第2次交通政策基本計画について

令和3年9月8･9日
地域公共交通 人材育成研修

国土交通省　総合政策局
交通政策課　企画室

目次

1. 我が国の課題と、交通が直面する危機

2. 交通政策基本法および交通政策基本計画について

3. 第2次交通政策基本計画の概要

参考. 地域と地域公共の見える化

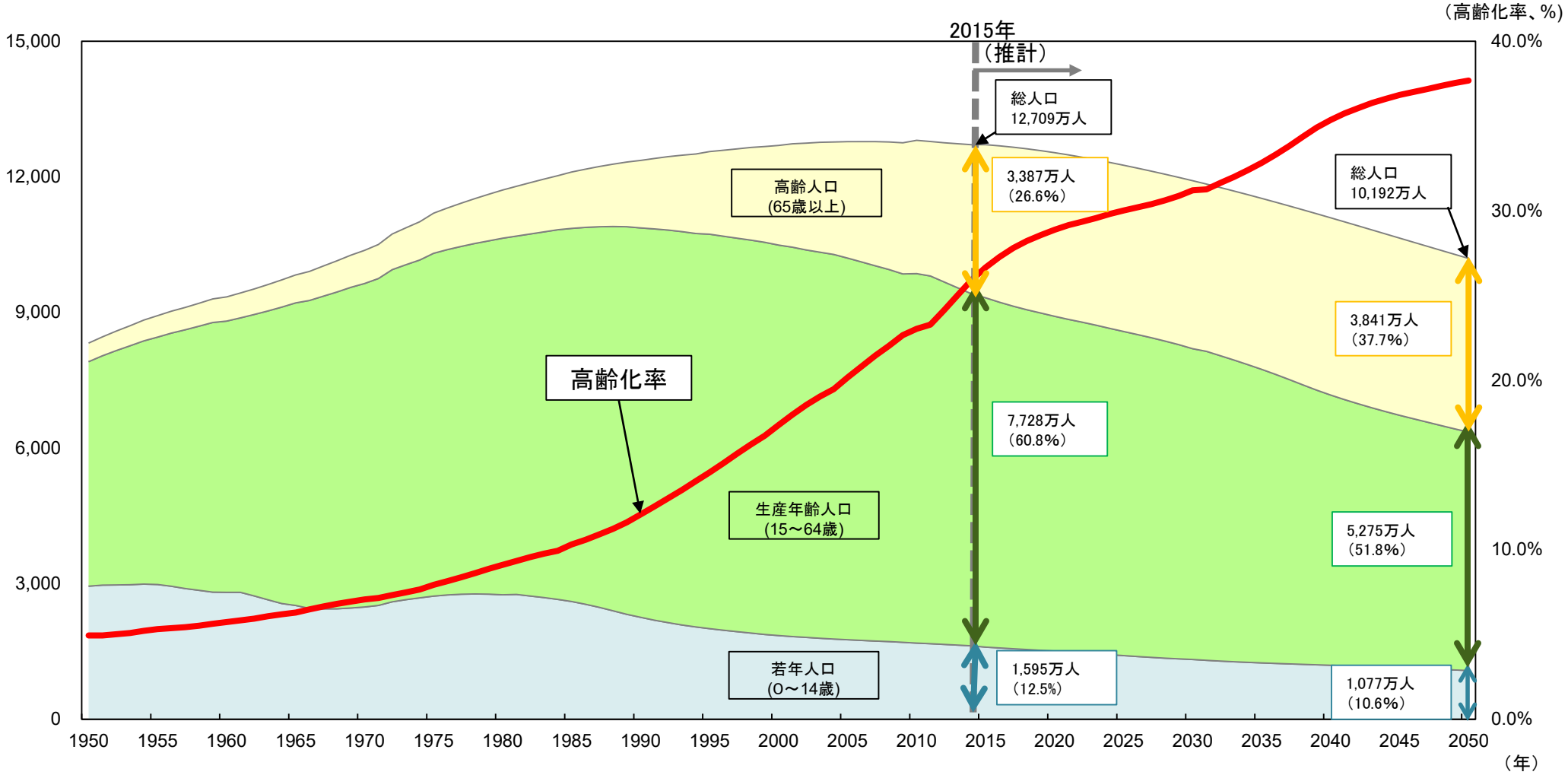
1. 我が国の課題と、交通が直面する危機

年齢階層別人口の推移

国土交通省

■ 日本の総人口は、**2050年には1億192万人まで減少**する見込み。

■ 年齢階層別に見ると、2015年から2050年にかけて、高齢人口が454万人増加するのに対し、生産年齢人口は2,453万人、若年人口は518万人減少する。結果、**高齢化率は約27%から約38%へ上昇**。



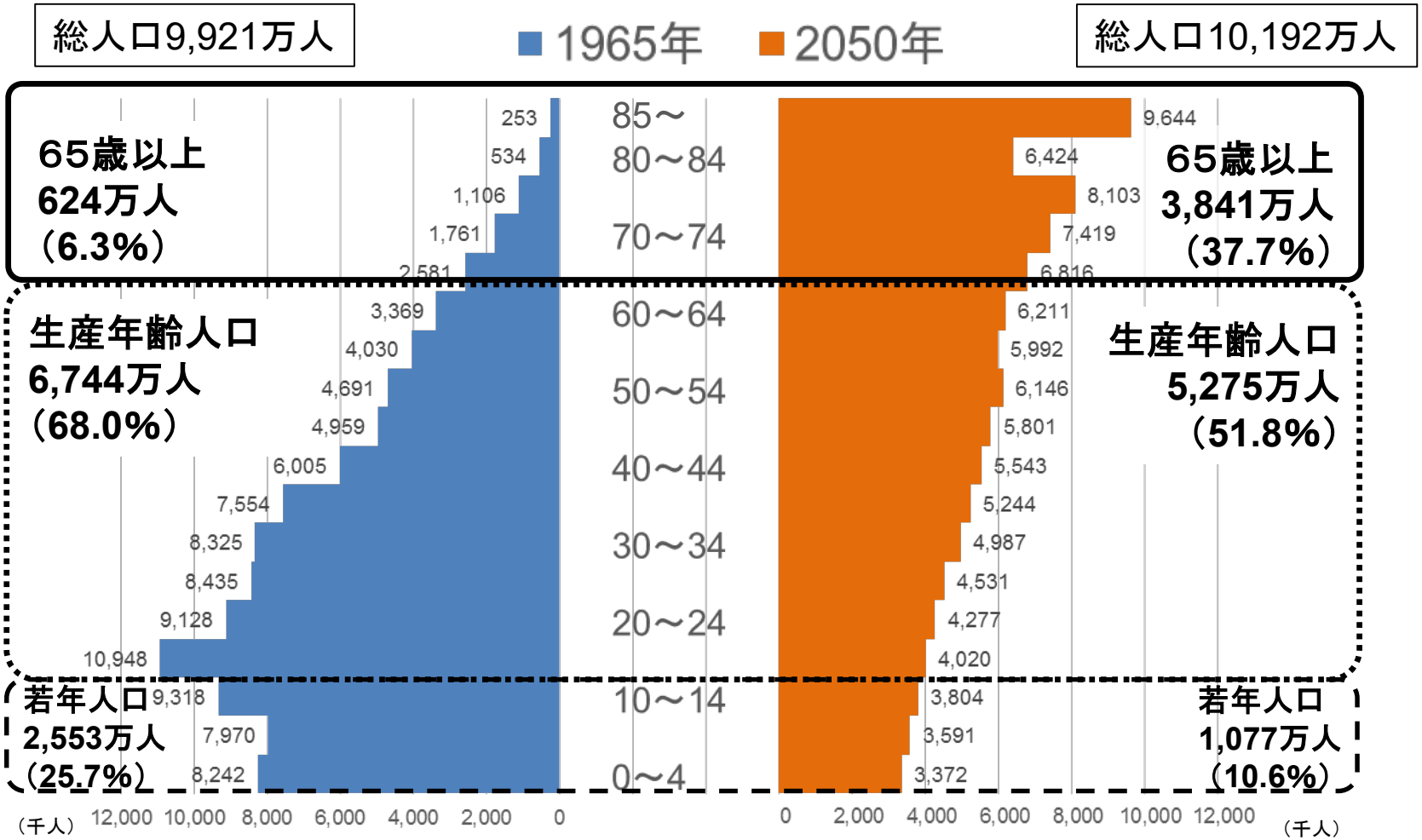
（出典）総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」をもとに、国土交通省国土政策局作成

将来推計人口の年齢構成（1965年と2050年の比較）

国土交通省

■ 日本の総人口は1965年時と2050年時で、ほぼ同じく約１億人であるが、その年齢構成は大きく異なっている。

■ **1965年時は通勤・通学のトリップの主体である生産年齢人口（15歳～65歳）が全人口の約7割**を占めていた。**2050年になると、生産年齢人口は約5割に減少し、高齢人口が4割**近くを占めるようになる。



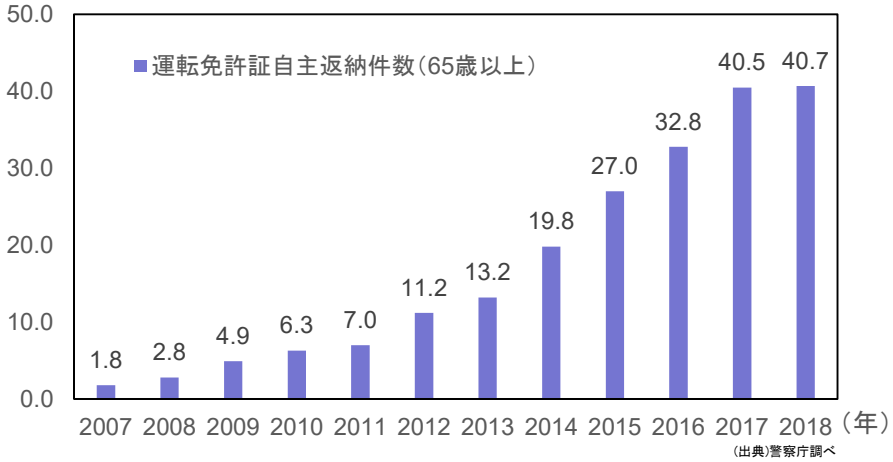
（出典）1965年は総務省「国勢調査」
2050年は国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計（平成29年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

高齢者のモビリティ確保への要請の高まり

国土交通省

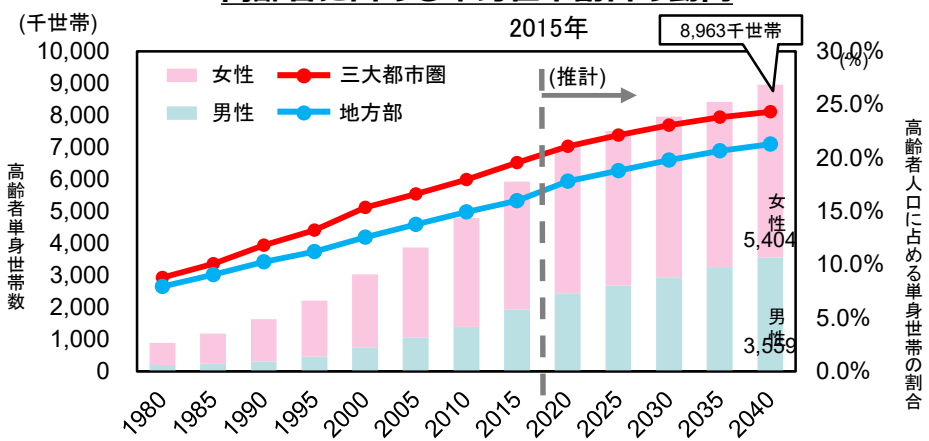
- 高齢者の免許人口の増加とともに、**免許返納の数は、近年大幅に増加**。
- **高齢者単身世帯数は男女ともに増加**。高齢者に占める単身世帯割合は、三大都市圏が地方圏を上回って推移。
- 高齢者を中心に、**公共交通がなくなると生活できなくなる**のではないか、という声が大きい。

