

【道 路 局】

1. 道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について

道路渋滞の解消を効果的に進めるため、引き続き、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に整備するとともに、円滑な物流を妨げている交差点、踏切、河川横断橋梁などのボトルネックを解消し、幹線道路の機能強化を促進する対策を講じられたい。特に、都市部の渋滞が激しく、環境に対する負荷が大きい箇所を重点的に改善されたい。

【回答】（道路局企画課）

人流・物流はあらゆる生産活動の根幹ではありますが、道路移動時間のうち、渋滞に費やされている時間が乗車時間の約4割に及ぶなど、生産性の観点から課題が生じています。このため、抜本的な渋滞対策として、必要な道路ネットワーク整備を進めるとともに、より低コストでより早期に渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を進めているところです。

また、全国において、渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加え道路利用者にも参加頂きながら、渋滞対策について検討を進めているところであり、今後とも関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図ってまいります。

引き続き、道路ネットワーク整備と組み合わせながら渋滞対策を推進し、渋滞緩和に努めてまいります。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

事故危険箇所対策事業等により交通事故への抑止効果が上がってきているものの、交通事故による死傷者は依然として高止まりの状態にあるため、引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図られたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課）

令和2年の交通事故による死傷者数は、約37万人で、16年連続の減少。また、交通事故の死者数は2,839人となり、4年連続で戦後最少を更新しましたが、交通事故情勢は依然として厳しいところです。そのため、幹線道路のうち、交通事故の発生割合の高い箇所やビッグデータの活用により明らかになった潜在的な危険箇所について、事故危険箇所として重点的に対策を実施するとともに、事故ゼロプランの推進等、市民参加・市民との協働のもと、道路利用者団体とも連携を図りながら効果的・効率的に事故対策を推進します。さらに、生活道路においては、ビッグデータの分析結果等から急所を事前に特定し、警察と連携して通過交

通の侵入抑制と速度低減を図る対策としてゾーン 30 等による低速度規制と物理的デバイス等の適切な組合せによる交通安全対策を推進し、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ってまいります。

3. 暫定二車線区間の四車線化と当面の安全対策の推進について

暫定二車線区間は、円滑な通行の妨げになるばかりでなく、四車線以上の区間と比べて死亡事故の発生率は2倍となっており、事故発生時に重大事故となる危険性が高い。

したがって、高速道路が本来の目的を果たすためにも暫定二車線区間の四車線化を引き続き推進されたい。

なお、緊急対策としての暫定二車線区間におけるワイヤロープの設置について、長大橋、トンネルを除く区間において2022年度内に実施されることを評価する。引き続き、長大橋やトンネル区間においても早期にワイヤロープを設置されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

暫定2車線区間については、速度低下の他、対面通行による交通安全の懸念、大規模災害時の迅速な復旧等に課題があり、早期に4車線化を進めることが重要と認識しているところです。

暫定2車線の高速道路については、リダンダンシーの確保、時間信頼性の確保、事故防止の観点から4車線化を進める必要があると認識しており、令和元年9月に、優先的に整備する区間として、全国約880kmの区間を選定しました。その後、この優先的に整備する区間について、財政投融资等を活用して、昨年3月には約110km、本年3月には約86kmの区間において、新たに事業に着手しているところです。

高規格道路の4車線化は、昨年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」にも位置付けられているところであり、引き続き、全国の暫定2車線区間における課題を整理しながら、地域における利活用状況や財源の確保の状況等も踏まえつつ、着実に4車線化を進めてまいります。また、暫定2車線区間の安全対策については、反対車線への飛び出し事故の防止対策として、令和4年度までに、土工区間および中小橋にワイヤロープの概成を目指してまいります。

長大橋およびトンネルについては、令和3年中の実道への試行設置へ向けて検討を進めております。

4. 災害発生時における高速道路の料金施策について

災害発生時には、その復旧・復興や当該地域への不通区間対策のため、高速道路通行料金の無料措置など料金施策が実施されている。しかし、その施策により、目的外走行や、適用されるICの限定による当該ICおよびその付近での慢性渋滞が引き起こされ、さらには無料施策を適用するための高速道路からの一時流出・再流入のためのUターン等による事故の惹起等が懸念される。

したがって、当該区間を挟む走行に対して、無料区間のみを利用する場合と中立的な料金割引・無料化とすべく、国土幹線道路部会等での具体的な検討に取り組みたい。

【回答】（道路局高速道路課）

災害発生時において、他の道路の損壊または他の道路若しくはその付近における火災その他異常な事態の発生により当該他の道路の通行が危険となり、当該道路の通行を余儀なくされる場合に、道路交通を確保するため、高速道路の代替路措置を実施しているところであり、通過交通については、従前どおりの料金を徴収しております。

高速道路の代替路措置には、多額の予算が必要となることから、被災地の物流や交通の復旧状況も見極めた上で、過去の大規模災害時の取扱いとのバランス等を踏まえる必要があると考えております。

5. 寒冷・豪雪地域における事故防止対策と走行環境整備について

冬季道路の交通確保に当たっては、シェルター、防護柵、誘導灯などの増設、ロードヒーティング化の促進、低腐食性の凍結防止剤散布等の対策を講じることが重要であり、引き続き、高速道路、一般道路、生活道路における冬季の事故防止対策と走行環境の整備を図られたい。特に、「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」にあるスポット対策（リスク箇所における消融雪施設の整備等）および車両待機スペースの確保（チェーン脱着所、通行止め時の待避所等）については、2020年12月、2021年1月に、大雪による大規模な立ち往生が発生したことから、早急に進められたい。あわせて、除雪の際に、雪が積み上げられるなどにより駐車スペースが利用できない実態も報告されていることから、駐車帯や路外の休憩施設への進入に支障がないよう配慮されたい。

また、高規格道路の「豪雪地帯特別基準」制定のための環境整備を図られたい。特に、冬期間に除雪のために散布された融雪剤等の影響や除雪作業等による道路の損傷が激しい箇所が多く見受けられ、高速道路における路面の凹凸や橋の繋ぎ目の段差等が、安全走行に支障を来している。したがって、ドライバーの円滑な業務の遂行ならびに安全運行に徹するためにも、路面の凹凸状況や橋の繋ぎ目の段差などを

チェックする道路パトロールを強化し、損傷箇所については早急に補修工事を実施して頂きたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課、高速道路課）

国土交通省としては、昨冬の大規模車両滞留を踏まえ、令和3年3月に改定された「大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ」も踏まえ、ハード対策・ソフト対策の両面から、今後必要な改善を図ってまいります。運送事業者の皆様には、大雪時も含め冬期に運転する際の必要な準備や、予防的・計画的な通行規制を実施する場合には、広域迂回の協力等をお願いいたします。

高速道路会社においては、交通量に応じ定期的を実施するパトロールにより、路面の凹凸の状況や橋梁の繋ぎ目の段差など道路構造物の点検を実施しているほか、不具合箇所を早急に補修できる体制を整えております。引き続き、巡回点検や迅速な補修対応により、利用者が安全に通行できるよう、高速道路会社に働きかけてまいります。なお、補修工事の際は、通行止めや車線規制を行う場合がありますが、運送事業者の皆様にはご理解ご協力をお願いいたします。

6. 大型トラックの駐車スペースの確保について

- (1) 高速道路、一般道路における大型トラックおよびトレーラーの駐車スペースについては、高速道路各社や「道の駅」において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されていることについては大いに評価するが、絶対数が不足しているため、引き続き拡充を図られたい。また、ダブル連結トラックのSA/PAにおける優先駐車マスの確保や予約システム導入について、引き続き、早急に進められたい。なお、一部のPAでは、大型車駐車マスが増設されたものの、1台当たりのスペースや通路の幅員が増設前より狭くなるなど利便性が低下した状況があることから、増設にあたってはその数のみならず、十分なスペースの確保にも配慮されたい。また、普通車と大型車双方で利用可能な「兼用マス」の整備が進められているが、その目的の理解が広まるよう、さらなる周知に取り組まれたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路等の休憩施設は、過労運転による事故の防止や、利用者へのサービス向上の観点から、重要な施設であると考えております。このため、NEXCO3社において、利用状況や混雑状況等を踏まえ、駐車マスを2020年度には49箇所の休憩施設で約550台拡充し、今年度には44箇所で約600台拡充する予定としております。今後も、休憩施設の駐車マス数の拡充に加え、普通車・大型車双方で利用可能な兼用マスの設定、高速道路外の休憩施設への一時退出を可能とするサービス

や、駐車場予約システムの導入、駐車箇所の利用平準化の推進など、休憩施設の不足解消や使いやすさ改善に向けた取り組みを実施してまいります。

- (2) 高速道路、主要道路における休憩・休息施設の確保については、コロナ禍において重要性が高まったことから、その拡充に取り組まれない。また、トイレやシャワー施設の不足が課題となったことから、これらの拡充など労働環境の改善を促進するとともに、施設が不足しているSA/PA、トラックステーションなどの利用状況を精査し、それらに必要な措置を講じられたい。加えて、女性ドライバーの活躍促進に向けては、女性が昼夜を問わず安心して利用できる施設が必要であり、防犯対策としての夜間照明や防犯カメラの増設、女性専用シャワー室の増設等に取り組まれない。

【回答】（道路局総務課高速道路経営管理室）

高速道路上のトイレやシャワー施設等の休息施設は、各高速道路会社において、利用状況や前後エリアにおける施設設置の有無等を勘案して整備を行うとともに、シャワー施設等については夜間照明や防犯カメラの設置・有人エリアへの整備といった防犯対策も併せて進めるなど、利用者にとって使いやすい施設となるように努めているところです。

今回要望をいただきました内容については、しっかりと各高速道路会社にもお伝えさせていただきます。

- (3) 2018年度より東名・新東名高速道路で順次運用開始されている車種別満空情報の提供については、利用状況の検証や利用者の意見などを踏まえ、より利便性の高いものとなるよう改良されるとともに、早期に全国展開されるよう取り組まれない。

【回答】（回答なし）

- (4) ETC2.0 車載器搭載車両を対象とした、高速道路の外にある休憩施設等利用のために一定時間内に一時退出した場合の料金通算化の施策における一定時間の設定に際しては、長距離運行車のドライバーが路外駐車施設で休息期間（継続8時間）を取得可能な時間の設定、または、当該施設内での滞在時間を除外されたい。

【回答】（回答なし）

- (5) 2020年9月の「社会資本整備審議会・道路分科会・国土幹線道路部会」による「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」の中間とりまとめにお

いて、「働き方改革を推進する観点から、トラック運転者の長時間労働を抑制し、労働者不足の解消を目的とした中継輸送を推進するため、中継物流拠点の拡充を検討するとともに、利用者の追加的な費用負担による長時間駐車抑制策についても検討する必要がある」との記述があるが、長時間駐車の原因は、荷主が指定する発時間から着時間までの時間調整や、次の貨物の発時間までの時間調整であり、まずはその原因の是正が必要である。原因の是正がなされないまま有料化することは、高速道路の利用料金収受もままならない事業者の負担をさらに重くするばかりでなく、ドライバーが休憩・休息する場所を奪うことになりかねないことから、国土交通省全体での総合的な対応をされたい。

【回答】（回答なし）

7. ETC2.0 車両運行管理支援サービスの導入促進について

トラック運輸産業は、99.9%が中小企業という産業構造の中で、運行管理のシステム化が遅れていることが、法令順守の課題の背景のひとつとなっている。ついては、早期の普及に向けて、物流事業者にも周知されたい。また、事業者間の共同運行も視野に入れて、今後、新たなサービス事業者を選定する場合でも共通の運行管理を可能とするため、各社のシステムの互換性が確保されるよう指導されたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）

「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」は、平成30年8月30日より本格導入しているところであり、ETC2.0で収集される車両の位置情報等のデータを事業者へ提供することで、到着時刻を予測し荷待ち時間の短縮など、運行管理の効率化や生産性の向上が図られることを期待しております。2020年度におきましては、コロナ禍により周知手法が限られたものの、ウェブイベントでの紹介など、本サービスの周知に取り組んできたところです。

今後とも、利用者の皆様をはじめとした様々なニーズを踏まえながら、本サービスの周知および、ETC2.0の特性を活かしたさらなるサービスの拡充に努めてまいります。

8. 過積載などの違法行為に対する実態を踏まえた取り締まりと防止対策について

違法行為に対する取り組み強化に加え、計測誤差等を考慮した取り締まりが実施されたことは評価するが、安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

- (1) 高速道路の入口や主要国道における、常設の車両重量計や自動計測装置の増設に取り組まれない。
- (2) トラックステーション、トラックターミナル、海上コンテナターミナル、主要

高速道路のパーキングエリア入口などに「路上検査所」を設置し、車両の重量検査のみならず、運転免許や保安基準、車検・定期点検整備状況、排ガス規制などの検査を実施し、安全確保、違法行為排除に向けて抜本対策を講じられたい。

- (3) 警察や運輸局、労働基準監督署等との合同検問を強化して、取り締まりの実効をあげられたい。また、単独での検問の際に過積載を現認した場合は、警察に通報されたい。
- (4) 各種検査に違反した場合、荷主勧告制度に加えて道交法の規定も積極的に適用しつつ、運転者のみならず事業者や荷主など、背後責任者も処罰されたい。

【回答】（道路局道路交通管理課、高速道路課）(1)～(4)について

道路の通行にあたっては、道路構造の保全または交通の危険防止のために車両の重量および寸法について一定の制限があります。重量制限違反など道路法の違反行為については、道路管理者において、所轄警察署や他の道路管理者等と連携しながら道路に隣接する取締基地での取り締まりや道路に設置している自動計測装置による取り締まりを実施し、違反行為に対する指導を実施しています。

高速道路においては、主に大型車の出入り交通量の多いインターチェンジ入口や本線料金所に車重計等の測定機器を設置し、高速道路交通警察隊と連携して過積載車両等の指導・取り締まりを実施しているほか、自動計測装置の設置も進めているところです。

また、トラック事業者のみならず荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていくため、

- ・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り締まり時の荷主情報の聴取および荷主への勧告強化等

について、関係機関と連携しながら取り組んでいるところです。

今後も、道路構造の保全および交通の危険防止のため、重量制限違反を含め道路法に違反して通行する車両の取り締まりおよび指導に努め、その削減に努めてまいります。道路法令違反を抑止し、道路構造物の保全および安全走行の確保のため、適切な対応をお願いします。

- (5) 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】（回答なし）

9. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

- (1) 特殊車両のうち登録車両が即時に通行できる制度を創設されたことは大いに評価できる。新制度の早期導入に向け、着実に取り組まれない。
- (2) 国際海上コンテナ（45 フィート含む）の通行許可処理にあたり、車両制限令の趣旨に則り、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することとともに、違反車両や無許可走行撲滅のため特殊車両の走行実態調査を適宜行われたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）(1)、(2)について

