）→1,600件（令和12年度）

[市町村を牽引・補完する体制を有する都道府県]

全都道府県（令和9年度）

- 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。また、公共ライドシェアについては、その性格や役割（非営利性、公共交通の補完的役割等）を維持しつつ、広域での輸送ニーズ等に対応するための実施主体の拡大についても検討していく。

- 2024 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・展開し、各事業の課題や成果を広く共有しながら、全国展開・実装が期待される新しい事例（運営、技術・サービス、システム、人材等）の創出に取り組む。
- 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、2023 年の地域交通法改正等による支援の枠組の活用を推進し、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在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の地域公共交通の実現を図るための環境整備を進める。
- [BRT や自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数]
- 19 件（令和 6 年度）→37 件（令和 12 年度）
- 2030 年度までとされている貨物調整金について、2031 年度以降を視野に、新制度への移行の検討を進める。また、J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物について、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）等に基づく支援を通じ、経営自立に向けた取組を着実に進める。
- 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。また、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）による運航・経営の効率化等を通じて、離島航路における船舶の適切な更新等を進め、利用者の安全確保や利便を図る。
- [航路が確保されている有人離島の割合]
- 100%（令和 6 年度）→100%（令和 12 年度）
- [航空路が確保されている有人離島の割合]
- 100%（令和 6 年度）→100%（令和 12 年度）
- 地域公共交通のリ・デザインの取組に加えて、「交通空白」の解消に向けて、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）の取組を進めていくとともに、将来的に人口減少、担い手不足の課題がさらに深刻化した場合には、施策の深掘りについても、状況に応じて検討する。

また、公的主体を中心とした支援により、赤字路線の維持や地域公共交通の
リ・デザインなどの取組を進めてきたところであるが、公共交通が、国民生活
や経済活動を支え、観光需要を通じた地域活性化に不可欠な地方創生の基盤で
あること等を踏まえ、交通ネットワークの持続可能性や利便性の向上を図る等
の観点から、必要な財源やその負担の在り方についても、多角的に検討を行う。

【多様な関係者の連携・協働の推進・輸送資源の総動員】

- 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・協業化の促進、市町村等の地域交通関係事務を支援するための体制強化等について、新たな制度的枠組みの構築も含め必要な取組を推進する。

[市町村又は事業者による共同化・協業化件数]

100 件（令和 9 年度）

- 福祉輸送・スクールバス・病院・商業施設送迎など事業者、産業、自治体の壁を超えて輸送資源の確保を図るなど、「共創」（連携・協働）による取組を推進し、地域の足の確保を図りつつ、地域課題と一体的な解決を図る。

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- MaaS の推進により、輸送資源へのアクセシビリティの向上や観光周遊の促進など、地域交通の「リ・デザイン」や「交通空白」解消の全面展開を加速化する。

[新たなモビリティサービスに係る取り組みが行われている地方公共団体の数]

638 件（令和 6 年度）→1,741 件（令和 12 年度）

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

（趣旨）

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、都市部の公共交通においてさえも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となっている。

このため、コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けて、地域の公共交通軸の形成を基本に、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導する取組

を推進する。また、各地域の特性を踏まえながら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利便性の高い交通の実現や、キャッシュレスや DX の推進による生産性の向上等、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。

(施策)

＜新たに取り組む施策＞

【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】

- 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、「まちづくりの健康診断⁵」を活用した立地適正化計画の適切な評価・見直しの実施及び基幹的な公共交通軸の確保に資する取組等を促進し、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より強力に推進する。

[地域公共交通計画の件数]《再掲》

[立地適正化計画を策定した市町村数]

636 都市（令和 6 年）→1,000 都市（令和 12 年）

[今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合]

100%（令和 12 年度）

[立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合]

58.6%（令和 6 年）→75%（令和 12 年）

[居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村数]

72.2%（令和 6 年）→2/3 以上（令和 12 年）

[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 92%（令和 6 年度）→92.9%（令和 12 年度）

②地方中枢都市圏 78.4%（令和 6 年度）→78.4%（令和 12 年度）

③地方都市圏 37.9%（令和 6 年度）→37.9%（令和 12 年度）

- 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。

【地域を支える強くしなやかな交通産業・事業環境の形成】

⁵ 立地適正化計画の自治体による適切な見直しを推進することを目的とし、コンパクト・プラス・ネットワークの効果を定量的に把握・検証できるようなデータや施策等の実施状況といった情報を国から市町村に提供するとともに、見直しのための参考方策案を提示する一連の取組。

- 1 ○ 交通事業者の事業運営においては、業務単位や各社のシステム仕様が事業者ご
2 とに異なっているため、データの集約やそれを活用した分析等が難しく、更新
3 費用も高い等バックオフィス業務のデジタル化・省力化が進みにくい状況とな
4 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
5 て、業務モデルとシステム構成の標準化等の DX を加速し、これに基づくデータ
6 連携やシステム連携のベストプラクティスを開発・横展開することにより、生
7 産性向上を図る。
- 8
- 9 ○ 公共交通機関を補完・代替する役割として、レンタカーを訪日外国人旅行者を
10 含む利用者にとってより安全・安心で利用しやすいものとするとともに、レン
11 タカー事業の省人化・無人化を実現するため、デジタル技術を活用し、貸渡手
12 続等の効率化・利便性向上を図る。
- 13
- 14 ○ 鉄道分野において、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナーシッ
15 プ・プログラム）の観点も踏まえて、部品、装置等の標準化を推進しつつ、調
16 達の効率化を進める。
- 17
- 18 ○ 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
19 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を推進す
20 る。
- 21
- 22 ○ キャッシュレス化やデジタル化等により、IC カード連携や決済手段の多様化等
23 をはじめとする交通サービスの高度化が進展しており、需要の変動に応じた運
24 賃・料金の柔軟な設定が技術的にも容易に実現可能な環境が整う中、担い手不
25 足やオーバーツーリズムなどの今日的な課題にも対応すべく、持続可能な交通
26 ネットワークの実現に向けて、各交通モードや地域の特性を踏まえつつ、柔軟
27 かつ多様な運賃・料金の設定の在り方に係る検討を進める。
- 28

29 <これまでの取組を更に推進していくもの>

- 30 ○ 乗合バス等に関して、独占禁止法特例法⁶による共同経営等の特例と連動して、
31 地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用することで、経営基盤の強化と、利用
32 者目線による等間隔運行や定額乗り放題運賃等のサービスの改善、運賃設定等の
33 取組を促進する。
- 34
- 35 ○ 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・タ

⁶ 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）

クシー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。

[LRT 車両の導入割合（低床式路面電車の導入割合）]

42.5%（令和 6 年度）→45%（令和 12 年度）

- 自由通路や駅前広場等の交通結節点をはじめとする公共的空間や LRT やバス等の公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図る。

[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、②地方中枢都市圏、③地方都市圏]《再掲》

- 鉄道駅が交通結節機能に加え都市の拠点機能を発揮する、まちづくりと一体となった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総合的な改良や駅機能の高度化、駅周辺の都市空間の再構築を推進する。

- 道路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建造物の 1 階部分等の官民空間の一体的な修復・利活用等により、人中心の「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する。

[滞在快適性等向上区域を設定した市町村数]

119 市町村（令和 7 年度）→200 市町村（令和 12 年度）

- 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

[自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数]

340 市区町村（令和 6 年度）→800 市区町村（令和 12 年度）

- シェアサイクルの普及、サイクルポートやモビリティハブの整備促進等による、公共交通との連携も含めた自転車活用を推進する。

[シェアサイクルの導入市区町村数]

349 市区町村（令和 5 年度）→500 市区町村（令和 12 年度）

- 「道の駅」が地方創生・観光を加速する拠点となり、第 3 ステージ⁷の掲げる「まちぐるみの戦略的な取組」を推進する。

⁷ 「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組。

- 1
- 2 ○ 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
3 度や住民等が参画して良質なインフラ空間を創出・維持する道路協力団体制度
4 等を活用し、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
5 もに、利便性や快適性の向上を図ることで、さらなる地域活性化や魅力・賑わ
6 いの創出を図る。
- 7
- 8 ○ 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。
9 以下「バリアフリー法」という。）に基づく特定道路、人通りの多い商店街等の
10 道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出
11 すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路等における安全
12 かつ円滑な交通の確保のために必要な無電柱化を推進する。
- 13
- 14 ○ 世界遺産、日本遺産等の周辺地区、エコパーク・ジオパークその他著名な観光
15 地、重要伝統的建造物群保存地区、景観法（平成 16 年法律第 110 号）や景観条
16 例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成
17 20 年法律第 40 号）に基づく地区など地域の特性を活かした良好な景観形成や観
18 光振興に必要な地区の無電柱化を推進する。
- 19
- 20 ○ 厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者について、利用者の安全確保や利
21 便性向上に資する老朽化車両・船舶の更新を支援する。船舶については、内航
22 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
23 代替建造の支援を行う。
- 24
- 25
- 26

1 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

(趣旨)

我が国の持続的で力強い経済成長のためには、経済活動に不可欠なヒト・モノの円滑な流れの確保や、燃料費をはじめとした物価高騰等による費用増を踏まえた持続可能な事業環境の構築、利用者のニーズに的確・迅速に対応した施策展開が必要である。とりわけ観光は、「成長戦略の柱」、「地方創生の切り札」として、2030 年訪日外国人旅行者数 6,000 万人等の政府目標達成に向けて取り組む必要がある。

このため、活発かつ円滑な交流の実現に向け、空港の機能強化をはじめ、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の構築、事業者間の連携・協働の推進、交通ネットワーク・システムを支える担い手確保等の取組を推進するとともに、「観光の足」の確保に向けた取組に加え、インバウンドの地方誘客等地域間の交流拡大に向けた環境整備を推進する。

(施策)

＜新たに取り組む施策＞

【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・システムの構築】

- 我が国の国際競争力の強化や、増加するインバウンドの受入、国際航空物流ネットワークの構築の観点から、首都圏空港における年間発着容量約 100 万回を目標とするとともに、アジアの主要空港の動向を踏まえながら、両空港の更なる競争力強化に取り組む。

成田国際空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、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を着実に進め、年間発着容量 50 万回の早期実現を図るとともに、旅客取扱施設・貨物取扱施設等の整備や鉄道アクセスの改善等の機能強化に取り組む。

また、東京国際空港（羽田空港）においては、2020 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、安全対策の更なる充実を図るとともに、地域への丁寧な情報提供を行う。

関西国際空港については、「関西 3 空港懇談会」で合意された新飛行経路の導入により、年間発着回数 30 万回及び関西 3 空港全体で年間 50 万回の容量確保を目指すことで、関西圏の経済活性化を促す。

中部国際空港については、現滑走路の大規模補修時においても継続的な空港運用を可能とすること及び完全 24 時間運用を実現すること等を目的とした代替滑走路事業を推進する。

[三大都市圏国際空港の国際線就航都市数]

1 194 都市（令和 7 年度）→212 都市（令和 12 年度）

- 2
- 3 ○ 今後の航空需要の増大を見据え、空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、
4 空港の機能強化や航空機の運航に不可欠な空港業務の体制強化、航空燃料の安
5 定的な供給等の受入環境整備を推進する。

6 [滑走路延長が完了し、供用した空港の割合]

7 0%（令和 6 年度）→50%（令和 12 年度）

8 [地方空港における国際線就航都市数]

9 110 都市（令和 7 年度）→134 都市（令和 12 年度）

- 10
- 11 ○ 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
12 ため、対象事業を利用者の利便性向上に直接的かつ効果的につながる事業に拡
13 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
14 た、新たな制度に基づく加算運賃の導入・活用を促進する。また、都市鉄道整
15 備の効果が利用者を中心としつつ沿線地域の活性化等の形でその他の主体にも
16 幅広く及ぶことを踏まえ、幅広い受益者による費用負担を通じた都市鉄道整備
17 の促進に取り組む。

