

【総合政策局】

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】(回答なし)

(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】(回答なし)

(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

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ままでもない。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】（総合政策局交通政策課）

交通産業や観光関連産業は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により大変な苦境に直面しております。このため、政府として、公共交通事業者や観光関連事業者の事業の継続に向けて、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講じております。さらに、国土交通省では、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206億円の手厚い支援を行うこととしております。

あわせて、各都道府県が、感染状況に応じて、域内旅行の割引支援または前売り宿泊券等の割引支援の事業を行う場合に、「地域観光事業支援」として財政的に支援することとし、その対象期間を本年12月31日の宿泊分までといたしました。加えて、感染状況にかかわらず、全ての都道府県を対象に、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、大規模施設にあつては最大500万円まで支援を行う事業に対し、新たに「地域観光事業支援」として財政的に支援することを先日発表させていただきました。

また、事業者の雇用の維持も重要であると考えており、国土交通省としては、これまでも各業界からの要望を厚生労働省に伝えてきており、6月までの雇用調整助成金の特例措置については、特に業況が厳しい企業等については、4月までと同様の水準となりました。引き続き、関係省庁と連携し、事業の維持・存続と雇用維持に、しっかりと取り組んでまいります。

(4) 風評被害の払拭とキーワーカーに対する国民の理解

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】（総合政策局交通政策課）

公共交通事業者の皆様におかれましては、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の中にあつても必要な機能を維持するため、現場での感染のリスクや不安を抱えながら、エッセンシャルワーカーとして、業務に献身的に従事して頂いており、改めて、敬意を表し、感謝を申し上げます。

交通運輸産業を支える方々に対する風評被害が起きないように、国土交通省では、業界団体が作成するガイドラインについて情報提供や助言をおこなうことはもとより、スーパーコンピュータによるシミュレーション等を活用した安全性のPRなど、積極的に広報しているところです。引き続き、国民の正しい理解が得られるよう、しっかりと取り組んでまいります。

(5) オフピーク利用促進の取り組み

公共交通機関の混雑緩和は従前より社会的要請であったところ、各事業者と連携して取り組んできたが、これまで十分に進んでいなかった。現下のコロナ禍によってその必要性が一層増した状況もあり、通勤時間帯のピークを避けた利用者に対するポイント還元施策を実施したり、運賃制度の見直しを通じた利用時間帯の誘導を図ろうとする動きが生まれている。国としてこうした取り組みに対する支援実施や必要な検討を進められたい。

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課・鉄道局鉄道サービス政策室）

コロナ禍における感染予防対策として、鉄道の利用分散を通じた混雑緩和は大変重要と考えております。

国土交通省では、各交通分野における政策の中長期的な基本の方針を定めた、次期交通政策基本計画の策定に向けた検討をしておりますが、この中で、大都市部における都市鉄道等の混雑緩和を促進させる施策の一つとして、いわゆるダイナミックプライシング等の新たな対策の効果や課題を十分に検討することについて、社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会においてご議論頂いているところです。ダイナミックプライシングについては、現段階で具体的な内容が決定しているものではありませんが、審議会での議論等を踏まえつつ、計画に基づき必要な検討を行っていく予定です。

(6) 公共交通の利用促進と観光産業を含めた需要喚起について

- ① 新型コロナウイルス感染症の拡大により、緊急事態宣言が発出されるなど移動が制限されることにより、航空・貸切バス・新幹線・タクシーなどはかつて経験したことのない大打撃を受けている。特に、県境をまたぐ中長距離の移動や、ホテルなど宿泊業をはじめとする観光産業では、需要がほぼ消滅し事業の存続すら危ぶまれる状況となっている。まずはウイルスの収束を図ることが重要と考えているが、「Go To キャンペーン」をはじめ、公共交通に対する様々な需要喚起施策を長期的に推進されたい。
- ② 人の移動に対する価値観が大きく変わり、密や接触を極力避けるためとして、

自家用車を利用する傾向が多くなっているが、このことは、公共交通のさらなる利用低迷を招くのみならず、高速道路や各観光地での渋滞などによる環境悪化も招いていることから、公共交通の利用促進のための施策を展開されたい。

【回答】（総合政策局交通政策課・総合政策局地域交通課）

①について

現状、Go To トラベル事業の再開は当面難しいと考えておりますが、国土交通省としては、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については、当該都道府県の事業として県内旅行の割引事業を行う場合に、「地域観光事業支援」として国が財政的に支援することとしております。

また、地方創生臨時交付金を用意しており、これまで 800 自治体 1600 事業で、公共交通の利用促進を含む様々な公共交通に対する支援が行われております。国土交通省としては、こうした自治体独自の利用促進策をホームページやメールマガジンを通じて紹介しており、各自治体における取り組みの参考として頂いているところです。アフターコロナも見据えて、このような観光需要の取り込みはもとより、地域住民の方々が公共交通機関を利用して外出しやすい環境づくりなど、公共交通の利用促進に努めてまいります。

②について

昨年来のコロナ禍による輸送需要の減少により事業継続が大変厳しい中、我が国の経済産業活動を支える公共交通機関の継続と雇用の維持に向け、持続化給付金、雇用調整助成金、地方創生臨時交付金や各種資金繰り支援などの業界横断的な様々な支援措置を講じてきたところです。

公共交通の利用促進のための施策としては、例えば、地方創生臨時交付金において、観光需要の喚起を図るため、鉄道や路線バスの車両のラッピング費用への支援や、バス・タクシー利用への助成を行っている事例があり、国土交通省のHPにも掲載するとともに、地方自治体等にメールマガジンで発信するなど広く周知したところです。さらに、国土交通省では、利用者に安心して乗車頂くための新技術を活用した感染防止対策や観光との連携を図り、誘客や観光地の魅力向上等を図る地域鉄道、バス、離島航路に対し、令和2年度第3次補正予算において支援を盛り込んでおります。

今後とも、公共交通事業者がコロナ禍による危機を乗り越え、しっかりと機能し続けられるよう、支援を行ってまいります。

(7) 運賃改定の取り扱いについて

交通運輸産業の輸送人員は、テレワークやリモート授業などの定着により新型コ

新型コロナウイルス感染症終息後も回復しないことが予測されている。このため、現行運賃では収支の均衡ははかられず、感染症拡大の影響で増加した借入金の返済も困難であることから、各事業者の運賃改定申請について積極的な対応をはかられたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室・自動車局旅客課）

鉄道事業の運賃については、鉄道事業法に基づき、鉄道事業者は、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととなっており、これを変更しようとするときも、同様となっております。認可に際しては、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかの審査を行うこととなっております。

国土交通省としては、今後、鉄道事業者より申請がありましたら、法令に基づき適切に対応してまいりたいと考えております。

乗合バスは、地域の公共交通として通院や通学、買い物などの住民の移動を支える重要な交通機関であり、緊急事態宣言下においても、地域の生活交通を支える輸送機関として事業の継続が求められているところです。

一般の乗合バスの運賃については、道路運送法に基づき、乗合バス事業者は、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととなっており、これを変更しようとするときも同様となっております。認可に際しては、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかの審査を行うこととしております。これまでも事業者による個別の相談に対応させていただいているところですが、引き続き法令に基づき適切に対応してまいりたいと考えております。

タクシーの運賃改定は、運賃ブロック内の一定のタクシー事業者から申請があった場合に、認可に向けた審査手続を進めるものであるため、一義的には、事業者の判断が前提にあるものと考えております。

国土交通省としては、経済や利用者への影響を十分に考慮しながら検討すべきものと認識しており、運賃改定の申請がなされた場合には、関係省庁とも調整し、適切に対応していきたいと考えております。

(8) 二次交通・三次交通との調整機関の設置について

緊急事態宣言が発令された地域では終電繰り上げが要請され、実施されたが、接続する鉄軌道・バス・タクシーなど二次交通・三次交通との調整が充分に行われていない。国として対象地域に調整機関の設置などを指導されたい。

【回答】（鉄道局危機管理室）

特に首都圏の都市鉄道は高度なネットワークが構成されていることから、終電繰

り上げの実施については、特定の路線だけではなく、ネットワーク全体として利用者利便が大きく損なわれることがないように、十分留意していく必要があると考えております。この点については、本年1月の終電繰上げに当たって、国も参画した実施に際しての課題の検証において、各鉄道事業者からも指摘がなされたところであり、各路線の終電繰り上げが同日に実施されるよう調整がなされたところです。

また、利用者への周知も重要になることから、関係自治体や鉄道事業者などと連携し、ホームページや公式 SNS への掲載、駅等での掲示・アナウンスでの呼びかけ等についても実施してきたところであります。これらの措置により、終電繰り上げによる大きな混乱があったとの報告は受けていないものと承知しております。

引き続き、感染状況等を踏まえ、適切に対応してまいります。

(9) 水際対策の強化について

今後、インバウンドの受け入れも徐々に緩和されることとなるが、各国の感染状況には温度差があり、新たに変異ウイルスも発生していることから、空港・港湾・駅など水際の検疫体制を強化されたい。

【回答】（港湾局産業港湾課・航空局総務課危機管理室・鉄道局危機管理室）

クルーズ船の受入再開に向けては、昨年のダイヤモンド・プリンセス号の事案等を受け、クルーズ船内における感染症の発生等の不測の事態に対し、各受入港湾の現場において、関係機関の間における情報共有体制の構築をはじめとした改善策を講じる必要性を認識しました。このため、港湾における防疫対策等の円滑な実施のため、検疫所をはじめ関係者間の情報共有、連絡体制の構築を目的として、各港において「水際・防災対策連絡会議」を設置（※）しました。

（※） 全ての重要港湾以上の港湾を含む 129 港で連絡体制構築済

また、昨年 10 月から運航再開した国内クルーズの経験も踏まえ、港湾管理者とも連携して港湾での感染対策について検討を進めていく所存です。今後とも、検疫所等と連携し、必要な対応を行ってまいります。

新型コロナウイルスに係る水際対策については、政府全体で連携して取り組んでいます。直近では、新たな変異株に対応すべく、5月7日の新型コロナウイルス感染症対策本部（第63回）において決定された「水際対策強化に係る新たな措置（11）」に基づき、インド等からの入国者について検疫所が確保する施設での待機を求め、入国後3日目と6日目の検査を実施する等、さらに徹底した水際対策が行われております。引き続き、国内外の感染状況を見極めつつ、関係府省庁と連携して適時適切に対応してまいります。

