

令和4年度
交通の動向

令和5年度
交通施策

第211回国会（常会）提出

この文書は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第14条第1項の規定に基づく令和4（2022）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5（2023）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。

令和4年度
交通の動向

第211回国会（常会）提出

目次

第 I 部 令和 4（2022）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	3
(3) 家計の消費行動の変化	5
(4) 自家用車の保有状況	7
(5) 交通施策と連携する施策の動向	8
第 2 章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向	10
第 1 節 輸送量とその背景	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) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	21
(4) 交通事業等の環境への影響	24
第 3 章 各交通モードの動向	27
第 1 節 道路交通	27
(1) 道路ネットワーク	27
(2) 自動車運送事業等総論	28
(3) バス事業	31
(4) タクシー事業	36
(5) トラック事業	37
第 2 節 鉄道交通	40
(1) 鉄道事業総論	40
(2) 幹線鉄道	42
(3) 都市鉄道	44
(4) 地域鉄道・LRT	48
(5) 貨物鉄道	50
第 3 節 海上交通	52
(1) 海上交通ネットワーク	52
(2) 海事産業総論	57

(3) 外航	58
(4) 内航	59
第4節 航空交通	63
(1) 航空交通ネットワーク	63
(2) 航空運送事業等総論	68
(3) 国際航空	69
(4) 国内航空	70

第Ⅱ部 地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた展望

第1章	地域公共交通活性化再生法（地域交通法）等の変遷	74
第1節	交通政策の変遷	74
第2節	地域交通法等の制定・改正	75
第2章	現状認識と課題	76
第1節	現状認識	76
第2節	地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた課題	81
(1)	交通政策のさらなる強化	81
(2)	地域経営における連携強化	81
(3)	新技術による高付加価値化	81
第3章	対応の方向性	82
第1節	総論	82
第2節	各論	82
(1)	交通政策のさらなる強化	82
(2)	地域経営における連携強化	83
(3)	新技術による高付加価値化	83
第4章	地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた取組	84
第1節	地域交通法等の改正	84
(1)	地域の関係者の連携と協働を促進するための規定の明確化	84
(2)	ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充	84
(3)	バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設	85
(4)	バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業の創設	85
(5)	鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設	85
第2節	地域公共交通関係予算等の支援措置	86
(1)	総論	86
(2)	各論	86
第5章	今後の展望	88

第Ⅲ部 令和4(2022)年度交通に関して講じた施策

第1章	誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保	89
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	89
(1)	地域公共交通計画の策定・実施	89
(2)	協議会の体制面の充実等	89
(3)	効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現	89
(4)	過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保	89
(5)	地域公共交通の持続可能な運行確保支援	90
(6)	離島航路・離島航空路の維持・確保支援	90
(7)	地域公共交通事業の基盤強化	90
(8)	MaaSの全国実装	90
(9)	鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討	91
(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	91
(11)	超小型モビリティの普及	91
(12)	レンタカーの活用	91
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	92
(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	92
(2)	鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等	92
(3)	地域における交通のベストミックスの実現	92
(4)	自転車の活用	92
(5)	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出	93
(6)	賑わいのある道路空間の構築	93
(7)	スマートシティの創出・全国展開	93
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	94
(1)	バリアフリー整備目標等の着実な実現	94
(2)	ホームドアの整備と安全対策の推進	94
(3)	鉄道施設のバリアフリー化の加速	94
(4)	「心のバリアフリー」などの強化	94
(5)	新幹線における車椅子用フリースペースの導入等	95
(6)	子育てにやさしい移動支援に関する取組	95
(7)	ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供	95
第4節	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備	96
(1)	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	96
(2)	旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等	96
(3)	旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大	96
(4)	ビジネスジェットの利用環境改善	97
(5)	「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化	97

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速	97
(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進	97
(8) 手ぶら観光の推進等	97
(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等	98
(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	98
(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備	98

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 99

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	99
(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充	99
(2) 管制処理容量の拡大	99
(3) 航空ネットワークの維持・強化	99
(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	100
(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等	100
(6) 空港経営改革の推進	100
(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進	100
(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等	101
(9) 海上交通サービスの高度化	101
(10) 新幹線ネットワークの着実な整備	101
(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化	102
(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進	102
(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等	102
(14) 根幹的な道路網の整備等	102
(15) 暫定2車線区間の4車線化等	102
(16) 既存の道路ネットワークの有効活用	102
(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策	103
(18) 円滑な道路交通等の実現	103
(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討	103
(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等	103
(21) バスタプロジェクトの推進	103
第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	104
(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等	104
(2) 交通関連データのオープン化の推進	104
(3) 国土交通データプラットフォームの構築	104
(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり	104
(5) キャッシュレス決済手段の導入促進	104
(6) 「サイバーポート」の構築	104
(7) ETC2.0データの活用促進	105

(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	105
(9) 運転免許証の在り方の検討	105
(10) 道路システムのDXの推進	105
(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	105
(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築	105
(13) 航空管制システムの高度化	105
(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	106
(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	106
(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大	106
(17) 「空飛ぶクルマ」の実現	106
(18) 自動運航船の実用化	107
(19) 鉄道施設の維持管理の効率化・省力化に向けた検討	107
(20) 海事産業の国際競争力強化	107
(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	108
(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	108
(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	108
(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	108
(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	109
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	110
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	110
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	110
(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	111
(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	111
(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築	111
(6) 農林水産物・食品の輸出拡大	111
(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	111
(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等	111
(9) 気象データの利活用	112
(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備	112
(11) KS/RA制度における効率的な検査の在り方の検討	112
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	113
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	113
(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	113
(2) 地震発生時の安全な列車の停止	113
(3) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等	113
(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	114

(5) 無電柱化の推進	114
(6) 船舶の走錨事故の防止	114
(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	114
(8) 海面上昇に適應するための港湾の技術上の基準等の検討	114
(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	114
(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	115
(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	115
(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	115
(13) 「運輸防災マネジメント」の導入	115
(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	115
(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築	116
(16) 「道の駅」の防災機能の強化	116
(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靱化	116
(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	116
(19) 空港BCPの実効性の強化等	116
(20) 災害発生時の物流機能の維持	116
(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	117
(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	117
(23) 老朽化車両・船舶の更新	118
(24) 新幹線の大規模改修への対応	118
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	119
(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援	119
(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	119
(3) 空港等での検疫の適切な実施等	119
(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等	119
(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	119
(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	119
(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	120
(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	120
(9) 航空機整備事業(MRO)の国内実施の促進	121
(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	121
(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上	121
(12) 交通分野でのテロ対策の推進	121
(13) 滑走路端安全区域(RESA)の整備	122
(14) 航空保安の強化	122
(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討	122
(16) 交通事業の働き方改革の推進等	122
(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等	123
(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進	123
(19) 日本人船員の養成	123

(20) 船舶への新技術の導入促進等	123
第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速	124
(1) 次世代自動車の普及等	124
(2) 自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等	124
(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等	124
(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等	125
(5) 航空分野における脱炭素化	125
(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	126
(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	127

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

（注）本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Ⅳ部 令和5(2023)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、生活に必要な交通の維持・確保…………… 131

- 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…………… 131
 - (1) 地域公共交通計画の策定・実施…………… 131
 - (2) 協議会の体制面の充実等…………… 131
 - (3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現…………… 131
 - (4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保…………… 132
 - (5) 地域公共交通の持続可能な運行確保支援…………… 132
 - (6) 離島航路・離島航空路の維持・確保支援…………… 132
 - (7) 地域公共交通事業の基盤強化…………… 132
 - (8) MaaSの全国実装…………… 133
 - (9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討…………… 133
 - (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…………… 133
 - (11) 超小型モビリティの普及…………… 133
 - (12) レンタカーの活用…………… 133
- 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…………… 134
 - (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…………… 134
 - (2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等…………… 134
 - (3) 地域における交通のベストミックスの実現…………… 134
 - (4) 自転車の活用…………… 134
 - (5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出…………… 135
 - (6) 賑わいのある道路空間の構築…………… 135
 - (7) スマートシティの創出・全国展開…………… 135
- 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…………… 136
 - (1) バリアフリー整備目標等の着実な実現…………… 136
 - (2) ホームドアの整備と安全対策の推進…………… 136
 - (3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速…………… 136
 - (4) 「心のバリアフリー」などの強化…………… 136
 - (5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等…………… 137
 - (6) 子育てにやさしい移動支援に関する取組…………… 137
 - (7) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供…………… 137
- 第4節 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備…………… 138
 - (1) 訪日外国人旅行者の受入環境の整備…………… 138
 - (2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等…………… 138
 - (3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大…………… 138

(4) ビジネスジェットの利用環境改善	139
(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化	139
(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速	139
(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進	139
(8) 手ぶら観光の推進等	139
(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等	139
(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	140
(11) クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組	140
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	141
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	141
(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充	141
(2) 管制処理容量の拡大	141
(3) 航空ネットワークの維持・強化	141
(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	142
(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等	142
(6) 空港経営改革の推進	142
(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進	142
(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等	143
(9) 海上交通サービスの高度化	143
(10) 新幹線ネットワークの着実な整備	143
(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化	144
(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進	144
(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等	144
(14) 根幹的な道路網の整備等	144
(15) 暫定2車線区間の4車線化等	144
(16) 既存の道路ネットワークの有効活用	144
(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策	144
(18) 円滑な道路交通等の実現	145
(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討	145
(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等	145
(21) バスタプロジェクトの推進	145
第2節 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化	146
(1) 交通分野における行政手続のオンライン化等	146
(2) 交通関連データのオープン化の推進	146
(3) 国土交通データプラットフォームの構築	146
(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり	146
(5) キャッシュレス決済手段の導入促進	146

(6) 「サイバーポート」の構築	146
(7) ETC2.0データの活用促進	147
(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	147
(9) 運転免許証の在り方の検討	147
(10) 道路システムのDXの推進	147
(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	147
(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築	147
(13) 航空管制システムの高度化	147
(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	148
(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装	148
(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大	148
(17) 「空飛ぶクルマ」の実現	148
(18) 自動運航船の実用化	148
(19) 鉄道施設の維持管理の効率化・省力化に向けた検討	149
(20) 海事産業の国際競争力強化	149
(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上	149
(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	149
(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	149
(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	150
(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力	150
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	151
(1) 物流分野のデジタル化等の推進	151
(2) 物流の労働力不足対策の加速等	151
(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	152
(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	152
(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築	152
(6) 農林水産物・食品の輸出拡大	152
(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等	152
(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等	152
(9) 気象データの利活用	153
(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備	153
(11) KS/RA制度における効率的な検査の在り方の検討	153
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	154
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	154
(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	154
(2) 地震発生時の安全な列車の停止	154

(3) 鉄道施設等における浸水対策、流失・傾斜対策等	154
(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用	154
(5) 無電柱化の推進	155
(6) 船舶の走錨事故の防止	155
(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止	155
(8) 海面上昇に適應するための港湾の技術上の基準等の検討	155
(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等	155
(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等	155
(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	156
(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化	156
(13) 「運輸防災マネジメント」の推進	156
(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	156
(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築	157
(16) 「道の駅」の防災機能の強化	157
(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靱化	157
(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	157
(19) 空港BCPの実効性の強化等	157
(20) 災害発生時の物流機能の維持	157
(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	157
(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	158
(23) 老朽化車両・船舶の更新	158
(24) 新幹線の大規模改修への対応	158
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	159
(1) 地域公共交通事業者が講じる衛生対策等の支援	159
(2) 公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信	159
(3) 空港等での検疫の適切な実施等	159
(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等	159
(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	159
(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	159
(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等	160
(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施	160
(9) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進	160
(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	160
(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上	160
(12) 交通分野でのテロ対策の推進	161
(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備	161
(14) 航空保安の強化	161
(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討	162
(16) 交通事業の働き方改革の推進等	162
(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等	162

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進	162
(19) 日本人船員の養成	162
(20) 船舶への新技術の導入促進等	163
第3節 運輸部門における脱炭素化等の加速	164
(1) 次世代自動車の普及等	164
(2) 自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等	164
(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等	164
(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等	165
(5) 航空分野における脱炭素化	165
(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	166
(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	166

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。

はじめに

我が国は、人口減少や少子高齢化の加速、巨大災害リスクの切迫、気候危機の深刻化に加え、新型コロナウイルス感染症の長期化やロシアによるウクライナ侵略など、多様かつ重大な課題に直面している。

我が国が直面するこれらの課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、2013年11月27日に交通政策基本法（平成25年法律第92号）が成立し、同年12月4日に公布・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13日に閣議決定された。さらに、2021年5月28日に同計画は改定され、計画期間は2025年度までとされた。

同法第14条において、政府は、毎年、交通の動向及び政府が講じた施策に関する報告並びに講じようとする施策についての文書（以下「交通政策白書」という。）を国会に提出しなければならないこととされている。この規定に基づき、交通政策白書は、2015年以降、閣議決定の上で国会報告されており、今回で9度目の交通政策白書である。

今回の交通政策白書の第Ⅰ部「交通の動向」においては、交通を取り巻く社会の動向、各分野の交通の輸送量・ネットワーク・交通事業等の動向について、データを整理・分析して示した。

また、第Ⅱ部「地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた展望」においては、交通政策の変遷や地域公共交通の現状に触れつつ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において令和5年2月に公表された「中間とりまとめ」で挙げられた課題や対応の方向性等を紹介するとともに、地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた国土交通省の取組を報告した。

そして、第Ⅲ部及び第Ⅳ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、2022年度に講じた施策及び2023年度に講じようとする施策を整理した。これらは、交通政策基本計画の進捗状況のフォローアップとしての意義を有するものであり、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をしっかりと支える交通体系を構築していくために、今後、交通政策基本法の示す交通政策の基本的な方向性を十分に踏まえた上で、引き続き、交通政策基本計画を着実に実施していくことが必要となる。そして、計画の実現に当たっては、交通政策基本法に示されているとおり、国、自治体、交通関連事業者、交通施設管理者、利用者、地域住民等の幅広い関係者が、十分な連携・協働の下に取り組んでいく必要がある。本白書がこれらの取組を円滑かつ的確に進捗させるための一助になることを強く期待するものである。

第I部 令和4(2022)年度交通の動向

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

(1) 人口の動向

我が国の総人口は、長期にわたり増加を続け、2008(平成20)年に過去最高(1億2,808万人)を記録した後、減少に転じ、2022年は1億2,495万人となった。「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(出生中位・死亡中位推計、以下同じ。)するものと見込まれている。

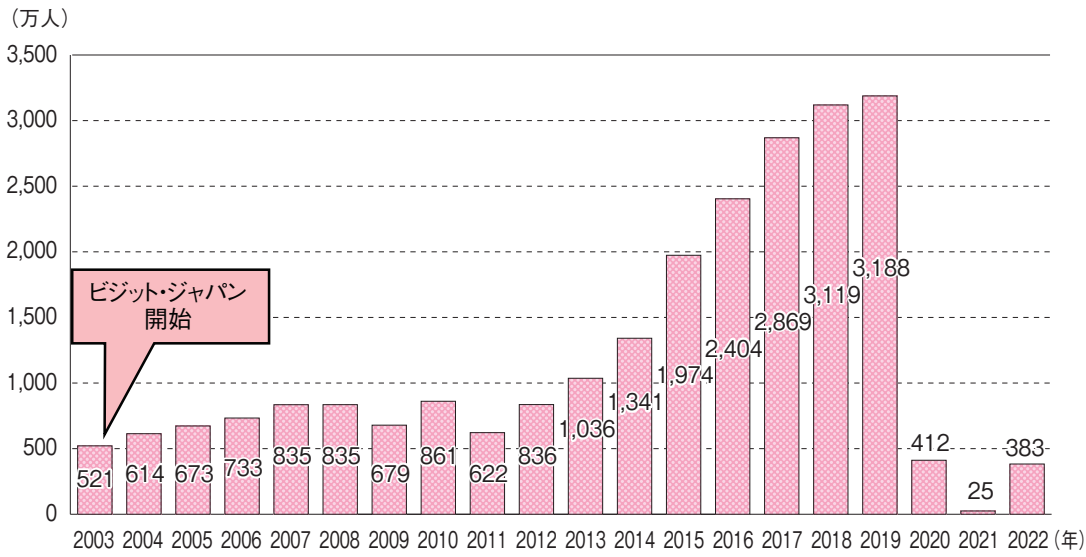
また、2070年における総人口に占める「0~14歳人口割合」「15~64歳人口割合」「65歳以上人口割合(高齢化率)」はそれぞれ、9.2%、52.1%、38.7%となり、65歳以上人口の割合のみが増加すると見込まれている。

(2) 訪日外国人旅行者の状況

2022年の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルス感染症の影響等があったものの、10月以降、水際措置が緩和されたこと等により、2021年よりも増加し、383.2万人となった。なお、2023年3月の訪日外国人旅行者数は約182万人にまで回復した。政府は、インバウンド消費年間5兆円を早期に達成するため、今後の訪日意欲の喚起を図るべく、インバウンドの本格的な回復に向けた集中的な取組を実施している。

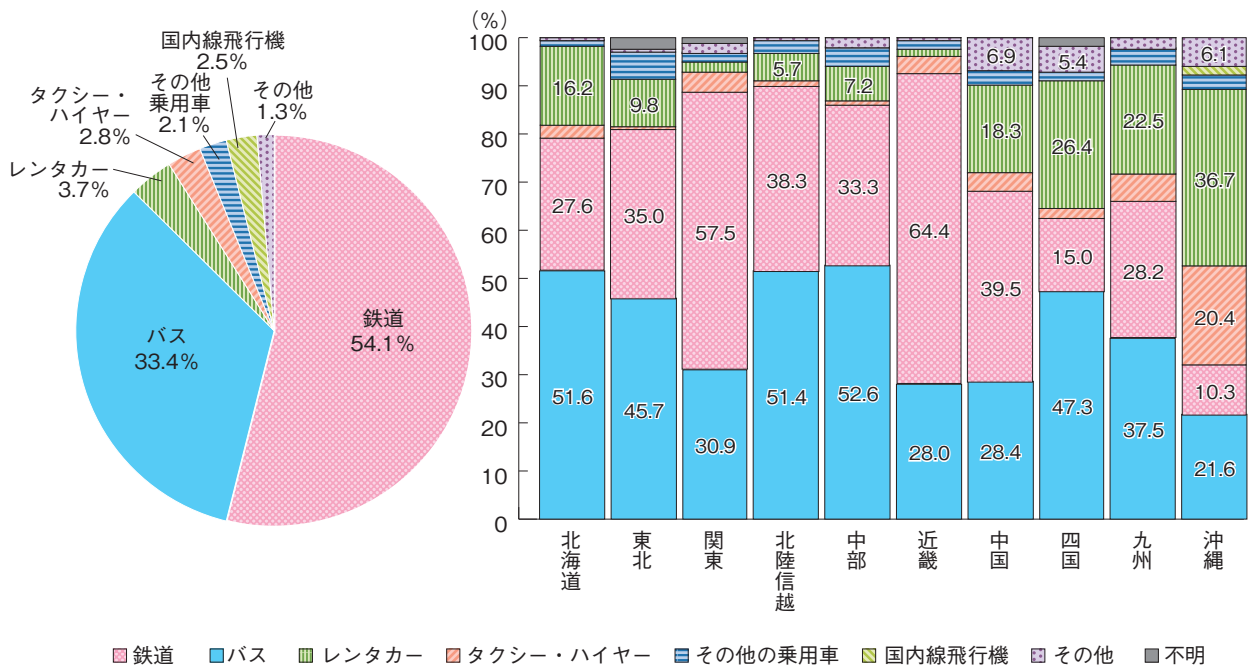
2019年における訪日外国人旅行者の移動量を利用交通機関ごとに見ると、全国では鉄道での移動が最も多く、次いでバスでの移動となっている。各地方ブロック内での移動量については、関東及び近畿・中国では鉄道移動が多く、沖縄ではレンタカー移動が特に多いが、それ以外の地域ではバス移動が多くなっている。

図表1-1-1-1 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2021年以前の値は確定値、2022年の値は暫定値。
資料：日本政府観光局 (JNTO)

図表1-1-1-2 利用交通機関の内訳及び地方ブロック内での利用交通機関の内訳



注1：(左図) 同一都道府県内の移動及び発着地が不明の都道府県を除く。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内移動を対象。
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)」(2019年)

(3) 家計の消費行動の変化

a. 1世帯当たりの消費支出の総額と交通に関する支出額

2022年の1世帯当たりの消費支出（総世帯）は293万円となっており、2000年からの22年間で13.1%減少^(※1)している。

こうした中、家計での交通に関する支出の変化について見ると、公共交通運賃^(※2)への支出は、22年間で38.4%減少して2022年は4.4万円となった。また、消費支出総額に占める公共交通運賃への支出の割合は、2019年まで2.0%前後でほぼ横ばいのまま推移していたが、2020年は減少に転じ、2022年は1.5%となった。一方、自動車等購入・維持費^(※3)は、22年間で8.9%増加して2022年は22.2万円となり、消費支出総額に占める割合は7.6%となった。

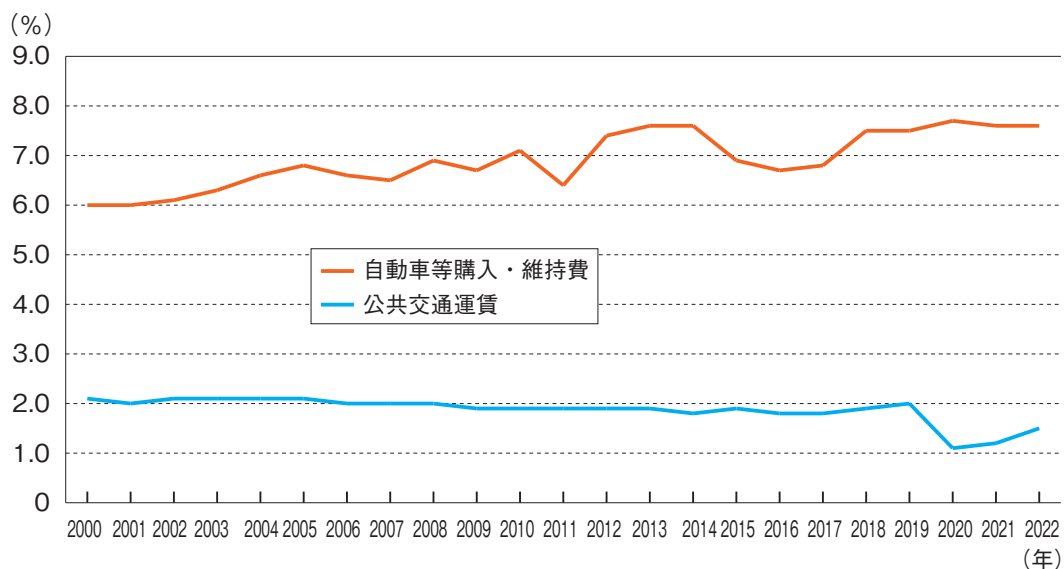
このように、2000年から2019年にかけてほぼ一定だった公共交通への支出の割合が2020年に急減した一方、自家用車への支出の割合はやや増加しており、それらを合計した交通への支出の割合は、2000年の8.1%から2022年の9.1%へと増加している。

(※1) 2018年に行った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年以前に比べて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年以後の記入金額は、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年以前と比べさら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

図表1-1-1-3 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」より国土交通省総合政策局作成

b. 都市部と地方部における交通に関する支出額の特徴

公共交通運賃への支出額は、都市部で多くなる傾向がある。一方で、2022年においては2002年と比較して全てのブロックで年間20%以上減少^(※)しており、家計の消費支出総額の減り方(2002年からの20年間で、全国平均で9.5%減少)より大きく減少している。これに対して、自動車等購入・維持費への支出額は、四国を除く全てのブロックで増加している。

(※) 2018年の家計簿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。先述の家計簿の改正は、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年以前に比べて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。そのため、2018年以後の記入金額は、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年以前と比べさらに増加する傾向がある。

図表1-1-1-4 1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費への支出額の変化(総世帯、地方別)

(単位：円)

		公共交通運賃		自動車等購入・維持費	
		2002年	2022年	2002年	2022年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161 → -31.2%	61,299	194,391 → 3.1%	200,324
	東海	54,462 → -20.7%	43,199	257,153 → 6.7%	274,450
	近畿	75,338 → -38.8%	46,137	171,815 → 14.4%	196,518
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871 → -25.9%	36,976	178,221 → 21.8%	217,126
	東北	40,667 → -48.9%	20,800	180,523 → 40.3%	253,230
	北陸	41,152 → -38.2%	25,433	215,972 → 37.5%	296,970
	中国	55,654 → -57.2%	23,823	215,746 → 20.1%	259,188
	四国	37,227 → -64.2%	13,313	202,445 → -0.6%	201,271
	九州	46,161 → -46.9%	24,524	196,651 → 13.5%	223,213
	沖縄	45,559 → -52.4%	21,696	128,663 → 30.7%	168,164

資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成

(4) 自家用車の保有状況

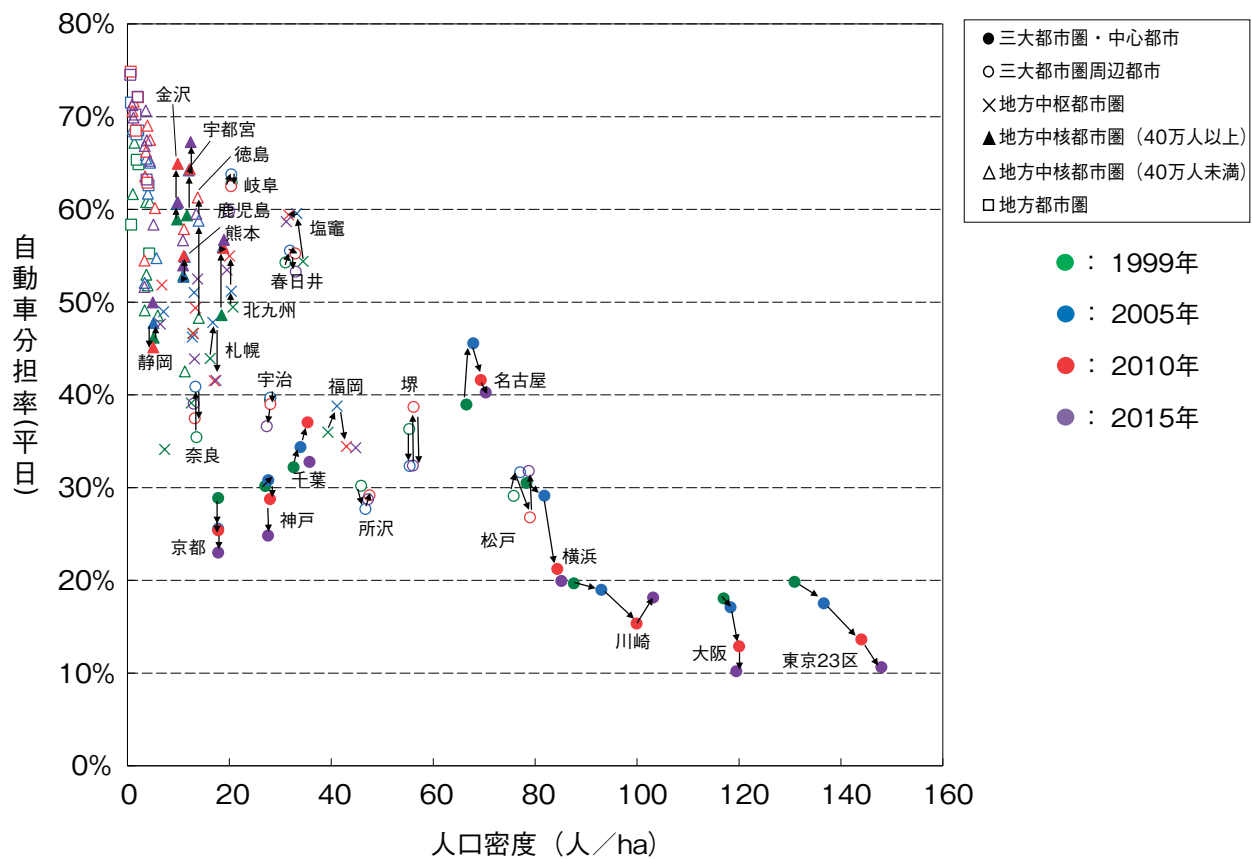
a. 運転免許保有者数及び乗用車保有台数の推移

運転免許保有者数は、人口が大きく増加した時期にあわせて大きく増加した。人口の増加が緩やかになり、やがて減少に転じた後も、緩やかながらも増加を続けていたが、2022年は前年と比較して減少している。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約2,000万から3,000万ほど多い値で推移してきた。2022年は、運転免許保有者数は約8,184万人、乗用車保有台数は約6,166万台である。

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、都市部を中心に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1-1-1-5 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な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の動きが本格化しており、国はそうした動きに関する財政面・技術面での支援の充実を進めている。

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、移動・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。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、スマートシティの推進を進めている。

図表1-1-6 立地適正化計画の策定状況

○644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4年12月31日時点)
 ○このうち、470都市が計画を作成・公表。

※令和4年12月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市(オレンジマーカー)、防災指針を作成・公表の都市(青マーカー: 110都市)
 都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村(赤字: 467都市)、都市機能誘導区域のみ設定した市町村(青字: 3都市)

北海道	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	新潟県	富山県	石川県	福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	徳島県	香川県	岡山県	広島県	山口県	福岡県	佐賀県	長門県	大分県	熊本県	鹿児島県	沖縄県										
札幌市	青森市	盛岡市	仙台市	秋田市	山形市	福島市	水戸市	宇都宮市	前橋市	さいたま市	千葉市	東京都	横浜市長官庁市	新潟市	富山県	石川県	福井県	岐阜県	静岡市	愛知県	三重県	滋賀県	京都市	大阪市	神戸市長官庁市	新潟市	富山県	石川県	福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	京都市	大阪市	神戸市長官庁市	新潟市	富山県	石川県	福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	京都市	大阪市	神戸市長官庁市

資料: 国土交通省都市局作成

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。

b. 観光立国の実現に向けた施策

2016年3月、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」をとりまとめた。

同ビジョンに基づき、すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を目指し、交通分野では、新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、公共交通利用環境の革新等が推進されている。

また、2022年10月の観光立国推進閣僚会議において決定された「インバウンドの本格的な回復に向けた政策パッケージ」を踏まえ、訪日需要の回復に向けた復便等を促進するため、日本政府観光局（JNTO）を通じて航空会社・旅行会社との共同広告を実施するほか、交通事業者等が行うキャッシュレス決済対応等の交通利用環境の整備、国際線の受入再開に向けた利便性向上・受入環境高度化等への支援、地方空港における国際線再開・増便等の取組が進められている。

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」に基づき、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体となった取組が強力に推進されている。

交通分野も、経済発展の基盤となるライフラインの強靱化の観点から、災害に屈しない国土づくりを進める上で重要な分野であり、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等に基づき、関係する取組が進められている。

第2章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

第1節 輸送量とその背景

(1) 国内旅客輸送

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、1991（平成3）年度をピークに2004年度まで減少した後、緩やかな増加に転じた。その後、リーマンショックが発生した2008年度を境に減少に転じ、2012年度から再度緩やかな増加に転じたが、2019年度より、新型コロナウイルス感染症の影響により再び減少に転じた。

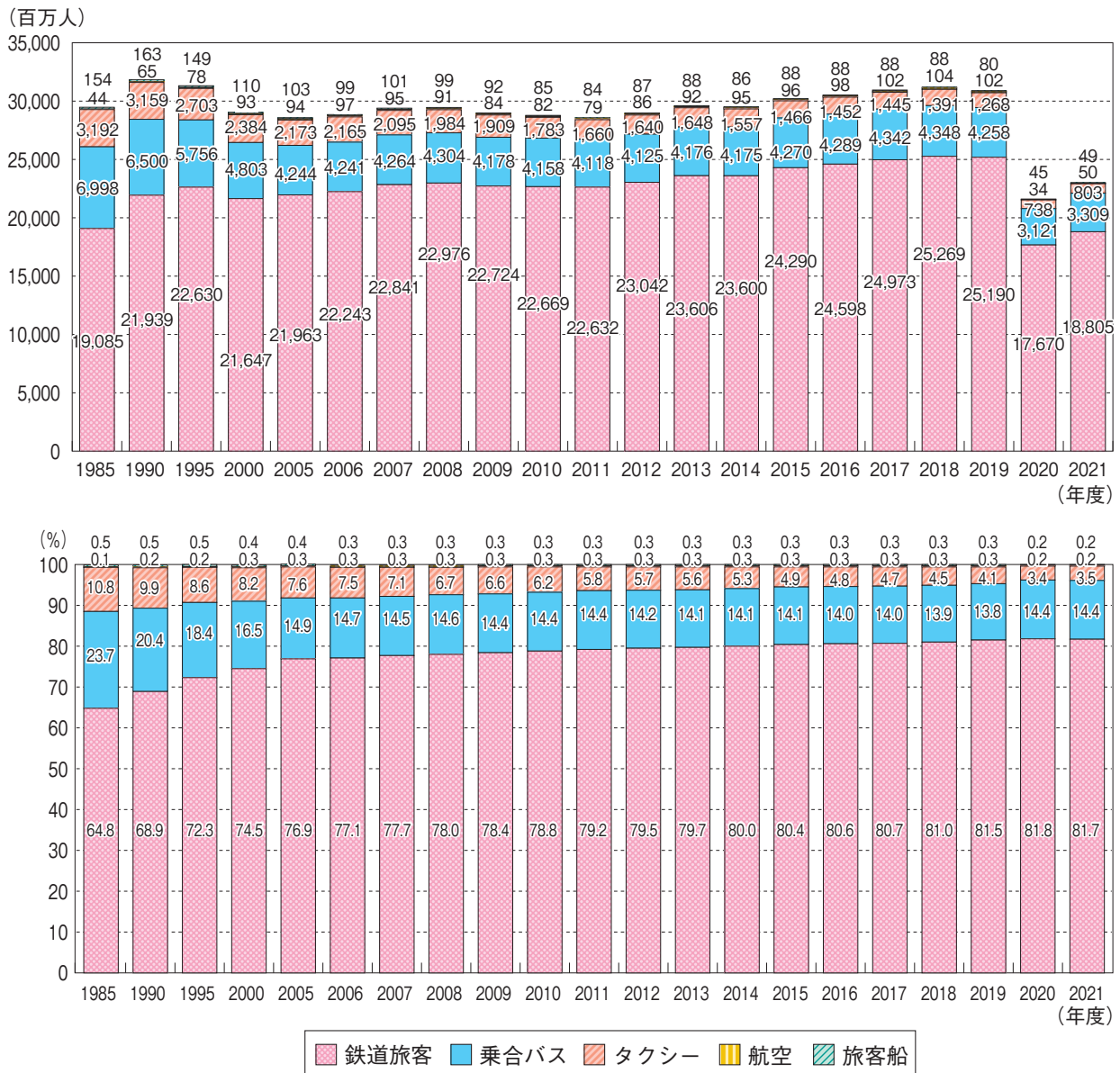
2021年度の各公共交通モードの分担率は、鉄道が81.7%、乗合バスが14.4%、タクシーが3.5%、航空は0.2%、旅客船は0.2%である。

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

乗合バスは、路線の変更、停留所の設置、変更等が比較的柔軟に対応可能であるが、道路の渋滞の影響で定時性を確保しにくい場合がある。また、モータリゼーションが進む中で分担率を下げきており、近年は横ばいとなっている。

タクシーは、個々の旅客のニーズに対応したドア・ツー・ドアの輸送を行っているが、1台あ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（人ベース）（上図）及び分担率（下図）の推移



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

2011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、2018年度までは、鉄道や乗合バス、航空は増加傾向、旅客船は横ばい傾向にあったが、2019年度より、いずれの交通モードも減少に転じ、2020年度は減少幅が大幅に拡大している。タクシーは長期にわたり減少が続いており、更に2019年度より減少幅が拡大している。2021年度は2020年度に比べるとやや輸送量は増加している。

鉄道が緩やかな増加傾向にあった背景には、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加や、新幹線の路線延長に伴う利用者の増加のほか、近年の訪日外国人旅行者の利用増加もあると考えられる。

乗合バスが緩やかな増加傾向にあった背景には、鉄道と同様に、都市部を中心とした人口や就業者の増加に伴う定期利用者の増加、訪日外国人旅行者による利用の増加があると考えられる。

航空はここ数年増加傾向であったが、2019年度に8年ぶりの減少に転じた。

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

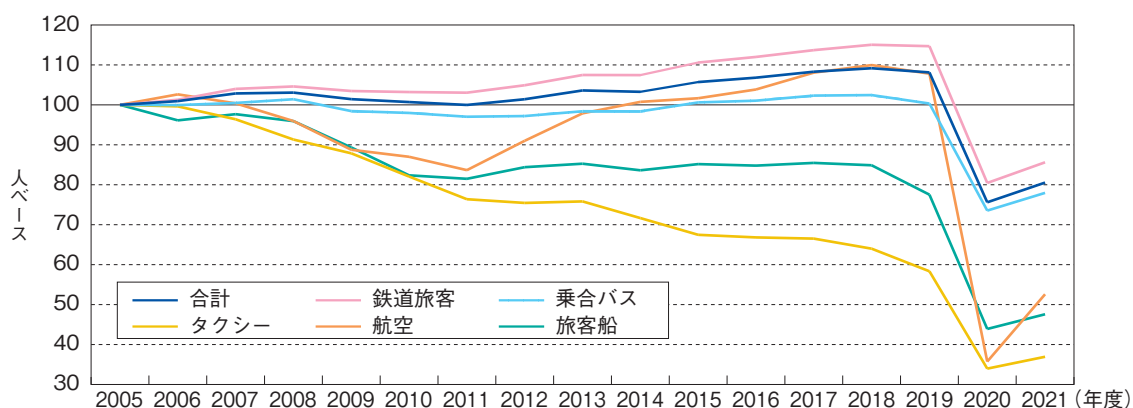
タクシーが長期にわたり減少が続いている背景には、法人利用の減少等の影響があると考えられる。近年では、運転手不足によるタクシー車両の実働率の低下、夜に飲食店から利用する客の減少の影響もあると考えられる。

2019年度、2020年度の大幅な減少は、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等の影響を受けたことがあると考えられる。

我が国の国内旅客輸送量について輸送距離を加味した人キロベースで見ると、2021年度の各交通機関の分担率は、鉄道が79.8%、航空が12.8%、バス・タクシーが6.9%、旅客船が0.5%である。

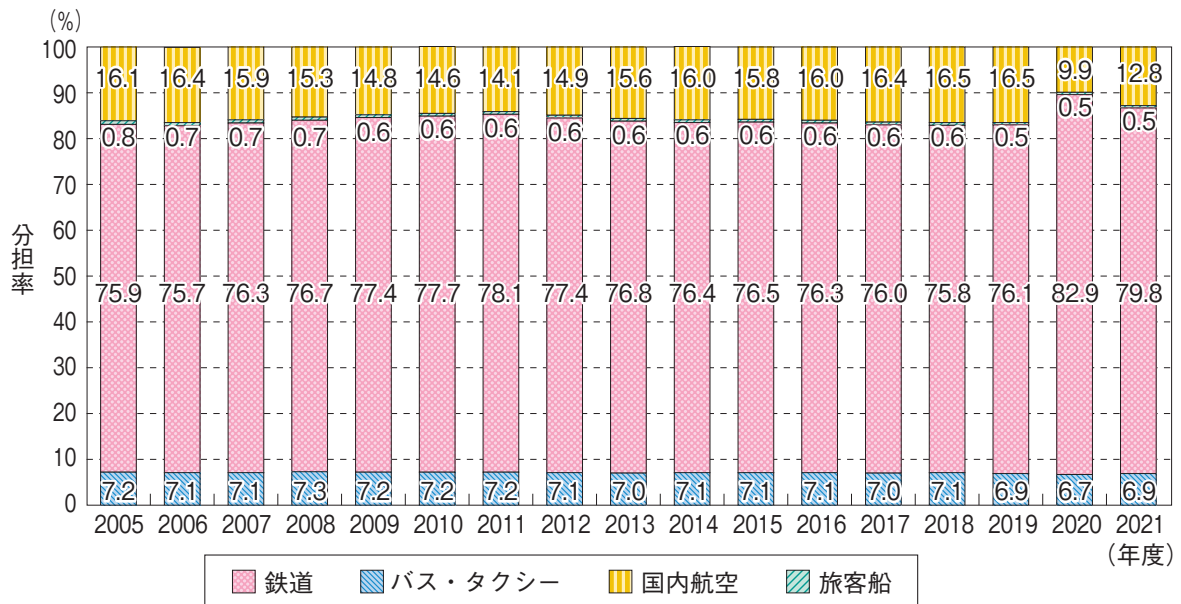
人キロベースの分担率は、人ベースの分担率と比較すると、航空が高く、鉄道やバス・タクシーが低くなっているが、航空は長距離の移動によく使われることや、鉄道やバス・タクシーは都市内輸送も含めて短距離の輸送も多く担っていることが背景にあると考えられる。

図表1-2-1-2 国内旅客輸送量（人ベース）の推移（2005年度を100とした場合の動き）



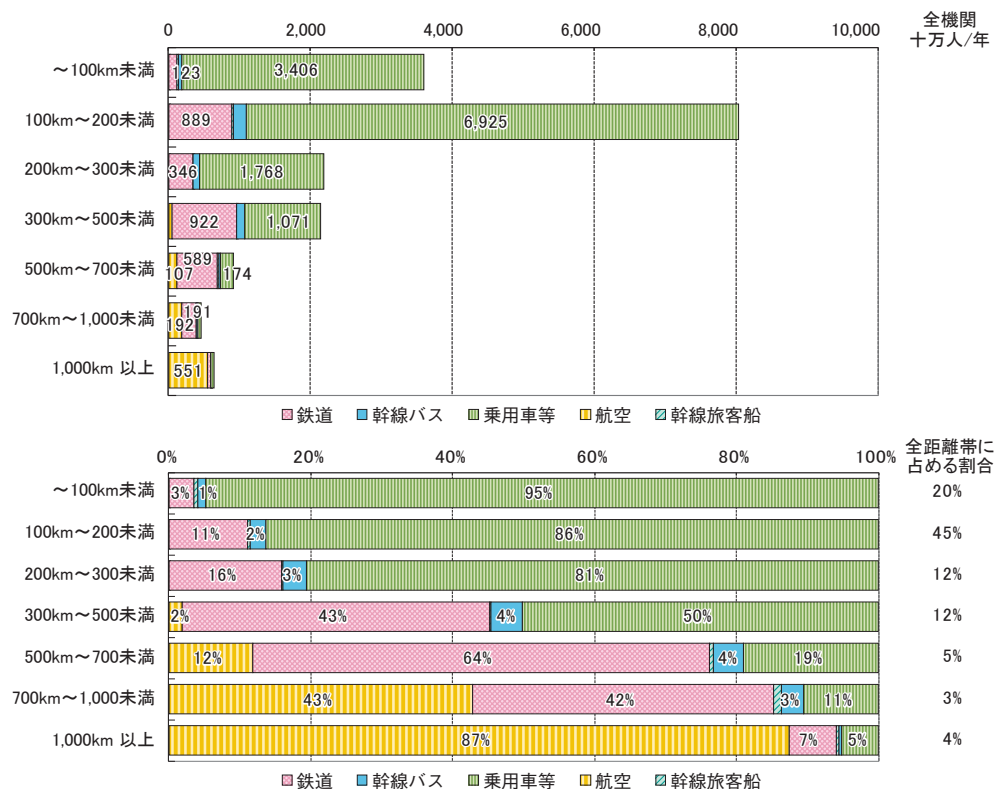
資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-1-3 国内旅客輸送量（人キロベース）の分担率の推移



資料：「鉄道輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「航空輸送統計年報」旅客船は海事局内航課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）



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

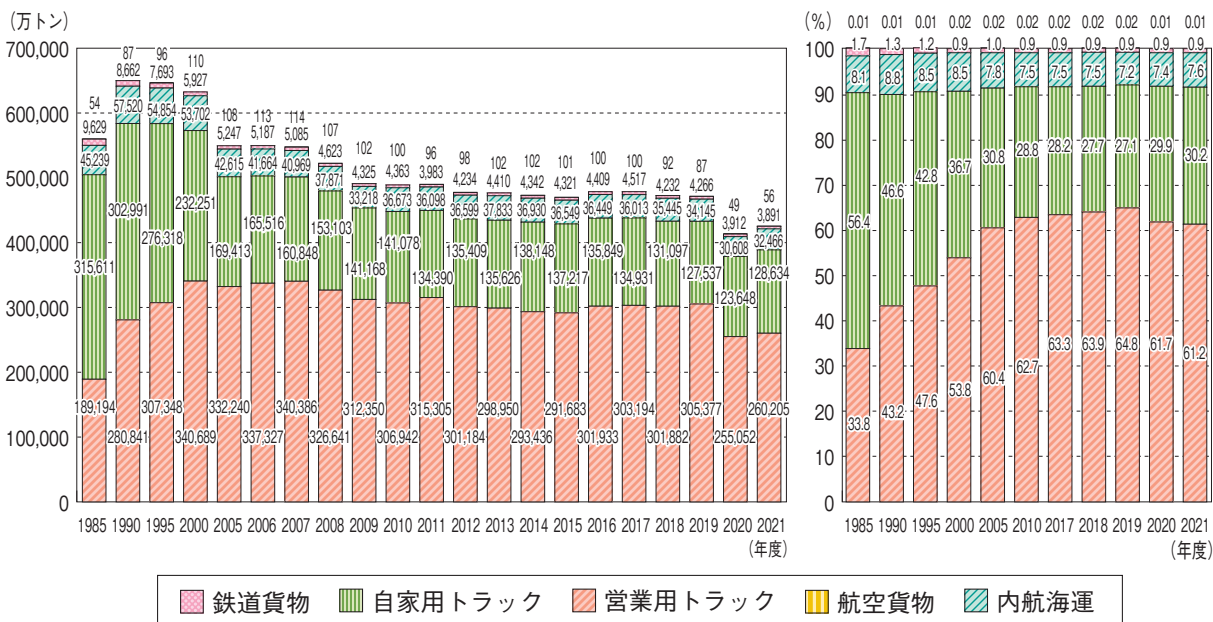
我が国の国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。

2021年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが91.4%を占め、内航海運が7.6%、鉄道が0.9%、航空は0.01%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や、原油・石灰石・石炭等の産業原材料の輸送の大半を担っている。

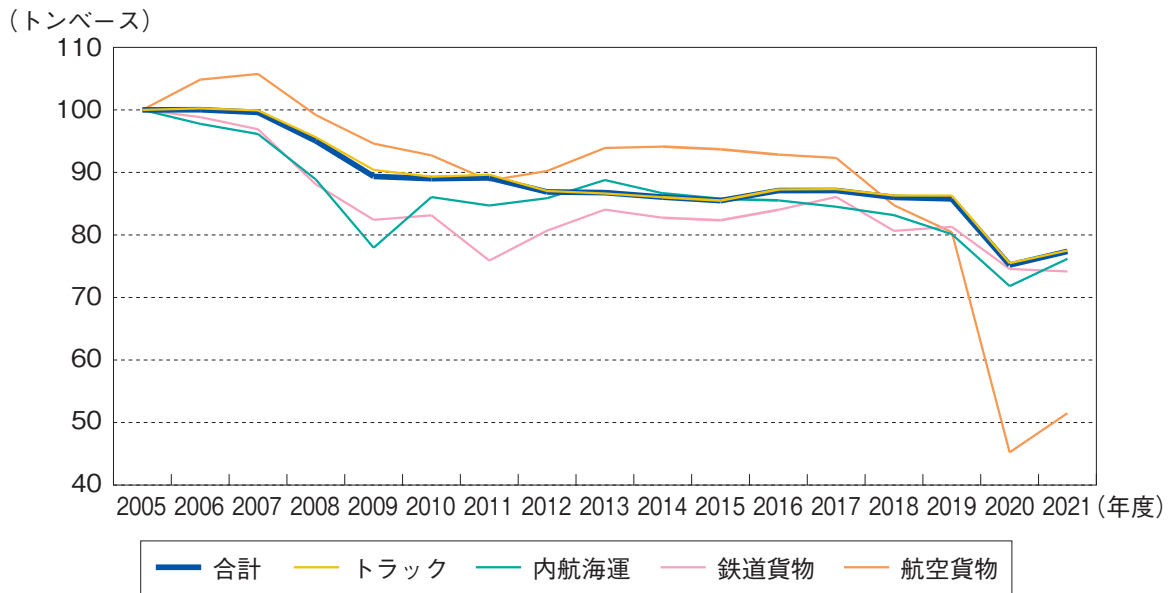
図表1-2-1-5 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」「自動車輸送統計」「内航船舶輸送統計」「航空輸送統計」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概ね安定的に推移していたが、鉄道貨物と航空貨物は2018年度、大規模自然災害の影響等により減少した。なお、2019年度以降の航空貨物の急減は、新型コロナウイルス感染症の影響による旅客便に積載する貨物の輸送量の減少も大きく影響している。

図表1-2-1-6 国内貨物輸送量の推移（2005年度を100とした場合の動き）

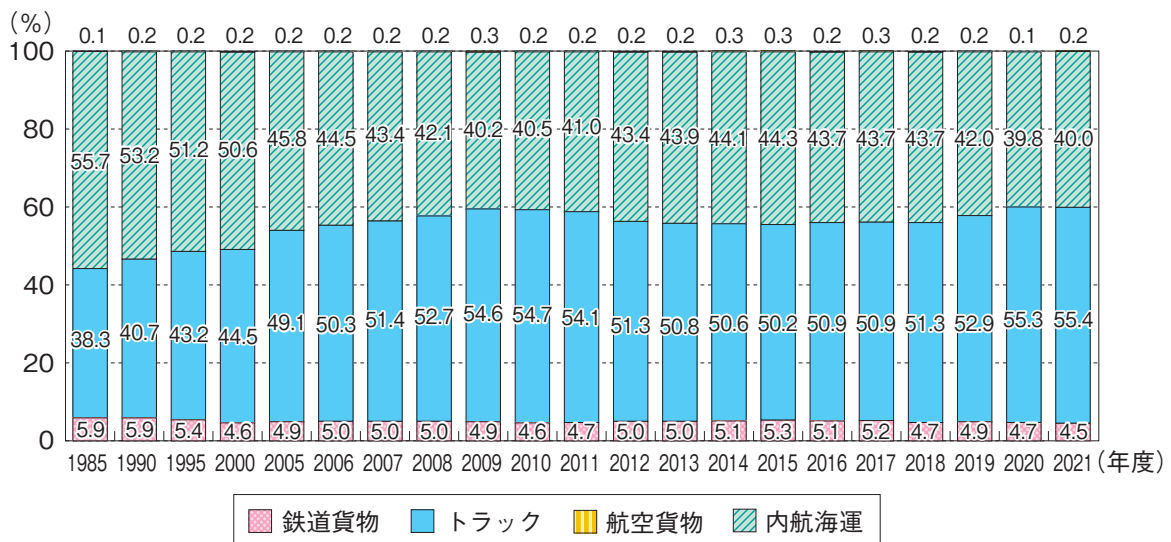


資料：「鉄道輸送統計」「自動車輸送統計」「内航船舶輸送統計」「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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、2021年度の各交通機関の分担率は、自動車（トラック）が55.4%、内航海運が40%、鉄道が4.5%、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 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移（トンキロベース）



