

【自動車局（トラック関係）】

1. 貨物自動車運送事業法の一部改正法への対応と、輸送秩序と公正競争の確立について

改正貨物自動車運送事業法を踏まえた労働環境の改善、さらには輸送秩序・公正競争の確立に向けて、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

(1) 事業許可の後、運輸開始届けがあった段階で事業所を現認し、許可基準を満たさない場合は許可を取り消されたい。

また、事業開始後、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の適正化事業指導員による巡回指導が6ヵ月以内から3ヵ月以内に前倒しされたことは評価するが、通報によって運輸支局が監査した段階で改善されていない場合は、即座に許可を取り消すなど、引き続き参入段階で厳しく対処されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

不適正事業者の参入を未然に防止するため、許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、適正化実施機関による運輸開始後の巡回指導の時期を前倒しするなどの強化を図ってきたところです。

また、適正化実施機関から運輸支局への速報制度により、運輸開始後最初の巡回指導において、悪質な事業計画違反の疑いが確認された場合には、適正化実施機関より運輸支局へ通報され、通報を受けた運輸支局において早期に監査に着手し、処分基準に基づき厳正に対処することとしております。

加えて、平成30年10月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者であって、改善がなされない事業者に対して、重点的に監査を実施することとしたところです。引き続き、不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいります。

(2) 現行は全国一律5台となっている最低車両台数について、「事業を自ら適確に、かつ継続して遂行する」には、安全教育の実施等を含め、運行管理と車両の整備管理が十分に出来る事業規模が必要であることから、11台以上とされたい。

【回答】（自動車局貨物課）

不適正な事業運営を行う者を市場に参入させないことが重要であると考えております。

このため、参入基準の強化として「新規許可申請者に対する法令試験の見直し」、「運輸開始前に運行管理者・整備管理者の選任届を提出する条件の追加」等の措置を順次行っております。

令和元年 11 月には欠格期間の延長、事業の継続遂行のための計画の基準の明確化や、許可および認可申請の処理方針を変更し、「所要資金額の確保基準の引き上げ」、「5 両以下への減車を原則認めない」こととしました。

5 両未満事業者に対しては、平成 27 年 5 月より運行管理者の義務付けを行い、平成 27 年 5 月以降、未選任事業者については「30 日間の事業停止」の対象とするなど、不適正な事業運営を行う事業者に対する処分の強化を図ったところです。

また、平成 30 年 7 月より過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げるとともに、トラックについては行政処分により使用を停止させる車両数の割合を最大 5 割に引き上げる行政処分基準等の改正を行ったところです。

今後も引き続き不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいります。

- (3) 「標準的な運賃」については、その普及に向けて、貴省と全日本トラック協会が共同で解説書の作成や事業者向けのセミナーを開催し、あわせて、荷主向けリーフレット作成とセミナー開催により、荷主への周知徹底を図っていくとしていることは評価する。しかし、荷主との交渉は、これまでの取引慣行やコロナ禍における経済低迷の影響により、厳しいものとなることが危惧される。また、現行運賃との乖離が大きいとして運賃交渉を躊躇する事業者も多く、収受が困難な状況が想定される。

については、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の場や、関係省庁、事業者団体等を通じて、引き続き、荷主への理解と協力が得られるよう取り組まれない。加えて、業界において「標準的な運賃」を基準とした適正な運賃・料金等の普及が遅々として進まない場合は、「標準的な運賃の告示」の期限延長も検討されたい。

また、貸切運賃以外の運賃については、運送事業者が個別の運送形態等に応じ、適切に運賃を設定することができるよう、その基礎となる原価計算の考え方等を通達により示したとのことであるが、「特積み」は「貸切輸送」とはまったく異なる運送形態であり、別途、示していただく必要があると考える。あわせて、危険物や液体輸送については危険物取扱者の資格が必要であることや、コンクリートミキサー車等も冷蔵・冷凍車と同様に架装費用が嵩むことから、これらの運賃・割増率等について早期に示されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

トラック運送業における運賃については、事業者により様々なものがあります

が、多くの場合は、トラック一両の貸切を前提としながら、

- ・長距離を運送する場合などは、運送距離に応じて収受する「距離制」の運賃
- ・集配等により拘束時間が長い場合などは、運送時間に応じて収受する「時間制」の運賃

が使用されているものと承知しております。

また、トラック運送業においては、大型車、中型車、小型車など、大小様々な車格のトラックを用いて運送が行われているところです。

国土交通省としては、こうした実態を踏まえ、代表的な車格等による運送を基準としながら、運送距離・時間に応じて適正な原価等を収受できるようにするとともに、令和6年度を見据えて緊急に働き方改革を進めていく必要があることも踏まえ、速やかに運賃を告示することを目指して検討を進め、令和2年4月に「距離制」および「時間制」に係る標準的な運賃の告示を行ったところです。

他方、標準的な運賃の告示に当たっては、これを参考としながら、運送事業者が個別の運送形態等に応じ、適切に運賃を設定することができるよう、その基礎となる原価計算の考え方等を通達によりお示しし、国土交通省ホームページや全日本トラック協会等を通じて運送事業者の皆様へ周知を行っております。

また、標準的な運賃を実効性あるものとするためには荷主や一般消費者の理解が重要であることから、ドライバーの労働条件の改善や安全の確保といった目的が荷主や一般消費者の皆様へ十分に理解されるよう、

- ・荷主向けリーフレット等による周知
- ・一般紙、荷主業界紙への広告掲載
- ・ホームページ上での情報発信

を行うことに加え、平成31年から実施している「ホワイト物流」推進運動を通じて、運動に賛同している個別企業に対しても協力要請を行うなど、コロナ禍により、思うような周知が困難な状況ですが、あらゆる機会を捉えて周知・浸透を図ってまいります。

国土交通省としては、多くの運送事業者ができる限り活用しやすい運賃となるよう、告示後も、運賃の収受状況等を注視しながら、適切な対応を行ってまいります。

- (4) 輸送の安全の確保にあたっては、トラック事業者に対して、地方運輸局・運輸支局等による監査を行っているほか、貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導を全事業所を対象に約3年に1度の頻度で行っているとのことであるが、事故は日々発生しており、1件でも減らすためには、より効果的な制度の見直し

が必要と考える。

については、2016年1月に発生した軽井沢スキーツアーバス事故を踏まえた改正道路運送法と同様、運行管理者資格の取得要件の試験合格者への限定、事業許可の更新制などの安全対策は、貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

また、貸切バス4,127事業者（2018年度末）に比して、トラックは56,687事業者（2019年度末）と多数であることから、許可更新制の導入にあたっては、厳しい審査要件をクリアしているGマーク取得事業所については自動更新とするなど、効率的なチェック体制の充実に資する諸施策を講じられたい。

【回答】（自動車局安全政策課、貨物課）

貸切バスの運行管理者の資格要件は、軽井沢スキーバス事故を踏まえた運行管理業務の見直しにより、中間点呼の実施や運転者に対する指導・監督に関する業務が新たに加わることとなり、運行管理者の知識・能力を国において客観的に判断する必要性が高まったことから運行管理者試験の合格者に限定することとしたものです。

貨物自動車運送事業における運行管理者を試験合格者に限定することについては、上記のような貸切バスとの制度の違いを踏まえ、慎重に検討する必要があると考えております。

輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識のもと、現在、トラック事業者に対しては、地方運輸局・運輸支局等において監査を行っているほか、監査業務を補完する観点から、国が指定した貨物自動車運送適正化事業実施機関においても、全ての事業所を対象に平均して3年に1度の頻度で巡回指導を行っております。

貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導において悪質な法令違反が疑われる場合は、当該実施機関の通報を受けて運輸支局が監査に入り、行政処分等を行うなど厳正に対処しております。

また、令和元年11月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、総合評価が著しく悪い事業者であって、以下の3項目についていずれも改善がなされない事業者に対して、速報事案として監査を実施することとしております。

- ア 点呼の実施等が不適切
- イ 運転者の過労防止等に係る措置が不適切
- ウ 運転者のうち健康診断を2名以上受診していない

さらに、上記の監査を実施した結果、当該3項目について自動車等の使用停止処分以上の法令違反が確認された場合は、「輸送の安全確保命令」を発令することとし、後日実施される改善確認監査時にいずれも改善が認められない場合には、

許可の取り消し処分を行うこととしたところです。

貨物自動車運送事業においても、輸送の安全の確保は極めて重要であることから、引き続きこうした制度を活用し、適正化実施機関による巡回指導や国による監査を両者が密接に連携し着実に実施すること等により、事業の適正な実施の確保に万全を期してまいります。

- (5) 改善基準告示違反に関する労働局から運輸支局への通報を受けた場合、監査まで通常半年程度かかるなど速効性の問題への対応として、監査を行う前に適正化事業実施機関による改善指導を行う仕組みが導入された。また、軽井沢スキーバス事故対策として、監査要員が継続的に増員されている。しかし、貨物自動車運送事業のみでも6万2千事業者となっている現状で、根本的な問題の解決には、行政監査体制の大幅な強化が不可欠であることから、貨物運送事業者、旅客運送事業者への監査を充足させるためにも、監査要員を抜本的に増員されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業者に対する監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計108名でしたが、その後順次増員を図り、今年度は13名の増員が認められ、456名体制となるなど、体制の強化を進めております。

引き続き、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図るとともに、体制の強化に取り組んでまいります。

- (6) デジタルタコグラフ（次世代運行記録計を含む）については、運行管理の高度化等に向け、新規登録車については、継続生産車を含めて装着を義務付け、使用過程車については、段階的に義務付けられたい。また、義務付けの対象を車両総重量3.5トン以上、最大積載量2トン以上に拡大されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

平成26年12月1日に「貨物自動車運送事業輸送安全規則（国土交通省令）」が改正・公布され、従来から運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられていた車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上の事業用トラックに加え、車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上の事業用トラックについても、運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられました。

他方、さらなる義務付け拡大については、装着の義務付けの効果や、事業者の

負担等も踏まえつつ、慎重に検討する必要があると考えております。

なお、デジタルタコグラフの普及促進については、平成 22 年度に補助制度を創設して以降毎年度補助を実施しているところであり、今後も、貨物自動車運送事業の輸送の安全を確保するため、デジタルタコグラフの一層の普及促進に努めてまいります。

- (7) 「適正化事業実施機関」の機能を十分に発揮するため、より一層の責任体制の明確化や中立性・独立性の確保を図りたい。あわせて、適正化事業実施機関の担う役割が増えてきていることから、指導員のさらなる専任化や増員に向けて必要な費用を手当てするとともに、適正化指導員の資質の一層の向上に向けて、新規従事者の資格要件の一つである基礎講習の受講後、一定期間内（1 年程度を目安）の運行管理者資格の取得を要件に加えられたい。また、ブロック別巡回率の濃淡の是正および事業者数や離島・山間部等の巡回効率が低い地域の特性に見合った適正な指導員数の確保など、配置のあり方について検証されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

適正化実施機関については、これまでに、組織運営の中立性・透明性を確保するために、全ての地方実施機関において地方評議委員会の設置、全国実施機関および地方実施機関における、トラック協会他部門との運営区分の明確化等を図るとともに、適正化事業実施機関に対し、実施本部長体制による適正な組織運営、公正・着実な適正化事業の実施等を指導しております。

また、適正化指導員の資質向上は巡回指導の強化の観点からも必須であることから、これまでも、全国実施機関主催の各種研修などを通じて、実践的な調査技術や専門的知識の習得、指導能力の向上を図ってきたところです。

加えて、全国実施機関においては、事業者数などの実態を踏まえた指導員定数の見直しを行っており、地方実施機関においては、現在、これに基づく要員確保および専任化等を推進しているところです。

なお適正化指導員の資格に関しては、平成 29 年 4 月 1 日以降、新たに適正化指導員となる者から、従来の資格要件に「運行管理者資格の取得」または「基礎講習の受講」が加えられたところです。

国土交通省としては、今後も適正化実施機関と連携しながら、同機関がその機能を十分に発揮できるよう取り組んでまいります。

- (8) 個人償却制は、運行管理等、事業法における輸送の安全に関する規定や労働関係法令による安全・健康確保措置の規定を空文化し、過労運転・過重労働につな

がるばかりでなく、社会保険料等をはじめとする事業に必要なコストが反映されない低運賃により業界の秩序を乱すものである。

については、本制度が事業法違反の名義貸しであることを明確にし、違反の撲滅に向け、引き続き事業者が法令順守を徹底されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

ご質問につきまして、一般論としては、例えば貨物自動車運送事業法に基づく事業の許可を受けた事業者の運転手等が、個人の立場でトラック事業を営むような場合には、貨物自動車運送事業法違反となります。

このような名義貸し行為については、近年トラック事業の事業形態が多様化する中で、許可事業者の名義を用いながら、実質的には当該許可事業者から独立した事業主体として、自己の責任と負担の下に貨物運送事業を実施しているかどうかを、事業運営の実態に基づいて判断する必要があると考えています。

国土交通省としては、引き続き、こうした実態を踏まえたうえで、トラック事業者の法令遵守について関係機関との連携を図りながら徹底してまいります。

(9) Gマークの認定要件に、「過重労働」による「労働災害」や「健康起因事故」の防止に向けた労働安全衛生法等関係法令の違反の有無や、「働き方改革」の推進に向けた36協定限度時間の超過の有無等を加えられたい。

また、インセンティブについては、「運輸安全マネジメント認定セミナー受講者向け特約」と同様の自動車保険料の割引や公共団体等による入札における優遇策などに加え、「働きやすい職場認証制度」の認証項目への追加などについても検討されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

Gマーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識しています。

現在、Gマーク制度の認定要件については、「安全性に対する法令の遵守状況」や「事故や違反の状況」、「安全性に対する取組の積極性」等の38項目にわたる厳しい評価項目を設けております。

またGマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省においても、

- ・ 営業所間または営業所と車庫間、営業所と遠隔地においてI T点呼の実施
- ・ 基準緩和認定を受けた事業用自動車適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を2年間から最長4年間に延長
- ・ CNGトラック導入補助の最低台数要件についても通常3台を1台に緩和

- ・平成 31 年 4 月からは、特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を通常最長 2 年間から 4 年間に延長
 - ・行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の 3 年から 2 年に短縮
- 等の措置を講じてきたところです。

今後とも全国貨物自動車運送適正化事業実施機関と連携して、専門家等の意見などを踏まえながら、G マーク制度の充実を図ってまいりたい。

- (10) 「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」については、2019 年 4 月のフォローアップ調査結果において、多層化取引に係る取引適正化や、改善基準告示の遵守および長時間労働の抑制、原則 100% の契約の書面化、支払い条件の適正化など、一定の改善傾向が見られることは評価するが、運輸安全マネジメントによる安全管理規定の届け出義務のある保有車両 200 両以上の事業者等への水平展開に向けて指導されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

全日本トラック協会では、平成 29 年 3 月に策定した「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」について、同計画の取組事業者となっている大手運送事業者 21 社に対して毎年フォローアップ調査を行っており、令和 2 年度においても 12 月に調査結果がまとまったところです。

フォローアップ調査の結果を踏まえ、取組事業者となっている大手事業者にさらなる改善を図ってもらうとともに、取引環境の適正化等について荷主にもさらに理解を求めていきたいと考えております。

国土交通省としては、引き続き、セミナー等の機会を捉え、契約内容の適正化、明確化について運送事業者や荷主企業等に呼びかけていくなど、さらなる周知を図ってまいりたいと考えております。

- (11) 適正化事業実施機関の巡回指導における社会保険等の状況が「否」の事業者は、この間の取り組みの効果等により減少傾向にあることは評価するが、撲滅に向け、当該情報を厚生労働省と共有するなど、取り組みを強化されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

トラック事業者の社会保険等の適正な加入については、社会保険等関係機関および適正化事業実施機関との密接な連携が必要であると考えております。

国土交通省では、社会保険等への加入および納付が適正になされていない事業者については、適正化事業実施機関からの報告や、地方運輸局等における監査を

通じて把握するとともに、社会保険等の未加入または未納付が確認された場合には、社会保険等の未加入等の状況について関係機関へ照会し、行政処分等を実施することとしております。

また、監査を実施した結果、労働基準法、最低賃金法、労働安全衛生法（健康診断）、改善基準告示について重大な違反の疑いがあると認められた事業者については、地方運輸局から労働基準監督署へ通報を行うなど、厚生労働省と連携を通じて、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図ることとしております。

引き続き、社会保険等関係機関および適正化事業実施機関との密接な連携のもと、社会保険等の適正な加入について取り組んでまいります。

2. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちにに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちにに取り組む施策」は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会での議論経過も踏まえた、実効あるものと期待される施策が多数あり、大いに評価できる。については、政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

- (1) 過労運転の防止を定めている輸送安全規則第3条第4項において、「休憩または睡眠のための時間および勤務が終了した後の休息のための時間」を十分に確保するよう事業者が勤務・乗務時間を定めて運転者に遵守させなければならない、とされている。

しかし、政府は、働き方改革において副業を普及促進する方針であり、2020年9月、「副業・兼業の促進に関するガイドライン」の改定が行われたが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそれもあり、過去には、副業を起因としたトラックドライバーの睡眠不足から、高速道路での多重追突により、多くの死傷者を生ずる事故が発生している。また、ドライバー等が副業を希望する主な理由は賃金所得の補填であり、「標準的な運賃」等適切な運賃・料金の確実な収受により、まずは本業の賃金等を引き上げることが、必要と考える。

については、副業に関して、過労運転防止等の観点から労働組合として原則反対のスタンスであり、監督官庁としても同様の考えのもと、事業者への注意喚起や指導に取り組まされたい。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数

業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

平成 29 年 3 月にとりまとめられた「働き方改革実行計画」においては、労働者の健康確保に留意しつつ、原則として副業・兼業を認める方向で、副業・兼業の普及促進を図ることとされております。

この政策を受けて厚生労働省が令和 2 年 1 月に改定した「モデル就業規則」では、労働者は、勤務時間外に他の会社等の業務に従事するにあたっては、事前に会社に所定の届出を行うものとされています。

また、会社は、労務提供上の支障がある場合等において、他の会社等で労働者が業務に従事することを禁止または制限することができることとされています。

運転者から兼業・副業を行う旨の届出が出された運送事業者においては、兼業・副業先での運転者の労働時間を含めて、改善基準告示を遵守することになります。

また、事業者は、乗務前の点呼等で運転者が疲労、睡眠不足等によって安全な運転ができないおそれがないかどうかを確認するとともに、運転者に対し、普段から十分な睡眠をとり、健康管理に留意するよう指導することとしています。

なお、「標準的な運賃」について、その趣旨・内容が関係者に十分理解されるよう、トラック事業者には全国で説明会を実施し、荷主向けにはリーフレットを配布するなど、周知・浸透を行っているところです。

国土交通省と致しましては、事業者に対し、これらの確認や指導を徹底するよう指導することにより、副業や兼業に従事する運転者が過労運転を行うことのないよう、しっかり取り組んでまいります。

- (2) 運送契約等の書面化については、全日本トラック協会の会員事業者(大手特積み事業者 20 者)が取り組んでいる「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」の 2019 年 4 月のフォローアップ調査結果において、発注者の立場では「概ね締結している」が 7 割、「一部締結している」が 3 割となっているが、受注者の立場では「概ね締結している」が 3 割超、「一部締結している」が 6 割超となっており、荷主や元請との書面化が進んでいない状況にある。また、大多数を占める中小事業者の実態を反映したものではなく、今なお書面化の取り組みが容易でない状況もある。については、書面化推進ガイドラインの浸透状況を検証しつつ、書面契約の義務化について、具体的な年限を示すロードマップの提示も含めて検討されたい。あ

わせて、運送引受書の発出対象から除外されている特積についても書面契約の必要性は同様のため、書面化ガイドラインの対象とされたい。

【回答】（自動車局貨物課）

契約書面化を進める上では、荷主の理解が必要不可欠であり、これまでも、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の内容等について、経済産業省や農林水産省の協力を得て、関係する荷主団体および企業約 1,000 箇所に、関係省庁との連名によるリーフレットを送付するとともに、関係団体への説明やセミナー等を通じて周知を図ってまいりました。

また、「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」のフォローアップ調査の結果によれば、

- ・「契約書面の締結の状況」については、「概ね締結している」「一部締結している」との回答が、合わせて9割を超えている
- ・「下請事業者との取引における適正な書面内容の作成」についても、「概ね作成した」「一部作成した」との回答が、合わせて9割となっている

一方で、いずれの項目も「あまり締結（または作成）できていない」との回答が未だ1割程度あることから、これらの状況を改善していく必要があります。

このため、国土交通省としては、荷主・運送事業者双方において、運送契約の書面化の推進に向け、引き続き、セミナー等の機会を捉え、関係省庁と連携し、さらなる周知を図ってまいりたいと考えています。

