

令和3年度
交通施策

第204回国会（常会）提出

第Ⅳ部 令和3(2021)年度交通に関して講じようとする施策

第1章	誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保	1
第1節	地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現	1
(1)	地域公共交通計画の策定・実施	1
(2)	協議会の体制面の充実等	1
(3)	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現	2
(4)	過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保	2
(5)	地域公共交通の持続可能な運行確保支援	3
(6)	離島航路・離島航空路の維持・確保支援	3
(7)	地域公共交通事業の基盤強化	3
(8)	MaaSの全国実装	4
(9)	鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討	4
(10)	利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現	4
(11)	超小型モビリティの普及	5
(12)	レンタカーの活用	5
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	6
(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	6
(2)	鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等	6
(3)	地域における交通のベストミックスの実現	7
(4)	自転車の活用	7
(5)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出	7
(6)	賑わいのある道路空間の構築	8
(7)	スマートシティの創出・全国展開	8
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	9
(1)	バリアフリー整備目標等の着実な実現	9
(2)	ホームドアの整備と安全対策の推進	10
(3)	鉄道施設のバリアフリー化の加速	11
(4)	「心のバリアフリー」などの強化	11
(5)	新幹線における車椅子用フリースペースの導入等	11
(6)	ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供	12
第4節	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	13
(1)	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	13
(2)	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等	14
(3)	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大	14
(4)	ビジネスジェットの利用環境改善	15

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化	15
(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速	16
(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進	16
(8) 手ぶら観光の推進等	16
(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等	17
(10) 世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進	17
(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備	17
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	18
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	18
(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充	18
(2) 管制処理容量の拡大	18
(3) 航空ネットワークの維持・強化	19
(4) 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた航空ネットワークの維持に向けた支援	19
(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等	19
(6) 空港経営改革の推進	20
(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進	20
(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等	20
(9) 海上交通サービスの高度化	21
(10) 新幹線ネットワークの着実な整備	21
(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化	21
(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進	22
(13) 幹線鉄道ネットワーク等の充実にに向けた検討	22
(14) 根幹的な道路網の整備等	22
(15) 暫定2車線区間の4車線化等	22
(16) 既存の道路ネットワークの有効活用	23
(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策	23
(18) 円滑な道路交通等の実現	23
(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討	23
(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等	24
(21) バスタプロジェクトの全国展開	24
第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	25
(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等	25
(2) 交通関連データのオープン化の推進	25
(3) 国土と交通に関する統合的なデータプラットフォームの構築	25
(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり	26
(5) キャッシュレス決済手段の導入促進	26
(6) 港湾関連データ連携基盤を核とした「サイバーポート」の実現	26
(7) ETC2.0データの官民連携	27

(8) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等	27
(9) 運転免許証の在り方の検討	27
(10) 道路システムのDXの推進	28
(11) 特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等	28
(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築	28
(13) 航空管制システムの高度化	28
(14) 自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等	29
(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	29
(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大	29
(17) 「空飛ぶクルマ」の実現	29
(18) 自動運航船の実用化	30
(19) 鉄道での自動運転の導入に向けた検討等	30
(20) 海事産業の国際競争力強化	30
(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	31
(22) 交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装	31
(23) 「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開	32
(24) 我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及等による物流事業者の海外展開の促進	33
(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	33
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	34
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	34
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	34
(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	35
(4) 自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援	35
(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築	35
(6) 農林水産物・食品の輸出促進	36
(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	36
(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等	36
(9) 気象データの利活用	37
(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備	37
(11) KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討	37
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	38
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	38
(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	38
(2) 地震発生時の安全な列車の停止	39
(3) 鉄道施設等における浸水対策、流出・傾斜対策等	39
(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	39

(5) 無電柱化の推進	40
(6) 船舶の走錨事故の防止	40
(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	40
(8) 海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の整備	41
(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	41
(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	41
(11) 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保	42
(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	42
(13) 「運輸防災マネジメント」の導入	42
(14) 災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等	43
(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの強化	43
(16) 「道の駅」の防災機能の強化	43
(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靱化	44
(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	44
(19) 空港における事業継続計画「A2-BCP」の実効性の強化等	44
(20) 災害発生時の物流機能の維持	44
(21) 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築	45
(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	45
(23) 老朽化車両・船舶の更新	46
(24) 新幹線の大規模改修への対応	47
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	48
(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援	48
(2) 公共交通機関の利用者への感染予防対策の呼びかけの促進等	48
(3) 空港等での検疫の適切な実施等	48
(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等	48
(5) 先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進	49
(6) 監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善	49
(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	50
(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	50
(9) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	50
(10) マラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保	50
(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上	51
(12) 交通分野でのテロ対策の推進	51
(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備	52
(14) 航空保安の強化	52
(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討	52
(16) 交通事業の働き方改革の推進等	53
(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等	53
(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進	54
(19) 日本人船員の養成	54

