

第3次交通政策基本計画の概要(案)

第3次交通政策基本計画の全体構成案

時代認識とそれを踏まえた現在の課題、目指す社会の姿

【第1章】

時代認識

「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」

「我が国を取り巻く自然環境、国際環境の変化」

現在の課題

- 人口減少・少子高齢化
- 担い手不足の深刻化
- 事業環境の厳しさ(需要減、物価上昇等)
- 観光需要への対応
- 国際情勢の不安定化
- 巨大災害への備え
- 輸送の安全・安心
- 2050年カーボンニュートラル目標
- 多様性・包摶性を持つ社会
- 技術の進化と普及拡大への期待の高まり

目指す社会の姿



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

今後の交通政策の基本認識及び基本的な方針・施策の提示

【第2章】(基本認識・基本の方針)

【第3章】(目標・施策)

<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」

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

- 「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
- 官民連携プラットフォームを活用したパイロット・プロジェクトの全国展開 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

- 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
- 業務標準化プロジェクトによる生産性向上 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



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

- 基幹的な交通の拠点とネットワークの強化
- 事業者間の連携等による人材確保・育成推進 等



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

- 多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の推進
- 物流拠点の整備 等



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

- 海事産業群の強靭化
- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 等

基本的 方針C

持続可能で安全・安心な社会を支える、 強くしなやかな交通基盤の実現



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

- 災害への対応力強化、交通インフラの老朽化対策
- 重大事故の防止に向けた安全対策強化 等



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

- 徹底した省エネ、クリーンエネルギーへの移行
- 環境価値の見える化 等



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
- 交通サービスにおけるジェンダー主流化 等

基本的方針D(分野横断的)

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

- データ仕様の標準化等、地域交通DXの推進
- 国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用 等

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

- 徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進
- 交通分野のDX推進による生産性向上 等



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

- サイバー攻撃等への防御体制構築
- サイバーセキュリティ人材の確保・育成

基本の方針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

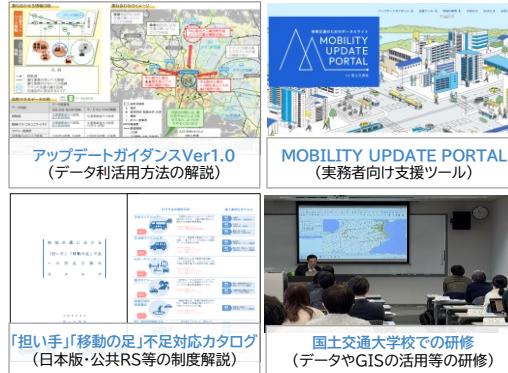
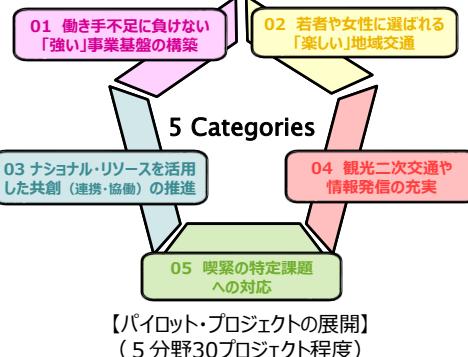
人口減少や高齢化による運転者等の担い手の圧倒的な不足等により、全国各地で「交通空白」が生じ、地方公共団体においてもノウハウやマンパワー不足が顕在化するなど、地域交通は危機的な状況にある。このため、地方運輸局等による伴走支援、共同化・協業化や地方公共団体の機能を補完・強化する新たな制度的枠組みの構築等、これまでを上回る国の総合的支援の下、「地域の足」・「観光の足」を確保し、「交通空白」解消を進めるとともに、省力化の推進、担い手の確保等、地域交通のリ・デザインを全面展開する。



【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)

事業者、産業、地方公共団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）の推進

官民連携プラットフォームを活用したパイロット・プロジェクトの全国展開



地域公共交通計画のアップデート

【他の施策】

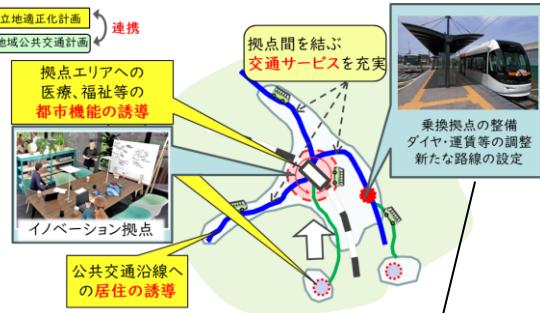
- 地域の多様な主体の参画による、ローカル鉄道の再構築 等

主な数値指標

- 【「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 (R7) → 0 (R9)
②観光の足 : 462地点 (R7) → 0 (R9)
- 【「交通空白」解消を持続的に実行する体制（地域公共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 (R9)
- 【市町村又は事業者による共同化・協業化件数】
100件 (R9)
- 【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 (R6) → 37件 (R12) 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

