

令和7年度  
交通の動向

令和8年度  
交通施策

第221回国会（特別会）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7（2025）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8（2026）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 7 (2025) 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	7
第 2 章 輸送量及び交通事業等の動向	10
第 1 節 輸送量の動向	10
(1) 国内旅客輸送	10
(2) 国内貨物輸送	14
(3) 国際旅客輸送	16
(4) 国際貨物輸送	17
第 2 節 交通事業等の動向	18
(1) 交通事業の事業規模	18
(2) 交通事業の就業者数	20
(3) 公共交通機関のバリアフリー化	22
(4) 交通事業等の環境への影響	25
(5) 大規模災害による交通への被害	27
第 3 章 各交通モードの動向	28
第 1 節 道路交通の動向	28
(1) 道路ネットワーク	28
(2) 自動車運送事業等の概況	29
(3) バス事業	32
(4) タクシー事業	37
(5) トラック輸送	38
第 2 節 鉄道輸送の動向	41
(1) 鉄道事業の概況	41
(2) 幹線鉄道	43
(3) 都市鉄道	46
(4) 地方の鉄道路線・LRT	49
(5) 貨物鉄道	50

第3節 海上輸送の動向	52
(1) 海上交通ネットワーク	52
(2) 海事産業の概況	56
(3) 外航	56
(4) 内航	59
第4節 航空輸送の動向	63
(1) 航空ネットワーク	63
(2) 航空運送事業等の概況	69
(3) 国際航空	69
(4) 国内航空	72
コラム 昭和元年からの100年の交通の歩み	74

## 第Ⅱ部 令和7（2025）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、生活に必要な交通の維持・確保	83
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	83
(1)	「交通空白」の解消に向けた取組	83
(2)	地域公共交通事業の基盤強化	84
(3)	交通サービスの高度化等に向けた地域交通DXの推進	84
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	86
(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	86
(2)	地域における交通のベストミックスの実現	86
(3)	自転車の活用の推進	86
(4)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出	86
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	88
(1)	バリアフリー整備目標等の着実な実現	88
第4節	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	89
(1)	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	89
(2)	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等	89
(3)	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大	89
(4)	「FAST TRAVEL」、空港業務DXの推進	89
(5)	移動そのものを観光資源とする取組の促進	90
(6)	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	90
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	91
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	91
(1)	我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充	91
(2)	航空ネットワークの維持・強化	91
(3)	国際拠点空港へのアクセス改善等	92
(4)	国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進	92
(5)	新幹線ネットワークの着実な整備	92
第2節	交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	94
(1)	交通分野のオープンデータ化の推進	94
(2)	交通分野のサイバーセキュリティ対策	94
(3)	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	94
(4)	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	94
(5)	「サイバーポート」による生産性向上	95

(6) 自動車保有関係手続のワンストップサービス (OSS) の推進	95
(7) 運転免許証の在り方の検討	95
(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	95
(9) ドローンによる荷物配送の拡大	96
(10) 「空飛ぶクルマ」の実現	96
(11) 自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた取組	96
(12) 海事産業の国際競争力強化	96
(13) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	97
(14) インフラシステムの戦略的な海外展開	97
(15) 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	98
(16) 国際民間航空機関 (ICAO) を通じた国際連携強化	98
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	99
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	99
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	99
(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	100
(4) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進	100
(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	100
(6) 港湾運送分野における労働者不足対策の推進	100
<b>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</b>	<b>102</b>
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	102
(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	102
(2) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等	102
(3) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	102
(4) 災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築	103
(5) 巨大地震等の発生に備えた港湾の強靱化	103
(6) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	104
第2節 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保	106
(1) 運輸事業者に対する監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・強化等	106
(2) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	106
(3) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	106
(4) 航空機整備事業の国内実施の促進	106
(5) 海上交通の要衝における輸送の安全確保	106
(6) 交通分野でのテロ対策の推進	107
(7) 保安検査の量的・質的向上の推進	107
(8) 交通事業の働き方改革の推進等	108
(9) 航空業界における担い手の確保等	108
(10) 日本人船員の確保	108

第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速	110
（1）自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等	110
（2）鉄道分野における脱炭素化	110
（3）航空分野における脱炭素化	110
（4）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	111
（5）船舶の脱炭素化に関する取組	111

第Ⅱ部の施策のうち、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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8（2026）年度 交通に関して講じようとする施策

### 第1章 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現 …… 115

- 第1節 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決 … 115
  - (1) 「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開 …… 115
  - (2) 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの取組の推進 …… 115
  - (3) 持続可能な交通ネットワーク実現のための連携・協働の推進 …… 116
  - (4) 地域交通DXの推進 …… 116
  - (5) 日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの推進 …… 116
  - (6) 地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築 …… 116
  - (7) JR二島貨物会社の経営改善 …… 116
  - (8) 離島交通の維持・確保に向けた取組 …… 117
- 第2節 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進 …… 118
  - (1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進 …… 118
  - (2) 移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発推進 …… 118
  - (3) バス事業等における業務標準化 …… 118
  - (4) 交通産業としてのレンタカーの利便性向上 …… 118
  - (5) 鉄道分野における調達の効率化 …… 118
  - (6) キャッシュレス手段の拡大による利便性向上と業務効率化の実現 …… 118
  - (7) 自転車通行空間の整備推進 …… 119
  - (8) 無電柱化の推進（安全・円滑） …… 119

### 第2章 成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現 …120

- 第1節 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現 …… 120
  - (1) 三大都市圏における国際空港等の機能強化・拡充 …… 120
  - (2) 一般空港等の機能強化・受入環境整備 …… 120
  - (3) 鉄道ネットワーク整備に関する財源の確保 …… 120
  - (4) 鉄道業界における人手不足対策の推進 …… 121
  - (5) 自動車運送事業の多様な人材確保・育成 …… 121
  - (6) 海技人材の確保・育成 …… 121
  - (7) 内航海運業の取引環境改善・生産性向上 …… 121
  - (8) グランドハンドリング・保安検査等の空港業務、乗員の人手不足対策 …… 121
  - (9) 持続可能な航空ネットワークの維持・充実 …… 122
  - (10) 「観光の足」の確保 …… 122
  - (11) 訪日外国人旅行者の地方を中心とした誘客の加速 …… 122
  - (12) 人流・物流の更なる拡大・強化を図る高規格道路ネットワーク等の整備 …… 122
  - (13) 空港業務DXの推進 …… 123
  - (14) 国際拠点空港等へのアクセス強化 …… 123

第2節	多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現	124
(1)	物流革新の推進	124
(2)	社会的ニーズの変化を見据えた物流拠点の整備	124
(3)	持続可能な物流ネットワークの再構築の推進	124
(4)	ラストマイル配送の効率化や維持・確保	124
(5)	ダブル連結トラックの導入促進	124
(6)	中継拠点の整備等の推進	124
(7)	トラック運送業界の適正化	125
(8)	港湾運送分野における労働者不足対策の推進	125
第3節	交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の向上	126
(1)	安定的な海上輸送の確保と国際物流の多元化・強靱化	126
(2)	国際民間航空機関（ICAO）を通じた国際連携強化	126
(3)	国土交通分野における経済安全保障上のリスク点検	126
(4)	中東情勢に伴う重要物資の供給確保への対策	126
(5)	造船業の再生	126
(6)	国内造船需要促進と海事産業の人材確保・育成	126
(7)	鉄道システムの海外展開に向けた国際標準化等の推進	127
(8)	国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化	127
(9)	国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	127
(10)	国際航空物流拠点の機能強化（成田国際空港）	127

### 第3章 持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現 128

第1節	多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応	128
(1)	鉄道事業における早期災害復旧の支援	128
(2)	地方管理空港等の権限代行制度等の創設	128
(3)	防災気象情報等の高度化	128
(4)	「協働防護」による港湾における気候変動適応	128
(5)	航空の安全・安心の確保	128
(6)	重大事故等の防止に向けた対応強化	129
(7)	沖縄県名護市辺野古沖での船舶の転覆事故を受けた取組	129
(8)	磐越道でのレンタカーのマイクロバスの事故を受けた再発防止の取組	129
(9)	自動車の型式指定制度の見直し	129
(10)	第4種踏切道の緊急対策	129
(11)	道路啓開計画策定及び実効性の向上	129
(12)	災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築	129
(13)	無電柱化の推進（防災）	130

第2節	気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現	131
	(1) 自動車分野におけるカーボンニュートラル実現と技術革新	131
	(2) 商用車の電動化の促進	131
	(3) 道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	131
	(4) 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化	131
	(5) 新燃料の大規模海上輸送技術の確立	131
	(6) 港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環の促進	131
	(7) カーボンニュートラルポートの形成	132
	(8) 環境に係るコストを社会全体で負担するためのGX市場の創出	132
第3節	全ての人々が活躍できる共生社会を支える交通の実現	133
	(1) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	133
	(2) 新たなバリアフリー施策の枠組み構築	133
	(3) 交通サービスにおけるジェンダー主流化の推進	133
<b>第4章</b>	<b>デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化</b>	<b>134</b>
第1節	サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現	134
	(1) 地域交通DX「COMmmONS」の推進	134
	(2) 空港におけるDXの推進	134
	(3) 観光DXの推進	134
	(4) 国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用の促進 (Project LINKS)	134
	(5) 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	135
	(6) 全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進	135
	(7) 3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の推進 (Project PLATEAU)	135
	(8) モビリティ・データの活用	135
第2節	自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現	136
	(1) 自動運転の制度整備及び社会実装	136
	(2) 自動車整備人材の確保及びリスクリリング支援	136
	(3) 自動物流道路の構築	136
	(4) 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	136
	(5) 海洋ドローンの社会実装の推進	136
	(6) ドローンの社会実装の加速	137
	(7) 小型無操縦者航空機の社会実装に向けた環境整備	137
	(8) 「空飛ぶクルマ」の運航拡大	137
	(9) AI・キャッシュレス・標準化による地域交通の利便性向上	137
	(10) 鉄道分野におけるDXの推進	137
	(11) 船舶・海洋分野におけるDXの推進	137
	(12) 海事行政DXの推進	138

(13) デジタル技術を使った共同・協業（供給体制）	138
第3節 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現	139
(1) サイバー攻撃等のリスクへの対応の推進	139
(2) サイバーセキュリティ人材の確保・育成	139
(3) 自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車における点検整備項目の整理	139
(4) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化	139

第Ⅲ部の施策のうち、第3次交通政策基本計画（2026年1月閣議決定）の「これまでの取組を更に推進していくもの」等に記載している一部の施策については、各章各節末に施策を列挙している。

第Ⅲ部の構成は、「交通政策基本計画」（2026年1月16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、国際競争の激化や国際政治、世界経済における不確実性の増大、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。同計画は概ね5年間を計画期間とし、最新の第3次交通政策基本計画については2026年1月に閣議決定され、計画期間は2030年度までとされているところである。

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12度目の交通政策白書となる。

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、2025年度に講じた施策及び2026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役割を果たすものであり、可能な限り詳細に記述することとした。

我が国が直面する経済面・社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展の基盤とな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、地方公共団体、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7年度  
交通の動向

第221回国会（特別会）提出



# 第I部 令和7(2025)年度交通の動向

## 第I部

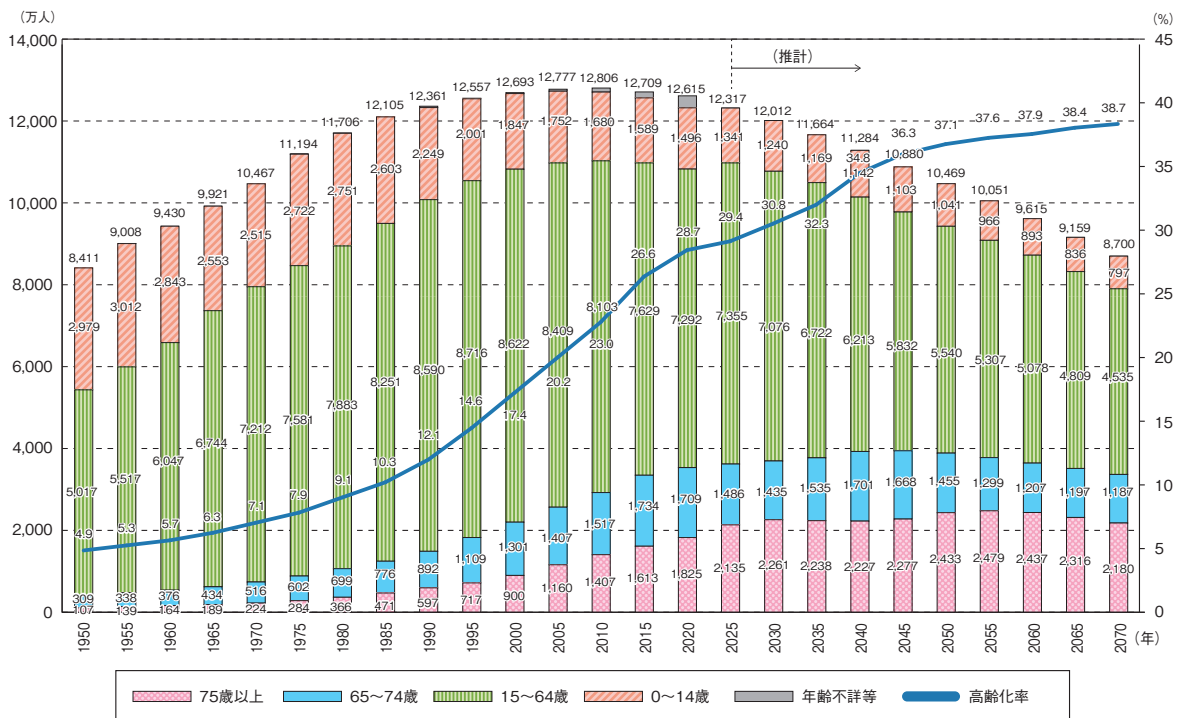
### 第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

#### (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、2025年は1億2,317万人となった。「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年は令和2年国勢調査を基準とする確定値に基づく2025年12月1日現在の推計値、2030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

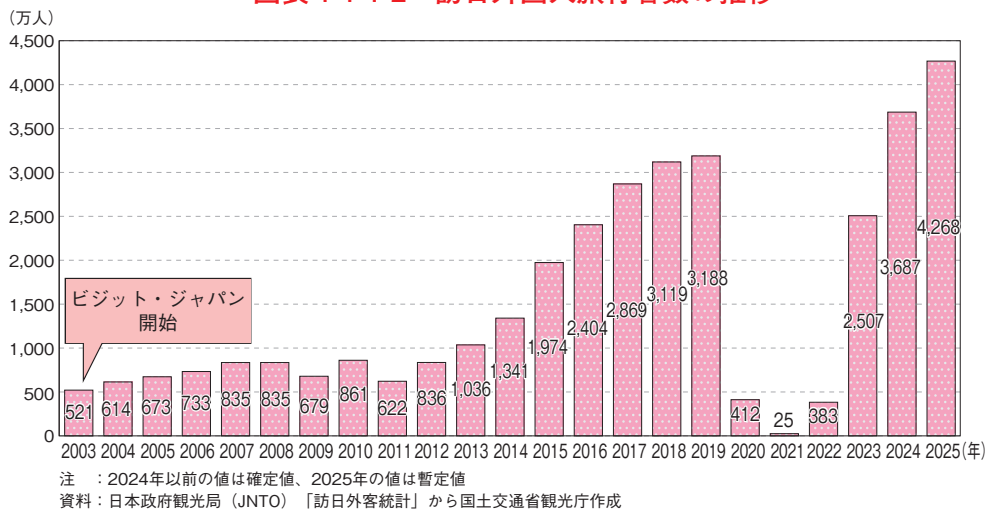
令和7(2025)年度交通の動向

(2) 訪日外国人旅行者の状況

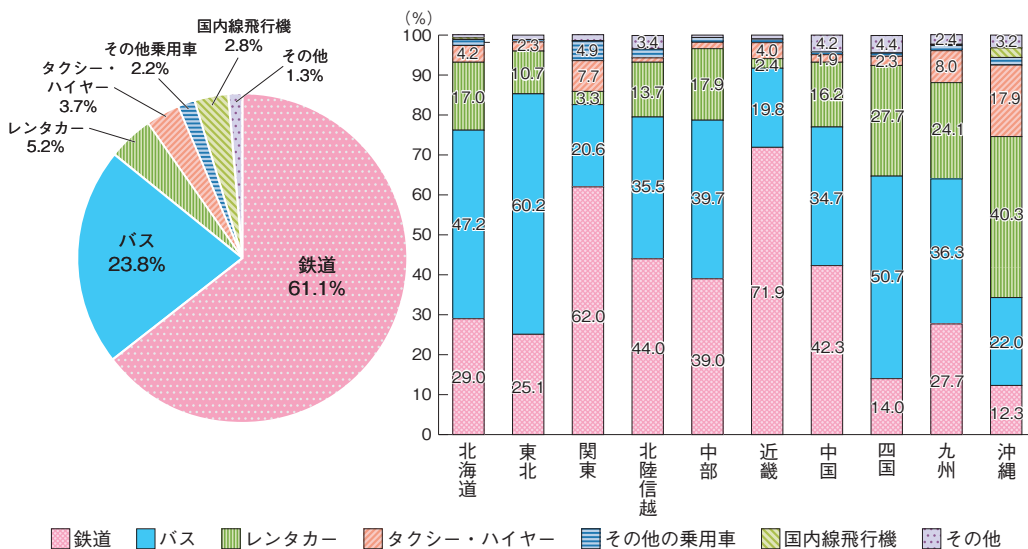
インバウンドの拡大が進む中、2025年の訪日外国人旅行者数は、過去最高であった2024年から約16%増加し、4,268万人となった。政府は、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円の目標達成に向けて、インバウンド市場の多様化、地方への誘客及び消費額の拡大を進めていくための取組を実施している。

2024年における訪日外国人旅行者の国内での移動量（人ベース）を利用交通機関別に見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次いでバスでの移動となっている。また、各地域ブロック内での移動については、関東及び近畿では鉄道移動が多く、北海道、東北及び四国ではバス移動が多く、沖縄ではレンタカー移動が多い傾向となっている。

図表 1-1-1-2 訪日外国人旅行者数の推移



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（人ベース）



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）」(2024年)

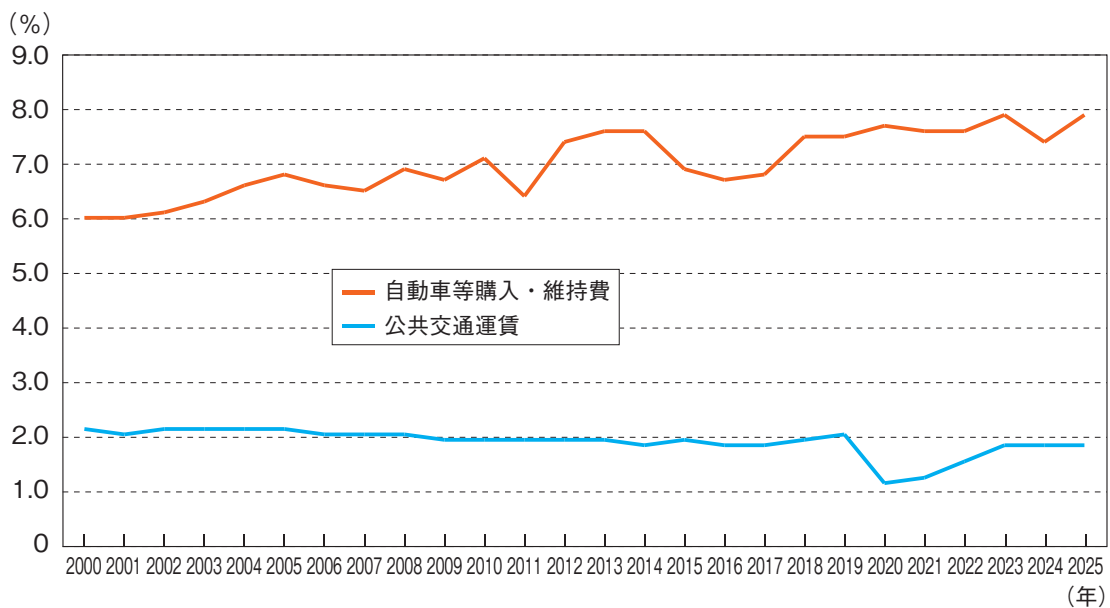
### (3) 家計の消費行動の変化

2025年の1世帯当たりの消費支出（総世帯）は312万円となっており、2000年比で7.6%減少<sup>1</sup>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<sup>2</sup>への支出は、2000年比で23.1%減少して2025年は5.5万円となり、消費支出に占める割合は1.8%となった。一方、自動車等購入・維持費<sup>3</sup>は、2000年比で20.6%増加して2025年は24.5万円となり、消費支出に占める割合は7.9%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2025年の9.6%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

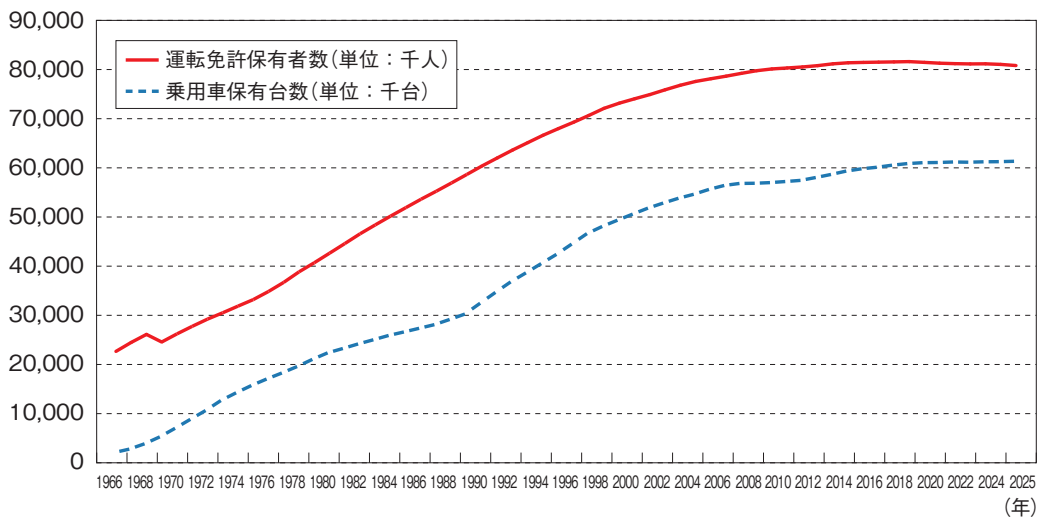
(4) 自家用車の保有状況

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。2025年は、運転免許保有者数は8,151万人、乗用車保有台数は6,206万台である。

図表1-1-1-5 運転免許保有者数及び乗用車保有台数の推移

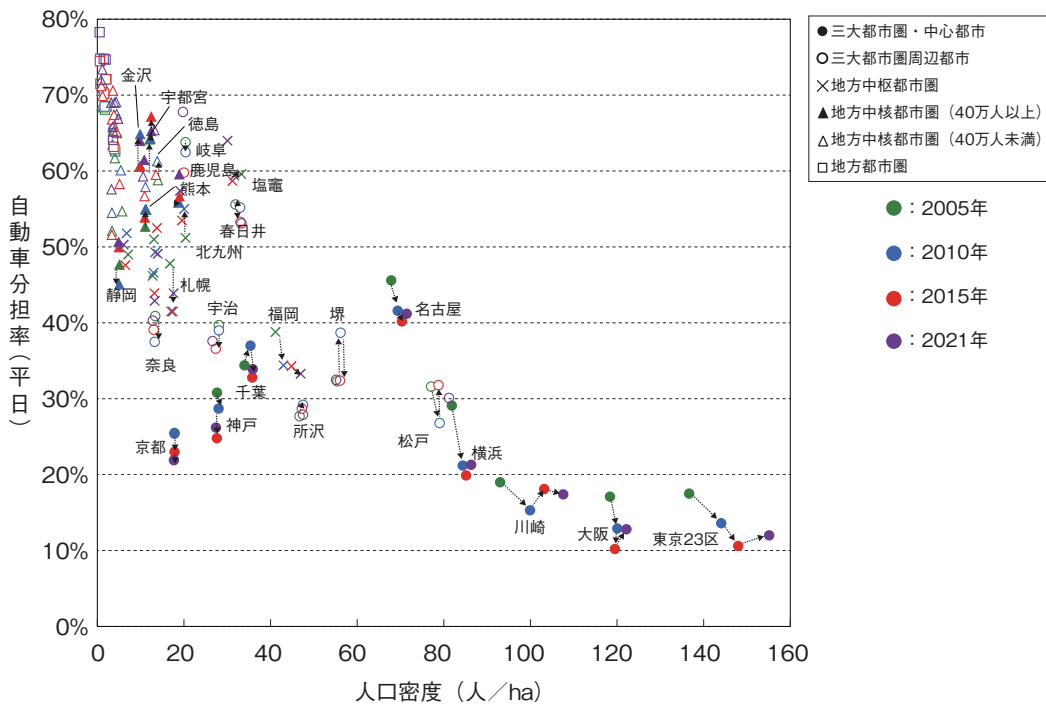


資料：運転免許保有者数については警察庁「運転免許統計」から、乗用車保有台数については（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」から国土交通省総合政策局作成

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。

図表1-1-1-6 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1-1-1-7 立地適正化計画の策定状況

○947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7年12月31日時点)

○このうち、650都市が計画を作成・公表

令和7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:650都市)。うち、防災指針を作成・公表の都市(黒太字◎:461都市)

Table listing 947 cities across various prefectures (北海道, 東北, 関東, etc.) with status indicators for land-use optimization plans and disaster response guidelines.

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

観光立国の実現に向け、中長期的視点に立って講ずべき様々な施策を盛り込んだ「明日の日本を支える観光ビジョン」や、4次にわたって策定してきた観光立国推進基本計画等に基づき、政府一丸、官民一体となって取組を進めた結果、2025年の訪日外国人旅行者数は4,268万人、訪日外国人旅行消費額は9兆4,549億円といずれも過去最高を記録している。

2026年3月に閣議決定された、「観光立国推進基本計画(第5次)」では、「観光の持続的な発展」「消費額拡大」「地方誘客促進」「観光と交通・まちづくりとの連携強化」「新技術の活用・本格展開」を軸として、インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立、国内交流・アウトバウンド拡大、観光地・観光産業の強靱化に取り組むこととしている。交通分野では、玄関口となる主

要空港・港湾の機能強化・高度化に資する環境整備に加え、地方空港の活用やクルーズ船・空港アクセスも含め、中長期の視点に立った広域的な移動を支える基幹的な交通ネットワークの構築等、地方への誘客・国内移動の活性化に資する取組を着実に進めていくこととしている。

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分かりやすい情報発信の2つの観点から、観光客の移動手手段の確保・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、国土強靱化の取組を計画的に進めている。

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、「第1次国土強靱化実施中期計画」(2025年6月閣議決定)等に基づき、関係する取組を着実に推進している。

### d. 中東情勢に関する施策

2026年2月以降の中東情勢の緊迫化を受け、政府では、「中東情勢に関する関係閣僚会議」が開催され、国民の命と暮らし、経済活動に影響が出ないように、対応に当たる方針が示された。また、原油価格高騰による石油製品価格の高騰を抑制するため、緊急的に燃料油に対する支援を行った。

国土交通省においては、業界団体等を通じた聞き取りや、ホームページに相談窓口を設けるなどの対応に加え、本省・地方整備局及び地方運輸局等におけるプッシュ型で丁寧な供給状況の把握など、所管の業界等における仕入れ状況や価格高騰の状況把握を積極的に行うほか、経済産業省等の関係省庁との連携・協力により、供給の偏りや流通の目詰まり解消事例などの情報提供及び供給の各段階における個別の調整などを通じた供給の安定化に取り組んでいる。

### e. 自転車交通に関する施策

近年、自転車を取り巻く交通事故の情勢が厳しく、また、その原因として、自転車側の法令違反が認められる場合が多い状況にあることから、2026年4月に「道路交通法の一部を改正する法律」(令和6年法律第34号)が施行され、自転車にも「交通反則通告制度(青切符)」が適用された。

自転車利用者に対する交通ルールの広報啓発活動等を推進しているほか、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進している。

## 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

2024（令和6）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234億人、乗合バスが約38億人、タクシーが約11億人、航空が約1億人、旅客船が約0.8億人と前年度と比較して増加した。

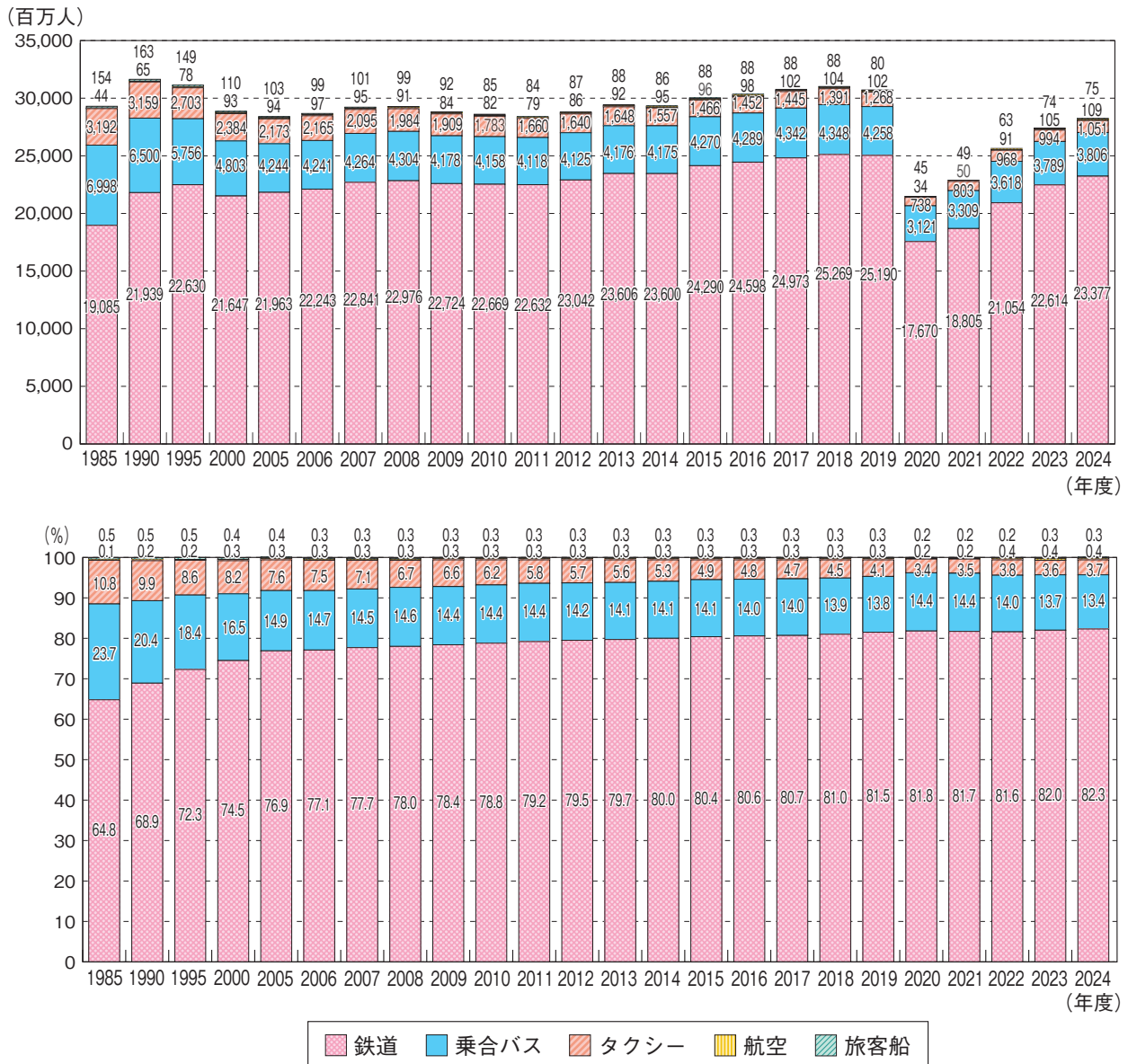
2024年度の各交通モードの分担率は、鉄道が82.3%、乗合バスが13.4%、タクシーが3.7%、航空が0.4%、旅客船が0.3%である。

鉄道が非常に高い分担率となっている背景として、他の交通モードと比べると、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、電気設備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、2005年頃まで分担率が下落傾向にあり、近年は横ばい傾向となっている。

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）



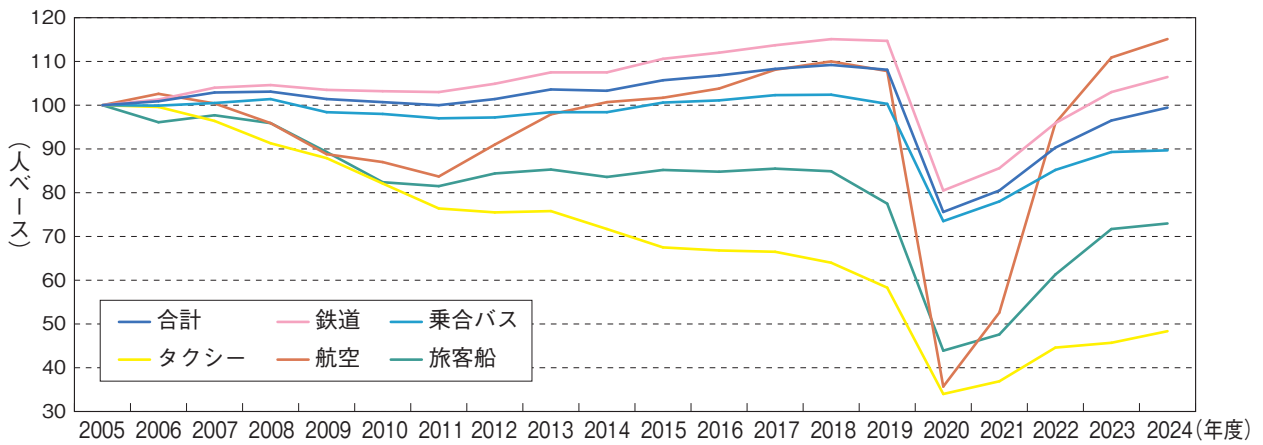
資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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。

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、2024年度の各交通モードの分担率は、鉄道が73.5%、航空が18.7%、バス・タクシーが7.2%、旅客船が0.6%である。

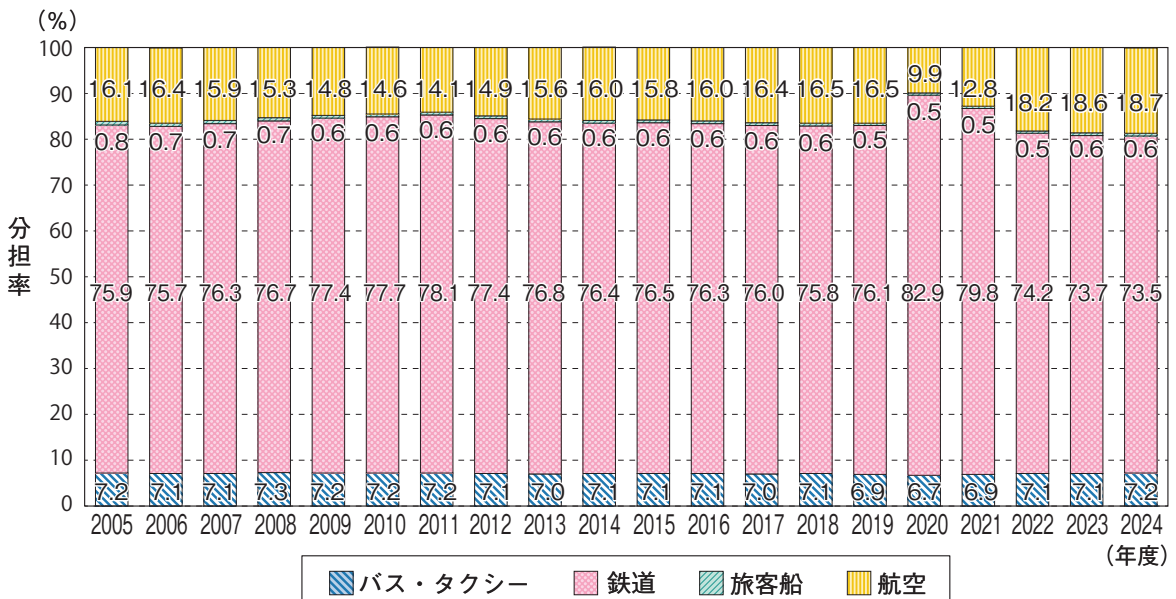
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

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）



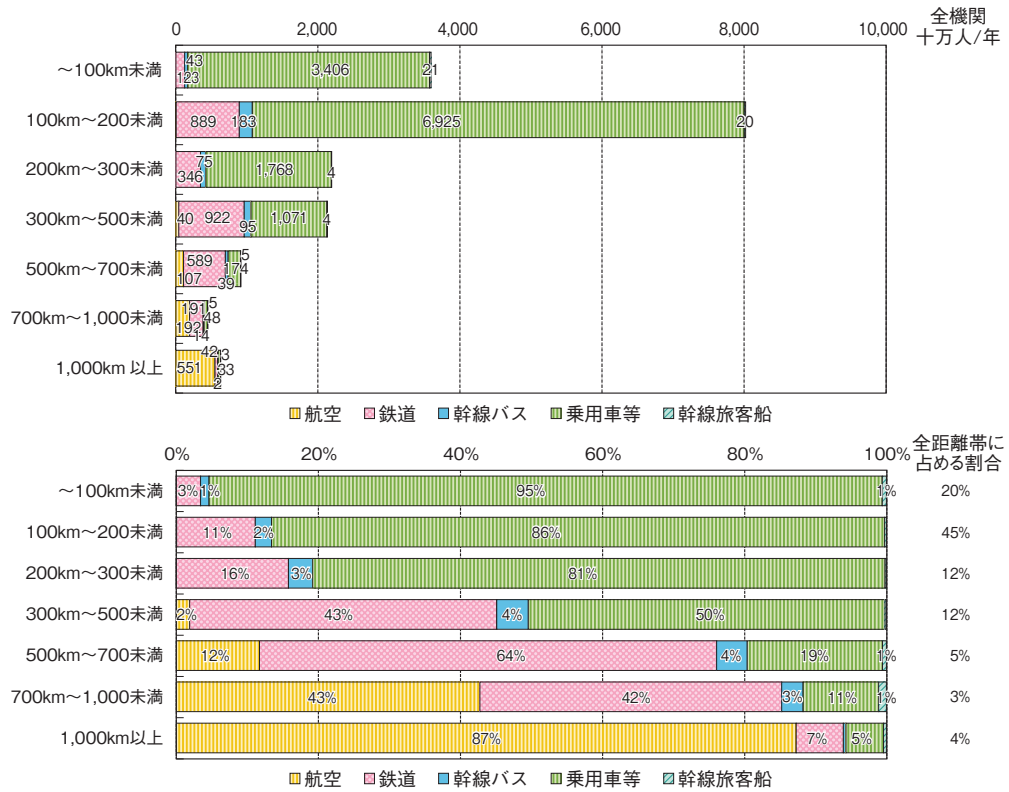
資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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

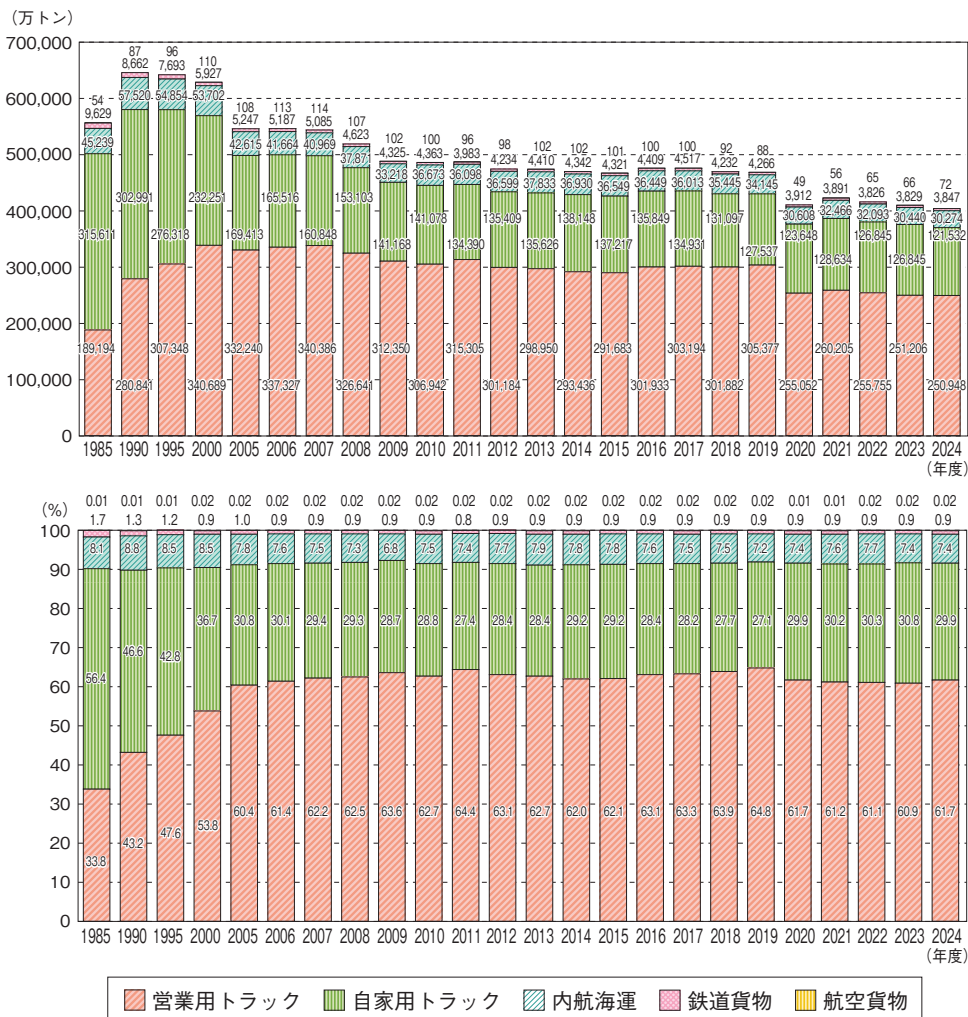
2024年度の我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、営業用トラックが約25億トン、自家用トラックが約12億トン、内航海運が約3億トン、鉄道貨物が約3,800万トン、航空貨物が約72万トンと、自家用トラックは減少し、それ以外の交通モードはほぼ横ばいとなっており、長期的には緩やかな減少傾向にある。

2024年度の各交通モードの分担率（トンベース）は、営業用と自家用を合わせたトラックが91.6%を占め、内航海運が7.4%、鉄道が0.9%、航空が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）

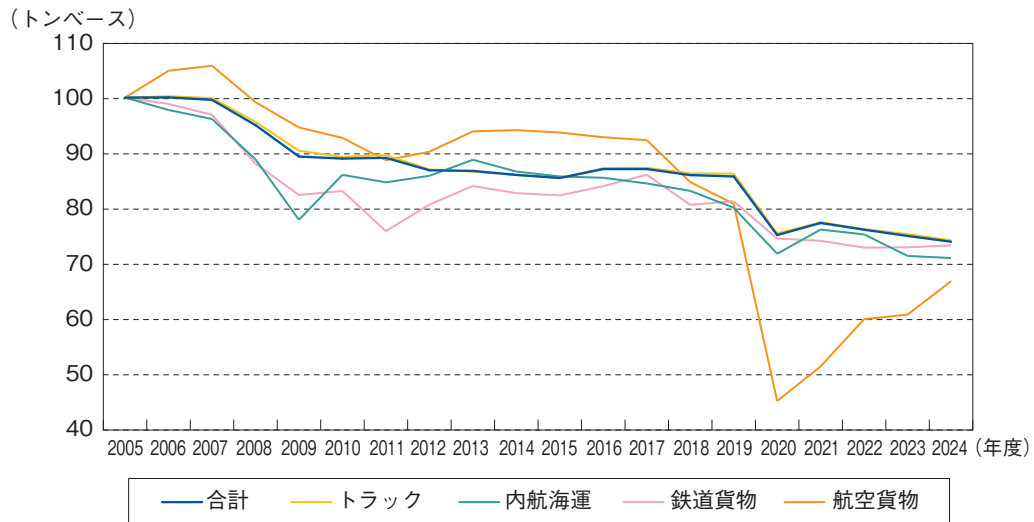


資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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る。

なお、2019年度以降の航空貨物の急減は、新型コロナウイルス感染症の影響によ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。2024年度は、航空貨物は前年比で増加しているものの、それ以外の交通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)