(3) 適正取引構築のために2017年7月から荷主都合30分以上の荷待ちが「乗務記録」の対象となったことは評価するが、4トン以下のトラックにおいても長時間の荷待ちが常態化している。については、次期「総物流施策大綱」の主要課題であるドライバーの労働環境改善や物流生産性向上を促進するためにも、記録義務化の対象を拡大されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

荷待ち時間等の記録の義務化については、トラック運転者の長時間労働の一要因となっている荷待ち時間の削減に向け、トラック事業者と荷主の双方の協力による改善への取り組みを促進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る一助とすること等を目的とし、業界の意見やパブリックコメントを踏まえた上で、比較的長時間の荷待ち時間が発生しやすい一定の大きさ以上の車両を対象を絞ったうえで、当該車両を保有する事業者を対象とすることとしたところです。

また荷待ち時間の記録義務付けについては、農林水産省、経済産業省等の関係

省庁とも連携し、引き続き荷主等への周知に努めてまいります。

なお、乗務記録の記録義務付け対象外のトラックについても、長時間の荷待ちや契約の定めのない荷役作業の発生により、ドライバーの拘束時間が基準を超過する状況を招き、コンプライアンスの遵守が図れないような疑いのある場合については、関係省庁と連携し、荷主への働きかけを行ってまいります。

- (4) パレット化による手荷役の削減については、次期「総合物流施策大綱」における農林水産物・食品等の流通合理化において、パレット規格や外装の標準化、パレットの運用ルールの確立等によるパレット化を促進するとされており、ドライバーの労働環境改善に資するものと期待している。また、物流DXを推進する上で、パレットや外装サイズの標準化を含む物流の標準化は必要不可欠であるとされていることから、着実かつ早急な実現に向けて取り組まれない。

【回答】（総合政策局物流政策課、自動車局貨物課）

国土交通省においては、トラックドライバーの長時間労働の削減および荷役負担の軽減を図るため、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において平成30年5月に取りまとめられた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」のうち「パレット化等による機械荷役への転換促進」として、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進しています。

具体的には、「ホワイト物流」推進運動セミナーや「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」等を活用し、パレットの活用事例を周知しています。さらに、家庭紙物流など荷待ち時間が特に多い分野については、輸送品目別のガイドラインにおいて取り組みのポイントや改善事例を示すなどしてパレット化を促進しているところです。

物流DXの推進のためには、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠です。標準化の推進に向けた取り組みとして、例えば加工食品分野においては、令和2年3月に「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」を策定し、標準化に取り組むべき項目としてパレット・外装サイズを含めた4項目について推進の方向性を取りまとめたところです。現在、このアクションプラン実現に向けて、民間主体の協議会の開催等の取り組みが進んでおり、国土交通省としても、引き続き官民連携してこれらの取り組みを推進していくとともに、他の業種分野への周知や横展開に取り組んでまいります。

国土交通省では、現在平成29年に閣議決定された「総合物流施策大綱」の見直し作業を行っており、この見直しにおいて、パレット化等を通じた農林水産物・

食品等の流通合理化や物流標準化を推進すべき取り組みとして位置づけ、関係省庁や荷主・物流事業者等と連携しながら、関連する施策を強力に推進してまいります。

- (5) 商品配送における「送料無料」表示の課題は、貴省をはじめとする各行政や、各事業者、マスコミ等の取り組みで、消費者に一定程度浸透しつつあるが、今なお同表記を使用している通販業者が見られる。「送料無料」という表示は、消費者にとっての宅配便サービスの価値のみならず、トラック運輸産業に従事する労働者の地位を低下させ、その結果として、安易な再配達、さらには再々配達の誘発につながりかねないことから、継続して取り組むことが重要である。

したがって、引き続き「送料込み」「送料元払い」など、費用負担を認識できる表示への改善に向けて引き続き対策を講じられたい。

【回答】（総合政策局物流政策課）

物流は国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラですが、一方で、一部の通信販売事業者などにおいて、「送料無料」の表示が見られるところです。この「送料無料」の表記により、消費者が物流コストや、国民生活や経済活動を支える物流の役割等を、正しく認識しづらい状況にあると認識しております。

国土交通省では、現在平成29年に閣議決定された「総合物流施策大綱」の見直し作業を行っており、その議論の中でも、有識者等から、物流の社会的価値や重要性について、改めて強く指摘されているところです。

国土交通省としては、こうした指摘も踏まえながら、ラストワンマイル配送の効率化や担い手確保の観点からも、物流コストや物流の社会的役割の重要性について、新たな「総合物流施策大綱」に位置づけるとともに、関係省庁とも連携の上、荷主や一般消費者へその重要性についての認識の浸透を図るための方策を検討してまいります。

3. 運行管理業務の徹底について

- (1) 第一種利用運送事業者（専業水屋）に対する事業法の適用について

第一種利用運送事業者（専業水屋）については、貴省による実態調査に基づき、事業者に対する貨物自動車運送事業の制度等に関する啓発や指導監督体制の強化等が取り組まれているが、不適切な運送の依頼のみならず、多層取引による実運送会社の收受運賃の低下が指摘されている。標準的な運賃が告示されたことから、過度に低い運賃の支払いがなされていないか実態把握するとともに不適正な実態が確認された場合は、指導されたい。また、関係法令への理解不足に対しては、第

一種利用運送事業者についても、貨物自動車運送事業法が適用されるよう図りたい。

【回答】（総合政策局参事官（物流産業））

平成26年に第一種貨物利用運送事業者（自動車）とトラック運送事業者の取引関係や輸送の安全確保に関する実態調査を実施した結果、一部の貨物利用運送事業者において、トラック運送事業に係る法令等の理解が不十分であることが判明しました。

このため、第一種貨物利用運送事業者（自動車）に対して

- ①トラック運送事業に関する講習会への参加の要請
- ②監査の強化、充実
- ③各地方運輸局、運輸支局の適正取引相談窓口の周知等を行うことにより、関係法令の理解の促進および不当な行為の防止を図っているところです。

今年度も引き続き、これらの取り組みを通じてトラック運送事業の取引環境の改善や輸送の安全確保に一層努めるとともに、悪質な事業者があれば厳正に対処してまいります。

対策の実効性を高めるためにも、適正な取引の確保に関して問題が生じた場合には、各地方運輸局または運輸支局の相談窓口へご相談下さい。

(2) 法令違反となる運送の依頼の禁止と罰則の創設について

- ① 発地から着地の距離および所要時間を勘案して、改善基準告示を遵守できないことが明らかな運行の依頼を禁止されたい。
- ② 運転者は、運行管理者の指示に基づき運送を行うことが、運行管理の原則である。については、運送の依頼は、利用運送事業者と事業者間で行うことを明確化し、ドライバーへの直接の依頼を禁止されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

トラック事業者が改善基準告示を遵守するためには、荷主の協力が不可欠であると認識しています。

一方で、荷主等がトラック運転者の労働時間のルールをよく理解していなかったり、そもそも知らなかったりというケースもあることから、荷主の方々に理解を深めてもらうため、改善基準告示の内容をわかりやすく説明するとともに、過労運転への荷主の関与が判明した場合に、荷主勧告制度により荷主名が公表されることなどを記載したリーフレットを作成し、セミナー等を通じて関係者への周知を図っているところです。

また荷主等からの無理な運送依頼により、コンプライアンスの遵守が図れないような疑いがある場合については、関係省庁と連携し、荷主等への働きかけを行っているところです。

引き続き、運行管理者による適切な指示により運送を行うよう、トラック運送業における労働環境および取引環境の適正化を図るため取り組みを進めてまいります。

(3) 遠隔地での電話点呼の制限

より一層の安全を確保する観点から、改めて、下記について検討されたい。

- ① 遠隔地における電話点呼は1の運行で1回までとし、その他の点呼は対面点呼（Gマーク事業者はIT点呼可、他事業者も含めて点呼委託は可）を義務付けられたい。
- ② トラックステーション等における点呼業務の受託（運行管理資格者を配置）を可能とされたい。
- ③ 車両の運行中においては事業所に運行管理者（補助者含む）の配置（業務の委託可）を義務付けられたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

①について

貨物自動車運送事業に係る点呼については、輸送の安全確保のため、運行管理者等が運転者の変化を見逃さないよう、原則、当該運転手の所属する営業所において、対面で行うこととしております。

そのため、電話その他の方法による点呼については、「運行上やむを得ない場合」として、遠隔地で乗務を開始または終了するなど、営業所において対面で点呼ができない場合に限り認められているところです。

なお、当該運転者が所属する営業所以外の当該事業者の営業所で乗務を開始または終了する場合には、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において当該運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を可能な限り対面で確認するとしております。

②について

点呼は、安全確保のために最も重要な業務の一つであり、受託者については、点呼業務をはじめとする貨物自動車運送事業法制度に精通していること、点呼に必要な資機材を整備していること等が求められることから、貨物自動車運送事業者であることを要件としております。

また、当該業務を受委託するに当たっては、運転者の健康状態や直近の勤務状況が分かる書類などを受委託者間で適切に管理する必要があることから、平素より安全性に関する高い意識を持ち、点呼等の運行管理を適切に行っているとして、Gマーク営業所（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所）であることを要件としているところです。

③について

旅客自動車運送事業については、平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、運行管理者が、運転者の体調不良や走行環境の変化等のトラブル発生時に必要な判断・指示を行えるよう、運行に関する状況を適切に把握するための体制の整備を義務付けておりますが、この場合においても、運行管理者に対し、営業所に常駐することまでを求めておりません。

トラック事業に対するご指摘の内容の規制については、事業実態等を踏まえ、慎重に検討していく課題であると考えております。

(4) 乗務等の記録の保存期間の延長

トラックドライバーの過労死等労災認定において、事業者の出勤簿等の管理が不適切であるがゆえに、認定が困難となるケースや裁判となるケースが散見される。一方、運転日報等の乗務記録については、出勤簿等に比べて適切に管理されていることが多いが、労災認定に要する期間が長期化した場合、必要となった時点で廃棄されているケースもある。ついては、現行1年となっている保存期間を出勤簿等と同様5年間（当分の間は3年）とされたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

乗務等の記録は、事業者が乗務員の乗務の実態を把握することを目的として、乗務員の過労の防止および過積載による運送の防止等乗務の適正化の資料として活用とする資料として、記録の保存を義務付けております。

乗務等の記録の保存期間の延長は、事業者の負担等も踏まえつつ、慎重に検討する必要があると考えております。

4. 過積載・軸重違反の防止対策等について

過積載や悪質な違法行為を防止するため、以下の措置を講じられたい。

- (1) 過積載における「荷主対策の深度化」の運用状況について説明されたい。また、悪質な違法行為については、引き続き厳正な処分を実施するとともに、再発防止のために、使用者や荷主等の背後責任を追及し、道交法を厳格に運用するなど対策を強化されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

議員立法により改正された貨物自動車運送事業法において措置された「荷主対策の深度化」運用状況につきましては、「輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための「意見等の募集窓口」の投稿情報等に基づき、関係機関と情報を共有しながら荷主企業に対して働きかけを行っているところです。

過積載等の法令違反行為については、監査においてそうした事実を認めた場合には、事業者に対して車両停止処分等の行政処分を行っているほか、警察から過積載の通知を受けた場合についても、それを端緒に事業者を監査・処分し、厳正に対処することとしています。

また、トラック事業者のみならず荷主にも、法令違反行為を是正させるために、

- ・ 平成 29 年 7 月に、実効性を高めるための運用見直しを行った荷主に対する勧告等を行う制度の活用
- ・ 道路管理者による基地取締り時の荷主情報の聴取および荷主への勧告強化、特車申請時における荷主名の記載

などの取り組みを行っております。

今後ともこれらの取り組みを通じて、過積載運行の防止を図ってまいります。

- (2) 海上コンテナは封印されており、ドライバーが荷物の積載に関与していない。については、コンテナターミナルにおいて、港湾当局と連携しながら重量超過車を出さない取り組み、あるいは重量計測されていない現状において、偏荷重による軸重超過をはじめ、重量に関する違反については荷主責任とされたい。また、片荷等を背景とする事故についても荷主責任を問われたい。

【回答】（自動車局安全政策課、貨物課）

コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成 25 年 6 月末に安全輸送ガイドラインおよび安全輸送マニュアルをとりまとめ、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月より開始しました。

さらに、荷主が貨物をコンテナに適切に積付けし、運転者が品目や重量の情報から貨物の状態を推測し、適切に運行を行うことが必要であり、このため国際海上コンテナで輸送される主な品目について、適切な積付の例示、運転時の配慮事項等を一覧にまとめ、ガイドライン等を令和 3 年 4 月に改訂しました。

また、このような配慮がなされず、運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為を荷主が行っている場合、荷主に対する働きかけや勧告の対象となり得ます。

国土交通省では、国際海上コンテナの安全輸送のためには、まずはガイドライン等の内容について周知徹底を図ることが重要であると考えており、引き続き関係省庁で連携し、ガイドライン等の内容について、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

- (3) 荷主による申告重量と実重量の差は、とりわけ特積では累積し大きなものとなることから、運行車のターミナル出発時に検閲を実施することが過積載運行の防止に有効である。については、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用を助成されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

過積載運行防止のためには、荷主の協力が不可欠であることから、関係省庁とも連携し、引き続き荷主勧告制度の運用に取り組んでまいります。

過積載運行防止のための、トラックターミナルへのトラックスケール導入に対する費用助成については、ご意見として頂戴いたします。

- (4) 過積載防止および軸重違反防止のため、自重計の実用化と装着義務化を促進し、税制などの優遇措置を講じられたい。

【回答】（安全・環境基準課）

過積載の防止対策については、自重計の装備を含めていくつかの対策が考えられるところです。また、その運行形態や過積載の実態に合わせた効果的かつ実効性の高い対策を実施することが重要であると認識しております。

したがって、過積載の防止の取り組みについては、引き続き取り締まりの強化等により総合的に対応していくことでその根絶を図っていくべきと考えております。

5. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について

- (1) ドライブレコーダーの普及促進について

事故発生時前後の走行情報を記録する映像収録型ドライブレコーダーは、安全運転管理や自動車事故の未然防止に有効な手段であることから、一層の普及促進と装着義務化に向けて取り組まされたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

デジタルタコグラフやドライブレコーダーの普及促進については、平成22年度に補助制度を創設して以降毎年度補助を実施しており、令和3年度についても所

要の予算措置を行ったところですが、今後とも一層の普及促進に努めてまいります。

(2) 衝突被害軽減制動制御装置の普及拡大に向けた施策について

衝突被害軽減制動制御装置は、追突事故の防止や被害軽減に有効であることから、導入が順次義務化されることは評価する。

使用過程車についても、警告のみの装置も含めた将来的な義務化を視野に入れて、技術開発の支援や導入促進を図りたい。

【回答】（安全・環境基準課）

衝突被害軽減ブレーキについては、国連において大型車の国際基準を策定し、国内に取り入れております。平成26年11月の車両総重量22トン超のトラックへの装着義務付け以降、順次義務付けの対象車両を拡大し、令和3年11月から新車全車に対し装着を義務付けることとしております。

また、使用過程車については、事業者等における多様なニーズに対応するため、前方障害物を検知するカメラなど、安全運転支援のために必要な装置を車両側面に装着できるよう、一定の条件を満たすものを装着する場合に車幅に含めないとする保安基準改正を実施し、これら製品が普及しやすい環境を整備しました。

今後とも、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術については、国際基準を策定し、順次、国内に取り入れて普及促進を図ってまいります。

(3) 運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について

道路を職場とするトラック運輸産業にとって、輸送の安全確保が最も重要であり、その前提となるドライバーの健康確保に向けた対策の強化が急務である。したがって、定期健康診断の完全実施はもとより、自動車運送事業者における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患に係る対策ガイドラインで推奨されている各種検査・検診等の普及促進に向けた指導を徹底されたい。

また、Gマークについては、「運転者の健康状態や疲労状態の把握に効果が高い取り組みとして脳検査の受診、携帯型心電計の活用、SAS検査の受診のいずれかの実施」を新たに加点項目としたが、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

さらには、バスで導入が進められている「ドライバー異常時対応システム」のトラックへの導入とその設備に係る助成についても検討されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

定期健康診断の受診の徹底については、貨物自動車運送事業輸送安全規則において、「貨物自動車運送事業者は乗務員の健康状態の把握に努め、疲労等により安

全な運行をすることができないおそれのある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない」と規定していることから、健康状態を把握するため、厚生労働省が所管する労働安全衛生法に基づく定期健康診断の受診を義務付け、未受診者に対しては監査を実施し行政処分を課すなど基準遵守の徹底に努めているところです。

さらに、平成 30 年 7 月に定期健康診断の未受診者にかかる行政処分の処分量定の引き上げを行ったところです。引き続き、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいります。

各種スクリーニング検査の受診促進については、SAS に対して「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」を平成 15 年に策定し、脳血管疾患に対して、事業用自動車健康起因事故対策協議会において「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」をとりまとめ、平成 30 年 2 月に公表、また「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」をとりまとめ、令和元年 7 月に公表したところです。その上で、各種セミナーの開催や脳健診を導入するプロセス・受診による効果等を調査するモデル事業の実施等によりガイドラインを活用促進することで、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組むこととしております。

これらの対応を行った後、スクリーニング検査の普及状況、事業者負担・事業者支援の見通し、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、さらに必要となる措置を検討することとしております。

「自動車運送事業の安全総合対策事業(事故防止対策支援推進事業)」の 1 つ(令和 3 年度予算額 8.5 億円の内数)である先進安全自動車(ASV)の導入に対する購入補助を行っており、本年度も補助申請の受付を予定しています。

令和 2 年度までは「ドライバー異常時対応システム」はバスを補助対象としていましたが、運転者の健康起因による事故を防止することが期待されることから、ご要望いただいたとおり、本年度よりトラックおよびタクシーについても補助対象とする拡充を行う予定です。

引き続き、事故防止対策支援推進事業等を通じて、先進安全自動車(ASV)の普及促進に努めてまいります。

- (4) 車両総重量 8 トン以上、最大積載量 5 トン以上の貨物自動車におけるスピードリミッターの不正改造については、貴省と警察等との連携により摘発に尽力いただいているが、未だに不正改造車両の走行が横行していることから、検問や路上検査場における不正改造車両の摘発をさらに強化されたい。また、大型貨物自動車以外の貨物自動車にはスピードリミッターの装着が義務付けられていないが、

制限速度を超えて走行している車両も多い。高速道路の走行におけるドライバーの安全確保の観点からも、全ての貨物自動車に対して速度抑制装置の装着義務化を検討していただきたい。さらには、2019年12月にガイドラインが策定された「自動速度制御装置」の早期導入に向けて取り組まれない。

【回答】（整備課、安全・環境基準課、技術・環境政策課）

スピードリミッターの不正改造車の排除について、国土交通省では自動車関係団体と連携し「不正改造車を排除する運動」を全国展開するとともに、年間を通じて、警察機関および独立行政法人自動車技術総合機構の協力のもと、街頭検査を実施しております。

また、不正改造車・迷惑黒煙情報提供窓口（特に、中部運輸局では、スピードリミッターに特化した情報提供窓口を設置）を全国の出先機関に設置し、不正改造車に係る情報を収集するとともに、寄せられた情報をもとに、街頭検査の計画や当該不正改造車の使用者に対して、警告ハガキを送付し、不正改造部分の改修を促すとともに、改修結果等の報告を求めるなどの対応を行っております。

さらに、公益社団法人全日本トラック協会においても「スピードリミッター不正改造通報受付」を設置し、寄せられた不正改造車が会員事業者の保有であった場合には、所属する地方トラック協会を通じて是正するよう指導していると承知しております。なお、スピードリミッターの不正改造を助長する自動車部品がインターネットオークションに出品されていたことを受け、国土交通省では、自動車部品の出品を取り扱うインターネット運営会社へ同部品が出品されないよう要請するとともに、各運営会社と協力し、同部品が出品されないよう監視する取り組みを行っております。

今後も、警察機関等との連携強化を図り、スピードリミッターの改変を含めた不正改造車の、より一層の排除に努めてまいります。

スピードリミッターの義務付けについては、車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上の大型トラックについては、平成15年9月より義務づけております。これは、大型トラックについては、高速道路における死亡事故が全体の約23%（平成10年、54件）を占め、その多くが高速道路の制限時速80kmを超過していたことを踏まえ義務付けたものです。

一方で、中・小型トラックについては、高速道路における死亡事故のうち、制限速度超過の割合が大型トラックに比べて高くなく、その後も傾向に変化がなかったことから、現在、義務付けておりません。