- 18
- 19 ○ 鉄道事業においては、人手不足を原因とする運行本数の減便や運行時間の短縮
20 が発生している実態に鑑み、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナ
21 ーシップ・プログラム）の観点も踏まえて、生産性の向上や業務効率化につい
22 ては、メンテナンス分野等における事業者間連携及び部品、装置等の標準化を
23 推進するとともに、人材確保及び人材育成については、運転士等の運輸係員及
24 び保守作業員の定員を充足させるため、事業者間及び国や地方公共団体で協調
25 した採用活動や人材育成（特定技能制度の適切な運用や退職自衛官の採用強化
26 を含む。）を推進する。このほか、新技術の開発や鉄道事業者が適切な賃上げを
27 実現することができる制度・環境の整備を推進する。

28 [省力化・効率化に資する取組を行っている中小鉄軌道事業者の割合]

29 ①工務部門 33%（令和 6 年度）→50%（令和 11 年度）

30 ②電気部門 23%（令和 6 年度）→45%（令和 11 年度）

- 31
- 32 ○ 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
33 行動計画」、「2030 年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、キャッシュレ
34 スなどのデジタル化や荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援による業
35 務効率化・省力化の取組への支援、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直し
36 を通じた賃上げの促進、採用活動や業務に必要な免許取得費用の支援、特定技
37 能制度による外国人材の活用や退職自衛官の採用の推進等を通じて、生産性の

向上や外国人材を含めた多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。特に、特定技能制度による外国人材の活用については、各関係者間の連携を強化し、制度趣旨や優良事例の周知、法令遵守の啓発等を通じて、適正な受入環境を整備するとともに、人手不足の状況を把握しながら、必要な取組を進める。

[トラック運転に従事する若年層の割合]

10.4% (令和6年度)

→全産業に占める若年層(15～29歳)の割合と同等以上(令和12年度)

[女性運転者・女性整備士の人数]

①女性バス運転手 1,696人(令和5年度)→2,500人(令和12年度)

②女性タクシー運転手 13,078人(令和6年度)→20,000人(令和12年度)

③女性自動車整備士(2級)

4,484人(令和5年度)→4,800人(令和12年度)

- 海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートについて、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化する。また、今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口拡充等の措置を講じる。

- 内航海運業界と荷主業界との対話、適正な運賃・用船料の収受に向けた環境整備、デジタル技術等を活用した省力化、運航・経営の効率化、標準化等を通じて、内航海運業の取引環境改善や生産性向上を進め、安定的な海上輸送の確保を図る。

[船員1人・1時間当たりの付加価値(円)]

16,600円(令和4年)→19,210円(令和12年度)

- 航空事業においては、民間養成機関による人材供給能力拡充等の操縦士・整備士の確保に関する施策を実施する。また、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務の体制強化を推進するため、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」等に基づき、国や地方公共団体、事業者で連携した人材確保・育成、処遇改善の取組や業務資格の相互承認等の事業者間協調(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)、特定技能外国人の受入、退職自衛官の採用等の取組を推進する。

[主要航空会社の航空機操縦士の人数]

7,274人(令和6年1月1日)→8,000人(令和12年1月1日)

[主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数]

400人(令和4～5年度の平均)→440人(令和12年度)

[地方空港における国際線就航都市数]《再掲》

- 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。

【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）】

- 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」解消本部において 2025 年 5 月に決定した「「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」に基づき、2025 年度から 2027 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」の確保の取組を計画的に実施し、適切にフォローアップを行う。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。さらに、「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、利用者目線でわかりやすい情報提供を推進する。

[「交通空白」解消の目途が立っていない地点数（観光の足）]《再掲》

- 歴史文化・自然・食・伝統産業等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等への支援を通じ、地方への誘客を強力に進める。あわせて、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。

- これらの観光施策を充実・強化するために、2025 年度末までに新たな観光立国推進基本計画を策定するとともに、必要となる国の財源確保策について、具体的検討を行う。

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 整備新幹線について、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線について、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等と連携協力し、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。

○ 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。

○ 都市鉄道の利便性向上のため、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。

○ ポストコロナ時代のテレワークをはじめとする新たな働き方の進展などの社会情勢の変化や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促進する。また、鉄道事業者だけの混雑緩和対策では効果が限定的であることから、企業や利用者等を含めた社会全体における混雑回避に向けた行動変容を促していく。

○ 圏域を越えた人流・物流の更なる拡大・強化を図るため、高規格道路を含めた道路ネットワークの整備等を推進する。

[災害に強いネットワークとして必要な高規格道路（約 20,000km）の未整備区間（約 6,000km（令和 2 年度末時点））の整備完了率]

6%（令和 5 年度）→19%（令和 12 年度）

[道路による都市間速達性確保率]

57%（令和 5 年度）→60%（令和 12 年度）

○ 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など、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

○ 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、官民連携を強化しながら戦略的に展開して交通拠点を形成する。

○ 「開かずの踏切」等による渋滞の解消及び災害時の長時間遮断の防止のため、立体交差化等を推進するほか、歩行者の滞留交通量に応じた拡幅、駅の入出口の新設、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。

[踏切遮断による損失時間]

82 万人・時/日（令和 5 年度）→78 万人・時/日（令和 12 年度）

- 国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、持続可能な高速道路システムの構築に向けた新たな料金体系の導入などの検討を推進する。また、高速道路をより賢く使うため、混雑状況に応じた料金の本格導入に向けた取組を推進する。
- ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業をはじめとする効率的・効果的なハード対策やTDM⁸等のソフト対策を実施し、道路のサービスレベルの向上に取り組む。
- 観光地におけるオーバーツーリズムの未然防止・抑制のため、駐車場予約システムや観光 Maas、道路混雑分析等の ICT・AI を活用した交通需要分散による渋滞対策や、訪日外国人旅行者による事故減少のための対策等を実施する。
- 幹線道路等における交通渋滞の緩和等のため、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の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。
[信号機の改良等による通過時間の短縮]
約 1,400 万人・時間/年（令和 12 年度）
- 内航船員の高齢化が顕著な状況にある中、若手船員の定着を図るため、船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境整備を行うとともに、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境改善と生産性向上を促し、安定的な海上輸送の確保に取り組む。
[船員 1 人・1 時間当たりの付加価値（円）] 《再掲》
- 政府目標である 2030 年訪日外国人旅行者数 6000 万人を達成するためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務の体制強化を図ることが不可欠であることから、先進技術の活用等により、空港業務 DX を通じた更なる生産性の向上に取り組む。
- コロナ後の航空需要の変化や、燃料価格や整備費等の高騰、脱炭素化への対応の必要性、人材不足等の航空業界を取り巻く環境変化を踏まえ、持続可能な航空ネットワークの構築に向け、航空業界に対する必要な支援・検討を行う。

⁸ 交通需要マネジメント(Transportation Demand Management)の略。都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整(=交通行動を調整)する手法。

○ 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を推進するなど、空港アクセス網の充実を図る。

○ 国管理空港等において、民活空港運営法⁹を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていく。

○ 今後の航空需要の増大に対応するため、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査員の処遇改善や保安検査の高度化に資する DX 技術等の活用を図るなど、保安検査の量的・質的向上に必要な取組を推進する。また、今後の保安検査の実施主体や費用負担の在り方については、「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」における中間とりまとめを踏まえ、空港ごとに具体的な検討を行い、保安検査の実施主体の移行を計画的に推進する。

[ハイジャック及びテロの発生件数]

0 件（令和 6 年度）→ 0 件（令和 7 年度以降）

○ 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」の取組を推進する。

[主要空港（成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇）の国際線におけるチェックイン（セルフ）・保安検査に係る待ち時間を令和元年度から半減、又は 10 分以下に短縮した空港]

21%（令和 6 年度）→ 100%（令和 12 年度）

○ ビジネス需要や高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、諸手続の見直しやビジネスジェット専用動線の整備など、ビジネスジェットの利用環境改善を推進する。

[ビジネスジェット発着回数]

2.3 万回（令和 6 年）→ 2.7 万回（令和 12 年）

○ 2030 年訪日外国人旅行者数 6,000 万人の目標の達成に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設における二次交通への円滑なアクセスに資する乗場環境の

⁹ 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）

整備・改善、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・発信が可能となる高速な無料公衆無線 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。

[旅客施設における公衆無線 LAN (Wi-Fi) 整備率]

①鉄軌道駅 55% (令和 6 年度) →100% (令和 12 年度)

②バスターミナル 80% (令和 6 年度) →100% (令和 12 年度)

③旅客船ターミナル 79% (令和 6 年度) →100% (令和 12 年度)

④空港 100% (令和 6 年度) →100%を維持 (令和 12 年度)

[旅客施設における多言語対応率]

①鉄軌道駅 91% (令和 6 年度) →100% (令和 12 年度)

②バスターミナル 97% (令和 6 年度) →100% (令和 12 年度)

③旅客船ターミナル 81% (令和 6 年度) →100% (令和 12 年度)

④空港 100% (令和 6 年度) →100%を維持 (令和 12 年度)

[国際空港における入国審査待ち時間 20 分以内達成率]

毎年度 対前年度以上

- 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。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。
- 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や地方部の免税店の拡大を推進する。
- 官民が連携した、自転車の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入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。
- クルーズ船の船型や寄港地が多様化する中で、クルーズ船寄港による交流人口の拡大と経済効果を全国に波及させるため、港湾の受入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

能強化を進めるなど、ハード・ソフト両面から受入環境整備を行う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、クルーズ人口の裾野拡大の取組を推進する。

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

(趣旨)

「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が、2030 年度には更なる輸送力不足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である。

このため、物流標準化・データ連携の推進等により、我が国の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を推進するなど、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。

(施策)

<新たに取組む施策>

- 物流革新に向けた 2030 年度までの「集中改革期間」において、次期「総合物流施策大綱」に基づき、モーダルシフト等の物流 GX、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に取り組む。また、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。その際、再配達削減等の荷主・消費者の行動変容が、経済性や効率化といった側面のみならず、物流負荷や環境負荷等の軽減につながることにについて、国民的理解の醸成を促す。

[ドライバーの賃金]

①大型ドライバー（営業用大型貨物自動車運転者）

492 万円（令和 6 年度）→令和 12 年度までに全産業平均と同等以上の数値

②中型ドライバー（営業用貨物自動車運転者（大型車を除く））

437 万円（令和 6 年度）→令和 12 年度までに全産業平均と同等以上の数値

- 「2024 年問題」を背景としたトラック輸送の変容への対応の必要性や、物流施設の供給方法の多様化等の状況の変化を踏まえた、ダブル連結トラック、自動運転トラック等の新技術への対応、地域の新産業創出や賑わい創出等の活性化

1 にも資する物流拠点の整備を促進する。このため、①物流拠点の整備に係る国
2 の方針策定、②国にとって基幹となる物流拠点の整備に係る関与・支援、③公
3 共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援を進めていくとともに、
4 地方公共団体も参画するスキームを検討する。

- 5
- 6 ○ 国民生活や経済活動、地方創生などを支える物流の機能維持に向け、自動運転
7 等のイノベーションへの対応を図るとともに、地方公共団体や荷主等も含めた
8 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
9 重要である。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
10 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
11 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、
12 地域の産業振興等を担う地方公共団体や産業団体・経済団体等が協働しながら、
13 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
14 チング、地域物流の核となる拠点整備等について検討を行い、持続可能な物流ネ
15 ットワークの再構築を推進する。

16 [鉄道による貨物輸送トンキロ]

17 164 億トンキロ（令和 6 年度）→221 億トンキロ（令和 12 年度）

18 [海運による貨物輸送トンキロ]

19 371 億トンキロ（令和 5 年度）→410.4 億トンキロ（令和 12 年度）

- 20
- 21 ○ 都市部・過疎地域双方において、ラストマイル配送の効率化や維持・確保に向
22 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
23 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
24 ローン等の新技術の活用などの方策を検討する。