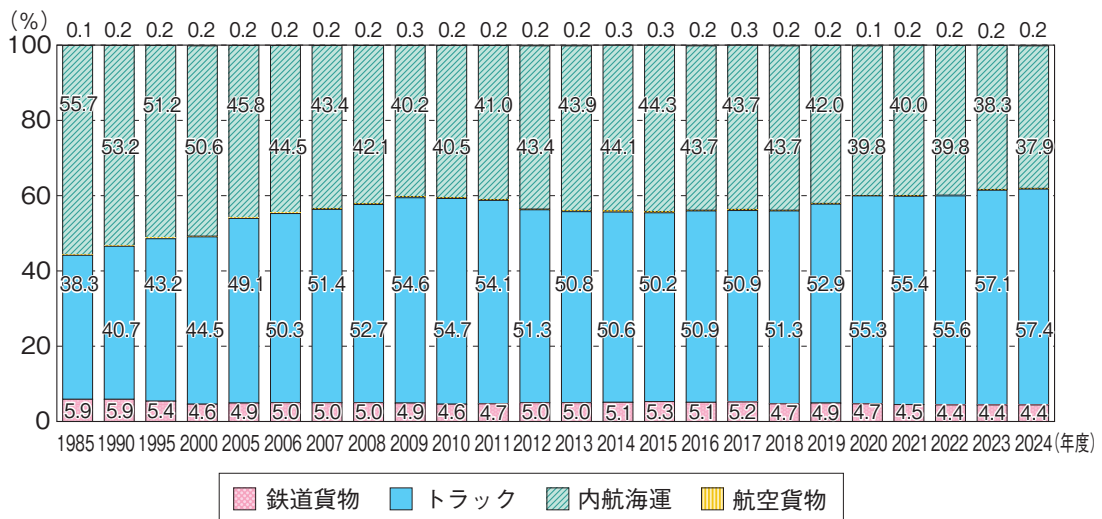


資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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、2024年度の各交通モードの分担率は、トラックが57.4%、内航海運が37.9%、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)



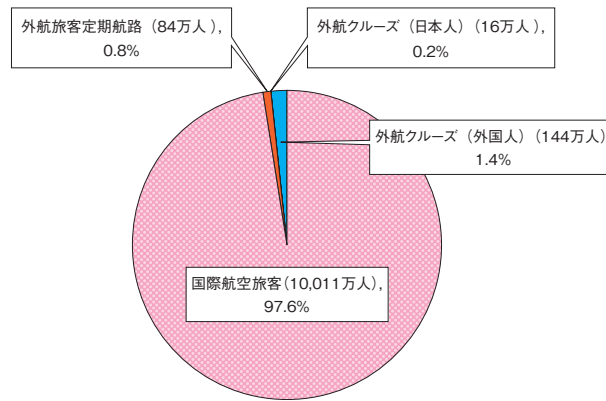
注：四捨五入の関係で合計が100%とならない場合がある。

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

2024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97.6%を占め、海運が2.4%である。

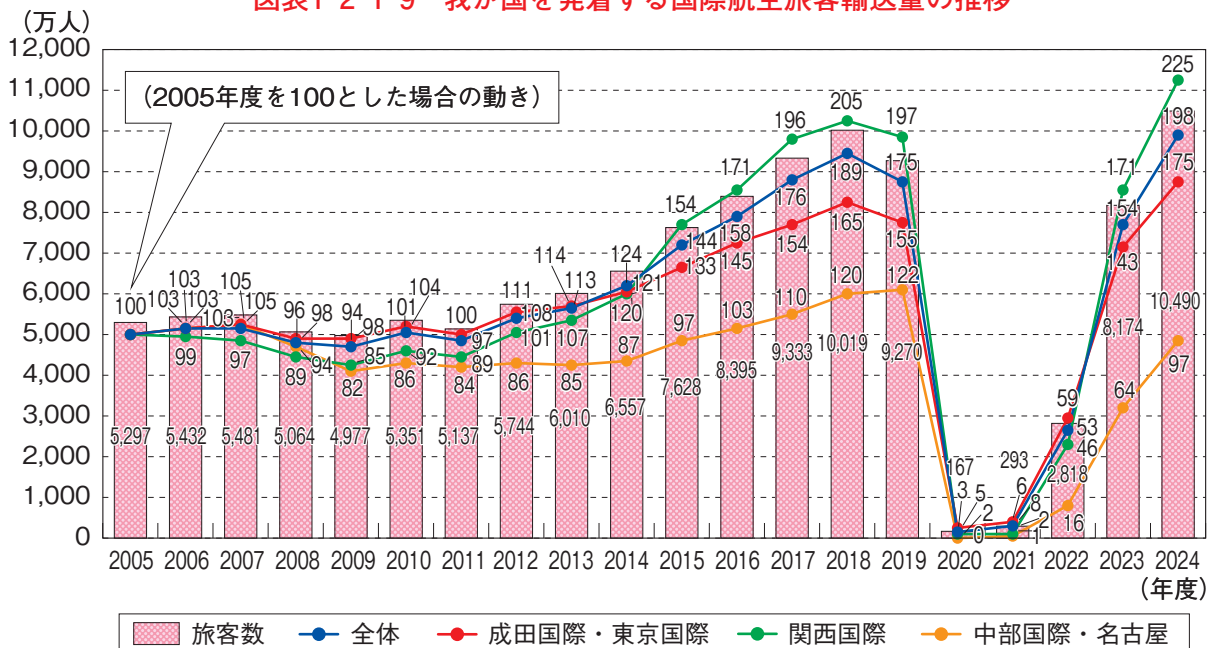
図表1-2-1-8 国際旅客輸送量の分担率（人ベース・2024年）



資料：国際航空旅客は「空港管理状況調査」、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<sup>4</sup>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、2024年度は再び1億人を超え、過去最高の水準となった。

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：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

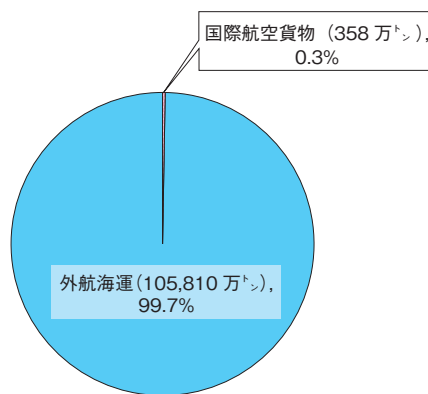
4 Low Cost Carrierの略。低コストでの運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社のこと。

### (4) 国際貨物輸送

2024年に我が国を発着する国際貨物輸送量（トンベース）は海運が99.7%を占め、航空はわずか0.3%である。

船舶は、ばら積み船やコンテナ船など種類が豊富で、安価に大量輸送が可能であるのに対し、航空機は、速達性が高い反面、重量当たりの輸送コストが高いという特性を有しており、主に付加価値の高い貨物の輸送に適している。

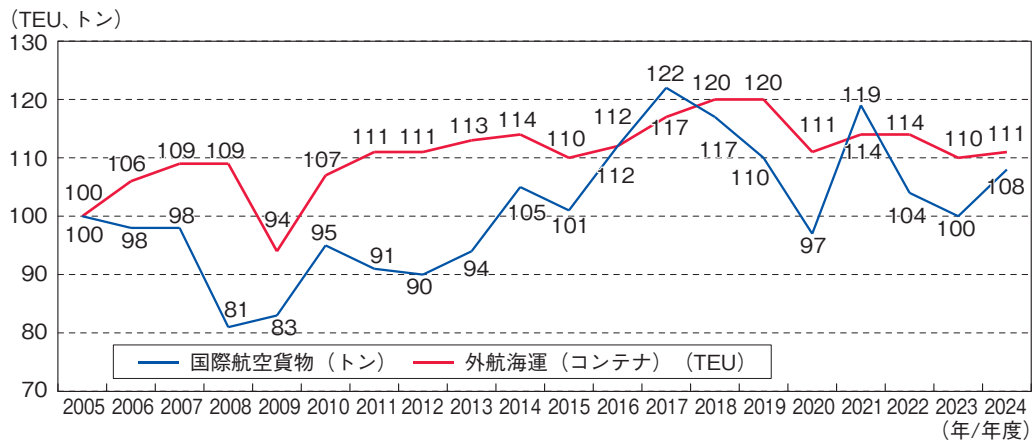
図表1-2-1-10 国際貨物輸送量の分担率（トンベース・2024年）



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。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、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で減少が続いた。2021年度は海上物流のひっ迫により航空貨物にシフトし一時的に増加したものの、2022年度以降は減少、2024年度は増加に転じている。

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

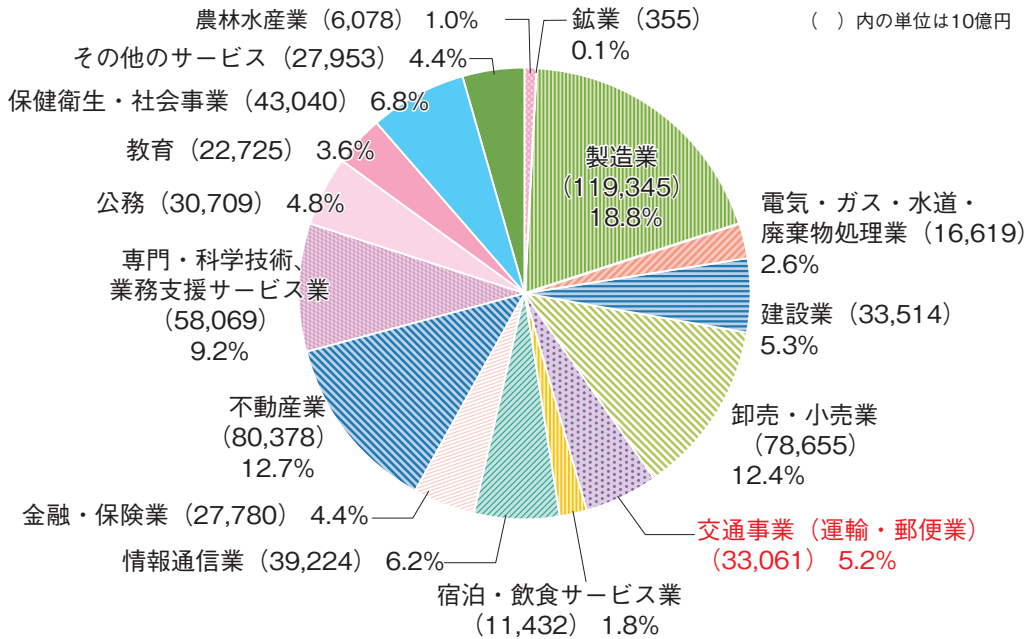
## 第2節 交通事業等の動向

### (1) 交通事業の事業規模

#### a. 交通事業の国内総生産

2024（令和6）年の交通事業（運輸・郵便業）の国内総生産は33.1兆円であり、我が国の国内総生産全体の5.2%を占めている。交通事業の国内総生産の経年推移を見ると、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たが、その後は回復傾向にある。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比（2024年）

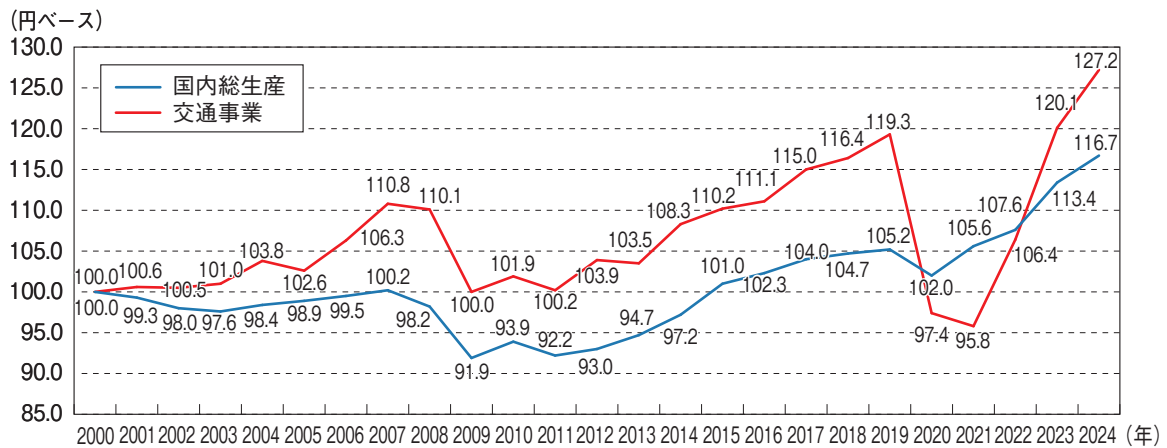


注：上記は、国内総生産（支出側）に対する構成比

交通事業（運輸・郵便業）は、鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など。

資料：内閣府「2024年度（令和6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「2024年度（令和6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程度となっている。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	(2025年7月) 206	(2023年度) 70,343	341.5
貨物鉄軌道事業	(2025年7月) 10	(2023年度) 1,428	142.8
乗合バス事業	(2024年度) 2,452	(2024年度) 8,951	3.7
貸切バス事業	(2024年度) 3,385	(2024年度) 4,720	1.4
タクシー事業	(2024年度) 43,149	(2024年度) 14,425	0.3
トラック事業	(2024年度) 62,383	(2023年度) 200,392	3.2
自動車整備事業	(2025年度) 72,317	(2025年度) 66,592	0.9
旅客船事業	(2025年度) 862	(2024年度) 3,207	3.7
内航海運事業	(2025年度) 2,939	(2023年度) 11,886	4.0
外航海運事業	(2024年度) 179	(2024年度) 78,675	439.5
港湾運送事業	(2024年度) 842	(2023年度) 10,665	12.7
航空事業	(2024年度) 18	(2024年度) 46,238	2,568.8

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。

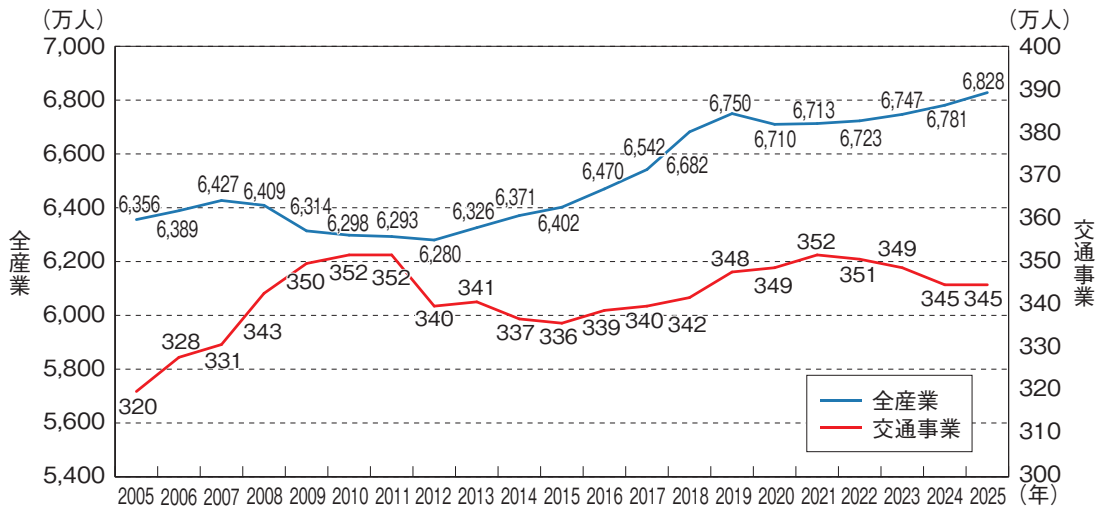
資料：旅客鉄軌道事業・貨物鉄軌道事業は「数字でみる鉄道」「鉄道統計年報」、乗合バス事業・貸切バス事業・タクシー事業・トラック事業・自動車整備事業は国土交通省物流・自動車局調べ、旅客船事業・内航海運事業・外航海運事業は国土交通省海事局調べ、港湾運送事業は国土交通省港湾局調べ、航空事業は国土交通省航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

(2) 交通事業の就業者数

2025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。

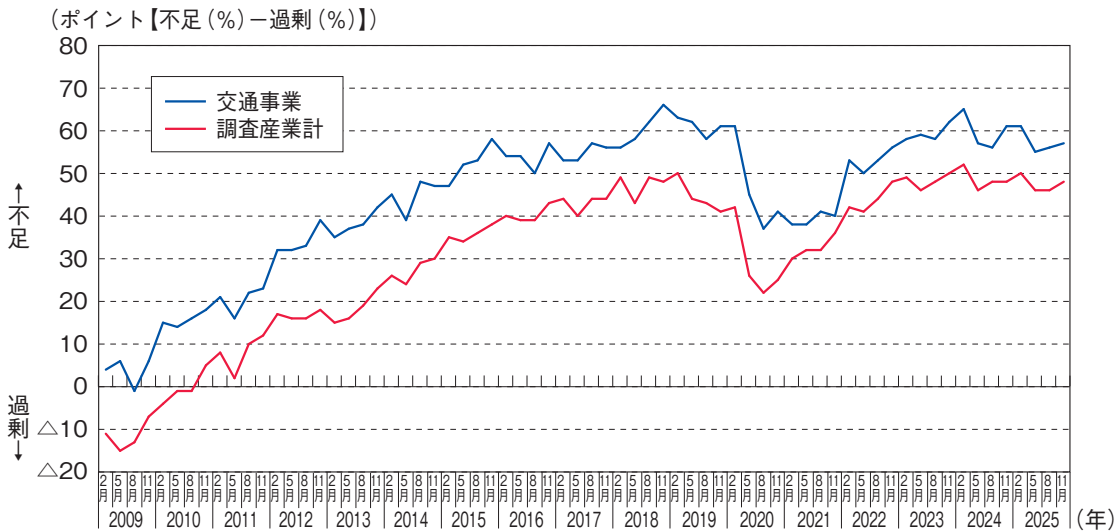
交通事業に係る事業区分ごとの従業者数は、事業者数が多く、営業収入が最も大きいトラック事業が圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー事業、鉄道事業となっている。

図表1-2-2-4 全産業と交通事業の就業者数の推移



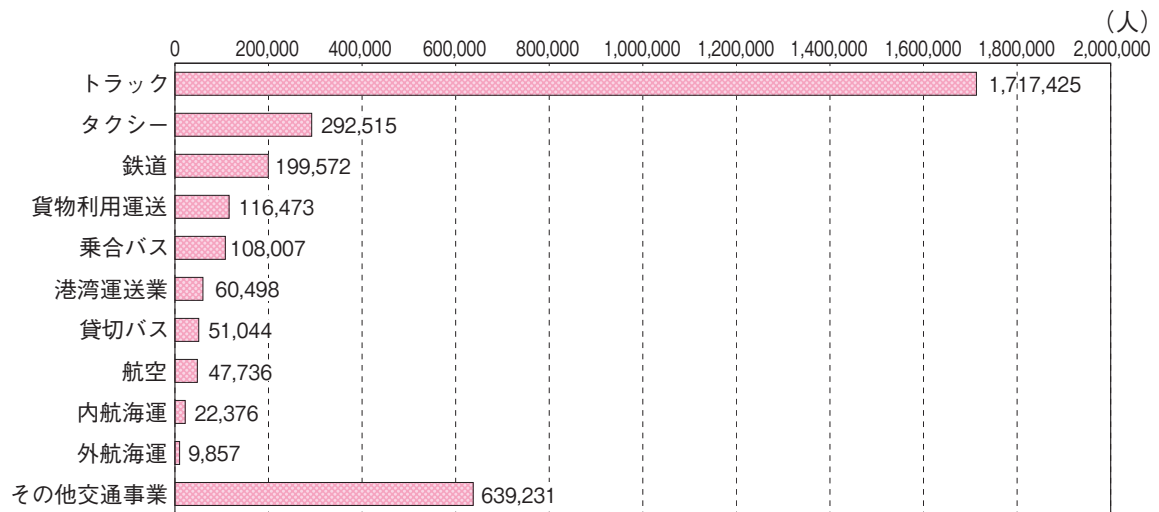
注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。  
 注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」、「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。  
 注3：2012年10月1日に郵便事業株式会社、郵便局株式会社が統合し、日本郵便株式会社となったことに伴い、産業分類間の移動（主に「運輸業、郵便業」から「複合サービス事業」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。  
 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1-2-2-5 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1-2-2-6 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」より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

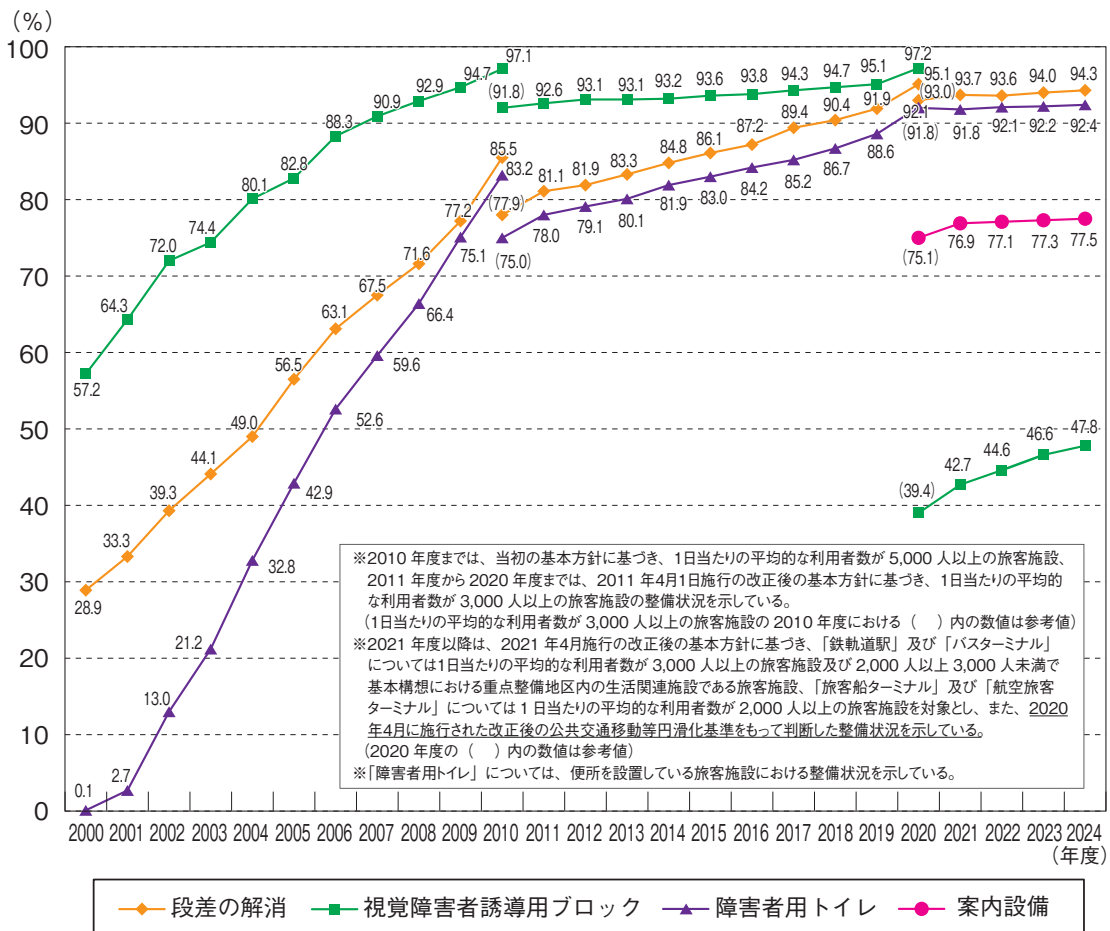
a. 旅客施設におけるバリアフリー化

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<sup>5</sup>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ることで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。

2024年度末における段差解消率は94.3%、障害者用トイレの整備率は92.4%、案内設備の整備率は77.5%、視覚障害者誘導用ブロックの整備率は47.8%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、2030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。

図表1-2-2-7 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及び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

5 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が2,000人以上の旅客施設。

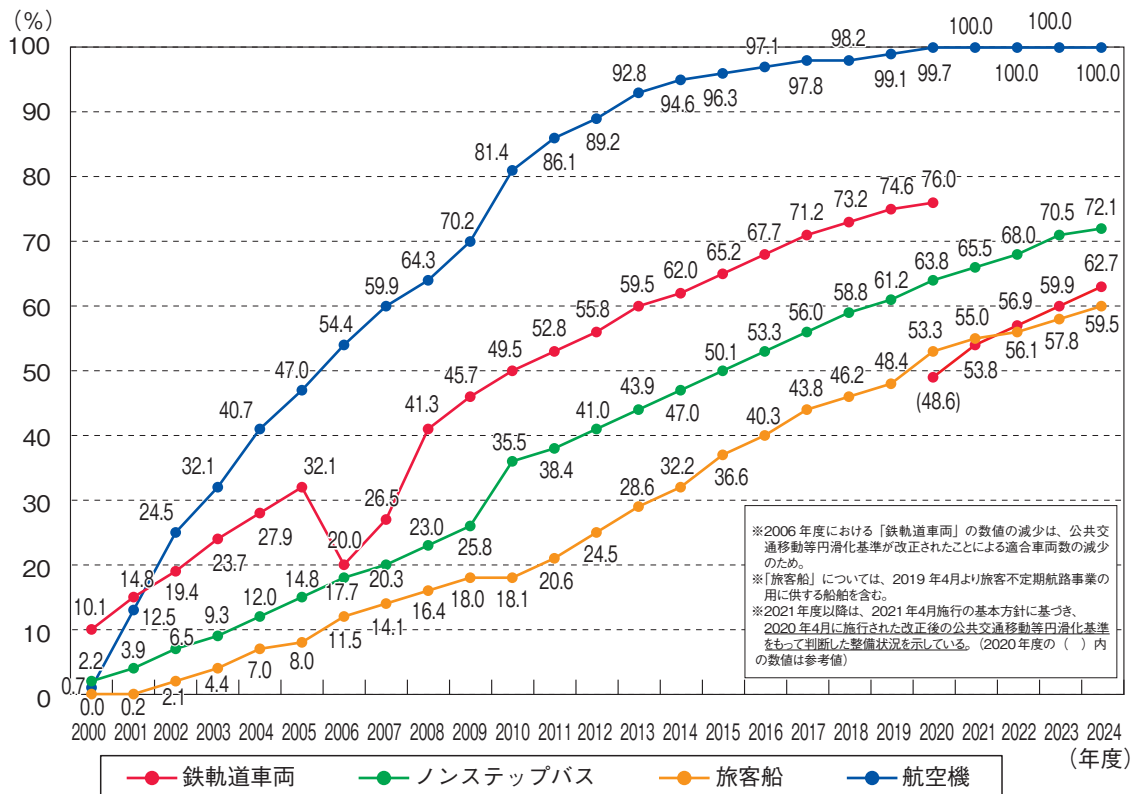
b. 車両等のバリアフリー化

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フォ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、2024年度末で32,430両、適合率は62.7%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2024年度末で32,237両、適合率は72.1%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、2030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。

図表1-2-2-8 車両等のバリアフリー化の進捗状況

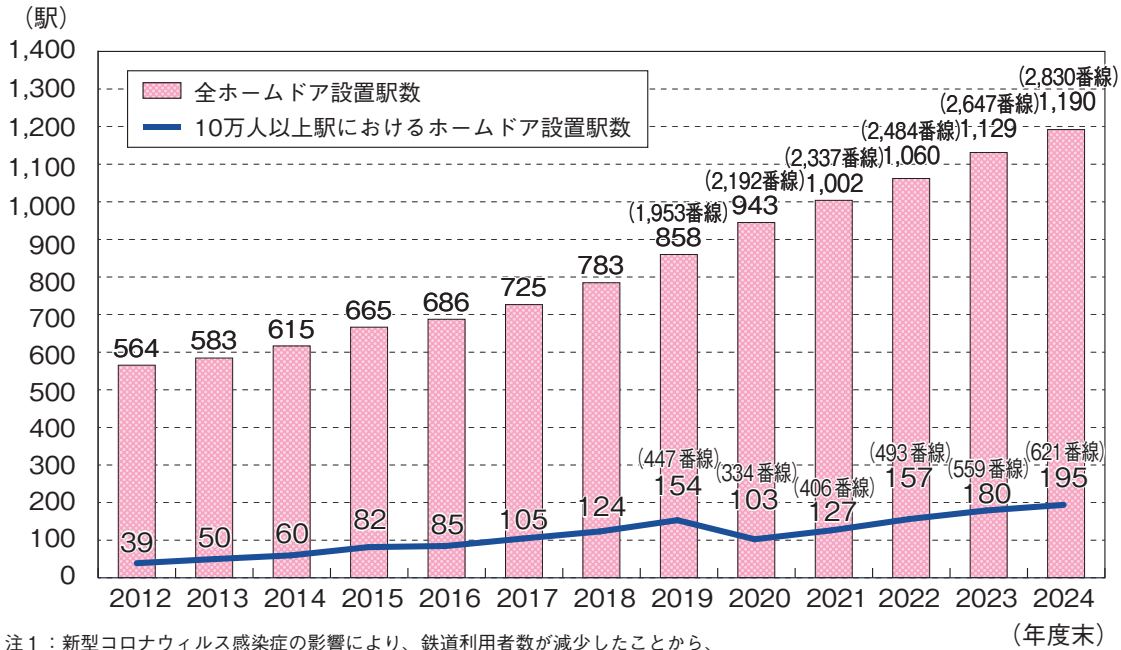


資料：移動等円滑化取組報告書及び移動等円滑化実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

c. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置番線数は、2024年度末現在、全国で2,830番線（1,190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1,160番線（243駅）中621番線（195駅）となっている。

図表 1-2-2-9 ホームドア設置駅数（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

(4) 交通事業等の環境への影響

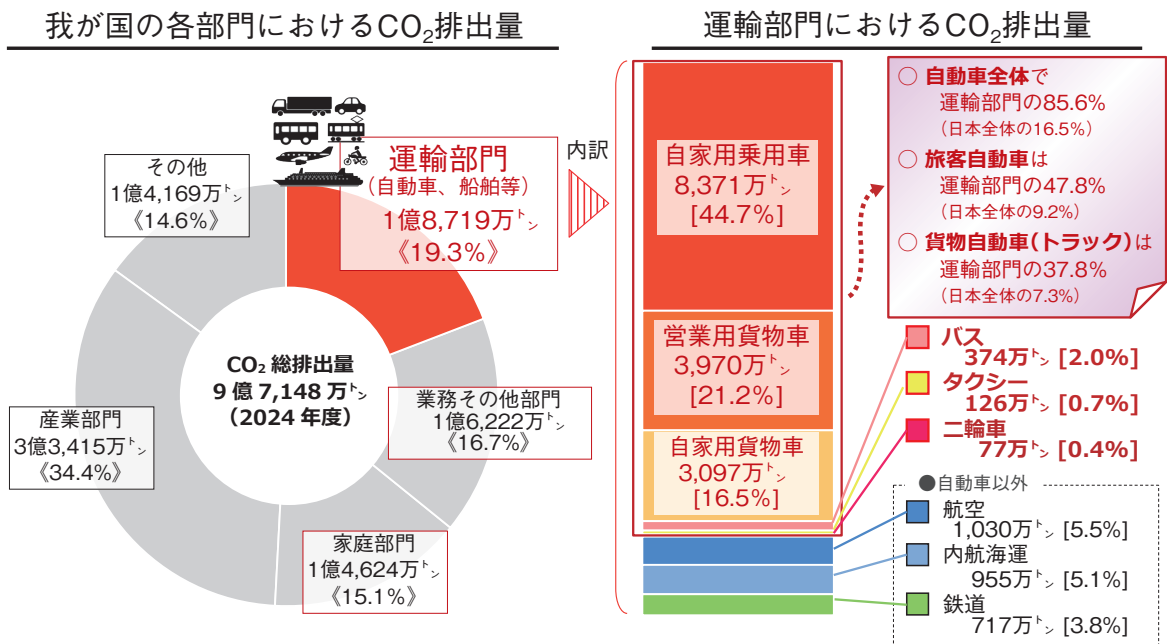
a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2024年度の我が国の二酸化炭素排出量は9億7,148万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源二酸化炭素排出量は1億8,719万トンで、二酸化炭素排出量全体の19.3%を占めている。

その内訳を見ると、自動車全体が85.6%（我が国の二酸化炭素排出量全体の16.5%）を占め、そのうち、旅客自動車が運輸部門の47.8%（同9.2%）、貨物自動車（トラック）が運輸部門の37.8%（同7.3%）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。2024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1-2-2-10 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



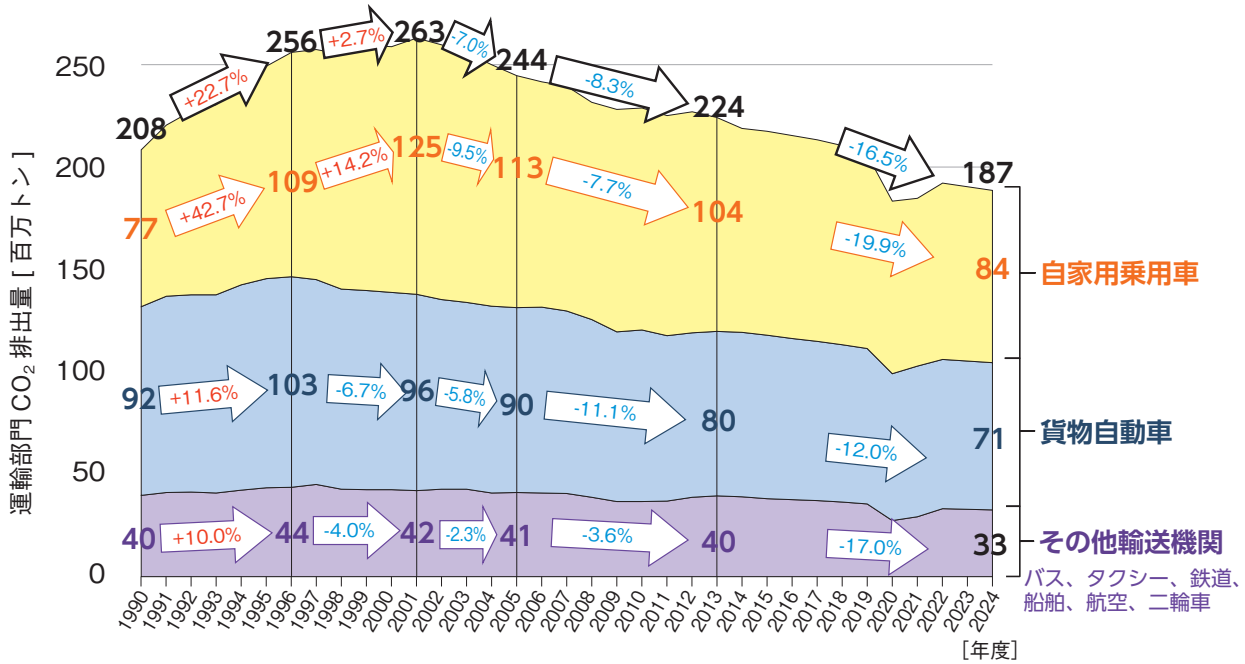
注1：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

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

資料：国立環境研究所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（1990～2024年度）確報値」より国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-11 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

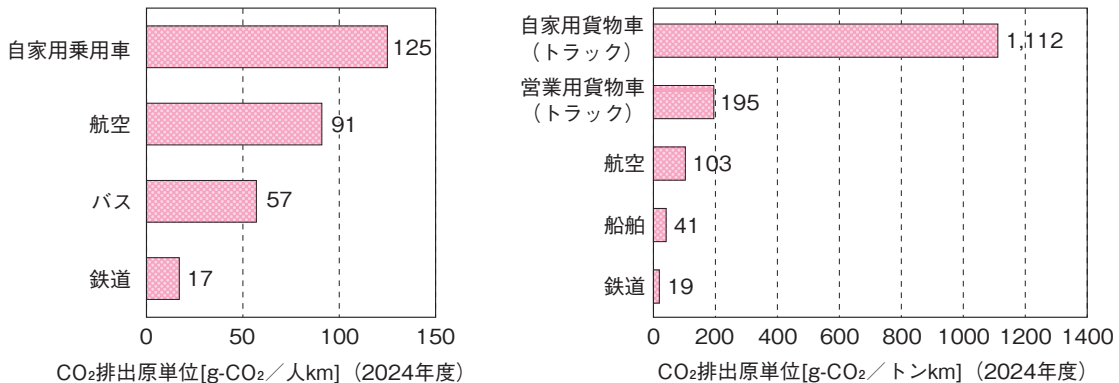


資料：国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2024年度）確報値」より国土交通省総合政策局作成

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、次いで航空（旅客便の空きスペースを活用した輸送）となり、船舶や鉄道は非常に小さい。

図表1-2-2-12 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））

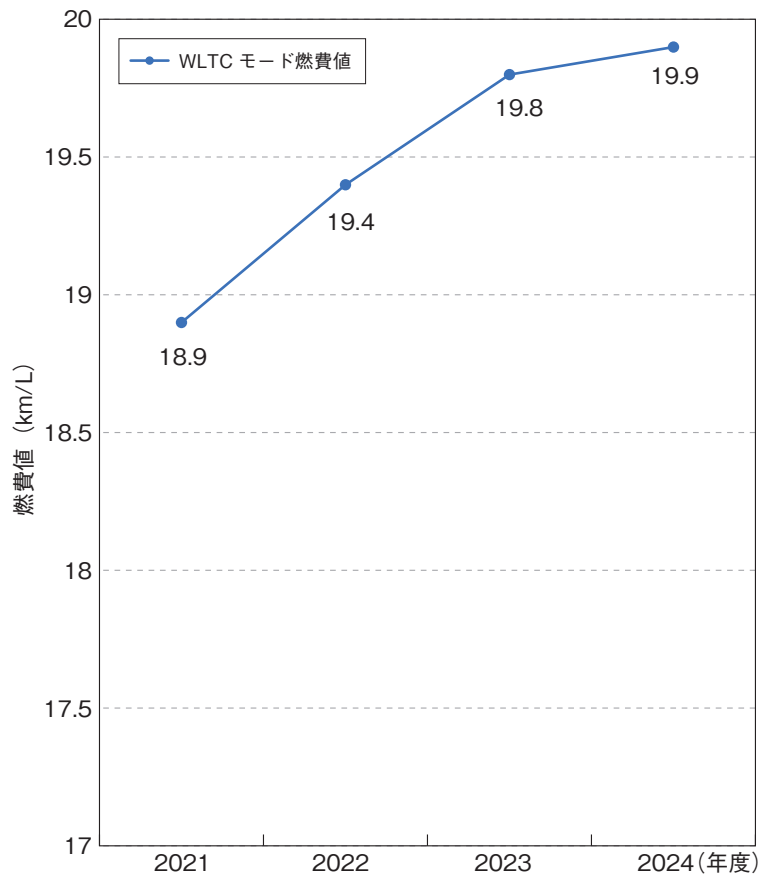


注1：航空は旅客便の空きスペースを活用して輸送されている貨物を指す（輸送量は旅客・貨物を合わせた重量、二酸化炭素排出量(g-CO<sub>2</sub>)は貨物輸送相当分を用いて算出)。

資料：国立環境研究所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～2024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 1-2-2-13 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

### (5) 大規模災害による交通への被害

2025年度は、8月の九州・北陸地方を中心とする大雨や、10月に八丈島を襲った台風第22・23号等により道路、鉄道、港湾、空港などの各交通施設の被害や公共交通機関の運行（航）の見合わせが発生した。また、7月にカムチャツカ半島東方沖で発生した巨大地震（マグニチュード8.8）に伴う津波の影響により、沿岸部を走行する鉄道各線やフェリー、港湾、空港等において、安全確保のための運行（航）停止や避難措置が広範に行われた。

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、被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧等の取組や運行（航）再開が可能となるよう支援を行った。

さらに、12月には、青森県東方沖を震源とするマグニチュード7.5の地震が発生したことにより、気象庁が「北海道・三陸沖後発地震注意情報」を2022年の運用開始後初めて発表した。

当該発表を受け、国土交通省では、千島海溝・日本海溝沿いにおいて巨大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など、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

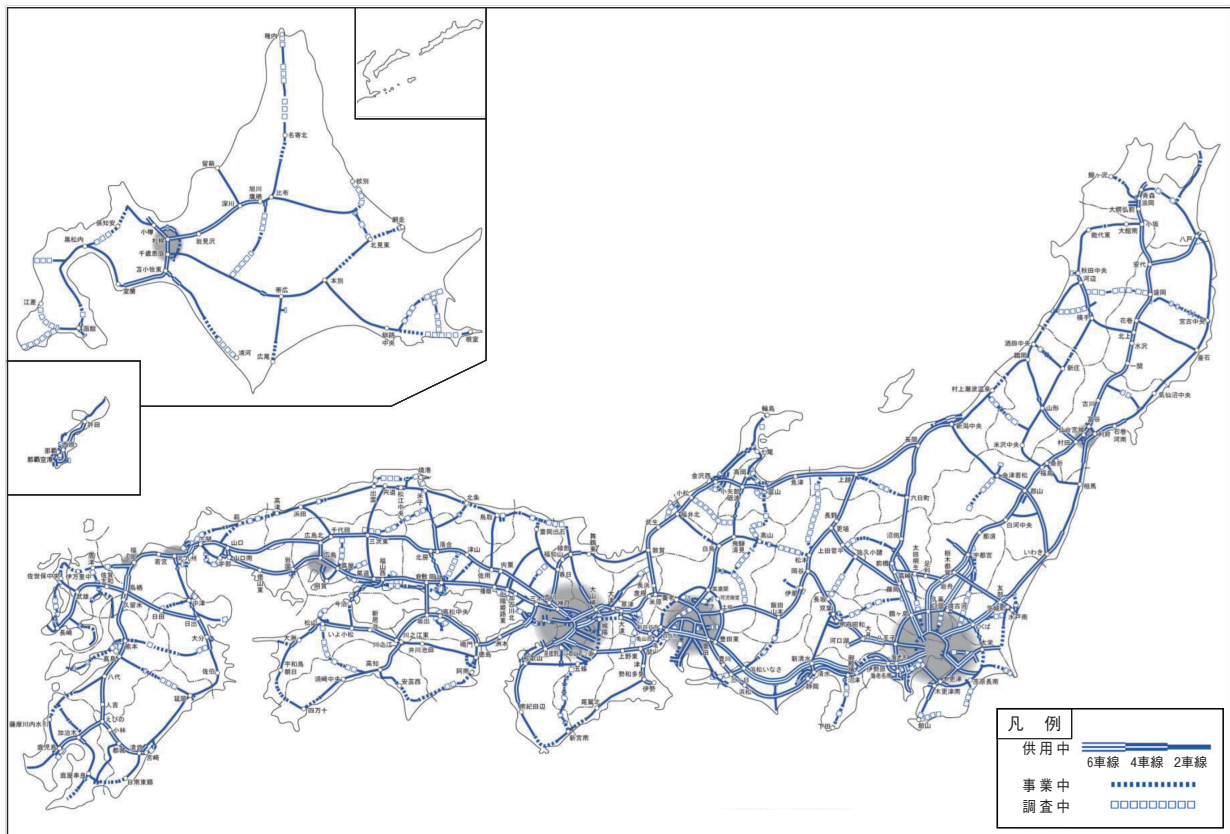
### 第1節 道路交通の動向

#### (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8月の東海環状自動車道(本巣IC~大野神戸IC)の開通などが挙げられる。

図表1-3-1-1 災害に強い国土幹線道路ネットワーク図(高規格道路)



