

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書第Ⅲ部 項目名	備考
1.地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現			
1.地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決			
1	国土交通省「交通空白」解消本部において2025年5月に決定した「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、2025年度から2027年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、全国各地の「交通空白」の解消（「地域の足」・「観光の足」の確保）を進め、運輸局等による伴走支援や新たな認定制度の構築など国の総合的な後押しの下で、地方公共団体における持続可能な体制を構築する。加えて、地域公共交通計画のアップデートを進めるとともに、アップデートガイダンスやMOBILITY UPDATE PORTAL（実務者向けのポータルサイト）等のツールの提供や地域公共交通研修の実施等を通じて、地方公共団体の業務の補完・省力化を促進する。	「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開	
2	2024年11月に設置した「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの下、官民、民民、官官の交流・マッチングのほか、パイロット・プロジェクトの全国展開、ナレッジの共有等を進める。中でも、パイロット・プロジェクトについては、重点テーマ5分野について実証事業を指定・展開し、各事業の課題や成果を広く共有しながら、全国展開・実装が期待される新しい事例（運営、技術・サービス、システム、人材等）の創出に取り組む。	「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの取組の推進	
3	人口減少の状況下での圧倒的な担い手不足に対応するため、事業者、産業、地方公共団体の壁を超えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）により持続可能な交通ネットワークを実現すべく、複数の事業者・地方公共団体間での人材確保や設備投資等に関する共同化・協業化の促進、市町村等の地域交通関係事務を支援するための体制強化等について、新たな制度的枠組みの構築も含め必要な取組を推進する。	持続可能な交通ネットワーク実現のための連携・協働の推進	
4	MaaSの推進により、輸送資源へのアクセシビリティの向上や観光周遊の促進など、地域交通の「リ・デザイン」や「交通空白」解消の全面展開を加速化する。	地域交通DXの推進	
5	日本版ライドシェア・公共ライドシェアの導入による政策効果のモニタリングを実施し、更なる制度改善等を企画・実施する。さらに、利用者利便を向上させる観点から、配車アプリの導入を促進するなど、地域交通のDXを推進する。また、公共ライドシェアについては、その性格や役割（非営利性、公共交通の補完的役割等）を維持しつつ、広域での輸送ニーズ等に対応するための実施主体の拡大についても検討していく。	日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの推進	
6	ほかの地域での取組の参考となるガイドラインの整備等を通じて、2023年の地域交通法改正等による支援の枠組みの活用を推進し、ローカル鉄道の再構築の取組を進めるとともに、鉄道ネットワークの在り方の議論を深化する。その際、鉄道とそれ以外のモードの特性等を踏まえた地域にとって最適な形で地域公共交通の実現を図るための環境整備を進める。	地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築	
7	2030年度までとされている貨物調整金について、2031年度以降を視野に、新制度への移行の検討を進める。また、JR北海道、JR四国及びJR貨物について、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）等に基づく支援を通じ、経営自立に向けた取組を着実に進める。	JR二島貨物会社の経営改善	
8	離島住民の生活や産業などを支えるために必要不可欠な交通手段である離島航路・離島航空路について、経営改善に向けた観光需要の取り込みなど地域と連携して、その維持・確保に向けて支援する。また、事業者間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）による運航・経営の効率化等を通じて、離島航路における船舶の適切な更新等を進め、利用者の安全確保や利便を図る。	離島交通の維持・確保に向けた取組	
	地域公共交通のリ・デザインの取組に加えて、地方公共団体が、「交通空白」の解消に向けて、事業者、産業、地方公共団体の壁を超えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の取組を主体的に進めていくとともに、将来的に人口減少、担い手不足の課題がさらに深刻化することが見込まれる中、「交通空白解消・集中対策期間」における対策の進捗状況等を踏まえ、施策の深掘りなど必要な検討を行う。また、公的主体を中心とした支援により、赤字路線の維持や地域公共交通のリ・デザインなどの取組を進めてきたところであるが、公共交通が、国民生活や経済活動を支え、観光需要を通じた地域活性化に不可欠な地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であること等を踏まえ、交通ネットワークの持続可能性や利便性の向上を図る等の観点から、必要な財源やその負担の在り方についても、多角的に検討を行う。		白書本文では番号1の内容に記載
	福祉輸送・スクールバス・病院・商業施設送迎など事業者、産業、地方公共団体の壁を超えて輸送資源の確保を図るなど、「共創」（連携・協働）による取組を推進し、地域の足の確保を図りつつ、地域課題と一体的な解決を図る。		白書本文では番号3の内容に記載
1.地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現			
2.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			
9	生活の中心となる拠点の整備と市町村を越えた広域的な観点を含む居住や都市機能の集約・誘導を促す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現のため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施、「まちづくりの健康診断8」を活用した立地適正化計画の適切な評価・見直しの実施及び基幹的な公共交通軸の確保に資する取組等を促進し、外出機会の増加や地域経済の活性化等、持続可能で活力あるまちづくりをより強力に推進する。	コンパクト・プラス・ネットワークの推進	
10	病院システムと連携したデマンドバス配車サービスの提供など、まちの移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発を推進し、多様なモビリティの活用策を通じた地域の交通政策のベストミックスを図る。	移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発推進	
11	交通事業者の事業運営においては、業務単位や各社のシステム仕様が事業者ごとに異なっているため、データの集約やそれを活用した分析等が難しく、更新費用も高い等バックオフィス業務のデジタル化・省力化が進みにくい状況となっている。このため、運行形態が多様であるバス事業等の旅客運送事業において、業務モデルとシステム構成の標準化等のDXを加速し、これに基づくデータ連携やシステム連携のベストプラクティスを開発・横展開することにより、生産性向上を図る。	バス事業等における業務標準化	
12	公共交通機関を補完・代替する役割として、レンタカーが訪日外国人旅行者を含む利用者にとってより安全・安心で利用しやすいものとなるようにするとともに、レンタカー事業の省人化・無人化を実現するため、デジタル技術を活用し、貸渡手続等の効率化・利便性向上を図る。	交通産業としてのレンタカーの利便性向上	
13	鉄道分野において、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の観点も踏まえて、部品・装置等の標準化を推進しつつ、調達の効率化を進める。	鉄道分野における調達の効率化	
14	利用者の利便性向上や、バス事業者の経営改善や供給力改善による交通ネットワークの維持・確保につながる、完全キャッシュレスバスの運行拡大を推進する。	キャッシュレス手段の拡大による利便性向上と業務効率化の実現	
15	歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。	自転車通行空間の整備推進	
16	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。）に基づく特定道路、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路等における安全かつ円滑な交通の確保のために必要な無電柱化を推進する。	無電柱化の推進（安心・円滑）	
17	キャッシュレス化やデジタル化等により、ICカード連携や決済手段の多様化等をはじめとする交通サービスの高度化が進展しており、需要の変動に応じた運賃・料金の柔軟な設定が技術的にも容易に実現可能な環境が整う中、担い手不足やオーバーツーリズムなどの今日的な課題にも対応すべく、持続可能な交通ネットワークの実現に向けて、各交通モードや地域の特性を踏まえつつ、柔軟かつ多様な運賃・料金の設定の在り方に係る検討を進める。	柔軟かつ多様な運賃・料金の設定のあり方の検討	
18	乗合バス等に関して、独占禁止法特例法9Iによる共同経営等の特例と連動して、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用することで、経営基盤の強化と、利用者目線による等間隔運行や定額乗り放題運賃等のサービスの改善、運賃設定等の取組を促進する。	乗合バス等のサービス改善と経営基盤強化	
19	公共交通の幹線軸となる鉄道、LRT、BRT等の整備・機能向上や鉄道、バス・タクシー等の交通結節点の整備、駐車場の適正配置、自転車利用環境の整備等を図るとともに、幹線軸や交通結節点等に都市機能や居住を誘導し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。	公共交通の幹線軸整備及び地域における交通のベストミックスの推進	
20	自由通路や駅前広場等の交通結節点をはじめとする公共的空間やLRTやバス等の公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図る。	都市交通軸の強化と拠点エリアの魅力向上	
21	鉄道駅が交通結節機能に加え都市の拠点機能を発揮する、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークを実現するため、都市開発事業者と交通事業者、地方公共団体の連携による駅の総合的な改良や駅機能の高度化、駅周辺の都市空間の再構築を推進する。	鉄道駅の総合的な改善	
22	道路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建造物の1階部分等の官民空間の一体的な修復・利活用等により、人中心の「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する。	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり	
23	シェアサイクルの普及、サイクルポートやモビリティハブの整備促進等による、公共交通との連携も含めた自転車活用を推進する。	シェアサイクルの普及促進	
24	「道の駅」第3ステージ10の掲げる「まちぐるみの戦略的な取組」を推進する。	「道の駅」第3ステージの推進	
25	賑わいのある道路空間を構築するための道路（歩行者利便増進道路）の指定制度や住民等が参画して良質なインフラ空間を創出・維持する道路協力団体制度等を活用し、国内外から呼び込んだ人・モノの交流や情報の集約等を促すとともに、利便性や快適性の向上を図ることで、さらなる地域活性化や魅力・賑わいの創出を図る。	歩行者利便増進道路の指定制度の活用	