- 25
- 26 ○ ダブル連結トラックについて、事業者ニーズ等を踏まえ、通行区間の指定やダ
27 ブル連結トラックに対応した駐車マスの整備などにより、導入促進を図る。

- 28
- 29 ○ トラックドライバーの拘束時間短縮のため、中継輸送の実用化・普及に資する
30 拠点の整備等を推進する。

- 31
- 32 ○ 2025 年に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和 7 年法
33 律第 60 号）」及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に
34 関する法律（令和 7 年法律第 61 号）」に基づき、トラックドライバーの適切な賃
35 金の確保及びトラック運送業界の事業環境向上に向け、一般貨物自動車運送事
36 業の許可更新制度や適正原価制度等の着実な施行を推進する。

37 [ドライバーの賃金]《再掲》

○ 海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートについて、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化する。また、今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口拡充等の措置を講じる。《再掲》

○ 港湾運送分野における労働者不足対策のため、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、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を推進する。

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○ 船員の資質の確保による船舶の航行の安全を図るため、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。

○ 船員の安定的な養成において基幹的な役割を担う独立行政法人海技教育機構については、引き続き、質の高い船員を養成するため、業務運営の見直しを進めるとともに、海運事業者等と協力して財務基盤の安定化を図るなど、養成基盤の強化に取り組む。

[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)の海事関連企業への就職率]

①海上技術学校 96.3%（令和3～7年度平均※令和6年度現在）

→95%以上（令和8～12年度平均）を維持

②海上技術短期大学校 99.2%（令和3～7年度平均※令和6年度現在）

→95%以上（令和8～12年度平均）を維持

③海技大学校(海上技術コース) 98.2%（令和3～7年度平均※令和6年度現在）

→95%以上（令和8～12年度平均）を維持

○ モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備等を行う。

[海上貨物輸送コスト低減効果（対令和5年度総輸送コスト）（国内）]

2%（令和12年度まで）

○ 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、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。また、離島や山間部などの過疎地域の物流の担い手不足や貨物量の減少等に対応し、地域の物流網の維持・確保を図るため、自治体・物流事業者等が連携しながら、配送拠点の整備を含むトラック等の陸上輸送とドローン配送を組み合わせたラストマイル配送を効率化する取組を支援する。

- 大規模災害や感染症発生など、どのような状況においても強靱性と持続可能性が確保され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港湾をはじめとする物流インフラの整備、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。

[サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な法人数]

928 社（令和 6 年度）→5,500 社（令和 12 年度まで）

[サイバーポート（港湾管理分野）を利用する港湾管理者数]

54 者（令和 6 年度）→131 者（令和 12 年度まで）

[「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]

4（令和 5 年度）→15（令和 12 年度）

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向上

（趣旨）

成長型経済の実現に向けて、国際競争力の向上が必要である。同時に、昨今の国際情勢を踏まえた経済安全保障の推進については、国民生活や経済活動を支える国土交通分野の産業・インフラの脆弱性・強みを捉えることなどを通じ、我が国の経済安全保障を支える交通ネットワーク・システムの安定的な運営を推進する施策展開が必要である。また、海運業や船舶産業を中核分野とする幅広い関連産業は、発注・受注等による有機的な循環を持ちながら集積する、いわゆる「海事クラスター」を形成しており、我が国経済・国民生活、経済安全保障等を支える不可欠な存在となっている。

このため、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・システム強化を推進するとともに、造船業の再生等を通じた海事クラスターの強靱化等、我が国の経済安全保障に資する交通分野の環境整備や交通関連産業の強化を推進する。

1 (施策)

2 <新たに取り組む施策>

3 【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】

- 4 ○ 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
5 輸送手段・ルート（BCP ルート）の実態調査・実証輸送を実施し、その結果につ
6 いて関係者に広く共有するとともに、平常時から活用可能な BCP ルートに関する
7 調査を実施するなど、国際物流の多元化・強靱化に向けた取組を実施する。

- 8
9 ○ 我が国の航空行政の知見の国際社会への還元、環境問題等の国際的課題に関す
10 る議論への積極的な関与等を通じた国際機関との一層の連携強化に取り組むこ
11 とにより、外交力の強化や国際社会における我が国のプレゼンスの向上を目指
12 す。

13
14 【経済安全保障に資する交通分野の環境整備及び関連産業の強化】

- 15 ○ 経済安全保障の観点から、国土交通分野における重要な物資等の供給途絶リス
16 クを把握し、必要な対策を推進することにより、国土交通分野の産業・インフ
17 ラ役務提供の安定的な供給確保を推進する。

- 18
19 ○ 船舶のサプライチェーン強靱化等による高品質な船舶の安定供給を確保すると
20 ともに、国内造船需要の促進等を行い、船舶の需要サイドと供給サイドの取組
21 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
22 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
23 する。

24 [世界全体に占める日本法人が所有する（実質所有含む）船舶の船腹量シェア]
25 10.38%（令和6年）→10%を維持（令和10年）
26

- 27 ○ 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
28 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
29 （ISO/IEC）での審議等に注力する。また、国内の鉄道事業の効率化・省力化に
30 向け、鉄道施設や車両について装置・部品類の規格化、共通化等を推進する。

- 31
32 ○ 2030 年までに農林水産物・食品の輸出額を 5 兆円とする目標の達成に向けて、
33 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
34 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
35 進する。

36
37 <これまでの取組を更に推進していくもの>

- 外航海運業は、世界単一市場で厳しい国際競争下にあることから、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。
- 〔世界全体に占める日本法人が所有する（実質所有含む）船舶の船腹量シェア〕
- 《再掲》
- アジアと欧州を結ぶ北東航路及び北極海の北米大陸側を通る北西航路からなり、「南回り航路」に比べ航行距離を大きく短縮でき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など、利活用に向けた環境整備を進める。
- 東南アジア・太平洋島嶼国等を対象に、我が国の造船技術を活用した官公庁船等の海外展開や低環境負荷船の普及の促進を図る。
- 我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスの国際標準等の普及を推進するとともに、ASEAN 諸国等との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。
- 〔日本政府協力のもと策定されたコールドチェーン物流に関する規格の数〕
- 4 規格（令和 5 年）→ 8 規格（令和 12 年）
- 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、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を推進する。
- OECD 等の枠組を通じ、造船分野における公正な競争条件の確保等により、我が国の海事産業の国際競争力強化に向けた環境整備を推進する。
- 国際海上輸送網のチョークポイントであるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保を図るため、航行援助施設の更新・維持管理への支援、人材育成等を推進する。
- 経済安全保障の観点を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の機能強化を推進する。具体的には、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。

[我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力]

①京浜港 20 万 TEU/週（令和 6 年度）→27 万 TEU/週以上（令和 12 年度）

②阪神港 8 万 TEU/週（令和 6 年度）→10 万 TEU/週以上（令和 12 年度）

[我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数]

①京浜港 36 港（令和 6 年度）→42 港以上（令和 12 年度）

②阪神港 16 港（令和 6 年度）→26 港以上（令和 12 年度）

[国際フィーダー貨物量]

①京浜港 22 万 TEU（令和 5 年度）→24 万 TEU 以上（令和 12 年度）

②阪神港 43 万 TEU（令和 5 年度）→39 万 TEU 以上（令和 12 年度）

- 大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。

[海上貨物輸送コスト低減効果（対令和 5 年度総輸送コスト）（国際）]

5%（令和 12 年度まで）

- 国際競争力向上に資する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。

[三大都市圏環状道路整備率]

84%（令和 6 年度）→89%（令和 12 年度）

- 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策の両立を図るため、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、国際民間航空機関（ICAO）等の動向を注視しつつ、より効率的かつ効果的なものとなるよう検討を進める。

- 我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港について、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。

[三大都市圏国際空港の国際線就航都市数]《再掲》

- 「インフラシステム海外展開戦略 2030」を踏まえ、インフラシステムの戦略的な海外展開に向けて、戦略的なトップセールス、我が国の強みを活かしたイン

1 フラ展開のための戦略的発信、官民連携による案件形成、グローバル人材の育
2 成・確保、交通ソフトインフラの海外展開の推進、株式会社海外交通・都市開
3 発事業支援機構（JOIN）による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進
4 等の取組を推進する。

5 [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
6 額]

7 7.8 兆円（令和4年）→10 兆円（令和12年）

1 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 2 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

3 (趣旨)

4 激甚化・頻発化する自然災害や、危険な事故・事象の発生、不正事案による信
5 頼性への課題、担い手不足による安全面への課題等が生じており、利用者の安全
6 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。

7 このため、令和6年能登半島地震のような大地震や気候変動に伴う災害の激甚
8 化・頻発化等、厳しさを増す災害に対する事前の備えとハード・ソフト両面での
9 対応力の強化や、過去の事故・事象、テロ行為等も踏まえた重大事故等の防止等、
10 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
11 る。特に、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に
12 位置付けられた取組については、同計画に沿って中長期の目標を定めて実施する
13 こととし、防災・減災、国土強靱化の更なる加速化・深化を図っていく。

15 (施策)

16 <新たに取り組む施策>

17 【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】

- 18 ○ 道路や河川等関連する事業との連携・協力（事業間連携）を推進するとともに、
19 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の「鉄道災害調査隊」も活用し、
20 被災した鉄道施設の早期災害復旧体制を構築する。
- 21
- 22 ○ 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
23 満たす災害復旧工事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
24 に代わって国が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
25 する。また、被災地空港支援のため人員や機材等の輸送に飛行検査機を引き続
26 き活用する。
- 27
- 28 ○ 次期静止気象衛星（2030年度運用開始予定）、スパコン、AI技術の活用等により、
29 防災気象情報等の高度化を進める。具体的には、線状降水帯について、2～3
30 時間前を目標とした予測情報の提供、市町村単位で危険度の把握が可能な危険
31 度分布形式の情報の半日前からの提供を行い、更なる精度改善を図る。また、
32 台風について交通機関の運行判断等に資するよう早めの備えを促す情報やきめ
33 細かな情報の提供等に取り組むとともに、交通に関連した計画の策定に資する
34 よう気候変動分野及び地震火山分野の情報の高度化に取り組む。
- 35 [台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）]

178 km（令和 2～6 年の平均値）→100 km（令和 8～12 年の平均値）
[線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化（発生情報の早期提供に係る 3 工程、
半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る 3 工程）の実施進捗
率]

67%（4 件）（令和 6 年度）→100%（6 件）（令和 11 年度）
[緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く（震度の誤差が震度階級で± 2 階
級以下）提供した地域の割合]

89.3%（平成 28～令和 2 年度の平均値）→92%（令和 8～12 年度の平均値）

- 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。

[民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及
び重要港湾（全国 63 港）のうち、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「協働防護計画」を作成した港湾の割合]

0%（令和 6 年度）→11%（令和 12 年度）

【安全・安心対策の徹底と確実な対応】

- 航空の安全・安心を確保するため、管制交信に係るヒューマンエラーの防止、
滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化、滑
走路の安全に係る推進体制の強化、技術革新の推進の取組を着実に推進する。

[滑走路路上における航空機等の衝突事故件数]

1 件（令和 6 年）→0 件（令和 7 年以降毎年）

- 2023 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。

- 自動車メーカー等で発覚した型式指定申請に係る不正事案の再発を防止するた
め、2025 年度に規制の実効性向上の検討を行い、2026 年度より自動車メーカー
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のための制度運用を開
始する。

- 廃止や第 1 種化が困難な第 4 種踏切道の緊急対策として、安全対策を簡易かつ
効果的に実施できる設備の導入を推進する。

1 [第4種踏切道の緊急対策箇所数]