注1：事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む。

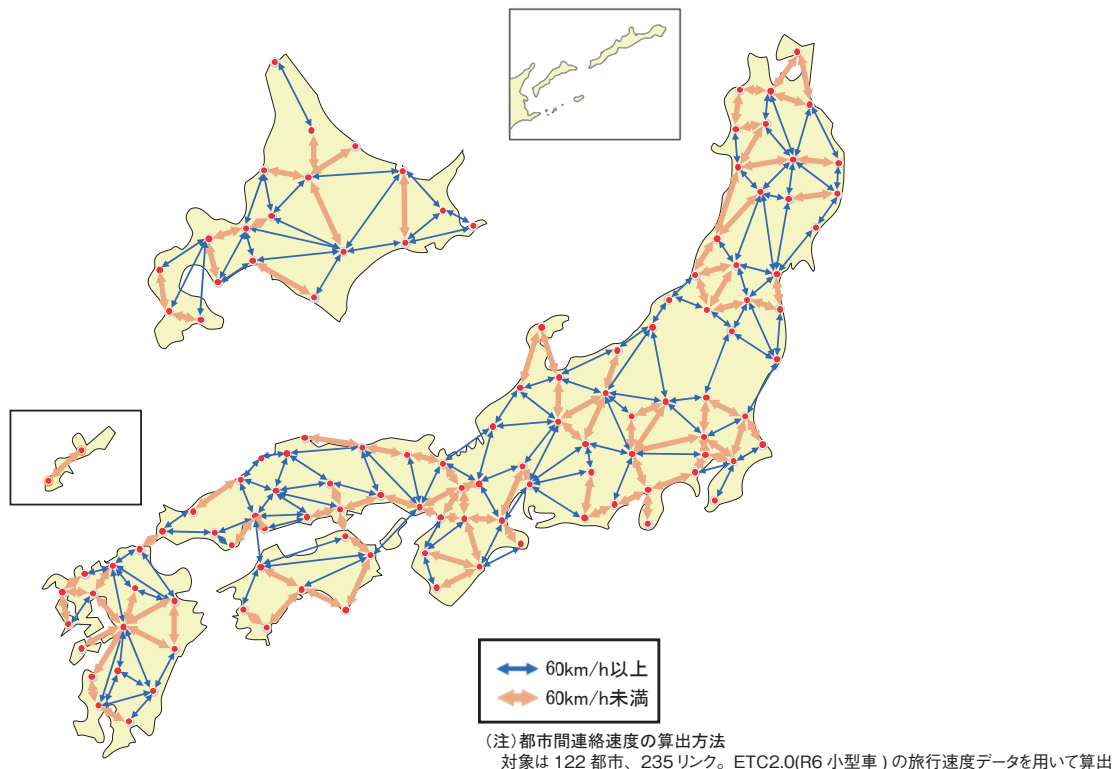
注2：首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を图示していない。

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



<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6.2万者、タクシー（個人タクシーを除く。）1.8万者、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。

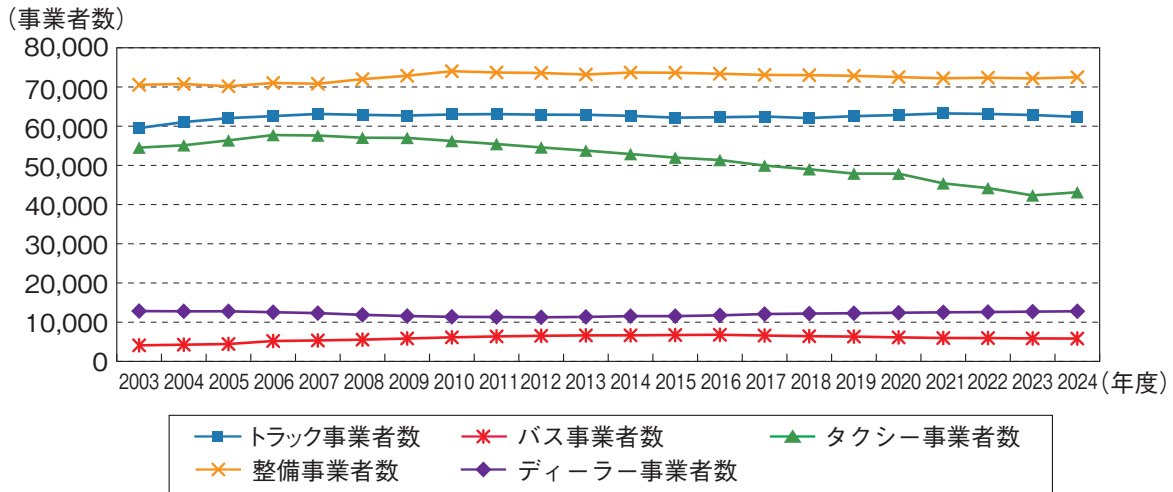
事業者数の推移を見ると、バス事業は2006年の事業区分見直しにより乗合タクシーも含むようになったことも影響して増加したが、その後、微減となっている。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中で事業者数も減少傾向にある。トラック事業は、2008年度を境に新規参入者数と退出者数が拮抗するようになり、ほぼ横ばいとなっている。自動車整備事業については、ほぼ横ばいで推移している。

図表1-3-1-3 自動車運送事業者等の中小事業者割合(2024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	5,837	2,452	18,140	62,383	72,481
中小事業者数	5,635 (※1)	2,347 (※1)	18,104 (※2)	62,058 (※3)	71,315 (※4)
中小事業者数の割合	96.5%	95.7%	99.8%	99.5%	98.4%

※1：資本金1億円以下の事業者数  
 ※2：資本金1億円以下の事業者数（個人タクシーを除く）  
 ※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6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

自動車運送事業等は、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。また、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。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間勤務、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業員の労働環境の改善について、最近まで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を主因とす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等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	12万人 (2024年度)	25万人 (2024年度)	86万人 (2025年)	40万人 (2025年)	—
女性比率	1.6% (2024年度)	5.2% (2024年度)	4.7% (2025年)	4.8% (2025年)	45.8% (2025年)
平均年齢	56.0歳 (2025年)	56.8歳 (2025年)	50.9歳 (2025年)	47.7歳 (2025年)	44.4歳 (2025年)
労働時間	198時間 (2025年)	192時間 (2025年)	204時間 (2025年)	181時間 (2025年)	173時間 (2025年)
年間所得額	453万円 (2025年)	451万円 (2025年)	479万円 (2025年)	504万円 (2025年)	546万円 (2025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

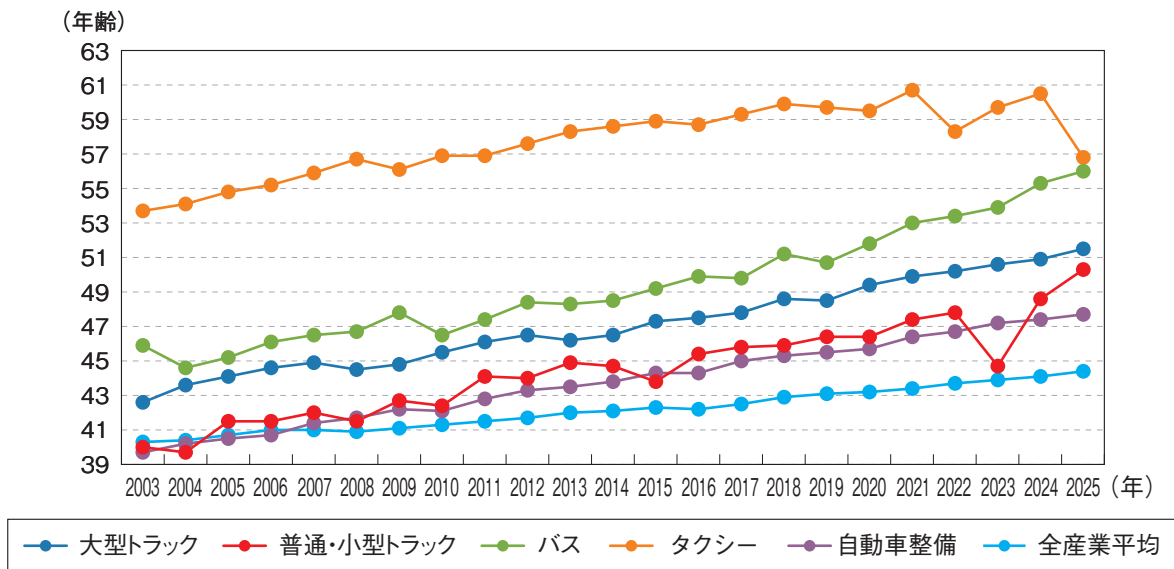
きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額＝原則調査年前年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

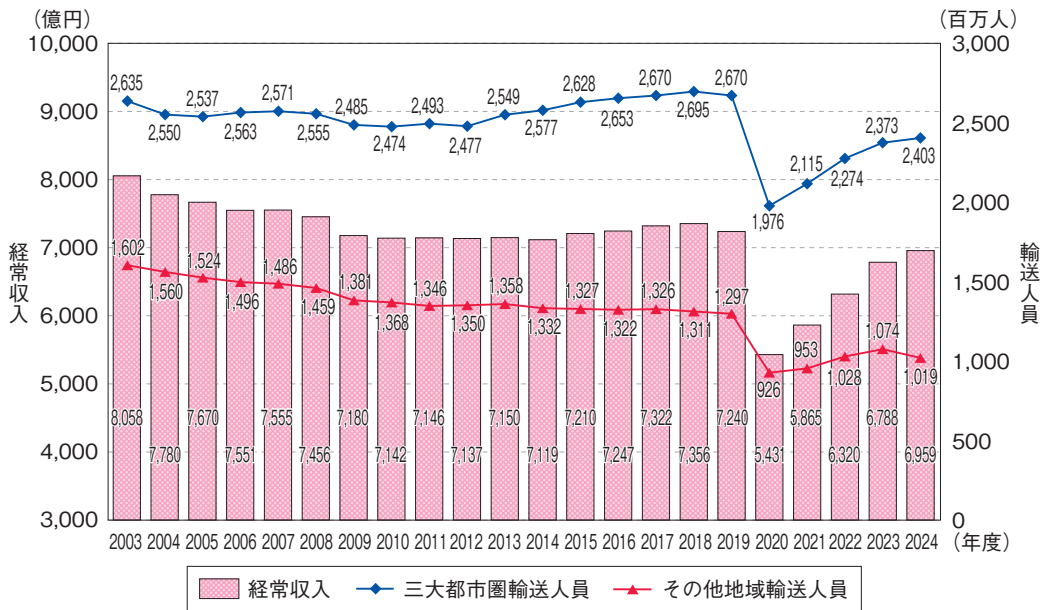
a. 乗合バス事業等

① 一般路線バス

一般路線バスは、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いない。また、全国各地で、バス運転者の慢性的な不足等による路線の廃止等が相次ぐなど、厳しい状況が続いている。

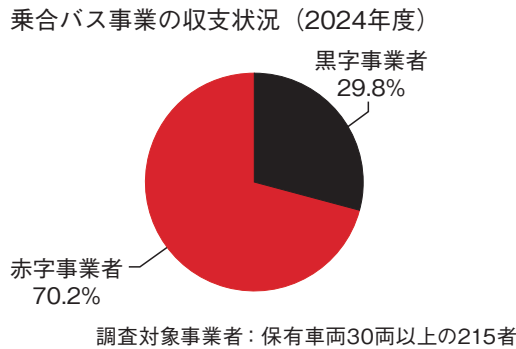
公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの事業者において賃上げや労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通DXの取組等が進められている。

図表1-3-1-7 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1-3-1-8 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状



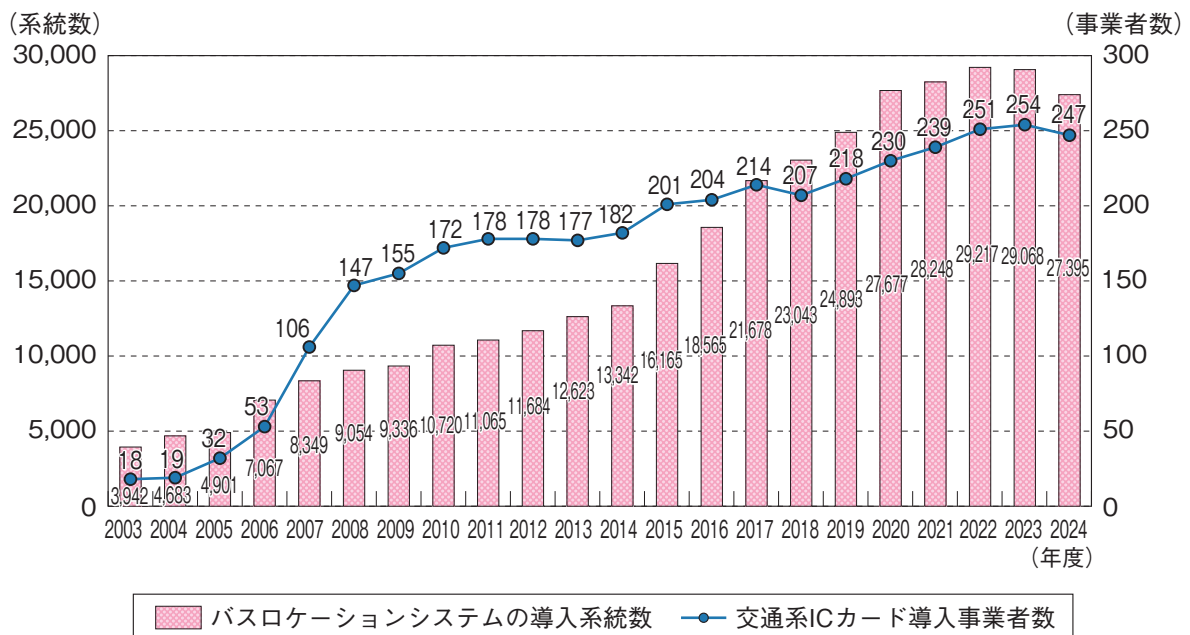
資料：国土交通省物流・自動車局作成

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

	完全廃止
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
2024年度	3,887
計	18,706

図表1-3-1-9 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

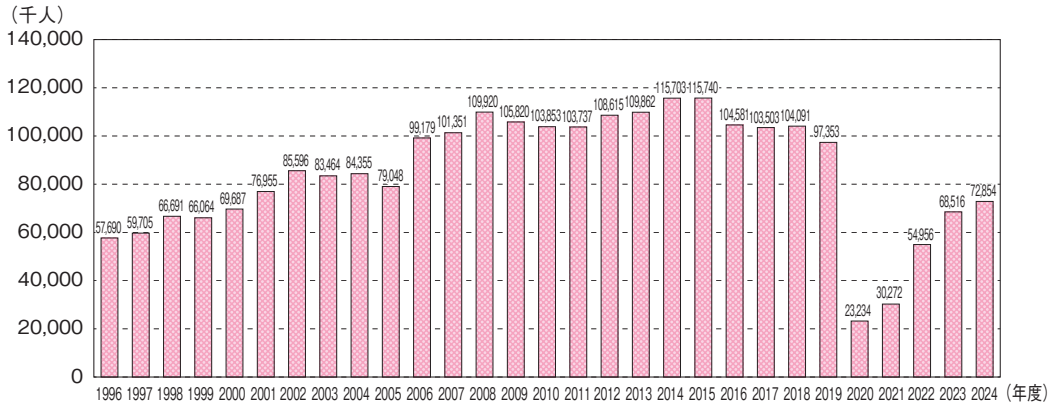


資料：国土交通省物流・自動車局作成

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1-3-1-10 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。2026年3月末現在、国内32か所で導入されている。

図表1-3-1-11 BRTの全国の導入状況



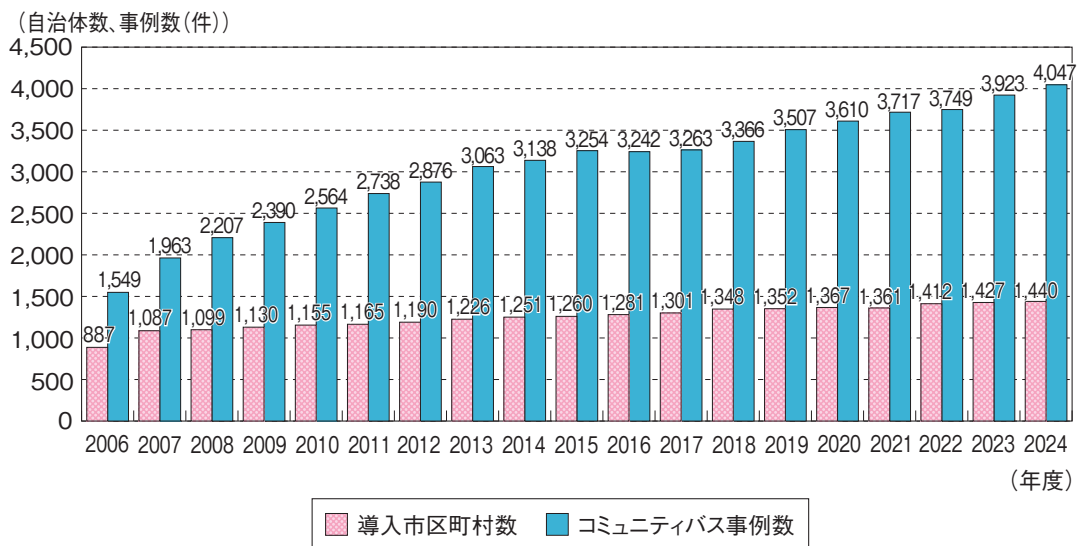
資料：国土交通省物流・自動車局作成

## ④ コミュニティバス・デマンド交通等

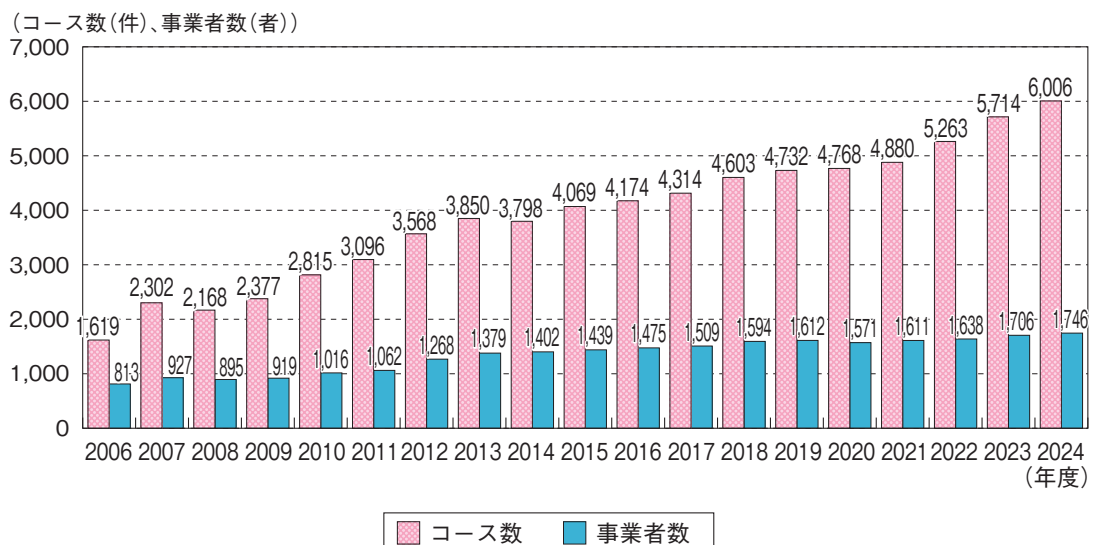
人口減少や少子高齢化による需要減のほか、運転者不足等に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する公共交通システムの一つとして、コミュニティバス（交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス）やデマンド交通（利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進んでいる。2024年度末現在、全国で1,440市区町村においてコミュニティバスが、666市区町村において乗合タクシーが導入されている。

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、2025年度末現在、865団体において実施されている。

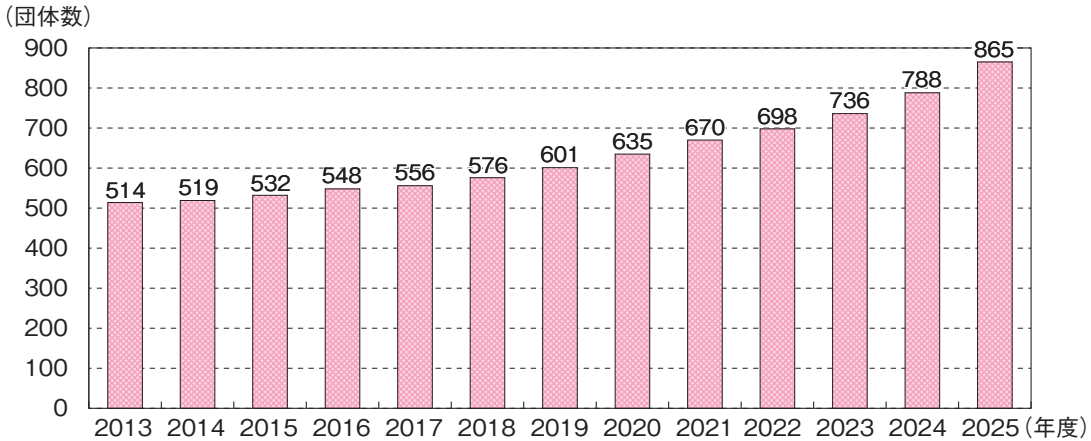
図表1-3-1-12 コミュニティバスの導入状況



図表1-3-1-13 乗合タクシーの導入状況



図表1-3-1-14 公共ライドシェアの実施団体数



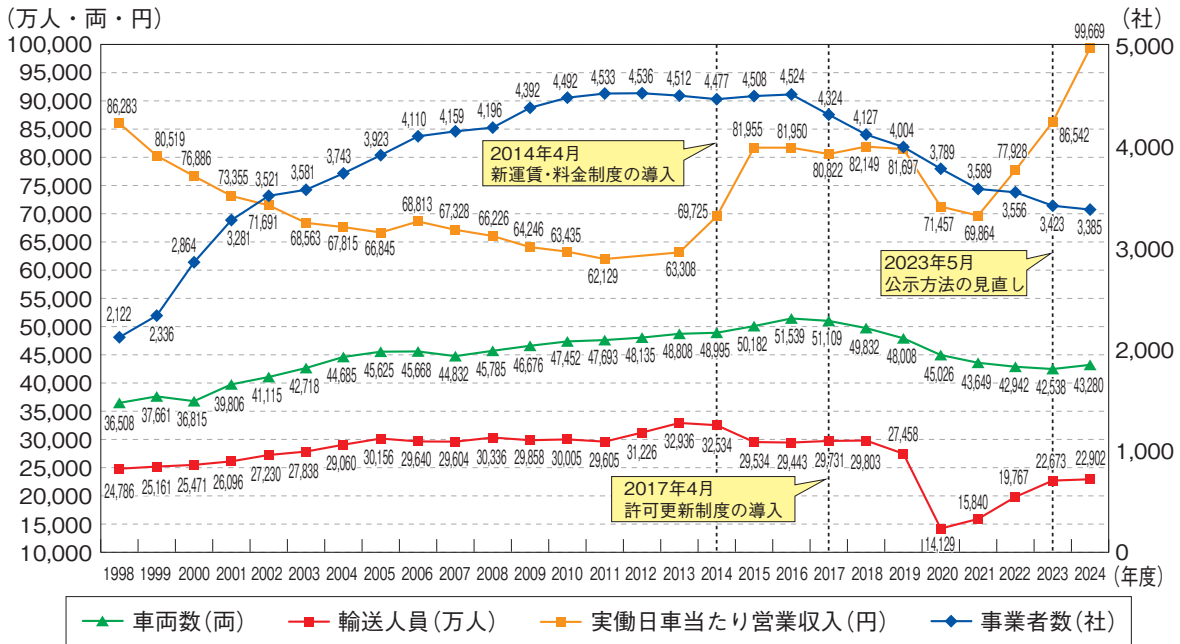
注：自家用有償旅客運送を実施する団体のうち、公共ライドシェアの実施団体数のみ掲載  
資料：国土交通省総合政策局作成

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年度以降は輸送人員及び営業収入の回復が見られる。

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1-3-1-15 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



注：「日本のバス事業」に係る2012年の数値については、調査対象事業者が異な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

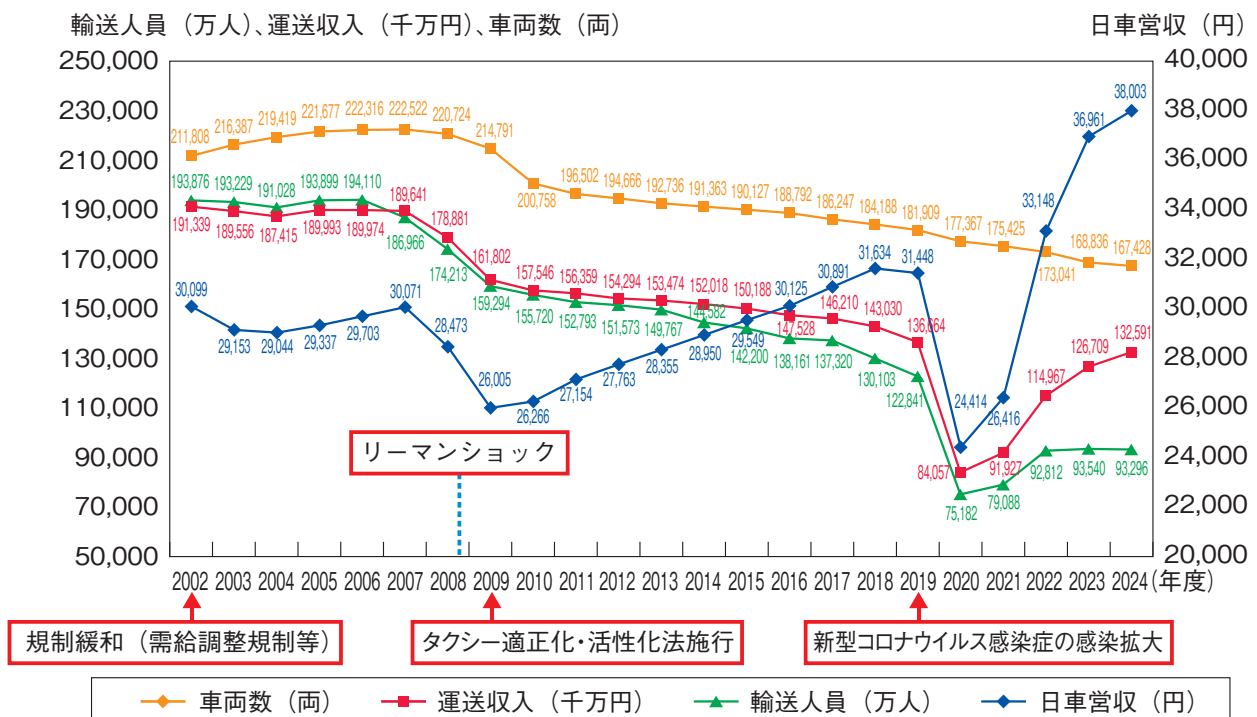
#### (4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通の一翼を担っている交通機関である。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。以下「タクシー活性化特措法」という。)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、2019年度と比較して、2022年度は運転者数が約2割減少し、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年度以降、全ての運賃ブロックで運賃改定が実施され、2023年度以降、運転者数は回復傾向にある。

他方、無許可営業である「白タク」行為や営業所のみでの運送の引き受けが可能なハイヤーによる「客引き」等の行為は、「道路運送法」(昭和26年法律第183号)違反である。新型コロナウイルス感染拡大後の2023年度以降、訪日外国人旅行者の増加に伴い、空港等において、白タク行為やハイヤーによる違法な客引き行為が問題となっており、旅客に対する安全・安心の確保の観点から問題があることから、警察等の関係機関と連携して、主要な空港や観光地等において、啓発活動、現地調査、指導等を行ってきたところである。白タク行為防止に向けた取組を更に推進していくため、訪日外国人旅行者の移動実態を把握し、効果的な防止対策の手法を検討する等、旅客の安全・安心を確保すべく、関係機関と連携し、白タク行為撲滅に向けて取り組んでいる。

図表1-3-1-16 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



注：日車営収とは、実働1日1車当たりの運送収入のこと。

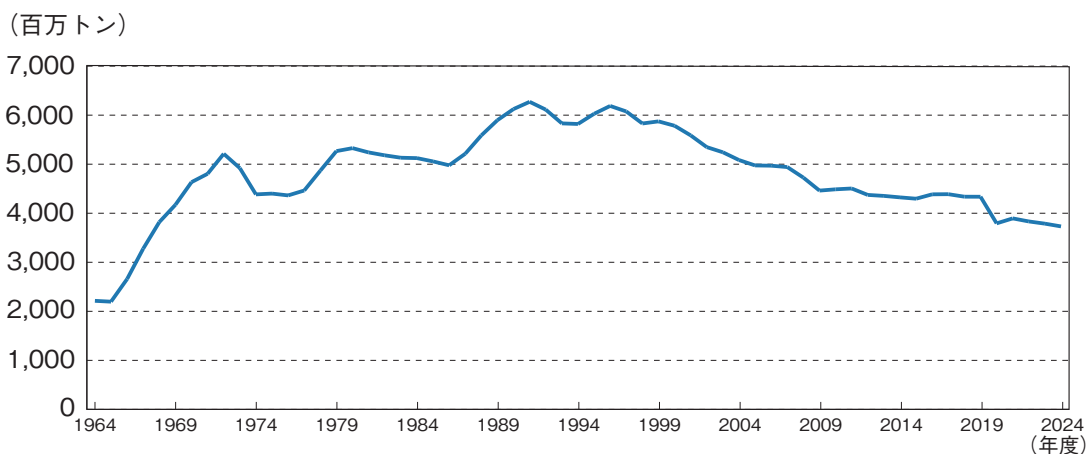
資料：国土交通省物流・自動車局作成

(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、2021年度は増加に転じるも、依然として回復には至っていない。

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共に輸送量が減少しており、トラック輸送量全体の減少に大きく影響している。

図表1-3-1-17 トラックの輸送量の推移



資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-18 主要品目別トラック輸送量及びシェア

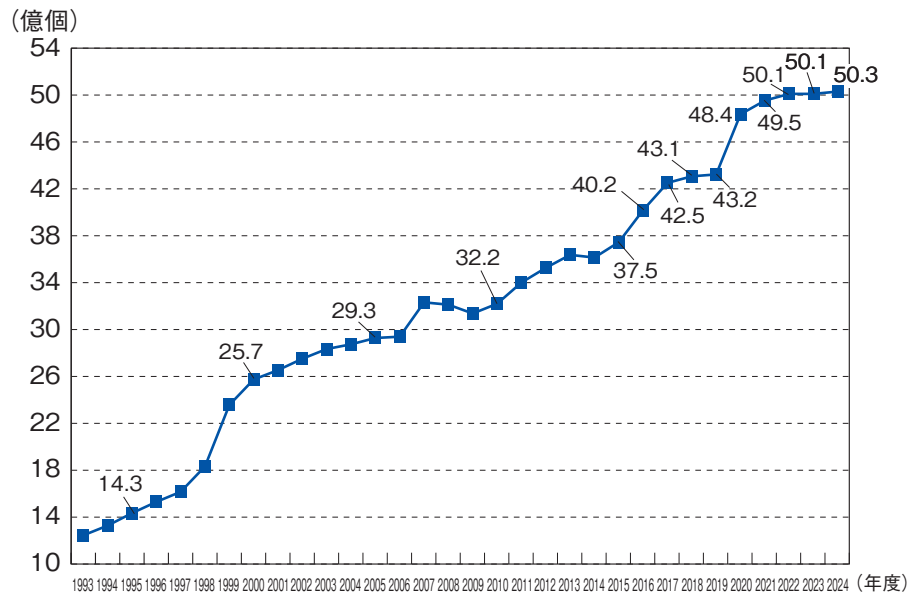
(単位：千トン)

	1974	1979	1984	1989	1994	1999	2004	2009	2014	2019	2024
1位	砂利・砂・石材 1,171,946 27%	砂利・砂・石材 1,464,039 28%	砂利・砂・石材 1,264,181 25%	砂利・砂・石材 1,450,185 25%	砂利・砂・石材 1,278,966 22%	砂利・砂・石材 1,450,321 25%	くずもの・廃棄物 851,494 17%	くずもの・廃棄物 643,160 14%	砂利・砂・石材 600,012 14%	くずもの・廃棄物 572,679 13%	くずもの・廃棄物 630,508 17%
2位	くずもの・廃棄物 840,213 19%	くずもの・廃棄物 944,569 18%	くずもの・廃棄物 970,659 19%	くずもの・廃棄物 1,038,951 18%	くずもの・廃棄物 919,486 16%	くずもの・廃棄物 873,514 15%	砂利・砂・石材 718,435 14%	砂利・砂・石材 530,626 12%	くずもの・廃棄物 576,041 13%	機械 494,600 11%	砂利・砂・石材 515,069 14%
3位	農林水産品 443,322 10%	窯業品 501,458 10%	窯業品 498,978 10%	窯業品 457,543 8%	窯業品 576,480 10%	窯業品 479,151 8%	食料工業品 463,803 9%	食料工業品 443,650 10%	取り合せ品 460,204 11%	食料工業品 444,291 10%	機械 388,388 10%
4位	窯業品 406,129 9%	農林水産品 451,734 9%	農林水産品 396,285 8%	農林水産品 449,498 8%	農林水産品 426,835 7%	食料工業品 455,549 8%	機械 457,488 9%	機械 430,020 10%	食料工業品 369,706 9%	砂利・砂・石材 426,866 10%	食料工業品 327,789 9%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 270,163 6%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 293,761 6%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 317,914 6%	機械 389,500 7%	機械 393,252 7%	農林水産品 423,575 7%	農林水産品 431,745 9%	農林水産品 392,982 9%	鉄鋼・非鉄金属・金属製品 354,091 8%	農林水産品 365,710 8%	窯業品 316,977 9%
合計	4,377,374	5,258,277	5,114,657	5,888,248	5,810,374	5,863,259	5,075,877	4,454,028	4,315,836	4,329,132	3,724,797

資料：「自動車輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

物流の小口・多頻度化が急速に進行する中、宅配便取扱実績は年々増加を続け、2024年度には約50億個となっており、2019年度と比較すると約1.2倍に増加している。この背景には電子商取引（EC）市場の急成長があり、この傾向が継続することで、ラストマイル配送を担う宅配便ドライバーの負担が更に増大することが懸念されている。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1-3-1-19 宅配便取扱実績の推移

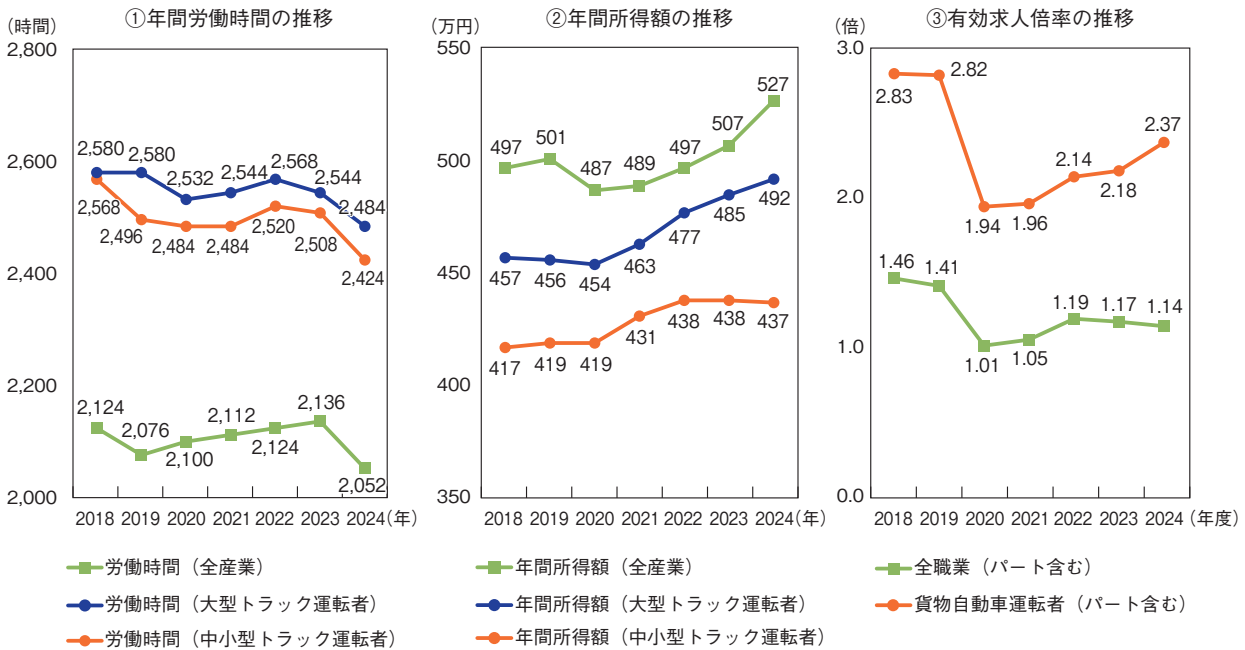


注：2007年度から郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上  
資料：国土交通省物流・自動車局作成

物流は国民生活・経済を支える重要な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、労働時間は約2割長く、年間賃金は約1割低い傾向にあり、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。

このため、「標準的運賃」の周知・浸透や、荷主等に対するトラック・物流Gメンの是正指導により、適正な運賃を収受できる環境を整備するとともに、2026年4月に全面施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和6年法律第23号）や、2026年1月より改正法が施行された「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」（昭和31年法律第120号）に基づき、関係省庁等とも連携しながら、取引環境の適正化や構造的な賃上げ環境の整備を進めている。加えて、トラック運送事業の適正化やドライバーの賃上げを目的として、2025年6月に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和7年法律第60号）及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」（令和7年法律第61号）の施行に向けた準備を着実に進め、トラックドライバーの更なる賃上げや労働環境の改善を目指していく。

図表1-3-1-20 トラック運転者の労働環境をめぐる現状



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

## 第2節 鉄道輸送の動向

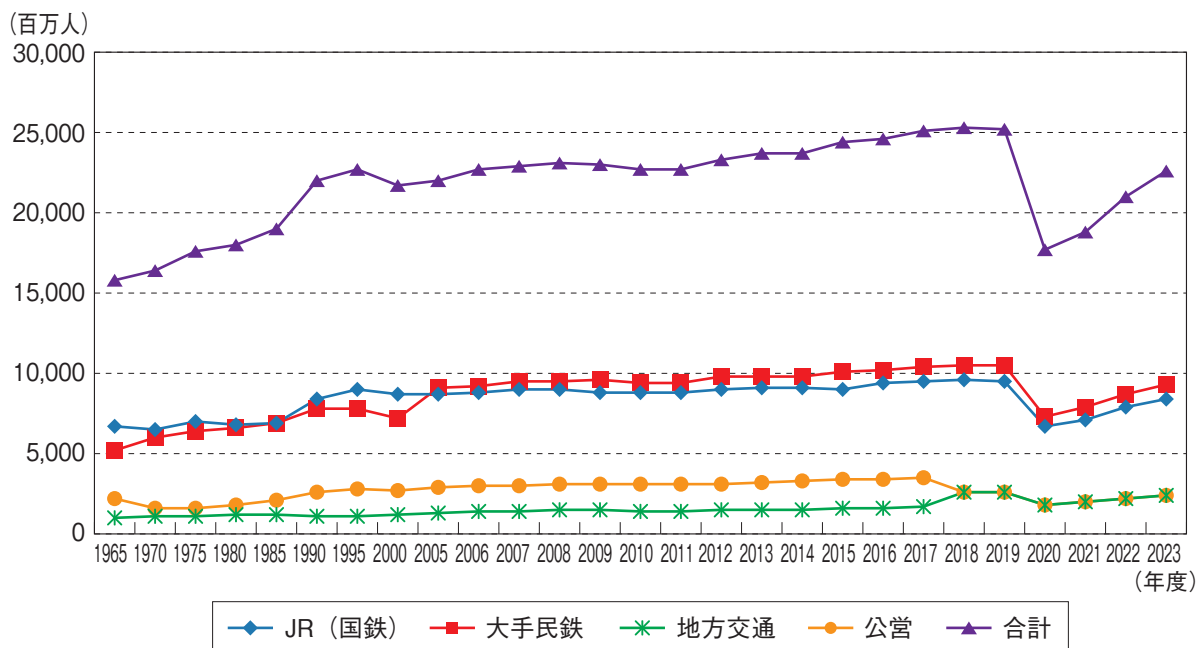
### (1) 鉄道事業の概況

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、人キロベース共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、2023年度は対前年度比で増加している。

2023年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対2019年度比約10%減の約226億人、人キロベースでは対2019年度比約10%減の約3,935億人キロとなっている。

2025年7月時点で全国に216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（173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（人ベース）の推移



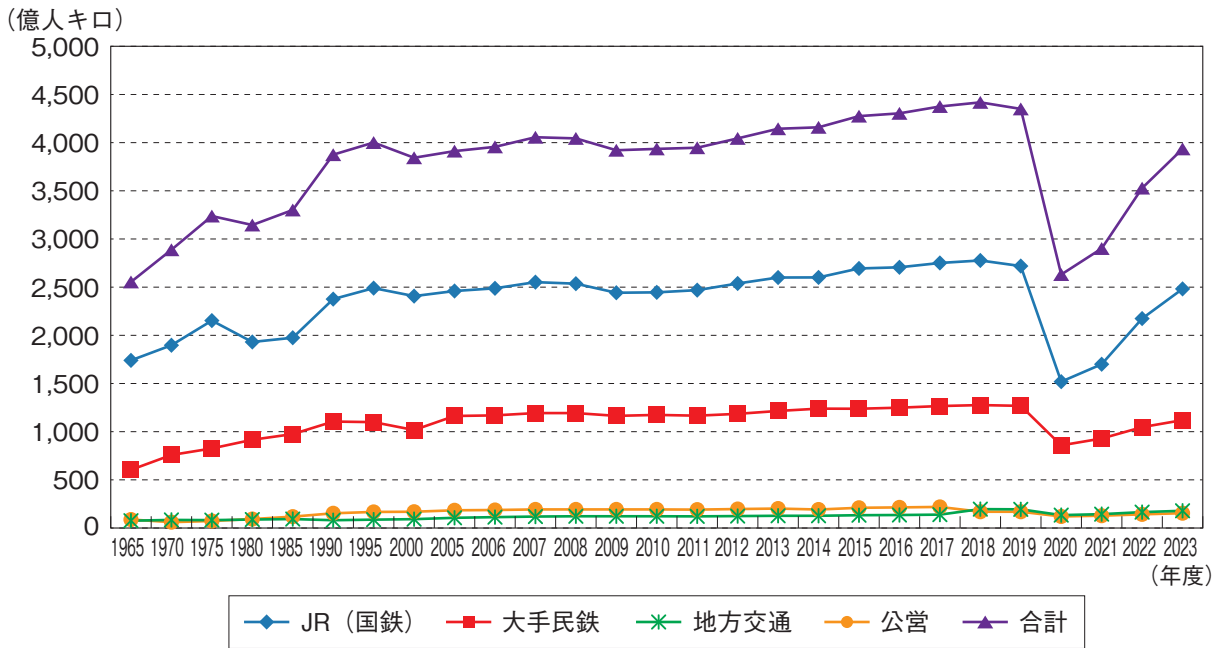
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

注2：2004年度以降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（人キロベース）の推移



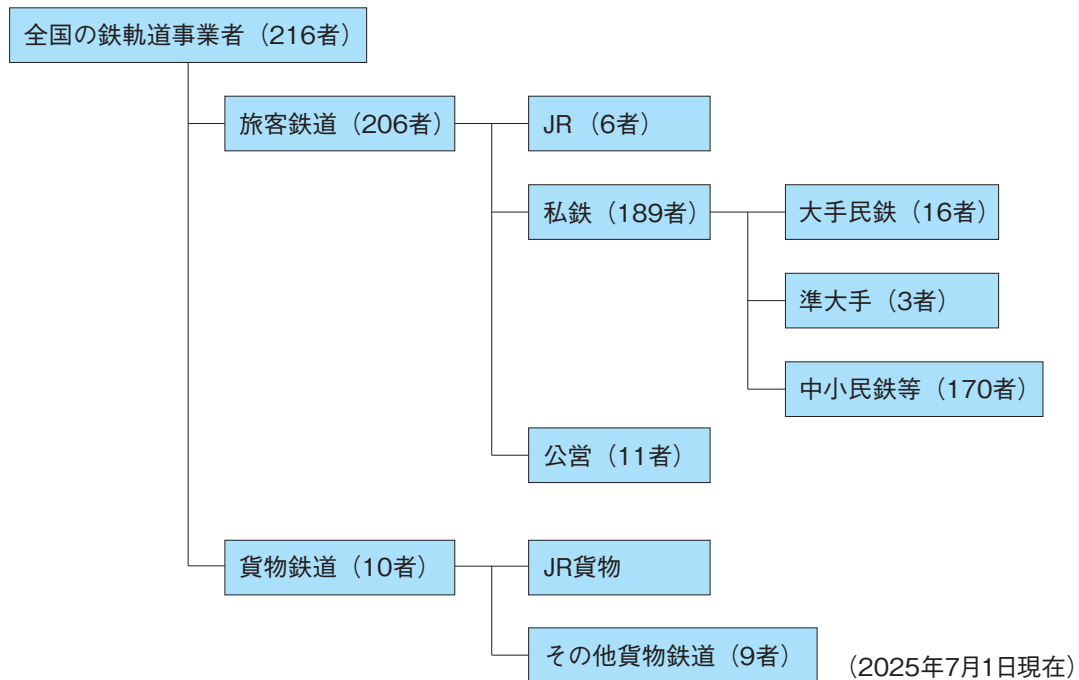
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

