

次期交通政策基本計画の施策の方向性等について (持続可能な社会の実現に向けた交通政策検討小委員会での議論)

基本的方針A：地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保
 - (進捗) 全国の自治体及び主要な交通結節点での「交通空白」の解消に向けて、国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を設置。各自治体・交通結節点においてタクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を利用できるよう伴走支援を推進するとともに、更なる支援や制度のバージョンアップに係る検討など実施中。
 - (進捗) 関係府省庁とも連携しつつ、地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するべく、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を設置し、2024年5月に連携・協働の推進に向けた環境整備等のとりまとめを実施。
- 地域公共交通計画の策定・実施
 - (進捗) 地域公共交通計画について、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、計画に係るノウハウ面の支援のほか、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付けた「地域交通法」を2023年10月に全面施行。地域公共交通計画の策定数は増加しており、2024年7月末時点で1,115件作成済み。
 - ⇒ 【論点】 人手不足が深刻化する中、「交通空白」解消には、これまでの枠組みのみでは持続困難との認識に正面から向き合った施策展開が必要ではないか。また、自治体や交通事業者だけでなく、様々な技術・サービスを持つ民間企業なども含め、分野や業種の垣根も超えた、一体となった取組としていくことが重要ではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス（減便・廃止、廃業）
- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

目標1：「交通空白」の解消に向けた取組の全国的な推進

新政策1-①：各地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保

【新たな政策・施策の方向性】

- 地域住民や来訪者がタクシー等を利用できない地域への公共/日本版ライドシェアの導入等、地域の足・観光の足が不足している「交通空白」の解消の取組を更に推進すべきではないか。その際、都道府県の広域行政機関としての支援や地方運輸局等による伴走支援など支援体制の強化等の推進を図るべきではないか。
- 人口減少が著しい中、地域交通の担い手が不足する状況に対し、地域における人の移動と物の輸送の資源のより積極的な連携を図る必要があるのではないか。具体的には、貨客混載の更なる推進や、貨物運送及び旅客運送の両分野におけるドライバー不足の解消に向けて、「ドライバーシェア推進協議会」の議論を踏まえ、業種の垣根を超えたドライバーの兼業を検討するべきではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 地域交通の支援について、補助金を与えるのではなく質保証契約として、バス等を公共で購入し、貸与する等の方策も考えられるのではないか。また、想定を上回るサービス提供をした事業者に対するインセンティブ等を検討してもいいのではないか。 等

新政策1-②：官民の連携・協働を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用

【新たな政策・施策の方向性】

- 官民の総力をあげて、交通空白解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を推進していくため、自治体・交通事業者等と様々な技術・サービスを持つ企業群と幅広い連携を図る「交通空白解消・官民連携プラットフォーム（仮称）」の活用を推進すべきではないか。
- 交通空白解消の推進にあたっては、デジタル技術を活用した既存の仕組みの変革（DX）により、地域交通の利便性・生産性・持続可能性の向上を図る必要があるのではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ データ基盤を官と民の共創領域のインフラと位置づけることで、新たなビジネスの契機や、計画の合意形成、双方に資するにしていこう考えも重要ではないか。
- ・ データ活用のノウハウや人材育成は自治体の中ではなく広域で行うべき協調領域であり、官民連携の取組が必要ではないか。その際、バス事業者間の連携にタクシー、鉄道が加わる等、交通間の連携が必要であり、その点を強調した方がいいのではないか。また、DXは市町村の担当者に分かりやすく使いやすくする必要があるのでないか。 等

目標2 地域交通の再構築（リ・デザイン）と地域の社会的課題解決の一体的な推進

新政策2-①：多様な分野との連携・協働の進化（深化）による地域に適した交通実現の加速化

【新たな政策・施策の方向性】

- 人口減少に伴い、交通空白地や地方中心都市等においては、教育、福祉、医療等の地域の生活に必要な不可欠なサービスにおける輸送資源を総動員する必要があるのではないか。例えば、各地で先行的に行われている、運行ルートが重複する複数の移動手段を路線バス等へ集約する取組や、他のサービスにおける送迎への地域住民の混乗等の全国展開を進めてはどうか。
- 地域における多様な交通サービスの持続可能性が重要である中、例えばローカル鉄道における再構築に関する仕組みの活用を図りつつ、必要な制度面の改善点の洗い出しと必要な改善の推進など沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論するための環境形成が必要ではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 他分野共創のみならず、独占禁止法の特例の効果等、交通事業者間の協調状況に関する評価が必要ではないか。
- ・ 交通産業・運輸産業をどう維持していくのかということに留まらず、地域社会を支えていく中での交通産業の役割を位置づけ、地域課題の解決とともに、検討を進めていくという視点が重要ではないか。そのため、交通産業に携わる方々が、複数の事業にまたがるのが可能になったり、地域を支える担い手となる人材育成を行っていくことが重要ではないか。
- ・ 鉄道の再構築について、今後残すことになった場合のローカル鉄道で整備が先送りになっていたところを財源的にフォローできる仕組みが必要ではないか。 等

新政策2-②：地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート

【新たな政策・施策の方向性】

- 地域交通が多くの地域で深刻な状況にあるなか、地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が必要ではないか。具体的には、シンプルな論理構成のもと、地域の交通モードを複合的にとらえ、デジタル技術やデータを活用した地域公共交通計画の作成・改訂が必要ではないか。
- 地域公共交通計画のアップデートにあたり、都道府県における体制強化や、ガイダンスの提供・支援、専門人材の確保・要請等の国の支援等のほか、計画の検討・実施を行う法定協議会における多様な関係者の参画等が必要ではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 都道府県内公共交通のサービスレベルや収支状況を一元的に把握することで、各地域の目指すべき公共交通のあり方や、サービスレベルの妥当性、運行形態などを検討する基礎資料とすることができるのではないか。また、路線毎の収支率を地域住民にも公開することで、地域住民の利用を促し、地域公共交通の維持を地域と一体で目指せるのではないか。
- ・ 都市づくりや地域づくりと合わせて交通政策を進めていくため、都市や交通計画等を専門に担当する行政の人材制度等の検討が必要ではないか。また、多様な訴求力のある施策を推進していくためには、行政側が事業者側にも女性や子育て世代をはじめとした人材の多様性が重要ではないか。 等

基本的方針A：地域社会を支える、地域課題に適應した交通の実現

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 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
 - (進捗) 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を形成するとともに、必要な機能が確保された地域生活拠点内の整備を図り、持続可能な都市圏を目指したまちづくりの取組を推進した。
- 地域における交通のベストミックスの実現
 - (進捗) バス交通の利便性向上、LRTやBRTの導入等に対する支援、鉄道施設や交通結節点などのインフラ整備に対する支援等を通じ、地域における交通モードや関連施設の適切な組合せの実現を図った。
- 多様なモビリティの活用とMaaSの全国実装
 - (進捗) MaaSを通じた交通と他分野との連携や、MaaSの広域化に取り組む事業者を支援し、全国への実装を更に推進した。また、AIオンデマンド交通、シェアサイクル等の新しいモビリティについて、システム等の導入支援を実施した。