2 0箇所（令和5年度）→300箇所（令和11年度）

4 <これまでの取組を更に推進していくもの>

5 （防災）

- 6 ○ 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。バスやタクシー等については、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し、災害時には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。船舶については、関係省庁や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係る合同図上訓練等の実施を通じて、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とともに、訓練等により抽出される課題について対応の見直し・検討を進める。

15 [多言語掲示物システムを配布する鉄軌道事業者の割合]

16 100%（令和6年）→100%（令和12年）

- 18 ○ 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、TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携強化による新たな応援体制の構築や、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。

21 [TEC-FORCE（対象隊員数：約8,900人）による被災状況把握等の高度化（DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等）への対応（訓練・研修・講習の受講）完了率]

24 16%（令和5年）→100%（令和12年）

- 26 ○ 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、豪雨対策、豪雪対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

28 [首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等（約30,000か所）の耐震化率]

30 0%（令和6年度）→33%（令和12年度）

31 [重い桁荷重を支えるラーメン橋台（約1,100か所）の耐震化率（新幹線鉄道以外）]

33 26%（令和5年度）→100%（令和9年度）

34 [航路標識（全国5,125か所）のうち、災害時の電源喪失対策が必要な航路標識（103か所）の整備完了率]

36 71%（令和5年度）→100%（令和10年度）

37 [航路標識（全国5,125か所）のうち、災害時の信頼性向上及び安定運用に必要な

な機器等（新光源（LED）機器：460 か所、耐波浪型 LED 機器：1,480 か所、船舶通航信号所関連機器：324 か所、老朽機器：267 か所）の整備完了率]

22%（令和 5 年度）→53%（令和 12 年度）

[航路標識（全国 5,125 か所）のうち、レーダーの耐風速対策が必要な航路標識のレーダー施設（26 か所）の整備完了率]

42%（令和 5 年度）→100%（令和 11 年度）

[航空ネットワークの拠点となる空港（23 空港）における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率]

48%（令和 6 年度）→91%（令和 12 年度）

[航空ネットワークの拠点となる空港（23 空港）における滑走路等の耐震対策の完了率]

61%（令和 6 年度）→65%（令和 12 年度）

[全国の空港（95 空港）における空港無線施設等（建物）の津波・高潮等の安全対策の完了率]

79%（令和 6 年度）→80%（令和 12 年度）

[全国の空港（95 空港）におけるターミナルビルの電源設備の浸水対策（止水扉設置等）の完了率]

89%（令和 6 年度）→93%（令和 12 年度）

[全国の空港（95 空港）におけるターミナルビル吊り天井の安全対策の完了率]

74%（令和 6 年度）→92%（令和 12 年度）

[緊急輸送道路（約 110,000km）における渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の洗掘・流失の対策必要箇所（約 1,700 か所（令和 5 年度末時点））の整備完了率]

17%（令和 5 年度）→67%（令和 12 年度）

[緊急輸送道路（約 110,000km）の法面・盛土における対策必要箇所（約 34,000 か所（令和 6 年度末時点））の整備完了率]

67%（令和 5 年度）→76%（令和 12 年度）

[緊急輸送道路（約 110,000km）上の橋梁（約 65,000 橋（令和 5 年度末時点））の耐震化率]

82%（令和 5 年度）→88%（令和 12 年度）

[雪寒指定道路（直轄区間約 12,000km）のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所（約 940 か所（令和 5 年度末時点））の整備完了率]

0%（令和 5 年度）→24%（令和 12 年度）

[全国の港湾（932 港）のうち、津波対策（港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備）を緊急的に行う必要のある港湾（46 港）の整備完了率]

35%（令和 5 年度）→59%（令和 12 年度）
[全国の港湾（932 港）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、背後の荷さばき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：464 ネットワーク）の整備完了率]

35%（令和 5 年度）→43%（令和 12 年度）
[全国の港湾（932 港）のうち、高潮・高波対策（港湾計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等）を実施する必要がある施設延長（170km）の整備完了率]

42%（令和 5 年度）→48%（令和 12 年度）
[既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁（約 380 橋梁）の流出・傾斜対策の完了率]

35%（令和 5 年度）→80%（令和 12 年度）
[既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面（約 2,400 か所）の崩壊防止対策の完了率]

29%（令和 5 年度）→66%（令和 12 年度）
[既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等（約 1,000 か所）の浸水防止対策の完了率]

38%（令和 5 年度）→74%（令和 12 年度）

- 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とともに、その分析結果を施設整備に反映する。

[全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路（140 か所）のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム（みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの）を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路（123 か所）における整備完了率]

9 %（令和 6 年度）→39%（令和 12 年度）

- 豪雨による大規模出水時等に船舶が安全に港湾に到達できるよう、浚渫を行うとともに漂流物回収を含めた体制を強化し、海上交通ネットワークを維持する。
[全国の港湾及び開発保全航路（947 か所）のうち、埋塞対策等（水域施設の埋没対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕）を行う必要がある港湾及び開発保全航路（100 か所）の整備完了率]

4 %（令和 5 年度）→15%（令和 12 年度）

- 発災後、海上からの物資輸送を可能とする観点から、速やかに漂流物等の回収が可能となるよう、老朽化した海洋環境整備船等の計画的な更新を進める。
[海洋環境整備船等のうち、更新目安時期を超過していない船舶の割合]
80%（令和7年度）→93%（令和12年度）
- 港湾における船舶の避難に必要な水域を確保し、来襲する台風から海上交通ネットワークを守る。
[全国の港湾（932港）のうち、船舶の避泊水域を確保（港湾計画等に基づく船舶の避難に関連する外郭施設等の整備）する必要がある施設延長（60km）の整備完了率]
82%（令和5年度）→88%（令和12年度）
- 港湾分野における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に関連する技術開発を推進する。
[港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類（高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、栈橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目）の策定完了率]
0%（令和6年度）→67%（令和12年度）
- 港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定された全ての港湾において関係者による訓練を実施し、過去の災害の教訓も踏まえ、PDCAサイクルによる継続的な見直し・改善を図る。
[国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾BCPに基づく訓練の実施割合]
84%（令和6年度）→100%（令和12年度）
[災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾BCPを改訂した港湾（重要港湾以上）の割合]
0%（令和6年度）→100%（令和12年度）
- 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。
[水際・防災対策連絡会議の開催港数]
129港（令和6年度）→毎年度 129港
- 将来発生することが予想される巨大地震等による甚大な被害に対し、大型の巡視船では対応できない狭水域において、人命救助はもちろん、漂流物等による航路閉塞の解消、航路標識・港湾施設等の被害状況調査による海上輸送ルート

の早期確保のほか、救援物資・人員等輸送による被災者支援等の業務に従事する巡視艇の機能を維持するため、老朽化した巡視艇の代替整備を推進する。

[代替整備が必要な巡視艇（35 隻）の整備完了率]

0%（令和5年度）→63%（令和12年度）

- 油や危険有害物質への対応に加え、今後、代替エネルギーとして期待されている水素やアンモニア等の次世代エネルギーの海上における大規模拡散及び流出時にも的確に対応するため、対応資機材の整備、維持管理を推進するとともに、現場海上保安官の知識・技術の向上を図れる体制を整備する。また、関係機関合同の訓練等に参画し、地域の特性に合わせた連携強化を図り、海上災害対応能力の向上を図る。

- 被災地の空港機能を確保するため、近隣の空港が代替空港としての役割を担う広域的な地域防災の拠点化を推進する。

[全国の空港（95 空港）における他空港との連携を空港の業務継続計画（A2-BCP）等に位置付けている計画の策定完了率]

0%（令和6年度）→100%（令和12年度）

- 災害等によりドクターヘリや防災ヘリなどの公共性の高いヘリコプター操縦士の重要性が高まっていることを踏まえ、ヘリコプター操縦士の養成・確保について、関係省庁と連携の上、検討を進める。

- 自然災害や事故等による遅延等においても代替ルートの確保により社会経済活動ができる限り維持されるよう、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。

[全国の空港（95 空港）における他空港との連携を空港の業務継続計画（A2-BCP）等に位置付けている計画の策定完了率] 《再掲》

[国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾BCPに基づく訓練の実施割合] 《再掲》

- 大規模災害に備えた道路啓開計画の実効性を向上するため、法定協議会での協議を経た上で、道路啓開計画を策定するとともに、道路啓開計画に位置付けられた実践的な啓開訓練と定期的な計画の見直しを実施する。

- 人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域及び主要駅・中心駅周辺地域の滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民連携による一体的・計

1 画的な帰宅困難者対策の推進を図る。

2 [都市再生安全確保計画の策定率]

3 40%（令和 5 年）→60%（令和 12 年）

- 4
- 5 ○ 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
6 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
7 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
8 点の活用を図る。

9 [信号機電源付加装置の整備台数]

10 約 1,500 台（令和 12 年度末）

- 11
- 12 ○ 災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を促すた
13 め、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む支援物資輸送訓練に対する
14 支援等を通じて、各地域の実情に応じた災害時の円滑かつ迅速な支援物資輸送
15 体制を維持・確保するとともに、災害時における官民協力協定の締結を促進す
16 る。

17 [全国の市区町村（1,741 市区町村）と物流事業者団体との間の支援物資物流に
18 関する協力協定の締結完了率]

19 62%（令和 6 年）→80%（令和 12 年）

- 20
- 21 ○ 自動車の安全・安心を確保するため、複数系統の電源確保、バックアップ機能、
22 災害を想定した訓練を通じた職員の対応能力の強化等により、災害に強い自動
23 車登録検査業務電子情報システム（MOTAS）の運用体制を構築する。

24 [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
25 達成度]

26 98%（令和 6 年度）→100%（令和 12 年度）

- 27
- 28 ○ 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、高規格道路の未
29 整備区間の解消及び暫定 2 車線区間の 4 車線化、高規格道路と代替機能を発揮
30 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。

31 [災害に強いネットワークとして必要な高規格道路（約 20,000km）の未整備区間
32 （約 6,000km（令和 2 年度末時点））の整備完了率] 《再掲》

33 [災害に強いネットワークとして必要な高規格道路（有料）の 4 車線化優先整備
34 区間等（約 1,100km（令和 5 年度末時点））の整備完了率]

35 0%（令和 5 年度）→14%（令和 12 年度）

- 36
- 37 ○ 地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」

を地域の防災拠点として位置付け、その強化を図るとともに、災害時にも活用可能な AI カメラや高付加価値コンテナ¹⁰等の設置、BCP の策定等、災害対応の体制構築を推進する。

[道の駅における防災対策（防災上の位置付け（地域防災計画への位置付け）がある道の駅の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保）の完了率]
55%（令和 5 年度）→68%（令和 12 年度）

（維持管理）

- 多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する。

[地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数]

①道路 8,891 人（令和 5 年度）→12,500 人（令和 12 年度）

②鉄道 3,119 人（令和 5 年度）→ 5,500 人（令和 12 年度）

- 「事後保全」から「予防保全」への転換の加速化により、交通インフラ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。対策の実施に当たっては、施設の特性や優先度等を踏まえつつ、予防保全の管理水準を下回る状態となっているインフラの修繕等を重点的に進め、予防保全のサイクルへの移行を加速化させる。また、新技術の開発や導入、維持管理データの蓄積・共有等を通じて、点検、診断、補修・修繕等の対策の充実を図る。さらに、地域の将来像等を踏まえて、必要な施設の集約・再編や機能強化、不要な施設の撤去等によるインフラストックの適正化に取り組む。

[耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な鉄道施設（約 470 か所）の老朽化対策の完了率]

27%（令和 5 年度）→79%（令和 12 年度）

[耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な青函トンネル施設（約 180 か所）の老朽化対策の完了率]

0%（令和 6 年度）→17%（令和 12 年度）

[国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁（約 92,000 橋（令和 5 年度末時点））の修繕措置（完了）率]

55%（令和 5 年度）→80%（令和 12 年度）

[緊急輸送道路（約 110,000km）等における舗装（約 8,300km（令和 5 年度末時点））の修繕措置（完了）率]