注2：2004年度以降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



資料：数字でみる鉄道 2025 より、国土交通省鉄道局作成

## (2) 幹線鉄道

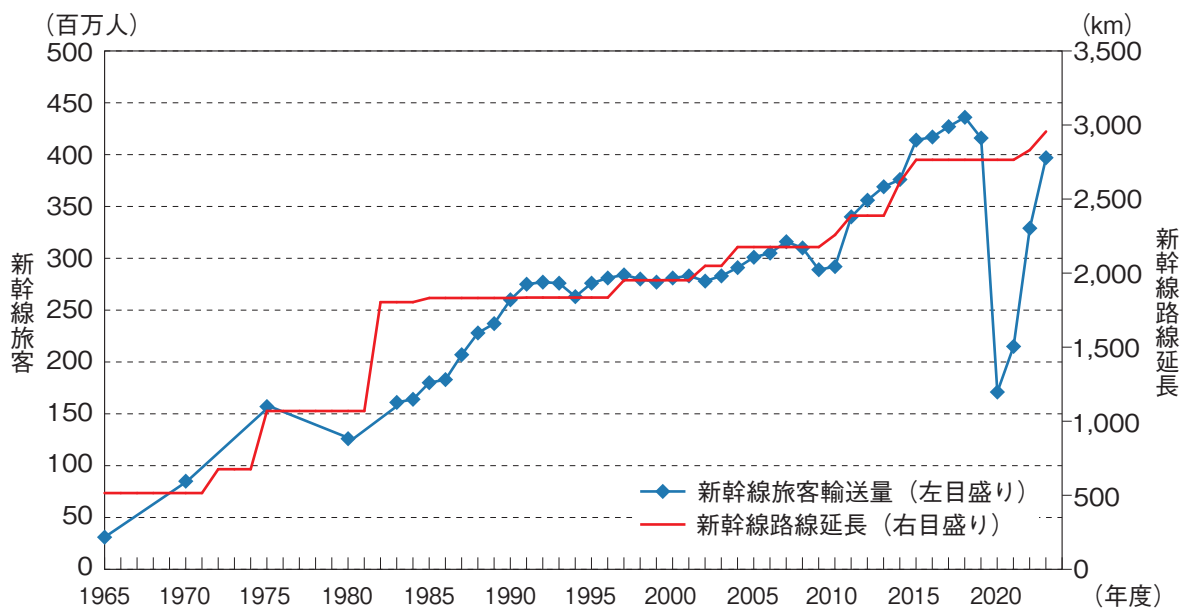
新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（1964年の東海道新幹線の開業以来、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ。）かつ環境にも優しい（鉄道の二酸化炭素排出原単位（g-CO<sub>2</sub>/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/7（2024年度。）という優れた特性を持っている。

### 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、2023年度の輸送量は約4.0億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

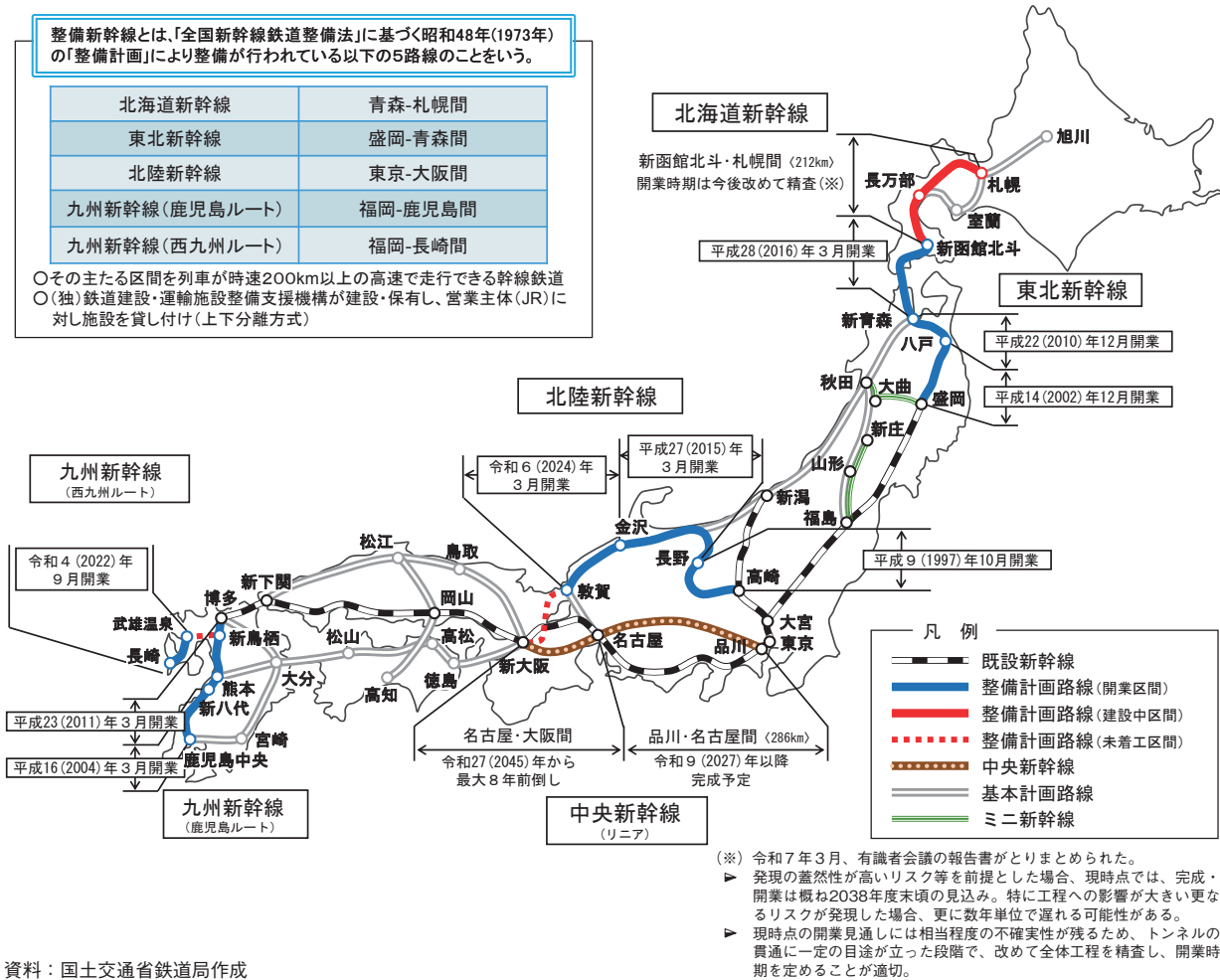
① 整備新幹線

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、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(敦賀・新大阪間)及び九州新幹線(新鳥栖・武雄温泉間)の着実な整備に向けた取組を進めている。

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。

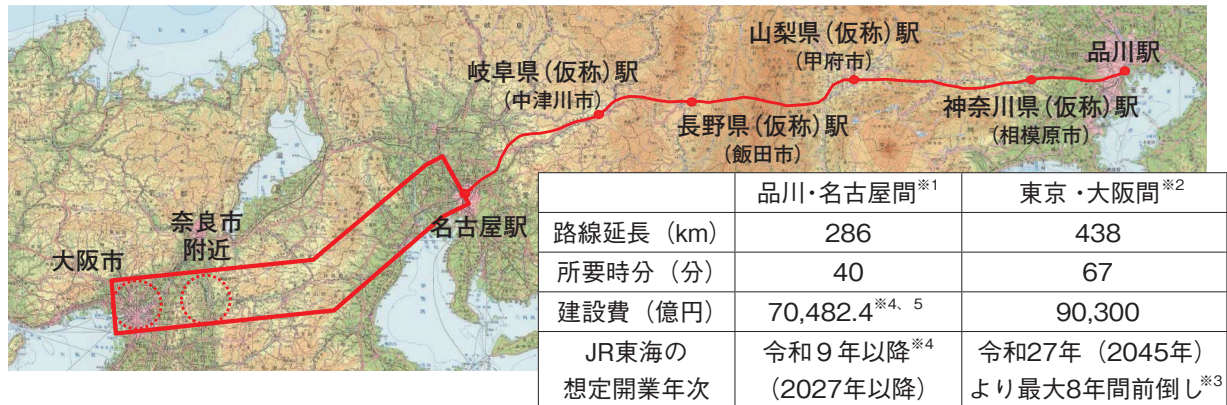
図表1-3-2-5 全国の新幹線鉄道網の現状



## 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



(中央新幹線の整備計画)<sup>※6</sup>

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(2014).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(2009).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(2023).12.28認可)による。

※5：R7.10.29 品川・名古屋間の総工事費の見通しが、11.0兆円である旨をJR東海が公表

※6：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

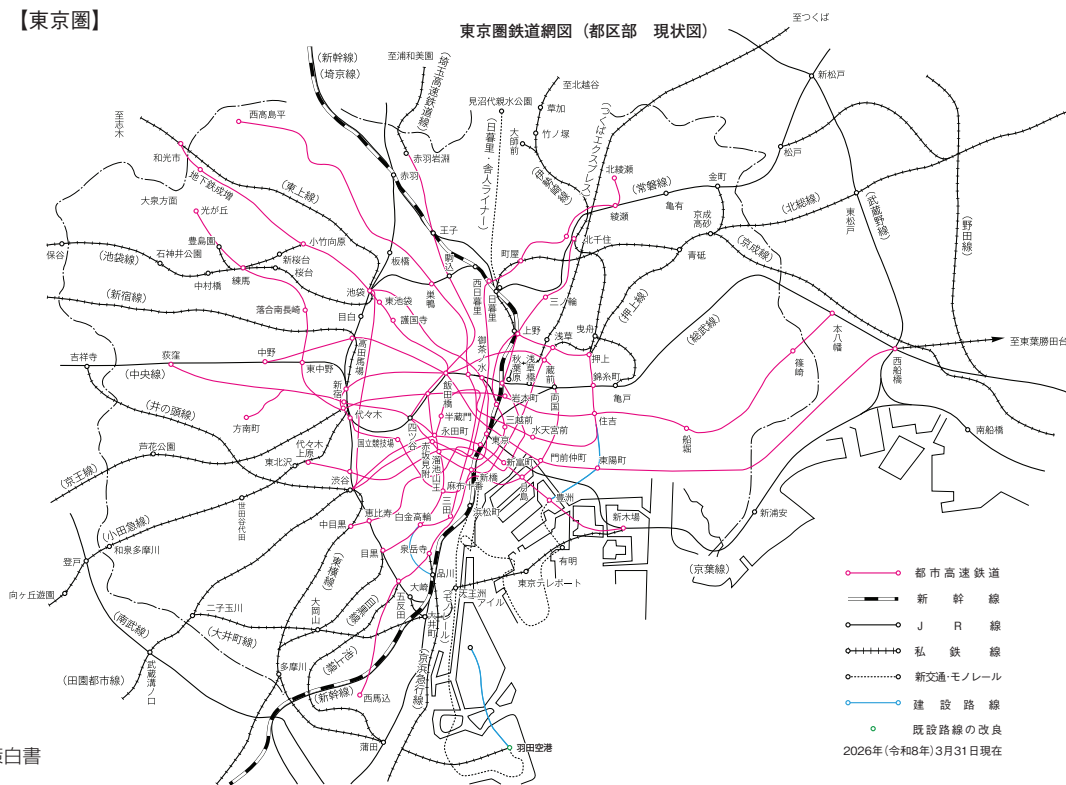
交通政策審議会（2001年までは運輸政策審議会）の答申等を踏まえて整備されてきた、三大都市圏等の都市鉄道については、都市・地域交通年報等によると、2021年3月末時点でJR、私鉄、地下鉄の路線延長の合計は、東京圏では約2,461キロメートル、大阪圏では約1,515キロメートル、名古屋圏では約982キロメートルとなっている。

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。

最近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年に相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大）が、2023年に相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉）が開業した。また、2023年に福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）、2024年には北大阪急行電鉄南北線（千里中央～箕面萱野）、2025年1月には大阪メトロ中央線（コスモスクエア～夢洲）がそれぞれ延伸開業したほか、同年8月には広島電鉄の駅前大橋ルートが開業した。

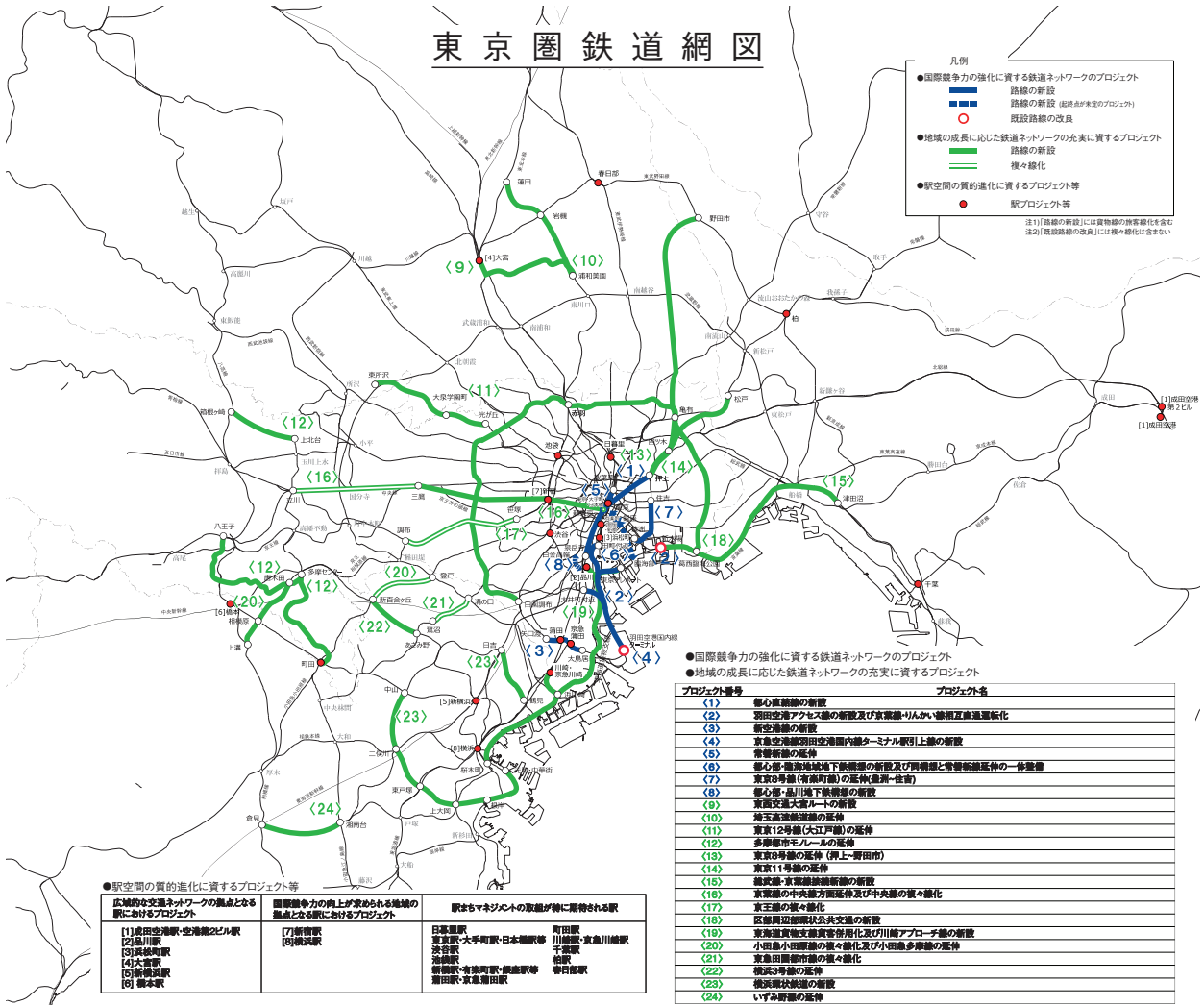
また、既に事業化している路線として、現在、東京圏においてJR東日本羽田空港アクセス線（東京貨物ターミナル～羽田空港）、東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び同南北線（品川～白金高輪）、大阪圏においてなにわ筋線（大阪～JR難波、南海新今宮）等の事業が進められている。さらに、多摩都市モノレール（上北台～（仮称）No.7駅（箱根ヶ崎駅付近））が2025年5月に、新空港線（東急蒲田駅～蒲田新駅（仮称））が同年10月に事業化された。

図表1-3-2-7 三大都市圏の都市鉄道網の現状





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



資料：国土交通省鉄道局作成

b. 都市鉄道の課題

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

① シームレス化

シームレス化を図るため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に乗り入れる相互直通運転の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、サービス面でのシームレス化を図るため、交通系ICカードやタッチ決済、二次元コード等のキャッシュレス決済の導入を推進した。

## 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。具体的には、2026年4月に東京圏の鉄道路線における「遅延証明書の発行状況」「遅延の発生原因」「鉄道事業者の遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等したものを公表した。

## 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。東京圏における都市鉄道のピーク時における主要31区間の平均混雑率は150%の目標値に対し、2024年度は139%の達成状況となっている。

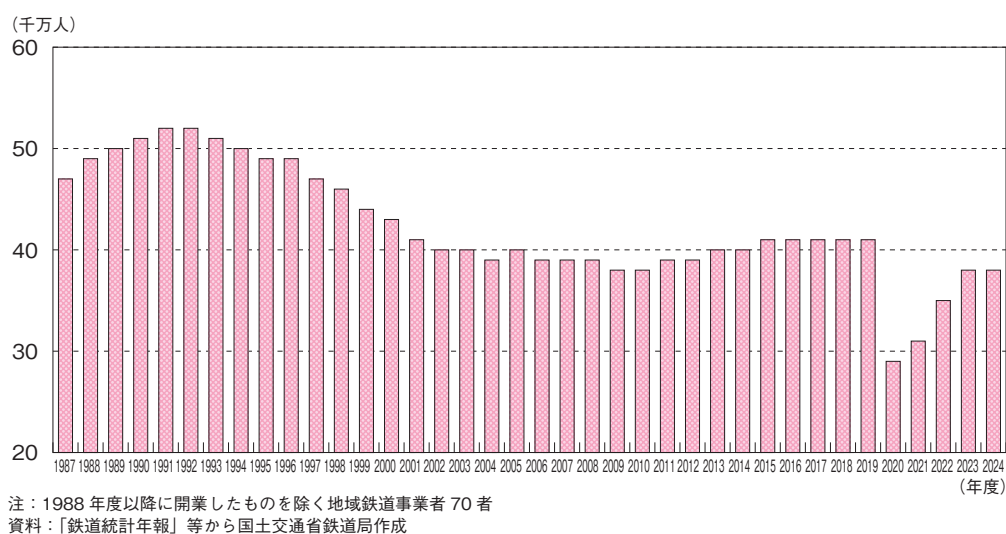
## (4) 地方の鉄道路線・LRT

### 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し、その後は回復傾向にあるものの、2024年度時点でも、2019年度の数値には達していない。

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、2024年度は約82%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1-3-2-9 地域鉄道の輸送人員の推移



## b. 鉄道特性の発揮に課題のある路線の状況

一部のローカル線については、人口減少や少子化、マイカー利用の普及などにより輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が生じている。こうした路線の地域では、地域や利用者にとって最適な形での交通手段の維持・確保に向け、関係者で議論を行う動きも見られる。

また、関係者での議論の結果、地方公共団体等が鉄道事業者に代わって鉄道施設等を保有する上下分離方式が導入されるなど、ローカル鉄道の再構築が全国的に進んできている。

## 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交通機関として、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

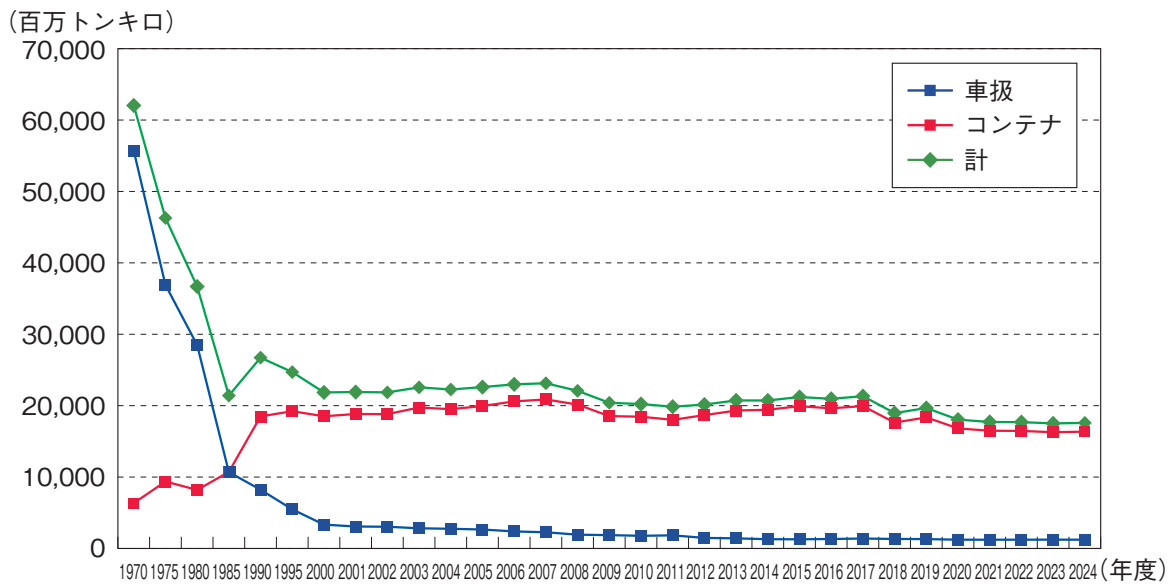
鉄道貨物輸送量は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで大きく減少し、その後はおおむね横ばいで推移している。近年においてはトラックドライバー不足等の影響によりモーダルシフトの取組が進んでいるものの、豪雨災害の影響等により、伸び悩んでいる。

鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送と車扱輸送（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減少傾向にある。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、輸送量は大きく減少し、その後は横ばい傾向にある。

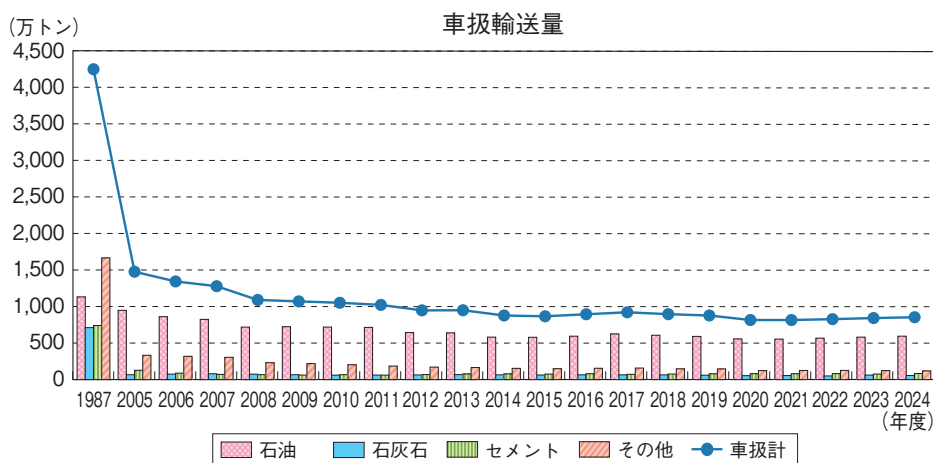
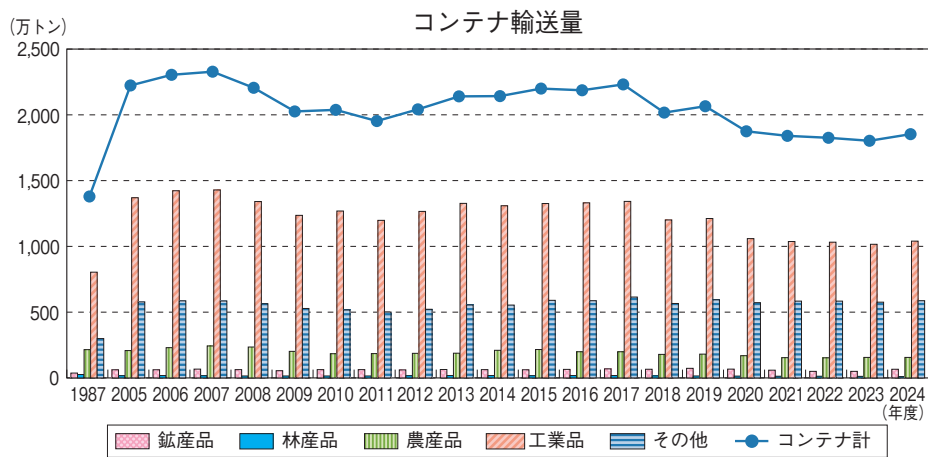
物資別に見ると、コンテナ輸送では工業品の割合が高く、車扱輸送では、近年、石油の割合が圧倒的に高くなっており、かつて一定のシェアを占めていた石灰石やセメントは大幅に少なくなっている。

図表1-3-2-10 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1-3-2-11 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 海上輸送の動向

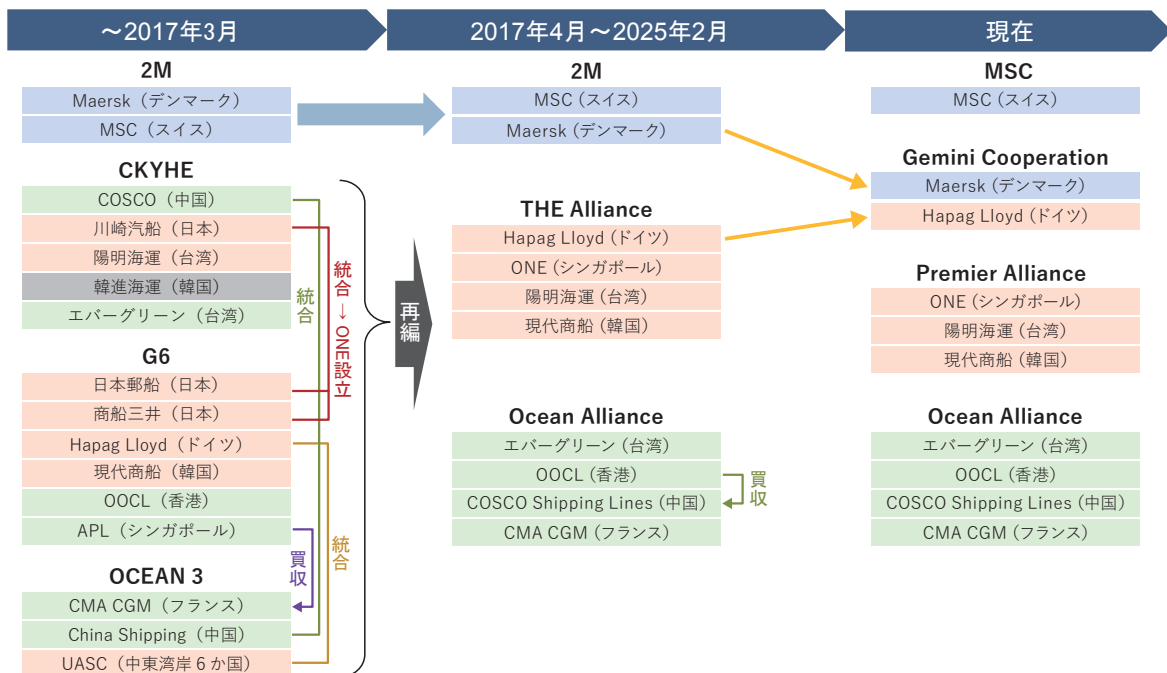
### (1) 海上交通ネットワーク

#### 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。

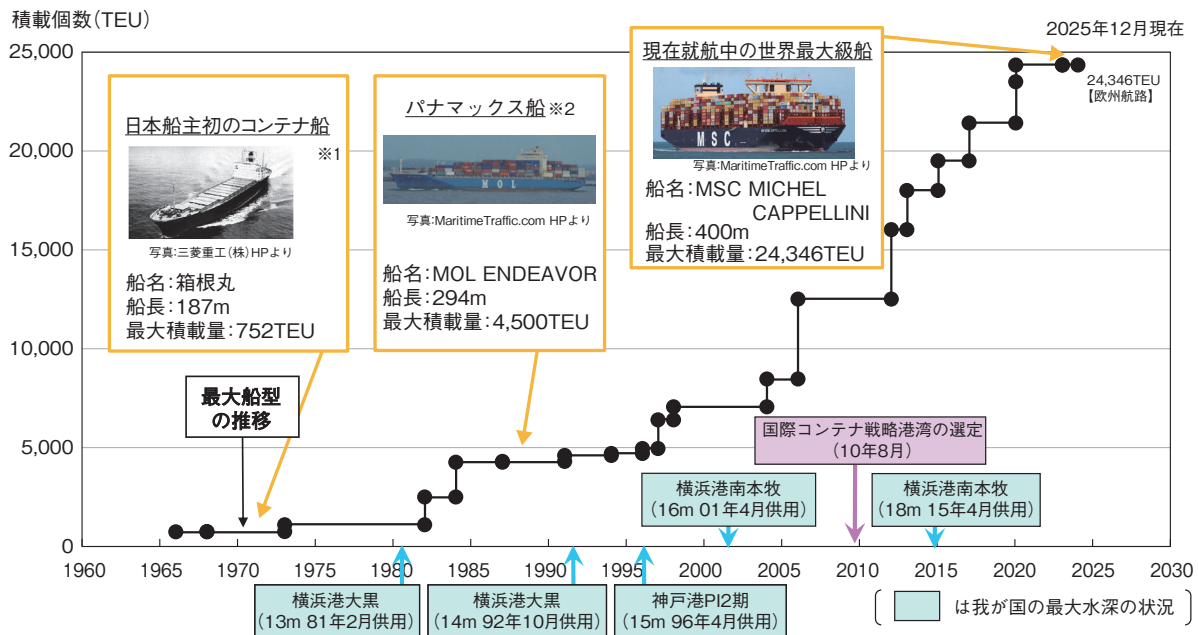
世界のコンテナ船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返しており、2025（令和7）年2月にもアライアンスの再編が行われたところである。我が国の海運大手3社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、定期コンテナ船事業を統合して合弁会社オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）を設立し、2018年からサービスを開始している。このような中で、世界の各船社はスケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上輸送におけるコンテナ船の大型化を進めてきた。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、2025年12月現在我が国で最も水深の深いものは、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 等から国土交通省港湾局作成 (2026年5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、2024年は合計8.1億トンのうち、エネルギー資源<sup>6</sup>が4.2億トンで51%、工業原料<sup>7</sup>が1.2億トンで15%、生活物資<sup>8</sup>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<sup>9</sup>が1.2億トンで51%、化学工業品<sup>10</sup>が0.5億トンで21%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、船舶交通が輻辳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

6 エネルギー資源：ここでは、港湾統計の品種類別における石炭、原油、LNG、LPGを合計した値

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

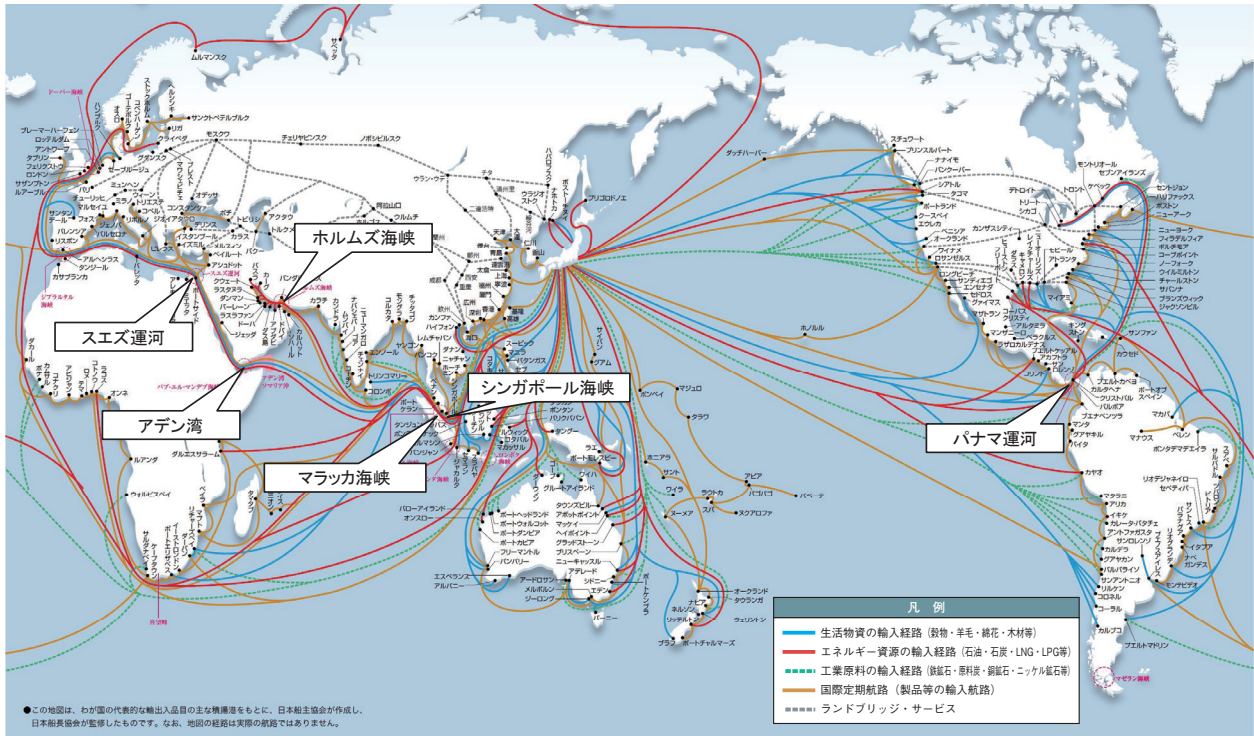
8 生活物資：ここでは、港湾統計の品種類別における農水産品（とうもろこし、麦、羊毛、綿花を含む）、林産品（木材チップを含む）を合計した値

9 金属機械工業品：港湾統計の品種類別であり、完成自動車、鋼材、自動車部品、産業機械などが含まれる。

10 化学工業品：港湾統計の品種類別であり、化学薬品、石油製品、セメントなどが含まれる。

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。さらに、ホルムズ海峡も輸入原油の9割以上が通航する極めて重要な海峡であるが、2026年2月に始まった米国及びイスラエルとイランとの間の攻撃の応酬によりホルムズ海峡が実質的に封鎖され、日本関係船舶がペルシャ湾内に留め置かれる事案が発生した。

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



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、国土交通省港湾局作成

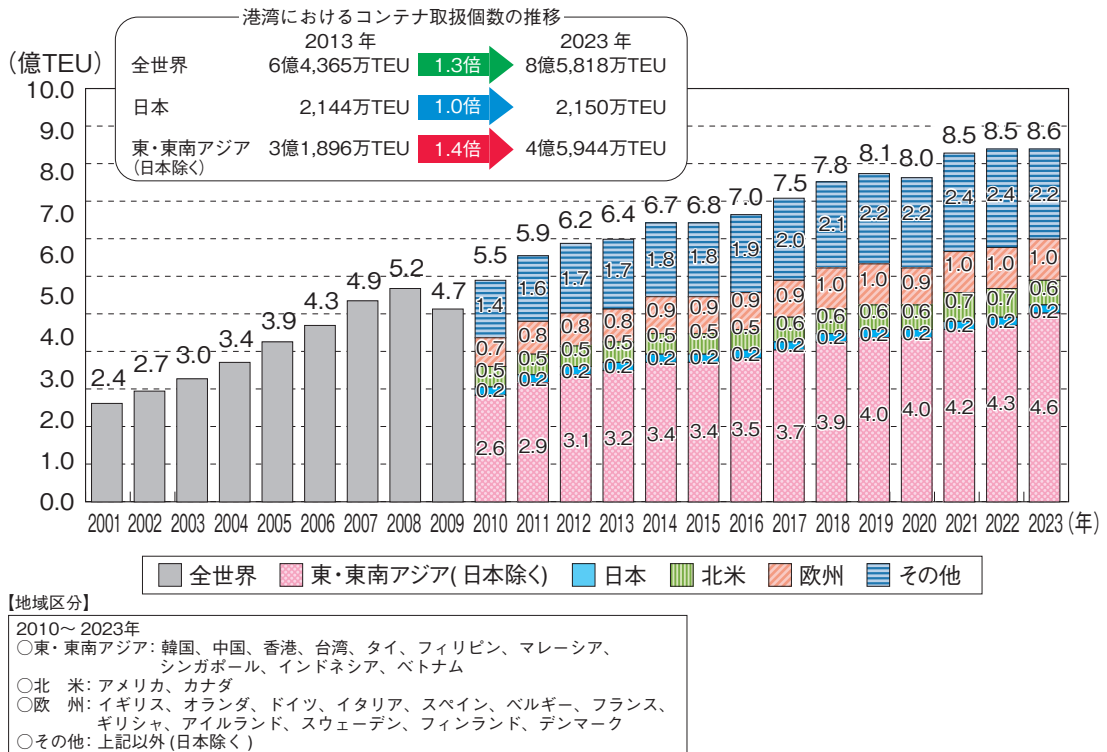
### c. 海上貨物コンテナ輸送の国際比較

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。

国際基幹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傾向にあり、コンテナ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ほぼ横ばいで推移している。また、日本の京浜港及び阪神港における寄港回数は、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の影響で寄港地の絞り込みが行われた結果、減少しているが、近年はコンテナ取扱個数と同様に概ね横ばいで推移している。

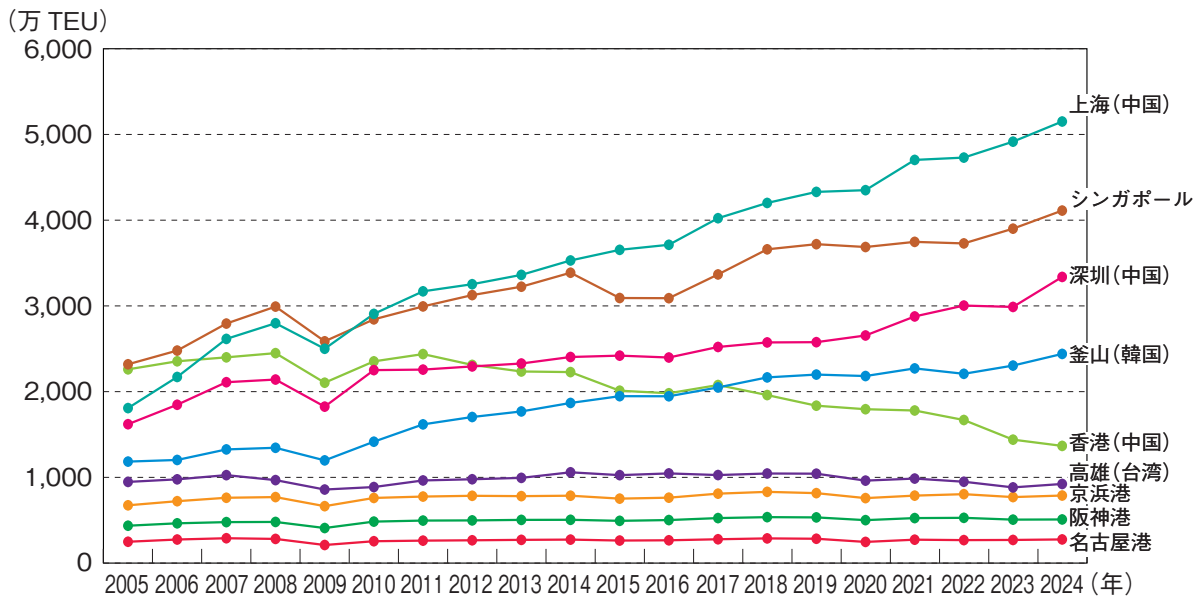
このような状況を踏まえ、サプライチェーンの強靱化・安定化に向けて、国際基幹航路の維持・拡大により一層取り組む必要がある。

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



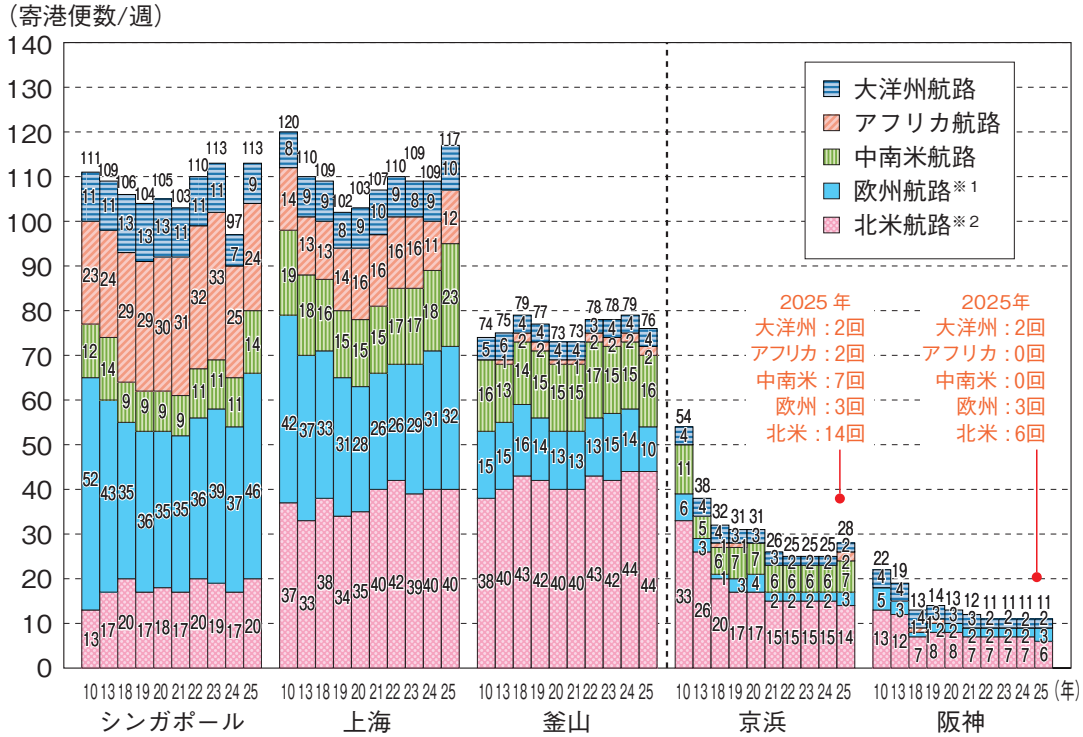
注1：TEU (twenty-foot equivalent unit) 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位  
 注2：外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はUNCTADに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。  
 資料：UNCTAD (Container port throughput, annual および Review of Maritime Transport) から国土交通省港湾局作成

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) より国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-6 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）より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・船用工業、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「海事産業群」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「海事産業群」全体の維持が困難となり、その結果、安定的な海上輸送が困難となることなど、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、「海事産業群」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

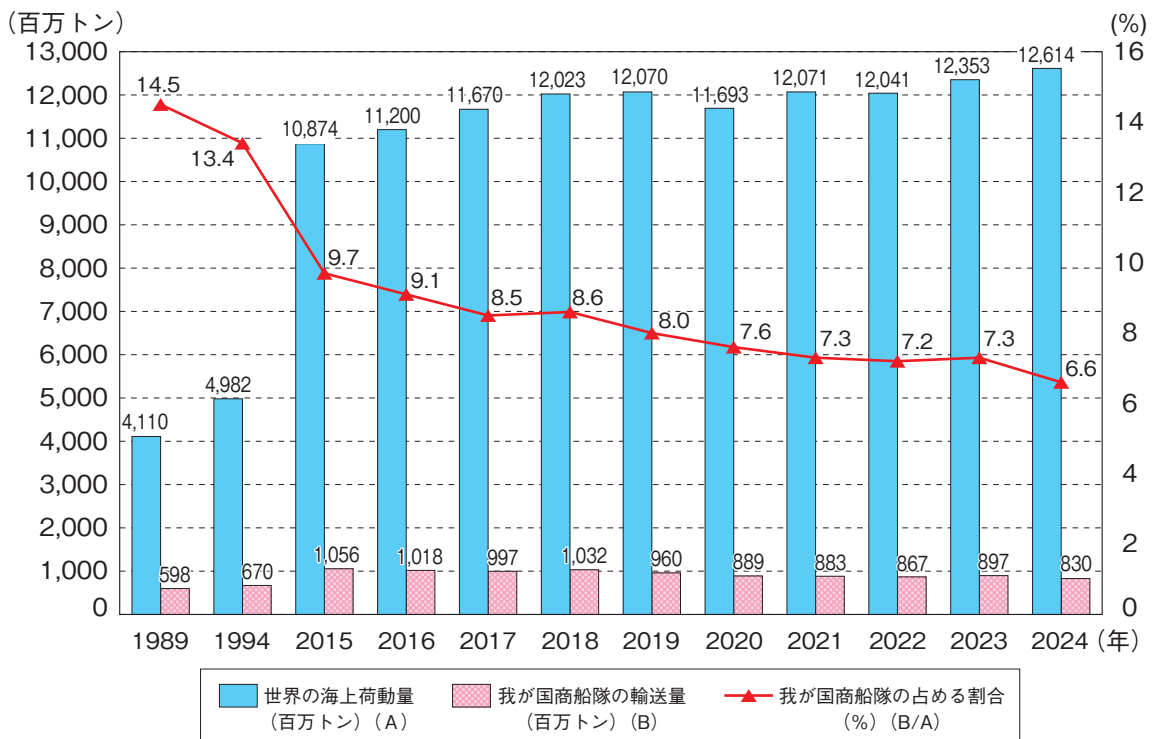
2024年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量(速報値)は、輸出が361万TEU(対前年比約3.2%減)、輸入が592万TEU(対前年比約0.7%増)となった。なお、専用船や荷動き量については、本章本節(1)を参照。

