令和3年度 **交通の動向**

令和4年度 **交通施策** この文書は、交通政策基本法(平成25年法律第92号)第14条第1項の規定に基づく令和3 (2021)年度の交通の動向及び講じた施策並びに同条第2項の規定に基づく令和4(2022)年 度において講じようとする交通施策について報告を行うものである。

令和3年度 **交通の動向**

目 次

第 I 部 令和3 (2021) 年度 交通の動向

	交通を取り巻く社会、経済の動向	
	人口と年齢構成の変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	経済及び商取引貨物の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	就業者数の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(4)	障害者の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	<u>g</u>
(5)	訪日外国人旅行者の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 10
(6)	家計の消費行動の変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 12
(7)	自家用車の保有状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 14
(8)	ICTの普及······	· 15
(9)	交通施策と連携する施策の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 17
(10)	世界の社会・経済の動向	· 18
第2章	輸送量とその背景及び交通事業等の動向	21
第1節	輸送量とその背景	· 21
(1)	国内旅客輸送·····	· 21
	国内貨物輸送	
(3)	国際旅客輸送	. 27
(4)	国際貨物輸送·····	. 28
第2節	交通事業等の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 29
(1)	交通事業の事業規模・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 29
(2)	交通事業の就業者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 31
(3)	ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	. 33
(4)	交通事業等の環境への影響・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	36
(5)	大規模災害による交通への被害・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	39
第3章	各交通モードの動向	40
第1節	道路交通·····	
(1)	道路ネットワーク	. 40
(2)	自動車運送事業等総論	· 43
(3)	バス事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 46
(4)	タクシー事業	. 50
(5)	トラック事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 52

第2節	鉄道交通·····54
おと即	
(1)	鉄道事業総論
(2)	幹線鉄道
(3)	都市鉄道
(4)	地域鉄道・LRT······63
(5)	貨物鉄道
第3節	海上交通······68
(1)	海上交通ネットワーク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(2)	海事産業総論・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
	外航76
(4)	内航83
第4節	航空交通·····87
(1)	航空交通ネットワーク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(2)	航空運送事業等総論95
(3)	国際航空······98
(4)	国内航空······101

第Ⅱ部 ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き

第1章	コロナ禍における社会や交通の変化
第1節	コロナ禍における社会や交通の現状
(1)	コロナ禍における社会の現状
(2)	コロナ禍における交通の現状
	コロナ禍における人々の意識変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(1)	人流129
(2)	物流·······131
第2章	コロナ禍における交通事業者等への影響
(1)	人流····································
(2)	物流·······139
第3章	ポストコロナに向けた交通分野における取組 141
第1節	交通事業者等における取組・・・・・・・141
(1)	- 感染リスク低減·······141
(2)	異業種連携······141
(3)	その他事例・・・・・・・・・・143
第2節	国・自治体等における取組・・・・・・・146
第4章	今後の展望

第Ⅲ部 令和3(2021)年度交通に関して講じた施策

第1章	誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠なる	と
	通の維持・確保15	7
第1節	地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現15	7
(1)	地域公共交通計画の策定・実施15	7
(2)	協議会の体制面の充実等・・・・・・・・15	7
(3)	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現・・・・・・・・・15	8
(4)	過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保·····15	8
(5)	地域公共交通の持続可能な運行確保支援・・・・・・・15	8
(6)	離島航路・離島航空路の維持・確保支援15	9
(7)	地域公共交通事業の基盤強化······15	9
(8)	MaaSの全国実装·······15	9
(9)	鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討16	0
(10)	利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現16	0
(11)	超小型モビリティの普及・・・・・・・16	0
(12)	レンタカーの活用16	0
第2節	まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進…16	1
(1)	地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施16	1
(2)	鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等16	1
(3)	地域における交通のベストミックスの実現16	
(4)	自転車の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・16	
(5)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出16	
(6)	賑わいのある道路空間の構築16	
(7)	スマートシティの創出・全国展開16	3
第3節	交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進16	4
(1)	バリアフリー整備目標等の着実な実現······16	4
	ホームドアの整備と安全対策の推進16	
	鉄道施設のバリアフリー化の加速16	
	「心のバリアフリー」などの強化16	
	新幹線における車椅子用フリースペースの導入等16	
	ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供16	
	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備・・・・・・・16	
	訪日外国人旅行者の受入環境の整備・・・・・・・・16	
	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等16	
	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大16	
	ビジネスジェットの利用環境改善16	
	「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化・・・・・・・・・16	
(6)	訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速16	9

	移動そのものを観光資源とする取組の促進······· 手ぶら観光の推進等····································	
(9)	道の駅 の多言語化対応の推進等····································	
(-)	「世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進····································	
	- クルーズを安心して楽しめる環境整備····································	
(11)	フルースと文化して不しのも深光正端	170
第2章	我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネッワーク・システムへの強化······1	
第1節	人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化	171
(1)	我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	171
(2)	管制処理容量の拡大····································	171
(3)	航空ネットワークの維持・強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	172
(4)	新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた航空ネットワークの維持に向けた。	支援
		172
(5)	国際拠点空港へのアクセス改善等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	172
(6)	空港経営改革の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	173
(7)	国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	173
(8)	国際バルク戦略港湾の機能確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	174
(9)	海上交通サービスの高度化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	174
(10)	新幹線ネットワークの着実な整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	174
(11)	都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化	175
(12)	新幹線を活用した貨物運送の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	175
(13)	幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けた検討	175
(14)	根幹的な道路網の整備等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	175
(15)	暫定2車線区間の4車線化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	176
(16)	既存の道路ネットワークの有効活用	176
(17)	道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	176
(18)	円滑な道路交通等の実現・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	176
(19)	新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討	177
(20)	「開かずの踏切」等による渋滞の解消等····································	177
(21)	バスタプロジェクトの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	177
第2節	交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	178
(1)	交通分野における行政手続のオンライン化等	178
(2)	交通関連データのオープン化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	178
(3)	国土交通データプラットフォームの構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	178
(4)	MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり	179
(5)	キャッシュレス決済手段の導入促進	179
(6)	「サイバーポート」の構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	179
(7)	ETC2.0データの官民連携····································	180
(8)	自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等	180

(9)	運転免許証の在り方の検討	180
(10)	道路システムのDXの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	180
(11)	特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	181
(12)	航空機に関するデジタル情報基盤の構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	181
(13)	航空管制システムの高度化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	181
(14)	自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等	181
(15)	低速・小型の自動配送ロボットの社会実装・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	182
(16)	無人航空機による荷物配送の実現・拡大・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	182
(17)		
(18)	自動運航船の実用化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	182
(19)	鉄道での自動運転の導入に向けた検討等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	183
(20)	海事産業の国際競争力強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	183
(21)	線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	183
(22)	交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	184
(23)	「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラ	システム」の
	戦略的な海外展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	184
(24)	我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及等による物流事	業者の海外展
	開の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(25)	海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	185
第3節	サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保	186
(1)	物流分野のデジタル化等の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(2)	物流の労働力不足対策の加速等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	186
(3)	強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····187
(4)	自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援	·····187
(5)	内航フェリー・RORO輸送網の構築······	187
(6)	農林水産物・食品の輸出促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····187
(7)	国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	188
	船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等	
(9)	気象データの利活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	188
	北極海航路の利活用に向けた環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(11)	KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討	·····189
第3章	災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が循	飲底的に確
7130 —	保された、持続可能でグリーンな交通の実現	
笠 1 篮	災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築・・・・	
	交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等	
	地震発生時の安全な列車の停止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
. ,	鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等	
	信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	無電柱化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(_) /	/// 11 I I I I I I I I I I I I I I I I I	11.71

	(6)	船舶の走錨事故の防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	191
	(7)	港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	·····192
	(8)	海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····192
	(9)	TEC-FORCEの機能拡充・強化等······	·····192
	(10)	避難誘導のための多言語による適切な情報発信等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····193
	(11)	主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····193
	(12)	緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	·····193
	(13)	「運輸防災マネジメント」の導入	193
	(14)	災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····194
	(15)	災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····194
	(16)	「道の駅」の防災機能の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····194
	(17)	巨大地震等の発生に備えた港湾強靭化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····195
	(18)	港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····195
	(19)	空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等	·····195
	(20)	災害発生時の物流機能の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····195
	(21)	災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····196
	(22)	交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	·····196
	(23)	老朽化車両・船舶の更新・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····197
	(24)	新幹線の大規模改修への対応・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····197
第	2節	輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保	·····198
	(1)	地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····198
	(2)	公共交通機関の利用者への感染予防対策の呼びかけの促進等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····198
	(3)	空港等での検疫の適切な実施等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····198
	(4)	港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····198
	(5)	先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進・・・・・・	·····199
	(6)	監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善	·····199
	(7)	運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	·····199
	(8)	ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····200
	(9)	航空機整備事業(MRO)の国内実施の促進······	·····200
	(10)	マラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保・・・・・・・・・・・・・	·····200
		海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
		交通分野でのテロ対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
		滑走路端安全区域(RESA)の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
		航空保安の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	(15)	自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····202
	(16)	交通事業の働き方改革の推進等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····203
		航空機操縦士・航空機整備士の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	(18)	自動車運送事業における働き方改革の推進	·····204
	(19)	日本人船員の養成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····204
	(20)	船舶への新技術の導入促進等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	204

第3節	運輸部門における脱炭素化等の加速・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	205
(1)	次世代自動車の普及等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	205
(2)	自動車を排出源とするCO2の削減等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	205
(3)	環境に優しいグリーン物流の実現等	206
(4)	鉄道の省エネ設備・機器の導入等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	206
(5)	航空分野における低炭素化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	207
(6)	カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等	207
(7)	ゼロエミッション船の商業運航実現に向けた船舶の低・脱炭素化に関する取組・	··208
第2次3	・ 交通政策基本計画における数値指標の状況	209

第Ⅲ部の構成は、「交通政策基本計画」(2021年5月13日閣議決定)の構成に準じている。

はじめに

我が国は、人口減少・超高齢社会への対応、ロシア・ウクライナ情勢の緊迫化、新型コロナウイルス感染症への対応など、多様かつ重大な課題に直面している。

我が国が直面する課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、2013年11月27日に交通 政策基本法(平成25年法律第92号)が成立し、同年12月4日に公布・施行された。そして、同法第 15条に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策基本計画が2015 年2月13日に閣議決定された。さらに、2021年5月28日に同計画は改定され、計画期間は2025年度 までとされた。

同法第14条において、政府は、毎年、交通の動向及び政府が講じた施策に関する報告並びに講じようとする施策についての文書(以下「交通政策白書」という。)を国会に提出しなければならないこととされている。この規定に基づき、交通政策白書は、2015年以降、閣議決定の上で国会報告されており、今回で8度目の交通政策白書である。

今回の交通政策白書の第 I 部「交通の動向」においては、交通を取り巻く社会・経済の動向、各分野の交通の輸送量・ネットワーク・交通事業等の動向について、データを整理・分析して示した。また、第 II 部「ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き」においては、長期化するコロナ禍における人流・物流の状況や人々の生活意識・行動の変化を考察し、新型コロナウイルス感染症による交通分野への影響等を分析した上で、ポストコロナに向けた交通事業者等の取組を報告した。

そして、第Ⅲ部及び第Ⅳ部においては、交通政策基本計画に掲げられた施策ごとに、2021年度に講じた施策及び2022年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画の進捗状況のフォローアップとしての意義を有するものであり、同計画に掲げられた数値指標の進捗状況も含め、可能な限り詳細に記述することとした。

我が国が直面する経済面・社会面の大きな変化に的確に対応し、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る交通体系を構築していくために、今後、交通政策基本法の示す交通政策の基本的な方向性を十分に踏まえた上で、引き続き、交通政策基本計画を着実に実施していくことが必要となる。そして、計画の実現に当たっては、交通政策基本法に示されているとおり、国、自治体、交通関連事業者、交通施設管理者、利用者、地域住民等の幅広い関係者が、十分な連携・共同の下に取り組んでいく必要がある。本白書がこれらの取組を円滑かつ的確に進捗させるための一助になることを強く期待するものである。

令和3 (2021) 年度 交通の動向

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

(1) 人口と年齢構成の変化

我が国の総人口は、長期にわたり増加を続け、2008(平成20)年に過去最高(1億2.808万人)を 記録した後、減少に転じ、2020年は1億2,615万人となった。今後も減少を続け、過去最高時と比 べると、2030年は7%、2050年は20%少なくなると見込まれている。

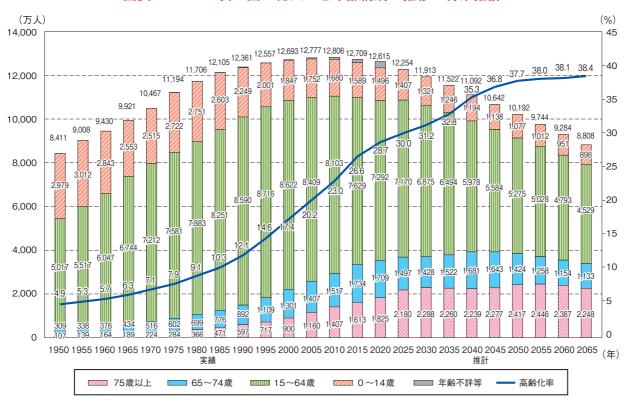
15歳以上65歳未満の人口(生産年齢人口)は、1995年に過去最高(8.716万人)を記録した後、 減少に転じ、2020年は7,292万人となり、今後も減少が見込まれている。

65歳以上の人口(高齢者人口)は、2020年は3.534万人となり、総人口に占める割合(高齢化率) は28.7%となり、いずれも年々上昇してきている。今後、総人口が減少する中で高齢者が増加する ことにより高齢化率は上昇を続け、2036年には約3人に1人が高齢者となると推計されている。特 に、75歳以上の後期高齢者については、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者となる2025年に、総 人口に占める割合が17.8%に達し、その後もさらに上昇すると見込まれている。

15歳以上の人口(生産年齢人口と高齢者人口の合計)は、近年、生産年齢人口の減少を高齢者の 人口の増加が上回ったため、総人口が減少に転じた後もほぼ横ばいで推移してきており、2020年は 1億826万人であったが、今後は減少が見込まれている。

15歳未満の年少者の人口は、1980年頃から減少が続いているが、2020年は1,496万人となり、今 後も減少が見込まれている。なお、政府は2025年度に希望出生率1.8の実現を目指しているが、 2020年の合計特殊出生率は1.33である。

図表1-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・将来推計



- 注1:1950年、1955年、1975~2020年の総数は年齢不詳を含む。
- 注2:1960年、1965年の総数は沖縄県の年齢「不詳」を含む。
- 注3:1970年の総数は、年齢不詳を含まない。
- 注4: 高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。
- 注5:1950年の65~74歳人口及び75歳以上人口は、沖縄県の70歳以上の外国人136人(男55人,女81人)を除く。
- 注6:1955年の65~74歳人口及び75歳以上人口は、沖縄県の70歳以上23,328人(男8,090人,女15,238人)を除く。

資料:2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」の出生中位・ 死亡中位仮定による推計結果

都市部¹の総人口は日本全体の人口が減少に転じてからも、漸増し2020年には6,509万人(1980年の19%増)となった。他方、地方部²の総人口は、2001年にピークに達した後、2020年は6,106万人(1980年の2.1%減)となった。2045年には2020年比で地方部においては20%程度減少、都市部においては11%程度減少すると予測されている。

(2)経済及び商取引貨物の動向

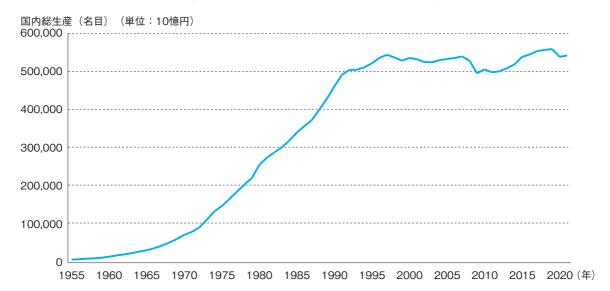
a. 我が国の国内総生産(名目GDP)

我が国の国内総生産は、長期にわたって大きく増加してきたが、1997年に544兆円を記録してから横ばいに転じた。2021年は542兆円となっている。

 $^{^{1}}$ 都市部とは、三大都市圏(埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫)の地域を示す。

² 地方部とは、三大都市圏(埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫)を除く地域を示す。

図表1-1-1-2 我が国の国内総生産の推移



注:体系基準年が異なる数字は単純比較できない。

資料:内閣府「国民経済計算」(1955年から1979年までは「平成10年度国民経済計算確報」、1980年から1993年までは「2015年(平 成27年) 基準支出側GDP系列簡易遡及」、1994年から2021年まで「2021年10-12月期2次速報値」)より国土交通省総合政策 局作成

b. BtoB商取引に係る貨物の動向

年間総出荷量は、1990年調査時の36.1億トンでピークを迎え、その後減少してきており、2015年 調査時は25.3億トンとなった。この間、業種別では、鉱業、製造業及び卸売業は減少傾向であり、 倉庫業は横ばいとなっている。

国内総生産の推移と年間総出荷量の推移の関係を見ると、国内総生産が増加しても年間総出荷量 は、比例しては増加せず、むしろ減少している。背景としては産業構造の変化等が考えられる。

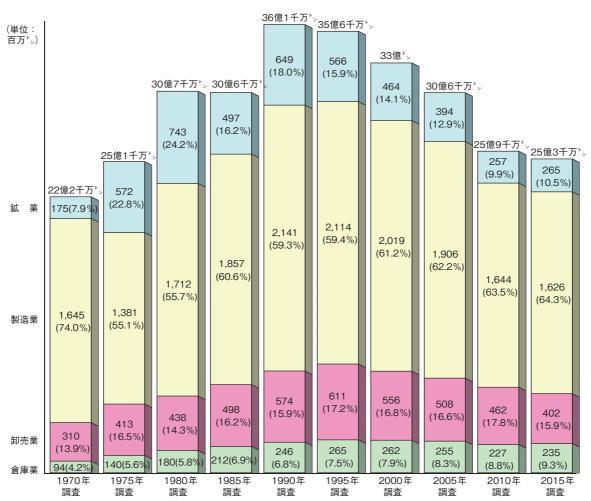
品類別の年間出荷量は、重量のシェアが大きい化学工業品や鉱産品が大幅に減少しているのが目 立つ。

品類別より細かい品目別の年間出荷量は、重量のシェアが大きいいくつかの品目が大幅に減少し ている(砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品)。

こうした品目に係る荷主からの貨物出荷量の減少は、トラック、内航海運等の運送事業者による 貨物輸送量の減少につながっていると考えられる。

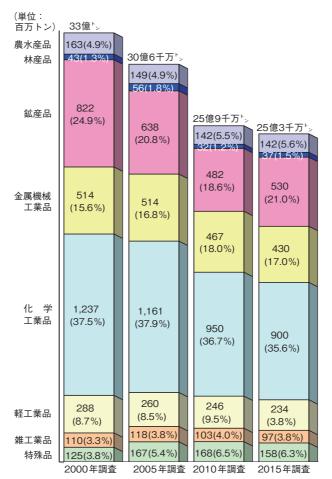
また、BtoBの商取引では貨物出荷の小口化が進んでおり、小口貨物の出荷の件数やシェアが増 加する傾向が見られる。平均流動ロットは1トンを下回り、0.1トン以下の小口貨物の出荷の件数 が多数を占める。

図表1-1-1-3 BtoBの商取引に係る産業別の年間総出荷量の推移



資料:国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」から国土交通省総合政策局作成

図表 1-1-1-4 BtoBの商取引に係る品類別の年間出荷量の推移



資料:「全国貨物純流動調査(物流センサス)」から国土交通省総合政策局作成

(3) 就業者数の動向

全国の就業者数について、ここ数年の動きを見ると、2012年の6,280万人を底に増加し、2021年 は6,713万人となっている。生産年齢人口が減少を続けている中で、就業者数が増加傾向にある背 景には、女性と高齢者の就業者数の増加があると見られる。

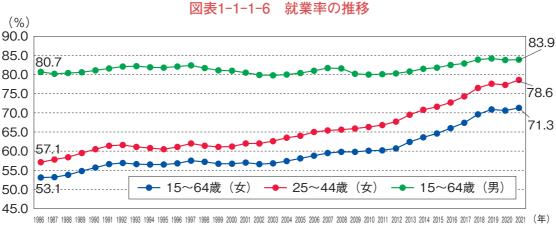
就業者数の増加に伴い、乗合バス・鉄道の定期券利用者数は、近年、増加傾向にあり、輸送人員 も増加していたが、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い乗合バス・鉄道ともに定期券利用者数 及び輸送人員は減少した。

図表1-1-1-5 高齢者の就業者数の推移

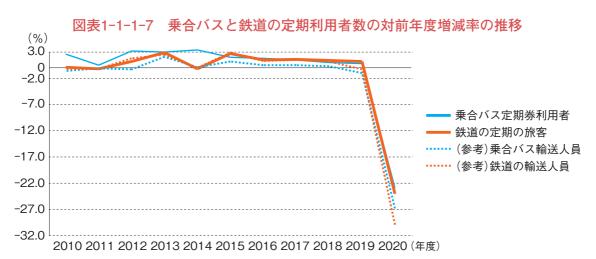


注:2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

資料:総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成



注:2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。 資料:総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成



資料:「鉄道輸送統計年報」及び「乗合バス事業の収支状況」から国土交通省総合政策局作成

令和3(2021)年度 交通の動向

(4) 障害者の状況

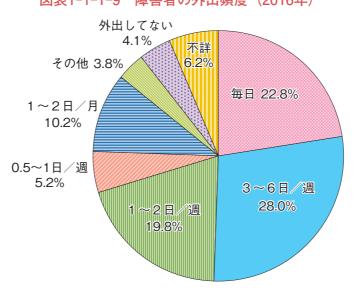
働く障害者は増加してきており、2021年に民間企業において雇用されている障害者数は59.8万人、 実雇用率は2.2%となっている。また、障害者のうち毎日外出する人は2割、月1回以上外出する 人は8割超となっている。

こうしたことも踏まえ、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかん がみ、障害者の移動手段の確保や移動の円滑化の実現を目指した取組が進められている。

(千人) (%) 598 598 600 2.3 550 2.2 500 2.1 450 409 400 2.0 13 350 1.9 303 300 269 247 258 1.8 250 200 1.7 150 1.6 100 1.5 50 Λ 1.4 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 (年) ‱ 身体障害者 ■ 知的障害者 **ⅢⅢ** 精神障害者 実雇用率

図表1-1-1-8 民間企業において雇用されている障害者の数及び実雇用率の推移

資料:厚生労働省「令和3年障害者雇用状況の集計結果」から国土交通省総合政策局作成



図表1-1-1-9 障害者の外出頻度(2016年)

資料:厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(2016年)から国土交通省総合政策局作成

(5) 訪日外国人旅行者の状況

2021年の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大による水際措置が継続された こと等により、2020年に続き大きく減少し、前年比94.0%減の24.6万人となった。インバウンドに ついては、国内外の感染状況等を見極めつつ、段階的回復に向けた取組を進める必要がある。政府 は、我が国の安全・安心への取組に関する情報や地域の魅力の発信を通じて、今後の訪日意欲の喚 起を図るべく、様々な施策を講じている。

(万人) 3,500 3,000 2,500 2,000 3,188 3,119 ビジット・ジャパン 1,500 開始 2,869 2,404 1.974 1,000 1 34 1,036 412 500 836 86 835 733 614 673 622 25 0 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 (年)

図表1-1-1-10 訪日外国人旅行者数の推移

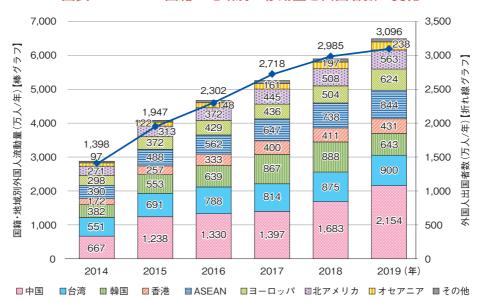
注) 2020年以前の値は確定値、2021年の値は暫定値。

資料:日本政府観光局(JNTO)

訪日外国人旅行者の国内での移動量については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019 年まで増加傾向にあった。また、2019年における国籍・地域別の移動量は、中国・台湾・韓国の順 となっており、その3か国・地域で全体の約6割を占めている。

移動量を利用交通機関ごとに見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次がバスでの移動となっ ている。各地方ブロック内での移動については、関東及び近畿・中国では鉄道での移動が多く、沖 縄ではレンタカーでの移動が特に多いが、それ以外の地域ではバスでの移動が多くなっている。

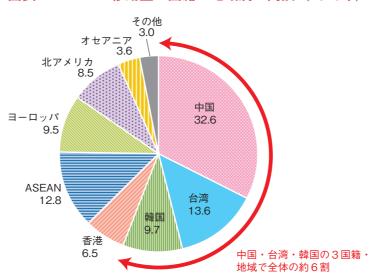
図表1-1-1-11 国籍・地域別の移動量と出国者数の変化



注:同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

資料:国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ(FF-Data)」、出入国在留管理庁「出入国管理統計」

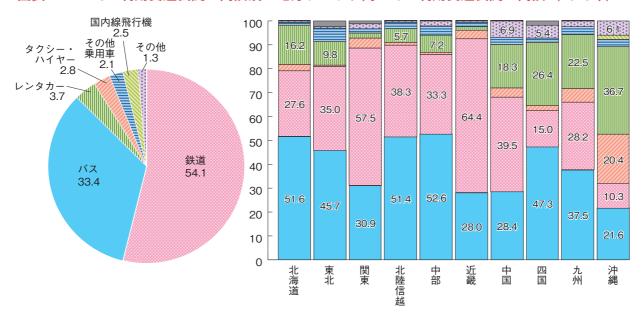
図表1-1-1-12 移動量の国籍・地域別の内訳(2019年)



注:同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く

資料:国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ (FF-Data)」

図表1-1-1-13 利用交通機関の内訳及び地方ブロック内々での利用交通機関の内訳(2019年)



■ 鉄道 ■バス Ⅲ レンタカー ☑ タクシー・ハイヤー ■ その他の乗用車 図 国内線飛行機 図 その他 ■ 不明

注1:(左図) 同一県内々の移動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。

注2: (右図) 地域ブロックは地方運輸局単位で集計。入国港から最初訪問地までの移動と最終訪問地から出国港までの移動及び発着地不明を除き、 国内訪問地間の運輸局内々移動を対象。

資料:国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ(FF-Data)」

(6) 家計の消費行動の変化

a. 1世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

1世帯当たりの消費支出(総世帯)については、2000年からの21年間で16.4%減少 (**1) している。2021年は282万円となり、前年からは増加した一方、全体としては減少傾向にある。

こうした中、家計での交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃 (**2) への支出は、21年間で53.5%減少して2021年は3.3万円となった。また、消費支出総額に占める公共交通運賃への支出の割合は、2019年まで2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移していたが、2020年から減少に転じ、2021年は1.2%となった。一方、自動車等購入・維持費 (**3) は、21年間で4.8%増加して21.3万円となり、消費支出総額に占める割合は7.6%となった。

このように、家計は、2000年から2019年にかけてほぼ一定だった公共交通への支出の割合が2020年に急減した一方、自家用車への支出の割合はやや増加しており、それらを合計した交通への支出の割合は、2000年の8.1%から2021年の8.7%へと増加している。

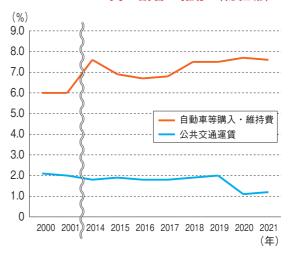
- (※1) 2018年の家計簿改正による影響は考慮していない。以下、2017年以前と2018年以降の消費支出を比較する記述において、同じ。 なお、家計簿改正は2018年に調査世帯の半数に対し行われ、翌年2019年に全調査世帯に対して行われた。この家計簿改正は、記入負担の軽減と記入漏れの防止を目的としたものであり、2018年以降は2017年以前に比べてより精緻に家計収支を捉えられる。その一方で結果数値を押し上げる影響がある。そのため、2018年以後の記入金額は、2017年以前と比べ増加する傾向がある。また、同理由により2019年以降の記入金額は、2018年以前と比べさらに増加する傾向がある。
- (※2) 公共交通運賃は、ここでは、「家計調査」における鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代、航空運賃の合計
- (※3) 自動車等購入・維持費は、ここでは、「家計調査」における自動車等購入、自動車等維持(ガソリン、自動車整備費、駐車場 借料、自動車保険料等を含む)の合計

図表1-1-1-14 1世帯当たりの消費支出(総世帯) の総額の推移



注:2018年の家計簿改正による影響により、2017年以前と2018年以降の データが単純に比較できないため2018年のグラフは点で記載している。 資料:総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

消費支出に占める公共交通 図表1-1-1-15 運賃と自動車等購入・維持 費の割合の推移(総世帯)



資料:同左

b. 都市部と地方部における交通に関する支出額の特徴

公共交通運賃への支出額は、都市部で多くなる傾向がある。2002年から2019年にかけて、公共交 通運賃への支出額は、増加するブロック(北陸)や減少率が10%未満にとどまるブロック(関東、 東北)が見られた (**) が、2021年においては2002年と比較して全てのブロックで年間4割以上減少 しており、家計の消費支出総額の減り方(2002年からの19年間で、全国平均で16.4%減少)より大 きく減少している。これに対して、自動車等購入・維持費への支出額は、関東を除く全てのブロッ クで増加している。

(※) 2018年の家計簿改正による影響は考慮していない。以下、2017年以前と2018年以降の消費支出を比較する記述において同じ。 なお、家計簿改正は2018年に調査世帯の半数に対し行われ、翌年2019年に全調査世帯に対して行われた。先述の家計簿の改正は、 記入負担の軽減と記入漏れの防止を目的としたものであり、2018年以降は2017年以前に比べてより精緻に家計収支を捉えられ る。その一方で結果数値を押し上げる影響がある。そのため、2018年以後の記入金額は、2017年以前と比べ増加する傾向がある。 また、同理由により2019年以降の記入金額は、2018年以前と比べさらに増加する傾向がある。

図表1-1-1-16 1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費への支出額の変化(総世帯、地方別)

(単位:円)

			共交通運	賃		自	動車	等購入・	維持	費
		2002年			2021年	2002年				2021年
関 :	東	89,161 →	-45.5%	\rightarrow	48,583	194,391	\rightarrow	-3.7%	→	187,161
東	毎	54,462 →	-50.9%	\rightarrow	26,730	257,153	\rightarrow	12.0%	→	287,934
近i	畿	75,338 →	-49.7%	→	37,919	171,815	→	3.3%	→	177,487
北海	道	49,871 →	-53.9%	→	22,986	178,221	→	13.7%	→	202,712
東:	北	40,667 →	-64.4%	→	14,470	180,523	→	22.7%	→	221,539
北	陸	41,152 →	-66.9%	→	13,617	215,972	→	42.6%	→	307,922
中(玉	55,654 →	-75.9%	→	13,417	215,746	→	14.8%	→	247,614
四	玉	37,227 →	-76.1%	→	8,883	202,445	→	10.4%	→	223,505
九!	M	46,161 →	-55.8%	\rightarrow	20,409	196,651	\rightarrow	17.3%	→	230,647
沖	縄	45,559 →	-62.7%	→	16,993	128,663	→	29.5%	→	166,666
		535,252 →	-58.1%	→	224,007	1,941,580	→	16.0%	→	2,253,187
	東近北東北中四九	東 海 北海道 東 北 東 北 陸 国 国 川 州	2002年 関東 89,161 → 東海 54,462 → 近畿 75,338 → 北海道 49,871 → 東北 40,667 → 北陸 41,152 → 中国 55,654 → 四国 37,227 → 九州 46,161 → 沖縄 45,559 →	2002年 関東 89,161 → -45.5% 東海 54,462 → -50.9% 近畿 75,338 → -49.7% 北海道 49,871 → -53.9% 東北 40,667 → -64.4% 北陸 41,152 → -66.9% 中国 55,654 → -75.9% 四国 37,227 → -76.1% 九州 46,161 → -55.8% 沖縄 45,559 → -62.7%	関東 89,161 → -45.5% → 東海 54,462 → -50.9% → 近畿 75,338 → -49.7% → 北海道 49,871 → -53.9% → 東北 40,667 → -64.4% → 北陸 41,152 → -66.9% → 中国 55,654 → -75.9% → 四国 37,227 → -76.1% → 九州 46,161 → -55.8% → 沖縄 45,559 → -62.7% →	2002年 2021年 関東 89,161 → -45.5% → 48,583 東海 54,462 → -50.9% → 26,730 近畿 75,338 → -49.7% → 37,919 北海道 49,871 → -53.9% → 22,986 東北 40,667 → -64.4% → 14,470 北陸 41,152 → -66.9% → 13,617 中国 55,654 → -75.9% → 13,417 四国 37,227 → -76.1% → 8,883 九州 46,161 → -55.8% → 20,409 沖縄 45,559 → -62.7% → 16,993	2002年 2021年 2002年 関東 89,161 → -45.5% → 48,583 194,391 東海 54,462 → -50.9% → 26,730 257,153 近畿 75,338 → -49.7% → 37,919 171,815 北海道 49,871 → -53.9% → 22,986 178,221 東北 40,667 → -64.4% → 14,470 180,523 北陸 41,152 → -66.9% → 13,617 215,972 中国 55,654 → -75.9% → 13,417 215,746 四国 37,227 → -76.1% → 8,883 202,445 九州 46,161 → -55.8% → 20,409 196,651 沖縄 45,559 → -62.7% → 16,993 128,663	2002年 2021年 2002年 関東 89,161 → -45.5% → 48,583 194,391 → 東海 54,462 → -50.9% → 26,730 257,153 → 近畿 75,338 → -49.7% → 37,919 171,815 → 北海道 49,871 → -53.9% → 22,986 178,221 → 東北 40,667 → -64.4% → 14,470 180,523 → 北 陸 41,152 → -66.9% → 13,617 215,972 → 中国 55,654 → -75.9% → 13,417 215,746 → 四国 37,227 → -76.1% → 8,883 202,445 → 九州 46,161 → -55.8% → 20,409 196,651 → 沖縄 45,559 → -62.7% → 16,993 128,663 →	2002年 2002年 2002年 2002年	2002年 2021年 2002年 2002年 関東 89,161 → -45.5% → 48,583 194,391 → -3.7% → 東海 54,462 → -50.9% → 26,730 257,153 → 12.0% → 近畿 75,338 → -49.7% → 37,919 171,815 → 3.3% → 北海道 49,871 → -53.9% → 22,986 178,221 → 13.7% → 東北 40,667 → -64.4% → 14,470 180,523 → 22.7% → 北陸 41,152 → -66.9% → 13,617 215,972 → 42.6% → 中国 55,654 → -75.9% → 13,417 215,746 → 14.8% → 四国 37,227 → -76.1% → 8,883 202,445 → 10.4% → 九州 46,161 → -55.8% → 20,409 196,651 → 17.3% → 沖縄 45,559 → -62.7% → 16,993 128,663 → 29.5% →

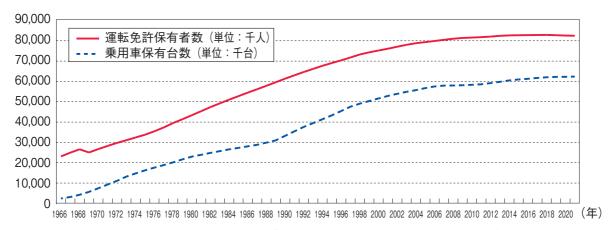
資料:総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

(7) 自家用車の保有状況

a. 運転免許保有者数および乗用車保有台数の推移

運転免許保有者数は、人口が大きく増加した時期にあわせて大きく増加した。人口の増加が緩や かになり、やがて減少に転じた後も、緩やかながらも増加を続けていたが、2021年は前年と比較し て若干の減少となっている。これらの期間を通じて、運転免許保有者数は、乗用車保有台数より約 2.000万から3.000万ほど多い値で推移してきた。2021年は、運転免許保有者数は約8.190万人(前年 比約-8万人、総人口の約65.3%、15歳以上人口の約74.0%)、乗用車保有台数は約6.190万台である。

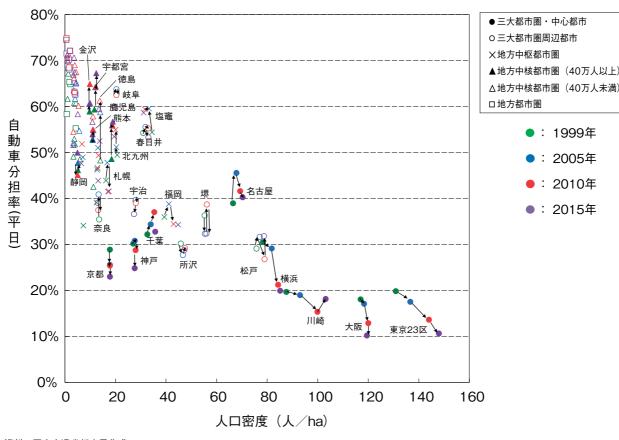
図表1-1-1-17 運転免許保有者数と乗用車保有台数の推移



資料:運転免許保有者数については警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」から、乗用車保有台数については(一財)自動車検査登録情 報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

b. 都市の人口密度と自動車分担率

自動車分担率は、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、かつ、経年的に高まる傾向が見られ、 都市部を中心に人口密度の高い都市では、逆に自動車分担率が下がる傾向が見られる。



図表1-1-1-18 都市の人口密度と自動車分担率

資料:国土交通省都市局作成

(8) ICTの普及

我が国のインターネット利用者の割合は、1990年代後半から急激に増加し、近年は80%を超えて いる。世帯における情報通信機器の保有状況を見てみると、近年ではスマートフォンがパソコンを 上回り、急速に普及している。

こうした中で、交通に関連するインターネットの利用の仕方も一般化している。総務省の通信利 用動向調査によると、過去1年間のインターネットで利用した機能・サービスについて、「情報検 索(天気情報、ニュースサイト、地図・交通情報などの利用)」のために利用したと回答した者は、 2020年は76.4%となった。内閣府の世論調査によると、近距離の鉄道、長距離の鉄道、路線バス、 高速バスのいずれについても、インターネット等の経路検索サービスを使うと回答した者が最も多 く、4割から6割を占めた。

図表1-1-1-19 公共交通機関の利用手段や経路の調べ方

近距離の鉄道		長距離の鉄道		路線バス		高速バス	
インターネット等の経 路検索サービス	56.6%	インターネット等の経 路検索サービス	60.1%	インターネット等の経 路検索サービス	41.3%	インターネット等の経 路検索サービス	50.4%
駅やバス停に掲示され ている経路図や時刻表	19.9%	交通事業者への問合せ	14.4%	駅やバス停に掲示され ている経路図や時刻表	29.1%	交通事業者への問合せ	14.5%
交通事業者が配布する 時刻表	11.8%	駅やバス停に掲示され ている経路図や時刻表	10.8%	交通事業者が配布する 時刻表	11.8%	交通事業者のホームページ	9.6%
交通事業者への問合せ	10.4%	交通事業者が配布する 時刻表	9.0%	交通事業者への問合せ	8.5%	駅やバス停に掲示され ている経路図や時刻表	9.1%
交通事業者のホーム ページ	6.1%	交通事業者のホーム ページ	7.2%	交通事業者のホーム ページ	7.1%	交通事業者が配布する 時刻表	8.0%
市販の時刻表等の書籍	5.9%	市販の時刻表等の書籍	7.1%	市販の時刻表等の書籍	3.0%	市販の時刻表等の書籍	2.4%

資料:内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(世論調査報告書、2016年12月調査)

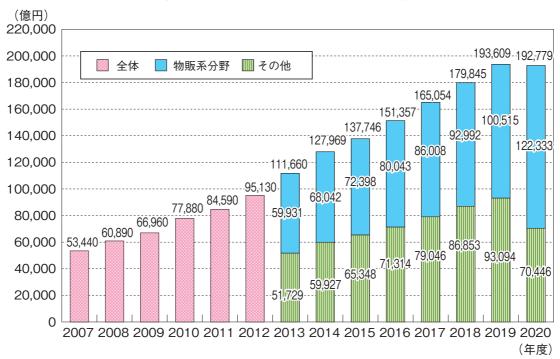
また、総務省の通信利用動向調査によると、インターネットで「商品・サービスの購入・取引(金 融取引・デジタルコンテンツ購入を除く)」を行った者は、2020年は50.0%であった。経済産業省 の電子商取引に関する市場調査によると、インターネット通販をはじめとするBtoCの電子商取引 (EC) 市場は、インターネット利用者の増加率が緩やかになり、家計の消費支出が減少する中にあっ ても拡大を続け、2020年度には全体で19.3兆円、うち物販系分野は、12.2兆円となっている。また、 物販系分野のEC化率は2015年の4.75%から2020年は8.08%に上昇した。

さらに、同調査によると、インターネットを介したCtoC取引も広がっており、2020年の市場規 模は1兆9.586億円(前年比12.5%増)と推計されている。

物販系分野のBtoCやCtoCの電子商取引は、売り主から買い主への小口輸送を発生させるため、 近年は宅配便取扱個数が大幅に増加してきている。

第

図表1-1-1-20 BtoC電子商取引額の推移



注:分野別規模は2013年度から調査開始 資料:経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

(9) 交通施策と連携する施策の動向

a. まちづくりに関する施策

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や 子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面におい て持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。こうした課題に対しては、医 療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によ りこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直 し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方でまちづくりを進めていくことが重要となっ ている。

行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計 画制度が整備されている。現在、全国の市町村において立地適正化計画の作成の動きが本格化して おり、国はそうした動きに関する財政面・技術面での支援の充実を進めている。

さらに、近年AI、IoT等の新技術は目覚ましく進展しており、これらの技術をまちづくりに取り 入れ、地域の課題解決・新たな価値の創出を図る「スマートシティ」の実現は、移動・物流を含め た都市活動の生産性の向上や、より豊かで快適な市民生活の実現を図るために重要である。先駆的 な取組への支援、官民の知恵やノウハウを結集するための官民連携プラットフォームを通じた知見 の横展開などを通じて、スマートシティの推進を進めている。

このように、まちづくり施策と連携しながら地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保等を 図るため、交通分野では、地域交通ネットワークの再構築、地域の実情を踏まえた多様な交通サー ビスの展開等が推進されている。

図表1-1-1-21 立地適正化計画の策定状況

○626都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和4年3月31日時点) ○このうち、448都市が計画を作成・公表。

※令和4年3月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市(オレンジマーカー)、防災指針を作成・公表の都市(青木枠:85都市)都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村(赤字:445都市)、都市機能誘導区域のみ設定した市町村(青字:3都市)

海道	足害町	山形市	ひたちなか市	明和町	習志野市	五泉市	甲斐市	磐田市	弥宮市	貝塚市	宇陀市	世日市市	高知市	菊池市
札幌市	弟子屈町	米沢市	守谷市	千代田町	柏市	上越市	上野原市	焼津市	東郷町	守口市	川西町	安芸高田市	南国市	宇城市
函館市	青森県	鶴岡市	常陸大宮市	邑楽町	市原市	阿賀野市	長野県	掛川市	東浦町	枚方市	田原本町	海田町	土佐市	益城町
小柳市	青森市	酒田市	那珂市	埼玉県	流山市	魚沼市	長野市	藤枝市	三重県	茨木市	王寺町	熊野町	須崎市	大分県
旭川市	弘前市	新庄市	坂東市	さいたま市	君津市	南魚沼市	松本市	袋井市	津市	八尾市	広陵町	山口県	四万十市	大分市
室蘭市	八戸市	上山市	かすみがらら市	川越市	酒々井町	胎内市	上田市	下田市	四日市市	富田林市	和歌山県	下関市	いの町	別府市
测路市	黒石市	村山市	神栖市	熊谷市	栄町	田上町	岡谷市	裾野市	伊勢市	寝屋川市	和歌山市	宇部市	福岡県	中津市
北見市	五所川原市	長井市	鉾田市	行田市	芝山町	湯沢町	飯田市	湖西市	松阪市	河内長野市	海南市	山口市	北九州市	佐伯市
夕張市	十和田市	天童市	つくばみらい市	秩父市	長生村	富山県	諏訪市	伊豆市	桑名市	大東市	有田市	萩市	大牟田市	臼杵市
何走市	むつ市	尾花沢市	小美玉市	所沢市	東京都	富山市	須坂市	菊川市	名張市	和泉市	新宮市	防府市	久留米市	津久見市
苦小牧市 -	田舎館村	南陽市	茨城町	本庄市	八王子市	高岡市	小諸市	伊豆の国市	他山市	美面市	湯浅町	下松市	直方市	竹田市
惟内市	野辺地町	中山町	大洗町	東松山市	府中市	魚津市	伊那市	牧之原市	熊野市	門真市	鳥取県	岩国市	飯塚市	豊後高田市
5. 現市	七戸町	大江町	城里町	春日部市	調布市	氷見市	駒ヶ根市	函南町	伊賀市	摂津市	鳥取市	光市	田川市	杵築市
≅別市	おいらせ町	大石田町	東海村	狭山市	日野市	黒部市	中野市	清水町	朝日町	高石市	米子市	柳井市	八女市	字佐市
工別市	五戸町	高畠町	阿見町	鴻巣市	福生市	小矢部市	大町市	長泉町	滋賀県	東大阪市	島根県	美祢市	筑後市	豊後大野市
上別市	階上町	白鷹町	境町	深谷市	狛江市	射水市	飯山市	森町	大津市	阪南市	松江市	周南市	行橋市	由布市
名寄市	岩手県	福島県	栃木県	草加市	西東京市	入善町	茅野市	愛知県	彦根市	島本町	益田市	徳島県	小郡市	国東市
三笠市	盛岡市	福島市	字都宮市	蕨市	神奈川県	朝日町	塩尻市	名古屋市	近江八幡市	忠岡町	大田市	徳島市	宗像市	玖珠町
長室市	宮古市	会津若松市	足利市	戸田市	川崎市	石川県	佐久市	豊橋市	草津市	熊取町	江津市	鳴門市	太宰府市	宮崎県
F蕨市	大船渡市	郡山市	栃木市	朝霞市	相模原市	金沢市	千曲市	岡崎市	守山市	兵庫県	雲南市	小松島市	朝倉市	宮崎市
竜川市	花巻市	いわき市	佐野市	志木市	横須賀市	小松市	東御市	一宮市	栗東市	神戸市	隠岐の島町	阿南市	那珂川市	都城市
 表志内市	北上市	白河市	鹿沼市	和光市	平塚市	輪島市	安曇野市	瀬戸市	甲賀市	姫路市	岡山県	吉野川市	新宮町	日向市
栗川市 ニュー	二戸市	須賀川市	日光市	久喜市	鎌倉市	加賀市	御代田町	半田市	野洲市	尼崎市	岡山市	香川県	岡垣町	串間市
官良野市	八幡平市	喜多方市	小山市	蓮田市	藤沢市	羽咋市	富士見町	春日井市	湖南市	明石市	倉敷市	高松市	遠賀町	西都市
密別市	奥州市	二本松市	真岡市	坂戸市	小田原市	白山市	白馬村	豊川市	東近江市	西宮市	津山市	丸亀市	鞍手町	三股町
比広島市	雫石町	田村市	大田原市	鶴ヶ島市	逗子市	野々市市	坂城町	津島市	爱荘町	洲本市	笠岡市	坂出市	佐賀県	国富町
	山田町	国見町	矢板市	日高市	秦野市	穴水町	岐阜県	刈谷市	京都府	加古川市	総社市	善通寺市	佐賀市	綾町
当別町	野田村	猪苗代町	那須塩原市	白岡市	厚木市	福井県	岐阜市	豊田市	京都市	赤穂市	高梁市	観音寺市	唐津市	川南町
S島町	宮城県	矢吹町	さくら市	毛呂山町	大和市	福井市	大垣市	安城市	福知山市	西脇市	新見市	さぬき市	武雄市	高千穂町
5飯町	仙台市	茨城県	那須烏山市	越生町	伊勢原市	敦賀市	多治見市	西尾市	舞鶴市	宝塚市	備前市	三豊市	鹿島市	鹿児島県
人雲町	石巻市	水戸市	下野市	小川町	海老名市	小浜市	関市	蒲郡市	綾部市	高砂市	赤磐市	土庄町	小城市	鹿児島市
是万部町	登米市	日立市	益子町	鳩山町	南足柄市	大野市	中津川市	犬山市	宇治市	朝来市	真庭市	多度津町	嬉野市	鹿屋市
L差町	栗原市	土浦市	茂木町	美里町	松田町	勝山市	瑞浪市	江南市	危岡市	たつの市	矢掛町	愛媛県	基山町	西之表市
占平町	大崎市	古河市	芳賀町	上里町	新潟県	鯖江市	美濃加茂市	小牧市	向日市	福崎町	広島県	松山市	長崎県	薩摩川内市
冷市町	富谷市	石岡市	群馬県	寄居町	新潟市	あわら市	各務原市	稲沢市	長岡京市	太子町	広島市	今治市	長崎市	曾於市
有幌町	柴田町	結城市	前橋市	宮代町	長岡市	越前市	大野町	新城市	八幡市	奈良県	吳市	宇和島市	佐世保市	霧島市
1日町	秋田県	能ケ崎市	高崎市	杉戸町	三条市	坂井市	静岡県	東海市	京田辺市	奈良市	竹原市	八幡浜市	大村市	いちき串木野市
医栖町	秋田市	下麥市	桐生市	千葉県	柏崎市	越前町	静岡市	大府市	南丹市	大和高田市	三原市	新居浜市	対馬市	奄美市
(神楽町	能代市	常総市	伊勢崎市	千葉市	新発田市	美浜町	浜松市	長久手市	大阪府	大和郡山市	尾道市	西条市	時津町	姶良市
料里町	横手市	常陸太田市	太田市	銚子市	小千谷市	高浜町	沼津市	知多市	堺市	天理市	福山市	大洲市	佐々町	徳之島町
白老町	大館市	高萩市	館林市	船橋市	十日町市	山梨県	熱海市	知立市	豐中市	桜井市	府中市	伊予市	熊本県	沖縄県
『真町	湯沢市	笠間市	渋川市	木更津市	見附市	甲府市	三島市	尾張旭市	池田市	五條市	三次市	四国中央市	熊本市	那覇市
タ 平町	大仙市	取手市	藤岡市	松戸市	燕市	山梨市	伊東市	豊明市	吹田市	御所市	庄原市	西予市	人吉市	石垣市
听得町	小坂町	牛久市	富岡市	成田市	糸魚川市	大月市	島田市	田原市	泉大津市	香芝市	大竹市	久万高原町	荒尾市	ASLCOCE
芦室町	山形県	つくば市	吉岡町	佐倉市	妙高市	並崎市	富士市	北名古屋市	高槻市	葛城市	東広島市	高知県	玉名市	合計626書

資料: 国土交通省都市局作成

b. 観光立国の実現に向けた施策

2016年3月、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」をとりまとめた。

同ビジョンに基づき、すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を目指し、 交通分野では、新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備、地方空港 のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、公共交通利用環境の革新 等が推進されている。

また、コロナ禍の取組方針としては、2020年12月3日の観光戦略実行推進会議において「感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン」を策定し、安心・安全な旅行ができるよう、宿泊・旅行・交通・空港など観光関係事業者においては業種別ガイドラインを遵守するとともに、旅行者にも2021年11月に最新の状況等を踏まえて改訂した「新しい旅のエチケット」を周知するなど、事業者と旅行者の双方において感染拡大防止策を徹底することとした。

さらに、交通事業者等が行うキャッシュレス決済対応等の受入環境整備等の取組が進められている。

(10) 世界の社会・経済の動向

a. 世界各国の国内総生産(ドルベース)

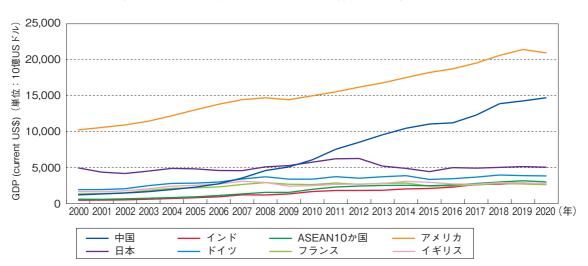
我が国の国内総生産は、円ベースでは2008年から増加傾向にあるが、ドルベースでは、2013年か

第

ら円安ドル高方向へ推移したことに伴い、2012年の約6.2兆ドルから減少して2020年は約5.1兆ドル となっており、アメリカ、中国に次いで世界第3位である。

アジア諸国について2000年から2020年までの変化を見ると、中国は約1.2兆ドルから約14.7兆ドル (12.2倍)、ASEAN10か国の合計は約0.61兆ドルから約3.0兆ドル(4.8倍)と大きく伸びている。国 内総生産で中国が日本を上回ったのは、2010年である。

こうした経済成長が著しいアジア諸国と我が国との間では、旅行者数の増加、我が国の産業の生 産拠点の移転、交通インフラの輸出等が進んでいる。



図表1-1-1-22 各国の国内総生産(名目GDP)の国際比較

注:ASEAN10か国:ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム 資料: World Bank [World Development Indicators database] から国土交通省総合政策局作成

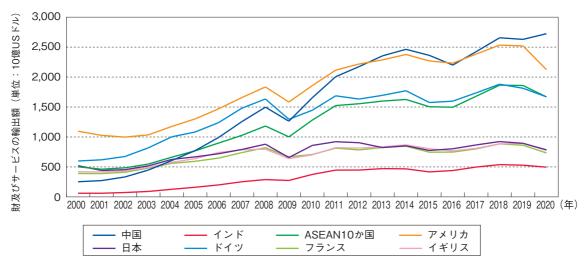
b. 世界各国の輸出額及び輸入額

輸出額について、2020年で見ると我が国は7.853億ドルである。中国は約2.7兆ドルで、2013年に アメリカを抜いて世界第1位となるなど急激に伸びている。輸出額で中国が日本を上回ったのは 2005年であり、ASEAN10か国の合計が日本を上回ったのは2001年である。

輸入額について、2020年で見ると我が国は7,862億ドルである。中国は約2.4兆ドルで、輸出額と 同様急激に伸び、アメリカに次いで世界第2位となっている。輸入額で中国が日本を上回ったのは 2004年であり、ASEAN10か国の合計が日本を上回ったのは2002年である。

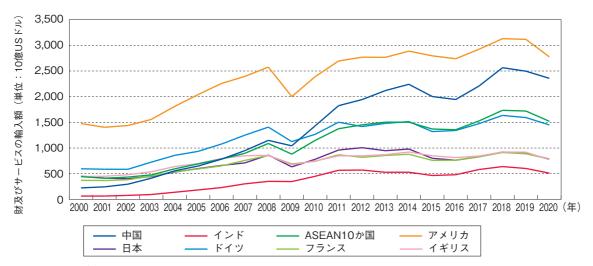
中国やASEAN10か国の輸出額及び輸入額の大幅な増加は、これらの国々の港湾や空港における 取扱貨物量の大幅な増加の要因の1つと考えられる。

図表1-1-1-23 各国の輸出額の国際比較



注:ASEAN10か国:ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム 資料:World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-24 各国の輸入額の国際比較



注:ASEAN10か国:ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム 資料:World Bank「World Development Indicators database」から国土交通省総合政策局作成

輸送量とその背景及び交通事業等の動向 第2章

輸送量とその背景 第1節

(1) 国内旅客輸送

我が国の国内旅客輸送量(人ベース)(自家用車によるものを除く。)は、1991(平成3)年度を ピークに2004年度まで減少した後、緩やかな増加に転じた。その後、リーマンショックが発生した 2008年度を境に減少に転じ、2011年度から再度緩やかな増加に転じたが、2019年度より、新型コロ ナウイルス感染症の影響により再び減少に転じた。

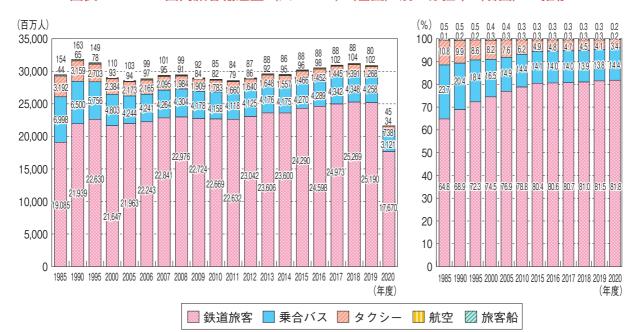
2020年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.8%、乗合バスが14.4%、タクシーが3.4%、 航空は0.2%、旅客船は0.2%である。

鉄道が非常に高い分担率を担っている背景として、他の交通機関と比べると、大量輸送、高速輸 送、定時輸送の面で強みを持つことが挙げられる。鉄道車両のほかに、線路、駅、信号等のインフ ラの整備が必要であるため、事業の開始・運営に要するコストが高くなることから、利用者数が十 分でない地方部では路線の維持が難しくなることもある反面、十分な利用者数が確保できる都市内 輸送や都市間輸送においては、上記の強みを発揮できる。

乗合バスは、路線の変更、停留所の設置、変更等が比較的柔軟に対応可能であるが、道路の渋滞 の影響で定時性を確保しにくい場合がある。また、モータリゼーションが進む中で分担率を下げて きており、近年は横ばいとなっている。

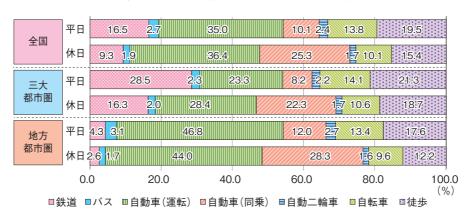
タクシーは、個々の旅客のニーズに対応したドア・ツー・ドアの輸送を行っているが、1台あた りの輸送量は限られることから、分担率は低い。

図表1-2-1-1 国内旅客輸送量(人ベース)(左図)及び分担率(右図)の推移



資料:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-1-2 移動の交通手段別構成比



三大都市圏:さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市

地方都市圈:札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松

江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

資料:国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

2011年度以降の国内旅客輸送量(人ベース)の変動を交通モード別にみると、2018年度までは、 鉄道や乗合バス、航空は増加傾向、旅客船は横ばい傾向にあったが、2019年度より、いずれの交通 モードも減少に転じ、2020年度は減少幅が大幅に拡大している。タクシーは長期にわたり減少が続 いているが、2019年度より、減少幅が拡大している。

鉄道が緩やかな増加傾向にあった背景には、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期 利用者の増加や、新幹線の路線延長に伴う利用者の増加のほか、近年の訪日外国人旅行者の利用増 加もあると考えられる。2019年度に6年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症 の影響による外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

乗合バスが緩やかな増加傾向にあった背景には、鉄道と同様に、都市部を中心とした人口や就業 者の増加に伴う定期利用者の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加があると考えられる。2019 年度に5年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等の影

第

響を受けたことが考えられる。

航空はここ数年増加傾向であったが、2019年度に8年ぶりの減少に転じた背景には、新型コロナ ウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少したことが考えられる。

旅客船が横ばいになる前に大きく落ち込んだ背景には、高速道路料金の割引措置に伴うフェリー 航路の利用減や航路廃止があるものと考えられる。2019年度より再び減少に転じた背景には、新型 コロナウイルス感染症の影響による入国制限や移動の自粛、旅行控え等があると考えられる。

タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少等の影響があると考えられ る。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の 影響もあると考えられる。2019年度に減少幅が拡大した背景には、新型コロナウイルス感染症の影 響による外出自粛等の影響を受けたことが考えられる。

120 110 100 90 80 70 60 50 タク 40 30 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 (年度)

図表1-2-1-3 国内旅客輸送量(人ベース)の推移(2005年度を100とした場合の動き)

資料:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

自家用車による国内の旅客輸送量(人ベース)は、自家用車の保有の増加に伴い大幅に増加した。 2019年度は639億人で、公共交通機関の中で最も多い鉄道の2.5倍となっている。近年、運転免許保 有者数や乗用車保有台数は増加傾向であるものの、輸送量はほぼ横ばいとなっている。



図表1-2-1-4 自家用車による国内旅客輸送量(人ベース)の推移

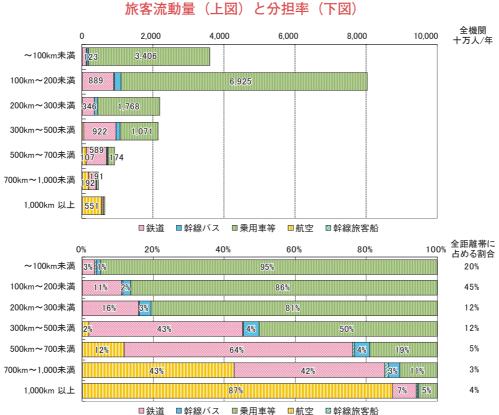
資料:「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国の国内旅客輸送量について輸送距離を加味した人キロベースで見ると、2020年度の各交通 機関の分担率は、鉄道が82.9%、航空が9.9%、バス・タクシーが6.7%、旅客船が0.5%である。

人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシー が低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内 輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

国内旅客輸送量(人キロベース)の分担率の推移 (%) 100 9.9 6.4 14. 5.6 16.0 6.0 16.4 6.5 90 0.5 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 0.6 -0.6-0.580 0.7 -0.60.6 0.6 70 60 分担率 50 75.7 76.3 76. 78. 76.8 76.4 76.5 76.3 76.0 75.8 76.1 82.9 40 30 20 10 7.1 7.0 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 (年度) ■ 鉄道 バス・タクシー ☑ 旅客船 Ⅲ 国内航空

資料:「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、旅客船は海事局内航課調べから国土交通省総合政策局作成



日常生活圏を越える交通の距離帯別・代表交通機関別の

資料:国土交通省「第6回(2015年)全国幹線旅客純流動調査」

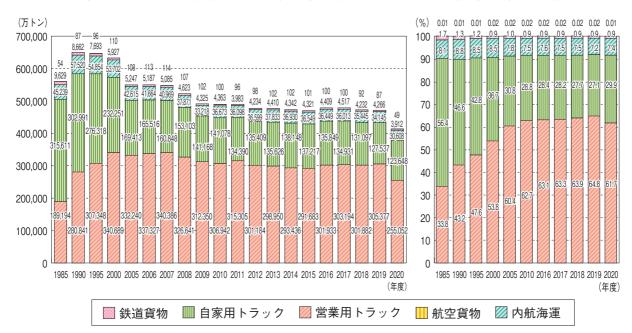
(2) 国内貨物輸送

我が国の国内貨物輸送量(トンベース)は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景に は、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物(砂利・石・石材、 生コンクリート、セメント製品、金属製品等)の出荷量の減少があると考えられる。

2020年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが91.6%を占め、内航 海運が7.4%、鉄道が0.9%、航空は0.01%である。

トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間 を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、 鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。

他方、内航海運は、重量物や危険物の一括大量輸送が可能という特性を活かし、鉄鋼・石油製品・ セメントといった産業基礎物資や、原油・石灰石・石炭といった産業原材料の輸送の大半を担って いる。

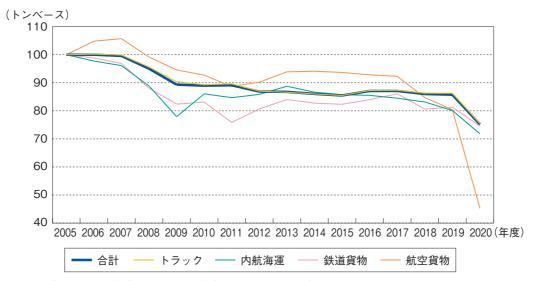


図表1-2-1-7 国内貨物輸送量(左図)と各交通機関の分担率(右図)の推移

資料:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

2005年度以降の国内貨物輸送量(トンベース)の変動を交通モード別にみると、いずれの交通モー ドにおいても、リーマンショックの影響で急減した後は概ね安定的に推移していたが、2018年度以 後は、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風等の相次ぐ大規模自然災害の影響等により、鉄道貨 物と航空貨物は減少傾向にある。なお、2019年度以降の航空貨物の急減は、新型コロナウイルス感 染症の影響による旅客便に積載する貨物の輸送量の減少も大きく影響している。

図表1-2-1-8 国内貨物輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)



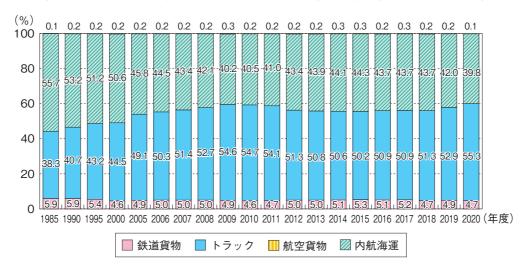
資料:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

このように、国内貨物輸送量は、トンベースでは減少しているものの、BtoBの商取引において は貨物出荷の小口化に伴い出荷件数が増加し、また、インターネットを介した電子商取引はBtoC やCtoCの分野の拡大(第1章(8)参照)によって売り主から買い主への小口輸送が増加したため、 宅配便取扱個数が大幅に増加してきている。

我が国の国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースで見ると、2020年度の各交 通機関の分担率は、自動車(トラック)が55.3%、内航海運が39.8%、鉄道が4.7%、航空が0.1%である。 トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高く なり、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。

