

## 第 2 次交通政策基本計画（概要案）

## 目次

はじめに.....	2
第 1 章 我が国を取り巻く課題.....	4
第 2 章 交通が直面する「危機」と、それを乗り越える決意.....	7
第 3 章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策.....	12
基本的方針 A. 誰もが、自ら運転しなくても、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.....	12
基本的方針 B. 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・サービスへの強化.....	15
基本的方針 C. 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.....	18
第 4 章 目標と講ずべき施策.....	21
第 5 章 施策の推進に当たって必要となる取組.....	48
おわりに.....	50

## 1 はじめに

2 平成の時代までの我が国の交通政策は、生産年齢人口が社会の大宗を占める中、増加  
3 する交通需要に対応するため、需給調整規制の規制緩和を進めつつ、全国一律の制度に  
4 基づき、競争を基本とした効率的な交通システムの構築を進めてきた。

5 その結果、大都市部など競争が成立する分野では、交通サービスが多様化し、利便性の  
6 向上が図られた一方、地方部など競争が成立しにくい分野では、人口減少等を背景として、  
7 公共交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加している。

8 更に、昨今の情報通信技術の飛躍的な発展や、人々のライフスタイル・価値観の変化は、  
9 ネットワークやサービスの水平的な展開に勤しんできた交通事業にも変革を促し、同時に、  
10 行政の制度や規制のあり方が問われるようになってきていた。

11 こうした中、新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大し、人々の生命や生活のみなら  
12 ず、経済、社会、さらには人々の行動・意識・価値観にまで多方面に甚大な影響を及ぼした。

13 感染拡大期においては、我が国では「自粛」という形で、多くの人が外出・移動を控えた  
14 が、公共交通や物流は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービス  
15 として、感染リスクを抱えながら事業を継続し、社会に多大な貢献を果たした。

16 しかしながら、公共交通機関では、需要が大幅に減少し減収する中でも運行便数を確保  
17 するという社会的な要請の中、特に中小の交通事業者を中心に、事業の継続が危ぶまれる  
18 ような極めて深刻な経営悪化に陥っている。

19 また、今後、テレワーク等の「新たな生活様式」が社会に定着することで、積年の課題であ  
20 った東京一極集中の是正と地方の活性化や、交通需要マネジメントによる大都市圏等での  
21 交通集中の緩和等の期待が持たれる一方で、全国の公共交通機関においては、感染拡大  
22 以前の交通需要には戻らない可能性も予見されている。

23 我が国の公共交通サービスが社会構造の大変化や大規模災害等のリスクに直面する中  
24 で持続的に運営され、強靱な形態となるためには、交通事業者はいかなる手立てを講ずる  
25 べきか、行政はどのように貢献すべきか、また利用者はどのように負担すべきか。

26 従前より抱える「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニーズに対応した  
27 移動サービスを楽しむ社会の実現<sup>1)</sup>」という使命は、今回の新型コロナウイルス感染症の  
28 感染拡大により、これまでになく重要度・緊急度が増している。

29 また、我が国の交通が、社会・経済の急激な変革に対応し、供給者目線から真に利用者  
30 目線でのサービス展開に転換するためには、デジタル化や自動化、デジタル・トランスフォー  
31 ーション(DX)をはじめとしたモビリティの革新や、既存の制度・規制の見直しに大胆か  
32 つ迅速に取り組まなければならない。

33 加えて、陸海空の基幹的な交通ネットワークの着実な強化や、頻発・激甚化する自然災

---

1 2015年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」においても、ターゲット「11.2」(2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。)として規定されている。

1 害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、カーボンニュートラルに向けた取組など、  
2 交通分野が対応すべき課題は重要かつ広範に跨る。

3 こうした問題意識の下、持続的で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通シス  
4 テムへの転換を目指して、多様な主体が連携・協働しつつ、自助・共助・公助に係るあらゆる  
5 施策を総動員して全力で取り組んでいかなければならない。

6  
7 なお、本計画に基づく施策の推進に当たっては、「交通安全基本計画」等による交通の  
8 安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、「国土形成計画」や「社会資  
9 本整備重点計画」、「観光立国推進基本計画」、「総合物流施策大綱」、「国土強靱化基本  
10 計画」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」とも連携・整合を図ることとする。特に、社会資本整  
11 備重点計画とは車の両輪として一体的に実行していくことが必要である。

12 こうした観点から、本計画の計画期間については、社会資本整備重点計画の計画期間と  
13 の一致を図り、令和●(●)年度までとする。

14  
15  
16

## 1 第1章 我が国を取り巻く課題

### 3 ① 人口減少・超高齢社会への対応と、「真の豊かさ」の実現

- 4 ・2008年をピークに我が国の総人口は減少局面に入り、2050年には約1億人にまで減少。
- 5 ・人口規模が小さい市区町村ほど減少率が高く、買い物や医療など生活に必要なサービス
- 6 が成り立たなくなるおそれがあり、都市のコンパクト化を本格的に展開する必要。
- 7 ・また、人口減少下において、活力ある地方を創るためには、インバウンドの回復と国内観光
- 8 の活性化、農林水産業改革などにより、地方への人の流れをつくる必要。
- 9 ・我が国では、世界最速で高齢化が進行しており、高齢化率は世界で最も高い水準。2050
- 10 年には、人口の24%が75歳以上の後期高齢者となることが見込まれており、我が国の人口
- 11 構成は、いわば「逆ピラミッド型」へ変化。
- 12 ・高齢者が健康で生きがいに満ちた生活を送るためには、心身の活力低下(フレイル)を防
- 13 ぐ必要があり、そのためには外出等による社会性の維持が欠かせない。
- 14 ・高齢者が増加する一方で、若年人口の割合は急減する。小中学校の統廃合に伴う通学の
- 15 長距離化など、子どもや子育て世代のニーズに的確に対応していくことが必要。
- 16 ・高齢者や障がい者を含めたすべての人が、人生100年時代の充実した働き方、暮らし方
- 17 を通じて、「真の豊かさ」を実感することが重要。

### 19 ② 国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上と Society5.0 の実現

- 20 ・世界の新興国の成長がめざましい一方で、2050年には、我が国のGDPは世界全体の約
- 21 3%に過ぎなくなる見込み。我が国の一人当たりGDPや労働生産性は、欧米諸国と比べて、
- 22 高い水準とは言えず、家計所得は、2000年以降、減少傾向に転じている。
- 23 ・人口が減少する我が国において、国際経済の中で「稼ぐ力」を維持向上し、世界に先駆け
- 24 て提唱した Society5.0 を実現するには、デジタル化とイノベーション力の強化が不可欠。
- 25 ・我が国のデジタル化は、学校教育、研究活動、テレワーク、行政手続などあらゆる場面
- 26 において諸外国に対する遅れが顕著になっており、官民連携の下、あらゆる分野でデジタル
- 27 化を推進する必要。
- 28 ・更には、産業構造や働き方などのライフスタイルも含めた社会基盤・ルールをデジタル化
- 29 に対応させ、経済社会活動のサイバー空間への移動を実現させるデジタル・トランスフォー
- 30 ーメーション(DX)を進める必要。
- 31 ・自然科学系のノーベル賞受賞者を多数輩出する我が国では、長年にわたる基礎研究の
- 32 蓄積や優れた研究成果はあるものの、社会受容性、制度・商習慣等の課題もあり、新技術
- 33 の社会実装が遅れ、活用が進まない傾向にあると指摘されている。
- 34 ・ウィズコロナ・ポストコロナ時代は、新たなシステムやルール、サービスやビジネスが確立し
- 35 ていく変革期であり、世界に先駆けてイノベーションを創出し、速やかに社会実装に結び
- 36 つけるための環境整備が必要。その際、ダイバーシティの観点から、外国人材等を含め、

1 多様な人が活躍し、交流することにより、イノベーションが促進される社会を目指す。

2

### 3 ③ 巨大災害への備えなどによる国民の安全・安心の確保

4 ・我が国は、世界の大規模地震の約 2 割が発生している地震多発国である。南海トラフ等の  
5 巨大地震の発生確率は極めて高く、今後 30 年以内で 70～80%とされている。

6 ・近年、風水害や土砂災害が頻発・激甚化し、鉄道・バスの長期不通・サービス低下が起き  
7 ており、場合によっては存続断念に至るケースもある。更に、地球温暖化の進行に伴い、こ  
8 れまでの常識を超えた災害の発生が予想され、公共交通システムの脆弱性が懸念。

9 ・我が国は、平地が少なく、沖積平野や沿岸部等の特定の場所に人口・資産が集中してお  
10 り、ひとたび巨大地震や大水害等が発生すれば、国家存亡の危機を招くおそれ。

11 ・国民の生命と財産を守るため、防災・減災、国土強靱化への徹底的な対応が必要。

12 ・交通機関における重大事故防止や、高度経済成長期以降に集中的に整備され、今後急  
13 速に老朽化する交通インフラの維持管理・更新も重要な課題。

14

### 15 ④ 地球環境や経済社会の持続可能性の確保

16 ・全世界における気候システムの温暖化は疑う余地がなく、平均気温は上昇し続けている。

17 ・このまま地球温暖化が進行すれば、農林水産業や自然生態系、水環境・水資源に影響を  
18 及ぼすほか、自然災害による甚大な被害のおそれ。

19 ・2015 年に策定されたパリ協定では、世界共通の長期目標として、産業革命前からの気温  
20 上昇を 2℃未満に抑制することなどが定められた。我が国においても 2050 年までに温室  
21 効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指  
22 すこととされ、積極的に温暖化対策を行うことが産業構造や経済社会の変革をもたらす、大  
23 きな経済成長につながるという発想の転換により、経済と環境の好循環をつくり出していく  
24 ことが必要。

25 ・2015 年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標 (SDGs)」では、地球上の「誰一  
26 人も取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指すこととし、その中で 17  
27 目標・169 ターゲットを定めている。

28 ・我が国の重要な政策課題である、全ての人々への持続可能な輸送システムへのア  
29 クセスの提供や、自然災害に対する強靱性等の強化、エネルギー効率の改善等につ  
30 いては、SDGs にも明記されており、規定されている期限内での目標達成に向けて、  
31 取組を強化する必要。

32

### 33 ⑤ 新型コロナウイルス感染症への対応

34 ・感染症は、世界規模に拡大し、感染者数は●●万人、死亡者数は●●万人を上回った。

35 我が国においても、全国に感染が広がり、その脅威はいまだ継続している。

36 ・世界経済は、世界恐慌以来の後退に見舞われており、各国経済への影響は甚大。今後の

- 1 回復の見通しも不透明な状況である。我が国では、戦後最大の経済の落ち込みを経験。
- 2 ・感染拡大の防止と社会経済活動の維持との両立を持続的に可能としていくため、的確な
- 3 感染防止策及び経済・雇用対策を講じる必要。
- 4 ・ウイルスの脅威は、今回の新型コロナウイルス感染症に留まらない。防疫に万全を期すとと
- 5 もに、強固なサプライチェーンの構築、デジタル・トランスフォーメーション(DX)の加速等に
- 6 より、脅威に対して強靱な社会・経済構造を築く必要。

