令和６年度

交通の動向

令和７年度

交通施策

第217回国会（常会）提出

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６（2024）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７（2025）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。

目　次

第Ⅰ部　令和6(2024)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 …… 4
（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 …… 8

第2章　輸送量及び交通事業等の動向 …… 11
第1節　輸送量の動向 …… 11
（1）国内旅客輸送 …… 11
（2）国内貨物輸送 …… 15
（3）国際旅客輸送 …… 17
（4）国際貨物輸送 …… 18
第2節　交通事業等の動向 …… 19
（1）交通事業の事業規模 …… 19
（2）交通事業の就業者数 …… 21
（3）公共交通機関のバリアフリー化 …… 23
（4）交通事業等の環境への影響 …… 26
（5）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　道路交通の動向 …… 29
（1）道路ネットワーク …… 29
（2）自動車運送事業等の概況 …… 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　鉄道交通の動向 …… 42
（1）鉄道事業の概況 …… 42
（2）幹線鉄道 …… 44
（3）都市鉄道 …… 47
（4）地方の鉄道路線・LRT …… 50
（5）貨物鉄道 …… 52
第3節　海上交通の動向 …… 54

（1）海上交通ネットワーク …… 54
（2）海事産業の概況 …… 59
（3）外航 …… 59
（4）内航 …… 61
第４節　航空交通の動向 …… 65
（1）航空ネットワーク …… 65
（2）航空運送事業等の概況 …… 70
（3）国際航空 …… 70
（4）国内航空 …… 72

第Ⅱ部　令和６（2024）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）「交通空白」の解消に向けた取組 …… 76
（６）地域公共交通事業の基盤強化 …… 77
（７）MaaSの全国実装 …… 77
（８）鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討 …… 77
（９）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

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）地域における交通のベストミックスの実現 …… 79
（３）自転車の活用の推進 …… 79
（４）「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出 …… 79
（５）スマートシティの創出・全国展開 …… 79

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）視覚障害者からの駅ホームの転落原因の情報提供 …… 81
（３）ICTを活用したスマートフォン等での情報提供環境の構築 …… 81

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）地方創生・観光を加速する拠点となる「道の駅」の整備 …… 84
（６）サイクルツーリズムの推進 …… 84
（７）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 …… 84

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 …… 85

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 …… 85
（１）我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充 …… 85

（2）国際拠点空港へのアクセス改善等 …… 85
（3）国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進 …… 86
（4）新幹線ネットワークの着実な整備 …… 86
第２節　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 …… 88
（1）交通分野関連データのオープンデータ化の推進とサイバーセキュリティ対策 …… 88
（2）MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり …… 88
（3）利用者の利便性向上や事業者の経営改善等に向けたキャッシュレス化の推進 …… 88
（4）「サイバーポート」による生産性向上 …… 88
（5）自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等 …… 88
（6）運転免許証の在り方の検討 …… 89
（7）特殊車両通行手続の迅速化に向けた通行確認制度の利用促進等 …… 89
（8）自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等 …… 89
（9）ドローンによる荷物配送の拡大 …… 89
（10）「空飛ぶクルマ」の実現 …… 90
（11）自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた取組 …… 90
（12）鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討 …… 90
（13）海事産業の国際競争力強化 …… 90
（14）線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上 …… 90
（15）「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 …… 91
（16）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 …… 91
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 …… 93
（1）物流分野のデジタル化等の推進 …… 93
（2）物流の労働力不足対策の加速等 …… 93
（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 …… 94
（4）自動運転等の実現に資するインフラ側からの支援 …… 94
（5）国際物流のシームレス化・強靱化の推進等 …… 94
（6）気象データの利活用 …… 94

第３章　災害や疾病、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 …… 96

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 …… 96
（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 …… 96
（2）TEC-FORCEの機能拡充・強化等 …… 96
（3）避難誘導のための多言語による適切な情報発信等 …… 97
（4）主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保 …… 98
（5）「運輸防災マネジメント」の推進 …… 98
（6）災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等 …… 98
（7）災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築 …… 98

（８）「道の駅」の防災機能の強化 …………………………………………………… 98
（９）巨大地震等の発生に備えた港湾の強靭化 ………………………………………… 98
（10）A2-BCP（空港BCP）の実効性の強化等 ………………………………………… 99
（11）災害に強い物流システムの構築 …………………………………………………… 99
（12）交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策…………………………… 99
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…………………101
（１）公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信……………………………101
（２）空港等での検疫の適切な実施等………………………………………………………101
（３）監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善……………………101
（４）運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等………………………………………101
（５）ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施…………………………………102
（６）航空機整備事業の国内実施の促進……………………………………………………102
（７）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……………………102
（８）交通分野でのテロ対策の推進…………………………………………………………102
（９）航空保安の強化等………………………………………………………………………103
（10）自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討 ………………………………103
（11）交通事業の働き方改革の推進等 ………………………………………………………103
（12）航空業界における担い手の確保等 ……………………………………………………104
（13）日本人船員の確保 ………………………………………………………………………104
（14）船舶における新技術の開発・導入促進等 ……………………………………………104
第３節　運輸部門における脱炭素化等の加速………………………………………………106
（１）自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等…………………………………………106
（２）環境に優しいグリーン物流の実現等…………………………………………………106
（３）鉄道分野における脱炭素化……………………………………………………………107
（４）航空分野における脱炭素化……………………………………………………………107
（５）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……………107
（６）船舶の脱炭素化に関する取組…………………………………………………………108

第Ⅱ部の施策のうち、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策については、各章各節末に施策名を列挙している。

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7(2025)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……111

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……111
（１）地域公共交通計画の策定・実施……111
（２）協議会の体制面の充実等……111
（３）「交通空白」の解消に向けた取組……111
（４）地域公共交通事業の基盤強化……111
（５）MaaS等の交通サービスの高度化等に向けた地域交通DXの推進……112
（６）鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討……112
（７）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……112
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……113
（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……113
（２）地域における交通のベストミックスの実現……113
（３）自転車の活用の推進……113
（４）「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出……113
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……114
（１）バリアフリー整備目標等の着実な実現……114
第４節　観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備……115
（１）訪日外国人旅行者の受入環境の整備……115
（２）旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等……115
（３）旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大……115
（４）「FAST TRAVEL」、空港業務DXの推進……116
（５）移動そのものを観光資源とする取組の促進……116
（６）地方創生・観光を加速する拠点となる「道の駅」の整備……116
（７）サイクルツーリズムの推進……116
（８）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……116

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……117

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……117
（１）我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充……117
（２）航空ネットワークの維持・強化……117
（３）国際拠点空港へのアクセス改善等……117
（４）国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進……118
（５）新幹線ネットワークの着実な整備……118

（6）新たな交通管制システム等の確立・導入……118
第２節　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化……120
（1）交通分野のオープンデータ化の推進とサイバーセキュリティ対策……120
（2）交通情報へのアクセシビリティ向上とデータ活用のための基盤づくり……120
（3）利用者の利便性向上や事業者の経営改善等に向けたキャッシュレス化の推進……120
（4）「サイバーポート」による生産性向上……120
（5）自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等……120
（6）運転免許証の在り方の検討……121
（7）自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等……121
（8）ドローンによる荷物配送の拡大……121
（9）「空飛ぶクルマ」の実現……121
（10）自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた取組……121
（11）海事産業の国際競争力強化……122
（12）線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上……122
（13）「インフラシステム海外展開戦略2030」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開……122
（14）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……123
（15）国際民間航空機関（ICAO）を通じた国際連携強化……123
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……124
（1）物流分野のデジタル化等の推進……124
（2）物流の労働力不足対策の加速等……124
（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……125
（4）国際物流のシームレス化・強靱化の推進等……125
（5）船員の働き方改革の推進、内航海運の取引環境の改善等……125

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……127

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……127
（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……127
（2）鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等……127
（3）TEC-FORCEの機能拡充・強化等……127
（4）災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等……128
（5）災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築……128
（6）「道の駅」の防災機能の強化……128
（7）巨大地震等の発生に備えた港湾の強靱化……128
（8）A2-BCP（空港BCP）の実効性の強化等……129
（9）災害に強い物流システムの構築……129
（10）交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策……129
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……131

（1）公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信……………………………131
（2）空港等での検疫の適切な実施等………………………………………………………131
（3）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……………131
（4）監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善………………………131
（5）運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等…………………………………………131
（6）ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施……………………………………132
（7）航空機整備事業の国内実施の促進………………………………………………………132
（8）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………………………132
（9）交通分野でのテロ対策の推進……………………………………………………………132
（10）自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討 ………………………………133
（11）交通事業の働き方改革の推進等 ………………………………………………………133
（12）航空業界における担い手の確保等 ……………………………………………………133
（13）日本人船員の確保 ………………………………………………………………………134
（14）船舶における新技術の開発・導入促進等 ……………………………………………134
第３節　運輸部門における脱炭素化等の加速……………………………………………………135
（1）自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等……………………………………………135
（2）環境に優しいグリーン物流の実現等……………………………………………………135
（3）鉄道分野における脱炭素化………………………………………………………………136
（4）航空分野における脱炭素化………………………………………………………………136
（5）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………………136
（6）船舶の脱炭素化に関する取組……………………………………………………………137

第Ⅲ部の施策のうち、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策については、各章各節末に施策名を列挙している。

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11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、2024年度に講じた施策及び2025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、進捗状況を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。

令和６年度

交通の動向

第217回国会（常会）提出

第Ⅰ部　令和６(2024)年度 交通の動向

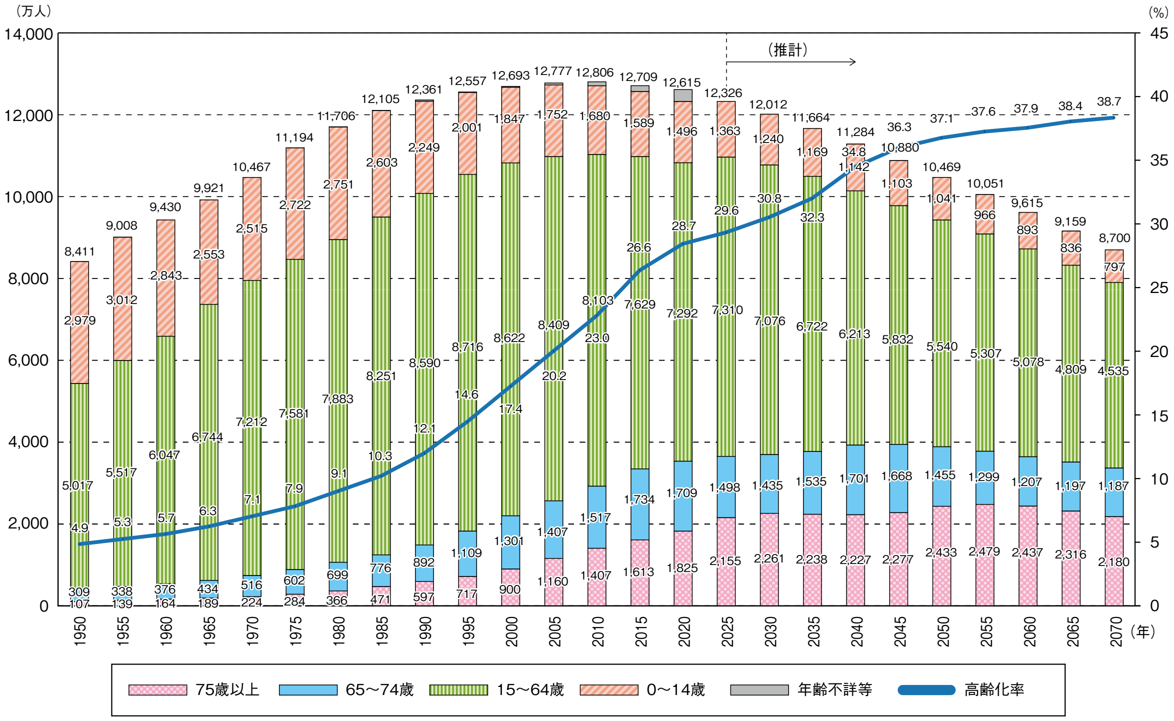
第１章　交通を取り巻く社会、経済の動向

（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、2024年は１億2,380万人となった。「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年には、総人口に占める「65歳以上人口割合（高齢化率）」は38.7％となるものと見込まれている。

図表1-1-1-1　我が国の総人口と年齢構成の推移・将来推計



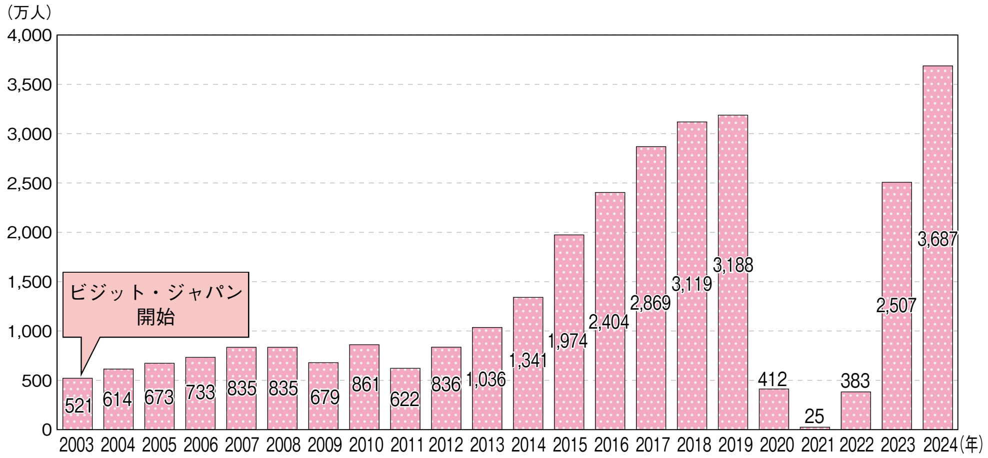
注１：1950年、1955年、1975～2020年の総数は年齢不詳を含む。
注２：1960年、1965年の総数は沖縄県の年齢「不詳」を含む。
注３：1970年の総数は年齢不詳を含まない。
注４：高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。
注５：1950年の65～74歳人口及び75歳以上人口は沖縄県の70歳以上の外国人136人（男55人、女81人）を除く。
注６：1955年の65～74歳人口及び75歳以上人口は沖縄県の70歳以上23,328人（男8,090人、女15,238人）を除く。
資料：2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和５年推計）」出生中位（死亡中位）推計から国土交通省総合政策局作成

（２）訪日外国人旅行者の状況

インバウンドの回復が進む中、2024年の訪日外国人旅行者数は、過去最高であった2019年を超え、約3,687万人となった。なお、2025年３月の訪日外国人旅行者数は約350万人と2024年同月よりも約14％増加した。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。

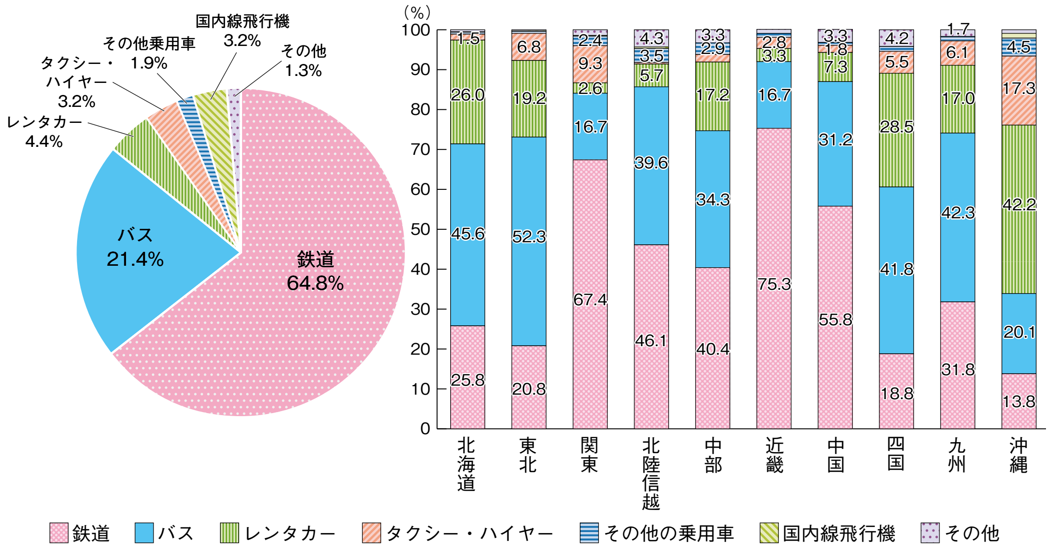
2023年における訪日外国人旅行者の国内での移動量を利用交通機関別に見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次いでバスでの移動となっている。また、各地域ブロック内での移動については、関東、近畿及び中国では鉄道移動が多く、北海道、東北及び四国ではバス移動、沖縄ではレンタカー移動が特に多い。

図表 1-1-1-2　訪日外国人旅行者数の推移



注　：2023年以前の値は確定値、2024年の値は暫定値。
資料：日本政府観光局（JNTO）

図表 1-1-1-3　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のデータを除く。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。
資料：国土交通省総合政策局「訪日外国人流動データ（FF-Data）」（2023年）

（３）家計の消費行動の変化

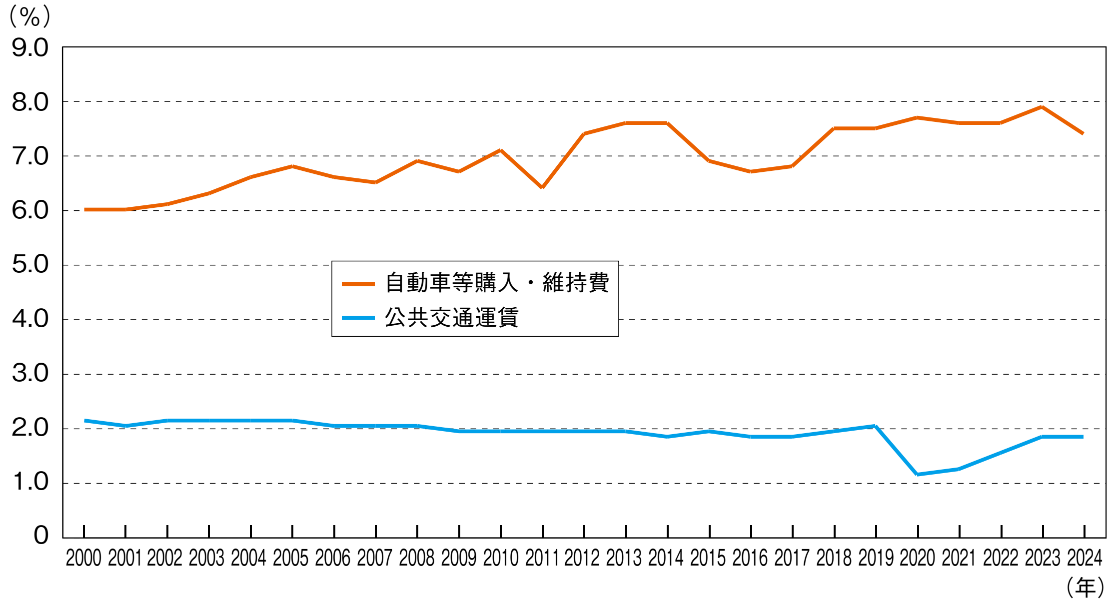
a．１世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

2024年の１世帯当たりの消費支出（総世帯）は301万円となっており、2000年比で10.8％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、2000年比で24.9％減少して2024年は5.3万円となった。一方、自動車等購入・維持費[3]は、2000年比で10.2％増加して2024年は22.4万円となり、消費支出総額に占める割合は7.4％となった。

なお、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2024年の9.2％へと増加している。

図表1-1-1-4　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年以前と比べ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年以降の記入金額は、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年以降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、2024年においては2002年と比較して全てのブロックで11％以上減少[4]しており、家計の消費支出総額の減少割合（2002年からの22年間で7.0％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1-1-1-5　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				2024年	2002年				2024年
三大都市圏を含むブロック	関　東	89,161	→	-19.2%	→	72,003	194,391	→	+1.1%	→	196,618
	東　海	54,462	→	-11.3%	→	48,283	257,153	→	+2.9%	→	264,565
	近　畿	75,338	→	-19.1%	→	60,939	171,815	→	+2.7%	→	176,475
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871	→	-31.1%	→	34,348	178,221	→	+31.6%	→	234,562
	東　北	40,667	→	-26.7%	→	29,809	180,523	→	+54.4%	→	278,812
	北　陸	41,152	→	-39.0%	→	25,105	215,972	→	+48.2%	→	319,972
	中　国	55,654	→	-28.5%	→	39,819	215,746	→	+27.3%	→	274,631
	四　国	37,227	→	-39.0%	→	22,699	202,445	→	+22.1%	→	247,262
	九　州	46,161	→	-29.1%	→	32,727	196,651	→	+29.3%	→	254,215
	沖　縄	45,559	→	-64.9%	→	16,011	128,663	→	+39.6%	→	179,656

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

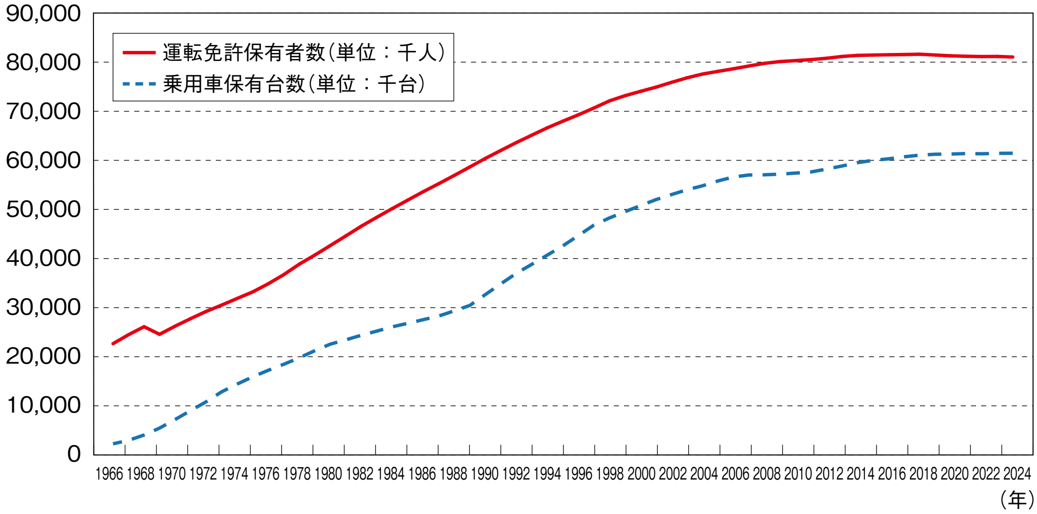
a．運転免許保有者数及び乗用車保有台数の推移

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、ここ数年は減少傾向にある。

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。2024年は、運転免許保有者数は約8,174万人、乗用車保有台数は約6,198万台である。

4　注釈1に同じ

図表1-1-1-6　運転免許保有者数及び乗用車保有台数の推移

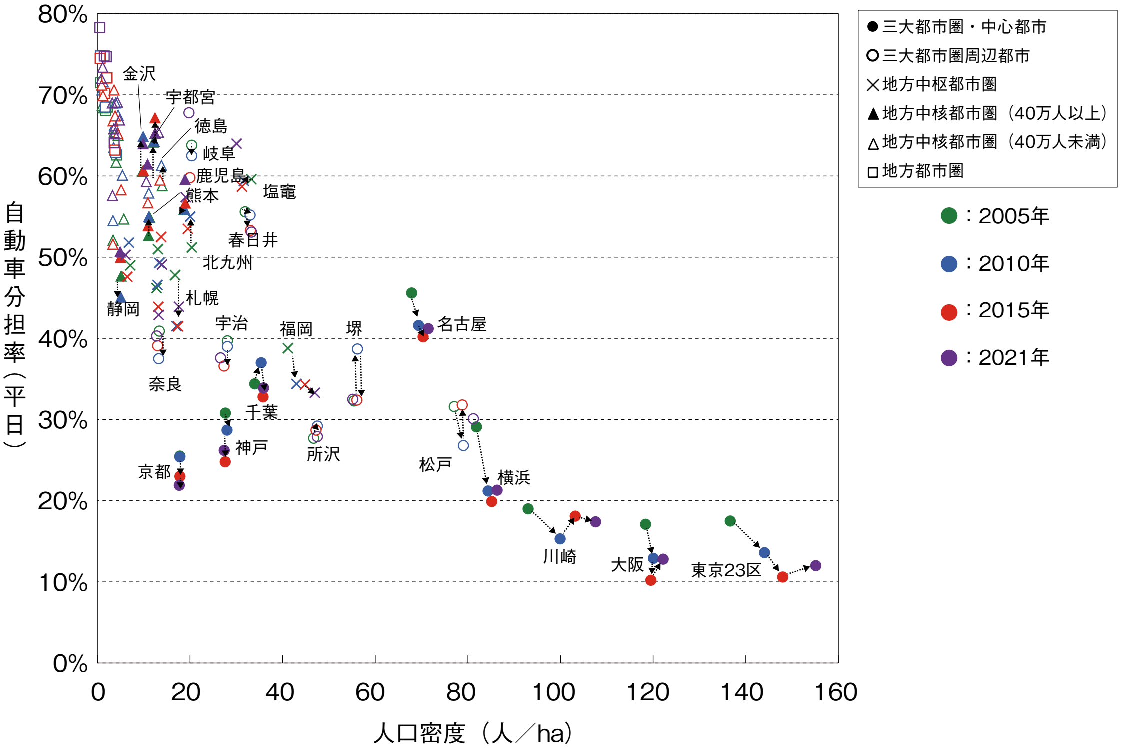


資料：運転免許保有者数については警察庁「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

b．都市の人口密度と自動車分担率

　自動車分担率は、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、かつ、経年的に高まる傾向が見られ、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場合があり、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。

図表1-1-1-7　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・プラス・ネットワークの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・見直し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、人の移動や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。国の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。

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。

図表1-1-1-8　立地適正化計画の策定状況

○891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６年12月31日時点）
○このうち、599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6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：599都市）。うち、防災指針を作成・公表の都市（黒太字◎：347 都市）。
都市機能誘導区域のみ設定した市町村（*斜字*：1都市）

- **北海道**: 札幌市 函館市◎ 小樽市 旭川市◎ 室蘭市◎ 釧路市 帯広市 北見市◎ 夕張市◎ 岩見沢市 網走市◎ 留萌市 苫小牧市◎ 稚内市◎ 美唄市 芦別市◎ 江別市◎ 紋別市 士別市 名寄市 三笠市◎ 根室市 千歳市◎ 滝川市◎ 歌志内市◎ 深川市 富良野市◎ 登別市◎ 恵庭市 北広島市◎ 石狩市 北斗市 当別町 福島町 七飯町◎ 八雲町 長万部町◎ 江差町 せたな町 倶知安町 岩内町 古平町 余市町◎ 南幌町◎ 長沼町 栗山町◎ 鷹栖町 東神楽町◎ 美瑛町 美深町 美幌町 斜里町 遠軽町 大空町 白老町◎ 厚真町◎ 安平町◎ むかわ町 日高町 浦河町 新ひだか町 新得町◎ 芽室町 大樹町 広尾町 池田町 厚岸町 弟子屈町◎ 白糠町
- **青森県**: 青森市 弘前市 八戸市◎ 黒石市 五所川原市 十和田市 むつ市◎ つがる市 平川市 田舎館村◎ 板柳町 野辺地町◎ 七戸町◎ おいらせ町◎ 三戸町 五戸町◎ 階上町◎
- **岩手県**: 盛岡市◎ 宮古市◎ 花巻市◎ 北上市◎ 久慈市 一関市 陸前高田市 釜石市 二戸市◎ 八幡平市 奥州市◎ 雫石町◎ 岩手町 紫波町 大槌町 山田町◎ 一戸町
- **宮城県**: 仙台市◎ 石巻市◎ 塩竈市 気仙沼市 白石市 名取市 角田市 岩沼市 登米市◎ 栗原市◎ 大崎市 富谷市◎ 柴田町◎ 川崎町 丸森町 亘理町 山元町 利府町 女川町
- **秋田県**: 秋田市 能代市◎ 横手市◎ 大館市 湯沢市 由利本荘市◎ 大仙市 北秋田市 仙北市 小坂町◎ 五城目町
- **山形県**: 山形市◎ 米沢市 鶴岡市 酒田市 新庄市 寒河江市 上山市◎ 村山市 長井市 天童市◎ 東根市 尾花沢市◎ 南陽市◎ 中山町 河北町 大江町◎ 大石田町◎ 最上町 真室川町◎ 高畠町◎ 川西町◎ 小国町 白鷹町◎
- **福島県**: 福島市 会津若松市◎ 郡山市◎ いわき市 白河市◎ 須賀川市◎ 喜多方市◎ 相馬市 二本松市◎ 田村市◎ 本宮市 国見町 大玉村◎ 鏡石町 猪苗代町 会津坂下町 泉崎村 矢吹町 石川町 小野町
- **茨城県**: 水戸市 日立市 土浦市◎ 古河市 石岡市◎ 結城市◎ 龍ケ崎市 下妻市 常総市◎ 常陸太田市 高萩市◎ 北茨城市 笠間市 取手市 牛久市 つくば市 ひたちなか市◎ 鹿嶋市 守谷市 常陸大宮市 那珂市◎ 坂東市◎ かすみがうら市 神栖市◎ 行方市 鉾田市◎ つくばみらい市 小美玉市 茨城町◎ 大洗町 城里町 東海村 大子町◎ 阿見町 河内町 境町
- **栃木県**: 宇都宮市◎ 足利市◎ 栃木市 佐野市◎ 鹿沼市◎ 日光市 小山市 真岡市 大田原市 矢板市◎ 那須塩原市 さくら市 那須烏山市 下野市◎ 益子町◎ 茂木町 市貝町 芳賀町 那須町
- **群馬県**: 前橋市◎ 高崎市 桐生市 伊勢崎市 太田市◎ 沼田市 館林市 渋川市◎ 藤岡市 富岡市 安中市 みどり市 吉岡町 甘楽町 明和町 千代田町 大泉町 邑楽町
- **埼玉県**: さいたま市 川越市◎ 熊谷市◎ 行田市◎ 秩父市◎ 所沢市◎ 飯能市 本庄市◎ 東松山市◎ 春日部市◎ 狭山市 羽生市 鴻巣市◎ 深谷市 草加市◎ 蕨市◎ 戸田市◎ 入間市 朝霞市◎ 志木市 和光市◎ 新座市 桶川市 久喜市 北本市 八潮市 蓮田市◎ 坂戸市 幸手市 鶴ヶ島市 日高市 ふじみ野市 白岡市◎ 三芳町◎ 毛呂山町 越生町 嵐山町 小川町 鳩山町◎ 横瀬町 小鹿野町 美里町 神川町 上里町◎ 寄居町◎ 宮代町◎ 杉戸町◎ 松伏町◎
- **千葉県**: 千葉市◎ 銚子市◎ 館山市 木更津市◎ 松戸市 野田市 成田市◎ 佐倉市◎ 東金市 習志野市◎ 柏市◎ 市原市◎ 流山市 我孫子市 君津市◎ 袖ケ浦市 匝瑳市 酒々井町◎ 栄町◎ 東庄町 芝山町 一宮町 長生村◎ 白子町
- **東京都**: 八王子市 三鷹市 調布市◎ 町田市 日野市 福生市◎ 狛江市◎ 東大和市 武蔵村山市 多摩市 西東京市◎ 瑞穂町
- **神奈川県**: 川崎市 相模原市 横須賀市◎ 平塚市 鎌倉市◎ 藤沢市◎ 小田原市◎ 逗子市◎ 三浦市 秦野市 厚木市◎ 大和市 伊勢原市◎ 海老名市◎ 南足柄市◎ 松田町◎ 開成町 箱根町
- **新潟県**: 新潟市 長岡市◎ 三条市 柏崎市◎ 新発田市◎ 小千谷市 加茂市 十日町市 見附市 村上市 燕市◎ 糸魚川市 妙高市 五泉市 上越市 阿賀野市◎ 魚沼市◎ 南魚沼市◎ 胎内市 田上町 湯沢町
- **富山県**: 富山市◎ 高岡市 魚津市 氷見市 滑川市 黒部市◎ 砺波市 小矢部市 射水市◎ 立山町 入善町 朝日町◎
- **石川県**: 金沢市◎ 小松市 輪島市◎ 加賀市◎ 羽咋市 かほく市 白山市 野々市市◎ 津幡町 内灘町 志賀町 穴水町 能登町
- **福井県**: 福井市 敦賀市 小浜市 大野市 勝山市◎ 鯖江市 あわら市 越前市 坂井市◎ 越前町 美浜町 高浜町
- **山梨県**: 甲府市 都留市 山梨市◎ 大月市◎ 甲斐市◎ 笛吹市 上野原市 甲州市 西桂町
- **長野県**: 長野市◎ 松本市 上田市◎ 岡谷市 飯田市 諏訪市 須坂市◎ 小諸市◎ 伊那市◎ 駒ヶ根市◎ 中野市◎ 大町市◎ 飯山市◎ 茅野市 塩尻市◎ 佐久市◎ 千曲市 東御市 安曇野市◎ 御代田町◎ 下諏訪町 富士見町 飯島町 中川村 松川町 高森町 木曽町 白馬村 坂城町◎ 飯綱町
- **岐阜県**: 岐阜市 大垣市 多治見市◎ 関市◎ 中津川市 瑞浪市 羽島市 恵那市 美濃加茂市 土岐市 各務原市◎ 瑞穂市 本巣市 下呂市 笠松町 養老町 垂井町 関ケ原町 輪之内町 安八町 大野町
- **静岡県**: 静岡市◎ 浜松市 沼津市◎ 熱海市 三島市 伊東市◎ 島田市◎ 富士市◎ 磐田市 焼津市◎ 掛川市 藤枝市 袋井市 下田市◎ 裾野市 湖西市 伊豆市◎ 御前崎市 菊川市 伊豆の国市 牧之原市 函南町◎ 清水町◎ 長泉町◎ 吉田町 森町
- **愛知県**: 名古屋市◎ 豊橋市◎ 岡崎市◎ 一宮市 瀬戸市◎ 半田市 春日井市◎ 豊川市 津島市◎ 碧南市 刈谷市 豊田市◎ 安城市◎ 西尾市◎ 蒲郡市◎ 犬山市◎ 常滑市 江南市 小牧市 新城市◎ 東海市◎ 大府市◎ 知多市◎ 知立市◎ 尾張旭市◎ 豊明市 日進市 田原市◎ 清須市 北名古屋市◎ 弥富市◎ 長久手市◎ 東郷町 蟹江町 東浦町◎
- **三重県**: 津市 四日市市 伊勢市◎ 松阪市 桑名市 鈴鹿市 名張市◎ 尾鷲市 亀山市 鳥羽市 熊野市 志摩市 伊賀市◎ 東員町 朝日町 多気町 明和町 玉城町
- **滋賀県**: 大津市 彦根市◎ 長浜市 近江八幡市◎ 草津市◎ 守山市 栗東市 甲賀市 野洲市◎ 湖南市◎ 東近江市 竜王町 愛荘町◎
- **京都府**: 京都市 福知山市◎ 舞鶴市◎ 綾部市◎ 宇治市◎ 宮津市 亀岡市 城陽市 向日市 長岡京市◎ 八幡市 京田辺市 京丹後市 南丹市 久御山町 井手町 精華町
- **大阪府**: 堺市◎ 岸和田市 豊中市◎ 池田市 吹田市◎ 泉大津市◎ 高槻市◎ 貝塚市◎ 守口市◎ 枚方市◎ 茨木市 八尾市◎ 富田林市◎ 寝屋川市 河内長野市◎ 大東市◎ 和泉市 箕面市 羽曳野市 門真市◎ 摂津市◎ 高石市◎ 藤井寺市 東大阪市◎ 泉南市 交野市 大阪狭山市 阪南市 島本町 忠岡町◎ 熊取町◎ 田尻町
- **兵庫県**: 神戸市 姫路市◎ 尼崎市◎ 明石市◎ 西宮市 洲本市◎ 加古川市◎ 西脇市 宝塚市◎ 三木市 高砂市 南あわじ市 朝来市◎ たつの市 播磨町 福崎町 太子町
- **奈良県**: 奈良市 大和高田市 大和郡山市◎ 天理市 橿原市 桜井市 五條市 御所市◎ 生駒市 香芝市 葛城市◎ 宇陀市 平群町 斑鳩町 安堵町 川西町◎ 三宅町 田原本町◎ 王寺町 広陵町◎ 河合町
- **和歌山県**: 和歌山市 海南市 橋本市 有田市 田辺市 新宮市 高野町 湯浅町 有田川町
- **鳥取県**: 鳥取市 米子市◎ 倉吉市 境港市 智頭町 八頭町 湯梨浜町 琴浦町 北栄町
- **島根県**: 松江市◎ 浜田市 出雲市 益田市◎ 大田市 江津市 雲南市◎ 奥出雲町◎ 川本町 津和野町 隠岐の島町◎
- **岡山県**: 岡山市 倉敷市◎ 津山市 玉野市 笠岡市◎ 総社市 高梁市◎ 新見市◎ 備前市◎ 赤磐市◎ 真庭市 浅口市 早島町 矢掛町◎ 鏡野町
- **広島県**: 広島市 呉市 竹原市 三原市 尾道市 福山市 府中市 三次市◎ 庄原市◎ 大竹市◎ 東広島市◎ 廿日市市 安芸高田市◎ 江田島市 府中町◎ 海田町◎ 熊野町◎ 坂町 北広島町 世羅町
- **山口県**: 下関市 宇部市 山口市 萩市 防府市 下松市◎ 岩国市 *光市※* 柳井市◎ 美祢市◎ 周南市 山陽小野田市
- **徳島県**: 徳島市◎ 鳴門市◎ 小松島市 阿南市 吉野川市◎ 三好市◎ 美波町◎
- **香川県**: 高松市 丸亀市◎ 坂出市 善通寺市 観音寺市 さぬき市◎ 東かがわ市 三豊市◎ 土庄町◎ 三木町 多度津町
- **愛媛県**: 松山市 今治市 宇和島市 八幡浜市 新居浜市 西条市 大洲市 伊予市◎ 四国中央市◎ 西予市 東温市 久万高原町◎ 松前町 内子町 鬼北町
- **高知県**: 高知市◎ 安芸市 南国市◎ 土佐市 須崎市 四万十市 香南市 いの町◎ 越知町
- **福岡県**: 北九州市◎ 大牟田市 久留米市◎ 直方市◎ 飯塚市 田川市 柳川市 八女市◎ 筑後市 大川市 行橋市 中間市 小郡市◎ 春日市◎ 大野城市 宗像市 太宰府市 古賀市 宮若市 朝倉市◎ 那珂川市◎ 宇美町 須恵町 新宮町◎ 水巻町 岡垣町◎ 遠賀町 小竹町 鞍手町◎ 広川町 川崎町 みやこ町 吉富町
- **佐賀県**: 佐賀市◎ 唐津市 鳥栖市 伊万里市 武雄市◎ 鹿島市 小城市 嬉野市 神埼市 基山町◎ 上峰町 みやき町 有田町
- **長崎県**: 長崎市◎ 佐世保市◎ 諫早市 大村市◎ 松浦市 対馬市◎ 雲仙市 南島原市 長与町 時津町 波佐見町 新上五島町
- **熊本県**: 熊本市◎ 八代市 人吉市◎ 荒尾市 玉名市◎ 山鹿市 菊池市 宇城市◎ 大津町 菊陽町 御船町 益城町◎
- **大分県**: 大分市◎ 別府市 中津市◎ 佐伯市◎ 臼杵市◎ 津久見市◎ 竹田市◎ 豊後高田市 杵築市 宇佐市◎ 豊後大野市◎ 由布市◎ 国東市◎ 日出町 玖珠町
- **宮崎県**: 宮崎市◎ 都城市 延岡市 日南市 小林市 日向市◎ 串間市◎ 西都市◎ えびの市 三股町 高原町 国富町 綾町◎ 高鍋町 新富町 川南町◎ 都農町◎ 門川町 高千穂町◎
- **鹿児島県**: 鹿児島市◎ 鹿屋市◎ 出水市 指宿市◎ 西之表市◎ 薩摩川内市◎ 日置市 曽於市 霧島市◎ いちき串木野市 南さつま市 志布志市 奄美市 姶良市 屋久島町 徳之島町◎
- **沖縄県**: 那覇市 石垣市◎ 浦添市 名護市 沖縄市

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

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」にて「明日の日本を支える観光ビジョン」を取りまとめたほか、2023年３月には「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、政府一丸、官民一体となって取組を進めた結果、2024年の訪日外国人旅行者数は約3,687万人、訪日外国人旅行消費額は約8.1兆円といずれも過去最高を記録している。

同計画では、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。

また、2024年７月に立ち上げた「国土交通省「交通空白」解消本部」において、観光客が全国津々浦々の魅力ある観光地を訪れることができるように、それぞれの地域に適した二次交通サービスの提供と訪日外国人旅行者も含めた観光客へのわかりやすい情報発信の２つの観点から、観光客の移動手段の確保・改善の取組を推進している。

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勝ち、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、「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。

「５か年加速化対策」に続く計画として、2025年６月を目途に「国土強靱化実施中期計画」を策定すべく検討が進められている。

第２章　輸送量及び交通事業等の動向

第１節　輸送量の動向

（1）国内旅客輸送

2023（令和５）年度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、鉄道が約226億人、乗合バスが約38億人、タクシーが約10億人、航空が約１億人、旅客船が約0.7億人と前年度と比較して増加した。