26	世界遺産、日本遺産等の周辺地区、エコパーク・ジオパークそのほか著名な観光地、重要伝統的建造物群保存地区、景観法（平成16年法律第110号）や景観条例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成20年法律第40号）に基づく地区など地域の特性を活かした良好な景観形成や観光振興に必要な地区の無電柱化を推進する。	無電柱化の推進（景観形成・観光振興）	
27	厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者について、利用者の安全確保や利便性向上に資する老朽化車両・船舶の更新を支援する。船舶については、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路等の維持・活性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。	安全確保・利便性向上に向けた車両・船舶更新支援	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書Ⅲ部 項目名	備考
2.成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現 1.多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現			
28	我が国の国際競争力の強化や、増加するインバウンドの受入れ、国際航空物流ネットワークの構築の観点から、首都圏空港における年間発着容量約100万回を目標とするとともに、アジアの主要空港の動向を踏まえながら、三大都市圏国際空港の更なる競争力強化に取り組む。 成田国際空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を着実に進め、年間発着容量50万回の早期実現を図るとともに、旅客取扱施設・貨物取扱施設等の整備や鉄道アクセスの改善等の機能強化に取り組む。 また、東京国際空港（羽田空港）においては、2020年3月に運用を開始した新飛行経路について、引き続き騒音、安全対策の更なる充実を図るとともに、地域への丁寧な情報提供を行う。 関西国際空港については、「関西3空港懇談会」で合意された新飛行経路の導入により、年間発着回数30万回及び関西3空港全体で年間50万回の容量確保を目指すことで、関西圏の経済活性化を促す。 中部国際空港については、現滑走路の大規模補修時においても継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的とした代替滑走路事業を推進する。	三大都市圏における国際空港等の機能強化・拡充	
29	今後の航空需要の増大を見据え、空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、空港の機能強化や航空機の運航に不可欠な空港業務の体制強化、航空燃料の安定的な供給等の受入環境整備を推進する。	一般空港等の機能強化・受入環境整備	
30	利用者ニーズの多様化及び高度化を踏まえた都市鉄道の迅速かつ着実な整備のため、対象事業を利用者の利便性向上に直接的かつ効果的につながる事業に拡大し、供用開始前から整備費用を収受可能とするなど利用者の負担を平準化した、新たな制度に基づく加算運賃の導入・活用を促進する。また、都市鉄道整備の効果が利用者を中心としつつ沿線地域の活性化等の形でそのほかの主体にも幅広く及ぶことを踏まえ、幅広い受益者による費用負担を通じた都市鉄道整備の促進に取り組む。	鉄道ネットワーク整備に関する財源の確保	
31	鉄道事業においては、人手不足を原因とする運行本数の減便や運行時間の短縮が発生している実態に鑑み、事業者等間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）の観点も踏まえて、生産性の向上や業務効率化については、メンテナンス分野等における事業者間連携及び部品、装置等の標準化を推進するとともに、人材確保及び人材育成については、運転士等の運輸係員及び保守作業員の定員を充足させるため、事業者間及び国や地方公共団体で協調した採用活動や人材育成（特定技能外国人の適切な受入れや退職自衛官の採用強化を含む。）を推進する。このほか、新技術の開発や鉄道事業者が適切な賃上げを実現することができる制度・環境の整備を推進する。	鉄道業界における人手不足対策の推進	
32	「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」、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、バス・タクシー事業においては、キャッシュレスや配車アプリなどのデジタル化による業務効率化・省力化の取組への支援、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じた賃上げの促進等により、トラック事業においては、荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入を通じた業務効率化・省力化の取組への支援、標準的運賃の普及、浸透等を通じた賃上げの促進等により、生産性の向上や人材の確保に係る取組を推進する。また、自動車運送事業の共通の取組としては、採用活動や業務に必要な免許取得費用の支援及び特定技能制度による外国人材の活用や退職自衛官の採用の推進等を通じて、外国人材を含めた多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。特に、特定技能制度による外国人材の活用については、各関係者間の連携を強化し、制度趣旨や優良事例の周知、法令遵守の啓発等を通じて、適正な受入環境を整備するとともに、人手不足の状況を把握しながら、必要な取組を進める。	自動車運送事業の多様な人材確保・育成	
33	海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートについて、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等に合わせて強化する。また、今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口拡充等の措置を講じる。	海技人材の確保・育成	
34	内航海運業界と荷主業界との対話、適正な運賃・用船料の収受に向けた環境整備、デジタル技術等を活用した省力化、運航・経営の効率化、標準化等を通じて、内航海運業の取引環境改善や生産性向上を進め、安定的な海上輸送の確保を図る。	内航海運業の取引環境改善・生産性向上	
35	航空事業においては、民間養成機関による人材供給能力拡充等の操縦士・整備士の確保に関する施策を実施する。また、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務の体制強化を推進するため、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」等に基づき、国や地方公共団体、事業者で連携した人材確保・育成、処遇改善の取組や業務資格の相互承認等の事業者間協調（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）、特定技能外国人の受入れ、退職自衛官の採用等の取組を推進する。	グランドハンドリング・保安検査等の空港業務、乗員の人手不足対策	
36	持続可能な国内航空ネットワークの実現に向け、事業者間の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）による多様な輸送網の形成の取組を促進するとともに、安定的な輸送サービスが提供されるよう、モード横断的な連携・協働による広域交通ネットワークの充実に係る検討を行う。	持続可能な航空ネットワークの維持・充実	
37	2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の目標達成に向け、地方部への更なる誘客を図る。国土交通省「交通空白」解消本部において2025年5月に決定した「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、2025年度から2027年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、「観光の足」の確保の取組を計画的に実施し、適切にフォローアップを行う。具体的には、課題のある主要交通結節点（鉄道駅、空港、港湾等）をリストアップし、公共／日本版ライドシェアの導入などあらゆる移動手段をフル活用しながら、それぞれの地域の課題に応じた解決方策の推進や、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを活用した幅広い分野の関係者による連携強化を図る。さらに、「地域の足」「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）を推進する。また、周遊を促すための移動手段の導入等による二次交通サービスの提供に加え、地図アプリや訪日外国人旅行者向けサイトへの掲載、MaaSとの連携等、利用者目線でわかりやすい情報提供を推進する。	「観光の足」の確保	
38	歴史文化・自然・食・伝統産業等の地域独自の魅力を活用した地方部での滞在を促進する取組等への支援を通じ、地方への誘客を強力に進める。あわせて、日本政府観光局（JNTO）のノウハウも活用した地域の魅力ある観光資源を戦略的かつ効果的に発信する訪日プロモーション事業を行い、訪日外国人旅行者の地方への誘客を加速させる。	訪日外国人旅行者の地方を中心とした誘客の加速	
	これらの観光施策を充実・強化するために、国際観光旅客税を活用して必要となる財源確保を行うとともに、2025年度末までに新たな観光立国推進基本計画を策定する。		白書本文では番号38、39の内容に記載
39	圏域を越えた人流・物流の更なる拡大・強化を図るため、高規格道路を含めた道路ネットワークの整備等を推進する。	人流・物流の更なる拡大・強化を図る高規格道路ネットワーク等の整備	
40	政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6,000万人を達成するためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務の体制強化を図ることが不可欠であることから、先進技術の活用等により、空港業務DXを通じた更なる生産性の向上に取り組む。	空港業務DXの推進	
41	国際拠点空港等へのアクセス利便性向上のため、羽田空港内における空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業を推進するなど、空港アクセス網の充実を図る。	国際拠点空港等へのアクセス強化	
42	整備新幹線について、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線について、早期整備に向けた環境を整えるなど、関係地方公共団体や鉄道事業者等と連携協力し、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。	整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備	
43	基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。	幹線鉄道ネットワークの高機能化	
44	都市鉄道の利便性向上のため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上を図る等、都市鉄道のネットワークの拡大・機能の高度化を推進する。	都市鉄道ネットワークの充実	
45	ポストコロナ時代のテレワークをはじめとする新たな働き方の進展などの社会情勢の変化や鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を促進する。また、鉄道事業者だけの混雑緩和対策では効果が限定的であることから、企業や利用者等を含めた社会全体における混雑回避に向けた行動変容を促していく。	鉄道の混雑緩和対策	
46	地域活性化や物流効率化、利便性の向上を図るため、スマートインターチェンジの整備など、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。	スマートICの活用による拠点の形成	
47	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、官民連携を強化しながら戦略的に展開して交通拠点を形成する。	道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進	
48	「開かずの踏切」等による渋滞の解消及び災害時の長時間遮断の防止のため、立体交差化等を推進するほか、歩行者の滞留交通量に応じた拡幅、駅の出入口の新設、踏切道周辺の迂回路整備、警報時間制御装置等も含めた総合的対策を推進する。	「開かずの踏切」等の渋滞、交通安全、防災対策等の推進	