② 外航海運業者により運航される我が国商船隊<sup>11</sup>

2024年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送<sup>12</sup>の合計で約8.3億トン（対前年比約7.5%減）であり、世界の海上荷動量の約6.6%を占めている。また、我が国商船隊の隻数は2,277隻（対前年比66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が、日本船舶は323隻（対前年比12隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は14.2%（対前年比約0.1%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1,954隻（対前年比54隻増）となっており、パナマ籍のものが1,082隻で最も多い。

図表1-3-3-7 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（2024年の値は推計値）

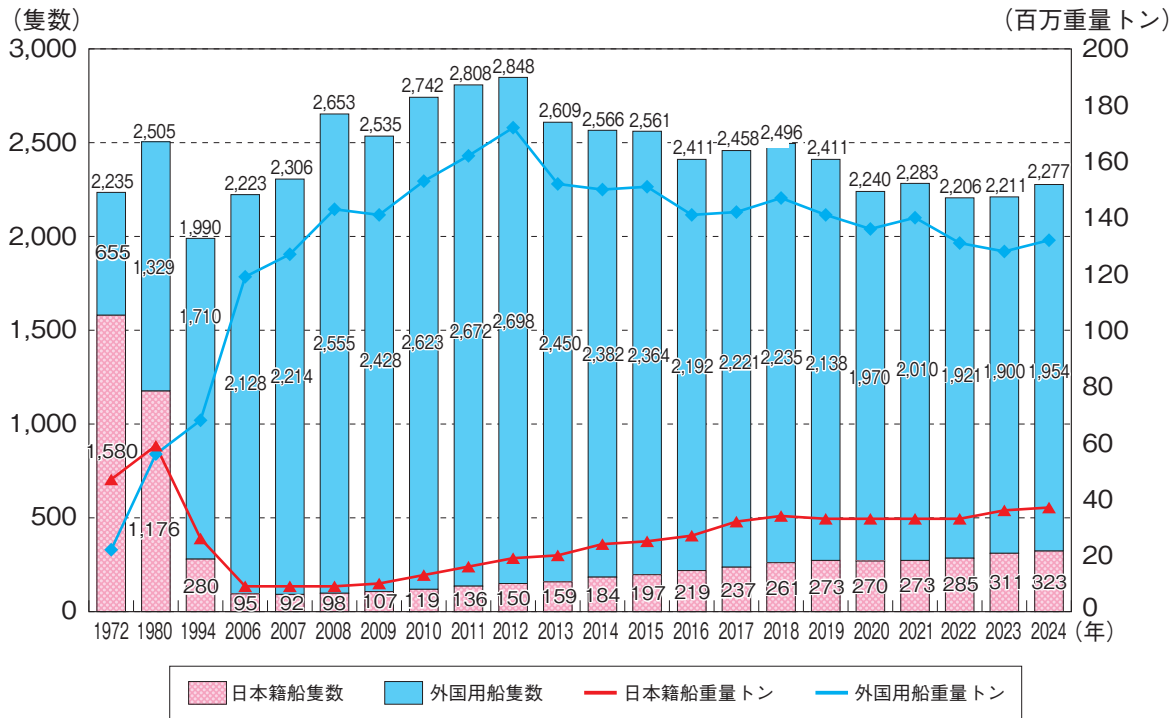
注2：2024年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値

資料：国土交通省海事局作成

11 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。

12 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 日本商船隊の構成の変化



注：2024年の数値は6月末時点  
資料：国土交通省海事局作成

b. 外航旅客定期航路

2026年3月時点では、韓国との間に9航路（共同運航1航路を含み、8社で運航）が就航している。また、2025年における利用者数は95.3万人で、このうち、日本人が7.5万人、外国人が87.8万人であり、割合で見ると日本人が7.9%、外国人が92.1%となっている。

c. 外航クルーズ

① 日本人のクルーズの利用状況

2024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3,460万人と、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（対2019年比16%増）。一方、日本人のクルーズ乗客数（国内クルーズを含む）は2025年においても24.3万人と、感染拡大前の水準には至っていないものの（同32%減）、回復傾向にある（対前年比8%増）。

② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

2025年の訪日クルーズ旅客数は176.7万人（前年143.8万人）、我が国港湾へのクルーズ船の総寄港回数は、3,117回（うち外国クルーズ船2,352回、日本クルーズ船765回）（前年2,472回（うち外国クルーズ船1,913回、日本クルーズ船559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」として登録しており、クルーズ船の受け入れにあたり、地域の特徴を活かしたおもてなしの取組が行われている（2026年3月末時点、170か所）。

#### d. 外航船員

外航日本人船員の数は、2024年時点で約2,100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)

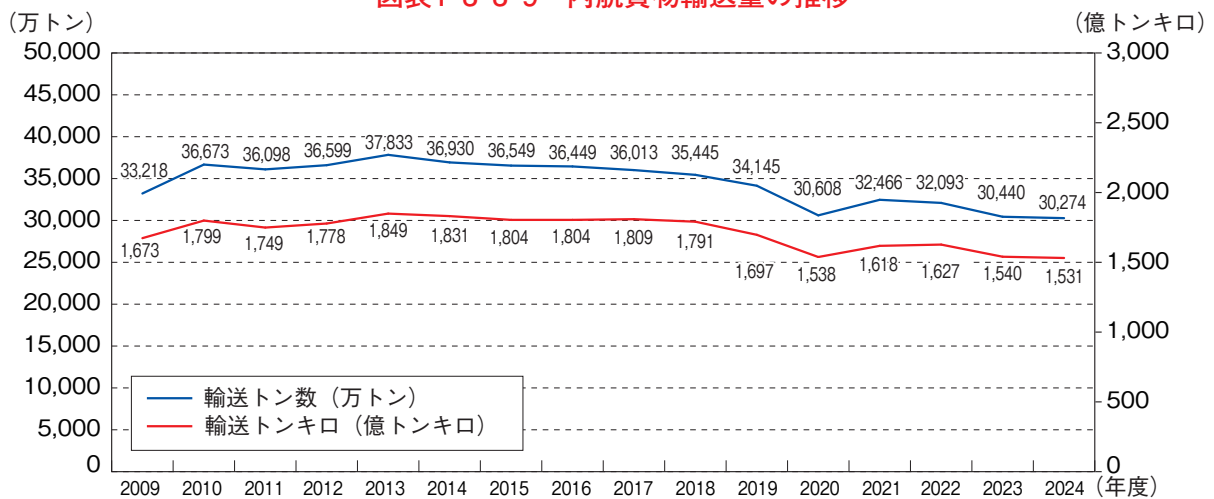
2024年度の内航貨物輸送量は、輸送トンベースでは前年度比で0.5%減少、輸送トンキロベースでは0.6%減少となった。

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、2025年4月時点で2,939者(うち、休止事業者248者)であり、そのうち99.7%が中小企業である。

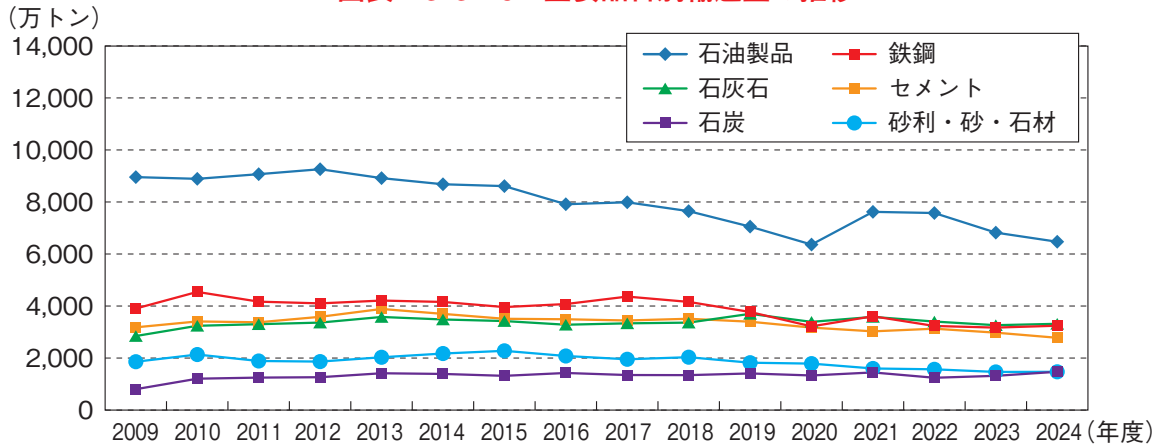
内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が1.7%減少した一方で、総トン数は22.0%増加しており、船舶の大型化(1隻当たりの平均総トン数は24.1%増の874総トン(2024年度))が進んでいる。

図表1-3-3-9 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1-3-3-10 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

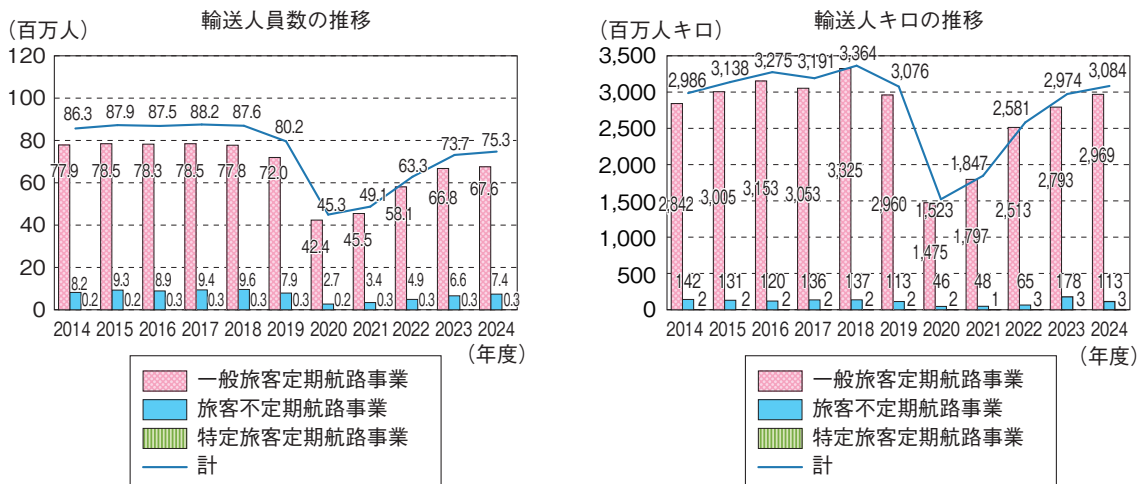
b. 内航旅客船事業

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だが、2024年度は人ベースでは約0.8億人、人キロベースでは約30.8億人キロと、2023年度より増加している。旅客船事業は、2025年4月時点で862事業者（対前年比40事業者減）によって経営され、就航している船舶は2,012隻（対前年比90隻減）となっている。

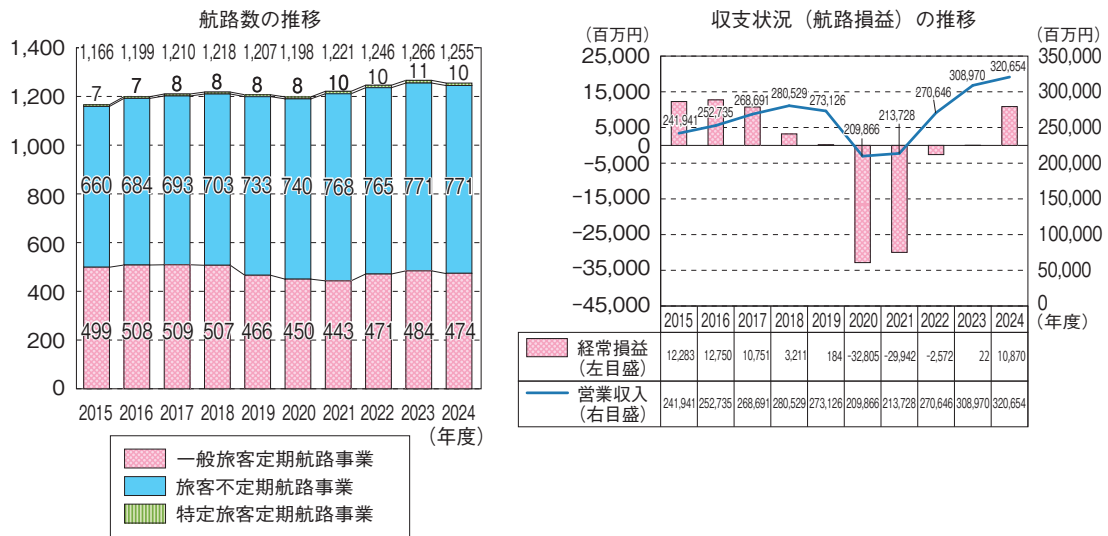
旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2024年度の航路数は1,255航路（対前年度比11航路減）であり、営業収入は約3,207億円（対前年度比約117億円増）となっている。営業損益については、5期ぶりの黒字となっており、経常損益は2期連続の黒字となり、経常収支率は約103%となっている。

図表1-3-3-11 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。  
 注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じて運送される特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。  
 旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業）のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。  
 資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-12 旅客航路事業の収支状況の推移（航路損益）



注：経営実態調査で報告のあった航路の航路損益を集計したものである。  
資料：国土交通省海事局作成

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2割減少している。

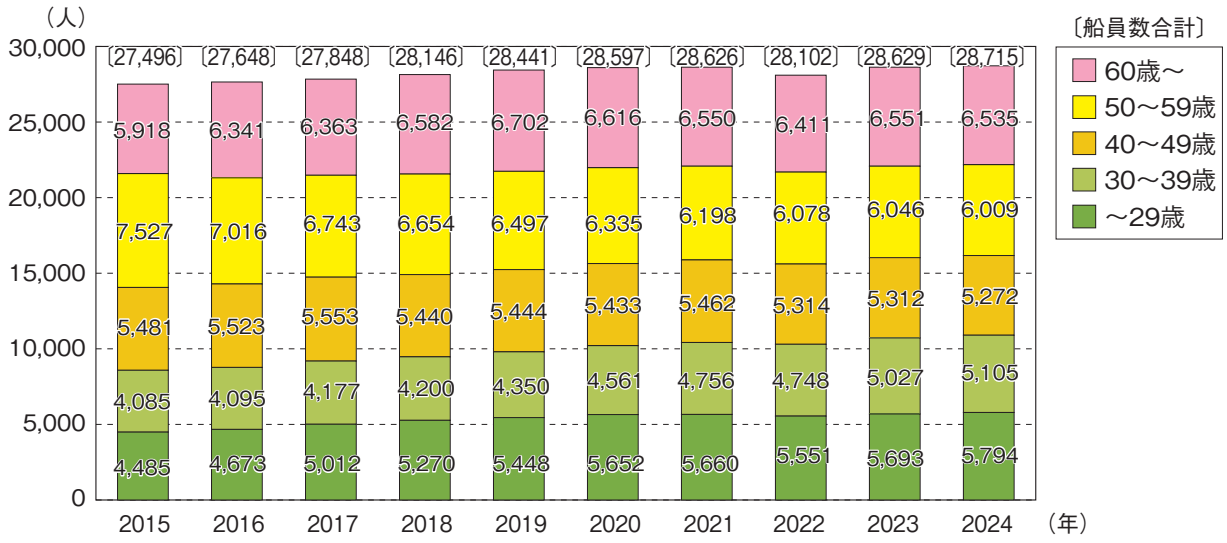
2025年4月時点の離島航路数は272航路、就航船舶は523隻（約19万総トン）である。離島航路事業の約1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2024年度の経常収支率は約92%となっている。

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（2026年3月末現在の補助対象航路：129航路）。

c. 内航船員

内航船員の数、2024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1-3-3-13 内航船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

## 第4節 航空輸送の動向

### (1) 航空ネットワーク

#### a. 空港の整備・運営状況

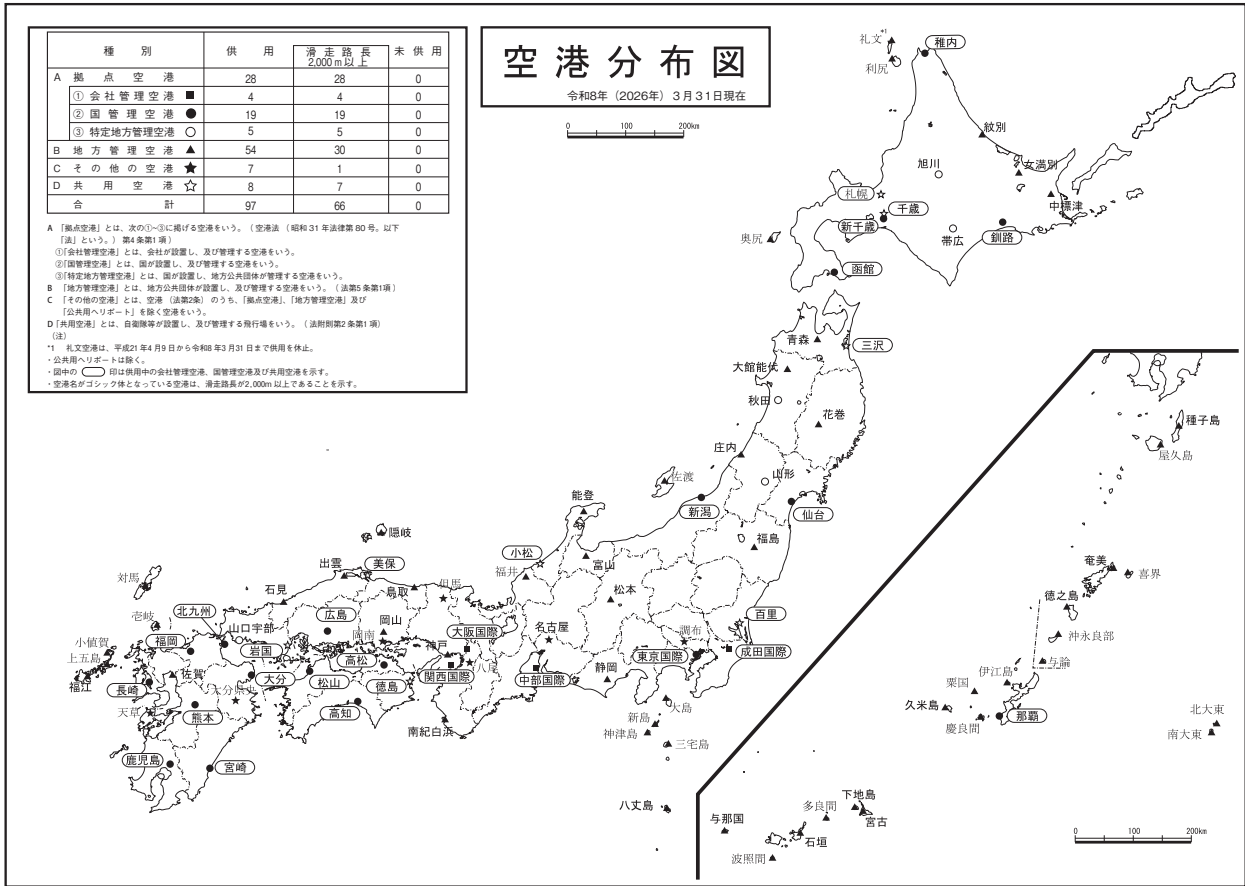
我が国の空港は、拠点空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークの拠点となる空港）、地方管理空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークを形成する上で重要な役割を果たす空港）の大きく2類型に分類され、空港数の合計は82である。その他の空港や自衛隊等が設置・管理する共用空港も加えると、我が国全体の空港数は97である。

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おり、2015年の但馬空港から2021年の広島空港まで計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ている。

図表1-3-4-1 我が国の空港分布図



資料：国土交通省航空局作成

図表1-3-4-2 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

## 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。

2024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42%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52%、国際航空貨物取扱量の74%を占めており、我が国最大の国際ゲートウェイとして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。

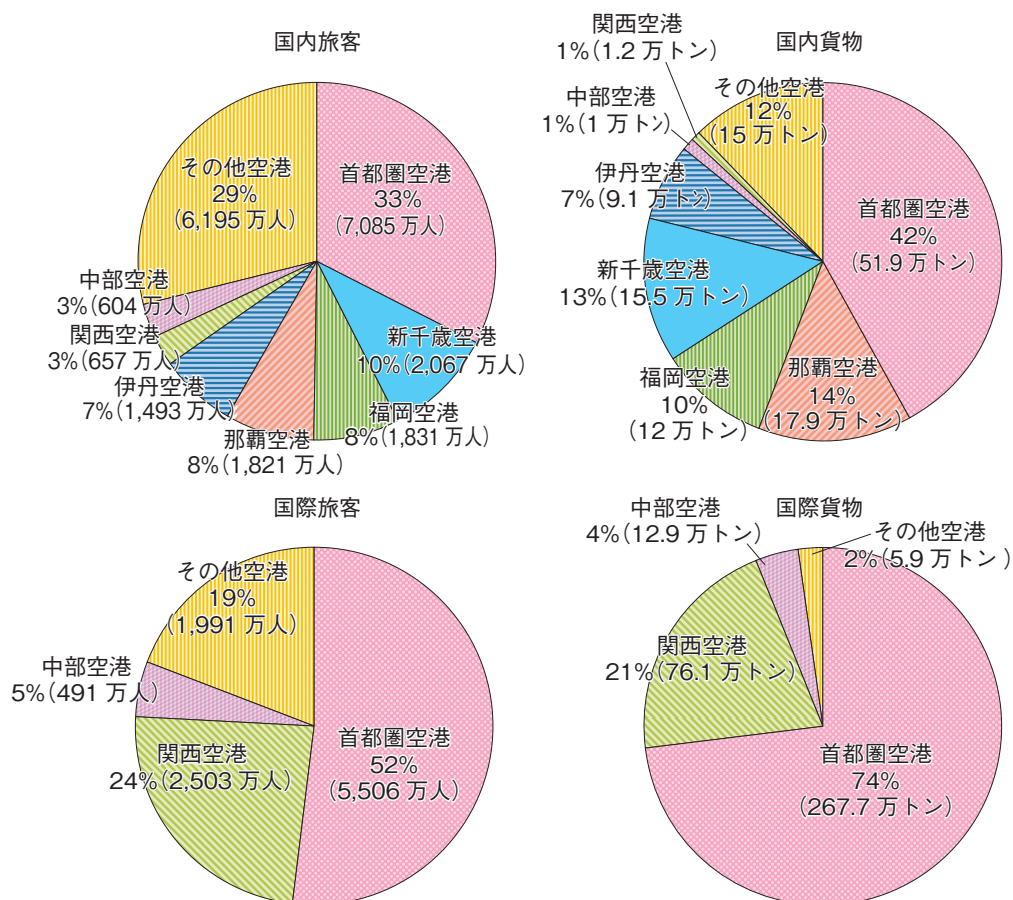
発着回数(2024年)については、首都圏空港は72万回となっており、アジア諸国の主要空港のうち、ソウル(56万回)、シンガポール(37万回)、香港(37万回)より多いが、上海(80万回)、北京(76万回)より少ない。

国際線就航都市数(2025年夏ダイヤ期首)についても、首都圏空港は106都市となっており、アジア諸国の主要空港のうち、北京(92都市)、上海(89都市)より多いが、ソウル(146都市)、シンガポール(145都市)、香港(127都市)より少ない。

国際航空旅客数(2024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。

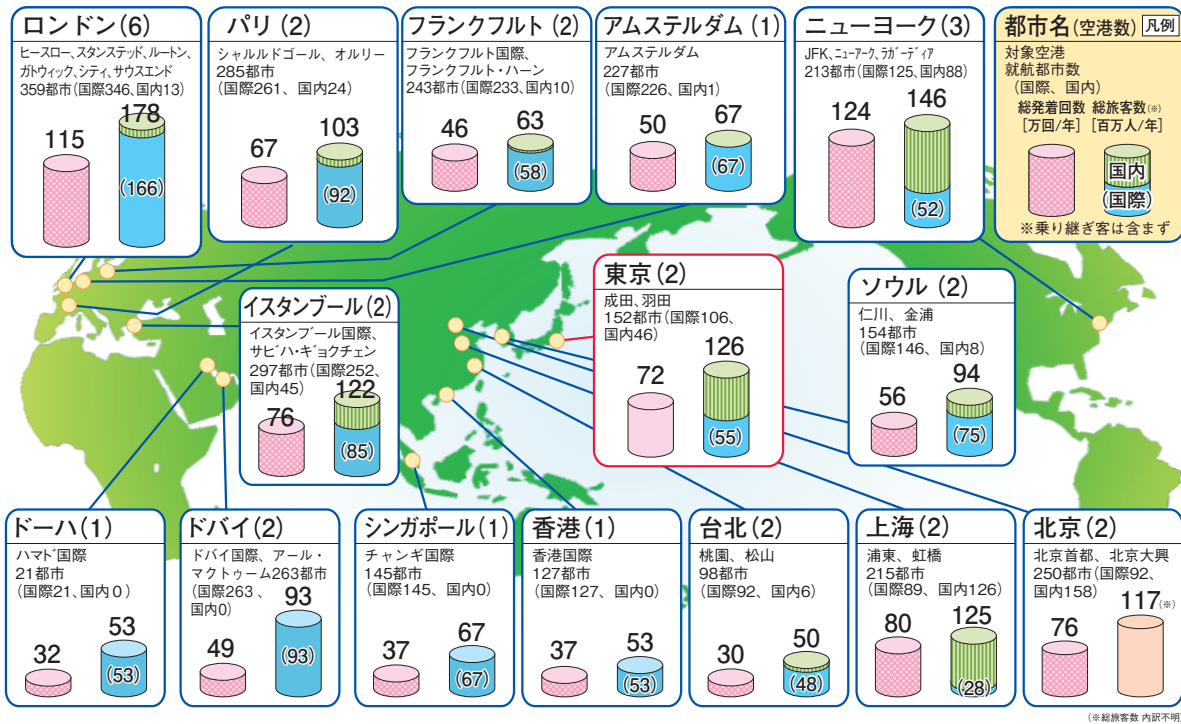
国際航空貨物取扱量(2024年)については、成田国際空港の取扱量は世界の主要空港の中で10位となっている。

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(2024年度)



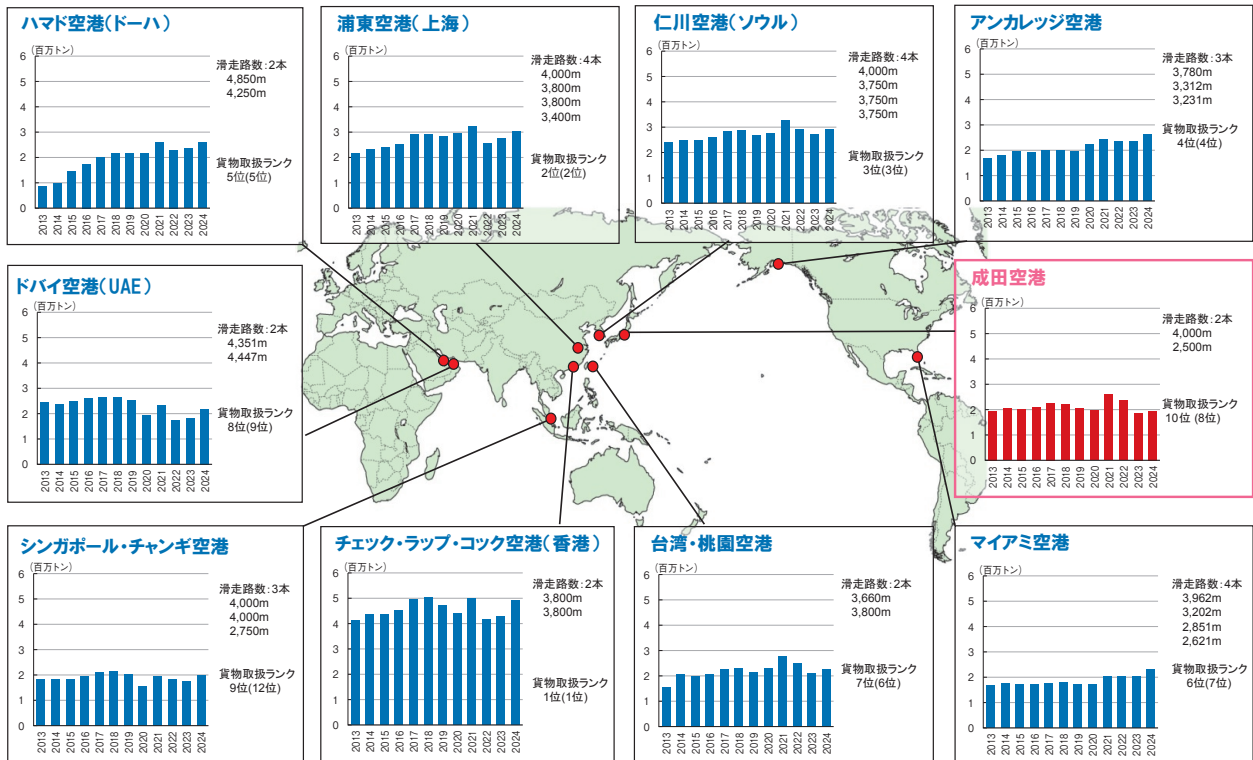
資料：国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計調査(2024年度)」、国際旅客及び国際貨物は「令和6年空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

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



(出典)・就航都市数：「OAG時刻表」(2025年3月30日～4月5日の定期旅客直行便のデータ)  
 ・発着回数・旅客数：「ACI Annual World Airport Traffic Dataset,2025 Edition 2024 Data」からそれぞれ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、2023年の順位  
 出典：「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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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
	4,127.1	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	4,902.9
2	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	浦東	浦東	浦東	浦東	仁川	仁川	浦東	浦東
	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	3,022.3
3	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	仁川	仁川	仁川	浦東	浦東	仁川	仁川
	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	2,906.1
4	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	アンカレッジ
	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	2,611.3
5	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	ドーハ
	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	2,603.8
6	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	マイアミ
	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	2,298.2
7	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	桃園
	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	2,259.3
8	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	ドバイ
	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	2,176.8
9	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	シンガポール
	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	1,994.8
10	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	成田
	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	1,945.8

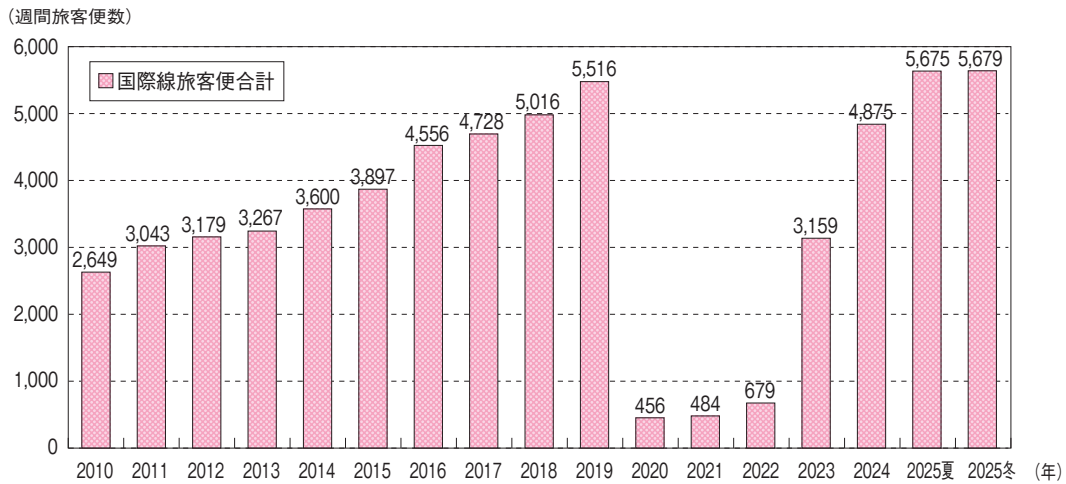
出典：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International)等から国土交通省航空局作成

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

我が国を発着する国際旅客定期便数は、航空自由化（オープンスカイ）<sup>13</sup>の戦略的推進により、2010年以降増加し、2025年10月末時点では5,679便/週と過去最高となった。

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。2025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・国際線共に増加傾向にあり、2024年時点で国内線LCC旅客数は1,223万人、国際線LCC旅客数は3,241万人となっている。

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、2025年冬ダイヤ当初計画時点では、4社により国内線50路線、国際線34路線が運航されている。

13 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。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。

## (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・国際共に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、新型コロナウイルス感染症の影響により、志望者が急激に減少した後、依然として感染拡大前の状況まで回復しておらず、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といった空港業務は、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割程度まで減少したものの、足下では感染拡大前の水準まで回復している。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

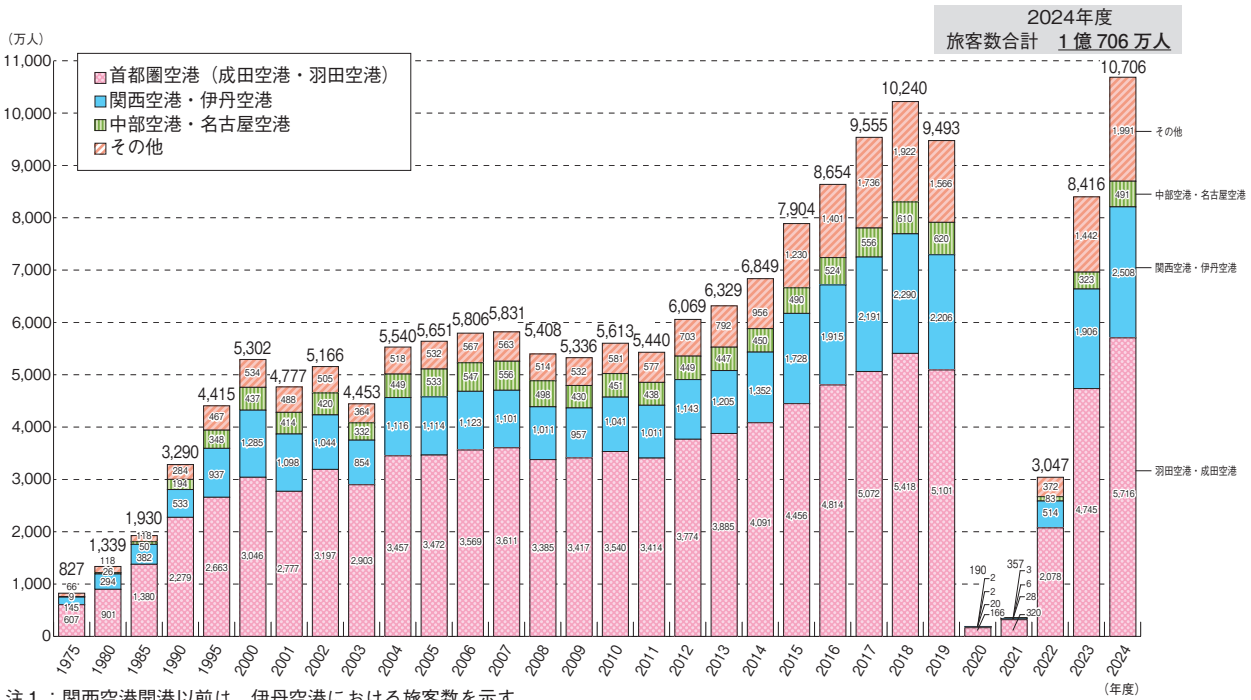
### a. 国際航空旅客輸送

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、2024年度は1億706万人で過去最高となった。

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

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2025-2044」

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：「空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

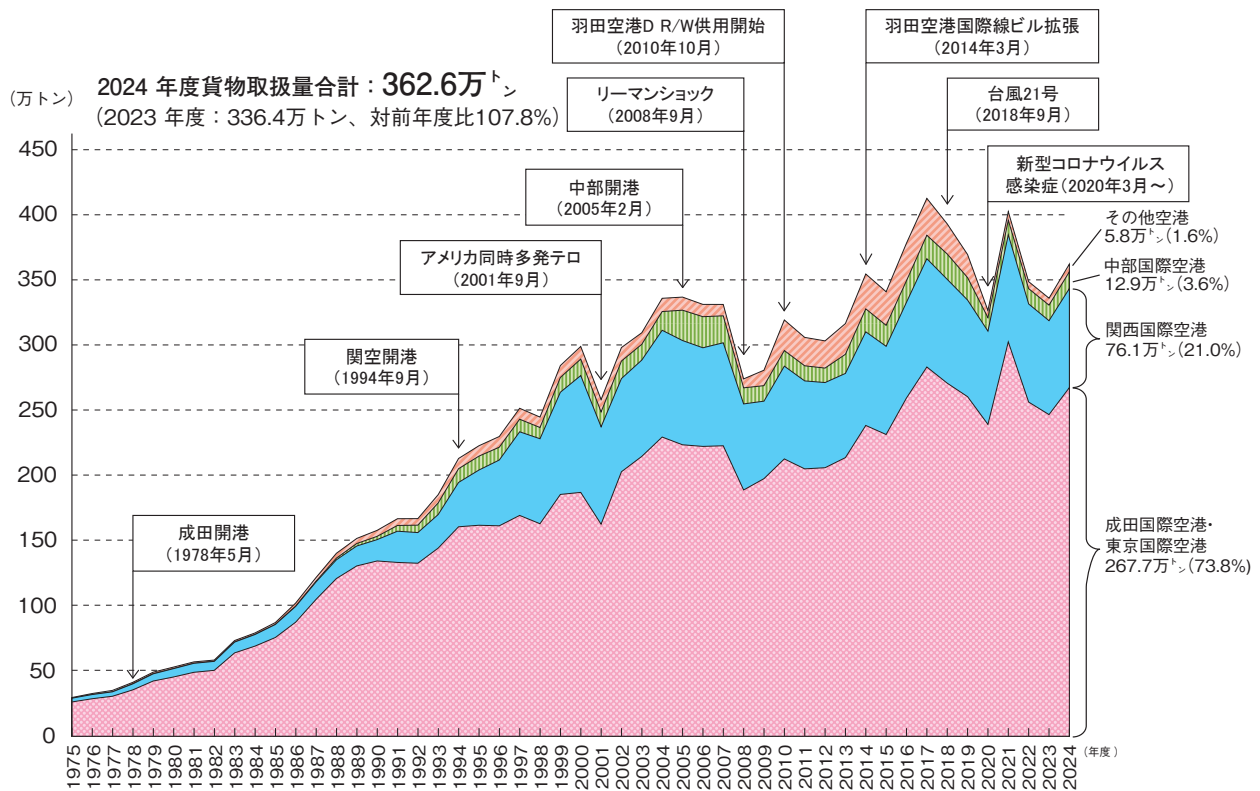
b. 国際航空貨物輸送

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、2022年度以降海上物流の正常化や中国経済の停滞を受けて減少した。2024年度は、ハマスとイスラエルの武力衝突を背景とした紅海情勢の悪化やEコマース需要の拡大を受けて増加し、前年度比7.8%増の約363万トンとなった。

また、世界の航空貨物輸送量予測<sup>15</sup>については、世界各地で増加が予測されており、中でもCIS諸国（4.4%増）や中南米（4.6%増）の伸びが大きいと見込まれている。

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2025-2044」

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。

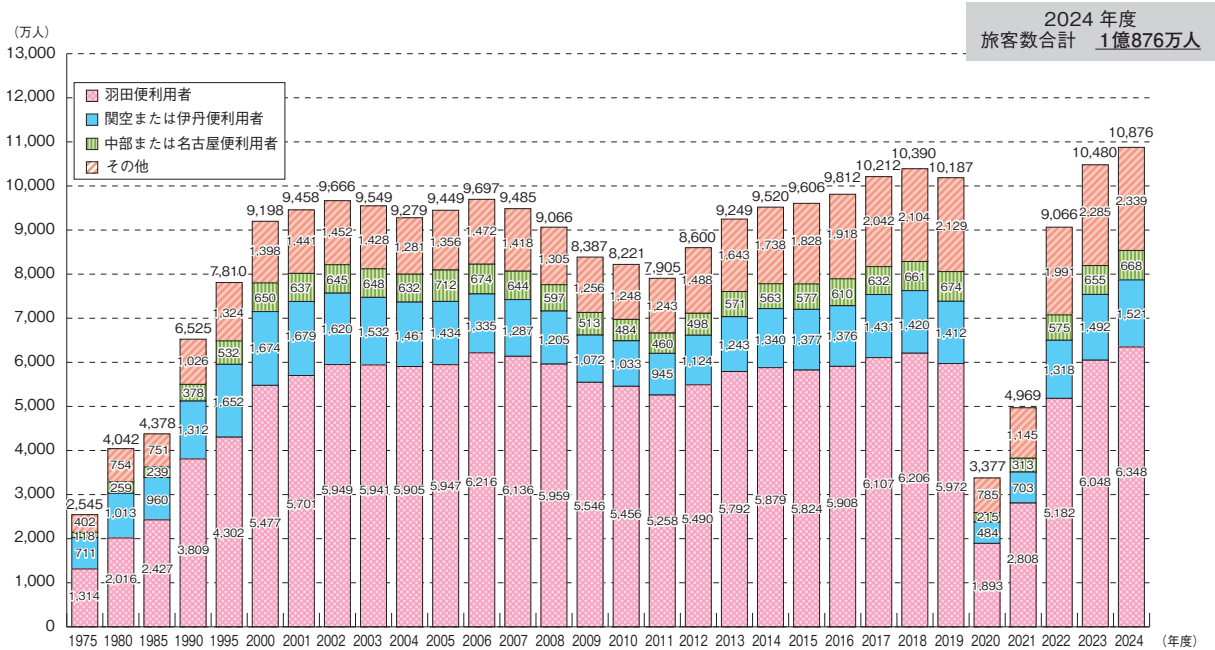
資料：「空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

(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、2024年度は1億876万人で過去最高となった。

図表1-3-4-9 国内航空旅客輸送量の推移

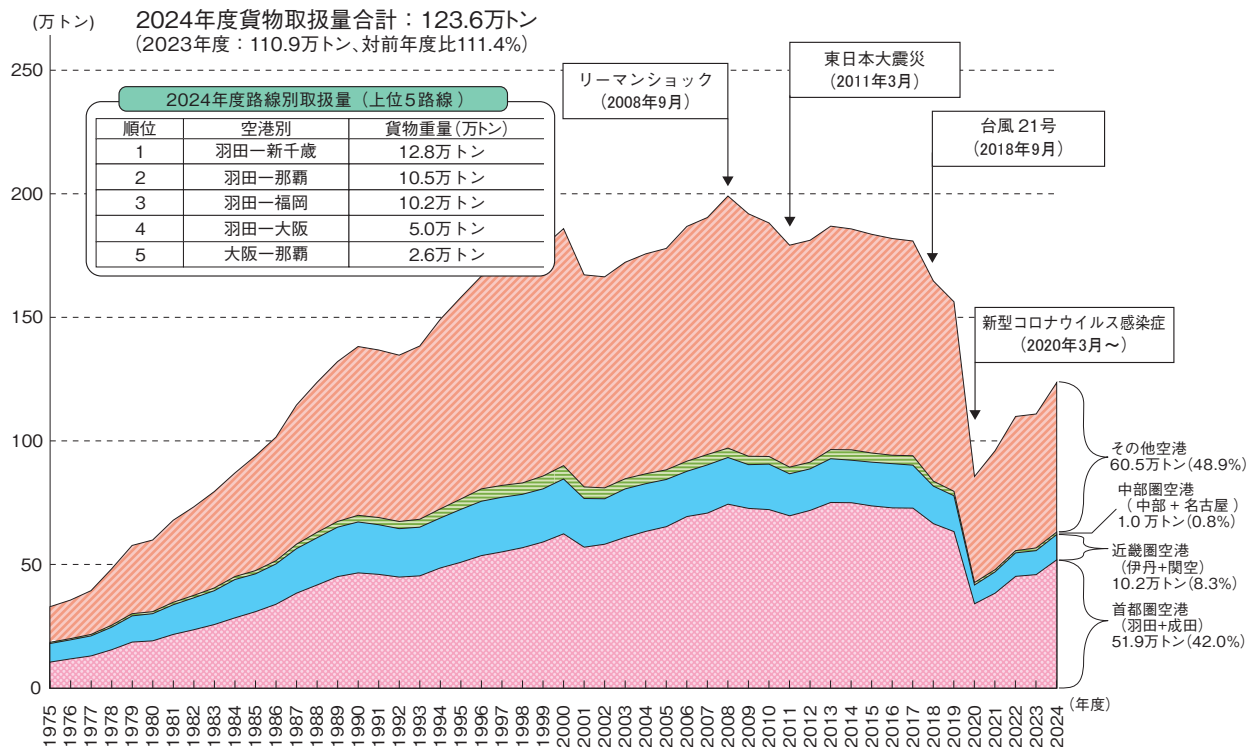


資料：「航空輸送統計年報」から国土交通省航空局作成

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、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。その後、近年は回復傾向にあり、2024年度は前年度比11.4%増の約124万トンとなった。

