

## 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

【交通政策基本計画における記載】

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

[33] 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数

【216都市（令和元年）→226都市（令和7年）】

[29] 地方空港における国際線就航都市数《再掲》

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

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

成田国際空港については、2018年3月の国、千葉県、周辺市町、航空会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を引き続き進める。

関西国際空港については、2016年度から運営の民間委託が開始されており、引き続き、民間の創意工夫により第1ターミナル改修等の同空港の機能強化を推進する。

中部国際空港については、第1ターミナル改修事業等を実施し、機能強化を推進する。

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を引き続き推進する。

また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港等において、ターミナル地域の機能強化、エプロン、誘導路等の整備を推進する。

#### (2) 管制処理容量の拡大

【交通政策基本計画における記載】

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

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

具体的には、前年度に引き続き、西日本空域における上下分離を進める。

また、那覇空港周辺空域並びに先島諸島及び奄美群島の空港周辺空域の再編を進める。

### (3) 航空ネットワークの維持・強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

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

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

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

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

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

航空会社・空港会社等への支援施策パッケージ等を踏まえ、航空ネットワークの維持・確保に向けて、需要回復後の成長投資の確保も見据えた空港使用料や航空機燃料税の大規模な減免、空港会社への無利子貸付等の必要な支援を実施する。

### (5) 国際拠点空港へのアクセス改善等

#### 【交通政策基本計画における記載】

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

アクセス鉄道網については、2016年4月にと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ついて」を踏まえ、国際拠点空港等への鉄道アクセスの更なる改善のため、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進するほか、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化を推進する。

羽田空港においては、空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業として、2020年度に引き続き、今後の本格的な工事実施に向けて必要となる調査・設計を実施するとともに、工事実施に必要なヤードを整備するための準備工等に着手し、空港アクセスの改善を図る。

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

三大都市圏環状道路等の整備を引き続き推進していく。

## (6) 空港経営改革の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

広島空港においては、2021年7月からの運営委託の開始に向けて、業務の引継ぎを行う。その他の空港においても、地域の関係者の意見を伺いながら、コンセッションの導入を進めていく。

## (7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

〔34〕 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

①京浜港	【週27万TEU(令和元年7月) →週27万TEU以上(令和5年度)】
②阪神港	【週10万TEU(令和元年7月) →週10万TEU以上(令和5年度)】

2019年3月に策定した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、今後は、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指すこととし、引き続き、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組を進めていく。

「集貨」については、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化に取り組む。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度を活用し、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積を進める。

「競争力強化」については、大水深コンテナターミナルの機能強化を引き続き行うとともに、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、遠隔操作RTGの導入促進や、熟練技能者の荷役ノウハウの継承・最大化、コンテナダメージチェック支援システムの開発、外来トレーラーの自動化に係る実証事業を行う。加えて、情報通信技術を活用し、ゲート処理の迅速化を図るために開発した新・港湾情報システム「CONPAS」については、阪神港での導入に向けた取組を支援する。

そのほか、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を引き続き推進していく。

## (8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

### 【交通政策基本計画における記載】

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

〔35〕 海上貨物輸送コスト低減効果（対平成30年度総輸送コスト）（国際）

【0.8%（令和元年度速報値） → 5%（令和7年度）】

国際バルク戦略港湾において、大水深岸壁を有する国際物流ターミナルの整備を行うとともに官

民連携により輸入拠点としての機能の向上を図る。

## (9) 海上交通サービスの高度化

### 【交通政策基本計画における記載】

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

【36】 海域監視が可能なカメラやレーダー等の整備が必要な船舶通航信号所等の整備率

【22%（令和2年度）→100%（令和6年度）】

交通政策審議会答申「頻発・激甚化する自然災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充・強化について（令和3年1月）」を踏まえ、人流・物流を停滞させるような重大事故を未然に防止するため、大阪湾北部海域等の監視体制の強化を図ることで、海上交通サービスの充実強化を推進する。

## (10) 新幹線ネットワークの着実な整備

### 【交通政策基本計画における記載】

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

【37】 北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

【開業年度比15%増（開業後3年度時点）】

現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）について、着実に整備を推進する。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、約1年程度の工期遅延が判明したが安全確保を大前提としつつ、2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力していく。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、環境影響評価の手続きを適切に進められるよう対応する。

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

リニア中央新幹線については、品川・名古屋間の早期開業に向け、必要な調整や協力等を行う。

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

## (11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

### 【交通政策基本計画における記載】

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

【38】 東京圏の相互直通運転の路線延長

【975km（令和元年度）→985km（令和7年度）】

現在の都市鉄道施設の有効活用による都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化、地下鉄の整備、輸送障害対策等を推進することにより、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性の向上を図るとともに、2016年4月の交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に記載された東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組を進める。

