

今後の交通政策の方向性について

1. 現行計画策定後の状況変化等
2. 次期計画の策定に向けた主な論点
3. 持続可能な社会の実現に向けた
交通政策検討小委員会（案）の設置について

1. 現行計画策定後の状況変化等

現行計画策定後の状況変化等

現行計画の記載

- ① 人口減少・超高齢社会への対応と、「真の豊かさ」の実現
- ② 国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上とSociety5.0の実現
- 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 地球環境や経済社会の持続可能性の確保
- ⑤ 新型コロナウイルス感染症への対応

現行計画策定後の状況変化等

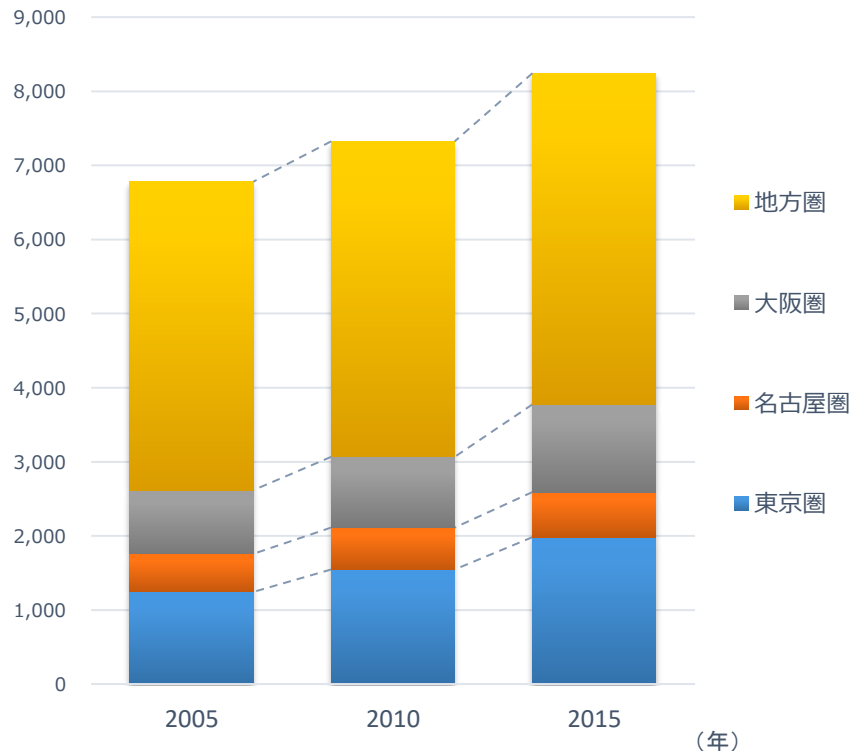
- ① 未曾有の人口減少、少子高齢化による地域社会の持続性を脅かすリスクの高まり
⇒ 地方路線・系統の需要減少・廃止と代替となる地域内公共交通の活用が進展、平均寿命が上昇する中、健康寿命を支える交通への高齢者の不安の高まり
- ② 人材不足の深刻化
⇒ 働き方の見直しも相まった労働力不足や高齢化が進行、物流・移動サービスのサービス水準確保が困難に
- ③ 物価上昇局面における持続可能な交通産業に向けた対応の重要性の高まり
⇒ 着実な賃金上昇と、経費増を反映した運賃設定の適切な循環を求める動きが活発化
- ④ 経済活動のボーダレス化、国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大
⇒ 日本経済の競争力向上や陸・海・空のサプライチェーンの安全性確保などが課題に
- ⑤ コロナ禍後の国内外の観光需要の急速な回復を踏まえた、持続可能な観光に向けた対応の重要性の高まり
⇒ 地域的偏在の課題への対応と全国への波及の推進
- ⑥ 気候変動深刻化、巨大災害リスクの切迫化、顕在化、重大事故等を契機とした安全・安心な交通への懸念の高まり
⇒ 被災地の交通・物流の確保、安全・安心な交通の確保が社会的要請に
- ⑦ 2050年カーボンニュートラル目標達成に対する運輸部門等の重要性の拡大
⇒ 国際的な目標の設定への貢献や交通分野の産業となり得る新技術への期待
- ⑧ AIに代表される新たな技術の進化と普及拡大への期待の高まり
⇒ 自動運転・ドローンの実装、キャッシュレス拡大、交通データ活用、スタートアップ等による先端技術のスピード感ある社会実装などへの高い期待
- ⑨ 多様化する働き方・住まい方等に対応した地域、多様性・包摂性を持つ社会を求める動きの活発化
⇒ 女性や子育て世代等多様な主体が活躍できる、バリアフリーでユニバーサルデザインな環境の創出

①未曾有の人口減少、少子高齢化による地域社会の持続性を脅かすリスクの高まり

- 地元小売業の廃業、公共交通や既存商店街の衰退等により、高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる、買物弱者等が全国的に増加。
- 高齢層を中心に、公共交通が減り自動車が運転できないと生活できないとの声。

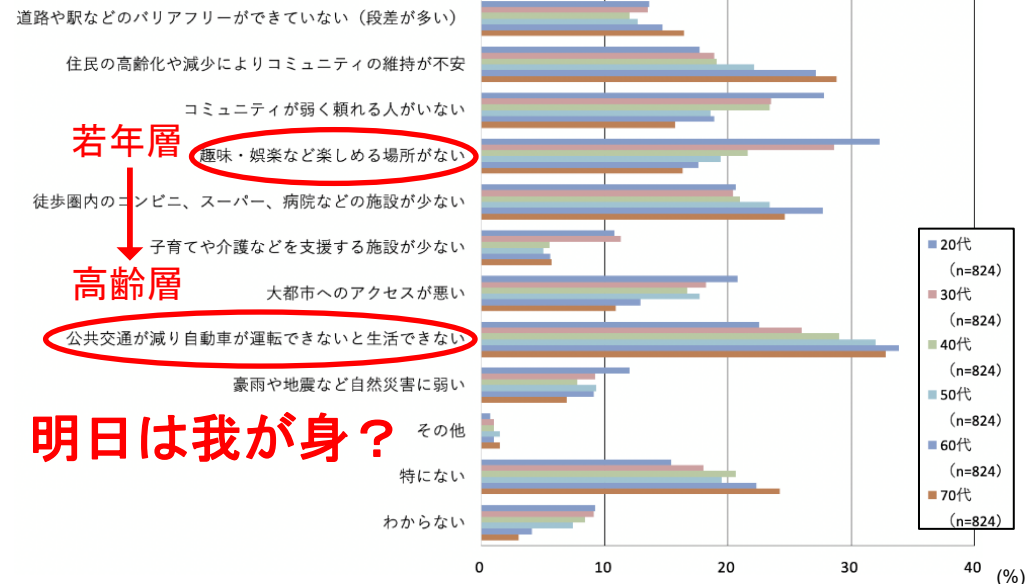
食品アクセス困難人口（※）の推移

(千人) (※) 店舗まで直線距離で500m以上、かつ、65歳以上で自動車を利用できない人



(出典) 農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

地域住民から見ると



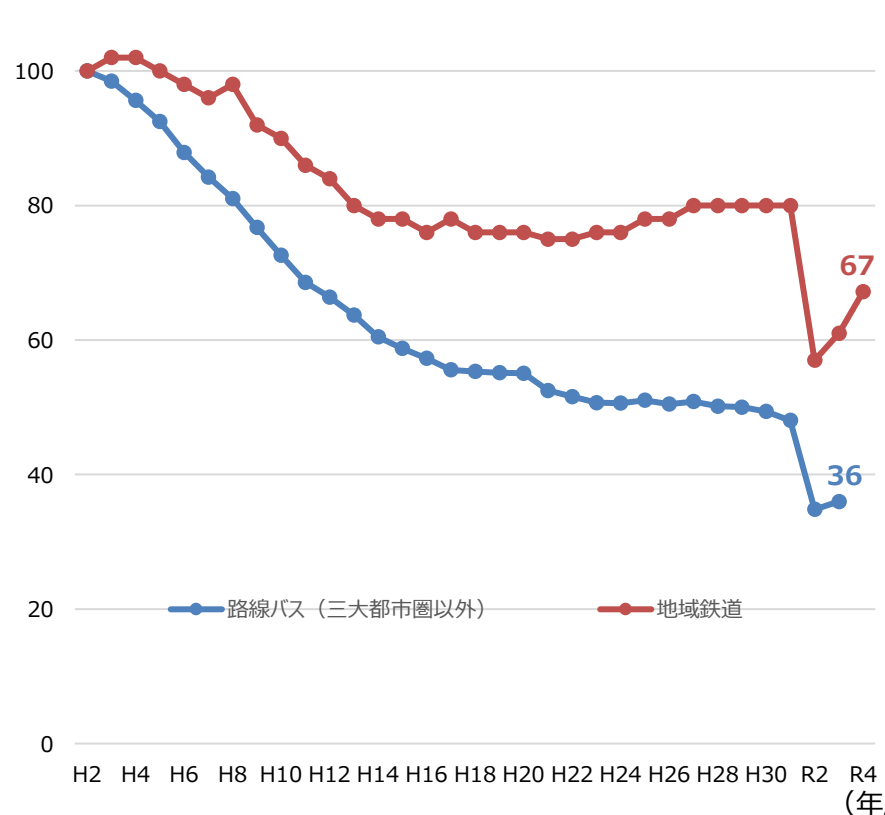
(出典) 国土交通省国民意識調査

①未曾有の人口減少、少子高齢化による地域社会の持続性を脅かすリスクの高まり

- 地方部では、人口の減少等を背景に、乗合バス・地域鉄道の利用者は減少傾向。
- 乗合バス事業者の87.1%、地域鉄道事業者の89.5%が赤字事業者となっているなど厳しい経営状況にある。
- こうした状況の中、公共交通では地域の足を確保できない地域において、自家用車を用いて移動手段を確保する「交通空白地有償運送」は、団体数、車両数ともに増加傾向にある。

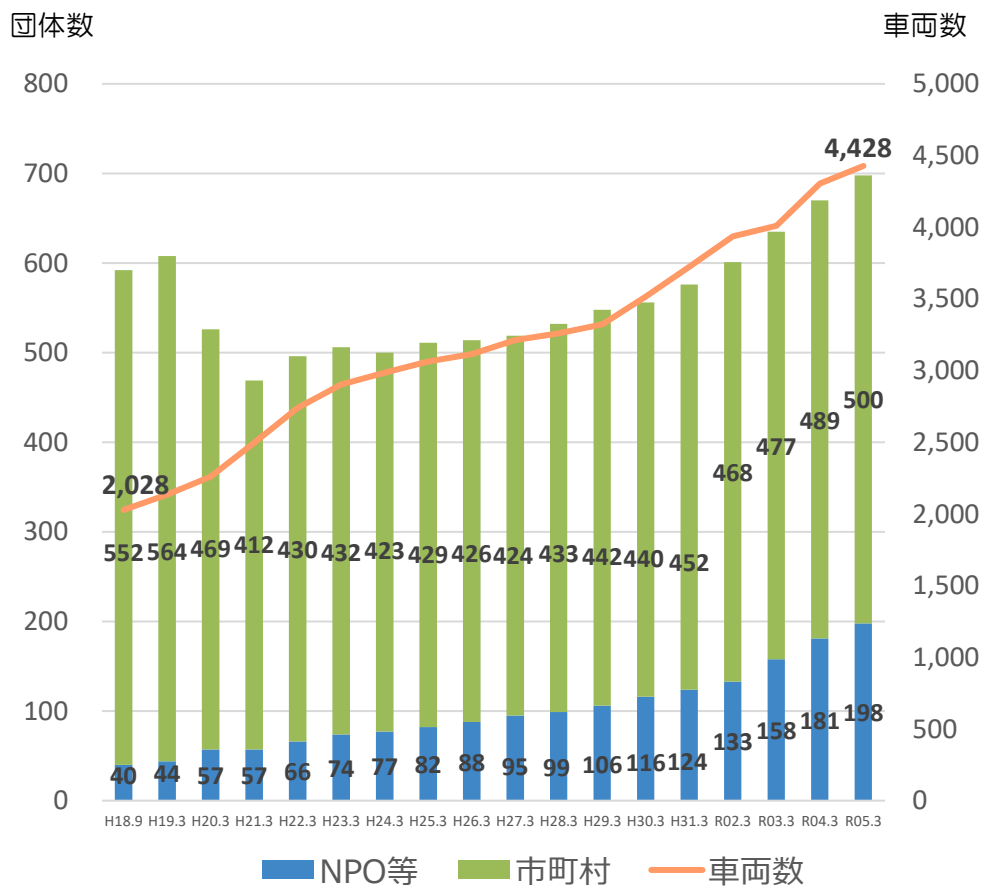
乗合バスと地域鉄道の利用者数

H2=100とした場合の推移



(出典)「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省作成
 ※地域鉄道については、昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社

自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送) の導入状況



- 2021年、WHOはコロナ禍においてディスカッションペーパーを発表。Well-beingの概念をSDGsの17のゴールのそれぞれに関連するものとし、社会的なWell-beingの促進が新型コロナウイルスへの対応を可能ととしている。
- 国内でも、いくつかの自治体において、公共交通の整備がもたらす健康増進効果について調査が行われている。

【ディスカッションペーパー (Towards developing WHO's agenda on well-being)】 (和訳・抜粋)

- Well-beingの概念は、持続可能な開発目標 (SDG) の17のそれぞれに関連。
- Well-beingは、セクター全体で政策の一貫性を維持する主要な原動力であり、積極的な行動を促す。
- 社会のWell-beingを促進することは、地域、国、および世界レベルでアクティブで回復力のある持続可能なコミュニティを作成するのに役立つ、新型コロナウイルスや環境災害などの現在および新たな健康上の脅威への対応を可能とする。
- Well-beingは、その包括的な性質により、持続可能な開発アジェンダの健康、経済、社会、環境の側面を結び付け、人々と地域社会の健康と生活の質を公平性と地球の持続可能性の概念と融合させる政治的構造を形成する。



Towards developing WHO's agenda on well-being(WHO)

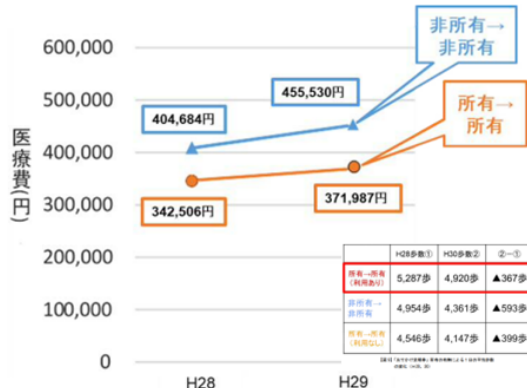
高齢社会における交通と健康モニタリング調査分析結果 (富山市)

高齢社会における交通と健康モニタリング調査分析結果

■ 高齢者行動調査【パネル調査】

3.分析結果 ③「おでかけ定期券」所有別医療費

・ 28年から29年にかけて、「おでかけ定期券」を継続して所有していた人は所有していなかった人よりも医療費が少ない。【図7参照】



【図7】「おでかけ定期券」所有別H28、29年度平均医療費 (全高齢者、要支援・介護認定なし、歩行補助なし)

【参考】「おでかけ定期券」の医療費の削減効果

年間1人あたり医療費の差 72,860円 (28,29年平均)

「おでかけ定期券」の所有者 24,972人 (30年度末)

医療費の削減効果 約18億2千万円※ ※現在精査中

(出典) 第1回民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会説明資料 (令和5年2月21日)

(出典) 富山市 高齢社会における交通と健康モニタリング調査分析結果

①未曾有の人口減少、少子高齢化による地域社会の持続性を脅かすリスクの高まり

JR西日本 芸備線に係る動き(1)

● ご利用状況 (輸送密度)

(単位:人/日)

区間	S62年度	R元年度	R4年度
芸備線全体	2,562	1,324	1,170
備中神代～東城	504	81	89
東城～備後落合	476	11	20
備後落合～備後庄原	725	62	75
備後庄原～三次	1,257	381	327
三次～下深川	3,500	888	988
下深川～広島	10,556	10,953	8,529

● 線区別収支 (令和元年度)

※収支率: 営業費用に対する運輸収入の割合
 ※営業係数: 100円の運輸収入を得るのに要した営業費用

区間	収支 (百万円)	収支率 (%)	営業係数 (円)
備中神代～東城	△200	2.4%	4,129
東城～備後落合	△260	0.4%	25,416
備後落合～備後庄原	△260	2.4%	4,127
備後庄原～三次	△250	11.5%	871
三次～下深川	△1,320	14.9%	671

● 路線図



● これまでの動き

- ◆ 「芸備線 庄原市・新見市エリアの利用促進等に関する検討会議」(令和3年8月～)において、JR西日本と沿線自治体が利用促進について協議。
- ◆ JR西日本は地域公共交通のあり方に関する議論を要望するも、同会議の中では、利用促進のみを議論。
- ◆ また、沿線自治体は、「JR芸備線の状況等に関するヒアリング」(令和5年2月～)を開催し、芸備線の状況についてヒアリングを実施。

● 改正地域交通法施行後の状況

- ◆ 令和5年10月、JR西日本が中国運輸局に、備中神代～備後庄原の区間について、地域公共交通のあり方に関する議論をするため、再構築協議会設置を要請。
- ◆ 意見聴取の結果を踏まえ、令和6年1月12日に芸備線再構築協議会の設置を2県2市等の構成員に正式通知。
- ◆ 第1回芸備線再構築協議会を令和6年3月26日に開催。

● 「芸備線再構築協議会」構成員

国	中国運輸局(議長)	中国地方整備局	
地方公共団体	岡山県(※)	広島県(※)	新見市(※)
	庄原市(※)	三次市	広島市
鉄道事業者	JR西日本岡山支社	JR西日本広島支社	
公共交通事業者	公益社団法人岡山県バス協会	公益社団法人広島県バス協会	
公安委員会	岡山県警察本部	広島県警察本部	
学識経験者	呉工業高等専門学校環境都市工学分野 神田佑亮教授		

※は特定区間(備中神代～備後庄原)の沿線自治体

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給



▲出発式



▲自家用車の点検整備



▲一般ドライバーの遠隔点呼（デジタル技術の活用）

1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、自家用車活用事業を行う地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）

2. 大都市部以外の地域

1.以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

※金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす

※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす

①未曾有の人口減少、少子高齢化による地域社会の持続性を脅かすリスク

の高まり 自家用有償旅客運送制度(道路運送法78条2号)の運用改善

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施のしやすさを向上。令和5年12月、「対価の目安(タクシー運賃の約8割)」、「時間帯交通空白」を明示。
- 石川県加賀市や小松市において新たな制度を社会実装。全国40地域以上で新たな制度の活用を検討。

石川県加賀市 (2月26日より実証運行・実装開始)
(累計66件、35日間)

※ 3月31日時点



加賀ライド ¥1,970
12:30・2分で到着
毎日の移動に利用できる配車サービス

表示されるモビリティ情報

- 配車元
- おおよその乗車料金
- 目的地への到着時刻
- 乗車場所への到着時刻
- 支払い情報

すぐに配車できるモビリティ情報が表示されるので確認を選択します。

石川県小松市 (2月29日より実装開始)
(累計65件、16日間)

※ 4月13日時点

※ 木金土を中心に運行



二次選着者限定 / 無料で乗車 / ダウンロードはこちら

小松市ライドシェア

「i-Chan」運行再開します!