⇒ **【論点】**まちづくりや地域産業の活性化に向けては、個別最適にならず、生活圏域を意識した取組が必要ではないか。また、公共交通のみならず、徒歩や自転車を含めた多様なモビリティの活用を更に推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス(減便・廃止、廃業)
- ・ 求められる労働環境変化への対応(労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大)
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応(物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築)
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

目標3：持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

新政策3-①：各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮できる交通の実現

【新たな政策・施策の方向性】

- 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けては、都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成する取組を更に推進する必要があるのではないかと。その際、自治体内での個別最適の視点だけでなく、生活圏域を考慮し、必要に応じて複数自治体で連携し、まちづくりの観点を踏まえ、幹線軸の設定をした上でバス、鉄道、LRT、BRTなど「公共交通軸」の再生策の検討が必要ではないか。また、多様なモビリティの活用推進や利用環境の改善を図るための乗り換え拠点の整備等が必要ではないか。
- 地域に適した交通の実現にあたっては、ビッグデータ等を活用した効率的・効果的なハード対策や、モードの特徴を踏まえた交通手段の変更や経路の変更、利用時間の平準化といった、需要をマネジメントするソフト対策を総合的に推進すべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 公共交通軸は都市間だけでなく、都市内でも輸送量が不足している状況であるため、触れておくことが必要ではないか。交通空白解消が国土交通省の政策として重視されているが、中核市以上の都市内の公共交通がエアポケットになっているのではないかと。「葉」の交通を機能させるためには「枝」の交通となる都市の公共交通が一層重要であるという考え方の下、地域交通と都市交通の計画は一体で検討すべきではないか。
- ・ 公共交通を社会インフラと再定義して投資を考えていくことが必要であり、軸交通の強化と移動時に快適な空間の整備、ソフトな都市計画を戦略的に推進することが必要ではないか。 等

新政策3-②：地域を支えるしなやかな交通産業・事業環境の形成

【新たな政策・施策の方向性】

- 人口減少による長期的な需要減が今後も続くことが想定されることや担い手不足の顕在化等により、路線の維持が困難になっている公共交通事業者について、地域の移動の担い手としての役割を果たすため、他事業者との連携・協働を促進する取組を強化する等により、適正な供給体制を構築していくことが必要ではないか。
- 厳しい事業環境であっても、持続的・安定的に公共交通サービスを提供するため、キャッシュレス等省力化・省人化や自動化といった事業環境の変化に的確に対応する取組の推進に加え、DX等の前提となる業務運営の最適化が重要ではないか。
- 地域を支える交通産業の持続可能性を高めるため、業務効率化、生産性向上、データ活用の活性化を図る必要があるのではないかと。その際、個別に構築され、更新や新たな開発にコストがかかっているほか、地域交通におけるデータ活用の支障となっているバス等の交通事業者の業務システム等について、新たな地域交通DX(MaaS2.0)の取組として、業務単位やシステム配置、データインターフェースなどの標準化を進める必要があるのではないかと。

<小委員会での委員意見>

- ・ 人口が減っていく中では、連携や協働を強化することで、生産性を高めたり、人手不足に対応できるという側面があるのではないかと。また、女性労働力や高齢労働力の能力を発揮していくための環境づくりが重要ではないかと。 等

新政策3-③：まちの活力や賑わいに資する安全・安心で多様なモビリティの実現

【新たな政策・施策の方向性】

- まちや地域における特徴を活かした活力や賑わいの確保にあたり、多様な世代・目的の移動に柔軟に対応できる徒歩や自転車を含めたモビリティの多様性確保が必要ではないかと。その際、歩行者や自転車等の安全な通行空間や、賑わいの創出に必要な空間等、多様な空間の確保、移動手段自体の安全性の確保や、利用ルールやマナーをはじめとする利用環境の改善が必要ではないかと。また、上記を踏まえつつ、利便性の向上の視点からシェアサイクル、レンタカー等の更なる展開が重要ではないかと。
- MaaS等の交通サービスの高度化やサービス間連携の深化を推進するベスト・プラクティス創出や標準化を新たな地域交通DX(MaaS2.0)の取組として進めることにより、モビリティの選択肢を幅広く提供し、サービス性・アクセシビリティを向上させることが必要ではないかと。

<小委員会での委員意見>

- ・ 移動の距離や輸送力に応じ、パーソナルなモビリティを活用する等、公共交通においても階層的なネットワークが必要になるのではないかと。
- ・ 今後高齢化に伴いシニアカー等が増えることも予想される中、高齢化社会に適應し、安全安心に多様な手段を活用して移動できるような、鉄道駅等の交通結節点の整備について検討すべきではないかと。 等