運転免許証の自主返納件数の推移



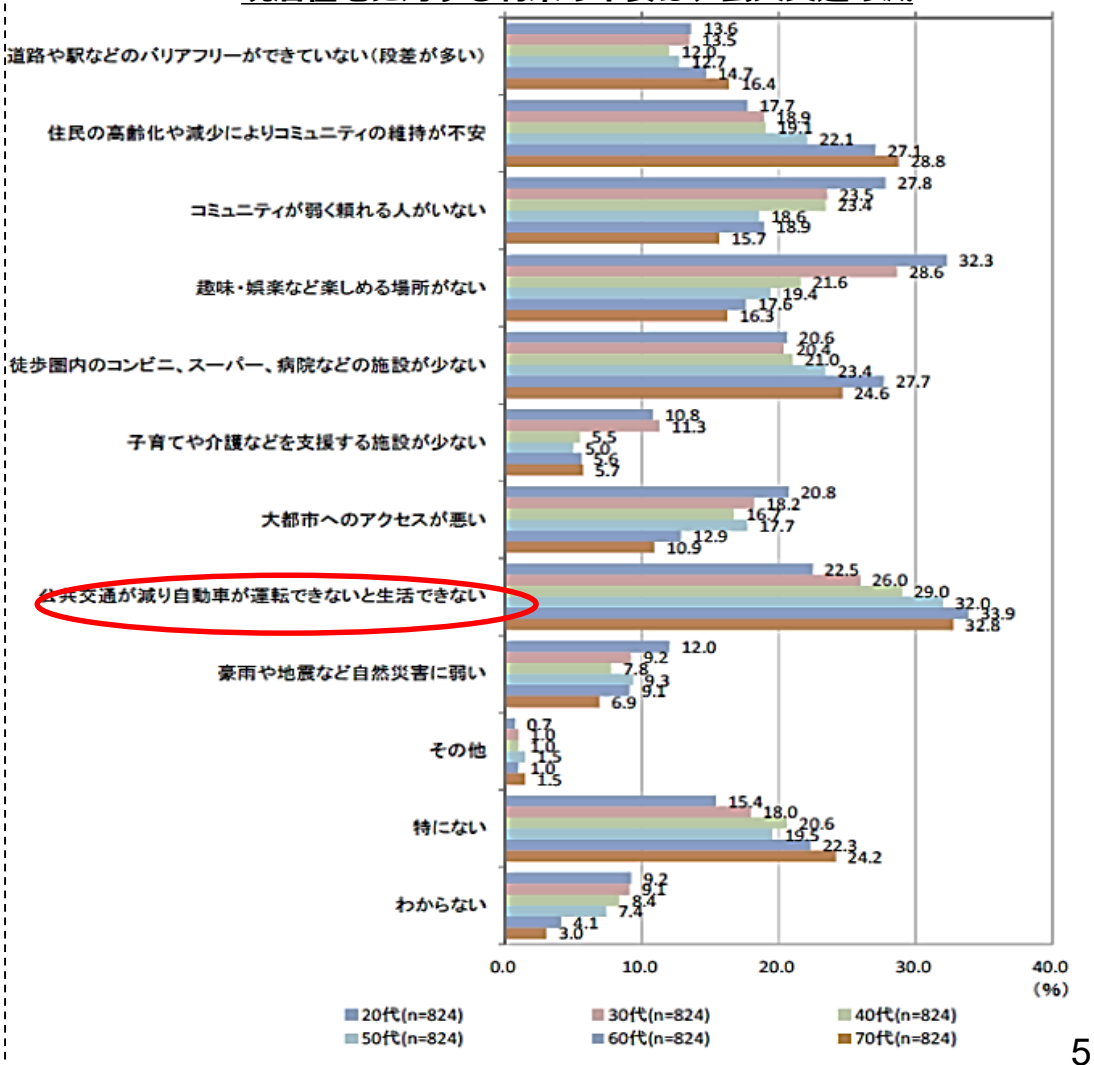
（出典）警察庁調べ

高齢者単身世帯数及び高齢者に占める単身世帯割合の動向



（出典）総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）（2019年推計）」、同「日本の世帯数の将来推計（平成30（2018）年推計）」、同「日本の地域別将来人口推計（平成30（2018）年推計）」を基に作成。

現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



（出典）国土交通省国民意識調査

地域公共交通をめぐる現状

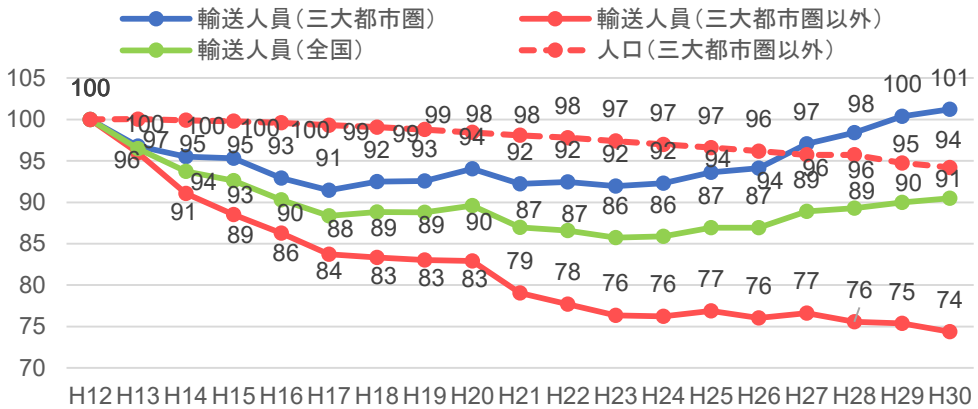
国土交通省

■ **地域公共交通の輸送人員**は、特に**地方部において長期的に低落傾向**。

■ 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などの**サービス水準の大幅な低下が進行**するとともに、**地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行**。

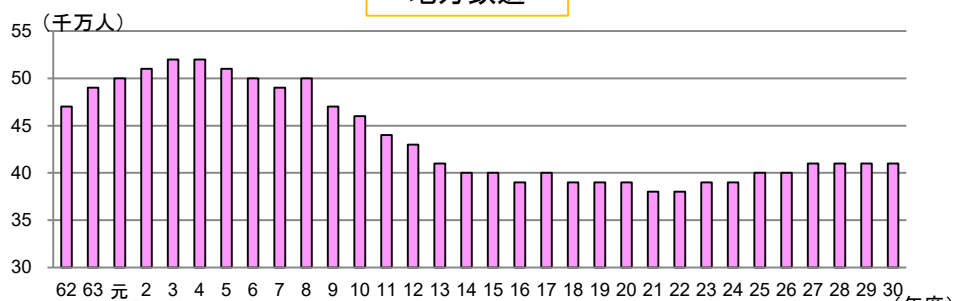
地域公共交通サービスの輸送人員の推移

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
（出典）「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

地方鉄道

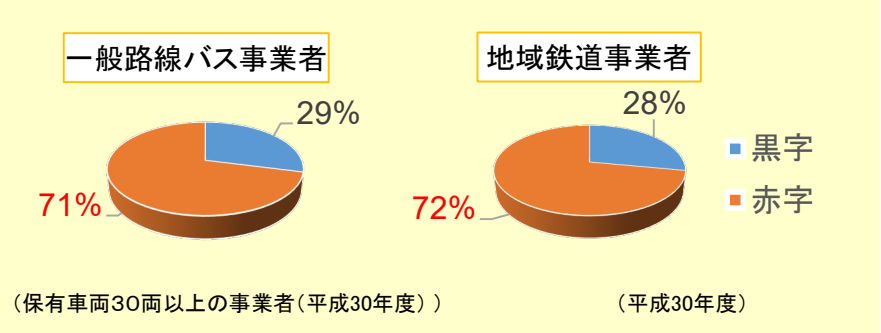


（出典）「鉄道統計年報」より国土交通省作成

地域公共交通サービスの衰退

・ 一般路線バスについては、平成20年度から平成29年度までの10年間に約13,249 kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、平成12年度から令和2年度までの21 年間に44路線・約1,042 kmが廃止。
※鉄軌道については、令和2年5月7日現在

・全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
・地域鉄道事業者の約7割の経常収支が赤字



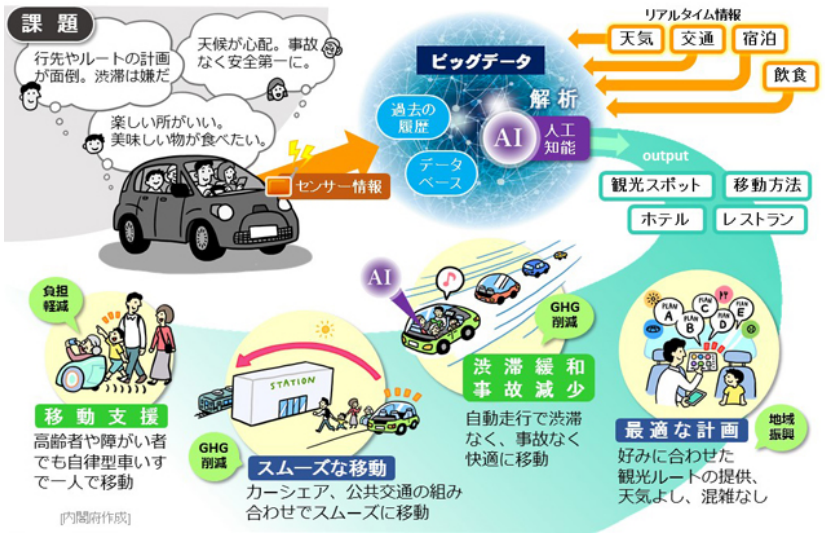
今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定

第4次産業革命、Society5.0の本格展開

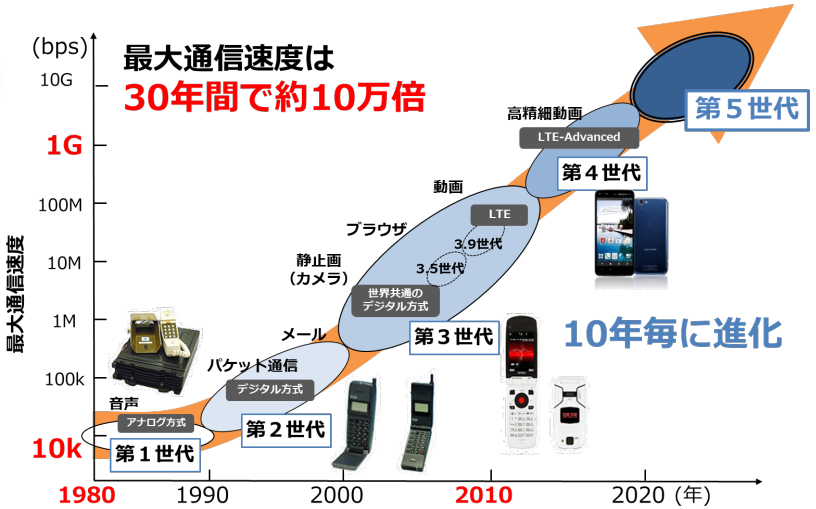
国土交通省

- ＡＩ、ＩｏＴの普及が進み、交通分野でもバス・タクシーの効率的な運行の実現や渋滞問題の解決等に期待。
- 5G実装をはじめ**Society5.0**の実現が社会的な課題となっており、新技術やデータを活用したスマートシティ等の取組が進行。