スピードリミッターの装着義務化の拡大については、高速道路における貨物自動車の交通事故の発生状況の推移等を見ながら検討すべき課題であると考えてお

ります。

「自動速度制御装置」につきましては、引き続き、自動車メーカーに対して 2019 年 12 月に策定したガイドラインに基づき技術開発を促進してまいります。

6. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送および渋滞解消対策について

- (1) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のためのガイドライン」や改正 SOLAS 条約との整合性を図り即時対応するため、2012 年臨時国会において審議未了、廃案となった「国際海陸一貫輸送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」を国内における安全輸送の根幹と位置付け、速やかに再上程し、成立されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」について、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識しています。

このため、法制化に向けては、関係者間でのさらなる理解を得る必要があり、改めて関係者間の理解・浸透状況等を踏まえて適切に対応する必要があると考えています。

一方で、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成 25 年 6 月末に安全輸送ガイドラインをとりまとめ、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月より開始しました。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の内容についても盛り込んでいるところであり、地方連絡会議や関係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めているところです。

- (2) コンテナターミナルオペレーターおよびドライバーが海上コンテナの偏荷重を認識した場合は、ターミナルと荷主の責任で、適正な処理（ターミナル内で適正に積み替えるか、コンテナ貨物を CFS にてデバン処理する）をすることを目的とした協議会を全国の地方運輸局単位で設置されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

平成 25 年 6 月に策定した安全輸送ガイドライン等において、偏荷重等の不適切状態のコンテナの発見および是正のための措置について記載しております。同ガイドライン等に基づく取り組みの周知徹底および着実な実施を図るため、各地方において、「国際海上コンテナの陸上運送の安全確保のための地方連絡会議」を開催しております。

今後とも、地方連絡会議や本省が実施する安全対策会議、関係業界による講習会等を通じ、不適切コンテナの発見・是正のための措置を含む安全輸送ガイドライン等の普及・徹底に努めてまいります。

- (3) 片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、コンテナターミナルのゲートに片荷・過積載がわかる偏載監視装置付重量計を設置されたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。

偏載監視付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、まずは「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」等に沿って、メジャーでシャーシの左右の高さを測定する等により偏荷重を発見するとともに、関係者の協力のもと、是正措置を着実に実施していくことが重要と考えております。

- (4) 福島第一原発事故による放射性物質の拡散が今なお続いている状況から、京浜港での国費による各コンテナゲートに設置されている放射線量測定機と同様に、労働者の健康被害を防ぐために全てのコンテナターミナルに放射線量測定機を設置されたい

【回答】（港湾局海岸・防災課）

原発事故以降、海外港湾において、日本発コンテナ船やコンテナ貨物に対する放射線検査の実施およびそれに伴う入港拒否や滞留などの事例が発生しました。そのため、国際戦略港湾のうち東北地方からの貨物を多く取り扱う京浜港において、輸出コンテナの全数検査実施のため、放射線測定器を設置する費用の一部補助を行う補助金を23年度補正予算にて東日本大震災からの復興経費として計上、計82基が設置されました。

また、平成23年4月、「港湾における輸出コンテナの放射線測定のためのガイドライン」を定め、測定結果証明書を発行しています。なお、平成23年9月以降、除染基準値を超えたコンテナは横浜港で1個検出されましたが、福島第一原発由来のものではありませんでした。

京浜港以外への放射線測定器設置について、現時点で港湾管理者より具体の要望を受けているわけではありませんが、必要に応じ対応を検討します。

- (5) 港湾地区の渋滞状況の実態調査を行い、海上コンテナの渋滞緩和について、物流の円滑化を図るため、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善などの指導を

行われたい。

【回答】（回答なし）

- (6) 国際海上コンテナによるフレキシタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況があるため、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に安全輸送ガイドラインおよびマニュアルをとりまとめ、これに基づく取り組みを平成25年8月より開始しました。本ガイドライン等では、コンテナ情報の伝達や荷主を含む全ての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の内容についても盛り込んでおります。

また、フレキシタンクからの漏えいを防止するため、本ガイドライン等に、フレキシタンクを用いる際に確認すべき内容として、十分な強度を有するものを使用すること、取り付ける前に、コンテナ内を清掃しながら、釘などの突起物がないことを確認すること、段ボールでコンテナの床と壁を覆うなど適切な積付けを実施することを明記することなどを、「国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議」において決定し、平成30年4月に改訂したところであります。さらに、荷主が貨物を適切に積付けし、運転者が品目や重量の情報から貨物の状態を推測し、適切に運行を行うようにするため、国際海上コンテナで輸送される主な品目について、積付のポイント、運転の際に気をつけることを一覧にまとめ、ガイドライン等の改訂を令和3年4月に行ったところです。

国土交通省では、フレキシタンクを含む国際海上コンテナの安全輸送のためには、まずはガイドライン等の内容について周知徹底を図ることが重要であると考慮しており、引き続き関係省庁で連携し、ガイドライン等の内容について、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

8. 空港経営改革の推進に向けて

- (1) 新型コロナウイルス感染症の影響により、コンセッション空港の運営権者の経営状況が急速に悪化している。航空局としても経済的な支援を講じているが、航空需要の回復の兆しが見えない中、影響の長期化も懸念されている。

今回の環境変化をふまえたコンセッションに対する新たな課題認識や、フォロー

ーが必要な内容について明らかにされたい。

【回答】（航空局航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少し、コンセッション空港の運営権者は大変厳しい経営環境にございます。そのため、コンセッション空港に対しては、運営権対価の支払猶予や契約上の履行義務の緩和等を行っているほか、空港施設の整備に対する無利子貸付などの支援を行います。

今後とも、国内外の交流や国民生活、経済活動を支える航空ネットワークを維持・確保するため、状況を踏まえて運営権者と誠意をもって協議をするなど適切な対応を行うとともに、引き続き、地域の実情等を踏まえながら空港コンセッションの導入に取り組んでまいります。

- (2) 北海道内空港の民間への運営委託では、一部の空港の黒字で他空港の赤字を補うスキームでは赤字空港の経営改善が進まずに収支が一層悪化するリスクがある。それぞれの空港において経営改善を通じて事業価値を向上させていけるよう取り組まれない。

【回答】（航空局航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

国管理4空港については独立採算による運営が行われますが、成長してもなお赤字が見込まれる旭川・帯広・女満別の3空港については、公共側が一定の公的負担を行う仕組みを導入して、運営権者が一定の公的負担を受けられる仕組みを確保しており、民間の創意工夫を活かして各空港を成長させていくことを期待しているものです。

9. 環境関連について

環境負担軽減のみならず、長期的なエネルギー安全保障の確保、新規産業としての雇用創出・経済効果などが期待できることや、排出権取引制度の導入が決定していることから、日本において航空機代替燃料となるバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが急務である。なお、実用化に向けては研究開発費補助の拡充や全量買取制度の導入など、あらゆる支援策を講じられたい。加えて、空港での備蓄や給油など、実用化に向けては運用環境の整備が必要であり、航空局が中心となって、関係省庁との連携を図られたい。

加えて、日本において『2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す』ことが示されたが、航空局としての今後の方針について検討されていることがあれば明らかにされたい。

【回答】（航空局航空戦略室）

2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、政府全体として、脱炭素化を進めることとしており、航空分野においても、CO₂削減のための取り組みを強化することが重要です。こうした考えの下、国土交通省では、①「航空機運航分野」と、②「空港分野」において取り組みを強化すべく、航空局において新たに、学識経験者、航空会社、研究機関等から成る検討会を本年3月にそれぞれ立ち上げ、検討を進めているところです。

この中でも、①「航空機運航分野」の検討会においては、

- ・機材・装備品等への新技術の導入、
- ・管制の高度化による運航方式の改善、
- ・持続可能な航空燃料（いわゆるSAF（サフ）※）の導入促進

の3つのアプローチによるCO₂排出削減について、中長期の取り組みの方向性等に関して、検討を進めています。（※）Sustainable Aviation Fuel

バイオジェット燃料を含むSAFについては、大きなCO₂削減効果が期待されているものであるが、実用化に向けた技術開発、十分な供給量の確保、空港での給油も含めたサプライチェーンの確立、導入に向けた支援策などが重要な課題であると認識しております。引き続き、検討会において、エアラインやエネルギー会社、空港関係者等と調整しながら丁寧に議論を進めてまいります。

（航空貨物関係）

1. 成田空港の安全対策について

（1）成田空港貨物地区、上屋前の路上駐車等の混雑について

成田空港貨物地区では、未だに勤務する者や来訪者は危険にさらされながら歩行している。昨年度回答では「短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し、貨物関連事業者との連携を図りながら、トラック管理システムの導入を検討しております。」とあるが、以下の安全対策や設備の改善の進捗状況と今後の取り組みを明らかにされたい。

- ① トラック管理システムの導入とは、具体的にどのようなシステムで、実用に向けてどこまで検討されているか。検討の際には、よりよいシステムにするため、フォワーダーからの意見を取り入れる機会を設けられたい。
- ② 「短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し」とあるが、未だに解決していない。改めて事業者に対する注意喚起や取り締まりの強化、パトロールの強化を要請する。

- ③ 長期的な対応として「上屋前の路上駐車等の混雑緩和に係る抜本的な解決策については、NAAにおける貨物地区の将来の展開計画を踏まえて検討してまいります。」とあるが現時点で確定している具体的な内容をすべて開示していただきたい。あわせて早期実施を要請する。

【回答】（航空局首都圏空港課）

現在、LDR（Local Delivery Receipt：輸出貨物の搬入時にドライバーから上屋窓口に提出される様式）の原本の手渡しや、台帳への手書き記入といったマニュアルで対応されている輸出貨物の搬入受付手続きのペーパーレス化、受付後路上で順番待ちしているトラックの呼び出しシステムの導入を検討しており、現状の受付手続きにおける改善点の洗い出しを実施しております。検討にあたっては、まずはトラックの受付窓口となっている上屋事業者と共にシステムの概要を決定してまいりたいと考えております。

ご指摘にある、注意喚起と取り締まりおよびパトロールの強化につきましては、混雑状況に応じて適切に対処してまいります。また、本年2月から、待機トラックによる混雑対策として、待機スペースの増設と混雑上屋におけるトラック呼び出し運用を開始したところです。将来の展開計画と整合をとって計画、実施することで抜本的な解決につなげるため、現時点で確定したものではありませんが、上屋の配置、運用方法などの貨物機能と整合をとった交通動線を計画し、安全で円滑な運用が可能な貨物地区を目指してまいります。

(2) 成田空港貨物地区の路面舗装劣化について

グリーンベルトや横断歩道の一部では塗装の補修が行われている一方で、それらが認識できないほど塗装の剥離が見られる場所も多く存在する。（(1)におけるグリーンベルト上での作業が劣化を速めている）安全・安心な歩行者帯確保のため速やかな修繕が必要であり、状況確認の頻度・修繕が必要と判断される基準・確認時から修繕が完了するまでのおおよその日数箇所の補修・改修の計画、進捗を明らかにされたい。

また、横断歩道予告表示（菱形のマーク）による効果が実感できておらず、より視覚にうったえる“イメージハンプ”等の設置を再検討されたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

グリーンベルト等路面マーキングについては、貨物地区交通対策協議会（※）による安全パトロールおよびNAAによる構内巡回パトロールの際に、グリーンベルト・横断歩道等の塗装および路面舗装の状況確認を継続して実施しており、貨

物関連事業者からの声も聞きながら、劣化状況に応じて緊急度の高い箇所から適時改修工事を実施しております。

状況確認は毎日の警備員巡回など危険個所を確認次第その対処を検討しております。修繕については、施工計画上の事情等により一概に日数は定まりませんが、上述のとおり危険度が高いものについては優先度を高く致しております。

また、歩行者安全対策として、危険個所に置き型の制限速度注意喚起看板を設置しております。スピード超過対策として、スピードガンによる速度計測と違反車両への注意喚起を実施しております。ご提案のイメージバンプにつきましては、以前、交通対策協議会で検討した結果、菱形マーキングの方がトラックドライバーには浸透しており、効果は高いとの見解を受け、採用しませんでした。引き続き効果的な安全確保対策を検討していく中で導入を検討してまいります。

(※) 貨物地区交通対策協議会

成田空港会社、東京税関成田航空貨物出張所、成田航空貨物運送協会、東京通関業会、成田支部、成田空港貨物ターミナル運営者評議会、運送会社等により構成。

(3) 成田空港貨物地区の路上駐車や二重駐車について

貨物管理ビル前の道路における路上駐車や二重駐車、さらには荷降ろし作業などが行われており、歩行者の安全を脅かしている。特に、横断歩道上や横断歩道付近の駐停車禁止場所においても路上駐車が発生しており、歩行者の視界を妨げ、非常に危険な状況である。成田空港株式会社と成田空港警察署との連携を通じた違法駐車の取り締まりについて認識しているが、危険な状況は改善されておらず、いつ事故が起きてもおかしくない状態であるため、改善されたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

貨物管理ビル前の道路における交通安全対策については、当該道路が道路交通法の適用道路であることから、NAAは成田国際空港警察署に対し駐車車両の排除や駐車違反の取り締まりの実施を依頼しております。引き続き、NAAと警察当局が連携し、車両運転者に交通ルールを順守するよう働きかけていきます。

(4) グリーンベルト上で作業をしている現状について

運送会社や上屋会社による、グリーンベルトを跨ぐフォークリフト作業が常態化している。グリーンベルト上は駐車や作業が禁止されているはずであり、注意喚起をお願いしたい。また、上屋施設の再配置検討については承知しているが、現行施設における、上屋内で作業が完結できるような構造上の改善を願いたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

上屋前の路上駐車等の混雑緩和に係る抜本的な解決策については、NAAにおける貨物地区の将来の展開計画を踏まえて検討してまいりますが、短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し、貨物関連事業者との連携を図りながら、トラック管理システムの導入を検討しております。

上屋内で作業が完結できるような構造上の改善については、そのような改善策の検討、実現可否について、上屋会社と相談してまいります。

2. 羽田空港貨物地区での安全対策について

2020年12月に羽田空港の東貨物地区において、フォワーダー同士の人身事故が発生したが、この事故の分析や再発防止対策についての検討状況を明らかにされた。

【回答】（航空局首都圏空港課）

令和2年12月8日、羽田空港東側貨物地区1号ゲート前において、フォークリフトと歩行者の人身事故が発生いたしました。本事故の原因は、フォークリフト運転者が交差点を曲がる際の前方不注意、一時停止無視および速度制限超過でした。本事故を踏まえ、国土交通省としては、東側貨物地区内に歩行者への注意喚起のための路面標示を設置するとともに、当該地区を管理する空港施設（株）より、地区内の貨物上屋契約会社等に対して、事故原因の周知および安全運転・安全作業に関する注意を呼びかけております。

また、空港施設（株）・貨物上屋契約会社等から構成される「東京国際空港国内航空貨物ターミナル地区協議会」分科会において、今後の再発防止策として、フォークリフトの制限速度の減速化、速度抑制装置の義務化、貨物地区合同パトロールなどの実施を合意、導入したところであり、国としても取組状況についてフォローアップをしてまいります。

3. 航空貨物に対する保安措置について

業務負荷の軽減を優先したい荷主と、顧客たる荷主に対応するフォワーダーとの市場原理が働く関係においては、フォワーダーの業務負荷が大きくなり、適切な業務手順に基づく確実な安全担保がなされるか懸念を残している。KS/R A制度の適正な運用には国が直接管理することが航空輸送の安全の確保に資すると考え、また、法人番号に紐付けた管理を行うことで業務効率化がより一層図られることが期待される。

爆発物混入防止等の航空貨物に対する保安措置を調査する体制を強化するための保安体制の強化・明確化の検討についてどのような検討がなされたのか進捗状況を明らかにされたい。

【回答】（航空局首安全企画課航空保安対策室）

国から認定を受けた特定フォワーダー、いわゆるRAである「特定航空貨物利用運送事業者等」による特定荷主の確定行為については、国が特定荷主における航空貨物の爆発物検査、貨物の保管・運送中の不法干渉防止などの保安対策の要件について「特定荷主の遵守事項に係るガイドライン」を定めており、RAは、このガイドラインに従って特定荷主の保安体制を確認し、確定を行っているところです。また、国はRAに対する監査を実施する際に、特定荷主に対しても調査を行い、特定荷主の保安体制等についての確認等を行っており、ガイドラインの策定と併せて、航空安全の確保に努めているところです。

さらに、爆発物混入防止等の航空貨物に対する保安措置に向けた課題や今後の取り組みについては、KSやRAの保安体制に対する国等の関与を強化・明確化することを検討しているところです。

引き続き、当該調査等を通じて、現状把握を行いながら、また、航空貨物の関係者等とも調整しながら、国等の関与の強化・明確化に係る検討を進めるなど、その実態を踏まえて適切に対応してまいります。

4. KS/R A制度の適正運用について

KS/R A制度により義務付けられる爆発物検査は国の定める規定を根拠に行う検査といえる。現状、フォワーダーが自社ターミナルに爆発物検査装置を設置する場合、自費購入して検査を行っており、フォワーダーにとって費用負担が生じている。旅客ターミナルでは国費により備え付けられたボディースキャナーで検査が行われる一方、貨物についてはフォワーダーが検査装置を自費購入しなければならない、安全担保のために国が取る措置が旅客と貨物で整合性が取れているとはいえない状況にある。また、貨物事業についてのみ企業が検査装置を自費購入し、その維持についても負担を強いられるのは産業内の公平性が保たれていない。

- ① 貨物主要空港である成田・関空・中部に対して、国管理空港での爆発物検査装置の購入費用 1/2 補助の仕組みが導入されるよう、国管理空港以外の空港管理者等に対して速やかに調整を図られたい。
- ② 爆発物検査装置の導入費用補助のみならず、維持に関する負担軽減に向けた補助を検討されたい。

【回答】（航空局保安対策室）

K S / R A 制度は、全ての航空貨物が航空機搭載前に爆発物検査を実施しなければならないところ、必ずしも航空会社ではなく、いわゆる R A である「特定航空貨物利用運送事業者等」およびいわゆる K S である「特定荷主」も含めたいずれかにおいて爆発物検査を実施し、サプライチェーン全体で保安を担保する、国際規則に基づく制度です。これにより、航空貨物の安全と物流の円滑化の両方を確保するだけでなく、貨物への干渉を最小化することも可能となっていると認識しています。

航空局は、国管理空港やその近傍の貨物施設において、航空会社や R A が爆発物検査装置を購入する場合、空港管理者として、その 1 / 2 について補助を実施し、これにより航空会社や R A が爆発物検査装置を導入する際の初期費用の負担軽減を図っているところです。なお、当該補助制度の財源として、貨物の重量に応じた保安料を徴収しています。また、国管理空港以外の空港管理者等に対しては、航空会社や R A による保安検査の実施に支援・協力する場合に、国管理空港の負担割合も勘案することを求めています。また、貨物取扱量の多い成田、関西、中部においても国管理空港と同様の補助の仕組みは導入されていないと承知しています。

航空局としては、国管理空港以外の空港管理者等においても国管理空港と同様の補助の仕組みが導入されるよう関係者と調整を図ってまいります。また、爆発物検査装置の維持に関する負担軽減に向けた補助については、国管理空港においても補助の実態はなく、早期解決については難しいと思慮します。いずれにしましても、貨物事業者や航空会社をはじめ、関係者と連携を深めながら、国として責任を持って航空保安対策に万全を期してまいります。

5. S D S の記載事項について

S D S における 16 項目の記載内容については、附属書 D 「D. 15 項目 14－輸送上の注意」に従い、輸送の安全確保のために、国連番号・容器等級・国連分類などについて、明記することが必須と考える。しかしながら化学品の 1 次生産者といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者、有害性等の情報伝達への意識が高いとは言えない。

については、国土交通省航空局としても、輸送関連情報を備えた S D S の作成について、主管省庁である厚生労働省（労働安全衛生法、その他所管法令に基づく）および経済産業省（化学物質排出把握管理促進法に基づく）と連携を図られたい。

また両省と連携のもと荷主となる事業者への啓蒙活動の強化や指導を徹底された

い。また、GHS関係省庁等連絡会議での意見反映事項を明らかにされたい。

【回答】（航空局運航安全課）

我が国においてSDS（安全データシート）は、経済産業省や厚生労働省等の所管法令によりその作成が義務づけられており、その記載内容は国連勧告で採択されたGHS（化学品の分類および表示に関する世界調和システム）に基づき定められています。航空局としては、2001年より国連GHS専門家小委員会に対応するために厚生労働省を幹事とし、経済産業省、国土交通省、環境省、農林水産省、外務省、消費者庁、消防庁および関連団体を構成員として設置された「GHS関係省庁等連絡会議」に参加し、航空輸送の安全確保のために意見を述べてきたところ、今後も引き続き当該会議を通じて関係省庁と連携を図っていきます。なお、前年度はコロナ禍の影響により対面での会議は行われず、メールベースでの実施のみとなりましたが、意見については国連GHS専門家小委員会の対処方針やGHS分類に関するガイダンス等に反映されております。