基本的方針B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標4：地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 我が国の空港の更なる機能強化・機能拡充
→ (進捗) 東京国際空港(羽田空港)において、丁寧な情報提供等を通じ新飛行経路の着実な運用に向けた取組を推進。
- 航空ネットワークの維持・強化
→ (進捗) 地方空港と東京国際空港(羽田空港)や地方空港同士を結ぶ路線の着陸料の軽減措置等を継続して実施。
- 新幹線ネットワークの着実な整備
→ (進捗) 令和6年3月に北陸新幹線(金沢・敦賀間)が開業、引き続き、整備新幹線の着実な整備を推進。
- 根幹的な道路網の整備等
→ (進捗) 三大都市圏環状道路等の整備や空港、港湾等へのアクセス強化、暫定2車線区間の4車線化等推進。
- 都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進するための変動運賃制(ダイナミックプライシング)
→ (進捗) 変動運賃制を導入する際の手続きを、通達の発出により簡素化。JR東日本がオフピーク定期券の発売を開始。
⇒ **【論点】**成長型の経済の実現、拡大する観光需要への対応にあたり、より効率的・効果的で計画的な拠点とネットワーク整備を実現する政策の推進が必要ではないか。
⇒ **【論点】**消費者の行動変容等新たな視点や環境・防災対策も整備にあたり求められる中、産業の担い手を確保しつつ、ダイナミックプライシングなど経済的システムの更なる活用も必要ではないか。
- 訪日外国人旅行者の受入環境の整備
→ (進捗) 空港・港湾から観光地等までの既存の公共交通機関等について、多言語対応等を推進。
- 訪日外国人旅行者の地方への誘客の加速
→ (進捗) 誘客に資する交通インフラの実現、多様な輸送資源も活用した地域内交通の創出・活性化、交通そのものを観光資源としたモビリティの充実等について予算的な支援を含めて推進。
⇒ **【論点】**観光需要の増加を経済成長に、より一層繋げることが求められる中、三大都市圏への集中の解消に向け地方誘客の取組を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 求められる労働環境変化への対応(労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大)
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応(物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築)
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 供給サイドだけではなく消費者サイドにも求められる行動変容
- ・ 物価上昇局面での経済活動への対応、国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組
- ・ 成長戦略の柱である観光の需要増大への的確な対応等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策4-①：広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点とネットワーク・システムの強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 成田空港の3本目滑走路整備等を契機として、大都市圏の空港の機能拡充を着実に推進するとともに、機能拡充にあわせた周辺環境整備を行い、円滑な人の流れや物の流れにつながる良好な拠点整備を図るべきではないか。また、インバウンドの地方誘客等による地域間交流の拡大を踏まえ、地方空港の機能上の課題等の解決に向けて取組を進めるべきではないか。その際、国内、国際航空ネットワークの拠点となる空港のサービス向上に向けた取組みについて検討すべきではないか。
- 都市鉄道ネットワークの着実な整備が求められているところ、その受益の範囲が広域に及ぶ特性を踏まえ、地域や開発者をはじめとする多様な主体による受益者負担の枠組みを検討すべきではないか。さらに、先行的な防災投資を実施する事業者への優遇措置や、事前防災対策推進等、被災前からの取組を推進すべきではないか。
- 道路、鉄道、船舶、航空などによる広域的な人やモノの流れにおいて、渋滞による時間損失や定時性等、円滑な移動の隘路となるネットワークや拠点の課題について把握し、その解決に向けた着実な整備等に取り組んでいくべきではないか。
- 運転手等の交通産業を支える担い手確保に向け、競争領域と協調領域を踏まえつつ、企業間連携の取組を推進すべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ ネットワークの強化にあたり、ハード整備(ミッシングリンク)とマネジメントの話は分けて整理し、ミッシングリンクを整備していくということ、それを最大限に活かすマネジメントを行っていくことを意識すべきではないか。
- ・ 運転手の担い手不足の課題に対しては、待遇改善、呼称変更によるブランディング等、運送業界外からの担い手確保や、特定技能外国人の受入れ、事務業務のDX化等が必要ではないか。その際には、交通事故の増加などマイナス面にも留意することが必要ではないか。
- ・ モビリティの機能の発揮の持続可能性の確保には、公的主体の関与も重要。その際、公共調達の観点から事業者任せとならない取組が必要ではないか。等

新政策4-②：観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 地方への誘客を促進する観点から、各地域におけるタクシー等の二次交通不足の解消や訪日客等にもわかりやすい利用環境の構築などによる「観光の足」の確保を含め、公共交通機関等の受入環境整備に取り組むべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 地方空港に観光客を分散させるため、グランドハンドリングをしっかり整備していく必要がある。特に、地方では地元雇用が多いため、地方自治体と連携して人材を確保していくべきではないか。等

新政策4-③：着実な整備・安定的マネジメントに向けた経済的システム活用等多様な政策の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 時間的な混雑に加え、季節的な変動や観光需要の変動などに的確に対応するため、ダイナミックプライシング等、道路、鉄道の運賃・料金等の多様な設定方策について検討すべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ インフラの費用負担は、訪日に対するインセンティブを効かせ過ぎず、運賃弾力性の低い利用者負担の可能性についても検討すべきではないか。等

基本的方針B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標5：多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の確保

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 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
→ (進捗) 物流2024問題への対応としてモーダルシフト10年で倍増等を提示し、施策を推進。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。
- 物流の労働力不足対策の加速
→ (進捗) 「2024年問題」等への対応へ、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主企業・消費者の行動変容の三本の柱に基づき、抜本的・総合的な対策を取りまとめ、関連施策を推進。
- 内航フェリー・RORO輸送網の構築
→ (進捗) モーダルシフトを促進し、増大する海上物流のニーズに対応するため、港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたシャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援制度を創設。
⇒ **【論点】** 着実な政策パッケージの推進、各モードにおける積載率の向上等
徹底的な効率化と合わせ、多様なモード間、事業者間の連携を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 供給サイドだけではなく消費者サイドにも求められる行動変容
- ・ 物価上昇局面での経済活動への対応、国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策5-①：豊かさを支える物流ネットワーク・システムの機能強化と効率化の実現

【新たな政策・施策の方向性】

- 「物流2024年問題」に対し、政策パッケージとしてとりまとめた商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容などの施策等について、その成果を踏まえ、更なる取組を推進すべきではないか。具体的には、例えば、多重下請構造の是正や各省連携等による取引環境の適正化に向けた取組を進めるほか、荷主や物流事業者等の民間事業者だけでなく、地域の産業振興やインフラ整備等を担う自治体等とも連携した物流拠点の整備等も踏まえながら物流網の再構築を進めるのはどうか。
- 物流事業を支える担い手確保に向け、港湾等の労働者の労働環境の改善等の取組が必要ではないか。
- 「物流2024年問題」を受けたモーダルシフトの推進が必要である一方で、その受け皿たる役割を期待される内航海運の労働市場は大変厳しい状況にあることを踏まえると、陸上と海上の労働市場の流動性を高めるための取組等、外航・内航ともに海技人材の確保を進める措置を講じる必要があるのではないか。
- (再掲) 道路、鉄道、船舶、航空などによる広域的な人やモノの流れにおいて、渋滞による時間損失や定時性等、円滑な移動の隘路となるネットワークや拠点の課題について把握し、その解決に向けた着実な整備等に取り組んでいくべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 労働者不足を解決するために特定技能制度の活用、労働環境の改善や、労働者のシェアリングが必要が必要ではないか。
- ・ トラック長距離輸送においては、積載率の改善が進まず、人手不足が深刻化しているところ、荷主を所管する省庁と連携し、荷主の協力のもと積載率の向上をはかり、労働生産性を上げ、同じ時間で多くの貨物を運べるようにする必要があるのではないか。 等