トンキロベースの分担率は、2010年度前後を境に、トラックが緩やかに減少し、内航海運と鉄道 が緩やかに上昇している。その背景には、トラックドライバーの不足や、流通業務の効率化のため のモーダルシフト等があると考えられる。

図表1-2-1-9 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移(トンキロベース)



資料:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

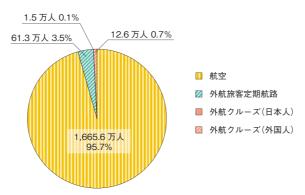
(3) 国際旅客輸送

我が国を発着する国際旅客輸送の手段は、航空と海運に限られるが、国際旅客輸送量に占める航 空のシェアは95.7%と圧倒的に多く、海運は4.3%にとどまる。

航空が非常に高い分担率を担っている背景としては、航空機は船舶より圧倒的に速いため、海外 の目的地までの所要時間が非常に短くてすむことが挙げられる。

海運には、日本の各港と韓国、中国、ロシアを結ぶ外航定期航路のほか、外航クルーズ船がある。外航 クルーズ船は、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年以降、利用が大きく落ち込んでいる。

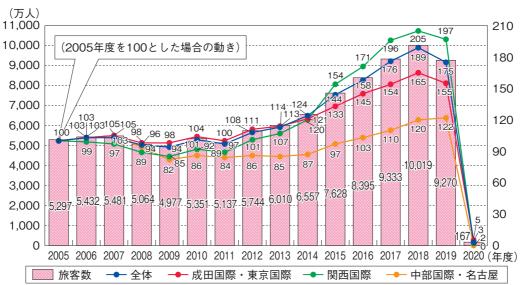
図表1-2-1-10 我が国を発着する国際旅客輸送量の内訳とその比率(2020年)



資料:「空港管理状況調査」、海事局、出入国在留管理庁集計による外国人入国者数の概数(乗員除く)をもとに港湾局が 作成した資料を統合して、国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際航空旅客輸送量について見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響 と見られる落ち込みの後、訪日外国人旅行者数の顕著な増加や、LCCの利用者の急増により増加傾 向にあったが、2019年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により8年ぶりに減少し、2020年度 は急減した。なお、空港別に見ると、近年、関西国際空港の伸びが著しかったが、2020年度は全て の空港で急減している。

図表1-2-1-11 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



資料:「空港管理状況調書」から国土交通省総合政策局作成

(4) 国際貨物輸送

我が国を発着する国際貨物輸送は、航空と海運に限られるという点では国際旅客輸送と同様であ るが、海運が99.7%を占め、航空はわずか0.3%であり、国際旅客輸送と逆転している。

主な要因は船舶と航空機の輸送力の差にあると考えられるが、船舶は、原油、ガス、鉄鉱石、石 炭、穀物、その他雑貨など貿易で取引されるあらゆる貨物をバラ積み船やコンテナ船など、様々な 種類の船舶を使って効率的に大量輸送できるという特徴もある。一方、航空機は、少量の高価な貨 物を速やかに輸送するのに適している。

国際航空貨物(317万%), 0.3% 外航海運(108,607万%), 99.7%

図表1-2-1-12 国際貨物輸送量の分担率(2020年)

資料:「空港管理状況調書」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際貨物輸送を交通モード別にみると、外航海運(コンテナ)、国際航空貨物 ともに、リーマンショックが発生した2008年前後の落ち込みから回復した後、ここ数年においては 増加傾向にあったが、国際航空貨物は、大規模自然災害や米中貿易摩擦の影響、2019年度以降の新 型コロナウイルス感染症に伴う旅客機の運休により、2018年度以後、減少に転じた。



図表1-2-1-13 国際貨物輸送量の推移(2005年/年度を100とした場合の動き)

注:外航海運(コンテナ)は年、国際航空貨物は年度の統計を利用 資料:「空港管理状況調書」、「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

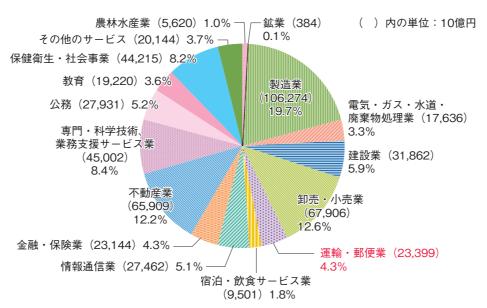
交通事業等の動向 第2節

(1)交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

2020年(令和2年)の運輸・郵便業(以下「交通事業 | という。)の国内総生産は23.4兆円であり、 我が国の国内総生産全体の4.3%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生 産は、2007年までは全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、リーマンショックの発生した 2008年に大きく落ち込んだ。その後再び全体の国内総生産を上回る伸びを見せたものの、2020年は 新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込んでいる。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比(2020年)

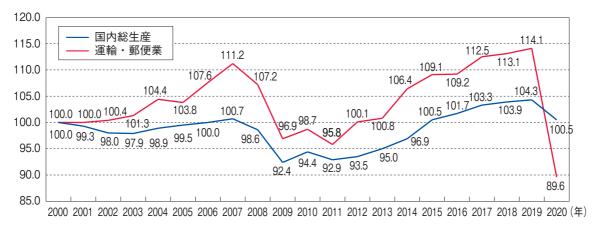


注:上記は、国内総生産(支出側)に対する構成比。

運輸・郵便業・・・鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など(以下の図表も同様)

資料:内閣府「国民経済計算年次推計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-2 全体の国内総生産(支出側)と交通事業の国内総生産の推移



注:2000年を100とする。

資料:内閣府「国民経済計算年次推計」から国土交通省総合政策局作成

b. 交通事業の事業者数、営業収入、雇用者数

事業者数については、旅客輸送関係ではタクシーが最も多く、貨物輸送関係ではトラックが最も 多い。また、自動車整備事業者も多い。

1事業者当たりの平均営業収入については、長距離輸送や大量輸送を行う航空、鉄道、外航海運 が100億円以上と多く、これら以外の事業では数千万円から10数億円と少ない。特に、バスやタク シー、トラックといった自動車運送事業については、95%以上が中小事業者であることから、1事 業者当たりの平均営業収入が少ないものと考えられる。

雇用者数について見ると、常用雇用者数が30人以上の企業等の割合は、産業全体では5%程度に とどまるのに対し、交通事業は20%程度と高く、中でも鉄道と航空は半数程度と高い。

図表1-2-2-3 事業区分ごとの事業者数、営業収入等

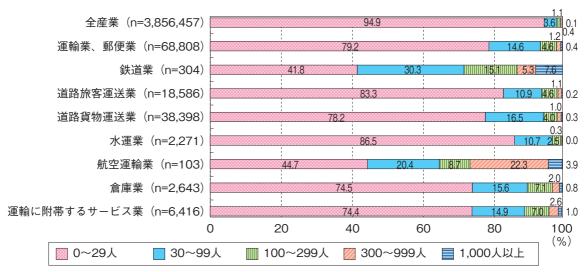
区分	事業者数	((者)	営業収入	(億円)	1事業者当たりの 平均営業収入(億円)
旅客鉄軌道事業	(2021年度)	203	(2019年度)	73,101	360.1
貨物鉄軌道事業	(2021年度)	10	(2019年度)	1,508	150.8
乗合バス事業	(2018年度)	2,279	(2018年度)	9,545	4.2
貸切バス事業	(2018年度)	4,127	(2018年度)	5,729	1.4
タクシー事業	(2019年度)	47,904	(2019年度)	14,951	0.3
トラック事業	(2020年度)	62,844	(2019年度)	193,576	3.1
自動車整備事業	(2021年度)	72,214	(2021年度)	55,510	0.8
自動車販売事業	(2015年度)	51,979	(2015年度)	16,345	0.3
旅客船事業	(2021年度)	953	(2019年度)	2,731	2.9
内航海運事業	(2021年度)	3,353	(2019年度)	8,664	2.6
外航海運事業	(2018年度)	192	(2018年度)	33,360	173.8
港湾運送事業	(2019年度)	859	(2019年度)	10,095	11.8
航空事業	(2020年度)	17	(2020年度)	14,674	863.1

注1:貨物鉄道事業の営業収入は、JR貨物

注2: 航空事業は、日本の主要航空会社の合計

注3:「1事業者当たりの平均営業収入(億円)」の算出に用いる事業者数と営業収入の年度は異なるものがある。 資料:鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-4 業種ごとの常用雇用者規模別企業等数の割合



注:「全産業」は公務を除く。

資料:総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

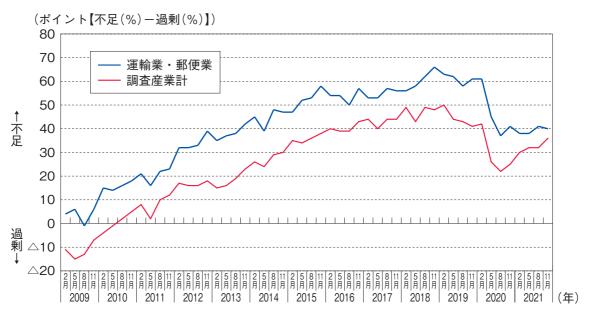
(2) 交通事業の就業者数

2021年の交通事業の就業者数は352万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。

交通事業の労働者不足感が生じている一方で、就業者数はほぼ横ばいとなっている。

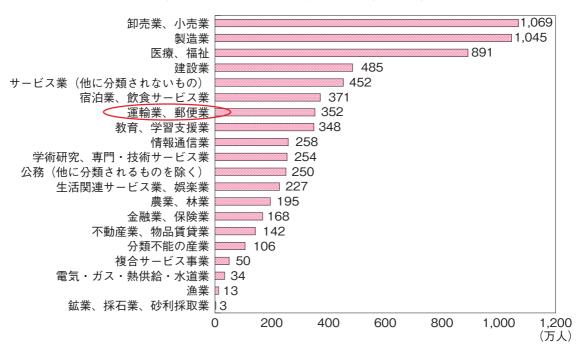
交通事業の事業区分別の従業者数は、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、 交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー、鉄道となっている。

図表1-2-2-5 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



資料:厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-6 産業別の就業者数(2021年)



資料:総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-7 全産業と交通事業の就業者数の推移



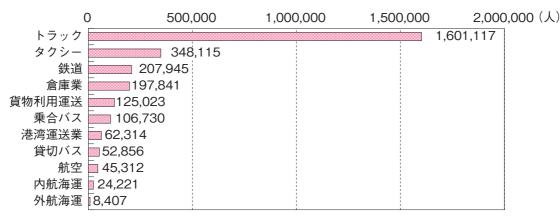
注1:2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

注2:2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動(「複合サービス事業」から「運輸業,郵便業」、「金融

業,保険業」及び「サービス業(他に分類されないもの)」への移動)があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

資料:総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-8 交通事業の主な事業区分の従業者数(2016年)



注:各事業の値は、日本標準産業分類(小分類)別の結果を以下の区分により集計したもの。

「トラック」: 一般貨物自動車運送業・特定貨物自動車運送業・貨物軽自動車運送業、「タクシー」: 一般乗用旅客自動車運送業、「鉄道」: 鉄道業、 「倉庫業」:倉庫業(冷蔵倉庫業を除く)・冷蔵倉庫業、「貨物利用運送」:集配利用運送業・貨物運送取扱業(集配利用運送業を除く)、「乗合バ ス」:一般乗合旅客自動車運送業、「港湾運送業」:港湾運送業、「貸切バス」:一般貸切旅客自動車運送業、「航空」:航空運送業、「内航海運」: 沿海海運業、「外航海運」: 外航海運業

資料:総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

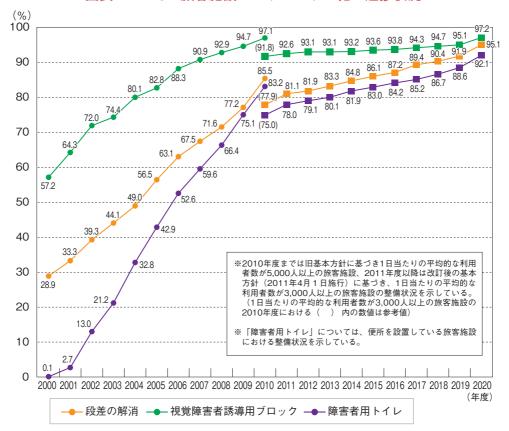
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

a. 旅客施設におけるバリアフリー化

鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルといった旅客施設(1日当 たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの)については、エレベーター、スロープ等による段 差解消、線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設した視覚障害者誘導用ブ ロックの整備、障害者用トイレの整備等が求められている。

段差解消率は、2020年度末で95.1%であり、2011年度以降14ポイント上昇した。視覚障害者誘導 用ブロックの整備率は、2020年度末で97.2%であり、2011年度以降4.6ポイント上昇、障害者用トイ レの整備率は、2020年度末で92.1%であり、2011年度以降14.1ポイント上昇した。

図表1-2-2-9 旅客施設のバリアフリー化の進捗状況



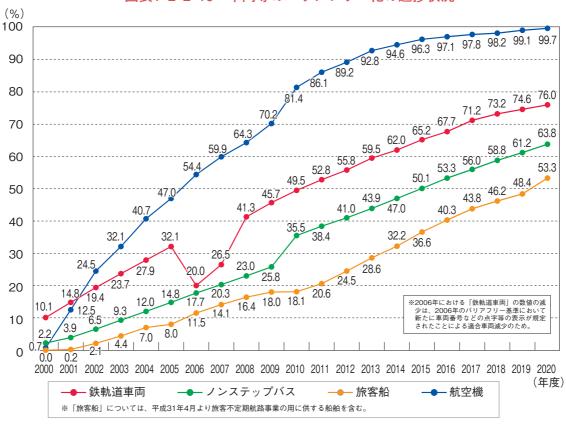
資料:移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

b. 車両(鉄軌道車両、乗合バス)のバリアフリー化

鉄軌道車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペース を設置すること、トイレを高齢者や障害者等の円滑な利用に適した構造とすること、連結部にはプ ラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること、車両番号などを文字及び点字で 表示すること等が求められている。これらの基準に適合した鉄軌道車両数は、2020年度末で40.027 両、適合率は76.0%であり、2011年度以降23.2ポイント上昇した。

バス車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、車椅子スペースを 設置すること、低床バスとすること、筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること等が求 められている。これらの基準を満たし、かつ、床面の地上面からの高さが概ね30cm以下の車両(ノ ンステップバス)の数は2020年度末で29.489両、適合率は63.8%であり、2011年度以降25.4ポイン ト上昇した。



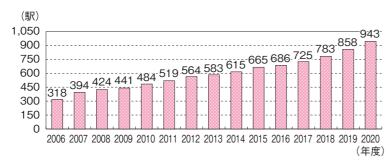


資料:移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

c. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置番線数は、2020年度末時点、全国で2.192番線(943駅)と整備が進んできており、 1日の平均的な利用者数10万人以上の駅では851番線(154駅)中334番線(103駅)となっている。 また、ホームドアの整備に当たっては、同一ホームを使用する車両ごとにドア位置が異なる場合、 従来型のホームドアが設置できないといった技術面の課題や、ホームの改良工事に高額な費用がか かるといったコスト面の課題があり、こうした課題を解決するため、新型ホームドアの技術開発が

図表1-2-2-11 ホームドア設置駅数の推移



資料:国土交通省鉄道局作成

進められている。



図表1-2-2-12 新型ホームドア一覧

	新型ホー <i>』</i>	ムドア一覧	
昇降ロープ式ホーム柵 (支柱伸縮型)	昇降ロープ式 ホームドア	昇降バー式ホーム柵	開口位置可変型 フルスクリーンホームドア
※JR西日本六甲道駅等で実用 化済。今後、西明石駅等に設 置予定。	※近鉄大阪阿部野橋駅等で実用 化済。	※箱根登山鉄道鋼索線早雲山駅 で実用化済。	開パターン 3ドア車両 2ドア車両 ※今後、JR西日本大阪駅に設置予定。
大開口ホーム柵	軽量型ホームドア	スマートホームドア [®]	軽量可動式ホーム柵
			パイプタイプ パンチング メタルタイプ
※東京メトロ九段下駅等で実用 化済。	※ J R 九州 九大学研都市駅等で 実用化済。	※JR東日本蕨駅等で実用化済。 今後、大宮駅等に設置予定。	ガラスタイプ ※阪急神戸三宮駅等で実用化済。

注:上記一覧表は、2022年3月現在の情報をもとにとりまとめたものであるが、今後の技術開発の進展等に伴い見直されることに注意が必要である。

資料:新型ホームドア導入検討の手引き【第2版】(2018年3月国土交通省鉄道局)等

(4) 交通事業等の環境への影響

a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2020年度の我が国の二酸化炭素排出量は10億4,400万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源二酸化炭素排出量は1億8,500万トンで、二酸化炭素排出量全体の17.7%を占めている。

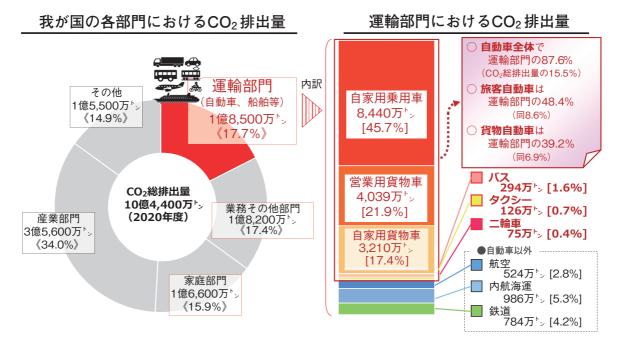
さらに、運輸部門におけるエネルギー起源二酸化炭素排出量の内訳を見ると、自動車が87.6%(我が国の二酸化炭素排出量全体の15.5%)を占め、そのうち、自家用乗用車を中心とする旅客自動車が48.4%(同8.6%)、貨物自動車(トラック)が39.2%(同6.9%)を排出している。

また、運輸部門のエネルギー起源二酸化炭素排出量の推移を見ると、1990年度から1996年度までの間に22.7%も増加したが、その後、ほぼ横ばいとなり、2001年度を境に減少傾向にある。減少の背景には、自動車の燃費改善や輸送量の減少等があるものと考えられる。さらに、2020年度には新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、これまで以上に減少した。

第

Ι

図表1-2-2-13 日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



注1:電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

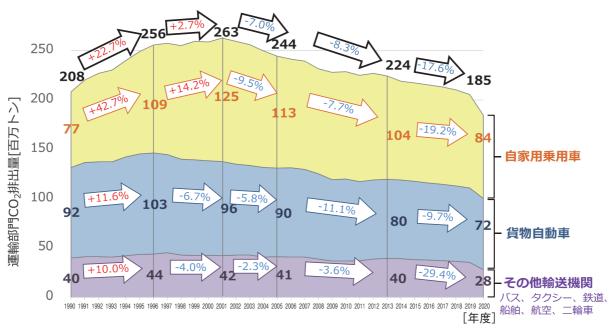
注2:端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

注3:二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

注4:本図表のCO。排出量は、エネルギー起源CO。の排出量である(ただし、「その他」及び「CO。総排出量」には、非エネルギー起源CO。の排出量 が含まれる。)。

資料:温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2020年度)確報値|から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-14 輸送モードごとの二酸化炭素排出量の推移



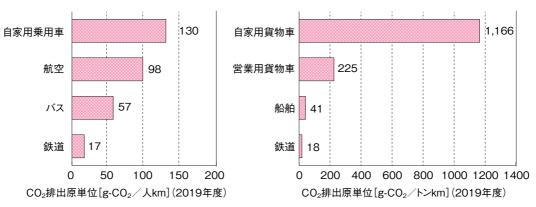
資料:温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2020年度)確報値」から国土交通省総合政策局作成

b. 各交通機関の単位当たり二酸化炭素排出量

各交通機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量を見ると、旅客輸送については、自家用乗用 車が最も大きく、次いで航空、バス、鉄道となっている。また、貨物輸送についても、貨物車(ト ラック)が最も大きく、船舶や鉄道は非常に小さい。このため、通勤時に利用する交通機関を自家 用乗用車から鉄道等に変更したり、トラックで輸送していた貨物を船舶や鉄道に変更したりすると、 二酸化炭素排出量は減少する。

また、運輸部門で最も二酸化炭素を排出する自家用乗用車についても、近年、燃費が改善してき ており、二酸化炭素排出量の削減に貢献している。

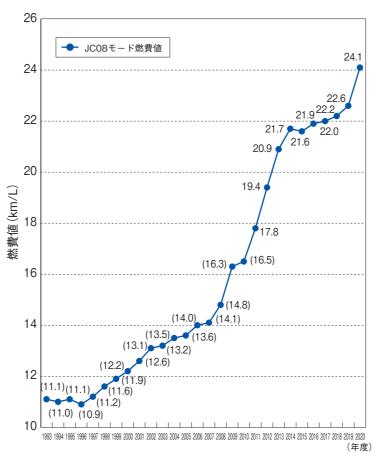
図表1-2-2-15 輸送量当たり二酸化炭素排出量(旅客輸送(左図)及び貨物輸送(右図))



注:本図表のCO。排出量は、エネルギー起源CO。の排出量である。

資料:温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990年~2019年度)確報値」、国土交通省「自動車輸送統計調査」 「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」「鉄道輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-16 ガソリン乗用車の平均燃費値の推移



- (注) 10・15モードとJC08モード: いずれも、自動車の燃費値を車種間で比較するために定められた燃費測定方法であるが、10・15モードは 1991年に当時のユーザーの自動車使用環境をもとに測定の際の走行パターンを定めたものであり、JC08モードはユーザーの使用環境の変化 や測定技術の進歩を踏まえ、より実際の走行に近づけるために2011年4月より導入されたもの。2013年3月以降は、全ての自動車のカタロ グにJC08モード燃費値が表示されてきたが、2016年10月より、日本独自の試験法であるJC08モード法に加え、国際基準である乗用車等の 国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)が適用できることとなった。
- 資料:国土交通省自動車局作成。平均燃費値は、各年度における出荷台数による加重調和平均により算出し、括弧書きの数値は推計値(2010年度 以前は10・15モード燃費値をJC08モード燃費値に換算したもの。)。2018年度以降はWLTCモード燃費値のみ取得している車両を除いた値。

(5) 大規模災害による交通への被害

2022年3月16日に福島県沖を震源とする最大震度6強の地震が発生した。この地震により東北新 幹線の車両が脱線したほか、電柱被害や架線断線等のさまざまな設備の損傷が生じた。

この地震による被害に伴い、東北新幹線は2022年4月14日まで一部区間で運転を見合わせた。

東北新幹線の復旧に当たって、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から電化柱等の資 材提供を行い迅速な復旧を支援するとともに、代替輸送の情報について国土交通省HP等で発信す ることを通じ、利用者の利便性の確保を行った。

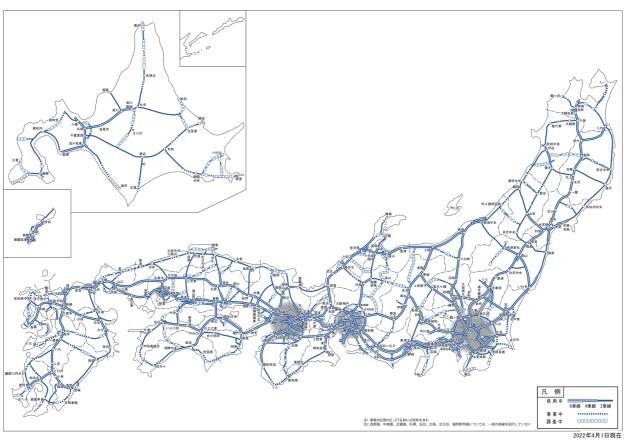
第3章 各交通モードの動向

第1節 道路交通

(1) 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954(昭和29)年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、 現在に至るまで順次進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速 道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとと もに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な 迂回ルートの確保等、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

最近の主な道路整備の動きとしては、2021年4月10日に新東名高速道路(新御殿場IC〜御殿場 JCT)、2021年5月1日に名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT~飛島JCT)開通などが挙げられる。



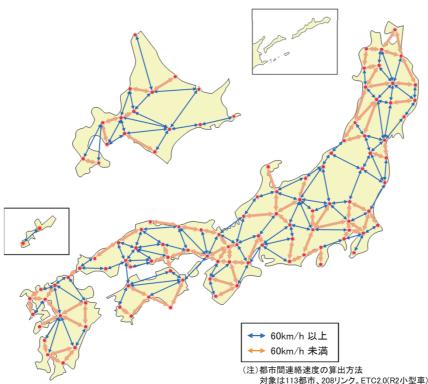
図表1-3-1-1 災害に強い国土幹線道路ネットワーク図(高規格道路)

資料:国土交通省道路局作成

一方で、都市間移動の速達性を表す都市間連絡速度を見ると、幹線道路ネットワークが未整備の 地域では遅い傾向にあり、諸外国と比較すると、我が国の都市間の速達性は低い水準にある。

また、欧米において高速道路は平均4車線以上であるのに対し、日本は片側1車線が約4割を占 めている。

図表1-3-1-2 都市間連絡速度



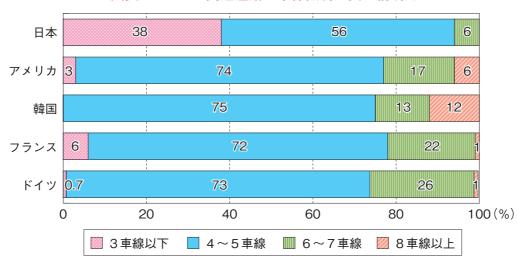
対象は113都市、208リンク。ETC2.0(R2小型車)の旅行速度データを用いて算出

<参考>諸外国の平均都市間連絡速度

日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国	
62km/h	95km/h	96km/h	80km/h	79km/h	60km/h	

資料:国土交通省道路局作成

図表1-3-1-3 高速道路の車線数別延長の構成比



高速道路の対象) 日本:高規格幹線道路

韓国:Expressway

アメリカ:インターステート (Interstate) ドイツ:アウトバーン (Autobahn) フランス:オートルート (Autoroute)

出典**1)日本:国土交通省資料(平成27年)

韓国**2:国土海洋部統計年報(2017)

アメリカ: Highway Performance Monitoring System 2015 (FHWA)

ドイツ: Straßenverkehrszählungen 2015 (BSsT)

フランス: Voies par chaussée sur le réseau routier nationa (2017)

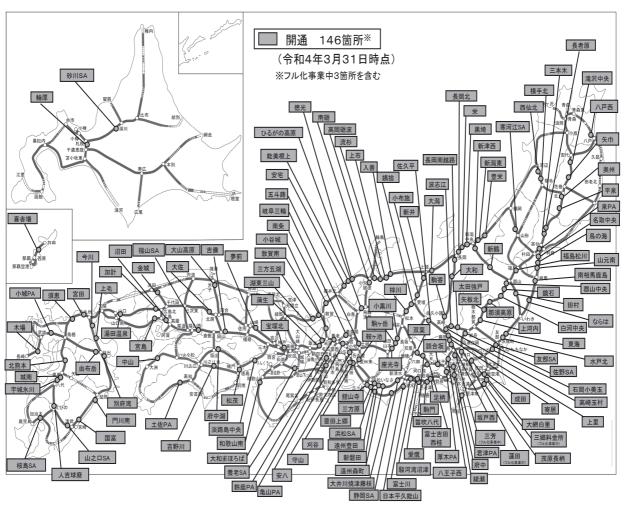
※1 各国、最新年度の調査データを使用

※2 [参考] 韓国 (3車線以下):44% (平成7年)

資料:国土交通省道路局作成

また、近年では、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ(ETC専用インターチェンジ)の導入が進められており、2022年3月末時点で、全国で146か所が開通している。

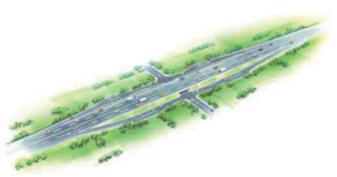
図表1-3-1-4 スマートインターチェンジ開通箇所数



資料:国土交通省道路局作成

SP・PA接続型イメージ図

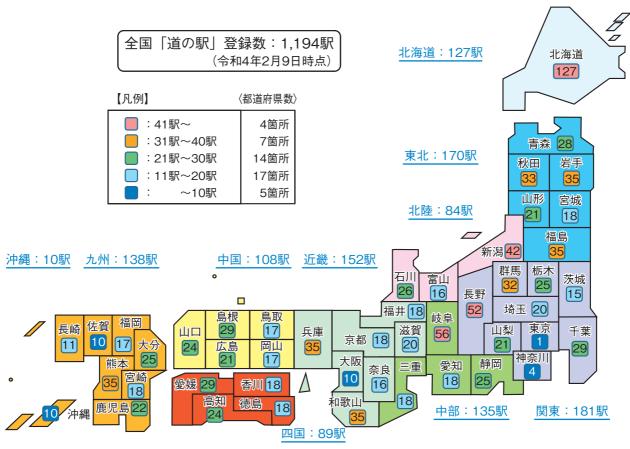
本線直結型イメージ図



「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ 等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発 信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進 する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、 制度発足から四半世紀以上が経過しており、全国に 1,194か所 (2022年2月9日時点) が登録されている。



図表1-3-1-5 都道府県別「道の駅」登録数



資料:国土交通省道路局作成

(2) 自動車運送事業等総論

a. 自動車運送事業等の事業規模

事業者数は、乗合バス0.2万、貸切バス0.4万、トラック6.2万、タクシー(ここでは、個人タクシー を除く)1.7万、自動車整備7.2万である。これらの事業者の95%以上が中小事業者である。

事業者数の推移を見ると、バス事業は、2006年の事業区分見直しにより乗合タクシーも含むよう になったことも影響して増加している。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中で、事業者数も 減少している。トラック事業は、2008年を境に、新規参入者数と退出者数が拮抗するようになり、 ほぼ横ばいである。

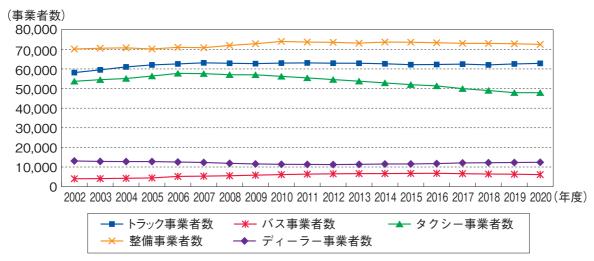
図表1-3-1-6 自動車関連事業者の中小事業者割合

	トラック	/\(\)	ス	タクシー	自動車整備	
	トノツフ		乗合バス	(個人タクシーを 除く)		
事業者数	62,337	6,126	2,337	16,737	72,214	
中小事業者数	62,258 (※ 1)	5,972 (%2)	2,259 (※2)	16,691 (※3)	71,038 (% 4)	
中小事業者数の割合	99%	97%	97%	99%	98%	

- 注:※1 資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数
 - ※2 資本金1億円以下の事業者数
 - 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数 ***** 3
 - 従業員数が300人以下の事業者数

資料: (一社) 日本自動車整備振興会連合会「令和3年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-7 自動車関連事業者数の推移



資料:(一社)日本自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本中古自動車販売協会連合会調べ、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車 整備白書|等から国土交通省自動車局作成

b. 自動車運送事業等の就業構造

総じて中高年層の男性に依存した状態であり、平均年齢は全産業の平均よりも高く、女性の比率 はわずか3%程度にとどまっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低 くなっている。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な 労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の 新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業者の労働環境の改善について十分な 対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中(第1章(3)参照)で、交通事業に おいては、労働力不足感が高まり、バスやトラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫しているに もかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっている。こうした中、路線バスでは運転者不足のため 減便を余儀なくされる事業者もあり、宅配便事業でも配送に関わる人手不足が深刻な問題となって いる。

図表1-3-1-8 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・	13万人	27万人	85万人	40万人	_
整備要員数	(2020年度)	(2020年度)	^(2021年)	^(2021年)	
女性比率	2.2%	4.0%	3.6%	1.7%	44.7%
	(2020年度)	(2020年度)	(2021年)	(2021年)	(2021年)
平均年齢	53.0歳	60.7歳	48.6歳	46.4歳	43.4歳
	(2021年)	(2021年)	(2021年)	(2021年)	(2021年)
労働時間	186時間	176時間	209時間	183時間	176時間
	(2021年)	(2021年)	(2021年)	(2021年)	(2021年)
年間所得額	404万円	280万円	446万円	454万円	489万円
	^(2021年)	^(2021年)	^(2021年)	(2021年)	^(2021年)

- 注1:運転者・整備要員数:バス、タクシーは自動車局調べ
- 注2:自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率
- 注3:労働時間=「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値 所定内実労働時間数=事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した 時間数

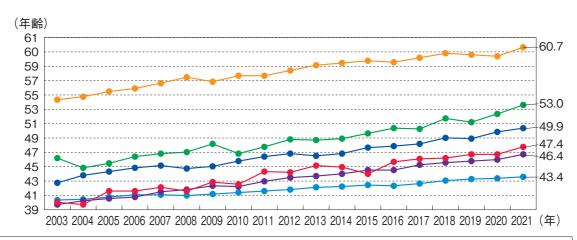
超過実労働時間数=所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

- 注4:年間所得額=「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推 計した値
- 注5:トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転 者(大型車を除く)」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。
 - きまって支給する現金給与額=6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆 勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額=調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・ タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-9 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移





注1:調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

注2:「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。

資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社) 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

(3) バス事業

a. 乗合バス事業

① 一般路線バス

- 一般路線バスは、地域における公共交通ネットワークの中で中心的な役割を果たしている。
- 一般路線バスの輸送人員は、1960年代後半まで急激に増加して100億人を超えてピークを迎え、 その後のモータリゼーションの進展等に伴い長期的に大きく減少した。近年は下げ止まっていたが、 2020年度は新型コロナウイルスの影響により大幅に減少している。

都市部、地方部ともに新型コロナウイルスによる大きな影響を受けており、また2019年度からの減少率を見ても、都市部と地方部での影響に大きな差は無いことが分かる。

また、一般路線バス事業者のほぼすべてが赤字事業者となっているなど経営が厳しい状況にあり、 地方部においては、一般路線バスの路線廃止が続いている。

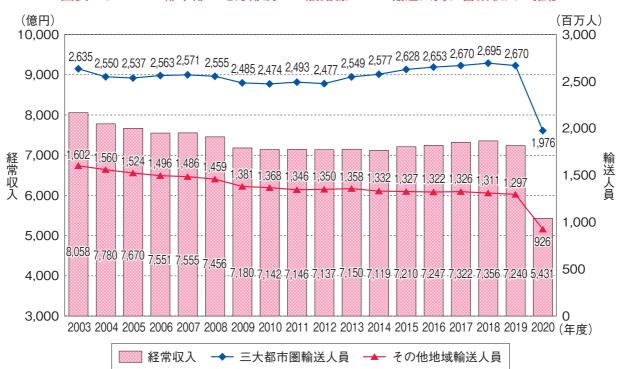
バス利用者の利便性等を向上させるため、交通系ICカードやバスロケーションシステム(無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム)の導入が全国で進められている。

輸送人員(単位:千人)
12,000,000
8,000,000
4,000,000
2,000,000
1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015 2020 (年度)

図表1-3-1-10 一般路線バス輸送人員の推移

資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-11 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

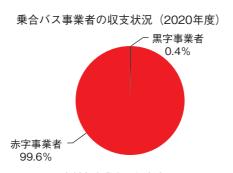


注1:各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。

注2:三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。

資料:国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-12 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

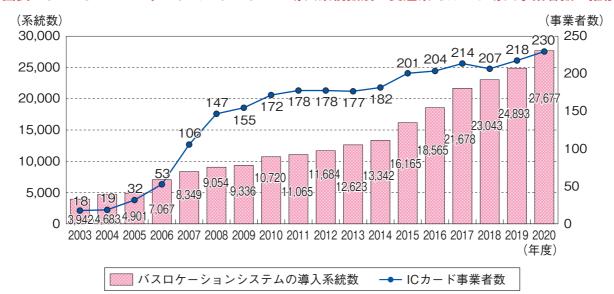


調査対象事業者:保有車両30両以上の223者

資料:国土交通省自動車局作成

路線バスの原	廃止キロの推移、
	(単位:km)
	完全廃止
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
計	13,845
	/

図表1-3-1-13 バスロケーションシステムの導入系統数及び交通系ICカード導入事業者数の推移



資料: 国土交通省自動車局作成

② 高速バス

高速バスは、きめ細かなネットワークと低運賃や各種の運賃割引等を強みとして高速道路の延長 等も背景に着実に輸送人員を増加させ、地域間交通を支えるとともに、近年では訪日外国人旅行者 による利用も広がりつつある。なお、2020年度は新型コロナウイルスの影響により輸送人員が大幅 に減少している。

(千人) (本) 🔟 輸送人員(千人) 運行系統数 (本) 140,000 6,000 5,229 4,996 ^{5,247} 5,121 5,103 5,132 5,113 120,000 4,722 4,818 4,778 5,000 109.920 105 820 100,000 4.000 79.048 80,000 69.68 66,691 66,064 3,000 59.705 57,690 60,000 2,000 40,000 1,000 20,000 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 (年度)

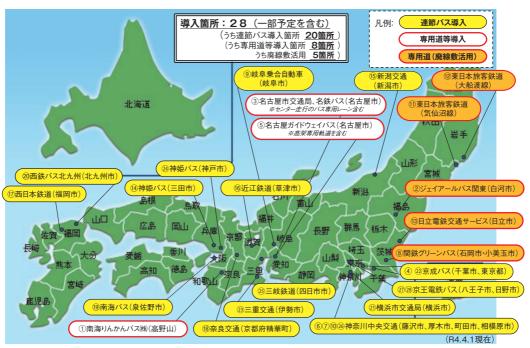
図表1-3-1-14 高速バスの輸送人員及び系統数の推移

資料: 国土交通省自動車局作成

③ BRT

BRT (Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム)とは、連節バス、PTPS (Public Transportation Priority Systems: 公共車両優先システム)、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせることで、 定時性の確保、速達性の向上や輸送能力の増大を可能とする機能を備えたバスシステムのことであ り、地域における新たな公共交通システムの1つとして注目されている。現在、国内28か所で導入 されている。

図表1-3-1-15 BRTの全国の導入状況



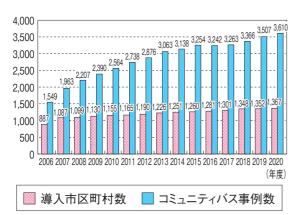
資料: 国土交通省自動車局作成

④ コミュニティバス・デマンド交通等

人口減少や少子高齢化に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の 足を確保する公共交通システムの1つとして、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等を 図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的に ルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。

2020年度には、全国で1.367市区町村においてコミュニティバス、573市町村においてデマンド型 乗合タクシーが導入されている。また、バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難で あり、かつ、地域に必要な旅客輸送を確保するため地域の関係者間で協議が調っている場合に、市 町村やNPO等による自家用車を使用した有償運送を可能とする自家用有償旅客運送が、2020年度 末現在、3.137団体において実施されている。

図表1-3-1-16 コミュニティバスの導入状況



資料: 国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-17 乗合タクシーの導入状況



注1:乗合タクシー:乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送 サービスをいう。

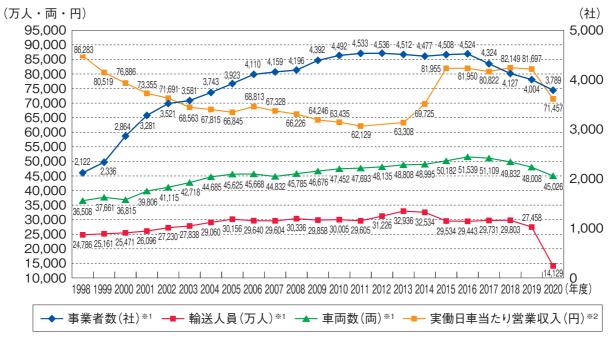
注2:いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料:国土交通省自動車局作成

b. 貸切バス事業

貸切バス事業については、2000年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化してきたが、軽井沢スキーバス事故を受けた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づく、2017年4月の事業許可更新制の導入や2017年8月の民間指定機関による巡回指導の開始等により、事業から自ら退出するなど事業者数は減少している。他方で、安全コストが適切に反映された新運賃・料金制度の導入や訪日外国人旅行者の増加等により運送収入は増加に転じ、貸切バス事業を取り巻く環境は、改善しつつあったが、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により運送需要の大幅な低下が見られる。

図表1-3-1-18 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



※1:国土交通省調べ

※2:日本バス協会調べ(24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。)

資料:「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

(4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通システムの一翼を担っている。

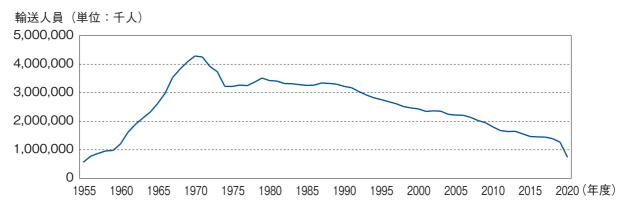
タクシーの輸送人員は、1970年度まで急激に増加して43億人弱でピークを迎え、バブル期までは30億人余りで横ばいを続けたが、その後は長期に渡って減少を続けている。他の交通モードと比較しても、近年、鉄道やバスは増加傾向にあるが、タクシーのみ減少を続けている。

2002年の規制緩和以降、事業者の新規参入によるタクシー車両の増加等により、地域によっては、収益基盤の悪化や労働条件の悪化、それに伴う安全性やサービスの質の低下などの問題が生じていた。このような状況を踏まえ、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するために、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)」が2009年に施行、その改正法が2014年に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果として、日車営収は増加傾向に あったが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等を受け、2019年度からは減少に転じてお り、依然として厳しい環境となっている。

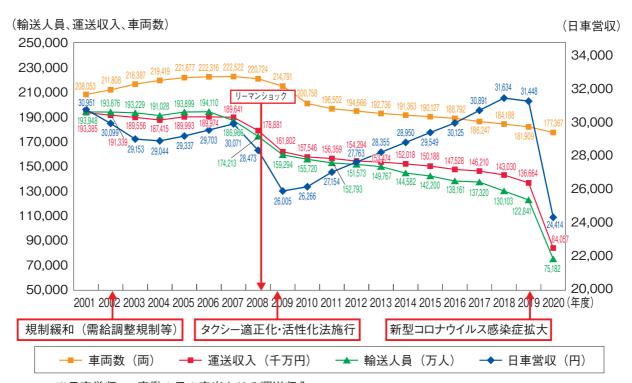
こうした状況を踏まえて、タクシー業界では「生産性向上」、「サービスの向上」、「安心・安全の 向上」の3つの柱を立て、様々な取組を進めている。

図表1-3-1-19 タクシーの輸送人員の長期的な推移



資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-20 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



※日車営収 : 実働1日1車当たりの運送収入

資料: 国土交通省自動車局作成

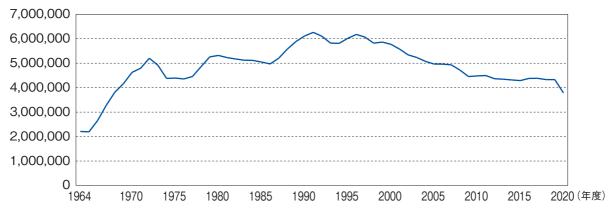
(5) トラック事業

トラックの輸送量は、高度成長期からバブル期頃まで増加傾向を続け、1991年度に62.6億トンを 記録したが、その後は減少傾向にあり、2020年度は37.8億トンとなっている。

品目別に見ると、くずもの・廃棄物と砂利・砂・石材は、長期にわたり上位を占め続けているが、 ここ20年ほどは両者ともに輸送量が大きく減少し、トラック輸送量全体の減少に大きく影響してい る。また、農林水産品は、バブル期頃まで上位にあったがその後順位を落とす中で、食料工業品は、 長期的に輸送量が増加して順位を上げている。

図表1-3-1-21 トラックの輸送トン数の推移





資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-22 主要品目別トラック輸送量及びシェア

(単位: 千トン)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物
1位	1,056,674	1,197,048	1,492,280	1,162,202	1,521,476	1,354,633	1,380,158	896,964	588,539	618,982	642,559
	23%	27%	28%	23%	25%	23%	24%	18%	13%	14%	17%
2/1	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	くずもの・ 廃棄物	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材	砂利・砂・ 石材
2位	798,776	774,606	930,262	1,006,998	1,039,443	973,560	883,132	727,037	552,442	520,781	570,629
	17%	18%	17%	20%	17%	16%	15%	15%	12%	12%	15%
0.44	農林水産品	農林水産品	窯業品	窯業品	窯業品	窯業品	窯業品	食料工業品	食料工業品	食料工業品	窯業品
3位	619,039	449,515	500,076	450,939	590,101	578,060	448,617	453,419	424,445	435,688	371,265
	13%	10%	9%	9%	10%	10%	8%	9%	9%	10%	10%
	窯業品	窯業品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	機械	機械	取り合せ品	機械
4位	415,665	412,520	430,483	402,319	428,598	422,054	441,610	445,008	369,308	421,869	342,538
	9%	9%	8%	8%	7%	7%	8%	9%	8%	10%	9%
-//	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	石炭·金属鉱 · 工業用非金属鉱物	鉄鋼·非鉄金 属·金属製品	機械	機械	石炭・金属鉱・ 工業用非金属鉱物	食料工業品	農林水産品	農林水産品	機械	食料工業品
5位	329,941	256,795	323,391	309,844	407,726	417,626	426,695	427,193	362,338	369,823	318,558
	7%	6%	6%	6%	7%	7%	7%	9%	8%	9%	8%
合計	4,626,069	4,392,859	5,317,950	5,048,048	6,113,565	6,016,571	5,773,619	4,965,874	4,480,195	4,289,000	3,786,998

資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

輸送量が減少傾向にある中、宅配便取扱個数は、ネットショッピング需要の拡大などにより増加 傾向にあり、2020年度は48.4億個となった。一方、国土交通省が大手宅配事業者3社に対して2021 年10月期に行った宅配便の再配達率のサンプル調査によると、宅配便取扱件数のうち約11.9%につ いて再配達が発生しており、二酸化炭素排出量を増加させたり労働力不足を深刻化させたりするな ど、社会的な損失となっている。

なお、サンプル調査については、1回目の新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出された 2020年4月(約8.5%)と比べて約3.4%ポイント増となっている。これは、緊急事態宣言の解除に 伴い在宅時間が減少したこと等が影響したものと考えられる。

(億個) 50 48.4 46 43.1 42 43.2 42.5 37.5 38 34 30 25.7 26 22 18 14 10 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 (年度)

図表1-3-1-23 宅配便取扱実績の推移

注:2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上 資料: 「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

鉄道交通 第2節

(1)鉄道事業総論

鉄道の旅客輸送量は、1980年代後半にかけて大きく伸び、近年は人ベース、人キロベースともに 緩やかな増加傾向にあったが、2019(令和元)年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、減 少している。

2019年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対前年度比約0.6%減の約252億人、人キロベース では対前年度比約1.5%減の約4,350億人キロとなっている。

全国に213社ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通 勤路線等を多く持つ大手民鉄(16社)やJR(6社)が4割前後で多く、次に都市部で地下鉄や路面 電車を運営する公営(11社)、最も少ないのが地方交通(165社)である。一方、人キロベースでは、 新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが6割を超え、大手民鉄の2倍以上となっている。

(百万人) 30,000 25,000 20,000 15,000 10,000 5,000 0 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 (年度) - JR(国鉄) ── 大手民鉄 ── 地方交通 ── 公営 → 合計

図表1-3-2-1 鉄道旅客輸送量(人ベース)の推移

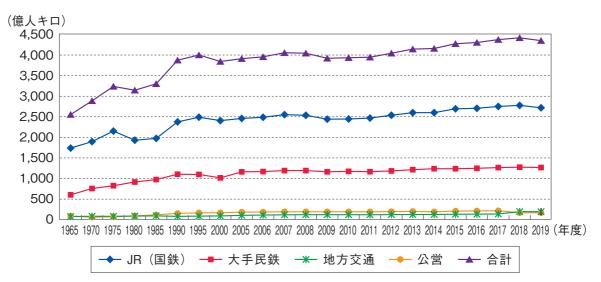
注1:地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

注2:2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄(旧交通営団)を含む。

注3:地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。

資料:「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

図表 1-3-2-2 鉄道旅客輸送量(人キロベース)の推移



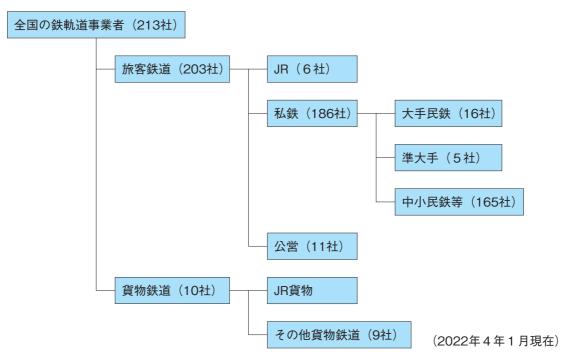
注1:地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

注2:2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄(旧交通営団)を含む。

注3:地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。

資料:「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-3 鉄軌道事業者のカテゴリ分け及び事業者数一覧



資料:「数字で見る鉄道」から国土交通省鉄道局作成

(2) 幹線鉄道

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社 会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらし、また、新幹線は安全(1964年の東海道新幹線の開 業以来、乗客の死亡事故はゼロ)かつ環境にもやさしい(鉄道のCO₂ 排出原単位(g-CO₂/人キロ) は航空機の1/5、自家用車の1/6)という優れた特性を持っている。仕事や観光のために移動す る者は、概ね300kmから1,000km程度移動する手段として鉄道を多く利用しているが、その中で新 幹線が占める割合は大きいと考えられる。

a. 新幹線の旅客輸送量

新幹線の旅客輸送量は、1964年の東海道新幹線の開業以降、路線の延伸にしたがって増加してお り、1970年代後半からの運賃・料金の値上げや、2008年のリーマンショックの影響により一時的に 減少を見せたものの、それ以外は概ね一貫して増加傾向にある。2019年度の輸送量は、人ベースで は4.2億人で鉄道全体の1.6%を占めるにすぎないが、人キロベースでは993億人キロで鉄道全体の 23%を占める。



図表1-3-2-4 新幹線の旅客輸送量と路線延長の推移

b. 新幹線ネットワークの整備の動向

① 整備新幹線

全国新幹線鉄道整備法(昭和45年法律第71号)に基づき、1973年に整備計画が定められている、 いわゆる整備新幹線については、1997年10月の北陸新幹線(高崎・長野間)の開業を皮切りに、東 北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が順次開業してきている。

また、現在整備中の九州新幹線(武雄温泉・長崎間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び北海道 新幹線(新函館北斗・札幌間)については、それぞれ着実に整備を進めている。未着工区間である

第

北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、現在、環境影響評価の手続きを実施しているとともに、 施工上の課題の検討を行っている。

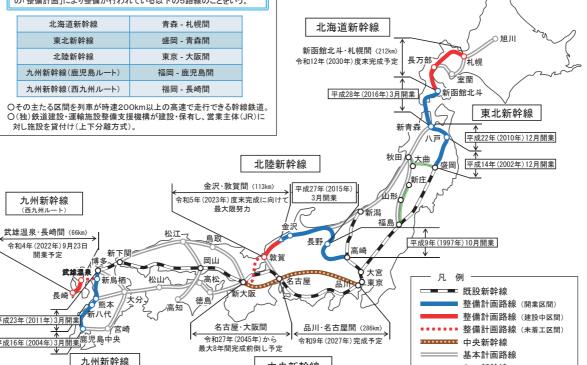
また、九州新幹線(西九州ルート)については、九州地域、西日本地域の未来にとってどのよう な整備のあり方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、関係者との間でしっかり と協議を進めている。

北海道新幹線については、新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間のうち、青 兩トンネル内において、2020年より、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆時期において、始発か ら15時半頃に青函トンネルを走行する新幹線を対象として、新幹線列車と貨物列車の走行する時間 帯を区分して新幹線が高速走行する時間帯区分方式により、210km/hでの走行を実施している。引 き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との2つの機能に十分に 配慮しながら、検討を進める。また、営業主体であるJR北海道は現在厳しい経営状況に置かれて いることから、新青森・新函館北斗間の収益向上に資する取組の実施状況や、新函館北斗・札幌間 の開業による効果等について、確認していく。

その他、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計11路線が、いわゆる基 本計画路線に位置づけられている。2017年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワー ク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の 検証や、効果的・効率的な新幹線の整備・運行手法の研究等に取り組んでいる。

図表1-3-2-5 全国の新幹線鉄道網の現状 整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年) の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。





中央新幹線

資料:国土交通省鉄道局作成

ミニ新幹線

② 中央新幹線

中央新幹線は、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人を超える巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。

全線開業の時期については、2016年に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成14年法律第180号)の改正を行い、財政投融資(3兆円)を活用することにより、当初2045年であった大阪までの全線開業を最大8年間前倒すことを可能としたところである。

現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画(その1)及び(その2)」に従い、JR東海において品川・名古屋間の早期開業に向け、工事等を進めているところである。

山梨県(仮称)駅 品川駅 (甲府市) 岐阜県(仮称)駅 (中津川市) 神奈川県(仮称)駅 長野県(仮称)駅 (相模原市) (飯田市) 奈良市 東京・名古屋間*1 東京・大阪間*2 名古屋駅 附近 大阪市 路線延長 (km) 286 438 所要時分(分) 40 67 55,235.5^{*4} 建設費(億円) 90,300 JR東海の 令和9年 令和27年(2045年) 想定開業年次 (2027年) より最大8年間前倒し**3

図表1-3-2-6 中央新幹線の概要

〈中央新幹線の整備計画〉

建		Ē	九 又		線	中央新幹線	中央新幹線					
X					間	東京都・大阪市	京都・大阪市					
走	2	汀	フ	ち	式	超電導磁気浮」	習電導磁気浮上方式					
最	高	設	計	速	度	505キロメート	505キロメートル/時					
	建設に要する費用の概算額 (車 両 費 を 含 む。) 90,300億円											
そ (の他	业业	要	な	事項	主要な経過地	要な経過地 甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、良市附近					

注:建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

資料:国土交通省鉄道局作成

(3)都市鉄道

a. 都市鉄道のネットワークの整備

都市鉄道については、運輸政策審議会(現交通政策審議会)の答申等を踏まえて整備されてきて

^{**} 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による

^{**2} 中央新幹線(東京都・大阪市間)調整報告書(H21.12.24)による

^{**3} 財政投融資の活用による

^{**4} なおJR東海においては、品川-名古屋間の事業費が増加(約1.5兆円)する見込みであると発表(R3.4.27)

第

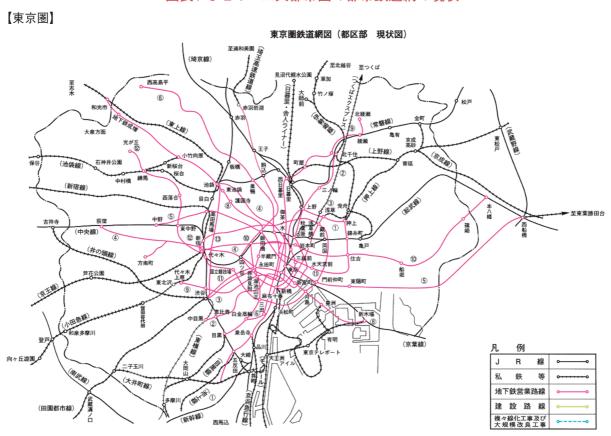
おり、都市・地域交通年報によると、2016年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、 東京圏では約2,459キロメートル、大阪圏では約1,504キロメートル、名古屋圏では約982キロメート ルとなっている。

ここ5年程度の整備状況について見ると、2018年3月には小田急電鉄代々木上原~和泉多摩川間 の複々線化が完成したほか、2019年3月にはJR西日本の「おおさか東線」が全線開業し、2019年 11月には都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)を活用し整備を進めている神奈川東部方面 線(相鉄・IR直通線)が開業した。

一方、2016年4月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」 が取りまとめられた。同答申では、(1)国際競争力の強化に資する都市鉄道、(2)豊かな国民生 活に資する都市鉄道、(3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、(4) 駅空間の質的進化~ 次世代ステーションの創造~、(5)信頼と安心の都市鉄道、(6)災害対策の強力な推進と取組の 「見える化」の6つの東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、これを実現する上で意義のある路線と 駅に関するプロジェクトが記載された。

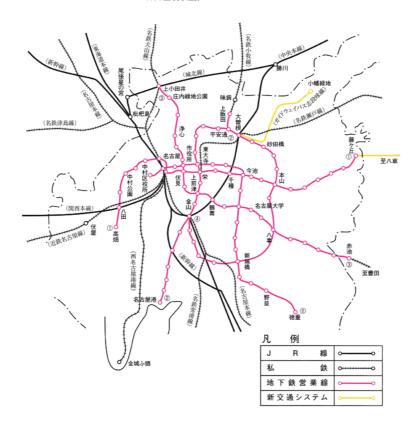
また、2021年7月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり 方等について | が取りまとめられた。同答申では、東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあ り方、東京メトロが果たすべき役割を踏まえた株式売却のあり方についてそれぞれ提言いただくと ともに、これらの実現に向けて必要となる取組が示された。

図表1-3-2-7 三大都市圏の都市鉄道網の現状

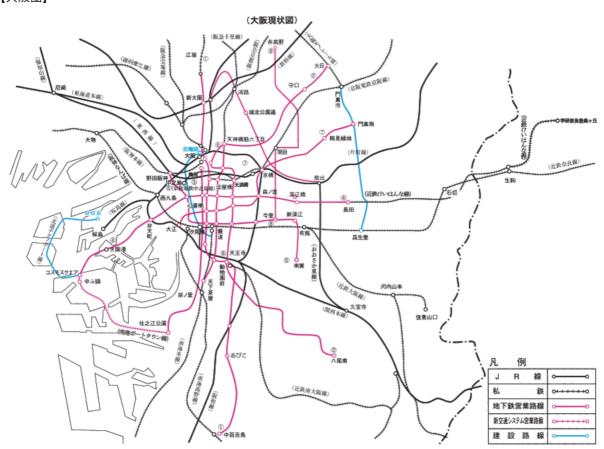


【名古屋圏】

(名古屋現状図)

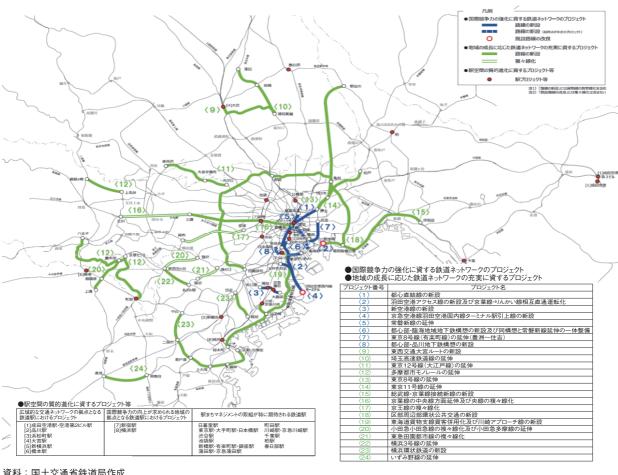


【大阪圏】



資料:「数字でみる鉄道2021」

図表1-3-2-8 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に位置付けられたプロジェクト



資料:国土交通省鉄道局作成

b. 都市鉄道の課題

都市鉄道のネットワークが拡大されてきたものの、シームレス化、遅延対策といった課題は依然 として残っている。

図表1-3-2-9 東京圏主要31区間のピーク時における平均混雑率等の推移



(注) 混雑率150%: 肩が触れあう程度で、新聞が楽に読めるような状態。

混雑率180%:体が触れあうが、新聞は読める状態。

混雑率200%:体が触れあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読めるような状態。

資料: 国土交通省鉄道局作成

① シームレス化

シームレス化を図るため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に乗り入れる相互直通運転の実 施が図られている。

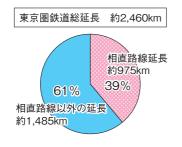
代表例として東京圏の状況を見ると、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び 大江戸線を除く全ての路線で、郊外鉄道との直通運転が実施されており、東京圏の相互直通路線延 長は約975キロメートルと、東京圏の鉄道総延長の約39%を占めている。

また、交通系ICカードの普及など、サービス面でのシームレス化も進められている。

第

Ι

図表1-3-2-10 東京圏における相互直通運転の現状





各年の年度末時点での相直延長を表す。

メトロ 南北線 東急 日黒線・埼玉高速線 2022年3月 사口 半蔵門線 森林公園 メトロ 有楽町線 東武 東上線・ 西武 池袋線、西武有楽町線 東武動物公園 **外口 日比谷線** 東武 伊勢崎線 都営 浅草線 京成本線・北総線・京急本線、 京思本線、 久里浜線、逗子線 メトロ 副都心線 東武東上線・ 西武 池袋線・西武有楽町線 東急 東横線・ みなとみらい21線 成田空港 西高島平 芝山千代田 東葉勝田台 津田沼 **外口東西線** 西馬込、羽田空港 都営 新宿線 京王線、相模原線 りんかい線 JR 埼京線、川越線 中央林間 メトロ 千代田舗 本厚木 元町・中華街 小田原線、多摩線 JR 常磐緩行線 相鉄鏈 新逗子

相互直通運転の現状

資料:国土交通省鉄道局作成

② 遅延の「見える化」

遅延対策について、鉄道事業者に対して更なる改善の取組を求めるとともに、鉄道利用者に対し ても理解と協力を求めていくためには、まず遅延に関する適切な指標を設定し、遅延の現状と改善 の状況を分かりやすく「見える化」することが特に重要である。

国において、遅延の発生状況について毎年公表する等の取組が進められている。

(4) 地域鉄道・LRT

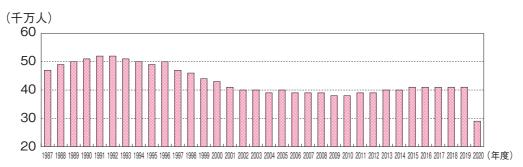
a. 地域鉄道の現況

地域鉄道の輸送人員については、1991年度をピークに、2002年度頃まで逓減傾向となり、その後 下げ止まったものの、2019年度はピーク時の1991年度と比較すると約22%の減少となっている。

さらに、2020年度は新型コロナウイルス感染症による影響を受けた結果、2019年度と比較すると 約28%の減少となった。

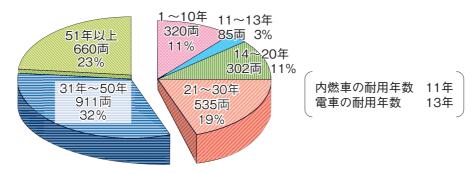
また、経営状況についても、2019年度は事業者の79%が経常収支赤字であったが、2020年度は事 業者の98%が経常収支赤字となるなど、より一層厳しい状態となっている。そのような状況の中、 車両、トンネル、橋りょうの老朽化が進行しており、それらの更新費用の確保や、高齢化社会の進 展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの課題を抱えている。

図表1-3-2-11 地域鉄道の輸送人員の推移



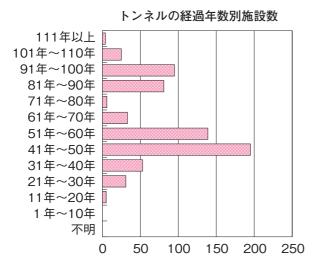
注:1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者70社 資料:「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-12 地域鉄道の鉄道車両の車齢(2020年度末実績)



注:地域鉄道事業者(中小民鉄又は第三セクター)95社を対象 資料:国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-13 地域鉄道の施設の現状(トンネル・橋りょうの経過年数)(2020年度末実績)



注:地域鉄道事業者(中小民鉄又は第三セクター)95社を対象 資料: 国土交通省鉄道局作成

111年以上 101年~110年 91年~100年 81年~90年 71年~80年 61年~70年 51年~60年 41年~50年 31年~40年 21年~30年 11年~20年 1年~10年 不明 2,000 3,000 1,000 0

橋りょうの経過年数別施設数

b. 維持が困難な鉄道路線の状況

地方部においては、路線の廃止の動きも見られる。

JR西日本の三江線(江津駅~三次駅、108.1km)は、2018年4月1日に廃止されたが、それに先 立つ2017年12月、沿線2県6市町は、交通事業者や地域住民と協議の上、三江線廃止後の新たな交 通体系を決定した。新たな交通体系においては、三江線に代わる交通手段としてバスが新設される とともに、既存の市民バスやスクールバスの運行が合理化された。

また、JR北海道は、2016年11月に、単独では維持困難な線区を公表し、各線区の置かれた状況や、 地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方などについて、地域の関係者への説 明・協議を行っている。なお、同社が鉄道事業廃止に向けて協議を行っていた石勝線の新夕張駅~ 夕張駅間(16.1km)は2019年4月1日に、札沼線の北海道医療大学駅~新十津川駅間(47.6km) は2020年5月7日に、日高線の鵡川駅~様似駅間(116.0km)は2021年4月1日に、それぞれ廃止 された。

(km) 160 146.6 140 116.0 120 108.1 100 80.5 80 60 39.1 40 16.7 16.1 20 0.2 0 0 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 (年度) 当該年度の廃止キロ