※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

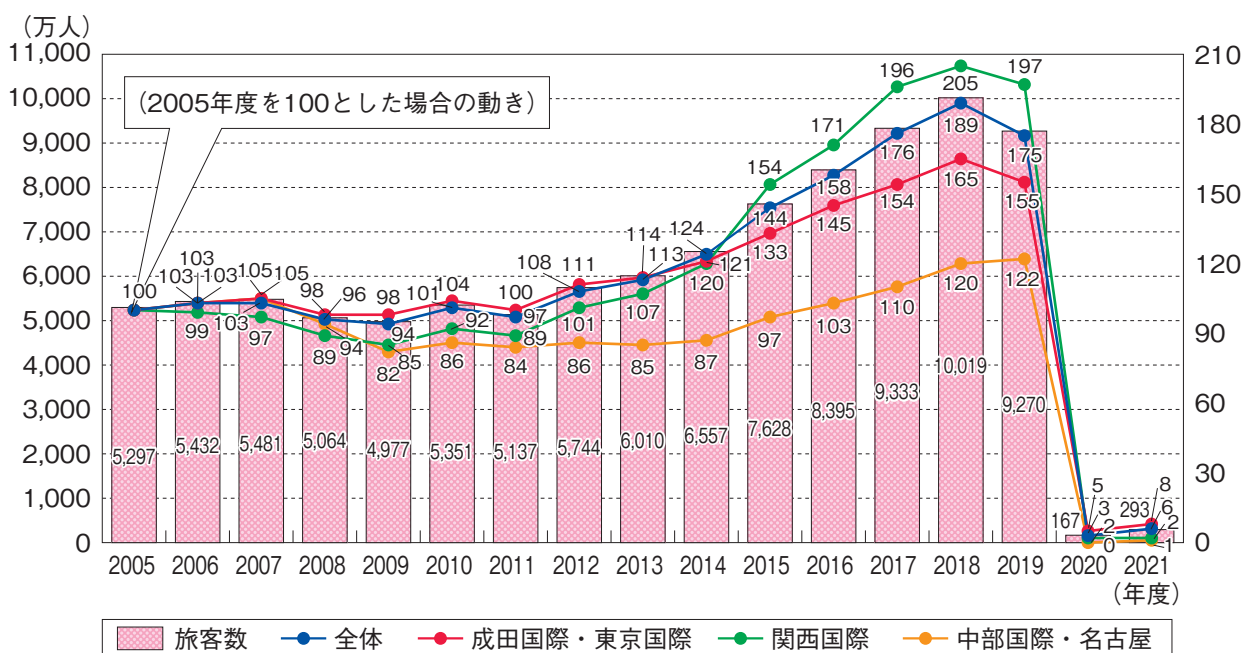
資料：「鉄道輸送統計」「自動車輸送統計」「内航船舶輸送統計」「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

(3) 国際旅客輸送

我が国を発着する国際旅客輸送の手段は航空と海運に限られるが、2021年の外航定期航路や外航クルーズ船などの海運の国際旅客輸送は、新型コロナウイルス感染症の影響による運航休止のため実績がなかった。

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

図表1-2-1-8 我が国を発着する国際航空旅客輸送量の推移



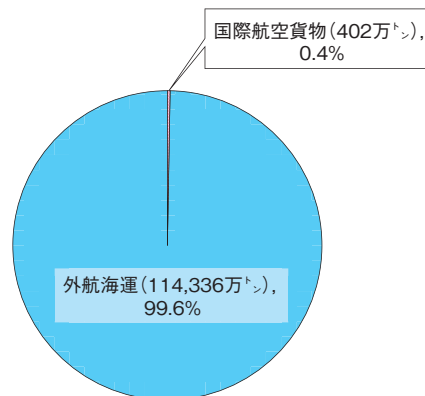
資料：「空港管理状況調書」から国土交通省総合政策局作成

(4) 国際貨物輸送

我が国を発着する国際貨物輸送は、航空と海運に限られるという点では国際旅客輸送と同様であるが、海運が99.6%を占め、航空はわずか0.4%であり、国際旅客輸送と逆転している。

主な要因としては、船舶と航空機の輸送力と輸送特性が挙げられる。船舶は、原油、ガス、鉄鉱石、石炭、穀物、その他雑貨など貿易で取引されるあらゆる貨物をばら積み船やコンテナ船など、様々な種類の船舶を使って効率的に大量輸送できるのに対し、航空機は、少量の高価な貨物を速やかに輸送するのに適しているという特性を有している。

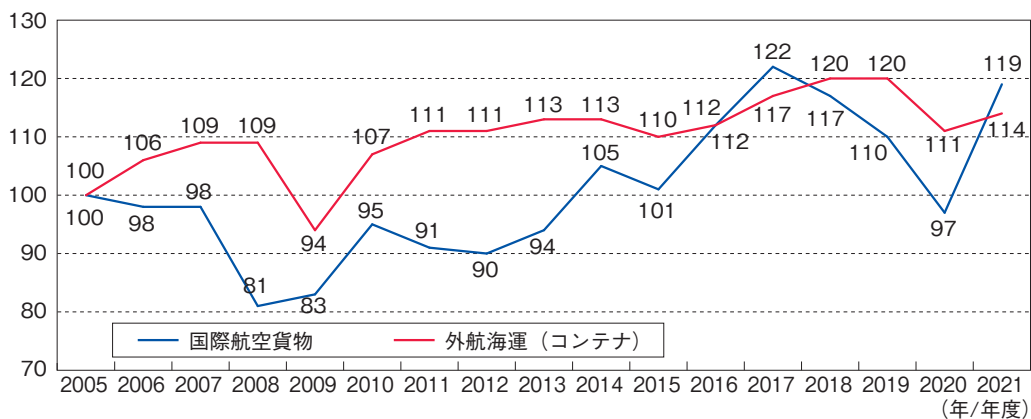
図表1-2-1-9 国際貨物輸送量の分担率 (2021年)



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を交通モード別に見ると、外航海運(コンテナ)は、リーマンショックが発生した2008年前後の落ち込みから回復した後、安定的に推移している。一方、国際航空貨物は2018年度から2020年度にかけて、大規模自然災害や米中貿易摩擦に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による旅客機の運休等の影響により対前年比減少が続いた。

図表1-2-1-10 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

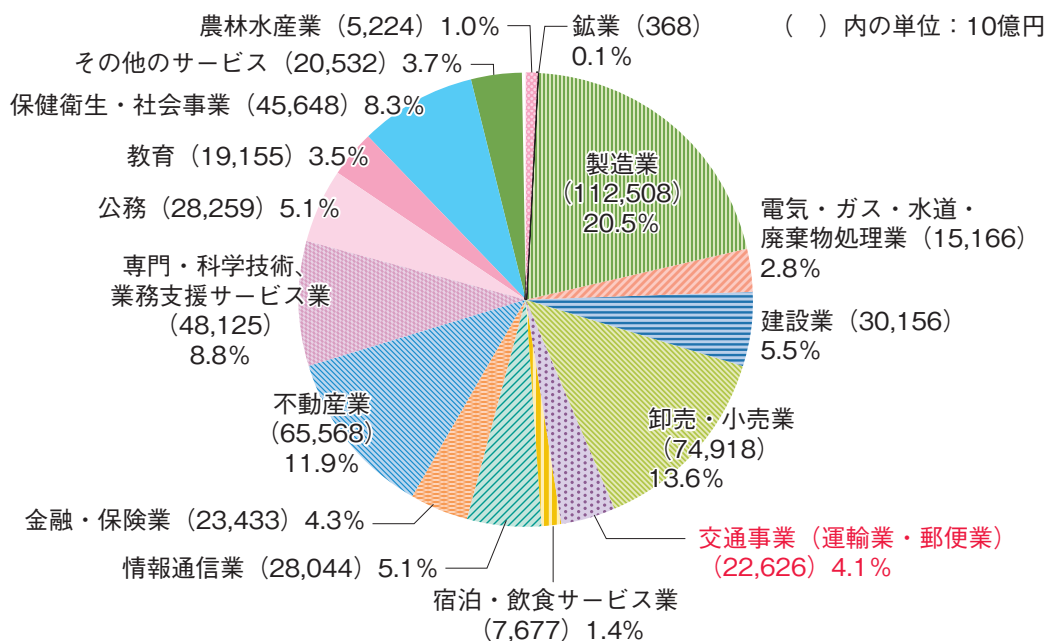
第2節 交通事業等の動向

(1) 交通事業の事業規模

a. 交通事業の国内総生産

2021(令和3)年の運輸業・郵便業(以下「交通事業」という。)の国内総生産は22.6兆円であり、我が国の国内総生産全体の4.1%を占めている。2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは2000年を上回る伸びを見せたものの、2009年に2000年を下回った。2012年には2000年を上回る伸びを見せたものの、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく下回っている。

図表1-2-2-1 経済活動別国内総生産の構成比(2021年)

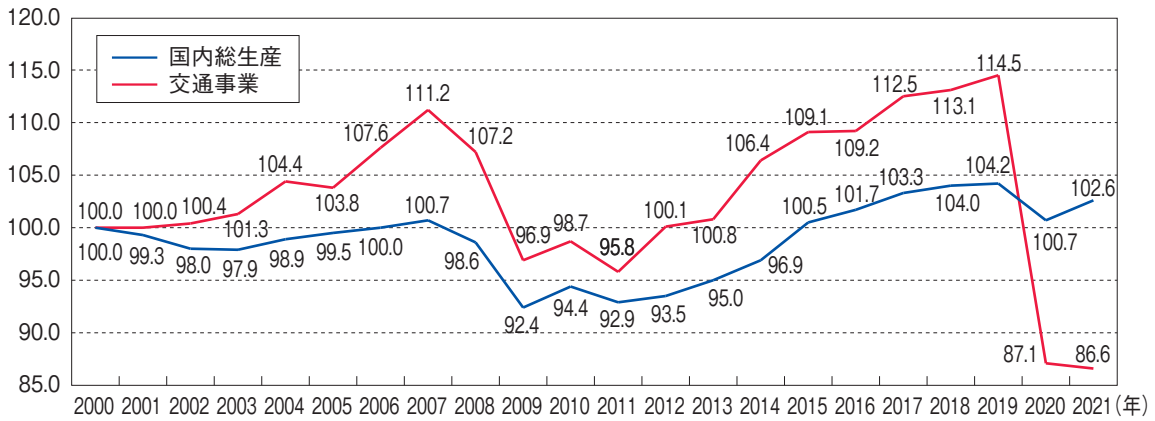


注：上記は、国内総生産(支出側)に対する構成比。

交通事業(運輸業・郵便業)・・・鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など(以下の図表も同様)

資料：内閣府「2021年度(令和3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：交通事業は運輸業・郵便業

資料：内閣府「2021年度（令和3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. 交通事業の事業者数、営業収入、雇用者数

交通事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、鉄軌道、外航海運の各事業が100億円以上と多く、これら以外の事業では数千万円から数億円となっている。特に、バスやタクシー、トラックといった自動車運送事業については、95%以上が中小事業者であることから、1事業者当たりの平均営業収入が相対的に少ないものと考えられる。

雇用者数について見ると、常用雇用者数が30人以上の企業等の割合は、産業全体では5%程度にとどまるのに対し、交通事業は20%程度と高く、中でも鉄道事業と航空事業は半数程度と高い。

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	(2022年度) 207	(2020年度) 41,219	199.1
貨物鉄軌道事業	(2022年度) 10	(2020年度) 1,404	140.4
乗合バス事業	(2021年度) 2,377	(2021年度) 7,433	3.1
貸切バス事業	(2021年度) 3,589	(2021年度) 2,520	0.7
タクシー事業	(2021年度) 45,413	(2021年度) 9,855	0.2
トラック事業	(2021年度) 63,251	(2020年度) 183,473	2.9
自動車整備事業	(2022年度) 72,370	(2022年度) 57,388	0.8
旅客船事業	(2022年度) 945	(2021年度) 2,137	2.3
内航海運事業	(2022年度) 3,309	(2020年度) 7,554	2.3
外航海運事業	(2021年度) 190	(2021年度) 24,357	128.2
港湾運送事業	(2021年度) 858	(2020年度) 9,911	11.6
航空事業	(2021年度) 17	(2021年度) 20,916	863.1

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：鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

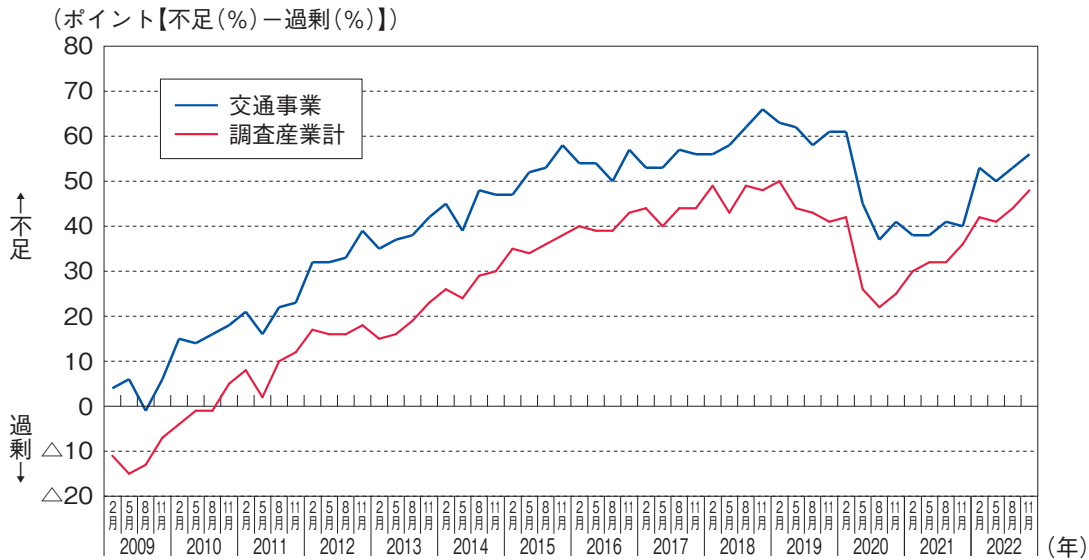
(2) 交通事業の就業者数

2022年の交通事業の就業者数は351万人で、全産業の就業者数の5.2%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。

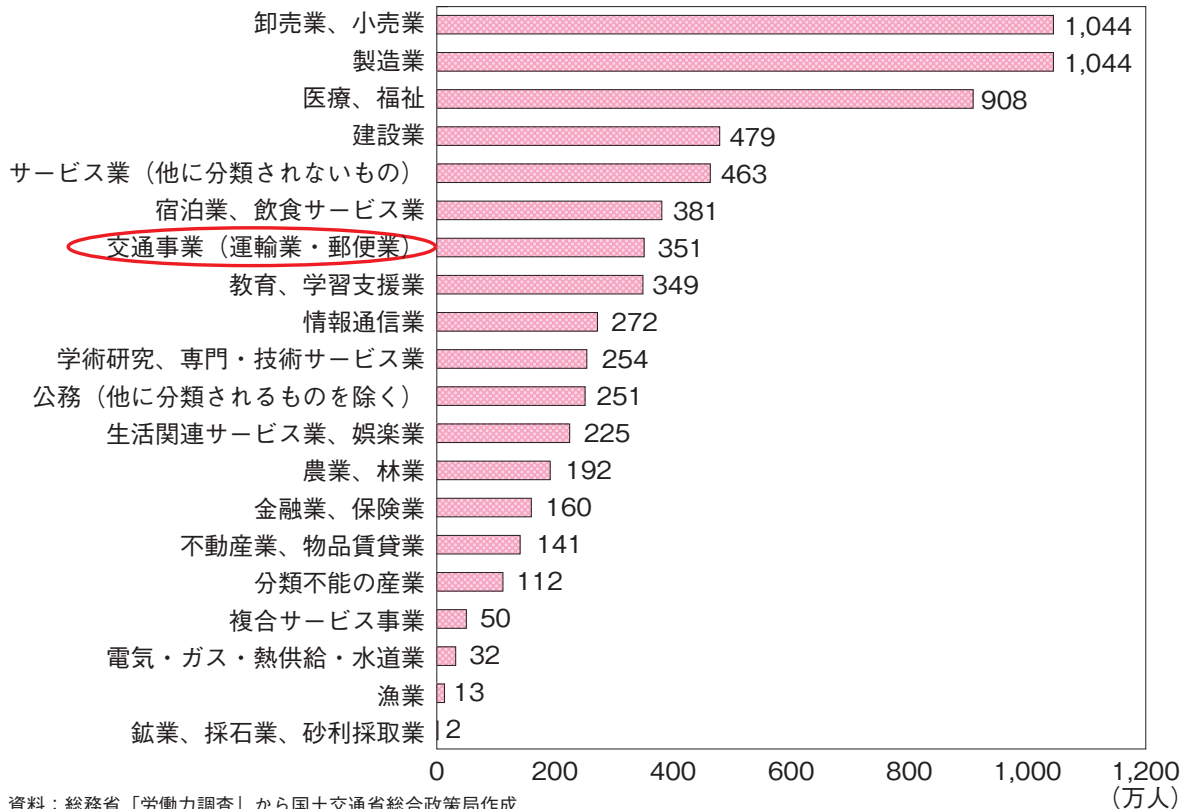
交通事業の事業区分別の就業者数は、事業者数が多く、営業収入が最も大きいトラック事業が圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めており、次いでタクシー事業、鉄道事業となっている。

図表1-2-2-4 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



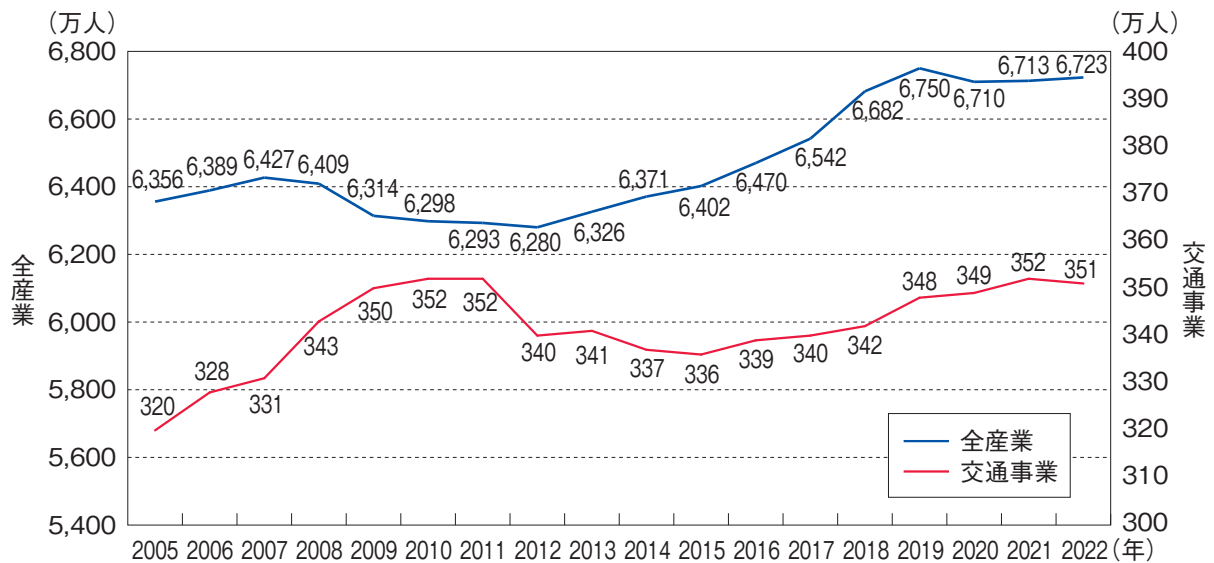
注：交通事業は運輸業・郵便業
資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-5 産業別の就業者数 (2022年)



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-2-2-6 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：交通事業は運輸業・郵便業

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

(3) ユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

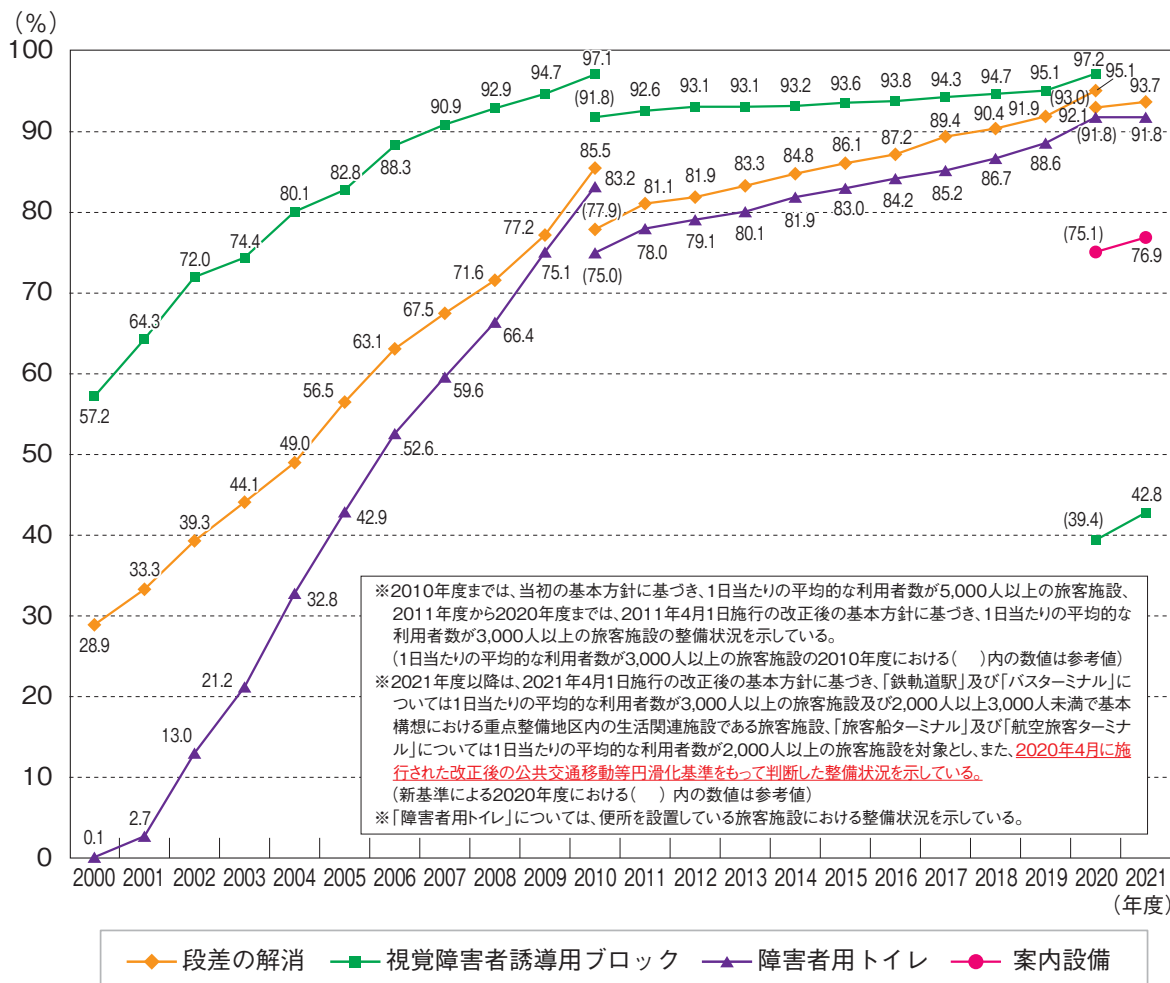
a. 旅客施設におけるバリアフリー化

鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルといった旅客施設（鉄軌道駅及びバスターミナルについては、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）に基づく基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについては、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の旅客施設）については、エレベーター、スロープ等による段差解消、線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設した視覚障害者誘導用ブロックの整備、案内設備の整備、障害者用トイレの整備等が求められている。

2021年度末における段差解消率は93.7%、視覚障害者誘導用ブロックの整備率は42.8%、案内設備の整備率は76.9%、障害者用トイレの整備率は91.8%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、2021年度から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、更なるバリアフリー化の推進に取り組んでいるところである。

図表1-2-2-7 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又は実績等報告書から国土交通省総合政策局作成

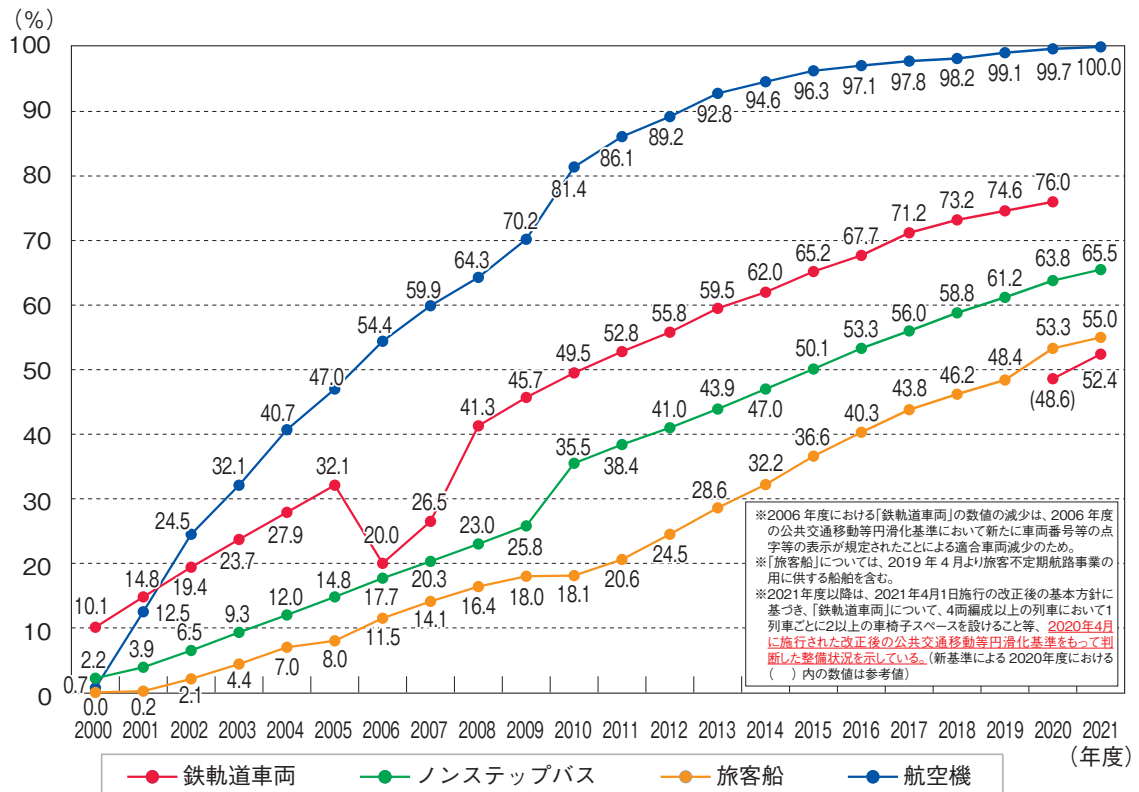
b. 車両（鉄軌道車両、乗合バス）のバリアフリー化

鉄軌道車両については、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えることや、一列車に二以上の車椅子スペースを設置すること、トイレを高齢者や障害者等の円滑な利用に適した構造とすること、連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること、乗車している号車等を文字及び点字で表示すること等が求められている。これらの基準に適合した鉄軌道車両数は、2021年度末で27,545両、適合率は52.4%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概ね30cm以下の車両（ノンステップバス）の数は2021年度末で29,779両、適合率は65.5%であった。

なお、車両等におけるバリアフリー化については、2021年度から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、更なるバリアフリー化の推進に取り組んでいるところである。

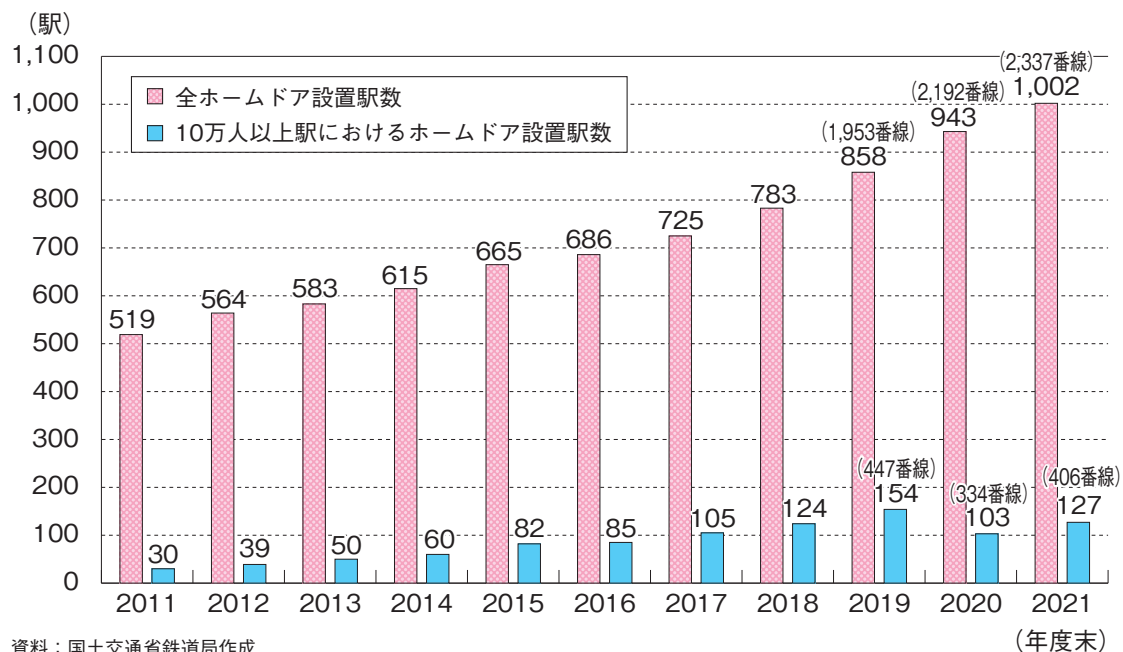
図表1-2-2-8 車両等のバリアフリー化の進捗状況



c. 駅ホームの転落防止対策

ホームドアの設置番線数は、2021年度末時点、全国で2,337番線（1,002駅）と整備が進んできており、1日の平均的な利用者数10万人以上の駅では911番線（173駅）中406番線（127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



また、ホームドアの整備に当たっては、同一ホームを使用する車両ごとにドア位置が異なる場合、従来型のホームドアが設置できないといった技術面の課題や、ホームの改良工事に高額な費用がかかるといったコスト面の課題があり、こうした課題を解決するため、新型ホームドアの技術開発が進められている。

(4) 交通事業等の環境への影響

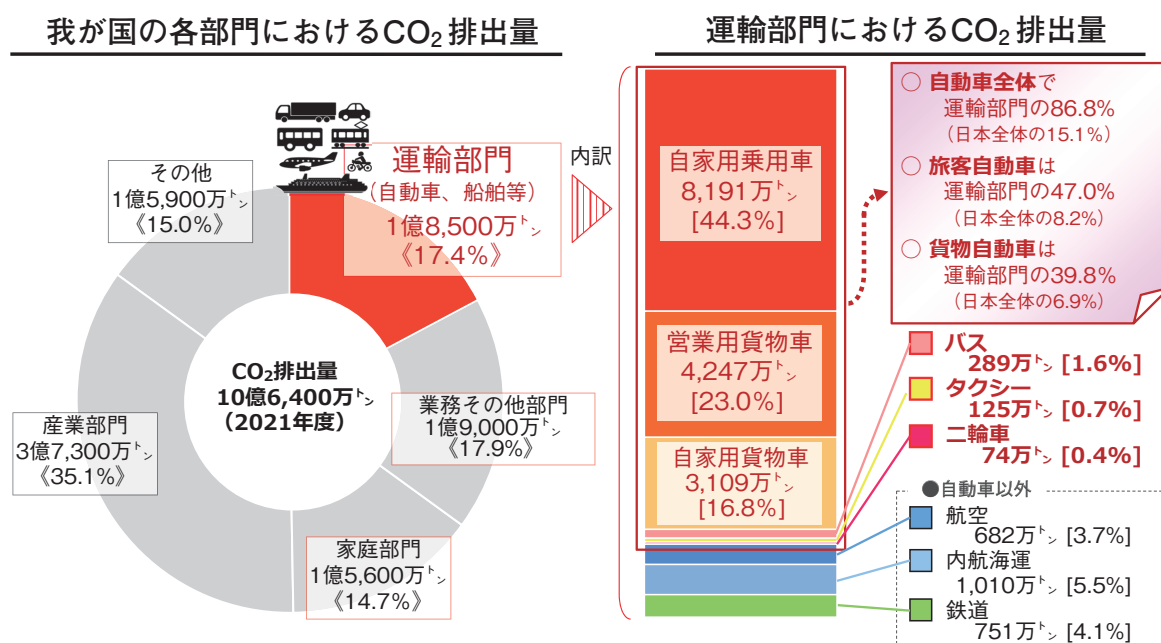
a. 運輸部門の二酸化炭素排出量

2021年度の我が国の二酸化炭素排出量は10億6,400万トンであるが、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1億8,500万トンで、二酸化炭素排出量全体の17.4%を占めている。

その内訳を見ると、自動車全体が86.8%（我が国の二酸化炭素排出量全体の15.1%）を占め、そのうち、旅客自動車が47.0%（同8.2%）、貨物自動車（トラック）が39.8%（同6.9%）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。2021年度の排出量は、自動車の燃費改善や新型コロナウイルス感染症の影響による輸送量の減少等により、2013年度比で減少している。なお、2020年度と比べると、新型コロナウイルス感染症の影響で落ちこんでいた経済の回復等による輸送量が増加したこと等により、排出量が増加した。

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：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。

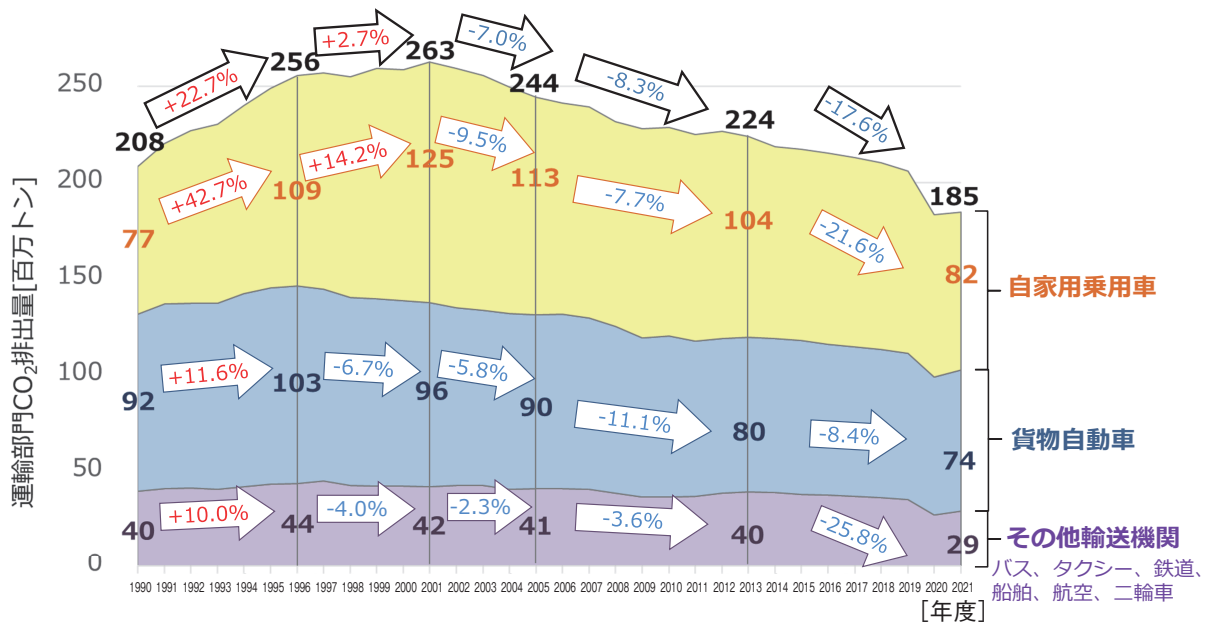
注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

注4：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂排出量」には、非エネルギー起源CO₂の排出量が含まれる。）。

資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2021年度）確報値」から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

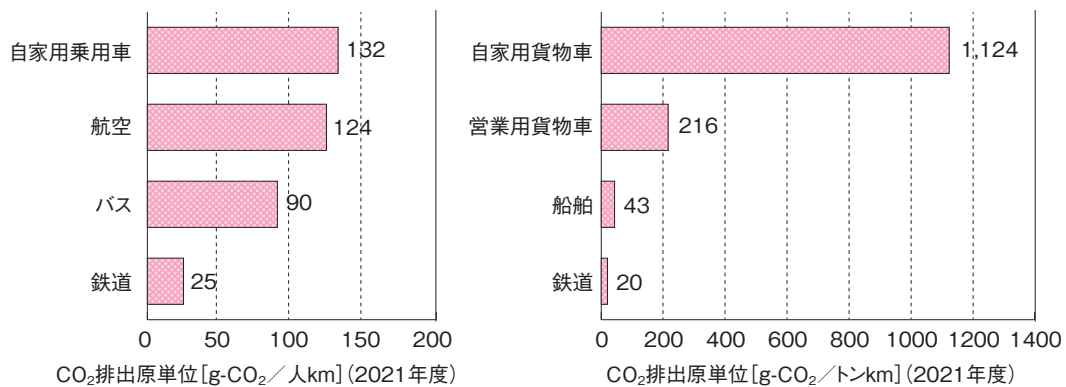


注：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である。
資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2021年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

b. 各交通機関の単位当たり二酸化炭素排出量

各交通機関の単位輸送量当たりのエネルギー起源二酸化炭素排出量を見ると、旅客輸送については、自家用乗用車が最も大きく、次いで航空、バス、鉄道となっている。また、貨物輸送についても、貨物車（トラック）が最も大きく、船舶や鉄道は非常に小さい。このため、通勤時に利用する交通機関を自家用乗用車から鉄道等に変更したり、トラックで輸送していた貨物を船舶や鉄道に変更したりすると、二酸化炭素排出量は減少する。なお、新型コロナウイルス感染症の影響による各輸送機関の利用者数の減少により、例年に比べて2021年度の旅客輸送機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量は一部データが高く算出されていることに留意されたい。

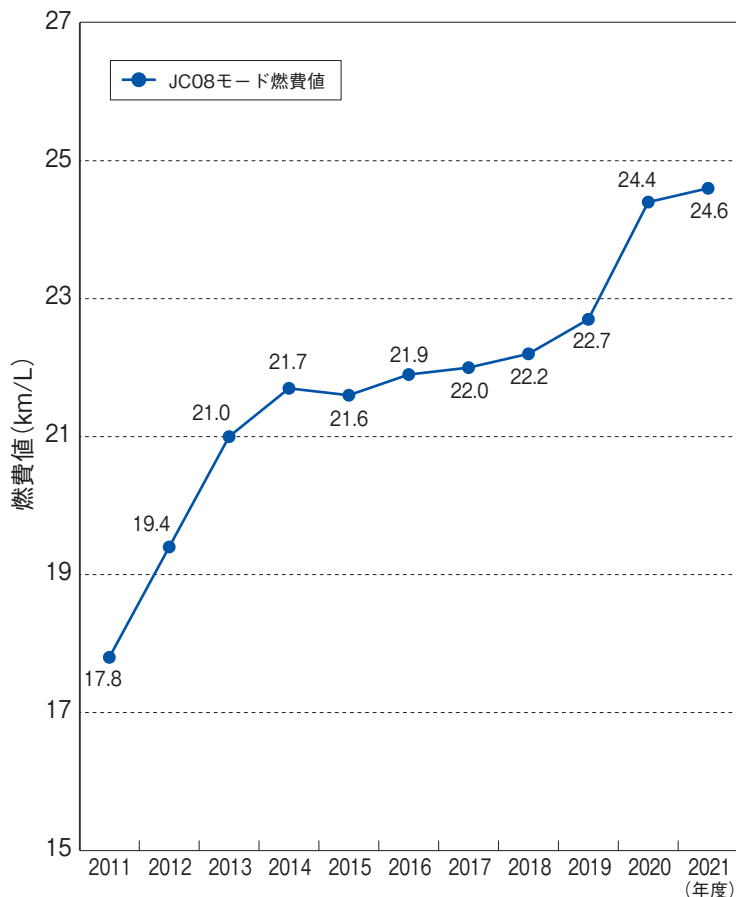
図表1-2-2-12 輸送量当たりエネルギー起源二酸化炭素排出量
(旅客輸送(左図)及び貨物輸送(右図))



注：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である。
資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990年～2021年度）確報値」、国土交通省「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) JC08モード：自動車の燃費値を車種間で比較するために定められた燃費測定方法であり、JC08モードはユーザーの使用環境の変化や測定技術の進歩を踏まえ、10・15モードより実際の走行に近づけるために2011年4月より導入されたもの。2013年3月以降は、全ての自動車のカタログにJC08モード燃費値が表示されてきた。

WLTCモード：日本独自の試験法であるJC08モード法に加え、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）として2016年10月にWLTCモード法を国内導入した。WLTCモードは市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。2018年10月から表示が義務化された。

資料：国土交通省自動車局作成。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、2018年度以降のJC08モードはWLTCモード燃費値のみ取得している車両を除いた値。

第3章 各交通モードの動向

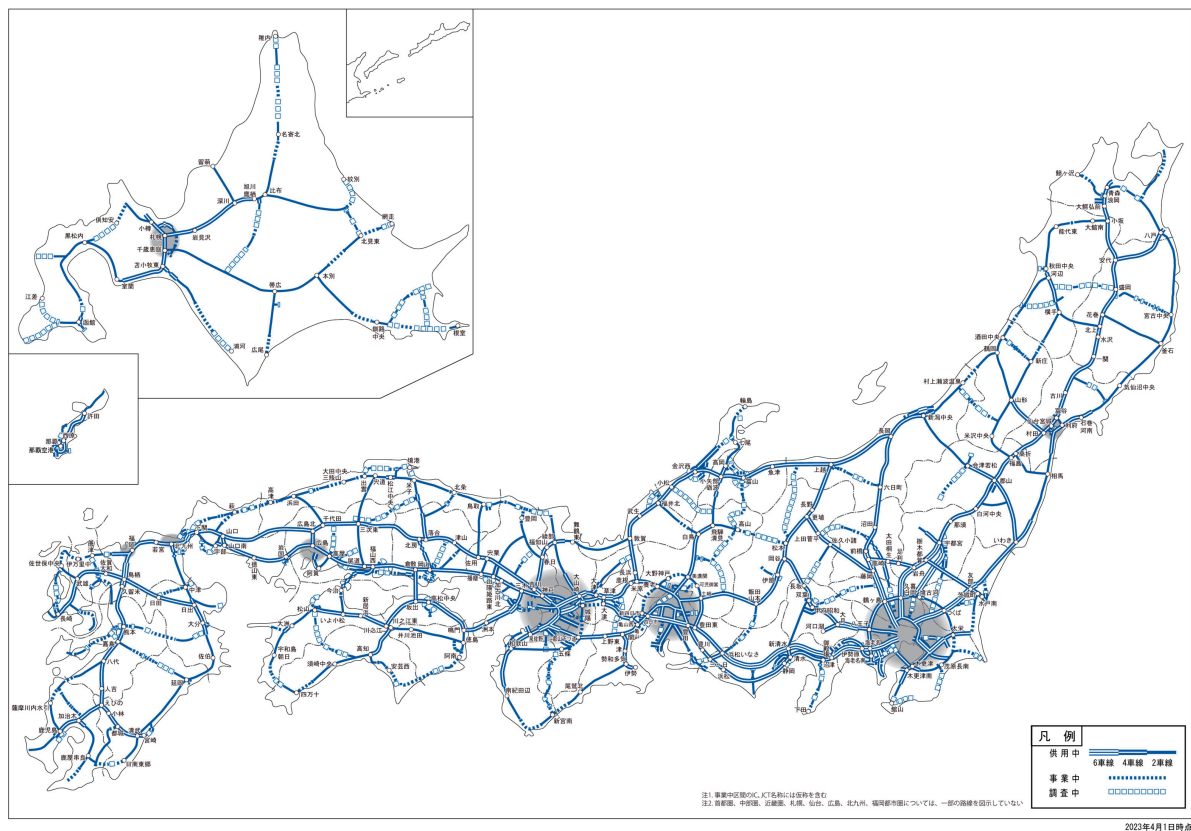
第1節 道路交通

(1) 道路ネットワーク

道路ネットワークの整備は、1954（昭和29）年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」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、2022年4月16日に新東名高速道路（伊勢原大山IC～新秦野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）

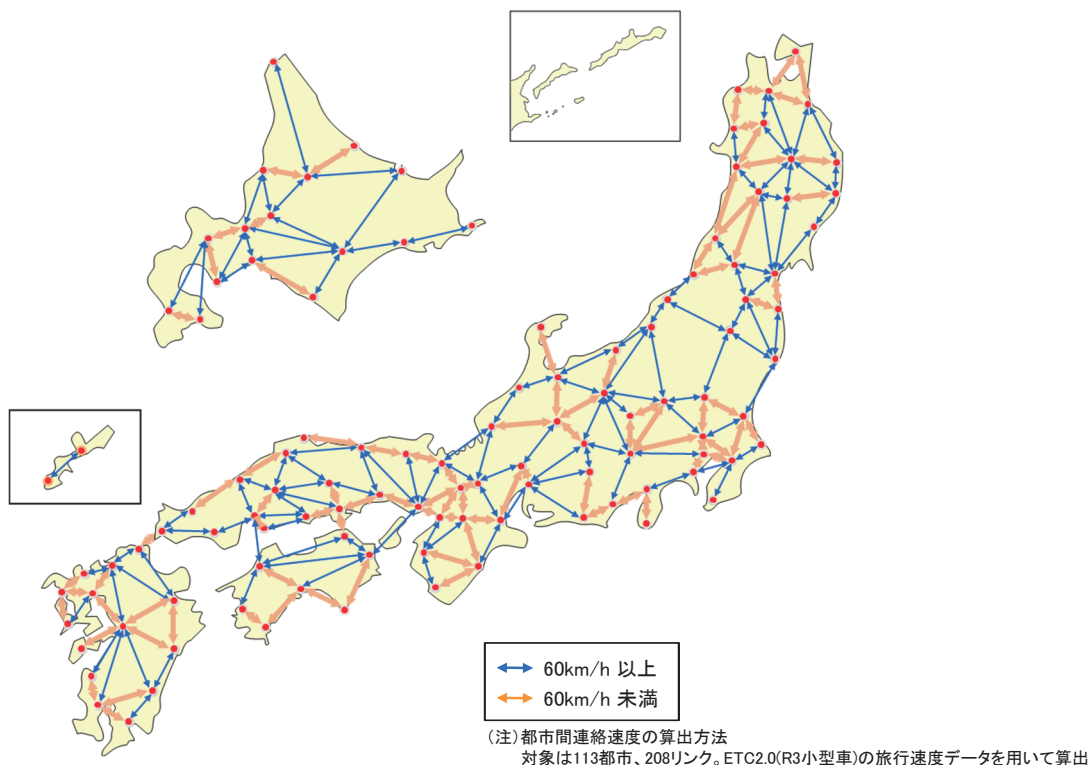


資料：国土交通省道路局作成

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り、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、日本は片側1車線が約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
62km/h	84km/h	88km/h	74km/h	87km/h	77km/h

資料：国土交通省道路局作成

(2) 自動車運送事業等総論

a. 自動車運送事業等の事業規模

事業者数は、乗合バス0.2万、貸切バス0.4万、タクシー（ここでは、個人タクシーを除く）1.7万、トラック6.3万、自動車整備7.2万である。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、微減している。タクシー事業は、旅客輸送量が減少する中で、事業者数も減少している。トラック事業は、2008年度を境に、新規参入者数と退出者数が拮抗するようになり、ほぼ横ばいである。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 自動車関連事業者の中小事業者割合

	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	5,966	2,377	16,928	63,251	72,214
中小事業者数	5,737 (※1)	2,263 (※1)	16,894 (※2)	63,175 (※3)	71,038 (※4)
中小事業者数の割合	96.2%	95.2%	99.8%	99.9%	98.4%

注：※1 資本金1億円以下の事業者数

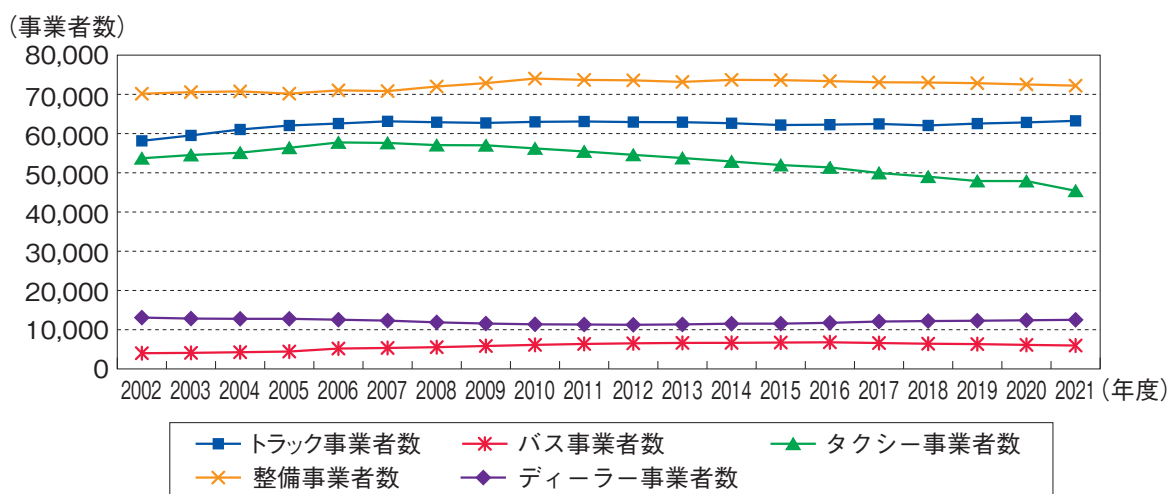
※2 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数

※3 資本金3億円以下又は従業員数が300人以下の事業者数

※4 従業員数が300人以下の事業者数

資料：(一社)日本自動車整備振興会連合会「令和3年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-4 自動車関連事業者数の推移