Society5.0による新たな価値の創出例

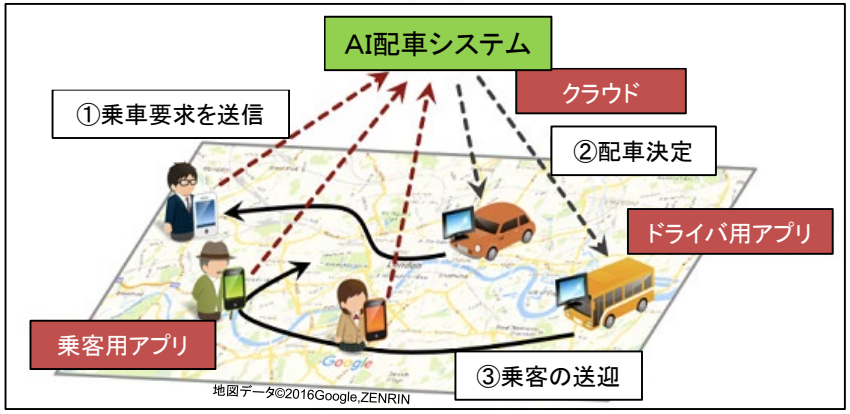


5Ｇ（第５世代）の実現ステップ



5Gにより、遠隔地にいても、視覚的な情報のみならず、感触までも体験することが可能に。

オンデマンド交通でのAIの活用イメージ

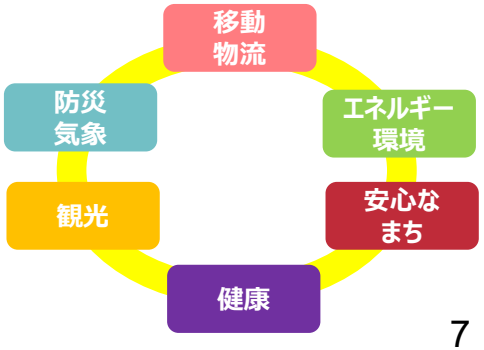


スマートシティの実現

様々なデータを収集・見える化

新技術 × 官民データ

都市・地域全体を分野横断的に最適化



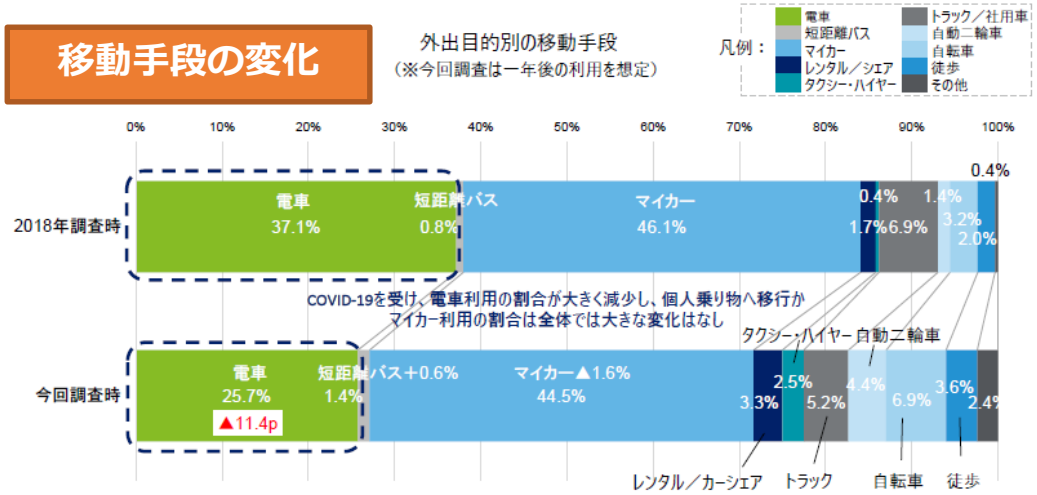
外出に関する消費者動向について（国内民間調査）

国土交通省

民間コンサル企業によるCOVID-19の影響を受けた1年後の移動等に対する意識の変化に関する調査結果*1

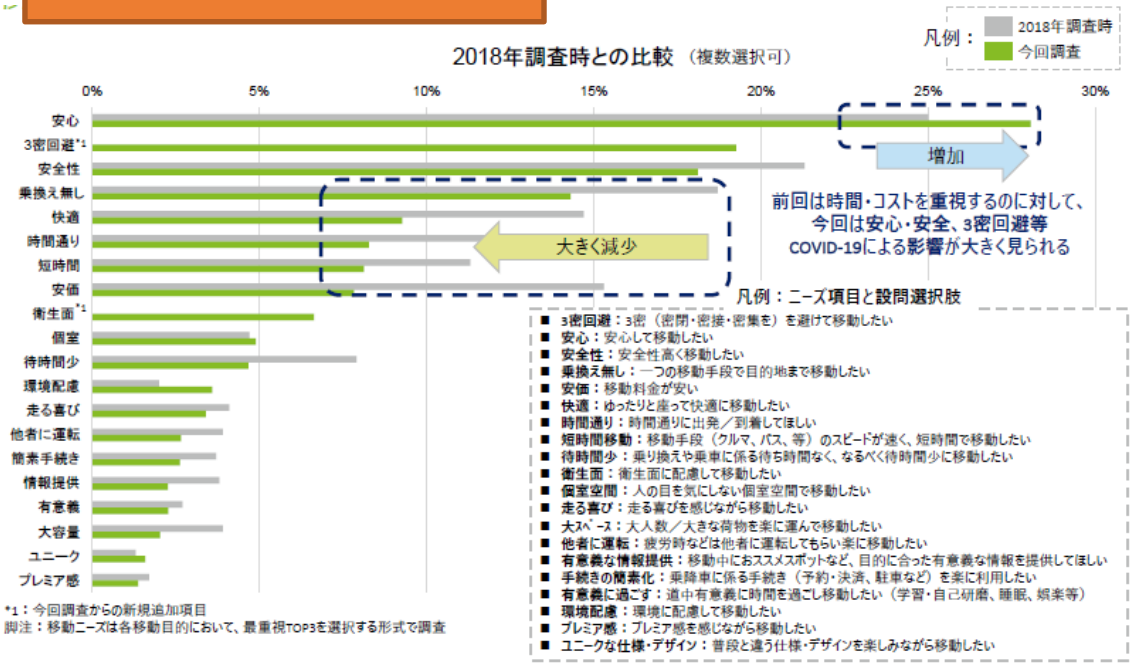
移動手段の変化

外出目的別の移動手段
（※今回調査は一年後の利用を想定）



電車による移動を敬遠する傾向が見られる一方で、レンタル／カーシェア、自転車等のパーソナル、プライベートなモビリティ利用意向が増加。

移動に求めるニーズの変化



「時間どおり」・「安価」・「乗換え無し」といった項目が減少し「安心」、「3密回避」が増加

*デロイトトーマツ社「ポストコロナの移動に関する意向調査」（2020年8月20日発表）より引用。同調査は緊急事態宣言解除後の6月下旬にwebアンケートとして行われ、2018年の移動に関する同社調査との比較を実施。

2. 交通政策基本法
および交通政策基本計画について

公共交通政策の変遷

国土交通省

鉄道　日本国有鉄道法（1948年）
地方鉄道法（1919年）

バス　道路運送法（1951年）

タクシー　道路運送法（1951年）

海運　海上運送法（1949年）

航空　日本航空株式会社法（1952年）
航空法（1952年）

45/47体制（1972年）

国鉄改革・鉄道事業法の制定（1986年）

JAL民営化（1987年）

需給調整の廃止（2000年）

需給調整の廃止（2002年）

需給調整の廃止（2002年）

需給調整の廃止（2000年）

需給調整の廃止（2000年）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定（2007年）

改正
まちづくりとの連携（2014年）

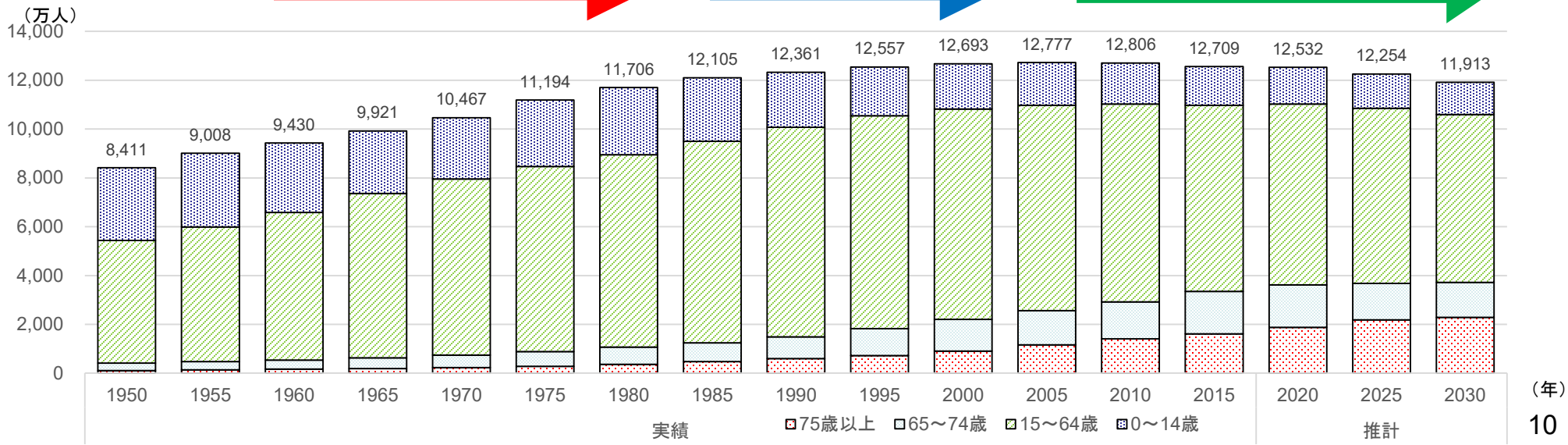
改正
「競争」から「協調」へ（2020年）

制定
交通政策基本法（2013年）

制定
独占禁止法特例法（2020年）

モードを横断

高度経済成長期 → **民営化・規制緩和** → **成長の鈍化、活性化・再生へ**



交通政策基本法（平成25年法律第92号、令和2年12月改正）

国土交通省

基本理念(第2条～第7条)

基本的認識（第2条）

○交通の果たす機能
- ・国民の自立した生活の確保
- ・活発な地域間交流・国際交流
- ・物資の円滑な流通

○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通に関する施策の意義（第3条）

○少子高齢化の進展、人口の減少等に対応しつつ、
・豊かな国民生活の実現　・国際競争力の強化
・地域経済の活性化、地域社会の維持発展　に寄与
○国土強靭化の観点を踏まえ、大規模災害時においても、社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、避難のための移動に的確に対応

環境負荷の低減（第4条）

様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）

交通の安全の確保（第7条）

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】
○日常生活の交通手段確保（第16条）…離島等の地域の諸条件への配慮
○高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）　…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
○公共交通機関に係る旅客施設及びサービスに関する安全及び衛生の確保（第17条の２）
○交通の利便性向上（第18条）…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】
○国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）

