

基本の方針Cについて

基本的方針Cの3つの分類

【基本的方針 C】 持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現(素案)

激甚化や想定外が起こりうる災害・事故への対応や利用者の安全・安心が確保され、環境施策の推進や国際的にも重要性の高まる多様性・包摂性の確保等、持続可能な社会を支える『強くしなやかな交通基盤の実現』を、基本的方針として位置づけ

(24. 9. 25計画部会から)

【基本的方針 C】 は以下の**3つの目標**に分類されるのではないか

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

- ・新政策7-① 厳しさを増す災害に対する事前の備えとハード・ソフトの対応力の強化
- ・新政策7-② 交通事業者・関連事業者による安全・安心の確保に資する規範遵守と対応力の強化

目標8 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進

- ・新政策8-① 経済的手法等多様な手段を活用した運輸部門における脱炭素化の推進
- ・新政策8-② 循環型社会の形成に資する交通政策の推進

目標9 全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保

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

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

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

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

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

【先鋭化する課題】

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

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

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

【新たな政策・施策の方向性】

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

新政策7-②：交通事業者・関連事業者による安全・安心の確保に資する規範遵守と対応力の強化

【新たな政策・施策の方向性】

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

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

目標8：気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

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

【先鋭化する課題】

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

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

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

【新たな政策・施策の方向性】

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

新政策8－②：循環型社会の形成に資する交通政策の推進

【新たな政策・施策の方向性】

- 循環経済への移行に国家戦略として取り組み、環境制約、産業競争力強化・経済安全保障、地方創生・質の高い暮らしの実現という様々な社会的課題を同時に解決することが重要ではないか。そのため、国内外の資源循環ネットワーク拠点の戦略的構築や資源循環の拠点港湾の選定・整備等の推進が必要ではないか。
 - （再掲）航空分野でのカーボンニュートラル化に向け、運航分野においてはSAFの導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入等を、空港分野においては、空港施設・空港車両からのCO2排出削減、空港の再エネ拠点化に向けた太陽光発電等の再エネ設備の導入等を更に推進すべきではないか。
 - （再掲）EVバスなどの商用車の劣化したバッテリーについて、再生可能エネルギー用の蓄電池として再利用し、グリーン電力の地産地消を促進していくことが必要ではないか。
- ＜関係する計画部会における意見＞
- ・次世代交通の選択と密接なエネルギーの選択について、諸外国の動向を把握し、産業政策の視点の反映が必要。

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

目標9：全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- バリアフリー整備目標等の着実な実現
 - （進捗）地方部のバリアフリー化や心のバリアフリーの推進などハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進する観点から、「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において策定した、2021年度から5年間を目標期間とするバリアフリー整備目標（第3次）を踏まえ、引き続きバリアフリー化の推進に取り組んだ。
 - ホームドアの整備と安全対策の推進
 - （進捗）鉄道については、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、「バリアフリー法」に基づき、ホームドアの整備を推進した。また、引き続き「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」において、安全対策について検討した。
 - 子育てにやさしい移動支援に関する取組
 - （進捗）子育てにやさしい移動環境の整備に向けて、公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース等の設置を促進した。
- ⇒ 【論点】 誰もが安心して日常生活を送ることができる共生社会実現に向け、国際的視点や女性活躍推進、こどもや子育て当事者の視点に立った施策を推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

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

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

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

【新たな政策・施策の方向性】

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

＜関係する計画部会における意見＞

- ・バリアフリーをもっと幅広く捉え、障害に関するものだけでなく、子育て世代、高齢者、訪日外国人観光客といった視点においてもユニバーサルデザインの推進を進めるべき。