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」等から国土交通省自動車局作成

b. 自動車運送事業等の就業構造

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、女性の比率は概ね4%以下にとどまっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中で、自動車運送事業等においては、労働力不足感の高まりや、バス・トラック等の自動車運転者の労働需給が逼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、乗合バスでは運転者不足のため減便を余儀なくされる事業者もあるほか、宅配便事業でも配送業務における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 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2022年)	—
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2022年)	45.0% (2022年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	46.7歳 (2022年)	43.7歳 (2022年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	182時間 (2022年)	177時間 (2022年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	469万円 (2022年)	497万円 (2022年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ

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」から国土交通省自動車局が推計した値

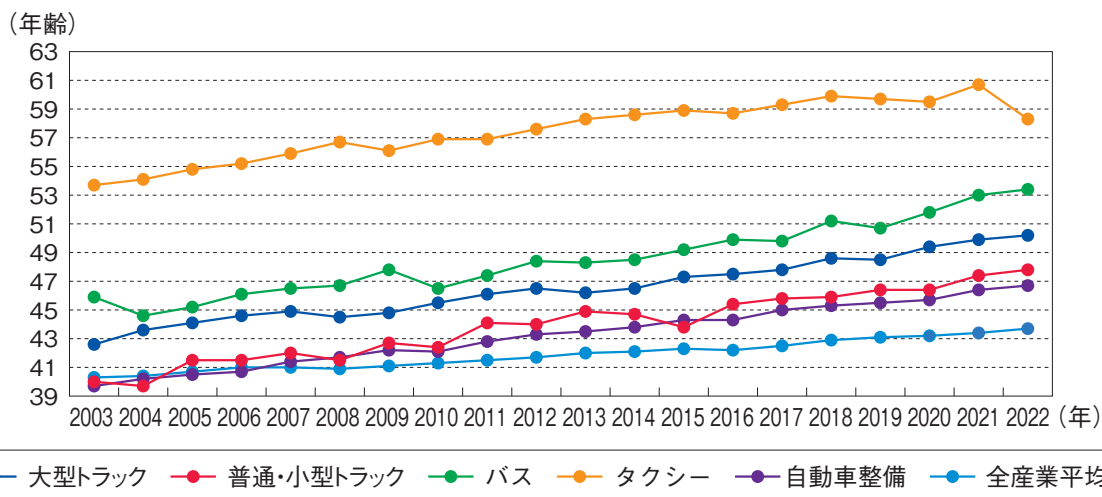
注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。

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

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

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「日本のバス事業」、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」から国土交通省自動車局作成

(3) バス事業

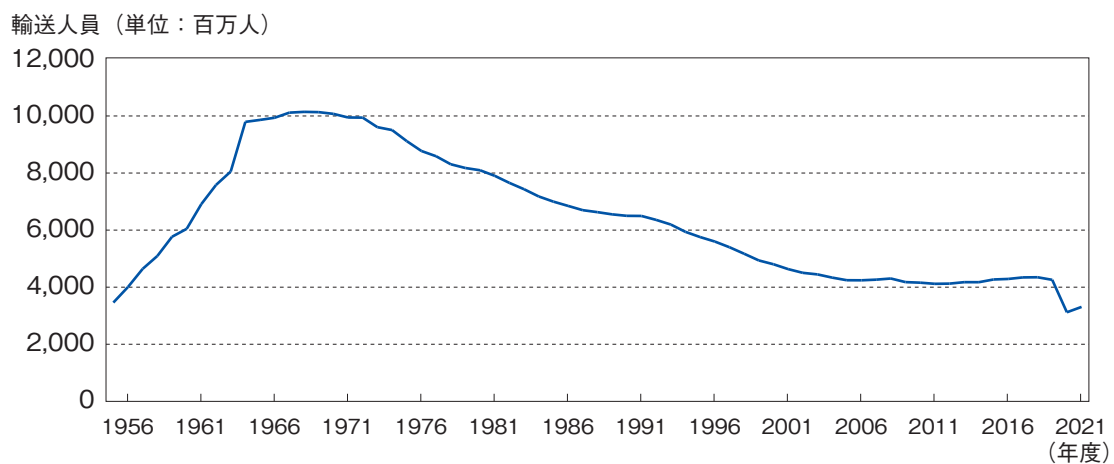
a. 乗合バス事業等

① 一般路線バス

一般路線バスは、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、輸送人員・運送収入が大きく減少するとともに、その影響が長引くことにより全国的にバス運転者が不足する等、厳しい状況が続いている。

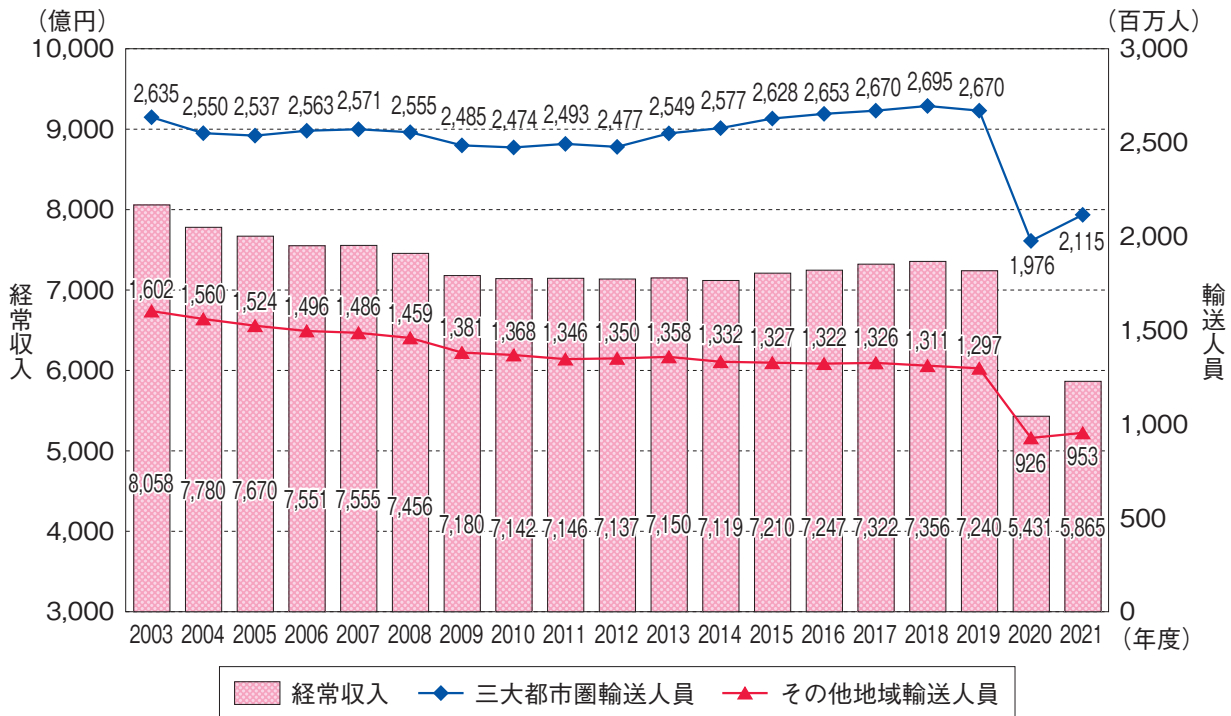
公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの事業者において労働環境改善に向けた運賃改定の検討が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通DX(Digital Transformation)・GX(Green Transformation)の取組を進めている。

図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移



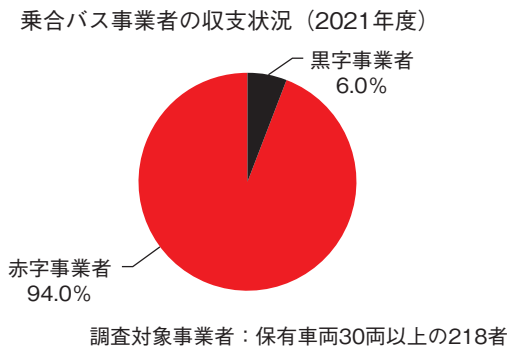
資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

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



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30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：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-9 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

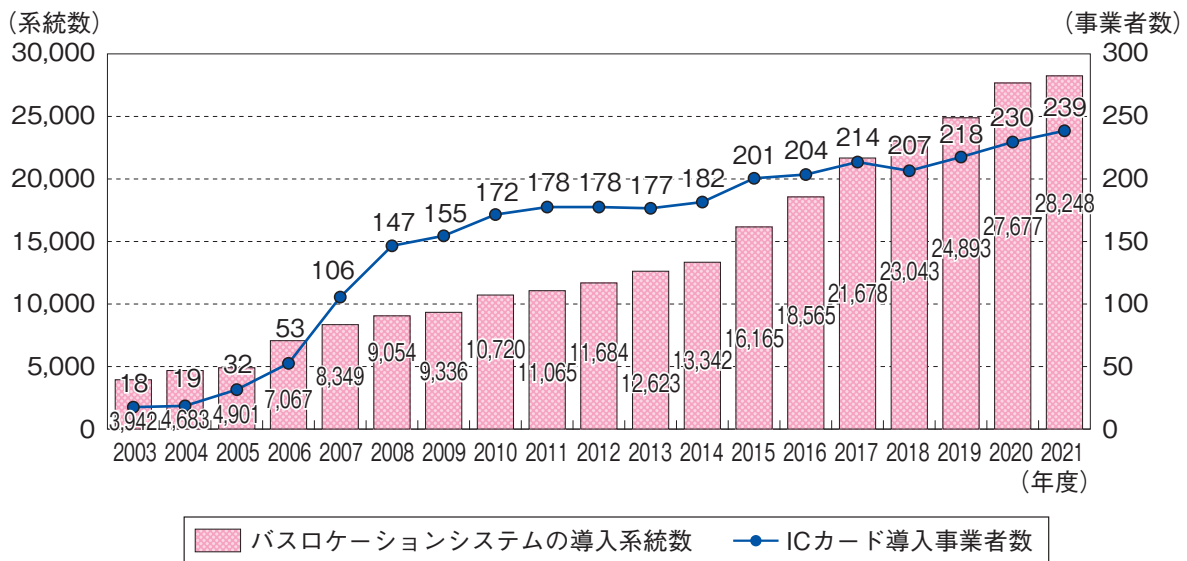


路線バスの廃止キロの推移 (単位：km)

年度	完全廃止
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
計	15,332

資料：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-10 バスロケーションシステムの導入系統数及び交通系ICカード導入事業者数の推移

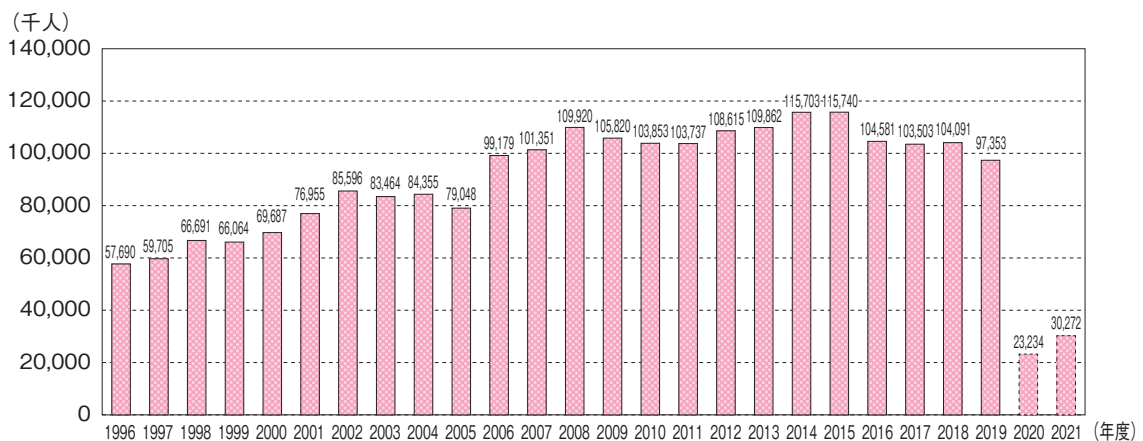


資料：国土交通省自動車局作成

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りつつあったが、2020年度以降、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ている。

図表1-3-1-11 高速バスの輸送人員の推移



注：2019年度までは国土交通省自動車局調べ、2020年度以降は国土交通省「自動車輸送統計調査」

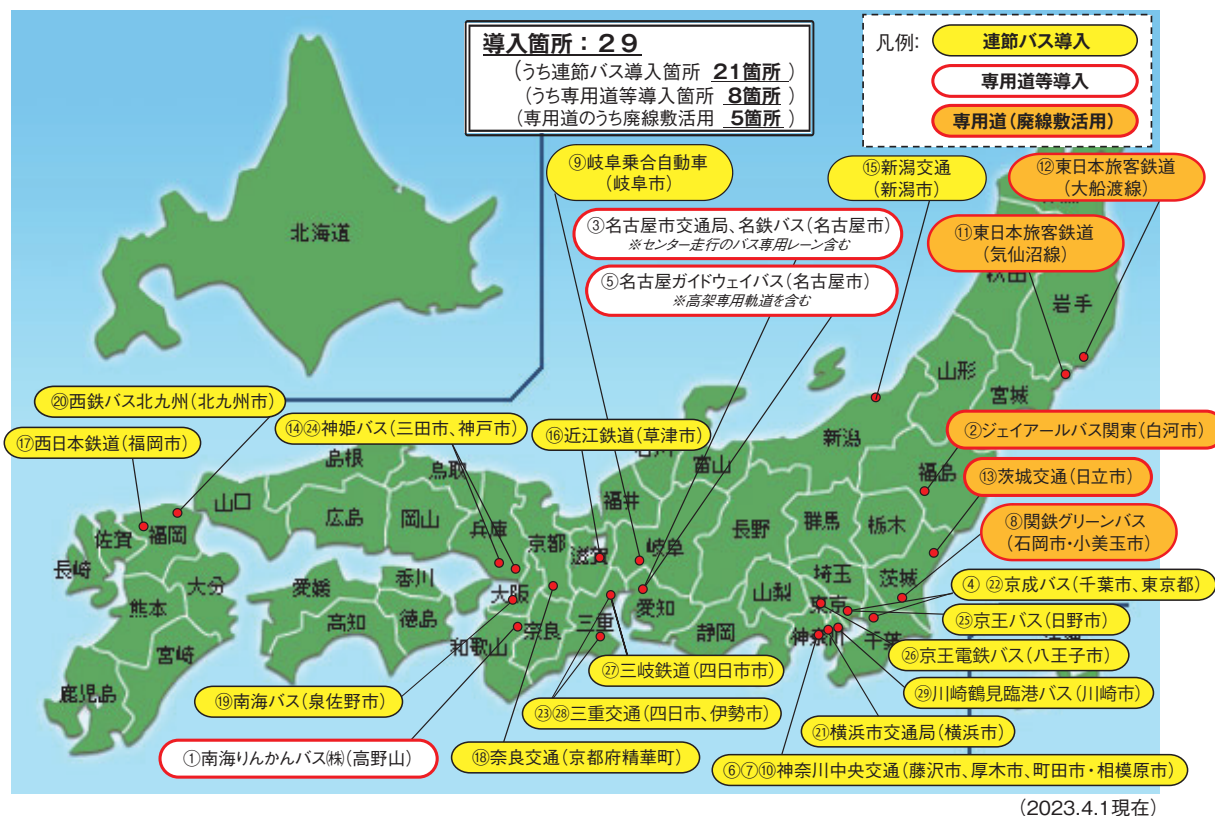
資料：自動車輸送統計調査、国土交通省自動車局調べから国土交通省自動車局作成

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1つとして注目されている。2023年4月現在、国内29か所で導入されている。

2022年度には自治体や関係機関向けのガイドラインとして「道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン」を公表した。

図表1-3-1-12 BRTの全国の導入状況



資料：国土交通省自動車局作成

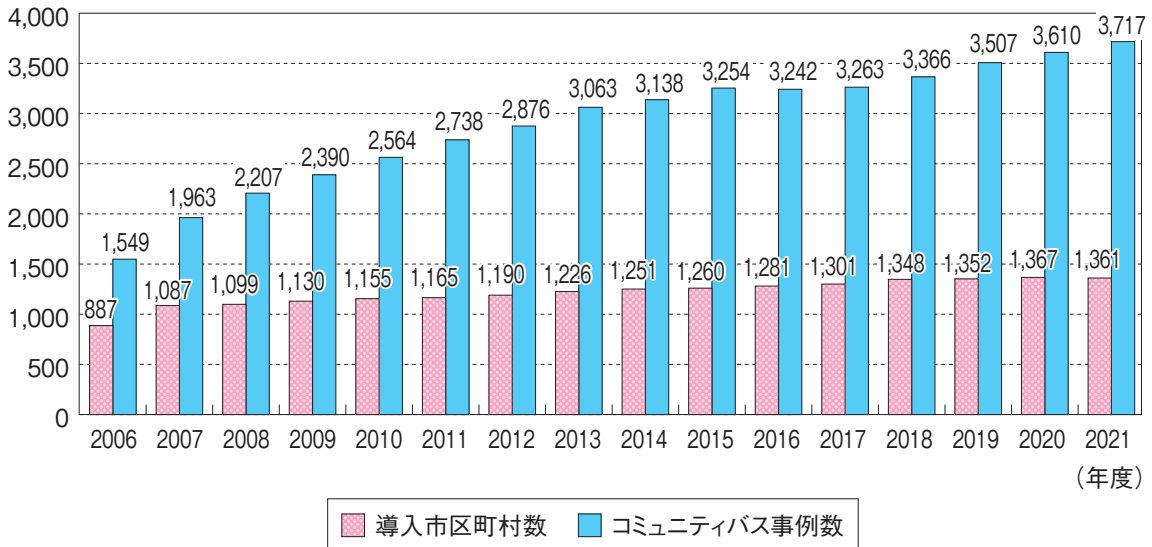
④ コミュニティバス・デマンド交通等

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1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、機動的にルートを行ったり、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。2021年度には、全国で1,361市区町村においてコミュニティバスが、592市区町村において乗合タクシーが導入されている。

また、バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域に必要な旅客輸送を確保するため地域の関係者間で協議が調っている場合に、市町村やNPO等が自家用車を使用した有償運送を実施する自家用有償旅客運送が、2021年度末現在、3,140団体において実施されている。

図表1-3-1-13 コミュニティバスの導入状況

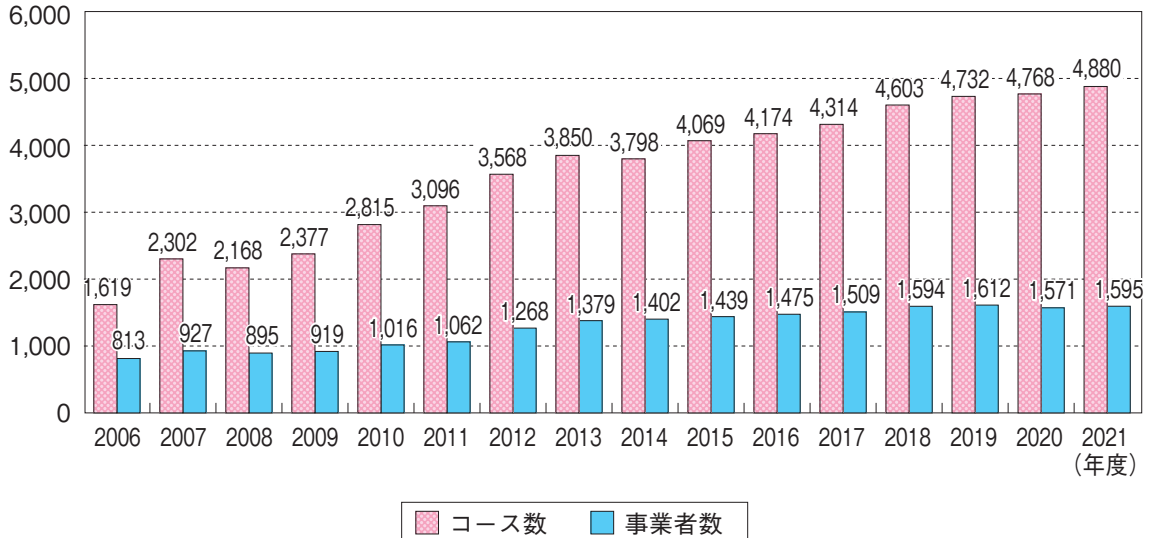
(自治体数、事例数(件))



資料：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-14 乗合タクシーの導入状況

(コース数(件)、事業者数(者))



注1：乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。

注2：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

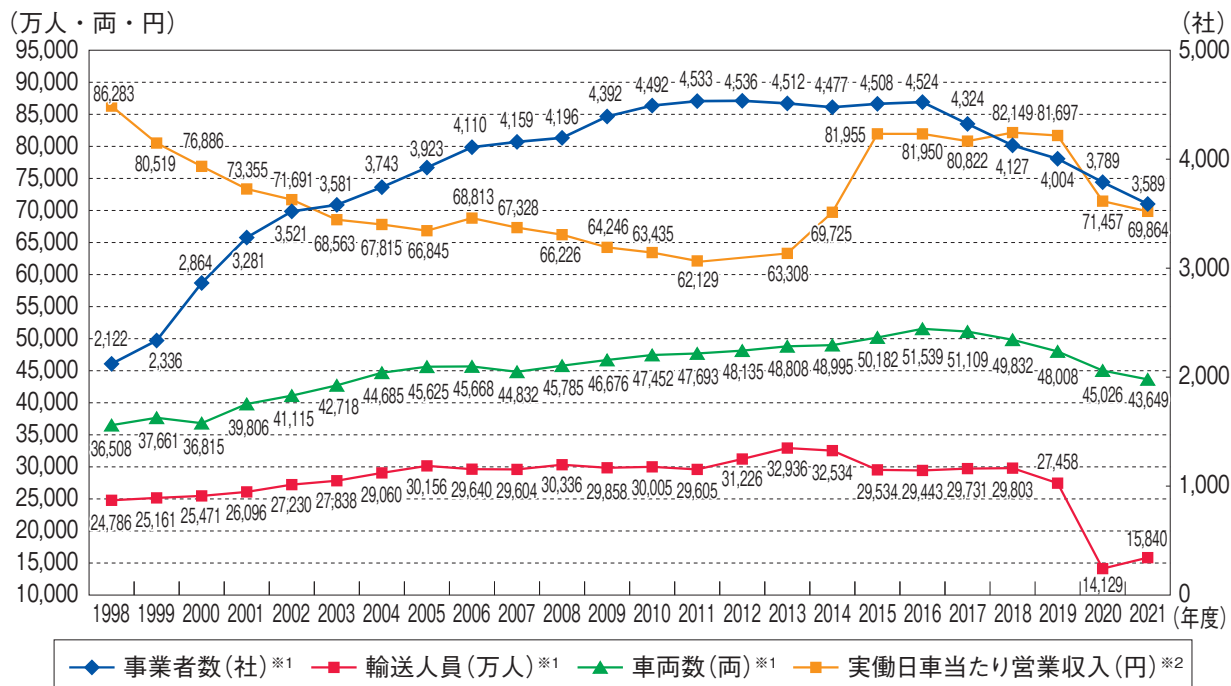
資料：国土交通省自動車局作成

b. 貸切バス事業

貸切バス事業については、2020年度に、新型コロナウイルス感染症の影響等により運送需要の大幅な低下が見られたが、2021年度には輸送人員の一部回復が見られた。

2022年度には新型コロナウイルス感染症対策の行動制限や水際措置の緩和等による今後の旅行需要回復に備え、「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合を開催し、適切な安全投資の実施や現在の社会情勢等を踏まえた運賃・料金制度への見直しなど、貸切バス事業の環境改善について検討を実施した。

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



※1：国土交通省調べ

※2：日本バス協会調べ（2012年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。）

資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成

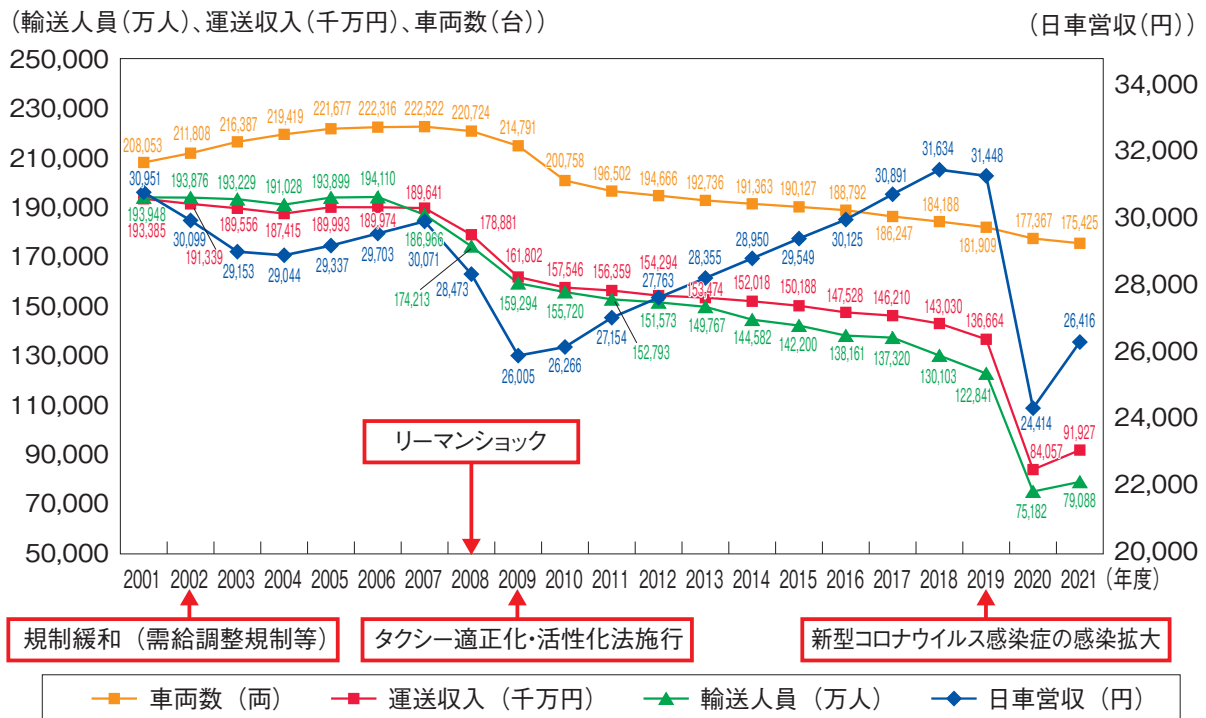
(4) タクシー事業

タクシーは、地域における公共交通の一翼を担っている。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、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成21年法律第64号）が2009年に施行、その改正法が2014年に施行された。

こうした取組により、近年、車両数は減少傾向にあり、その結果として、日車営収は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症による影響等を受け、2020年度以降厳しい環境となっている。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年度と比較して、2021年度は運転者が約2割減少しており、運転者の確保には賃上げなどの労働環境の改善が不可欠となっている。2022年度には、11月に東京都特別区・武三（ぶさん（武蔵野市、三鷹市））地区で、約15年ぶりに、運賃改定がされるなど、全国8地域において運賃改定が実施された。全国的に運賃改定の申請が相次いでおり、申請期間の短縮化を図るなど、改定手続や審査の迅速化に最大限努めている。

主に訪日外国人旅行者を相手として行われる、道路運送法（昭和26年法律第183号）に違反する自家用車を使用したタクシー行為、いわゆる「白タク」行為については、関係府省庁と連携して対応してきたところであり、2022年度には、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が収束することにより訪日外国人旅行者が回復してくることを見据え、地方運輸局等に対して指示し、白タク対策の強化を行った。

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



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

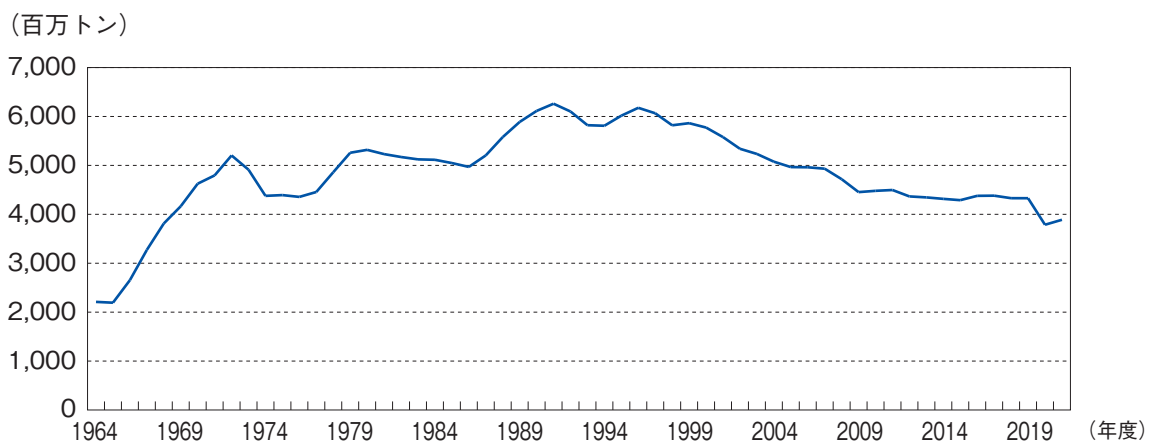
資料：国土交通省自動車局作成

(5) トラック事業

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62.6億トン記録したが、その後は減少傾向にあり、コロナの影響で2020年度は落ち込んだ後、2021年度はやや回復するも38.9億トンとなっている。

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、ここ20年ほどは両者ともに輸送量が減少傾向にあり、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：「自動車輸送統計年報」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

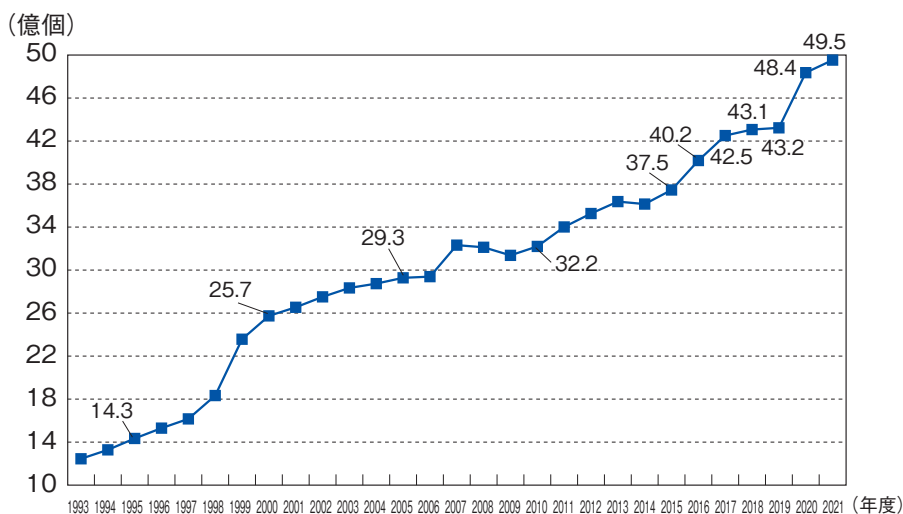
(単位：千トン)

	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2016	2021
1位	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物
	1,236,472 26%	1,189,611 27%	1,380,451 26%	1,152,072 23%	1,451,332 23%	1,460,549 24%	1,251,940 22%	904,612 18%	629,433 14%	604,478 14%	676,969 17%
2位	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	くずもの・廃棄物	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材	砂利・砂・石材
	765,568 16%	668,808 15%	916,565 18%	937,800 19%	1,116,035 18%	1,041,157 17%	789,233 14%	660,261 13%	612,751 14%	549,003 13%	582,835 15%
3位	農林水産品	農林水産品	窯業品	窯業品	窯業品	窯業品	食料工業品	機械	取り合せ品	食料工業品	窯業品
	625,761 13%	465,781 11%	513,658 10%	421,632 8%	734,495 12%	596,726 10%	470,599 8%	462,326 9%	425,836 9%	485,441 11%	361,509 9%
4位	窯業品	窯業品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品	食料工業品	石炭・金属鉱・工業用非金属鉱物	取り合せ品	機械
	438,252 9%	402,466 9%	406,669 8%	414,498 8%	426,904 7%	423,182 7%	448,115 8%	421,077 8%	394,959 9%	419,720 10%	342,540 9%
5位	鉄鋼・非鉄金属・金属製品	石炭・金属鉱・工業用非金属鉱物	鉄鋼・非鉄金属・金属製品	機械	機械	食料工業品	機械	農林水産品	農林水産品	農林水産品	農林水産品
	310,770 6%	269,659 6%	324,908 6%	328,634 7%	426,794 7%	385,016 6%	420,864 8%	387,391 8%	384,068 9%	358,902 8%	334,818 9%
合計	4,795,677	4,355,945	5,230,784	4,969,101	6,260,811	6,177,265	5,578,227	4,961,325	4,496,954	4,377,822	3,888,397

資料：「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

輸送量が減少傾向にある中、宅配便取扱個数は、ネットショッピング需要の拡大などにより増加傾向にあり、2021年度は49.5億個となった。一方、国土交通省が大手宅配事業者3社に対して2022年10月期に行った宅配便の再配達率のサンプル調査によると、宅配便取扱件数のうち約11.8%について再配達が発生しており、二酸化炭素排出量の増加や労働力不足の深刻化等、社会的な損失となっている。

図表1-3-1-19 宅配便取扱実績の推移

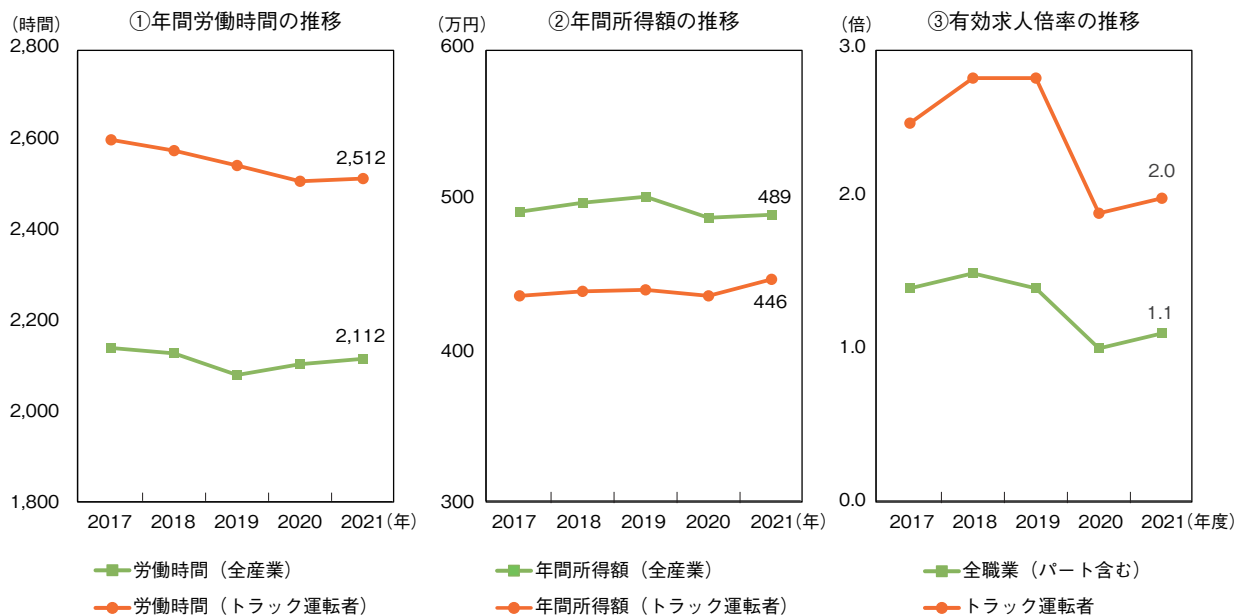


注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

トラック運送業においては、全産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、有効求人倍率が高く、担い手不足が課題となっている。担い手不足解消のためには、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化、適正運賃の収受等により、労働時間や賃金等の労働条件を改善し、魅力ある職場づくりを行うことが急務となっている。

こうした中、2024年度からトラック運転者にも時間外労働の上限規制が適用されることにあわせて、運転者の総拘束時間を改善するため、昨年12月、改善基準告示が改正された。これらの法令を遵守し、トラック運転者の過重労働を防ぐことは、トラック運転者の健康確保や国民の安全確保、魅力ある職場づくりの観点から極めて重要である一方、時間外労働の上限規制等の適用により、トラック運転者1人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じない場合、輸送能力が不足し、物流が停滞することが懸念されており、いわゆる「2024年問題」と呼ばれている。

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：①②厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局作成、③厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局作成

第2節 鉄道交通

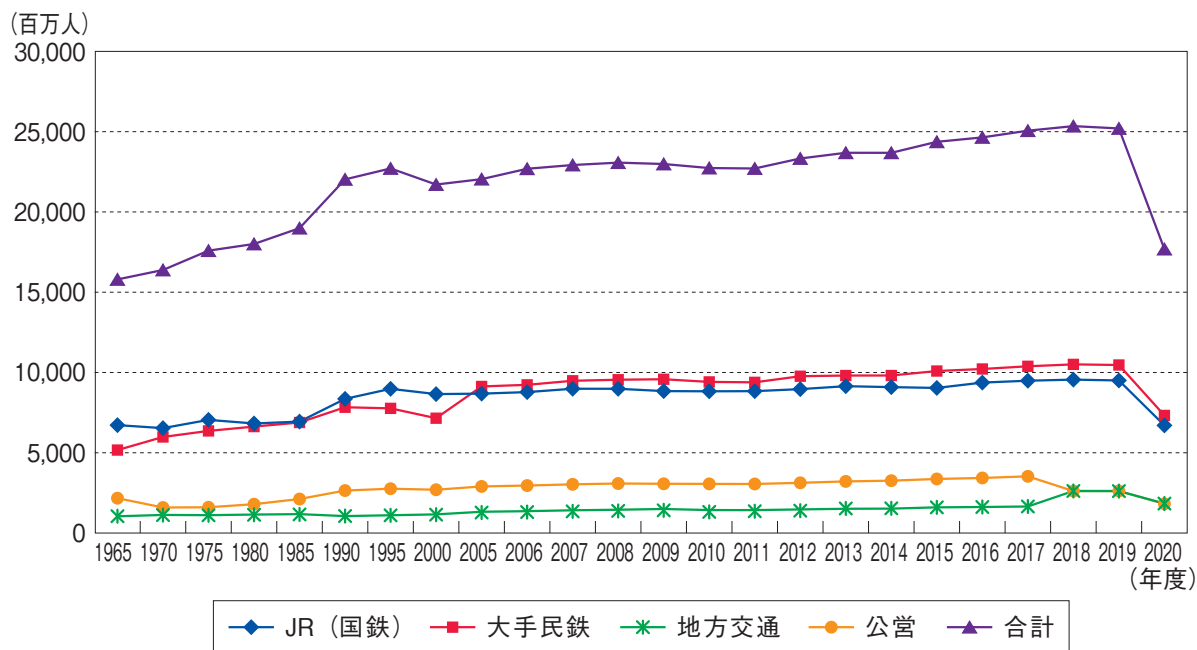
(1) 鉄道事業総論

鉄道の旅客輸送量は、1980年代後半にかけて大きく伸び、近年は人ベース、人キロベースともに緩やかな増加傾向にあったが、2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少している。

2020年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対前年度比約30%減の約177億人、人キロベースでは対前年度比約40%減の約2,631億人キロとなっている。

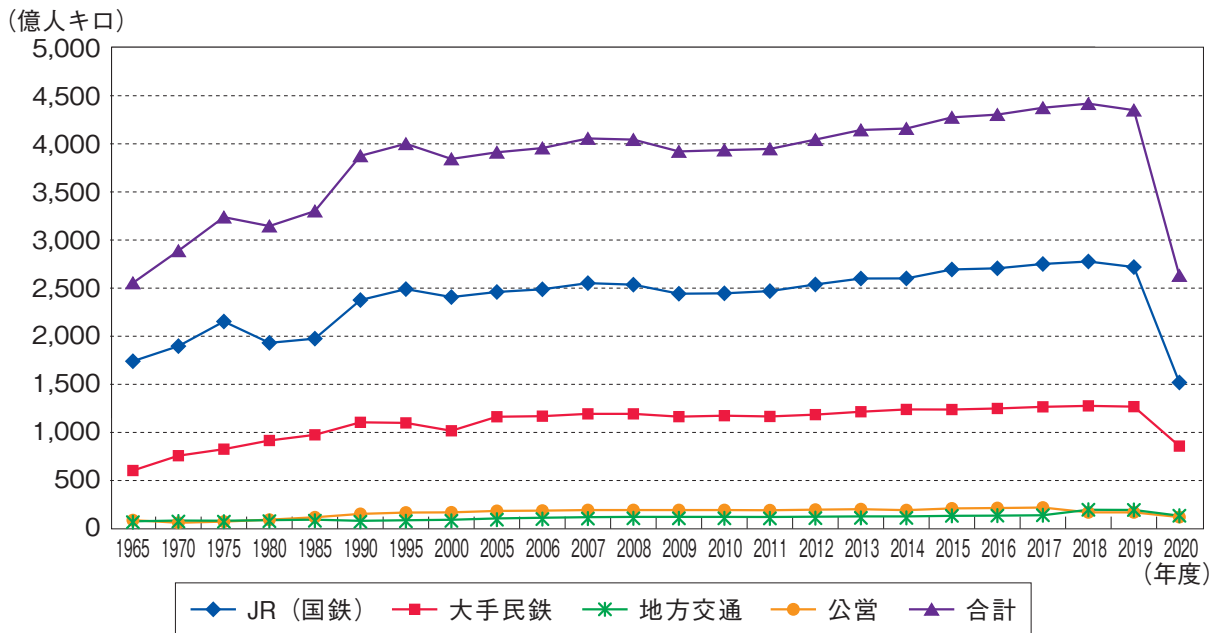
全国に217社ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く持つ大手民鉄（16社）やJR（6社）がそれぞれ約4割前後で多く、次に地方交通（174社）、都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11社）である。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが5割を超え、大手民鉄の1.8倍以上となっている。

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年度以降の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



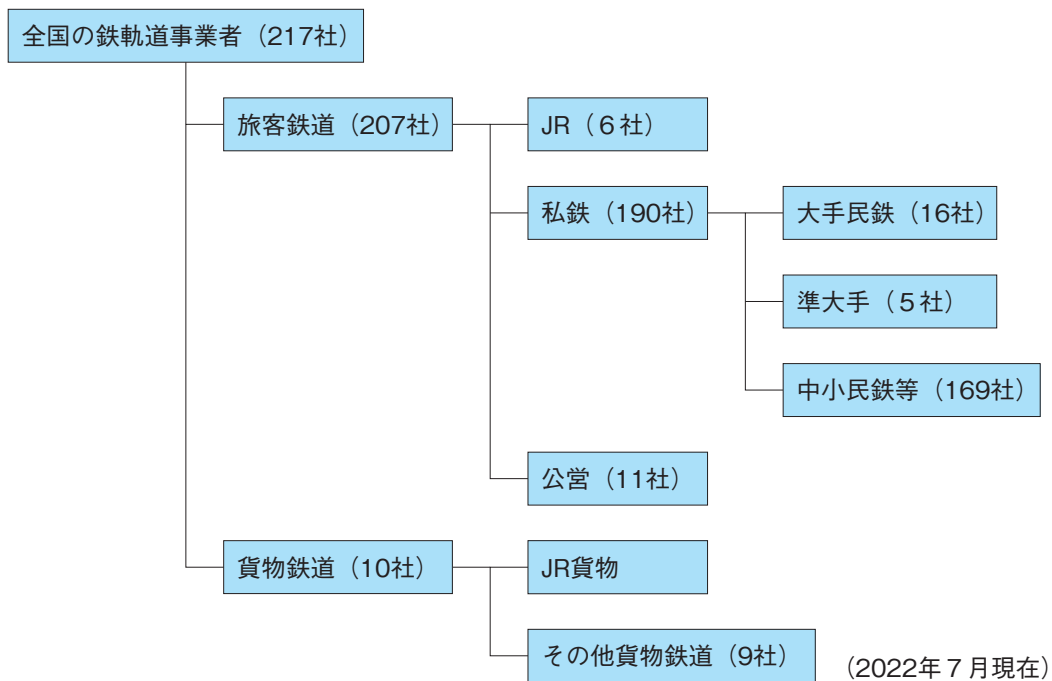
注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

注2：2004年度以降の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」から国土交通省鉄道局作成

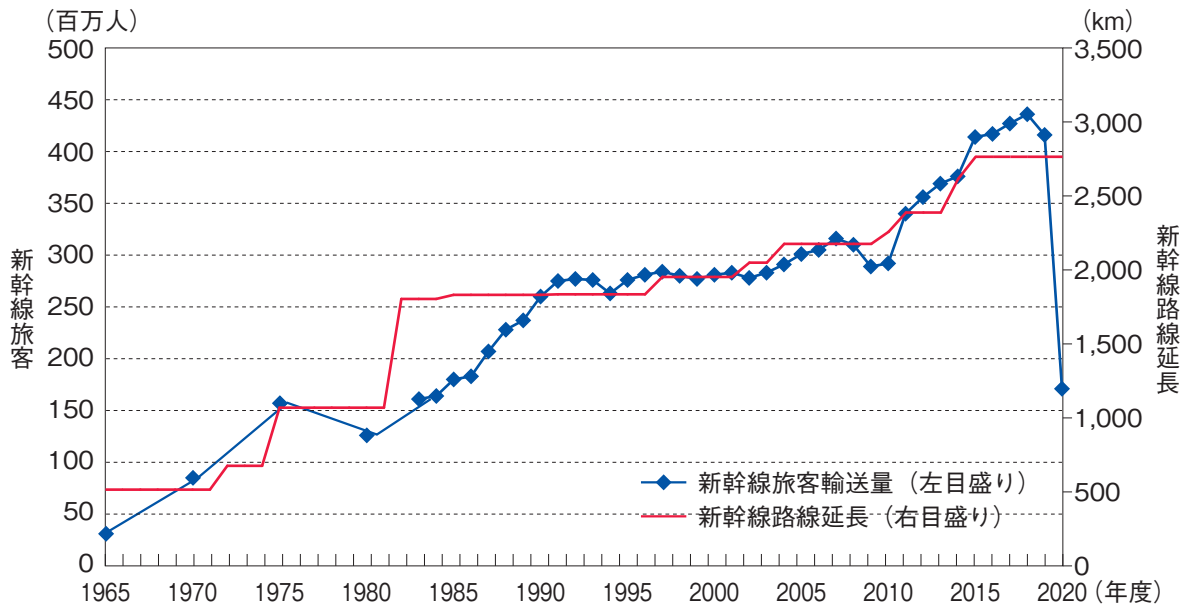
(2) 幹線鉄道

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（1964年の東海道新幹線の開業以来、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道の二酸化炭素排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/6）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、路線の延伸にしたがって増加しており、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、それ以外は概ね一貫して増加傾向にあった。他方、2020年度の輸送量は、新型コロナウイルス感染症の影響により、人ベースで1.7億人程度へと減少した。

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：「数字でみる鉄道」等から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

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に基づき、1973年に整備計画が定められた、いわゆる整備新幹線については、1997年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を皮切りに、東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が順次開業してきており、2022年9月には九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が開業した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議において、2022年12月に、事業費が6,445億円増加するとの試算を含めたとりまとめがなされたところであり、引き続き、必要な財源を確保し、着実に整備を進める。青函共用走行区間のうち、青函トンネル内では、2020年より貨物列車の本数が少ない特定時期において、新幹線列車と貨物列車の走行時間帯を区分し、新幹線の210km/h高速走行を実施している。引き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速化と鉄道貨物輸送との両立について、検討を進める。

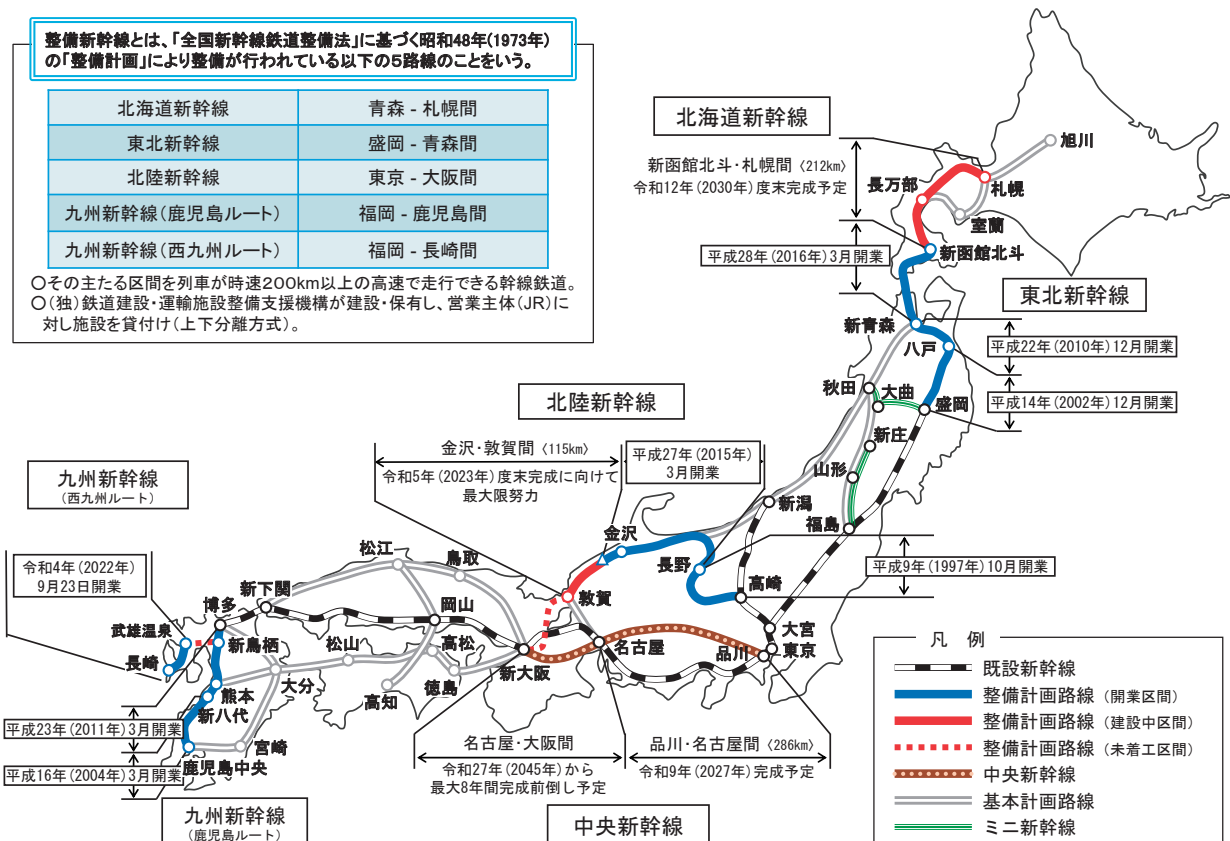
北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、工期・事業費ともに見直し後の計画の範囲内で順調に進捗しており、引き続き、着実に整備を進める。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、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・集中的に実施していく。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、九州地域、西日本地域の未来にとってどのような整備の在り方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、関係者との間でしっかりと協議を進めている。