現在、全ての入国者に対して、公共交通機関の不利用について要請されていると

ころです。水際の検疫体制に関する取り組みについては、一義的には、厚生労働省において検討すべきものと承知しておりますが、国土交通省としましても、関係省庁等と連携し、検疫への協力など取り組んでおります。

具体的な対策として、

- ・ 空港駅における公共交通機関の不使用に係るポスターの掲出、構内放送での呼びかけの実施
- ・ 帰国、入国後の待機場所への移動手段を確保するため、入国者専用車両のサービス実施に向けた調整

などの取り組みを行っております。

引き続き、感染状況を踏まえつつ、適切に対処してまいります。

2. 「交通政策基本法」を活かした施策について

- (1) 交通政策基本法第 15 条に基づく「交通政策基本計画」は 2021 年度より改定されることとなり、今後は基本計画をもとに各地域で議論を展開することとなるが、現場の実態に即した持続可能な人流・物流ネットワークの具体化に向けて、引き続き関係者からの意見を聴きながら日常生活に必要不可欠な交通手段の確保や物資の円滑な流通のために、所要の財源確保など真に実効性のある施策を国と地方一体で行われたい。

特に、昨年改正された地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」については、交通空白地を拡大させないためにも計画策定・事業実施を推進するとともに、より実効性のある計画とするため、都道府県、市町村といった地方自治体のみならず、事業者やそこで働く労働者、地域住民などのすべての関係者が連携協働して取り組むよう指導等に努められたい。また、地域の経済・社会環境や生活圏などを強く意識し、計画策定期間などにより細切れにならないよう、複数の市町村にまたがる場合への対応を強化されたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

現在、多くの地域で人口減少の本格化等の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により、公共交通の維持が一層厳しい状況にある中で、地域の移動手段を確保するためには、地方公共団体が中心となり、地域の交通事業者や住民などの多様な関係者と連携して、公共交通の改善や輸送サービスの確保に取り組むことが重要と認識しております。このような考え方から、国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」を昨年改正し、公共交通等の将来像を定める「地域公共交通計画」について、地方公共団体による作成を努力義務化することで、地域交通に関するマスタープランとしての位置づけを明確化し、基

本的には全ての地方公共団体において、同計画の策定や計画に基づく事業の実施に取り組んでいただくこととしています。

国土交通省においては、計画策定に要する費用を補助するとともに、計画に基づく公共交通の改善や移動手段の確保に対する支援についても、必要な予算の確保に最大限努めてまいります。あわせて、地方公共団体における人材や組織体制の強化を図っていくことも重要であり、地方公共団体の職員に対する研修や、地方運輸局が開催するセミナーを通じた各地の優良事例の横展開などの取り組みを強化し、ノウハウ面でも支援の充実を図ってまいります。これらを通じ、単一市町村によるものだけでなく、地域の経済・社会環境や生活圏などを踏まえた都道府県や複数市町村の共同による広域的な地域公共交通計画の策定についても後押ししていきたいと考えています。

- (2) 交通政策基本法には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」（第 21 条）が明記されており、今回の改正により、「必要な労働条件の改善を含む人材の確保の支援」が盛り込まれたが、今後の取り組みに対する展望を示されたい。

人流・物流の輸送を担っている交通運輸産業は、日本経済および地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。今後、生産年齢人口がますます減少していく中、こうした社会基盤産業を支える労働力の確保が重要な課題になると見込まれており、交通運輸産業における労働力不足は、各モード共通の課題であり、我が国の経済成長にとっても大きな問題である。

自動車運送事業については、「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」として 88 施策が策定された。また、貨物自動車運送事業に対しては、貨物自動車運送事業法の一部改正や「ホワイト物流」推進運動の取り組み、「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（トラック運送業の生産性向上協議会と同時開催）」におけるアドバンス事業や輸送品目別の課題の深掘りに基づくガイドラインの策定等による生産性向上等を通じた労働環境の改善の水平展開が徐々に進められている。また、航空局内に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、今後の航空需要の増大や将来の大量退職により、大手航空会社を含めて中長期的に操縦士および整備士等の不足が発生することが懸念される中、安定的に人材を供給するための環境整備について検討が行われ、具体的な方策がとりまとめられた。

特に、トラック、バス、タクシー業界の運転手不足は深刻な状況にあり、規制緩和の導入によって、低賃金や長時間労働が蔓延するなど、労働条件や労働環境の

低下が労働者不足の大きな要因となっていることから、バス・トラック運転手の労働条件を定めた改善基準告示など国による制度改正や改善が解決に欠かせない。

今後とも様々な動向を注視しながら、それぞれのモード毎の課題および対応策を政労使で検討する場を拡充されたい。

【回答】（自動車局貨物課・自動車局旅客課・航空局運航安全課）

トラック運送業は、我が国の国民生活や経済活動を支える重要な産業であり、その担い手であるドライバーの確保は大きな課題です。

国土交通省では、ドライバーの確保に当たって、賃金や労働時間に係る労働条件の改善や、重労働の軽減が必要であると考えており、

- ・改正貨物自動車運送事業法の適切な運用
- ・「標準的な運賃」の荷主への浸透
- ・「ホワイト物流」推進運動の展開
- ・荷役作業軽減のためのテールゲートリフター等の導入支援等に取り組んでいるところです。

また、荷主や労働組合、トラック事業者等を構成員とする協議会を中央および全都道府県に設置し、取引環境適正化や長時間労働の是正、適正運賃の収受に向けた取り組みについて連携強化を図っています。

国土交通省としては、引き続き、トラック運送業の労働環境の改善に向けた取り組みを推進し、ドライバーの確保に努めてまいります。

バスやタクシーは、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ことから、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。一方で、バス運転者の有効求人倍率は、令和元年度で2.35と、全職業平均（1.45）と比べ1.5倍以上となっているなど、他の産業よりもさらに人手不足が深刻な状況にあると認識しています。また、タクシー事業の労働環境の実態は、長時間労働の割に低い賃金水準、運転者の高齢化、女性比率の低さなどが課題であり、働き方改革の推進が急務となっています。

このような現状において、必要な運転者を確保するためには、労働生産性を向上させるとともに、多様な人材の確保・育成を図る取り組みが重要であると考えております。このため、バスやタクシーを含む自動車運送事業について、省庁横断的に対策の検討を行う「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」を設置し、平成30年5月に「自動車運送事業の働き方改革に向けた政府行動計画」を策定いたしました。

具体的には、労働生産性を向上させる取り組みとして、

- ・バス路線の再編

・タクシーにおける配車アプリ等を活用した新しいサービスの導入などを行うとともに、多様な人材の確保等の観点から、

- ・女性が働きやすい職場環境の整備
- ・二種免許の取得支援

などを関係省庁と連携して取り組んでおります。

加えて、日本バス協会および全国ハイヤー・タクシー連合会においては、平成30年3月に「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」および「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定し、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くこととしています。

国土交通省としましては、運転者不足の解消に向けて、関係省庁や事業者団体とも連携を図りながら、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。

操縦士、整備士等の不足への対策については、乗員政策等検討合同小委員会のとりまとめ（平成26年7月）を踏まえ、平成26年8月に民間を主体とする協議会が設置されており、現在、その場も活用しつつ、官民で連携して対策の実施およびさらなる検討を進めているところです。

当該協議会等で検討された対策の実施に関しては、さまざまな関係者のご意見をお聞きしているところであり、今後もこうしたご意見を踏まえて対策の実施を進めてまいりたいと考えております。

(3) 交通政策基本法第27条で、国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図るとされている。労働集約型の典型である交通事業においては交通従事者が極めて重要な関係主体を形成しており、交通従事者も将来のあるべき交通施策の検討にあたって積極的に参画させる必要がある。従って、中央はもとより地方における交通施策のあり方等を議論、検討する場、さらには地域公共交通活性化再生法第6条に基づく協議会に交通従事者の代表たる労働組合をメンバーにすべく、地域公共交通計画の計画作成の手引き等に構成員の例として「労働組合の代表者」を加えられたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

地域公共交通活性化再生法において、協議会には、公共交通事業者や地域住民などに加え、「その他の当該地方公共団体が必要と認める者」も参加することが可能となっております。また、同法に基づく基本方針においては、地域公共交通計画の作成に当たって、「多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互

に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化および再生に取り組むことが重要」である旨を定めております。

したがって、公共交通従事者についても、サービスの現場を熟知している等の理由から地方公共団体が必要と認めた場合には、協議会に参加できることとしています。

- (4) 国家がテロの標的になる現在、テロ対策は国家レベルの課題であり、事業者任せの対応だけでは限界がある。附帯決議にも明記された道路交通の安全、船舶の保安、航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化されたい。

【回答】（大臣官房危機管理室・自動車局安全政策課）

交通においては「安全の確保」が何よりも優先かつ最重要な事項であり、その上で現下の切迫したテロ情勢を踏まえると、テロに対する安全の確保のためには、事業者自らの講じる対策が何よりも基本的かつ、最重要であると考えます。また、ご指摘の道路交通の安全、船舶の保安、航空保安については、それぞれ、次の通りです。道路交通における道路運送事業に係る交通の安全に関しては、道路運送法において、運送事業者が実施すべき輸送の安全確保に必要な措置が明確に規定されている。国としては、運送事業者に対して道路交通の安全確保のために必要な措置が適確に講じられるよう指導・監督する責任を有しております。

船舶保安に関しては、国際航海船舶および国際港湾施設の保安等に関する法律において、国際航海日本船舶の所有者に対して、船舶警報通報装置の設置、保安措置の実施等を義務付けています。一方で、国としては、これら船舶に対して定期検査等の措置を実施し、保安の確保のために必要な措置が適確に講じられるよう指導・監督する責任を有しております。

航空保安に関しては、航空会社や空港会社等の関係者は、国が定める航空保安対策基準に従って具体的な対策を講じることとなっており、国は監査などを通じて関係者が適切に対策を実施するよう指導・監督する責任を有しております。

その上で、今般、国がハイジャックやテロ等の危害行為の防止に関する基本方針を策定することなどを盛り込んだ航空法改正案を国会に提出しており、この基本方針においては、関係者の役割分担を明確化するとともに、保安対策全体に関しては国が主体的に総合調整を行うなどのリーダーシップを発揮することについて明記することとしております。テロ対策の強化が求められる中、今後も関係者と連携を深めつつ、引き続き、安全の確保が適切に実施されるよう万全を期してまいりたいと思います。