本館運行開始 運行時間
3.22(FRI) ~ 17:00~24:00

運賃
初乗り1kmまで 400円 以降、300mごとに 100円

※ 本・金・土曜日のみ運行

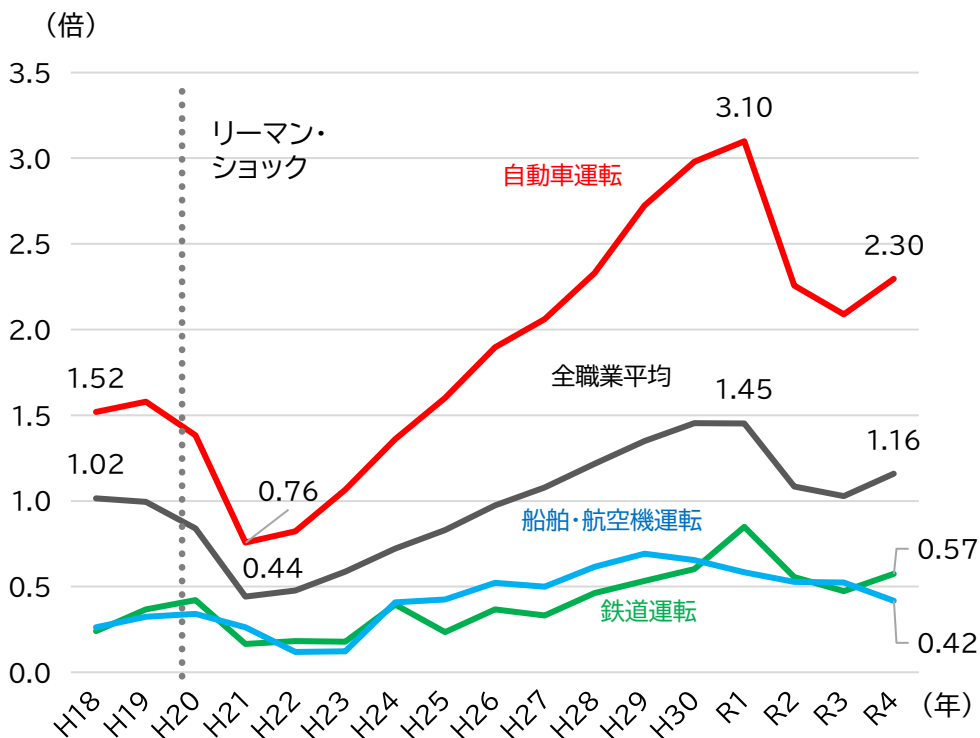
以下の事項について、4月中に通達を発出予定。

- 地域公共交通会議の運営手法の見直し
- 運送区域の設定の柔軟化
- タクシーとの共同運営の仕組みの構築
- ダイナミックプライシングの導入

②人材不足の深刻化 交通サービスにおける担い手の不足・高齢化

- 有効求人倍率については自動車運転の職業（バス、タクシー、トラックの運転手）が高くなっている。
- 交通事業の就業者は、15～34歳が占める割合が、他産業に比べ低くなっている。
- バス、トラック等の自動車運転者の就業構造は、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性は少ない。
また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。

有効求人倍率の推移



自動車運送業(運転手)の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	12万人 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2023年)	—
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2023年)	45.2% (2023年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	47.2歳 (2023年)	43.9歳 (2023年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	183時間 (2023年)	178時間 (2023年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	488万円 (2023年)	507万円 (2023年)

(出典) 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

②人材不足の深刻化 人手不足によるサービス水準の低下

○ 近年、自動車運転者を中心に人手不足が急速に進行し、バス路線の維持が困難となっている事例も見られる。

一般路線バスの路線廃止（完全廃止）の状況

年度	完全廃止キロ
2009	1,856
2010	1,720
2011	842
2012	902
2013	1,143
2014	1,590
2015	1,312
2016	883
2017	1,090
2018	1,306
2019	1,514
2020	1,543
2021	1,487
2022	1,598
計	18,786

※ 高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

人手不足を理由とした廃業の事例

令和5年9月11日

金剛自動車株式会社
代表取締役 白江暢孝

バス事業廃止のお知らせ

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

弊社は長年、路線バス事業を続けてまいりましたが、乗務員の人手不足・売上の低下等様々な要因もあり、あらゆる可能性も慎重に検討いたしました。このたび令和5年12月20日をもってバス事業の廃止することを決定いたしました。

令和5年12月21日以降の運行に関しましては、各市町村（富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村）の地域公共交通会議及び法定協議会にて協議していただけるように依頼しております。

令和5年12月21日以降の運行に関する情報につきましては、分かり次第、随時お知らせいたします。

皆様には大変ご迷惑をお掛けいたしますが、何卒ご理解を頂きますようお願い申し上げます。金剛バスへの長年のご愛顧に心から感謝申し上げます。

敬具

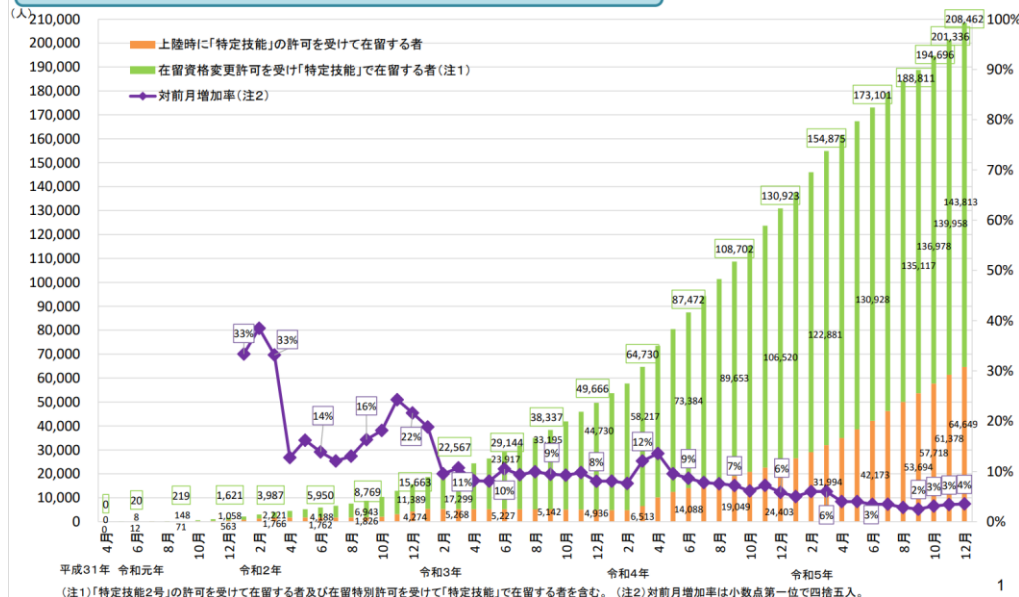
事業廃止日 : 令和5年12月20日（水曜日）
お問い合わせ先 : TEL：0721-23-2286

②人材不足の深刻化 運輸分野における外国人材の受入れ

- 運輸部門での特定技能分野はこれまで、航空、自動車整備、造船・船用等の業務区分が存在し、特定技能外国人の受け入れ数は年々増加傾向。
- また、新たにバス・タクシーの運転者、鉄道の運転士・駅員等を追加するとともに、造船・船用工業分野の業務区分を再編（令和6年3月29日閣議決定）。

特定技能在留外国人数の推移

特定技能在留外国人数の推移(平成31年4月～令和5年12月末現在)(速報値)



(出典) 出入国在留管理庁「特定技能制度運用状況」(令和5年12月末)

分野別の特定技能1号在留外国人数

分野	人数
総数	208,425人
介護	28,400人
ビルクリーニング	3,520人
素形材・産業機械・電気電子情報関連製造業	40,069人
建設	24,433人
造船・船用	7,514人
自動車整備	2,519人
航空	632人
宿泊	401人
農業	23,861人
漁業	2,669人
飲食料品製造業	61,095人
外食業	13,312人

(出典) 出入国在留管理庁「特定技能在留外国人数」(令和5年12月末現在) から国土交通省作成

②人材不足の深刻化 交通産業における労働環境の現状・改善に向けた取組

- 自動車運送業（トラック・バス・タクシー事業）では、「長時間労働」「売上・業績等」「仕事によるストレス・悩み」を抱える従事者が多い。
- 自動車運送業では、職場環境改善に向けた各事業者の取組の「見える化」を行う「働きやすい職場認証制度」により、事業者による職場環境の改善に向けた取組を促進。顧客等からの著しい迷惑行為（いわゆるカスタマー・ハラスメント）への対策は、従業員の安全や良質なサービス確保の観点から重要。近年、厚労省を中心にマニュアル作成や労災認定基準への追加等の取組が実施。
- 海上運送においては、令和3年に、海上運送法等の一部改正法により、船員の働き方改革等の措置を講じるとともに、通信環境の改善や作業の効率化等による労働環境の改善等を実施。
- 鉄道においては、鉄道事業者との間で毎年開催している「迷惑行為に関する連絡会議」を活用して把握したところによると、令和4年度の発生件数は1,124件。

自動車運転従事者におけるストレスや悩み

＜業務に関連したストレスや悩みの内容＞

	バス運転者	タクシー運転者	トラック運転者
第1位	長時間労働の多さ (48.0%)	売上・業績等 (49.7%)	仕事での精神的な緊張・ストレス(42.5%)
第2位	仕事での精神的な緊張・ストレス(44.5%)	仕事からの苦情等 (39.3%)	長期間労働の多さ (23.1%)
第3位	休日・休日の少なさ (39.3%)	利用客からの苦情等 (33.3%)	長期間労働の多さ (23.1%)

※平成29年度労働安全衛生調査結果に基づく
※「業務や業務以外のストレスや悩みがあった」と回答したバス運転者173人、タクシー運転者336人、トラック運転者1159人の回答結果に基づく

＜自動車運転従事者における主なストレス・メンタルヘルス不調の原因＞

●自動車運転従事者を対象とした調査では、業務に関連したストレスや悩みとして、バス運転者では「長時間労働の多さ」、タクシー運転者では「売上・業績等」、トラック運転者では「仕事での精神的な緊張・ストレス」がそれぞれ第1位に挙げられています。

（出典）厚生労働省労働基準局安全衛生部労働衛生課「事業場におけるメンタルヘルス対策の取組事例集」

働きやすい職場認証制度の活用促進 (R2.8～)

働きやすい職場認証制度とは、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するため、職場環境改善に向けた自動車運送事業者の取組を「見える化」することで、各事業者の人材確保の取組を後押しする制度。

令和5年度には「一つ星」「二つ星」の上位認証制度に当たる「三つ星」を新設し、事業者による職場環境の更なる改善に向けた取組を引き続き促している。



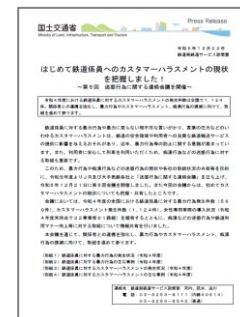
船員の働き方改革の推進

- ✓労務管理責任者の下、適切な措置(労働時間の短縮等)を講ずる仕組みを構築【R4.4 施行】
- ✓労働時間の上限規制等の対象外となっていた、航海当直の引継ぎ等に係る例外的な取扱いの見直し【R5.4施行】
- ✓より高速・大容量の海上ブロードバンドサービスの普及に向けた環境整備
- ✓船員の労働負担が大きい荷役の効率化等の物流DXに関する技術開発を促進

カスタマー・ハラスメント対策企業マニュアル作成 (R4.2)



鉄道係員に対するカスタマー・ハラスメントの発生状況 (R5.12)



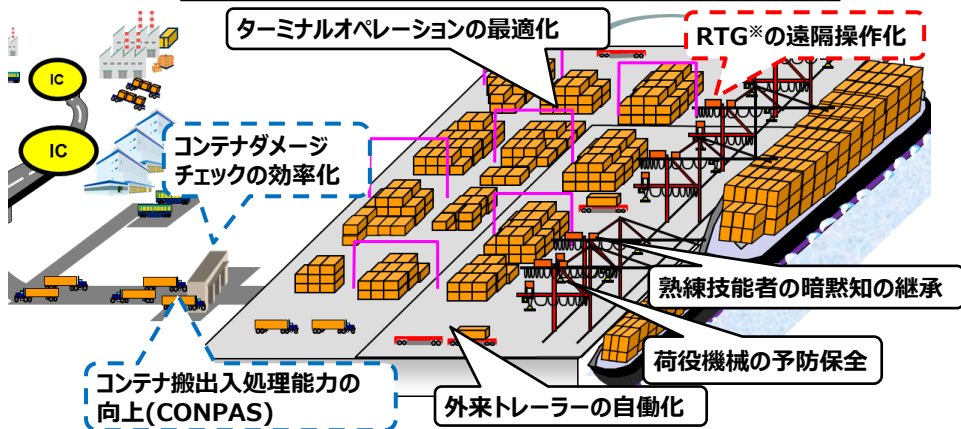
労災認定基準にカスタマー・ハラスメントを追加 (R5.9)

精神障害・自殺事案については、平成23年に策定された「心理的負荷による精神障害の認定基準について」に基づき労災認定を行ってきたが、令和5年9月、近年の社会情勢の変化等を踏まえ、当該認定基準に「顧客や取引先、施設利用者等から著しい迷惑行為を受けた」（いわゆるカスタマー・ハラスメント）を追加

② 人材不足の深刻化 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組

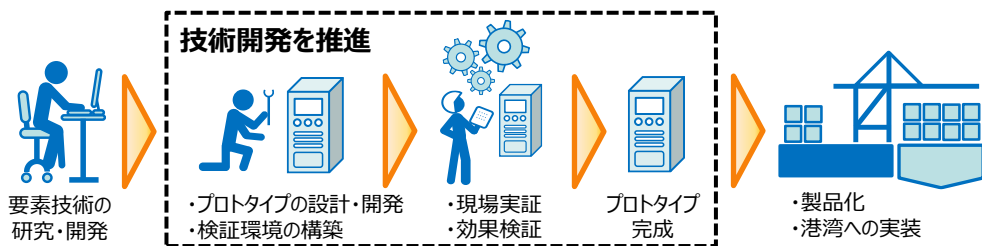
○ 港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、CONPASの活用、コンテナターミナルゲートの高度化や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、AIターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

「ヒトを支援するAIターミナル」のイメージ



港湾技術開発制度の概要

- ▶ 生産性向上や労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定
- ▶ 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体的な技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- ▶ 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現



RTG※の遠隔操作化



※ RTG：タイヤ式門型クレーン
(Rubber Tired Gantry crane)