その他、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計11路線が、いわゆる基本計画路線に位置づけられている。2017年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、効果的・効率的な新幹線の整備・運行手法の研究等に取り組んでいる。

図表1-3-2-5 全国の新幹線鉄道網の現状



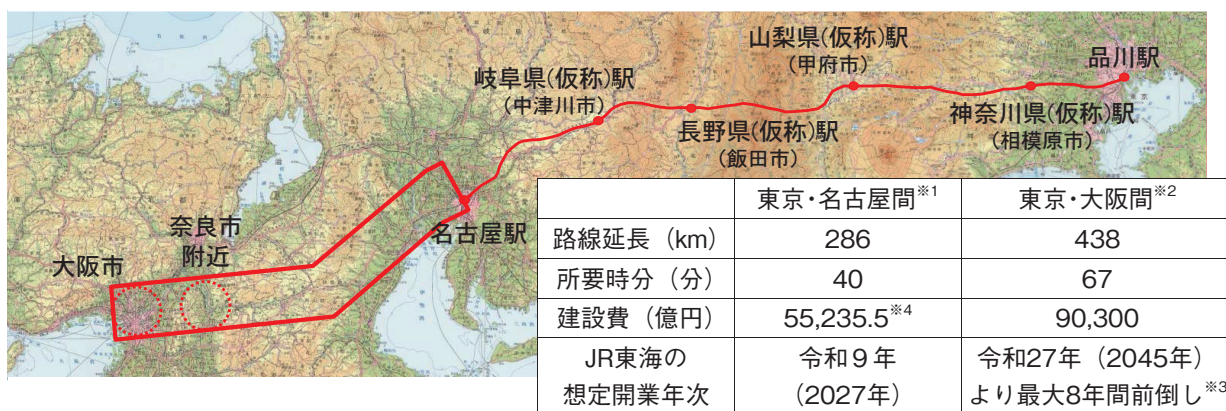
② 中央新幹線

中央新幹線は、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人を超える巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、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ものである。

全線開業の時期については、2016年に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）の改正を行い、財政投融資（3兆円）を活用することにより、当初2045年であった大阪までの全線開業を最大8年間前倒すことを可能としたところである。

現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事实施計画(その1)及び(その2)」に従い、JR東海において品川・名古屋間の早期開業に向け、工事等を進めているところである。

図表1-3-2-6 リニア中央新幹線の概要



^{*1} 中央新幹線品川・名古屋間工事实施計画(その1)(H26.10.17認可)による
^{*2} 中央新幹線(東京都・大阪市間)調整報告書(H21.12.24)による
^{*3} 財政投融資の活用による
^{*4} なおJR東海においては、品川-名古屋間の事業費が増加(約1.5兆円)する見込みであると発表(R3.4.27)

〈中央新幹線の整備計画〉

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

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

都市鉄道については、運輸政策審議会(現交通政策審議会)の答申等を踏まえて整備されてきており、都市・地域交通年報によると、2018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2,459キロメートル、大阪圏では約1,504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。

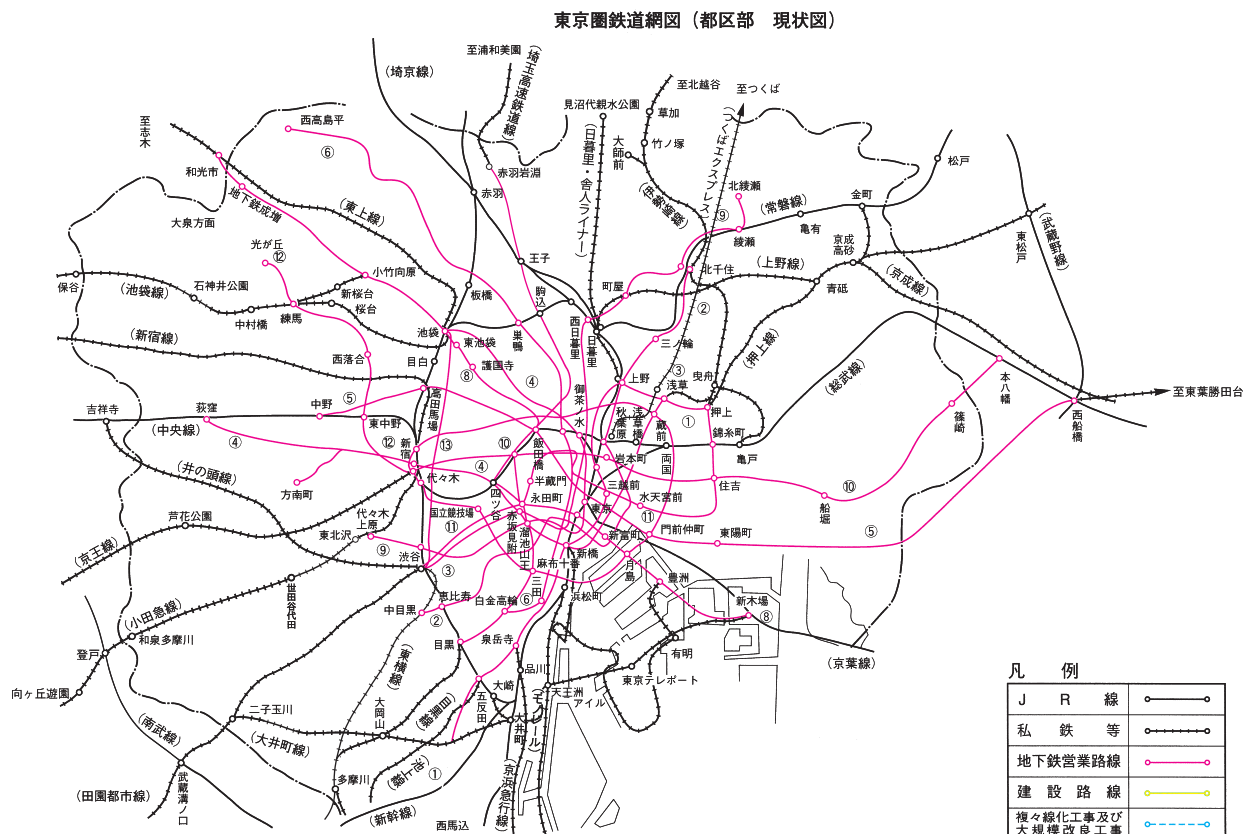
ここ5年程度の整備状況について見ると、2019年3月にはJR西日本の「おおさか東線」が全線開業し、また、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）を活用し、整備を進めていた神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、2019年11月に相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大）が、2023年3月に相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉）が開業した。さらに、同年3月には、福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）が開業した。

一方、2016年4月には、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」がとりまとめられた。同答申では、（1）国際競争力の強化に資する都市鉄道、（2）豊かな国民生活に資する都市鉄道、（3）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、（4）駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～、（5）信頼と安心の都市鉄道、（6）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」の6つの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と駅に関するプロジェクトが記載された。

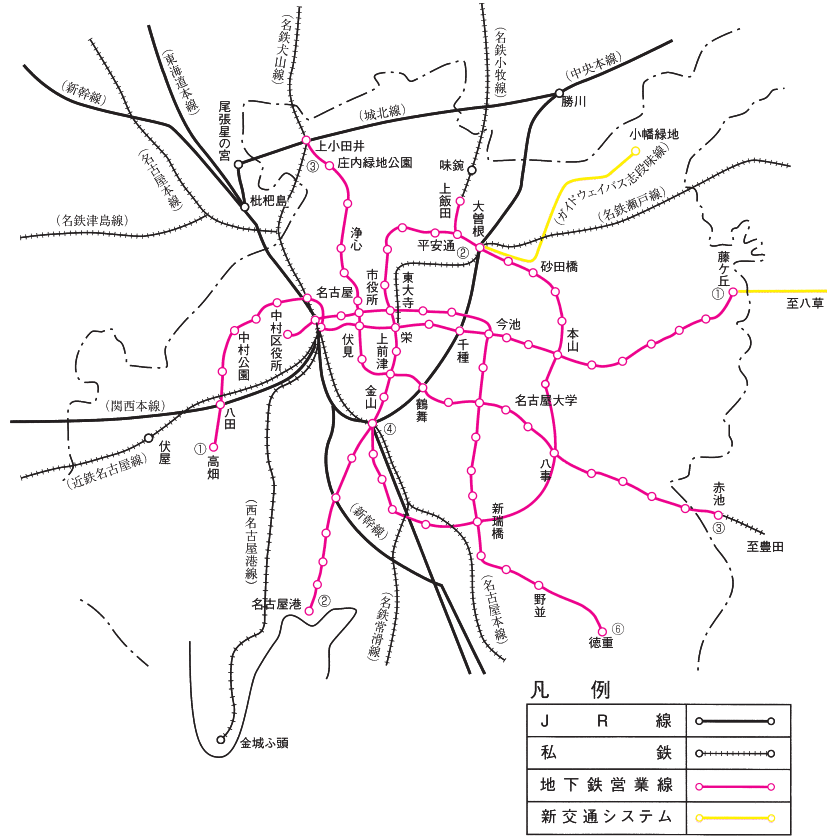
また、2021年7月には、交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」がとりまとめられた。同答申では、東京圏における今後の地下鉄ネットワークの在り方、東京メトロが果たすべき役割を踏まえた株式売却の在り方についてそれぞれ提言がなされるとともに、これらの実現に向けて必要となる取組が示された。

図表1-3-2-7 三大都市圏の都市鉄道網の現状

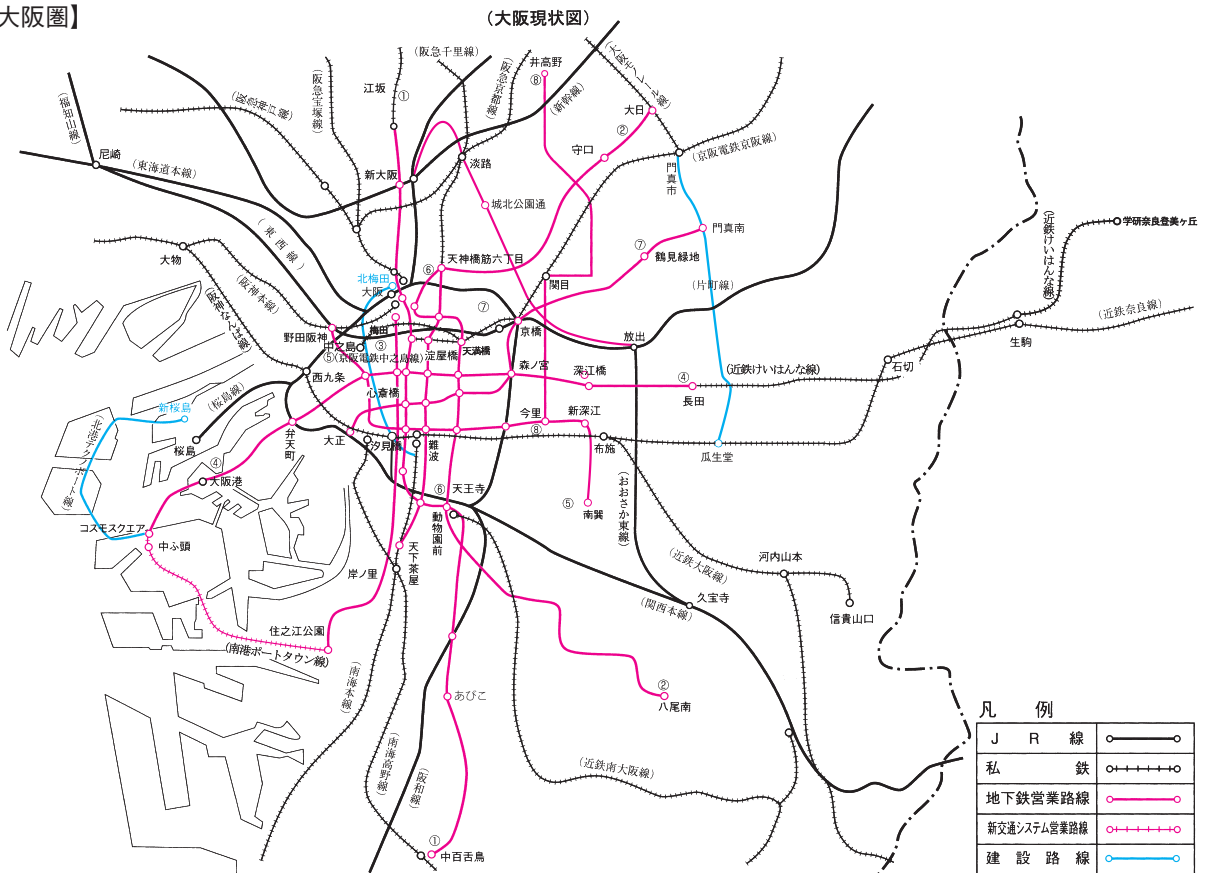
【東京圏】



【名古屋圏】

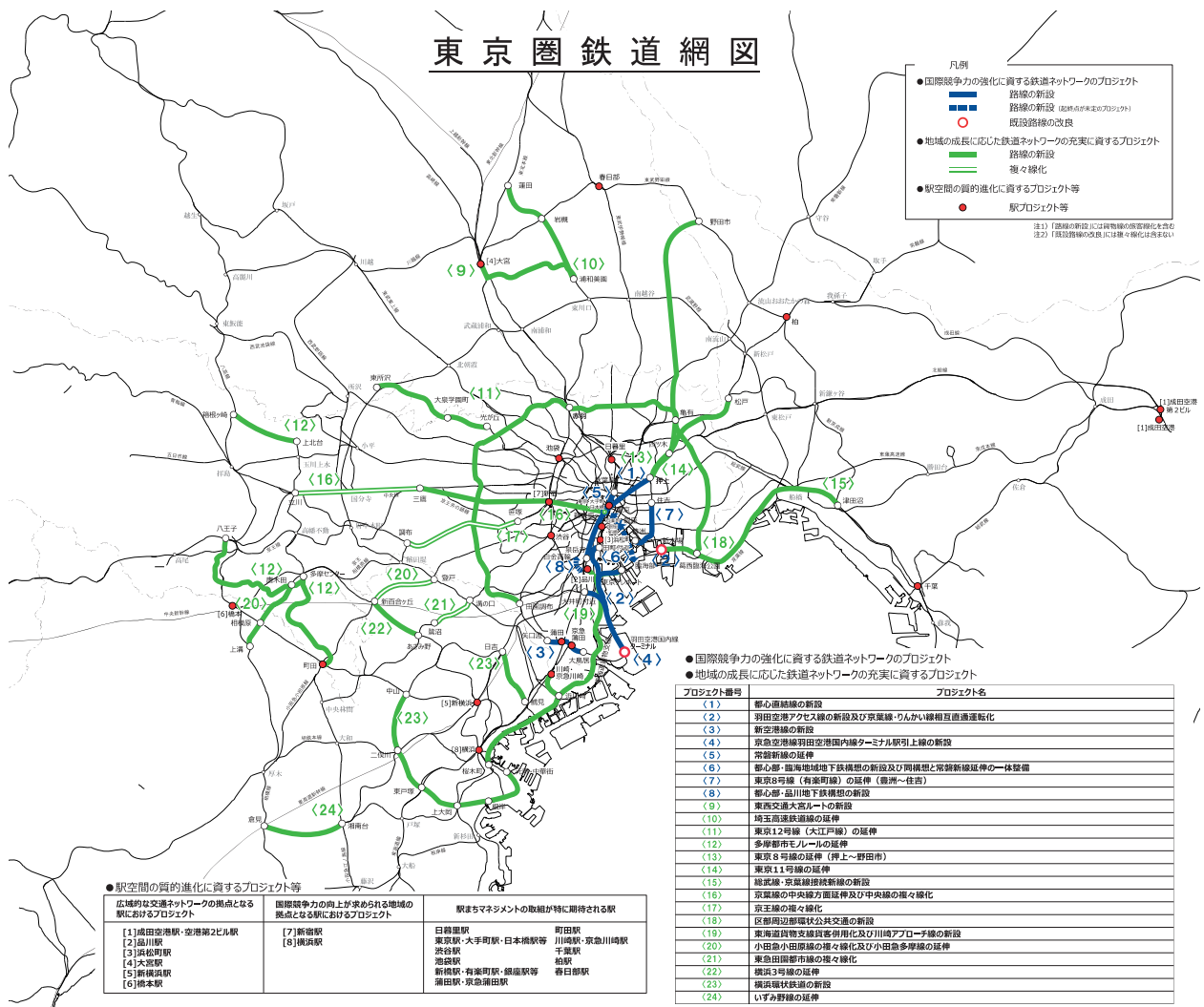


【大阪圏】



資料：「数字でみる鉄道2022」

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」に位置づ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。

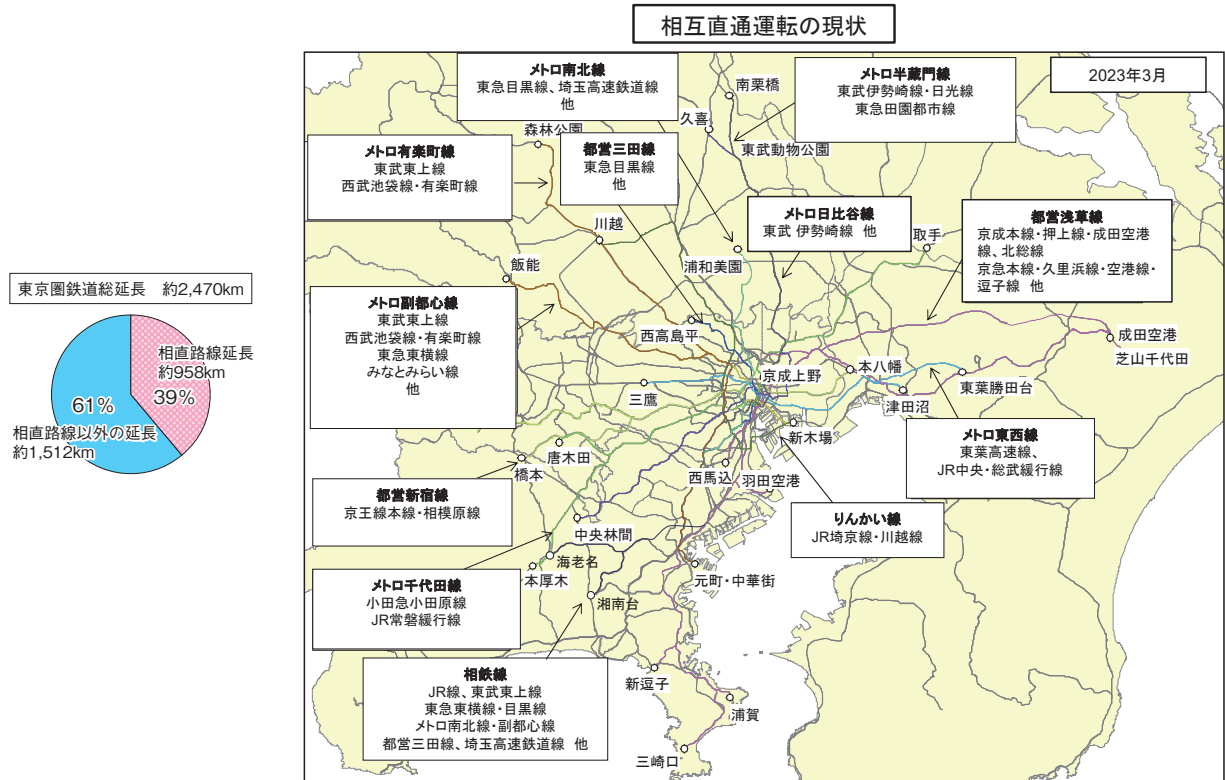
① シームレス化

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実施が図られている。

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958キロメートルと、東京圏の鉄道総延長の約39%を占めている。

また、交通系ICカードの普及など、サービス面でのシームレス化も進められている。

図表1-3-2-9 東京圏における相互直通運転の現状



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るとともに、鉄道利用者に対しても理解と協力を求めていくため、遅延の現状と改善の状況を分かりやすく「見える化」する等の取組が進められている。

(4) 地域鉄道・LRT

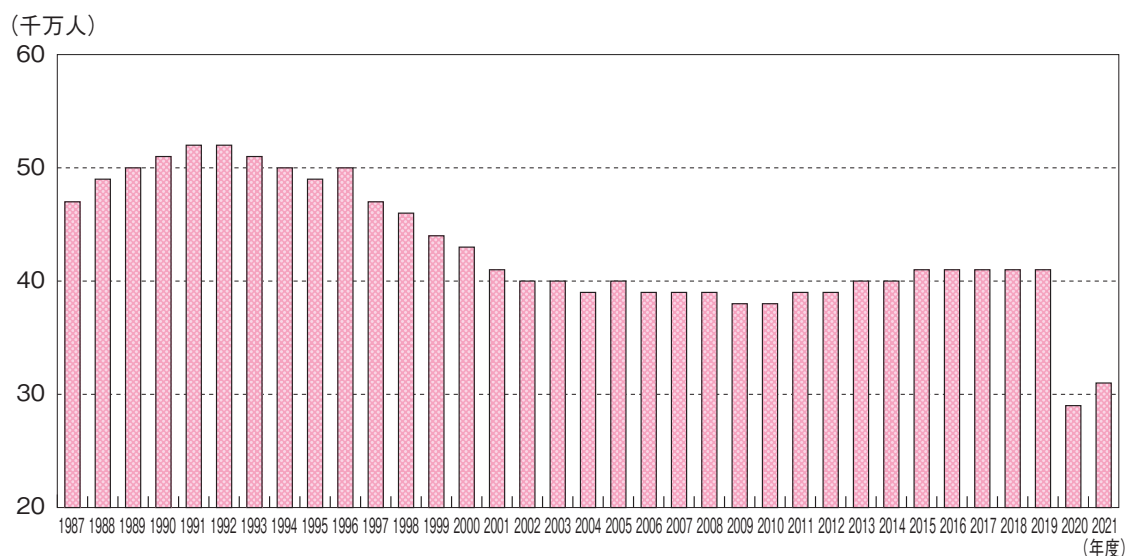
a. 地域鉄道の現況

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、2021年度は、前年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症による影響を受けた結果、2019年度と比較すると約24%の減少となった。

また、経営状況についても、2019年度は事業者の78%が経常収支赤字であったが、2021年度は事業者の96%が経常収支赤字となるなど、より一層厳しい状態となっている。そのような状況の中、車両、トンネル、橋りょう等の老朽化が進行しており、それらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応など、多くの課題を抱えている。

図表1-3-2-10 地域鉄道の輸送人員の推移



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

b. 維持が困難な鉄道路線の状況

地方部においては、路線の廃止の動きも見られる。

JR西日本の三江線（江津駅～三次駅、108.1km）は、2018年4月1日に廃止されたが、それに先立つ2017年12月、沿線2県6市町は、交通事業者や地域住民と協議の上、三江線廃止後の新たな交通体系を決定した。これに基づき、三江線の代替交通手段となるバスの新設や、重複する市民バスやスクールバスの見直しなどがなされ、効率的な交通ネットワークへ再編された。

また、JR北海道は、2016年11月に、単独では維持困難な線区を公表し、各線区の置かれた状況や、地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスの在り方などについて、地域の関係者への説明・協議を行っている。なお、同社が鉄道事業廃止に向けて協議を行っていた石勝線の新夕張駅～夕張駅間（16.1km）は2019年4月1日に、札沼線の北海道医療大学駅～新十津川駅間（47.6km）は2020年5月7日に、日高線の鶴川駅～様似駅間（116.0km）は2021年4月1日に、留萌線の石狩沼田駅～留萌駅間（35.7km）は2023年4月1日に、それぞれ廃止された。

これらの廃線された線区においては、新たな交通体系としてバス路線が整備され、病院や商業施設への立ち寄りや増便など、実際に利用する地域住民のニーズにきめ細かく対応している。

図表1-3-2-11 最近廃線となった路線

事業者	区間		延長 (km)	廃線時期
J R 西日本	三江線	江津駅～三次駅	108.1	2018.4.1
J R 北海道	石勝線	新夕張駅～夕張駅	16.1	2019.4.1
J R 東日本	気仙沼線	柳津駅～気仙沼駅	55.3	2020.4.1
J R 東日本	大船渡線	気仙沼駅～盛駅	43.7	2020.4.1
J R 北海道	札沼線	北海道医療大学駅～新十津川駅	47.6	2020.5.7
J R 北海道	日高線	鶴川駅～様似駅	116.0	2021.4.1
J R 北海道	留萌線	石狩沼田駅～留萌駅	35.7	2023.4.1

※経営移管した路線、貨物路線等の廃止を除く。
資料：国土交通省鉄道局作成

c. 路面電車・LRT

地域における鉄軌道系の公共交通システムとして注目されるLRT(Light Rail Transit)は、従来の路面電車よりも走行空間の機能、車両の性能を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに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ものとして、各都市で導入が検討されている。

現在、国内では18社の軌道事業者が路面電車やLRTを運営している。



富山地方鉄道
(旧：富山ライトレール区間)

(5) 貨物鉄道

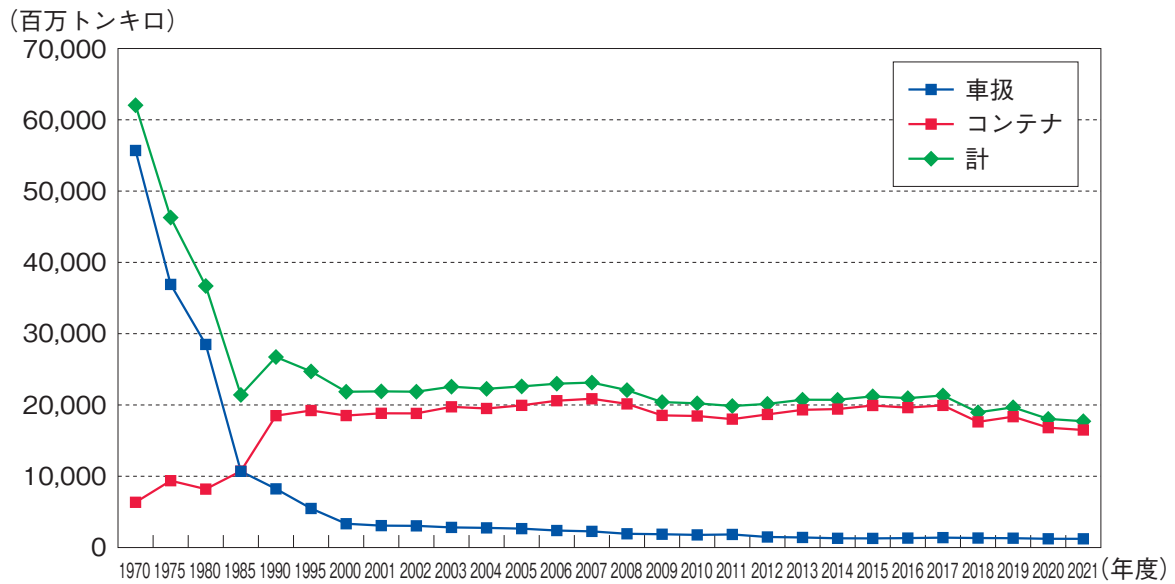
鉄道貨物輸送量は、道路網整備に伴うトラック輸送の著しい伸びとともに、1980年代前半まで大きく減少し、その後は概ね横ばいである。

鉄道貨物輸送の体系は、コンテナ輸送（トラックと鉄道とが協同して、発荷主の戸口から、着荷主の戸口まで、コンテナ内の荷物を積み替えることなく一貫して輸送する形態）と車扱輸送（タンク車などの貨車を1両単位で貸し切って輸送する形態）の2つに大別することができる。

コンテナ輸送は、1980年代末期に伸び、しばらく緩やかな増加を続け、リーマンショックと東日本大震災の影響で減少したものの、トラックドライバーの不足等を背景に、鉄道へのモーダルシフトが見られたことや、特定の荷主や宅配事業者の専用貨物列車の運行、複数の事業者による同一の鉄道コンテナへの混載といった取組が行われるようになったことにより、2011年度を底に増加傾向であった。しかしながら、近年においては豪雨災害や新型コロナウイルス感染症による影響等の外的要因により、減少傾向となっている。車扱輸送は、かつては鉄道貨物輸送の中心だったが、コンテナ輸送への転換等により、輸送量は減少傾向にある。

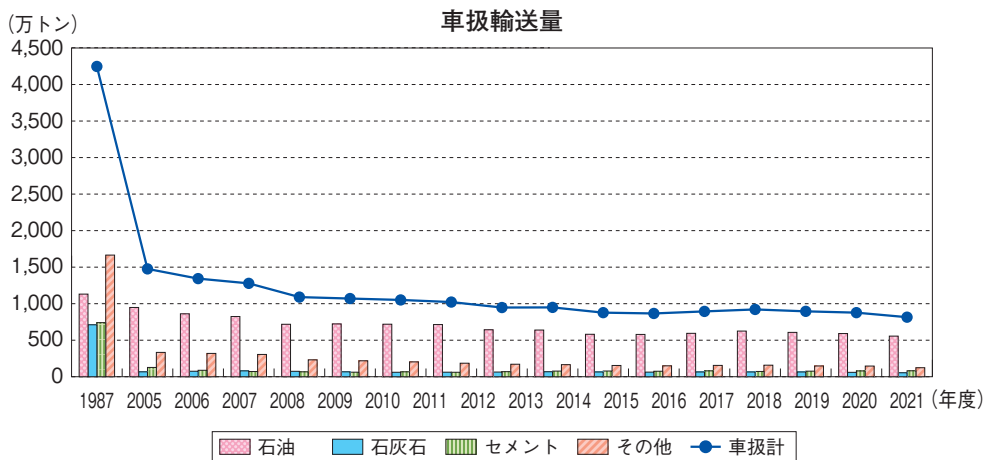
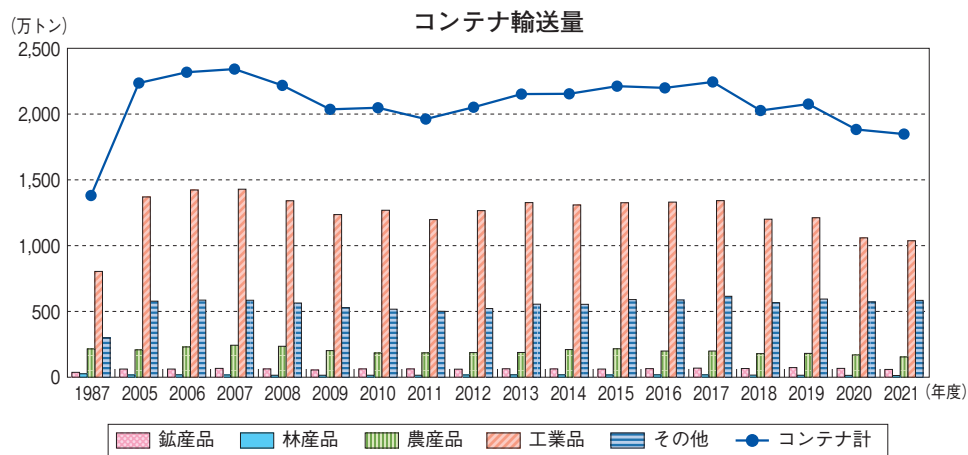
輸送量を物資別に見ると、コンテナ輸送では工業品の割合が高く、車扱輸送では、近年、石油の割合が圧倒的に高くなっており、かつて一定のシェアを占めていた石灰石やセメントは大幅に少なくなっている。

図表1-3-2-12 JR貨物輸送トンキロの推移



資料：「数字でみる鉄道」等から国土交通省鉄道局作成

図表1-3-2-13 貨物主要物資別輸送量の推移



資料：国土交通省鉄道局作成

第3節 海上交通

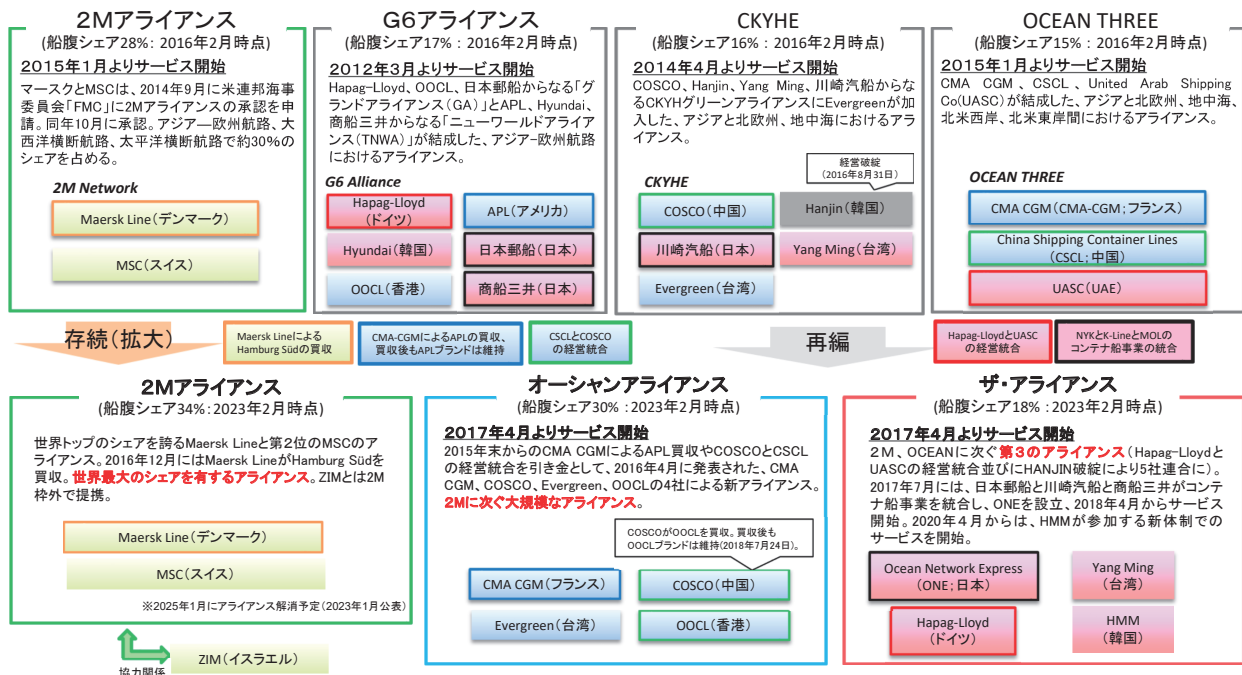
(1) 海上交通ネットワーク

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。

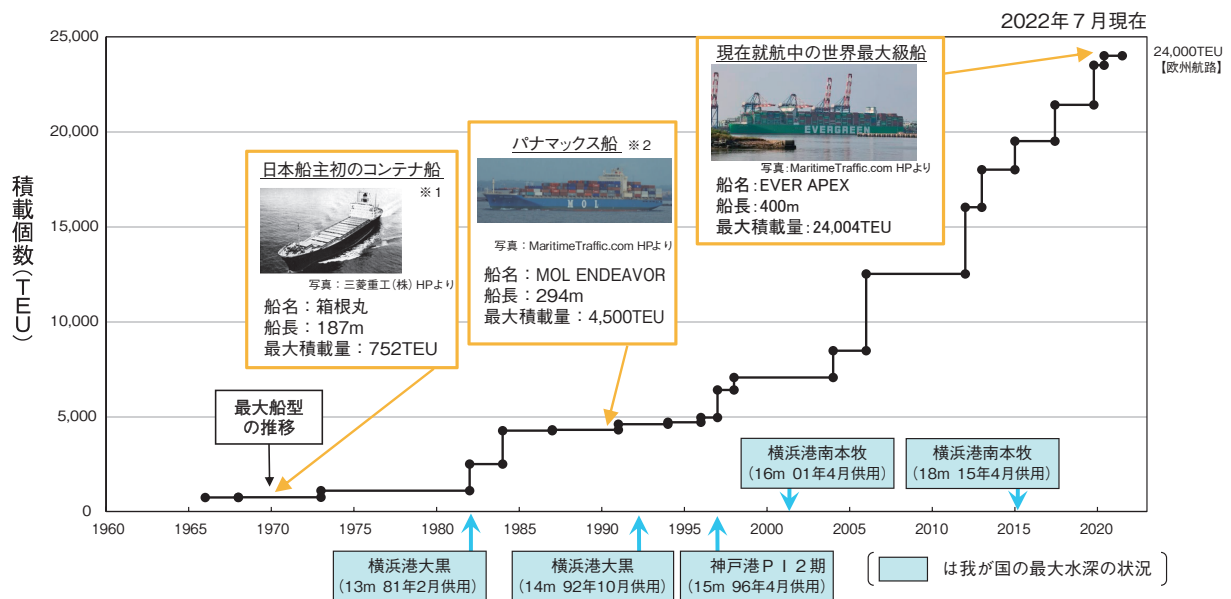
世界の船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返し、2017（平成29）年には3大アライアンスに再編された。我が国の海運大手3社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、定期コンテナ船事業を統合し、合併会社オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）を設立、2018年4月からサービスを開始している。このような中で、世界の各船社はスケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上輸送に従事するコンテナ船の大型化を進めてきた。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、2023年3月末現在我が国で最も水深の深いものは、横浜港南本牧ふ頭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：国土交通省港湾局作成

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)。

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等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

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

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、2021年は合計878百万トンのうち、エネルギー資源が455百万トンで52%^(※1)、工業原料が139百万トンで16%^(※2)、生活物資が80百万トンで9%^(※3)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265百万トンのうち、金属機械工業品^(※4)が143百万トンで54%、化学工業品^(※5)が62百万トンで23%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。

(※1) 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

(※2) 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

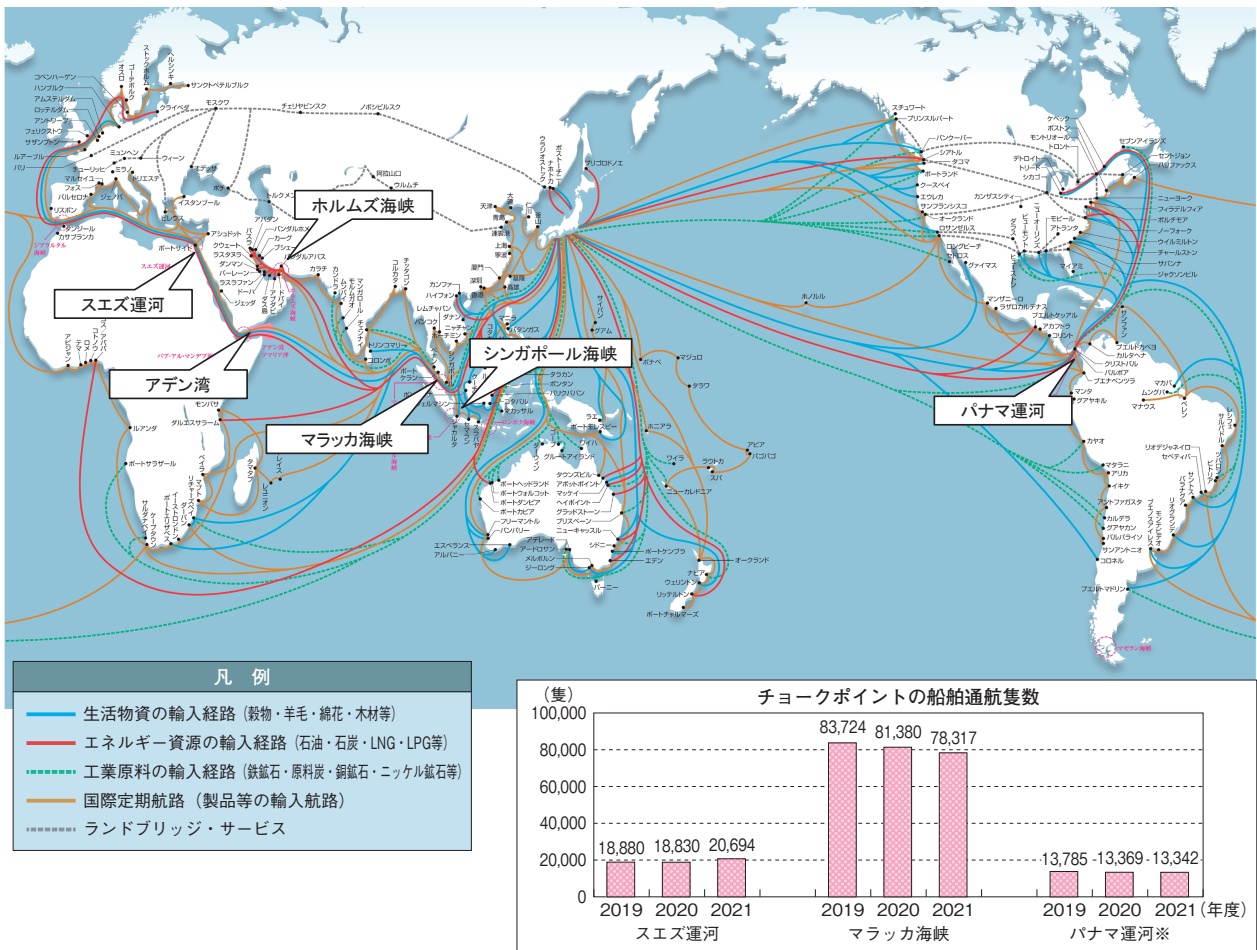
(※3) 生活物資: ここでは、港湾統計の品種類別における農水産品(とうもろこし、麦、羊毛、綿花を含む)、林産品(木材チップを含む)を合計した値

(※4) 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。

(※5) 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。

輸入経路の多くが海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻そうする世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。

図表1-3-3 エネルギー資源等の輸入経路と、チョークポイントの船舶通航隻数



※パナマ運河の年度は10月1日から翌年9月30日まで

資料：世界地図及び輸入経路：日本船主協会、日本海事センター「SHIPPING NOW 2022-2023」、チョークポイントの船舶通航隻数：スエズ運河庁HP、日本財団資料、パナマ運河庁HPから国土交通省港湾局作成

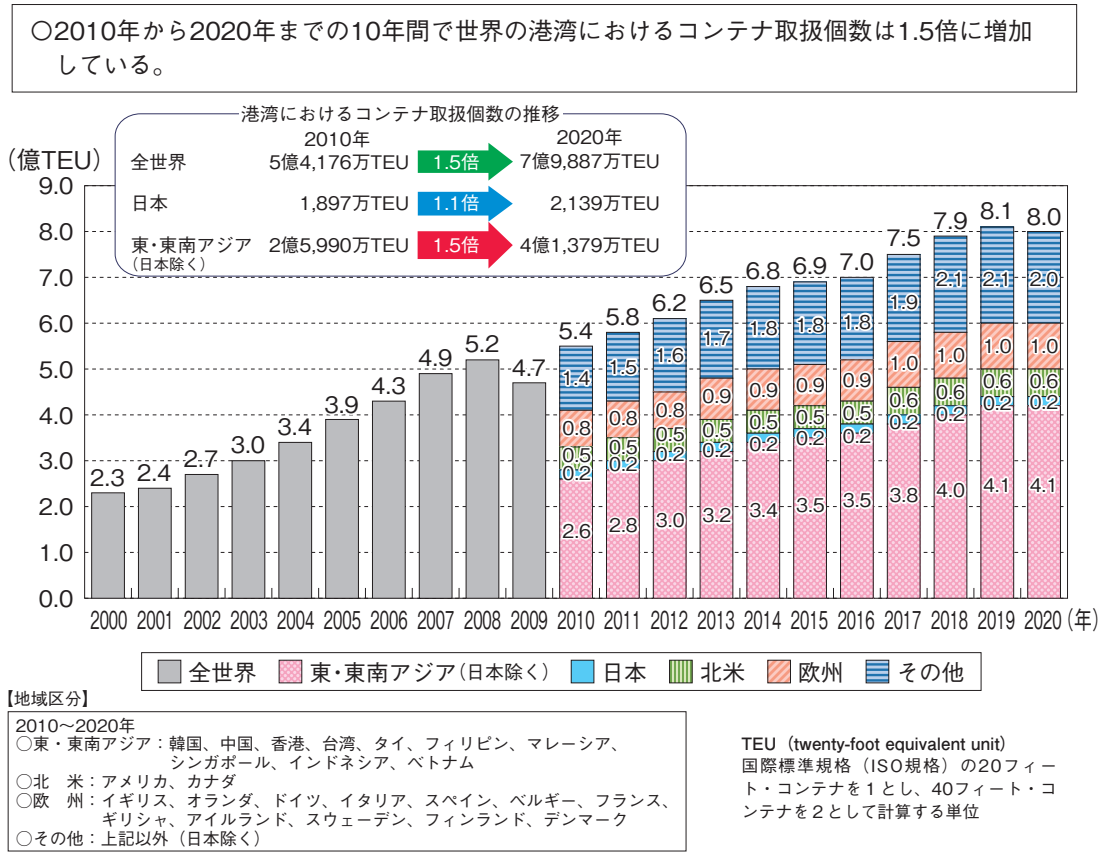
c. 海上貨物コンテナ輸送の国際比較

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

欧州航路と北米航路の寄港回数を主要な港湾ごとに見ると、大型化したコンテナ船による輸送の効率化に伴い寄港地は減らされる傾向にあり、取扱個数を伸ばしている上海港や釜山港でさえ寄港回数は横ばいであり、取扱個数が減少している香港港や横ばいの日本の主要港における寄港回数は減少している。さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、北米西岸を中心とする港湾混雑等により船舶の運航スケジュールに乱れが生じ、外航コンテナ船社による、運航スケジュールの正常化に向けた更なる寄港地の絞り込みが行われた結果、国際基幹航路の日本への寄港数が減少した。

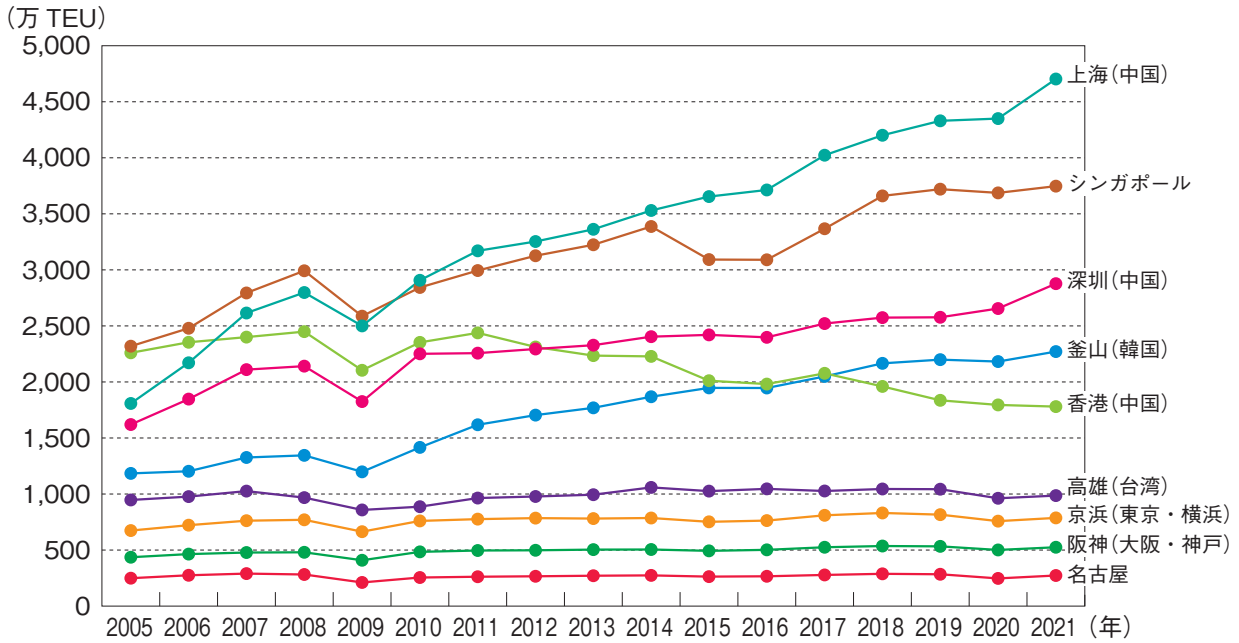
このような状況を踏まえ、サプライチェーンの強靱化・安定化に向けて、国際基幹航路の維持・拡大に、より一層取り組む必要がある。

図表1-3-3-4 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



注：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。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、2,053万TEU(2010年、港湾統計)から2,166万TEU(2020年、港湾統計)に、9年間で1.1倍に増加している。
 2009年以前は出典上に地域別の記載なし
 資料：UNCTAD(Container port throughput,annualおよびReview of Maritime Transport)より国土交通省港湾局作成

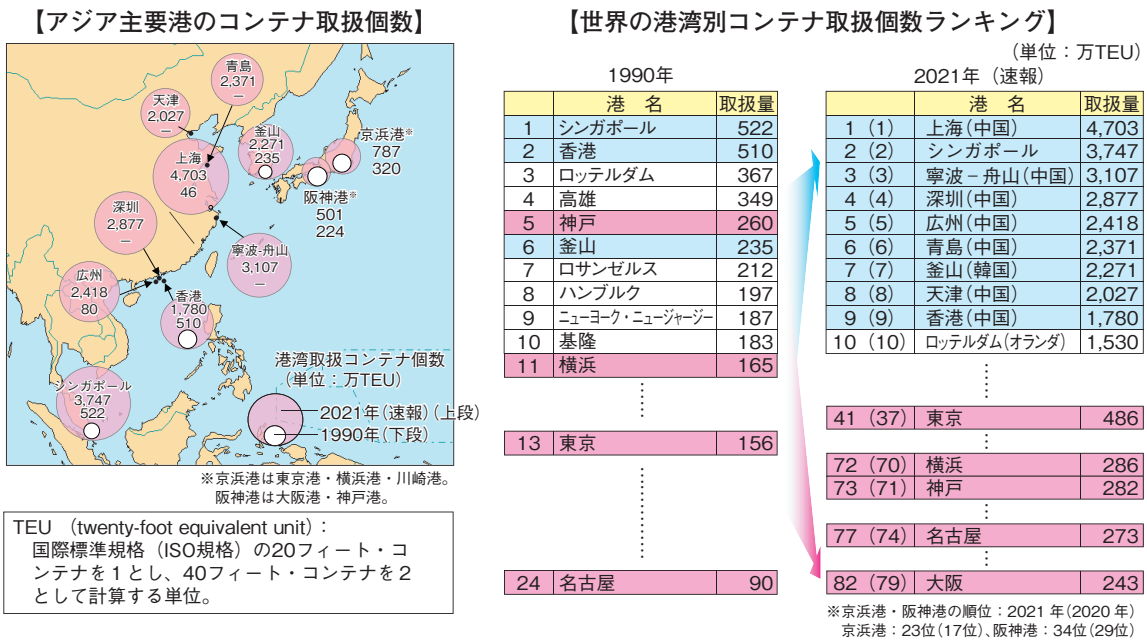
図表1-3-3-5 アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移