令和2年5月27日に改正道路法が公布され、特殊車両の新たな制度が創設されました。具体的には、あらかじめ登録を受けた特殊車両は、道路構造等の情報が電子データ化されている道路のうちから、ウェブ上で通行可能な経路を検索した結果に従って、即時に通行できるようになるものです。新たな制度の施行については令和2年5月27日の改正道路法の公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日となっておりますが、可能な限り速やかに施行できるよう取り組んでまいります。

特車通行許可の審査は、個々の車両と通行経路の物理的関係を確認するものであり、国際海上コンテナの積載車両を通行させる場合も、個々の車両と通行経路の物理的関係を確認し、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することになります。

今後も、道路構造の保全および交通の危険防止のため、重量制限違反を含め道路法に違反して通行する車両の取り締まりおよび指導により、その削減に努めるとともに、特車制度の運用改善に努めてまいります。

10. 停車する車両に配慮した自転車対策について

「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トラック・バス・ハイタクとの交差・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】（道路局参事官）

全ての道路利用者の安全を確保するためには、歩行者、自転車、自動車がそれぞれ分離された通行空間の整備を進めることが望ましいものと認識しています。

このため、国土交通省では、警察庁とも連携し、自転車通行空間の計画的な整備を推進しているところです。

11. セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保について

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保、労働条件の向上のため、関係行政機関と協議・連携して、諸税の軽減措置、協業化の促進、国の助成支援など適切な措置を講じられたい。併せて、東日本大震災の復興事業はもとより、今後発生が予想されている大地震などの防災・天災対策や、笹子トンネル天井崩落事故で明らかになったように、過去に整備された社会資本の老朽化対策といった、命を守る公共事業を重点化するなど、生活基盤強化につながり、経済効果の大きい事業を中心に社会的インフラや防災など抜本的な見直しと同時に適切な措置を講じられたい。

【回答】（道路局国道・技術課、環境安全・防災課）

道路においては、大規模災害への備えとして、防災対策を推進しており、特に、災害時に機能すべき道路として緊急輸送道路の機能強化を推進しているところです。また、昨年 12 月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」を踏まえ、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築や道路の老朽化対策、道路法面・盛土対策等の取り組みの加速化・深化を図っているところです。

老朽化対策につきましては、「道路メンテナンス事業補助制度」を活用し、長寿命化修繕計画に基づく計画的かつ集中的な支援を行っているところです。また、道路メンテナンス会議を活用した維持管理に関する情報共有や地方公共団体の技術者向けの研修などの技術的な支援を行っているところです。

国土交通省としましては、地域からの要望を踏まえ、引き続き、支援を行うとともに、必要な予算の確保に努めてまいります。

12. 港湾アクセス道路および高速道路ネットワークの整備について

港湾アクセス道路等の整備については、「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組・中間とりまとめ」において、主要な空港・港湾・鉄道駅を含む経済活

動上重要な拠点への速達性とアクセス性などの観点から、新たな目標を設定し、国土幹線道路ネットワークのミッシングリンク解消や渋滞対策等を推進する必要があるとしている。また、「令和3年度予算概算要求概要」においては、トラック輸送と空港・港湾等の主要な物流拠点との接続の強化が掲げられている。については、その実現に向け、着実に取り組まれない。

加えて、今後予想される災害が発生した場合でも、全国的な高速道路ネットワークを維持・活用するために、現在計画されている日本海側高速道路網の早期着工など、分断されている高速道路の整備促進を図られたい。

さらに、国際戦略港湾においても社会問題となっているコンテナターミナル周辺の渋滞問題は、主要港湾のロケーションに起因していることから、専用道路や専用レーンなど緊急課題として対処されたい。

【回答】（道路局企画課）

高速道路のミッシングリンク解消、空港・港湾へのアクセス強化や渋滞対策等により、人流・物流の円滑化による生産性向上やリダンダンシーの確保により防災機能が強化されるといった多様なストック効果が発揮されます。今後とも、重点化や効率化を図りつつ、道路ネットワークの機能強化を進めてまいります。

13. 道の駅について

(1) 国内旅行需要活性化、地域活性化の実現に向けて、各自治体と連携して全国的な道の駅の観光資源化に取り組まれない。

【回答】（道路局企画課評価室）

「道の駅」は、24時間、無料で利用できる駐車場、トイレ、情報施設を備えた施設として整備を進めております。「道の駅」を最大限活用し、観光案内をはじめ、地域産品を活かした商品開発、道からの風景の観光資源化などの拠点づくりを観光庁と連携し、推進してまいります。

(2) 新「道の駅」のあり方検討会など「道の駅」に関する検討の際は、交通運輸関係者（関係労働団体を含む）の意見反映の場を設けられたい。

【回答】（道路局企画課評価室）

令和元年11月に取りまとめた提言を推進することを目的に、昨年、新たに「道の駅」第3ステージ推進委員会を設立したところです。観光や防災、子育て等のテーマ毎に議論を進めており、テーマに合わせて関係者の方からご意見をいただくことも想定しております。

(3) 道の駅は一般道における休憩施設として設置されるものであるが、最近では休憩よりも物販・料飲施設の機能を重視してきているため、駐車場やトイレの混雑が常態化している施設が多くなってきている。中には、大型車両の駐車場まで家用車で埋まっているため、貸切バスは路肩などに一時停車するなどの対応をとらざるを得ないことがある。大型車両の利用者にとっても安心して利用できるよう、車種別の利用多寡にかかわらず一定数の大型車両の駐車スペースは確保いただくよう各地の道の駅に通達されたい。あわせて、夜間の施設利用に資する24時間営業のコンビニエンスストア等の併設を検討されたい。

【回答】（道路局企画課評価室）

「道の駅」は、24時間、無料で利用できる駐車場、トイレ、情報施設を備えた施設として整備を進めております。一方で、道の駅にある売店や飲食店等につきましては、設置者である自治体等が整備し、運営しております。そのため、道の駅の利用状況を踏まえ、利用者ニーズに対応した駐車マスの見直し等の検討を進めるとともに、本要望については、全国道の駅連絡会にもお伝えします。

14. 交通渋滞対策について

(1) 東京オリンピック・パラリンピックが2021年予定通り開催された際の渋滞対策については、公共交通や物流の円滑な通行のための営業車両優先レーンの設置について検討されたい。また、都心部への交通流入量抑制の必要性に関する荷主を含めた全国関係各所へのアナウンスおよび協力要請については、国政レベルで対応されたい。

【回答】（回答なし）

(2) 通行料金の深夜割引を適用させるためのインターチェンジ付近の車両の滞留の課題については、渋滞による安全上の問題のみならず、ドライバーの長時間労働や延着などの一因ともなっており、働き方改革の観点からも適用時間の拡大（例えば22時～5時など）や段階的な割引の適用など料金施策を検討し、車両通行の分散化を図られたい。

【回答】（道路局企画課評価室）

本線料金所やサービスエリアにおいて、割引適用のための時間調整による車両の滞留が発生しているという課題があること、また労働環境の改善のために、適用時間帯の拡充の要望が出されていることは承知しております。現在、国土幹線道路部会において、割引のあり方について議論を進めているところであり、その結果も踏まえながら、深夜割引制度の具体的な見直しについての検討を進めてま

います。

15. 高速道路について

高速道路のインターチェンジはその間隔が長いことから、インターチェンジ周辺道路に恒常的渋滞が生じるほか、通行止めや渋滞時の回避が困難であるなど様々な非効率を招いている。ついては高速道路のインターチェンジの設置間隔を見直し、各地へのアクセス時間の短縮や渋滞回避のための対策を講じられたい。

なお、スマートインターチェンジについては、大型車が通行できない箇所もあることから、設置場所について考慮されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

我が国の高速道路の I C 間隔は平均約 10 km で、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となっています。現在、平地部での I C 間隔を欧米並みの約 5 km となるよう、通行可能な車両を E T C 搭載車両に限定した、スマートインターチェンジの整備を推進しています。

スマートインターチェンジの整備は、平成 16 年度に社会実験として始まり、平成 18 年度より、全国で本格展開しています。2021 年 4 月時点で、全国において、143 箇所が開通済みであり、50 箇所が事業中です。スマートインターチェンジの整備は、地方自治体が主体となり検討を行うものですが、地方自治体の検討に対し、国土交通省としましても、適切に支援を行ってまいります。

16. E T C 割引制度拡充について

今後も E T C の特大車割引の拡充を関係省庁と連携のうえ、検討されたい。

17. 観光需要創出のための E T C 割引制度拡充について

有料道路料金の E T C 特大車割引の拡充を図ることは、貸切観光バス（大型車）を利用した、観光需要の喚起に繋がると考える。貸切バスによる旅行は、自家用車等と比べ、一度に大人数を運ぶことが出来、環境負荷の低減にも繋がることから、取り組みを進められたい。

【回答】（道路局高速道路課） 16. 17. について

高速道路の料金については、国土幹線道路部会（※）の中間答申などを踏まえ、様々な観点から検討を進め、「新たな高速道路料金に関する基本方針」やパブリックコメントを踏まえ、平成 26 年 4 月より新たな料金を導入しているところです。

（※）社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会

この中で、料金水準について、建設費による区間毎の料金差を是正し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ転換し、3つの料金水準に整理いたしました。

た。また、料金割引については、実施目的を明確にし、生活対策、物流対策などの観点から、高速道路の利用機会が多い車に配慮するよう再編いたしました。

高速道路料金の大口・多頻度割引については、令和2年度の補正予算において、最大割引率の拡充措置（40%→50%）を、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、令和3年度末まで延長したところです。

高速道路の料金割引の実施には、財源確保という課題もありますが、今後とも、地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努めてまいります。

18. 自転車利用環境の整備促進について

コロナ禍において、飲食料のデリバリー配送や通勤用途の自転車が急増しているが、歩道走行による歩行者との接触事故等、危険性が高まっている。自転車利用環境の整備促進については「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、以下の進捗について明らかにされたい。

- ① 自転車専用レーンの拡充について
- ② 歩行者との接触事故の防止について
- ③ 損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について

【回答】（道路局参事官）

①について

自転車専用通行帯の整備延長は、約 540 km（令和2年3月末時点）となっています。なお、平成31年4月25日には、自転車通行帯を新たに規定した道路構造令が施行されたところであります。

②について

歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は、約 2930 km（令和2年3月末時点）となっています。「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進してまいります。

③について

都道府県等に対して、条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務づけを要請するとともに、標準条例を作成し、都道府県等に周知しているところです。国としては、地方公共団体や保険会社等と連携して、保険等への加入の必要性の他、保険等の種類や概要等について、国民に情報提供するなどして、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進してまいります。

【鉄道局】

1. 都市鉄道の整備促進等について

(1) 都市鉄道ネットワークは、これまでの整備の結果、相当程度拡充されてきているが、他の鉄道会社の路線との接続の不備、混雑時における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった質の面における課題がなお存在する。

については、速達性向上と交通結節機能高度化を図る都市鉄道利便増進事業を促進および拡充されたい。

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

都市鉄道ネットワークのさらなる充実を図る観点から、既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上および交通結節機能の高度化を図る都市鉄道等利便増進法のスキームを活用した都市鉄道利便増進事業により、連絡線の整備等を推進しているところです。

都市鉄道利便増進事業につきましては、現在、神奈川東部方面線の整備が進められているところです。都市鉄道利便増進事業費補助の補助率は3分の1と高く、財政状況から拡充は困難であります。いずれにせよ、引き続き、所要額の確保に努めてまいります。

(2) 地下高速鉄道整備事業費補助金については、事業計画に見合った所要の補助額を確保するとともに、補助制度の拡充を図られたい。

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

地下高速鉄道整備については、通勤・通学輸送の混雑緩和、利便性の向上および都市機能の維持・推進等、都市再生に寄与する基幹的な社会資本であることから、これまで、駅施設の大規模改良工事や耐震補強工事、浸水対策工事を補助対象とする等、補助制度の拡充を図ってきたところです。

地下高速鉄道整備事業費については、令和3年度予算において49.1億円を計上しており、引き続き、所要額の確保に努めてまいります。

(3) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化など鉄道駅総合改善事業に係る財政措置の拡充と補助制度の充実を図られたい。

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

鉄道利用者の安全性および利便性の向上を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備に対し、鉄道駅総合改善事業により、国および地方公共団体が支援しているところです。（国の補助率最大1/3、地方公共団体が国の同額以上を補助）

引き続き、駅の施設整備に対するニーズに適切に対応するとともに所要額の確保に向けて努めてまいります。

2. 地域公共交通の維持・活性化等について

(1) 地方鉄道は、地域にとっての生活路線であるとともに旅行者にとっては二次交通の役割を果たしている。

については、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいっそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公設民営方式の持続的な安定経営を図られたい。

また、各エリアで公共交通のあり方が協議され始めているが、地域や事業者がともに、国土保全や地域振興並びに観光なども含め、広域な交通体系を視野に入れた総合的な検討を行い、鉄道をはじめ人流・物流のための持続可能な交通ネットワークの構築に向けて進められるよう、さらなる支援の強化を図られたい。あわせて、現行の縦割の予算配分の枠を越えた財源確保に努められたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

厳しい経営環境にある地域鉄道の維持・活性化のためには、地域の主体的な取り組みが重要と考えております。

地域公共交通の活性化および再生に関する法律では、地方公共団体が中心となり、鉄道事業者や沿線住民等で構成される協議会が、地域公共交通計画を作成し、その計画に公有民営等の事業構造の変更を行う「鉄道事業再構築事業」を位置づけ、当該事業について、地方公共団体や鉄道事業者等が認定申請を行った場合、国は審査を行い、国土交通大臣が認定するスキームを規定しております。

国土交通省では、認定を受けた「鉄道事業再構築事業」を実施する事業者に対し、鉄道設備整備に係る予算や税制特例などの総合的なパッケージにより重点的に支援しております。また、地域鉄道をとりまく環境が年々厳しさを増す中で、地域の実情に適した地域公共交通のあり方に関する議論が今後増えてくると考えており、国土交通省としても、地域における関係者の間で十分に議論がなされるよう、必要な支援をしてまいりたいと考えております。

(2) 現在、国内では、2013年に始まった全国10種類の交通系ICカード相互利用サービスにより、同カード1枚で公共交通機関を利用できるエリアが大幅に拡大している。しかし、導入費用等が隘路となって同カードが利用できない地域も未だ存在する。については、利用者の利便性向上のため、交通系ICカードの共通乗車

可能範囲のさらなる拡大に向け、事業者に対する導入に係る財政支援措置を拡充されたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

I Cカードシステムの導入や共通化・相互利用化は、訪日外国人旅行者を含む鉄道利用者の移動に係る利便性の向上に資するものと考えております。このため、国土交通省では、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等により、地域鉄道事業者が実施する全国相互利用可能な交通系 I Cカードシステムの導入に対して支援を行っているところです。

交通系 I Cカードの導入は、利用者の利便性向上に資する一方で、利用可能エリアを拡大するには、新たな設備投資やシステムの改修等が生じることから、利用客数等を考慮して、鉄道事業者が判断するものと認識しております。ご要望のありました、交通系 I Cカードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大に向けた、事業者に対する導入に係る財政支援措置につきましては、現在、観光振興事業費補助金および訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金において支援の対象となっているところです。