図表1-3-2-14 鉄道ネットワークの廃線状況

資料: 国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-15 最近5年間に廃線となった路線

事業者		区間	延長(km)	廃線時期
J R西日本	三江線	江津駅~三次駅	108.1	2018.4.1
J R 北海道	石勝線	新夕張駅~夕張駅	16.1	2019.4.1
JR東日本	気仙沼線	柳津駅~気仙沼駅	55.3	2020.4.1
JR東日本	大船渡線	気仙沼駅~盛駅	43.7	2020.4.1
J R 北海道	札沼線	北海道医療大学駅~新十津川駅	47.6	2020.5.7
J R 北海道	日高線	鵡川駅~様似駅	116.0	2021.4.1

資料: 国土交通省鉄道局作成

c. 路面電車・LRT

地域における鉄軌道系の公共交通システムとして注目される LRT(Light Rail Transit) は、従来の路面電車よりも走行空間の機 能、車両の性能を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存 インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人 や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への 配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与 するものとして、各都市で導入が検討されている。



富山ライトレール

現在、国内では18社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。

図表1-3-2-16 路面電車・LRT等の全国分布状況

●現在、国内では18社の軌道事業者が路面電車・LRT(次世代型の軌道交通システム)を運営



資料: 国土交通省鉄道局・都市局作成

(5) 貨物鉄道

鉄道貨物輸送量は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで大 きく減少し、その後は概ね横ばいである。

鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送(トラックと鉄道とが協同して、発荷主の戸口から、着荷 主の戸口まで、コンテナ内の荷物を積み替えることなく一貫して輸送する形態)と車扱輸送(タン ク車などの貨車を1両単位で貸し切って輸送する形態)の2つに大別することができる。

コンテナ輸送は、1980年代末期に伸び、しばらく緩やかな増加を続け、リーマンショックと東日

第

本大震災の影響で減少したものの、トラックドライバーの不足等を背景に、鉄道へのモーダルシフ トが見られたことや、特定の荷主や宅配事業者の専用貨物列車の運行、複数の事業者による同一の 鉄道コンテナへの混載といった取組が行われるようになったことにより、2011年を底に増加した年 度もあった一方、平成30年7月豪雨や新型コロナウイルス感染症等の外的要因により2011年を下 回った年度もあった。車扱輸送は、かつては鉄道貨物輸送の中心だったが、コンテナ輸送への転換 等により、輸送量は減少傾向にある。

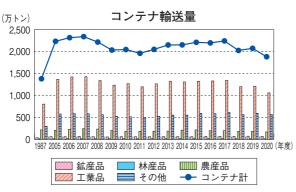
輸送量を物資別に見ると、コンテナ輸送では工業品の割合が高く、車扱輸送では、近年、石油の 割合が圧倒的に高くなっており、かつて一定のシェアを占めていた石灰石やセメントは大幅に少な くなっている。

図表1-3-2-17 JR貨物輸送トンキロの推移



資料:「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-18 貨物主要物資別輸送量の推移







第3節 海上交通

(1)海上交通ネットワーク

a.我が国の港湾の整備状況

我が国の港湾のうち、主要なものは、国際戦略港湾(長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際 海上貨物輸送ネットワークの拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送ネットワークと国内海上貨 物輸送ネットワークとを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図る ことが必要な港湾)、国際拠点港湾(国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送ネットワー クの拠点となる港湾)、重要港湾(国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送ネッ トワークの拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾)の大きく3類型に分類さ れ、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾の数の合計は125である。

世界の船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返し、2017(平成 29) 年には3大アライアンスに再編された。我が国の海運大手3社(日本郵船、商船三井及び川崎 汽船)も、定期コンテナ船事業を統合し、合弁会社ONE(オーシャン・ネットワーク・エクスプレス) を設立、2018年4月からサービスを開始している。2020年4月には、ONEが参加しているザ・ア ライアンスにHMM(ヒュンダイ・マーチャント・マリン)が加入した。このような中で、スケー ルメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上運送に従事するコンテナ船の大型化 も進められてきている。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進 められており、現在我が国で最も水深の深いものは、横浜港南本牧ふ頭MC3,4コンテナターミナル (水深18メートル)である。また、我が国のコンテナターミナルのうち水深16メートル以上のもの は5港に17バース(東京港1、横浜港7、名古屋港2、大阪港1、神戸港6)ある。

図表1-3-3-1 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の所在地及び名称



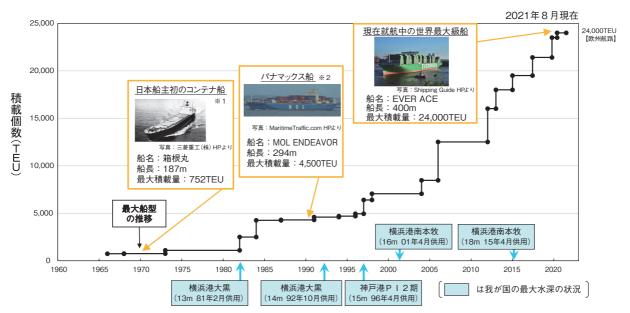
資料:国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-2 世界の船社によるアライアンスの再編

2015年末以降、それまでの4アライアンスの枠を超えた船社の再編の発表が相次ぎ、2016年5月には、「オーシャンアライアンス」の結成が発表、同年5月には邦船三社を含む「ザ・アライアンス」の結成についての基本合意が発表された。2017年4月以降は、2Mを含めた3大アライアンスに再 #aされ、2017年7月には、邦船三社がコンテナ船事業を統合し、ONE(Ocean Network Express)を設立、2018年4月からサービスを開始した。 2Mアライアンス G6アライアンス **CKYHE** OCEAN THREE (船腹シェア28%: 2016年2月時点) (船腹シェア16%: 2016年2月時点) (船腹シェア17%: 2016年2月時点) (船腹シェア15%: 2016年2月時点) (**2012年3月よりサービス開始**) Hapag-Lloyd、OOCL、日本郵船からなる (2014年4月よりサービス開始) (**2015年1月よりサービス開始**) CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC) が結成した、アジアと北欧州、地 (<u>2015年1月よりサービス開始</u>) COSCO、Hanjin、Yang Ming、川崎汽船からなるCKYHグリーンアライアンスに Evergreenが加入した、アジアと北欧州、 地中海におけるアライアンス。 Hapag-Lloyd、OOCL、日本郵船からなる「グランドアライアンス(GA)」とAPL、 Hyundai、商船三井からなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジ マースクとMSCは、2014年9月に米連邦海 マーベノとWoold、2014年3月に不達取海事委員会「FMC」に2Mアライアンスの承認を申請。同年10月に承認。アジア一欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路 中海、北米西岸、北米東岸間におけるアラ ア-欧州航路 におけるアライアンス。 で約30%のシェアを占める。 経営破綻(2016年8月31日) СКҮНЕ G6 Alliance 2M Network Hanjin(韓国) Maersk Line (デンマーク) 川崎汽船(日本) 日本郵船(日本) China Shipping Container Lines (CSCL;中国) MSC(スイス) 00CL(香港) Evergreen(台湾) 存続(拡大) 再編 ザ・アライアンス 2Mアライアンス オーシャンアライアンス (船腹シェア19%:2022年1月時点) (船腹シェア34%:2022年1月時点) (船腹シェア30%:2022年1月時点) 世界トップのシェアを誇るMaersk Lineと第2位の (2017年4月よりサービス開始) (<u>2017年4月よりサービス開始</u>) 2015年末からのCMA CGMによるAPL買収や COSCOとCSCLの経営統合を引き金として、2016 2M、OCEANに次ぐ第3のアライアンス(Hapag-Lloydと UASCの経営統合並びにHANJIN破綻により5社連合 MSCのアライアンス。2016年12月にはMaersk Line がHamburg Südを買収。世界最大のシェアを有す るアライアンス。ZIMとは2M枠外で提携。 年4月に発表された、CMA CGM、COSCO、 Evergreen、OOCLの4社による新アライアンス。 に)。2017年7月には、日本郵船と川崎汽船と商船三井 がコンテナ船事業を統合し、ONEを設立、2018年4月か らサービス開始。2020年4月からは、HMMが参加する 新体制でのサービスを開始。 2Mに次ぐ大規模なアライアンス Maersk Line (デンマーク) COSCOがOOCLを買収、買収後もOOCLブランドは維持 (2018年7月24日) MSC(スイス) ONE (Ocean Network Express; 日本) CMA CGM (フランス) cosco(中国) ZIM(イスラエル) 協力関係 Hapag-Lloyd(ドイツ) Yang Ming(台湾) HMM(韓国) Evergreen(台湾) 00CL(香港)

資料: 国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-3 コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



※1:かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。

※2:新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。

資料:2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

注:TEU (twenty-foot equivalent unit):国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

b. 国際海上貨物輸送ネットワーク

我が国における国際貨物輸送の99.7%を担っている外航海運について、海上運送により輸入する貨物を重量で見ると、2020年は合計838百万トンのうち、エネルギー資源が450百万トンで54% $^{(*1)}$ 、工業原料が120百万トンで14% $^{(*2)}$ 、生活物資が75百万トンで9% $^{(*3)}$ を占めている。石炭、原油、LNG、LPG、鉄鉱石、穀物等の輸入に当たっては、それぞれの輸送に適した形の専用船やばら積み船が使われることが多く、不定期に世界各地と我が国を結んでいる。

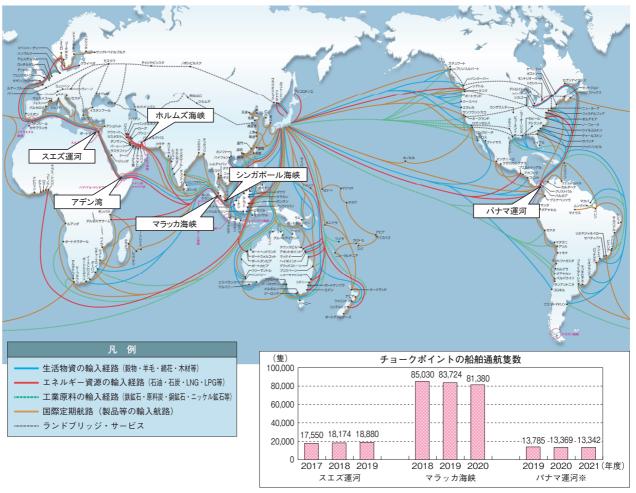
他方、海上運送により輸出する貨物を重量で見ると、合計248百万トンのうち、金属機械工業品 (**4) が129百万トンで52%、化学工業品 (**5) が60百万トンで24%を占めている。衣服類・身廻品・はきもの、電気機械、家具装備品等の輸入や、自動車部品、産業機械、再利用資材等の輸出には、定期運航されるコンテナ船が使われることが多い。また、完成自動車、石油製品等の輸出に当たっては、それぞれ輸送に適した専用船が使われることが多い。

- (※1) エネルギー資源:ここでは、港湾統計の品種分類における石炭、原油、LNG、LPGを合計した値
- (※2) 工業原料:ここでは、港湾統計の品種分類における鉄鉱石、金属鉱、りん鉱石、石灰石、原塩、非金属鉱物を合計した値
- (※3) 生活物資:ここでは、港湾統計の品種分類における農水産品(とうもろこし、麦、羊毛、綿花を含む)、林産品(木材チップを含む)を合計した値
- (※4) 金属機械工業品:港湾統計の品種分類であり、完成自動車、鋼材、自動車部品、産業機械などが含まれる。
- (※5) 化学工業品:港湾統計の品種分類であり、化学薬品、石油製品、セメントなどが含まれる。

輸入経路の多くが海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が幅そうする世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて 重要な海峡となっている。

第 Ι





※パナマ運河の年度は10月1日から翌年9月30日まで

資料:世界地図及び輸入経路:日本船主協会、日本海事センター「SHIPPING NOW 2020-2021 |、チョークポイントの船舶通航隻数:スエズ運河 庁HP、日本財団資料、パナマ運河庁HPから国土交通省港湾局作成

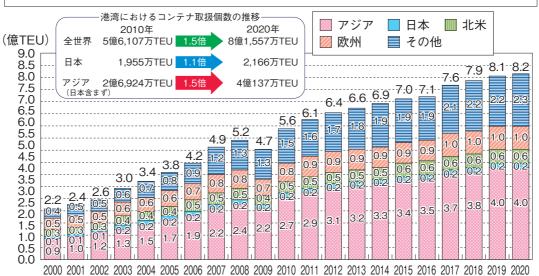
c. 海上貨物コンテナ輸送の国際比較

世界全体でのコンテナ荷動き量は年々増加傾向にあるが、中国や東南アジア諸国の輸出額及び輸 入額の増加や大型港湾の整備等を背景に、アジアの港湾におけるコンテナ取扱個数の伸びが目立っ ている。主要な港湾ごとに見ると、我が国の港湾は低い水準で横ばいが続いている一方で、中国の 上海港や深圳港、東南アジアのシンガポール港、韓国の釜山港等が大きく増加しており、減少傾向 にある香港港も依然として高い水準である。1984年には、コンテナ取扱個数で世界のトップ10に2 港が入っていた我が国の港湾も、今や順位を大きく落としており、アジアと欧州や北米を結ぶ航路 の荷動き量については、中国や東南アジアのシェアが非常に高い。

欧州航路と北米航路の寄港回数を主要な港湾ごとに見ると、大型化したコンテナ船による輸送の 効率化に伴い寄港地は減らされる傾向にあり、取扱個数を伸ばしている上海港や釜山港でさえ寄港 回数は横ばいであり、取扱個数が減少している香港港や横ばいの日本の主要港における寄港回数は 減少している。こうした中で、国際コンテナ戦略港湾では、国際基幹航路の維持・拡大を図るため、 「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を進めてきたところ、横浜港においては、2021年3月には 日本に寄港する定期船としては最大の24,000 TEU級のコンテナ船の寄港や、2021年11月に新規北 米航路のサービス開始が実現している。

図表1-3-3-5 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2010年から2020年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.5倍に増加 している。



【地域区分】 2000~2020年

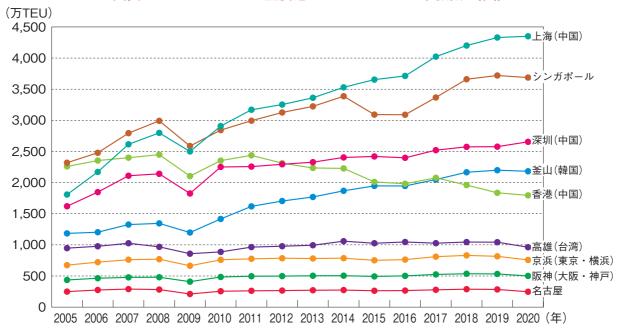
2000~2020年 ○アジア:韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピ マレーシア、シンガポール、インドネシア ○北米:アメリカ、カナダ ○欧州:イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、ス ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルラン TEU (twenty-foot equivalent unit) 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを 1 とし、40フィー ト・コンテナを2として計算する単位

注:外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するも のではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、2,053万TEU(2010年、港湾統計)から2,337 万TEU(2019年、港湾統計) に、9年間で1.1倍に増加している。

注意:2020年数値はUNCTADデータのみで構成

資料:THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)及びUNCTAD(Container port throughput,annual)から国土 交通省港湾局作成

図表1-3-3-6 アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移



注:外内貿を含む数字。

資料: (海外) Containerization International yearbook、Lloyd's Listから国土交通省港湾局作成 (国内)港湾統計(年報)から国土交通省港湾局作成

(単位:万TEU)

図表1-3-3-7 アジア主要港のコンテナ取扱個数と世界の港湾ランキングの推移

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】

京浜 阪袖 港湾取扱コンテナ個数 (単位: 万TEU) 2020年(速報)(上段) -1984年(下段)

TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の 20フィート・コンテナを1とし、 40フィート・コンテナを2として 計算する単位。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

	1984年				2
	港名	取扱量			
1	ロッテルダム(オランダ)	255		1 (1)	
2	ニューヨーク/ニュージャージー(米国)	226	\ \	2 (2)	
3	香港(中国)	211		3 (3)	
4	神戸(日本)	183		4 (4)	Т
5	高雄(台湾)	178		5 (5)	Т
6	シンガポール	155		6 (7)	Т
7	アントワープ(ベルギー)	125		7 (6)	
8	基隆(台湾)	123		8 (9)	
9	ロングビーチ(米国)	114		9 (8)	Т
10	横浜(日本)	110		10 (10)	Т
	:				
12	釜山(韓国)	105			
	:			37 (34)	
15	東京(日本)	92			
	<u> </u>			70 (61)	
32	大阪(日本)	42			
	:			71 (67)	
38	名古屋(日本)	35			
			- 1	74 (68)	
			4		

2020年 (速報) 名 取扱量 上海(中国) シンガポール 4,350 3,687 寧波 - 舟山(中国) 2,872 深圳(中国) 2,655 広州(中国) 2,351 青島(中国) 2,201 釜山(韓国) 2,182 天津(中国) 1,835 香港(中国) 1,795 ロッテルダム(オランダ) 1,435

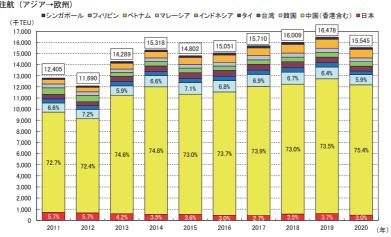
東京(日本) 475 横浜(日本) 266 神戸(日本) 265 名古屋(日本) 247 79 (80) 大阪(日本) 236

注:数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は2019年の順位。

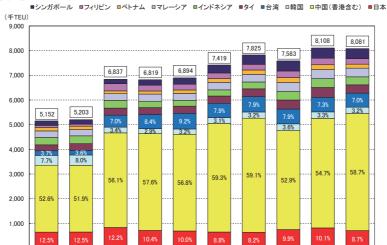
資料:CONTAINERISATION NTERNATIONAL Yearbook1987及びLloyd's List資料、港湾統計(年報)から国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-8 欧州航路の荷動き量





復航 (欧州→アジア)



2015

2016

2017

2018

2019

(注) 2020年の値は暫定値である。

2011

2012

資料:2021 IHS Markitデータを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

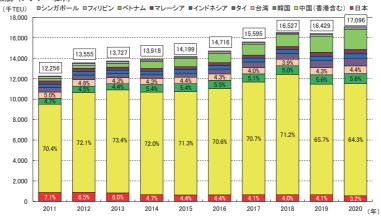
2013

2014

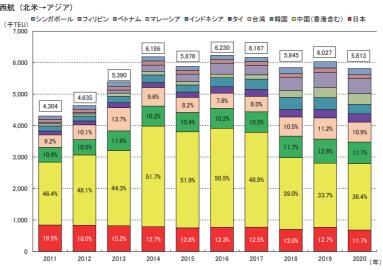
2020 (年)

図表1-3-3-9 北米航路の荷動き量

東航 (アジア→北米)



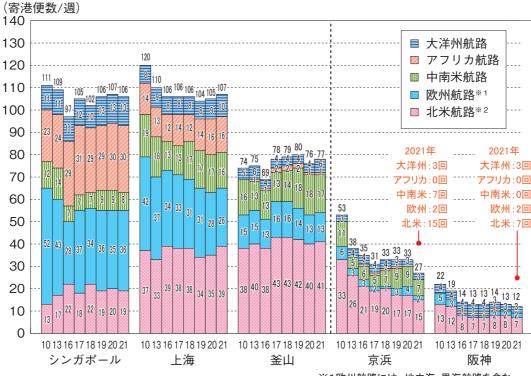
西航 (北米→アジア)



(注) 2020年の値は暫定値である。

資料:2021 IHS Markitデータを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

図表1-3-3-10 アジア主要港と我が国港湾の欧州航路と北米航路等の 国際基幹航路の寄港回数の比較



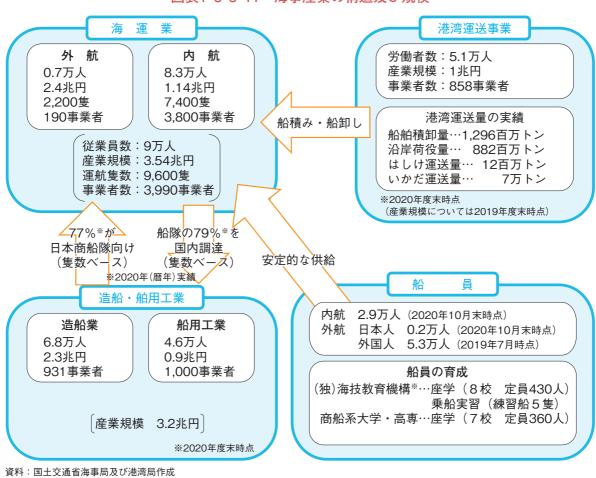
※1欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。 ※2北米航路には、ハワイ航路を含まない。

資料:2010~2020年:国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)から国土交通省港湾局作成 2021年:サイバーシッピングガイド(当該年の11月の寄港回数の値)から国土交通省港湾局作成

Ι

(2)海事産業総論

我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、舶用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事 産業や、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラス ター」が形成されている。海事クラスターでは、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値や雇 用に加え、クラスター内での競争や連携によって総体としてより大きな付加価値を創ると考えられ ている。



図表1-3-3-11 海事産業の構造及び規模

(3) 外航

a. 我が国の外航海運事業(貨物輸送)

① 外航海運事業の事業環境

2020年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出が4,491千TEU(対前年比約6.5%減)、 輸入が6,228千TEU(対前年比約1.5%増)となった。なお、専用船やコンテナ船(欧州航路及び北 米航路)の荷動き量については、(1)を参照。

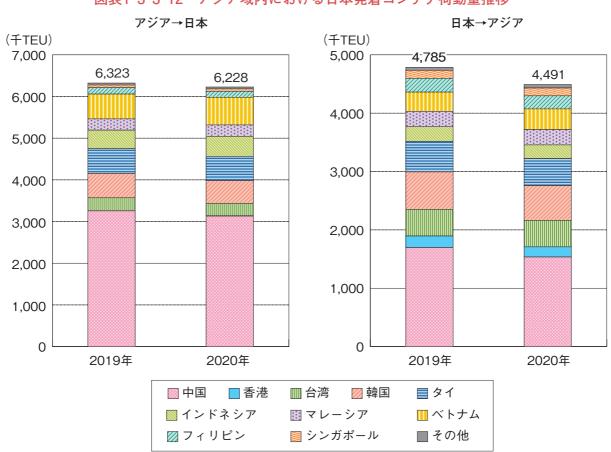
② 外航海運事業者により運航される我が国商船隊 (※1)

2020年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送 (**2) の合計で889百万トン (対前年 比約8.0%減)であり、世界の海上荷動量の約7.7%を占めている。

我が国商船隊の隻数は2.240隻(対前年比171隻減)となった。我が国の外航船社による安定的な 国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶や準日本船舶(我が国外航船社が運航する外国船舶のう ち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なもの)の確保が図 られているところであるが、日本船舶は270隻(対前年比3隻減)であり、我が国商船隊に占める 割合は12.1% (対前年比約0.8%増)となっている。また、我が国商船隊のうち外国用船については 1.970隻(対前年比168隻減)となっており、パナマ籍のものが1.263隻で最も多い。

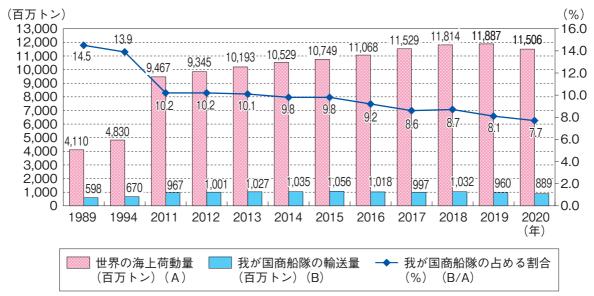
- (※1) 我が国商船隊:我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、 外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む。)から用船(チャーター)した外国籍船も合わせた概念。
- (※2) 三国間輸送:積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

図表1-3-3-12 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



資料:2021 IHS Markitデータを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

図表1-3-3-13 世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合

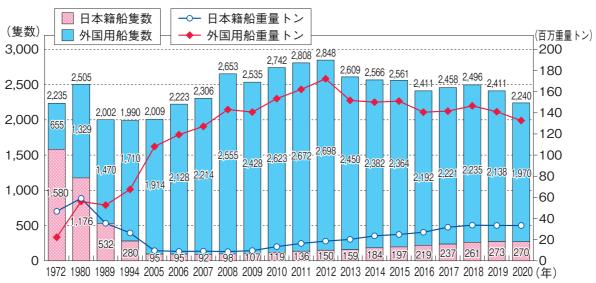


注1:世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASEより」(2020年の値は推計値)

注2:2020年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料:国土交通省海事局作成

図表1-3-3-14 日本商船隊の構成の変化

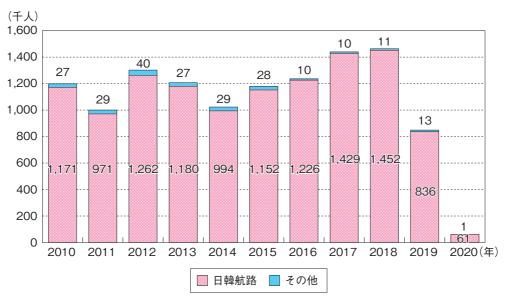


注:2020年6月末日現在 資料:国土交通省海事局作成

b. 外航旅客定期航路等

日本発着の外航旅客定期・不定期航路として、韓国、中国及びロシアとの間に13社7航路が就航している。しかしながら新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、現在は全航路が旅客運送を休止している(2022年4月現在)。これらの定期・不定期航路の2020年における利用者数は、6.1万人(前年比93%減)で、このうち、日本人が1.5万人(同89%減)、外国人が4.6万人(同94%減)であり、割合でみると日本人が25%、外国人が75%となっている。日韓航路のシェアは99%を超えている。

図表1-3-3-15 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数



注:端数処理のため合計値が合わない場合がある。

資料:国土交通省海事局作成

c. 外航クルーズ

① 日本人のクルーズの利用状況

2020年の世界のクルーズ人口(各国におけるクルーズ船の乗客数)は、新型コロナウイルス感染 症の感染拡大の影響により約577万人(前年比81%減)と大幅な減少となった。日本人のクルーズ 人口も同じ理由により2.8万人(同92%減)となった。

また、2021年の世界および日本人のクルーズ人口も、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で引 き続き、大幅な減少が見込まれる。

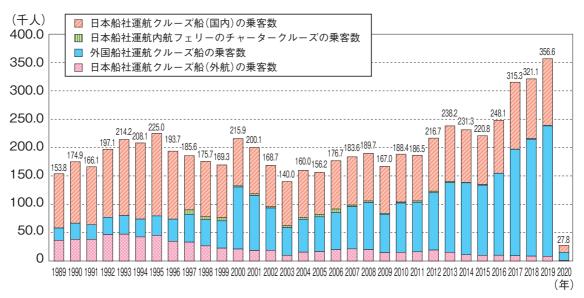
② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

2021年の訪日クルーズ旅客数は前年比皆減のゼロ、我が国港湾へのクルーズ船の総寄港回数は、 前年比19.3%増の420回(全て日本船社)となった(速報値)。

クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で59港(速報値)となった。

また、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづ くりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を国土交通省港湾局 長が「みなとオアシス」として登録している(2022年3月31日時点、154か所)。

図表1-3-3-16 クルーズを利用した日本人乗客数の推移

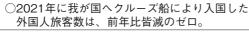


資料: 国土交通省海事局作成

注1:日本発着クルーズの他、フライ&クルーズを含む。 注2:端数処理のため合計値が合わない場合がある。

注3:外航クルーズ…乗船地、下船地又は寄港地のいずれかに海外が含まれるもの。 国内クルーズ…乗船地、下船地及び寄港地の全てが日本国内であるもの。

図表1-3-3-17 クルーズ船による外国人入国者数(概数)



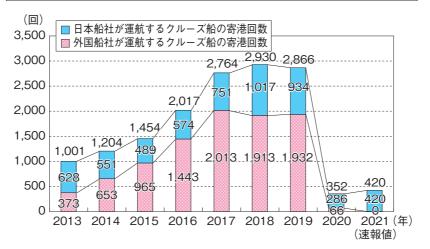


- 注1) 法務省出入国在留管理庁の集計による外国人入国者数で概数 (乗員除く)。
- 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく) 1人の入国として計上し ている。

資料:国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-18 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

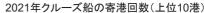
○2021年に我が国港湾へ寄港したクルーズ船の寄港回数は420回(対前年比19.3%増)。

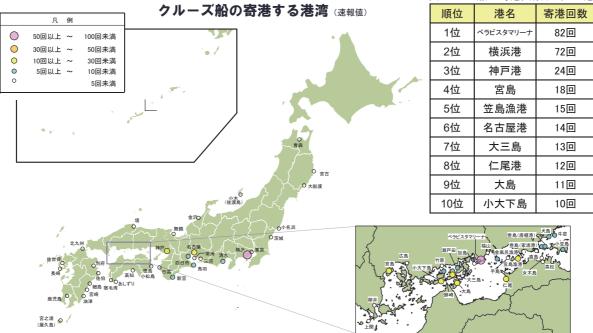


注) 2019年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。 資料:港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-19 クルーズ船の寄港する港湾

○2021年にクルーズ船が寄港した港湾の数は全国で59港。





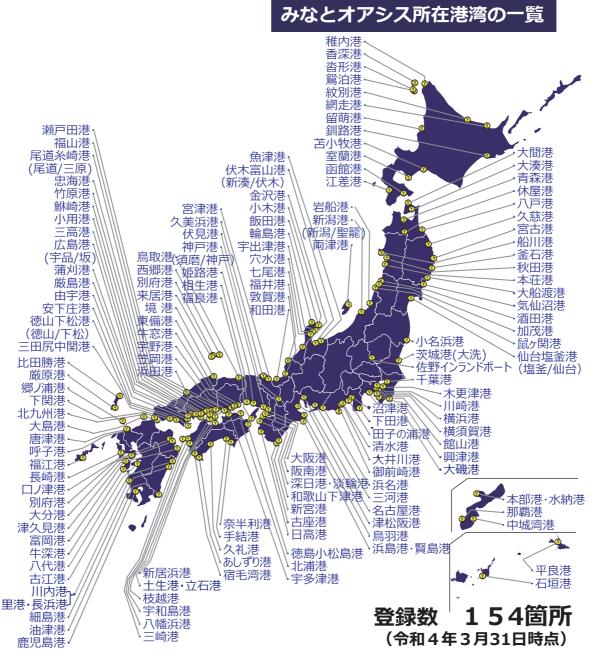
資料:港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

向

第

Ι

図表1-3-3-20 みなとオアシス全国マップ



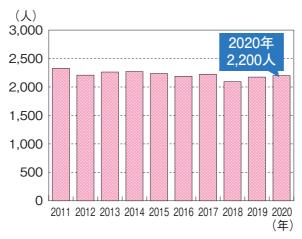
資料: 国土交通省港湾局作成

d. 外航船員

外航日本人船員の数は、近年、横ばい傾向にあり、2020年時点で約2,200人となっているが、我 が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶等の確保とともにそれら に乗り組む船員の育成・確保も図られている。

外国用船も含む我が国商船隊の船員の大半は、フィリピン人をはじめとするアジア人船員となっ ている。

図表1-3-3-21 外航日本人船員数の推移



資料:国土交通省海事局作成

(4) 内航

a. 内航海運事業(貨物輸送)

2020年度の内航貨物輸送量は、輸送トンベースでは前年度比で10.4%減少、輸送トンキロベース は9.3%減少となっている。

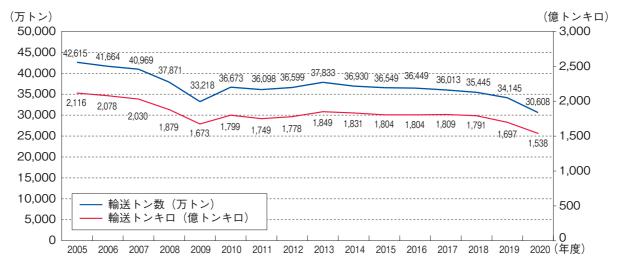
主要な輸送品目別に見ても、輸送量はいずれも減少または横ばいであるが、中でも石油製品は長 期にわたり減少傾向にある。

さらに、国内貨物輸送量全体が減少している中で、内航海運の分担率(トンキロベース)も、最 もシェアが低くなった2009年度の40.2%を下回り、2020年度は39.8%となった。

内航海運業者数は、2021年4月1日時点で3,353事業者(うち、休止事業者504者)であり、その うち99.7%は中小企業となっている。

内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が7%減少した一方で、総トン数は 17%増加しており、船舶の大型化(1隻あたりの平均総トン数は23%増の763総トン(2020年度)) が進んでいる。

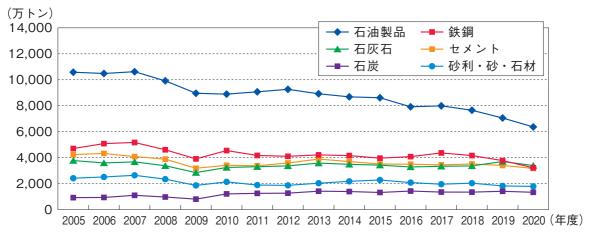
図表1-3-3-22 内航貨物輸送量の推移



注:調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

資料:「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-23 主要品目別輸送量の推移



資料:「内航船舶輸送統計年報」から国土交通省海事局作成

b. 内航旅客船事業

① 内航旅客船事業の現況

内航旅客輸送量は、近年横ばいの状況が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等を受け、2020年度は人ベースでは4,530万人、人キロベースでは15億2,267万人キロと2019年度より減少している。

旅客船事業は、2021年4月1日時点で、953事業者(対前年比11事業者減)によって経営され、これに就航している船舶は2.234隻(対前年比1隻増)となっている。

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2020年度では、集計した航路数は1,198航路(対前年度比9航路減)であり、営業収入は約2,099億円(対前年度比約633億円減)となっている。営業損益及び経常損益については、8期ぶりの赤字となり、経常収支率は87.1%となっている。

図表1-3-3-24 内航旅客輸送量の推移





注1:端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

計

注2:一般旅客定期航路事業:旅客定期航路事業(旅客船(13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。)により、人の運送をする定期航路事業(一

定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。)。以下同じ。) のうち、乗合旅客や貸切旅客(特定旅客(特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。)以外の旅客)の

運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業:旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

旅客不定期航路事業 : 不定期航路事業 (定期航路事業以外の船舶運航事業。)のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料: 国土交通省海事局作成

図表1-3-3-25 旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)





注:経営実態調査で報告のあった航路の航路損益を集計したものである。

|||||||||| 特定旅客定期航路事業

資料:国土交通省海事局作成

② 離島航路

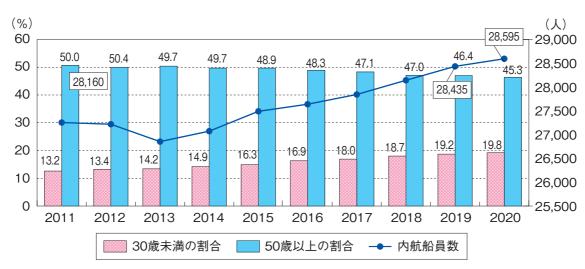
離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。少子高齢化に伴う人口減少等の進行から利用者数はここ20年で約3割減少している。

2020年度末時点の離島航路数は290航路、就航船舶は546隻(約19万総トン)である。離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2020年度の経常収支率は80.6%となっている。

離島航路事業者の多くは厳しい経営状況にあるが、補助対象127航路の事業者に対して国庫補助を行うことで、離島航路の維持を図っている。

c. 内航船員

内航船員の数は、近年は徐々に増加しており、2020年時点で約29千人となっている。年齢別では、50歳以上の船員の割合が最も高いが、近年は、30歳未満の若年船員の割合が増加してきている。



図表1-3-3-26 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移

資料:国土交通省海事局作成

第4節 航空交通

(1)航空交通ネットワーク

a. 空港の整備状況

我が国の空港は、拠点空港(国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークの拠点と なる空港)、地方管理空港(国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークを形成する 上で重要な役割を果たす空港)の大きく2類型に分類され、空港数の合計は82である。その他の空 港や自衛隊等が設置・管理する共用空港も加えると、我が国全体の空港数は97である。

航空ネットワークの充実に向けて空港の整備が着実に進められてきた結果として、我が国の全人 口のうち、最寄りの空港までのアクセス所要時間が2時間以内となっている人の割合はほぼ100% となっており、配置的な側面からは「整備」が概成している。地方部も含めて全国各地に空港が配 置されていることは、ゴールデンルートに集中する訪日外国人旅行者の観光需要の地方への分散を 図る上でも有意義である。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者 のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、 更なる利便性の向上や効率的な空港運営を行うことが求められている。

こうした中、2013(平成25)年6月に成立した「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。民活空港運営法)」等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間 の能力の活用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こととしている。関西国際空港及び大阪国際空港については2016年4月から運 営委託を開始しており、仙台空港については2016年7月から、高松空港、神戸空港については2018 年4月から、鳥取空港については2018年7月から、福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港については 2019年4月から、熊本空港については2020年4月から、北海道内7空港については2020年6月から 順次、広島空港については2021年7月から、それぞれコンセッション方式による運営委託を開始し た。

図表1-3-4-1 我が国の空港分布図

資料:国土交通省航空局作成

b. 首都圏空港(東京国際空港及び成田国際空港)の航空ネットワーク

首都圏空港は、訪日外国人の増加、産業・都市の競争力強化及び日本全国の地域活性化を図るため、機能向上が図られてきている。

首都圏空港は、国内線旅客数の31%、国内航空貨物の40%を占めており、国内航空輸送ネットワークの中核となっているとともに、我が国を発着する国際線旅客数の63%、国際航空貨物の73%を占めており、我が国最大の国際ゲートウェイとして役割を果たすなど、日本の経済活動に不可欠な社会基盤として機能している。

総発着回数について、首都圏空港は年間合計発着容量の83万回化の達成により、アジア諸国の主要空港と比較するとトップとなっているが、欧米の主要空港では年間合計発着回数が100万回を超えているところもある。

国際線就航都市数について、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、全世界的に減少しているところ、首都圏空港は69都市となっており、アジア諸国の主要空港のうち、香港(55都市)、北京(27都市)、上海(31都市)より多いが、ソウル(88都市)、シンガポール(74都市)より少ない。

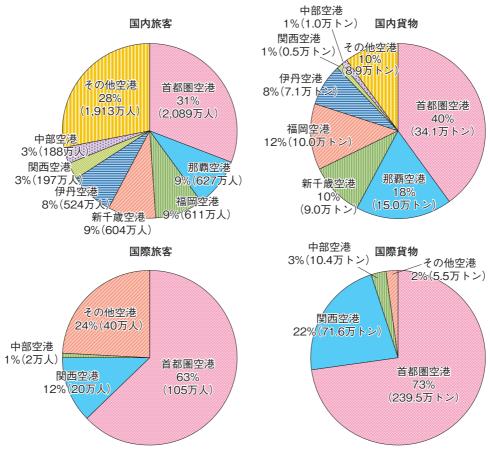
国際航空旅客輸送量について、首都圏空港はアジアの主要4空港と比較すると、輸送量では3位である。

国際航空貨物取扱量について、成田国際空港と世界の主要空港を比較すると、成田国際空港の取扱量は世界で7位(2020年)であり、ここ数年、上海、台湾等の空港が取扱量を伸ばしている中で、横ばいを続けている。一方で、東京国際空港の取扱量は、成田国際空港に比べて少ないものの、近年は増加傾向にある。

向

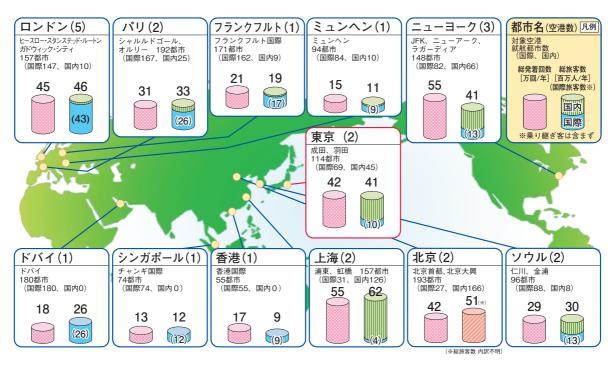
第

図表1-3-4-2 国内・国際航空旅客及び貨物取扱量の空港別割合(2020年度)



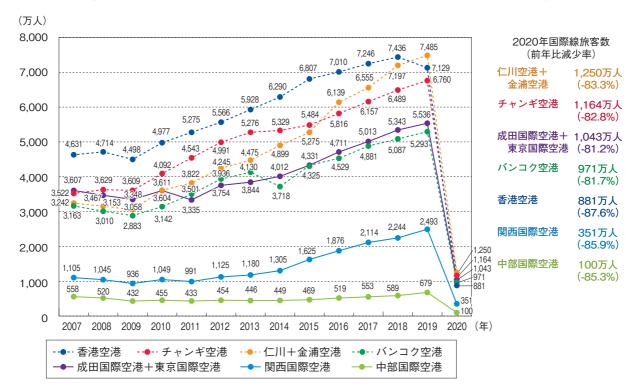
資料:国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計年報」、国際旅客及び国際貨物は「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-3 首都圏空港と諸外国の主要空港の就航都市数、発着回数及び旅客数の比較



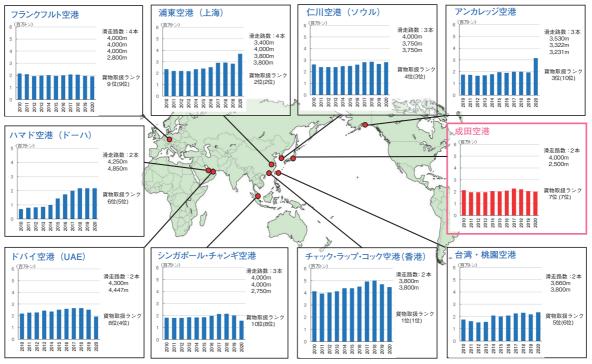
注1: 就航都市数: OAG時刻表(2021年3月28日~4月3日の定期旅客便のデータ) 注2:発着回数・旅客数: ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2021 Edition 資料:「ACI World Airport Traffic Dataset」「OAGデータ」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-4 国内主要空港及びアジア主要空港の国際線旅客輸送量の推移



資料:「ACI Worldwide Traffic Report」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-5 世界の主要空港の国際貨物取扱量の推移等



注1)()内は、2019年の順位

出典:「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等から作成

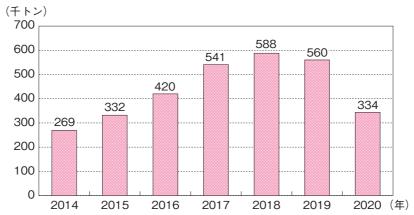
国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

単位: 千トン

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2010比
	香港	1.08										
	4,128.0	3,941.3	4,025.4	4,127.1	4,276.3	4,380.1	4,521.0	4,937.4	5,017.9	4,703.6	4,468.1	1.00
2	仁川	仁川	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	浦東	浦東	浦東	浦東	1.57
~	2,634.0	2,483.9	2,397.0	2,435.6	2,474.2	2,506.1	2,602.6	2,906.6	2,915.5	2,825.0	3,686.6	1.57
3	浦東	浦東	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	仁川	仁川	アンカレッジ	1.81
3	2,344.0	2,287.9	2,279.6	2,394.6	2,367.6	2,489.5	2,592.5	2,826.0	2,857.8	2,664.0	3,157.7	1.01
4	ドバイ	ドバイ	浦東	浦東	浦東	浦東	浦東	ドバイ	ドバイ	ドバイ	仁川	1.07
4	2,183.0	2,189.5	2,183.5	2,158.6	2,334.4	2,395.5	2,522.7	2,654.5	2,641.4	2,514.9	2,822.4	1.07
5	フランクフルト	フランクフルト	成田	フランクフルト	桃園	成田	成田	成田	桃園	ドーハ	桃園	1.34
3	2,149.0	2,083.9	1,952.2	1,974.0	2,071.6	2,036.0	2,083.2	2,262.9	2,305.2	2,173.4	2,342.7	1.04
6	パリ	パリ	フランクフルト	成田	成田	桃園	桃園	桃園	成田	桃園	ドーハ	3.11
U	2,142.0	1,952.2	1,938.6	1,940.6	2,043.4	2,005.3	2,081.0	2,253.1	2,198.0	2,165.2	2,175.3	3.11
7	成田	成田	パリ	シンガポール	フランクフルト	アンカレッジ	フランクフルト	シンガポール	ドーハ	成田	成田	0.95
· '	2,126.0	1,898.9	1,903.0	1,850.2	2,007.3	1,956.8	1,986.1	2,125.2	2,163.5	2,039.9	2,016.5	0.93
8	シンガポール	シンガポール	シンガポール	パリ	パリ	フランクフルト	シンガポール	フランクフルト	シンガポール	シンガポール	ドバイ	0.89
U	1,814.0	1,806.2	1,806.2	1,835.2	1,858.5	1,950.7	1,969.4	2,066.2	2,154.9	2,014.1	1,932.0	0.03
9	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	パリ	パリ	アンカレッジ	フランクフルト	フランクフルト	フランクフルト	0.89
9	1,742.0	1,731.6	1,652.4	1,676.0	1,843.8	1,861.3	1,915.5	1,997.7	2,044.7	1,961.5	1,914.3	0.09
10	桃園	桃園	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	アンカレッジ	ドーハ	アンカレッジ	アンカレッジ	シンガポール	0.87
10	1,753.0	1,612.1	1,646.1	1,675.4	1,787.3	1,861.3	1,901.2	1,994.5	1,991.5	1,942.6	1,578.2	0.07

資料:「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International)等から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-6 東京国際空港の国際貨物取扱量の推移



資料:「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

c. 航空ネットワークの拡大

① 航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

世界的な航空自由化³の動向に対応しつつ、我が国の国際航空網の拡充を図るため、航空自由化 を推進中である。我が国の航空自由化は、首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、成田空港からの 第3国輸送と羽田空港を対象外とするほか一部制約が残るが、関西国際空港や中部国際空港におけ る国際旅客便の大幅な伸びを背景に、我が国を発着する国際旅客便数は2010年から2019年までの間 におよそ2倍に増加している。

一方で、2021年の国際旅客便数については、2020年に引き続き、新型コロナウイルス感染症の感 染拡大の影響により大幅に減少しているところであり、国際航空網の更なる拡充を図る上で、まず は感染拡大防止と両立する形での国際航空網の回復を図る必要がある。

(週間旅客便数) 6,000 5.516 LCC 5,016 国際線旅客便合計 5,000 4,555.5 4,000 3,599.5 3,267 3,043 3,179 3,000 2,000 1.647 1,113.5 899.5 1,000 540 456 484 338 286 142 50 37 32.5 2015 2021 (年) 2010 2011 2012 2013 2014 2016 2017 2018 2019 2020

図表1-3-4-7 国際線旅客便・LCCの便数推移(2010~2021)

※各年夏ダイヤの期首時点の便数(往復ベース)

資料:国土交通省航空局作成

② グローバルアライアンス

アメリカが航空自由化の考え方を打ち出し、1つの定期航空便に複数の航空会社の便名を付与し て運航するコードシェアが可能になったことを契機として、1990年代から2000年にかけて、現在の 3つのグローバルアライアンス(スターアライアンス、スカイチーム、ワンワールド)が発足した。 これらのアライアンスには、世界の主要な航空会社が多数参加しており、各アライアンスは、ター ミナルの共通化、マイレージプログラムなどで戦略的な提携を深め、近年では提携の域を超えた共 同事業も行うことにより、航空ネットワークを充実させるとともに、旅客利便性の向上と競争力強 化を図ってきている。

³ 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企 業数、路線及び便数に係る制約を二カ国間で相互に撤廃することをいう。

Ι

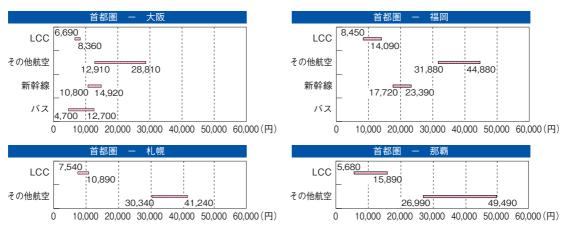
③ LCC

LCC(Low Cost Carrier) とは、低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社のことである。

米国及びEUでは、1970年代又は80年代に始まった航空規制緩和を契機に設立、東南アジアでは、2000年代の経済成長や個人所得上昇に伴う航空需要の増加を背景に成長するなど、世界各地でシェアを伸ばしてきた。

我が国では、LCC元年と呼ばれる2012年以降、伸び悩みが予測される国内航空市場において、これまでに顕在しなかった旅客需要を開拓することや、アジア地域等をはじめとする海外からの訪日外国人旅行客を新たに喚起し、我が国の国際航空市場の成長に大きく貢献することが期待されている。これらを踏まえて、LCCの新規参入促進を図るべく、航空自由化の推進やLCC用旅客ターミナルの整備等の環境整備が進められてきたが、2020年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者数は大幅に減少した。

図表1-3-4-8 国内LCCと他の交通機関との運賃比較

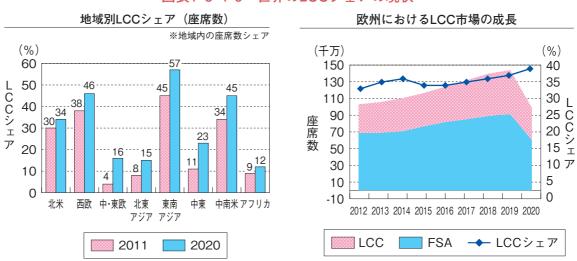


注1:運賃は、LCC及びその他航空については繁忙期を除く期間における運賃。 2022年3月22日(火)の片道運賃。(確認日は2022年3月15日(火))

注2:首都圏:成田国際空港、東京国際空港、JR東京駅 大阪:関西国際空港、大阪国際空港、JR新大阪駅

資料:各航空会社、JR、バス会社のHPから国土交通省総合政策局作成

図表1-3-4-9 世界のLCCシェアの現状

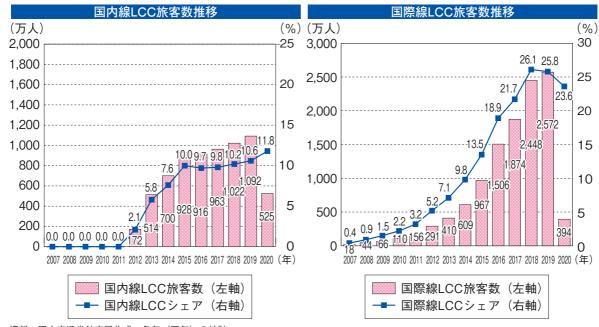


注:北東アジア:日本、韓国、中国、台湾、モンゴル

資料:「CAPA Centre for Aviation Data」から国土交通省航空局作成

我が国には以前より外国LCCが多数乗り入れているが、本邦LCCは、2012年から事業を開始しており、2021年冬ダイヤ当初計画時点では、4社により、国内線53路線、国際線14路線が運航されている。

図表1-3-4-10 我が国のLCC旅客数(国内線:左図、国際線:右図)の推移



資料:国土交通省航空局作成 各年(暦年)の統計

図表1-3-4-11 我が国のLCCの概要

会社名	Peach Aviation(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	(株)ZIPAIR Tokyo
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田、中部 成田、関西、中部		成田	成田
使用機材	エアバス A320 (180 席) ×34 機	エアバス A320(180 席)×19 機	ボーイング737(189席) × 6 機	ボーイング787(290席) ×2機
従業員数	1,757人(2021年3月現在)	1,164人(2020年6月現在)	429人(2021年3月現在)	238人(2020年10月現在)
運航開始	2012年3月1日	2012年7月3日	2014年8月1日	2020年6月3日
運航路線	(国内線) 関西=新千歳、女満別、釧路、仙台、新潟、成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、新石垣成田=新千歳、釧路、女満別、福岡、長崎、宮崎、大分、奄美、那覇、新石垣仙台=新千歳、那覇、新石垣仙台=新千歳、那覇中部=新千歳、那覇・新石垣那覇=新千歳	(国内線) 成田=新千歳、高松、松山、高知、福岡、 長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、 那覇、下地島 関西=新千歳、成田、那覇 中部=福岡、那覇 計17路線 (国際線) 成田=台北、上海、マニラ	(国内線) 成田=新千歳、広島、佐賀 計3路線 (国際線) 成田=武漢、重慶、天津、 南京、ハルビン、 寧波 計6路線	(国際線) 成田=仁川、バンコク、 シンガポール、 ホノルル 計4路線
事業形態 の 特 徴	ANAホールディングスの連結子会社	日本航空から独立した事業運営	春秋航空(中国)のネット ワークを活かした事業運営	日本航空100%出資による 国際線中長距離LCC

資料:国土交通省航空局作成

(2) 航空運送事業等総論

a. 本邦航空運送事業者の現況

本邦航空運送事業者による旅客輸送量は、国内・国際ともに2000年代後半より減少に転じたもの の、2011年を底に増加に転じ、近年の訪日外国人旅行者の急増等も影響して、過去最高を更新して いたが、コロナの影響を受けたことで、2020年における国内・国際合計の旅客数は前年度から著し く減少した。

主な事業者数は17で、営業収入は1.5兆円である(図表1-2-2-3参照)。



図表1-3-4-12 我が国航空運送事業者による旅客輸送量の推移

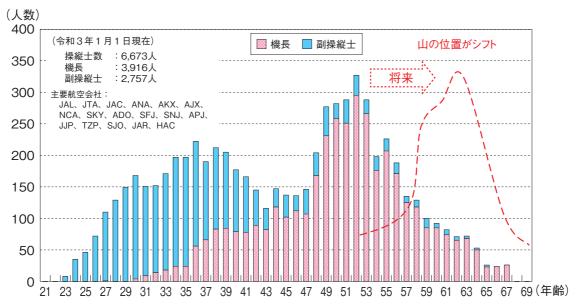
資料:「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

b. 航空機操縦士、航空機整備士、航空管制官

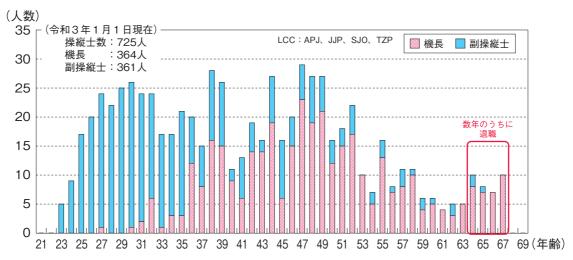
① 航空機操縦士

我が国の主要航空会社においては、現在主力となっている50歳前後の操縦士が大量退職する時代 を約15年後に迎える。また、LCCでは数年のうちに航空会社の操縦士としての上限年齢に達する機 長の割合がやや高くなっている。さらに、操縦士を確保することが困難な地域航空会社においては、 短期的な操縦士不足にも直面している。今後、航空需要の回復が見込まれていることを踏まえると、 新たな操縦士が安定的に供給されなければ、業界全体で中長期的に深刻な操縦士不足となる恐れが ある。

図表1-3-4-13 本邦主要航空会社(上図)及びLCC(下図)操縦士の年齢構成



(上図:主要航空会社) 資料:国土交通省航空局作成



(下図:LCC)

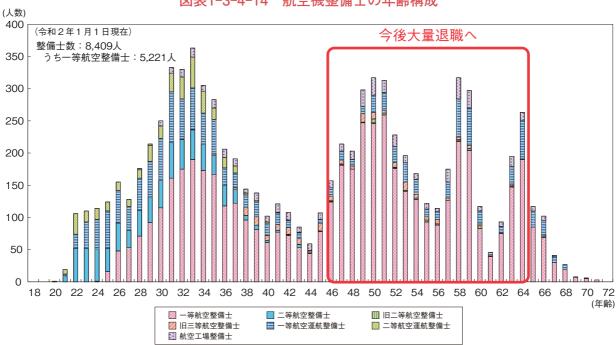
資料:国土交通省航空局作成

第

Ι

② 航空機整備士

整備士の人数は、航空専門学校や自社養成による供給により、安定的に推移しているが、整備士 の高齢化による大量退職への対応が課題となっている。



図表1-3-4-14 航空機整備士の年齢構成

主要航空会社: ANA, NCA, JTA, SKY, SNJ, SFJ, ADO, APJ, JJP, VNL, JAC, WAJ

整備会社: JALEC, ANAラインメンテナンステクニクス, ANAベースメンテナンステクニクス

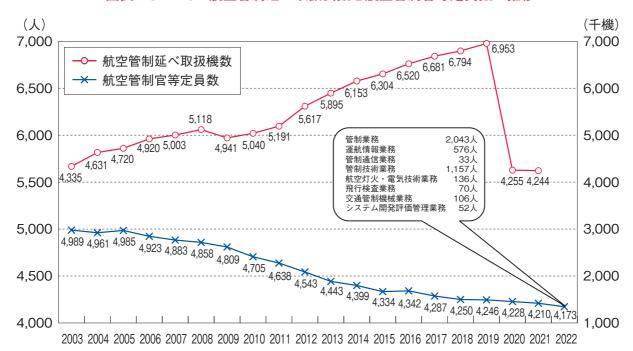
※整備士が保有している各技能証明の数による延べ人数 資料:「数字で見る航空」から国土交通省航空局作成

③ 航空管制官

依然として猛威を振るう新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、国際線を中心とした交 通量の低下は見られるものの、感染対策の強化により国内における航空交通は急激な回復傾向にあ る。我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前の過去 15年で約1.5倍と増加を続けてきた一方で、我が国の航空管制官の数は2010年から減少に転じ、近 年は再び増加傾向にあるものの、航空管制官1人当たりの取扱機数が増加している。

我が国が取り扱う航空交通量は、新型コロナウイルス感染症収束後の復便及びその後の航空需要 増大により再び継続的な増加傾向となることが見込まれ、国内空域の現行の管制処理能力の向上が 必要となる。このため、管制処理能力の向上や災害時等のバックアップ体制の拡大等を図ることを 目的として、国内の航空路空域等の抜本的な再編に着手している。

図表1-3-4-15 航空管制延べ取扱機数と航空管制官等定員数の推移



注1:「航空管制延べ取扱機数」とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。

注2:「航空管制延べ取扱機数」は暦年のデータ、「航空管制官等定員数」は年度末の定員数である。

注3:2016年度以前の交通管制機械業務定員数は、航空局機械職の全体定員数である。

資料: 国土交通省航空局作成

(3) 国際航空

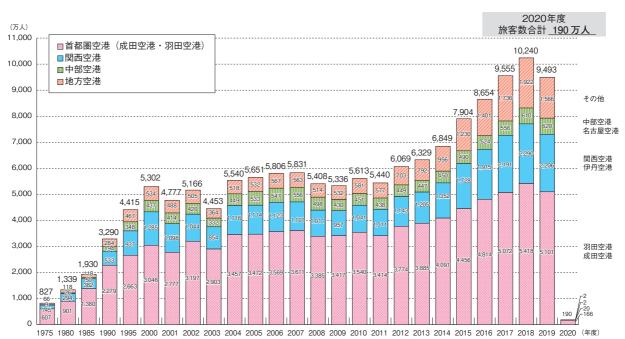
a. 国際航空旅客輸送

我が国を発着する国際航空旅客数(本邦航空運送事業者と外国航空運送事業者の国際線旅客数の合計)は、リーマンショック等の影響を受けた2009年度を底に、訪日外国人旅行者の急増により大幅に増加してきたところ、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2019年度よりその数は減少に転じた。2020年度は、190万人(対前年度比約98%減)と2019年度と比較しさらに大幅な減少となった。

また、世界の航空旅客需要予測 (2020年~2039年)⁴によると、世界各地で需要増が予想されており、中でもアジア/太平洋地域、中東地域及びヨーロッパ地域での伸びが大きいと見込まれている。

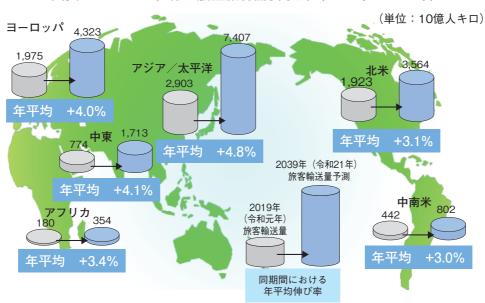
⁴ 航空旅客需要予測 (2020年~2039年) は、新型コロナウイルス感染症の影響を含まない過去20年間の実績データの分析に基づき今後の20年間の需要を予測しているもの。

図表1-3-4-16 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



注:関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。中部国際空港開港以前は、名古屋空港における旅客数を示す。 資料:「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

世界の航空旅客需要予測 図表1-3-4-17 (2020年~2039年)



注:航空旅客需要予測(2020年~2039年)は、新型コロナウイルス感染症の影響を含まない過去20年間の実績データの 分析に基づき今後の20年間の需要を予測しているもの。)

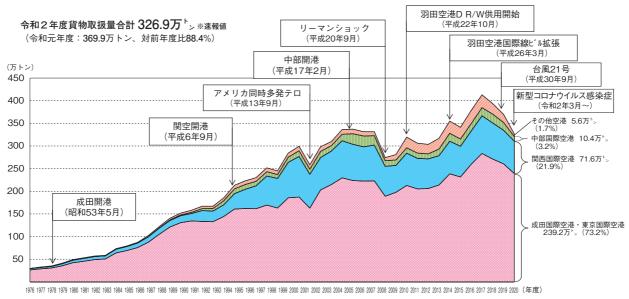
資料:一般財団法人 日本航空機開発協会データから国土交通省航空局作成

b. 国際航空貨物輸送

我が国を発着する国際航空貨物取扱量は、リーマンショック等の影響による落ち込みを経て、こ こ数年は、東京国際空港の機能向上に伴い増加傾向にあったが、2017年度をピークに大規模自然災 害や米中貿易摩擦の影響等により減少に転じ、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大 の影響等により、前年度比12%減の約327万トンとなった。

また、世界の航空貨物輸送量予測(2020年~2040年)については、世界各地で増加が予想されて おり、中でもアジア/太平洋地域や中東の伸びが大きいと見込まれている。

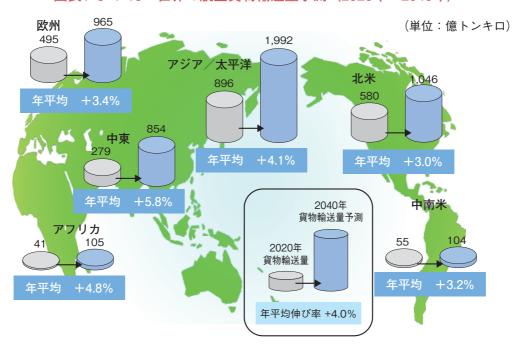
図表1-3-4-18 日本を発着する国際航空貨物輸送量の推移



注1:関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す 注2:中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す

資料:国土交通省航空局作成

図表1-3-4-19 世界の航空貨物輸送量予測(2020年~2040年)



資料: (一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

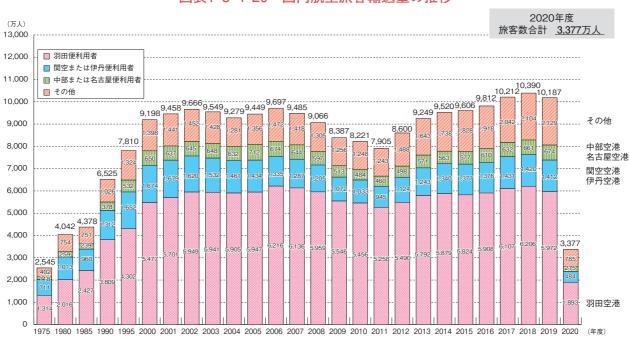
(4) 国内航空

a. 国内航空旅客輸送

国内旅客はリーマンショック等の影響により落ち込んでいたが、LCCの参入による需要増等を受 けて2012年度より増加に転じてきたところ、新型コロナウイルス感染症の影響を受け2020年度は 3.377万人(対前年度比67%減)となった。

b. 国内航空貨物輸送

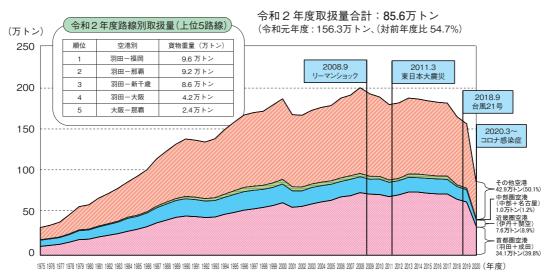
国内航空貨物取扱量は、長年にわたり堅調に増加してきたが、機材の小型化や路線撤退等に伴い、 2008年度をピークに減少をはじめた。その後、東京国際空港における航空貨物の取扱量増加等によ り2012年度に増加に転じたものの、ここ数年は減少傾向にある。2020年度は、新型コロナウイルス 感染症の感染拡大の影響等により、前年度比45%減の約86万トンとなった。