注：外内貿を含む数字。

資料：(海外) Containerisation International yearbook, Lloyd's Listから国土交通省港湾局作成
(国内) 港湾統計(年報)から国土交通省港湾局作成

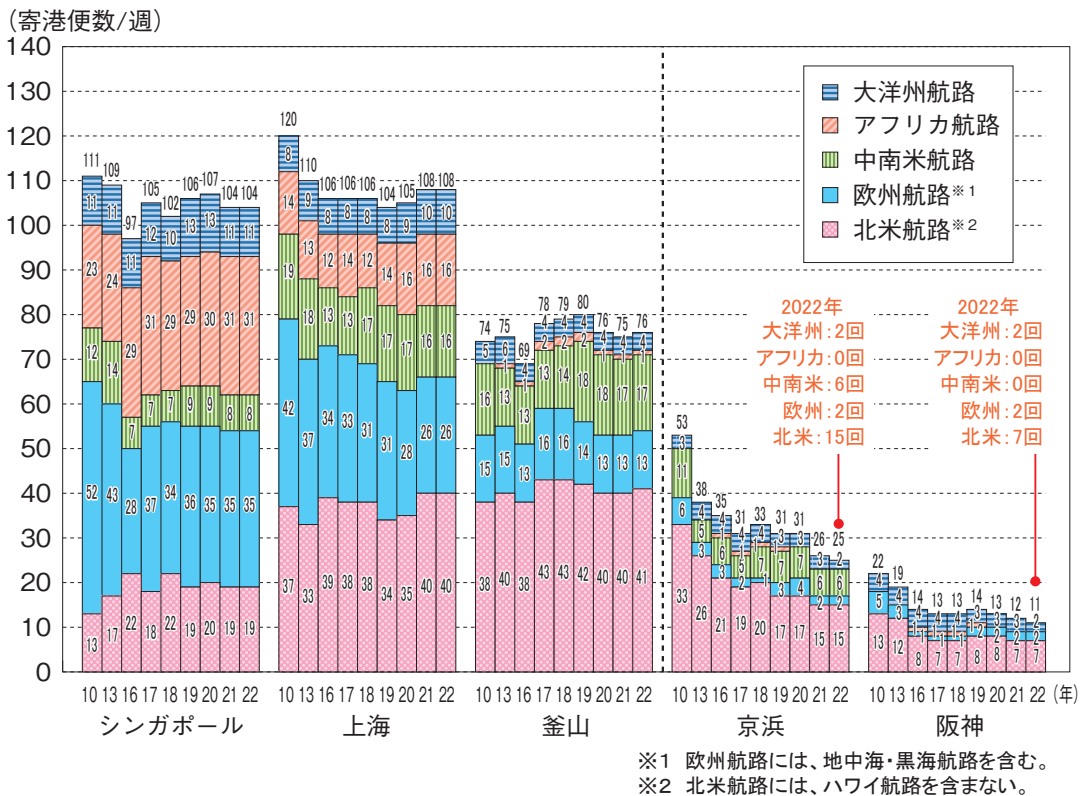
図表1-3-3-6 アジア主要港のコンテナ取扱個数と世界の港湾ランキングの推移



注：数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は2020年の順位。

資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1993及びLloyd's list資料、港湾管理者調べを基に国土交通省港湾局作成。

図表1-3-3-7 アジア主要港と我が国港湾の欧州航路と北米航路等の国際基幹航路の寄港回数の比較



(2) 海事産業総論

我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業や、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラスター」が形成されている。海事クラスターでは、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値や雇用に加え、クラスター内での競争や連携によって総体としてより大きな付加価値を創ると考えられている。

(3) 外航

a. 我が国の外航海運事業（貨物輸送）

① 外航海運事業の事業環境

2021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4,723千TEU（対前年比約8.2%増）、輸入が6,482千TEU（対前年比約8.8%増）となった。なお、専用船や荷動き量については、同章同節（1）を参照。

② 外航海運事業者により運航される我が国商船隊^{（※1）}

2021年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送^{（※2）}の合計で883百万トン（対前年比約0.7%減）であり、世界の海上荷動量の約7.4%を占めており、我が国商船隊の隻数は2,283隻（対前年比43隻増）となった。

我が国の外航船社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（我が国国外航船社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にかつ速やかに航行することが可能なもの）の確保が図られているところであるが、日本船舶は273隻（対前年比3隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は12.0%（対前年比約0.1ポイント減）となっている。また、我が国商船隊のうち外国用船については2,010隻（対前年比40隻増）となっており、パナマ籍のものが1,223隻で最も多い。

（※1）我が国商船隊：我が国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籍船のみならず、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）した外国籍船も合わせた概念。

（※2）三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

b. 外航旅客定期航路等

日本発着の外航旅客定期・不定期航路として、2020年時点では韓国、中国及びロシアとの間に13社7航路が就航していた。新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2020年3月以降、全航路が旅客運送を休止していたため、2021年における利用者数はゼロであった。水際措置の見直しにより2022年11月から順次旅客運送が再開されている。

c. 外航クルーズ

① 日本人のクルーズの利用状況

2021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、新型コロナウイルス感染症の影響が続き約475万人（前年比18%減）と、2020年に引き続き減少となった。日本企業4社による国内クルーズの日本人乗客数も同じ理由により2万人にとどまった。

2022年は各海域におけるクルーズ運航再開に伴い、世界及び日本ともクルーズ人口の回復が見込まれる。

② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

2022年の訪日クルーズ旅客数は前年同様ゼロ、我が国港湾へのクルーズ船の総寄港回数は、前年比71.4%増の720回（全て日本船社）となった（速報値）。

また、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録している（2023年3月31日時点、157か所）。

d. 外航船員

外航日本人船員の数は、近年、横ばい傾向にあり、2021年時点で約2,200人となっているが、我が国の外航船社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・確保も図られている。

外国用船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. 内航海運事業（貨物輸送）

内航貨物輸送量は、2020年度に落ち込みを見せたが、2021年度は、輸送トンベースでは前年度比で6.1%増加、輸送トンキロベースは5.2%増加となった。

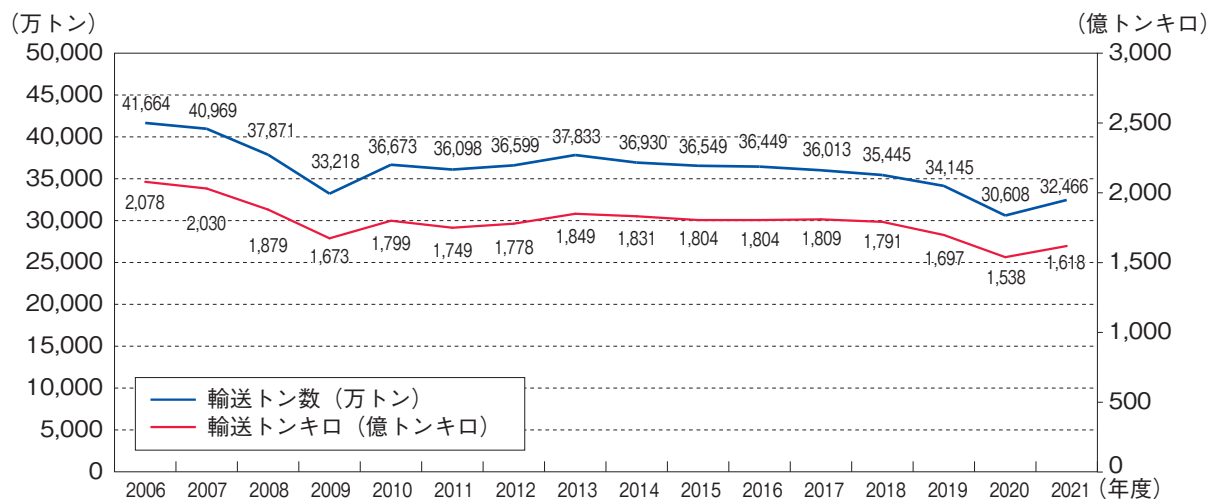
主要な輸送品目別に見ると、セメント、砂利・砂・石材の輸送量は減少しているが、鉄鋼、石灰石、石炭、石油製品の輸送量はいずれも増加している。中でも長期にわたり減少傾向にあった石油製品は、前年度比で19.8%増加した。

さらに、国内貨物輸送量全体が減少している中で、内航海運の分担率（トンキロベース）は、最もシェアが低くなった2020年度の39.8%を上回り、2021年度は40%とやや増加した。

内航海運業者数は、2022年4月1日時点で3,309事業者（うち、休止事業者487者）であり、そのうち99.7%は中小企業となっている。

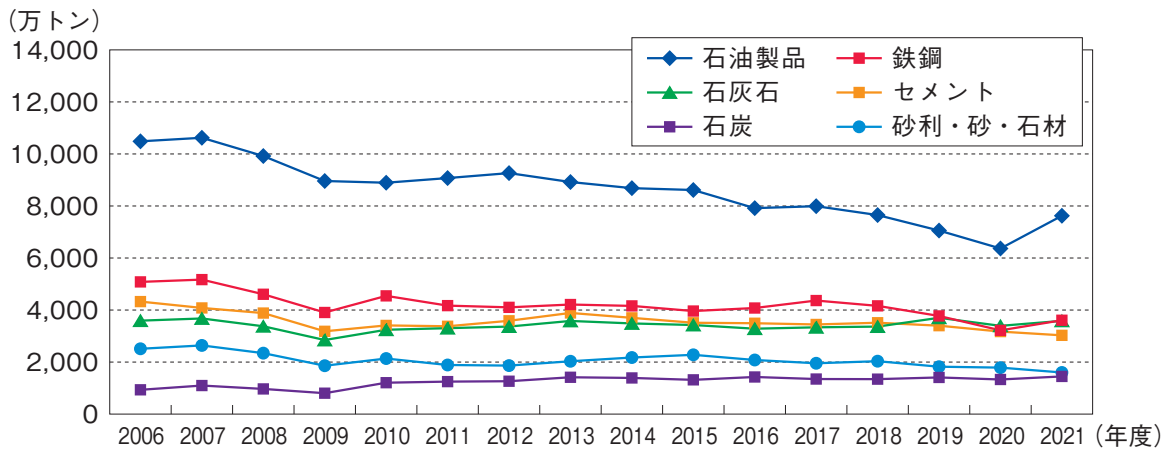
内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が4.1%減少した一方で、総トン数は13%増加しており、船舶の大型化（1隻当たりの平均総トン数は17.9%増の771総トン（2021年度））が進んでいる。

図表1-3-3-8 内航貨物輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-9 主要品目別輸送量の推移



資料: 「内航船舶輸送統計年報」から国土交通省海事局作成

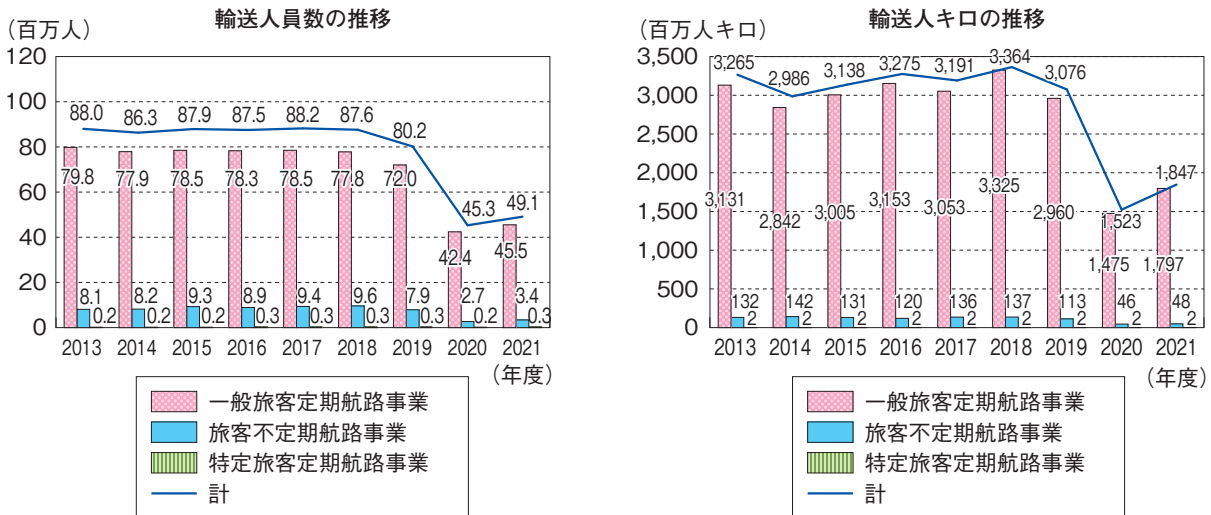
b. 内航旅客船事業

① 内航旅客船事業の現況

内航旅客輸送量は近年横ばいの状況が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2021年度は人ベースでは4,910万人、人キロベースでは18億4,700万人キロと、2020年度より増加しているものの、依然大きく落ち込んでいる。

旅客船事業は、2022年4月1日時点で、945事業者（対前年比8事業者減）によって経営され、これに就航している船舶は2,193隻（対前年比41隻減）となっている。

図表1-3-3-10 内航旅客輸送量の推移



注1: 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

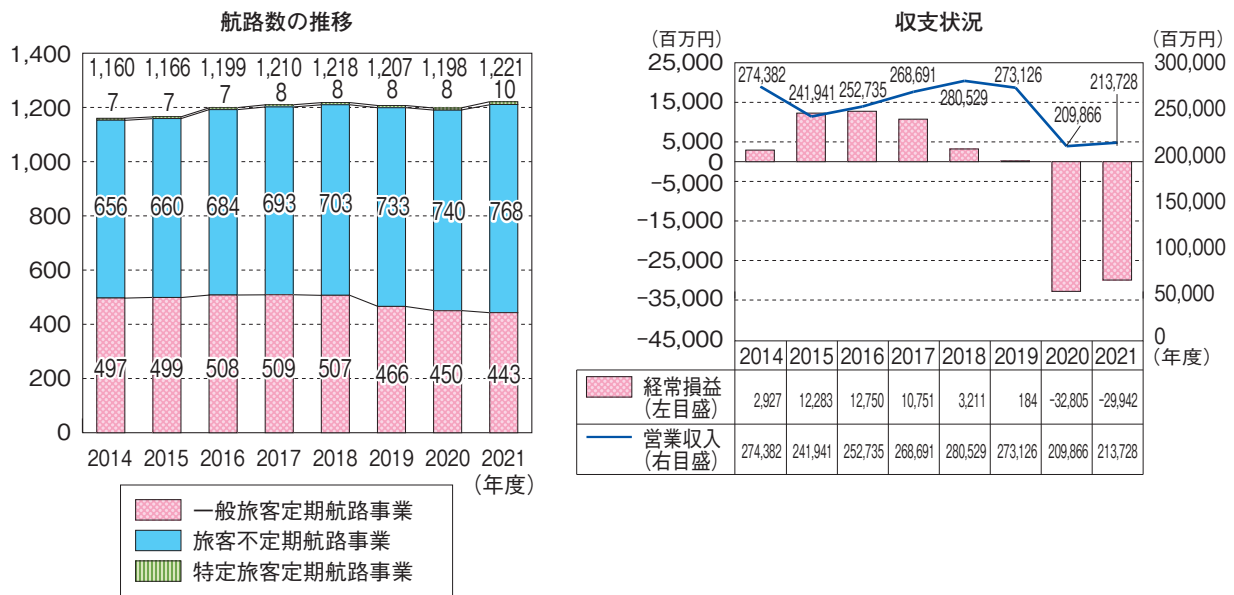
注2: 一般旅客定期航路事業: 旅客定期航路事業(旅客船(13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。))により、人の運送をする定期航路事業(一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。)。以下同じ。)のうち、乗合旅客や貸切旅客(特定旅客(特定の者の需要に応じて運送される特定の範囲の旅客。以下同じ。))以外の旅客)の運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業: 旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

旅客不定期航路事業: 不定期航路事業(定期航路事業以外の船舶運航事業。)のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料: 国土交通省海事局作成

図表1-3-3-11 旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)



旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2021年度では、集計した航路数は1,221航路（対前年度比23航路増）であり、営業収入は約2,137億円（対前年度比約39億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、2期連続の赤字となり、経常収支率は88.3%となっている。

② 離島航路

離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ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。少子高齢化に伴う人口減少等の進行から利用者数はここ20年で約3割減少している。

2021年度末時点の離島航路数は286航路、就航船舶は542隻（約19万総トン）である。離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2021年度の経常収支率は80.0%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、補助対象127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。

③ 知床遊覧船事故対策

2022年4月23日、北海道知床において、小型旅客船「KAZU I」が沈没し、乗客24名・乗員2名の計26名が死亡・行方不明となる、我が国では近年類を見ない重大事故が発生した。二度とこのような事故を起こさないよう、旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、有識者からなる「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、検討を行った。2022年12月22日に再発防止策として「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられ、これを公表した。

「旅客船の総合的な安全・安心対策」は、ハード・ソフトの両面から安全対策を「重層的」に強化するものであり、①事業者の安全管理体制の強化、②船員の資質の向上、③船舶の安全基準の強化、④監査・処分の強化、⑤船舶検査の実効性の向上、⑥安全情報の提供の拡充、⑦利用者保護の強化について、66の対策を講ずることとしている。

c. 内航船員

内航船員の数は、近年は徐々に増加しており、2021年時点で約29千人となっている。年齢別では、50歳以上の船員の割合が最も高いが、近年は、30歳未満の若年船員の割合が増加してきている。

第4節 航空交通

(1) 航空交通ネットワーク

a. 空港の整備・運営状況

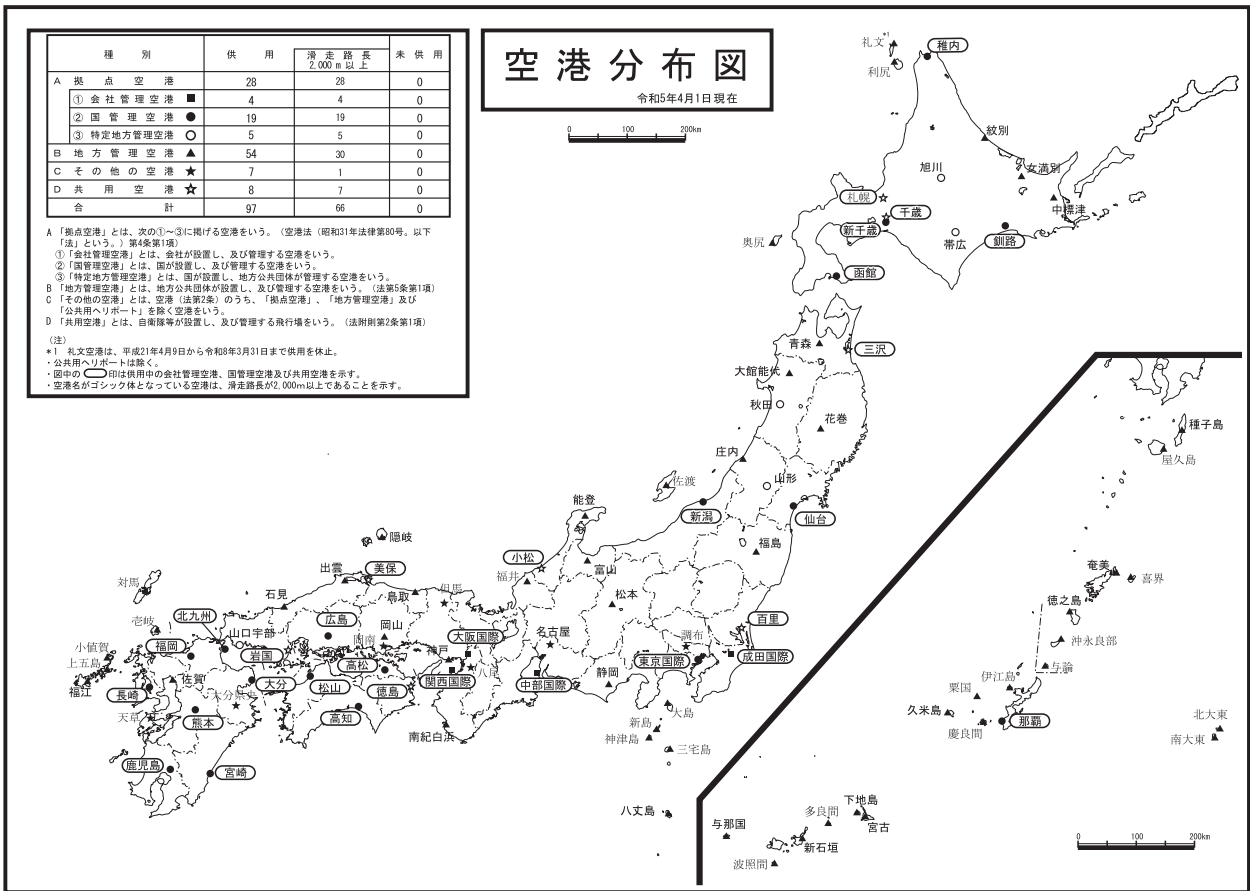
我が国の空港は、拠点空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークの拠点となる空港）、地方管理空港（国際航空輸送ネットワーク又は国内航空輸送ネットワークを形成する上で重要な役割を果たす空港）の大きく2類型に分類され、空港数の合計は82である。その他の空港や自衛隊等が設置・管理する共用空港も加えると、我が国全体の空港数は97である。

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する訪日外国人旅行者の観光需要の地方への分散を図る上でも有意義である。

その上で、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化をはじめ、空港利用者のニーズの多様化や高質化等に伴い、我が国の空港政策は「整備」から「運営」へ方針をシフトし、更なる利便性の向上や効率的な空港運営を行うことが求められている。

こうした中、2013（平成25）年6月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（平成25年法律第67号。以下「民活空港運営法」という。）等を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。関西国際空港及び大阪国際空港については2016年4月から運営委託を開始しており、仙台空港については2016年7月から、高松空港、神戸空港については2018年4月から、鳥取空港については2018年7月から、福岡空港、静岡空港、南紀白浜空港については2019年4月から、熊本空港については2020年4月から、北海道内7空港については2020年6月から順次、広島空港については2021年7月から、それぞれコンセッション方式による運営委託を開始した。

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

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、訪日外国人の増加、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。

首都圏空港において、2021年度は、国内線旅客数の33%、国内航空貨物取扱量の40%を占めており、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88%、国際航空貨物取扱量の75%を占めており、我が国最大の国際ゲートウェイとして役割を果たすなど、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。

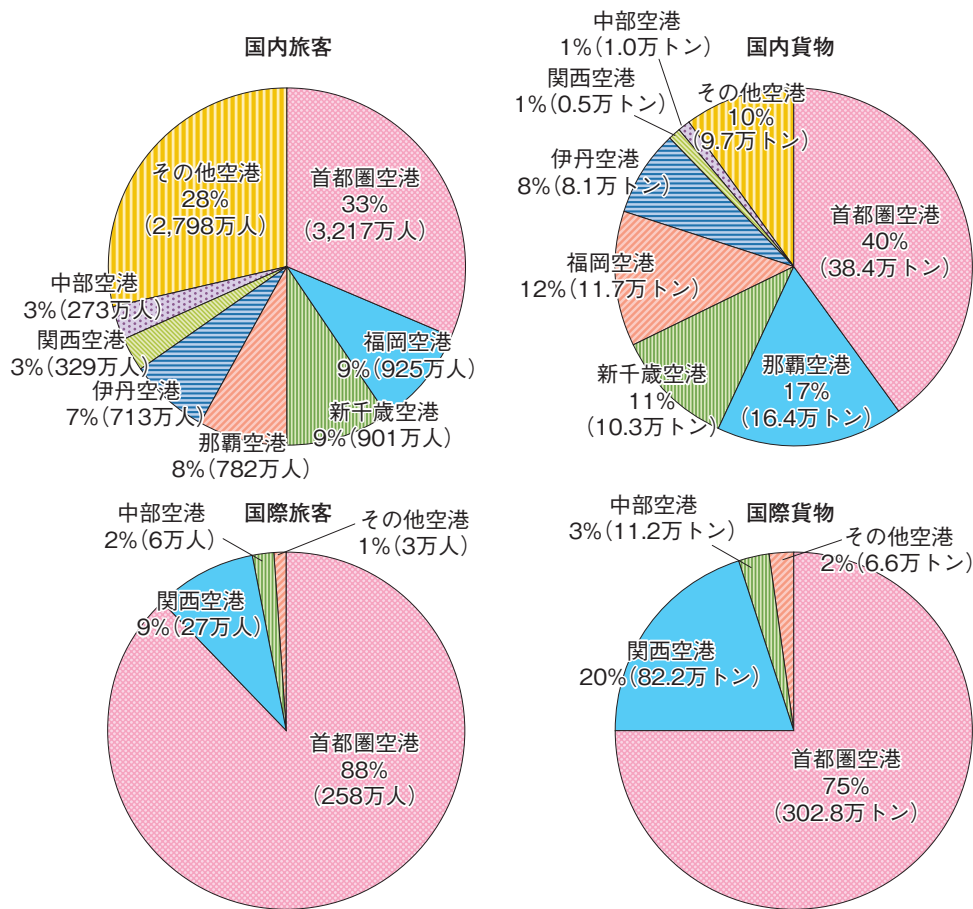
発着回数について、2021年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、首都圏空港は41万回となっており、アジア諸国の主要空港のうち、香港（16万回）、ソウル（30万回）より多いが、北京（51万回）、上港（58万回）より少ない。

国際線就航都市数（2022年夏ダイヤ期首）についても、全世界的に引き続き低迷しているところ、首都圏空港は62都市となっており、アジア諸国の主要空港のうち、香港（56都市）、北京（12都市）、上海（31都市）より多いが、ソウル（68都市）、シンガポール（96都市）より少ない。

国際航空旅客数について、首都圏空港はアジア諸国の主要空港と比較すると、3位(2021年)である。

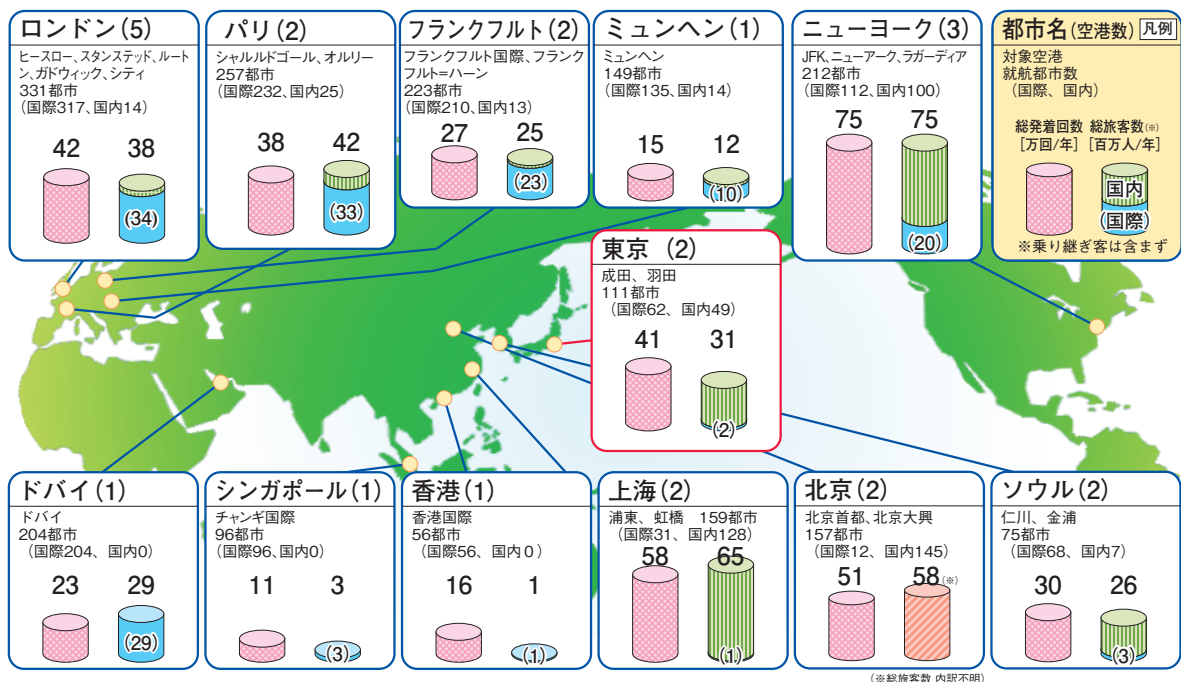
国際航空貨物取扱量について、2021年は、全世界的に取扱量が増加した中で、成田国際空港において過去最多の取扱量を記録し、世界で前年の7位から5位となった。

図表1-3-4-2 国内・国際航空旅客及び貨物取扱量の空港別割合 (2021年度)



資料：国内旅客及び国内貨物は「航空輸送統計年報」、国際旅客及び国際貨物は「空港管理状況調査」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-3 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

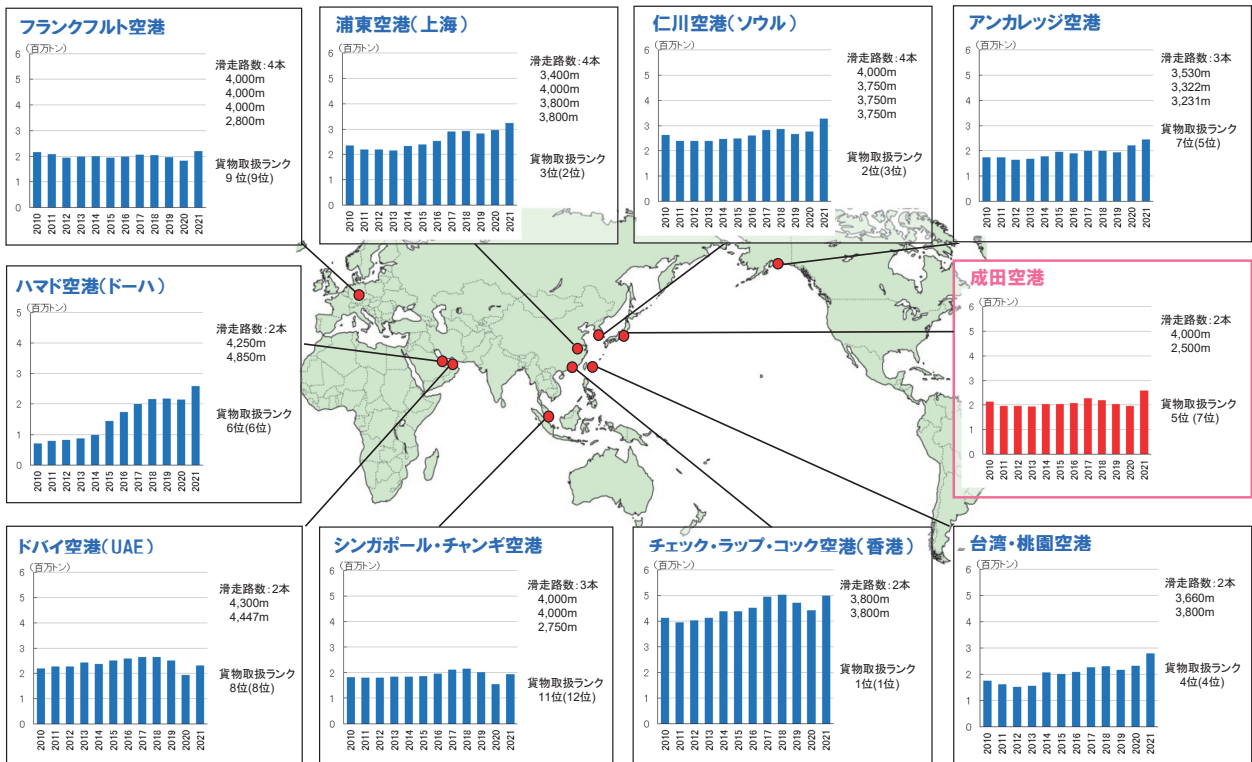


注1：就航都市数：OAG時刻表（2022年3月27日～4月2日の定期旅客直行便のデータ）

注2：発着回数・旅客数：ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2022 Edition

資料：「ACI World Airport Traffic Dataset」「OAGデータ」から国土交通省航空局作成

図表1-3-4-4 世界の主要空港の国際貨物取扱量の推移等



注1) ()内は、2020年の順位

出典：「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等から作成

国際航空貨物取扱量上位10空港の変遷

単位：千トン

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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
2	4,128.0	3,941.3	4,025.4	4,127.1	4,276.3	4,380.1	4,521.0	4,937.4	5,017.9	4,703.6	4,420.3	4,986.3
3	仁川	仁川	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	浦東	浦東	浦東	浦東	仁川
4	2,634.0	2,483.9	2,397.0	2,435.6	2,474.2	2,506.1	2,602.6	2,906.6	2,915.5	2,825.0	2,952.6	3,273.0
5	浦東	浦東	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	ドバイ	仁川	仁川	仁川	仁川	浦東
6	2,344.0	2,287.9	2,279.6	2,394.6	2,367.6	2,489.5	2,592.5	2,826.0	2,857.8	2,664.0	2,759.5	3,245.5
7	ドバイ	ドバイ	浦東	浦東	浦東	浦東	浦東	ドバイ	ドバイ	ドバイ	桃園	桃園
8	2,183.0	2,189.5	2,183.5	2,158.6	2,334.4	2,395.5	2,522.7	2,654.5	2,641.4	2,514.9	2,323.4	2,793.6
9	フランクフルト	フランクフルト	成田	フランクフルト	桃園	成田	成田	成田	桃園	ドーハ	アンカレッジ	成田
10	2,149.0	2,083.9	1,952.2	1,974.0	2,071.6	2,036.0	2,083.2	2,262.9	2,305.2	2,173.4	2,221.8	2,591.3
11	パリ	パリ	フランクフルト	成田	成田	桃園	桃園	桃園	成田	桃園	ドーハ	ドーハ
12	2,142.0	1,952.2	1,938.6	1,940.6	2,043.4	2,005.3	2,081.0	2,253.1	2,198.0	2,165.2	2,145.1	2,589.3
13	成田	成田	パリ	シンガポール	フランクフルト	アンカレッジ	フランクフルト	シンガポール	ドーハ	成田	成田	アンカレッジ
14	2,126.0	1,898.9	1,903.0	1,850.2	2,007.3	1,956.8	1,986.1	2,125.2	2,163.5	2,039.9	1,958.5	2,438.8
15	シンガポール	シンガポール	シンガポール	パリ	パリ	フランクフルト	シンガポール	フランクフルト	シンガポール	シンガポール	ドバイ	ドバイ
16	1,814.0	1,806.2	1,806.2	1,835.2	1,858.5	1,950.7	1,969.4	2,066.2	2,154.9	2,014.1	1,932.0	2,319.2
17	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	パリ	パリ	アンカレッジ	フランクフルト	フランクフルト	フランクフルト	フランクフルト
18	1,742.0	1,731.6	1,652.4	1,676.0	1,843.8	1,861.3	1,915.5	1,997.7	2,044.7	1,961.5	1,818.7	2,194.7
19	桃園	桃園	アンカレッジ	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール	アンカレッジ	ドーハ	アンカレッジ	アンカレッジ	マイアミ	マイアミ
20	1,753.0	1,612.1	1,646.1	1,675.4	1,787.3	1,861.3	1,901.2	1,994.5	1,991.5	1,942.6	1,730.9	2,040.5

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

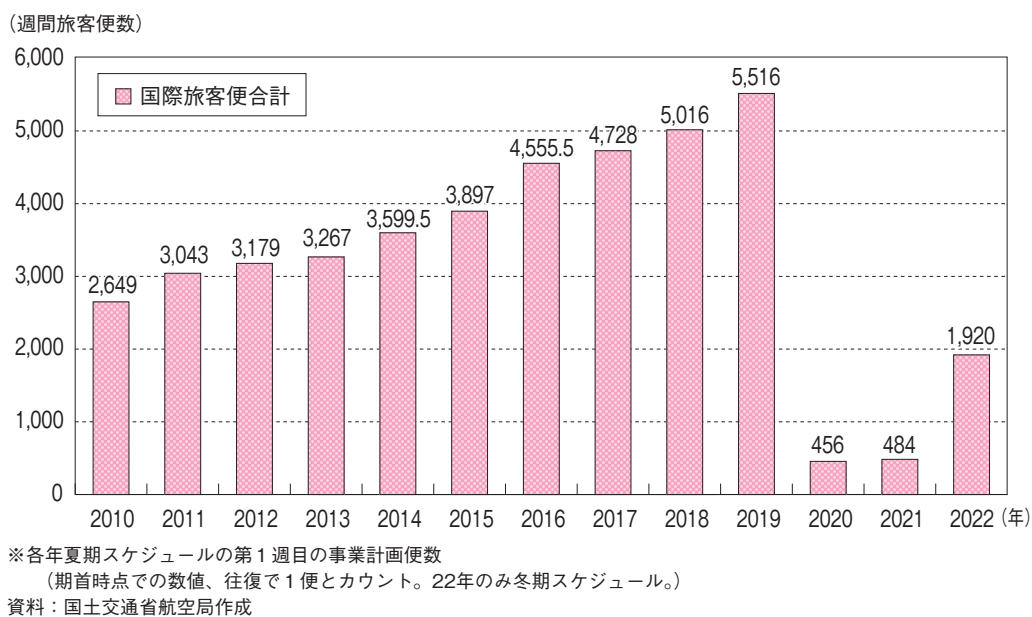
c. 航空ネットワークの拡大

① 航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

国際航空網の拡充を図るため、我が国では航空自由化（オープンスカイ）¹を推進している。首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、東京国際空港（羽田空港）を自由化の対象外とするなど一部制約が残るが、我が国を発着する国際旅客便数は、成田空港における二国間輸送を自由化の対象に追加した2010年時点（2,649便/週）²とくらべて、2019年時点（5,516便/週）で2倍強に増加した。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響により、国際旅客便数は一時激減したが、水際措置が大幅に見直された2022年10月以降、徐々に回復の傾向にある（2022年10月末時点：1,920便/週）。

図表1-3-4-5 我が国における国際旅客便の便数推移



② LCC

LCC(Low Cost Carrier)とは、低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを提供する航空会社のことである。

LCCは、伸び悩みが予測される国内航空市場において、これまでに顕在化してこなかった旅客需要を開拓するとともに、アジア地域を中心とする海外からの訪日外国人旅行客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年から2019年までの間に我が国における国内線LCC旅客数は6.3倍の1,092万人、国際線LCC旅客数は8.8倍の2,572万人に増加しており、特に国際線において航空旅客数の増加を牽引してきた。2020年及び2021年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者数は大幅に減少し、2021年の国内線LCC旅客数は590万人、国際線LCC旅客数は12万人となった。

¹ 航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等の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二カ国間で相互に撤廃すること。

² いずれも各年の夏期スケジュールの第1週目の事業計画便数（期首時点での数値、往復で1便とカウント）。

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、2022年冬ダイヤ当初計画時点では、4社により、国内線51路線、国際線20路線が運航されている。

(2) 航空運送事業等総論

a. 本邦航空運送事業者の現況

本邦航空運送事業者による旅客輸送量は、国内・国際ともに2000年代後半より減少に転じたものの、2011年度を底に増加に転じ、近年の訪日外国人旅行者の急増等も影響して、過去最高を更新していたが、コロナの影響を受けたことで、2021年度における国内・国際合計の旅客数は2019年度から著しく減少した。

b. 航空機操縦士、航空機整備士、航空管制官

① 航空機操縦士

我が国の主要航空会社においては、50代あたり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。さらに、操縦士を確保することが困難な地域航空会社においては、短期的な操縦士不足にも直面している。今後、航空需要の回復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恐れがある。

② 航空機整備士

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、航空専門学校への入学者減少及び整備士の高齢化による大量退職への対応が課題となっている。

③ 航空管制官

新型コロナウイルス感染症の影響によって交通量が低下した国際線・国内線は、感染対策の強化や水際対策の緩和により回復傾向にある。我が国の管制空域の航空管制延べ取扱機数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前の過去15年で約1.5倍と増加を続けてきた一方で、我が国の航空管制官の数は2010年から減少に転じ、2014年以降は再び増加傾向にあるものの、航空管制官1人当たりの取扱機数が増加している。

我が国が取り扱う航空交通量は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が収束後の復便及びその後の航空需要増大により再び継続的な増加傾向となることが見込まれ、国内空域の現行の管制処理能力の向上が必要となる。このため、管制処理能力の向上や災害時等のバックアップ体制の拡大等を図ることを目的として、国内の航空路空域等の抜本的な再編を進めている。

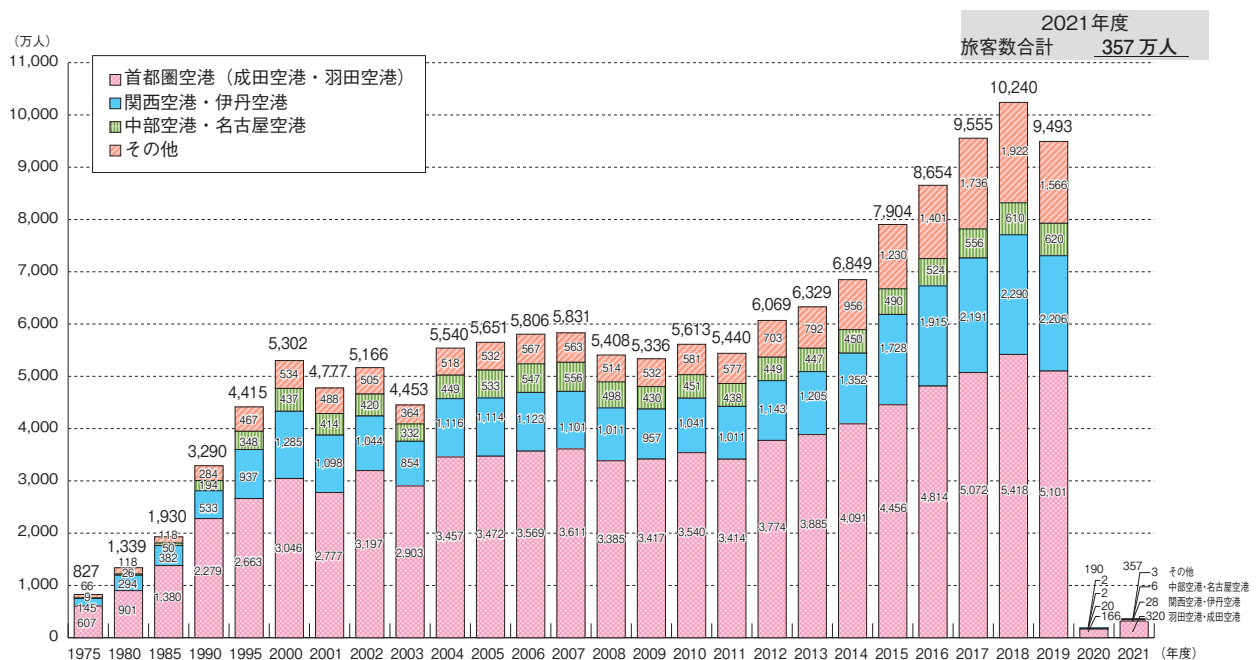
(3) 国際航空

a. 国際航空旅客輸送

我が国を発着する国際航空旅客数（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年度以降の訪日外国人旅行者の急増等により大幅に増加してきた。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、2020年度はさらに急減したが、2021年度は357万人（対前年度比約88%増）となった。

また、世界の航空旅客需要予測³については、世界各地で需要増が予測されており、中でもアジア/太平洋地域（+4.5%）、及びヨーロッパ地域（+4.1%）における伸びが大きいと見込まれている。

図表1-3-4-6 日本を発着する国際航空旅客輸送量の推移



注：関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。中部国際空港開港以前は、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

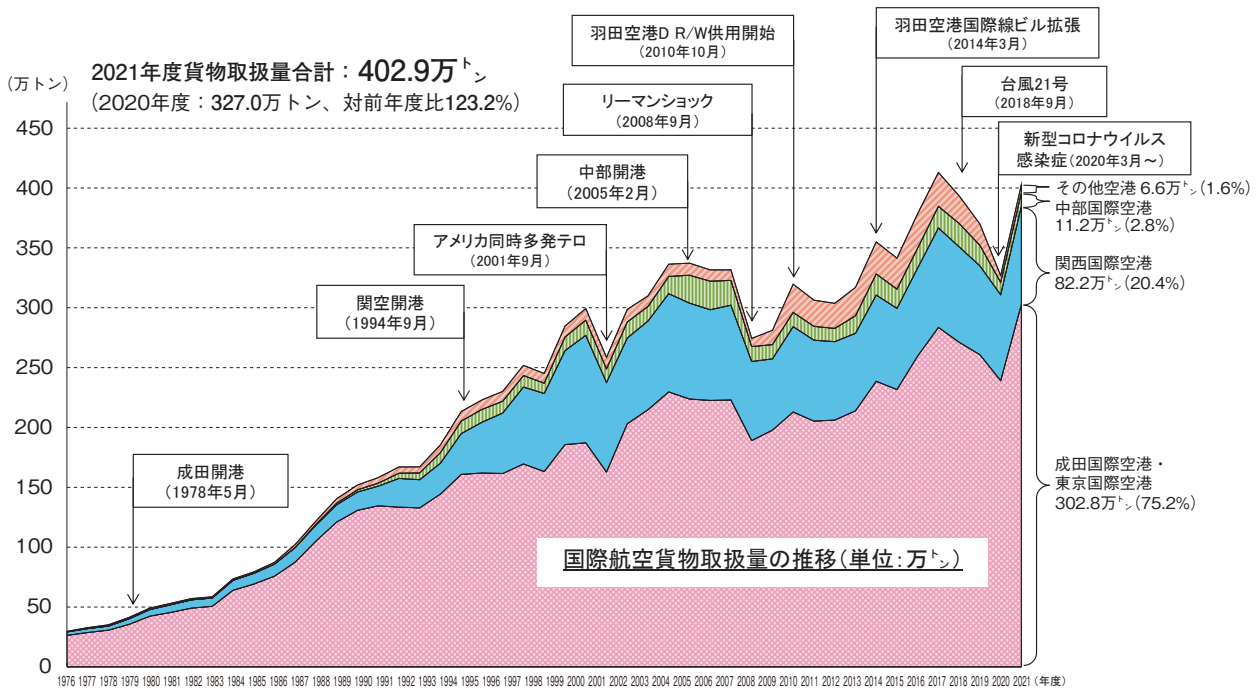
³（一財）日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2022-2041」

b. 国際航空貨物輸送

我が国を発着する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ものの、2021年度は半導体や医薬品等の輸送需要が高まり、前年度比23%増の約403万トンとなった。

また、世界の航空貨物輸送量予測⁴については、世界各地で増加が予測されており、中でも中東(+4.3%)や北米(+3.6%)の伸びが大きいと見込まれている。

図表1-3-4-7 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：国土交通省航空局作成

(4) 国内航空

a. 国内航空旅客輸送

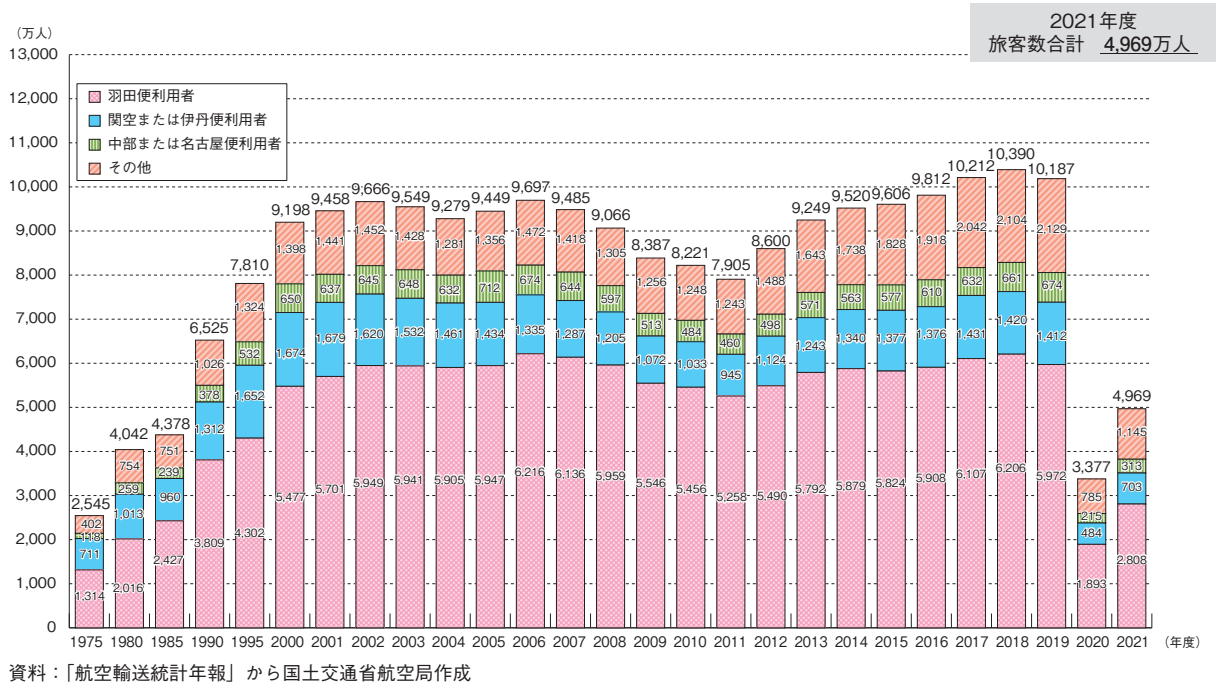
国内旅客はLCCの参入による需要増等を受けて2012年度より堅調に増加してきた。2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響により8年ぶりに減少に転じ、2020年度はさらに急減したが、2021年度は4,969万人(対前年度比47%増)となった。

b. 国内航空貨物輸送

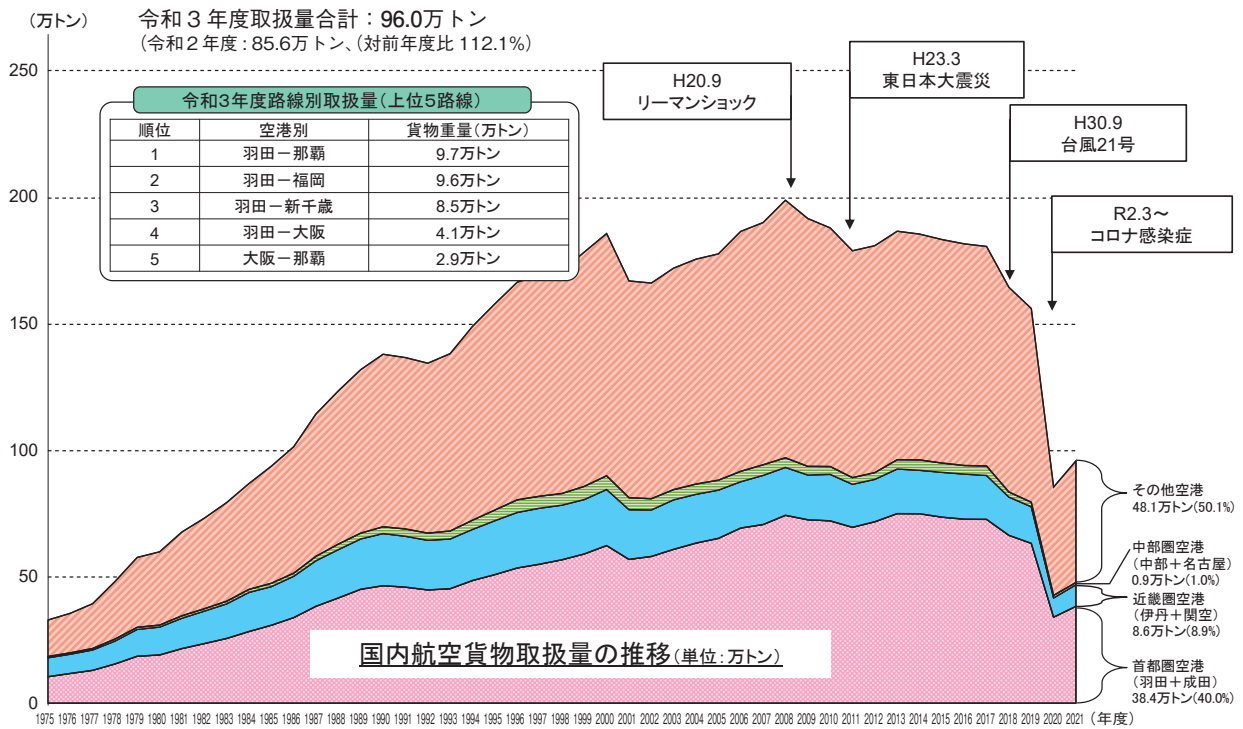
国内航空貨物取扱量は、長年にわたり堅調に増加してきたが、機材の小型化や路線撤退等に伴い、2008年度をピークに減少傾向にあり、近年は、大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の影響等により大きく減少した。2021年度は、わずかに回復し、前年度比12%増の約96万トンとなった。