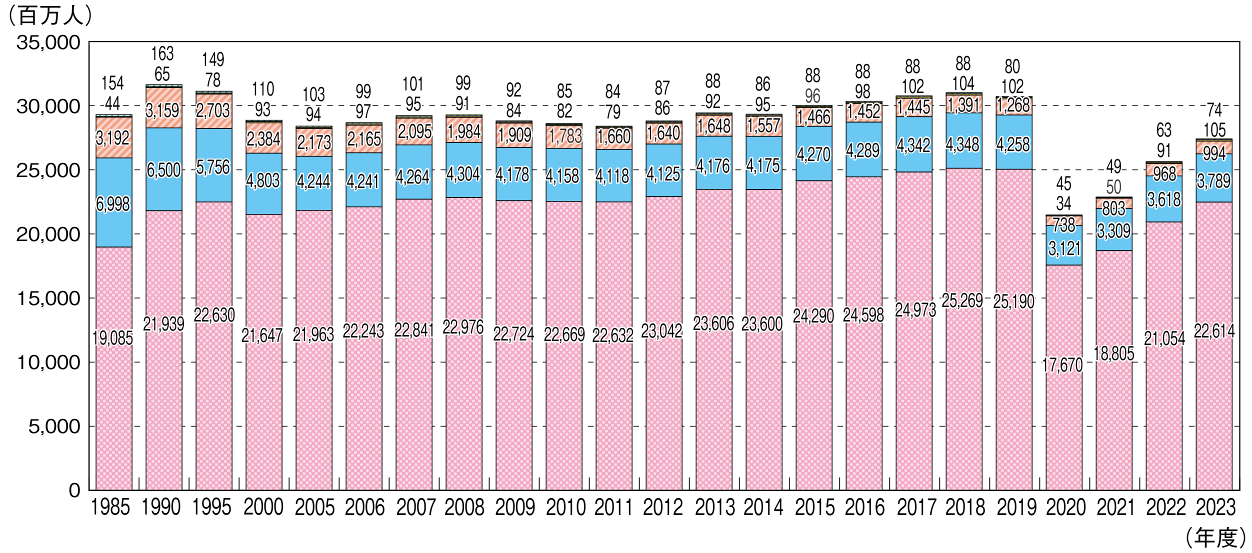
2023年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が82.0%、乗合バスが13.7%、タクシーが3.6%、航空が0.4%、旅客船が0.3%である。

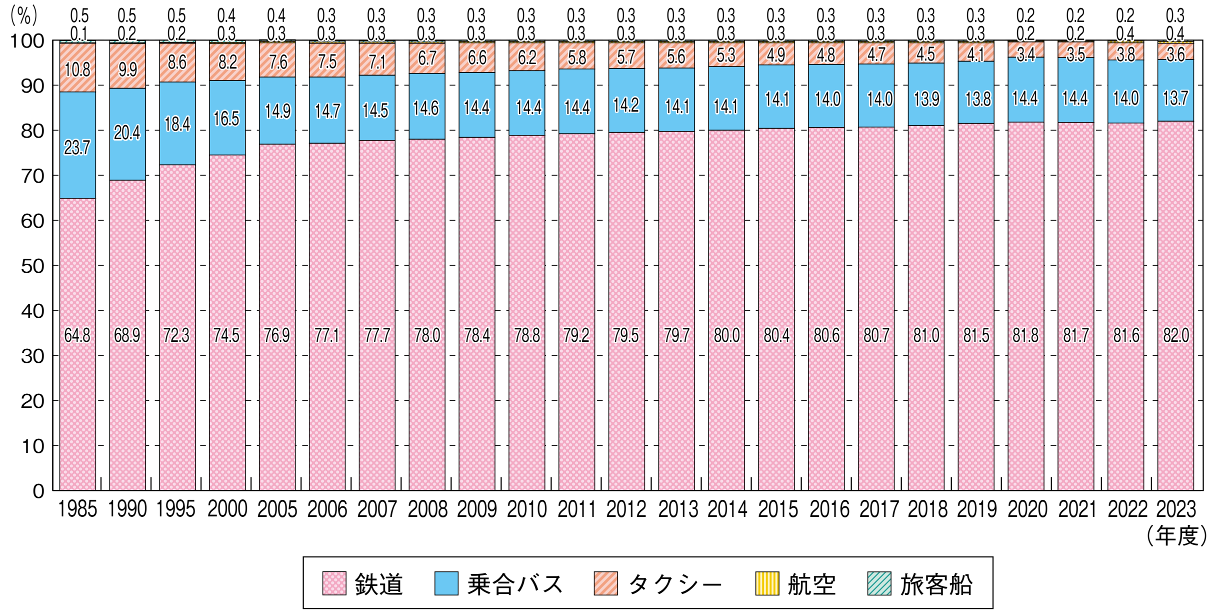
鉄道が非常に高い分担率を担っている背景として、他の交通機関と比べると、大量輸送、高速輸送、定時輸送の面で強みを持つことが挙げられる。鉄道車両のほかに、線路、駅、信号等のインフラの整備が必要であるため、事業の開始・運営に要するコストが高くなることから、利用者数が十分でない地方部では路線の維持が難しくなることもある反面、十分な利用者数が確保できる都市内輸送や都市間輸送においては、上記の強みを発揮できる。

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。その後、2021年度からいずれの交通モードも増加に転じたが、多くの交通モードは新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準には達していない。

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LCC（Low Cost Carrier）の参入等により2012年度以降は増加傾向であった。2019年度に８年ぶりの減少に転じたが、2021年度以降は再び増加に転じている。

旅客船が横ばいになる前に大きく落ち込んだ背景には、高速道路料金の割引措置に伴うフェリー航路の利用減や航路廃止があると考えられる。

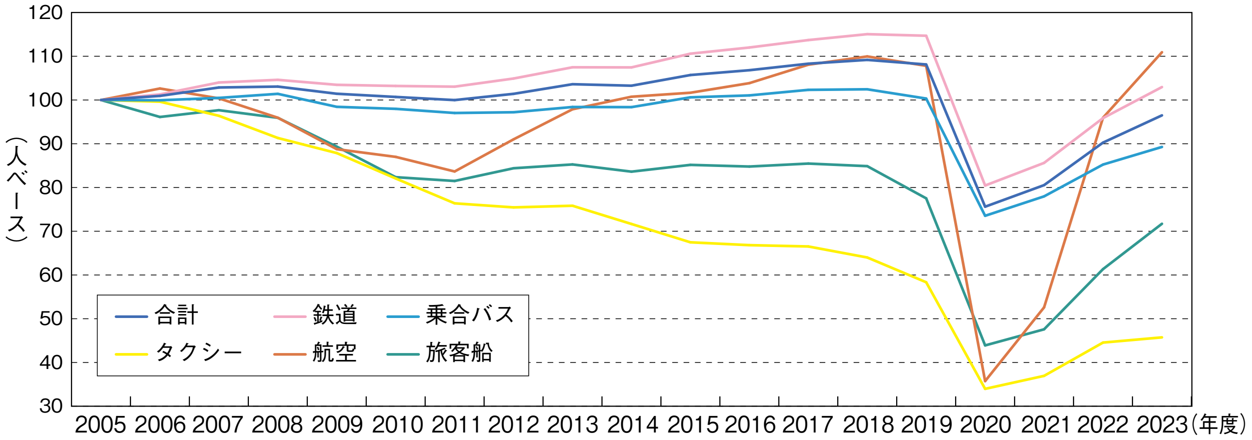
タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少等の影響があると考えられる。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の影響もあると考えられる。

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、2023年度の各交通機関の分担率は、鉄道が73.7％、航空が18.6％、バス・タクシーが7.1％、旅客船が0.6％である。

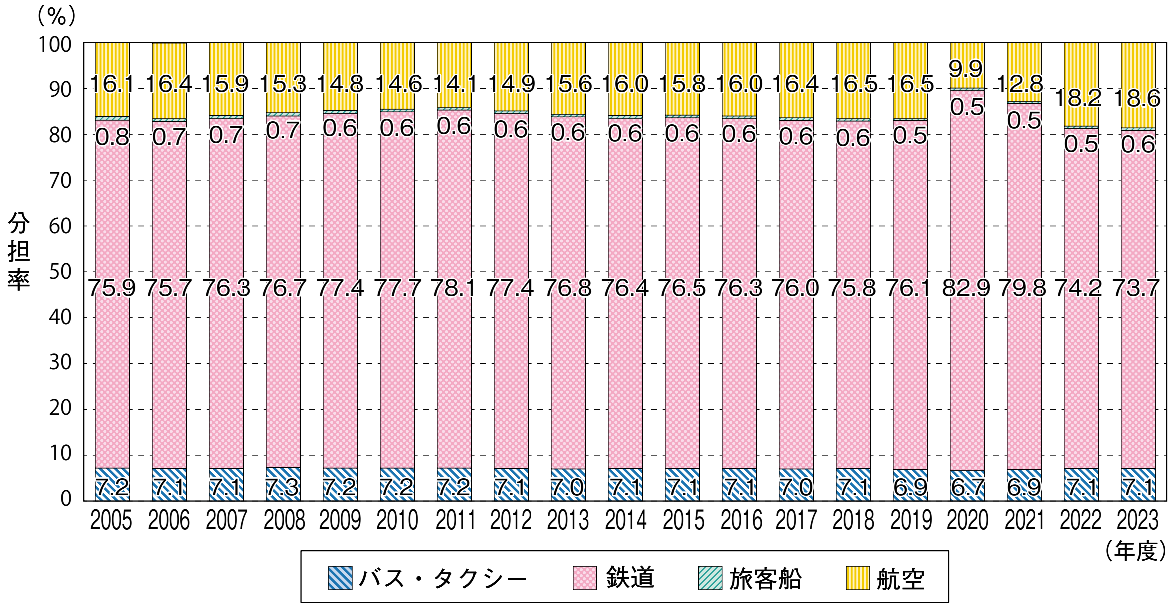
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

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）



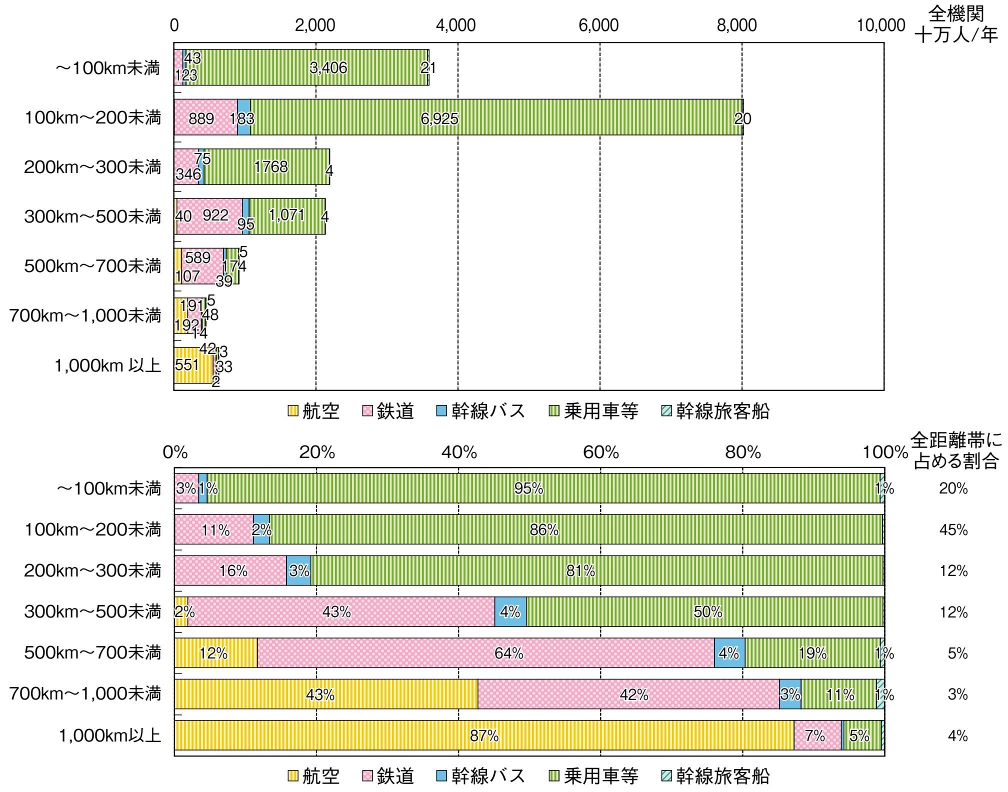
資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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

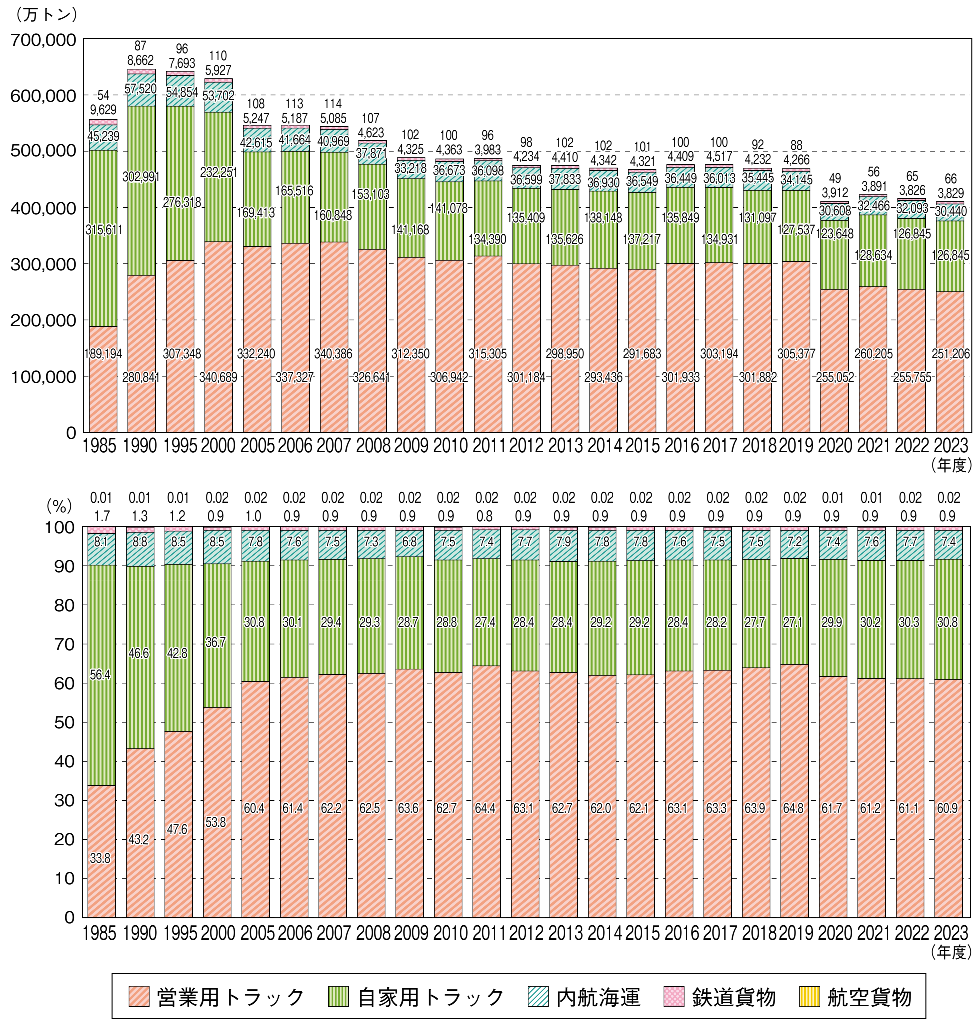
2023年度の我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、営業用トラックが約25億トン、自家用トラックが約13億トン、内航海運が約３億トン、鉄道貨物が約3,800万トン、航空貨物が約66万トンと、営業用トラック、内航海運は減少し、自家用トラック、鉄道貨物、航空貨物はほぼ横ばいとなった。長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。

2023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91.7％を占め、内航海運が7.4％、鉄道が0.9％、航空が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）

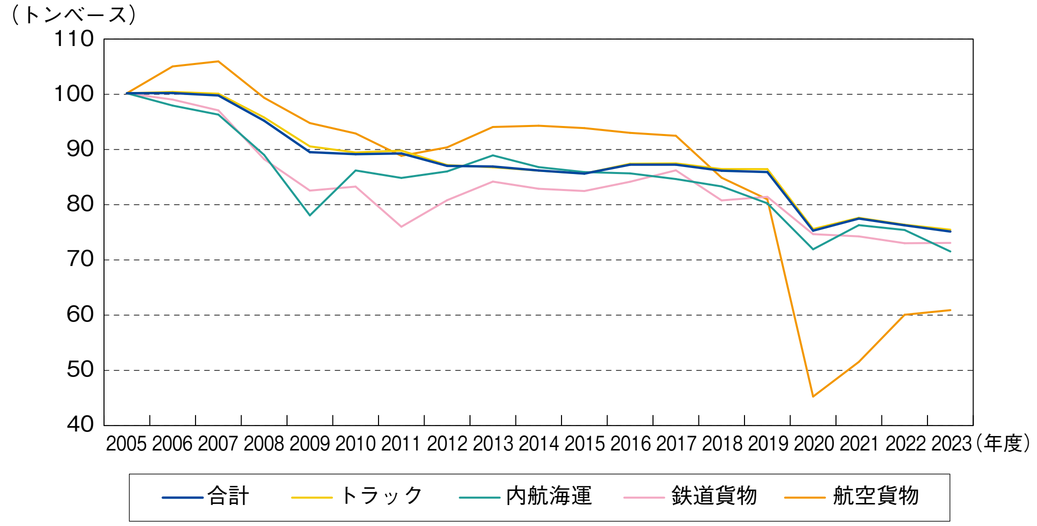


資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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。2023年度は、内航海運は前年比で減少しているものの、それ以外のモードはほぼ横ばいとなっている。

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）

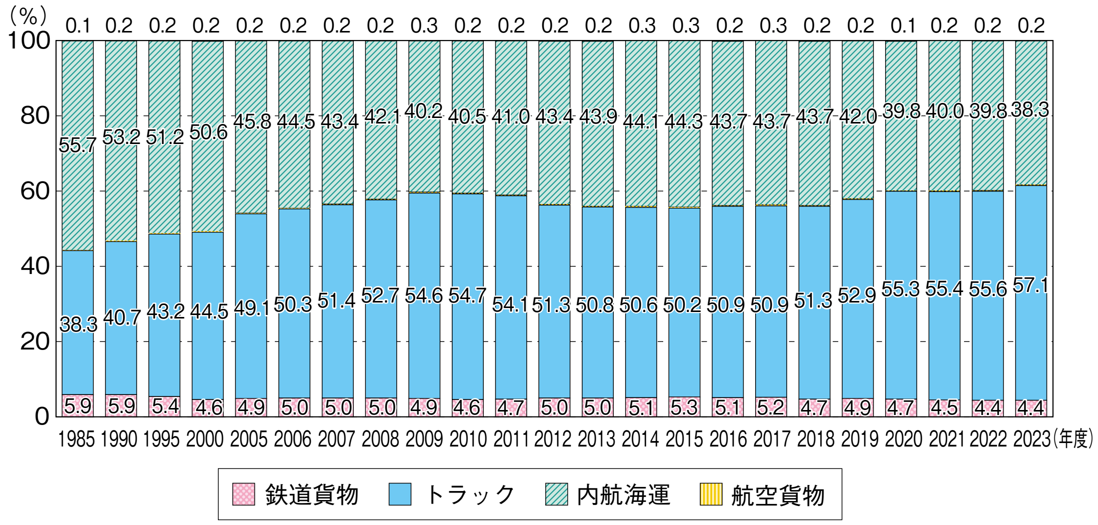


資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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、2023年度の各交通機関の分担率は、トラックが57.1%、内航海運が38.3%、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　国内貨物輸送量の分担率の推移（トンキロベース）

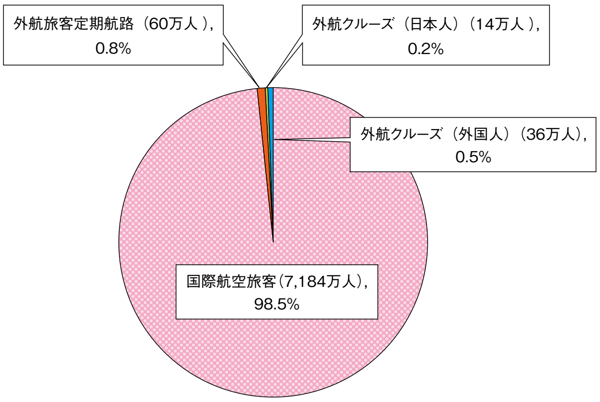


注：四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

（３）国際旅客輸送

2023年の我が国を発着する国際旅客輸送量（人ベース）は、航空が98.5％を占め、海運が1.5％である。

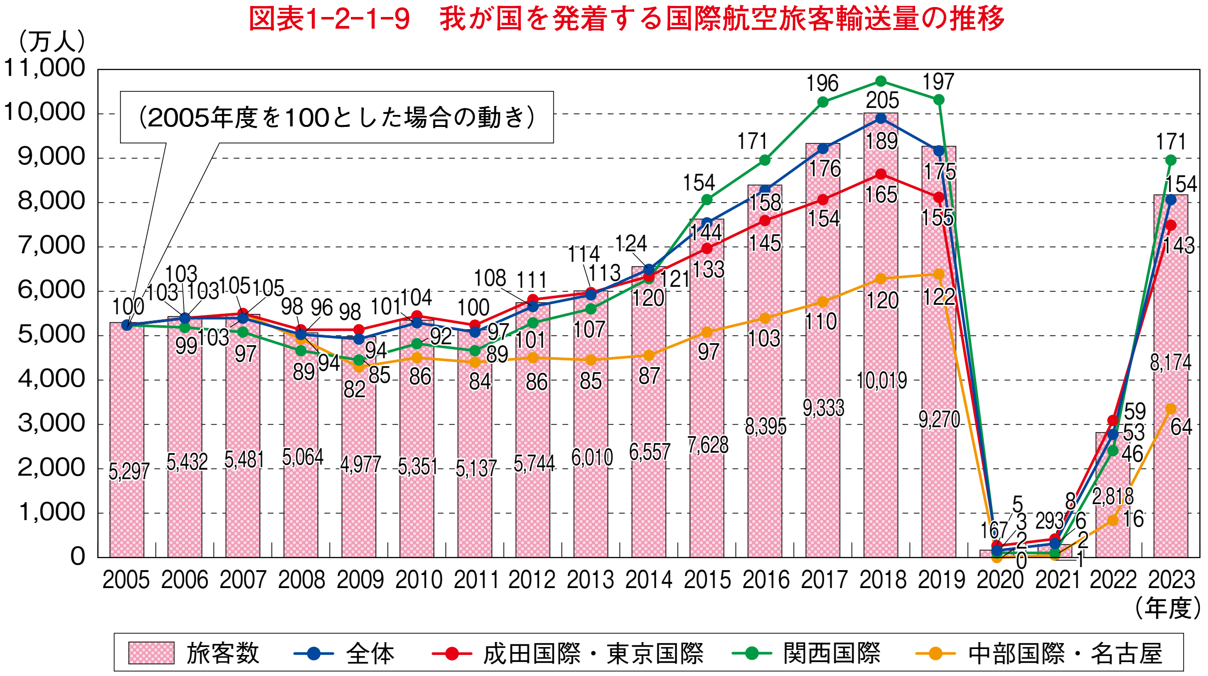
図表1-2-1-8　国際旅客輸送量の分担率（人ベース・2023年）



資料：国際航空旅客は「空港管理状況調書」、外航旅客定期航路及び外航クルーズ（日本人）は、（一社）日本旅行業協会、（一社）日本外航客船協会、日本国際クルーズ協議会の公表資料等から国土交通省海事局調べ、外航クルーズ（外国人）は国土交通省港湾局調べから国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際航空旅客輸送量について見ると、リーマンショックや東日本大震災の影響と見られる落ち込みの後、訪日外国人旅行者数の顕著な増加や、LCCの利用者の急増により増加傾向にあったが、2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響により８年ぶりに減少、2020年度は急減した。その後、2021年度に増加に転じ、2023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1-2-1-9　我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



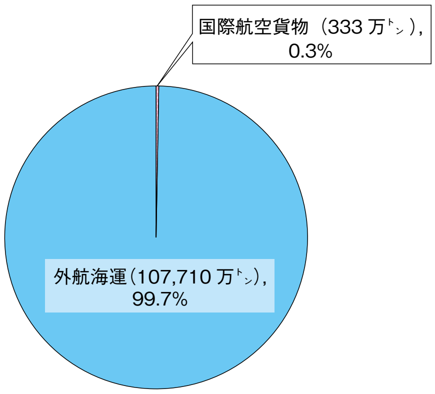
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省総合政策局作成

（4）国際貨物輸送

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

主な要因としては、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、少量の付加価値が高い貨物を速やかに輸送することができるという特性を有している。

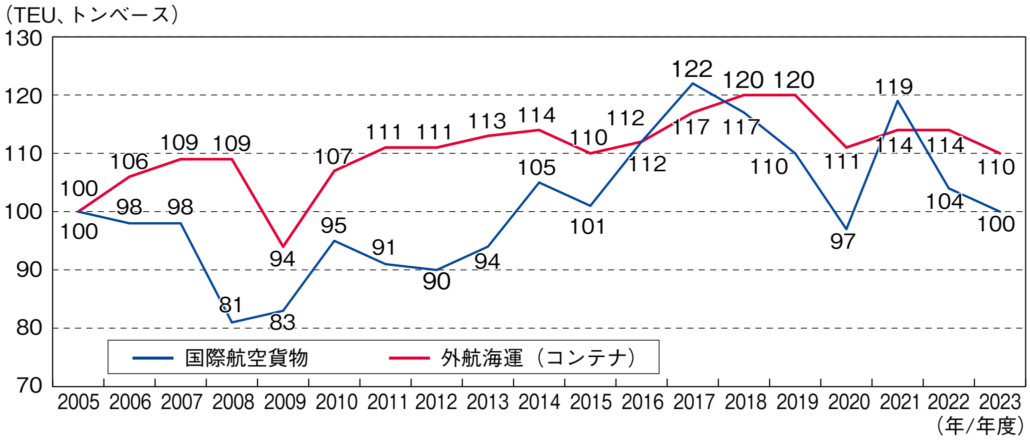
図表1-2-1-10　国際貨物輸送量の分担率（トンベース・2023年）



資料：「空港管理状況調書」「港湾統計」から国土交通省総合政策局作成

我が国を発着する国際貨物輸送量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が、2023年は対前年比減少した。また、国際航空貨物量（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度比減少が続いた。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、2023年度は2022年度に引き続き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1-2-1-11　国際貨物輸送量の推移（2005年/年度を100とした場合の動き）



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

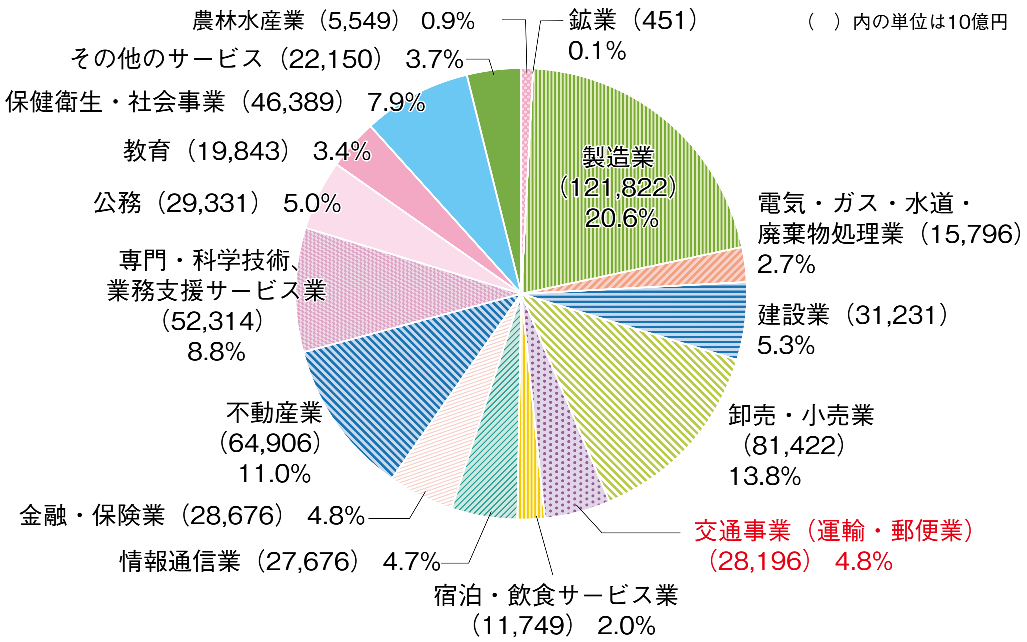
第２節　交通事業等の動向

（1）交通事業の事業規模

a．交通事業の国内総生産

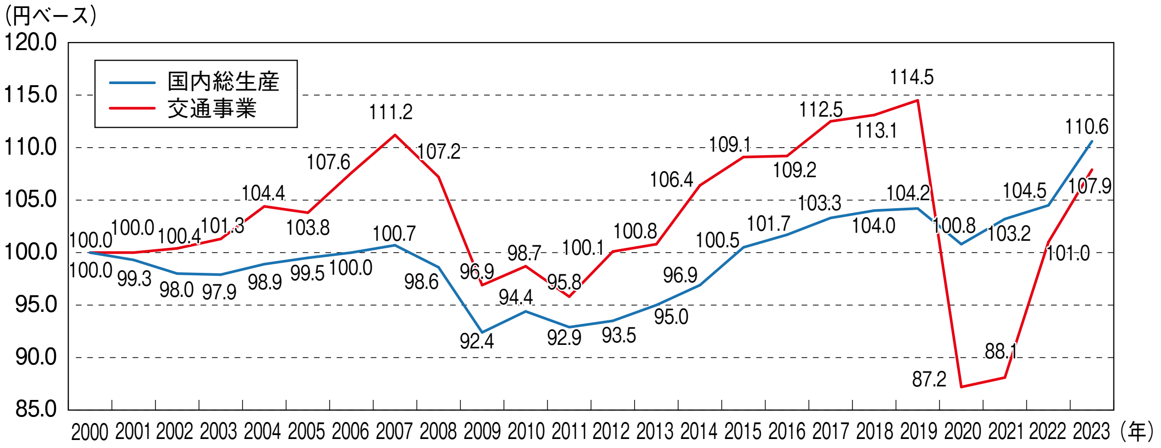
2023（令和５）年の交通事業（運輸・郵便業）の国内総生産は28.2兆円であり、我が国の国内総生産全体の4.8％を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは2000年を上回ってきたものの、2008年より減少傾向となり2009年に2000年を下回った。2012年には増加傾向となり2000年を上回ったものの、2020年及び2021年は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく下回っている。2021年からは回復傾向にあり、2023年は前年より増加したものの、2019年との比較では依然として低い水準にある。

図表1-2-2-1　経済活動別国内総生産の構成比（2023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「2023年度（令和５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「2023年度（令和５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	(2024年7月)	208	(2022年度)	60,313	290.0
貨物鉄軌道事業	(2024年7月)	10	(2022年度)	1,408	140.8
乗合バス事業	(2023年度)	2,434	(2023年度)	8,828	3.6
貸切バス事業	(2023年度)	3,423	(2023年度)	4,284	1.3
タクシー事業	(2023年度)	42,340	(2023年度)	13,878	0.3
トラック事業	(2023年度)	62,848	(2022年度)	203,844	3.2
自動車整備事業	(2024年度)	72,481	(2024年度)	62,561	0.9
旅客船事業	(2024年度)	902	(2023年度)	3,090	3.4
内航海運事業	(2024年度)	2,957	(2022年度)	9,577	3.2
外航海運事業	(2023年度)	176	(2023年度)	62,828	357.0
港湾運送事業	(2023年度)	846	(2022年度)	10,786	12.7
航空事業	(2023年度)	18	(2023年度)	41,855	2,325.3

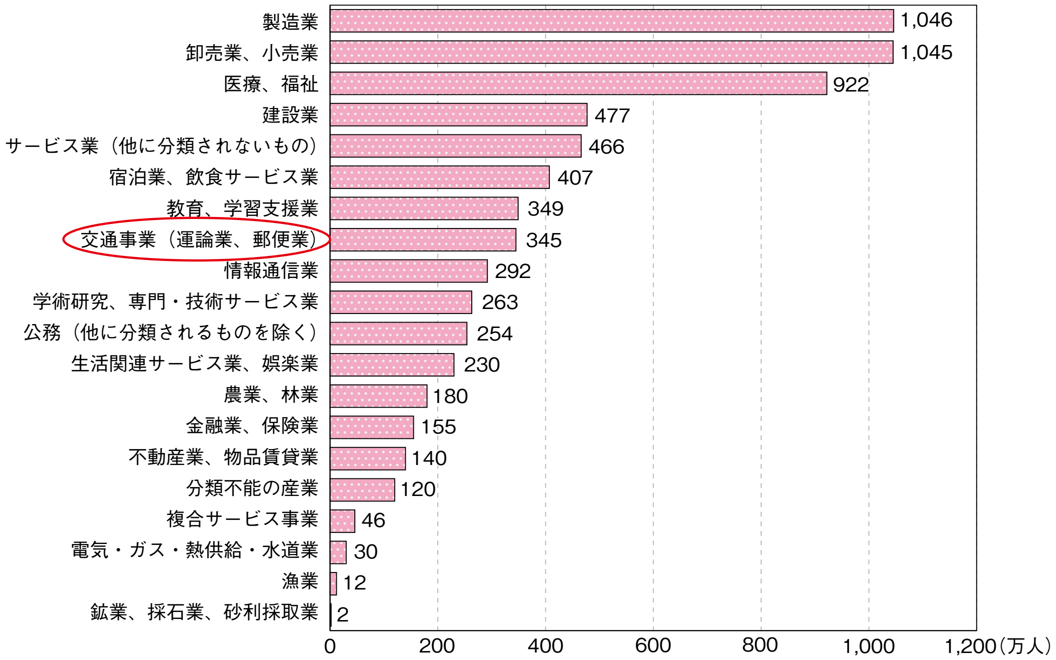
注１：航空事業は、日本の主要航空会社の合計。
注２：「１事業者当たりの平均営業収入（億円）」の算出に用いる事業者数と営業収入の年度は異なるものがある。
資料：旅客鉄軌道事業・貨物鉄軌道事業は「数字でみる鉄道」・「鉄道統計年報」、乗合バス事業・貸切バス事業・タクシー事業・トラック事業・自動車整備事業は国土交通省物流・自動車局調べ、旅客船事業・内航海運事業・外航海運事業は国土交通省海事局調べ、港湾運送事業は国土交通省港湾局調べ、航空事業は国土交通省航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

（2）交通事業の就業者数

2024年の交通事業（運輸業、郵便業）の就業者数は345万人で、全産業の就業者数の5.1％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。

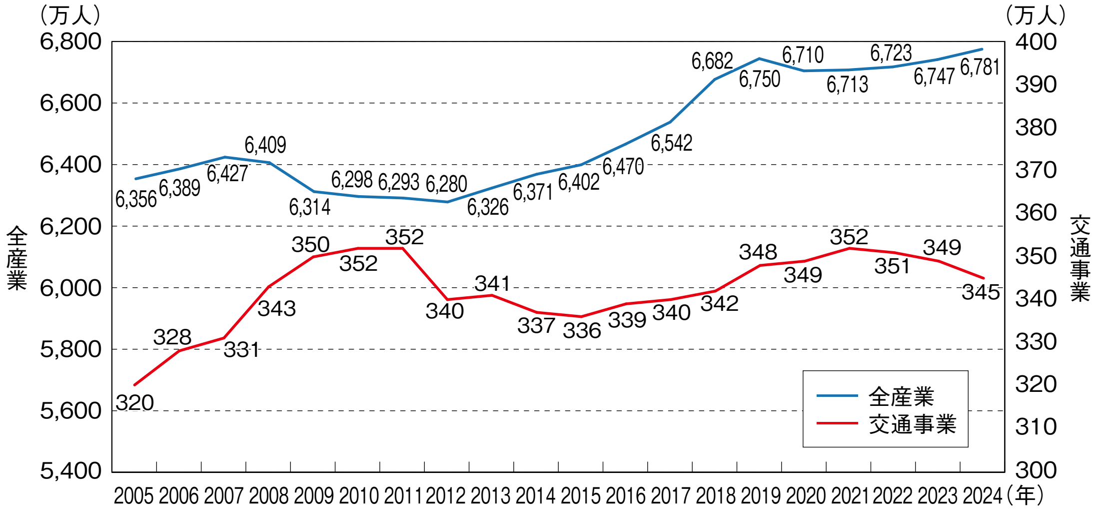
交通事業に係る事業区分ごとの従業者数は、事業者数が多く、営業収入が最も大きいトラック事業が圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー事業、鉄道事業となっている。

図表 1-2-2-4　産業別の就業者数（2024年）



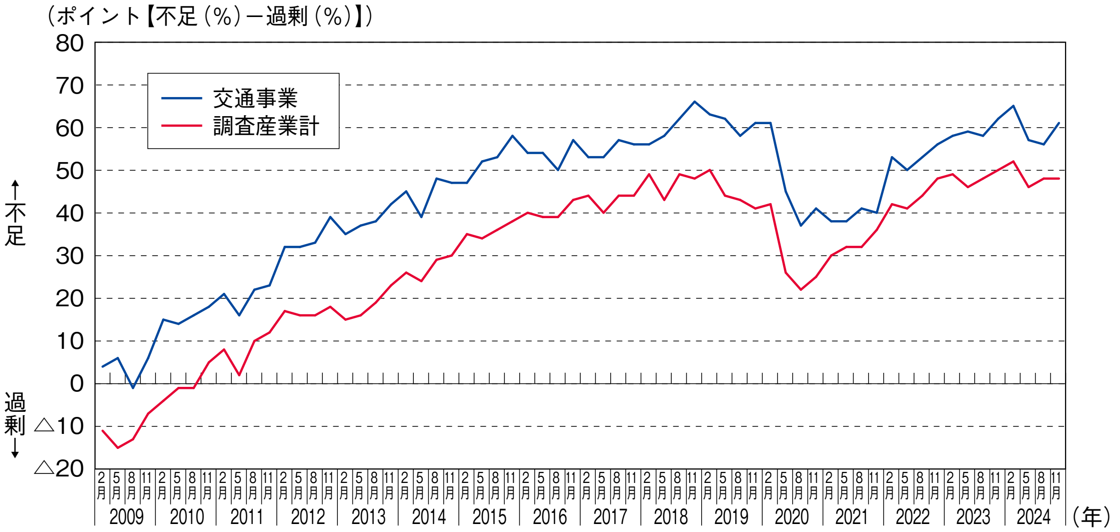
資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-5　全産業と交通事業の就業者数の推移



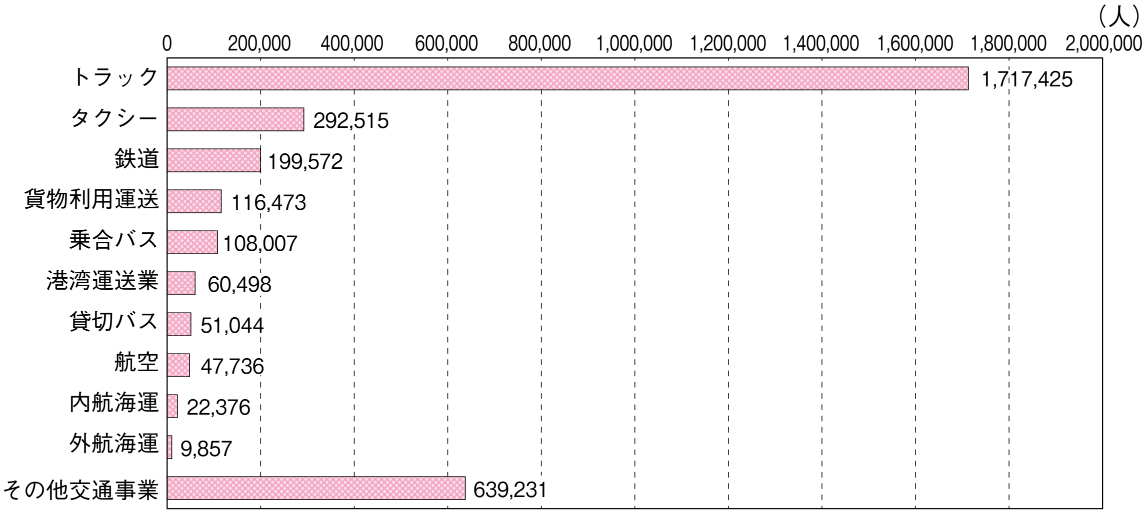
注１：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
注２：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
注３：2012年10月1日に郵便事業株式会社、郵便局株式会社が統合し、日本郵便株式会社となったことに伴い、産業分類間の移動（主に「運輸業、郵便業」から「複合サービス事業」への移動）があるので，産業別の時系列比較には注意を要する。
注４：交通事業は運輸業、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（いずれも民営事業所）。
「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」から国土交通省総合政策局作成