49	国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、持続可能な高速道路システムの構築に向けた新たな料金体系の導入などの検討を推進する。また、高速道路をより賢く使うため、混雑状況に応じた料金の本格導入に向けた取組を推進する。	交通流を最適化する料金施策の導入	
50	ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業をはじめとする効率적・効果的なハード対策やTDM11等のソフト対策を実施し、道路のサービスレベルの向上に取り組む。	ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上	
51	観光地におけるオーバーツーリズムの未然防止・抑制のため、駐車場予約システムや観光Maas、道路混雑分析等のICT・AIを活用した交通需要分散による渋滞対策や、訪日外国人旅行者による事故減少のための対策等を実施する。	観光地におけるICT・AIを活用した交通需要分散等の取組	
52	幹線道路等における交通渋滞の緩和等のため、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号機の改良等を推進し、より円滑な道路交通の実現を目指す。	円滑な道路交通等の実現	
53	内航船員の高齢化が顕著な状況にある中、若手船員の定着を図るため、船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境整備を行うとともに、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境改善と生産性向上を促し、安定的な海上輸送の確保に取り組む。	内航海運業の取引環境改善・生産性向上	
54	コロナ後の航空需要の変化や、燃料価格や整備費等の高騰、脱炭素化への対応の必要性、人材不足等の航空業界を取り巻く環境変化を踏まえ、持続可能な航空ネットワークの構築に向け、航空業界に対する必要な支援・検討を行う。	持続可能な航空ネットワークの構築	
55	国管理空港等において、民活空港運営法12を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営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。	空港コンセッションの推進	
56	今後の航空需要の増大に対応するため、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査員の処遇改善や保安検査の高度化に資するDX技術等の活用を図るなど、保安検査の量的・質的向上に必要な取組を推進する。また、今後の保安検査の実施主体や費用負担の在り方については、「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」における中間とりまとめを踏まえ、空港ごとに具体的な検討を行い、保安検査の実施主体の移行を計画的に推進する。	保安検査の量的・質的向上の推進	
57	旅客手続の円滑化による負担軽減や空港ターミナル処理能力の向上を図るため、旅客手続の各段階において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」の取組を推進する。	FAST TRAVELの推進	
58	ビジネス需要や高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、諸手続の見直しやビジネスジェット専用動線の整備など、ビジネスジェットの利用環境改善を推進する。	ビジネスジェットの利用環境改善	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書第Ⅲ部 項目名	備考
59	2030 年訪日外国人旅行者数6,000 万人の目標の達成に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設における二次交通への円滑なアクセスに資する乗場環境の整備・改善、ターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる高速な無料公衆無線LANの整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、旅客施設におけるトイレの洋式化、訪日外国人旅行者のニーズを踏まえた企画乗車券の充実、出入国手続の迅速化・円滑化のためのCIQ の計画的な体制整備等、交通分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。	交通分野等における訪日外国人旅行者の受入環境整備	
60	交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域の魅力を高める観光列車、2階建て観光バス、観光船、水上バスに加え、グリーンスローモビリティをはじめとする環境負荷の少ない新たな観光モビリティなど、移動そのものを観光資源とする取組を促進する。また、地域の様々な事業者が幅広く連携し、観光資源を磨き上げ、交通機関も含めた観光周遊ルートの造成等を総合的に支援する。	移動そのものを観光資源とする取り組み	
61	今後の訪日外国人旅行者の増加を見据え、訪日外国人旅行者の地方誘客及び消費喚起を促進するため、認定手ぶら観光カウンターや地方部の免税店の拡大を推進する。	手ぶら観光の推進等	
62	官民が連携した、自転車の走行環境の整備やサイクルトレインの普及等によるサイクリストの受入環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。	サイクルツーリズムの推進	
63	クルーズ船の船型や寄港地が多様化する中で、クルーズ船寄港による交流人口の拡大と経済効果を全国に波及させるため、港湾の受入機能強化や港湾周辺の観光コンテンツの充実等を推進するとともに、クルーズ下船後の二次交通の機能強化を進めるなど、ハード・ソフト両面から受入環境整備を行うことで地方誘客の実現を図る。また、クルーズ未経験者の取り込み等、クルーズ人口の裾野拡大の取組を推進する。	我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズの持続的な成長に向けた取組	
2.成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現 2.多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現			
64	物流革新に向けた2030年度までの「集中改革期間」において、次期「総合物流施策大綱」に基づき、モーダルシフト等の物流GX、自動化・機械化機器の導入等の物流DX、標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化やデータ連携、物流拠点の機能強化といった物流効率化に取り組む。また、多重取引構造の是正に向けた取組や、荷主の悪質な行為に対するトラック・物流Gメンによる是正指導等の強化等により、サプライチェーン全体の取引環境の適正化の推進や、再配達削減に向けた取組等による荷主・消費者の行動変容促進等に取り組む。その際、再配達削減等の荷主・消費者の行動変容が、経済性や効率化といった側面のみならず、物流負荷や環境負荷等の軽減につながることにについて、国民的理解の醸成を促す。	物流革新の推進	
65	「2024年問題」を背景としたトラック輸送の変容への対応の必要性や、物流施設の供給方法の多様化等の状況の変化を踏まえ、ダブル連結トラック、自動運転トラック等の新技術への対応、地域の新産業創出や賑にぎわい創出等の活性化にも資する物流拠点の整備を促進する。このため、①物流拠点の整備に係る国の方針策定、②国にとって基幹となる物流拠点の整備に係る関与・支援、③公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援を進めていくとともに、地方公共団体も参画するスキームを検討する。	社会的ニーズの変化を見据えた物流拠点の整備	
66	国民生活や経済活動、地域活性化などを支える物流の機能維持に向け、自動運転等のイノベーションへの対応を図るとともに、地方公共団体や荷主等も含めた地域における幅広いステークホルダーが連携し、輸送力を確保していくことが重要である。このため、陸・海・空の多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の実現に向け、自動運転トラック、ダブル連結トラック等の革新的車両の導入を促進するとともに、荷主や物流事業者等の民間事業者だけでなく、地域の産業振興等を担う地方公共団体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースの可視化、輸送ニーズに応じた荷主・物流事業者のマッチング、地域物流の核となる拠点整備等について検討を行い、持続可能な物流ネットワークの再構築を推進する。	持続可能な物流ネットワークの再構築の推進	
67	都市部・過疎地域双方において、ラストマイル配送の効率化や維持・確保に向けて、事業者や地方公共団体との連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)により、地域の物流事業者間の協業、地方公共団体と連携した共同配送、ドローン等の新技術の活用などの方策を検討する。	ラストワンマイル配送の効率化や維持・確保	
68	ダブル連結トラックについて、事業者ニーズ等を踏まえ、通行区間の指定やダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備などにより、導入促進を図る。	ダブル連結トラックの導入促進	
69	トラックドライバーの拘束時間短縮のため、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。	中継拠点の整備等の推進	
70	2025年に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(令和7年法律第60号)」及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律(令和7年法律第61号)」に基づき、トラックドライバーの適切な賃金の確保及びトラック運送業界の事業環境向上に向け、一般貨物自動車運送事業の許可更新制度や適正原価制度等の着実な施行を推進する。	トラック運送業界の適正化	
71	港湾運送分野における労働者不足対策のため、事業者の連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)の観点も踏まえ、港湾運送の魅力の発信、労働者の処遇改善につながる取引環境改善、荷役作業の安全性・生産性向上や労働環境の改善等の取組を推進する。	港湾運送分野における労働者不足対策の推進	
72	船員の資質の確保による船舶の航行の安全を図るため、海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用を通じて、海技士及び小型船舶操縦士の知識・技能の維持向上を図る。	船員の資質の確保に向けた海技資格制度及び小型船舶操縦士制度の適切な運用	
73	船員の安定的な養成において基幹的な役割を担う独立行政法人海技教育機構については、引き続き、質の高い船員を養成するため、業務運営の見直しを進めるとともに、海運事業者等と協力して財務基盤の安定化を図るなど、養成基盤の強化に取り組む。	質の高い船員を養成する基盤の強化	
74	モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備等を行う。	国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO船輸送網の構築	
75	過疎地域等における物流網の維持及び生活の利便の改善等を図るため、無人航空機による離島や山間部等における具体的な配送ビジネスの社会実装とそのサービスの拡大に加え、機体認証制度や操縦ライセンス制度の創設等の安全確保に係る制度整備を図ることにより、都市を含む地域における目視外飛行による荷物配送やインフラ点検、警備・医療等への活用の実現に向けた取組を推進する。さらに、規制緩和による手続の簡素化や個別審査のオンライン化・審査事務の合理化等を図り、迅速かつ簡便に無人航空機を活用できる環境を整備する。また、離島や山間部などの過疎地域の物流の担い手不足や貨物量の減少等に対応し、地域の物流網の維持・確保を図るため、地方公共団体・物流事業者等が連携しながら、配送拠点の整備を含むトラック等の陸上輸送とドローン配送を組み合わせたラストマイル配送を効率化する取組を支援する。	ドローン物流の社会実装の推進	
