

国土交通省における 「ジェンダー主流化」について

国土交通省 総合政策局 共生社会政策課

1. はじめに

ジェンダー主流化とは、1995年の第4回国連世界女性会議における北京宣言で打ち出された概念である。日本では、第5次男女共同参画基本計画（令和2年12月25日閣議決定）において、「あらゆる分野でのジェンダー平等を達成するため、全ての政策、施策及び事業について、ジェンダーの視点を取り込むこと」と定義している。単なる女性支援策ではなく、構造的に存在する不平等の是正を目指す包括的なアプローチでありプロセスである。なお、ここでいうジェンダーとは社会的、文化的につくられる性別のことであり、身体的な特徴による性別とは区別して用いられる。

ジェンダー主流化は、国際的にも広く推進されており、欧州をはじめとする多くの国々では、都市計画や交通政策にジェンダーの視点を取り入れる取組が進んでいる。例えば、オーストリア・ウィーン市では、女性の移動パターンや安全性に配慮した都市設計が実施されている。

日常生活と密接する国土交通分野では、ジェンダー視点の欠如が、日常生活における不平等や不便を生み出している可能性があるのではないかと考えられる。こうした状況の背景には、誰もが無意識のうちに抱いてしまうアンコンシャス・バイ

アス（無意識の思い込み）があり、結果としてジェンダーに配慮した施策が見過ごされてきた可能性がある。

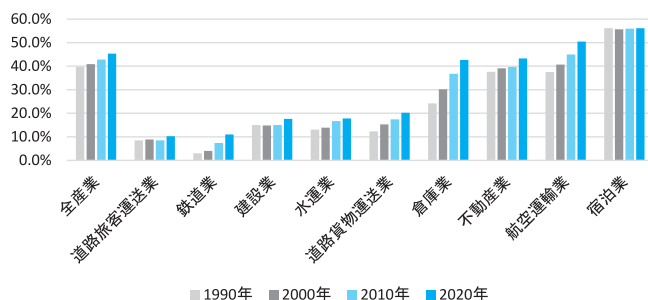
だからこそ、人々の暮らしに直結する行政を担う国土交通省において、ジェンダーに丁寧に向き合い、ジェンダー主流化を着実に推進していくことが求められている。

また、令和7年6月に閣議決定された「地方創生2.0基本構想」では、若者や女性に選ばれる地域づくりを目指している。その実現に向けて、アンコンシャス・バイアスの解消を含む意識改革や魅力ある職場環境の整備が重視されているが、これらを効果的に進めるためには、ジェンダーの視点を政策や事業に組み込むことが不可欠である。

2. 国土交通分野における課題

建設業界を含む国土交通分野は現業部門を有する業界が多いことも影響し、女性の就業者比率は全産業の平均と比較して低い水準にとどまっている（図-1）。さらに、意思決定層における女性の割合は一層低く、構造的な問題が存在している。

この構造的問題は、担い手である女性にとって働きづらい環境を生み出し、その結果、男女で異なる課題やニーズを踏まえたジェンダー目線のサ



図－1 国土交通分野における女性就業者比率
(出典：国勢調査)

ービスが十分に提供されていない可能性がある。

3. これまでの国土交通省の取組

先に述べた問題意識を踏まえ、国土交通省の取組を紹介する。

まず、令和6年7月には「ジェンダーと交通」セミナーを開催した。本セミナーでは、国際交通フォーラム（ITF）の協力の下、交通分野におけるジェンダー主流化に関する国際的な議論を紹介したほか、日本航空（株）、WILLER（株）、東日本旅客鉄道（株）から具体的な取組事例の共有があった。

同年11月以降、国土交通本省の若手・中堅女性職員22名からなる懇談会を計7回実施し、公共交通やまちづくり等に関するアイデアについて自由な意見交換を行い、最終回ではアイデア・意見一覧を取りまとめた文書の中野国土交通大臣（当時）に手交した（図－2）。

また、各地方運輸局においては交通・観光分野等に従事する女性の従業員・経営者を招いて地方運輸局長等による座談会を開催し、女性活躍や各事業において女性や子ども連れ利用者へのサービスの提供などについて意見交換を行った（図－3）。

これらの取組を経て、令和7年5月に国土交通大臣を本部長とする「国土交通省ジェンダー主流化推進本部」を設置し、省を挙げてジェンダー主流化に取り組む体制を整えた。推進本部は国土交通省幹部、各部局の局長級から構成されている