新政策5-②：国内物流の持続可能性を高める適切な連携と協働の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 持続可能な物流機能の確保に向け、モーダルシフト等の多様なモードの連携を進めるにあたり、31ftコンテナの利用拡大の優先的促進、中長期的な40ftコンテナの利用拡大、シャーシ等の必要数確保、トップリフター等荷役設備の導入、フェリー・RORO船ターミナルの強化など物流網の容量上の課題を捉えた的確な対策を推進すべきではないか。
- 物価上昇局面が続く中、国内物流の持続可能性を高めるため、荷主や物流事業者が連携・協働し、効率化や脱炭素化を強力に進めるべきではないか。具体的には、例えば、多様な輸送モードの空き容量について、ダイナミックプライシング（非混雑時料金等）等の検討も含め、積極的な活用を進めるべきではないか。また、今後導入されるカーボンプライシングの活用等も考えられるのではないか。
- 中小事業者が多く荷主に対する交渉力が弱いなど、トラック運送業が従来から抱えている課題を解決し、トラック運送業が持続的に発展ができるよう、トラック事業者間の協業化など、トラック事業者の経営力の向上を図る取組を進めるべきではないか。
- 循環資源に対応した港湾を核とする広域的な物流システムの構築を図るべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 共同輸配送の推進には物流リードタイムが重要。荷主にもコストメリットが出るよう、メニュープライシングができないか。
- ・ 国内のモーダルシフトは、補助金による支援のほか、強制的なキャップ等、CO2削減をてこにした施策を検討してはどうか。その際、現時点で実施している施策に加え、経済的手法など多様な手段を活用してテコ入れをしない限り倍増はむずかしいのではないか。
- ・ 生産性向上と賃金上昇を可能とするために、契約期間の長期化や2層型の運賃体系（基本料金+従量料金）等、持続可能な運賃体系への見直しが必要ではないか。
- ・ 物流における多様な空き容量の活用については、積載率のデータを十分に活用できるようであるべきではないか。 等

基本的方針B：成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標6：国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワーク・システムの構築

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進
→ (進捗)「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、2024年2月に本検討委員会の「最終とりまとめ」を公表し、取組を推進。
- 国際物流のシームレス化・強靱化の推進等
→ (進捗)日中韓の物流分野における協力の推進や、従来の輸送手段・ルートに代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査・実証輸送を実施。
- 物流事業者の海外展開の促進
→ (進捗)日本式コールドチェーン物流サービス規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、国際的に議論を主導。
- 「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開
→ (進捗)我が国企業が2025年に34兆円のインフラシステムを受注することを目指す「インフラシステム海外展開戦略2025」のもと、2021年にモビリティ・交通分野で7.269兆円の受注を達成。
⇒ **【論点】**国際情勢が厳しくなる中での強靱な交通網や、国際競争の中での経済成長が求められる中、日本企業の国際的な経済活動を支えつつ、海外需要の取り込みや積極的な国際展開が必要ではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性）
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策6-①：国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムの強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等多方面・多頻度の直航サービスの確保・充実により、我が国立地企業のサプライチェーンの強靱化を図るため、国際コンテナ戦略港湾への集貨を推進する国際フィーダー航路網の強化、船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナル等の整備や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A Iターミナル」の実現に向けた取組等、国際コンテナ戦略港湾政策の各種取組をより一層推進すべきではないか。その際、ネットワークとして背後圏の多様なモードとの連携も強化すべきではないか
- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応した港湾機能の高度化を推進し、船社や荷主から選ばれる競争力のある港湾を形成することが必要ではないか。
- (再掲)成田空港の3本目滑走路整備等を契機として、大都市圏の空港の機能拡充を着実に推進するとともに、機能拡充にあわせた周辺環境整備を行い、円滑な人の流れや物の流れにつながる良好な拠点整備を図るべきではないか。
- 次世代船舶の建造需要に対応するため、デジタル技術等を習得した高度な人材の確保・育成が必要ではないか。また、それでもなお不足する人材を補うため、特定技能制度及び育成就労制度による外国人材の適正な受け入れを推進すべきではないか。
- 国際交通ネットワークの確保にあたり、不安定化する国際情勢を踏まえ、経済安全保障の観点から、供給途絶リスク等の評価を行い、サプライチェーンの強靱化など、適切な対応を図るべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 国際基幹航路を増加させるためには、船社から選ばれるような港湾と周辺環境整備が必要であり、関係省庁を巻き込んで他国のように自由貿易地域を作るべきではないか。
- ・ 現状では国内の港湾が分散してしまっているため集約することが必要ではないか。また、そのためには、内航や鉄道で地方と戦略港湾をいかに結ぶかが重要ではないか。 等

新政策6-②：成長型の経済に向けた国際競争力の強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 国際物流の多元化・強靱化に向け、多様な航路の実証を官民連携して推進するとともに、日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保に向けた取組をさらに推進すべきではないか。
- 一人あたりの購買力平価が高まるアジア諸国の経済成長を、我が国経済の活力につなげる観点から、コールドチェーン物流の更なる推進や、海外の交通サービス運営事業に対する直接投資・事業参画機会の更なる拡大を図るべきではないか。
- 国際的な市場で競争する海運・船舶や航空の分野において、ゼロエミッション船（温室効果ガスを排出しない船）等の開発・導入・生産基盤整備やSAF（持続可能な航空燃料）活用の環境整備を進めるとともに、我が国の脱炭素技術等の国際展開も見据え、積極的な国際ルール作り等の取組を進め、ゼロエミッション船等の国内外での普及促進を図っていくべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 新エネルギーについては、単に中心となる戦略港湾だけでなく、内航、鉄道、トラックで流通網を作ってどう集めるかが重要。また、経済政策やエネルギー政策との関係でも、どこを選択するのが最適か検討する必要があるほか、バンカリング拠点を含め整備が必要ではないか。
- ・ 船舶がエネルギー転換を行うためには港の施設が必要になるということや、船員の資格等にも影響があることへの言及が必要では。 等