## 1 第2章 交通が直面する「危機」と、それを乗り越える決意

### 3 1) 地域におけるモビリティ危機

- 4 ・乗合バスや地域鉄道等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮  
5 小、運転者不足等の厳しい経営環境に置かれている。
- 6 ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大前においても、全国の約7割の一般路線バス事  
7 業者及び地域鉄道事業者において、事業収支が赤字である。国・地方自治体の補助  
8 や、貸切バス・高速バス事業その他の事業により補填することでサービス提供を継続し  
9 てきたが、経営に行き詰まる例も見られる。
- 10 ・また、乗合バス・タクシー等の自動車運転・整備業務の人手不足・高齢化は年々深刻  
11 化しており、事業収支が黒字であっても、サービスの維持・確保が困難になっている場  
12 合もある。
- 13 ・そうした中で、過疎地域等での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な  
14 輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合には、市町村、  
15 NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする自家用有償旅客運送制  
16 度を運用してきた。一方で、経費に見合う収入確保の困難さや担い手不足等の課題も  
17 見られる。
- 18 ・今後、地方部等において、人口減少等が更に加速すれば、交通事業が独立採算制を  
19 前提として存続することはこれまでも増して困難となり、その結果、路線の廃止・撤退  
20 が雪崩を打ち、いわば「交通崩壊」とも言えるモビリティ危機が発生するおそれ。
- 21 ・他方、需要サイドでは、近年、外出率やトリップ数は減少傾向となっている。特に若年  
22 層で、その傾向が著しく、コロナ禍でさらに加速することが予想される。高齢者について  
23 も、近年、外出率が減少に転じており、そのニーズや心身状況に合ったドア・ツー・ドア  
24 での移動手段の確保は十分といえない。
- 25 ・免許を返納した高齢者や子どもや障がい者も含めた移動制約者の外出を促し、地域と  
26 しての活動量を増加させるとともに、健康増進等に寄与することがますます重要になっ  
27 てきている。
- 28 ・コロナ以前から抱えるこうした厳しい状況に加え、公共交通事業者は、新型コロナウイ  
29 ルス感染症の影響により、外出や移動の自粛による輸送需要の大幅減少等に直面し、  
30 今までに増して深刻な危機に瀕している。
- 31 ・都市・地方を問わず、年齢、障害の有無、性別、国籍等にかかわらず、誰もが、自ら運  
32 転しなくても自由に外出・移動でき、豊かな生活を享受できるよう、ウィズコロナ・ポストコ  
33 ロナ時代ともに人口動態を踏まえた地域公共交通をしっかりと維持・確保していく必要。
- 34 ・更には、地方都市等では、これまでも移動手段に占める自家用車の割合が高くなって  
35 おり、公共交通機関や自転車等の利用促進により、地域における交通手段の最適な  
36 組合せ(ベストミックス)を実現する必要。

1 ・都市内空間では、「三つの密」の回避や身近な憩いの空間へのニーズが高まる中で、  
2 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出や、安心・快適に利用できる都市交通シス  
3 テムの構築を進める好機である。

## 4 5 2) 慢性的な混雑などサービスの低迷

6 ・我が国の交通は、これまで、鉄道・航空等の定時性や空港でのスタッフサービスなど  
7 世界でも高水準といえるサービスを提供してきた一方で、大都市部での慢性的な通勤  
8 ラッシュやバスの定時性の低さ、交通事業者間のサービスの不連続性といった課題を  
9 長年抱えてきた。こうした課題が、国民の「真の豊かさ」の実感や都市の国際的な地位  
10 向上の制約要因となってきた面も否定できない。

11 ・このため、従前より、交通事業者は、混雑緩和や乗り継ぎ利便性の向上、バリアフリー  
12 化などの利用者サービスの向上に努めてきた。

13 ・その一環として、海外で発祥した MaaS について、全国各地において実証実験が始め  
14 られているが、特定の地域での限定的なサービスに留まっているものも多い。今後、実  
15 証実験から得られた知見を検証し、高度化を図りつつ、持続的な取組として普及させ  
16 る必要。

17 ・そうした中で新型コロナウイルス感染症の感染が拡大し、特に都市部では、感染拡大  
18 を契機とした通勤や移動のあり方の変容などにより、以前の水準まで需要が回復するこ  
19 とは期待できない。交通事業者の投資余力が減少する中においても、継続的な設備投  
20 資による利用者サービスの高度化は必要であり、そのための財源確保策を検討する必  
21 要。

22 ・一方で、ウィズコロナ・ポストコロナ時代は、長年の課題であったモビリティサービスを  
23 改善させる好機ともなり得る。

24 ・大都市圏では、緊急事態宣言下の外出自粛等により、通勤時間帯等の交通集中が大  
25 幅に緩和された。今後とも、ワークライフバランスの向上に資するテレワーク(在宅勤務、  
26 サテライトオフィス勤務等)、時差出勤等の強力な推進により、混雑を緩和し移動の質  
27 を高めることが必要。

28 ・密の回避にもつながる多様なモビリティ(小型電動モビリティ、電動アシスト自転  
29 車、電動車いす、電動キックボード等)の普及は、積極的な外出機運をもたらす  
30 ポテンシャルを秘めており、これに既存の公共交通機関との連携を合わせることで交  
31 流が促進されるなど、人生100年時代における健康で豊かな生活の向上にも資すると  
32 考えられる。

33 ・二地域居住やワーケーション等の普及は、東京一極集中の是正に資するとともに、地  
34 方の活性化や地域のモビリティの充実につながる契機となりうる。その動きを後押しす  
35 るためにも、都市間や地域内の交通のネットワーク・サービスの充実を図る必要。

36 ・観光に関する輸送需要については、新型コロナの感染拡大に伴い大幅に減少したも



1 のの、Go To キャンペーンの効果等もあり、国内旅行を中心に回復の兆しがみられる。  
2 (P)また、将来的なインバウンド回復を見据え、感染症対策を徹底しつつ、旅行者等の  
3 移動手段の確保や移動満足度の向上に、これまで以上に努める必要。

4 ・新型コロナ感染症により生活様式が変化する今こそ、交通政策は、通勤等の「派生的  
5 需要」への対応のみならず、移動そのものを目的とした「本源的需要」の喚起にも一層  
6 注力すべき時に来ており、そのためには移動が楽しくなるモビリティを実現する必要。

### 8 3) モビリティ革命、デジタル化等の遅れ

9 ・交通産業が弱体化すれば、我が国の持続的な経済成長のブレーキとなるとともに、豊  
10 かで快適な国民生活に支障をきたすおそれ。

11 ・公共交通機関を積極的に利用するという機運の醸成に加えて、官民一体となって、デ  
12 ジタル化や新技術の開発・実用、生産性向上等に資する取組、インフラシステムの海  
13 外展開等を強力に推進する必要。

14 ・昨今、全世界的に交通分野でのデジタル化が進む中で、インターフェース・プラット  
15 フォームの統一化や、利用者向けサービスの多様化が急速に進展。デジタル化により、  
16 移動弱者による公共交通機関の利用を後押しし、社会の包摂性を高める効果も期待。

17 ・我が国の交通分野のデジタル化が、個々の事業者内での閉鎖的な取組に止まれば、  
18 世界的な「モビリティ革命」から立ち遅れるおそれ。

19 ・IT 技術を活用した高度な交通サービスを創出・普及し、更に我が国発祥の技術として  
20 海外展開するためには、交通事業者や国、地方公共団体等が連携しつつ、技術の進  
21 化に対し機敏かつ柔軟に対応できる“アジャイル開発<sup>2)</sup>”の手法を取り入れることが有効。

22 ・デジタル化の基盤となる交通関連データは、公共交通が社会の基礎的なインフラであ  
23 ることに鑑みれば、いわば社会の共有財産と言える。危機・災害発生時を含めた個々  
24 の利用者の多様なニーズによりきめ細やかに対応した情報提供サービスの充実や、  
25 分野横断的なデータの利活用によるイノベーションの創出等を実現し、利用者利便の  
26 向上をはじめとする公共の利益につなげるため、交通関連データのオープン化を進  
27 める必要。

28 ・自動運転技術やドローン技術などの技術開発は着実に進捗し、一部地域でサービス  
29 運用が始まるなど実装されつつあり、また制度整備も進められているが、本格的な実  
30 用に向けた更なる技術開発や制度検討等が必要。

31 ・自動車は、将来的に、物販、福祉など多様なサービスを同時に供給する可能性を有し  
32 ているが、社会実装に向けて制度面等で対応が必要。

33 ・交通産業の足腰を強化するため、空港や鉄道、港湾、道路管理等の現場において、  
34 生産性や利用者利便の向上、業務効率化等を図る取組を進める必要。

---

2 事前に仕様を定義し、その仕様を踏まえて設計し、プログラミングを行うのではなく、仕様の変更を前提として、大まかな仕様を元にまずは動くものをつくり、使用しながらニーズに合わせて仕様や設計を決定していく開発手法。

- 1 ・海運・造船業については、国際競争の激化、市況の低迷などを踏まえ、競争力を強化  
2 し、安定的な海上輸送の確保を行う必要。
- 3 ・人口減少・少子高齢化が進行する中、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことは、  
4 一層重要となっており、鉄道、港湾、航空、海事、道路等のインフラシステムの海外展  
5 開を、戦略的に推進する必要。

#### 7 4) 物流における深刻な労働力不足等

- 8 ・生産年齢人口の減少や輸配送の小口・多頻度化など従来からの課題に加え、電子商  
9 取引(EC)市場のさらなる成長やトラックドライバー不足の社会問題としての顕在化、さ  
10 らに大規模災害の激甚化・頻発化などによって、物流を取り巻く環境はさらに厳しさを  
11 増している。
- 12 ・さらに、新型コロナウイルス感染症の流行拡大による社会環境の劇的な変化や働き方  
13 改革関連法の成立により、新たな生活様式に対応した非接触・非対面型物流への転  
14 換の促進や、抜本的な労働力不足対策の加速を図る必要性が高まっており、この機  
15 を逃さず、物流のデジタル化や商慣行の見直しなど取引環境の改善に向けた構造改  
16 革を一気呵成に進めることが必要。

#### 18 5) 交通に係る安全・安心の課題

##### 19 <自然災害への対応>

- 20 ・災害時に、交通インフラが被災し、長期間途絶されれば、被災者の救援や緊急救援  
21 物資の輸送、サプライチェーン確保の重大な障害となるとともに、人々の生活に甚大  
22 な影響を及ぼす可能性。
- 23 ・平素より、交通事業者の防災意識を向上させるとともに、防災・減災に係る新技術の開  
24 発を進め、災害対応力(防災+事業継続)の強化に向けた取組を講じる必要。  
25 加えて、発災時に、統括的かつ強力な交通マネジメントにより、復旧・復興に資する輸  
26 送サービスが確保できるよう、関係者間の連携体制を平素から構築する必要。
- 27 ・また、ウィズコロナ時代においては、感染症対策にも配慮しつつ、災害時の迅速な避  
28 難・誘導を行う必要。