## (12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 新幹線を活用した貨物運送を促進するなど、運行主体の収益性向上を図る。

沿線事業者との連携による地産品輸送など、新幹線の客席や余剰スペースを活用した貨客混載を促進する。

## (13) 幹線鉄道ネットワーク等の充実にに向けた検討

### 【交通政策基本計画における記載】

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

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

## (14) 根幹的な道路網の整備等

### 【交通政策基本計画における記載】

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

【83%（令和2年度）→89%（令和7年度）】

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

## (15) 暫定2車線区間の4車線化等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上するため、現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化、高速道路の逆走対策などの機能強化を推進する。  
[40] 高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率

【約13%（令和元年度）→約47%（令和7年度）】

現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化を推進する。

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

## (16) 既存の道路ネットワークの有効活用

### 【交通政策基本計画における記載】

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

2020年度に引き続き、地域と一体となったコンパクトな拠点形成の支援を実施するため、スマートインターチェンジの整備を促進する。また、中央自動車道等における渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を推進していく。

さらに、自動運転走行に向けた環境整備を推進するため、インフラ側からの情報による合流支援や車両センサー認識精度の課題解決に向けた研究開発を推進する。

2016年4月には首都圏で、2017年6月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮されており、引き続き、効果を検証する。

中京圏の高速道路料金については、2020年2月に公表した「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」等を踏まえ、名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、2021年5月1日より新たな料金体系を導入する。

既存の道路ネットワークの有効活用に向けた、交通流を最適化する料金施策について検討する。

## (17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策

### 【交通政策基本計画における記載】

- 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策を産学官が連携して推進することで、重要物流道路等の主要渋滞箇所の渋滞解消を加速化し、生産性向上とCO<sub>2</sub>等排出量削減を達成することを目指す。

生産性向上による経済成長の実現や環境負荷低減の観点から、道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、ETC2.0等のビッグデータ等を活用して、道路ネットワークのボトルネック対策の推進や渋滞対策協議会等での渋滞対策に向けた取組を推進する。

## (18) 円滑な道路交通等の実現

### 【交通政策基本計画における記載】

- 幹線道路等において信号機の改良等を推進し、より円滑な道路交通の実現を目指す。

[41] 信号機の改良等による通過時間の短縮

【令和7年度末までに約1,800万人時間/年】

幹線道路等の機能の維持向上のため、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良を推進する。

## (19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討

### 【交通政策基本計画における記載】

- AI等の新たな技術を活用した交通管制システムについて、必要な実証実験等を推進し、新システムの確立・導入に向けた検討を進める。

自動車の運転支援による安全で円滑な交通環境及び高度な自動運転の実現に向け、AIや第5世

代移動通信システム（5G）を活用した信号制御に係る調査研究に取り組むなど、新たな交通管制システムの構築について検討を進める。

## (20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 「開かずの踏切」等による渋滞の解消及び災害時の長時間遮断の防止のため、立体交差化等を推進するほか、歩行者の滞留交通量に応じた拡幅、駅の出入口の新設、踏切道周辺の迂回路整備、警報時間制御装置等も含めた総合的対策を推進する。

都市部を中心とした「開かずの踏切」等は、慢性的な交通渋滞や踏切事故等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、警報時間制御装置の整備等により交通の円滑化に努めている。

2021年度は、改正された「踏切道改良促進法」に基づき、改良が必要な踏切道を国土交通大臣が機動的に指定し、立体交差化や警報時間制御装置等の従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備、踏切前後の滞留スペースの確保、駅の出入口の新設、バリアフリー化のための平滑化など、改良の方法を拡充し、総合的な対策を推進する。また、平常時の交通安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送への支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

## (21) バスタプロジェクトの全国展開

### 【交通政策基本計画における記載】

- スマートシティの検討やMaaSの取組と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善などフィジカル空間（現実社会）での地域交通サービスを強化するため、官民連携での整備・運営管理を可能とする事業スキームを活用しつつ、バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の戦略的な全国展開を推進する。

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』については、官民連携を強化しながら戦略的に展開して、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進する。これにより、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化を図る。

## 第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

### (1) 交通分野における行政手続のオンライン化等

#### 【交通政策基本計画における記載】

- デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続における書面規制・押印、対面規制の抜本的な見直しを含めて、交通分野における行政手続のオンライン化や添付書類の撤廃等に取り組む。  
具体的には、手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、アジャイル開発の手法を活用しつつ、令和7年度までに原則オンライン化する。

手続件数が多いもの、データ活用の有効性や可能性が高いものを優先して、2025年度までに原則オンライン化する。

### (2) 交通関連データのオープン化の推進

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通サービスの持つ公共的性質に着目すると、交通関連データは、社会の共有財産であるという側面を持つ。このため、交通関連データのオープン化や他の関連事業での利活用の拡大等により、利用者利便の向上につながる新サービス創出が促進されるよう、国は、データを保有する事業者へ積極的に働きかける。