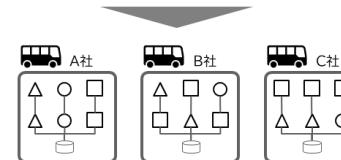
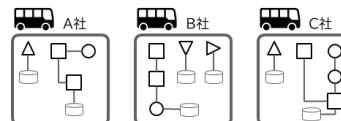
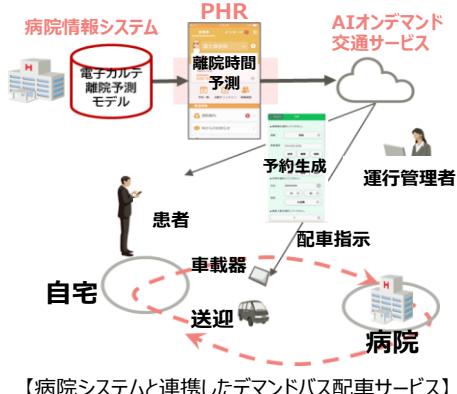
長期的な人口減少による需要減や担い手不足の顕在化等により、需要の少ない地域のみならず、都市部の公共交通においてさえも持続可能性が課題となっている。このため、コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けて、地域の公共交通軸の形成を基本に、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導する取組を推進する。また、まちの活力や賑わいに資する利便性の高い交通の実現や、キャッシュレスやDXの推進による生産性の向上等、地域を支える強くしなやかな交通産業・事業環境の形成を推進する。



基幹的な公共交通軸の整備と合わせた、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

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現

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



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

【他の施策】

- 完全キャッシュレスバスの運行拡大
- 鉄道分野における事業者等間の連携・協働による、部品、装置等の標準化 等

主な数値指標

- 【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% (R12)
- 【LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)】
42.5% (R6) → 45% (R12) 等

業務標準化プロジェクトによる生産性向上 →事業者の経営改善や供給力改善

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

我が国の持続的で力強い経済成長に必要な円滑な移動の実現に向け、経済活動に不可欠なヒト・モノの円滑な流れの確保、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等が必要であることから、基幹的な交通の拠点とネットワークの構築やこれらの機能を支える担い手確保等の取組を推進する。とりわけ観光は、「成長戦略の柱」、「地域活性化の切り札」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とから、「観光の足」の確保に向けた取組や、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。

基幹的な交通の拠点とネットワークの強化



【成田空港の機能強化】



【全国の新幹線鉄道網の整備】

事業者間の連携等による 人材確保・育成推進



【事業者間の連携による人材確保の例（空港ごとに開催する共同就職説明会）】

わかりやすい 情報発信

【地方を中心とした
インバウンド誘客】
X
【二次交通の
サービス提供】

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

【他の施策】

- ・高規格道路の未整備区間の早期整備
- ・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・協働による多様な輸送網の形成の取組を促進
- ・海技人材の確保に向けた船員養成ルートの強化 等

主な数値指標

【三大都市圏国際空港の国際線就航都市数】
194都市（R7）→212都市（R12）

【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%（R5）→19%（R12） 等

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

「2024年問題」は年々深刻化する構造的な問題であり、中長期的に対応していく必要があることから、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、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。

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」 (成長型経済を支える持続可能な物流の確保)



<Step 1>

地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じたマッチングを行うための検討経費を支援



Step 1の検討結果を踏まえ、**地方公共団体や産業団体・経済団体等が協働し、①新モーダルシフト（鉄道・新幹線、船舶、航空機、タブル連絡トラックなど）②地域の物流ネットワークの再構築（共同輸配送、中継輸送など）**の実現を目指す際の**大型コンテナ・シャーシ・コンテナ専用トラック等の資機材の導入経費や物流拠点の整備費用などを支援。**