¹⁰ 運用場所を柔軟に変更できるよう可動性を備え、従来の活用方法を超えた新たな価値を付加し、平常時・災害時に有効活用できる空間を有するコンテナ。

0%（令和5年度）→61%（令和12年度）
[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トンネル（約1,700か所（令和5年度末時点））の修繕措置（完了）率]

0%（令和5年度）→83%（令和12年度）
[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道路附属物（うち大型附属物約2,100か所（令和5年度末時点））の修繕措置（完了）率]

0%（令和5年度）→83%（令和12年度）
[全国の港湾（932港）における老朽化した港湾施設（約2.5万施設）の予防保全対策の完了率]

85%（令和5年度）→90%（令和12年度）
[全国の空港（95空港）における予防保全を適切に実施した割合]

100%（令和6年度）→100%（令和12年度）
[措置が必要な自動車道施設の修繕率]

92%（令和6年度）→100%（令和12年度）
[老朽化等対策が必要な航路標識（1,468か所）の整備完了率]

51%（令和5年度）→74%（令和12年度）
[全国の信号制御機（約204,000基）のうち、老朽化の対処へのため緊急に対応すべき信号制御機（約36,000基（令和6年度末時点））の更新完了率]

0%（令和6年度）→100%（令和12年度末）

- 開業60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。

（安全）

- 次世代を担うこどもの安全な歩行空間の確保を推進する。

[通学路における歩道等の整備率]

53%（令和6年度）→55%（令和12年度）

- 車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成（最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイス（ハンプ・狭さく等）を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの整備）を推進する。

[30km/h速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率]

令和6年比で3割抑止（令和12年）

- 幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策（交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等）を推進する。

1 [幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率]

2 令和6年比で3割抑止（令和12年）

- 3
- 4 ○ 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
5 振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき、低コスト手法の普及拡大、占用
6 制限による電柱の抑制、地方公共団体の事業実施をサポートする支援体制の構
7 築や、事業のスピードアップ等により、道路の無電柱化を進める。

8 [電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路（約10,000km）におけ
9 る無電柱化整備完了率]

10 54%（令和5年度）→61%（令和12年度）

- 11
- 12 ○ 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・
13 逸脱の防止）を実施する。

- 14
- 15 ○ 踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺
16 の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進する。

17 [踏切事故件数]

18 令和8～12年度平均値を令和3～7年度平均値比約1割低下

- 19
- 20 ○ 事業用自動車に係る事故の削減に向けて、マニュアル等を通じた更なる安全意
21 識の醸成、監査体制の強化等により、自動車運送事業における輸送の安全の確
22 保を図る。

- 23
- 24 ○ 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
25 資質向上や監査の強化など、改正海上運送法¹¹等に基づく対策を着実に実行し、
26 旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。

27 [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]

28 計0人（令和6年度）→計0人（令和12年度まで）

- 29
- 30 ○ 船舶交通がふくそうする海域における海上交通流の動静把握や航行船舶に対す
31 る情報提供の充実・強化を推進するとともに、次世代のAISであるVHFデータ交
32 換システム（VDES）の具体的な活用やシステム構築に向けた検討を進めるなど、
33 海上交通センターの機能充実にに向けた取組を推進する。

34 [ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模な船舶
35 事故の発生数]

¹¹ 海上運送法等の一部を改正する法律（令和5年法律第24号）

0 件（令和 5 年度）→0 件（令和 12 年度）

○ 自動車の事故防止、被害軽減を図るため、先進安全技術等を利用して、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安全運転サポート車等に限定して運転することを認める限定条件付免許制度に関する広報啓発を推進する。

○ 航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（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。

○ 国際民間航空機関（ICAO）勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に滑走路端安全区域（RESA）の整備を実施し、航空の安全・安心の確保を図る。
[滑走路端安全区域（RESA）が確保されている空港の割合]
42.3%（令和 6 年度）→81.4%（令和 12 年度）

○ 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。

○ 交通事業者の経営層に対し、安全管理体制の構築・改善状況の助言・確認を行う運輸安全マネジメント評価を実施するとともに、事業者による安全管理体制の維持・改善に向けて、制度の普及・啓発等を推進する。
[運輸安全マネジメント評価実施事業者数]
12,730 事業者（令和 6 年度）→16,000 事業者（令和 11 年度）
[運輸安全マネジメント制度創設（平成 18 年度）以降の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の延べ数]
132,954 人（令和 6 年度）→180,000 人（令和 11 年度）

○ 2027 年の国際園芸博覧会の開催を見据え、2021 年の東京オリンピック・パラリンピック、2023 年の G7 広島サミット及び 2025 年の大阪・関西万博の経験を踏まえ、引き続き公共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・増設を図る等により、公共交通機関におけるテロ対策を推進する。

○ 2024 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」などを指導したところであり、引き続き不適切事案が発生した場合

1 は、安全の確保に向け適切に対応する。

- 2
- 3 ○ 運転事故の約 9 割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏
4 切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防
5 止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要で
6 ある。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関
7 係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンを実施す
8 る。また、首都圏の鉄道事業者が一体となって、酔客に対する事故防止のため
9 の注意喚起を行うプラットフォーム事故 0（ゼロ）運動等において広報活動を積
10 極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。さらに、これらの
11 機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について
12 分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。
- 13
- 14 ○ 新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえ、将来的に感染症危機が発生した際
15 に適切に対応できるよう、新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成 24 年法
16 律第 31 号）等に基づき、公共交通機関における新型インフルエンザ等対策を推
17 進する。具体的には、2024 年 7 月に改定された新型インフルエンザ等対策政府
18 行動計画等や、2025 年 3 月に改定された国土交通省新型インフルエンザ等対策
19 行動計画等に基づき、各計画で定める必要な対策を推進する。
- 20
- 21 ○ 感染症のまん延等における、物流の事業継続のため、港湾における感染症 BCP
22 に基づき関係機関と連携し対応する。
- 23
- 24

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

25 （趣旨）

26 「地球沸騰化」とも称される気候変動問題に直面し、カーボンニュートラルを
27 はじめとして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
28 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。2030
29 年度政府目標（2013 年度比 46%削減）達成に向け、部門全体での施策を推進し、
30 運輸部門目標として定める同年度比 35%削減を図る。

31 このため、徹底した省エネ、クリーンエネルギーへの移行に向けて次世代自動
32 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、港湾を核とする物流シ
33 ステムの構築等による広域的な資源循環の促進等、再生資源を利用した生産シス
34 テム構築に向けた施策を推進するとともに、更なるモーダルシフトの推進等、多
35 様な輸送モードが連携した取組を進める。加えて、環境価値の見える化や環境を

評価・認証する仕組みの活用・充実、国民・企業の行動変容の促進等を通じて、環境価値が評価され広く国民が負担を分かち合う社会・市場づくりを進め、環境に優しいグリーン社会の実現を目指す。

(施策)

＜新たに取り組む施策＞

【省エネ、クリーンエネルギーへの移行に向けた交通政策】

- 自動車分野のカーボンニュートラル実現に向けて、大型車分野における脱炭素化を実現するための技術開発の促進、新たな燃費基準の検討、EV 等のバッテリー耐久性能に関する国連基準の策定に向けた国際議論への積極的な参画等を行う。

- 道路照明の LED 化等の道路政策を通じて政府目標を達成し、カーボンニュートラルに貢献する。

[道路照明の LED 化率 ※国直轄]

約 44% (令和 5 年度) →100% (令和 12 年度)

[道路関係車両の電動化率 ※国直轄]

約 14% (令和 5 年度) →100% (令和 12 年度)

[再生可能エネルギー活用 (電力調達割合) ※国直轄]

約 16% (令和 5 年度) →60% (令和 12 年度)

- 鉄道分野におけるカーボンニュートラルの実現に向け、回生電力の活用、鉄道アセットを活用した太陽光発電等の再生エネルギーの導入促進、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、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。

[鉄道ネットワーク全体の脱炭素化 (2013 年を 100 としたエネルギーの使用に係る原単位)]

88.1% (令和 5 年) →84.3% (令和 12 年)

- 新燃料を大規模海上輸送する際の安全基準を策定する。

【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】

- 商用車の電動化普及促進のため、電動車の性能等に係る正しい情報提供及びバッテリー再利用等の導入後の負担削減に資する取組を実施する。具体的には、EV、再生可能エネルギー、蓄電池 (交換式バッテリー、劣化バッテリーの再利用) を組み合わせた、地域内経済循環及びエネルギー自給率向上を図る地産地消モデルの実証事業を実施し、その成果を含めた商用電動車の導入ガイドライ

1 ンの策定や電動車の性能等の評価検証・公表制度の創設に向けた調査検討を行
2 うことにより、全国展開を図る。

3 [8t 超の大型トラック・バスにおける電動車の導入台数]

4 2,565 台（令和 6 年）→5,000 台（令和 11 年）

5 [8t 以下の小型トラック・バスにおける新車販売台数に占める電動車の割合]

6 7.6%（令和 6 年）→20～30%（令和 12 年）

- 7
- 8 ○ 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、高度なりサイク
9 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
10 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
11 等による広域的な資源循環の促進を進める。

12 [日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数]

13 22 港以上（令和 12 年）

14

15 【環境価値が評価される市場創出に向けた政策展開】

- 16 ○ 環境に係るコストを社会全体で負担するため、CO₂ 排出削減に資する商品やサー
17 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 CO₂
18 排出量等の標準的な算出方法を確認する。その際、中小企業側の負担を考慮し
19 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、
20 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
21 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
22 を検討する。これらの取組について、具体的な在り方の検討を 2025 年度に開始
23 し、2028 年度までの仕組みの構築を目指す。

24 また、2026 年度から本格稼働する排出量取引制度について、脱炭素成長型経
25 済への移行に向け、対象となる運輸部門に係る運用上の課題等を継続的に検証
26 する。

- 27
- 28 ○ カーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けた脱炭素化の取組の透明化を図
29 り客観的に評価する「CNP 認証（コンテナターミナル）」の活用等により、荷主、
30 船社等の港湾ユーザーやターミナルの関係事業者の資金調達先を含む社会全体に
31 訴求し、CNP に取り組む企業等や港湾自体のブランド力の向上を図る。

32

33 ＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 34 ○ 自動車を排出源とする CO₂ の削減に向けて、エネルギー効率に優れる次世代自動
35 車（EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車（HV）等）の普及拡大を図る。また、
36 燃費及び電費（エネルギー消費効率）の向上を推進する。また、地域公共交通
37 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

1 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
2 強化等に加え、環境負荷の少ない自転車等の活用促進、信号機の改良等を総合
3 的に推進する。

4 [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]

5 -1.18%（令和5年度）→年平均が-1%（直近5年間の改善率）

6 [信号機の改良等による CO2 の排出抑止量]

7 約 18,000 t-CO2/年（令和12年度）

- 8
- 9 ○ 環境改善の取組を行っているトラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港
10 湾運送及び倉庫の各事業者を認証し、当該企業を公表する「グリーン経営認証」
11 制度について、クリーンエネルギーへの移行等を促す評価項目の在り方や認証取
12 得を促進するための措置等の検討を行うとともに、認証取得講習会の開催や制度
13 メリットの積極的広報等を行い、官民協力して普及拡大を図る。

- 14
- 15 ○ 物流における脱炭素化を強力に進める観点から、陸・海・空の多様な輸送モー
16 ドを活用した「新モーダルシフト」等の更なるモーダルシフトを推進する。ま
17 た、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
18 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
19 素化、ドローン物流の実用化を推進する。

20 例えば鉄道へのモーダルシフト促進に向けては、大型で10tトラックからの積
21 替えが容易な 31ft コンテナの利用拡大のため、コンテナホームの拡幅等の貨物
22 駅の施設整備を促進する。