道路交通における道路運送事業に係る輸送の安全の確保に関しては、道路運送法および貨物自動車運送事業法において、運送事業者が担うこととなっております。国としては、テロ対策について、関係機関と連携し、具体的な対策を例示した上で必要な対策を事業者に対して示すなどの取り組みを行っております。

- (5) 「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。ウイ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、前述の状況から歩道・自転車道・車道を峻別されたい。あわせて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベいの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

【回答】（道路局参事官室、経調室）

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。また、自転車通行空間の確保を図るための、路上荷さばき対策に向けた方策を検討してまいります。

- (6) 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などの集配車両には駐車が不可欠である。

2018年2月20日付で警察庁より各都道府県警察等に対して「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」の文書が発出され、28都道府県で実施されているものの、規制緩和が実施された区間については、組合側の要望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、可能な限り現地実態に沿ったものとなるよう取り組まされたい。また、見直しの集中実施期間は2020年度末までとなっているが、それ以降も「交通実態等の変化に応じ、不断の見直しを行うこと」とされていることか

ら、協議等が遅れている地域を中心に、引き続き強力で推進されたい。

一方、都市部における駐車場附置義務条例については、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生するとする論議もなされているが、少なくとも荷さばき駐車施設については不足しており、設置場所の適否について検討すべきと考える。荷捌き用駐車場の整備、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、引き続き物流の社会的役割を考慮したまちづくりの施策を策定されたい。

また、宅配便の再配達削減に向けた宅配ボックス（オープン型宅配ロッカー）の設置について、この間、駅やスーパー・コンビニエンスストア等の公共スペースにおけるオープン型宅配ボックスの導入が進められていることは大いに評価するが、大学・集合住宅・戸建住宅等の設置の拡充に向け、引き続き水平展開の取り組みを加速されたい。

あわせて、一定規模を超える集合住宅等には、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を義務付けられたい。

【回答】（自動車局貨物課・都市局街路交通施設課・総合政策局物流政策課）

警察庁では、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で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、都道府県警察に対して、平成30年2月20日付けで通達を発出し、本通達に基づく駐車規制の見直しについて、計画的に実施することとしています。

国土交通省としましても、貨物運送事業者等から貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに関する要望・相談等があった場合は、各都道府県警察等と連携し、要望の実現等に向けて適切な対応を図ることを各地方運輸局・各地方整備局等に対して指示しているところです。引き続き、警察庁および各都道府県警察等と連携し、地域住民の意思を尊重しつつ、要望の実現等に向けて適切な対応を図ってまいりたいと考えております。

国土交通省では、各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな形として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けております。これを受けて、その地域の実情に合わせて、必要に応じて各地方公共団体の条例に荷さばき駐車施設の附置に関する条項を盛り込むことを推奨しているところです。令和2年3月末現在、附置義務条例の適用されている全国197都市のうち、88都市において、荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用されております。これに加えて、国土交通省では、地方公共団体等が行う荷さばきの

ための駐車スペースの確保に関する取り組みに対して、社会資本整備総合交付金等による支援を可能としています。

国土交通省としましては、引き続き、荷捌き駐車施設の附置を規定した条例の制定や、社会資本整備総合交付金の活用について、全国駐車場政策担当者会議等の場を通じて、地方公共団体へ働きかけを行い、荷さばき駐車スペースの確保を進めてまいります。

宅配便取り扱い個数については、電子商取引の急速な増加もあり、5年間で約19%増加し、令和元年度は43.2億個に達しております。また、令和2年10月期の調査では、宅配便の再配達率は約11.4%となっております。

国土交通省としましては、宅配・EC事業者および関係省庁と連携し、宅配・EC事業者双方のサービス・生産性の向上を図るための議論を進めてきたところであり、2018年11月には、オープン型宅配ボックスに加えて、コンビニや営業所等を活用した多様な受取方法の提供などの取組事例をとりまとめ公表し、再配達削減への取り組みを各事業者において進めていただいております。また、利用者があらかじめ指定する場所に非対面で配達するいわゆる「置き配」に関する検討を行い、2020年3月には、「置き配の現状と実施に向けたポイント」をとりまとめ、公表し、消費者・宅配事業者・EC事業者がそれぞれ参考にしていただくことで、盗難などのトラブル発生を未然に防止し、安心して「置き配」を実施していただくことができるものと期待しています。

さらに、令和3年度においては、地域内のラストワンマイル物流の持続可能性を高めるとともに、「新しい生活様式」に適応した「新たな配送形態」を構築するため、地域コミュニティや配送事業者との連携により、AI・IoT等の先端技術等を活用しながら、非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図ります。

国土交通省としては、引き続き多様な受取方法の推進により、宅配便の再配達削減に向けた取組推進に努めてまいります。

- (7) 安全の確保のために必要な高速道路のSA・PAの大型等駐車スペースが絶対的に不足している。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、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画を前倒しされたい。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、SA・PAにおける女性

ドライバーへの防犯対策としての夜間照明や防犯カメラの増設に取り組みたい。

あわせて、大都市圏の後背地の高速道路 I C 付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。

【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。

高速道路会社では、これまでも計画的に整備を進めており、利用状況や混雑状況を踏まえ、駐車マスの拡充に取り組んでいるところです。一方で、駐車マスの拡充以上に需要が高まっている休憩施設もあることから、拡充に加えて、利用の平準化などによる効率的な利活用のためのソフト的な取り組みを合わせて実施する必要があると考えております。

このため、夜間の長時間駐車抑制や、休憩箇所として利用する SA・PA の平準化、高速道路外の休憩施設と連携した分散利用など、利用の方法も含めた総合的な対策が必要であると考えており、引き続き実態を確認しつつ、検討してまいります。

- (8) 交通政策基本法が改正された一方でコロナ禍により交通事業者の経営は未曾有の難局に陥っており、真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向けては、よりスピード感を持って取り組まなければならない。特に、公共交通全体が一体的なシステムとして機能することが求められるなど、国全体の視点から公共交通のあるべき姿・将来像を描いていく必要がある。交通政策審議会等において、こうした観点から協議を進められたい。また、すでに交通崩壊の危機的状況といえることから、将来にわたり交通を支える財源のあり方についても早急に議論・検討されたい。

加えて、事業者間のパートナーシップが必要不可欠である。しかし、事業者同士だけでは連携が円滑に進むことが困難なケースもあり、国・自治体などの仲介役としての役割が重要であることから、強いリーダーシップを発揮し、地域における持続可能な交通体系の構築を高度化されたい。

【回答】（総合政策局交通政策課・総合政策局地域交通課）

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」について、今年度から5年間の次期計画を策定すべく、交通政策審議会・社会資本整備審議会においてご審議いただき、現在は5月下旬の閣議決定に向けた政府内手続を進めているところです。同計画の審議に当たっては、貴会の住野議長にもご参画いただき有意義なご意見

をいただいております。ご審議の中で、人口減少・少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動の自粛等により経営環境が一層厳しさを増す中、公共交通の役割は益々高まってくるとして、その財源のあり方に関する議論をしっかりと行っていくべき等のご指摘をいただいております。こうした有識者のご意見を仰ぎつつ、次期交通政策基本計画には、交通事業者における厳しい経営環境を踏まえた、持続可能な公共交通の実現に向けた施策の方向性について、しっかりと打ち出していきたいと考えております。

地方部を中心に公共交通が厳しい状況に直面する中で、地域が必要とする移動手段を確保していくためには、地域住民などのニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民など地域の関係者と協議して、公共交通の充実やサービスの確保に取り組み、これを国が支援していく枠組みが、これまで以上に求められているものと認識しています。こうした地方公共団体主導の取り組みをさらに推進するため、国土交通省としては、地方運輸局が地域公共交通活性化再生法に基づく協議会に参加し、助言を行っているほか、公共交通に係る地方公共団体担当者向けの研修の実施、計画策定のためのガイドラインの作成・充実等を通じて、ノウハウ面でも支援の充実を図ってまいります。

- (9) 改正交通政策基本法第20条において、「地域社会の維持および発展を図るための基幹的な高速交通網の形成および輸送サービスの提供の確保」が追加されたことから、各モードにおける高速交通網に対する将来展望について明らかにされたい。特に整備新幹線については、基本計画路線に対して当該地域からの多くの要望があることから、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」の結果に対する受け止めと、今後の整備にむけた考えを示されたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課）

新幹線の整備については、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、国土交通省としては引き続きこの調査にしっかりと取り組み、今後の幹線鉄道ネットワーク等のあり方について検討を行ってまいりたいと考えております。

3. シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

自家用車のライドシェアの合法化とは白タク行為の合法化であり、運行管理および整備管理など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪および事故

発生時の責任の所在についても大いに問題がある。

域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、バス・鉄道などにも負の影響を及ぼすことは必至である。

したがって、自家用車ライドシェアの合法化については、自動車行政を所管する省として反対の立場で対応されたい。

【回答】（自動車局旅客課）

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。自家用車を用いたいいわゆる「ライドシェア」は、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を前提としております。

国土交通省としては、このような形態の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るため、認めるわけにはいかないと考えております。

4. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行して約8年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々なことから、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

地方公共団体が中心となって、地域の移動手段を確保する取り組みを効果的に進めていくためには、計画作りの段階と計画に盛り込んだ事業の実施の段階のそれぞれについて、国として、財政面およびノウハウ面でしっかりバックアップする必要があると認識しています。しかしながら、徐々に増えてきているとはいえ、未だ市町村の約8割弱では公共交通の専任担当者が不在であるとの調査結果も出ていることから、計画作りを担う市町村における人材や組織体制の不足を国の支援でどのように補っていくかが重要な課題となっています。

このため、国土交通省では、国費補助により、計画作りと事業実施のそれぞれについて、財政面で支援するとともに、

- ・ 国土交通大学校における市町村職員等に対する研修、
- ・ 計画作成のためのガイドラインの作成や充実、
- ・ 地方運輸局が開催するセミナーでの各地の優良事例の横展開

等の取り組みを強化していくこととしており、ノウハウ面でも支援の充実を図ってまいります。今後とも、地域の声をよくお聞きしながら、制度の改善・拡充を図ってまいりたいと考えております。

(2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題となることから、より本質的な状況を把握している交通運輸労働者の協議会への参加を義務付けられたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

