

令和6年6月18日

総合政策局参事官(交通産業)室

「令和5年度交通の動向」及び「令和6年度交通施策」 (交通政策白書) について

令和6年版の交通政策白書が本日閣議決定されました。

交通の各分野における利用状況や整備状況について示した交通の動向や、交通政策基本計画に掲げられた交通に関する施策の進捗状況や今後の取組方針を紹介しています。

交通政策白書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項及び第2項の規定に基づき、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策並びに交通に関して講じようとする施策について、毎年、国会に報告するものです。

概要等については、以下のとおりです。

【概要】

本白書は、以下の3部構成となっています。

第Ⅰ部 交通の動向

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・交通事業の動向について整理。

第Ⅱ部 令和5年度交通に関して講じた施策/第Ⅲ部 令和6年度交通に関して講じようとする施策

「交通政策基本計画」に盛り込まれた施策の進捗状況や今後の取組方針を整理。

【資料】

- ・令和6年版交通政策白書について（参考資料）
- ・「令和5年度交通の動向」及び「令和6年度交通施策」（交通政策白書）

○問い合わせ先

総合政策局参事官（交通産業）室

市野、下平、笹山（内線 54703, 54715, 54714）

（代表）03-5253-8111（直通）03-5253-8274

令和5年度
交通の動向

令和6年度
交通施策

第213回国会（常会）提出

本電子媒体（PDF）は原本と相違ない。
令和6年6月18日
国土交通省総合政策局

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5（2023）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6（2024）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5年度
交通の動向

第213回国会（常会）提出

目次

第Ⅰ部 令和5(2023)年度 交通の動向

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向	3
(1) 人口の動向	3
(2) 訪日外国人旅行者の状況	3
(3) 家計の消費行動の変化	5
(4) 自家用車の保有状況	6
(5) 交通施策と連携する施策の動向	7
第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	10
第1節 輸送量とその背景	10
(1) 国内旅客輸送	10
(2) 国内貨物輸送	14
(3) 国際旅客輸送	16
(4) 国際貨物輸送	17
第2節 交通事業等の動向	18
(1) 交通事業の事業規模	18
(2) 交通事業の就業者数	20
(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	22
(4) 交通事業等の環境への影響	25
(5) G7三重・伊勢志摩交通大臣会合	27
(6) 大規模災害による交通への被害	28
第3章 各交通モードの動向	29
第1節 道路交通	29
(1) 道路ネットワーク	29
(2) 自動車運送事業等総論	30
(3) バス事業	33
(4) タクシー事業	38
(5) トラック輸送	39
第2節 鉄道交通	42
(1) 鉄道事業総論	42
(2) 幹線鉄道	44
(3) 都市鉄道	46
(4) 地方の鉄道路線・LRT	50
(5) 貨物鉄道	52

第3節 海上交通	54
(1) 海上交通ネットワーク	54
(2) 海事産業総論	59
(3) 外航	59
(4) 内航	61
第4節 航空交通	64
(1) 航空交通ネットワーク	64
(2) 航空運送事業等総論	69
(3) 国際航空	69
(4) 国内航空	71

第Ⅱ部 令和5(2023)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交通の維持・確保	75
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	75
(1)	地域公共交通計画の策定・実施	75
(2)	協議会の体制面の充実等	75
(3)	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現	75
(4)	過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保	76
(5)	地域公共交通の持続可能な運行確保支援	76
(6)	離島航路・離島航空路の維持・確保支援	76
(7)	地域公共交通事業の基盤強化	76
(8)	MaaSの全国実装	77
(9)	鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討	77
(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と新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって顕在化したタクシー不足への対応	77
(11)	超小型モビリティの普及	78
(12)	レンタカーの活用	78
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	79
(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	79
(2)	鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等	79
(3)	地域における交通のベストミックスの実現	79
(4)	自転車の活用	79
(5)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出	80
(6)	賑わいのある道路空間の構築	80
(7)	スマートシティの創出・全国展開	80
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	81
(1)	バリアフリー整備目標等の着実な実現	81
(2)	ホームドアの整備と安全対策の推進	81
(3)	鉄道施設のバリアフリー化の加速	81
(4)	「心のバリアフリー」などの強化	81
(5)	新幹線における車椅子用フリースペースの導入等	82
(6)	子育てにやさしい移動支援に関する取組	82
(7)	ICTを活用したスマートフォン等での情報提供	82
第4節	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	83
(1)	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	83
(2)	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等	83
(3)	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大	83
(4)	ビジネスジェットの利用環境改善	84

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化……………	84
(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速……………	84
(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進……………	84
(8) 手ぶら観光の推進等……………	84
(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等……………	85
(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……………	85
(11) 安心してクルーズを楽しめる環境整備等クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組……………	85
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・システムへの強化……………	86
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……………	86
(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充……………	86
(2) 管制処理容量の拡大……………	86
(3) 航空ネットワークの維持・強化……………	86
(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……………	87
(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等……………	87
(6) 空港経営改革の推進……………	87
(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進……………	87
(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等……………	88
(9) 海上交通サービスの高度化……………	88
(10) 新幹線ネットワークの着実な整備……………	88
(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化……………	88
(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進……………	89
(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等……………	89
(14) 根幹的な道路網の整備等……………	89
(15) 暫定2車線区間の4車線化等……………	89
(16) 既存の道路ネットワークの有効活用……………	89
(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策……………	89
(18) 円滑な道路交通等の実現……………	89
(19) 新たな交通管制システム等の確立・導入に向けた検討……………	89
(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等……………	90
(21) バスタプロジェクトの推進……………	90
第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化……………	91
(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等……………	91
(2) 交通関連データのオープン化の推進……………	91
(3) 国土交通データプラットフォームの構築……………	91
(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり……………	91
(5) キャッシュレス決済手段の導入促進……………	91

(6) 「サイバーポート」の構築	91
(7) ETC2.0データの活用促進	92
(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	92
(9) 運転免許証の在り方の検討	92
(10) 道路システムのDXの推進	92
(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	92
(12) 航空機の運航に関する航空情報共有基盤の構築	92
(13) 航空管制システムの高度化	93
(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	93
(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	93
(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大	93
(17) 「空飛ぶクルマ」の実現	93
(18) 自動運航船の実用化	94
(19) 鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討	94
(20) 海事産業の国際競争力強化	94
(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	94
(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	94
(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	95
(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	95
(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	95
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	96
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	96
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	96
(3) 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	97
(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	97
(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築	97
(6) 農林水産物・食品の輸出拡大	97
(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	98
(8) 船員の働き方改革の推進、内航海運の取引環境の改善等	98
(9) 気象データの利活用	98
(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備	98
(11) KS/RA制度における効率的な検査の在り方の検討	98
第3章 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	99
第1節 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	99
(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	99
(2) 地震発生時の安全な列車の停止	99

(3) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等	99
(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	100
(5) 無電柱化の推進	100
(6) 船舶の走錨事故の防止	100
(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	100
(8) 気候変動に適応するための港湾の技術上の基準等の検討	100
(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	100
(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	101
(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	101
(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	101
(13) 「運輸防災マネジメント」の導入	101
(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	102
(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築	102
(16) 「道の駅」の防災機能の強化	102
(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾の強靱化	102
(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	102
(19) 空港BCPの実効性の強化等	103
(20) 災害発生時の物流機能の維持	103
(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	103
(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	103
(23) 老朽化車両・船舶の更新	104
(24) 新幹線の大規模改修への対応	104
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	105
(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援	105
(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	105
(3) 空港等での検疫の適切な実施等	105
(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等	105
(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	105
(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	105
(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	106
(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	106
(9) 航空機整備事業の国内実施の促進	106
(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	106
(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上	107
(12) 交通分野でのテロ対策の推進	107
(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備	108
(14) 航空保安の強化等	108
(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討	108
(16) 交通事業の働き方改革の推進等	108
(17) 航空業界における担い手の確保等	109

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進	109
(19) 日本人船員の養成	109
(20) 船舶への新技術の導入促進等	109
第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速	110
(1) 次世代自動車の普及等	110
(2) 自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等	110
(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等	110
(4) 鉄道分野における脱炭素化	111
(5) 航空分野における脱炭素化	111
(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	112
(7) 船舶の脱炭素化に関する取組	112

第Ⅱ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。

（注）本報告に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

第Ⅲ部 令和6(2024)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…………… 115

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…………… 115

- (1) 地域公共交通計画の策定・実施…………… 115
- (2) 協議会の体制面の充実等…………… 115
- (3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現…………… 115
- (4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保…………… 115
- (5) 地域公共交通の持続可能な運行確保支援…………… 116
- (6) 離島航路・離島航空路の維持・確保支援…………… 116
- (7) 地域公共交通事業の基盤強化…………… 116
- (8) MaaSの全国実装…………… 117
- (9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討…………… 117
- (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と新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって顕在化したタクシー不足への対応…………… 117
- (11) 超小型モビリティの普及…………… 117
- (12) レンタカーの活用…………… 117

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…………… 118

- (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…………… 118
- (2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等…………… 118
- (3) 地域における交通のベストミックスの実現…………… 118
- (4) 自転車の活用…………… 118
- (5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出…………… 119
- (6) 賑わいのある道路空間の構築…………… 119
- (7) スマートシティの創出・全国展開…………… 119

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…………… 120

- (1) バリアフリー整備目標等の着実な実現…………… 120
- (2) ホームドアの整備と安全対策の推進…………… 120
- (3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速…………… 120
- (4) 「心のバリアフリー」などの強化…………… 120
- (5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等…………… 121
- (6) 子育てにやさしい移動支援に関する取組…………… 121
- (7) ICTを活用したスマートフォン等での情報提供…………… 121

第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備…………… 122

- (1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備…………… 122
- (2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等…………… 122
- (3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大…………… 122
- (4) ビジネスジェットの利用環境改善…………… 123

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化	123
(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速	123
(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進	123
(8) 手ぶら観光の推進等	123
(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等	123
(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	123
(11) 安心してクルーズを楽しめる環境整備等クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組	124

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・システムへの強化 125

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	125
(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充	125
(2) 管制処理容量の拡大	125
(3) 航空ネットワークの維持・強化	125
(4) ポストコロナ時代における航空ネットワークの維持・確保に向けた支援	126
(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等	126
(6) 空港経営改革の推進	126
(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進	126
(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等	127
(9) 海上交通サービスの高度化	127
(10) 新幹線ネットワークの着実な整備	127
(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化	127
(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進	127
(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等	127
(14) 根幹的な道路網の整備等	127
(15) 暫定2車線区間の4車線化等	128
(16) 既存の道路ネットワークの有効活用	128
(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策	128
(18) 円滑な道路交通等の実現	128
(19) 新たな交通管制システム等の確立・導入に向けた検討	128
(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等	128
(21) バスタプロジェクトの推進	128
第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	129
(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等	129
(2) 交通関連データのオープン化の推進	129
(3) 国土交通データプラットフォームの構築	129
(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり	129
(5) キャッシュレス決済手段の導入促進	129
(6) 「サイバーポート」の構築	129

(7) ETC2.0データの活用促進	129
(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	129
(9) 運転免許証の在り方の検討	130
(10) 道路システムのDXの推進	130
(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	130
(12) 航空機の運航に関する航空情報共有基盤の構築	130
(13) 航空管制システムの高度化	130
(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	130
(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	131
(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大	131
(17) 「空飛ぶクルマ」の実現	131
(18) 自動運航船の実用化	131
(19) 鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討	131
(20) 海事産業の国際競争力強化	132
(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	132
(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	132
(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	132
(24) 我が国発のコード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	133
(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	133
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	134
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	134
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	134
(3) 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	134
(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	135
(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築	135
(6) 農林水産物・食品の輸出拡大	135
(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	135
(8) 船員の働き方改革の推進、内航海運の取引環境の改善等	135
(9) 気象データの利活用	136
(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備	136
(11) KS/RA制度における効率的な検査の在り方の検討	136
第3章 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	137
第1節 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	137
(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	137
(2) 地震発生時の安全な列車の停止	137
(3) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等	137

(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	137
(5) 無電柱化の推進	138
(6) 船舶の走錨事故の防止	138
(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	138
(8) 気候変動に適応するための港湾の技術上の基準等の検討	138
(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	138
(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	138
(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	139
(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	139
(13) 「運輸防災マネジメント」の推進	139
(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	139
(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築	140
(16) 「道の駅」の防災機能の強化	140
(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾の強靱化	140
(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	140
(19) 空港BCPの実効性の強化等	140
(20) 災害発生時の物流機能の維持	140
(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	140
(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	141
(23) 老朽化車両・船舶の更新	141
(24) 新幹線の大規模改修への対応	141
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	142
(1) 地域公共事業者が講じる衛生対策等の支援	142
(2) 公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信	142
(3) 空港等での検疫の適切な実施等	142
(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等	142
(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	142
(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	142
(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	143
(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	143
(9) 航空機整備事業の国内実施の促進	143
(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	143
(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上	143
(12) 交通分野でのテロ対策の推進	143
(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備	144
(14) 航空保安の強化等	144
(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討	144
(16) 交通事業の働き方改革の推進等	144
(17) 航空業界における担い手の確保等	145
(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進	145

(19) 日本人船員の養成	145
(20) 船舶への新技術の導入促進等	145
第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速	146
(1) 次世代自動車の普及等	146
(2) 自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等	146
(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等	146
(4) 鉄道分野における脱炭素化	147
(5) 航空分野における脱炭素化	147
(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	147
(7) 船舶の脱炭素化に関する取組	148

第Ⅲ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。

（注）本文書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

はじめに

我が国は、急速な人口減少や少子高齢化、国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大、巨大災害リスクの切迫、気候危機の深刻化など、多様かつ重大な課題に直面している。

このような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（平成25）年11月に交通政策基本法（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月に閣議決定された。さらに、2021年5月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10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、輸送量とその背景及び交通事業等の動向並びに各交通モードの動向について、データを整理・分析して示した。

また、第Ⅱ部及び第Ⅲ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、2023年度に講じた施策及び2024年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画に掲げられた施策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、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、交通政策基本計画に掲げられた施策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・協働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。

第I部 令和5(2023)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) 人口の動向

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、2023年は1億2,435万人となった。「日本の将来推計人口(令和5年推計)」によると、総人口は今後も減少を続け、2045年の1億880万人を経て、2056年には1億人を割って9,965万人となり、2070年には8,700万人に減少するものと見込まれている。(出生中位・死亡中位推計、以下同じ。)

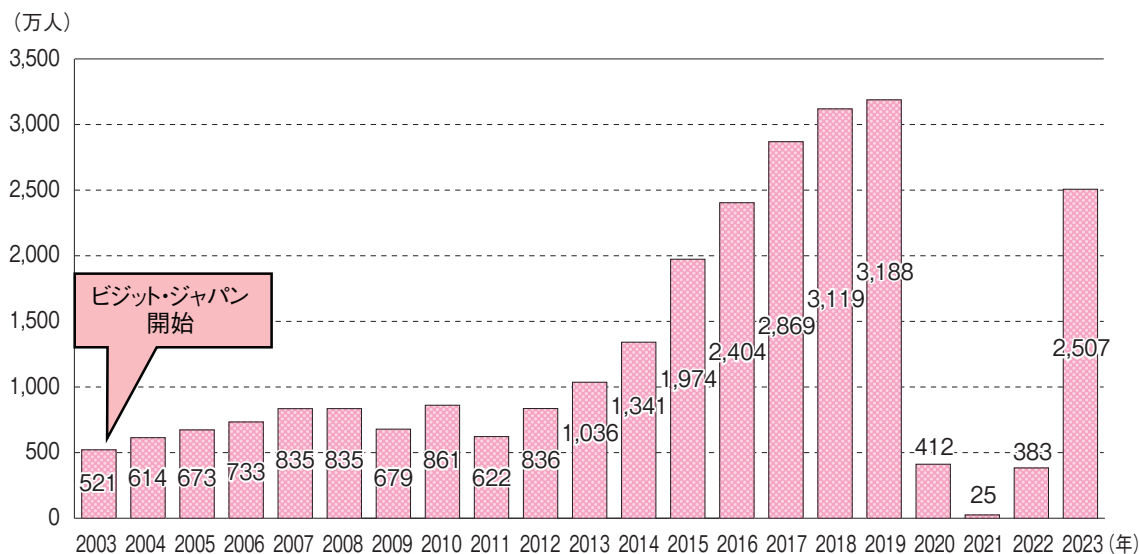
また、2070年における総人口に占める「0～14歳人口割合」「15～64歳人口割合」「65歳以上人口割合(高齢化率)」はそれぞれ、9.2%、52.1%、38.7%となり、65歳以上人口の割合のみが増加すると見込まれている。

(2) 訪日外国人旅行者の状況

個人旅行再開等の水際措置の緩和以降、インバウンドの回復が進む中、2023年の訪日外国人旅行者数は、2022年よりも増加し、2,506.6万人となった。なお、2024年3月の訪日外国人旅行者数は約308.2万人にまで回復した。政府は、「観光立国推進基本計画」(2023年3月閣議決定)に基づき、地方への誘客と消費額の拡大を進めていくための取組を実施している。

2022年における訪日外国人旅行者の国内での移動量を利用交通機関別に見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次いでバスでの移動となっている。また、各地域ブロック内での移動については、関東及び近畿では鉄道移動が多く、四国ではバス移動、沖縄ではレンタカー移動が特に多い。ただし、2022年の移動量は、新型コロナウイルス感染症の影響に留意する必要がある。

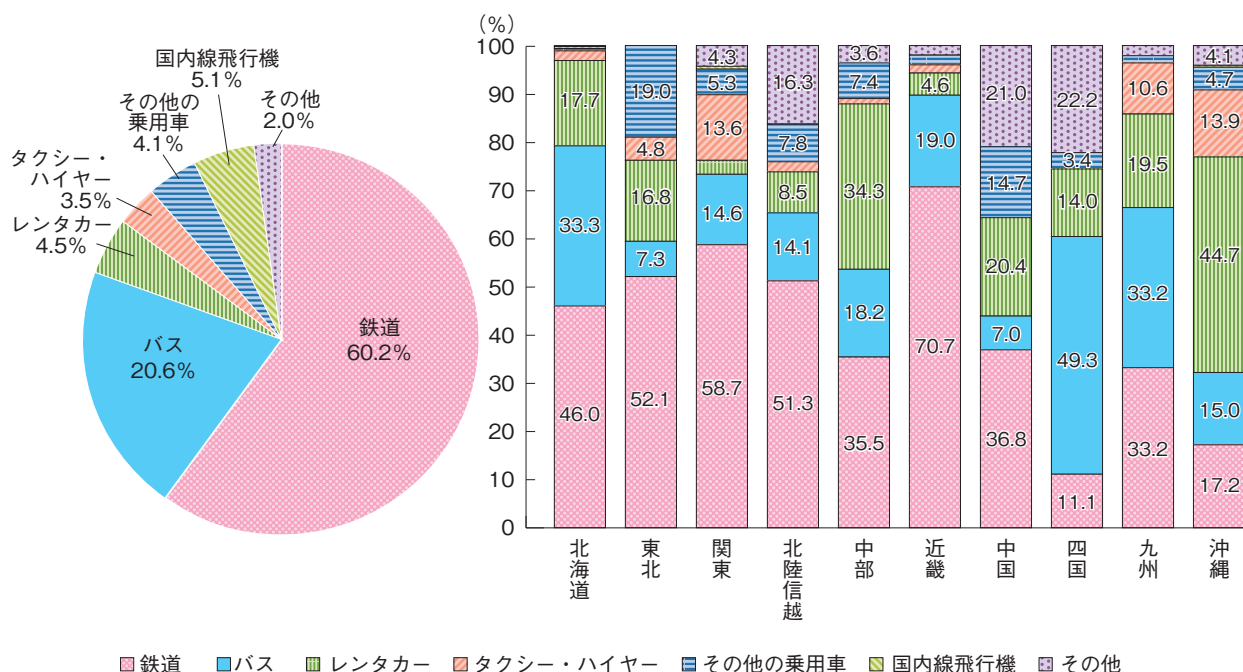
図表1-1-1-1 訪日外国人旅行者数の推移



注：2022年以前の値は確定値、2023年の値は暫定値。

資料：日本政府観光局（JNTO）

図表1-1-1-2 利用交通機関の内訳及び地方ブロック内での利用交通機関の内訳



注1：(左図) 同一都道府県内々の移動及び発着地の都道府県が不明なデータを除く。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エリア単位で集計。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エリア内々移動を対象。交通機関不明を除く。

注3：四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

注4：新型コロナウイルス感染症の影響に留意。

資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ（FF-Data）」(2022年)

(3) 家計の消費行動の変化

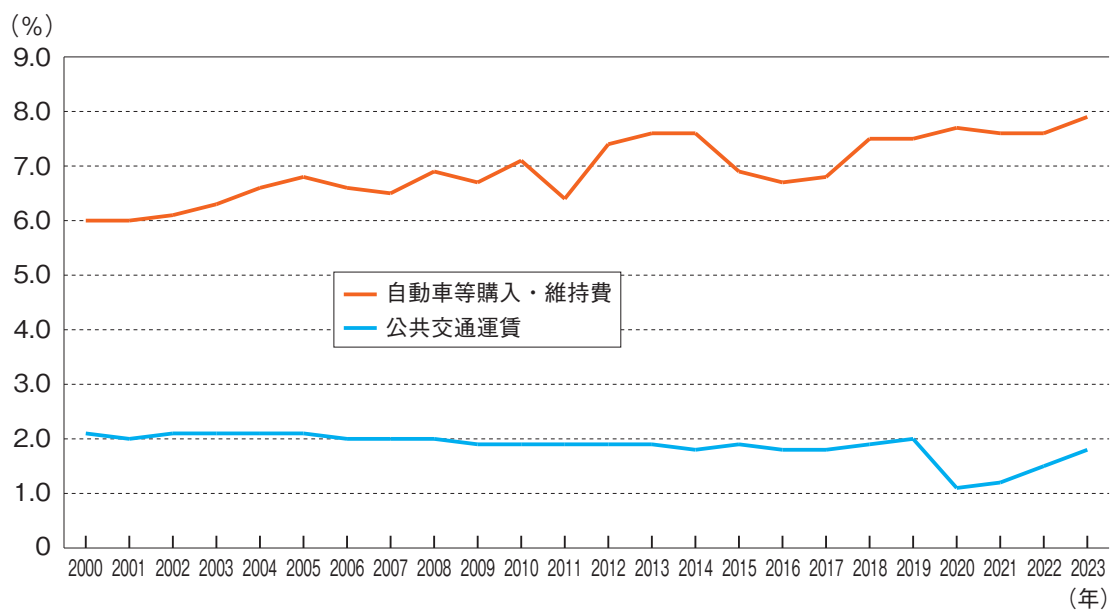
a. 1世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

2023年の1世帯当たりの消費支出（総世帯）は297万円となっており、2000年からの23年間で12.1%減少¹している。

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、23年間で26.6%減少して2023年は5.2万円となった。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%前後ではほぼ横ばいのまま推移していたが、新型コロナウイルス感染症が感染拡大した2020年は1.1%まで減少し、その後2023年は1.8%となった。一方、自動車等購入・維持費³は、23年間で15.6%増加して2023年は23.5万円となり、消費支出総額に占める割合は7.9%となった。

このように、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、その後やや増加した一方、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2023年の9.7%へと増加している。

図表1-1-1-3 消費支出に占める公共交通運賃と自動車等購入・維持費の割合の推移（総世帯）



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

- 1 2018年に行った「家計調査」で使用する家計簿の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年以前と比べ更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

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。一方で、2023年においては2002年と比較して全てのブロックで18%以上減少⁴しており、家計の消費支出総額（全国）の減り方（2002年からの21年間で8.3%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、全てのブロックで増加している。

図表1-1-1-4 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）

		公共交通運賃		自動車等購入・維持費	
		2002年	2023年	2002年	2023年
三大都市圏を含むブロック	関 東	89,161 → -20.3% →	71,077	194,391 → +7.8% →	209,554
	東 海	54,462 → -19.9% →	43,647	257,153 → +8.3% →	278,526
	近 畿	75,338 → -18.3% →	61,560	171,815 → +16.4% →	199,947
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871 → -32.8% →	33,499	178,221 → +60.7% →	286,353
	東 北	40,667 → -26.9% →	29,715	180,523 → +33.0% →	240,095
	北 陸	41,152 → -40.2% →	24,592	215,972 → +57.3% →	339,823
	中 国	55,654 → -47.8% →	29,028	215,746 → +24.1% →	267,757
	四 国	37,227 → -35.4% →	24,042	202,445 → +19.2% →	241,385
	九 州	46,161 → -25.1% →	34,580	196,651 → +34.9% →	265,260
	沖 縄	45,559 → -40.0% →	27,354	128,663 → +19.9% →	154,293

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

(4) 自家用車の保有状況

a. 運転免許保有者数及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合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、運転免許保有者数は緩やかながらも増加を続けていたが、ここ数年は減少していたところ、2023年は前年と比較して増加している。

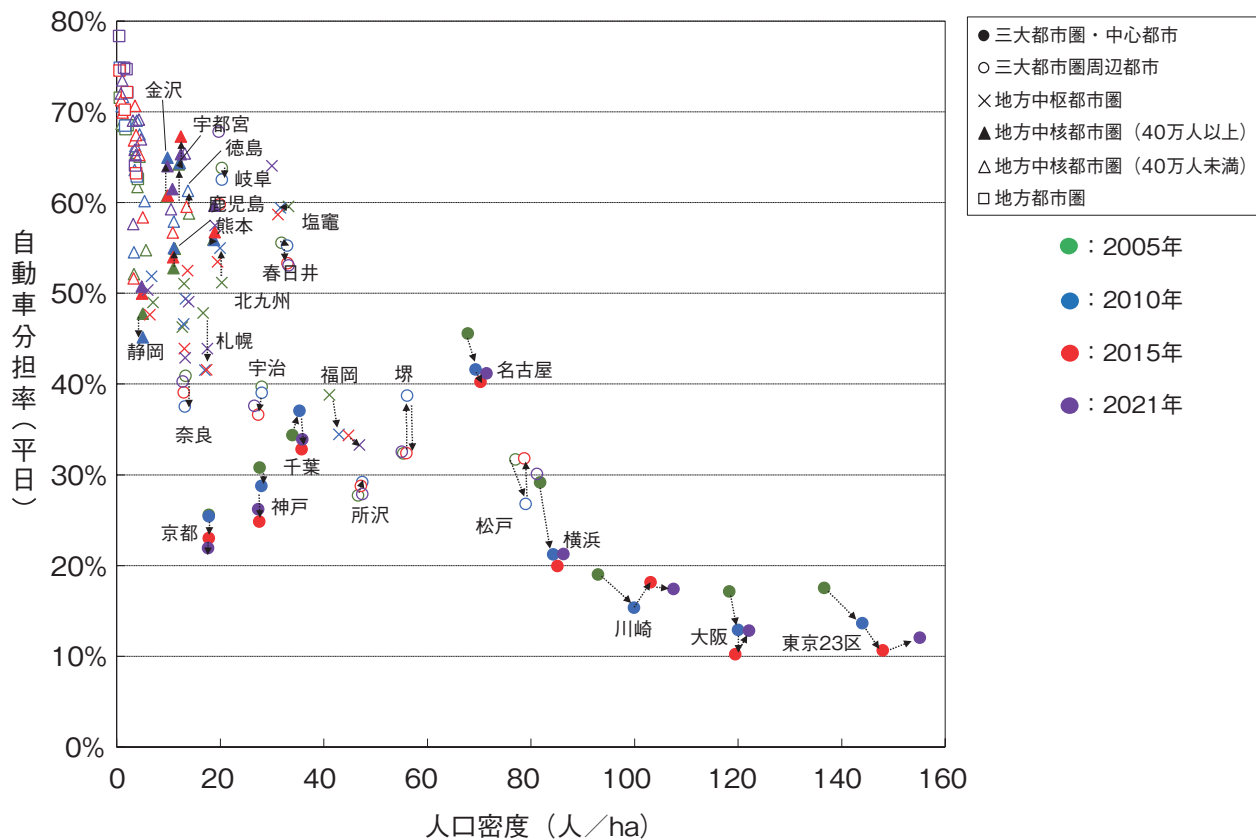
これらの期間を通じて、運転免許保有者数は、乗用車保有台数より2,000万から3,000万ほど多い値で推移してきた。2023年は、運転免許保有者数は約8,186万人、乗用車保有台数は約6,174万台である。

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。2021年は、人口密度の高い都市でも自動車分担率が増加する都市があり、これは新型コロナウイルス感染症の影響が一定程度あると考えられる。

4 注釈1に同じ

図表1-1-1-5 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

(5) 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や、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、高齢者や子育て世代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進んでおり、国はそうした動きに関する財政面・技術面での支援を進めている。

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。国は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による知見の横展開などを通じて、スマートシティを推進している。

図表1-1-1-6 立地適正化計画の策定状況

○703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5年12月31日時点)

○このうち、537都市が計画を作成・公表

※令和6年能登半島地震に係る災害救助法の適用がなされた市町村の一部は令和5年7月31日時点の情報に基づき集計

令和5年12月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市(黒字:537都市)。うち、防災指針を作成・公表の都市(黒太字:218都市)。
都市機能誘導区域のみ設定した市町村(斜字:3都市)

北海道	青森市	山形市	つくば市	吉岡町	千葉市	柏崎市	山梨県	三島市	弥富市	吹田市	川西市	府中市	南国市	宇城市
札幌市	弘前市	米沢市	ひたちなか市	明和町	千代田市	新発田市	甲府市	伊東市	長久手市	東大津市	和歌山県	和歌山県	土佐市	益城町
函館市	八戸市	鶴岡市	守谷市	川越市	船橋市	小千谷市	山梨市	島田市	東郷町	高橋市	海田市	熊野町	須崎市	大分県
小樽市	黒石市	酒田市	常陸大宮市	守谷市	大宮市	十日町市	大月市	富士市	東浦町	真塚市	和歌山県	北広島市	四万十市	津久見市
旭川市	五所川原市	新庄市	那珂市	那珂市	木更津市	見附市	市楽市	磐田市	三重県	守口市	和歌山県	世羅町	いの町	別府市
室蘭市	十和田市	寒河江市	那珂市	那珂市	松戸市	那珂市	上野原市	藤沢市	津市	枚方市	和歌山県	和歌山県	中津市	中津市
北見市	むつ市	上山市	坂東市	さいたま市	成田市	糸魚川市	長野県	掛川市	四日市市	茨木市	和歌山県	山口県	佐伯市	臼杵市
網走市	つがる市	村山市	坂東市	ひたちなか市	佐倉市	妙高市	長野県	藤枝市	伊勢市	八尾市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
岩見沢市	野辺地町	長井市	神栖市	つくばみらい市	柏市	上越市	長野県	袋井市	松阪市	富田林市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
稚内市	天童市	天童市	神栖市	つくばみらい市	柏市	上越市	長野県	袋井市	松阪市	富田林市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
宮内市	七戸町	尾花沢市	小美玉市	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
美唄市	おいらせ町	大洗町	大洗町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
芦別市	上戸町	大洗町	大洗町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
江別市	陸上町	大石町	大石町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
札幌市	盛岡市	大石町	大石町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
名寄市	宮古市	高島町	高島町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
三笠市	川西町	高島町	高島町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
千歳市	花巻市	白鷹町	白鷹町	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
滝川市	二戸市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
旭川市	八幡平市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
富良野市	奥州市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
登別市	石狩市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
白川町	山田町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
当別町	野田町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
七飯町	仙台市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
福島市	仙台市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
八雲町	石巻市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
長万町	気仙沼市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
江差町	白石市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
横手町	登米市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
岩内町	東根市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
古平町	大館市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
余市町	高崎市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
南幌町	栄町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
栗山町	山元町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
東根町	安川町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
東神楽町	秋田県	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
斜里町	秋田市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
北老町	能代市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
厚真町	横手市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
安平町	大館市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
むかわ町	湯沢市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
新得町	高森町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
芽室町	大仙市	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
弟子屈町	小坂町	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市
青森県	山形県	福島県	福島県	茨城県	市原市	阿賀野市	長野県	裾野市	亀山市	大東市	和歌山県	山口県	津久見市	津久見市

凡例 ○○市 立地適正化計画を作成・公表済み ○○市 防災指針を含む立地適正化計画を作成・公表済み ○○市 立地適正化計画を作成中・作成予定

資料：国土交通省都市局作成

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、地域公共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。

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」を取りまとめ、政府一丸、官民一体となった取組を進めた結果、2019年には訪日外国人旅行者数は3,188万人、訪日外国人旅行消費額は4.8兆円まで増加したが、2020年に新型コロナウイルス感染症の感染拡大により訪日外国人旅行者数及び国内旅行者数は大幅に減少するなど我が国の観光は深刻な影響を受けた。

我が国の観光の新型コロナウイルス感染症からの持続可能な形での復活に向けて、「観光立国推進基本計画」では、観光の質的向上を象徴する「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」の3つのキーワードに特に留意しつつ、持続可能な観光地域づくり、インバウンド回復、国内交流拡大の3つの戦略に取り組むこととしている。交通分野では、観光地へのアクセス交通の充実等により、地方への人の流れを創出していくほか、地方直行便の増便をはじめとする航空ネットワーク

の回復と強化に向けた取組や、訪日クルーズ本格回復への取組等が進められている。

さらに、2023年10月の観光立国推進閣僚会議において決定された「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」を踏まえ、観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応等のため、交通手段の充実等の受入環境の整備・増強や地方部への更なる誘客が進められている。

c. 防災・減災、国土強靱化に関する施策

切迫する大規模地震災害、相次ぐ気象災害、火山災害、インフラ老朽化等の国家の危機に打ち克ち、国民の生命・財産・暮らしを守り、社会の重要な機能を維持するため、新たな「国土強靱化基本計画」(2023年7月閣議決定)に基づき、「デジタル等の新技術の活用」を含め、国土強靱化の取組が計画的に進められている。

交通分野も、経済発展の基盤となるライフラインの強靱化の観点から、災害に屈しない国土づくりを進める上で重要な分野であり、「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)等に基づき、関係する取組が着実に推進されている。

第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

第1節 輸送量とその背景

(1) 国内旅客輸送

2005年（平成17）以降の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、リーマンショックが発生した2008年度を境に減少に転じたが、2012年度から緩やかに増加した。新型コロナウイルス感染症の影響により2019年度から再び減少に転じ、2020年度は減少幅が拡大した。その後、2021年度に増加に転じ、2022年度は前年度比で大きく増加した。

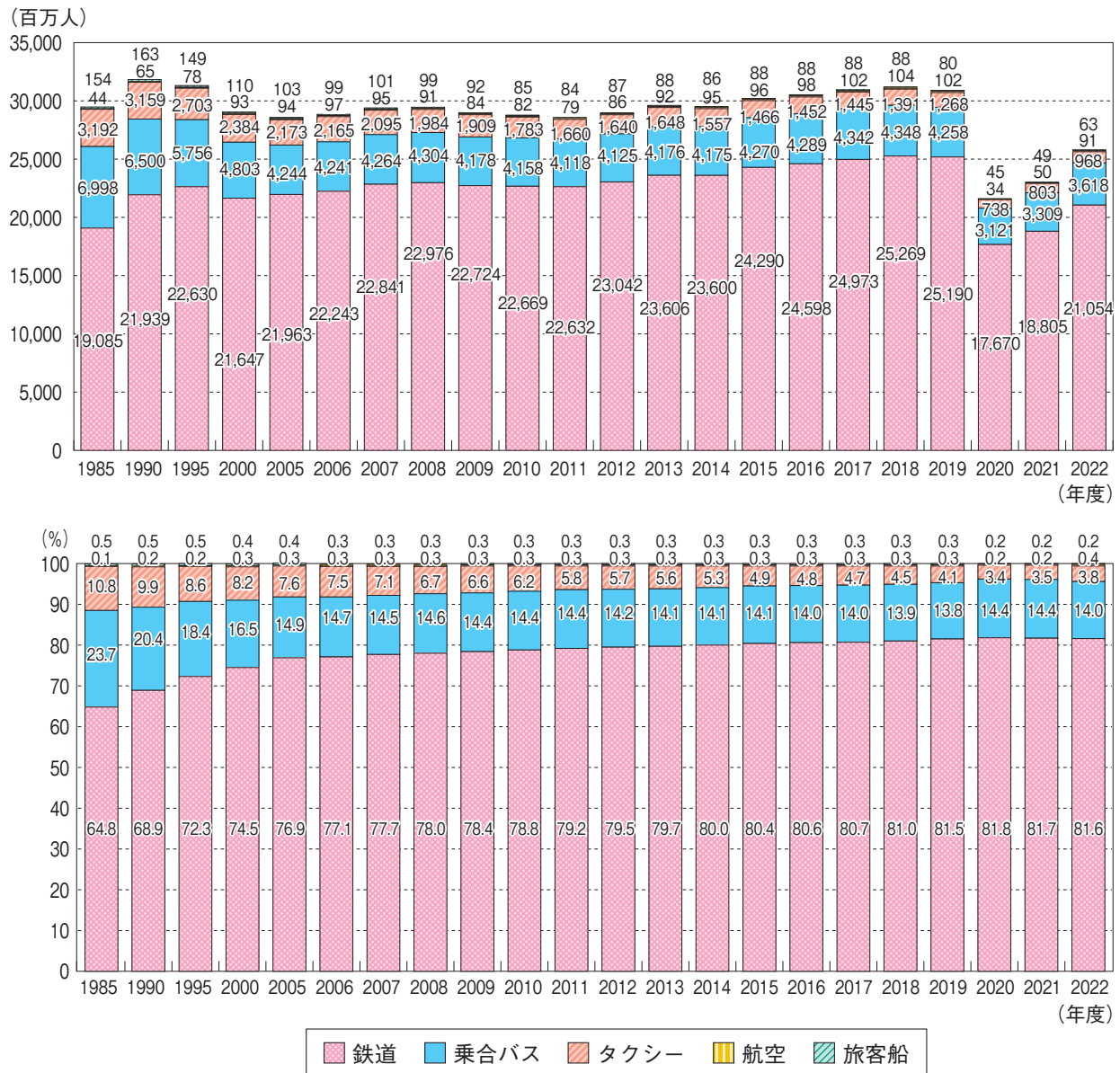
2022年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.6%、乗合バスが14.0%、タクシーが3.8%、航空は0.4%、旅客船は0.2%である。

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、停留所の設置及び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が下がっており、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台当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（上図）及び分担率（下図）の推移（人ベース）



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

2005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見ると、リーマンショックが発生した2008年度を境に、それまで緩やかに増加していた鉄道や乗合バスを含め、いずれの交通モードも減少し、2012年度以降、タクシー以外の交通モードは緩やかに増加した。新型コロナウイルス感染症の影響により2019年度からいずれの交通モードも減少に転じ、2020年度は減少幅が拡大した。なお、タクシーは長期にわたり減少が続いており、2019年度以降は減少幅が拡大している。その後、2021年度からいずれの交通モードも増加に転じ、2022年度は特に航空の輸送量が大きく増加した。

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。

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。

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。

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。

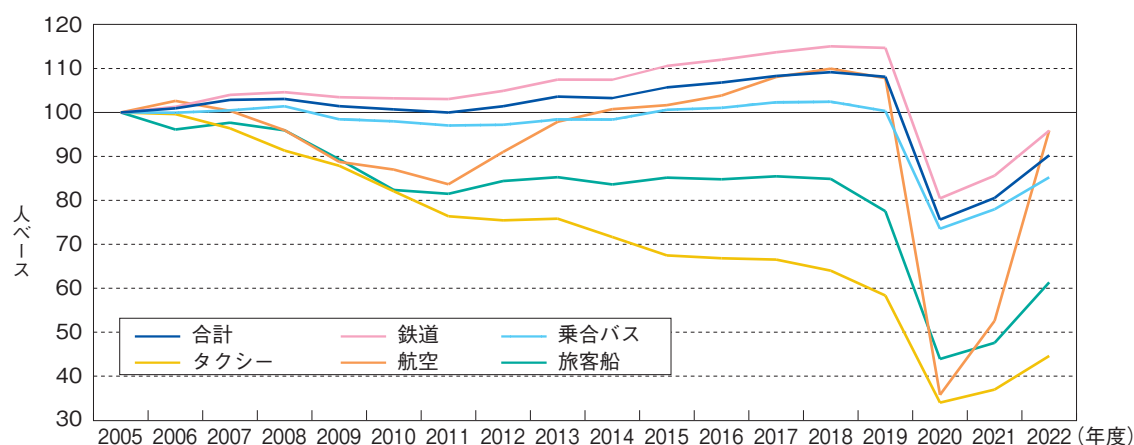
タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少等の影響があると考えられる。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の影響もあると考えられる。

2020年度の大幅な減少は、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あると考えられる。

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、2022年度の各交通機関の分担率は、鉄道が74.2%、航空が18.2%、バス・タクシーが7.1%、旅客船が0.5%である。

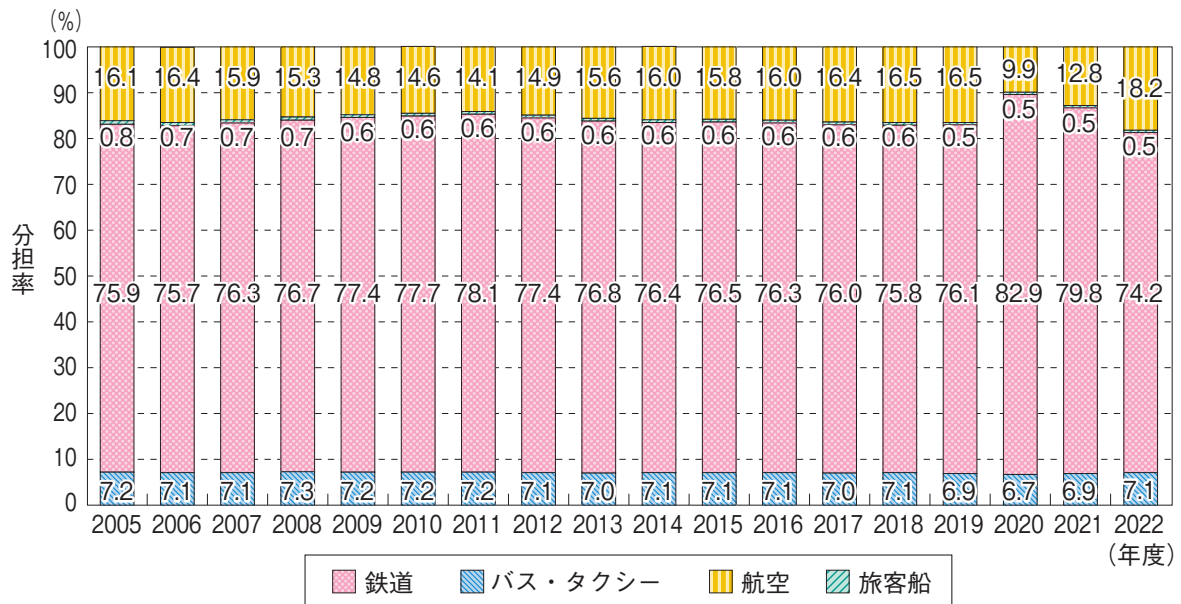
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

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



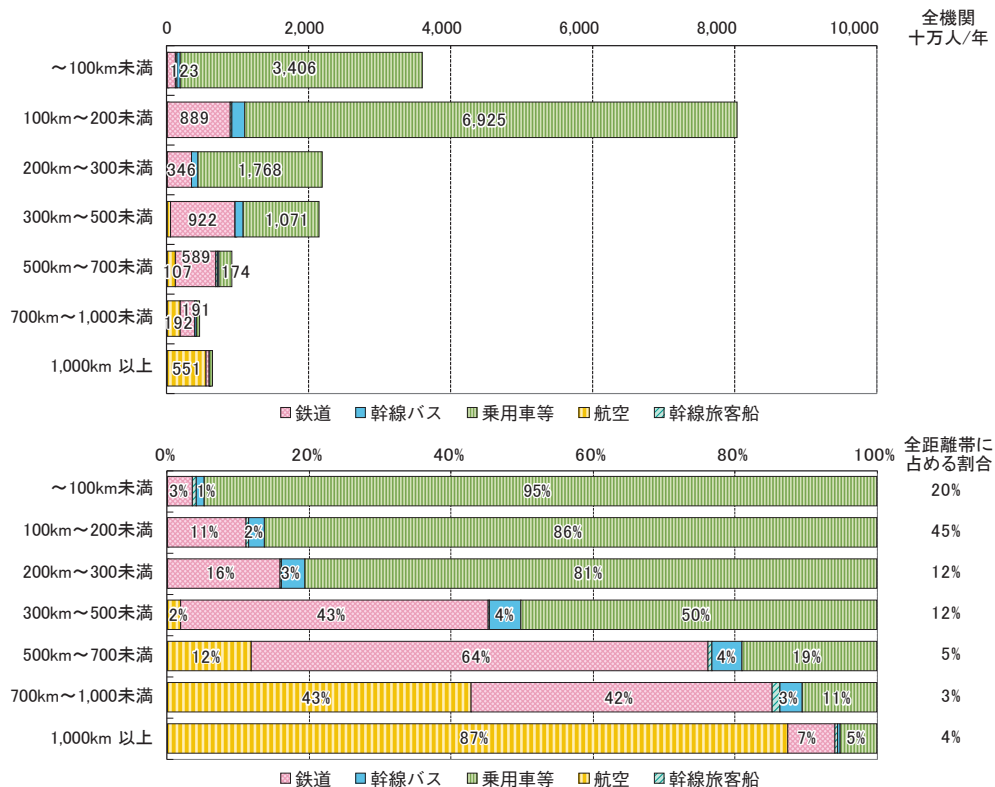
資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-1-3 国内旅客輸送量の分担率の推移（人キロベース）



資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「航空輸送統計調査」、旅客船は国土交通省海事局調べから国土交通省総合政策局作成