(20) 船舶への新技術の導入促進等	54
第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速	55
(1) 次世代自動車の普及等	55
(2) 自動車を排出源とするCO ₂ の削減等	55
(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等	56
(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等	56
(5) 航空分野における低炭素化	57
(6) カーボンニュートラルポートの形成の推進、洋上風力の導入促進等	57
(7) ゼロエミッション船の商業運航実現に向けた船舶の低・脱炭素化に関する取組	58

第IV部の構成は、「交通政策基本計画」（2021年5月28日閣議決定）の構成に準じている。

(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。

第Ⅳ部 令和3(2021)年度交通に関して講じようとする施策

第Ⅳ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2021年度における取組方針を記載する。

第1章 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

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

(1) 地域公共交通計画の策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

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

〔1〕 地域公共交通計画の策定件数

【618件（令和2年度）→1,200件（令和6年度）】

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

(2) 協議会の体制面の充実等

【交通政策基本計画における記載】

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

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

(3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

【交通政策基本計画における記載】

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

[2] 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

【53件（令和3年1月末）→200件（令和6年度）】

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

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

【交通政策基本計画における記載】

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

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

[1] 地域公共交通計画の策定件数《再掲》

[2] 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数《再掲》

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

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

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

(5) 地域公共交通の持続可能な運行確保支援

【交通政策基本計画における記載】

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

[3] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合

①航路 【100% (令和元年度) →100%を維持 (令和7年度)】

②航空路 【96% (令和元年度) →100% (令和7年度)】

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

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

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

(6) 離島航路・離島航空路の維持・確保支援

【交通政策基本計画における記載】

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

[3] 航路、航空路が確保されている有人離島の割合《再掲》

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

(7) 地域公共交通事業の基盤強化

【交通政策基本計画における記載】

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

[2] 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数《再掲》

[4] 鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数

【10件(令和2年度) →13件(令和7年度)】

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

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

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

旅客船事業については、2020年度に引き続き、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建

造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置による船舶建造等の支援を行う。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等事業により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利用しやすい環境整備への支援を行う。

(8) MaaSの全国実装

【交通政策基本計画における記載】

- 自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出し、もって公共交通の維持・活性化など地域課題の解決を図るため、MaaSの全国での実装を推進する。
その際、新しい生活様式の普及に伴う混雑回避等の新たな利用者ニーズに対応するため、混雑情報の提供やキャッシュレス決済等の活用、AIオンデマンド交通や超小型モビリティ、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等の積極的な外出機運をもたらす新たなモビリティサービスの導入等を促進する。
[5] 新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数
【197件（令和2年）→700件（令和7年）】

混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における新たなニーズに対応したMaaSを推進するため、公共性の高い取組を支援する。

バスの混雑情報の提供については、2020年9月に策定した「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」の普及を図るとともに、リアルタイム混雑情報の提供に必要なシステム等の導入支援を引き続き実施する。

AIオンデマンド交通については、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、AIを活用した効率的な配車を行うオンデマンド交通の導入支援を引き続き実施する。

グリーンスローモビリティについては、2020年度に引き続き、地域での実証調査の支援、走行実績のある地域や事業化をおこなった地域の事例紹介等を行い、環境省と連携して脱炭素型地域交通モデルの構築に必要なグリーンスローモビリティ車両等の導入に係る支援等を引き続き実施する。

キャッシュレス決済の活用に係る取組は、第2章第2節（5）に同じ。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

【交通政策基本計画における記載】

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

鉄道の利用状況を継続的に把握するとともに、分散乗車・混雑緩和等を適切に推進するため、「鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関するガイドライン」等を踏まえ、新たな仕組みづくり等の検討を進める。

また、分散乗車・混雑緩和等を実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。

(10) 利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーの実現

【交通政策基本計画における記載】

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

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

また、タクシーの相乗りについては、新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めながら、導入時期を調整する。