地域公共交通活性化再生法において、協議会には、公共交通事業者や地域住民などに加え、「その他の当該地方公共団体が必要と認める者」も参加することが可能となっております。また、同法に基づく基本方針においては、地域公共交通計画の作成に当たって、「多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化および再生に取り組むことが重要」である旨を定めております。したがって、公共交通従事者についても、サービスの現場を熟知している等の理由から地方公共団体が必要と認めた場合には、協議会に参加できることとしています。

(3) 地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワーク、離島住民の移動や生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者だけの努力には限界がある。国のナショナルミニマムとして措置を講じなければならないことから、地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のためにさらなる拡充を図られたい。また、「労働組合」や「交通運輸労働者」が関係者としても重要であることを踏まえ、パンフレット・手引き等において明確に記載されたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

人口減少・高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るため、地域内の経済・社会活動の基盤である公共交通による移動を確保することが重要です。

このため、国土交通省としては、「地域公共交通確保維持改善事業」により、過疎地等における幹線バス交通、デマンドタクシー、離島航路・航空路等の生活交通の確保・維持等への支援を行っております。

地域公共交通確保維持改善事業は、地域の協議会の議論を経た地域公共交通計画に位置付けのある取り組みに対し支援することとしており、地域の協議会には、サービスの現場を熟知している等の理由から地方公共団体が必要と認めた公共交通従事者も参加できる制度となっております。今後とも、地域や事業者等の声をよくお聞きしながら、引き続き、必要な予算の確保に努めてまいります。

5. 自然災害・震災対策などについて

(1) 激甚災害等により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支援スキームがあり、赤字会社の赤字路線のみが対象だったところ、法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることとなった。しかし、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていない。附帯決議に記された内容を踏まえ、さらなる拡充を講じられたい。さらには、こうした甚大な被害が及ばないよう、防災・減災対策の強化を図られたい。

① 東日本大震災で被災した鉄道の復旧をはじめ、今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件および適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、街づくりとあわせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。

② 黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件であるが収入の算定には当該路線だけでなく、会社全体の収入が案分されること、また、長期の計画を策定することも必要となるが、長大路線であった場合でも当該被災区間だけでなく全路線での計画が必要となることなど、早期復旧の観点からこれらの要件を見直されたい。

③ 「鉄道用地外からの災害対応検討会」による提言が策定され、鉄道事業法改正が行われる見込みとなったが、さらなる事前防災や早期復旧のための対応策等について一層取り組まれたい。

今後、鉄道用地外からの災害対応について、鉄道以外の分野における規定等も参考にしながら、自然災害が頻発する中、早急に制度設計を図られたい。併せて、鉄道用地に隣接する森林整備については、林野庁や当該自治体と連携した取り組みを進められたい。

④ 防災対策は鉄道事業の安全輸送確保にとって不可欠であるが、さらなる推進を図る必要がある。2018年度から「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が進められてきたが、昨年12月「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定された。同事業の着実な進捗に向けて、鉄道事業者の経営体力がコロナ禍により大きく毀損していること、人手不足等の影響により施工能力に応じた適切な期間設定が求められることを十分に認識したうえで、推進されたい。

また、鉄道施設が国有林や民有地、河川などに接しているため、鉄道事業者単独の取り組みでは限界がある。鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、国や地方公共団体の取り組みの強化を講じられたい。あわせて、実際の自然災

害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うとともに国や地方公共団体の取り組み・支援の強化を講じられたい。

- ⑤ 北海道胆振東部地震による大規模停電では、鉄道の安全を守る信号設備が一時使用不能になった他、鉄道では信号通信機能の復旧に多大なる労力を要したため、災害時の電力確保に関する措置を講じられたい。
- ⑥ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。
- ⑦ 西日本豪雨災害による被害の実態を踏まえ、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線や陰陽連絡ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮されたい。
- ⑧ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

【回答】（鉄道局施設課）

①について

鉄道事業は、営利を目的とする鉄道事業者により営まれるものであるため、鉄道施設が災害により被害を受けた場合には、鉄道事業者が自らの判断の下、自らの資力により復旧することを基本としています。しかしながら、経営が厳しく、鉄道事業者の資力のみで復旧することが著しく困難な場合には、復旧について鉄道事業者と地方公共団体との間において合意がなされることを前提とした、鉄道軌道整備法に基づく支援制度があり、平成30年度に制度の拡充が行われたところですが、さらなる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えております。

いずれにしろ、国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による制度などとともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいります。

②について

収入の算定については、災害を受けた日の属する事業年度の前事業年度末から遡り一年間における当該鉄道の運輸収入と規定されております。長期計画は、基本は路線毎に作成するものと考えており、被災区間だけで作成することは相応し

くないと考えております。なお、同計画は、災害復旧事業に要する費用を負担する関係地方公共団体と鉄道事業者の合意に基づき作成することから、現行の制度は実態に即したものになっていると考えております。

国土交通省としましては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による支援制度などとともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいります。

③について

令和2年12月28日に取りまとめられた「鉄道用地外からの災害対応検討会」による提言を踏まえ、既に事前防災や早期復旧について定めがある電気事業法等を参考にした鉄道事業法の改正案を、第204回通常国会へ提出し、可決されたところです。

法改正の内容としては、鉄道の防災機能を強化するため、鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある樹木の伐採等や、災害時における作業場等として他人の土地を一時使用することができるようにすることといたしました。改正された鉄道事業法を活用し、鉄道用地に隣接する自治体等と連携しながら、災害に対する事前防災や早期復旧に取り組んでまいります。

④について

昨年12月に閣議決定した「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置づけられている各事業は、いずれも今後の災害により被災の恐れが高い箇所であり、緊急性が高い事業となっていることから、令和3年度から令和7年度までの5か年で集中的に実施していくことが重要です。

国土交通省としては、必要な予算を確保しつつ、5か年加速化対策をしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

国土交通省としましては、引き続き、鉄道の防災対策の強化に向け、各地方の防災連絡会等を活用し、砂防事業や治水事業などとも連携を図りながら、鉄道事業者の防災対策への支援を行ってまいりたいと考えております。

⑤について

(回答なし)

⑥について

令和2年7月豪雨に伴う浸水被害や土砂災害など、頻発する自然災害に対し、リスク情報を住民等に伝える取り組みを推進していく必要があります。津波、洪水などの水害ハザードマップの作成にあたっては、従来より手引き等の公表などによる技術的支援と防災・安全交付金による財政的支援を行っており、引き続き

支援してまいります。水害ハザードマップのさらなる普及促進、および住民等の水害に対する危機意識の醸成と避難場所等の認知度の向上を図るため、浸水深や避難場所等に関する情報を生活空間である「まちなか」に表示する取り組みを行っており、設置については引き続き防災・安全交付金を活用して自治体を支援してまいります。

土砂災害のハザードマップについては、土砂災害防止法において土砂災害警戒区域等が表示されたハザードマップを策定することとなっており、引き続き、区域指定の促進を図りながら、技術的助言や防災・安全交付金による財政支援を行ってまいります。また、R3年度より「土砂災害リスク情報整備事業」を交付金事業に追加し、土砂災害警戒区域を示す標識設置など住民理解を促進するための都道府県の取り組みを支援してまいります。併せて、火山ハザードマップについて、都道府県の砂防関係部局等とともに噴火に伴う土砂災害の観点から検討を行い、地元関係機関で構成される火山防災協議会における作成を支援してまいります。

⑦について

激甚化・頻発化する気象災害や切迫する大規模地震、また、インフラの老朽化から社会の重要な機能を維持するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を昨年12月に取りまとめ、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策、鉄道隣接斜面の崩壊対策等について、5年間で重点的かつ集中的に実施することとしています。また、被災した鉄道施設に対しては、鉄道軌道整備法による支援制度があります。平成30年6月、同法が改正され、黒字の鉄道事業者であっても、一定の要件を満たせば補助することが可能となりました。

国土交通省としては、引き続き、制度の適確な運用や必要な予算の確保に努め、鉄道輸送の安全を確保してまいりたいと考えております。

貨物鉄道の輸送ネットワークの維持については、物流の確保の観点から重要と考えております。JR貨物においては、近年多発している大規模な自然災害を踏まえ、災害時の代替輸送を迅速に行うため災害リスクに備えるための取り組み（BCP）を進めております。

国土交通省としても、大規模災害など不測の事態が起きた際、JR貨物の輸送ネットワークを維持するため、災害リスクに備えるための取り組みに対して、必要な指導・監督を行ってまいります。

⑧について

大雪や豪雨等の自然災害によって鉄道路線が不通となった場合、利用者利便の確保の観点から、鉄道事業者自らが、バスなどの代替輸送を実施しております。

昨年度は、令和2年7月豪雨により地域住民の方々の通学・通院等の重要な手段である地域鉄道が多く被災したことを踏まえ、地域鉄道の代行バスの運行経費に対する支援をしております。これは、経営環境が厳しい地域鉄道事業者にとって、代行バス運行の長期化に伴う費用負担は、事業運営上大きな重荷であることから、復旧後に円滑に運行継続できるよう、一定の支援を行ったものです。

国土交通省としましては、自然災害により鉄道路線が不通となった場合は、復旧するまでの間における代替輸送の確保について、利用者利便を確保するため、関係機関と連携しつつ、適切に取り組んでまいりたいと考えております。

- (2) 台風や集中豪雨といった一定の予測が可能な災害に対して、鉄道事業者は事前に運転休止計画を決定・公表しており、利用者への影響を低減するよう取り組んでいる。また、政府においても不要不急の外出を控えるように呼びかけ、百貨店などの店舗で臨時休業が行われるなど、一定程度浸透しつつある。しかしながら、実際には住民や旅行者が情報を得られずに駅に訪れ、移動困難や大混雑をきたすなど十分機能しているとは言えない。したがって、運休計画内容が広く国民（利用者）に周知徹底され、混乱を回避しうる広報の在り方を確立されたい。また、百貨店にとどまらず、一般企業の出勤見合わせや商店等の臨時休業など、地方自治体をはじめとする関係者が連携を図り、「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体で共有できるようなさらなる取り組みを展開し、社会的な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図られたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

大型の台風が接近・上陸する場合等には、事故の未然防止や列車の駅間停車、駅での混乱を防ぐ等の安全確保の観点から計画運休が効果的であると考えられ、計画運休の実施についての社会の理解も進んでいるところです。