【地域の活力の向上】
○国内交通ネットワークと拠点の形成（基幹的な高速交通網の形成を含む）、輸送サービスの提供の確保（第20条）
○交通に関する事業の基盤強化、人材の確保支援（労働条件の改善を含む）・育成等 (第21条)

【大規模災害への対応】
○大規模な災害が発生した場合における交通の機能低下の抑制及び迅速な回復等、耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難（第22条）

【環境負荷の低減】
○ エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等（第23条）

【適切な役割分担と連携】
○総合的な交通体系の整備、交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備（第24条）
○まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25～２７条）

○調査研究（第28条）
○技術の開発及び普及、ICTの活用（第29条）
○国際的な連携の確保及び国際協力の推進、交通インフラの海外展開（第30条）
○国民等の意見を反映（第31条）

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8～11条）
関係者の連携・協働（第6、12条）
法制上、財政上の措置（第13条）
国会への年次報告等**（交通政策白書）**（第14条）
地方公共団体の施策(第32条)

「交通政策基本計画」の策定・実行（第15条）
＜審議会への諮問、閣議決定＞

第2次交通政策基本計画の策定経緯

国土交通省

平成31年４月10日	交通政策基本計画の見直しについて、省内議論を開始（局長級会合）
令和元年10月21日	交通政策基本計画の見直しについて、社会資本整備審議会・交通政策審議会に諮問
令和2年 １月22日～	交通政策基本計画小委員会 （以降、計5回開催）
令和２年６月15日～	国土交通省において、ポストコロナ対応に係る交通事業者等へのヒアリングを実施
令和３年３月31日	第2次交通政策基本計画（素案）提示
令和３年４月６日～	パブリックコメント
令和３年５月11日	第2次交通政策基本計画（案）提示
令和３年５月25日	社会資本整備審議会・交通政策審議会からの答申
令和３年５月28日	閣議決定

交通政策基本計画小委員会　委員

（敬称略、順不同）

委　員　長	家田　仁	政策研究大学院大学教授
委員長代理	藤原　章正	広島大学大学院先進理工系科学研究科教授
委　　員	伊藤　昌毅	東京大学大学院情報理工学系研究科附属 ソーシャルICT研究センター准教授
	大串　葉子	椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
	大屋　雄裕	慶應義塾大学法学部教授
	加藤　博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	小林　潔司	京都大学経営管理大学院特任教授
	村上　早紀子	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授
	森下　晶美	東洋大学国際観光学部国際観光学科教授

3. 第2次交通政策基本計画の概要

第2次交通政策基本計画の概要（令和3年度～令和7年度）

国土交通省

＜令和3年5月28日閣議決定＞

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応　○デジタル化・DXの推進　○防災・減災、国土強靱化　○2050年カーボンニュートラルの実現　○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機
（需要縮小による経営悪化、人手不足等）
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
（自然災害、老朽化、重大事故等）
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ

＋

新型コロナウイルス感染症の影響
（旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引（EC）市場の進展、防疫意識の浸透　等）

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

＜新たに取り組む政策 等＞
- 「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- 公共交通指向型の都市開発（TOD）
- 大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
- MaaSや更なるバリアフリー化推進
- 多様なモビリティの普及（小型電動モビリティ、電動車いす等）等

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・システムへの強化

＜新たに取り組む政策 等＞
- 公共交通のデジタル化、データオープン化運輸行政手続のオンライン化
- 物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- 自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- 陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- インフラシステムの海外展開　等

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

＜新たに取り組む政策 等＞
- 事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- 災害時の統括的な交通マネジメント
- 交通インフラのメンテナンスの徹底
- 公共交通機関の衛生対策等への支援
- 「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- 働き方改革の推進による人材の確保・育成
- 脱炭素化に向けた取組（港湾･海事･航空分野、物流･人流分野）等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

第2次交通政策基本計画の目標、施策

国土交通省

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に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

- *地域公共交通の維持確保の取組*
- *新型コロナの影響を踏まえた支援*
- *MaaSの全国での実装*
- *多様なニーズに応えるタクシー運賃 等*

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

- *まちづくりと公共交通の連携強化*
- *徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現*
- *スマートシティの創出 等*

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

- *バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）*
- *「心のバリアフリー」の強化*
- *新幹線の車椅子用フリースペース 等*

目標④　観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- *インバウンドの受入環境整備*
- *地域での快適な移動環境整備*
- *移動そのものの観光資源化 等*

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

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

- *整備新幹線、リニアの整備促進*
- *基幹的な道路網整備、四車線化*
- *国際コンテナ戦略港湾政策の推進*
- *三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持 等*

目標②　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

- *行政手続のオンライン化*
- *交通関連情報のデータ化・標準化*
- *港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築*
- *自動運転の実現に向けた開発等*
- *無人航空機による荷物配送実現*
- *海事産業の国際競争力強化*
- *インフラシステムの海外展開 等*

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

- *物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化*
- *取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減*
- *物流ネットワークの構築*
- *内航海運の生産性向上、船員の働き方改革 等*

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

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

- *インフラの耐震化、津波・高潮対策等*
- *台風襲来時の船舶の走錨事故防止*
- *TEC-FORCEの機能拡充・強化*
- *BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）*
- *インフラ・車両・設備の老朽化対策 等*

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

- *新型コロナの衛生対策等の支援*
- *安全な自動車の開発・実用化・普及*
- *運輸安全マネジメントの充実*
- *交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等*

目標③　運輸部門における脱炭素化等の加速

- *次世代自動車の普及促進*
- *公共交通の利用促進（MaaS普及等）*
- *グリーン物流の実現*
- *エコエアポートなど航空の低炭素化*
- *カーボンニュートラルポートの形成*
- *ゼロエミッション船の商業運航 等*

各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

基本的方針A　誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

国土交通省

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

（趣旨）
地域における移動手段を維持・確保するとともに、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた交通サービスの提供を実現する。

◆地域公共交通の持続可能性の確保

地域公共交通網形成計画（H26改正）
（市町村又は都道府県（市町村と共同）が作成）
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画（R2改正）
（市町村又は都道府県（市町村と共同）が作成）
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成 ＋ 地域における輸送資源の総動員
メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス
公共交通機関

鉄軌道　路線バス　旅客船
コミュニティバス　デマンド交通　乗用タクシー
＋

自家用有償旅客運送
福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

予算・ノウハウ面等で必要な支援を行う

◆MaaSの全国での実装

グリーンスローモビリティ

超小型モビリティ

主な数値目標（KPI）

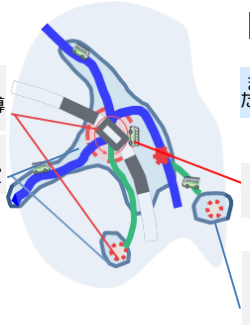
【地域公共交通計画の策定件数】　618件（2020年度）→1,200件（2024年度）
【新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数】　197件（2020年）→700件（2025年）

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

（趣旨）
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行い、地域の活力維持や、生活機能の確保に資する。

◆まちづくりと連携した公共交通ネットワークの実現

コンパクトシティ
立地適正化計画
○**都市機能誘導区域**
生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設（福祉・医療等）を設定
○**居住誘導区域**
居住を誘導し、人口密度を維持するエリアを設定
計画策定や都市機能の集約につながる施設整備に対し、
・コンパクトシティ形成支援事業
・都市構造再編集中支援事業等で支援



ネットワーク
地域公共交通計画
まちづくりと連携し、地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通利便増進実施計画
・路線等の見直し
・等間隔運行、定額乗り放題運賃等のサービスを促進　等

地域旅客運送サービス継続実施計画
路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替するサービス（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を導入

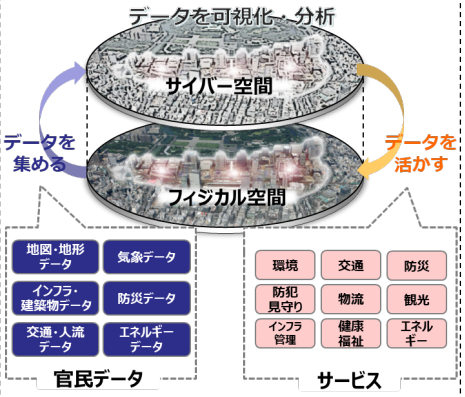
関係省庁で構成されたコンパクトシティ形成支援チーム（2015.3設置）等により、省庁横断的に市町村の取組を支援

◆「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出

<官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり>

◆自転車利用環境の整備

◆「スマートシティ」の創出



主な数値目標（KPI）

【地域公共交通計画を立地適正化計画と連携して策定した市町村数】257市町村（2020年度）→400市町村（2024年度）
【滞在快適性等向上区域を設定した市町村数】　31市町村（2020年）→100市町村（2025年度）
【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】実装地域数23（2020年度）→実装地域数100（2025年度）

基本的方針A　誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

国土交通省

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

（趣旨）
高齢者、障害者等が、いつでもどこへでも、安全・安心かつ円滑に移動できる社会の実現に資する。

◆バリアフリー整備目標の着実な実現

・旅客施設のバリアフリー化

【鉄軌道駅・バスターミナル】
平均利用者数が3,000人以上/日の施設及び2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設に対象拡大

鉄軌道駅のバリフリ化を加速するため、利用者の薄く広い負担を含めた安定的な財源を確保

ホームドア・可動式ホーム柵の設置促進

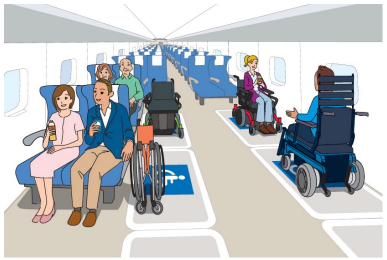
【旅客船・航空旅客ターミナル】
平均利用者数が2,000人以上/日の施設に対象を拡大

◆「心のバリアフリー」の強化

高齢者疑似体験

各種啓発ポスターの例

◆新幹線における車椅子用フリースペース導入



車椅子用フリースペースのイメージ

主な数値目標（KPI）

（バリアフリー整備目標の着実な実現）
【旅客施設のバリアフリー化】　原則として100%バリアフリー化（2025年度）
【ホームドアの整備（鉄軌道駅全体）】　1,953番線（2019年度）→3,000番線（2025年度）
（心のバリアフリーの強化）
【「心のバリアフリー」の用語の認知度】　約24%（2020年6月）→約50%（2025年度）

目標④　観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

（趣旨）
交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客等の日本各地への来訪促進に資する。

◆公共交通機関における訪日外国人受入環境整備

外国語等による情報提供

公衆無線LANの整備

◆周回・周遊を促す仕組み

地域内の周遊バスチケットの販売促進

◆移動そのものを観光資源とする取組の促進

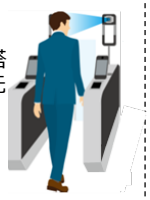
観光列車

魅力ある観光バス

◆空港での旅客手続きの自動化（FAST TRAVEL）

自動化機器の導入

顔認証による搭乗手続きの一元化（One ID）



◆ビジネスジェットの利用環境の改善

ビジネスジェット（BJ）

BJ専用施設(ラウンジ)

主な数値目標（KPI）

【旅客施設における多言語対応率　（鉄軌道駅）】　87%（2020年度）→100%（2025年度）
【七大空港（成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇）のチェックイン（セルフ）・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港】　0%（2019年）→100%（2025年）
【ビジネスジェット発着回数】1.4万回（2020年）　→ 2.0万回（2025年）

