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

【交通政策基本計画における記載】

○　鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、高潮対策、高波対策、浸水対策、豪雪対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

［61］首都直下地震又は南海トラフ地震で震度６強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率　【97.4%（令和元年度）→100%（令和４年度）】

［62］緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率　【約55%（令和元年度）→約73%（令和７年度）】

［63］緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率　【０%（令和元年度）→約28%（令和７年度）】

［64］緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率　【79%（令和元年度）→84%（令和７年度）】

［65］緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率　【約27%（令和元年度）→100%（令和７年度）】

［66］津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合　【26%（令和２年度）→50%（令和７年度）】

［67］大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合　【33%（令和２年度）→47%（令和７年度）】

［68］海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合　【０%（令和２年度）→14%（令和７年度）】

［69］海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率　【72%（令和２年度）→100%（令和７年度）】

［70］電源喪失対策が必要な航路標識の整備率　【20%（令和２年度）→90%（令和７年度）】

［71］災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率　【22%（令和２年度）→83%（令和７年度）】

［72］護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合　【26%（令和元年度）→87%（令和７年度）】

［73］滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急･救命活動等の拠点機能の確保や航空ネットワークの維持が可能となる空港の割合　【70%（令和元年度）→87%（令和７年度）】

［74］空港無線施設等の電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合　【76%（令和２年度）→100%（令和７年度）】

［75］空港ターミナルビルの電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合　【73%（令和２年度）→85%（令和７年度）】

［76］空港ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合　【64%（令和２年度）→75%（令和７年度）】

2020（令和２）年度に引き続き、鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を推進する。

国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強靱化の対策として航路標識の海水浸入防止対策、電源喪失対策及び信頼性向上対策に係る整備を実施する。

設計津波を超える大規模津波発生時に、防波堤が倒壊して、津波の到達時間が早まり被害が拡大する事態や、静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、「粘り強い構造」を導

入した防波堤の整備を推進するとともに、津波発生時等に堤外地で活動する港湾労働者等全員の安全な避難を可能とするため、避難訓練の実施や避難施設の設置等のソフト・ハードを組み合わせた対策を促進する。

また、最新の地震被害想定等を踏まえ、大規模災害の緊急物資輸送、幹線物流機能の確保のため、ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進する。

さらに、頻発化・激甚化する台風に伴う高潮・高波による港湾内の被害軽減を図るため、最新の設計沖波等で照査した結果を踏まえ、港湾施設の嵩上げ・補強等を推進する。

（2）地震発生時の安全な列車の停止

【交通政策基本計画における記載】

○　地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においてはさらに脱線・逸脱の防止）を実施する。

2020年度に引き続き、地震発生時に列車をより安全に停止させるため、鉄軌道事業者における緊急地震速報の活用等を推進するとともに、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対策等について推進することとし、それらについて進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行う。

（3）鉄道施設等における浸水対策、流出・傾斜対策等

【交通政策基本計画における記載】

○　河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の出入口、トンネル等において、止水板や防水扉の整備等を推進する。また、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。

［77］既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率
【33%（令和２年度）→85%（令和７年度）】

［78］既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率
【16%（令和２年度）→85%（令和７年度）】

［79］既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率
【40%（令和２年度）→70%（令和７年度）】

2020年12月にとりまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）に基づき、鉄道施設の浸水対策として、電源設備等の移設や止水板、防水扉等の設置を推進する。また、豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策として、橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋梁の架替え等を推進し、豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊対策として、法面防護工や落石防止工等を推進する。

（4）信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

【交通政策基本計画における記載】

○　災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

［80］信号機電源付加装置の整備台数　【令和7年度末までに約2,000台】

道路管理者と連携し、交通事故の減少や被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等が見込まれる環状交差点の適切な箇所への導入を推進する。

（５）無電柱化の推進

【交通政策基本計画における記載】
○　道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等を図るため、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。
［81］電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路における無電柱化着手率
【約38%（令和元年度）→約52%（令和７年度）】

「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）も踏まえ、新設電柱を増やさない、徹底したコスト縮減の推進、事業の更なるスピードアップ、を基本方針として策定した新たな無電柱化推進計画に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進する。

無電柱化にあたっては、目的に応じて、単独地中化方式を含む多様な手法を活用し、包括発注の仕組みを導入し、同時施工や調整の円滑化を図り、事業のスピードアップを促進する。また、新たに創設した緊急輸送道路等の沿道区域において電柱等を設置する場合の届出・勧告制度の的確な運用、緊急輸送道路や幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止措置の拡大、既設電柱の占用制限に向けた電線管理者との撤去のペースや費用負担に係る協議の加速等により、道路閉塞の防止に努める。

（６）船舶の走錨事故の防止

【交通政策基本計画における記載】
○　台風来襲時等における船舶の走錨等に起因する事故を未然に防止し、船舶交通の安全の確保と、人流・物流の安定化を図るため、海域監視体制を強化しつつ、臨海部の海上空港等の施設周辺海域における錨泊制限等や円滑な湾外避難の実施等に取り組む。
また、船上で船長等が自船の走錨リスクを把握するシステムの開発・普及、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等における避泊水域確保のための防波堤等の整備などを推進する。
［82］走錨事故発生件数　【１件（令和元年度）→０件（令和７年度）】
［83］船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確保を実現した割合　【17%（令和２年度）→42%（令和７年度）】

台風来襲時等における船舶の走錨等に起因する事故を未然に防止するため、三大湾等における船舶の湾外避難等の実効性を高めるべく、湾外避難勧告等の法制化を目指すとともに、大阪湾北部海域における海域監視体制の強化を図る。

また、錨泊予定海域における走錨リスクを船長等が事前に把握できるよう、個船の走錨リスクを予測し、船長等に情報提供するシステム（走錨リスク判定システム）の普及を行う。さらに、台風等の荒天下における錨泊中船舶の走錨リスクを船長等がリアルタイムで把握できるよう、個船の走錨リスクをモニタリングし、船長等に情報提供するシステム（走錨モニタリングシステム）を開発する。