図表1-2-1-4 日常生活圏を越える交通の距離帯別・代表交通機関別の旅客流動量（上図）と分担率（下図）



注：全距離帯に占める割合とは、各距離帯の旅客流動量の総和に対する各距離帯の旅客流動量の割合のこと。

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

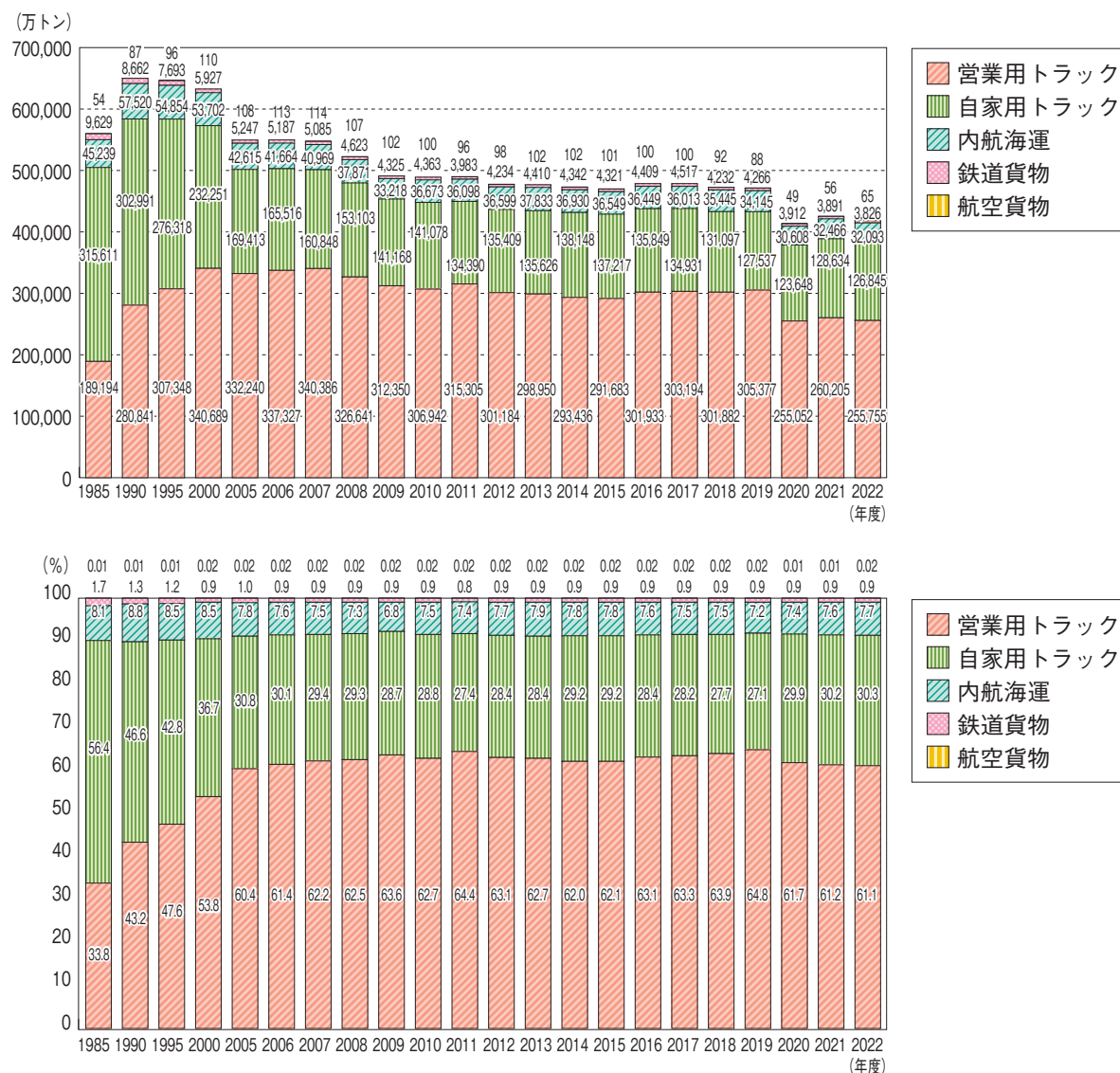
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。

2022年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが91.4%を占め、内航海運が7.7%、鉄道が0.9%、航空は0.02%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生かし、鉄鋼・石油製品・セメント等の産業基礎物資や、原油・石灰石・石炭等の産業原材料の輸送の大半を担っている。

図表1-2-1-5 国内貨物輸送量（上図）と各交通機関の分担率（下図）の推移（トンベース）

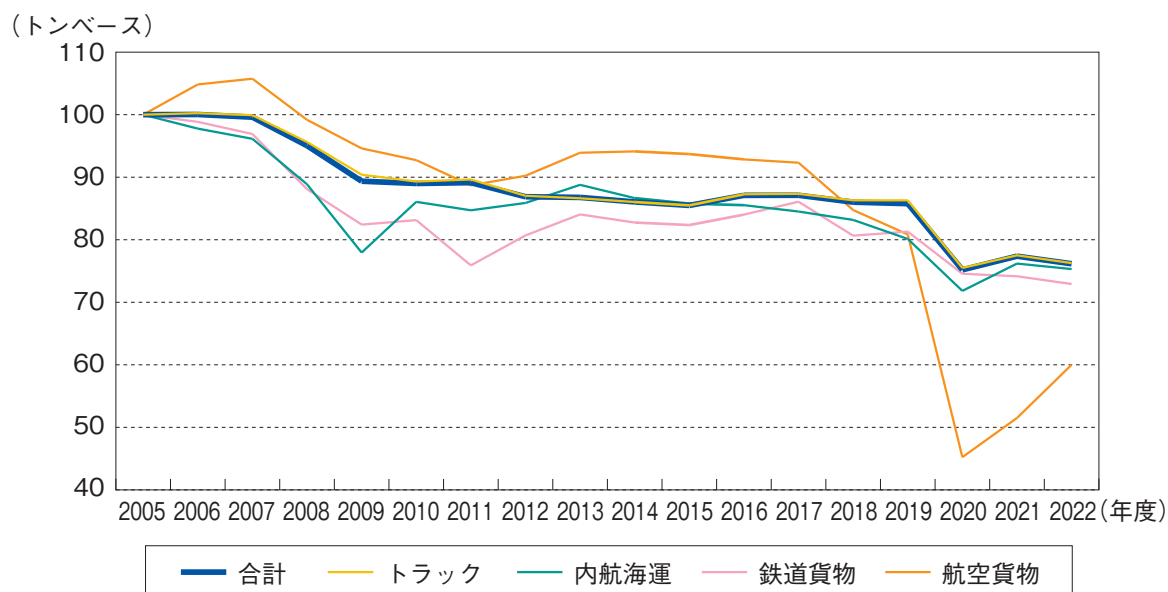


資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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見ると、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おおむね安定的に推移していたが、鉄道貨物と航空貨物は2018年度、大規模自然災害の影響等により減少した。

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り旅客便に積載する貨物の輸送量が減少したことも大きく影響している。2021年度、2022年度と輸送量は回復傾向にあるものの、2019年度と比較して依然として低い水準にある。

図表1-2-1-6 国内貨物輸送量の推移（トンベース・2005年度を100とした場合の動き）

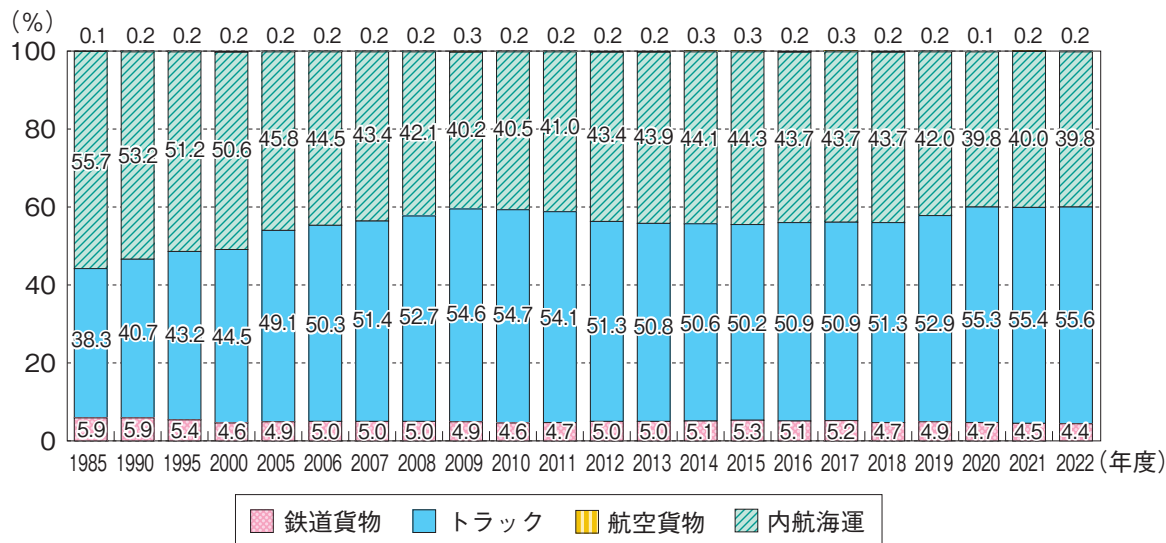


資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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、2022年度の各交通機関の分担率は、自動車（トラック）が55.6%、内航海運が39.8%、鉄道が4.4%、航空が0.2%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。

図表1-2-1-7 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移（トンキロベース）



注：四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

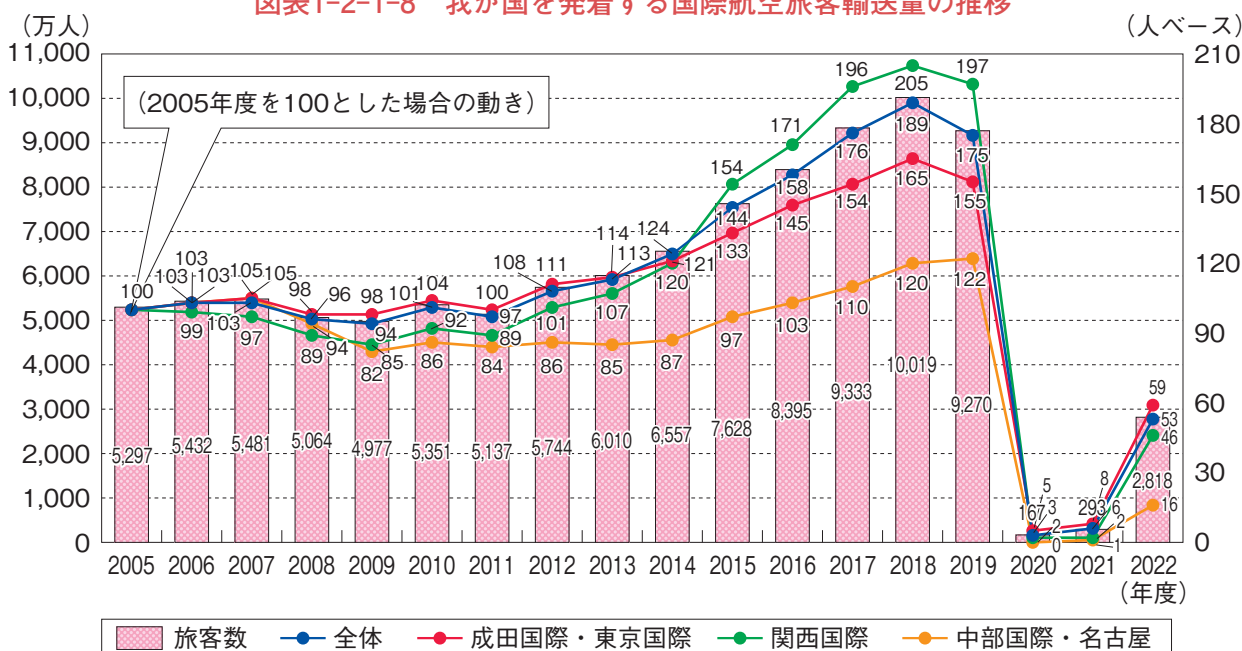
資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

(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、2021年の外航定期航路や外航クルーズ船などの海運の国際旅客輸送は、新型コロナウイルス感染症の影響による運航休止のため実績がなかったが、2022年11月からは水際措置の見直しにより旅客輸送が再開されつつある。

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、2020年度は急減した。その後、2021年度に増加に転じ、2022年度は前年度比では大きく増加したが、2019年度と比較して依然として低い水準にある。

図表1-2-1-8 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



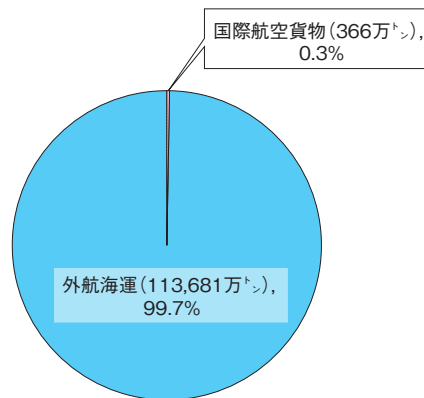
資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

(4) 国際貨物輸送

我が国を発着する国際貨物輸送(トンベース)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。

主要要因としては、船舶と航空機の輸送力と輸送特性が挙げられる。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ばら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のに対し、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という特性を有している。

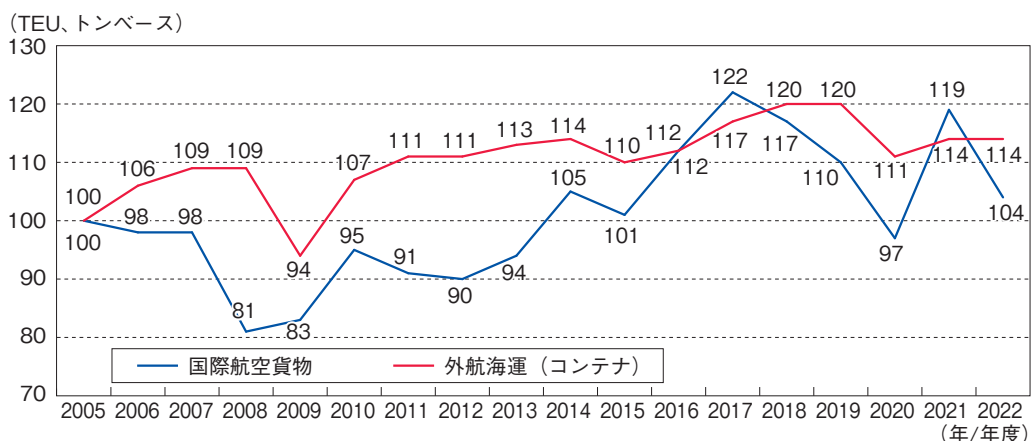
図表1-2-1-9 国際貨物輸送量の分担率 (2022年)



資料：「空港管理状況調査」「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見ると、外航海運(コンテナ)(TEUベース)は、リーマンショックが発生した2008年を境とした落ち込みから回復した後、安定的に推移している。一方、国際航空貨物(トンベース)は、2018年度から2020年度にかけて、大規模自然災害や米中貿易摩擦に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による旅客機の運休等の影響により対前年比減少が続いた。2021年度は海上物流のひっ迫により航空貨物にシフトし増加したものの、2022年度は海上物流の正常化や中国経済の停滞を受け減少した。

図表1-2-1-10 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：「空港管理状況調査」「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

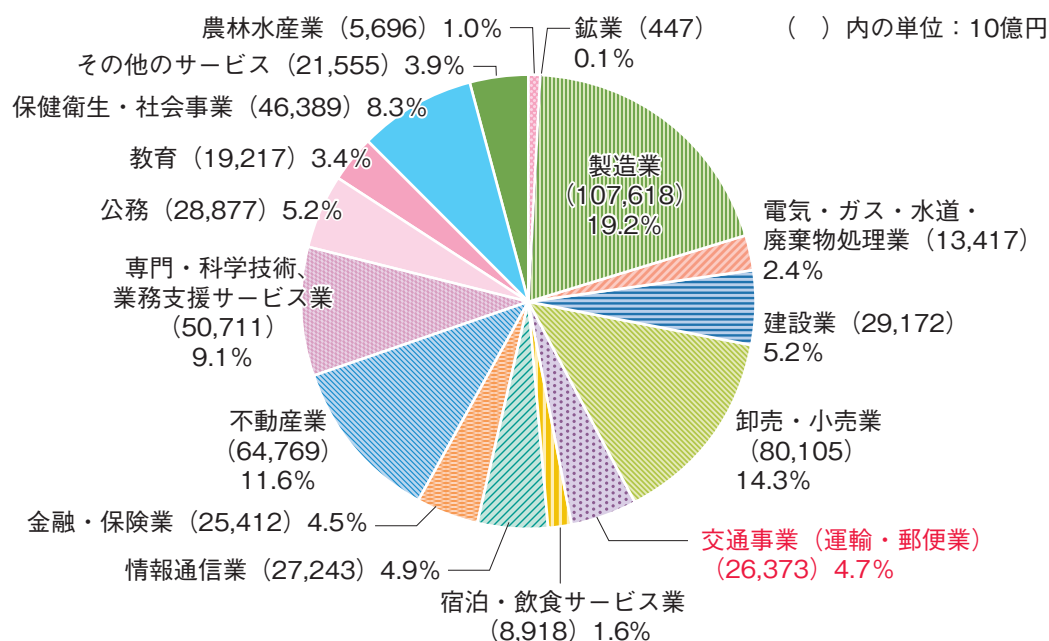
第2節 交通事業等の動向

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

2022（令和4）年の交通事業（運輸・郵便業）の国内総生産は26.4兆円であり、我が国の国内総生産全体の4.7%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2000年を上回ったものの、2009年に2000年を下回った。2012年には2000年を上回ったものの、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく下回っている。2021年からは回復傾向にあり、2022年には2000年を上回ったものの、2019年との比較では依然として低い水準にある。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比（2022年）

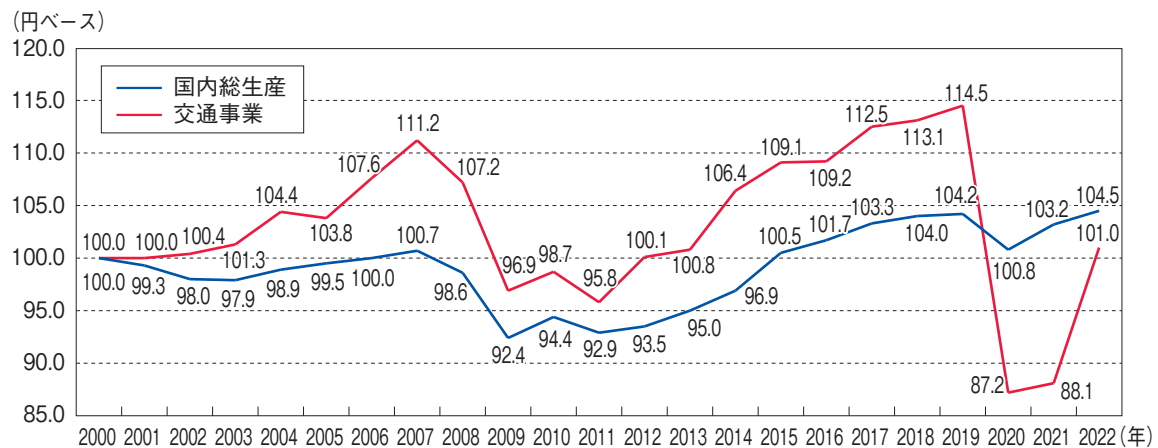


注：上記は、国内総生産（支出側）に対する構成比。

交通事業（運輸・郵便業）…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など。

資料：内閣府「2022年度（令和4年度）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1：2000年を100とする。

注2：交通事業は運輸・郵便業。

資料：内閣府「2022年度（令和4年度）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. 運輸業の事業者数、営業収入、雇用者数

運輸業の事業者数については全体を通じて自動車整備事業が最も多い。また、旅客輸送関係ではタクシー事業が最も多く、貨物輸送関係ではトラック事業が最も多い。

1事業者当たりの平均営業収入については、航空、外航海運、鉄軌道の各事業が100億円以上と多く、これら以外の事業では数千万円から数億円となっている。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相対的に少ないものと考えられる。

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	(2023年度) 208	(2021年度) 47,119	226.5
貨物鉄軌道事業	(2023年度) 10	(2021年度) 1,413	141.3
乗合バス事業	(2022年度) 2,397	(2022年度) 6,727	2.8
貸切バス事業	(2022年度) 3,556	(2022年度) 2,582	0.7
タクシー事業	(2022年度) 44,211	(2022年度) 12,396	0.3
トラック事業	(2022年度) 63,127	(2021年度) 196,511	3.1
自動車整備事業	(2023年度) 72,176	(2023年度) 59,072	0.8
旅客船事業	(2023年度) 917	(2022年度) 2,706	3.0
内航海運事業	(2023年度) 3,103	(2021年度) 7,620	2.5
外航海運事業	(2022年度) 178	(2022年度) 46,409	260.7
港湾運送事業	(2022年度) 856	(2021年度) 9,741	11.4
航空事業	(2022年度) 18	(2022年度) 35,490	1,971.7

注1：航空事業は、日本の主要航空会社の合計。

注2：「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。

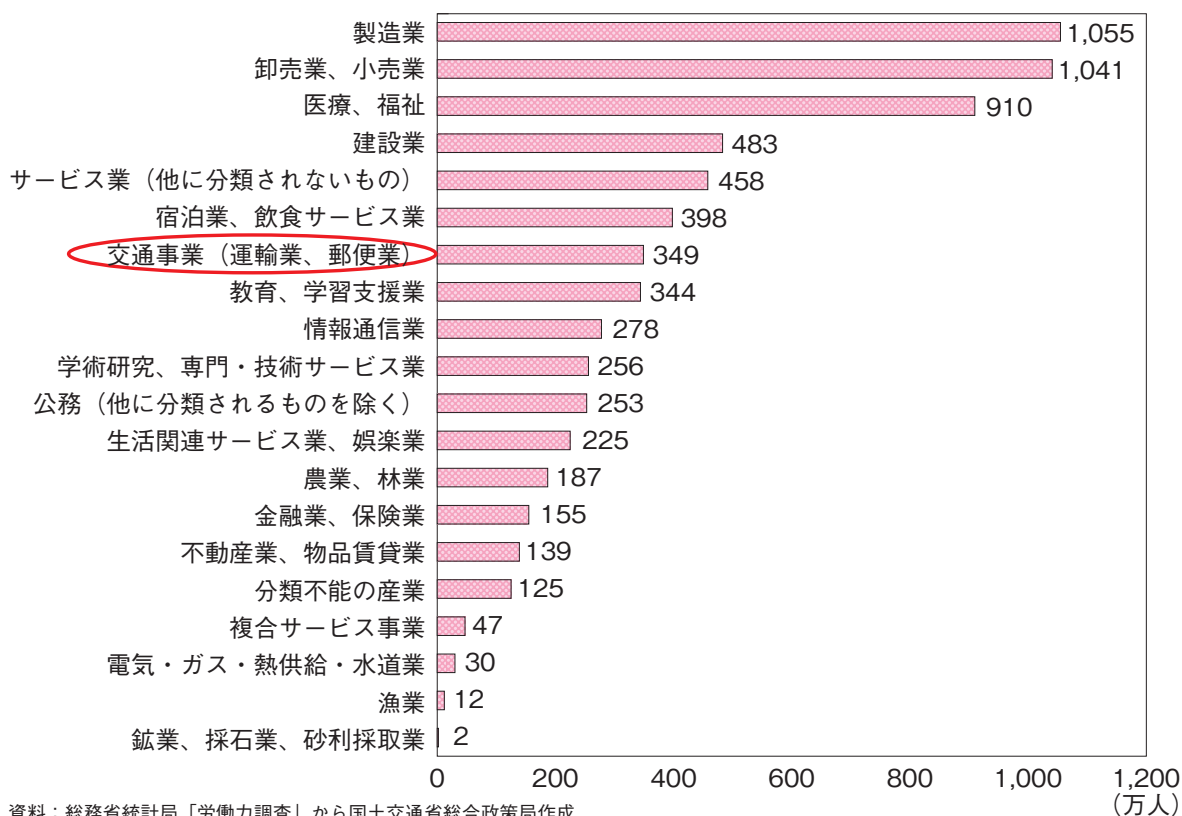
資料：旅客鉄軌道事業・貨物鉄軌道事業は「鉄道統計年報」、乗合バス事業・貸切バス事業・タクシー事業・トラック事業・自動車整備事業は国土交通省物流・自動車局調べ、旅客船事業・内航海運事業・外航海運事業は国土交通省海事局調べ、港湾運送事業は国土交通省港湾局調べ、航空事業は国土交通省航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

(2) 交通事業の就業者数

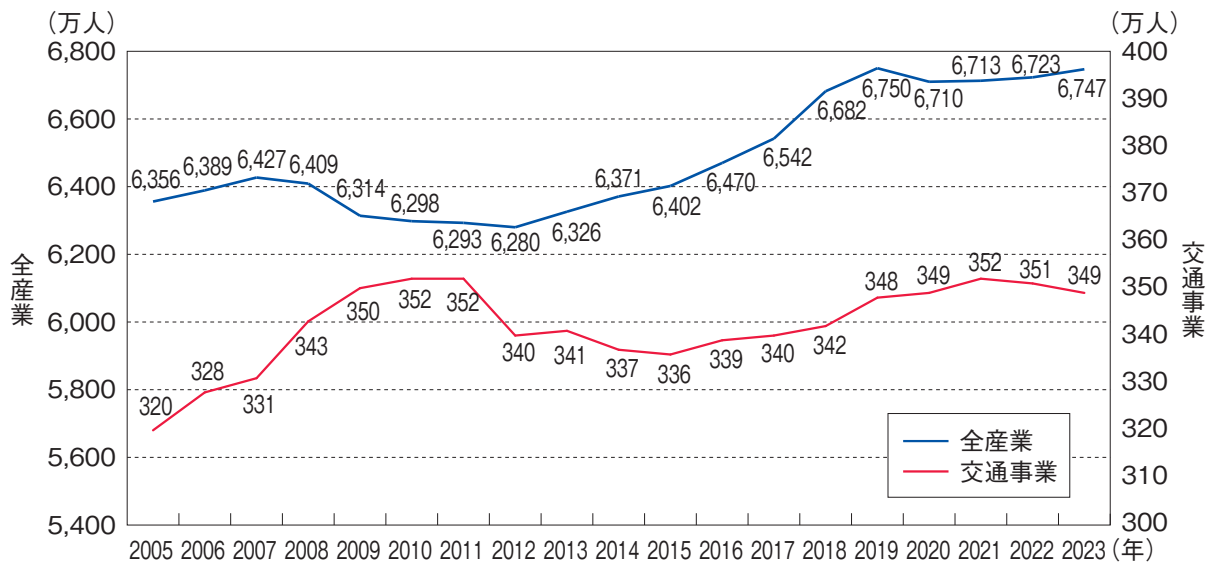
2023年の交通事業（運輸業、郵便業）の就業者数は349万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。交通事業の労働者不足感は、他産業に比べ一貫して高い水準にある。

交通事業に係る事業区分ごとの従業者数は、事業者数が多く、営業収入が最も大きいトラック事業が圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー事業、鉄道事業となっている。

図表1-2-2-4 産業別の就業者数（2023年）



図表1-2-2-5 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。

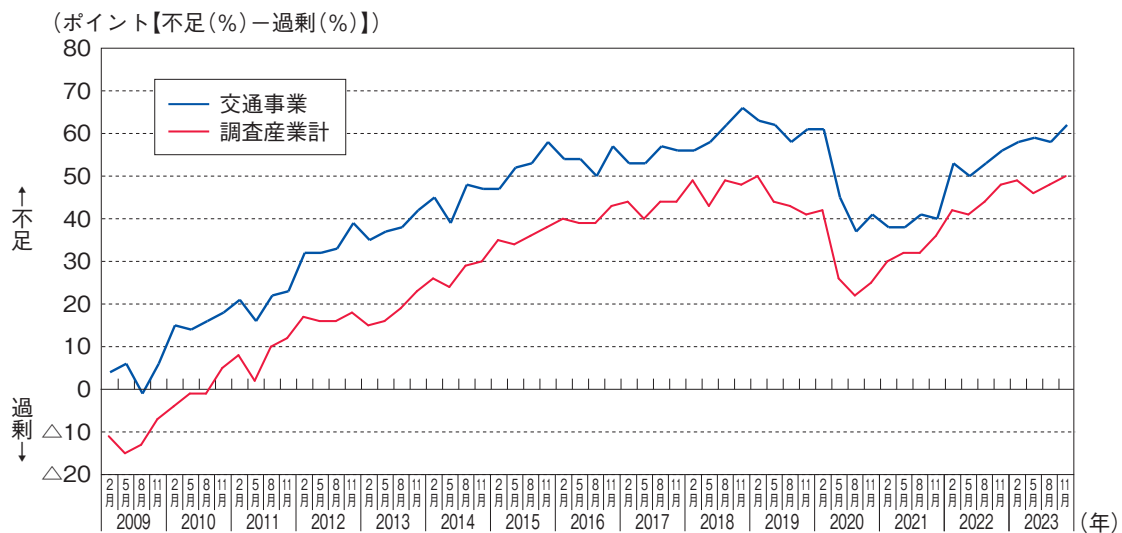
注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

注3：2012年10月1日に郵便事業株式会社、郵便局株式会社が統合し、日本郵便株式会社となったことに伴い、産業分類間の移動（主に「運輸業、郵便業」から「複合サービス事業」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。

注4：交通事業は運輸業、郵便業。

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

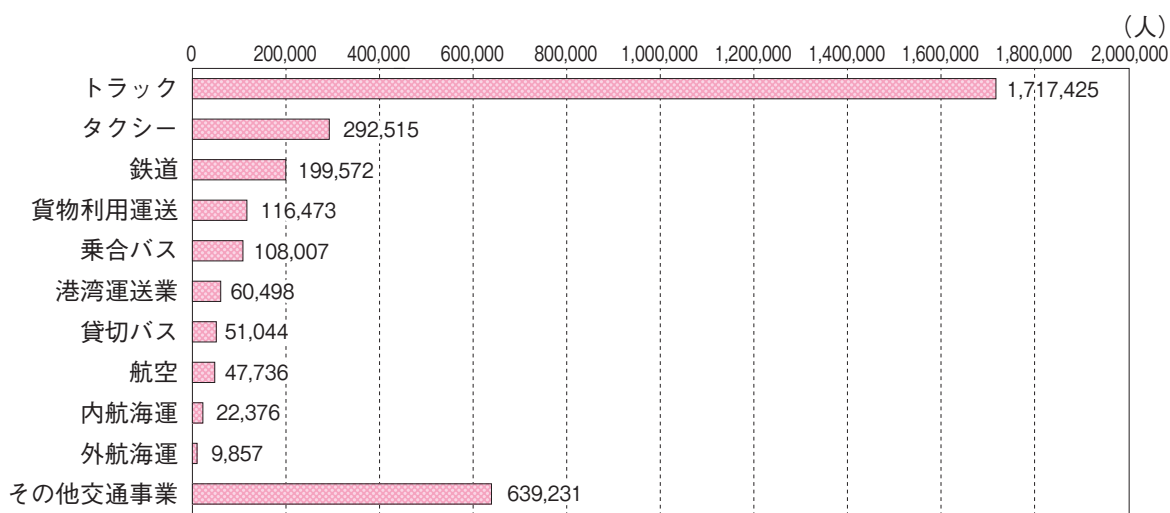
図表1-2-2-6 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



注：交通事業は運輸業、郵便業。

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1-2-2-7 交通事業に係る事業区分ごとの従業者数（2021年）



注1：交通事業は運輸業、郵便業。

注2：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」、
「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、「その他交
通事業」：郵便業、倉庫業、その他運輸に付帯するサービス業など

資料：総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」より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

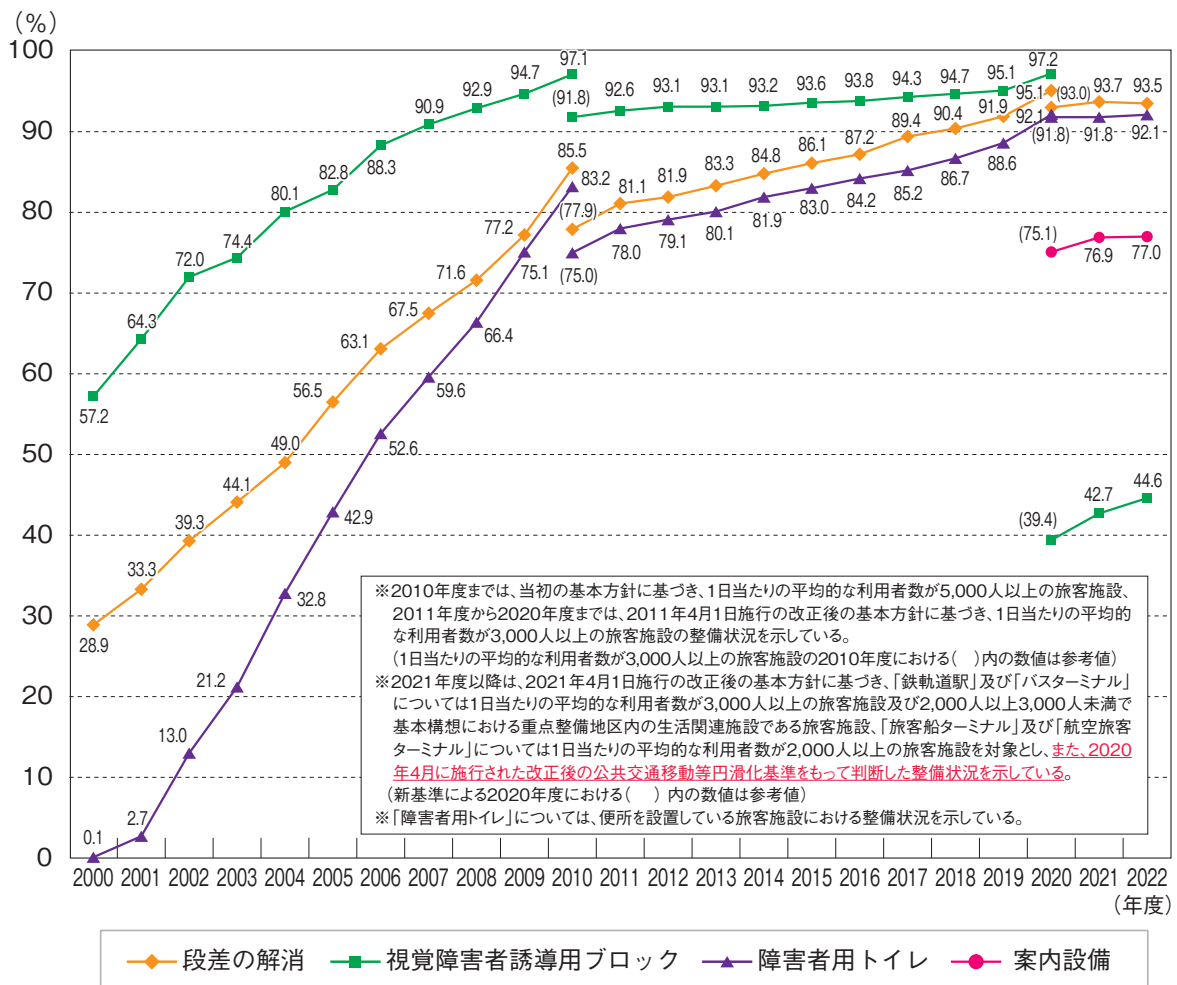
a. 旅客施設におけるバリアフリー化

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（鉄軌道駅及びバスターミナルについては、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で「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。）に基づく基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについては、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の旅客施設）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、案内設備の整備、障害者用トイレの整備等が求められている。

2022年度末における段差解消率は93.5%、障害者用トイレの整備率は92.1%、案内設備の整備率は77.0%、視覚障害者誘導用ブロックの整備率は44.6%であった。

なお、旅客施設におけるバリアフリー化については、2021年度から5年間を目標期間とするバリアフリー整備目標を策定し、更なるバリアフリー化の推進に取り組んでいるところである。

図表1-2-2-8 旅客施設のバリアフリー化の進捗状況



資料：移動等円滑化取組報告書又は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

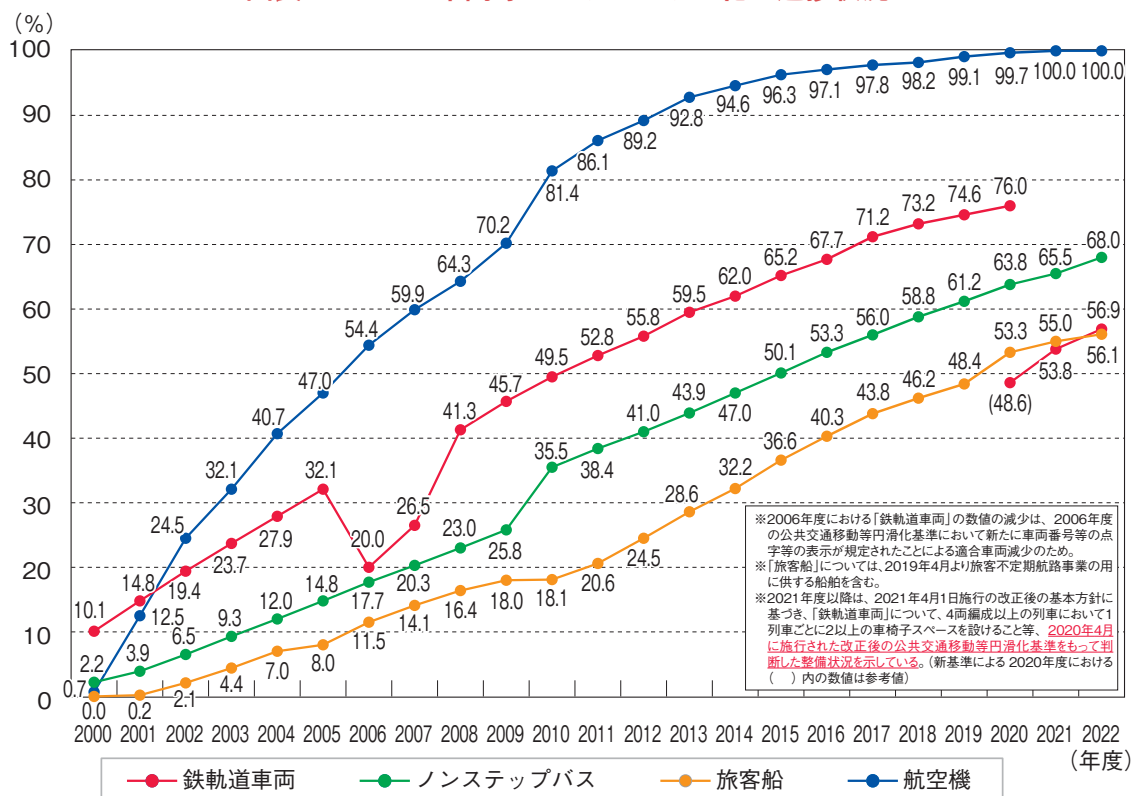
b. 車両等のバリアフリー化

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、一列車に二以上の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、乗車している号車等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、2022年度末で29,699両、適合率は56.9%であった。

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おおむね30cm以下の車両（ノンステップバス）の数は2022年度末で30,117両、適合率は68.0%であった。

なお、車両等におけるバリアフリー化については、2021年度から5年間を目標期間とするバリアフリー整備目標を策定し、更なるバリアフリー化の推進に取り組んでいるところである。

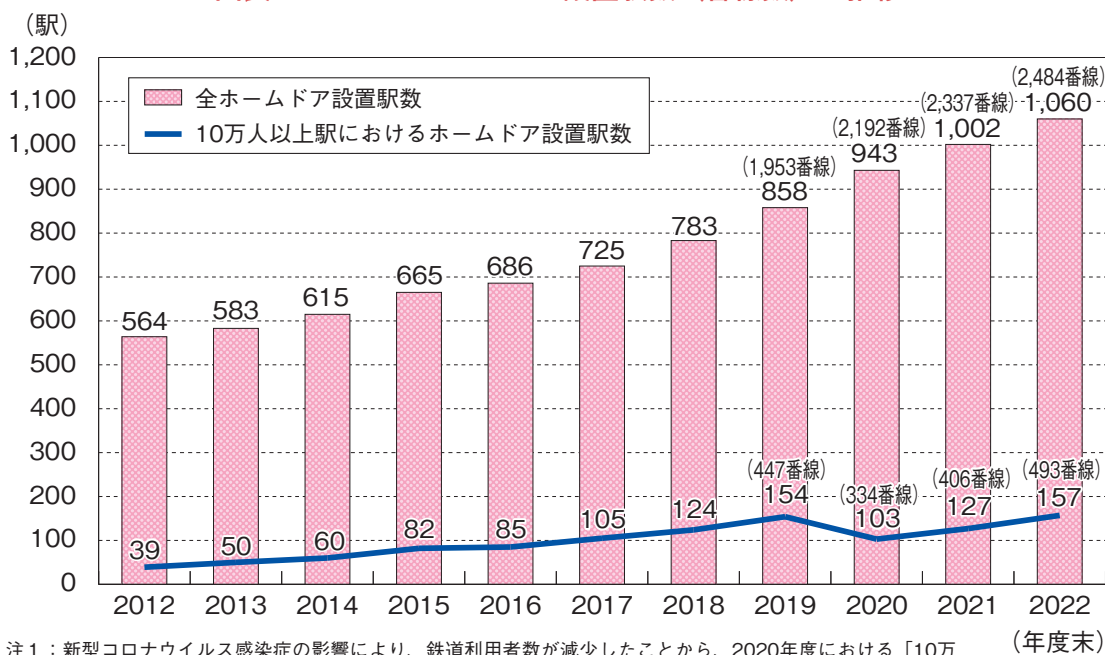
図表1-2-2-9 車両等のバリアフリー化の進捗状況



c. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置番線数は、2022年度末現在、全国で2,484番線(1,060駅)と整備が進んできており、1日の平均的な利用者数が10万人以上の駅では1,056番線(212駅)中493番線(157駅)となっている。

図表1-2-2-10 ホームドア設置駅数(番線数)の推移



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進められている。

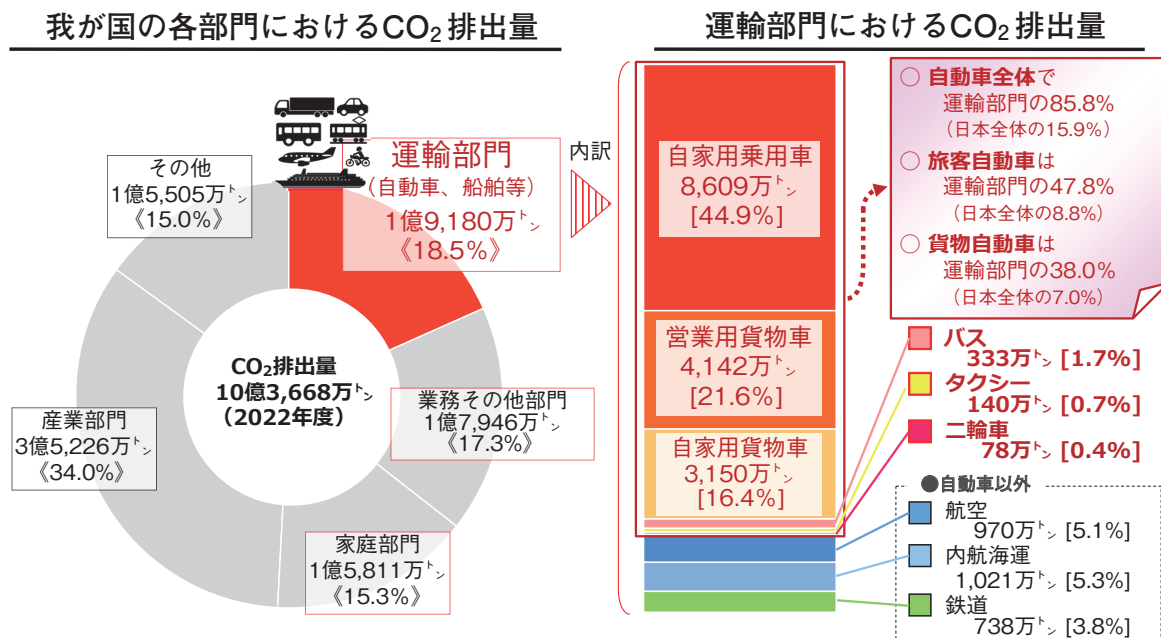
(4) 交通事業等の環境への影響

a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2022年度の我が国の二酸化炭素排出量は10億3,668万トンであるが、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1億9,180万トンで、二酸化炭素排出量全体の18.5%を占めている。

その内訳を見ると、自動車全体が85.8%（我が国の二酸化炭素排出量全体の15.9%）を占め、そのうち、旅客自動車が47.8%（同8.8%）、貨物自動車（トラック）が38.0%（同7.0%）となっている。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。2022年度の排出量は、自動車の燃費改善等により、2013年度比で減少している。ただし、2021年度と比べると、新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んでいた経済の回復により輸送量が増加したこと等により、排出量が増加した。