図表1-3-4-20 国内航空旅客輸送量の推移

資料:「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-21 国内航空貨物輸送量の推移

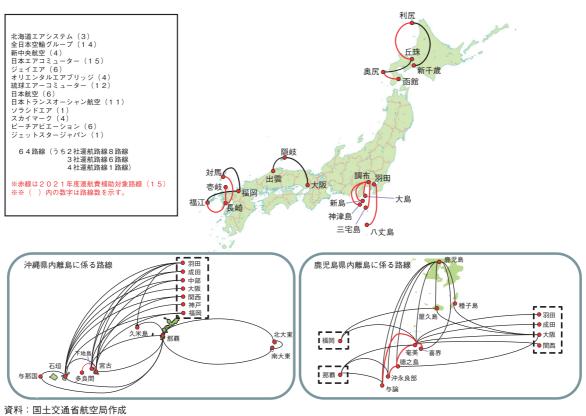


資料:「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

c. 離島航空路

離島住民の日常生活や観光の推進等において重要な役割を果たしている離島航空路は64路線あ り、うち国庫補助路線は15路線である。

図表1-3-4-22 離島航空路の路線図



第Ⅱ部 ポストコロナへ対応した交通・物流の新たな動き

2020(令和2)年1月に国内初の感染が確認された新型コロナウイルス感染症は、最も感染が拡 大した時期における1日当たりの感染者数が10万人を超えるなど、国内でも感染が拡大した。

政府及び地方公共団体においては、基本的な感染対策の推進に加え、飲食店の時短営業及び酒類 提供の停止とともに、外出・移動の自粛、イベント及び大規模集客施設への時短要請等の取組を進 めてきた。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、交通・物流分野にも影響を与えているが、一方で交通・ 物流分野は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして事業の継続を 求められている。

また、コロナ禍が長期化していることに伴い、人々の意識や行動様式にも変化が起きている。テ レワークの普及により人流はコロナ前より低調な状況が続く一方、物流については通信販売の利用 拡大等により宅配便取扱い個数は増加してきている等、これらの変化は交通・物流分野にも影響を 与えている。加えて、原油価格高騰によるコストの増加によっても影響が生じている。

令和3年版交通政策白書では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大直後における交通・物流分 野への影響と取組について報告したところであるが、上記のとおりコロナ禍が長期化したことに伴 う人々の意識や行動様式の変化とこれらの変化が交通・物流分野へ与えた影響は大きいことから、 令和4年版交通政策白書においても引き続き、新型コロナウイルス感染症による交通・物流分野へ の影響を報告する。

コロナ禍における社会や交通の変化

コロナ禍における社会や交通の現状 第1節

(1) コロナ禍における社会の現状

a. 世界における新型コロナウイルス感染症に関する状況

世界における新型コロナウイルス感染症の状況は、2020(令和2)年3月以降、爆発的に感染が 拡大し、2021年に入ってからも強い感染力を持つ変異株の発生により世界的な感染拡大が続いた。 2022年5月10日時点で全感染者数は5億1.673万人、死亡者数は約625万人に達している。

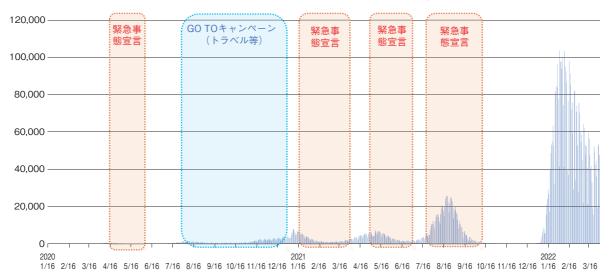
b. 国内における新型コロナウイルス感染症に関する状況

国内における新型コロナウイルス感染症は、2020年1月に最初の感染が確認された後、2021年7 月からの感染拡大期は感染力の強いデルタ株への置き換えにより、感染者数が急増したが、2021年 秋には一旦急減した。

2021年12月下旬以降、再び増加傾向を示し、オミクロン株による感染拡大もあり、2022年1月に はそれ以前を大きく上回る勢いで再び急速に増加した。

図表2-1-1-1 国内の新型コロナウイルス感染状況

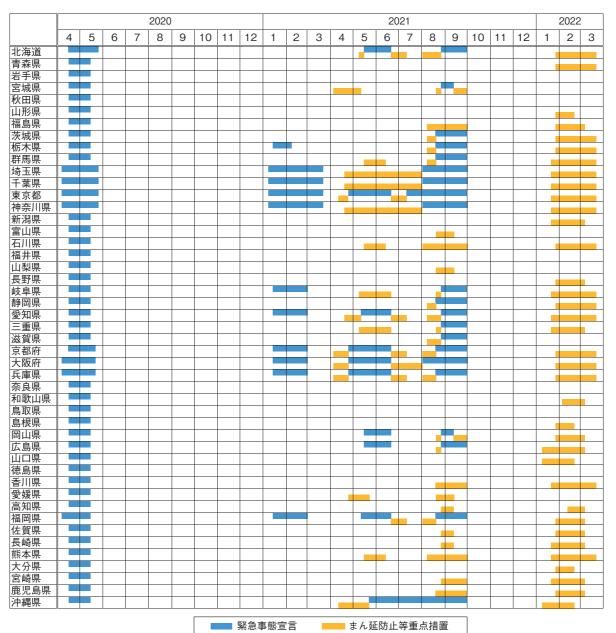
全国の新型コロナウイルス新規感染者数



資料:厚生労働省「新型コロナウイルス感染症について オープンデータ 新規陽性者数の推移(日別)(2022年3月)」

また、国内の外出自粛に関する対応として、都道府県別の緊急事態宣言及びまん延防止等重点措 置発令期間を見ると、2020年4~5月、2021年1~3月、2021年5~6月、2021年7~9月頃に、 都市圏を中心に緊急事態宣言が発令されている。

図表2-1-1-2 都道府県別の緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置発令期間



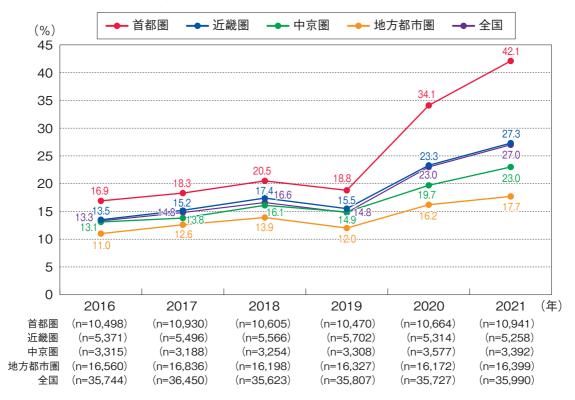
資料:内閣官房「新型コロナウイルス感染症対策」から国土交通省総合政策局作成

c. 国内におけるテレワークに関する状況

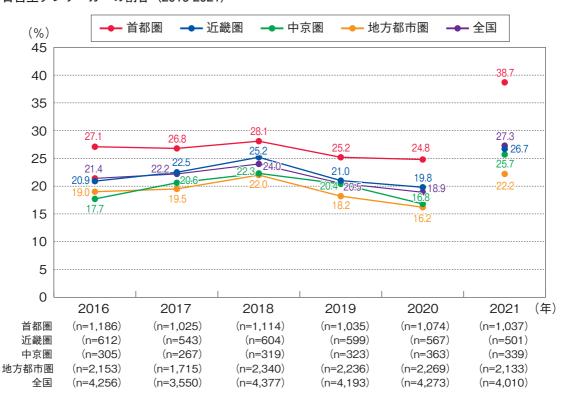
テレワークを実施している雇用型就業者数の割合は、新型コロナウイルス感染症の拡大後、全国 で急増し、2020年は23.0%、2021年は27.0%であった。地域別でのテレワーカーの割合は、雇用型 就業者・自営型就業者ともに、相対的に三大都市圏、特に首都圏が高く、地方都市圏で低い。

図表2-1-1-3 テレワーカーの割合

雇用型テレワーカーの割合(2016-2021)



自営型テレワーカーの割合(2016-2021)



- (※) 2019年はWEB登録者情報の居住地、2020年はWEB調査回答者の居住地 首都圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 中京圏:岐阜県、愛 知県、三重県 近畿圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 地方都市圏:上記以外の道県
- (※) 2021年からは、自営型のテレワークの定義の修正により、2020年と2021年の直接比較は困難。

資料:国土交通省都市局「令和3年度テレワーク人口実態調査(2022年3月)」

d. 地域間における転出入数の推移

東京都への転出入数は、長期間にわたって、転入超過で推移していたが、2020年5月以降は、多 くの月で転出超過となっている。

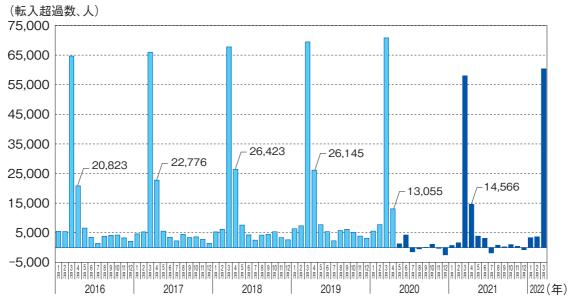
他方、東京圏への転出入数は東京都への転出入数とは若干異なり、新型コロナウイルス感染症の 感染拡大前と比較すると転入超過数が減少しているものの、2020年7月以降も転入超過となってい る月がかなりある。

図表2-1-1-4 東京都・東京圏への転入超過数の推移

東京都への転入超過数の推移(2016年1月~2022年3月)

(転入超過数、人) 45,000 35.000 25,000 13,562 12,524 13,073 11,430 15,000 4,532 2,348 5,000 -5,000 -15,0002016 2017 2018 2019 2020 2021 2022(年)

東京圏への転入超過数の推移(2016年1月~2022年3月)



※東京圏(1都3県:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県) 資料:総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

(2) コロナ禍における交通の現状

①人流

a. 各モードにおける交通への影響

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、感染予防のため、外出、移動、イベントの開催等 が控えられていたこと等により、交通関係業界等においては、利用者数が大幅に減少し、経営に極 めて大きな影響が出ている状況である。国土交通省においては、こうした各業界における実情を把 握するため、アンケートや聞き取り等の調査を実施した。この調査により把握した新型コロナウイ ルス感染拡大による各産業への影響(輸送人員、運送収入等)は以下のとおりである。なお、以下 の調査結果はすべて2022年3月31日時点のものである。

ア)貸切バス事業への影響

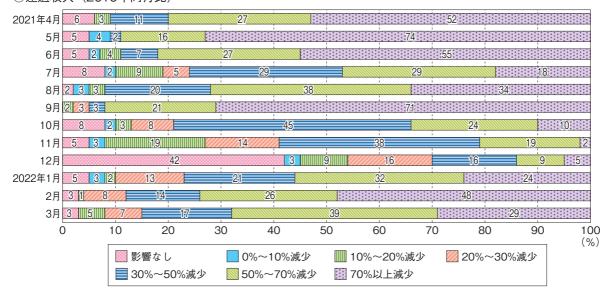
貸切バスについては、業界団体を通じて貸切バス事業者に対し調査を行った。

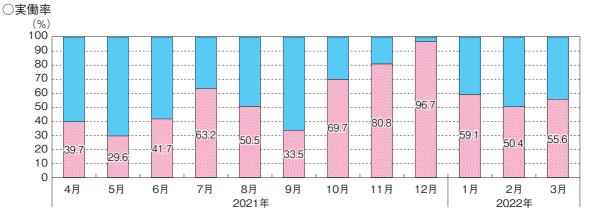
運送収入が5割以上減少したと回答した事業者の割合は、2021年4月時点で、約8割であっ たが、その後も2021年10月~12月を除き厳しい状況が続いている。

車両の実働率については、2021年11月及び12月を除き約3~7割の水準で推移しており、い ずれの月も2019年を下回っている。

図表2-1-1-5 貸切バスへの影響

○運送収入(2019年同月比)





資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和4年3月31日時点まとめ)」(日本バス協会加盟貸切バス事 業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施。)

イ) 乗合バス事業への影響

乗合バスについては、事業者団体を通じて乗合バス事業者に対し調査を行った。

高速バス等(高速バス、定期観光バス。以下同じ)の運送収入が7割以上減少したと回答し た事業者は、2021年5月が80%と最も多く、ゴールデンウィークの帰省や観光の自粛の影響を 受けていると考えられる。2021年11月、12月及び2022年1月は若干の改善が見られたが、2022 年2月に56%と再度増加している。

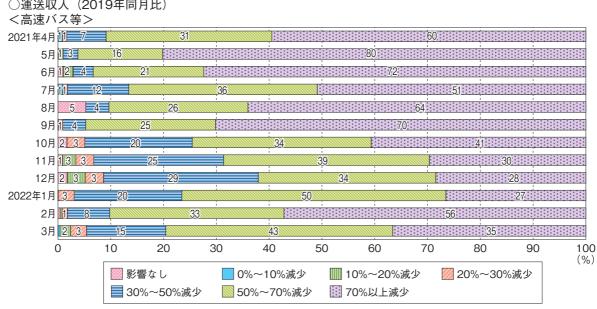
高速バス等の輸送人員については、2021年4月以降、2019年同月比約3~5割の水準で推移 している。

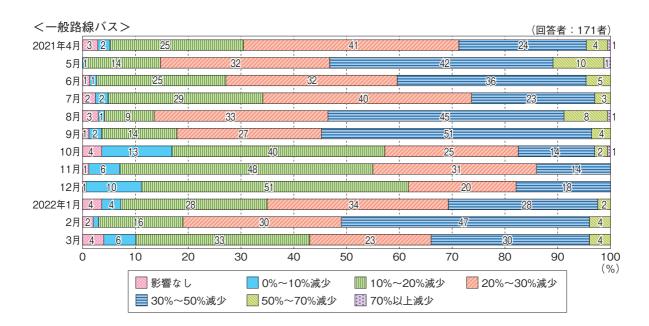
一般路線バスの運送収入が3割以上減少したと回答した事業者は、2021年5月、8月、9月 及び2022年2月は約5割となっているなど厳しい状況が続いている。

また、一般路線バスの輸送人員については、2021年4月以降、2019年同月比約7~8割の水 準で推移している。

図表2-1-1-6 乗合バスへの影響

○運送収入(2019年同月比)



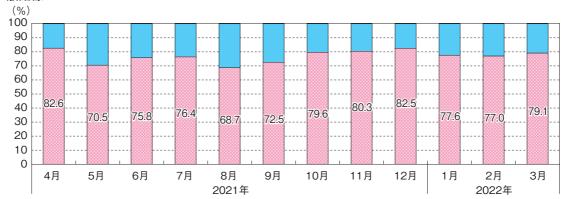


○輸送人員(2019年同月比)





<一般路線バス>



資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(2022年3月31日時点まとめ)」(乗合バス事業者240者に 対して業界団体を通して影響を調査。)

ウ) タクシー事業への影響

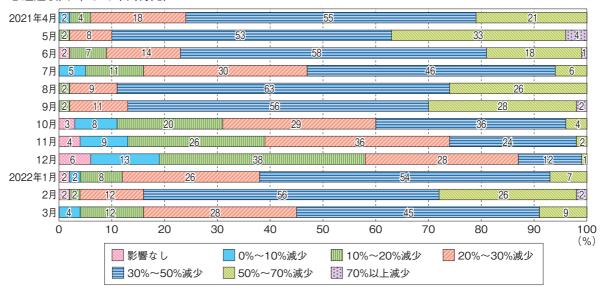
タクシーについては、事業者団体を通じてタクシー事業者に対し調査を行った。

運送収入が3割以上減少したと回答した事業者は、2021年5月、8月及び9月に約9割と厳 しい状況となっており、2021年10~12月に改善傾向を示したものの、2022年1月以降、再び増 加した。

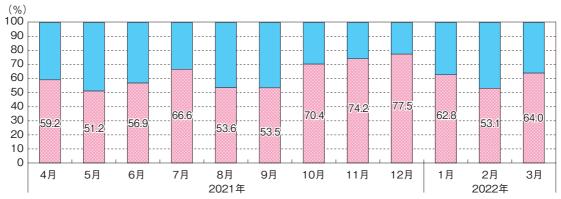
輸送人員については、2021年4月から9月までは概ね5割から6割で推移し、12月に2019年 同月比約8割まで回復した後、再び減少し、2022年1月から3月は約5~6割となっている。

図表2-1-1-7 タクシーへの影響

○運送収入(2019年同月比)



○輸送人員(2019年同月比)



資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和4年3月31日時点まとめ)」(タクシー事業者264者に 対して業界団体を通して影響を調査。)

エ) 航空事業者への影響

航空については、本邦航空運送事業者16者に対して調査を実施した。

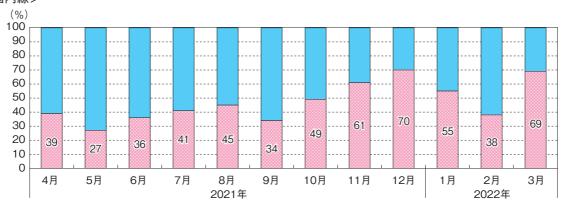
国内線の輸送人員については、2021年4月から10月にかけて2019年同月比約3~5割の水準 で推移している。2021年11月に2019年同月比6割、2021年12月に7割の水準まで回復したが、 その後再び減少し、2022年3月は再び7割の水準まで回復した。

国際線の輸送人員については、2022年2月まで2019年比約1割以下の水準で推移した。

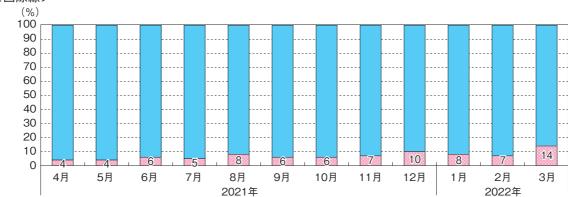
図表2-1-1-8 航空への影響

○輸送人員(2019年同月比)

<国内線>



<国際線>



資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和4年3月31日時点まとめ)」(定期便運航者16 者に対して、ヒアリング(JALグループ、ANAグループはグループで1者としてカウント)。)

オ)鉄道への影響

鉄道については、旅客運送を行う鉄軌道事業者175者(JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公 営11者、中小民鉄142者)に対して調査を実施した。

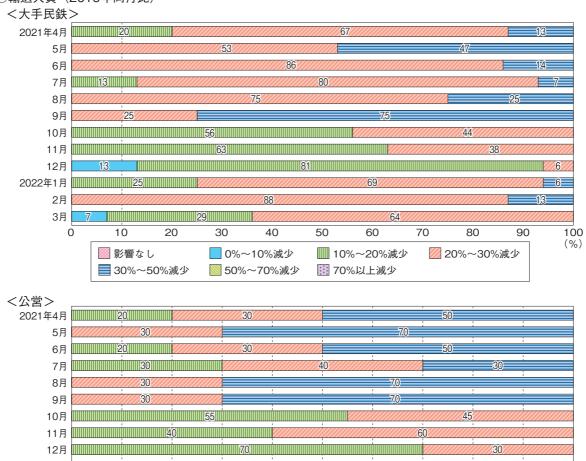
大手民鉄の輸送人員については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年5月に 47%、2021年9月に75%に急増した後、2021年10月以降は約1割以下の水準で推移している。

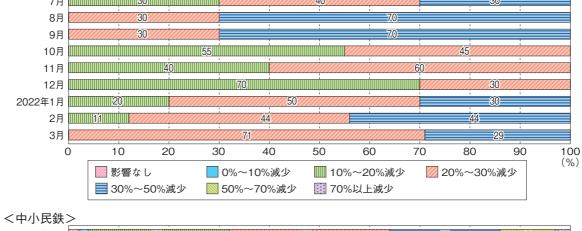
公営の輸送人員については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年4月から9月に かけて、3~7割で推移した。2021年10月から12月にかけて3割以上減少した事業者はゼロと なったが、2022年1月以降再び増加した。

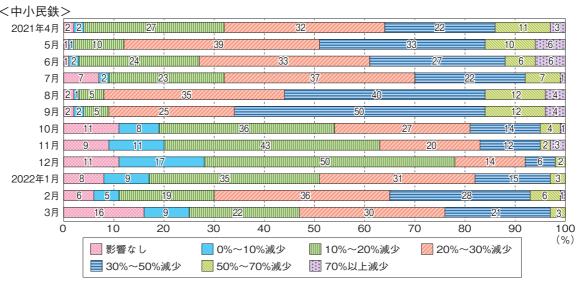
中小民鉄の輸送人員については、2019年より3割以上減少した事業者は、2021年8月に 56%、2021年9月に66%を示した後は、減少傾向にあり、約1~3割強の水準で推移している。

図表2-1-1-9 鉄道への影響

○輸送人員(2019年同月比)







資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和4年3月31日時点まとめ)」(全175者(JR旅 客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者)に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング。)

力)内航・外航旅客船への影響

内航旅客船については、内航海運(旅客)事業者に対し、外航旅客船については、国内の定 期航路事業者及びクルーズ船事業者に対して調査を実施した。

内航旅客船のうち、観光船の運送収入については、2019年より7割以上減少した事業者は、 2021年5月から6月にかけて約8割で推移した。7月には4割近くまで減少したが、9月には 再び約6割に増加した。その後も増加と減少を繰り返している。

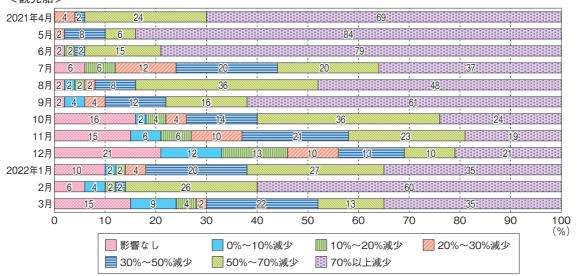
内航旅客船のうち、観光船以外の運送収入については、2019年より3割以上減少した事業者 は、2021年4月から9月にかけて4割~8割で推移した。10月以降は減少傾向を示したが、 2022年2月には約6割となった。

外航旅客船の定期航路事業については、日韓航路(3者)は2020年3月9日以降、旅客運送 を休止している。クルーズ船事業(邦船社)については、2020年10月より国内クルーズを順次 再開したが、緊急事態宣言発出時等は運行を中止しており、国際クルーズは依然として全事業 者が運休している。

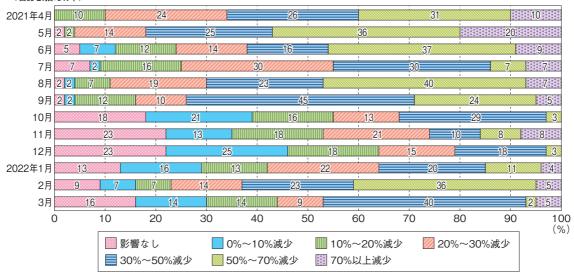
図表2-1-1-10 内航旅客船への影響

○運送収入(2019年同月比)

<観光船>



<観光船以外>



資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について (令和4年3月31日時点まとめ)」 (内航海運 (旅客) 事業者99者 (総 事業者964者) に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング)

b. 都市別滞在人口の推移

コロナ禍の各都市における滞在人口の推移を地域別にみると、いずれの地域においても、2020年 4~5月にかけて発出された第1回緊急事態宣言期間の落ち込みが最も大きい。また、全体的に都 道府県外移動の減少が都道府県内・市区町村内の移動の減少よりも大きい傾向を示しており、その 傾向は、地方中枢都市圏¹が最も大きく、次いで、三大都市圏²、地方中核都市圏³となっている。 特に地方中核都市圏では、市区町村内の移動が2019年同週の水準を上回っており、2022年1月等の 感染者数が大幅に減少した時期に滞在人口が大きく増加している。

図表2-1-1-11 都市別滞在人口の推移





¹ 地方中枢都市:北海道、宮城県、広島県、福岡県

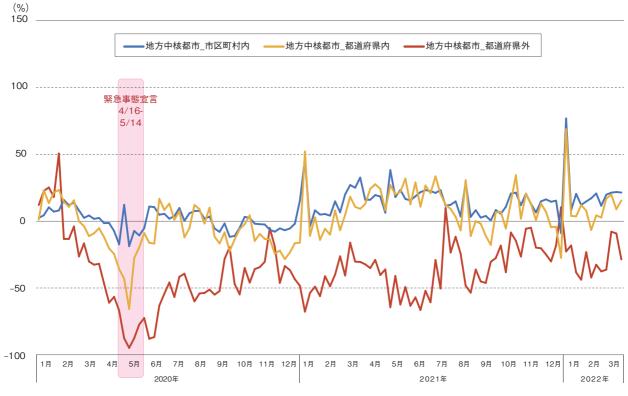
三大都市圈:東京都、愛知県、大阪府

³ 地方中核都市:富山県、愛媛県、大分県









資料:「V-RESAS、株式会社Agoop『流動人口データ』」(2022年4月21日に利用)から国土交通省総合政策局作成

- 注:都道府県内の移動とは、自地域以外の県内自治体からの流入のことであり、市区町村内の移動とは自地域内のみの移動のこと
- ※1 都道府県の代表駅を一つ選択のうえ、都市圏別の平均値を算出
- ※2 東京都(東京駅)、愛知県(名古屋駅)、大阪府(大阪駅)、北海道(札幌駅)、宮城県(仙台駅)、広島県(広島駅)、福岡県(博多駅)、富山 県(富山駅)、愛媛県(松山市駅)、大分県(大分駅)

c. 駅別利用状況の推移

2020年2月に時差出勤・テレワークの実施等の呼びかけを開始して以後、IR、大手民鉄の主な ターミナル駅におけるピーク時間帯の利用が落ち込んでいる。特に、2020年4月及び2021年7月に 発令された緊急事態宣言期間中の落ち込み幅が大きい。2022年2月下旬以後も、首都圏は概ね2割 ~4割減少、関西圏は概ね2割~3割減少した水準で推移している。

図表2-1-1-12 ピーク時間帯の駅利用状況推移

テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR(JR東日本、JR西日本)、大手民鉄(東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神)の 主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値

- ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
- ※「呼びかけ前」は、2020年2月17日の週の特定日
- ※ピーク時間帯は、各駅において7:30~9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
- ※主なターミナル駅は、以下のとおり
 - 首都圈:東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
 - 関西圏:大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋
- ※グラフ内で「緊急事態宣言」とした期間については、首都圏及び関西圏のいずれかの地域において緊急事態宣言が発令されていた期間を示す

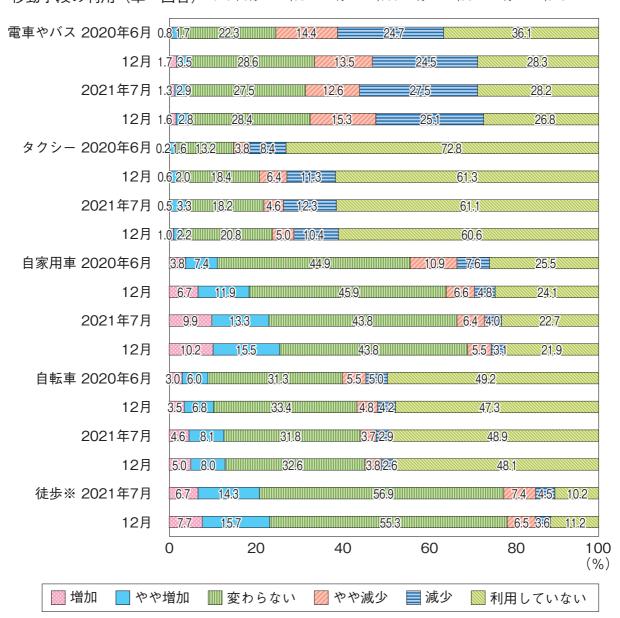
資料:国土交通省鉄道局作成

d. 移動手段の変化

移動手段に関するアンケート調査を見ると、「電車やバス」、「タクシー」で減少の割合が高く、「自 家用車 |、「自転車 |、「徒歩 | で増加の割合が高いといった傾向があり、感染リスクを避けるために 人との接触を低減する動きが見られる。

図表2-1-1-13 移動手段の変化

移動手段の利用(単一回答) 2020年6月 n=2,062 12月 n=2,069 7月 n=2,582 12月 n=2,543



(注) ※印は2021年7月から調査

資料:ニッセイ基礎研究所、2020・2021年度特別調査「第7回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査」

②物流

a. 各モードの貨物への影響

(i)国内物流

国内物流への影響について概括すると、昨年度からの傾向が引き続いており、BtoB物流につい ては、工場等での生産活動が停滞したことで素材や部品等の需要が減少し、海外からの原材料等の 輸入も減少したことで低調な荷動きとなり、運送収入は大幅に減少している。

一方でBtoC物流は、巣ごもり消費の拡大等の影響によりEC市場の規模がさらに拡大し、宅配便 の取扱個数は更に増加した。

ア) トラック

トラック主要24社の輸送量(重量トン)は、2021年4月以後、概ね2019年と同程度の水準で 推移しつつ、6月及び11月以降は2019年同月比105~110%程度を示している。

図表2-1-1-14 トラックへの影響





資料:国土交通省「トラック輸送情報報告書」から総合政策局作成

イ) 鉄道貨物

鉄道貨物の輸送量(重量トン)は、新型コロナウイルス感染症に伴う年間を通じた需要低迷 に加え、2021年8月の大雨による山陽線不通の影響等もあり、輸送量は全体を通して2019年同 月比を下回った。

なお、2021年10月については、2019年に「令和元年東日本台風」の影響で東北・武蔵野・中 央線が不通であったことから、2019年同月比を上回った。

図表2-1-1-15 鉄道貨物への影響

○重量トン(2019年同月比)



資料:日本貨物鉄道会社「輸送動向について」から国土交通省総合政策局作成

9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月

2022年

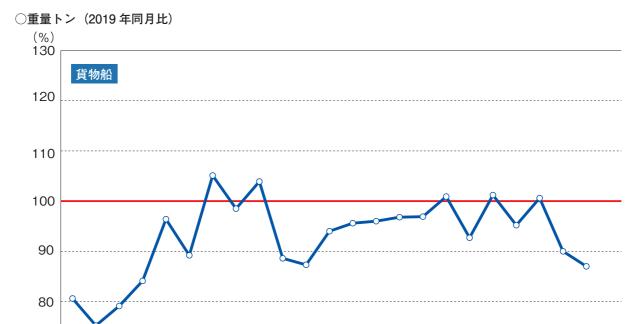
ウ)内航海運

●貨物船

70

貨物船の輸送量(重量トン)は、2021年4月から2022年1月にかけて2019年と同程度の水準 あるいは約1割減の水準で推移した。

図表2-1-1-16 貨物船への影響



資料:日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」から国土交通省総合政策局作成

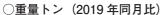
2020年

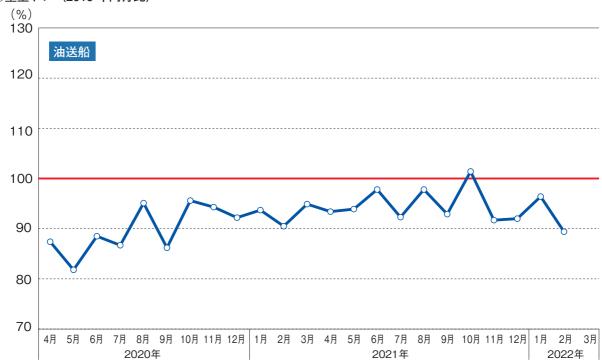
4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月

●油送船

油送船の輸送量(重量トン)は、生産減少傾向にある石油製品等の輸送量が減少しているこ とにより、2020年4月以降、2019年同月比を下回る水準で推移している。

図表2-1-1-17 油送船への影響





資料:日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」から国土交通省総合政策局作成

(ii) 国際物流

ア)輸出

輸出額は、価額ベース(円)で、2021年4月以降、約1~2割増の水準で推移している。

図表2-1-1-18 輸出への影響

○価額ベース(円、2019年同月比)



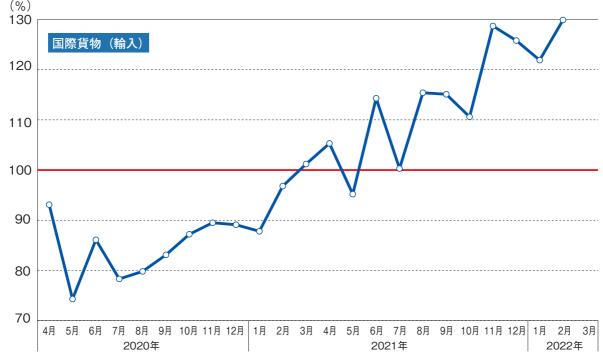
資料:財務省「貿易統計」から国土交通省総合政策局作成

イ)輸入

輸入額は、価額ベース(円)で、2021年4月から8月は増減を繰り返すも、その後は増加傾 向を示している。

図表2-1-1-19 輸入への影響

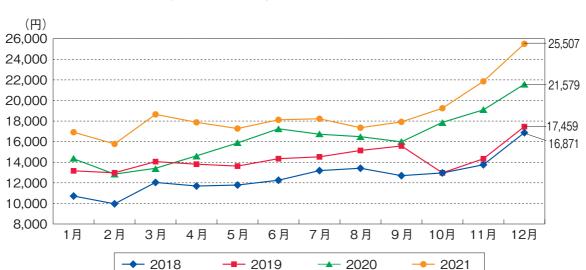
○価額ベース(円、2019年同月比)



資料:財務省「貿易統計」から国土交通省総合政策局作成

b. ネットショッピング(EC)に関する状況

二人以上の世帯におけるネットショッピング支出額は、2020年以降に急増しており、特に2021年 12月は、2019年12月の約1.5倍にまで増加している。コロナ禍が長期化したことにより、非対面・ 非接触といった新しい生活様式が広がりつつあるといえる。



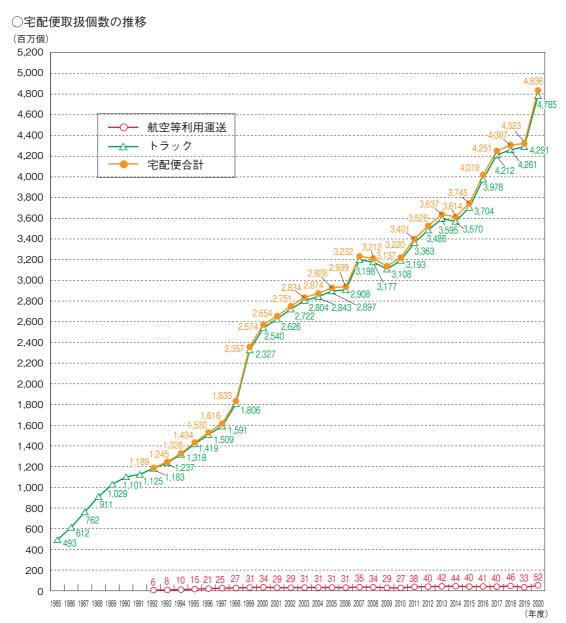
図表2-1-1-20 ネットショッピング支出額

資料:総務省統計局「家計消費状況調査」から国土交通省総合政策局作成

c. 宅配便取扱個数

宅配便の個数は、増加傾向であり、2019年から2020年にかけての伸び率も大きくなっている。 2019年同月比で見ると、宅配便の個数は、概ね1~2割程度上回る傾向で推移している。新型コ ロナウイルス感染症の感染拡大に伴う巣ごもり消費の拡大等の影響も受け、EC市場の規模が拡大 していることが要因と考えられる。

図表2-1-1-21 宅配便への影響



注)四捨五入により、「航空等利用運送とトラックの合計値」は、「宅配便合計」に一致しない。

○宅配便取扱個数(2019年同月比)の推移



資料:国土交通省「トラック輸送情報」から総合政策局作成

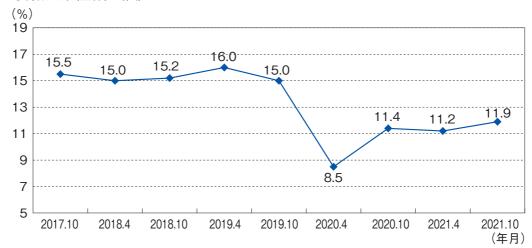
d. 再配達率

2020年以降、再配達率が減少しており、初回の緊急事態宣言が発出された2020年4月の再配達率 は8.5%まで減少した。新型コロナウイルス感染症の感染拡大前と比較し、再配達率が減少してい る要因としてテレワークの普及や外出自粛により在宅している人が増加している影響があると考え られる。

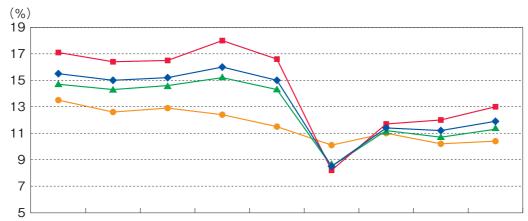
しかし、2020年10月以降の再配達率はやや増加傾向が見られており、引き続き再配達を減らす取 組が求められる。

図表2-1-1-22 再配達率(全体)の推移・拠点別再配達率推移





○拠点別再配達率推移



	2017.10	2018.4	2018.10	2019.4	2019.10	2020.4	2020.10	2021.4	2021.10
→ 総計	15.5%	15.0%	15.2%	16.0%	15.0%	8.5%	11.4%	11.2%	11.9%
── 都市部	17.1%	16.4%	16.5%	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%	12.0%	13.0%
→ 都市部近郊	14.7%	14.3%	14.6%	15.2%	14.3%	8.5%	11.2%	10.7%	11.3%
—— 地方	13.5%	12.6%	12.9%	12.4%	11.5%	10.1%	11.0%	10.2%	10.4%

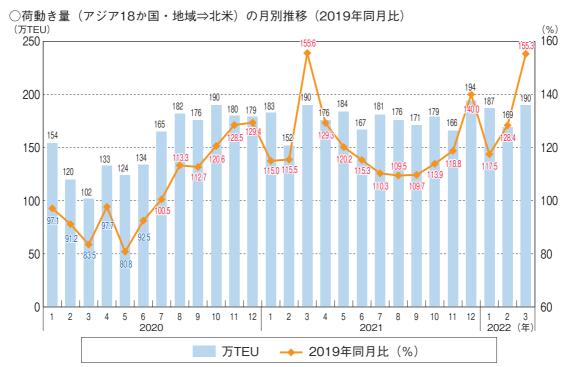
資料:国土交通省「再配達実態調査」から総合政策局作成

e. 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫

国際海上コンテナ輸送については2020年7月以降、アジア発北米向けのコンテナ荷動き量が大幅 に増加したこと、北米西岸を中心とする港湾において貨物を運び出すトラックドライバーやシャー シ、倉庫の空きスペースが不足し、コンテナが港湾に滞留して発生した港湾混雑等によって、コン テナ船の洋上での滞船や慢性的な運航遅延が生じたこと等により、世界的な需給の逼迫が発生し、 その結果、海上運賃の高騰やスケジュールの乱れが生じている。

このため、国土交通省は、2021年2月に、荷主・物流事業者及び船社に対し、コンテナの早期引 取・返却や輸送力の増強等、状況の改善に向けた協力を要請した。また、2021年4月及び2022年1 月に、船社・荷主団体等が一堂に会した情報共有会合を経済産業省、農林水産省と共同で開催した。 北米西岸の港湾混雑については、米国連邦政府や港湾当局において改善に向けた取組が進められて いる。

図表2-1-1-23 荷動き量の月別推移



資料:日本海事センター「海上荷動きの動向一覧-北米コンテナ航路-」から国土交通省総合政策局作成

③原油価格高騰による交通への影響

コロナ禍からの世界経済の回復に伴う原油の需要増や一部産油国の生産停滞などによる原油価格 高騰を受け、国内の石油製品価格は2008年以来、13年ぶりの高値水準に達している。政府としては、 2021年11月19日閣議決定の「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」において、エネルギー価 格高騰への対応として燃料油価格の激変緩和事業や農業・漁業・運送業等の業界・業種ごとへの支 援、地域の実情に応じた地方自治体独自の対策への財政支援などの対応策を実施した。

一方、ロシア・ウクライナ情勢の緊迫化などの地政学的な変化も、世界の原油価格や需給に大き な影響を与えている。

その後、2022年3月に「原油価格高騰に対する緊急対策」が、2022年4月に「原油価格・物価高 高騰等総合緊急対策」がとりまとめられ、取組の拡充が図られている。

運輸業における対策としては、タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業や貨物自動車 運送業、内航海運業、倉庫業等の物流の各分野における適正な運賃・料金収受のための荷主等への 周知及び是正措置、離島航空路に係る燃油価格高騰の影響緩和対策等が実施されている。

コロナ禍における人々の意識変化 第2節

コロナ禍が長期化したことにより、社会活動や人々の行動には様々な変化が生じており、その中 には人々の価値観にまで影響を与えているような、不可逆的な変化となり得る要素も見られる。以 下では、そうした要素の中でも、特に人流・物流に大きな影響を与えるものについてそれぞれ見て V> < 0

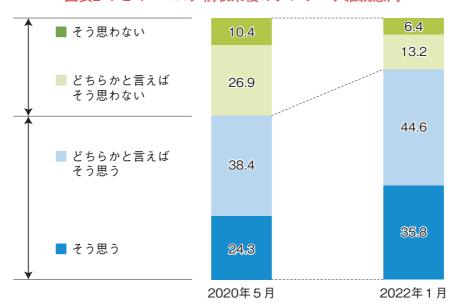
(1) 人流

a. テレワーク継続意向

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が始まった後の2020(令和2)年5月と2022年1月とを比 較すると、コロナ禍収束後もテレワークを継続したいと考える人は増加している。

テレワークに関するアンケート調査を見ると、新型コロナウイルス感染収束後のテレワーク継続 意向について「継続意向あり」という人の割合は84.0%と高く、今後もテレワークが新しい働き方 として定着する兆しが見られる。一方、「継続意向なし」という人の割合は16.0%であり、その理 由は「仕事に支障が生じる」が40.5%、「会社の機器が不十分」が6.5%、「テレワーク実施場所の環 境が不十分」が14.2%であり、仕事のしやすさの観点での回答が半数以上を占める。

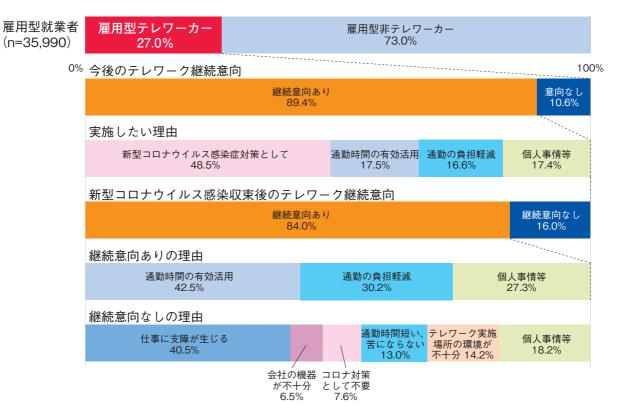
新たな生活様式の定着により、コロナ禍収束後もテレワークを行いたいと考える人も増加してお り、人流はコロナ前に戻らない可能性が示唆されている。



図表2-1-2-1 コロナ禍収束後のテレワーク継続意向

資料: 公益財団法人日本生産性本部「第8回働く人の意識に関する調査 (2022年1月)」から国土交通省総合政策局作成

図表2-1-2-2 テレワークの継続意向



資料:国土交通省都市局「令和3年度テレワーク人口実態調査(2022年3月)」

b. 地方移住に関する意向

地方移住に関するアンケート調査を見ると、移住に関心のある人の割合は、東京圏出身者が 37%、東京圏外出身者が43%となっており、東京圏外出身者の方が移住への関心が高い。また、移 住を検討する場合の引っ越し先については、関東圏外を含めて検討したいという回答の割合が東京 圏外出身・東京圏在住者の方が東京圏出身・在住者よりも高い。テレワークやネットショッピング の拡大とも相まって、暮らし方についても、新たなスタイルが拡大していく可能性が示唆される。

東京圏出身 30 11 26 33 (n=675)東京圏外出身 32 30 11 27 (n=246)0 10 70 100 20 30 40 50 60 80 90 (%) ■ 是非引越しを検討したい ■場合によっては引越しを検討したい ■あまり引越しを検討したいと思わない ■ 全く引越しを検討したいと思わない 東京圏 東京圏 25 出身 在住 (n=318)東京圏外 東京圏 49 12 出身 在住 (n=130)10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 (%) ■ 1都3県(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)内を目安に引っ越しを検討したい ■関東地方内を目安に引っ越しを検討したい ■他の地方を含め、場所に関係なく引っ越しを検討したい

図表2-1-2-3 業務上の制限や設備等の制約がなく、ほぼ完全にテレワークでの勤務 となった場合の引っ越し意向

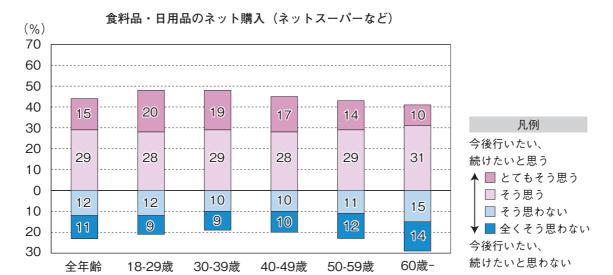
資料: 国土交通省国土政策局「企業等の東京一極集中に係る基本調査(市民向け国際アンケート)(2021年3月)」

(2)物流

a. 通信販売利用傾向

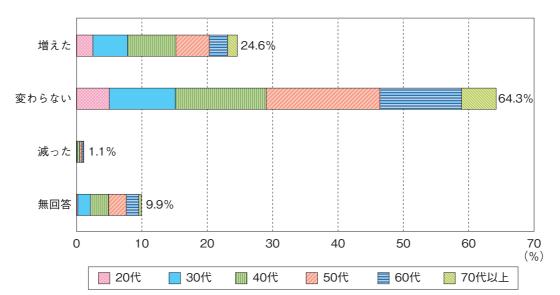
食料品・日用品のネット購入に関する継続意向は全年齢で高く、特に若い世代の方が高い傾向が 見られる。新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、今後も通信販売が定着する兆しが見られる。 また、物流に対する消費者意識に関するアンケートによると、緊急事態宣言が解除された2021年 10月以後も通信販売を利用する頻度について、「変わらない」と回答した人の割合が多く、緊急事 態宣言解除の影響はそれほど見られなかった。

図表2-1-2-4 ネットショッピングの継続意向



資料:国土交通省都市局「全国の都市における生活・行動の変化 一新型コロナ生活行動調査概要(第2編)」

図表2-1-2-5 緊急事態宣言解除(2021年10月)以降の通信販売を利用する頻度の変化



資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

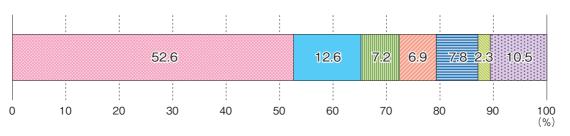
b. 再配達に対する消費者意識

ア)配達依頼時の在宅の意識

通信販売の利用時に、配達される時に在宅しているか考えて行動した(しようとした)人の 割合は70%を超え、1回で受け取ろうとする意識がある程度高いことが分かる一方、「ある程 度は意識したが、特段何もしなかった|が6.9%、「いつ配達に来るのか、意識したことはない| が2.3%となっている。

図表2-1-2-6 配達依頼時の在宅の意識

通信販売利用時の配達の際に在宅することを意識したか



- **1. 意識し、確実に受け取れるよう、お届け日を自宅にいる日時に指定した**
- 2. 意識し、自分は確実にいないが、家族が受け取ると思って注文した
- 3. 意識はしたが、何も出来なかった(時間指定出来なかった)
- **4.** ある程度は意識したが、特段何もしなかった
- 5. 字配ボックスに入れてもらうつもりで注文した(あまり意識しなかった)
- ≥ 6. いつ配達に来るのか、意識したことはない
- 無回答

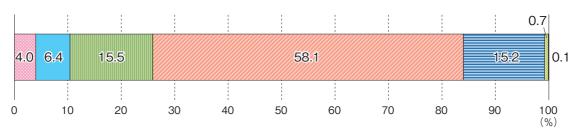
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

イ) 再配達依頼頻度

再配達の依頼頻度は「3回に1回程度の荷物で再配達をお願いしていた」が最も多く58.1% と半数以上であった。再配達を依頼したことのある人の割合としては、全体で84%であり、再 配達を経験したことのある人が多いことがわかる。

図表2-1-2-7 再配達依頼頻度

最近1年間で受け取った宅配便の荷物の再配達の依頼頻度



- 1. ほぼすべての荷物で再配達をお願いしていた
- 2. 2回に1回程度の荷物で再配達をお願いしていた
- 3.3回に1回程度の荷物で再配達をお願いしていた
- **4. それ以下の頻度の荷物で再配達をお願いしていた**
- 5. 再配達をお願いしたことはない
- ≥ 6. 宅配便の荷物を受け取っていない
- 無回答

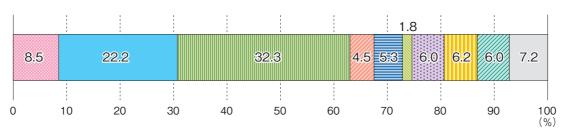
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

ウ)再配達依頼の理由

再配達依頼の理由は、「配達日時が指定できない商品だった」が最も多く32.3%、次いで「配 達に来ることを知らなかった」が22.2%となっている。「配達日時指定ができない商品」「気づ かなかった」「手が離せなかった(Web会議中など)」と顧客自身では解決できない理由で再 配達を依頼しているケースがある一方で、「忘れていた」「配達に来ることは知っていたが外出 した」といったことにより再配達となっているケースも見られた。

図表2-1-2-8 再配達依頼の理由

再配達を依頼することになった理由



- **1.** いつ配達に来るか意識したことがないので、気が付いたら来ていた
- 2. 配達に来ることを知らなかった
- 3. 配達日時が指定できない商品だった
- 4. 配達に来ることを忘れていた
- 5. 配達に来ることは知っていたが外出した
- 6. 在宅していたが、手が離せなかった(Web会議中など)
- 7. 在宅していたが、配達に来たことに気づかなかった
- Ⅲ 8. 宅配ボックスに入れてもらえなかった(一杯だった、サイズが大きかったなど)
- 2 9. その他
- 無回答

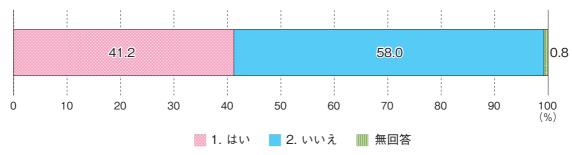
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

エ)置き配の利用経験

「はい」が41.2%、「いいえ」が58.0%となっており、置き配未経験者の割合が若干多い。

図表2-1-2-9 置き配の利用経験

宅配便を受け取る際の「置き配」の利用経験



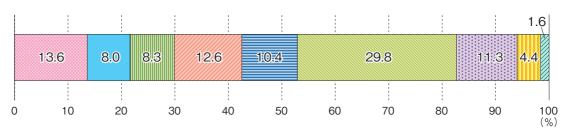
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

オ) 置き配をしない理由

置き配をしない理由は「盗難されないか心配だから」が最も多く29.8%であり、そのほか、「置 き配をされると不在であることがわかってしまうから」や「衛生面で不安だから」が理由とし て挙げられている。一方で、「そのような受け取り方法があることを知らなかったから」と回 答した割合も13.6%と一定数おり、再配達の課題解消のための一方法としての置き配について、 今後さらに普及促進に取り組んでいく必要があることがわかる。

図表2-1-2-10 置き配をしない理由

「置き配」を利用しない理由



- **1. そのような受け取り方法があることを知らなかったから**
- 2. 通販サイトや購入商品、宅配事業者などが「置き配」に対応していないから
- 3. オートロック等で「置き配」ができない集合住宅に住んでいるから
- 4. 「置き配」をされると、不在であることがわかってしまうから
- 5. 伝票に記載された個人情報の漏洩が心配だから
- 6. 盗難されないか心配だから
- Ⅲ 7. 衛生面で不安だから
- Ⅲ 8. その他
- /// 無回答

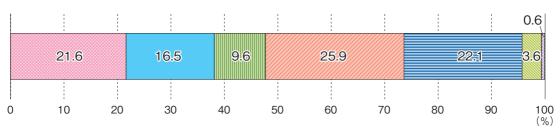
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

カ) 今後(も) 利用したい宅配便の受取方法

今後(も)利用したい宅配便の受取方法については、「自宅の宅配ボックスでの受け取り」 が25.9%、「置き配での受け取り」が22.1%、「駅やコンビニの窓口での受け取り」が21.6%となっ ている。

図表2-1-2-11 今後(も)利用したい宅配便の受取方法

今後(も)利用したい宅配便の受取方法



- 1. 駅やコンビニの窓口での受け取り
- 2. 宅配事業者の営業所(窓口)での受け取り
- Ⅲ 3. オープン型宅配ボックスでの受け取り
- ≥ 4. 自宅の宅配ボックスでの受け取り
- 5. 「置き配」での受け取り
- ≥ 6. その他
- 無回答

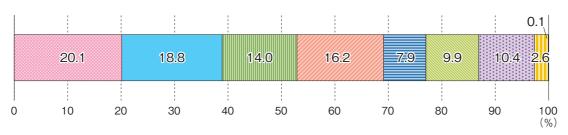
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

キ) 再配達を減らすための効果的な取組について

「受取場所の事前指定・変更サービスの提供」が20.1%、「配達日時の事前通知サービスの提供」 が18.8%となっており、宅配事業者やEC事業者による配達日時を把握しやすいサービスの提 供が望まれていることがわかる。また、「自宅用宅配ボックス | 「オープン型宅配ボックス | 「コ ンビニ等での受け取り」「置き配の普及」の促進が合わせて48.5%であり、自宅用宅配ボック スなど多様な受け取り方法の促進も重要である。

図表2-1-2-12 再配達を減らすための効果的な取組について

再配達を減らすための効果的な取組について



- 1. 宅配事業者やEC事業者による配達日時や受取場所の事前指定・変更サービスの提供
- 2. 宅配事業者やEC事業者による配達日時の事前通知サービスの提供
- Ⅲ 3. コンビニ等での受け取りの促進
- ₩ 4. 自宅用の宅配ボックスの設置の促進
- 5. オープン型宅配ボックスの設置の促進
- 6. 再配達の有料化
- 1 7. 「置き配」の普及促進
- Ⅲ 8. その他
- **/// 無回答**

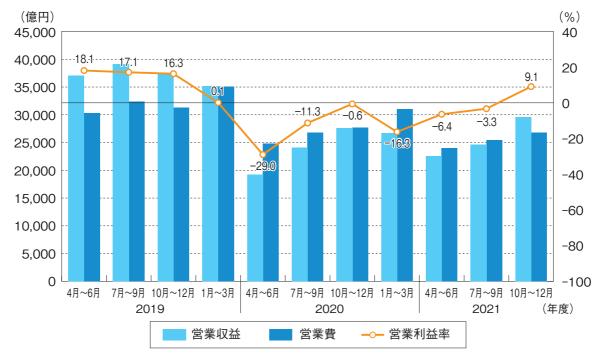
資料:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

第2章 コロナ禍における交通事業者等への影響

(1) 人流

長期化するコロナ禍においては、混雑緩和、換気・消毒徹底等の感染抑制に係る対策を求める声に対応するためのコストの増加や外出自粛等による収益の減少等、人々の行動や意識の変容は各交通事業者の利益と密接な関係にある。

2019 (令和元) 年度1~3月期頃から、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道事業者の営業利益は落ち込みを見せ始めた。その後、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置発令等による人々の外出自粛の影響を受けながらも、営業利益は徐々に回復の兆しを見せているが、依然としてコロナ禍前の水準までは回復していない。



図表2-2-1 鉄道事業における営業利益率の推移

資料:JR東日本、西日本、東海、九州、および大手民鉄16社の有価証券報告書・四半期報告書から国土交通省総合政策局作成

大都市部以外のその他地域の乗合バス事業は、コロナ禍前から恒常的に赤字で運営されている。 そこに、新型コロナウイルス感染症の影響により、2019年度以降はさらに収入が減少している。また、大都市部の乗合バス事業においても、2019年度以降は、支出が収入を上回る状態となっており、経常収支は大きな落ち込みを見せている。

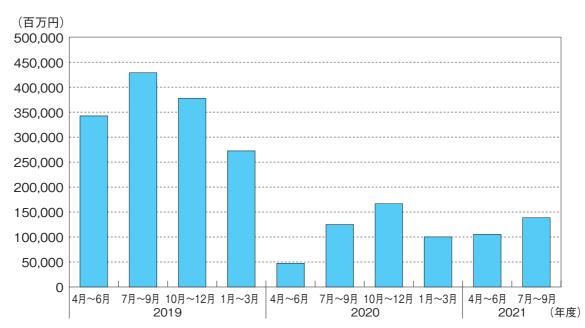




資料:国土交通省「乗合バス事業の収支状況」から総合政策局作成

我が国の航空運送事業者の営業収入は、2020年4~6月期頃から顕著となった新型コロナウイル ス感染症の影響により、大きな落ちこみを見せている。人流抑制等の影響を受け、依然としてコロ ナ禍前の水準へは戻っていない。

図表2-2-3 特定本邦航空運送事業者における営業収入の推移



※特定本邦航空運送事業者とは、客席数が100又は最大離陸重量が5万kgを超える航空機を使用して行う航空運送事業を経営する事業者 資料:国土交通省「特定本邦航空運送事業に係る情報」から総合政策局作成

コロナ禍において、利用者からの要望に応えるため、交通事業者は非接触IC乗車券やキャッシュ レス決済の導入等の感染症対策を実施する等、様々な対応を行っている。

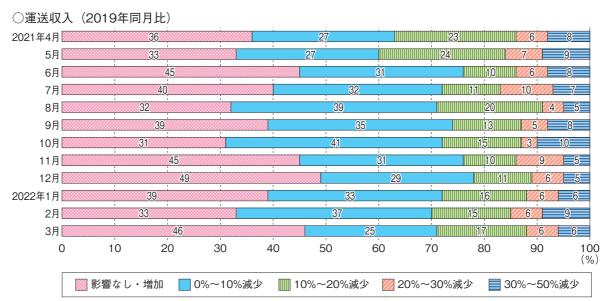
また、コロナ禍による経営環境の悪化に対応するため、多くの事業者においてコスト削減や投資 計画の見直し等が行われており、一部には運賃改定の動き等も見られるところである。

(2)物流

物流分野において、収益の観点からは交通分野と比較すると新型コロナウイルス感染症による影 響は少ないものと考えられる。

貨物自動車運送業については、業界団体を通じて貨物自動車運送業に対し調査を行った。

2021年4月以降、運送収入について「影響なし・増加」とした事業者は約3~5割で推移してお り、0~1割減少した事業者と合わせると約6~8割で推移している。



図表2-2-4 貨物自動車運送業への影響

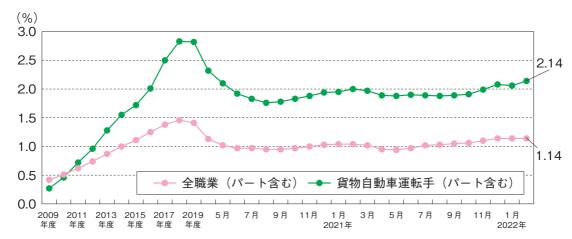
資料:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和4年3月31日時点まとめ)」(貨物自動車運送事業者87 者(総事業者約62,000者)に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング)

他方、長期化するコロナ禍においては、人流の抑制による外出機会の減少だけでなく巣ごもり消 費に伴うネットショッピングの支出拡大等、物流事業にも影響を及ぼしている。

第1章で見てきたように、コロナ禍により宅配便取扱い個数の増加率は大きくなっている一方、 トラックドライバーの有効求人倍率は全職業平均と比べ、依然として高い水準である。

物流業界においては担い手不足が深刻な課題であり、特に2024年度からのトラックドライバーに 対する時間外労働規制により不足に拍車がかかることも想定され、喫緊に対応が必要である。

図表2-2-5 物流業界の有効求人倍率の推移



資料:厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省総合政策局作成

第Ⅱ部

第3章 ポストコロナに向けた交通分野における取組

第1節 交通事業者等における取組

長期化するコロナ禍において、交通事業者は感染リスク低減に係る取組だけでなく、需要の減少 等に対応し、事業を継続するための新たな取組に挑戦する事業者もいる。

(1) 感染リスク低減

a. 宅配荷物の多様な受取方法の選択(置き配、宅配ボックス等)

ヤマト運輸では2020(令和 2)年 6 月、EC利用者の多様な受け取りニーズに応えるEC事業者向けの新たな配送商品(EAZY)の提供を開始した。対面に加え、玄関ドア前や自宅宅配BOXなど、利用者の希望に合わせた多様な受取方法に対応するだけでなく、配達の直前まで何度でも受け取り方法が変更できる機能。また、「置き配」などの非対面で配達を指定した場合、リアルタイムで配信される配達完了通知に記載されたURLから配達された荷物の画像が確認できる。



図表2-3-1-1 宅配荷物の様々な受取方法

資料:ヤマト運輸株式会社HPより

(2) 異業種連携

a. 路線バス車両を改造した移動販売車兼用バスの実証実験

十勝バスでは、バス路線住民の生活の質の向上、バス事業者の収益の向上・多角化の可能性のための実証として、遊休車両を改造したマルシェ機能バスを運行している。利用者は、路線バス運行時には通常運賃を支払い、商品販売の売り上げは店舗運営事業者が得て、契約に応じて売上金額の一定割合を十勝バスに支払うこととなっている。

商品販売は地元百貨店が担い、生活雑貨や食品などを販売する。販売は決められた車内販売時間のみとなりバスが運行している際は利用できない。実証実験を通じて、路線周辺の住民の生活の質の向上、交通事業者の収益源の多角化の可能性を検証し、地域の課題解決につなげることを狙いとしている。

図表2-3-1-2 路線バス車両を改造した移動販売車兼用バスの実証実験

実証事業の概要



資料:経済産業省

b. 小田急電鉄 (EMot)

小田急電鉄株式会社は、箱根、丹沢・大山に続き、沿線3大観光地の周遊をデジタルでサポートし、 一層の観光型MaaSの推進に取り組むために、2021年11月30日から、MaaSアプリ「EMot」とウェ ブサイト「EMotオンラインチケット」にて、「デジタル江の島・鎌倉フリーパス」を販売している。 「デジタル江の島・鎌倉フリーパス」は、小田急線発駅~藤沢駅の往復割引乗車券に加え、小田急 線の藤沢駅~片瀬江ノ島駅と江ノ電全線が乗り降り自由となるほか、寺院や海辺のカフェ等で優待 を受けられる。購入から利用までスマートフォンひとつで完結することが可能で、将来的なインバ ウンド需要の回復を見据え、ウェブサイト(EMotオンラインチケット)では英語表記にも対応し ている。

図表2-3-1-3 オンラインチケットの工夫





チケット利用画面

英語表示対応

資料:小田急電鉄2021年11月ニュースリリース、EMotオンラインチケット画面より

(3) その他事例

a. QRコードやバーコードを利用したキャッシュレス決済の導入

北海道拓殖バス株式会社では、2020年12月15日より一般路線バス車内において、スマートフォン 等のQRコード・バーコードを利用したキャッシュレス決済を導入した。

これまでの運賃の支払いは、現金、紙製回数券が主となっていたが、特に、若い世代で普及する QRコード・バーコードを利用したキャッシュレス決済を追加することで、利用者の利便性向上を 目指すものである。

また、自家用車の普及や少子高齢化等で厳しい状況が続いている中で、バスの新規利用者の獲得 や、既存利用者の利用頻度を上げることも目的としている。

利用方法は、乗車時に、乗車地を記録するバーコードが印字されている整理券を取り、降車の際、 先に整理券を運賃箱に入れると運賃箱のモニターに運賃額が表示され、その後、QRコード・バーコー ドを表示させたスマートフォン等を運賃箱に設置のリーダー(読取機)にかざすと運賃が決済され るものである。

キャッシュレス決済については、一部バス事業者にて「ユーザースキャン方式」(利用者がバス 車内等に掲示しているQRコードを読み取り、利用者自身で金額を入力して決済する方式)での精 算が行われているが、当該事業者は、利用者の金額入力の手間が無く、誤精算の可能性も少ないと 考える「ストアスキャン方式」(利用者のスマートフォン等の画面に表示したQRコードを、車内に 設置したリーダーで読み取る)を取り入れた。

図表2-3-1-4 運賃のキャッシュレス決済





資料:北海道拓殖バスHPより

b. 高齢化、過疎化が進む地区から市街地への移動を支援する新たなサブスクリプション型乗 合デマンドタクシーの実証実験

北海道芽室町では、交通空白地である農村地区住民の市街地への移動を支援する「めむろコミ☆ タク」の実証運行を上美生地区で行った。

2022年1月11日~2月28日までの期間限定の実証運行で、上美生地区と町内市街地を結ぶ往復3 便毎日運行した。上美生地区と芽室町市街地は自由に乗り降りでき、複数の予約があれば相乗りで の運行になる。

高齢化が進む農業地区住民の市街地への移動と買物を支援するため、新たなサブスクリプション 型乗合デマンドタクシーを導入するとともに、商業従事者等との連携を図ることを目的としている。