加えて、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、避泊水域確保のための防波堤等の整備を推進するなど、引き続き、走錨事故防止対策を推進する。

（７）港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

【交通政策基本計画における記載】
○　港湾における台風時等のコンテナの飛散防止のため、より効果的なコンテナ固縛等の手法の検討や港湾管理者等への優良事例の共有を行う。

暴風によるコンテナの飛散防止対策として、コンテナの固縛等の優良事例集を作成し、関係者へ

の周知を図る。

（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

【交通政策基本計画における記載】
○　気候変動に起因する海面上昇に適応するため、港湾の技術上の基準等を整備するとともに、気象・海象のモニタリングの継続や外力強大化に対応した技術開発を推進する。

港湾施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本とし、技術基準等の整備を推進するとともに、気象・海象のモニタリングの継続や外力強大化に対応した技術開発を推進する。

（9）TEC-FORCEの機能拡充・強化等

【交通政策基本計画における記載】
○　災害発生後、被災地の支援・復旧が迅速に実施できるよう、装備資機材の充実・訓練の実施等によるTEC-FORCEの機能拡充・強化、輸送経路の啓開や緊急支援物資の輸送、鉄道の早期復旧等に係る関係機関との枠組み構築・連携強化等を進める。併せて、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した予測精度の向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災気象情報の改善及び気象データ利活用促進や適時的確な提供等を推進する。
［50］台風中心位置の予報誤差≪再掲≫

TEC-FORCEの機能拡充・強化等を進めるため、地方運輸局等のTEC-FORCE隊員に災害時の事態に応じた活動が可能となるよう活動に必要な関係規則等の教育、活動に使用する機材等の操作方法の研修や関係機関、自治体、事業者等の顔の見える関係の構築、防災知識の向上や応用力養成のためのワークショップを行う。

道路については、道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進する。加えて、速やかな道路啓開に資する、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進する。

防災気象情報の改善等については、数値予報モデルの改良を進め、初期値の精度向上を図るとともに、数値予報資料の特性の把握や、観測資料による数値予報資料の評価などを通じて、台風中心位置予測精度のより一層の改善を目指す。

（10）避難誘導のための多言語による適切な情報発信等

【交通政策基本計画における記載】
○　災害が発生し、又は発生するおそれがある場合、鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、訪日外国人旅行者を含む利用客を混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信等の対策を行う。また、船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。
［84］多言語掲示物システムを配布する鉄軌道事業者の割合　【100%】

鉄道については、利用者を混乱なく避難誘導できるよう、鉄軌道事業者へ多言語掲示物システムを配布し、災害時における多言語案内の対策を行う。

また、2020年度に観光関連事業者等向けに作成した、災害等の非常時における訪日外国人旅行者の対応時に活用できる用語集の周知を行う。

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

トラフ地震及び首都直下地震発災時における迅速な広域応援部隊の輸送体制の確保に努める。
　バスについては、自治体と旅客自動車運送事業者等との災害時の緊急輸送等に関する協定の締結を促進することにより、活用可能な車両の確保等について、枠組みの構築を進める。
　空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む事業継続計画「Ａ２－ＢＣＰ」に基づき、空港関係者やアクセス事業者と連携し、多言語やＳＮＳ等による情報提供を含む災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に努める。

（11）主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保

【交通政策基本計画における記載】
○　主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、地方公共団体や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。
　［85］都市再生安全確保計画等の策定数とPDCAサイクルの実施数
【100（令和元年度）→150（令和５年度）】

2020年度に引き続き、人口・都市機能が集積する大都市の主要駅周辺等において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民協議会による都市再生安全確保計画等の作成や同計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対する支援を実施する。

（12）緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

【交通政策基本計画における記載】
○　大規模災害時における物資輸送の迅速化・効率化のため、国・地方公共団体等共通の緊急支援物資輸送プラットフォームをクラウド上に構築するなど、輸送オペレーションのデジタル化を推進する。
　［86］緊急支援物資輸送プラットフォームの技術開発の進捗率
【０％（令和２年）→100％（令和３年）】
　［87］緊急支援物資輸送プラットフォームに関する説明会を実施した回数
【０回（令和３年）→10回（令和７年）】
　［88］緊急支援物資輸送プラットフォームを活用して訓練・演習を実施した回数
【０回（令和３年）→10回（令和７年）】

国・地方公共団体等共通の緊急支援物資輸送プラットフォームをクラウド上に構築し、関係機関による演習を通じて緊急支援物資輸送の実効性向上を図る。また、陸路が寸断された孤立集落等への確実な緊急支援物資輸送を可能とする高ペイロードのドローンを開発する。

（13）「運輸防災マネジメント」の導入

【交通政策基本計画における記載】
○　交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力（防災＋事業継続）の強化を促す「運輸防災マネジメント」を導入する。
　［89］運輸安全マネジメント評価実施事業者数（令和2年度より、運輸安全マネジメント評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）
【11,002事業者（令和元年度）→15,000事業者（令和7年度）】
　［90］運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数（令和2年度より、防災の視点を加えて実施）
【92,493人（令和元年度）→160,000人（令和7年度）】

頻発化・激甚化する自然災害への対応のため運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」を組み込み、事業者の防災・事業継続に関する取組を国が評価する「運輸防災マネジメント」の推

進を図る。具体的には、令和２年度に実施したトライアル評価等を踏まえ、令和３年度は本格的な評価等を実施する。

また、「運輸防災マネジメントセミナー」や「運輸防災ワークショップ」など、運輸事業者の防災に対する普及啓発を図り、運輸事業者の防災意識の更なる向上を図る。

(14) 災害時の代替ルートの確保、輸送モード間の連携促進等

【交通政策基本計画における記載】

○　自然災害のみならず、事故やインシデントによる遅延等においても交通サービスが迅速に復旧し、社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。併せて、災害時やその復旧過程において、これらの対応や利用者向けの適切な情報提供が円滑に進むよう、日頃より関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