基本的方針C：持続可能で安全・安心な社会を支える、強しなやかな交通基盤の実現

目標7：多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 交通事業者の防災力向上及び事業継続の取組を促進・支援する「運輸防災マネジメント」の実施
 - (進捗) 運輸安全マネジメント評価において、自然災害への対応を含む運輸防災マネジメントの観点を加えた評価を2021年4月より実施し、これまで211者に対する評価を実施。このうち、86者(2023年度末時点)に対して運輸防災マネジメントの観点から助言した。
 - 防災気象情報の改善・高度化や気象データ利活用を促進
 - (進捗) 線状降水帯や台風等の予測精度の向上、情報高度化の取組や、地震火山分野の情報の高度化を実施したほか、気象クラウド環境の運用等により気象データ利活用を促進した。
 - 交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策
 - (進捗) 「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」の取組や、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進等によるメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストックの適正化に向けた取組の推進や、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。
 - グループ企業や交通結節点の運営事業者における横断的な安全管理の構築や、中小規模事業者における安全管理の徹底
 - (進捗) 運輸安全マネジメント評価を通じて、グループ内企業の安全に対する連携状況の把握及びグループ内企業全体の安全管理体制向上や中小規模事業者に対して、「第三者認定機関」による運輸マネジメント評価や認定セミナーの活用を促進した。
- ⇒ 【論点】 昨今の安全・安心を脅かす情勢を意識し、ハード面の着実な整備や、利用者の安全が確保され、安心して利用できる交通事業の推進等、事前の備えと事後の早期対応の施策を強化を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 地球沸騰化等直面する気候変動と想定外が当たり前となる災害
- ・ 人口減少、少子・高齢化による地域の対応力の低下
- ・ 脱炭素を巡る国際的なルールづくりの重要性拡大と政策競争の激化
- ・ 多様主体が参画する社会への対応(女性活躍、子育て環境)等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策7-①：厳しさを増す災害に対する事前の備えとハード・ソフトの対応力の強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 大雨や台風、地震、火山等の各種気象情報を、交通の各分野における運行管理等により効果的に活用するため、次期静止気象衛星や二重偏波気象レーダー、地震・津波・火山に関する観測機器等の整備に加え、スーパーコンピュータやAI技術等を活用した技術開発や実装等により、防災気象情報の高度化をさらに進める必要があるのではないか。
- 早期復旧に向けたTEC-FORCEやRAIL-FORCE等の災害対応力の継続的な強化が必要ではないか。
- 今後、建設から50年以上経過するインフラの割合が加速度的に増加し、老朽化が懸念されるほか、人口減少による地域社会の変化に即応した地域公共交通等の再構築が喫緊の課題となる中、地域の将来像や災害リスク等も踏まえ、「予防保全」型メンテナンスへの本格転換の重点的な推進や集約・再編等によるインフラストックの最適化を図るべきではないか。
- (再掲) 都市鉄道ネットワークの着実な整備が求められているところ、その受益の範囲が広域に及ぶ特性を踏まえ、地域や開発者をはじめとする多様な主体による受益者負担の枠組みを検討すべきではないか。さらに、鉄道の安定・安全な輸送の確保のため、先行的な防災投資を実施する事業者への優遇措置や、事前防災対策推進等、被災前からの取組を推進すべきではないか。
- 複数系統の電源確保、バックアップ機能、災害を想定した訓練を通じた職員の対応能力の強化等により、災害に強い自動車関係情報システムの運用体制を構築すべきではないか。
- 様々な関係者が集積する港湾地域において気候変動に伴う高潮・高波の激甚化・頻発化リスクに対応するため、すべての関係者が協働して護岸の高上げ等の浸水対策を実施し、サプライチェーンや港湾機能の維持を図る「協働防護」の取組を推進すべきではないか。また、施設の耐震化・液状化対策等により災害時の健全性を備えた防災拠点を確保することで、災害時の海上支援ネットワークの形成を図るべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 能登半島での災害等を踏まえると、多重性の確保が重要。その際、個別の手段における多重性のみならず、モードを横断した、また管理者を超えた連携等による手段の多様性、多重性が重要ではないか。また、ソフト面の対応も必要であり、事業者間だけでなく、国や自治体との連携も非常に重要ではないか。
- ・ 防災は、半島や島等の特有の課題を提示した能登半島地震でのこれまで経験のなかった交通インフラとの関わり等、今後交通インフラを再構築するうえでこれまでの事例を踏まえることが非常に重要ではないか。等

新政策7-②：交通事業者・関連事業者や国による安全・安心対策の徹底と対応力の強化

【新たな政策・施策の方向性】

- 災害や事故・事象の発生を踏まえつつ、運輸安全マネジメント評価を通じて、交通事業者による安全・防災に係る意識の向上及び管理体制の強化等を継続して図る必要があるのではないか。
- 交通産業における不正事案による信頼性への課題等を受け、関係事業者における安全・安心の確保やコンプライアンスの強化が必要ではないか。
- 今後継続的に移動手段自体の安全性を確保していくにあたり、自動車整備工や航空整備士、鉄道保線作業員など、高度または専門的な知識・技能を要する点検・整備を実施可能な人材を確保するため、整備人材のリスキング支援や裾野拡大等の取組が必要ではないか。
- 保安検査の量的・質的向上のため、国の関与が重要との観点も踏まえつつ、保安検査員の人材確保に係る取組の推進やスマートレーン等の先進的な保安検査機器の導入促進を実施するとともに、保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた検討を着実に進めることが必要ではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 事業者が安全を徹底することを求めるほか、カスタマーハラスメント等により、事業者や従業員が安全を確保したくてもできない状況が散見される。その観点も必要ではないか。等

基本的方針C：持続可能で安全・安心な社会を支える、強しなやかな交通基盤の実現

目標8：気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 運輸部門における抜本的な脱炭素化の推進
 - (進捗) 2021年に国土交通省環境行動計画を改定し、運輸部門の各分野において取組を推進してきたところ。2022年度の運輸部門のCO2排出削減量は約2543万トン(2013年度比)で、2030年度目標(5474万トン)に向けて着実に進捗している。
 - ⇒ 【論点】 国際公約の実現に加え、日本の交通産業強化も意識した施策展開により、カーボンニュートラルの推進、脱炭素に向けた交通産業強化や資源循環型経済に向けた施策を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 地球沸騰化等直面する気候変動と想定外が当たり前となる災害
- ・ 人口減少、少子・高齢化による地域の対応力の低下
- ・ 脱炭素を巡る国際的なルールづくりの重要性拡大と政策競争の激化
- ・ 多様主体が参画する社会への対応(女性活躍、子育て環境) 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策8-①：経済的手法等多様な手段を活用した運輸部門における脱炭素化の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 商用車の電動化の促進など、電動車の導入促進に向けて包括的な措置を講じるとともに、電気自動車等の普及に向けた道路環境整備の一環として、電気自動車等用の充電機器の設置支援や案内がより一層必要ではないか。また、2023年6月のGX法施行を踏まえ、カーボンプライシングへの対応が必要ではないか。さらに、EVバスなどの商用車の劣化したバッテリーについて、再生可能エネルギー用の蓄電池として再利用し、グリーン電力の地産地消を促進していくことが必要ではないか。
- 2050年カーボンニュートラル等の政府目標の下、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進することが必要ではないか。
- 鉄道分野においては、省エネの徹底や再生エネの活用を引き続き促進するほか、水素燃料電池鉄道車両の開発・社会実装、非化石ディーゼル燃料の導入等により鉄道ネットワーク全体の環境性能の更なる向上を図り、環境に優しい鉄道の利用促進を通じて、社会全体の脱炭素化に貢献していくことが必要ではないか。
- 航空分野でのカーボンニュートラル化に向け、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等を、空港分野においては、空港施設・空港車両からのCO2排出削減、空港の再エネ拠点化に向けた太陽光発電等の再エネ設備の導入等を更に推進すべきではないか。
- (再掲) 持続可能な物流機能の確保に向け、モーダルシフト等の多様なモードの連携を進めるにあたり、31ftコンテナの利用拡大の優先的促進、中長期的な40ftコンテナの利用拡大、シャーシ等の必要数確保、トップリフター等荷役設備の導入、フェリー・RORO船ターミナルの強化など物流網の容量上の課題を捉えた的確な対策を推進すべきではないか。
- (再掲) 物価上昇局面が続く中、国内物流の持続可能性を高めるため、荷主や物流事業者が連携・協働し、効率化や脱炭素化を強力に進めるべきではないか。具体的には、例えば、多様な輸送モードの空き容量について、ダイナミックプライシング(非混雑時料金等)等の検討も含め、積極的な活用を進めるべきではないか。また、今後導入されるカーボンプライシングの活用等も考えられるのではないか。
- (再掲) 国際的な市場で競争する海運・船舶や航空の分野において、ゼロエミッション船(温室効果ガスを排出しない船)等の開発・導入・生産基盤整備やSAF(持続可能な航空燃料)活用の環境整備を進めるとともに、我が国の脱炭素技術等の国際展開も見据え、積極的な国際ルール作り等の取組を進め、ゼロエミッション船等の国内外での普及促進を図っていくべきではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 交通分野での脱炭素化にあたり、車体の単体対策と、自動車の交通量の削減の両方が重要であり、単体対策では、将来的には、EVの推進と合わせて燃料電池化も重要であり、その際、貨物トラックなど物流分野における導入と燃料の供給体制をセットで整備するなど戦略的な取組が重要ではないか。また、自動車の交通量の削減については、自動車の利用を公共交通等へシフトすることが必要であり、合わせて利便性の向上が必要であるため、公共交通向けの財源の確保等、公共交通・自転車が自動車と競争可能な環境を創出することが必要ではないか。
- ・ 温室効果ガスは、今排出しているところを排出させないような動機づけが必要であり、そこから資金を得て、排出しないところを拡充していくというような政策も必要ではないか。また、貨物が通れない要因となっている地方路線の復旧費用にそのような資金を充当するような議論も必要ではないか。 等