図表1-3-4-10 国内航空貨物輸送量の推移



資料：「航空輸送統計調査」から国土交通省航空局作成

### C. 離島航空路

離島住民の日常生活や観光の推進等において重要な役割を果たしている離島航空路は、62路線である。

多くの事業者は、少子高齢化や人口減少、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：20路線7事業者(2025年度末))。

## 【コラム：昭和元年からの100年の交通の歩み】



## 1. はじめに

令和8(2026)年は、昭和元(1926)年から起算して満100年に当たる。100年の間で我が国の社会・経済は著しく変化し、国民の生活や価値観も大きく変容した。金融恐慌や第二次世界大戦、戦後の公害問題や、大地震などの災害、重大事故は多くの人々に苦難をもたらした。一方で、その度にそれらを乗り越え、復興と経済成長を遂げて世界有数の経済大国へと発展し、豊かで安全な社会を実現した。それに伴って、人流・物流の両面で人々の生活を支える交通システムも大きく発展した。さらに、生活にゆとりが生まれ、趣味や娯楽に充てる時間が拡大したことで、多くの交通機関において観光地へのアクセス手段としての利用や移動そのものを楽しむ旅行形態が拡大するなど、交通による移動の目的も多様化してきた。

昨今に目を向ければ、インターネットやスマートフォンの普及等により便利で多様な通信・交通サービスが実現し、移動して直接体験することの意義が見直されている一方で、少子高齢化・人口減少の進展、気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化、国際紛争等に伴う世界経済の不確実性や交流拡大等に伴うパンデミック発生のリスクの増大といった、交通の前提条件を根底から変えるような大きな問題にも直面している。これまで積み上げてきた知恵や資産を生かし、AIやビッグデータ等を活用した新技術も取り入れることで、交通産業における更なる生産性の向上や交通政策による社会的課題の解決等が期待されている。

そこで、本コラムにおいては、「昭和元年からの100年」を記念して、「昭和100年」の交通の歩みについて、道路交通分野、鉄道分野、海上交通分野、航空分野の順に振り返る。

## 2. 道路交通分野

## &lt;道路整備&gt;

## (1) 昭和(戦前)

明治末に輸入された自動車は、昭和に入る頃から徐々に増加し始め、自動車交通を考慮した道路整備が進められたものの、世界的な不況による財政緊縮により、実施は大幅な制限を受けた。一方で、失業対策としての道路事業が重視されたほか、産業振興を図る目的で五箇年計画が立てられ、時の社会情勢を反映した具体的な計画も策定された。しかし、いずれの計画も満州事変から第二次世界大戦に至る戦争のため、ほとんど計画どおり遂行されることなく消滅していった。

## (2) 昭和(戦後)

戦争による道路の酷使及び破壊の結果、終戦時における我が国の道路は荒廃著しいものであった。これを回復させ、経済復興と国民生活の安定を図るため、道路整備は再び脚光を浴びることとなった。

当時の道路予算はわずかなものであったが、ガソリン税収を特定財源として計画的な道路整備が推進されていくこととなり、その後の飛躍的な道路整備の基礎が築かれた。

昭和30年代は、新たな整備体系の下で道路整備が本格化した時代であった。高速自動車道路を道路法上の道路として建設管理する体制が整い、高速道路建設への道が開かれた結果、昭和38(1963)年に名神高速道路の栗東～尼崎間が開通し、昭和40(1965)年に全線開通した。

昭和41(1966)年には、「国土開発幹線自動車道建設法」が施行され、高速道路ネットワーク整備の考え方が示された。さらに、昭和46(1971)年には、財源の不足を補う目的で自動車重量税が創設された。

一方、自動車交通量は増加の一途をたどり、交通事故と交通混雑が一層深刻化し、振動、騒音といった環境問題が新たに浮上した。特に昭和45(1970)年には交通事故死者数が過去最悪を記録し、「交通戦争」と呼ばれる事態に至った。この深刻な状況を受けて、歩道やガードレール、道路標識の整備など交通安全施設の整備が推進された。

昭和40年代から整備が進められてきた各事業は、一定程度順調な進捗をみせ、国土の主軸を形成する高速交通体系の整備が進んだ。また、交通空間、環境空間という位置付けの下に、道路機能の分化・多様化が進んだ時代であり、沿道対策が大きく前進し、自転車と歩行者の安全かつ快適な通行を確保し、良好な道路環境をつくることとなった。

その後、各地域がその特性に応じて地域づくりを進めていくには、高速道路等の基盤施設が必要であり、地域間の競争条件を均等化することが重要な施策と考えられた。そのためには高速ネットワークの全国的な展開が必要とされ、昭和62(1987)年に1万4,000kmの高規格幹線道路網計画が決定された。

## (3) 平成以降

平成6(1994)年及び平成10(1998)年には、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として整備することが望ましい路線が、「地域高規格道路」として指定された。

これら幹線道路の整備を着実に進める一方で、道路ストックの適切な管理の課題が浮き彫りとなり、道

路インフラの維持管理や更新の重要性が認識された。

平成24(2012)年の管子トンネル天井板崩落事故を契機として、インフラの老朽化対策の必要性が広く認識され、平成25(2013)年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、同年の「道路法」改正により、道路構造物の定期点検の義務化や予防保全型の維持管理への転換に向けた取組が開始された。平成26(2014)年には「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」が取りまとめられ、道路構造物の点検、診断、措置、記録によるメンテナンスサイクルの実施が本格化した。

平成28年(2016年)熊本地震では多くの道路が通行止めとなり、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保の必要性が明らかになった。このため、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化を推進するため、平成30(2018)年に「重要物流道路」を指定し、重点投資を開始した。また、令和6年能登半島地震等で、人命救助やライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保等に不可欠な道路啓開の重要性が改めて認識されたことから、発災直後から円滑かつ迅速な道路啓開が可能となるよう、事前に備えるべき事項を定めた道路啓開計画が法定化され、順次計画が策定されるとともに、実践的な訓練の実施など計画の実効性の向上が図られた。

また近年は、環境への配慮や安全性の向上、バリアフリー化の推進など、道路空間の質的な向上が重視されるようになり、令和2(2020)年の「都市再生特別措置法」改正により、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりをはじめとするウォークアブル政策を推進するとともに、同年の「道路法」改正により賑わいのある道路空間を構築するための指定制度である「歩行者利便増進道路(ほこみち)」制度が創設された。

## <自動車運送事業>

### (1) 昭和(戦前)

路線バスやトラック輸送は明治期に開始されたが、昭和初期には輸送量が増大し、鉄道輸送と競合するようになった。また、通運事業については乱立の弊害が見られたため、事業者の増加の抑制及び企業の合同化が推進され、経営体制の改善が図られた。さらに、戦時体制下で、油、タイヤ及びゴム等の自動車用資材に対する統制強化や、ガソリンの配給制が実施され、昭和16(1941)年にはガソリンによる旅客自動車の運行が停止された。また、輸送力を軍需物資の重点輸送に計画的に振り向ける必要から、バス・トラック事業の企業合同が進められ、通運事業についても、日本通運による一元的な通運体制への統合が確立した。

### (2) 昭和(戦後)

戦争により我が国の輸送体制は甚大な被害を被ったが、戦後、国民生活の維持と日本経済の再建のためには輸送力の回復を図ることが急務であった。そこで、バス路線の再開等のバス事業再建方針を策定するとともに、石油燃料の割当、車両の配給統制を通じて、バス路線網の整備と輸送力の増強が図られ、都市部における路線バスの拡充や、地方路線の復旧・開設が進められた。その後、経済活動の活性化等を背景にバス利用者が増加し、路線の増加も続いたため、路線免許をめぐる事業者間で激しい競争が行われた。また、タクシー事業についても、需要の増大に応じて事業者数と車両数が増加した。

トラック輸送については、法整備、ガソリン等の供給の円滑化、朝鮮戦争を契機とする経済活動の活発化に支えられて著しい復興を見せ、車両の大型化・長距離化も進んだ。特に昭和30年代、高度経済成長期におけるトラック輸送の発展はめざましく、昭和30年代末には鉄道の補完的地位を脱し、基幹輸送としての独自の分野を確立するに至った。通運事業についても重工業化の動きに伴って取扱量が増大したが、自動車の機動性を生かしてトラック兼業化の傾向が拡大した。

昭和40年代においては、モータリゼーションの進展に伴い路線バスの輸送量は横ばいを続け、とりわけ過疎地域においては、人件費の上昇と需要の減少から、事業経営は苦しい状況であった。一方、大都市においては、著しい人口増加により、交通渋滞が深刻化し、輸送効率が悪化した。高速道路の開通を機に、高速バスの運行が開始され始めた時期でもあった。トラック輸送については、昭和41(1966)年に輸送トンキロで鉄道を追い抜き、国内貨物輸送において中心的役割を担うこととなった。これに伴い、更なる輸送の効率化や輸送コスト低減等が求められることとなり、共同輸送の推進等による効率化が図られるようになった。さらに、自動車の排出ガス、騒音等の公害への対応が新たな行政課題となり、自動車の環境規制が講じられるようになった。

昭和50年代においては、高速バス路線網の充実やバス専用レーン、バスロケーションシステム等を活用した「都市新バスシステム」の導入等により、輸送力の確保及び信頼性の回復等輸送サービスの向上が図られた。タクシーについては、タクシー無線の高度化が進められた。物流については、我が国の産業構造の重厚大型から高度加工型への移行に伴い、多頻度小口輸送及びジャストインタイム等の荷主の新しいニーズに対応した物流が進展するとともに、消費者物流としての宅配便の普及が進んだ。

その後、国民生活の向上等を背景とした輸送ニーズの高度化・多様化の進展に対応し、事業者がその創意工夫を活かした事業活動を迅速かつ確実に実施できるようにするため、規制緩和の要望が強まった。

### (3) 平成以降

それまで、安全かつ良質な運輸サービスを安定的に供給し、国民の利便性を確保することを目的として、新規参入について一定の制限を行う需給調整規制を行ってきたが、平成に入ると、規制緩和の流れが加速し、バス・タクシー・トラック事業において、需給調整規制の廃止を含む大幅な規制緩和が実施された。これにより、事業者の創意工夫による多様なサービスの提供が進んだ一方、過当競争による安全性やサービスの質の低下、運転者の労働条件の悪化等の課題も生じた。バス事業においては、平成24(2012)年の関越自動車道における高速ツアーバス事故等を契機として、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」が策定され、新高速乗合バス制度の導入、貸切バス事業者の安全投資を促すための運賃・料金制度の見直しや、貸切バス事業者に対する監査・処分の強化、運転者の健康管理の徹底、交替運転者の配置基準の厳格化等の安全対策が強化された。また、平成28(2016)年の軽井沢スキーバス事故を受けて、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」が取りまとめられ、不適格事業者を排除するため貸切バス事業者の事業許可更新制の導入、下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置等の制度改革が実施された。

タクシー事業においても、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、平成21(2009)年に「タクシー活性化特措法」が施行され、その改正法が平成26(2014)年に施行された。

トラック事業においても、運転者不足や労働環境の改善に向け、平成30(2018)年に「トラック運送業界の働き方改革の実現に向けたアクションプラン」が策定され、荷待ち時間の削減、適正運賃収受の推進、働き方改革の実現に向けた取組が進められた。また、令和6(2024)年度から、自動車運送業務への時間外労働の上限規制の適用に伴う、いわゆる「2024年問題」への対応として、物流の効率化や多様な輸送モードの活用等の施策が推進された。

このほか、バスの定時性・速達性を確保するとともに、連節バス等を導入して輸送力の増大を図るBRTの導入が、都市部を中心に平成10(1998)年から進められた。また、東日本大震災により被災した路線など、鉄道の廃止代替手段としても、平成20年代に多く導入が行われた。

また、令和に入ってから、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通事業者の経営が著しく悪化したため、事業継続のための支援策が講じられた。また、感染症対策としての車両の消毒・換気の徹底や、非接触型決済の導入等も進められた。一方、公共施設、利便施設の集約や高齢化の進展により、地域における移動手段確保がますます重要となる中で、運転者不足は更に深刻化した。こうしたことを背景に、自動運転技術の実用化に向けた社会実験が各地で実施されるとともに、MaaS(Mobility as a Service)の推進等、新たなモビリティサービスの展開も進められた。

## 3. 鉄道分野

### (1) 昭和(戦前)

明治5(1872)年に新橋・横浜間で開通した鉄道は、明治以前の殖産興業の動きと相まって全国各地で民間主体となる鉄道建設が進められた。その後、戦時体制中で軍事輸送のための輸送力増強等を図る観点から国有化が進められ、明治末期においては全国の鉄道の総延長キロの9割余を官設鉄道が占めていた。昭和期に入ると、自動車の普及を背景として、鉄道建設のみならず、特急の運行をはじめとしたサービスの改善に力が注がれる一方、都市化の進展に伴い郊外電車網が整備されたほか、地下鉄の整備も始まり、昭和2(1927)年には上野・浅草間で日本初の地下鉄が開業した。しかし、鉄道輸送も戦時体制に組み込まれることとなり、輸送力の増強が図られる一方、民営鉄道の企業統合が実施されるとともに、東京地区4社の地下鉄は帝都高速度交通営団に統合された。

### (2) 昭和(戦後)

太平洋戦争を経て、鉄道施設は、線路・車両とも戦災を被る直接被害のほか、戦時中からの資材等の逼迫による補修、整備を伴わない酷使により荒廃の極に達した。しかし、戦後の国民生活の安定と経済復興のためにその復旧に全力を傾けなければならなかった。このため、昭和23(1948)年には国有鉄道<sup>16</sup>の輸送業務を国の超重点政策とすることが閣議決定され、優先的な資材の供給等がなされた結果、緩和されるに至った。一方、民鉄においては、その荒廃ぶりは国有鉄道以上に著しく、昭和26(1951)年頃によく回復したが、朝鮮戦争を境に経営は再び悪化したため、中小民鉄の救済が図られた。

昭和30年代には、高度経済成長期を迎えたが、鉄道輸送力は輸送需要の増大に対応できず、経済成長のあい路となった。これに対処するため、国鉄は2次にわたる5か年計画を実施し、第3次長期計画の一環として通勤・通学輸送対策を強力に推進し、東京を中心として新しくもう一つの複線を増設する工事(いわゆる五方面作戦)を計画・実行するなど、輸送力の拡大を図った。大都市における更なる輸送力確保に向け、地下鉄の建設が進められ、郊外民鉄との相互乗入れが実施されたほか、大手民鉄においても3度にわたる輸送力増強計画が推進されたが、ラッシュ時の混雑の解消には至らなかった。また、東京に

16 国有鉄道については、昭和24(1949)年に施行された「日本国有鉄道法」により公共企業体として改組され、「日本国有鉄道(国鉄)」となった。

代表される大都市では、昭和以前より都市交通の中心であった路面電車が、地下鉄に取って代わられることとなった。

昭和39(1964)年に「夢の超特急」として東海道新幹線が東京・新大阪間で開業し、新幹線の持つ優れた機能への認識が高まると、国土の総合的かつ均衡ある発展に資するための高速交通体系を整備する観点から、昭和45(1970)年以降、東北、上越、成田新幹線(後に中止)の工事が着手された。民鉄においても、日本鉄道建設公団による民鉄路線の建設等により、地下鉄やニュータウン新線の建設、既設線の複線化、複々線化が推進された。

一方、昭和40年代に入るとモータリゼーションの進展も著しく、鉄道輸送は伸び悩みを見せ、国鉄の財政は、深刻な状況に陥った。中小民鉄においても経営の悪化により倒産が続出した。

昭和50年代、国鉄は2度のオイルショックによる景気の悪化、合理化の遅れ及び労使関係の悪化等により、毎年多額の欠損額を計上し、長期債務残高も大きく増加した。経営を再建するため4次にわたり再建計画が策定・実行されたが、経営状況を抜本的に改善するには至らなかったため、昭和58(1983)年に発足した国鉄再建監理委員会において、分割・民営化の具体的方策が検討された。その検討内容は国鉄改革関連8法に具現化され、これに基づき昭和62(1987)年に国鉄改革が実施され、国鉄の事業は新たに発足したJRに承継された。

この間の鉄道整備では、青函トンネルと本州四国連絡橋の完成により四島が陸上交通機関で結ばれ、幹線鉄道網の整備にも更なる進展が見られた。また、宅地開発と一体化させた新たな鉄道整備スキームが実行に移された。さらに、都道府県単位や都市圏単位でも、鉄道網の整備計画が示され、全国的に鉄道整備が進められた。

### (3) 平成以降

国鉄の分割・民営化によって鉄道サービスの信頼性や快適性が格段に向上し、平成に入ると、JR本州3社とJR九州は完全民営化された。また、新幹線ネットワークの整備が進められ、直近では令和6(2024)年に北陸新幹線(金沢・敦賀間)が開業した。都市鉄道においては、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化し、利用者の利便を増進するため、平成17(2005)年に「都市鉄道等利便増進法」が制定され、短絡線等の整備や相互直通運転の拡大が図られた。一方、地方鉄道においては、経営環境が厳しさを増し、路線の廃止が相次いだため、地域の足の確保や鉄道事業の再生支援等の施策が講じられた。

また、平成12(2000)年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(後に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に改正)が制定され、駅におけるエレベーター等の整備、車両のバリアフリー化等が推進された。

平成17(2005)年には、JR福知山線脱線事故のほか、自動車、船舶、航空においてもヒューマンエラー等に起因する事故・トラブルが連続して発生した。これを契機として、鉄道事業者をはじめ、自動車、船舶、航空の運輸事業者において事業者のトップから現場まで一丸となった安全管理体制の確立が重要課題として認識され、運輸事業者に対し安全管理規程の作成や安全統括管理者の選任を義務づけるとともに、運輸事業者が自主的・継続的に輸送の安全の取組を推進し、輸送の安全性を向上させるため、運輸安全マネジメント制度が導入された。また、JR福知山線脱線事故を受け、曲線部等への速度制限機能付きATS(Automatic Train Stop: 自動列車停止装置)の設置義務付け等を内容とする技術基準の改正が行われた。

また、平成7(1995)年の阪神・淡路大震災における高架橋崩落等の甚大な被害を鑑み、高架橋、開削トンネル等の耐震補強が進められるとともに、平成16年(2004年)新潟県中越地震で発生した新幹線の脱線を契機に開発された脱線・逸脱防止対策など、様々な地震対策が進められ、その後の大規模地震における鉄道施設の被害軽減等に大きな役割を果たした。

さらに、ホームからの転落事故や列車との接触事故の防止対策として、ホームドアの整備が推進された。特に、平成28(2016)年に東京メトロ銀座線青山一丁目駅で発生した視覚障害者のホーム転落死亡事故を契機として、ホームドアの整備加速化が図られ、利用者数の多い駅や視覚障害者の利用が多い駅を中心に整備が進められた。

また、令和2(2020)年以降は、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、鉄道利用者が大幅に減少し、鉄道事業者の経営環境は極めて厳しい状況となった。特に、通勤需要の減少や観光需要の低迷により、鉄道事業者の収入は大きく落ち込んだ。

令和5(2023)年には、「地域交通法」の改正等により、地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築を後押しするための制度面・予算面の仕組みが整備された。

## 4. 海上交通分野

### <港湾整備・港湾運送事業>

#### (1) 昭和(戦前)

港湾は、海上輸送における連絡、海上輸送に関連した産業の生産、保管等の場としての重要な機能に鑑

み、明治期に近代的港湾の整備が開始されて以降、国又は国の機関である都道府県知事が港湾の建設及び管理を行うという考え方に従って港湾行政が進められた。

また、港湾運送事業については、小規模事業者等による自由営業であったが、昭和13(1938)年に「港湾運送業統制令」が制定され、港ごとに1つの港運会社に統合され1港1社の戦時体制が確立した。

## (2) 昭和(戦後)

終戦直後、食糧増産や都市の戦災復旧事業に重点が置かれ、港湾整備への投資はわずかであったが、傾斜生産方式の導入や朝鮮戦争の勃発による経済復興・発展に伴い、港湾貨物も順調に増加したため、次第に港湾整備への要請が強まった。その中で制定された「港湾法」は、連合国軍総司令部からの指示により、港湾の管理運営に最大限の地方自治権を与え、国家的利益の確保、増進に必要な最小限度の監督・規制権のみを国に留保するものであった。一方で、1港1社制の統制会社が解体し、港湾運送事業において零細事業者が乱立したことにより、過当競争によるダンピング等が発生し混乱した。このことから、昭和26(1951)年に事業登録制<sup>17</sup>の導入等による港湾運送秩序の確立や公正競争の確保等を図るため「港湾運送事業法」が制定された。

昭和30年代に入ると高度経済成長を支える基盤として、港湾整備五箇年計画により着実に整備が進められた。港湾は、海上輸送の帰結点としての役割とともに、臨海部における工業開発のための基盤整備の面で大きな役割を担った。防災関係では、「海岸法」や「災害対策基本法」が制定される等、災害対策に関する法制が整備されるとともに、防災対策事業が飛躍的に増加した。

経済成長に伴う港湾取扱貨物量の増大や、新たに発明されたコンテナは港湾整備に大きな影響をもたらした。物資別専門埠頭の整備、外資コンテナ埠頭の整備、内貿における中長距離フェリー航路の開設に対応したフェリー埠頭の整備等が進められた。貨物量の増大に対応して、港湾運送事業においても事業規模の拡大や荷役の一貫責任体制<sup>18</sup>の確立等により近代化が進められた。

昭和50年代以降、高度成長から安定成長への転換等の経済社会の変化を踏まえ、物流合理化、定住圏整備、エネルギーの安定的確保及び環境面への配慮等へ港湾政策の転換が図られた。また、災害に対しても復旧中心から予防に重心が移っていったほか、港湾技術の高度化が図られ、その技術が国際協力に活かされていった。

## (3) 平成以降

国際競争力強化のため、コンテナターミナルの大水深化や高規格化、港湾施設の整備・機能強化が進められた。また、アジア諸国の港湾との競争が激化する中、スーパー中核港湾政策や国際コンテナ戦略港湾政策による競争力強化が図られた。港湾運送事業も効率化、多様なサービスの展開を図ることを目的として、需給調整規制の廃止をはじめとする規制の見直しが行われた。

一方で、平成13(2001)年に発生した米国同時多発テロ事件を受けて、SOLAS条約<sup>19</sup>の改正が行われ、国際港湾施設に立ち入る人や貨物の管理、施設の監視等保安対策の強化がなされた。また、防災面では、平常時は緑地として開放され、大規模災害発生時にベースキャンプ等として機能する基幹的広域防災拠点<sup>20</sup>が平成20(2008)年に川崎港、平成24(2012)年に堺泉北港で供用されるとともに、平成28年(2016年)熊本地震や令和6年能登半島地震を踏まえ、非常災害等の場合における国による港湾施設の管理代行や応急復旧に関する制度が整備されるなど、港湾における防災体制が強化された。

さらに、我が国の港湾と産業の競争力強化を図りつつ脱炭素社会の実現に貢献するため、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)の形成が推進された。また、循環型社会の形成に向けて港湾を核とした総合的な静脈物流<sup>20</sup>システムの構築が進められた。

令和3(2021)年度には「サイバーポート」の運用が開始され、これにより港湾に関する物流手続、行政手続、調査統計及びインフラ管理を扱う港湾全体の共通データプラットフォームが誕生した。

## <海上運送事業・造船業>

### (1) 昭和(戦前)

昭和初期の世界恐慌により深刻な不況に陥る中、海運業及び造船業の救済のため、昭和7(1932)年以来3次にわたって、船腹調整及び船質改善を行うなどの助成措置が行われた。その後の戦時体制確立の

17 港湾運送事業を営もうとする者が、港湾ごとに運輸大臣の登録を受ける制度

18 原則として一定率(70%)以上を直営とする下請制限と、再(二次)下請禁止により、貨物の流れに即応し、かつ責任の所在を明確にすることを目的とした港湾運送の体制

19 海上における人命の安全のための国際条約。明治45(1912)年のタイタニック号の海難事故を契機に船舶の安全性確保を国際的に取り決める条約として採択され、幾度の改正を経た現在は、船舶の安全性のほか、港湾の保安等についても規定されている。

20 循環資源(廃棄物や使用済み製品、副産物等)を、再利用や再資源化、処分等の目的で回収・輸送する物流

中で、業界による海運の自主統制から官民協力による海運統制時代を経て、海運国家管理体制が実施されるに至った。また、第一次世界大戦後に米国、英国に次ぐ世界第3位の建造能力にまで成長した日本の造船業は、その後の旧日本海軍の拡張を背景に発展した。財閥が主導して大型船建造を拡大し、その中で磨かれた世界屈指の技術力は、戦後の造船業の発展につながった。

## (2) 昭和(戦後)

軍需物資の輸送に従事していた海運は、第二次世界大戦により壊滅的な被害を被った。戦後、占領軍の対日海運政策は、最初は過酷なものであったが、東西陣営の対立が始まると、次第に緩和された。海運再建のため、昭和22(1947)年度から国の計画的な資金援助の下に民間海運企業が船舶建造を行う計画造船が開始され、昭和31(1956)年には我が国の建造量は世界一になった。また、昭和25(1950)年、戦中からの船舶運営会<sup>21</sup>体制に終わりを告げ、民営還元が実現した。デフレ政策による不況下の民営還元であったため、内航海運の船腹過剰対策として低性能船舶の買い上げ等が実施された。

昭和30年代に入ると、世界経済の回復と第二次中東戦争に伴うスエズ運河の閉鎖により、海運市況の高騰を見た。この好況により海運企業の経営が急速に改善されたが、スエズ運河が再開されると海運市況は反落し、海運企業の経営は不振を極めた。このような情勢を背景として、需要拡大のための三国間輸送助成<sup>22</sup>及び移住運航費補助<sup>23</sup>を実施したほか、海運企業間の協調態勢の促進を容易にするため、「海上運送法」の改正等所要の措置を講じた。しかしながら、海運企業は、長期の市況停滞下にあって経営不振が続き、昭和35(1960)年に策定された国民所得倍増計画で要請された大量の船腹需要に応えられる状態ではなかったため、海運企業の集約化が行われた。また、内航海運においては、船舶などの大型化・専用化・高速化等輸送容量の拡大、輸送手段・方式の近代化が促進された。

昭和40年代、続く高度成長を背景に海運再建整備期間<sup>24</sup>として海運の再建を図りつつ国民経済の要請する外航船舶の大量建造が推進された。同期間後においても、安定した輸送の確保と国際収支の改善に資するため、国の助成は外航船舶の国際競争力を付与するための必要最小限にとどめつつも、引き続き建造目標が定められた。また、外航海運ではコンテナ船の就航や輸送船等の大型化、内航海運では長距離フェリーの就航等が推進された。

だが、昭和48(1973)年と昭和54(1979)年の2度にわたる石油危機は、世界的な景気の後退を招き、輸送需要の停滞は外航海運に長期的な不況をもたらした。特に、円高の進行等により、船員の人件費を中心とする船の維持・管理費がドルベースで上昇したため、国際競争力が急速に低下した。こうした状況を踏まえ、日本船籍を中核とした商船隊の整備を図るための緊急対策が講じられるとともに、船員制度の近代化のための基盤整備が行われた。内航海運では、景気停滞のほか、省エネルギーの進展による石油需要の減少、素材型産業から加工組立型産業への産業構造の転換に伴う輸送貨物の軽量化による輸送量の伸び悩み等により、構造的な不況に陥り、船腹の最高限度量を決めて新規参入を制限する等の過剰船腹処理対策が取られた。石油危機の当初は発注残により影響の小さかった造船業においても、その後、海運市況の低迷やタンカーの船腹過剰等による新造船受注の激減、既受注船のキャンセル、急速な円高等により、工事量が減少し、きわめて深刻な不況に陥った。これを受けて、昭和62(1987)年を最後に計画造船は終わりを迎え、操業調整や過剰造船設備の処理といった造船業の合理化が進められた。

一方、国内旅客船事業においては、時間価値の高まりに伴い高速化へのニーズが強まったことから、高速船・超高速船の就航が相次いだ。

## (3) 平成以降

平成に入ると、内航海運においても規制緩和が進み、平成10(1998)年に「内航海運業法」が改正され、需給調整規制が廃止された。これにより事業参入が容易になった一方、船腹過剰や運賃の低下等の課題も生じた。外航海運においては、日本船舶・日本人船員の減少が進む中、安定的な国際海上輸送の確保と海運・船員の競争力強化のための施策が講じられた。一方、造船業界では、世界経済の拡大に伴い、海上荷動き量と新造船市場は中長期的に拡大していったが、平成20(2008)年のリーマンショック後に世界の新造船受注量は激減した。また、大規模な造船設備を保有し、従業員数、敷地面積が大きい中国・韓国の台頭により、日本の世界シェアが低下することとなった。海運市況の低迷や船腹量過剰による建造需要低迷から、中国・韓国との競争が激化しており、日本の造船業界では、競争力強化に向け業務提携等の動きが活発化した。また、環境問題への対応として、船舶からの二酸化炭素排出削減やバラスト

21 昭和17(1942)年から陸海軍徴用船以外の国家所有船の配船業務を、戦後も昭和25(1950)年まで日本の船舶の配船業務を一元的に担った組織

22 三国間輸送(積地・揚地共、日本以外の国である輸送)を促進し、日本の海運の市場拡大と外貨の獲得を図った施策

23 海外移住者の輸送を担う海運事業者に対して運航費等の補助を行い、政府の海外移住政策の円滑な遂行を図った施策

24 昭和38(1963)年に施行された「海運業の再建整備に関する臨時措置法」及び「外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律」を制度的基盤とし、海運企業の集約化・合理化等の整備や外航船舶の大量建造が集中的に実施された期間(昭和39(1964)年度～昭和43(1968)年度)

水管理等の国際的な環境規制への対応が進められた。

令和に入ってから、新型コロナウイルス感染症の影響により、外航海運や内航海運、旅客船事業等が大きな影響を受けた。特に、クルーズ船における集団感染の発生は、船舶における感染症対策の重要性を認識させ、水際・防災対策を強化する契機となった。また、経済安全保障の観点から造船業の重要性が見直されたことで、日本造船業の再生に向けた政策も進められている。

安全面では、令和4(2022)年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、船員の資質向上や監査の強化などの対策を行うとともに、救命いかだ等の旅客船への搭載義務化、安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度の創設などが行われた。

## 5. 航空分野

### (1) 昭和(戦前)

大正後期に郵便物の輸送を中心に開始された民間航空輸送は、昭和に入ると旅客輸送も行うようになり、その後、国内のみならず海外にも航空路網が拡充された。また、このような民間航空の発達と並行して、「航空法」等の法整備も進められた。しかしながら、第二次世界大戦の激化に伴い、民間航空は軍事輸送に吸収され、戦争終結時には機材の大半を失う等の大打撃を被った。

### (2) 昭和(戦後)

第二次世界大戦後、世界の民間航空は急速な発展を見たが、我が国においては、民間航空活動は全面的に禁止されており、一部の空港、航空保安施設の維持管理を行っているのみであった。その後、民間航空の再開を求める機運が次第に高まったことや米国の占領政策の変更の影響もあり、民間航空が再開された。

昭和26(1951)年に日本航空株式会社が、昭和27(1952)年に日本ヘリコプター輸送株式会社(後の全日本空輸株式会社)が設立され、それぞれ国際線及び国内幹線を運営することとなった。

また、昭和27(1952)年のサンフランシスコ講和条約の発効に伴い、米国、次いで英国と航空協定を締結し、昭和28(1953)年には国際民間航空機関に正式加盟するなど、国際航空に進出するための体制の整備が進み、昭和29(1954)年、東京-サンフランシスコ間の定期運航も開始された。

昭和30年代になると、民間航空は終戦直後の混乱期から脱して、徐々に将来の発展に向けてその体制を固めていった。空港については、羽田飛行場及び伊丹飛行場が全面返還されるとともに、空港の整備が本格的に進められた。特に、昭和33(1958)年、大西洋路線のジェット化により世界の民間航空は本格的な発展期を迎え、ジェット化が進み、東京、大阪国際空港等においてジェット化に対応した整備が行われるとともに、新国際空港の必要性についても検討が重ねられた。加えて、地方空港の整備も進められ、空港数は飛躍的に増大した。また、航空路網については、東南アジア線が開設され、また、ロサンゼルス乗入れに代表される太平洋線の充実が進み、国際航空が発展するとともに、国内航空においても全国的な路線網が形成された。さらに、昭和37(1962)年には、名古屋飛行場で国産中型航空機「YS-11」の初飛行が行われた。

昭和40年代には、モスクワ線の開設及び世界一周路線の開設が実現した。国内航空については、機材のジェット化・大型化等により航空輸送量が増大し、航空運送事業の急速な発展に対処するため航空会社の再編成が進められ、離島辺地を主に運航する日本近距離航空株式会社、南西航空株式会社も設立された。また、昭和45(1970)年の閣議了解と、昭和47(1972)年の通達によって路線の棲み分けがなされ、日本航空は国際線及び国内幹線、全日本空輸は国内幹線とローカル線、東亜国内航空はローカル線が事業範囲とされた(いわゆる「45・47体制」)。さらに、大量高速航空輸送に対処するため、ジェット化・大型化に対応した空港整備が進められた。首都圏では、航空輸送の急激な増大と航空機の急速な進歩に対応するため、政府は新東京国際空港公団により新たな国際航空拠点を整備することとし、昭和41(1966)年、千葉県成田市に新東京国際空港(後の成田国際空港)を設置することが決定された。一方、ジェット化・大型化は、空港周辺の騒音問題を深刻化させたことから、「航空機騒音防止法」の改正により、民家防音工事をはじめとする空港周辺の環境対策が推進された。

昭和50年代に入り、航空輸送需要は、第二次石油危機の影響で一時停滞したものの、その後の景気回復を受け急速に拡大し、これに対応すべく、空港整備が着実に進められた。首都圏においては、昭和53(1978)年に新東京国際空港が開港し、国際航空運送の拠点として運用が開始された。一方で、引き続き航空機騒音問題は深刻化し、より一層の空港周辺環境対策が求められることとなった。

昭和60(1985)年に発生した日本航空123便墜落事故を契機として、航空機の耐空性基準の見直し、航空運送事業者の航空機整備の審査体制の強化、事故調査体制の充実等の安全対策が推進された。また、昭和60(1985)年に「45・47体制」が廃止され、昭和61(1986)年に全日本空輸が成田-グアム間で初の国際定期便の運航を開始した。

### (3) 平成以降

平成に入る頃には、航空需要の増大に対応するため、空港整備の推進とともに、航空自由化の流れを受

けて航空会社間の競争促進や新規参入の促進等の規制緩和が進められ、昭和62(1987)年に日本航空は完全民営化され、また平成10(1998)年にはスカイマークエアラインズ株式会社(後のスカイマーク株式会社)が新規参入した。空港については、平成6(1994)年に関西国際空港が、平成17(2005)年に中部国際空港が開港するなど、拠点空港の整備が進められた。また、地方空港の整備も継続して行われた。加えて、航空機の大型化や運航便数の増加に伴い、大都市圏の空港容量の不足が深刻化し、首都圏においては東京国際空港(羽田空港)の再拡張・国際化や成田国際空港の平行滑走路整備事業が、関西圏においては関西国際空港の二期事業等が推進された。

安全面では、技術の進展により航空機に起因する航空事故や重大インシデントが減少した一方で、ヒューマンエラーによるトラブルは引き続き発生していたことから、安全管理システム(SMS: Safety Management System)の導入や運航乗務員の訓練の高度化等の施策が講じられた。また、平成13(2001)年の駿河湾上空における日本航空機同士のニアミス事故を契機として、航空管制官の体制強化や航空管制システムの高度化が推進された。

また、平成20年代以降、空港経営改革が推進され、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革が行われた。具体的には、平成27(2015)年に但馬空港、平成28(2016)年に仙台空港、平成30(2018)年に高松空港、神戸空港、鳥取空港、平成31(2019)年に福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港の運営委託が開始された。

そのほか、環境問題への対応として、航空機騒音対策や航空機からの二酸化炭素排出削減等の取組が継続して進められた。また、平成24(2012)年からは規制緩和によるLCCの本格的な参入により、航空輸送サービスの多様化と利用機会の拡大が進んだ。平成27(2015)年に初の国産ジェット旅客機「MRJ<sup>25</sup>」が名古屋飛行場で初飛行を行ったが、令和5(2023)年に開発が中止された。

令和に入ってから、新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少し、航空会社の経営が著しく悪化した。国際線を中心に大幅な減便や運休が続き、航空会社の経営支援や、空港の維持管理への支援等の施策が講じられた。また、感染症対策として、機内の換気システムの強化、搭乗前の検温・健康チェック、機内でのマスク着用の徹底等の対策が実施された。

令和3(2021)年度以降は航空需要が順調に回復する中、令和6(2024)年に東京国際空港(羽田空港)で航空機衝突事故が発生したことを受けて、空港における滑走路の安全対策の強化や、ヒューマンエラー防止を目的とした訓練の義務化を行った。

また、航空業界においてもデジタル化が進展し、オンラインチェックインや顔認証技術を活用した搭乗手続の簡素化等、利便性向上の取組が進められた。さらに、持続可能な航空燃料(SAF: Sustainable Aviation Fuel)の導入や、電動航空機の開発等、カーボンニュートラルの実現に向けた取組も推進された。

25 Mitsubishi Regional Jetの略称。令和元(2019)年にMitsubishi SpaceJetへ名称変更



## 第Ⅱ部 令和7（2025）年度 交通に関して講じた施策

第Ⅱ部においては、「第2次交通政策基本計画（2021年5月閣議決定）」に盛り込まれた各施策について、2025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）「交通空白」の解消に向けた取組

地域公共交通は、急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大している。その結果、移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域活力の低下、更なる人口減少という負の連鎖を招く可能性がある。さらに、地域公共交通の司令塔である地方公共団体（特に中小規模市町村）では、人材・ノウハウが不足している状況にある。

そこで、全国約2,500に及ぶ「交通空白」の解消を推進する<sup>26</sup>ため、2025（令和7）年5月に策定した「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、「地域の足」「観光の足」確保のため、主に次に示す5つの取組を行った。

第1に、地方運輸局等が、2025年5月以降、約400の地方公共団体の首長等を訪問し、お困りごとをお伺いした上で、「交通空白」解消に向けた事例の共有等、地域の実情に寄り添った伴走支援を行った。

第2に、地方公共団体の地域公共交通担当者向けに、移動手段の確保に関し有用な支援ツールや情報を提供する地域交通のためのポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」を2026年3月に本公開した。さらに、様々なデータの使い方の解説を記載した「アップデートガイド」の提供、国土交通大学校での研修の実施など、地方公共団体等に対する制度・事例等に係る情報・知見の提供を行った。

第3に、現場における実証から実装に至るまで一体的かつ継続的に後押しするため、地域公共交通確保維持改善事業等を通じて、地域の実情に応じた多様な取組を財政的に支援した。具体的には、地域の交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者が連携する「共創型交通」、「交通空白」の早期解消に向けた地域の取組の立ち上げのほか、地域の公共交通のリ・デザイン（再構築）を加速する「モビリティ支援人材の育成・確保」、複数の交通サービスをまとめ、その利用データの地域での利活用等につなげるMaaS（Mobility as a Service）の取組に対して、約500件の支援を実施した。

第4に、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおいて、「交通空白」に係るお困りごとを抱える地方公共団体、交通事業者と、様々な技術・ノウハウを持つ幅広い分野の企業・団体を結びつけることで、全国規模で「交通空白」解消に向けた連携・協働体制を構築する取組を進めた。2024年の立ち上げ以来、会員数は着実に増加し、2025年度末までに、全国の半数を超える市区町村を含め1,644の団体が参画している。具体的な取組として、「交通空白」解消に資するサービス等を

26 第221回国会における高市内閣総理大臣施政方針演説

「地域交通や物流を維持するため、中継輸送やDXの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組みます。」

提供する企業等をまとめたマッチング・カタログの作成、企業検索等が可能な特設サイトの開設のほか、「交通空白」解消に向けたピッチ・イベントを開催した。このほか、2025年10月から12月にかけて、全国6都市において対面によるマッチング・イベントを開催した。また、「交通空白」解消に向けて他地域にも横展開し得る先進的な実証事業である、パイロット・プロジェクトについて、計30件の取組を公表・展開した。

第5に、共同化・協業化、地方公共団体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築に向けて、2025年6月より、交通政策審議会地域公共交通部会で審議を行い、同年12月に「とりまとめ」が公表された。これを踏まえ、2026年3月に、「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。）の改正案を国会に提出した。

## （2）地域公共交通事業の基盤強化

鉄道については、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、のと鉄道やくま川鉄道等6件の実施計画の認定を行うとともに、JR芸備線再構築協議会において協議を進めるなど、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線の地方公共団体の連携・協働を促し、全国各地におけるローカル鉄道再構築の促進に取り組んだ。

また、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した。加えて、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の実施や交通結節点の整備など、まちづくりとも連携した支援を実施した。

さらに、2025年10月から「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）」を開催し、ローカル鉄道を含む鉄道ネットワークの在り方に関する課題等について議論を行った。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実施した。

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、キャッシュレスや運行管理システム、EV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した。

さらに、乗合バス等に関して、「独占禁止法特例法<sup>27</sup>」による共同経営等の特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、複数事業者による連携の取組を促進して、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者目線に立ったダイヤ・運賃の設定などにより利便性の高い運送サービスの実現を図る取組を推進した。

旅客船事業については、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。

## （3）交通サービスの高度化等に向けた地域交通DXの推進

サービスの共同化・協業化や地域全体でのデータ活用など、連携・協働による「交通空白」解消等のリ・デザインの全面展開を進めるため、事業者間のサービス連携やデータ活用の優良事例（ベストプラクティス）を創出するとともに、その成果を基にシステム連携やデータ仕様、業務プロセスなどを標準化し、その横展開を推進する地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS<sup>28</sup>」を2025年4月に始動した。具体的には、複数の施設送迎車両の運行計画立案や運行管理等を行うための共同配車管理システムの開発とオープンソース化、鉄道・バス等の乗降実績データ等のモビリティ・データの標準仕様案の策定、データを活用した地域交通分析ツールの開発とオープンソース

27 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）

28 Code for Mobility Common Societyの略（コモンズ）。地域交通におけるデジタル活用や標準化を進めるプロジェクト。

化、全国のバス事業における業務手順やシステム構成などの標準的な業務仕様の策定など、地域交通の連携・協働の基盤となるデジタル技術活用のベストプラクティス創出や標準化を進めるため、計20件のプロジェクト推進に取り組んだ。

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 地域公共交通計画の策定・実施
- 協議会の体制面の充実等
- 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 ※
- 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討
- 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現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
- 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、「コンパクト・プラス・ネットワーク形成支援チーム」を通じ、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行った。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の促進に資するデータや情報の提供を行う「まちづくりの健康診断<sup>29</sup>」を開始するとともに、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一体的な取組を推進した。

### (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ハイブリッド連節バス導入支援事業等により、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行った。

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 (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を行った。

これらの施策の推進を通じて、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

自転車を徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段の一つとして確立し、安全で快適な利用環境の整備や公共交通との連携を進め、生活の自然な選択肢として定着させるとともに、より多くの国民が安全・安心に楽しく移動し、健康で豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す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、沿道建物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など、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援した。さらに、「都市計画基本問題小委員会 中間とりまとめ」(2026(令和8)年1月)等を踏まえ、ウォークブル政策とはこみち制度との連携をはじめ、そのエリアに「行きたくなる」「過ごしたくなる」視点をより一層重視した取組の推進に向けた検討を行った。