遠隔操作RTG導入後の荷役作業



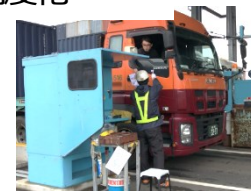
快適 安全

- ▶ 管理棟等の遠隔操作室内からRTGを遠隔操作することが可能となることで、労働災害リスクが減少し、労働環境の改善が図られる。

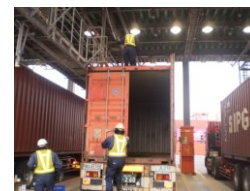
コンテナターミナルゲートの高度化

<現状のゲート作業>

- ▶ 書類のやり取りやダメージチェックといった現場での作業が発生。
- ▶ ターミナルの入場には、車両1台ごとに、これら全ての作業が完了する必要がある。(1台あたり最大3~5分程度要する。)
- ▶ これに加えて、ゲート前での渋滞による待機時間が発生。



ターミナル内の行先(プラカード)を手交



目視でのコンテナダメージチェック

<高機能なゲートの導入>

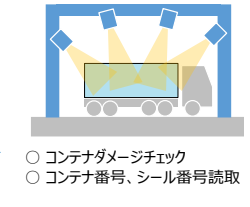
- ▶ 来場予約システムの導入による、来場するトレーラーの平準化、予約情報の確認の効率化。
- ▶ ダメージチェックシステムの導入による、コンテナの目視確認の効率化。
- ▶ 搬入情報の事前照合、ターミナル内行先指示の電子化、その他書類のやり取りの効率化。



○ 予約情報の確認

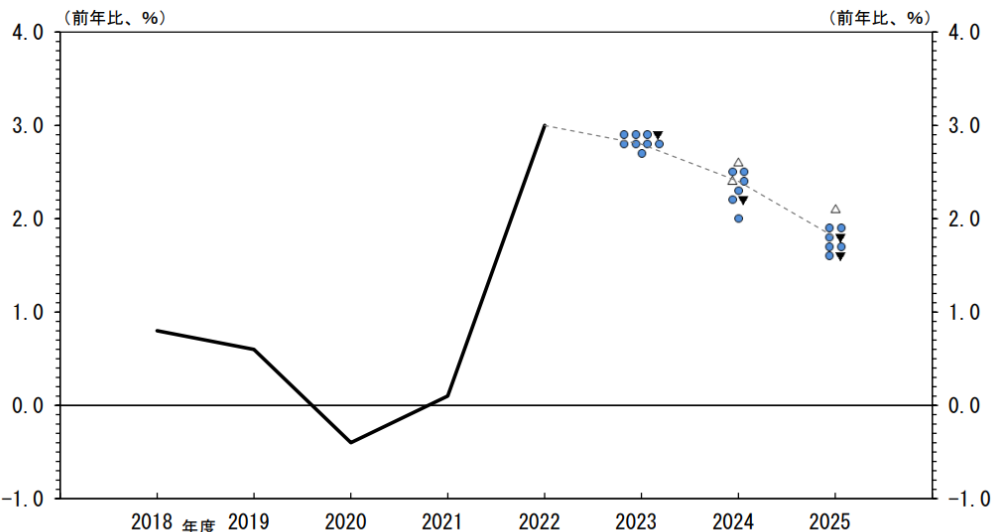


○ 搬入情報の事前照合
○ 行先指示書の発行
○ 機器受渡書(EIR)の返却



○ コンテナダメージチェック
○ コンテナ番号、シール番号読取

- 近年、新型コロナウイルス感染症の影響によりモノやサービスの提供が滞ったことや、ロシアによるウクライナ侵攻により国際的なモノの相場が上昇したことに加え、急速な円安の進行による輸入コストの増大により、物価上昇が続いている。
- こうした状況を背景に、旅客自動車運送業においては、運賃改定実施の動きが活発化している。

消費者物価指数（除く生鮮食品）の前年比
旅客自動車運送業における運賃改定の実施状況


(注1) 実線は実績値、点線は政策委員見通しの中央値を示す。

(注2) ●、△、▼は、各政策委員が最も蓋然性が高いと考える見通しの数値を示すとともに、その形状で各政策委員が考えるリスクバランスを示している。●は「リスクは概ね上下にバランスしている」、△は「上振れリスクが大きい」、▼は「下振れリスクが大きい」と各政策委員が考えていることを示している。

(出典) 日本銀行「経済・物価情勢の展望」(2024年1月)

乗合バス事業者の運賃改定実施状況

(令和6年2月29日時点)

令和2年度以降に改定した事業者：95事業者

現在審査・申請中の事業者：7事業者

※乗合バス事業者数：231者

タクシー事業者の運賃改定実施状況

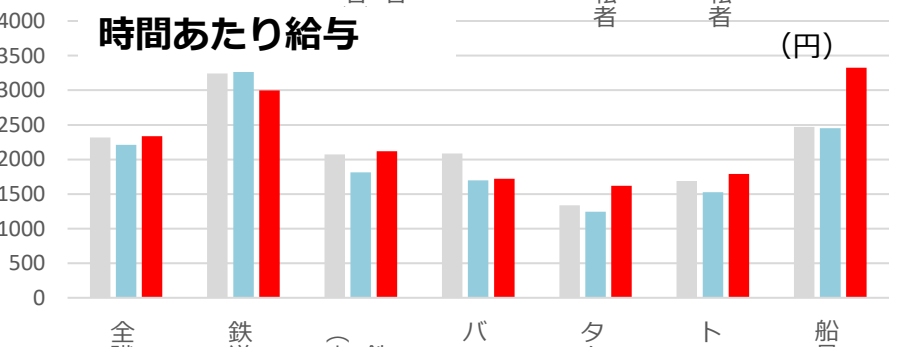
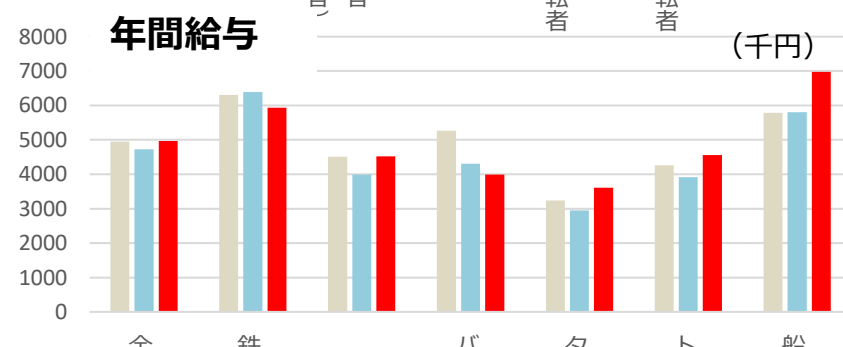
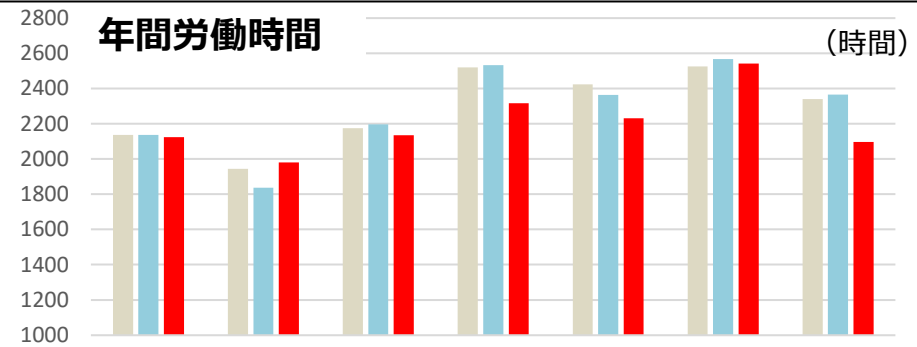
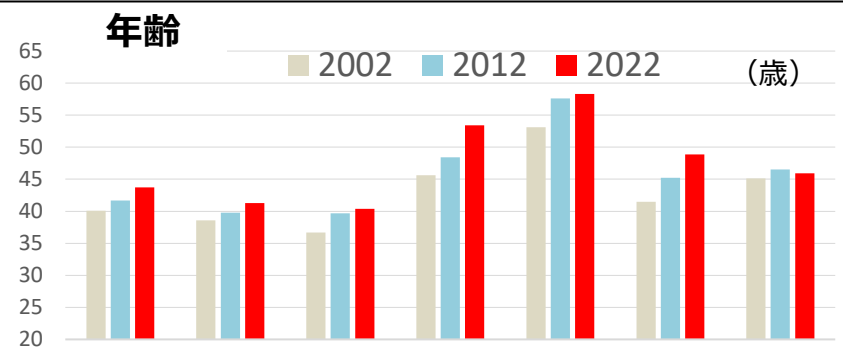
(令和6年3月25日時点)

令和2年度以降に改定したブロック：94ブロック

現在審査・申請中のブロック：4ブロック

※ブロック数：101ブロック

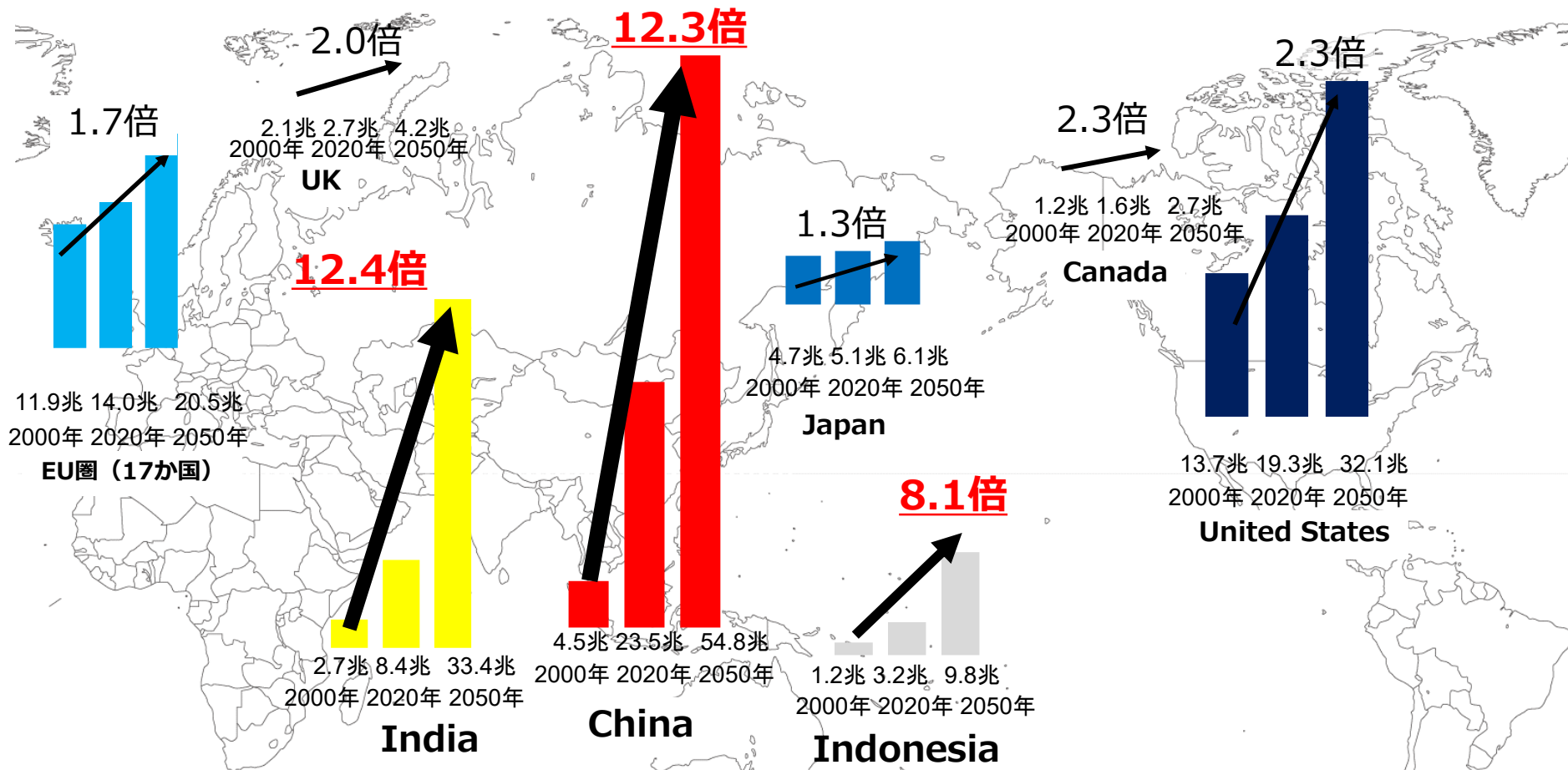
- 運転者の平均年齢、労働時間、給与水準には分野で大きな開きがあり、バス・タクシー・トラック運転者については、この20年間通じて全職種平均より年齢が高く、労働時間が多く、給与水準が低い状況。
- バス運転者については、年間の給与水準が20年前と比較して低下。
- 鉄道運転者については、中小事業者の年間給与は全事業者平均に比べ100万円以上低い状況。



※船員を除く職種については、厚生労働省「賃金構造基本統計」(職業別：2002、2012、2022)より国土交通省作成。年間労働時間については「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」×12から、年間給与については「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」から、時間あたり給与については「年間給与÷年間労働時間」より算出
 ※船員については、国土交通省海事局提供データ及び国土交通省「船員労働統計調査」より算出。旅客船・貨物船双方の数値。
 ※鉄道運転者(中小事業者)については、「賃金構造基本統計」における従業員数10~999人の事業者における数値をもとに国土交通省推計

- アジア主要国のGDPは大きく増加し、2000年以降の約50年間で、中国のGDPは約12.3倍、インドは12.4倍、インドネシアは8.1倍の成長となる見込み。他方、先進国のGDPは緩やかな増加となっており、日本は約1.3倍となる見込み。

主要国のGDPの変化(USドル)



【出典】国土審議会第19回計画部会（令和5年5月26日）資料3-3「国土形成計画（全国計画）関連データ集」

(出典) Economic Outlook No 109 - October 2021 - Long-term baseline projectionsより国土政策局作成
(注) GDPの単位は、ドルベースの購買力平価。

- 近年、紅海におけるホーシー派による商船への攻撃や、ロシアによるウクライナ侵略により、国際的な交通ネットワークや依存するサプライチェーンに悪影響が生じている。

国際海運の現状（ホーシー派による商船への攻撃による影響等）

- 紅海の航行を回避して喜望峰回りとすることにより、所要時間の増加、運航コストの増加等が発生。

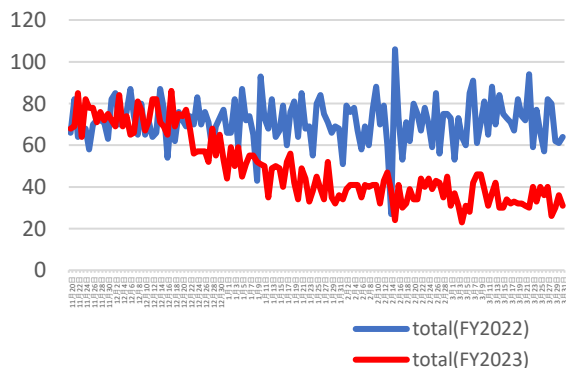
【事案概要】

日本郵船（株）より、2023年11月19日、自社が運航する自動車運搬船「Galaxy Leader（バハマ船籍）」が紅海を南下中（イエメン沖をスエズ運河からインドに向かっていた際）に拿捕されたとの連絡が国土交通省にあった。

【船舶の概要】

船名：Galaxy Leader 船籍：バハマ
 船舶所有者：Galaxy Maritime Ltd.（イギリス）
 船舶管理会社：Stamco Ship Management Co Ltd.（ギリシャ）
 運航会社：日本郵船
 船種：自動車運搬船（※本船は貨物を積載していなかった）

スエズ運河の航行隻数



- 2023年の記録的な少雨により、パナマ運河の運航制限を実施。

欧州便の現状（ウクライナ侵攻による影響）

- ロシア上空飛行の回避により、運航地点や要員に制約が発生し、所要時間の増加、運航コストの増加等が発生。

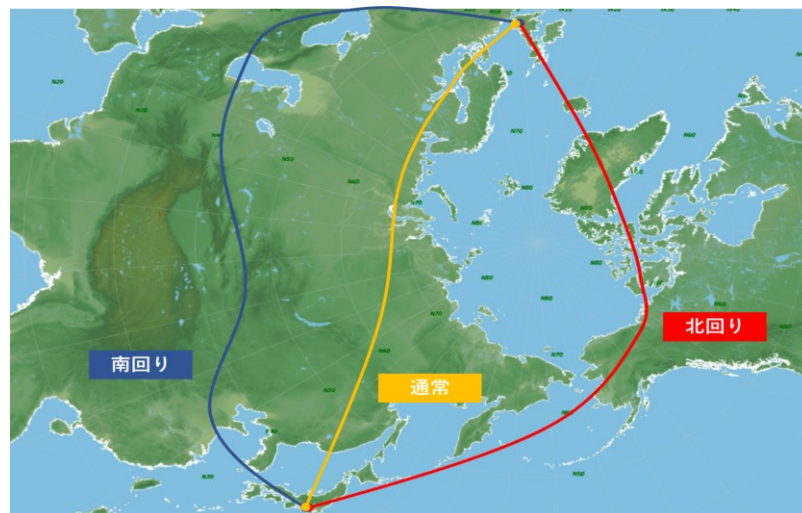
＜所要時間への影響＞ ※例：ロンドン便（冬ダイヤ期間）

侵攻前・・・往路13時間程度、復路12時間程度

現在・・・往路14時間半程度（北回り）、復路14時間程度（南回り）

＜本邦社の欧州便（ロシア含む）＞

侵攻前 (2020年1月末)	現在 (2024年3月上旬)
週約100便	週約70便



- バブル崩壊以降の30年間のコスト削減努力により、日本は先進国の中で「安い国」になっている。
- 円安の進展に伴い国内事業活動が割安となり、投資先としての環境も好転。当面、日米金利差は維持され、円安基調が継続する可能性。