職員からのアイデア等（一例）

（個別施策に係るアイデア）

- ・生活ニーズを踏まえた電動自転車を含むサイクルレーンの促進
- ・まちなかの明るさの観点も含めたバス停に取り付ける照明の照度の検討
- ・行列ができがちな女性トイレの増設
- ・バリアフリー整備を行う際における女性や子どもの体格の考慮
- ・石畳の歩道などにおける景観のよさとベビーカー移動のしやすさの両立
- ・航空機を参考にした、電車の乗車中に事故・災害に巻き込まれた場合に備えたアナウンスの強化
- ・ボックス席の奥側は、逃れづらく死角になりがちであり、防犯上懸念がある
- ・鉄道の車内で男性がリュックを前に抱える位置が、身長差のある女性の顔に当たる位置になるので、改善の方向性を打ち出せないか
- ・住宅の窓や扉が重くて力が要る場合があり、設計段階で改善できないか

（所管業界に係る意見）

- ・子どもたちが関心をもつ仕事の中には、なり手に性別上の固定観念があるものが少なくないため、アンコンシャスバイアスの払拭を図っていくべき
- ・身長制限など一方の性別にとって不利に働くルール・慣習等があれば見直すべき



初回で樹歩を述べた大臣



最終回でメンバーから大臣に
とりまとめ文書を手交

図－2 若手・中堅女性職員による懇談会

事業者の取組（一例）

○女性活躍

- ・ワーキングマザー向けキャリア支援サービスの提供

○鉄道

- ・女性専用車両の導入
- ・防犯カメラ、女性専用トイレ、車両内のフリースペースの設置
- ・子育てを応援するステッカーの掲示
- ・駅における授乳室の設置
- ・女性や子ども連れ利用者の移動の利便性につながるMaaSアプリの提供

○バス

- ・女性利用しやすい乗降配置の設定や女性優先席の設置
- ・高速バス車両におけるカーテン設置
- ・乗客が乗車中の困りごとを運転士に直接伝えず、運行監視室にメールし、運転管理者が受信した内容を運転士に無線で伝える対応

○タクシー

- ・妊婦や子育て世帯をサポートする送迎サービスの提供

○観光

- ・女性向けの商品、女性専用フロア等の提供



関東運輸局での開催の様子

○関東運輸局座談会の参加事業者

- （鉄道）
 - ・小田急電鉄
 - ・日本中央バス
- （バス）
 - ・八洲自動車
 - ・日本興業
 - ・邦洋海運
- （タクシー）
 - ・側高島
 - ・タクシー・タクシー・タクシー
 - ・ANA あきんど
 - ・南リクルートジョブズサービスセンター
- （トラック）
 - ・側高島
 - ・側高島
 - ・側高島
- （海運）
 - ・側高島
 - ・側高島
 - ・側高島
- （港湾運送・倉庫）
 - ・側高島
 - ・側高島
 - ・側高島
- （観光）
 - ・側高島
 - ・側高島
 - ・側高島
- （航空）
 - ・側高島
 - ・側高島
 - ・側高島
- （全般）
 - ・側高島
 - ・側高島
 - ・側高島

図－3 地方運輸局長による座談会



写真－1 第1回「国土交通省ジェンダー主流化推進本部」の様子

（写真－1）。

5月に開催した第1回推進本部においては、今後、次の4点を進めていくこととした。

- ① 職員研修：国土交通省職員を対象に、ジェン

ダー主流化の理解を深める研修を実施

- ② 関連データの収集・分析：男女別データの取得を起点とし，課題の可視化と政策・事業への反映を目指す
- ③ 広報や各種会議での議論の喚起：省内会議等を通じて取組を発信し，自治体や民間企業の自発的な取組を促す
- ④ 業種横断的な好事例の横展開：女性活躍等の好事例を業界の垣根を越えて共有し，施策の選択肢を広げる

また，「若手・中堅女性職員による懇談会」及び「地方運輸局長による座談会」にてそれぞれ取りまとめたアイデア集の現状等の点検をすることとした。

8月には第2回推進本部を開催し，ジェンダー主流化において必要な視点を3つに整理した。

まずは，「利用者の視点」である。

商品やサービスには，提供者側と利用者側が存在する。利用者の視点とは，利用者がサービスや商品を楽しむ際に，一方のジェンダーに偏った利益が生じていないか，または不利益を受けていないかを点検し，その結果を政策や事業に反映させることを指す。

次に，サービスや商品の提供者となる「担い手の視点」も重要である。

先ほど女性の就業者比率が低いという問題があることを述べたが，女性の働きづらさが原因の一つとすれば，ジェンダー目線を通して環境を変えることが改善につながると期待できる。

最後は「社会・経済の視点」（図－4）である。

2024年のOECDの調査¹⁾によれば，労働時間におけるジェンダーギャップが，日本は調査対象国の中で最も大きいという結果が出た。日本は，国際的に見て女性に比べ男性が多く働いており，女性活躍を推進することで，GDP向上を含め社会・経済の活性化も期待できる。