また、航空局の取り組みとして、これまでも危険物輸送に係る知識付与や安全啓蒙等を図るため、荷主等の業界団体の行う講習会や会合など、あらゆる機会を通じて危険物輸送のルールについて荷主に対して周知しているところ、引き続き啓蒙活動や情報提供に取り組んでまいります。

6. 機内持ち込み制限品について

新型コロナウイルスの感染拡大により、空間除菌剤などの機内持ち込み制限品が保安検査場等で発見されるケースが多発しているが、航空局としての課題認識を明らかにされたい。また、今後は多種多様な除菌関連商品が出てくることを見据えれば、持ち込み制限品から除外する条件を検討すべきと考えるが、航空局の考えを明らかにされたい。

【回答】（航空局運航安全課）

現在空間除菌剤として主に流通している製品は、医薬品類には該当せず、内容物が危険物の種類の一つである「腐食性物質」に該当するため、旅客および乗務員の安全面並びに航空機装備品の金属部分への腐食による損傷を防止する観点から、機内持ち込みおよび預け入れを禁止しているところです。当該製品の製造者に依頼し、WEBページなどで航空機には持ち込めない旨の周知対応をしていますが、一部の旅客へは周知が行き届いていないと考えています。

航空局としては、テレビやインターネットを利用した危険物輸送ルールの積極的な広報活動、空港に掲示するポスターの更新・配布等、あらゆる機会、媒体、

方法による啓蒙活動を引き続き行ってまいります。なお、アルコールを使用した除菌関連商品については、量的制限はあるものの従前より手荷物による輸送を許容しています。

【観 光 庁】

1. 観光施設のクレジットカード対応促進支援について

国内の多くの観光施設において入場拝観料の支払いは現金払いが多い。キャッシュレス化が進む諸外国と比べても対応が不十分である。東京オリンピック・パラリンピックに向けて観光施設の入場拝観料のクレジットカード取扱いを増やすために設備導入支援などに取り組まれない。

また関係省庁や地域と連携による実証事業の進捗または計画について明らかにされたい。

国や自治体が管理する観光施設の入場料について、クレジットカード決済ができるよう環境整備をお願いしたい。また、民間業者が管理する観光施設については、利便性向上に向け行政より入場料のクレジットカード決済導入の指導をお願いしたい。

【回答】（外客受入参事官室）

観光庁が訪日外国人旅行者に対して実施している、旅行中に困ったことに関するアンケート調査においては、「クレジットカード／デビットカードの利用」が、不満を感じることの上位となっております。

このため、訪日外国人旅行者の満足度向上および消費機会の拡大のためには、クレジットカード決済をはじめとするキャッシュレス環境の改善を図っていくことが重要であると考えております。

平成30年度には、地域と連携したスマートフォン決済の利活用実証実験を行い、地域における消費拡大の効果等を確認しており、こうした結果も踏まえ、現在、観光地や「道の駅」の飲食店や小売店等における一体的なキャッシュレス化、博物館等の文化施設におけるキャッシュレス・チケットレス化を支援しているところ です。

引き続き、クレジットカード決済をはじめとするキャッシュレス決済環境の改善に取り組んでまいります。

2. 国立・地方自治体所有の文化財の積極開放について

赤坂迎賓館や京都御所などの公開が進んでいるものの、諸外国と比較すると旅行

者が容易に入場・貸切ができる文化財や施設が少ない。

観光ビジョンの施策の一つとして掲げた「魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放」の進捗について伺いたい。また、団体の受入が可能な施設について該当があれば明らかにされたい。

【回答】（観光資源課）

インフラツーリズムは、インフラが持つ魅力を高め、観光資源のひとつとして地域活性化に役立てていくとともに、インフラへの理解を深めていただくため、普段入ることができないインフラの内部や今しか見ることができない工事中の風景などの非日常を経験するツアーを展開することにより、地域に人を呼び込み、地域活性化に寄与することを目指しています。

全国のインフラツアーをとりまとめたポータルサイトを国土交通省のホームページ上に開設し、各地で行われている団体受け入れ可能なインフラツアーの情報を紹介しています。ポータルサイトには、令和3年4月時点で、現場見学会 272件、民間主催ツアー30件を掲載しています。

インフラツーリズムの付加価値を高め、地域や民間と連携した新たな段階に育て展開していくために必要な方策について、インフラツーリズム有識者懇談会において議論を行っており、7つのモデル地区において、継続的な運営体制の構築や地域観光資源との連携手法の検討、ツアーガイドの育成などの社会実験を実施しているところです。

公的施設の一般向け公開・開放の取り組みについては継続して進めており、例えば、

- ・皇居一般参観においては、平成28年6月より、参観定員を拡大するとともに、当日受付および土曜日の参観を実施
- ・京都御所においては、平成28年7月より、事前予約不要、参観者数制限なしの通年公開を実施するとともに、土曜日のほか、日曜日および祝日も公開を実施
- ・皇居東御苑においては、令和元年6月より、3月から9月の春・夏の時期において、開園時間の延長を実施
- ・迎賓館赤坂離宮については平成28年4月から、京都迎賓館については平成28年7月から通年で一般公開を実施
- ・迎賓館赤坂離宮前の公園において令和2年6月4日からカフェ、ショップ、多機能トイレ等が併設された休憩所を開設
- ・なお、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、各施設一定期間、休止・休園の措置を実施したものの、それ以外の期間では感染症対

策を徹底しつつ、参観・公開・開園を実施

また、これら全ての各施設においては、団体による参観も可能です。

引き続き、我が国の歴史や伝統に溢れる公的施設を観光資源として最大限活用するために、一般向けに公開・開放を進めていきます。

3. 公共交通機関の利用環境の改善について

インバウンドの拡大、持続的な発展に向けては都市部から地方への旅行者の循環が重要な鍵となる。

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特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fi サービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応、大型スーツケースへの対応の取り組み等を進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現させることが重要である。したがって、公共交通事業者や旅客施設管理者への促進を図るとともに、さらなる支援策を講じられたい。

【回答】（外客受入参事官室）

インバウンドの拡大のためには、公共交通機関の利用環境を改善し、出入国の拠点である空港・港湾から、乗り換え拠点を通じて地方の観光地に至るまで、ストレスフリーで快適に移動できる環境の整備を強力に推進していくことが重要と認識しております。

そのため、国土交通省においては、訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、国際観光旅客税を活用し、多言語対応、無料Wi-Fi サービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取り組みを一気呵成に進めるための支援を行っているところです。

引き続きこうした支援策を通じて、公共交通機関におけるストレスフリーな受入環境の整備の促進を図ってまいります。

4. Go To トラベルキャンペーンについて

国内観光需要の喚起策として Go To トラベルキャンペーンが導入されているが、今後の需要回復状況によるキャンペーン期間の延長や、移動単体の商品（航空券、新幹線、長距離バス等）も対象商品にするなど、Go To トラベルキャンペーンに次ぐ新たな需要喚起策を検討されたい。また、すでに何か検討していることがあれば明らかにされたい。

【回答】（観光庁クーポンPT）

新型コロナウイルス感染症により、旅行業、宿泊業のみならず、運送業を含む幅広い観光関連事業者が大変深刻な影響を受けたことから、政府として強力な需要喚起策である Go To トラベル事業を実施し、パック旅行や往復交通付き日帰り旅行を含む旅行・宿泊商品の割引を行うとともに、交通機関をはじめ幅広い商品・サービスに利用いただける地域共通クーポン券を配布し、本事業を通じて地域経済を下支えするべく取り組んでまいりました。

他方で、感染の拡大により現在は昨年末からの全国一斉の事業停止措置を継続せざるを得ない状況であり、感染状況等を踏まえると、現時点で再開時期を見通せる状況にはありません。

そうした中で、全国の多くの知事からの強いご要請等を踏まえ、感染状況が落ち着いているステージⅡ相当以下と判断した都道府県が、県内旅行の割引事業を行う場合において、国として財政的に支援する「地域観光事業支援」を実施しているところです。

Go To トラベル事業については、しかるべき時期における再開に向けて、昨年12月の総合経済対策の内容や全国各地域からの声等を踏まえるとともに、年末から事業停止措置を継続していること等も十分に考慮しつつ、国民の皆様のご理解とご支持を得られる中で本事業を再開できるよう、引き続き、様々な観点から検討を行ってまいりたいと考えております。

5. 国民の旅行促進について

観光産業を基幹産業として位置付けるためには、これまでのようにインバウンドに依存しすぎるのではなく、国民の国内旅行やアウトバウンドを促進することが重要であると考えます。そのための体制構築（経済界や教育機関等の連携など）が重要であると考えますが、観光庁としての今後の考え方を明らかにされたい。

【回答】（参事官〈旅行振興〉）

我が国の国内旅行消費額のうち、約8割を日本人国内旅行消費額が占めていることから、国内旅行の維持・活性化は重要であると考えている。またアウトバウンドの促進についても、国際感覚の向上のみならず、国際相互理解の増進により、互いの理解を深め、友好関係を高めるとともに、インバウンドの拡大にも貢献し得るものであります。

昨年からの新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、観光庁では、昨年7月に開始した Go To トラベル事業をはじめ、地域観光事業支援の実施や、ワーケーション等の仕事と休暇を組み合わせた滞在型旅行を推進しており、「新しい旅のスタ

イル」の普及・定着に取り組んでいるところです。

さらに、アウトバウンド（海外旅行）の維持・活性化の観点からは、将来的な海外旅行の再開・回復も見据え、関係業界と連携し、感染症対策も含む海外旅行オンラインセミナーの開催などに取り組んでいます。

観光庁としては、引き続き、関係省庁や関係業界とも連携し、国内旅行やアウトバウンドの維持・活性化に向けた支援に取り組む所存です。

1. 新型コロナウイルス関連事項について

(1) キーワーカーへの安全衛生対策について

新型コロナウイルスのみならず、今後発生が危惧される感染症に対し、マスクやアルコール消毒剤など衛生用品の確保と優先配布に加え、PCR検査や抗体検査、ワクチンなどの優先的・無料対応に配慮されたい。

【回答】（健康局健康課予防接種室）

新型コロナウイルス感染症に係る行政検査については、感染者が多数発生している地域等において、各自治体の判断により、現に感染が発生した店舗や施設等に限らず、地域の関係者を幅広く検査するよう要請しております。

感染症のまん延防止の観点から行われる行政検査の費用負担については、感染症法の規定により都道府県等が支弁することとされ、国においては、都道府県等が支弁した費用の2分の1を負担することとされています。加えて、残る2分の1の都道府県等の負担分については、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の算定対象となっており、実質的に国の負担で行政検査を行えることとしております。

また、新型コロナワクチンについて、優先接種の順位は、重症化リスクの大きさや医療提供体制の確保等を踏まえ、

- ①まずは、医療従事者等
- ②次に、高齢者
- ③その次に、基礎疾患を有する者、高齢者施設等の従事者

という形で、順次接種できるようにすることを、政府の分科会での議論を経て決定しており、接種費用についても、全額公費で接種を行うため、無料としています。

優先接種の対象とならない方についても、各自治体へのワクチンの供給量等に依りて、順次接種を進めることができるようにすることとしており、引き続き、各自治体において円滑に接種が進むよう、全力で取り組んでまいります。

今後新たな感染症が発生した場合には、今回の新型コロナウイルス感染症への対応も踏まえ、迅速に、必要な措置を講じてまいりたいと考えています。

(2) ワクチン接種について

ワクチン接種について、副反応やアレルギー等の事情により接種しない方・で

きない方も想定される。政府方針では義務化はしないとのことであるが、職場で接種を強要されることのないよう指導されたい。あわせて、接種しない方・できない方に対する職場での偏見・差別、誹謗中傷等が生じることのないよう指導されたい。

また、ワクチンの有効性や危険性に関して、個人が正しく接種の判断ができる情報を提供されたい。

【回答】（健康局健康課予防接種室）

新型コロナワクチンの接種については、その有効性や安全性に関する情報を国がわかりやすく発信し、そうした情報を踏まえ、国民の皆様が自らの判断で受けていただくことが重要です。

このため、ワクチンに関する正しい理解を広げるべく、厚生労働省のホームページや首相官邸のホームページにおける特設サイト等により情報提供を行うとともに、

- ・接種を受けることは強制ではないこと
- ・接種を受けていない人に差別的な扱いをしてはならないこと

等を厚生労働省のホームページでお示ししています。

引き続き、ワクチンの副反応や効果を含め、科学的知見に基づいた正確でわかりやすい情報を発信するとともに、そうした情報を踏まえ、国民の皆様が自らの判断で接種を受けていただくことが重要である旨を周知してまいります。

(3) 交通運輸、観光サービス産業の維持・存続と雇用維持のための支援について

新型コロナウイルスは、いまだに日本を含め各国で感染終息の見通しが立たず、交通運輸・観光サービス産業では引き続き大きな影響が出ており、雇用の維持はもとより事業の存続の危機的状況は最早「待ったなし」の状態に至っている。これらの産業は社会インフラの機能を有するとともに、また地域社会・経済にとっても必要不可欠な産業であることはいうまでもない。とりわけ、こうした影響が長期化すれば、経営面のみならず、人材流出による悪影響も懸念される。

したがって、社会インフラとしての交通運輸・観光産業の維持・存続と労働者の雇用維持に向け、雇用調整助成金の特例措置を収束まで延長することはもとより、従来の資金繰り支援に加えて、緊急事態宣言下で利用が急減しても事業継続する交通産業を含め、困難を極める各産業に対する「事業の維持可能給付金（仮称）」の創設など、新たな経済的支援を推進されたい。

【回答】（職業安定局雇用開発企画課）

雇用調整助成金の特例措置については、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する中で、前例のない措置を講じることにより、事業主の雇用の維持の取組等を強力に支援してきました。

5月・6月について、特に業況が厳しい企業等に対して日額上限15,000円、助成率最大10/10の手厚い支援を引き続き行うこととしています。

※以下のいずれかに該当する企業

- ①緊急事態措置区域、まん延防止等重点措置区域において、知事の要請を受けて、営業時間の短縮等に協力する新型インフルエンザ特措法施行令第11条に定める施設(飲食店等)の事業主
- ②最近3か月の売上げ等の月平均値が前年または前々年同期比30%以上減少している全国の企業

また、これらに該当しない場合も、日額上限13,500円、助成率最大9/10等、リーマンショック時を超える水準の支援を行うこととしています。

いずれにしても、感染状況や雇用情勢等をしつかりと見極めながら、適切に対応してまいります。

(4) 風評被害の払拭とキーワーカーに対する国民の理解の浸透について

新型コロナウイルスの感染拡大以降、感染リスクと闘いながら現場の最前線に立っている医療・看護従事者や介護従事者、公共交通や物流など社会を支えるいわゆるキーワーカーや、その家族に対しても差別や中傷がいまだに後を絶たない。

また、公共交通利用におけるリスクに対する理解が行き届いておらず、利用を避ける行動や心理的なハードルが広がったままである。ウイルス感染に対する、国民への正しい理解の浸透に向け、国・自治体等からの正確な情報発信と力強い支援策を推進されたい。

【回答】（回答なし）

2. 改正労働基準法への対応について

労働基準法が改正され、2024年4月から自動車運転業務の時間外労働の上限は年間960時間となるが、低賃金・長時間労働という過酷な労働条件のもと、依然として過労死等が多発する中で、深刻な労働力不足に直面しており、労働条件の改善は喫緊の課題となっている。

したがって、改正法の厳格な運用はもとより、引き続き、「ホワイト物流」推進運動等の労働時間短縮に向けた環境整備の促進を図り、早期に一般則が適用されるよう、具体的な施策展開と強力な指導を行われたい。

【回答】（労働基準局監督課）

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律(働き方改革関連法)」では、時間外労働の上限規制について、これまで大臣告示にとどまっていた限度基準告示の内容を罰則付きで法定化しました。自動車運転業務などについては、これまで限度基準告示の適用除外となっていました。今回、罰則付きの上限規制を適用することとなり、大きな前進と考えています。

一方で、自動車運転業務については、現に他の産業に比べて労働時間が長い実態があり、その背景には、取引慣行の問題など、個々の事業主の努力だけでは解決できない課題もあります。

実態に即した形で上限規制を適用していくには、取引慣行上の課題も含めて解決していく時間が必要であるため、今回の働き方改革関連法では、自動車の運転業務について、施行期日の5年後(2024年4月)に年960時間の上限規制を適用し、将来的には一般則の適用を目指すことを附則に明記しました。

この時間外労働の上限規制を実効性あるものとし、できる限り長時間労働を是正していくためには、荷主や発注者を含めた業界ごとの取り組みが必要であると考えています。

このため、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を平成30年5月に策定し、政府全体で荷主と運送事業者との間の取引環境の適正化等に取り組んでいます。

政府行動計画による取引環境の適正化に向けた取り組みの一つとして、「ホワイト物流」推進運動を政府全体で推進しており、厚生労働省としても、国土交通省等と連携して「ホワイト物流」推進運動を周知しています。

また、厚生労働省は、国土交通省や全日本トラック協会と連携して、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」において、平成28年度から業務効率化および長時間労働改善のためのパイロット事業を実施しました。その成果として得られた荷主、運送事業者双方の取り組みによる自動車運転者の労働時間短縮のノウハウを、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として平成30年11月にとりまとめ、令和元年度には、各都道府県でのセミナーの開催やポータルサイトの開設・運営等を行い、荷主、運送事業者に対し引き続き周知しているところです。

猶予期間においても、こうした長時間労働を是正するための環境整備に関係省庁と連携して取り組み、まずは年 960 時間の上限規制に円滑に対応していただくとともに、できるだけ早期に一般則が適用されるよう、努力してまいります。

また、労働基準監督機関では、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組んでおり、労働基準関係法令の周知・啓発を行うとともに、労働基準関係法令違反が認められる場合には厳正に対処しているところです。

3. 監督・監査業務の実効性の向上について

現在の監督体制では、事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にある。については、より効率的な監督・監査の手法として、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査の導入、および機器設置に対する補助制度の拡充について検討されたい。併せて国土交通省と連携し改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監督・監査を強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

労働基準監督機関では、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組んでおり、労働基準関係法令の周知・啓発を行うとともに、労働基準関係法令違反が認められる場合には厳正に対処しているところです。

平成 31 年・令和元年においては、自動車運転者を使用している 4,283 事業場に対し監督指導を実施し、このうち 3,538 事業場(82.6%)に労働基準関係法令違反、2,386 事業場(55.7%)に改善基準告示違反が認められたため、是正を指導したところです。加えて、国土交通省との間で相互通報や合同監督・監査を実施し、改善基準告示等の遵守について業界団体等への周知を行うなど、引き続き関係行政機関等との連携を図ってまいります。

健康保険および厚生年金保険の未加入事業所に対する適用促進業務については、日本年金機構において地方運輸局等関係機関から提供された情報の活用等により、実態を把握し加入指導等を行っているところです。

さらに、国税庁から提供された法人事業所情報を活用し、より一層の適用促進に取り組んでいるところです。また、事業主からの適正な届出の推進を図るため、適用事業所に対する、調査・指導を行い、適用の適正化にも努めているところです。今後とも引き続き、相互通報制度を強め、交通運輸産業および観光・サービス産業の社会保険の適用の適正化に取り組んでまいります。

4. 女性ドライバーの確保・育成に向けた支援の施策について

女性ドライバーの確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。については、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策として、厚生労働省所管の両立支援等助成金制度があるが、本制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

【回答】（雇用環境・均等局雇用機会均等課）

労働安全衛生規則や事務所衛生基準規則において、休養室、仮眠の設備等については、男女別の設置が義務付けられています。女性が働くにあたり必要なこれらの設備について、各事業場において適切に設置されるよう、都道府県労働局および労働基準監督署において指導を行ってまいります。

また、ご指摘の両立支援等助成金では、女性が働きやすい環境づくりのための支援措置として、「女性活躍加速化コース」を設けています。

本助成金は、中小企業に対し、女性活躍推進法に基づき女性が働きやすく活躍できる職場づくりのための目標等を定め、女性の積極採用や登用等における課題を解消するための取り組みについて、女性が使いやすい設備の導入等を含め、幅広く助成対象としているところです。