※円高による製造業の海外流出が懸念された2010年頃は、1ドル=75.32円水準に達した。

- 米国だけでなく中国との価格差も大きく縮小。サプライチェーン断絶のリスク、人権等の配慮要素も考慮すれば投資先としての日本の魅力は高まっている。

ドル円レートの推移（長期）



(資料) Bloomberg、日本銀行

分野別の内外価格差（日本での価格/海外での価格×為替レート） （2000,2021年度調査結果、及び足下の為替レートでの補正結果）

	米国			中国		
	2000年度	2021年度	足下	2000年度	2021年度	足下
総合	1.15	1.26	1.03	3.50	2.13	1.83
工業製品等	1.10	1.20	0.98	2.58	1.70	1.46
鉄鋼	0.95	0.57	0.47	1.22	1.47	1.26
金属製品	0.54	0.52	0.43	2.07	1.05	0.90
輸送用機器	1.13	1.06	0.87	4.00	3.51	3.02
エネルギー	1.48	1.80	1.48	3.05	1.36	1.17

(注) 足下の為替による補正は、2021年度調査において使用された為替レート（1ドル110.08円、1元17.02円）に対し、2022年8月16日の為替レート（1ドル134.23円、1元19.81円）を適用し、機械的に算出したもの。
(出所) 経済産業省「産業向け財・サービスの内外価格調査」に基づき作成。

○経済安全保障上のリスクや、コロナ禍によるサプライチェーンの混乱、円安などを背景に、我が国企業の生産拠点の国内回帰の動きが見られる。

経済安全保障上のリスク

ロシアによるウクライナ侵攻や米中貿易摩擦等により、原料調達や部品・製品供給上のリスクが上昇

サプライチェーンの混乱

コロナ禍で我が国の衛生用品等のサプライチェーンの脆弱性が顕在化したほか、上海ロックダウン等により国際物流に混乱が発生

円安

急速な円安の進行に伴う海外生産のコスト上昇により、国内生産のコストメリットが相対的に上昇

<生産拠点の国内回帰の事例>

(株)資生堂 (化粧品メーカー)

資生堂が工場の「日本回帰」を進めている。3年で3カ所を新設し、国内工場を2倍に増やした。日本製品を大量に買うインバウンド(訪日外国人観光客)の需要は新型コロナで消えたものの、「メイド・イン・ジャパン」をブランド力の源泉と位置づけた。円安の追い風も受け、世界各国への輸出を強化する。
(22/5/27 朝日新聞)

アイリスオーヤマ(株) (生活用品メーカー)

アイリスオーヤマは、中国3工場で製造しているプラスチック製品の一部について生産を日本国内に移管する。中国から日本への輸出にあたり、円安長期化や海上運賃の高騰などでコストが上昇していることに対応する。東アジアを巡る安全保障環境などの変化も踏まえ、さらなる生産移管やサプライチェーン(供給網)分散も視野に入れる。
(22/8/25 日本経済新聞)

日立製作所(株) (電機メーカー)

日立製作所は、国内生産の家電のうち、輸出に回す割合は6~7%だったが、これを2023年3月期に1割超に引き上げる。日本製品の人気が高まっている中国と台湾の富裕層向けに、高機能の洗濯機や冷蔵庫、掃除機を輸出する。
(22/9/2 日本経済新聞)

ダイキン工業(株) (空調機メーカー)

ダイキン工業は、2023年度中に有事に中国製部品が無くてもエアコンを生産できるサプライチェーン(供給網)を構築する。省エネルギーなど中核機能にかかわる部品を日本国内で内製化するほか、取引先に中国外での生産を要請する。
(22/9/20 日本経済新聞)

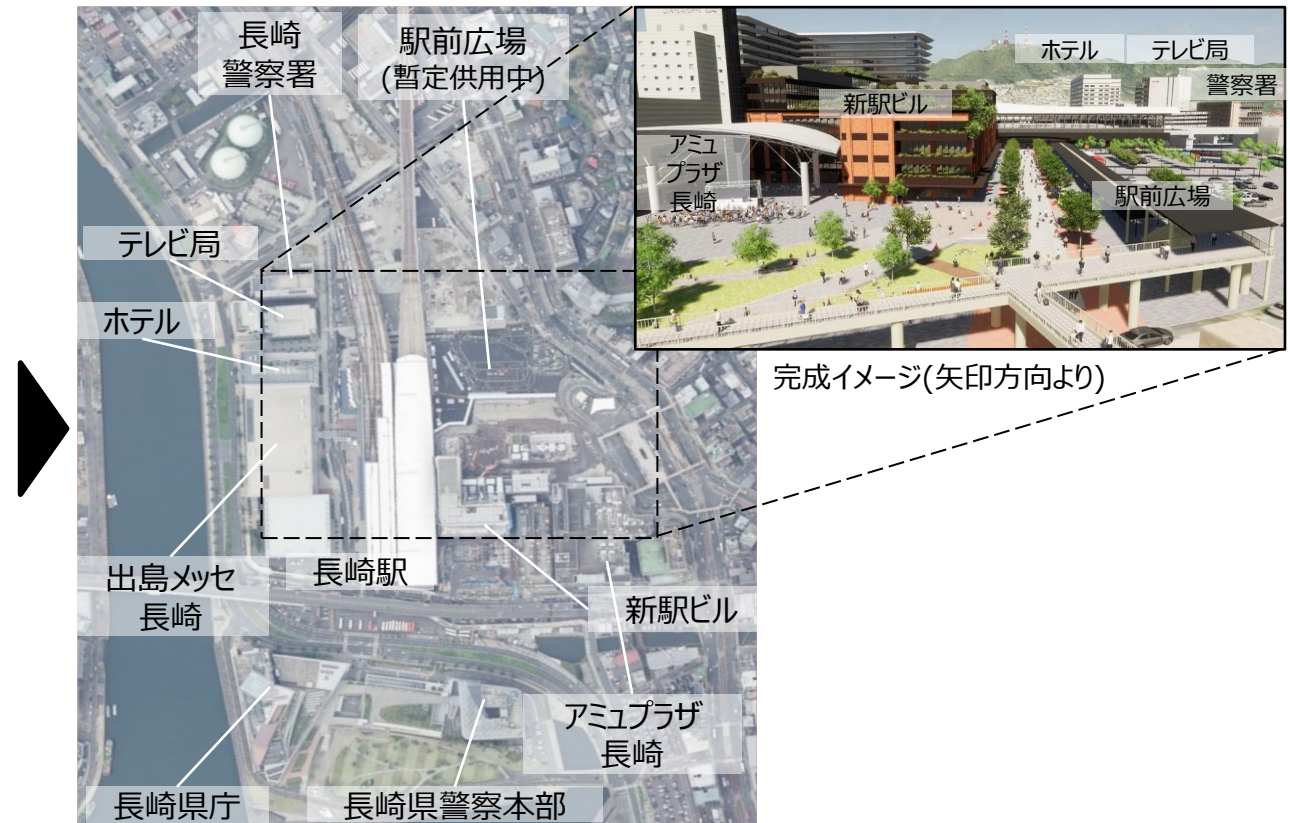
④経済活動のボーダレス化、国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大

九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の開業効果

- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)が令和4年9月23日に開業
- 地域相互の移動にかかる所要時間が短縮
武雄温泉・長崎間 : 1時間25分 → 23分
博多・長崎間 : 1時間50分 → 1時間20分
新大阪・長崎間 : 4時間29分 → 3時間59分
- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の開業を機に、長崎駅周辺では「100年に1度のまちづくり」と呼ばれる大規模な再開発を実施
- 既に長崎県庁新庁舎や見本市会場、新駅ビルの整備、ホテル誘致等が行われ、現在、駅前広場整備が進められている。



2008年(平成20年)3月



2023年(令和5年)11月

北陸新幹線(金沢～福井間)の利用実績(1か月)

- 開業後1か月間の利用実績は、金沢～福井間で**72.3万人**(前年同曜比**126%**)、**1日平均2.3万人**となった。

方面	1か月(3月16日～4月15日)合計	
	ご利用者数(万人)	前年同曜比【2019年同曜比】(%)
金沢⇒福井	36.8	126%【114%】
福井⇒金沢	35.5	126%【110%】
合計	72.3	126%【112%】

※前年同曜比、2019年同曜比は、在来線特急「サンダーバード・しらさぎ・ダイナスター・おはようエクスプレス・おやすみエクスプレス」(北陸線：金沢～福井間)のご利用実績との比較(出典：令和6年4月16日JR西日本プレス発表)

開業に伴う駅周辺整備

- 駅前広場のほか、ホテルやオフィス、飲食店を備えた再開発ビルの建設など、駅周辺整備が進行中。



二次交通への影響

- えちぜん鉄道では、令和6年3月の利用実績が大幅に増加した。特に、非日常利用については、昨年同月比で約1.5倍となるなど顕著に増加した。
- 新幹線開業を契機に、ライドシェアや自動運転バス等の新しい取組が進められている。

■ えちぜん鉄道の3月利用実績(速報値)

	通勤	通学	回数券	非日常	合計
令和6年3月	71,576	68,778	41,177	140,360	321,891
令和5年3月	66,798	71,144	29,594	94,205	261,741
対比	107.2%	96.7%	139.1%	149.0%	123.0%
令和2年3月	66,760	59,150	25,801	66,068	217,779
対比	107.2%	116.3%	159.6%	212.4%	147.8%
平成31年3月	63,854	69,668	31,925	125,525	290,972
対比	112.1%	98.7%	129.0%	111.8%	110.6%

(出典：えちぜん鉄道提供資料) ※速報値

■ 二次交通に関する新しい取組

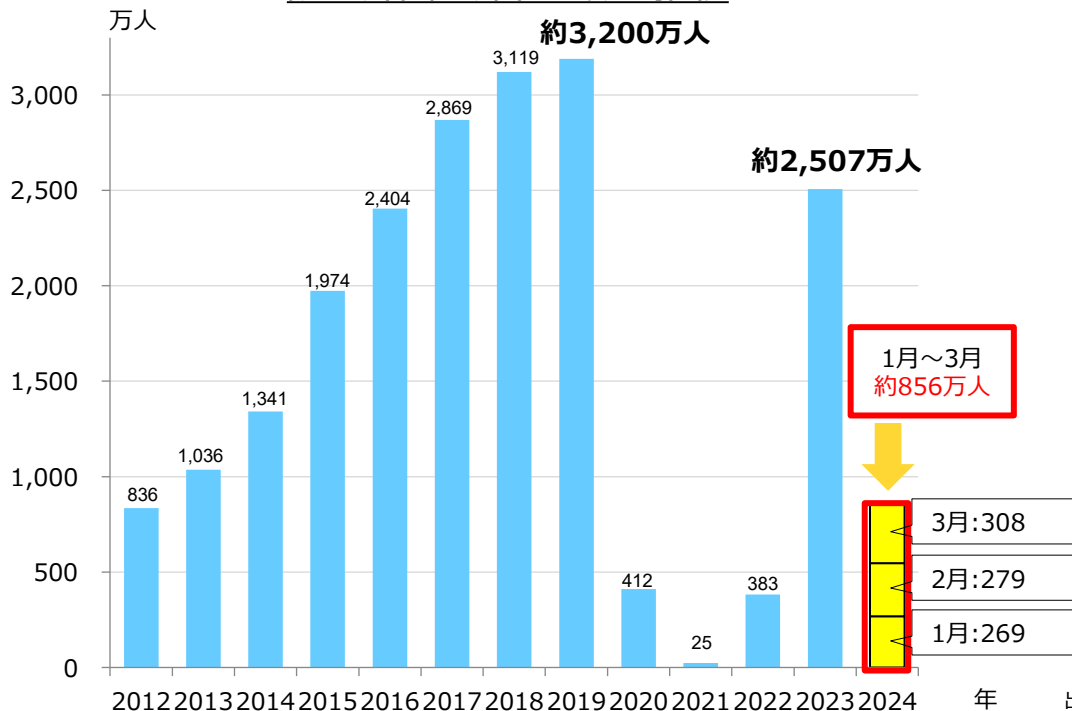


「加賀市版ライドシェア」の取組

⑤コロナ禍後の国内外の観光需要の急速な回復を踏まえた、持続可能な観光に向けた国土交通省 対応の重要性の高まり インバウンドの状況(旅行者数・消費額)

- 2019年まで飛躍的に増加も、新型コロナの影響により、2020年以降、大幅な落ち込み
- 2022年10月の水際措置の緩和以降、堅調に増加の傾向。
- 3月の訪日外国人旅行者数は約308万人とコロナ前2019年と比較すると**112%の回復**（中国からの訪日を除くと**127%の回復**）となり、昨年10月より6ヶ月連続で単月ではコロナ前の水準を回復した。
- 2023年の訪日外国人消費額は、**5.3兆円**と過去最高（2019年は4.8兆円。2019年比10.2%増）。
- 訪日外国人（一般客）一人当たりの旅行支出は約**21万円**（2019年で比34.2%増）。
※平均泊数が伸びたこと（8.8泊→10.1泊）や円安・物価上昇の影響等が考えられる
- **2024年1-3月期の訪日外国人消費額は、約1.8兆円と四半期として過去最高。**

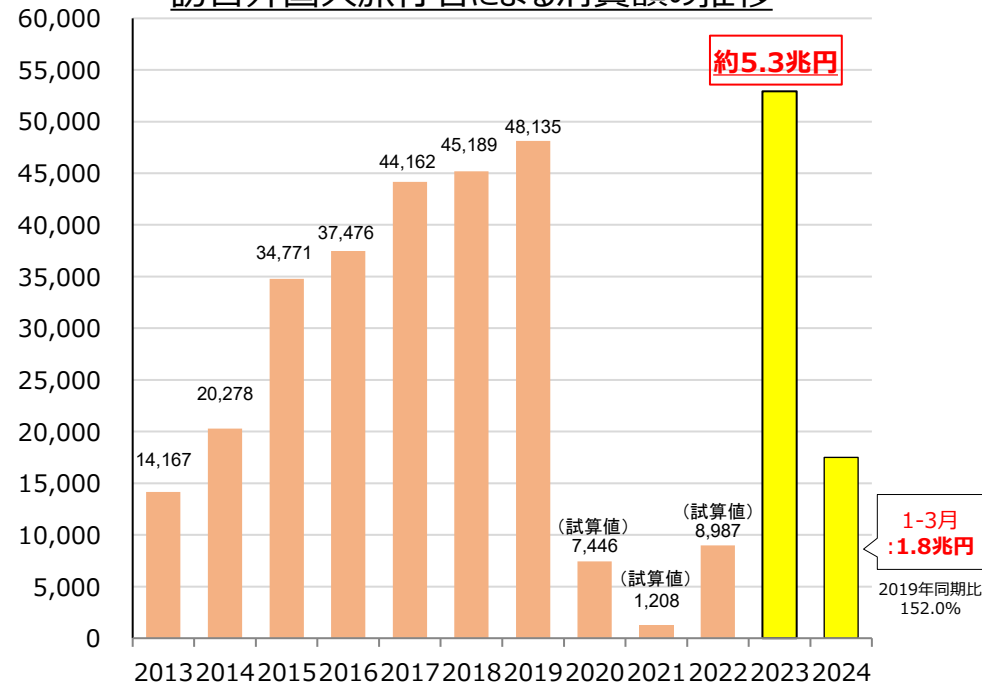
訪日外国人旅行者数の推移



出典：日本政府観光局（JNTO）

※ 2022年以前は確定値、2023年、2024年1月の値は暫定値、2024年2月及び3月は推計値

訪日外国人旅行者による消費額の推移



出典：「訪日外国人消費動向調査」より算出

※ 2020年及び2021年は、新型コロナウイルス感染症の影響により2020年4月～2021年9月において調査を中止したため、試算値であることに留意。

※2022年は新型コロナウイルス感染症の影響により空港数を絞って実施したため、試算値であることに留意。

北海道美瑛町



<マナー違反>

- 美しい風景の写真を撮るために農地（私有地）への立ち入りが多数発生。

<混雑>

- 観光客の車両が集中することで交通渋滞が発生。また、生活道路や農道への違法駐車により、生活交通が妨げられている。

神奈川県鎌倉市



<混雑>

- 鎌倉駅周辺等で多客期において観光客による混雑が発生。

<マナー違反>

- 人気アニメの影響で有名な踏切周辺において、写真撮影のため多くの観光客が公道に滞留。
- 観光客によるごみの投棄等も問題となっている。

京都府京都市



<混雑>

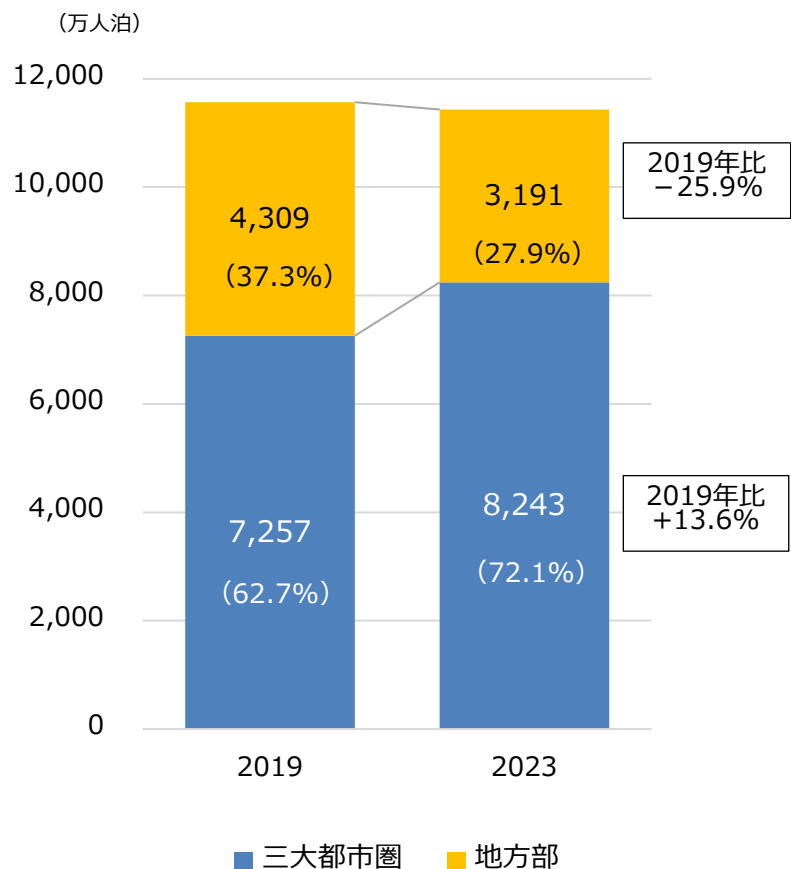
- 主要観光地へ向かうバスが増便されているものの、これを上回る乗客によりバスターミナルや車内が混雑。また、大型手荷物の持ち込みにより、円滑な運行に支障。