⁴ (一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2022-2041」

図表1-3-4-8 国内航空旅客輸送量の推移



図表1-3-4-9 国内航空貨物輸送量の推移



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65路線あり、うち国庫補助路線は15路線である。

第Ⅱ部 地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた展望

地域公共交通は、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、多くの事業者が厳しい状況となっている。

このような中、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日閣議決定）において、「デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。」とされ、また、国土交通省に設けられた「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」（令和4年7月取りまとめ）及び「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」（令和4年8月取りまとめ）では、地域公共交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示された。

これら2つの有識者検討会の提言を受け止め、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会（以下「地域公共交通部会」という。）では、今後の地域公共交通政策の在り方について議論がなされているところであり、2023（令和5）年2月には「中間とりまとめ」が公表されたところである。

令和5年版交通政策白書では、交通政策の変遷や地域公共交通の現状に触れつつ、「中間とりまとめ」で挙げられた課題や対応の方向性等を紹介するとともに、地域の関係者が「共創」を通じて地域公共交通の「リ・デザイン」を進めていくための法改正や予算措置について紹介する。

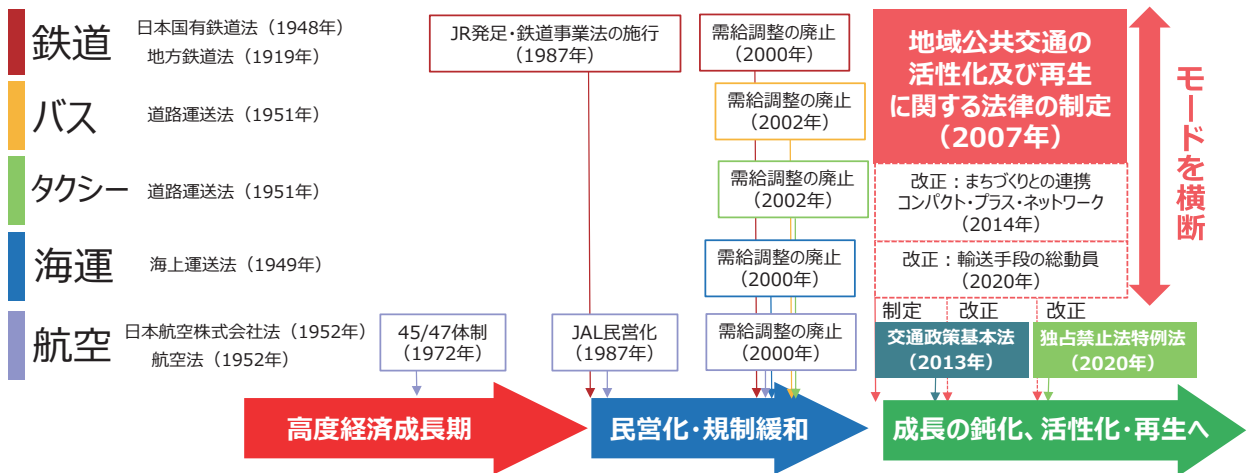
第1章 地域公共交通活性化再生法（地域交通法）等の変遷

第1節 交通政策の変遷

戦後、公共交通は、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した交通サービスの安定供給を確保していたが、その後、政策を転換し、国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供を促進してきた。

また、「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「地域交通法」という。）の制定・改正により、各自治体を中心となって、地域にとって望ましい交通ネットワークの実現に向けて取り組むための枠組みが設けられたほか、2013年には交通政策基本法が制定され、基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画の策定、国・地方公共団体の施策等が規定された。

図表2-1-1-1 公共交通政策の変遷



資料：国土交通省総合政策局作成

第2節 地域交通法等の制定・改正

地域交通法は、2007（平成19）年に制定され、市町村が設置し、幅広い関係者が参加する協議会や、地域公共交通の維持確保や利便性向上を図る計画制度・各種事業が法定化された。

2014年の改正では、計画制度にまちづくりとの連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）が位置づけられるとともに、地域公共交通ネットワークの面的な再構築を図る「地域公共交通再編事業」の創設や、都道府県による協議会設置・計画策定も可能とされた。さらに、2020年の改正では「地域公共交通計画」の作成を自治体の努力義務とすることや、「地域公共交通利便増進事業」を創設するなど、同年の「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。）の制定とも相まって、競争から協調へ、交通資源を総動員（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、貨客混載、MaaS(Mobility as a Service)等）するための仕組みづくりが行われた。

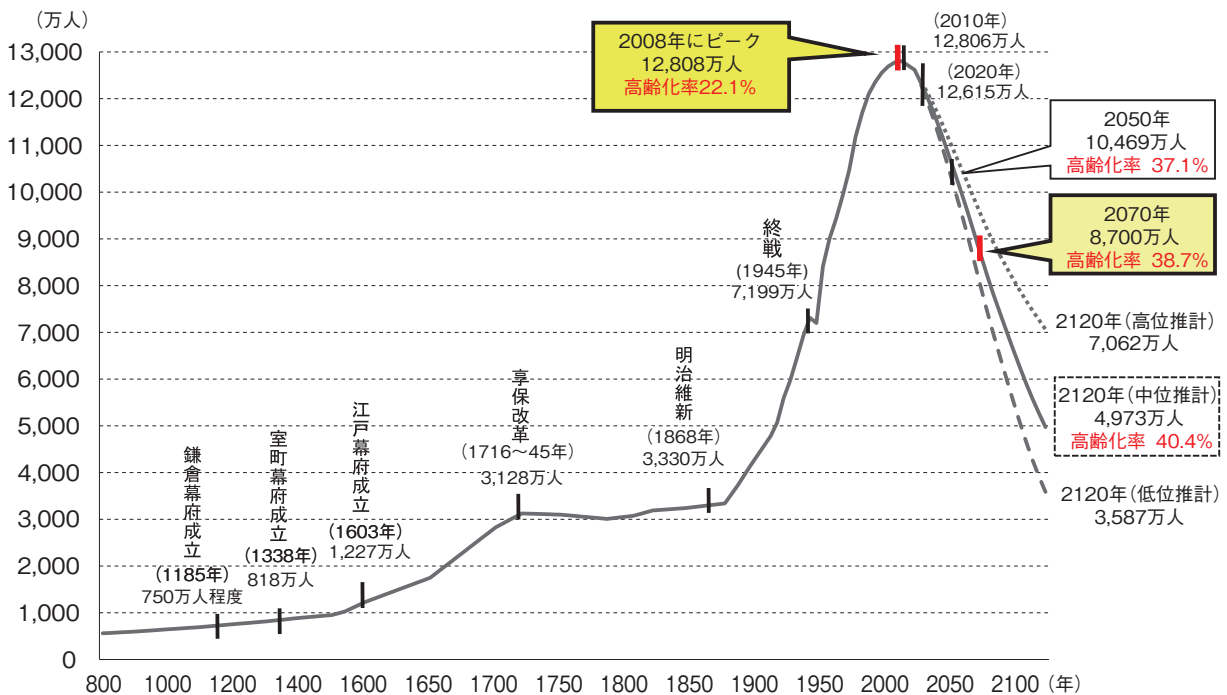
第2章 現状認識と課題

第1節 現状認識

公共交通は、国民生活や経済活動を支える不可欠なサービスであり、デジタル田園都市国家構想を推進し地方の活性化を図っていく上で、重要な社会基盤である。

我が国においては、多くの場合、民間事業者が公共交通の運営を担っているが、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況にある。加えて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機としたテレワーク普及等の行動変容に伴う輸送需要の減少による経営の悪化やバス・タクシー運転手などの離職の増加などの課題がある中で、これらに起因する路線廃止等によるサービス水準の低下により、さらに利用者が減少する「負のスパイラル」を避けることが困難な状況となっている。

図表2-2-1-1 我が国の総人口の長期的推移



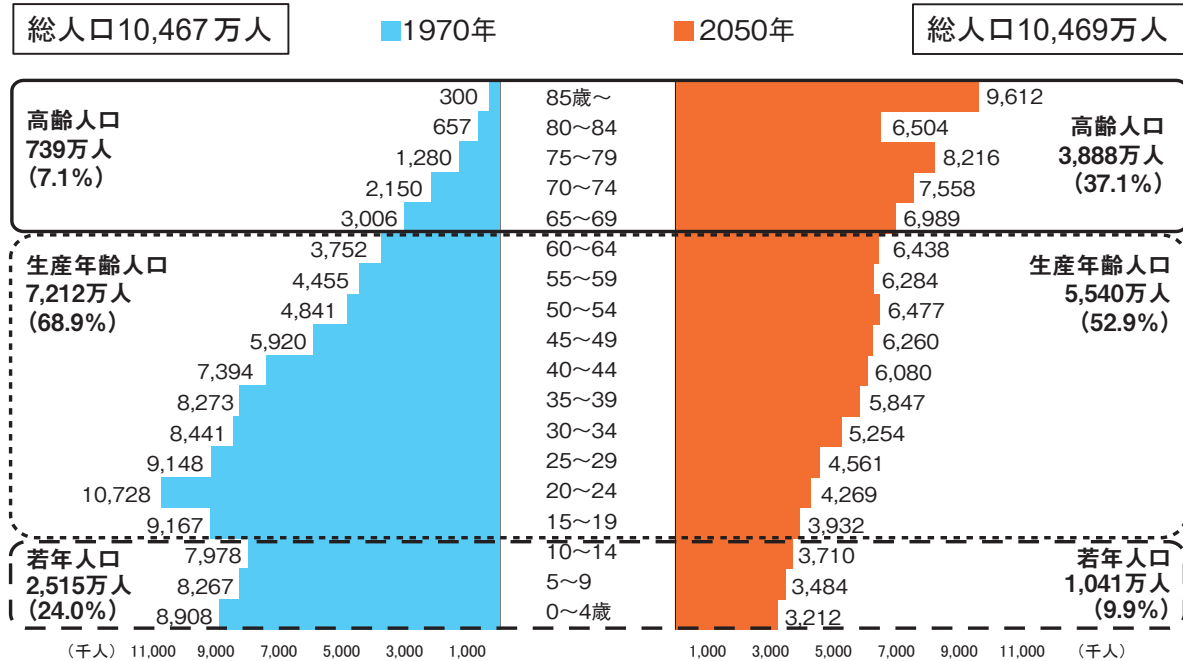
(出典) 国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)。

注：ただし、1920年からは、総務省「国勢調査」、「人口推計年報」、「平成17年及び22年国勢調査結果による補間補正人口」、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)」により追加。値は日本の総人口(外国人含む)。

資料：国土審議会第19回計画部会 参考資料3-3

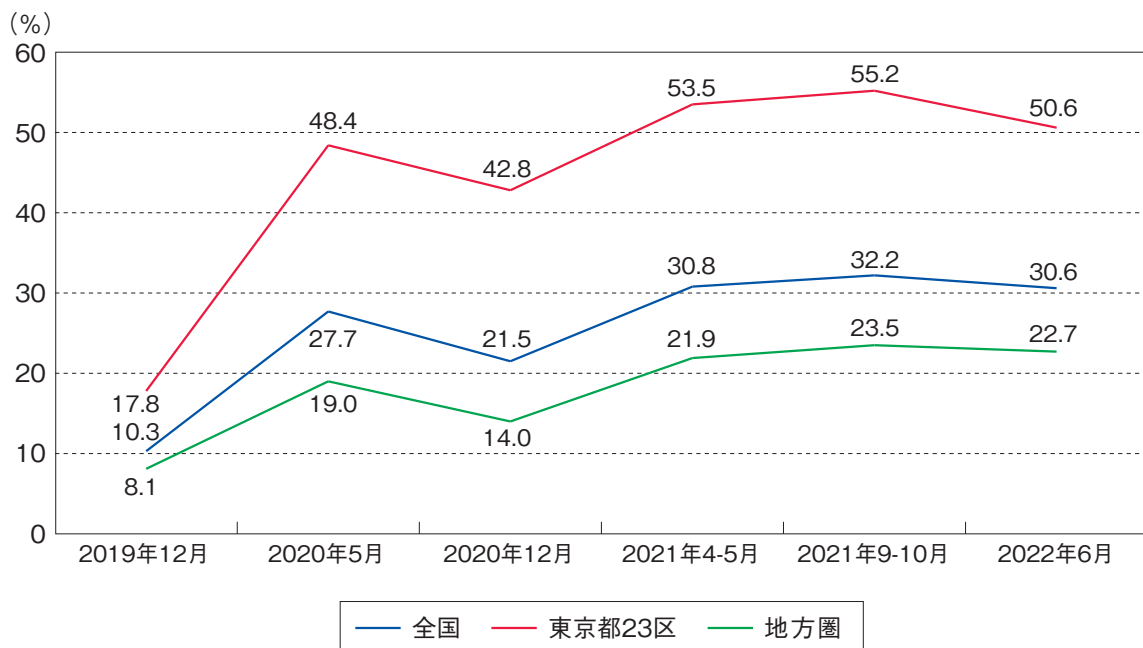
図表2-2-1-2 人口ピラミッドの変化

- 2050年の総人口は1970年時とほぼ同じく約1億人であるが、年齢構成は大きく異なる。
- 高齢人口(総人口比)は、1970年の739万人(7.1%)から、2050年には3,888万人(37.1%)に増加。
- 生産年齢人口(総人口比)は、1970年の7,212万人(68.9%)から、2050年には5,540万人(52.9%)に減少。
- 若年人口(総人口比)は、1970年の2,515万人(24.0%)から、2050年には1,041万人(9.9%)に減少。



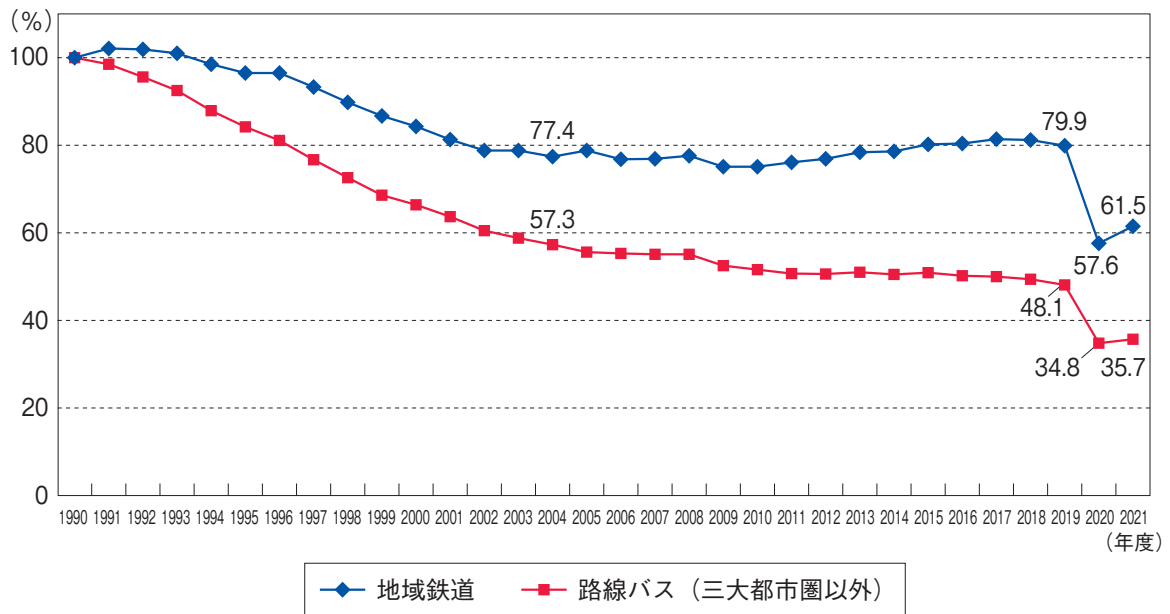
(出典) 1970年は総務省「国勢調査」。
 2050年は国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計(令和5年4月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計。
 資料：国土審議会第19回計画部会 参考資料3-3

図表2-2-1-3 地域別のテレワーク実施率



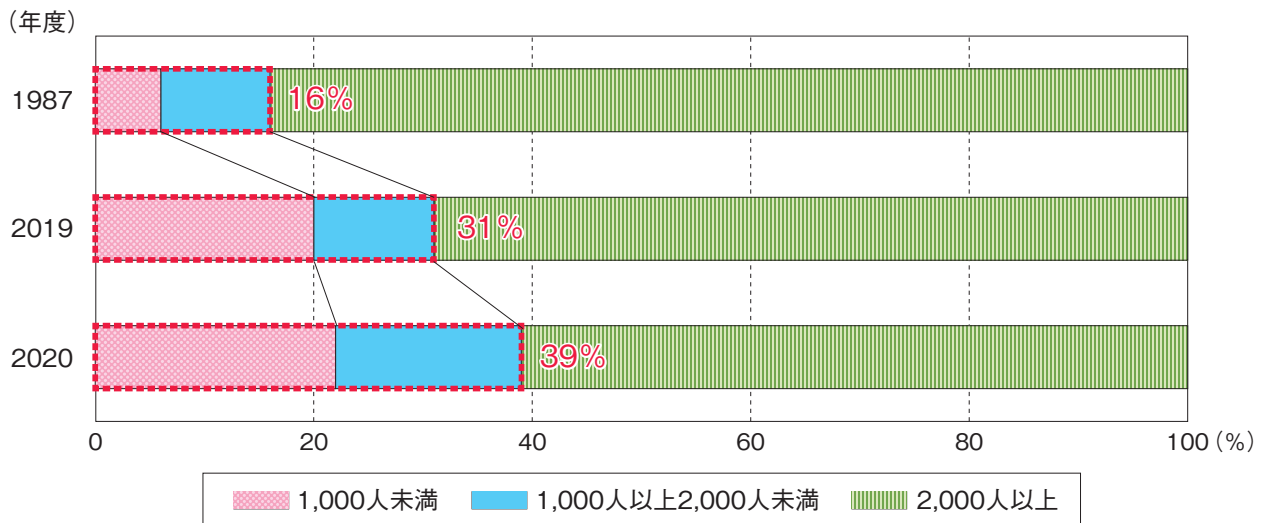
※働き方に関する問に対し、「テレワーク(ほぼ100%)」、「テレワーク中心(50%以上)で定期的にテレワークを併用」、「出勤中心(50%以上)で定期的にテレワークを併用」、「基本的に出勤だが不定期にテレワークを利用」のいずれかに回答した人の割合
 資料：内閣府「第5回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

図表2-2-1-4 路線バスと地域鉄道の利用者数の推移



※1990年度を100とした場合の動き
資料：「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省総合政策局作成

図表2-2-1-5 JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合



※JR旅客6社の営業キロベース（路線単位での計算）
※新幹線を除く
※輸送密度：1日1km当たりの平均旅客輸送人員
※1987年度は特定地方交通線を除く

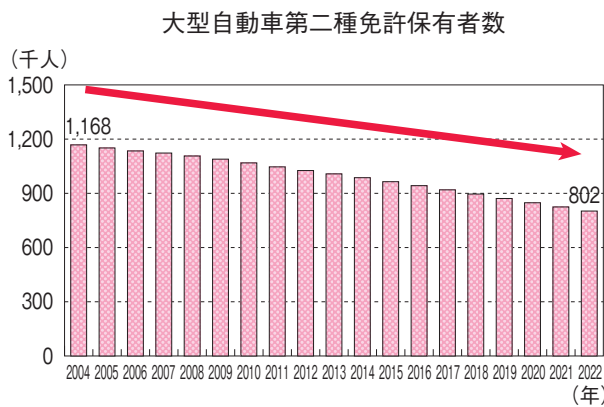
資料：国土交通省鉄道局作成

図表2-2-1-6 コロナ前後における赤字事業者の割合

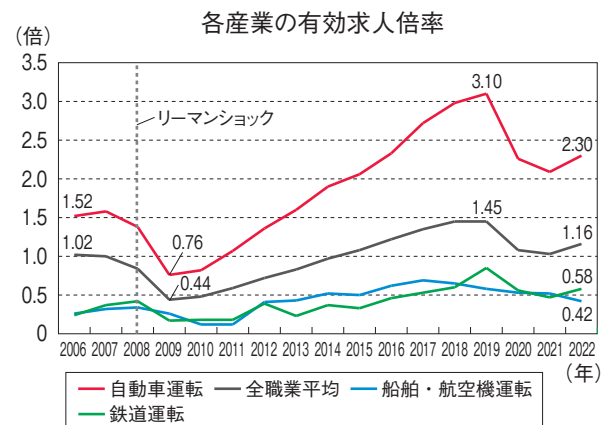


資料：路線バスについては国土交通省自動車局公表資料より国土交通省総合政策局作成、地域鉄道については国土交通省鉄道局作成

図表2-2-1-7 大型自動車第二種免許保有者数／各産業の有効求人倍率



資料：警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成



資料：「自動車運転」「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値、国土交通省自動車局作成

一方、近年の環境への配慮に対する意識の高まり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うライフスタイルや価値観の変化、高齢者人口のさらなる増加等により、利用者のニーズや、それに基づく移動手段が多様化してきている。

これらの需要に対し、EV車両や自動運転技術の発達などの技術革新も進展し、さらに、MaaS、AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティなどの普及により、今後、多様なニーズに対応できる可能性がある。

また、気候変動の影響による気象災害の激甚化・頻発化、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化等への対応のため、脱炭素社会に向けた取組や、防災・減災、国土強靱化に関する取組が求められるとともに、持続可能な社会の実現のため、多様性や包摂性^(※1)を高める必要がある。

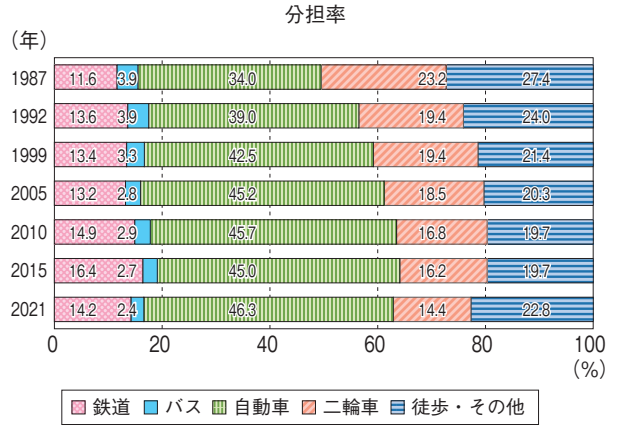
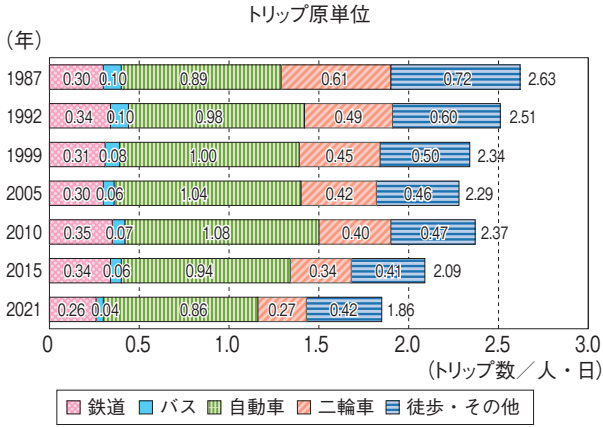
これらの社会情勢の変化等に対応するため、2つの有識者検討会^(※2)での提言を踏まえ、デジタル技術等の新技術を最大限活用しつつ、「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」の実現を目指して地域の関係者が連携・協働し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」が必要となる。

※1 これらに加え、公平性も重視するDE&I(Diversity Equity and Inclusion)の考え方も重要

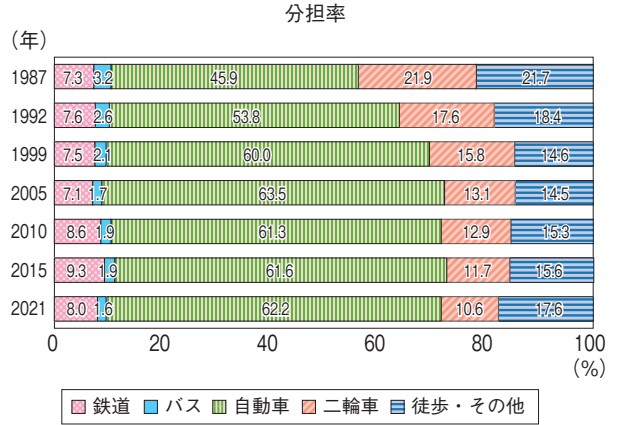
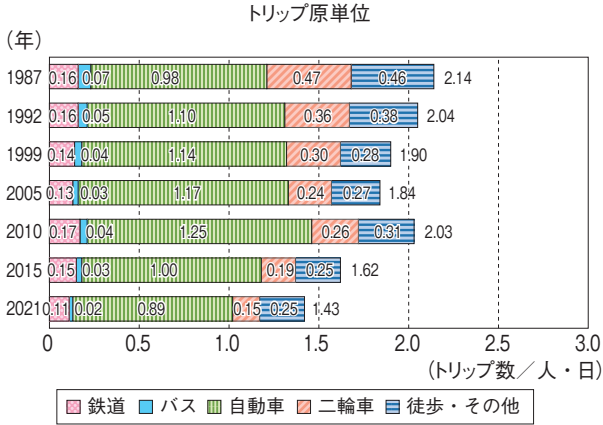
※2 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」(2022年7月取りまとめ)
「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」(2022年8月取りまとめ)

図表2-2-1-8 全国の代表交通手段別トリップ原単位

【平日】



【休日】



※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「令和3年度全国都市交通特性調査結果（速報版）」

第2節 地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた課題

地域公共交通部会の中間とりまとめにおいては、地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた課題として、以下が挙げられた。

(1) 交通政策のさらなる強化

- 「地域にとって望ましい交通ネットワーク」については、地域交通法に基づく協議会において協議を行うこととしているが、鉄道やタクシーなどバス以外の交通モードも含めた交通ネットワーク全体について有効に機能している協議会は少ない。
- 利用者が減少傾向にある中で、各地域のニーズに見合う交通サービスの構築に係る自治体の主体的な取組が不十分なケースが多い。
- 現行の欠損補助を前提とした運行支援制度は、交通事業者の運賃収入が増えたり経費節減して支出が減ったりすると補助金が相当分減少する仕組みとなっており、サービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行うインセンティブが働きづらい。

(2) 地域経営における連携強化

- 都市・地域経営の視点からの中長期的な戦略を持って交通ネットワークを捉える各地域の関係者の意識や、地域全体をコーディネートできる人材の不足等により、まちづくり・地域づくりと交通との連携が進んでいない。
- 地域住民も含めた様々な関係者が共創して地域公共交通を持続させようとする取組は各地で見られていたが、一過性のものが多かった。移動の大部分が派生需要となることが多い交通単体で考えるのではなく、福祉・医療・教育・まちづくりなど交通の目的地となる施策とのさらなる共創が必要。また、バスやタクシーの運転手などの担い手確保にも取り組む必要

(3) 新技術による高付加価値化

- DX・GXは交通分野における利便性向上や経営力強化を進める起爆剤となる可能性がある。
- DXについては、運行情報や運行経路等の交通事業者が保有する情報をデータ化し、自治体・他事業者・他地域等が利活用しやすい環境の整備が不十分。また、データが存在する場合においても、公共交通分野のデータ分析が地域の関係者間における議論の中で生かされていない。
- DX・GXを地域公共交通の改善や利便性の向上の手段として捉えるのではなく、その導入自体が目的になってしまうケースも見られる。

第3章 対応の方向性

地域公共交通部会の中間とりまとめにおいては、第2章で述べた現状認識と課題を踏まえた対応の方向性として、以下の考え方が示された。

第1節 総論

- これまでの交通政策をさらに強化・推進していくため、地域における協議会や計画の実効性を強化することが必要
- 交通ネットワークの維持・改善のため、交通サービスの利便性が低い等の理由により顕在化していない移動需要の掘り起こしや新規需要の創出、交通を地域経営の一環として捉える視点が重要
- 利用者の利便性向上や事業者の採算性向上のため、EV車両や自動運転といった新技術を活用することで付加価値を向上
- 地域やその住民が、各々の地域の様々な課題を認識し、主体的に交通の在り方を考えることが重要。その際、地域公共交通を「共創」で「リ・デザイン」し、対症療法だけでない体質改善を進め、利便性・持続可能性・生産性の高い交通サービスを構築することが必要
- このことにより、地方での暮らしに対する不安の解消や魅力あふれる地域づくり等を実現し、デジタル田園都市国家構想の実現にも寄与するとともに、高齢化や人口減少等に端を発した地域課題の解決にも寄与

第2節 各論

(1) 交通政策のさらなる強化

- 地域の実情に応じて、地域交通法に基づく協議会を活用して地域が主体的に交通ネットワークを検討し実施できるような枠組みを構築すべき。その際、地域のニーズや実情を踏まえた弾力的な輸送サービスを提供できるようにすべき。
- 鉄道の役割については利用状況や収支だけでなく、鉄道が地域経済に及ぼす外部効果も含めた評価手法の活用も検討すべき。バス転換が事実上困難、あるいは地域戦略上、鉄道が不可欠な場合には関係者が連携してその存続を目指し、逆に、そう認められない場合には、積極的に他モードへの転換により、利便性と持続可能性の向上を実現すべき。
- 複数年にわたるエリア一括での支援制度の検討に当たっては、各地域における協議会の活用や関係者の共創促進という視点が重要であり、他の支援制度との効果的な組み合わせも含め、柔軟な運用ができる使いやすい仕組みを検討すべき。

(2) 地域経営における連携強化

- 交通単体で考えるのではなく、地域を支える交通サービスとして都市機能や居住の誘導と連動しながら、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設等の機能を集積させ、沿線の需要の創出を図ることにより都市全体としての価値を高めることが重要
- エネルギー、貨物、介護、買い物代行などの事業の試みが多様化する中、交通事業者も連携し、地域として事業を多角化することで地域経済循環を進めることが今後重要
- 公共交通とまちづくりとの連携を推進するため、既存の人材、知見を有効活用するとともに、地域公共交通をコーディネートする人材の育成に対する支援や交通事業者と連携するスタートアップ企業に対する支援など、共創に参画するプレイヤーの育成に取り組むことが重要

(3) 新技術による高付加価値化

- DX・GXの導入自体を目的化することなく、地域が解決したい課題を明確に示すことにより、新技術（シーズ）と地域課題（ニーズ）が適合しやすい環境を作るとともに、データに基づく交通政策の立案等を通じて地域が主体的に課題を解決し、交通の質を維持・向上する取組も必要
- 交通分野における利便性向上や経営力強化を推進するため、情報通信技術を利用した運行管理制度やEV車両の普及促進に向けて、国として支援できる仕組みを作ることが必要

第4章 地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた取組

第3章において記述した中間とりまとめの「対応の方向性」や地域公共交通部会での議論等を踏まえ、地域ぐるみで地域公共交通の「リ・デザイン」を進める取組をしっかりと支えることができるよう、国土交通省では、以下のとおり制度面と財源面において国の関与を強化しつつ、地域の関係者間の連携と協働を促進するための枠組みを大幅に拡充した。

第1節 地域交通法等の改正

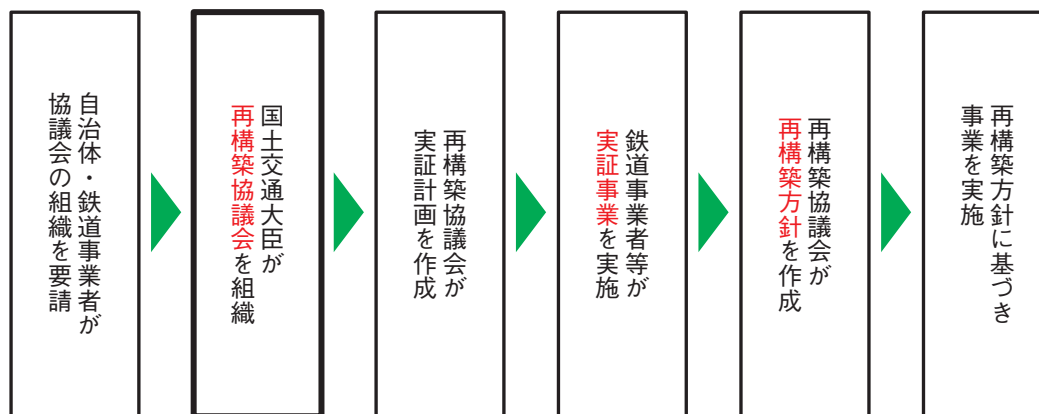
(1) 地域の関係者の連携と協働を促進するための規定の明確化

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加するとともに、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加

(2) ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 自治体または鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請することができることとし、国土交通大臣は、関係自治体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織
- 再構築協議会においては、①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議し、協議が調ったときは再構築方針を作成
- 路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現するため、再構築方針等に基づいて実施する「鉄道事業再構築事業」について、黒字会社の線区も対象となるように拡充

図表2-4-1-1 ローカル鉄道の再構築のフロー



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論)

※ JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

資料：国土交通省鉄道局作成

(3) バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設

- 地域公共交通利便増進事業の拡充により、自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運賃、路線、運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設

(4) バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業の創設

- 道路運送高度化事業の拡充によりAIオンデマンド交通、キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて交通DX・GXを推進する事業を創設

(5) 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道及びタクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設
※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済

第2節 地域公共交通関係予算等の支援措置

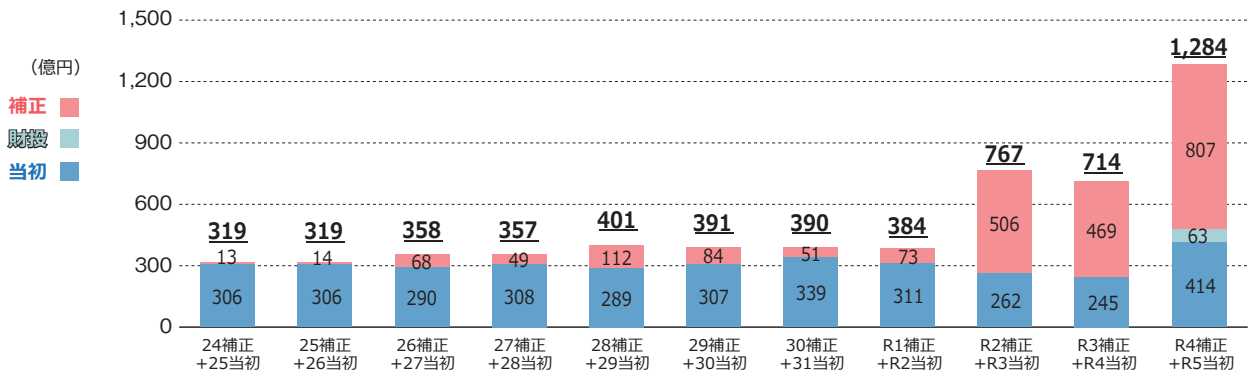
(1) 総論

- 令和4年度第二次補正予算及び令和5年度当初予算において、社会資本整備総合交付金や財政投融資等の新たな枠組みを含め、対前年度比約1.8倍の総額約1,300億円を計上するなど、地域公共交通の「リ・デザイン」を図るための支援措置を充実強化

(2) 各論

- 社会資本整備総合交付金に、新たに基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を追加して、鉄道・バスの施設整備等を支援。併せて地方財政措置を拡充
- まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸と拠点の再構築に対し、「都市・地域交通戦略推進事業」による支援を拡充
- 財政投融資を活用した独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の出融資により、交通分野のDX・GXを推進
- 自治体と交通事業者が協定を結んで行う「エリア一括協定運行事業」を長期安定的に支援（複数年の支援額を初年度に明示）
- 地域公共交通が異業種を含む関係者と連携して地域課題の解決を目指す「共創」の取組に対する支援を大幅に拡充
- 交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、地域観光の高付加価値化を目指す取組に対する支援を大幅に拡充
- EVバスの導入や鉄道事業再構築を促進するための固定資産税の特例措置を創設・拡充

図表2-4-2-1 公共交通に係る予算の推移



主なR4補正予算・R5予算

- 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・地域交通への運行支援
 - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
 - ・地域公共交通再構築調査事業
 - ・交通DX・GX
 - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算(交通事業者支援)
 - ・交通による観光地の高付加価値化事業
 - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)** 等

(※1)エリア一括協定運行事業

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示(事業改善インセンティブ)

交通手段が重複 → ネットワークの統合 → エリア一括協定運行

(※2)社会資本整備総合交付金

基幹事業			効果促進事業
○ 道路	○ 港湾	○ 河川	・基幹事業の効果を高めるために必要な事業 ・全体事業費の2割目途
○ 砂防	○ 下水道	○ 海岸	
○ 都市公園	○ 市街地整備		
○ 住宅	○ 住環境整備 等		
⇒ 「地域公共交通再構築」を追加 ⇒ 「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充			

資料：国土交通省総合政策局作成

第5章 今後の展望

地域公共交通の「リ・デザイン」のために、喫緊の対応が必要なものについては、第4章に記載しているとおり、必要な措置が講じられたところであるが、中間とりまとめでは、これらに加え、以下のとおり、中長期的観点から、財源をはじめ、なお解決すべき課題があることが示された。

- 交通不便地域における改善策（直ちに検討開始）
 - ・ 持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善
- 地域の公共サービスの一体的運営
 - ・ 民間企業が公的支援によって地域の公共サービスを維持する状況からの脱却に向けて、公共サービス提供の統合化による規模や範囲の経済の実現を通じた効率化
- 政策立案の前提となるデータの収集・利用
 - ・ ビジネスで使うためのデータと政策の在り方を考えるためのデータを分けて明確に利活用策を打ち出し、利用者・政策立案の双方の視点で活用可能なデータを取得するための共通フォーマットの整備等により、ルート検索や決済手段から取り出して分析したデータを交通・都市政策に生かす仕組みの構築
- 公共交通の位置づけ（ユニバーサルサービス等）
 - ・ ナショナルミニマムを確保するための公共交通の位置づけ（例えば、ユニバーサルサービスとされている郵便・通信などの考え方も参考）
- 安定的財源の確保
 - ・ 社会情勢の変化を踏まえた財源確保や費用負担の在り方

第Ⅲ部 令和4(2022)年度交通に関して講じた施策

第Ⅲ部においては、交通政策基本計画に盛り込まれた各施策について、2022年度における進捗状況を記載する。

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

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

(1) 地域公共交通計画の策定・実施

地域交通法に基づく地域公共交通計画について、2021年度から引き続き、計画に係る事業の実施についてノウハウ面の支援を行った。2022(令和4)年度末までに835件の地域公共交通計画が策定されるなど、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に資する取組が進められている。

他方で、依然として厳しい状況に鑑み、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会における議論も踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を2023年通常国会に提出し、2023年4月に成立した。

(2) 協議会の体制面の充実等

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」(ガイドライン)等の活用により、2021年度から引き続きノウハウ面についての支援を行った。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や学識経験者等の人材の紹介、地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーやシンポジウムなど能動的なサポートを行った。

(3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

乗合バス等に関して、2020年11月に施行された「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、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。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

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した。

また、自家用有償旅客運送については、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った。

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、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）に基づき、過疎地域における計画策定の経費補助に加え、2022年度からラストワンマイル配送効率化に係る運行経費補助を新たに追加することで、貨客混載を推進した。

（5）地域公共交通の持続可能な運行確保支援

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した。

地方バス路線については、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した。

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、必要な措置を講じた。

（6）離島航路・離島航空路の維持・確保支援

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

（7）地域公共交通事業の基盤強化

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、鉄道施設総合安全対策事業費補助や地域公共交通確保維持改善事業等により、地域鉄道に必要な支援を実施するとともに、引き続き、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画等に基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援を実施した。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った。

バス事業については、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等を行った。

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

旅客船事業については、事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度や船舶の特別償却、買換特例及び地球温暖化対策税の還付措置等の税制特例措置による船舶建造等の支援を行った。

また、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等により、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。

（8）MaaSの全国実装

MaaSの社会実装をさらに推進するため、移動サービスの面的な利便性向上や高度化を図る取組を行う事業者に対して支援を実施した。

バスの混雑情報の提供については、2020年9月に策定された「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）」に基づき、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実施した。

AIオンデマンド交通については、外出機会の創出や公共交通の利用促進に資する取組として、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実施した。

シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティについてはカーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイル等のパーソナル性の高い移動ニーズにも対応可能な取組として、それらのシステム導入に係る支援を実施した。

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)を参照。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

鉄道の分散乗車・混雑緩和については、鉄道の利用状況を調査するとともに、今後の混雑対策の在り方について検討を行った。

また、交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」の中間とりまとめを踏まえ、運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針を定め、JR東日本に対し、2022年12月にオフピーク定期券導入のための運賃の上限の変更認可を行った。

(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

タクシーの相乗り、一括定額運賃等の新たな制度について積極的に周知を行うことにより、各地域において導入が進み、利用者の利便性向上が図られた。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た。

(11) 超小型モビリティの普及

経済産業省では、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金にて、電気自動車である超小型モビリティの購入に対し、購入費用の一部補助を行った。また、国土交通省では、認定制度などを通じ、引き続き超小型モビリティの普及促進を行った。

(12) レンタカーの活用

訪日外国人旅行者のレンタカー利用を促進するため、事業者の取組を後押しした。

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

(1) 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた地方公共団体の取組が、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等の様々な関係施策との連携による総合的な取組として推進されるよう、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る。

2022（令和4）年12月末時点においては、644市町村が立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っており、そのうち、470市町村が公表済みとなった。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

駅空間の質的進化を目指し、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した。なお、市町村が作成する基本構想に位置づけられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した。

また、幹線鉄道等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、支援を行った。

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当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った。

(3) 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、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、環境省と国土交通省との連携による低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業等により、地域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、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した。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った。

なお、地域づくりの一環として「地域公共交通ネットワーク」再構築に必要なインフラ整備に取り組む自治体への支援を可能とするため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設することが、2023年度予算に盛り込まれた。

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

(4) 自転車の活用

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（令和3年5月第2次計画閣議決定）に基づき、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」について見直しを図った。

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延長した。

(5) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

まちなかにおける道路、公園、広場等の官民空間の一体的な修復・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等の措置を講ずる都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）等に基づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援した。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

民間の創意工夫を活用し、地域の賑わいを創出するため、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）」制度の普及を促進した。

(7) スマートシティの創出・全国展開

スマートシティの推進に向けて、2019年8月に設立した「スマートシティ官民連携プラットフォーム」を通じて、事業支援、分科会開催、普及促進活動等を実施した。

また、先駆的な都市サービスの実装に向けて取り組む実証事業へ支援を行っており、2022年度は14地区に対して支援した。

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、2021年度から5年間を目標期間とする新たな整備目標に基づき、バリアフリー化の推進に取り組んだ。

具体的には、バス・タクシーについては、「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。)に基づき、バス・タクシー事業者によるバリアフリー車両の整備に対し、予算・税制措置による支援を実施した。

鉄道については、都市部における鉄道駅バリアフリー料金制度の活用に加え、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成する基本構想に位置づけられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備について補助率を最大1/3から最大1/2に拡充して支援するなど、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、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、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や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。

(2) ホームドアの整備と安全対策の推進

鉄道については、都市部における鉄道駅バリアフリー料金制度の活用に加え、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成する基本構想に位置づけられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備について補助率を最大1/3から最大1/2に拡充して支援するなど、バリアフリー法に基づき、ホームドアの整備を促進した。また、引き続き「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」において、安全対策について検討した。

(3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速

同章同節(1)(2)を参照。

(4) 「心のバリアフリー」などの強化

「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2020年の法改正後のバリアフリー法や関係法令、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した。

さらに、同法改正により、「高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国、地方公共団体、施設設置管理者及び国民の責務として規定されたことに伴い、広報活動及び啓発活動の一環として、バリアフリースイール、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、及び車両等の優先席の適正な利用の推進に向けて、キャンペーン等を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を推進した。

また、引き続き、高齢者・障害者等の介助・疑似体験を通じて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」を実施したほか、交通事業者による接遇研修をさらに充実させるため、「接遇研修モデルプログラム」について、2022年6月に、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」の「認知症の人編」及び「追補版」の内容を反映した改訂版を策定した。

加えて、2022年6月に、バリアフリー基本構想に基づいた「心のバリアフリー」に関する取組を実施するためのポイントや留意事項等についてとりまとめた「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」の公表・周知を行った。

さらに、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向けて、「共生社会ホストタウン」に登録されている地方公共団体を中心にユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーに関する取組が進められているところであり、2022年9月に「共生社会バリアフリーシンポジウムin伊勢」を開催し、各地の取組について共有・発信を行った。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

新幹線車両については、2021年7月より施行されたバリアフリー基準に基づき、鉄道事業者が実施する車椅子用フリースペースの導入を推進した。

また、特急車両についても新幹線車両同様に、2022年1月にとりまとめた「特急車両における新たなバリアフリー対策について」を踏まえ、2022年3月にバリアフリー基準を改正した(2023年4月より施行)。

加えて、新幹線等における車椅子用フリースペース等の申込方法の改善に向けた取組を推進した。

(6) 子育てにやさしい移動支援に関する取組

子育てにやさしい移動環境の整備に向けて、公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース等の設置を促進した。

また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー利用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを実施した。

(7) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供

高齢者や障害者等も含め、誰もがストレスなく自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」において新たに提言をとりまとめ、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化を推進している。民間事業者等が多様な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オープンデータを扱いやすい形式で容易に提供できる仕組みを構築した。

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

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

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、無料公衆無線LAN環境、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の整備への支援を行った。また、全国において、迅速に運行等に関する情報収集を可能とするため、旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うため、非常用電源設備等の整備への支援を行った。

2017（平成29）年度より開催している「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、とりまとめた現状の課題や取組、成果に基づき、2022年度も引き続き省庁横断的な取組を進めた。

鉄道・バス・タクシーについては、車両等における無料公衆無線LAN環境の設置促進、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した。

船舶については、2021年度から引き続き、無料公衆無線LAN環境や案内標識の整備、キャッシュレス決済対応、トイレの洋式化等の促進を図った。

港湾については、旅客船ターミナル等において、案内標識等の多言語化、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した。

成田国際空港・関西国際空港においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、ファーストレーンを一時的に閉鎖していることから、利用促進のPR等は見送った。また、福岡空港では、旅客の利便性向上に資する取組を推進するためのFAST TRAVEL推進ワーキンググループを立ち上げ、官民連携体制の構築を図るとともに、各空港に先進機器・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、空港での搭乗手続円滑化や旅客動線の合理化・高度化の事業に取り組んだ。

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運用等、引き続き関係府省庁と連携の上、必要な体制の整備を進めた。

(2) 旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等

ワーケーションやブレジャー等の「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実施した。また、公共交通事業者等による「外国人観光旅客利便増進実施計画」をとりまとめ、多言語対応等の外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進した。

さらに、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実施した。

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

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、訪日客の本格的な受入再開に向けて、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で地方空港国際線の回復に向けた措置を講じた。

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

(4) ビジネスジェットの利用環境改善

我が国ではビジネスや上質なインバウンド観光の需要に応えるべく、ビジネスジェットの利用環境の改善を図るため、東京国際空港（羽田空港）で既に運用が開始されている発着調整手続のオンライン化に関する対象空港の拡大を行い、新千歳空港、成田国際空港、中部国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港でもオンライン手続が実施できるようになった。また、今後の需要増加を見据え、発着枠の改善やスポットの増設、FBO(Fixed Base Operator)の受入環境整備に向けた検討を進めた。

地方空港においても2022年度、富山空港においてビジネスジェット専用動線が整備されており、ビジネスジェットの利用環境の改善が進んだ。

(5) 「FAST TRAVEL」、地上支援業務の省力化・自動化

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、空港での搭乗手続円滑化や旅客動線の合理化・高度化の事業に取り組んだ。

また、空港の制限区域内において、官民が連携して、自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を実施し、課題の抽出及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を行い、特に共通インフラについて対応策の具体化を進めた。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

日本政府観光局（JNTO）において、観光地域づくり法人（DMO）等インバウンド関係者を対象にしたセミナーやコンサルティング等の実施により、地域が行う訪日プロモーションを支援するとともに、JNTOのサウンドメディア等を通じて、地域の魅力ある観光資源を発信した。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により、移動そのものを楽しむ観光列車、オーブントップバス等の導入への支援を行った。グリーンスローモビリティにおける取組は、同章第1節(8)を参照。

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、2022年4月には、フォーマット、ツールを改良し、機能向上を図る等、事業者による航路情報のデータ整備の支援・推進を行った。

また、交通事業者を含む様々な観光関連事業者等の連携により、地域ならではの観光資源を磨き上げる取組を支援した。

(8) 手ぶら観光の推進等

JNTOと連携して手ぶら観光のウェブサイトをリニューアルすることで認知度向上を図るとともに、手ぶら観光カウンターを新たに2件認定した。また、外国人旅行者向け消費税免税制度については、免税制度の利用促進や、2023年4月の免税購入対象者の明確化等に向けた必要な情報の周知広報や支援に取り組んだ。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