交通関連データのオープン化や他の関連事業での利活用の拡大等により、利用者利便の向上につながる新サービス創出が促進されるよう、データを保有する事業者へ積極的に働きかける。

持続可能なオープンデータ化の推進を目的として、対象とするデータの範囲、流通の仕組み等を整理する共通指針の策定を目指す。

### (3) 国土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

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 構造物や地盤などのインフラに関するデータと、交通・物流や気象・災害情報などの官民が保有する様々な技術やデータを連携させた、国土と交通に関する統合的なデータプラットフォームを構築する。

[42] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数

【約22万件（令和2年度）→約150万件（令和7年度）】

BIM/CIMやICT施工により作成される3次元データをはじめとしたi-Constructionの取組みにより得られるデータや、地盤情報、民間建築物等の国土に関する情報をサイバー空間上に再現するインフラ・データプラットフォームを構築し、さらに官民が保有する公共交通や物流・商流等の経済活動に関するデータや気象等の自然現象に関するデータを連携させる国土交通データプラットフォームを構築し、施策の高度化やイノベーション創出を目指している。

i-Constructionの取り組み等を通じて蓄積したデジタルデータの利活用や、産学官連携によるデータ連携を進めるため、2019年10月から開催している国土交通データ協議会を活用し、国土交通データプラットフォームの整備を進める。2020年4月には、国や地方公共団体の保有する橋梁やトンネル、ダムや水門などの社会インフラの諸元やボーリング結果と連携し、同一地図上で表示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォームver1.0」を公表し、その後、連携データを随時拡充している。

国土交通データプラットフォームの利活用を促進するため、国土交通省の工事成果品を対象に検

索で使用するメタデータを自動で生成するプログラムの試作を進めている。また、2次元CAD図面から3次元モデルを作成する技術を開発し、国土交通データプラットフォームへの実装を図る。

#### (4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

##### 【交通政策基本計画における記載】

- MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくりとして、「標準的なバス情報フォーマット」等による交通関連情報のデータ化・標準化や、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を活用したデータの連携や利活用の促進に向け、事業者等に対する積極的な働きかけ等に取り組む。

[43] バス事業者等において、標準的なバス情報フォーマットでダイヤの情報が整備されている事業者数

【382件（令和2年）→900件（令和7年）】

交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、「標準的なバス情報フォーマット」を策定しており、当該フォーマットに基づいた交通関連情報等のデータ化を推進する。

また、MaaSを提供するためには、交通事業者等によるデータが円滑に連携することが重要となるため、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定しており、定期的に当該ガイドラインを更新し、データに係る環境整備を推進する。

#### (5) キャッシュレス決済手段の導入促進

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 公共交通機関の利用者利便向上や非接触へのニーズの高まりへの対応に加え、定額制など多様なサービス提供を可能とするよう、交通系ICカードやQRコード等のキャッシュレス決済手段について、導入を促進する。

MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードの他、タッチ決済、QRコード、顔認証等のキャッシュレス決済手段の導入について引き続き推進する。

#### (6) 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

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対応するとともに、我が国港湾全体の生産性向上等を図るため、「サイバーポート」を核に、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に連携した事業環境を実現する。

[44] サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数

【約650者（令和7年度）】

新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対応するとともに、港湾における生産性向上、国際競争力向上などを図るため、2021年4月に第一次運用を開始したサイバーポート（港湾関連データ連携基盤）の更なる利用促進と機能改善を推進する。また、利用者の利便性向上を図るため、他システムとのデータ連携や、サイバーポート（港湾関連データ連携基盤）に蓄積されるデータを活用するための機能等についても検討を進める。

## (7) ETC2.0データの官民連携

### 【交通政策基本計画における記載】

- 地域のモビリティサービスの強化に向けたETC2.0のデータの活用の官民連携について、民間からの提案募集の結果を踏まえて、実験・実装を推進していくとともに、ETC2.0データを民間企業でも活用可能となるようデータの配信を行う。

ETC2.0のデータの官民連携について、民間からの提案募集の結果を踏まえて、実験・実装を推進していくとともに、ETC2.0データを民間企業でも活用可能となるようデータの配信方策の検討を行う。

## (8) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 自動車社会の発展に資する新たなサービスの創出・産業革新等を図るため、自動車検査証の電子化等により自動車保有関係手続のワンストップサービスを推進するとともに、電子化された自動車検査証のICチップの空き領域の利活用を可能とすることで自動車関連情報の連携を促進する。  
 [45] ワンストップサービス対象の継続検査のワンストップサービス利用率  
 【33%（令和元年度末）→90%（令和8年3月）】  
 [46] 中間登録（変更登録・移転登録・抹消登録）のワンストップサービス利用率  
 【1.1%（令和元年度末）→20%（令和8年3月）】