これらの支援策を通じて、女性が働きやすく活躍できる職場環境整備に向けた取り組みを引き続き進めてまいります。

【バス関係】

1. 厚生労働省が2019年に実施した自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、バスの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は76.8%（前年は74.6%）、同じく改善基準告示違反事業場数は50.0%（前年は50.6%）となっており、一向に改善の気配が見られないことを踏まえ、さらなる罰則強化と厳格な取り締まりを強化されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

労働基準監督機関では、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組んでおり、労働基準関係法令および関連通達の周知・啓発を行うとともに、労働基準関係法令違反等が認められる場合には厳正に対処しているところです。今後も、自動車運転者の適正な労働条件の確保に係る重点的な取り組みを継続してまいります。

2. 現在、国土交通省の運輸規則上の高速バス、貸切バスの交代運転者の配置基準と「改善基準告示」上における連続運転時間について差異があるが、バス事業の安全確保の観点から、改善基準告示の改正にあたり、交代運転者の配置基準を反映されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

改善基準告示については、働き方改革関連法の国会附帯決議において、見直しを行うよう指摘され、令和元年12月より労政審労働条件分科会の下に専門委員会を設置し、公労使で議論を行っているところです。令和3年4月23日に開催された第5回専門委員会においては、連続運転時間についても、労使委員から様々なご発言があったところであり、今後、バスの自動車運転者の勤務実態等を十分に踏まえた上で精力的にご議論いただくこととしております。

【ハイタク関係】

1. 改善基準告示の見直しについて

改善基準告示について、2024年4月1日の改正・施行に向けて議論されているが、歩合給が中心となる賃金体系のタクシーでは、労働時間の短縮は賃金への影響が大きいことから、改正改善基準告示の施行までに、運賃改定や増収対策の実施を推進されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

改善基準告示については、働き方改革関連法の国会附帯決議において、長時間労働の実態があることに留意し、見直しを行うなど必要な施策の検討を進めることとされています。

厚生労働省としては、国民生活や産業活動に必要な機能を確保しつつ、長時間労働の改善のみならず、生産性向上による賃金引上げなどに取り組んでいくことが重要であると認識しています。今後とも、事業者が働き方改革の取り組みを進めることができるよう、国土交通省などと連携して、しっかりと支援してまいります。

【トラック関係】

1. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取

り組む施策」および政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

(1) 長時間労働の是正により賃金水準が低下したのでは、ドライバーの生活が維持できないとの声が現場から上がっている。

ドライバーの賃金等については、国土交通省が「標準的な運賃」を告示し、事業者による適切な運賃・料金の收受を原資にその改善をはかるよう取り組んでいるところであるが、貴省においても、時間外労働の上限規制における近い将来の一般則（年 720 時間）の適用を念頭に、長時間ありきの賃金制度の改善に向けて、何らかの所定内賃金水準の指標を示されたい。

あわせて、歩合給中心の賃金制度では、繁閑で大きく収入が異なり、さらに、病気や怪我により収入が著しく変動することとなる。また、時間管理もなされていない完全運賃歩合制（出来高制）や、個人償却制度なども散見されることから、改善基準通達（6割の保障給）の厳格運用を徹底するとともに、問題のある賃金制度の改善に向け指導を強化されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

労働基準監督機関では、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組んでおり、お示しの通達（平成元年3月1日付け基発第93号通達）も含めた労働基準関係法令および関連通達の周知・啓発を行うとともに、労働基準関係法令違反等が認められる場合には厳正に対処しているところです。

(2) その大半が中小零細規模の企業であるトラック業界における無秩序な競争や、労働組合も無い状況下での一部の事業者によるコンプライアンスの軽視が、これまで地域別最低賃金違反が後を絶たない背景となっていた。

しかし、最低賃金違反に対する社会の視点は変わりつつあり、刑事・民事の両面から不適正事業者が追及される事案が増加している。

一方で、特定（産業別）最低賃金は、労使のイニシアチブで産業・職種の時間あたり賃金の最低ラインを引くことで、その未払いに対する刑事・民事上の抑止力が発生することから、運送コストの一定の比重を占める時間あたり賃金に対する、合法的なカルテルとして機能することができる。また、その設定は、都道府県単位に限らず、複数の都道府県単位、あるいは全国一律でも可能である。

特定最低賃金の導入は、運賃水準の確保にも繋がることから、労使関係の安定のみならず、事業の公正競争確保の役割を果たすものであるが、現時点では高知県で910円（一般貨物自動車運送業）が設定されているのが唯一の事例である。営業区域規制のない現状において、各地方の経済圏に対応した、より大きな範囲での設定が効果的である。

具体的には、現在設定されている高知県の一般貨物自動車運送業の特定最低賃金額を基本に、全国ミニマムとして中央労使（産別本部と全日本トラック協会）で設定、あわせて、各地方経済圏の実態に応じて、地域の労使（産別の都道府県組織と都道府県トラック協会、複数の都道府県単位を含む）で全国ミニマムを上回る特定最低賃金を設定することが有効と考える。

については、「産業別最低賃金制度の確立に努める」との貨物自動車運送事業法制定時の附帯決議も踏まえ、特定（産業別）最低賃金の新設は労使で取り組むとしても、審議の前提となる公正競争ケースの申し出の要件の判断に際しては、そのハードルも含めて、行政としての最大限の支援策を講じられたい。あわせて、事業者団体と特定最低賃金に対する理解を深める場を設置されたい。

【回答】（労働基準局賃金課）

最低賃金法第9条に定められている地域別最低賃金はすべての労働者の賃金の最低限を保障するセーフティネットとして、全国各地域においてその設定が義務付けられています。一方、特定（産業別）最低賃金は、関係労使のイニシアティブにより設定され、企業内における賃金水準を設定する際の労使の取り組みを補完し、公正な賃金決定に資するものであり、関係労使からの申出に基づき、その必要性および金額が審議され、決定されることとされています。

特定（産業別）最低賃金の新設や改正の申出要件は、公労使で構成される中央最低賃金審議会で検討され、昭和61年2月14日付け中央最低賃金審議会の答申（現行産業別最低賃金の廃止および新産業別最低賃金への転換等について）等の中で示されており、この答申に基づき適切に審議がなされているものと考えています。

行政としては、特定最低賃金の設定の申出や相談がある場合に必要な情報を提供するなど対応を行っているところであり、引き続き適切な対応をまいります。

- (3) 過労運転の防止を定めている輸送安全規則（貨物自動車運送事業法に基づく省令）第3条第4項において、「休憩または睡眠のための時間および勤務が終了した後の休息のための時間」を十分に確保するよう事業者が勤務・乗務時間を定めて運転者に遵守させなければならない、とされている。

副業について、政府は、普及促進する方針であり、2020年9月、「副業・兼業の促進に関するガイドライン」の改定が行われたが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそれがあり、過去には、副業を起因としたトラックドライバーの睡眠不足から、高速道路での多重追突により、多くの死傷者を生ずる事故が発生している。また、ドライバー等が副業を

希望する主な理由は賃金所得の補填であり、「標準的な運賃」等適切な運賃・料金の確実な収受により、まずは本業の賃金等を引き上げることが、必要と考える。

については、副業に関して、過労運転防止等の観点から労働組合として原則反対のスタンスであり、厚生労働省としても同様の考えのもと、事業者への注意喚起や指導に取り組まれない。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

【回答】（労働基準局監督課・労働基準局労働条件政策課）

副業・兼業については、希望する方が近年増加傾向にある一方、「労働時間の管理・把握が困難」等を理由に副業・兼業を認めない企業が一定程度存在しています。このため、厚生労働省では、副業・兼業の場合の労働時間管理および健康管理について、昨年9月1日に「副業・兼業の促進に関するガイドライン」を改定し、労働者の申告等による副業先での労働時間の把握など、ルールを明確化しました。

改定したガイドラインについて、パンフレットや、副業・兼業の届出の際に活用できる様式例などを作成し、丁寧に周知していくとともに、使用者や労働者を対象にしたセミナーを実施するなど、企業と労働者が安心して副業・兼業を行うことができる環境を整備してまいります。

(4) 届け出られた36協定（特別条項含む）を閲覧できれば、就職の際に対象企業の長時間労働の程度を把握でき、企業選択に有効である。また、同協定が形式的に締結され、従業員が承知していない実態もあるが、協定内容の周知は、協定オーバーの違法残業などの抑制に有効である。

については、届け出られた36協定の内容を、法人マイナンバーと紐付けて公開されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

企業選択の際に有益となる情報については、既に、各種法令において、提供・公表するよう定められているところです。また、「若者雇用促進総合サイト」、「女

性の活躍推進企業データベース」、「両立支援のひろば」の3サイトにおいて、掲載企業の平均残業時間等を提供しており、平成30年9月よりこれらサイトの職場情報を集約し、求職者等がワンストップで閲覧できる「職場情報総合サイト」を開設し、情報を提供しています。

なお、労働基準法第106条第1項に定める36協定等の周知を含め、法令違反が認められた場合には、監督指導時において、是正指導を徹底しているところです。

- (5) 賃金台帳は、労働基準法等により、労働者各人別に賃金・労働時間および時間外労働等の時間数、控除額等を記入して保管することとされているが、労働者への交付は義務付けられていない。一方で、給与明細に記載が必要な項目は、支払金額やそれぞれの源泉徴収額のみで、労働時間等の記載は義務づけられていない。労働者各人が自らの給与計算の基礎となっている労働時間等を把握することは、未払い残業、ひいては長時間労働の改善に有効である。

については、労働基準法に賃金台帳記載項目の労働者への交付義務を盛り込まれたい。

【回答】（労働基準局監督課・労働基準局労働条件政策課）

使用者には、労働基準法に基づき、労働者ごとに労働日数、労働時間数、休日労働時間数、時間外労働時間数、深夜労働時間数といった事項を賃金台帳に適正に記入する義務があり、これらの事項を記入していない場合や、故意に虚偽の労働時間数を記入した場合には罰則が科されます。

現在は、「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」に基づき、使用者に対し、自ら現認することによる確認や、タイムカード、ICカード等の客観的な方法により労働時間を把握するよう示しており、自己申告制により行わざるを得ない場合にも、対象となる労働者に対して適正に自己申告を行うことなどについての十分な説明を行うことや、自己申告により把握した労働時間が実際の労働時間と合致しているか否かについて、必要に応じて実態調査を実施することなどを求めています。

賃金台帳記載項目の内容について労働者に交付することを労働基準法において義務化することは、使用者に新たな義務を課すことになるため、慎重に検討すべきと考えています。

- (6) 労働基準法第40条および同法施行規則第32条で規定される「長距離にわたり継続して乗務するもの」のうち、自動車の運転にかかわるものの休憩時間に関する規定は、改善基準告示の連続運転時間経過後の運転中断中に貨物の積み降ろし

が行われる実態等も踏まえ、第2項と同様に、休憩時間相当の場合に限るものとされたい。

【回答】（労働基準局監督課）

労働基準法施行規則第32条は、運輸交通業に従事する自動車に乗務する運転手等のうち一定の者について、休憩時間を与えないことができるとしています。

また、「長距離」については、労働基準法第34条による休憩除外の特例を認める本条の趣旨にかんがみ、時間的距離と考えられ、その長さを6時間以上要する距離としているところです。また、休憩時間が適用除外となる自動車運転者の労働者に対しても、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」において健康確保措置を図っているところであり、引き続き、適切に指導してまいります。

(7) 改善基準通達（基発第93号）の以下の項目を告示化されたい。

- ・ 累進歩合の禁止
- ・ 手待ち時間は労働時間であること
- ・ 歩合給が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定給と併せて通常の賃金（時間外・休日手当を含む3ヶ月の平均賃金を総労働時間で除したもの）の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めること

【回答】（労働基準局監督課）

改善基準告示については、働き方改革関連法の国会附帯決議において、見直しを行うよう指摘され、令和元年12月より労政審労働条件分科会の下に専門委員会を設置し、公労使で議論を行っているところです。

令和3年4月23日には第5回専門委員会が開催されたところであり、今後とも、多様な勤務実態や業務の特性を十分に踏まえた上で関係労使に精力的にご議論いただくこととしております。

(8) 厚生労働省では、国土交通省との連携強化や相互通報制度の拡充、合同監査・監督の実施等により、労基法・改善基準違反を端緒とした処分事業者の発生など一定程度の成果を上げているが、いまだに違反事業者は後を絶たない実態にある。したがって、行政監査の充実強化および適正化事業実施機関との連携強化を一層強化されたい。

【回答】（労働基準局監督課）

労働基準監督機関では、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組んでおり、労働基準関係法令の周知・啓発を行うとともに、労働基準

関係法令違反が認められる場合には厳正に対処しているところです。

平成 31 年・令和元年においては、自動車運転者を使用している 4,283 事業場に対し監督指導を実施し、このうち 3,538 事業場(82.6%)に労働基準関係法令違反、2,386 事業場(55.7%)に改善基準告示違反が認められたため、是正を指導したところです。加えて、国土交通省との間で相互通報や合同監督・監査を実施し、改善基準告示等の遵守について業界団体等への周知を行うなど、引き続き関係行政機関等との連携を図ってまいります。

2. トラック免許取得講座の拡充等の人材確保に関する施策について

教育訓練給付制度において、営業用自動車の運行に資する準中型～大型、けん引免許、および各種 2 種免許取得講座を特定一般教育訓練講座に指定されたことを評価する。運輸業界における人手不足は依然として深刻な状況であることから、制度の一層の充実化に取り組まれない。

【回答】

令和 3 年 4 月 1 日現在の特定一般教育訓練の営業用自動車の運行に資する指定講座数は、160 講座(注)あり、昨年度と比べて約 50 講座増加しているところです。

(注)

大型自動車第一種免許 44

中型自動車第一種免許 34

準中型自動車第一種免許 22

大型特殊自動車免許 15

けん引免許 10

大型自動車第二種免許 24

普通自動車第二種免許 11

※指定講座数について、複数の資格を目的としているものについては、主目的の資格のみでカウント

引き続き、運輸業における人材育成に資するよう、指定講座の充実に努めてまいります。

3. 障害者が「雇用」されることを積極的に支援するための施策について

障害者の雇用の促進に向けて、障害者雇用促進法で法定雇用率等の制度が定められている。一方で、個々の障害者の状況は様々であり、通常の事業所に雇用されることは困難であるものの、雇用契約に基づく就労は可能である者も多く存在する。

就労継続支援事業のうちA型事業所は、最低賃金以上の賃金が支払われる雇用契約であることから、雇用にこだわる法定雇用率等の制度とも調和するものである。ついで、A型事業所への作業の発注金額や物品の購入金額について、一定の換算式かつ一定の限度の範囲内で法定雇用率に算入することを検討されたい。

【回答】（職業安定局障害者雇用対策課）

就労支援施設等における障害者の就業は福祉的観点から行われているものであり、就労支援施設等に対する発注を、その発注元の事業主が障害者を雇用したものととして計上できるようにした場合には、

- ・事業主が、発注した分だけ障害者の雇用が減り、ノーマライゼーションが進まなくなってしまうこと
 - ・福祉的就業から雇用への移行が進まなくなるおそれがあること
- などの課題があります。

現在の障害者雇用の状況をみると、

- ・法定雇用率を達成している企業が、全体の半分に満たないことや、
- ・中小企業については、障害者を全く雇用していない企業（障害者雇用ゼロ企業）も多く残されている

などの課題もあることから、まずは、現行の仕組みを維持しながら、障害者の雇用を促進することが必要であると考えています。

その上で、障害者雇用率制度を含め、今後の障害者雇用対策の在り方については、障害者雇用分科会等において必要な対応について検討を行ってまいります。

【港湾関係】

1. 国際条約への対応について

ILO条約の第137号（港湾における新しい荷役方法の社会的影響に関する条約）、145号勧告（港湾における新しい荷役方法の社会的影響に関する勧告）、第148号（空気汚染、騒音および振動に起因する作業環境における職業性の気概からの労働者の保護に関する条約）、第152号（港湾労働者における職業上の安全および衛生に関する条約）、第153号（路面運送における労働時間および休息期間に関する条約）を早期批准し、国内法を整備されたい。

【回答】（労働基準監督課）

ILO第137号条約とそれに伴う勧告第145号の内容については、現行の港湾労働法によりおおむね実施されているところですが、雇用保障に関する考え方、

港湾労働者の登録(届出制)に関する考え方など一部について、さらに議論が必要な事項があると認識しております。

ILO条約の第148号および第152号の内容については、労働安全衛生法その他関係法令によって、実施されている部分もありますが、国内法令との整合性の観点からなお、検討の必要があります。現状において批准は困難ですが、今後とも検討してまいります。

ILO第153号条約については、労働者以外にも、「路面運送に職業的に従事する車両の所有者および賃金のために雇用されないその家族が運転者として労働する場合にも適用する」とされているため労働基準法等の国内法との整合性が取れず、批准していません。

なお、現在の改善基準告示はILO第153号条約の考え方を踏まえた内容となっており、働き方改革関連法の附帯決議を踏まえ、改善基準告示の見直しに向けた検討を進めていきます。

2. 港湾労働法の全港・全職種適用について

改正港湾法により国土交通省の政策である「選択と集中」や「港格の変更」が進められている。効率化優先による雇用と労働条件への影響、港湾の集約に伴いスクラップ化される港湾における雇用問題など、港湾労働者の雇用と福祉が脅かされる懸念がある。港湾労働者の雇用と福祉のために制定されている港湾労働法の適用対象を、6大港の現業労働者に限定せずに、全国の港湾における全職種の労働者とされたい。その際、当該港や当該職種において「労使合意したところから適用する」方策も視野に検討を進められたい。

【回答】(職業安定局建設・港湾対策室)

港湾労働法の適用範囲については、平成30年度の審議会(港湾労働専門委員会)等の中で労使双方から様々な意見が出され、相当な時間をかけて議論を重ねた結果、労働者代表委員の意見(※)を記載した上で、報告書を取りまとめたところであります。

(※) 港湾労働専門委員会報告書「2. 適用港湾・適用職種への対応について」

～こうした前提の下、適用港湾・適用職種の範囲については、港湾労使の合意がなされているという状況も踏まえ、港湾労使による検討が引き続き行われていることにも留意しつつ、港湾労働を取り巻く諸情勢の動向等を見極めながら、行政も含めて議論を重ねる必要がある。～

この報告書の中で、適用港湾・適用職種については、港湾労使による検討が引き続き行われていることにも留意しつつ、港湾労働を取り巻く諸情勢の動向等を

見極めながら、議論を重ねる必要があるとされています。

港湾労使による「港労法問題労使検討委員会」での議論を前提としつつ、令和3年3月の審議会(港湾労働専門委員会)の場において、行政としても非適用港に対して調査を行うことで議論が進むのではないかと指摘があったことも踏まえ、国土交通省とも相談して、どの港湾にどのような観点から調査を行うべきかなどの検討を行ってまいります。

3. 石綿被害対策について

石綿被害についての国の責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講ずること。

また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに国土交通省と港湾労使で構成する四者協議を再設置し、具体的対策を検討すること。

【回答】(労働基準局労災管理課・職業安定局建設・港湾対策室)

これまで業務に起因して石綿の健康被害を受けた労働者については、労働者災害補償保険法に基づく必要な保険給付を行うとともに、労働者災害補償保険法に基づく保険給付を受けることができない者については、石綿による健康被害の救済に関する法律に基づく必要な給付を行っているところです。

厚生労働省としては、現行の制度に基づき、必要な補償等をしつかりと行っていきます。また、四者協議につきましては、平成21年と22年に港湾労使、国土交通省、厚生労働省をメンバーとして開催し、その後の各種要請等の場において、課題が提示されているところです。

令和元年12月に建設・港湾対策室において、省内の関係部署とともに港湾アスベスト問題の課題や現状の取扱いを整理し、全国港湾労働組合等に対して整理案を提示し、課題別に検討を行うことについて提案したところであり、現在、組合からの回答待ちの状況となっています。併せて、日本港運協会および国土交通省に対しても、同内容の情報提供を行い意見の集約を進めているところです。

組合からの回答を頂いた上で、建設・港湾対策室において、今後の進め方を整理し、関係者に情報提供する予定としています。

4. 港湾労働の安定を期するための措置について

- (1) 適正な事業運営と労働環境確保を阻害するダンピングを招来させないためにも、届出料金が港湾労働者のコストを適正に反映しているか、国土交通省からの情報を活用し精査すること。労務コストを下回る事例については、労働者保護の観点から、当該事業者に指導を行うこと。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

港湾労働法に違反している事実があれば、適切に指導してまいります。また、国土交通省など関係機関に対する情報提供を引き続き行うなどさらなる連携を図ってまいります。

- (2) 日雇労働者を常に使用している事業者に対し、港湾労働法の趣旨の徹底と削減を強く指導し、常用労働者中心の港湾労働秩序の確立に向けた強い指導を行うこと。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