（3）公共交通機関のバリアフリー化

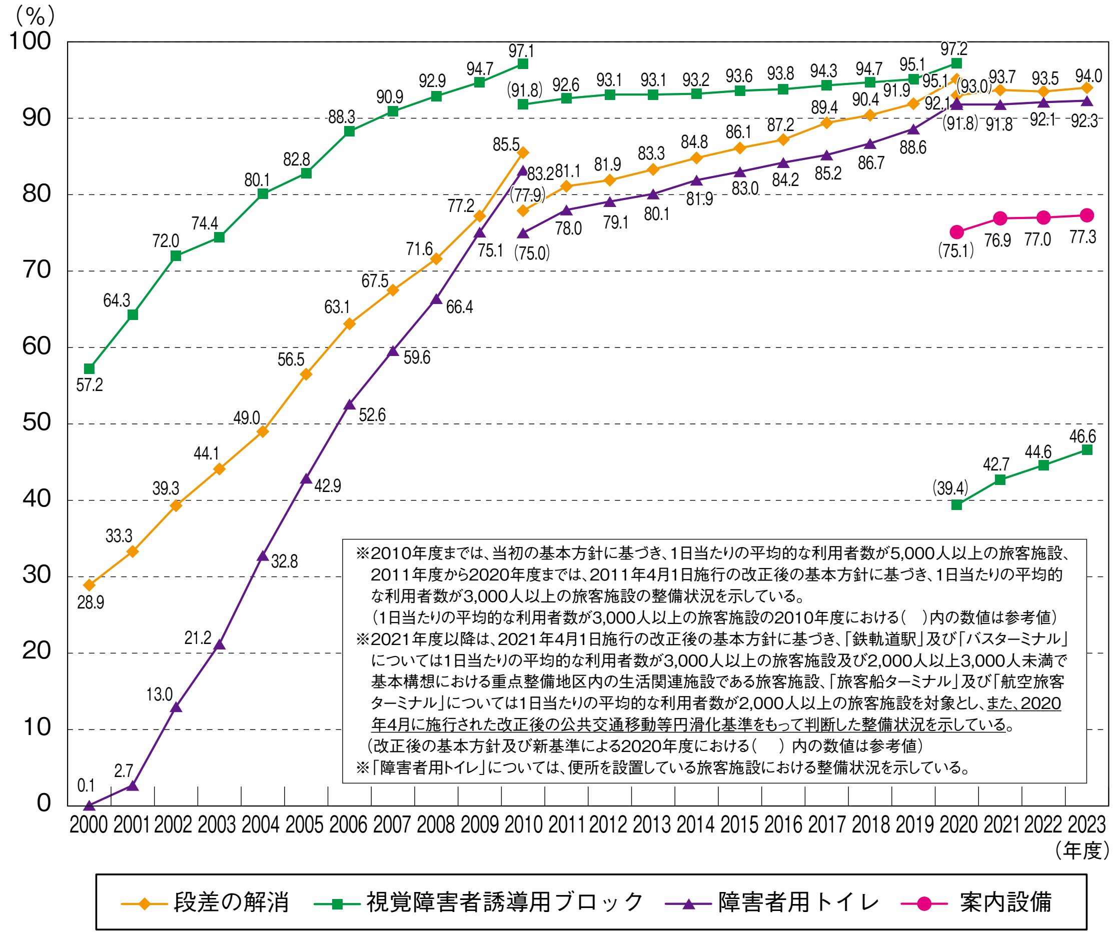
a．旅客施設におけるバリアフリー化

　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）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。

　2023年度末における段差解消率は94.0％、障害者用トイレの整備率は92.3％、案内設備の整備率は77.3％、視覚障害者誘導用ブロックの整備率は46.6％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、2025年度までを期限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

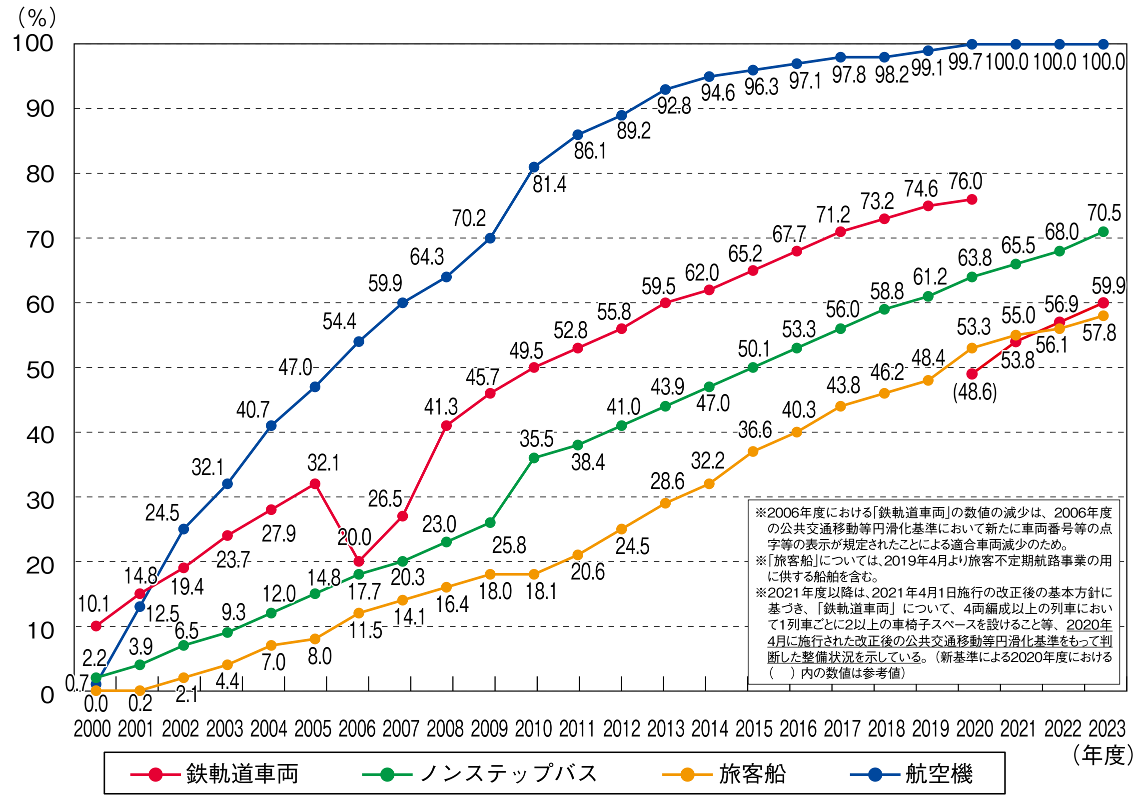
b．車両等のバリアフリー化

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、2023年度末で31,047両、適合率は59.9％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2023年度末で31,269両、適合率は70.5％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、2025年度までを期限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

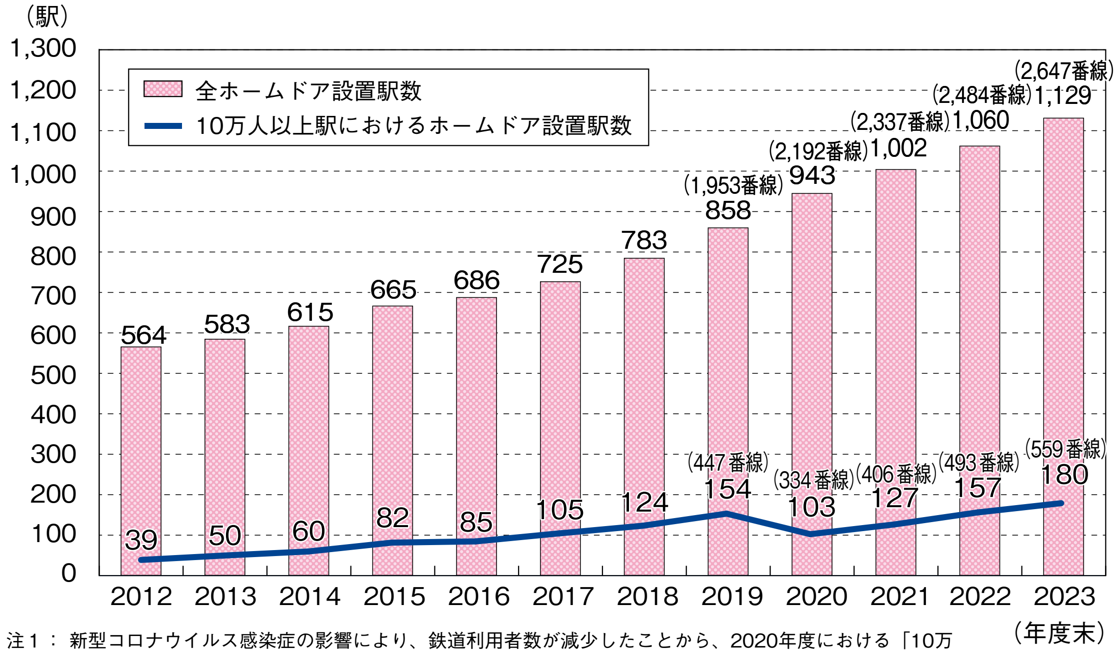


資料：移動等円滑化取組報告書又は移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

c．駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置番線数は、2023年度末現在、全国で2,647番線（1,129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1,126番線（235駅）中559番線（180駅）となっている。

図表 1-2-2-10　ホームドアの設置駅数（番線数）の推移



注１：新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道利用者数が減少したことから、2020年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数（番線数）」が減少。
注２：ホームドア設置番線数については2019年度より集計。
資料：国土交通省鉄道局作成

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。

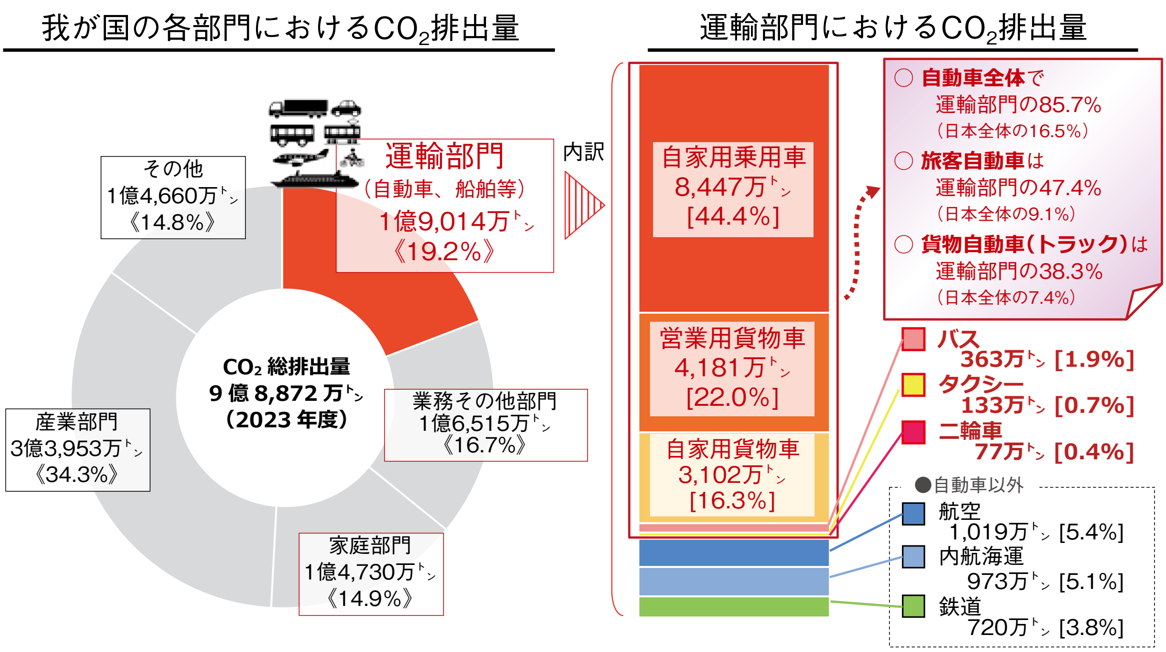
（4）交通事業等の環境への影響

a．運輸部門の二酸化炭素排出量

2023年度の我が国の二酸化炭素排出量は９億8,872万トンであるが、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１億9,014万トンで、二酸化炭素排出量全体の19.2％を占めている。

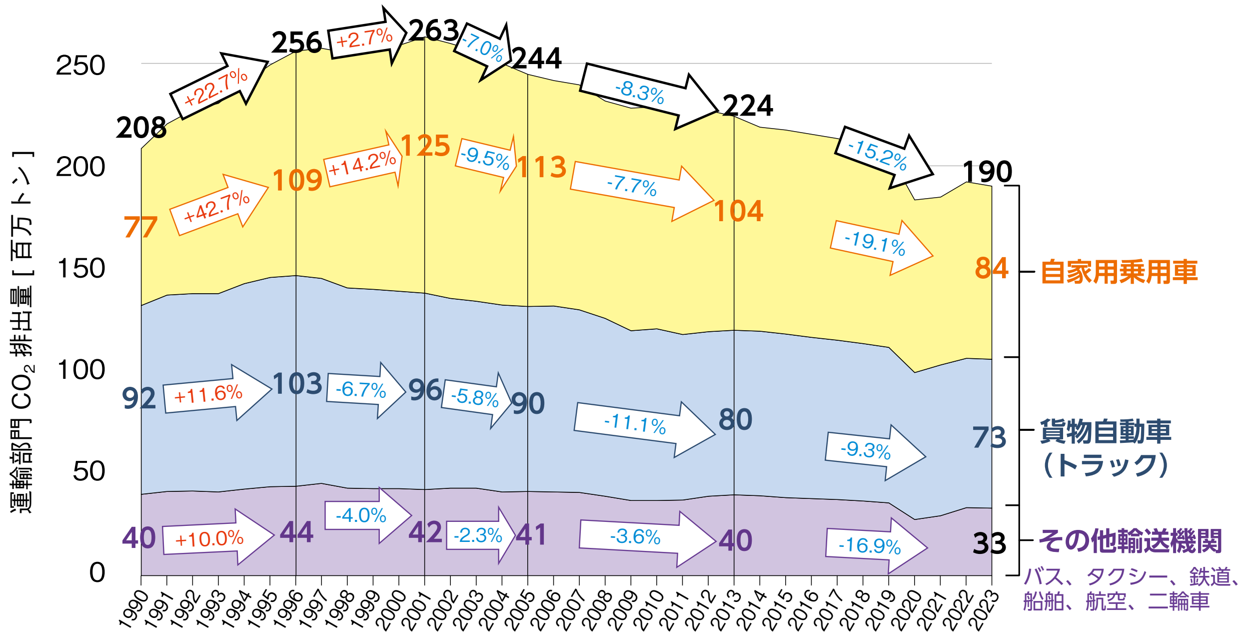
その内訳を見ると、自動車全体が85.7％（我が国の二酸化炭素排出量全体の16.5％）を占め、そのうち、旅客自動車が47.4％（同9.1％）、貨物自動車（トラック）が38.3％（同7.4％）となっている。また、運輸部門のエネルギー起源二酸化炭素排出量の推移を見ると、1990年度から1996年度までの間に22.7％も増加したが、その後ほぼ横ばいとなり、2001年度を境に減少傾向にある。2023年度の排出量は、自動車の燃費改善等により2013年度比で減少している。

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：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２：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３：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。
注４：本図表のCO_2排出量は、エネルギー起源CO_2の排出量である（ただし、「その他」及び「CO_2排出量」には、非エネルギー起源CO_2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（1990～2023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

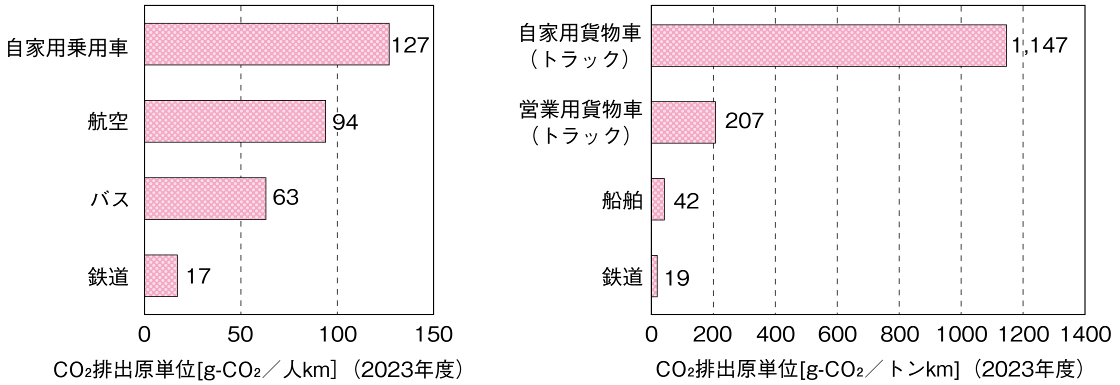


注：本図表の CO_2 排出量は、エネルギー起源 CO_2 の排出量である。
資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2023年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

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。

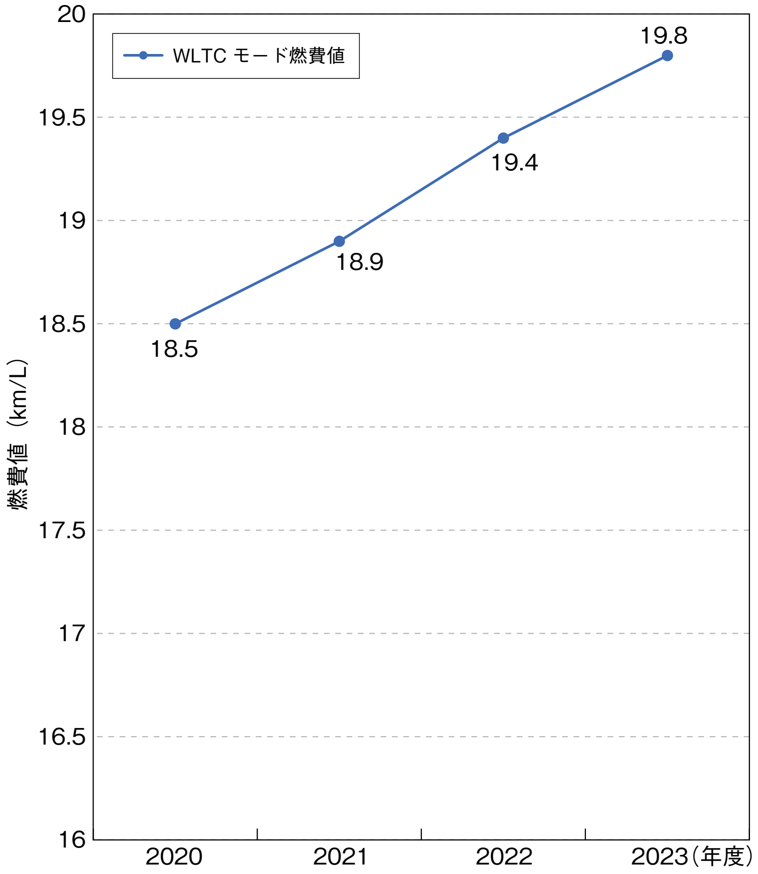
図表1-2-2-13　各交通機関の単位輸送量当たりエネルギー起源二酸化炭素排出量（旅客輸送（左図）及び貨物輸送（右図））



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～ 2023 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）大規模災害による交通への被害

2024年度は、６月から９月にかけて、梅雨前線、台風、線状降水帯等による大雨により道路、鉄道、港湾、空港などの各交通施設の被害や、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。

特に、令和６年能登半島地震により被害を受けた石川県能登では、同年９月20日からの大雨により土砂災害や河川の氾濫等が発生し、道路等の復旧・復興作業にも大きな影響を与えた。

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）等を被災自治体等に派遣し、早期の施設等の復旧や運行（航）再開が可能となるよう支援を行った。

また、2024年８月８日には、日向灘を震源とするマグニチュード7.1の地震が発生したことにより、気象庁より「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が2019年の運用開始後初めて発表された。

当該発表を受け、国土交通省では、南海トラフ地震が発生する可能性が平時より高まっていることを踏まえて、備えの再確認や避難できる態勢をとる等、安全を最優先とした措置を講じるよう各運輸事業者等に呼びかけを行った。

第３章　各交通モードの動向

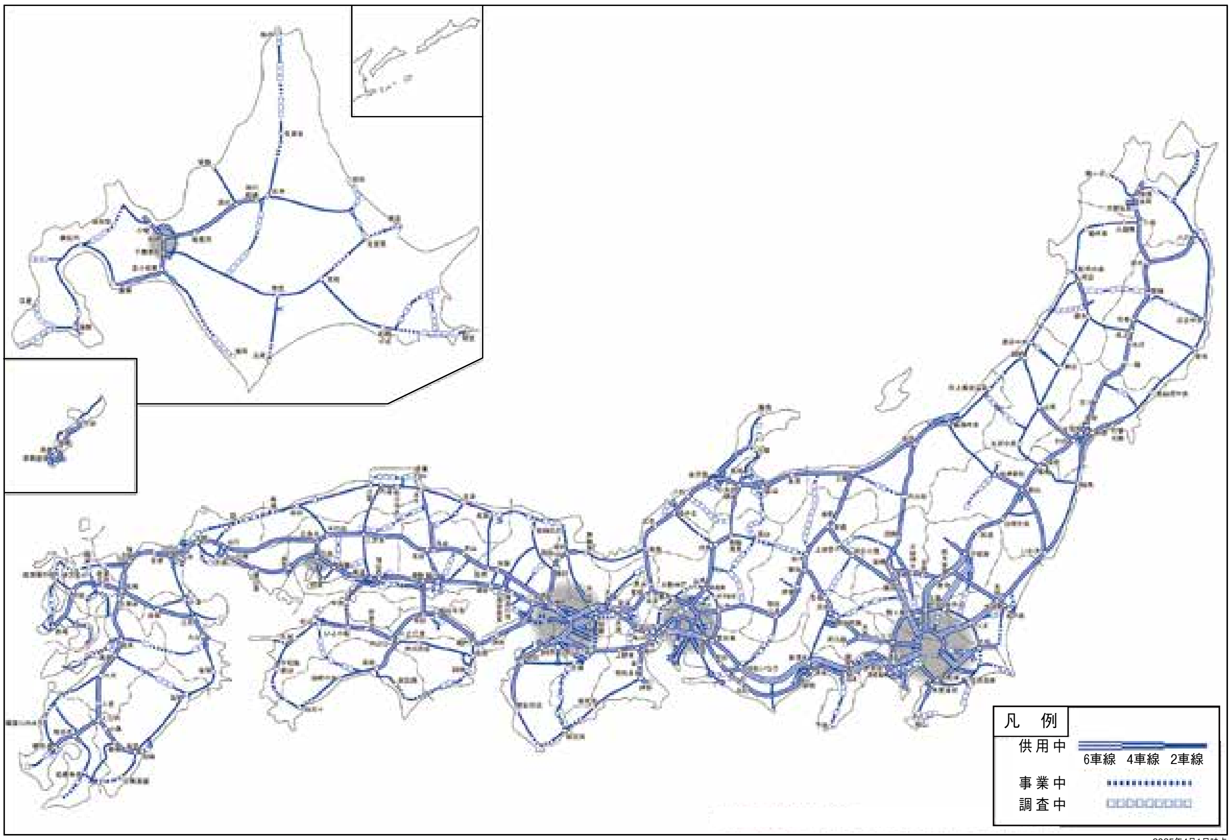
第１節　道路交通の動向

(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、2025（令和７）年３月29日の東海環状自動車道（いなべIC〜大安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）



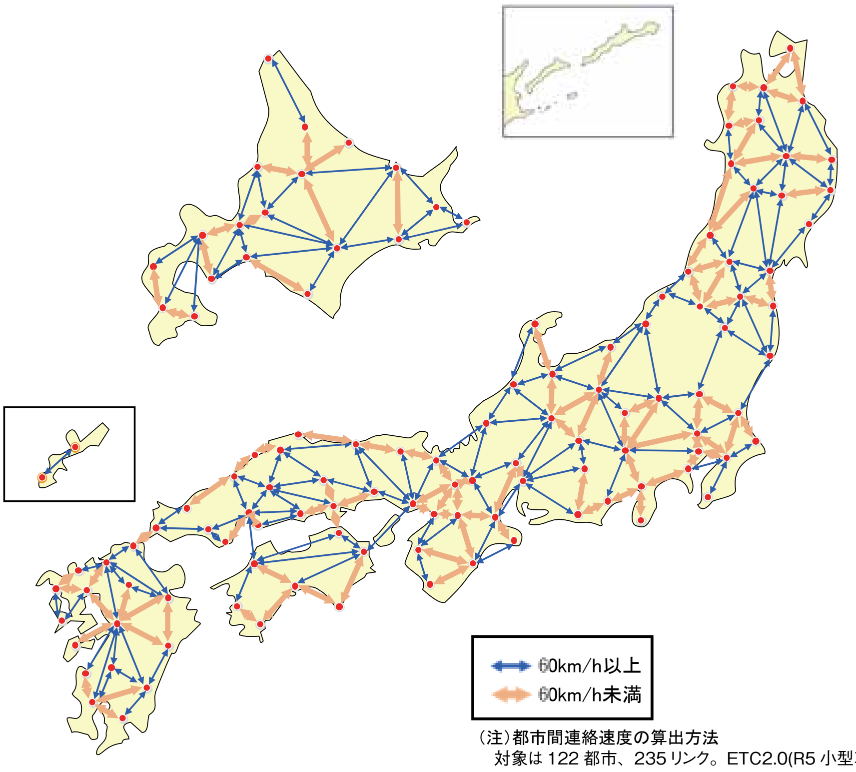
2025年4月1日時点

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

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る。また、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



（注）都市間連絡速度の算出方法
　対象は 122 都市、235 リンク。ETC2.0(R5 小型車) の旅行速度データを用いて算出。

<参考> 諸外国の平均都市間連絡速度

日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
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）自動車運送事業等の概況

a．自動車運送事業等の事業規模

事業者数は、自動車整備7.2万者、トラック6.3万者、タクシー（ここでは、個人タクシーを除く。）1.7万者、貸切バス0.3万者、乗合バス0.2万者である。これらの事業者の95％以上が中小事業者である。

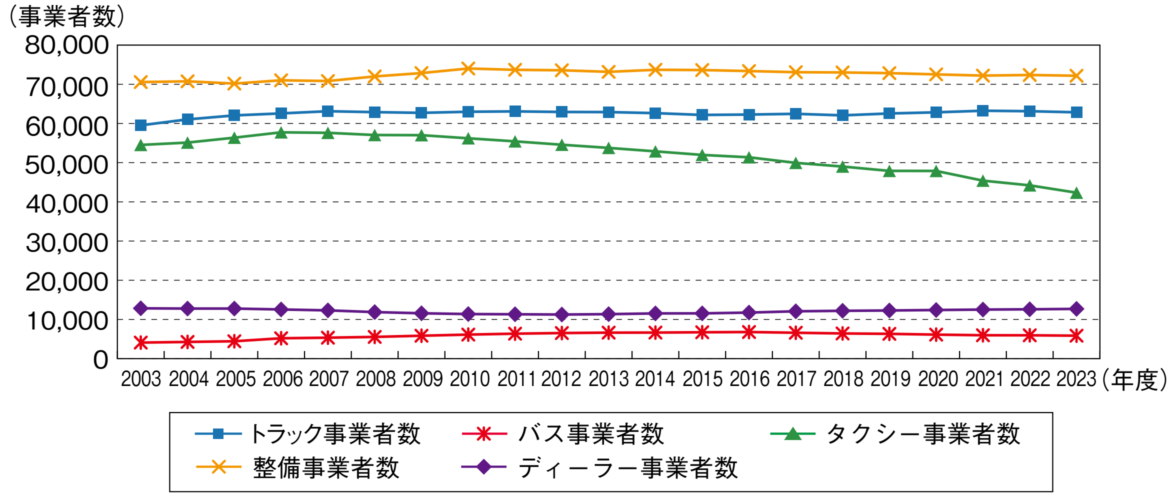
事業者数の推移を見ると、バス事業は2006年の事業区分見直しにより乗合タクシーも含むようになったことも影響して増加したが、その後、微減となっている。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中で事業者数も減少している。トラック事業は、2008年度を境に新規参入者数と退出者数が拮抗するようになり、ほぼ横ばいとなっている。自動車整備事業については、ほぼ横ばいで推移している。

図表1-3-1-3　自動車運送事業者等の中小事業者割合（2023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	5,857	2,434	16,646	62,848	72,176
中小事業者数	5,696（※１）	2,347（※１）	16,613（※２）	62,756（※３）	71,188（※４）
中小事業者数の割合	97.3%	96.4%	99.8%	99.9%	98.6%

※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５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　自動車運送事業者等の数の推移



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

自動車運送事業等における就業構造については、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５％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、女性を含めた従業者の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

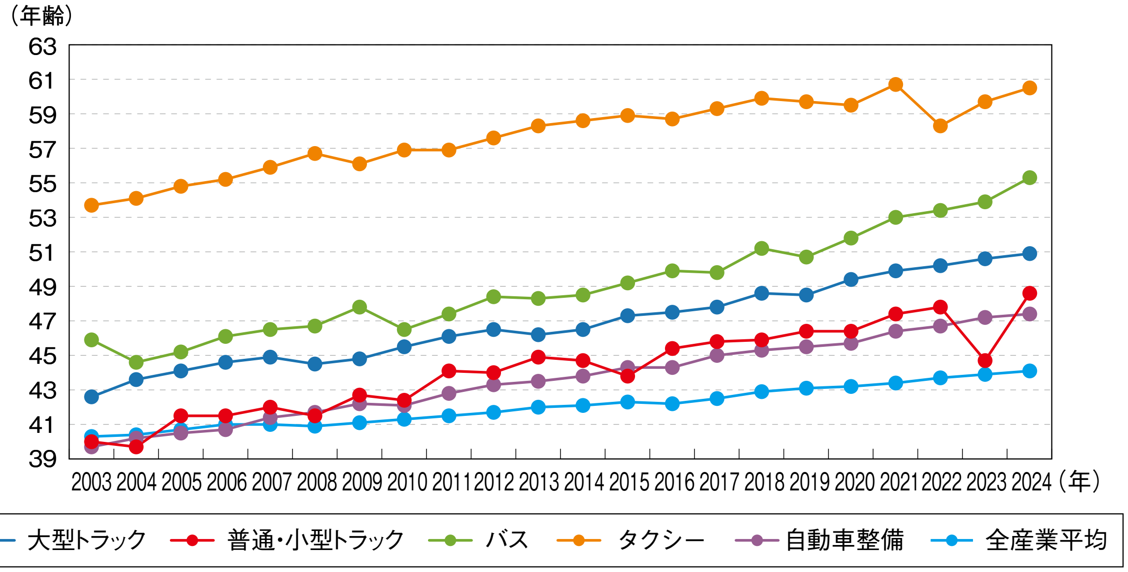
近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中で、自動車運送事業等においては、労働力不足感が高まり、バス・トラック等の自動車運転者の労働需給がひっ迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっている。こうした中、乗合バス事業では全国各地で運転者不足による減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から危機的な状況であるほか、Eコマースの拡大で取扱いが増加する宅配便事業などにおいても人手不足が深刻な問題となっている。

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 （2023年度）	24万人 （2023年度）	86万人 （2024年）	40万人 （2024年）	—
女性比率	1.6% （2023年度）	4.6% （2023年度）	4.7% （2024年）	4.8% （2024年）	45.5% （2024年）
平均年齢	55.3歳 （2024年）	60.5歳 （2024年）	49.7歳 （2024年）	47.4歳 （2024年）	44.1歳 （2024年）
労働時間	198時間 （2024年）	190時間 （2024年）	204時間 （2024年）	184時間 （2024年）	171時間 （2024年）
年間所得額	461万円 （2024年）	415万円 （2024年）	464万円 （2024年）	513万円 （2024年）	527万円 （2024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」、日本バス協会ヒアリング、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

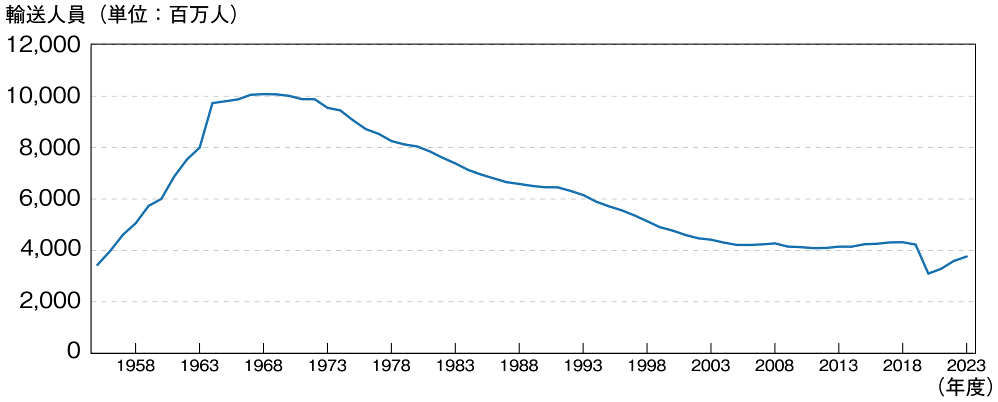
a．乗合バス事業等

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。

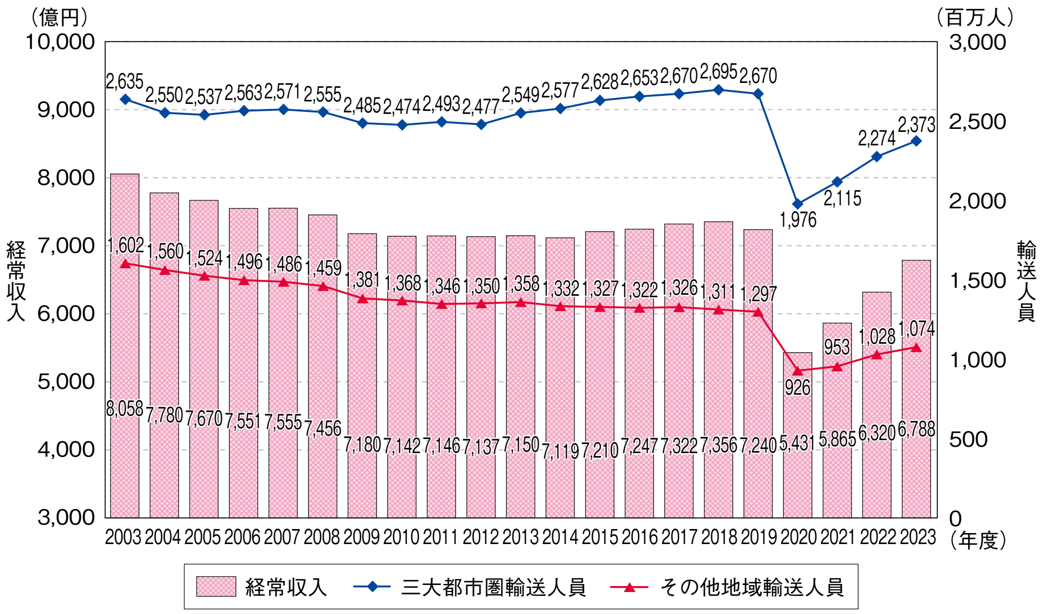
公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの事業者において労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通DX（Digital Transformation）の取組が進められている。

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

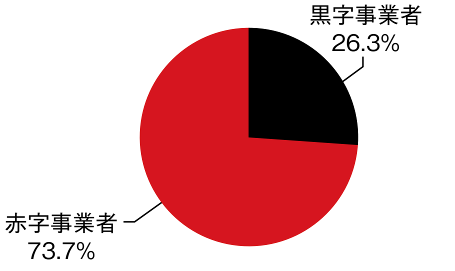
図表1-3-1-8　都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



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（2023年度）



調査対象事業者：保有車両30両以上の217者

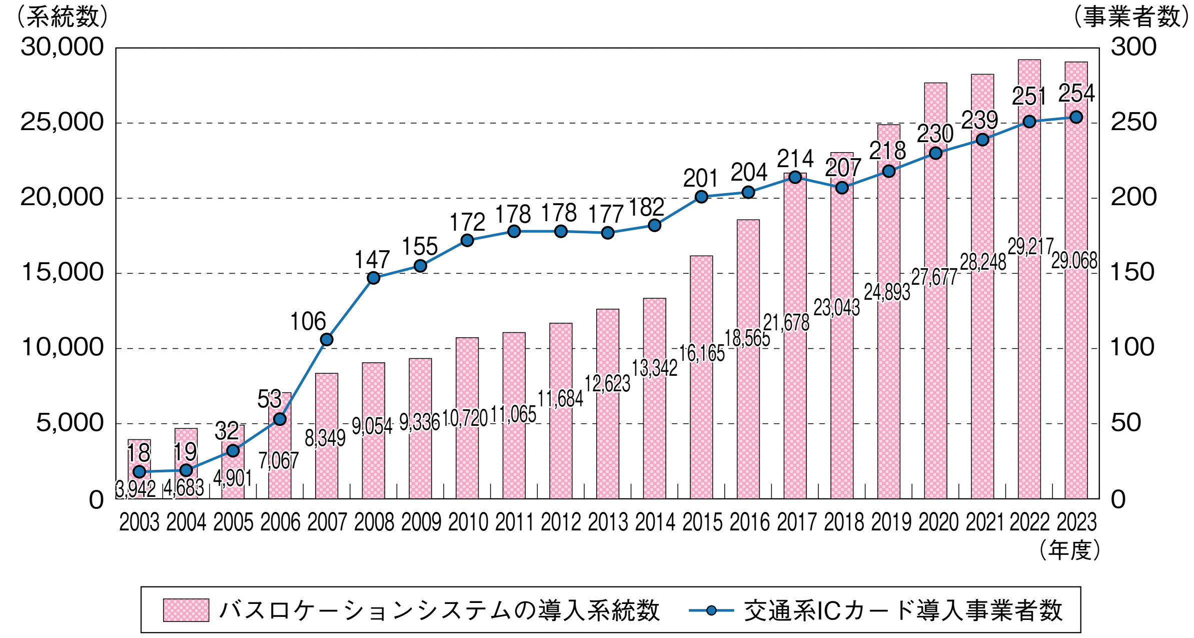
資料：国土交通省物流・自動車局作成

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
2023年度	2,496
計	15,962

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

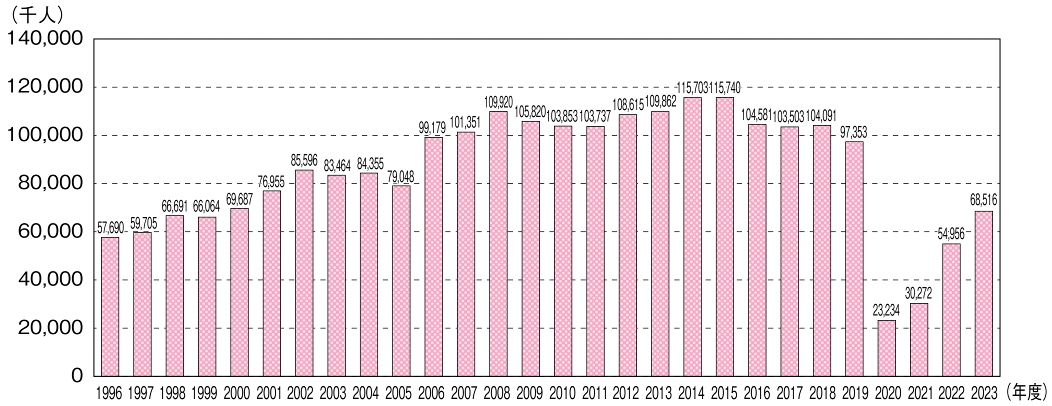


資料：国土交通省物流・自動車局作成

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

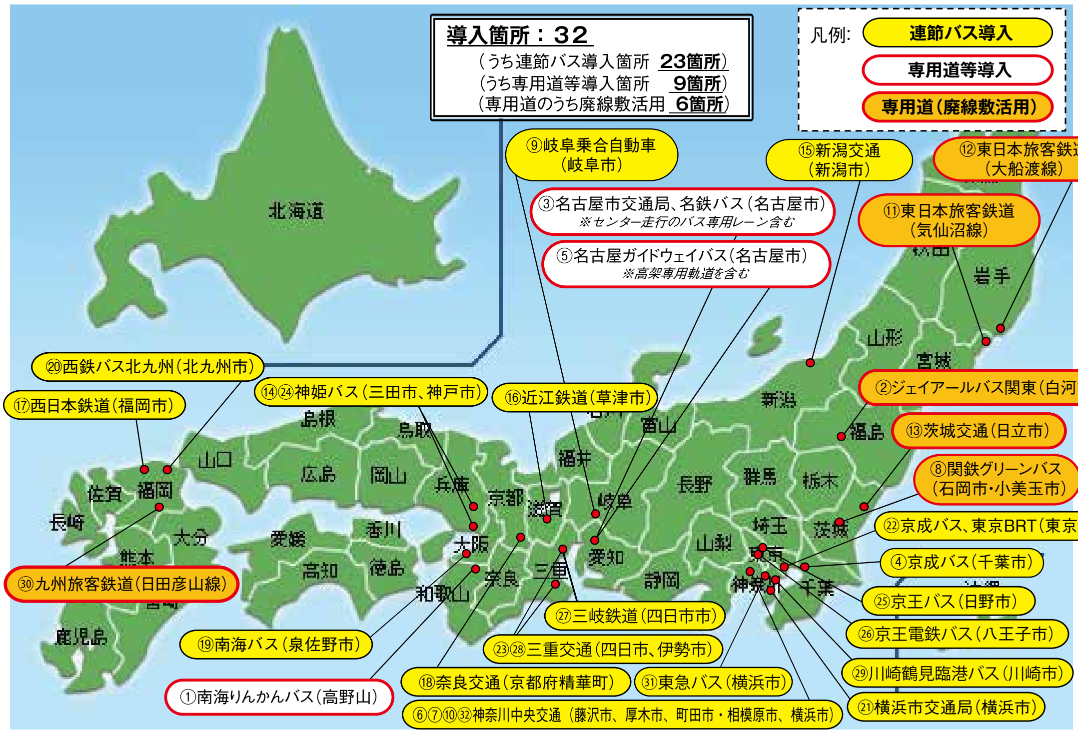


資料：2019年度までは国土交通省自動車局調べから、2020年度以降は「自動車輸送統計調査」から国土交通省物流・自動車局作成

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。2025年3月現在、国内32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