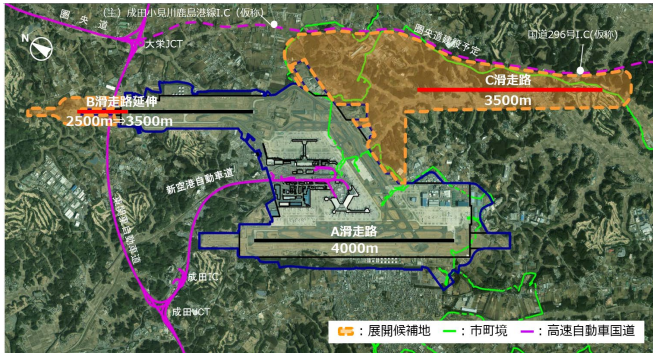
基本的方針B　我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

国土交通省

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

（趣旨）
我が国の成長に不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通・陸上交通のインフラやサービスを強化する。

◆我が国の空港の機能強化・機能拡充



成田国際空港の更なる機能強化

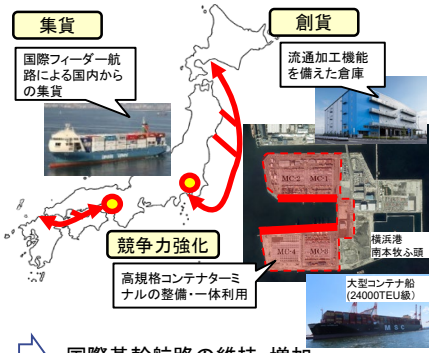
◆国際コンテナ戦略港湾の集貨・創貨・競争力強化の推進

取組

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
・国内外とのフィーダー航路網の強化や積替機能の強化の促進　等

国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」
・荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地を促進　等

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」
・とん税・特別とん税に係る特例措置等による入出港コスト低減
・コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化
・良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するＡＩターミナル」を実現　等



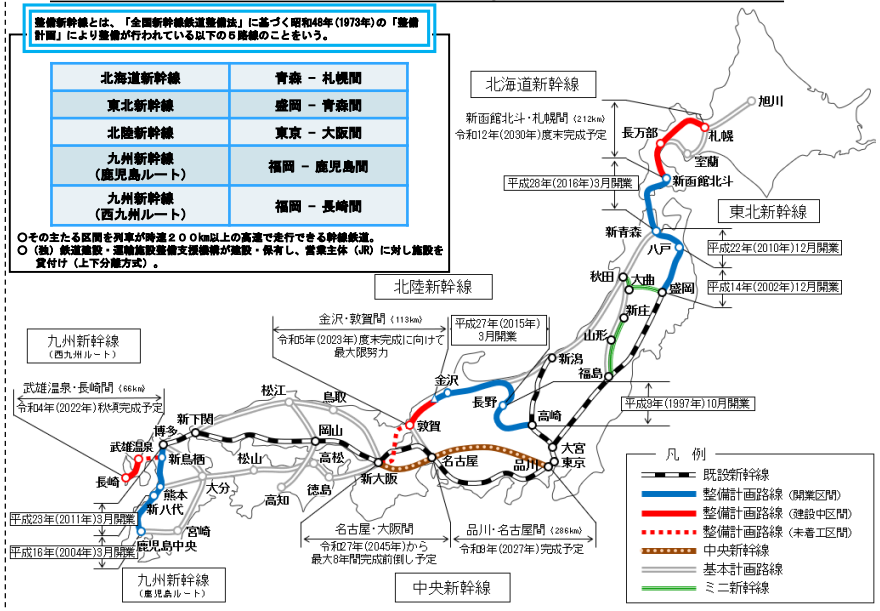
⇨ 国際基幹航路の維持・増加

◆整備新幹線（北海道、北陸、九州）の整備の着実な推進

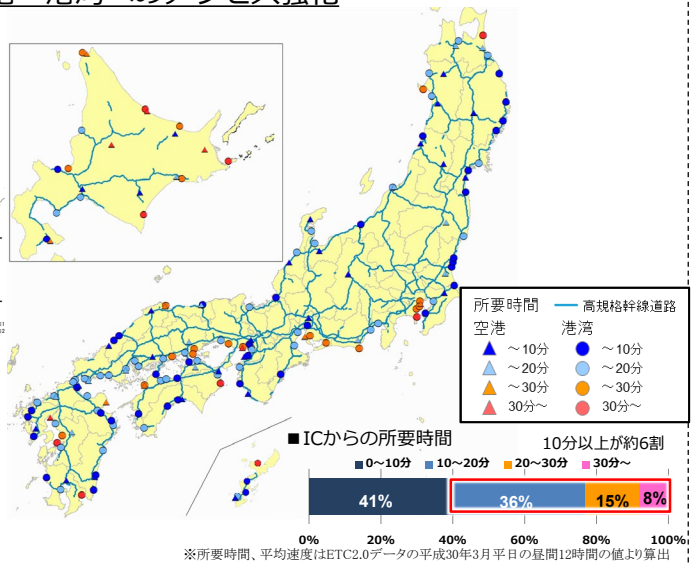
整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の５路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 － 札幌間
東北新幹線	盛岡 － 青森間
北陸新幹線	東京 － 大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡 － 鹿児島間
九州新幹線（西九州ルート）	福岡 － 長崎間

○その主たる区間を列車が時速２００km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が施設・保有し、営業主体（JR）に対し施設を貸付け（上下分離方式）。



◆三大都市圏環状道路の整備や空港・港湾へのアクセス強化



※所要時間、平均速度はETC2.0データの平成30年3月平日の昼間12時間の値より算出

主要な空港・港湾とのアクセス状況

主な数値目標（KPI）

【三大都市圏国際空港の国際線就航都市数】216都市(2019年)→226都市(2025年)　【我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保】京浜港27万TEU、阪神港10万TEU(2019年7月)→京浜港27万TEU以上、阪神港10万TEU以上(2023年度)
【北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大】　開業年度比15%増（開業後3年度時点）　【三大都市圏環状道路整備率】　83%（2020年度）→89%（2025年度）

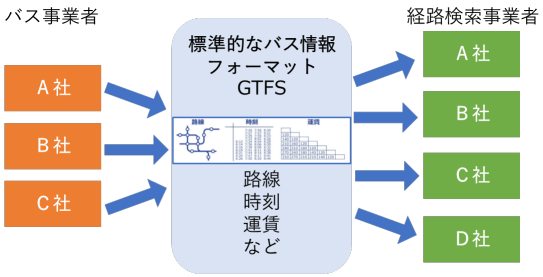
基本的方針B　我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

国土交通省

目標②　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

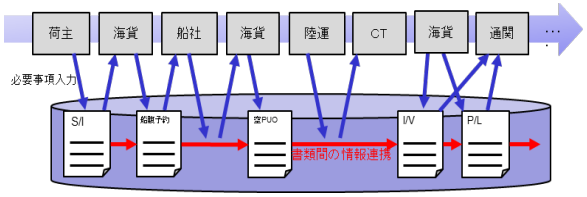
（趣旨）
デジタル化や先進技術の実装・活用を推進し、更には海外展開を図ることで、
我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

◆交通関連情報のデータ化・標準化



◆無人航空機によるサービス拡大

◆港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」により民間事業者間の港湾物流手続の電子化を実現



データ連携による手続情報の再入力・照合作業の削減
トレーサビリティ確保による状況確認の円滑化

◆「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開

都市鉄道の整備・運営支援
例：ジャカルタＭＲＴ

主な数値目標（KPI）

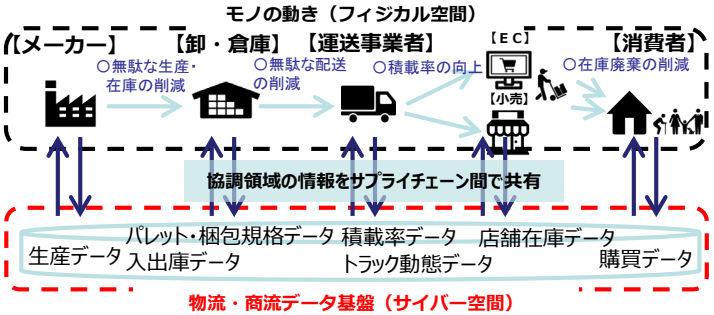
【バス事業者等において、標準的なバス情報フォーマットでダイヤの情報が整備されている事業者数】
382件（2020年）→900件（2025年）
【サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数】　約650者（2025年度）
【モビリティ・交通分野における我が国企業のインフラシステムに係る海外受注額】6兆円（2020年）→８兆円（2025年）
※2020年の値は推計値。

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

（趣旨）
サプライチェーンの最適化等により、物流の機能を十分に発揮させ、経済の持続的な成長と安定的な国民生活の維持に資する。

◆倉庫等の物流施設における自動化・機械化

◆物流・商流データ基盤の構築



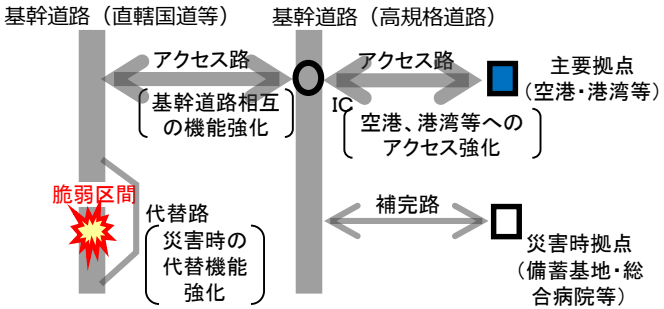
◆再配達の削減

置き配

宅配BOX

◆重要物流道路の機能強化

［重要物流道路ネットワークのイメージ］



主な数値目標（KPI）

【宅配便の再配達率】　10%程度（2020年度）（※）→7.5%程度（2025年度）
※2020年度調査の平均値であり、新型コロナウイルス感染症の影響による在宅率の上昇など特殊要因の可能性もある。
【道路による都市間速達性の確保率】　57%（2019年度）→63%（2025年度）

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

国土交通省

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

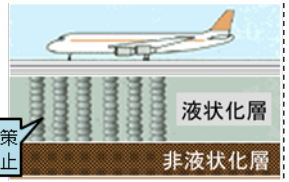
（趣旨）
巨大地震、気象災害、インフラの老朽化等に適切に対応することにより交通機能を維持し、もって国民の生命財産を保護する。