23 [鉄道による貨物輸送トンキロ] 《再掲》

24 [海運による貨物輸送トンキロ] 《再掲》

- 25
- 26 ○ 船舶の低・脱炭素化については、2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、
27 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
28 内生産体制の整備及び国際ルール形成の推進を含む環境整備を進めることに
29 より、海事産業の競争力強化を推進するとともに、ゼロエミッション船等の普
30 及を図る。

31 ・ 大型アンモニア燃料船：2026 年の実証運航開始と 2028 年までの早期の商業
32 運航実現を目指す。

33 ・ 水素燃料船：2027 年の実証運航開始、2030 年以降早期の商業運航実現を目
34 指す。

- 35
- 36 ○ 我が国の港湾と産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化
37 に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカ

ーボンニュートラルレポート（CNP）の形成を推進する。

[港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数]

44 港湾（令和 6 年度）→100 港湾（令和 12 年度）

○ 世界各国と連携し、次世代船舶燃料バンカリング拠点の形成に向けた検討や陸上電力供給設備の導入促進等を含むカーボンニュートラルレポート（CNP）の形成の推進及びゼロエミッション船の開発等を通じ、海運及び港湾の脱炭素化を図るグリーン海運回廊の実現に取り組む。

○ 洋上風力発電について、一般海域や港湾区域における案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、円滑な導入を図る。

○ ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物¹²）の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用を推進する。

○ 航空分野の脱炭素化に向けて、SAF¹³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。

[単位輸送量当たりの CO2 排出量（kg-CO2／トンキロ）]

1.2411（令和 5 年度）→1.1693（令和 12 年度）

○ 国際航空分野で 2050 年までにカーボンニュートラルを達成するという長期目標の達成に向けて、脱炭素化を一層加速させるため、国際民間航空機関（ICAO）において導入された CORSIA¹⁴等具体的な国際枠組みを牽引する。

○ 自動車・鉄道・航空分野において、自動車の走行騒音規制の強化、新幹線鉄道における騒音対策、空港周辺における住宅や教育施設の騒音対策等交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

¹² 港湾構造物の基本的な機能を有しながら、生態系機能（生物生息機能、水質浄化機能、生物生産機能、CO2 吸収機能等）を併せ持つ港湾構造物。

¹³ Sustainable Aviation Fuel の略。持続可能な航空燃料。

¹⁴ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation の略。国際航空におけるカーボン・オフセット及び削減スキーム。

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

(趣旨)

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。とりわけ、暮らしや社会との関わりが深い国土交通分野では、男性、女性、こども、高齢者、障害者などを含む全ての人々にとって暮らしやすい社会を目指すための積極的な取組が求められる。

このため、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を推進するとともに、地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりを地方部において特に加速し、将来に亘って高齢者、障害者等の移動等円滑化を一層推進するため、計画作成後の事後評価や計画の見直し等のバリアフリー施策の更なるスパイラルアップを推進する。また、国土交通分野における女性就業者比率は全産業に比べて低く、女性視点での働き方やサービスには改善の余地がある。男性・女性で課題やニーズが異なることに目を向け、それぞれのニーズに丁寧に対応しつつ、利用者・担い手・社会経済の3つの視点を踏まえた「ジェンダー主流化」の取組を一層推進する。

(施策¹⁵)

<新たに取組む施策>

【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】

- バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」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や、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、心のバリアフリーに関する「障害の社会モデル¹⁶」の理解度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。

[鉄軌道駅におけるバリアフリー化率]

①障害者対応型券売機 90.6%（令和5年度）→原則100%（令和12年度）

②拡幅改札口 96.8%（令和5年度）→原則100%（令和12年度）

[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]

¹⁵ バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（令和2年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号）における目標については、同方針に変更があった場合には、当該施策に係る数値目標も同様に変更されたものとみなす。

¹⁶ 「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるとする考え方。

2,169 番線（令和 5 年度）→4,000 番線（令和 12 年度）
[基本構想等を作成した自治体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラル
アップに取り組んでいる自治体の割合]
約 30%（令和 6 年度）→約 60%（令和 12 年度）
[「障害の社会モデル」の理解度]
令和 12 年度 約 60%
[障害のある人へ支援をしようとする人の割合]
令和 12 年度 原則 100%
[多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合]
令和 12 年度 原則 100%

○ これまで取り組んできた国土交通分野におけるバリアフリー施策を踏まえ、女性
性が暮らしやすく、子ども・子育てに優しい社会の形成を推進し、更なる高齢
化やデジタル化社会の進展にも対応すべく、法律上の位置付けも含め、新たな
施策の枠組みの構築を検討する。

○ 「ジェンダー主流化」と整合した取組を強化し、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
報を行いつつ、交通事業者等において、担い手や意思決定への女性の参画促進
や、男女の異なるニーズが反映されたサービスの充実を図る。

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

○ バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における第
4 次整備目標（目標期間：2026 年度から 2030 年度）において、鉄軌道駅におけ
るホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数や、鉄軌道車両、ノンステップバ
ス、空港アクセスバス、旅客船のバリアフリー化率の目標を引き上げたことを
踏まえ、バリアフリー整備をより一層推進する。

[旅客施設のバリアフリー化率]

①段差解消 94.0%（令和 5 年度）→原則 100%（令和 12 年度）

②視覚障害者誘導用ブロック 46.6%（令和 5 年度）→原則 100%（令和 12 年
度）

③案内設備 77.3%（令和 5 年度）→原則 100%（令和 12 年度）

④障害者対応型便所の設置 92.3%（令和 5 年度）→原則 100%（令和 12 年度）

[ホームドアの整備番線数]

①鉄軌道駅全体 2,647 番線（令和 5 年度）→4,000 番線（令和 12 年度）

②平均利用者 1 日 10 万人以上の駅 559 番線（令和 5 年度）→900 番線（令和 12 年度）
[特定路外駐車場のバリアフリー化率]
29%（令和 5 年度）→35%（令和 12 年度）
[特定道路におけるバリアフリー化率]
約 72%（令和 6 年度）→約 77%（令和 12 年度）
[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]
99.0%（令和 6 年度）→原則 100%（令和 12 年度）
[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]
75.1%（令和 6 年度）→原則 100%（令和 12 年度）
[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
59.9%（令和 5 年度）→約 80%（令和 12 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
70.5%（令和 5 年度）→約 90%（令和 12 年度）
③適用除外認定を受けた乗合バス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
8.6%（令和 5 年度）→約 25%（令和 12 年度）
④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数
1,229 台（令和 5 年度）→約 2,100 台（令和 12 年度）
⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率
41.2%（令和 5 年度）→約 60%（令和 12 年度）
⑥福祉タクシーの導入数
52,553 台（令和 5 年度）→約 90,000 台（令和 12 年度）
⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約 25%以上である都道府県の割合
4/47（令和 5 年度）→47/47（令和 12 年度）
⑧旅客船のバリアフリー化率
57.8%（令和 5 年度）→約 70%（令和 12 年度）
⑨航空機のバリアフリー化率
100%（令和 5 年度）→原則 100%（令和 12 年度）
[移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数]

50 自治体（令和 6 年度）→約 350 自治体（令和 12 年度）

[移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数]

334 自治体（令和 6 年度）→約 450 自治体（令和 12 年度）

- 施設面・設備面における取組に加えて、交通事業者の接遇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、「障害の社会モデル」の理解度向上に向けた取組等、交通事業の現場において全ての事業従事者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、こ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」に関するソフト対策を強化する。

[「障害の社会モデル」の理解度]《再掲》

[障害のある人へ支援をしようとする人の割合]《再掲》

[多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合]《再掲》

[「ベビーカーマーク」の認知度]

48.1%（令和 6 年度）→60%（令和 12 年度）

- 全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、認定施設に係る情報発信を強化するなど、ハード・ソフト両面からの環境整備を更に推進する。

- 鉄道ホーム等の新技術を活用した転落防止対策の設備の普及に向け、各事業者の実証実験や導入事例を検討会等にて情報共有し、国土交通省においてバリアフリー整備ガイドラインへの反映等必要な対応を進める。

- 全ての駅利用者のホームにおける転落・接触事故の防止や、鉄道駅のバリアフリー化の推進のため、都市部において利用者が薄く広く負担する鉄道駅バリアフリー料金制度を活用するとともに、地方部において支援措置を重点化することにより、全国の鉄道施設でエレベーターやホームドアの整備等を加速する。

[鉄軌道駅におけるバリアフリー化率]

①障害者対応型券売機、②拡幅改札口]《再掲》

[ホームドアの整備番線数]

①鉄軌道駅全体、②平均利用者 1 日 10 万人以上の駅]《再掲》

- 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

きるよう、新幹線及び特急車両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、障害者等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、障害者用乗車券等の予約・決済手続のオンライン対応を推進する。

- 自動車事故被害者の保護の増進等を行うため、被害者の療養を行う施設の設置及び運営、療養生活・介護の援護、被害者の家族や遺族の支援等の措置を講じるとともに、物価高騰等の社会経済情勢を踏まえ、安定的な財源の確保を図る。

- 航空分野においては、操縦士、整備士の女性の割合が低く、特に操縦士は 1.7%と、諸外国や国内他モードと比較しても低い状況であることから、関係者と連携の上、必要な対応を進める。また、空港業務（グランドハンドリング・保安検査）においても「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、女性を含む多様な人材の働きやすい職場環境の改善等を支援していく。

- 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」、「2030 年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、キャッシュレスなどのデジタル化や荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援による業務効率化・省力化の取組への支援、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じた賃上げの促進、採用活動や業務に必要な免許取得費用の支援、特定技能制度による外国人材の活用や退職自衛官の採用の推進等を通じて、生産性の向上や外国人材を含めた多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。特に、特定技能制度による外国人材の活用については、各関係者間の連携を強化し、制度趣旨や優良事例の周知、法令遵守の啓発等を通じて、適正な受入環境を整備するとともに、人手不足の状況を把握しながら、必要な取組を進める。《再掲》

[トラック運転に従事する若年層の割合] 《再掲》

[女性運転者・女性整備士の人数] 《再掲》

- 女性船員の活躍推進のための情報発信の強化や船員分野におけるハラスメント対策を充実するとともに、快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入など、女性はもとより多様な人材にとって働きやすい環境整備を進めていく。

1 基本的方針D. デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サ 2 ービスの進化

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

3 (趣旨)

4 人口減少、少子高齢化等に伴い長期的な需要の減少や担い手不足が深刻化して
5 おり、交通サービス、とりわけ地域の交通サービスの維持・確保が困難さを増し
6 ている。こうした中で、より幅広い需要の発掘とそれらへの的確な対応を可能と
7 する等の観点から、デジタル・新技術の徹底活用やそれによって得られるデータ
8 の活用を通じて、サービスの高度化を図ることが重要である。

9 このため、データの徹底活用に向けたデータ仕様の標準化を進め、データを二
10 次利用しやすい環境を構築するとともに、MaaS 等の交通サービスレベルの高度化
11 や、オープンデータを利用したビジネス創出、政策立案におけるデータの活用等
12 データを主導力とした取組を推進する。さらに、移動等のデータを活用した周遊
13 ルートの提案等、デジタル技術を用いた新たな付加価値の創出を図り、より便利
14 で快適な移動と新たな価値創造を実現する。

15 (施策)

16 <新たに取り組む施策>

17 【地域の移動需要の高度化に応える取組推進】

- 18 ○ 「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
19 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
20 (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
21 術的なナレッジの公開や標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソ
22 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 推
23 進プロジェクト (COMmmONS) を推進する。

24 【新たな価値やサービス創出の取組推進】

- 25 ○ 空港における自然災害、維持管理、脱炭素への対応を効率的に実現するためには
26 DX の推進が必要不可欠であることから、各種業務のデジタル化を進めるととも
27 に、他の取組との間でデータ連携を行うことが必要である。このため各種デー
28 タを一元的に管理するシステムの検討を進めるほか、新技術の積極的な活用を促進
29 する。