港湾運送業務には波動性が依然として存在することから、港湾派遣労働者や日雇労働者に依存せざるを得ない場合もあると認識しております。

厚生労働省としては、引き続き、日雇労働者の就労状況の推移について注視していくとともに「常用労働者の使用を原則とする」という港湾労働法の趣旨を事業者に粘り強く説明してまいりたいと考えております。加えて、日雇労働者の減少に資するため、引き続き、港湾労働者派遣制度のさらなる活用促進を図ってまいります。

- (3) 港湾労働者の技能高度化、職業訓練制度の充実にに向けた対策を講じること。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

港湾労働の分野における雇用の安定に関して、人材育成は重要な課題となっています。このような中、令和元年10月に港湾技能研修センターが豊橋市から神戸市に移転し、訓練規模を拡充するとともに港湾荷役の現場を再現した環境で事業主のニーズに即したより実践的な訓練を開始しました。

令和3年度においては、当該研修センターにおいて、引き続き、訓練の一層の充実強化を図ってまいります。

厚生労働省としては、今後とも、より一層ニーズに即した研修内容の充実を図り、技能労働者の育成に努めてまいります。

5. 港湾労働者の雇用・職域の確保、港湾労働法に基づく措置について

- (1) 港頭地域の物流倉庫を含め、港湾労働法上の「港湾倉庫」を港湾運送事業者の業域・職域として確立するために次の措置を講ずること。

- ① 港湾労働法における「港湾労働」の定義を、港湾運送事業法における「港湾労働」の定義と同様のものとなるよう改正すること。
- ② 港頭地区のあらゆる倉庫・物流施設を港湾労働法における「港湾倉庫」とし

て申請させ、これらの施設での作業を港湾運送事業者には雇用された労働者の職域として確立させる措置を講ずること。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

①について

「港湾労働」の定義は港湾労働法および港湾労働法施行令によって定められており、これは、国土交通省所管の港湾運送事業法に定める港湾運送業務などをもとにしています。

厚生労働省としては、港湾労働法の趣旨に応じて、港湾労働者の雇用の安定等を図ってまいりたいと考えております。

②について

港湾倉庫業務については、港湾運送事業との間に労働者の相互流動が見られることから、港湾運送労働者と同様の雇用の改善等を図る必要があるという主旨で港湾労働法の適用対象としているものです。したがって、港湾倉庫は、港湾の水域から一定の範囲内で、一定量の海荷を取り扱う倉庫・物流施設以外については港湾倉庫とならないことについて、ご理解いただきたいと思っております。

(2) これまで「港湾倉庫において荷捌き業務に就く労働者については、港湾運送事業者には雇用された常用労働者が就労することがのぞましい」との、貴職の行政指導姿勢に沿って、港湾運送事業者には雇用された労働者のみに港湾労働者証を発行し、港湾倉庫には、この労働者を就労させること。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

港湾倉庫において、荷さばき業務に就く労働者を事業法上の許可事業者には雇用された常用労働者とするということについては、国土交通省所管の港湾運送事業法を港湾倉庫の作業にも適用するという問題で、国土交通省の判断となるものです。

また、平成30年9月の港湾労働者証の一斉書き換えの時期より、港湾労働者証を港湾運送事業法上の許可を必要とする事業（青色）と必要としない事業（黄色）に色分けを実施し、港湾運送事業法違反の疑いに対して、ハローワークと地方運輸局等との連携強化を図っております。

(3) 従来グレーとされた職域・業域は、港湾運送事業に前後する作業として明確にする指針を確立し、同指針に基づく指導を徹底すること。労働者証の発行、再発給手続きの過程で、法令や港湾労使慣行などの社会的規範に照らして厳格な審査を行い、悪質事業者の排除等の対策を講ずること。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

厚生労働省としては、引き続き、労使を含めた三者による共同パトロールを実施していくとともに、港湾区域における適正な雇用管理を推進してまいりたいと考えております。また、港湾労働者証の交付等の際には、引き続き、港湾労働法令に沿って適切に審査してまいります。

- (4) 違法派遣・闇雇用の摘発と是正の取り組みを強化し、現場からの、違法派遣等の告発に対し、迅速に対応できるよう地方労働局の体制を整えること。

【回答】（職業安定局建設・港湾対策室）

港湾区域における違法派遣への対応については、港湾パトロールの実施等、引き続き努力してまいるとともに、このような事案に対し、告発等があった場合には、迅速に対応するよう各労働局を指導してまいります。

【観光関係】

1. 訪日外国人旅行者の医療問題について

「遠隔通訳サービス」と「医療通訳の認証の実用化に関する研究」について進捗状況を明らかにされたい。

【回答】（医政局総務課医療国際展開推進室）

厚生労働省においては、訪日外国人旅行者も含めた外国人患者が、安心して医療機関を受診できる体制づくりを進めています。

ご指摘の「遠隔通訳サービス」については、

- ・複数の医療機関による団体契約を通じた電話通訳の利用促進
- ・希少言語に対応した電話通訳サービスの提供

といった事業を行い、日本全国の医療機関における多言語化の推進を行っています。

「医療通訳の認証の実用化に関する研究」については、医療通訳の認定制度の実施方法が研究されました。これを受け、令和元年度からは、関係学会による医療通訳士の認定制度が開始されています。これからも、こうした様々なサービスを効果的に組み合わせることで、医療機関における通訳の質と量の向上を支援し、外国人の方が安心して医療機関を受診できる環境の整備に取り組んでまいります。

2. 余暇・休暇制度について

経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、

厚生労働省による「仕事休もつ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在して紛らわしいため、各省庁の取り組みを一本化されたい。

【回答】（雇用環境・均等局職業生活両立課・労働基準局労働条件政策課）

働く方が心身の疲労を回復させ、健康で充実した生活を送るためには、年次有給休暇の取得促進を図る必要があると考えています。また、10月の「年次有給休暇取得促進期間」に加え、ゴールデンウィーク、夏季、年末年始などの連続休暇を取得しやすい時季に年次有給休暇取得の集中的な広報を行うなど、休暇を取得しやすい雰囲気づくりに取り組んでいます。

このように年次有給休暇の取得促進を目的として、事業を実施していることをご理解いただきたいと考えており、今後とも、年次有給休暇の取得促進を図ってまいります。

【航空関係】

1. 感染症に対する水際対策強化について

今後、入国制限を緩和していくうえでは、水際対策の観点から、空港従業員に対する感染予防対策の強化も必要ではないかと考えている。

具体的には、空港従業員に対するワクチン接種を優先的に行うなど、空港従業員を対象とした無償でのPCR検査実施による無症状陽性者の早期発見等、感染リスクの低減を図られたい。

【回答】（健康局健康課予防接種室）

新型コロナワクチンの接種順位は、重症化リスクの大きさや医療提供体制の確保等を踏まえ、

①まずは、医療従事者等

②次に、高齢者

③その次に、基礎疾患を有する者、高齢者施設等の従事者

という形で、順次接種できるようにすることを、政府の分科会での議論を経て決定しております。

優先接種の対象とならない方についても、各自治体へのワクチンの供給量等に応じて、順次接種を進めることができるようにすることとしており、引き続き、各自治体において円滑に接種が進むよう、全力で取り組んでまいります。

総務省

1. 交通運輸、観光サービス産業の維持・存続と雇用維持のための支援

新型コロナウイルスは、いまだに日本を含め各国で感染終息の見通しが立たず、交通運輸・観光サービス産業では引き続き大きな影響が出ており、雇用の維持はもとより事業の存続の危機的状況は最早「待ったなし」の状態に至っている。これらの産業は社会インフラの機能を有するとともに、また地域社会・経済にとっても必要不可欠な産業であることはいうまでもない。とりわけ、こうした影響が長期化すれば、経営面のみならず、人材流出による悪影響も懸念される。

したがって、社会インフラとしての交通運輸・観光産業の維持・存続と労働者の雇用維持に向け、雇用調整助成金の特例措置を収束まで延長することはもとより、従来の資金繰り支援に加えて、緊急事態宣言下で利用が急減しても事業継続する交通産業を含め、困難を極める各産業に対する「事業の維持可能給付金（仮称）」の創設など、新たな経済的支援を推進されたい。

【回答】（回答なし）

2. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得や緊急時の無線医療体制の維持、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながりなどの観点から、海上での情報通信インフラの整備が必要不可欠である。近年、Ka帯等を用いた新たな海上における衛星通信サービス（インタネット等を含む）が開始されたが、船員がこれを安価に利用できる環境には至っていない。海上における船員の情報通信インフラの整備に向けた大容量高速インターネット通信設備などの設置促進とともに、料金の低廉化に向け支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に依然として存在する携帯電話や地上デジタルテレビ放送といった電波の不感地帯の解消も含め、船陸間通信の充実を図られたい。

【回答】（総合通信基盤局電波部基幹・衛星移動通信課、移動通信課、情報流通行政局地上放送課）

総務省としては、海上安全の確保や船上の生活環境の充実のため、海上の情報通信インフラの拡充が重要と認識しており、現在も低軌道周回衛星によるブロードバンド通信サービスを提供するシステムに関する制度整備を行うなど、新たな

無線システムの早期導入のための制度化等に取り組んでいます。このような取り組みを通じ、競争が進展し、より一層の料金の低廉化が期待されるところです。

また、国土交通省および水産庁とも本件についての問題意識を共有しているところ、引き続き関係省庁とも連携して対応してまいります。

なお、日本沿岸航行時の携帯電話不感地帯の存在については、携帯電話は、原則、陸上利用として想定されており、陸上の基地局から電波が届く沿岸部では利用可能となっています。各携帯電話事業者は、利用可能な当該エリアをエリアマップにて公表しています。

地上デジタルテレビ放送のエリアは、陸上の各世帯等における固定受信を前提として、他の無線局に混信を与えることがないように設定されています。よって、仮に、海上で(十分に)受信できるほどの増力を行った場合は、各地で混信の問題が発生する可能性があるかと認識しています。

3. 船員税制確立への取り組みについて

船員は社会や家族と遠く離れ、海上という特殊な環境下で就労しており、このことが後継者不足の一因にもなっている。多くの海運先進国では、自国船員の確保に向けた政策として税制上の措置が導入されており、わが国でも、船員職業の重要性に関する認識度や船員ステータスの向上、後継者の確保を図るべく、同様の制度導入が不可欠である。現在、三重県四日市市と鳥羽市ならびに令和2年4月より志摩市、静岡県焼津市で実施されている、行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対する住民税減免措置の拡大に向け支援いただきたい。

【回答】(自治税務局市町村税課)

個人住民税は、地域社会の会費的な性格を有し、長期出張で住所地にいる期間が短い方にも、1月1日時点の住所地団体へ納税いただく仕組みです。船員についても、住所地団体から家族も含め様々な行政サービスを受けていることを踏まえて考えることが必要であり、税の減免を行うかどうかは、各地方団体において、個別の納税者の事情等を考慮して、主体的に判断いただくことが適当であると考えます。

4. AUTO ELT 試験電波発射時間の規制緩和について

現在航空機に装備されている AUTO ELT については、被雷時に作動試験を行っているが、試験を行える時間が毎時 00 分から 05 分の間に制限されており、駐機時間の短い国内線などにおいて作動試験が行えない為に遅延することがある。定時性の確保による利用者利便の向上や、エアラインの効率性向上につなげるべく、例えば、

試験を行える時間について毎時 30 分から 35 分の間を追加するなど、電波法を改正し試験電波の発射時間に対する規制緩和を図られたい。

また、試験電波発射の申請についても煩雑となっており、事業者の負担のひとつとなっている。手続きや報告先の簡素化に加え、Web から申請手続きを行えるようにすることも有効だと考えるが、総務省の考えを明らかにされたい。

【回答】（総合通信基盤局電波部基幹・衛星移動通信課）

標記については、国際電気通信連合の無線通信規則における当該制限規定は既に削除されているところ、引き続き関係省庁等との調整を踏まえ、E L T 試験電波発射時間の規制緩和について検討してまいります。なお、本件試験電波の発射の際、事前の関係機関への試験電波発射計画の連絡は、メールでの連絡も可としております。

5. 無料 Wi-Fi の利便性向上について

新幹線などの公共交通機関や地方のインバウンド対応として、政府の施策により無料Wi-Fiの整備が進んでいるが、一方でWi-Fi接続の手続きの煩雑さ、移動中の接続遮断、Wi-Fiの違いによる頻繁な接続手続きなど、利用者にとっては利便性の課題が残る。例えばソウルWi-Fiのように一定の圏内で対応できる等、利便性の向上に向けて取り組まれない。

【回答】（総合通信基盤局電気通信事業部データ通信課）

標記については、総務省では、平成 26 年から観光庁や関係事業者、自治体等と「無料公衆無線LAN整備促進協議会」を設置し、利用手続きの簡素化等に取り組んできました。

現在は、事業者側の取組段階に移り、事業者の無料Wi-Fiスポットにおいては接続アプリを介した認証の簡素化、自動化、さらには異なる事業者の無料Wi-Fiスポットにおける利用手続きの簡素化の取り組みも広がっています。

総務省としては、一般社団法人公衆無線LAN認証管理機構とも連携しながら、引き続き利便性の向上に取り組んでまいります。

【消 防 庁】

1. イエローカードの運用改善について

業界の自主的な取り組みであるイエローカードについて、本制度の実効性を担保するため以下の施策を講じられたい。

(1) イエローカードについては、複数枚のカードが車上に常備されていることも見

受けられるが、ドライバーが犠牲となる事故があった際に、どのカードが実際の内容物なのか不明となる。したがって、都度の運行時に日付入り文書として荷主から交付するように、運用を改善されたい。

【回答】（消防庁危険物保安室）

一般社団法人日本化学工業協会（日化協）が作成しているイエローカードの携行については、立入検査や危険物安全週間等の機会を捉え、継続的に指導しています。

要請(1)については、日化協が会員宛に「輸送している化学品以外のイエローカードは携行させない。」ことを示しております。当庁からも、日化協に対して積載物品以外のイエローカードの管理状況の徹底を呼びかけたいと考えております。

(2) 積載する危険物の種類の表示について、車外に国連番号を表示するとともに、番号データベースを整備して、PCやスマートフォンなどの通信端末で、処理方法などイエローカードの内容を検索できる様に改善されたい。

【回答】（消防庁危険物保安室）

要請(2)については、消防法令上、積載する危険物の類、品名、最大数量を表示することとしているため、国連番号の表示までは必要ないと考えておりますが、運搬される危険物の情報が適切に取り扱われるか実態把握に努めていきたいと考えております。

他方、危険物に関するデータベースについては、当庁において「危険物災害等情報支援システム」を整備・運用しているところであり、一般の方もインターネットでアクセス可能なものとなっております。さらに、国連番号もデータベースに入力されていることから、当該データベースの積極的な活用も検討していただくと同時に、当庁でもデータベースの広報周知と充実を進めていきたいと考えております。

2. コンタミに関する課題

危険物のいわゆる「コンタミ」の防止について、元請および輸送の各事業者団体と共同で「危険物荷卸し時相互立ち会い推進全国一斉キャンペーン」に取り組んでいるところであるが、多くの給油所等において、荷卸しを受ける側の危険物取扱者が不在、あるいは接客を理由に対応できない、等の事情で、ドライバー単独で荷卸しをせざるを得ない状況にある。その場合、立ち合いが可能となるまで待機することは、給油所の実態、また荷主である給油所のオーナーとの関係から困難である。そして、油種ごとの着色や注入口、「ハイテクローリー」等により、定め

られている手順で作業すれば避けられるはずであるコンタミは、施設・設備等の老朽化により油種区分が不鮮明になっている状況、とりわけ商社を介した系列外の給油所において安全装置を解除しなければ対応できない状況、ドライバーが早急に荷下ろししなければならない状況、等があいまって発生しているのが現実である。ついては、実態を把握したうえで、給油所の安全に対する意識を改善すべく、引き続き、行政指導を強化されたい。

【回答】（消防庁危険物保安室）

消防庁では、令和元年9月に、全国の消防本部等に対し、経済産業省資源エネルギー庁および関係事業者団体がとりまとめた「タンクローリーから給油所への荷卸し時におけるコンタミ事故の防止のための基本マニュアル」を送付し、コンタミ事故の防止に係る技術的な支援を行っております。

また、立入検査等の機会を通じ、引き続き、関係事業者等の事故防止に係る注意喚起の徹底を図ってまいります。

3. 継続して改善に向けた取り組みを要請する事項について

(1) ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

移動タンク貯蔵所に関する消防手続きは、タンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインのISOコンテナシャーシでは手続き上、多くの課題があることから、関係団体と連携を密にして、現場実態を把握しながら情報を共有し、法制度の改正も視野に取り組みされたい。

(2) SDSの交付およびイエローカードの法制化と運用改善について

ISOコンテナの国内貨物輸送におけるSDS（MSDS）の日本語での交付の義務付け、また、業界の自主的な取り組みであるイエローカードの法制化に向けて、関係団体と課題を共有して取り組みされたい。

(3) 危険物の規制の国際ルールへの統一について

危険物に関するコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異が発生することとなる。ついては、法改正も視野に、国際ルールに調和した基準に再編されたい。

【回答】（消防庁危険物保安室）

ガソリン等の危険物を国際輸送用のタンクコンテナに入れ、車両に積載して貯蔵する場合、移動タンク貯蔵所として消防法の規制を受けます。

国際海事機関が採択した危険物の運送に関する規程に定める基準（IMDGコード）に適合しているタンクコンテナについては、消防法令の技術基準に適合しており、

また、国際間の流通の一層の円滑化を図る観点から、タンクコンテナに係る完成検査等の事務の簡素化等について運用基準（「国際輸送用積載式移動タンク貯蔵所の取扱いに関する指針について」（平成13年4月9日付け消防危第50号））を示しています。

移動タンク貯蔵所のシャーシ部分の発注について、消防庁としては、設置許可前から発注は可能と考えており、消防本部に提出するシャーシの図面との整合がとれていれば特段問題はないと考えています。

タンクコンテナの追加の手続きについては、IMDGコードの適合性、車両およびタンクコンテナの緊結装置の適合性等を確認するため、軽微な変更工事として資料の提出を求めています。タンクコンテナの追加に係る軽微な変更工事の資料提出については、郵送やファックス等による方法も認めており、電子メール等による申請も推進しています。

なお、国際輸送の現状や新たな動向を踏まえ、随時必要な検討を行っていくこととしています。今後とも、現場の情報提供等についてご協力の程よろしくお願い申し上げます。

1. 交通運輸、観光サービス産業の維持・存続と雇用維持のための支援について

新型コロナウイルスは、いまだに日本を含め各国で感染終息の見通しが立たず、交通運輸・観光サービス産業では引き続き大きな影響が出ており、雇用の維持はもとより事業の存続の危機的状況は最早「待ったなし」の状態に至っている。これらの産業は社会インフラの機能を有するとともに、また地域社会・経済にとっても必要不可欠な産業であることはいうまでもない。とりわけ、こうした影響が長期化すれば、経営面のみならず、人材流出による悪影響も懸念される。

したがって、社会インフラとしての交通運輸・観光産業の維持・存続と労働者の雇用維持に向け、雇用調整助成金の特例措置を収束まで延長することはもとより、従来の資金繰り支援に加えて、緊急事態宣言下で利用が急減しても事業継続する交通産業を含め、困難を極める各産業に対する「事業の維持可能給付金（仮称）」の創設など、新たな経済的支援を推進されたい。

【回答】（主計局）

公共交通事業者や観光関連事業者の事業継続のため、地方創生臨時交付金、政府系金融機関による資金繰り支援など業界横断的な支援措置を実施するとともに、交通事業者については、地域の鉄道、バス、離島航路等の運行維持や、感染症防止対策の強化等について、令和2年度第3次補正予算において約305億円、令和3年度当初予算においても約206億円の予算を措置しています。

観光関連事業者については、Go To トラベルの再開が難しい状況が続く中、「地域観光事業支援」を約3,300億円の予算規模により実施することとしており、各都道府県が感染状況に応じて行う、域内旅行の割引支援、前売り宿泊券等の割引支援の事業および宿泊事業者が感染防止対策の強化等に取り組む際の費用について、財政的に支援することとしています。

また、一連の支援策が確実に各事業者に活用されるよう、国交省が地方運輸局を通じて、各都道府県、事業者に対して働きかけを行っています。

2. 国際宅配便の輸入通関について

クーリエで輸入していたものを、業務拡大などにより産業貨物としての一般通関に切り替えると、商品内容の問い合わせや商品カタログの要求などが度重なることがあり、荷主は対応の変化に困惑することがある。クーリエと産業貨物では取り扱いの種類やロットが異なるため、両者が全く同じ審査方法をとるのは困難であるが、