国土交通省としましては、同制度も活用し、引き続き、I Cカード導入等、利用者の利便性向上に努めてまいりたいと考えております。

3. 整備新幹線の建設および並行在来線の維持等について

(1) 並行在来線と引き続き J R が経営する在来線（いわゆる「枝線」）については、特に安全対策を重視した鉄道路線として維持し、貨物輸送の継続など鉄道輸送ネットワークを活かして、地域住民の生活や物流を確保すること。

また、三セクの安定した経営基盤の確立を図るために、「経営安定基金」等の措置と恒久的な税制上の優遇を図るとともに、貨物調整金および J R 貨物の線路使用料に係るアボイダブルコストルールについて現行制度を維持し、必要な財源を確保（特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等）されたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課・貨物鉄道政策室）

整備新幹線の開業に伴い J R から経営分離された並行在来線につきましては、地域の力で維持することが基本と考えております。一方で、並行在来線事業者の厳しい経営環境に鑑み、これまでも、国においては様々な経営支援のための措置を講じているところです。

【支援措置】

①貨物調整金制度

J R 貨物が並行在来線事業者を支払う線路使用料について、通常 J R 旅客会社に支払う額に上乗せして支払うもの

②地域鉄道事業者の安全投資に対する補助制度

地域鉄道事業者の行うレール、枕木、車両等の更新費用の 1 / 3 を補助

③税制上の優遇措置

経営分離の際に J R から並行在来線事業者へ譲渡される資産（土地、鉄道施設等）の固定資産税、登録免許税等の減免

国土交通省としては、引き続き、並行在来線事業者の経営の状況を十分把握しつつ、これらの措置が最大限活用されるよう適切に対応してまいります。

このうち、貨物調整金については、本年の債務等処理法改正において、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の資金を財源とする現行の仕組みを、令和 12 年度まで延長することといたしました。なお、J R 貨物から J R 旅客各社に支払う線路使用料は、国鉄改革の際に、J R 貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から、貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費、いわゆるアボイダブルコストのみに限定することとされたところであり、この考え方に沿って、J R 貨物と J R 旅客会社 6 社との間で、鉄道線路の使用に関する協定が締結されているところです。

(2) 整備新幹線については、全国新幹線整備法に基づいて整備がなされ、全国の新幹線ネットワークを構築し、日本の社会・経済の基盤を築いてきたところである。その整備新幹線の貸付料は受益の範囲内で設定され、J R が建設費の負担をしないことがスキームの根本を成している。人件費や資材価格の高騰などにより、建設費用が増大していると言われるが、前述のスキームを堅持されたい。

また、新幹線開業に伴う経済効果等を高めるため、早期開業が求められる一方で、悪天候、人手・建材不足等の影響による工期遅延が生じる場合などであっても、安全確実な工事实施や営業主体の必要な準備対応、労働災害防止などの観点から適正な工期の確保に努められたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課）

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、事業費が2,658億円増加することとなりましたが、

- ・前倒し活用による貸付料財源1,934億円
 - ・国負担（既設新幹線譲渡収入）482億円
 - ・国負担（既設新幹線譲渡収入）に伴う地方負担241億円
- により、財源を手当てしております。

国土交通省において令和2年11月より実施している「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」においては、異常気象や作業員・資機材の不足等をリスク要因として想定しながら、工程管理・事業費管理のあり方について議論が進められており、そうした内容を踏まえて、引き続き適正な工事期間の確保について配慮してまいります。

- (3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進められたい。また、北陸新幹線金沢・敦賀間については、工事費増嵩および開業時期の延期が顕在化し、国土交通省が「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」による中間報告書を取りまとめたが、適正な工事期間の確保に努めるとともに、JRへの負担増につながらないことを前提として対応されたい。さらに、敦賀以西についても間断ない着工に向けた必要な措置および財源を確保されたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課）

九州新幹線西九州ルートは、九州全体・西日本全体の未来に関わる重要な課題でありますので、引き続き、関係者との間でしっかりと協議を進めてまいります。

金沢・敦賀間については、約1年程度の工期の遅延と約2,658億円の事業費の増額が判明しましたが、安全確保を大前提としつつ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力してまいります。

敦賀・新大阪間については、京都駅や新大阪駅の施工上の課題、地下水への影響に関する課題、発生土の処理に関する課題など、着工に向けて乗り越えなければならない課題が山積しており、まずはこれらの課題について目途を立てることが重要であると考えております。

- (4) 青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしていることを踏まえ、同トンネルの共用走行を維持しつつ、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを確保されたい。また、

北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線については、人流のみならず、物流面からも存続に向けた検討を進められたい。

【回答】（鉄道局貨物鉄道政策室・幹線鉄道課）

平成30年7月27日に公表した「JR北海道の経営改善について」では、「新幹線の最大限の高速化を実現するための方策について、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮した上で、必要な検討を進める」こととしております。これに基づき、現在、国土交通省においては、北海道と本州の間の物流を維持しつつ、北海道新幹線のさらなる高速化を進めるための方策について、関係者の意見を伺いながら検討を進めているところであり、引き続き、検討を深めてまいります。

なお、今後、経営分離される函館線函館・小樽間の具体的な取扱いについては、現在、北海道庁および沿線市町長からなる「北海道新幹線並行在来線対策協議会」において、方向性を出すべく検討されていると承知しております。

国土交通省としましては、地域における検討状況をよく踏まえて、必要な助言等を行ってまいりたいと考えております。

(5) 四国地方は、新幹線導入に係る計画（四国新幹線、四国横断新幹線）が日本で唯一「基本計画」止まりとなっているエリアであり、四国の公共交通の利便性は相対的に低下し、高齢化・人口減少の進展も相俟って、鉄道特性を發揮しがたい状況である。一方、「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査（2014年）」によれば費用便益比が1を上回り、新幹線整備の妥当性が確認されたこともあり、地元では「四国新幹線整備促進期成会」が発足するなど、地域を挙げて機運が醸成されている。さらには、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の中間整理においては目指すべき将来像として「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」を掲げている。圏域内における高速交通体系の総合的な整備とともに、他圏域や大都市圏とを結ぶ交通ネットワークの拡充が四国地方にとっては不可欠である。

については、2008年度以降調査の予算措置が無い中で事実上中断していることから、基本計画の整備新幹線計画への格上げに向けた調査の早期再開を行われたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課）

四国における新幹線は、四国新幹線（大阪市・大分市間）および四国横断新幹線（岡山市・高知市間）が基本計画路線に位置づけられておりますが、新幹線の整備は、まず整備計画路線の確実な整備に目処を立てることが最優先の課題となっております。現在、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」に取り組んでいるところです。令和3年度予算においても所要の調

査費を盛り込んでおり、四国の幹線鉄道ネットワークの検討にも資する調査を進めてまいりたいと思います。

4. モーダルシフトの促進について

- (1) 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、モーダルシフトが進まない現状にあることから、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充を図られたい。また、その受け皿としての貨物鉄道の施設整備に向けた施策として、貨物駅の設備更新の促進や国際物流を視野に置いた港湾荷役施設との連携を含めた輸送環境の整備、国際規格である 40ft 背高コンテナを輸送可能とする低床貨車の開発に向けた継続的な支援、さらには集配車両の駐車や私有コンテナの留置のための無償スペースの確保など、利便性向上に向けた施策を講じられたい。
- (2) モーダルシフトの一層の促進に向けて、J R 貨物が輸送力増強策として進めるレールゲート事業をはじめインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、税制上の特例措置等を拡充・強化されたい。

【回答】（貨物鉄道政策室）(1)、(2)について

貨物鉄道輸送は、CO₂排出量が営業用トラックに比べて11分の1であり、地球環境に優しいことに加え、貨物列車1編成で営業用トラック65台分の貨物を輸送できることから、近年のトラックドライバー不足に対応し、物流の生産性向上を図る上でも重要な役割を担っています。

こうした観点から、貨物鉄道へのモーダルシフトを進めていくことが重要であると考えています。

国土交通省では、平成28年10月に施行された改正物流総合効率化法に基づき、貨物鉄道へのモーダルシフトを行う取り組みを認定し、認定を受けて鉄道貨物量を増やした荷主企業等に対して、運行経費の一部補助を行っているところです。

また、旅客鉄道を活用した貨物輸送に必要な車両や荷物用のリフト等の駅等の設備、J R 貨物が取得する機関車について、固定資産税の特例措置を講じております。引き続き、貨物鉄道へのモーダルシフトの促進に向けて必要な対応を図ってまいります。

- (3) 現在、臨海鉄道等は、貨物輸送を行う「地域鉄道」であるとともに、幹線鉄道と接続し、全国の物流ネットワークを担っている。地域の産業・経済の振興、環境やカーボンニュートラルの実現に向けたモーダルシフトのいっそうの促進の観点から、臨海鉄道等への支援を強化されたい。具体的には、①老朽化機関車・貨車の更

新に対する補助と固定資産税の特例措置、②各地方貨物鉄道の専門技術者の育成に対する支援を講じられたい。

【回答】（貨物鉄道政策室・技術企画課）

鉄道貨物輸送は、CO₂排出量が営業用トラックの約1/11であるなど、地球温暖化対策の観点から、モーダルシフトの担い手として重要な役割を果たすことが期待されています。

国土交通省では、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、レール・マクラギ等の安全性の向上に必要な施設・設備の更新等に対して支援を行っているところです。

国土交通省としては、安全輸送の確保に向けた支援に取り組んでまいりたいと考えております。

国土交通省としては、

- ・鉄道構造物等の維持管理に関する分かりやすいマニュアルや手引きの整備とこれに基づく講習の実施
- ・技術系協会による車両や軌道のメンテナンスに関する実習等への支援等を行っています。

5. 鉄道の安全・防災対策等について

(1) A T S装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設されたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

鉄道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。このため、国土交通省では、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」により、A T S装置の設置など、鉄道輸送の安全性の向上に資する設備整備に対して支援をしております。

引き続き、この支援措置を活用し、必要な支援を行ってまいります。

(2) 鳥獣の進入による被害については年々増加しており、現場では困難を極めているが、輸送障害として報告されるものはあくまで一部に過ぎない。まずは実態把握に努めながら、他省との連携強化を図り、国土交通行政の立場から主体的かつ積極的な対策を講じられたい。

【回答】（鉄道局安全管理室）

列車とシカ等との接触による鉄道の被害については、鉄道の安定輸送という面からも取り組みが必要と認識しており、各鉄道事業者では、シカ等との衝突による列車の遅延を防ぐため、侵入を防止する柵の設置および忌避剤の散布、要注意箇所

における列車の減速運転や徐行などの様々な対策を講じていると聞いています。

国土交通省としても、各鉄道事業者と鳥獣類による被害の発生状況や対策等について会議等で意見交換や情報共有を行っており、今後も鉄道事業者とともに対策の推進に努めてまいります。

- (3) 全国のトンネル・橋りょうをはじめとする多くの鉄道構造物の老朽化が進んでおり、耐用年数を大幅に超えるものも増加する一方であり、大規模改修等の必要性が高まっている。これに対応するための設備投資や修繕は鉄道の安全を担保するためにも不可欠なものであるが、事業者にとっては相当な負担を課すものであり、予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進んでいない事業者への支援推進を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

トンネルや橋梁等の土木構造物については、経年とともに劣化が進むことから、予防保全の観点から、鉄道事業者において、適切に維持管理、更新を行う必要があると考えており、鉄道事業者は、鉄道施設の老朽化対策に計画的に取り組んでいるところです。

国土交通省としては、鉄道事業者に対して、構造物の定期検査の実施や記録の保存を義務づけるとともに、経営の厳しい地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良に対する補助制度（※）を設けて、支援を行っているところです。

（※）鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策事業）

- ・国：1/3、鉄道事業者：2/3（地方自治体が一部を負担することも可）
- ・予算額（国費ベース）：令和3年度当初 2.98 億円

また、地方の鉄道事業者に対しては、鉄道施設総合安全対策事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する鉄道施設について、固定資産税の特例措置を講じています。

- (4) 地方の鉄軌道では施設や設備、車両の老朽化が深刻となっていることから鉄道施設・車両の維持・更新、管理経費等に対する補助制度の拡充・要件緩和と踏切・信号等の保安装置やレール等に対する補助を拡充されたい。

また、国土交通省は2018年7月に木製まくらぎのコンクリート製まくらぎへの交換促進の通達を発出したが、中小地方鉄道にとっては、橋梁・トンネルの老朽化対策とあわせて負担が非常に大きいことから、補助率（現行1/3）を拡充されたい。加えて地方自治体による協調補助が確実に行われるよう指導されたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

鉄道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。このため、国土交通省では、レール・マクラギ・車両等の安全性の向上に必要な施設・設備の更新等に対して支援を行っているところです。

引き続き、この支援措置を活用し、必要な支援を行ってまいります。

- (5) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、J R北海道、J R四国の経営自立に向けた支援として負担軽減策が講じられることとなったが、同支援については期限が設けられていることから、恒久的な財政措置等を講じられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課 JR担当室）

J R北海道およびJ R四国については、それぞれ令和13年度の経営自立を目指すこととしております。このため、今国会で成立した改正国鉄債務等処理法においては、10年後の経営自立を前提に、助成等の各種の支援の期限を令和12年度末までとしております。

一方、青函トンネルおよび本四連絡橋の更新については、長期にわたり実施されることが見込まれることから、今後10年間といったように、支援の期限を区切ることは適当でないと考えております。このため、青函トンネルや本四連絡橋の改修費用のJ R負担切り離しについては、当分の間の措置として、必要な期間支援を継続することができることとしております。

- (6) 踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が成立し施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者および道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなった。踏切事故は依然多く、何らかの対策を講じることが急務であるが、踏切の維持・管理には多大なコストがかかるため、事業者のみの負担では対策は困難である。ついては、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

本年4月1日に改正踏切法が施行され、指定要件の緩和や改良方法の拡充などが行われたところであり、踏切保安設備が設置されていない踏切など課題がある踏切については、改良すべき踏切に指定し、踏切保安設備の整備に対して引き続き支援を進めていくこととしています。

踏切の維持管理に対しては、国は直接的な支援は行っていませんが、例えば、

- ・ 警報機の電球として交換が不要なLEDを導入することや、

・ 非常用電源として電気自動車のバッテリーを再利用すること
など、効率的な維持管理につながる施設の整備に対して支援を行っているところであり、鉄道事業者の維持管理の負担の軽減を図ることも可能と考えています。

6. バリアフリー設備の整備促進等について

(1) 国土交通省は、2020年11月、バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標についてとりまとめた。それによれば、ホームドアについて、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することをめざし、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち平均利用者数が1日10万人以上の駅で800番線を整備するとしている。

については、バリアフリー施設の整備にあたっては、その維持・管理および更新に係る費用負担のあり方まで含めた制度設計を講じられたい。

また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が1/3を下回ることにより、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという例も発生している。については、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当されたい。