［91］直近3年間に港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾（重要港湾以上）の割合　【95%（令和元年度）→ 100%（令和７年度）】

［92］「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度８月までの実施率　【70%（令和２年８月）→ 100%（毎年度）】

港湾については、事業継続計画（港湾ＢＣＰ）に基づく防災訓練を実施し、災害時の対応が円滑に進むよう関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。

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

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの強化

【交通政策基本計画における記載】

○　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、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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。

［93］高規格道路のミッシングリンク改善率　【０％（令和元年度）→約30%（令和７年度）】

［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≪再掲≫

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、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定２車線区間の４車線化を推進する。

(16) 「道の駅」の防災機能の強化

【交通政策基本計画における記載】

○　「道の駅」の防災機能を強化するため、災害時に地域の避難所等となる地域防災計画に位置づけられた「道の駅」についてBCP策定や防災訓練を実施するとともに、広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」を選定し、民間資金も活用しながら防災機能強化を図る。

［94］地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率　【３％（令和元年度）→100%（令和７年度）】

引き続き、地域防災計画に位置づけられた「道の駅」についてＢＣＰ策定や防災訓練等、災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施するとともに、広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化を図る。

（17）巨大地震等の発生に備えた港湾強靭化

【交通政策基本計画における記載】
○　巨大地震等の発生に備え、迅速な沖合退避や係留強化に資する海・船の視点から見た港湾強靭化に取り組むとともに、みなとオアシスや基幹的広域防災拠点を活用した災害対応能力の強化に取り組む。
［95］災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画（港湾BCP）を改訂した港湾（重要港湾以上）の割合
【０％（令和２年度）→　100％（令和７年度）】

船舶の沖合退避の迅速化、係留避泊の安全性向上、衝突・乗揚げの抑制の観点から、各港BCPの更なる充実化、水域施設や係留施設に関する「港湾の施設の技術上の基準」の改訂等に着手し、港湾における更なる津波対策を推進する。

また、緊急物資輸送等の訓練を通じて、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図る。

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化の拠点であるみなとオアシスを活用しつつ、一定の条件を満たすみなとオアシスを災害発生時に復旧・復興の拠点として機能する「災害対応型みなとオアシス」として位置づけるとともに、これらをネットワーク化して、広域的な災害に対応可能な「みなとオアシス防災ネットワーク」の構築に向けて検討を行う。

（18）港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

【交通政策基本計画における記載】
○　衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。
［96］災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合
【０％（令和２年度）→　88％（令和７年度）】

迅速な港湾機能の復旧等の体制構築に向け、自律制御型ドローンや衛星画像の活用による迅速な被災状況把握体制を構築する。

（19）空港における事業継続計画「Ａ２－ＢＣＰ」の実効性の強化等

【交通政策基本計画における記載】
○　災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された事業継続計画（「A2-BCP」）に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に取り組む。
［92］「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度８月までの実施率≪再掲≫

空港の事業継続計画「Ａ２－ＢＣＰ」を実効性のあるものとするため、全95空港において、各種訓練等を2021年８月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認、関係機関等で共有することで、事業継続計画や訓練の見直しを推進する。

（20）災害発生時の物流機能の維持

【交通政策基本計画における記載】
○　災害発生時に物流機能が維持されるよう、広域的な観点による多様な輸送手段の活用や、物流事業者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

空港が被災した場合等を想定した代替輸送手段の確立のため、災害時においてもサプライチェーンを維持できるよう、重要な物流インフラについて具体的な被災想定のもと代替輸送手段の活用等にかかる物流関係者間の連携体制の構築を推進する。

また、災害時における円滑な支援物資輸送を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、自治体、倉庫業者・トラック事業者等の関係者が参画する協議会等において、物流専門家の派遣を含む物流事業者団体との災害時協力協定の締結・高度化を促進する。

さらに、物流総合効率化法の活用により、災害に強い物流施設の整備等を促進するとともに、多種多様でより多くの民間物資拠点のリスト化を推進する。

(21) 災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築

【交通政策基本計画における記載】

○　災害に対する電源確保、バックアップ機能、職員の対応能力の強化等により、災害に強い自動車関係情報システムの運用体制を構築する。

［97］自動車登録検査業務電子情報処理システム被災時訓練における事前設定課題の達成度　【事前設定課題の全問達成（100%）】

自動車登録検査業務電子情報処理システム（以下、「MOTAS」という。）において、メインシステムのシステムダウン等の被災を想定し、日常の業務に影響しない公休日に非常用電源を確保しているバックアップセンタのバックアップシステムに切り替えた上で、本省・全国の地方運輸局等職員・運用事業者において、被災時運用訓練を実施するとともに、被災時運用手順等に関する机上訓練及びMOTAS端末を用いた登録業務訓練を地方運輸局等職員で実施する。

この登録業務訓練においては、事前に災害発生時に想定される課題を設定し、シミュレーションを実施することにより、職員の迅速かつ臨機応変な対応能力の強化を図る。

(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

【交通政策基本計画における記載】

○　「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、交通インフラ・システムの老朽化対策について、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。

対策の実施にあたっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定した上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的に行う。また、新技術の活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を進めるとともに、新技術のシーズとニーズのマッチング支援等による導入促進等を図る。また、社会情勢や地域構造の変化に応じて、既存のインフラの集約・再編等によるインフラストックの適正化に取り組む。

［98］令和元年度までの施設検査の結果、耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認められるような、予防保全が必要な鉄道施設の老朽化対策の完了率　【14%（令和２年度）→100%（令和７年度）】

［99］地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率　【約34%（令和元年度）→約73%（令和７年度）】