新政策8-②：循環型社会の形成に資する交通政策の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 循環経済への移行に国家戦略として取り組み、環境制約、産業競争力強化・経済安全保障、地方創生・質の高い暮らしの実現という様々な社会的課題を同時に解決することが重要ではないか。そのため、国内外の資源循環ネットワーク拠点の戦略的構築や資源循環の拠点港湾の選定・整備等の推進が必要ではないか。
- (再掲) 航空分野でのカーボンニュートラル化に向け、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等を、空港分野においては、空港施設・空港車両からのCO2排出削減、空港の再エネ拠点化に向けた太陽光発電等の再エネ設備の導入等を更に推進すべきではないか。
- (再掲) EVバスなどの商用車の劣化したバッテリーについて、再生可能エネルギー用の蓄電池として再利用し、グリーン電力の地産地消を促進していくことが必要ではないか。

<関係する計画部会における意見>

- ・ 次世代交通の選択と密接なエネルギーの選択について、諸外国の動向を把握し、産業政策の視点の反映が必要。

基本的方針C：持続可能で安全・安心な社会を支える、強しなやかな交通基盤の実現

目標9：全ての人活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- バリアフリー整備目標等の着実な実現
 - (進捗) 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、「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において策定した、2021年度から5年間を目標期間とするバリアフリー整備目標(第3次)を踏まえ、引き続きバリアフリー化の推進に取り組んだ。
 - ホームドアの整備と安全対策の推進
 - (進捗) 鉄道については、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、「バリアフリー法」に基づき、ホームドアの整備を推進した。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。
 - 子育てにやさしい移動支援に関する取組
 - (進捗) 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。
- ⇒ 【論点】 誰もが安心して日常生活を送ることができる共生社会実現に向け、国際的視点や女性活躍推進、子どもや子育て当事者の視点に立った施策を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 地球沸騰化等直面する気候変動と想定外が当たり前となる災害
- ・ 人口減少、少子・高齢化による地域の対応力の低下
- ・ 脱炭素を巡る国際的なルールづくりの重要性拡大と政策競争の激化
- ・ 多様主体が参画する社会への対応(女性活躍、子育て環境)等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策9-①：共生社会の実現に向けた運輸部門のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)においては、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者を含む全ての障害者、高齢者、妊婦等を対象としており、引き続き、バリアフリー法等に基づき、公共交通機関のバリアフリー化や「心のバリアフリー」等、ハード・ソフト両面からの取組を着実に推進していくことが必要ではないか。
- 超高齢化社会の到来に対応し、多くの高齢者が地域において活動的に暮らす観点から、多様な交通制度や事例に応じた制度の仕組みについて紹介する等、地域の検討・運用の支援が必要ではないか。
- 子どもが安全・安心して利用することができるよう、通学路等の交通安全対策の推進のほか、まちなかのバリアフリー化や子育て当事者が移動・外出しやすい環境の構築等を推進すべきではないか。
- 交通が目指すべき公平性・多様性・包摂性を実現する観点から、交通分野において行政やサービスを提供する側が男女の異なるニーズを理解して政策やサービスに反映していくことが必要ではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 車両や道路等のバリアフリー・ユニバーサルデザインの取組と合わせ、介助等と合わせて提供されていた従来の福祉交通のサービスも一緒に提供されないとバリアフリー化は実現できないのではないか。
- ・ 共生社会には外国人労働者の観点も必要ではないか。その際、単に外国語表記するということではなく、共に生きていくうえでどのように対応するかの視点が必要ではないか。
- ・ 共生社会に向け、利用者に焦点をあてた新たな政策・施策を推進するにあたり、施策を遂行する側の多様性も求められるのではないか。働く者、意思決定者の多様性を担保していくことが、これら施策を推進していくうえで重要ではないか。等