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

鉄道駅のバリアフリー化は、利用者の増加による増収効果等、設備投資に見合うだけの収益が期待できず、鉄道事業者による自主的な整備への誘因が働きづらいことから、整備を促すためのインセンティブ措置として、整備費用に対する補助制度を設けるとともに、バリアフリー施設の取得後における負担軽減を図るため、税制面での特例措置を設けております。

また、バリアフリー設備の整備にあたっては、バリアフリー法の理念に基づき、国と地方自治体と鉄道事業者が連携して整備を推進することを基本としております。これに基づき、国は3分の1を基本に支援し、残りの費用負担は、自治体と鉄道事業者の協議により負担割合が定められるものと考えております。

(2) 高齢者や身体にハンディキャップを持つ利用者をはじめとする「交通弱者」への対応は、障がい者差別解消法が施行される中、強い社会的要請に基づく喫緊の課題である。鉄道事業者は事業の特性上高い公共性を持つものの、事業者単独で行う対応は困難を極め、限界に迫っている。については、国・地方自治体を中心にボランティア団体等の民間活力の活用、そして鉄道利用者の協力も視野に入れた、「社会全体で交通弱者を含めた利用者の安全を確保し、支えていく仕組み」の構築について、事業者との連携を深め、ソフト面からの強化を図られたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

鉄道におけるバリアフリー施策の推進にあたっては、ハード面のバリアフリーだけでなく、駅係員の介助等のソフト面のバリアフリーも重要な課題であると認識しております。このような観点から、国土交通省では、鉄道事業者と連携して、「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンなど様々な取り組みを実施してきたところです。

国土交通省としては、ソフト面のバリアフリーを進めることは重要な課題と認識しており、引き続き鉄道事業者等の関係者と連携し、取り組みを進めてまいりたいと考えております。

【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ければ、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されたい。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にご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にご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ます。

- (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】（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られたい。

【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。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。については、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れない。

【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られたい。

【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。

【自動車局（バス関係）】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

(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。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労

働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行なっているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題であると認識しています。

監査・処分制度については、「自動車運送事業における監査のあり方検討会」を踏まえ、平成 25 年 10 月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしました。また、貸切バス事業者に対しては平成 28 年 12 月から法令違反の早期是正のための仕組みを導入するとともに、処分基準の厳格化を行ったところです。加えて、適正化機関を活用することにより、国の監査対象を悪質事業者に重点化し監査を強化しております。

さらに、平成 30 年 7 月から、バス事業における過労防止関連に係る行政処分の処分量定を引き上げる行政処分基準等の改正を行いました。

引き続き、体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、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。

- (2) 2016 年 12 月に改正道路運送法が成立し、貸切バス事業許可の更新制等が導入されたが、参入段階での規制強化を図るとともに、事業許可の更新制を厳格に運用することによって、悪質な事業者を排除し、貸切バス事業の正常化に努められたい。

また、現時点における新規許可および更新許可の件数について明らかにされたい。

【回答】（自動車局旅客課）

平成 28 年 12 月に改正道路運送法が成立し、貸切バス事業については、平成 29 年 4 月から事業許可の更新制が導入されました。

事業許可の更新制は、貸切バス事業者が、安全コストを適切に賄いつつ継続的に事業を遂行する経営体力を有するか否かを定期的に見極めるための有効な手段であると考えております。

令和元年度に新たに事業の許可を受けたのは 42 者です。また、令和元年度末までに更新期限を迎える 2230 者のうち 1536 者が更新許可を受けており、事業廃止や申請辞退等により退出した事業者は 285 者です。残りの 409 者（令和 2 年 3 月末時点）については、更新許可基準を満たす者であるかどうか審査中です。よっ

て、更新制の導入により、先ほど申し上げたとおり、更新期限を迎える事業者のうち約1割が退出しており、事業を安全に遂行する能力のない事業者を退出させるという意味で一定の効果がでているものと考えているところです。

また、国の監査業務を補完する役割として、貸切バス適正化機関が設置されており、巡回指導を実施しております。この巡回指導により貸切バス事業者の法令遵守状況等をチェックし、事業者の自主的改善を促進するとともに、悪質な法令違反事業者については、国に通報することで、事業許可の取消し処分を含め厳しい処置を行ってまいります。加えて、過大な手数料等による実質的な下限割れ運賃の防止に向けて、調査等を行う体制を強化し、運送引受書については令和元年8月より、事業報告書については令和2年4月より手数料等の額の記載を義務付けております。

国土交通省においては、これらの制度を活用しながら、法令違反の早期是正と不適格者の排除を行い、安全・安心な貸切バスの運行の実現を図ってまいりたいと考えております。

- (3) 貸切バスにおける過度な手数料による実質的な下限割れについては、運賃の割戻しとして行政処分の対象となったことを踏まえ、厳格な対応をされたい。

また、現時点における行政処分の件数について明らかにされたい。

【回答】（自動車局旅客課）

過大な手数料等による実質的な下限割れ運賃については、自動車部局による監査や貸切バス適正化機関による巡回指導等の際に、手数料等の取引状況を確認し、その取引状況から実質的な下限割れ運賃が疑われる場合には、手数料等により、貸切バス事業者が確保すべき安全コストが阻害されていないかどうか、観光部局等とも連携しながら個別に調査を実施することとしております。

令和2年度末時点において11者が調査中であり、これらにつきまして、過大な手数料等により、貸切バス事業者が確保すべき安全コストが阻害されていることが確認された場合には、行政処分を行ってまいります。

今後も監査や適正化機関による巡回指導等を通じて、また、観光部局等と連携しながら、過大な手数料等による実質的な下限割れ運賃の防止に向けて取り組んでまいります。

- (4) 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および設置に対する補助制度を拡充されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に係る事業負担もあるほか、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っている事業者もいることから、直ちに全事業者に装着を義務付けることは困難であると考えています。今後、活用の実態を踏まえながら、さらなる普及のための対策を検討してまいります。

また、ご指摘の内容のような監査への活用については、運転者の特定や運転時間以外のデータの記録・管理等の必要もあるため、今後の検討課題であると認識しています。

一方、その普及促進については、平成 22 年度に補助金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。

また、引き続き労働基準監督機関など関係機関との連携を図りつつ、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。

- (5) バスの事故防止のためにもバス運転士の健康維持は重要な課題である。2018 年 2 月に「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」、2019 年 7 月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されたが、事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。現在の普及状況等について明らかにされるとともに、脳MRI 検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業における運転者の健康状態に起因する事故を防止するため、国土交通省では、スクリーニング検査の受診促進について、ガイドラインの作成や、各種セミナー等を通じた普及啓発を行っており、スクリーニング検査を受診する事業者の割合は高まっています。

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ため、平成 30 年度よりスクリーニング検査のモデル事業を実施しており、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います。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・事業差支援の見通し、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。

2. バス運転者の確保・育成について

- (1) バス運転者の確保については、長時間労働であるにも関わらず、年間所得で全

産業平均より約2割低いという実態を改善しない限り、真の解決はありえない。バス運転者という職業の価値に見合った賃金という意味では、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要であり、国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務がある。

国土交通省は、乗合バス運賃の算定方法の見直しに向けて、2020年度において「雇用確保のための処遇改善・給与・運賃のあり方の検討」の予算を計上し、バス運転者の処遇改善の取り組み事例の収集周知、給与水準の引き上げと運賃値上げの許容性の調査を行うとしたが、その結果について明らかにされたい。

- (2) 女性のバス運転者の確保・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。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、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】（自動車局旅客課）(1)、(2)について

バス事業は、我が国の日常生活や経済活動を支える重要な公共交通機関としての役割を担っているのみならず、地方の雇用確保の観点からも、労働環境の改善を図り、その担い手を確保していくことは非常に重要であると認識しています。

令和元年6月にとりまとめられた「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」においては、乗合バスの運転者不足に対応した賃金等の労働条件の改善に向けて、運賃の上限認可等の算定方法の見直しを検討すべきとされております。

令和2年度予算による調査については、得られた調査結果を活用しながら、乗合バス運賃のあり方も含めバス事業者の労働環境の改善に向けて、引き続き、適切に検討を進めてまいります。また、バス運転手の処遇改善事例については事業者の皆様にも周知させて頂くこととしておりますので、このような形で事業者のお手元にも調査結果をお届けできればと考えております。

また、女性が働きやすい環境整備のための施設設置費用についても、厚生労働省の両立支援等助成金の活用を事業者にも周知してまいります。

3. 運賃・料金の適性収受について

高速乗合バスは、新高速乗合バス制度への移行に際して、運賃・料金については一定のルール化が図られたが、通年で割引適用を図るなど、公示運賃から下限割れしているケースも見られる。バス産業を持続可能な産業とするためには、値下げ競争という消耗戦から脱却し、適正な運賃・料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることによって、魅力ある産業とすることが不可欠である。

ついては、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念される

ことも踏まえ、あらたに「高速乗合バス運賃・料金制度検討会」(仮称)を立ち上げ、運賃・料金の適正収受の状況について検証を行われたい。

【回答】(自動車局旅客課)

高速乗合バスの運賃については、事業者の創意工夫を活かした運賃設定が可能となるよう、事前届出制を採用しており、需要動向に応じた弾力的な価格設定を行うことが可能となっております。

また、高速乗合バス制度は、路線や停留所等を定めた事業計画について事前に認可を受け、定時・定路線で運行されるものであることから、安全面の要件を厳格化した制度となっておりますが、引き続き、制度の運用状況等を注視してまいりたいと考えております。

4. 地方バスの維持・活性化等について

多数の旅行者が利用する地域の乗合バスにおいて、共通 I C カードが使用できない実態が未だ存在している。については、地域の利用者および域外からの旅行者の利便性向上に向け、I C カード(10 カード)の相互利用または片利用共通接続システムの導入に向け、財政支援措置を拡充するとともに維持管理費用についても補助対象とされたい。

また、2020 年 10 月、J R 東日本と青森県八戸市および岩手県北自動車が連携して、「地域連携 I C カード」を利用した I C 乗車サービスを提供することで合意した。については、こうした公営・民営の事業者が協力して行う利便性向上に向けた取り組みに対して、国としても支援されたい。

【回答】(自動車局旅客課)

交通系 I C カードシステムは、運賃精算の簡略化が図られるとともに、シームレスで乗り継ぎの利便性が高いことから、高齢者や外国人観光旅行者等にも優しく、利用者の利便向上に資するものです。

国土交通省では、訪日外国人の快適で円滑な移動確保に寄与するとの観点から「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」により全国で相互利用または片利用が可能な交通系 I C カードシステムの導入費用について支援を行っており、平成 31 年度からは、新たに国際観光旅客税を財源とした「観光振興事業」においても支援を行っています。これにより、これまで未導入となっていた地域にも共通 I C カードが使用できる環境が整備されてきているところです。

また、公営・民営の事業者が協力して行う利便性向上に向けた取り組みも支援対象としており、お示しの岩手県北自動車および青森県八戸市交通部に対して支援を行うこととしております。

【参考】

令和2年度中に交付決定をしており、令和3年度中に事業完了予定。

交付決定額

岩手県北自動車：273,572 千円

青森県八戸市交通部：111,302 千円

今後とも、交通系ICカードシステムの普及・促進に向けて、必要な予算を確保し、支援を講じてまいりたいと考えています。なお、交通系ICカードシステムについては、未導入あるいは相互利用ができないバス路線が存在することから、まずはこれらの路線への支援を行う必要があると考えております。

5. 都市バスの利便性向上について

バス輸送サービスの向上によりバス利用の促進、自家用車利用からの誘導を図ることは、道路交通の円滑化を推進する観点から重要であるが、都市部を運行するバスは、道路混雑により定時運行の確保が困難な状況にある。

については、交通サービス利便向上促進等事業により、都市部における環境問題の改善やバスの安全性と利便性の向上に向け、公共車両優先システムやバスロケーションシステムの導入などITシステムの高度化に要する経費に対する補助の拡充を図られたい。

【回答】（自動車局旅客課）

バスの定時性確保は、バスサービスの基本となるものであり、また、利用者からの要請も高いことから、バスロケーションシステムや公共車両優先システム（PTPS）の導入などにより、走行環境の改善を図ってきたところです。

バスロケーションシステム等の導入にあたっては、多言語化により外国人旅行者の利便性向上を図りつつ、これまで「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」により支援を行ってきたところであり、平成31年度からは、新たに国際観光旅客税を財源とした「観光振興事業」でも支援を行っています。令和3年度においても、これら予算に所要額を確保しているところです。

今後とも、バス交通における走行および利用環境改善の重要性をしっかりと認識し、関係者間で連携しながら、必要な予算の確保等に努めてまいりたいと考えています。

6. バス乗降場の集約化について

交通結節点としての都市の鉄道駅周辺では、総じてバス乗降場の整備が不十分である。2016年4月には、鉄道と直結したバスターミナルとして「バスタ新宿」が開

業し、それまで19箇所 に点在していた高速バス停を集約したが、こうした取り組みは緒についたばかりである。

現在、国土交通省においては、集約型公共交通ターミナルを整備する「バスタプロジェクト」が取り組まれているが、観光立国実現の観点からも、国が主体となり、関係する自治体・事業者等との連携・調整を図り、バス乗降場の集約化について取り組みを強化されたい。

【回答】（自動車局旅客課）

バスの乗降等による混雑による道路交通や歩行者交通の環境改善のため、バス専用の乗降場を整備することは有効な手段と考えております。

鉄道駅等の交通結節点（さいたま新都心バスターミナル）では、すでに自治体や事業者等が連携して、バスターミナルの整備が行われているところです。

国土交通省としても、このような先駆的な取り組みをバス業界等と共有しつつ、業界団体等とも協力して対応してまいりたいと考えております。

7. 改善基準告示の見直しについて

- (1) 「改善基準告示」見直しに向けて、厚生労働省の労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会で議論が開始されたが、国土交通省としても過労運転の防止による安全運行確保の観点から、積極的に意見反映されたい。
- (2) 現在、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が反映されるよう、国土交通省としても積極的に意見反映を図られたい。

【回答】（自動車局安全政策課）(1)、(2)について

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、いわゆる過労死の認定件数も多いことから、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題であると認識しております。

運転者の拘束時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（いわゆる改善基準告示）」の見直しについては、同告示を所管する厚生労働省の下に設置された「自動車運転者労働時間等専門委員会（専門委員会）」において検討が行われているところです。

国土交通省といたしましても、平成30年に成立した働き方改革関連法に対する衆参両院の附帯決議も踏まえ、自動車運送事業を所管する立場から、実態を踏まえつつ長時間労働の是正が進むよう、専門委員会に参画するなどして、厚生労働省に対し、適切に協力してまいりたいと考えております。