［100］老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安全な利用等が可能となった割合　【83%（令和２年度）→87%（令和７年度）】

［101］予防保全を適切に実施した空港の割合　【100%（令和元年度）→100%（令和７年度）】

［102］措置が必要な自動車道施設の修繕率　【０%（令和２年度）→100%（令和７年度）】

［103］老朽化等対策が必要な航路標識の整備率　【55%（令和２年度）→79%（令和７年度）】

［104］老朽化した信号制御機の更新数　【令和７年度までに約４万5,000基】

インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえた個別施設計画の適切な更新を促進するととも

に、「予防保全」への本格転換に向けた早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応を進める。また、メンテナンスの生産性向上に向けた新技術等の導入促進、インフラストックの適正化に向けたインフラの集約・再編等に関する取組を推進する。

例えば、道路については、老朽化対策について、橋梁、トンネル等の一巡目点検が2018年度末に概ね完了し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約７万橋存在しており、このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕に着手したものが約34％に留まることを踏まえ、2020年度に創設した「道路メンテナンス事業補助制度」を活用し、修繕等の措置が進むように計画的かつ集中的な支援を実施するとともに、新技術等の活用促進を図るための優先的な支援を実施する。また、人員、技術面で課題を抱えている市町村への支援として、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、定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注、自治体職員向けの研修や、効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うなど、自治体が行う道路の老朽化対策に対する技術支援を実施する。

港湾については、平時・災害時の海上交通ネットワークの維持、港湾施設の安全な利用等を確保するため、係留施設等について老朽化対策を実施する。

空港については、長期的視点に立ち策定した維持管理・更新計画に基づき、定期的な点検・診断を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全的維持管理を推進するとともに、空港舗装面の点検、健全度評価及び劣化予測を行うため開発したシステムの運用を行う。また、各空港管理者が維持管理を着実に実施するため、維持管理に関する研修の内容充実や、新技術開発の状況等を共有する『空港施設メンテナンスブロック会議』を引き続き開催するとともに、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を拡充し、維持管理に係る課題解決に向けた連携・支援を行う。

鉄道については、2020年12月にとりまとめられた「防災・減災、国土強靭化のための５か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）に基づき、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策として、耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認められる施設の長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を推進する。

自動車道については、予防保全型メンテナンスサイクルへの転換を図るため、措置が必要な施設に対して修繕等を実施し、機能の回復を図る。

航路標識については、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を踏まえ、航路標識の点検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施した航路標識について、修繕・更新等の必要な整備を実施する。

信号制御機については、老朽化したものの更新、長寿命化等による戦略的なストック管理、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

(23) 老朽化車両・船舶の更新

【交通政策基本計画における記載】
○　利用者の安全確保や利便を図るため、厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車両・船舶の更新を支援する。
　船舶については、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。

バスや鉄道における老朽化車両の更新に対する支援を実施する。

船舶については、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度により、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。また、引き続き、国内クルーズ船や船員の労働環境の改善に資する船舶の建造に対し、優遇金利の適用を拡充し、代替建造の促進を図る。

（24）新幹線の大規模改修への対応

【交通政策基本計画における記載】
○　開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。

2020年度に引き続き、新幹線の大規模改修が適切に実施されるよう、その進捗状況を確認し、必要に応じJR東海に対する助言等を行う。また、積立期間中のJR東日本及びJR西日本に対しては、両社の引当金積立計画に基づく実施状況を確認する。

第２節　輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

（１）地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援

【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感染拡大防止のため、地域公共交通事業者が講じる駅・車両等の衛生対策等に対し支援する。

社会変化に対応した新たな地域公共交通に向けて、新技術を活用した感染症拡大防止対策等を通じ、収支の改善を図ろうとする事業者に対する集中的な支援等を実施する。

（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

【交通政策基本計画における記載】
○　公共交通機関の事業者から利用者への感染予防対策の呼びかけや、混雑緩和のための時差出勤等の呼びかけを促進する。また、公共交通に対する過度な不安が広がることのないよう、利用者とのリスクコミュニケーションを促進する。

公共交通機関の事業者から利用者に対し、マスクの着用等の感染予防対策の実施やテレワーク・時差出勤への協力の呼びかけを促進していく。また、利用者が安心して公共交通機関を利用できるよう、車内等の消毒や換気といった事業者が講じている感染予防対策等について、専門的知見も踏まえ、感染状況を踏まえつつ、国と事業者等が連携し積極的な情報発信を推進していく。

（３）空港等での検疫の適切な実施等

【交通政策基本計画における記載】
○　空港等での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線の確保等に取り組む。

入国時の検査について、成田・羽田・関西・中部・福岡・新千歳の６空港で令和２年11月までに１日約２万人超の検査能力を確保しているが、空港での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、引き続き、税関、出入国管理、検疫所等の関係府省庁や所管業界との連携等により、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線の確保等に取り組んでいく。

（４）港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

【交通政策基本計画における記載】
○　防疫対策や自然災害対応の円滑な実施のため、港湾の水際・防災対策の関係者からなる連絡体制の構築に取り組むとともに、感染症のまん延時においても物流の事業継続を考慮した港湾における感染症BCPの策定に取り組む。
［105］水際・防災対策連絡会議の開催港数　【16港（令和２年）→125港（令和４年）】
［106］港湾における感染症BCPの策定数　【０港（令和２年）→125港（令和７年）】

新型コロナウイルス感染症等の水際対策や防災対策等について、引き続き、全国の重要港湾以上の各港湾において水際・防災対策連絡会議を活用した関係者間の情報共有を行い連携を強化する。
また、ウィズコロナの状況下、港湾の必要な機能を継続できるよう、2021年４月に作成した「港湾の事業継続計画策定ガイドライン【感染症編】～港湾における感染症ＢＣＰガイドライン～ver1.0」を広く周知する等、港湾における感染症BCPの策定を推進する。