自動車保有関係手続のワンストップサービス（以下、「OSS」という。）を推進するため、2020年12月4日に策定した「オンライン利用率引上げの基本計画」におけるアクションプランに基づき、OSS申請の際に、スマートフォンでマイナンバーカードの読取を可能とするとともに、マイナンバーカードを活用することにより住民票などの添付書類の提出を省略する、OSS申請の決済手段を多様化する等、利便性を向上させるための取組の準備を進める。

また、自動車検査証の電子化については、2020年6月に「自動車検査証の電子化に関する検討会」がとりまとめた報告書を基に、2023年1月に確実かつ円滑に導入することを目指し、準備を進めるとともに、ICチップの空き領域の利活用による自動車関連情報の連携を可能とするための検討を進める。

## (9) 運転免許証の在り方の検討

### 【交通政策基本計画における記載】

- 住所変更手続のワンストップ化や更新時講習のオンライン化等により自動車等を運転する運転免許保有者の利便性を向上させるため、運転免許証とマイナンバーカードとの一体化を令和6年度末に開始する。モバイル運転免許証の国際規格の策定状況等も踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進める。

運転免許証とマイナンバーカードの一体化に係る具体的な手続を含む制度の在り方等について、関係機関と調整を進める。

## (10) 道路システムのDXの推進

### 【交通政策基本計画における記載】

- 道路管理を効率化・省力化するとともに、国民生活の安全性や経済活動の生産性を向上するために、ITを活用し、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業等の自動化・無人化、過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制強化等の道路システムのデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進する。

緊急輸送道路（1次）において緊急車両の通行の確保の観点から常時監視が必要な区間にCCTVカメラの設置を行う。

除雪作業の自動化に向けて、順次ICT除雪機械を導入し、現場実証を実施する。また、特殊車両の通行手続きの新システムの構築を行う。

## (11) 特殊車両通行許可の迅速化に向けた新たな制度の検討等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施する。

登録を受けた特殊車両について、即時に通行可能となる新たな通行制度を2022年から運用を開始するため、ウェブ上で通行可能経路を表示可能とする新たな特車システムを整備する。また、新たな通行制度において、通行可能な経路を表示可能にしつつ、自動重量計測装置やETC2.0を活用し、関係機関との連携の強化も図り、取締りを強化する。

## (12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築

### 【交通政策基本計画における記載】

- 定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、航空機の運航に必要な様々な情報（気象情報、滑走路の運用状況等）を空港関係者でリアルタイムに共有するデジタル情報基盤の整備等を推進する。

定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、運航情報や気象情報など航空機の運航に必要な様々な情報のデジタル化を推進しつつ、令和3年度より情報共有基盤の整備に着手する。また、これらデジタル化された情報を用いた運用構築に向け、航空会社や空港会社などの関係者間との検討を進める。

## (13) 航空管制システムの高度化

### 【交通政策基本計画における記載】

- ヒューマンエラーの防止による安全性の向上や管制業務の効率化による管制処理能力の向上を図るため、管制官からパイロットへの管制指示の一部を、現在の音声通信からテキストメッセージを用いたデータ通信に移行（デジタル化）するなど航空管制システムの高度化を推進する。

ヒューマンエラーの防止、管制業務の効率化に資する、管制官とパイロットの音声通信の一部にテキストメッセージを用いたデータ通信の実現に向けて、令和3年度より、航空路管制空域（高高度空域）における試行運用に着手する。

## (14) 自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 渋滞の解消・緩和や高齢者等の移動手段の確保、運転の安全性の向上などを図るため、「官民ITS構想・ロードマップ」を踏まえ、自動運転システムの実現に向けた技術開発や制度整備等を引き続き検討する。

2020年7月に策定された「官民ITS構想・ロードマップ2020」に基づき、自動運転システムの実現に向けた技術開発や制度整備等に取り組むとともに、急速に進展する自動運転システムに関する技術・産業の動きを踏まえ、今後の官民ITS構想の在り方についても検討を行う。また、自動運転技術の進歩や国際的な取組の進展も踏まえ、「自動運転に係る制度整備大綱」のフォローアップを実施する。

## (15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

### 【交通政策基本計画における記載】

- 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装に向け、実証実験や制度整備の検討を進める。

自動配送ロボットの早期の実用化に向け、早期事業化を目指す事業者による、遠隔・複数台での公道走行等の実証実験の取組を支援するとともに、低速・小型の自動配送ロボットを用いたサービスが可能となるよう、制度整備の検討を進める。

## (16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

### 【交通政策基本計画における記載】

- 過疎地域等における物流網の維持及び生活の利便の改善等を図るため、無人航空機による離島や山間部等における具体的な配送ビジネスの社会実装とそのサービスの拡大に加え、機体認証制度や操縦ライセンス制度の創設等の安全確保に係る制度整備を図ることにより、令和4年度以降の都市を含む地域における目視外飛行による荷物配送やインフラ点検、警備・医療等への活用の実現に向けた取組を推進する。さらに、規制緩和による手続きの簡素化や個別審査のオンライン化・審査事務の合理化等を図り、迅速かつ簡便に無人航空機を利活用できる環境を整備する。