30 [国管理空港 (13 空港) への草刈工の自動化施工の導入数]

31 11 空港 (令和 6 年度) →13 空港 (令和 12 年度)

- 32 ○ 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
33

分散・平準化に資する取組への支援、生成 AI 等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・再来訪促進、観光産業の収益・生産性向上等を図る。

- 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。例えば、「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。

[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]

11 種（令和 7 年 4 月）→ 令和 9 年度 40 種、その後毎年度増加

- 歩行空間や公共交通機関の利用者が、施設や経路のバリアフリー情報をスマートフォン等で分かりやすく確認できることを目指し、ICT を活用してバリアフリー情報を提供する環境作りを推進する。

- 調査員の人手不足への対応や調査票の配布・集計・とりまとめ作業の効率化・迅速化による公表までの期間短縮、交通・観光事業者や地方公共団体等に対する調査結果の早期提供や、従来調査では補足しきれない周遊を含めた様々な流動や観光シーズン等任意の時期の流動を対象とした分析等を可能とするため、全国幹線旅客純流動調査等の高度化を図る。

[ビッグデータ等により判定可能となった全国幹線旅客純流動調査の要素（項目）の割合]

0%（令和 6 年）→100%（令和 10 年）

- 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し、産学官の連携を進めつつ、都市開発や防災といった多様な分野における新たなサービスの創出を図る。

[3D 都市モデルの整備都市数]

約 250 都市（令和 7 年 3 月末）→500 都市（令和 9 年度）

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 地域公共交通計画のアップデートなど、データドリブンな地域公共交通の「リ・デザイン」を推進し、持続可能な地域交通を実現するため、GTFS¹⁷等の国

¹⁷ General Transit Feed Specification の略。公共交通事業者が時刻表、駅、運賃などのサービス情報を提供するための標準的なデータ形式のこと。

内標準のアップデートと普及を進めるとともに、利用実績データ等のモビリティ・データの標準化と利用促進を進める。また、モード横断的なデータ取得と活用の推進の観点から、MaaS やチケットリング等のモビリティサービスに係るシステム間の連携インターフェースの標準化を推進する。

[GTFS が整備されている事業者数]

790 件（令和 6 年）→1,900 件（令和 12 年）

- 近年登場しつつある二次元コードやクレジットカード、顔認証など新たなデジタル・チケットリング手法を含めた交通キャッシュレスの導入を促進するとともに、これらの相互連携手法の標準化や認証精度の向上、利用者データの分析手法の開発など、利便性向上や地域連携のための技術実証等の施策を推進する。

- 道路管理設備（CCTV¹⁸等）の充実や DX 関連技術の進展等の変化を踏まえ、重大事故につながる高速道路の逆走対策として、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術等の活用・展開に、民間からの公募を通して取り組む。

- 自動車（登録車）の運行に必要な検査登録申請、車庫証明申請、自動車諸税の納付など各種行政手続を、いつでもオンライン・一括で行うことが可能な自動車保有関係手続に係るワンストップサービスについて、対象となる手続の追加や必要な書類の電子化等のデジタル化により申請者の利便性を向上させ、サービスの利用を促進する。

- 自動車等の運転免許保有者の利便性を向上させるため、モバイル運転免許証について、関連する国際標準（ISO18013-5）等を踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進め、極力早期の実現を目指す。

- 港湾関連手続等を電子化するためのプラットフォームであるサイバーポートに蓄積されたデータに基づき、政策立案の推進及び我が国港湾の競争力強化を実現する。また、災害時において、カメラ等で現地情報を確認し、施設被害及び利用可否の判断等を行うための機能や、施設の利用調整を行うための機能により、サイバーポートの高度化を実現する。

[サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な法人数]《再掲》

[サイバーポート（港湾管理分野）を利用する港湾管理者数]《再掲》

¹⁸ Closed Circuit TeleVision の略。路面や施設等の監視のため、道路上に設置されたカメラのこと。

- 航空管制システム等の高度化を通じて、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）を空港関係者へリアルタイムにデータを共有し、航空交通の定時性の向上を図る。また、災害時等における早期の運航再開等の実現に取り組む。
- 利用者中心の行政サービスの実現並びに行政運営の簡素化及び効率化を目指し、業務改革（BPR¹⁹）に留意した行政手続のオンライン化基盤の整備・運用を図る。
- 政策立案においてデジタルを通じた課題解決が可能となるよう、国土交通省職員全体の IT リテラシー等の向上を図るとともに、職員の業務内容や役割に応じ、デジタル人材育成の取組を推進する。

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

（趣旨）

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、進展著しい AI をはじめ、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、効率的運行等の取組を推進することにより、人口減少社会においても持続可能な交通サービスの提供が確保される必要がある。

このため、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を推進する。

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、安全確保、労働環境改善等について積極的に展開し、生産性の向上を推進する。

これらを通じ、持続可能な交通の実現や経済社会の活性化につながるサービスの構造変革を図る。

（施策）

＜新たに取り組む施策＞

【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】

- 鉄道分野において深刻な問題となっている運転士不足の解消に向け、自動運転の実現に関する技術開発を推進する。また、保守作業員等の確保も困難になっ

¹⁹ Business Process Re-engineering の略。

1 ていることから、状態基準保全（CBM²⁰）等デジタル技術を活用した鉄道施設及
2 び車両の維持管理の更なる効率化に向け、技術開発に対する支援や必要な技術
3 基準等の整備を進める。

- 4
5 ○ 2027 年度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
6 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
7 事業化の推進に取り組む。

8 このため、政府全体の「モビリティ・ロードマップ 2025」や国土交通省の交
9 通政策審議会における議論を踏まえ、

- 10 ・ 一人が複数車両を遠隔監視する運行形態（1 対 N 型）を見据えた、自動運転
11 サービスの提供に当たって必要な管理受委託の適用や運行管理の要件の明確
12 化
13 ・ 自動運転車を活用した事業における事故時の補償の在り方の明確化
14 ・ 事故原因の究明を通じた再発防止体制の構築

15 等について実施する。

16 また、「地域の足」「観光の足」の確保に有効な自動運転サービスについて、
17 輸送力の高い自動運転大型バスやサービスを面的に展開できる自動運転タクシ
18 ーなどを用いた「質の高い」サービスや、労働生産性の向上と担い手の処遇改
19 善にも寄与する「1 対 N 型」に支援を重点化する。さらに、高速道路等の一部区
20 間における自動運転トラックを活用した輸送の実装を後押しする。

21 [自動運転サービス車両数]

22 11 台（令和 7 年度）→10,000 台（令和 12 年度）

- 23
24 ○ 物流革新に向けた 2030 年度までの「集中改革期間」において、次期「総合物流
25 施策大綱」に基づき、モータルシフト等の物流 GX、自動化・機械化機器の導入
26 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
27 拠点の機能強化といった物流効率化に取り組む。また、多重取引構造の是正に
28 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
29 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
30 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。そ
31 の際、再配達削減等の荷主・消費者の行動変容が、経済性や効率化といった側
32 面のみならず、物流負荷や環境負荷等の軽減につながることにについて、国民的
33 理解の醸成を促す。《再掲》

34 [ドライバーの賃金]

35 ①大型ドライバー（営業用大型貨物自動車運転者）

²⁰ Condition Based Maintenance の略。設備の状態に応じて最適な時期に保全を行うこと。

②中型ドライバー（営業用貨物自動車運転者（大型車を除く））] 《再掲》

- 物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、「自動物流道路」の2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けた検討を行う。

- 「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向け、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するとともに、遠隔操作 RTG²¹の導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援等を通じて、これら技術の社会実装に取り組む。

[「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] 《再掲》

- 海洋情報のモニタリングや海洋における作業の省力化、危険作業の代替に資する、AUV²²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。

[次世代海洋モビリティ利活用促進のための地域を主体とした枠組の策定件数]

0 件（令和 7 年度）→10 件（令和 12 年度）

- ドローンの国内市場は、今後も急速な拡大が見込まれているところ、「空の産業革命に向けたロードマップ」に基づき、レベル 4 飛行等も含め、物流・医療、防災・災害対応、巡視・点検、農林水産業、測量、警備等の様々な分野におけるドローンの社会実装を加速する。また、多頻度・高密度運航に対応するため、2026 年度以降においても、運航管理システム（UTM）の段階的導入や飛行許可・承認手続の迅速化等の環境整備を行う。

- 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。

【各交通分野の DX 推進】

- AI オンデマンドバス導入及び完全キャッシュレスバスの導入並びにタクシー配車アプリの普及及び車載器システムの標準化等による複数の配車サービスの導入を推進し、利用者の利便性向上により事前予約率を高めることで、需要に応じた運行ルート最適化や車両配置の適正化を通じ、地域の輸送資源の稼働率の向上を図る。

²¹ Rubber Tired Gantry crane の略。タイヤ式門型クレーン。

²² Autonomous Underwater Vehicle の略。自律型無人潜水機。

- 1
- 2 ○ 全ての鉄道利用者にとって利用しやすく、持続可能な輸送サービスを提供して
- 3 いくため、窓口でしか実施できないサービスの提供にも配慮しつつ、オンライ
- 4 ンサービス（ウェブ予約・購入）やカメラ・モニター付き券売機等の認知度を
- 5 一層高め、省力化等の取組を推進する。
- 6
- 7 ○ 国際水路機関（IHO）が公開した「次世代航海情報の規格」に準拠し、航海以外
- 8 への利活用も期待される「次世代航海情報」の提供に向け、関係機関間の調整
- 9 や技術的な論点を整理の上、必要なデータ連携体制を構築し、同規格を備えた
- 10 次世代電子海図の刊行を開始する。
- 11
- 12 ○ 船員手帳等の申請及び処理手続のデジタル完結、事業者や船舶等のデータの一
- 13 体管理に必要なシステム整備を進めるなど、海事行政 DX を推進し、事業者・船
- 14 員が安全な運航により集中できる環境を整備する。
- 15

16 **【デジタル技術を使った共同化・協業化、整備人材の確保】**

- 17 ○ 人口減少による長期的な需要減や担い手不足が顕在化する中、地域交通 DX にお
- 18 けるバス事業の業務標準化とデータ標準化を推進するなど、デジタル技術を活
- 19 用した共同化・協業化により、サービスの高度化と低コスト化による生産性向
- 20 上を実現する。
- 21
- 22 ○ 自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車の点検整備に必
- 23 要となる、電子装置等の整備に関する高度な知識や技能を有する人材を確保す
- 24 るため、自動車整備人材のリスキリング支援等を行うとともに、自動車整備事
- 25 業者が適正水準の利益を確保すること等により、人材の確保・育成を進められ
- 26 る環境を整備する。
- 27

28 **＜これまでの取組を更に推進していくもの＞**

- 29 ○ スタートアップ等による交通運輸分野の優れた技術シーズの発掘及び行政ニー
- 30 ズへの対応という両面から、技術開発及び社会実装、また新技術の国際標準形
- 31 成を支援することで、イノベーションの創出や国際競争力の強化を図る。

32 [事後評価²³（下位 1～上位 5）で平均 3 以上を獲得した課題の割合]

33 100%（令和 6 年度）→毎年度 60%

34

- 35 ○ インフラ分野のデータ連携基盤として国土交通データプラットフォームを整備

²³ 「国土交通省研究開発評価指針」に基づき実施し、交通運輸技術の新規性・研究方法の妥当性・研究目標の達成度・社会実装の目途を評価項目として、各項目について、5 段階で評価したもの。

し、施策の効率化・高度化を図るとともに産官学の連携によるオープンイノベーションを推進する。

[国土交通データプラットフォームと連携するデータ数]

299 万データ（令和 6 年度）→470 万データ（令和 12 年度）

- 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、スマートシティ官民連携プラットフォームを通じて、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。

[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]

141 地域（令和 5 年度）→ 毎年度増加

- 自動運転の実現を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備（交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等）を推進する。