（5）先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進

【交通政策基本計画における記載】
○　高齢運転者による事故の深刻化の抑止や道路交通の弱者の安全を守るなどの観点から、先進技術等を利用して、ドライバーの運転支援や負荷軽減に資する、より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進する。
　また、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、運転に不安を覚える高齢運転者等が、申請により運転することができる車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の円滑な施行に向けた取組を推進する。

より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進するため、産学官の協力による先進安全自動車（ASV）推進検討会の下、各種技術のガイドライン策定など、新技術を市場投入しやすい環境整備を行うとともに、ユーザーの過信・誤解が無いようにASV技術について正しい理解のための周知・普及を図る。

死亡事故件数（第一当事者[17]が原付以上のもの）に占める第一当事者が65歳以上の高齢運転者である割合は、2008年の20.6％から2020年には29.7％に上昇している。こうした動向を踏まえ、65歳以上の高齢運転者に対して、「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載した安全運転サポート車等の導入支援を行う「サポカー補助金」について2021年度も継続して事業を行う。

2020年道路交通法改正により、申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度が導入され、2022年６月までに施行されることとなった。今後、限定条件の具体的な内容等について、下位法令を整備するなど、同制度の円滑な施行に向けた取組を推進する。

（6）監査の充実強化、運輸安全マネジメント制度の充実・改善

【交通政策基本計画における記載】
○　交通事業者に対する監査の充実強化により、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとともに事業の健全な発達を図る。また、交通事業者による安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、中小規模事業者に対する制度の普及・啓発等を推進する。
　［89］運輸安全マネジメント評価実施事業者数（令和2年度より、運輸安全マネジメント評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）≪再掲≫
　［90］運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数（令和2年度より、防災の視点を加えて実施）≪再掲≫

運輸事業者に対する計画的な監査の実施による法令遵守を図るとともに、メリハリの効いた効果的な監査を実施する等、充実・強化を図る。

運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を図るため、運輸審議会の答申（2017年７月）を踏まえ、運輸安全マネジメント制度の充実強化及び事業者の取組の深化を促進する。特に2021年度までにすべての貸切バス事業者約4,144者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、安全管理体制を確認する。また、2021年の運輸審議会答申に向けた制度の更なる充実・強化の検討を図る。

加えて、「運輸安全マネジメントセミナー」及び「認定セミナー」の実施、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」及び安全統括管理者会議（安統管フォーラム）の開催等により、制度の普及啓発を図り、中小事業者をはじめ運輸事業者の安全意識の更なる向上を図る。

[17] 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。（出典：警察庁「交通事故統計における用語の解説」）

（７）運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

【交通政策基本計画における記載】
○　運輸に係る事故を防止するため、社会情勢等の変化も踏まえ、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図るとともに、効果的な再発防止策の提言、その周知徹底を図る。

運輸における自動化等の技術革新や、自然災害の激甚化等の社会情勢の変化により、態様や原因が複雑化する事故の原因究明にあたっては、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等を進め、調査・分析手法の高度化を図るとともに、効果的な再発防止策の提言に努め、事故等防止・被害軽減のための情報発信・普及啓発活動を推進する。

（８）ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

【交通政策基本計画における記載】
○　ドローン等新たな事故調査機材を活用した新たな調査手法の構築、実施を図る。

現場調査において、無人航空機（ドローン）等を活用し、残骸の散乱状況など事故等発生時の状況を迅速かつ的確に把握するとともに、本部でも同時に同じ情報が共有される仕組みを構築することにより、効率的、効果的な調査を行う。

（９）航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進

【交通政策基本計画における記載】
○　航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業（MRO（整備・修理・オーバーホール））の国内実施について、質の向上を図りつつ促進を図る。

「航空機MRO産業の実現可能性等調査」の結果を踏まえ、我が国の整備事業者が外国からの認定取得に必要となる手続きを簡素化する航空安全に関する相互承認（BASA）について、米国、欧州、豪州等との新規締結・拡大に向けた協議・調整を引き続き実施し、MRO産業の発展を図る。
また、整備士について、引き続き、養成・確保策の実施を進めていく。

（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

【交通政策基本計画における記載】
○　海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保のため、航行援助施設の更新、維持管理、人材育成等に参画する。

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設の修繕・代替のための調査及び同海峡における航行援助施設の維持・管理のための人材育成セミナーを実施するとともに、2018年３月に開始されたJAIF（日ASEAN統合基金）の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査の現地調査を引き続き実施する。
ASEAN諸国の更なる航行安全対策として、ASEAN地域訓練センター（マレーシア）におけるVTS管制官の育成を引き続き実施するとともに、新規案件として、小型船舶への情報提供手法の構築を支援していく。

（11）海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

【交通政策基本計画における記載】
○　海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用を通じて、海技士及び小型船舶操縦士の知識技能の維持向上を図る。

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約）に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）に基づく海技免許及び操縦免許の付与や海技免状等の更新を適切に実施することによって、海技士及び小型船舶操縦士の知識技能の維持向上を図る。

（12）交通分野でのテロ対策の推進

【交通政策基本計画における記載】
○　交通機関の各事業者や施設管理者等と連携し、必要な訓練の実施や警戒警備の強化、資機材の導入・増設等を図る等、テロ対策を推進する。

2020年度に引き続き、各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促す等、交通機関や交通施設におけるテロ対策の徹底を図るとともに、東京2020大会の開催等に向けてテロ対策を推進する。各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下のとおり。

①　鉄道におけるテロ対策

駅構内及び車両内の防犯カメラの増設・高度化を推進するとともに、巡回警備の強化を促進する。東京2020大会の開催に向けて、警戒強化対象駅・路線の選定、警戒強化水準・期間の設定、更なるセキュリティ水準の向上のため、東京2020大会中の鉄道駅への危険物検知手法の本格導入に向けて関係者間で検討を進める。