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

(11) 超小型モビリティの普及

【交通政策基本計画における記載】

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

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

(12) レンタカーの活用

【交通政策基本計画における記載】

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

訪日外国人が国内でレンタカーを安全・安心により利用しやすくするため、ITを活用した利便性向上に資するコンテンツである「訪日外国人向けドライブ支援ツール」や「訪日外国人向けの交通ルール案内動画」の周知を図るなど、訪日外国人利用者のレンタカー利用者の増加に向けた取組等を推進する。

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

(1) 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施

【交通政策基本計画における記載】

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

[1] 地域公共交通計画の策定件数《再掲》

[6] 立地適正化計画を策定した市町村数

【383市町村（令和2年度）→600市町村（令和6年度）】

[7] 地域公共交通計画を立地適正化計画と連携して策定した市町村数

【257市町村（令和2年度）→400市町村（令和6年度）】

[8] 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合

①三大都市圏 【91.1%（令和元年度）→92.0%（令和7年度）】

②地方中枢都市圏 【79.5%（令和元年度）→81.3%（令和7年度）】

③地方都市圏 【39.0%（令和元年度）→39.6%（令和7年度）】

関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、支援施策の充実・連携強化、優良な取組に対する省庁横断的な支援・モデル都市の形成等、地方公共団体の取組の状況や成果、課題などを関係府省庁で横断的にモニタリング・検証し、実効的なPDCAサイクルの構築などを進めていく。また、ビッグデータを始めとする各種の行動データを基に施策・事業等のシミュレートをし、その効果等を分析する「スマート・プランニング」について、政策や計画評価など、より充実した手法となるよう検討を進めるとともに、地方公共団体等に対する普及促進を図っていく。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

【交通政策基本計画における記載】

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

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

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

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

(3) 地域における交通のベストミックスの実現

【交通政策基本計画における記載】

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

[9] LRT車両の導入割合（低床式路面電車の導入割合）

【34%（令和2年度）→42%（令和7年度）】

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

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

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

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

(4) 自転車の活用

【交通政策基本計画における記載】

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

[10] 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数

【89市区町村（令和2年度）→400市区町村（令和7年度）】

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる自転車活用推進計画について、第1次計画が平成30年6月8日に閣議決定された。これまで、第1次計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできたが、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次計画が令和3年5月28日に閣議決定された。

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

さらに、シェアサイクルの普及促進を図るため、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を活用するとともに、シェアサイクルの制度の運用の考え方や先進的な取扱事例等を記載したガイドラインを取りまとめ、地方公共団体へ周知する。

(5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

【交通政策基本計画における記載】

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

[11] 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数

【31市町村（令和2年）→100市町村（令和7年度）】

車中心から人中心に空間を転換させ、街路の広場化や公共空間の芝生化等を進めることにより、人がまちなかに出て歩きたくなるような、健康にやさしいまちづくりを進めていくことが重要である。このため、まちなかにおける官民の既存ストックの一体的な修復・利活用等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取組を市町村のまちづくり計画に位置づけることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」（令和2年法律第43号）が2020年9月7日から一部施行されたところであり、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援することで、「居心地が良く歩きたくなる」空間創出を推進する。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

【交通政策基本計画における記載】

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

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

(7) スマートシティの創出・全国展開

【交通政策基本計画における記載】

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

[12] スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数

【実装地域数23（令和2年度）→実装地域数100（令和7年度）】

[13] スマートシティに取り組む地方公共団体および民間企業・地域団体の数（官民連携プラットフォームの会員・オブザーバ数）

【477団体（令和元年度）→1,000団体（令和7年度）】

関係府省連携のもと、先駆的な取組を行うモデルプロジェクトへの支援や、官民連携プラットフォームを活用したマッチング支援、スマートシティガイドブックの普及展開等を通じて、スマートシティの全国展開を強力に推進する。

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

【交通政策基本計画における記載】

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

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

[14] 旅客施設のバリアフリー化率

- ① 段差解消率 【91.9%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】
- ② 視覚障害者誘導用ブロックの整備率 【95.1%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】
- ③ 案内設備の設置率 【74.0%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】
- ④ 障害者対応型便所の設置率 【88.6%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[15] ホームドアの整備番線数

- ① 鉄軌道駅全体 【1,953番線（令和元年度）→3,000番線（令和7年度）】
- ② 平均利用者が10万人以上/日の駅 【447番線（令和元年度）→800番線（令和7年度）】

[16] 特定路外駐車場のバリアフリー化率

【約65%（平成30年度）→約75%（令和7年度）】

[17] 特定道路におけるバリアフリー化率

【約63%（平成30年度）→約70%（令和7年度）】

[18] 主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率

【約99%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[19] 主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率