【自動車局（ハイタク関係）】

1. 改正タクシー3法の附帯決議（衆議院・参議院）の着実な実行に向けて

- (1) 運転者の賃金・労働条件向上が利用者の安全に直結することに鑑みて、固定給と歩合給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制度の廃止（禁止）、運転者負担の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等、賃金制度の改善を事業者に強く指導すること。特に運転者負担については、現在も旧態依然として行っている事業者も多く、近年の多種多様な決済機導入や配車アプリの導入などにより、運転者が負担を強いられるケースも散見している。タクシー特措法のフォローアップ調査の結果の公表と、それに基づく対応をされたい。

【回答】（自動車局旅客課）

タクシー特措法における衆参両院の附帯決議において、「一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努める・・・」こととされています。

賃金制度に関することは基本的に労使間で定める事項であるという前提の上で、国土交通省としましても、衆参両院の附帯決議の内容を踏まえ、機会を捉えて事業者に対してしっかりと周知徹底を行ってまいります。

また、タクシー特措法に係るフォローアップ調査において、運転者負担の状況も調査しており、現在、データの精査・確認を進めているところです。

- (2) 改正法ならびに附帯決議における公定幅運賃制度の趣旨を没却させるおそれがあることから、営業的割引や遠距離割引などの割引運賃および定額運賃については、その割引部分を運転者に負担させることによって営業収支が償うことがないよう、厳格に審査されたい。
- (3) 運賃改定を審査する際、当該の運賃ブロックの事業者において、運賃の障害者割引など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、その是正がなされない限り、公定幅運賃および自動認可運賃の改定を実施しないこと。

【回答】（自動車局旅客課）(2)、(3)について

タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働環境の改善であることを踏まえ、公定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃改定および運賃の割引等の審査に当たっては、引き続き厳格に行ってまいります。

なお、深夜早朝割増については、当該割増の廃止または割増率の引き下げにより、運転者の労働条件の悪化が生じないように、従来の割引運賃の審査基準に加え、

運転者の深夜時間帯の時間当たり賃金が下がらないよう措置すべく通達を發出しているところです。

- (4) 法改正の効果の検証について、特定地域だけでなく、また調査項目すべてについて、早急に公表されたい。
- (5) その他、附帯決議（衆議院・参議院）に盛り込まれた項目を着実に実行されたい。

【回答】（自動車局旅客課）(4)、(5)について

衆参両院の附帯決議を受けて、令和3年3月、特定地域、準特定地域における法施行後の状況や効果について、国会へ報告を行うとともに、結果を国土交通省のホームページに公表しました。

国土交通省としては、引き続き、タクシー特措法を円滑かつ的確に実行することで、タクシー事業における輸送の安全確保やサービスの充実による利用者利便の向上にしっかり取り組んでいきたいと考えています。

2. 各種施策等の改善について

- (1) 「初乗り距離短縮運賃」「相乗りタクシー」「事前確定運賃」「変動迎車料金」「定期運賃（乗り放題タクシー）」や「貨客混載」などについて、運用においても検証を行い、運転者の労働条件にしわ寄せが行くことのないよう留意されたい。

【回答】

平成29年1月に東京特別区・武蔵野市・三鷹市地区において導入された初乗り距離短縮運賃は、2km以下の「ちょい乗り」需要が増えるなど、一定の効果が認められ、その後、名古屋地区、福井地区、京都地区などにおいても順次導入されており、着実に制度が浸透していると評価しております。

また、「事前確定運賃」については、令和元年10月からスタートしており、令和2年11月には、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う『一括定額運賃』、需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる『変動迎車料金』の2つの新たな運賃・料金サービスの制度を導入したところです。

なお、「貨客混載」については、平成29年8月に一定条件のもとで旅客自動車運送事業と貨物自動車運送事業の「かけもち」を行うことができるよう措置したところであり、各地でこの制度を活用した取り組みが始まっていると認識しております。これらの新たなサービスの普及は、タクシー事業の活性化の観点から必要なものであると考えておりますが、これらの取り組みにより運転者の負担が増加することがないよう引き続き留意してまいります。

(2) タクシー事業者に対し、労働時間規制の遵守、安全運行の確保のために、運行記録計を全国一律に義務づけるとともに、デジタルタコグラフのより一層の普及促進策を講じられたい。なお、個人タクシーにおいては、デジタルタコグラフ装着の全車装着の義務化を図られたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に係る事業負担もあるほか、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っている事業者もあることから、直ちに全事業者に装着を義務付けることは困難であると考えています。

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。

(3) 都市における公共交通機関は、都市機能向上等の観点から重要な役割を担っている。また、高齢化社会の到来等から、その整備は重要になっており、都市機能の低下要因となっている道路混雑への対策は急がれている。よって、違法駐車の実除、駐車場への誘導、自家用車の都市部乗り入れの規制、タクシー専用レーンの整備・拡充、各自治体の公共建物にタクシー乗り場の設置、主要駅のタクシー待機所・乗り場・降車スペースの整備を関係機関・施設管理者と協議し推進されたい。

【回答】

都市部におけるタクシー利用者の利便性向上の観点から、道路混雑への対策や乗り場の改善は重要な課題と認識しております。

頂いたご要望等の実現に際しては、関係者との調整が必要不可欠であり、どのような対応が可能か精査の上、対応してまいります。

(4) 地域公共交通活性化再生法による法定協議会において、バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や休廃止路線の補完、バスの幹線路線への接続として、積極的にタクシーが活用されるよう、好事例の紹介などによる周知と、必要な支援をされたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

人口減少・少子高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るため、生活交通を維持し、住民等の移動手段を確保していくことが重要です。このため、国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に位置付けられた、幹線バス等の地域間交通ネッ

トワークと密接な地域内のコミュニティバスやデマンドタクシー等の運行費等に対する支援を行っているところです。また、令和3年度からは、自治体がタクシー運賃低廉化措置を行う場合に対する支援措置を講じることとしたところです。

さらに、市町村をはじめとする各地域の関係者による地域公共交通の確保・維持の取り組みに活用いただけるよう、国土交通省のホームページにおいて、全国の先進事例を一元的に情報発信しているところです。引き続き、地域の実情に応じた生活交通の確保に向けて、必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

- (5) 高齢者が運転する自家用車の事故が急増していることから、高齢者の免許返納制度が拡大されている。免許返納者の日常の移動を担うため、タクシーなど公共交通が活用されているが、免許返納割引を実施した場合、割引分は事業者負担となっているが、個別輸送機関であるタクシー事業者にとってその負担は大きく、運転者負担にも繋がっている。免許返納割引などの社会政策的割引についても助成がされるよう、総務省・警察庁などの関係省庁や自治体と検討されたい。

【回答】

運転免許を返納した高齢者の移動の足を確保するために、ドア・ツー・ドアの移動ニーズに対応できるタクシーは重要な役割を担うものと考えております。このため、一部の地方公共団体では、運転免許を返納した高齢者が支払うタクシー運賃の一部を助成する取り組みが行われているものと承知しております。

国土交通省としても、このような高齢者の移動の足を確保するために必要な取り組みが広がるよう、引き続き、タクシー事業者や地方公共団体に働きかけていきたいと考えております。

3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

- (1) 運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送を有償で行う、いわゆる「ライドシェア」については、絶対に認めないこと。

【回答】（自動車旅客課）

国土交通省としては、自動車による旅客の運送において、安全・安心の確保が最重要の課題と認識しています。運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、認めるわけにはいかないと考えております。

(2) 道路運送法において、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」については、旅客運送事業の許可が必要とされているが、旅客が借りたレンタカーを使って、有償で、旅客を運送する行為は、タクシー類似行為であることは明らかである。白タクとして取締られたい。

【回答】

レンタカーについては、借り受けた者と運転する者が同一であることは求められておらず、レンタカーを借り受けた者に代わって運転を行うことや、そのようなドライバーを仲介することは、法令に抵触するものではありません。

一方、道路運送法においては、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」については、旅客自動車運送事業の許可が必要とされており、自動車の貸渡しの態様が旅客自動車運送事業に類似している場合にはレンタカー事業の許可は、行わないこととされております。レンタカーの貸渡しとそのレンタカーを運転するドライバーの仲介が一体として行われる場合や、一体的なサービスであることを強調する場合など、このような類似行為が行われることのないよう、今後とも注視してまいりたいと考えております。

なお、レンタカーの貸渡しとそのレンタカーを運転するドライバーの仲介が一体として行われる具体的事実がある場合には、各地方運輸局・運輸支局へ情報をお寄せいただきたい。

(3) 自家用有償運送制度拡大について

① 自家用有償運送は、福祉輸送や交通空白地輸送で公共交通によりがたい場合に限って例外的に認められており、今後もその位置付けを堅持されたい。

② 輸送対象として地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とされたが、観光客の求めに応じて、公共交通によりえないとして認められた地域外を運行することがないよう徹底されたい。

また、そのような輸送が認められた場合には、厳格に処分されたい。

③ 運転者の資格要件については、第二種運転免許の取得を条件とされたい。

④ 運送の対価は、非営利であること、実費の範囲内であるという原則を踏まえて定められ「タクシー運賃の半額を上限」とする基準を堅持されたい。

⑤ 事故発生状況、運行管理体制など、適正に処理・運営されているか事後チェックのための監査体制を強化されたい。また、これまでの監査状況について明らかにされたい。

【回答】（自動車旅客課）

①について

地域における移動手段としては、まず、道路運送法による許可を受けたバス、タクシーによる輸送があります。しかしながら、バス・タクシー事業者によることが困難である場合には、地域の関係者が協議を調えることにより、道路運送法による登録を受け、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする自家用有償旅客運送制度が設けられております。

②について

自家用有償旅客運送は、登録の申請に際して、輸送対象や範囲等について、協議会等において地域の関係者間で協議を調えることが必要であり、無限定な運送が行われるものではありません。

③について

自家用有償旅客運送については、他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全の確保は、バス、タクシー事業と同様に必要不可欠なものであると考えております。しかしながら、自家用有償旅客運送の実際の運送形態に鑑みれば、主に運送する地域が限られていること、運送頻度が低いこと、収益を上げるために効率性が求められるものではないこと等から、運転者要件については、バス、タクシー事業と同様に高いレベルの措置を求めるまでの必要性はなく、一定レベル以上の内容を備えた講習を修了していることを条件に、第一種運転免許保有者でも可能としているところです。

④について

自家用有償旅客運送の運送の対価については、まず運送主体をNPO等の営利を目的としない者に限定し、その上で、設定される対価が営利を目的とするようなものとならないよう、実費の範囲内であること、運営協議会において協議が調っていることを要件としております。対価の基準については、関係通達において「タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること」等を目安としているところであり、自家用有償旅客運送の対価を含めた安全・安心については、国土交通省も参加する運営協議会等での議論において、必要に応じ実施主体に説明を求めながら確認を行うこととなっております。

⑤について

道路運送法や登録の条件に違反しているおそれのある自家用有償旅客運送者に対しては、監査等を実施し、法令違反等が確認された場合は、行政処分や必要な命令を行うこととしているところです。

こうした制度の適切な運用を通じて、今後も引き続き自家用有償旅客運送の輸送の安全の確保を図ってまいります。

(4) 運転代行について

- ① 運転代行の違法営業が後を絶たない状況にあることから、警察や運輸局などと連携を図り取り締まりを強化されたい。特に、代行要員の二種免許のチェック、A B間・A C間輸送に対する摘発を強められたい。
- ② 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を改正し、代行車両の流し・各地で見受けられる辻待ち行為等の禁止、A B間輸送の排除、随伴車両への任意保険加入の義務化、ツーシーター車両の義務付け、さらには安全を担保できるような制度を確立されたい。
- ③ 過労防止の観点から、タクシー業務適正化特別措置法に準じた運転者登録制度の導入によって、タクシーなど自動車運転者との兼業を禁止する施策を講じること。
- ④ 「平成 29 年の地方からの提案等に関する対応方針」により、①損害賠償責任保険の保険料支払状況に係る定期的な報告義務化を、都道府県条例で規定できるようにする、②運転代行の最低利用料金の設定を、都道府県条例の規定で行えるようにする、こととされたことを踏まえ、すべての都道府県で条例が定められるよう働きかけられたい。

【回答】（自動車局旅客課）

平成 14 年 6 月に施行された運転代行業法（自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律）により、これまでも警察庁および国土交通省では、運転代行業者に対する指導監督等を行ってきたところです。過労運転を含めた運転代行業者の違法行為の防止に関しては、警察庁とも連携を図りながら、事務・権限を移譲している都道府県における立入検査、街頭指導等により、法令遵守状況の確認を行っているところです。

国土交通省では、利用者保護の一層の確保を図るため、平成 28 年 3 月に「自動車運転代行業における適正な業務運営に向けた『利用者保護』に関する諸課題への対策」を策定しました。これに基づき、平成 28 年 10 月に標準約款を改定し、随伴車への任意保険加入を盛り込むとともに、平成 29 年 3 月に立ち入り検査等実施要領を作成し都道府県に通知するなど、新たな利用者保護対策を実施しており、引き続き業務の適正な運営および利用者の保護に万全を期すこととしています。

また、平成 29 年 12 月に閣議決定された「平成 29 年の地方からの提案等に関する対応方針」に基づき、自動車運転代行業に係る損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る定期的な報告の義務化および自動車運転代行業に係る地域の実情に応じた最低利用料金の設定に関して都道府県の条例で定めることが可能であることを平成 30 年 12 月に都道府県等に対し技術的助言を発出したところです。

国土交通省としては、本技術的助言によりまずは都道府県において検討がなされるものと考えておりますが、条例制定に向けた具体的な動きがある都道府県に対しては、国土交通省として可能な限り協力してまいります。

4. 規制緩和の弊害関係について

(1) 相互通報体制の強化について

厚生労働省が 2019 年に行なっ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、ハイヤー・タクシー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 91.3%、同じく改善基準告示違反事業場数は 37.8% となっている。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行なっているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題であると認識しています。

監査・処分制度については、「自動車運送事業における監査のあり方検討会」を踏まえ、平成 25 年 10 月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしました。

また、平成 30 年 7 月から、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行政処分基準等の改正を行いました。

引き続き、体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関など関係機関との連携を図りつつ、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。

(2) 事前チェック体制の強化について

需給調整規制撤廃に伴い、事後チェックに移行し監査要員も増員しているが、事業者数に対して監査要員の絶対数が不足しており、体制として不十分である。

また、事後チェックだけで管理・監督を行うことは現実的でなく、タクシー産業の秩序維持が不可能なことは明らかであり、事前チェックとバランスの取れた監査強化策を新たに設けられたい。

また、個人タクシーに対しては通常監査もままならない。このことは個人タク

シー自身が最も知るところであり、相対運賃、走行距離規制無視の温床となっている。個人事業者とはいえ道運法や改善基準告示違反等は安全に直結することから、法人タクシーと同様に個人タクシーへの監査を早急に着手されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

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。

タクシーの法令遵守とチェック体制のあり方については、新規参入の許可に際し、輸送の安全と利用者利便の確保を図る観点から、適正な事業運営を行うために必要な基準を定めて厳正な審査を行うとともに、事後チェック体制の充実・強化を図っているところです。なお、監査・処分制度については、平成 25 年 10 月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化を行っており、効果的な監査および実効性のある処分を行っております。