[47] 飛行毎の個別審査件数

【制度導入（令和4年度）から5年間で半減】

過疎地域等における物流網の維持及び買い物における不便を解消するなどの生活利便の改善に加え、災害時にも活用可能な物流手段としてのドローン物流について、その導入に対する支援や、「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン」の作成・公表により、本格的な実用化・商用化を推進する。

## (17) 「空飛ぶクルマ」の実現

### 【交通政策基本計画における記載】

- 既存のインフラに左右されない次世代航空モビリティシステムとしての「空飛ぶクルマ」の実現に向け、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、令和5年からの事業開始を目標として、具体的なユースケースを念頭に試験飛行に係るガイドラインを策定し、事業者の機体開発を支援するとともに、機体及び運航の安全基準や操縦者の技能証明基準などの制度の整備を進める。

事業者の機体開発を支援するため、具体的な実証実験の計画を踏まえ、2021年度のできる限り早

い時期に、試験飛行のガイドラインを新たに策定・公表する。また、2020年8月より「空の移動革命に向けた官民協議会」のもと実務者会合を立ち上げ、ユースケース検討やその実現に向けた機体及び運航の安全基準、操縦者の技能証明基準等の検討を行う会合を開催しており、2021年度も引き続きこれらの会合にて制度整備の検討を進めるとともに、その進捗を踏まえ、「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂する。

### (18) 自動運航船の実用化

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 海運の効率化等を実現するため、令和7年までの自動運航船の実用化に向け、国際基準の改正検討、国内関係法令の見直しを進める。

船舶の安全性を向上させるため、操船支援技術等の船舶・船用機器におけるIoTやビッグデータ解析等を活用した技術の開発を支援するとともに、自動運航船に係るガイドライン策定等を通じて、自動運航船の実用化に必要な環境整備等を推進する。

### (19) 鉄道での自動運転の導入に向けた検討等

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一般的な路線での自動運転の導入に向けた検討や、地上と列車間の情報伝送に無線通信を利用した列車の制御を行うシステムの導入、カメラ等の活用による鉄道施設等の状態監視等を推進する。

鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一般的な路線での自動運転の導入に向け、鉄道事業者の実施する走行試験とも整合を図りつつ検討を行う。また、地上と列車間の情報伝送に無線通信を利用した列車制御を行うシステムについての実証試験等を推進する。

### (20) 海事産業の国際競争力強化

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 造船業、船用工業における企業間連携やデジタル化の促進、システムインテグレーション能力の強化、洋上風力産業への参入、OECDやWTOの枠組を通じた公正な競争条件の確保等に取り組むとともに、海運業に対し安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高性能・高品質な船舶導入を促進するなど、我が国海事産業における国際競争力強化を図る。

[48] 日本商船隊の輸送量

【960百万トン（令和元年）→1,100百万トン（令和7年）】

[49] 我が国造船業の船舶建造量

【14百万総トン(平成28年～令和元年の平均)→18百万総トン(令和7年)】

海事産業強化法案に基づき講じる予算・税制・財政投融资等の措置を通じて、造船事業者の事業再編や生産性向上等を強力に推進するとともに、海運事業者に対して、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶の導入を支援することで、造船・海運分野の競争力の強化を図る。また、引き続きOECDやWTOの枠組を通じて造船業における公正な競争条件の確保に取り組む。

## (21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

## 【交通政策基本計画における記載】

- 次期気象衛星への最新技術の導入や、スーパーコンピュータの高性能化等により、線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上に努める。

[50] 台風中心位置の予報誤差

【210km(令和2年) →180km(令和7年)】

気象庁では、海上及び陸上の水蒸気量（湿度）を把握するため、海上保安庁と連携した洋上観測の拡充及びアメダスへの湿度計導入を進めるとともに、線状降水帯発生等の実況監視能力を強化するため、最新の二重偏波気象レーダーへの更新を進める。

## (22) 交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘、社会実装

## 【交通政策基本計画における記載】

- 交通運輸分野の優れた技術開発シーズを発掘し、社会実装を推進することにより、社会的・経済的ニーズの変化に的確に応えるとともに、イノベーションを創出する技術ポテンシャルの底上げを図る。

[51] 事後評価（下位1～上位5）で平均3以上を獲得した課題数／評価対象課題数

【毎年度60%】

「交通運輸技術開発推進制度」において、2021年度は「デジタル化等の先端技術を活用した持続可能で強靱な交通運輸の実現に資する技術開発」をテーマに民間等の研究実施者から広く研究課題を募るとともに、各研究課題の進捗管理や研究成果の広報等を通じて、研究開発及び社会実装に向けた取組を支援する。