【約49%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[20] 車両等のバリアフリー化率

- ① 鉄軌道車両のバリアフリー化率 【74.6%（令和元年度）→約70%（令和7年度）】
- ② 乗合バス車両（適用除外認定車両を除く。）におけるノンステップバスの導入率 【61.2%（令和元年度）→約80%（令和7年度）】
- ③ 乗合バス車両（適用除外認定車両）におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率 【5.5%（令和元年度）→約25%（令和7年度）】
- ④ 貸切バス車両のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数 【1,081台（令和元年度）→約2,100台（令和7年度）】
- ⑤ 空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率【平均利用者が2,000人以上/日の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線の運行系統の総数の約50%（令和7年度）】
- ⑥ 福祉タクシーの導入数 【37,064台（令和元年度）→約90,000台（令和7年度）】
- ⑦ ユニバーサルデザインタクシーの導入率【各都道府県の総車両数の約25%（令和7年度）】
- ⑧ 旅客船のバリアフリー化率 【48.4%（令和元年度）→約60%（令和7年度）】
- ⑨ 航空機のバリアフリー化率 【99.1%（令和元年度）→原則100%（令和7年度）】

[21] 移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数

- ① 移動等円滑化促進方針 【8団体（令和2年6月）→約350団体（令和7年度）】
- ② 移動等円滑化基本構想 【304団体（令和2年3月）→約450団体（令和7年度）】

[22] 「心のバリアフリー」の用語の認知度 【約24%（令和2年6月）→約50%（令和7年度）】

[23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合

【約80%（令和2年6月）→原則100%（令和7年度）】

2017（平成29）年に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」において、2020年東京オリ

ンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）¹⁶を契機とし、国民の意識や個人の行動等に向けて働きかける取組（心のバリアフリー）や、より高い水準のユニバーサルデザインの街づくりを推進していくこととされている。東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る心のバリアフリーの観点からの施策の充実などソフトの対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（令和2年法律第28号）が成立し、2021年4月に全面的に施行されたことから、改正法の周知を図り、更なるバリアフリー化を推進していく。

交通分野におけるバリアフリー化については、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」を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業等による支援を通じて取組を推進している。基本方針では、2020年までに1日の乗降客数が平均3,000人以上の旅客施設の原則すべてについて段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備及び障害者対応トイレの設置を達成する等の目標を掲げているが、交通政策基本計画においても、当該目標を着実に実現することとしている。

基本方針において定められている目標期限が2020年度までとなっているため、基本方針を改正し、地方部のバリアフリー化や心のバリアフリーの推進などハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進する観点から、2021年度から5年間を目標期間とする新しい整備目標を設定し、新しい整備目標に基づき、バリアフリー化を推進する。

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

鉄道については、引き続き、バリアフリー法に基づき、予算・税制措置により鉄道事業者の実施するバリアフリー施設の整備を促進するとともに、エレベーターを整備するために、跨線橋や通路の新設といった大がかりな改築が必要となる鉄道駅の大規模なバリアフリー化に対する支援を行う。旅客船及び旅客船ターミナルについては、2020年度から引き続き、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等を活用して、バリアフリー化を推進する。

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

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

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

バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

（2）ホームドアの整備と安全対策の推進

【交通政策基本計画における記載】

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

¹⁶ 2020年3月に、東京オリンピックは2021年7月23日から8月8日に、東京パラリンピックは同年8月24日から9月5日に開催されることが決定された。

鉄道については、バリアフリー法に基づき、ホームドアの整備を予算・税制措置等により促進するとともに、ホームドアのない駅においても、2020年10月に設置した「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」の検討結果をとりまとめるとともに、それに基づく安全対策を推進する。

(3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速

【交通政策基本計画における記載】

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

交通政策基本計画に定められた方向性を踏まえ、広く意見を聞きながら、丁寧な検討を進めていく。

(4) 「心のバリアフリー」などの強化

【交通政策基本計画における記載】

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

[22] 「心のバリアフリー」の用語の認知度《再掲》

[23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合《再掲》

[24] 「ベビーカーマーク」の認知度

【38.7%（令和元年度）→50%（令和7年度）】

移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（令和2年法律第28号）が2020年5月に成立したことを受け、見直しを行った関係法令・ガイドライン等に基づき、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるよう環境を整備する。

さらに、同法改正により、国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民の責務として位置づけられた高齢者障害者等用施設等（障害者用トイレや旅客施設等のエレベーター等）の適正な利用の推進に向けた広報啓発や、一般利用者に高齢者、障害者等に対するサポートを呼びかけるキャンペーンを実施する。