また、平成 30 年 7 月から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などの行政処分の強化を図り、処分強化の見直しに取り組んでおります。

続いて、個人タクシーについては、期限更新制が導入されており、この制度は個人タクシーの法令遵守に関して一定の機能を果たしていますが、監査等により重大な違反が確認された場合は、行政処分を行うなど厳正に対処してまいります。

引き続き、監査体制の充実・強化に取り組むとともに、効果的な監査の実施や実効性のある処分を通じ、輸送の安全と利用者利便の確保に努めてまいります。

(3) 悪質事業者の排除について

タクシー事業においては、規制緩和以降、法令を遵守し安全への投資をしっかりと行っている良質な事業者ほど、収益率が悪くなり馬鹿を見るという、まさに悪貨が良貨を駆逐するという状況となっている。貸切バスで実施されている事業許可の更新制のように、安全や法令遵守に対する意識が低い悪質事業者が排除される制度について検討されたい。

また、タクシー事業に係る助成制度については、タクシー事業関連法や労働法等の違反事業者は助成の対象としないこととし、一方で、法令遵守を積極的に行っている優良事業者や、運転者職場良好度認証制度で認証されている事業者に対しては、助成額や助成率を優遇することにより、タクシー事業の適正化を推進されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

監査・処分制度については、「自動車運送事業における監査のあり方検討会」を踏まえ、平成25年10月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしました。

引き続き、当該監査・処分制度の着実かつ適切に運用し、輸送の安全を図ってまいります。令和3年度のデジタル式運行記録計、ドライブレコーダーや過労運転防止機器の導入等に対する補助事業では、補助事業を効果的なものとするため、過去3年の間にタクシー関連法に基づく行政処分を受けた事業者を補助対象から除外しております。

UDタクシーの導入に対する補助事業では、政策目的達成の観点から必須要件を設けています。

- ・ユニバーサルドライバー研修の受講
- ・実車を用いたUDタクシーの操作等に関する研修の定期的な実施

さらに、補助事業の目指す政策目的について積極的に取り組んでいる事業者に優先的に補助金が交付されるよう運用を図っています。

(4) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について

「旅客自動車運送適正化事業実施機関」を全国に設置できることとされたが、未だに東京都のみの設置で留まっている。同様の制度がタクシー事業よりのちに設けられた貸切バス事業では、全国全てのブロックに設置が済み、適正化事業の取り組みが進められていることを鑑みると、タクシー事業者と行政の怠慢としか思えない。ついては、実効性のある適正化事業が的確に実施されるよう、同機関を全国に早急に設置するよう指導を強化されたい。

【回答】（自動車局旅客課）

タクシーの旅客自動車運送適正化事業実施機関（以下「適正化実施機関」という。）については、現在、（一社）東京ハイヤー・タクシー協会が指定されているところです。

一方、その他の道府県タクシー協会においては、適正化事業に必要な人員や財源等の問題から適正化実施機関の指定に向けた検討が進んでいないと聞いております。このため、国土交通省としては、各道府県タクシー協会に対し、適正化実施機関に係る指定申請に向けての意向や課題について、今後調査を行うこととしており、この調査結果を踏まえ、適正化事業実施地域が拡大していくよう、取り組んでまいりたいと考えております。

5. 安全確保について

- (1) 車内防犯カメラについてもドライブレコーダー同様に普及・促進に向けて、助成を行われたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

車内防犯カメラの設置による労働者の生命・身体への安全確保は、労使間における安全配慮義務の履行という観点から、個々の事業者が積極的に責任を果たすべきものであり、国土交通省としては、引き続き事業者に対する防犯対策の徹底を指導してまいります。

- (2) 防犯に関する諸対策の検討の場として、関係行政、事業者、労働者による防犯対策委員会の設置を指導されたい。また、車両については、乗務員の安全に配慮した防犯対策を講じるとともに、タクシー事業の経費負担軽減のため改造費用などに対する助成制度を創設されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

平成20年から平成21年にかけて、タクシーを対象とした強盗事件が連続するなど社会的に大きな不安を与える状況にありました。このような状況を受け、平成21年に警察庁、国土交通省、タクシー事業団体および運転者労働組合で構成する「タクシー強盗防犯対策会議」において、多発するタクシー強盗への対策を議論し、タクシー事業者の取り組みを推進するため、「タクシーの防犯基準（不公表のため取扱注意）」の再度の徹底を図ることとしました。

この中には、車内カメラを設置することなどタクシー強盗抑止のための望ましい諸対策が盛り込まれており、乗務員の安全に配慮した具体的な防犯対策を推進しているところです。また、国土交通省では、輸送の安全性向上のため、ドライブレコーダー等の機器導入に対して一部費用を補助しているところですが、バス・タクシー車内におけるドライブレコーダーの設置は、防犯対策に資するものと考えております。

- (3) 高齢運転者の自動車事故が社会問題となっているが、高齢化が進むハイタク運転者にとっても重要な問題であり、体調を崩した高齢運転者の重大事故も頻発している。点呼や適性診断等で事前対応にも限界があることも明らかである。事故防止対策支援推進事業における先進安全自動車（ASV）の導入促進に向け、バスやトラックと同様に、タクシー車両を補助対象とされたい。

また、2018年2月に「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」、2019年7月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」

が策定されたが、タクシー事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設されたい。

【回答】（自動車局技術・環境政策課、安全政策課）

「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。

各種スクリーニング検査の受診について、国土交通省では、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。

6. タクシー運転者の確保・育成および労働条件改善について

(1) タクシー運転者不足の最大の要因は、低賃金・長時間労働という劣悪な労働条件にあることは論を俟たないが、換言すれば事業者の従業員への待遇に対する過去からの怠慢である。国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務があることを踏まえ、喫緊の課題である運転者の待遇改善と働き方改革に向け、さらに取り組みを強化されたい。

また、賃金・労働条件改善を目的とする運賃改定については、積極的に処理されたい。

【回答】（自動車局旅客課）

タクシーは、公共交通機関として、地域住民の移動の足の確保という重要な役割を果たしておりますが、今後ともその役割を發揮していくためには、担い手の確保につながる、働き方改革の実現が不可欠です。このため、政府としては、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化等の取り組みを推進するため、平成30年5月に「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」を策定しました。

国土交通省としては、これらの推進を図りながら、

- ・配車アプリを活用した新たなサービスの導入等による生産性の向上
- ・女性が働きやすい職場環境の整備や、第二種免許の取得支援による多様な人材の確保・育成

等の各種施策を講じつつ、関係省庁とも連携して取り組んでまいります。

全国タクシー・ハイヤー連合会においても、平成 30 年 3 月に、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定し、タクシー事業における働き方改革の実現に向けて、業界として取り組む事項や時間外労働の削減に関する数値目標などを定め、積極的に取り組んでいただいているところです。また、運転者の労働条件や労働環境を改善するとともに、必要となる運転者を確保・育成するために、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者を認証する「働きやすい職場認証制度」についても、昨年 9 月より事業者からの申請受付を開始することとしており、官民で連携して進めているところです。

今後も、官民がしっかりと連携し、タクシー事業の働き方改革の推進に向けた取り組みを進めてまいります。

- (2) 国自旅第 213 号(令和元年 12 月 10 日)「タクシーの運賃改定の公示にあたっての留意事項について」では、「運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること」を事業者団体に求めている。ついては、労働条件改善実績について速やかに公表するよう、事業者団体を指導されたい。

【回答】(自動車局旅客課)

昨年 2 月 1 日より実施した運賃改定は、タクシーが公共交通機関としてのサービスを提供していくための最低限の原資を確保するために行われたものと認識しており、国土交通省としては、人手不足対策や労働環境の改善等につながることを期待しています。

また、当該運賃改定に際して、一昨年 12 月に事業者団体に通達を発出し、運賃改定後の対応として、

- ・各事業者において、適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること
- ・運賃の障害者割引など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、見直しを図るよう留意すること

等について求めるとともに、今後、フォローアップ調査を行うこととしており、当該結果等も踏まえつつ、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、

地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいります。

【海 事 局】

1. 新型コロナウイルス感染症について

新型コロナウイルス感染症が世界中で猛威を振るい、国の内外を問わず陸上諸産業などはもとより、海運・水産産業も多大な影響を受けている。外航船においては、各国の入国規制や移動制限により船員交代に支障が生じ、長期乗船を余儀なくされるなど、船員の心身の健康や権利が脅かされている。内航・フェリー・旅客船などにおいても、物資・旅客輸送量の落ち込みから減便・減船を余儀なくされるなど厳しい状況となっている。また、船員は、船内において職住一体の特殊な環境で就労しているが、ほぼ全ての船舶に医師や医療関係者は乗船しておらず、様々な不安のなか職務を全うしている。船員が一刻も早く安心して職務を行えるよう、感染症防止対策をはじめ企業に対する経済・雇用対策支援（雇用調整助成金等）の延長や手続きの簡素化、船員交代の円滑化などを図っていただきたい。

【回答】

新型コロナウイルス感染症の影響により、従業員の雇用を守るため、雇用調整助成金の特例措置については、本年6月末まで延長されているところです。コロナ禍による輸送需要の大幅減少等に直面し、これまでにない厳しい経営状況にあると承知しており、引き続き、関係省庁と連携し、内航・旅客船事業者が雇用調整助成金をはじめ様々な支援制度を適切に活用できるよう、必要な取り組みを実施してまいります。

船員交代については、昨年8月の全日本海員組合殿からの申し入れ等も踏まえ、関係省庁等と連携して船員交代が可能となるよう調整した結果、我が国における船員交代の人数は、コロナ禍以前の規模が確保されております。今般、新型コロナウイルス変異株の流行に伴い、政府の水際対策が強化されておりますが、我が国に入国する船員のコロナ対策につきましても、より徹底した対応を行っており、これを前提に、引き続き我が国に入国して船員交代することは可能となっております。

また、円滑な船員交代を行うためには、日本だけでなく各国の協調的な取り組みも重要であり、海事局としては、引き続き、船員交代が円滑に行われるよう、関係省庁と連携して取り組んでいくとともに、IMO等における国際的な議論にも積極的に参画してまいります。

2. 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、少子高齢化の進行により、船員の高齢化や後継者不足が深刻な状況にあるわが国は、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成が急務となっている。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倍を超えております。水産産業でも、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られたい。

【回答】

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要と考えております。まず、内航船員については、就職氷河期世代の者も対象とした船員の計画的な雇用・育成に対する支援や、一般教育機関出身者の内航船員への就業促進などの取り組みを着実に実施してまいります。また、外航船員についても、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を引き続き実施してまいります。

さらに、ウェブサイトやSNSによる積極的な情報発信等、広く国民に対し海への理解と関心を喚起するPRに努めるとともに、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを進めていくことで、若年層の海への関心を高め船員志望者の裾野の拡大を図ってまいります。

加えて、若年船員や女性船員の活躍を促進するため、船員の労務管理の適正化を通じて、各船員の状況に応じたきめ細かな対応を行っていくなど、船員の働き方改革に取り組んでまいります。

3. 船員養成教育機関の維持・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、海技教育機構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、短期大学校化して開校することとなった小樽海上技術短期大学の養成定員が10人増えるのみであり、未だ養成規模は400人に留まっているばかりか、同機構の運営費交付金は削減され続けている。このことは、平成28年の海技教育機構と航海訓練所の統合に際し、「日本人船員の増加に資する体制の強化や支援措置の充実など万全の措置を講ずること」との国会付帯決議に反するものであり、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、早期の定員拡大を図りたい。また、文部科学省所管の商船系大学、商船系高専をはじめとする船員養成教育機関についても、入学定員の拡大に向け尽力されたい。

【回答】

海技教育機構の養成定員については、学校施設や練習船の収容人数等の受け入れ側の制約要因のもとで、どういった工夫ができるか、業界関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化や安定的・効率的な運営の観点を含め、検討することが必要と考えております。本年2月にとりまとめられた「船員養成の改革に関する検討会とりまとめ」においても、「海技教育機構の4級海技士の養成定員の拡大については、学校体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら、段階的に判断し、実施」することとしています。このような状況の中で、小樽海上技術学校については、本年度より短大として存続することとし、入学定員30人を40人とすることによって、養成定員を390人から400人に拡大しております。

また、海技教育機構については、教育内容を高度化し、条約改正や技術革新に対応した知識・技能を習得させ、教育の「量」だけでなく「質」を重視し、大手や中堅船社の基幹職員を養成することを目指しています。引き続き養成定員については、当該とりまとめを踏まえた対応を検討してまいります。

4. 外航海運・船員政策について

トン数標準税制の導入にあたり、国は経済安全保障の確立を背景として、確保すべき日本籍船（450隻）、日本人船員（5,500人）の数値目標を設定した。その後、対象船舶の拡充など数値目標達成に向けた取り組みが進められたものの、船舶数は増加しているが、日本人船員数は一向に増加していない。

これまで、国土交通省はさまざまな議論の場において、外航日本人船員の確保・育成について極めて重要な問題であるとの認識を示している。しかしながら、「交通政策審議会海事分科会」や「船員養成の改革に関する検討会」、2020年に12年半ぶりに国土交通省に設置された「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会」などの場において、国による外航日本人船員確保に向けた実効性ある具体的な施策が

示されているとは言い難い。国が定めた外航日本人船員の確保・育成の数値目標実現に向け、予算的措置も含め、実効性のある施策を講じられたい。

【回答】

外航日本人船員の量的確保策につきましては、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を実施しているところであり、引き続き日本人船員の確保・育成に取り組んでまいります。昨年には、交通政策審議会国際海上輸送部会において今後の外航海運政策のあるべき姿について検討を行い、先般、中間とりまとめがなされたところ。当該とりまとめでは、取り組みの第2弾として、トン数標準税制を含む今後の外航海運政策のあるべき姿についても幅広く検討とされているところであり、こうした枠組みに基づき、議論の継続が必要と考えています。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

(1) 交通政策基本法の理念に基づいてモーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続・拡充、船員確保に関する協議会の設置、清水海上技術短期大学の司厨・事務科の廃止に伴う船舶料理士不足を解消するための陸上の調理師資格者の誘致対策、および船員にかかる再就職支援の継続・拡充を図られたい。また、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化など燃油価格の適正化・安定化に向けた対策を講じられたい。

【回答】

2015年2月13日に閣議決定した「交通政策基本計画」においては、2020年度までに海運を利用した貨物輸送量を2012年度比で10%増の367億トンキロとすることとしており、海運へのモーダルシフトのさらなる推進を進めていく必要があります。 ※2018年度実績：351億トンキロ

モーダルシフトの推進を図るため、国土交通省においては、税制上の支援措置、船舶共有建造制度による支援措置や予算上の支援措置を講じてきているところです。さらに、2017年6月に策定した「内航未来創造プラン」に基づき、

- ①革新的な取り組みを行うことなどにより最も貢献度が高かったと認められる事業者に対する新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞」の創設や、
- ②フェリー・RORO船等のモーダルシフトに資する船舶の利用情報の一括検索システムの構築