②　自動車におけるテロ対策

防犯カメラの設置、巡回警備の強化、不審者、不審物発見時の通報要請や協力体制の整備など、テロの未然防止対策を推進する。さらに、東京2020大会の開催に向けて、各種イベント主催者等との連携や資機材の活用により車両突入対策を推進するとともに、セミナーの開催等を通じて事業者の意識啓発を図る。

③　船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成16年法律第31号）」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSC（Port State Control）を通じて、保安の確保に取り組む。また、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図る。さらに、出入管理情報システムによる効率的な出入管理の実施を推進するとともに、同システムの導入を拡大する。

また、海上保安庁においては、多客期間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、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催するなど、官民一体となったテロ対策を推進する。

④　航空におけるテロ対策

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港においてボディスキャナー等の高度な保安検査機器の導入を促進するとともに、保安検査員の人材確保・技能向上等に係る取組みを推進する。また、更なる航空保安の強化に向けて、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っていく。

加えて、空港への無人航空機検知システムの追加導入やより高機能な検知システムの構築の設備整備などに取り組み、空港に侵入する無人航空機等への対処能力の強化を進める。

（13）滑走路端安全区域（ＲＥＳＡ）の整備

【交通政策基本計画における記載】
○　航空の安全・安心を確保するため、航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、ICAO勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けることとされている滑走路端安全区域（RESA）の整備を着実に実施する。
［107］滑走路端安全区域（RESA）が確保されている空港の割合
【28.9%（令和元年度）→68%（令和７年度）】

滑走路端安全区域（RESA）については、航空機の安全確保の観点から、用地確保が容易な空港から整備を推進しており、その他の空港においては、「滑走路端安全区域（RESA）対策に関する指針」（平成29年３月航空局）に基づき対策を検討し、調整が整った空港から順次整備を進める。

（14）航空保安の強化

【交通政策基本計画における記載】
○　「テロに強い空港」を目指し、全国の空港においてボディスキャナー等の高度な保安検査機器の導入を促進するとともに、保安検査員の人材確保・技能向上等に係る取組を推進する。また、更なる航空保安の強化に向けて、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っていく。加えて、関係者の役割分担や連携強化、保安検査の量的・質的向上に資する施策について、継続的に検討を行っていく。
［108］ハイジャック及びテロの発生件数　【０件（令和２年度）→令和３年度以降０件を維持】

全国の空港において、ボディスキャナーや爆発物自動検知装置等の高度な保安検査機器の導入を促進し、今後の航空需要の回復・増大に向け航空保安検査の高度化を図るとともに、保安検査員の労働環境の改善等について検討する「保安検査員の人材確保・育成検討ＷＧ」等の場を活用して、保安検査に係る人材確保等の取組を進める。

また、更なる航空保安の強化に向けて、保安検査の法律上の根拠の明確化、国によるハイジャック・テロ等の防止に関する「基本方針」の策定、国による検査会社への指導・監督の強化等に係る制度的な見直しを行っていく。加えて、関係者の役割分担や連携強化、保安検査の量的・質的向上に資する施策について、継続的に検討を行っていく。

（15）自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

【交通政策基本計画における記載】
○　医療・介護技術の進歩や、社会保障制度の状況、高齢化の進展等による自動車事故被害者やその家族を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、自動車事故被害者等のニーズにきめ細かに対応していけるよう、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」を開催し、自動車事故被害者、遺族等の関係者からの意見を踏まえつつ、環境の変化に対応した自動車事故被害者等に対する支援に係る今後の取組方針を整理する。

また、療護施設について、引き続き遷延性意識障害者に対して公平な治療機会を確保しつつ、質の高い治療・看護を実施するため、多数の入院待機者が発生している関東地方に小規模な委託病床を展開していく。

このほか、介護する家族の高齢化の進展等により、介護をする人がいなくなった場合（いわゆる「介護者なき後」）等に地域の障害者支援施設やグループホームでの支援を受け、安心して生活す

ることができるよう、受入事業所に対し設備導入や介護人材確保等に係る経費補助を引き続き行う。

(16) 交通事業の働き方改革の推進等

【交通政策基本計画における記載】
○　交通事業の働き方改革等の推進により、職場の魅力の向上、衛生環境の改善や、デジタル化への対応等による労働生産性の改善につながる取組を進め、働きがいを高めることにより、人材の確保とその育成を図る。また、担い手の高齢化の状況に鑑み、技術の維持・継承に向けた施策を推進する。
［109］女性運転手・女性整備士の人数
①バス運転者【約2,500人（令和７年度）】
②タクシー運転者【約14,000人（令和７年度）】
③自動車整備士（２級）【約4,800人（令和７年度）】
［110］トラック運転に従事する若年層の割合
【令和７年までにトラック運転に従事する若年層（15歳～29歳）の割合を全産業の割合まで引き上げる。】

自動車運送事業においては、「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」等に基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを通じて、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進するほか、「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化を図る。
自動車整備士については、2020年度に引き続き、産学官が協力して、高等学校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の取組みを実施するとともに、国においては、自動車整備人材を受け入れる側の事業者に対して、「人材確保セミナー」を開催する。また、整備士を目指す若者をより多く確保するため、PRキャラクターを用いて、自動車点検整備推進運動等の機会を活用し整備士増加に向けた攻めのPRを推進する。

(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等

【交通政策基本計画における記載】
○　航空事業においては、民間養成機関の供給能力拡充等の航空機操縦士・航空機整備士の確保に関する施策を実施する。また、空港におけるグランドハンドリングの体制を強化するため、「グランドハンドリング　アクションプラン」に基づき、外国人を含めた人材の確保、生産性の向上、業界の構造改善等に取り組む。
［111］主要航空会社の航空機操縦士の人数
【6,843名（令和２年１月１日時点）→約7,500名（令和７年）】
［112］主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数
【332名/年（平成28年～令和元年度の平均）→約400名/年（令和７年度）】