図表1-2-2-11 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。

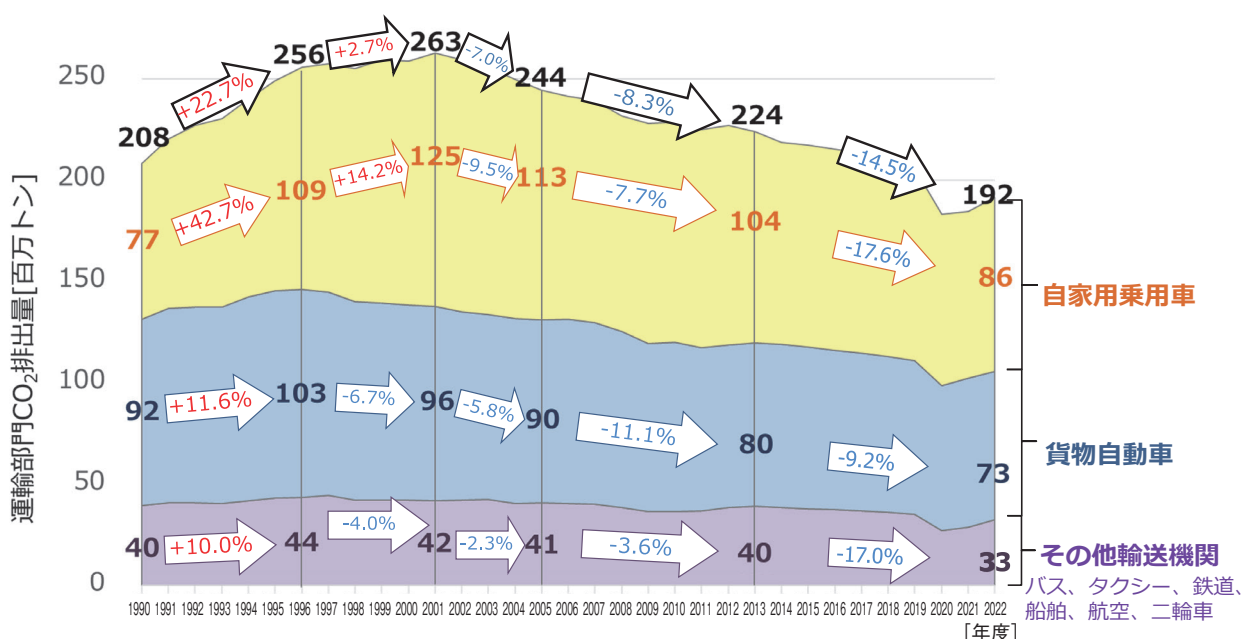
注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

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CO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂排出量」には、非エネルギー起源CO₂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（1990～2022年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-12 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



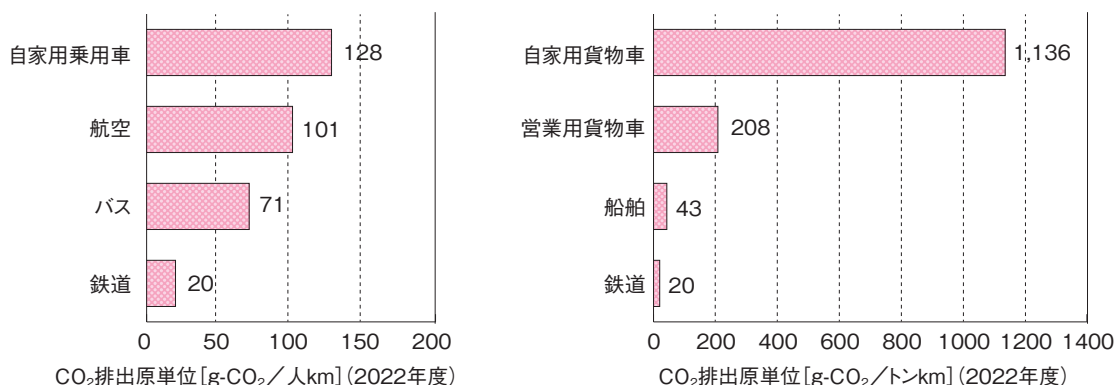
注：本図表のCO2排出量は、エネルギー起源CO2の排出量である。

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（1990～2022年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

b. 各交通機関の単位輸送量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エネルギー起源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。なお、新型コロナウイルス感染症の影響による各輸送機関の利用者数の減少により、例年に比べて2022年度の旅客輸送機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量は一部データが高く算出されていることに留意されたい。

図表1-2-2-13 各交通機関の単位輸送量当たりエネルギー起源二酸化炭素排出量（旅客輸送（左図）及び貨物輸送（右図））

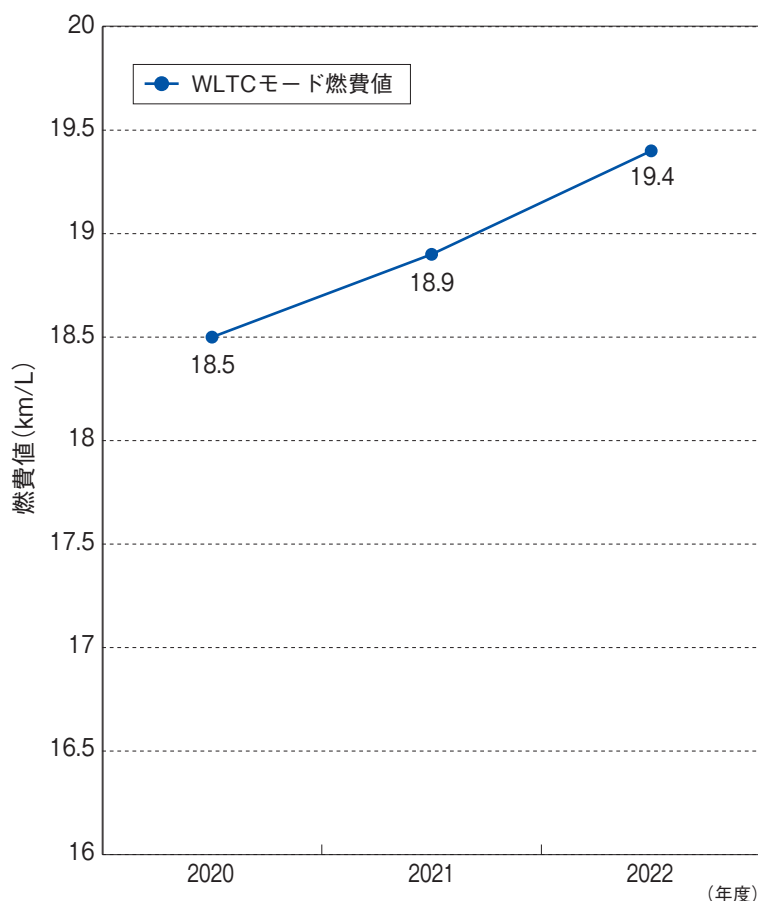


注：本図表のCO2排出量は、エネルギー起源CO2の排出量である。

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～2022年度）確報値」、「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

また、運輸部門で最もエネルギー起源二酸化炭素を排出する自家用乗用車は、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1-2-2-14 ガソリン乗用車の平均燃費値の推移



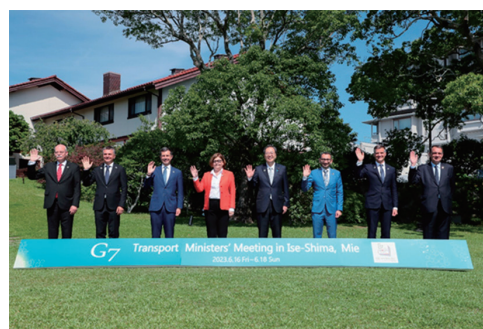
注1：WLTCモード：国際基準である乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)に定められたモード。

注2：ガソリン乗用車の平均燃費値は、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た値。

資料：国土交通省物流・自動車局作成。

(5) G7三重・伊勢志摩交通大臣会合

我が国がG7の議長国を務めた2023年の6月に、三重県志摩市において「G7三重・伊勢志摩交通大臣会合」を開催し、「イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現」というテーマについて議論を行い、G7交通大臣宣言を採択した。



G7三重・伊勢志摩交通大臣会合でのフォトセッション

(6) 大規模災害による交通への被害

2023年度は、6月から8月に我が国に上陸した台風や大雨、令和6年能登半島地震により道路、鉄道、港湾、空港などの各交通施設に甚大な被害や、各被害による公共交通機関の運行（航）の見合わせが発生した。

国土交通省は、こうした被害の状況を把握するとともに、発災に前後して国土交通省緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）を被災自治体などに派遣し、応急復旧に向けた技術的支援を通じて被災状況の調査や早期の施設の復旧や運行（航）再開が可能となるよう支援を行った。

特に被害が甚大であった令和6年能登半島地震への対応については、早期の施設の復旧や運行（航）再開が可能となるよう、TEC-FORCEによる被災状況調査や応急復旧工事、道路啓開等の支援、RAIL-FORCEと連携したのと鉄道への支援が行われるとともに、港湾や空港の復旧工事について関係法令に基づく権限代行制度を適用し、国が石川県等に代わって工事を実施したほか、政府の緊急物資輸送の中での輸送支援や物資拠点への物流専門家の派遣、風評被害等を受けた観光事業者を救済するための観光促進策を実施した。

第3章 各交通モードの動向

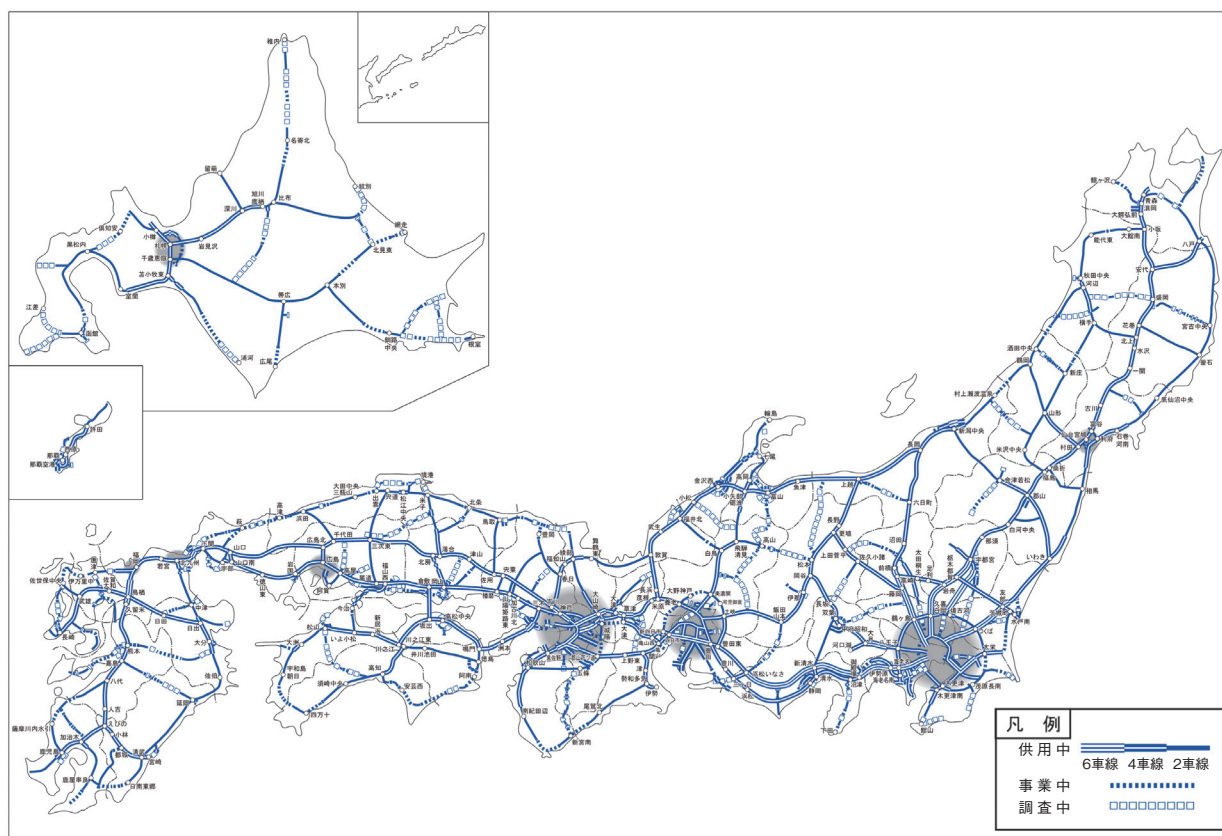
第1節 道路交通

(1) 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、「第1次道路整備五箇年計画」(1954年5月閣議決定)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、2024(令和6)年2月11日の九州中央自動車道(山都中島西IC～山都通潤橋IC)の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)



注1：事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む。

注2：首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を図示していない。

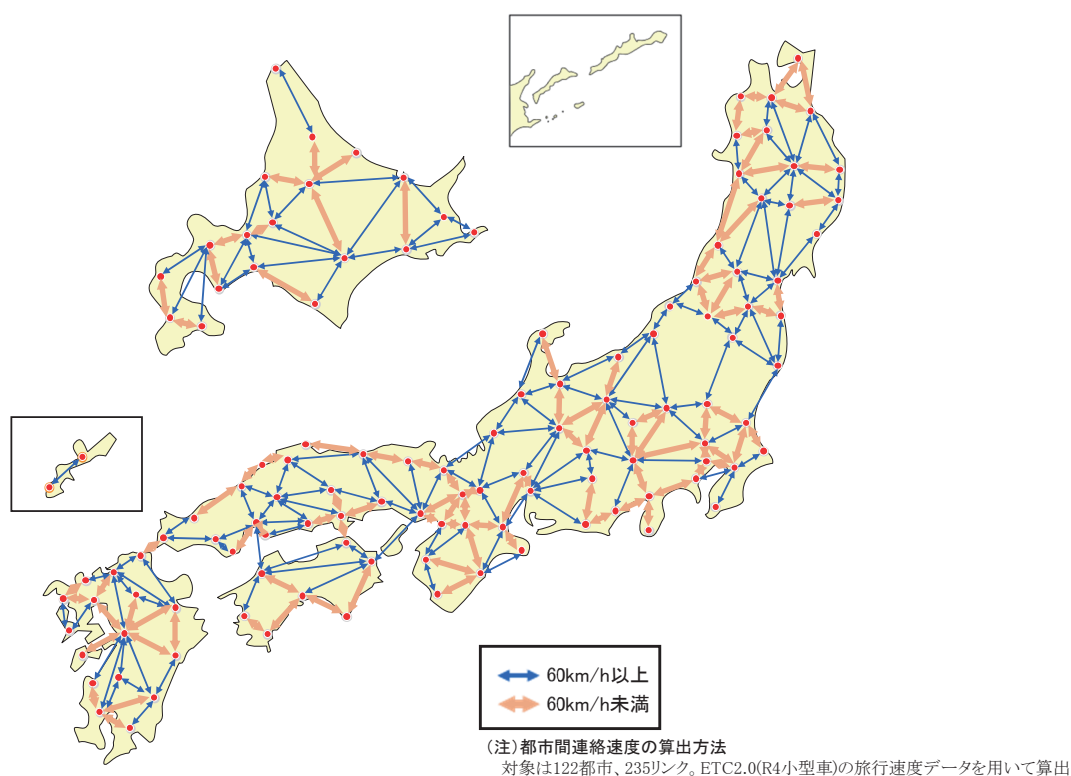
資料：国土交通省道路局作成

2024年4月1日時点

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3車線以下が約4割を占めている。

図表1-3-1-2 都市間連絡速度



＜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
61km/h	84km/h	88km/h	74km/h	87km/h	77km/h

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、自動車整備7.2万、トラック6.3万、タクシー（ここでは、個人タクシーを除く）1.7万、貸切バス0.4万、乗合バス0.2万である。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たが、その後、微減している。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年度を境に、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。自動車整備事業については、ほぼ横ばいで推移している。

図表1-3-1-3 自動車関連事業者の中小事業者割合（2022年度）

	バス		タクシー (個人タクシーを除く)	トラック	自動車整備
		乗合バス			
事業者数	5,953	2,397	17,236	63,127	72,370
中小事業者数	5,783 (※1)	2,313 (※1)	17,206 (※2)	63,051 (※3)	71,233 (※4)
中小事業者数の割合	97.1%	96.5%	99.8%	99.9%	98.4%

※1：資本金1億円以下の事業者数

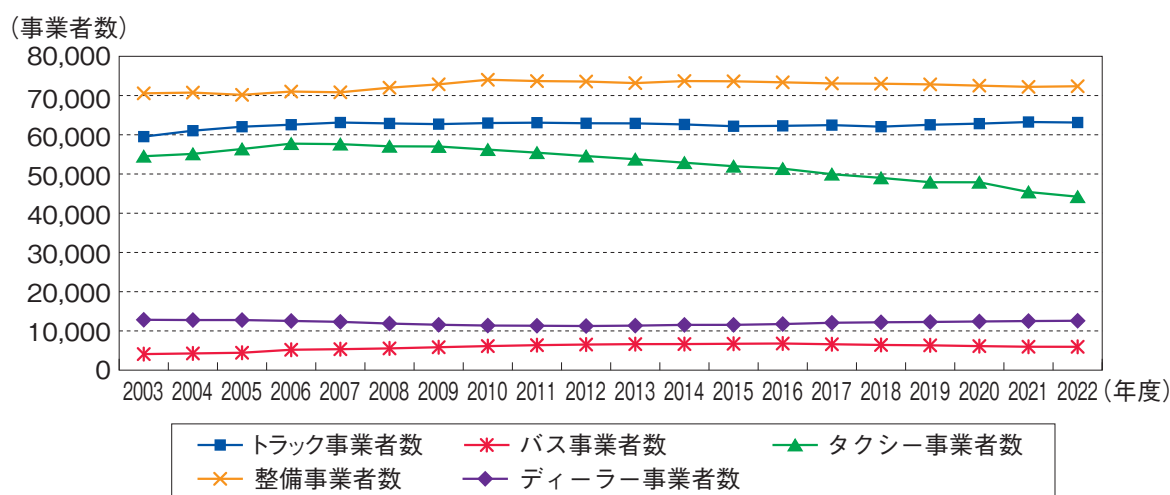
※2：資本金1億円以下の事業者（個人タクシーを除く）数

※3：資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数

※4：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4年度版自動車整備白書」等から国土交通省物流・自動車局作成

図表1-3-1-4 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」等から国土交通省物流・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、女性の比率はおおむね4%以下にとどまっている。また、全産業の平均と比べ、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、女性を含めた従業員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で、自動車運送事業等においては、労働力不足感が高まり、バス・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、乗合バス事業では全国各地で運転者不足による減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から危機的な状況であるほか、Eコマースの拡大で取扱いが増加する宅配便事業などにおいて人手不足が深刻な問題となっている。

図表1-3-1-5 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・整備要員数	11万人 (2022年度)	24万人 (2022年度)	88万人 (2023年)	40万人 (2023年)	—
女性比率	2.0% (2022年度)	4.5% (2022年度)	3.4% (2023年)	1.6% (2023年)	45.2% (2023年)
平均年齢	53.9歳 (2023年)	59.7歳 (2023年)	47.2歳 (2023年)	47.2歳 (2023年)	43.9歳 (2023年)
労働時間	197時間 (2023年)	189時間 (2023年)	210時間 (2023年)	183時間 (2023年)	178時間 (2023年)
年間所得額	453万円 (2023年)	419万円 (2023年)	458万円 (2023年)	488万円 (2023年)	507万円 (2023年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは国土交通省物流・自動車局調べ

注2：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、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＝厚生労働省「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」から国土交通省物流・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＝厚生労働省「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」から国土交通省物流・自動車局が推計した値

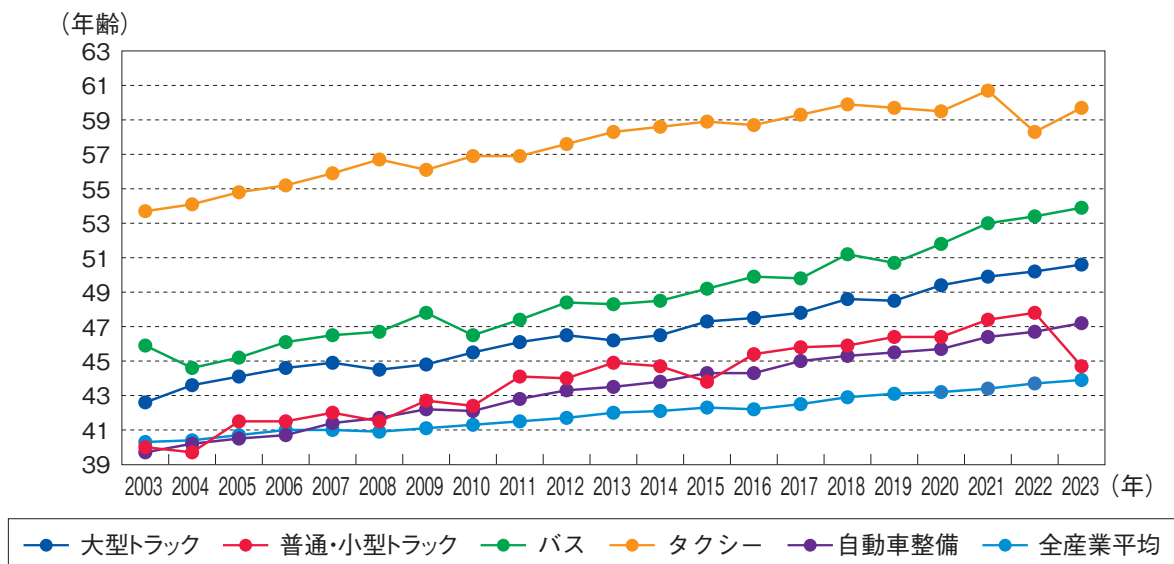
きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

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

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。

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」から国土交通省物流・自動車局作成

図表1-3-1-6 自動車運送事業等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」から国土交通省物流・自動車局作成

(3) バス事業

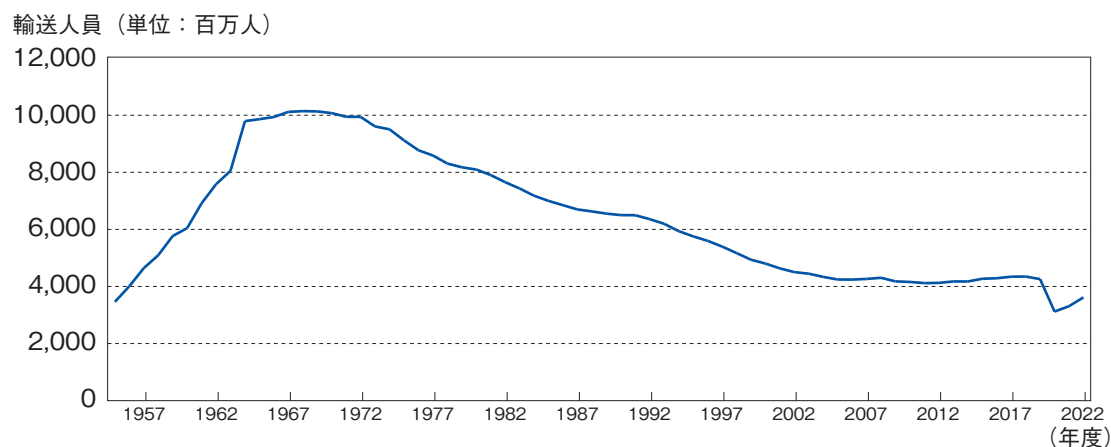
a. 乗合バス事業等

① 一般路線バス

一般路線バスは、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、輸送人員・運送収入が大きく減少し、2021年度に増加に転じるも、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の状況まで回復しておらず、その影響が長引くことにより全国的にバス運転者が不足する等、厳しい状況が続いている。

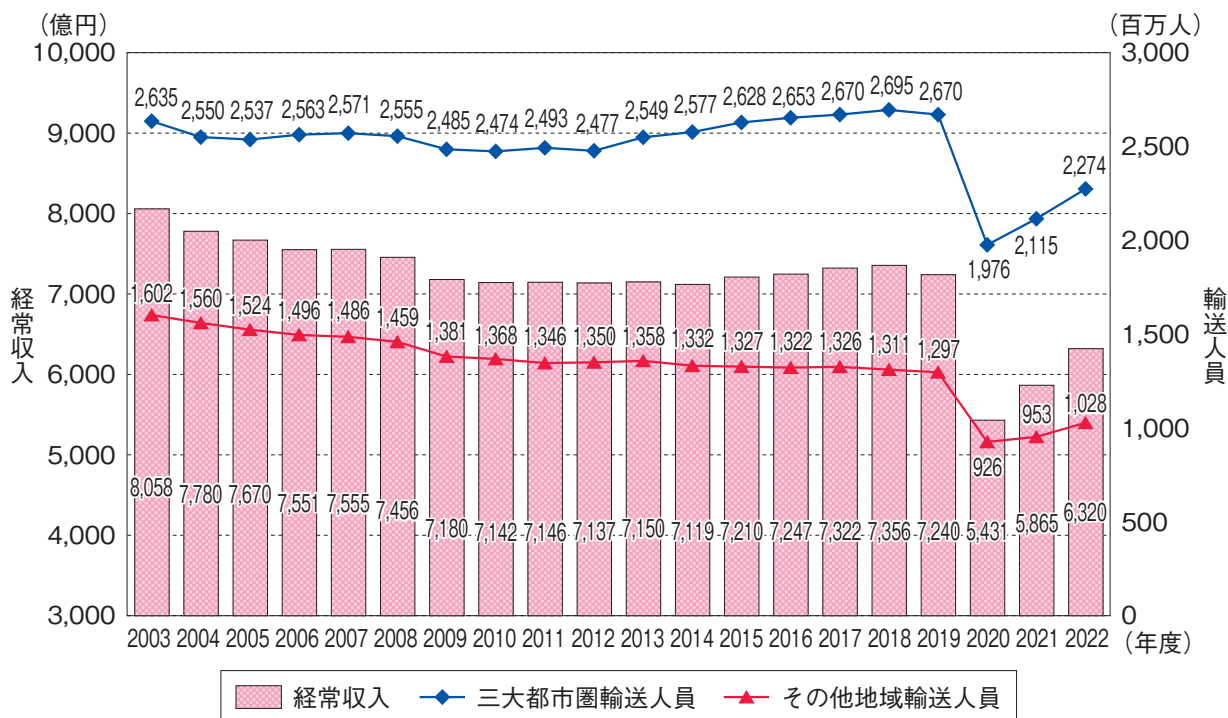
公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの事業者において労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通DX(Digital Transformation)の取組が進められている。

図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移



資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

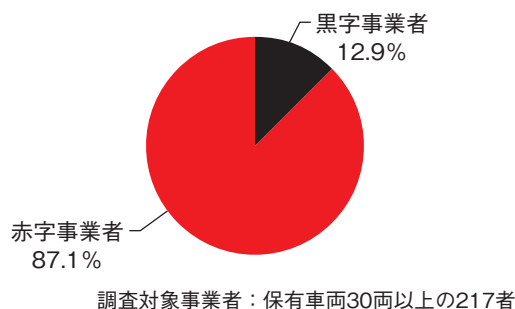
図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両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：国土交通省物流・自動車局作成

図表1-3-1-9 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）

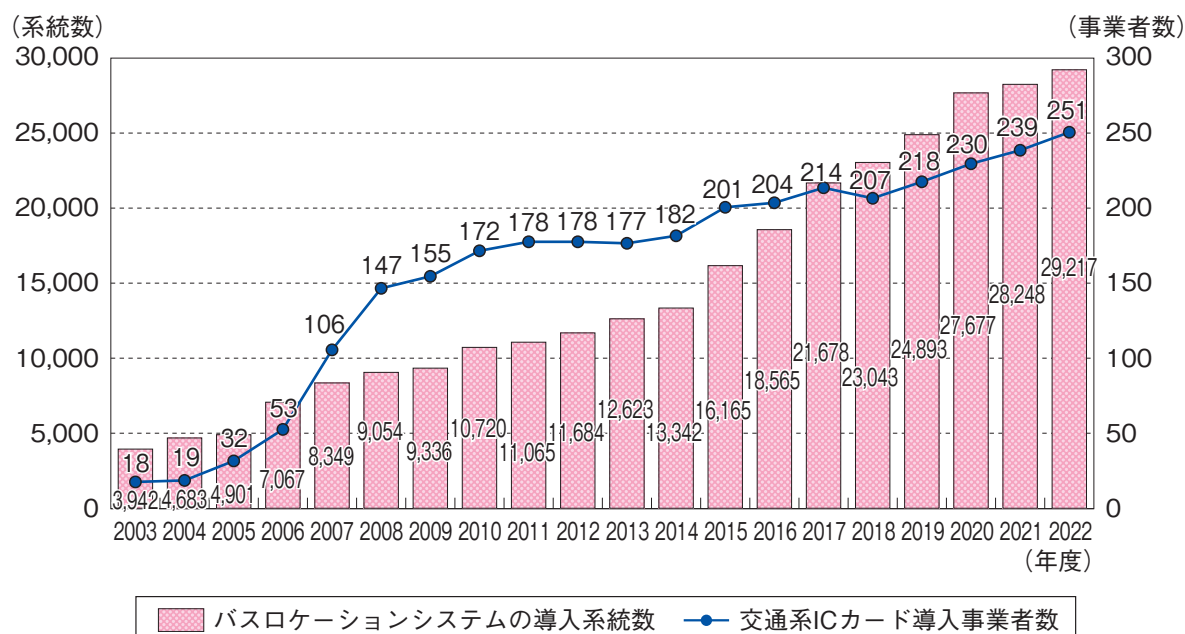


路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)	
	完全廃止
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
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466

資料：国土交通省物流・自動車局作成

図表1-3-1-10 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

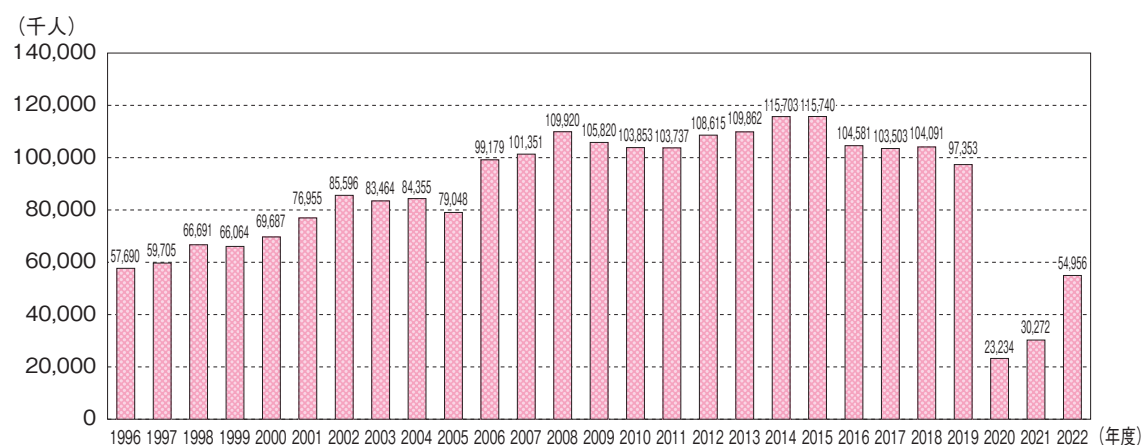


資料：国土交通省物流・自動車局作成

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、訪日外国人旅行者による利用も広がってきていた。2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が減少したものの、2021年度以降は再び増加に転じている。

図表1-3-1-11 高速バスの輸送人員の推移

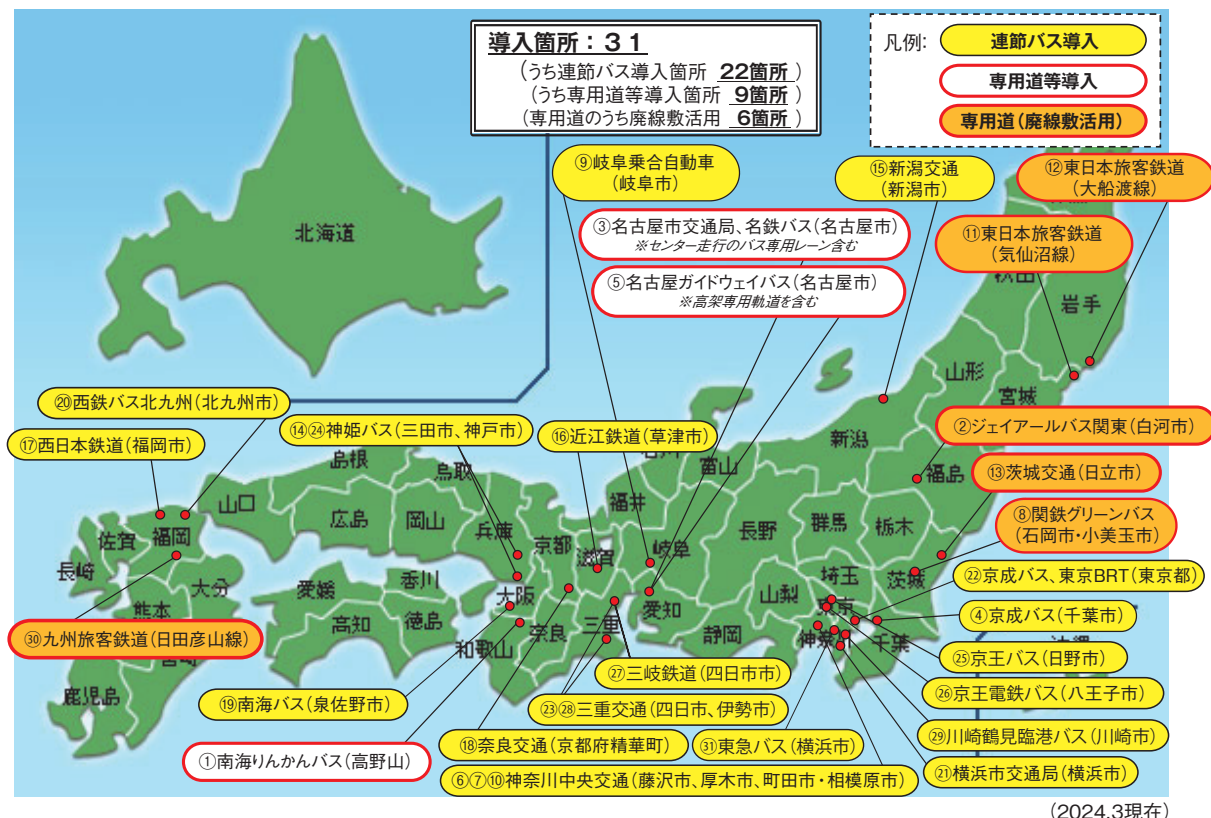


資料：2019年度までは国土交通省自動車局調べから、2020年度以降は「自動車輸送統計調査」から国土交通省物流・自動車局作成

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一つとして注目されている。2024年3月現在、国内31か所で導入されている。

図表1-3-1-12 BRTの全国の導入状況



資料：国土交通省物流・自動車局作成

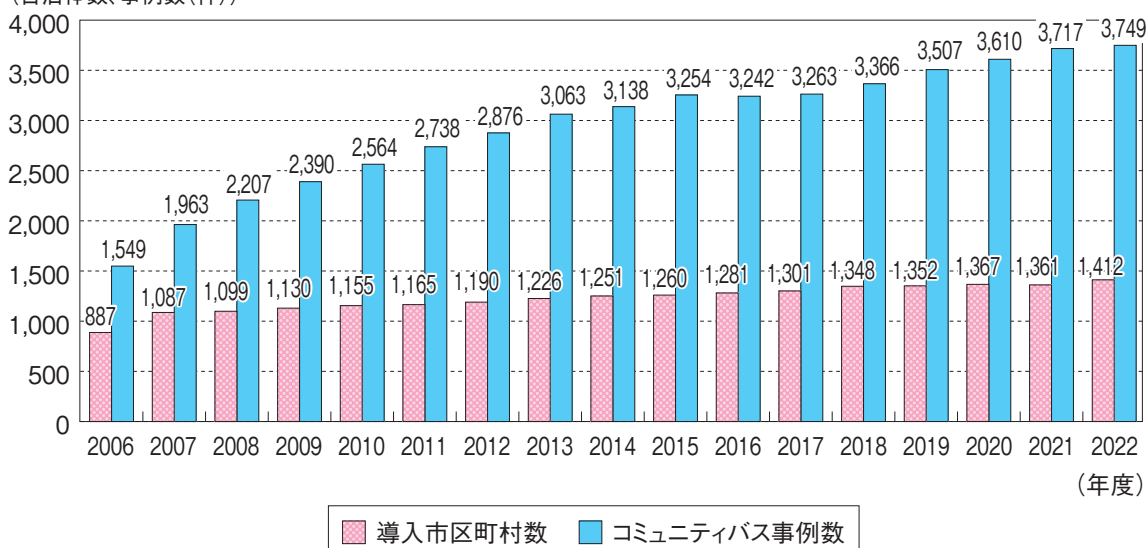
④ コミュニティバス・デマンド交通等

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一つとして、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、機動的にルート进行迂回したり、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。2022年度末現在、全国で1,412市区町村においてコミュニティバスが、631市区町村において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等が自家用車を使用した有償運送を実施する自家用有償旅客運送が、2022年度末現在、3,126団体において実施されている。

図表1-3-1-13 コミュニティバスの導入状況

(自治体数、事例数(件))

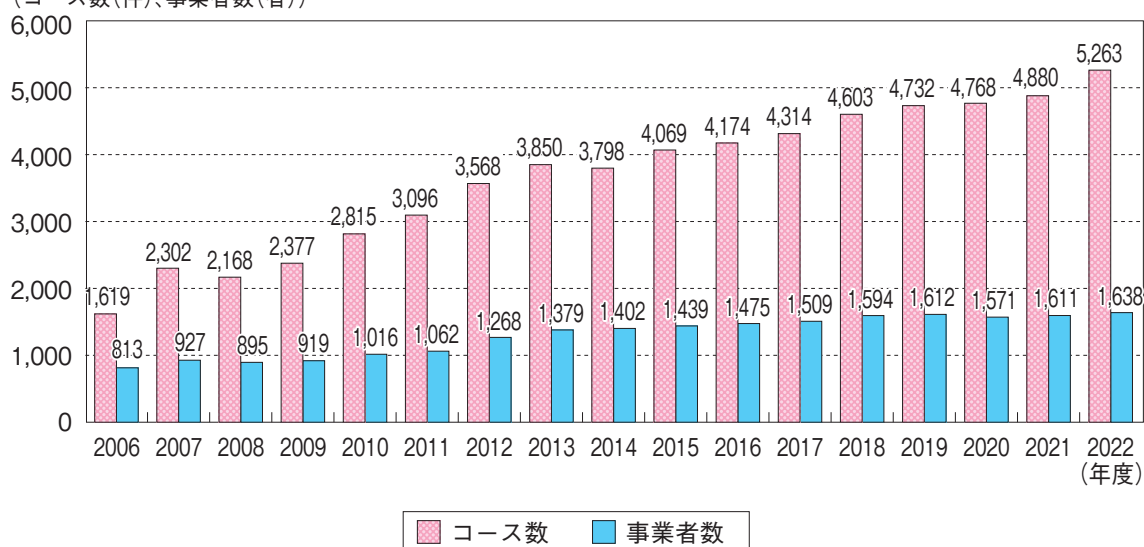


注：自家用有償旅客運送によるものを含む。

資料：国土交通省物流・自動車局作成

図表1-3-1-14 乗合タクシーの導入状況

(コース数(件)、事業者数(者))



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

注2：自家用有償旅客運送によるものは含んでいない。

注3：コース数とは営業区域数・路線数の合計のこと。

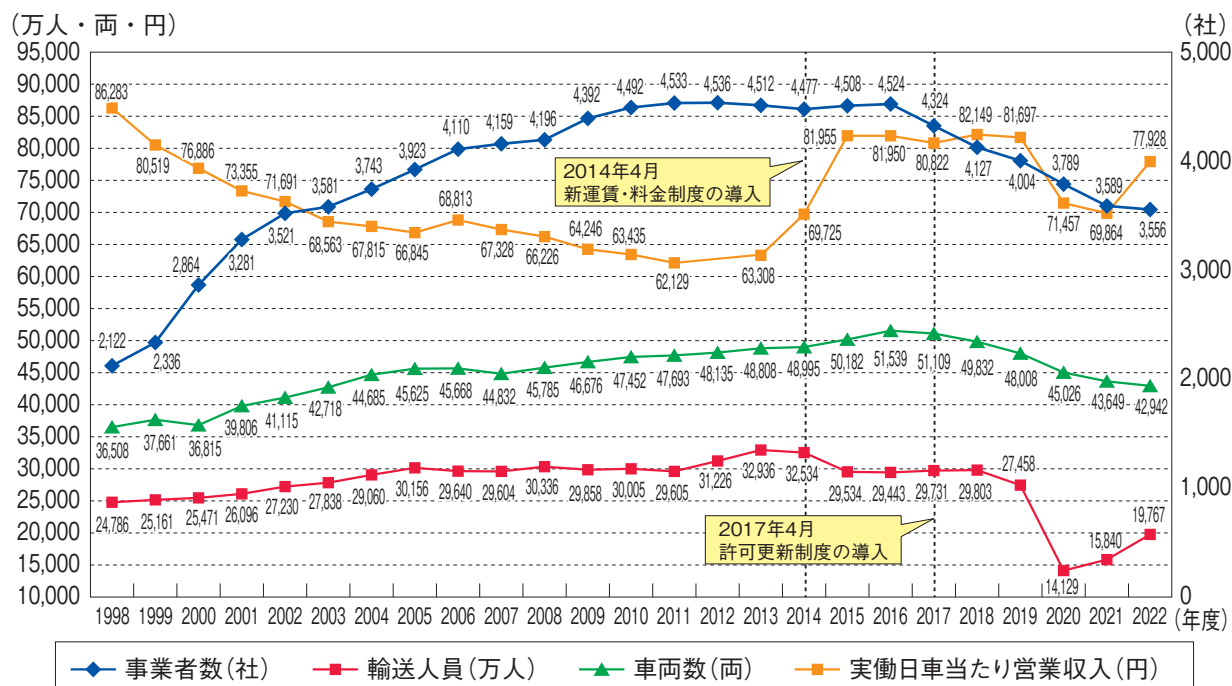
資料：国土交通省物流・自動車局作成

b. 貸切バス事業

貸切バス事業については、2020年度に、新型コロナウイルス感染症の影響等により運送需要の大幅な低下が見られたが、2022年度には輸送人員及び営業収入の一部回復が見られた。

現状においては、地方運輸局等が運賃・料金水準の引上げ及び公示方法の見直しを行ったことから、多くの事業者において、深刻な運転者不足の解消のための賃上げ等、貸切バス事業の環境改善に向けた取組を進めている。

図表1-3-1-15 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：「日本のバス事業」に係る2012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に記載していない。

資料：事業者数、車両数は、「一般貸切の許可状況等調査」から、実働日車当たり営業収入は、「日本のバス事業」から、輸送人員は「自動車輸送統計調査」から国土交通省物流・自動車局作成

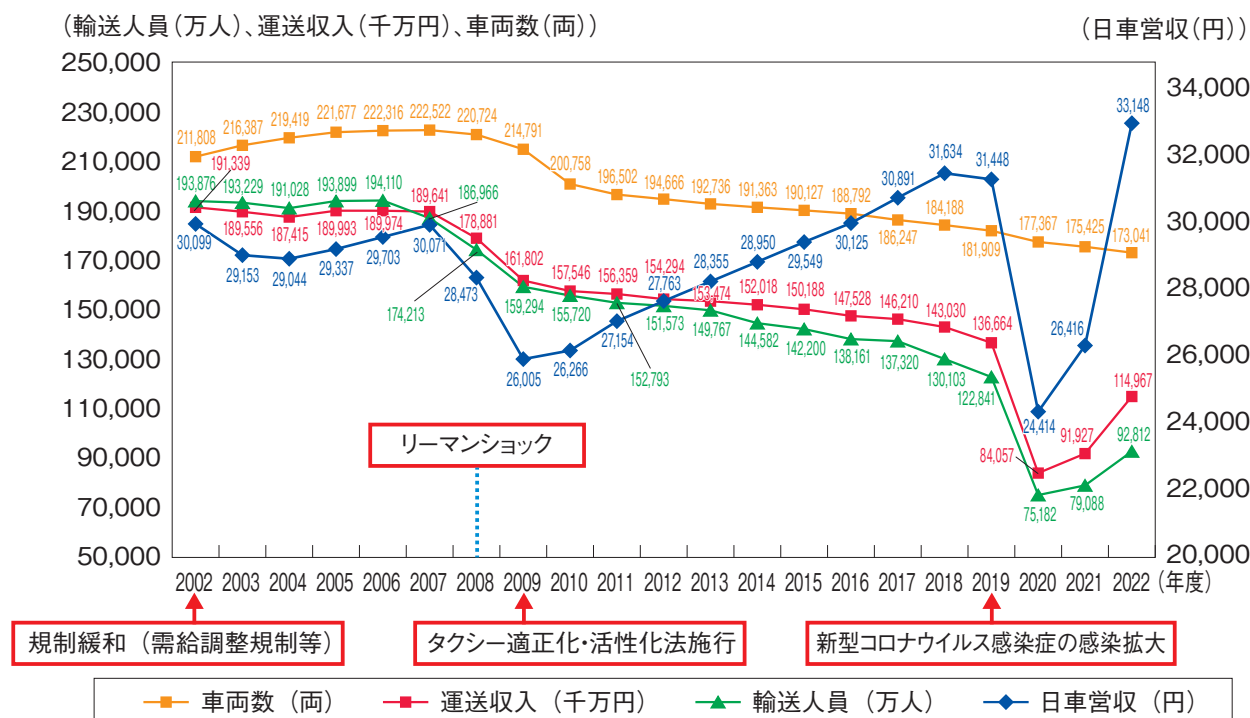
(4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通の一翼を担っている。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、「特定地域及び準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年に施行され、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による影響等を受け、2020年度以降厳しい環境となっている。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年度と比較して、2021年度は運転者が約2割減少しており、運転者の確保には賃上げなどの労働環境の改善が不可欠となっている。2020年4月1日以降、全国で101ある運賃ブロックのうち、2023年度末現在で100ブロックから運賃改定の申請があり、既に全国94ブロックで運賃改定が進められている。

主に訪日外国人旅行者を相手として行われる、「道路運送法」（昭和26年法律第183号）に違反する自家用車を使用したタクシー行為、いわゆる「白タク」行為については、関係府省庁と連携して対応してきたところであり、2023年度には、新型コロナウイルス感染症に起因する水際対策が緩和された以降、訪日外国人旅行者が増加している状況を踏まえ、成田空港・羽田空港をはじめ主要空港等において白タク防止を呼びかける啓発活動を実施するとともに、警察に対して、白タク行為と疑われる事案に関する情報を提供するなど、白タク対策を強化しているところである。