76	大規模災害や感染症発生など、どのような状況においても強靱性と持続可能性が確保された物流ネットワークの構築を図るため、非接触・非対面やデジタル化等に対応した港湾をはじめとする物流インフラの整備、重要物流道路の機能強化等の産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化、物流産業における低炭素化・脱炭素化等を推進する。	大規模災害・感染症リスクに対応した物流ネットワークの強靱化	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書Ⅲ部 項目名	備考
2.成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現 3.交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の向上			
77	国際物流のリスク要因に対応し、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(BCPルート)の実態調査・実証輸送を実施し、その結果について関係者に広く共有するとともに、平常時から活用可能なBCPルートに関する調査を実施するなど、国際物流の多元化・強靱化に向けた取組を実施する。	安定的な海上輸送の確保と国際物流の多元化・強靱化	
78	我が国の航空行政の知見の国際社会への還元、環境問題等の国際的課題に関する議論への積極的な関与等を通じた国際機関との一層の連携強化に取り組むことにより、外交力の強化や国際社会における我が国のプレゼンスの向上を目指す。	国際民間航空機関(ICA0)を通じた国際連携強化	
79	経済安全保障の観点から、国土交通分野における重要な物資等の供給途絶リスクを把握し、必要な対策を推進することにより、国土交通分野の産業・インフラ役務提供の安定的な供給確保を推進する。	国土交通分野における経済安全保障上のリスク点検	
80		中東情勢に伴う重要物流の供給確保への対応	
81	我が国造船業の再生を図るため、造船能力の抜本的な向上のための取組を進めるとともに、船舶のサプライチェーン強靱化等による高品質な船舶の安定供給を確保する。	造船業の再生	
82	国内造船需要の促進等を行い、船舶の需要サイドと供給サイドの取組の好循環を創出する。また、海事産業における人材確保・育成のため、働き方改革、労働環境改善、デジタル技術の活用及び次世代船舶への対応などを推進する。	国内造船需要促進と海事産業の人材確保・育成	
83	日本の鉄道システムの海外展開に向け、鉄道事業者、メーカー等の関係者とともに海外展開に資する技術を検討し、国際規格化すべく国際標準化機関(ISO/IEC)での審議等に注力する。また、国内の鉄道事業の効率化・省力化に向け、鉄道施設や車両について装置・部品類の規格化、共通化等を推進する。	鉄道システムの海外展開に向けた国際標準化等の推進	
84	2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標の達成に向けて、輸送網の集約、輸配送の共同化、輸出促進に資する港湾施設等の整備、産地と港湾が連携したコールドチェーンの確保等を通じた物流の効率化・高度化を推進する。	国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化	
85	経済安全保障の観点を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の機能強化を推進する。具体的には、国際海上コンテナ物流の幹線としての国際基幹航路を維持・拡大するため、国内からの集貨に加え、北米・中南米方面に対する地理的優位性を生かし、東南アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨等の施策を展開する。そのため、国際基幹航路と国際フィーダー航路や東南アジア等航路の円滑な接続に資するコンテナターミナルの一体利用等の取組を推進する。	国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	
86	我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港について、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、周辺における環境整備等により、航空物流機能を一層強化する。	国際航空物流拠点の機能強化(成田国際空港)	
87	外航海運業は、世界単一市場で厳しい国際競争下にあることから、日本商船隊や国内船主の国際競争力の強化を通じて、経済安全保障にも資する安定的な海上輸送の確保を図る。	日本商船隊や国内船主の国際競争力の強化による安定的な海上輸送の確保	
88	アジアと欧州を結ぶ北東航路及び北極海の北米大陸側を通る北西航路からなり、「南回り航路」に比べ航行距離を大きく短縮できる北極海航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図るなど、利活用に向けた環境整備を進める。	北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進	
89	東南アジア・太平洋島嶼国等を対象に、我が国の造船技術を活用した官公庁船等の海外展開や低環境負荷船舶の普及の促進を図る。	我が国の造船技術を活用した船舶の国際的な普及の促進	
90	我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスの国際標準等の普及を推進するとともに、ASEAN諸国等との政策対話を通じた海外展開の障壁となる規制やインフラ等の改善及びワークショップを通じた高品質サービスの認知度向上等により、我が国の物流事業者の海外展開を支援する。	我が国の物流事業者の海外展開支援	
91	日中韓物流大臣会合を通じて東アジアにおける物流のシームレス化を推進するとともに、パイロット事業等を通じた我が国の物流事業者による輸送の効率化等により、拡大・深化する我が国のグローバルサプライチェーンや海外各国との貿易を支える国際物流の円滑化を推進する。	国際物流の円滑化に向けた取組	
92	OECD等の枠組みを通じ、造船分野における公正な競争条件の確保等により、我が国の海事産業の国際競争力強化に向けた環境整備を推進する。	船舶産業における公正な競争環境の確保	
93	国際海上輸送網のチョークポイントであるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保を図るため、航行援助施設の更新・維持管理への支援、人材育成等を推進する。	マラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保	
94	大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。	国際バルク戦略港湾の機能確保	
95	国際競争力向上に資する迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備や空港、港湾等へのアクセスの強化を推進する。	国際競争力向上に資する道路ネットワークの整備	
96	物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年国際物流に対するテロ対策の要請が高まっている中、物流の効率化とセキュリティ対策の両立を図るため、KS/RA(特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等)制度において、国際民間航空機関(ICA0)等の動向を注視しつつ、より効率的かつ効果的なものとなるよう検討を進める。	航空貨物に関する物流の効率化とセキュリティ対応の両立の推進	
97	「インフラシステム海外展開戦略2030」を踏まえ、インフラシステムの戦略的な海外展開に向けて、戦略的なトップセールス、我が国の強みを活かしたインフラ展開のための戦略的発信、官民連携による案件形成、グローバル人材の育成・確保、交通ソフトインフラの海外展開の推進、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進等の取組を推進する。	我が国の強みを活かしたインフラシステムの戦略的な海外展開の推進	
3.持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現 1.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			
98	道路や河川等関連する事業との連携・協力(事業間連携)を推進するとともに、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の「鉄道災害調査隊」も活用し、被災した鉄道施設の早期災害復旧体制を構築する。	鉄道事業における早期災害復旧の支援	
99	災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、所定の要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって国が行うことができる工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。また、被災地空港支援のため人員や機材等の輸送に飛行検査機を引き続き活用する。	地方管理空港等の権限代行制度等の創設	
100	次期静止気象衛星(2030年度運用開始予定)、スパコン、AI技術の活用等により、防災気象情報等の高度化を進める。具体的には、線状降水帯について、2〜3時間前を目標とした予測情報の提供、市町村単位で危険度の把握が可能な危険度分布形式の情報の半日前からの提供を行い、更なる精度改善を図る。また、台風について交通機関の運行判断等に資するよう早めの備えを促す情報やきめ細かな情報の提供等に取り組むとともに、交通に関連した計画の策定に資するよう気候変動分野及び地震火山分野の情報の高度化に取り組む。	防災気象情報等の高度化	
101	港湾における気候変動への対応を図るため、関係者が気候変動への対応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。	「協働防護」による港湾における気候変動適応	
102	航空の安全・安心を確保するため、管制交信に係るヒューマンエラーの防止、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化、滑走路の安全に係る推進体制の強化、技術革新の推進の取組を着実に推進する。	航空の安全・安心の確保	
103	2023年の運輸審議会答申を踏まえて改正した「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」の施行5年後見直しを見据え、より実効性のある運輸安全マネジメント評価に向けた具体的な検討を行い、運用・制度の見直しを進めるなど、安全管理体制の強化・事業者の安全意識の向上を図る。	重大事故等の防止に向けた対応強化	
104		沖縄県名護市辺野古沖での船舶の転覆事故を受けた取組	
105		磐越道でのレンタカーのマイクロバスの事故を受けた再発防止の取組	
106	自動車メーカー等で発覚した型式指定申請に係る不正事案の再発を防止するため、2025年度に規制の実効性向上の検討を行い、2026年度より自動車メーカー等の内部統制の強化及び量産車に対する国の監視の強化のための制度運用を開始する。	自動車の型式指定制度の見直し	
107	廃止や第1種化が困難な第4種踏切道の緊急対策として、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入を推進する。	第4種踏切道の緊急対策	
108	大規模災害に備えた道路啓開計画の実効性を向上するため、法定協議会での協議を経た上で、道路啓開計画を策定するとともに、道路啓開計画に位置付けられた実践的な啓開訓練と定期的な計画の見直しを実施する。	道路啓開計画策定及び実効性の向上	
109	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、高規格道路の未整備区間の解消及び暫定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。	災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築	
110	道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき、低コスト手法の普及拡大、占用制限による電柱の抑制、地方公共団体の事業実施をサポートする支援体制の構築や、事業のスピードアップ等により、道路の無電柱化を進める。	無電柱化の推進(防災)	