<マナー違反>

- 芸舞妓を無断で写真撮影したり、車道まで広がった歩行、私有地への無断立ち入り等の事例も発生。

○ 都市部を中心とした一部の地域へ観光客が集中している状況にあり、受入環境整備等により集中を是正していく必要。

外国人延べ宿泊者数の三大都市圏※・地方部別割合



※埼玉県・千葉県・神奈川県、東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県
 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

訪日外国人旅行者の受入環境整備

- ゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、受入環境整備を推進

多言語対応

■ 多言語表記 等

通信環境整備

■ 旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備

トイレの洋式化

■ 洋式トイレ、バリアフリートイレの整備

キャッシュレス決済対応

■ 全国共通ICカード導入 等

- 二次交通について、多様な移動ニーズにきめ細やかに対応する新たな交通サービスの創出等を促進



■ 観光列車



■ オンデマンド交通



■ 超小型モビリティ・シェアサイクル等

令和5年7月大雨 (2023.7)

・7月14日から16日にかけて、東北地方に梅雨前線が停滞し、前線の活動が活発となった影響で、東北地方の北部を中心に大雨となった。

<被害状況>

- ・死者:1名^{※2}
- ・住家被害:6,966棟^{※2}
- ・国管理河川では2水系2河川、県管理河川では6水系16河川で氾濫が発生したほか各地で内水氾濫も発生。
- ・高速道路1路線1区間、直轄国道1路線1区間、都道府県管理道路29区間で被災通行止めが発生。
- ・鉄道は安全確認に時間を要したため秋田新幹線が5日間運休となったほか、1事業者3路線で被災による運休が発生。



おものがわ たいへいがわ
雄物川水系太平川の溢水状況
(秋田県秋田市)



あきたし
国道7号の土砂流入 (秋田県秋田市)

※2：消防庁「令和5年7月15日からの大雨による被害及び消防機関等の対応状況（第22報）」（令和5年11月15日）

福島県沖を震源とする地震(2022.3)

- ・令和4年3月16日23時36分に、福島沖を震源とする地震（マグニチュード7.4、深さ57km、最大震度6強）が発生。

<被害状況>

- ・死者:4名^{※3}
- ・負傷者:248名^{※3}
- ・住家被害:57,242棟^{※3}
- ・東北新幹線の運転見合わせや高速道路の通行止めなどの被害が発生。



東北新幹線の電柱傾斜

令和5年1月大雪(2023.1)

- ・1月24日からの記録的な大雪により、E25名阪国道等が通行止めになり、滋賀・京都間のE1名神高速に交通集中し、これにより、三重県から滋賀県に向かうE1A新名神高速で渋滞が発生。上り勾配区間でもあり、立ち往生車両が発生。



乗員への声掛け・健康管理



物資の配布

<被害状況>

新名神高速における最大渋滞長：約66km（三重県・滋賀県）
通行止め開始から滞留解消まで：約28時間

⑥ 気候変動深刻化、巨大災害リスクの切迫化、顕在化、重大事故等を契機とした 安全・安心な交通への懸念の高まり 安全・安心な交通への懸念となる重大事故

- 近年においても、安全・安心な交通への懸念となる重大事故が発生しており、その発生を受け、改善に向けた取組や議論が進められているところ。

知床遊覧船事故

【事故概要】

- 令和4年4月23日、北海道知床において、小型旅客船「KAZU I」（カズワン）が沈没し、乗員2名・乗客24名の計26名が死亡・行方不明となる、我が国では近年類をみない重大事故が発生した。



KAZU I（事業者ウェブサイトより）

【対応状況】

- 国土交通省では、二度とこのような事故を起こさないよう、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、「知床遊覧船事故対策検討委員会」（以下、検討委員会という。）を設置。
- 検討委員会では、国による規制や監督のあり方なども含め、ハード・ソフトの両面から議論が重ねられ、令和4年12月には、以下の7つの柱からなる「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられた。これを受け、実施可能なものから速やかに実行に移しており、監査や船舶検査の強化等を進めている。
 - （1）事業者の安全管理体制の強化
 - （2）船員の資質の向上
 - （3）船舶の安全基準の強化
 - （4）監査・処分の強化
 - （5）船舶検査の実効性の向上
 - （6）安全情報の提供の拡充
 - （7）利用者保護の強化

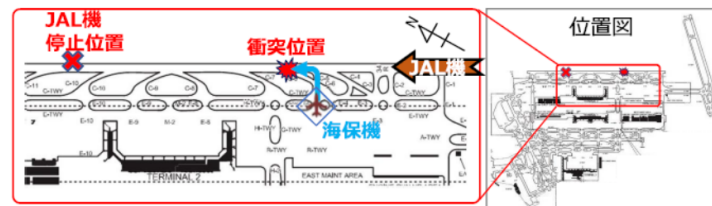
- また、「旅客船の総合的な安全・安心対策」の実施に当たって法律改正が必要な事項を措置した「海上運送法等の一部を改正する法律案」を国会に提出、令和5年4月28日に成立、5月12日に公布され、その主要部分である、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業に係る許可更新制度の導入、船員の資質向上に係る制度の導入、行政処分制度の見直し等については、令和6年4月1日から施行された。

羽田空港航空機衝突事故

【事故概要】

令和6年1月2日、日本航空JAL516便（新千歳発羽田行き）が海上保安庁所属JA722A（被災地への支援物資輸送準備中）と羽田空港のC滑走路で衝突し、日本航空機側乗員・乗客379名のうち16名が負傷等、海上保安庁機側乗員6名のうち5名が亡くなるという痛ましい事故が発生した。

<日本航空機と海上保安庁機の衝突の概況>



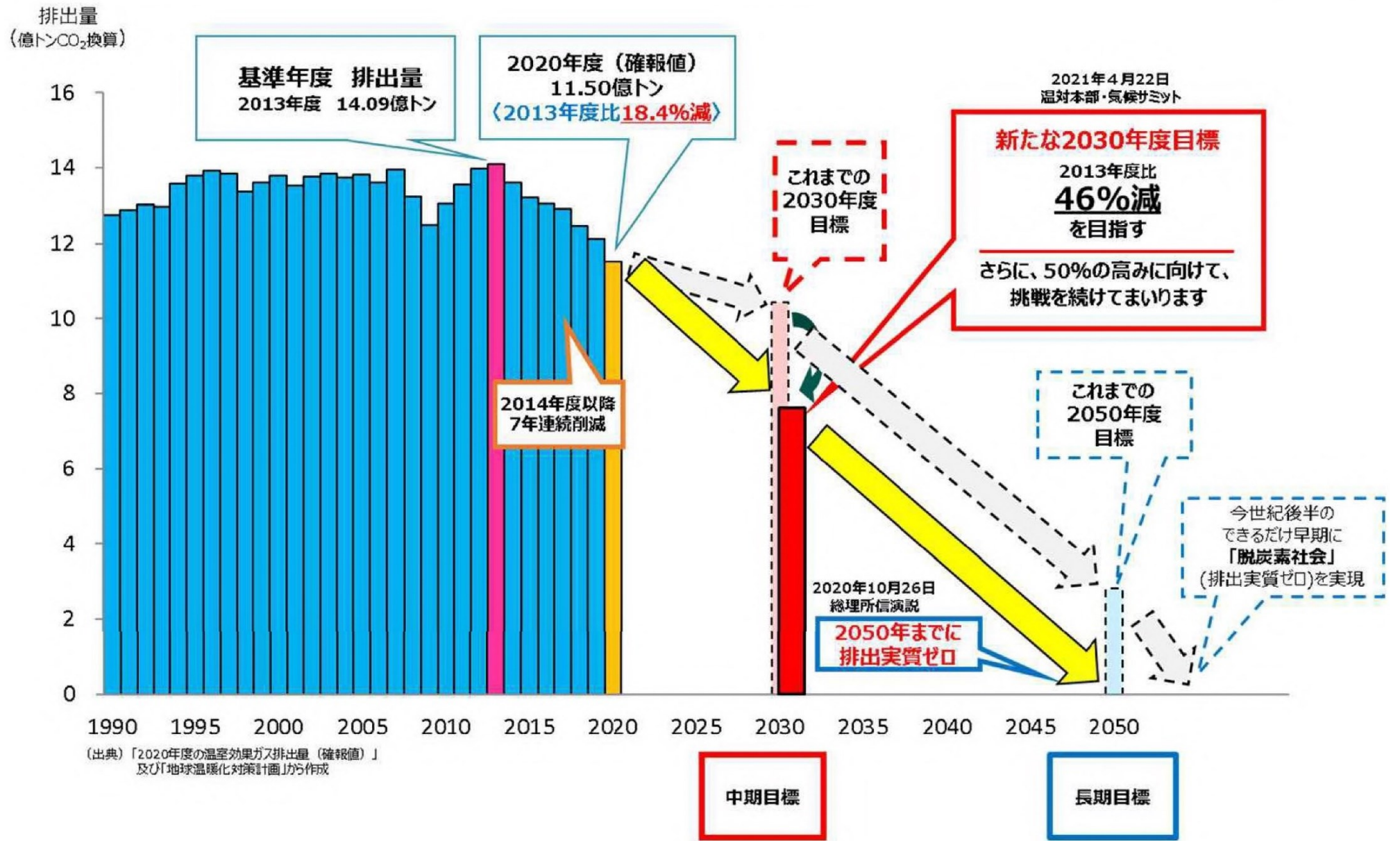
【対応状況】

事故発生直後	対策本部を設置
令和6年1月3日	航空会社及び管制機関に対し、基本動作の徹底及び管制指示を受けた場合の確実な復唱を含む安全運航のための手順の徹底を指示
1月6日	羽田空港において滑走路への誤進入を常時レーダーで監視する人員を配置
1月9日	「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を公表
1月19日	第1回羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会※を開催
2月15日	第2回羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会※を開催
2月28日	第3回羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会※を開催

※ 以降、毎月1～2回、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を開催し、令和6年夏頃を目途に中間とりまとめを行う予定。
最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講ずる予定。

⑦2050年カーボンニュートラル目標達成に対する運輸部門の重要性の拡大

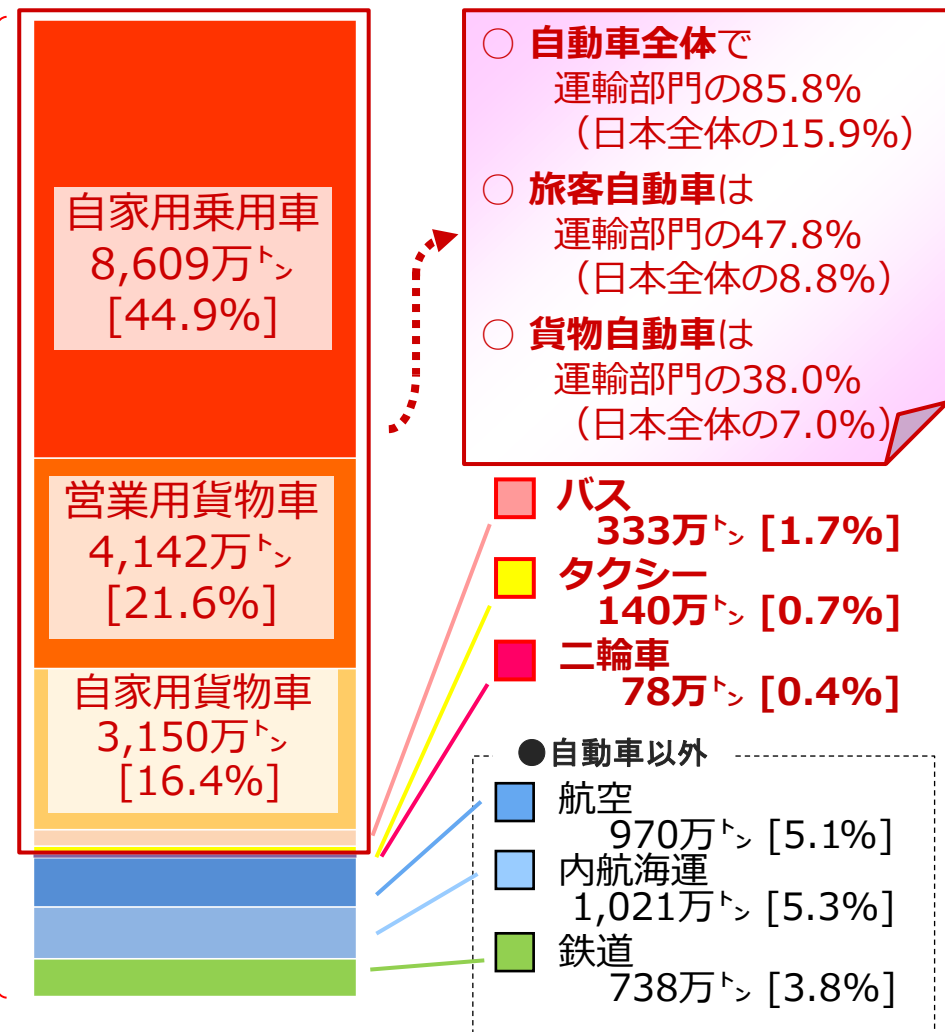
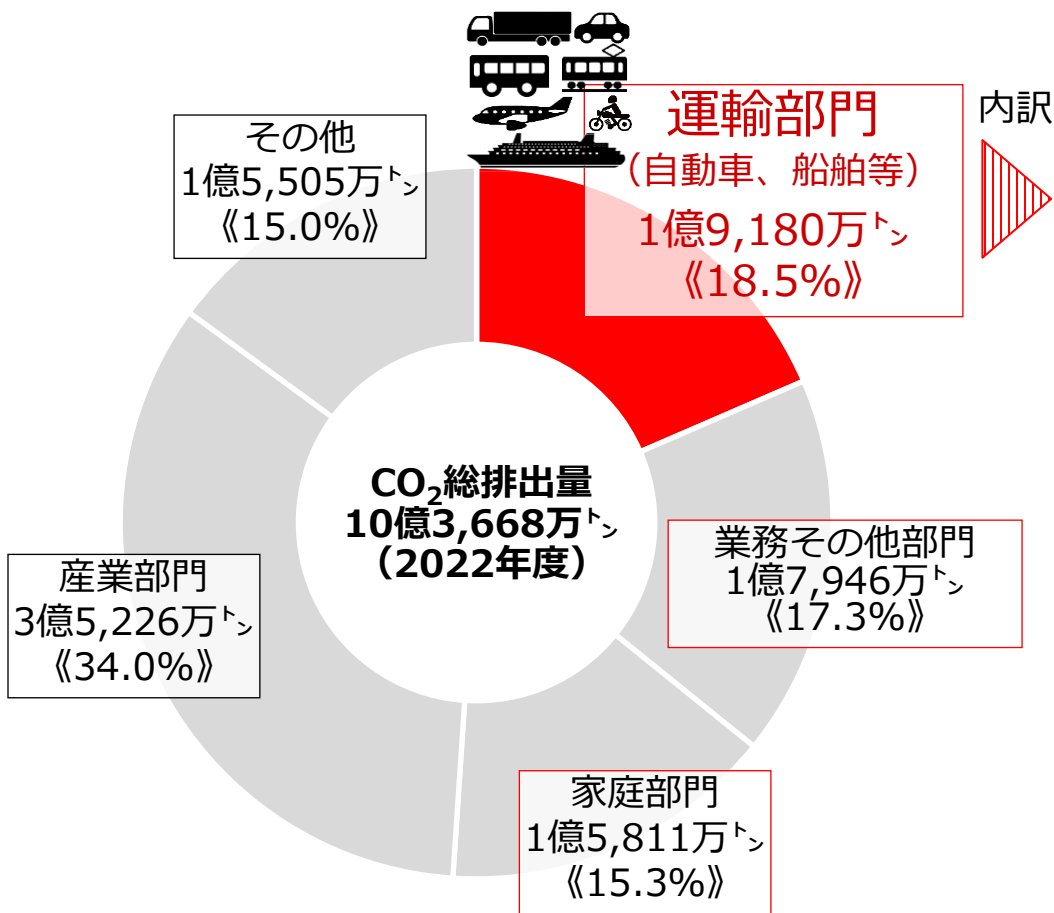
2050年カーボンニュートラル目標