図表1-3-1-16 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移

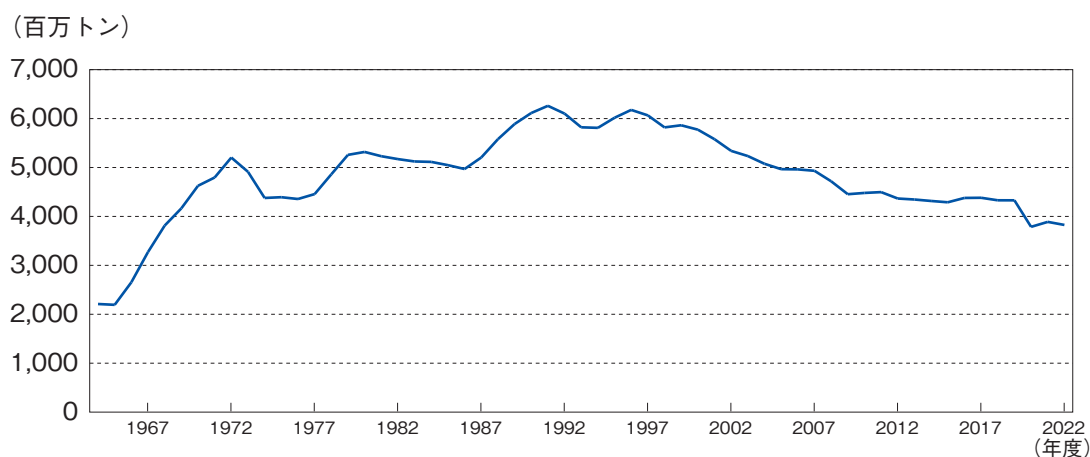


(5) トラック輸送

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62.6億トン記録したが、その後は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響で2020年度は落ち込んだ後、2021年度は増加したものの、依然として回復傾向には至っていない。

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、20年前と比較すると両者ともに輸送量が減少しており、トラック輸送量全体の減少に大きく影響している。

図表1-3-1-17 トラックの輸送量の推移



図表1-3-1-18 主要品目別トラック輸送量及びシェア

(単位：千トン)

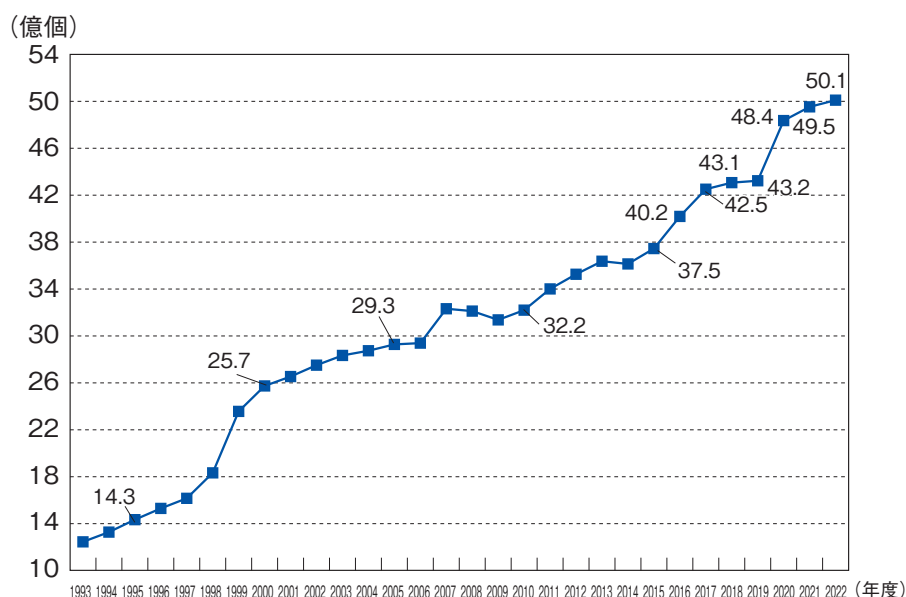
	1972	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007	2012	2017	2022
1位	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物
	1,351,437 26%	1,224,898 27%	1,384,250 27%	1,235,594 24%	1,341,565 22%	1,432,134 24%	1,124,142 21%	758,155 15%	594,739 14%	618,671 14%	653,729 17%
2位	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
	912,730 18%	762,652 17%	965,021 19%	917,171 18%	1,090,233 18%	948,961 16%	750,248 14%	621,017 13%	570,182 13%	502,682 11%	584,384 15%
3位	農林水産品	農林水産品	窯業品	農林水産品	窯業品	窯業品	食料工業品	機械	取り合せ品	取り合せ品	窯業品
	622,562 12%	442,836 10%	512,744 10%	445,908 9%	659,053 11%	565,010 9%	489,840 9%	491,497 10%	386,423 9%	422,798 10%	357,069 9%
4位	窯業品	窯業品	農林水産品	窯業品	機械	農林水産品	機械	食料工業品	農林水産品	食料工業品	機械
	463,675 9%	396,875 9%	415,149 8%	400,052 8%	429,724 7%	426,530 7%	447,009 8%	451,383 9%	380,229 9%	419,667 10%	342,547 9%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品	石炭・金属鉱工業用非金属鉱物	機械	機械	農林水産品	機械	農林水産品	農林水産品	食料工業品	機械	農林水産品
	298,381 6%	274,085 6%	297,503 6%	357,954 7%	414,992 7%	415,617 7%	433,014 8%	395,825 8%	365,733 8%	390,748 9%	321,964 8%
合計	5,203,418	4,456,443	5,171,623	5,204,257	6,101,706	6,065,384	5,339,487	4,932,539	4,365,927	4,381,246	3,825,996

資料：「自動車輸送統計調査」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、Eコマースの拡大などにより増加傾向にあり、2022年度は50.1億個となった。一方、国土交通省が大手宅配便事業者3社に対して2023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11.1%について再配達が発生しており、二酸化炭素排出量の増加や労働力不足の深刻化等、社会的な損失となっている。

また、宅配便の輸送手段として、貨物軽自動車による輸送需要が拡大していることと併せて、事業用貨物軽自動車による交通事故が急増しており、特に2016年から2022年にかけて、死亡・重傷事故件数は倍増している。

図表1-3-1-19 宅配便取扱実績の推移



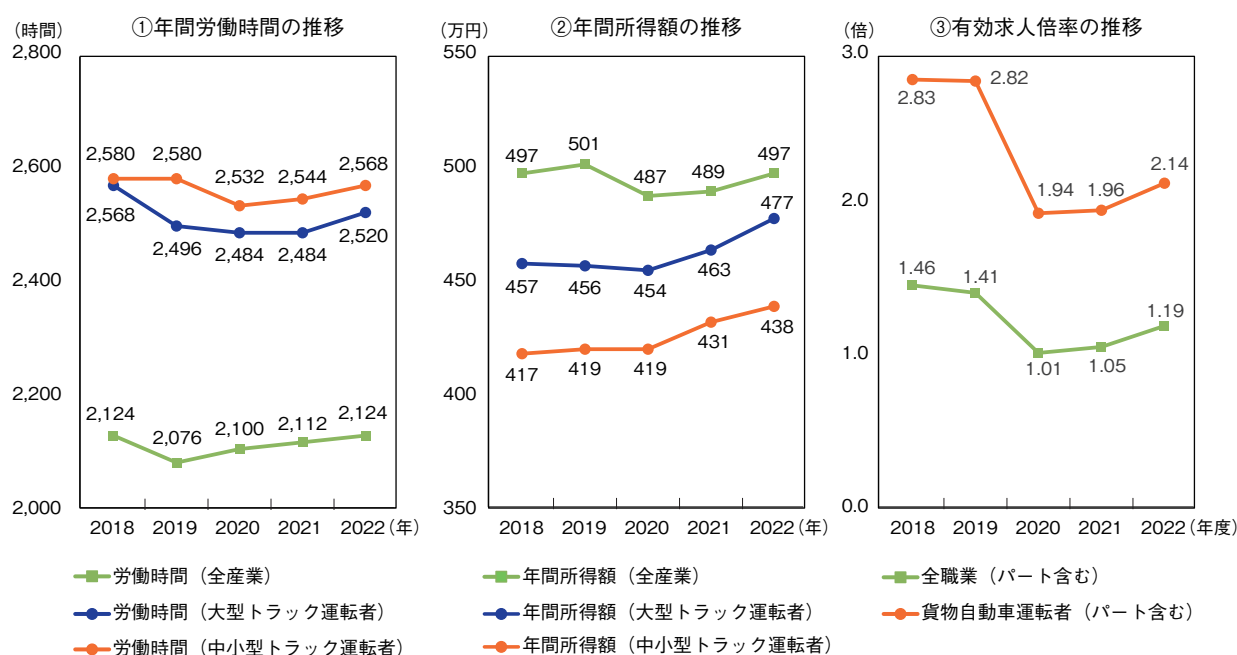
注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上

資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省物流・自動車局作成

物流は国民生活・経済を支える社会インフラである一方で、トラック運送業においては、全産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、有効求人倍率が高く、担い手不足が課題となっている。担い手不足解消のためには、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化、適正運賃の収受等により、労働時間や賃金等の労働条件を改善し、魅力ある職場づくりを行うことが急務となっている。

こうした中、2024年度からトラック運転者にも時間外労働の上限規制が適用されることに合わせて、運転者の総拘束時間を改善するため、2022年12月、改善基準告示が改正された。これらの法令を遵守し、トラック運転者の過重労働を防ぐことは、トラック運転者の健康確保や国民の安全確保、魅力ある職場づくりの観点から極めて重要である一方、時間外労働の上限規制等の適用により、トラック運転者1人当たりの労働時間が短くなることも想定される。この結果、我が国は、何も対策を講じなければ、物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。

図表1-3-1-20 トラック運転者の労働環境をめぐる現状



資料：年間労働時間の推移、年間所得額の推移は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、有効求人倍率の推移は、厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省物流・自動車局作成

第2節 鉄道交通

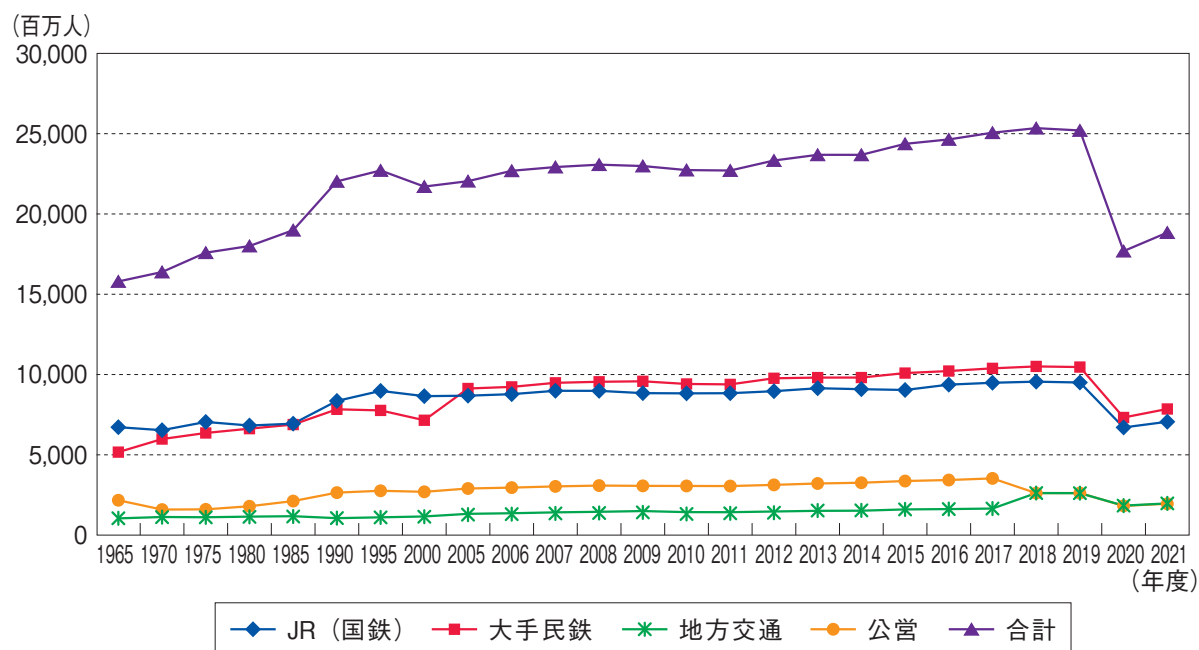
(1) 鉄道事業総論

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、2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、2021年度は対前年度比でやや増加している。

2021年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対2019年度比約25%減の約188億人、人キロベースでは対2019年度比約33%減の約2,901億人キロとなっている。

2024年3月末時点で全国に218者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者）とJR（6者）がそれぞれ約4割前後で多く、次に地方交通（175者）、都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11者）となっている。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5割を超え、大手民鉄の1.8倍以上となっている。

図表1-3-2-1 鉄道旅客輸送量（人ベース）の推移



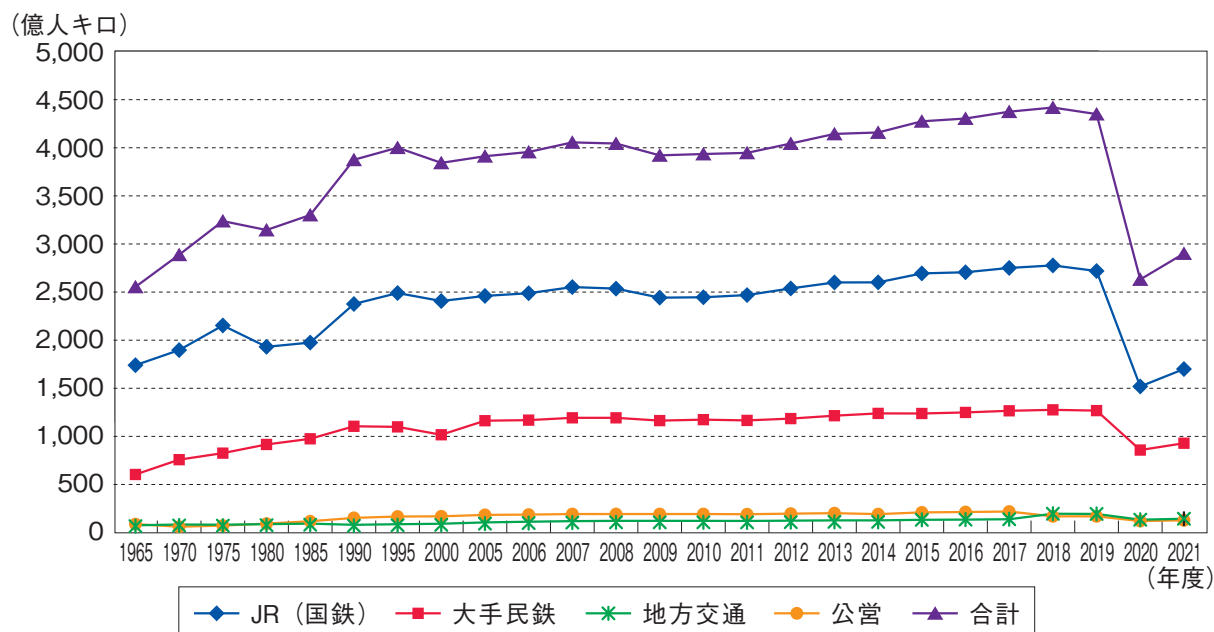
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

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



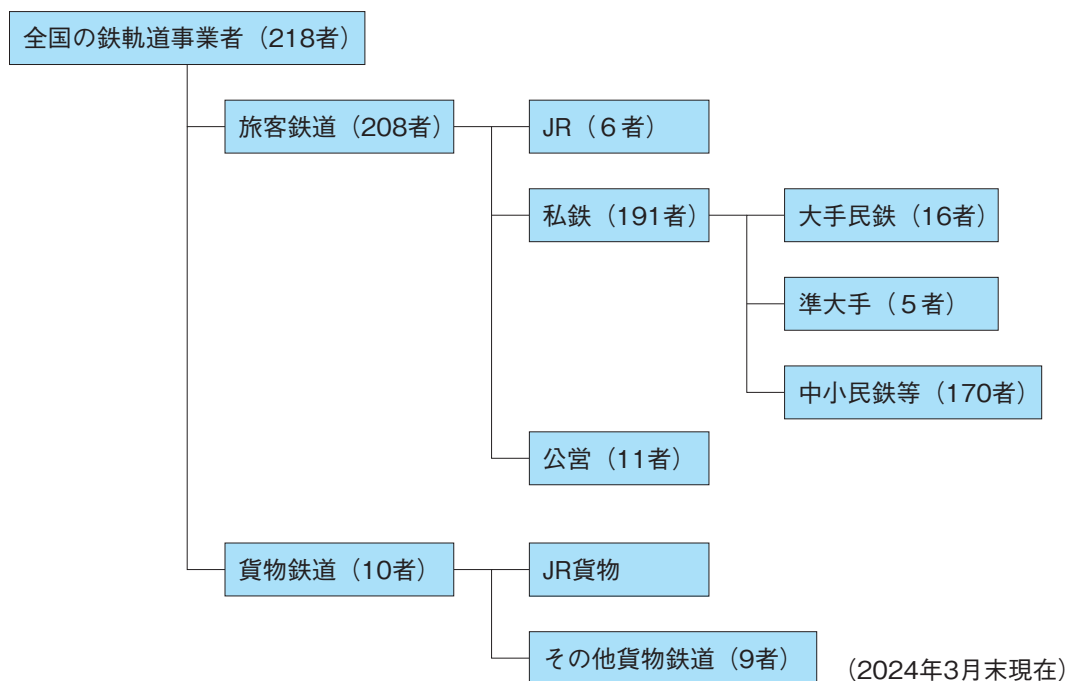
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

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：国土交通省鉄道局作成

(2) 幹線鉄道

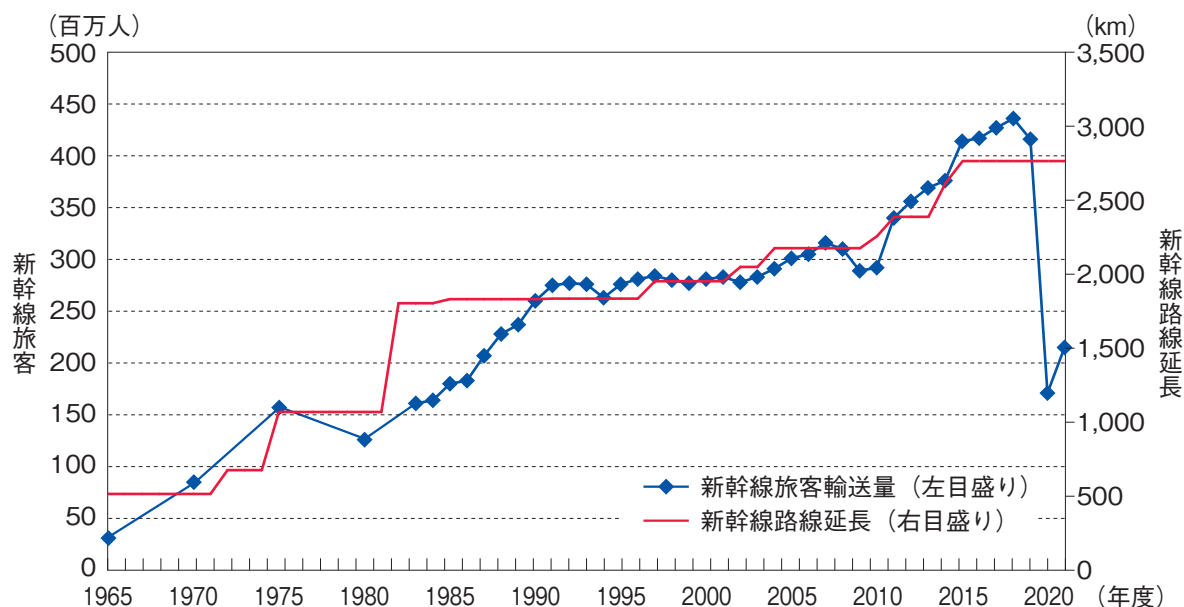
新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（1964年の東海道新幹線の開業以来、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道の二酸化炭素排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/6（2022年度））という優れた特性を持っている。

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、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、それ以外は路線の延伸にしたがっておおむね一貫して増加傾向にあった。

他方、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度の輸送量は人ベースで約1.7億人程度へと減少したが、2021年度の輸送量は約2.1億人と回復傾向にある。

図表1-3-2-4 新幹線の旅客輸送量と路線延長の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

b. 新幹線ネットワークの整備の動向

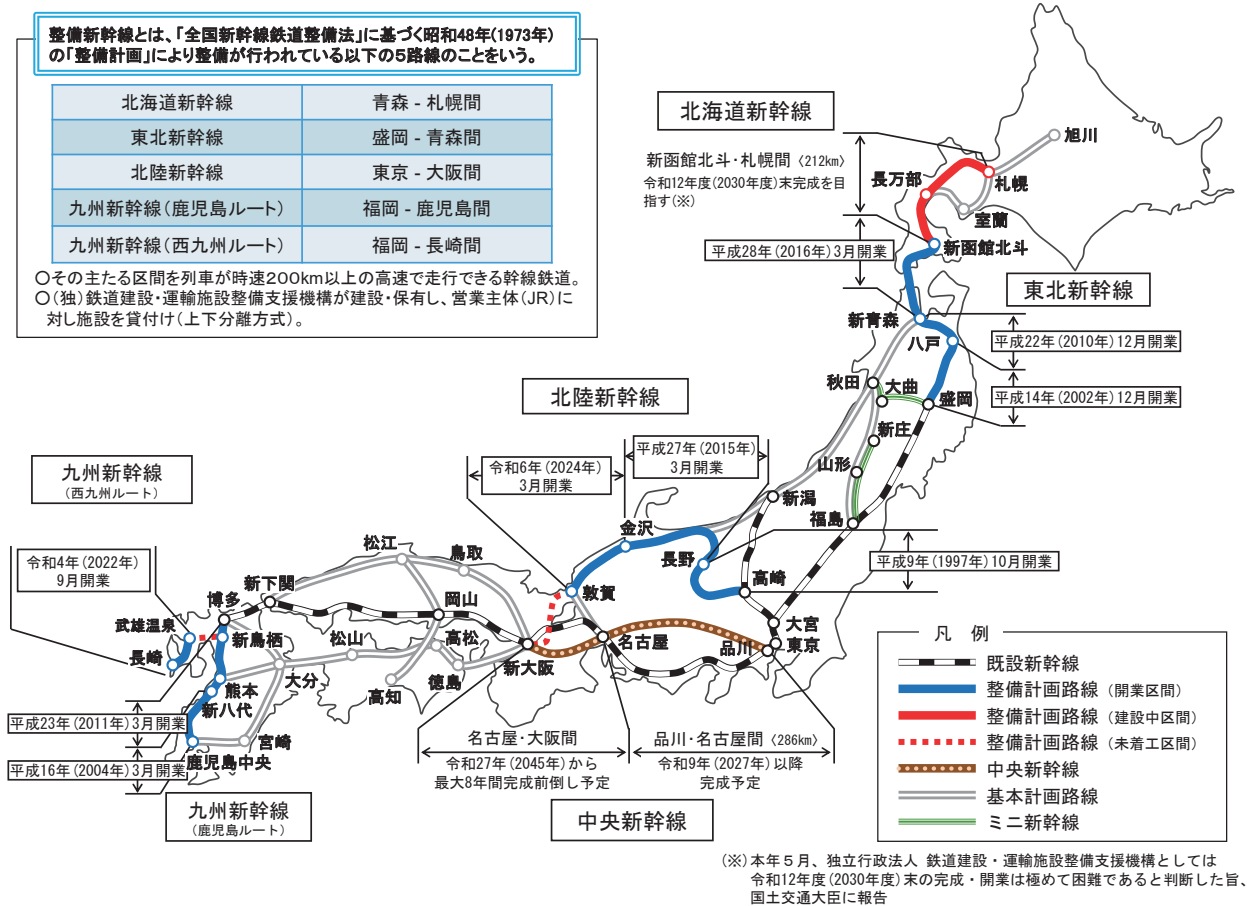
① 整備新幹線

新幹線ネットワークは、交流の促進、産業発展や観光立国、地方創生に重要な役割を果たすとともに、災害時の代替ルート確保など、国土強靱化の観点からも重要である。

「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た、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、これまで東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が開業しており、2024年3月には北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業した。

そのほか、「全国新幹線鉄道整備法」では、全国で計11路線が基本計画路線に位置付けられている。

図表1-3-2-5 全国の新幹線鉄道網の現状

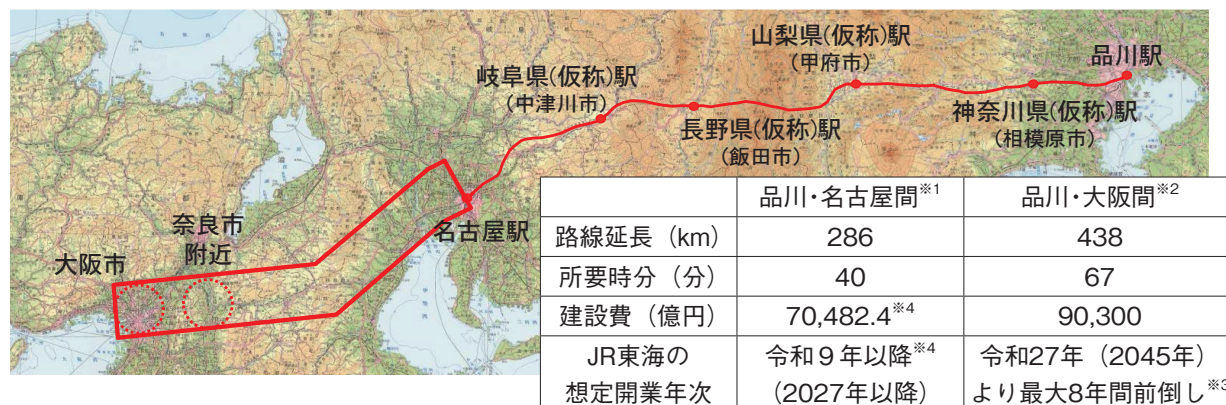


資料：国土交通省鉄道局作成

② リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を一つの圏域とする「日本中央回廊」を形成して日本経済を牽引するとともに、2024年10月に開業60周年を迎える東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。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効果をもたらす。

図表1-3-2-6 リニア中央新幹線の概要

〈中央新幹線の整備計画〉^{※5}

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	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	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

※1：中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(H26.10.17認可)による

※2：中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による

※3：財政投融资の活用による

※4：中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画変更(R5.12.28認可)による

※5：H23.5.26 国土交通大臣決定

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. 都市鉄道ネットワークの整備の動向

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おり、都市・地域交通年報等によると、2019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1,515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。

特に東京圏については、2016年4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都市鉄道のあり方」において、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等のプロジェクトが示されるとともに、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、東京圏における地下鉄ネットワークの在り方や東京メトロが果たすべき役割を踏まえた株式売却の在り方等が示されており、これら答申を踏まえた整備が進められている。

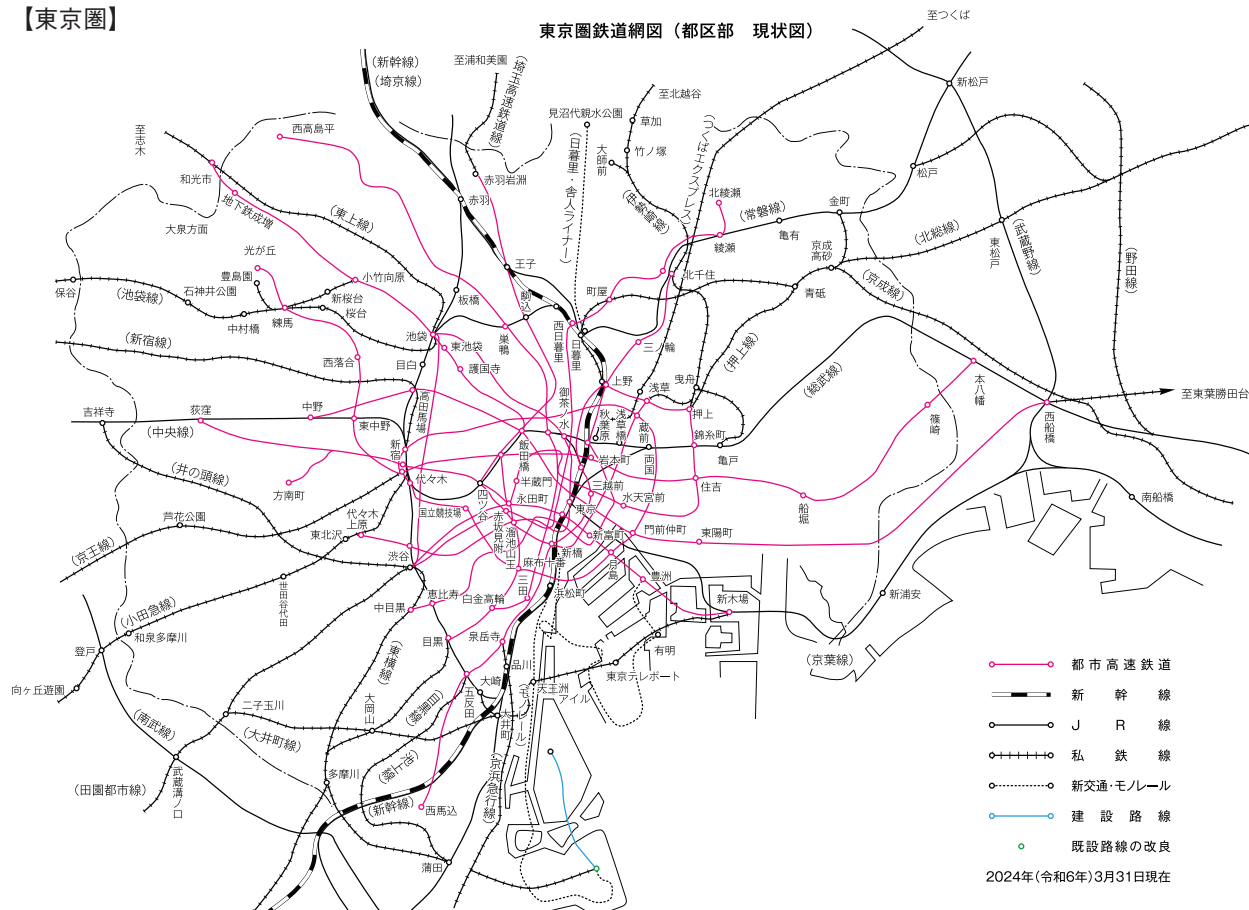
ここ5年程度の整備状況について見ると、2019年3月にはJR西日本おおさか東線が全線開業し、また、「都市鉄道等利便増進法」(平成17年法律第41号)を活用し整備を進めていた神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)については、同年11月に相鉄・JR直通線(西谷～羽沢横浜国大)が、2023年3月に相鉄・東急直通線(羽沢横浜国大～日吉)が開業した。さらに、同月、

福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）が開業したほか、2024年3月には、北大阪急行電鉄南北線（千里中央～箕面萱野）が延伸開業した。

また、既に事業化している路線として、現在、東京圏においてJR東日本羽田空港アクセス線（東京貨物ターミナル～羽田空港）、東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び同南北線（品川～白金高輪）、大阪圏においてなにわ筋線（大阪～JR難波、南海新今宮）及び北港テクノポート線（コスモスクエア～夢洲）等の事業が進められている。

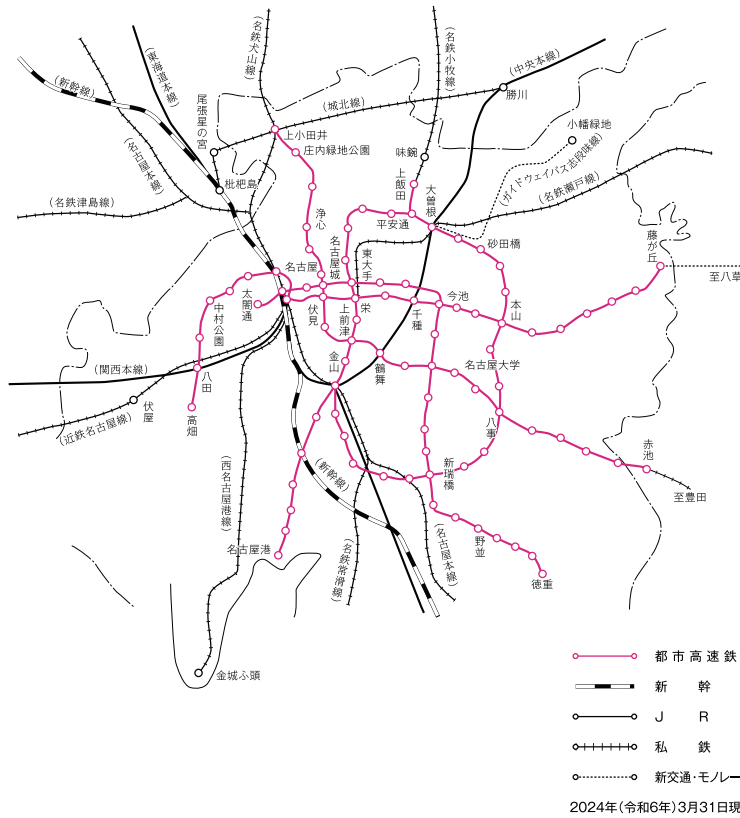
図表1-3-2-7 三大都市圏の都市鉄道網の現状

【東京圏】



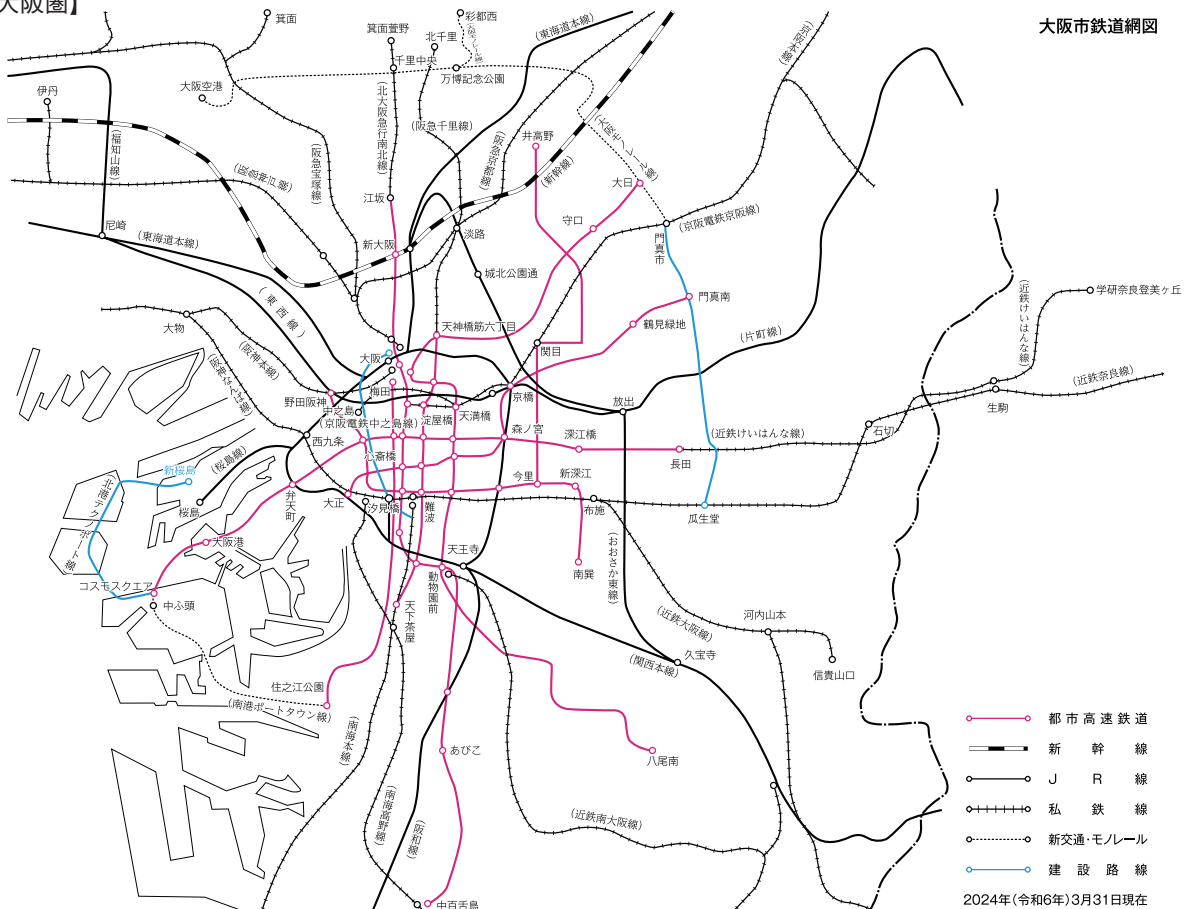
【名古屋圏】

名古屋市鉄道網図



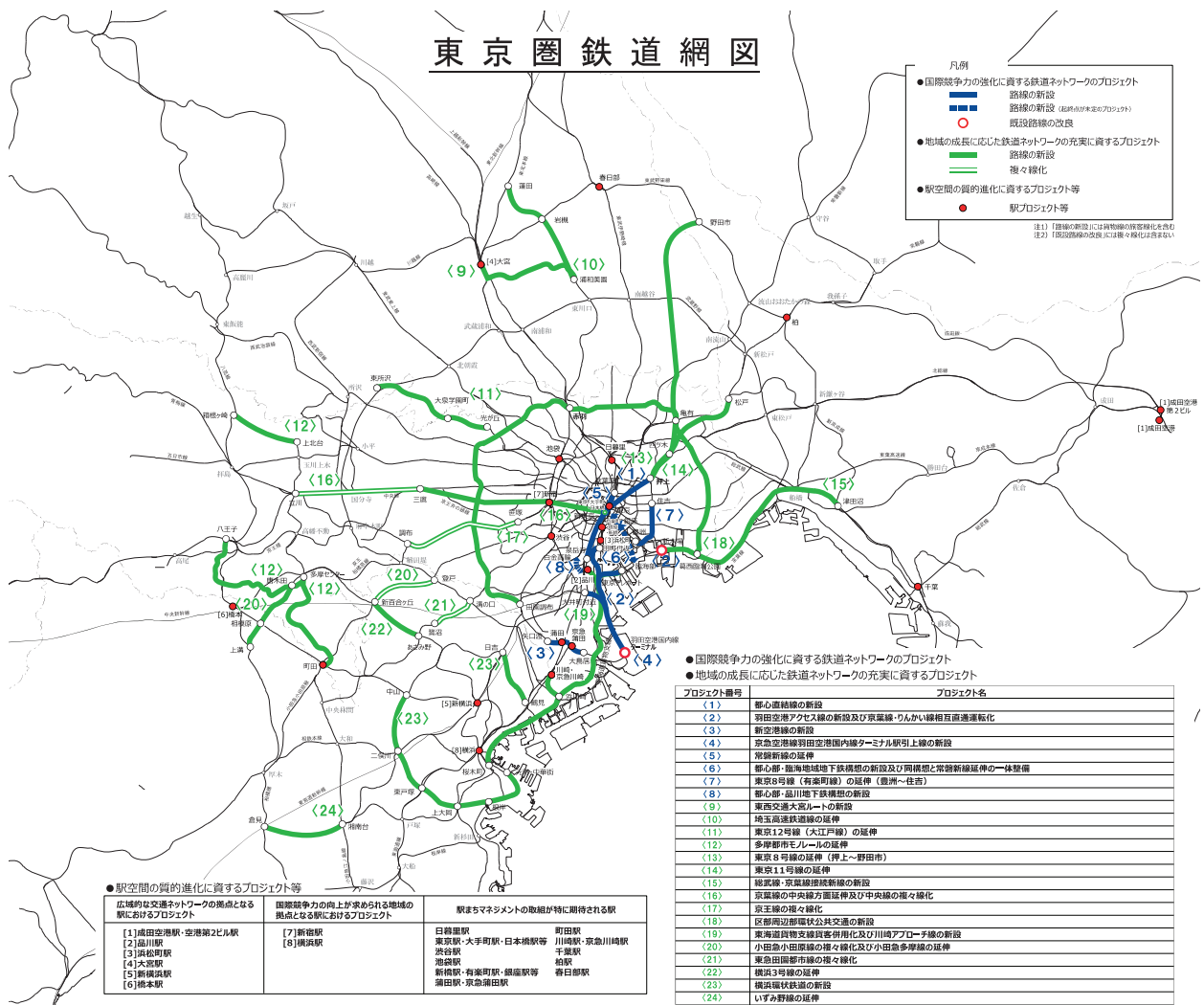
【大阪圏】

大阪市鉄道網図



資料：「数字でみる鉄道2023」から国土交通省鉄道局作成

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。

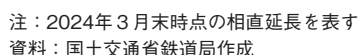
① シームレス化

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。

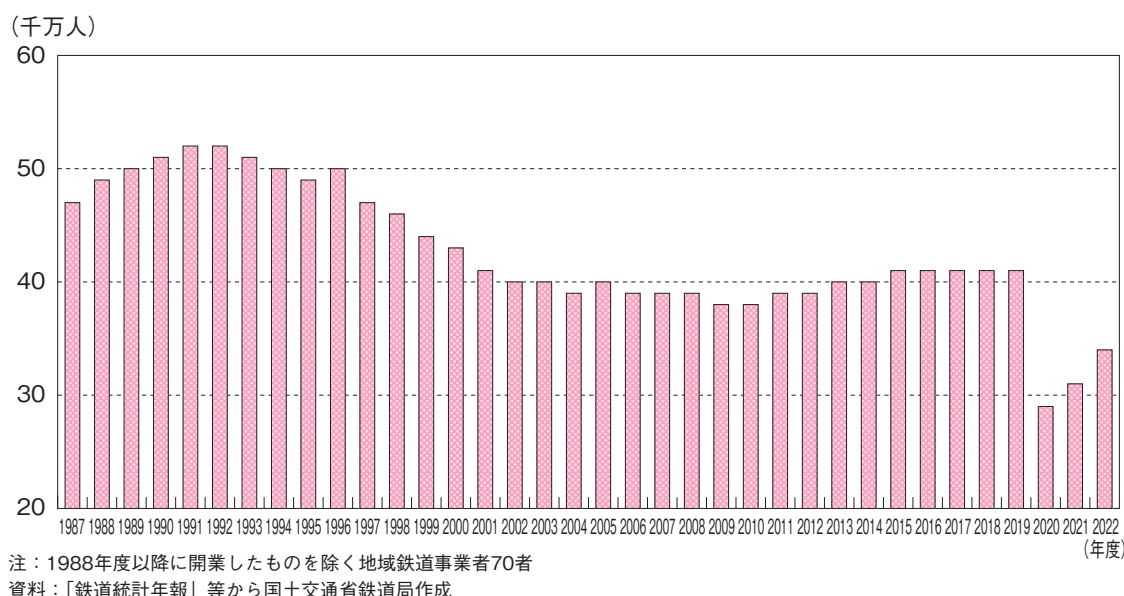
代表例として東京圏の状況を見ると、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び大江戸線を除く全ての路線で、郊外鉄道との直通運転が実施されており、東京圏の相互直通路線延長は約958キロメートルと、東京圏の鉄道総延長の約39%を占めている。

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。

相互直通運転の現状



図表1-3-2-10 地域鉄道の輸送人員の推移



b. 鉄道特性の発揮に課題のある路線の状況

一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及などにより輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が生じており、路線の廃止の動きも見られる。

特に、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在り方などについて、地域の関係者への説明・協議を行っており、一部路線の廃止が行われ、また、根室線の一部（富良野～新得）については、2024年4月1日に廃止することが決定されている。

これらの廃止された線区においては、新たな交通体系としてバス路線が整備され、病院や商業施設への立寄りや増便など、実際に利用する地域住民のニーズにきめ細かく対応している。

また、日田彦山線は、2017年の九州北部豪雨により大きな被害を受けたが、地域の関係者による議論を重ね、彦山駅から宝珠山駅までの14.1kmを専用道区間とする日田彦山線BRT（添田・日田間）として2023年8月に開業した。

図表1-3-2-11 最近廃止となった区間

事業者	区間		延長 (km)	廃止時期
J R 北海道	石勝線	新夕張駅～夕張駅	16.1	2019.4.1
J R 東日本	気仙沼線	柳津駅～気仙沼駅	55.3	2020.4.1
J R 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	鶴川駅～様似駅	116.0	2021.4.1
J R 北海道	留萌線	石狩沼田駅～留萌駅	35.7	2023.4.1
J R 北海道	根室線	富良野駅～新得駅	81.7	2024.4.1

注：経営移管した路線、貨物路線等の廃止を除く。

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、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おり、2023年8月には、新規路線として芳賀・宇都宮LRTが開業した。

現在、国内では19者の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。



芳賀・宇都宮LRT

(5) 貨物鉄道

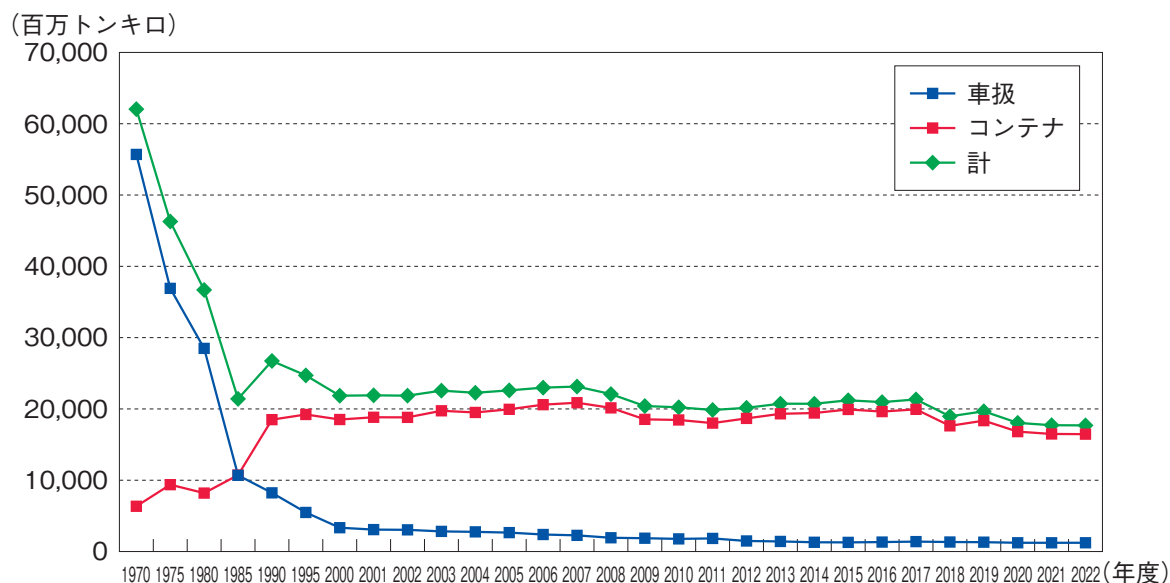
鉄道貨物輸送量は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで大きく減少し、その後はおおむね横ばいであったが、近年においては豪雨災害や新型コロナウイルス感染症による影響等により、減少傾向となっている。