111	災害が発生し、又は発生するおそれがある場合、鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、訪日外国人旅行者含む利用客を混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信等の対策を行う。バスやタクシー等については、地方公共団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し、災害時には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。船舶については、関係省庁や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係る合同図上訓練等の実施を通じて、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、訓練等により抽出される課題について対応の見直し・検討を進める。	災害時の多言語による情報発信等による避難誘導の確立	
112	大規模災害発生時における被災地方公共団体支援の備えとして、TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携強化による新たな応援体制の構築や、活動の迅速性・安全性・継続性を向上させるための資機材や装備品等の充実・強化を実施する。	TEC-FORCE等に係る災害体制支援・機能の拡充・強化	
113	鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、高潮対策、高波対策、浸水対策、豪雨対策、豪雪対策、土砂災害対策等を確実に実施する。	交通インフラの防災・減災対策の強化	
114	衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築するとともに、その分析結果を施設整備に反映する。	港湾における災害情報収集等に関する対策	
115	豪雨による大規模出水時等に船舶が安全に港湾に到達できるよう、浚渫を行うとともに漂流物回収を含めた体制を強化し、海上交通ネットワークを維持する。	港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発	
116	発災後、海上からの物資輸送を可能とする観点から、速やかに漂流物等の回収が可能となるよう、老朽化した海洋環境整備船等の計画的な更新を進める。	海域における豪雨災害等による漂流物等への対応	
117	港湾における船舶の避難に必要な水域を確保し、来襲する台風から海上交通ネットワークを守る。	港湾における走錨事故の防止等に関する対策	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書第Ⅲ部 項目名	備考
118	港湾分野における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に関連する技術開発を推進する。	港湾分野における津波対策の確実な実施	
119	港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定された全ての港湾において関係者による訓練を実施し、過去の災害の教訓も踏まえ、PDCAサイクルによる継続的な見直し・改善を図る。	大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化	
120	防疫対策や自然災害対応の円滑な実施のため、港湾の水際・防災対策の関係者からなる連絡体制の構築に取り組む。	水際・防災対策連絡会議を通じた情報共有	
121	将来発生することが予想される巨大地震等による甚大な被害に対し、大型の巡視船では対応できない狭水域において、人命救助はもちろん、漂流物等による航路閉塞の解消、航路標識・港湾施設等の被害状況調査による海上輸送ルートの早期確保のほか、救援物資・人員等輸送による被災者支援等の業務に従事する巡視艇の機能を維持するため、老朽化した巡視艇の代替整備を推進する。	巡視艇の代替整備	
122	油や危険・有害物質への対応に加え、今後、代替エネルギーとして期待されている水素やアンモニア等の次世代エネルギーの海上における大規模拡散及び流出時にも的確に対応するため、対応資機材の整備、維持管理を推進するとともに、現場海上保安官の知識・技術の向上を図れる体制を整備する。また、関係機関合同の訓練等に参画し、地域の特性に合わせた連携強化を図り、海上災害対応能力の向上を図る。	海上における水素・アンモニア等の次世代エネルギー事故への対応能力の向上	
123	被災地の空港機能を確保するため、近隣の空港が代替空港としての役割を担う広域的な地域防災の拠点化を推進する。	地域防災における空港の拠点化の推進	
124	災害等によりドクターヘリや防災ヘリなどの公共性の高いヘリコプター操縦士の重要性が高まっていることを踏まえ、ヘリコプター操縦士の養成・確保について、関係省庁と連携の上、検討を進める。	ヘリコプター操縦士の養成・確保	
125	自然災害や事故等による遅延等においても代替ルートの確保により社会経済活動ができる限り維持されるよう、輸送モード間の連携を促進する。あわせて、災害時やその復旧過程において、これらの対応や利用者向けの適切な情報提供が円滑に進むよう、日頃より関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。	社会経済活動の維持に向けた輸送モード連携	
126	人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域及び主要駅・中心駅周辺地域の滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図るため、官民連携による一体的・計画的な帰宅困難者対策の推進を図る。	主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全確保	
127	災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。	災害発生時における安全かつ円滑な道路交通の確保	
128	災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を促すため、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む支援物資輸送訓練に対する支援等を通じて、各地域の実情に応じた災害時の円滑かつ迅速な支援物資輸送体制を維持・確保するとともに、災害時における官民協力協定の締結を促進する。	災害に強い物流システムの構築	
129	自動車の安全・安心を確保するため、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、災害に強い自動車登録検査業務電子情報システム(MOTAS)の運用体制を構築する。	災害に強い自動車関係情報システムの運用体制の構築	
130	地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置付け、その強化を図るとともに、災害時にも活用可能なAIカメラや高付加価値コンテナ13等の設置、BCPの策定等、災害対応の体制構築を推進する。	「道の駅」の防災機能強化	
131	多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する。	地方公共団体におけるインフラメンテナンス技術力向上	
132	「事後保全」から「予防保全」への転換の加速化により、交通インフラの老朽化対策について、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。対策の実施に当たっては、施設の特性や優先度等を踏まえつつ、予防保全の管理水準を下回る状態となっているインフラの修繕等を重点的に進め、予防保全のサイクルへの移行を加速化させる。また、新技術の開発や導入、維持管理データの蓄積・共有等を通じて、点検、診断、補修・修繕等の対策の充実を図る。さらに、地域の将来像等を踏まえて、必要な施設の集約・再編や機能強化、不要な施設の撤去等によるインフラストックの適正化に取り組む。	鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策	
133	開業 60 年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応を推進する。	新幹線鉄道の大規模改修	
134	次世代を担うこどもの安全な歩行空間の確保を推進する。	こどもの安全な歩行空間の確保	
135	車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成(最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイス(ハンブ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの整備)を推進する。	生活道路における安全確保の重要性	
136	幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進する。	幹線道路における交通事故抑止対策の強化	
137	地震発生時に列車を安全に止めるための対策(新幹線においてはさらに脱線・逸脱の防止)を実施する。	鉄道の地震対策	
138	踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進する。	踏切事故防止に向けた総合的対策	
139	事業用自動車に係る事故の削減に向けて、マニュアル等を通じた更なる安全意識の醸成、監査体制の強化等により、自動車運送事業における輸送の安全の確保を図る。	事業用自動車に係る事故削減の取組	
140	知床遊覧船事故のような痛ましい事故が二度と起きることがないよう、船員の資質向上や監査の強化など、改正海上運送法14等に基づく対策を着実に実行し、旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。	旅客船の総合的な安全・安心対策	
141	船舶交通がふくそうする海域における海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供の充実・強化を推進するとともに、次世代のAISであるVHFデータ交換システム(VDES)の具体的な活用やシステム構築に向けた検討を進めるなど、海上交通センターの機能充実にに向けた取組を推進する。	海上交通センターの機能充実	
142	自動車の事故防止、被害軽減を図るため、先進安全技術等を利用して、ドライバーの運転支援や負荷軽減に資する、より安全な自動車の開発・実用化・普及を促進する。また、高齢者等の安全運転やモビリティの確保のため、運転に不安を覚える高齢運転者等が安全運転サポート車等に限定して運転することを認める限定条件付免許制度に関する広報啓発を推進する。	ASVの開発・実用化・普及の促進、サポートカー限定免許制度に関する広報啓発	
143	航空運送事業の安定化・効率化に資する航空機整備事業(MRO(整備・修理・オーバーホール))の国内実施について、質の向上を図りつつ促進を図る。	航空機整備事業者に対する安全監査の強化	
144	国際民間航空機関(ICAO)勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に滑走路端安全区域(RESA)の整備を実施し、航空の安全・安心の確保を図る。	滑走路端安全区域(RESA)の整備	
145	交通事業者に対する監査の充実強化により、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとともに事業の健全な発達を図る。	交通事業者に対する監査の充実強化	
146	交通事業者の経営層に対し、安全管理体制の構築・改善状況の助言・確認を行う運輸安全マネジメント評価を実施するとともに、事業者による安全管理体制の維持・改善に向けて、制度の普及・啓発等を推進する。	運輸安全マネジメント評価の実施、制度の更なる普及・啓発	
147	2027年の国際園芸博覧会の開催を見据え、2021年の東京オリンピック・パラリンピック、2023年のG7広島サミット及び2025年の大阪・関西万博の経験を踏まえ、引き続き公共交通機関の各事業者や施設管理者等と連携し、必要な訓練の実施や警戒警備の強化、資機材の導入・増設を図る等により、公共交通機関におけるテロ対策を推進する。	公共交通機関におけるテロ対策の推進	
148	2024年度に発覚した鉄道車両の輪軸に関する不適切事案に関し、「規程類の整備」、「教育体制の改善」、「作業記録の書換えの防止」、「安全管理体制の点検と見直し」などを指導したところであり、引き続き不適切事案が発生した場合は、安全の確保に向け適切に対応する。	鉄道における不適切事案への適切な対応	