基本的方針D：時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用

目標10：より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用推進

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- MaaSの全国実装
 - (進捗) MaaSを通じた交通と他分野との連携や、MaaSの広域化に取り組む事業者を支援し、全国への実装を推進。
 - 国土交通データプラットフォームの構築
 - (進捗) 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として「国土交通データプラットフォーム」の整備を実施。
 - 交通関連データのオープン化の推進
 - (進捗) 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の働きかけを行うとともに、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。
 - キャッシュレス決済手段の導入促進
 - (進捗) 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。
- ⇒ 【論点】 地域毎に異なる課題やニーズが多様化し、人による取組だけでは効率的な対応が困難となる中、需要と供給のマッチングの効率性等データ活用を基盤とした不断の改善(PDCAサイクル) や、付加価値向上に向けた施策を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス(減便・廃止、廃業)
- ・ 諸外国と伍していくための自動運転等自動化技術の社会実装、加速化するAI技術とDXへの交通分野の対応の遅れ
- ・ 標準化競争の激化、サイバーセキュリティ等国家安全保障の観点からの対応の必要性
- ・ 様々な技術・サービスを持つ分野や業種の垣根を超えた官民が連携した取組の必要性等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策10-①：交通サービスレベルの高度化とデータを主導力とした取組の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 地域交通の課題解決の推進にあたり、デジタル技術を活用した既存の仕組みの変革(DX)により、地域公共交通の持続可能性、利便性、生産性の向上を図る必要があるのではないかと。その際「サービス」、「データ」、「マネジメント」、「ビジネスプロセス」の4つの観点から、ベスト・プラクティス創出、標準化の推進、オープンソース戦略を推進し、早期の成果創出と横展開・社会実装を進めるべきではないかと。
- 「サービス」の観点としては、デジタル・チケット等と連携し、MaaSアプリ等による真に「マルチモーダルかつシームレスな移動体験」の実現や、洗練されたUI/UXやサービス品質を提供することにより、交通利用における障害を解消し、地域交通の移動需要を惹起する取組を推進すべきではないかと。
- 「データ」の観点としては、MaaSを活用したマルチモーダルかつパーソナルな移動データ等の取得とともに、データ仕様の標準化を推進すべきではないかと。また、地域交通やまちづくりの現状把握(サービスレベル、分担率、乗車率、環境価値等)、施策効果の予測と最適化などの技術の社会実装を推進すべきではないかと。
- 「マネジメント」の観点としては、データ分析に基づく運行適正化や代替交通導入、MaaSアプリを活用した料金施策等の行動変容施策やまちづくりとの連携など、マクロ及びミクロレベルのデータドリブンな地域交通の最適化を実現するべきではないかと。また、地域交通の課題解決とMaaSアプリの連携を強化する取組を推進するべきではないかと。
- 「ビジネスプロセス」の観点としては、システム間IFやシステムアーキテクチャの標準化、バックオフィス改革による業務標準化など、事業生産性向上施策とデータ取得・活用環境整備を一体的に推進するべきではないかと。
- (再掲) 官民の総力をあげて、交通空白解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を推進していくため、自治体・交通事業者等と様々な技術・サービスを持つ企業群と幅広い連携を図る「交通空白解消・官民連携プラットフォーム(仮称)」の活用を推進するべきではないかと。

<小委員会での委員意見>

- ・ デジタル化の推進に向けたデータの取得が事業者のプラスアルファの負担となっている事例が見られることから、行政の申請等のオンライン化と合わせて、このデータの取得も一体でできるような仕組みに変えていくことが重要ではないかと。
- ・ デジタルの普及を考えるなかで、ITリテラシーの向上支援等、それに対するバリアをフリーにする視点が必要ではないかと。
- ・ 新しいモビリティ、乗り物のサービスを入れる際には、新規参入を促していくことが大事であり、そのためには、最大限技術を使いながら既に流通している技術をうまく活用しつつ、ローコストなモデルを構築することが必要ではないかと。等

新政策10-②：デジタル技術を用いた新たな交通施策や新たな移動の価値の創出

【新たな政策・施策の方向性】

- MaaSの活用、国内外のデータフォーマットの統一、完全キャッシュレス、サイバーポートによる生産性向上、多様なモードのマッチングや需要へのリアルタイムな対応等、「付加価値の向上」と「効率化・高度化」を図ることで、人やモノの流れの円滑化やサービスのパフォーマンスを上げていくことが必要ではないかと。
- 先進的なデジタルツールの活用を通じて、旅行者の消費拡大・再来訪促進、観光産業の収益・生産性向上等を図り、稼ぐ地域を創出するにあたり、交通サービス・付加価値の向上等を含む取組を支援し、観光DXを推進するべきではないかと。
- (再掲) MaaS等の交通サービスの高度化やサービス間連携の深化を推進するベスト・プラクティス創出や標準化を新たな地域交通DX(MaaS2.0)の取組として進めることにより、モビリティの選択肢を幅広く提供し、サービス性・アクセシビリティを向上させることが必要ではないかと。
- 全国の3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進するPLATEAUのような既存のデータを活用する取組等、多様なデータの組み合わせることで新たな価値の創出やオープンデータによる幅広い利活用を図るといった視点が必要ではないかと。

<小委員会での委員意見>

- ・ デジタル化は手段であり、需要の創出や生産性向上、業務の収益性の改善により、設備投資やデジタル化を進め、地域の公共交通を維持・発展させることが重要ではないかと。等

基本的方針D：時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用

目標11：デジタル・新技術の総動員による、1人あたり価値創出や機会の最大化の実現

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備、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
 - (進捗) 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や、地域での無人自動運転移動サービスの実現に向けた社会実装の取組支援を行うなど、自動運転の普及・拡大を図った。また、一般道における路車協調システム等の実証実験等を実施したほか、高速道路での車線維持機能を有する自動運行装置の要件について、作動可能な上限速度を引き上げるとともに、車線変更機能の要件を 追加する等の規定の整備を行った。
- 無人航空機による荷物配送の実現・拡大
 - (進捗) 無人航空機の有人地帯での目視外飛行(レベル4飛行)に係る制度整備を2022年12月までに実施し、2023年3月にレベル4飛行を実現した。また、ドローンの事業化を推進するため、レベル3.5飛行制度を2023年12月に新設し、また、社内試験データや外国当局が確認した試験データの活用等による効率的な認証を実現すべく、2024年3月にはドローンの型式認証に係る通達及びガイドラインを改正し、当該ガイドライン等を活用することで認証取得を促進した。
- 船舶の自動化技術の開発・実証、実運用に向けた制度の在り方についての検討
 - (進捗) 自動運航システムの要素技術やシステムの検証・評価技術の開発を支援し、また、2024年6月に設置した「自動運航船検討会」において、その実運用に向けた国内制度の検討・整備を進めた。さらに、国内での実証事業の成果等の我が国が有する知見を生かし、国際海事機関(IMO)での国際ルールの策定作業を主導した。
- 鉄道施設等の維持管理の効率化・省力化に向けた検討
 - (進捗) 鉄道施設等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した。
 - ⇒ 【論点】 人口減少、少子高齢化が進展する中、「人」が行っていた分野のフォロー、代替が重要となる中、新技術の持つ省力化技術(多機能化、遠隔化等)や、自動化技術、進展著しいAIを活用した効率的運行等の取組を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス(減便・廃止、廃業)
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応(物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築)
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ 諸外国と伍していくための自動運転等自動化技術の社会実装、加速化するAI技術とDXへの交通分野の対応の遅れ
- ・ 標準化競争の激化、サイバーセキュリティ等国家安全保障の観点からの対応の必要性
- ・ 様々な技術・サービスを持つ分野や業種の垣根を超えた官民が連携した取組の必要性等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策11-①：交通サービスの構造を変革する自動化・遠隔化技術等の実装推進