といった取り組みを行ってきており、これらの措置を通じてモーダルシフトのさらなる推進に取り組んでまいります。

内航海運、フェリー・旅客船の運航事業において、燃料費は事業全体のコストのうち大きな割合を占めるものです。このため、国としては、燃料油に係る税負担を軽減するため、地球温暖化対策税の還付措置、軽油引取税の課税免除措置を行っているところです。地球温暖化対策税の還付措置については、2012年の創設以来制度を維持し、2020年度から3年間の延長が認められたところです。

また、軽油引取税については、1956年の創設以来制度を維持しており、2018年度から3年間の延長が認められております。今後とも燃料油価格の動向には留意し、事業者等の意見も踏まえつつ対応を検討してまいりたいと考えています。

船員計画雇用促進等事業については、船員の安定的・効果的な確保・育成を推進するため、昨年度から支援の対象を就職氷河期世代の者に拡大したところであり、これを着実に実施してまいります。また、船員の確保に向けて、交通政策審議会海事分科会船員部会において、「船員の働き方改革」の議論を行い、昨年9月に取りまとめを行ったところです。

船舶料理士資格の取得の促進についても、「船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会」において、船舶料理士の確保・育成等についての検討を引き続き行っており、関係者と連携し、船員の調理等業務の負担軽減策の検討や船内供食の実態を踏まえた栄養バランスの改善のためのガイドラインを策定するなどの具体的取組を進めてまいります。船員に係る再就職支援についても、必要な場合に適切に対応できるよう、経済・雇用情勢等を注視してまいります。

- (2) 自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するカボタージュ規制の緩和は、内航海運やフェリー・旅客船事業者の存続問題、ひいては、日本人船員の雇用問題に発展します。また、瀬戸内海をはじめとする狭小かつ複雑な海域が多数存在しているわが国において、海域特性や海上交通ルールに不案内な外国籍船の増加は、沿岸航行における安全上の問題も惹起しかねない。安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するため、また、新型コロナウイルス感染症をはじめとする緊急事態等に乗じて、カボタージュ規制が緩和されることのないよう、現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

【回答】

カボタージュ規制は、国家主権・安全保障の観点から、自国内の貨物または旅客の輸送は、自国の管轄権の及ぶ自国籍船に委ねるという国際的な慣行として確立した制度です。我が国においても、船舶法に基づき、外国籍船による国内輸送は原則として禁止されております。平成30年5月に閣議決定された海洋基本計画においても、「安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタ

一ジュ規制を維持する。」旨記載されております。

船舶法に基づき、国土交通大臣の特許を受けた場合には、例外的に、外国籍船による国内輸送も可能となりますが、この特許につきましては、

- ①我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと
- ②日本の海上運送事業者による物品または旅客の輸送に支障を生ずるものではないこと

等の審査基準に照らして、個別の事案ごとに慎重に判断を行うこととしております。このように、カボタージュ規制については、今後とも堅持してまいり所存です。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の推進により、自治体による代替船建造への支援が行われている地域もあるが、一方で他の輸送モードとの競合から運賃の割引などにより経営を圧迫している実態がある。離島航路は離島住民の日常生活や地域経済を支える重要な交通手段であるとともに、支援物資の輸送など、大規模自然災害時においても非常に重要な役割を果たす公共交通機関であることから、離島航路事業に従事する船員・従業員の生活も守られるべきである。事業者に対する十分な補助を行うとともに、公正競争の確保など、離島航路維持に効果のある対策を適正に講じられたい。

【回答】

離島住民にとって、航路は生活や産業などを支える交通手段であり、航路の確保維持は極めて重要であると認識しています。一方、離島航路においては、人口減少、高齢化等により輸送人員が減少するなど、厳しい経営状況にあります。このため、国土交通省では、離島航路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、島民向け運賃割引への補助や船舶の建造への補助などを講じているところです。引き続き、これらの施策を通じて、離島航路の確保・維持を図ってまいります。

- (4) 高速道路や架橋と競合するフェリー・旅客船事業者は、これまで国が押し進めてきた、道路偏重政策の影響を強く受け、事業者の経営状況は逼迫し、事業者の自助努力の範疇を超え、非常に厳しい状況となっている。フェリー・旅客船事業者が架橋と共存しうる支援策を講じるとともに、公正競争条件担保の観点から適切な代償的支援措置を講じられたい。

【回答】

フェリー・旅客船の維持・存続については、まずは地域活性化の一環として、

地元自治体、交通事業者、地域住民等の関係者が航路の役割について議論し、利用促進をはじめとする航路の存続等について合意形成を図ることが重要と考えます。このような認識に基づき、国土交通省としては、予算、税制および船舶共有建造制度の支援をフェリー・旅客船の整備・運航に対して行っているところです。

さらに、訪日外国人旅行者受入環境整備に係る支援措置等を通じてフェリー・旅客船の活性化に向けた取り組みを進めております。引き続き、フェリー・旅客船の活性化に向けて取り組んでまいります。

(5) 超高速船と鯨類などとの衝突問題に関して、鯨類が事前に回避する有効な機器の開発が求められていることから、技術開発による衝突事故の防止に取り組まれない。

【回答】

平成 21 年 4 月に当省設置の検討委員会において取りまとめられた報告および令和 2 年 3 月の運輸安全委員会の勧告を踏まえ、現在、水中翼型高速船を運航する旅客事業者において

- ・ハザードマップや目撃情報に基づく減速航行や航路の変更
- ・シートベルト着用の徹底
- ・高齢者に対する座席誘導

等の安全対策の徹底について取り組んでいただいております。

鯨類との衝突を事前に回避する有効な機器の開発について、鯨類の嫌がる音声を発する製品（アンダーウォータースピーカー）が既に実用化されていますが、より効果的な音源等について検証が進められているなど、さらなる性能向上に向けた技術開発が進められています。また、水中に信号音を発信して反射の方向と時間から水中物体を探知する製品（アクティブソナー）については、船体動揺が大きくなると障害物の探知性能が低下する等の課題があり、国土交通省では、令和 2 年度および 3 年度予算に、高速船の安全対策に要する費用を計上し、課題の解決に向けた検証等を通じ、さらなる安全性向上に取り組んでおります。

国土交通省としては、このような取り組みに関し、関係事業者とも意見交換を行うこと等を通じ、引き続き高速船の安全性向上を図ってまいります。

6. 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す。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（インターネット等を含む）が開始されましたが、船員がこれを安価に利用できる環境には至っておりません。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】

情報通信インフラの整備については、現在、総務省において、船陸間通信環境の整備などに取り組んでいるものと承知しております。また、海上における高速通信の普及に関しては、総務省、国土交通省、水産庁の3省庁による海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議において、船員・乗客がスマートフォンを陸上と同じように利用できる環境を目標として、普及に向けた課題の整理や具体的方策を検討し、①衛星通信サービスのさらなる高度化、②普及に向けた周知の方法、③利用者のニーズの把握・掘り起こし、④事業者への情報提供、について、平成30年3月に最終報告をとりまとめたところです。

現在も、総務省等の関係省庁等とは、毎年定期的な連絡調整を行っているところであり、通信事業者や内航海運業者からのヒアリング、内航海運事業者や船員への海上通信に関するアンケート調査等を実施するなど、総務省との問題意識の共有などを進めております。今後も、引き続き関係省庁と連携して、対応してまいります。

7. 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。また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組まれたい。

【回答】

船員の個人住民税減免については、平成24年度税制改正において、いわゆる不

均一課税に当たることから、地方税法上、各自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から自治体にその旨周知がなされました。その後、複数の自治体が長期間船舶に乗船する船員に対する個人住民税の軽減措置を導入したことを受けて、出先機関である地方運輸局と連携し、自治体に対し、先行導入事例や船員の重要性の周知に取り組んでいるところです。

今年度より新たな自治体において船員に対する個人住民税の軽減措置を導入されたと承知しており、引き続き、自治体への周知に取り組んでまいりたいと考えております。

8. 海難事故の撲滅と安全対策について

わが国は、季節による気象・海象の変化が著しいばかりか、船舶輻輳海域や狭水道など航行の難所が多く、海上交通法規や航路管制、大型外国船舶や危険物積載船舶への水先人の強制乗船や台風等異常気象時における走錨事故防止ガイドラインの策定など、事故防止のための対策が講じられている。船舶事故の発生件数は減少傾向にあるものの、令和元年の船舶事故隻数は2058隻、そのうち海運・水産産業に係る船舶事故は878隻となっている。海難事故は、船舶・積荷の損傷や大規模な海洋環境破壊をもたらすのみならず、尊い人命にも危険を及ぼしかねない。については、事故防止に向けた安全意識の啓発活動の強化は勿論のこと、当該船舶におけるライフジャケット完全着用の徹底、水先人の活用やタグボートの利用促進をはじめ、「第11次船員災害防止基本計画」や「第4次交通ビジョン」に基づく安全確保のための諸施策を確実に推進されたい。

【回答】

船員の作業用救命衣の着用については、船員労働安全衛生規則（省令）により既に義務付けているところであり、現在は、作業用救命衣の着用義務の徹底に向けて全国での安全講習会の開催や訪船指導等を通じた啓発活動を行っているところです。

第11次船員災害防止基本計画においては、主要な対策として、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防止対策、漁船における死傷災害対策、年齢構成を踏まえた死傷災害対策等に取り組むこととしており、これらの対策に基づく諸施策を着実に推進してまいります。

水先については、船舶交通の安全確保や運航能率の向上等に寄与する重要な制度であり、今後もその的確な運用を図ってまいります。

海上保安庁では、「第4次交通ビジョン」（平成30年4月20日答申）に基づき、ウォーターアクティビティのセーフティガイドの充実・強化や、異常気象等に伴

う船舶事故の未然防止策の充実・強化など、安全確保のための諸施策を推進しているところです。さらに、海の事故ゼロキャンペーン等の機会を通じて、見張りの徹底およびAISやVHF等を活用した船舶間コミュニケーションの促進に取り組んでいるところであり、関係機関等と緊密に連携しつつ、引き続き事故防止に向けた安全意識の啓発活動の強化に取り組んでまいります。

9. 海賊略奪行為の根絶と船舶・船員の安全の確保について

ソマリア沖・アデン湾において、海賊等事案は減少しているものの、発砲事案などが発生しており、依然として予断を許さない状況が続いている。また、東南アジア海域では武装強盗事件が後を絶たず、さらに西アフリカ・ギニア湾周辺海域では、身代金目的で乗組員を誘拐する事案が多発している。

海賊等事案の根絶に向け、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけ、また、ReCAAP「アジア海賊対策地域協力協定」やナイロビ宣言などの枠組みを通じた国際的、地域的な協力および海上法執行能力の向上支援など、継続して取り組んでいきたい。

【回答】

ソマリア沖・アデン湾、東南アジアおよび西アフリカ・ギニア湾において引き続き海賊等の脅威が存在すると認識しております。このため、ソマリア沖・アデン湾に海上保安官が同乗する護衛艦等を派遣し、国際社会とも連携しながら海賊対処行動を実施しているほか、日本船舶警備特措法の適切な運用、東南アジア諸国およびソマリア周辺海域の沿岸国に対する能力向上支援、ReCAAP・ISCを通じた情報共有・協力体制の構築等、各種対策を講じているところです。

今後とも、このような取り組みを通じた関係機関および関係国との連携強化等により、海賊問題に取り組んでまいります。

10. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関には、毎年、船員を志す女子学生が一定数入学しているが、陸上の他産業と比べ、海運・水産業では女性船員の就業が進んでいるとは言えない状況にある。国土交通省海事局は、平成30年4月に「女性船員の活躍推進に向けた女性の視点による検討会」の中で、雇用促進のための情報の発信や働き続けられる環境の構築など、女性船員の活躍推進に向けた提案がとりまとめられているが、この提案の具現化に向けた積極的な取り組みを推進されたい。

【回答】

海事局では、平成30年4月にとりまとめられた「女性船員の活躍促進に向けた

女性の視点による提案」を踏まえた具体的取組みとして、国と海運事業者等の関係者が連携し、事業者および船員を志望する女子学生等に対し、海事産業における女性活躍推進の取組事例集等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信に取り組んでおります。海事局では、平成30年4月にとりまとめられた「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」を踏まえた具体的取組みとして、国と海運事業者等の関係者が連携し、事業者および船員を志望する女子学生等に対し、海事産業における女性活躍推進の取組事例集等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信に取り組んでおります。

この取りまとめ結果も踏まえて、海事局としましては、

- ・女性が働きやすい職場環境作りに取り組む事業者の好事例集による情報発信、
- ・船員の求人票を改訂し、女性が職場選びをする際に有益な情報の見える化

など、事業者の積極的な取り組みを促す環境整備を行っているところです。

引き続きこうした取り組みを進めていくことに加えて、今国会に提出しております海事産業強化法案によって創設される労務管理責任者を通じた船員の多様な働き方のニーズへの対応に取り組んでいくことで、女性船員の活躍をより一層推進してまいりたいと考えております。

11. 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】

海洋国家である我が国にとって、海事産業は経済と国民生活に大きな役割を果たすものであり、次世代を担う子供たちが、海事産業に対する理解を深め、職業観の醸成を図っていく取り組みが、重要であると認識しております。このため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じ、練習船等の一般公開、体験乗船の実施およびウェブサイトやSNSを活用した積極的な情報発信等を行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体の皆様と連携し、海への理解と関心を喚起するための事業を、全国的に展開しているところです。

さらに、子どもたちが、将来の進路として海事産業、船員への進路を選択肢と

してもらえよう、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを、関係省庁や関係団体の皆様と連携を図りながら取り組んでまいります。

12. 「海の日」の7月20日固定化

平成7年に「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」との趣旨で祝日化された「海の日」は、平成15年に導入されたハッピーマンデー制度により、7月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れている。「海の日」を本来の7月20日へと戻すことは、国民の海への憧れや関心の高揚を図り、船員後継者の確保、ひいては海事産業の発展にも資するものであり、海洋立国日本として、「海の日」固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。

【回答】

「海の日」の固定化については、国民的なコンセンサスが最も重要であり、これまでの経緯も含め幅広い議論がなされると考えております。

国土交通省としましては、「海の日」に関する様々な施策を通じて、国民に海への理解・関心を深めて頂けるよう、努めてまいりたいと考えております。

【港 湾 局】

1. 港湾対策について

- (1) 港湾運営会社が既存事業者(事業者団体)、および港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないこと。また、当該運営会社に、港湾のルール・慣行の順守を図るため、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置すること。

【回答】

港湾運営会社が事業を行うに当たっては、各ターミナルを利用している関係者の理解・協力が不可欠であり、必要な協議が行われるものと認識している。

港湾産別協定については、国民の合意に基づくものであり、国が関与すべきものではなく、協定の順守についても関係者間の判断によるものと考えており、必要に応じて適切な調整が行われるものと認識している。

- (2) 重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるために、長期的な視点で港湾政策、地域の振