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。

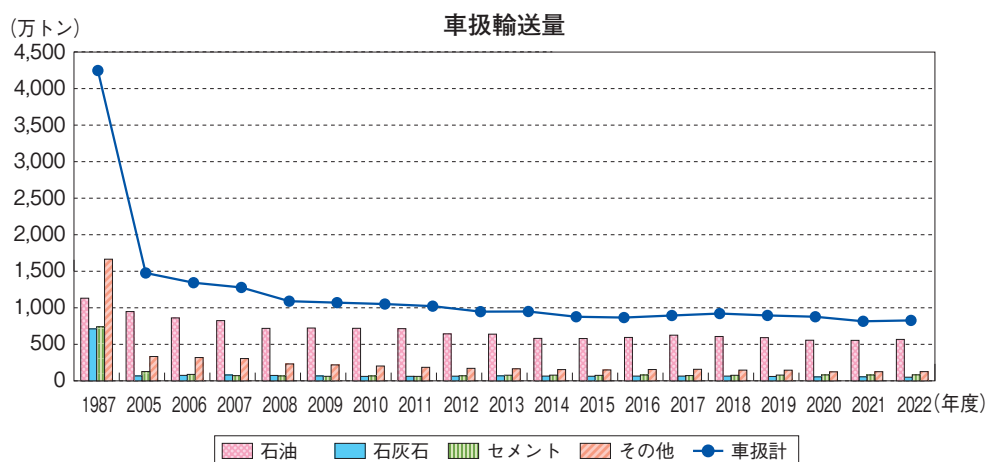
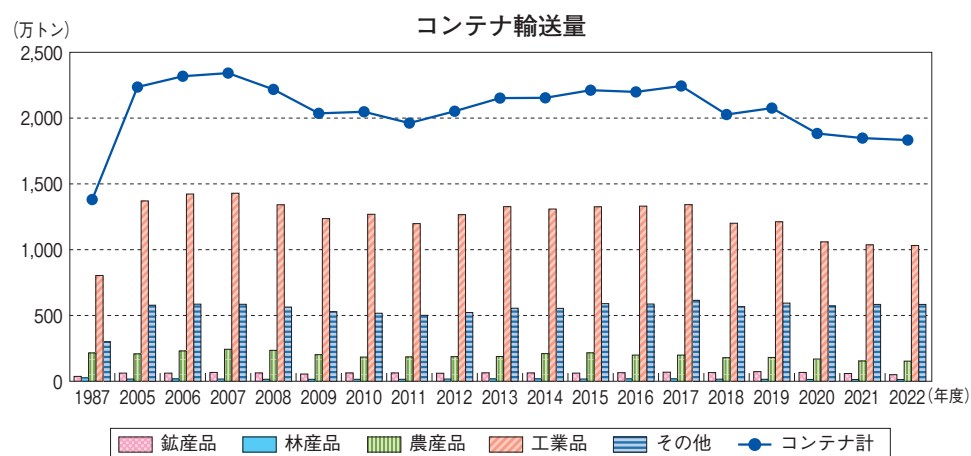
コンテナ輸送は、直近ではEコマースの拡大により宅配便等を中心とする積合せ貨物が堅調に推移している一方で、需要減により紙パルプ等の工業品は大きく減少傾向にある。全体として、近年増加している貨物を取り込みつつあるものの、鉄道貨物輸送が得意としてきた重量物の減少に伴う輸送量の減少分を埋めるには至っていない。また、車扱輸送は、かつては鉄道貨物輸送の中心だったが、コンテナ輸送への転換等により、輸送量は減少傾向にある。

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1-3-2-12 JR貨物輸送量の推移



図表1-3-2-13 貨物主要物資別輸送量の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

第3節 海上交通

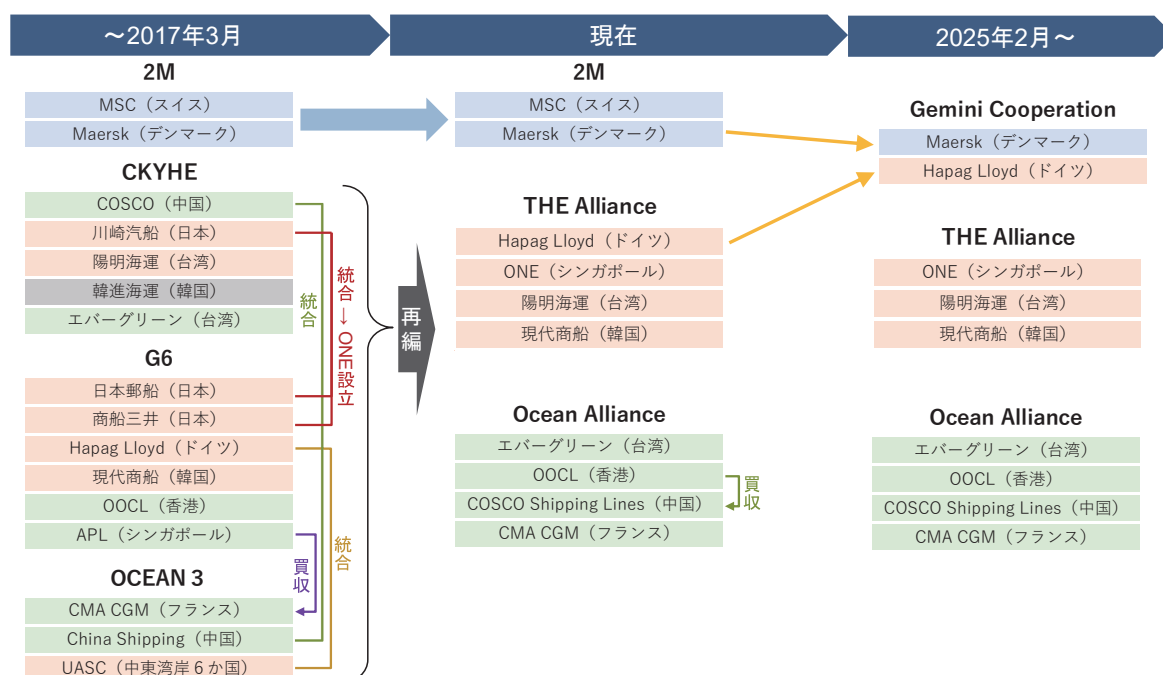
(1) 海上交通ネットワーク

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。

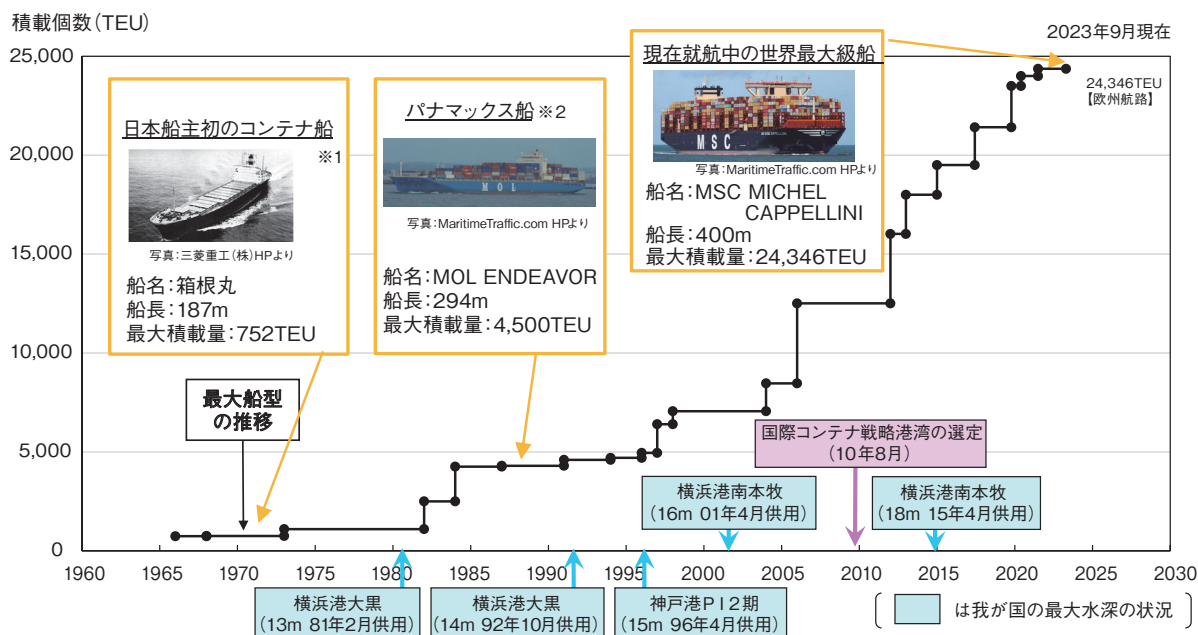
世界のコンテナ船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返しており、2024（令和6）年3月現在、3大アライアンスが形成され、2025年にもアライアンスの再編が行われることが発表されている。我が国の海運大手3社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、定期コンテナ船事業を統合し、合併会社オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）を設立、2018年4月からサービスを開始している。このような中で、世界の各船社はスケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上輸送におけるコンテナ船の大型化を進めてきた。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、2023年9月末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 世界の船社によるアライアンスの再編



資料：船社HP、Alphaliner等から国土交通省港湾局作成（2024年3月現在）

図表1-3-3-2 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 新パナマ運河供用開始(2016年6月)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)。

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。

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等から国土交通省港湾局作成

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ほとんど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、2022年は合計8.8億トンのうち、エネルギー資源が4.7億トンで53%⁵、工業原料が1.3億トンで15%⁶、生活物資が0.8億トンで9%⁷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2.6億トンのうち、金属機械工業品⁸が1.4億トンで54%、化学工業品⁹が0.6億トンで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。

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、船舶交通が輻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9割が通航する極めて重要な海峡となっている。また、紅海は、スエズ運河につながる重要な航路であるが、ホーシー派による船舶に対する攻撃などを受けて、国内外の多くの海運会社が紅海の航行を停止し、喜望峯回りの航行を余儀なくされるなど、国際物流にも影響が生じている。

5 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

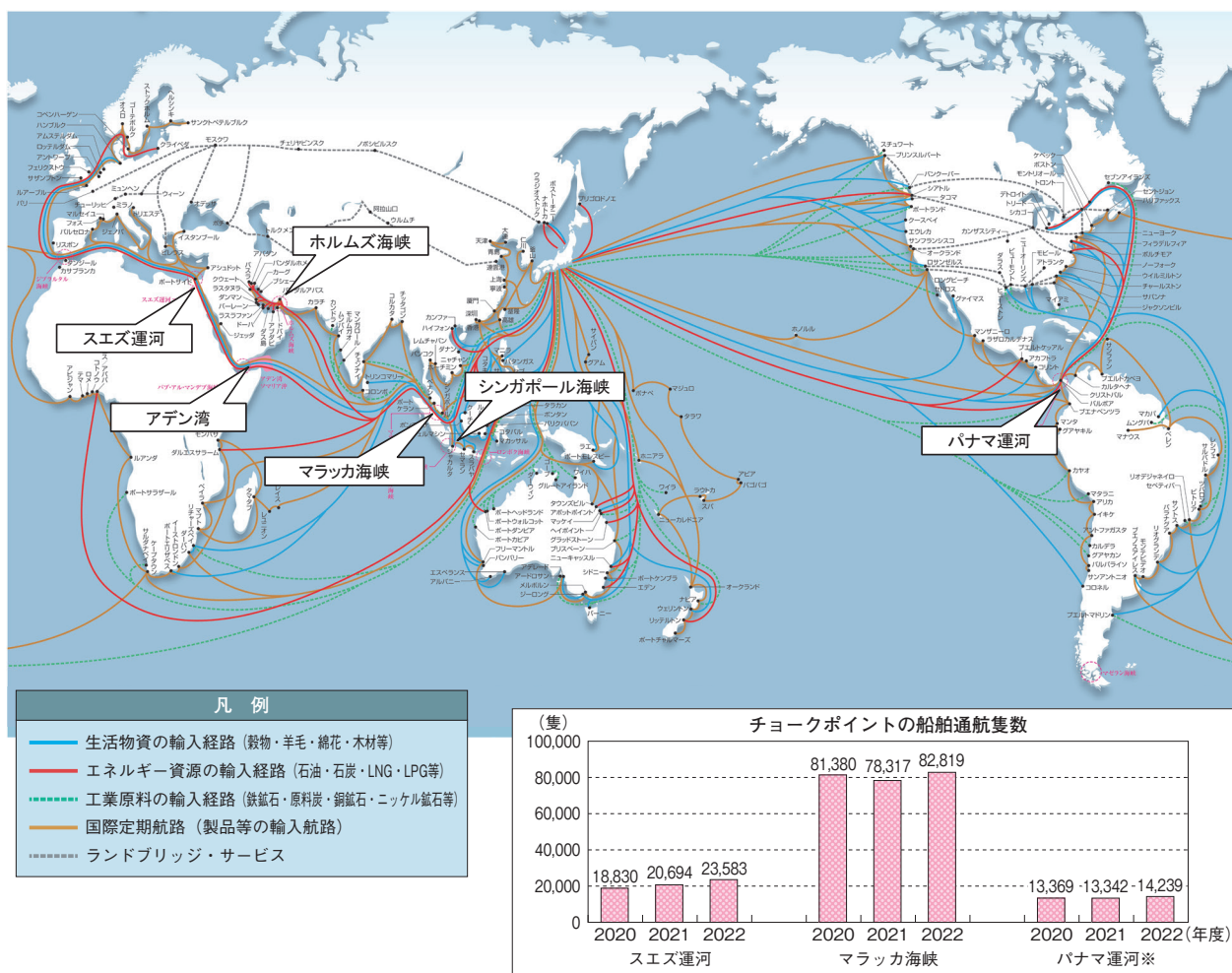
6 工業原料: ここでは、港湾統計の品種分類における鉄鉱石、金属鉱、りん鉱石、石灰石、原塩、非金属鉱物を合計した値

7 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

8 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。

9 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。

図表1-3-3-3 エネルギー資源等の輸入経路と、チョークポイントの船舶通航隻数



資料：世界地図及び輸入経路は、日本船主協会、日本海事センター「SHIPPING NOW 2023-2024」から、チョークポイントの船舶通航隻数は、スエズ運河HP、日本財団資料、パナマ運河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。1990年には、コンテナ取扱個数で世界のトップ20に3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。さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、北米西岸を中心とする港湾混雑等により船舶の運航スケジュールに乱れが生じ、外航コンテナ船社による、運航スケジュールの正常化に向けた更なる寄港地の絞り込みが行われた結果、国際基幹航路の日本への寄港

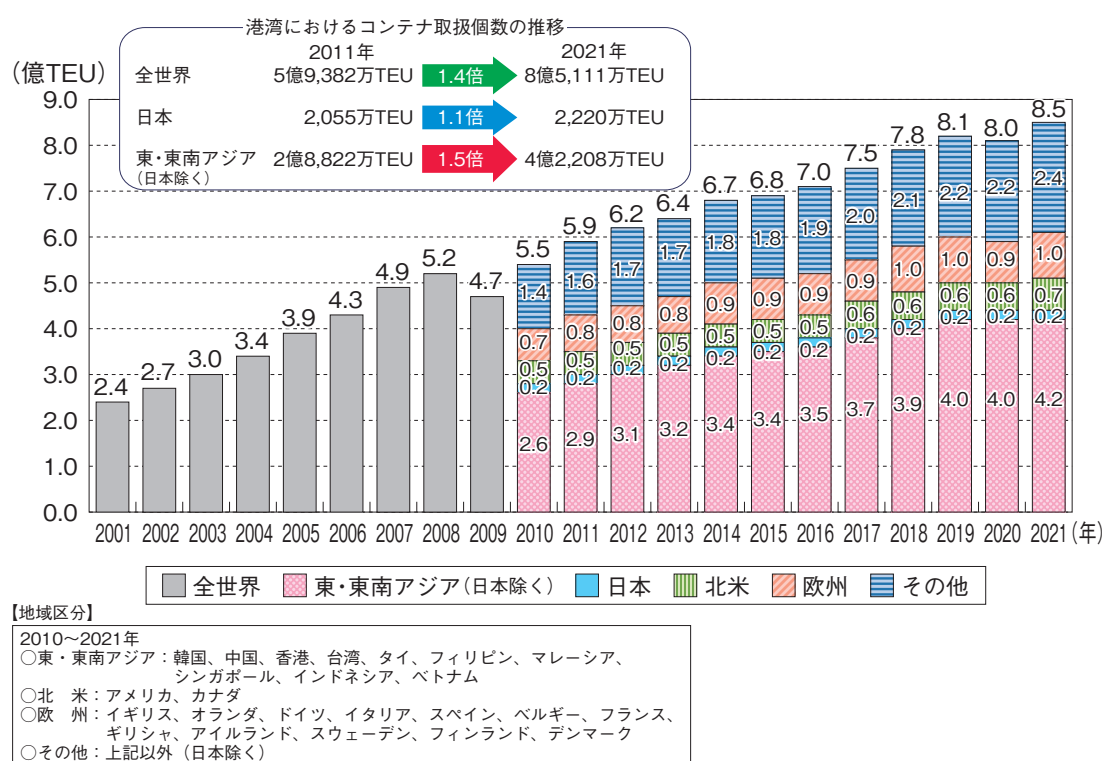
数が減少した。

このような状況を踏まえ、サプライチェーンの強靱化・安定化に向けて、国際基幹航路の維持・拡大に、より一層取り組む必要がある。

d. 名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を受けた対応

2023年7月4日、名古屋港の五つのコンテナターミナルにおけるコンテナの積みおろし作業、搬入・搬出等を一元的に管理する名古屋港統一ターミナルシステム（NUTS）が、不正プログラムの一種であるランサムウェアに感染して停止し、約3日間にわたり名古屋港のコンテナの搬入・搬出が停止する等物流に大きな影響を及ぼすこととなった。これを踏まえ、港湾における情報セキュリティ対策を行うことが喫緊の課題となっている。

図表1-3-3-4 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

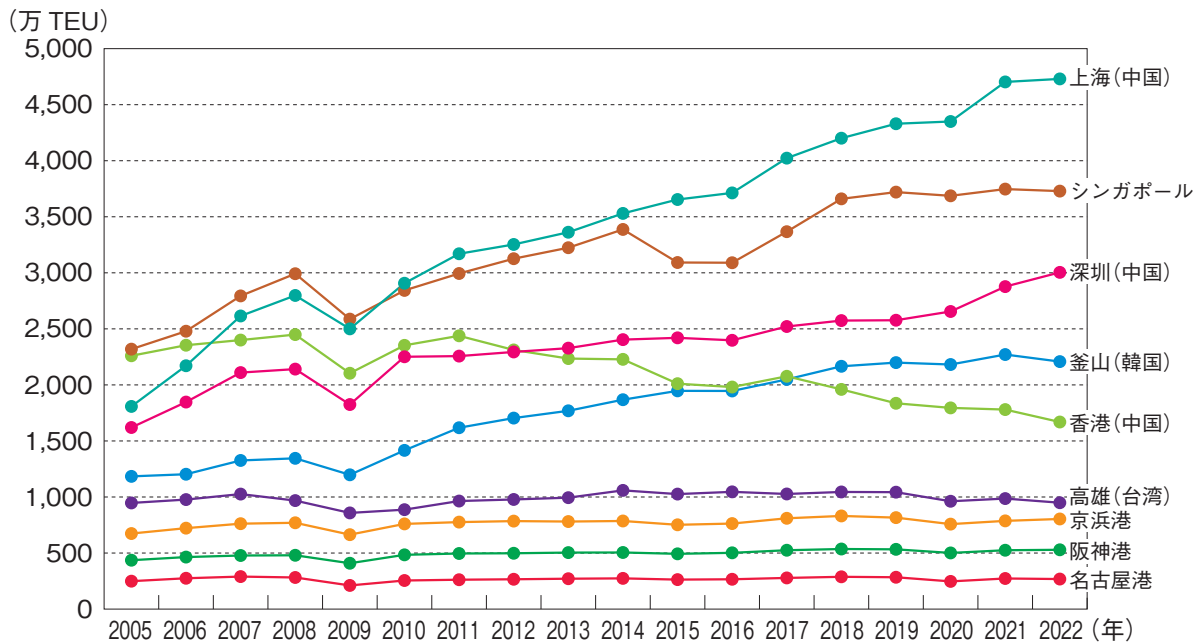


注1：TEU(twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格（ISO規格）の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。

注2：外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はUNCTAD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。

資料：UNCTAD(Container port throughput,annual, Review of Maritime Transport) から国土交通省港湾局作成

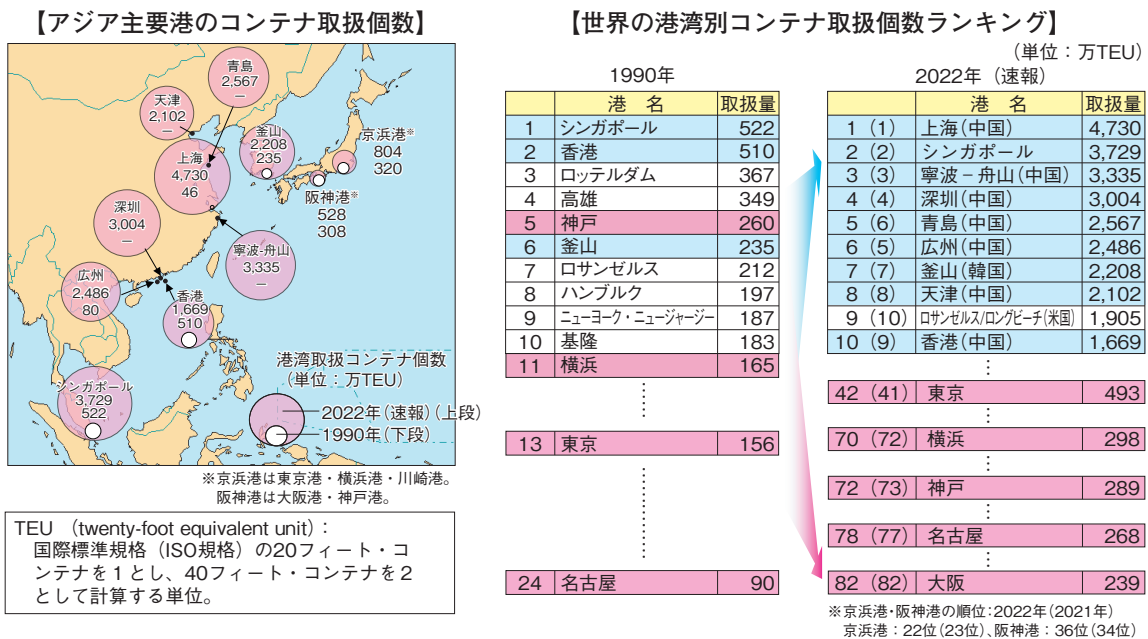
図表1-3-3-5 アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移



注：外内貿を含む数字。

資料：海外は、CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook、Lloyd's List、国内は、港湾統計（年報）から国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-6 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

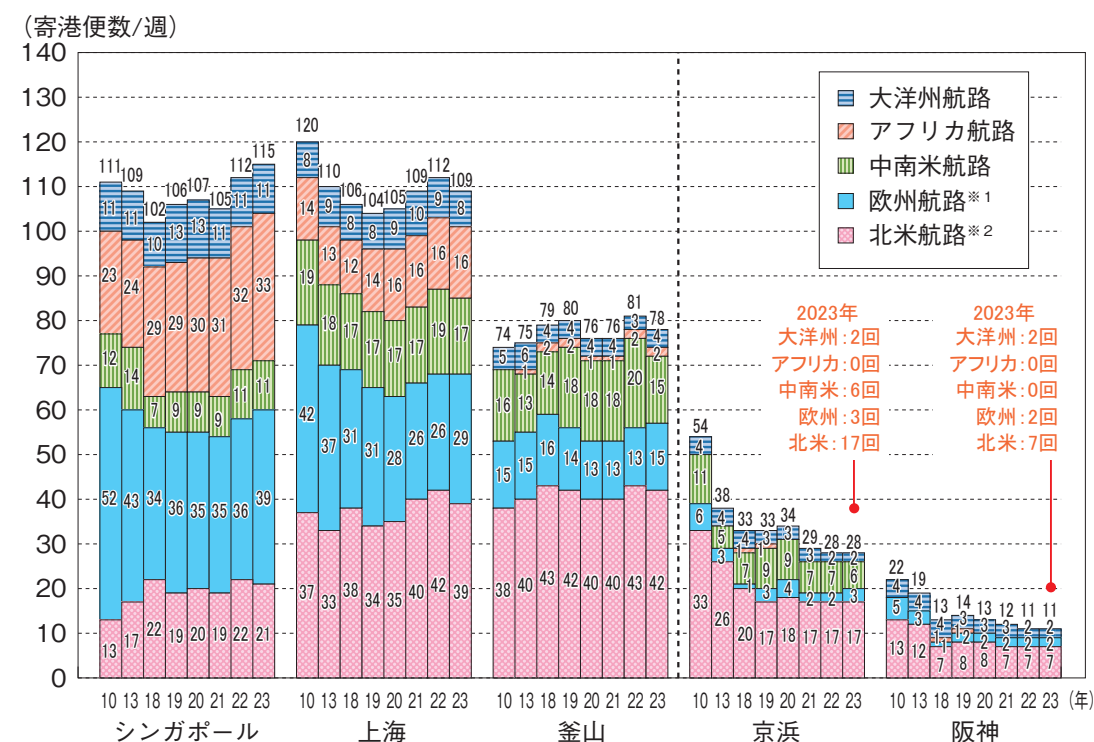


注：数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける（ ）内は2021年の順位。

なお、2022年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。

資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook、Lloyd's list、港湾管理者調べから国土交通省港湾局作成。

図表1-3-3-7 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：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

(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、船用工業、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」が形成されており、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値に加え、相互の競争や連携によって総体としてより大きな雇用・経済効果を創出している。

(3) 外航

a. 外航海運事業（貨物輸送）

① 外航海運事業の事業環境

2022年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量（速報値）は、輸出が427万TEU（対前年比約9.6%減）、輸入が658万TEU（対前年比約1.5%増）となった。なお、専用船や荷動き量については、本節（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¹⁰

2022年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送¹¹の合計で9.3億トン（対前年比約5.3%増）であり、世界の海上荷動量の約7.8%を占めている。また、我が国商船隊の隻数は2,206隻（対前年比77隻減）となっている。

我が国の外航海運事業者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（我が国の外航海運事業者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に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285隻（対前年比12隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は12.9%（対前年比約0.9ポイント増）となっている。また、我が国商船隊のうち外国船舶については1,921隻（対前年比89隻減）となっており、パナマ籍のものが1,171隻で最も多い。

b. 外航旅客定期航路等

日本発着の外航旅客定期航路は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2020年3月以降、全航路が旅客運送を休止していたが、水際措置の見直しにより2022年11月から順次旅客運送が再開された。2024年3月時点では、韓国との間に6航路（共同運航1航路を含み、7社で運航）が就航している。また、2022年における利用者数は6,222人で、このうち、日本人が2,461人、外国人が3,761人であり、割合で見ると日本人が39.6%、外国人が60.4%となっている。

c. 外航クルーズ

① 日本人のクルーズの利用状況

2022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、約2,040万人（前年比329%増）と、新型コロナウイルス感染症の影響から回復傾向にある。日本企業4社による国内クルーズの日本人乗客数も4.5万人（同222%増）と、同じく回復傾向にある。

② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

2023年の訪日クルーズ旅客数は35.6万人（前年ゼロ）、我が国港湾へのクルーズ船の総寄港回数は、1,854回（前年722回）となった（速報値）。

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「みなとオアシス」として登録している（2024年3月31日時点、160か所）。

d. 外航船員

外航日本人船員の数、近年、横ばい傾向にあり、2022年時点で約2,100人となっているが、我が国の外航海運事業者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。

外国船舶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。

10 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船舶のみならず、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）した外国船舶も合わせた概念。

11 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

(4) 内航

a. 内航海運事業（貨物輸送）

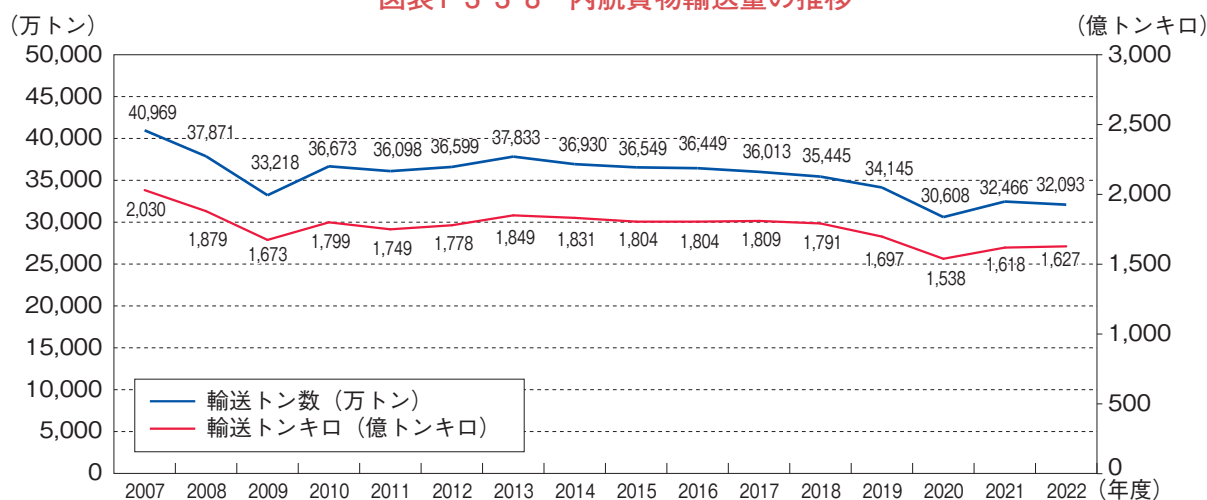
内航貨物輸送量は、2020年度に落ち込みを見せたが、2022年度は、2020年度比で輸送トンベースでは4.9%増加、輸送トンキロベースは5.7%増加、前年度比では、輸送トンベースでは1.1%減少、輸送トンキロベースでは0.5%増加となった。

主要な輸送品目別に見ると、石炭、石灰石の輸送量は長期的にほぼ横ばいであり、鉄鋼、砂利・砂・石材の輸送量は長期的に減少傾向が続いている一方で、長期にわたり減少傾向にあった石油製品が2020年度比で19%増加しているほか、セメントも前年度比で増加している。

内航海運業者数は、2023年4月1日時点で3,103事業者（うち、休止事業者291者）であり、そのうち99.7%は中小企業となっている。

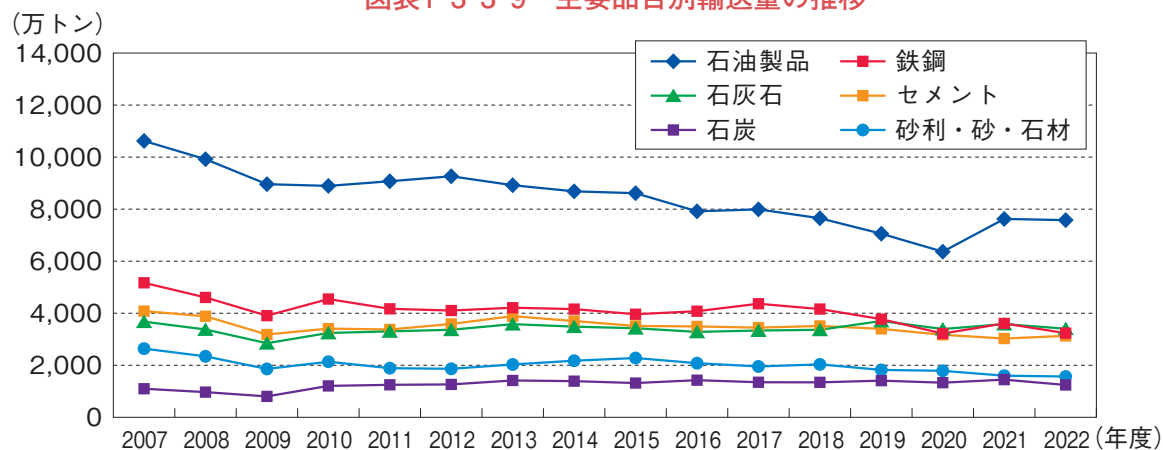
内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が0.8%減少した一方で、総トン数は15.8%増加しており、船舶の大型化（1隻当たりの平均総トン数は16.7%増の785総トン（2022年度））が進んでいる。

図表1-3-3-8 内航貨物輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計調査」等から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-9 主要品目別輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計調査」から国土交通省海事局作成

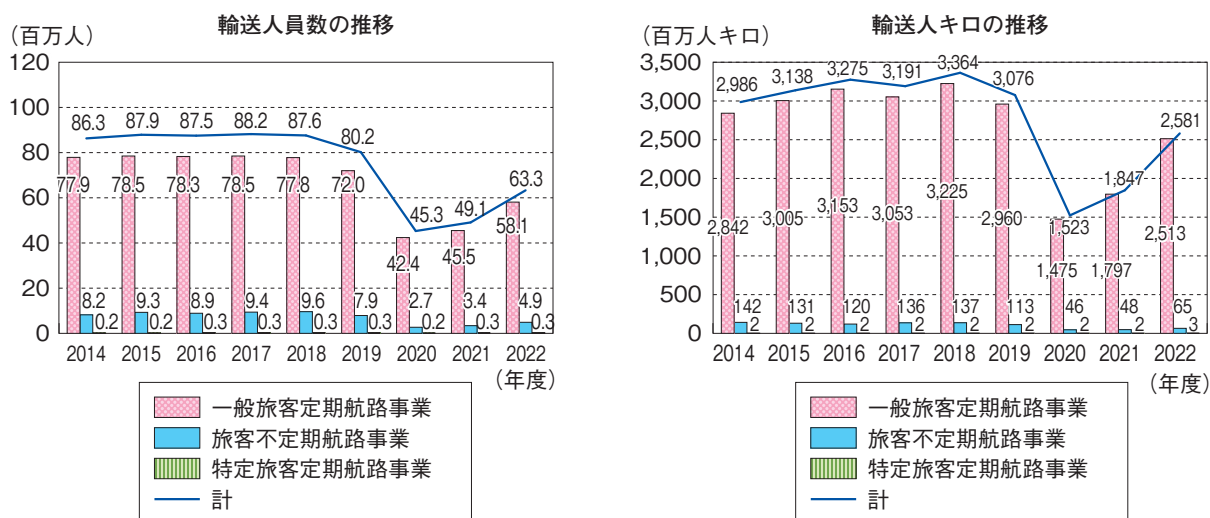
b. 内航旅客船事業

① 内航旅客船事業の現況

内航旅客輸送量は近年の新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んでいたが、2022年度は人ベースでは6,330万人、人キロベースでは25億8,100万人キロと、2021年度より増加している。

旅客船事業は、2023年4月1日時点で、917事業者（対前年比28事業者減）によって経営され、これに就航している船舶は2,100隻（対前年比93隻減）となっている。

図表1-3-3-10 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。

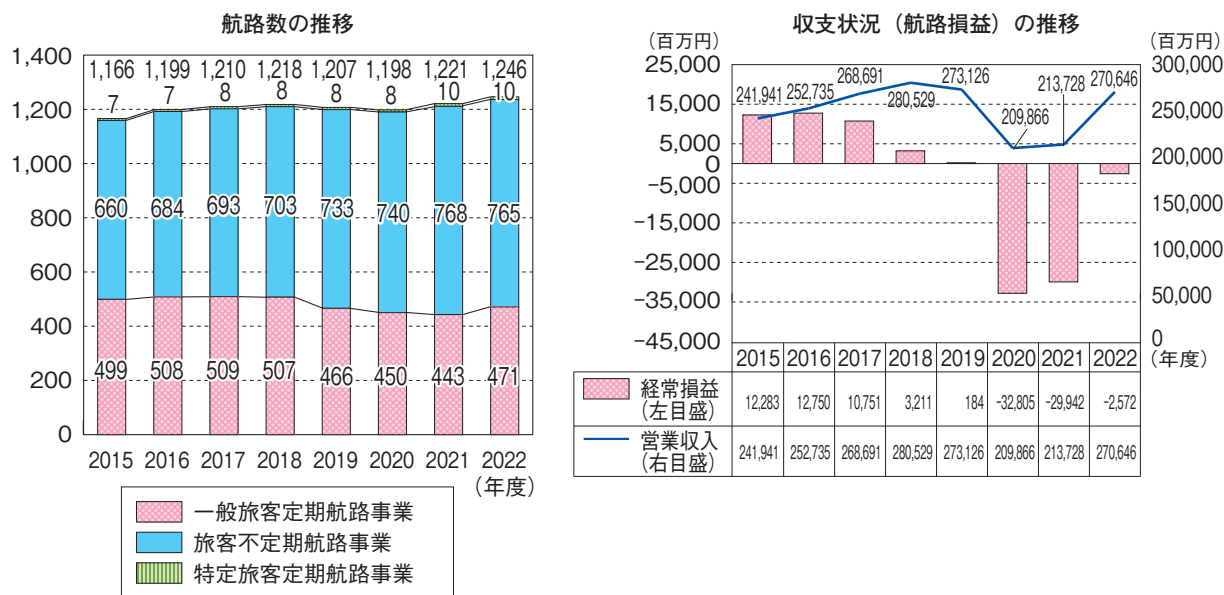
注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じて運送される特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。

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1-3-3-11 旅客航路事業の航路数と収支状況（航路損益）の推移



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。

資料：国土交通省海事局作成

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2022年度の航路数は1,246航路（対前年度比25航路増）であり、営業収入は約2,706億円（対前年度比約569億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、3期連続の赤字となり、経常収支率は99.1%となっている。

② 離島航路

島と島、島と本土を結ぶ離島航路は、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。2023年4月1日時点の離島航路数は283航路、就航船舶は527隻（約18万総トン）である。離島航路事業の約1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2022年度の経常収支率は91.8%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、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（2024年3月末現在の補助対象航路：126航路）。

③ 知床遊覧船事故対策

2022年4月23日、北海道知床において、小型旅客船「KAZU I」が沈没し、乗客24名・乗員2名の計26名が死亡・行方不明となる、我が国では近年類を見ない重大事故が発生した。二度とこのような事故を起こさないよう、旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、有識者からなる「知床遊覧船事故対策検討委員会」が設置され、同委員会での検討の結果、再発防止策として同年12月22日に「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられた。

この内容を踏まえ、事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上、行政処分・罰則の強化等のために必要な法律改正事項を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律」（令和5年法律第24号）が2023年4月に成立し、関係する政省令等の整備や監査の強化等が進められているところであり、引き続き旅客船の安全・安心対策に取り組んでいくこととしている。

c. 内航船員

内航船員の数、近年増加傾向にあり、2022年時点で約2.8万人となっている。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。

第4節 航空交通

(1) 航空交通ネットワーク

a. 空港の整備・運営状況

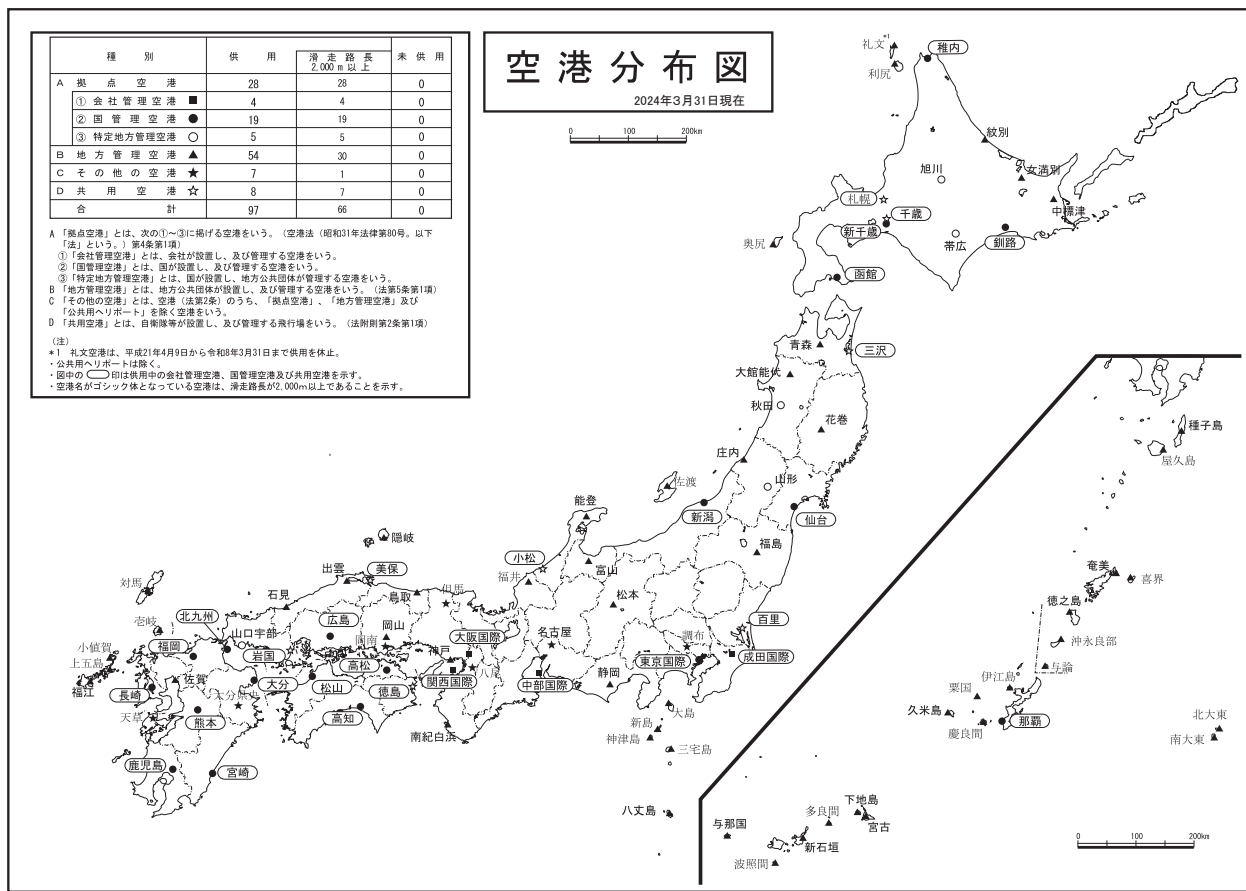
我が国の空港は、拠点空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークの拠点となる空港）、地方管理空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークを形成する上で重要な役割を果たす空港）の大きく2類型に分類され、空港数の合計は82である。その他の空港や自衛隊等が設置・管理する共用空港も加えると、我が国全体の空港数は97である。

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）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同年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同年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空港については同年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（羽田空港）及び成田国際空港）の航空ネットワーク

首都圏空港は、訪日外国人旅行者の増加、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。

2022年度は、国内線旅客数の32%、国内航空貨物取扱量の41%を首都圏空港が占め、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66%、国際航空貨物取扱量の74%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。

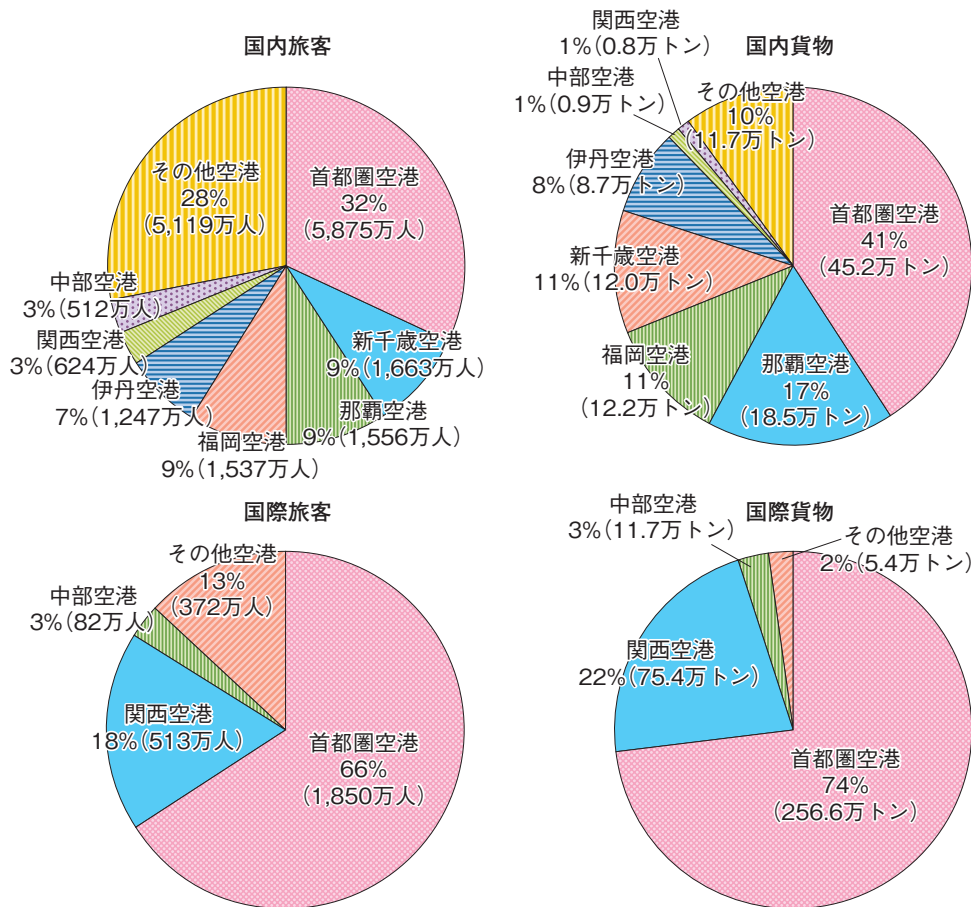
発着回数（2022年）について、首都圏空港は55万回となっており、アジア諸国の主要空港のいずれよりも多い。（ソウル（35万回）、上海（33万回）、北京（26万回）、シンガポール（22万回）、香港（15万回））