＜防災・減災対策＞

◆交通インフラの耐震対策

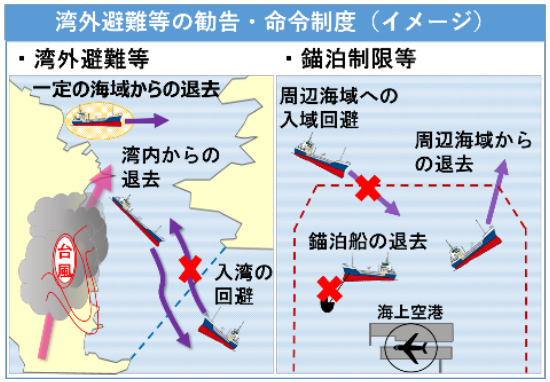
耐震強化岸壁の整備

滑走路等の耐震対策



◆台風来襲時の走錨事故の未然防止

台風時の走錨により関空連絡橋に衝突したタンカー



＜災害時の機能維持・早期復旧＞

◆「運輸防災マネジメント」の導入

防　災 ＋ 事業継続

経営トップが率先
⇓
全社一丸で取組

危機管理 ＋ 経営判断

迅速な初動 ＋ 平時の備え

運輸防災マネジメント評価等により、交通事業者の経営層に対し、防災意識の向上や災害対応力（防災＋事業継続）の強化を促進

＜避難・緊急輸送対策＞

◆TEC-FORCEの機能拡充・強化

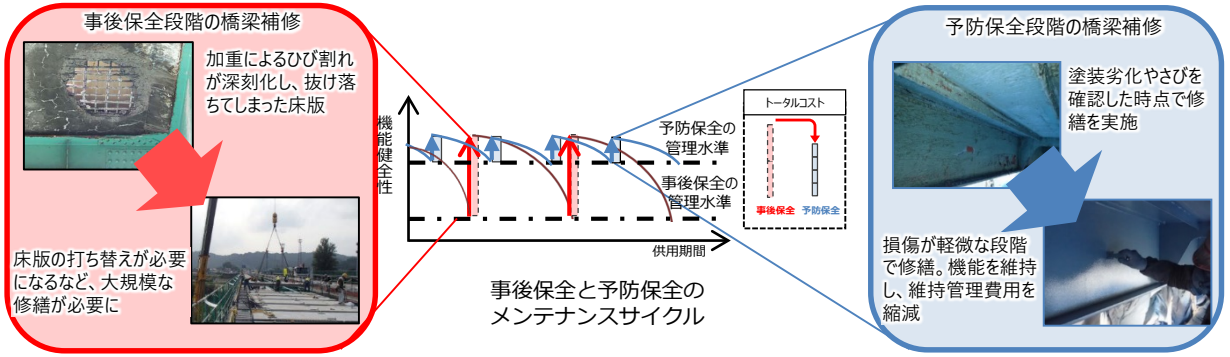
TEC-FORCE研修の様子

TEC-FORCEによる被災鉄道の現地調査

被害状況調査や輸送支援等の災害対応ができるよう地方運輸局等のTEC-FORCEに対し研修を実施

＜交通インフラ・システムの老朽化対策＞

◆「事後保全」から「予防保全」への本格転換



事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル

主な数値目標（KPI）

【大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合】　33%（2020年）→47%（2025年）
【運輸安全マネジメント評価実施事業者数（2020年度より、運輸安全マネジメント評価の一環として運輸防災マネジメント評価を実施）】　11,002事業者（2019年度）→15,000事業者（2025年度）
【走錨事故発生件数】（※）　1件（2019年度）→0件（2025年度）
※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
【地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率】　約34%（2019年度）→約73%（2025年度）

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

国土交通省

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

（趣旨）
防疫対策や、交通関連事業の安全で安定的な運行等の確保、働き方改革等の推進による多様な人材の確保・育成を進める。

＜新型コロナウイルス感染症等の防疫対策＞

◆公共交通機関の駅・車両等の新型コロナ対策への支援

◆港湾の水際・防災対策の連絡体制構築

会議開催状況（神戸港）

＜安全確保と安定的な運行の実現＞

◆安全な自動車の開発・実用化・普及

ペダル踏み間違い急発進抑制装置

＜交通関連事業の担い手の確保＞

◆自動車運送事業での働き方改革

「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
動画の掲載等、内容を充実

主な数値目標（KPI）

【水際・防災対策連絡会議の開催港数】　16港（2020年）→125港（2022年）
【女性運転者・女性整備士の人数】
【バス運転者】 約2,500 人（2025年度）　【タクシー運転者】　約14,000 人（2025年度）
【自動車整備士】（2級）約4,800 人（2025年度）

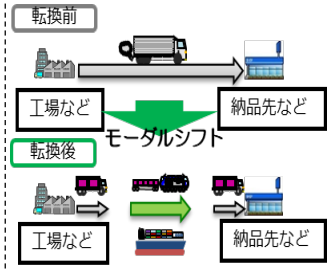
目標③　運輸部門における脱炭素化等の加速

（趣旨）
運輸部門におけるCO2排出量の大幅削減により、2050年カーボンニュートラルの実現に資する。

◆次世代自動車の普及促進

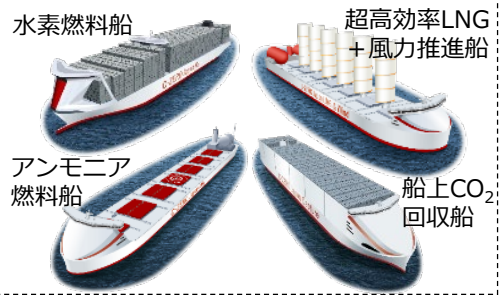
◆省エネ車両の開発・導入促進

◆グリーン物流の推進



◆カーボンニュートラルポートの形成

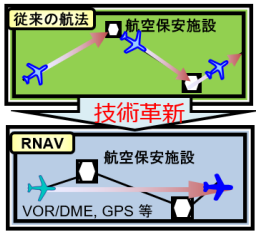
◆ゼロエミッション船の商業運航実現



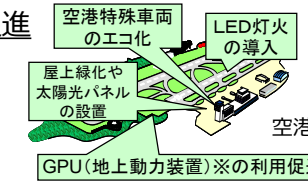
◆航空分野におけるカーボンニュートラルの促進

製造者への規制	基準適用日
新規設計の航空機	最初の型式証明の申請が2020年1月1日～
設計変更を行う航空機	最初の設計変更の申請が2023年1月1日～
使用者への規制	**基準適用日**
製造を継続中の航空機	最初の耐空証明の発行が2028年1月1日～

CO2排出物基準の導入による環境性能に優れた機材の普及促進



運航効率改善



空港の脱炭素化

本邦航空会社による持続可能な航空燃料を使用した商用運航

主な数値目標（KPI）

【一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率】　毎年度 直近５年間の改善率の年平均－１％
【カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数】　０港（2020年）→20港（2025年）
【LNGバンカリングの供用開始拠点数】　1ヵ所（2020年）→2ヵ所（2025年）

交通政策基本計画

第5章　施策の推進に当たって必要となる取組

①データ駆動型の施策立案・実施

②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

③これまでの枠を超えた連携による施策の実現

④新技術の開発、利活用の促進と国際展開

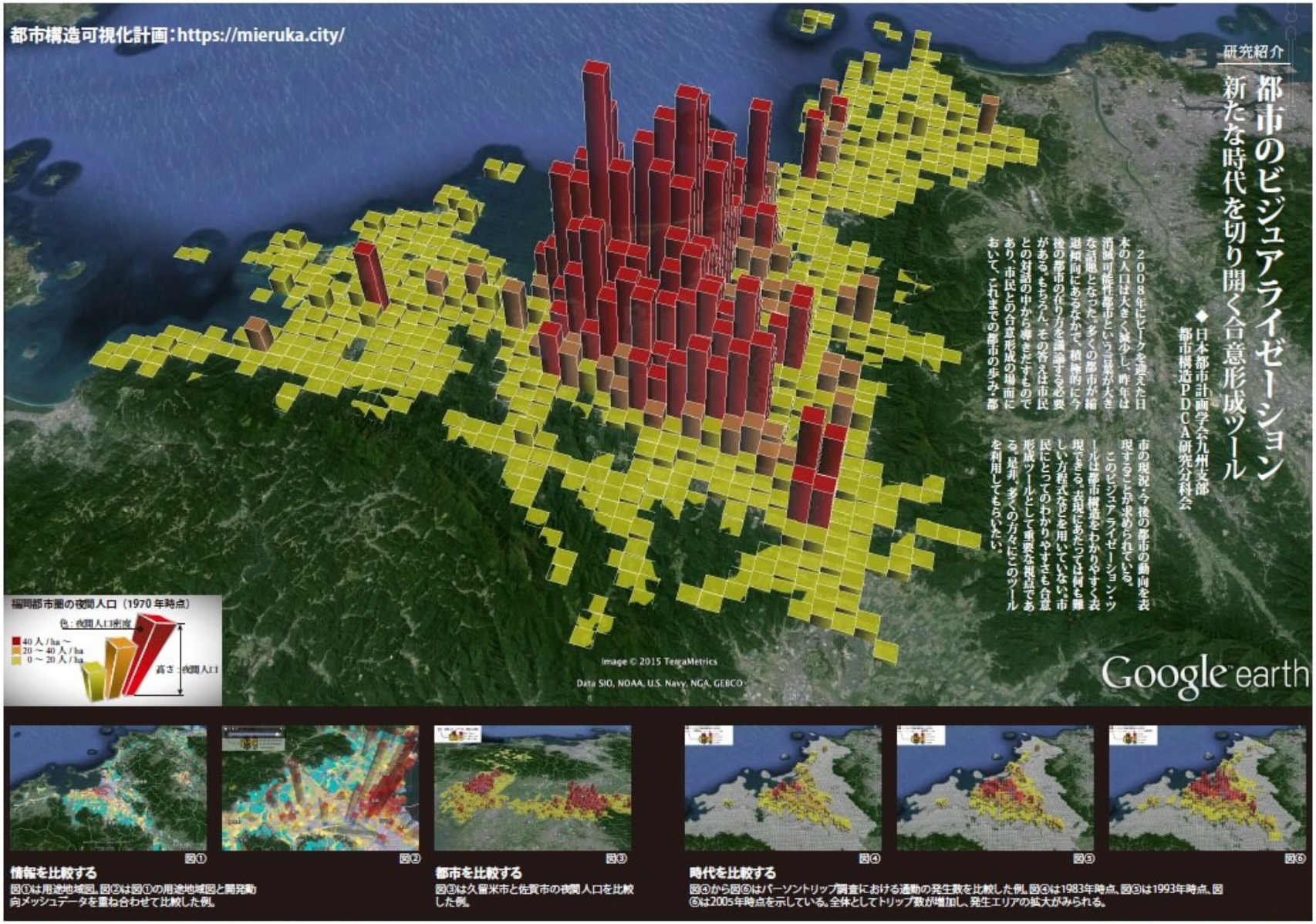
⑤国民の理解と共感、協力を得るための取組

⑥地域の交通をデザインする人材の確保・育成

付録．地域と交通の見える化

都市構造可視化計画ウェブサイト（2014～）

国土交通省



https://mieruka.city

経年変化を連続的に可視化

国土交通省

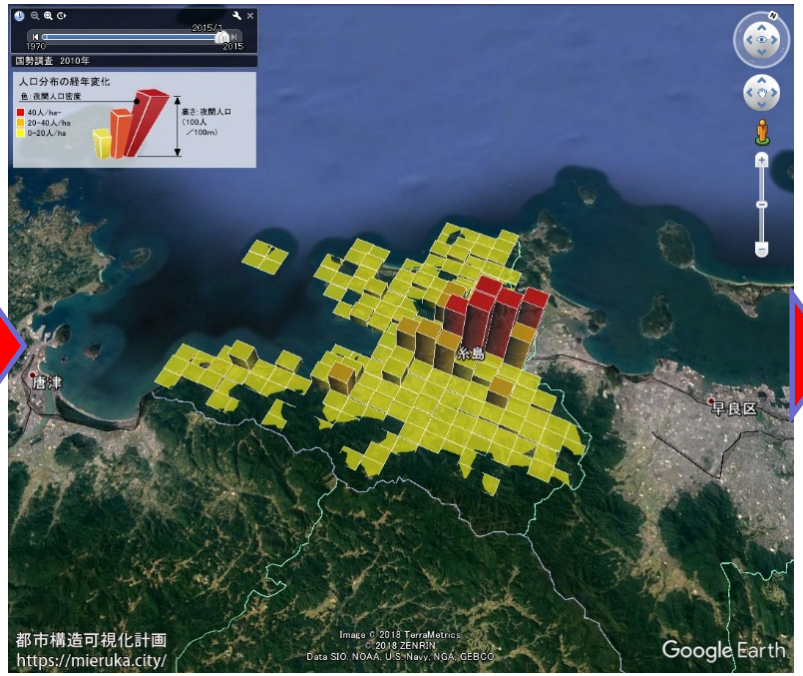
都市構造可視化の特徴

◆都市構造の歴史と将来（経年変化）を連続的に可視化

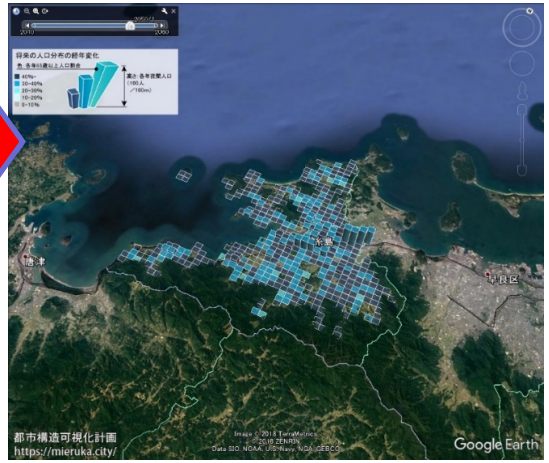
・市町村内の**「小さなエリア※」**ごとに人口や販売額等の分布を可視化
・過去から未来までの**「経年変化」**を地図上で可視化 → **都市構造を直感的に理解**