<Step 2>

- ・再配達削減の取組、多重取引構造の是正
- ・海運分野及び港湾運送分野における労働者不足対策 等

物流拠点 の整備

【円滑に高速道路のICにアクセスできる物流拠点計画】



主な数値指標

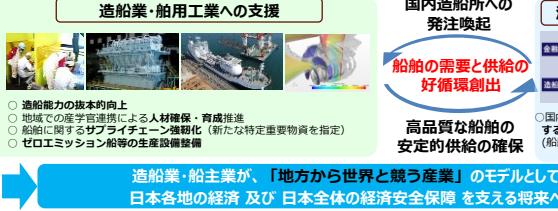
【鉄道・海運による貨物輸送トンキロ】

- ①鉄道 164億トンキロ（R6）→221億トンキロ（R12）
- ②海運 371億トンキロ（R5）→410.4億トンキロ（R12）
- 【海上貨物輸送コスト低減効果（対R5総輸送コスト）（国内）】
2%（R12まで） 等

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

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ほか、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、経済安全保障を支える施策展開が必要。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・強靭化等を推進するとともに、造船業の再生等を通じた、造船能力の抜本的向上、海事産業群の強靭化等を推進する。

地域に根ざし・日本を支え・世界と競う我が国の海事産業群の強靭化



造船業・船用工業への支援



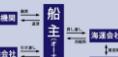
- 造船能力の抜本的向上
- 地盤での生産と官民連携による人材確保・育成推進
- 船に関するサプライチェーン強化（新たな特定重要物資を指定）
- ゼロエミッション船等の生産設備整備

国内造船所への 発注喚起



- 船舶の需要と供給の
好循環創出

海運業への支援



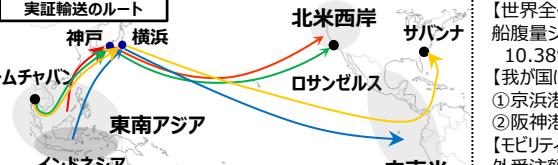
- 国内船舶の船舶取得を促進
するための税制上の特例措置（船舶の特別償却・買替特例）

【他の施策】

- ・国土交通分野の産業・インフラの脆弱性・強みの点検
- ・「インフラシステム海外展開戦略2030」を踏まえた、インフラシステムの戦略的な海外展開 等

国際コンテナ戦略港湾の機能強化

実証輸送のルート



【東南アジアからの貨物に関する国際トランシップの実証の取組】

主な数値指標

【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】
10.38%（R6）→10%を維持（R10）

【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（R6）→27万TEU／週以上（R12）

②阪神港 8万TEU／週（R6）→10万TEU／週以上（R12）

【モビリティ・交通分野における我が国企業のインフラシステムに係る海外受注額】
7.8兆円（R4）→10兆円（R12） 等

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

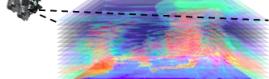
激甚化・頻発化する自然災害や、危険な事故・事象の発生、不正事案による信頼性への課題、担い手不足による安全面への課題等が生じており、利用者の安全が確保され、安心して利用できる交通の実現が求められる。このため、令和6年能登半島地震のような大地震や気候変動に伴う災害の頻発・激甚化等、厳しさを増す災害に対する事前の備えとハード・ソフト両面での対応力の強化や、過去の事故・事象、テロ行為等も踏まえた重大事故等の防止等、安全・安心対策の徹底と確実な対応を推進する。

災害への対応力強化



[TEC-FORCE・RAIL-FORCEによる現地調査]

【次期静止気象衛星】
※観測イメージ



【気象庁スーパーコンピュータシステム】
気候変動による災害の
激甚化・頻発化への対応

交通インフラの 老朽化対策強化



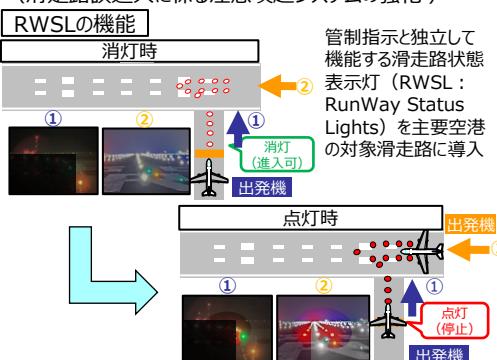
【鋼管杭の腐食の進行】



【橋梁の防食塗装】

重大事故の防止に向けた安全対策強化

【航空分野における安全対策の一例】
(滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化)



【他の施策】

- TEC-FORCEによる活動の迅速性・安全性・継続性向上のための資機材や装備品等の充実・強化
- 港湾における協働防護の推進
- 不正事案の再発防止
- より実効性のある運輸安全マネジメント評価の検討 等

主な数値指標

【TEC-FORCE（対象員数：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】
16% (R5) →100% (R12)

【台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）】
178km (R2~6年の平均値) →100km (R8~12年の平均値)
【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】
計0人 (R6) →計0人 (R12まで) 等