興策と一体になった港湾政策をすすめること。

【回答】

地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、また、産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく貢献していると考えています。そのため、地方の港湾においても、各地域の産業立地や港湾の特長・個性を生かした取り組みに対し、しっかりと支援していくことが重要であると考えています。

- (3) 国際戦略港湾および国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたっては、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、その監視体制を強化すること。

【回答】

ご指摘の点については、港湾労働の安定を図りつつ港湾運営が適切に行われるよう、引き続き港湾運営会社を指導・監督してまいります。

- (4) 国際バルク戦略港湾構想によるバルク拠点港への再編が行われていることに鑑み、拠点移転計画のある荷主企業に対し、港湾運送事業者および労働組合への事前の協議を行わないまま推進することのないよう行政指導を行うとともに、港湾労働者の雇用・労働条件の不安定化を招かないよう国策としての雇用・職域の責任措置を講ずること。

【回答】

国際バルク戦略港湾政策は、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、大型船を活用した共同輸送と、複数港寄りや内航船への積み替え輸送により、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成を図るための政策です。

国土交通省としては、地方の港の振興も重要な事項と考えており、引き続き、それぞれの港湾管理者等と連携して取り組んでまいります。

- (5) 国際戦略港湾において社会問題となっているコンテナターミナルゲート周辺の渋滞問題は、単に港湾労使の問題ではなく、港頭地区のロケーションに起因していることから、港湾建設の責任者として緊急課題として対処すること。また、港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞等の実態調査を行い、港湾管理者との連携状況や対応について明らかにすること。

【回答】

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生は、コンテナターミナルの蔵置容量、コンテナ搬出入処理能力、特定時間帯へのトラックの集中などの複合的な要素に

起因していると考えています。

渋滞の緩和に向けて、港湾管理者をはじめとした関係者も問題意識を持って取り組んでおり、トラック協会の海上コンテナ部会による待機時間実態調査結果なども参考に、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、バン・シャーシプールや車両待機場の整備、ゲートオープン時間の拡大などの取り組みを行っています。

国土交通省においては、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指し、各種取り組みを行っています。今後とも、国土交通省としても、関係者と連携しつつ、新規コンテナターミナルの整備や、港湾運営会社への支援制度等の予算をしっかりと確保し、コンテナターミナルのゲート前渋滞の緩和に向けた取り組みを支援してまいりたいと考えています。

- (6) 港湾の中長期政策「PORT2030」など、将来的な港湾政策について、交通政策審議会港湾分科会で審議されている。港湾計画や国際戦略港湾政策並びに、自動化など港湾労働環境に大きな影響を与えかねない。したがって、地方港湾審議会だけではなく、交通政策審議会港湾分科会委員に労働組合の代表を参加させること。

【回答】

平成13年1月、港湾審議会が交通政策審議会の一部である港湾分科会に再編された際、簡素化を進めるため委員の数を縮小し、より政策的な議論を行う場としてその役割が見直されました。委員構成についても、物流や産業等の分野にかかわる有識者の方々を中心とし、業界代表の委員については、荷主、海運、港運等の各分野から1名を選任する形とし、港運分野を代表して、日本港運協会会長に就任して頂いております。このような現在の港湾分科会の位置づけを踏まえると、現状の委員構成は適当であると考えているところであります。

いずれにせよ、港湾政策の立案にあたり、港湾労働者の皆様のご意見を伺うことは大変重要と考えており、港湾労組からの年2回の定期的な申入れへの対応に加え、昨年6月以降、国土交通省側からの提案により、2か月に一度、担当課長等による定期的な意見交換を実施することとしたところであり、今後とも港湾労働者の皆様から、ご意見を拝聴してまいります。

2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要

因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。また、1999年～2015年度の届け出料金の現状を示す資料を開示するとともに届け出料金に基づく料金監査実績についての資料を開示すること。

具体的には、料金監査実績については、年度ごと、監査に至った理由、対象企業数、処分の内容と件数を明らかにすること。

【回答】

港湾運送事業の運賃・料金制度については、2000年（平成12年）の法改正により旧特定港湾が、2005年（平成17年）の法改正によりすべての港湾が、認可制から事前届出制となったところです。国土交通省としましては、届出運賃・料金が適正に収受されることが重要であると考えております。

昨年の春闘の際に、料金の適正収受を実現するために、港湾運送契約の相手方となる荷主や船社の理解と協力が重要であることから、令和2年度中に港湾労働者不足に関する実態調査を行い、港湾運送事業者の皆様が荷主や船社との料金交渉の際に活用できる資料を作成したいと考えている旨を回答申し上げたところです。この調査のため、昨年12月に調査票を発送し、本年1月に回収しました。回収率は概ね50%でした。調査結果については、本年4月下旬に開催しました全国港湾・港運同盟と港湾経済課の定例意見交換会の際にお示しし、調査結果をどう見るか、またどう活かしていくかについて意見交換を行いました。

制度の見直しであれ、運用の見直しであれ、その影響を受ける関係者の理解と協力がなければ、実現は困難なものとなります。そして、この関係者の理解と協力を得るためには、現状の問題点を具体的・客観的に把握し、丁寧な説明を重ねていくことが必要です。

適正料金収受に関するご要望については、港湾労組と港湾経済課の定例意見交換会の場を活用して議論を重ね、施策化が可能な段階になったものから、順次、具体化を進めてまいりたいと考えております。

料金水準につきましては、日本銀行が公表している港湾運送業のサービス価格指数によると、2015年を「100」とした場合、2020年度平均（速報）は「100.9」とほぼ横ばいで安定して推移しており、日本全体の平均としては、規制緩和による大幅な料金水準の低下はないものと認識しております。

港湾運送料金の監査の実績につきましては、2020年度（令和2年度）には約60件実施し、約30件で文書警告を実施しています。今年度についても、例年と同程度の件数の監査を実施したいと考えております。

3. 非指定港の指定港化について

現在、大規模な荷役量をもつ港湾でありながら港湾運送事業法の適用を受けていない三島川之江港、常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港など、例外扱いをされている非指定港を、港湾運送事業法の適用指定港とされたい。特に三島川之江港は、2005年に指定港を表明しておきながら、現在まで10年以上見送っている事実から、行政責任による早期適用を行うこと。また、地元関係者への指定港化に向け、合意形成の働きかけについての進捗状況を明らかにされたい。

【回答】

三島川之江港の指定港化につきましては、引き続き重要な課題として認識しております。そして、具体的に指定港化を進めるにあたっては、港湾運送事業法の円滑な施行を図る観点から、地元関係者の理解を得ることが必要不可欠と考えております。今後とも、引き続き三島川之江港の地元関係者に対して丁寧に説明を重ね、指定港化についての合意形成に向け努力してまいりたいと考えております。

常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港につきましては、取扱貨物量などの動向について注視しているところです。

4. 港湾労働対策について

- (1) 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の施行に伴い、港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンに伴う労働力を確保するため、交代制導入促進の支援措置や港湾労働者派遣制度の活用強化などについて厚生労働省との協議を行うとともに、適用港拡大などの対策に取り組みを促進すること。

【回答】

港湾の24時間オープンの実現に際しては、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識しております。今後とも、厚生労働省等の関係省庁と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保にも配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めてまいりたいと考えております。

- (2) 雇用保険法の改悪により、港湾労働者の福利厚生施策が後退しています。港湾法に基づき、港湾管理者に港湾労働者の福利厚生を増進するための施設を設置させるよう取り組みを促進されたい。

【回答】

港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の福利厚生を増進は重要であると考えております。港湾の福利厚生施設の設置および管理につきましては、各

港湾管理者が自治事務として処理しているものであり、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により維持・改善が図られているところでもあります。

国土交通省としましては、皆様からご意見をいただいたことについて、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

5. 安全な港湾職場の環境づくり並びに海コン安全輸送対策取り組みについて

- (1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行うこと。
また、トラック等の渋滞緩和および輸送の安全性を図るため、港湾局主導で関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を行われたい。

【回答】

コンテナターミナル周辺の渋滞状況については、港湾管理者等を通じて情報を把握しており、今後も引き続き状況を注視していきたいと考えております。なお、国土交通省では、コンテナ搬出入処理能力の向上による渋滞解消を図るため、2016年度から2018年度まで、横浜港において、「情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業」を実施し、ゲート処理の効率化とセキュリティの向上等を図る新・港湾情報システム「CONPAS」の開発を進めてまいりました。

実証事業の実施にあたっては、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会をはじめとして、港運事業者、海貨事業者、ターミナルオペレーター、港湾管理者等からなる検討会を開催するなど、多くの関係者にご協力頂きながら進めてまいりました。そして、2021年4月より、横浜港南本牧ふ頭において「CONPAS」の本格運用を開始し、コンテナターミナルのゲート前待機の解消や外来トレーラーのターミナル滞在時間の短縮が期待されています。また、今後、阪神港等の他港にも横展開を図る予定としています。

国土交通省としましては、「CONPAS」をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた各種取り組みなど、コンテナターミナル周辺の渋滞解消に向け、引き続き、関係者と協力して取り組んでまいりたいと考えております。

- (2) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」への適応や改正 SOLAS 条約に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置を行うこと。また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の4割に重量計が設置されていない実態から、全てのコンテナターミナルに輸入コンテナに疑義がある場合、公道に出さないため、重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

【回答】

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。

SOLAS 条約に基づく国際海上輸出コンテナの総重量の確定には、実入りコンテナの総重量を計測する方法以外に、個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ重量を足し合わせる総重量計を必要としない方法も認められております。一方、偏載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の課題があります。まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでのシャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見や、関係者の協力のもと、是正措置について着実に実施していくことが適切と考えております。

- (3) 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ターミナル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】

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。(R3.5 現在：77 基)

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。

6. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者 O B に石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。

(2) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港湾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、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する4者協議を再設置し、具体的対策を検討すること。

【回答】 (1)、(2)について

港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、国土交通省としても、適切な労働環境の確保が重要であると認識しております。石綿健康手帳の交付など、労働者の石綿健康被害については厚生労働省が所管しております。港湾運送事業を所管している国土交通省としても、厚生労働省と連携・協力を行ってまいります。労働災害の救済の観点から港湾労使により設立された「港湾石綿（いしわた）対策基金」が設立されたことは承知しております。本件の詳細につきましては、所管している厚生労働省にご相談ください。

四者協議につきましても、厚生労働省の主催により、平成21年から開催されていたところですが、現在、厚生労働省において港湾におけるアスベスト問題の課題に関する整理等を行っていると聞いております。今後、厚生労働省から協議の再開に関する連絡があった場合は、国土交通省としても、引き続き参加していきたいと考えております。

7. 港湾地区について

国際コンテナ戦略港湾として、阪神港および京浜港が選定され、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築し、港湾政策を深化するとされている。今後の体制強化に向け、「選択」と「集中」を基軸とした戦略として、日本の港湾地区における物流の円滑化を図るため、今後のハブ港をはじめとした日本の港湾地区の発展についてどのように進めていくのか、今後の展望を明らかにされたい。

【回答】

我が国には、地域毎に特色ある産業が立地しており、地域の経済や雇用を支えています。物流の拠点であり企業活動の場でもある港湾が、地域の特色に合わせてその機能を発揮し、地域産業の活性化、ひいては我が国の経済の発展に貢献できるように、脱炭素化にも配慮しつつ港湾機能高度化等を図ってまいります。

8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

(1) 外国大型クルーズ船の日本各地への寄港が増大している中、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、早急に整備するよう取り組まれない。

【回答】

昨年の訪日クルーズ旅客数は速報値で12.6万人、クルーズ船の寄港回数は353回となりました。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、我が国への外航クルーズ船の寄港がゼロとなるなど、大変厳しい状況が続いています。一方、クルーズ客のもたらす観光消費は、地域活性化の大きな起爆剤となっていることから、クルーズ船の受入に対応した港湾整備は大変重要であると認識しております。

このため、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上および物流機能の効率化を図るために、補助制度により旅客上屋や屋根付き通路の整備等への支援を行っております。

例えば、北海道においては、各港湾管理者により、

- ・小樽港中央地区の貨物上屋の旅客施設への改修
- ・室蘭港のクルーズ旅客の動線確保のための上屋の撤去

等を行っているところであり、国としても上記補助制度で支援を行っております。

引き続き、港湾管理者や地域の主体と連携を図りつつ、クルーズ船の受入環境の整備に取り組んでまいります。

(2) 現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組まれている。これらの進捗状況や受入環境の整備に向けた中長期的なビジョンについて説明されたい。

【回答】

クルーズ船の寄港は、寄港地周辺にクルーズ客による観光消費等の大きな経済効果をもたらします。新型コロナウイルス感染症の影響により、クルーズについても、大変厳しい状況が続いておりますが、本格的なインバウンド回復に向けて、安全・安心を最優先に、受入環境整備を着実に進めてまいりたいと考えております。具体的には、地方整備局等が事務局となり衛生主管部局等も参画する「水際・

防災対策連絡会議」を開催するなど、関係機関との緊密な情報共有を通じて受入体制の強化を進めているところです。

我が国の寄港地としての魅力はクルーズ会社等から高く評価されています。国土交通省といたしましては、今後とも、クルーズ船の寄港を通じて地域活性化に貢献できるよう、ハード・ソフト両面でクルーズを安心して楽しめる環境整備を推進してまいります。

- (3) 改正港湾法によるクルーズ船受け入れ強化にあたっては、港湾作業地域と客船入港地域を明確に区分けした環境整備を行うとともに、観光客並びに港湾労働者の相互の安全を確保すること。

【回答】

クルーズ船の寄港回数が多くない港湾においては、単発的な寄港需要に迅速かつ経済的に対応するため、貨物埠頭等を一時的に占用して、クルーズ船を受入れている場合があります。このようなクルーズ船の受入れにあたっては、貨物利用等の関係者と事前調整を十分に図ることが重要と認識しています。また、クルーズ客の乗下船時の陸上移動では、その動線が、港湾作業エリアと近接、競合する可能性が考えられます。

これに対し、港湾局では、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上および物流機能の効率化を図ることを目的として、屋根付き通路や植栽等の整備等への支援を行っております。今後も、港湾活動における安全を確保する観点から、港湾管理者や関係自治体等と連携を図りつつ、埠頭の環境整備への支援や、必要な予算の確保に努めてまいります。

9. クルーズ船入国手続きの柔軟な対応について

地方港においては、出国手続きの際わざわざ乗船者全員を船外に出させ、屋外に長時間待機させたい入船時にさらに旅行者が並ばされ待たされるケースが発生している。パスポート原本は船に預けられており、形式上の手続きなのは明白である。これでは、日本発着クルーズ需要を取り組む際の弊害となるだけでなくクルーズ旅行に対するイメージ悪化つながることが懸念されるため、クルーズ船出入国手続について柔軟な対応を要請する。

【回答】

クルーズ船の出入国手続きについては、関係省庁において体制の強化が図られていると承知しています。ご要望については、関係省庁に伝えたいと思います。