本邦内での販売を目的とした輸入貨物の通関については、クーリエ、産業貨物ともに同様の審査基準とし、より公平で適切な監視・審査機能を強化するよう求めたい。

【回答】（関税局）

税関においては、輸送形態等にかかわらず、輸入貨物について必要な審査・検査を行い、適正な通関の確保に努めているところであり、ご理解いただければと思います。

3. NACCS 更改に伴う法人番号取扱運用の改善について

マイナンバー制度導入により、IDA入力画面における輸出入者符号の入力については、JASTPRO コード・税関発給コードから法人番号に移行されたが、リアルタイム口座振替・口座登録などの業務については引き続き JASTPRO コードが必要である。これらの業務は輸出入申告において主要な工程となっているため、実質的には JASTPRO コードも併存して管理しなければならない状況となっている。マイナンバー制度における法人番号とは、確実な納税に向けて一元管理していくという導入当初の目的もあることから、趣旨に則り法人番号への完全移行化が望ましい。NACCS のハードウェア入れ換えの予定時期と法人番号への完全移行へ向けた具体的な検討状況について明らかにされたい。

【回答】（関税局）

NACCS は、本年 9 月に比較的規模の大きな更改（中年度更改）が予定されており、この更改に伴うプログラム変更の中で JASTPRO コードや税関発給コードを持っていない場合であっても、法人番号でリアルタイム口座および包括保険を利用可能とする予定です。

この更改に関する情報は、順次 NACCS センターホームページの NACCS 掲示板にて周知されますので、ご参照ください。

4. 通関書類の電子送信業務におけるファイル容量制限の見直しについて業務の効率化に向けたファイル容量の拡大について

2017 年 10 月の法令改正により義務化となった通関書類の電子送信については、添付ファイル容量が 1 ファイルあたり 1 MB から 3 MB に変更になったため、ファイルの分割、再スキャンといった工程は減少し、業務負荷は軽減されつつある。一方で、3 MB を超えるファイルに関しては、依然としてファイル分割を行うなどの工程が必要であり、MS X 導入の趣旨である「通関書類提出の迅速化、合理化」に向けた妨げとなっている。引き続き 1 ファイルあたりの容量を最低 10MB に拡大するなど双方の業務効率化に向け取り組まれない。

【回答】（関税局）

令和7年度に更改を予定している次期 NACCS において、1 ファイル当たりの上限を 10MB、総ファイル容量を 30MB に拡大することを予定しております。

【関税局】

1. 国際観光旅客税における取消時の払戻について

一部の LCC では航空券を購入、支払後に取消を行った場合、国際観光旅客税の払戻では、航空券種別による払戻不可または払戻手数料の設定など、事業者毎に規定を設けている。国際観光旅客税法では「日本から出国する旅客」から徴収すると定められているが、法の主旨に照らして、税金払戻での事業者による取扱判断の可否について、国税当局の見解を明らかにされたい。

【回答】（国税庁）

国際観光旅客税は、国際観光旅客等の国際船舶等による本邦からの出国に課税されることから、航空券を購入した者が実際には出国しなかった場合には、同税に相当する金額は国庫（税務署等）に納付されることにはなりません。なお、お尋ねの「国際観光旅客税における取消時の払戻し」については、事業者（航空業者）と旅客との間の取り決めによるものと承知しており、払戻しの取扱いについては、コメントを差し控えさせていただきます。

2. 航空貨物の輸入通関のスピード化について

航空貨物の輸入通関については、予備審査制が導入されているが、本申告は本邦空港到着後に行うため、空港到着から通関、貨物引き取りまでに時間を要している。一定の条件下（例：AEO 特例輸入者、他法令などで規制対象外の品物など）において、当該貨物が本邦空港到着までに、本申告輸入許可がなされる制度を導入されたい。

【回答】（関税局）

現行制度において、AEO 輸入者については、貨物が本邦に到着する前に輸入申告を行い輸入の許可を受けることができます。

3. 仮陸揚げに係る成田/羽田両空港の一体運用について

成田着羽田発、もしくは羽田着成田発の双方ルートにおいて、マニュアルでの申請受付に加え、NACCS での受付を導入頂きたい。

【回答】（関税局）

仮陸揚げされた混載貨物に係る空港間の保税運送については、現行 NACCS では対応していないため、次期 NACCS で対応できるよう調整を進めています。

4. AEO事業者を対象とした在宅勤務に係わる継続的な弾力運用について

コロナ禍において在宅勤務の運用については税関より柔軟に認められているが、通関業法上では情報セキュリティ等に関する社内管理規則等の整備が求められている。AEO事業者については一定のセキュリティ等が具備されていることから、AEO事業者の「在宅勤務の開始」について、コロナ感染症対策期間終了後においても現在の柔軟な対応を継続されたい。

【回答】（関税局）

通関業者による通関業務の在宅勤務については、新型コロナウイルス感染症対策として、多数の利用実績があることから、この利用実態を踏まえ、利便性向上に向けてどのような対応が可能か検討してまいります。

5. 輸入申告時に一部貨物が仕向け空港以外に到着した場合の取扱いについて

同一AWBの貨物で一部が仕向け空港以外の空港に到着した場合は、本来の仕向け空港に到着しない限りは輸入申告に入ることができない。このような事例は起こりうることであり、実際発生したケースもある。通常は航空会社による手配でAWB券面上の仕向け空港へ転送を行うが、昨近のトラック不足等で転送が遅れる場合もあり、それ以前に顧客への納期が守れず、大きなクレームになる恐れがある。

パーシャル申告が認められるようになった場合、通関業者、税関を含む関係者の工数（手間）の軽減に寄与する事となり、顧客への影響も最小限にとどめることが出来る。また殊に成田・羽田の首都圏空港間においては、一体運用に向けて様々な取り組みを行っており、その利益にも資するものとする。したがって、同一AWBの貨物が他空港にパーシャルで到着した場合に、その到着空港における輸入申告を認めてられたい。

【回答】（関税局）

現行制度において、同一AWBの貨物が2以上の空港にわかれて到着した場合でも、貨物の仕分けを行えば、各到着空港を管轄する税関に対して、輸入申告を行うことが可能です。また、NACCSで輸入申告する際に貨物情報を用いる場合は、次のとおり手続きいただくことで、貨物情報の仕向地を訂正することが可能です。
○一般貨物（ストレート貨物）

到着便ごとにAWB情報登録（ACH）業務を実施（本来の仕向地を入力）→（一部の便が予定外の空港に到着）→それぞれの到着地の蔵置場で貨物確認情報登録（PKG）を実施→予定外の空港に到着した便の貨物について輸入貨物情報変更登録（CAI01）業務で仕向地を訂正→到着地の蔵置場ごとに貨物取扱登録（改装・仕分）（CHS01）業務

○混載貨物

HAWB情報登録（HCH01）業務を実施（本来の仕向地を入力）→（一部の便が予定外の空港に到着）→それぞれの到着地の蔵置場で混載貨物確認情報登録（HPK）を実施→予定外の空港に到着した便の貨物について輸入貨物情報変更登録（CAI01）業務で仕向地を訂正→到着地の蔵置場ごとに貨物取扱登録（改装・仕分）（CHS01）業務

1. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、船員不足が深刻な状況となっている。外航海運では、平成 19 年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、平成 20 年度から外航日本人船員を 10 年間で 1.5 倍にするとの目標を掲げ、取り組みを進めてきたが、いまだ目標達成に程遠い状況にある。また、国内海運では、高齢化の進行とともに、船員の有効求人倍率が全国で 2 倍を超えている。水産業でも、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。こうした船員を取り巻く状況を踏まえ、「海洋基本計画」や「水産基本計画」などに明記された船員の確保・育成の具現化に向け、諸政策を早急に講じていただくとともに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大に向け、若者が船員職業に関心を持つような海事広報や海事思想の普及を図られたい。

【回答】（大臣官房総務課法令審議室 初等中等教育局教育課程課）

（水産高校への支援について）

文部科学省においては、全国の水産高校における教育支援のため、

- ① 平成 30 年 3 月に改訂した学習指導要領の教科「水産」において、資格取得に対応する教育内容の充実
- ② 特色ある教育プログラムの開発を目指したモデル事業の実施
- ③ 水産高校の実習船の建造等の支援などに取り組んでいるところです。

また、文部科学省と水産庁、漁業者団体等が連携・協力して、漁船乗組員確保養成プロジェクトに取り組んでおり、文部科学省としては、漁船乗組員の確保に向けた課題を関係者と共有しながら、漁業者団体による水産高校の生徒への漁業ガイダンスの実施など、水産高校の生徒への働きかけにあたって効果的な方策について助言を行うなど支援を行っています。

文部科学省としては、船員を目指す水産高校の生徒に対し、専門性の高い充実した指導が行われるよう取り組みを進めるとともに、今後とも関係省庁との連携も図り、船や海に関する教育の充実に取り組んでまいります。

（「海洋基本計画」や「水産基本計画」に明記された諸施策の実施について）

水産基本計画に位置付けられた、海技士資格取得に必要な乗船履歴を短縮できる新たな仕組みに関しても、水産庁や国土交通省と連携して取り組みを進めてい

るところです。

(海事広報・海事思想の普及について)

文部科学省においては、若者が船員職業に関心を持つような海事広報や海事思想の普及に関連する取り組みとして、まず、小・中・高等学校の学習指導要領において、社会科等で水産業や海上輸送を含めた運輸・交通等を記述しています。また、次世代を担う船員志望者の裾野拡大に向けて、キャリアパスの魅力発信が必要であり、例えば国土交通省が作成したウェブサイト「SEA-GOTO～海のシゴトガイドブック～」などを通じて、各大学等に学生の実地体験や海事思想の普及を図る取り組みも奨励しています。今後とも、日本人船員の確保・育成に向けた取り組みに対して、必要な支援を行っていきたいと考えています。

2. 船員教育機関の維持・定員拡大について

近年、船員養成教育機関への入学倍率や海上産業の求人倍率が高水準にあり、船員を志す若者が船員職業に就いているものの、後継者不足を解消するには至っていない。将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠である。「内航未来創造プラン」(平成28年6月)の中で、海技教育機関の養成定員について、500人規模の養成を目指した段階的な拡大目標が示されていますが、令和3年4月より、養成定員が10人増えるのみであり、未だ養成規模は400人に留まっている。同プランに明記された養成定員の拡大を確実に図るとともに、練習船や学校施設の拡充、教員の確保など、具体的な施策を講じるための予算の確保とあわせ、早期の定員拡大を国土交通省に求めているが、文部科学省所管の商船系大学についても、入学倍率は高水準が続いており、商船系高専への求人数も増加していることから、これらの入学定員の拡大に向け尽力されたい。

【回答】(大臣官房総務課法令審議室 高等教育局専門教育課)

商船系大学・学部の入試倍率が高水準を維持していることは承知しています。一方、その中から乗船実習科に進む学生数は低調であり、文部科学省としては、乗船実習科の定員規模をまずは維持しつつ、実際に船員を希望する学生数の拡大を図るべきであると認識しています。前述したように、キャリアパスの魅力発信が必要であり、各大学等と連携して、引き続き船員志望者学生の増加に努めていきたいと考えています。

3. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠である。初等・中等教育の段階において、海に親しむ体験活動などを一層充実させることを通じ、子どもたちに海や船の魅力を伝え、一人でも多くの若者が職業として船員を志すよう、船員職業の認知度向上につながる取り組みを推進されたい。

【回答】（大臣官房総務課法令審議室 初等中等教育局児童生徒課）

文部科学省としては、小・中・高等学校において、生涯にわたる多様なキャリア形成に共通して必要となる能力や態度を身に付けさせるとともに、とりわけ勤労観・職業観を自ら形成・確立できるよう、キャリア教育を推進しております。

船員職業の認知度の向上については、例えば、令和元年度の「キャリア教育・進路指導担当指導主事連絡協議会」において、国土交通省作成の「SEA-GOTO 海のシゴトガイドブック」を配布するなどして推進しております。

また、文部科学省としては、水産高校の教育内容等について理解・関心頂くことも船員職業認知向上の一つにつながると考えており、専門高校の生徒の優れた知識や技術の成果を広く発信する場として、全国産業教育フェアを毎年開催しているところです。水産高校のブースでは、全国の水産高校の生徒の研究成果の発表や水産加工品の展示販売のほか、マグロの解体ショーなどを実施し、水産高校がより身近で魅力的な学校として、来場者に受け止められたと考えています。

4. 海洋資源調査の拡大

エネルギー資源や鉱物資源に恵まれないわが国は、日本経済や国民生活を維持するうえで安定的な天然資源の確保が極めて重要であり、わが国の排他的経済水域および大陸棚に存在する海底資源を開発するべく、関係各省で計上された予算のもと調査・研究が進められてきた。このような状況において、2018年5月に「第3期海洋基本計画」、7月に「エネルギー基本計画」が策定され、わが国は、これまで以上に海洋資源の開発、海洋調査の拡大を図っていくことが明記された。同計画に基づき、関係各省で連携を図りつつ、将来的な資源確保のために必要な海洋調査船を用いた海洋調査研究を促進されたい。

【回答】（大臣官房総務課法令審議室 研究開発局海洋地球課）

海洋資源の開発・利用を促進し、海洋権益を確保することは、我が国にとって重要と認識しています。

このため、文部科学省では、海洋研究開発機構において、保有する船舶を活用

した海底資源の成因分析・解明や効率的な調査方法の開発を行うとともに、内閣府等と連携し、深海資源調査技術・生産技術の開発等を実施しています。

引き続き、関係省庁と連携しつつ海洋資源の調査研究を促進してまいります。

5. 消費税増税に伴う公立学校の修学旅行予算について

修学旅行の特性上、交通費および宿泊費が費用の大半を占めていることなどから修学旅行予算が設けられている場合、地域により学習内容に格差が生じる等の恐れがある。各学校が計画実施する点も鑑み、予算上限の見直しに向け各地の教育委員会に通達されたい。

【回答】（大臣官房総務課法令審議室 初等中等教育局児童生徒課）

学校における修学旅行については、各教育委員会の定める実施基準等に基づき、各学校において学校の実情等に応じて実施されているところです。

消費税増税による交通費や宿泊費の増額に伴う修学旅行の実施方法については、各教育委員会等において適切に判断されるべきものと考えております。

6. 若者の海外旅行の機会創出について

相互の国際交流は国の文化や習慣、宗教への理解を深める機会であるとともに、国際平和やグローバルな人財育成に寄与するものである。

通信や情報技術の発展した現代社会において、旅行を通じて得られる実体験の意義が薄れている傾向にあり、諸外国の自然、文化、歴史、宗教や価値観を相互理解する機会の逸失となっている。

グローバルな人財育成には若いうちから取り組むべきであり、海外との相互の交流が重要になってくる。また、相互の交流を通じて日本の自然や文化を知ってもらうことは、日本が観光立国を推進していくうえでも重要である。

その機会の一つとして、相互の行き来ができる仕組みを国としても積極的に推進すべきであり、その一つとして学校行事における海外旅行など、若者の交流促進を図ることへの支援を講じられたい。

【回答】（大臣官房総務課法令審議室 総合教育政策局国際教育課）

平成30年6月に閣議決定した「第3期教育振興基本計画」において、グローバル人材育成に関しては明示的に記載されており、文部科学省としても、我が国にとって重要な施策の一つと認識しております。

文部科学省では、高等学校段階からの海外留学等に関して、学校等が主催する原則10日間以上の留学プログラムに参加する生徒に対して支援を行う事業や、外

国の優秀な高校生を日本の高校に招へいする事業等、海外への派遣および海外からの受入による国際交流を通じたグローバル人材の育成を目指した様々な事業を実施しているところです。

しかしながら、現在、海外各国・地域において、日本からの渡航者・日本人に対する入国制限措置および入国・入域後の行動制限や我が国の水際対策として検疫体制が強化されています。文部科学省としても、学校行事における海外研修等については、これらの状況を十分に踏まえ、外務省および厚生労働省のホームページ等により情報収集を行った上で、慎重に御検討をいただくようお願いしているところです。

1. 軽油価格への対応について

軽油価格についてはガソリン価格より下げ幅が少なく、一部の給油所では税抜き価格の逆転現象も発生しているが、2008年以降の市場価格連動型という不透明な価格決定方式の導入も要因とされている。

については、価格形成の透明化に向けて対策を講じられたい。

【回答】（資源エネルギー庁 資源・燃料部 石油流通課）

軽油を含めた石油製品の小売価格は、国際的な需給バランスや地政学的リスクなどで変動する原油価格や為替レート、国内市場の動向など様々な要因により変動するものと認識しています。

資源エネルギー庁では、全国約 2.600SS に対する石油製品価格モニタリング調査等を実施しており、引き続き、市場の動向を注視していく。仮に競争制限的な行為に接した場合には、公正取引委員会と連携し、厳正に対処していきます。

2. 航空貨物の輸入通関のスピード化について

現在航空貨物の輸入通関については、予備審査制が導入されているが、本申告は本邦空港到着後に行うため、空港到着から通関、貨物引き取りまでに時間を要するケースが未だに多い。

一定の条件下（例：AEO特例輸入者、他法令等で規制対象外の品物等）において、当該貨物が本邦向けのフライトに搭載後に本申告輸入許可がされる仕組みを構築されたい。本邦空港到着後の仕分け完了後に直ちに引き取りが可能となり、リードタイムの短縮および通関業者の業務効率化や災害時の円滑な貨物輸送に寄与するものとする。

【回答】（財務省 関税局で回答）

3. 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正について

民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目について、航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外にするなど、管轄する省庁間で調整を行い、手続き簡素化の観点から二重適用を改めるよう法律を改定されたい。

【回答】（製造産業局 航空機武器宇宙産業課）

航空法と航空機製造事業法は、それぞれ異なる目的に則った規制措置を講じているところだが、事業者の負担軽減の観点から、以下の運用の見直しや制度改正を行っています。

例えば、平成 24 年 10 月には航空機製造事業法の通達を見直し、子会社が航空運送事業者である親会社の航空機等の修理を行う場合等、航空機製造事業法における規制の対象外となる事業を明確化しました。

また、平成 25 年 11 月には航空機製造事業法施行規則の改正を行い、航空法に基づく事業場認定取得者が航空機製造事業法の認可申請手続を行う場合における提出書類を簡素化した。また、航空機製造事業法の許可基準として事業者の保有する「特定設備」に一定の生産技術上の水準に適合することを求めているが、そのうち近年の技術進展に鑑み管理する必要性が薄れている設備を除外する等の見直しを行いました。

さらに、平成 29 年 6 月には航空機製造事業法施行規則の改正を行い、航空機用機器における近年の技術の進歩等に対応し、航空機用機器の製造または修理事業者の負担を軽減するため、一部の航空機用機器について、製造および修理方法認可の適用除外としました。今後も事業者の皆様からのご意見・ご要望を参考とし、国土交通省とも連携を図りながら、負担軽減に向け不断の見直しに努めてまいります。

4. バイオジェット燃料の実用化について

環境負担軽減のみならず、長期的なエネルギー安全保障の確保、新規産業としての雇用創出・経済効果などが期待できることや、排出権取引制度の導入が決定していることから、日本において航空機代替燃料となるバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが急務である。なお、実用化に向けては研究開発費補助の拡充や全量買取制度の導入など、あらゆる支援策を講じられたい。加えて、空港での備蓄や給油など、実用化に向けては運用環境の整備が必要であり、航空局が中心となって、関係省庁との連携を図られたい。

【回答】（資源エネルギー庁 資源・燃料部 政策課）

経済産業省では、バイオジェット燃料の商用化に向けて、微細藻類などを活用したバイオジェット燃料製造に関する研究開発事業を 2017 年度から実施しており、本年度予算は、前年度より増額している。

さらに、グリーンイノベーション基金の活用の検討等を通じて、国内バイオジ

ェット燃料製造事業者の取り組みを積極的に後押ししていく。

バイオジェット燃料の導入促進に関しては、平素より国土交通省や関係業界とも連携して進めているが、引き続き、しっかりと取り組んでまいりたい。

5. SDSの記載事項について

化管法第14条では、化管法の指定化学物質等取扱事業者に対し譲渡し、または提供するときはその相手方に当該指定化学物質等の性状および取扱いに関する情報を提供する義務を課している。また厚生労働省の所管として労働安全衛生法および毒物および劇物取締法においてSDSおよびラベルの提供に係る規定があり、同様の制度が実施されている。

しかしながら化学品の1次生産者といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者の中には、有害性等の情報伝達への意識が低い事業者が存在する。航空輸送における保安のさらなる強化に向け、セミナーなどの開催については昨年回答をいただいているが、国際航空貨物に携わる荷主となる、あらゆる事業者への啓蒙活動や指導などを、厚生労働省および国土交通省との緊密な連携を図り進められたい。