糸島市の人口分布(1970-2050)

1970年



2010年



2050年

※小さなエリア：地域メッシュ統計や小地域統計の単位等

1970年・2010年：国勢調査（人口）、2050年：国土数値情報（人口予測）

経年の都市間比較

都市構造可視化の特徴

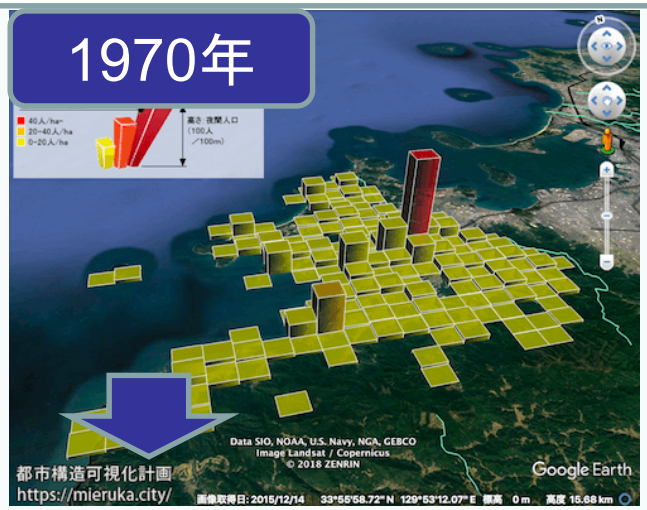
◆**都市構造の都市間比較**：わずか40年で都市構造は様々に変化。

A 市

1970年

中心市街地に集約

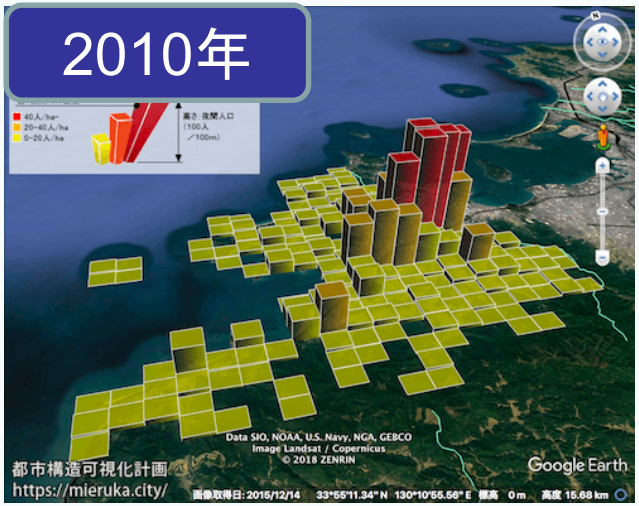
コンパクトな都市構造



2010年

鉄道沿いに集約

理想的なコンパクト＋ネットワーク

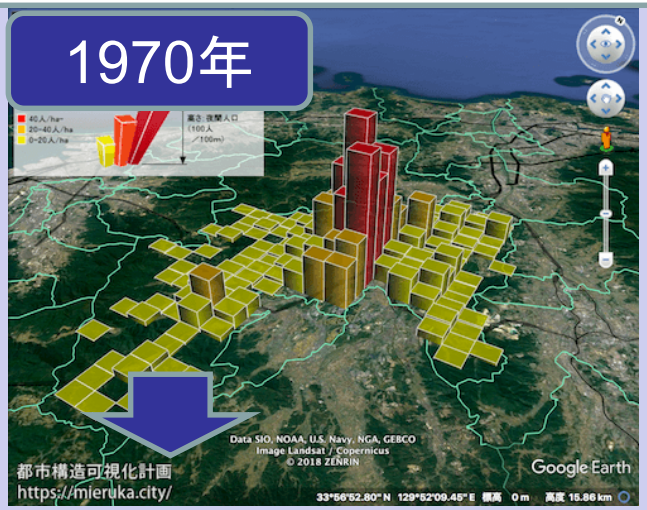


B 市

1970年

中心市街地に集約

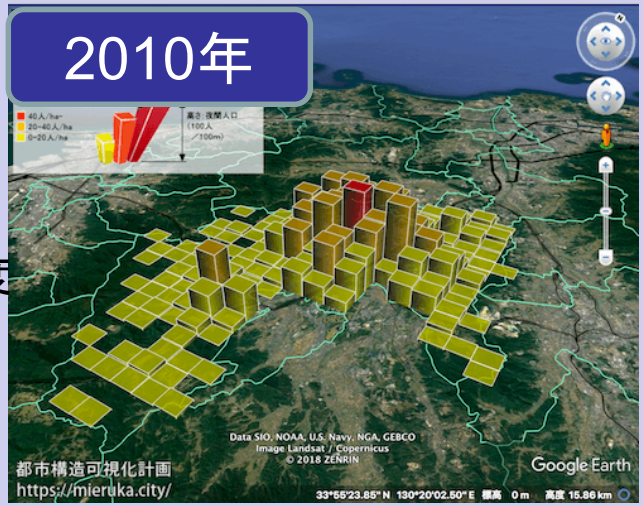
コンパクトな都市構造



2010年

同心円状に拡散・低密度

拡散の傾向



様々なデータのクロス表示が可能

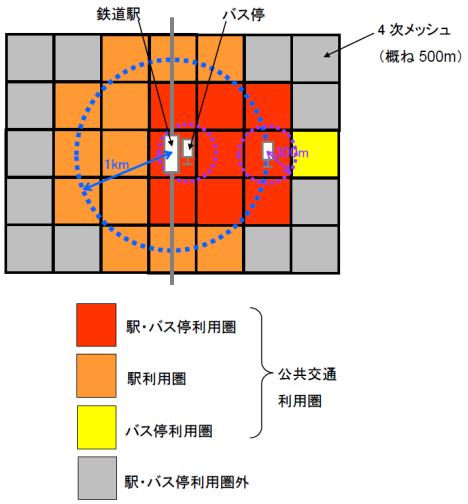
国土交通省

都市構造可視化の特徴

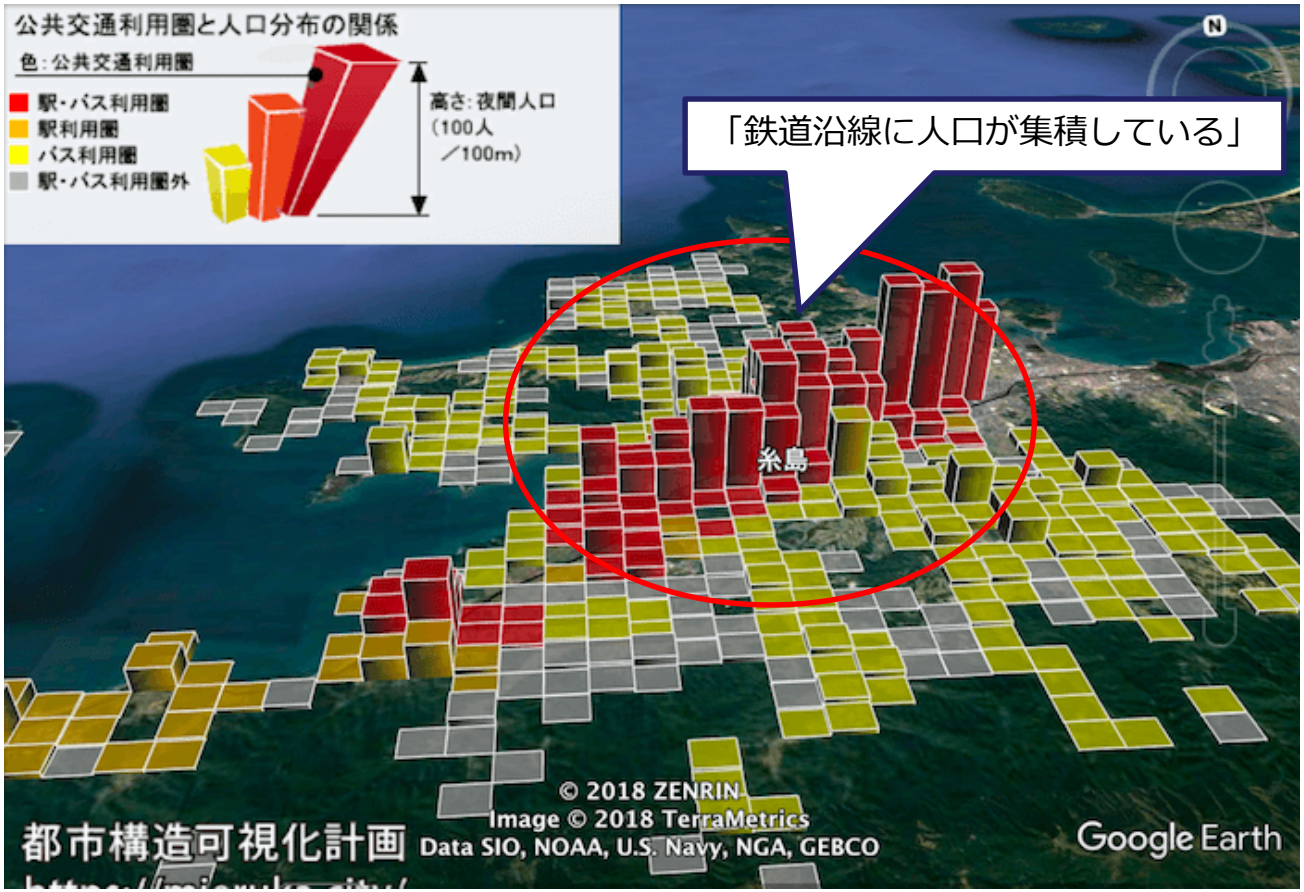
◆地域の特性とデータを同時に可視化

・地域の特性（公共交通利用圏、インフラの整備状況、災害危険度など）を**「色」**人口、小売業販売額などのデータを**「高さ」**で表現