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化対応や、全国の「道の駅」におけるキャッシュレス決済の導入等、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、ネットワーク化された活力ある地域デザインにも貢献するための取組を推進した。

(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

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した。

(11) クルーズを安心して楽しめる環境整備

国内クルーズについては、関係業界団体による国内クルーズ用のガイドラインについて、新しい知見や社会全体の感染症対策の進展等に応じた改訂の支援を行った。また、船内や旅客ターミナル等での感染防止対策を徹底した上でのクルーズの実施を促進した。

国際クルーズについては、国内外の感染状況や水際対策の動向を踏まえつつ、関係者間で再開に向けた安全対策について検討を進め、2022年11月に国際クルーズ用のガイドラインが関係業界団体から公表された。同日、日本における国際クルーズの受入再開に向けた準備が整った旨を発表した。

このガイドラインを踏まえ、2023年3月より本格的な国際クルーズの運航が再開された。こうしたガイドライン整備の支援に加え、感染防止対策を含む旅客ターミナル等における受入環境整備や、クルーズ船社との寄港地の相互理解促進に資する取組等、ハード・ソフト両面にわたる支援を行うことで、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進した。

第2章 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

第1節 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充

首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）・成田国際空港）については、訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組んでいる。

東京国際空港（羽田空港）については、2020（令和2）年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・落下物対策や地域への丁寧な情報提供を行った。また、航空旅客の内際乗り継ぎ利便性向上を図るために必要な人工地盤の整備の検討に着手したほか、空港アクセス鉄道の基盤施設整備のための取組や駐機場の整備等を実施した。

成田国際空港については、年間発着容量50万回の拡大に向けた既存のB滑走路延伸やC滑走路新設等の更なる機能強化事業について、地域との共生・共栄の考え方のもと、準備工事等の取組を進めた。

関西国際空港については、運営権者において、民間の創意工夫を生かした機能強化が図られており、2022年10月には新国内線ターミナルがオープンする等、国際線キャパシティを向上させるため第1ターミナルにおける国際線/国内線エリアの配置の見直しによる施設配置の再編等を含む第1ターミナル改修等の機能強化を推進した。

中部国際空港については、第1ターミナルにおいて、一部商業店舗の設計、改修等を実施するとともに、FAST TRAVEL関係の検討を行った。

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、2024年度の供用開始に向けて滑走路増設事業を実施した。

また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港においては国際線ターミナル地域再編事業、新千歳空港においては誘導路複線化等を実施した。

(2) 管制処理容量の拡大

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た。

具体的には、東京航空交通管制部の一部の管轄区域を上下分離し、高高度を福岡管制部へ、低高度を神戸管制部へ移行するために必要な管制機器、システム整備等を行った。

(3) 航空ネットワークの維持・強化

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（羽田空港）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した。

また、東京国際空港（羽田空港）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した。

さらに、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を下支えする観点から、国内線に係る着陸料等の空港使用料の減免を実施した。

(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

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を下支えするため、空港使用料や航空機燃料税の減免、空港会社への無利子貸付等の必要な支援を実施した。また、入国者上限撤廃等の水際対策緩和を踏まえ、2022年度補正予算において航空・空港関係事業者が実施する人材の確保・育成、業務効率化の推進に向けた支援を実施した。

(5) 国際拠点空港へのアクセス改善等

主要な首都圏空港、関西国際空港等への鉄道アクセスの更なる改善を図るため、アクセス線の整備については、JR東日本の羽田空港アクセス線の工事の施行の許可を2023年3月に行うなど、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、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ほか、京浜急行電鉄品川駅において、線路の増設やホームドア設置、昇降施設の増設工事を進める等、空港アクセス乗換駅等の利便性向上やバリアフリー化の推進を図った。

東京国際空港（羽田空港）においては、空港整備事業として、京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線（以下「京急空港線引上線」という。）の鉄道基盤施設（トンネル躯体等）整備に必要な歩行者通路の切回し工事に着手したほか、JR東日本羽田空港アクセス線についても準備工事に着手した。

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

加えて、三大都市圏環状道路等の整備を推進した。

(6) 空港経営改革の推進

地方公共団体主催の勉強会、地元経済団体主催の講演会及び大学院の講義において空港コンセッションについて説明を行い、空港コンセッションの推進に向けた機運醸成に努めた。

(7) 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

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」及び2021年5月に公表した「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を踏まえ、引き続き、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を推進した。

「集貨」については、港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」により、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等に取り組んだ。

「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が横浜港4事業、神戸港2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港2事業で活用されているところであり、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進した。

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を推進するとともに、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」の実現に向けた取組を進めている。コンテナターミナルの機能強化として、具体的には、2023年1月から神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルにおいて外航バースと内航バースの一体的な利用が開始され、内航・外航バースの荷役方式を統一することによるターミナル内での効率的な貨物移動が可能となった。

また、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組として、具体的には、2019年度に開始したAIターミナル高度化実証事業の各種取組を推進するとともに、遠隔操作RTG(Rubber Tired Gantry crane：タイヤ式門型クレーン)の導入に係る事業に対する支援制度により、その導入促進を図っている。加えて、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化に向けて開発した新・港湾情報システム「CONPAS」については、2021年4月より横浜港での本格運用が開始されたほか、阪神港において2023年度中の本格運用開始に向けて試験運用を実施している。

こうした中で、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組の成果として、京浜港（横浜港）において、2023年3月に北米東岸航路へのコンテナ船の寄港再開が実現している。

また、2023年度は、「最終とりまとめフォローアップ」に記載されている政策目標の最終年であることに加え、港湾法改正時に設置したKPIの目標年次となることから、2023年2月、新たに「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、政策目標及びKPIのフォローアップと2024年度以降の国際コンテナ戦略港湾政策の進め方等について検討を行っている。

(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

ばら積み貨物の安定的かつ効率的な輸入を確保するため、2011年5月に国際バルク戦略港湾を選定し、輸入拠点としての機能強化を図り、企業間連携による効率的な輸送を促進するため、大型船が入港できる岸壁等の整備等を実施した。

(9) 海上交通サービスの高度化

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（2021年1月）」を踏まえ、航路通報手続の迅速化・利便性向上や海上通信環境の改善に向けた検討など、海上交通サービスの高度化に向けた取組を推進した。

(10) 新幹線ネットワークの着実な整備

2022年9月に九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が開業した。また、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、着実に整備を進めた。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続を実施し、施工上の課題の検討も行い、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。

リニア中央新幹線については、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（2022年6月閣議決定）において、「水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を進めることにより品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、全線開業の前倒し⁵を図るため、建設主体が2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるように、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う」ことが盛り込まれており、生態系などの環境保全に関して、2022年6月に有識者会議を立ち上げるなど、着実に取組を進めた。また、リニア開業後の東海道新幹線の需要動向に基づく静岡県内駅等の停車頻度の増加の程度や時間短縮効果の可能性等について、調査・検討を進めた。

⁵ リニア中央新幹線については、2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の全線開業計画について、全線開業までの期間の最大8年間前倒し（最速2037年）を図るため、財政投融資を活用して2016年、2017年の2年間で3兆円の長期・固定・低利の貸付けを行った。

(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

既存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ため、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し、また、既に事業化している東京メトロ有楽町線と南北線の延伸やなにわ筋線等の整備事業を着実に推進した。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

2022年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における提言を踏まえ、新幹線による貨物輸送の拡大に向けた諸課題を整理するため、関係者による検討を実施した。

また、新幹線の客席や余剰スペースを活用した貨客混載について、「旅客鉄道ネットワークの活用も含めた貨物鉄道輸送のあり方に関する調査」を実施し、今後の拡大予定や課題等についての関係者へのヒアリングや、貨客混載の実証実験等を実施した。

(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等

基本計画路線をはじめとする幹線鉄道ネットワークの在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」に取り組み、効果的・効率的な整備・運行手法や、整備効果の推計手法等に関する具体的な調査を実施した。

(14) 根幹的な道路網の整備等

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した。

(15) 暫定2車線区間の4車線化等

現下の低金利状況も活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化を推進した。

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した。また、増加傾向にある高速道路への歩行者等の立入対策として、検知警告システムの設置等を進めた。

(16) 既存の道路ネットワークの有効活用

2021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した。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た。

さらに、自動運転走行に向けた環境整備を推進するため、自動運転車と道路との連携に関する官民共同研究を実施した。

2016年4月及び2022年4月に首都圏で、2017年6月に近畿圏で、2021年5月に中京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いる。

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した。

(17) 道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策

道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、ETC2.0等のビッグデータなどを活用して、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した。

(18) 円滑な道路交通等の実現

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した。

(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討

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や民間プローブ情報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た。

(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

改正された踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき、改良すべき踏切道を85か所指定し、立体交差化や踏切周辺道路の整備、警報時間制御装置の設置などの総合的な対策を推進した。また、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、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を191か所指定し、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した。

(21) バスタプロジェクトの推進

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）の強化を推進した。具体的には、全国6か所で事業を推進するとともに、15か所で交通拠点における機能強化の必要性等の調査を推進した。

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

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（令和7）年までに原則オンライン化する一環として、申請業務に係るプロセスを一貫して処理できるシステムの対象手続の拡充等を実施した。

(2) 交通関連データのオープン化の推進

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を行った。

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、流通の仕組み等の整理を進めている。

(3) 国土交通データプラットフォームの構築

国土交通省保有のデータと民間等のデータを連携し、フィジカル空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインを通じた業務の効率化やスマートシティなどの施策の高度化、産学官連携によるイノベーション創出を目指し、各種データの横断的活用を資するデータ連携基盤の整備を進めた。2020年4月に公表を開始した「国土交通データプラットフォーム」については、その後も各種データとの連携拡充やUIの改良を実施するとともに、データプラットフォーム上の多種多様で膨大なデータから、必要なデータを検索するためのメタデータの作成技術の開発にも取り組んだ。

(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、交通事業者や自治体を対象としたセミナーを開催し、「標準的なバス情報フォーマット」の普及促進に取り組んだほか、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の取組への支援を実施した。

また、2022年6月に「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会」を開催し、リアルタイムに変化する運行情報や予約・決済情報等の動的なデータについて高度化を推進することの意義や課題、解決の方向性等について、とりまとめを行った。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

データ蓄積によるサービスの高度化やシームレスな移動の実現に資する取組として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードのほか、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を支援した。

(6) 「サイバーポート」の構築

港湾における生産性向上などを図るため、既に第一次運用を開始しているサイバーポートの港湾物流分野では、更なる利用促進と利用者の利便性向上を図るため、2023年3月に輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）とのシステム間直接連携機能の運用を開始した。

さらに、港湾行政手続の電子化や港湾関連の調査・統計業務の効率化を目指す港湾管理分野では、システムの構築を進め、運用開始に向けた実証を行った。港湾管理者の保有する港湾台帳等の港湾施設に関する情報の電子化・連携を行う港湾インフラ分野では、2023年4月からのプロトタイプ10港における稼働に向けた構築を推進した。

(7) ETC2.0データの活用促進

ETC2.0データの官民連携での利活用推進に向け、民間企業との実験を進めるとともに、データ配信に向けた技術的・制度的な課題整理を行った。

(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

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、2021年12月10日に改定した「オンライン利用率引上げに係る基本計画」におけるアクションプランに基づき設置したOSS利用促進部会において、利用者目線に立った更なる改善として添付書類の電子化などを検討している。

自動車検査証の電子化については、2023年1月に導入され、OSSで申請を行った場合に運輸支局等以外でも電子車検証のICタグ情報の記録等が可能となっており、継続検査等の手続については自動車検査証の受取のための運輸支局等への来訪が不要になった。

(9) 運転免許証の在り方の検討

2022年4月、運転免許に係る情報のマイナンバーカードへの記録に関する規定の整備等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」（令和4年法律第32号）が成立した。モバイル運転免許証については、国際規格の一部が2021年に策定されたこと等を踏まえ、警察庁において諸外国の導入・検討状況等に関する調査研究を行った。

(10) 道路システムのDXの推進

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カメラの設置を行った。また、AIによるCCTVカメラ画像解析技術を用いた交通障害自動検知システムの導入を推進した。

除雪作業の自動化に向けて、順次ICT除雪機械を導入し、現場実証を実施した。

(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

登録を受けた特殊車両について、即時に通行可能となる特殊車両通行確認制度の運用を2022年4月から開始した。また、特殊車両通行確認制度における自動重量計測装置やETC2.0を活用した取締り方法の検討を行った。

(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築

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、情報共有基盤の整備を進めた。また、これらデジタル化された情報を用いた運用改善に向け、航空会社や空港会社などの関係者との検討を行った。

(13) 航空管制システムの高度化

航空路管制空域（高高度空域）において、ヒューマンエラーの防止や、管制業務の効率化に資する、管制官とパイロット間におけるデータ通信の試行運用の評価を行い、正式運用を開始するとともに、適用空域の拡大を行った。

(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

2022年6月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、将来像を実現するデジタル交通社会全体のアーキテクチャを設計・実装することに取り組んだ。

また、2022年度は、デジタル社会においてモビリティを総合的に高度化する視点から、関連分野も含めて官民が取り組んでいる、あるいは今後取り組むべき事項について整理を行い、今後の方向性について検討を進め、「官民ITS構想・ロードマップ」(2021年6月策定)を継承する形で、「デジタルを活用した交通社会の未来2022」としてとりまとめ、これらに基づき、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んだ。

さらに、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を可能とするデジタルインフラの整備に向けて、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定する「3次元空間ID」を含めた必要なデータの情報規格の整理や、データの入出力・更新を通じて実世界の取引・行為を制御するためのデジタルインフラの整備について推進した。

(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

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、公道走行等のための技術開発、道路使用許可による実証実験等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、一定の基準に該当するロボットの走行について、都道府県公安委員会への事前届出制とすること等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」(令和4年法律第32号)の施行に伴い、遠隔操作型小型車に備えなければならない非常停止装置の基準、遠隔操作による通行の届出の細目等に関する規定を整備する道路交通法施行規則等の一部を改正する内閣府令等を制定した。

(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

2022年12月には、機体認証制度や操縦ライセンス制度の創設等を行い、レベル4飛行(第三者上空での補助者なし目視外飛行)が可能となったほか、飛行の許可・承認の合理化を図った。2023年3月には、山間部においてレベル4飛行が開始された。

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を行った。またドローン物流を推進するため、レベル4飛行も対象とした「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer.4.0」に改定し、公表した。

(17) 「空飛ぶクルマ」の実現

「空飛ぶクルマ」の実現に向けて、「空の移動革命に向けた官民協議会」において機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準、交通管理等について官民での議論を加速させ、2025年の大阪・関西万博における飛行の開始を目指し、2023年3月に必要な基準の方向性及び「空飛ぶクルマの運用概念(ConOps)」を公表した。2022年12月には空飛ぶクルマの試験飛行をより柔軟に行えるよう「試験飛行のガイドライン」を改訂した。

(18) 自動運航船の実用化

運航に必要な認知・判断・操船の自動化や機器の遠隔監視などに資する技術のトップランナーを中核としたシステムインテグレータの育成を図るべく、他産業とも連携して行う次世代技術開発への支援を行った。また、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、その実用化に向けた環境整備を進めるべく、自動化システムに係る性能評価方法の検討等を実施し、国際海事機関（IMO）での自動運航船に係る国際ルールの策定に向けた議論において、実際に我が国から条文案を提案することで検討作業をリードした。

(19) 鉄道施設の維持管理の効率化・省力化に向けた検討

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、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車制御を行うシステムや、レーザーの活用による鉄道施設等の点検システムについての実証試験等を推進した。

(20) 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）に基づく計画認定制度⁶において、2022年度末までに事業基盤強化計画は23件、特定船舶導入計画は12件を認定し、造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等を推進するとともに、海運業に対して、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶（特定船舶）の導入を支援した。併せて、予算等により造船業のDX化の支援⁷やサプライチェーンの最適化に向けた調査、技術のトップランナーを中核とした海事産業の集約・連携を加速する次世代技術開発等の支援を行い、船舶産業の抜本的な生産性向上と国際競争力の向上を図った。また、2022年4月のOECD造船部会では、各国公的支援措置の第三国通報制度の導入について合意し、11月の同部会では、我が国の提案により開催された特別会合において、鋼材等の価格高騰の影響を踏まえた適切な船舶の価格設定のあり方を議論する等、公正な競争条件の確保に向けた取組を行った。

また、経済安全保障の観点から、2022年5月に成立した「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」（令和4年法律第43号）に基づき、同年12月に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）を特定重要物資に指定するとともに、安定的な供給体制の確保のため、設備投資の支援に必要な予算を2022年度補正予算で措置した。さらに、経済安全保障に資する外航船舶の日本船主による外航船舶の計画的な導入・確保を促すべく、外航船舶確保等計画の認定制度を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律案」を国会に提出するとともに、認定を受けた計画に基づき導入する一定の船舶について特別償却率を最大32%まで引き上げた。

⁶ 事業基盤強化計画・特定船舶導入計画（海事産業強化法）

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

⁷ 造船業のDXに繋がる技術開発・実証事業6件への支援を決定

https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji05_hh_000239.html

(21) 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、民間船舶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た。また、気象庁スーパーコンピュータシステムの強化や、スーパーコンピュータ「富岳」を活用した予測技術開発、次期静止気象衛星の整備を実施し、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組を進めた。さらに、線状降水帯に関する情報については、2022年6月から、線状降水帯による大雨となる可能性について、半日程度前から広域を対象に呼びかける運用を開始した。

(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

「交通運輸技術開発推進制度」において、社会実装性を新たな評価項目としつつ、民間等の研究実施者から広く研究課題を公募し、交通運輸の安全性、利便性の向上等に資する研究開発を行った。

(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

2022年6月に経協インフラ戦略会議において、政府全体の方針である、「インフラシステム海外展開戦略2025」の追補が決定されたことを踏まえ、①O&M(運営・維持管理)の参画推進による継続的関与の強化、②「技術と意欲のある企業」の案件形成・支援、③国際標準化の推進と戦略的活用、④デジタル・脱炭素技術の活用、の4点を強化すべき重点分野として位置づけた「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2022」を策定した。同計画に基づき、各分野において、トップセールス、二国間対話、案件形成調査等、川上からの案件形成に引き続き取り組むとともに、官民ファンドである株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用した事業参入環境の整備、独立行政法人等の活用等、各分野の技術の国際標準化の推進に向けた取組等を実施した。

この結果、2022年度はブカシ自動車認証試験場事業及びアビジャン三交差点建設事業の受注等の成果を上げた。

デジタル・脱炭素技術の活用に関する具体的な取組としては、デジタル技術を活用して都市課題等を解決するスマートシティについて、2021年度に引き続き、ASEAN地域におけるスマートシティ支援策「Smart JAMP」による案件形成調査等を実施したほか、デジタル技術等のソフト面が重要な要素となるインフラ案件である交通ソフトインフラについて、案件形成に向けた情報交換の場である交通ソフトインフラ海外展開支援協議会が設置され、ベトナム等で本邦事業者によるAIオンデマンド交通サービスの実証実験等が行われた。

さらに、JOINにおいても、出資や事業参画をはじめとする各種支援を通じて我が国事業者の積極的な海外市場参入を促進している。2022年度は、インドネシアにおけるブカシ自動車認証試験場整備・保守事業や北米における航空旅客向け自動運転車椅子移動サービス事業等の新規6案件への支援を決定した。また、主に地方企業や中堅・中小企業を主な対象として、JOINの支援制度の周知を目的としたセミナーを全国5か所で実施した。

(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

日本式コールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」のASEAN等への普及を推進するため、2020年度に策定した普及戦略に基づき、ASEAN各国へのアクションプランを策定した。コールドチェーンの重要性等について理解を醸成するため、2023年1月にはタイ政府、2023年2月にはインドネシア政府との共催により、現地物流事業者等を対象としたコールドチェーン物流ワークショップを開催した。また、同規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、国際標準化機構(ISO)に設置された技術委員会(TC315)において、我が国は議長国として議論を主導した。

さらに、タイ及びインドネシアとの間で物流政策対話を開催し、物流関連政策や物流課題等について意見交換を行った。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

諸外国における我が国の造船技術へのニーズを踏まえ、政府開発援助（ODA）を通じた船舶の供与、低環境負荷船の普及促進に向けた環境整備、洋上浮体を活用した海洋施設撤去の案件形成に向けた調査、浮体式洋上風力発電施設及び作業船のニーズ動向の調査等を行い、海上交通インフラの高度化に向けた協力を推進した。

第3節 サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

(1) 物流分野のデジタル化等の推進

機械化・デジタル化を通じて物流分野における既存のビジネスモデルや働き方を変革する物流DXを推進するため、物流事業者等による省人化・自動化に資する機器の導入等を支援するとともに、サプライチェーン全体の輸送効率化を推進するため、関係事業者が連携したAI、IoT等の新技術の活用について実証を実施し、物流・商流データ基盤を活用した取組の社会実装を進めた。併せて、物流事業者におけるデジタル化に関する課題・解決の方向性・導入効果等を整理・発信した。また、物流DXの前提となる物流標準化について、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」において、2022（令和4）年6月にこれからパレット化を図る事業者に向けた推奨規格等を中間とりまとめとして公表した。加えて、物流のあるべき将来像としての我が国におけるフィジカルインターネット実現に向けた議論を行い、2040年を目標としたロードマップを作成した。さらに、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、官民一体でのシンポジウムの開催等情報発信の充実を図った。

(2) 物流の労働力不足対策の加速等

2024年度より、自動車の運転業務の時間外労働について、罰則付きの上限規制が課されることも踏まえ、物流分野におけるトラック運転者の担い手不足、カーボンニュートラル等の課題に対応するため、2022年9月、経済産業省、農林水産省と国土交通省が連携し、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置した。同検討会では、物流事業者のみならず、着荷主を含む荷主企業や一般消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする方策について検討を行っている。2023年2月に公表した中間とりまとめでは、これまで策定してきたガイドライン等について、インセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、規制措置等より実効性のある措置も検討するべきとされた。これを受け、最終とりまとめに向けて、荷主企業や消費者の意識改革（物流に係る広報の推進等）、物流プロセスの課題の解決（労働時間削減に資する措置等）、物流標準化・効率化推進（省力化・自動化の推進等）について検討することとされた。

また、2023年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が設置された。同会議においては、いわゆる「2024年問題」等への対応のため、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主企業・消費者の行動変容を進めるため、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめることとされた。

この他、トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、普及セミナー等を通じた荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野の改善策をとりまとめたガイドラインの浸透や「ホワイト物流」推進運動を進めるとともに、トラック事業者が荷主等との交渉の際に活用可能な「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を配布するなど、商慣行の見直しも含めた取引環境の適正化等の推進を図った。また、運転者の労働時間や作業負担の削減に向けたコンテナ専用トラック等の導入を支援する制度を創設した。

併せて、物流総合効率化法に基づき、荷主企業と物流事業者が連携した共同輸配送等の取組の支援に加え、その取組と合わせて導入する自動化機器等への補助制度を活用し、より効率的で持続可能な共同輸配送を推進した。

再配達削減に向けては、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」における検討などを踏まえ、宅配ボックスや置き配などの多様な受取方法を推進した。また、2022年4月には、「多様なライフスタイルをささえる持続可能な宅配の実現に向けた手引き」を公表し、宅配ロッカーの活用を含む、多様な受取方法や関係者の連携等により再配達を削減する取組を紹介し、普及に向けたポイントを整理した。

(3) 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、同章第1節(7)を参照。

「サイバーポート」の取組については、同章第2節(6)を参照。

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。

(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

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ため、自動運転車と道路との連携に関する官民共同研究を実施した。

(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築

内航フェリー・RORO(ROLL-ON/ROLL-OFF)輸送網の構築に向けて、複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進した。また、2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、労働力不足の問題が顕在化する中、情報通信技術等を用いた内航フェリー・RORO船ターミナルの荷役効率化などの取組を検討するため、2023年2月に「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」を開催した。

(6) 農林水産物・食品の輸出拡大

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温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援や輸出拠点となる港湾の環境整備等により、物流の効率化・高度化を推進した。

(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

日中韓物流大臣会合における合意に基づき、北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の加盟国・加盟港湾の拡大等、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。2022年11月及び2023年3月には日中韓物流課長級会合を開催し、2021年に開催された第8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9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、海上コンテナ輸送の需給逼迫やロシアのウクライナ侵略等による国際物流の混乱を踏まえ、船社・物流事業者・荷主団体等に対して現状や今後の見通しについて情報共有を行うとともに、外国政府に対して物流改善の働きかけ等を行った。さらに、我が国企業にとって代替的な輸送オプションを確保し、強靱なサプライチェーンの構築を図るため、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査を開始した。

(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等

船員の労務管理の適正化を図るための仕組みの構築と各地方運輸局等への相談窓口の設置、船員の労務管理の適正化や取引環境改善に係る各種ガイドラインの活用促進、内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化、生産性向上に係るモデル事業の実証及び横展開等を行った。

(9) 気象データの利活用

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「気象データアナリスト」を育成する民間講座の認定等を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進した。

(10) 北極海航路の利活用に向けた環境整備

現下の国際情勢を踏まえつつ、北極海航路の利用動向等に関する情報収集を行った。

(11) KS/RA制度⁸における効率的な検査の在り方の検討

国際機関の動きを注視しつつ、効率的かつ効果的な制度となるような検討を行うため、業界及び関係機関との意見交換を行った。

⁸ 航空機に搭載する航空貨物については、ICAO国際基準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。※KS：Known Shipper(特定荷主)、RA：Regulated Agent(特定航空貨物利用運送事業者等)

第3章 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

第1節 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

(1) 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等

鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を推進した。

国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強靱化の対策として航路標識の耐災害性強化対策に係る整備を実施した。

設計津波を超える大規模津波発生時に、防波堤が倒壊して、津波の到達時間が早まり被害が拡大する事態や、静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、「粘り強い構造」を導入した防波堤の整備を推進するとともに、津波発生時等に堤外地で活動する港湾労働者等全員の安全な避難を可能とするため、避難訓練の実施や避難施設の設置等のソフト・ハードを組み合わせた対策を促進した。

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

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

鉄道の耐震対策については、2022年3月に発生した福島県沖を震源とする地震により軌道を支える桁が大きく沈下、傾斜した高架橋と同様の新幹線の高架橋の柱についての優先的な耐震補強等を促進することとした。

空港については、地震発生後に緊急物資等の輸送拠点となることから、滑走路等の耐震対策や高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、護岸嵩上げ等の浸水対策を推進した。また、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するため、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組や関係機関との協力体制構築等の取組を推進した。

(2) 地震発生時の安全な列車の停止

地震発生時に列車をより安全に停止させるため、緊急地震速報の活用等を推進している（2022年3月末現在でJR、大手民鉄をはじめとして全鉄軌道事業者の約8割において活用）。また、鉄道事業者において実施する新幹線の脱線・逸脱防止対策の整備等について、進捗状況を確認し、必要に応じ指導・助言を行った。

(3) 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」（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した。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した。

(4) 信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用

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し、2022年度末までに40都道府県155か所で導入された。

(5) 無電柱化の推進

良好な景観の形成や観光振興、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上等の観点から、新設電柱の抑制、低コスト手法の普及、事業期間の短縮等により、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進した。

(6) 船舶の走錨事故の防止

大阪湾北部海域における船舶の動静監視及び船舶への情報提供体制の強化を図るため、レーダー、監視カメラ等の増設を進めたほか、広域に業務が拡大する中で管区海上保安本部と海上交通センターの更なる連携強化を図る観点から、大阪湾海上交通センターの管制機能を兵庫県淡路市から同県神戸市へ移転させた。

また、2022年9月の台風接近時には、瀬戸内海西部海域等を対象に船舶に対する湾外等の安全な海域への避難を勧告する制度や阪神港堺泉北区においてバーチャルAIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）航路標識の緊急表示制度を運用するなどして、走錨等に起因する事故の防止を図った。

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

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関係者へ周知した。

(8) 海面上昇に適応するための港湾の技術上の基準等の検討

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、技術基準等の検討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した。

(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等

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、関係機関、自治体、事業者等の顔の見える関係の構築や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った。

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した。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した。

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、緊急地震速報や津波警報、噴火警報等の迅速かつ安定的な発表体制を維持するために地震・火山観測施設を順次更新したほか、長周期地震動の予測を含めた緊急地震速報の発表や、より詳細な推計震度分布情報の提供を開始する等、適時的確な情報提供を推進した。

(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等

鉄道については、鉄軌道事業者へ多言語掲示物作成システムの配布等、災害時における多言語案内体制の強化を行った。

また、2021年度に自治体等の実務者向けに観光危機管理計画策定ポイント等をまとめた「手引き」や災害等の非常時における訪日外国人旅行者の対応時に活用できる用語集（2021年3月）について周知を行った。さらに、日本政府観光局（JNTO）において、交通機関の運休、遅延等が発生した、あるいはそのおそれがある際、訪日外国人旅行者向けにHP、SNSを通じて、多言語で発信するとともに、24時間、365日多言語対応ができる訪日外国人旅行者向けコールセンターを運営した。

船舶については、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、実働三省庁（警察庁、消防庁、防衛省）の広域応援部隊の民間フェリーを活用した迅速な輸送を実現するため、2016年に「広域応援部隊進出における海上輸送対策について」をとりまとめ、日本海溝・千島海溝地震発災時の対応の追加を含め、全体的な見直しの検討を開始した。

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た。

空港については、引き続き、「滞留者対応計画」を含む空港BCP⁹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、空港BCPの実効性の強化に向け訓練等を実施した。

(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

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り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した。

(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

緊急支援物資輸送プラットフォームを活用し、関係機関による演習等を通じて緊急支援物資輸送の実効性向上を図った。

(13) 「運輸防災マネジメント」の導入

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」の推進を図った。運輸事業者に対する運輸安全マネジメント評価を294者（鉄道63者、自動車119者、海運99者、航空13者）に実施した。

また、運輸事業者の防災に対する普及啓発及び運輸事業者の防災意識の更なる向上を図るため、「運輸防災マネジメントセミナー」「運輸防災ワークショップ」等を実施し、1,353人が受講した。

(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

港湾については、全国にある重要港湾以上125港において策定された港湾BCPに基づく防災訓練を実施し、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った。

空港については、全国の95空港において策定された空港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、空港BCPの実効性の強化に向け訓練等を実施した。

⁹ 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）

貨物鉄道については、カーボンニュートラルの実現や、2024年問題に伴うトラック輸送の受け皿として、一層重要な役割を担うことが期待されており、貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用を図る必要があるところ、2022年度補正予算において、災害時に代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備への支援を実施した。

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築

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した。

(16) 「道の駅」の防災機能の強化

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った。

(17) 巨大地震等の発生に備えた港湾強靱化

船舶の沖合退避の迅速化、係留避泊の安全性向上、衝突・乗揚げの抑制の観点から、各港BCPの更なる充実化等に着手し、港湾における更なる津波対策を推進した。

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

激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震・津波等の大規模災害発生時に陸路が寸断し孤立化した災害地において、緊急物資や救援部隊、被災者等の海上輸送の事例が増えつつある。こうした状況を踏まえ、「みなと」の機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークを「命のみなとネットワーク」と名付け、各地域で、防災訓練の実施などネットワークの形成を進めている。

(18) 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

迅速な港湾機能の復旧等の体制構築に向け、ドローンや衛星等のリモートセンシング技術の活用による迅速な被災状況把握体制の構築に向けて検討を行った。

(19) 空港BCPの実効性の強化等

空港BCPを実効性のあるものとするため、全国の95空港において、各種訓練等を2022年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認するとともに、関係機関等で共有することで、空港BCPや訓練の見直しを推進した。

(20) 災害発生時の物流機能の維持

ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資物流の円滑化に向け、「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」(2019年3月策定)について、感染症対策等の新たな課題への対応や、2020年4月に運用が開始された「物資調達・輸送調整等支援システム」の活用を念頭においた改訂を行った。

また、近年、豪雨や大雪等BCPが必要となる場面が多様化していることを踏まえ、大規模地震以外の災害等にも対応可能な「多様な災害に対応したBCP策定ガイドライン」の作成を行ったほか、物流事業者団体との災害時協力協定の締結等、災害時における円滑な支援物資物流の実現及びサプライチェーンの維持のための取組を行った。

(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

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ー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した。

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った。

(22) 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策

交通インフラについて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、「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）も踏まえた「予防保全」への本格転換に向け、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。また、「国土交通省インフラ長寿命化計画（2021年6月）」等を踏まえ、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集約・再編等に関する取組を推進した。

道路については、2014年より全国の橋やトンネル等について国が定める統一的な基準により5年に1度の頻度で点検を行っており、2018年度末までに実施した一巡目点検の結果、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在する。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕が完了したものが約46%（2021年度末時点）にとどまることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援した。また、各都道府県に設置された「道路メンテナンス会議」を活用し効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うほか、直轄診断・修繕代行や技術力向上のための研修の実施等の技術的支援を行った。

港湾については、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、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った。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・支援を行った。

鉄道については、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策として、老朽化が認められる施設の長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を推進した。

自動車道については、予防保全型インフラメンテナンスへの転換を図るため、措置が必要な施設に対して修繕等を実施し、機能の回復を図った。

航路標識については、航路標識の点検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施したものについて、修繕・更新等の必要な整備を実施した。

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

(23) 老朽化車両・船舶の更新

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した。

船舶については、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った。

(24) 新幹線の大規模改修への対応

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た。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した。

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

社会変化に対応した新たな地域公共交通に向けて、事業者に対し感染症拡大防止対策への支援等を実施した。

(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

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行った。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、国と事業者等が連携し積極的な情報発信を行った。

(3) 空港等での検疫の適切な実施等

空港での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、税関、出入国管理、検疫所等の関係府省庁や所管業界と連携し、検疫等に必要となる場所の確保や旅客動線の確保等に取り組んだ。

(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

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、2022(令和4)年6月に、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開催し、出水期に向けた対応等に関し、関係者間で情報共有を行い連携を強化した。また、2022年3月福島県沖地震における被害状況等については2022年3月に相馬港において、国際定期旅客航路の再開等については2022年10月に博多港、12月に下関港において、同会議を開催した。

さらに、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の策定を推進した。

(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

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、搭載義務付けの装置や、自動車メーカーとの連携により、95%を超える新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されたほか、関係団体等と連携し、普及に向けた動画の作成、ポータルサイトやチラシ等の啓発物を活用した継続的な情報発信等、「安全運転サポート車」(サポカー)をはじめとした、先進的な安全技術を搭載した自動車の普及促進に取り組んだ。

2020年の道路交通法改正により、申請により対象車両を一定の安全運転支援機能を備える自動車に限定するなどの条件を運転免許に付与等するサポートカー限定免許制度が導入され、2022年5月13日に施行された。

(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

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

運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を図るため、運輸審議会の答申(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に取り組むとともに、事業者の取組の深化を促進した。運輸安全マネジメント評価を294者(鉄道63者、自動車119者、海運99者、航空13者)に実施した。また、2021年度までに全ての事業者の運輸安全マネジメント評価を行うとした貸切バス事業者については、同年度において、229者の評価を実施し、代表者変更により越年した1者についても2022年度に評価を行い、全ての貸切バス事業者の評価を終了した。

制度の普及啓発を図るため、「運輸安全マネジメントセミナー」及び「認定セミナー」を実施し、8,523人が受講した。また、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」及び「安全統括管理者会議(安統管フォーラム)」の開催等により、中小事業者をはじめ運輸事業者の安全意識の更なる向上を図った。

2022年4月に北海道知床で発生した遊覧船事故を受け、監査の実効性を向上させるため、新たに設置した通報窓口に寄せられる情報も活用しつつ、抜き打ち・リモートによる監査を実施したほか、他モードの監査部門との人事交流・研修への参加等を通じた運航労務監理官の能力の向上に取り組んだ。また、船舶検査の実効性を向上させるため、日本小型船舶検査機構(JCI)の検査方法を総点検・是正し、強化を図るとともに、JCIに対する監督を強化した。さらに、限定沿海を航行する旅客船の法定無線設備から携帯電話を除外するとともに、改良型救命いかだや業務用無線設備、非常用位置等発信装置等の導入補助に必要な予算を2022年度補正予算で措置した。加えて、2022年12月15日の運輸安全委員会の経過報告を受け、学識経験者、造船技術者等による検討を通じ、限定沿海区域を航行区域とする小型旅客船に水密隔壁の設置等を義務付けることを決定するとともに、小型旅客船運航事業者に対し、船首甲板開口部の閉鎖確認を含む発航前検査の確実な実施や結果の記録、事業者が設定している避難港の再確認、避難港の活用に関する教育・訓練を実施するよう指導し、その結果を確認した。

さらに、事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上、行政処分・罰則の強化等のために必要な法律改正事項を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した。

(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

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当たっては、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った。さらに、効果的な再発防止策の提言に努めるとともに、事故等防止・被害軽減のための情報発信・普及啓発活動を推進するため、以下の取組を実施した。

蓄積したデータを活用・分析し、安全啓発を図るため、各種統計に基づく分析や紹介すべき事故事例をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」、各地方に特有の傾向を分析してまとめた「地方版分析集」等を刊行するとともに、これらの刊行物等を活用して関係団体等に対する出前講座を実施した。

運輸安全委員会では、1万6,000件余りの報告書をホームページで公開しているところ、目的の報告書をより探しやすくするために、複数の運輸分野を横断的に検索する機能、キーワード検索の対象範囲を報告書全文に拡大する機能などを実装させ、改善を図った。

(8) ドローン等を活用した事故調査手法の構築・実施

新たな調査手法構築のために、CTスキャン装置を導入した。

また、ドローンを調査で活用していくため、事故調査官の技量維持訓練を行うとともに、様々な空撮方法の研究に取り組んだ。

(9) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進

「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、EU、英国等との新規締結・拡大に向けた協議・調整を実施した。

(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

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月に開始された日ASEAN統合基金（JAIF）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した。

ASEAN諸国のVTS（Vessel Traffic Service：船舶通航業務）管制官を育成するASEAN地域訓練センター（マレーシア）において研修を支援している。2020年度以降の研修は、新型コロナウイルスの影響により延期していたところ、2022年8月から再開した。

ASEAN地域における小型船舶への情報提供方法を検討するため、ガイドライン策定に向けたASEAN10か国の専門家とのオンライン会議を実施した。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

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った。

(12) 交通分野でのテロ対策の推進

各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促したほか、主に以下のようなテロ対策に取り組んだ。

① 鉄道におけるテロ対策

2021年10月31日に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月3日にとりまとめた今後の対策等を踏まえ、各種非常用設備の表示を共通化するガイドラインの運用や、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込みについての利用者向けの呼びかけの実施等に取り組んだほか、車内防犯カメラの設置の基準化について検討を進めた。

② 自動車におけるテロ対策

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、バスジャック対応訓練の実施等について関係事業者に対する要請を実施した。

③ 船舶・港湾におけるテロ対策

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

海上保安庁においては、多客期における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施するとともに、官学民が参画する「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

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器から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への入れ替えを促進し、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った。2022年3月に施行された「航空法等の一部を改正する法律（令和3年法律第65号）」に基づく必要な航空保安対策を着実に実施するとともに、保安検査における国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検査会社等の役割分担や保安検査の適正な費用負担の在り方等の中長期的な課題について、保安検査に関する有識者会議において諸外国の状況調査を踏まえた比較を行いつつ、検討を進めた。

(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備

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、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」（2017年3月）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実施した。

(14) 航空保安の強化

「テロに強い空港」を目指し、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た。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

2022年1月の「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」の中間とりまとめを踏まえ、これまで「当分の間」の措置として位置づけられていた被害者支援等を恒久的な事業等に転換し、更なる充実に取り組むため、2022年6月に自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）を改正した。さらに、2023年2月に当該検討会の最終とりまとめが公表された。制度恒久化に伴う予算拡充により、事故被害者への治療・リハビリ機会の充実、被害軽減対策等の事故防止への取組等の強化を通して、被害者やそのご家族が安心して生活できる社会に向けた取組をより一層推進した。

また、自動車事故により常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者に対し、日常生活において抱える経済的負担を軽減させるため、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援した。さらに、リハビリ目的で短期入院を利用する場合における1回当たりの利用日数の上限を30日までに拡大した。

このほか、介護者なき後等に備え、引き続き、自動車事故で重度後遺障害を負われた方々の受入環境を整備するため、障害者支援施設やグループホームに対し、器具導入、人材確保、求人情報発信や研修等の受講に係る経費を補助した。

(16) 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、「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他、「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て、「人材確保セミナー」を開催した。また、整備士を目指す若者をより多く確保するため、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を推進した。

(17) 航空機操縦士・航空機整備士の確保等

安全を確保しつつ航空ネットワークの充実等を図るためには、操縦士・整備士等の安定的な供給を確保することが必要である。今後の需要回復の局面に対応するとともに、操縦士・整備士として第一線で活躍するまでに長い時間を要することから、中長期的な視点で計画的に操縦士・整備士の養成を継続する必要がある。

このため、航空機操縦士については、効率的な養成手法の導入に向けた調査及び国家資格についてのより合理的で利便性の高い試験方式への移行に向けた調査を実施するとともに、航空大学校における操縦士の養成を着実に進めた。

航空機整備士については、特定技能制度による外国人労働者の受入に向け9月に試験を実施するなど取組を進めた。また、整備士の裾野拡大の取組として女性航空教室及び全国の工業高校に対する航空整備分野の講座を開催した。

空港グランドハンドリングについては、人材確保や業務効率化等の体制強化に向けた検討を推進するために保安検査等を含む空港業務を対象とした初の有識者会議を設置した。また、特定技能制度の活用による外国人材の受入拡大のため、特定技能評価試験を国内（東京、大阪）で5回、海外（フィリピン）で1回実施した。あわせて、空港の制限区域内において、官民が連携して、自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を実施し、課題の抽出及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を行い、特に共通インフラについて対応策の具体化を進めた。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

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・抑止力の強化を図った。

(19) 日本人船員の養成

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、独立行政法人海技教育機構の唐津海上技術学校（高校相当）を、唐津海上技術短期大学校とし、航海・機関の両用教育から航海のみの専科教育へ2024年に移行することとした。また、国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化、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推進した。

(20) 船舶への新技術の導入促進等

内航をはじ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っている。2021年度に創設した遠隔監視技術を活用した船舶検査の合理化制度の活用促進を図った。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえ、ITを活用した遠隔検査を推進する等、船舶検査手続等の非接触化に努めた。

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

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、電気自動車や燃料電池自動車等の購入支援を実施した。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、事業者と連携して、道の駅やSA/PAにおいて機器設置場所の提供に協力した。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーション整備費用の補助を行うとともに、水素ステーションを活用した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った。

また、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とともに、事業者と連携して、SA/PAにおいて水素ステーション設置場所の提供に協力した。

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行った。

(2) 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した。また、中量輸送を担うLRT、BRTの整備等への支援を行った。

燃費基準については、重量車の2025年度燃費基準（2019年3月策定）に関して、製造事業者等による重量車の電気自動車等の導入の取組について評価するため、2022年10月に新たに重量車の電気自動車等のエネルギー消費性能の測定方法を策定した。

以上に加え、信号機の改良等を実施するとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省、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。

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）を参照。

また、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。

新幹線の騒音については、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和50年環境庁告示）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。

(3) 環境に優しいグリーン物流の実現等

「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を通じて、物流事業者や荷主企業等の複数事業者間の協働による取組を支援し、グリーン物流の普及を促進した。総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）の柱である「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」「労働力不足対策と物流構造改革の推進」「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」に則した取組を行った事業者を表彰し、物流の生産性向上等をより一層推進した。

モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行った。これに加え、コンテナ専用トラック等の導入を支援する制度を創設した。

2021年度に引き続き、「エコレールマーク」「エコシップマーク」の普及促進や船舶共有建造制度を活用したモーダルシフトに資する船舶の建造支援等によりモーダルシフトの促進を行った。

エコシップマークについては、モーダルシフトへの貢献度の高い優良事業者27社に対して付与した。加えて、優良事業者からモーダルシフトに最も貢献度の高かった事業者を2社選定し、海運モーダルシフト大賞として2023年5月に表彰を実施した。

さらに、物流総合効率化法に基づき、物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合や、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実施すること等により、物流DXを推進したほか、関係局等とも連携しながら、トラック輸送の効率化を図った。

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した。これに加え、物流の脱炭素化を促進する支援制度を創設した。

過疎地域等における輸配送の効率を向上させることで、運輸部門の温室効果ガス（GHG）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等、生活の利便性を抜本的に改善させ、併せて災害時等にも活用可能な物流手段として、ドローンの導入等を支援するなど、ドローン物流の社会実装を推進した。

（4）鉄道の省エネ設備・機器の導入等

水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発の推進や鉄道車両へのバイオディーゼル燃料の導入の促進を行うとともに、蓄電池を搭載した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した。

鉄道分野のカーボンニュートラルに向け、2022年3月より「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」を開催し、「先進的な鉄道事業者の更なる取組」「幅広い鉄道事業者への横展開」を加速化するための検討等を開始した。

また、2022年9月より「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」を開催し、鉄道事業者と省エネルギー・再生可能エネルギー関係の技術や知見等を有する民間企業等がそれぞれの情報を共有することを通じて、鉄道分野・鉄道関連分野の脱炭素化の実現を促進した。

（5）航空分野における脱炭素化

航空分野において、2022年6月に「航空法等の一部を改正する法律」（令和3年法律第65号）が成立し、航空会社や空港が主体的・計画的に脱炭素化の取組を進めるための制度的枠組みを導入した。同年12月には同法に基づき、今後の航空分野における脱炭素化の基本的な方向性を示す航空脱炭素化推進基本方針を策定した。

国際航空分野では、国際民間航空機関（ICAO）において、2022年10月、我が国が議論をリードしてきた二酸化炭素排出削減の長期目標について「2050年までのカーボンニュートラル」が採択された。

また、「航空機運航分野におけるCO₂削減に関する検討会」でとりまとめた航空機運航分野の脱炭素化に向けた工程表の取組を着実に進めていくため、SAF(Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料)の導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入の3つのアプローチごとに関係府省庁と共同して官民協議会を設置した。SAFの導入促進については、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の達成に向け、国際競争力のある国産SAFの製造・供給、中部空港における輸入ニートSAFを用いた実証事業を通じたSAFのサプライチェーンの構築、CORISIA適格燃料¹⁰の登録・認証取得(ICAOにおける環境持続可能性・GHG排出量の評価等)、シンポジウム開催による利用者等への航空脱炭素化の取組の理解促進などに取り組んだ。

さらに、空港分野では、「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会」において空港施設・空港車両等からの二酸化炭素排出削減、空港への再エネ導入など空港脱炭素化に向けた検討を進めるとともに、関係者の協力体制構築を図るため「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を設置した。また、2022年12月には、空港脱炭素化に向けた計画策定や再エネ・省エネ設備の導入を適切かつ迅速に行うための一助となることを目的として「空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン(第二版)」及び「空港脱炭素化事業推進のためのマニュアル(初版)」を公表した。

(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

我が国の産業や港湾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等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進している。2022年12月に施行された「港湾法の一部を改正する法律」(令和4年法律第87号)により、港湾管理者が、多岐に亘る関係者が参加する港湾脱炭素化推進協議会における検討を踏まえて、港湾脱炭素化推進計画を作成するなど、CNPの形成をより一層推進する体制が構築された。また、港湾管理者による同計画の作成を支援するため、同計画の作成の参考となるマニュアルを公表するとともに、同計画の作成に対する補助、助言等を実施した。また、LNGバンカリング拠点の整備、停泊中船舶に陸上電力を供給する設備の導入の検討、低炭素型荷役機械の導入、水素を動力源とする荷役機械等の導入の検討、ブルーカーボン生態系の活用等を推進した。加えて、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組を促進するため、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証(コンテナターミナル)について、国際展開も視野に入れた制度案を取りまとめた。

洋上風力発電の導入に関して、一般海域においては、2022年9月に3海域において再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定、2022年12月に4海域において発電事業者の公募を開始した。また、港湾区域内においては、2023年1月に能代港・秋田港において、我が国初となる大型商用洋上風力発電が全面的に運転開始された。また、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に不可欠となる基地港湾の計画的整備を推進した。また、排他的経済水域においても洋上風力発電の活用ニーズが高まってきており、我が国周辺海域の特徴を踏まえれば、水深の深い海域にも設置可能な浮体式洋上風力発電の導入拡大も不可欠であることから、浮体式洋上風力発電施設のコスト低減に向けた環境整備を推進した。

¹⁰ CORISIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)

適格燃料：ICAO文書「CORISIA Sustainability Criteria for CORISIA Eligible Fuels」に規定される持続可能性の基準を満たし、事業者がカーボンオフセット割当量を削減するために活用することができる航空燃料。

(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

国際海運分野については、我が国は、国際海運2050年カーボンニュートラルを目標として掲げ、この目標を世界共通の目標とすべく、IMOの場において、2018年に策定されたIMO GHG削減戦略の改定に向けた議論と、GHG削減戦略の目標達成に向けた経済的手法及び技術的手法の両面にわたる国際ルール作りを主導した。また、この目標の達成に不可欠であるゼロエミッション船について、2021年10月より、グリーンイノベーション基金を活用して、水素・アンモニアを燃料とする船舶の開発を推進した。内航海運分野については、革新的省エネルギー技術等の実証事業や内航船省エネルギー格付制度の運用等により、船舶の省エネ・低炭素化を促進した。さらに、更なる省エネを追求した船舶（連携型省エネ船）の普及に向けて、そのコンセプトを示すとともに、バイオ燃料を船舶で使用する際の留意点等を示すガイドラインの策定を実施した。

令和5年度
交通施策

第211回国会（常会）提出

第Ⅳ部 令和5(2023)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、2023年度における取組方針を記載する。

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

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

(1) 地域公共交通計画の策定・実施

地域交通法等を2023(令和5)年度に改正・施行し、地域の関係者の連携と協働等を推進し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域交通ネットワークへのリ・デザイン(再構築)の実現に向けた措置を講じる。予算面では、「共創」の取組に対する支援や、新たに追加した「社会資本整備総合交付金」の基幹事業の活用、「エリア一括協定運行事業」に対する支援などを行う。また、地域公共交通計画については、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、引き続き、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

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」(ガイドライン)等の活用により、地域交通法の改正等を踏まえて、新たな制度・予算の普及に取り組むとともに、引き続き地域の取組に対する助言等の支援を行う。また、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ほか、地方運輸局においては、公共交通マイスター制度等による先進的な地方公共団体や学識経験者等の人材の紹介、地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーやシンポジウムなど能動的なサポートを行う。

(3) 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

「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・運賃の設定などを進めるほか、利用者にわかりやすい情報提供の取組を促進することなどにより、わかりやすく利用しやすい地域公共交通の実現に向けた取組を推進する。

(4) 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保

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、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）に基づき、過疎地域における計画策定の経費補助に加え、2022年度から実施しているラストワンマイル配送効率化に係る運行経費補助により、引き続き、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

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

地域公共交通確保維持改善事業により、離島航路・離島航空路の運行（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