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

交通分野のモーダルシフト等、多様な輸送モードが連携した取組や、徹底した省エネ、クリーンエネルギーへの移行、再生資源を利用した生産システム構築に向けた政策等を推進する。また、環境価値の見える化や国民・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・市場づくりの取組を進める。

徹底した省エネ、クリーンエネルギーへの移行



【他の施策】

- 「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」の選定・整備
- 運輸サービスの利用における排出量等の標準的な算出方法の確立
- 運輸部門におけるカーボンクレジットの創出・活用 等

主な数値指標

【8t超の大型トラック・バスにおける電動車の先行導入台数】
5,000台 (R11末まで)
【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% (R5) →84.3% (R12)
【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】
22港以上 (R12) 等

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

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向け、運輸部門のバリアフリー化等を推進するとともに、バリアフリー施策のさらなるスパイラルアップを推進する。また、男性・女性の課題やニーズの違いに目を向け、ニーズに丁寧に対応した「ジェンダー主流化」の取組を推進する。

バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

【プラットホームと車両の段差・隙間を縮小の例】
(大阪市高速電気軌道 阿波座駅)



交通サービスにおける
ジェンダー主流化

【他の施策】

- 基本構想等のスパイラルアップの推進
- 「心のバリアフリー」に関するソフト対策の強化
- ユニバーサルツーリズムの推進 等

主な数値指標

【プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数】
2,169番線 (R5) →4,000番線 (R12)
【基本構想等を作成した地方公共団体のうち、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地方公共団体の割合】
約30% (R6) →約60% (R12)
【障害のある人へ支援をしようとする人の割合】
原則100% (R12) 等

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

長期的な需要の減少や担い手不足の深刻化により、交通サービスの維持・確保が困難さを増す中、より幅広い需要の発掘と対応の観点から、デジタル・新技術の徹底活用やデータの活用を通じて、サービスの高度化を図ることが重要である。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、データを二次利用しやすい環境を構築するとともに、オープンデータを利用したビジネス創出等、データを主導力とした取組を推進する。更に、移動等のデータを活用した周遊ルートの提案等、より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現する。

地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」



- ・ 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の推進
- ・ 開発成果である技術的なナレッジ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ース戦略の推進

MaaSサービスレベルの高度化プロジェクト

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

データ分析ソリューションの高度化

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

モビリティ・データ標準化の推進

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

デジタルチケットング標準化の推進

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。

【COMmmONSのプロジェクト例】

【他の施策】

- ・ 観光DXの推進
- ・ 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）
- ・ 「サイバーポート」の高度化 等

主な数値指標

【GTFSが整備されている事業者数】 790件（R6）→1,900件（R12）
【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（R7.4）→40種（R9）、その後毎年度増加
【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（R6）→131者（R12まで） 等

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

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により、持続可能な交通サービスの提供を確保、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。

徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進



【自動運転タクシー】
(東京・有明)



【自動運航船のイメージ】
出典：日本船舶技術研究協会



【空飛ぶクルマ】



【自動物流道路】

交通分野のDX推進による生産性向上

モード	DX推進の事例
鉄道	鉄道施設及び車両における状態基準保全(CBM)等の推進
船舶	製造工程を省力化する技術の開発等
航空	空港業務の生産性向上に向けた先進技術の活用等
物流	自動化・機械化機器の導入等



【自動運転トランクター】

主な数値指標

【自動運転サービス車両数】11台（R7）→10,000台（R12）

【「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（R5）→15（R12）

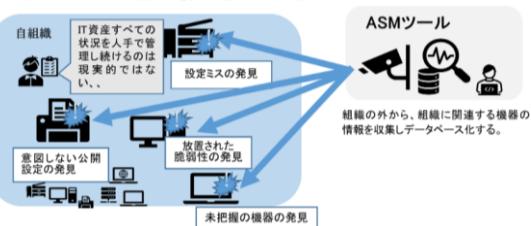
【次世代海洋モビリティ利活用促進のための地域を主体とした枠組みの策定件数】0件（R7）→10件（R12） 等

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

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いるため、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、人材の整備を進め、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。

サイバー攻撃等への防御体制構築 サイバーセキュリティ人材の確保・育成

- ・ 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
- ・ 基幹インフラサービスに関する重要設備の導入・維持管理等の委託の事前審査 等



（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

【他の施策】

- ・ 高度人材向けセキュリティ専門研修
- ・ サプライチェーン全体の底上げに向けた、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（交通ISACと連携） 等

主な数値指標

【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。）】
0件（R6）→毎年度0件

【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（港湾）】0%（R5）→毎年度 100% 等