国土交通省では、平成30年の台風第21号、24号の際の計画運休における課題（事前の情報提供が直前になったこと等）を踏まえ、令和元年7月に、利用者等への情報提供の内容・タイミング・方法、タイムラインの作成（開始の48時間前に計画運休の可能性を情報提供、24時間前に運転計画の情報提供等）等について、とりまとめを行いました。その後、令和元年9月の令和元年房総半島台風（台風第15号）では、計画運休開始時の情報提供はうまく行われましたが、運転再開時に多くの利用者が一気に駅に集中するなど、運転再開時の情報提供のあり方が課題となったことから、情報提供の工夫や利用者側による輸送需要を抑制する取り組み等も必要であることを同年10月に取りまとめに追加・更新した

ところです。その中で、運転再開後しばらくは列車本数が少なく輸送力が限られること等から、利用者側による輸送需要を抑制する取り組み（テレワーク、時差出勤など）も重要であることについて、社会的理解の醸成に努めることとしており、昨年6月20日には、株式会社リコー、日本電気株式会社、株式会社ジェイアール西日本伊勢丹、コニカミノルタジャパン株式会社に御協力をいただき、各社が実施している鉄道の計画運休時における取り組み等を紹介するパンフレットを作成いたしました。

これを様々な機会を捉えて企業関係者へ配布するとともに、ホームページにおいて公表することで計画運休時の時差通勤・テレワークの有用性について理解を深めていただくことにより、社会的な行動意識の醸成を図ってまいります。

- (3) 国土交通省は、鉄道施設の耐震補強について、主要駅・路線から進めていくとしているが、特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の人命を守り、安全を確保するため主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策、対象要件の緩和を講じられたい。また、高架橋については、倒壊した場合、近隣の地域のみならず、緊急車両の往来などにも多大な影響が生じ、救助活動などさまざまな初動対応が遅れてしまうことが想定されることから、断面輸送量によらず高架橋の耐震対策をされたい。

【回答】（鉄道局施設課）

国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震等で震度6強以上が想定される地域等において、多くの鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、

- ・乗降客1日1万人以上の駅
- ・片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋
- ・緊急輸送道路と交差または並走する箇所

等を、令和4年度末を目標として優先的に耐震補強を支援しております。

なお、片道断面輸送量1日1万人以下の路線の高架橋においても、鉄道事業者が優先順位を定めて、耐震補強に取り組むよう指導をしております。

- (4) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資および人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識された。

ただし、生活物資輸送などの支援に役割を果たすには、多様な輸送モードの維持・確立が重要である。したがって、各モードの特長を活かした複合一貫輸送の

推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みを引き続き講じられたい。あわせて、発災時における物資の円滑な流通に向けて、民間物資拠点や災害耐性に優れた特定流通業務施設のリスト化が進められてきたが、物流の基幹的広域防災拠点を各都道府県に設置されたい。さらには高度化された物流結節点の整備も促進されたい。

また、東京港などの主要港湾におけるゲート前待機の解消に向けては、2019年3月に「2023年度中にコンテナターミナルでのゲート前待機をほぼ解消」との報道発表がなされ、次期「総合物流施策大綱」に関する有識者検討会提言の中では、「世界最高水準の生産性を確保するため、『ヒトを支援するAIターミナル』の各種取組を一体的に推進する」、「ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長について検討する」とされている。横浜港では、2021年度の「CONPAS」本格運用や、2023年度までの遠隔操作RTGの導入、ゲートオープン時間の拡大といった施策を組み合わせ、ゲート前待機時間ゼロを目指すと聞いているが、主要港湾における取り組みの進捗について明らかにされたい。

【回答】（総合政策局参事官室・港湾局港湾経済課）

今後想定される大規模災害における支援物資輸送においては、交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道、内航海運、トラックといった多様な輸送機関が、状況に応じて、連携して支援物資輸送を行う体制の確立等が重要と考えております。このため、国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震への対応を想定し、関東、中部、近畿、中国・四国・九州地域において、有識者や自治体、物流事業者団体等で構成される「多様な輸送手段の活用による支援物資輸送に関する協議会」を開催しました。本協議会において、関係者による調整事項等の整理や情報伝達訓練等を行うことで、連携体制を構築したところであり、引き続き各地域での連携体制の維持強化を図ることとしております。

また、平成30年度末に、過去の災害時における支援物資輸送での教訓を踏まえ、ラストマイルを中心に課題や原因分析、対策の検討を行い、地方公共団体向けの「ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を策定・周知したところです。さらに、令和元年度は、神奈川県小田原市および広島県竹原市において当該ハンドブックに基づく訓練を実施したところであり、この結果および得られた知見についても共有しております。

引き続き、これまでの調査検討の成果を活用しつつ、ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

国土交通省においては、2019年3月末にA Iターミナルの実現に向けた目標と工程として、「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す。」を策定・公表し、「ヒトを支援するA Iターミナル」の実現に向けた各種取り組みを行っています。

主要港湾における具体的な取り組みの進捗としては、コンテナ搬出入予約システムの導入などにより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」について、2021年4月から本格運用を開始した横浜港南本牧ふ頭に続き、阪神港等への横展開を図る予定としています。また、遠隔操作R T Gの導入に係る事業に対する支援制度（補助率1/3以内）を活用し、2019年度には名古屋港における事業を、2020年度には清水港・横浜港・神戸港における事業を採択しており、遠隔操作R T Gの導入促進を図っております。さらに、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、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。

例えば、東京港においては、東京オリンピック・パラリンピックに向けて早朝・深夜を含めたゲートオープン（※）や貨物の一時保管が可能なストックヤードの設置が予定されていると東京都から聞いております。

（※）2021年5月18日、19日にもゲートオープン時間拡大のトライアルが東京港で実施予定。

他方、ゲートオープン時間の拡大は、民間であるターミナル事業者自らの判断で行われるものであり、各ターミナルでは、特に効果の高い時間帯の需要に応じて行われているものであると認識しております。コンテナターミナルのゲート前渋滞やトレーラー運転者の皆様の長時間待機は、国土交通省としましても、重大な問題であると認識しており、この問題の解決のためには、コンテナターミナルの単位時間当たりの貨物取扱能力の向上や搬出入時間の分散などを進めていくことが必要です。

このため、国土交通省におきましては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての処理能力の拡大、コンテナ搬出入予約システムや遠隔操作R T Gの導入等を通じたターミナルの処理能力の向上などに取り組んでいるところであり、港湾管理者やターミナルオペレーター等の関係者の協力を得つつ、引き続き取り組みを進めてまいります。

- (5) 自然災害の発生が想定される中、旅客や働く人の安全、航空物流インフラを維持するためには、空港において防災と減災の観点であらゆる事態を想定した事

業継続計画（BCP）の適切な運用が求められる。国際貨物地区は、上屋施設、ライフラインおよび連絡道路、貨物の保税蔵置場など、管理する事業者や関係省庁が多岐にわたるため、各事業者間の連携が必要であり以下の通り取り組まれたい。

① 災害発生時における働く者の安全対策

昨年度に要求した「空港やその周辺の貨物地区で働くものの安全を十分に確保できる体制作り」に対して、「A2-BCP」ガイドラインを策定すると回答を受けたが、それだけでは不十分であると考えている。今後、どのようなことを行い、どのように周知徹底していくのか、具体策を示されたい。

② 保税エリア滞留貨物対応

「非常時における保税エリアの滞留貨物への対応等については、被災空港以外の空港の活用を含めて、被災空港での貨物の滞留を抑制できるよう、エアラインやフォワーダー等の関係者と連携しながら検討してまいりたい。」との回答があったが、エアラインとフォワーダーの関係者と、具体的にどのような連携をされるのか、説明されたい。

③ コンセッション空港のBCPについて

成田空港や関西空港などのコンセッション空港において、自然災害発生時における空港管理者と運営権者の役割の明確化については、何を基準にどのように策定されているか、説明されたい。

④ 自然災害発生時の空港アクセスの確保

昨年度回答で「災害発生時の空港アクセス機能の早期復旧や代替交通手段の早期確保のため、交通事業者に加え、警察や道路管理者、関係自治体等、関係機関が体制構築に向けて検討することとしている。」とあったが、自然災害時における交通アクセス機能喪失時の対応は、どのように検討が進んでいるか、具体的に示されたい。

【回答】

①について（航空局空港技術課、危機管理室、空港案全室）

国土交通省では、令和2年3月に「A2-BCP」ガイドラインを策定するとともに、全国の95空港において、当該ガイドラインに基づく「A2-BCP」が策定されたところです。

国土交通省としましては、継続的に「A2-BCP」の実効性を高めていくため、各空港の訓練の実施状況等を検証し、その結果を周知することで、各空港の「A2-BCP」の内容や今後の訓練計画等に反映させているところです。この各空港の「A2-BCP」と各企業の災害時の事業継続計画により、旅客のみなら

ず、空港で働く者も含めた災害発生時の安全が確保されるものと考えております。

②について（航空局航空戦略室、総合政策局物流産業課）

非常時における保税エリアの滞留貨物への対応等については、成田国際空港において、大規模な災害等が発生した場合を想定し、代替輸送調整を行うに当たって必要となる関係者の連絡調整のあり方について検討を行い、情報共有の内容や方法に関し連絡調整の基本的な方向性を示す「成田国際空港が被災した場合の代替輸送連絡調整メカニズムの構築に向けた指針」を、今年3月に策定したところです。本指針で提示した情報共有の実現に当たっては、空港会社、航空会社、上屋会社、フォワーダー等の関係者間での調整等が必要であることから、関係者間でさらに議論を深めていくことが不可欠であると考えております。

引き続き、主要空港が被災した場合の連絡調整体制の構築に向けて、関係者間の合意形成を図るとともに、本指針をもとに、主要空港が被災した場合を想定したガイドラインを策定することとしております。

③について（航空局空港ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

自然災害発生時における空港全体としての機能保持および早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した「A2-BCP」は、「A2-BCP」ガイドラインを参考に地方管理空港等も含む全国の空港において策定されています。本ガイドラインにおいては、本部長（※）のもと、自然災害発生時に、空港内事業者、救急・救命活動を担う機関、関係自治体、警察、アクセス交通事業者等、空港の機能復旧に関わるであろう組織・事業者全ての関係機関が協力・連携し対応していくこととしております。

（※）国管理空港では空港長、コンセッション空港では運営権者の長、地方管理空港や会社管理空港では空港管理者の代表を想定。

コンセッション空港については、原則は運営権者の長が、例外的な事態にあつては空港管理者が、「A2-BCP」等に基づき滞留者対応、早期復旧等を適切に行うこととしており、その前提として、あらかじめ自然災害発生時における空港管理者と運営権者の役割を明確化しております。