##### 30 <交通インフラ・システムの老朽化対策>

- 31 ・高度経済成長期以降に集中的に整備された交通インフラの老朽化が進行してお  
32 り、事故や輸送障害を生じさせないよう、社会情勢や地域構造の変化に応じて  
33 交通インフラ・システムの最適化を図りつつ、必要なメンテナンスを継続実施  
34 する必要。
- 35 ・公共交通事業者の経営状況が厳しい中、老朽化・劣化した車両や設備、施設の  
36 維持・更新に係る事業者の負担が大きいことなどから、サービス形態の見直し

1 を余儀なくされる例も見られる。地域において、サービスの維持又は見直しに  
2 ついて、中長期的な視点も含めて検討し、適切に対処する必要。

#### 3 4 <防疫対策>

- 5 ・交通は、エッセンシャルサービスとして、感染症のまん延下においても、必要な機能維  
6 持が求められている。
- 7 ・公共交通機関は、不特定多数が利用し、また、車内等が混雑すれば利用者間の間隔  
8 を確保することが困難となるため、その利用に際しての利用者の不安を払しょくする必  
9 要。
- 10 ・行政と交通事業者が一丸となって、感染予防の徹底や接触機会の削減を進め、利用  
11 者の安心感を醸成することにより、外出や公共交通利用を促進する必要。
- 12 ・新型コロナウイルス感染症が収束したとしても、世界的には数年おきに感染症が  
13 発生・拡大しており、次なる感染症が間を置かず到来する可能性。
- 14 ・今回の新型コロナウイルス感染症対策を教訓として、交通事業における防疫の  
15 強化及び関係機関等の連携体制の構築を早急に進める必要。

#### 16 17 <重大事故等の防止>

- 18 ・交通事業では、日頃から安全管理体制の構築を図り、事故を未然に防止する取組を  
19 徹底することが必要。また、重大事故発生の度に、事故原因の究明と再発防止策を実  
20 施。技術革新等に伴い、重大事故の原因が複雑化する中、今後とも、原因究明を迅  
21 速かつ的確に行うとともに、再発防止の取組が風化・形骸化しないよう定期的な確認、  
22 検証を徹底する必要。

#### 23 24 6) 運輸部門での地球温暖化対策の遅れ

- 25 ・気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、  
26 2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国において、CO<sub>2</sub>排  
27 出量の約2割を占める運輸部門における地球温暖化対策は喫緊の課題。
- 28 ・こうした状況を踏まえ、地球温暖化対策が遅れ、気候変動のリスク及び影響が拡大す  
29 ることのないよう、これまでも増して官民が連携したイノベーションの促進を含め、省  
30 エネ化や再生可能エネルギー、水素等の利活用拡大等の脱炭素化に向けた取組を  
31 強化する必要。

### 1 第3章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策

#### 2 3 基本的方針A. 誰もが、自ら運転しなくても、より快適で容易に移動できる、生活 4 に必要不可欠な交通の維持・確保

5  
6 市町村域を超える広域的な幹線（鉄道、乗合バス等）と市町村内路線（乗合バス、  
7 コミュニティバス、タクシー、軌道等）により成り立つ地域公共交通は、人口減少  
8 や新型コロナウイルス感染症の影響等により厳しい環境に置かれている。国、地方  
9 公共団体、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協働して、地域の実情に応じ  
10 た創意工夫や努力を重ねることにより、あらゆる人の外出・移動を支える輸送サー  
11 ビスを維持・確保する。

12 また、まちづくりと十分に連携して交通施策を進めることにより、公共交通や自  
13 転車等の利用を促進し、環境に優しく魅力的な都市の形成を目指す。

14 さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により生活様式が変化中、MaaS を  
15 はじめ、積極的な移動ニーズを喚起する、快適で質の高いモビリティサービスの提  
16 供を進める。

17 併せて、交通インフラ等のバリアフリー化やインバウンド向けの移動環境整備等  
18 を推進し、年齢や障害の有無、国籍等に関わらず、誰もが、楽しく、快適に移動で  
19 きる環境を整える。

#### 20 21 【新たに取り組む政策】

##### 22 <地域公共交通の持続可能性の確保>

- 23 ○ 持続可能な地域公共交通の実現に向け、「地域が自らデザインする地域の交  
24 通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「競争から協調への転  
25 換」の3つの柱を主軸とし、地域において公共交通の将来像を描きつつ、収益  
26 性が確保できない過疎地等においては必要な公的支援も講じ運送サービスの維  
27 持を図る。

28 具体的には、地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通計画」について、  
29 利用者の実態を踏まえた交通圏単位で、原則として全ての地方公共団体におけ  
30 る策定を進める。

31 過疎地等において、バス路線等の維持が困難と見込まれる段階で、市町村等  
32 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  
33 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、  
34 持続的な地域公共交通の確保を図る。その際、交通事業者による確保が不可能  
35 なサービスを提供するために自家用有償旅客運送が重要となるが、バス・タク  
36 シー事業者がそのノウハウを活用して運行管理等に協力する事業者協力型自家

1 用有償旅客運送の創設や、地域住民のみならず観光客等来訪者が輸送対象とし  
2 て明確化された点も踏まえつつ、引き続き、制度の円滑な実施による必要な交  
3 通サービス確保を図る。

4 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  
5 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、複数の事業者  
6 による連携の取組を促進し、公共交通ネットワークの効果的な再編や、利用者  
7 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提  
8 供の実現を図る。

9 加えて、事業者やモードを横断した定額制（サブスクリプション）など多様  
10 なサービス提供を促進するための制度、バス等の交通事業者が、経営効率化に  
11 資するダウンサイジングやデマンド化等を柔軟に実施できる制度や、バス・タ  
12 クシー・トラック等の業種間を跨いだサービス提供を可能とするための制度に  
13 ついて検討を行う。

14 このほか、交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難と  
15 なってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方につ  
16 て、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。

- 17
- 18 ○ 地域公共交通計画の作成・実施に当たっては、移動データの把握・分析等を  
19 通じて、地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用とPDCAサイクルへの  
20 反映を徹底するとともに、地域の課題や特性等を踏まえて、様々な輸送資源を  
21 柔軟に選択・活用していく取組を促進する。

### 22 <地域におけるベストミックスの実現>

- 23
- 24 ○ 地方都市等において、公共交通機関の利用を促進し、地域の交通のベストミ  
25 ックスを実現するため、公共交通指向型都市開発（TOD）の促進に対する具体  
26 的なインセンティブ設定について検討する。
- 27
- 28 ○ 自家用車の面的な速度抑制や、歩行空間、自転車走行空間の整備等とあわせ  
29 て、公共交通の利便性・快適性向上を図ることで、「居心地が良く歩きたくな  
30 る」環境を創出する。

### 31 <モビリティサービスの「質」の向上>

- 32
- 33 ○ ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利  
34 用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を  
35 行う。

36 特に、大都市部においては、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を

1 促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策  
2 を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていく  
3 ほか、例えば、ダイナミックプライシング等の新たな対策について、その効果  
4 や課題について十分に検討する。(P)

- 5  
6 ○ 様々な移動ニーズに対応できる MaaS の普及や、更なるバリアフリー化の推進  
7 など利用者サービスの高度化に取り組み、免許を返納した高齢者や外国人旅行  
8 者も含めて移動しやすい環境を整備し、外出の促進を図る。

9 そのための設備投資等に要する費用については、交通事業者の徹底した経営  
10 改革・経営効率化を促した上で、必要となる財源確保策や支援のあり方につい  
11 て検討を進める。(P)

- 12  
13 ○ 多様なモビリティ（小型電動モビリティ、電動アシスト自転車、電動車いす、  
14 電動キックボード等）の本格的な普及に向けて、既存のモビリティのカテゴリ  
15 に関する考え方の枠を超えて、走行空間の整備、まちづくりと一体となった安  
16 全性確保の基本的な考え方などについて、社会システムとともに検討する。

- 17  
18 ○ グリーンスローモビリティに代表される歩行支援型の低速移動サービスの普  
19 及を目指し、車両や道路利活用、既存交通機関との連携等のあり方を一体的に  
20 検討する。

- 21  
22 ○ 訪日外国人旅行者やワーケーション等による地方滞在者等が、公共交通を利用  
23 して、ストレスフリーで快適に移動できる環境の整備を進める。

24 具体的には、訪日外国人旅行者の地方誘客や上質なサービスを求める旅行者  
25 の誘客の取組等と連携しつつ、地域の多様な輸送資源も活用して地域内交通の  
26 創出・活性化を図るとともに、MaaS の高度化、ビジネスジェットの受入環境改  
27 善や交通そのものを観光資源としたモビリティの充実等により、移動・周遊の  
28 利便性・快適性を向上させる。

## 1 基本的方針B. 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・サービスへの強化

3  
4 我が国の国際競争力を強化し、持続的な経済成長を促進するため、陸海空の基幹  
5 的な高速交通網など、人・モノの流動の基盤となる国際・地域間の広域的な旅客交  
6 通・物流ネットワークの構築を進める。

7 また、国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上と Society5.0 の実現に向けて、交  
8 通分野におけるデジタル化、新技術の開発・実用や生産性向上の取組、インフラシ  
9 ステムの海外展開等を強力に推進し、交通産業を強化する。

10 さらに、電子商取引市場（EC）の増加や労働力不足の顕在化、大規模災害の激甚  
11 化・頻発化など、物流を取り巻く厳しい環境を踏まえ、物流 DX の実現によるサプラ  
12 イチェーン全体の徹底した最適化や、労働環境の改善など構造改革の推進、物流ネ  
13 ットワークの強靱化を推進する。

### 15 【新たに取り組む政策】

#### 16 <交通産業の産業力強化>

17 ○ 公共交通に関わるあらゆる関係者（交通事業者、国、地方公共団体等）にお  
18 けるデジタル化を促進する。中でも、国においては、原則全ての運輸行政手続  
19 のオンライン化に向けて取組を加速する。

20 デジタル化に当たっては、情報格差（デジタルデバイド）を生じさせないよ  
21 う、利用者目線によるユーザーインターフェースの改善や利用者のデジタル活用  
22 に係る支援等に努める。併せて、サイバーセキュリティの確保のための対策を  
23 行う。

24 更に、交通関連データについて、オープン化や相互連携等を推進するととも  
25 に、オープンイノベーションを促進することにより、新たな価値やサービスの  
26 創出を目指す。

27  
28 ○ 交通事業者の業務効率化、生産性向上のため、IT システムや利用者向け案内  
29 等の標準化の促進に取り組む。

30  
31 ○ 交通安全の飛躍的向上に資することが期待される自動運転車（旅客・貨物）  
32 の早期実用化に向け、小型自動車やBRT等の技術開発の進展状況に応じ、先  
33 行的・段階的な導入のための制度整備やインフラ側からの支援等に関する技術  
34 検討等を進める。