（2025.3現在）

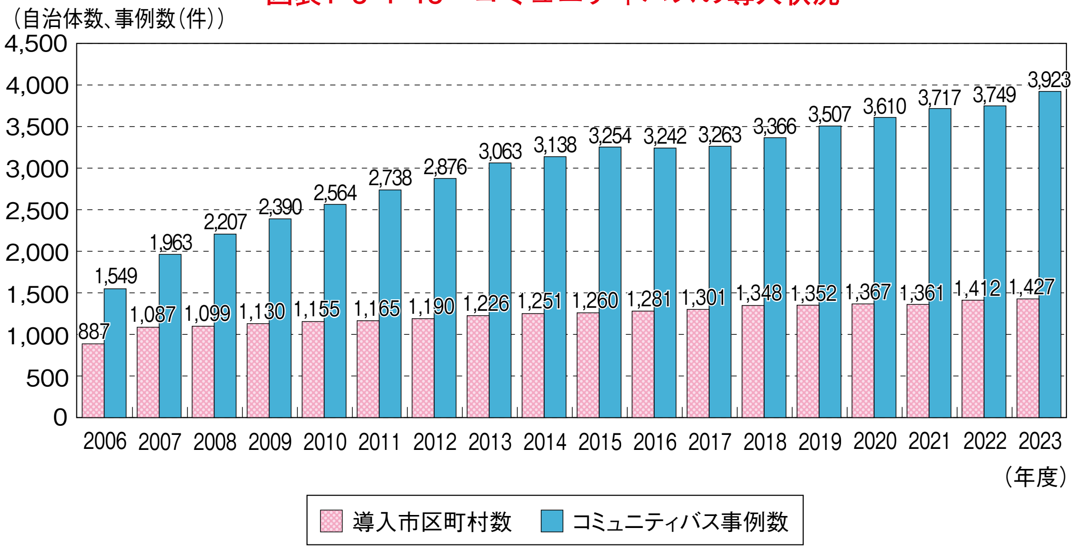
資料：国土交通省物流・自動車局作成

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よる需要減のほか、運転者不足等に伴い、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、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進んでいる。2023年度末現在、全国で1,427市区町村においてコミュニティバスが、634市町村において乗合タクシーが導入されている。

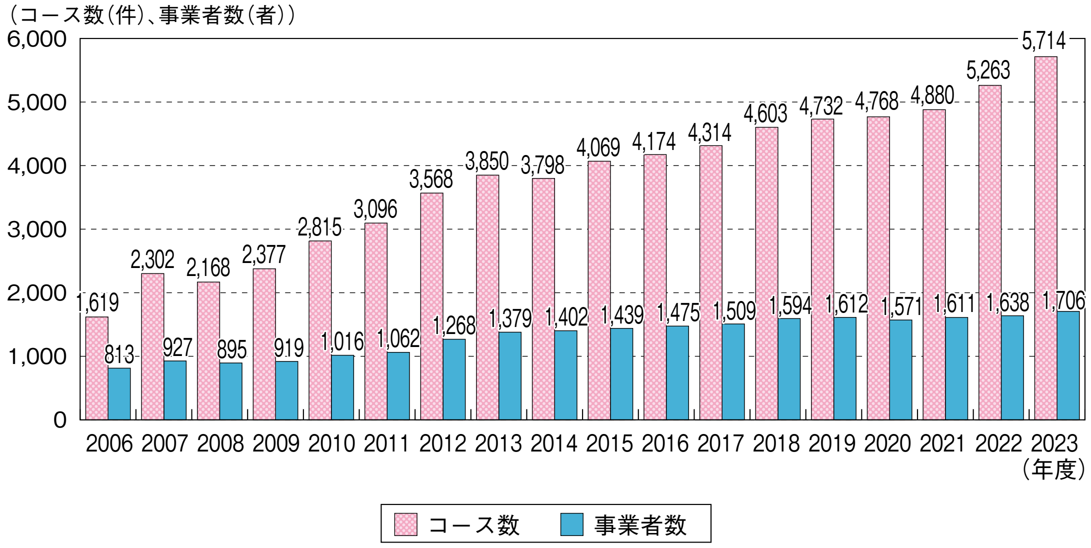
また、自家用有償旅客運送のうち、交通が著しく不便な地域等において地域住民、観光客等を運送する自家用有償旅客運送（以下「公共ライドシェア」という。）は、2024年度末現在、788団体において実施されている。

図表1-3-1-13　コミュニティバスの導入状況



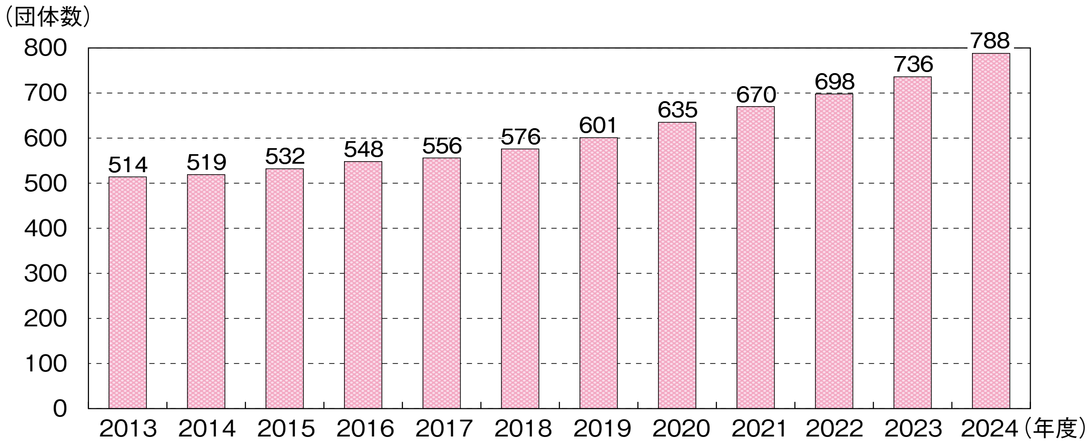
注：公共ライドシェアによるものを含む。
資料：国土交通省物流・自動車局作成

図表1-3-1-14　乗合タクシーの導入状況



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：公共ライドシェア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

図表1-3-1-15　公共ライドシェアの実施団体数



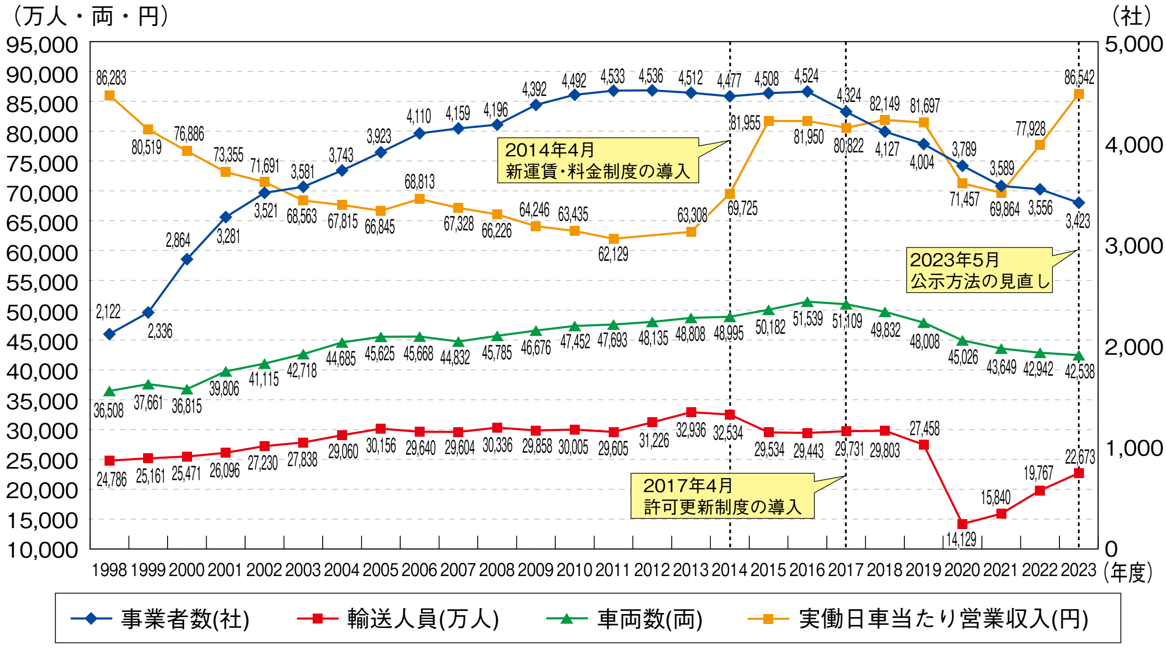
注：自家用有償旅客運送を実施する団体のうち、公共ライドシェアの実施団体数のみ掲載。
資料：国土交通省物流・自動車局作成

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一時的な運送需要の大幅な低下が見られたが、深刻な運転者不足解消のための賃上げ等、貸切バス事業者の経営環境の改善に向けた取組を後押しすべく運賃水準の引き上げ及び公示方法の見直しを実施したこと等により、2023年度には輸送人員及び営業収入の回復が見られた。

　今後も貸切バス事業者が運転者の確保や安全確保のための投資を適切に行うことができるよう、定期的に公示する運賃・料金の見直しを行うこととしている。

図表1-3-1-16　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年の数値については、調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。
資料：事業者数、車両数は「一般貸切の許認可等状況調査」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

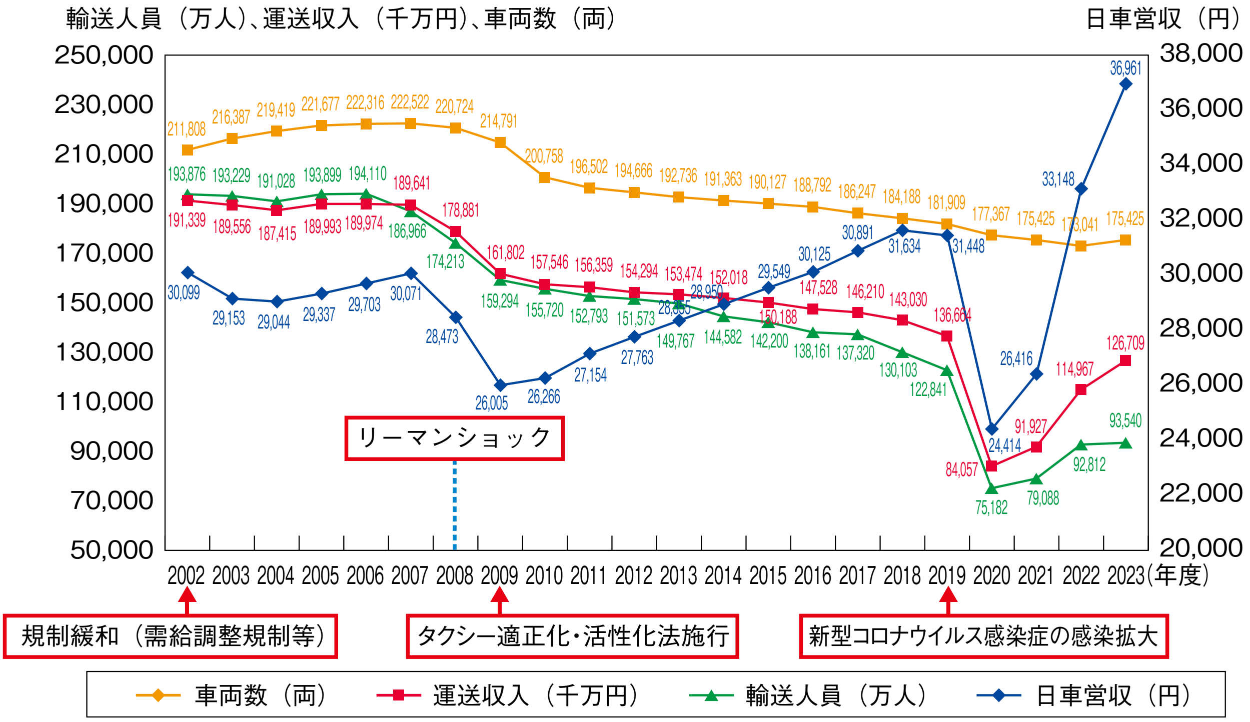
（４）タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通の一翼を担っている輸送機関である。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。

2020年度以降新型コロナウイルス感染症による影響等を受け、感染拡大前の2019年度と比較して、2022年度は運転者数が約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たことから、2020年４月１日以降、全国で101ある運賃ブロックのうち、2025年１月現在で全国99ブロックで運賃改定が進められ、2023年度以降、運転者数は回復傾向にある。

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、今般、訪日外国人旅行者が増加している状況を踏まえ、成田空港をはじめとする国内主要空港や観光地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、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、関係機関と連携しながら、旅行者の安全・安心を確保できるよう対策を強化しているところである。

図表1-3-1-17　タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



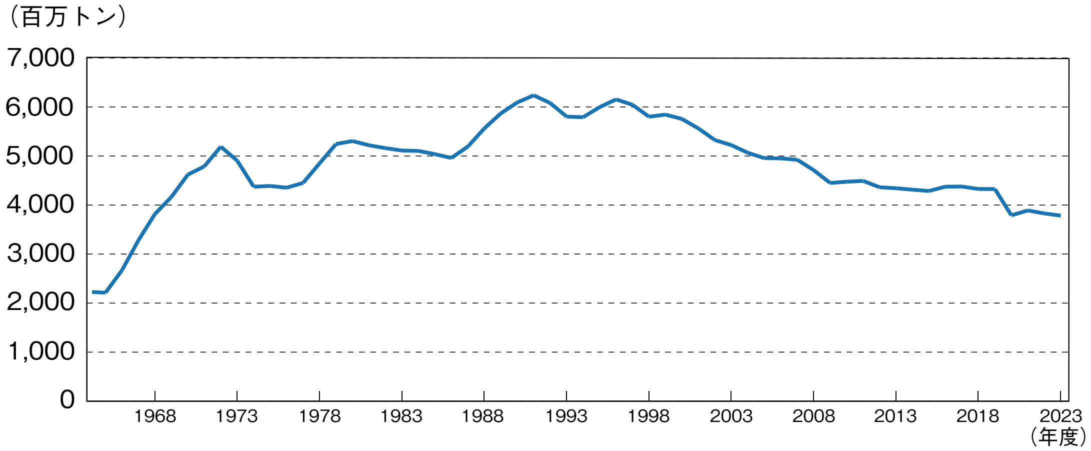
注：日車営収とは、実働１日１車当たりの運送収入のこと。
資料：国土交通省物流・自動車局作成

（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62.6億トンを記録したが、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年度に落ち込んだ後、翌2021年度は増加に転じるも、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1-3-1-18　トラックの輸送量の推移



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1-3-1-19　主要品目別トラック輸送量及びシェア

（単位：千トン）

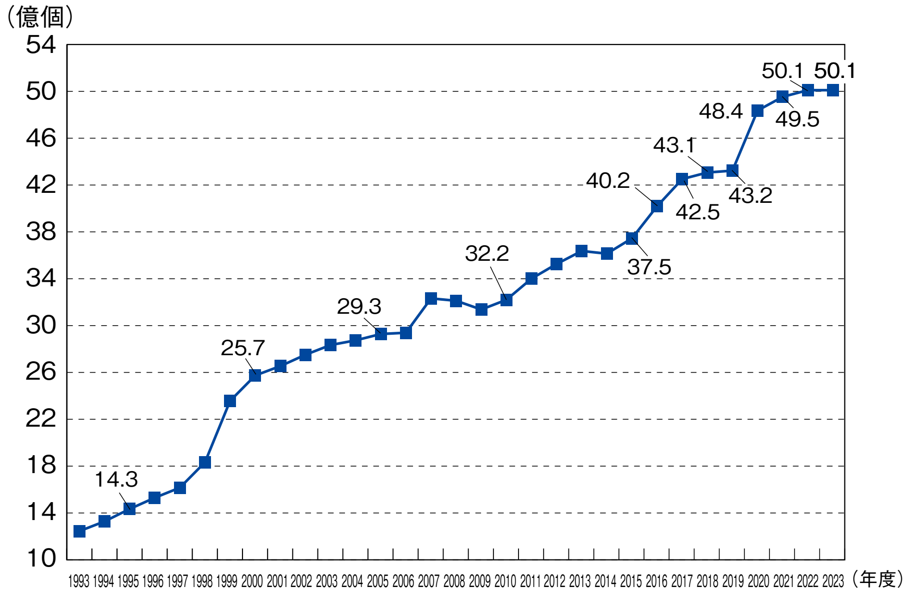
	1973	1978	1983	1988	1993	1998	2003	2008	2013	2018	2023
1位	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物
	1,294,793	1,296,458	1,272,529	1,344,092	1,258,138	1,382,934	874,455	696,387	616,006	593,541	635,709
	26%	27%	25%	24%	22%	24%	17%	15%	14%	14%	17%
2位	くずもの・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
	817,702	868,967	959,042	964,939	983,614	933,638	815,342	556,040	594,427	472,394	576,635
	17%	18%	19%	17%	17%	16%	16%	12%	14%	11%	15%
3位	農林水産品	窯業品	窯業品	農林水産品	窯業品	窯業品	食料工業品	食料工業品	取り合せ品	食料工業品	機械
	549,051	483,585	511,550	465,080	591,106	496,144	517,619	463,188	443,778	452,442	368,422
	11%	10%	10%	8%	10%	9%	10%	10%	10%	10%	10%
4位	窯業品	農林水産品	農林水産品	窯業品	農林水産品	食料工業品	農林水産品	機械	鉄鋼・非鉄金属・金属製品	機械	窯業品
	450,503	456,458	412,288	441,601	418,551	433,919	423,877	451,223	362,804	430,310	348,248
	9%	9%	8%	8%	7%	7%	8%	10%	8%	10%	9%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品	鉄鋼・非鉄金属・金属製品	機械	機械	機械	農林水産品	機械	農林水産品	窯業品	取り合せ品	食料工業品
	289,884	283,607	300,284	348,169	400,176	387,615	413,174	397,558	354,857	408,992	320,248
	6%	6%	6%	6%	7%	7%	8%	8%	8%	9%	8%
合計	4,911,957	4,860,424	5,123,371	5,578,451	5,821,537	5,819,881	5,234,076	4,718,318	4,345,753	4,329,784	3,780,504

資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

全体の輸送量が減少傾向にある中、宅配便取扱個数についてはEコマースの拡大などにより増加傾向であったが、2023年度は50.1億個とほぼ横ばいとなった。一方、国土交通省が大手宅配便事業者３社に対して2024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10.2%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2023年にかけて、保有台数１万台当たりの死亡・重傷事故件数は約４割増加している。

図表1-3-1-20　宅配便取扱実績の推移

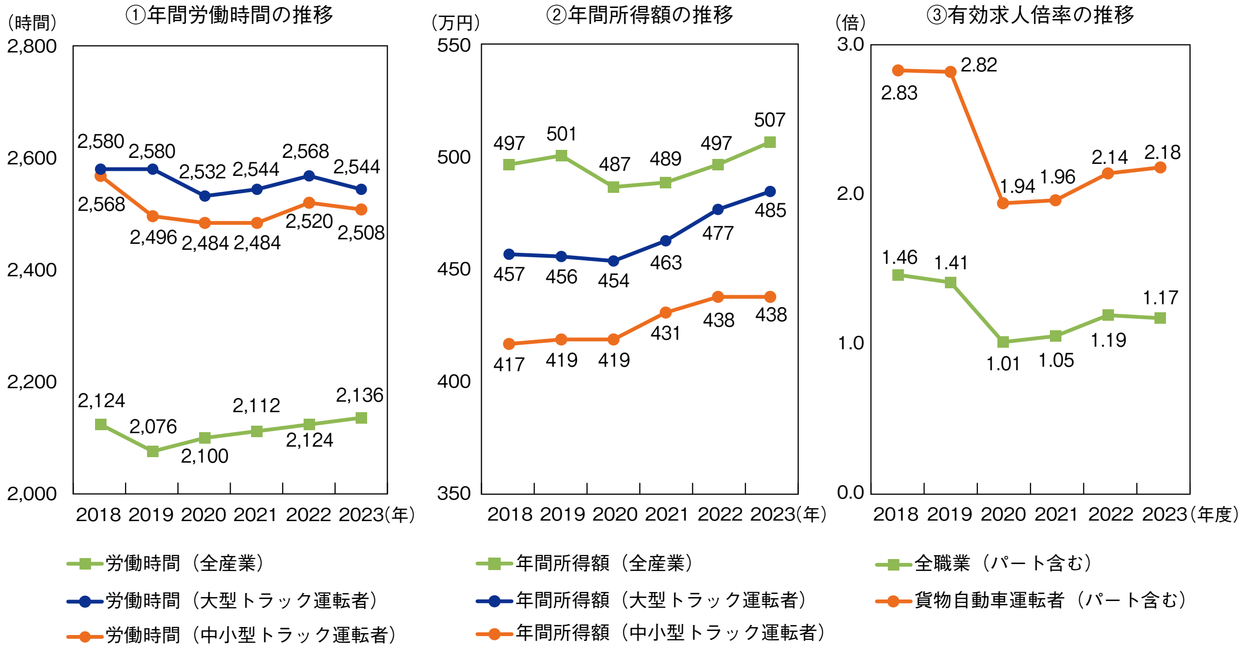


注：2007年度から郵便事業（株）、日本郵便（株）の取扱い個数も計上。
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省物流・自動車局作成

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、過労死等の防止の観点から運転者の総拘束時間等を改善するため、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。一方で、こうした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から、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」に直面していた。この「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組の成果等により、現時点では懸念された物流の深刻な停滞は生じていないところであるが、この問題は年々深刻化する構造的な課題でもあり、引き続き取組を進める必要がある。

図表1-3-1-21　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　鉄道交通の動向

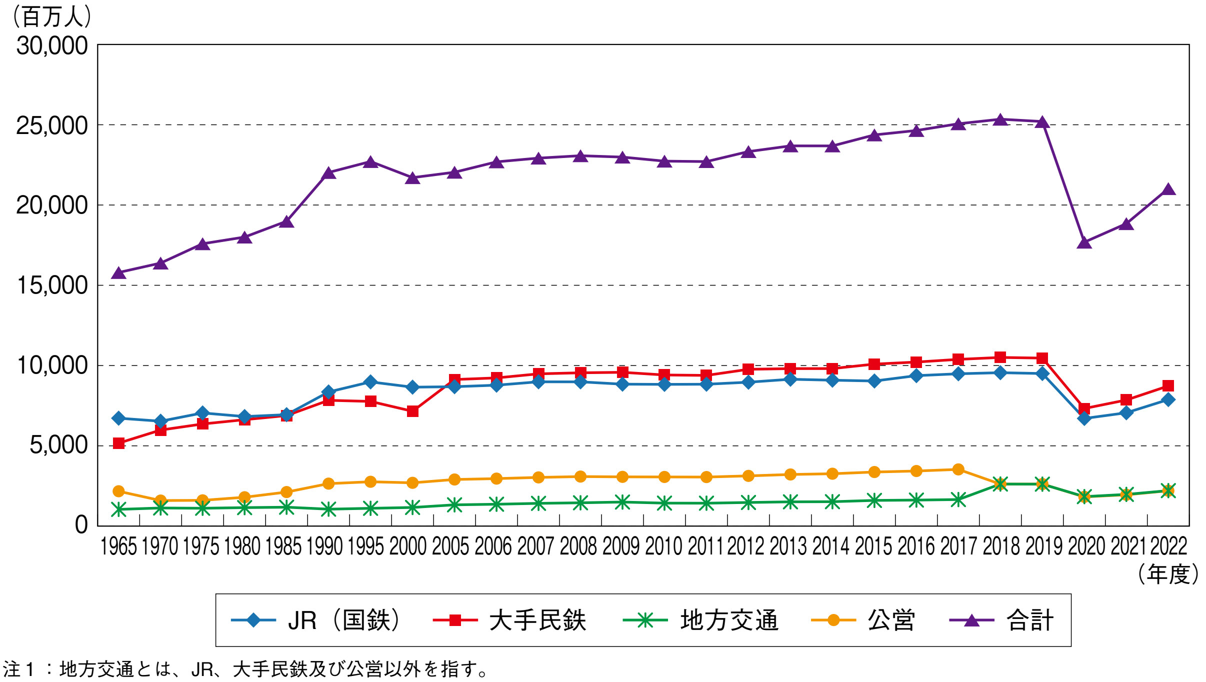
（１）鉄道事業の概況

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、2022年度は対前年度比で増加している。

2022年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対2019年度比約17％減の約210億人、人キロベースでは対2019年度比約19％減の約3,528億人キロとなっている。

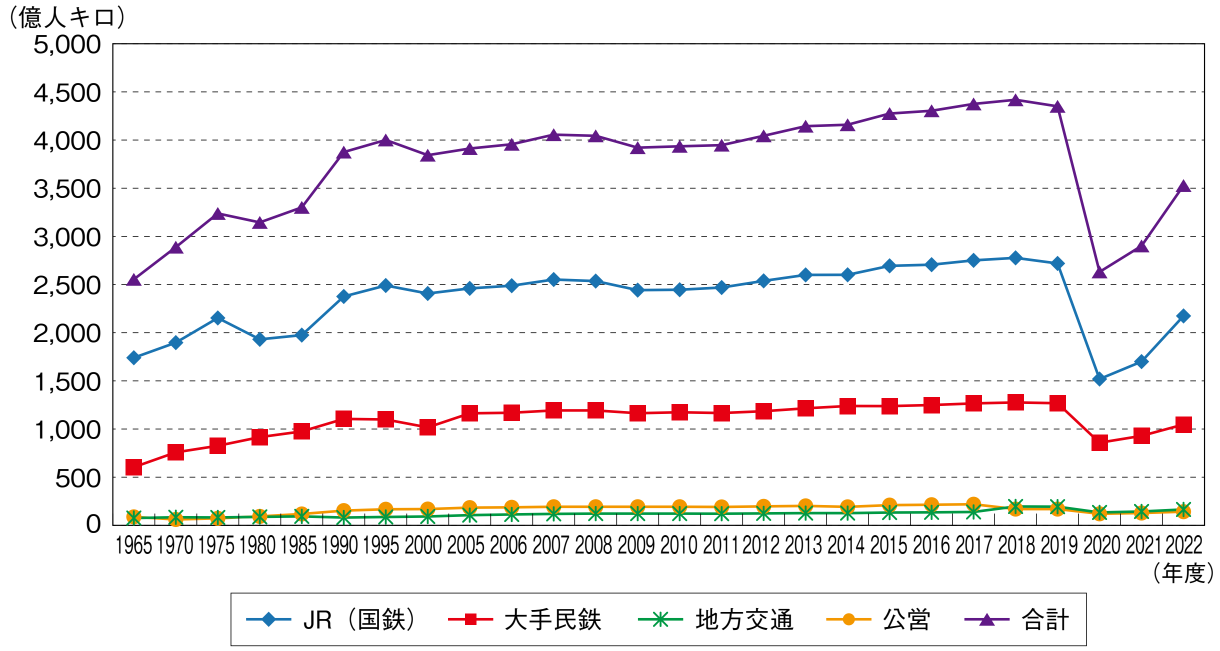
2024年７月１日時点で全国に218者ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く持つ大手民鉄（16者）とJR（６者）がそれぞれ約４割前後で多く、次に地方交通（175者）、都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11者）となっている。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが５割を超え、大手民鉄の２倍以上となっている。

図表1-3-2-1　鉄道旅客輸送量の推移（人ベース）



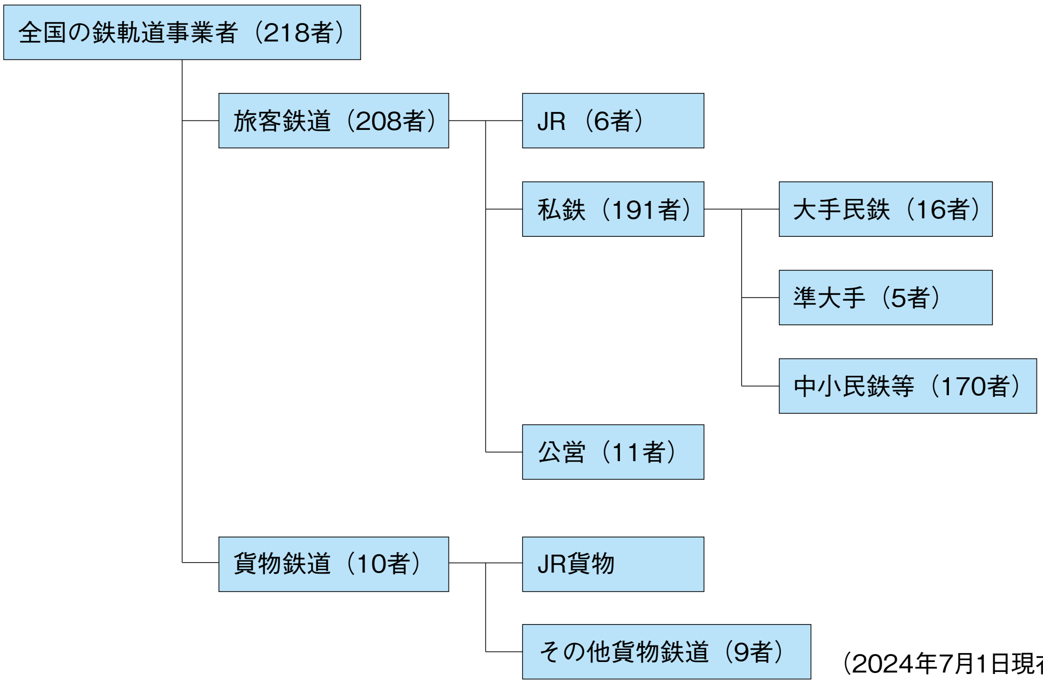
注１：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
注２：2004 年度以降は大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
注３：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-2　鉄道旅客輸送量の推移（人キロベース）



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 年度以降は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



（2024年7月1日現在）

資料：数字でみる鉄道 2024 から、国土交通省鉄道局作成

（2）幹線鉄道

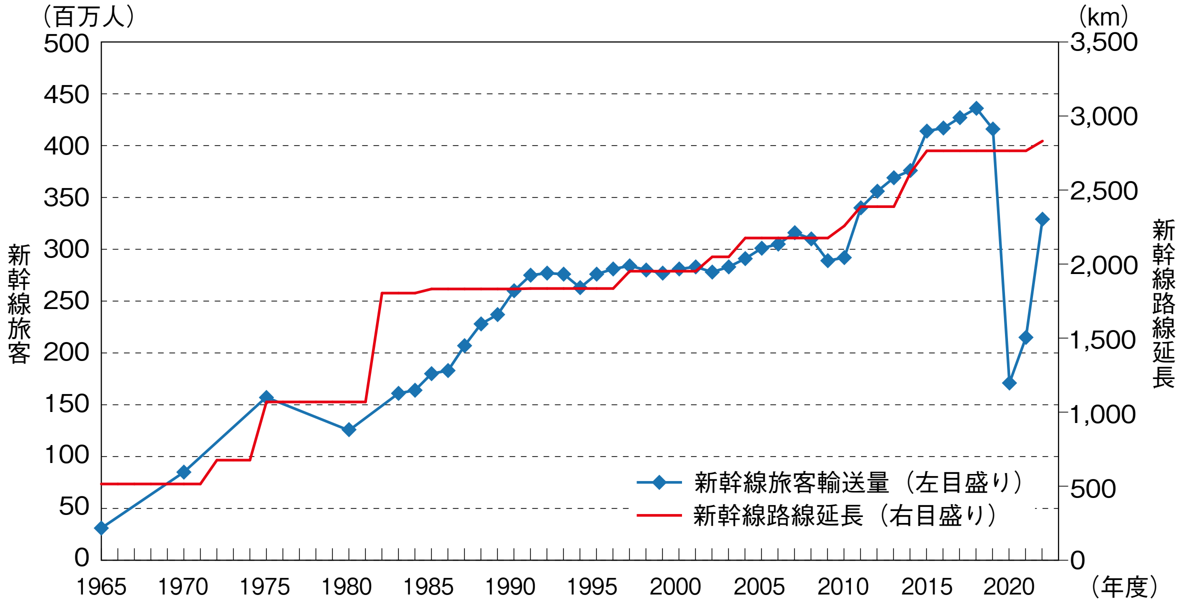
新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（1964年の東海道新幹線の開業以来、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ。）かつ環境にもやさしい（鉄道の二酸化炭素排出原単位（g-CO2/人キロ）は航空機の1/6、自家用車の1/7（2023年度）。）という優れた特性を持っている。

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年度の輸送量は前年度比で増加し、2022年度の輸送量は約3.3億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

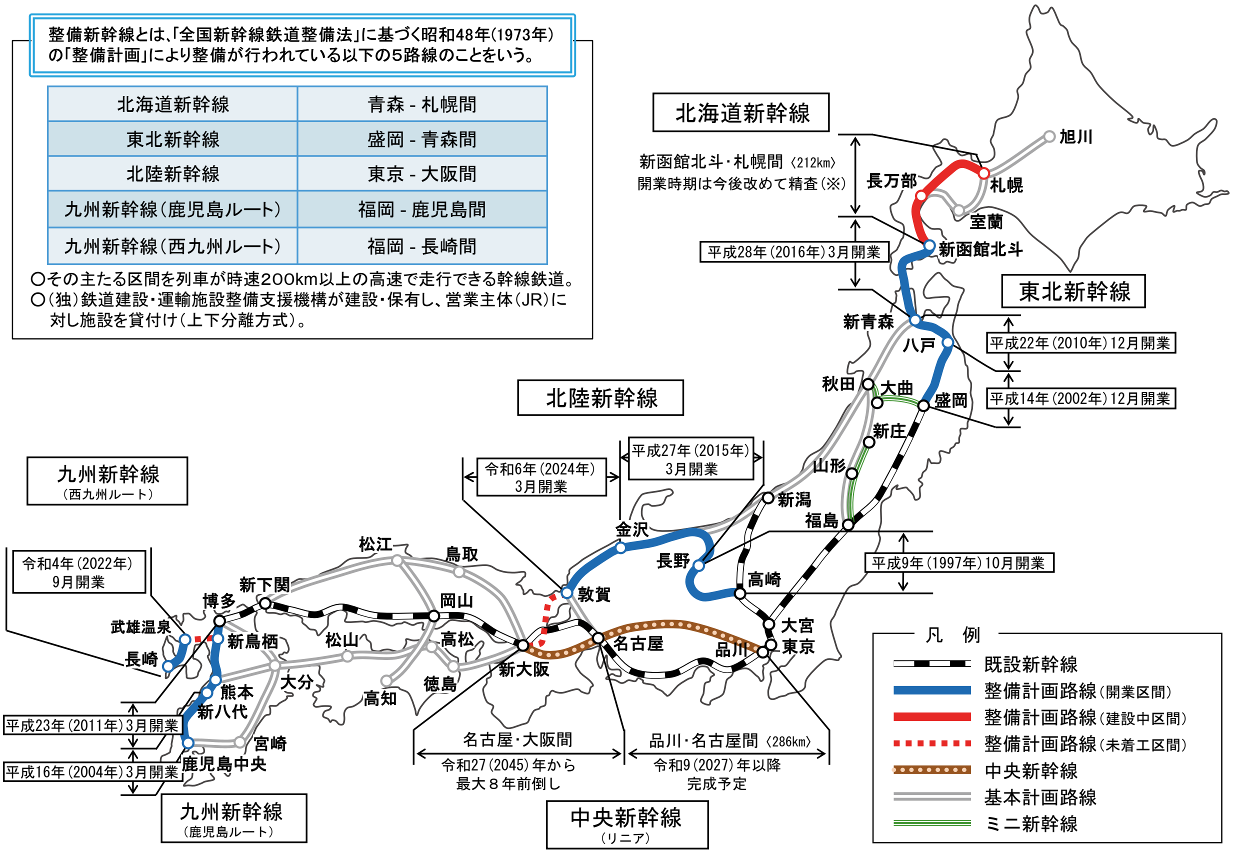
①　整備新幹線

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」に基づいて、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



北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。

(※)令和７年３月、有識者会議の報告書がとりまとめられた。
- 発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、更に数年単位で遅れる可能性がある。
- 現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

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、日本経済を牽引するとともに、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。すなわち、リニア中央新幹線の整備により、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ことが期待される。

図表1-3-2-6　リニア中央新幹線の概要

	品川・名古屋間※1	品川・大阪間※2
路線延長（km）	286	438
所要時分（分）	40	67
建設費（億円）	70,482.4※4	90,300
JR東海の想定開業年次	令和９年以降※4（2027年以降）	令和27年（2045年）より最大8年間前倒し※3

〈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：財政投融資の活用による。
※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

交通政策審議会（2001年までは運輸政策審議会）の答申等を踏まえて整備されてきた、三大都市圏等の都市鉄道については、都市・地域交通年報等によると、2020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2,461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。

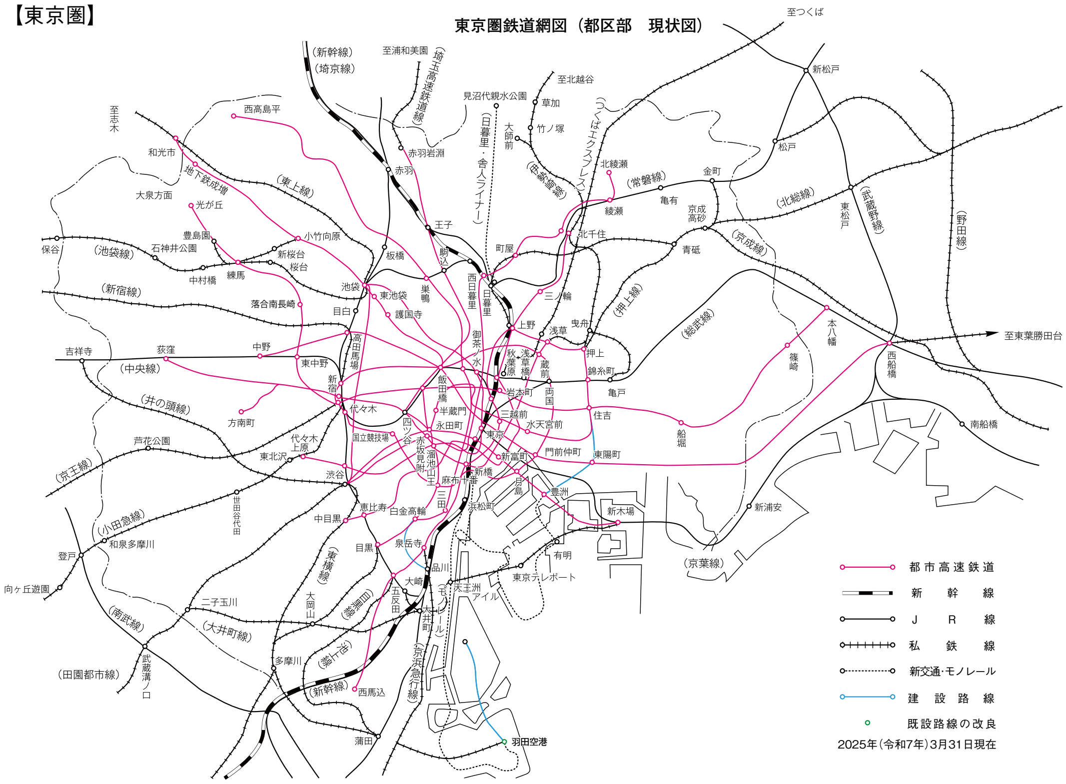
特に東京圏については、2016年4月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿とこれを実現する上で意義のある路線等のプロジェクトが示されるとともに、2021年7月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」において、東京圏における地下鉄ネットワークの在り方や東京メトロが果たすべき役割を踏まえた株式売却の在り方等が示されており、これら答申を踏まえた整備が進められている。

ここ5年程度の整備状況について見ると、「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、2019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、2024年3月には北大阪急行電鉄南北線（千里中央～箕面萱野）が延伸開業したほか、2025年1月には大阪メトロ中央線（コスモスクエア～夢洲）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）等の事業が進められている。