公共交通の利用圏と人口分布との関係



公共交通利用圏の色分けの設定方法



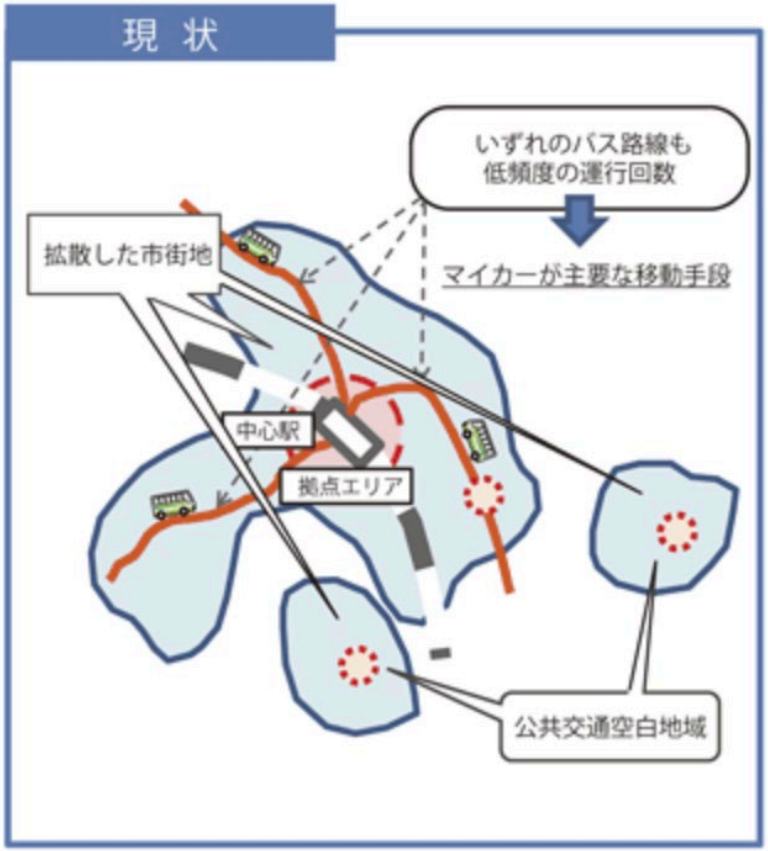
高さ：国勢調査（人口）
色：公共交通利用圏（上図参照）

都市と交通を一体的に「みえる化」

国土交通省

人口や拠点配置、産業の状況とあわせて公共交通の現状を把握することにより、地域公共交通の検討に活用

イメージ図



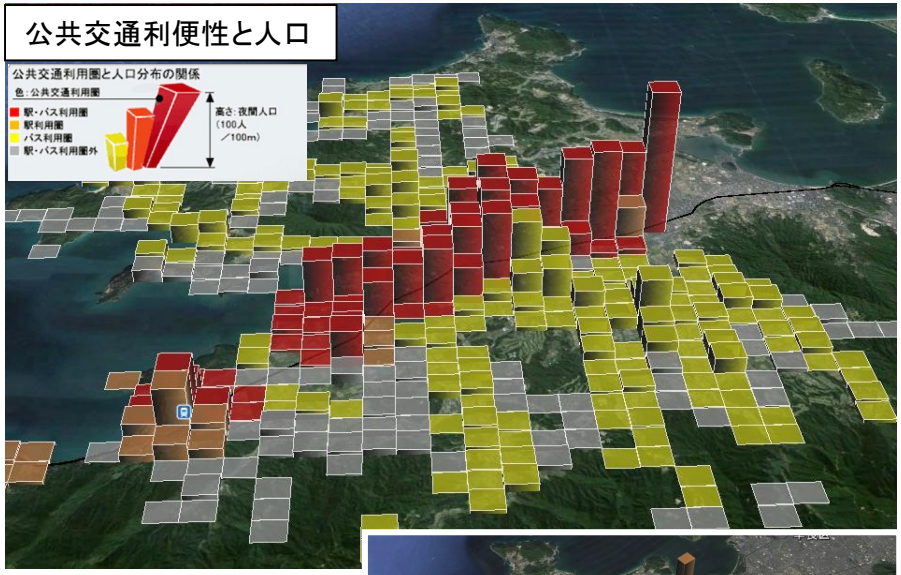
具体の都市では？

国土交通省

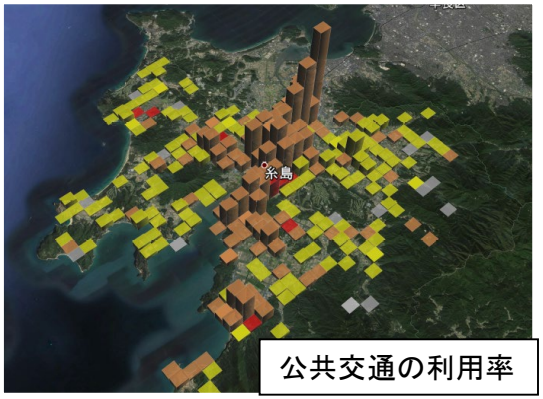
公共交通とまちづくりの関係

都市構造によって、公共交通の維持のしやすさに違いが主じる

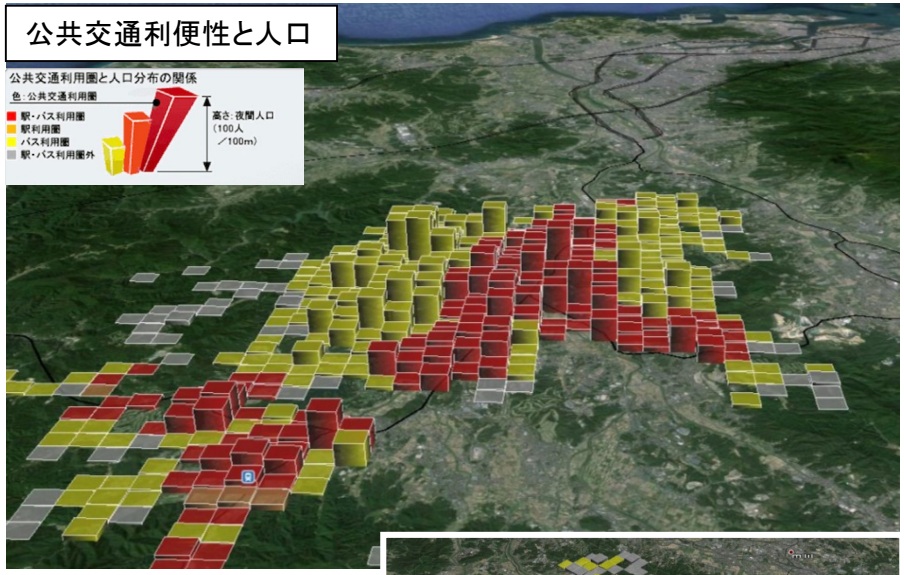
交通が考慮された都市



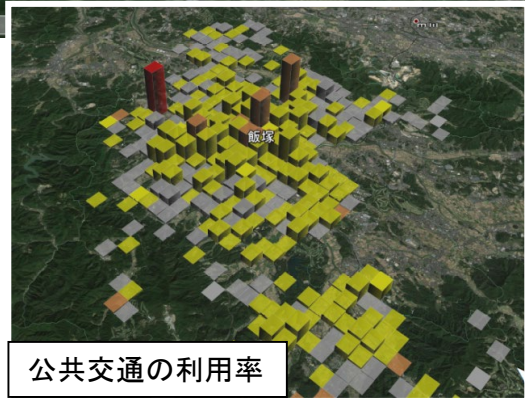
鉄道沿線に集積



拡散した都市



鉄道と関係なく拡散



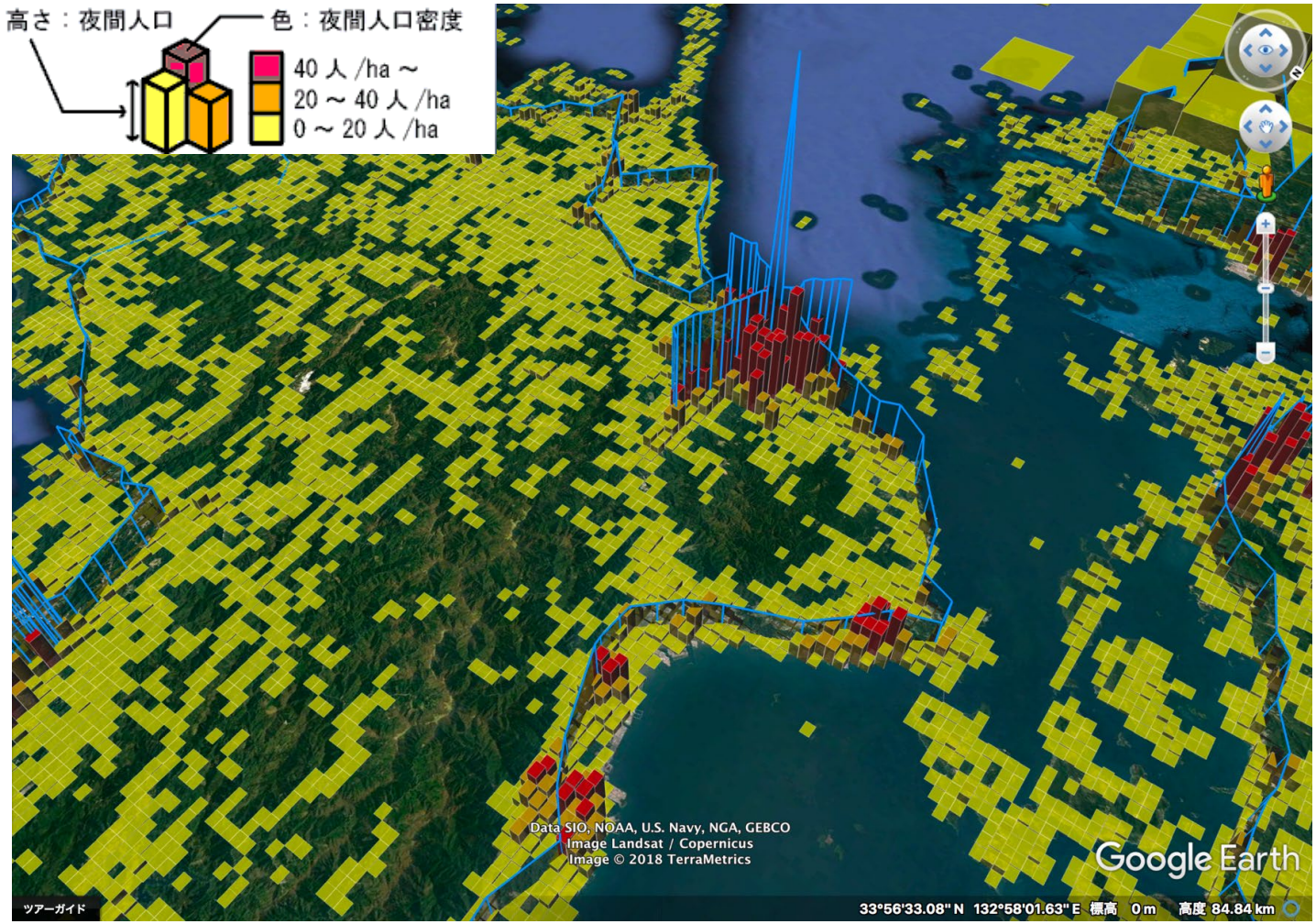
（福岡県都市計画協会研修　福岡県発表資料より）

都市と交通を一体的に「みえる化」

国土交通省

コンパクト＋ネットワークの可視化

人口分布と鉄道の本数を同時に表示。コンパクト＋ネットワークを空間的に可視化



【夜間人口+駅発着回数】