また、引き続き介助の疑似体験を通じバリアフリーに対する国民の理解増進を図る「バリアフリー教室」を実施するとともに、交通事業者による接遇研修を充実させるための「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム」等の見直しを行う。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

【交通政策基本計画における記載】

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

2020年10月に改正し、2021年7月より施行される新たなバリアフリー基準に基づき、鉄道事業者

が実施する新幹線における車椅子用フリースペースの導入を推進する。

(6) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供

【交通政策基本計画における記載】

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

民間事業者等がスマートフォン等のICT技術を活用した多様な歩行者移動支援サービスを提供できる環境を整備するため、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータについて、他分野と連携した継続的な整備・更新手法等を検討する。また、大規模イベント時において、高齢者、障害者等を含めた人々を対象としたナビゲーションサービス提供等の活用検証を行うとともに、民間事業者との連携を強化し、移動支援サービスの普及を促進する。

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

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

【交通政策基本計画における記載】

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

[25] 旅客施設における公衆無線LAN(Wi-Fi)整備率

- ①鉄軌道駅 【79% (令和2年度) →100% (令和7年度)】
- ②バスターミナル 【71% (令和2年度) →100% (令和7年度)】
- ③旅客船ターミナル 【88% (令和2年度) →100% (令和7年度)】
- ④空港 【97% (令和2年度) →100% (令和7年度)】

[26] 旅客施設における多言語対応率

- ①鉄軌道駅 【87% (令和2年度) →100% (令和7年度)】
- ②バスターミナル 【83% (令和2年度) →100% (令和7年度)】
- ③旅客船ターミナル 【62% (令和2年度) →100% (令和7年度)】
- ④空港 【100% (令和2年度) →100%を維持 (令和7年度)】

[27] 国際空港における入国審査待ち時間20分以内達成率

【76% (令和元年度) →毎年度対前年度以上】

新型コロナウイルス感染症の事態収束を見据えた反転攻勢に転じつつ、地方部への外国人旅行者の誘致の加速化に向け、公共交通事業者による外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進すべく、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、感染症拡大防止対策を講じた上で、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。また、災害発生時でも安心して旅行を継続できるよう、全国において、迅速に運行等に関する情報収集を可能とするための旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うための非常用電源設備等の整備への支援を行う。

無料公衆無線LANの整備促進については、引き続き「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を通じて、(1) 事業者の垣根を越えた認証手続の簡素化、(2) 無料公衆無線LAN整備の促進、(3) 共通シンボルマーク(「Japan. Free Wi-Fi」マーク)の普及・活用による「見える化」のさらなる推進とウェブサイトによる無料公衆無線LANの利用可能場所等の情報提供を行う。

多言語対応については、多言語対応ガイドライン(2014年3月)に基づき、多言語対応の統一性・連続性の確保に向けて必要な積極的取組を訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金も活用して引き続き推進する。また、観光案内所、宿泊施設、公共交通機関等に加えて、観光地の「まちあるき」の満足度向上を図るべく地域の飲食店、小売店等における多言語音声翻訳システムの活用を含めたまちなかにおける受入環境の面的整備を進める。

2017(平成29)年度より設置した「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、現状の取組・課題や取りまとめた成果に基づき、2021年度も引き続き省庁横断的な取組をすすめ、WEBサイトや観光案内所等の多言語対応等のソフト面の受入環境整備をはじめとする取組の加速化を図る。

鉄道・バス・タクシーについては、車両等における無料公衆無線LANの設置促進、キャッシュレス決済、多言語対応の取組の強化、トイレの洋式化等の訪日外国人の受入環境整備を促進する。

船舶については、2020年度から引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を図るため、観光

振興事業及び訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業を通じて無料公衆無線LAN環境の整備や案内標識、ホームページの多言語化等の支援を行うとともに、トイレの洋式化等の促進を図る。

港湾については、旅客船ターミナル等において、「公共交通利用環境の革新等事業」等を活用し、案内標識等の統一化や多言語化、無料公衆無線LAN環境の提供等を推進することで、訪日外国人旅行者に対する受入環境整備を促進する。

空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港においては、空港の運用状況を踏まえ利用促進PRや利用時間の柔軟な運用を行い、東京国際空港においては、今後の需要を見据えながら、新規設置に向けて検討を進める。

また、首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）においてOne IDによる旅客手続きの運用を開始するほか、引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器、システムの導入を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民連携して取り組む。