35 また、自動運航船、ドローン等を含む自動化技術の実証等を進めるとともに、  
36 実運用に向けた制度のあり方について検討する。さらに、空の移動革命に向け、

1 「空飛ぶクルマ」等の将来的な実現に向けた検討を進める。

2 こうした自動運転技術の社会への実装に当たっては、技術的な検討と併せて、  
3 倫理的課題や社会的影響など E L S I<sup>3</sup>の視点からの検討も進める。

4  
5 ○ 将来的に、自動車が物販、福祉などの多様なサービスをマルチタスクにより  
6 同時に提供する場合には、導入に向けた方策を検討する。

7  
8 ○ 空港におけるサービス向上等のため、先端技術・システムの活用等により、  
9 旅客の諸手続や動線の円滑化 (FAST TRAVEL)、地上支援業務の効率化を推進す  
10 る。

11 ICT 等の最新技術を活用し、安全を確保しつつ、鉄道の運営や施設の維持管  
12 理の効率化・省力化等を推進する。

13 港湾のコンテナターミナルの生産性を向上するため、A I 等を活用し、ゲー  
14 ト処理及び荷役の効率化を推進する。

15 道路の日常の維持管理に係る業務プロセスを抜本的に見直し、データに基づ  
16 くオペレーションの最適化を図る。

17  
18 ○ 安定的な海上輸送や地方創生、サプライチェーン確保の観点から、造船業に  
19 おける生産性向上や事業再編を推進するとともに、海運業における新造船発注  
20 を喚起する環境整備のための支援措置を総合的に講じることにより、我が国海  
21 事産業の競争力強化を図る。

22  
23 ○ インフラシステムの海外展開を推進するため、「川上」段階における政府の  
24 関与の強化、我が国の強みを活かした案件形成、デジタル技術・データの活用を  
25 通じた競争力の向上、我が国企業の海外展開に係る環境の整備等を行う。

26  
27 ○ 新たな需要構造に対応した交通事業者の収支構造も踏まえつつ、海外の交通  
28 サービス運営事業に対する直接投資・事業参画機会の拡大を促進する。

### 29 <物流機能の確保>

30  
31 ○ サプライチェーン全体を徹底して最適化するデジタル・トランスフォーメー  
32 ション (物流 DX) の実現に向けて、デジタル化によるデータの可視化・共有や、  
33 労働力不足への対応や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化を推進  
34 するとともに、その前提としての各種要素の標準化を推進する。

---

3 E L S I : Ethical, Legal and Social Issues



- 1 ○ 抜本的な労働力不足対策を加速させるべく、リードタイムの見直し、サプライ  
2 チェーン上の関係者間の情報共有、倉庫やトラック等既存の物流リソースの  
3 有効活用等による生産性の向上や、それによる労働環境の改善、作業プロセス  
4 の汎用化による新たな労働力の確保等、重点的に構造改革を進める。  
5
- 6 ○ 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  
7 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  
8 航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善と生産性向上を促し、安  
9 定的な海上輸送の確保を図る。  
10
- 11 ○ 災害や有事の際のリダンダンシー、経済や地球環境等の観点も踏まえ、貨物  
12 自動車や鉄道、船舶の適切な分担の下、強靱性や持続可能性を確保した物流ネ  
13 ットワークの構築を図る。  
14

1 **基本的方針C. 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**  
2 **れた、持続可能でグリーンな交通の実現**

3

4 交通サービスは、国民の生命や暮らしを守り、社会・経済活動を維持するための基礎的な  
5 インフラであり、平時はもとより、災害や事故、パンデミックなど異常事態の発生時にこそ真  
6 価が問われる。このため、異常時において適切に機能を発揮できるよう、ハード・ソフトの両  
7 面より、平素から万全の構えを講じる。

8 あわせて、持続可能で安心・安全な旅客サービスを共有できるよう、人材確保策を含め、  
9 健全な事業体制の確保に努める。

10 また、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まる中、2050年のカーボンニュー  
11 トラル、脱炭素社会の実現に向けて、交通分野における脱炭素化を加速させるとと  
12 もに、「持続可能な開発目標（SDGs）」の目標達成に向けた取組を強化するなど、地  
13 球環境や経済社会の持続可能性の確保に向けた取組を加速する。

14

15 **【新たに取り組む政策】**

16 **<自然災害への対応>**

17 ○ 激甚化・頻発化する自然災害に対し、安定的な輸送を確保するため、自然災  
18 害リスクの特定と対策、防災の基本方針の策定等、運輸事業者の防災力向上及  
19 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」を実施する。

20

21 ○ 災害時に統括的かつ強力な交通マネジメントが行えるよう、平素より、学識  
22 経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者や、さらに学校関係者、企業、市  
23 民の代表との連携体制の構築に努める。

24 あわせて、発災時に、迅速に交通状況を把握し、データを共有・発信できる  
25 よう、常時から、観測体制の整備やデータシステムの構築に務める。

26

27 ○ 経営基盤の弱い鉄道等が被災した後の復旧に向けた支援を促進するとともに、  
28 関連事業との連携を図りながら早期復旧に取り組む。

29

30 ○ 自然災害の発災時に適時適切な住民避難や計画運休、迅速な支援物資の輸送  
31 が実施できるよう、防災気象情報の改善・高度化や、行政機関や交通事業者間  
32 の連携を含めた対応策について検討を進める。

33

34 **<交通インフラ・システムの老朽化対策>**

35 ○ 交通インフラの老朽化対策として、「予防保全」への本格的な転換に取り組む  
36 とともに、新技術の活用や既存のインフラの集約・再編等に取り組む。

- 1  
2 ○ 人口減少下における老朽化設備を保有する地方鉄道のあり方について、BRT  
3 への転換も含め、地域の将来ビジョンに沿った形で検討を進める。

#### 4 5 <防疫対策>

- 6 ○ 新型コロナウイルス感染症に係る業種別ガイドラインについて、疫学的な知  
7 見も取り入れつつ、実践・改善を検討するとともに、交通事業者の創意工夫によ  
8 る主体的な感染予防対策を促進する。併せて、公共交通の防疫上の安全性につ  
9 いて国民の理解を得るよう努める。

- 10  
11 ○ 感染症拡大時における余裕人員確保のための柔軟な運行調整など、感染症ま  
12 ん延時における運行の信頼性確保方策について検討する。

#### 13 14 <重大事故等の防止>

- 15 ○ 技術革新等の状況を踏まえつつ、それに対応した事故原因の調査・分析手法  
16 を構築するとともに、再発防止の取組について効果検証を徹底し、P D C A サ  
17 イクルを活用して再発防止に向けた取組の充実、深度化を図る。

- 18  
19 ○ 輸送の安全確保のため、グループ企業や交通結節点の運営事業者における横  
20 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を促進する。

- 21  
22 ○ 安全管理に関する規制・制度の見直しについて、交通事業者からの要望等を  
23 着実に施策に反映するための恒久的な仕組みの導入を検討する。

- 24  
25 ○ 高齢運転者による事故の防止・被害軽減に資する先進安全技術を搭載した  
26 「安全運転サポート車」の性能向上・普及促進に取り組む。

#### 27 28 <地球温暖化対策の加速>

- 29 ○ 次世代自動車の一層の普及や公共交通機関の利用促進など、温室効果ガス排  
30 出削減、再生可能エネルギーや水素の利活用に向けた取組を加速させ、運輸部  
31 門における抜本的な脱炭素化を推進する。

- 32  
33 ○ 海事・港湾分野でのカーボンニュートラル化に向けた取組を進める。脱炭素  
34 化に配慮した港湾機能の高度化、船舶分野の低・脱炭素化技術の開発・実用化  
35 等の方策を検討する。

- 1 ○ 国際航空及び国際海運分野の低・脱炭素化に向けて、ICAO や IMO を通じた国
- 2 際的な取組を加速・牽引する。

[ ]は、数値指標（KPI）であり、今後、具体的な数値目標や指標の追加・変更等を検討。

## 1 第4章 目標と講ずべき施策

### 3 基本的方針A. 誰もが、自ら運転しなくても、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

#### 目標① 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

##### 7 【地域公共交通の持続可能性の確保】

8 ○地方公共団体がまちづくり施策等と連携させながら防災・減災の観点も踏まえて  
9 策定する地域公共交通計画に基づく取組に対し、予算・ノウハウ面等で必要な支  
10 援を行う。計画の策定・実施に当たっては、移動データの把握・分析等を通じた  
11 地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用、公共交通のクロスセクター効  
12 果も踏まえた定量的な目標設定と毎年度の評価、PDCA サイクルの展開を強化する。  
13 併せて、住民の生活圏や交通圏の実情に応じた広域的な取組を促進するため、複  
14 数市町村や、市町村と都道府県の共同による計画の策定についても積極的な支援  
15 を行う。

16 [地域公共交通計画の策定件数]

18 ○地域の輸送資源すべてを包括的に捉え、そのあり方について、地域の関係者が連  
19 携して協議を行う場である協議会について、有識者等の参加や地方運輸局等のサ  
20 ポート強化等により体制面の充実を図るとともに、会議の原則公開の徹底等、議  
21 論プロセスの明確化とその確実な実施を促進する。

23 ○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て、地  
24 域公共交通利便増進事業の枠組みを活用しつつ、経営基盤の強化と、利用者目線  
25 による等間隔運行や定額乗り放題運賃等の路線の改善、運賃設定等の取組を促進  
26 する。

27 [地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数]

29 ○過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保を図るため、地域の実情に応じ  
30 て、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員  
31 するとともに、既存の公共交通機関との連携を促進することで利便性の向上と経  
32 営の効率化を図る。その際、新型コロナウイルス感染症による交通需要の変化も  
33 踏まえつつ、地域旅客運送サービス継続事業の活用や、ダウンサイジング（車両  
34 の小型化、運行経路や頻度の見直し等）、デマンド化、貨客混載の推進等により公

1 公共交通サービスの維持確保を図る。また、自家用有償旅客運送については、バ  
2 ス・タクシー事業者がそのノウハウを活用して運行管理等に協力する事業者協力  
3 型自家用有償旅客運送の創設や、地域住民のみならず観光客等を含む来訪者が輸  
4 送対象として明確化された点も踏まえつつ、申請手続きの簡素化の措置を講じる  
5 など、引き続き、制度の円滑な実施を図る。

6 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るため、多様な  
7 交通モードにおける貨客混載の適切な展開を図る。

8 [地域公共交通計画の策定件数（再掲）]

9 [地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数（再掲）]

10  
11 ○新型コロナウイルス感染症の拡大等を受けて、輸送需要の大幅な減少に直面して  
12 いる地域公共交通の持続可能な運行確保に向け、今後の経済情勢や需要動向等を  
13 踏まえつつ、適切に支援を行う。

14 [地方部における乗合バス及び地域鉄道の輸送人員の前年度比減少率]

15 [航路、航空路が確保されている有人離島の割合]

16  
17 ○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  
18 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  
19 して、その維持・確保に向けて支援する。

20 [航路、航空路が確保されている有人離島の割合（再掲）]