(出典) 「2020年度の温室効果ガス排出量 (確報値)」
及び「地球温暖化対策計画」から作成

我が国の各部門におけるCO₂排出量

運輸部門におけるCO₂排出量



- **自動車全体で**
 運輸部門の85.8%
 (日本全体の15.9%)
- **旅客自動車は**
 運輸部門の47.8%
 (日本全体の8.8%)
- **貨物自動車は**
 運輸部門の38.0%
 (日本全体の7.0%)

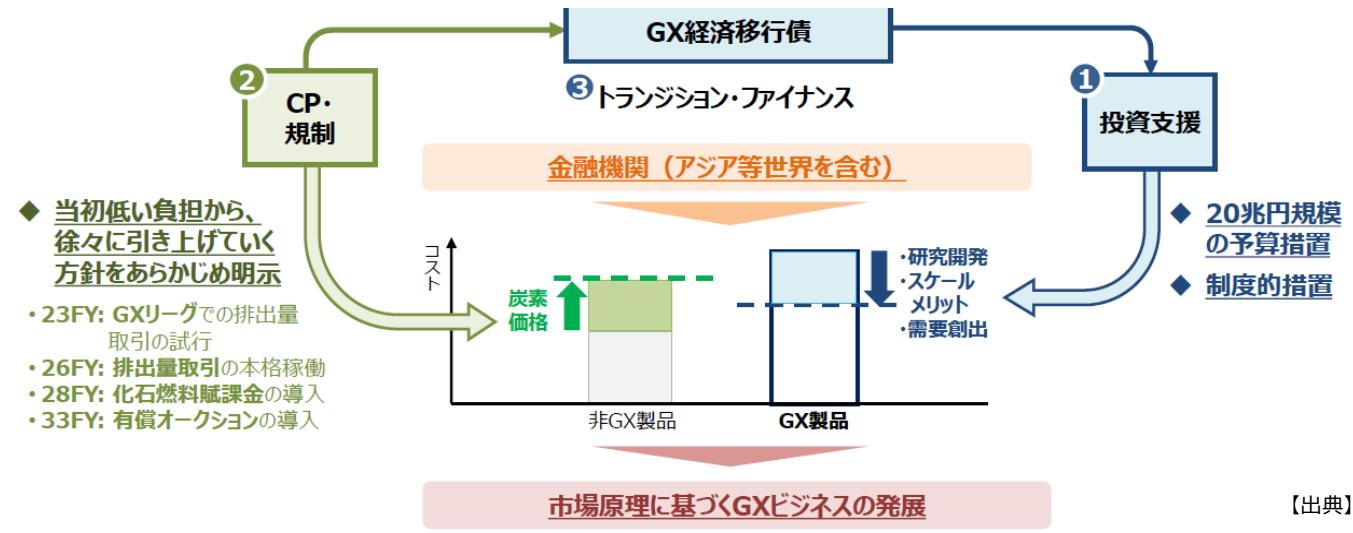
- **バス**
 333万トﾝ [1.7%]
- **タクシー**
 140万トﾝ [0.7%]
- **二輪車**
 78万トﾝ [0.4%]
- **自動車以外**
- **航空**
 970万トﾝ [5.1%]
- **内航海運**
 1,021万トﾝ [5.3%]
- **鉄道**
 738万トﾝ [3.8%]

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2022年度) 確報値」より国土交通省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

- 世界各国でのGX投資に向けた政策競争が激化。
- 中長期にわたる政府支援へのコミット、排出量取引制度等の規制・制度的措置の有効活用など、様々な工夫が講じられた投資促進策が存在。
- 日本では、GX推進戦略の実現に向けた先行投資を支援するため、令和5年度から10年間でGX経済移行債を発行。GX経済移行債は、化石燃料賦課金・特定事業者負担金により償還。
- 化石燃料賦課金は、令和10年度から、化石燃料の輸入事業者等に対して、輸入する化石燃料に由来するCO2の量に応じて、化石燃料賦課金を徴収。

	カーボンプライシング	投資促進策（政府支援）
米国	<ul style="list-style-type: none"> 原則無し（一部州レベルでの導入に留まる） 	<ul style="list-style-type: none"> 複数年度にわたる国による大規模支援を措置（50兆円規模） 「生産比例型」の投資減税 等
EU	<ul style="list-style-type: none"> 排出量取引制度（ETS）で先行（なお、一部の多排出産業に無償枠を超過配布） 対象の排出削減目標を国が設定 	<ul style="list-style-type: none"> 官民1兆ユーロの脱炭素投資目標（グリーンディール産業計画等の具体化を検討）

【出典】第7回GX実行会議 資料1



【出典】第10回GX実行会議 資料1

- 海事分野のカーボンニュートラル実現に向けては、ゼロエミッション船等の普及が不可欠であり、国産エンジンによるゼロエミッション船の開発・実証等を進めているところ。
- また、航空分野においては、脱炭素化に向けて、将来的に最もCO2削減効果が高いとされている持続可能な航空燃料（SAF）の活用の期待が高まっており、その導入に向けた支援を行っているところ。

ゼロエミッション船の開発・実証

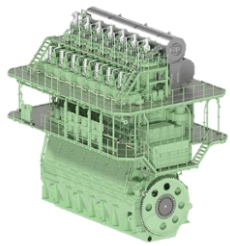
○グリーンイノベーション基金(次世代船舶の開発): **350億円**(10年間)
水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船のコア技術となるエンジン、燃料タンク・燃料供給システム等の開発・実証※を実施。

(※)アンモニア燃料船: 2026年より実証運航開始、
 2028年までのできるだけ早期に商業運航実現
 水素燃料船 : 2027年より実証運航開始、2030年以降に商業運航実現



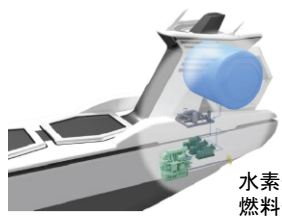
ゼロエミッション船
 (水素・アンモニア、イメージ)

水素・アンモニア燃料エンジンの
 高度な燃焼制御・燃料噴射技術



水素エンジンのイメージ

燃料タンク・燃料供給システムの
 省スペース化、構造・材料最適化



水素燃料タンク、燃料供給システムのイメージ

持続可能な航空燃料（SAF）に関する取組

○2030年目標として、本邦航空会社における燃料使用量の10%にSAFを導入。

持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会

開催状況

- 第1回2022年 4月
- 第2回2022年11月
- 第3回2023年 5月
- 第4回2024年 1月



第4回持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会より



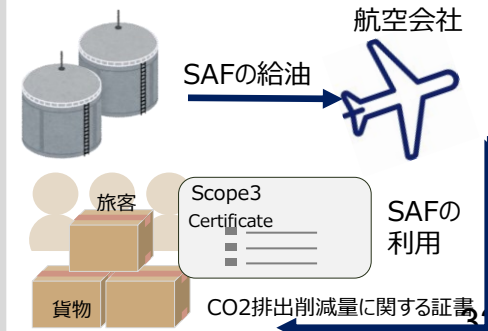
■ CORSIA適格燃料登録・認証支援

- ①パイロット事業者の支援
- | | | |
|-------------|-------------------------|------------------|
| 出光興産 | ENEOS | 日揮ホールディングス・コスモ石油 |
| 日本グリーン電力開発 | Biomaterial in Tokyo・三友 | |
| レボインターナショナル | 日本製紙・GEI・住商 | 積水BR |

- ②ガイドライン作成 ③ICAOのFTGへの参画・リストへの追加



■ SAFによるCO2排出削減の可視化



- 近年、情報を生成・創造する目的で用いられる生成AIの技術が急速に発展。社会実装も進んでおり、生成AIの市場規模は、2030年まで加速度的な成長を続けると予測されている。
- 運輸部門においても、実証段階のものも含めた先端技術を活用した新たな取組が出てきており、いかに普及・社会実装を進めるかが問題となるフェーズとなっている。

● 顔認証改札

大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）では、2019年12月から顔認証でゲートを開閉する次世代改札機（顔認証改札機）の実証実験を始め、2024年度までに全駅で導入して2025年4月から大阪万博に備える計画。

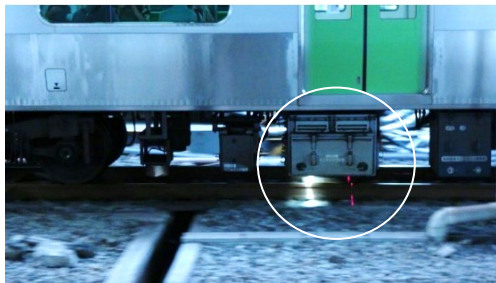


次世代改札機
(顔認証改札機)

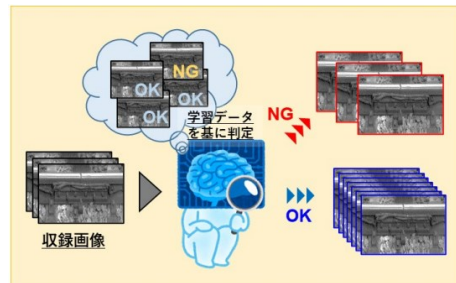
※ 大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）プレスリリース資料より

● AIを活用した線路設備モニタリング

JR東日本では、営業列車の床下に搭載した線路設備モニタリング装置により、線路設備の状態を常時計測。AIを活用し、撮影した画像から線路設備の不良箇所を自動的に抽出。



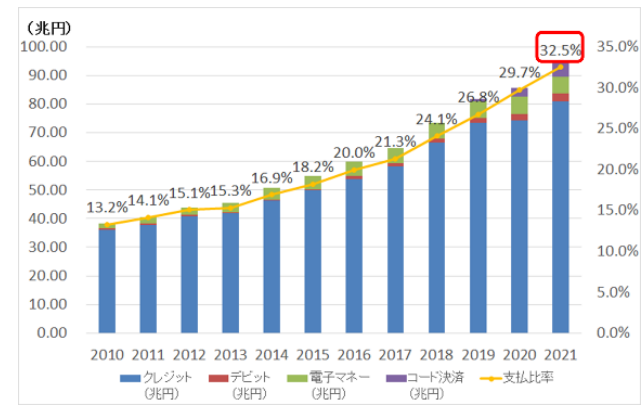
線路設備モニタリング装置



AIによる不良箇所の判定

※日本線路技術、JR東日本、理化学研究所プレスリリース資料より

● キャッシュレス決済比率



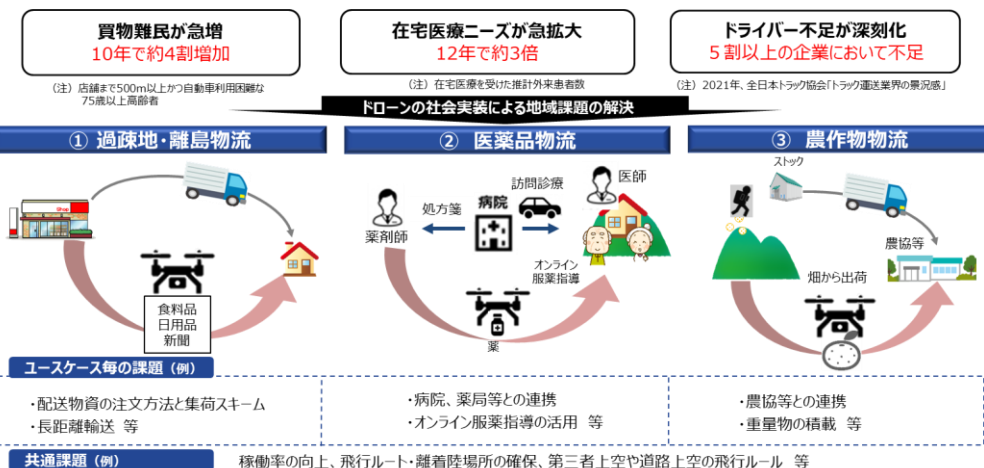
(出典) 経済産業省「2021年のキャッシュレス決済比率を算出しました」(2022年6月1日)

● マイナンバーカードと交通系ICカードの連携によるMaaS

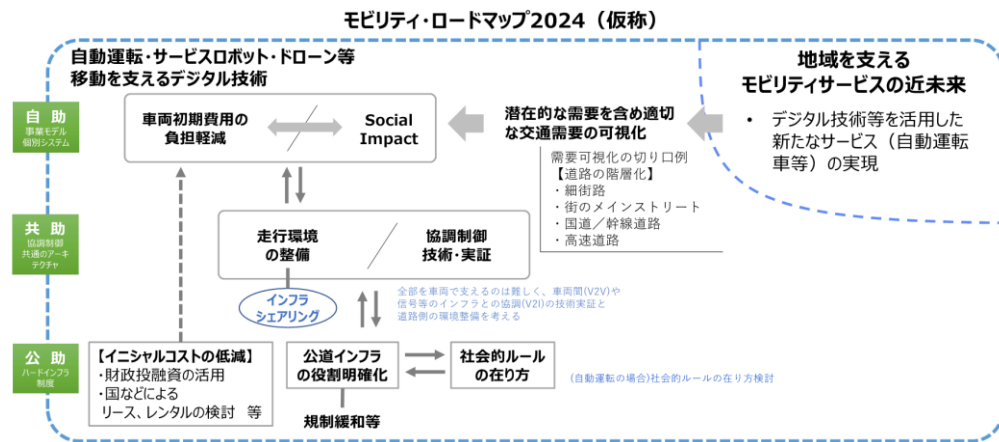


- ドローン物流や自動運転についても、技術的な進展に合わせ、法整備や実証実験など社会実装に向けた取組が進んでいるが、一方で、ビジネスモデルの確立や社会的受容性などの課題も存在。

ドローンの物資輸送、配送の社会実装の取組



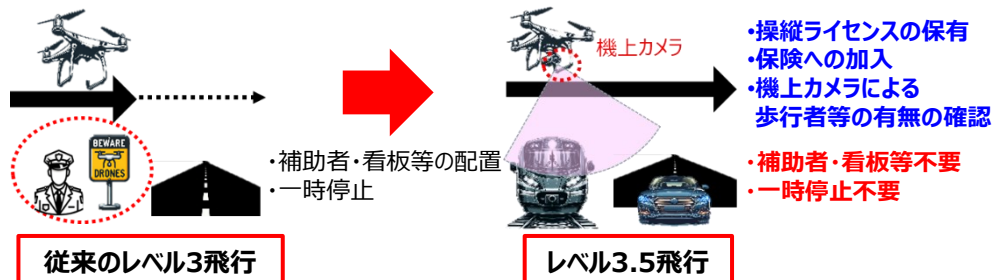
自動運転移動サービスの社会実装の取組



(出典) モビリティワーキンググループ (第1回) 資料2

社会実装の取組

- 2023年12月、レベル3.5飛行の制度を新設
- 具体的には、デジタル技術(機上カメラの活用)により補助者・看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、操縦ライセンスの保有と保険への加入により、道路や鉄道等の横断を容易化
- この他、レベル3.5飛行に係る許可・承認手続に要する期間の大幅な短縮を検討。こうした取組を早急に進め、ドローン配送の事業化を強力に推進