図表2-3-1-5 サブスクリプション型乗合デマンドタクシーの実証実験

高齢者<過疎>に優しい共生・支援型 芽室MaaS事業

高齢化が進む農業地域居住者の市街地への移動と買物を支援する為、新たなサブスクリプション型乗合 デマンドタクシーを導入するとともに、商業従事者との連携を図る。

協議会の構成員	【幹事】芽室町、NPO法人上美生、㈱ジェイアール東日本企画、 有限会社こばとハイヤー、芽室町商工会、㈱電脳交通、芽室町農業協同組 合、芽室消費者協会、芽室町市街地町内会連合会、芽室町民生委員児 童委員協議会、育児ネットめむろ、国土交通省北海道運輸局帯広運輸支局、 十勝総合振興局		取組イメージ MaaSを通じて提供するサービスのイメージ ⑥ は対策を利用			
地域課題	域内学生公共交通タクシーチ	区の過疎、高齢化 ヒ(高校生)の通学 も(路線)「ス、鉄道)の不足 乗務員の成り手、担い手不足 通の不足による買物難民化	##1 # # # # # # # # # # # # # # # # # #			
事業概要	サービス 開始時期	2022年1月	・ 原理点標句・会理 (ウカリカラ) ・ 日本 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・			
	エリア	芽室町上美生地区	・ QR付き申録研究 東郊北京 東京			
	MaaS システム	WEBサービスと電話によるデマンド予約、買い物支援サービス 注文機能、及び、タクシー車内での買物発注機能を独自に開 発、提供	① 10用金砂			
	交通 サービス	● 乗合型オンデマンド交通の運行 ● 上記予約・決済機能の提供(高齢者向けに電話による オペレーションコールセンターを構築) サブスのリブシュン型の適番手形態でのサービス提供	# ピッカーサービス (地域スーパーの日常品買物代行)			
	● サラス・カンラン宝の産資形板に切り一と大定保 ・ ドライバーと商業施設との連携による、買い物代行と復路 ・ 車両へ荷物の混載による買物支援サービスの提供 ・ 米ホールフーズ型新商品購入サービス (ビッカー)をアレン ・ ジルた従来にないデリバリーシステム・サービスの提供 ・ 交通及び買物を便利にするキャッシュレスサービスの提供 ・ 病院等特定目的地における予約代行システムの開発と提 供		評価指標			
			● 利用者の属性・頻度などの集計・分析 ● 設定料金の適正度の調査 ● 乗降場所ログによる集計・分析 ■ 質物支援無需要と生活必要商材の検証 ● 地域外住民の利用需要の検証 ● 外出頻度の向上に向けた施策の検討資料の蓄積			
事業	高齢化、過疎化が進む農村地区住民の移動手段の確保		今後の方向性			
目的	ニーズ調 ● 商業従	重空白地における公共交通サービスの実現に向けた需要及び 査の実施 事者を始めとした、地域住民による協働の交通サービス化(「権 まき社団」による自家用有償旅客運送)を目指す為の検証	 今事業では対象となるエリアを限定したうえで実施し、今後対応エリアの拡大に向け課題の可視化を図る。 タクシー連転手の担い手不足は深刻な将来課題であり、タクシー事業者自らが陣頭指揮を執り、自家用有 債旅客運送の町内での実現化を目指す取組みに繋げる。 協力する商業従事者ネットワークを構築、必要な機能、サービスを模索し、協働による域内消費の拡大 ムーブメント化を目指す。 			

資料: 国土交通省北海道運輸局作成

c. 相乗り型オンデマンド交通のサブスクリプションサービス

WILLER株式会社とKDDI株式会社は、エリア定額乗り放題サービス (mobi) を2022年1月から 共同で提供し、2022年4月以降合併会社(Mobility Community株式会社)として事業を開始こと とした旨を発表した(相乗り型オンデマンド交通のサブスクリプションサービス)。

このサービスは、AIルーティングにより、予約状況や道路状況を考慮し、半径約2kmを目安と したエリア内を出発地から目的地まで最適なルートで効率よく移動することを意図したものであ る。WILLER株式会社はこれまで京都府北部地域等においても短時間のサービスの実証実験も行っ ている。

図表2-3-1-6 相乗り型オンデマンド交通のサブスクリプションサービス









資料: WILLER web サイト ニュースリリース

図表2-3-1-7 AIオンデマンド交通導入の実証実験

自家用車に依存しない地域の移動手段を確保するため、地域のあらゆる移動ニーズの集積を行い、オンデマンド交通と公 共交通の複合サービスの提供を行う。また、AIオンデマンド交通を利用してデリバリーサービスの提供も行う。

協議会の		VILLERS PTE.LTD.、WILLER TRAINS(株)、峰山自動	取組イメージ		
構成員	車(株)、京都府、	京丹後市、与謝野町	提供したMaaSサービスの全	体像	デリバリーサービスアプリ画面
地域課題	を背景とする和 的な負担 ● 主な移動手段 ● 新型コロナウィ	の存在や公共交通の便数の少なさ等公共交通の低い利便性 多動手段として必要な自家用車の所有による地域住民の経済 なが自家用車であることによる高齢者の免許返納の少なさ (ルスの影響による地域内の消費の減少 高薄化による災害時の避難行動や救援活動力の弱体化	目的地本でららく移動 ちよい乗りサービス「WILLER mobil」 のはおりないまたは、現場では、現場では、現場では、のは、日本のは、日本のは、日本のは、日本のは、日本のは、日本のは、日本のは、	SARCE CORE SARRICLE "Parking Link tool TOO IT SARRICLE "Parking SARRICLE "SARRICLE "SARRI	
取組の概要	期間	2021年3月8日~3月31日	(Windsite Sulvey) (Windsite		京都府宮津産 【丹後コ シヒカリ】 使用 * 和来 サイター』 250g
	エリア	京都府京丹後市峰山町エリア、大宮町エリア	WILLER mobiのサービス	300 F3 PRAGE 202 N デリバリーサービスは「WILLER	
	MaaSシステム	既存のMaaSアプリ「WILLERS」を使用	使用車両 運行エリア		mobi」と同一アプリから画面遷移 による連携でサービスを提供。
	交通サービス	AIオンデマンド交通「WILLER mobi」の導入 鉄道 で路線パス、「WILLER mobi」等の複合経路検索機能の提供 アプリケ架電でのAIオンデマンド交通「WILLER mobi」の配車予約・決済機能の提供 鉄道 で路線パスの支払にQRコード決済を導入 タクシーの配車予約機能の提供 津波発生時における「WILLER mobi」を活用した移動手段の提供	® ® ® ®		実証期間中は衛生面などを考慮 し、商品取り扱い店舗が配送を実 施。
			検証結果		
			利用者からは、免許返納 便性向上に期待できる	した高齢者の移動が便利になった	ことの声があり、交通弱者への利
	交通以外の サービス	スーパー等商業施設の商品のオンライン販売とデリバリー サービスの提供 商業施設等の混雑情報の配信	 AIオンデマンド交通利用者がしやすくなったとの声も聞 	皆は、実証期間中2回以上利用 引かれた。地域住民の外出頻度埠 請足度は5点満点で4以上が759	曽加に一定の効果が期待できる
			今後の方向性		
検証内容	地域住民のタ	交通の提供による交通の利便性向上の検証 }出頻度の増加の検証 なの満足度の検証	今回の実証実験は無償での実施のため、今後は有償サービスにした際に利用者のニーズに応えたサービスが提供できるか検証を行う予定 またサービスを利用してもらうためには認知度の向上、アプリ以外の利用方法の利便性向上が課題となっていたため、今後の改善項目として取り組みを行う予定 2021年6月30日より京丹後市で有償での運送サービス提供を開始		

資料:国土交通省総合政策局作成

国・自治体等における取組 第2節

公共交通機関は、地域住民の日常生活や我が国の経済産業活動を支える、エッセンシャルサービ スとして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の中で、地域住民の移動の足として重要な役割を 担っている。

需要の急激な減少により、持続的な運行が危ぶまれる公共交通の維持・確保と、感染防止対策の 徹底による安全・安心の確保の両方の視点から、様々な支援策を講じている。

a. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するとともに、その影響を受けている地域経済や住 民生活を支援し、地方創生を図るため、地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事 業を実施できるように、内閣府では「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」による 支援を実施している。2020(令和2)年度には、第1次補正予算で1兆円、第2次補正予算で2兆 円、第3次補正予算で1.5兆円の予算が確保され、2021年4月及び8月には、事業者に向けた措置 として計6,000億円分の交付限度額を各自治体に通知し、12月には、2021年度補正予算の成立を受 けて、事業者支援にも活用可能な地方単独事業分1兆円分の交付限度額を各自治体に通知した。

国土交通省では、各地方公共団体において、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金 を活用した交通事業者への支援が幅広く行われるよう、地方運輸局長等から、都道府県知事、市町 村長等に協力依頼を行っている。

b. 雇用調整助成金

新型コロナウイルス感染症の影響により、事業活動の縮小を余儀なくされた事業主が、一時的に 休業、教育訓練又は出向を行い、労働者の雇用維持を図った場合、雇用調整助成金において新型コ ロナウイルス感染症の影響に伴う特例を設けている。これにより、労使間の協定に基づき、雇用調 整(休業)を実施する事業主に対して、休業手当などの一部を助成しているほか、事業主が労働者 を出向させることで雇用を維持した場合も、雇用調整助成金の支給対象となる。

図表2-3-2-1 雇用調整助成金の概要

雇用調整助成金の特例措置 (緊急対応期間中)

雇用調整助成金は、事業主が労働者に休業手当等を支払う場合、その一部を助成する制度です。

特例措置により助成率及び上限額の引き上げを行っています。

(教育訓練を実施した場合は更に、教育訓練を受けた労働者一人につき日額最大2,400円が加算されます。)

この特例措置は、令和2年4月1日から令和4年6月30日までの期間を1日でも含む賃金締切期間(判定基礎期間)が対象です。

助成率

判定基礎期間の初日が令和4年6月まで



助成額の上限

全企業共通

判定基礎期間の初日	一人一日あたりの上限額		
刊定基礎知問の例口	原則	※1,2に該当	
令和3年12月まで	13,500円	15,000円	
令和4年1月・2月	11,000円	15,000円	
令和4年3月~6月	9,000円	15,000円	

- ※1売上高等の生産指標が最近3か月平均で前年又は前々年同期に比べ30%以上減少している企業【業況特例】 判定基礎期間の初日が令和4年1月1日以降の休業については、生産指標が最近3か月の月平均で前年、前々年又は**3年前**同期に 比べ30%以上減少している企業。
 - 令和3年12月末までに業況特例を利用している事業主が、判定基礎期間の初日が令和4年1月1日以降の休業等について申請 を行う場合は、最初の申請において、業況特例の対象となることについて、業況の再確認を行いますので、売上等の書類の再提出 が必要になります
 - 令和4年4月以降に判定基礎期間の初日がある申請については、判定基礎期間ごとに業況の確認を行いますので、毎回売上等の 書類の提出が必要になります
- ※2緊急事態宣言の実施区域、又はまん延防止等重点措置の対象区域(職業安定局長が定める区域)において 都道府県知事による営業時間の短縮等の要請等に協力する企業【地域特例】

注意点

- ●雇用保険被保険者以外の方に対する休業手当も助成対象となります。 (その場合、**緊急雇用安定助成金**によって助成されますが、助成の内容や申請先等は雇用調整助成金と同様です。)
- ●「解雇等を行わず雇用を維持した場合」は判定基礎期間の時期等によって取り扱いが異なる場合があります。

資料:厚生労働省

c. 事業復活支援金

消費者の外出・移動の自粛や新しい生活様式への移行による需要の減少等、新型コロナウイルス 感染症により大きな影響を受ける中堅・中小・小規模事業者、フリーランスを含む個人事業者に対 して、事業規模に応じた給付金を支給している。

図表2-3-2-2 事業復活支援金の概要

新型コロナウイルス感染症により、大きな影響を受ける中堅・中小・小規模事業者、フリーランスを含 む個人事業者に対して、事業規模に応じた給付金を支給します。以下のポイント1、2を満たす事 業者は、**業種や所在地を問わず給付対象**となり得ます。

給付対象について

ポイント1

新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者が対象となり得る(具体的な影響はP.4参照)。

ポイント2

2021年11月~2022年3月のいずれかの月の売上高が、2018年11月~2021年3月までの間の 任意の同じ月の売上高と比較して50%以上又は30%以上50%未満減少した事業者

給付額 = 基準期間の売上高 - 対象月の売上高×5

基準期間

「2018年11月~2019年3月」、「2019年11月~2020年3月」、「2020年11月~2021年3月」のいずれかの期間 (対象月を判断するため、売上高の比較に用いた月(基準月)を含む期間であること)

対象月

2021年11月~2022年3月のいずれかの月

(基準期間の同月と比較して売上が50%以上又は30%以上50%未満減少した月であること)

給付上限額				
	個人	法人		
売上高減少率	事業者	年間売上高 [※] 1億円以下	年間売上高 [※] 1億円超~5億円以下	年間売上高* 5億円超
▲50%以上	50万円	100万円	150万円	250万円
▲30%以上50%未満	30万円	60万円	90万円	150万円

※基準月(2018年11月~2021年3月の間で売上高の比較に用いた月)を含む事業年度の年間売上高

資料:中小企業庁

d. 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供 され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の 解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するため、地域公共交通確保維持改 善事業費補助金の制度が設けられている。

本補助金は、主に地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)、快適 で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)、地域公共交通ネットワーク形成 に向けた計画等策定の後押し(地域公共交通調査等事業)の3つの内容で構成されている。

図表2-3-2-3 地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援 (上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等
 - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の 運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援





地域公共交通バリア解消促進等事業

く支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、 福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状 ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等









地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」 の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本 構想の策定に係る調査

被災地域地域間幹線系統確保維持事業/特定被災地域公共交通調査事業 ([東日本大震災対応] 被災地のパス交通等に対する柔軟な支援)

<支援の内容>

〇 被災地の幹線バスの運行

○ 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

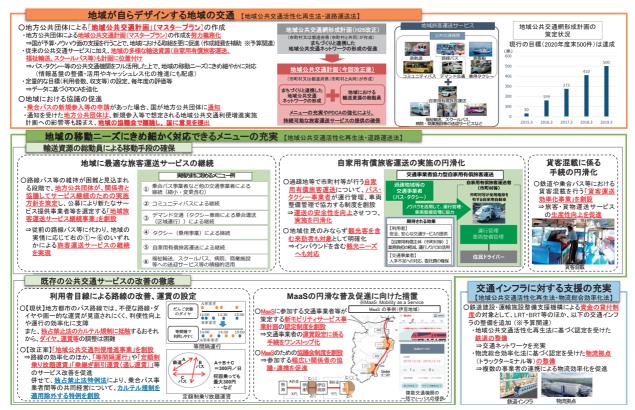
資料:国土交通省総合政策局作成

e. 地域公共交通活性化再生法の活用による持続可能な地域公共交通の実現

持続可能な地域公共交通の実現に向け、2020年11月に改正・施行された地域公共交通の活性化及 び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。)を踏まえ、 「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「事業 者による競争だけではなく、事業者間の連携の促進」の3つの柱を主軸とし、次の様な事業を展開 している。

- 地域公共交通計画(マスタープラン)作成の努力義務、計画における定量的な目標設定、実 施状況の分析。評価の明確化のフォロー
- 地域公共交通利便増進事業の創設
- 新モビリティサービス事業の創設によるMaaSの推進
- 地域旅客運送サービス継続事業の創設、交通事業者協力型の自家用有償運送制度による交通 不便地域の足の確保
- 貨客運送効率化事業の創設により、鉄道、乗合バスによる貨客混載輸送の許認可手続きを効 率化

図表2-3-2-4 地域公共交通活性化再生法の支援メニュー



資料: 国土交通省総合政策局作成

f. 独占禁止法特例法等の活用による地域交通事業者の連携

人口減少等による厳しい経営環境の下でも、乗合バス事業者及び地域銀行が提供するサービスの 維持が図られるよう「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービ スの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律 (令和2年法律第32号。以下「独占禁止法特例法」という。)が2020年11月に施行され、国土交通 大臣による認可を受けて行う乗合バス等の共同経営については独占禁止法を適用しないこととされ

さらに、独占禁止法特例法に基づく共同経営に係る特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の 枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネットワークの効果的な 再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サービスの実現を図 る取組を推進することにより、より効率的で持続可能な地域公共交通の実現を図ることとしている。

図表2-3-2-5 独占禁止法特例法の概要

法律の目的・構成等

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行(「特定地域基盤企業」と総称)が持続的にサービスを 提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による 代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、 生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の 生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

- 1. 総則 <u>法律の目的</u>(上記)、<u>定義</u>(乗合バス事業者(地域一般乗合旅客自動車運送事業者)・地域銀行等)
- 2. 合併等の認可等
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業(乗合バス・地域銀行)・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令(公取委からの措置請求が可能)
- 3. 共同経営(カルテル)の認可等
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令(公取委からの措置請求が可能)
- 4. 雑則・罰則 主務大臣 (乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣)、適合命令違反への罰則等
- 5. 附則 10年以内に本法を廃止するものとする 旨等

施行日 **令和2年11月27日**(公布後6月施行)

資料:国土交通省総合政策局作成

なお、独占禁止法特例法に基づき認可を受けた共同経営に係る共同経営計画については、以下の 5計画が認定されている。

- 熊本地域乗合バス事業共同経営計画〈第1版〉
- 岡山駅・大東間共同経営計画
- 前橋市内乗合バス事業共同経営計画
- 徳島県南部における共同経営計画
- 長崎市域乗合バス事業共同経営計画〈第1版〉

g. 物流DX・物流標準化の取組

我が国の物流をめぐる環境は、労働力不足の深刻化、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う社 会・経済環境の変化、AI・IoT等の最新技術の進化等、様々な変化が生じており、このような中、 2021年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2021年度~2025年度)」においても、取り組む べき施策として「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡 素で滑らかな物流の実現)」が挙げられたところである。物流の効率化に向けた自動化や荷主・物 流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、ソフト面及びハード面の標 準化が必要であり、この標準化を推進する各種施策に取り組んでいる。

図表2-3-2-6 物流DXの取組事例



資料: 国土交通省総合政策局作成

h. アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

国土交通省では、危機に瀕する地域交通について、感染症を契機に人々のくらしをめぐる環境や 価値観も大きく変わる中、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性を 向上させるため、地域の多様な関係者による「共創」を推進する研究会を開催した。

感染症による交通事業者の経営悪化やニューノーマルにおける利用者のライフスタイルの変化を 踏まえ、地域交通が地域で果たすべき役割や、より持続可能性を高めるための方法について、コミュ ニティ、ガバナンス、ファイナンスという切り口から、官民や分野に捉われない「共創」を交通分 野で一層進展させていくための手法を議論し、2022年3月に、中間整理として取りまとめたところ である。

図表2-3-2-7 アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理

コロナ禍の地域交通を取り巻く状況

- ・外出自粛による移動需要の減少、回復見通しの不透明
- ューノーマルにおける**ライフスタイルの多様化**
- ・地域コミュニティの価値の再評価、ウェルビーイングの必要性

設置時の研究のスコープ

- ・ 地域の「ひと」の「くらし」の充実を捉えた移動の価値創出
- ・ 持続可能な地域経営―地域内ファイナンス・地域合意形成
- ・ 多様な主体が担う交通セーフティネット

アフターコロナ時代の地域交通のミッション:共創型交通への転換

- ・交通事業者等と地域の各産業のプレイヤーとが領域を越境して、地域コミュ・地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、交通サービスの価値を

コミュニティを核とした くらし目線の交通の実現

<施策の提言>

- ①医療・介護や子育で・教育、商業、エネル ギーなど他分野との連携の推進
- ②本源的な生活ニーズを意識したソーシャルビ ジネスへの立ち返りの推進
- ③ナレッジの整理や、公共交通と多様な輸送 資源との掛け合わせを推進

ガバナンスを強化した 実効性のある交通マネジメント

<施策の提言>

- ①地域における行政と交通事業者の対話をつ くり、さらに外側へ発展
- ②地域における取組をコーディネートする人材 育成の推進
- ③交通に対する市町村や都道府県による応援 方策をリ・デザイン

新たなファイナンスの可能性の 探求による持続性の確保

<施策の提言>

- ①交通事業者の経営・事業ポートフォリオを分 析
- ②プロジェクト単位での融資や成果連動型の 資金調達等の可能性の検討
- ③収支採算性や利用者数だけではない交通 の価値評価の検討

共創における新たな官民の役割分担の方向性

【官:地方公共団体】

交通事業者等への財政支援等に加え、地域の多様な関係者を 巻き込みながら、くらしのニーズを十分反映したサービス水準の検討や、 事業者の実力を引き出し適切な動機付けを行える政策を展開

【民:交通事業者等】

経営・事業の安定化に向け、地域の多様な関係者と連携する とともに、運営・運行に関するノウハウを能動的に発揮し、

令和4年度はこれら議論を一層深掘りするため、研究会を継続 併せて、令和3年度補正予算による実証事業(共創モデル実証プロジェクト)により概念実証を進める

資料: 国土交通省総合政策局作成

i. アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

国土交通省では、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通に ついて、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等 の実装を進めつつ、[1]官と民で、[2]交通事業者相互間で、[3]他分野とも、「共創」を推進し、地 域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」(刷新・再構築)する方策を検討している。

図表2-3-2-8 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会の概要

住民の豊かなくらしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナの影響で一層厳しい <u>状況であることを踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ</u>、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他 分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」(刷新・再設計) する方策を探る。

①官と民の共創:交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化

・旺盛な需要のもとで、交通事業者が独自にサービス水準を設定し運行 する仕組みは、人口減少等が進み、需要が大幅に減少する状況下で 困難に。地域公共交通活性化再生法や欠損額の補助で対応してきた ものの、負のスパイラルを避けられず、コロナ禍で危機的状況に。



- ・意欲ある地域では、こうした状況の打破のため、公的主体と民間事業者 が能動的に連携して、望ましいサービス水準(路線網、運行計画、運 (事等)を設定し、公的主体による効率的な支援のもと、交通事業者は 改善インセンティブが働く状態で運行を担うようにすることで、持続可能 性を高める動きが出ており、これを後押しすることが必要ではないか。
- ·MaaSや自動運転など最新のデジタル技術等を中長期・安定的に実 装するには、地域の魅力向上や地域活性化に加えて、地域社会になじ む形で、生活の利便性向上を図るためのアプローチが必要ではないか。

②交通事業者相互間の共創:モードの垣根を超えた交通サービスの展開

- ・独占禁止法特例法(令和2年制定)により、利便性の高いサービス の実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、カルテル規制を適用除 外し、交通事業相互の共創の促進を図る共同経営が可能に。
- ・乗合バス事業者間だけでなく、並走する鉄道とバスにおける運賃の共通 化、ダイヤの連携など、モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえ て確保・充実していくためのアプローチが必要ではないか。

③他分野を含めた共創:くらしに関わる産業領域一体での交通創出

・需要の減少により、運賃収入だけを原資とした従前のビジネスモデルで は成り立たず、まちづくり・地域づくりと連携しつつ、地域に必要な交通を 住民主体で再構築する兆しが見られている。



・交通事業者がくらしに関わる地元の企業等と適切にリスク分担し、サー ビスの運営・運行においてノウハウを発揮しつつ、既存の枠組みとは異 なる方法でくらしのための交通を創出するアプローチが必要ではないか。

資料:国土交通省総合政策局作成

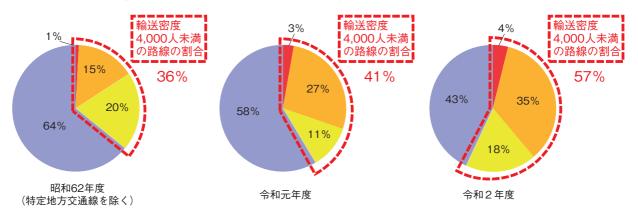
i. 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

ローカル鉄道の一部においては、JR各社の線区を含め、沿線人口の減少・少子化に加え、マイカー への転移等により、利用者が大幅に減少し、投資の抑制や減便等が進んだ結果、公共交通機関とし ての機能が十分に発揮できていない状況が出てきている。

こうした危機的な状況にあるローカル鉄道については、鉄道事業者と沿線自治体が一体となって、 より利便性と持続可能性が高い地域モビリティを再構築していくことが必要であり、国土交通省で は、2022年2月に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を立ち 上げ、このための具体的方策について検討を進めている。

本検討会においては、鉄道事業者、沿線自治体のみならず、国も主体的に関わり、鉄道事業者や 沿線自治体の取組を積極的に支援していくべきことなどが指摘されており、夏ごろを目途にとりま とめることとしている。

図表2-3-2-9 JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合



※営業キロベース(路線単位での計算)

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

※新幹線を除く

※輸送密度は、旅客営業キロ1キロメートル当たりの 1日平均旅客輸送人員

(年間輸送人キロ÷営業キロ÷年間営業日数)

凡例	輸送密度	昭和62年度 (特定地方交 通線を除く)	令和元年度	令和2年度
	200人未満	1%	3%	4%
	200人~2,000人	15%	27%	35%
	2,000人~4,000人	20%	11%	18%
	4,000人以上	64%	58%	43%
		(100%)	(100%)	(100%)

資料: 国土交通省鉄道局作成

k. 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会

鉄道の運賃料金制度に関しては、1999年に鉄道事業法が改正され、現在の制度が導入されてから 20年以上が経過している。この間、新型コロナウイルス感染症の影響によるテレワークの普及や ICカードシステムの急速な普及に見られるようなデジタル技術の発展、MaaSをはじめとする地域 における様々な交通モードとの連携強化等、鉄道を取り巻く社会経済状況は大きく変化している。

また、昨今では、近年相次いで発生している鉄道車内における傷害事件の発生等を踏まえたセキュ リティ対策、激甚化・頻発化する災害への対応、鉄道施設の老朽化対策等といった鉄道における安 全性の向上のための対策が急務となっている。

こうした状況を踏まえ、鉄道事業の持続的な運営を可能とするとともに、多様化する利用者ニー ズに鉄道サービスが適切に対応することを可能とするため、運賃・料金制度について今日的な観点 から検証を行うこととし、2022年2月より、交通政策審議会の下に、「鉄道運賃・料金制度のあり 方に関する小委員会」を設置し、議論を行っている。

第4章 今後の展望

我が国における新型コロナウイルス感染症の直近の新規陽性者数は、2021(令和3)年9月以降、 急速に減少に転じたものの、2021年12月下旬以降再び増加傾向となるなど、引き続き、予断を許さ ない状況である。

コロナ禍における「新しい生活様式」の定着は人流の抑制だけにとどまらず、人々の意識の変化 をももたらし、テレワーク率の上昇や通勤手段の変化、通信販売利用率の上昇等、交通・物流分野 にも様々な影響をもたらすこととなった。

コロナ禍が長期化したことにより、交通事業者においては資産売却等の経営見直しや赤字事業者 の増加等の動きがあっただけでなく、路線バスの減便等、我々の生活に直結する影響もあった。

このような中、交通事業者においては感染リスク低減に係る取組だけでなく、交通分野以外との 連携による新たな取組が始まってきており、ウィズコロナ・ポストコロナに向けた動きも出てきて いる。国・地方公共団体においてもこのような取組に対し、地域公共交通活性化再生法や独占禁止 法特例法等による制度面での支援や新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金による財政 面での支援を行っているところであり、これらに加え、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」 (刷新・再構築) する方策の検討等、今後の交通分野に係る検討も始めている。

従前より交通政策が目指してきた「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニー ズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現」という使命は、コロナ禍においてはますます 重要な使命となっている。

交通政策基本法及び交通政策基本計画の下、持続的で強靭、高度なサービスを提供する次世代型 の交通システムへ転換すべく、多様な主体が連携・協働しつつ、商業的手法に加え、公助・共助・ 自助に係るあらゆる施策を総動員して全力で取り組んでいかなければならない。

第皿

令和3(2021)年度交通に関して講じた施策 第皿部

第Ⅲ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2021年度における進捗状 況を記載する。

誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不 可欠な交通の維持・確保

地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビ 第1節 リティの実現

(1) 地域公共交通計画の策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ 地方公共団体がまちづくり施策等と連携させながら防災・減災の観点も踏まえて策定する地域公共 交通計画に基づく取組に対し、予算・ノウハウ面等で必要な支援を行う。同計画の策定・実施に当たっ ては、移動データの把握・分析等を通じた地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用、公共交 通のクロスセクター効果も踏まえた定量的な目標設定と毎年度の評価、PDCAサイクルの展開を強化 する。併せて、住民の生活圏や交通圏の実情に応じた広域的な取組を促進するため、複数市町村や、 市町村と都道府県の共同による計画の策定についても積極的な支援を行う。

2020(令和2)年11月に改正・施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19 年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。) に基づく地域公共交通計画について、 利用者の実態を踏まえた交通圏単位で、まちづくりと連携しつつ、原則として全ての地方公共団体 における策定を推進するとともに、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、地方公共団体職員等 に対する研修など、計画に係る事業の実施についてノウハウ面の支援を行った。

(2)協議会の体制面の充実等

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域の輸送資源すべてを包括的に捉え、そのあり方について、地域の関係者が連携して協議を行う 場である協議会について、有識者等の参加や地方運輸局等のサポート強化等により体制面の充実を図 るとともに、会議の原則公開の徹底等、議論プロセスの明確化とその確実な実施を促進する。

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き | (ガイドライン) 等の活用により、地域の取組に対 する助言等の支援を行うとともに、地域の交通計画づくりを担う人材の育成の観点から、地方公共 団体職員等に対する研修などノウハウ面についての支援を行った。また、地方運輸局においては、 公共交通マイスター制度等による先進的な地方公共団体、学識経験者等の人材の紹介、地域公共交 通の活性化・再生に関するセミナーやシンポジウムなど能動的なサポートを行った。

(3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 乗合バス等に関して、独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動して、地域公共交通利便増 進事業の枠組みを活用しつつ、経営基盤の強化と、利用者目線による等間隔運行や定額乗り放題運賃 等の路線の改善、運賃設定等の取組を促進する。

乗合バス等に関して、2020年11月に施行された地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀 行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関す る法律の特例に関する法律(令和2年法律第32号。以下「独占禁止法特例法」という。)による共同 経営等の特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携 の取組を促進して、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の 設定などにより利便性の高い運送サービスの実現を図る取組を推進した。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

【交通政策基本計画における記載】

○ 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保を図るため、地域の実情に応じて、自家用有償旅 客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員するとともに、既存の公共交通機関と の連携を促進することで利便性の向上と経営の効率化を図る。その際、新型コロナウイルス感染症に よる交通需要の変化も踏まえつつ、地域旅客運送サービス継続事業の活用や、ダウンサイジング(車 両の小型化、運行経路や頻度の見直し等)、デマンド化、貨客混載の推進等により交通サービスの維 持確保を図る。また、自家用有償旅客運送については、バス・タクシー事業者がそのノウハウを活用 して運行管理等に協力する事業者協力型自家用有償旅客運送の創設や、地域住民のみならず観光客等 を含む来訪者が輸送対象として明確化された点も踏まえつつ、申請手続きの簡素化の措置を講じるな ど、引き続き、制度の円滑な実施を図る。

さらに、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図るため、多様な交通モードにおける 貨客混載の適切な展開を図る。

過疎地等においては、バス路線等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が代替となる 運送サービスの公募を行い、公的支援の下でコミュニティバスやデマンド交通等の地域ニーズに適 した運送サービスの提供を図ることにより、持続的な地域公共交通の確保の取組を推進した。

また、自家用有償旅客運送については、事業者協力型自家用有償旅客運送の制度化や、来訪者の 輸送対象としての明確化を踏まえた制度の円滑な実施を図った。

さらに、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図り、また地方部における旅客運送 サービスと物流サービスの双方を維持する観点からも、貨客混載の取組を流通業務の総合化及び効 率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。)で認定するこ とでその適切な展開を図り、さらに計画策定時における経費補助を行うことで貨客混載を推進した。

(5) 地域公共交通の持続可能な運行確保支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症の拡大等を受けて、輸送需要の大幅な減少に直面している地域公共交通 の持続可能な運行確保に向け、今後の経済情勢や需要動向等を踏まえつつ、適切に支援を行う。

地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、デマンド交通、離島航路・航空路の運行 (運航) に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援を実施した。

地方バス路線については、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域公共交通確保維持 改善事業において、生産性向上の取組を促進した。

地方交付税についても、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じた。

(6) 離島航路・離島航空路の維持・確保支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 離島住民の生活や産業などを支えるために必要不可欠な交通手段である離島航路・離島航空路につ いて、経営改善に向けた観光需要の取り込みなど地域と連携して、その維持・確保に向けて支援する。

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

(7) 地域公共交通事業の基盤強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図り、将来にわたって地 域の足を確保できるよう、生産性向上や人材確保も含め、基盤強化策を講じるとともに、必要に応じ て、地方公共団体と民間事業者との役割分担を明確にしたうえで、公有民営方式等の多様な手法によ る連携を促進する。

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業等により、地域 鉄道に必要な支援を実施するとともに、引き続き、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画等に 基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援を実施した。また、IR北 海道やJR四国について、生産性向上に資する設備投資に係る出資等の新たな措置も講じつつ、経 営自立に向けた支援を継続し、その中で、第三セクターを活用した観光列車の導入などの地域の関 係者と連携した支援も行った。

バス事業については、バス運転者の確保に向け、作成した手引書の展開・普及促進を行うととも に、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、魅力のPR等を行った。

さらに、乗合バス等に関して、独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動し、地域公共交 通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネット ワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サー ビスの実現を図る取組を推進した。

旅客船事業については、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償 却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置により、船舶建造等の支援を行った。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利 用しやすい環境整備への支援を行った。

(8) MaaSの全国実装

【交通政策基本計画における記載】

○ 自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出し、もって公共交通の維持・ 活性化など地域課題の解決を図るため、MaaSの全国での実装を推進する。

その際、新しい生活様式の普及に伴う混雑回避等の新たな利用者ニーズに対応するため、混雑情報 の提供やキャッシュレス決済等の活用、AIオンデマンド交通や超小型モビリティ、シェアサイクル、 グリーンスローモビリティ等の積極的な外出機運をもたらす新たなモビリティサービスの導入等を促 進する。

混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における新たな ニーズに対応したMaaSを推進するため、公共性の高い取組である12地域に対して支援を実施した。 バスの混雑情報の提供については、2020年9月に策定した「公共交通機関のリアルタイム混雑情 報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン (バス編) | の普及を図るとともに、リアルタ イム混雑情報の提供に必要なシステム等の導入支援を全国8事業者に対して実施した。

AIオンデマンド交通については、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、AIを活用した効 率的な配車を行うオンデマンド交通の導入支援を全国15事業者に対して実施した。

グリーンスローモビリティについては、2020年度に引き続き地域での実証調査の支援や、グリー ンスローモビリティの導入と活用のための手引きの公開等を行い、環境省と連携して脱炭素型地域 交通モデルの構築に必要なグリーンスローモビリティ車両等の導入に係る支援等を実施した。

キャッシュレス決済の活用に係る取組は、第2章第2節(5)に同じ。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ ポストコロナ時代における鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩 和等の方策を検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。

分散乗車・混雑緩和等を適切に推進するため、「鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関するガイ ドライン」を公表した。また、鉄道の利用状況を継続的に把握するとともに、今後の鉄道利用意向 等に関する調査を行った。

(10) 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーを実現するため、利用者が低廉な料金で利用可能と なるタクシーの相乗り、潜在需要を掘り起こすサブスクリプション(一括定額運賃)や事前確定運賃、 変動迎車料金の取組を進めるとともに、有償で食料等を運送することを認める特例措置について効果 検証し、運用の見直しについて検討を進める。

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

さらに、有償で食料等を運送することを認める特例措置について、モニタリングなど実態把握を 通じ、運用の見直しについて検討を進めた。

(11) 超小型モビリティの普及

【交通政策基本計画における記載】

○ 高齢者を含むあらゆる世代における生活・移動の質の向上や環境への配慮などのため、手軽な交通 手段である超小型モビリティの普及を推進する。

「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」のとりまとめを踏まえて、自治体・事業者等が実施 する優れた取組について支援を行うなど、超小型モビリティの普及促進を行った。

(12) レンタカーの活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通機関を補完・代替する役割として、訪日外国人旅行者を含む利用者がレンタカーをより利用 しやすくするため、ITを活用した効率的な貸渡し等の利便性向上による利用の促進に引き続き取り組む。

訪日外国人旅行者のレンタカー利用を促進するため、事業者の取組を後押しした。

まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネット 第2節 ワーク化の推進

(1) 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域公共交通計画と立地適正化計画について、市町村に対するコンサルティング等により、両計画 の一体的な策定・実施を促進するとともに、都道府県の適切な関与の下で市町村を跨いだ広域的な最 適化を図る取組も進める。また、関係省庁で構成される「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組 を通じ、支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の見える化等を進め、コンパクト・ プラス・ネットワークの取組の裾野を拡大する。

関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、コンパクト・プラス・ネット ワークの実現に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最 適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、支援施策の充実・ 連携強化、優良な取組に対する省庁横断的な支援・モデル都市の形成等、地方公共団体の取組の状 況や成果、課題などを関係府省庁で横断的にモニタリング・検証し、実効的なPDCAサイクルの構 築などを進めている。また、ビッグデータをはじめとする各種の行動データを基に施策・事業等の シミュレートをし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、政策や計画評価 など、より充実した手法となるよう検討を進めるとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図っ た。

2022年(令和4年)3月末時点においては、626都市が立地適正化計画の作成について具体的な 取組を行っており、そのうち、448都市が公表済みとなった。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機 能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワーク を実現するため、都市開発事業者と交通事業者、地方公共団体の連携による駅の設置・総合的な改善 や駅機能の高度化、駅周辺の都市空間の再構築を推進する。

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に 対するニーズは多様であり、駅の特性に応じた様々な機能が期待されていることから、駅空間の質 的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆ とりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等 の鉄道駅の改良や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施した。

また、幹線鉄道等活性化事業費補助により、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、新 駅の設置等、鉄道の利便性向上のための施設設備に対し、支援を行った。

さらに、自治体を対象とした街路事業に関する全国会議等において、交通結節点に関する事業等 を紹介する普及啓発活動や交通結節点事業を整備するにあたっての留意点等の説明を実施するとと もに、社会資本整備総合交付金等の活用により、自治体等による駅自由通路や駅前広場の整備等、 交通結節点整備に対する支援を行った。

(3) 地域における交通のベストミックスの実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通の幹線軸となる鉄道、LRT、BRT等の整備・機能向上や鉄道、バス等の交通結節点の整備、 駐車場の適正配置、自転車利用環境の整備等を図るとともに、幹線軸や交通結節点等に都市機能や居 住を誘導し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。

都市・地域交通戦略推進事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、環境省との連携に よる低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業等により、地域内の幹線交通となるバス交通 の利便性向上、LRTやBRTの導入等に対する支援を行った。

さらに、引き続き個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための 交通規制の見直しや公共車両優先システム(PTPS)、バス専用通行帯等の整備や検討を行うなど、 関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時制・利便性の向上に資する取組を推進した。

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

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

(4) 自転車の活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 地方公共団体における地方版自転車活用推進計画の策定促進、歩行者、自転車及び自動車が適切に 分離された自転車通行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪 場の整備促進など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

自転車活用推進法(平成28年法律第113号)により定められる自転車活用推進計画について、第 1次計画が2018年6月8日に閣議決定された。これまで、第1次計画に基づいて、関係府省庁・官 民が連携しながら取り組んできたが、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図 るため、第2次計画が2021年5月28日に閣議決定された。

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

さらに、シェアサイクルの普及促進を図るため、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税 の特例措置を創設した。

(5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

【交通政策基本計画における記載】

○ コンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に係る取組を更に深化させ、まちなかにおける街路、 公園、広場、沿道建物等の官民空間の一体的な修復・利活用等により、「居心地が良く歩きたくなる」 まちなかの創出を図る。

車中心から人中心に空間を転換させ、街路の広場化や公共空間の芝生化等を進めることにより、 人がまちなかに出て歩きたくなるような、健康にやさしいまちづくりを進めていくことが重要であ る。このため、まちなかにおける官民の既存ストックの一体的な修復・利活用等による「居心地が 良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取 組を市町村のまちづくり計画に位置づけることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法等」に基 づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援することで、「居心地が良く歩きたくなる」

まちなかの創出を推進した。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 賑わいのある道路空間を構築するための道路(歩行者利便増進道路)の指定制度を活用し、国内外 から呼び込んだ人・モノの交流や情報の集約等を促すとともに利便性や快適性の向上を図ることで、 更なる地域活性化や魅力・賑わいの創出を図る。

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

(7) スマートシティの創出・全国展開

【交通政策基本計画における記載】

○ 官民データやIoTなどの新技術を活用し、まちの課題を解決する「スマートシティ」の創出と全国 展開に向け、官民の連携プラットフォームの構築を通じて、データの官民利活用やモデル都市の創出、 その横展開を目指し全府省で連携して取り組む。

スマートシティの推進に向けて、内閣府、総務省、経済産業省と共同で、2019年8月に設立した 企業、大学・研究機関、地方公共団体、関係府省庁等を会員とする「スマートシティ官民連携プラッ トフォーム」を通じて、事業支援、分科会の開催、マッチング支援、普及促進活動等を実施した。 国土交通省においては、「スマートシティモデルプロジェクト」として、2019年度より全国の牽 引役となる先駆的な取組について、都市サービスの導入に向けた実証実験への支援を行っており、 2021年度も10地区を追加選定するなど重点的に支援を行った。

交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の 第3節 推進

(1) バリアフリー整備目標等の着実な実現

【交通政策基本計画における記載】

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)」に基づく「移 動等円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標を着実に実現する。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に 向け、全国各地における高い水準の面的なバリアフリー化及び公共交通機関における更なるバリアフ リー化を推進する。

2017 (平成29) 年に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、2020年東京オリ ンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会(以下「東京2020大会」という。)を契機とし、 国民の意識や個人の行動等に向けて働きかける取組(心のバリアフリー)や、より高い水準のユニ バーサルデザインのまちづくりを推進していくこととされている。東京2020大会のレガシーとして の共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る心のバリアフリーの観点からの 施策の充実などソフト対策を強化するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する 法律(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。)」が2020年に改正され、2021年4月 に全面施行されたことも踏まえ、更なるバリアフリー化の推進を行った。

交通分野におけるバリアフリー化については、改正後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」を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を 推進している。基本方針では、2025年までに1日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設及び基 本構想の生活関連施設に位置付けられた1日の乗降客数が平均2,000人以上の旅客施設の原則すべ てについて段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等 の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標を着実に実現することとしている。 また、地方部のバリアフリー化や心のバリアフリーの推進などハード・ソフト両面でのバリアフ リー化をより一層推進する観点から、2021年度から5年間を目標期間とする新たな整備目標に基づ き、バリアフリー化の推進に取り組んだ。

具体的には、バス・タクシーについては、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置 によりバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー車両の整備に対し支援を実施するとともに、 空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、課題に対 応した車両の普及促進をしていくとともに、バリアフリー車両の効率的な運用などリフト付きバス 以外の方法もあわせ、空港アクセスのバリアフリー化推進策や目標について検討しつつ、予算・税 制措置による支援制度も活用してバリアフリー化を推進した。

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置等により鉄道事業者の実 施するバリアフリー施設の整備を促進した。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2020年度から引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整 備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進した。

航空旅客ターミナルについては、2020年度に引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策 事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進した。

道路については、引き続き、全国の主要駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等におい て、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の 段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、バリアフリー対応型信号 機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進した。

路外駐車場については、引き続き、社会資本整備総合交付金等により、整備・改築と合わせた特 定路外駐車場のバリアフリー化の支援を行った。

(2)ホームドアの整備と安全対策の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 視覚障害者のホーム転落を防止するため、ホームドアの整備に加え、新技術等を活用した安全対策 を推進する。

鉄道については、バリアフリー法に基づき、ホームドアの整備を予算・税制措置等により促進す るとともに、ホームドアのない駅においても、「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者 の安全対策について~中間報告~」を2021年7月に公表した。また、引き続き「新技術等を活用し た駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」において、安全対策について検討した。

(3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、 高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広 い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を 重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

交通政策基本計画に定められた方向性を踏まえ、2021年12月に、利用者の薄く広い負担により鉄 道駅のバリアフリー化を進める枠組みとして新たな料金制度(鉄道駅バリアフリー料金制度)を創 設するとともに、地方部における支援措置の重点化として市町村が作成する移動等円滑化基本構想 に位置付けられた鉄道駅の施設整備に係る補助率を現行の最大1/3から最大1/2に拡充すること が2022年度予算に盛り込まれた。

(4)「心のバリアフリー」などの強化

【交诵政策基本計画における記載】

○ 施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業従事者や利用者が高 齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」 などソフト対策を強化する。

「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策を強化する改正後のバリアフリー法や関係法令、 ガイドライン等に基づき、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会と なるよう環境を整備した。

さらに、同法改正により、「高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国、地方公共団体、 施設設置管理者及び国民の責務として規定されたことに伴い、広報活動及び啓発活動の一環として、 車両等の優先席、車椅子使用者用駐車施設等、バリアフリートイレ、旅客施設等のエレベーターの 適正な利用の推進に向けて、キャンペーン等を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を 推進した。

また、引き続き介助の疑似体験を通じバリアフリーに対する国民の理解増進を図る「バリアフリー 教室|を実施したほか、交通事業者による接遇研修を充実させるため、有識者・障害当事者・交通 事業者等参画の検討会を開催し、2021年7月に新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた「公共交 通事業者に向けた接遇ガイドライン」(追補版)の作成・公表を行い、「交通事業者向け接遇研修モ デルプログラム」については、2022年3月に「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン(認知症 の人編)」及び「追補版」を反映した改訂版の作成を行った。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

【交通政策基本計画における記載】

○ 障害の有無にかかわらず、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができる世界最高水準の バリアフリー環境を有する高速鉄道を目指し、新幹線における車椅子用フリースペースの導入等に取 り組む。また、障害者が一般旅客と同じ手続で公共交通機関を利用することができるよう、乗車券等 の予約・決済手続のオンライン化を推進する。

2020年10月に改正し、2021年7月より施行された新たなバリアフリー基準に基づき、鉄道事業者 が実施する新幹線における車椅子用フリースペースの導入を推進した。

また、特急車両についても新幹線同様に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 バリアフリー環境を目指し2022年1月にとりまとめた「特急車両における新たなバリアフリー対策 について」を踏まえ、2022年3月にバリアフリー基準を改正した。

(6) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供

【交通政策基本計画における記載】

○ 歩行者や公共交通機関の利用者に対して、施設や経路のバリアフリー情報等が分かりやすく提供さ れるよう、ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供が可能となる環境づくりを推進する。

高齢者や障害者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動できるインクルーシブ社会の 構築に向け、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」の提言のもと、ICTを活用 した歩行者移動支援施策を推進している。2021年度に開催された東京2020大会では競技会場周辺エ リア等における歩道の段差や幅員等の情報をデータ化し、オープンデータとして公開し、オープン データを利用した案内アプリを大会期間中に配信し、選手及び大会関係者へ提供した。

また、高齢者、障害者等を含めた人々を対象としたナビゲーションサービス提供等の利活用検証 を民間事業者と連携して実施する等、移動支援サービスの普及を促進した。

Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォ ン等の操作により青信号の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム(PICS)の整備を推 進した。

第皿

観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 第4節

(1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 訪日外国人旅行者数2030年6,000万人の目標に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、 さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LANの整備促進、 交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応 の改善・強化、旅客施設におけるトイレの洋式化、訪日外国人旅行者のニーズを踏まえた企画乗車券 の充実、出入国手続の迅速化・円滑化のためのCIQの計画的な体制整備等、交通分野での訪日外国人 旅行者の受入環境を整備する。

新型コロナウイルス感染症の事態収束を見据えた反転攻勢に転じつつ、地方部への外国人旅行者 の誘致の加速化に向け、公共交通事業者による外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進すべく、 我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至る までの既存の公共交通機関等について、感染症拡大防止対策を講じた上で、訪日外国人旅行者のニー ズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の整 備への支援を行った。また、訪日外国人旅行者が我が国を安心して旅行できるよう、全国において、 迅速に運行等に関する情報収集を可能とするための旅客施設における多言語での情報提供や非常時 のスマートフォン等の充電を行うための非常用電源設備等の整備への支援を行った。

2017 (平成29) 年度より開催している「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、 現状の取組・課題や取りまとめた成果に基づき、2021年度も引き続き省庁横断的な取組を進めた。 鉄道・バス・タクシーについては、車両等における無料公衆無線LANの設置促進、キャッシュ レス決済、多言語対応の取組の強化、トイレの洋式化等の訪日外国人の受入環境整備を促進した。 船舶については、2020年度から引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を図るため、無料 公衆無線LAN環境の整備や案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行うとともに、トイレ の洋式化等の促進を図った。

港湾については、旅客船ターミナル等において、案内標識等の多言語化、無料公衆無線LAN環 境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進した。

成田国際空港・関西国際空港においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、ファースト レーンを一時的に閉鎖していることから、利用促進のPR等は見送った。また、東京国際空港にお いては、新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が激減していることから、ファースト レーンの新規設置に向けた検討は見送った。また、首都圏空港(東京国際空港・成田国際空港)で は、出発時の最初の搭乗手続きにおいて、顔写真を登録することで、その後の搭乗手続き(チェッ クイン、手荷物預け、保安検査場入口ゲート、搭乗ゲート)において、搭乗券やパスポートを提示 することなく、「顔パス」で通過できるシステム(One ID)の運用を2021年7月に開始した。

さらに、第3回航空イノベーション推進官民連絡会を2021年4月に開催し、官民関係者間で FAST TRAVELの推進に係る取組状況と、今後の方針について情報共有を図った。加えて、先進 的な保安検査機器や税関検査場電子申告ゲートの配備等、引き続き関係省庁と連携の上、必要な体 制の整備を進めた。

(2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

【交通政策基本計画における記載】

○ 観光と生活交通との融合の観点も踏まえつつ、旅行者やワーケーション等による地方滞在者が、ス トレスフリーで快適に移動できる環境を整備するため、バスやタクシー等の公共交通機関や自家用有 償旅客運送、新型輸送サービス(グリーンスローモビリティ等)等の多様な輸送資源の活用に取り組む とともに、公共交通機関における無料公衆無線LANの整備、全国共通ICカード・二次元コード決済等 の導入を図る。また、観光地におけるMaaSについて、多言語対応やサブスクリプションなど、旅行 者や滞在者目線での実装を推進し、移動の利便性を向上させることにより、周回・周遊を促す。併せ て、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができるよう旅客施設等の段差解消等を推進する。

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

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

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

【交通政策基本計画における記載】

○ LCC等の活用により、訪日外国人旅行者や国内旅行者の国内各地への訪問や周遊を拡大するため、 国際拠点空港における国内線・国際線の乗り継ぎ利便性の向上、地方空港への国際チャーター便や国 際定期便に対する支援を行う。また、地域内の観光コンテンツをつなぐ交通アクセスの充実等の取組 を推進する。

LCC等の活用の促進により、国内・国際線の利用者利便の向上を図りつつ、訪日客の受入再開に 向けて、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、運航再開のための支援を実施す ることによる地方空港国際線の回復や、更なる内際乗り継ぎの利便性向上に向けて措置を講じた。

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

(4) ビジネスジェットの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

○ 訪日外国人旅行者の多様なニーズへの対応と更なる拡大を図る観点から、ビジネスジェットの利用 環境改善に取り組み、上質なサービスを求める旅行者等の誘致を支援する。

我が国ではビジネスや上質なインバウンド観光の需要に応えるべく、ビジネスジェットの利用環 境の改善を図っている。2021年には東京国際空港のビジネスジェット専用施設を一新し、国際線ター ミナル前のビジネスジェット駐機可能優先スポットを1スポットから2スポットに増設した。また 既存スポット運用の工夫による駐機可能数拡大に向けた検討やオンライン化手続きの改善を行っ た。引き続き、今後の需要増加を見据え、発着枠の改善やスポットの増設、FBOの受入の環境整 備に向けた検討を進めた。

地方空港においても2021年、鹿児島空港及び那覇空港においてビジネスジェット専用動線が整備

されており、ビジネスジェットの受入環境整備が進んだ。

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化

【交通政策基本計画における記載】

○ 旅客手続の円滑化による負担軽減や空港ターミナル処理能力の向上を図るため、旅客手続の各段階 において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」及び地上支援業務の省力化・自動化の取組を推進する。

首都圏空港(東京国際空港・成田国際空港)では、出発時の最初の搭乗手続きにおいて、顔写真 を登録することで、その後の搭乗手続き(チェックイン、手荷物預け、保安検査場入口ゲート、搭 乗ゲート)において、搭乗券やパスポートを提示することなく、「顔パス |で通過できるシステム(One ID) の運用を2021年7月に開始した。

また、空港の制限区域内において、官民が連携して、自動運転レベル4相当の導入に向けた実証 実験を実施し、課題の抽出、及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を行った。

さらに、第3回航空イノベーション推進官民連絡会を2021年4月に開催し、官民関係者間で FAST TRAVELの推進及び地上支援業務の省力化・自動化に係る取組状況と、今後の方針につい て情報共有を図った。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

【交通政策基本計画における記載】

○ 地方運輸局等が、地方公共団体や地域の交通事業者等と広域かつ機動的に連携して、日本政府観光 局(JNTO)のノウハウも活用した地域の魅力ある観光資源を戦略的かつ効果的に発信する訪日プロ モーション事業を行い、訪日外国人旅行者の地方への誘客を加速させる。

地方運輸局等が、日本政府観光局(JNTO)のノウハウやデジタルマーケティング等による分析 結果を活用し、地方公共団体や交通事業者等と広域かつ機動的に連携し、地域の観光資源等を活用 したプロモーションを行った。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域の魅力を高める観光列車、2階建て 観光バス、観光船、水上バスに加え、グリーンスローモビリティをはじめとする環境負荷の少ない新た な観光モビリティなど、移動そのものを観光資源とする取組を促進するとともに、地域の様々な事業者 が幅広く連携し、観光資源を磨き上げ、交通機関も含めた観光周遊ルートの造成等を総合的に支援する。

公共交通利用環境の革新等事業により、移動そのものを楽しむ観光列車、オープントップバス等 の導入への支援を行った。グリーンスローモビリティにおける取組は、第1章第1節(8)に同じ。 船舶については、2019年4月よりフェリー・旅客船事業者と経路検索事業者間のデータ共有環境 整備に向けて「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット|及び「簡易作成ツール|等を策 定・公表しているところ、2020年3月には、フォーマット、ツールを改良し、機能向上を図る等、 事業者による航路情報のデータ整備の支援・推進を行った。また、2019年4月から事業者の創意工 夫による海事観光振興に資するため、インバウンドをはじめとする観光需要が見込まれる航路にお いて、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を創設。2022年3月末まで に7航路の承認等をした。

また、交通事業者を含む様々な観光関連事業者等の連携により、地域に眠る観光資源を発掘し、

磨き上げる取組を支援した。

(8) 手ぶら観光の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 今後の訪日外国人旅行者の増加を見据え、訪日外国人旅行者の地方誘客及び消費喚起を促進するため、認定手ぶら観光カウンターを増加させるなど、手ぶら観光を推進する。さらに、免税店の拡大についても引き続き推進していく。

「手ぶら観光」の共通ロゴマークの承認基準を満たす手ぶら観光カウンター数について、2021年度で1件の新規認定を実施したものの、新型コロナウイルス感染症の影響による訪日外国人旅行者数の減少もあり、538か所に減少した。

また、外国人旅行者向け消費税免税制度については、引き続き必要な情報の周知広報や支援を図り、地方も含めた消費税免税店の拡大に取り組んだ。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 「道の駅」を「地方創生・観光を加速する拠点」とするため、海外へのプロモーション等を国が推進するとともに、多言語化対応の推進やキャッシュレスの導入による訪日外国人旅行者受入環境の整備、周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道等との連携による周遊観光ルートの創出等を進める。

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

(10) 世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの普及等によるサイクリストの受け入れ環境 の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

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

(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備

【交通政策基本計画における記載】

○ クルーズ船や旅客船ターミナル等の感染症対策や安全・安心かつ上質で多様な寄港地観光の促進、 クルーズ旅客の受入機能の高度化など、クルーズを安心して楽しめる環境整備を推進する。

都道府県等の衛生主管部局を含む地域の協議会等における合意を得た上でのクルーズ船受入、水際・防災対策連絡会議を通じた情報共有体制構築、クルーズ船受入訓練の実施を促進した。

また、感染状況等を踏まえ、業界団体が作成した国内クルーズガイドラインの改訂を支援するとともに、船内の衛生対策、クルーズ船の航行の安全性の検証や上質かつ多様なツアーメニューの造成等を支援する等、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進した。

我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交 通ネットワーク・システムへの強化

人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・ 第1節 強化

(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充

【交通政策基本計画における記載】

○ 羽田空港においては、令和2年3月に運用を開始した新飛行経路について、引き続き騒音、安全対 策や地域への丁寧な情報提供を行う。成田国際空港においては、C滑走路新設等による機能強化を進 め、首都圏空港全体での年間発着容量約100万回の実現を目指す。また、関西国際空港、中部国際空 港、福岡空港等の機能強化を図る。

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

具体的には、羽田空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであ り、引き続き、騒音対策・安全対策や地域への丁寧な情報提供を行った。

成田国際空港については、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の 合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万 回に拡大する取組を進めた。

関西国際空港については、運営権者において、民間の創意工夫を活かした機能強化が図られ、国 際線キャパシティーを向上させるため第1ターミナルにおける国際線/国内線エリアの配置の見直 しによる施設配置の再編等を含む第1ターミナル改修工事が開始された。

中部国際空港については、第1ターミナル改修事業等に着手した。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路・誘導路等整備を実施し、2024 年度の供用予定に向けて滑走路増設事業を推進した。

また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港においては国際線ターミナル地域再編事業、新千 歳空港においては誘導路複線化等を引き続き推進した。

(2) 管制処理容量の拡大

【交通政策基本計画における記載】

○ 管制空域の上下分離や複数の空港周辺空域(ターミナル空域)の統合による空域の抜本的再編によ り、より一層の安全かつ効率的な航空機の運航を確保しつつ、管制処理容量の拡大を図る。

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

具体的には、西日本空域における上下分離並びに、那覇空港周辺空域並びに先島諸島及び奄美群 島の空港周辺空域の再編が完了した。

(3) 航空ネットワークの維持・強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 公租公課の水準や算定方法等の見直しを効果的に行うことにより、海外から我が国や、大都市圏か ら地方、地方と地方とを結ぶ航空ネットワークの更なる維持・強化を図る。

航空会社の運航コストの低減を通じて、航空ネットワークの充実を図るため、地方空港と東京国 際空港を結ぶ路線の着陸料を本則の2/3~1/6に軽減、地方空港同士を結ぶ路線の着陸料を本則 の1/4に軽減する措置等を継続して実施した。

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

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

加えて、航空ネットワークの維持・確保に向けて、需要回復後の成長投資を下支えする観点から、 国内線に係る着陸料等の空港使用料の減免を実施した。

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

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症が航空業界に甚大な影響を与えていることを踏まえ、航空ネットワーク の維持・確保に向けて、着陸料等の引下げや空港会社への無利子貸付等を盛り込んだ「支援施策パッ ケージ」等を通じて、ポストコロナ時代も見据えつつ、必要な支援・検討を行う。

航空会社・空港会社等への支援施策パッケージ等を踏まえ、航空ネットワークの維持・確保に向 けて、需要回復後の成長投資を下支えする観点から、空港使用料や航空機燃料税の大規模な減免、 空港会社への無利子貸付等の必要な支援を実施した。

(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等

【交通政策基本計画における記載】

○ 国際拠点空港等へのアクセス利便性向上のため、羽田空港内における空港アクセス鉄道の基盤施設 整備事業や、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備を推進するなど、空港アクセ ス網の充実を図る。

主要な首都圏空港、関西国際空港等への鉄道アクセスの更なる改善を図るため、アクセス線の整 備については、京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線(以下「京急空港線引上線」と いう。)の鉄道施設の変更を認可するなど、事業化に向けた関係者間の具体的な検討を促進すると ともに、なにわ筋線等の事業着手後の設計・工事等を着実に推進したほか、京浜急行電鉄品川駅に おいて、線路の増設やホームドア設置、昇降施設の増設工事を進める等、空港アクセス乗換駅等の 利便性向上やバリアフリー化の推進を図った。

羽田空港においては、空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業として、2020年度に引き続き、京急 空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線の設計を進めるとともに、京急空港線引上線につ いては、2021年度から現地工事に着手した。

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

加えて、三大都市圏環状道路等の整備を推進した。

(6)空港経営改革の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、「民間の能力を活用した国管理空港等の運 営等に関する法律(平成25年法律第67号)」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大等により、空 港経営改革を着実に推進する。その際、赤字空港の経営自立化を目指し、運営権対価の最大化を図り つつ、地方管理空港を含め、原則として全ての空港へのコンセッション導入を促進する。

広島空港については、2021年7月から運営委託を開始した。

(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国産業の国際競争力の強化を通じて雇用と所得の維持・創出を図るため、国際コンテナ戦略港 湾について、港湾運営会社による運営の効率化を推進しつつ、①国内外からの貨物集約(集貨)、② 港湾背後における貨物の創出(創貨)、③外来トレーラーのゲート前待機の解消等を目指した「ヒト を支援するAIターミナル」の実現や大水深コンテナターミナルの整備による機能強化(競争力強化) を推進する。

2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を 踏まえ、今後は、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方 面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コ スト)」「Convenience(利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指すこと とし、引き続き、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を展開した。2021年5月には、「国際コン テナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を公表し、「集貨」、「創貨」、「競争力 強化」の各施策について、改善等を行いつつ強力に取り組む必要があること、また近年の社会的要 請や技術の進歩を踏まえ、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成、港湾物流のDX(デジタ ルトランスフォーメーション)の推進、安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化を 強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要があることと位置付けた。

「集貨」については、港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競 争力強化対策事業」により、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実等 に取り組んだ。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する 無利子貸付制度が横浜港4事業、神戸港2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補 助制度が神戸港2事業で活用されているところであり、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾 背後への誘致を促進した。

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コン テナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進するとともに、良好な労働環 境と世界最高水準の生産性を創出する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進 めている。具体的には、2019年度に開始したAIターミナル高度化実証事業の各種取組を推進する とともに、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度(補助率1/3以内)により、2019年 度には名古屋港における事業を、2020年度には清水港・横浜港・神戸港における事業を採択してお り、その導入促進を図っている。加えて、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化に向けて開 発した新・港湾情報システム「CONPAS」については、2021年4月より横浜港での本格運用が開 始され、また2021年8~9月には神戸港での試験運用を実施した。

横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでは、2021年4月からMC4が本格供用し、水深16m~ 18m、岸壁総延長1,600mを有する $MC1 \sim 4$ ターミナルの2 大アライアンスによる柔軟かつ一体的 な利用が可能となった。こうした中で、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組の成果として、京 浜港(横浜港)においては、2021年3月には日本に寄港する定期船としては最大である24,000TEU級のコンテナ船の寄港が実現している。

(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国の産業や国民生活に必要不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、国際バルク戦略港湾について、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進を進める。

ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、2011年5月に国際バルク戦略港湾を10港選定し、輸入拠点としての機能強化を図り、企業間連携による効率的な輸送を促進するため、大型船が入港できる岸壁等の整備、民間による荷さばき施設等の整備や保有に対する補助や税制特例措置などハード・ソフトー体となった取組を行っている。引き続き、2021年度は、徳山下松港、水島港、志布志港において岸壁等の整備を実施した。

(9) 海上交通サービスの高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ 海上輸送の安定化・効率化のため、三大湾、特定港及び主要沿岸ルートについて広域交通流管理の 推進や、船舶動静・海域映像・災害リアルタイム情報の提供等の海上交通サービスの高度化を推進す るとともに、こうした取組の安定的な実施のため、コスト面も含め検討を進める。

交通政策審議会答申「頻発・激甚化する自然災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充・強化について(2021年1月)」を踏まえ、航路航行の更なる効率化に向けた航路管制業務システムのDXの検討など、海上交通サービスの充実強化にかかる取組を推進した。

(10) 新幹線ネットワークの着実な整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 整備新幹線(北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線)の整備については、工程や事業費の管理など、事業実施に係る諸課題への対応を確実に行った上で、着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体であるJR 東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。また新大阪駅について、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図る。

現在建設中の九州新幹線(武雄温泉・長崎間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び北海道新幹線(新 函館北斗・札幌間)については、着実に整備を進めた。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価の手続きを実施し、 施工上の課題の検討も行った。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、関係者との協議を進めた。

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の開業に向け、JR東海において、品川駅や名古屋駅をはじめとする駅やトンネル等の工事が進められている。

新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2019」(2019年6月閣議決定)において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、所要の調査を実施した。

(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ 都市鉄道の利便性の向上を図るため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏 における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市 鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化を推進する。