国際線就航都市数（2023年夏ダイヤ期首）についても、新型コロナウイルス感染症の影響から回復傾向にあるところ、首都圏空港は89都市となっており、アジア諸国の主要空港のうち、香港（87都市）、北京（57都市）、上海（52都市）より多いが、シンガポール（123都市）、ソウル（119都市）より少ない。

国際航空旅客数（2022年）について、首都圏空港はアジア諸国の主要空港の中で、3位である。

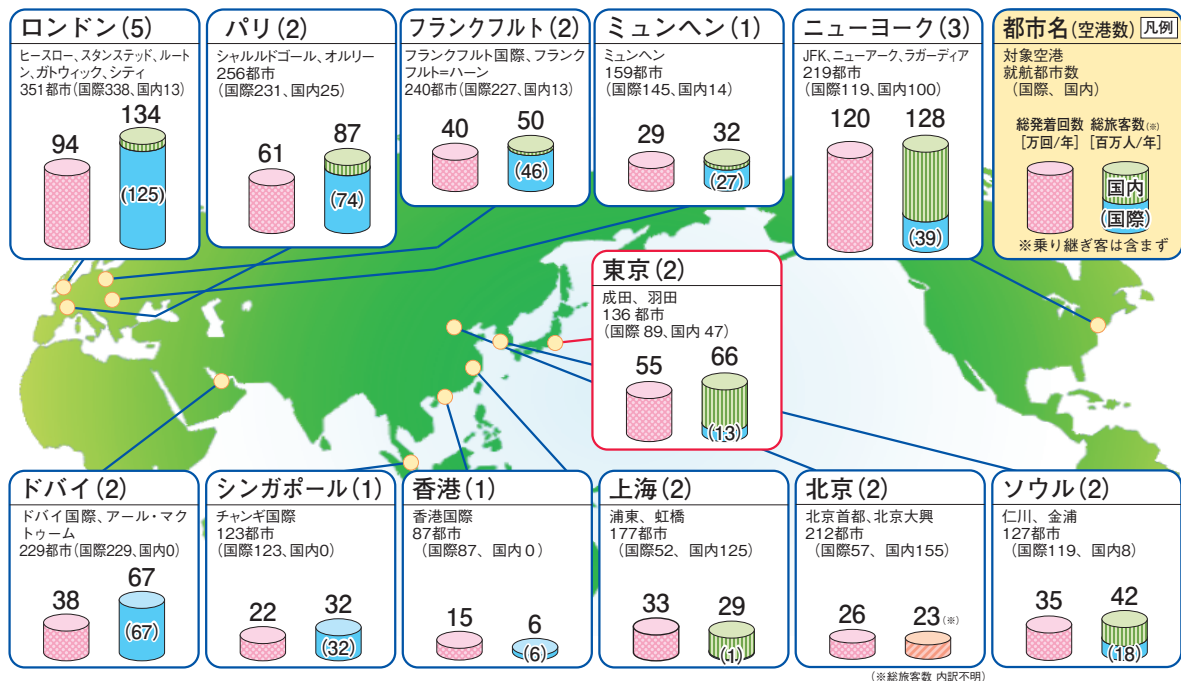
国際航空貨物取扱量（2022年）について、成田国際空港と世界の主要空港を比較すると成田国際空港の取扱量は、世界で前年同様の5位となった。

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（2022年度）



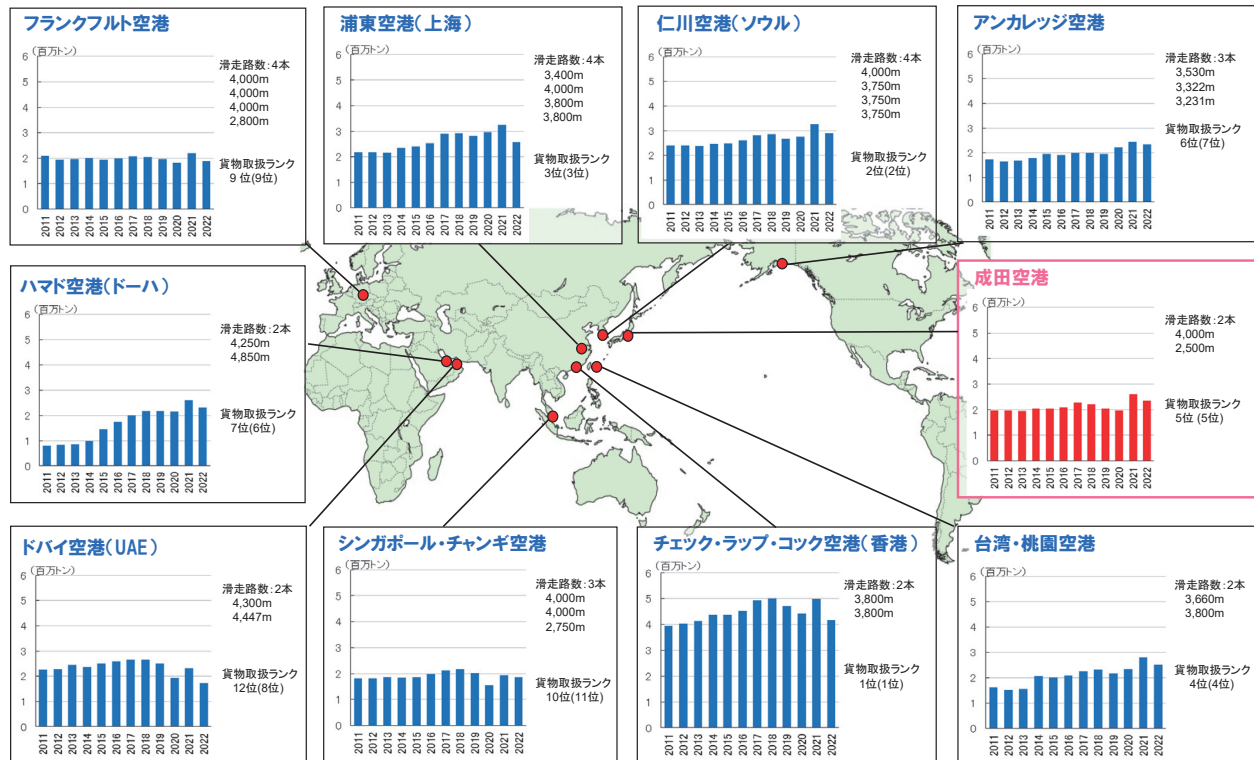
資料：国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計調査（2022年度）」、国際旅客及び国際貨物は「令和4年空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

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



資料：就航都市数は、「OAG時刻表」（2023年3月26日～4月1日の定期旅客直行便のデータ）、発着回数・旅客数は、「ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2023 Edition」（2022年1月～12月の実績データ）から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-4 世界の主要空港の国際貨物取扱量の推移等



国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

単位：千トン

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港
2	仁川	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	浦東	浦東	浦東	浦東	仁川	仁川
3	浦東	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	仁川	仁川	仁川	浦東	浦東
4	ドバイ	浦東	浦東	浦東	浦東	浦東	ドバイ	ドバイ	ドバイ	桃園	桃園	桃園
5	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	アンカレッジ	成田	成田
6	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	ドーハ	アンカレッジ
7	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	アンカレッジ	ドーハ
8	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	ドバイ	マイアミ
9	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	フランクフルト	フランクフルト
10	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	マイアミ	マイアミ	シンガポール

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

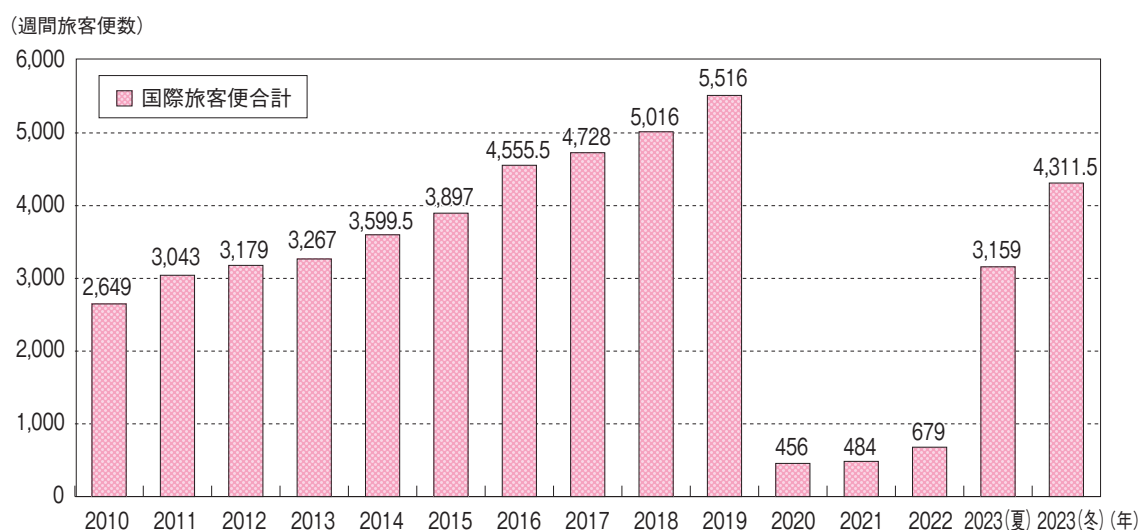
c. 航空ネットワークの拡大

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

国際航空網の拡充を図るため、我が国では航空自由化（オープンスカイ）¹²を推進している。首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、東京国際空港（羽田空港）を自由化の対象外とするなど一部制約が残るが、我が国を発着する国際旅客便数は、成田国際空港における二国間輸送を自由化の対象に追加した2010年時点（2,649便/週）¹³と比べて、2019年時点（5,516便/週）で2倍強に増加した。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響により、国際旅客便数は一時激減したが、水際措置が大幅に見直された2022年10月以降、回復の傾向にある（2023年10月末時点：4,311.5便/週）。

図表1-3-4-5 我が国における国際旅客便の便数推移



注：各年夏期スケジュールの第1週目の事業計画便数。

（期首時点での数値、往復で1便とカウント。2023年のみ冬期スケジュールの第1週目も記載）

資料：国土交通省航空局作成

② 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。

LCCは、伸び悩みが予測される国内航空市場において、これまでに顕在化してこなかった旅客需要を開拓するとともに、アジア地域を中心とする海外からの訪日外国人旅行者を新たに取り込むこと等により、我が国の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、2012年から2019年までの間に我が国における国内線LCC旅客数は6.3倍の1,092万人、国際線LCC旅客数は8.8倍の2,572万人に増加しており、特に国際線において航空旅客数の増加を牽引してきた。2020年及び2021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ていたが、2022年の国内線LCC旅客数は1,121万人、国際線LCC旅客数は345万人と回復傾向にあり、国内線については過去最多となった。

12 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2か国間で相互に撤廃すること。

13 いずれも各年の夏期スケジュールの第1週目の事業計画便数（期首時点での数値、往復で1便とカウント）。

また、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、2023年冬ダイヤ当初計画時点では、4社により、国内線44路線、国際線26路線が運航されている。

(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年度を底に増加に転じ、近年の訪日外国人旅行者の急増等も影響して、2018年度には過去最高を更新した。2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したものの、2021年度以降は再び増加に転じている。

b. 航空機操縦士、航空機整備士、グラウンドハンドリング作業員、保安検査員

① 航空機操縦士

我が国の主要航空会社における航空機操縦士は、50代を中心とした年齢構成のピークがあり、将来の大量退職が見込まれている。今後、航空需要の回復・増大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おそれがある。

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たものの、航空専門学校への入学者減少及び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。

③ グラウンドハンドリング作業員、保安検査員

航空機の運航に不可欠な空港業務（グラウンドハンドリング・保安検査）は、厳しい労働環境等により、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前から人手不足が懸念されていた。こうした中、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た結果、「脆弱な業界」というイメージが定着したことや、厳しい労働環境等の根本的課題が解決していないことなどから、離職者の増加、採用競争力の低下が生じており、人手不足への対応が喫緊の課題となっている。

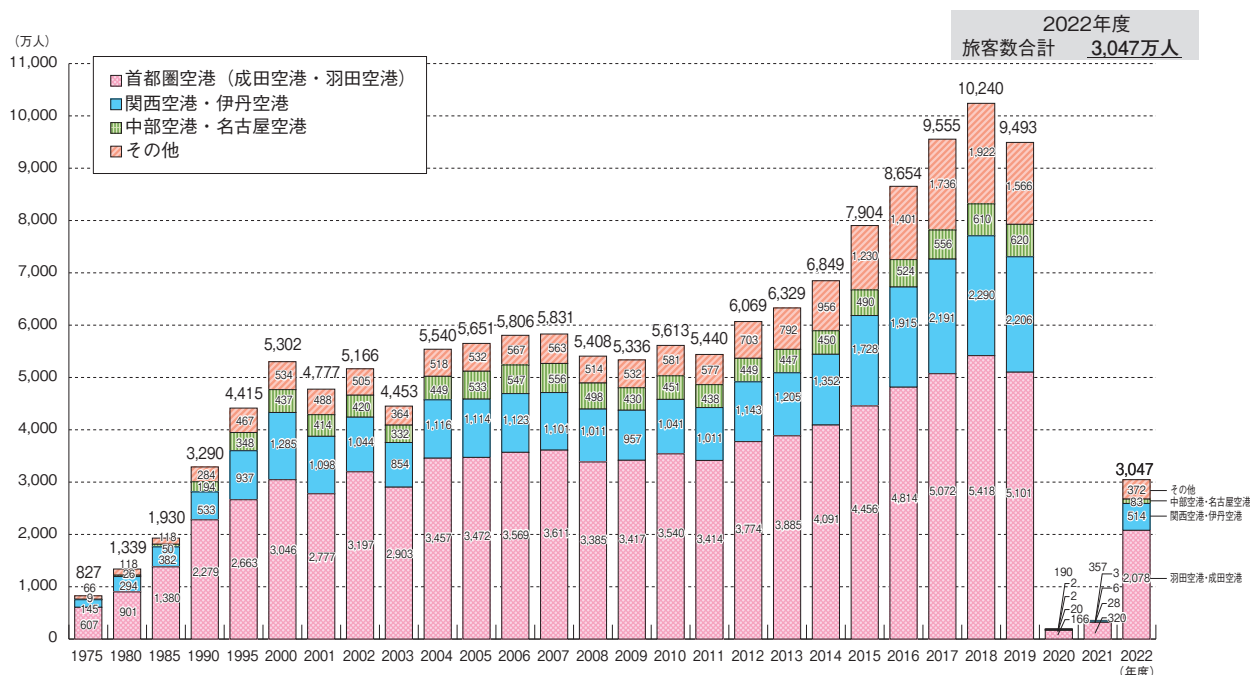
(3) 国際航空

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、2012年度以降の訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加してきた。2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け8年ぶりに減少に転じ、2020年度及び2021年度は低迷していたが、2022年度は3,047万人（2019年度比32%）まで回復した。

また、世界の航空旅客需要予測¹⁴では、アジア/太平洋地域（年平均3.9%増）や中東地域（年平均3.6%増）をはじめ、世界各地で航空旅客需要の増加が予測されている。

図表1-3-4-6 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



注1：関西空港開港前は、伊丹空港における旅客数を示す。

注2：中部空港開港前は、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

b. 国際航空貨物輸送

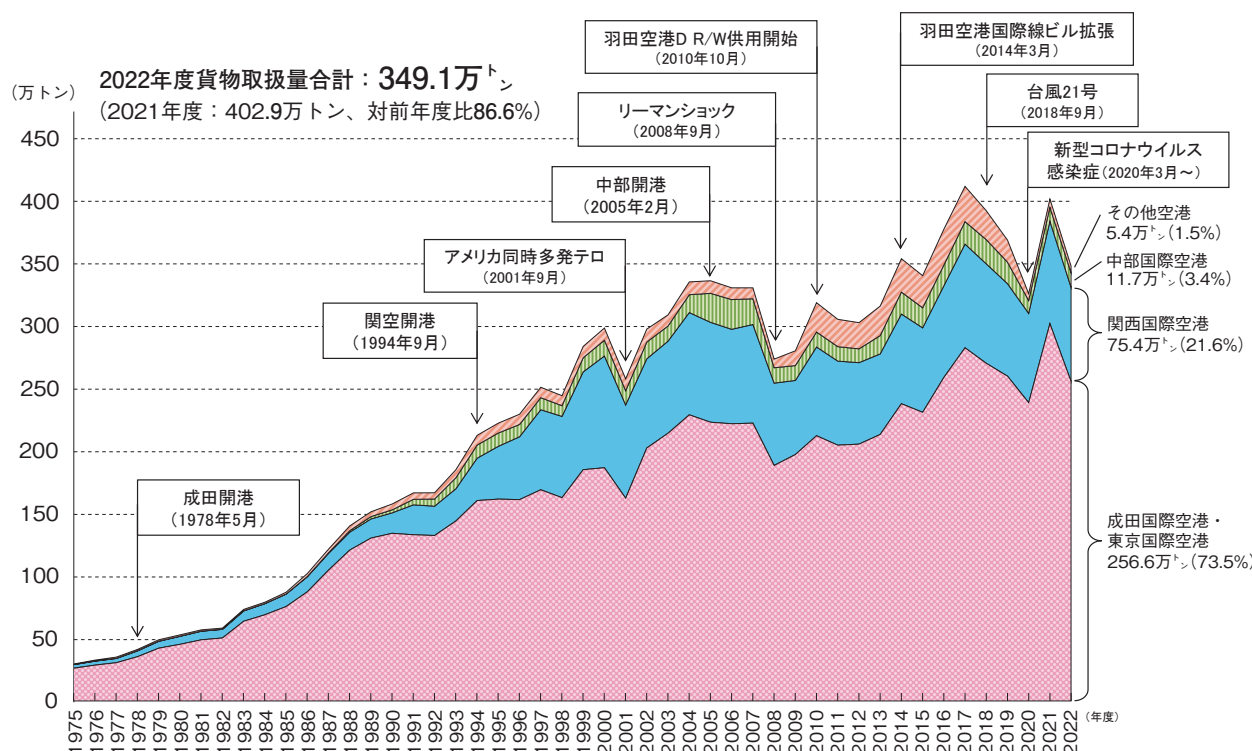
我が国を発着する国際航空貨物取扱量は、2017年度をピークに大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の影響等により大きく減少した。2021年度は半導体や医薬品等の輸送需要の高まりや海上物流の逼迫による航空物流への代替を受け増加したものの、2022年度は海上物流の正常化や中国経済の停滞を受け、前年度比13%減の約349万トンとなった。

また、世界の航空貨物輸送量予測¹⁵については、世界各地で増加が予測されており、中でも中東（4.7%増）やアジア/太平洋（3.6%増）の伸びが大きいと見込まれている。

14 （一財）日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2023-2042」

15 （一財）日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2023-2042」

図表1-3-4-7 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：「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

(4) 国内航空

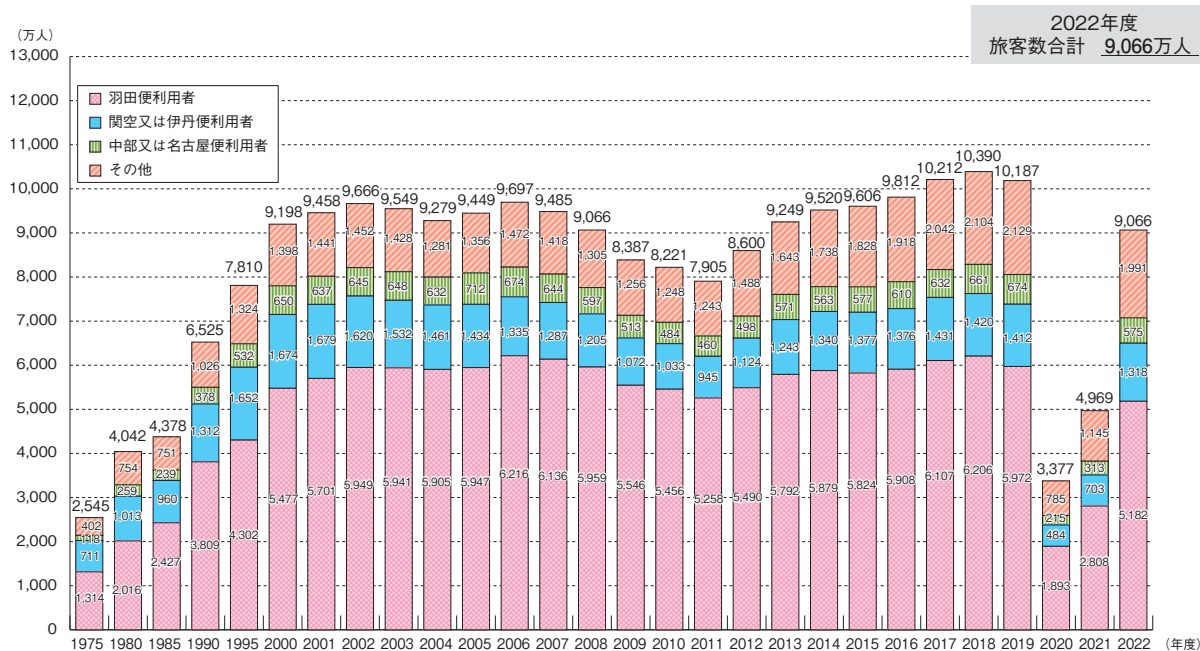
a. 国内航空旅客輸送

国内航空旅客数はLCCの参入による需要増等を受けて2012年度より堅調に増加してきた。2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け8年ぶりに減少に転じ、2020年度は更に減少したが、2021年度には再び増加に転じ、2022年度は9,066万人（2019年度比89%）まで回復した。

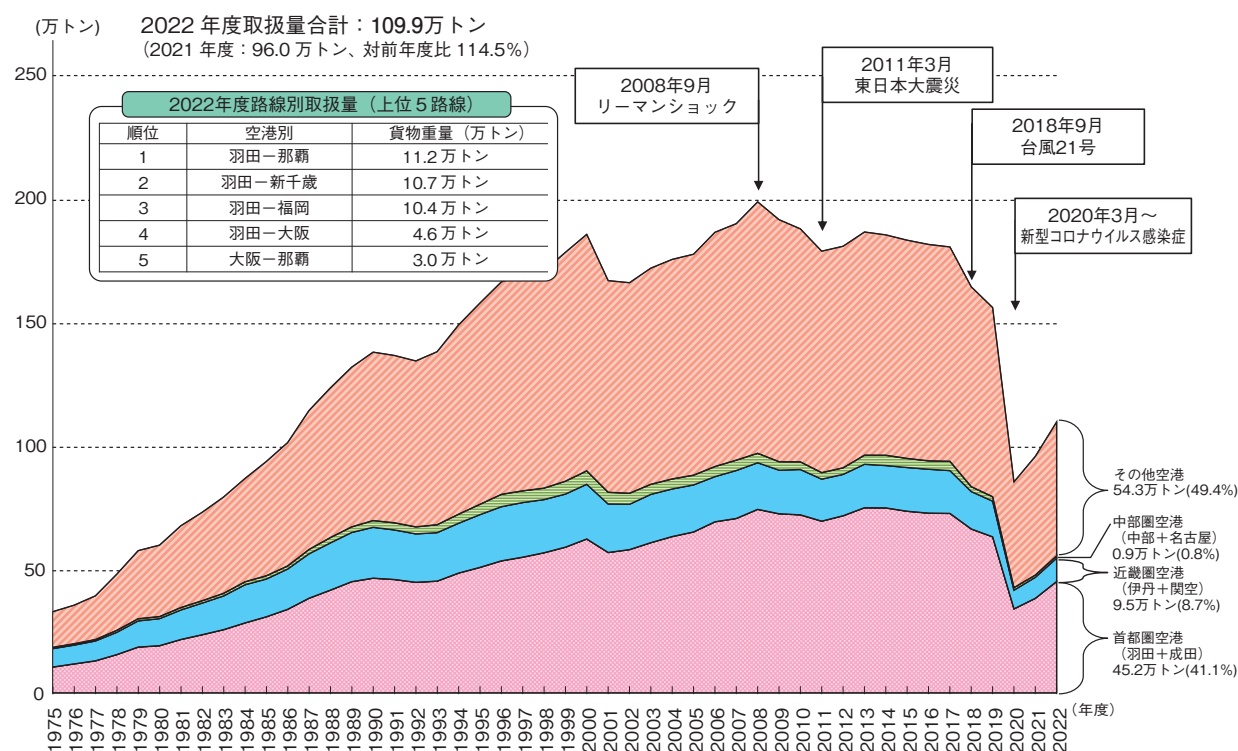
b. 国内航空貨物輸送

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し、近年は、大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の影響等により大きく減少した。2021年度より、わずかに回復傾向にあり、2022年度は前年度比14.5%増の約110万トンとなった。

図表1-3-4-8 国内航空旅客輸送量の推移



図表1-3-4-9 国内航空貨物輸送量の推移



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65路線あり、うち国庫補助路線は15路線（2023年度末）である。

d. 羽田空港航空機衝突事故対策

2024年1月2日、東京国際空港（羽田空港）において、日本航空516便（新千歳発羽田行き）が海上保安庁所属JA722A機（被災地への支援物資輸送準備中）と衝突し、日本航空機側乗員・乗客379名のうち16名が負傷、海上保安庁機側乗員6名のうち5名が亡くなるという痛ましい事故が発生した。同年1月9日に公表した「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を実施するとともに、滑走路における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、有識者からなる「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が設置された。同年1月19日、第1回検討委員会を開催し、以降、毎月1～2回開催し、2024年夏頃をめどに中間取りまとめを行う予定としている。さらに、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、根本的な安全・安心対策を講ずることとしている。

第Ⅱ部 令和5(2023)年度 交通に関して講じた施策

第Ⅱ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、2023年度における進捗状況を記載する。

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

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) 地域公共交通計画の策定・実施

「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「地域交通法」という。)に基づく地域公共交通計画について、2022(令和4)年度から引き続き、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、計画に係るノウハウ面の支援を行った。また、2023年度末までに1,021件の地域公共交通計画が策定されるなど、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に資する取組を進めた。

他方で、依然として厳しい状況に鑑み、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会における議論も踏まえ、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付けるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、エリア一括協定運行事業の創設、道路運送高度化事業の拡充などを盛り込んだ「地域交通法」が2023年10月に全面施行された。

また、地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現に向け、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められることから、「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」を同年12月に設置し、その方向性や官民に期待される取組について検討を行った。

(2) 協議会の体制面の充実等

「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)を改訂する等、引き続きノウハウ面についての支援を行った。また、地域交通のり・デザインを推進するためには、交通に関する知見やデータを活用するノウハウ、交通事業者をはじめとした地域の多様な関係者による「共創」をコーディネートするスキル等を有する人材が必要となることから、地方公共団体や民間事業者等を対象に人材を育成する事業を支援した。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や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

乗合バス等に関して、2020年11月に施行された「独占禁止法特例法¹⁶」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、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

16 独占禁止法特例法：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)

取組を推進した。

また、共同経営計画の実施に実質的な影響を及ぼさないものに限り、軽微な変更として、届出による変更を認めるための省令改正を行い、手続の円滑化を図った。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

バス路線等の維持が困難と見込まれる中、必要に応じて公的支援も活用しながら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維持・確保を図る取組を支援することにより、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、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消といった課題に対応するため、「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」、「交通空白地」に「時間帯による空白」の概念を取り込むなど運用改善を行った。

さらに、関係府省庁とも連携しつつ、地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するべく、2023年9月にデジタル田園都市国家構想実現会議の下に「地域の公共交通・デザイン実現会議」(議長：国土交通大臣)を設置し、議論を行った。

加えて、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図るほか、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、「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。)に基づき、過疎地域における計画策定の経費補助や、ラストワンマイル配送効率化に係る運行経費補助により、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

地域公共交通確保維持改善事業により、バス、デマンド交通等の運行(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より、生産性向上の取組を支援した。

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

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

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、鉄道施設総合安全対策事業費補助や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。

さらに、2023年4月に改正された「地域交通法」が同年10月に全面施行され、このうち、ローカル鉄道の再構築について、鉄道事業者又は地方公共団体からの要請を受けて、国が再構築協議会を設置できることとしたほか、予算面では、社会資本整備総合交付金の活用により、地域公共交通の再構築に主体的に取り組む自治体を支援する仕組みが創設された。この仕組みを活用し、JR芸備線について、JR西日本からの要請に基づき、再構築協議会の設置を決定し、2024年3月に第1回協議会が開催された。また、鉄道の利便性・持続可能性の向上を図る鉄道事業再構築事業について、社会資本整備総合交付金の活用が盛り込まれたJR城端線・氷見線等7件の実施計画の認定を行った。

加えて、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った。

バス事業については、運転者の確保のため、運賃改定時における運賃算定手法の見直しや運賃改定の迅速化により、早期の賃上げ等を促進したほか、二種免許取得費用の支援など、事業者による人材確保・養成の取組の支援を進めるとともに、キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、電気バスの導入等の交通DX・GX(Green Transformation)による省人化や経営改善に対する支援を推進した。

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、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、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促進を行った。

また、公共交通機関等におけるインバウンド対応を支援する交通サービスインバウンド対応支援事業等により、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

MaaS(Mobility as a Service)について、MaaSを通じた交通と他分野との連携や、MaaSの広域化に取り組む事業者を支援し、全国への実装を更に推進した。

システムにより複数の需要に対しリアルタイムで最適な配車をする技術を用いた移動手段である、AIオンデマンド交通について、公共交通の利便性向上や外出機会の創出に資する取組として、システム等の導入支援を実施した。

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、ラストワンマイルを担う移動手段として、システム等の導入支援を実施した。

バスの混雑情報の提供について、「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)」(2020年9月)に基づき、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実施した。

キャッシュレス決済の活用に係る取組については、第2章第2節(5)を参照。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

鉄道の分散乗車・混雑緩和については、鉄道の利用状況等を調査するとともに、今後の混雑対策の在り方について検討を行った。

(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と新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって顕在化したタクシー不足への対応

タクシーの相乗り、一括定額運賃等の新たな制度について積極的に周知を行うことにより、各地域において導入が進み、利用者の利便性向上が図られた。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって顕在化した地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消といった喫緊の課題に対応するため、2023年10月より、デジタル行財政改革会議及び規制改革推進会議において、安全・安心の確保を大前提に対応策の議論を行ってきた。その上で、同年12月に、「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」、「交通空白地」に「時間帯による空白」の概念を取り込むなどの自家用有償旅客運送制度の運用改善、地理試験の廃止などのタクシー事業に係る規制緩和を行うとともに、現行の法制度の中で、タクシー事業者の管理の下で、タクシーの不足する地域、時間について、不足する車両分に限って、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する運送サービスを、2024年4月から開始することとした。

この制度の具体化に際しては、①車やドライバーの安全性、②事故時の責任、③適切な労働条件といった観点に留意することを大前提に、交通政策審議会陸上分科会自動車部会においても慎重に検討・議論を進め、同年3月に「自家用車活用事業」を創設した。

(11) 超小型モビリティの普及

経済産業省では、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金にて、電気自動車である超小型モビリティの購入に対し、購入費用の一部補助を行った。また、国土交通省では、認定制度などを通じて、引き続き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

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ため、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により事業者の多言語化への対応等の取組を支援した。

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

(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

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、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成するとともに、必要な機能が確保された地域生活拠点内の整備を図り、持続可能な都市圏を目指したまちづくりの取組を推進した。

2023(令和5)年12月末時点¹⁷においては、703市町村が立地適正化計画の策定について具体的な取組を行っており、そのうち、537市町村の計画が公表済みとなった。計画を公表済みの自治体のうち、448市町村が地域公共交通計画と連携して策定した。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

駅空間の質的進化を目指し、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する支援を行った。

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する支援を行った。

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に当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

都市・地域交通戦略推進事業、交通サービスインバウンド対応支援事業、環境省と国土交通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、社会資本整備総合交付金の重点配分等により、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。

また、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性・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、駐車場や自転車利用環境の整備等に対する支援を行った。

さらに、2023年度より創設された社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)により、地域づくりの一環として地域公共交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設や交通結節点などのインフラ整備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合せの実現を図った。

(4) 自転車の活用

「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号)に基づいて定めた「第2次自転車活用推進計画」

17 令和6年能登半島地震に係る「災害救助法」(昭和22年法律第118号)の適用がなされた市町村の一部は2023年7月31日時点の情報に基づき集計

(令和3年5月閣議決定)に基づき、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」について改定の検討を行った。さらに、シェアサイクルの普及促進を図るため、地方公共団体の実務担当者向けに「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を公表し、周知を行った。

(5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

まちなかにおける道路、公園、広場等の官民空間の一体的な修復・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付けること等の措置を講ずる「都市再生特別措置法」(平成14年法律第22号)等に基づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援した。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

民間の創意工夫を活用し、地域の賑わいを創出するため、オープンカフェ等の道路占用を柔軟に認める「歩行者利便増進道路(ほこみち)」制度の普及を促進した。

(7) スマートシティの創出・全国展開

スマートシティの推進に向けて、2019年8月に設立した「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、分科会開催、普及促進活動等を実施した。

また、先駆的な都市サービスの実装に向けて取り組む実証事業へ支援を行っており、2023年度は13地区に対して支援した。

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

(1) バリアフリー整備目標等の着実な実現

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、「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において策定した、2021（令和3）年度から5年間を目標期間とするバリアフリー整備目標（第3次）を踏まえ、引き続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、バス・タクシー事業者によるバリアフリー車両の整備に対し、予算・税制措置による支援を実施した。

鉄道については、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進した。また、導入が進みつつある精神障害者割引について、更なる導入に向け、鉄道事業者に対して働きかけを行った。

旅客船及び旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについては、交通サービスインバウンド対応支援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、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、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、踏切道におけるバリアフリー対策、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、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

鉄道については、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、「バリアフリー法」に基づき、ホームドアの整備を推進した。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

本節（1）及び（2）を参照。

(4) 「心のバリアフリー」などの強化

「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2020年の法改正後の「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。

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、バリアフリースイール、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター及び車両等の優先席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、高齢者・障害者等の介助・疑似体験を通じて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。

さらに、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向けて、「共生社会ホストタウン」に登録されて

いる地方公共団体を中心にユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーに関する取組が進められているところであり、2023年10月に「共生社会バリアフリーシンポジウムin明石」を開催し、各地の取組について共有・発信を行った。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

新幹線車両については、2021年7月から施行されたバリアフリー基準、特急車両については、2023年4月から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した。

加えて、新幹線等における車椅子用フリースペース等のウェブ予約の導入に向けた取組を推進した。

(6) 子育てにやさしい移動支援に関する取組

子育てにやさしい移動環境の整備に向けて、公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース等の設置を促進した。

また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー使用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを実施した。

(7) ICTを活用したスマートフォン等での情報提供

高齢者や障害者等も含め、誰もがストレスなく自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」の取りまとめを踏まえ、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化を推進した。有識者を含む二つのワーキンググループでの検討を踏まえ、バリア情報やバリアフリー施設の情報を歩行空間ネットワークデータとして整備するためのデータ整備プラットフォームのプロトタイプを構築した。

また、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新たな歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）の整備を推進した。

第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

(1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備

地方部への訪日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、無料公衆無線LAN環境、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、全国において、運行等に関する迅速な情報収集を可能とするため、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、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、現状の課題や取組、成果を取りまとめ、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環境整備の促進、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旅行者の受入環境整備を促進した。

また、「ジャパン・レール・パス」について価格改定が行われ、利用者は追加料金を支払うことで東海道・山陽・九州新幹線の「のぞみ」号・「みずほ」号への乗車が可能になった。

船舶については、2022年度から引き続き、無料公衆無線LAN環境の整備や多言語案内・翻訳システム機器の導入、キャッシュレス決済対応、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及びトイレの洋式化を行い、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進した。

空港については、重要ビジネス旅客や国際会議関係者等へのファーストレーンの利用促進PRや利用時間の柔軟な運用について、訪日旅行者の回復状況や日本における国際会議の開催状況を踏まえながら、空港関係者で課題整理等を進めた。

加えて、自動で手荷物の仕分け及び搬送が可能なスマートレーン等の先進的な保安検査機器の導入促進や税関検査場電子申告ゲート運用のための体制整備等、引き続き関係省庁と連携の上、必要な受入環境の整備を進めた。

空港での搭乗手続の円滑化や旅客動線の合理化・高度化の事業の取組については、本節(5)を参照。

(2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

近年の働き方や住まいのニーズの多様化等を踏まえ、反復継続した来訪を促進する「第2のふるさとづくり」やテレワークを活用したワーケーションの普及・定着といった国内における新たな交流市場の開拓に向けてモデル実証を実施した。また、公共交通事業者等が作成した「外国人観光旅客利便増進実施計画」を取りまとめ、整備状況を確認するとともに、公共交通事業者等が当該計画に基づいて行う多言語対応等の外国人観光旅客利便増進措置の実施を支援した。

さらに、公共交通機関や自家用有償旅客運送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、電動キックボードやグリーンスローモビリティ等の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の整備を実施した。

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

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、訪日客の本格的な受入再開に向けて、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で地方空港国際線の回復に向けた措置を講じた。

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・整備により、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

我が国ではビジネスや高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、ビジネスジェットの利用環境の改善を図るため、観光目的の外国籍ビジネスジェットに係る運航許可に関する航空局への申請期限を緩和した。

また、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(Fixed Base Operator：ビジネスジェットの運航を総合的に支援する事業者又は当該事業者が提供するサービス等)の受入環境整備に向けた検討を進めた。

さらに、新千歳空港及び下地島空港においてビジネスジェット専用動線が整備され、ビジネスジェットの利用環境改善が進んだ。

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化

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、空港での搭乗手続の円滑化や旅客動線の合理化・高度化の事業に取り組んだ。

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や運用ルール等の検討を行った。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

日本政府観光局(JNTO)において、インバウンド関係者を対象にしたセミナー、地方公共団体・観光地域づくり法人(DMO)に対するコンサルティングを実施し、地域のインバウンドに係る取組を支援した。また、着地整備が行われた地域の観光コンテンツを JNTOの外国語ウェブサイト・SNS等で発信するとともに、広域連携DMOと連携した情報発信に取り組んだ。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

移動そのものを楽しむオープントップバスやサイクルトレイン等の導入への支援を行った。

船舶については、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」について、国土交通省のウェブサイトを通じて周知を行い、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、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、地域ならではの観光資源を磨き上げる取組を支援した。

グリーンスローモビリティにおける取組については、本章第1節(8)を参照。

(8) 手ぶら観光の推進等

手ぶら観光カウンターの設置・機能向上に対する支援を2件行い、情報を広く発信し認知度の向上を図った結果、新たに24件の認定手ぶら観光カウンターを認定した。また、外国人旅行者向け消費税免税制度については、免税品の海外への直送制度の周知や免税販売手続きを行うことができる機能を有する自動販売機について新規に3件の認可を行った。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

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や、全国の「道の駅」におけるキャッシュレス決済の導入等、2019年11月の提言「「道の駅」第3ステージ」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

走行環境の整備やサイクルトレイン・サイクルパスの拡大等によるサイクリストの受入環境の整備等を官民が連携して行うことにより、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出するとともに、国内外へのPRを行い、サイクルツーリズムを推進した。

(11) 安心してクルーズを楽しめる環境整備等クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

クルーズについては、2023年3月より本格的に国際クルーズの運航が再開したところ、「観光立国推進基本計画」では、日本におけるクルーズ再興に向けた2025年までの目標として「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」を掲げ、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進めるなど、訪日クルーズ本格回復への取組を進めた。具体的には、クルーズ船受入に関するハード・ソフト両面からの支援や上質な寄港地観光造成へ向けた意見交換会等を行った。

このほか、新型コロナウイルス感染症へのこれまでの取組や今後の在り方を整理した「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ」(2023年9月)の公表を行った。

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

首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）・成田国際空港）については、訪日外国人旅行者の受入拡大、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。

東京国際空港（羽田空港）については、2020（令和2）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・落下物対策や地域への丁寧な情報提供を行った。また、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を引き続き実施した。

成田国際空港については、年間発着容量50万回の拡大に向けた既存のB滑走路延伸やC滑走路新設等の更なる機能強化事業について、地域との共生・共栄の考え方の下、準備工事等の取組を進めるとともに、空港会社において、旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討を進めた。

関西国際空港については、運営権者において、民間の創意工夫を生かした機能強化が図られており、2023年12月には新国際線出発エリアがオープンするなど、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や旅客体験向上のための商業エリアの充実等を含む第1ターミナル改修等の機能強化を推進した。

中部国際空港については、旅客需要の回復を見据え、引き続き第1ターミナルの処理能力向上を目的とした取組を行うとともに、現滑走路の大規模補修を速やかに実施するための代替滑走路事業に向けた取組を推進した。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、2024年度の供用開始に向けて滑走路増設事業を実施し、北九州空港については、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、2023年12月より滑走路延長事業に着手した。

また、那覇空港については、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地域再編事業を、新千歳空港については、航空機や除雪車両の混雑緩和等を図るため、誘導路複線化等を実施した。

(2) 管制処理容量の拡大

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、東京航空交通管制部の一部の管轄区域を上下分離し、高高度を福岡管制部へ、低高度を神戸管制部へ移行するために必要な管制機器、システム整備等を行うとともに、北日本ターミナル統合に向けて必要な管制機器、システム整備等を行った。

(3) 航空ネットワークの維持・強化

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（羽田空港）を結ぶ路線の着陸料を本則の $\frac{2}{3}$ ～ $\frac{1}{6}$ に軽減、地方空港同士を結ぶ路線の着陸料を本則の $\frac{1}{2}$ ～ $\frac{1}{4}$ に軽減する措置等を継続して実施した。

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 $\frac{7}{10}$ 、チャーター便は本則の $\frac{1}{2}$ に軽減する措置等を継続して実施した。

(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

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ため、空港使用料や航空機燃料税の減免、空港会社への無利子貸付等の必要な支援を実施した。また、入国者上限撤廃等の水際対策緩和を踏まえ、2022年度補正予算及び2023年度補正予算において航空・空港関係事業者が実施する人材の確保・育成、業務効率化の推進に向けた支援を実施した。

(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等

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、2023年3月にJR東日本の羽田空港アクセス線の工事施行の認可を行い、JR東日本が同年6月に工事着手するとともに、なにわ筋線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。

東京国際空港（羽田空港）においては、空港整備事業として、JR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設（トンネル躯体等）整備に本格着工したほか、引き続き、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に必要な歩行者通路の切回し工事を実施した。

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、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

地元自治体や地元経済界を対象とした勉強会等において、空港コンセッションを導入した場合の効果等について情報発信を行い、空港所在地における空港コンセッション導入の推進に向けた機運の醸成に努めた。

(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

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」及び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、引き続き、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を推進した。

「集貨」については、2023年度に制度化された「国際戦略港湾競争力強化実証事業」において国際基幹航路と国内外フィーダー航路網等との円滑な接続・積替え等に関する課題を検証し、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向けた取組を進めた。また、2021年4月に横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、2023年1月に神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルの一体利用を開始し、ターミナルの柔軟な利用や貨物の円滑な積替えが可能になるなど、効率的な集貨に向けた港湾の機能強化を進めた。

「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に取り組んだ。

また、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組として、遠隔操作RTG(Rubber Tired Gantry crane：タイヤ式門型クレーン)の導入に係る事業に対する支援制度により、その導入促進を図った。さらに、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、2024年3月より大阪港での本格運用がそれぞれ開始されたほか、神戸港においても2024年度上半期中の本格運用開始に向けて関係者との調整を実施した。加えて、これら「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を深化させ、コンテナターミナルにおける更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するため、2023年度に「港湾技術開発制度」を創設し、初年度は6件の技術開発課題を採択した。

なお、2023年度は、「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」に位置付けられた政策目標の最終年であること等を踏まえ、これまで国際コンテナ戦略港湾政策の検討・フォローアップを行ってきた国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会及びワーキンググループを発展的に解消した上で、新たに2023年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、2024年2月に本検討委員会の「最終とりまとめ」を公表した。

(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保すべく、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2011年5月に選定した国際バルク戦略港湾については、現在までに釧路港及び小名浜港において、大水深岸壁を有する国際物流ターミナルが供用している。

(9) 海上交通サービスの高度化

交通政策審議会答申「新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組」(2023年3月)を踏まえ、航路通報等手続の迅速化・利便性向上や海上通信環境の改善に向けた検討など、海上交通サービスの高度化に向けた取組を推進した。

(10) 新幹線ネットワークの着実な整備

2024年3月16日に北陸新幹線(金沢・敦賀間)が開業した。また、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、工事延長(212km)のうち約8割を占めるトンネル区間や、高架橋・橋りょう等において、安全や環境に配慮し、関係者の方々と協力しつつ、工事を進めた。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を、先行的・集中的に実施した。

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在り方が望ましいか議論を重ねることが重要であり、関係者との協議を進めた。

そのほか、「全国新幹線鉄道整備法」では、全国で計11路線が、基本計画路線に位置付けられており、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」を行い、幹線鉄道ネットワークの今後の方向性についての調査・検討に取り組んだ。