21  
22 ○厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図り、  
23 将来にわたって地域の足を確保できるよう、生産性向上や人材確保も含め、基盤  
24 強化策を講じるとともに、必要に応じて、地方公共団体と民間事業者との役割分  
25 担を明確にしたうえで、公有民営方式等の多様な手法による連携を促進する。

26 [鉄道再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数]

## 27 **【質の高い、多様なモビリティの実現】**

28  
29 ○自らの運転だけに頼らなくて済む、より利便性の高い移動環境を創出し、もって  
30 公共交通の維持・活性化など地域課題の解決を図るため、MaaS の全国での実装を  
31 推進する。

32 その際、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における混雑回避等の新たな利用者ニ  
33 ーズに対応するため、混雑情報の提供やキャッシュレス決済等の活用、AI オンデ  
34 マンド交通や超小型モビリティ、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等  
35 の積極的な外出機運をもたらす新たなモビリティサービスの導入等を促進する。

36 [新たなモビリティサービスに係る取組が行われている自治体数]

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16

○ポストコロナ時代における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検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。(P)

○利用者の多様なニーズに柔軟に応えるタクシーを実現するため、利用者が低廉な料金で利用可能となるタクシーの相乗り、潜在需要を掘り起こすサブスクリプション（一括定額運賃<sup>4</sup>）や事前確定運賃<sup>5</sup>、変動迎車料金<sup>6</sup>の取組を進める。

○高齢者を含むあらゆる世代における生活・移動の質の向上や環境への配慮などのため、手軽な交通手段である「超小型モビリティ」の普及を推進する。

○公共交通機関を補完・代替する役割として、訪日外国人観光客を含む利用者がレンタカーをより利用しやすくするため、IT 技術を活用した効率的な貸渡し等の利便性向上による利用の促進に引き続き取り組む。

## 目標② コンパクト・プラス・ネットワークの推進とまちづくりとの連携強化

17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32

○地域公共交通計画と立地適正化計画について、市町村に対するコンサルティング等により、両計画の一体的な策定・実施を促進する。また、関係省庁で構成される「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組を通じ、支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の見える化等を進め、コンパクト・プラス・ネットワークの取組の裾野を拡大する。

[立地適正化計画を策定した市町村数]

[地域公共交通計画の策定件数（再掲）]

[地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数]

[公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合]

○鉄道駅が、交通結節機能に加え、駅空間の有効活用により多くの人が集まる都市の拠点としての機能を発揮し、効果的なまちづくりと一体になって、住民にとって利用しやすい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設置・総合的な改善や駅機能の高度化、駅周辺の都市空間の再構築を推進する。

4 一括定額運賃：定期券・回数券のように、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う運賃

5 事前確定運賃：予め配車アプリ等で入力された乗降車地の地図上の走行距離と推計所要時間等を踏まえて算出する運賃

6 変動迎車料金：需要の増減に応じて変動する迎車料金

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32

○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。

[LRT 車両の導入割合（低床式路面電車の導入割合）]

○地方公共団体における地方版自転車活用推進計画の策定促進、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

○コンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に係る取組を更に進化させ、まちなかにおける街路、公園、広場、沿道建物等の官民空間の一体的な修復・利活用等により、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を図る。

[多様な人々が集い、交流することのできる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出し、魅力的なまちづくりに取り組んでいる市町村数（滞在快適性等向上区域を設定している市町村数）]

○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）の指定制度を活用し、国内外から呼び込んだひと・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、更なる地域活性化や魅力・にぎわいの創出を図る。

○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、官民の連携プラットフォームの構築を通じて、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。

[スマートシティに関し、技術の実装をした自治体・地域団体数]

[スマートシティに取り組む自治体および民間企業・地域団体の数（官民連携 P F の会員・オブザーバ数）]

### 目標③ 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

33  
34  
35  
36

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき 2020 年度に改正された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における整備目標等を着実に実現する。



1 [旅客施設のバリアフリー化率※]

2 ※ 現状値は、3,000 人以上/日の施設における現状値。目標値は、鉄軌道駅及びバスターミナルは  
3 3,000 人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人以上/日の施設、旅客  
4 船ターミナル及び航空旅客ターミナルは、2,000 人以上/日の施設

5 ①段差解消率

6 ②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

7 ③案内設備の設置率

8 ④障害者対応型便所の設置率

9 [ホームドアの整備番線数]

10 ①鉄軌道駅全体

11 ②平均利用者数が 10 万人/日以上の駅

12 [特定路外駐車場のバリアフリー化率]

13 [特定道路におけるバリアフリー化率]

14 [主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化  
15 率]

16 [主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障  
17 害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置  
18 されている音響信号機及びエスコートゾーンの整備率]

19 [車両のバリアフリー化率]

20 ①鉄軌道車両のバリアフリー化率

21 ②乗合バス車両（適用除外認定車両を除く）におけるノンステップバス導入率

22 ③乗合バス車両（適用除外認定車両）におけるリフト付きバス又はスロープ付  
23 きバスの導入率

24 ④貸切バス車両のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの  
25 導入数

26 ⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率

27 ⑥福祉タクシーの導入数

28 ⑦ユニバーサルデザインタクシーの導入率

29 ⑧旅客船のバリアフリー化率

30 ⑨航空機のバリアフリー化率

31 [移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作成自治体数]

32 [「心のバリアフリー」の用語の認知度]

33 [高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合]

34

35 ○視覚障害者のホーム転落を防止するため、ホームドアの整備を推進するとともに、  
36 ホームドアのない駅においても、新技術等を活用した安全対策を推進する。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23

○施設面・設備面における取組に加えて、交通事業の現場においてすべての事業者や利用者が高齢者、障害者、妊産婦、子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」などソフト対策を強化する。

【「心のバリアフリー」の用語の認知度】（再掲）

【高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合】（再掲）

【「ベビーカーマーク」の認知度】

○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、全国各地における高い水準の面的なバリアフリー化の推進、公共交通機関における更なるバリアフリー化を推進する。

○障害の有無にかかわらず誰もが当たり前のように快適に移動や旅を楽しむことができる世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道を目指し、新幹線における車椅子用フリースペースの導入等に取り組む。

○歩行者や公共交通機関の利用者に対して、施設や経路のバリアフリー情報等が分かりやすく提供されるよう、ICT技術を活用したスマートフォン等での情報提供が可能となる環境づくりを推進する。

【歩行空間における自律移動支援サービス普及を目的とするデータサイトの利用状況（公開しているバリアフリーデータ（歩行空間ネットワークデータ、施設データ等）のダウンロード数）】

#### 目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33

○訪日外国人旅行者数 2030年 6,000万人の目標に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、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、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。

【旅客施設（※<sup>7</sup>）における公衆無線 LAN（Wi-Fi）整備率】

【旅客施設における多言語対応率】

【国際空港における入国審査待ち時間 20 分以内達成率】

7 旅客施設：「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設を指す。

1  
2 ○観光と生活交通との融合の観点も踏まえつつ、ストレスフリーで快適に旅行できる  
3 環境を整備するため、バスやタクシー等の公共交通機関や自家用有償旅客運送、  
4 新型輸送サービス（グリーンスローモビリティ等）等の多様な輸送資源の活用  
5 に取り組むとともに、公共交通機関における無料公衆無線 LAN の整備、全国共通 IC  
6 カード・二次元コード決済等の導入を図る。また、観光地における MaaS について、  
7 多言語対応やサブスクリプションなど、旅行者目線での実装を推進することによ  
8 り、旅行者の移動・周遊の利便性を向上させる。併せて、誰もが当たり前  
9 に移動や旅を楽しむことができるよう旅客施設等の段差解消等を推進する。

10 [観光に関連する新たなモビリティサービスに係る取組が行われている自治体数]

11

12 ○訪日外国人旅行者の国内各地への訪問や周遊を拡大するため、国際拠点空港にお  
13 ける内・際の乗り継ぎ利便性の向上、地方空港への国際チャーター便や国際定期  
14 便に対する支援、地域内の観光コンテンツをつなぐ交通アクセスの充実等の取組  
15 を推進する。

16

17 ○旅客手続き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、  
18 旅客手続きの各段階において、自動化機器や顔認証技術など最先端の技術・システ  
19 ムを一元的に導入する「FAST TRAVEL」及び地上支援業務の省力化・自動化の取組  
20 を推進する。

21 [七大空港（成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇）におけるチェックイ  
22 ン（セルフ）・保安検査場の最大待ち時間について、それぞれ 10 分、又は現状か  
23 らの半減を達成する空港数]

24 ※ターミナル工事等により機器導入が困難である場合等を除く

25

26 ○地方運輸局等が、地方公共団体や地域の交通事業者等と広域かつ機動的に連携し  
27 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  
28 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  
29 方への誘客を加速させる。

30

31 ○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  
32 観光列車、2階建て観光バス、観光船、水上バスなど、移動そのものを観光資源  
33 とする取組みを促進する。

34

35 ○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  
36 喚起を促進するため、認定手ぶら観光カウンターを増加させるなど、手ぶら観光

- 1      を推進する。さらに、免税店の拡大についても引き続き推進していく。
- 2      [認定手ぶら観光カウンターにおける訪日外国人旅行者の荷物の取扱個数]
- 3
- 4      ○「道の駅」が『地方創生・観光を加速する拠点』になるため、多言語化対応の推
- 5      進やキャッシュレスの導入、風景街道等との連携等を進める。
- 6
- 7      ○官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの普及等によるサイクリス
- 8      トの受け入れ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
- 9      クルツーリズムを推進する。
- 10
- 11     ○クルーズ船や旅客ターミナル等の感染症対策や安全・安心かつ上質で多様な寄港
- 12     地観光の促進、クルーズ旅客の受入機能の高度化など、クルーズを安心して楽し
- 13     める環境整備を推進する。
- 14     [クルーズ船寄港再開港数]
- 15
- 16

1 **基本的方針B. 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**  
2 **ク・サービスへの強化**

3  
4 **目標① 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**

5 **【航空】**

6 ○成田国際空港 C 滑走路新設等による機能強化を進め、首都圏空港全体での年間発  
7 着容量約 100 万回の実現を目指す。また、関西国際空港・中部国際空港において  
8 はターミナルビル改修等、一般空港等においては福岡空港の滑走路増設等による  
9 機能強化を図る。

10 [三大都市圏からの国際線就航状況]

11 [福岡空港滑走路増設後の滑走路処理能力]

12  
13 ○上質なサービスを求める旅行者等の多様なニーズに対応しつつ、訪日外国人旅行  
14 者の受入の更なる拡大を図る観点から、ビジネスジェットの利用環境改善および、  
15 LCC の活用により、国際航空路線や地方航空路線の拡充に取り組む。

16 [専用動線の整備]

17 [指定空港（航空法第 126 条第 5 項の許可を必要としない空港）数]

18  
19 ○管制空域の上下分離や複数の空港周辺空域（ターミナル空域）の統合による空域  
20 の抜本的再編により、より一層の安全かつ効率的な航空機の運航を確保しつつ、  
21 管制処理容量の拡大を図る。