【回答】（製造産業局 化学物質管理課）

「特定化学物質の環境への排出量の把握等および管理の改善の促進に関する法律」におけるSDS制度では、指定化学物質等取扱事業者（輸入業者を含む）に対し、施行令において指定された指定化学物質および含有する製品（以下、指定化学物質等という。）を他の事業者に対し譲渡し、または提供するときは、その譲渡し、または提供する時まで、その譲渡し、または提供する相手方に対し、当該指定化学物質等の性状および取扱いに関する情報を提供するように求めています。

ご認識いただいておりますように化管法に基づくSDS・ラベルの作成・提供などについてご理解を深めていただけるよう、事業者の方々を対象としたセミナー開催など、啓蒙活動に取り組んでおります。

他方、あいにくコロナ禍でありましたので、昨年度は2021年2月5日～26日に、オンライン形式でセミナーを開催したところ、6500回以上も視聴され、多くの事業者の方々に受講いただけたと承知しています。

引き続き、関係省庁とも連携しつつ、より多くの事業者の方々に知っていただくための取組を進めていく所存です。

6. 原産地証明書の取得に係る業務の円滑化について

東京商工会議所などに一部主要商工会議所から電子発給の進捗状況を明らかにされたい。また、引き続き全国での電子発給に向けて取り組みを進められたい。

【回答】（貿易経済協力局 貿易振興課）

経済産業省では、非特惠原産地証明書の申請・発給手続の電子化の取り組みを進めるため、平成31年度に日本商工会議所によるシステム開発関連費用および電子化の普及促進費用を定額補助する事業を実施しました。

当該事業により、日本商工会議所において、全国の商工会議所が共同で利用する「貿易関係証明発給システム」を構築しました。

昨年9月以降、当該システムを活用し、準備が整った商工会議所から、順次、電子発給業務を開始し、本年4月27日時点で23箇所の商工会議所において、電子発給が受付可能となっています。

経済産業省としても、引き続き日本商工会議所および各商工会議所と協力して、全国での電子発給に向けて取り組みを進めていきたいと考えています。

7. 余暇・休暇制度について

経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もつ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在することなどから各省庁の取り組みを一本化することを検討されたい。

【回答】（商務・サービスグループ 消費・流通政策課）

プレミアムフライデーは、働き方改革とも連動して、「月末金曜日（振替も推奨）は、ちょっと豊かに」過ごす生活スタイルの浸透により、消費を喚起し、事業者の販売機会を創出することを目的とした取り組みです。

これまで、官民によるプレミアムフライデー推進協議会を中心にその普及を図ってきたところです。現状、認知度は約9割、振替を含む早帰り実施率は約2割、統一ロゴの利用者数は8,722社・団体に上ります。

また、平成30年4月の年5日の年次有給休暇の確実な取得が義務付けられたことに合わせ、平成31年3月、国土交通省や厚生労働省などとともに「休み方改革」推進チームが設立され、休暇取得しやすい環境を整備できるよう連携を図ってきたところです。

経済産業省としては、新型コロナウイルスの感染状況も踏まえつつ、プレミアムフライデーの推進など、関係省庁とも連携し働き方改革の浸透にも貢献してまいります。

1. 時代に合わせた駐車規制の見直しについて

現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送やATM等の現金装填、また、現代生活に不可欠なインフラの一つとなっている宅配便やデパート配送をはじめとする集配車両には駐車が不可欠である。

2018年2月20日付通達「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」により、駐車規制の見直しが28都道府県で実施されている。一方で、改善の要望がありながら、都市部を中心に協議等が遅れている地域もあると聞き及んでいる。また、規制緩和が実施された区間において、労働組合やトラック協会の要望との間に差異が生じている状況も散見される。地域住民との調整など難しい面もあるが、可能な限り現場実態に沿ったものとなるよう取り組まれない。さらには、見直しの集中的実施期間は2021年3月末までだが、通達では「不断の見直しを行うこと」としていることから、引き続き関係団体と連携し、都市部を中心とした駐車規制の見直しに取り組まれるよう、各都道府県警察を指導されたい。

あわせて、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの観点から、より一層のきめ細かい対応策を道路管理者と講じられたい。

【回答】

警察庁では、平成30年2月、都道府県警察に対し、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」という通達を発出するなどして貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう指示しているところです。令和元年度末までに、28都府県において、189区間、約13,000mの駐車規制の見直しを実施しております。

引き続き、都道府県警察においては、貨物輸送事業者等からの要望や地域住民の意見を踏まえて、安全・円滑な交通を確保しつつ駐車規制の見直しを推進していくと承知しております。

また、駅周辺や繁華街等におけるトラックベイの整備や駐車場附置義務条例の拡充等につきましては、道路管理者や都道府県等の駐車場担当部局をはじめとする関係行政機関・団体等に対して働き掛けをしています。

今後とも、交通実態等に応じたきめ細かな見直しを推進するよう都道府県警察

を指導してまいりたいと考えています。

2. 自転車の走行環境の整備・促進について

(1) 歩道・自転車道・車道の峻別化について

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められているが、その多くは「自転車専用通行帯（レーン）」や「車道混在」となっており、停まることが不可欠なバス・タクシー・トラックとの交差・混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。ウィズコロナの新しい生活様式で想定される自転車通行量の増加へ対応するため、2020年度より東京23区内の国道および主要都道において自転車専用通行帯等の整備をすすめ、同様の整備計画を全国で推進する予定としているが、前述の状況から自転車通行空間の整備にあたっては歩道・自転車道・車道を峻別されたい。

【回答】

歩道・自転車道・車道の峻別化について平成28年7月に改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、

- 路外駐車場が付近になく、かつ駐停車需要の多い路線において、自転車通行空間の整備により駐停車ができなくなる場合は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行または交差する別路線の路上または路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。
- また、荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討するものとする。としています。

各都道府県における自転車通行空間の整備にあたっては、関係機関・団体と連携の上、地域住民や関係者の意見要望等を踏まえ、本ガイドラインに基づき、駐停車需要等を踏まえた整備に努めていると承知しています。

(2) 二輪車の危険走行について

コロナ禍による外出自粛で、自転車やバイク等を使用するいわゆる「中食デリバリー（飲食料の配達）」が急増し、信号無視や車道の無理な横断、死角等からの飛び出しなど悪質な運転の結果、他の車両との追突・衝突や歩行者の死傷事故が発生するなど社会問題となっていることから、危険運転への厳重な取り締まり

を行うとともに、京都府警が実施した食事宅配の配達員を対象とした交通安全講習会等の取り組みを全国的に展開されたい。

また、モペッド（ペダル付きの原動機付自転車）や電動キックスクーターについては、利用者の認識不足等による無免許運転やヘルメットの未装着などの法令違反のほか、人身事故も発生していることから、厳重な取り締まりを行うとともに、利用者や販売店への注意・啓発などに取り組みたい。加えて、電動キックスクーターの公道や自転車専用通行帯での走行実証実験が各地で行われているが、普及しているヨーロッパや韓国では、交通事故が多発していると聞いており、本格的な普及については、慎重に取り組みたい。

【回答】

自転車等を用いて飲食物の商品を配達するサービスへのニーズが高まっていることは承知しているところです。警察としては、違反行為の未然防止に努めるとともに、交通事故発生実態、取り締まりに対する国民の要望等を踏まえ、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する取り締まりを推進しています。

このほか、関係機関・団体とも連携し、配達員の交通事故を防止するため

- 関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け
 - 配達員への街頭における指導啓発
 - 飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け
- 等の諸対策についても推進しています。

その中で、配達員を対象とした座学やオンライン講習、自転車シミュレータや自動車教習所を活用した参加・体験・実践型の交通安全講習会により、交通ルールの周知や注意喚起を実施しており、引き続き、関係機関・団体と連携し、配達員の交通安全対策を推進してまいります。

道路交通法等の法令違反を行った電動キックボード等の運転者に対しては、電動キックボード等の適正な取扱いについて指導するとともに、警察官の指示に従わない等悪質な場合および違反を繰り返している場合は検挙措置を講じ、利用者への交通ルールの周知等を図ってまいります。

また、当庁では、電動キックボードをはじめとする新たなモビリティを含め、多様な交通主体全ての安全かつ快適な通行を可能とするような交通ルール等の在り方について検討しているところであり、引き続き関係省庁等と連携して取り組んでまいります。

3. 過積載運行の根絶に向けた取り組みの徹底について

過積載運行については、制動距離の伸長による重大事故の誘発はもとより、設計を上回る重量により道路・橋梁や車両を損傷する要因となる。

引き続き過積載運行の根絶に向けて以下の措置を講じられたい。

- (1) 高速道路本線流入時の直接的な取り締まりはもとより、一般道においても国土交通省や道路管理者等と連携しながら、抜き打ちでの合同検問を行うなど、取り締まりを一層強化されたい。

【回答】

警察では道路管理者等と連携して、過積載車両等を対象とした合同検問を行っております。今後も、過積載の根絶に向けて、厳正な取り締まりに努めてまいります。

- (2) 中程度（5割以上）の過積載運行車両については、他車両への積み替えにより過積載の状態が解消されるまでの間、検挙の地点で運行を禁止、または、SA/P Aなど最寄りの駐車可能な施設を指定して通行指示書を交付し、以遠の運行を禁止されたい。

【回答】

警察官が過積載車両を検挙した際、積載物を他の車両に積み替えるなどの応急の措置や、通行指示書を運転者に交付し、過積載状態を解消することができる場所まで運転を継続させる措置をとっているところです。

今後も、本制度が適正に運用されるよう努めてまいります。

- (3) 5割未満の過積載運行も含めて、使用者（原因が荷主にある場合は荷主）に対して後日、検挙の際に交付した通行指示書を持参させて事情を聴取し、常習性・悪質性に応じて厳正な行政・司法処分をされたい。

【回答】

警察においては、過積載運行を根絶するため、当該車両の運転者のみならず、その背後にある車両の使用者や荷主等の責任について、厳正な取り締まりに努めてまいります。

- (4) 海上コンテナは封印されており、ドライバーが荷物の積載に関与していない。については、コンテナターミナルにおいて、港湾当局と連携しながら重量超過車を出さない取り組み、あるいは重量計測されていない現状において、偏荷重による軸重超過をはじめ、重量に関する違反については荷主責任とされたい。また、片荷

等を背景とする事故についても荷主責任を問われたい。

【回答】

海上コンテナについては、港湾当局等と連携し、適正な積載に関する指導等に努めているところです。

偏荷重に係る違反や、それが原因と疑われる事故に関しましても、適正な捜査を推進するよう努めてまいります。

4. 駐車許可申請手続きの拡充について

駐車許可申請について、全国統一フォーム（共通システム）によるインターネット申請を可能とされたい。合わせて、許可申請の処理期間の迅速化（2日程度）とともに、事業用自動車は車両の指定をナンバーから事業所単位とするなど、車両の柔軟な運用に配慮されたい。

【回答】

オンライン申請の導入については、地域住民等のニーズ、費用対効果等を各都道府県において検討した上で、それぞれの実情に応じて導入の可否を判断していると承知しています。

駐車許可申請の処理期間は、都道府県警察ごとに標準処理期間を定めた上で、審査が終了したものについては、標準処理期間にかかわらず、速やかに許可証を交付するなど、迅速な対応に努めています。

駐車許可は個々の申請に基づき、駐車の日時、場所、用務、駐車する車両の形状、当該場所に駐車せざるを得ない特別の事情等を審査し、車両ごとに個別に判断して許可していることから、事業所単位で許可することは適当でないと考えます。

5. 営業ナンバー車を運転するドライバーの登録制度の創設について

現在、国土交通省と厚生労働省により、ドライバーの長時間労働の改善に向け関係法令への理解不足などから協議が展開されているが、この取り組みが進展した際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、道路交通の安全確保の観点から、国土交通省と連携して、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設されたい。

【回答】

事業用自動車、いわゆる営業ナンバー車を運転するドライバーの労働環境に関

する取り組みについては、第一義的には当該事業の所管官庁において対応されるものと承知しております。必要に応じて、当庁としても、可能な協力について検討してまいりたいと考えています。

6. 過労運転による事故防止のための施策の推進について

トラック運輸産業の労働時間は全産業平均の1.2倍と、長時間労働が常態化している。また、99.9%を中小企業が占める中で、十分な運行管理が行われていない事業者や、荷主都合による長時間の手待ちや無理な運行の実態もある。

そのような中で、兵庫県警はドライバーに対する過労運転下命の容疑で、事故発生前に摘発し運行管理者を逮捕する事案が5件発生したが、トラック運輸業界に長時間労働の問題を再認識させるきっかけとなった。

道路を職場とするトラック運輸は安全運行が前提であり、過労運転下命を根絶する取り組みは極めて重要である。については、兵庫県警の取り組みを全国に展開し、過労運転の根絶に取り組まれない。あわせて、国土交通省の荷主勧告制度の実効性を担保するため、道路交通法第58条の5第1項―過積載車両の運転の要求等の禁止―と同様の項目を過労運転および速度超過にも規定されたい。

【回答】

過労運転による重大な交通事故の防止については、各都道府県警察において様々な取り組みが進められていますが、兵庫県警の取り組みも一例として、過労運転の根絶に向けた指導取締りを推進してまいります。

道路交通法第58条の5第1項は、荷主や荷受人の要求により、過積載運転によって貨物を運ばざるを得ないケースが多かったという実情に鑑み、使用者以外の荷主等が車両の運転者に対して過積載車両の運転を要求すること等を、禁止行為として規定したものです。

過労運転および速度超過については、過積載と異なり、一般に、使用者以外の荷主等が、運送の発注段階において、出発時や運転中の運転者の過労状況および運行経路・休憩時間等を把握することは困難であると考えられますが、今後の過労運転や速度超過を原因とする貨物自動車の事故実態を注視してまいります。

7. 個人償却制について

個人償却制は、運行管理等、事業法における輸送の安全に関する規定や労働関係法令による安全・健康確保措置の規定を空文化し、過労運転・過重労働につながるばかりでなく、社会保険料等をはじめとする事業に必要なコストが反映されない低運賃により業界の秩序を乱すものである。

については、本制度が事業法違反の名義貸しであることを明確にし、違反の撲滅に向け、引き続き事業者には法令順守を徹底されたい。

【回答】

貨物自動車運送事業法に違反する行為を把握した場合には、取り締まりを積極的に行うとともに、今後とも国土交通省と連携して啓発活動を実施してまいります。

8. 第二種免許等の受験資格の見直しについて

大型免許等の取得年齢引き下げを含む「道路交通法の一部を改正する法律案」が、2020年6月2日、可決・成立した。同法案の主たる目的は、地域交通におけるバス・タクシーのドライバーの確保に向けた第二種免許の取得要件の見直しであるが、第一種大型・中型免許についても、「政令で定める教習を終了した者」にあつては、普通免許を受けていた期間が通算して1年以上あれば、受験できる内容となった。ドライバー不足が深刻化する中、より若い年齢で第一種大型・中型免許の取得が可能となるものの、若年ドライバーによる交通事故の増加などが危惧されるところである。

したがって、改正法の施行にあたっては、免許取得後の一定期間は定型的・限定的な乗務とするなど一定の制約を事業者に課すことや、免許取得前後の教育訓練の充実、定期的な適性診断の実施・安全対策の強化など、十分な安全対策を講じられたい。

【回答】

改正法において、第二種免許等の受験資格の見直しに当たっては、交通の安全に問題のないようにするため、運転免許取得の前後にわたり安全対策を講ずることとされたことから、こうした諸制度を適切に運用するとともに、道路運送の安全確保を所掌する国土交通省とも連携し、事故防止に万全を期してまいります。

1. 入国審査・保安検査の合理化・迅速化と接遇向上に向けて

今後増加していくことが見込まれる訪日外国人旅行者等もふまえ、入国審査官の増員や、各地で「バイオカート」の導入が進んでいる一方で、日本人の出入国手続きについては、さらに合理化・迅速化を図ることができると考える。

「自動化ゲート」については、那覇、など国際線旅客が多い空港への導入を進めるとともに、事前登録の簡素化や対象者への周知等、利用促進に向けた対応を図りたい。また羽田空港で導入されている「顔認証ゲート」については「自動化ゲート」よりもさらに利便性が高いことから、未導入の国際線主要空港へも拡充を図りたい。

なお、訪日外国人旅行者にとって「入国審査官」は初めて接する日本人であることも多く、その接遇向上は日本の「良い第一印象」にもつながっていく。現在、新規採用者向けには接遇関係の研修を行っているとのことだが、関係するすべての職員にも対応されるよう要請したい。

【回答】（法務省刑事局刑事法制管理官室）

御指摘の「入国審査の合理化・迅速化」については、新型コロナウイルス感染症の状況を見据えながら、今後とも厳格な出入国管理と円滑な出入国審査を高度な次元で両立させることができるよう、努めてまいります。また、接遇の向上は重要と認識しており、全職員が採用直後に受講する研修や採用から数年経過後に受講する研修において、講義および演習方式による「接遇」の研修を実施して職員一人一人に接遇の重要性の意識付けと接遇能力の向上を図っています。なお、出入国審査などの業務を行うに当たっても「おもてなし」の心で接することを常日頃から指導しております。

2. 機内盗撮行為の撲滅に向けた「盗撮罪（仮称）」の早期制定について

現在、盗撮行為は各都道府県で制定されている迷惑防止条例による処罰の対象となっているが、盗撮した時の航空機の飛行場所が特定できないことから、過去に盗撮者を処分保留で釈放したことがあり、航空機内での盗撮を取り締まる法令等は整備されていない。

航空機内での盗撮は、許しがたい行為であるうえに、安全と保安を担う客室乗務員の職務を妨げ、航空機内の安全阻害行為にまで発展する可能性がある。加えて、乗客間における盗撮についても現行の法体系では同様の問題がある。

航空機内等での盗撮に対して、飛行している場所を問わず、全国一律の基準で厳格に対処することができる「盗撮罪（仮称）」の早期に制定すべきと考えるが法務省の考えを明らかにされたい。

【回答】（法務省刑事局刑事法制管理官室）

平成 29 年 6 月に成立した刑法一部改正法の附則第 9 条においては、施行後 3 年を目途として、性犯罪の事案の実態に即した対処を行うための施策の在り方について、検討を行うことが求められています。

この検討に資するため、現在、法務省において開催している「性犯罪に関する刑事法検討会」では、

○ 他人の性的な姿態を同意なく撮影する行為等を処罰する規定を設けるべきかについても検討すべき論点として挙げられ、保護法益や処罰対象とすべき行為の範囲等について議論が行われているところです。

外務省

1. 日本人渡航者による観光ビザ免除の対象国拡大について

相手国との協議にもよるが、日本人の観光ビザ免除の対象国を広げていく取り組みを引き続き要請する。特にインド、ケニア、スリランカ、ブータン、ロシアについては昨年からの進捗状況を確認したい。

【回答】

コロナ禍の中、我が国を含む各国が厳格な水際措置を講じているがワクチン接種など明るい兆しも見え始めていることから、アフターコロナを念頭に、頂いた要望も踏まえ、今後、取り組んでまいりたい。

その上で御要望いただいている各国の状況は次のとおり。

ーインドについては、かねて日本人向けに電子査証や空港到着時の査証発給を行っている。現在は極めて厳しい感染状況だが、今後、コロナが終息していけば、観光交流の拡大に向け意見交換を再開していきたい。

ーケニアについては観光査証が必要であり、現時点で査証免除についてめどは立っていない。

ースリランカについては観光査証のE T A (Electronic Travel Authorization) オンライン申請が導入され、また、コロナ前にはE T A手数料が一時的に免除になる等、観光促進のため努力がなされており、引き続きスリランカ側と意思疎通を図ってまいりたい。

ーブータンについては観光査証が必要であり、現時点で査証免除についてめどは立っていない。

ーロシアについては、日本を含む特定国を対象とする電子査証制度が法制化され、これにより本年1月から電子査証を利用して滞在可能な地域や滞在期間等が拡大された。このようなロシア側の取り組みは、日露間の人的交流の促進に資するものと認識している。

2. 旅券取得における手続きの利便性向上について

「デジタル・ガバメント実行計画」に明記されている2022年開始の旅券申請の電子申請について2戸籍証明書の添付も同時期に開始する等、より早期の取り組みが可能か検討されたい。

【回答】

法務省が 2023 年度末に導入を検討している戸籍情報連携システムと外務省の旅券発給管理システムとを連携させ、旅券申請において、2024 年度に戸籍謄抄本の添付省略を実現すべく検討しているが、頂いた要望も踏まえ、今後、検討してまいりたい。