④について（航空局空港技術課）

自然災害発生時の空港アクセスの確保については、国土交通省が令和2年3月に策定した「A2-BCP」ガイドラインに記載された項目を踏まえ、各空港管理者がその対応を位置づけた「A2-BCP」を策定したところです。

各空港では、「A2-BCP」に基づき、代替アクセスの確保に向けた体制の構築、および「A2-HQ」等による情報共有と連携の強化を実施しているところであり、引き続き、これらの取り組みを推進してまいります。

(6) 台風や大雪等の異常気象時におけるトラックの輸送安全の確保について

- ① 貨物自動車運送事業輸送安全規則に輸送の安全を確保するための措置を講じる目安等が定められたが、2020年12月、2021年1月には、大雪による大規模な立ち往生が発生したことから、荷主に対する周知を強化されたい。また、輸送を中止しないことを理由に行政処分を行う場合は、荷主との背後関係を把握され、荷主勧告制度を積極的に適用されたい。加えて、適正化の巡回指導の際にも実態を聴取されたい。
- ② 降雨時や暴風時の強さと輸送の目安については、国土交通省から示されている「雨量や風速」に加え、既に策定されている内閣府の警戒レベル（相当情報を含む）および気象庁風力階級表（予報）なども加味した新たな目安を策定するとともに、降雪時についても、大雪注意報のみならず大雪特別警報や大雪警報などに対応した目安を設定されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転、水没するような事態が発生しました。そこで国土交通省は、令和2年2月28日に「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」通達し広く周知したところです。

しかしながら、昨年末の関越自動車道に続き、北陸自動車道においても、豪雪により大型トラックが滞留の原因になったことが確認されたことを受け、改めて関係省庁と連携して、荷主団体に理解と協力を要請したところです。輸送を中止しないことを理由に行政処分を行う場合は、荷主との背後関係を確認・把握した後、適切に対処してまいります。今後とも引き続き、異常気象時下も含めた輸送の安全確保に取り組んでまいります。

6. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化および維持活性化に向けて

- (1) JRをはじめとする地方鉄道は、人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、鉄道の特性を発揮することが困難となり、厳しい経営環境に置かれている。その結果、事業者単独で維持することが困難な線区が全国各地に存在しているのが実態である。

鉄道は、人流のみならず物流においても主要な幹線輸送機関としての役割を果たしてきており、赤字＝廃線ありきではなく、地域ごとの事情に応じて将来を見据えた総合的な対策が求められている。特に、コロナ禍により各事業者の経営体力は大きく落ち込んでおり、公設民営方式による事業運営をも視野に入れなければ交通崩壊を招きかねない状況に至っている。

については、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行われたい。あわせて、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じられたい。

また、J R北海道やJ R四国、J R貨物に対する支援策が昨年公表されたが、各社の経営自立が果たせるよう、将来像を明確にしたうえで必要な支援を継続されたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

地方鉄道の維持・活性化に向けて、地域鉄道事業者が実施する安全性向上に必要な施設整備や新駅設置、I Cカード導入など利用者の利便性向上を図る取り組みに対する支援を行っているところです。地域における持続可能な交通体系のあり方については、地域における関係者において議論していただくことが重要であると考えております。国土交通省としても、関係者と密に連携しながら、地域の協議に積極的に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みに対する支援を行ってまいりたいと考えております。また、J R二島・貨物については、本年3月末に支援を行うための法案が成立し、10年後の経営自立を目標に、これまでにない形での手厚い支援を行うこととしております。

国土交通省といたしましては、経営改善の状況についてきめ細かな進捗管理を行うなど、まずは各社が目指す10年後の経営自立を実現するために、全力で取り組んでまいり所存です。

- (2) 社会資本の適正な維持、更新は安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本である。鉄道施設の維持、管理はこれまで、原則として施設保有者である事業者の責任で対応してきたが、道路や河川、港湾などの他社会資本の取り扱いを参考にし、かつ事業者の経営体力等を加味しつつ、国における支援のあり方を検討されたい。

また、地方鉄道における設備改良や車両新製などは、事業者の努力だけでは限界があることから、国による助成を行うとともに、近代化に伴う固定資産に対する税務上の減免措置および老朽化が著しい車両の更新支援策を講じられたい。

- (3) トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を超えている設備が多く、特にJ Rは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となってくる。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹であるが、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図られたい。

新幹線については全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金

制度が廃止され、より老朽化が進む在来線を含め、当該スキームを参考とした鉄道設備全般に係る老朽化対策支援策を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課・鉄道局鉄道事業課）(2)、(3)について

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は、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。また、新たに敷設された橋りょうやトンネル等の鉄道設備について、固定資産税の特例措置を講じているところです。

引き続き、鉄道施設の維持管理や大規模修繕の取り組みが着実に進むよう、必要な支援を行ってまいります。

厳しい経営環境にある地域鉄道における安全輸送の確保は、重要な課題であると考えております。このため、国土交通省では、地域鉄道に対して、レールやマクラギ、老朽化した車両の更新、防護設備など安全性の向上に資する設備整備のため、予算や税制特例により支援しているところです。

今後も、こうした支援措置を活用し、地域鉄道を支援してまいります。

(4) 2000年の鉄道事業法改正以降、全国の地方鉄道で廃線が続いている。地域の足の確保は超高齢化社会の進行の中で不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を与えるものであり、「地方創生」をスローガンとする国の方針からしても必要不可欠である。地方鉄道の維持活性化に向けた支援策の強化を図られたい。

【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。

7. 高速道路料金に関する政策について

(1) 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を受けて、国土交通省は、2013年12月20日、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を公表し、現行の割引料金を再編するとして、割引率の縮小が図られている一方で、大口多頻度割引の拡大、さらには、本四架橋の通行料金が引き下げられることとなった。

「交通政策基本法」では、国民利用者の視点に立って交通機関同士が連携を強化し、交通に関わる総合的ネットワークを維持、発展させなければならないとする「交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携」が明文化されており、附帯決議では「交通インフラの料金や運賃等についてはバランスある水準となるよう配慮する」よう明記されている。したがって、高速道路を含めた自動車交通政策については、総合交通政策の観点に立脚した適切な制度設計を図りたい。

【回答】（道路局高速道路課）（1）、（2）、（4）について一部回答

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。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、他の交通機関への影響なども考慮して、時代に即したものになるよう努めてまいります。

(2) 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、2013年12月20日発表の「新たな高速道路料金に関する基本方針」に基づく3つの料金水準や料金割引についての検証と見直しの論議がなされているが、その中で、交通流動の最適化を目的とした割引制度がかえって高速道路渋滞の一因となっている状況もあることから、平日のラッシュ時や休日の観光地周辺など過剰な割引により弊害をもたらしているものに関して、時間帯ごと割引率を変えるなど早期見直しが必要との論議がなされている。

一方、コロナ禍における物流の重要性や公共交通への配慮が必要との論議もなされることから、事業用自動車に対する大口・多頻度割引の割引率 50%の恒久化や、現状で大口・多頻度割引の恩恵を受けられない、主に一般道を利用する営業車を高速道路へ誘導を図るための新たな割引制度の創設、主に荷主の責に帰す事由による軸重違反への割引停止に関する配慮など、適正な高速道路料金制度の確立に向けて取り組まれない。

あわせて、一般乗用旅客自動車（タクシー・ハイヤー）の通行時、旅客が身障者手帳を有しているときに限り、一般車同様通行料の割引を検討されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

現在、有料道路における障害者割引制度は、障害者御本人およびその御親族等の介護者が所有する自家用車を事前に御登録いただき、1人1台を要件とし割引対象としております。この1人1台要件の緩和について、これまで各所から御要望等を頂いていることを踏まえ要件を見直すこととし、タクシーを乗客利用する場合は、介護者が運転する場合と同様と見なし、割引対象とする方向で高速道路会社と調整したところです。

今後、詳細な運用について、引き続き高速道路会社と調整するとともに、自治体、関係業界との協議を進め、令和4年度中に運用開始できるよう準備してまいります。

- (3) ETC2.0 車載器搭載車両を対象とした一時退出時の料金通算施策について、一時退出時間の設定が2020年3月より従来の1時間から3時間に延長されたことは評価するが、トラックドライバーが休息期間を取得できるような一時退出の時間設定について、引き続き検討されたい。また、「道の駅」に立ち寄った後、退出したインターチェンジに戻るより1つ先のインターチェンジから乗り継ぐ方が距離的・時間的に優位な場合があるなど、実態を踏まえて、時間、出入りインターチェンジ、立ち寄り要件等について、より柔軟な施策の適用を講じられたい。あわせて、水底トンネルや長大トンネルなど、法令により迂回走行する場合もその対象に加えられたい。

【回答】（道路局高速道路課）

現在の高速道路の一時退出の制度は、SA・PAがない区間において、ドライバーに休憩機会の提供を目的として行っております。一方、隣接インターからの再流入も含め、高速道路の一時退出に対する要望は、多様な要望がございます。

引き続き、採算確保への影響を勘案しつつ、利用者からのご意見等を踏まえ、高速道路の利便性をより向上させるための取り組みについて、検討してまいります。

(4) これまでの道路政策によって疲弊しきった本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は、新たな高速道路料金制度により壊滅的な打撃を受けることとなり、そこで働く者の雇用を奪うこととなる。それに伴い、災害時における緊急輸送などへの船舶の活用も叶わず、被害拡大も懸念されることから、事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。

また、各種道路施策については、各公共モードによる輸送に与える影響を十分に考慮したうえで、イコールフットィング、総合交通政策推進の観点に基づき実施するよう改められたい。

【回答】（海事局内航課）

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。

8. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

(1) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」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「国際海陸一貫運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ます。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りますと考えています。

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) SOLAS 条約に基づく「コンテナ重量証明」が 2016 年 7 月より義務付けられたことに鑑み、各コンテナターミナルに台貫場を設置し、港頭地区での検量証明を促進すると同時に、証明行為は港湾運送事業法による検量事業として許可された者に限るとし、国内および日本発着のコンテナ貨物の安全性を確保するよう具体化されたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

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。

また、コンテナ総重量の確定に先だって、自らコンテナ総重量を確定させる荷送人と、荷送人に代わりコンテナ総重量を確定する者に対しては、国土交通省への届出・登録を必要としており、業務の適正かつ確実な実施を確保しております。コンテナ総重量の確定は、従前より様々な関係者により行われてきたところであり、取引に関する事項を第三者的に証明することを目的とするものでもないことから、港湾運送事業法に規定する港湾運送事業以外の者が行えないように規制することは適当ではないと考えております。