(23) 「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく、「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開

【交通政策基本計画における記載】

- 「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開に向けて、特に以下の取組を推進する。
  - ・ 「川上」段階における政府の関与を強化するため、在外公館のリソースを最大限活用しつつ、トップセールスによる相手国への働きかけ、官民連携による案件形成、国際会議の機会等を活用した我が国の「質の高いインフラ」の情報発信、独立行政法人等の活用等の取組を行う。
  - ・ 我が国の強みを活かした案件形成を促進するため、技術移転や人材育成支援、制度構築支援等のソフトインフラ面での支援の、ハード整備支援と併せたパッケージ化を推進する。また、案件形成段階から施設整備後の運営への我が国企業の参画までを見据えて一体的に相手国政府と交渉を行う。加えて、相手国の様々な課題を総合的に捉え、複数のインフラ案件や複数の日本企業の技術を組み合わせ、スマートシティやTOD等の分野横断的な面的開発として我が国のインフラシステムを売り込む。
  - ・ デジタル技術・データの活用を通じた競争力の向上を図るため、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により変化する新興国ニーズも踏まえ、MaaSなどの交通ソフトインフラの海外展開を推進する。特に、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用し、交通・都市開発事業に加え、それらを支援する事業としてエネルギー、水道、情報通信等の分野に対しても柔軟な支援を推進することで、スマートシティやMaaS等の新しい動きにも対応し、我が国事業者の積極的な海外市場参入を促進する。
  - ・ カーボンニュートラルに貢献するため、渋滞解消によるCO<sub>2</sub>削減効果の大きい道路交通システムや都市鉄道など環境性能の高いインフラの海外展開を推進する。
  - ・ 港湾の整備や巡視船等官公庁船の海外展開などFOIP（自由で開かれたインド太平洋）に資するプロジェクトを推進する。
  - ・ 我が国事業者の海外展開に有利な環境を整備するため、官民が連携して、戦略的な標準の活用を図る。

【52】 モビリティ・交通分野における我が国企業のインフラシステムに係る海外受注額

【6兆円（令和2年）→8兆円（令和7年）】

2020年度に引き続き、トップセールスや二国間枠組みによる政府間対話、G to Gによる情報発信等を継続的に実施し、関係省庁等とも連携を図りつつ、我が国の「質の高いインフラシステム」への相手国政府関係者の理解を醸成する。また、独立行政法人等の活用を含めた早期かつ機動的な案件発掘調査の実施や、調査の早期段階における我が国企業の知見の聴取等により、「川上」の段階から相手国のインフラニーズを的確に把握し、積極的に国土計画・マスタープラン等の上位計画に係る調査事業への関与を引き続き行うことで、川上段階から我が国企業が参入しやすい環境を整備していくとともに、プレイヤーの組成、官民のリスク分担、ファイナンス面を含めた制度設計を、関係省庁と連携しつつ進める。

ODAや公的金融支援案件においては、O&Mの実績が少ない分野を含め、従来型のインフラシステム整備に、我が国の強みである施工管理に係る技術の移転を組み合わせ「技術移転パッケージ型」の案件形成を図るとともに、案件形成段階からインフラシステム整備とO&Mをパッケージ化するよう働きかけを行うほか、PPPや管理委託契約により我が国企業がO&Mに参入することを予め確認する「O&Mパッケージ型」の取組を推進する。この他、インフラシステムの施工管理、維持管理、運営等に係る知見やノウハウ、我が国がこれまでに経験してきた産業立地型港湾の開発、駅ナカ・沿線開発を始めとする、TOD（公共交通指向型都市開発）等のように一つのインフラシステムから周辺分野へと多面的に事業を展開する知見やノウハウ等に関連した技術移転、人材育成、制度構築支援等を活かした案件形成を進めていく。

具体的な取組例として、港湾分野では、我が国企業による海外港湾整備・運営の受注実績の拡大やノウハウの蓄積に向け、質の高い港湾インフラの展開を通じた現地との協創、官民連携による継続的な関与の実現、新たな課題への対応に取り組む。

海事分野では、日本の官公庁船のPR及び案件発掘に向けた海外ミッションや国際展示会への出展の推進、官公庁船輸出（ハード）と技術協力や人材育成等（ソフト）をパッケージにした案件形成の促進等、官民が緊密に連携して、官公庁船の海外展開を推進する。

JOINは、2020年度に引き続き、出資や事業参画を始めとする各種支援を通じ、各分野における案件形成を後押しする。また、従来の交通・都市開発事業に加え、それらを支援する事業としてエネルギー、情報通信等の分野に対する柔軟な支援にも積極的に取り組む。