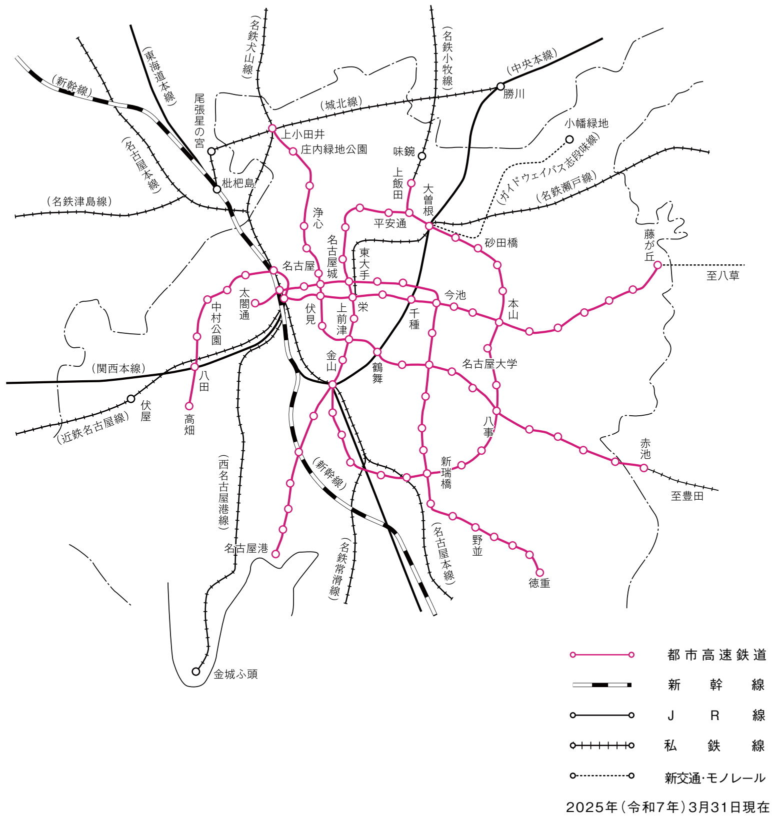
図表1-3-2-7　三大都市圏の都市鉄道網の現状

【東京圏】

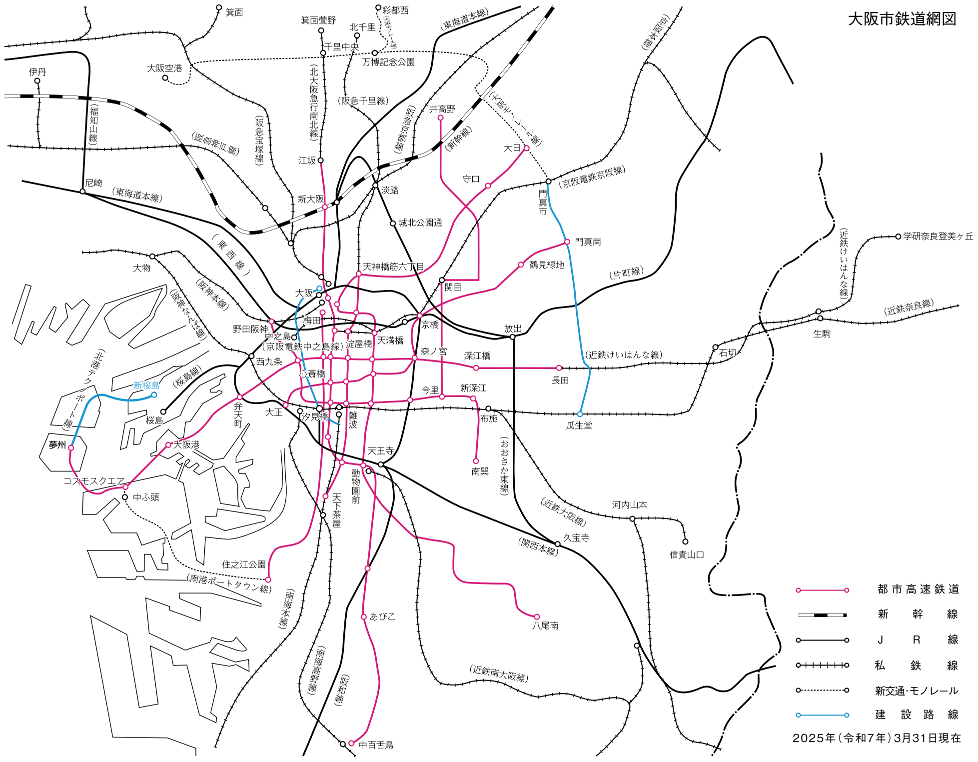


【名古屋圏】

名古屋市鉄道網図

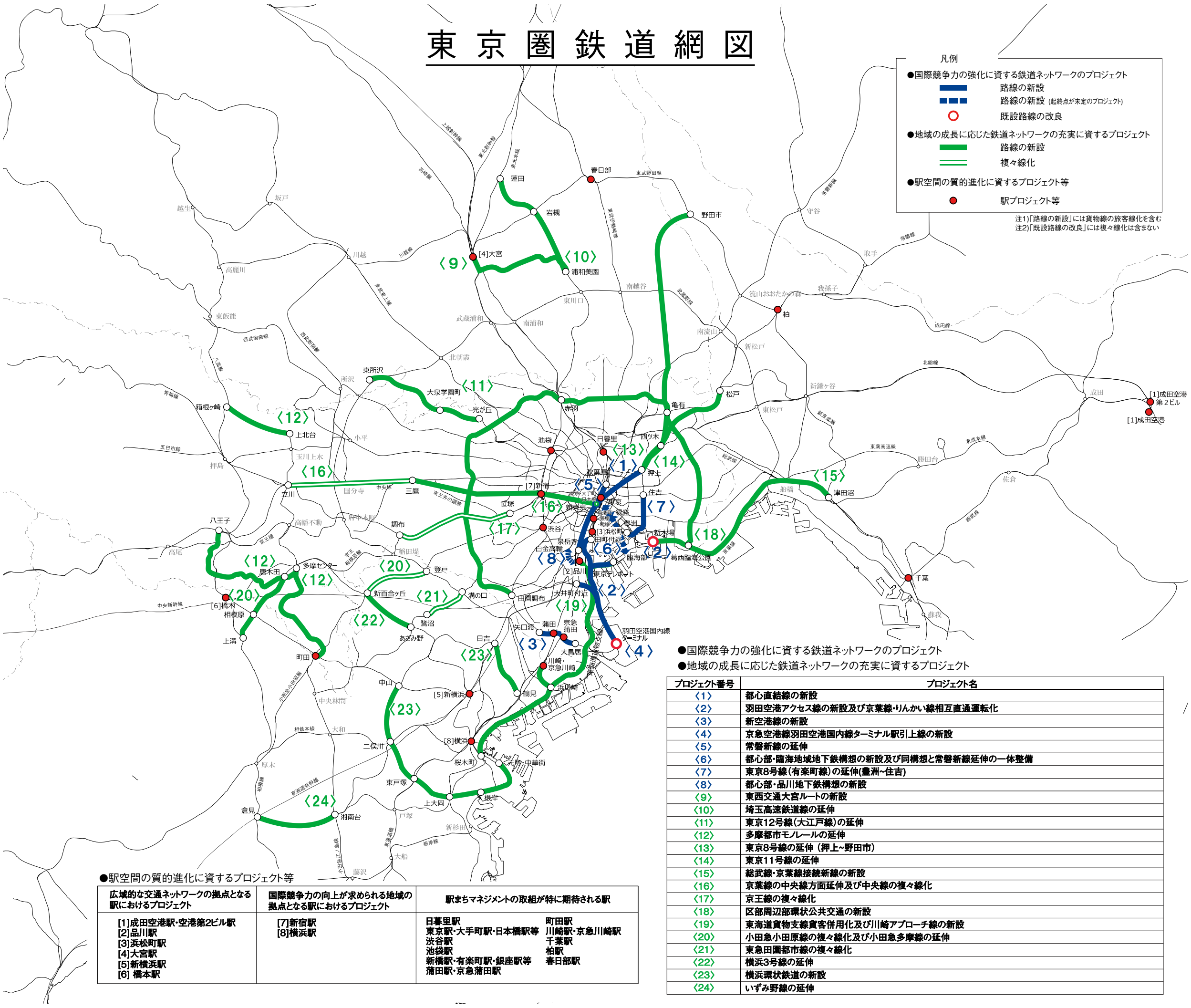


【大阪圏】



資料：「数字でみる鉄道2024」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



●国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
●地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクト名
〈1〉	都心直結線の新設
〈2〉	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
〈3〉	新空港線の新設
〈4〉	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
〈5〉	常磐新線の延伸
〈6〉	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
〈7〉	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)
〈8〉	都心部・品川地下鉄構想の新設
〈9〉	東西交通大宮ルートの新設
〈10〉	埼玉高速鉄道線の延伸
〈11〉	東京12号線(大江戸線)の延伸
〈12〉	多摩都市モノレールの延伸
〈13〉	東京8号線の延伸 (押上~野田市)
〈14〉	東京11号線の延伸
〈15〉	総武線・京葉線接続新線の新設
〈16〉	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
〈17〉	京王線の複々線化
〈18〉	区部周辺部環状公共交通の新設
〈19〉	東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
〈20〉	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
〈21〉	東急田園都市線の複々線化
〈22〉	横浜3号線の延伸
〈23〉	横浜環状鉄道の新設
〈24〉	いずみ野線の延伸

●駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
[1]成田空港駅・空港第2ビル駅 [2]品川駅 [3]浜松町駅 [4]大宮駅 [5]新横浜駅 [6] 橋本駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅	日暮里駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 渋谷駅 池袋駅 新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 蒲田駅・京急蒲田駅 町田駅 川崎駅・京急川崎駅 千葉駅 柏駅 春日部駅

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。

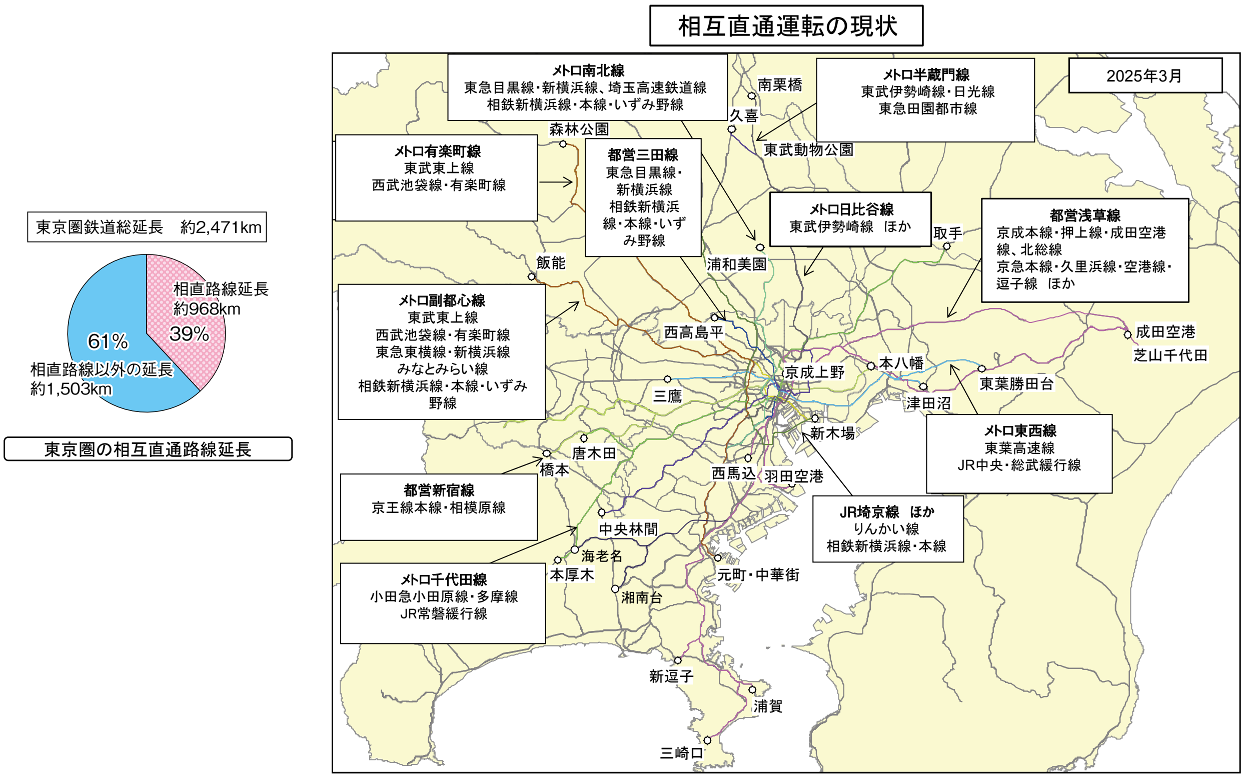
①　シームレス化

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導入が進められている。

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968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。

図表1-3-2-9　東京圏における相互直通運転の現状



注：2025年3月末時点の相直延長を表す。
資料：国土交通省鉄道局作成

②　遅延の「見える化」

遅延対策について、鉄道事業者に対して更なる改善の取組を求めていくため、遅延の現状と改善の状況を分かりやすく「見える化」する等の取組を進めている。

③　混雑緩和方策

JR東日本において、朝の通勤時間帯における混雑緩和や利用の平準化を目的として、2023年３月からオフピーク定期券を導入するなど、各社において混雑緩和に向けた取組が進められている。

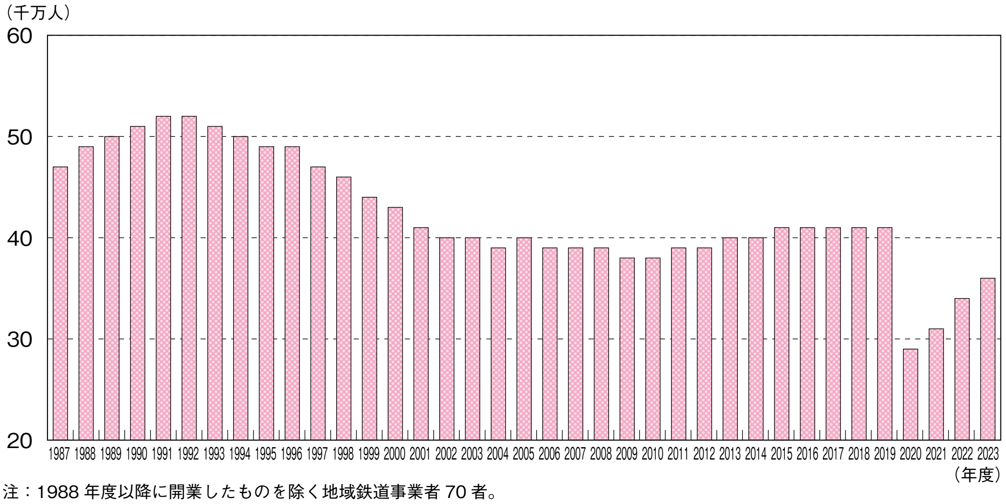
（4）地方の鉄道路線・LRT

a．地域鉄道の現況

地域鉄道の輸送人員については、1991年度をピークに2002年度頃まで減少傾向となり、その後は下げ止まったものの、2019年度はピーク時の1991年度と比較すると約22%の減少となっている。さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により2020年度には大きく減少となったものの、その後は増加している。

また、経営状況については2019年度は事業者の約78%が経常収支赤字であったが、2023年度は事業者の約83%が経常収支赤字となるなど、より一層厳しい状態となっている。このような状況の中、車両、トンネル、橋りょう等の老朽化が進行しており、それらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの課題を抱えている。

図表1-3-2-10　地域鉄道の輸送人員の推移



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

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。

例えば、JR北海道では、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、一部路線が廃止された。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。

図表1-3-2-11　最近廃止となった区間

事業者名	区間		延長（km）	廃線時期
ＪＲ東日本	気仙沼線	柳津駅～気仙沼駅	55.3	2020.4.1
ＪＲ東日本	大船渡線	気仙沼駅～盛駅	43.7	2020.4.1
ＪＲ北海道	札沼線	北海道医療大学駅～新十津川駅	47.6	2020.5.7
ＪＲ北海道	日高線	鵡川駅～様似駅	116.0	2021.4.1
ＪＲ北海道	留萌線	石狩沼田駅～留萌駅	35.7	2023.4.1
ＪＲ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輸送機関として、各都市で導入が検討されている。

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。

（5）貨物鉄道

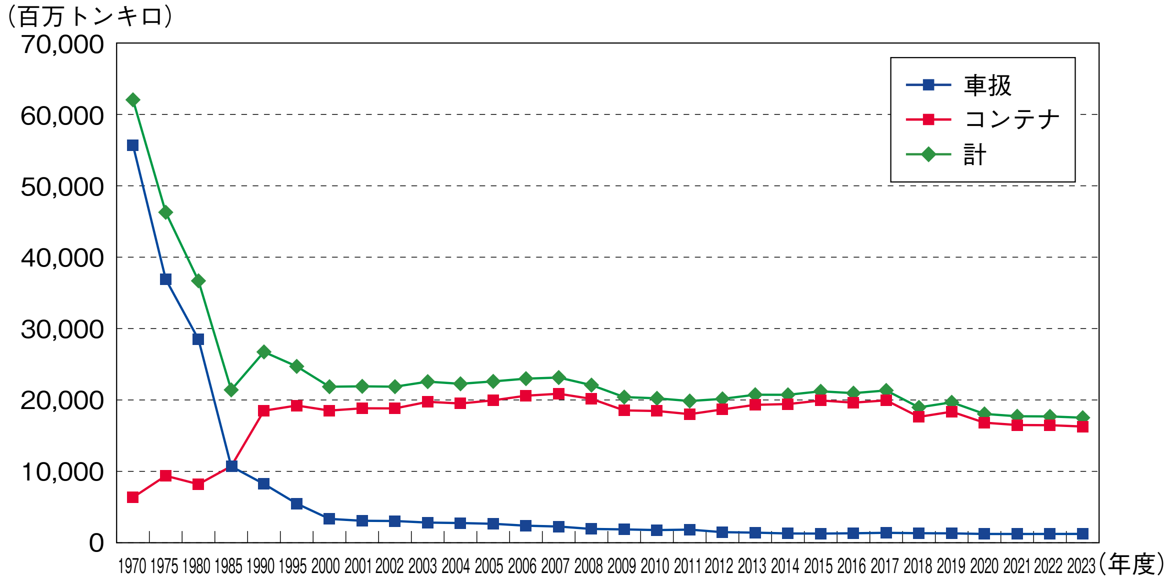
鉄道貨物輸送量は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで大きく減少し、その後はおおむね横ばいであったが、近年においては豪雨災害の影響等により、減少傾向となっている。

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。

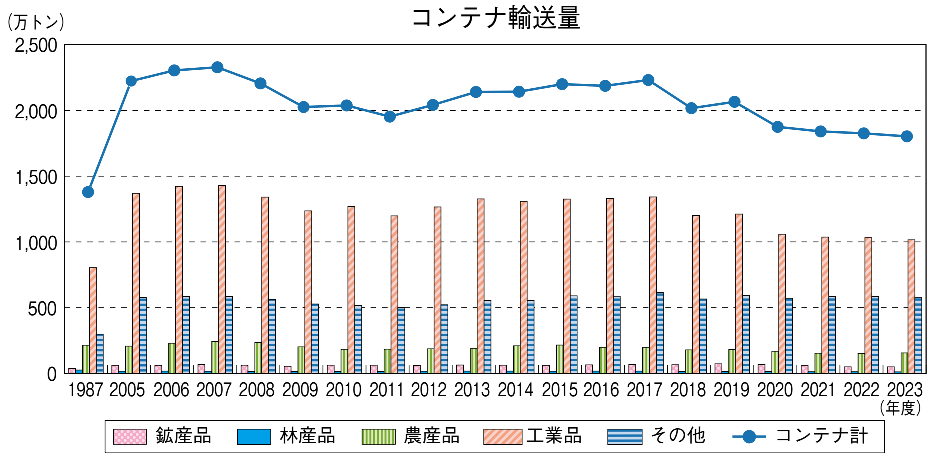
輸送量を物資別に見ると、コンテナ輸送では工業品の割合が高く、車扱輸送では、近年、石油の割合が圧倒的に高くなっており、かつて一定のシェアを占めていた石灰石やセメントは大幅に少なくなっている。

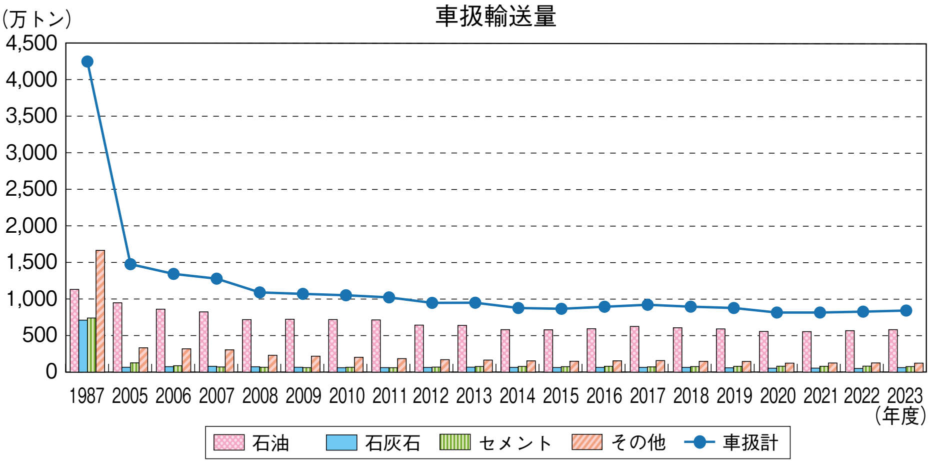
図表1-3-2-12　JR貨物輸送量の推移



資料：「数字で見る鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-13　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　海上交通の動向

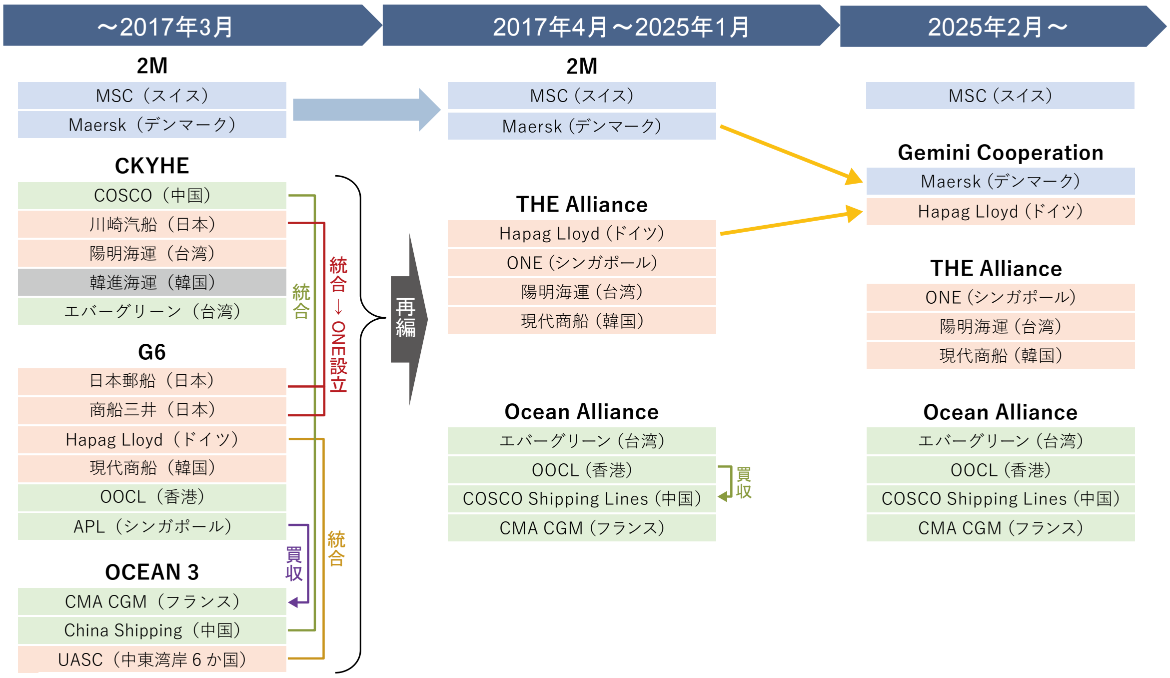
（1）海上交通ネットワーク

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。

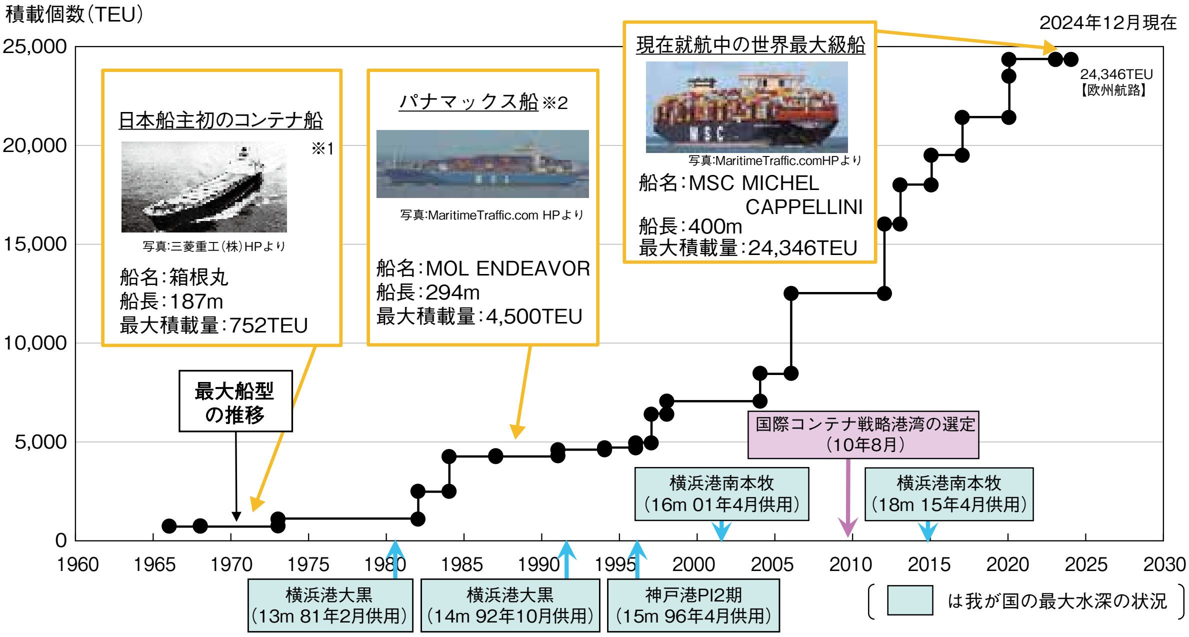
世界のコンテナ船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返しており、2025（令和７）年２月にもアライアンスの再編が行われたところである。我が国の海運大手３社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、定期コンテナ船事業を統合し、合弁会社オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）を設立、2018年４月からサービスを開始している。このような中で、世界の各船社はスケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上輸送におけるコンテナ船の大型化を進めてきた。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、2024年12月現在我が国で最も水深の深いものは、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（2025年2月時点）

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

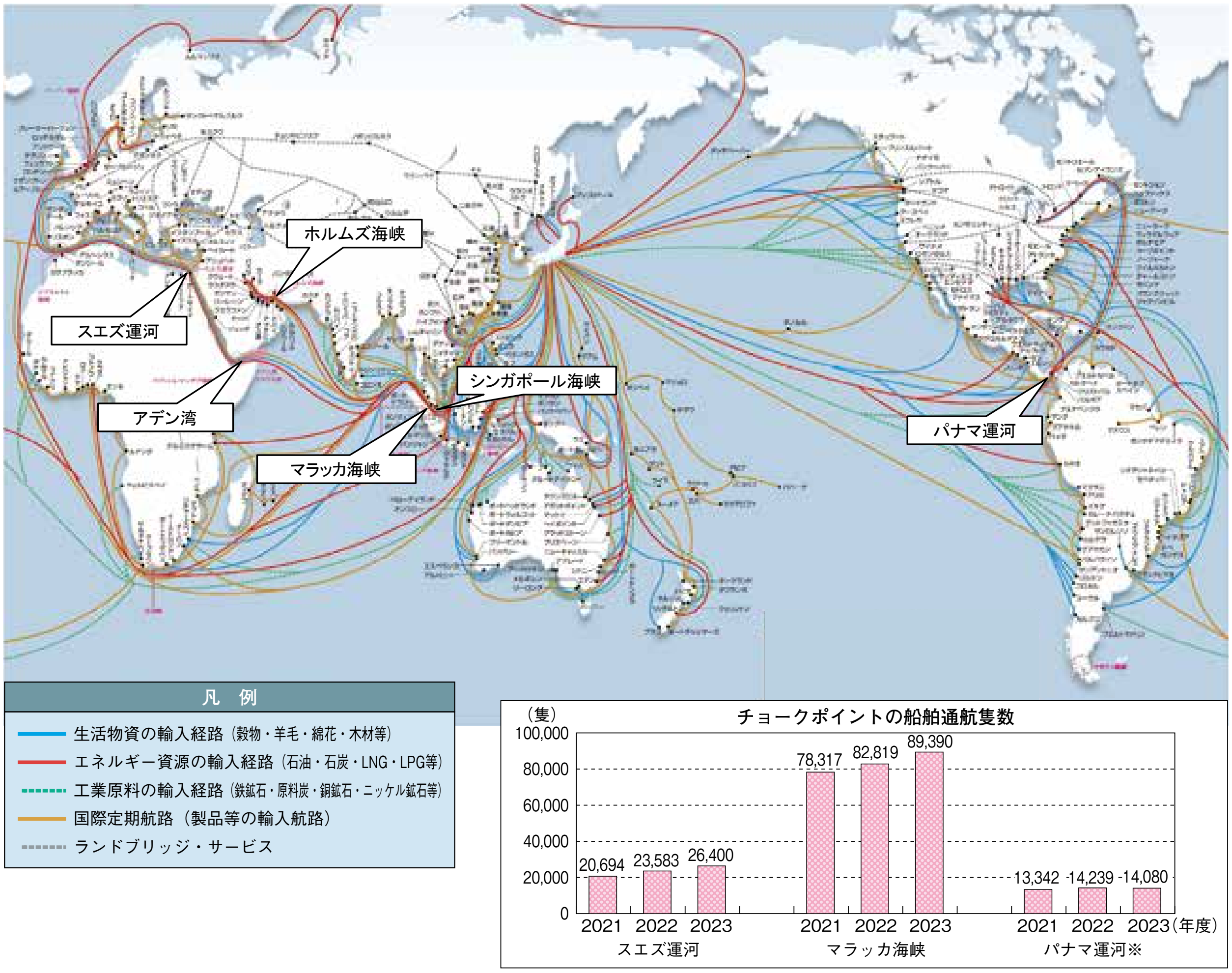
我が国における国際貨物輸送のほとんどを担っている外航海運について、海上運送により輸入する貨物を重量で見ると、2023年は合計8.2億トンのうち、エネルギー資源[5]が4.3億トンで52%、工業原料[6]が1.2億トンで15%、生活物資[7]が0.8億トンで10%を占めている。石炭、原油、LNG、LPG、鉄鉱石、穀物等の輸入に当たっては、それぞれの輸送に適した形の専用船やばら積み船が使われることが多く、不定期に世界各地と我が国を結んでいる。

他方、海上運送により輸出する貨物を重量で見ると、合計2.5億トンのうち、金属機械工業品[8]が1.3億トンで52%、化学工業品[9]が0.5億トンで22%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９割以上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、喜望峰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運航隻数



※パナマ運河の年度は10月1日から翌年９月30日まで

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

c．海上貨物コンテナ輸送の国際比較

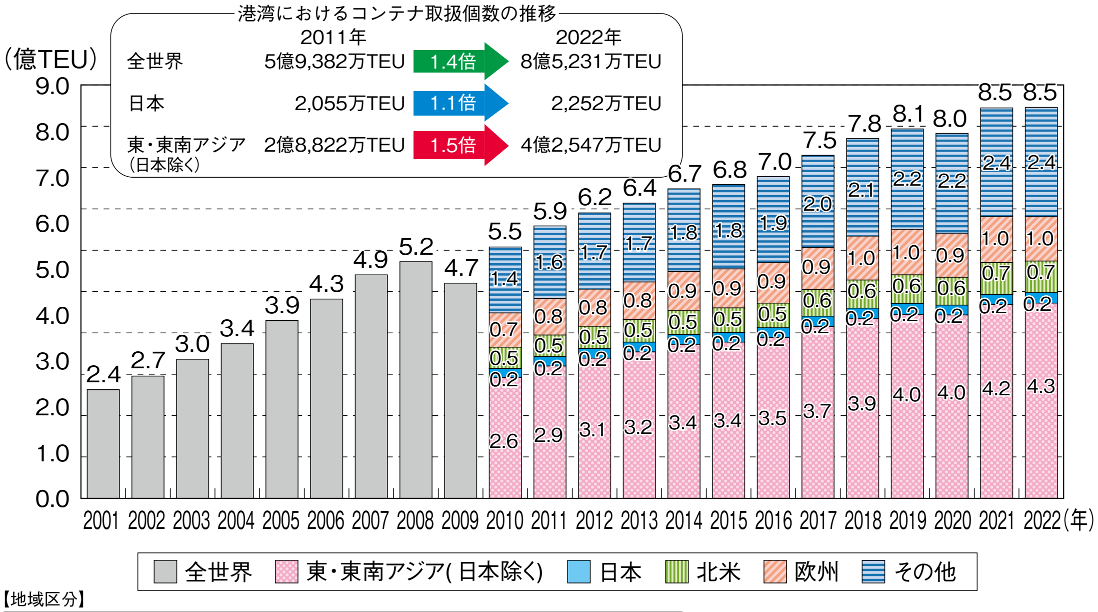
世界全体でのコンテナ荷動き量は年々増加傾向にあるが、中国や東南アジア諸国の輸出額及び輸入額の増加や大型港湾の整備等を背景に、アジアの港湾におけるコンテナ取扱個数の伸びが目立っている。主要な港湾ごとに見ると、我が国の港湾は低い水準で横ばいが続いている一方で、中国の上海港、東南アジアのシンガポール港、韓国の釜山港等が大きく増加しており、減少傾向にある香港港も依然として高い水準である。1990年にはコンテナ取扱個数で世界のトップ20に３港が入っていた我が国の港湾も、今や順位を大きく落としており、アジアと欧州や北米を結ぶ航路の荷動き量については、中国や東南アジアのシェアが非常に高い。

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少する傾向にあり、取扱個数を伸ばしているシンガポール港や上海港、釜山港でさえ寄港回数は横ばいもしくは減少している。また、日本の京浜港及び阪神港における寄港回数は、コンテナ取扱個数と同様に横ばいで推移している。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。

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

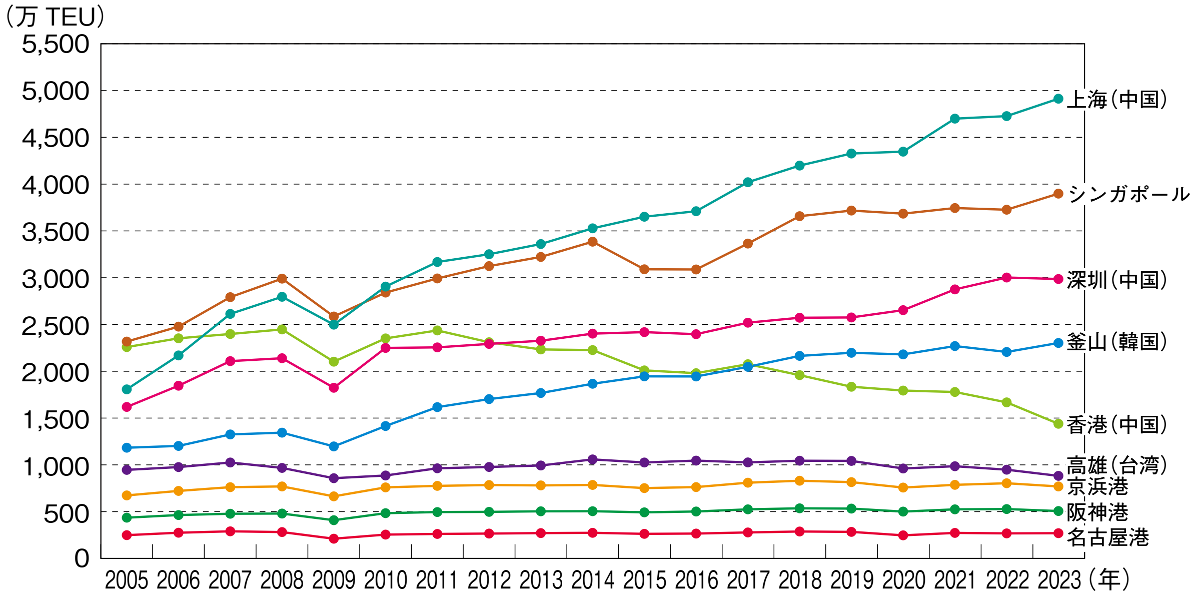


【地域区分】

2010～2022年
○東・東南アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア、ベトナム
○北　米：アメリカ、カナダ
○欧　州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
○その他：上記以外（日本除く）

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 および Review of Maritime Transport）から国土交通省港湾局作成

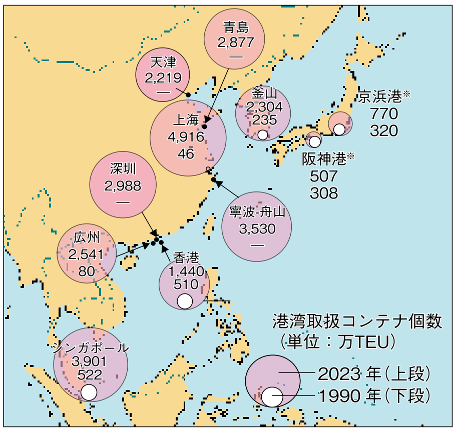
図表1-3-3-5　アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移



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

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※京浜港は東京港・横浜港・川崎港。
阪神港は大阪港・神戸港。

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

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

（単位：万TEU）

1990年

	港　名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルク	197
9	ﾆｭｰﾖｰｸ･ﾆｭｰｼﾞｬｰｼﾞ	187
10	基隆	183
11	横浜	165
⋮		
13	東京	156
⋮		
24	名古屋	90

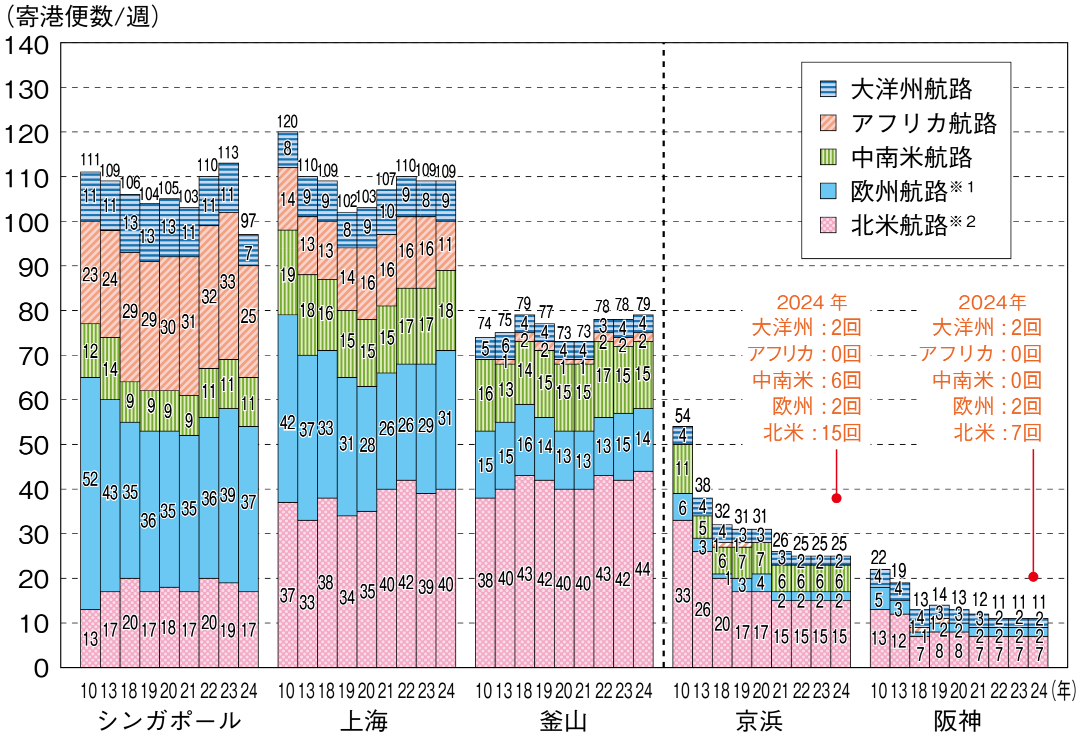
2023年（速報）

	港　名	取扱量
1（1）	上海(中国)	4,916
2（2）	シンガポール	3,901
3（3）	寧波 - 舟山（中国）	3,530
4（4）	深圳(中国)	2,988
5（5）	青島(中国)	2,877
6（6）	広州(中国)	2,541
7（7）	釜山(韓国)	2,304
8（8）	天津(中国)	2,219
9（11）	ドバイ(UAE)	1,447
10（9）	香港	1,440
⋮		
46（42）	東京	457
⋮		
68（70）	横浜	302
⋮		
72（72）	神戸	284
⋮		
75（78）	名古屋	270
⋮		
84（82）	大阪	224

※京浜港・阪神港の順位：2023年（2022年）
京浜港：24位（22位）
阪神港：38位（36位）

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 2022年の順位。
なお、2023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 Yearbook1993 及び Lloyd’ s List「ONE HUNDRED PORTS 2024」、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。Westwood 社の航路を含む。
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）海事産業の概況

我が国には、海運業、造船・舶用工業、船員を中核分野に、船舶貸渡業、港湾関連業、金融保険、教育機関などの関連分野の集積した「海事クラスター」が形成されている。各分野の関連が強く、中核分野のいずれが欠けても「海事クラスター」全体の維持が困難となり、安定的な海上輸送が困難となることなどから、経済安全保障等に大きな影響が生じる。環境技術や自動運航技術等により我が国の市場優位性を確立し、新たな競争力の源として、「海事クラスター」の強靱化を進める必要がある。

（３）外航

ａ．外航海運業（貨物輸送）

①　外航海運業の事業環境

2023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381万TEU（対前年比約10.8％減）、輸入が620万TEU（対前年比約5.8％減）となった。なお、専用船や荷動き量については、本章本節（１）を参照。

②　外航海運業者により運航される我が国商船隊[10]

2023年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送[11]の合計で約8.9億トン（対前年比約4.0％減）であり、世界の海上荷動量の約7.2％を占めている。また、我が国商船隊の隻数は2,211隻（対前年比５隻増）となっている。