- (3) 「国際海上コンテナ陸上輸送における安全マニュアルおよびガイドライン」のさらなる周知徹底のため、地方連絡会議をすべての地方運輸局に設置し、労働者代表として労働組合を参加できるよう具体化されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

安全輸送ガイドラインおよびマニュアル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、各地方においても、荷主、船社、ターミナルオペレーター、取次事業者、トラック事業者、トラック運転者などの関係者からなる「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、労働組合の各地方支部等の方に参加していただいているところです。

当該地方連絡会議は、各地方の状況に鑑み必要に応じて開催しており、平成 25 年より開催している関東、中部および近畿に加え、平成 29 年より東北、令和元年より北海道においても開催し、ガイドライン等の実効性確保に向けた取り組み等を推進しているところです。

9. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

- (1) 新型コロナウイルス感染症の影響により、訪日外国人旅行者は激減したが、これまで訪日客の増加により発生していた問題は解決したとは考えていない。今後需要が復活した際に同様の問題が発生しないよう、①観光地・空港・宿泊施設でのゴミ投棄、②移動時の大型スーツケースに関するトラブルなどの解消に向け引き続き取り組まれない。

【回答】（観光庁国際観光課・総合政策局物流政策課）

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、水際対策を徹底したこと等から、足元では訪日外国人旅行者数が大幅に減少しておりますが、これまでの訪日客の急増に伴い、我が国との文化や風習、マナーの違いにより、観光地で問題が生じている事例があったことは承知しております。

訪日外国人旅行者の拡大にあたっては、日本を訪れた外国人旅行者の方々に、良い印象をもって帰国していただくことが非常に重要です。日本のマナーを外国人観光客に一方的に伝えるのではなく、相手の目線で日本の文化や習慣が理解できるように工夫して情報を発信することが必要と考えております。このため、観光庁においては、訪日外国人旅行者向けのマナー啓発動画を作成し、各地の公共交通機関や観光施設等での放映による情報発信を進めているところです。

また、日本政府観光局（JNTO）による日本の魅力を発信する外国語サイトにおいて、日本文化・習慣に不慣れな外国人旅行者に向け、宿泊施設や交通機関など旅行中の様々な場面におけるマナーについて、日本滞在中、日本人と接する機会に役立つ情報を交えつつ掲載しております。

観光庁では、ポストコロナの時代を見据え、JNTOとも連携しつつ、マナーに関する情報発信を行い、公共の場における訪日外国人旅行者のマナー向上に引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

新型コロナウイルスに関連した感染症を起因とした訪日外国人旅行者の減少前は、一部の観光地において、急速な訪日外国人旅行者の増加も一因として、公共交通機関における混雑等のいわゆるオーバーツーリズムの課題が指摘されていたところです。

国土交通省では、こうしたオーバーツーリズムの課題に対応するとともに、訪日外国人旅行者の利便性向上による地方誘客および消費喚起を図るため、駅等での荷物の一時預かりや次の目的地等への荷物の配送を行う「手ぶら観光」を推進しております。

国土交通省としては、認定手ぶら観光カウンターの機能向上に対する支援も活用することで、認定手ぶら観光カウンターを増加させること等により、今後訪日

需要が回復することも視野に入れ、オーバーツーリズムの課題に引き続き対応してまいります。

- (2) 若者の海外旅行創出にむけたパスポートに関して、①パスポート費用の減免（10,000円以下）、②10年パスポートの年齢引き下げ（15歳）、③期限の6カ月前に、「更新のお知らせ」を郵送、④手続きに必要な、「戸籍謄本」「住民票の写し」「写真」の用意省略（マイナンバーカードの利用）などに取り組まれない。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

アウトバウンドの促進は、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、航空路線の維持・拡大につながるなど、インバウンドの拡大にも貢献し得るものだが、ご要望のパスポートの取得促進については、こうしたアウトバウンドの促進に向けて重要な取り組みであると認識しています。また、ご要望については、担当の外務省にも共有させていただきます。

- (3) 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していただきたい。

平成31年3月に設立された厚生労働省、経済産業省を含む関係府省庁や関係団体を構成員とする「休み方改革」推進チームでのこれまでの検討状況と成果を伺いたい。

また、コロナ禍をうけ休暇分散にむけてどのような取り組みを講じているか説明願いたい。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

第196回通常国会において、「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」が成立し、平成30年4月1日以降、全ての使用者に対して、年5日の年次有給休暇の確実な取得が義務付けられた。

観光庁としては、平成23年より、休暇の積極的取得および旅行促進を目的として「ポジティブ・オフ」運動を推進してきたところだが、当該義務化に合わせ、平成31年3月に、厚生労働省、経済産業省を含む関係府省庁や関係団体を構成員とする「休み方改革」推進チームを設立し、官民一体となって休暇を取得しやすい環境をつくるために必要な課題や、その解決の方向性について検討を行ったところである。また、昨年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、

観光庁では、アフター・コロナの新たな観光のあり方として、テレワーク等による働き方の多様化を踏まえ、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。

さらに、ワーケーションの推進に向けた関係者間の意見交換を行うとともに、情報共有を図るため、昨年10月から、関係省庁(※)、有識者、経済団体、旅行業界等による「新たな旅のスタイル」に関する検討委員会を開催しているところである。

(※) 内閣官房、総務省、厚生労働省、環境省、農林水産省、文化庁

引き続き、関係府省庁や関係団体と連携し、官民一体となって休暇を取得しやすい環境を整備できるよう取り組んでいく。

(4) 災害時における訪日外国人旅行者への的確な情報提供

訪日外国人旅行者への情報発信については、現状、「JNTO グローバルサイト」、「災害時情報提供アプリ(Safetytips)」、「他言語音声翻訳システム(VoiceTra)」、「リーフレット(SafetyInformationCard)」など、情報の一本化がされておらず、非常にわかりずらくなっている。Safetytipsへシステムを一本化し、発信方法については、ホームページ・アプリ・ツイッター・インスタグラムを使用されたい。

また、これまでに講じた多言語対応ガイドラインや用語集の活用、観光地などへの多言語対応の取り組みを集中的に支援する制度などの効果検証、宿泊関係団体を通じ宿泊者へ配布している訪日外国人旅行者への情報提供に役立つツール集、ウェブサイトやアプリ等の情報をまとめたリーフレット(SafetyInformationCard)配布の効果検証などについて明らかにされたい。

【回答】(観光庁外客受入参事官室)

観光庁では、自然災害の多い日本において訪日外国人旅行者が安心して旅行できるよう、緊急地震速報、津波警報、気象特別警報等をプッシュ型で通知できる訪日外国人旅行者向け災害時情報提供アプリ Safety tips を監修しています。

Safety tips は緊急時に必要な情報が集約され、非常に有用なアプリである一方、災害に特化したものであり、訪日外国人旅行者への普及が課題になっていたため、アプリ制作会社の協力を得て、Safety tips の災害時情報を配信するサービスを他のアプリでも共有できるAPI連携(※1)を2019年4月から開始し、JNTOアプリをはじめ、各事業者のアプリで災害時情報を5言語(※2)で配信することが可能になりました。

※1 API= Application Programming Interface

※2 英語・中国語(簡体字/繁体字)・韓国語・日本語

また、2019年3月には、訪日外国人旅行者の方々に、災害発生時を含め、安全・安心に日本に滞在できるよう、有用と思われる Safety tips、日本政府観光局の公式ツイッター等の SNS やアプリ等の情報をまとめた「Safety Information Card」のリーフレットを作成、配布を行うなど、関連ツールの周知に努めているところです。これらの取り組みの結果、例えば、2019年10月の台風19号対応時、日本政府観光局の公式ツイッターのフォロワー数が台風前時点の約3倍に増加し、閲覧数は延べ約719万回に達するなど、一定の成果があったものと考えております。今後とも、災害等の非常時でも訪日外国人旅行者が正確な情報を迅速に入手でき、安心して旅行していただけるよう、引き続き取り組んでまいります。

(5) 地球温暖化に対する取り組み

国連の気候変動に関する政府間パネル (IPCC) によると、現状の温暖化ガスの輩出ペースが続くと2040年頃の気温上昇が産業革命前より1.5度に達すると予測している。日本においても、地球温暖化が一因となる最近の異常気象 (猛暑、豪雨など) により死傷者が発生するなど、深刻な被害が発生している。観光産業においては、スキー場の降雪量の減少、生態系の変化による自然景観の毀損、観光資源としての自然現象 (流水観光など) への直接的な影響、異常気象による交通路線への影響 (航空便、船便の欠航率の増加、道路不通区間の増加など) がある。

世界における旅行・観光による二酸化炭素の排出量は、全世界の8%にのぼる中、温室効果ガスの削減に向け、国としてカンクン合意の下で自主的に約束している「2020年までに2005年比で3.8%以上削減」、パリ協定の下で誓約した「2030年までに2013年比で26%削減」という目標の達成に向け、積極的に取り組まれない。

【回答】(総合政策局環境政策課)

我が国は2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、2030年度の新たな温室効果ガス排出削減目標として、2013年度比46%削減、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けることが表明されました。

地域のくらしや経済を支える幅広い分野を所管する国土交通省においては我が国の二酸化炭素排出量の約5割を占める運輸・民生部門の脱炭素化等に向けて、

- ・次世代自動車の普及、公共交通の利用促進、物流の効率化・港湾等のインフラを活用した洋上風力、太陽光発電等の再エネ、水素等の利活用拡大
- ・住宅・建築物のさらなる省エネ対策の強化

など、省庁連携、官民連携により、一層強力に取り組み、グリーン社会の実現に総力を挙げて取り組んでまいります。

10. 改正タクシー3法について

タクシー適正化・活性化特別措置法の改正法が施行されているが、この改正法による特定地域や準特定地域の指定基準が実態には即していないことから、多くの地域が特定地域対象外となっている。また、準特定地域指定基準にも満たない多くの地域は、新規参入や低額運賃導入などの可能性もあることから、改正法の趣旨と現場の距離がますます遠のいていくこととなっている。運賃に関しては、特定地域、準特定地域では公定幅運賃となり、その決められた範囲内でのみ運賃が認可されることとなり、この点に関しては前進したものと受け止めていたが、一部の事業者は、公定幅の下限以下で営業を続けており、国交省の運賃指導や運賃変更命令に対して提訴する事態となっている。予てからの遵法事業者との不公平は依然として埋められていない。また、当初試案とされていた公定幅に遠距離割引を含めることや、運賃競争となりかねない深夜早朝割増の廃止などが枠外となっていることなどから、改正法下での運賃問題に対する不信感を抱いているものも多い。また、地域によっては運転者負担の常態化が依然として蔓延し、法の運用次第によっては現状が改善されない可能性を残していることに危惧を抱いている。