149	運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンを実施する。また、首都圏の鉄道事業者が一体となって、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォーム事故0(ゼロ)運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。さらに、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。	新技術等を活用した駅ホームにおける転落防止対策の設備の普及	
150	新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえ、将来的に感染症危機が発生した際に適切に対応できるよう、新型インフルエンザ等対策特別措置法(平成24年法律第31号)等に基づき、公共交通機関における新型インフルエンザ等対策を推進する。具体的には、2024年7月に改定された新型インフルエンザ等対策政府行動計画等や、2025年3月に改定された国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画等に基づき、各計画で定める必要な対策を推進する。	公共交通機関における新型インフルエンザ等対策の推進	
151	感染症のまん延時等における、物流の事業継続のため、港湾における感染症BCPIに基づき関係機関と連携し対応する。	港湾における感染症BCPIに基づい対応の推進	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書第Ⅲ部 項目名	備考
3.持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現			
2.気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現			
152	自動車分野のカーボンニュートラル実現に向けて、大型車分野における脱炭素化を実現するための技術開発の促進、新たな燃費基準の検討、EV等のバッテリー耐久性性能に関する国連基準の策定に向けた国際議論への積極的な参画等を行う。	自動車分野におけるカーボンニュートラル実現と技術革新	
153	商用車の電動化普及促進のため、電動車の性能等に係る正しい情報提供及びバッテリー再利用等の導入後の負担削減に資する取組を実施する。具体的には、EV、再生可能エネルギー、劣化バッテリーの再利用)を組み合わせた、地域内経済循環及びエネルギー自給率向上を図る地産地消モデルの実証事業を実施し、その成果を含めた商用電動車の導入ガイドラインの策定や電動車の性能等の評価検証・公表制度の創設に向けた調査検討を行うことにより、全国展開を図る。	商用車の電動化の促進	
154	道路照明のLED化等の道路政策を通じて政府目標を達成し、カーボンニュートラルに貢献する。	道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	
155	鉄道分野におけるカーボンニュートラルの実現に向け、回生電力の活用、鉄道アセットを活用した太陽光発電等の再生エネルギーの導入促進、蓄電池車両やハイブリッド車両の導入促進、水素燃料電池車両等の社会実装に向けた取組、バイオディーゼル燃料導入に向けた環境整備等を推進する。	鉄道ネットワーク全体の脱炭素化	
156	新燃料を大規模海上輸送する際の安全基準を策定する。	新燃料の大規模海上輸送技術の確立	
157	循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なりサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定・整備し、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環の促進を進める。	港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環の促進	
158	我が国の港湾と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。	カーボンニュートラルポートの形成	
159	環境に係るコストを社会全体で負担するため、CO2排出削減に資する商品やサービスが選ばれるGX市場創出を目指す。例えば、運輸サービスの利用におけるCO2排出量等の標準的な算出方法を確立する。その際、中小企業側の負担を考慮し検討を進める。あわせて、輸送事業者の排出削減やモーダルシフトの取組が、サプライチェーンの中で適切に評価される仕組みや運輸部門におけるカーボנקレジットの創出・活用等、環境価値を経済活動へ活用するための環境づくりを検討する。これらの取組について、具体的な在り方の検討を2025年度に開始し、2028年度までの仕組みの構築を目指す。また、2026年度から本格稼働する排出量取引制度について、脱炭素成長型経済への移行に向け、対象となる運輸部門に係る運用上の課題等を継続的に検証する。	環境に係るコストを社会全体で負担するためのGX市場の創出	
160	カーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた脱炭素化の取組の透明化を図り客観的に評価する「CNP認証(コンテナターミナル)」の活用等により、荷主、船社等の港湾ユーザーやターミナルの関係事業者の資金調達先を含む社会全体に訴求し、CNPに取り組む企業等や港湾自体のブランド力の向上を図る。	港湾における脱炭素化の取組の推進	
161	自動車を排出源とするCO2の削減に向けて、エネルギー効率に優れる次世代自動車(EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を図る。また、燃費及び電費(エネルギー消費効率)の向上を推進する。また、地域公共交通計画に基づく環境負荷の低減が図られた移動手段の確保、公共交通の利用促進のためのMaaSの普及やモビリティ・マネジメントの推進、モーダルコネクの強化等に加え、環境負荷の少ない自転車等の活用促進、信号機の改良等を総合的に推進する。	運輸分野における環境負荷低減の推進	
162	環境改善の取組を行っているトラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各事業者を認証し、当該企業を公表する「グリーン経営認証」制度について、クリーンエネルギーへの移行等を促す評価項目の在り方や認証取得を促進するための措置等の検討を行うとともに、認証取得講習会の開催や制度メリットの積極的広報等を行い、官民協力して普及拡大を図る。	グリーン経営認証制度の充実	
163	物流における脱炭素化を強力に進める観点から、陸・海・空の多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」等の更なるモーダルシフトを推進する。また、輸送の省エネ化・脱炭素化など環境に優しいグリーン物流の実現や、荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化、物流施設における低炭素化、ドローン物流の実用化を推進する。例えば鉄道へのモーダルシフト促進に向けては、大型で10tトラックからの積替えが容易な31tコンテナの利用拡大のため、コンテナホームの拡幅等の貨物駅の施設整備を促進する。	物流の脱炭素化の推進	
164	船舶の低・脱炭素化については、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発・導入、国内生産体制の整備及び国際ルール形成の推進を含む環境整備を進めることにより、海事産業の競争力強化を推進するとともに、ゼロエミッション船等の普及を図る。 ・大型アンモニア燃料船:2026年の実証運航開始と2028年までの早期の商業運航実現を目指す。 ・水素燃料船: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。	船舶の低・脱炭素化に関する取組	
165	世界各国と連携し、次世代船舶燃料バンカリング拠点の形成に向けた検討や陸上電力供給設備の導入促進等を含むカーボンニュートラルポート(CNP)の形成の推進及びゼロエミッション船の開発等を通じ、海運及び港湾の脱炭素化を図るグリーン海運回廊の実現に取り組む。	グリーン海運回廊の実現	
166	洋上風力発電について、一般海域や港湾区域における案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、円滑な導入を図る。	洋上風力発電の導入促進	
167	ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物15)の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用を推進する。	ブルーカーボンの活用の推進	
168	航空分野の脱炭素化に向けて、SAF16の導入促進、航空路・出発・到着等の場面ごとの改善策及び運航全体の最適化を推進することによる運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入、空港施設・空港車両の省エネ化等の促進及び空港の再エネ拠点化等の促進を進める。	航空分野の脱炭素化に向けた取組	
169	国際航空分野で2050年までにカーボンニュートラルを達成するという長期目標の達成に向けて、脱炭素化を一層加速させるため、国際民間航空機関(ICAO)において導入されたCORSIA17等具体的な国際枠組みを牽引する。	国際航空分野の脱炭素化に向けた長期目標(2050年カーボンニュートラル)	
170	自動車・鉄道・航空分野において、自動車の走行騒音規制の強化、新幹線鉄道における騒音対策、空港周辺における住宅や教育施設の騒音対策等交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。	交通騒音の発生源・周辺対策の推進	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書Ⅲ部 項目名	備考
3.持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現 3.全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現			
171	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」における第4次整備目標（目標期間：2026年度から2030年度）では、新規指標として、鉄軌道駅におけるプラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数や、基本構想等のスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合、心のバリアフリーに関する「障害の社会モデル」の理解度の割合等を設定しており、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携し、新たな整備目標の達成を着実に実現する。	バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	
172	これまで取り組んできた国土交通分野におけるバリアフリー施策を踏まえ、女性が暮らしやすく、こども・子育てに優しい社会の形成を推進し、更なる高齢化やデジタル化社会の進展にも対応すべく、法律上の位置付けも含め、新たな施策の枠組みの構築を検討する。	新たなバリアフリー施策の枠組み構築	
173	「ジェンダー主流化」と整合した取組を強化し、交通事業者等による新たなコミュニティづくりを促進し、事業者等における女性活躍の取組や、関係者が連携した妊産婦向けのタクシー運送サービスの提供等、性別に関わらずより安心・快適な交通サービスを利用できる環境整備を推進する。また、積極的な広報を行いつつ、交通事業者等において、担い手や意思決定への女性の参画促進や、男女の異なるニーズが反映されたサービスの充実を図る。	交通サービスにおけるジェンダー主流化の推進	
174	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」における第4次整備目標（目標期間：2026年度から2030年度）において、鉄軌道駅におけるホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数や、鉄軌道車両、ノンステップバス、空港アクセスバス、旅客船のバリアフリー化率の目標を引き上げたことを踏まえ、バリアフリー整備をより一層推進する。	バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	