航空機操縦士については、訪日外国人旅行者数目標を2030年に6,000万人とする「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標の達成に向け、航空需要の回復・増加の局面で操縦士の不足がボトルネックとならないよう、2018年度入学生から開始した航空大学校の養成規模拡大（72名→108名）に対応した訓練を着実に進めるとともに、防衛省出身操縦士の民間活用の促進、外国人操縦士の確保に資する外国資格からの切り替えの合理化に関する調査など、必要な操縦士の養成・確保に向けた各種取組を進める。
航空機整備士についても、特定技能制度による外国人労働者の受け入れ拡大に関する調査、女性向け講演会の開催等による若年層の関心を高める裾野拡大の取組など、養成・確保策の実施を進めていく。
空港グランドハンドリングについては、引き続き、「グランドハンドリング　アクションプラン」

に基づき、特定技能制度の活用等による人材の確保や生産性向上のための地上支援業務への先進技術等の導入の検討を進める。あわせて、ランプバスやトーイングトラクターのレベル４無人自動運転の導入に向けた実証実験を実施し、技術的な検証を行うとともに、必要となるインフラ整備及び運用ルールの検討を官民連携して進める。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

【交通政策基本計画における記載】
○　自動車運送事業においては、「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」に基づく施策の実施などにより、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。
［109］女性運転者・女性整備士の人数≪再掲≫
［110］トラック運転に従事する若年層の割合≪再掲≫

自動車運送事業においては、「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」等に基づき、「ホワイト物流」推進運動の推進や複数人で長距離運送を分担する中継輸送の促進などを通じて、生産性の向上や取引環境の適正化、多様な人材の確保・育成に係る取組を推進するほか、「働きやすい職場認証制度」等を通じて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化を図る。

(19) 日本人船員の養成

【交通政策基本計画における記載】
○　日本人船員の主要な供給源である独立行政法人海技教育機構をはじめ、関係教育機関や関係団体等との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組む。
［113］海上技術学校・海上技術短期大学校・海技大学校（海上技術コース）の海技士国家試験の合格率
【海上技術学校85%以上、海上技術短期大学校95%以上、海技大学校（海上技術コース）95%以上（毎年度）】

独立行政法人海技教育機構を所管する国土交通省においては、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に向け、以下のことに取り組む。
・独立行政法人海技教育機構の小樽海上技術学校（高校相当）を小樽海上技術短期大学校として、航海・機関の両用教育から航海のみの専科教育に移行するとともに、４級海技士養成定員数を10名増員し、その他の学校を含め養成定員数の合計を400名とする。
・国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化を図る。
・陸上工作技能訓練センターの整備等、教育訓練環境の拡充を図る。

(20) 船舶への新技術の導入促進等

【交通政策基本計画における記載】
○　内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上，ひいてはそれによる安全性向上を図る。また，必要に応じて新技術に係る基準の策定，技術の進展に応じて実船での検証等により安全性を確保した上で乗組み基準の見直し，船舶検査の合理化等の検討を進める。

内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上、ひいてはそれによる安全性向上を図る。また、必要に応じて新技術に係る基準の策定、技術の進展に応じて実船での検証等により安全性を確保した上で乗組み基準の見直し、陸上からのエンジンの遠隔監視による船舶検査の合理化等に係る検討を進める。

第３節　運輸部門における脱炭素化等の加速

（１）次世代自動車の普及等

【交通政策基本計画における記載】
○　ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。乗用車については、2035年までに新車販売で電動車100％を実現できるよう包括的な措置を講じる。

2020（令和２）年度に引き続き、次世代自動車の普及促進を図るため、環境性能に優れた次世代自動車等を対象としたエコカー減税や環境性能割、グリーン化特例などの税制上の優遇措置や、次世代自動車の購入支援を実施する。また、電気自動車等の普及に必要な充電インフラの整備を促進するため、機器購入費及び設置工事費の一部を支援するとともに、民間事業者の水素ステーション整備費用の補助を行う。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーションを活用して行う、燃料電池自動車の新たな需要創出等に必要な活動費用の補助を引き続き行う。

また、燃料電池自動車や水素ステーションの普及に向け、低コスト化に向けた技術開発や規制の見直し、水素ステーションの戦略的整備を進める。

さらに、電気バスやハイブリッドトラック、天然ガストラックをはじめ、地域や事業者による集中的導入などについても支援等を通じて、次世代自動車の一層の普及促進を図る。

（２）自動車を排出源とするCO_2の削減等

【交通政策基本計画における記載】
○　自動車を排出源とするCO_2の削減に向けて、燃費及び電費（エネルギー消費効率）向上の推進、地域公共交通計画に基づく環境負荷の低減が図られた移動手段の確保、公共交通の利用促進のためのMaaSの普及やモビリティ・マネジメントの推進、モーダルコネクトの強化等に加え、自転車や環境負荷の少ないグリーンスローモビリティ等の活用促進、信号機の改良等を推進する。併せて、自動車・鉄道・航空分野における交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。
［114］一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率
【毎年度　直近5年間の改善率の年平均-1％】
［115］信号機の改良等によるCO_2の排出抑止量
【令和7年度末までに約3万トンCO_2/年】

自家用自動車からエネルギー効率が高くCO_2排出の少ない公共交通機関への転換を促進するため、地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用とあわせて、地域住民、学校、企業等の公共交通を利用する側の意識を高める取組を促進する。また、中量輸送を担うＬＲＴ、ＢＲＴの整備等を支援する。

燃費基準については、自動車燃費基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）等を開催し、重量車の電気自動車等の導入の取組に関する評価等について検討を行う。

以上に加え、信号機の改良等を実施するとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成するエコドライブ普及連絡会において、シンポジウムなど、エコドライブの普及・推進に努める。