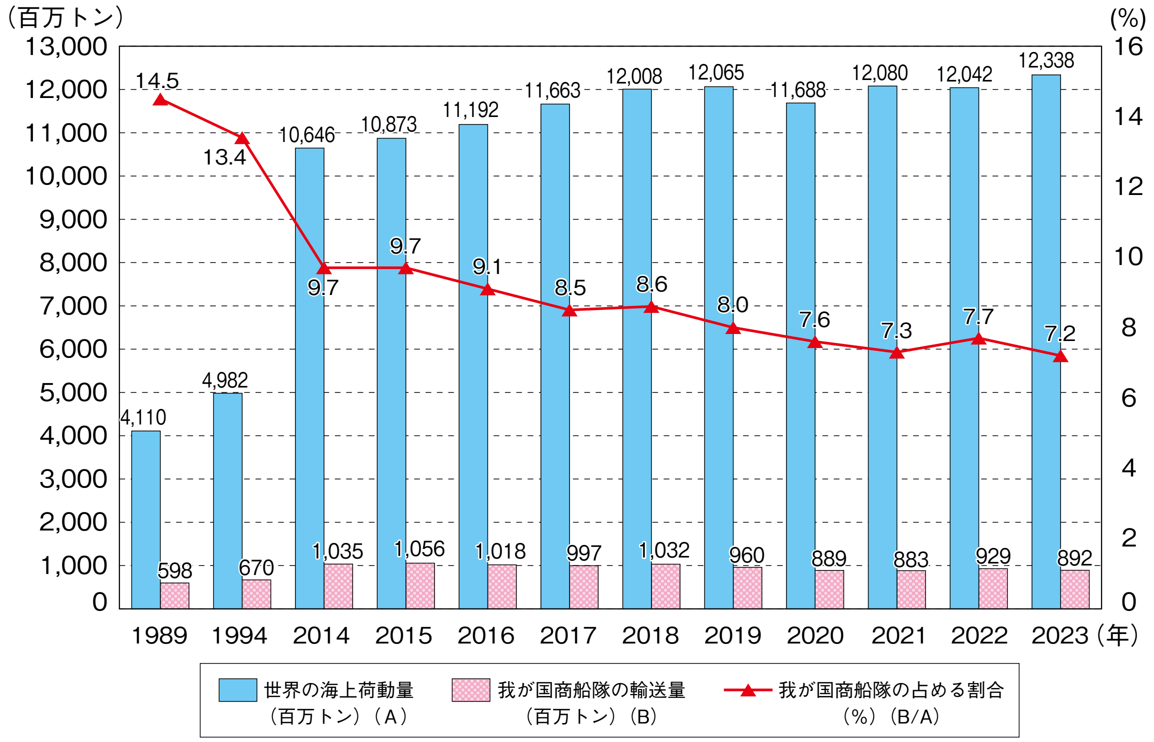
我が国の外航海運業者による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶や準日本船舶（我が国の外航海運業者が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なもの）の確保が図られているところであるが、日本船舶は311隻（対前年比26隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は14.1％（対前年比約1.2ポイント増）となっている。また、我が国商船隊のうち外国船舶については1,900隻（対前年比21隻減）となっており、パナマ籍のものが1,116隻で最も多い。

ｂ．外航旅客定期航路

2025年３月時点では、韓国との間に８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、2024年における利用者数は84.1万人で、このうち、日本人が10.2万人、外国人が74.0万人であり、割合で見ると日本人が12.1％、外国人が87.9％となっている。

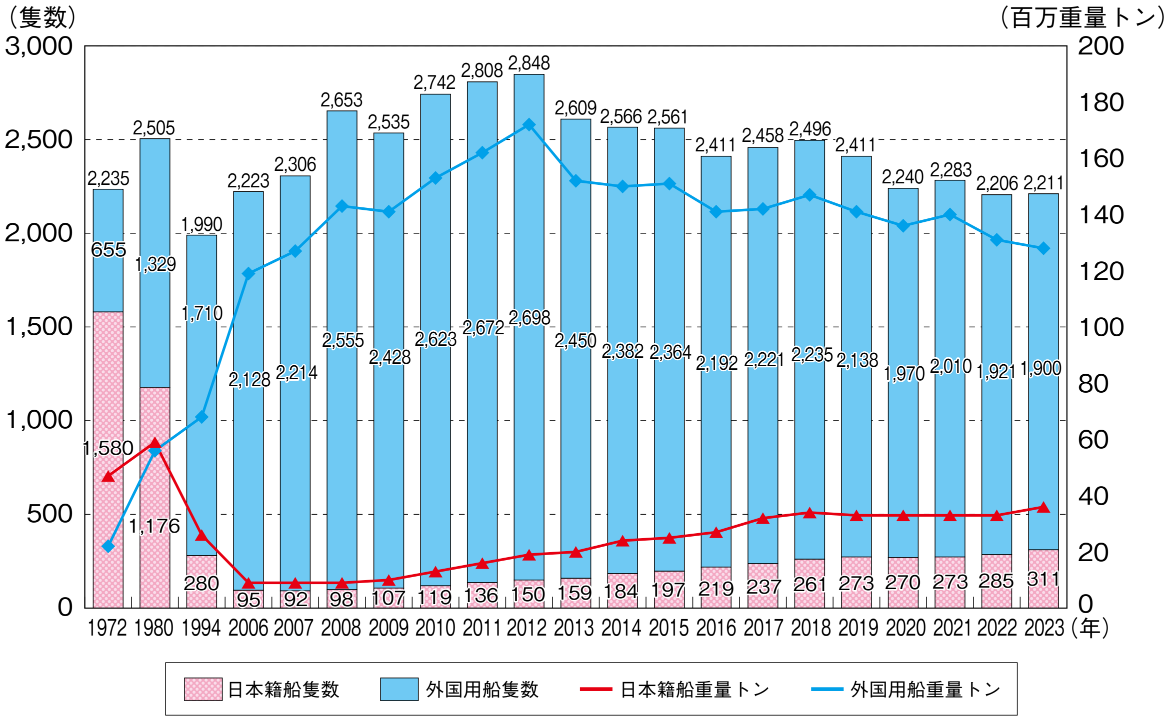
10　我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本船舶のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国船舶も合わせた概念。
11　三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

図表1-3-3-8　世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合



注１：世界の海上荷動量は Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2023 年の値は推計値）。
注２：2023 年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値。
資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-9　日本商船隊の構成の変化



注：2023 年の数値は６月末時点。
資料：国土交通省海事局作成

c．外航クルーズ

①　日本人のクルーズの利用状況

2023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3,170万人と、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準を超えたが（対2019年比7.0％増）、日本人のクルーズ人口（日本人のクルーズ船の乗客数）は2024年においても22.4万人と、感染拡大前の水準には至っていないものの（同37.2％減）、回復傾向にある（対前年比14.0％増）。

②　外国人旅行者による訪日クルーズ等

2024年の訪日クルーズ旅客数は143.8万人（前年35.6万人）、我が国港湾へのクルーズ船の総寄港回数は、2,479回（うち外国クルーズ船1,923回、日本クルーズ船556回）（前年1,888回（うち外国クルーズ船1,285回、日本クルーズ船603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（2025年３月31日時点、166か所）。

d．外航船員

外航日本人船員の数は、2023年で約2,000人と近年横ばい傾向にあるが、我が国の外航海運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・確保も図ってきている。

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。

（４）内航

a．内航海運業（貨物輸送）

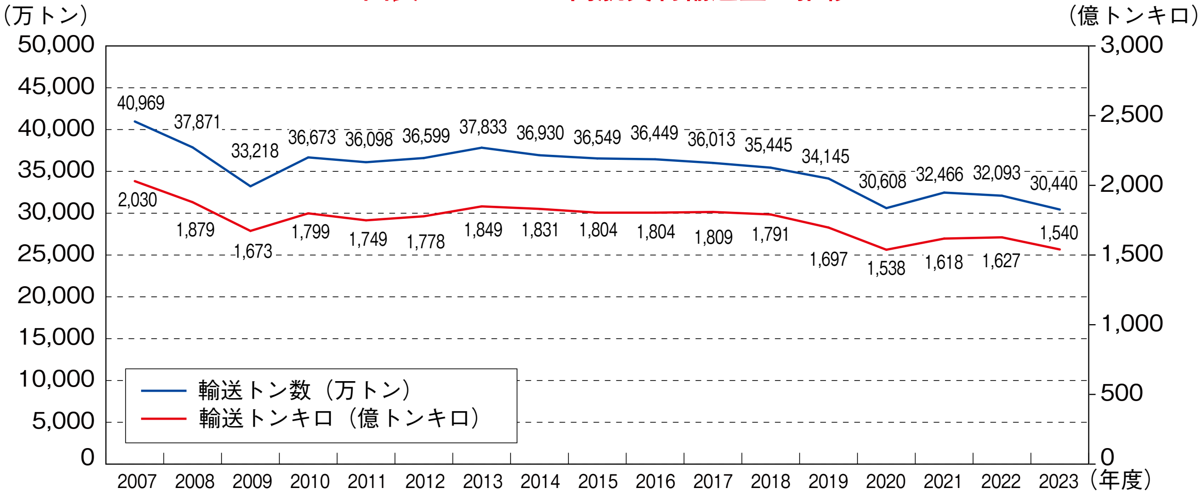
2023年度の内航貨物輸送量は、輸送トンベースでは前年度比で5.2％減少、輸送トンキロベースは5.3％減少となった。

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、石油製品、鉄鋼、砂利・砂・石材、セメントの輸送量は長期的に減少傾向が続いている。

内航海運業者数は、2024年４月１日時点で2,957者（うち、休止事業者262者）であり、そのうち99.7％が中小企業である。

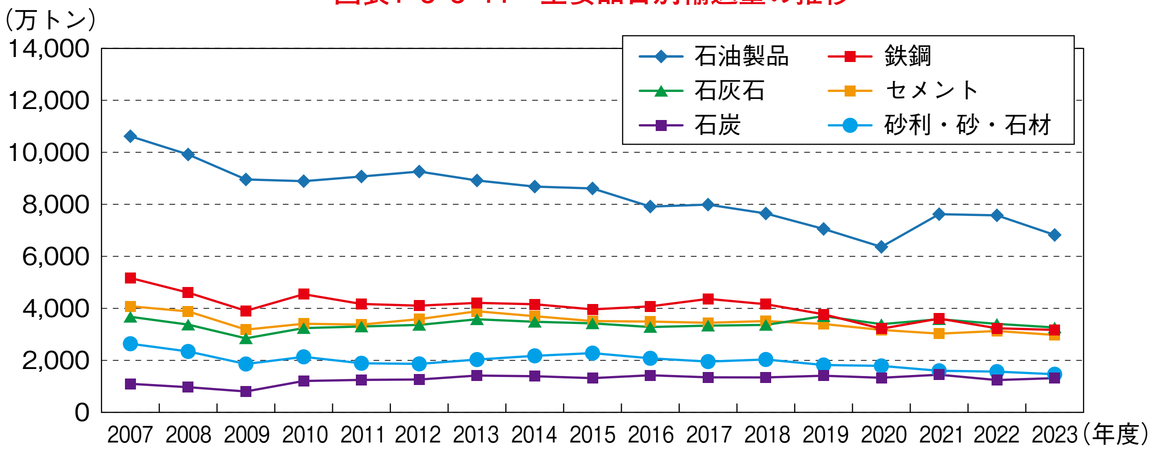
内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が3.7％減少した一方で、総トン数は20.5％増加しており、船舶の大型化（１隻当たりの平均総トン数は25.1％増の861総トン（2023年度））が進んでいる。

図表1-3-3-10　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1-3-3-11　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

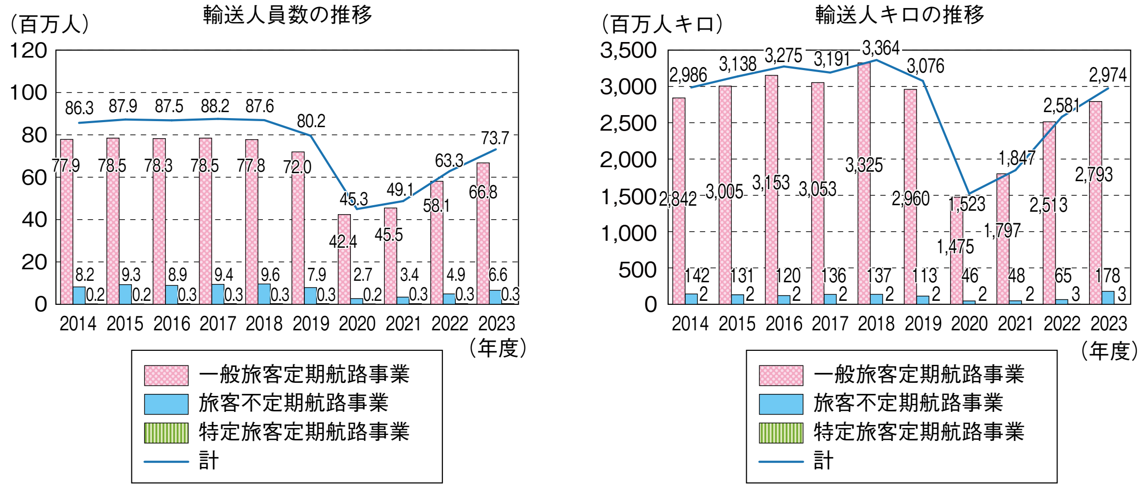
b．内航旅客船事業

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、2023年度は人ベースでは約0.7億人、人キロベースでは約29.7億人キロと、2022年度より増加している。

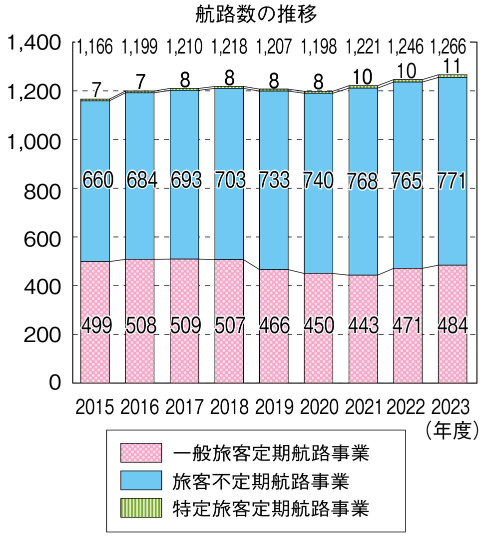
旅客船事業は、2024年４月１日時点で、902事業者（対前年比15事業者減）によって経営され、これに就航している船舶は2,102隻（対前年比２隻増）となっている。

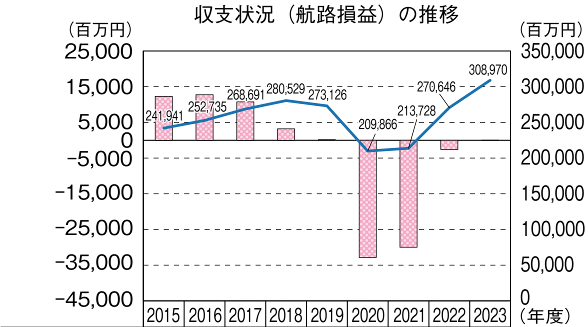
図表1-3-3-12　内航旅客輸送量の推移



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。）。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1-3-3-13　旅客航路事業の収支状況の推移（航路損益）





	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
経常損益（左目盛）	12,283	12,750	10,751	3,211	184	-32,805	-29,942	-2,572	22
営業収入（右目盛）	241,941	252,735	268,691	280,529	273,126	209,866	213,728	270,646	308,970

注：経常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、2023年度の航路数は1,266航路（対前年度比20航路増）であり、営業収入は約3,090億円（対前年度比約384億円増）となっている。営業損益については、４期連続の赤字となっている一方で、経常損益は４期ぶりに黒字となり、経常収支率は100％となっている。

② 離島航路

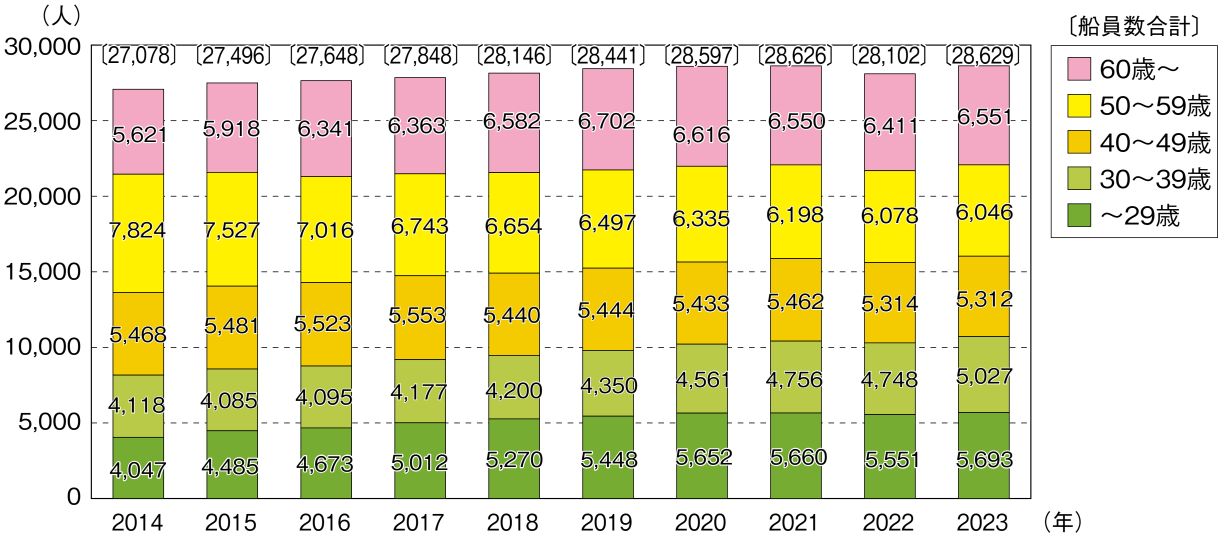
島と島、島と本土を結ぶ離島航路は、離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。少子高齢化や人口減少等の進行から利用者数はここ20年で約３割減少している。2024年４月１日時点の離島航路数は276航路、就航船舶は531隻（約19万総トン）である。離島航路事業の約１/３を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2023年度の経常収支率は90％となっている。

離島航路事業者の多くは厳しい経営状況にあるが、赤字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（2025年３月末現在の補助対象航路：125航路）。

c．内航船員

内航船員の数は近年増加傾向にあり、2023年時点で約2.9万人となっている。年齢別では、50歳以上の船員の割合が高いが、近年は30歳未満の若年船員の割合が増加してきている。

図表1-3-3-14　内航船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

第4節　航空交通の動向

（1）航空ネットワーク

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しがちな訪日外国人旅行者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。

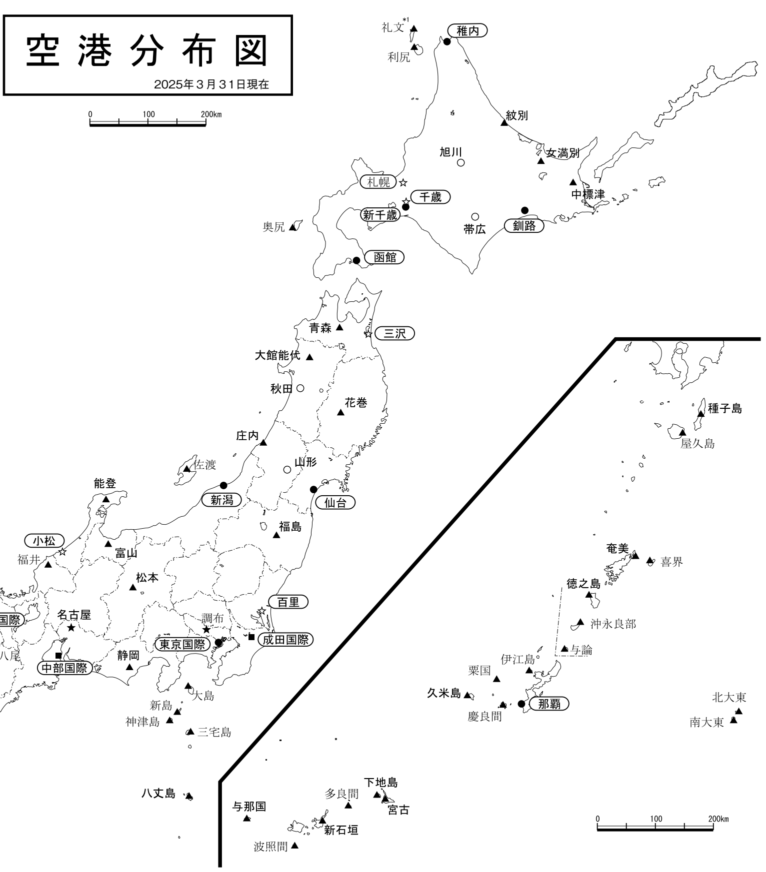
こうした中、2013（平成25）年６月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（平成25年法律第67号）等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。2015年１月の但馬空港から2021年７月の広島空港まで計19空港についてコンセッション方式による運営委託を順次開始した。

図表1-3-4-1　空港運営の民間委託に関する状況

運営委託開始時期	空港名
2015年1月	但馬空港
2016年4月	関西国際空港/大阪国際空港
2016年7月	仙台空港
2018年4月	高松空港
2018年4月	神戸空港
2018年7月	鳥取空港
2019年4月	福岡空港
2019年4月	静岡空港
2019年4月	南紀白浜空港
2020年4月	熊本空港
2020年6月 から順次	北海道内7空港（新千歳空港、旭川空港、稚内空港、 釧路空港、帯広空港、函館空港、女満別空港）
2021年7月	広島空港

資料：国土交通省航空局作成

図表1-3-4-2　我が国の空港分布図



種別		供用	滑走路長2,000m以上	未供用
A 拠点空港		28	28	0
	①会社管理空港 ■	4	4	0
	②国管理空港 ●	19	19	0
	③特定地方管理空港 ○	5	5	0
B 地方管理空港 ▲		54	30	0
C その他の空港 ★		7	1	0
D 共用空港 ☆		8	7	0
合計		97	66	0

A 「拠点空港」とは、次の①~③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）
（注）
*1　礼文空港は、平成21年4月9日から令和8年3月31日まで供用を休止。
・公共用ヘリポートは除く。
・図中の（　）印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。
・空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。

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への対応、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。

2023年度においては、国内線旅客数の33％、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55％、国際航空貨物取扱量の73％を占めており、我が国最大の国際ゲートウェイとしての役割を果たすなど、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。

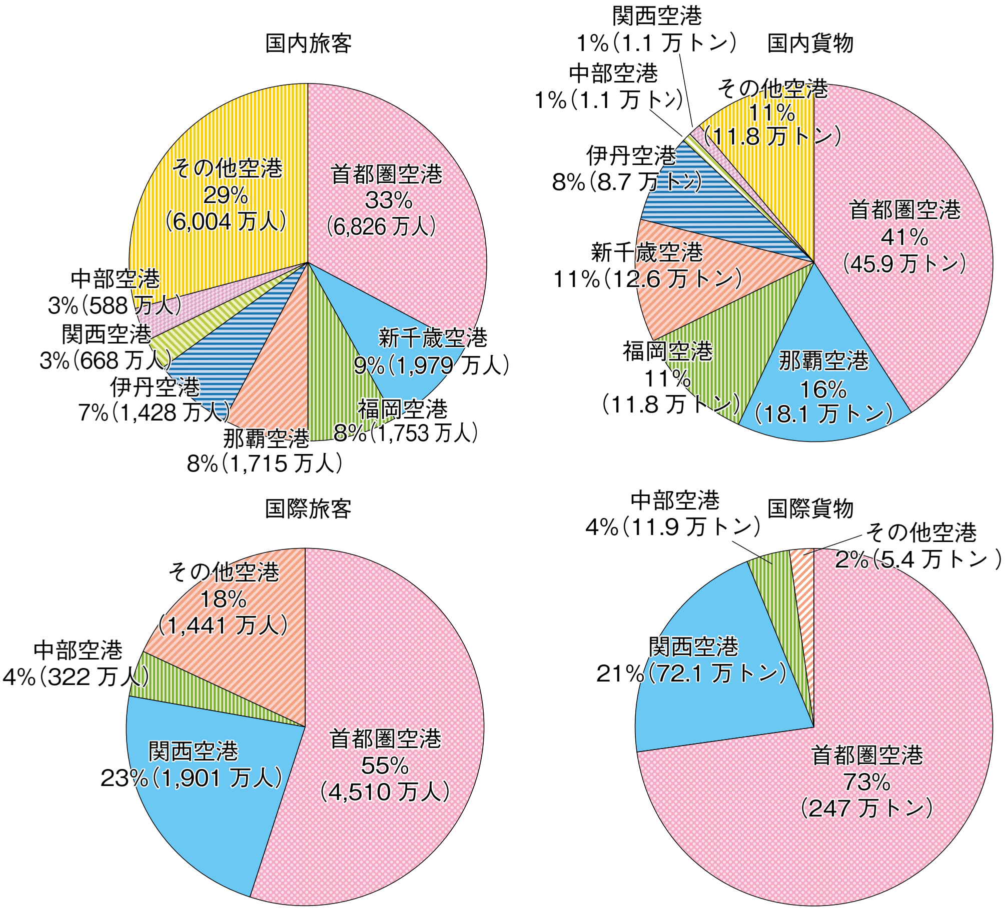
発着回数（2023年）については、首都圏空港は68万回となっており、アジア諸国の主要空港のうち、北京（67万回）、ソウル（49万回）、シンガポール（33万回）、香港（29万回）よりも多いが、上海（70万回）より少ない。

国際線就航都市数（2024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100都市となっており、アジア諸国の主要空港のうち、北京（82都市）、上海（78都市）より多いが、ソウル（136都市）、シンガポール（135都市）、香港（105都市）、より少ない。

国際航空旅客数（2023年）については、首都圏空港はアジア諸国の主要空港の中で３位である。

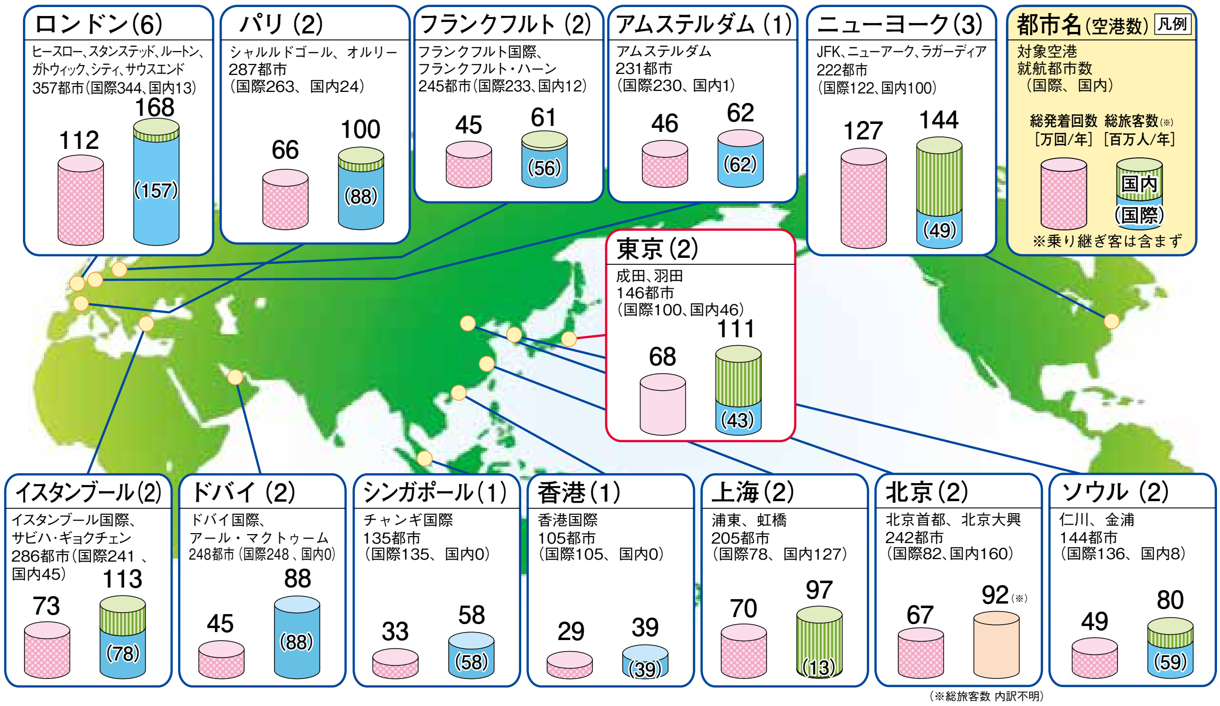
国際航空貨物取扱量（2023年）については、成田国際空港の取扱量は世界の主要空港の中で８位となっている。

図表1-3-4-3　国内・国際航空旅客及び貨物取扱量の空港別割合（2023年度）



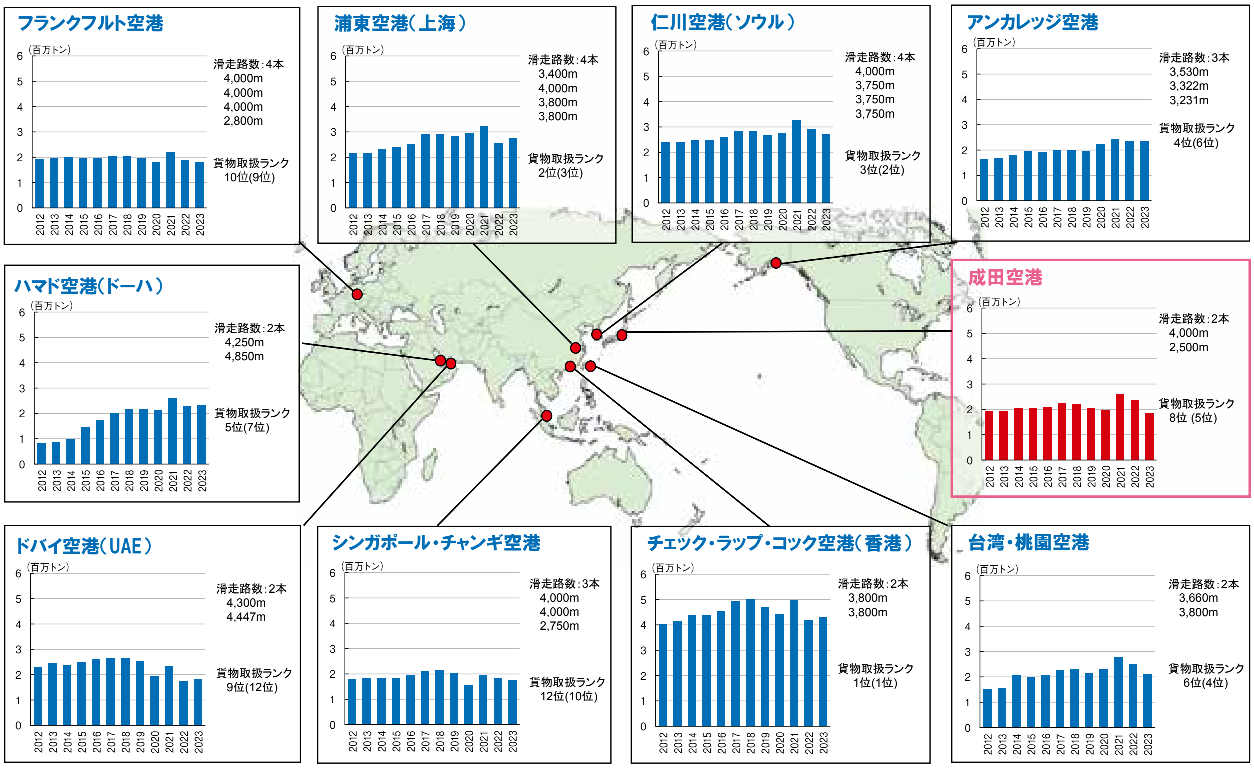
資料：国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計調査（2023 年度）」、国際旅客及び国際貨物は「令和５年空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-4　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」（2024 年３月31 日～４月６日の定期旅客直行便のデータ）から、発着回数・旅客数は、「 ACI Annual World Airport Traffic Dataset,2024 Edition」（2023 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1-3-4-5　世界の主要空港の国際貨物取扱量の推移等



注：(　)内は、2022年の順位。
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

国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

単位：千トン

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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
	4,025.4	4,127.1	4,376.3	4,380.1	4,521.0	4,937.4	5,017.9	4,703.6	4,420.3	4,986.3	4,169.1	4,298.1
2	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	浦東	浦東	浦東	浦東	仁川	仁川	浦東
	2,397.0	2,435.6	2,474.2	2,506.1	2,602.6	2,906.6	2,915.5	2,825.0	2,952.6	3,273.0	2,907.4	2,762.7
3	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	仁川
	2,279.6	2,394.6	2,367.6	2,489.5	2,592.5	2,826.0	2,857.8	2,664.0	2,759.5	3,245.5	2,568.4	2,706.9
4	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	アンカレッジ
	2,183.5	2,158.6	2,334.4	2,395.5	2,522.7	2,654.5	2,641.4	2,514.9	2,323.4	2,793.6	2,522.4	2,346.6
5	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	ドーハ
	1,952.2	1,974.0	2,072.6	2,036.0	2,083.2	2,262.9	2,305.2	2,173.4	2,221.8	2,591.3	2,356.1	2,340.7
6	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	桃園
	1,938.6	1,940.6	2,043.4	2,005.3	2,081.0	2,253.1	2,198.0	2,165.2	2,145.1	2,589.3	2,351.2	2,100.0
7	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	マイアミ
	1,903.0	1,850.2	2,007.3	1,956.8	1,986.1	2,125.2	2,163.5	2,039.9	1,958.5	2,438.8	2,300.9	2,021.1
8	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	成田
	1,806.2	1,835.2	1,858.5	1,950.7	1,969.4	2,066.2	2,154.9	2,014.1	1,932.0	2,319.2	2,031.6	1,870.9
9	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	ドバイ
	1,652.4	1,676.0	1,843.8	1,861.3	1,915.5	1,997.7	2,044.7	1,961.5	1,818.7	2,194.7	1,890.0	1,805.9
10	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	フランクフルト
	1,646.1	1,675.4	1,787.3	1,853.1	1,901.2	1,994.5	1,991.5	1,942.6	1,730.9	2,040.5	1,853.0	1,792.8

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

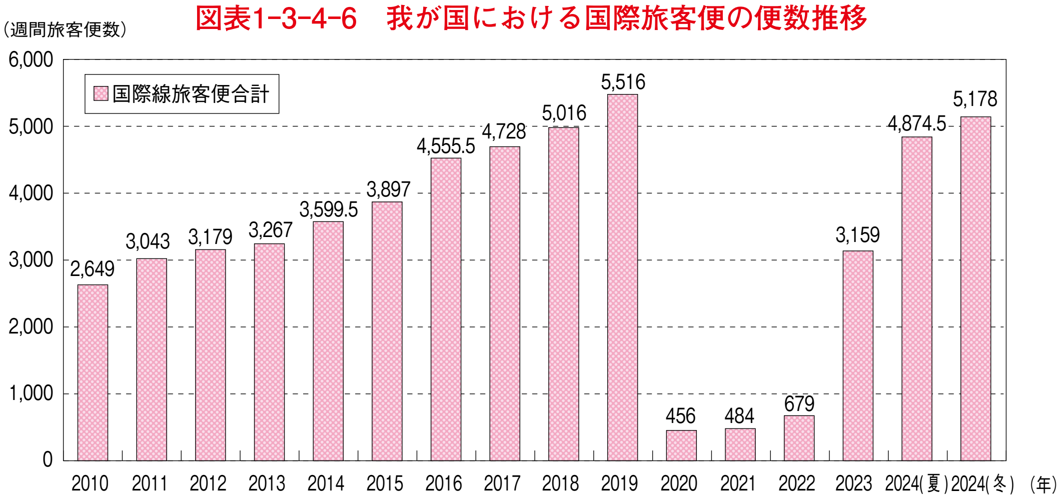
c．航空ネットワークの拡大

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。厳しい容量制約を背景として、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（2024年10月末時点：5,178便/週）。

図表1-3-4-6　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。2024 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年以降、LCC旅客数は国内線・国際線ともに増加傾向にあったが、2020年以降、新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者数は大幅に減少した。その後、 2023年の国内線LCC旅客数は1,300万人と過去最高となり、国際線LCC旅客数は2,374万人と2019年の水準には至っていないものの、回復傾向にある。

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、2024年冬ダイヤ当初計画時点では、４社により国内線49路線、国際線31路線が運航されている。

12　航空会社の新規参入や増便を通じた航空会社間の競争促進による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）。

（2）航空運送事業等の概況

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、グランドハンドリングスタッフ、保安検査員の状況

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。現時点では、操縦士の人員不足により直ちに運航に影響が生じるまでには至っていないが、今後、航空需要の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

航空機整備士の人数は、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、近年の航空専門学校への入学者数は５年間で半減しており、また、整備士の高齢化による将来の大量退職も見込まれている。現時点では、整備士の人員不足により直ちに運航に影響が生じるまでには至っていないが、将来の航空需要の増大に対応するためには、整備士の人材確保が重要な課題となっている。

③　グランドハンドリングスタッフ、保安検査員

航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、一時は人員が感染拡大前の８割程度まで減少していたものの、足下では感染拡大前の水準まで回復しつつある。政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人受入れのボトルネックとならないよう、空港業務の体制を引き続き強化していくことが重要となっている。

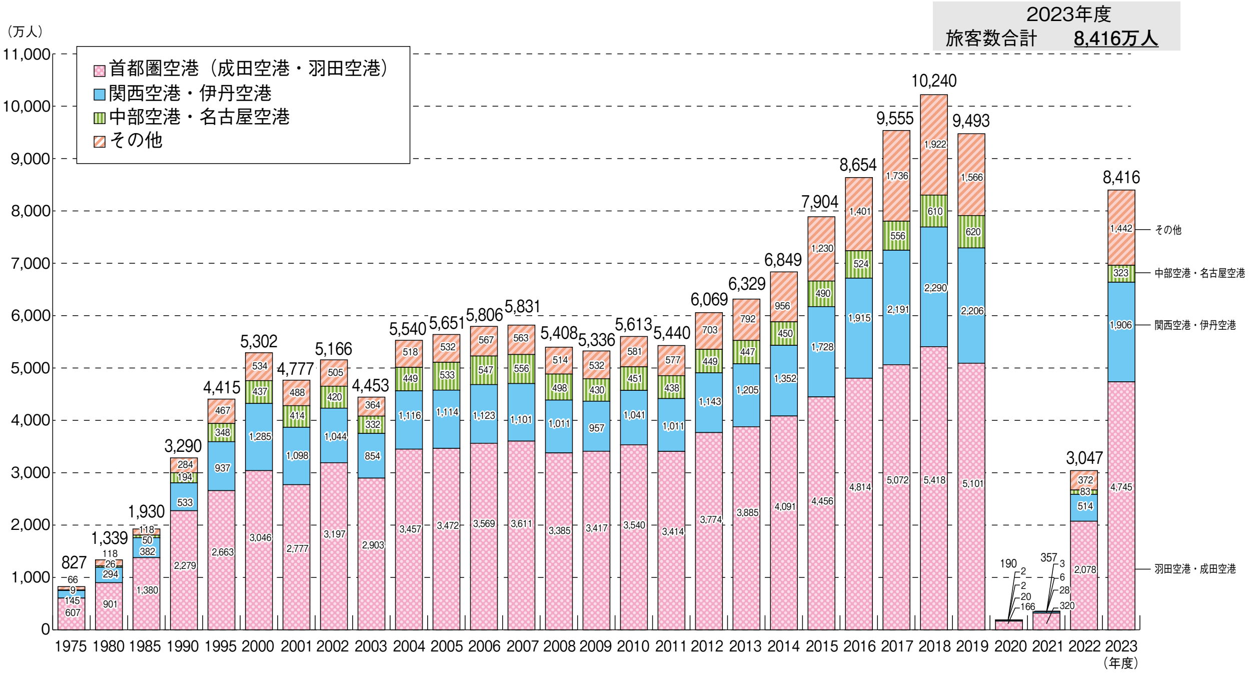
（3）国際航空

a．国際航空旅客輸送

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、訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加していたが、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た。2020年度以降も低迷していたが、2022年度には増加に転じ、2023年度は8,416万人（2019年度比88.7％）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4.0％増）や中東地域（年平均3.5％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1-3-4-7　日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



注１：関西空港開港以前は、伊丹空港における旅客数を示す。
注２：中部空港開港以前は、名古屋空港における旅客数を示す。
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省航空局作成

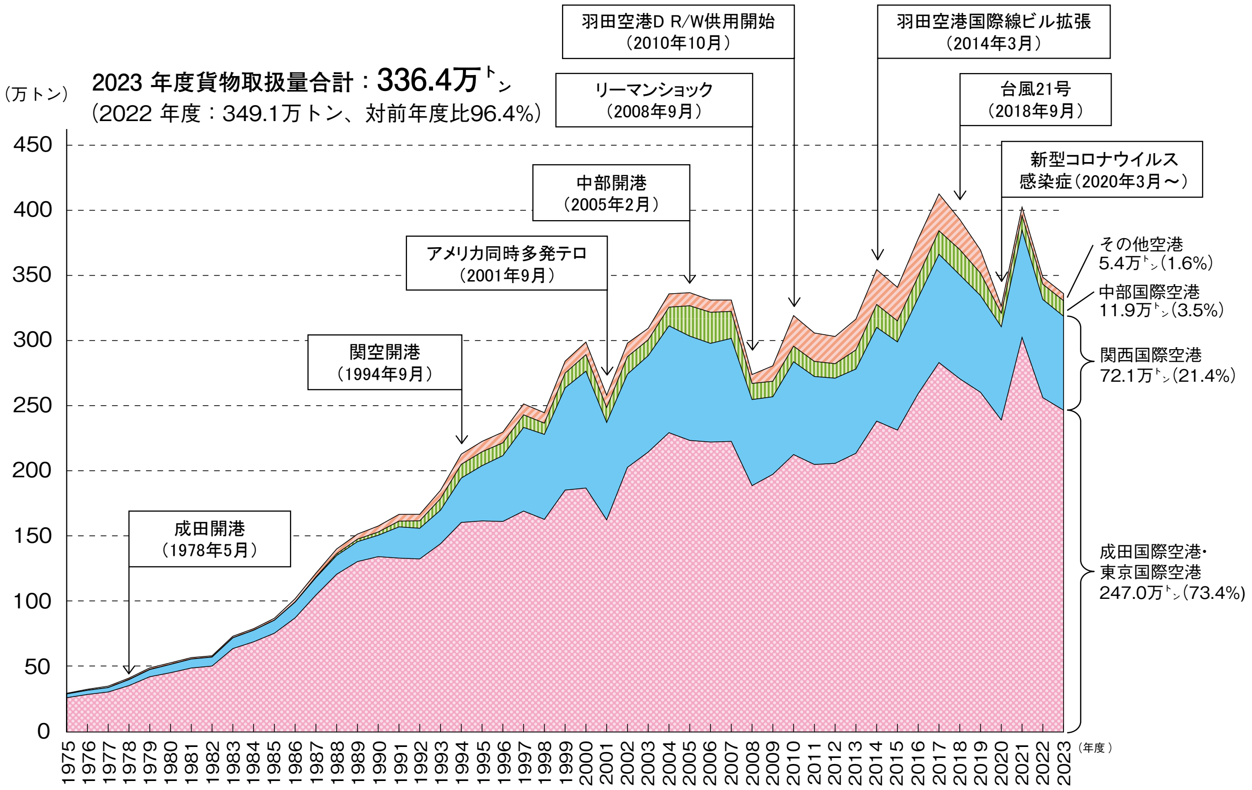
ｂ．国際航空貨物輸送

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年度は貨物需要の高まりを受け増加したものの、2023年度は2022年度に引き続き海上物流の正常化や中国経済の停滞を受け、前年度比3.6％減の約336万トンとなった。