175	施設面・設備面における取組に加えて、交通事業者の接遇向上に向けたガイドラインの見直し、公共交通機関等におけるベビーカー利用に関するキャンペーンの実施、「障害の社会モデル」の理解度向上に向けた取組等、交通事業の現場において全ての事業従事者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、こども連れの人等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」に関するソフト対策を強化する。	「心のバリアフリー」の推進	
176	全ての人が安心して旅行に参加できる「ユニバーサルツーリズム」を促進し、需要の平準化や新たな交流市場拡大を図る。そのため、観光施設等のバリアフリー化を推進するとともに、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」のより一層の普及等により、認定施設に係る情報発信を強化するなど、ハード・ソフト両面からの環境整備を更に推進する。	ユニバーサルツーリズムの推進	
177	新技術等を活用した駅ホームにおける転落防止対策の設備の普及に向け、各事業者の実証実験や導入事例を検討会等にて情報共有し、国土交通省においてバリアフリー整備ガイドラインへの反映等必要な対応を進める。	新技術を活用した駅ホームにおける転落防止対策の推進	
178	全ての駅利用者のホームにおける転落・接触事故の防止や、鉄道駅のバリアフリー化の推進のため、都市部において利用者が薄く広く負担する鉄道駅バリアフリー料金制度を活用するとともに、地方部において支援措置を重点化することにより、全国の鉄道施設でエレベーターやホームドアの整備等を加速する。	鉄道駅のバリアフリー化及び駅ホームにおける安全性向上の推進	
179	障害の有無にかかわらず、誰もが当たり前に快適に移動や旅を楽しむことができるよう、新幹線及び特急車両における車椅子用フリースペースの導入等に取り組む。また、障害者等が一般旅客と同じ手続で公共交通機関を利用することができるよう、障害者用乗車券等の予約・決済手続のオンライン対応を推進する。	誰もが快適に移動できる公共交通の実現	
180	自動車事故被害者の保護の増進等を行うため、被害者の療養を行う施設の設置及び運営、療養生活・介護の援護、被害者の家族や遺族の支援等の措置を講じるとともに、物価高騰等の社会経済情勢を踏まえ、安定的な財源の確保を図る。	自動車事故被害者の保護と支援の強化	
181	航空分野においては、操縦士、整備士の女性の割合が低く、特に操縦士は1.7%と、諸外国や国内他モードと比較しても低い状況であることから、関係者と連携の上、必要な対応を進める。また、空港業務（グランドハンドリング・保安検査）においても「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、女性を含む多様な人材の働きやすい職場環境の改善等を支援していく。	航空分野における女性活躍と職場環境改善	
182	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」、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、キャッシュレスなどのデジタル化や荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援による業務効率化・省力化の取組への支援、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じた賃上げの促進、採用活動や業務に必要な免許取得費用の支援、特定技能制度による外国人材の活用や退職自衛官の採用の推進等を通じて、生産性の向上や外国人材を含めた多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。特に、特定技能制度による外国人材の活用については、各関係者間の連携を強化し、制度趣旨や優良事例の周知、法令遵守の啓発等を通じて、適正な受入環境を整備するとともに、人手不足の状況を把握しながら、必要な取組を進める。	自動車運送事業の多様な人材確保・育成に向けた取組の推進	
183	女性船員の活躍推進のための情報発信の強化や船員分野におけるハラスメント対策を充実するとともに、快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入など、女性はもとより多様な人材にとって働きやすい環境整備を進めていく。	女性船員の活躍推進に向けた情報発信の強化	
4.デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化 1.サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現			
184	「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、地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用（DX）のベスト・プラクティス創出と標準化推進を進める。開発成果である技術的なナレッジの公開や標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソース戦略を推進し、早期の成果創出と横展開・社会実装を進める地域交通DX推進プロジェクト（COMmmONS）を推進する。	地域交通DX「COMmmONS」の推進	
185	空港における自然災害、維持管理、脱炭素への対応を効率的に実現するためにはDXの推進が必要不可欠であることから、各種業務のデジタル化を進めるとともに、ほかの取組との間でデータ連携を行うことが必要である。このため各種データを一元的に管理するシステムの検討を進めるほか、新技術の積極的な活用を促進する。	空港におけるDXの推進	
186	観光地・観光産業のDXの推進に向けて、デジタル技術を活用した地域の需要の分散・平準化に資する取組への支援、生成AI等の最新技術の活用促進、優良事例により創出された成果の横展開等を行い、旅行者の消費拡大・再来訪促進、観光産業の収益・生産性向上等を図る。	観光DXの推進	
187	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し、オープンデータを利用したビジネス創出や政策立案におけるデータ活用を促進する。例えば、「交通空白」解消に向けて、地方公共団体等において、地域交通の分析や政策検討資料の作成が効率的に行えるよう、公共交通へのアクセスや利用実態を簡易に解析できるツールを開発し、オープンソースで提供する取組等を推進する。	国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用の促進（Project LINKS）	
188	歩行空間や公共交通機関の利用者が、施設や経路のバリアフリー情報をスマートフォン等で分かりやすく確認できることを目指し、ICTを活用してバリアフリー情報を提供する環境作りを推進する。	ICTを活用したスマートフォン等での情報提供環境の構築	
189	調査員の人手不足への対応や調査票の配布・集計・とりまとめ作業の効率化・迅速化による公表までの期間短縮、交通・観光事業者や地方公共団体等に対する調査結果の早期提供や、従来調査では補足しきれない周遊を含めた様々な流動や観光シーズン等任意の時期の流動を対象とした分析等を可能とするため、全国幹線旅客純流動調査等の高度化を図る。	全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進	
190	まちづくりDXのデジタル・インフラとなる3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進し、産学官の連携を進めつつ、都市開発や防災といった多様な分野における新たなサービスの創出を図る。	3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の推進（Project PLATEAU）	
191	地域公共交通計画のアップデートなど、データドリブンな地域公共交通の「リ・デザイン」を推進し、持続可能な地域交通を実現するため、GTFSS20等の国内標準のアップデートと普及を進めるとともに、利用実績データ等のモビリティ・データの標準化と利用促進を進める。また、モード横断的なデータ取得と活用の推進の観点から、MaaSやチケットティング等のモビリティサービスに係るシステム間の連携インターフェースの標準化を推進する。	モビリティ・データ活用	
192	近年登場しつつある二次元コードやクレジットカード、顔認証など新たなデジタル・チケットティング手法を含めた交通キャッシュレスの導入を促進するとともに、これらの相互連携手法の標準化や認証精度の向上、利用者データの分析手法の開発など、利便性向上や地域連携のための技術実証等の施策を推進する。	交通キャッシュレスの導入の推進	
193	道路管理設備（CCTV等）の充実やDX関連技術の進展等の変化を踏まえ、重大事故につながる高速道路の逆走対策として、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術等の活用・展開に、民間からの公募を通して取り組む。	高速道路における逆走対策	
194	自動車（登録車）の運行に必要な検査登録申請、車庫証明申請、自動車諸税の納付など各種行政手続を、いつでもオンライン一括で行うことが可能な自動車保有関係手続に係るワンストップサービスについて、対象となる手続の追加や必要な書類の電子化等のデジタル化により申請者の利便性を向上させ、サービスの利用を促進する。	自動車保有関係手続きの利便性向上	
195	自動車等の運転免許保有者の利便性を向上させるため、モバイル運転免許証について、関連する国際標準（ISO18013-5）等を踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進め、極力早期の実現を目指す。	モバイル運転免許証の検討	
196	港湾関連手続等を電子化するためのプラットフォームであるサイバーポートに蓄積されたデータに基づき、政策立案の推進及び我が国港湾の競争力強化を実現する。また、災害時において、カメラ等で現地情報を確認し、施設被害及び利用可否の判断等を行うための機能や、施設の利用調整を行うための機能により、サイバーポートの高度化を実現する。	「サイバーポート」による生産性向上	
197	航空管制システム等の高度化を通じて、航空機の運航に必要な様々な情報（気象情報、滑走路の運用状況等）を空港関係者へリアルタイムにデータを共有し、航空交通の定時性の向上を図る。また、災害時等における早期の運航再開等の実現に取り組む。	データ利活用の促進による航空交通の定時性の向上	
198	利用者中心の行政サービスの実現並びに行政運営の簡素化及び効率化を目指し、業務改革（BPR）に留意した行政手続のオンライン化基盤の整備・運用を図る。	行政手続のオンライン化と業務改革	
199	政策立案においてデジタルを通じた課題解決が可能となるよう、国土交通省職員全体のITリテラシー等の向上を図るとともに、職員の業務内容や役割に応じ、デジタル人材育成の取組を推進する。	デジタル人材育成の取組の推進	

番号	第3次交通政策基本計画 施策本文	令和8年版交通政策白書Ⅲ部 項目名	備考
4.デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化 2.自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現			
	鉄道分野において深刻な問題となっている運転士不足の解消に向け、自動運転の実現に関する技術開発を推進する。また、保守作業員等の確保も困難になっていることから、状態基準保全（CBM23）等デジタル技術を活用した鉄道施設及び車両の維持管理の更なる効率化に向け、技術開発に対する支援や必要な技術基準等の整備を進める。		白書本文では番号209の内容に記載
200	2027年度に見込まれる自動運転タクシーや自動運転トラックの社会実装も見据えつつ、実証から事業化への移行を促進するため、制度整備及び全国における事業化の推進に取り組む。 このため、政府全体の「モビリティ・ロードマップ2025」や国土交通省の交通政策審議会における議論を踏まえ、 ・ 一人が複数車両を遠隔監視する運行形態（1対N型）を見据えた、自動運転サービスの提供に当たって必要な管理受委託の適用や運行管理の要件の明確化 ・ 自動運転車を活用した事業における事故時の補償の在り方の明確化 ・ 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組等について実施する。 また、「地域の足」「観光の足」の確保に有効な自動運転サービスについて、輸送力の大きい自動運転大型バスや面的にサービスを提供できる自動運転タクシーなどを用いた「質の高い」ものや、労働生産性の向上と担い手の処遇改善にも寄与する「1対N型」のものに支援を重点化する。加えて、高速道路等の一部区間における自動運転トラックを活用した輸送の実装を後押しする。 さらに、本格的な自動運転社会の早期実現を先導する方策と、そうした社会の到来が人々の暮らしや生活等に及ぼす影響や効果について幅広く検討を行う。	自動運転の制度整備及び社会実装	