社会実装の取組

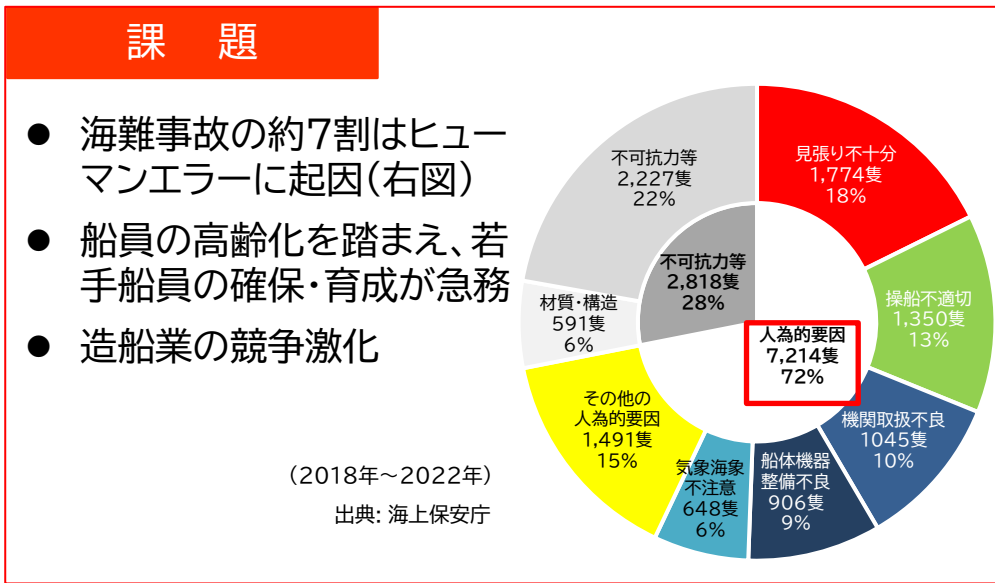
- 道路交通法改正等により自動運転レベル4に向けた制度整備を行い、**2023年5月には福井県永平寺にて運行サービス開始**

福井県永平寺の運行サービス (自動運転レベル4)



- 2025年度目途50箇所程度、2027年度100箇所以上の目標を実現し、全国に展開・実装するべく、**地方公共団体が行う社会実装に向けた自動運転の取組を支援**
- 交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の実証など、**道路側からの支援も推進**

○ 自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指している。

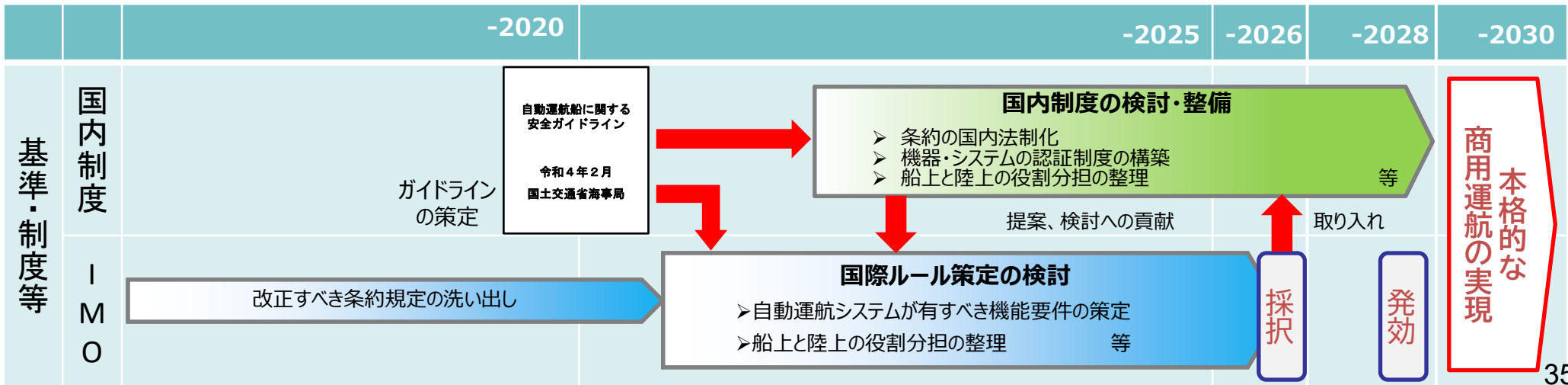


自動運航船への注目

- ✓ ヒューマンエラー起因海難事故の減少
- ✓ 船員労働環境改善・職場の魅力向上
- ✓ 日中韓の競争が激化するなか、省エネ性能に続く我が国造船・船用工業の競争優位性の確立




(出典) 日本船舶技術研究協会 国際海事機関 (IMO) における議論



○ 技術の発展に伴い、誤情報の蔓延や、サイバー攻撃の巧妙化などセキュリティ上のリスクといった、これまでとは異なる懸念も生じてきている。

AIによる懸念されるリスクの具体例

2. 生成AIの概要

- ChatGPTやBing Chat、Bard等の対話型生成AIは、あたかも人間と自然に会話をしているかのような応答が可能であり、文章作成、翻訳等の素案作成、ブレインストーミングの壁打ち相手など、民間企業等では多岐に亘る活用が広まりつつある。
- これらのAIは、あらかじめ膨大な量の情報から**深層学習**によって構築した大規模言語モデル（LLM（Large Language Models））に基づき、**ある単語や文章の次に来る単語や文章を推測し、「統計的にそれらしい応答」を生成するものである。**指示文（プロンプト）の工夫で、より確度の高い結果が得られるとともに、今後更なる精度の向上も見込まれているが、**回答は誤りを含む可能性が常にあり、時には、事実と全く異なる内容や、文脈と無関係な内容などが出力されることもある（いわゆる幻覚（ノリシネーション=Hallucination））。**
- 対話型生成AIを使いこなすには、指示文（プロンプト）への習熟が必要となるほか、回答は誤りを含むことがあり、あくまでも「参考の一つに過ぎない」ことを十分に認識し、**最後は自分で判断するという基本姿勢が必要となる。**回答を批判的に修正するためには、対象分野に関する**一定の知識や自分なりの問題意識**とともに、**真偽を判断する能力**が必要となる。また、**AIに自我や人格はなく、あくまでも人間が発明した道具**であることを十分に認識する必要がある。
- また、AIがどのようなデータを学習しているのか、学習データをどのように作成しているのか、どのようなアルゴリズムに基づき回答しているかが不明である等の「**透明性に関する懸念**」、機密情報が漏洩しないか、個人情報の不適正な利用を行っていないか、回答の内容にバイアスがかかっていないか等の「**信頼性に関する懸念**」が指摘されている。

（出典）初等中等教育段階における生成AIの利用に関する暫定的なガイドライン（令和5年7月4日 文部科学省 初等中等教育局）



第7回AI戦略会議（令和5年12月21日）で会議のまとめを行う岸田総理

名古屋港コンテナターミナルのシステム障害を受けた対応

【システム障害の概要】

令和5年7月、名古屋港コンテナターミナルのシステムがランサムウェアに感染し、約3日間にわたりコンテナの搬入・搬出作業が停止した。

【対応状況】

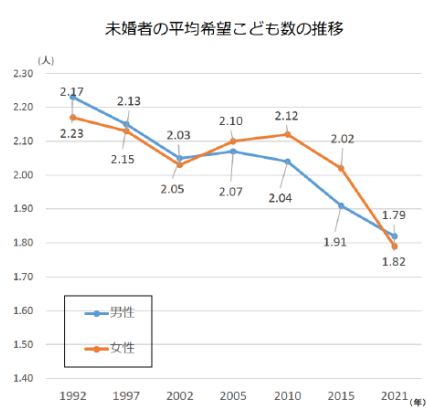
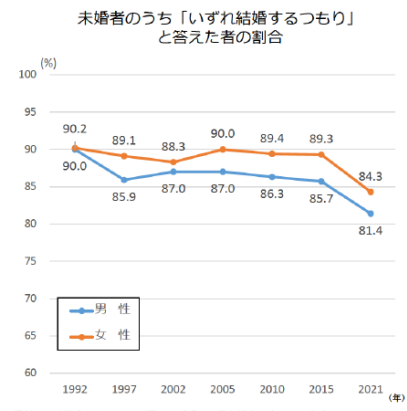
事案発生直後の対応として、関係事業者に対し、「物流分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン」を参考に必要な対策を講じるよう注意喚起を実施した。

同7月、有識者等からなる「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置し、計4回にわたって開催、令和6年1月とりまとめ。

<p>緊急的対策</p>	<p>【中間取りまとめ】（令和5年9月29日） 具体的な情報セキュリティ対策、システム障害発生時の対応策</p> <p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 10月2日、関係事業者に周知、注意喚起 ● 11月～12月、全国4か所で説明会を実施
<p>制度的措置</p>	<p>【取りまとめ】（令和6年1月24日） 港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法の観点から必要な制度的措置</p> <p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 令和6年3月31日、改正港湾運送事業法施行規則が施行され、情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みを導入 ● 同年3月8日、サイバーセキュリティ基本法における重要インフラに「港湾分野」を位置づけ、官民が一体となって取組を推進 ● 同年2月27日、経済安全保障の観点からも国として積極的に関与するため、経済安全保障推進法の基幹インフラ制度の対象に一般港湾運送事業を追加する改正法案を提出

若い世代が結婚・子育ての将来展望を描けない

- ◆ 未婚者のうち「いずれ結婚するつもり」と答えた者の割合は、長らく横ばいであったが、直近の調査において、大きく低下。
- ◆ 未婚者の平均希望子ども数は、減少傾向が続いており、直近の調査では、特に女性で大きく減少。



資料：国立社会保障・人口問題研究所「出生動向基本調査」より作成。
※18歳～34歳対象。説明「自分の一生を通して男児の場合、あなたの結婚に対するお考えは、次のうちどちらですか」(1. いずれ結婚するつもり、2. 一生結婚するつもりはない) について、1を回答した割合。

資料：国立社会保障・人口問題研究所「出生動向基本調査」より作成。
※対象は「いずれ結婚するつもり」と回答した18～34歳の未婚者。
平均希望子ども数も5人以上を5人と回答した割合。

結婚、妊娠、子ども・子育てに温かい社会の実現に向かっているか

- ◆ 「日本の社会が結婚、妊娠、子ども・子育てに温かい社会の実現に向かっているか」との問いに対し、約7割が「そう思わない」。

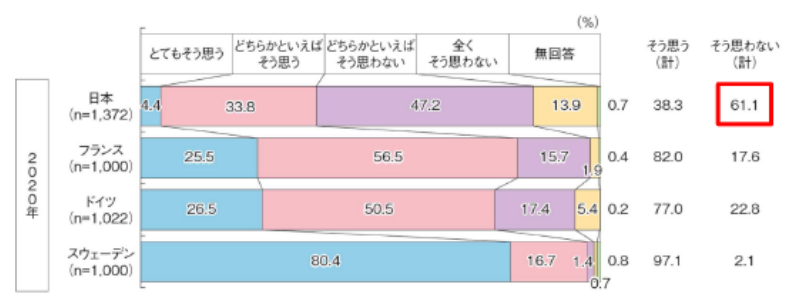
日本の社会が結婚、妊娠、子ども・子育てに温かい社会の実現に向かっているか (%)

	そう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思わない	そう思わない
TOTAL (n=11888)	2.3	27.4	44.1	26.2
合計 (n=5914)	2.7	28.5	42.4	26.4
20~29歳 (n=1146)	4.6	31.5	38.8	25.0
男性				
30~39歳 (n=1425)	2.9	27.6	41.2	28.4
40~49歳 (n=1807)	2.2	26.9	44.7	26.2
50~59歳 (n=1536)	1.8	29.1	43.4	25.8
合計 (n=5975)	2.0	26.2	45.8	26.0
女性				
20~29歳 (n=1143)	2.1	27.6	44.9	25.4
30~39歳 (n=1417)	2.0	23.4	44.2	30.4
40~49歳 (n=1850)	1.8	23.0	49.0	26.3
50~59歳 (n=1565)	2.1	31.6	44.2	22.1

資料：内閣府「少子化社会対策に関する意識調査」(2019(平成31)年3月)
※本調査は、20～59歳の未婚及び既婚の男女11,888人を対象として実施。

自国は子どもを生み育てやすい国だと思うか

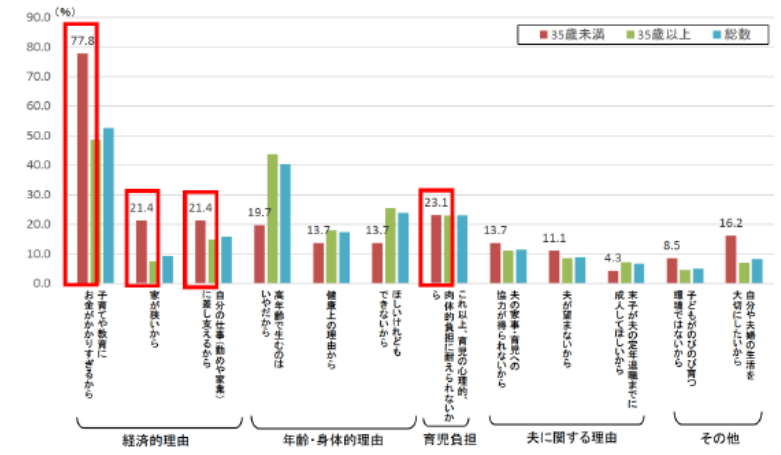
- ◆ 「自国は子どもを生み育てやすいと思うか」との問いに対し、日本では約6割が「そう思わない」。



資料：内閣府「令和2年度少子化社会に関する国際意識調査」(2021(令和3)年3月)
※百分率は、小点数第2位を同様五入して、小点数第1位までを表示。このため、内訳の合計が100.0%にならない場合がある。

理想の子ども数を持たない理由 (妻の年齢別)

- ◆ 35歳未満の妻についてみると、8割近くの方が「子育てや教育にお金がかかりすぎるから」。
- ◆ 続いて、「これ以上、育児の心理的、肉体的負担に耐えられないから」、「自分の仕事に差し支えるから」、「家が狭いから」が2割以上。

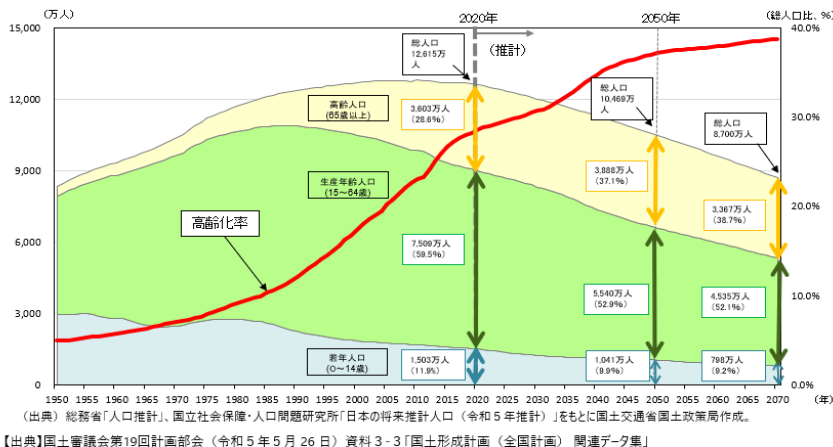


資料：国立社会保障・人口問題研究所「第16回出生動向基本調査(夫婦調査)」(2021年)を基に作成。
※対象は平均子ども数が理想子ども数を下回る、妻の調査時年齢35歳未満の夫婦どうしの夫婦。複数回答のため合計値は100%を超える。

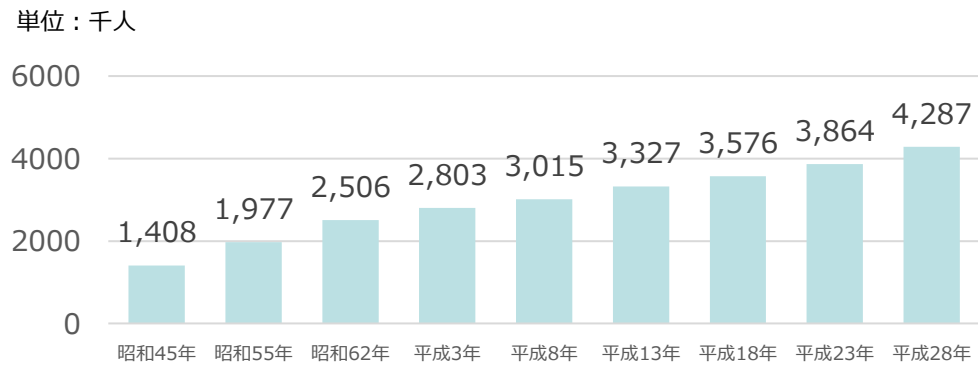
求める動きの活発化 バリアフリー化の必要性

- 我が国の高齢化は急速に進展するとともに、身体障害者、知的・精神障害者数も増加傾向。今後も高齢者人口及び障害者数は増加する見込み。
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）においては、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者を含む全ての障害者、高齢者、妊婦等を対象としており、引き続き、バリアフリー法等に基づき、公共交通機関のバリアフリー化や「心のバリアフリー」等、ハード・ソフト両面からの取組を着実に推進していくことが必要。