- 道路システムの DX により、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業や過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制強化等の自動化・無人化等を推進するとともに、データのオープン化など、集約蓄積されたデータの活用環境整備を進める。

- 重点的に収録すべき経路の道路情報の電子化を加速化する等により、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を推進する。

- 安全・安心、カーボンニュートラル、持続可能な人流・物流などの社会課題の解決のために求められる、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代 ITS を推進する。

- 遠隔からの道路状況の確認、過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制の強化や、AI 技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進する。

[第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV カメラ（約 3,000 か所）の設置完了率]

29%（令和 5 年度）→100%（令和 12 年度）

- 新技術に関する性能カタログ等の策定、充実により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進する。

1 [点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数]

2 654 団体（令和 5 年度）→ 1,200 団体（令和 12 年度）

3
4 ○ 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
5 府行動計画」、「2030 年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、キャッシ
6 ュレスなどのデジタル化や荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援によ
7 る業務効率化・省力化の取組への支援等を通じて、生産性の向上や取引環境の
8 適正化に係る取組を推進する。

9
10 ○ 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
11 制度の検討・整備のほか、国際海事機関（IMO）における国際ルール策定作業を
12 主導する。

13
14 ○ 内航をはじめとする船舶への省力化、デジタル化等に資する技術の開発・導入
15 促進により、労働環境改善・生産性向上・安全性向上を図る。

16
17 ○ 担い手不足等への対応に向け、次世代船舶等、複雑な船舶の効率的な建造に向
18 けた船舶産業の DX（製造工程を省力化する技術の開発等）を推進する。

19
20 ○ サイバーポートと自動運航船の連携により、労働生産性の高い海上輸送ネット
21 ワークの形成を推進する。

22
23 ○ 空飛ぶクルマの商用運航の開始、運航規模の拡大及びネットワーク化に必要な
24 制度・体制の整備を進めるとともに、離着陸場の分類・必要となる機能を取り
25 まとめ、空飛ぶクルマの離着陸場の配置の在り方や事業制度の検討を進める。

26
27 ○ 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
28 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、
29 「気象データアナリスト」等の人材育成等を通じ、気象情報や気象データの利
30 活用を促進する。

31 [「気象データ利用ガイド」へのアクセス数]

32 約 28,000 件（令和 6 年 3 月～10 月末）→年 25,000 件以上（毎年目標値を維
33 持する）

34
35 ○ 車両のプローブ情報²⁴等を用いるなどした新たな技術を活用した交通管制システ

²⁴ カーナビゲーションに蓄積された走行履歴に関する情報

ム等について、必要な調査研究、実証実験等を行い、その結果を踏まえ、新システムの確立・導入に向けた検討を進める。

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

(趣旨)

デジタル化や、デジタルシステムの高度化がグローバルに進む中、国民生活や経済活動を支える基幹インフラに対するサイバー攻撃等の脅威が増大しており、国土交通分野においても経済安全保障の観点から、サイバー攻撃等非常時を想定したリスク管理やサイバーリスクに対応できる体制、システム、人材を整備する取組が不可欠である。

このため、我が国経済安全保障を支えるインフラ役務の安定的な提供の確保、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、増大するサイバー攻撃の脅威に対し積極的に対応していく能動的サイバー防御の実現に必要な、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、国土交通分野全体でのセキュリティレベルの向上を実現する。

(施策)

＜新たに取り組む施策＞

【サイバー攻撃等のリスクへの対応の推進】

- 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。また、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 ISAC²⁵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。さらに、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。

[国土交通省及び交通 ISAC による情報共有の累積件数]

0 件（令和 7 年 4 月）→毎年度増加（令和 12 年度）

²⁵ Information Sharing and Analysis Center の頭文字を取ったもの。交通分野におけるサイバーセキュリティについて事業者間の情報共有や連携の取組の推進を図る組織。

1 [国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害発生件数（サイバー攻
2 撃に起因するものに限る。）]

3 0 件（令和 6 年度）→毎年度 0 件（令和 12 年度）

- 4
- 5 ○ 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
6 度人材（CSIRT²⁶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
7 管理者）向けセキュリティ専門研修、幹部職員向けサイバーセキュリティリス
8 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
9 拡充による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
10 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
11 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
12 する。

13 [セキュリティ研修の受講状況]

14 0 名（令和 7 年 4 月）→600 名（令和 12 年度）

- 15
- 16 ○ 自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車の普及に伴う利
17 用実態の変化を調査するとともに、これら自動車の点検整備におけるサイバー
18 セキュリティ等の新たな観点での確認の必要性や車載式故障診断装置（OBD）等
19 を活用した効率的な点検整備の実施について検討し、その結果を踏まえ、点検
20 整備項目の整理を行う。

- 21
- 22 ○ 名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえた、港湾運送事
23 業法（昭和 26 年法律第 161 号）、サイバーセキュリティ基本法（平成 26 年法律
24 第 104 号）、経済安全保障推進法²⁷等に基づく制度的措置を着実に実施するととも
25 に、サイバー攻撃を想定した訓練等の取組を通じ、港湾運送事業者等のサイバ
26 ーセキュリティ対応能力の向上を図る。

27 [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]

28 0 %（令和 5 年度）→毎年度 100%

29 <これまでの取組を更に推進していくもの>

- 30
- 31 ○ 経済安全保障推進法に基づき、国民生活及び経済活動の基盤である基幹インフ
32 ラサービスを提供する事業者に対して、重要設備の導入・維持管理等の委託の
33 事前審査を行い、経済安全保障の観点から、基幹インフラサービスの安定的な
34 提供の確保を図る。

²⁶ Computer Security Incident Response Team の略。 コンピュータセキュリティに係るインシデントに対処する
ためのチーム

²⁷ 経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律（令和 4 年法律第 43 号）

第4章 施策の推進に当たって必要となる取組

本章では、第3章に定めた各施策の推進に必要な総合的な取組について示す。

① 関係者相互間の連携と協働の促進（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）

- 我が国の交通は、人口減少、少子高齢化等に伴い長期的な需要の減少が見られるほか、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、地域公共交通の問題に留まらず交通分野全般の問題として急速に顕在化している。そのような状況下でも、利便性の高い、効率的で安全・安心な交通サービスを実現し、経済・社会活動の基盤である交通を維持・発展させていくためには、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）による取組を促進し、国民生活と経済活動を支える社会基盤としての役割を果たしていく。

<関連する主な施策（再掲）>

- 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・協業化の促進、市町村等の地域交通関係事務を支援するための体制強化等について、新たな制度的枠組みの構築も含め必要な取組を推進する。
- 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。また、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）による運航・経営の効率化等を通じて、離島航路における船舶の適切な更新等を進め、利用者の安全確保や利便を図る。
- 鉄道分野において、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の観点も踏まえて、部品、装置等の標準化を推進しつつ、調達の効率化を進める。
- 航空事業においては、民間養成機関による人材供給能力拡充等の操縦士・整備士の確保に関する施策を実施する。また、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務の体制強化を推進するため、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」等に基づき、国や地方公共団体、事業者で連携した人材確保・育成、処遇改善の取組や業務資格の相互承認等の事業者間協調（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）、特

定技能外国人の受入、退職自衛官の採用等の取組を推進する。

- 鉄道事業においては、人手不足を原因とする運行本数の減便や運行時間の短縮が発生している実態に鑑み、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の観点も踏まえて、生産性の向上や業務効率化については、メンテナンス分野等における事業者間連携及び部品、装置等の標準化を推進するとともに、人材確保及び人材育成については、運転士等の運輸係員及び保守作業員の定員を充足させるため、事業者間及び国や地方公共団体で協調した採用活動や人材育成（特定技能制度の適切な運用や退職自衛官の採用強化を含む。）を推進する。このほか、新技術の開発や鉄道事業者が適切な賃上げを実現することができる制度・環境の整備を推進する。
- 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。
- 都市部・過疎地域双方において、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。
- 港湾運送分野における労働者不足対策のため、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、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を推進する。

② エビデンスに基づいた交通政策の立案と、国民の理解と共感、協力を得るための取組、継続的なフォローアップ

- 政策の立案・改善や予算編成過程といった意思決定プロセスにおいて EBPM²⁸の考え方に基づいて実践することが重要であり、政策目的と手段の論理的な関係を明示し、それにより政策目的に沿った事業の進捗等を把握することを目指す。
- 我が国の交通政策の推進に当たっては、サービス水準やコスト構造について、可能な限り客観的に評価することにより「見える化」を進め、交通サービスの維持や高度化に係る国民の理解と共感、そして多大なる協力を得ることに努める。
- 施策の進捗状況や、国民にもたらした成果について、継続的にフォローアップ

²⁸ Evidence-Based Policy Making の略。証拠に基づく政策立案。

1 を行う。その際、各施策に関する指標の実績値の把握とともに、指標を定めて
2 いない事業・施策についても、可能な限り関連する客観データの集積や目標レ
3 ベルの設定等に努める。その際、社会資本整備重点計画の改定等により関連す
4 る数値指標が見直された場合には、当該数値指標を踏まえて評価を行うものと
5 する。また、フォローアップの過程において徐々に知見を蓄積し、アウトプッ
6 ト型のものについてはアウトカム型の指標の検討を積極的に促すなど、手法の
7 高度化を進めるとともに、数値指標を定めていない施策についても、可能な限
8 り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定等に努める。その際、国
9 において、毎年作成する交通政策白書等を通じて、施策の進捗状況や指標の達
10 成状況を適切にフォローアップするほか、本計画と社会資本整備重点計画につ
11 いて、関連する施策課題ごとに両計画の指標の進捗状況や取組の実施状況を定
12 期的に把握し、両計画の一体的な進捗管理を行う。

14 ③ 調査研究並びに新技術の開発、利活用の促進

- 15 ○ 交通政策の立案に当たっては、まず、交通の動向についての現状把握や分析、
16 内外の交通政策等に関する情報収集をはじめとして、交通に関する様々な角度
17 での調査・研究を十分に行うことが必要であり、産学官が連携しつつその取組
18 を充実する。
- 19
20 ○ 企業、大学、地方公共団体、交通事業者等が、垣根を越えてアイデアや技術を
21 持ち寄り、また海外からも投資を呼び込んで、オープンイノベーションを促進
22 することが重要である。行政は、新技術を積極的に活用するマインドへと転換
23 し、その環境整備に努めるとともに、我が国発の新技術やサービスを積極的に
24 海外へ展開する。併せて、海外発の先進的な取組を我が国においても積極的に
25 取り入れ、海外との双方向による連鎖的発展につなげる視点が重要である。

1 おわりに

2
3 20 世紀の最も偉大な歴史学者のひとり E.H. カーは、歴史とは「現在と過去の間の
4 終わらない対話」であると述べた。すなわち、過去は現在の光に照らして理解が可
5 能になるし、逆もまた然りであると。このように考えると、現在が「危機」である
6 か「好機」であるかは、私たちがどのような未来を実現するかによる。この見方は、
7 ギリシア語の krisis（決定）を語源とする英語の crisis が、「危機」だけでなく
8 「岐路」も意味することとも符合する。

9 本計画にて記述してきたように、交通は今、様々な「危機」に直面している。し
10 かし、これらが「危機」なのか、今後の持続可能な交通の実現に向けた「好機」で
11 あり「岐路」であるかは、現在の私たちの行動にかかっているのである。

12
13 そのような決意の下、モビリティ・パートナーシップ・プログラムの推進等、国、
14 自治体、事業者、利用者、地域住民等関係者がそれぞれの責務や役割を認識し、十
15 分な連携・協働を図ることにより、人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが
16 豊かさや安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会の実現を目指し、本計
17 画に基づく施策を推進することが肝要である。

18
19 本計画を着実に推進することにより、我が国が直面する経済社会面の大きな変化
20 に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支え
21 ることができる交通体系を構築していく所存である。