加えて、先進的な保安検査機器や税関検査場電子申告ゲートの導入空港の拡大等、引き続き関係省庁と連携の上、必要な体制の整備を進める。

(2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

【交通政策基本計画における記載】

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

[28] 観光に関連する新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数

【136件（令和2年）→500件（令和7年）】

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

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

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

【交通政策基本計画における記載】

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

[29] 地方空港における国際線就航都市数

【121都市（令和元年）→130都市（令和7年）】

LCC等の活用の促進により、国内・国際線の利用者利便の向上を図りつつ、訪日客の受入再開後は、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、運航再開のための支援を実施することにより、地方空港国際線の回復・充実を図るとともに、更なる内際乗り継ぎの利便性向上に向けた検討を行う。

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

(4) ビジネスジェットの利用環境改善

【交通政策基本計画における記載】

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

[30] ビジネスジェット発着回数

【1.4万回(令和2年)→2.0万回(令和7年)】

[31] 指定空港(航空法(昭和27年法律第231号)第126条第5項の許可を必要としない空港)数

【32空港(令和2年)→37空港(令和7年)】

東京国際空港で新たなビジネスジェット専用施設の供用、国際線ターミナル前の優先スポット数の増設等の施設整備に加え、発着枠の拡大、オンライン化の推進等の手続きの改善に取り組む。また今後の需要増加に向け、スポットの増設やFBOの受入の環境整備に向けた検討を始める。地方空港においてもビジネスジェット専用施設を那覇空港と、鹿児島空港で供用を予定している。

更に、東京2020大会期間中におけるビジネスジェット受入体制についても、首都圏空港全体での受入を前提に関係者と最終調整を進める。

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化

【交通政策基本計画における記載】

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

[32] 七大空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)のチェックイン(セルフ)・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港

【0%(令和元年度)→100%(令和7年度)】

首都圏空港(東京国際空港・成田国際空港)においてOne IDによる旅客手続きの運用を開始するほか、引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器、システムの導入を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続・動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推進に官民連携して取り組む。

空港の制限区域内において、官民が連携して、2021年度から自動運転レベル4の導入を目標とした実証実験を開始するとともに、必要なインフラや運用ルールの整備等に向けた検討を進める。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

【交通政策基本計画における記載】

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

地方運輸局等が、日本政府観光局（JNTO）のノウハウやデジタルマーケティング等による分析結果を活用し、地域の魅力ある観光資源を効果的に発信する戦略的なプロモーションを実施する。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

【交通政策基本計画における記載】

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

公共交通利用環境の革新等事業により、移動そのものを楽しむ観光列車、オープントップバス等の導入への支援を行う。グリーンスローモビリティにおける取組は、第1章第1節（8）に同じ。

船舶については、2019年4月にフェリー・旅客船事業者と経路検索事業者間のデータ共有環境整備に向けて「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」及び「簡易作成ツール」等を策定・公表し、2020年3月には、フォーマット、ツールを改良し、機能向上を図ったところ、引き続き、事業者による航路情報のデータ整備を支援・推進していく。また、2019年4月に創設した、インバウンドを始めとする旅客需要が見込まれる観光航路において、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を通じて、引き続き、船旅に係る新サービス創出の促進を図る。

また、地域の様々な事業者が幅広く連携し、観光資源を磨き上げ、交通機関も含めた観光周遊ルートの造成等を総合的に支援する。

(8) 手ぶら観光の推進等

【交通政策基本計画における記載】

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

訪日外国人旅行者の利便性向上による地方誘客及び消費喚起を図るため、手ぶら観光サービスについて、補助事業等も活用し認定手ぶら観光カウンターを増加させることで利用を拡大させる。

外国人旅行者向け消費税免税制度については、免税店の拡大や免税自動販売機の導入促進、2021年10月の免税販売手続の完全電子化に向けた事業者の対応を更に促進する観点から、引き続き必要な情報の周知広報や支援に取り組む。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

【交通政策基本計画における記載】

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

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

(10) 世界に誇るサイクリング環境の創出、サイクルツーリズムの推進

【交通政策基本計画における記載】

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

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

(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備

【交通政策基本計画における記載】

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

2020年度に策定されたクルーズ船と受入港の安全安心確保に係るガイドライン等を踏まえ、クルーズ船及び受入港における感染拡大防止策を徹底するとともに、安全・安心かつ上質で多様な寄港地観光の促進のためのクルーズ旅客と受入側の感染症対策等に係る相互理解や観光地と連携したツアーメニュー造成等を推進する。