<高齢化の推移と将来推計>

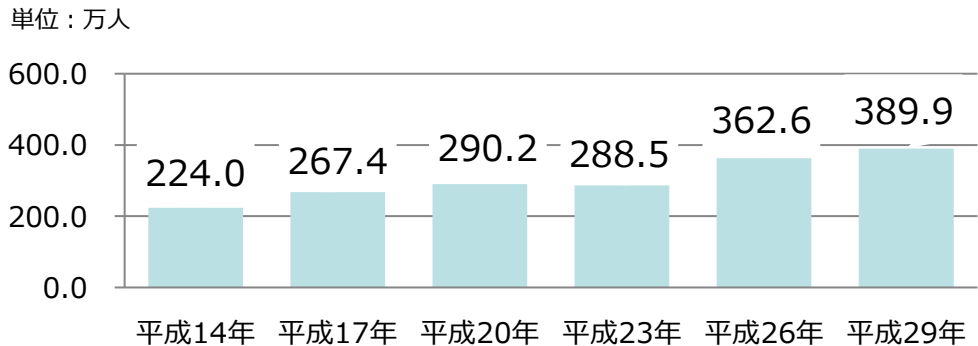


<身体障害児・者（在宅）>



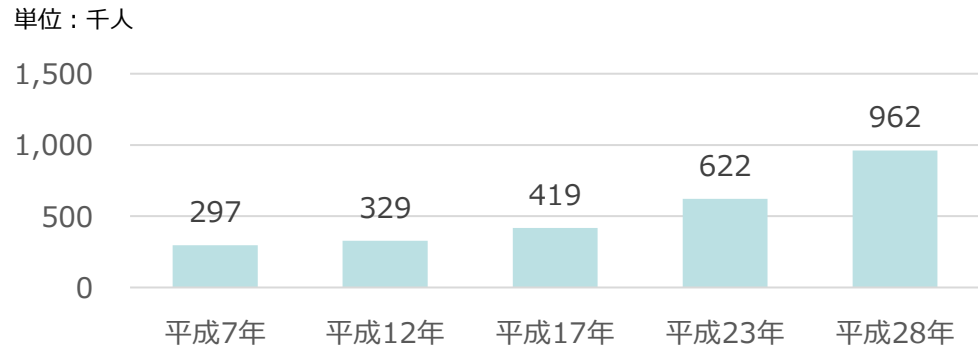
注：昭和55年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（～平成18年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（平成23・28年）

<精神障害者（外来）>



資料：厚生労働省「患者調査」

<知的障害児・者（在宅）>



資料：厚生労働省「知的障害児（者）実態調査」（～平成17年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（平成23・28年）



G7 栃木県・日光男女共同参画・女性活躍担当大臣会合

G7 Ministerial Meeting on Gender Equality and Women's Empowerment in Nikko, Tochigi



1. 開催趣旨

2023年に日本が議長国を務めるG7におけるジェンダー主流化の流れをより強固なものとするとともに、我が国の男女共同参画・女性活躍に関する取組の国際社会への発信及び一層の進展の契機とするため、G7 栃木県・日光男女共同参画・女性活躍担当大臣会合を開催する。

2. 開催地（会場）

栃木県日光市（ザ・リッツカールトン日光）

3. 日程

6月24日（土）・25日（日）

4. 参加国（議長国順）・参加機関

日本（議長国）、イタリア、カナダ、フランス、アメリカ、イギリス、ドイツ、EU
 Women7（W7）、GEAC（ジェンダー平等アドバイザー評議会）

会合の成果

- 「コロナ禍での教訓を生かす」及び「女性の経済的自立」をテーマに閣僚級のセッションを開催。成果文書として、共同声明（**日光声明**）を取りまとめ。
- 「日光声明」では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が女性・女兒に与えた不均衡な影響について、その背景にある**構造的な課題**に立ち返りつつ、**包括的に分析・検討**。特に以下の事項について、**今後の取組方針**を分野横断的かつ体系的に整理。

〔日光声明で取り上げた主な課題〕

- 女性の経済的自立
- 無償のケア・家事労働
- ジェンダーに基づく暴力
- 社会の意識を変える
- G7のコミットメント推進の枠組み

栃木県・日光会合の様子



（参考1）G7における男女共同参画大臣会合について

2017年（議長国：イタリア）に初開催。以降、コロナ禍による中断がありつつも継続的に開催。日本における開催は2023年が初めて。

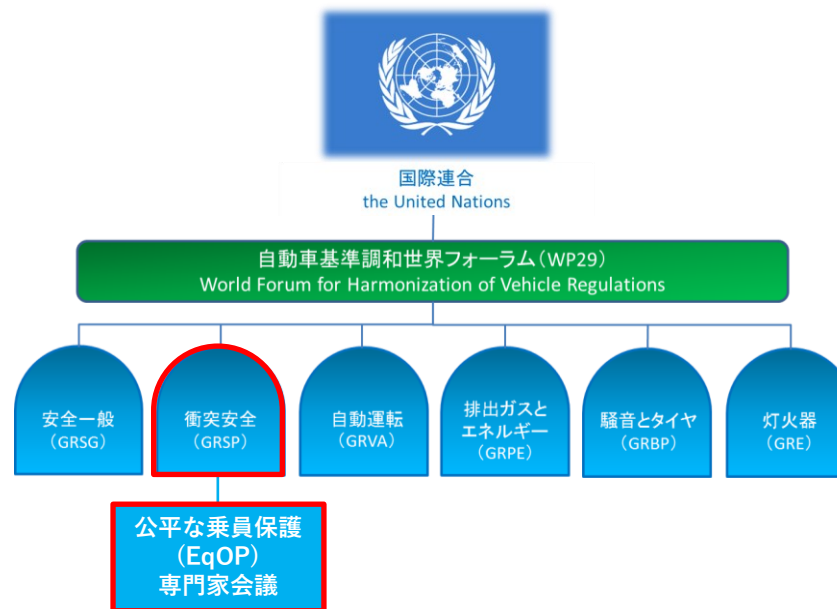
（参考2）令和5年度男女共同参画週間について

毎年6月23日から29日は男女共同参画週間とされている。令和5年は期間中に担当大臣会合が開催されることを踏まえ、6月24日（土）に栃木県内（宇都宮市）で「男女共同参画社会づくりに向けての全国会議」を開催。

2022年独会合の様子



- 自動車の安全・環境に関する基準は、国連自動車基準調和フォーラム(WP29)において議論されており、そこで成立した基準を我が国の基準に反映させている。
- 2022年1月、日本を含む関心国より、WP29の活動の一つとして、男女の違いを含む衝突時傷害リスクの差を考慮する必要性を問題提起。
- 2023年3月、WP29傘下に『公平な乗員保護(EqOP: Equitable Occupant Protection)』に関する専門家会議が設置され、性別差を含めた乗員の年齢、体格などの多様性を考慮した衝突基準の見直しを行うべく活動を開始。
- 日本からは、高齢女性の胸部傷害リスクを考慮した衝突基準の改正案を提案しており、現在議論中。



ジェンダーと交通

○ 女性の移動の特性

- 女性は、仕事への通勤だけでなく、家事・子育て・介護も行うことが多いため、**移動経路が複雑**になる傾向。**オフピークに、より短い距離で、複数の目的地を経由**する移動が多い。移動により多くの時間を費やしている。
- 自家用車の利用割合は男性の方が多く、女性は**公共交通への依存度が高い**。

○ 現状と課題

- 郊外の地域や、通勤時間帯以外の時間帯では、**交通手段が十分ではない**。
- 公共交通の運行ダイヤは、通勤需要への対応が優先されている。
- 女性は、**安全に懸念**がある場合には、公共交通を利用することができない。
- 交通企業では、**意思決定に女性の関与が少ない**。交通産業で働く女性は少ない。

○ 各国の取組事例

- 鉄道車両の設計を行う際に、女性の意見を反映する手続(フランス)
- 女性専用車両によるセクハラ防止(日本、ブラジル、エジプト、メキシコ、インド、ベラルーシ、フィリピン)
- 女性専用タクシー(英国、メキシコ、ロシア、インド、ドバイ、イラン)

○ 提言

- 交通に関する統計を整備し、ジェンダーと交通の関連を定量的に把握できるようにすること。
- 交通関連のプロジェクトの**計画や意思決定に際して、女性の意見を反映させる**ための手続を設けること。
- 道路脇の歩道や、安全な横断歩道を整備すること。
- バス停及びバス停へのアクセス通路は、**安全に配慮したものとし、夜間の照明を十分に行う**こと。
- ベビーカーやおんぶをした女性が利用しやすいよう、**地下鉄やバス車両のドアは幅を広くし、段差を解消**すること。
- 地下鉄の**構内や車両は、見通しがよく安全なもの**とすること。**男女別の車両**があることが望ましい。
- オフピークに**複数の目的地を経由しやすい交通手段**を整備し、**複数回の乗降がしやすい運賃**を設定すること。
- 女性の**雇用割合の設定・積極的な採用**、採用後の適切な訓練、**子育てに配慮した職場環境**の整備を行うこと。

ジェンダーによる都市交通行動

- 世界8都市を例に、男女別の移動行動を調査。
- 女性は、移動距離が短く、目的地が2つ以上ある複雑な移動が多い傾向。
- 女性は、通勤以外の時間帯の移動が多く、自家用車よりも公共交通機関やタクシー、徒歩・自転車などの交通手段を選好する傾向。
- ジェンダー平等を高めるためには、**通勤以外の時間帯や、乗継利便に配慮した運行ダイヤが望ましい**。
- **MaaSなどフレキシブルな交通手段は、女性の利用ニーズが高い**と考えられる。女性が利用しやすいよう、**安全性を高める規制や技術の活用が望ましい**。

交通従事者のジェンダー特性

- 世界46か国の経済指標と女性参画の相関を調査。
- 1人あたりGDPや女性の高等教育就学率が高い国では、交通産業の労働力の女性割合も高い傾向。
- 交通政策当局は、関係機関と連携して、**交通産業の労働力のジェンダー平等に取り組む必要**。
- **男女の機会・待遇の平等により女性を意思決定のプロセスに参加させるべき**。併せて、**育児休暇、子育て支援**などの施策のさらなる充実が望ましい。

ジェンダー分析ツールキット

- ITFは、交通政策の立案に際して、ジェンダーの視点を取り入れやすくするため、**チェックリスト、指標、質問票の3点からなるツールを作成し公表**。
- 交通プロジェクトをジェンダー包摂性の観点から評価し、スコアを提供。

出典：ITF “Gender and transport” (2011), “Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies” (2018), “The gender dimension of the transport workforce” (2020) など

スウェーデン ウメオ市

鉄道駅の地下通路を、明るくて見通しが良く、女性が安心して使いやすい通路に改良。



スウェーデン カルマル市

バス停を、明るくて開放的な空間に刷新。風よけポッドは足元が隠れず、外から見て人がいることが分かり、女性の心理的な不安を解消。バスの利用者数が増加。



スウェーデン カルマル市

女性は夜間にバス停から歩くとき危険を感じるとの調査結果を踏まえ、夜間にバス停以外でも運転手に停車を依頼できる「ナイトストップ」を導入。夜間のバス利用者数が増加。



オーストリア ウィーン市

女性は徒歩や公共交通での移動が多いとの調査結果を踏まえ、歩道の幅を広げ、ベビーカーが通りやすい道路設計に変更。夜間でも歩きやすいよう街灯を整備。



スウェーデン カールスクーガ市

女性は徒歩や自転車での移動が多いとのデータを踏まえ、歩道・自転車道を優先的に除雪する方針に変更。外出機会の増加、転倒事故の減少、医療費の削減につながった。



イタリア ボルツァーノ市

深夜早朝に安全な移動手段を提供するため、女性専用の「ピンクタクシー」を導入。照明があり駐車場の出口に近い場所に、女性専用駐車スペース「ピンクパーキング」を導入。



- 交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定）
（計画期間：令和3年度～令和7年度）
- 国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）
（計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間）
- 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）（計画期間：令和3年度～令和7年度）
- 観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）（計画期間：令和5年度～令和7年度）
- 総合物流施策大綱（令和3年6月15日閣議決定）（計画期間：令和3年度～令和7年度）
- 国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）（おおむね5年ごとに計画内容の見直し）
- デジタル田園都市国家構想総合戦略（2023改訂版）（令和5年12月26日閣議決定）
（計画期間：令和5年度～令和9年度）
- 環境基本計画（平成30年4月17日閣議決定）（約6年ごとに見直し）
- ユニバーサルデザイン2020行動計画（平成29年2月20日ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定、令和2年12月22日一部改正）

2. 次期計画の策定に向けた主な論点

次期交通政策基本計画の策定に向けた主な論点

<p>① 未曾有の人口減少、少子高齢化による地域社会の持続性を脅かすリスクの高まり</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通需要の減少や供給不足の顕在化を始め、民間事業としての競争やビジネスが成立しない地域においては、国と地方の関係、規制のあり方を含め公的主体责任や役割をより明確にすべきではないか。また、地方生活圏など複数地域間や複数事業者、他モードも含めた多様な手段等の連携・協働、地域内での自助・共助、需要を集約する工夫（モビリティハブ）などを更に促進すべきではないか。 ○ その際、国・地方の厳しい財政状況の中、地域交通の確保・維持に必要な受益と負担の新たな関係や財源確保をどのように考えていくべきか。 ○ 増加する高齢者の健康で活力ある生活といったQOL（Quality of Life（生活の質））の向上に資する交通を実現するにはどうすればいいか。
<p>② 人材不足の深刻化</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通・物流関連事業者の労働力不足に対し、多様な人材の活用やモード連携、事業としての魅力の向上などどのように対応すべきか。 ○ 持続可能な物流・人流に向けて、交通に係る拠点やネットワークのインフラやシステムをどのように機能強化していくべきか。
<p>③ 物価上昇局面における持続可能な交通産業に向けた対応の重要性の高まり</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 民間の活力を活かしたサービスの持続可能性維持という観点から、交通産業の育成、競争力強化の視点からの適正な運賃収受や労働環境の改善、デジタル化等の取組を考えていくべきではないか。
<p>④ 経済活動のボーダレス化、国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 日本の経済全体の活性化に向け、経済安全保障の考え方や、競争領域・協調領域をどのように意識しつつ、交通・運輸関連産業としてどう貢献すべきか。 ○ 国際的な経済活動の基盤となるヒトやモノの流れを支える交通に係る拠点やネットワークをどのように強化し、パフォーマンスをマネジメントしていくべきか。
<p>⑤ コロナ禍後の国内外の観光需要の急速な回復を踏まえた、持続可能な観光に向けた対応の重要性の高まり</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 今後の訪日外国人旅行者の拡大に向け、地方を含め移動需要への対応にどのように取り組むべきか。 ○ 観光の活性化に向けて、地方における高付加価値な移動手段の拡充等、新たな観光ニーズへの対応も重要ではないか。
<p>⑥ 気候変動深刻化、巨大災害リスクの切迫化、顕在化、重大事故等を契機とした安全・安心な交通への懸念の高まり</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 災害等に対し、強靱で早期に復旧可能な交通インフラ・サービスを、国、地域、交通事業者、住民は事前にどのように備えるか。 ○ 交通事業の安全で安定な運行の確保に向けた交通分野の取組、新技術の実用化等にどう取り組むか。
<p>⑦ 2050年カーボンニュートラル目標達成に対する運輸部門等の重要性の拡大</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ GXやカーボンライジングに係る政府全体の動向や国際的な潮流を踏まえ、運輸部門等の一層の環境負荷軽減に向けた新技術の実用化にどう取り組むか。また、化石燃料賦課金等の新制度に対してどのように対応すべきか。
<p>⑧ AIに代表される新たな技術の進化と普及拡大への期待の高まり</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通分野において、自動運転やドローン、AI技術、スタートアップ等の有する先端技術の実装など利用者にとってモビリティが抜本的に改善する可能性のある取組や交通分野のデジタル化（DX、キャッシュレス）、データのオープン化・活用、国際標準の形成、サイバーセキュリティなどの諸課題への対応にどのように取り組むべきか。また、新たな技術による関連産業への影響にどのように備えるか。 ○ また、そのためには、規制や基準、交通事業者や利用者の理解醸成、業界や行政におけるデジタル人材の確保はどうあるべきか。
<p>⑨ 多様化する働き方・住まい方等に対応した地域、多様性・包摂性を持つ社会を求める動きの活発化</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際的な重要性の高まりを見せる多様性や包摂性を持つ社会づくりに、交通分野でどのように貢献すべきか。自治体の対応を含め、まちづくりとのさらなる連携、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化をどのように進めるべきか。 ○ 多様なライフスタイルの人々の充実した生活に資する交通を実現するにはどうすればいいか。その際、シェアリングエコノミー、シェアリングサービスをどのように位置付け、活用していくか。

3. 持続可能な社会の実現に向けた 交通政策検討小委員会(案)の 設置について

交通政策基本計画の今後の審議の進め方(案)

交通政策審議会
交通体系分科会
計画部会

持続可能な社会の実現に向けた
交通政策検討小委員会(案)

委員長: 竹内健蔵 教授

委員※: 計画部会委員

その他の学識者

※計画部会長が指名

令和6年
4月25日

計画部会で審議開始

小委員会で持続可能な社会実現の視点から
計画に盛り込むべき視点、論点、施策を議論

有識者、関係団体、自治体等よりヒアリング



計画部会へ論点等を報告

令和6年
秋以降

計画部会の審議に反映

最終とりまとめ

計画部会における議論を踏まえ
継続的な開催も想定