#### (24) 我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及等による物流事業者の海外展開の促進

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準等の普及を推進するとともに、政策対話を通じた海外展開の障壁となる規制やインフラ等の改善及びワークショップを通じた高品質サービスの認知度向上等により、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。

[53] 日本の協力のもと他国政府又は組織等により策定されたコールドチェーン物流に関する規格の数

【令和7年度までに5規格を策定】

事業者間（BtoB）におけるコールドチェーン物流のサービス規格「JSA-S1004」について、2020年度中に策定する普及戦略及びアクションプランに基づき、マレーシアにおいてセミナー等の規格普及に向けた取組を行う。また、ASEANのうちの2ヵ国程度との2国間の政策対話及び官民ワークショップを開催し、制度やインフラ等に係る課題の解決に向けた働きかけを行うとともに、我が国の物流機器等の導入を促進する。

#### (25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 我が国の造船技術を活用し、東南アジア・太平洋島嶼国等における海上交通インフラの高度化に向けた協力を推進する。

途上国における海上交通インフラの高度化に資するべく、船舶の供与、低環境負荷船の普及促進、洋上浮体技術の展開等に取り組む。

### 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

##### 【交通政策基本計画における記載】

- 深刻な労働力不足等の課題に対応すべく、サプライチェーン全体の徹底した最適化を図るため、手続書面の電子化の徹底等による物流分野のデジタル化や、倉庫等の物流施設や幹線輸送における自動化・機械化の導入、モノ・データ・業務プロセス等物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化、物流・商流データ基盤の構築、高度物流人材の育成・確保等に取り組む。

機械化・デジタル化を通じて物流分野における既存のビジネスモデルや働き方を変革する物流DXを推進するため、物流事業者等による省人化・自動化に資する機器の導入等を支援するとともに、サプライチェーン全体の輸送効率化を推進するため、関係事業者が連携したAI、IoT等の新技術の活用について実証を実施し、物流・商流データ基盤を活用した取組を社会実装するなど、物流分野における機械化・デジタル化を促進する。また、その前提となる物流標準化について、企業間の取組の促進や横展開に加え、業種分野を超えた標準化のための検討を進める。加えて、これらの物流効率化を牽引する高度物流人材の育成・確保に向けて、官民一体となったシンポジウムの開催など情報発信の充実を図る。

#### (2) 物流の労働力不足対策の加速等

##### 【交通政策基本計画における記載】

- トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制も見据え、短いリードタイムや契約にない附帯作業等の商慣習の見直し、「ホワイト物流」推進運動の推進や標準的な運賃の浸透等による取引環境の改善を図るほか、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、再配達削減等により労働生産性を改善し、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進を図る。

[54] 宅配便の再配達率

[10%程度（令和2年度）→7.5%程度（令和7年度）]

トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、普及セミナー等を通じて荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野の改善策を取りまとめたガイドラインの浸透や「ホワイト物流」推進運動の推進を行なうとともに、標準的な運賃の浸透等を図るため荷主向けリーフレットの配布等を行うなど、商習慣の見直しも含めた取引環境の適正化等を推進する。

物流総合効率化法に基づき、荷主企業と物流事業者が連携した共同輸配送等の取組みを引き続き支援する。2021（令和3）年度からは、当該物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合の補助制度を設けることで、より効率的で持続可能な共同輸配送を推進する。

再配達削減に向けては、これまで国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討なども踏まえ、オープン型宅配ボックスや置き配などの推奨を図ってきており、今後もこうした多様な受取方法を推進する。

特に新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、非接触・非対面による受取方法である宅配ボックスや置き配の活用などがクローズアップされている。このため、2020年3月に公表した「置き配の現状と実施に向けたポイント」に基づき、置き配の普及や運用の改善に努める。また、デジタル技術を活用した高機能型宅配ボックスの展開など宅配ボックスの設置を促す取組をさらに推進するほか、接触や対面機会を極力減らしたラストワンマイル配送に係るモデル的な取組の構築・普及を推進している。

### (3) 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 大規模災害や感染症流行など、どのような状況にあっても維持される、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、非接触・非対面やデジタル化等に対応した物流インフラの整備や、重要物流道路の機能強化等の、産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化、物流産業における低炭素化・脱炭素化等を推進する。
  - [44] サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数<<再掲>>
  - [55] 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入港数
    - 【0港（令和2年度）→3港（令和5年度）】
  - [56] コンテナ搬出入情報等をPS（Port Security）カードの番号を用いて電子化した港湾数
    - 【0港（令和2年度）→3港（令和7年度）】
  - [57] 道路による都市間速達性の確保率
    - 【57%（令和元年度）→63%（令和7年度）】

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、第2章第1節（12）に同じ。

「港湾関連データ連係基盤（サイバーポート）」の取組については、第2章第2節（6）に同じ。

また、新型コロナウイルス感染症対策としても有効な非接触化を、出入管理のセキュリティを確保しつつ行うため、PS（Port Security）カードの番号を用いたコンテナ搬出入情報等の電子化を推進するほか、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、重要物流道路の機能強化等の産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化等を推進する。