22  
23 ○公租公課の低減等を行うことにより、海外から我が国や、大都市圏から地方、地  
24 方と地方とを結ぶ航空ネットワークの更なる維持・強化を図る。

25  
26 ○新型コロナウイルス感染症が航空業界に与える影響を踏まえ、航空ネットワー  
27 クの維持に向けて、着陸料等の引下げ等を盛り込んだ「支援施策パッケージ」をは  
28 じめ必要な支援を行う。

29  
30 ○国際拠点空港の利便性を向上させるため、空港アクセス鉄道網の充実や、三大都  
31 市圏環状道路や空港アクセス道路等の重点的な整備、安価で充実したバスアク  
32 ス網の構築と深夜早朝時間帯におけるアクセスの充実等の取組を推進する。

33  
34 ○国内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、「民間の能力を活用した国  
35 管理空港等の運営等に関する法律」等に基づく公共施設等運営事業の活用拡大等  
36 により、空港経営改革を着実に推進する。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36

## 【鉄道】

○整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備を着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体である JR 東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行う。また新大阪駅について、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図る。

[北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大]

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

[東京圏の相互直通運転の路線延長]

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

## 【港湾・海運】

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

[我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保]

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

[海上輸送コスト低減効果（対平成 30 年度総輸送コスト）（国際）]

○海上輸送の安定化・効率化のため、三大湾、特定港及び主要沿岸ルートについて広域交通流管理の推進や、船舶動静・海域映像・災害リアルタイム情報の提供等の海上交通サービスの高度化を推進する。

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

1 **【道路】**

2 ○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  
3 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。

4 [三大都市圏環状道路整備率]

5

6 ○高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上するため、暫定2車線区間の4車  
7 線化、高速道路の逆走対策などの機能強化を推進する。

8 [高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率]

9

10 ○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  
11 の整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、交通流を最適化する料金施策の  
12 導入を行うなど、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。

13

14 ○道路交通ビッグデータやAI技術を活用した渋滞対策を産学官が連携して推進する  
15 ことで、重要物流道路等の主要渋滞箇所の解消を加速化し、生産性向上とCO2等  
16 排出量削減を達成することを目指す。

17

18 ○幹線道路等において信号制御の高度化を行い、より円滑な道路交通の実現を目指  
19 す。

20 [信号制御の高度化等による通過時間の短縮]

21

22 ○ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムについて、必  
23 要な実証実験等を推進し、新システムの確立・導入に向けた検討を進める。

24

25 ○「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  
26 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、改札口の追加、  
27 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。

28

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

33

34

35 **目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化**

36

36 **【デジタル化の推進】**

- 1 ○デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続における書面規  
2 制・押印、対面規制の抜本的な見直しを含めて、交通分野における行政手続のオ  
3 ンライン化や添付書類の撤廃等に取り組む。  
4 [手続件数が多いもの、費用対効果が高いものを優先して、令和7年度までに原則  
5 オンライン化する。]  
6
- 7 ○構造物や地盤などのインフラに関するデータと、交通・物流や気象・災害情報な  
8 どの官民が保有する様々な技術やデータを連携させた、国土と交通に関する統合  
9 的なデータプラットフォームを構築する。  
10 [データプラットフォームの活用累積件数]  
11 [国土交通データプラットフォームと連携するデータ数]  
12
- 13 ○MaaS の円滑な普及に向けた基盤づくりとして、「標準的なバス情報フォーマット」  
14 等による交通関連情報のデータ化・標準化や、「MaaS 関連データの連携に関するガ  
15 イドライン」を活用したデータの連携や利活用の促進に向け、事業者等に対する  
16 積極的な働きかけ等に取り組む。  
17 [バス事業者等において、標準的なバス情報フォーマットでダイヤの情報が整備さ  
18 れている事業者数]  
19
- 20 ○公共交通機関の利用者利便向上や非接触へのニーズの高まりへの対応等のため、  
21 交通系 IC カードやQR コード等のキャッシュレス決済手段について、導入を促進  
22 する。  
23 [路線バス事業者における交通系 IC カード導入事業者数]  
24
- 25 ○新型コロナウイルス感染症を契機としたサプライチェーンの変化等に柔軟に対応  
26 するとともに、我が国港湾全体の生産性向上等を図るため、港湾物流、港湾管理、  
27 港湾インフラの各情報を電子的に取り扱う「港湾関連データ連携基盤」を核に、  
28 港湾を取り巻く様々な情報が有機的に連携した事業環境である「サイバーポート」  
29 を実現する。  
30 [港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数]  
31
- 32 ○地域のモビリティサービスの強化に向けた ETC2.0 のデータの官民連携について、  
33 民間からの提案募集の結果を踏まえて、実験・実装を推進していくとともに、  
34 ETC2.0 データを民間企業でも活用可能となるようデータの配信を行う。  
35
- 36 ○自動車社会の発展に資する新たなサービスの創出・産業革新等を図るため、自動



1 車検査証の電子化等により自動車保有関係手続のワンストップサービスを推進す  
2 るとともに、電子化された自動車検査証の IC チップの空き領域の利活用を可能と  
3 することで自動車関連情報の連携を促進する。

4 [ワンストップサービス対象の継続検査のワンストップサービス利用率]

5 [中間登録（変更登録・移転登録・抹消登録）のワンストップサービス利用率]

6

7 ○ 道路管理を効率化・省力化するとともに、国民生活の安全性や経済活動の生産  
8 性を向上するために、IT を活用し、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理  
9 作業等の自動化・無人化、過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制強化等の  
10 道路システムの DX を推進する。

11

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

14

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

18

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

23

#### 24 【先進技術の活用・実装等による産業力強化】

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

28 [官民 ITS 構想・ロードマップの指標による]

29

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

32

33 ○ 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  
34 機による離島や山間部等における荷物配送ビジネスのサービス拡大に加え、2022  
35 年度以降の都市を含む地域における荷物配送の実現に向けた取組を推進する。

36 [2022 年度内の有人地帯での目視外飛行（レベル 4）における荷物配送の実現件数]

- 1  
2 ○「空飛ぶクルマ」の実現に向けた「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づ  
3 き、2023 年からの事業開始を目標として、必要な技術開発や機体の安全基準をは  
4 じめとする制度の整備を進める。
- 5  
6 ○海運の効率化等を実現するため、2025 年までの自動運航船の実用化に向け、国際  
7 基準の改正検討、国内関係法令の見直しを進める。
- 8  
9 ○鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化等を図るため、踏切等を有する一  
10 般的な路線での自動運転の導入に向けた検討や、地上と列車の間の情報伝送に無  
11 線通信を利用した列車の制御を行うシステムの導入、カメラ等の活用による鉄道  
12 施設等の状態監視等を推進する。
- 13  
14 ○造船業、船用工業における企業間連携やデジタル化の促進、システムインテグレ  
15 ーション能力の強化、洋上風力産業への参入、OECD や WTO の枠組を通じた公正な  
16 競争条件の確保等に取り組むとともに、海運業に対し安全・低環境負荷で船員の  
17 省力化に資する高性能・高品質な船舶導入を促進するなど、我が国海事産業にお  
18 ける国際競争力強化を図る。
- 19 [日本商船隊の輸送量]  
20 [我が国造船業の船舶建造量]
- 21  
22 ○次期気象衛星への最新技術の導入や、スーパーコンピュータの高性能化により、  
23 線状降水帯や台風等の気象予測精度の向上に努める。
- 24 [台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）]  
25
- 26 ○交通運輸分野の優れた技術開発シーズを発掘し、社会実装を推進することにより、  
27 社会的・経済的ニーズの変化に的確に応えるとともに、イノベーションを創出す  
28 る技術ポテンシャルの底上げを図る。
- 29 [事後評価（下位 1～上位 5）で平均 4 以上を獲得した課題数／評価対象課題数]  
30
- 31 **【交通産業の海外展開】**
- 32 ○「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」  
33 の戦略的な海外展開に向けて、特に以下の取組を推進する。
- 34 ・「川上」段階における政府の関与を強化するため、トップセールスによる相手国  
35 への働きかけ、官民連携による案件形成、国際会議の機会等を活用した我が国の  
36 「質の高いインフラ」の情報発信、独立行政法人等の活用等の取組を行う。

1 ・我が国の強みを活かした案件形成を促進するため、技術移転や人材育成支援、  
2 制度構築支援等のソフトインフラ面での支援の、ハード整備支援と併せたパッケージ  
3 化を推進する。また、案件形成段階から施設整備後の運営への我が国企業の  
4 参画までを見据えて一体的に相手国政府と交渉を行う。加えて、相手国の様々な  
5 課題を総合的に捉え、複数のインフラ案件や複数の日本企業の技術を組み合わせて、  
6 スマートシティや TOD 等の分野横断的な面的開発として我が国のインフラシ  
7 ステムを売り込む。

8 ・デジタル技術・データの活用を通じた競争力の向上を図るため、新型コロナウイルス  
9 感染拡大により変化する新興国ニーズも踏まえ、MaaS などの交通ソフトイ  
10 ンフラの海外展開を推進する。特に、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構  
11 (JOIN) を活用し、交通・都市開発事業に加え、それらを支援する事業としてエ  
12 ネルギー、水道、情報通信等の分野に対しても柔軟な支援を推進することで、ス  
13 マートシティや MaaS 等の新しい動きにも対応し、我が国事業者の積極的な海外市  
14 場参入を促進する。

15 ・我が国事業者の海外展開に有利な環境を整備するため、官民が連携して、戦略  
16 的な標準の活用を図る。

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

18  
19 ○我が国発のコールドチェーン物流サービス規格の普及を促進するとともに、政策  
20 対話を通じた海外展開の障壁となる制度の改善及びワークショップを通じた高品  
21 質サービスの認知度向上等により、我が国物流事業者の海外展開を促進する。

22 [アジアにおける我が国の物流事業者の海外倉庫の延床面積]

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

25  
26  
27 ○我が国の造船技術を活用し、東南アジア・太平洋島嶼国等における海上交通イン  
28 フラの高度化に向けた協力を推進する。

29  
30 **目標③ 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**

31 ○サプライチェーン全体の最適化のため、手続書面の電子化の徹底等による物流分  
32 野のデジタル化や、物流施設や幹線輸送における自動化・機械化の導入、物流を  
33 構成するソフト・ハードの各種要素の標準化、物流・商流データ基盤の構築等に  
34 取り組む。

35 [SIP「スマート物流サービス」取り組み内における研究開発項目の社会実装件数]