【新たな政策・施策の方向性】

- ドライバー不足解消とともに、交通事故の削減や、地域公共交通における高齢者の移動の足の確保につながる自動運転レベル4について、制度整備と社会実装を推進すべきではないか。具体的には、保安基準等の具体化・定量化、個別の事故調査や事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用、自賠法における損害賠償責任等についての検討や、自動運転バス・タクシー導入の更なる導入促進とその好事例を横展開、自動運転トラックにおける主要幹線高速道路の一部区間での自動運転輸配送等の推進が必要ではないか。
- 物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間をフル活用した「自動物流道路」の社会実装に向けた検討を着実に進めるべきではないか。
- 自動運航船について、本格的な商用運航の実現に向け、国内制度の検討・整備を進めるとともに、引き続き国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導していくべきではないか。また、人手の確保が困難となる中、ゼロエミッション船等のより複雑な船舶の需要増加に対応するため、デジタル技術を活用した生産プロセスの抜本的な効率化をはじめとする取組を進めていくべきではないか。
- ドローンの利活用や空飛ぶクルマの運航の拡大に向け、ロードマップを踏まえ社会実装や環境整備等の各種取組を着実に進めていくべきではないか。
- 保守作業員の確保が困難となる中、鉄道施設及び車両の維持管理に関して状態基準保全(CBM)等デジタル技術を活用することにより省力化・省人化を推進するとともに、関係技術基準等の検討を進めるべきではないか。
- 国や自治体の行政の効率化・コストの抑制の観点から、運輸関係法令に基づく申請、報告のオンライン化の徹底等、全体最適の観点でシステムの統一・標準化・共通化等やデータの連携を推進すべきではないか。
- 生産性向上や労働環境改善等に資する技術開発の推進、遠隔操作RTGの導入やコンテナターミナルゲート高度化に対する支援など、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を一層推進すべきではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ 自動運転等新技術の導入には社会受容性が重要であり、その上で、安全の確保にあたり車両と走行空間としてのインフラが役割分担しながら、課題への着実な対応が必要ではないか。また、進展する技術の導入、活用に対応する担い手の育成、確保も重要な視点ではないか。等

新政策11-②：交通の価値を最大化する多角的な技術の積極的な展開と複合的な活用

【新たな政策・施策の方向性】

- 運輸部門のデジタル化・新技術の推進にあたっては、従来の主なカウンターパートであった交通事業者のみならず、イノベーション創出の牽引役であるスタートアップ等の新たな主体との連携や関与の強化に積極的に取り組むべきではないか。
- 国土交通分野の行政情報を機械判読・二次利用可能な「データ」として再構築し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、オープンデータを利用したビジネス創出(オープン・イノベーション)や政策立案におけるデータ活用(EBPM)を促進し、交通事業者の業務効率化や交通政策・交通サービスの高度化、持続可能な公共交通ネットワークの実現を図るべきではないか。
- 気象、地震等の情報の高度化等のため、スーパーコンピュータやAI技術、各種衛星データの利活用等、既存の取組を高度化する技術の活用を推進するべきではないか。
- (再掲) 全国の3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進するPLATEAUのような既存のデータを活用する取組等、多様なデータの組み合わせることによって新たな価値の創出やオープンデータによる幅広い利活用を図るといった視点が必要ではないか。

＜小委員会での委員意見＞

- ・ トラック情報やデジタルタコグラフ情報を標準化・公開することで、サードパーティによって、トラック事業者の最適配車などを支援する、運行管理サービスの提供を実現すべきではないか。等

基本的方針D：時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用

目標12：リスクへの着実な想定と対応の推進

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- サイバーセキュリティの確保
 - (進捗) 名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえ、必要な情報セキュリティ対策、関連法令における港湾の位置付け等について整理・検討を行うため、有識者等からなる「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置した。当該委員会におけるとりまとめを踏まえ、「港湾運送事業法」に基づく措置として一般港湾運送事業者による情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みを導入したほか、「サイバーセキュリティ基本法」に基づく措置として重要インフラに「港湾分野」を新たに位置づけ、官民が連携して対策を推進する体制を構築した。また、港湾における物流機能の安定的な提供の確保を図るため、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」の改正により、基幹インフラ制度の対象に一般港湾運送事業を追加した。
- ⇒ **【論点】** グローバルにデジタル化・高度化が進む中、非常時を想定したリスク管理が重要となるなか、リスクを十分に想定し、課題・被害の重大さを見積もることの出来る想像力を備えた施策を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 国際情勢の不安定化、経済安全保障の重要性拡大
- ・ 諸外国と伍していくための自動運転等自動化技術の社会実装、加速化するAI技術とDXへの交通分野の対応の遅れ
- ・ 標準化競争の激化、サイバーセキュリティ等国家安全保障の観点からの対応の必要性
- ・ 様々な技術・サービスを持つ分野や業種の垣根を超えた官民が連携した取組の必要性 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

新政策12-①：サイバーセキュリティ等高度化したシステムに内在するリスク対応の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- サイバー攻撃の脅威が急速に高まっている中、国土交通分野におけるサイバー攻撃リスクの低減及びインシデント発生時の早期復旧を図るため、攻撃予見情報の収集・脆弱性対策等に係るステークホルダーとの連携や、職員の情報セキュリティレベル及びインシデント対応能力向上のための研修・訓練等の実施が必要ではないか。
- 自動運転技術や先進的な安全技術を搭載した自動車及び電動車の点検・整備において、電子制御された各システムの維持管理等、新たな観点での確認の必要性や、車載式故障診断装置(OBD)等により効率的に実施可能な範囲の拡大について検討が必要ではないか。その際、利用実態の調査を行い、その結果を踏まえた点検整備項目の整理が必要ではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 個人情報の保護や情報漏えい防止については、何も信用しない、Zero-Trustという考え方で守らなければ、基本的には守れない。Human Errorも考慮した設計というものが需要ではないか。
- ・ 交通分野におけるサイバーセキュリティでは、つながり（物流で言うところのサプライチェーン）が重要であり、個別企業における対応のみならず、全体としての強靱化、対応力強化が必要ではないか。
- ・ その観点で、アタックサーフェスマネジメント（ASM。攻撃者の視点からサイバー攻撃が行われる可能性を予見し対策を施す手法）を活用しながら、つながりを持つ他の企業などにおける改善すべき点を確認しながら、全体としてセキュリティを高めていく対策を実施することが必要ではないか。 等

新政策12-②：新技術等に適応した人材確保等の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 新技術・デジタル化が進展する中で、これまで必要とされていた担い手の領域とは異なる領域で必要となる人材の確保等に向けた対応も必要ではないか。その際、セキュリティや企業倫理等の昨今の課題を踏まえる必要もあるのではないか。

<小委員会での委員意見>

- ・ 国の政策の観点としては、サイバーセキュリティに関する様々な基準、格付けが存在するなかで、個別分野毎に、各企業が安全性を確認するものではなく、事業全体を通じ、国土交通省の基準をクリアしていれば大丈夫といったガイドラインがあれば、各交通関係事業者によるサイバー対策がより行いやすくなるのではないか。