リニア中央新幹線品川・名古屋間については、生態系などの環境保全に関して、2022年6月に有識者会議を立ち上げ、2023年12月に報告書を取りまとめるなど、着実に取組を進めた。また、リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線の利便性向上等のポテンシャルについて調査を行い、その結果を同年10月に公表した。また、名古屋・大阪間については、同年12月にJR東海が計画段階配慮書の作成に当たって必要となる概略ルートの絞り込みと概略の駅位置の選定のためのボーリング調査を開始し、環境影響評価に着手した。

(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

既存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、鉄道駅の改良、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、既に事業化しているなにわ筋線や東京メトロ有楽町線と南北線の延伸等の整備事業を着実に推進した。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

2022年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における提言や2023年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」等を踏まえ、「新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査」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、貨客混載の需要調査等を実施した。

(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等

基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」を行い、幹線鉄道ネットワークの今後の方向性についての調査・検討に取り組んだ。

(14) 根幹的な道路網の整備等

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

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

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、自動運転車両と道路との連携に関する官民共同研究を実施した。

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

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

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等の確立・導入に向けた検討

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や民間プローブ情報を活用した信号制御に係る調査研究や交通規制情報のデータ精度向上の実現に向けた検討に取り組むなど、新たな交通管制システムの構築等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

改正された「踏切道改良促進法」(昭和36年法律第195号)に基づき、改良すべき踏切道を408か所指定し、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97か所指定し、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。さらに、関係省庁が連携し、踏切信号機の設置状況や設置効果を踏まえて対応を検討した。

(21) バスタプロジェクトの推進

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。具体的には、全国7か所で事業を推進するとともに、15か所で交通拠点における機能強化の必要性等の調査を推進した。

第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等

2025（令和7）年までに行政手続を原則オンライン化する一環として、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の検討を進めた。

(2) 交通関連データのオープン化の推進

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の働きかけを行った。

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した。

(3) 国土交通データプラットフォームの構築

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資するデータ連携基盤として「国土交通データプラットフォーム」の整備を進めている。

「国土交通データプラットフォーム」では、各種データとの連携拡充やユーザーインターフェースの改良を実施するとともに、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、自動で一括して検索・取得できる利用者向けAPI(Application Programming Interface)¹⁸の提供を開始した。

(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

交通事業者や自治体におけるデータ整備及び利活用を促進するため、「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP)に基づいた交通関連情報等のデータ化の取組等へ支援を実施するとともに、当該フォーマットの交通事業者や自治体を対象とする実践的な活用方法を周知するセミナーを開催し、普及促進に取り組んだ。

また、多様な交通事業者の動的データ（遅延情報等）及び静的データ（時刻表等）を集約し、データ利用者に一元的に提供するためのデータ連携基盤の在り方を、デジタル庁と連携して検討した。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

データ蓄積によるサービスの高度化やシームレスな移動の実現に資する取組として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードのほか、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を支援した。

(6) 「サイバーポート」の構築

港湾における生産性向上などを図るサイバーポートについて、民間事業者間の港湾物流手続の電子化・効率化を目指す港湾物流分野では、2024年1月に商流・金流分野のプラットフォームとの連携機能の設計・構築等を実施した。

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では、

18 API(Application Programming Interface) とは、プログラムの機能をその他のプログラムでも利用できるようにするための規約のこと。

システムの構築を進め、同月より順次、運用を開始した。港湾管理者の保有する港湾台帳等の港湾施設に関する情報の電子化・連携を行う港湾インフラ分野では、同年3月に国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾全ての港湾へ対象を拡大した。

(7) ETC2.0データの活用促進

ETC2.0データの利活用推進に向け、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

自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）を推進するため、2021年12月に改定した「オンライン利用率引上げに係る基本計画」におけるアクションプランに基づき設置したOSS利用促進部会において、利用者目線に立った更なる改善としてシステム改修などを検討した。

2023年1月に新たに導入された電子車検証を活用し、OSS申請の入力負担軽減を図るため車検証情報の転記機能を設けたほか、申請時のエラーコメントの詳細化など、利用者利便の向上に資するシステム改修を行った。

(9) 運転免許証の在り方の検討

警察庁においては、2024年度末までの少しでも早い時期にマイナンバーカードと運転免許証の一体化を全国一斉に開始するために、必要なシステム改修のための作業、都道府県警察との調整及び必要な法令の整備に係る検討等を行った。モバイル運転免許証については、2022年度に実施した、モバイル運転免許証を導入・検討している諸外国におけるモバイル運転免許証の制度や技術に関する調査研究により得られた知見を踏まえ、国際標準の策定状況も踏まえながら、デジタル庁と連携しつつ、同庁が検討・開発する方針である各種資格者証の情報を格納できる汎用的なシステムの活用を前提に、マイナンバーカードと運転免許証との一体化の運用開始後、極力早期の実現を目指し、我が国におけるモバイル運転免許証の在り方の検討を行った。

(10) 道路システムのDXの推進

緊急輸送道路（1次）において緊急車両の通行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、ICT除雪機械を順次導入し、現場実証を実施した。

(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

2022年4月から運用を開始した、登録を受けた特殊車両が即時に通行可能となる特殊車両通行確認制度について、道路情報の電子化の推進により、ウェブ上に表示する通行可能経路の対象となる道路を拡大した。また、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のための通行時間帯の条件緩和等について検討を行った。

(12) 航空機の運航に関する航空情報共有基盤の構築

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、システム横断的な情報管理の構築を進めた。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、関係者との検討を行った。

(13) 航空管制システムの高度化

航空路管制空域において導入している、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運用評価を行うとともに、適用するメッセージの項目拡大に向けた検討を行った。

(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

2022年8月に策定した「デジタルを活用した交通社会の未来2022」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んだが、自動運転の社会実装には、車両の初期導入費用等様々な課題がある。

2023年度は、「モビリティ・ロードマップ」の取りまとめに向けて、デジタル社会推進会議の下にモビリティワーキンググループを設置し、自動運転を含め新たなモビリティサービスの社会実装に向けた今後の方向性について検討を進めた。また、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定する「4次元時空間ID」を含めた必要なデータの情報規格の整理をはじめとして、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を推進した。

このほか、2025年度をめどに50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域での無人自動運転移動サービスの実現を政府目標に掲げ、自動運転の社会実装に向けた取組を行う地方自治体に対して支援を行うなど、自動運転の普及・拡大に向けた取組を進めた。また、「デジタルライフライン全国総合整備計画」の策定を進め、自動運転やドローン等のデジタル技術を活用したサービスの実装の加速に向けた取組を推進した。

(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

自動配送ロボットの早期実用化に向け、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、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、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」（令和4年法律第32号）が2023年4月から施行されたことを踏まえ、同制度の適切かつ円滑な運用を推進した。

(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

ドローンによる配送サービスの事業化のため、デジタル技術（機上カメラの活用）により、補助者・看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、操縦ライセンスの保有と保険への加入により、道路や鉄道等の横断を容易化するレベル3.5飛行制度を2023年12月に新設した。

過疎地域等における物流網の維持や買物における不便を解消するなどの改善のため、レベル4飛行等に対応した実証調査を行った。

さらに、「デジタルライフライン全国総合整備計画」の策定に向けた検討においても、ドローン航路・自動運転サービス支援道をアーリーハーベストプロジェクトとして位置付けることを検討した。

(17) 「空飛ぶクルマ」の実現

「空飛ぶクルマ」の実現に向けては、諸外国の動向を注視し国際的な調和に努めつつ、引き続き飛行の安全確保のため、「空の移動革命に向けた官民協議会」において2025年の大阪・関西万博における遊覧飛行や二地点間運航の実現を目指し、機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準等を策定するとともに、交通管理についても検討を行った。

(18) 自動運航船の実用化

ヒューマンエラーの防止による海上安全の向上等が期待される自動運航船について、その実用化を進めるべく、船舶の運航に必要な認知・判断等の要素技術やシステムの検証・評価技術の開発を支援し、また、その実用化に向けた環境整備を進めるべく、国内での実証事業の成果等の我が国が有する知見を生かし、国際海事機関（IMO）での国際ルールの策定の検討作業を主導した。

(19) 鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討

鉄道施設等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、VR(Virtual Reality：仮想現実)空間上での軌道検査や工事・作業の計画策定支援システムの開発等を推進した。

(20) 海事産業の国際競争力強化

「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」(令和3年法律第43号)により創設された計画認定制度において、2023年度末までに事業基盤強化計画は32件、特定船舶導入計画は35件を認定し、造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等を推進するとともに、海運業に対して、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)の導入を支援した。併せて、造船業のDXの支援やサプライチェーンの最適化に向けた調査、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い、船舶産業の抜本的な生産性向上と国際競争力の向上を図った。また、OECD造船委員会では、コストを船価に適切に反映しないような不当廉売の抑止や市場歪曲的な公的支援の抑制に取り組んだほか、環境に配慮した船舶の輸出促進に向けて、2024年3月に船舶関連の公的輸出信用アレンジメントに関する非公式専門家会合を開催し、同アレンジメントの改定に向けた議論を行う等、公正な競争条件の確保に向けた取組を行った。

また、経済安全保障の観点から、2009年にトン数標準税制を導入して、安定的な国際海上輸送の中核を担う日本船舶等の確保を図っているほか、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」(令和4年法律第43号)に基づき、特定重要物資に指定された船舶用機関(エンジン)・航海用具(ソナー)・推進器(プロペラ)の安定的な供給体制の確保を図るため、2023年度末までに8件の供給確保計画の認定を行い、設備投資に必要な支援を講じた。また、エンジンについては、従来の支援対象である2ストロークエンジン及びそのクランクシャフトに加え、新たに4ストロークエンジンを支援対象に追加した。さらに、「海上運送法等の一部を改正する法律」にて創設された外航船舶確保等計画の認定制度が2023年7月より施行された。認定を受けた外航船舶確保等計画に基づいて導入する一定の船舶について特別償却率を最大32%まで引き上げることににより、日本船主による外航船舶の計画的な導入・確保を促進している。

(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

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、洋上観測の実施、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。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、次期静止気象衛星の整備を実施し、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組を進めた。さらに、2023年5月から、線状降水帯の発生をいち早くお知らせする情報を、予測技術を活用し、最大で30分程度前倒しして発表する運用を開始した。

(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

「交通運輸技術開発推進制度」において、社会実装性を評価項目としつつ、民間等の研究実施者から広く研究課題を公募し、交通運輸の安全性、利便性の向上等に資する研究開発を行った。

(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

2023年6月に経協インフラ戦略会議において、政府全体の方針である、「インフラシステム海外展開戦略2025」の追補が決定されたことを踏まえ、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画（令和5年版）」を策定した。本行動計画では、引き続き①O&M（運営・維持管理）の参画推進による継続的関与の強化、②「技術と意欲のある企業」の案件形成・支援、③国際標準化の推進と戦略的活用、④デジタル・脱炭素技術の活用の4点を強化すべき重点分野として位置付け、さらに、これらの取組を効果的に進めるため、「オファー型協力に資する支援スキームの有機的な連携」や、「我が国企業による継続的な海外事業参入に向けた支援」を重視すべきアプローチとした。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株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）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、2023年度はアビジャン三交差点建設事業（コートジボワール共和国）の受注等の成果を上げた。

デジタル・脱炭素技術の活用に関する具体的な取組としては、デジタル技術を活用して都市課題等を解決するスマートシティについて、引き続き、ASEAN地域におけるスマートシティ支援策「Smart JAMP」による案件形成調査等を実施したほか、デジタル技術等のソフト面が重要な要素となるインフラ案件である交通ソフトインフラについて、同年12月にベトナム・ハノイにおいて、ベトナム交通運輸省との共催で、交通ソフトインフラによる公共交通の高度化をテーマとした「日越交通ソフトインフラ連携促進セミナー」を開催した。これは、交通ソフトインフラ海外展開支援協議会（JAST）による初めての海外セミナーで、ベトナム交通運輸省等から交通課題や今後の展望について、両国企業から交通ソフトインフラに関する知見の共有を行い、その後のビジネスマッチングでは、参加者同士の関係構築や情報交換を実施した。

さらに、JOINにおいても、出資や事業参画をはじ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。2023年度は、米国における化学品物流事業等の新規4案件への支援を決定した。また、主に地方企業や中堅・中小企業を主な対象として、JOINの支援制度の周知を目的としたセミナーを全国4か所で実施した。

(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

コールドチェーンの重要性等についての理解を醸成し、日本式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、2024年2月にはフィリピン政府、同年3月にはベトナム政府との共催により、現地物流事業者等を対象としたコールドチェーン物流ワークショップを開催した。また、同規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、国際標準化機構（ISO）に設置された技術委員会（TC315）において、我が国は議長国として議論を主導した。

さらに、フィリピン及びベトナムとの間で物流政策対話を開催し、物流関連政策や物流課題等について意見交換を行った。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

諸外国における我が国の造船技術へのニーズを踏まえ、政府開発援助（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、浮体式洋上風力発電施設及び作業船に関する事業可能性の調査等を行い、海上交通インフラの高度化に向けた協力を推進した。

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

(1) 物流分野のデジタル化等の推進

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するとともに、物流情報標準ガイドラインの普及促進に取り組んだ。併せて、物流事業者における業務効率化に資するデジタル化ツールを用いた実証事業を行うとともに、その効果と普及に向けた課題等について調査を行い、取りまとめ結果を整理・発信した。また、物流DXの前提となる物流標準化について、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」において議論を行った。

(2) 物流の労働力不足対策の加速等

2024（令和6）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、物流分野におけるトラック運転者の担い手不足、カーボンニュートラル等の課題に対応するため、経済産業省、農林水産省と国土交通省が連携して設置した「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、物流事業者のみならず、着荷主を含む荷主企業や一般消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする方策について検討を行い、2023年8月に、荷主企業や消費者の意識改革（物流に係る広報の推進等）、物流プロセスの課題の解決（労働時間削減に資する措置等）、物流標準化・効率化推進（省力化・自動化の推進等）について最終取りまとめを公表した。

また、同年6月に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、いわゆる「2024年問題」等への対応のため、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主企業・消費者の行動変容の三本の柱に基づき、取り組むべき抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として取りまとめた。同政策パッケージを踏まえて、同月に「物流の適性化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定し、発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者が取り組むべき事項を取りまとめるとともに、業界・分野別の自主行動計画の作成・公表を要請した。これを受け、2023年度末までに130を超える団体・事業者において自主行動計画が策定されている。加えて、同年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。さらに、一定規模以上の荷主に対し、荷待ち・荷役時間の短縮や積載率の向上など、物流負荷の軽減に向けた取組を義務付けるとともに、元請トラック事業者に対し多重下請構造の是正に向けた取組を義務付けることとした、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」を2024年2月閣議決定し、国会に提出した。

また、賃上げ原資である適正運賃の収受に向け、2023年7月に「トラックGメン」を創設し、悪質な荷主等に対する是正指導を大幅に強化したほか、「標準的な運賃」について、運賃水準の引上げや、荷待ち・荷役の対価、下請け手数料などの新たな運賃項目の設定等に取り組んだ。加えて、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た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」推進運動を進めるとともに、トラック事業者が荷主等との交渉の際に活用可能な「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、商慣行の見直しも含めた取引環境の適正化等の推進を図った。また、運転者の労働時間や作業負担の削減に向けたコンテナ専用トラック等の導入を支援する制度を創設した。

併せて、「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、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活用し、より効率的で持続可能な共同輸配送を推進した。

再配達削減に向けては、いわゆる「2024年問題」まで残り1年となることを踏まえ、2023年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係省庁のほか、物流事業者やEコマース事業者とも連携しながら、再配達削減に向けた取組のPRを実施した。

(3) 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

港湾において、新型コロナウイルス感染症の感染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来場受付や搬入情報の電子化等を行う「CONPAS」の導入を推進したほか、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。

名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえ、必要な情報セキュリティ対策、関連法令における港湾の位置付け等について整理・検討を行うため、有識者等からなる「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置した。

当該委員会において、2023年9月には緊急に実施すべき対応策が取りまとめられたほか、2024年1月には「港湾運送事業法」(昭和26年法律第161号)、「サイバーセキュリティ基本法」(平成26年法律第104号)及び経済安全保障の三つの観点から情報セキュリティ対策等を推進するための制度的措置が取りまとめられた。これを踏まえ、同年2月に「港湾運送事業法施行規則」(昭和34年運輸省令第46号)を改正し、一般港湾運送事業者による情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みを導入した。また、「サイバーセキュリティ基本法」に基づく措置として重要インフラに「港湾」を新たに位置づけ、官民が連携して対策を推進する体制を構築したほか、経済安全保障の観点から基幹インフラ制度の対象に一般港湾運送事業を追加する「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律の一部を改正する法律案」を国会に提出した。

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、本章第1節(7)を参照。

「サイバーポート」の取組については、本章第2節(6)を参照。

(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

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、自動運転車と道路との連携に関する官民共同研究を実施した。また、一般道において、路側センサ等から自動運転車両に情報提供を行う、路車協調システムについての実証実験を実施した。

(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築

「2024年問題」やトラックドライバー不足等の課題解消に向けて、モーダルシフトを促進し、増大する海上物流のニーズに対応するため、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたシャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援制度を創設した。また、シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する検討を実施し、情報通信技術等により生産性の向上と労働環境の改善を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進した。

(6) 農林水産物・食品の輸出拡大

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温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援や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

日中韓物流大臣会合における合意に基づき、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の加盟国・加盟港湾の拡大等、日中韓の物流分野における協力の推進について中韓と議論を進めた。2024年2月には、中国にて第9回日中韓物流大臣会合が開催され、これまでの共同声明や行動計画に基づく取組による成果や、今後の協力の方向性について議論を行い、協力関係をさらに進展させること等について合意した。

また、海上コンテナ輸送の需給逼迫やロシアのウクライナ侵略等による国際物流の混乱を踏まえ、我が国企業にとって代替的な輸送オプションを確保し、強靱なサプライチェーンの構築を図るため、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査・実証輸送を実施した。

(8) 船員の働き方改革の推進、内航海運の取引環境の改善等

船員の労務管理の適正化を図るための仕組みの構築と各地方運輸局等への相談窓口の設置、船員の労務管理の適正化や内航海運の取引環境改善に係る各種ガイドラインの活用促進、生産性向上や働き方改革の実現に向けた海事行政DXの推進、海上における通信環境の改善、内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化を行った。

(9) 気象データの利活用

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「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

現下の国際情勢を踏まえつつ、北極海航路の利用動向や課題等に関する情報を収集したほか、北極関係の情報共有について関係府省庁とも連携して対応した。

(11) KS/RA制度¹⁹における効率的な検査の在り方の検討

国際民間航空機関（ICAO）等の動向を注視しつつ、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。

19 航空機に搭載する航空貨物については、ICAO国際基準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。※KS：Known Shipper(特定荷主)、RA：Regulated Agent(特定航空貨物利用運送事業者等)

第3章 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

第1節 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・土砂災害対策等

我が国は、2011（平成23）年3月に発生した東日本大震災、2016年4月の熊本地方を震源とする最大震度7の地震等これまで多くの災害に見舞われてきたが、2023年度も、2024年1月に発生した石川県能登地方を震源とする最大震度7の地震等多数の災害が日本列島を襲った。こうした様々な自然災害が発生した場合においても交通の機能が最大限に維持されるよう、各種交通インフラの災害対策を実施した。

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。

鉄道については、2022年3月に発生した福島県沖を震源とする地震により軌道を支える桁が大きく沈下・傾斜した高架橋と同様の新幹線の高架橋の柱について、優先的な耐震補強等を促進した。

空港については、地震発生後における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都圏機能維持に必要な滑走路等の耐震対策や高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、護岸嵩上げ等の浸水対策を推進した。また、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するため、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組や関係機関との協力体制構築等の取組を推進した。

(2) 地震発生時の安全な列車の停止

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（2023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8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

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」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りょうの流失・傾斜対策として、橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋りょう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

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、2023年度末までに40都道府県161か所で導入された。

(5) 無電柱化の推進

良好な景観の形成や観光振興、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上等の観点から、新設電柱の抑制、低コスト手法の普及、事業期間の短縮等により、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進した。

(6) 船舶の走錨事故の防止

大阪湾北部海域における船舶の動静監視及び船舶への情報提供体制の強化を図るため、レーダー、監視カメラ等の増設を進めたほか、監視海域及び情報聴取義務海域の拡大や明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制の統合を実施した。

また、台風接近時には、大型船等の一定の船舶に対し、湾外等の安全な海域への避難等を勧告する制度やバーチャルAIS(Automatic Identification System：船舶自動識別装置)航路標識の緊急表示制度を運用するなどして、走錨等に起因する事故の防止を図った。

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

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注意喚起を実施した。

(8) 気候変動に適應するための港湾の技術上の基準等の検討

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等を勘案して設計等を行うことを基本とし、技術基準の改正に係る検討等を行うとともに、気象・海象のモニタリングの継続や外力強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

TEC-FORCEの機能拡充及び強化に関する取組については、交通インフラ（道路、鉄道、空港、港湾等）の被害状況の把握と復旧、地震活動の状況や今後の気象の見通しのきめ細かな解説、被災地への緊急支援物資輸送の支援、代替移動手段の確保等の支援活動が迅速に行えるよう、任命する隊員数の増強、装備資機材の充実・強化を図るとともに、必要となる知識・技能の維持・強化に向けた教育・訓練等を行った。

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。

鉄道については、RAIL-FORCEを創設し、被災した鉄道施設等に対する災害支援活動の強化及び復旧の早期化を図った。

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、緊急地震速報の震源推定手法に関して、精度向上のための技術的改善を実施し、揺れの過大予測の低減を図る等、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

鉄道については、鉄軌道事業者への多言語掲示物作成システムの配布等、災害時における多言語案内体制の強化を行った。

バスやタクシー等については、自治体と旅客自動車運送事業者等との災害時の緊急輸送等に関する協定の締結を促進することにより、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。

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、実働三省庁（警察庁、消防庁、防衛省）の広域応援部隊の民間フェリーを活用した迅速な輸送を実現するため、2016年に取りまとめた「広域応援部隊進出における海上輸送対策について」について、2023年に日本海溝・千島海溝地震発災時の対応の追加を含め、全体的な見直しを行った。

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む空港BCP(A2-BCP)²⁰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、空港BCPの実効性の強化に向け訓練等を実施した。

また、2021年度に観光危機管理計画の策定のポイント等を自治体等の実務者向けにまとめた手引きや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）について周知を行った。さらに、JNTOにおいて、大規模地震等の自然災害が発生した、あるいはそのおそれがある際、ウェブサイトやSNSを通じて、訪日外国人旅行者向けに緊急時の対応に係る情報を多言語で発信するとともに、24時間、365日多言語対応ができる訪日外国人旅行者向けコールセンターにおいて問合せへの対応を行った。さらに、令和6年能登半島地震の発生直後より観光庁及びJNTOのSNS等を通じた訪日外国人旅行者への交通機関の運休・復旧状況を含む情報発信を行った。

(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

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ハード・ソフト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

緊急支援物資輸送プラットフォームを活用し、関係機関による演習等を通じて緊急支援物資輸送の実効性向上を図った。

(13) 「運輸防災マネジメント」の導入

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「運輸防災マネジメント」として組み込んで推進を図り、運輸事業者の輸送の安全確保・防災・事業継続等に関する取組を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を318者（鉄道44者、自動車114者、海運150者、航空10者）に実施した。運輸安全マネジメント評価は、これまでの評価を通じて得られた先進的な取組、最新の知見等を活用し、常に見直しと質の向上を図っており、令和6年能登半島地震で明らかになった課題についても評価の際の新たな視点や話題として活用した。

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、1,287人が受講した。

20 空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画
(A2 (Advanced/Airport) - BCP)

(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

令和6年能登半島地震等の大規模な自然災害や事故による公共交通機関の遅延等の発生時において、事業者と連携し、代替輸送の確保及び利用者向けの情報発信を行った。

港湾については、全国にある重要港湾以上125港において策定された港湾BCPに基づく防災訓練を実施するとともに、太平洋側の港湾が大規模地震により使用不能となった想定で北陸地域の港湾を利用する代替輸送訓練を実施するなど、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、全国の95空港において策定された空港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、空港BCPの実効性の強化に向け訓練等を実施した。

貨物鉄道については、カーボンニュートラルの実現や、「2024年問題」に伴うトラック輸送の受け皿として、一層重要な役割を担うことが期待されており、貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用を図る必要があるところ、2023年度補正予算において、災害時に代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備への支援を実施した。

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の整備及び暫定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

地域防災計画に位置付けられた「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。

令和6年能登半島地震においては、防災道の駅「のと里山空港」（石川県輪島市）が支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点として機能したほか、停電や断水状況下でも使用可能な防災コンテナ型トイレを防災道の駅「うきは」（福岡県うきは市）より被災地へ派遣するなど、「道の駅」が防災拠点としての役割を果たした。

(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾の強靱化

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。

頻発化・激甚化する気象災害や切迫する巨大地震・津波等の大規模災害発生時に陸路が寸断し孤立化した災害地において、緊急物資や救援部隊、被災者等の海上輸送の事例が増えつつある。こうした状況を踏まえ、「みなと」の機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークを「命のみなとネットワーク」と名付け、各地域で、防災訓練の実施などネットワークの形成を推進した。

(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

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被災状況把握体制の構築に向けて検討を行った。

(19) 空港BCPの実効性の強化等

空港BCPを実効性のあるものとするため、全国の95空港において、各種訓練等を2023年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認するとともに、関係機関等で共有することで、空港BCP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

災害時における円滑な支援物資物流の実現及びサプライチェーンの維持のため、非常用電源設備の導入を推進し、物流施設の災害対応能力の強化を図るとともに、2022年度に改訂した「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」に基づき、自治体等と連携し、倉庫シェアリングサービスも活用しつつ、ラストマイルを中心とした支援物資物流の訓練等を実施した。

また、令和6年能登半島地震の発生を受けて、内閣府等の関係府省庁と連携し、被災地への緊急物資輸送について物流事業者への要請を行った。

(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

自動車登録検査業務電子情報処理システム（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

交通インフラが持つ機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」の取組や、「国土交通省インフラ長寿命化行動計画」（2021年6月）に基づき、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進等によるメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストックの適正化に向けた取組を推進した。

また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も踏まえ、緊急又は早期に措置が必要と診断された施設に対する修繕等を集中的に実施した。

道路については、2014年より全国の橋やトンネル等について国が定める統一的な基準により5年に1度の頻度で点検を行っており、2018年度末までに実施した一巡目点検の結果、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7万橋存在する。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕が完了したものが約56%（2022年度末現在）にとどまることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援した。また、各都道府県に設置された「道路メンテナンス会議」を活用し効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うほか、直轄診断・修繕代行や技術力向上のための研修の実施等の技術的支援を行った。

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型維持管理を推進するとともに、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」を引き続き開催し、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の拡充や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、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策として、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、予防保全型インフラメンテナンス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、航路標識の点検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施したものについて、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

バスや鉄道については、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、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。

(24) 新幹線の大規模改修への対応

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。

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

(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援

社会変化に対応した新たな地域公共交通の実現に向けて、事業者に対し感染症拡大防止対策への支援等を実施した。

(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

新型コロナウイルス感染症の「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」(平成10年法律第114号)上の位置付けが5類感染症へ移行された2023(令和5)年5月8日までの間、公共交通機関の事業者から利用者に対し、業種別ガイドラインを踏まえた感染予防対策への協力の呼びかけを行うなど、利用者が安心して公共交通機関を利用できるよう国と事業者等が連携し情報発信を行った。

(3) 空港等での検疫の適切な実施等

空港等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

感染症等の水際対策や防災対策等について、2023年3月及び4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、出水期に向けた対応等に関し、関係者間で情報共有を行い連携を強化した。

また、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

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、搭載装置の義務化や、自動車メーカーとの連携により、ほぼ全ての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ほか、関係団体等と連携し、普及に向けた動画の作成、ポータルサイトやチラシ等の啓発物を活用した継続的な情報発信等、「安全運転サポート車」(サポカー)をはじめとした、先進的な安全技術を搭載した自動車の普及促進に取り組んだ。

また、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2022年に導入されたところ、関係団体等と連携し、同制度の周知に努めた。

(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

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(2023年3月)を踏まえ、運輸安全マネジメント制度の充実強化に取り組むとともに、事業者の取組の深化を促進した。運輸安全マネジメント評価を318者(鉄道44者、自動車114者、海運150者、航空10者)に実施した。また、

同答申を踏まえ、2027年度末までに、全ての小型旅客船不定期航路事業者に対する運輸安全マネジメント評価を行うこととし、2023年度は40者に対して実施した。

運輸安全マネジメント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、8,626人が受講した。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。

2022年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、同年12月に「知床遊覧船事故対策検討委員会」において「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられた。これを踏まえ、2023年4月に成立し、同年5月に公布された事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上などを内容とする「海上運送法等の一部を改正する法律」の施行に向け、政省令等の整備を順次進めてきたほか、抜き打ち・リモートによる監査の実施、通報窓口の設置といった監査体制の強化、日本小型船舶検査機構の検査方法の見直しや国による監督の強化など、実施可能なものから速やかに実行に移した。

2024年1月に東京国際空港（羽田空港）で発生した航空機衝突事故を受けて、同月9日に公表した「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を実施するとともに、同月19日に設置した「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」において更なる安全・安心対策について検討を行った。

（7）運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

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当たっては、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。

蓄積したデータを活用・分析し、安全啓発を図るため、各種統計に基づく分析や紹介すべき事故事例をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」、各地方に特有の傾向を分析してまとめた「地方版分析集」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。

（8）ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

3Dスキャン装置とドローンを事故調査に積極的に活用することで、事故現場周辺の地形や事故対象物の形状を忠実に3Dで再現し、客観的かつ科学的な事故調査を推進した。

また、最新のCTスキャン装置を事故調査に広く活用し、新たな調査手法の構築に取り組んだ。

（9）航空機整備事業の国内実施の促進

航空機MRO（整備・修理・オーバーホール）産業の実現可能性等の調査結果を踏まえ、我が国の整備事業者が外国からの認定取得に必要な手続を簡素化する航空安全に関する相互承認協定（BASA）等について、米国、EU、英国等との新規締結・拡大・改正に向けた協議・調整を実施した。

（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

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、日ASEAN統合基金（JAIF）の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査の結果を基に、インドネシア、マレーシア及びシンガポールが電子海図を更新・発行した。

ASEAN地域訓練センター（マレーシア）において実施しているASEAN諸国のVTS（Vessel Traffic Service：船舶通航業務）管制官育成研修について、引き続き支援を行った。

また、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、ガイドライン策定に向けたASEAN10か国の専門家とのオンライン会議を実施した。

2023年11月、我が国海運会社が運航する船舶が紅海で「拿捕」される事案が発生した。このような行為は、法とルールが支配する海洋秩序を脅かし、航行の自由を危うくするものであり、我が国は、同月開催されたIMO総会において、国際海上輸送に深刻な脅威となるものとして非難等を行った。また、2024年1月、国連安全保障理事会において、米国とともに同旨を踏まえた決議を提案し、採択された。さらに、同年2月に開催されたG7臨時交通大臣会合においても、これらの内容に加え、G7の協調を強化していくこと等を内容とするG7交通大臣宣言が取りまとめられた。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

「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り、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

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月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月に取りまとめた対策等を踏まえ、各種非常用設備の表示の共通化ガイドラインの運用、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込み制限の利用者への呼びかけ実施等に取り組んだほか、他人に危害を及ぼすおそれのある行為などを抑止する効果を高めるため、「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程の一部を改正する省令」(令和5年国土交通省令第69号)を2023年10月に施行し、新幹線や利用者の多い在来線の新造車両に車内防犯カメラの設置を義務付けた。

② 自動車におけるテロ対策

車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、バスジャック対応訓練の実施等について関係事業者に対する要請を実施した。

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:外国船舶の監督)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。

海上保安庁においては、多客期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、官学民が参画する「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。

④ 航空におけるテロ対策

「航空法」(昭和27年法律第231号)に基づく危害行為防止基本方針等に従い、高度な保安検査機器の導入の促進、空港等の設置者等への監査及び指導、保安検査員をはじめとした航空保安に携わる関係者に対する教育訓練等を実施するとともに、関係者と連携して旅客等に対する機内持込制限品に関する周知広報を行うなど、テロ対策を推進した。

(13) 滑走路端安全区域 (RESA) の整備

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、用地確保が可能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)に基づき対策を検討し、調整が調った空港から順次整備を実施した。

(14) 航空保安の強化等

航空保安対策の強化のため、高度な保安検査機器の導入を促進するとともに、保安検査員の処遇改善等、保安検査員に係る人材確保等に関する取組を推進した。

また、航空保安検査の実施主体及び費用負担の在り方について、有識者会議における検討を行い、実施主体については、航空会社から空港管理者に移行し、費用については、透明性を確保した形で旅客からの負担とともに、関係者の一定の負担からなる仕組みを構築するという見直しの方向性について、2023年6月に取りまとめを行った。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

2023年4月の「自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律」(令和4年法律第65号)の施行や、「被害者保護増進等事業の効果検証に関するワーキンググループ」、「被害者保護増進等事業に関する検討会」での意見等を踏まえて、自動車事故被害者やその家族又は遺族が安心して生活できる社会に向けた取組をより一層推進した。

具体的には、自動車事故により重度の後遺障害を負い、常時又は随時介護を要する被害者に対して、介護料の支給及び短期入院(入所)費用の一部助成等を行った。2023年度から、重度後遺障害者(脊髄損傷者)に対して十分な治療・リハビリテーション等の機会を確保するための環境整備を図った。また、介護料受給者を対象に、介護に関する相談対応や各種情報の提供等による訪問支援の充実を図ったほか、自動車事故被害者やその家族又は遺族を対象とした自動車事故被害者・遺族等団体が行う相談支援業務を新たに開始した。

このほか、介護者なき後等に備え、引き続き、自動車事故で重度後遺障害を負われた方々の受入環境を整備するため、障害者支援施設やグループホームに対し、器具導入、人材確保、求人情報発信や研修等の受講に係る経費を、居宅介護事業者や重度訪問介護事業者に対し、人材確保、求人情報発信や研修等の受講に係る経費を補助した。

(16) 交通事業の働き方改革の推進等

自動車運送事業においては、賃上げ原資となる標準的な運賃の見直し、中小トラック事業者による荷役作業の機械化・自動化を進める機器の導入や車両を効率的に運用するシステムの導入などの即効性のある設備投資への支援、「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」等に基づく「ホワイト物流」推進運動を図ることや複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進、キャッシュレスなどのデジタル化による業務効率化・省人化の取組への支援や二種免許取得費用の支援などを通じて、労働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、産学官が協力して、高等学校等への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、高校生等が整備工場で整備士の仕事を体験する体験事業や社会科見学事業を実施し、整備士増加に向けた取組をより一層推進した。

鉄道事業については、適正な賃金上昇を実現できるよう、鉄道運賃に係る収入原価算定要領にお

ける人件費の算定方法等の見直しを行った。

このほか、生産性向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお、人材を確保することが困難な状況にある交通事業において、労働者不足に対応するため、特定技能制度の対象分野に自動車運送業分野や鉄道分野を追加すべく、当該分野における外国人材受入れの必要性などについて整理した。2024年3月、それらの検討を踏まえ、自動車運送業分野や鉄道分野を含む4分野を新たに追加することが閣議決定された。

(17) 航空業界における担い手の確保等

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。今後の需要回復・増大の局面に対応するとともに、操縦士・整備士として第一線で活躍するまでに長い時間を要することから、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、操縦士については、効率的な養成手法の導入に向けた調査及び国家資格についてのより合理的で利便性の高い試験方式への移行を実施するとともに、航空大学校における操縦士の養成を着実に進めた。

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入に向け2023年9月に試験を実施するなど取組を進めた。また、整備士の裾野拡大の取組として女性航空教室及び全国の工業高校に対する航空整備分野の講座を開催した。

グランドハンドリングについては、空港業務を対象とした有識者会議において、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」の中間取りまとめを2023年6月に公表した。これを踏まえ、2023年度補正予算において、空港業務の人材確保・育成、職場環境改善などの取組に対する補助等を実施した。また、グランドハンドリングにおける業界団体（空港グランドハンドリング協会）の設立を後押しするとともに、地方公共団体における空港業務支援の取組を推進した。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

本節（16）を参照。

(19) 日本人船員の養成

質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に向け、独立行政法人海技教育機構の唐津海上技術学校（高校相当）を唐津海上技術短期大学校とし、航海・機関の両用教育から航海のみの専科教育へ2024年に移行することとした。また、国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化、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推進した。

(20) 船舶への新技術の導入促進等

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。2023年度には、遠隔監視技術を活用することによって船舶検査の合理化が可能となる遠隔支援事業場の認定について、相談のあった各事業者へ当該制度を説明し、その活用促進を図った。

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

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、電気自動車や燃料電池自動車等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、事業者と連携して、道の駅やSA/PAにおいて機器設置場所の提供に協力した。さらに、高出力や複数口の充電器の設置を後押しした。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーション整備費用の補助を行うとともに、水素ステーションを活用した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、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とともに、事業者と連携して、SA/PAにおいて水素ステーション設置場所の提供に協力した。

さらに、商用車について、電気バスや電気トラック、燃料電池バスや燃料電池トラックをはじめとした車両の購入支援等を通じて、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二酸化炭素の削減等

エネルギー効率が高く二酸化炭素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併せて、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、乗用車の2030年度燃費基準（2020年3月策定）に関して、モード試験では反映されない燃費向上技術の達成判定における評価方法について検討を開始したほか、重量車の2025年度燃費基準（2019年3月策定）に関して、2022（令和4）年10月に新たに重量車の電気自動車等のエネルギー消費性能の測定方法を策定し、製造事業者等による重量車の電気自動車等の導入の取組についての評価方法の検討を開始した。

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、国土交通省及び環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、シンポジウムの実施など、エコドライブの普及・推進に努めた。

また、交通騒音の発生源対策や周辺対策については、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、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和50年環境庁告示第46号）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改造を防止するための啓発活動を引き続き実施した。

グリーンスローモビリティにおける取組については、第1章第1節（8）を参照。

(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等

「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。「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）の柱である「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」「労働力不足対策と物流構造改革の推進」「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」に則した取組を行った事業者を表彰し、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。これに加え、コンテナ専用トラック等の導入を支援する制度を創設した。また、鉄道へのモーダルシフトを強力に促進するため、大型で10tトラックからの積替えが容易な「31ftコンテナ」の取扱いを拡大し、輸送力を強化できるよう、輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、施設整備への支援を実施した。2022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。

エコレールマークについては、地球環境に優しい貨物鉄道輸送を一定以上利用している商品又は企業に対して、エコレールマークの認定を行い、マークの表示によって消費者に判断基準を提供している。2024年3月現在において、認定商品は合計で186品目（162件）となっている。

エコシップマークについては、モーダルシフトへの貢献度の高い優良事業者46社を選定した。加えて、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3社、海運モーダルシフト大賞として選定した。また、中長距離フェリー及びRORO(Roll-on roll-off) 船のトラック輸送に係る積載率の動向を調査し、その結果を公表した。

さらに、「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実施すること等により、物流DXを推進した。

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。これに加え、昨年度創設した物流の脱炭素化を促進する支援制度を活用し、蓄電池、電気トラック等の脱炭素化設備の導入を推進した。

ドローン物流の取組については、第2章第2節（16）を参照。

（4）鉄道分野における脱炭素化

2023年5月に「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」において、鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿を取りまとめ、「鉄道事業そのものの脱炭素化」「鉄道アセットを活用した脱炭素化」「環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化」の三つの柱に沿った取組を推進することとした。併せて、水素燃料電池鉄道車両の開発、鉄道車両へのバイオディーゼル燃料の導入等による脱炭素化を促進するとともに、省エネ車両や再生電力の有効活用に資する設備の導入を支援することにより、鉄道ネットワーク全体の省エネルギー化を推進した。また、2022年9月から開催している「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」では、鉄道事業者と省エネルギー・再生可能エネルギー関係の技術や知見等を有する民間企業等がそれぞれの情報を共有することを通じて、鉄道分野の脱炭素化に資する取組を促進した。

（5）航空分野における脱炭素化

航空の脱炭素化に向けて、航空会社や空港会社による主体的・計画的な脱炭素化の取組を後押しすることが重要であり、「航空法」等に基づく「航空運送事業脱炭素化推進計画」及び「空港脱炭素化推進計画」の認定等を進めている。航空運送事業脱炭素化推進計画については、2024年1月にはANAグループ及びJALグループの2計画を初認定した。空港脱炭素化推進計画については、2023年12月には成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港及び大阪国際空港の4空港の計画を、さらに2024年3月には地方自治体が管理する県営名古屋空港の計画を初認定した。

航空機運航分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民協議会の場合などを活用して関係省庁や民間事業者と連携しながら、SAF(Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料)の導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の国際標準化等に取り組んでいる。特に二酸化炭素削減効果の高いSAFについては、2030年時点の本邦航

空会社による燃料使用量の10%をSAFに置き換えるという目標を設定しており、経済産業省等と連携し、国際競争力のある価格で安定的に国産SAFを供給できる体制の構築や、国産SAFの国際認証取得に向けた支援等に取り組んだ。

空港分野においては、各空港において空港脱炭素化推進協議会を設置し、空港脱炭素化推進計画の検討を進めるとともに、空港施設・空港車両等からの二酸化炭素排出削減、空港の再エネの導入等に取り組んだ。また、「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を活用し空港関係者等と情報共有や協力体制を構築するとともに、空港関係者の意識醸成や空港利用者への理解促進を図った。

(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

我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進した。CNPの形成を促進するため、「港湾法」(昭和25年法律第218号)に基づき港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画について、計画の作成に対する補助、助言等による支援を行った。また、横浜港・神戸港において水素を燃料とする荷役機械の現地実証の準備に着手したほか、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導入、低炭素型荷役機械の導入等を推進した。加えて、コンテナターミナルの脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証の運用に向けて試行を実施した。

さらに、二酸化炭素吸収や海域環境の改善等の効果を有するブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用を推進した。

洋上風力発電の導入に関して、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される基地港湾として、2023年4月に新潟港を新たに指定した。また、2024年1月に石狩湾新港で大型商用洋上風力発電の運転が開始された。一般海域においては、「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」(平成30年法律第89号。以下「再エネ海域利用法」という。)に基づき2023年10月に2海域を促進区域に指定の上、2024年1月に発電事業者の公募を開始した。2022年12月より公募を実施していた4海域については、2023年12月及び2024年3月に事業者選定を行った。加えて、排他的経済水域においても洋上風力発電の活用ニーズが高まってきていることを踏まえ、排他的経済水域への拡大のための制度的措置について関係府省庁と連携して検討を進め、同年3月に「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定し、第213回国会に提出した。さらに、我が国周辺海域の特徴を踏まえれば、水深の深い海域にも設置可能な浮体式洋上風力発電の導入拡大も不可欠であることから、経済産業省と連携して「洋上風力の産業競争力強化に向けた浮体式産業戦略検討会」を開催し、浮体式洋上風力発電に係る産業の在り方についての検討等を進めた。

(7) 船舶の脱炭素化に関する取組

国際海運分野については、我が国は、国際海運2050年カーボンニュートラルを目標として掲げ、この目標を世界共通の目標とすべく、2023年6月に開催されたG7三重・伊勢志摩交通大臣会合において上記目標を支持することについて合意するなど、諸外国との連携を図り、その結果、IMOにおいて、同年7月に我が国の提案をベースとした2050年頃までに温室効果ガス(GHG)排出ゼロを目標とする新たなGHG削減戦略を全会一致での採択に導いた。また、グリーンイノベーション基金を活用してアンモニア、水素を燃料とするゼロエミッション船の開発を推進するとともに、船舶へのアンモニア燃料の補給を安全かつ円滑に行うためのバンカリングガイドラインの策定に向けた調査を行った。

さらに、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加え、2022年度に策定した「バイオ燃料取扱ガイドライン」を充実させるための更なる技術的課題の解決に向けた調査の実施等、省エネ・低炭素化に資する取組を促進した。

令和6年度 交通施策

第213回国会（常会）提出

第Ⅲ部 令和6(2024)年度 交通に関して講じようとする施策

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、2024年度における取組方針を記載する。

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

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) 地域公共交通計画の策定・実施

2023(令和5)年度に改正・施行した「地域交通法」等を踏まえ、地域の関係者の連携と協働等を推進し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインの実現に向けた措置を講じる。予算面では、引き続き、「共創」の取組に対する支援や、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)の活用などを行う。また、地域公共交通計画については、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、計画に係るノウハウ面の支援を行うとともに、「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」における議論を踏まえ、地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートを促進する。

(2) 協議会の体制面の充実等

地域公共交通計画のアップデートとともに、「地域交通法」に基づいて設置される協議会について、地域の多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化を図るなど、同協議会のアップデートを促進する。

「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、引き続き「地域交通法」関係制度の普及に取り組むとともに、地域の取組に対する助言等の支援を行う。また、地域公共交通計画の策定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や、「共創」の取組を促進・普及する人材の育成を支援するほか、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や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

「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・運賃の設定などを進めるほか、利用者に分かりやすい情報提供の取組を促進することなどにより、分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現を図る。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

バス路線等の維持が困難と見込まれる中、必要に応じて公的支援も活用しながら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維持・確保を図る取組を支援することに

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、地域公共交通会議の運営手法の見直しや、タクシー事業者との共同運営の仕組みの構築等を行い、更なる運用改善と社会実装を進める。

さらに、地域の公共交通リ・デザイン実現会議において、関係府省庁が一体となって、地域類型毎の取組に係る具体的な方向性や指針について議論しているところ、同会議の取りまとめも踏まえ、様々な関係者の連携・協働による地域交通のリ・デザインを推進する。

加えて、低炭素型で持続可能な人流・物流システムの構築を図るほか、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」に基づき、過疎地域における計画策定の経費補助や、ラストワンマイル配送効率化に係る運行経費補助により、引き続き、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

地域公共交通確保維持改善事業により、バス、デマンド交通等の運行（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、賃上げ等のために運賃改定を実施する事業者に対する支援を強化するとともに、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より、生産性向上の取組を支援する。