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（5.8％増）やアジア/太平洋（3.4％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2024-2043」
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2024-2043」

図表1-3-4-8　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年度以降堅調に増加していたが、2019年度に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た。2020年度は更に減少したが、2021年度以降は再び増加に転じ、2023年度は1億480万人で過去最高となった。

b．国内航空貨物輸送

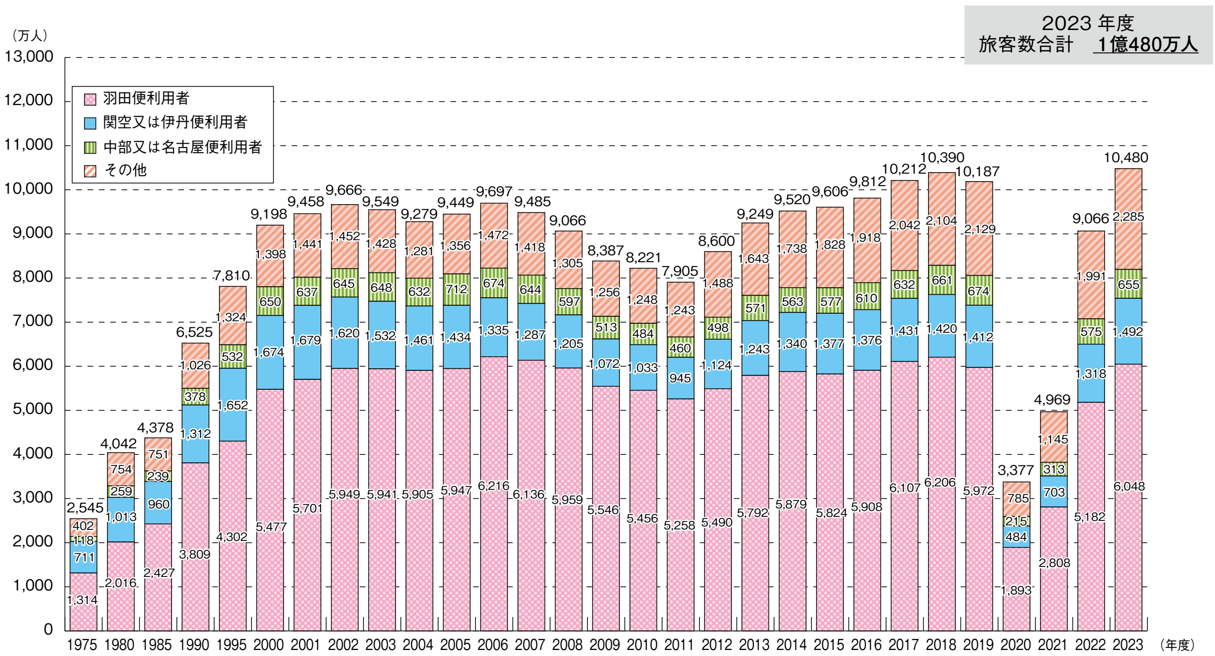
国内航空貨物取扱量は、長年にわたり堅調に増加してきたが、機材の小型化や路線撤退等に伴い2008年度をピークに減少し、近年は大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の影響等により大きく減少した。2021年度よりわずかに回復傾向にあり、2023年度は前年度比0.9％増の約111万トンとなった。

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63路線である。

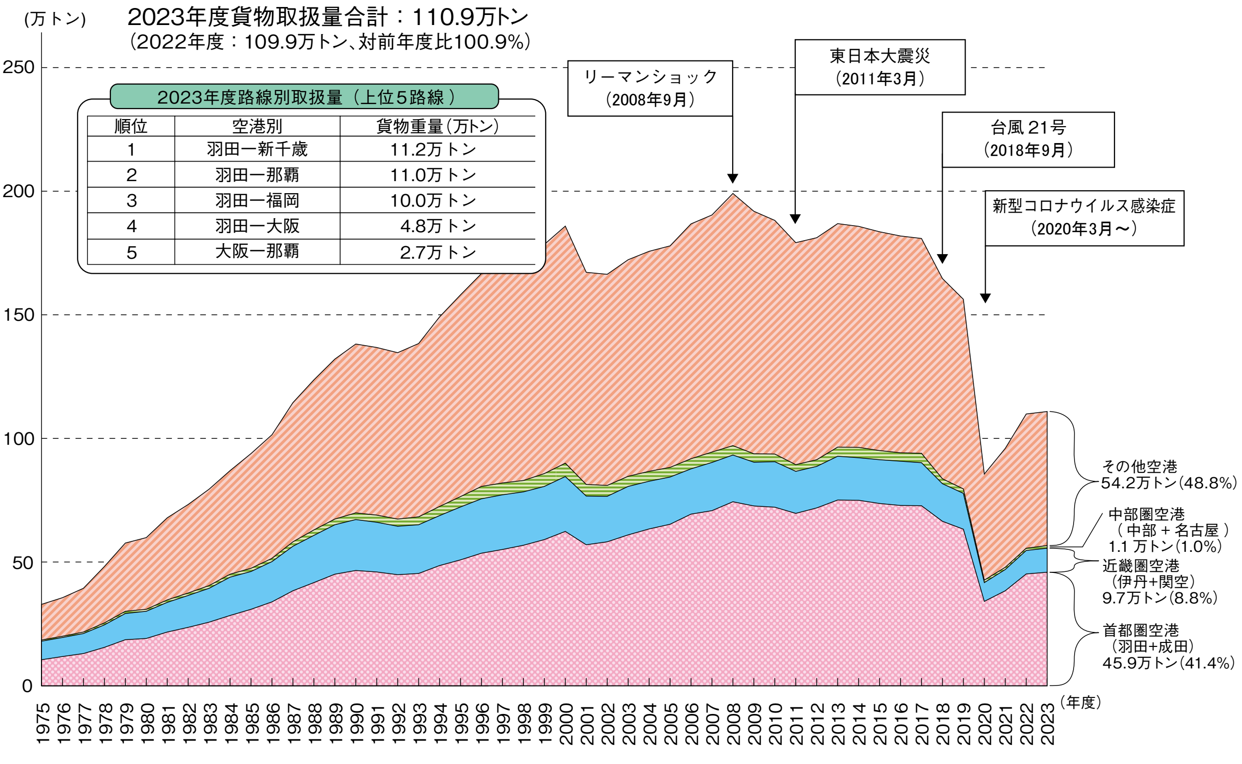
多くの事業者は、少子高齢化や人口減少、また物価高騰、整備費、燃油費の増加等により厳しい経営状況にあることから、赤字の離島航空路線に国庫補助を行うことで、離島航空路の維持を図っている（国庫補助路線：17路線６事業者（2024年度末））。

図表1-3-4-9　国内航空旅客輸送量の推移



資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-10　国内航空貨物輸送量の推移



2023年度路線別取扱量（上位5路線）

順位	空港別	貨物重量(万トン)
1	羽田ー新千歳	11.2万トン
2	羽田ー那覇	11.0万トン
3	羽田ー福岡	10.0万トン
4	羽田ー大阪	4.8万トン
5	大阪ー那覇	2.7万トン

資料：「航空輸送統計調査」から国土交通省航空局作成

第Ⅱ部　令和6(2024)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、2024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、引き続きまちづくりと連携しつつ、原則として全ての地方公共団体における策定を推進するとともに、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、地方公共団体職員等に対する研修など、計画に係るノウハウ面の支援を行い、2024（令和6）年度末までに1,184件の地域公共交通計画が策定された。

また、2023年度に改正・施行された「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た。さらに、地方創生の基盤である地域交通の厳しい状況を踏まえ、地方公共団体や交通事業者のほか、地域の多様な関係者の連携・協働を通じ、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するため、12の関係府省庁が構成員となって設置した「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）において議論を重ね、2024年5月にその結果を取りまとめた。これを踏まえ、地域の多様な関係者が連携・協働して取り組むうえで留意すべき基本的事項を示した「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」と、分野別の実施方策を示した指針を都道府県知事宛に発出したほか、地域の多様な関係者が参画し、地域交通の喫緊の課題に機動的に対応する司令塔機能を果たす「地域交通法」に基づいて設置される協議会のもと、データを最大限活用し、可視化された課題の解決に向けて、地域全体を面的に捉える地域公共交通計画へのアップデートを図るための手順等を示した「アップデートガイダンス」を作成した。

（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）等の活用により、「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った。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支援を行ったほか、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

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）

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、2021年３月の「熊本地域乗合バス事業共同経営計画」の認可をはじめとして、これまで６件の共同経営を認可してきた。

これに加えて、2025年２月には、岩手県北自動車株式会社と東日本旅客鉄道株式会社による、JR乗車券類を用いたバス利用を可能とする取組に対して、新たに認可を行った。

（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、公共ライドシェアについては、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、収受する対価の目安をタクシー運賃の約８割に引き上げる、時間帯で移動の足が不足している場合も運行を可能とするなど運用改善を行った。

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）「交通空白」の解消に向けた取組

人口減少や高齢化等が進行する中、日常サービスを支える地域交通の役割の重要性はより一層増加している。一方で、運転者の不足等を背景にバス路線等の廃止・減便が全国的に顕在化しており、地方創生の基盤といえる地域交通は危機的な状況にある。

また、訪日外国人旅行者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大前を超えたものの、訪問先は三大都市圏に偏在しており、更なる地方誘客が必要である。一方で、地方部においては訪日外国人旅行者を含め観光客の二次交通の確保が大きな課題となっている。

このため、鉄道・バス、タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア[17]等あらゆる移動手段を総動員しながら、こうした「交通空白」を解消し、「地域の足」及び「観光の足」の確保を強力に進めることが必要である。「交通空白」を解消し、地方のくらしと経済を支え、地方創生を実現すべく、国土交通省においては、2024年７月に「国土交通省「交通空白」解消本部」（本部長：国土交通大臣）を立ち上げた。

この本部のもと、全国の地方運輸局・運輸支局等が課題を抱える自治体の首長を直接訪問、現場担当者への伴走支援、関係業界との橋渡しなどに精力的に取り組んでいるほか、新たな予算措置として、自治体等が「交通空白」解消に向けて公共ライドシェアや日本版ライドシェア等を導入する場合に、制度設計段階からサービス開始まで総合的に支援する制度を新たに創設した。

さらに、同年11月には、「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進するため「「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」を設置し、2025年３月末時点で自治体、交通事業者、パートナー企業等計1,000超の団体が会員として参画する等、官民関係者の幅広い連携をもとに、全国各地の課題解決に取り組む体制を整えた。

17 タクシー事業者の管理の下でタクシーの不足する地域、時期、時間帯について、不足する車両分に限り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。

（６）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、まちづくりとも連携した支援を実施した。

さらに、2023年に「地域交通法」を改正し、ローカル鉄道の再構築に向けた制度面・予算面の仕組みを整えたところであり、JR芸備線について、2024年１月に設置した再構築協議会において協議を進めたほか、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等が盛り込まれた近江鉄道、北陸鉄道等11件の実施計画の認定（変更認定を含む。）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経営自立に向けた支援を継続し、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手続の迅速化により、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、配車アプリやキャッシュレス、運行管理システム、電気バスの導入等の交通DX（Digital Transformation）・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。

（７）MaaSの全国実装

多様な交通サービスへのアクセスをワンストップ化するMaaS（Mobility as a Service）は、交通サービスの利便性を向上させるだけでなく、他分野との連携による外出機会自体の創出や、モード横断的な利用データ等の取得によるデータ分析のリソース提供など、地域交通の「リ・デザイン」の全面展開を支える重要な取組である。このため、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。

MaaSにより、鉄道やバス等の一次交通及び二次交通だけでなく、新たなモビリティサービスを組み合わせたサービス提供を行うことで、ラストワンマイルへの対応など地域交通全体の利便性を向上させることができる。この観点から、MaaSを構成する新たなモビリティサービスとして、AIオンデマンド交通やシェアサイクルなどラストワンマイルを担う新たな移動手段の社会実装の支援を行った。

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（３）を参照。

（８）鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

鉄道の混雑対策の在り方については、鉄道の利用状況等を継続的に把握するとともに、ピーク時間帯以外のみ使用できる定期券やアプリによる混雑状況の見える化等の鉄道事業者が実施している取組の情報共有を行った。

（９）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

配車アプリやキャッシュレスの導入支援を実施するとともに、柔軟な運賃設定を可能とするソフトメーターの制度を創設することで、利用者の利便性の向上を図った。

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、収受する対価の目安をタクシー運賃の約８割に引き上げる、時間帯で移動の足が不足している場合も運行可能とするなどの公共ライドシェアの運用改善を行うとともに、タクシー事業者の管理の下でタクシーの不足する地域、時期、時間帯について、不足する車両分に限り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である日本版ライドシェアを2024年３月に創設した。また、日本版ライドシェアについては、利用状況を踏まえ、雨天・酷暑・イベント開催時、災害時における移動需要に応じた柔軟な対応や現金支払い、電話による利用を可能とする等の運用改善を行った。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○地域公共交通の持続可能な運行確保支援
○離島航路・離島航空路の維持・確保支援
○超小型モビリティの普及
○レンタカーの活用

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

（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。また、2023（令和５）年12月より「立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会」を開催し、市町村において立地適正化計画の作成及び見直しの際に、地域公共交通計画のアップデートに関する取組と協調しながら、都市の骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めることを促進する必要性等を示したとりまとめを2024年12月に公表した。

2024年12月末時点においては、891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、599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、549市町村が地域公共交通計画と連携して策定した。

（２）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、地域公共交通再構築事業、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（Light Rail Transit）・BRT（Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム）導入利用促進事業、社会資本整備総合交付金等により、地域交通の利便性、持続可能性の向上のための取組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（Public Transportation Priority Systems：公共車両優先システム）、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。

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。

（３）自転車の活用の推進

自転車の活用の推進に向けて、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定を行った。さらに、事業者活動における自転車通勤を拡大するため、ヘルメットの着用努力義務化など社会情勢の変化を踏まえ、「自転車通勤導入に関する手引き」の改定を行った。

（４）「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ため、「都市再生特別措置法」（平成14年法律第22号）等に基づき、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措置を講ずる等、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援した。

（５）スマートシティの創出・全国展開

「スマートシティ官民連携プラットフォーム」を通じた普及促進活動とともに、2024年度に設立

した「デジタル情報活用推進コミッティ」における議論を通じて、産官学の連携促進に取り組んだ。
　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、2024年度は13地区に対して支援した。

　下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

　○鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等
　○賑わいのある道路空間の構築

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、「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「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、2025（令和７）年度までを期限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。また、2026年度以降の新たな整備目標の策定に向けて、2024年５月から高齢者・障害当事者団体や有識者等が参画する検討会を開始した。

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、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、精神障害者割引について、鉄道事業者に対して導入の働きかけを行った結果、2025年４月にJR旅客会社及び大手民鉄全社等での導入が実現することとなった。

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。

また、交通分野の取組にジェンダーの視点を取り入れる「ジェンダー主流化」の推進について、国際的な議論を国内に紹介するため、2024年７月に「ジェンダーと交通」セミナーを開催した。同セミナーでは、国際交通フォーラム（ITF）による国際的な議論や取組の紹介とともに、我が国交通企業の経営幹部から、女性の移動ニーズを取り入れた交通サービスの提供や、交通分野で働く従業員や管理職への女性参画の促進について、各社の取組が共有され、今後の課題と展望について議論が行われた。

（2）視覚障害者からの駅ホームの転落原因の情報提供

視覚障害者による駅ホームからの転落の再発防止に向けて、関係者への注意喚起を図るべく、駅ホームからの転落を経験した視覚障害者から転落時の状況について情報提供してもらい、同意を得た範囲で公開するためのホームページを2024年11月に開設した。

（3）ICTを活用したスマートフォン等での情報提供環境の構築

高齢者や障害者等も含め、誰もが自律的に安心して移動できる包摂社会の実現に向け、ICTを活用した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。有識者も含めたワーキンググループの開催も交えながら、歩行空間ネットワークデータ整備仕様の改定や、バリアフリー施設等データ整備仕様の策定に向けた検討を行うとともに、データ整備プラットフォームの試行開始のための実証を行った。そのほか、広報活動の一環でシンポジウムを開催した。

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。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○ホームドアの整備と安全対策の推進
○鉄道施設のバリアフリー化の加速
○「心のバリアフリー」などの強化
○新幹線における車椅子用フリースペースの導入等
○子育てにやさしい移動支援に関する取組

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の非常用電源設備等の整備への支援を行った。

2017（平成29）年度より開催している「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」において、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。

船舶については、2023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、訪日外国人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。

（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、公共交通機関だけでなく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観光コンテンツへの接続をシームレス化するMaaSや、AIオンデマンド交通やシェアサイクル等の導入など、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の導入、段差解消等の移動環境の整備を実施した。

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、本章本節（１）を参照。

（3）旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

LCC（Low Cost Carrier）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、グランドハンドリングや保安検査等の空港業務の人材確保や処遇改善等の推進、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に向けた措置を講じた。加えて、外国エアラインの新規就航等において航空燃料の供給ができない事態が全国各地で生じたことから、2024年６月に設置した官民タスクフォースにおいて同年７月に行動計画を取りまとめ、航空燃料の安定的な供給に向け対応した。

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需要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ってきたところであり、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）の整備等、受入環境整備に向けた検討を進めた。

また、受入環境整備を目的とした旅客動線の合理化・高度化事業を継続して実施し、2024年度においては中部国際空港のビジネスジェット専用動線が一部改修され、ビジネスジェットの利用環境改善が進んだ。

（５）地方創生・観光を加速する拠点となる「道の駅」の整備

2019年11月の提言「「道の駅」第３ステージ」に示された、周辺観光資源と連携して観光客を取り込むなど、「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。

（６）サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムの推進に向けて、自転車の走行環境やサイクリストの受入環境等のサイクリング環境の整備、また、世界に誇り得るナショナルサイクルルートの更なる環境向上や国内外への情報発信、さらに、サイクルトレイン・サイクルバスの導入拡大について、官民で連携して取り組んだ。

（７）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、新型コロナウィルス感染症の影響で停止した外国クルーズ船の寄港が2023年から本格的に再開されたが、「観光立国推進基本計画」で掲げられた、2025年までに「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」の目標達成へ向け、2024年度は受入施設の整備や受入促進、港湾周辺の魅力向上等を図る取組を推進した。その結果、訪日クルーズ旅客数は回復途上にあるものの、外国クルーズ船の寄港回数は、感染症の感染拡大前の水準まで回復。また、寄港する港湾数は、感染拡大前よりも４割程度増加した。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化
○訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速
○移動そのものを観光資源とする取組の促進
○手ぶら観光の推進等

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

政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の達成に向けては、成田国際空港をはじめとする全国の空港の機能強化の推進が必要である。

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、空港制限区域における自動運転レベル４の導入に必要となる共通インフラの整備に新規着手したほか、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、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、国、地元自治体、経済界、運営権者等の関係者が一体となった機能強化を進めており、容量拡張を目的として2025年３月から新飛行経路の運用を開始するとともに、運営権者による民間の創意工夫を生かした機能強化として、同月の新国際線保安検査場のオープンなどの第１ターミナルの改修事業を推進した。

中部国際空港については、引き続き第１旅客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時における継続的な空港運用及び空港の完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路事業を推進した。

利用者数2,400万人、滑走路１本での発着回数は国内第１位であ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、二本目の滑走路を2025年３月20日に供用開始した。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、屋久島空港については、首都圏からの直行便の就航による交流人口の更なる拡大等を図るため、それぞれ滑走路延長事業を実施した。

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）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）整備を引き続き実施したほか、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に本格着工した。

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。

（3）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2024年度から概ね５年間程度で取り組むべき施策の方向性等を示す「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会　最終とりまとめ」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、関係機関が連携して国際フィーダー航路網の充実化やポートセールスなどに取り組んだ。この他、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・積替え等を可能にするためのコンテナターミナルの一体利用の推進に向け、横浜港では関係者を集めた意見交換会を立ち上げ、神戸港ポートアイランドでは複数のコンテナターミナル間の構内輸送に係る実証を実施し、各港湾において効率的な集貨に向けた機能強化の取組を進めた。

「創貨」については、これまで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制度が横浜港８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事業で活用されたところであり、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、「競争力強化」の一環として、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、遠隔操作RTG（Rubber Tired Gantry crane：タイヤ式門型クレーン）の導入や、高機能なコンテナターミナルゲートの導入を支援した。さらに、コンテナターミナルゲート前の渋滞解消等を目的としたシステムである「CONPAS」については、2021年４月より横浜港、2024年３月より大阪港、2024年９月より神戸港のそれぞれ一部のターミナルで運用が開始されたほか、東京港や横浜港などの他のターミナルにおいても、導入に向けた検討・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、「港湾技術開発制度」にて７件の技術開発を推進した。

（4）新幹線ネットワークの着実な整備

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、2025年３月に、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」において、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃となることが見込まれるが、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し開業時期を定めることが適切であることなどを内容とする報告書が取りまとめられた。

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、詳細な駅位置・ルートの案を公表した。

九州新幹線（西九州ルート）については、関係者との協議を進めた。

そのほか、幹線鉄道ネットワーク等に関して調査を行ってきており、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた諸課題について、今後の方向性も含め調査・検討を行った。

リニア中央新幹線（品川・名古屋間）については、「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」を通じて、JR東海の対策状況を継続的に確認するとともに、静岡県とJR東海の協議に国土交通省も入って一層の対話を促した。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、関係自治体やJR東海と連携し、環境整備を進めた。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○管制処理容量の拡大
○航空ネットワークの維持・強化
○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

〇空港経営改革の推進
〇国際バルク戦略港湾の機能確保等
〇海上交通サービスの高度化
〇都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化
〇新幹線を活用した荷物運送の促進
〇根幹的な道路網の整備等
〇暫定２車線区間の４車線化等
〇既存の道路ネットワークの有効活用
〇道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策
〇円滑な道路交通等の実現
〇新たな交通管制システム等の確立・導入に向けた検討
〇「開かずの踏切」等の渋滞、交通安全、防災対策等の推進
〇バスタプロジェクトの推進

第２節　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

（１）交通分野関連データのオープンデータ化の推進とサイバーセキュリティ対策

人口減少・少子高齢化に対応し、防災、交通等多様な分野における官民の生産性の向上に向け、政策やビジネスにおけるデータ活用や新サービス創出等を進めることが必要である一方、幅広い施策・制度・手続を所管する国土交通省には膨大な行政情報が蓄積されているが、必ずしも十分に活用されておらず、宝の持ち腐れ状態となっていた。

このため、国土交通省が保有する行政情報を生成AI（LLM（Large Language Models：大規模言語モデル））技術を用いて、機械処理・二次利用可能な「データ」として再構築し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、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（オープン・イノベーション）や政策立案におけるデータ活用（EBPM）等を促進する取組として「Project LINKS」の展開を進めた。

これらの取組にあたり、ユースケースの開発も同時に行っていくことが重要との観点から、具体的な取組の初年度である2024（令和６）年度は無人航空機、地域交通等の先導領域において小規模なPoC（Proof of Concept：実証実験）10件程度を展開し、プロジェクトの有用性を実証した。

併せて、交通分野におけるサイバーセキュリティの確保・強化を図った。

（２）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を支援するとともに、交通事業者や自治体を対象とした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。

（３）利用者の利便性向上や事業者の経営改善等に向けたキャッシュレス化の推進

シームレスな移動の実現による利用者の利便性向上や交通事業者の業務効率化による経営改善、データ活用によるサービスの高度化及び政策立案における精度・品質向上に資する取組として、交通事業者に対し、交通系ICカードのほか、クレジットカード等のタッチ決済、二次元コード等のキャッシュレス決済の導入を支援した。

また、定時運行の確保といった利用者の利便性向上や、現金の管理コストや運転者の負担の軽減といったバス事業者の経営改善に向けて、運賃の支払いに現金を使用しない「完全キャッシュレスバス」の実証運行を行う事業者を2024年８月末に選定し、同年11月以降全国18事業者29路線において運行が行われ、課題や効果を検証した。

（４）「サイバーポート」による生産性向上

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・効率化を図るため、2025年１月にトラッキング機能（海外貨物輸送情報の可視化）を実装した。

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図るため、新たな調査の電子化に着手するとともに、その対象港湾を拡大した。港湾計画から維持管理の一連の情報を電子化することで、港湾インフラ全体の生産性向上を図るため、同年３月に電子化の対象範囲を地方港湾以上の全932港湾へ拡大した。

（５）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策を検討した。
　2024年10月には、商業・法人登記簿謄（抄）本の電子情報取得を可能とするなど、利用者利便の向上に資するシステム改修を行った。

（６）運転免許証の在り方の検討

　警察庁においては、2025年３月24日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等を行った。モバイル運転免許証については、諸外国におけるモバイル運転免許証の制度や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、同庁が整備中の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。

（７）特殊車両通行手続の迅速化に向けた通行確認制度の利用促進等

　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、通行時間帯の条件緩和等について机上検討に基づく実地検証等を実施し、2024年４月より限定的な条件で通行時間帯を前後１時間拡大する等の緩和の試行を開始した。

（８）自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等

　2024年６月に策定した「モビリティ・ロードマップ2024」に基づき、自動運転の社会実装に関する施策を推進した。具体的には、各施策の進捗を確認するとともに、自動運転を含めた新たなモビリティサービスの社会実装を推進するため、移動需要の創出に向けた検討などを行った。また、自動運転車やドローン、自動配送ロボット等の高度な運行の実現に向けて、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定するための識別子である「空間ID」の仕様等を定めたガイドラインを策定した。
　このほか、2024年度において、自動運転移動サービスの全国各地の普及拡大に向け、サービスの導入に向けた地方自治体の取組を支援した。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した。さらに、2024年６月に決定した「デジタルライフライン全国総合整備計画」（デジタルライフライン全国総合整備実現会議決定（2024年６月５日）、デジタル行財政改革会議決定（2024年６月18日）、デジタル社会推進会議決定（2024年６月21日））におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、自動運転サービス支援道に係る取組を開始した。

（９）ドローンによる荷物配送の拡大

　ドローンによる事業化促進のため、2023年12月にレベル3.5飛行制度[18]を導入するとともに、レベル3.5飛行を念頭に置いた多数機同時運航[19]の普及拡大のため、2024年10月に「多数機同時運航の普及拡大に向けたスタディグループ」を新設し、関係者と連携して安全に多数機同時運航を行うための要件の検討等を開始した。また、同年11月には小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会において「空の産業革命に向けたロードマップ2024」を策定した。
　加えて、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、配

18　デジタル技術の活用（機上のカメラによる歩行者等の有無の確認）により補助者や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、ドローンの操縦ライセンスの保有及び保険への加入により道路や鉄道等の横断を伴う飛行を容易とする飛行形態。
19　一人の操縦者による複数のドローンの同時運航。

送サービスの事業化に向けた実証を行った。
さらに、「デジタルライフライン全国総合整備計画」におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、ドローン航路に係る取組を開始した。

(10)「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、2025年の大阪・関西万博における二地点間運航の実現に向けて、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に基づき、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等を進めた。

(11)自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた取組

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、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導した。

(12)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した。

(13)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、2024年度末までに事業基盤強化計画は42件、特定船舶導入計画は78件を認定し、造船業・舶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、船舶産業の生産性向上を図るため、船舶産業のDXに向けたバーチャル・エンジニアリング技術の開発・実証への支援を行った。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への市場歪曲的な融資等を防止するための国際的なルールの改正を検討する特別会合で議論を行う等、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、2024年度末までに11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。さらに、「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。以下「改正海上運送法」という。)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・確保を促進した。

(14)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、強化した気象庁スーパーコンピュータシステム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・台風等の予測精度向上に向けた取組を進めた。このような成果も活用することにより、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５月から府県単位で発表する運用を開始した。

(15)「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月の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」の追補を決定しており、また、国土交通省では「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）」を策定している。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。

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交通ソフトインフラ（MaaS、AIオンデマンド交通等）について、2024年12月にインドネシア・ジャカルタにおいて、インドネシア運輸省との共催で、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「日尼交通ソフトインフラ展開セミナー」を開催した。同セミナーでは、インドネシア運輸省等から交通課題や今後の展望について、日本企業から交通ソフトインフラに関する先進的な技術や取組について発表を行い、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ほか、2024年度は、官民ファンドに関する地方企業向けの説明会などに参加し、JOINの支援施策を知る機会が限られる地方企業へのアプローチを実施した。

なお、JOINの2023年度決算における多額の損失（約799億円の当期純損失）計上を踏まえ、2024年８月にJOINの役割、在り方、経営改善策等について検証・検討を行う有識者委員会を設置し、同年12月に最終報告が取りまとめられた。同月、最終報告を踏まえた経営改善策・改善計画を国土交通省及びJOINにおいて策定・公表するとともに、改善事項への対応状況については、2025年３月に有識者委員会のフォローアップ会合において報告を行い、本会合において、組織体制に係る措置の一部等のすぐに措置できないものを除いて、JOIN及び国土交通省において着実に必要な措置が実施されていることが確認された。

(16) 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）をベースとした当該分野の国際規格化に向け、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、2024年12月にISO31512が正式に発行された。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○交通分野における行政手続のオンライン化等
○国土交通データプラットフォームの構築
○ETC2.0データの活用促進
○道路システムのDXの推進
○航空機の運航に関する航空情報共有基盤の構築
○航空管制システムの高度化
○低速・小型の自動配送ロボットの社会実装
○交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装
○海外の海上交通インフラの高度化に向けた船舶供与、低環境負荷船の普及促進等

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、2024（令和６）年６月、標準的なパレットの規格と運用やその推進方策等についての取りまとめを行った。加えて、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」の利用促進を図るため、「物流情報標準ガイドライン」を活用した輸配送等の取組を支援した。

（２）物流の労働力不足対策の加速等

いわゆる「2024年問題」等への対応のため、2023年６月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、以下の①から③を柱に、抜本的・総合的な対策を講じた。

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的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的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、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、2024年度末までに160を超える団体・事業者において自主行動計画が策定された。さらに、2024年の通常国会で成立した、物流効率化や取引環境の適正化を図るための規制を盛り込んだ「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」（令和６年法律第23号）については、政省令の整備等、円滑な施行に向けた準備を行った。

また、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、「標準的な運賃」の周知・浸透や「ホワイト物流」推進運動を進めるとともに、2024年11月に改組を行ったトラック・物流Gメンの活動による荷主・元請事業者等の監視体制の強化等により、商慣行の見直しも含めた取引環境の適正化等を推進した。

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。また、2023年10月の「物流革新緊急パッケージ」において、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO（Roll-on roll-off）船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させることを目指すとしたことを踏まえ、大型コンテナ導入等に係る支援を行った。

こうした一連の官民での取組の成果等により、現時点では、物流の機能を維持できている。

加えて、2030年度に不足すると予測される輸送力34％の解消をより確かなものとすべく、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するため、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送等の多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に取り組むべく、「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」を2024年11月に取りまとめた。

さらに、物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討するため、2024年10月より「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」を開催した。

再配達率の削減に向けては、2024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。また、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に係る費用を補助するとともに、消費者が物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合に、ポイントが還元される仕組みを社会実装すべく、実証を行った。

また、物流危機への対応や温室効果ガス削減等に向け、新たな物流形態として、道路空間を活用した「自動物流道路」の社会実装に向けた検討の必要性も位置付け、2024年７月に「自動物流道路」の社会実装に向けた検討に係る「中間とりまとめ」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、非接触型ICカードであるPS（Port Security）カードを用いることにより、出入管理のセキュリティを確保しつつ、コンテナターミナルへの来場受付手続等の効率化につながる「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。

港湾における情報セキュリティ対策等の強化を図るため、2024年２月に改正された「港湾運送事業法施行規則」（昭和34年運輸省令第46号）に基づき、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の審査を開始した。また、「サイバーセキュリティ基本法」（平成26年法律第104号）に基づき、平時及びインシデント発生時に港湾管理者等が対応すべき内容等を盛り込んだ「港湾分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン（第２版）」を公表した。さらに、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」（令和６年法律第28号）が2024年５月に成立した（同月公布）。

「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（３）を参照。

「サイバーポート」の取組については、本章第２節（４）を参照。

（４）自動運転等の実現に資するインフラ側からの支援

高速道路において、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等を実施した。

（５）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、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11月には日中韓物流課長級会議を開催し、同年２月の第９回日中韓物流大臣会合で採択された共同声明及び行動計画の進捗状況や、第10回日中韓物流大臣会合に向けた今後のスケジュールについて意見交換を行った。

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・ルートについて実態調査・実証輸送を実施した。

（６）気象データの利活用

交通分野での生産性向上のため、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。また、大容量データを提供可能な気象庁クラウド環境により、気象データの提供を拡大するとともに、気象データの活用事例、利用手順や入手方法等を解説したウェブコンテンツである「気象データ利用ガイド」の内容を充実させた。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○内航フェリー・RORO輸送網の構築
○農林水産物・食品の輸出拡大
○船員の働き方改革の推進、内航海運の取引環境の改善等
○北極海航路の利活用に向けた環境整備
○KS/RA制度[20]における効率的な検査の在り方の検討

20　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

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及び老朽化等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ハード・ソフト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。また、様々な関係者が集積する港湾において気候変動への適応を図るため、すべての関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進した。

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となる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）TEC-FORCEの機能拡充・強化等

TEC-FORCEの機能拡充・強化等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。

令和６年能登半島地震では、半島における山がちな地形特性や地盤隆起等による被災特性がある中、物資輸送の支援活動等を行うTEC-FORCEの被災自治体等への派遣については、熊本地震と比較した場合、活動期間や規模が大幅に増加した。

また、陸海空が連携した物資輸送体制等を確保するため、初めて全国の各地方運輸局等の職員を派遣（広域派遣）し、空港運用支援、支援物資輸送、２次避難における輸送支援等を実施した。

これらの対応等も踏まえ、2024年12月の防災立国推進閣僚会議において、国土交通省における防災対策強化の取組として、「迅速・的確な情報収集・共有・発信」「陸海空が連携した啓開体制、物資輸送の確保」「国交省の資機材等を活用した被災者支援」を行うとともに、これらの取組の実行力向上のための「TEC-FORCE等の災害支援体制・機能の拡充・強化」、計画的・戦略的な「被害を防止・軽減するための施設整備」等に取り組む旨を公表した。

特に「TEC-FORCE等の災害支援体制・機能の拡充・強化」については、高度な専門性を有する多様な主体と一体となった被災地の支援など、新たな体制の整備による官民連携を強化するほか、南海トラフ地震等の大規模災害時の被災自治体支援の強化に向け、TEC-FORCE等の活動の迅速性・安全性・継続性を向上させるための資機材や装備品等を充実・強化することとしている。

道路については、道路啓開計画が未策定となっていた東北・北陸地方で計画を策定するとともに、2024年１月に発生した令和６年能登半島地震や同年９月に発生した豪雨災害を踏まえ、さらなる道路啓開計画の実効性向上を図るため、「道路法等の一部を改正する法律案」を2025年２月に閣議決定し、国会に提出した。

空港については、被災した際、空港管理者が被災自治体等である場合には、応急の災害復旧工事などが十分に実施できないことがあることから、そのような場合であっても空港の機能を適切に維持できるようにするため、国土交通大臣が地方管理空港等の空港管理者に代わって災害復旧工事等を行うことができる規定を盛り込んだ「航空法等の一部を改正する法律案」を2025年３月に閣議決定し、国会に提出した。

鉄道については、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）による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。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の観測機器の順次更新、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あり方検討会」の報告書を踏まえた解説の充実等を実施したほか、新たに整備されている海底地震津波観測網のデータ活用により、津波警報等の更新、津波情報の発表の迅速化や精度向上を図った。また令和６年能登半島地震の継続する地震活動に対して地震情報等を適切に発表するとともに、2024年８月８日の日向灘の地震においては南海トラフ地震臨時情報を適時的確に発表した。

なお、これらの影響範囲の大きい災害において、市町村単位で地方公共団体や関係機関への迅速かつきめ細やかな気象や地震等の解説による支援ができるよう気象庁防災対応支援チーム（JETT）を派遣できる体制強化を図った。

（３）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、大規模災害時に迅速に船舶の活用が可能となるよう、「広域応援部隊進出のための民間フェリー等利用に関する問題検討会」を実施することなどにより、関係者と連携して取組を進めた。

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含むA2-BCP（空港BCP）[21]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、A2-BCPの実効性の強化に向け訓練等を実施した。

また、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」（2022年３月）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）

21　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）。

について周知を行った。さらに、日本政府観光局（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。

（4）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。

（5）「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」を実施した。

また、運輸事業者の防災に対する普及啓発及び運輸事業者の防災意識の更なる向上を図るため、運輸防災マネジメントセミナー、運輸防災ワークショップ等を実施した。

（6）災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等

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A2-BCPに基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携を図り、災害時の対応を行うとともに、A2-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、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、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。また、災害により途絶した場合の迅速な代行輸送を実現するため、BCP策定に向けた関係者の連携促進を図った。

（7）災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

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。

（8）「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。

（9）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。
さらに、「令和６年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」（2024年７月交通政策審議会答申）において、災害時の海上からの円滑な輸送のため、港湾の防災拠点機能の確保等により、災害時の海上支援ネットワークの形成を進めていくことが必要であると示されたところ、これらの取組の推進や港湾施設の応急復旧に係る応急公用負担制度など更なる災害対応力強化に向けた検討を行い、「港湾法等の一部を改正する法律案」を2025年２月に閣議決定し、国会に提出した。

（10）A2-BCP（空港BCP）の実効性の強化等

A2-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、A2-BCPや訓練の見直しを推進した。

（11）災害に強い物流システムの構築

災害時等におけるサプライチェーンの維持、円滑な支援物資の流通確保のため、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、都道府県等の地方公共団体に対して物流事業者等との災害時協力協定の締結・高度化等の促進や、「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」の活用促進に向けた周知を行い、災害時の円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を推進した。

（12）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66％（2023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、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。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○地震発生時の安全な列車の停止
○鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等
○信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用
○無電柱化の推進
○船舶の走錨事故の防止
○港湾における台風時等のコンテナの飛散防止
○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
○緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化
○港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化
○災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築
○老朽化車両・船舶の更新
○新幹線の大規模改修への対応

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）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、新型コロナウイルス感染症対応の経験を踏まえ抜本的に改定された「新型インフルエンザ等政府行動計画」（2024年７月閣議決定）及び「国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画」（2025年３月改定）等に基づき、利用者へのマスク着用の呼びかけ等の公共交通事業者が行う感染予防対策等について情報発信を推進した。

（２）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。

（３）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。また、同答申を踏まえ、2027（令和９）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ており、この計画に基づいて引き続き評価を実施した。

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。特に「運輸事業の安全に関するシンポジウム」については、運輸事業者のみならず広く一般に対象を拡大し、制度の更なる普及啓発を図った。

2022年４月に発生した知床遊覧船事故を受けて取りまとめた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を踏まえ、「改正海上運送法」の施行に向け、政省令等の整備を行い、船員の資質向上に係る制度を導入するとともに、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をはじめ、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設置された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」において、滑走路上における航空機等の衝突防止のための安全・安心対策について議論を重ね、同年６月に中間取りまとめを公表した。

（４）運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

技術革新や社会情勢の変化により複雑化する事故の原因究明に当たっては、事故等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り、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・被害軽減のための安全情報を提供するため、以下の取組を実施した。

運輸安全委員会が発行している「運輸安全委員会ダイジェスト」において、小型旅客船の事故、雪による鉄道事故及び航空機の滑走路等への接触事故に関する過去の事故等調査報告書に基づく分析や事故事例、再発防止策等をまとめた。また、各地方事務所において調査を行った船舶事故等に関して、地域特有のテーマに基づく分析・事故事例、再発防止策等をまとめた「地方版分析集」等も発行し、これらの資料等を活用して関係団体等に対する出前講座を実施した。さらに、スカイレジャー（スポーツ）として普及している超軽量動力機等に係る安全情報のホームページを更新した。

2024年10月には、世界初の鉄道事故調査当局間の枠組みである国際鉄道事故調査フォーラム（RAIIF）を日本主導で立ち上げた。

（５）ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

ドローン、3Dスキャン装置、CTスキャン装置等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に対して高精度なデータを取得するなど、客観的かつ科学的な事故調査を実施した。