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。

また、交通騒音の発生源対策や周辺対策については、2020年度に引き続き、新幹線鉄道や道路の沿線地域、空港の周辺地域における騒音対策を推進する。

新幹線の騒音については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、環境基準が達成されるよう、音源対策では防音壁の設置や嵩上げ等を引き続き推進する。

自動車の交通騒音対策としては、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を推進する。また、毎年実施される不正改造車を排除する運動において、騒音の原因となっている違法な消音器への不正改造を防止するための啓発活動を引き続き実施する。

（３）環境に優しいグリーン物流の実現等

【交通政策基本計画における記載】
○　更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化・脱炭素化など環境に優しいグリーン物流の実現や、荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化、物流施設における低炭素化、ドローン物流の実用化を推進する。
［116］鉄道による貨物輸送トンキロ
【184億トンキロ（令和元年度）→209億トンキロ（令和７年度）】
［117］海運による貨物輸送トンキロ
【358億トンキロ（令和元年度）→389億トンキロ（令和７年度）】

2020年度に引き続き、モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行う。

また、「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を実施する。

2020年度から引き続き、「エコレールマーク」、「エコシップマーク」の普及促進や船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援等によりモーダルシフトの促進を図る。

また、2017年６月に公表した「内航未来創造プラン」に基づき、海運モーダルシフト大賞表彰の実施等、新たな輸送需要を掘り起こすための方策に引き続き取り組む。

物流総合効率化法に基づき、物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合や、サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取組を実施する場合の補助制度を設けることなどにより、物流DXを推進するほか、関係局等とも連携しながら、トラック輸送の効率化を図る。

物流施設における省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進する。

過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることで、運輸部門の温室効果ガスの削減と物流網の維持を図り、買い物における不便を解消するなど生活の利便を抜本的に改善することに加え、災害時やウィズコロナにおいてにも活用可能な新たな物流手段として、ドローン物流の実用化を推進する。

（４）鉄道の省エネ設備・機器の導入等

【交通政策基本計画における記載】
○　鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発を推進するとともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進する。

水素を燃料とする鉄道車両の実用化に向けた実証実験など必要な開発を推進するとともに、2020年度に引き続き、蓄電池を電源とするハイブリッド車両等エネルギー消費効率の良い車両の導入、鉄道施設への省エネ設備等の導入を推進する。

（５）航空分野における低炭素化

【交通政策基本計画における記載】
○　航空分野の低炭素化に向けて、CO_2排出物基準の導入による環境性能に優れた航空機材の普及促進、航空交通システムの高度化の推進、空港の脱炭素化の推進、及びバイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料の普及を図る。また、ICAOを通じ低・脱炭素化を一層加速させるための具体的な国際枠組みを牽引する。

航空分野において「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けた検討をこれまで以上に加速・推進していく必要があり、我が国の航空分野の具体的な取組の方向性について、有識者、民間関係者等からなる「航空機運航分野におけるCO_2削減に関する検討会」及び「空港分野におけるCO_2削減に関する検討会」を立ち上げたところ。

航空機運航分野におけるCO_2削減に関する検討会においては、機材・装備品等への新技術導入、管制の高度化による運航方式の改善、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に関して中長期的な観点も含めて検討していく。

空港分野におけるCO_2削減に関する検討会においては、空港を再エネ拠点化する方策や空港の施設・車両からのCO_2排出を削減する方策について検討していく。

また、国際民間航空機関（ICAO）を通じ低・脱炭素化を一層加速させるための具体的な国際枠組みを牽引、2021年度中に取りまとめる予定。

（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

【交通政策基本計画における記載】
○　港湾・海事分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、水素等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポートの形成、国内サプライチェーンの形成を含めた洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用等に取り組む。
［118］カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数
【０港（令和２年度）→20港（令和７年度）】
［119］LNGバンカリングの供用開始拠点数
【１カ所（令和２年度）→２カ所（令和７年度）】

我が国の輸出入の99.6%が経由する国際物流拠点であり、我が国のCO_2排出量の約６割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する産業拠点である港湾において、我が国のカーボンニュートラルの実現に必要となる水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現への貢献を図る。

具体的には、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする港湾の施設の規模・配置等について検討するとともに、LNGバンカリング拠点の整備、新・港湾情報システム「CONPAS」の本格運用等による外来トレーラーのコンテナターミナルゲート前待機の解消、内航フェリー・RORO の活性化、停泊中船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップの促進、荷役機械等の燃料電池化の促進、非常時にも活用可能な自立型水素等電源の導入促進、水素・アンモニア等燃料船への燃料供給体制の整備の検討、洋上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用可能性の検討等を推進する。

浮体式洋上風力発電施設について、2020年度に引き続き、検査の効率化を実現するための手法の検討を実施する。

（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

【交通政策基本計画における記載】

○　産学官公の連携により取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」に基づき、2028年までにゼロエミッション船の商業運航を実現し、我が国造船・海運業の国際競争力の強化及び2050年までのカーボンニュートラル実現に向けた海上輸送の更なる低炭素化を目指す。そのために、ゼロエミッションの達成に必須となるLNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等のエンジン、燃料タンク等の開発・実証等を推進するとともに、IMOにおいて、温室効果ガス排出削減の国際ルール策定を主導する。

2050年までのカーボンニュートラル実現に向け、2020年12月に策定されたグリーン成長戦略に基づいて必要な取組を進める。

具体的には、造船・舶用等の集約・連携等による次世代船舶（ゼロエミッションの達成に必須となるLNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等）の技術開発支援を実施するとともに、国際海事機関において既存船への燃費性能規制（EEXI）の早期実施に向けた国際ルール策定の議論を主導する等の取組を進める。また、革新的省エネ船舶の技術実証（経済産業省連携事業）やLNG燃料船の導入促進（環境省連携事業）等を実施する。