### (4) 自動運転・隊列走行等の実現に資するインフラ側からの支援

#### 【交通政策基本計画における記載】

- 自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を推進するほか、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推進する。

高速道路での自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させるとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神を中心に自動運転・隊列走行等の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を推進する。

また、インフラ側からの情報による合流支援や車両センサー認識精度の課題解決などの研究開発を推進し、自動運転に対応した道路空間の基準等を検討する。

### (5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築

#### 【交通政策基本計画における記載】

- ドライバー不足に対応し、国内物流を安定的に支えるとともに、災害発生時の基幹的海上交通ネットワークを維持するため、内航フェリー・RORO輸送網を構築する。
  - [58] 海上貨物輸送コスト低減効果（対平成30年度総輸送コスト）（国内）。
    - 【0.1%（令和元年度速報値）→2%（令和7年度）】

2020年度に引き続き、内航フェリー・RORO輸送網の構築に向けて、大分港等において複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進する。

## (6) 農林水産物・食品の輸出促進

### 【交通政策基本計画における記載】

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

引き続き、2030年に農林水産物・食品の輸出を5兆円とする目標に向け、輸送網の集約、輸配送の共同化、日本式コールドチェーン物流サービス規格の普及促進、輸出に戦略的に取り組む港湾におけるリーファーコンテナ電源供給施設等の整備を進めるとともに、新たな地域における輸出拠点となる港湾の環境整備等により、物流の効率化・高度化を推進する。

## (7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 日中韓物流大臣会合を通じて東アジアにおける物流のシームレス化を推進するとともに、政策対話やパイロット事業等を通じた我が国の物流事業者による輸送の複線化・効率化等により、拡大・深化する我が国のグローバルサプライチェーンや海外各国との貿易を支える国際物流の円滑化・強靱化を推進する。

【59】北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）に参加している港数

【31港（令和2年）→36港（令和7年）】

2021年に第8回日中韓物流大臣会合を開催し、3大目標であるシームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築、安全かつ効率的な物流の両立に係る取り組みを引き続き進める。

また、ASEAN等への生産拠点の多元化を支える物流を構築するため、代替輸送ルートの確保や輸送の効率化のための実証実験を行い、輸送方法の有効性や事業化に向けた課題等を確認する。

さらに、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段としてのシベリア鉄道の利用拡大に向けた取組を実施し、強靱なサプライチェーンの構築を図る。

## (8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等

### 【交通政策基本計画における記載】

- 内航海運の船員確保や生産性向上を通じた安定的輸送の確保により、持続的なサービス提供が可能となるよう、船員の働き方改革の推進、取引環境の改善を図るとともに、運航・経営効率化や新技術の活用等を総合的に推進する。

【60】船員1人・1時間当たりの輸送量

【4,019トンキロ（平成30年）→4,919トンキロ（令和7年）】

2021年5月に成立した「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」による内航海運業法（昭和27年法律第151号）、船員法（昭和22年法律第100号）及び船員職業安定法（昭和23年法律第130号）等の改正を受け、改正法の施行に向けて政省令等の整備を進めるとともに、船員の労務管理、適正取引のためのガイドライン等の作成や経営の効率化等に資するモデル事業等を行う。

## (9) 気象データの利活用

### 【交通政策基本計画における記載】

- 交通分野での生産性向上のため、気象業務に関する幅広い産学官の関係者による対話の場を通じ、クラウド技術を活用したデータ共有等を推進するとともに、「気象データアナリスト」等の人材育成を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。

交通分野での生産性向上のため、幅広い産学官の関係者による対話を通じ、クラウド技術を活用した気象データ共有に向けた取組を推進するとともに、気象データ等を活用して企業におけるビジネス創出や課題解決ができる人材である「気象データアナリスト」を育成する民間講座の実施支援等を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。

## (10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備

### 【交通政策基本計画における記載】

- 「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に向けた環境整備を進める。

北極海航路に関する情報収集を行うとともに、「北極海航路に係る産学官連携協議会」を開催し、海運事業者、研究機関、関係省庁等と北極海航路に関する情報の共有を行う。

## (11) KS/RA制度における効率的な検査のあり方の検討

### 【交通政策基本計画における記載】

- 物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年国際物流に対するテロ対策の要請が高まっている中、物流の効率化とセキュリティ対応の両立を図るため、KS/RA(特定荷主/特定航空貨物利用運送事業者等)制度において、荷主や物流事業者における負担も踏まえ、より効率的かつ効果的なものとなるよう、AEO制度との調和も含めそのあり方について検討する。

業界の意見を聴取しつつ、国際機関の動きを注視しながら関係機関と意見交換を行い、効率的な検査制度のあり方について検討を行う。