201	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必要となる、電子装置等の整備に関する高度な知識や技能を有する人材を確保するため、自動車整備人材のリスクリング支援等を行うとともに、自動車整備事業者が適正水準の利益を確保すること等により、人材の確保・育成を進められる環境を整備する。	自動車整備人材の確保及びリスクリング支援	
202	物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、「自動物流道路」の2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けた検討を行う。	自動物流道路の構築	
	自動運転の実現を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備（交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等）を推進する。		白書本文では番号202の内容に記載
203	「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、コンテナターミナルにおけ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とともに、遠隔操作RTGの導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援等を通じて、これら技術の社会実装に取り組む。	「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	
204	海洋情報のモニタリングや海洋における作業の省力化、危険作業の代替に資する、AUV等の次世代海洋モビリティについて、地域ニーズに即した導入・活用実証事業等を進め、社会実装・国内産業化を推進する。	海洋ドローンの社会実装の推進	
205	ドローンの国内市場は、今後も急速な拡大が見込まれているところ。「空の産業革命に向けたロードマップ」に基づき、レベル4飛行等も含め、物流・医療、防災・災害対応、巡視・点検、農林水産業、測量、警備等の様々な分野におけるドローンの社会実装を加速する。また、多頻度・高密度運航に対応するため、2026年度以降においても、運航管理システム（UTM）の段階的導入や飛行許可・承認手続の迅速化等の環境整備を行う。	ドローンの社会実装の加速	
206	山間地や災害時における物資輸送等への幅広い活用が期待される小型無操縦者航空機の早期実装に向けて、当該機体の開発促進及び運航実現に必要な基準等の整備を進める。	小型無操縦者航空機の社会実装に向けた環境整備	
207	空飛ぶクルマの商用運航の開始、運航規模の拡大及びネットワーク化に必要な制度・体制の整備を進めるとともに、離着陸場の分類・必要となる機能を取りまとめ、空飛ぶクルマの離着陸場の配置の在り方や事業制度の検討を進める。	「空飛ぶクルマ」の運航拡大	
208	AIオンデマンドバス導入及び完全キャッシュレスバスの導入並びにタクシー配車アプリの普及及び車載器システムの標準化等による複数の配車サービスの導入を推進し、利用者の利便性向上により事前予約率を高めることで、需要に応じた運行ルート最適化や車両配置の適正化を通じ、地域の輸送資源の稼働率の向上を図る。	AI・キャッシュレス・標準化による地域交通の利便性向上	
209	全ての鉄道利用者にとって利用しやすく、持続可能な輸送サービスを提供していくため、窓口でしか実施できないサービスの提供にも配慮しつつ、オンラインサービス（ウェブ予約・購入）やカメラ・モニター付き券売機等の認知度を一層高め、省力化等の取組を推進する。	鉄道分野におけるDXの推進	
210	国際水路機関（IHO）が公開した「次世代航海情報の規格」に準拠し、航海以外への利活用も期待される「次世代航海情報」の提供に向け、関係機関間の調整や技術的な論点を整理の上、必要なデータ連携体制を構築し、同規格を備えた次世代電子海図の刊行を開始する。	船舶・海洋分野におけるDXの推進	
211	船員手帳等の申請及び処理手続のデジタル完結、事業者や船舶等のデータの一体管理に必要なシステム整備を進めるなど、海事行政DXを推進し、事業者・船員が安全な運航により集中できる環境を整備する。	海事行政DXの推進	
212	人口減少による長期的な需要減や担い手不足が顕在化する中、地域交通DXIにおけるバス事業の業務標準化とデータ標準化を推進するなど、デジタル技術を活用した共同化・協業化により、サービスの高度化と低コスト化による生産性向上を実現する。	デジタル技術を使った共同・協業（供給体制）	
213	スタートアップ等による交通運輸分野の優れた技術シーズの発掘及び行政ニーズへの対応という両面から、技術開発及び社会実装、また新技術の国際標準形成を支援することで、イノベーションの創出や国際競争力の強化を図る。	スタートアップ等への支援を通じた交通運輸分野の技術開発・国際標準化の推進	
214	インフラ分野の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を整備し、施策の効率化・高度化を図るとともに産官学の連携によるオープンイノベーションを推進する。	国土交通データプラットフォームの整備	
215	官民データやIoTなどの新技術を活用し、まちの課題を解決する「スマートシティ」の創出と全国展開に向け、スマートシティ官民連携プラットフォームを通じて、データの官民利活用やモデル都市の創出、その横展開を目指し全府省で連携して取り組む。	スマートシティの社会実装の推進	
216	道路システムのDXにより、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業や過積載等の違反車両の取締りを行う体制強化等の自動化・無人化等を推進するとともに、データのオープン化など、集約蓄積されたデータの活用環境整備を進める。	道路システムのDXの推進	
217	重点的に収録すべき経路の道路情報の電子化を加速化する等により、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を推進する。	特殊車両の通行手続きの迅速化	
218	安全・安心、カーボンニュートラル、持続可能な人流・物流などの社会課題の解決のために求められる。道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代ITSを推進する。	道路分野における次世代ITSの推進	
219	遠隔からの道路状況の確認、過積載等の違反車両の取締りを行う体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進する。	AIやICT等を活用した道路管理体制の強化	
220	新技術に関する性能カタログ等の策定、充実により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進する。	点検支援技術性能カタログの充実にによるインフラメンテナンスの高度化・効率化	
221	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」、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づき、キャッシュレスなどのデジタル化や荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援による業務効率化・省力化の取組への支援等を通じて、生産性の向上や取引環境の適正化に係る取組を推進する。	自動車運送事業の生産性向上や取引環境の適正化に向けた取組の推進	
222	自動運航船について、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、国内制度の検討・整備のほか、国際海事機関（IMO）における国際ルール策定作業を主導する。	自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた制度整備	
223	内航をはじめとする船舶への省力化、デジタル化等に資する技術の開発・導入促進により、労働環境改善・生産性向上・安全性向上を図る。	船舶における新技術の開発・導入促進	
224	担い手不足等への対応に向け、次世代船舶等、複雑な船舶の効率的な建造に向けた船舶産業のDX（製造工程を省力化する技術の開発等）を推進する。	船舶・海洋分野におけるDXの推進	
225	サイバーポートと自動運航船の連携により、労働生産性の高い海上輸送ネットワークの形成を推進する。	労働生産性の高い海上輸送ネットワークの形成	
226	交通分野での生産性向上のため、気象業務に関する幅広い産学官の関係者による対話の場を通じ、クラウド技術を活用したデータ共有等を推進するとともに、「気象データアナリスト」等の人材育成等を通じ、気象情報や気象データの利活用を促進する。	気象データの利活用促進	
227	車両のブローブ情報等を用いるなどした新たな技術を活用した交通管制システム等について、必要な調査研究、実証実験等を行い、その結果を踏まえ、新システムの確立・導入に向けた検討を進める。	新たな技術を活用した交通管制システムの検討	
4.デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化 3.サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現			
228	能動的サイバー防御の取組の一環として、鉄道や航空等の重要インフラ事業者等に対して、外部からアクセス可能なIT資産の脆い弱性や設定ミスなどのリスクを継続的に検出・評価を行うアタックサーフェスマネジメント（ASM）を活用したインテリジェンスサービスの提供（2025年中に提供予定）を実施する。また、各事業者間の情報共有の推進、サプライチェーンマネジメントの動きかけ、インシデント発生時の支援等について交通ISAC28と連携して実施することにより、交通分野における重要インフラ事業者等のセキュリティ対策の底上げを図る。さらに、交通分野のサイバーレジリエンスの向上に向け、システムのライフサイクルを考慮したセキュリティ監査・評価、情報資産の的確な把握等により、サイバーセキュリティリスクの低減を図るとともに、各交通産業の取組の底上げに資する措置について検討する。	サイバー攻撃等のリスクへの対応の推進	
229	近年巧妙化・頻発化する高度サイバー攻撃等のセキュリティリスクに備え、高度人材（CSIRT29及び高度なセキュリティ監視を必要とするシステムのシステム管理者）向けセキュリティ専門研修、幹部職員向けサイバーセキュリティリスクマネジメント研修及び情報セキュリティ要員向け研修を実施し、教育機会の拡充による交通分野のサイバーレジリエンスの向上を図る。また、事業者におけるサイバーセキュリティ人材の更なる確保・育成について、多様な企業により構成されるサプライチェーン全体の底上げに向け、交通ISACと連携して検討する。	サイバーセキュリティ人材の確保・育成	
230	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普及に伴う利用実態の変化を調査するとともに、これら自動車の点検整備におけるサイバーセキュリティ等の新たな観点での確認の必要性や車載式故障診断装置（OBD）等を活用した効率的な点検整備の実施について検討し、その結果を踏まえ、点検整備項目の整理を行う。	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における点検整備項目の整理	
231	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た、港湾運送事業法（昭和26年法律第161号）、サイバーセキュリティ基本法（平成26年法律第104号）、経済安全保障推進法30等に基づく制度的措置を着実に実施するとともに、サイバー攻撃を想定した訓練等の取組を通じ、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上を図る。	港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化	
232	経済安全保障推進法に基づき、国民生活及び経済活動の基盤である基幹インフラサービスを提供する事業者に対して、重要設備の導入・維持管理等の委託の事前審査を行い、経済安全保障の観点から、基幹インフラサービスの安定的な提供の確保を図る。	基幹インフラサービスの安定的な提供の確保	