現在の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整 備、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を 図るため、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進し、また、既に着手 がなされている神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)やなにわ筋線等の整備事業の着実に推進し た。さらに、2021年7月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネッ トワークのあり方等について」においては、東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方及 びその実現に向けて必要となる取組が示されるとともに、同答申を受けた国土交通大臣と東京都知 事との面談において、同答申に基づき、国土交通省と東京都が連携して取組を進めることについて 合意した。これらを踏まえ、同答申に基づき、関係者とも連携して必要な取組を進め、2022年度予 算において東京8号線の延伸(豊洲〜住吉)及び都心部・品川地下鉄の整備が盛り込まれるととも に、2022年3月28日に両路線に対し、鉄道事業の許可を実施した。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

【交通政策基本計画における記載】

○新幹線を活用した貨物運送を促進するなど、運行主体の収益性向上を図る。

新幹線の客席や余剰スペースを活用した貨客混載について、今後の拡大予定や課題等について関 係者からヒアリングを行うとともに、現地調査を実施した。

(13) 幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

○基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けて、そのあり方を検討する。

基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方について検討するため、「幹線鉄道ネットワー ク等のあり方に関する調査」に引き続き取り組み、効果的・効率的な整備・運行手法や、ポストコ ロナ時代における幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する具体的な調査を実施した。

(14) 根幹的な道路網の整備等

【交通政策基本計画における記載】

○ 迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備や 空港、港湾等へのアクセスの強化を推進する。

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した。

(15) 暫定2車線区間の4車線化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上するため、現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2 車線区間の4車線化、高速道路の逆走対策などの機能強化を推進する。

現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化を推進した。

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

(16) 既存の道路ネットワークの有効活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域活性化や物流効率化、利便性の向上を図るため、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボト ルネック箇所への集中的対策、自動運転車の走行に向けた環境整備、交通流を最適化する料金施策の 導入を行うなど、受益のある世代間の公平な負担等の観点を踏まえ、既存の道路ネットワークの有効 活用を推進する。

昨年度に引き続き、地域と一体となったコンパクトな拠点形成の支援を実施するため、スマート インターチェンジの整備を促進した。また、中央自動車道等における渋滞ボトルネック箇所への集 中的対策を推進した。

さらに、自動運転走行に向けた環境整備を推進するため、2021年11月から道路との連携に関する 官民共同研究を開始した。

中京圏の高速道路料金については、2020年2月に公表した「中京圏の新たな高速道路料金に関す る具体方針(案)」等を踏まえ、名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、2021年5月1日よ り新たな料金体系を導入した。

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

(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策

【交通政策基本計画における記載】

○ 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策を産学官が連携して推進することで、重要物流道路 等の主要渋滞箇所の渋滞解消を加速化し、生産性向上とCO₂等排出量削減を達成することを目指す。

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

(18) 円滑な道路交通等の実現

【交通政策基本計画における記載】

○幹線道路等において信号機の改良等を推進し、より円滑な道路交通の実現を目指す。

幹線道路等の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良 を推進した。

(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

○ AI等の新たな技術を活用した交通管制システムについて、必要な実証実験等を推進し、新システム の確立・導入に向けた検討を進める。

自動車の運転支援による安全で円滑な交通環境及び高度な自動運転の実現に向け、AIや第5世 代移動通信システム (5G) を活用した信号制御に係る調査研究に取り組むなど、新たな交通管制 システムの構築について検討を進めた。

(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

【交通政策基本計画における記載】

○ 「開かずの踏切」等による渋滞の解消及び災害時の長時間遮断の防止のため、立体交差化等を推進 するほか、歩行者の滞留交通量に応じた拡幅、駅の出入口の新設、踏切道周辺の迂回路整備、警報時 間制御装置等も含めた総合的対策を推進する。

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

2021年度は、改正された「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道を156箇所指定し、 立体交差化や踏切周辺道路の整備、警報時間制御装置の設置などの総合的な対策を推進した。また、 災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送への支障の発生等の 課題に対応するため、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を181か所指定し、関係者間で遮断 時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進 した。

(21) バスタプロジェクトの推進

【交通政策基本計画における記載】

○ スマートシティの検討やMaaSの取組と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善などフィ ジカル空間(現実社会)での地域交通サービスを強化するため、官民連携での整備・運営管理を可能 とする事業スキームを活用しつつ、バスタプロジェクト(集約型公共交通ターミナル)の戦略的な全 国展開を推進する。

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』については、官民 連携を強化しながら戦略的に展開して、バスを中心とした交通モード間の接続(モーダルコネクト) の強化を推進した。これにより、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人と モノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化を図った。

交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 第2節

(1)交通分野における行政手続のオンライン化等

【交通政策基本計画における記載】

○ デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続における書面規制・押印、対面規 制の抜本的な見直しを含めて、交通分野における行政手続のオンライン化や添付書類の撤廃等に取り 組む。

具体的には、手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、アジャイ ル開発の手法を活用しつつ、令和7年度までに原則オンライン化する。

手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、2025(令和7)年ま でに原則オンライン化する。

その一環として、申請業務に係るプロセスを一貫して処理できるシステムの対象手続の拡充等を 図るための実証実験を実施した。

(2) 交通関連データのオープン化の推進

【交通政策基本計画における記載】

交通サービスの持つ公共的性質に着目すると、交通関連データは、社会の共有財産であるという側 面を持つ。このため、交通関連データのオープン化や他の関連事業での利活用の拡大等により、利用 者利便の向上につながる新サービス創出が促進されるよう、国は、データを保有する事業者へ積極的 に働きかける。

交通関連データのオープン化や他の関連事業での利活用の拡大等により、利用者利便の向上につ ながる新サービス創出が促進されるよう、データを保有する事業者へ積極的に働きかけを行った。 持続可能なオープンデータ化の推進を目的として、対象とするデータの範囲、流通の仕組み等を 整理する共通指針の策定を進めている。

(3) 国土交通データプラットフォームの構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 構造物や地盤などのインフラに関するデータと、交通・物流や気象・災害情報などの官民が保有す る様々な技術やデータを連携させた、国土と交通に関する統合的なデータプラットフォームを構築す

国土交通省保有のデータと民間等のデータを連携し、フィジカル空間の事象をサイバー空間に再 現するデジタルツインを通じた業務の効率化やスマートシティなどの施策の高度化、産学官連携に よるイノベーション創出を目指し、各種データの横断的活用に資するデータ連携基盤の整備を進め ている。2020年4月には、国や地方公共団体の保有する橋梁やトンネル、ダムや水門などの社会イ ンフラ(施設)の諸元やボーリング結果等の地盤データと連携し、APIを活用して同一地図上で表 示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォーム ver1.0 | を公表した。そ の後も各種データ連携を拡充しており、2021年度はver2.1まで更新を行っており、工事基本情報約2.8 万件や、BIM/CIMデータや3次元点群データ、3D都市モデル(PLATEAU)と連携したほか、 3D地形図での表示が可能になるとともに、フリーワード検索やクラスタ表示の実装等、さらなる データの利活用に向けたUIの改良にも取り組んだ。併せて、データプラットフォーム上の多種多 様で膨大なデータから、ユーザーが求めるデータを検索するために必要となるメタデータの作成技 術の開発にも取り組んでいる。

令和3 (2021) 年度交通に関して講じた施策

(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

【交通政策基本計画における記載】

○ MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくりとして、「標準的なバス情報フォーマット」等による交通 関連情報のデータ化・標準化や、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を活用したデー タの連携や利活用の促進に向け、事業者等に対する積極的な働きかけ等に取り組む。

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

また、MaaSを提供するためには、交通事業者等によるデータが円滑に連携することが重要とな るため、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定しており、2021年4月には当該ガ イドラインを更新し、データに係る環境整備を推進に努めた。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通機関の利用者利便向上や非接触へのニーズの高まりへの対応に加え、定額制など多様な サービス提供を可能とするよう、交通系ICカードやQRコード等のキャッシュレス決済手段について、 導入を促進する。

MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードの他、タッ チ決済、QRコード、顔認証等のキャッシュレス決済手段の導入支援について全国9事業者に対し て実施した。

(6) 「サイバーポート」の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対応するとともに、我 が国港湾全体の生産性向上等を図るため、「サイバーポート」を核に、港湾を取り巻く様々な情報が 有機的に連携した事業環境を実現する。

新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対応するとともに、 港湾における生産性向上などを図るため、2021年4月に第一次運用を開始したサイバーポート(港 湾物流分野)の更なる利用促進と機能改善を行った。また、利用者の利便性向上を図るため、輸出 入・港湾関連情報処理システム(NACCS)をはじめとする他システムとのデータ連携についての 検討を行った。加えて、サイバーポートの動作性や利用効果を検証するとともに、港湾物流に関わ る手続効率化や商慣習改善といった先導的な取組を後押しする「Cyber Port利用促進・運用効率 化実証事業」を行った。

さらに、港湾行政手続の電子化や港湾関連の調査・統計業務の効率化を目指す港湾管理分野、港 湾管理者の保有する港湾台帳等の施設に関する情報を電子化・連携させる港湾インフラ分野につい ては、システムの構築に向けて検討し、設計を行った。

(7) ETC2.0データの官民連携

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域のモビリティサービスの強化に向けたETC2.0のデータの活用の官民連携について、民間から の提案募集の結果を踏まえて、実験・実装を推進していくとともに、ETC2.0データを民間企業でも 活用可能となるようデータの配信を行う。

ETC2.0データの官民連携での利活用推進に向け、民間企業との実験を進めるとともに、データ 配信に向けた技術的・制度的な課題整理を行った。

(8) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等

【交通政策基本計画における記載】

自動車社会の発展に資する新たなサービスの創出・産業革新等を図るため、自動車検査証の電子化 等により自動車保有関係手続のワンストップサービスを推進するとともに、電子化された自動車検査 証のICチップの空き領域の利活用を可能とすることで自動車関連情報の連携を促進する。

自動車保有関係手続のワンストップサービス(以下、「OSS」という。)を推進するため、2021年 12月10日に改定した「オンライン利用率引上げの基本計画」におけるアクションプランに基づき、 OSS申請の際に、スマートフォンでマイナンバーカードの読取を可能とするとともに、引越しの際 に、OSSにより個人が変更登録申請を行う場合において、ナンバープレートの交換を次回車検時ま で猶予可能とする仕組みを導入した。

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

(9) 運転免許証の在り方の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 住所変更手続のワンストップ化や更新時講習のオンライン化等により自動車等を運転する運転免許 保有者の利便性を向上させるため、運転免許証とマイナンバーカードとの一体化を令和6年度末に開 始する。モバイル運転免許証の国際規格の策定状況等も踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進める。

運転免許を受けようとする方や既に運転免許を受けている方からの申出により運転免許の情報を マイナンバーカードに記録することができることとすること等を内容とする道路交通法の一部を改 正する法律案を国会に提出した。

(10) 道路システムのDXの推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 道路管理を効率化・省力化するとともに、国民生活の安全性や経済活動の生産性を向上するために、 ITを活用し、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業等の自動化・無人化、過積載等の違反 車両の取り締まりを行う体制強化等の道路システムのデジタルトランスフォーメーション(DX)を 推進する。

緊急輸送道路(1次)において緊急車両の通行の確保の観点から常時監視が必要な区間にCCTV カメラの設置を行った。また、AIによるCCTVカメラ画像解析技術を用いた交通障害自動検知シ ステムの導入を推進した。

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

(11) 特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等

【交通政策基本計画における記載】

○ 特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の 検討・導入を実施する。

登録を受けた特殊車両について、即時に通行可能となる新たな通行制度を2022年から運用を開始 するため、ウェブ上で通行可能経路を表示可能とする新たな特車システムの構築を行った。また、 新たな通行制度における自動重量計測装置やETC2.0を活用した取締り方法の検討を行った。

(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、航空機の運航に必要な様々な情報(気 象情報、滑走路の運用状況等)を空港関係者でリアルタイムに共有するデジタル情報基盤の整備等を 推進する。

定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、運航情報や気象情報など航空機の運 航に必要な様々な情報のデジタル化を推進しつつ、2021年度より情報共有基盤の整備に着手した。 また、これらデジタル化された情報を用いた運用改善に向け、航空会社や空港会社などの関係者と の検討を行った。

(13) 航空管制システムの高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ ヒューマンエラーの防止による安全性の向上や管制業務の効率化による管制処理能力の向上を図る ため、管制官からパイロットへの管制指示の一部を、現在の音声通信からテキストメッセージを用い たデータ通信に移行(デジタル化)するなど航空管制システムの高度化を推進する。

航空路管制空域(高高度空域)において、ヒューマンエラーの防止や、管制業務の効率化に資す る、管制官とパイロット間におけるデータ通信の試行運用を開始した。

(14) 自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等

【交通政策基本計画における記載】

○ 渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動手段の確保、運転の安全性の向上などを図るため、「官民ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自動運転システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を引き続き 検討する。

2021年6月に策定された「官民ITS構想・ロードマップ」に基づき、自動運転システムの実現に 向けた技術開発や制度整備等に取り組むとともに、急速に進展する自動運転システムに関する技術・ 産業の動きを踏まえ、今後の官民ITS構想の在り方についても検討を行った。また、自動運転技術 の進歩や国際的な取組の進展も踏まえ、「自動運転に係る制度整備大綱」のフォローアップを実施 した。

(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

【交通政策基本計画における記載】

○ 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向け、実証実験や制度整備の検討を進める。

自動配送ロボットの早期の実用化に向け、早期事業化を目指す事業者による、公道走行等のため の技術開発及び道路使用許可による実証実験等の取組を支援するとともに、低速・小型の自動配送 ロボットを用いたサービスが可能となるよう、一定の基準に該当するロボットの走行について、都 道府県公安委員会への事前届出制とすること等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律案を 国会に提出した。

(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

【交通政策基本計画における記載】

○ 過疎地域等における物流網の維持及び生活の利便の改善等を図るため、無人航空機による離島や山 間部等における具体的な配送ビジネスの社会実装とそのサービスの拡大に加え、機体認証制度や操縦 ライセンス制度の創設等の安全確保に係る制度整備を図ることにより、令和4年度以降の都市を含む 地域における目視外飛行による荷物配送やインフラ点検、警備・医療等への活用の実現に向けた取組 を推進する。さらに、規制緩和による手続きの簡素化や個別審査のオンライン化・審査事務の合理化 等を図り、迅速かつ簡便に無人航空機を利活用できる環境を整備する。

過疎地域等における物流網の維持及び買い物における不便を解消するなどの生活利便の改善に加 え、災害時にも活用可能な物流手段としてのドローン物流について、その導入に対する支援や、「ド ローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer2.0 を2021年6月に公表するなど、ドロー ン物流の社会実装を推進した。

(17) 「空飛ぶクルマ」の実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 既存のインフラに左右されない次世代航空モビリティシステムとしての「空飛ぶクルマ」の実現に 向け、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、令和5年からの事業開始を目標として、具 体的なユースケースを念頭に試験飛行に係るガイドラインを策定し、事業者の機体開発を支援すると ともに、機体及び運航の安全基準や操縦者の技能証明基準などの制度の整備を進める。

空の移動革命に向けた官民協議会において「空飛ぶクルマーの機体や運航の安全基準、操縦者の 技能証明基準などについて検討に取り組み、2022年3月には「空の移動革命に向けたロードマップ」 を改訂した。また、同月に「試験飛行のガイドライン」を策定し、試験飛行に関する許可基準を明 確にした。

(18) 自動運航船の実用化

【交通政策基本計画における記載】

○ 海運の効率化等を実現するため、令和7年までの自動運航船の実用化に向け、国際基準の改正検討、 国内関係法令の見直しを進める。

運航に必要となる認知・判断・操船の自動化や機器の遠隔監視などに資する技術のトップランナー を中核としたシステムインテグレータの育成を図るべく他産業とも連携して行う次世代技術開発へ の支援を行った。また、ヒューマンエラーの防止等による海上安全の向上等が期待される自動運航 船の実用化に向け、自動運航船の設計、自動化システムの搭載、運航の各段階で安全上留意すべき 事項等をまとめた「自動運航船の安全ガイドライン」を2022年2月に策定するとともに、国際海事 機関(IMO)における自動運航船に係る国際ルールの検討作業をリードした。

(19) 鉄道での自動運転の導入に向けた検討等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一般的な路線での自 動運転の導入に向けた検討や、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車の制御を行うシ ステムの導入、カメラ等の活用による鉄道施設等の状態監視等を推進する。

鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一般的な路線での 自動運転の導入に向け、鉄道事業者の実施する走行試験とも整合を図りつつ検討を行うとともに、 地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車制御を行うシステムについての実証試験等を 推進した。

(20) 海事産業の国際競争力強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 造船業、舶用工業における企業間連携やデジタル化の促進、システムインテグレーション能力の強 化、洋上風力産業への参入、OECDやWTOの枠組を通じた公正な競争条件の確保等に取り組むとと もに、海運業に対し安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高性能・高品質な船舶導入を促進する など、我が国海事産業における国際競争力強化を図る。

海事産業強化法1により、造船事業者の事業再編や生産性向上等による事業基盤強化を推進する とともに、海運事業者に対して、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶(特定船 舶) の導入を支援するための計画認定制度²を創設した。造船業の事業基盤を強化するための事業 基盤強化計画では、2021年度末までに14件の計画を認定した。特定船舶導入計画は、4件の計画を 認定した。併せて、予算等により造船業、舶用工業のサプライチェーンの最適化や技術のトップラ ンナーを中核とした海事産業の集約・連携を加速する次世代技術開発等の支援を行った。また、 2021年11月のOECD造船部会では、造船に関する公的支援の適正化等に向けた取組として、従来の 各国の造船政策レビューに加えて、造船需要予測及び船価モニタリングの実施に向けた作業を進め たほか、我が国が提案した各国公的支援措置の通報制度の強化に向け運用方法等について検討する ことを合意した。

(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

【交通政策基本計画における記載】

○ 次期気象衛星への最新技術の導入や、スーパーコンピュータの高性能化等により、線状降水帯や台 風等の気象予測精度の向上に努める。

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

¹ 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律

² 事業基盤強化計画・特定船舶導入計画 (海事産業強化法) https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

(22) 交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通運輸分野の優れた技術開発シーズを発掘し、社会実装を推進することにより、社会的・経済的 ニーズの変化に的確に応えるとともに、イノベーションを創出する技術ポテンシャルの底上げを図る。

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

(23)「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略 的な海外展開

【交通政策基本計画における記載】

- 「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展 開に向けて、特に以下の取組を推進する。
 - ・「川上」段階における政府の関与を強化するため、在外公館のリソースを最大限活用しつつ、トッ プセールスによる相手国への働きかけ、官民連携による案件形成、国際会議の機会等を活用した我 が国の「質の高いインフラ」の情報発信、独立行政法人等の活用等の取組を行う。
 - ・我が国の強みを活かした案件形成を促進するため、技術移転や人材育成支援、制度構築支援等のソ フトインフラ面での支援の、ハード整備支援と併せたパッケージ化を推進する。また、案件形成段 階から施設整備後の運営への我が国企業の参画までを見据えて一体的に相手国政府と交渉を行う。 加えて、相手国の様々な課題を総合的に捉え、複数のインフラ案件や複数の日本企業の技術を組み 合わせて、スマートシティやTOD等の分野横断的な面的開発として我が国のインフラシステムを 売り込む。
 - ・デジタル技術・データの活用を通じた競争力の向上を図るため、新型コロナウイルス感染症の感染 拡大により変化する新興国ニーズも踏まえ、MaaSなどの交通ソフトインフラの海外展開を推進す る。特に、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用し、交通・都市開発事業に 加え、それらを支援する事業としてエネルギー、水道、情報通信等の分野に対しても柔軟な支援を 推進することで、スマートシティやMaaS等の新しい動きにも対応し、我が国事業者の積極的な海 外市場参入を促進する。
 - ・カーボンニュートラルに貢献するため、渋滞解消によるCO₂削減効果の大きい道路交通システムや 都市鉄道など環境性能の高いインフラの海外展開を推進する。
 - ・港湾の整備や巡視船等官公庁船の海外展開などFOIP(自由で開かれたインド太平洋)に資するプロ ジェクトを推進する。
 - ・我が国事業者の海外展開に有利な環境を整備するため、官民が連携して、戦略的な標準の活用を図

2020年12月に官房長官を議長とする経協インフラ戦略会議において「インフラシステム海外展開 戦略2025」が策定されたことを踏まえ、国土交通省においては、①ポストコロナ社会を見据えたデ ジタル技術の活用、②地球規模での気候変動への対応などによる経済と環境の好循環の実現、③ [自 由で開かれたインド太平洋(FOIP)」への寄与を、取組を強化すべき課題として位置付け、具体的 対応策をまとめた「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2021」を策定した。同計画に基 づき、各分野において、トップセールス、二国間対話、案件形成調査等、川上からの案件形成に引 き続き取り組むとともに、官民ファンドである海外交通・都市開発事業支援機構(IOIN)を活用 した事業参入環境の整備、独立行政法人等の活用等、各分野の技術の国際標準化の推進に向けた取 組等を実施した。この結果、2021年度は、日本企業連合が運営に参画するチンギスハーン国際空港 の開港、カイロ地下鉄四号線第一期向け車両の受注、イギリスのHS2の高速鉄道車両の受注及び保 守の受注、インドネシア・パティンバン港自動車ターミナルにおける本邦企業による運営参画、ベ

トナムの港湾施設の国家技術基準策定協力、ジブチ向け巡視船の贈与契約の締結等の成果を上げた。 また、行動計画において、スマートシティ、MaaS、AIオンデマンド交通等の交通ソフトインフ ラが新たに重点化すべき分野と位置づけられたことから、ASEAN10か国26都市におけるスマート シティの具体的案件形成に向けた支援策である「SmartIAMP」により、ベトナムにおけるAIを活 用したオンデマンド交通サービスの実証実験をはじめとした案件形成調査等、交通インフラの社会 実装に向けた施策を実施した。

さらに、IOINにおいても、出資や事業参画を始めとする各種支援を通じて我が国事業者の積極 的な海外市場参入を促進している。2021年度は、インドにおけるエネルギー輸送・供給網整備事業 や北米・欧州での高精度デジタル道路地図整備事業、ベルギーでの無人航空機運航管理システム事 業等、カーボンニュートラル分野、デジタル分野等を含めた新規7案件への支援を決定した。併せ て、参入案件の形成を「川上」段階から図るため、2021年5月に本邦通信事業者及びカナダ・エド モントン国際空港と同空港周辺のオンデマンドバスサービス事業の開発に関する協力覚書を締結し た。

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

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準等の普及を推進するとともに、政策 対話を通じた海外展開の障壁となる規制やインフラ等の改善及びワークショップを通じた高品質サー ビスの認知度向上等により、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。

事業者間(BtoB)におけるコールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」のASEAN等への 普及を推進するため、2020年度に策定した普及戦略に基づき、2021年度にインドネシア及びタイに おけるアクションプランを策定した。また、2020年度に策定したマレーシアにおけるアクションプ ランに基づく取組として、2022年2月、現地物流事業者等を対象としたコールドチェーン普及啓発 セミナーを開催し、JSA-S1004の意義等について理解の醸成を図った。

また、2021年1月に国際標準化機構(ISO)に設置されたコールドチェーン物流に関する技術委 員会(TC315)において、我が国は議長国としてコールドチェーン物流分野の国際標準化に向けた 議論を主導した。

さらに、2021年9月にフィリピンとの政策対話及び官民ワークショップを開催したほか、2022年 1月にマレーシアとの政策対話を開催し、制度やインフラ等に係る課題の解決に向けた働きかけや 我が国の物流システムのプロモーションを実施した。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国の造船技術を活用し、東南アジア・太平洋島嶼国等における海上交通インフラの高度化に向 けた協力を推進する。

途上国における我が国の造船技術へのニーズを踏まえ、ODAを通じた船舶の供与、低環境負荷 船の普及促進に向けた環境整備、洋上浮体での海洋施設撤去の実現可能性の検討等を行い、海上交 通インフラの高度化に向けた協力を推進した。

サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保 第3節

(1)物流分野のデジタル化等の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 深刻な労働力不足等の課題に対応すべく、サプライチェーン全体の徹底した最適化を図るため、手 続書面の電子化の徹底等による物流分野のデジタル化や、倉庫等の物流施設や幹線輸送における自動 化・機械化の導入、モノ・データ・業務プロセス等物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準 化、物流・商流データ基盤の構築、高度物流人材の育成・確保等に取り組む。

機械化・デジタル化を通じて物流分野における既存のビジネスモデルや働き方を変革する物流 DXを推進するため、物流事業者等による省人化・自動化に資する機器の導入等を支援するととも に、サプライチェーン全体の輸送効率化を推進するため、関係事業者が連携したAI、IoT等の新技 術の活用について実証を実施し、物流・商流データ基盤を活用した取組の社会実装を進めた。また、 物流分野における機械化・デジタル化の前提となる物流標準化について、企業間の取組の促進や横 展開に取り組むとともに、「官民物流標準化懇談会」において、業種分野を超えた標準化のための 具体的な議論を開始した。加えて、物流のあるべき将来像としての我が国におけるフィジカルイン ターネット実現に向けた議論を行い、2040(令和22)年を目標としたロードマップを作成した。さ らに、物流効率化を牽引する高度物流人材の育成・確保に向けて、官民一体となったシンポジウム の開催など情報発信の充実を図った。

(2)物流の労働力不足対策の加速等

【交通政策基本計画における記載】

○ トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制も見据え、短いリードタイムや契約にない附帯作 業等の商慣習の見直し、「ホワイト物流」推進運動の推進や標準的な運賃の浸透等による取引環境の 改善を図るほか、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、再配達の削減等により労働生 産性を改善し、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進を図る。

2024年度より、自動車の運転業務の時間外労働について、罰則付きの上限規制が課されることも 踏まえ、トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、普及セミナー等を通じて 荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野の改善策を取りまとめたガイドラインの浸透や「ホワイト物 流」推進運動の推進を行うとともに、標準的な運賃の浸透等を図るため荷主向けリーフレットを配 布するなど、商習慣の見直しも含めた取引環境の適正化等の推進を図った。

物流総合効率化法に基づき、荷主企業と物流事業者が連携した共同輸配送等の取組の支援に加え、 2021年度からは、その取組と合わせて導入する自動化機器等への補助制度を設け、より効率的で持 続可能な共同輸配送を推進した。

再配達の削減に向けては、国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC 事業の生産 性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討などを踏まえ、宅配ボックスや置き配などの多様 な受取方法を推進した。

また、接触や対面機会を極力減らしたラストワンマイル配送に係るモデル的な取組の構築・普及 を推進するべく、2020年度3次補正において非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事 業を通じた検証と、優良事例等の横展開を実施した。

(3) 強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 大規模災害や感染症流行など、どのような状況にあっても維持される、強靱性と持続可能性を確保 した物流ネットワークの構築を図るため、非接触・非対面やデジタル化等に対応した物流インフラの 整備や、重要物流道路の機能強化等の、産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化、物流産業に おける低炭素化・脱炭素化等を推進する。

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、第2章第1節(7)に同じ。

「サイバーポート」の取組については、第2章第2節(6)に同じ。

また、新型コロナウイルス感染症対策としても有効な非接触化を、出入管理のセキュリティを確 保しつつ行うため、PS(Port Security)カードの番号を用いたコンテナ搬出入情報等の電子化を推進 するほか、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、重要物流道路の機 能強化等の産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化等を推進した。

(4) 自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏を つなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、本線合流部での安全対策や 隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたイン フラ側からの支援策について検討を推進するほか、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推 進する。

自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推進するため、2021年11月から道路との連携に関 する官民共同研究を開始した。

(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ ドライバー不足に対応し、国内物流を安定的に支えるとともに、災害発生時の基幹的海上交通ネッ トワークを維持するため、内航フェリー・RORO輸送網を構築する。

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

(6)農林水産物・食品の輸出促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標の達成に向けて、輸送網の集約、輸 配送の共同化、輸出促進に資する港湾施設等の整備、産地と港湾が連携したコールドチェーンの確保 等を通じた物流の効率化・高度化を推進する。

2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標に向け、輸送網の集約、輸配送の共 同化、日本式コールドチェーン物流サービス規格の普及促進、輸出に戦略的に取り組む港湾におけ るリーファーコンテナ電源供給施設等の整備を進めるとともに、新たな地域における輸出拠点とな る港湾の環境整備等により、物流の効率化・高度化を推進した。

(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 日中韓物流大臣会合を通じて東アジアにおける物流のシームレス化を推進するとともに、政策対話 やパイロット事業等を通じた我が国の物流事業者による輸送の複線化・効率化等により、拡大・深化 する我が国のグローバルサプライチェーンや海外各国との貿易を支える国際物流の円滑化・強靭化を 推進する。

2021年8月に第8回日中韓物流大臣会合を開催し、昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大や世 界的な気候変動などの影響を踏まえ、三国間の強靱で円滑かつ環境にやさしい物流の推進に向けた 連携強化を確認し、共同声明を採択した。当共同声明では、NEAL-NETにおける情報共有サービ スをさらに強化するため、引き続き情報共有ネットワークへの参加港の拡大に努めるとともに、他 の地域における港との協力を強化することが明記された。2021年9月には、ウラジオストク港との 試験接続を開始した。

また、ASEAN等への生産拠点の多元化を支える物流を構築するため、カンボジアにおいて鉄道 を利用した代替輸送手段の確保や輸送の効率化のための実証実験を実施し、代替輸送手段としての 有効性や事業化に向けた課題等を確認するとともに課題解決に向けた方策を取りまとめた。

(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等

【交通政策基本計画における記載】

○ 内航海運の船員確保や生産性向上を通じた安定的輸送の確保により、持続的なサービス提供が可能 となるよう、船員の働き方改革の推進、取引環境の改善を図るとともに、運航・経営効率化や新技術 の活用等を総合的に推進する。

2021年5月に成立した「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」によ る内航海運業法(昭和27年法律第151号)、船員法(昭和22年法律第100号)及び船員職業安定法(昭 和23年法律第130号)等の改正により、船員の労務管理の適正化を通じて船員の安定的な確保・育 成のための環境を整備し、併せて、内航海運の取引環境の改善と生産性向上のため、契約の書面交 付を義務化するとともに、荷主勧告・公表制度や船舶管理業の登録制度を創設した。

(9) 気象データの利活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通分野での生産性向上のため、気象業務に関する幅広い産学官の関係者による対話の場を通じ、 クラウド技術を活用したデータ共有等を推進するとともに、「気象データアナリスト」等の人材育成 を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。

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

(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海 航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に 向けた環境整備を進める。

北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、 海運事業者、研究機関、関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行った。

(11) KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年国際物流に対するテロ対策の要請が高 まっている中、物流の効率化とセキュリティ対応の両立を図るため、KS/RA(特定荷主/特定航空貨 物利用運送事業者等)制度において、荷主や物流事業者における負担も踏まえ、より効率的かつ効果 的なものとなるよう、AEO制度との調和も含めそのあり方について検討する。

国際機関の動きを注視しつつ、効率的かつ効果的な制度となるような検討を行うため、業界及び 関係機関との意見交換を行った。

災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹 底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 第1節

(1) 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、高潮対策、高波対策、浸水対策、 豪雪対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

2020(令和2)年度に引き続き、鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を推進した。 国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強 靱化の対策として航路標識の耐災害性強化対策に係る整備を実施した。

設計津波を超える大規模津波発生時に、防波堤が倒壊して、津波の到達時間が早まり被害が拡大 する事態や、静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、「粘り強い構造」を導 入した防波堤の整備を推進するとともに、津波発生時等に堤外地で活動する港湾労働者等全員の安 全な避難を可能とするため、避難訓練の実施や避難施設の設置等のソフト・ハードを組み合わせた 対策を促進した。

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

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

(2) 地震発生時の安全な列車の停止

【交通政策基本計画における記載】

○ 地震発生時に列車を安全に止めるための対策(新幹線においてはさらに脱線・逸脱の防止)を実施 する。

地震発生時に列車をより安全に停止させるため、緊急地震速報の活用等を推進している(2021年 3月末現在でJR、大手民鉄をはじめとして全鉄軌道事業者の約7割において活用)。また、鉄道事 業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対策の整備等について、進捗状況を確認し、必要に 応じ指導・助言を行った。

(3) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等

【交通政策基本計画における記載】

○ 河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の出入口、トンネ ル等において、止水板や防水扉の整備等を推進する。また、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策 や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。

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

(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号 機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円 滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

道路管理者と連携し、交通事故の減少や被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の 対応力の向上等が見込まれる環状交差点の適切な箇所への導入を推進し、2021年度末までに40都道 府県140か所で導入された。

(5)無電柱化の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等を図るため、 無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(2020年12月閣議決定)も踏まえ、新設電 柱を増やさない、徹底したコスト縮減の推進、事業の更なるスピードアップ、を基本方針として策 定した新たな無電柱化推進計画に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の 形成等の観点から無電柱化を推進した。

無電柱化事業の推進の他、緊急輸送道路等の沿道区域に電柱を設置する場合の届出・勧告制度の 運用を開始した。また、地下ケーブル等への固定資産税の軽減措置の期間を延長した。

(6) 船舶の走錨事故の防止

【交通政策基本計画における記載】

○ 台風来襲時等における船舶の走錨等に起因する事故を未然に防止し、船舶交通の安全の確保と、人 流・物流の安定化を図るため、海域監視体制を強化しつつ、臨海部の海上空港等の施設周辺海域にお ける錨泊制限等や円滑な湾外避難の実施等に取り組む。

また、船上で船長等が自船の走錨リスクを把握するシステムの開発・普及、港内避泊が困難な港湾 や混雑海域周辺の港湾等における避泊水域確保のための防波堤等の整備などを推進する。

大阪湾北部海域における海域監視体制の強化のため、レーダー施設等の整備を進めているほか、 「海上交通安全法等の一部を改正する法律」(令和3年法律第53号)により、船舶に対する湾外等 の安全な海域への避難の勧告・命令制度や、海上施設への船舶の衝突防止のためのバーチャルAIS 航路標識の緊急表示制度等を創設し、走錨等に起因する事故の防止対策の充実を図った。

また、走錨対策の一環として、船員が錨泊予定地における自船の走錨リスクを判定し、リスクに 応じた走錨対策(錨泊地や錨泊方法の変更等)の実施を促すスマートフォン等向けのアプリである 「走錨リスク判定システム」を開発し、2021年7月に無料公開するとともに、業界団体等とも協力 のうえ普及促進を図った。

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

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

【交通政策基本計画における記載】

○ 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止のため、より効果的なコンテナ固縛等の手法の検討や 港湾管理者等への優良事例の共有を行う。

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

(8)海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 気候変動に起因する海面上昇に適応するため、港湾の技術上の基準等を整備するとともに、気象・ 海象のモニタリングの継続や外力強大化に対応した技術開発を推進する。

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

(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害発生後、被災地の支援・復旧が迅速に実施できるよう、装備資機材の充実・訓練の実施等によ るTEC-FORCEの機能拡充・強化、輸送経路の啓開や緊急支援物資の輸送、鉄道の早期復旧等に係る 関係機関との枠組み構築・連携強化等を進める。併せて、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金 等のリソースを最大限活用した予測精度の向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災 気象情報の改善及び気象データ利活用促進や適時的確な提供等を推進する。

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

道路については、道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、道路 管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進した。加えて、速やかな道路啓開に資する、道路管 理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進した。

防災気象情報の改善等については、数値予報モデルの改良を進め、初期値の精度向上を図るとと もに、数値予報資料の特性の把握や、観測資料による数値予報資料の評価などを通じて、台風中心 位置予測精度の改善を進めた。加えて、緊急地震速報や津波警報、噴火警報等の迅速かつ安定的な 発表体制を維持するために地震・火山観測施設を順次更新したほか、長期間活動していない火口等 から噴火した場合でも、実際の噴火状況に即した降灰予報を速やかに発表する運用を開始するなど、 適時的確な情報提供を推進した。

(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害が発生し、又は発生するおそれがある場合、鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、 訪日外国人旅行者を含む利用客を混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信等の対 策を行う。また、船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な 船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

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

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

船舶については、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、迅速に広域応援部隊を輸送 するため、2016年にとりまとめた「広域応援部隊進出における海上輸送対策」に基づき、国土交通 省、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者が連携し、民間フェリーを利用した広域応援 部隊進出にかかる図上訓練等を実施した。

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

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む事業継続計画「A2-BCP」に基づき、 空港関係者やアクセス事業者と連携し、多言語やSNS等による情報提供を含む災害時の対応を行 うとともに、事業継続計画の実効性の強化に向け訓練等を実施した。

(11) 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保

【交通政策基本計画における記載】

○ 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、地方公共団体 や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。

2020年度に引き続き、人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震 が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都 市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施した。

(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

【交通政策基本計画における記載】

○ 大規模災害時における物資輸送の迅速化・効率化のため、国・地方公共団体等共通の緊急支援物資 輸送プラットフォームをクラウド上に構築するなど、輸送オペレーションのデジタル化を推進する。

国・地方公共団体等共通の緊急支援物資輸送プラットフォームをクラウド上に構築し、関係機関 による演習を通じて緊急支援物資輸送の実効性向上を図った。また、陸路が寸断された孤立集落等 への確実な緊急支援物資輸送を可能とする高ペイロードのドローンを開発した。

(13) 「運輸防災マネジメント」の導入

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力(防災+事業継続)の強化を促す「運輸 防災マネジメント」を導入する。

頻発化・激甚化する自然災害への対応のため、運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」 を組み込み、事業者の防災・事業継続に関する取組を国が評価する「運輸防災マネジメント」の推 進を図った。2021年度は、運輸事業者に対する運輸安全マネジメント評価を374者(鉄道23者、自 動車291者、海運52者、航空8者)に実施した。

また、運輸事業者の防災に対する普及啓発及び運輸事業者の防災意識の更なる向上を図るため、 「運輸防災マネジメントセミナー」、「運輸防災ワークショップ」等を実施し、2021年度は1.704人 が受講した。

(14) 災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 自然災害のみならず、事故やインシデントによる遅延等においても交通サービスが迅速に復旧し、 社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を 促進する。併せて、災害時やその復旧過程において、これらの対応や利用者向けの適切な情報提供が 円滑に進むよう、日頃より関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

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

空港については、事業継続計画「A2-BCP」に基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携 を図り、災害時の対応を行うとともに、事業継続計画の実効性の強化に向け訓練等を実施した。

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解 消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワー クの強化等を推進する。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの 解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネット ワークの強化等を推進した。

(16)「道の駅」の防災機能の強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 「道の駅」の防災機能を強化するため、災害時に地域の避難所等となる地域防災計画に位置づけら れた「道の駅」についてBCP策定や防災訓練を実施するとともに、広域的な復旧・復興活動拠点と なる「道の駅」を選定し、民間資金も活用しながら防災機能強化を図る。

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

(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靭化

【交通政策基本計画における記載】

○ 巨大地震等の発生に備え、迅速な沖合退避や係留強化に資する海・船の視点から見た港湾強靭化に 取り組むとともに、みなとオアシスや基幹的広域防災拠点を活用した災害対応能力の強化に取り組む。

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

また、緊急物資輸送等の訓練を通じて、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図った。 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化の拠点であるみなとオアシスを活用しつつ、 一定の条件を満たすみなとオアシスを災害発生時に復旧・復興の拠点として機能する「災害対応型 みなとオアシス」として位置づけるとともに、これらをネットワーク化して、広域的な災害に対応 可能な「みなとオアシス防災ネットワーク」の構築に向けて検討を行った。

(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ 衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害 発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。

迅速な港湾機能の復旧等の体制構築に向け、ドローンや衛星等のリモートセンシング技術の活用 による迅速な被災状況把握体制を構築に向けて検討を行った。

(19) 空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された事業継続計画(「A2-BCP」)に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の 実施等による事業継続計画の実効性の強化に取り組む。

空港の事業継続計画「A2-BCP」を実効性のあるものとするため、全95空港のうち87空港に おいて、各種訓練等を2021年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認、関係機関等で共 有することで、事業継続計画や訓練の見直しを推進した。

(20) 災害発生時の物流機能の維持

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害発生時に物流機能が維持されるよう、広域的な観点による多様な輸送手段の活用や、物流事業 者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

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

また、災害時における円滑な支援物資輸送を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、 自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会等において、物流専門家の派遣を 含む物流事業者団体との災害時協力協定の締結・高度化を促進した。

さらに、物流総合効率化法の活用により、災害に強い物流施設の整備等を促進するとともに、多

種多様でより多くの民間物資拠点のリスト化を推進した。

(21) 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害に対する電源確保、バックアップ機能、職員の対応能力の強化等により、災害に強い自動車関 係情報システムの運用体制を構築する。

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

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

(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

【交通政策基本計画における記載】

「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、交通インフラ・システムの老朽化対策について、 中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・ 安心の確保を図る。

対策の実施にあたっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定した 上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的 に行う。また、新技術の活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を進めるとともに、新技 術のシーズとニーズのマッチング支援等による導入促進等を図る。また、社会情勢や地域構造の変化 に応じて、既存のインフラの集約・再編等によるインフラストックの適正化に取り組む。

インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえた個別施設計画の適切な更新を促進するととも に、「予防保全 |への本格転換に向けた早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応を進めている。 また、メンテナンスの生産性向上に向けた新技術等の導入促進、インフラストックの適正化に向け たインフラの集約・再編等に関する取組を推進している。

例えば、道路の老朽化対策については、橋梁、トンネル等の一巡目点検が2018年度末に概ね完了 し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在しており、このうち、地方 公共団体管理の橋梁では修繕等措置が完了したものが約35%にとどまることを踏まえ、2020年度に 創設した「道路メンテナンス事業補助制度」を活用し、修繕等の措置が進むように計画的かつ集中 的な支援を実施するとともに、新技術等の活用促進を図るための優先的な支援を実施した。また、 人員、技術面で課題を抱えている市町村への支援として、各都道府県に設置された「道路メンテナ ンス会議」を活用し、定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注、自治体職員向け の研修や、効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うなど、自治体が行う道路の老朽化対策に対 する技術支援を実施した。

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

空港については、長期的視点に立ち策定した維持管理・更新計画に基づき、定期的な点検・診断 を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全的維持管理を推進するとともに、空港舗 装面の点検、健全度評価及び劣化予測を行うため開発したシステムの運用を行った。また、各空港 管理者が維持管理を着実に実施するため、維持管理に関する研修の内容充実や、新技術開発の状況 等を共有する『空港施設メンテナンスブロック会議』を引き続き開催するとともに、空港管理者相 互に情報の共有化を図るための空港施設管理情報システムを拡充し、維持管理に係る課題解決に向 けた連携・支援を行った。

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

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

航路標識については、「国土交通省インフラ長寿命化計画 (行動計画) | を踏まえ、航路標識の点 検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施した航路標識について、修繕・更新等の必要な整 備を実施した。

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

(23) 老朽化車両・船舶の更新

【交通政策基本計画における記載】

○ 利用者の安全確保や利便を図るため、厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車 両・船舶の更新を支援する。

船舶については、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等 の代替建造の支援を行う。

バスや鉄道における老朽化車両の更新に対する支援を実施した。

船舶については、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度により、内航海運のグリーン化に資する船 舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行った。

また、国内クルーズ船や船員の労働環境の改善に資する船舶の建造に対し、優遇金利の適用を拡 充し、代替建造の促進を図った。

(24) 新幹線の大規模改修への対応

【交通政策基本計画における記載】

○開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

2020年度に引き続き、新幹線の大規模改修が適切に実施されるよう、その進捗状況を確認した。 また、積立期間中のJR東日本及びJR西日本に対しては、両社の引当金積立計画に基づく実施状況 を確認した。

輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 第2節

(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、地域公共交通事業者が講じる駅・車両等の衛生 対策等に対し支援する。

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

(2) 公共交通機関の利用者への感染予防対策の呼びかけの促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通機関の事業者から利用者への感染予防対策の呼びかけや、混雑緩和のための時差出勤等の 呼びかけを促進する。また、公共交通に対する過度な不安が広がることのないよう、利用者とのリス クコミュニケーションを促進する。

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

(3)空港等での検疫の適切な実施等

【交通政策基本計画における記載】

○ 空港等での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線 の確保等に取り組む。

空港での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、税関、出入国管理、検疫所等の関係府省庁 や所管業界と連携し、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線の確保等に取り組んだ。

(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

【交通政策基本計画における記載】

○ 防疫対策や自然災害対応の円滑な実施のため、港湾の水際・防災対策の関係者からなる連絡体制の 構築に取り組むとともに、感染症のまん延時においても物流の事業継続を考慮した港湾における感染 症BCPの策定に取り組む。

新型コロナウイルス感染症等の水際対策や防災対策等について、東京2020大会の開催や出水期に 向け、2021(令和3)年7月に、全国の重要港湾以上の各港湾において水際・防災対策連絡会議を 開催し、関係者間の情報共有を行い連携を強化した。また、港湾等における軽石の漂流・漂着状況 等についての情報共有等を図るため、2021年11月、12月に東京港、神戸港等の港湾において同会議 を開催した。

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

(5) 先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 高齢運転者による事故の深刻化の抑止や道路交通の弱者の安全を守るなどの観点から、先進技術等 を利用して、ドライバーの運転支援や負荷軽減に資する、より安全な自動車の開発・実用化・普及を 促進する。

また、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、運転に不安を覚える高齢運転者等が、申請 により運転することができる車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の円滑 な施行に向けた取組を推進する。

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していること や、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、「安全運転サポート車」 (サポカー) の普及促進に取り組むとともに、2021年11月以降の国産新車乗用車から順次衝突被害 軽減ブレーキの装着義務化を進める等、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進 に取り組んだ結果、9割を超える新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載され た。

2020年の道路交通法改正により、申請により対象車両を一定の安全運転支援機能を備える自動車 に限定するなどの条件を運転免許に付与等するサポートカー限定免許制度が導入され、2022年5月 13日に施行されることから申請による条件の付与等の基準について整備した。

(6) 監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通事業者に対する監査の充実・強化により、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとと もに事業の健全な発達を図る。また、交通事業者による安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安 全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、中小規模事業者に対する制度の普及・啓発等を推進 する。

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

運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を図るため、運輸審議会の答申(2017年7月)を踏まえ、 運輸安全マネジメント制度の充実強化及び事業者の取組の深化を促進した。2021年度は、運輸安全 マネジメント評価を374者(鉄道23者、自動車291者、海運52者、航空8者)実施した。また、2021 年度までにすべての貸切バス事業者約4,144者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、安全 管理体制を確認することとしており、2021年度は229者評価を実施し、代表者変更により評価が実 施できなかった1者を除く全ての貸切バス事業者への安全管理体制の確認を完了した。

制度の普及啓発を図るため、「運輸安全マネジメントセミナー」及び「認定セミナー」を実施し、 2021年度は8.973人受講した。また、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」及び「安全統括管理 者会議(安統管フォーラム)」の開催等により、中小事業者をはじめ運輸事業者の安全意識の更な る向上を図った。

(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 運輸に係る事故を防止するため、社会情勢等の変化も踏まえ、同種事故の比較分析など事故調査結 果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図るとともに、効果的な再発防止策の提言、 その周知徹底を図る。

運輸における自動化等の技術革新や、自然災害の激甚化等の社会情勢の変化により、態様や原因 が複雑化する事故の原因究明にあたっては、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活 用等を進め、調査・分析手法の高度化を図った。さらに、効果的な再発防止策の提言に努めるとと もに、事故等防止・被害軽減のための情報発信・普及啓発活動を推進するため、以下の取組を実施 した。

- ・踏切事故を防止するため、踏切横断ルールや踏切廃止等の事例を紹介する安全啓発ページ「踏 切事故を起こさないために」を運輸安全委員会ホームページに開設した。
- ・小型船舶の機関故障に起因する事故を防止するため、これまでの事故調査結果を、故障部位別 にランキング形式で表示、検索できる「小型船舶機関故障検索システム」を運輸安全委員会ホー ムページに開設した。
- ・小型船舶の衝突事故の調査事例を分析し、AISの活用などの事故防止に向けたポイントを提言 した運輸安全委員会ダイジェスト「小型船舶の衝突事故防止に向けて」を刊行した。
- ・その他、蓄積したデータを活用・分析し、安全啓発を図るため、運輸安全委員会ダイジェスト、 地方分析集等を刊行するとともに、これらの刊行物等を活用して関係団体等に対する出前講座 を実施した。

また、2021年 6 月に公布された航空法等の一部を改正する法律(令和3年法律第65号。以下「改 正航空法 | という。)により運輸安全委員会設置法(昭和48年法律第113号)が改正され、運輸安全 委員会の調査対象に無人航空機の事故等が新たに加わることとなったことに伴い、専門知識を有す る人材を調査官に採用するなど体制の整備を進めた。

(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ドローン等新たな事故調査機材を活用した新たな調査手法の構築、実施を図る。

現場調査において、ドローン等を活用し、残骸の散乱状況など事故等発生時の状況を迅速かつ的 確に把握するとともに、本部でもリアルタイムで情報が共有される仕組みを試行した。

(9) 航空機整備事業(MRO)の国内実施の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業(MRO(整備・修理・オーバーホール)) の国内実施について、質の向上を図りつつ促進を図る。

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

また、整備士について、女性向け講習会の開催等による若年層の関心を高める裾野拡大の取組等 を実施した。

(10) マラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保

【交通政策基本計画における記載】

○ 海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保のため、航行援 助施設の更新、維持管理、人材育成等に参画する。

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の修繕・代替のための調査及び同海峡におけ る航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施するとともに、2018年3月に開始さ

れたJAIF(日ASEAN統合基金)の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査の現地調査を 引き続き実施した。

ASEAN諸国のVTS管制官³を育成するASEAN地域訓練センター(マレーシア)において研修を 支援している。2021年度に予定していた研修は感染症対策のため保留(延期)となっている。

ASEAN地域における小型船舶への情報提供方法を検討するため、ASEAN10ヵ国を対象に現況 調査を実施した。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

【交通政策基本計画における記載】

○ 海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用を通じて、海技士及び小型船舶操縦士の知識技 能の維持向上を図る。

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

(12) 交通分野でのテロ対策の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通機関の各事業者や施設管理者等と連携し、必要な訓練の実施や警戒警備の強化、資機材の導入・ 増設等を図る等、テロ対策を推進する。

安全・安心な東京2020大会の実現に向け、各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促したほ か、主に以下のようなテロ対策に取り組んだ。

① 鉄道におけるテロ対策

2021年10月31日に発生した京王線車内傷害事件等を受けて2021年12月3日にとりまとめた今後の 対策等を踏まえ、駅構内の巡回や警戒添乗の実施及びその周知に取り組んだほか、各種非常用設備 の表示の共通化、防犯関係設備の充実及び手荷物検査に関する環境整備等について、関係者と検討 を進めた。

② 自動車におけるテロ対策

防犯カメラの設置、巡回警備の強化、不審者、不審物発見時の通報要請や協力体制の整備など、 テロの未然防止対策を推進した。さらに、東京2020大会の開催に向けて、各種イベント主催者等と の連携や資機材の活用により車両突入対策を推進するとともに、セミナーの開催等を通じて事業者 の意識啓発を図った。

③ 船舶・港湾におけるテロ対策

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成16年法律第31号)に基づく国 際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、 国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSC(Port State Control) を通じて、保安の確 保に取り組んだ。また、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対 策の強化を図った。さらに、出入管理情報システムによる効率的な出入管理の実施を推進するとと もに、同システムの導入を拡大した。

また、海上保安庁においては、多客期間における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施 するとともに、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催 するなど、官民一体となったテロ対策を推進した。

³ Vessel Traffic Service(船舶通航業務) の略

④ 航空におけるテロ対策

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器からボディスキャナーをは じめとした高度な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)への入れ替えを加速度的に促進し、今後 の航空需要の回復・増大に向け、航空保安検査の高度化を図った。2020年6月から開催している有 識者会議において保安検査の位置付け、保安検査の役割分担、保安検査の量的・質的向上等の課題 に関して検討を進めており、その議論を踏まえ、2021年6月、保安検査の受検義務付け等を内容と する改正航空法が成立・公布され、2022年3月より施行された。

(13) 滑走路端安全区域(RESA)の整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空の安全・安心を確保するため、航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合 の航空機の損傷軽減対策として、ICAO勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確 保のために設けることとされている滑走路端安全区域(RESA)の整備を着実に実施する。

滑走路端安全区域(RESA)については、航空機の安全確保の観点から、用地確保が容易な空港 から整備を推進し、その他の空港においては、「滑走路端安全区域(RESA)対策に関する指針」 (2017年3月航空局)に基づき対策を検討し、調整が整った空港から順次整備を実施した。

(14)航空保安の強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 「テロに強い空港」を目指し、全国の空港においてボディスキャナー等の高度な保安検査機器の導 入を促進するとともに、保安検査員の人材確保・技能向上等に係る取組を推進する。また、更なる航 空保安の強化に向けて、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に 関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っ ていく。加えて、関係者の役割分担や連携強化、保安検査の量的・質的向上に資する施策について、 継続的に検討を行っていく。

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器からボディスキャナーをは じめとした高度な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)への入れ替えを加速度的に促進し、今後 の航空需要の回復・増大に向け航空保安検査の高度化を図るとともに、保安検査員の労働環境の改 善等について検討する「保安検査員の人材確保・育成検討WG」等の場を活用して、保安検査に係 る人材確保等の取組を進めた。

また、2020年6月から開催している有識者会議において保安検査の位置付け、保安検査の役割分 担、保安検査の量的・質的向上等の課題に関して検討を進めており、その議論を踏まえ、2021年6 月、保安検査の受検義務付け等を内容とする改正航空法が成立・公布され、2022年3月より施行さ れた。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 医療・介護技術の進歩や、社会保障制度の状況、高齢化の進展等による自動車事故被害者やその家 族を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、自動車事故被害者等のニーズにきめ細かに対応していけるよ う、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」を開催し、自動車事故被害者、遺 族等の関係者や有識者からの意見を踏まえ、自動車事故被害者の治療・リハビリテーションの機会 確保に向けた環境整備や介護する家族の高齢化の進展等により、介護をする人がいなくなった場合 (いわゆる「介護者なき後」) への対策等を柱とした今後の自動車事故の被害者救済対策の方向性 を取りまとめた。

また、自動車事故により常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者に対し、日常生活に おいて抱える経済的負担を軽減させるため、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援するととも に、感染症対策に万全を期するため、消毒液や医療用マスク等を支給対象に追加した。

このほか、介護者なき後等に地域の障害者支援施設やグループホームでの支援を受け、安心して 生活することができるよう、受入事業所に対し設備導入や介護人材確保等に係る経費補助を行った。

(16) 交通事業の働き方改革の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通事業の働き方改革等の推進により、職場の魅力の向上、衛生環境の改善や、デジタル化への対 応等による労働生産性の改善につながる取組を進め、働きがいを高めることにより、人材の確保とそ の育成を図る。また、担い手の高齢化の状況に鑑み、技術の維持・継承に向けた施策を推進する。

自動車運送事業においては、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等に 基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを 通じて、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進するほか、 「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化 を図った。

自動車整備士については、2020年度に引き続き、産学官が協力して、高等学校訪問や自動車整備 業の仕事について動画やSNSを活用したPRの取組を実施するとともに、国においては、自動車整 備人材を受け入れる側の事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催した。また、整備士を目指 す若者をより多く確保するため、PRキャラクターを用いて、自動車点検整備推進運動等の機会を 活用し整備土増加に向けた攻めのPRを推進した。

(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空事業においては、民間養成機関の供給能力拡充等の航空機操縦士・航空機整備士の確保に関す る施策を実施する。また、空港におけるグランドハンドリングの体制を強化するため、「グランドハ ンドリング アクションプラン」に基づき、外国人を含めた人材の確保、生産性の向上、業界の構造 改善等に取り組む。

安全を確保しつつ航空ネットワークの充実等を図るためには、操縦士・整備士等の安定的な供給 を確保することが必要である。現在、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により航空需要は一時 的に減退しているが、今後の経済回復の局面に対応するため、操縦十・整備十として第一線で活躍 するまでに長い時間を要することも考慮し、中長期的な視点で計画的に操縦士・整備士の養成を継 続する必要がある。このため、航空機操縦士については、操縦士資格の切替制度の合理化等の調査 実施や、無利子貸与型奨学金事業及び航空大学校の養成規模拡大による若手操縦士の養成能力拡大 とともに、防衛省出身操縦士の民間活躍に必要な資格取得の負担軽減により即戦力となる操縦士の 確保促進を着実に進めた。

航空機整備士については、特定技能制度による外国人労働者の受け入れが新型コロナウイルス感 染症の影響により、受入候補者の入国手続の見通しがたたず未実施となったが、2022年度の受入に 向け調整を行った。また、女性向け講演会の開催等による若年層の関心を高める裾野拡大の取組な ど、養成・確保策を実施した。

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

に基づき、生産性向上のための地上支援業務への先進技術等の導入に向けた検討調査を実施すると ともに、特定技能制度の活用による外国人材の受入拡大のため、特定技能評価試験を4回実施した。 あわせて、ランプバスやトーイングトラクターの自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を 実施し、課題の抽出、及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を官民連携して行った。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動車運送事業においては、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画 | に基づ く施策の実施などにより、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を 推進する。

自動車運送事業においては、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等に 基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを 通じて、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進するほか、 「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化 を図った。

(19) 日本人船員の養成

【交通政策基本計画における記載】

○ 日本人船員の主要な供給源である独立行政法人海技教育機構をはじめ、関係教育機関や関係団体等 との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組む。

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

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

(20) 船舶への新技術の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上, ひいてはそれによ る安全性向上を図る。また、必要に応じて新技術に係る基準の策定、技術の進展に応じて実船での検 証等により安全性を確保した上で乗組み基準の見直し、船舶検査の合理化等の検討を進める。

内航をはじめとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上、ひいてはそれ による安全性向上を図っている。2021年5月に船舶安全法を改正し、遠隔監視技術を活用した船舶 検査の簡素化制度を創設した。また、コロナ禍を踏まえ、ITを活用した遠隔検査を推進する等船 舶検査手続き等の非接触化に努めた。

運輸部門における脱炭素化等の加速 第3節

(1) 次世代自動車の普及等

【交通政策基本計画における記載】

ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディー ゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。乗用車については、2035年までに新車 販売で電動車100%を実現できるよう包括的な措置を講じる。

2020(令和 2) 年度に引き続き、次世代自動車の普及促進を図るため、環境性能に優れた次世代 自動車等を対象としたエコカー減税や環境性能割、グリーン化特例などの税制上の優遇措置や、次 世代自動車の購入支援を実施した。また、電気自動車等の普及に必要な充電インフラの整備を促進 するため、機器購入費及び設置工事費の一部を支援するとともに、民間事業者の水素ステーション 整備費用の補助を行った。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーションを活用して行い、燃料電池自動車の新 たな需要創出等に必要な活動費用の補助を引き続き行った。

また、燃料電池自動車や水素ステーションの普及に向け、低コスト化に向けた技術開発や規制の 見直し、水素ステーションの戦略的整備を進めた。

さらに、電気バスやハイブリッドトラック、天然ガストラックをはじめ、地域や事業者による集 中的導入などについても支援等を通じて、次世代自動車の一層の普及促進を行った。

(2) 自動車を排出源とするCO2の削減等

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動車を排出源とするCO₂の削減に向けて、燃費及び電費(エネルギー消費効率)向上の推進、地 域公共交通計画に基づく環境負荷の低減が図られた移動手段の確保、公共交通の利用促進のための MaaSの普及やモビリティ・マネジメントの推進、モーダルコネクトの強化等に加え、自転車や環境 負荷の少ないグリーンスローモビリティ等の活用促進、信号機の改良等を推進する。併せて、自動車・ 鉄道・航空分野における交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

エネルギー効率が高くCO。排出の少ない公共交通機関の利用を促進するため、地域ぐるみの公共 交通マーケティング手法の活用とあわせて、地域住民、学校、企業等の公共交通を利用する側の意 識を高める取組を促進した。また、中量輸送を担うLRT、BRTの整備等への支援を行った。

燃費基準については、自動車燃費基準小委員会(交通政策審議会の下部委員会)等を開催し、重 量車の電気自動車等の導入の取組に関する評価等について検討を行った。

以上に加え、信号機の改良等を実施するとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で 構成するエコドライブ普及連絡会において、シンポジウムなど、エコドライブの普及・推進に努め

グリーンスローモビリティにおける取組は、第1章第1節(8)に同じ。

また、交通騒音の発生源対策や周辺対策については、2020年度に引き続き、新幹線鉄道や道路の 沿線地域、空港の周辺地域における騒音対策を推進した。

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

自動車の交通騒音対策としては、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車 両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動 の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を推進した。また、毎年実施 される不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を 防止するための啓発活動を引き続き実施した。

(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等

【交通政策基本計画における記載】

○ 更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化・脱炭素化など環境に優しいグリーン物流の実現や、 荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化、物流施設における低炭素化、ドローン物 流の実用化を推進する。

「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を通じて、物流事業者や荷主企業等の複数 事業者間の協働による取組を支援し、グリーン物流の普及を促進した。2021年度には、総合物流施 策大綱(2021年度~2025年度)の柱である「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体 の徹底した最適化」や「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」に則した取組を行った事業 者を表彰する「物流DX・標準化表彰 | 及び「物流構造改革表彰 | を新設し、物流の生産性向上等 をより一層推進した。

モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化 計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画 に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行った。

2020年度に引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進や船舶共有建造制 度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援等によりモーダルシフトの促進を行った。

エコシップマークについては、2022年4月にモーダルシフトへの貢献度の高い優良事業者10社に 対して表彰を実施した。

加えて、2019年度に創設した海運モーダルシフト大賞について、上記優良事業者からモーダルシ フトに最も貢献度の高かった事業者を4社選定し、2022年4月に表彰を実施した。

更に、2021年度より、物流総合効率化法に基づき、物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を 導入した場合や、サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取組を 実施する場合の補助制度を新たに設けることなどにより、物流DXを推進したほか、関係局等とも 連携しながら、トラック輸送の効率化を図った。

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

過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることで、運輸部門の温室効果ガスの削減と物流 網の維持を図り、買い物における不便を解消する等生活の利便を抜本的に改善させ、併せて災害時 等にも活用可能な物流手段として、ドローンの導入等を支援するなど、ドローン物流の実用化を推 進した。

(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発を推進すると ともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ 設備の導入等を促進する。

水素を燃料とする鉄道車両の実用化に向けた実証実験など必要な開発を推進するとともに、2020 年度に引き続き、蓄電池を搭載したハイブリッド車両等エネルギー消費効率の良い車両の導入、鉄 道施設への省エネ設備等の導入を推進した。

(5) 航空分野における低炭素化

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空分野の低炭素化に向けて、CO₂排出物基準の導入による環境性能に優れた航空機材の普及促進、 航空交通システムの高度化の推進、空港の脱炭素化の推進、及びバイオジェット燃料を含む持続可能 な航空燃料の普及を図る。また、ICAOを通じ低・脱炭素化を一層加速させるための具体的な国際枠 組みを牽引する。

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

航空機運航分野におけるCO。削減に関する検討会においては、機材・装備品等への新技術導入、 管制の高度化による運航方式の改善、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進の3つのアプロー チによるCO₂排出削減の中長期の取組の方向性等について検討し、2021年12月の第4回検討会にお いて、工程表を取りまとめた。

空港分野におけるCO。削減に関する検討会においては、空港を再エネ拠点化する方策や空港の施 設・車両からのCO₂排出を削減する方策について検討し、工程表や各空港が計画を作る際に参考と するガイドラインを策定。

また、2022年の国際民間航空機関(ICAO)総会に向けて、長期目標の策定のための検討グルー プの議長を我が国が務め、積極的に議論を進めた。

(6) カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 港湾・海事分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、水素等の次世代エネ ルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じ て温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポートの形成、国内サプライ チェーンの形成を含めた洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用等に取り組む。

港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入 環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて 「カーボンニュートラルポート(CNP)」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現への貢献を図 ることとしている。このため、2021年6月から、CNPの形成に向けた取組の加速化を図る各種方 策について整理等を行う「カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた検討会 | を開催し、 2021年12月、検討結果を踏まえ、各港湾管理者が国の方針に基づきCNP形成計画を策定するため のマニュアルを公表した。また、LNGバンカリング拠点の整備、停泊中船舶に陸上電力を供給す る設備の整備、水素燃料化した荷役機械等導入の検討、洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン 生態系の活用等を推進した。

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

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

【交通政策基本計画における記載】

○ 産学官公の連携により取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」に基づ き、2028年までにゼロエミッション船の商業運航を実現し、我が国造船・海運業の国際競争力の強 化及び2050年までのカーボンニュートラル実現に向けた海上輸送の更なる低炭素化を目指す。その ために、ゼロエミッションの達成に必須となるLNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等のエンジン、 燃料タンク等の開発・実証等を推進するとともに、IMOにおいて、温室効果ガス排出削減の国際ルー ル策定を主導する。

国際海運分野については、2021年6月に、国際海事機関(IMO)において、我が国主導による 共同提案を基にした、世界の大型外航船への新たなCO。排出規制「既存船燃費規制(EEXI)・燃費 実績(CII)格付け制度」に関する条約を採択し、当該規制を2023年1月から開始することが決定 された。また、2021年10月26日には、国土交通大臣より、2050年までに、国際海運からのGHGの 排出を全体としてゼロ(2050年カーボンニュートラル)を目指す旨を公表した。これを受けて、国 際海運2050年カーボンニュートラルを実現するべく、我が国は2021年11月に、IMOに対し米国、 英国等と共同でこの目標を提案した。加えて、グリーンイノベーション基金(「次世代船舶の開発」 プロジェクト)を活用して、水素、アンモニアを燃料とするゼロエミッション船の実用化に資する 研究開発・実証に取り組むこととしており、2021年10月に4つのテーマ及び実施者(民間企業)を 選定した。