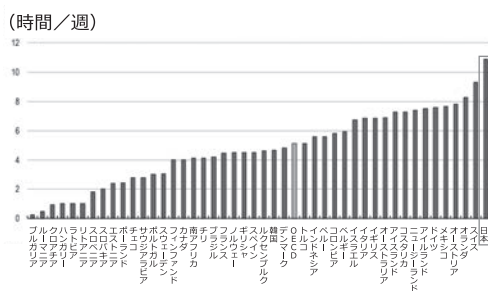
さらに，この3つの視点については，それぞれが独立したものではなく連動していると考えられる。さらに，国土交通分野は，まちや交通は相互に深く関係しており，利用者と担い手の両方の視点を持ち，かつ分野横断的に目標を定め取り組むことが重要である。

そのほかにも，第1回推進本部で行っていくこととした4点についても現状を共有し，来夏までの国土交通省におけるジェンダー主流化の取組を整理することとした。

具体的に，この取組とは，国土交通ジェンダーネットワークの立ち上げおよび国土交通省の行動方針（仮称）策定の2点である。この2点については，次項以降にて説明していく。

日本は、国際的にみて女性に比べ男性が多く働いており、女性活躍を推進することで、GDP向上を含め**社会・経済の活性化**も期待できる。

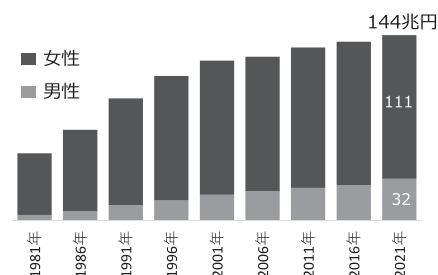
労働時間におけるジェンダーギャップ



(出典) OECD「Gender Mainstreaming in OECD Economic Surveys」2024年

- ・日本は労働時間の男女差が大きい。
- ・日本での非正規雇用や家事分担の割合は，女性の方が高い。

無償労働（家事）の貨幣評価



(出典) 内閣府「無償労働の貨幣評価」2023年

- ・日本の無償労働（家事）は144兆円に相当する。
- ・うち8割の111兆円を女性が占めている。

図－4 社会・経済の視点

4. 国土交通ジェンダーネットワーク会議

「国土交通ジェンダーネットワーク会議」とは、ジェンダー主流化の取組を国土交通省のみならず国土交通分野の民間企業・団体にまで広く普及させ、ジェンダー目線のサービス提供や、ジェンダーが偏らない就労環境の推進等を目的に、立ち上げを検討した。

そして、10月には不動産、建設、公園、上下水道、道路、住宅、鉄道、バス、タクシー、自動車整備、港湾、海運、航空、観光等の幅広い分野より民間企業の方にメンバーに加わっていただき、国土交通ジェンダーネットワーク会議を設置したところである。同会議には、民間企業のほか、3名のアドバイザー、総合政策局長をトップとするジェンダー主流化推進室員をメンバーに加えて設置している（写真－2）。

2.で紹介したとおり、国土交通分野においては女性の就業者比率は低い水準にあるが、改善させていく上で、民間企業の方の協力は不可欠である。

また、業種横断的に民間企業の方が加わることで多くの好事例を参加者が互いに持ち帰ることができる。アドバイザーの専門的な話を聞いたり、アドバイザーに悩みを相談したりすることも可能なため、ジェンダー施策を進めていく上で存在する課題解決の一助となると見込まれる。

なお、本取組について、一過性のものとなることのないように、今後も1年に3～4回開催して続けることで、息の長い取組とする予定である。



写真－2 参加者集合写真

5. 国土交通省の行動方針（仮称）

国土交通省では、今後ジェンダー主流化の取組を推進していくにあたって、国土交通省独自のジェンダー平等に関する行動方針を策定することとしている。スケジュールとしては、令和8年6月に策定する方針である。

当該行動方針では、3.で紹介したジェンダー主流化の視点から国土交通省各分野にて取り組むことが可能な施策を登録して実践していくことを想定している。

さらに、「国土交通ジェンダーネットワーク会議」で出てきた案も参考にしながら反映させることを想定しており、以後は本計画に基づいてジェンダー主流化の取組を推進していく予定である。

6. おわりに

国土交通分野におけるジェンダー主流化の取組については、始まったばかりである。ジェンダー主流化という言葉・概念そのものがまだ一般には浸透しておらず、何を目的とするのか、なぜやらなければならないのか、どんなことをすればいいのかと問われることも多い。そのため、まずは行政・民間等の国土交通に携わる人々の理解を得ながら国土交通省としての行動方針を明確にし、次のステップに進めていく。

最終的には、ジェンダー主流化という取組が世間一般に広く浸透し、あらゆる取組がジェンダー目線で検討されることを目標とするが、まずは行動方針を策定し、今後の施策につなげていきたい。

1) OECD「Gender Mainstreaming in OECD Economic Surveys」2024年