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

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

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、鉄道施設総合安全対策事業費補助や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。今後も、再構築協議会や鉄道事業再構築事業の運用を通じて、必要な場合には国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働を促し、全国各地におけるローカル鉄道の再構築に向けた取組を促進していく。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、運賃改定時における運賃算定手法の見直しや運賃改定の迅速化により、早期の賃上げ等を促進するほか、二種免許取得費用の支援など、事業者による人材確保・養成の取組の支援を進めるとともに、キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、電気バスの導入等の交通DX・GXによる省人化や経営改善に対する支援を推進する。

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、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促進を行う。

また、公共交通機関等におけるインバウンド対応を支援する交通サービスインバウンド対応支援事業等により、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

MaaSについて、交通と他分野との連携及び広域連携を促進するとともに、MaaSから得られる移動関連データの利活用によって、地域の公共交通ネットワークの充実や最適化を推進する。

システムにより複数の需要に対しリアルタイムで最適な配車をする技術を用いた移動手段である、AIオンデマンド交通について、導入支援を引き続き実施し、公共交通の利便性向上や外出機会の創出に資する取組を後押しする。

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、ラストワンマイルを担う移動手段として、システム導入等に係る支援を引き続き実施する。

キャッシュレス決済の活用に係る取組については、第2章第2節(5)を参照。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

鉄道の利用状況等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、今後の混雑対策の在り方について引き続き検討を行う。

(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と新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって顕在化したタクシー不足への対応

配車アプリの導入を促進するなど事業者や利用者双方のニーズを踏まえ、より事業者が活用しやすく、利用者にとっても利便性の高いサービスの実現を目指す。

また、「自家用車活用事業」については、2024年4月以降、各地で順次開始し、自家用有償旅客運送制度の運用改善等と合わせて、全国のタクシー不足に対応していく。これらの施策は開始して間もなく、天候・季節波動等への対応を含め、その実施効果を現時点では評価することは適切でないため、今後、丁寧に、十分な時間をかけて評価・検証を行う。

(11) 超小型モビリティの普及

経済産業省では、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金にて、電気自動車である超小型モビリティの購入に対し、引き続き購入費用の一部補助を行う予定。また、国土交通省では、認定制度などを通じて、引き続き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

ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業による多言語化への対応等の取組支援を通じて、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。

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

(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

「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引き続き進めていく。特に、コンパクト・プラス・ネットワークの更なる高質化・多様化を図るため、立地適正化計画等と地域公共交通計画等の連携を強化し、公共交通軸及び周辺整備に係る取組が一体的に推進されるよう交通とまちづくり政策の融合の取組を進めていく。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

駅空間の質的進化を目指し、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引き続き支援を行う。

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に当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引き続き行う。

(3) 地域における交通のベストミックスの実現

都市・地域交通戦略推進事業、交通サービスインバウンド対応支援事業、環境省と国土交通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引き続き行う。

さらに、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性・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、駐車場や自転車利用環境の整備等を行う。また、2023（令和5）年度より創設された社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）により、地域づくりの一環として地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備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合せの実現を図る。

(4) 自転車の活用

「自転車活用推進法」に基づいて定めた「第2次自転車活用推進計画」に基づき、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」について改定を行う。

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や「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」について、引き続き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

まちなかにおける道路、公園、広場等の官民空間の一体的な修復・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付けること等の措置を講ずる「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。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

民間の創意工夫を活用し、地域の賑わいを創出するため、オープンカフェ等の道路占用を柔軟に認める「歩行者利便増進道路（ほこみち）」制度の普及を引き続き促進する。

(7) スマートシティの創出・全国展開

関係府省庁連携の下、スマートシティの先駆的な取組への支援や、官民連携プラットフォームによる普及促進活動等を通じて全国展開を推進する。

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

(1) バリアフリー整備目標等の着実な実現

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、「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」においてバリアフリー整備目標を策定しており、引き続き、各分野における取組を実施する。なお、現在の同整備目標は、2021（令和3）年度から5年間を目標期間としているものであり、2026年度以降の新たな整備目標の策定に向けて、検討を開始する。

各分野における具体的な取組としては、バス・タクシーについては、引き続き、バス・タクシー事業者によるバリアフリー車両の整備に対し、予算・税制措置による支援を実施する。

鉄道については、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進する。また、精神障害者割引について、鉄道事業者において導入が進んでおり、引き続き働きかけを行う。

旅客船及び旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについては、交通サービスインバウンド対応支援事業等による支援を通じて、引き続き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、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、踏切道におけるバリアフリー対策、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

鉄道については、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、「バリアフリー法」に基づき、ホームドアの整備を推進するとともに、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)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

本節（1）及び（2）を参照。

(4) 「心のバリアフリー」などの強化

「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2020年の法改正後の「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。

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、バリアフリースイート、車椅子利用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター及び車両等の優先席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する。

また、引き続き、高齢者・障害者等の介助・疑似体験を通じて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。

さらに、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向けて、引き続き、「バリアフリー法」や関係法令、ガイドライン等に基づき、ユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーなど、ハード・ソフト両面からの取組を推進するとともに、「共生社会ホストタウン」に登録されている地方公共団体等と連携して、他の地方公共団体や国民等へ取組の周知を行う。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

新幹線車両については、2021年7月から施行されたバリアフリー基準、特急車両については、2023年4月から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。

加えて、新幹線等における車椅子用フリースペース等のウェブ予約の導入に向けた取組を推進する。

(6) 子育てにやさしい移動支援に関する取組

子育てにやさしい移動環境の整備に向けて、公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース等の設置を引き続き促進する。

また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー使用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを引き続き実施する。

(7) ICTを活用したスマートフォン等での情報提供

高齢者や障害者等も含め、誰もがストレスなく自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」の提言に基づき、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化を推進している。有識者も含めたワーキンググループの開催も交えながら、運用実証等を踏まえたデータ整備プラットフォームの高度化やデータ整備仕様の改定の検討を行うとともに、シンポジウムの開催等による継続的な広報活動も実施する。

また、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新たな歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）の整備を推進する。

第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

(1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備

地方部への訪日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、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料公衆無線LAN環境、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推進する。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、運行等に関する迅速な情報収集を可能とするため、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、非常用電源設備等の整備への支援を引き続き行う。

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、現状の課題や取組、成果を取りまとめ、引き続き省庁横断的な取組を進める。

鉄道・バス・タクシーについては、キャッシュレス決済、多言語対応、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、引き続き無料公衆無線LAN環境の整備や多言語案内・翻訳システム機器の導入、キャッシュレス決済対応、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環境の整備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引き続き促進する。

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、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。

加えて、自動で手荷物の仕分け及び搬送が可能なスマートレーン等の先進的な保安検査機器の導入促進や税関検査場電子申告ゲート運用のための体制整備等、引き続き関係省庁と連携の上、必要な受入環境の整備を進める。

空港での搭乗手続の円滑化や旅客動線の合理化・高度化の事業の取組については、本節(5)を参照。

(2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

公共交通事業者等が作成する「外国人観光旅客利便増進実施計画」を取りまとめ、整備状況を確認するとともに、公共交通事業者等が当該計画に基づいて行う多言語対応等の外国人観光旅客利便増進措置の実施を支援する。

また、公共交通機関や自家用有償旅客運送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、電動キックボードやグリーンスローモビリティ等の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。

外国人観光旅客利便増進措置の実施への支援については、本節(1)を参照。

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

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、人材確保・育成等の推進や旅客の利便性を図るための施設整備に対する支援等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。

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

我が国ではビジネスや高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、ビジネスジェットの利用環境改善を図っているところ、今後の需要増加を見据え、引き続き発着枠の改善やスポットの増設、FBOの受入環境整備に向けた検討を進める。

さらに、ビジネスジェット専用動線整備など地方空港における受入環境整備を引き続き進める。

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化

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搭乗手続の円滑化や旅客動線の合理化・高度化の事業に取り組む。

また、引き続き、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や運用ルール等の検討を行うとともに、実現に向けた取組を進める。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

JNTOにおいて、インバウンド関係者を対象にしたセミナー、地方公共団体・DMOに対するコンサルティングを実施し、地域のインバウンドに係る取組を支援する。また、地域の観光コンテンツをオウンドメディアにて発信するとともに、広域連携DMOと連携した情報発信に取り組む。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

移動そのものを楽しむオープントップバスやサイクルトレイン等の導入への支援を行う。

船舶については、「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」を用い、引き続き、フェリー・旅客船事業者と経路検索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、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、地域の観光資源を生かした観光コンテンツを磨き上げる取組を引き続き支援する。

グリーンスローモビリティにおける取組については、本章第1節(8)を参照。

(8) 手ぶら観光の推進等

訪日外国人旅行者の周遊の促進・消費の拡大を図るため、認定手ぶら観光カウンターの設置・機能向上に対する支援を引き続き行うとともに、認定手ぶら観光カウンターに関する情報を広く発信し、認知度の向上を図る。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

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や、全国の「道の駅」におけるキャッシュレス決済の導入等、2019年11月の提言「「道の駅」第3ステージ」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引き続き推進していく。

(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

走行環境の整備やサイクルトレイン・サイクルバスの拡大等によるサイクリストの受入環境の整

備等を官民が連携して行うことにより、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出するとともに、国内外へのPRを行い、サイクルツーリズムを推進する。

(11) 安心してクルーズを楽しめる環境整備等クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

クルーズの再興へ向け、「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに、「観光立国推進基本計画」で掲げた、日本におけるクルーズ再興に向けた2025年までの目標である「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」の達成へ向け、安心してクルーズを楽しめる環境整備を進めつつ、引き続き訪日クルーズ本格回復への取組を行う。具体的には、クルーズ船受入に関するハード・ソフト両面からの支援に加え、「全国クルーズ活性化会議」と連携したシンポジウムや、海外船社とのクルーズセミナー等を実施する。

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

首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）・成田国際空港）については、訪日外国人旅行者の受入拡大、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。

東京国際空港（羽田空港）については、2020（令和2）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・落下物対策や地域への丁寧な情報提供を行うなど、新飛行経路の着実な運用に向けた取組を進める。また、空港制限区域における自動運転レベル4相当の導入のための整備に新規着手するほか、引き続き空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施する。

成田国際空港については、地域との共生・共栄の考え方の下、C滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めるとともに、空港会社において、旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討を進める。

関西国際空港については、運営権者において、民間の創意工夫を生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機能強化を推進し、関西3空港における年間発着容量50万回の実現を目指す。

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行うとともに、現滑走路の大規模補修を速やかに実施するための代替滑走路事業に向けた取組を推進する。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、2025年3月末の供用開始に向けて滑走路増設事業を引き続き推進し、北九州空港については、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、滑走路延長事業を引き続き推進する。

また、那覇空港については、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地域再編事業を、新千歳空港については、航空機や除雪車両の混雑緩和等を図るため、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

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及び北日本ターミナル統合に向け、機器整備等を進める。

(3) 航空ネットワークの維持・強化

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（羽田空港）を結ぶ路線の着陸料を本則の $\frac{2}{3}$ ～ $\frac{1}{6}$ に軽減、地方空港同士を結ぶ路線の着陸料を本則の $\frac{1}{2}$ ～ $\frac{1}{4}$ 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 $\frac{7}{10}$ 、チャーター便は本則の $\frac{1}{2}$ に軽減する措置等を継続して実施する。

(4) ポストコロナ時代における航空ネットワークの維持・確保に向けた支援

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、航空会社・空港会社に対して、引き続き空港使用料や航空機燃料税の軽減、空港会社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

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。

東京国際空港（羽田空港）においては、空港整備事業として、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に本格着工するとともに、引き続きJR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設（トンネル躯体等）を整備する。

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

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

2024年2月に公表した「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」の「最終とりまとめ」に基づき、国際基幹航路の維持・拡大に向けて、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組について、引き続き、国が前面に立ち、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進していく。

「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輸送網の充実等に引き続き取り組む。特に、既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾における実証事業を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積替え等に関する課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進する。

「創貨」については、利用者の利便性向上に資する保税制度等の改善も視野に、流通加工、再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援や、国際トランシップ貨物に係る物流手続の円滑化等について、関係機関と連携した取組を強化していくとともに、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や物流施設を再編・高度化する補助制度を活用し、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する。

「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引き続き行う。加えて、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を深化させ、コンテナターミナルの更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するとともに、開発した国産技術の実装に取り組む。また、2024年度からはコンテナ搬出入に係るコンテナターミナルゲートにおける作業の効率化のため、高機能なゲートの導入を支援する。

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

国際バルク戦略港湾である水島港、徳山下松港及び志布志港において、引き続き大型船が入港できる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

交通政策審議会答申「新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組」(2023年3月)を踏まえ、航路通報等手続の迅速化・利便性向上、次世代のAISであるVHFデータ交換システム(VDES)の具体的な活用やシステム構築に向けた検討を進めるなど、海上交通サービスの高度化に向けた取組を引き続き推進する。

(10) 新幹線ネットワークの着実な整備

現在建設中の北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、引き続き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、引き続き、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を、先行的・集中的に行っていく。

また、九州新幹線(西九州ルート)については、今後も関係者との協議を引き続き進める。

リニア中央新幹線品川・名古屋間については、JR東海に対し、有識者会議の取りまとめ等も踏まえ、静岡県や関係する市町の方々と向き合い、理解と協力を得られるように指導するとともに、静岡県とJR東海の対話を促すなど、品川・名古屋間の一日も早い開業に向けた取組を進める。また、名古屋・大阪間については、一日も早い全線開業に向けて、環境影響評価が着実に進むよう、関係自治体やJR東海と連携して、環境整備を進める。

(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

既存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、鉄道駅の改良、輸送障害対策等による都市鉄道の機能強化を通じて、まちづくりと連携した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、既に事業化している整備事業を着実に推進する。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

2022年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における提言や2023年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」等を踏まえ、新幹線による貨物輸送拡大の可能性について、引き続き調査・検討を実施する。

(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等

基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」を行い、引き続き、幹線鉄道ネットワークの今後の方向性についての調査・検討に取り組む。

(14) 根幹的な道路網の整備等

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引き続き推進する。

(15) 暫定2車線区間の4車線化等

暫定2車線区間の4車線化を推進する。

2029年までの逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、実施済みの逆走対策の効果検証とともに、高速道路で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

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引き続き促進する。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、自動運転車の走行の円滑性・安全性の向上のため、路車協調技術に係る取組を推進する。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

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引き続き推進する。

(18) 円滑な道路交通等の実現

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、感应化、多現示化等の改良を引き続き推進する。

(19) 新たな交通管制システム等の確立・導入に向けた検討

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や民間プローブ情報を活用した信号制御の実現、交通規制情報のデータ精度向上の実現に向けたシステムの構築に取り組むなど、新たな交通管制システムの構築等について引き続き検討を進める。

(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

「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。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の指定を行い、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。さらに、関係省庁が連携し、踏切信号機の設置状況や設置効果を踏まえて対応を検討する。

(21) バスタプロジェクトの推進

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。

第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等

2025(令和7)年までに行政手続を原則オンライン化する一環として、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や機能の拡充等を図る。

(2) 交通関連データのオープン化の推進

国土交通省が保有する行政情報のデータ化を行い、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、行政内での活用環境の整備を進め、オープンデータを利用したビジネス創出や政策立案等を促進する取組として「Project LINKS」の展開を進める。

(3) 国土交通データプラットフォームの構築

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ユースケースの開発に取り組む。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

交通事業者や自治体におけるデータ整備及び利活用を更に促進するため、引き続き、「標準的なバス情報フォーマット」の普及促進や、データを有効活用した好事例の周知等に取り組む。

また、データ連携やデータ利活用に積極的に取り組む事業を重点的に支援するとともに、官民で保有する交通関連データを円滑に連携・利活用するための仕組みについて検討を進める。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

データ蓄積によるサービスの高度化やシームレスな移動の実現に資する取組として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードのほか、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

「サイバーポート」について、港湾物流分野では、更なる利用促進と機能改善に加え、利用者の利便性向上に資する商流・金融分野のプラットフォームとの連携拡充等を図る。

さらに、港湾管理分野では、新たな調査の電子化への着手や対象港湾の拡大を行い、港湾インフラ分野では、地方港湾への対象拡大、システム構築・機能改善及び利用拡大を進める。引き続き、相互のデータ連携により港湾全体の生産性向上を図る。

(7) ETC2.0データの活用促進

ETC2.0データの利活用推進に向け、ETC2.0データ処理システムの構築やデータの加工方法の検討を行う。

(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

自動車保有関係手続のOSSを推進するため、2021年12月に改定した「オンライン利用率引上げに

係る基本計画」におけるアクションプランに基づき、商業・法人登記簿謄（抄）本や譲渡証明書などOSS対象手続の添付書類の電子化による申請者の負担軽減に向けた方策を実施する。

また、OSSの対象に二輪の小型自動車や二輪の軽自動車といった二輪自動車を加えるなど、幅広くOSS申請を可能とするための検討を引き続き進める。

（9）運転免許証の在り方の検討

警察庁は、2024年度末までの少しでも早い時期にマイナンバーカードと運転免許証の一体化の全国一斉開始に向けて、引き続きマイナンバーカードと運転免許証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、引き続き、デジタル庁が検討・開発する方針である各種資格者証の情報を格納できる汎用的なシステムの活用を前提に同庁と連携しつつ、マイナンバーカードと運転免許証との一体化の運用開始後、極力早期の実現を目指し検討を行う。

（10）道路システムのDXの推進

緊急輸送道路（1次）において緊急車両の通行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、ICT除雪機械を順次導入し、現場実証を実施する。また、特殊車両の通行手続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

2022年4月から運用を開始した、登録を受けた特殊車両が即時に通行可能となる特殊車両通行確認制度について、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

（12）航空機の運航に関する航空情報共有基盤の構築

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、引き続きシステム横断的な情報管理の構築を進める。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、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

航空路管制空域において導入した、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について、運用評価を継続するとともに、適用メッセージの拡大に向けた運用、システム要件等の検討を行う。

（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

2023年12月から開催されたモビリティワーキンググループの検討を踏まえ、自動運転の社会実装に取り組む。具体的には、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、自動運転、ドローン、サービスロボットなど、地域のモビリティを支える技術の同時かつ一体的な事業化に向け、モビリティワーキンググループにおいて、「モビリティ・ロードマップ」を取りまとめ、毎年度進捗を確認することで、着実に社会実装を推進していく。また、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定する「4次元時空間ID」を含めた必要なデータの情報規格の整理をはじめと

して、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に資するデジタルインフラの整備を推進する。

このほか、2025年度をめどに50か所程度、2027年度100か所以上の目標を実現するべく、2024年度において、社会実装につながる「一般道での通年運行事業」を20か所以上に倍増するとともに、自動運転の裾野拡大を図るため、全ての都道府県で1か所以上の計画・運行を目指す。また、交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の実証など、道路側からの支援も推進する。さらに、「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づいて、自動運転やドローン等のデジタル技術を活用したサービスの実装の加速に向けた取組を推進する。

(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

自動配送ロボットの早期実用化に向け、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、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、2023年4月から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が事前届出制度とされたことを踏まえ、引き続き、同制度の適切かつ円滑な運用を図る。

(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

過疎地域等における物流網の維持及び買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、レベル3.5飛行に係る許可・承認手続に要する期間の大幅な短縮の検討を進める。こうした取組を早急に進め、ドローン配送の事業化を強力に推進する。また、共同輸配送とドローンのラストワンマイル配送を組み合わせたモデル構築のための実証等を行うとともに、「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン Ver.4.0」の普及により、ドローン物流の社会実装を推進する。

さらに、ドローン航路・自動運転サービス支援道については、「デジタルライフライン全国総合整備計画」の策定に向けた検討においても、アーリーハーベストプロジェクトとして位置付けることを検討しているところ、その結果も踏まえ、今後、積極的に推進していく。

(17) 「空飛ぶクルマ」の実現

「空飛ぶクルマ」の実現に向けては、「空の移動革命に向けた官民協議会」において2023年度に策定した基準等に基づき、2025年の大阪・関西万博における遊覧飛行や二地点間運航の実現を目指し、安全性の審査を実施するとともに、交通管理に必要な情報提供・モニタリング等を行うための施設整備を進める。

(18) 自動運航船の実用化

自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

(19) 鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討

鉄道施設等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、鉄道車両における屋根上検査業務の効率化に向けた画像解析手法の開発等を推進する。

(20) 海事産業の国際競争力強化

「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」により創設された計画認定制度を活用し、造船業・舶用工業の事業基盤強化を推進するとともに、海運業に対して、安全・環境に優れた高品質な船舶（特定船舶）の導入を支援する。併せて、船舶の開発や建造工程を刷新し生産性を飛躍的に向上させるバーチャル・エンジニアリングをはじめとする造船業のDX等を推進するとともに、引き続きOECD等の枠組み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。

経済安全保障の観点から、船舶の運航に欠かせない船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）の安定的な供給体制の確保に向けた取組を促進する。併せて、2023年7月から施行された外航船舶確保等計画の認定制度を活用し、日本船主による外航船舶の計画的な導入・確保の促進を図る。

(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

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、洋上観測の実施、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引き続き進める。また、気象庁スーパーコンピュータシステムや「富岳」を活用した予測技術の開発及び次期静止気象衛星の整備を実施し、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組を進める。さらに、線状降水帯による大雨となる可能性を半日程度前から呼びかける情報について、これまで広域を対象にしていたところ、2024年から府県単位で発表を実施する。

(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

「交通運輸技術開発推進制度」において、引き続き、民間等の研究実施者から広く研究課題を公募し、交通運輸の安全性、利便性の向上等に資する研究開発を行う。

(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

我が国技術の優位性が相対的に低下することにより、競合国との価格競争が激化する中、「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づき、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。特に、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る運営・維持管理（O&M）の技術やノウハウについては、これをコア技術と位置付け、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。また、官民連携（PPP）や管理委託契約により我が国企業がO&Mに参入することをあらかじめ確認する「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した取組を進める。

インフラシステム海外展開を戦略的に進めるに当たっては、我が国の技術・ノウハウの国際標準化が重要であることから、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ほか、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、PLATEAU、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など水素

社会の実現に向けた取組、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。

自由で開かれたインド太平洋(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。

JOINにおいては、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こととしており、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

日本式コールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」について、2022年度までに策定したASEAN各国の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。具体的には、コールドチェーンの重要性等について理解を醸成するための官民ワークショップ、物流パイロット事業、政府間での物流政策対話、JOINによる物流関連インフラ整備への資金支援等を通じ、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。

さらに、同規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、ISOに設置された技術委員会(TC315)において、引き続き議長国として議論を主導する。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

諸外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引き続き取り組む。

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

(1) 物流分野のデジタル化等の推進

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。

また、サプライチェーン全体の輸送効率化を推進するため、引き続き、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・商流データの連携を目指した物流情報標準ガイドラインの普及促進等、物流分野における機械化・デジタル化を促進する。また、物流標準化実現に向けて、「標準仕様パレット」の利用促進を図るとともに、物流情報の標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」の普及に取り組む。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

物流分野におけるトラック運転者の担い手不足等への対応を見据えて、2023（令和5）年6月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」にて取りまとめた「物流の革新に向けた政策パッケージ」に基づき、政府一丸となって以下の3本柱を、対策として進めているところである。

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の高い取引や物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置の導入等による「商慣行の見直し」
- ② モーダルシフト・電動車化といったGX、自動化・機械化・デジタル化といったDX、ハード・ソフトの規格統一といった標準化、道路・港湾・鉄道といった物流拠点・ネットワークの災害対応能力強化を含む機能強化等による「物流の効率化」
- ③ 経営者層の行動変容を促す規制措置の導入や再配達率「半減」に向けた取組等による「荷主・消費者の行動変容」

また、一定規模以上の荷主に対し、荷待ち・荷役時間の短縮や積載率の向上など、物流負荷の軽減に向けた取組を義務付けるとともに、元請トラック事業者に対し、多重下請構造の是正に向けた取組を義務付けることとした、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の2024年4月の成立を受け、その施行に向けて政省令等の整備を進めていく。

この他、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た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」推進運動を進めるとともに、トラック事業者が荷主等との交渉の際に活用可能な「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、商慣行の見直しも含めた取引環境の適正化等を推進する。また、モーダルシフトに必要となる大型コンテナ等の導入を支援する。

併せて、「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や中継輸送等の取組や、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。

再配達率の削減に向けては、荷主・消費者の行動変容として再配達率半減が掲げられたことを受け、再配達率削減緊急対策事業として物流事業者やEコマース事業者のシステム改修費の補助等を実施する。

(3) 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

新型コロナウイルス感染症の感染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カードの番号を用いた来場受付や搬入情報の電子化等を行う「CONPAS」の導入を推進するほか、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。

港湾における情報セキュリティ対策として、「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」の取りまとめを踏まえて講じた制度的措置について、説明会の開催等を通じ、関係者の理解の増進に取り組むとともに、港湾のサイバーセキュリティガイドラインの策定、港湾運送事業者等を対象とした研修の実施等を通じ、我が国の港湾における情報セキュリティ対策に万全を期していく。

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、本章第1節（7）を参照。

「サイバーポート」の取組については、本章第2節（6）を参照。

（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

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、インフラ側からの支援の検討を実施する。具体的には、高速道路での自動運転トラックに対する合流支援情報・先読み情報の提供に関する実証実験を実施する。

（5）内航フェリー・RORO輸送網の構築

モーダルシフトに対応するため、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたシャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援を実施するなど、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を推進する。また、シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する技術検証等を実施し、情報通信技術等により生産性の向上と労働環境の改善を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

（6）農林水産物・食品の輸出拡大

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、輸配送の共同化や輸送網の集約等による物流の効率化、輸出拠点となる港湾・空港における温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等に取り組むとともに、我が国の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進する。

（7）国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

第10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及び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。

また、ウクライナ情勢の影響や紅海問題、パナマ運河渇水等の様々なサプライチェーンの途絶リスクを踏まえ、我が国企業にとって代替的な輸送オプションを確保し、強靱なサプライチェーンの構築を図るため、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートの実態調査や実証輸送等を実施する。

（8）船員の働き方改革の推進、内航海運の取引環境の改善等

船員の労務管理の適正化や内航海運の取引環境の改善に係る各種ガイドラインの活用促進、更なる働き方改革の実現に向けた取組の検討、生産性向上や業務効率化に向けた海事行政DXの推進、海上における通信環境の改善、内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化、改善が必要と思われる商慣習の実態調査及び当該調査結果を踏まえた改善方策の検討並びにそれらの横展開等を行う。

(9) 気象データの利活用

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「気象データアナリスト」を育成する民間講座の認定や更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

北極海航路に関する情報収集を引き続き行うとともに、変化する国際情勢等も踏まえつつ、北極海航路のリスク分析を行う。また、関係府省庁との連携を継続するとともに、北極海航路に関する情報の共有を図る。

(11) KS/RA制度²¹における効率的な検査の在り方の検討

ICAO等の動向を踏まえ、業界及び関係機関と意見交換を行いつつ、効率的かつ効果的な検査の在り方について検討を行う。

21 航空機に搭載する航空貨物については、ICAO国際標準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。※KS：Known Shipper(特定荷主)、RA：Regulated Agent(特定航空貨物利用運送事業者等)

第3章 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

第1節 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・土砂災害対策等

鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を引き続き推進する。

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、物流・産業・生活機能が集積する重要なエリアである港湾・臨海部を高潮・高波による被害から守るため、気候変動による影響も踏まえ、港湾・臨海部に存在する多様な関係者で整合が取れ、かつ、連携した計画に基づき、高潮・高波対策に取り組む。

鉄道については、2022（令和4）年3月に発生した福島県沖を震源とする地震により軌道を支える桁が大きく沈下・傾斜した高架橋と同様の新幹線の高架橋の柱について、優先的な耐震補強等を促進する。

空港については、地震発生後における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都圏機能維持に必要な滑走路等の耐震対策や高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、護岸嵩上げ等の浸水対策を推進する。また、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するため、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組や関係機関との協力体制構築等の取組を推進する。

(2) 地震発生時の安全な列車の停止

地震発生時に列車をより安全に停止させるため、引き続き、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・逸脱防止対策等を推進することとし、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

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」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りょうの流失・傾斜対策として、橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋りょう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

災害発生時においても安全で円滑な交通を確保するため、信号機電源付加装置の整備を推進する

ほか、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

良好な景観の形成や観光振興、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上等の観点から、新設電柱の抑制、低コスト手法の普及、事業期間の短縮等により、無電柱化推進計画に基づき、引き続き無電柱化を推進する。

(6) 船舶の走錨事故の防止

大型船等の一定の船舶に対する湾外等の安全な海域への避難等の勧告・命令制度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。

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

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について関係者への周知を図る。

(8) 気候変動に適應するための港湾の技術上の基準等の検討

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等を勘案して設計等を行うことを基本とする新たな技術基準の運用に係る検討等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化に対応した技術開発を引き続き推進する。

(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等

TEC-FORCEの機能拡充・強化等に向けた取組については、災害の規模や地域、時期、時間等に応じ、隊員を迅速に派遣するための仕組みや機能を強化するとともに、隊員に必要な知識や技能の維持・向上に向けた教育・訓練の強化、人員体制及び装備資機材の充実等を継続的に実施する。

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。

鉄道については、RAIL-FORCEによる災害支援活動の強化を推進する。

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、迅速な救助活動等の応急対策を支援するため、火山災害に対する防災対応の支援強化、緊急地震速報の精度の向上や利活用推進、長時間継続する津波に関する情報提供の在り方の検討を踏まえた取組を行う等、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

鉄道については、鉄軌道事業者による、多言語掲示物作成システムの活用等、引き続き、災害時における多言語案内を推進する。

バスやタクシー等については、自治体と旅客自動車運送事業者等との災害時の緊急輸送等に関する協定の締結を促進し、災害時には活用可能な車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

船舶については、引き続き、国土交通省、警察庁、消防庁、防衛省、民間フェリー事業者等が連携し、民間フェリーを利用した広域応援部隊進出に係る合同図上訓練等の実施を通じて、南海トラ

フ地震、首都直下地震及び日本海溝・千島海溝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とともに、訓練等により抽出される課題について対応の見直し・検討を進める。

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む空港BCP(A2-BCP)²²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空港BCPの実効性の強化に努める。

また、観光危機管理計画について、策定のポイント等を自治体等の実務者向けにまとめた手引きを活用した支援等を通じ、その策定の促進を図るとともに、引き続き、JNTOにおいて、大規模地震等の自然災害が発生した、あるいはそのおそれがある際、ウェブサイトやSNSを通じて、訪日外国人旅行者向けに緊急時の対応に係る情報を多言語で発信するとともに、24時間、365日多言語対応ができる訪日外国人旅行者向けコールセンターを運営する。

(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

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り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等に基づくハード・ソフト両面の取組に対する支援を引き続き実施する。

(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

緊急支援物資輸送プラットフォームを活用し、関係機関による演習等を通じて引き続き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」の推進

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「運輸防災マネジメント」として組み込んで推進を図り、運輸事業者の輸送の安全確保・防災・事業継続等に関する取組を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を通じて事業者から得られた知見を踏まえ、制度の充実・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

令和6年能登半島地震等の大規模な自然災害や事故による公共交通機関の遅延等の発生時において、事業者と連携し、代替輸送の確保及び利用者向けの情報発信を行う。

港湾については、全国にある重要港湾以上125港において策定された港湾BCPに基づく防災訓練を実施するとともに、太平洋側の港湾が大規模地震により使用不能となった想定で北陸地域の港湾を利用する代替輸送訓練を実施するなど、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、全国の95空港において策定された空港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空港BCPの実効性の強化に努める。

貨物鉄道については、カーボンニュートラルの実現や、「2024年問題」に伴うトラック輸送の受け皿として、一層重要な役割を担うことが期待されており、貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用を図る必要があるところ、引き続き、災害時に代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な

22 空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画（A2（Advanced/Airport）-BCP）

積替えを可能とするための施設整備への支援を実施する。また、災害により途絶した場合の迅速な代行輸送を実施するため、BCP策定に向けた関係者の連携促進を図る。

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の整備及び暫定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

引き続き、地域防災計画に位置付けられた「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の強靱化

港湾における災害対応の最新の知見やノウハウ等を活用し、各港BCPの深化を図る等、港湾強靱化を推進する。

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。

頻発化・激甚化する気象災害や切迫する巨大地震・津波等の大規模災害発生時に陸路が寸断し孤立化した災害地において、緊急物資や救援部隊、被災者等の海上輸送の事例が増えつつある。こうした状況を踏まえ、「みなと」の機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークである「命のみなとネットワーク」について、防災訓練の実施などによるネットワークの形成を引き続き各地域で推進する。

令和6年能登半島地震を踏まえ、災害時における広域調整を含む物流ネットワーク等のあり方について検討する。

(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

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の高度化を検討する。

(19) 空港BCPの実効性の強化等

空港BCPを実効性のあるものとするため、全国の95空港において、各種訓練等を2024年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認するとともに、関係機関等で共有することで、空港BCP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

災害時等におけるサプライチェーンの確保等による物流施設の災害対応能力の強化のため、非常用電源設備等の導入を推進し、物流施設の災害対応能力の強化を図る。

(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

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

交通インフラが持つ機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」の取組や、「国土交通省インフラ長寿命化行動計画」に基づき、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進等によるメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストックの適正化に向けた取組を推進する。

また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も踏まえ、緊急又は早期に措置が必要と診断された施設に対する修繕等を集中的に実施する。

道路については、定期点検等により確認された修繕が必要な施設の対策を加速化させるため、地方公共団体が管理する道路施設について長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援する。また、各都道府県に設置された「道路メンテナンス会議」を活用し効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うほか、直轄診断・修繕代行や技術力向上のための研修の実施等の技術的支援を行う。

港湾については、予防保全型インフラメンテナンスへの転換を加速するため、新技術を活用する等、計画的・集中的な老朽化対策を推進する。

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型維持管理を推進するとともに、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」を引き続き開催し、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の活用や、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、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策として、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、予防保全型インフラメンテナンス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、点検・診断を実施したものについて、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

バスや鉄道については、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、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、物流の効率化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

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JR東海に対する助言等を行う。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する。

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

(1) 地域公共事業者が講じる衛生対策等の支援

新型コロナウイルス感染症の「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」上の位置付けは、2023（令和5）年5月8日に5類感染症へ移行したところであるが、引き続き国内における感染状況に留意する。

(2) 公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信

利用者が安心して公共交通機関を利用できるよう、必要に応じて、事業者が講じている感染予防対策等について、国と事業者等が連携し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

関係府省庁や所管業界等の連携等により、空港等での検疫を円滑かつ的確に実施する。

(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

港湾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、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

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、ASV技術の機能について正しい理解と利用の促進のため周知・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作動時の車外への報知性能の向上など、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組む。

また、関係団体等と連携し、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の更なる周知を図る。

(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

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に取り組むとともに、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。

知床遊覧船事故対策検討委員会で取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を踏まえ、抜き打ち・リモートによる監査の一層の強化や地域の関係者による協議会の設置の促進等に取り組む。

また、2023年4月に成立した「海上運送法等の一部を改正する法律」の施行に向け、引き続き政

省令等の整備を順次進めていく。国土交通省では、2022年4月に北海道知床で発生した痛ましい事故を決して繰り返さないとの強い決意の下、利用者の皆様に安心して御乗船いただけるよう、進捗のフォローアップを行いつつ、旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。

「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」での議論を踏まえ、2024年夏頃をめどに中間取りまとめを行い、滑走路誤進侵入に係る安全・安心対策を実施する。さらに、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講じる。

(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

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当たっては、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

高精度で正確な科学的事故調査を広く実施するため、ドローン、3Dスキャン装置及びCTスキャン装置の活用を引き続き推進する。また、最新のデータ解析ソフトウェアを導入することで事故調査手法の高度化を図る。

(9) 航空機整備事業の国内実施の促進

航空機MRO産業の実現可能性等の調査結果を踏まえ、我が国の整備事業者が外国からの認定取得に必要な手続を簡素化する航空安全に関する相互承認協定（BASA）等について、米国、EU、英国等との新規締結・拡大・改正に向けた協議・調整を引き続き実施し、MROの国内実施の促進を図る。

(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

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。また、ASEAN地域訓練センター（マレーシア）におけるVTS管制官の育成等を実施することにより、ASEAN諸国及びその他の国々の更なる航行安全対策を引き続き進めていくとともに、関係機関等と連携し、中東地域等における船舶の自由かつ安全な運航の確保に取り組む。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

「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」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

2022年7月の安倍晋三元内閣総理大臣に対する銃撃事件等、重大事案の発生を踏まえ、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、2025年の大阪・関西万博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月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月に取りまとめた対応策等を踏まえ、各種非常用設備の表示の共通化ガイドラインの運用、非常時の通報装置の活用や危険物の持込み制限の利用者への呼びかけ実施、防犯カメラの設置等の鉄道テロ対策の取組を国と事業者等が連携して引き続き推進していく。

② 自動車におけるテロ対策

車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、バスジャック対応訓練の実施等について関係事業者に対する要請を行う。

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」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を通じて、保安の確保に取り組む。また、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。

海上保安庁においては、多客期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、官学民が参画する「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

「航空法」に基づく危害行為防止基本方針等に従い、高度な保安検査機器の導入の促進、空港等の設置者等への監査及び指導、保安検査員をはじめとした航空保安に携わる関係者に対する教育訓練等を実施するとともに、関係者と連携して旅客等に対する機内持込制限品に関する周知広報を行うなど、テロ対策を推進する。

(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備

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、用地確保が可能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」に基づき対策を検討し、調整が調った空港から順次整備を進める。

(14) 航空保安の強化等

航空保安対策の強化のため、高度な保安検査機器の導入を促進するとともに、保安検査員の処遇改善等、保安検査員に係る人材確保に関する取組を推進する。

また、保安検査における役割分担や保安検査の適正な費用負担の在り方等の課題について、有識者会議等において引き続き検討を行う。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

今後も「被害者保護増進等事業の効果検証に関するワーキンググループ」や、「被害者保護増進等事業に関する検討会」での意見等を踏まえ、自動車事故に係る被害者支援等の更なる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者等への情報提供の充実、自動車損害賠償保障制度に係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組み、安全・安心なクルマ社会を実現していく。

(16) 交通事業の働き方改革の推進等

自動車運送事業においては、賃上げ原資となる標準的な運賃の周知、中小トラック事業者による荷役作業の機械化・自動化を進める機器の導入や車両を効率的に運用するシステムの導入などの即効性のある設備投資への支援、「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」等に基づく「ホワイト物流」推進運動を図ることや複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進、

キャッシュレスなどのデジタル化による業務効率化・省人化の取組への支援や二種免許取得費用の支援などを通じて、労働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、引き続き、産学官が協力して、高等学校等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、学校等と地域間連携に向けた取組を検討し、整備士増加に向けた効果的な対策を推進する。

鉄道事業においては、動力車操縦者試験の受験資格の見直し（年齢要件の引下げ）等を通じて、担い手確保を推進する。

このほか、2024年3月、特定技能制度の対象分野に自動車運送業分野や鉄道分野を含む4分野を新たに追加することが閣議決定されたことを受け、特定技能制度の活用により外国人材を早期に受け入れられるよう、分野別協議会における議論を開始し、制度の運用開始に向けた準備等を行う。

(17) 航空業界における担い手の確保等

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、先進的な訓練手法の更なる効果向上に資する訓練データ分析手法の確立に向けた検討、国家資格についてより合理的で利便性の高い試験方式の着実な運用に努めるなど、必要な操縦士の養成・確保に向けた各種取組を進める。

整備士についても、航空会社等と連携した指定航空従事者養成施設等における航空整備士養成課程の学生に対する無利子貸与型奨学金の創設・開始、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く。

空港業務（グランドハンドリング・保安検査）については、持続可能な空港業務の体制強化に向け、引き続き、有識者会議において、各関係者が行う取組のフォローアップを実施するとともに、空港業務の人材確保・育成や、処遇改善、生産性向上等の取組を推進する。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

本節(16)を参照。

(19) 日本人船員の養成

質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に向け、独立行政法人海技教育機構の海上技術学校及び海上技術短期大学校で行っている四級海技士養成課程について、海上技術短期大学校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等を検討するとともに、国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化、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

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。また、遠隔監視技術を活用することによって船舶検査の合理化が可能となる遠隔支援事業場の認定について、相談のあった各事業者へ当該制度を説明し、その活用促進を行う。

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

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、電気自動車や燃料電池自動車等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、充電事業者や高速道路会社とも連携し、高速道路及びその周辺における充電器の大幅増加と高出力化・複数口化を促し、利用者がいつでも快適に電気自動車を充電できる環境を目指す。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーション整備費用の補助を行うとともに、水素ステーションを活用した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、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とともに、事業者と連携して、SA/PAにおいて水素ステーション設置場所の提供に協力する。

さらに、商用車について、電気バスや電気トラック、燃料電池バスや燃料電池トラックをはじめとした車両の購入支援等を通じて、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二酸化炭素の削減等

エネルギー効率が高く二酸化炭素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併せて、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、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会等を開催し、モード試験では反映されない燃費向上技術の達成判定における評価方法や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、国土交通省及び環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、シンポジウムの実施など、エコドライブの普及・推進に努める。

また、交通騒音の発生源対策や周辺対策については、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、「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改造を防止するための啓発活動を引き続き実施する。

グリーンスローモビリティに係る取組については、第1章第1節（8）を参照。

(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等

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。これに加え、モーダルシフトに必要な大型コンテナ等の導入を支援する。貨物鉄道については、引き続き、鉄道へのモーダルシフトを強力に促進するため、大型で10tトラックからの積替えが容易な「31ftコンテナ」の取扱いを拡大し、輸送力を強化できるよう、輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、施設整備へ

の支援を実施する。

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普及を促進する。

「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、引き続きモーダルシフトの促進を図る。

また、2017（平成29）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。

さらに、「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等により、物流DXをより一層推進し、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脱炭素型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進する。これに加え、倉庫、トラックターミナル等の物流施設の屋根や敷地等を活用した再エネ設備の整備等を通じて、物流施設や電気トラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組を支援することで、物流脱炭素化を促進する。

（4）鉄道分野における脱炭素化

「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」の最終取りまとめを踏まえ、引き続き関係省庁とも連携しながら、エネルギー効率の高い鉄道車両の導入、水素燃料電池鉄道車両の開発、バイオディーゼル燃料の導入等を推進するほか、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入拡大、環境優位性のある鉄道の利用促進などの取組を進める。具体的には、鉄道事業の低炭素化に係る補助制度や2024年度の税制改正で対象設備に鉄道車両が追加されることになったカーボンニュートラル投資促進税制等によって、鉄道事業者の積極的な取組を後押しするとともに、鉄道の脱炭素に関心を持つ幅広い主体が参加する「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」における情報共有、協力体制の構築を通じて、鉄道分野における脱炭素化に資する取組を促進する。

（5）航空分野における脱炭素化

航空の脱炭素化に向けて、航空会社や空港会社による主体的・計画的な脱炭素化の取組が図られるよう、航空会社や空港会社が認定を受けた脱炭素化推進計画の進捗状況の適切なフォローアップ等を行う。

航空機運航分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民協議会の場合などを活用して関係省庁や民間事業者と連携しながら、SAFの導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の国際標準化等に取り組む。特に二酸化炭素削減効果の高いSAFについては、2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10%をSAFに置き換えるという目標を設定しており、経済産業省等と連携し、国際競争力のある価格で安定的に国産SAFを供給できる体制の構築や、国産SAFの国際認証取得に向けた支援等に取り組む。

空港分野においては、各空港において空港脱炭素化推進協議会を設置し、空港脱炭素化推進計画の検討を進めるとともに、空港施設・空港車両等からの二酸化炭素排出削減、空港の再エネの導入等に取り組む。また、「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を活用し空港関係者等と情報共有や協力体制を構築するとともに、空港関係者の意識醸成や空港利用者への理解促進を図る。

（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

我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進する。「港湾法」に基づき港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進

計画について、計画の作成に対する補助、助言等による支援を行う。また、引き続き水素を燃料とする荷役機械の現地実証の準備、港湾における水素・アンモニア等の受入環境の整備のための技術基準の見直し等に向けた検討、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導入、低炭素型荷役機械の導入等を推進する。加えて、コンテナターミナルの脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証の運用開始を目指す。

さらに、二酸化炭素吸収や海域環境の改善等の効果を有するブルーインフラの保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用を推進する。

洋上風力発電の導入に関して、「再エネ海域利用法」に基づく促進区域の指定、発電事業者の公募等の手続を着実に進めるとともに、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される基地港湾の計画的整備を引き続き推進する。また、関係府省庁と連携し、洋上風力発電の排他的経済水域への拡大のための制度的措置の検討や、安全性と経済合理性を兼ね備えた浮体式洋上風力発電施設を実現するための技術基準・安全ガイドラインの見直し・拡充等の浮体式洋上風力発電の普及促進に向けた環境整備を引き続き進める。

(7) 船舶の脱炭素化に関する取組

国際海運分野における2050年頃までにGHG排出ゼロという世界共通の目標を達成すべく、IMOの場において、経済的手法及び技術的手法の両面から国際ルールづくりを主導する。具体的には、日本からはゼロエミッション船の普及促進に向けて、カーボンプライシングを用いた経済的手法を提案するなどしており、引き続き対策の策定に貢献していく。また、グリーンイノベーション基金を活用してアンモニア、水素を燃料とするゼロエミッション船の開発を推進し、アンモニア燃料船については、2026年の実証運航開始、2028年までのできるだけ早期の商業運航実現、水素燃料船については、2027年の実証運航開始、2030年以降早期の商業運航実現を目指す。併せて、船舶へのアンモニア燃料の補給を安全かつ円滑に行うためのバンカリングガイドラインの策定に向けた調査を実施する。

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事業の実施や内航船の省エネルギー格付制度の運用に加え、ゼロエミッション燃料等の普及に向けた供給量・コスト等の見通しに関する調査・技術開発を実施するなど、省エネ・低炭素化に資する取組を促進する。

さらに、造船・船用工業分野においては、2024年から、ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備及びそれらの機器等を船舶に搭載するための設備等の整備への支援を実施し、海運分野の脱炭素化に資するとともに、ゼロエミッション船の建造需要の取り込みを通じ、我が国船舶産業の国際競争力強化を図る。