また、内航海運分野については、革新的省エネルギー技術等の実証事業や内航船省エネルギー格 付制度の運用等により、船舶の省エネ・低炭素化を促進した。さらに、2021年4月に「内航カーボ ンニュートラル推進に向けた検討会」を立ち上げ、内航海運を取り巻く状況や取り組むべき施策の 方向性等についての検討を行った結果として、船舶における「更なる省エネの追求」及び代替燃料 の活用等に向けた「先進的な取組の支援」の2つを柱として掲げた「とりまとめ」を公表した。

第2次交通政策基本計画における数値指標の状況

			初期値	玛			目標値
番号	指標名	年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位
第1章	誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に	必要不可欠な	な交通の維持・確何	呆			
第 1 節	う 地域が自らデザインする、持続可能で、多様	かつ質の高い	ヽモビリティの実҈				
(1)	地域公共交通計画の策定・実施						
1	地域公共交通計画の策定件数	令和2年度	618件	令和3年度	714件	令和6年度	1200 件
(3)	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現						
2	地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数	令和3年1月末	53 件	令和3年度	63 件	令和6年度	200 件
(4)	過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保						
1 (再掲)	地域公共交通計画の策定件数						
2 (再掲)	地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数						
(5)	地域公共交通の持続可能な運行確保支援						
3	航路、航空路が確保されている有人離島の割合						
3①	①航路	令和元年度	100 %	令和3年度	100 %	令和7年度	100%を維持
3②	②航空路	令和元年度	96 %	令和3年度	100 %	令和7年度	100 %
(6)	離島航路・離島航空路の維持・確保支援						
3 (再掲)	航路、航空路が確保されている有人離島の割合						
(7)	地域公共交通事業の基盤強化						
2 (再掲)	地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数						
4	鉄道再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定	令和2年度	10件	令和3年度	11 件	今和7年 度	13件
4	件数	7年2千尺	10 +	で作る牛皮	11 1+	令和7年度	13 +
(8)	MaaSの全国実装						
5	新たなモビリティサービスに係る取組が行われて いる地方公共団体の数	令和2年	197件	令和4年3月 31日時点	291 件	令和7年	700件
第2節	まちづくりと連携した地域構造のコンパクト	・プラス・ネ	ネットワーク化の	性進			
(1)	地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定	・実施					
1 (再掲)	地域公共交通計画の策定件数						
6	立地適正化計画を策定した市町村数	令和2年度	383 市町村	令和4年3月 31日時点	448 市町村	令和6年度	600 市町村
7	地域公共交通計画を立地適正化計画と連携して策 定した市町村数	令和2年度	257 市町村	令和4年3月 31日時点	316 市町村	令和6年度	400 市町村
8	公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口	割合					
8①	①三大都市圏	令和元年度	91.1 %	令和3年度	91.7 %	令和7年度	92 %
82	②地方中枢都市圏	令和元年度	79.5 %	令和3年度	78.9 %	令和7年度	81.3 %
83	③地方都市圏	令和元年度	39 %	令和3年度	38 %	令和7年度	39.6 %
(3)	地域における交通のベストミックスの実現						
9	LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)	令和2年度	34 %	令和3年度	38.2 %	令和7年度	42 %
(4)	自転車の活用						
10	自転車ネットワークに関する計画が位置づけられ た自転車活用推進計画を策定した市区町村数	令和2年度	89 市区町村	-	- 市区町村	令和7年度	400 市区町村
(5)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出						
11	滞在快適性等向上区域を設定した市町村数	令和2年	31 市町村	令和3年度	53 市町村	令和7年度	100 市町村
(7)	スマートシティの創出・全国展開						
12	スマートシティに関し、技術の実装をした地方公 共団体・地域団体数	令和2年度	23 団体	令和2年度 (R3.3)	33 団体	令和7年度	実装地域数 100 団体
13	スマートシティに取組む地方公共団体および民間 企業・地域団体の数(官民連携ブラットフォーム の会員・オブザーバ数)	令和元年度	477 団体	令和3年度 (R4.3)	883 団体	令和7年度	1000 団体
第3節	す 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバー	サルデザイン	~ 化の推進				
	バリアフリー整備目標等の着実な実現						
14	旅客施設のバリアフリー化率						
14①		令和元年度	91.9 %	令和2年度	94.5 %	令和7年度	原則100%
142	②視覚障害者誘導用ブロックの整備率 ※1	令和元年度	95.1 %	令和2年度	96.7 %	令和7年度	原則100%
143		令和元年度	74 %	令和2年度	80.3 %	令和7年度	原則100%
144		令和元年度	88.6 %	令和2年度	91.6 %	令和7年度	原則100%
15	ホームドアの整備番線数						
15①		令和元年度	1953 番線	令和2年度	2192 番線	令和7年度	3000 番線
15②		令和元年度	447 番線	令和2年度	334 番線	令和7年度	800 番線

			初期値		現状値		目標値
番号	指標名	年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位
16	特定路外駐車場のバリアフリー化率	平成30年度	64.8 %	令和2年度	70.7 %	令和7年度	約75 %
17	特定道路におけるバリアフリー化率	平成30年度	約63%	令和2年度	約67 %	令和7年度	約70 %
18	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されて いる信号機等のバリアフリー化率	令和元年度	約99%	令和2年度	97.8 %	令和7年度	原則100%
19	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路 又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安 全性を確保することが特に必要であると認められ る部分に設置されている音響信号機及びエスコー トゾーンの設置率	令和元年度	約49 %	-	- %	令和7年度	原則100 %
20	車両等のバリアフリー化率						
20①	①鉄軌道車両のバリアフリー化率	令和元年度	74.6 %	令和2年度	48.6 %	令和7年度	約70 %
20②	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	令和元年度	61.2 %	令和2年度	63.8 %	令和7年度	約80%
20③	③乗合バス車両(適用除外認定車両)におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率	令和元年度	5.5 %	令和2年度	5.8 %	令和7年度	約25 %
20④	④貸切バス車両のノンステップバス、リフト付き バス又はスロープ付きバスの導入数	令和元年度	1081 台	令和2年度	1975 台	令和7年度	約2,100 台
20⑤	⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率	-	- %	-	- %	令和7年度	平均利用者数が2,000 人以上/日の航空旅客ターミナルのうち 鉄軌道アクセスがない が譲たのバス路線 の運行系統数の総数 の約50%
20⑥	⑥福祉タクシーの導入数	令和元年度	37064 台	令和2年度	41464 台	令和7年度	約90,000 台
20⑦	⑦ユニバーサルデザインタクシーの導入率	_	- %	_	- %	令和7年度	各都道府県の総車 両数の約25%
20®	⑧旅客船のバリアフリー化率	令和元年度	48.4 %	令和2年度	53.3 %	令和7年度	約60 %
209	⑨航空機のバリアフリー化率	令和元年度	99.1 %	令和2年度	99.7 %	令和7年度	原則100%
21	移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作	成地方公共因					
21①	①移動等円滑化促進方針	令和2年6月	8 団体	令和2年度	11 団体	令和7年度	約350 団体
21②	②移動等円滑化基本構想	令和2年3月	304 団体	令和2年度	309 団体	令和7年度	約450 団体
	「心のバリアフリー」などの強化	A100 T 0 T	****	A TRO # 0 F	****	A 10 7 6 6	#50 N
22	「心のバリアフリー」の用語の認知度 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができて	令和2年6月	約24 % 	令和3年6月	約24 %	令和7年度	約50 % 原則100 %
	いる人の割合	A11= F.E.			47.4.0/		
24 第4節	「ベビーカーマーク」の認知度 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	令和元年度	38.7 %	令和3年度	47.1 %	令和7年度	50 %
	訪日外国人旅行者の受入環境の整備						
25	旅客施設における公衆無線LAN(Wi-Fi) 整備率						
	①鉄軌道駅	令和2年度	79 %	令和3年度	82 %	令和7年度	100 %
25②	②バスターミナル	令和2年度	71 %	令和3年度	75 %	令和7年度	100 %
25③	③旅客船ターミナル	令和2年度	88 %	令和3年度	86 %	令和7年度	100 %
25④	4空港	令和2年度	97 %	令和3年度	97 %	令和7年度	100 %
26	旅客施設における多言語対応率						
26①	①鉄軌道駅	令和2年度	87 %	令和3年度	88 %	令和7年度	100 %
26②	②バスターミナル	令和2年度	83 %	令和3年度	83 %	令和7年度	100 %
26③	③旅客船ターミナル	令和2年度	62 %	令和3年度	73 %	令和7年度	100 %
26④	④空港	令和2年度	100 %	令和3年度	100 %	令和7年度	100 %を維持
27	国際空港における入国審査待ち時間20分以内達成率	令和元年度	76 %	_	- %	毎年	度対前年度以上
(2)	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等						
28	観光に関連する新たなモビリティサービスに係る 取組が行われている地方公共団体の数	令和2年	136件	令和4年3月 31日時点	198件	令和7年	500 件
-	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大						
29	地方空港における国際線就航都市数	令和元年	121 都市	-	- 都市	令和7年	130 都市
-	ビジネスジェットの利用環境改善	A === :		A == = :		A == - 1	
30	ビジネスジェット発着回数	令和2年	1.4 万回	令和3年	1.4 万回	令和7年	2 万回
31	指定空港(航空法(昭和27年法律第231号)第 126条第5項の許可を必要としない空港)数	令和2年	32 空港	令和3年	32 空港	令和7年	37 空港
(5)	「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化						
32	七大空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)のチェックイン(セルフ)・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半滅、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港	令和元年度	0 %	-	- %	令和7年度	100 %

			初期値	理	状値		目標値
番号	指標名	年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位
第2章	我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の	。 高い交通ネ [、]	ットワーク・シスラ	テムへの強化			
第1節	i 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ	・サービスの	の拡充・強化				
(1)	我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充						
33	三大都市圏国際空港の国際線就航都市数	令和元年	216 都市	令和4年	144 都市	令和7年	226 都市
29(再掲)	地方空港における国際線就航都市数						
(7)	国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の	推進					
34	我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保						
34①	①京浜港	令和元年7月	週27 万TEU	令和3年11月	週21 万TEU	令和5年度	週27万TEU以上
34②	②阪神港	令和元年7月	週10 万TEU	令和3年11月	週9 万TEU	令和5年度	週10万TEU以上
(8)	国際バルク戦略港湾の機能確保等						
35	海上貨物輸送コスト低減効果(対平成30年度総輸 送コスト)(国際)	令和元年度 速報値	0.8 %	令和2年度 速報値	2.2 %	令和7年度	5 %
(9)	海上交通サービスの高度化						
36	海域監視が可能なカメラやレーダー等の整備が必要な船舶通航信号所等の整備率	令和2年度	22 %	令和3年度	38 %	令和6年度	100 %
(10)	新幹線ネットワークの着実な整備						
37	北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大	-	— %增	_	- %増	開業後 3年度時点	開業年度比 15 %増
	都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化	^ To = F +	0751			A To 7 F F	0051
38	東京圏の相互直通運転の路線延長	令和元年度	975 km	_	– km	令和7年度	985 km
39	根幹的な道路網の整備等 三大都市圏環状道路整備率	令和3年度	84 %	令和3年度	84 %	令和7年度	89 %
	暫定2車線区間の4車線化等	中和3千尺	04 //	7年3年度	04 //	747年度	03 /6
40	高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間の事業着手率	令和元年度	約13%	令和2年度	約22%	令和7年度	約47 %
(18)	円滑な道路交通等の実現						
41	信号機の改良等による通過時間の短縮	-	一 万人時間 /年	令和2年度	2,193 万人時間 /年	令和7年度末 までに	約1,800万人時間/年
第2節	i 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化						
(3)	国土と交通に関する統合的なデータプラットフォー	ムの構築					
42	国土交通データプラットフォームと連携するデー タ数	令和2年度	約22 万件	-	- 万件	令和7年度	約150 万件
(4)1	MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり						
43	バス事業者等において、標準的なバス情報フォー マットでダイヤの情報が整備されている事業者数	令和2年	382 件	令和4年3月 31日時点	510件	令和7年	900件
(6)	「サイバーポート」の構築						
44	サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関 係者数	_	一者	令和4年3月	244 者	令和7年度	約650 者
(8)	自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	等					
45	ワンストップサービス対象の継続検査のワンス トップサービス利用率	令和元年度末	33 %	令和2年度末	44 %	令和8年3月	90 %
46	中間登録(変更登録・移転登録・抹消登録)のワ ンストップサービス利用率	令和元年度末	1.1 %	令和2年度末	1.2 %	令和8年3月	20 %
(16)	無人航空機による荷物配送の実現・拡大					444	
47	飛行毎の個別審査件数	_	一件	-	一件	制度導入(令) で半減	和4年度)から5年間
(20)	海事産業の国際競争力強化						
48	日本商船隊の輸送量	令和元年	960 百万トン	令和2年	889 百万トン	令和7年	1100 百万トン
49	我が国造船業の船舶建造量	平成28年~令 和元年の平均	14百万総トン	令和3年	11百万総トン	令和7年	18百万総トン
	線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上						
50	台風中心位置の予報誤差	令和2年	207 km	令和3年	204 km	令和7年	180 km
(22)	交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会	実装					
51	事後評価(下位1~上位5)で平均3以上を獲得した課題数/評価対象課題数		- %	令和2年度	100 %	毎年度60	%
(23)	「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、	質の高いイン	ィノフンステム」の¥ 	は略的な海外展開			
52	モビリティ・交通分野における我が国企業のインフラシステムに係る海外受注額	令和2年	6 兆円	-	- 兆円	令和7年	8 兆円
(24)	我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普	及等による物	流事業者の海外展開	の促進			
53	日本の協力のもと他国政府又は組織等により策定 されたコールドチェーン物流に関する規格の数	_	- 規格	令和3年度	3 規格	令和7年度 までに	5 規格

		•	初期値	1	見状値		日煙店
番号	指標名	1 年/年度	数値 単位	年/年度	数値 単位	年/年度	目標値 数値 単位
第3節	i サプライチェーン全体の徹底した最適化等に			十/十/又	双胆 丰臣	十/十/2	双胆 平 匹
(2)	物流の労働力不足対策の加速等						
54	宅配便の再配達率	令和2年度	10 %程度	令和3年度	11.6 %程度	令和7年度	7.5 %程度
(3)	強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの	 構築					
44(再掲)	サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係	者数					
55	「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入港 数	令和2年度	0 港	令和3年度	1 港	令和5年度	3 港
56	コンテナ搬出入情報等をPS(Port Security) カードの番号を用いて電子化した港湾数	令和2年度	0 港	令和3年度	1 港	令和7年度	3 港
57	道路による都市間速達性の確保率	令和元年度	57 %	令和2年度	57 %	令和7年度	63 %
(5)	内航フェリー・RORO輸送網の構築						
58	海上貨物輸送コスト低減効果(対平成30年度総輸送コスト)(国内)	令和元年度 速報値	0.1 %	令和2年度 速報値	0.2 %	令和7年度	2 %
(7)	国際物流のシームレス化・強靱化の推進等						
59	北東アジア物流情報サービスネットワーク(NE- AL-NET)に参加している港数	令和2年	31 港	令和3年度	31 港	令和7年	36港
(8)	船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等						
60	船員1人・1時間当たりの輸送量	平成30年	4019 トンキロ	令和3年度	3608 トンキロ	令和7年	4919 トンキロ
	災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安			可能でグリ-	-ンな交通の実現		
第1節	5 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対	応した交通基	盤の構築				
(1)	交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土	沙災害対策等					
61	首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率	令和元年度	97.4 %	-	- %	令和4年度	100 %
62	緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所 の整備率	令和元年度	約55%	-	- %	令和7年度	約73 %
63	緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接 する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率	令和元年度	0 %	-	- %	令和7年度	約28 %
64	緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	令和元年度	79 %	令和2年度	80 %	令和7年度	84 %
65	緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用 するニーズがある箇所の避難施設の整備率	令和元年度	約27%	-	- %	令和7年度	100 %
66	津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合	令和2年度	26 %	-	- %	令和7年度	50 %
67	大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク のうち、発災時に使用可能なものの割合	令和2年度	33 %	-	- %	令和7年度	47 %
68	海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波 対策を実施する必要がある港湾において、港湾機 能維持・早期再開が可能となる割合	令和2年度	0 %	-	- %	令和7年度	14 %
69	海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率	令和2年度	72 %	令和3年度	76 %	令和7年度	100 %
70	電源喪失対策が必要な航路標識の整備率	令和2年度	20 %	令和3年度	36 %	令和7年度	90 %
71	災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、 災害に強い機器等の整備率	令和2年度	22 %	令和3年度	39 %	令和7年度	83 %
72	護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水 の防止が可能となる空港の割合	令和元年度	26 %	令和3年度	35 %	令和7年度	87 %
73	滑走路等の耐震対策により、地震発生後における 救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空ネット ワークの維持が可能となる空港の割合	令和元年度	70 %	令和3年度	74 %	令和7年度	87 %
74	空港無線施設等の電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合	令和2年度	76 %	令和3年度	89 %	令和7年度	100 %
75	空港ターミナルビルの電源設備への止水扉設置等 の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電 源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合	令和2年度	73 %	令和3年度	76 %	令和7年度	85 %
76	空港ターミナルビル吊り天井の安全対策により、 地震による吊り天井の落下事故の防止が可能とな る空港の割合	令和2年度	64 %	令和3年度	68 %	令和7年度	75 %
(3)	鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等						
77	既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率	令和2年度	33 %	-	- %	令和7年度	85 %
78	既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道 隣接斜面の崩壊防止対策の完了率	令和2年度	16 %	-	- %	令和7年度	85 %
79	既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下 駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率	令和2年度	40 %	-	- %	令和7年度	70 %

			1-40.4		77.4 1.64		
番号	指標名	年/年度	初期値 数値 単位		現状値 数値 単位		目標値 数値 単位
(4)	信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	牛/牛皮	数但 半匹	年/年度	数胆 半位	年/年度	数胆 半匝
80	信号機電源付加装置の整備台数	_	- 台	令和2年度	2,119 台	令和7年度末 までに	約2,000 台
(5)	無電柱化の推進					0.44	
81	電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路 の無電柱化着手率	令和元年度	約38 %	-	- %	令和7年度	約52%
(6)	船舶の走錨事故の防止						
82	走錨事故発生件数	令和元年度	1 件	令和3年度	0 件	令和7年度	0 件
83	船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確保を実現した割合	令和2年度	17 %	-	- %	令和7年度	42 %
(9)	TEC-FORCEの機能拡充・強化等						
50(再掲)	台風中心位置の予報誤差						
(10)	避難誘導のための多言語による適切な情報発信等						
84	多言語掲示物システムを配布する鉄軌道事業者の 割合	_	- %	-	- %		100 %
(11)	主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全	確保					
85	都市再生安全確保計画等の策定数とPDCAサイク ルの実施数	令和元年度	100 計画	令和3年度	147計画	令和5年度	150 計画
(12)	緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化						
86	緊急支援物資輸送プラットフォームの技術開発の 進捗率	令和2年度	0 %	令和3年度	100 %	令和3年度	100 %
87	緊急支援物資輸送プラットフォームに関する説明 会を実施した回数	令和2年度	0 回	令和3年度	2 🗓	令和7年度	10 回
88	緊急支援物資輸送プラットフォームを活用して訓 練・演習を実施した回数	令和2年度	0 回	令和3年度	8 🗓	令和7年度	10 回
(13)	「運輸防災マネジメント」の導入						
89	運輸安全マネジメント評価実施事業者数 (令和2年度より、運輸安全マネジメント評価の 一環として運輸防災マネジメント評価を実施)	令和元年度	11,002 事業者	令和2年度	11,466 事業者	令和7年度	15,000 事業者
90	運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー 等の受講者数(令和2年度より、防災の視点を加 えて実施)	令和元年度	92,493 人	令和2年度	98,609 人	令和7年度	160,000 人
(14)	災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促	進等					
91	直近3年間に港湾の事業継続計画(港湾BCP)に 基づく防災訓練の実施された港湾(重要港湾以上) の割合	令和元年度	95 %	令和2年度	90 %	令和7年度	100 %
92	「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度8月までの 実施率	令和2年8月	70 %	令和3年8月	92 %	毎年度	100 %
(15)	災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築						
93	高規格道路のミッシングリンク改善率	令和元年度	0 %	-	- %	令和7年度	約30 %
40(再掲)	高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間の事業	着手率					
(16)	「道の駅」の防災機能の強化						
94	地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率	令和元年度	3 %	令和3年度	約4%	令和7年度	100 %
(17)	巨大地震等の発生に備えた港湾強靭化						
95	災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業 継続計画(港湾BCP)を改訂した港湾(重要港湾 以上)の割合	令和2年度	0 %	_	- %	令和7年度	100 %
(18)	港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化						
96	災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等に おいて、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築する ことにより、迅速な復旧等が可能となった割合	令和2年度	0 %	令和3年度	51 %	令和7年度	88 %
	空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効						
92(再掲)							
(21)	災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構	築					- A mout 0
97	自動車登録検査業務電子情報処理システム被災時 訓練における事前設定課題の達成度	-	- %	令和3年度	86 %	事前設定課題	の全問達成 100
(22)	交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対	策					
98	令和元年度までの施設検査の結果、耐用年数を超 えて使用している又は老朽化が認められるような、 予防保全が必要な鉄道施設の老朽化対策の完了率	令和2年度	14 %	-	- %	令和7年度	100 %
99	地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対 策を講ずべき橋梁の修繕措置率	令和元年度	約34 %	令和2年度	約51 %	令和7年度	約73%
100	老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を 導入し、機能の保全及び安全な利用等が可能と なった割合	令和2年度	83 %	-	- %	令和7年度	87 %

			Ln 140 /+		TD 4 IV /++		
番号	指標名	年/年度	初期値 数値 単位		現状値	左/左座	目標値
101	予防保全を適切に実施した空港の割合	令和元年度		年/年度 令和2年度	数値 単位 100 %	年/年度 令和7年度	数値 単位 100 %
102	措置が必要な自動車道施設の修繕率	令和2年度	0 %	- Dilli 2 - 1/X	- %	令和7年度	100 %
103	老朽化等対策が必要な航路標識の整備率	令和2年度	55 %	令和3年度	58 %	令和7年度	79 %
		P182 172				令和7年度ま	
104	老朽化した信号制御機の更新数	_	— 基 ———————————————————————————————————	令和2年度	4万3,358 基	でに	約4万 5,000 ^基
第2節	輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い	手の維持・研	雀保				
(4)	港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等						
105	水際・防災対策連絡会議の開催港数	令和2年	16港	令和4年3月	125港	令和4年	125港
106	港湾における感染症BCPの策定数	令和2年	0 港	令和4年3月	16港	令和7年	125港
(6)	監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充	実・改善					
89(再掲)	運輸安全マネジメント評価実施事業者数						
90(再掲)	運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等	の受講者数					
(13)	滑走路端安全区域(RESA)の整備						
107	滑走路端安全区域(RESA)が確保されている空港の割合	令和元年度	28.9 %	令和3年度	34 %	令和7年度	68 %
(14)	航空保安の強化						
108	ハイジャック及びテロの発生件数	令和2年度	0 件を維持	令和3年度	0 件を維持	令和3年度 以降	0 件を維持
(16)	交通事業の働き方改革の推進等						
109	女性運転手・女性整備士の人数						
109①	①バス運転者		- 人	令和元年度	1,867 人	令和7年度	約2,500 人
109②	②タクシー運転者		- 人	令和2年度	9,723 人	令和7年度	約14,000 人
109③	③自動車整備士(2級)		- 人	令和3年度	4,744 人	令和7年度	約4,800 人
110	トラック運転に従事する若年層の割合	_	- %	令和2年度	10.3 %	令和7年度ま でに	トラック運転に従事す る若年層(15歳~29 歳)の割合を全産業の 割合まで引き上げる
(17)	航空機操縦士・航空機整備士の確保等						
111	主要航空会社の航空機操縦士の人数	令和2年1月 1日時点	6,843 名	令和3年1月 1日時点	6,673 名	令和7年	約7,500 名
112	主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	平成28年~ 令和元年度の 平均	332 名/年	令和2年度	276名/年	令和7年度	約400名/年
(18)	自動車運送事業における働き方改革の推進						
109(再掲)	女性運転手・女性整備士の人数						
110(再掲)	トラック運転に従事する若年層の割合						
(19)	日本人船員の養成						
113	海上技術学校・海上技術短期大学校・海技大学校(海上技術コー	ス)の海技士国家試	験の合格率			
113①	海上技術学校	_	- %	令和3年度	73.8 %	毎年度	85 %以上
113②	海上技術短期大学校	_	- %	令和3年度	97.4 %	毎年度	95 %以上
1133	海技大学校(海上技術コース)	_	- %	令和3年度	100 %	毎年度	95 %以上
第3節	運輸部門における脱炭素化等の加速						
(2)	自動車を排出源とするCO2の削減等						
114	一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省 エネ改善率	_	- %	令和元年度	-1.2 %	毎年度	直近5年間の改善率の 年平均-1%
115	信号機の改良等によるCO2の排出抑止量	_	ートン CO ₂ /年	令和2年度	3万7,676 トン CO ₂ /年	令和7年度末 までに	約3 万トン CO ₂ /年
★(※2)	地域公共交通利便増進実施計画の作成件数	-	一件	令和4年2月	45 件	令和7年度	72 件
★(※2)	通勤目的の自転車分担率	_	- %	-	- %	令和7年度	18.2 %
(3)	環境に優しいグリーン物流の実現等						
116	鉄道による貨物輸送トンキロ	令和元年度	184億トンキロ	令和2年度	168億トンキロ	令和7年度	209億トンキロ
117	海運による貨物輸送トンキロ	令和元年度	358億トンキロ	令和2年度	356億トンキロ	令和7年度	389億トンキロ
54(再掲)	宅配便の再配達率						
★(※2)	地方公共団体における社会実装の件数	_	一件	令和4年3月	3 件	令和7年度	174件
	脱炭素化された物流施設の数	_	—————————————————————————————————————	令和2年度	2 施設	令和6年度	35 施設
	カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風	カの導入促進等					
118	カーボンニュートラルポート形成のための計画が 策定されている港湾数	令和2年度	0 港	令和5年4月	- 港	令和7年度	20 港
119	LNGバンカリングの供用開始拠点数	令和2年度	1 カ所	令和3年度	1 カ所	令和7年度	2 カ所
		F/X	,,,,,,	1. 1.3 C F/X	,,,,,	, , , , TIX	2 7771

^{※1} 鉄軌道駅については、平成30年3月に改正された公共交通移動等円滑化基準の改正前の基準を以て適合率を算定。

^{※2} 関係計画の改訂等により追加した数値指標は「★」で記載

令和4年度 **交通施策**

第Ⅳ部 令和4(2022)年度交通に関して講じようとする施策

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

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

(8)	自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等	·····23
(9)	運転免許証の在り方の検討	·····24
(10)) 道路システムのDXの推進······	·····24
(11))特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等	·····24
(12)) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築	·····25
(13)) 航空管制システムの高度化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····25
(14))自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等	·····25
(15))低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	·····26
(16))無人航空機による荷物配送の実現・拡大	·····26
(17)) 「空飛ぶクルマ」の実現	·····26
(18))自動運航船の実用化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····26
(19))鉄道施設の維持管理の効率化・省力化に向けた検討	·····27
(20))海事産業の国際競争力強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····27
(21))線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	·····27
(22))交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装	·····27
(23))「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラシステ	ム」の
	戦略的な海外展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····28
(24)) 我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及等による物流事業者の海	外展開
	の促進······	·····29
(25))海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	·····29
第3節	サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保	·····30
(1)	物流分野のデジタル化等の推進	·····30
(2)	物流の労働力不足対策の加速等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····30
(3)	強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築	·····31
(4)	自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援	·····31
(5)	内航フェリー・RORO輸送網の構築······	·····31
(6)	農林水産物・食品の輸出促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	·····31
	国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	
	船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等	
	気象データの利活用	
)北極海航路の利活用に向けた環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(11)) KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討	·····33
笙 3 音	災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的	に確
71 J +	保された、持続可能でグリーンな交通の実現	
第1節		
	交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等	
(2)		
	鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(4)	信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	35

(5)	無電柱化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	35
(6)	船舶の走錨事故の防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	35
(7)	港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	35
(8)	海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	36
	TEC-FORCEの機能拡充・強化等·······	
(10)	避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	36
(11)	主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	37
(12)	緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	37
(13)	「運輸防災マネジメント」の導入	37
(14)	災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等	37
	災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築	
	「道の駅」の防災機能の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	巨大地震等の発生に備えた港湾強靭化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	
	空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等	
	災害発生時の物流機能の維持	
	災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築	
	交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	
	老朽化車両・船舶の更新・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(24)	新幹線の大規模改修への対応・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
第2節		
(1)	地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援	
(2)	The second of th	
	空港等での検疫の適切な実施等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(4)	港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	42
	先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	
	ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	
	航空機整備事業(MRO)の国内実施の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	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	
	海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	交通分野でのテロ対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	滑走路端安全区域(RESA)の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	航空保安の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	交通事業の働き方改革の推進等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	航空機操縦士・航空機整備士の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	自動車運送事業における働き方改革の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(19)	日本人船員の養成	47

(20)	船舶への新技術の導入促進等・・・・・・・・・・・・・・・・・48
第3節	運輸部門における脱炭素化等の加速・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(1)	次世代自動車の普及等・・・・・・・・・・・・49
(2)	自動車を排出源とするCO2の削減等······49
(3)	環境に優しいグリーン物流の実現等50
(4)	鉄道の省エネ設備・機器の導入等50
(5)	航空分野における低炭素化・・・・・・・・51
(6)	カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等51
(7)	ゼロエミッション船の商業運航実現に向けた船舶の低・脱炭素化に関する取組52

第Ⅳ部の構成は、「交通政策基本計画」(2021年5月28日閣議決定)の構成に準じている。

第IV部 令和4(2022)年度交通に関して講じようとする施策

第Ⅳ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2022年度における取組方 針を記載する。

誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不 第1章 可欠な交通の維持・確保

地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビ 第1節 リティの実現

(1) 地域公共交通計画の策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ 地方公共団体がまちづくり施策等と連携させながら防災・減災の観点も踏まえて策定する地域公共 交通計画に基づく取組に対し、予算・ノウハウ面等で必要な支援を行う。同計画の策定・実施に当たっ ては、移動データの把握・分析等を通じた地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用、公共交 通のクロスセクター効果も踏まえた定量的な目標設定と毎年度の評価、PDCAサイクルの展開を強化 する。併せて、住民の生活圏や交通圏の実情に応じた広域的な取組を促進するため、複数市町村や、 市町村と都道府県の共同による計画の策定についても積極的な支援を行う。

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画について、利用者の実態を踏まえた交通圏 単位で、まちづくりと連携しつつ、原則として全ての地方公共団体における策定を推進するととも に、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、地方公共団体職員等に対する研修など、引き続き、 計画に係る事業の実施についてノウハウ面の支援を行う。

(2) 協議会の体制面の充実等

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域の輸送資源すべてを包括的に捉え、そのあり方について、地域の関係者が連携して協議を行う 場である協議会について、有識者等の参加や地方運輸局等のサポート強化等により体制面の充実を図 るとともに、会議の原則公開の徹底等、議論プロセスの明確化とその確実な実施を促進する。

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」(ガイドライン) 等の活用により、地域の取組に対 する助言等の支援を行うとともに、地域の交通計画づくりを担う人材の育成の観点から、地方公共 団体職員等に対する研修などノウハウ面についての支援を行う。また、地方運輸局においては、公 共交通マイスター制度等による先進的な地方公共団体、学識経験者等の人材の紹介、地域公共交通 の活性化・再生に関するセミナーやシンポジウムなど能動的なサポートを行う。

(3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 乗合バス等に関して、独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動して、地域公共交通利便増 進事業の枠組みを活用しつつ、経営基盤の強化と、利用者目線による等間隔運行や定額乗り放題運賃 等の路線の改善、運賃設定等の取組を促進する。

独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用 しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用 者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サービスの実現を図る取組を推進 する。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

【交通政策基本計画における記載】

○ 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保を図るため、地域の実情に応じて、自家用有償旅 客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員するとともに、既存の公共交通機関と の連携を促進することで利便性の向上と経営の効率化を図る。その際、新型コロナウイルス感染症に よる交通需要の変化も踏まえつつ、地域旅客運送サービス継続事業の活用や、ダウンサイジング(車 両の小型化、運行経路や頻度の見直し等)、デマンド化、貨客混載の推進等により交通サービスの維 持確保を図る。また、自家用有償旅客運送については、バス・タクシー事業者がそのノウハウを活用 して運行管理等に協力する事業者協力型自家用有償旅客運送の創設や、地域住民のみならず観光客等 を含む来訪者が輸送対象として明確化された点も踏まえつつ、申請手続きの簡素化の措置を講じるな ど、引き続き、制度の円滑な実施を図る。

さらに、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図るため、多様な交通モードにおける 貨客混載の適切な展開を図る。

過疎地等においては、バス路線等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が代替となる 運送サービスの公募を行い、公的支援の下でコミュニティバスやデマンド交通等の地域ニーズに適 した運送サービスの提供を図ることにより、持続的な地域公共交通の確保の取組を推進する。

また、自家用有償旅客運送については、引き続き、事業者協力型自家用有償旅客運送の制度化や、 来訪者の輸送対象としての明確化を踏まえた制度の円滑な実施を図る。

さらに、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図り、また地方部における旅客運送 サービスと物流サービスの双方を維持する観点からも、物流総合効率化法で認定することでその適 切な展開を図り、さらに計画策定時における経費補助を行うことで貨客混載を推進する。

(5) 地域公共交通の持続可能な運行確保支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症の拡大等を受けて、輸送需要の大幅な減少に直面している地域公共交通 の持続可能な運行確保に向け、今後の経済情勢や需要動向等を踏まえつつ、適切に支援を行う。

地域公共交通確保維持改善事業により、地方路線バス、デマンド交通、離島航路・航空路の運行 (運航) に必要な支援や地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等に対する支援を実施する。

地方バス路線については、引き続き、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域公共交 通確保維持改善事業において、生産性向上の取組を促進する。

地方交付税についても、地方バス路線やデマンド交通の運行維持等に関し必要な措置を講じる。

(6) 離島航路・離島航空路の維持・確保支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 離島住民の生活や産業などを支えるために必要不可欠な交通手段である離島航路・離島航空路につ いて、経営改善に向けた観光需要の取り込みなど地域と連携して、その維持・確保に向けて支援する。

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

(7) 地域公共交通事業の基盤強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図り、将来にわたって地 域の足を確保できるよう、生産性向上や人材確保も含め、基盤強化策を講じるとともに、必要に応じ て、地方公共団体と民間事業者との役割分担を明確にしたうえで、公有民営方式等の多様な手法によ る連携を促進する。

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、地域公共交通確保維持改善事業等により、地域 鉄道に必要な支援を実施するとともに、引き続き、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画等に 基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援を実施する。また、JR北 海道やJR四国について、生産性向上に資する設備投資に係る出資等の新たな措置も講じつつ、経 営自立に向けた支援を継続し、その中で、第三セクターを活用した観光列車の導入などの地域の関 係者と連携した支援も行う。

バス事業については、バス運転者の確保に向け、作成した手引書の展開・普及促進を行うととも に、地方運輸局等による高等学校訪問を行い、魅力のPR等を行う。

さらに、乗合バス等に関して、独占禁止法特例法による共同経営等の特例と連動し、地域公共交 通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネット ワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サー ビスの実現を図る取組を推進する。

旅客船事業については、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償 却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置による船舶建造等の支援を行う。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利 用しやすい環境整備への支援を行う。

(8) MaaSの全国実装

【交通政策基本計画における記載】

○ 自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出し、もって公共交通の維持・ 活性化など地域課題の解決を図るため、MaaSの全国での実装を推進する。

その際、新しい生活様式の普及に伴う混雑回避等の新たな利用者ニーズに対応するため、混雑情報の提 供やキャッシュレス決済等の活用、AIオンデマンド交通や超小型モビリティ、シェアサイクル、グリー ンスローモビリティ等の積極的な外出機運をもたらす新たなモビリティサービスの導入等を促進する。

地方公共団体、事業者が密接に連携して面的に高度なMaaSの取組を支援する。

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

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

シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティについて はカーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイルの移動ニーズにきめ細やかに対応でき、 また、パーソナル性の高い移動を求めるニーズにも対応可能なため、MaaSの基盤整備の一環とし てシステム導入等に係る支援を実施する。

キャッシュレス決済の活用に係る取組は、第2章第2節(5)に同じ。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ ポストコロナ時代における鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩 和等の方策を検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。

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

また、分散乗車・混雑緩和等を実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。

(10) 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーを実現するため、利用者が低廉な料金で利用可能と なるタクシーの相乗り、潜在需要を掘り起こすサブスクリプション(一括定額運賃)や事前確定運賃、 変動迎車料金の取組を進めるとともに、有償で食料等を運送することを認める特例措置について効果 検証し、運用の見直しについて検討を進める。

タクシーの相乗り、事前確定運賃、一括定額運賃、変動迎車料金の新たな運賃・料金サービスの 取組を進め、利用者の多様なニーズを踏まえながら、更なる利便性の向上を図る。

さらに、有償で食料等を運送することを認める特例措置について、モニタリングなど実態把握を 通じ、運用の見直しについて検討を進める。

(11) 超小型モビリティの普及

【交通政策基本計画における記載】

○ 高齢者を含むあらゆる世代における生活・移動の質の向上や環境への配慮などのため、手軽な交通 手段である超小型モビリティの普及を推進する。

「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」のとりまとめを踏まえて、自治体・事業者等が実施 する優れた取組について支援を行うなど、超小型モビリティの普及促進を行う。

(12) レンタカーの活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通機関を補完・代替する役割として、訪日外国人旅行者を含む利用者がレンタカーをより利用 しやすくするため、ITを活用した効率的な貸渡し等の利便性向上による利用の促進に引き続き取り組む。

訪日外国人旅行者がストレスなく快適にレンタカーを利用できる環境を整備する。

まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネット 第2節 ワーク化の推進

(1) 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域公共交通計画と立地適正化計画について、市町村に対するコンサルティング等により、両計画 の一体的な策定・実施を促進するとともに、都道府県の適切な関与の下で市町村を跨いだ広域的な最 適化を図る取組も進める。また、関係省庁で構成される「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組 を通じ、支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の見える化等を進め、コンパクト・ プラス・ネットワークの取組の裾野を拡大する。

関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、コンパクト・プラス・ネット ワークの実現に向け、支援施策の充実・連携強化、優良な取組に対する省庁横断的な支援・モデル 都市の形成等、地方公共団体の取組の状況や成果、課題などを関係府省庁で横断的にモニタリング・ 検証し、実効的なPDCAサイクルの構築などを進めていく。また、市民の行動データ等に基づく施 策の検討・評価を推進するため、「スマート・プランニング実践の手引き」の更なる充実を図るこ とに加え、その普及を進めていく。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機 能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワーク を実現するため、都市開発事業者と交通事業者、地方公共団体の連携による駅の設置・総合的な改善 や駅機能の高度化、駅周辺の都市空間の再構築を推進する。

公共交通やまちづくりの拠点としての鉄道駅の役割の重要性が増大している中、駅の施設整備に 対するニーズは多様であり、駅の特性に応じた様々な機能が期待されていることから、駅空間の質 的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆ とりある次世代ステーションの創造を図るために、バリアフリー化、ホームやコンコースの拡幅等 の鉄道駅の改良や保育施設等の生活支援機能施設等の一体的な整備に対して支援を実施する。

また、幹線鉄道等活性化事業費補助により、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、新 駅の設置等、鉄道の利便性向上のための施設設備に対し、支援を行う。

さらに、自治体を対象とした街路事業に関する全国会議等において、交通結節点に関する事業等 を紹介する普及啓発活動や交通結節点事業を整備するにあたっての留意点等の説明を実施するとと もに、社会資本整備総合交付金等の活用により、自治体等による駅自由通路や駅前広場の整備等、 交通結節点整備に対する支援を行う。

(3) 地域における交通のベストミックスの実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通の幹線軸となる鉄道、LRT、BRT等の整備・機能向上や鉄道、バス等の交通結節点の整備、 駐車場の適正配置、自転車利用環境の整備等を図るとともに、幹線軸や交通結節点等に都市機能や居 住を誘導し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。

都市・地域交通戦略推進事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、環境省との連携に よる低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業等により、地域内の幹線交通となるバス交通 の利便性向上、LRTやBRTの導入等に対する支援を行う。

さらに、引き続き個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための 交通規制の見直しや公共車両優先システム (PTPS)、バス専用通行帯等の整備や検討を行うなど、 関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時制・利便性の向上に資する取組を推進する。

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

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

(4) 白転車の活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 地方公共団体における地方版自転車活用推進計画の策定促進、歩行者、自転車及び自動車が適切に 分離された自転車通行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪 場の整備促進など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

自転車活用推進法(平成28年法律第113号)により定められる自転車活用推進計画について、第 1次計画が2018(平成30)年6月8日に閣議決定された。これまで、第1次計画に基づいて、関係 府省庁・官民が連携しながら取り組んできたが、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推 進を一層図るため、第2次計画が2021年5月28日に閣議決定された。

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

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

(5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

【交通政策基本計画における記載】

○ コンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に係る取組を更に深化させ、まちなかにおける街路、 公園、広場、沿道建物等の官民空間の一体的な修復・利活用等により、「居心地が良く歩きたくなる」 まちなかの創出を図る。

車中心から人中心に空間を転換させ、街路の広場化や公共空間の芝生化等を進めることにより、 人がまちなかに出て歩きたくなるような、健康にやさしいまちづくりを進めていくことが重要であ る。このため、まちなかにおける官民の既存ストックの一体的な修復・利活用等による「居心地が 良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取 組を市町村のまちづくり計画に位置づけることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法等」に基 づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援することで、「居心地が良く歩きたくなる」 まちなかの創出を推進する。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 賑わいのある道路空間を構築するための道路(歩行者利便増進道路)の指定制度を活用し、国内外 から呼び込んだ人・モノの交流や情報の集約等を促すとともに利便性や快適性の向上を図ることで、 更なる地域活性化や魅力・賑わいの創出を図る。

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

(7) スマートシティの創出・全国展開

【交通政策基本計画における記載】

○ 官民データやIoTなどの新技術を活用し、まちの課題を解決する「スマートシティ」の創出と全国 展開に向け、官民の連携プラットフォームの構築を通じて、データの官民利活用やモデル都市の創出、 その横展開を目指し全府省で連携して取り組む。

関係府省庁連携のもと、先駆的な取組への支援や、官民連携プラットフォームを活用したマッチ ング支援、スマートシティガイドブックの普及展開等を通じて、スマートシティの全国展開を強力 に推進する。

交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の 第3節 推進

(1) バリアフリー整備目標等の着実な実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)」に基づく「移 動等円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標を着実に実現する。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に 向け、全国各地における高い水準の面的なバリアフリー化及び公共交通機関における更なるバリアフ リー化を推進する。

2017 (平成29) 年に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、東京2020大会を 契機とし、国民の意識や個人の行動等に向けて働きかける取組(心のバリアフリー)や、より高い 水準のユニバーサルデザインのまちづくりを推進していくこととされている。東京2020大会のレガ シーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る心のバリアフリーの 観点からの施策の充実などソフト対策を強化するため、バリアフリー法が2020年に改正され、2021 年4月に全面施行されたことも踏まえ、更なるバリアフリー化を推進していく。

交通分野におけるバリアフリー化については、改正後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」を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を 推進している。基本方針では、2025年までに1日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設及び基 本構想の生活関連施設に位置付けられた1日の乗降客数が平均2,000人以上の旅客施設の原則すべ てについて段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等 の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標を着実に実現することとしている。 また、地方部のバリアフリー化や心のバリアフリーの推進などハード・ソフト両面でのバリアフ リー化をより一層推進する観点から、2021年度から5年間を目標期間とする新たな整備目標に基づ き、バリアフリー化を推進する。

具体的には、バス・タクシーについては、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置 によりバス・タクシー事業者の実施するバリアフリー車両の整備に対し支援を実施するとともに、 空港アクセスバスにおけるリフト付きバスの実証運行等により得られた課題等を踏まえ、課題に対 応した車両の普及促進をしていくとともに、バリアフリー車両の効率的な運用などリフト付きバス 以外の方法もあわせ、空港アクセスのバリアフリー化推進策や目標について検討しつつ、予算・税 制措置による支援制度も活用してバリアフリー化を推進する。

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置、鉄道駅バリアフリー料 金制度等により、鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を加速する。

旅客船及び旅客船ターミナルについては、2020年度から引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整 備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進する。

航空旅客ターミナルについては、2020年度から引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対 策事業等による支援を通じて、バリアフリー化の取組を推進する。

道路については、引き続き、全国の主要駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等におい て、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の 段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、バリアフリー対応型信号 機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

路外駐車場については、引き続き、社会資本整備総合交付金等により、整備・改築と合わせた特 定路外駐車場のバリアフリー化の支援を行う。

(2)ホームドアの整備と安全対策の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 視覚障害者のホーム転落を防止するため、ホームドアの整備に加え、新技術等を活用した安全対策 を推進する。

鉄道については、バリアフリー法に基づき、ホームドアの整備を予算・税制措置、鉄道駅バリア フリー料金制度等により促進するとともに、ホームドアのない駅においても「新技術等を活用した 駅ホームにおける視覚障害者の安全対策について~中間報告~|(2021年7月公表)を踏まえ、「新 技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」において、安全対策について引 き続き検討する。

(3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、 高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広 い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を 重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

都市部における鉄道駅バリアフリー料金制度の活用、地方部における鉄道駅のバリアフリー予算 の重点化等により、引き続き全国の鉄道駅バリアフリー化を加速していく。

(4) 「心のバリアフリー」などの強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業従事者や利用者が高 齢者、障害者、妊産婦、子ども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」 などソフト対策を強化する。

「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策を強化する改正後のバリアフリー法や関係法令、 ガイドライン等に基づき、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会と なるよう環境を整備する。

さらに、同法改正により、「高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国、地方公共団体、 施設設置管理者及び国民の責務として規定されたことに伴い、広報活動及び啓発活動の一環として、 車両等の優先席、車椅子使用者用駐車施設等、バリアフリートイレ、旅客施設等のエレベーターの 適正な利用の推進に向けて、キャンペーン等を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を

また、引き続き介助の疑似体験を通じバリアフリーに対する国民の理解増進を図る「バリアフリー 教室」を実施する。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

【交通政策基本計画における記載】

○ 障害の有無にかかわらず、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができる世界最高水準の バリアフリー環境を有する高速鉄道を目指し、新幹線における車椅子用フリースペースの導入等に取 り組む。また、障害者が一般旅客と同じ手続で公共交通機関を利用することができるよう、乗車券等 の予約・決済手続のオンライン化を推進する。

新幹線車両については、2020年10月に改正し、2021年7月より施行された新たなバリアフリー基 準に基づき、鉄道事業者が実施する車椅子用フリースペースの導入を推進する。

また、特急車両については、2022年3月に改正し、2023年4月に施行される新たなバリアフリー 基準に基づき、特急車両における車椅子用フリースペースの導入が円滑に進むように鉄道事業者へ 周知するとともに、現行の車椅子対応座席等の申し込み方法・案内方法の改善に向けた取組の推進・ 検討を促す。

(6) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供

【交通政策基本計画における記載】

○ 歩行者や公共交通機関の利用者に対して、施設や経路のバリアフリー情報等が分かりやすく提供さ れるよう、ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供が可能となる環境づくりを推進する。

高齢者や障害者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動できるインクルーシブ社会の 構築に向け、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」(坂村健委員長:現東洋大学 情報連携学部INIAD学部長)の提言のもと、ICTを活用した歩行者移動支援施策を推進している。

民間事業者等がスマートフォン等のICT技術を活用した多様な歩行者移動支援サービスを提供で きる環境を整備するため、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータについて、多分 野と連携した継続的な整備・更新手法等を検討する。Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩 行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする歩 行者等支援情報通信システム(PICS)の整備を推進する。

観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 第4節

(1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 訪日外国人旅行者数2030年6,000万人の目標に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、 さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LANの整備促進、 交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応 の改善・強化、旅客施設におけるトイレの洋式化、訪日外国人旅行者のニーズを踏まえた企画乗車券 の充実、出入国手続の迅速化・円滑化のためのCIQの計画的な体制整備等、交通分野での訪日外国人 旅行者の受入環境を整備する。

新型コロナウイルス感染症の事態収束を見据えた反転攻勢に転じつつ、地方部への外国人旅行者 の誘致の加速化に向け、公共交通事業者による外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進すべく、 我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至る までの既存の公共交通機関等について、感染症拡大防止対策を講じた上で、訪日外国人旅行者のニー ズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取 組を一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。また、災害発生 時でも安心して旅行を継続できるよう、全国において、迅速に運行等に関する情報収集を可能とす るための旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うための非 常用電源設備等の整備への支援を行う。

2017 (平成29) 年度より開催している「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、 現状の取組・課題や取りまとめた成果に基づき、2022年度も引き続き省庁横断的な取組をすすめる。 鉄道・バス・タクシーについては、車両等における無料公衆無線LANの設置促進、キャッシュ レス決済、多言語対応の取組の強化、トイレの洋式化等の訪日外国人の受入環境整備を促進する。 船舶については、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を図るため、無料公衆無線LAN環境の整 備や案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行うとともに、トイレの洋式化等の促進を図る。 港湾については、旅客船ターミナル等における案内標識等の多言語化、無料公衆無線LAN環境

の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進する。 空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、 2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港においては、空港の運用

状況を踏まえ利用促進PRや利用時間の柔軟な運用を行う。また、引き続き、各空港において官民 での情報共有や、先進機器・システムの導入を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現に 向けた空港での諸手続・動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推進に官民連携して取り組む。

加えて、先進的な保安検査機器や税関検査場電子申告ゲートの配備等、引き続き関係省庁と連携 の上、必要な体制の整備を進める。

(2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

【交通政策基本計画における記載】

○ 観光と生活交通との融合の観点も踏まえつつ、旅行者やワーケーション等による地方滞在者が、ス トレスフリーで快適に移動できる環境を整備するため、バスやタクシー等の公共交通機関や自家用有 償旅客運送、新型輸送サービス(グリーンスローモビリティ等)等の多様な輸送資源の活用に取り組む とともに、公共交通機関における無料公衆無線LANの整備、全国共通ICカード・二次元コード決済等 の導入を図る。また、観光地におけるMaaSについて、多言語対応やサブスクリプションなど、旅行 者や滞在者目線での実装を推進し、移動の利便性を向上させることにより、周回・周遊を促す。併せ て、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができるよう旅客施設等の段差解消等を推進する。

公共交通事業者による「外国人観光旅客利便増進実施計画 | を取りまとめ、公衆無線LANの整 備等の外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進する。

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

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

【交通政策基本計画における記載】

○ LCC等の活用により、訪日外国人旅行者や国内旅行者の国内各地への訪問や周遊を拡大するため、 国際拠点空港における国内線・国際線の乗り継ぎ利便性の向上、地方空港への国際チャーター便や国 際定期便に対する支援を行う。また、地域内の観光コンテンツをつなぐ交通アクセスの充実等の取組 を推進する。

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

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

(4) ビジネスジェットの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

○ 訪日外国人旅行者の多様なニーズへの対応と更なる拡大を図る観点から、ビジネスジェットの利用 環境改善に取り組み、上質なサービスを求める旅行者等の誘致を支援する。

我が国ではビジネスや上質なインバウンド観光の需要に応えるべく、ビジネスジェットの利用環 境の改善を図っている。東京国際空港において、既存スポット運用の工夫による駐機可能数拡大に 向けた検討を進めている。また今後の需要増加に向け、発着枠の改善やスポットの増設、FBOの 受入の環境整備に向けた検討を始める。

さらに、ビジネスジェット専用動線など地方空港における受入環境整備を進める。

(5) [FAST TRAVEL]、地上支援業務の省力化・自動化

【交通政策基本計画における記載】

○ 旅客手続の円滑化による負担軽減や空港ターミナル処理能力の向上を図るため、旅客手続の各段階 において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」及び地上支援業務の省力化・自動化の取組を推進する。

引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器・システムの導入を実施し、ストレス フリーで快適な旅行環境の実現に向けた空港での諸手続・動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推 進に官民連携して取り組む。

空港の制限区域内において、官民が連携して、自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を 実施し、課題の抽出、及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を進める。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

【交通政策基本計画における記載】

○ 地方運輸局等が、地方公共団体や地域の交通事業者等と広域かつ機動的に連携して、日本政府観光 局(JNTO)のノウハウも活用した地域の魅力ある観光資源を戦略的かつ効果的に発信する訪日プロ モーション事業を行い、訪日外国人旅行者の地方への誘客を加速させる。

日本政府観光局(JNTO)において、各地域のDMO等インバウンド関係者を対象としたセミナー やコンサルティング等の実施により、地域が行う訪日プロモーションを支援するとともに、INTO のオウンドメディア等を通じて、地域の魅力ある観光資源を発信する。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域の魅力を高める観光列車、2階建 て観光バス、観光船、水上バスに加え、グリーンスローモビリティをはじめとする環境負荷の少ない 新たな観光モビリティなど、移動そのものを観光資源とする取組を促進するとともに、地域の様々な 事業者が幅広く連携し、観光資源を磨き上げ、交通機関も含めた観光周遊ルートの造成等を総合的に 支援する。

移動そのものを楽しむ観光列車、オープントップバス等の導入への支援を行う。グリーンスロー モビリティにおける取組は、第1章第1節(8)に同じ。

船舶については、2019年4月にフェリー・旅客船事業者と経路検索事業者間のデータ共有環境整 備に向けて「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」及び「簡易作成ツール」等を策定・ 公表し、2021年3月には、フォーマット、ツールを改良し、機能向上を図ったところであり、引き 続き、事業者による航路情報のデータ整備を支援・推進していく。また、2019年4月に創設した、 インバウンドをはじめとする旅客需要が見込まれる観光航路において、旅客船事業の制度運用を弾 力化する「インバウンド船旅振興制度」を通じて、引き続き、船旅に係る新サービス創出の促進を図

また、交通事業者を含む様々な観光関連事業者等の連携により、地域に眠る観光資源を発掘し、 磨き上げる取組を引き続き支援する。

(8) 手ぶら観光の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 今後の訪日外国人旅行者の増加を見据え、訪日外国人旅行者の地方誘客及び消費喚起を促進するた め、認定手ぶら観光カウンターを増加させるなど、手ぶら観光を推進する。さらに、免税店の拡大に ついても引き続き推進していく。

訪日外国人旅行者の利便性向上による地方誘客及び消費喚起を図るため、手ぶら観光サービスに ついて、補助事業等も活用し認定手ぶら観光カウンターの増加を図る。

外国人旅行者向け消費税免税制度については、外国人旅行者の利便性の向上及び免税店の免税販 売手続の効率化を図る観点から、免税対象者の範囲とその確認方法を明確化することとしており、 事業者等への周知徹底を図る。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 「道の駅」を「地方創生・観光を加速する拠点」とするため、海外へのプロモーション等を国が推 進するとともに、多言語化対応の推進やキャッシュレスの導入による訪日外国人旅行者受入環境の整 備、周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道等との連携による周遊観光ルートの創出等を進める。

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

(10) 世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの普及等によるサイクリストの受け入れ環境 の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

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

(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備

【交通政策基本計画における記載】

○ クルーズ船や旅客船ターミナル等の感染症対策や安全・安心かつ上質で多様な寄港地観光の促進、 クルーズ旅客の受入機能の高度化など、クルーズを安心して楽しめる環境整備を推進する。

クルーズ船や旅客ターミナル等における感染拡大防止策の徹底を促進するとともに、クルーズ旅 客の受入機能の高度化や、安全安心なクルーズ船の寄港を促進するための取組等を支援し、クルー ズを安心して楽しめる環境づくりを推進する。

我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交 第2章 通ネットワーク・システムへの強化

人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・ 強化

(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充

【交通政策基本計画における記載】

○ 羽田空港においては、令和2年3月に運用を開始した新飛行経路について、引き続き騒音、安全対 策や地域への丁寧な情報提供を行う。成田国際空港においては、C滑走路新設等による機能強化を進 め、首都圏空港全体での年間発着容量約100万回の実現を目指す。また、関西国際空港、中部国際空 港、福岡空港等の機能強化を図る。

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

具体的には、羽田空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであ り、引き続き、騒音対策・安全対策や地域への丁寧な情報提供を行う。また、航空旅客の内際乗り 継ぎ利便性向上を図るために必要な人工地盤の整備の検討に着手するほか、空港アクセス鉄道の基 盤施設及び駐機場の整備等を実施する。

成田国際空港については、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の 合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万 回に拡大する取組を引き続き進める。

関西国際空港については、運営権者において、民間の創意工夫を活かした機能強化が図られてお り、引き続き、国際線キャパシティーを向上させるため第1ターミナルにおける国際線/国内線エ リアの配置の見直しによる施設配置の再編等を含む第1ターミナル改修等の同空港の機能強化を推 進する。

中部国際空港については、第1ターミナル改修事業等を引き続き実施し、機能強化を推進する。 福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路・誘導路等整備を実施し、2024 年度の供用予定に向けて滑走路増設事業を推進する。

また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港等においては国際線ターミナル地域再編事業、新 千歳空港においては誘導路複線化等を引き続き推進する。

(2) 管制処理容量の拡大

【交通政策基本計画における記載】

○ 管制空域の上下分離や複数の空港周辺空域(ターミナル空域)の統合による空域の抜本的再編によ り、より一層の安全かつ効率的な航空機の運航を確保しつつ、管制処理容量の拡大を図る。

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

具体的には、東日本空域における上下分離に向けた作業及び北日本ターミナル統合に係る機器整 備等を進める。

(3) 航空ネットワークの維持・強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 公租公課の水準や算定方法等の見直しを効果的に行うことにより、海外から我が国や、大都市圏か ら地方、地方と地方とを結ぶ航空ネットワークの更なる維持・強化を図る。

航空会社の運航コストの低減を通じて、航空ネットワークの充実を図るため、地方空港と東京国 際空港を結ぶ路線の着陸料を本則の2/3~1/6に軽減、地方空港同士を結ぶ路線の着陸料を本則 の1/4に軽減する措置等を継続して実施する。

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

さらに、航空ネットワークの維持・確保に向けて、需要回復後の成長投資を下支えする観点から、 国内線に係る着陸料等の空港使用料の減免を実施する。

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

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症が航空業界に甚大な影響を与えていることを踏まえ、航空ネットワーク の維持・確保に向けて、着陸料等の引下げや空港会社への無利子貸付等を盛り込んだ「支援施策パッ ケージ」等を通じて、ポストコロナ時代も見据えつつ、必要な支援・検討を行う。

航空会社・空港会社等への支援施策パッケージ等を踏まえ、航空ネットワークの維持・確保に向 けて、需要回復後の成長投資を下支えする観点から、引き続き空港使用料や航空機燃料税の減免、 空港会社等への無利子貸付等の必要な支援を実施する。

(5)国際拠点空港へのアクセス改善等

【交通政策基本計画における記載】

○ 国際拠点空港等へのアクセス利便性向上のため、羽田空港内における空港アクセス鉄道の基盤施設 整備事業や、三大都市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備を推進するなど、空港アクセ ス網の充実を図る。

主要な首都圏空港、関西国際空港等への鉄道アクセスの更なる改善を図るため、アクセス線の整 備について、事業化に向けた関係者間の具体的な検討を促進するとともに、なにわ筋線等の事業着 手後の設計・工事等を着実に推進するほか、京浜急行電鉄品川駅において、線路の増設やホームド ア設置、昇降施設の増設工事を進める等、空港アクセス乗換駅等の利便性向上やバリアフリー化の 推進を図る。

羽田空港においては、空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業として、京急空港線引上線について、 2021年度に引き続き、現地工事を進め、鉄道基盤施設(トンネル躯体等)の着工に必要な歩行者通 路の切り回し工事に、新たに着手する。JR東日本羽田空港アクセス線についても、JR東日本が鉄 道事業法上の工事施行認可を得た後、現地工事に着手する。

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

加えて、三大都市圏環状道路等の整備を引き続き推進していく。

(6) 空港経営改革の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、「民間の能力を活用した国管理空港等の運 営等に関する法律(平成25年法律第67号)」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大等により、空 港経営改革を着実に推進する。その際、赤字空港の経営自立化を目指し、運営権対価の最大化を図り つつ、地方管理空港を含め、原則として全ての空港へのコンセッション導入を促進する。

地域の実情を踏まえつつ、地元自治体など関係者の意見を伺いながら、引き続き空港コンセッショ ンの導入を進めていく。

(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国産業の国際競争力の強化を通じて雇用と所得の維持・創出を図るため、国際コンテナ戦略港 |湾について、港湾運営会社による運営の効率化を推進しつつ、①国内外からの貨物集約(集貨)、② 港湾背後における貨物の創出(創貨)、③外来トレーラーのゲート前待機の解消等を目指した「ヒト を支援するAIターミナル」の実現や大水深コンテナターミナルの整備による機能強化(競争力強化) を推進する。

2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を 踏まえ、今後は、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方 面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コ スト)」「Convenience(利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指すこと とし、引き続き、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を進めていく。

また、2021年5月に公表した「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまと め」を踏まえ、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の各施策について、改善等を行いつつ強力に取り 組むことに加えて、近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえ、カーボンニュートラルポート(CNP) の形成、港湾物流のDX(デジタルトランスフォーメーション)の推進、安定したサプライチェーン の構築のための港湾の強靱化を強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す。

「集貨」については、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実等に引 き続き取り組む。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する 無利子貸付制度を活用し、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積を進める。

「競争力強化」については、大水深コンテナターミナルの機能強化を引き続き行うとともに、「ヒ トを支援するAIターミナル」の実現に向け、遠隔操作RTGの導入促進や、コンテナダメージチェッ ク支援システムの開発、外来トレーラーの自働化に係る実証事業を行う。加えて、情報通信技術を 活用し、ゲート処理の迅速化を図るために開発した新・港湾情報システム「CONPAS」については、 阪神港での導入に向けた取組を支援する。

そのほか、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を引き続き推進していく。

(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国の産業や国民生活に必要不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現す るため、国際バルク戦略港湾について、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企 業間連携の促進を進める。

国際バルク戦略港湾において、大水深岸壁を有する国際物流ターミナルの整備を行うとともに官 民連携により輸入拠点としての機能の向上を図る。

(9) 海上交通サービスの高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ 海上輸送の安定化・効率化のため、三大湾、特定港及び主要沿岸ルートについて広域交通流管理の 推進や、船舶動静・海域映像・災害リアルタイム情報の提供等の海上交通サービスの高度化を推進す るとともに、こうした取組の安定的な実施のため、コスト面も含め検討を進める。

交通政策審議会答申「頻発・激甚化する自然災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤 の拡充・強化について(2021年1月) | を踏まえ、航路管制業務システムのDXにより航路航行の更 なる効率化を図ることで、海上交通サービスの充実強化を推進する。

(10) 新幹線ネットワークの着実な整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 整備新幹線(北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線)の整備については、工程や事業費の管理な ど、事業実施に係る諸課題への対応を確実に行った上で、着実に進めるとともに、リニア中央新幹線 については、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。 また新大阪駅について、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を 図る。

現在建設中の九州新幹線(武雄温泉・長崎間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び北海道新幹線(新 函館北斗・札幌間)については、着実に整備を進める。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価の手続きを実施して いくとともに、施工上の課題の検討を行っていく。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、九州地域、西日本地域の未来にとってどのよう な整備のあり方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、今後も関係者との協議を 引き続き進める。

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の開業に向け、引き続き必要な調整や協力等を行う。 新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2019」(2019年6月閣議決定)において、 「リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を 図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」 ことが盛り込まれており、引き続き所要の調査を実施する。

(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ 都市鉄道の利便性の向上を図るため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏 における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市 鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化を推進する。

現在の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整 備、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を 図るため、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進し、また、既に着手 がなされている整備事業を着実に推進する。さらに、2021年7月に取りまとめられた交通政策審議 会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」に基づき、首都・東京の 地下鉄ネットワークの拡充、利用者サービスの向上等を図るための東京メトロの完全民営化の促進 等に向け、関係者とも連携して必要な取組を推進する。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 新幹線を活用した貨物運送を促進するなど、運行主体の収益性向上を図る。

新幹線の客席や余剰スペースを活用した貨客混載の促進について、「旅客鉄道ネットワークの活 用も含めた鉄道貨物輸送のあり方に関する調査」を実施し、今後の拡大予定や課題等についての関 係者へのヒアリングや、貨客混載の実証実験等を実施する予定。

(13) 幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けて、そのあり方を検討する。

基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークのあり方について検討するため、「幹線鉄道ネットワー ク等のあり方に関する調査」に引き続き取り組み、効果的・効率的な整備・運行手法等に関する具 体的な調査を実施する。