- 1 ○トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制を見据え、短いリードタイムや  
2 契約にない附帯作業等の商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透等による取引環境  
3 の改善を図るほか、事業者間での共同輸配送や倉庫シェアリングの推進、再配達  
4 の削減等により労働生産性を改善し、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推  
5 進を図る。  
6 [宅配便の再配達率]  
7
- 8 ○大規模災害や感染症など、どのような状況にあっても維持される、強靱性と持続  
9 可能性を確保した物流ネットワークの構築を図るため、非接触・非対面やデジタ  
10 ル化に対応した物流インフラの整備や、重要物流道路の機能強化等の、産業の国  
11 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  
12 を推進する。  
13 [「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数]  
14 [港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数]  
15 [コンテナ搬出入情報等を Port Security (PS) カードの番号を用いて電子化した港  
16 湾数]  
17 [道路による都市間速達性の確保率]  
18
- 19 ○自動運転・隊列走行等の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化によ  
20 り、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させ  
21 るとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新  
22 東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策  
23 について検討を推進するほか、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推  
24 進する。  
25
- 26 ○ドライバー不足に対応し、国内物流を安定的に支えるとともに、災害発生時の基  
27 幹的海上交通ネットワークを維持するため、内航フェリー・RORO 輸送網を構築す  
28 る。  
29 [海上貨物輸送コスト低減効果（対平成30年度総輸送コスト）（国内）]  
30
- 31 ○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  
32 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  
33 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。  
34 [農林水産物・食品の輸出額]  
35
- 36 ○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  
37 ともに、政策対話やパイロット事業等を通じた我が国物流事業者による国際複合

1 一貫輸送の促進や輸送の複線化等により、拡大・深化する我が国のグローバルサ  
2 プライチェーンや海外各国との貿易を支える国際物流の円滑化・強靱化を推進す  
3 る。

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

5

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

9 [船員1人・1時間当たりの輸送量]

10

11 ○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  
12 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  
13 象データアナリスト」等の人材育成を通じ、気象情報や気象データの利活用を促  
14 進する。

15

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

19 [北極海航路に係る産学官連携協議会の開催回数]

20

21 ○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  
22 対策の要請が高まっていることを踏まえ、物流の効率化とセキュリティ対応の両  
23 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）制度について、  
24 荷主や物流事業者における負担を踏まえ、AEO制度との調和も含め効率的な検査制  
25 度のあり方について検討する。

26

27

28

1 **基本的方針C. 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**  
2 **れた、持続可能でグリーンな交通の実現**

3  
4 **目標① 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**

5 **【自然災害への対応】**

6 i) 防災・減災対策

7 ○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  
8 波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

9 [首都直下地震又は南海トラフ地震で震度 6 強以上が想定される地域等に存在する  
10 主要鉄道路線の耐震化率]

11 [緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率]

12 [緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策  
13 必要箇所の整備率]

14 [緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率]

15 [緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施  
16 設の整備率]

17 [津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせ  
18 た津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確  
19 保された割合]

20 [大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なも  
21 のの割合]

22 [海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾  
23 において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合]

24 [海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率]

25 [電源喪失対策が必要な航路標識の整備率]

26 [災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率]

27 [護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による  
28 空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合]

29 [滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確  
30 保や航空ネットワークの維持が可能となる空港の割合]

31  
32 ○地震発生時に列車を安全に止めるための対策（新幹線においては更に脱線・逸脱  
33 の防止）を実施する。

34  
35 ○河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の  
36 出入口、トンネル等において、止水板や防水扉の整備等を推進する。また、河川に

- 1 架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を  
2 推進する。
- 3 [既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対  
4 策の完了率]
- 5 [既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了  
6 率]
- 7 [既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の  
8 完了率]
- 9
- 10 ○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  
11 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  
12 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  
13 用を図る。
- 14 [信号機電源付加装置の整備台数]
- 15
- 16 ○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  
17 興等を図るため、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。
- 18 [電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率]
- 19
- 20 ○台風来襲時等における船舶の走錨等に起因する事故を未然に防止し、船舶交通の  
21 安全の確保と、人流・物流の安定化を図るため、海域監視体制を強化しつつ、臨  
22 海部の海上空港等の施設周辺海域における錨泊制限等や円滑な湾外避難の実施等  
23 に取り組む。
- 24 また、船上で船長等が自船の走錨リスクを把握するシステムの開発・普及、港  
25 内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等における避泊水域確保のための防波  
26 堤等の整備などを推進する。
- 27 [走錨事故発生件数]
- 28 ※荒天時の走錨等に起因する船舶の衝突事故により、船舶交通の安全が阻害される  
29 とともに、臨海部の海上空港等の施設に被害が及ぶような事故の発生件数
- 30 [船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確  
31 保を実現した割合]
- 32
- 33 ○港湾における台風時等のコンテナの飛散防止のため、より効果的なコンテナ固縛  
34 等の手法の検討や港湾管理者等への優良事例の共有を行う。
- 35 [台風時等のコンテナの飛散・浸水防止対策事例集の作成]
- 36

- 1 ○気候変動に起因する海面上昇に適応するため、港湾の技術上の基準等を整備する  
2 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  
3 推進する。
- 4
- 5 ii) 避難・緊急輸送対策
- 6 ○災害発生後、被災地の支援・復旧が迅速に実施できるよう、装備資機材の充実・  
7 訓練の実施等による TEC-FORCE の機能拡充・強化、輸送経路の啓開や緊急支援物  
8 資の輸送、鉄道の早期復旧等に係る関係機関との枠組み構築・連携強化等を進め  
9 る。併せて、気象の観測・監視の強化や予測精度の向上、防災気象情報の改善や  
10 適時的確な提供等を推進する。
- 11 [地方運輸局等の TEC-FORCE に対する研修の回数]
- 12 [地方運輸局等における災害対応に向けた訓練及び防災に係るワークショップの回  
13 数]
- 14 [気象の観測・監視の強化や予測精度の向上、防災気象情報の改善や適時的確な提  
15 供等の推進]
- 16
- 17 ○災害発生時に、鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、訪日外国人観  
18 光客を含む利用客を混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信  
19 等の対策を行う。また、船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に  
20 活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。
- 21 [多言語掲示物システムを配布する鉄軌道事業者の割合]
- 22 [令和 2 年度中に、非常時に必要な情報をわかりやすく外国人旅行者に伝えるため  
23 の用語集を作成予定。観光関連事業者などを中心に広く周知を行う。]
- 24 [民間フェリーを活用した広域応援部隊進出にかかる合同図上訓練の実施回数]
- 25 [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締結状況  
26 の確認を実施する。]
- 27
- 28 ○主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組につい  
29 て、地方公共団体や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。
- 30 [都市再生安全確保計画等の策定と PDCA サイクルの実施]
- 31
- 32 ○大規模災害時における物資輸送の迅速化・効率化のため、国・地方公共団体等共  
33 通の緊急支援物資輸送プラットフォームをクラウド上に構築するなど、輸送オペ  
34 レーションのデジタル化を推進する。
- 35 [緊急支援物資輸送プラットフォームの技術開発の進捗率]
- 36 [緊急支援物資輸送プラットフォームに関する説明会を実施した回数]



- 1 [緊急支援物資輸送プラットフォームを活用して訓練・演習を実施した回数]  
2
- 3 iii) 災害時の機能維持・早期復旧  
4 ○交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力（防災＋事業継続）の  
5 強化を促す「運輸防災マネジメント」を導入する。  
6 [運輸安全マネジメント評価実施事業者数（令和2年度より、運輸安全マネジメン  
7 ト評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）]  
8 [運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数（令和2年度より、  
9 防災の視点を加えて実施）]  
10
- 11 ○災害時においても我が国の社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルー  
12 トを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。併せて、災害時にこれ  
13 らの対応が円滑に進むよう、日頃より関係者間の協力体制の構築等の連携を図る。  
14 [直近3年間に港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾  
15 （重要港湾以上）の割合]  
16 [民間フェリーを活用した広域応援部隊進出にかかる合同図上訓練の実施回数]  
17 [「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率]  
18
- 19 ○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  
20 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  
21 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。  
22 [高規格道路のミッシングリンク改善率]  
23 [高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率]  
24
- 25 ○「道の駅」の防災機能を強化するため、災害時に地域の避難所等となる地域防災  
26 計画に位置づけられた「道の駅」についてBCP策定や防災訓練を実施するとと  
27 もに、広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」を選定し、防災機能強化を  
28 図る。  
29 [地域防災計画に位置付けられた「道の駅」でのBCP策定率]  
30
- 31 ○巨大地震等の発生に備え、迅速な沖合退避や係留強化に資する海・船の視点から  
32 見た港湾強靱化に取り組むとともに、みなとオアシスや基幹的広域防災拠点を活  
33 用した災害対応能力の強化に取り組む。  
34 [災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画（港湾BCP）を改訂した  
35 港湾（重要港湾以上）の割合]  
36

1 ○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  
2 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。

3 [災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監  
4 視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合]

5

6 ○災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された事  
7 業継続計画（「A2-BCP」）に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連  
8 携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性  
9 の強化に取り組む。

10 [「A2-BCP」に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率]

11

12 ○災害発生時に物流機能が維持されるよう、広域的な観点による多様な輸送手段の  
13 活用や、物流事業者の事業継続体制の構築を官民連携で推進する。

14

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

17 [自動車登録検査業務電子情報処理システム被災時訓練における事前設定課題の達  
18 成度]

19

## 20 【交通インフラ・システムの老朽化対策】

21 ○「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更新  
22 に係るトータルコストの縮減を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。

23 また、新技術の活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を進めると  
24 ともに、新技術のシーズとニーズのマッチング支援などによる導入促進等を図る。  
25 また、社会情勢や地域構造の変化に応じて、既存のインフラの集約・再編等によ  
26 るインフラストックの適正化に取り組む。

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

29 [地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率]

30 [老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安全な  
31 利用等が可能となった割合]

32 [予防保全を適切に実施した空港の割合]

33 [措置が必要な自動車道施設の修繕率]

34 [老朽化等対策が必要な航路標識の整備率]

35 [老朽化基準を超過した信号制御機の更新数]

36

- 1 ○利用者の安全確保や利便を図るため、厳しい経営状況にある地方の交通関連事業  
2 者による老朽化車両・船舶の更新を支援する。  
3 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  
4 性化に資する船舶等の代替建造の支援を行う。  
5 [地方部における乗合バス及び地域鉄道の輸送人員の前年度比減少率（再掲）]  
6 [航路が確保されている有人離島の割合（再掲）]  
7  
8 ○開業 50 年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応  
9 を推進する。

## 目標② 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

### 【新型コロナウイルス感染症等の防疫対策】

- 11  
12  
13 ○新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、地域交通事業者が講じる駅・  
14 車両等の衛生対策等に対し支援する。  
15  
16 ○公共交通機関の事業者から利用者への感染予防対策の呼びかけや、混雑緩和のため  
17 の時差出勤等の呼びかけを促進する。また、公共交通に対する過度な不安が広  
18 がることのないよう、利用者とのリスクコミュニケーションを促進する。  
19  
20 ○空港等での水際措置が円滑かつ的確に実施されるよう、検疫等に必要となる場所  
21 の確保や旅客動線の確保等に取り組む。  
22  
23 ○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  
24 らなる連絡体制の構築に取り組むとともに、感染症のまん延時においても物流の  
25 事業継続を考慮した港湾における感染症 BCP の策定に取り組む。  
26 [水際・防災対策連絡会議の設置数]  
27 [港湾における感染症 BCP の策定数]