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

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 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、「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」においてバリアフリー整備目標を策定しており、各分野における取組を実施した。第3次バリアフリー整備目標が2025（令和7）年度までを目標期間としていたことから、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において、第3次バリアフリー整備目標の達成状況や策定時からの社会経済情勢の変化、障害当事者団体等や有識者等の意見を踏まえつつ検討を行い、2025年6月に「最終とりまとめ」を公表し、基本方針を改正して2026年度からの5年間を目標期間とする新たなバリアフリー整備目標を策定した。

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、都市部では利用者が薄く広く負担する鉄道駅バリアフリー料金制度など、地方部では予算措置による重点的支援を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進した。

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、2025年5月に「国土交通省ジェンダー主流化推進本部」が発足したことを踏まえ、交通分野においても「ジェンダー主流化」を意識した取組を強化した。交通分野を含めた幅広い業界の担当者や国土交通省職員が集まり、ジェンダーや女性活躍について意見交換やネットワークの形成ができる「国土交通省ジェンダーネットワーク会議」を2025年10月と2026年2月に開催し、交通事業者等において、女性活躍に係る新たなコミュニティづくりの促進や、男女の異なるニーズが反映された交通サービスの提供が推進されるよう、機運醸成を図る取組を開始した。また、各地方局における女性活躍等の事例や一連の取組状況について、業界団体や協会等が開催する既存の定例会議など、様々な機会を捉えて発信し、積極的に広報を行った。

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 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

地方部への誘客の加速化に向け、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境を整備すべく、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多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関、旅客施設等について、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推進した。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非常用電源設備等の整備への支援を行った。

空港については、成田国際空港・関西国際空港において、ファーストレーン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った。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、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

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した。

多種多様なモビリティサービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaSは、地域交通の利便性の向上だけでなく、観光など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、「交通空白」解消等の地域交通のR・デザインの全面展開を支えるとともに、観光地へのアクセシビリティを改善し、訪日外国人旅行者を含む観光客の地方誘客や「観光の足」確保につながる重要な取組である。このため、MaaSの広域化やMaaSを通じた交通と他分野との連携によるオーバーツーリズムの未然防止・抑制等に取り組む事業者を支援し、全国への実装を推進した。このほか、観光地における多言語化やレンタカーや施設送迎車両等の輸送資源のフル活用、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実施した。

### (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といった空港業務の人材確保や職場環境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した。加えて、航空燃料の安定的な供給に向け、2024(令和6)年に取りまとめた「航空燃料供給不足に対する行動計画」に基づき取組を進めた。

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

### (4) [FAST TRAVEL]、空港業務DXの推進

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・高度化に取り組んだ。また、担い手不足が顕在化する中、空港業務の体制強化が不可欠となっている。こうした状況を踏まえ、空港の制限区域内における空港業務の省力化・自動化に向け取り組み、2025年4月に成田国際空港において自動ボーディングブリッジの運用を開始し、同年12月には東京国際空港(羽田空港)

と成田国際空港において車両の自動運転レベル4<sup>30</sup>の実用化が実現した。また、これらの国内空港への導入拡大に向けた検討を進めた。

### (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観光列車、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ことで、観光客の周遊促進・消費拡大を促進した。

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」の周知を行い、より一層の活用を促すこと等により、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・推進した。

また、交通事業者を含む様々な観光関連事業者等が実施する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支援した。

### (6) 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

「観光立国推進基本計画（第4次）」で掲げられている「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った。具体的には、旅客を円滑かつ安全に受け入れるための旅客ターミナルの機能強化や寄港地の二次交通の確保を目的とした協議体の設立などの取組を推進した。

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- ビジネスジェットの利用環境改善 ※
- 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速 ※
- 手ぶら観光の推進等 ※
- 「道の駅」第3ステージ<sup>31</sup>の推進
- サイクルツーリズムの推進

30 システムが周辺監視をし、一定の条件下でシステムが全ての運転操作を代替する機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするもの  
31 「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

## 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

2030（令和12）年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標達成など我が国の国際競争力の強化等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）・成田国際空港）の機能強化をはじめ、全国の空港の機能向上が必要である。

首都圏空港については、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だ。

東京国際空港（羽田空港）については、2020年から新飛行経路の運用を開始しており、引き続き、騒音対策・落下物対策や地域への丁寧な情報提供を行った。また、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための旅客ターミナルの再編・拡充、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50万回への拡大に向けた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、本格工事等の取組を進めるとともに、旅客取扱施設や貨物取扱施設、鉄道アクセスの機能強化についても検討を進めた。

関西国際空港については、国、地方公共団体、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、年間発着回数30万回の実現に向けて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、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、2025年4月から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完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路の整備に着工した。また、2025年10月の国内線保安検査場の拡張や2026年3月の国際線商業エリアの拡張等の第1旅客ターミナルの改修事業を推進した。

福岡空港については、更なる処理能力の向上に向けて、2025年11月に地元経済界や地方公共団体等で構成する「福岡空港機能向上等検討委員会」が開催され、1時間当たり45回の処理能力の実現に向けた技術的検討の要請があり、国として技術的検討に着手した。

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推進した。

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推進した。

#### (2) 航空ネットワークの維持・強化

国内航空は、高単価のビジネス需要の減少、物価高・円安による費用の増加などを背景に、厳しい事業環境となっていることから、国民生活を支える重要な交通手段である国内航空ネットワークの維持のため、国内線事業の構造改革に向けた検討を開始した。具体的には、2025年5月に「国内航空のあり方に関する有識者会議」を立ち上げ、航空会社間の競争の堅持や利用者利便の確保を原則としつつ、航空会社間の路線の特性に応じた協調（ダイヤ・供給量の調整等）や経営面での連携の深化、地域航空の振興などについて議論を進めた。

また、新型コロナウイルス感染症により落ち込んだ航空需要の回復に対応するための、機材更新や路線拡大など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、航空会社への公租公課の軽減等必要な支援を実施した。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についても引き続き実施した。

### (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（東急蒲田～蒲田新駅（仮称））やなにわ筋線等の事業着手後の設計・工事等を着実に推進した。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引き続き推進した。

### (4) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

海上輸送の拠点となる我が国の港湾は、近隣諸国の主要港と比較して貨物量が少ないこと等により、国際基幹航路の寄港地の選択が進んでいる中、国際基幹航路の日本への寄港の維持・拡大が課題となっている。そこで、2024年に公表した「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」を踏まえ、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を推進した。

「集貨」については、国内及び東南アジアからの集貨のため、関係機関が連携し国際フィーダー航路網の更なる充実やポートセールスに取り組んだ。さらに、全国の荷主企業等に対し、内航と外航の円滑な接続により、地方港を活用した、トラック輸送から内航船へのモーダルシフトを促す「Sea & Seaプロモーションプロジェクト」を開始した。

「創貨」については、横浜港本牧ふ頭といった国際コンテナ戦略港湾背後において流通加工等の高度な物流サービスに対応したロジスティクス施設の集積が進展するなど、国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化を推進した。また、国際トランシップ貨物に係る物流手続の円滑化に関しては、2025年10月に改正関税法基本通達が施行され、税関手続に係る運用を一部明確化するなど、関係機関と連携した取組を推進した。

「競争力強化」については、国際基幹航路に投入される船舶の大型化に対応するため、横浜港本牧ふ頭D5（水深16m）ターミナルにおいて再整備事業を進め、2025年9月にターミナルの一部供用を開始した。

また、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、「港湾技術開発制度」にて3件の技術開発を新規採択したほか、遠隔操作RTG<sup>32</sup>の導入やコンテナターミナルゲートの高度化を支援し、これら技術の社会実装に取り組んだ。さらに、ゲート前の渋滞解消等を目的としたシステムである「CONPAS<sup>33</sup>」を、2025年8月より東京港の一部のターミナルで運用開始したほか、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。

### (5) 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12月、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構より、その時点の想定では、事業費が最大1.2兆円増加するおそれがあると報告された。これを受けて、「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」を開催し、改めて事業費の精査を進めた。

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

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。

また、2025年11月、交通政策審議会の下に「今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」

32 Rubber Tired Gantry craneの略で、タイヤ式門型クレーンのこと。コンテナターミナルにおける荷役機器の1つで、コンテナヤード内でヤードとトレーラーとの間のコンテナの受け渡しを行う。

33 Container Fast Passの略。コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム。

を設置し、開業から30年間収受することとされている整備新幹線の貸付料のそれ以降の取扱い等を含め、今後の整備新幹線の貸付の在り方についての議論を進めた。

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

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、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、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進すること等により、2026年3月に静岡県が静岡工区の着工の条件として示している「対話を要する事項」28項目の対話が完了した。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、関係する地方公共団体やJR東海と連携し、環境整備を進めた。

下記施策は、令和7年度交通施策(第217回国会(常会)提出)の「第Ⅲ部令和7(2025)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(※の施策については、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」に詳細を記載)。

- 管制処理容量の拡大 ※
- 空港経営改革の推進 ※
- 国際バルク戦略港湾の機能確保 ※
- 海上交通サービスの高度化 ※
- 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化 ※
- 新幹線を活用した荷物運送の促進 ※
- 根幹的な道路網の整備等 ※
- 暫定2車線区間の4車線化等 ※
- 既存の道路ネットワークの有効活用 ※
- 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策 ※
- 円滑な道路交通等の実現 ※
- 新たな交通管制システム等の確立・導入
- 「開かずの踏切」等の渋滞、交通安全、防災対策等の推進 ※
- 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

国土交通省が保有する行政情報をデータ分析可能な状態に再構築し、データを活用した政策立案やオープンデータを利用したビジネス創出等を促進する取組として、「Project LINKS」の展開を進めてきた。

2025（令和7）年度は、PoC（Proof of Concept：実証実験）を実施し、20件程度のユースケースについて、その有用性を実証した。交通分野については、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）に係る電子データを集約整備して、これを地方公共団体が策定する「地域公共交通計画」等の地域交通政策の立案に活用できるようにする取組を行った。

### (2) 交通分野のサイバーセキュリティ対策

近年のサイバー攻撃は、一層巧妙化・高度化していることから、重要インフラ事業者等に対して、アタックサーフェスマネジメント（ASM）<sup>34</sup>等を活用したインテリジェンスサービスの提供を行うとともに、一般社団法人交通ISAC<sup>35</sup>と連携して交通事業者間の情報共有を充実させるなどセキュリティ対策の底上げを図った。

また、国土交通省におけるサイバーセキュリティ人材の確保・育成のため、高度人材向けセキュリティ専門研修、幹部職員向けサイバーマネジメント研修及び情報セキュリティ要員向け研修を実施した。

### (3) 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<sup>36</sup>」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、GTFS整備を含む小規模バス事業者向け運行管理ツールの開発とオープンソース化等に取り組んだ。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推進プロジェクト「COMmmONS」を推進した。

### (4) 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を促進した。さらに、交通モードやシステムごとにバラバラに提供されている認証システムの相互運用を可能とするため、2025年度より地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」として、二次元コードチケット認証システムが連携するための標準的なインターフェース仕様を策定し、システム間の連携コストの低減を推進した。

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

34 外部からアクセス可能なIT資産のぜい弱性などのリスクを継続的に検出・評価を行う取組

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

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

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った。

### (5) 「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、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）の拡充等を行った。

さらに、港湾行政手続の電子化や港湾関連の調査・統計業務の効率化を図るため、クルーズ予約機能の構築及び一般統計調査の電子化に係る機能構築等を行った。また、港湾インフラ全体の生産性向上を図るため、他システムとの連携機能高度化等に取り組んだ。

### (6) 自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）の推進

自動車保有関係手続のOSSを推進するため、2025年4月に二輪の小型自動車に係る継続検査等の手続を対象に追加したほか、申請時に提出が必要な書類についてPDFファイルでの提出を可能とすることにより申請時の運輸支局等への出頭を不要とする「添付書類の電子提出サービス」の試行を、東京運輸支局、愛知運輸支局、大阪運輸支局、神戸運輸監理部兵庫陸運部において開始した。

### (7) 運転免許証の在り方の検討

モバイル運転免許証について、関連する国際標準（ISO18013-5）や国際動向を踏まえつつ、デジタル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、極力早期の実現を目指し検討を進めた。

### (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

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、「先行的事業化地域<sup>37</sup>」の選定や、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」の普及を進めた。

このほか、自動運転の社会実装<sup>38</sup>を支援するため、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公共団体の取組を支援した。また、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備（交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等）を推進した。さらに、自動運転サービス支援道<sup>39</sup>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の取組成果を踏まえ、共通の仕様、規格等を示すガイドライン等の策定を進めた。

また、2026年1月に閣議決定した第3次交通政策基本計画において、数値目標（2030年度における自動運転サービス車両数（バス、タクシー、トラック）1万台）を設定した。この目標実現に向けて、自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応するため、2026年1月より国土交通省自動運転社会実現本部を設置した。

37 「先行的事業化地域」は、2025年度時点で13地域（神奈川県横浜市、大阪府堺市、兵庫県神戸市、茨城県日立市、長野県塩尻市、宮城県仙台市、茨城県つくば市、神奈川県川崎市、神奈川県平塚市、石川県小松市、愛知県、京都府、香川県三豊市）。

38 「道路交通法」（昭和35年法律第105号）で定める自動運転レベル4特定自動運行許可件数は、2026年3月末時点で11件（福井県吉田郡永平寺町、東京都大田区、北海道河東郡上士幌町、三重県多気郡多気町、茨城県日立市、愛媛県松山市、長野県塩尻市（1回目）、大阪府大阪市、千葉県柏市、宮城県登米市及び本吉郡南三陸町、長野県塩尻市（2回目））。

39 ハード・ソフト・ルールの3つの面から自動運転車の走行を支援し、自動運転走行の安全性を高める運行環境の提供や、ニアミス情報等の走行データの共有を行う環境

### (9) 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、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運航管理システム(UTM(Unmanned Aircraft Systems Traffic Management))の段階的導入を進めた。また、操縦者の数より多い複数の無人航空機の同時運航(多数機同時運航)については、2025年3月に策定した「無人航空機の多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン」(第一版)の使用を推奨し、安全を確保した多数機同時運航の普及拡大を図るとともに、新技術の活用も含めた機体数の上限拡大等に向けて検討を進めた。このほか、「空の産業革命に向けたロードマップ2024」に沿った取組を進め、ドローン配送の事業化を推進した。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て実施した。

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の取組成果も踏まえ、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5月に策定し、全国整備に向けた取組を着実に実行した。

### (10) 「空飛ぶクルマ」の実現

2025年の大阪・関西万博における空飛ぶクルマの実現に向けて必要な基準を策定するとともに、交通管理の体制整備や安全性の審査を実施した。会期中のデモフライトや展示を通じ、空飛ぶクルマの認知度や社会受容性の向上に寄与した。また、「空の移動革命に向けた官民協議会」において2026年3月に「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂し、2027年から2028年頃に一部地域での商用運航開始を目指すことを明確化した。

### (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、2025年6月には安全基準・検査方法を策定するなど国内制度の検討・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) 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、2025年度末までに事業基盤強化計画は48件、特定船舶導入計画は105件を認定し、造船業・船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)の導入を支援した。あわせて、船舶産業のDXを推進するため、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させるための船価モニタリング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。

経済安全保障の観点から、「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。以下「経済安全保障推進法」という。)に基づき、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引き続き促進するとともに、2025年に、新たに「船体」を支援対象に追加した。あわせて、2023年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・確保を促進した。

さらに、2025年12月には、「2035年に1,800万総トンの船舶建造能力を確保」等を目標に、我が国造船業再生のための総合的な施策を示した「造船業再生ロードマップ」を策定した。これに基づき、我が国の造船能力を抜本的に向上するための設備投資・研究開発等を支援するための造船業再生基金を造成するとともに、船舶建造の各工程で利用可能なAI造船ロボット等の開発に着手した。

### (13) 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、洋上及び地上観測の実施とともに、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<sup>40</sup>への更新を進めた。また、気象庁スーパーコンピュータシステムや「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た。さらに、2025年7月に従来のインマルサット衛星に加えて新たにイリジウム衛星による船舶向けの海上警報等の提供を開始<sup>41</sup>するなど、交通の安全のための情報提供手段の充実を図った。

### (14) インフラシステムの戦略的な海外展開

2024年に策定された「インフラシステム海外展開戦略2030」及び「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画（令和7年版）」等を踏まえ、グローバルサウス諸国等のインフラ需要を取り込むため、相手国のニーズに即した戦略的な案件形成に取り組んだ。

政府開発援助（ODA）の案件形成の段階から、運営・維持管理（O&M）も視野に入れた働きかけを行うなど、我が国の強みを活かした案件形成のための取組を進めた。今後、経済発展に伴いODAを活用し得る国々の減少が見込まれるため、民間投資を活用したO&M事業といった我が国企業が参加可能な官民連携（PPP）事業の組成と受注に向けた取組等の検討を進めた。

我が国の技術・ノウハウの国際標準化を図るため、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た。また、スマートシティ、3D都市モデル、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んだ。

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したほか、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した。

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(Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料)の供給・利用拡大、ゼロエミッション船の技術開発やカーボンニュートラルポート（CNP）の形成推進、アスファルト再生技術の海外展開等に取り組み、交通運輸分野における脱炭素化を推進した。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た。

海外における交通・都市開発分野の事業は、初期投資が大きく資金回収までに長い期間を要し、需要リスクを含む様々なリスクがあり、民間だけでは参入が困難なケースも見られる。株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）は、こうしたリスクを分担し、出資や人材派遣等を通じて事業参画を行う、ハンズオン機能を有する官民ファンドであり、これまでに46事業への支援決定を行っている（2026年3月末時点）。JOINは2023年度決算において多額の損失を計上したが、2025年6月の財務省財政制度等審議会財政投融资分科会において、JOIN及び国土交通省より、有識者委員会の最終報告を踏まえた経営改善策の進捗を受け、新規支援決定を再開していくことを報告した。2025年9月には、国土交通省において、豪州における都市開発事業の支援に向けた認可を行っ

40 二重偏波気象レーダーは、従来の気象レーダーが用いる水平方向に振動する電波に加え、垂直方向に振動する電波も同時に発射し、雨粒などに反射して戻ってくる水平及び垂直方向の二種類の電波の違いを解析することで降水の強さをより高精度に推定できる。

41 従来、船舶向けの海上警報等は主に静止衛星であるインマルサット衛星を通じて提供してきたが、新たに極軌道衛星であるイリジウム衛星を活用した配信も開始した。これにより、異なる衛星方式による情報提供が可能となり、船舶に対する情報伝達手段の多様化・信頼性向上が図られている。

た。また、国土交通省が主催・出席する国際会議や地方企業向けセミナー等において、JOINの活用を呼びかけるとともに、JOINにプレゼンテーションを行う機会を提供したほか、調査事業で得られた情報をJOINにも共有した。

### (15) 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

BtoBの日本式コールドチェーン物流サービス規格（JSA-S1004）をもとに2024年に策定された国際規格の普及に向けた取組を推進した。具体的には、当該規格の普及促進に向けたアクションプランを策定し、ASEANを中心に二国間での物流政策対話やコールドチェーン物流に関するワークショップ、物流パイロット事業等を通じ、我が国の物流事業者の海外展開を促進した。

### (16) 国際民間航空機関（ICAO）を通じた国際連携強化

2025年11月に実施されたICAO理事会議長選挙において、我が国が擁立したICAO日本政府代表部特命全権大使（当時）の大沼俊之氏が選出され、2026年1月に議長に就任した。また、日本でのアジア太平洋航空局長会議の16年ぶりの開催等を通じ、ICAOや諸外国との一層の連携強化に取り組んだ。

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 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国際連携 ※
- 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、自動運転トラックを活用した幹線輸送などの実証や、自動運転車両の活用に資する物流拠点の整備・最適化を後押ししたほか、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した。

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、関係事業者が連携した新技術の活用を実証し、物流分野における機械化・デジタル化を促進した。さらに、物流標準化を推進するため、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したほか、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した。

#### (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・総合的な対策の一層の強化を図った。

また、2024年に成立し、2025年4月に一部施行された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」(令和6年法律第23号)について、改正内容の周知・徹底を行った。さらに、2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、「総合物流施策大綱」(2026年3月閣議決定)を策定し、更なる施策の具体化を図った。

このほか、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、SA・PA及び道の駅の大型駐車マスの整備や「ホワイト物流」推進運動を進めるとともに、トラック・物流Gメンにおいては、2025年10月・11月を集中監視月間と位置付け、適正な取引を阻害するおそれのある荷主や元請事業者への是正指導を集中的に実施したほか、公正取引委員会と連携した全国規模での荷主パトロールを初めて実施し、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。

あわせて、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した。また、今後も担い手不足が深刻化することや、2050年カーボンニュートラル実現の必要性から、モーダルシフトを早急かつ強力に推進することが極めて重要であることを踏まえ、大型コンテナ導入等に係る支援を行った。

また、更なる物流の革新と持続的成長に向けて、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)の推進に取り組んだ。

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等を踏まえ、2026年度税制改正において、地方公共団体が関与した、公共性を有する、中継輸送機能等を持った倉庫用建物を含む物流拠点の整備を促進するための課税の特例措置を講ずることとした。

再配達率の削減については、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に、物流事業者やEコマース事業者のシステム改修費等の補助等を実施した。

また、2025年7月の「自動物流道路<sup>42</sup>に関する検討会」において、自動物流道路の今後の取組方針等に関する「最終とりまとめ」を行った。これを踏まえ、2030年代半ばまでに東京・大阪間の一部を先行ルートとして運用開始することを目指し、実装に向けた技術的課題の検証及び運用に必要な条件整理等のため、6つのユースケースを設定し、国土技術政策総合研究所等において実証実験を行った。

### (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ゲート前の渋滞解消等につながる「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として、2025年4月に施行された「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」（令和6年法律第28号）に基づき、同年11月よりターミナルオペレーションシステムの導入及び維持管理等の委託を行う際の事前審査を開始した。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、ターミナルオペレーションシステムの脆弱性診断等を実施した。

### (4) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進

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。2025年8月には日中韓物流課長級会議を開催し、2024年の第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、国際的な地政学リスクの高まりによる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多様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、「中央回廊・カスピ海ルート」の物流拠点の視察を中心としたビジネスツアーを実施し、これらの成果の幅広い共有や新規ルートの利用に向けた協議等の場となる官民コンソーシアムを立ち上げた。

### (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快適な海上労働環境形成のための措置に関する指針の作成、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の取組を行った。

また、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や内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化、実態調査を踏まえた運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」の策定及び「標準的な考え方」を反映した「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」（第3版）の策定並びにそれらの横展開等を行った。

### (6) 港湾運送分野における労働者不足対策の推進

港湾運送の魅力発信、取引環境改善、荷役作業の安全性・生産性向上や労働環境の改善に向けた「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定した。これに基づき、「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」を策定し、周知するなどの取組を実施した。

42 道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システム

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 自動運転等の実現に資するインフラ側からの支援 ※
- 内航フェリー・RORO船輸送網の構築 ※
- 農林水産物・食品の輸出拡大 ※
- 気象データの利活用 ※
- 北極海航路の利活用に向けた環境整備 ※
- KS/RA制度<sup>43</sup>における効率的な検査の在り方の検討 ※

43 航空機に搭載する航空貨物について、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

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、鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を実施した。

鉄道については、2022（令和4）年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。

道路については、災害に強い道路ネットワークの構築のため、緊急輸送道路等の道路構造物の流失防止対策や道路橋の耐震機能強化、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策、道路の雪寒対策等を推進した。

港湾については、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、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した。さらに、様々な関係者が集積する港湾においては、気候変動への適応を図るため、全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。そ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等の支援を行った。

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

航路標識については、防災・減災、国土強靱化の観点から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。

#### (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した。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した。

#### (3) TEC-FORCEの機能拡充・強化等

災害の規模や地域、時期、時間等に応じ、TEC-FORCE隊員を迅速に派遣するための仕組みや機

能の強化、TEC-FORCEの増強と行政機関・民間企業・学識者などの専門性を持った多様な主体との更なる連携強化による新たな応援体制の構築を進めるとともに、TEC-FORCE等が使用する資機材の充実等により、災害支援体制・機能の拡充・強化に取り組んだ。

道路については、大規模災害に備えた道路啓開計画の実効性を向上するため、2025年4月に成立した「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年度内に全国ブロックごとに、地震・津波災害を対象とした道路啓開計画を策定した。

鉄道については、鉄道事業者も参加する会議において、2023年度に創設した独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の「鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)」の実績や助言事例を紹介するなどの取組を通じ、災害復旧支援活動の強化を推進した。

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」(令和7年法律第55号)が2025年5月に成立し、同年9月より制度が施行された。

防災気象情報の改善等については、数値予報モデルの改良を進め、初期値の精度向上を図るとともに、数値予報資料の特性の把握や、観測資料による数値予報資料の評価などを通じて、台風中心位置予測精度の改善を進めた。加えて、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、新たに整備された海底地震津波観測網のデータ活用等により緊急地震速報の発表や津波警報等の更新及び津波情報発表の迅速化や精度向上を図った。2025年12月に発生した青森県東方沖の地震においては北海道・三陸沖後発地震注意情報を適時的確に発表するとともに、迅速かつきめ細やかな気象や地震等の説明を行うJETT(JMA Emergency Task Team:気象庁防災対応支援チーム)の体制等の強化を推進した。

#### (4) 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。主な路線としては、2026年3月に開通した三遠南信自動車道(東栄IC~鳳来峡IC)が挙げられる。

#### (5) 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<sup>44</sup>の深化を図る等港湾強靱化を推進した。

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巨大地震・津波等の大規模災害の発生時に、陸路の寸断により孤立化した災害地において、緊急物資や救援部隊、被災者等を海上輸送する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各地域で推進した。

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)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の措置を含む「港湾法等の一部を改正する法律」(令和7年法律第25号。以下「改正港湾法」という。)の2025年4月の成立を受け、その施行に向けて関係する政省令等の整備を進めた。

44 Business Continuity Planの略。自然災害など、予期せぬ事態が発生したときでも、実務を継続できるようにするための計画(業務継続計画)のこと。

## (6) 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、埼玉県八潮市において発生した、下水道管路破損に起因する道路陥没事故による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、複数の地方公共団体や複数分野のインフラを「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な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。

加えて、八潮市の事故を受けて設置された有識者委員会から受けた提言も踏まえて、交通インフラを含むインフラ全般について、2025年12月に「インフラマネジメント戦略小委員会」を設置し、点検や対策に「メリハリ」をつけるなど、より効率的・効果的な維持管理について議論を開始した。

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ったほか、技術力向上のための研修の実施や緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設については直轄診断・修繕代行を実施する等の技術的支援を行った。

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。

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。

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中、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効率的で持続可能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、業務体制の再構築を推進した。

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した。

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 地震発生時の安全な列車の停止 ※
- 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 ※
- 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等 ※
- 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保 ※
- 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化 ※
- 「運輸防災マネジメント」の推進 ※
- 災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等
- 「道の駅」の防災機能の強化
- 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化 ※
- A2-BCP(空港BCP)<sup>45</sup>の実効性の強化等
- 災害に強い物流システムの構築
- 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 ※

45 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）

## 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) 運輸事業者に対する監査の充実・強化、運輸安全マネジメント制度の充実・強化等

運輸事業者に対し、計画的に保安監査を実施したほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時で保安監査等を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図った。

また、安全管理体制の構築・改善に向けて、新技術の安全対策への活用事例を運輸安全マネジメント評価の中で重点的に確認するなど、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、制度の普及・啓発や安全の取組の深化に向けて、「運輸安全マネジメントセミナー」「運輸事業の安全に関するシンポジウム」「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とした運輸事業者の安全意識の更なる向上を図った。

2022（令和4）年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、「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）に基づき、船員の資質向上や監査の強化などの対策を行うとともに、救命いかだ等の旅客船への搭載義務化、安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度の創設などを行った。

2024年に東京国際空港（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」の中間取りまとめを踏まえ、「航空法等の一部を改正する法律」（令和7年法律第55号）に基づき、空港における滑走路の安全対策の強化や、ヒューマンエラー防止を目的とした訓練の義務化を行った。

### (2) 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んだ。

また、2024年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国際鉄道事故調査フォーラム（RAIIF）が、2025年10月に台湾で開催され、日本も幹事国として参加した。

### (3) 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・被害軽減への更なる貢献のため、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った。

### (4) 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調査」の結果を踏まえ、航空機に関する整備産業が国内で拡大するよう、米国、欧州連合、英国等との航空安全に関する相互承認（BASA）について新規締結又は整備分野の拡大に向けた協議や調整を行った。また、航空機に関する整備産業の人材確保に向け、民間団体と連携して、誰もが旅客機やヘリコプターの仕組み等を容易に学ぶことができる研修プログラムを開発し、講習会を開催した。

### (5) 海上交通の要衝における輸送の安全確保

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した。

また、2026年2月に始まった米国及びイスラエルとイランとの間の攻撃の応酬によりホルムズ海峡が実質的に封鎖されたことを受け、ペルシャ湾内の日本関係船舶に対し、安否確認を実施するとともに、港湾・製油所等の沿岸地域も含めた被害の状況等の情報提供を行うなど、日本関係船舶、とりわけ船員の安全確保に努めた。また、同年3月に開催されたIMOの臨時理事会において、日本が主導した提案を元に、IMO事務局長に対し、関係当局と協力して、船舶の安全な避難を可能とする枠組み構築のための措置を速やかに講じることを要請する旨が決定された。

## （6）交通分野でのテロ対策の推進

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する等、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、2027年の国際園芸博覧会開催に向け、同博覧会関係府省庁連絡会議の下に、テロ・災害対策分科会を設置し、テロ対策等を含めた警備態勢の検討を開始した。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年に発生した京王線車内傷害事件等を受けて取りまとめた対応策等を踏まえ、「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づき表示された非常通報装置等の活用や車内への危険物の持込みの制限について、利用者への呼びかけを継続することで鉄道の安全・安心の確保に取り組むなど、鉄軌道事業者等と連携して鉄道におけるテロ対策を推進した。

### ② 自動車におけるテロ対策

自動車運送事業等における車内の点検、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った。

### ③ 船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（平成16年法律第31号）に基づく国際航海船舶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、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。

## （7）保安検査の量的・質的向上の推進

今後の航空需要の増大に対応するため、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査員の処遇改善に関する支援やスマートレーン等の先進的な検査機器の導入促進など、保安検査の量的・質的向上に必要な取組を推進した。

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、実施主体の円滑な移行等に向けた実務的な課題について検討するため、「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」において2025年6月に「中間とりまとめ」を公表した。

## (8) 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を図るとともに、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を行った。また、「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を進めた。さらに、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等により、労働生産性の向上を図るとともに、二種免許取得費用の支援などを通じて、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進した。このほか、「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化を図った。

自動車整備士については、産学官が協力して、高等学校等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、自動車整備士の魅力の向上のため「自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりに向けたガイドライン」を改訂・周知した。さらに、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した。

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者で申合せの締結を行い、人材確保に取り組んだ。

このほか、特定技能制度について、造船・船用工業分野、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・啓発などに取り組んだほか、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調整を進めた結果、対象分野に追加された。また、特定技能制度の適正化等及び育成就労制度の施行等に向け、分野別運用方針を2026年1月に閣議決定した。あわせて、技能移転による国際貢献を目的とする技能実習制度を発展的に解消し、我が国の人手不足分野における人材の育成・確保を目的とする育成就労制度の2027年4月の施行に向け、交通事業における各分野の外国人材受入の必要性や育成の在り方などを検討した。

## (9) 航空業界における担い手の確保等

操縦士については、航空大学校における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、航空身体検査医向け講習会の受講機会確保等の取組等、必要な操縦士の養成・確保に向けた各種取組を進めた。

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た。

グランドハンドリングや保安検査といった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、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職場環境改善等に向けた取組を官民一体となって推進した。

## (10) 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)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」(令和7年法律第32号)が2025年4月に成立し、同法によって創設された制度の施行に向けて政省令等の整備を行った。

下記施策は、令和7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の留意 ※
- 公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信
- 空港等での検疫の適切な実施等
- 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 ※
- 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討
- 船舶における新技術の開発・導入促進等

## 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した。また、都市内輸送を担うLRT(Light Rail Transit)の車両等の整備に要する経費の補助をしたほか、BRT(Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム)の整備等を支援した。

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った。

以上に加え、信号機の改良等を実施するとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省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、2025(令和7)年10月に施行された「道路法」(昭和27年法律第180号)の改正にあわせて、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針である「道路脱炭素化基本方針」を策定し、道路管理者協働のもとで脱炭素の取組を進めた。

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引き続き実施した。

### (2) 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3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したほか、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た。

また、「鉄道分野のGXに関する官民研究会」が2025年9月に取りまとめた「鉄道分野のGXに関する基本的考え方」に基づき、高効率化や次世代燃料を利用した車両・設備の導入に向けた支援制度の検討やGXを加速・持続するための各種規制・制度の合理化、モーダルシフト・鉄道利用の促進等の取組を進めた。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、鉄道分野における脱炭素化に資する取組を促進した。

### (3) 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った。

航空機運航分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民協議会の場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、国際競争力のある価格でのSAFの導入促進に向け、官民連携して取り組んだ。

空港分野においては、2026年3月末時点で51空港の空港脱炭素化推進計画が策定され、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。

#### (4) 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の形成を推進した。具体的には、港湾管理者における港湾脱炭素化推進計画作成への費用の補助、横浜港・神戸港における水素を燃料とする荷役機械の現地実証、低炭素型荷役機械や船舶に陸上電力を供給する設備の導入支援を実施したほか、新たに、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する「CNP認証(コンテナターミナル)」の運用を開始した。また、水素・アンモニア等のサプライチェーン構築を促進するため、「港湾における水素・アンモニア等の受入環境整備に係るガイドライン」(2026年3月)の策定等にも取り組んだ。

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た。

洋上風力発電の導入に関して、「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」(平成30年法律第89号)に基づき、2025年7月に新たに「北海道松前沖」及び「北海道檜山沖」の2区域を「促進区域」として指定した。2025年6月には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」(令和7年法律第59号)が成立した。また、同年8月には、浮体式洋上風力の産業競争力の強化に向けた取組の方向性を示す「洋上風力産業ビジョン(第2次)」が公表され、2040年までに15GW以上の浮体式の案件形成を目指す等の目標が設定された。ビジョン等を踏まえ、浮体式の大量導入に向けて港湾機能や港湾の施設規模等について検討するため、「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会」を開催した。加えて、設置や維持管理に用いる船舶に必要な艀装品のサプライチェーン構築に当たってのボトルネックの把握等を進めた。

#### (5) 船舶の脱炭素化に関する取組

IMOにおいて2023年に合意した国際海運からの「2050年頃までに温室効果ガス(GHG)排出ゼロ」等の目標達成に向けて、GHG削減に関する新たな国際ルール策定の議論が進められているところ、我が国は各国と連携・協力しながら、その議論の進展に貢献した。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、2025年9月には純国産の大型アンモニア燃料エンジンが完成した。

また、内航海運分野については、2025年3月に設定した内航海運の2040年度温室効果ガス削減目標の達成に向けて、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、既存船舶にも利用可能なバイオ燃料の活用に係る諸課題の洗い出し・解決に必要な検討等、関係省庁と連携して一層の低・脱炭素化を推進した。

さらに、造船・船用工業分野においては、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7年度交通施策（第217回国会（常会）提出）の「第Ⅲ部令和7（2025）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（※の施策については、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」に詳細を記載）。

- 次世代自動車の普及等 ※
- 環境に優しいグリーン物流の実現等

令和8年度  
交通施策

第221回国会（特別会）提出



## 第Ⅲ部 令和8(2026)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、「第3次交通政策基本計画（2026年1月閣議決定）」に盛り込まれた各施策について、2026年度における取組方針を記載する。

### 第1章 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

#### 第1節 地域交通のり・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決

##### (1) 「交通空白」解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

「交通空白」の課題は、移動手段の不足のみならず家族送迎負担による可処分時間の損失や就業機会の逸失、利便性の制約による消費機会の逸失、移動手段の制約による地方誘客、観光消費の逸失、外出の制約に伴う高齢者等の健康面に与える影響からくる医療・介護負担の増大などの多岐に渡る「機会損失」や「国民負担」を招く「見えない壁」として、地域活力の低下、更なる人口減少という負の連鎖につながるものと言える。

「交通空白」解消を個人や地域の成長力を掘り起こし、地域の未来を切り拓く、成長戦略の一翼を担うものとして、国土交通省「交通空白」解消本部において、2026（令和8）年6月に決定した「交通空白」解消に向けた取組方針2026」に基づき、同年のリストアップ調査で判明した全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、2025年度から2027年度までの「集中対策期間」の先も見据え、制度・予算・技術・人材の各面からの後押しを進める。

具体的には、以下の「5本の矢」からなる国の総合的な後押しを推進することで、取組を一層深化・加速させていく。

- ・2026年6月に成立した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（令和8年法律第35号。以下「改正地域交通法」という。）で創設された、地域に存在する学校・病院・福祉施設・商業施設の送迎車両等の地域の輸送資源をフル活用する取組の推進、市町村を支援する各種制度を全国で実装する等の制度的支援
- ・計画策定から実証・実装に至るまでの取組の進捗段階に応じた必要な経費に対する切れ目のない十分な財政支援
- ・「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム<sup>46</sup>を活用した官民連携、地域連携を促進する基盤整備（全国各地でのマッチング・イベントの開催等）
- ・自動運転社会実現本部と連携し、自動運転の普及・事業化を推進／地域交通DX（「COMmmONS」）等による先進技術導入の環境整備（データ仕様の標準化等）
- ・生活交通と観光交通を一体的に捉えた取組の推進（観光客と地域住民が双方に利用しやすいルート設計等）

##### (2) 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの取組の推進

2024年11月に設置した「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおいては、「交通空白」に係るお困りごとを抱える地方公共団体、交通事業者と、様々な技術・ノウハウを持つ幅広い分野の企業・団体を結びつけることで、全国規模で「交通空白」解消に向けた連携・協働体制を構築する取組を進める。また、同プラットフォームの輪を通じて、多様な主体が分野や組織の壁を越えて

46 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの会員数は2026年5月末時点で1,836者。

連携・協働することで、地域の輸送資源をフル活用する等複数分野（医療・福祉・教育・観光等）の先進的な取組を創出し、全国へ横展開していくためのパイロット・プロジェクトを、関係省庁間で連携して推進する。

### （3）持続可能な交通ネットワーク実現のための連携・協働の推進

人口減少・少子高齢化や運転者等の担い手不足に対応し、共同化・協業化や地域の輸送資源のフル活用により、持続可能な地域公共交通を実現すべく、地方公共団体の主導のもと、交通事業者や学校、病院、福祉施設、商業施設等の複数の主体が連携・協働して、地域の実情に応じた最適な運送を確保する事業の創設、地域交通の課題解決に積極的に取り組む企業・団体の活動促進、モビリティ・データの利活用等の措置を盛り込んだ「改正地域交通法」が2026年6月に成立したことを受け、同法の施行に向けて政省令の整備を進めるとともに、施行後の適切な運用を図る。

### （4）地域交通DXの推進

「交通空白」解消に向け、地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」により、システムやデータ、業務プロセス等の標準化を推進する。さらに、標準化されたデジタル技術を活用した高度サービスの実装や更なる連携・協働を促進することにより、付加価値や生産性の抜本的向上を強力に推進するとともに、自動運転社会の実現に向けた環境を整備する。

また、交通事業者や観光コンテンツ等の連携・協働により多種多様なモビリティサービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaSの推進により、交通と観光コンテンツなど他分野との連携や、広域での移動のシームレス化に取り組む事業等への支援を行い、地域交通のリ・デザインや「交通空白」解消の全面展開を加速する。

### （5）日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの推進

日本版ライドシェアについては、引き続き導入による政策効果のモニタリングを実施するとともに、事業者や地方公共団体からの申し出に加え、新たにタクシー協会等からの申し出に基づく導入を可能とする等、更なる運用改善を実施する。また、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画に向けたトライアルを引き続き実施する。さらに、利用者利便を向上させる観点から、配車アプリの導入を促進するなど、地域交通のDXを推進する。また、公共ライドシェアについては、その性格や役割（非営利性、公共交通の補完的役割等）を維持しつつ、広域での輸送ニーズ等に対応するための実施主体の拡大についても検討していく。

### （6）地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築

「地域交通法」に基づく再構築協議会の枠組みの活用を推進し、引き続きローカル鉄道の再構築の取組を進めるとともに、2025年10月に設置した「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）」において、2026年4月に課題整理を行い、その結果を踏まえて、引き続き必要な調査を行うなど、鉄道ネットワークの在り方の議論を深化させる。

### （7）JR二島貨物会社の経営改善

JR北海道、JR四国及びJR貨物について、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」（平成10年法律第136号）等に基づく省人化・省力化に資する設備投資のための出資などの支援を通じ、経営自立に向けた取組を着実に進める。

## (8) 離島交通の維持・確保に向けた取組

離島住民の生活や産業などを支えるために必要不可欠な交通手段である離島航路・離島航空路について、経営改善に向けた観光需要の取り込みなど地域と連携して、その維持・確保に向けて支援する。また、事業者間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）による運航・経営の効率化等を通じて、離島航路における船舶の適切な更新等を進め、利用者の安全確保や利便を図る。

## 第2節 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

### (1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進

生活の中心となる拠点の整備と市町村を越えた広域的な観点を含む居住や都市機能の集約・誘導を促す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現のため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施、「まちづくりの健康診断」を活用した立地適正化計画の適切な評価・見直しを進めるとともに、基幹的な公共交通軸の確保に資する取組等を促進し、外出機会の増加や地域経済の活性化等、持続可能で活力あるまちづくりをより強力に推進する。

### (2) 移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発推進

地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」において、病院予約システムとデマンドバス配車システムを連携させることによるデマンドバス配車の自動予約の実現、福祉・観光・教育等で個別管理されてきた施設送迎車両の共同化及び法人が保有するリース車両を地域住民や来訪者に貸し出すカーシェアリングサービスの提供など、まちの移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発を推進し、多様なモビリティの活用策を通じた地域の交通政策のベストミックスを図る。

### (3) バス事業等における業務標準化

人口減少や担い手不足等が深刻化する中、デジタルの力を活用して地域公共交通を持続可能なものとしていく必要がある。しかしながら、我が国の地域交通では、MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどがそれぞれで発展し、連携していない「個別最適化」が発生している。自動運転の実用化も見据え、バス事業等における業務プロセスを省力化・効率化することにより、公共交通事業のコスト構造の改善と持続可能性の向上を図り、「交通空白」の解消を加速する。

### (4) 交通産業としてのレンタカーの利便性向上

公共交通機関を補完・代替し、地域を支える交通産業として、レンタカーが訪日外国人旅行者を含む利用者にとってより安全・安心で利用しやすいものとなるようにするとともに、レンタカー事業の省人化・無人化を実現するため、国ごとに様式が異なり確認に時間を要する国際免許証の有効性確認を支援するシステムへの導入補助など、デジタル技術を活用し、貸渡手続等の効率化・利便性向上を図る。

### (5) 鉄道分野における調達の効率化

鉄道分野において、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の観点も踏まえて、鉄道施設や車両について、部品、装置等の規格化、共通化等を推進しつつ、調達の効率化を進める。

### (6) キャッシュレス手段の拡大による利便性向上と業務効率化の実現

運賃収受の自動化により、運転者の負担軽減や現金管理コスト低減、運賃収受時間の短縮などによる定時運行の確保など、極めて厳しい経営状況にあるバス事業者の経営や供給力を改善し、交通ネットワークの維持・確保につなげるため、利用者の利便性向上に資する、完全キャッシュレスバスの運行拡大を推進する。

## (7) 自転車通行空間の整備推進

自転車の活用を推進するための基盤として、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。その際、自転車利用や事故の発生状況を踏まえた、自転車専用の通行空間の整備や、交差点における視認性の改善などの対策を重点的に進める。

## (8) 無電柱化の推進（安全・円滑）

安全・円滑な交通確保の観点から、ゾーン30プラス<sup>47</sup>区域内の通学路や特定道路等において、無電柱化の推進とともに、道路幅員が狭く歩道のない通学路や歩道幅員が十分でない通学路等を対象に新設電柱の占用制限の拡大を進め、歩行空間の確保を図る。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 柔軟かつ多様な運賃・料金の設定のあり方の検討
- 乗合バス等のサービス改善と経営基盤強化
- 公共交通の幹線軸整備及び地域における交通のベストミックスの推進
- 都市交通軸の強化と拠点エリアの魅力向上
- 鉄道駅の総合的な改善
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり
- シェアサイクルの普及促進
- 「道の駅」第3ステージの推進
- 歩行者利便増進道路の指定制度の活用
- 無電柱化の推進（景観形成・観光振興）
- 安全確保・利便性向上に向けた車両・船舶更新支援