(14) 根幹的な道路網の整備等

【交通政策基本計画における記載】

○ 迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備や 空港、港湾等へのアクセスの強化を推進する。

迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備 や空港、港湾等へのアクセスの強化を推進する。

(15) 暫定2車線区間の4車線化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上するため、現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2 車線区間の4車線化、高速道路の逆走対策などの機能強化を推進する。

現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化を推進する。

2029年までに逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、一般道のカラー舗装等による高速道路出 入口部への逆走対策を推進する。また、高速道路出入口部では、逆走対策と併せて歩行者等の誤進 入対策を推進する。

(16) 既存の道路ネットワークの有効活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域活性化や物流効率化、利便性の向上を図るため、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボト ルネック箇所への集中的対策、自動運転車の走行に向けた環境整備、交通流を最適化する料金施策の 導入を行うなど、受益のある世代間の公平な負担等の観点を踏まえ、既存の道路ネットワークの有効 活用を推進する。

昨年度に引き続き、地域と一体となったコンパクトな拠点形成の支援を実施するため、スマート インターチェンジの整備を促進する。また、中央自動車道等における渋滞ボトルネック箇所への集 中的対策を推進していく。

さらに、自動運転走行に向けた環境整備を推進するため、区画線の管理目安や先読み情報の提供 手法等について、官民連携による共同研究を推進する。

2016年4月に首都圏で、2017年6月に近畿圏で、2021年5月からは中京圏で新たな高速道路料金 を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮されている。 2022年4月から、さらに首都圏の高速道路料金を見直し、引き続き、効果を検証する。

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

(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策

【交通政策基本計画における記載】

○ 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策を産学官が連携して推進することで、重要物流道路 等の主要渋滞箇所の渋滞解消を加速化し、生産性向上とCO₂等排出量削減を達成することを目指す。

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

(18) 円滑な道路交通等の実現

【交通政策基本計画における記載】

幹線道路等において信号機の改良等を推進し、より円滑な道路交通の実現を目指す。

幹線道路等の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良 を推進する。

(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

○ AI等の新たな技術を活用した交通管制システムについて、必要な実証実験等を推進し、新システム の確立・導入に向けた検討を進める。

自動車の運転支援による安全で円滑な交通環境及び高度な自動運転の実現に向け、AIや第5世 代移動通信システム (5G) を活用した信号制御に係る調査研究に取り組むなど、新たな交通管制 システムの構築について検討を進める。

(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

【交通政策基本計画における記載】

○ 「開かずの踏切」等による渋滞の解消及び災害時の長時間遮断の防止のため、立体交差化等を推進 するほか、歩行者の滞留交通量に応じた拡幅、駅の出入口の新設、踏切道周辺の迂回路整備、警報時 間制御装置等も含めた総合的対策を推進する。

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

2022年度は、「踏切道改良促進法 |に基づき、改良すべき踏切道を国土交通大臣が機動的に指定し、 立体交差化や警報時間制御装置の設置などの総合的な対策を推進する。加えて、災害時においても、 踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送への支障の発生等の課題に対応するため、 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定を行い、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図 るとともに、遮断の解消に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

(21) バスタプロジェクトの推進

【交通政策基本計画における記載】

○ スマートシティの検討やMaaSの取組と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善などフィ ジカル空間(現実社会)での地域交通サービスを強化するため、官民連携での整備・運営管理を可能 とする事業スキームを活用しつつ、バスタプロジェクト(集約型公共交通ターミナル)の戦略的な全 国展開を推進する。

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』については、官民 連携を強化しながら戦略的に展開して、バスを中心とした交通モード間の接続(モーダルコネクト) の強化を推進する。これにより、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人と モノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化を図る。

交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 第2節

(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等

【交通政策基本計画における記載】

○ デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続における書面規制・押印、対面規 制の抜本的な見直しを含めて、交通分野における行政手続のオンライン化や添付書類の撤廃等に取り 組む。

具体的には、手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、アジャイ ル開発の手法を活用しつつ、令和7年度までに原則オンライン化する。

手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、2025(令和7)年ま でに原則オンライン化する。

その一環として、2021年度に実施した、申請業務に係るプロセスを一貫して処理できるシステム の対象手続の拡充等を図るための実証実験の結果を踏まえ、各関係者との調整を進める。

(2) 交通関連データのオープン化の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通サービスの持つ公共的性質に着目すると、交通関連データは、社会の共有財産であるという側 面を持つ。このため、交通関連データのオープン化や他の関連事業での利活用の拡大等により、利用 者利便の向上につながる新サービス創出が促進されるよう、国は、データを保有する事業者へ積極的 に働きかける。

交通関連データのオープン化や他の関連事業での利活用の拡大等により、利用者利便の向上につ ながる新サービス創出が促進されるよう、引き続きデータを保有する事業者へ積極的に働きかける。 持続可能なオープンデータ化の推進を目的として、対象とするデータの範囲、流通の仕組み等を 整理する共通指針の策定を目指す。

(3) 国土交通データプラットフォームの構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 構造物や地盤などのインフラに関するデータと、交通・物流や気象・災害情報などの官民が保有する 様々な技術やデータを連携させた、国土と交通に関する統合的なデータプラットフォームを構築する。

民間や自治体、他省庁等のデータも含め連携を拡大していくとともに、ユーザビリティ・検索機 能の高度化や、データの利活用促進のための要素技術の開発に取り組む。これにより、業務の効率 化や施策の高度化、産学官連携によるイノベーションを創出する。

(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

【交通政策基本計画における記載】

○ MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくりとして、「標準的なバス情報フォーマット」等による交通 関連情報のデータ化・標準化や、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を活用したデー タの連携や利活用の促進に向け、事業者等に対する積極的な働きかけ等に取り組む。

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

また、MaaSを提供するためには、交通事業者等によるデータが円滑に連携することが重要とな るため、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定しており、定期的に当該ガイドラ インを更新するほか、リアルタイムに変化する運行情報や、予約・決済情報等の動的なデータにつ いて高度化を推進し、予約・決済さらにはサービスを利用するまでシームレスにすることの意義や 課題、解決の方向性等について検討するため「交通分野におけるデータ連携の高度化のための検討 会 を2021年度に引き続き開催し、データに係る環境整備を推進する。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通機関の利用者利便向上や非接触へのニーズの高まりへの対応に加え、定額制など多様な サービス提供を可能とするよう、交通系ICカードやQRコード等のキャッシュレス決済手段について、 導入を促進する。

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

(6) 「サイバーポート」の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対応するとともに、我 が国港湾全体の生産性向上等を図るため、「サイバーポート」を核に、港湾を取り巻く様々な情報が 有機的に連携した事業環境を実現する。

2021年4月に第一次運用を開始したサイバーポート(港湾物流分野)の更なる利用促進と機能改 善を引き続き推進する。また、利用者の利便性向上を図るため、輸出入・港湾関連情報処理システ ム(NACCS)との連携機能を構築するとともに、他システムとの連携についても引き続き検討を行う。 さらに、港湾管理分野及び港湾インフラ分野については、2022年度中の稼働を目指しシステム構 築を進め、港湾物流分野とともに、2023年度以降の三分野一体運用を目指す。

(7) ETC2.0データの官民連携

【交通政策基本計画における記載】

○ 地域のモビリティサービスの強化に向けたETC2.0のデータの活用の官民連携について、民間から の提案募集の結果を踏まえて、実験・実装を推進していくとともに、ETC2.0データを民間企業でも 活用可能となるようデータの配信を行う。

ETC2.0データの官民連携での利活用推進に向けた課題整理を踏まえ、データ配信の手法や制度 等に関する解決方策の検討を行う。

(8) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動車社会の発展に資する新たなサービスの創出・産業革新等を図るため、自動車検査証の電子化 等により自動車保有関係手続のワンストップサービスを推進するとともに、電子化された自動車検査 証のICチップの空き領域の利活用を可能とすることで自動車関連情報の連携を促進する。

自動車保有関係手続のワンストップサービスを推進するため、2021年12月10日に改定した「オン

令和4(2022)年度交通に関して講じようとする施策

ライン利用率引上げの基本計画 | におけるアクションプランに基づき、地方公共団体情報システム 機構(J-LIS)が保有する「基本4情報」との連携等を通じた申請者の情報入力の簡素化、決済手 段の多様化を実施する。

また、自動車検査証の電子化については、2023年1月に導入し、ICチップの空き領域の利活用 による自動車関連情報の連携を可能とするための検討を進める。

(9) 運転免許証の在り方の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 住所変更手続のワンストップ化や更新時講習のオンライン化等により自動車等を運転する運転免許 保有者の利便性を向上させるため、運転免許証とマイナンバーカードとの一体化を令和6年度末に開 始する。モバイル運転免許証の国際規格の策定状況等も踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進める。

運転免許証とマイナンバーカードの一体化に係る具体的な手続等について、関係機関と連携し、 検討を進める。また、モバイル運転免許証について、国際規格の一部が2021年に策定されたことな どを踏まえつつ、検討を行う。

(10) 道路システムのDXの推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 道路管理を効率化・省力化するとともに、国民生活の安全性や経済活動の生産性を向上するために、 ITを活用し、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業等の自動化・無人化、過積載等の違反 車両の取り締まりを行う体制強化等の道路システムのデジタルトランスフォーメーション(DX)を 推進する。

緊急輸送道路(1次)において緊急車両の通行の確保の観点から常時監視が必要な区間にCCTV カメラの設置を行う。また、AIによるCCTVカメラ画像解析技術を用いた交通障害自動検知シス テムの導入を推進する。

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

(11) 特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等

【交通政策基本計画における記載】

○ 特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の 検討・導入を実施する。

登録を受けた特殊車両について、即時に通行可能となる新たな通行制度を2022年から運用を開始 することから、ウェブ上で通行可能経路を表示可能とする対象を拡大するための道路情報のデジタ ル化の加速や利便性向上に向けたシステムの改修を行う。また、新たな通行制度において、通行可 能な経路を表示可能にしつつ、自動重量計測装置やETC2.0を活用し、関係機関との連携の強化も 図り、大型車の通行適正化を図る。

(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、航空機の運航に必要な様々な情報(気 象情報、滑走路の運用状況等)を空港関係者でリアルタイムに共有するデジタル情報基盤の整備等を 推進する。

定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、運航情報や気象情報など航空機の運 航に必要な様々な情報のデジタル化を推進しつつ、引き続き情報共有基盤の整備を進める。また、 これらデジタル化された情報を用いた運用改善に向け、航空会社や空港会社などの関係者間との検 討を継続する。

(13) 航空管制システムの高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ ヒューマンエラーの防止による安全性の向上や管制業務の効率化による管制処理能力の向上を図る ため、管制官からパイロットへの管制指示の一部を、現在の音声通信からテキストメッセージを用い たデータ通信に移行(デジタル化)するなど航空管制システムの高度化を推進する。

航空路管制空域(高高度空域)において、ヒューマンエラーの防止や管制業務の効率化に資する、 管制官とパイロット間におけるデータ通信の試行運用の評価を行い、本運用に移行する。

(14) 自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等

【交通政策基本計画における記載】

○ 渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動手段の確保、運転の安全性の向上などを図るため、「官民ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自動運転システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を引き続き 検討する。

2021年6月に策定された「官民ITS構想・ロードマップ」に基づき、自動運転システムの実現に 向けた技術開発や制度整備等に取り組む。

また、2021年12月に決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、自動運転に 加え、MaaSやオンデマンド交通などの発達、ドローンや自動配送ロボットをはじめとした新たな 輸送手段の出現など、デジタルを活用した新たなモビリティサービスが普及しつつあることを踏ま え、人から物まで、歩くから飛ぶまでの全ての移動モードを対象として、空間利用の高付加価値化 や効率化に向け、官民で連携して、生活やエネルギー等をも考慮した将来像を描くとともに、デー タの共有や連携、利活用に向けたルールの整備等を行いながら、将来像を実現するデジタル交通社 会全体のアーキテクチャを設計・実装することに取り組む。

2022年度は、デジタル社会においてモビリティを総合的に高度化する視点から、関連分野も含め て、官民が取り組んでいる、あるいは今後取り組むべき事項について整理を行い、今後の方向性に ついて検討を進める。また、自動運転車やドローン、自動配送ロボット等の高度な運行を可能とす るデジタルインフラの整備に向けて、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定する「3次元 空間ID」を含めた必要なデータの情報規格の整理や、データの入出力・更新を通じて実世界の取引・ 行為を制御するためのデジタルインフラの整備について推進する。

(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

【交通政策基本計画における記載】

○ 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向け、実証実験や制度整備の検討を進める。

自動配送ロボットの早期の実用化に向け、早期事業化を目指す事業者による、遠隔・複数台での 公道走行等のための技術開発及び道路使用許可による実証実験の取組を支援するとともに、一定の 基準に該当する低速・小型の自動配送ロボットの走行を事前届出制度とする道路交通法の一部を改 正する法律の施行に向けた検討を進める。

(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

【交通政策基本計画における記載】

○ 過疎地域等における物流網の維持及び生活の利便の改善等を図るため、無人航空機による離島や山 間部等における具体的な配送ビジネスの社会実装とそのサービスの拡大に加え、機体認証制度や操縦 ライセンス制度の創設等の安全確保に係る制度整備を図ることにより、令和4年度以降の都市を含む 地域における目視外飛行による荷物配送やインフラ点検、警備・医療等への活用の実現に向けた取組 を推進する。さらに、規制緩和による手続きの簡素化や個別審査のオンライン化・審査事務の合理化 等を図り、迅速かつ簡便に無人航空機を利活用できる環境を整備する。

過疎地域等における物流網の維持及び買い物における不便を解消するなどの生活利便の改善に加 え、災害時にも活用可能な物流手段としてのドローン物流について、その導入に対する支援や、「ド ローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン」の改定を行うなど、実証実験で得られた好事 例を整理・横展開することで、ドローン物流の社会実装を推進する。

(17)「空飛ぶクルマ」の実現

【交通政策基本計画における記載】

○ 既存のインフラに左右されない次世代航空モビリティシステムとしての「空飛ぶクルマ」の実現に 向け、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、令和5年からの事業開始を目標として、具 体的なユースケースを念頭に試験飛行に係るガイドラインを策定し、事業者の機体開発を支援すると ともに、機体及び運航の安全基準や操縦者の技能証明基準などの制度の整備を進める。

2025年の大阪・関西万博での「空飛ぶクルマ」の実現に向けて、諸外国の動向を注視し、国際的 な調和に努めつつ、飛行の安全確保のため、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準等 を含め、「空の移動革命に向けた官民協議会」を通じて官民での議論を加速させ、必要な環境整備 を推進する。

(18) 自動運航船の実用化

【交通政策基本計画における記載】

○ 海運の効率化等を実現するため、令和7年までの自動運航船の実用化に向け、国際基準の改正検討、 国内関係法令の見直しを進める。

運航に必要となる認知・判断・操船の自動化や機器の遠隔監視などに資する技術のトップランナー を中核としたシステムインテグレータの育成を図るべく他産業とも連携して行う次世代技術開発を 支援するとともに、国際海事機関(IMO)での自動運航船に係る国際基準の策定に向けた議論を 我が国が主導するための調査等を実施し、自動運航船の実用化に向けた環境整備を行う。

(19) 鉄道施設の維持管理の効率化・省力化に向けた検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一般的な路線での自 動運転の導入に向けた検討や、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車の制御を行うシ ステムの導入、カメラ等の活用による鉄道施設等の状態監視等を推進する。

鉄道施設の維持管理の効率化・省力化を図るため、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用 した列車制御を行うシステムや、レーザーの活用による鉄道施設等の点検システムについての実証 試験等を推進する。

(20) 海事産業の国際競争力強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 造船業、舶用工業における企業間連携やデジタル化の促進、システムインテグレーション能力の強 化、洋上風力産業への参入、OECDやWTOの枠組を通じた公正な競争条件の確保等に取り組むとと もに、海運業に対し安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高性能・高品質な船舶導入を促進する など、我が国海事産業における国際競争力強化を図る。

我が国海事産業の国際競争力強化のため、2021年5月21日に公布された海事産業強化法1に基づ き、引き続き造船事業者の事業再編や生産性向上等を推進するとともに、海運事業者に対して、安 全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶の導入を支援する。併せて、2022年度予算等 により、サプライチェーンの最適化や造船業のデジタル化の促進、技術のトップランナーを中核と した海事産業の集約・連携を加速する次世代技術への支援等に取組む。また、引き続きOECDや WTOの枠組を通じて造船業における公正な競争条件の確保に取り組む。

(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

【交通政策基本計画における記載】

○ 次期気象衛星への最新技術の導入や、スーパーコンピュータの高性能化等により、線状降水帯や台 風等の気象予測精度の向上に努める。

気象庁では、海上及び陸上の水蒸気量(湿度)を把握するため、海上保安庁と連携した洋上観測 の拡充及びアメダスへの湿度計導入を進めるとともに、線状降水帯発生等の実況監視能力を強化す るため、最新の二重偏波気象レーダーへの更新を進める。また、気象庁スーパーコンピュータシス テムの強化や、スーパーコンピュータ「富岳」を活用した予測技術開発、次期気象衛星の整備に向 けた調査を実施し、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組を進める。

(22) 交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通運輸分野の優れた技術開発シーズを発掘し、社会実装を推進することにより、社会的・経済的 ニーズの変化に的確に応えるとともに、イノベーションを創出する技術ポテンシャルの底上げを図る。

「交通運輸技術開発推進制度」において、2022年度は「デジタル化等の先端技術を活用した持続 可能で強靭な交通運輸の実現に資する技術開発」をテーマに民間等の研究実施者から広く研究課題

 $^{^{1}}$ 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律

を募るとともに、各研究課題の進捗管理や研究成果の広報等を通じて、研究開発及び社会実装に向 けた取組を支援する。

(23)「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略 的な海外展開

【交通政策基本計画における記載】

- 「インフラシステム海外展開戦略2025 に基づく「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展 開に向けて、特に以下の取組を推進する。
 - ・「川上」段階における政府の関与を強化するため、在外公館のリソースを最大限活用しつつ、トッ プセールスによる相手国への働きかけ、官民連携による案件形成、国際会議の機会等を活用した我 が国の「質の高いインフラ」の情報発信、独立行政法人等の活用等の取組を行う。
 - ・我が国の強みを活かした案件形成を促進するため、技術移転や人材育成支援、制度構築支援等のソ フトインフラ面での支援の、ハード整備支援と併せたパッケージ化を推進する。また、案件形成段 階から施設整備後の運営への我が国企業の参画までを見据えて一体的に相手国政府と交渉を行う。 加えて、相手国の様々な課題を総合的に捉え、複数のインフラ案件や複数の日本企業の技術を組み 合わせて、スマートシティやTOD等の分野横断的な面的開発として我が国のインフラシステムを 売り込む。
 - ・デジタル技術・データの活用を通じた競争力の向上を図るため、新型コロナウイルス感染症の感染 拡大により変化する新興国ニーズも踏まえ、MaaSなどの交通ソフトインフラの海外展開を推進す る。特に、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用し、交通・都市開発事業に 加え、それらを支援する事業としてエネルギー、水道、情報通信等の分野に対しても柔軟な支援を 推進することで、スマートシティやMaaS等の新しい動きにも対応し、我が国事業者の積極的な海 外市場参入を促進する。
 - ・カーボンニュートラルに貢献するため、渋滞解消によるCO₂削減効果の大きい道路交通システムや 都市鉄道など環境性能の高いインフラの海外展開を推進する。
 - ・港湾の整備や巡視船等官公庁船の海外展開などFOIP(自由で開かれたインド太平洋)に資するプロ ジェクトを推進する。
 - ・我が国事業者の海外展開に有利な環境を整備するため、官民が連携して、戦略的な標準の活用を図

2022年6月、官房長官を議長とする「経協インフラ戦略会議」において、①ポストコロナを見据 えたよりよい回復(BBB)、②脱炭素社会に向けたトランジションの加速、③「自由で開かれたイ ンド太平洋(FOIP) | を踏まえたパートナーシップの推進の3つの視点から「インフラシステム海 外展開戦略2025」の追補が行われた。この追補を踏まえ、我が国技術の優位性の相対的低下や、競 合国との価格競争が激化する中、気候変動対策や経済安全保障といった新たな観点も取り入れ、我 が国のコア技術を特定・活用することで、引き続き質の高いインフラシステム海外展開を推進する。

各分野における川上からの案件形成等、これまでの取組も引き続き実施するほか、特に、運営・ 維持管理(O&M)の技術やノウハウは、我が国が引き続き優位性を有する分野であると考えられ、 これをコア技術と位置づけ案件形成段階からインフラシステム整備とO&Mをパッケージ化するよ う働きかけを行うほか、PPPや管理委託契約により我が国企業がO&Mに参入することを予め確認 する「O&Mパッケージ型」の取組を推進することに加え、将来的な運営案件単体での参入を目指

インフラシステム海外展開を戦略的に進めるにあたっては、我が国の技術・ノウハウの国際標準 化が重要である。引き続き、各分野において、国際標準化機関における国際標準の獲得に向けた取 組を進めることに加え、国際標準の相手国での採用の働きかけや未取得の分野における日本規格の デファクトスタンダード化を進めるため、在外公館、政府機関の現地事務所等との連携を深めると ともに、相手国での働きかけや官民共同での取組を強化する。また、スマートシティ、MaaS、AI オンデマンド交通等の交通ソフトインフラ等、デジタル技術を活用した案件形成に引き続き取り組 む。

気候変動分野においては、カーボンニュートラルポートの形成に資する技術の海外展開に向けた 取組を進めるとともに、渋滞解決に資する都市鉄道の整備、水素サプライチェーンの構築等水素社 会の実現に向けた取組等、カーボンニュートラルの達成に貢献するインフラシステムや、我が国の ダム再生技術の活用、気象観測システムに係る技術支援・人材育成等、防災・減災技術のハード・ ソフト一体となった気候変動への適応に資するインフラシステムの海外展開の取組を進める。

FOIPの実現に向けては、地域内の連結性の向上等に資する港湾、空港、鉄道等の整備・運営、 これら港湾等にアクセスする道路の整備、官公庁船の海外展開等を推進する。

IOINは、引き続き、出資や事業参画をはじめとする各種支援を通じ、各分野における案件形成 を後押しする。特に、従来の交通・都市開発事業に加え、それらを支援するエネルギー、情報通信 等の事業の支援に積極的に取り組む。また、海外展開の機会やリスクテイク力に限りのある地方企 業や中堅・中小企業の海外展開を支援するため、それらの企業を対象とした説明会の開催等、JOIN の機能の周知に努める。

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

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準等の普及を推進するとともに、政策 対話を通じた海外展開の障壁となる規制やインフラ等の改善及びワークショップを通じた高品質サー ビスの認知度向上等により、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。

事業者間(BtoB)におけるコールドチェーン物流サービス規格「ISA-S1004」について、2020年 度に策定したマレーシアにおけるアクションプラン及び2021年度に策定したインドネシア及びタイ におけるアクションプランに基づき、規格の普及に向けた取組を推進するほか、ベトナム及びフィ リピンにおけるアクションプランを策定する。

また、2021年1月に国際標準化機構(ISO)に設置されたコールドチェーン物流に関する技術委 員会 (TC315) において、我が国は、引き続き議長国としてコールドチェーン物流分野の国際標準 化に向けた議論を主導する。

さらに、ASEANとの2国間の政策対話及び官民ワークショップを開催し、制度やインフラ等に 係る課題の解決に向けた働きかけを行うとともに、我が国の物流システムのプロモーションを実施 する。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

【交通政策基本計画における記載】

○ 我が国の造船技術を活用し、東南アジア・太平洋島嶼国等における海上交通インフラの高度化に向 けた協力を推進する。

2021年度に引き続き、途上国における海上交通インフラの高度化に資するべく、船舶の供与、低 環境負荷船の普及促進、洋上浮体技術の展開等に取り組む。

サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保 第3節

(1)物流分野のデジタル化等の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 深刻な労働力不足等の課題に対応すべく、サプライチェーン全体の徹底した最適化を図るため、手 続書面の電子化の徹底等による物流分野のデジタル化や、倉庫等の物流施設や幹線輸送における自動 化・機械化の導入、モノ・データ・業務プロセス等物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準 化、物流・商流データ基盤の構築、高度物流人材の育成・確保等に取り組む。

機械化・デジタル化を通じて物流分野における既存のビジネスモデルや働き方を変革する物流 DXを推進するため、物流事業者等による省人化・自動化に資する機器の導入等を支援するととも に、サプライチェーン全体の輸送効率化を推進するため、関係事業者が連携したAI、IoT等の新技 術の活用について実証を実施し、物流・商流データ基盤とこれを活用した取組の社会実装など、物 流分野における機械化・デジタル化を促進する。併せて、物流事業者におけるデジタル化に関する ニーズ・課題・導入効果等を整理・発信する。また、物流DXの前提となる物流標準化について、 企業間や業種分野ごとの取組を促進するとともに、物流標準化の現状と課題を正確に把握し、業種 分野を超えた標準化実現に向けた具体的な議論を進める。加えて、フィジカルインターネットの実 現に向け、ロードマップに基づき、業種別アクションプランの推進、新技術を活用した流通・物流 の効率化等に取り組む。さらに、今後求められる高度物流人材像の明確化と、その育成のための取 組成果の集約発信の充実を図る。

(2)物流の労働力不足対策の加速等

【交通政策基本計画における記載】

○ トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制も見据え、短いリードタイムや契約にない附帯作 業等の商慣習の見直し、「ホワイト物流」推進運動の推進や標準的な運賃の浸透等による取引環境の 改善を図るほか、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、再配達の削減等により労働生 産性を改善し、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進を図る。

トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、普及セミナー等を通じて荷待ち 時間の発生件数が多い輸送分野の改善策を取りまとめたガイドラインの浸透や「ホワイト物流」推 進運動の推進を行うとともに、標準的な運賃の浸透等を図るため荷主向けリーフレットの配布等を 行うなど、商習慣の見直しも含めた取引環境の適正化等を推進する。

物流総合効率化法に基づき、荷主企業と物流事業者が連携した共同輸配送等の取組や、その取組 に合わせて導入する自動化機器等への補助制度を活用しながら、より効率的で持続可能な共同輸配 送を推進する。

再配達の削減に向けては、国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC事業の生産 性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討なども踏まえ、宅配ボックスや置き配などの多様 な受取方法を推進する。

(3) 強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 大規模災害や感染症流行など、どのような状況にあっても維持される、強靱性と持続可能性を確保 した物流ネットワークの構築を図るため、非接触・非対面やデジタル化等に対応した物流インフラの 整備や、重要物流道路の機能強化等の、産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化、物流産業に おける低炭素化・脱炭素化等を推進する。

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、第2章第1節(7)に同じ。

「サイバーポート」の取組については、第2章第2節(6)に同じ。

また、新型コロナウイルス感染症対策としても有効な非接触化を、出入管理のセキュリティを確 保しつつ行うため、PS(Port Security)カードの番号を用いたコンテナ搬出入情報等の電子化を推進 するほか、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、重要物流道路の機 能強化等の産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化等を推進する。

(4) 自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏を つなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、本線合流部での安全対策や 隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたイン フラ側からの支援策について検討を推進するほか、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推 進する。

トラックの自動運転について、技術開発の状況を見極めつつ、本線合流部での安全対策などの検 討を実施する。

また、区画線の管理目安や先読み情報の提供手法等について官民連携による共同研究を推進し、 自動運転に対応した道路空間の基準等を検討する。

(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ ドライバー不足に対応し、国内物流を安定的に支えるとともに、災害発生時の基幹的海上交通ネッ トワークを維持するため、内航フェリー・RORO輸送網を構築する。

2021(令和3)年度に引き続き、内航フェリー・RORO輸送網の構築に向けて、大分港等におい て複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進する。

(6)農林水産物・食品の輸出促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標の達成に向けて、輸送網の集約、輸 配送の共同化、輸出促進に資する港湾施設等の整備、産地と港湾が連携したコールドチェーンの確保 等を通じた物流の効率化・高度化を推進する。

引き続き、2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標に向け、輸送網の集約、 輸配送の共同化、日本式コールドチェーン物流サービス規格の国際標準化及びASEAN等への普及 を推進するとともに、港湾・空港を活用した輸出をさらに促進するため、コールドチェーンを確保 するための温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等により、物流の効率化・高度化 を推進する。

(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 日中韓物流大臣会合を通じて東アジアにおける物流のシームレス化を推進するとともに、政策対話 やパイロット事業等を通じた我が国の物流事業者による輸送の複線化・効率化等により、拡大・深化 する我が国のグローバルサプライチェーンや海外各国との貿易を支える国際物流の円滑化・強靭化を 推進する。

第9回日中韓物流大臣会合の開催に向け、強靱な物流ネットワークの推進、シームレス物流シス テムの実現、環境にやさしい物流の構築に係る取組を引き続き進める。NEAL-NETについては、 情報共有サービスをさらに強化するため、引き続き情報共有ネットワークへの参加港の拡大に努め るとともに、他の地域における港との協力を強化する。

(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等

【交通政策基本計画における記載】

○ 内航海運の船員確保や生産性向上を通じた安定的輸送の確保により、持続的なサービス提供が可能 となるよう、船員の働き方改革の推進、取引環境の改善を図るとともに、運航・経営効率化や新技術 の活用等を総合的に推進する。

2021年5月に成立した「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」によ り改正された内航海運業法(昭和27年法律第151号)、船員法(昭和22年法律第100号)及び船員職 業安定法(昭和23年法律第130号)等の施行を受け、船員の働き方改革や内航海運の取引環境改善 等の取組を実効性のあるものにするために、船員の労務管理の適正化や取引環境の改善のための各 種ガイドラインの活用促進、内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化、各地方運輸局等 への相談窓口の設置等の施策を行う。

(9) 気象データの利活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通分野での生産性向上のため、気象業務に関する幅広い産学官の関係者による対話の場を通じ、 クラウド技術を活用したデータ共有等を推進するとともに、「気象データアナリスト | 等の人材育成 を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。

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

(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海 航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に 向けた環境整備を進める。

北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、 海運事業者、研究機関、関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行う。

(11) KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年国際物流に対するテロ対策の要請が高 まっている中、物流の効率化とセキュリティ対応の両立を図るため、KS/RA(特定荷主/特定航空貨 物利用運送事業者等)制度において、荷主や物流事業者における負担も踏まえ、より効率的かつ効果 的なものとなるよう、AEO制度との調和も含めそのあり方について検討する。

2021年度に引き続き、国際機関の動きを注視するとともに、業界及び関係機関との意見交換を行 い、効率的な検査制度のあり方について検討を行う。

災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹 第3章 底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の 第1節 構築

(1) 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、高潮対策、高波対策、浸水対策、 豪雪対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

2021 (令和3) 年度に引き続き、鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を推進する。 国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強 靱化の対策として航路標識の耐災害性強化対策に係る整備を実施する。

設計津波を超える大規模津波発生時に、防波堤が倒壊して、津波の到達時間が早まり被害が拡大 する事態や、静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、「粘り強い構造」を導 入した防波堤の整備を推進するとともに、津波発生時等に堤外地で活動する港湾労働者等全員の安 全な避難を可能とするため、避難訓練の実施や避難施設の設置等のソフト・ハードを組み合わせた 対策を促進する。

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

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

(2) 地震発生時の安全な列車の停止

【交通政策基本計画における記載】

○ 地震発生時に列車を安全に止めるための対策(新幹線においてはさらに脱線・逸脱の防止) を実施 する。

2021年度に引き続き、地震発生時に列車をより安全に停止させるため、鉄軌道事業者における緊 急地震速報の活用等を推進するとともに、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対 策等について推進することとし、それらについて進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行う。

(3) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等

【交通政策基本計画における記載】

○ 河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の出入口、トンネ ル等において、止水板や防水扉の整備等を推進する。また、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策 や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。

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

(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号 機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円 滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

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

(5)無電柱化の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等を図るため、 無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。

新設電柱を増やさない、徹底したコスト縮減の推進、事業の更なるスピードアップを基本方針と して策定した無電柱化推進計画に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の 形成等の観点から無電柱化を推進する。

無電柱化事業の推進の他、新設電柱を抑制するため、関係者が連携し行った新設電柱の調査・分 析結果に基づき、削減に向けた対応方策に取り組む。

(6) 船舶の走錨事故の防止

【交通政策基本計画における記載】

○ 台風来襲時等における船舶の走錨等に起因する事故を未然に防止し、船舶交通の安全の確保と、人 流・物流の安定化を図るため、海域監視体制を強化しつつ、臨海部の海上空港等の施設周辺海域にお ける錨泊制限等や円滑な湾外避難の実施等に取り組む。

また、船上で船長等が自船の走錨リスクを把握するシステムの開発・普及、港内避泊が困難な港湾 や混雑海域周辺の港湾等における避泊水域確保のための防波堤等の整備などを推進する。

大阪湾北部海域において、レーダー施設や監視カメラの増設等ハード面の整備を進め、神戸市 (ポートアイランド)に大阪湾海上交通センターの管制機能を移転し、更なる海域監視体制強化を 推進するとともに、「海上交通安全法等の一部を改正する法律」(令和3年法律第53号)により創設 した船舶に対する湾外等の安全な海域への避難の勧告・命令制度やバーチャルAIS航路標識の緊急 表示制度等の適切な運用などにより、船舶の走錨等に起因する事故の防止を図る。

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

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

【交通政策基本計画における記載】

○ 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止のため、より効果的なコンテナ固縛等の手法の検討や 港湾管理者等への優良事例の共有を行う。

暴風によるコンテナの飛散防止対策として、コンテナの固縛等の手法の検討を行い、関係者への 周知を図る。

(8) 海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 気候変動に起因する海面上昇に適応するため、港湾の技術上の基準等を整備するとともに、気象・ 海象のモニタリングの継続や外力強大化に対応した技術開発を推進する。

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

(9)TEC-FORCEの機能拡充・強化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害発生後、被災地の支援・復旧が迅速に実施できるよう、装備資機材の充実・訓練の実施等によ るTEC-FORCEの機能拡充・強化、輸送経路の啓開や緊急支援物資の輸送、鉄道の早期復旧等に係る 関係機関との枠組み構築・連携強化等を進める。併せて、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金 等のリソースを最大限活用した予測精度の向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災 気象情報の改善及び気象データ利活用促進や適時的確な提供等を推進する。

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

道路については、道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、道路 管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進する。加えて、速やかな道路啓開に資する、道路管 理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進する。

防災気象情報の改善等については、数値予報モデルの改良を進め、初期値の精度向上を図るとと もに、数値予報資料の特性の把握や、観測資料による数値予報資料の評価などを通じて、台風中心 位置予測精度のより一層の改善を目指す。加えて、地震・津波発生直後に、迅速な救助活動等の応 急対策を支援するため、より詳細な推計震度分布情報を提供するとともに、津波警報・注意報の解 除見込み時間の提供を行うなど、適時的確な提供等を推進する。

(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害が発生し、又は発生するおそれがある場合、鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、 訪日外国人旅行者を含む利用客を混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信等の対 策を行う。また、船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な 船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

鉄道については、利用者を混乱なく避難誘導できるよう、鉄軌道事業者に対し、多言語掲示物作 成システムの活用等により、引き続き、災害時における多言語案内の対応を求める。

また、2021年度に自治体等の実務者向けに観光危機管理計画策定ポイント等をまとめた「手引き」 の周知を進めるとともに、災害等の非常時における訪日外国人旅行者の対応時に活用できる用語集 (2021年3月) について周知を行う。

船舶については、引き続き、国土交通省、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等が 連携し、民間フェリーを利用した広域応援部隊進出にかかる合同図上訓練等の実施を通じて、南海 トラフ地震及び首都直下地震発災時における迅速な広域応援部隊の輸送体制の確保に努める。

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

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む事業継続計画「A2-BCP」に基づき、 空港関係者やアクセス事業者と連携し、多言語やSNS等による情報提供を含む災害時の対応を行 うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に努める。

(11) 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保

【交通政策基本計画における記載】

○ 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、地方公共団体 や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。

2021年度に引き続き、人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震 が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都 市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施する。

(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

【交通政策基本計画における記載】

○ 大規模災害時における物資輸送の迅速化・効率化のため、国・地方公共団体等共通の緊急支援物資 輸送プラットフォームをクラウド上に構築するなど、輸送オペレーションのデジタル化を推進する。

2021年度に引き続き、国・地方公共団体等共通の緊急支援物資輸送プラットフォームや陸路が寸 断された孤立集落等への確実な緊急支援物資輸送を可能とする高ペイロードのドローンを活用し、 関係機関による演習を通じて緊急支援物資輸送の実効性向上を図る。

(13) 「運輸防災マネジメント」の導入

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力(防災+事業継続)の強化を促す「運輸 防災マネジメント」を導入する。

頻発化・激甚化する自然災害への対応のため、運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」 を組み込み、事業者の防災・事業継続に関する取組を国が評価する「運輸防災マネジメント」につ いて、2021年度までに実施した「運輸安全マネジメント評価」により、事業者から得られた知見を 踏まえ、評価の充実・強化を図る。

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

(14) 災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 自然災害のみならず、事故やインシデントによる遅延等においても交通サービスが迅速に復旧し、 社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を 促進する。併せて、災害時やその復旧過程において、これらの対応や利用者向けの適切な情報提供が 円滑に進むよう、日頃より関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

港湾については、事業継続計画(港湾BCP)に基づく防災訓練を実施し、災害時の対応が円滑

に進むよう関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

空港については、事業継続計画「A2-BCP」に基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携 を図り、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に努める。

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解 消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワー クの強化等を推進する。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの 解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネット ワークの強化等を推進する。

(16)「道の駅」の防災機能の強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 「道の駅」の防災機能を強化するため、災害時に地域の避難所等となる地域防災計画に位置づけら れた「道の駅」についてBCP策定や防災訓練を実施するとともに、広域的な復旧・復興活動拠点と なる「道の駅」を選定し、民間資金も活用しながら防災機能強化を図る。

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

(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靭化

【交通政策基本計画における記載】

○ 巨大地震等の発生に備え、迅速な沖合退避や係留強化に資する海・船の視点から見た港湾強靭化に 取り組むとともに、みなとオアシスや基幹的広域防災拠点を活用した災害対応能力の強化に取り組む。

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

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

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

(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

【交通政策基本計画における記載】

○ 衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害 発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。

迅速な港湾機能の復旧等の体制構築に向け、自律制御型ドローンや衛星画像の活用による迅速な

被災状況把握体制を構築する。

(19) 空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された事業継続計画(「A 2-BCP」) に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練 の実施等による事業継続計画の実効性の強化に取り組む。

空港の事業継続計画「A2-BCP」を実効性のあるものとするため、全95空港において、各種 訓練等を2022年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認、関係機関等で共有することで、 事業継続計画や訓練の見直しを推進する。

(20) 災害発生時の物流機能の維持

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害発生時に物流機能が維持されるよう、広域的な観点による多様な輸送手段の活用や、物流事業 者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資輸送の円滑化に向け、「ラストマイルに おける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」(2019年3月策定)について、2020年4月に「物 資調達・輸送調整等支援システム」が運用開始されたことを踏まえ、新たな課題の洗い出しやシス テムの活用を念頭においた改訂を実施する。

さらに、近年、豪雨や大雪、パンデミック等BCPが必要となる場面が多様化していることを踏ま え、災害の予見可能性がある場合の荷主と物流事業者の連絡体制の構築等、大規模地震以外の災害 等にも対応可能なBCP策定ガイドラインを作成する。

また、災害時における円滑な支援物資輸送を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、 自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会等において、物流専門家の派遣を 含む物流事業者団体との災害時協力協定の締結・高度化を促進する。

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

(21) 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築

【交通政策基本計画における記載】

○ 災害に対する電源確保、バックアップ機能、職員の対応能力の強化等により、災害に強い自動車関 係情報システムの運用体制を構築する。

MOTASにおいて、メインシステムのシステムダウン等の被災を想定し、日常の業務に影響しな い公休日に非常用電源を確保しているバックアップセンタのバックアップシステムに切り替えた上 で、本省・全国の地方運輸局等職員・運用事業者において、被災時運用訓練を実施するとともに、 被災時運用手順等に関する机上訓練及びMOTAS端末を用いた登録業務訓練を地方運輸局等職員で 実施する。

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

(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

【交通政策基本計画における記載】

○ 「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、交通インフラ・システムの老朽化対策について、 中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・ 安心の確保を図る。

対策の実施にあたっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定した 上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的 に行う。また、新技術の活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を進めるとともに、新技 術のシーズとニーズのマッチング支援等による導入促進等を図る。また、社会情勢や地域構造の変化 に応じて、既存のインフラの集約・再編等によるインフラストックの適正化に取り組む。

インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえた個別施設計画の適切な更新を促進するととも に、「予防保全」への本格転換に向けた早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応を進める。 また、メンテナンスの生産性向上に向けた新技術等の導入促進、インフラストックの適正化に向け たインフラの集約・再編等に関する取組を推進する。

例えば、道路の老朽化対策については、橋梁、トンネル等の一巡目点検が2018年度末に概ね完了 し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在しており、このうち、地方 公共団体管理の橋梁では修繕等措置が完了したものが約35%にとどまることを踏まえ、2020年度に 創設した「道路メンテナンス事業補助制度」を活用し、修繕等の措置が進むように計画的かつ集中 的な支援を実施するとともに、新技術等の活用促進を図るための優先的な支援を実施する。また、 人員、技術面で課題を抱えている市町村への支援として、各都道府県に設置された「道路メンテナ ンス会議」を活用し、定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注、自治体職員向け の研修や、効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うなど、自治体が行う道路の老朽化対策に対 する技術支援を実施する。

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

空港については、長期的視点に立ち策定した維持管理・更新計画に基づき、定期的な点検・診断 を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全的維持管理を推進するとともに、空港舗 装面の点検、健全度評価及び劣化予測を行うため開発したシステムの運用を行う。また、各空港管 理者が維持管理を着実に実施するため、維持管理に関する研修の内容充実や、新技術開発の状況等 を共有する『空港施設メンテナンスブロック会議』を引き続き開催するとともに、空港管理者相互 に情報の共有化を図るための空港施設管理情報システムを活用し、維持管理に係る課題解決に向け た連携・支援を行う。

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

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

航路標識については、「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」を踏まえ、航路標識の点 検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施した航路標識について、修繕・更新等の必要な整 備を実施する。

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

(23) 老朽化車両・船舶の更新

【交通政策基本計画における記載】

○ 利用者の安全確保や利便を図るため、厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車 両・船舶の更新を支援する。

船舶については、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等 の代替建造の支援を行う。

バスや鉄道における老朽化車両の更新に対する支援を実施する。

船舶については、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度により、内航海運のグリーン化に資する船 舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。また、引き続き、国内ク ルーズ船や船員の労働環境の改善に資する船舶の建造に対し、優遇金利の適用を拡充し、代替建造 の促進を図る。

(24) 新幹線の大規模改修への対応

【交通政策基本計画における記載】

○ 開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

2021年度に引き続き、新幹線の大規模改修が適切に実施されるよう、その進捗状況を確認し、必 要に応じIR東海に対する助言等を行う。また、積立期間中のIR東日本及びIR西日本に対しては、 両社の引当金積立計画に基づく実施状況を確認する。

輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 第2節

(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援

【交通政策基本計画における記載】

○ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、地域公共交通事業者が講じる駅・車両等の衛生 対策等に対し支援する。

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

(2) 公共交通機関の利用者への感染予防対策の呼びかけの促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 公共交通機関の事業者から利用者への感染予防対策の呼びかけや、混雑緩和のための時差出勤等の 呼びかけを促進する。また、公共交通に対する過度な不安が広がることのないよう、利用者とのリス クコミュニケーションを促進する。

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

(3) 空港等での検疫の適切な実施等

【交通政策基本計画における記載】

○ 空港等での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線 の確保等に取り組む。

空港での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、引き続き、税関、出入国管理、検疫所等の 関係府省庁や所管業界との連携等により、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線の確保等に取 り組んでいく。

(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

【交通政策基本計画における記載】

○ 防疫対策や自然災害対応の円滑な実施のため、港湾の水際・防災対策の関係者からなる連絡体制の 構築に取り組むとともに、感染症のまん延時においても物流の事業継続を考慮した港湾における感染 症BCPの策定に取り組む。

新型コロナウイルス感染症等の水際対策や防災対策等について、引き続き、全国の重要港湾以上 の各港湾において水際・防災対策連絡会議を活用した関係者間の情報共有を行い連携を強化する。 また、ウィズコロナの状況下、港湾の必要な機能を継続できるよう、2021(令和3)年4月に作 成した「港湾の事業継続計画策定ガイドライン【感染症編】~港湾における感染症BCPガイドラ イン~ver1.0」を広く周知する等、港湾における感染症BCPの策定を推進する。

(5) 先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 高齢運転者による事故の深刻化の抑止や道路交通の弱者の安全を守るなどの観点から、先進技術等 を利用して、ドライバーの運転支援や負荷軽減に資する、より安全な自動車の開発・実用化・普及を 促進する。

また、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、運転に不安を覚える高齢運転者等が、申請 により運転することができる車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の円滑 な施行に向けた取組を推進する。

より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進するため、産学官の協力による先進安全自動車 (ASV) 推進検討会の下、自動運転技術の普及を念頭に、各種技術のガイドライン策定など、新 技術を市場投入しやすい環境整備を行うとともに、ユーザーの過信・誤解が無いようにASV技術 について正しい理解のための周知・普及を図り、更なる事故削減に向けて、ドライバー異常時対応 システムなど、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組む。

2020年の道路交通法改正により、申請により対象車両を一定の安全運転支援機能を備える自動車 に限定するなどの条件を運転免許に付与等するサポートカー限定免許制度が導入され、2022年5月 13日に施行されたことから、今後は同制度の適切かつ円滑な運用を図る。

(6) 監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通事業者に対する監査の充実・強化により、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとと もに事業の健全な発達を図る。また、交通事業者による安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安 全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、中小規模事業者に対する制度の普及・啓発等を推進 する。

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

また、安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の充実強化及び事業者の 取組の深化の促進を図る。

加えて、「運輸安全マネジメントセミナー」及び「認定セミナー」の実施、「運輸事業の安全に関 するシンポジウム」及び「安全統括管理者会議(安統管フォーラム)」の開催等により、制度の普 及啓発及び中小事業者をはじめとした運輸事業者の安全意識の更なる向上を図る。

なお、2022年4月に北海道知床で発生した遊覧船事故を踏まえ、小型船舶を使用する旅客輸送に おける安全対策を総合的に検討する。

(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

【交通政策基本計画における記載】

○ 運輸に係る事故を防止するため、社会情勢等の変化も踏まえ、同種事故の比較分析など事故調査結 果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図るとともに、効果的な再発防止策の提言、 その周知徹底を図る。

運輸における自動化等の技術革新や、自然災害の激甚化等の社会情勢の変化により、態様や原因 が複雑化する事故の原因究明にあたっては、引き続き、同種事故の比較分析など事故調査結果のス トックの活用等を進め、調査・分析手法の高度化を図るほか、効果的な再発防止策の提言に努める とともに、事故等防止・被害軽減のための情報発信・普及啓発活動を推進する。

(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

【交通政策基本計画における記載】

○ ドローン等新たな事故調査機材を活用した新たな調査手法の構築、実施を図る。

現場調査において、ドローン等を活用し、残骸の散乱状況など事故等発生時の状況を更に迅速か つ的確に把握するとともに、本部でもリアルタイムで情報が共有される仕組みの構築に向けた検証 等を行い、効率的、効果的な調査手法の具体化を進める。

また、運輸安全委員会設置法の改正に伴って新たに調査対象となる無人航空機の事故等調査等に 対応するため、必要な調査機材(CTスキャン装置等)を整備する。

(9) 航空機整備事業 (MRO) の国内実施の促進

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業(MRO(整備・修理・オーバーホール)) の国内実施について、質の向上を図りつつ促進を図る。

「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、我が国の整備事業者が外国からの認定 取得に必要となる手続きを簡素化する航空安全に関する相互承認(BASA)について、米国、 EU、英国等との新規締結・拡大に向けた協議・調整を引き続き実施し、MRO産業の発展を図る。 また、整備士について、引き続き、養成・確保策の実施を進めていく。

(10) マラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保

【交通政策基本計画における記載】

○ 海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保のため、航行援 助施設の更新、維持管理、人材育成等に参画する。

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の修繕・代替のための調査及び同海峡におけ る航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施するとともに、2018年3月に開始さ れたJAIF(日ASEAN統合基金)の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査の現地調査を 引き続き実施する。

ASEAN諸国の更なる航行安全対策として、ASEAN地域訓練センター(マレーシア)における VTS管制官の育成のほか、同地域における小型船舶への情報提供方法の検討を引き続き進めていく。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

【交通政策基本計画における記載】

○ 海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用を通じて、海技士及び小型船舶操縦士の知識技 能の維持向上を図る。

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

(12) 交通分野でのテロ対策の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通機関の各事業者や施設管理者等と連携し、必要な訓練の実施や警戒警備の強化、資機材の導入・ 増設等を図る等、テロ対策を推進する。

2021年度に引き続き、各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促す等、交通機関や交通施設 におけるテロ対策の徹底を図るとともに、2023年のG7サミットや、2025年の大阪・関西万博など の大型国際イベントの開催等に向けてテロ対策を推進する。各交通分野におけるテロ対策の主な取 組は以下のとおり。

① 鉄道におけるテロ対策

2021年10月31日に発生した京王線車内傷害事件等を受けて2021年12月3日にとりまとめた今後の 対策等を踏まえ、駅係員等による巡回、警戒添乗等の実施やポスター等を活用した警戒警備の周知 等に引き続き取り組むとともに、各種非常用設備の表示の共通化、防犯関係設備の充実及び手荷物 検査の実施に関する環境整備等について、有識者の意見も伺いつつ、関係者との検討を進める。

自動車におけるテロ対策

防犯カメラの設置、巡回警備の強化、不審者、不審物発見時の通報要請や協力体制の整備など、 テロの未然防止対策を推進する。さらに、各種イベント主催者等との連携や資機材の活用により車 両突入対策を推進するとともに、セミナーの開催等を通じて事業者の意識啓発を図る。

③ 船舶・港湾におけるテロ対策

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成16年法律第31号)に基づく国 際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、 国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSC(Port State Control) を通じて、保安の確 保に取り組む。さらに、出入管理情報システムによる効率的な出入管理の実施を推進するとともに、 同システムの導入を拡大する。

また、海上保安庁においては、多客期間における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施 するとともに、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催 するなど、官民一体となったテロ対策を推進する。

④ 航空におけるテロ対策

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器からボディスキャナーをは じめとした高度な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)への入れ替えを加速度的に促進し、今後 の航空需要の回復・増大に向け、航空保安検査の高度化を図るとともに、新技術を活用した新たな 検査機器の導入を推進する。また、2022年3月に施行された改正航空法に基づく必要な航空保安対 策を着実に実施するとともに、保安検査における国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検 査会社等の役割分担や保安検査の適正な費用負担の在り方等の中長期的な課題について、保安検査 に関する有識者会議等において検討していく。

(13) 滑走路端安全区域(RESA)の整備

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空の安全・安心を確保するため、航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合 の航空機の損傷軽減対策として、ICAO勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確 保のために設けることとされている滑走路端安全区域(RESA)の整備を着実に実施する。

滑走路端安全区域(RESA)については、航空機の安全確保の観点から、用地確保が容易な空港 から整備を推進しており、その他の空港においては、「滑走路端安全区域(RESA)対策に関する指針」 (2017年3月航空局)に基づき対策を検討し、調整が整った空港から順次整備を進める。

(14) 航空保安の強化

【交通政策基本計画における記載】

○ 「テロに強い空港」を目指し、全国の空港においてボディスキャナー等の高度な保安検査機器の導 入を促進するとともに、保安検査員の人材確保・技能向上等に係る取組を推進する。また、更なる航 空保安の強化に向けて、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に 関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っ ていく。加えて、関係者の役割分担や連携強化、保安検査の量的・質的向上に資する施策について、 継続的に検討を行っていく。

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器からボディスキャナーをは じめとした高度な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)への入れ替えを加速度的に促進し、今後 の航空需要の回復・増大に向け航空保安検査の高度化を図りつつ、新技術を活用した新たな検査機 器の導入を推進するとともに、保安検査員の労働環境の改善等について検討する「保安検査員の人 材確保・育成検討WG|等の場を活用して、保安検査に係る人材確保等の取組を進める。

また、2022年3月に施行された改正航空法に基づく必要な航空保安対策を着実に実施するととも に、保安検査における国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検査会社等の役割分担や保安 検査の適正な費用負担の在り方等の中長期的な課題について、保安検査に関する有識者会議等にお いて検討していく。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

【交通政策基本計画における記載】

○ 医療・介護技術の進歩や、社会保障制度の状況、高齢化の進展等による自動車事故被害者やその家 族を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、自動車事故被害者等のニーズにきめ細かに対応していけるよ う、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

自動車事故被害者、遺族等の関係者や有識者を委員とする「今後の自動車事故被害者救済対策の あり方に関する検討会」における取りまとめを踏まえ、療護センターにおけるリハビリの充実、脊 髄損傷や高次脳機能障害を負った自動車事故被害者向けのリハビリ対策、「介護者なき後」の受け 皿拡大に向けたグループホームの新設支援等、必要な施策の実現に向けて取り組んでいく。

(16) 交通事業の働き方改革の推進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 交通事業の働き方改革等の推進により、職場の魅力の向上、衛生環境の改善や、デジタル化への対 応等による労働生産性の改善につながる取組を進め、働きがいを高めることにより、人材の確保とそ の育成を図る。また、担い手の高齢化の状況に鑑み、技術の維持・継承に向けた施策を推進する。

自動車運送事業においては、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等に 基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを 通じて、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進するほか、 「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化 を図る。

自動車整備士については、2021年度に引き続き、産学官が協力して、高等学校訪問や自動車整備 業の仕事について動画やSNSを活用したPRの取組を実施するとともに、国においては、自動車整 備人材を受け入れる側の事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催する。また、整備士を目指 す若者をより多く確保するため、PRキャラクターを用いて、自動車点検整備推進運動等の機会を

活用し整備士増加に向けた攻めのPRを推進する。

(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空事業においては、民間養成機関の供給能力拡充等の航空機操縦士・航空機整備士の確保に関す る施策を実施する。また、空港におけるグランドハンドリングの体制を強化するため、「グランドハ ンドリング アクションプラン」に基づき、外国人を含めた人材の確保、生産性の向上、業界の構造 改善等に取り組む。

航空機操縦士については、引き続き航空大学校における操縦士の養成を着実に進めるとともに、 複数の操縦士資格を一連の訓練で取得する手法の導入に向けた調査及びより合理的で利便性の高い 学科試験方式への移行に向けた調査など、必要な操縦士の養成・確保に向けた各種取組を進める。

航空機整備士についても、特定技能制度による外国人労働者の受け入れに向けた調整、女性向け 講演会の開催等による若年層の関心を高める裾野拡大の取組など、養成・確保策の実施を進めてい <。

空港グランドハンドリングについては、「グランドハンドリング アクションプラン」に基づき、 特定技能制度の活用等による人材の確保や生産性向上のための地上支援業務への先進技術等の導入 について、引き続き、官民連携して検討を進める。あわせて、ランプバスやトーイングトラクター の自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を実施し、課題の抽出、及び必要となるインフラ の設置や運用ルール等の検討を官民連携して進める。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動車運送事業においては、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画 | に基づ く施策の実施などにより、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を 推進する。

自動車運送事業においては、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画 | 等に 基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを 通じて、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進するほか、 「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化 を図る。

(19) 日本人船員の養成

【交通政策基本計画における記載】

○ 日本人船員の主要な供給源である独立行政法人海技教育機構をはじめ、関係教育機関や関係団体等 との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組む。

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

- ・海技学校及び海技短大で行っている四級海技士養成課程について、海技短大への重点化や現行の 両用教育から航海・機関それぞれの専科教育への移行を検討する。
- ・国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化を図る。
- ・陸上工作技能訓練センターの整備等、教育訓練環境の拡充を図る。

(20) 船舶への新技術の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上, ひいてはそれによ る安全性向上を図る。また、必要に応じて新技術に係る基準の策定、技術の進展に応じて実船での検 証等により安全性を確保した上で乗組み基準の見直し、船舶検査の合理化等の検討を進める。

内航をはじめとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上、ひいてはそれ による安全性向上を図る。具体的には、2021年度に創設した遠隔監視技術を活用した船舶検査の簡 素化制度を適切に運用するとともに、引き続き、ITを利用した遠隔検査を推進する等船舶検査手 続き等の非接触化を図る。

運輸部門における脱炭素化等の加速

(1) 次世代自動車の普及等

【交通政策基本計画における記載】

ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディー ゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。乗用車については、2035年までに新車 販売で電動車100%を実現できるよう包括的な措置を講じる。

2021(令和3)年度に引き続き、次世代自動車の普及促進を図るため、環境性能に優れた次世代 自動車等を対象としたエコカー減税や環境性能割、グリーン化特例などの税制上の優遇措置や、次 世代自動車の購入支援を実施する。また、電気自動車等の普及に必要な充電インフラの整備を促進 するため、機器購入費及び設置工事費の一部を支援するとともに、民間事業者の水素ステーション 整備費用の補助を行う。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーションを活用して行う、燃料電池自動車の新 たな需要創出等に必要な活動費用の補助を引き続き行う。

また、燃料電池自動車や水素ステーションの普及に向け、低コスト化に向けた技術開発や規制の 見直し、水素ステーションの戦略的整備を進める。

さらに、電気バスやハイブリッドトラック、天然ガストラックをはじめ、地域や事業者による集 中的導入などについても支援等を通じて、次世代自動車の一層の普及促進を図る。

(2) 自動車を排出源とするCO2の削減等

【交通政策基本計画における記載】

○ 自動車を排出源とするCO₂の削減に向けて、燃費及び電費(エネルギー消費効率)向上の推進、地 域公共交通計画に基づく環境負荷の低減が図られた移動手段の確保、公共交通の利用促進のための MaaSの普及やモビリティ・マネジメントの推進、モーダルコネクトの強化等に加え、自転車や環境 負荷の少ないグリーンスローモビリティ等の活用促進、信号機の改良等を推進する。併せて、自動車・ 鉄道・航空分野における交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。

エネルギー効率が高くCO。排出の少ない公共交通機関の利用を促進するため、地域ぐるみの公共 交通マーケティング手法の活用とあわせて、地域住民、学校、企業等の公共交通を利用する側の意 識を高める取組を促進する。また、中量輸送を担うLRT、BRTの整備等を支援する。

燃費基準については、自動車燃費基準小委員会(交通政策審議会の下部委員会)等を開催し、重 量車の電気自動車等の導入の取組に関する評価等について検討を行う。

以上に加え、信号機の改良等を実施するとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で 構成するエコドライブ普及連絡会において、シンポジウムなど、エコドライブの普及・推進に努め

グリーンスローモビリティにおける取組は、第1章第1節(8)に同じ。

また、交通騒音の発生源対策や周辺対策については、2021年度に引き続き、新幹線鉄道や道路の 沿線地域、空港の周辺地域における騒音対策を推進する。

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

自動車の交通騒音対策としては、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車 両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動 の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を推進する。また、毎年実施 される不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を 防止するための啓発活動を引き続き実施する

(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等

【交通政策基本計画における記載】

○ 更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化・脱炭素化など環境に優しいグリーン物流の実現や、 荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化、物流施設における低炭素化、ドローン物 流の実用化を推進する。

2021年度に引き続き、モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法 に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を 受けた総合効率化計画に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行う。

また、「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を実施し、引き続きグリーン物流の

2022年度も引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進や船舶共有建造制 度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援等によりモーダルシフトの促進を図る。

また、2017年6月に公表した「内航未来創造プラン」に基づき、海運モーダルシフト大賞表彰の 実施等、新たな輸送需要を掘り起こすための方策に引き続き取り組む。

更に、物流総合効率化法に基づき、物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合や、 サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取組を実施する場合の補 助制度を継続することなどにより、物流DXをより一層推進するほか、関係局等とも連携しながら、 トラック輸送の効率化を図る。

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

過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることで、運輸部門の温室効果ガスの削減と物流 網の維持を図るとともに、買物における不便を解消する等生活の利便性を維持し、併せて災害時等 においてにも活用可能な物流手段として、ドローン物流の実用化を推進する。

(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等

【交通政策基本計画における記載】

○ 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発を推進すると ともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ 設備の導入等を促進する。

燃料電池鉄道車両の開発の推進や鉄道車両へのバイオディーゼル燃料の導入の促進を行うととも に、2021年度に引き続き、蓄電池を搭載したハイブリッド車両等エネルギー消費効率の良い車両の 導入、鉄道施設への省エネ設備等の導入を推進する。

鉄道分野において「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けた検討をこれまで 以上に加速・推進していく必要があり、有識者、民間関係者等からなる「鉄道分野におけるカーボ ンニュートラル加速化検討会」を立ち上げたところ。同検討会においては、環境対策を経済や経営 にとってのコストと捉えるだけでなく、今後のカーボンニュートラルに関する取組を鉄道事業者に とっての成長の機会とする視点から、①温室効果ガス(GHG)削減の取組の進んでいる事業者が 更なる排出削減を達成する方策を模索するとともに、②これまで取組の途上にあった事業者に排出 削減に係る施策を展開していく方策を検討していく。

(5) 航空分野における低炭素化

【交通政策基本計画における記載】

○ 航空分野の低炭素化に向けて、CO₂排出物基準の導入による環境性能に優れた航空機材の普及促進、 航空交通システムの高度化の推進、空港の脱炭素化の推進、及びバイオジェット燃料を含む持続可能 な航空燃料の普及を図る。また、ICAOを通じ低・脱炭素化を一層加速させるための具体的な国際枠 組みを牽引する。

国による航空分野における脱炭素化の取組に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための 「基本方針」を策定し、航空運送事業者や空港管理者による上記方針に則った脱炭素化の取組の内 容等について記載した「推進計画」の作成等の促進により、脱炭素社会の実現に向けた航空分野に おける取組を着実に進める。

航空機運航分野においては、「航空機運航分野におけるCO。削減に関する検討会」で取りまとめ た新技術の導入、管制の高度化及びSAFの導入促進に関する工程表を着実に進めていくため、実 務的な検討の場として、新たに官民協議会などを開催し、引き続き関係者と連携し、着実に取組を 進める。

特にSAFの導入促進について、2030年時点のSAF使用量について設定した「本邦エアラインに よる燃料使用量の10%をSAFに置き換える」という目標の下、国産SAFの研究開発への連携、SAF の実需発生に対応するための輸入SAFを含めたサプライチェーンの構築等に取り組む。

空港分野においては、「空港分野におけるCO。削減に関する検討会」で取りまとめた工程表等に 基づいて各空港における脱炭素化を推進するとともに、空港における省エネ・再エネ設備の導入・ 整備の際に考慮すべき事項等をまとめた整備マニュアルを2022年度に策定する。

国際航空分野のCO。排出削減の長期目標について、我が国が提案し設立した国際民間航空機関 (ICAO) におけるタスクグループにおいて、議長国として議論をリードしたきたところ、2022年 秋に予定されているICAO総会において、検討結果を踏まえた国際的に調和が図られた野心的な長 期目標が決議されるよう、引き続き議論を主導していく。

(6) カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】

○ 港湾・海事分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、水素等の次世代エネ ルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じ て温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポートの形成、国内サプライ チェーンの形成を含めた洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用等に取り組む。

港湾において、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実 現への貢献を図る。具体的には、マニュアル等の活用等を通じて、港湾管理者によるCNP形成計 画の策定を支援するとともに、停泊中船舶に陸上電力を供給する設備や低炭素型荷役機械の導入等 をさらに推進する。また、水素燃料化した荷役機械等の新技術の導入に関する実証事業を行うとと もに、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入に向けて輸入拠点港湾の形成を含め、 効率的な輸送ネットワークの構築について検討する。加えて、引き続き、LNGバンカリング拠点 の整備、洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用等を推進する。

浮体式洋上風力発電施設について、2021年度に引き続き、検査の効率化を実現するための手法の 検討を実施する。

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

【交通政策基本計画における記載】

○ 産学官公の連携により取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」に基づ き、2028年までにゼロエミッション船の商業運航を実現し、我が国造船・海運業の国際競争力の強 化及び2050年までのカーボンニュートラル実現に向けた海上輸送の更なる低炭素化を目指す。その ために、ゼロエミッションの達成に必須となるLNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等のエンジン、 燃料タンク等の開発・実証等を推進するとともに、IMOにおいて、温室効果ガス排出削減の国際ルー ル策定を主導する。

国際海運分野においては、2050年カーボンニュートラルの目標実現に向け、グリーンイノベーショ ン基金を活用して水素、アンモニアを燃料とするゼロエミッション船の実用化に資する研究開発・ 実証に取り組むとともに、国際海事機関(IMO)を通じた省エネ・省CO₂排出船舶の導入・普及 を促進する国際枠組の整備を牽引する。

また、内航海運分野においては、革新的省エネルギー技術等の実証や連携型省エネ船の開発・普 及を通し、省エネ・低炭素化を促進する。