鉄道については、安全な鉄道輸送の確保のため、鉄道施設総合安全対策事業費補助や地域公共交通確保維持改善事業等により、地域鉄道に必要な支援を実施するとともに、引き続き、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画等に基づく事業について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援を実施する。さらに、必要な場合には国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働を促し、全国各地におけるローカル鉄道の再構築に向けた取組を促進していく。また、JR北海道やJR四国について、生産性向上に資する設備投資に係る出資等の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、運転者の確保に向け、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、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等により、訪日外国人旅行者を含む観光客が利用しやすい環境整備への支援を行う。

(8) MaaSの全国実装

MaaSについては、全国各地で地域課題解決のための多様な取組が行われているが、今後はエリアや事業を超えた、よりシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現を目指し、各地のMaaSにおける、交通事業者間や交通事業者と他分野の事業者間の連携高度化が必要であるため、広域連携や幅広い事業者の連携を可能とするMaaSの取組を支援する。

バスの混雑情報の提供については、2020年9月に策定された「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）」に基づき、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、外出機会の創出や公共交通の利用促進に資する取組として、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。

シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティについてはカーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイル等のパーソナル性の高い移動ニーズにも対応可能な取組として、それらのシステム導入等に係る支援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）を参照。

(9) 鉄道の分散乗車・混雑緩和等の方策等の検討

鉄道の利用状況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、今後の混雑対策の在り方について引き続き検討を行う。

(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

タクシーの相乗り、一括定額運賃等の新たなサービスについて、引き続き積極的に周知を行っていくとともに、事業者や利用者双方のニーズを踏まえ、必要に応じて柔軟な運用を検討していくことにより、より事業者に導入されやすく、利用者にとっても利便性の高いサービスの実現を目指す。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引き続き検討を進める。

(11) 超小型モビリティの普及

経済産業省では、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金にて、電気自動車である超小型モビリティの購入に対し、引き続き購入費用の一部補助を行う予定。また、国土交通省では、認定制度などを通じて、引き続き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

訪日外国人旅行者がストレスなく快適にレンタカーを利用できる環境を整備する。

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

「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引き続き進めていく。特に、コンパクト・プラス・ネットワークのさらなる高質化・多様化を図るため、立地適正化計画等と地域公共交通計画等の連携を強化し、公共交通軸及び周辺整備に係る取組が一体的に推進されるよう交通とまちづくり政策の融合の取組を進めていく。

(2) 鉄道駅の設置、総合的な改善や機能の高度化等

駅空間の質的進化を目指し、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引き続き支援を実施する。

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当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引き続き行う。

(3) 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、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、環境省と国土交通省との連携による低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業等により、地域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引き続き行う。

さらに、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しやPTPS、バス専用通行帯等の整備や検討を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時制・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や2023年度より創設される地域公共交通再構築事業を活用して地域づくりの一環として「地域公共交通ネットワーク」の「リ・デザイン」に必要なインフラ整備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

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（令和3年5月第2次計画閣議決定）に基づき、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について、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

まちなかにおける道路、公園、広場等の官民空間の一体的な修復・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等の措置を講ずる都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）等に基づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援する。

(6) 賑わいのある道路空間の構築

民間の創意工夫を活用し、地域の賑わいを創出するため、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）」制度の普及を引き続き促進する。

(7) スマートシティの創出・全国展開

関係府省庁連携のもと、スマートシティの先駆的な取組への支援や、官民連携プラットフォームによる普及促進活動等を通じて全国展開を推進する。

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引き続き推進する。

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たな整備目標に基づき引き続き、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、バス・タクシー事業者によるバリアフリー車両の整備に対し、予算・税制措置による支援を実施する。

鉄道については、都市部における鉄道駅バリアフリー料金制度の活用に加え、地方部における支援措置の重点化等により、引き続き全国の鉄道駅のバリアフリー化を加速する。

旅客船及び旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについては、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、引き続きバリアフリー化の取組を推進する。

道路については、引き続き、全国の主要駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

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

(2) ホームドアの整備と安全対策の推進

鉄道については、バリアフリー法に基づき、引き続き、都市部における鉄道駅バリアフリー料金制度の活用に加え、地方部における支援措置の重点化等により、ホームドアの整備を促進するとともに、ホームドアのない駅においても「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について～中間報告～」(2021年7月公表)を踏まえ、「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」において、安全対策について引き続き検討する。

(3) 鉄道施設のバリアフリー化の加速

同章同節(1)(2)を参照。

(4) 「心のバリアフリー」などの強化

「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2020年の法改正後のバリアフリー法や関係法令、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。

同法改正により、「高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国、地方公共団体、施設設置管理者及び国民の責務として規定されたことに伴い、広報活動及び啓発活動の一環として、バリアフリースイール、車椅子利用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、及び車両等の優先席の適正な利用の推進に向けて、キャンペーン等を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を推進する。

また、引き続き、高齢者・障害者等の介助・疑似体験を通じて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。

さらに、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向けて、引き続き、バリアフリー法及び関係施策に基づき、ユニバーサルデザインの街づくりや心のバリアフリーなど、ハード・ソフト両面からの取組を推進するとともに、「共生社会ホストタウン」等と連携して、他の地方公共団体や国民等へ取組の周知を行う。

(5) 新幹線における車椅子用フリースペースの導入等

新幹線車両については、2021年7月から施行されたバリアフリー基準、特急車両については、2023年4月から施行された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車椅子用フリースペースの導入を推進する。

加えて、新幹線等における車椅子用フリースペース等の申込方法の改善に向けた取組を推進する。

(6) 子育てにやさしい移動支援に関する取組

子育てにやさしい移動環境の整備に向けて、公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース等の設置を引き続き促進する。

また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー利用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを引き続き実施する。

(7) ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供

高齢者や障害者等も含め、誰もがストレスなく自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」にて新たな提言をとりまとめ、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化を推進している。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、持続展開可能な整備・更新手法等を検討する。

また、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする新たな歩行者等支援情報通信システム(高度化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

公共交通事業者による外国人観光旅客利便増進措置の実施を促進すべく、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料公衆無線LAN環境、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に進め、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に、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、旅客施設における多言語での情報提供や非常時のスマートフォン等の充電を行うため、非常用電源設備等の整備への支援を引き続き行う。

2017（平成29）年度より開催している「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」においては、とりまとめた現状の課題や取組、成果に基づき、2023年度も引き続き省庁横断的な取組を進める。

鉄道・バス・タクシーについては、キャッシュレス決済、多言語対応、トイレの洋式化等の訪日外国人の受入環境整備を促進する。

船舶については、訪日外国人旅行者の受入環境の整備を図るため、引き続き無料公衆無線LAN環境や案内標識の整備、キャッシュレス決済対応、トイレの洋式化等の促進を図る。

港湾については、旅客船ターミナル等における案内標識等の多言語化、無料公衆無線LAN環境の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引き続き促進する。

空港については、国際会議の参加者や重要ビジネス旅客の空港での入国手続の迅速化を図るため、2015年度にファーストレーン設置が実現した成田国際空港・関西国際空港において、空港の運用状況を踏まえ利用促進PRや利用時間の柔軟な運用を行う。また、引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器・システムの導入を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現に向けた空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民が連携して取り組む。

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運用等、引き続き関係府省庁と連携の上、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

公共交通事業者等による「外国人観光旅客利便増進実施計画」をとりまとめ、多言語対応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引き続き促進する。

(3) 旅行者の国内各地への訪問・周遊の拡大

LCC等の活用により、国内・国際線の利用者利便の向上を図りつつ、認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、運航再開便等への支援を実施することにより、地方空港国際線の回復・充実に図る。

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

(4) ビジネスジェットの利用環境改善

我が国ではビジネスや上質なインバウンド観光の需要に応えるべく、ビジネスジェットの利用環境の改善を図っている。今後の需要増加に向け、引き続き発着枠の改善やスポットの増設、FBOの受入環境整備に向けた検討を進める。

さらに、ビジネスジェット専用動線など地方空港における受入環境整備を引き続き進める。

(5) [FAST TRAVEL]、地上支援業務の省力化・自動化

引き続き、各空港において官民での情報共有や、先進機器・システムの導入を実施し、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現に向け、空港での諸手続・動線の円滑化（FAST TRAVEL）の推進に官民が連携して取り組む。

また、空港の制限区域内において、官民が連携して、自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を実施し、課題の抽出及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を引き続き進める。

(6) 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速

日本政府観光局（JNTO）において、インバウンド関係者を対象にしたセミナー、地方公共団体・観光地域づくり法人（DMO）に対するコンサルティングを実施し、地域のインバウンドに係る取組を支援する。また、着地整備が行われた地域の観光コンテンツをオウンドメディアにて発信するとともに、広域連携DMOと連携した情報発信に取り組む。

(7) 移動そのものを観光資源とする取組の促進

移動そのものを楽しむ、オープントップバスやサイクルトレイン等の導入への支援を行う。グリーンスローモビリティにおける取組は、同章第1節（8）を参照。

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、2022年4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であり、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、交通事業者を含む様々な観光関連事業者等の連携により、地域に根差した観光資源を磨き上げる取組を引き続き支援する。

(8) 手ぶら観光の推進等

訪日外国人旅行者の周遊の促進・消費の拡大を図るため、手ぶら観光カウンターの機能向上に対する支援を引き続き行うとともに、認定手ぶら観光カウンターに関する情報を広く発信し、認知度の向上を図る。

また、外国人旅行者向け消費税免税制度については、インバウンドの本格的な回復を見据えた免税制度の利用促進に取り組むとともに、免税品の海外への直送制度や、免税販売手続きを行うことができる機能を有する自動販売機の普及促進等の周知徹底を図る。

(9) 「道の駅」の多言語化対応の推進等

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化対応や、全国の「道の駅」におけるキャッシュレス決済の導入等、2019年11月の提言「「道の駅」第3ステージ」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、ネットワーク化された活力ある地域デザインにも貢献するための取組を引き続き推進していく。

(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

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) クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

2025年に訪日クルーズ旅客250万人及び外国クルーズ船の寄港回数2,000回、寄港する港湾数100港の目標達成に向け、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進するとともに、クルーズ旅客の受入機能の高度化や訪日クルーズ寄港促進の取組等を推進する。また、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームの構築や、上質な寄港地観光を造成するなど、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させる取組を進める。

第2章 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

第1節 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

(1) 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充

首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）・成田国際空港）については、訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、両空港で年間発着容量を約100万回とするための機能強化に取り組む。

東京国際空港（羽田空港）については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しているところであり、引き続き、騒音対策・落下物対策や地域への丁寧な情報提供を行うなど、新飛行経路の着実な運用に向けた取組を進める。また、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施する。

成田国際空港については、地域との共生・共栄の考え方のもと、C滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する取組を進める。

関西国際空港については、運営権者において、民間の創意工夫を生かした機能強化が図られており、引き続き、国際線キャパシティーを向上させるため第1ターミナルにおける国際線・国内線エリアの配置の見直しによる施設配置の再編等を含む第1ターミナル改修等の機能強化を推進し、関西3空港における年間発着容量50万回の実現を目指す。

中部国際空港については、第1ターミナル改修事業等を引き続き行うとともに、完全24時間運用の実現などの機能強化を推進する。

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、引き続き2024年度の供用開始に向けて滑走路増設事業を推進するとともに、北九州空港においては、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、2023年度より滑走路延長事業を推進する。

また、空港の利便性向上を図るため、那覇空港においては国際線ターミナル地域再編事業、新千歳空港においては誘導路複線化等を引き続き推進する。

(2) 管制処理容量の拡大

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、東日本空域における上下分離及び北日本ターミナル統合に向け、機器整備等を進める。

(3) 航空ネットワークの維持・強化

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（羽田空港）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、東京国際空港（羽田空港）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。

さらに、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を下支えする観点から、国内線に係る着陸料等の空港使用料の軽減を実施する。

(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

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を下支えする観点から、航空会社・空港会社等に対して、引き続き空港使用料や航空機燃料税の軽減、空港会社等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

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、なにわ筋線等の事業着手後の設計・工事等を着実に推進するほか、京浜急行電鉄品川駅において、線路の増設やホームドア設置、昇降施設の増設工事を進める等、空港アクセス乗換駅等の利便性向上やバリアフリー化の推進を図る。

東京国際空港（羽田空港）においては、空港整備事業として、JR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設（トンネル躯体等）整備に本格着工するとともに、引き続き京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に必要な歩行者通路の切回し工事を実施する。

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

加えて、三大都市圏環状道路等の整備を引き続き推進していく。

(6) 空港経営改革の推進

地域の実情を踏まえつつ、地元自治体など関係者の意見を伺いながら、引き続き空港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

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。

また、2021年5月に公表した「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を踏まえ、「集貨」「創貨」「競争力強化」の各施策について、改善等を行いつつ強力に取り組むことに加えて、近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえ、CNPの形成、港湾物流のDXの推進、安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化を強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す。

「集貨」については、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー輸送網の充実等に引き続き取り組む。特に、既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾における実証事業を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積替等に関する課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進する。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付や物流施設を再編・高度化する補助制度を活用し、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。

「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、大水深コンテナターミナルの機能強化を引き続き行うとともに、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」の実現に向けた取組を深化させて、コンテナターミナルの更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進する。また、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、阪神港における2023年度中の本格運用開始に向け、引き続き取組を進めていく。

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。

さらに、2023年度は、「最終とりまとめフォローアップ」に記載されている政策目標の最終年であることに加え、港湾法改正時に設定したKPIの目標年次となることから、新たに「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、政策目標及びKPIのフォローアップと2024年度以降の国際コンテナ戦略港湾政策の進め方等について検討を行っていく。

(8) 国際バルク戦略港湾の機能確保等

国際バルク戦略港湾において、引き続き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(2021年1月)」を踏まえ、航路通報手続の迅速化・利便性向上を図るためのシステム整備や海上通信環境の改善に向けた検討など海上交通サービスの高度化に向けた取組を引き続き推進する。

(10) 新幹線ネットワークの着実な整備

現在建設中の北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、引き続き着実に整備を進める。

未着工区間である北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、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・集中的に行っていく。

また、九州新幹線(西九州ルート)については今後も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、「経済財政運営と改革の基本方針2022」(2022年6月閣議決定)において、「水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を進めることにより品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、全線開業の前倒し¹¹を図るため、建設主体が2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う。」ことが盛り込まれており、有識者会議において、環境保全に関する各論点について具体の議論を行うなど、水資源や環境保全等の課題解決に向けた取組を着実に進めるとともに、2023年から建設主体が環境影響評価に着手できるよう、必要な指導・支援を行う。また、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア開業後の東海道新幹線の輸送力の余裕を活用した利便性向上・経済波及効果等の可能性に関して、2023年夏頃に向けて、引き続き調査・分析を進める。

¹¹ リニア中央新幹線については、2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の全線開業計画について、全線開業までの期間の最大8年間前倒し(最速2037年)を図るため、財政投融資を活用して2016年、2017年の2年間で3兆円の長期、固定、低利の貸付けを行った。

(11) 都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化

既存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、鉄道駅の改良、輸送障害対策等による都市鉄道の機能強化を通じて、まちづくりと連携した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ため、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し、また、既に事業化している整備事業を着実に推進する。

(12) 新幹線を活用した貨物運送の促進

2022年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における提言を踏まえ、新幹線による貨物輸送拡大の可能性について引き続き、調査・検討を実施する。

(13) 幹線鉄道ネットワークの機能強化に向けた調査・検討等

基本計画路線をはじめとする幹線鉄道ネットワークについて、地域のニーズに応じた実現可能な幹線鉄道の機能強化の促進に向け、「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、整備効果の推計手法等に関する具体的な調査・検討等を実施する。

(14) 根幹的な道路網の整備等

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引き続き推進する。

(15) 暫定2車線区間の4車線化等

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、一般道のカラー舗装等による高速道路出入口部への逆走対策を推進する。また、高速道路出入口部では、逆走対策と併せて歩行者等の誤進入対策を推進する。

(16) 既存の道路ネットワークの有効活用

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引き続き促進する。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、区画線の管理目安や先読み情報の提供手法等について、官民連携による共同研究等を推進する。

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

道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、ETC2.0等のビッグデータなどを活用して、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引き続き推進する。

(18) 円滑な道路交通等の実現

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引き続き推進する。

(19) 新たな交通管制システムの確立・導入に向けた検討

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や民間プローブ情報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引き続き検討を進める。

(20) 「開かずの踏切」等による渋滞の解消等

踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき、改良すべき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の設置などの総合的な対策を推進する。また、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、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定を行い、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。さらに、関係府省庁が連携し、踏切信号機の設置状況や設置効果を踏まえて対応を検討する。

(21) バスタプロジェクトの推進

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

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（令和7）年までに原則オンライン化する一環として、申請業務に係るプロセスを一貫して処理できるシステムの対象手続のさらなる拡充等を図るため、各関係者との調整を進める。

(2) 交通関連データのオープン化の推進

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、引き続き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。

(3) 国土交通データプラットフォームの構築

民間や自治体、他省庁等のデータも含め連携を拡大していくとともに、ユーザビリティ・検索機能の高度化や、データの利活用促進のための要素技術の開発に取り組む。これにより、業務の効率化や施策の高度化、産学官連携によるイノベーションを創出する。

(4) MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、引き続き、交通事業者や自治体を対象としたセミナーを開催する等、「標準的なバス情報フォーマット」の普及促進に取り組む。また、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等、幅広い事業者間連携に必要不可欠となる、交通事業者等のデジタル化に資する取組を支援する。

さらに、2022年6月に公表された「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会」のとりまとめを踏まえ、多様な交通事業者の動的データ（遅延情報等）及び静的データ（時刻表等）を集約し、データ利用者に一元的に提供するためのデータ連携基盤の在り方を検証するため、一定エリア内での交通事業者間のデータ連携基盤構築に向けた実証事業を行い、エリア・業種を超えた更なるデータ連携に向けた検討を進める。

(5) キャッシュレス決済手段の導入促進

データ蓄積によるサービスの高度化やシームレスな移動の実現に資する取組として、公共交通事業者に対し、交通系ICカードのほか、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) 「サイバーポート」の構築

「サイバーポート」について、先行する港湾物流分野では更なる利用促進と機能改善に加え、利用者の利便性向上に資する商流・金融分野のプラットフォームとの連携を図る。

さらに、港湾管理分野及び港湾インフラ分野では、システム構築・機能改善と利用拡大を進めるとともに、2023年度中の港湾物流・港湾管理・港湾インフラの三分野一体運用を目指す。

(7) ETC2.0データの活用促進

ETC2.0データの官民連携での利活用推進に向け、ETC2.0データ処理システム構築やデータの加工方法の更なる改善方策の検討を行う。

(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

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、2021年12月に改定した「オンライン利用率引上げに係る基本計画」におけるアクションプランに基づき、商業・法人登記簿謄(抄)本などOSS対象手続の添付書類の電子化など申請者の負担軽減に向けた方策を実施する。

また、自動車検査証の電子化については、2023年1月に導入したところであるが、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引き続き進める。

(9) 運転免許証の在り方の検討

警察庁は、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等について、関係機関と連携し、検討を進める。また、モバイル運転免許証について、国際規格等の策定状況や調査研究の結果等を踏まえつつ、検討を行う。

(10) 道路システムのDXの推進

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。また、AIによるCCTVカメラ画像解析技術を用いた交通障害自動検知システムの導入を推進する。

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の新システムの改修を行う。

(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

2022年4月から運用を開始した、登録を受けた特殊車両が即時に通行可能となる特殊車両通行確認制度について、ウェブ上に表示する通行可能経路の対象となる道路を拡大するため、道路情報のデジタル化をより効率的に実施する仕組みを2023年度より順次実装し、同制度の利用対象道路を拡大する。

また、車両の軌跡図と車両寸法の関係を精緻化し、通行条件の判定を精査することで、これまで付されていた通行条件の見直しが図られるため、物流事業者と連携して検討を進める。

(12) 航空機に関するデジタル情報基盤の構築

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、引き続き情報共有基盤の整備を進める。また、これらデジタル化された情報を用いた運用改善に向け、航空会社や空港会社などの関係者間との検討を継続する。

(13) 航空管制システムの高度化

航空路管制空域において、ヒューマンエラーの防止や管制業務の効率化に資する、管制官とパイロット間におけるデータ通信の導入項目の拡大に向け、検討を行う。

(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

2022年8月に策定された「デジタルを活用した交通社会の未来2022」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。

また、2022年6月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、自動運転に加え、MaaSやオンデマンド交通などの発達、ドローンや自動配送ロボットをはじめとした新たな輸送手段の出現など、デジタルを活用した新たなモビリティサービスが普及しつつあることを踏まえ、人から物まで、歩くから飛ぶまでの全ての移動モードを対象として、空間利用の高付加価値化や効率化に向け、官民で連携して、生活やエネルギー等をも考慮した将来像を描くとともに、データの共有や連携、利活用に向けたルールの整備等を行いながら、将来像を実現するデジタル交通社会全体のアーキテクチャを設計・実装することに取り組む。

2023年度は、デジタル社会においてモビリティを総合的に高度化する視点から、関連分野も含めて、官民が取り組んでいる、あるいは今後取り組むべき事項について整理を行い、今後の方向性について検討を進め、「モビリティ・ロードマップ（仮称）」としてとりまとめる。また、自動運転車やドローン、自動配送ロボット等の高度な運行を可能とするデジタルインフラの整備に向けて、実空間の位置情報を統一的な基準で一意に特定する「4次元時空間ID」を含めた必要なデータの情報規格の整理や、データの入出力・更新を通じて実世界の取引・行為を制御するためのデジタルインフラの整備について、ユースケースを拡充して実証を行いながら推進する。

(15) 低速・小型の自動配送ロボットの社会実装

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ための技術開発、道路使用許可による実証実験の取組を支援するとともに、一定の基準に該当する低速・小型の自動配送ロボットの走行を事前届出制度とする「道路交通法の一部を改正する法律」（令和4年法律第32号）が2023年4月から施行されたことを踏まえ、同制度の適切かつ円滑な運用を図る。

(16) 無人航空機による荷物配送の実現・拡大

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、レベル4飛行に対応した実証調査や、2023年3月に公表した「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer.4.0」の普及により、ドローン物流の社会実装を推進する。

(17) 「空飛ぶクルマ」の実現

「空飛ぶクルマ」の実現に向けては、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、引き続き飛行の安全確保のため、「空の移動革命に向けた官民協議会」において機体や運航に関する安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準、交通管理等について官民での議論を加速させ、2023年度内にこれらの基準を整備する。

(18) 自動運航船の実用化

運航に必要となる認知・判断・操船の自動化や機器の遠隔監視などに資する技術のトップランナーを中核としたシステムインテグレータの育成を図るべく、他産業とも連携して行う次世代技術開発を支援するとともに、国際海事機関（IMO）での自動運航船に係る国際基準の策定に向けた調査等を実施し、引き続きその検討作業をリードしていくこと等により、自動運航船の実用化に向けた環境整備を行う。

(19) 鉄道施設の維持管理の効率化・省力化に向けた検討

鉄道施設の維持管理の効率化・省力化を図るため、地上と列車の間の情報伝送に無線通信を利用した列車制御を行うシステムや、VR(Virtual Reality：仮想現実)空間上での軌道検査や工事・作業の計画策定支援システムの開発等を推進する。

(20) 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)に基づく計画認定制度¹²を活用し、造船業・船用工業による事業基盤強化を推進するとともに、海運業に対して、安全・環境に優れた高品質な船舶(特定船舶)の導入を支援する。併せて、船舶の開発や建造工程を刷新し生産性を飛躍的に向上させるバーチャル・エンジニアリングをはじめとする造船業のDX等を推進するとともに、引き続きOECD等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。

経済安全保障の観点から、船舶の運航に欠かせない船舶用機関(エンジン)・航海用具(ソナー)・推進器(プロペラ)の安定的な供給体制の確保に向けた取組を促進する。「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)が成立したことを受け、外航船舶確保等計画の認定制度に基づき、日本船主による外航船舶の計画的な導入・確保の促進を図る。

(21) 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上

気象庁では、海上及び陸上の水蒸気量(湿度)を把握するため、洋上観測を実施し、アメダスへの湿度計導入を進めるとともに、線状降水帯発生等の実況監視能力を強化するため、最新の二重偏波気象レーダーへの更新を引き続き進める。また、気象庁スーパーコンピュータシステムの強化や、スーパーコンピュータ「富岳」を活用した予測技術開発、次期静止気象衛星の整備を実施し、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組を進める。さらに、線状降水帯に関する情報については、これまで実況に基づいた情報であった「顕著な大雨に関する気象情報」を、予測技術を活用し、少しでも早く発表することで、防災対応のリードタイムの確保に資する情報に高度化する。

(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

「交通運輸技術開発推進制度」において、引き続き、民間等の研究実施者から広く研究課題を公募し、交通運輸の安全性、利便性の向上等に資する研究開発を行う。

(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

2023年6月、官房長官を議長とする「経協インフラ戦略会議」において、①DX等新たな時代の変革への対応の強化、②脱炭素社会に向けたトランジションの加速、③「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」を踏まえたパートナーシップの推進の3つの視点から「インフラシステム海外展開戦略2025」の追補が行われた。この追補を踏まえ、我が国技術の優位性の相対的低下や、競合国との価格競争が激化する中、気候変動対策や経済安全保障といった新たな観点も取り入れ、我が国のコア技術を特定・活用することで、引き続き質の高いインフラシステム海外展開を推進する。

¹² 事業基盤強化計画・特定船舶導入計画(海事産業強化法)

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

各分野における川上からの案件形成等、これまでの取組も引き続き実施するほか、特に、運営・維持管理（O&M）の技術やノウハウは、我が国が引き続き優位性を有する分野であると考えられ、これをコア技術と位置づけ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とに加え、将来的な運営案件単体での参入を目指した取組を進める。

インフラシステム海外展開を戦略的に進めるにあたっては、我が国の技術・ノウハウの国際標準化が重要である。引き続き、各分野において、国際標準化機関における国際標準の獲得に向けた取組を進めることに加え、在外公館、政府機関の現地事務所等との連携を深めるとともに、相手国での働きかけや官民共同での取組を強化する。

また、スマートシティ、MaaS、AIオンデマンド交通等の交通ソフトインフラ等、デジタル技術を活用した案件形成に引き続き取り組む。

気候変動分野においては、カーボンニュートラルポートの形成に資する技術の海外展開に向けた取組を進めるとともに、渋滞解決に資する都市鉄道の整備、水素サプライチェーンの構築等水素社会の実現に向けた取組等、カーボンニュートラルの達成に貢献するインフラシステムや、我が国のダム再生技術の活用、気象観測システムに係る技術支援・人材育成等、防災・減災技術のハード・ソフト一体となった気候変動への適応に資するインフラシステムの海外展開の取組を進める。

FOIPの実現に向けては、地域内の連結性の向上等に資する港湾、空港、鉄道等の整備・運営、これら港湾等にアクセスする道路の整備、官公庁船の海外展開等を推進する。

JOINは、引き続き、出資や事業参画をはじめとする各種支援を通じ、各分野における案件形成を後押しする。特に、従来の交通・都市開発事業に加え、それらを支援するエネルギー、情報通信等の事業の支援に積極的に取り組む。また、海外展開の機会やリスクテイク力に限りのある地方企業や中堅・中小企業の海外展開を支援するため、それらの企業を対象とした説明会の開催等、JOINの機能の周知に努める。

(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

日本式コールドチェーン物流サービス規格「JSA-S1004」について、2022年度までに策定したASEAN各国のアクションプランに基づき、規格の普及に向けた取組を推進する。具体的には、コールドチェーンの重要性等について理解を醸成するための官民ワークショップ、物流パイロット事業、政府間での物流政策対話、JOINによる物流関連インフラ整備への資金支援等を通じ、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。

さらに、同規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、国際標準化機構（ISO）に設置された技術委員会（TC315）において、引き続き議長国として議論を主導する。

(25) 海外の海上交通インフラの高度化に向けた協力

2022年度に引き続き、諸外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引き続き取り組む。

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

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、引き続き、関係事業者が連携したAI、IoT等の新技術の活用について実証を実施し、物流・商流データの連携を目指した物流情報標準ガイドラインの普及促進等、物流分野における機械化・デジタル化を促進する。併せて、物流事業者における業務効率化に資するデジタル化ツールを用いた実証事業を行うとともに、その効果と普及に向けた課題等について調査を行い、とりまとめ結果を整理・発信する。また、物流標準化実現に向けて、業種分野ごとの取組と、業種分野を超えた標準化実現に向けた具体的な検証と議論を引き続き進める。加えて、2022(令和4)年3月に策定されたフィジカルインターネット・ロードマップに基づき、業種別アクションプランの推進、新技術を活用した流通・物流の効率化等に取り組む。さらに、今後求められる高度物流人材像の明確化と、その育成のための取組成果の集約・発信の充実を図る。

(2) 物流の労働力不足対策の加速等

物流分野におけるトラック運転者の担い手不足等への対応を見据えて、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において2023年夏頃の最終とりまとめに向け検討を行うとともに、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において総理より指示のあった「政策パッケージ」のとりまとめに向けて、政府一丸となって検討を進めているところである。

検討に当たっては、物流の担い手確保や生産性向上を推進するため、以下の3点について、実効性のある施策を具体化すべく、関係府省庁で議論を深めている。

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の高い取引や物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置の導入等による「商慣行の見直し」
- ② モーダルシフト・電動車化といったGX、自動化・機械化・デジタル化といったDX、ハード・ソフトの規格統一といった標準化、道路・港湾・鉄道といった物流拠点・ネットワークの災害対応能力強化を含む機能強化等による「物流の効率化」
- ③ 経営者層の行動変容を促す規制的措置の導入等による「荷主・消費者の行動変容」

この他、トラック運送業界における働きやすい職場環境の整備に向けて、普及セミナー等を通じた荷待ち時間の発生件数が多い輸送分野の改善策をとりまとめたガイドラインの浸透や「ホワイト物流」推進運動を進めるとともに、トラック事業者が荷主等との交渉の際に活用可能な「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、商慣行の見直しも含めた取引環境の適正化等を推進する。また、運転者の労働時間や作業負担の削減に向けて、コンテナ専用トラック等の導入を支援する。

併せて、物流総合効率化法に基づき、荷主企業と物流事業者が連携した共同輸配送等の取組や、その取組に合わせて導入する自動化機器等への補助制度を活用しながら、より効率的で持続可能な共同輸配送を推進する。

再配達への削減に向けては、国や関係事業者等が連携して開催してきた「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、宅配ボックスや置き配などの多様な受取方法を推進する。

(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

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組については、同章第1節(7)を参照。

「サイバーポート」の取組については、同章第2節(6)を参照。

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

トラックの自動運転について、技術開発の状況を見極めつつ、インフラ側からの支援について検討を実施する。

また、区画線の管理目安や先読み情報の提供手法等について官民連携による共同研究等を推進し、共同研究成果を活用して高速道路での合流支援情報の提供に関する実証実験を実施する。

(5) 内航フェリー・RORO輸送網の構築

内航フェリー・RORO輸送網の構築に向けて、複合一貫輸送ターミナルの整備等を推進する。また、内航フェリー・RORO船ターミナルにおいて必要となる港湾整備及び情報通信技術を用いた荷役効率化などの取組について、「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」で検討した内容のとりまとめを行い、必要な取組を推進する。

(6) 農林水産物・食品の輸出拡大

引き続き、2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標に向け、輸配送の共同化や輸送網の集約等による物流の効率化、輸出拠点となる港湾・空港における温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等に取り組むとともに、我が国の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進する。

(7) 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等

第9回日中韓物流大臣会合の開催に向け、強靱な物流ネットワークの推進、シームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築に係る取組を引き続き進める。NEAL-NETについては、情報共有サービスをさらに強化するため、引き続き参加港の拡大に努めるとともに、他の地域における港との協力を強化する。

また、ウクライナ情勢の影響や海外港湾の混雑等の様々なサプライチェーンの途絶リスクを踏まえ、国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて官民共同で実証輸送等を実施し、その有効性を検証するとともに、世界各国との安定的なサプライチェーンの確保に向けて国際的な連携強化に取り組む。

(8) 船員の働き方改革の推進、取引環境の改善等

船員の労務管理の適正化や取引環境の改善に係る各種ガイドラインの活用促進、生産性向上や働き方改革の実現に向けた内航海運業界や船員行政DXの推進、内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化、内航海運業界における取引環境改善に係る事例の収集・横展開、優良な事業者の選択に資する内航海運事業者の評価(認証)制度の構築等を行う。

(9) 気象データの利活用

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「気象データアナリスト」を育成する民間講座の認定や更なる普及啓発等を通じ、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

北極海航路に関する情報収集を引き続き行うとともに、変化する国際情勢等も踏まえつつ、北極海航路のリスク分析を行う。また、関係府省庁との連携を継続するとともに、北極海航路に関する情報の共有を図る。

(11) KS/RA制度¹³における効率的な検査の在り方の検討

2022年度に引き続き、国際機関の動きを注視するとともに、業界及び関係機関との意見交換を行い、効率的な検査の在り方について検討を行う。

¹³ 航空機に搭載する航空貨物については、ICAO国際標準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。※KS：Known Shipper(特定荷主)、RA：Regulated Agent(特定航空貨物利用運送事業者等)

第3章 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

第1節 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

(1) 交通インフラの耐震・津波・高潮・高波・浸水・土砂災害対策等

鉄道、道路、港湾、空港、航路標識等の災害対策を引き続き推進する。

国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強靱化の対策として航路標識の耐災害性強化対策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。

鉄道の耐震対策については、2022年3月に発生した福島県沖を震源とする地震により軌道を支える桁が大きく沈下、傾斜した高架橋と同様の新幹線の高架橋の柱についての優先的な耐震補強等を促進する。

空港については、地震発生後に緊急物資等の輸送拠点となることから、滑走路等の耐震対策や高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水を防止するため、護岸嵩上げ等の浸水対策を推進する。また、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するため、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組や関係機関との協力体制構築等の取組を推進する。

(2) 地震発生時の安全な列車の停止

地震発生時に列車をより安全に停止させるため、引き続き、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・逸脱防止対策等を推進することとし、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」（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

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

良好な景観の形成や観光振興、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上等の観点から、新設電柱の抑制、低コスト手法の普及、事業期間の短縮等により、無電柱化推進計画に基づき、引き続き無電柱化を推進する。

(6) 船舶の走錨事故の防止

大阪湾北部海域の船舶の動静監視及び船舶への情報提供体制の強化を図るため、監視海域及び情報聴取義務海域の拡大や明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制の統合を実施する。

このほか、船舶に対する湾外等の安全な海域への避難の勧告・命令制度やバーチャルAIS航路標識の緊急表示制度等の適切な運用などにより、船舶の走錨等に起因する事故の防止を図る。

(7) 港湾における台風時等のコンテナの飛散防止

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手法の検討を行い、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検討

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、技術基準等の検討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化に対応した技術開発を引き続き推進する。

(9) TEC-FORCEの機能拡充・強化等

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手法の研修、関係機関、自治体、事業者等の顔の見える関係の構築や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。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のほか、緊急地震速報の精度の向上や津波警報・注意報の解除見込み時間の提供を行う等、適時的確な提供等を推進する。

(10) 避難誘導のための多言語による適切な情報発信等

鉄道については、鉄軌道事業者に対し、多言語掲示物作成システムの活用等、引き続き、災害時における多言語案内を推進する。

また、観光危機管理計画について、自治体等の実務者向けに観光危機管理計画策定ポイント等をまとめた「手引き」を活用した支援等を通じ、策定の促進を図るとともに、引き続き、日本政府観光局(JNTO)において、交通機関の運休、遅延等が発生した、あるいはそのおそれがある際、訪日外国人旅行者向けにHP、SNSを通じて、多言語で発信するとともに、24時間、365日多言語対応ができる訪日外国人旅行者向けコールセンターを運営する。

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とともに、日本海溝・千島海溝地震発災時の対応の追加を含めた見直しについて検討を進める。

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」を含む空港BCP¹⁴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空港BCP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

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引き続き実施する。

(12) 緊急支援物資の輸送オペレーションのデジタル化

緊急支援物資輸送プラットフォームを活用し、関係機関による演習等を通じて引き続き緊急支援物資輸送の実効性向上を図る。

(13) 「運輸防災マネジメント」の推進

頻発化・激甚化する自然災害への対応のため、運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」を組み込み、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」について、2022年度までに実施した「運輸安全マネジメント評価」により、事業者から得られた知見を踏まえ、評価の充実・強化を図る。

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

(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

港湾については、全国にある重要港湾以上125港において策定された港湾BCPに基づく防災訓練を実施し、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、全国の95空港において策定された空港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空港BCPの実効性の強化に努める。

貨物鉄道については、カーボンニュートラルの実現や、2024年問題に伴うトラック輸送の受け皿として、一層重要な役割を担うことが期待されており、貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用を図る必要があるところ、引き続き、災害時に代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備への支援を実施する。また、災害により途絶した場合の迅速な代行輸送を実施するため、BCP策定に向けた関係者の連携促進を図る。

¹⁴ 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）

(15) 災害に強い国土幹線道路ネットワークへの構築

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。

(16) 「道の駅」の防災機能の強化

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靱化

船舶の沖合退避の迅速化、係留避泊の安全性向上、衝突・乗揚げの抑制の観点から、各港BCPの更なる充実化に着手し、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、ソフト・ハード一体となった支援を講じるとともに、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

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BCPの実効性の強化等

空港BCPを実効性のあるものとするため、全国の95空港において、各種訓練等を2023年8月までに実施し、訓練や点検の実施状況等を確認するとともに、関係機関等で共有することで、空港BCP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

災害時における円滑な支援物資物流の実現及びサプライチェーンの維持のため、非常用電源設備の導入を推進し、物流施設の災害対応能力の強化を図るとともに、2022年度に改訂した「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」に基づき、自治体等と連携し、ラストマイルを中心とした支援物資物流の訓練等を実施する。

(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

MOTAS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ー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

交通インフラについて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、「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）も踏まえた「予防保全」への本格転換に向け、緊急又は早期に措置が必要と診断された施設に対する修繕等を集中的に実施する。また、「国土交通省インフラ長寿命化計画（2021年6月）」等を踏まえ、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集約・再編等に関する取組を推進する。

道路については、定期点検等により確認された修繕が必要な施設の対策を加速化させるため、地方公共団体が管理する道路施設について長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援する。また、各都道府県に設置された「道路メンテナンス会議」を活用し効率的な修繕の実施に向けた情報共有を行うほか、直轄診断・修繕代行や技術力向上のための研修の実施等の技術的支援を行う。

港湾については、予防保全型インフラメンテナンスへの転換を加速するため、新技術を活用する等して、計画的・集中的な老朽化対策を推進する。

空港については、長期的視点に立ち策定した維持管理・更新計画に基づき、定期的な点検・診断を行うことで、施設の破損、故障等を未然に防ぐ予防保全型維持管理を推進する。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活用し、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、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。

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

航路標識については、航路標識の点検・診断を実施するとともに、点検・診断を実施したものについて、修繕・更新等の必要な整備を実施する。

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

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、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援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、物流の効率化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

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

引き続き、地域公共交通事業者が講じる感染予防対策等に対して必要に応じて支援を実施する。

(2) 公共交通機関における感染予防対策に関する情報発信

利用者が安心して公共交通機関を利用できるよう、必要に応じて、事業者が講じている感染予防対策等について、国と事業者等が連携し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

関係府省庁や所管業界等の連携等により、空港での検疫を円滑かつ的確に実施する。

(4) 港湾の水際・防災対策の連絡体制構築等

港湾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、港湾の必要な機能を継続できるよう、2021(令和3)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

より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進するため、産学官の協力による先進安全自動車(ASV)推進検討会の下、自動運転技術の普及を念頭に、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、ASV技術の機能について正しい理解と利用の促進のため周知・普及を図り、更なる事故削減に向けて、ドライバー異常時対応システム作動時の車外への報知性能の向上など、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組む。

2020年の道路交通法改正により、申請により対象車両を一定の安全運転支援機能を備える自動車に限定するなどの条件を運転免許に付与等するサポートカー限定免許制度が導入され、2022年5月13日に施行されたことから、今後は同制度の適切かつ円滑な運用を図る。

(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

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

また、安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の充実強化に取り組むとともに、事業者の取組の深化の促進を図る。

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

知床遊覧船事故対策検討委員会でとりまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を踏まえ、抜き打ち・リモートによる監査の一層の強化や行政処分等の違反点数制度の創設、地域の関係者による協議会の設置の促進等に取り組む。

また、安全統括管理者・運航管理者に対する試験制度の創設、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者に対する事業許可更新制度の創設、届出事業の登録事業化の導入等を通じた事業者の安全管理体制の強化や、旅客船の船長に必要な特定操縦免許取得の厳格化、船長等の乗組員に対する海域の特性等に応じた初任教育訓練の義務化、乗船履歴による船舶の航行区域の限定等を通じた船員の資質の向上、船舶の使用停止処分の創設、事業許可取消処分後の欠格期間の延長等に関する法律改正事項を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律」が2023年4月28日に成立したことを受け、同法の施行に向けて政省令等の整備を進めていく。

(7) 運輸に係る事故の調査・分析手法の高度化等

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当たっては、引き続き、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ほか、効果的な再発防止策の提言に努めるとともに、事故等防止・被害軽減のための情報発信・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

3Dスキャン装置により地上で得られたデータと調査用ドローンにより空撮で得られたデータから、事故現場周辺の地形や事故対象物の形状を忠実に3Dで再現し、高精度で正確な状況把握やシミュレーションを行うことで、客観的かつ科学的な事故調査を進めていく。

また、対象物を破壊することなく立体的に内部の様子を透視することができる装置（CTスキャン装置）を事故調査に広く活用していくなど、新たな調査手法の構築・実施を図っていく。

(9) 航空機整備事業（MRO）の国内実施の促進

「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な手続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、EU、英国等との新規締結・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。

(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

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、日ASEAN統合基金（JAIF）の資金を活用した同海峡における共同水路測量調査への専門家派遣等、技術協力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管制官の育成のほか、同地域における小型船舶への情報提供に係るガイドライン策定を引き続き進めていく。

(11) 海技士・小型船舶操縦士の知識技能の維持向上

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

2022年7月の安倍晋三元内閣総理大臣に対する銃撃事件等、重大事案の発生を踏まえ、各交通事業者や事業者団体に対し注意喚起を促す等、交通機関や交通施設におけるテロ対策の徹底を図るとともに、2023年のG7サミットや、2025年の大阪・関西万博などの大型国際イベントの開催等に向けてテロ対策を推進する。各交通分野におけるテロ対策の主な取組は以下のとおり。

① 鉄道におけるテロ対策

2021年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月にとりまとめた対応策等を踏まえ、各種非常用設備の表示を共通化するガイドラインの運用や、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込みについての利用者向けの呼びかけの実施等に引き続き取り組むとともに、車内防犯カメラの設置の基準化について検討を進める。

② 自動車におけるテロ対策

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、バスジャック対応訓練の実施等について関係事業者に対する要請を行う。

③ 船舶・港湾におけるテロ対策

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（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を通じて、保安の確保に取り組む。また、出入管理情報システムによる効率的な出入管理の実施を推進するとともに、同システムの導入を拡大する。

海上保安庁においては、多客期における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施するとともに、官学民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催するなど、官民一体となったテロ対策を推進する。

④ 航空におけるテロ対策

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器から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への入れ替えを促進し、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。また、2022年3月に施行された「航空法等の一部を改正する法律（令和3年法律第65号）」に基づく必要な航空保安対策を着実に実施するとともに、保安検査における国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検査会社等の役割分担や保安検査の適正な費用負担の在り方等の中長期的な課題について、保安検査に関する有識者会議等において引き続き検討していく。

(13) 滑走路端安全区域（RESA）の整備

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」（2017年3月）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

「テロに強い空港」を目指し、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。

(15) 自動車事故被害者等に対する支援の充実方策の検討

2023年4月の「自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律（令和4年法律第65号）」の施行を踏まえ、自動車事故に係る被害者支援等の更なる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者への情報提供の充実、新たな仕組みに係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組み、安全・安心なクルマ社会を実現していく。

(16) 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、「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、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

航空機操縦士については、引き続き航空大学校における操縦士の養成を着実に進めるとともに、効率的な養成手法の導入に向けた調査及び国家資格についてのより合理的で利便性の高い試験方式の導入を目指すなど、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入に向けた調整、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、保安検査等を含む空港業務を対象とした有識者会議において、人材確保や業務効率化等の体制強化の取組を一層強化する方策の検討を推進する。あわせて、空港の制限区域内において、官民が連携して、自動運転レベル4相当の導入に向けた実証実験を実施し、課題の抽出及び必要となるインフラの設置や運用ルール等の検討を進める。

(18) 自動車運送事業における働き方改革の推進

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

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、海上技術学校及び海上技術短期大学校で行っている四級海技士養成課程について、海上技術短期大学校への重点化や現行の両用教育から航海・機関それぞれの専科教育への移行を検討するとともに、国際条約改正や技術革新に対応した教育内容の高度化、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

内航をはじ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。2021年度に創設した遠隔監視技術を活用した船舶検査の合理化制度を適切に運用するとともに、引き続き、ITを利用した遠隔検査を推進する等船舶検査手続等の非接触化を図る。

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

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、電気自動車や燃料電池自動車等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、事業者と連携して、高速道路及びその周辺におけるEV充電器の大幅増加と高出力化・複数口化を進める。

燃料電池自動車の普及拡大を図るため、水素ステーション整備費用の補助を行うとともに、水素ステーションを活用した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、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とともに、事業者と連携して、SA/PAにおいて水素ステーション設置場所の提供に協力する。

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、集中的導入等への支援を通じて、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、シンポジウムの実施など、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）を参照。

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

新幹線の騒音については、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について（昭和50年環境庁告示）」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高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

引き続き、モーダルシフト等については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、同法に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業等に係る経費の一部補助及び同法による認定を受けた総合効率化計画に基づく事業に係る運行経費の一部補助を行う。これに加え、コンテナ専用トラック等の導入を支援する。

また、「グリーン物流パートナーシップ会議」における表彰を実施し、引き続きグリーン物流の普及を促進する。

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

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

さらに、物流総合効率化法に基づき、物流効率化の取組と合わせて自動化機器等を導入した場合や、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継続すること等により、物流DXをより一層推進するほか、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脱炭素型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進する。これに加え、倉庫、トラックターミナル等の物流施設の屋根や敷地等を活用した再エネ設備の整備等を通じて、物流施設やEVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組を支援することで、物流脱炭素化を促進する。

過疎地域等における輸配送の効率を向上させることで、運輸部門の温室効果ガス（GHG）の削減と物流網の維持を図るとともに、買い物における不便を解消する等、生活の利便性を維持し、併せて災害時等にも活用可能な物流手段として、ドローン物流の社会実装を推進する。

(4) 鉄道の省エネ設備・機器の導入等

引き続き、高効率車両や蓄電池を搭載した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拡大、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発の推進、鉄道車両へのバイオディーゼル燃料の導入の促進を行うとともに、鉄道施設への省エネ設備等の導入を推進する。

鉄道分野のカーボンニュートラルに向け、「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」における議論を踏まえ、引き続き、関係府省庁とも連携しながら、鉄道分野の脱炭素化等を推進する。

また、2022年9月より開催している「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」を引き続き開催し、鉄道事業者と省エネルギー・再生可能エネルギー関係の技術や知見等を有する民間企業等がそれぞれの情報を共有することを通じて、鉄道分野・鉄道関連分野の脱炭素化の実現を促進する。

(5) 航空分野における脱炭素化

2022年12月に策定した航空脱炭素化推進基本方針に沿って、航空会社や空港管理者による脱炭素化推進計画の作成を支援するとともに、計画の進捗状況のフォローアップを行い、航空分野の脱炭素化を着実に進める。

また、航空機運航分野においては、SAFの導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入の3つのアプローチごとに立ち上げた官民協議会において、関係者と連携し、着実に脱炭素化の取組を進める。

特にSAFの導入促進については、2030年時点のSAF使用量について「本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換える」という目標の達成に向け、国産SAFの製造・供給、SAFのサプライチェーンの構築及びCORSIA適格燃料¹⁵の登録・認証取得、利用者等への航空脱炭素化の取組の理解促進等について取り組む。

さらに、空港分野においては、空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォームの取組や利用者への理解促進をするとともに、各空港において空港脱炭素化推進協議会の設置や空港脱炭素化推進計画の策定を推進する。

併せて国際航空分野においては、国際民間航空機関（ICAO）における二酸化炭素削減義務に係る枠組みを含む具体的対策の検討の議論を引き続き主導する。

¹⁵ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)

適格燃料：ICAO文書「CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels」に規定される持続可能性の基準を満たし、事業者がカーボンオフセット割当量を削減するために活用することができる航空燃料。

(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

我が国の産業や港湾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等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進する。2022年12月施行の「港湾法の一部を改正する法律」（令和4年法律第87号）に基づく港湾脱炭素化推進計画について、計画の作成に対する補助、助言等によって港湾管理者による作成を支援する。また、水素を動力源とする荷役機械等に関する現地実証や、港湾における水素・アンモニア等の受入環境の整備が可能となるよう、技術基準の見直し等に向けた検討を行うとともに、引き続き、LNGバンカリング拠点の整備、停泊中船舶に陸上電力を供給する設備の整備、低炭素型荷役機械の導入等を推進する。加えて、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組を促進するため、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証（コンテナターミナル）について、試行を実施する。

さらに、二酸化炭素吸収や海域環境の改善等の効果を有するブルーカーボン生態系の保全・再生・創出の拡大に向けた取組を推進する。

洋上風力発電の導入に関して、再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定、発電事業者の公募等の手続を着実に進めるとともに、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に不可欠となる基地港湾の計画的整備を引き続き推進する。また、排他的経済水域においても洋上風力発電の活用ニーズが高まってきており、我が国周辺海域の特徴を踏まえれば、水深の深い海域にも設置可能な浮体式洋上風力発電の導入拡大も不可欠であることから、浮体式洋上風力発電施設のコスト低減に向けた環境整備を推進する。

(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

国際海運分野において、我が国は、国際海運2050年カーボンニュートラルを世界共通の目標として実現すべく、IMOの場において、議論を主導し、経済的手法及び技術的手法の両面から国際ルール作りを主導する。また、グリーンイノベーション基金を活用して水素、アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船の開発を推進し、アンモニア燃料船については、2026年の実証運航開始、2028年までのできるだけ早期の商業運航実現、また、水素燃料船については、2027年の実証運航開始、2030年以降早期の商業運航実現を目指す。また、アンモニア燃料の供給を安全かつ円滑に行うことを可能とするバンカリングガイドラインの策定に向けた調査を実施する。

さらに、内航海運分野においては、革新的省エネルギー技術等の実証事業の実施や内航船の省エネ格付制度の運用に加え、バイオ燃料の更なる活用のため、2022年度に策定した「バイオ燃料取扱ガイドライン」を充実させるべく更なる技術的課題の解決に向けた調査を実施するなど、省エネ・低炭素化に資する取組を促進する。