47 警察と道路管理者が連携して、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイス（ハンプ、狭さく等）との適切な組合せにより、生活道路における交通安全の向上を図る取組

## 第2章 成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

### 第1節 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

#### (1) 三大都市圏における国際空港等の機能強化・拡充

我が国の国際競争力の強化や、増加するインバウンドの受入、国際航空物流ネットワークの構築の観点から、首都圏空港における年間発着容量約100万回を目標とするとともに、アジアの主要空港の動向を踏まえながら、三大都市圏国際空港の更なる競争力強化に取り組む。

成田国際空港においては、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、2029（令和11）年度内のB滑走路延伸部の先行供用と、C滑走路新設に向けた用地確保の着実な推進などの必要な取組を、地域の理解も得ながら丁寧に進め、年間発着容量50万回の早期実現を目指す。また、旅客取扱施設、貨物取扱施設及び鉄道アクセスの機能強化についても取組の進捗を図る。

また、東京国際空港（羽田空港）においては、2020年に運用を開始した新飛行経路について、引き続き騒音、安全対策の更なる充実を図るとともに、地域への丁寧な情報提供を行う。加えて、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の旅客乗り継ぎ利便性向上のための旅客ターミナルの再編・拡充、旧整備場地区の再編整備等を引き続き実施する。

関西国際空港については、地方公共団体、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旅客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。

#### (2) 一般空港等の機能強化・受入環境整備

一般空港等<sup>48</sup>においては、今後の航空需要の増大を見据え、空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、空港の機能強化や航空機の運航に不可欠な空港業務の体制強化、航空燃料の安定的な供給等の受入環境整備を推進する。

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、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、それぞれ滑走路延長事業を引き続き推進する。丘珠空港においては、北海道内の航空需要に対応するため、滑走路延長に向けた調査・検討を進める。また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港については、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、誘導路複線化等を引き続き推進する。

空港業務の体制強化に向けて、人材確保・育成、職場環境改善等の取組や、空港業務のDX化による生産性向上の取組を推進する。また、航空燃料の安定的な供給に向けて、「航空燃料供給不足に対する行動計画」に基づく取組を推進する。

#### (3) 鉄道ネットワーク整備に関する財源の確保

利用者ニーズの多様化及び高度化を踏まえた都市鉄道の迅速かつ着実な整備のため、対象事業を利用者の利便性向上に直接的かつ効果的につながる事業に拡大し、供用開始前から整備費用を収受可能とするなど、利用者の負担を平準化した新たな制度に基づく加算運賃の導入・活用を促進する。

48 成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港を除く公共の用に供する飛行場

また、都市鉄道整備の効果が利用者を中心としつつ沿線地域の活性化等の形でそのほかの主体にも幅広く及ぶことを踏まえ、幅広い受益者による費用負担を通じた都市鉄道整備の促進に取り組む。

#### (4) 鉄道業界における人手不足対策の推進

鉄道事業においては、人手不足を原因とする運行本数の減便が発生している実態に鑑み、鉄道分野の人材確保や省力化・効率化の取組を引き続き推進する。人材確保については、特定技能制度及び2027年4月に施行される育成就労制度に基づく外国人材の適正な活用を行うとともに、関係機関と連携しながら退職自衛官の鉄道事業者等への再就職の後押しを推進する。省力化・効率化については、引き続き、現場業務の省力化・効率化に資する新技術の開発を推進するとともに、鉄道事業者等に対して省力化投資に係る支援制度や優良事例の積極的な周知を行う。

#### (5) 自動車運送事業の多様な人材確保・育成

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、バス・タクシー事業においては、キャッシュレスや配車アプリ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、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じた賃上げの促進等により、トラック事業においては、荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入を通じた業務効率化・省力化の取組への支援、標準的運賃の普及、浸透等を通じた賃上げの促進等により、生産性の向上や人材の確保に係る取組を推進する。また、自動車運送事業の共通の取組としては、採用活動や業務に必要な免許取得費用の支援、女性にとって働きやすい職場環境の整備に対する支援、特定技能制度による外国人材の活用や退職自衛官の採用の推進等を通じて、外国人材を含めた多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。

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

#### (6) 海技人材の確保・育成

船員の確保・育成に向けて、2025年6月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ」で示された、海技人材の養成ルートの強化や海技人材確保の間口の拡充等の方向性と対応策を踏まえ、転職者を念頭に置いた新たな養成ルートを設けるとともに、ハローワークとのモデル連携事業の更なる展開に向けた取組を図る。

#### (7) 内航海運業の取引環境改善・生産性向上

内航海運業界と荷主業界との対話、適正な運賃・用船料等の収受に向けた環境整備、作業方法・手順の見直しや非効率な業務の廃止など、作業の効率化の参考となる指針を国・荷主・内航海運業者等との連携の下で策定し、当該指針を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映すること等を通じて、内航海運業の取引環境改善や生産性向上を進め、安定的な海上輸送の確保を図る。

#### (8) グランドハンドリング・保安検査等の空港業務、乗員の人手不足対策

航空事業においては、今後の航空需要の増加に対応するため、航空大学校における操縦士の安定養成に向けた訓練カリキュラムの効率化、女性比率を引き上げるための入学要件・試験の見直し及び受入環境の整備等に取り組むとともに、官民連携の下で整備士の魅力を伝える動画等を用いたPR活動等の操縦士・整備士の確保に関する施策を実施する。また、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査といった空港業務の体制強化を推進するため、国や地方公共団体、事

業者等で構成されるワーキンググループ等により開催する合同就職説明会等の人材確保・育成の取組や、共用休憩室の整備等の職場環境を改善する取組を推進するほか、業務資格の相互承認や業務用資機材の共用化といった事業者間協調、特定技能外国人の受入、退職自衛官の採用等の取組を推進する。

### (9) 持続可能な航空ネットワークの維持・充実

国内航空は、高単価のビジネス需要の減少、物価高・円安による費用の増加などを背景に、「実質赤字」であるほど厳しい事業環境となっている。国民生活を支える重要な交通手段である国内航空ネットワークの維持のため、2025年5月に「国内航空のあり方に関する有識者会議」を設置し、必要な施策について議論を行った。

2026年5月に議論の取りまとめを行い、「国内航空のあり方に関する有識者会議 報告書」で示された、航空会社間の路線の特性に応じた協調（ダイヤ・供給量の調整等）や経営面での連携の深化、地域航空の振興などについて、関係者間の具体的な検討・速やかな実施を促進し、持続可能な国内航空ネットワークの維持・充実に取り組む。

### (10) 「観光の足」の確保

2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の目標達成に向け、地方部への更なる誘客を図る。2026年3月に閣議決定された「観光立国推進基本計画（第5次）」や、国土交通省「交通空白」解消本部において2026年6月に決定した「交通空白」解消に向けた取組方針2026」を踏まえ、2025年度から2027年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、「観光の足」の確保の取組を計画的に実施し、適切にフォローアップを行う。具体的には、課題のある主要交通結節点（鉄道駅、空港、港湾等）をリストアップし、公共ライドシェア・日本版ライドシェアの導入などあらゆる移動手段をフル活用しながら、それぞれの地域の課題に応じた解決方策の推進や、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを活用した幅広い分野の関係者による連携強化を図る。さらに、国の総合的な後押しの下、関係施策を相互に連動させながら、「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として、その総合的な確保を一体的に推進していく。また、周遊を促すための移動手段の導入等による二次交通サービスの提供に加え、地図アプリや訪日外国人旅行者向けサイトへの掲載、MaaSとの連携等、利用者目線で分かりやすい情報提供を推進する。

### (11) 訪日外国人旅行者の地方を中心とした誘客の加速

歴史・自然・食・文化といった我が国ならではの魅力ある地域資源を観光活用した地方部での滞在を促進する取組等への支援を通じ、地方への誘客を強力に進める。あわせて、日本政府観光局（JNTO）のノウハウも活用した地域の魅力ある観光資源を戦略的かつ効果的に発信する訪日プロモーション事業を行い、様々な国や地域からの訪日を促進し、インバウンド市場の多様化の流れを更に後押しするとともに、訪日外国人旅行者の地方への誘客を加速させる。こうした取組を含め、「観光立国推進基本計画（第5次）」も踏まえて、更なる地方誘客を促進するため、国際観光旅客税も活用し、交通分野における観光客の受入環境整備や移動そのものを観光資源とする取組等、地方部への交通ネットワークの機能強化を推進する。

### (12) 人流・物流の更なる拡大・強化を図る高規格道路ネットワーク等の整備

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

主な路線として、2026年度に新規事業化した、国道2号福山道路（笠岡西～長和）をはじめとする道路整備を推進する。

### (13) 空港業務DXの推進

2030年訪日外国人旅行者数6,000万人を達成するためには、航空機の運航にグランドハンドリングや保安検査等の空港業務の体制強化を図ることが不可欠であることから、先進技術の活用等により、空港業務DXを通じた更なる生産性の向上に取り組む。また、2025年12月に東京国際空港（羽田空港）及び成田国際空港で実用化した車両の自動運転レベル4や、国際観光旅客税を活用した自動ボーディングブリッジの導入拡大に向けた検討を継続する。

### (14) 国際拠点空港等へのアクセス強化

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）、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。

東京国際空港（羽田空港）においては、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整備を推進する。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備
- 幹線鉄道ネットワークの高機能化
- 都市鉄道ネットワークの充実
- 鉄道の混雑緩和対策
- スマートICの活用による拠点の形成
- 道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進
- 「開かずの踏切」等の渋滞、交通安全、防災対策等の推進
- 交通流を最適化する料金施策の導入
- ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上
- 観光地におけるICT・AIを活用した交通需要分散等の取組
- 円滑な道路交通等の実現
- 内航海運業の取引環境改善・生産性向上
- 持続可能な航空ネットワークの構築
- 空港コンセッションの推進
- 保安検査の量的・質的向上の推進
- 「FAST TRAVEL」の推進
- ビジネスジェットの利用環境改善
- 交通分野等における訪日外国人旅行者の受入環境整備
- 移動そのものを観光資源とする取組
- 手ぶら観光の推進等
- サイクルツーリズムの推進
- 我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズの持続的な成長に向けた取組

## 第2節 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現

### (1) 物流革新の推進

物流革新に向けた2030（令和12）年度までの「集中改革期間」において、「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」に基づき、モーダルシフト等の物流GX、自動化・機械化機器の導入等の物流DX、標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化やデータ連携、物流拠点の機能強化といった物流効率化に取り組む。また、多重取引構造の是正に向けた取組や、荷主の悪質な行為に対するトラック・物流Gメンによる是正指導等の強化等により、サプライチェーン全体の取引環境の適正化の推進や、再配達削減に向けた取組等による荷主・消費者の行動変容促進、持続可能な物流サービスの提供に向けた労働環境の改善等に取り組む。さらに、再配達削減等の荷主・消費者の行動変容が、経済性や効率化といった側面のみならず、物流負荷や環境負荷等の軽減につながることにについて、国民的理解の醸成を促す。

### (2) 社会的ニーズの変化を見据えた物流拠点の整備

「2024年問題」を背景としたトラック輸送の変容への対応の必要性や、物流施設の供給方法の多様化等の状況の変化を踏まえた、ダブル連結トラック、自動運転トラック等の新技術への対応、地域の新産業創出やにぎわい創出等の活性化にも資する物流拠点の整備を促進する。

### (3) 持続可能な物流ネットワークの再構築の推進

国民生活や経済活動、地域活性化などを支える物流の機能維持に向け、自動運転等のイノベーションへの対応を図るとともに、地方公共団体や荷主等も含めた地域における幅広いステークホルダーが連携し、輸送力を確保していくことが重要である。このため、陸・海・空の多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の実現に向け、自動運転トラック、ダブル連結トラック等の革新的車両の導入を促進するとともに、荷主や物流事業者等の民間事業者だけでなく、地域の産業振興等を担う地方公共団体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースの可視化、輸送ニーズに応じた荷主・物流事業者のマッチング、地域物流の核となる拠点整備等について検討を行い、持続可能な物流ネットワークの再構築を推進する。

### (4) ラストマイル配送の効率化や維持・確保

地域のラストマイル配送の効率化や維持・確保に向けて、事業者や地方公共団体との連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）により、地域の物流事業者間の協業、地方公共団体と連携した共同配送、ドローン等の新技術の活用などの方策を検討する。

### (5) ダブル連結トラックの導入促進

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

### (6) 中継拠点の整備等の推進

「2024年問題」を背景とし、一つの長距離輸送を一人のドライバーで行うという働き方の見直しが求められている状況を踏まえ、ドライバーの負担軽減を図りつつ、物流を維持するためには、これまでの一つの長距離輸送を複数のドライバーで分担する「中継輸送」を進める必要がある。しかしながら、中継輸送の推進に当たっては、多くのトラック事業者が利用できる中継輸送施設の不足等に課題があることから、「物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律」（令和8年法律第21号）の成立を受け、中継輸送の推進に必要な施設の整備に対する税制特例措置等の支援を行う。

### (7) トラック運送業界の適正化

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

### (8) 港湾運送分野における労働者不足対策の推進

港湾運送分野における労働者不足対策のため、事業者の連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)の観点も踏まえ、港湾運送の魅力の発信、労働者の処遇改善につながる取引環境改善、荷役作業の安全性・生産性向上や労働環境の改善等の取組を推進する。

また、持続可能な港湾運送の実現を図るため、運賃料金の適切な設定・料金交渉が行える環境の整備に取り組む。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 船員の資質の確保に向けた海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用
- 質の高い船員を養成する基盤の強化
- 国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO船輸送網の構築
- ドローン物流の社会実装の推進
- 大規模災害・感染症リスクに対応した物流ネットワークの強靱化

### 第3節 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の向上

#### (1) 安定的な海上輸送の確保と国際物流の多元化・強靱化

国際的な地政学リスクの高まりによる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多様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や実証輸送を実施するとともに、これらの成果の幅広い共有や新規ルートの利用に向けた協議等の場となる官民コンソーシアムを運営し、関係事業者における平時からの備えや意識醸成、相互連携を促す。

#### (2) 国際民間航空機関（ICAO）を通じた国際連携強化

2026（令和8）年1月の大沼俊之氏の議長就任を契機として、ICAOや諸外国との連携を一層強化するとともに、我が国の航空行政の知見の国際社会への還元、環境問題等の国際的課題に関する議論への積極的な関与等を通じ、我が国の主導的地位を確立し、国際民間航空の持続的な発展に積極的に貢献する。

#### (3) 国土交通分野における経済安全保障上のリスク点検

国土交通分野の産業・インフラに関する物資について、サプライチェーンの上流から下流までの全体に着目し、その物資が抱える供給途絶リスクを点検するとともに、当該調査で得られたリスク点検方法・分析のノウハウを記載したガイドラインを策定することで、国土交通分野全体の経済安全保障の更なる推進を行う。

#### (4) 中東情勢に伴う重要物資の供給確保への対策

中東情勢の不安定化における、燃料油・石油製品の供給に関する我が国の産業への影響を最小限に留めるためには、燃料油・石油製品の供給の偏りや流通の目詰まりを解消することが重要である。

そのため、国土交通省においては、業界団体等を通じた聞き取りや、ホームページに相談窓口を設けるなどの対応に加え、本省・地方整備局及び地方運輸局等におけるプッシュ型で丁寧な供給状況の把握など、所管の業界等における仕入れ状況や価格高騰の状況把握を積極的に行うほか、経済産業省等の関係省庁との連携・協力により、供給の偏りや流通の目詰まり解消事例などの情報提供及び供給の各段階における個別の調整などを通じた供給の安定化に取り組む。

#### (5) 造船業の再生

2025年12月に策定した「造船業再生ロードマップ」に基づき、国内建造体制の強靱化、造船人材の確保・育成、脱炭素化等を通じたゲームチェンジ、安定的な需要の確保及び同志国・グローバルサウスとの連携の取組を進める。具体的には、2026年3月に造成した造船業再生基金を通じた建造能力の抜本的向上のための生産施設・設備の導入及び研究開発・実証に対する支援、船舶建造の各工程で利用可能なAI造船ロボット等の開発、GX経済移行債によるゼロエミッション船等の建造体制整備及び普及の促進等に取り組む。このほか、海運税制措置等による日本船主等の競争力強化も含め、発注喚起を通じた安定的な造船需要の確保を図る。

#### (6) 国内造船需要促進と海事産業の人材確保・育成

国内造船需要の促進等を行い、船舶の需要サイドと供給サイドの取組の好循環を創出する。また、海事産業における人材確保・育成のため、働き方改革、労働環境改善、デジタル技術の活用及び次世代船舶への対応などを推進する。

### (7) 鉄道システムの海外展開に向けた国際標準化等の推進

日本の鉄道システムの海外展開に向け、2025年6月に策定した「鉄道技術標準化ビジネスプラン」に基づき、鉄道事業者、メーカー等の関係者と共に海外展開に資する技術を検討し、国際規格化すべく国際標準化機関（ISO/IEC）での審議等に注力する。また、国内の鉄道事業の効率化・省力化に向け、鉄道施設や車両について装置・部品類の規格化、共通化等を推進する。2026年度については、車両・信号等の各分野において、我が国鉄道技術を国際規格に反映するため、国際規格審議における議論を主導していくとともに、国内における装置・部品類の共通化に向けた対象装置等の検討を進める。

### (8) 国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化

2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標の達成に向けて、輸送網の集約、輸配送の共同化、輸出促進に資する港湾施設等の整備、産地と港湾が連携したコールドチェーンの確保等を通じた物流の効率化・高度化を推進する。

### (9) 国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大

国際海上コンテナ物流の幹線としての国際基幹航路を維持・拡大するため、国際コンテナ戦略港湾政策における「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の下、大規模・大水深のコンテナターミナルの整備や、生産性向上・労働環境の改善に向けた遠隔操作荷役機械の導入等を推進する。

### (10) 国際航空物流拠点の機能強化（成田国際空港）

我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田国際空港について、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、周辺における環境整備等により、航空物流機能を一層強化する。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 日本商船隊や国内船主の国際競争力の強化による安定的な海上輸送の確保
- 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進
- 我が国の造船技術を活用した船舶の国際的な普及の促進
- 我が国の物流事業者の海外展開支援
- 国際物流の円滑化に向けた取組
- 船舶産業における公正な競争環境の確保
- 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
- 国際バルク戦略港湾の機能確保
- 国際競争力向上に資する道路ネットワークの整備
- 航空貨物に関する物流の効率化とセキュリティ対応の両立の推進
- 我が国の強みを活かしたインフラシステムの戦略的な海外展開の推進

## 第3章 持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現

### 第1節 多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応

#### (1) 鉄道事業における早期災害復旧の支援

道路や河川等関連する事業との連携・協力（事業間連携）を推進するとともに、「鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）」も活用し、被災した鉄道施設の早期災害復旧を支援する。

#### (2) 地方管理空港等の権限代行制度等の創設

災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、所定の要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって国が行うことができる工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。また、被災地空港支援のため人員や機材等の輸送に飛行検査機を引き続き活用する。

#### (3) 防災気象情報等の高度化

気象庁では、線状降水帯・台風等の予測精度向上等を図るため、次期静止気象衛星の整備を進めるとともに、最新の二重偏波気象レーダーへの更新、気象庁スーパーコンピュータシステムや「富岳」、AI技術を活用した予測技術の開発を進める。また、線状降水帯発生前の2～3時間前を目標とした直前予測の提供を開始するとともに、台風に対する早めの備えを促す情報及びきめ細かな情報の提供に向けた取組を進める。加えて、津波警報等の高度化や新たな火山灰予測情報等の提供のため、地震・津波、火山の情報システムの更新強化を進める。さらに、交通の安全のための各種気象情報についても精度向上を図り、船舶向けの情報として船体の着氷に対する警報を新たに追加するとともに、防災気象情報の地方公共団体における適切な活用や普及啓発に資する気象防災アドバイザーの育成・活用を推進する。

#### (4) 「協働防護」による港湾における気候変動適応

港湾における気候変動への適応を図るため、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」について、「改正港湾法」で定めた制度的枠組みや予算・税制・技術面も含めた一体的な支援により、取組を推進する。

#### (5) 航空の安全・安心の確保

航空の安全・安心を確保するため、2024（令和6）年に公表された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の中間取りまとめに基づき、滑走路誤進入の多くの原因である管制交信に係るヒューマンエラーの防止を目的に義務化されたCRM訓練<sup>49</sup>の適用開始を見据え、その実施に向けた取組を推進するとともに、滑走路状態表示灯（RWSL<sup>50</sup>）導入拡大等の注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化、滑走路の安全に係る推進体制の強化、技術革新の推進の取組を着実に推進する。

49 「CRM（Crew Resource Management）訓練」とは、パイロットのヒューマンエラーの未然防止を図ることを目的とし、パイロット間のコミュニケーション能力やタスク管理能力等を向上させるために必要な訓練をいう。

50 Runway Status Lightsの略。航空機等が滑走路を使用している場合、他の離陸しようとする航空機もしくは滑走路を横断しようとする航空機等に対して警告する灯火。

## (6) 重大事故等の防止に向けた対応強化

2023年の運輸審議会答申を踏まえて改正した「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」の施行5年後見直しを見据え、運輸事業者が直近で直面している課題や運輸安全マネジメント制度に係る運用の実態を整理し、より実効性のある運輸安全マネジメント評価に向けた検討を進めるなど、安全管理体制の強化・事業者の安全意識の向上を図る。

## (7) 沖縄県名護市辺野古沖での船舶の転覆事故を受けた取組

2026年3月に発生した沖縄県名護市辺野古沖での船舶の転覆事故を受け、国土交通省による事実関係の調査等を進める。また、国土交通省と文部科学省が連携し、修学旅行等において船舶を利用する場合の安全確保について全国の教育委員会に通知を発出する等により、許認可を得た事業者を選定するよう周知したほか、引き続き更なる再発防止策について必要な検討を進める。

## (8) 磐越道でのレンタカーのマイクロバスの事故を受けた再発防止の取組

2026年5月に磐越自動車道でレンタカーのマイクロバスの事故が発生したことを受け、国土交通省と文部科学省とで設置した連絡会議において、部活動をはじめとした学校教育等の活動における移動時の安全確保について対策を検討する等、再発防止に向けた取組を進める。

## (9) 自動車の型式指定制度の見直し

複数の自動車メーカーにおいて型式指定申請に係る不正事案が発覚したことを受け、型式指定制度の見直しを行い、2026年4月より、自動車メーカーに対して認証業務に係る内部統制の強化・徹底のための取組を求めるとともに、国による量産車の保安基準適合性の監視を行う。

## (10) 第4種踏切道<sup>51</sup>の緊急対策

廃止や第1種化が困難な第4種踏切道の緊急対策として、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備に対する補助制度を2024年度に導入した。引き続き同補助制度を活用し、第4種踏切道の緊急対策を推進する。

## (11) 道路啓開計画策定及び実効性の向上

大規模災害に備えた道路啓開計画の実効性を高めるため、2025年4月に施行された「改正道路法」等に基づき、地震・津波災害については、都道府県単位で道路啓開計画を策定する。また、火山災害等についても、順次、道路啓開計画を策定する。加えて、多くの関係機関の協力のもと、道路啓開計画に位置付けられた実践的な啓開訓練を実施する。

## (12) 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。

51 踏切警報機及び遮断機を設置していない踏切道

### (13) 無電柱化の推進（防災）

切迫する巨大地震に伴う電柱倒壊に備え、災害時の道路啓開を考慮し、高速道路ICから主要拠点間を結ぶ路線等において、道路閉塞を防ぐため、無電柱化を重点的に推進する。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 災害時の多言語による情報発信等による避難誘導の確立
- TEC-FORCE等に係る災害支援体制・機能の拡充・強化
- 交通インフラの防災・減災対策の強化
- 港湾における災害情報収集等に関する対策
- 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発
- 海域における豪雨災害等による漂流物等への対応
- 港湾における走錨事故の防止等に関する対策
- 港湾分野における津波対策の確実な実施
- 大規模災害後の港湾における災害対応力の強化
- 水際・防災対策連絡会議を通じた情報共有
- 巡視艇の代替整備
- 海上における水素・アンモニア等の次世代エネルギー事故への対応能力の向上
- 地域防災における空港の拠点化の推進
- ヘリコプター操縦士の養成・確保
- 社会経済活動の維持に向けた輸送モード連携
- 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保
- 災害発生時における安全かつ円滑な道路交通の確保
- 災害に強い物流システムの構築
- 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築
- 「道の駅」の防災機能強化
- 地方公共団体におけるインフラメンテナンス技術力向上
- 鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策
- 新幹線の大規模改修
- こどもの安全な歩行空間の確保
- 生活道路における安全確保の重要性
- 幹線道路における交通事故抑止対策の強化
- 鉄道の地震対策
- 踏切事故防止に向けた総合的対策
- 事業用自動車に係る事故削減の取組
- 旅客船の総合的な安全・安心対策
- 海上交通センターの機能充実
- ASVの開発・実用化・普及の促進、サポートカー限定免許制度に関する広報啓発
- 航空機整備事業者に対する安全監査の強化
- 滑走路端安全区域（RESA）の整備
- 交通事業者に対する監査の充実強化
- 運輸安全マネジメント評価の実施、制度の更なる普及・啓発
- 公共交通機関におけるテロ対策の推進
- 鉄道における不適切事案への適切な対応
- 新技術等を活用した駅ホームにおける転落防止対策の設備の普及
- 公共交通機関における新型インフルエンザ等対策の推進
- 港湾における感染症BCPに基づいた対応の推進

## 第2節 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現

### (1) 自動車分野におけるカーボンニュートラル実現と技術革新

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

### (2) 商用車の電動化の促進

商用車の電動化普及促進のため、電動車の性能等に係る正しい情報提供及びバッテリー再利用等の導入後の負担削減に資する取組を実施する。具体的には、EV、再生可能エネルギー、蓄電池（交換式バッテリー、劣化バッテリーの再利用）を組み合わせ、地域内経済循環及びエネルギー自給率向上を図る地産地消モデルの実証事業を実施し、その成果を含めた商用電動車の導入ガイドラインの策定や電動車の性能等の評価検証・公表制度の創設に向けた調査検討を行うことにより、全国展開を図る。

### (3) 道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、2025（令和7）年10月に策定した「道路脱炭素化基本方針」に基づき、充電・水素充てんインフラの整備促進、安全・安心な歩行空間や自転車等通行空間の整備等による自動車交通量の減少等を通じた二酸化炭素排出の削減、ダブル連結トラックの利用環境の整備や自動物流道路の実現に向けた検討等による低炭素な物流への転換、渋滞対策等の推進、LEDの道路照明の導入や低炭素な材料の導入促進による道路のライフサイクル全体の低炭素化等により、道路分野の脱炭素化を推進する。

### (4) 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化

鉄道分野におけるカーボンニュートラルの実現に向け、回生電力の活用、鉄道アセットを活用した太陽光発電等の再生エネルギーの導入促進、蓄電池車両やハイブリッド車両の導入促進、水素燃料電池車両等の社会実装に向けた取組、バイオディーゼル燃料導入に向けた環境整備等を推進する。また、引き続き「鉄道脱炭素施設等実装調査」による事業者への支援を実施するとともに、「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を推進する。

### (5) 新燃料の大規模海上輸送技術の確立

脱炭素社会の実現に向け、水素・アンモニアといった新燃料のサプライチェーンの構築に不可欠な安全基準を策定し、新燃料の大規模海上輸送技術の開発を推進する。具体的にはアンモニアの船舶間荷役に対する安全基準策定のため、アンモニア漏洩のリスク調査等を実施し、その結果を踏まえ安全基準の検討を行う。

### (6) 港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環の促進

循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なりサイクル技術を有する産業の集積に取り組む港湾を、「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」として2026年度の選定に向けた調整を進めるとともに、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環の促進を図る。

### (7) カーボンニュートラルポートの形成

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の形成を推進するため、港湾管理者における港湾脱炭素化推進計画作成に対する費用の補助、水素を燃料とする荷役機械の導入ガイドラインの作成、低炭素型荷役機械や船舶に陸上電力を供給する設備の導入支援等のほか、CNP認証の普及を図る。

### (8) 環境に係るコストを社会全体で負担するためのGX市場の創出

二酸化炭素排出削減に資する商品やサービスが選ばれるGX市場創出に向け、2026年度から我が国で本格導入される排出量取引制度や、2027年3月期から順次義務化されるサステナビリティ情報の開示等、環境に係る新たな政策が導入されていることを踏まえ、我が国の運輸事業者がこれらに適切に対応しつつ、モーダルシフト・次世代自動車導入を効果的に進める方策について検討を行う。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 港湾における脱炭素化の取組の推進
- 運輸分野における環境負荷低減の推進
- グリーン経営認証制度の充実
- 物流の脱炭素化の推進
- 船舶の低・脱炭素化に関する取組
- グリーン海運回廊の実現
- 洋上風力発電の導入促進
- ブルーカーボンの活用の推進
- 航空分野の脱炭素化に向けた取組
- 国際航空分野の脱炭素化に向けた長期目標（2050年カーボンニュートラル）
- 交通騒音の発生源・周辺対策の推進

## 第3節 全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現

### (1) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における第4次整備目標（目標期間：2026（令和8）年度から2030年度）では、新規指標として、鉄軌道駅におけるプラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数や、基本構想等のスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合、心のバリアフリーに関する「障害の社会モデル<sup>52</sup>」の理解度の割合等を設定している。2026年度においても、引き続き、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携し、新たな整備目標の達成に向けハード・ソフト両面での一層のバリアフリー化に取り組む。

### (2) 新たなバリアフリー施策の枠組み構築

これまで取り組んできた国土交通分野におけるバリアフリー施策を踏まえ、女性が暮らしやすく、こども・子育てに優しい社会の形成を推進し、更なる高齢化やデジタル化社会の進展にも対応すべく、2026年度から有識者等が参画する検討会を開始する。事業者や高齢者・障害当事者団体等へのヒアリングを実施する等、既存の法律の枠組みにとどまらず、新たなバリアフリー施策として求められる役割・課題について検討し、共生社会の実現に向けバリアフリー化の更なる充実を図る。

### (3) 交通サービスにおけるジェンダー主流化の推進

「ジェンダー主流化」と整合した取組を強化し、交通事業者等による新たなコミュニティづくりを促進し、事業者等における女性活躍の取組や、性別に関わらずより安心・快適な交通サービスを利用できる環境整備を推進する。また、交通事業者等において、担い手や意思決定への女性の参画促進や、男女の異なるニーズが反映されたサービスが充実されるよう積極的な広報を行う。

また、これまでに得られた企業・団体及び交通利用者からの意見を踏まえ、2026年6月には国土交通省としてのジェンダー主流化に向けた取組の方針をまとめており、交通分野においても、当該方針に基づきジェンダー主流化の取組を一層推進していく。また、業界横断的な意見交換や好事例の共有を可能とする更なるコミュニティの構築・発信を進める。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- 「心のバリアフリー」の推進
- ユニバーサルツーリズムの促進
- 新技術を活用した駅ホームにおける転落防止対策の推進
- 鉄道駅のバリアフリー化及び駅ホームにおける安全性向上の推進
- 誰もが快適に移動できる公共交通の実現
- 自動車事故被害者の保護と支援の強化
- 航空分野における女性活躍と職場環境改善
- 自動車運送事業の多様な人材確保・育成に向けた取組の推進
- 女性船員の活躍推進に向けた情報発信の強化

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

## 第4章 デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

### 第1節 サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現

#### (1) 地域交通DX「COMmmONS」の推進

モビリティに関する「サービス」「データ」「マネジメント」「ビジネスプロセス」の4つの観点から、地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用（DX）のベスト・プラクティス創出と標準化に取り組む。開発成果である技術的なナレッジの公開や標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソース戦略により、早期の成果創出と横展開・社会実装を進める地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」を推進する。2026（令和8）年度はこれまでの標準化成果物のアップデートや普及を行い、「COMmmONS」の技術開発成果の品質向上を進める。加えて、財政面での支援も活用し、「COMmmONS」で策定した標準仕様等の社会実装を促進する。

#### (2) 空港におけるDXの推進

空港における自然災害、維持管理、脱炭素への対応を効率的に実現するためにはDXの推進が必要不可欠であることから、各種業務のデジタル化を進めるとともに、ほかの取組との間でデータ連携を行うことが必要である。このため各種データを一元的に管理するシステムの構築に向けて、2026年度は設計・構築業務の基礎となる要件定義を実施するほか、新技術の積極的な活用を促進する。

#### (3) 観光DXの推進

観光地・観光産業のDXの推進に向けて、デジタル技術を活用した地域の需要の分散・平準化に資する取組への支援、生成AI等の最新技術の活用促進、優良事例により創出された成果の横展開等を行い、旅行者の消費拡大・再来訪促進、観光産業の収益・生産性向上等を図る。それらの取組として、2026年度には全国の観光地のコンテンツの販路拡大・観光産業の生産性向上に資するデジタルツールの導入支援や、DX技術を活用した各地域の課題解決モデルの構築等に取り組む。

#### (4) 国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用の促進（Project LINKS）

国土交通分野の行政情報を機械判読・二次利用可能な「データ」として再構築し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供し、オープンデータを利用したビジネス創出や政策立案におけるデータ活用を促進する。2025年度までの実証結果を踏まえ、2026年度はユースケースを40件程度まで拡充し、本格展開を見据えた取組を更に推進する。具体的には、「交通空白」解消に向けて、地方公共団体等において、地域交通の分析や政策検討資料の作成が効率的に行えるよう、公共交通へのアクセスや利用実態を簡易に解析できるツールを開発し、オープンソースで提供する取組等を推進する。

### (5) 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

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

多様な主体の参画による実証等を踏まえたデータ整備支援を継続しつつ、作業効率化のためのデータ整備プラットフォームの適切な運用に向けた検討を行う。また、シンポジウムの開催等による継続的な広報活動を実施する。

### (6) 全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進

調査員の人手不足への対応や調査票の配布・集計・取りまとめ作業の効率化・迅速化による公表までの期間短縮、交通・観光事業者や地方公共団体等に対する調査結果の早期提供等を可能とするため、全国幹線旅客純流動調査の高度化の検討を進める。

### (7) 3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の推進 (Project PLATEAU)

まちづくりDXの実現に向けて、その基盤となる3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進する。3D都市モデル整備都市の更なる拡大や整備都市における持続的な活用に向けて、整備・更新を一層効率化するための技術開発に取り組むとともに、地方公共団体・民間事業者等におけるモデル整備・活用の取組を支援し、都市開発やまちづくり、モビリティ等の多様な分野における社会課題の解決と新たなサービスの創出を図る。

### (8) モビリティ・データの活用

2026年の「地域交通法」改正により、地方公共団体が主導して事業実施計画の作成を行う場合、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等から乗降実績データ等の提供が義務付けられる。また、地方公共団体が交通事業者等からデータ提供を受ける際のプロセスやルールをガイドラインで明確化することにより、地域交通の司令塔役である地方公共団体をはじめとする関係者がより容易にデータを収集でき、かつ、データ保有者がより安心してデータ提供ができる環境が整う。このような新たな制度環境の下、モビリティ・データの標準化、非専門家でもデータを簡単に扱えるデータ分析ツールの開発・普及促進等に一層取り組み、モビリティ・データの活用による地域の実情に応じ実効性のある地域公共交通計画の作成や実施を促進する。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- 交通キャッシュレスの導入の推進
- 高速道路における逆走対策
- 自動車保有関係手続の利便性向上
- モバイル運転免許証の検討
- 「サイバーポート」による生産性向上
- データ利活用の促進による航空交通の定時性の向上
- 行政手続のオンライン化と業務改革
- デジタル人材育成の取組の推進

## 第2節 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現

### (1) 自動運転の制度整備及び社会実装

第3次交通政策基本計画（2026年1月閣議決定）において新たに設定した「2030（令和12）年度に自動運転サービス車両数（バス、タクシー、トラック）1万台」の目標実現に向けて、2026年1月に設置した「国土交通省自動運転社会実現本部」のもと、自動運転社会の早期実現に向けて、その推進・連携体制を強化するとともに、優良L2++車<sup>53</sup>の認定制度創設等をはじめとした自動運転車両の開発・普及の促進や社会受容性の向上、自動運転を支える道路・都市インフラ側の取組などを強力に進めていく。

また、関係省庁により自動運転の事業化に向けた基本的な考え方と施策を取りまとめた「モビリティ・ロードマップ2025」等に基づき、広く地域で事業として継続可能なビジネスモデルの構築や、自動運転の事業化に向けた課題解決を目指す。具体的には、選定された「先行的事業化地域」に関して、地方公共団体等による自動運転の社会実装に向けた取組への各府省庁による財政的支援の集中投入や、道路インフラに関して、自動運転の実現を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転車の走行の安全性・円滑性向上に資する走行環境の整備（交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等）を推進する。

### (2) 自動車整備人材の確保及びリスクリテラシー支援

自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車の点検整備に必要となる、電子装置等の整備に関する高度な知識や技能を有する人材を確保するため、地域の自動車整備事業者が連携して行うリスクリテラシー研修の支援や各地域における人材確保セミナーを実施するとともに、自動車整備事業者が適正水準の利益を確保すること等により、人材の確保・育成を進められる環境を整備する。

### (3) 自動物流道路の構築

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

### (4) 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現

「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、引き続きコンテナターミナルにおける労働環境改善及び生産性向上に資する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の高度化、遠隔操作RTGの導入及び2026年度より運用を開始する遠隔操作ガントリークレーンの導入支援を通じて、これら技術の社会実装に取り組む。

### (5) 海洋ドローンの社会実装の推進

海洋情報のモニタリングや海洋における作業の省力化、危険作業の代替に資する、ASV（Autonomous Surface Vehicle：小型無人ボート）、AUV（Autonomous Underwater Vehicle：自律型無人潜水機）、ROV（Remotely Operated Vehicle：遠隔操作型無人潜水機）等の海洋ドローンについて、地域ニーズに即した利用促進の枠組み作り、導入効果の検証を行う。有用な事例に関しては「海における次世代モビリティに関する産学官協議会」で共有・横展開し、海洋ドローンの事業環境整備を行う。

53 L2++車とは、AI技術を活用した高度な運転支援機能を搭載した車両のことをいう。

## (6) ドローンの社会実装の加速

ドローンの国内市場は、今後も急速な拡大が見込まれているところ、「空の産業革命に向けたロードマップ」に基づき、レベル4飛行<sup>54</sup>等も含め、物流・医療、防災・災害対応、巡視・点検、農林水産業、測量、警備等の様々な分野におけるドローンの社会実装を加速する。また、多頻度・高密度運航に対応するため、UTMの段階的導入や多数機同時運航の安全な普及拡大に向け、必要な環境整備等を進める。

## (7) 小型無操縦者航空機の社会実装に向けた環境整備

小型無操縦者航空機については、山間地や災害時における物資輸送等への幅広い活用が期待されるため、商用運航の早期実装に向けて、リスクに応じた機体、遠隔操縦者、運航、事業、離着陸場、空域管理の在り方等に係る各基準・要件等について横断的な検討を行い、必要な整備を進める。

## (8) 「空飛ぶクルマ」の運航拡大

空飛ぶクルマの社会実装に向けて、安全性の審査を実施するとともに、社会受容性の向上、多様な機体や高度な運航（自動・自律飛行、高密度運航）等への対応、離着陸場の普及等を進めるため、「空の移動革命に向けた官民協議会」において改訂した「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、官民一体となって取組を進める。

## (9) AI・キャッシュレス・標準化による地域交通の利便性向上

AIオンデマンドバス導入及び完全キャッシュレスバスの導入並びにタクシー配車アプリの普及及び車載器システムの標準化等による複数の配車サービスの導入を引き続き推進し、利用者の利便性向上により事前予約率を高めるとともに、配車アプリから取得した乗降実績データ等の分析を行うことで、需要に応じた運行ルート最適化や車両配置の適正化を通じ、地域の輸送資源の稼働率の向上を図る。

## (10) 鉄道分野におけるDXの推進

全ての鉄道利用者にとって利用しやすく、持続可能な輸送サービスを提供していくため、窓口でしか実施できないサービスの提供にも配慮しつつ、オンラインサービス（ウェブ予約・購入）やカメラ・モニター付き券売機等の認知度を一層高め、省力化等の取組を推進する。

また、鉄道分野において深刻な問題となっている運転士不足の解消に向け、自動運転に関する技術開発を推進する。また、保守作業員等の確保も困難になっている状況を踏まえ、状態基準保全（CBM<sup>55</sup>）等デジタル技術を活用した鉄道施設及び車両の維持管理の更なる効率化に向け、技術開発を引き続き推進するとともに、2026年度に外部有識者を交えた検討会を開催し、現行の技術基準における課題の整理や将来を見据えた保全の在り方の検討を進める。

## (11) 船舶・海洋分野におけるDXの推進

国際水路機関（IHO）が公開した「次世代航海情報の規格」に準拠し、航海以外への利活用も期待される「次世代航海情報」の提供に向け、関係機関間の調整や技術的な論点を整理の上、必要なデータ連携体制を構築し、同規格を備えた次世代電子海図の刊行を2029年1月から開始するための準備を進める。2026年度においては、次世代航海情報の提供実現に向けたルール策定に資する調査研究を実施する。

54 有人地帯（第三者上空）での補助者なし目視外飛行

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

## (12) 海事行政DXの推進

海事行政DXの推進に向けて、船員手帳等の申請手続のデジタル完結を実現するための環境整備に取り組むとともに、事業者や船舶等の海事関係データの一体管理に必要なシステム整備を進める。

## (13) デジタル技術を使った共同・協業（供給体制）

人口減少による長期的な需要減や担い手不足が顕在化する中、地域交通DXにおけるバス事業、タクシー事業、地域鉄道事業等の段階的な業務標準化、乗降実績等のモビリティ・データ標準化及び地域公共交通計画策定支援ツール「LINKS Mobilys」の高度化等を推進するなど、引き続きデジタル技術を活用した共同化・協業化により、サービスの高度化と低コスト化による生産性向上を実現する。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

- スタートアップ等への支援を通じた交通運輸分野の技術開発・国際標準化の推進
- 国土交通データプラットフォームの整備
- スマートシティの社会実装の推進
- 道路システムのDXの推進
- 特殊車両の通行手続の迅速化
- 道路分野における次世代ITSの推進
- AIやICT等を活用した道路管理体制の強化
- 点検支援技術性能カタログの充実によるインフラメンテナンスの高度化・効率化
- 自動車運送事業の生産性向上や取引環境の適正化に向けた取組の推進
- 自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた制度整備
- 船舶における新技術の開発・導入促進等
- 船舶産業分野におけるDXの推進
- 労働生産性の高い海上輸送ネットワークの形成
- 気象データの利活用促進
- 新たな技術を活用した交通管制システム等の検討

### 第3節 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現

#### (1) サイバー攻撃等のリスクへの対応の推進

予防的な取組の一環として、引き続き重要インフラ事業者等に対して、ASM等を活用したインテリジェンスサービスの提供を実施する。

加えて、事業者間の情報共有の推進、サプライチェーンマネジメントの働きかけ、インシデント発生時の支援等について交通ISAC等と連携して実施することにより、交通分野における重要インフラ事業者等のセキュリティ対策の向上を図る。また、官民一体となったセキュリティ強化を図るため、中小を含む事業者の対策の底上げを図る。

#### (2) サイバーセキュリティ人材の確保・育成

深刻化するサイバー脅威に対しサイバーセキュリティ水準を高いレベルに押し上げるため、交通ISACと連携した高度人材（CSIRT<sup>56</sup>及び高度なセキュリティ監視を必要とするシステムのシステム管理者）向けセキュリティ専門研修の教育機会の拡充等を通じて、交通分野のサイバーレジリエンスの向上を図る。

#### (3) 自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車における点検整備項目の整理

自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車の普及に伴う利用実態の変化を調査するとともに、これら自動車の点検整備におけるサイバーセキュリティ等の新たな観点での確認の必要性や車載式故障診断装置（OBD）等を活用した効率的な点検整備の実施について検討し、2025（令和7）年度に5つの点検整備項目の見直しを行ったところであり、2026年度は引き続き、点検整備項目の整理を行う。

#### (4) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化

港湾における情報セキュリティ対策等として、「港湾運送事業法」（昭和26年法律第161号）に基づく港湾運送事業者のセキュリティ対策の確保状況の確認や、「経済安全保障推進法」に基づくターミナルオペレーションシステムの導入及び維持管理等の委託を行う際の事前審査等を継続して実施する。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、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。

また、2026年10月施行予定の「重要電子計算機に対する不正な行為による被害の防止に関する法律」（令和7年法律第42号）に基づき、港湾運送分野も対象に、基幹インフラ事業者によるインシデント報告や政府による情報提供等を実施する。

下記施策は、「第3次交通政策基本計画」に基づき推進していく施策。

##### ○基幹インフラサービスの安定的な提供の確保

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