### 【安全確保と安定的な運行の実現】

- 28  
29  
30 ○高齢運転者による事故の深刻化の抑止や道路交通の弱者の安全を守る等の観点か  
31 ら、先進技術等を利用して、ドライバーの運転支援や負荷軽減に資する、より安  
32 全な自動車の開発・実用化・普及を促進する。  
33 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  
34 運転者等が、申請により運転することができる車両を安全運転サポート車に限定  
35 するなどの、~~一~~限定条件付免許制度の円滑な施行に向けた取組を推進する。  
36

- 1 ○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  
2 を保護するとともに事業の健全な発達を図る。交通事業者による安全管理体制の  
3 構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、中  
4 小規模事業者に対する制度の普及・啓発等を推進する。
- 5 [運輸安全マネジメント評価実施事業者数（令和 2 年度より、運輸安全マネジメン  
6 ト評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）（再掲）]
- 7 [運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数（令和2年度より、  
8 防災の視点を加えて実施）（再掲）]
- 9
- 10 ○交通・運輸に係る事故を防止するため、社会情勢等の変化も踏まえ、同種事故の  
11 比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化  
12 を図るとともに、効果的な再発防止策の提言、その周知徹底を図る。
- 13
- 14 ○ドローン等新たな事故調査機材を活用した新たな調査手法の構築、実施を図る。
- 15
- 16 ○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  
17 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。
- 18
- 19 ○海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確  
20 保のため、航行援助施設の更新、維持管理、人材育成等に参画する。
- 21 [ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発  
22 生数]
- 23
- 24 ○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  
25 舶操縦士の知識技能の維持向上を図る。
- 26
- 27 ○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  
28 化、資機材の導入・増設等を図る等、テロ対策を推進する。
- 29
- 30 ○航空の安全・安心を確保するため、航空機がオーバーランまたはアンダーシュー  
31 トを起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、I C A O（国際民間航空機関）  
32 勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けるこ  
33 ととされている滑走路端安全区域（R E S A）の整備を着実に実施する。
- 34 [滑走路端安全区域（RESA）が確保されている空港数]
- 35
- 36 ○医療・介護技術の進歩や、社会保障制度の状況、高齢化の進展等による自動車事  
37 故被害者やその家族を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、自動車事故被害者等の

1 ニーズにきめ細かに対応していけるよう、より効果的な被害者支援の充実方策に  
2 ついて検討する。

#### 3 4 **【交通関連事業の担い手の確保】**

5 ○交通事業の働き方改革の推進により、職場の魅力及び労働生産性の向上につな  
6 がる取組を進め、人材の確保・育成を進める。また、担い手の高齢化の状況に鑑み、  
7 技術の維持・継承に向けた施策を推進する。

8 [女性運転手・女性整備士の人数]

9  
10 ○航空事業においては、民間養成機関の供給能力拡充等の航空機操縦士・航空機整  
11 備士の確保に関する施策を実施する。また、空港におけるグランドハンドリング  
12 の体制を強化するため、「グランドハンドリング アクションプラン」に基づき、  
13 人材の確保、生産性の向上、業界の構造改善等に取り組む。

14 [主要航空会社の航空機操縦士の人数]

15 [主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数]

16  
17 ○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  
18 行動計画」に基づく施策の実施などにより、生産性の向上や取引環境の適正化、  
19 多様な人材の確保・育成に係る取組を推進する。

20 [女性運転手の人数]

21  
22 ○日本人船員の主要な供給源である独立行政法人海技教育機構をはじめ、関係教育  
23 機関や関係団体等との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の  
24 養成に取り組む。

25 [海上技術学校・海上技術短期大学校・海技大学校（海上技術コース）の海技士国  
26 家試験の合格率]

27  
28 ○内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上、  
29 ひいてはそれによる安全性向上を図る。また、必要に応じて新技術に係る基準の  
30 策定、技術の進展に応じて実船での検証等により安全性を確保した上で乗組み基  
31 準の見直し、船舶検査の合理化等の検討を進める。

### 32 **目標③ 運輸部門における地球温暖化対策等の加速化**

33  
34 ○ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自  
35 動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等の次世代自動車の一層の普及を図る。  
36 また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の基盤となる充電インフラや

- 1 燃料電池自動車の基盤となる水素ステーションの整備を支援する。
- 2
- 3 ○自動車を排出源とするCO2の削減に向けて、燃費及び電費（エネルギー消費効率）
- 4 向上の推進、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
- 5 の推進、モーダルコネクトの強化等に加え、自転車や環境負荷の少ないグリー
- 6 ンスローモビリティ等の活用促進、信号制御の高度化等を推進する。あわせて、
- 7 自動車・鉄道・航空分野における交通騒音の発生源対策や周辺対策を推進する。
- 8 [一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率]
- 9 [信号制御の高度化等によるCO2の排出抑止量]
- 10
- 11 ○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など環境に優しいグリーン物流の
- 12 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
- 13 おける低炭素化、ドローン物流の実用化を推進する。
- 14 [鉄道による貨物輸送トンキロ]
- 15 [内航海運による貨物輸送トンキロ]
- 16
- 17 ○鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の
- 18 開発を推進するとともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の
- 19 良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進する。
- 20
- 21 ○航空分野の低炭素化に向けて、CO2排出物基準の導入による環境性能に優れた航空
- 22 機材の普及促進、航空交通システムの高度化の推進、エコエアポートの推進、及
- 23 びバイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料の普及を図る。また、国際民間
- 24 航空機関（ICAO）を通じ省エネ・脱炭素化を一層加速させるための具体的な国際
- 25 枠組みを牽引する。
- 26
- 27 ○港湾・海事分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、水素
- 28 等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に
- 29 配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにす
- 30 るカーボンニュートラルポートの形成、国内サプライチェーンの形成を含めた洋
- 31 上風力発電の導入促進、ブルーカーボン生態系の活用等に取り組む。
- 32 [カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数]
- 33 [洋上風力発電事業の運転が開始されている促進区域数]
- 34 [LNGバンカリングの供用開始拠点数]
- 35
- 36 ○産学官公の連携により取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロー

1 ドマップ」に基づき、2028 年までにゼロエミッション船の商業運航を実現し、我  
2 が国造船・海運業の国際競争力の強化及び 2050 年までのカーボンニュートラル実  
3 現に向けた海上輸送の更なる低炭素化を目指す。そのために、ゼロエミッション  
4 の達成に必須となる LNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等のエンジン、燃料タ  
5 ンク等の開発・実証等を推進するとともに、国際海事機関において、温室効果ガ  
6 ス排出削減の国際ルール策定を主導する。  
7  
8  
9

## 1 第5章 施策の推進に当たって必要となる取組

### 3 ①データ駆動型の施策立案・実施

4 ○ 人の移動や行動に係る詳細なデータ（モビリティデータ）について、事業者によるデータ整備を促進した上で、人工知能（AI）等を活用しつつ、需要サイドを含む多様な関係者による多角的な分析を促し、地域交通計画の策定や交通事業者のマーケティング、更には、まちづくりや都市の様々な課題解決にも活用することが重要である。

9 その際、オープン化の価値・効果等について国民に対し明らかにすることで信頼を得るとともに、交通事業者はもとより国・地方の交通行政に関わる者は、データに係る分析力や課題解決力などデータサイエンスに係る技術力向上に努め、エビデンスに基づく交通政策の立案につなげる。

### 14 ②これまでの枠を超えた連携による施策の実現

15 ○ 新たな施策の推進に当たっては、関係省庁間、産官学、国と地方、更には地域や専門家のコミュニティなど、既存の枠を超えた関係者間の連携により、課題に応じて柔軟に検討を進め、政策として着実に実現する必要がある。その際、DXの推進等により、関係者間が連携して取り組むための組織的な仕組みづくりや、人材の確保等に努めることが重要である。

21 ○ 地方公共団体において、交通とまちづくり、福祉、教育、観光、環境等の関係部署が緊密に連携して取組を進めることが重要であり、国においても、関係省庁が一丸となって施策間の実効的な連携を更に進める。

### 25 ③柔軟でスピーディな施策展開と継続的なフォローアップ

26 ○ IT技術の急激な進化など、交通を取り巻く環境の変化に対し、機敏かつスピード感を強く意識して対応していく必要がある。

28 このため、課題が顕在化している地域において社会実験等に集中的に取り組む、その成果や反省点を元に、速やかに手法の標準化や技術・ツールの共通化を進め、制度や予算などを充実しつつ社会実装に移していく手法を積極的に用いるべきである。加えて、PDCAサイクルによる継続的な改善に努める。

33 ○ 施策の進捗状況や、国民にもたらした成果について、継続的にフォローアップを行う。その際、KPI その他の指標の実績値の把握とともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観データの集積や目標レベルの設定の試み等に努める。



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26

#### ④新技術の開発、利活用の促進と国際展開

- 企業、大学、地方公共団体、交通事業者などが、垣根を越えてアイデアや技術を持ち寄り、また海外からも投資を呼び込んで、オープンイノベーションを促進することが重要である。

行政は、新技術を積極的に活用するマインドへと転換し、その環境整備に努めるとともに、我が国発の新技術やサービスを積極的に海外へ展開し、Society5.0の国際展開につなげる。併せて、海外発の先進的な取組を我が国においても積極的に取り入れ、海外との双方向による連鎖的発展につなげる視点が重要である。

#### ⑤国民の理解と共感、協力を得るための取組

- 我が国の交通のサービス水準やコスト構造について、可能な限り客観的に評価することにより「見える化」を進め、交通サービスの維持や高度化に係る国民の理解と共感、そして多大なる協力を得ることに努める。

#### ⑥地域の交通をデザインする人材の確保・育成

- 地域公共交通等の分野においては、地方公共団体が、これまで以上に主体的かつ積極的に取り組む必要があるが、依然として、人材や組織体制が不足している。

このため、地域公共交通に係る知見や意欲に富む有識者、コンサルタント等との人的なネットワークづくりを促しつつ、地方運輸局も含めたサポート強化等によりバックアップする。更に、育成すべき能力や知識等を具体化・明確化しつつ、地方公共団体や地方運輸局の職員等に対する研修等の充実を図る。

## 1 おわりに

2 本計画では、第1次交通政策基本計画の策定後の様々な社会・経済等の情勢の変  
3 化や施策の進捗状況等を踏まえ、前計画に定めた施策の改善や更なる深化を進める  
4 とともに、新型コロナウイルス感染症がもたらす社会の変化も視野に入れつつ、新  
5 たな政策にも意欲的に着手することとしている。

6 本計画の推進に当たっては、国において、毎年作成する交通政策白書等を通じ  
7 て、施策の進捗状況や KPI の達成状況を適切にフォローアップするとともに、我が国が今  
8 後直面する様々な変化に応じて、時宜にかなった改善検討を行うことが重要である。

9 また、国(本省・地方支分部局)、地方公共団体、事業者、利用者、住民等の関係者は、  
10 それぞれの責務や役割を認識した上で、十分な連携・協働を図る必要がある。

11 本計画を着実に推進することにより、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展を  
12 しっかりと支えることのできる交通体系を構築していかなければならない。

13