（６）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となる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。2024年７月、英国との間で航空の安全に関する相互承認取決めを締結し、整備分野への拡大についても議論を進めた。

（７）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した。

独立行政法人国際協力機構（JICA）による事業への協力として、VTS（Vessel Traffic Service：船舶通航業務）管制官育成研修を実施するとともに、ASEAN地域における小型船舶への情報提供ガイドラインを策定した。

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由々しきものであり、2024年４月に開催されたＧ７交通大臣会合においては、商船への攻撃に対する非難や「拿捕」された船舶及び乗組員の即時解放を要求することに加え、Ｇ７として安全かつ強靱な物流ルートの確保に向けた取組を実施すること等を内容とするＧ７交通大臣宣言が発出された。また、国連安全保障理事会やIMO海上安全委員会等においても、ホーシー派の攻撃に対して断固とした非難等を行った。こうした中、2025年１月、「拿捕」された船舶の乗組員が解放された。

（８）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。また、大阪・関西万博開催に備えて2025年２月に「鉄道テロへの対応ガイドライン」を一部改正し、鉄軌道事業者に対して列車内への危険品持込み規制の内容について利用者に周知するよう指導した。

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からの船舶保安情報の確認、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。

（9）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は、2024年11月に空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議を設置し、検討を進めた。

（10）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）費用の一部助成や治療・看護のための療養施設の設置・運営等を行った。2023年度から、重度後遺障害者（脊髄損傷者）に対して適切な治療・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に向けてモデル事業を行った。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実施した。

このほか、介護者なき後等に備え、引き続き、自動車事故による重度後遺障害者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。

（11）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、以下のとおり、事業における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。

・トラック運送事業については、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設備投資や大型・けん引運転免許取得に対する支援、「ホワイト物流」推進運動や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進
・バス事業及びタクシー事業については、運賃算定手法の見直しや運賃改定手続の迅速化による早期の賃上げの促進のほか、キャッシュレス、配車アプリの導入などのデジタル化による業務効率化・省力化の取組への支援や二種免許取得費用の支援等

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、「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。また、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、担い手確保を推進した。

これらの取組に加え、自動車運送業、自動車整備業、海運業、鉄道事業等では、若くして定年退職する自衛官の再就職を支援するため、各事業者団体と防衛省、国土交通省の３者での申合せの締結を行い、人材確保に取り組んだ。

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ける労働者不足に対応するため、2024年３月に自動車運送業分野及び鉄道分野が特定技能制度の対象分野に新たに追加された。外国人材の早期受入れ開始に向け、分野別協議会の設置や技能評価試験などの体制整備を進めたほか、物流倉庫分野についても対象分野に新たに追加すべく、外国人材受入れの必要性などの整理を進め、関係省庁等と調整を行った。

加えて、技能実習制度に代わり新設された育成就労制度（「出入国管理及び難民認定法及び外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律の一部を改正する法律」（令和６年法律第60号。以下「改正入管法等」という。））の2027年春の施行に向け、交通事業における各分野の外国人材受入れの必要性や育成の在り方などの検討を開始した。

（12）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。操縦士・整備士が航空会社において第一線で活躍するまでには長い時間を要することから、今後の航空需要の増大に対応するためには、中長期的な視点で計画的に操縦士・整備士の養成・確保のための取組を継続する必要がある。

このため、2024年２月に学識経験者及び関係団体等からなる「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を設置し、2025年３月には「最終とりまとめ」を公表した。

また、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、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や保安検査等の空港業務については、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人受入れのボトルネックとならないよう、体制を強化していくことが重要であることから、2023年６月に公表した有識者会議の「中間とりまとめ」を踏まえ、人材確保や処遇改善等に向けた取組を推進したほか、各関係者が行う取組のフォローアップを実施した。

（13）日本人船員の確保

船員不足の深刻化に対応するため、船員の職業安定制度の拡充、船員が快適・安全に働くことができる労働環境の整備に関する規定等を盛り込んだ「船員法等の一部を改正する法律案」を2025年３月に閣議決定し、国会に提出した。

（14）船舶における新技術の開発・導入促進等

DXやGX等の社会ニーズに貢献するため13件の技術開発・実証事業への支援を通じて、内航をはじめとする船舶への新技術の導入促進による船員の労働負担軽減、内航海運の生産性向上等の推進を図った。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の留意
○港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等
○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
○海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上
○滑走路端安全区域（RESA）の整備

第3節　運輸部門における脱炭素化等の加速

（1）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、通常の燃費試験では反映されない省エネ技術を評価する制度を、重量車の2025年度燃費基準（2019年３月策定）に関して、製造事業者等に対し電気自動車等の普及促進のインセンティブを与えるため、電気自動車等を達成判定において評価する制度をそれぞれ策定した。

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、道路の脱炭素化の取組を推進するため、「道路分野の脱炭素化政策集Ver.1.0」を2024（令和６）年12月に策定するとともに、道路管理者協働のもとで脱炭素の取組を進めるために、「道路法等の一部を改正する法律案」を2025年２月に閣議決定し、国会に提出した。

さらに、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。

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実施した。

（2）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、輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、輸送力を強化できるよう施設整備への支援を実施した。2023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12月現在において、認定商品は合計で183品目（158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、RORO船及び内航コンテナ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、新技術を活用したサプライチェーン全体の輸送効率化及び非化石エネルギーへの転換に取り組む場合の補助制度を実施すること等により、物流DX・GXを推進した。

物流施設における省CO2化・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した。これに加え、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（９）を参照。

（３）鉄道分野における脱炭素化

鉄道分野においては、有識者、関係者からなる「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」が2023年５月に取りまとめた「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」に基づき、「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した。

具体的には、エネルギー効率の高い鉄道車両の導入補助制度や税制により促進するとともに、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入等に関する調査・検討に対して支援を行うことにより、鉄道事業者の積極的な取組を後押しした。

また、非電化区間を含む鉄道ネットワーク全体の脱炭素化に向けて、鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の実証や、社会実装を目指す水素燃料電池鉄道車両の安全性を確保するための技術基準の検討を進め、2025年４月制定に向け「鉄道における技術上の基準を定める省令」（平成13年国土交通省令第151号）の改正及びそれに基づく告示の公布を行った。

さらに、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」における知見の共有、協力体制の構築を通じて、鉄道分野の脱炭素化に資する取組を促進した。

（４）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」の認定等を進めた。

具体的な取組として、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・装備品等の環境新技術の国際標準化等に取り組んだ。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、2025年３月末時点で48空港において空港脱炭素化推進計画が策定されており、空港施設・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。

（５）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・神戸港における水素を燃料とする荷役機械の実証事業について手続や機材調達等を進めたほか、メタノールバンカリング拠点の形成に向けた検討会開催による知見の取りまとめ、九州・瀬戸内地域及び大阪湾・瀬戸内地域のLNGバンカリング船などLNGバ

ンカリング拠点の整備、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。また、これらの取組を見える化し港湾のターミナル全体の脱炭素化を促進するため、CNP認証を創設した。さらに、CNPの形成に資する水素等の受入環境整備に向けた取組については、水素等サプライチェーンの構築の促進のため、水素・アンモニア等の受入環境整備に関するガイドライン作成等に取り組んだ。

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、2024年４月に青森港及び酒田港を新たに指定し、2024年９月には秋田港に続いて北九州港で「港湾法」に基づき賃貸借契約を締結した。基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための協議会制度等の創設等を位置付けた、「港湾法等の一部を改正する法律案」を2025年２月に閣議決定し、国会に提出した。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2024年９月に３海域を新たに「準備区域」として整理し、2024年12月には計２海域において発電事業者を選定した。また、浮体式洋上風力発電の大量導入に向けた海上施工や関連船舶に関する諸課題について、官民が連携し、横断的な議論を促進するため、「浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム」を開催し、2024年８月に「海上施工等に関する取組方針」を取りまとめた。加えて、設置や維持管理に必要な関係船舶の需要見通しや求められる性能等の検討等を進めた。排他的経済水域への拡大のための制度的措置として「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2025年３月に閣議決定し、国会に提出した。

（６）船舶の脱炭素化に関する取組

国際海運分野については、IMOにおいて2023年に合意された「2050年頃までに温室効果ガス（GHG）排出ゼロ」等の目標を達成するための新たなルールの策定に向けた検討が進められているところであり、我が国は各国と協力し具体的な条約改正案を提案するなど、燃料GHG強度の段階的な規制やゼロエミッション燃料へのインセンティブ制度等のルール策定の議論の着実な進展に貢献した。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行っており、2024年８月には世界初の商用アンモニア燃料船（タグボート）が竣工した。

また、内航海運分野については、「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」において2040年度の二酸化炭素削減目標を定めるとともに、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、関係省庁と連携して低・脱炭素化を推進した。

造船・舶用工業分野においては、ゼロエミッション船等の国内生産体制の整備を目的とした、環境省との連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」にて、ゼロエミッション船等の建造に必要となるエンジン、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た 。

下記施策は、令和６年度交通施策（第213回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和６（2024）年度交通に関して講じようとする施策」に記載の取組内容に基づき着実に講じた施策。

○次世代自動車の普及等

令和７年度

交通施策

第217回国会（常会）提出

第Ⅲ部　令和7(2025)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、2025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

地域公共交通計画について、モビリティ・データを活用した、無理なく、難しくなく、実のある地域公共交通計画へのアップデートを促進するため、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、「アップデートガイダンス」等の活用や地方公共団体職員等に対する研修など、計画に係るノウハウ面の支援を行うことで、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインの全面展開を図る。

（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。

「アップデートガイダンス」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、ポータルサイト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）「交通空白」の解消に向けた取組

全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消等に向けて、2025（令和7）年度から2027年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、「国土交通省「交通空白」解消本部」と、「「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」を両輪とし、国による総合的な後押しとして、地方運輸局・運輸支局による自治体や交通事業者に対する伴走支援や、パイロット・プロジェクトの推進、民間の技術やサービスの導入、「交通空白」解消に向けた取組の実装のための十分な財政支援など、あらゆるツールを総動員して、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開を図る。

（4）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、まちづくりとも連携した支援を実施する。また、再構築協議会や鉄道事業再構築事業の運用を通じて、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手続の迅速化により、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、配車アプリやキャッシュレス、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。

（５）MaaS等の交通サービスの高度化等に向けた地域交通DXの推進

「交通空白」の解消など「リ・デザイン」の全面展開を進めるため、地域交通分野におけるDXを推進する。具体的には、MaaSや配車アプリ等のデジタル技術を活用した交通サービスの高度化、モビリティ・データの取得環境の構築、データを活用した地域交通の分析や最適化、ビジネスプロセス改革等を通じた事業生産性の向上など、地域交通におけるデジタル技術の活用を一体的に進めるため、ベストプラクティス創出や標準化の推進等を行う。

MaaSについては、鉄道やバスなど主要な一次交通及び二次交通だけでなく、AIオンデマンド交通やシェアサイクル等のラストワンマイルを担う新しいモビリティサービスも含めた、地域の交通サービスを広域に横断・統合したマルチモーダルかつシームレスな地域交通の実現を支援する。また、MaaSから取得可能なモード横断的な利用データの活用や、MaaSを活用した交通施策の実施など、サービス面以外も含めた地域一体となったMaaSの取組を支援する。

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（３）を参照。

（６）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、社会全体の取組として、鉄道利用の時間的・空間的な分散・平準化を促すために必要な施策の検討を引き続き行う。

（７）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

タクシーと日本版ライドシェアに共通する繁忙需要に対応した新たな運賃・料金制度を導入することで、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。全国での「交通空白」の解消に向け、公共ライドシェア・日本版ライドシェアの活用を推進する。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

○効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現
○過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保
○地域公共交通の持続可能な運行確保支援
○離島航路・離島航空路の維持・確保支援
○超小型モビリティの普及
○レンタカーの活用

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

（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、市町村における計画作成や適切な見直しを促進するデータや情報の提供の充実化等を図るとともに、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）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、地域公共交通再構築事業、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、地域交通の利便性、持続可能性の向上のための取組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。

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。

（３）自転車の活用の推進

シェアサイクルの普及やサイクルトレインの導入等のモビリティ環境の変化、インバウンドの回復やサイクルツーリズムの拡大等を踏まえ、また、自転車ネットワークの整備を一層加速し、自転車の活用を推進するため、新たな自転車活用推進計画について検討を行う。

（４）「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ため、「都市再生特別措置法」等に基づき、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措置を講ずる等、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援する。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

○鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等
○賑わいのある道路空間の構築
○スマートシティの創出・全国展開

第３節　交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

（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、現行の整備目標は、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、2024年５月から高齢者・障害当事者団体や有識者等が参画する検討会を開始したところであり、現行整備目標の達成状況や社会経済情勢の変化、高齢者・障害当事者団体や有識者等からいただいたご意見を踏まえて検討を行っていく。

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。

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。

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

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

○ホームドアの整備と安全対策の推進
○視覚障害者からの駅ホームの転落原因の情報提供
○鉄道施設のバリアフリー化の加速
○「心のバリアフリー」などの強化
○新幹線における車椅子用フリースペースの導入等
○子育てにやさしい移動支援に関する取組
○ICTを活用したスマートフォン等での情報提供環境の構築

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、車両等における無料公衆無線LAN環境整備、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旅行者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。

（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、公共交通機関だけでなく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観光コンテンツへの接続をシームレス化するMaaSにより観光地における二次交通の高度化を図り、「観光の足」確保による旅行者の移動・周遊の利便性を向上させる取組や、キャッシュレス決済の導入、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、本章本節（1）を参照。

（3）旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大を図るため、グランドハンドリングや保安検査等の空港業務の人材確保や処遇改善等に向けた取組を推進し、地方空港等の受入環境の整備を支援する。加えて、航空燃料の安定的な供給に向け、2024年７月に取りまとめた行動計画に基づき取組を進めることで、地方空港等の国際線の充実を図る。

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を確保し周遊を促進するための二次交通実証実験など、交通アクセスの充実等の取組を推進する。

（４）「FAST TRAVEL」、空港業務DXの推進

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、空港業務の省力化・自動化に向け、自動運転レベル４の実現に向けた取組を進めるとともに、国内空港への導入拡大に向けた検討や、共通インフラ及び運用ルールの改良・改善の検討を行う。加えて、空港業務の技術開発・実装を進めるべく、各空港業務について、技術開発・実装のロードマップを検討するとともに、手荷物輸送作業の生産性向上に向けた検討など空港業務のDX化を進める。

（５）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」の更なる周知を行い、より一層の活用を促すこと等により、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。

（６）地方創生・観光を加速する拠点となる「道の駅」の整備

「道の駅」が地方創生・観光を加速する拠点となり、「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に、まちの魅力を高める「まちぐるみ」の取組を推進する。

（７）サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムの推進に向けて、サイクリング環境の整備に関する国内外の好事例の収集を行うほか、ナショナルサイクルルートの更なる環境向上や国内外への情報発信、新たなルートの検討を行う。

（８）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」で掲げられた、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」の目標達成へ向け、クルーズ船の船型や寄港地の多様化に対応した受入環境整備を行う。具体的には、旅客を円滑かつ安全に受け入れるための港湾施設の改良や二次交通利用のピークシフトに資する港湾周辺観光コンテンツの充実等を推進するとともに、多様なクルーズ船が寄港する地域等の二次交通の強化を目的とした協議体の設立・活用を後押しする等の新たな取組を推進する。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

〇ビジネスジェットの利用環境改善
〇訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速
〇手ぶら観光の推進等

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する。

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、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、地元自治体、経済界、運営権者等の関係者と連携して2025年３月に開始した新飛行経路の着実な運用を進める。また、運営権者においても、引き続き、民間の創意工夫を生かした機能強化を推進し、国際線商業エリアの拡張等の第１ターミナル改修事業などを進める。

中部国際空港については、引き続き第１ターミナル改修事業や現滑走路の大規模補修時における継続的な空港運用及び空港の完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路事業を推進する。

福岡空港の更なる処理能力の向上に向けては進入方式の高度化が必要であり、今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討する。

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、屋久島空港については、首都圏からの直行便の就航による交流人口の更なる拡大等を図るため、それぞれ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）航空ネットワークの維持・強化

ビジネス需要の減少や燃料費・機材費の上昇など、事業環境の構造的な変化により、国内線事業は厳しい状況となっていることを踏まえ、需要回復後の成長投資を下支えする観点やインバウンドの地方誘客を促進する観点からも、航空ネットワークの維持・強化に向けて、引き続き航空会社への公租公課の軽減等の必要な支援を実施する。また、航空・空港関係事業者が実施する人材の確保等に向けた支援を実施する。

（３）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、新空港線（矢口渡～京急蒲田）の事業化に向けた取組、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、JR東日本羽田空港アクセス線及び京急空港線引上線の鉄道基盤施設（トンネル躯体等）整備を引き続き実施する。
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。

（４）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　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いて、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・積替え等に関する実証事業を通じて課題を検証し、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、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善につながる新たな技術開発を推進するとともに、コンテナターミナルゲート前の混雑解消等を目的としたシステムである「CONPAS」の導入やゲートの高度化に対する取組への支援、また、遠隔操作RTGの導入に対する支援を行うなど、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進する。
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。

（５）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、沿線自治体等の関係者の理解と協力を得て、着実な整備に努める。
未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、一日も早い全線開業に向けて、沿線自治体等の理解を得られるよう、鉄道・運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取り組む。
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積み重ねることが重要と考えており、今後も関係者との協議を引き続き進める。
そのほか、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた諸課題について、方向性も含め調査・検討に取り組む。
リニア中央新幹線（品川・名古屋間）については、「リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議」を通じて、事業主体であるJR東海の対策状況を継続的に確認するとともに、引き続き、静岡県とJR東海の協議に国土交通省も入って一層の対話を促す。また、名古屋・大阪間も含め、関係自治体やJR東海と連携し、環境整備を進める。

（６）新たな交通管制システム等の確立・導入

安全で円滑な交通環境の実現のため、民間プローブ情報を活用した信号制御を行う新たな交通管

制システムの構築について引き続き検討を進める。また、運転支援の高度化・自動運転への活用に向け、2024年度に構築した交通規制情報収集・管理システムを運用し、交通規制情報のデータ精度向上を図る。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

〇管制処理容量の拡大
〇空港経営改革の推進
〇国際バルク戦略港湾の機能確保等
〇海上交通サービスの高度化
〇都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化
〇新幹線を活用した荷物運送の促進
〇根幹的な道路網の整備等
〇暫定２車線区間の４車線化等
〇既存の道路ネットワークの有効活用
〇道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策
〇円滑な道路交通等の実現
〇「開かずの踏切」等の渋滞、交通安全、防災対策等の推進
〇バスタプロジェクトの推進

第２節　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

（１）交通分野のオープンデータ化の推進とサイバーセキュリティ対策

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。

Project LINKSの取組の初年度の2024（令和６）年度は、小規模なPoC10件程度のユースケースを展開しプロジェクトの有用性を実証した。2025年度は取組を拡充し20件程度のユースケースの実証に取り組み、課題検証を通じ社会実装に向け段階的に取組を推進する。その中で、2025年度は交通分野に関する取組として見込む事項の一つとして、バスやタクシー、公共ライドシェアといった様々な交通サービスの実施主体が国土交通省へ提出する情報（車両数、運行区域、運行主体、運行実績等）や、地方自治体が策定する「地域公共交通計画」等の政策ドキュメントを収集し、データ分析可能な状態に再構築することで、地域交通政策の立案に活用する取組を進める。

併せて、交通分野におけるサイバーセキュリティの更なる強化を図るため、国土交通省におけるサイバーセキュリティ人材の確保・育成に取り組むと共に、交通ISAC等を通じた官民連携の強化を進める。

（２）交通情報へのアクセシビリティ向上とデータ活用のための基盤づくり

バス情報等の標準フォーマットである「GTFS」シリーズは、経路検索サービスに必要なデータとして、交通サービスへのアクセスを向上させるだけでなく、地域交通のデータ分析やサービス間連携等にも利用可能な基盤的データである。国内におけるGTFSのデータ整備を推進するため、標準仕様のアップデートやデマンド交通へ対応するための技術開発、GTFSを活用したデータ分析技術の開発等に取り組む。そのほか、モビリティ・データの標準化やデジタル・チケッティングの連携推進など、デジタル活用のベストプラクティス創出と標準化の取組である地域交通DXを推進する。

（３）利用者の利便性向上や事業者の経営改善等に向けたキャッシュレス化の推進

シームレスな移動の実現による利用者の利便性向上や交通事業者の業務効率化による経営改善、データ活用によるサービスの高度化及び運行計画策定における精度・実現性向上に資する取組として、交通事業者に対し、交通系ICカードのほか、クレジットカード等のタッチ決済、二次元コード、顔認証等のキャッシュレス決済の導入について引き続き推進する。

また、定時運行の確保といった利用者の利便性向上や、現金の管理コストや運転者の負担の軽減といったバス事業者の経営改善に向けて、2024年度の完全キャッシュレスバスの実証運行の結果を踏まえつつ、完全キャッシュレスバスの更なる推進を図る。

（４）「サイバーポート」による生産性向上

「サイバーポート」について、港湾物流分野では、利用者の利便性向上に資するトラッキング機能（海外貨物輸送情報の可視化）の拡充等を図る。

さらに、港湾管理分野では、クルーズ船予約機能の構築等を行い、港湾インフラ分野では、他システムとの連携機能高度化等を進める。引き続き、各分野の機能改善や利用の拡大を進めるとともに、相互のデータ連携により港湾全体の生産性向上を図る。

（５）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、OSSの対象に二輪の小型自動車に係る継続検査等の手続を追加するとともに、二輪の軽自動車に係る新車の使用届出等の手続を追加する。

（６）運転免許証の在り方の検討

警察庁は、モバイル運転免許証について、引き続きデジタル庁と連携しつつ、同庁が整備中の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検討を行う。

（７）自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等

自動運転を含めた新たなモビリティサービスの社会実装を推進するため「モビリティ・ロードマップ2025」として取りまとめた施策の進捗を確認するとともに、需要の創出とモビリティサービスの効率化を一体的に行う取組を進め、着実に社会実装を推進する。また、自動運転車やドローン、自動配送ロボット等の高度な運行の実現に向けて、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定するための識別子である「空間ID」の普及を進める。

このほか、2025年度において、自動運転移動サービスの全国各地の普及拡大に向け、サービスの導入に向けた地方自治体の取組を支援する。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、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」におけるアーリーハーベストプロジェクトとして取組を進めているところ、その取組を踏まえて共通の仕様、規格等を示すガイドライン等の策定を進める。

（８）ドローンによる荷物配送の拡大

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、ドローンのより高度かつ高密度な運航を実現するためのドローンの運航管理システム（UTM（UAS Traffic Management））の段階的導入や多数機同時運航の普及拡大に向けた取組、飛行許可・承認の審査手続の迅速化等の環境整備を進める。この他、「空の産業革命に向けたロードマップ2024」に沿っ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、地域の物流網の維持・確保を目的としたドローンのラストワンマイル配送における配送拠点整備の支援等を行うとともに、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の配送サービスの事業化に向けた実証を継続し、「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、ドローン航路については、「デジタルライフライン全国総合整備計画」におけるアーリーハーベストプロジェクトとして取組を進めているところ、その結果も踏まえ、全国展開に向けた「ロードマップ」及びサービス実装に必要な「ガイドライン」を2025年春頃に策定し、全国整備に向けた取組を着実に実行していく。

（９）「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、大阪・関西万博以降の運航拡大に向けて、引き続き安全性の審査を実施するとともに、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備等を進める。

（10）自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた取組

2024年６月に設置した「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、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することにより、2030年頃までの本格的な自動運航船の商用運航の実現を目指す。

(11) 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、船舶産業のDXを引き続き推進するため、機械やロボットにより船舶等の複雑な製造工程を自動化するDXオートメーション技術の開発・実証を支援する。また、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。

(12) 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や気象研究の強化を実施し、線状降水帯・台風等の予測精度向上に向けた取組を進める。

(13)「インフラシステム海外展開戦略2030」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開

国際社会は、気候変動等の地球規模課題の深刻化、自由で開かれた国際秩序への挑戦と分断リスクの深刻化、世界各地での人道危機等といった複合的危機に直面しており、カントリーリスクをはじめとする投資環境や事業環境に関するリスクやサプライチェーン途絶といった経済安全保障上のリスクが増加している。

このような状況を踏まえ、2024年12月には、政府全体のインフラシステム海外展開の方向性を示した「インフラシステム海外展開戦略2030」が策定され、政府全体で「質の高いインフラシステム」の海外展開に取り組むこととしている。

各分野における上流からの案件形成等、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O&Mの技術やノウハウについては、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[22]、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。

重要物資等のサプライチェーンの強靱化は喫緊の課題であり、上流から下流まで民間主導の案件形成を積極的に推進するとともに、先進国を含む地域間の連結性向上（陸路、海路、デジタル等）等に必要なインフラの整備等を面的に支援する。

気候変動分野においては、主要国や国際機関等と連携しながら、SAFの供給・利用拡大、ゼロ

22　PLATEAU（プラトー）は、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化への取組を進め、社会に新たな価値をもたらすことや地域の課題を解決することを目指す施策名。

エミッション船の技術開発やCNPの形成推進等に取り組むことにより、交通運輸分野における脱炭素化を推進する。また、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。

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。また、有識者委員会の最終報告を踏まえた改善策のうち、JOINにおいて投資ファンド出身者を一定数確保することなどの組織体制に係る措置や支援案件の第三者評価の実施などすぐに措置できないとした改善策に一層取り組む。

（14）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

2024年12月に正式に発行された「JSA-S1004」をベースとした国際規格：ISO31512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。

（15）国際民間航空機関（ICAO）を通じた国際連携強化

我が国は、2025年11月に実施予定の理事会議長選挙の候補者として、ICAO日本政府代表部特命全権大使の大沼俊之氏（元 国土交通省航空局次長）を擁立しており、大沼氏の議長就任を通じ、我が国の航空行政の知見の国際社会への還元、環境問題などの国際的課題に関する議論への貢献を更に加速させ、国際機関及び諸外国との一層の連携強化に取り組む。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

○交通分野における行政手続のオンライン化等
○国土交通データプラットフォームの構築
○ETC2.0データの活用促進
○道路システムのDXの推進
○特殊車両通行手続の迅速化に向けた通行確認制度の利用促進等
○航空機の運航に関する航空情報共有基盤の構築
○航空管制システムの高度化
○低速・小型の自動配送ロボットの社会実装
○鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討
○交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装
○海外の海上交通インフラの高度化に向けた船舶供与、低環境負荷船の普及促進等

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、物流拠点間の幹線輸送における自動運転トラックによるピストン輸送の実証や、自動運転車両の活用に資する物流拠点の整備・最適化を後押しするほか、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、物流分野における機械化・デジタル化を促進する。さらに、物流標準化実現を推進するため、標準仕様パレットの導入に係る設備改修や、標準仕様パレットの効果的な活用を図る取組を支援する。加えて、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」を活用した共同輸配送等の取組を支援する。

（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」や「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容を柱に、政府一丸となって、抜本的・総合的な対策を進めているところであり、引き続き、2030年度に不足が見込まれる輸送力を補うことを目指し、取組の一層の強化を図っていく。

また、2024年５月に成立し、2025年４月施行となる物流の生産性向上や取引環境の適正化を図るための規制を盛り込んだ「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」については、改正内容の周知・徹底を行っていく。さらに、2025年３月の関係閣僚会議において、総理から、輸送力不足が年々深刻化する2030年までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「中長期計画」の見直しを反映した「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始するよう指示があったところであり、この検討の中で、更なる施策についても具体化を図っていく。

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「ホワイト物流」推進運動を進めるとともに、2024年11月に改組を行ったトラック・物流Gメンの活動による荷主・元請事業者等の監視体制の強化等、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。加えて、ドライバーの賃金を低下させる要因の一つとも考えられる多重取引構造の是正に向けては、同年８月に立ち上げた「トラック運送業における多重下請構造検討会」において、過度な多重取引構造の是正に向けた対応策を検討していく。

併せて、「物流総合効率化法」に基づき、荷主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。また、2023年10月の「物流革新緊急パッケージ」において、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させることを目指すとしたことを踏まえ、大型コンテナ導入等に係る支援を行う。

また、更なる物流の革新と持続的成長に向けて、2030年度に不足する輸送力34％の解消をより確かなものとすべく、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するため、2024年11月に取りまとめた「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」を踏まえ、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送等の多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進に取り組む。

加えて、2024年度に開催した「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」における、地域全体の

産業インフラでもある物流拠点が直面している課題や今後の方向性や支援策に関する議論を踏まえ、物流拠点の整備に係る国の方針策定等、基幹物流拠点の整備に係る関与・支援、公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援について検討していくこととしている。

再配達率の削減に向けては、消費者の更なる行動変容に向けて、宅配ロッカー等の多様な受取方法などの普及促進のための実証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。

また、物流危機への対応や温室効果ガス削減等に向け、新たな物流形態として、道路空間を活用した「自動物流道路」の社会実装に向け、2024年７月に「自動物流道路」の社会実装に向けた検討に係る「中間とりまとめ」を行った。2027年度までの社会実験の実施、2030年代半ばまでの第１期区間での運用開始等に向け、事業スキーム・社会実験の実施方針を含め、「最終とりまとめ」に向けた取組を推進する。

（３）強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

港湾において、非接触型ICカードであるPSカードを用いることにより、出入管理のセキュリティを確保しつつ、コンテナターミナルへの来場受付手続等の効率化につながる「CONPAS」の導入を推進するほか、強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、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等として、2024年５月に成立した「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」の運用開始に向け、関係者との丁寧なコミュニケーションを図るとともに、周知広報を行う。また、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上に係る訓練、コンテナターミナルにおいてコンテナの一元的管理を行うターミナルオペレーションシステムの脆弱性診断の実施等を通じ、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（４）を参照。

「サイバーポート」の取組については、本章第２節（４）を参照。

（４）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。

（５）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、「海技人材の確保のあり方に関する検討会」で示された快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入等の対応策の具体化、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、運賃・用船料の実態調査及び当該調査結果を踏まえた運賃・用船料の「標準的な考え方」の検討並びにそれらの横展開等を行う。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

○自動運転等の実現に資するインフラ側からの支援

〇内航フェリー・RORO輸送網の構築
〇農林水産物・食品の輸出拡大
〇気象データの利活用
〇北極海航路の利活用に向けた環境整備
〇KS/RA制度における効率的な検査の在り方の検討

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及び老朽化等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ハード・ソフトを組み合わせた対策を促進する。

また、令和６年能登半島地震や最新の地震被害想定等を踏まえ、大規模災害時の緊急物資輸送等の海上支援ネットワークの形成のための防災拠点機能の確保や幹線物流機能の維持のため、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、様々な関係者が集積する港湾において気候変動への適応を図るため、すべての関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。「協働防護」の推進に当たっては、気候変動に対する共通の目標等を定める「協働防護計画」作成のための港湾管理者への補助や一定の基準を満たす民有護岸の嵩上げ等に対する固定資産税の特例措置をはじめとした支援を行う。

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、2025年度中の補強完了を目標に、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となる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）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、近年、頻発化・激甚化する豪雨災害について、貨物鉄道ネットワークも含め適切に対応するため、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。

（3）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、高度な専門性を有する多様な主体と一体となった被災地の支援など、新たな体制の整備による官民連携の強化、隊員に必要となる知識や技能の維持・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向上するため「道路法等の一部を改正する法律（令和７年法律第22号。以下「改正道路法」という。)」等に基づき、2025年度内に、法定協議会での協議を経た上で、地方整備局単位の道路啓開計画を策定する。

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、整備が進められている海底地震津波観測網のデータ活用を進める等により緊急地震速報や津波警報等の適時的確な提供等を推進する。また、迅速かつきめ細やかな気象や地震等の解説を行うJETTの体制等の強化を推進する。

（4）災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等

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A2-BCPに基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携を図り、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等によるA2-BCPの実効性の強化に努める。

貨物鉄道については、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するとともに、豪雨等の災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について事前防災対策を推進するなど輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークの構築を進める。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。

（5）災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

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。

（6）「道の駅」の防災機能の強化

地震・津波等の災害発生時に広域的な復旧・復興活動拠点や地域の避難場所となる「道の駅」を防災拠点として位置づけ、その強化を図るとともに、災害時にも活用可能なAIカメラや高付加価値コンテナ等の設置、BCPの策定等、災害対応の体制構築を推進する。

（7）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。

さらに、「令和６年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」（2024年７月交通政策審議会答申）を踏まえ、災害時の海上支援ネットワークの形成のための防災拠点機能の確保や、各港湾における災害対応力の向上を図るため、「港湾法等の一部を改正する法律案」の2025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。

（８）A2-BCP（空港BCP）の実効性の強化等

将来的には、全国95空港において、被災地の空港の機能が停止又は低下した際に近隣の空港が代替空港としての役割を担う広域的な地域防災の拠点化を推進するため、A2-BCPに他空港との連携に関する計画を導入することを検討する。

（９）災害に強い物流システムの構築

災害時等におけるサプライチェーンの維持、円滑な支援物資の流通確保のため、物流施設における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、地方公共団体と物流事業者等が連携して取り組む支援物資輸送訓練に対する支援等による円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を推進する。

（10）交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

高度経済成長期に集中的に整備されたインフラの老朽化の進行、八潮市における道路陥没事故を受けた老朽化に対する懸念の高まり等を踏まえ、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的確にメンテナンスを行う体制の確保、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加速する。

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、高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設の老朽化が進行するなか、港湾施設が将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全型インフラメンテナンスを促進するため、自然環境条件の変動の影響を勘案しながらも効率的で持続可能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・改良を推進するとともに、地域鉄道において、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、検査業務体制の再構築を推進する。

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。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

〇地震発生時の安全な列車の停止
〇信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用
〇無電柱化の推進
〇船舶の走錨事故の防止
〇港湾における台風時等のコンテナの飛散防止
〇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
〇避難誘導のための多言語による適切な情報発信等
〇主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保
〇緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化
〇「運輸防災マネジメント」の推進
〇港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化
〇災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築
〇老朽化車両・船舶の更新
〇新幹線の大規模改修への対応

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）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、新型コロナウイルス感染症対応の経験を踏まえ抜本的に改定された「新型インフルエンザ等政府行動計画」（2024年７月閣議決定）及び「国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画」（2025年３月改定）等に基づき、利用者へのマスク着用の呼びかけ等の公共交通事業者が行う感染予防対策等について、情報発信を推進していく。

（２）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。

（３）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、低速でも作動する車線逸脱防止制御装置等の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。また、ASV技術の機能について正しい理解と利用を促進するため、Webサイト「Drive Safe!」等を活用した周知・啓発を図る。さらに、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。

（４）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。

2022（令和４）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、利用者が安心して乗船できるよう、「改正海上運送法」の施行に向け、政省令等の整備を行い、安全統括管理者及び運航管理者の試験制度を開始するとともに、改良型救命いかだ等の旅客船への搭載義務化を実施するなど、「旅客船の総合的な安全・安心対策」の内容を着実に実行し、その進捗のフォローアップを行っていくことにより、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」の中間取りまとめを踏まえ、滑走路誤進入に係る安全・安心対策を着実に講じていく。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、必要な安全・安心対策を講じる。

（５）運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

技術革新や社会情勢の変化により複雑化する事故の原因究明に当たって、新技術の導入への対応や事故等の解析力の強化を図るほか、効果的な再発防止策の提言や「運輸安全委員会ダイジェスト」の発行、「ヒューマンファクター」の要素による事故等調査報告書の分類など、事故等調査結果のストックを活用した事故等防止・被害軽減のための安全情報の提供に取り組む。

また、2024年10月に日本主導で立ち上げた世界初の鉄道事故調査当局間の枠組みであるRAIIFは、2025年10月にも開催が予定されており、日本も幹事国として参加することとしている。

（6）ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

安全への社会的関心が高まる中、事故等防止・被害軽減へのさらなる貢献のため、ドローン、3Dスキャン装置、CTスキャン装置等のハードウェアやデータ解析等のソフトウェアの高性能な機材等を駆使し、より精緻な事故調査に向けた事故調査手法の高度化を図る。

（7）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等を踏まえ、我が国の整備事業者が外国からの認定取得に必要となる手続を簡素化する航空安全に関する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。特に2024年７月に航空の安全に関する相互承認取決めを締結した英国については、整備分野への拡大に向けた議論をより一層推進する。

（8）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AIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）航路標識への転換及び活用並びに既存の航行援助施設の再評価のための調査を行うとともに、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。

（9）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４月からの大阪・関西万博や2027年３月の国際園芸博覧会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。また、大阪・関西万博開催中の利用者の安全確保に向け、「鉄道テロへの対応ガイドライン」の一部改正に係る列車内への危険品持ち込み規制について、国土交通省においても鉄軌道事業者と連携し利用者への周知の取組を更に推進する。

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からの船舶保安情報の確認、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。

（10）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、千葉療護センターのリニューアルなど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。

（11）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・省力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「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。

加えて、航空分野、港湾運送業、造船業では、若くして定年退職する自衛官の再就職を支援するため、各事業者団体と防衛省、国土交通省の３者での申合せの締結を行い、人材確保に取り組む。

このほか、特定技能制度の造船・舶用工業分野、自動車整備分野、航空分野、自動車運送業分野、鉄道分野における更なる外国人材の活用・適正な受入れに向け、試験実施国拡大の検討や分野別協議会を通じた広報・啓発などに取り組むほか、物流倉庫分野についても対象分野に新たに追加すべく、有識者の意見等を踏まえつつ関係省庁等と連携し分野追加に向けた調整を進める。

また、技能実習制度に代わり新設された育成就労制度（「改正入管法等」）の2027年春頃の施行に向け、交通事業における各分野の外国人材受入れの必要性や育成の在り方などの検討を進める。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、制度適切な運用開始に向けた取組を進める。

（12）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、航空業界における女性活躍推進に向けた検討、航空身体検査医の確保に向けた取組の推進等、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、若年層の関心を高める戦略的な広報活動の推進、リソースの有効活用等に資する資格や養成に係る制度の見直し等、必要な整備士の養成・確保に向けた各種取組を進めていく。

グランドハンドリングや保安検査等の空港業務については、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、空港ごとの合同説明会の開催や共用休憩室の整備等の空港業務の人材確保や処遇改善等に向けた取組を官民一体となって推進する。

（13）日本人船員の確保

「海技人材の確保のあり方に関する検討会中間とりまとめ」（2024年12月）等を踏まえ、船員の職業安定制度の拡充、船員が快適・安全に働くことができる労働環境の整備等を図ることとした、「船員法等の一部を改正する法律案」の2025年４月の成立を受け、同法案によって創設される制度の施行に向けて政省令等の整備を進めていく。

（14）船舶における新技術の開発・導入促進等

引き続き、DXやGX等の社会ニーズに貢献するための技術開発・実証事業への支援を通じて、内航をはじめとする船舶への新技術の導入促進による船員の労働負担軽減、内航海運の生産性向上等の推進を図る。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。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

○地域公共事業者が講じる衛生対策等の留意
○港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等
○海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上
○滑走路端安全区域（RESA）の整備
○航空保安の強化等

第３節　運輸部門における脱炭素化等の加速

（１）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、通常の燃費試験では反映されない省エネルギー技術の個別の評価方法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、2024（令和６）年12月に策定した「道路分野の脱炭素化政策集Ver.1.0」や、2025年４月に公布された「改正道路法」をふまえ、道路管理者協働のもとで脱炭素の取組を進める。

さらに、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。

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。

（２）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。さらに、地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が協働した新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組支援も実施する。

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、新技術を活用したサプライチェーン全体の輸送効率化及び非化石エネルギーへの転換に取り組む場合の補助制度を継続すること等により、物流DX・GXをより一層推進しトラック輸送の効率化・脱炭素化を図る。

物流施設における省CO2化・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水素・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。

ドローン物流の取組については、第２章第２節（８）を参照。

（３）鉄道分野における脱炭素化

鉄道分野においては、有識者・関係者からなる「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」が2023年５月に取りまとめた「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」に基づき、「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。

具体的には、エネルギー効率の高い鉄道車両の導入や、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入等を促進するほか、非電化区間を含む鉄道ネットワーク全体の脱炭素化を図るため、水素燃料電池鉄道車両の社会実装に向けた技術基準の整備や、鉄道車両へのバイオディーゼル燃料の導入に向けた取組を進める。

また、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」における知見の共有、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。

（４）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、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・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。

（５）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、水素を燃料とする荷役機械に関する現地実証及びガイドラインの作成、LNGバンカリング拠点の整備、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、CNP認証を2025年度から運用開始し、港湾のターミナル全体の取組を促進する。また、水素・アンモニア等の受入環境の整備のため、港湾脱炭素化推進計画の内容を港湾管理者や民間事業者が港湾計画や事業計画に具体化させる際の一助となるガイドライン作成を進める。

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とともにブルーカーボンに由来するカーボン・クレジットの企業による更なる活用等に向けた検討を進める。

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。また、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とともに、運用の効率化を図る。さらに、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。

（６）船舶の脱炭素化に関する取組

IMOにおいて2023年に合意した「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の国際海運のGHG削減目標を達成するための新たな国際ルールの策定に向けた検討が進められているところ、2025年春の条約承認・同年秋の条約採択を目指し、引き続き各国と協力して合意形成を図り、IMOにおける議論に貢献する。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、大型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。

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省エネルギー格付制度の運用等、関係省庁と連携して一層の低・脱炭素化を推進する。

さらに、造船・舶用工業分野においては、ゼロエミッション船等の国内生産体制の整備を目的とした、環境省との連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」を引き続き実施する。これにより、ゼロエミッション船等の建造に必要となるエンジン、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を推進していく。

下記施策は、令和６年度交通の動向（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅱ部令和６（2024）年度交通に関して講じた施策」に記載の取組内容を引き続き講じようとする施策。

〇次世代自動車の普及等