このため、本改正法の規定および附帯決議の着実な実行と、①特定地域・準特定地域の指定基準の見直しと地域協議会の適正・公正・迅速な運営、②公定幅運賃の適切な設定とその公定幅運賃の効果を損なわない適用運賃の範囲、③運転代行業や自家用自動車有償運送について、適切な指導、④タクシー事業の活性化を推進することと、車両防犯装置設置の予算措置の拡充、⑤厚生労働省との連携により、過労運転防止と労働条件の向上のため施策の推進についての取り組みを積極的に講じられたい。

【回答】（自動車局旅客）

①について

現在の指定基準の指標を変更すべきとのご意見があることは承知しており、これまでに指定が解除された地域の取組状況や輸送実績の推移や新型コロナウイルス感染症によるタクシー需要の動向等も踏まえながら、引き続き見直しの議論を行っていくこととしております。

また、運輸局も地域協議会に参加しているところであり、必要に応じて助言を行うなど、タクシーの活性化に向けた取り組みを後押ししていきたいと考えております。

②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。

③について

警察庁や都道府県と緊密な連携を図り、運転代行業の業務の適正な運営を確保してまいります。また、自家用有償旅客運送については、交通が著しく不便な地域において、安全・安心な地域住民の足の確保がなされるよう、適切な制度運用に努めてまいります。

④について

国土交通省では、改正タクシー特措法に基づき指定した特定地域、準特定地域にあつては、需要の喚起を目指した活性化事業を行うことが有効と考えています。現在、各地域においては、ニーズ等を踏まえ、様々な活性化事業が実施されており、こうした取り組みを通じて需要の掘り起こしを促進していきたいと考えています。

⑤について

厚生労働省との連携のもと、相互通報制度の活用や合同監査の実施等により、過労運転の防止等に取り組むとともに、タクシー特措法の適切な運用を通じて、労働条件の改善を後押ししてまいります。

国土交通省としては、引き続き、改正タクシー特措法等を適切に運用していくことにより、タクシー事業における輸送の安全確保やサービスの改善など利用者利便の向上に取り組んでまいります。

11. 安全性優良事業所（Gマーク）および「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について

認定事業所が全事業所の30%を超えるなど、Gマークの取り組みが進展していることは大いに評価できる。引き続き、荷主への周知と、より小規模の事業所への浸透に向けて、Gマークをより権威のある制度とするための施策を強化されたい。

また、インセンティブについては、保険料の引き下げ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。なお、安全性優良事業所の認定後に、新たな事実に基づき再評価されることとなる「安全性に対する法令の遵守状況」について、他の省庁による刑事・行政処分も端緒とされたい。

加えて、2011年4月から始まった「貸切バス事業者安全性評価認定制度」は、具体的なインセンティブが無い場合、認定における付加価値を導入することが求められている。したがって、制度に対する利用者や旅行業者の認知度の向上および認定事業者に対する優遇措置など本制度を実効あるものとするための施策を講じられたい。

【回答】（自動車局貨物課・自動車局旅客課）

Gマーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性の高い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。

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、

- ①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 点呼の実施が可能
- ②基準緩和認定を受けた事業用自動車が適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を通常2年間から最長4年間に延長
- ③CNG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
- ④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
- ⑤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Gマーク制度が利用者にも浸透するよう、関係団体等と連携し、各方面の意見を聞きながら、Gマーク制度の充実を図ってまいりたいと考えております。

貸切バス事業者安全性評価認定制度については、軽井沢スキーバス事故を受けて平成28年6月にとりまとめた「総合的な対策」に基づき、セーフティバスマーク等が旅行者等で活用されるよう、国交省において貸切バス事業者の安全情報として公表しており、平成31年3月には、貸切バス事業者の安全性を検索できるサイトを開設したところです。また、旅行業界とバス業界は、平成28年8月に発表した「安全運行パートナーシップ宣言」に基づき、重要な安全情報として活用を図ることとしています。加えて、訪日外国人向けの臨時営業区域の設定において、セーフティバス取得事業者であることを要件とするとともに、平成29年4月に導入した事業許可の更新制において、セーフティバス取得事業者は法令試験を免除することとしております。

これらにより、貸切バス事業者の実質的なインセンティブは向上しており、今後益々重要性は高まっていくものと思われ、本年4月末時点の認定事業者は1,935者と、前年4月末時点の1,803者から(132者)増加しております。

12. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について

外国人労働者の受入れ拡大に向けた出入国管理法（入管法）が改正（一部の規定を除く）されたが、依然として賃金の未払いや労働時間管理の適正化、健康診断の実施状況などで多くの問題が発生している。

一方、自動車の運転業務は、深刻な人手不足にあり、貨物・旅客自動車運送事業はもとより、建設業においても資材の運搬や建設機械の操作をはじめ幅広い需要があるが、ひとたび事故が発生すると多くの人的・物的被害が発生する業務である。外国人労働者（永住者など就労に制限がない者を除く）によるこれらの業務への従事は、言葉や習慣の違いによる事故惹起のリスクや事故発生後の対応、また、遁走により当該運転者への刑事・行政処分が形骸化する可能性もあり、我々道路を職場とする者はもとより、道路交通全体の安全を脅かす深刻な事態となるおそれが大いにある。そして、この懸念が顕在化してからは、対策を施すのは非常に困難である。

加えて、コロナ禍において、外国人の技能実習生の日本への新たな受け入れが出来なくなっており、技能実習生を活用していた分野では人手不足が深刻化しているが、営業用車両の運転業務（報酬を受けて自家用車両の運転業務を行う場合を含む）はコロナ禍においても必要不可欠な職業であり、外国人労働者に頼ることは、不測の事態において貨物・旅客自動車運送事業が止まることになるのではないかとという新たな問題が明らかになった。

したがって、営業用車両の運転業務への導入については慎重に対応されたい。

【回答】（自動車局総務課企画室）

トラック、バス、タクシーの運転業務については、現時点では、特定技能による外国人材の受入れに関し、業界全体としてのコンセンサスが得られている状況にはないことから、受入業種とはしていないところです。

これらの業界の中には、運転手不足を背景に、外国人材の受入れを希望する意見がある一方で、

- ・日本語能力が十分でない場合、輸送の安全性や利用者や荷主に対するサービスの質の確保が困難になるおそれがあるのではないか
- ・サービスの提供に関して、地理不案内、文化・慣習等の違いから、顧客との間でトラブルが生じるおそれがあるのではないか

等の懸念の声もあると聞いており、業界全体としての方向性が定まっている状況にはなく、また、業界としての方針の決定について具体的な予定はないものと承知しております。

国土交通省と致しましては、業界における議論を引き続き、注視するとともに、必要な助言を行ってまいりたいと考えております。

13. 高齢者の就業促進について

- (1) 雇用と年金の接続のため、段階的に65歳までの希望者全員の雇用確保措置がとられているが、法定定年年齢が60歳の現状において、定年前後の職務内容が同一

でも賃金を引き下げられている実態があり、継続雇用者のモチベーション低下をもたらしている。

したがって、少なくとも特別支給の老齢厚生年金（報酬比例部分）の支給開始年齢と法定定年年齢を接続されたい。

【回答】（回答なし）

(2) 超高齢社会の到来を念頭に、老年学会等から高齢者の定義を75歳以上とすべきと提言された。現役世代の延長は、年金等の保険料負担者の増加や社会保障費用の削減、人手不足対策としては有効であるものの、業務によっては、労災事故や健康起因事故の増加などのリスクをはらんでいる。

したがって、身体能力を要する自動車運転の業務など、業種・業務ごとの実態を踏まえた年金支給開始年齢の設定、また、年齢に応じた身体負担の軽減に向けて、企業横断的な雇用の受け皿の創設も検討されたい。

【回答】（回答なし）

14. 悪質クレーマー(カスタマーハラスメント)への対策強化について

近年、様々なハラスメントが社会問題化しているが、交通・運輸産業においても悪質クレーマー(カスタマーハラスメント)が大きな問題となっている。例えば、鉄道では単なるクレームにとどまらず、暴力行為にまで発展しており、実態調査結果が毎年発表されているが、高い水準で横ばいとなっているとともに、タクシーやバスにおいても類似した事象が報告されている。したがって、カスタマーハラスメントの実態把握や調査活動を行い、撲滅に向け防犯対策・周知徹底活動の強化など、事業者と連携して取り組まれない。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

国土交通省において実施している調査では、令和元年度における鉄道係員に対する暴力行為の発生件数は全国で611件あり、5年連続で減少したものの依然として高止まりしている状況です。鉄道の安全確保や利用者への良質なサービスの提供のためにも、駅員への暴力行為を防止することが重要と考えております。

このため、国土交通省においては、

- ・特に飲酒の機会が多い年末年始にかけて、暴力行為の発生件数が多い地域において、鉄道事業者や警察関係者と連携し、防止対策キャンペーンを実施しているほか
- ・令和元年12月に国土交通省と鉄道事業者との間で「迷惑行為に関する連絡会議」を立ち上げ、昨年12月に暴力行為に対する各社の取組状況の共有と取組

強化についての意見交換を行っているところです。

暴力行為の発生は依然として高い水準であることから、引き続き、鉄道事業者や警察関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取り組みを進めてまいります。

(自動車局安全政策課)

悪質なクレームなどの著しい迷惑行為、いわゆるハラスメントについては、現場の乗務員等に大きなストレスを与えるものであり、また、暴力行為に発展するおそれがあることから、撲滅に向けて防犯対策等の取り組みが必要であると考えております。一部の事業者では、ハラスメントを行う乗客に対して、その中止を求め、求めに応じない場合に運送中止等の厳正な対処を行う旨を運送約款に記載するなど、独自の対策を講じているところです。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、防犯対策にも資するものと考えております。

(海事局内効果、安全政策課、船員政策課)

(旅客船による) 船内での迷惑行為に対しては、船員法に基づき、

- ①船長が旅客に対して必要な措置を取ること (法第 27 条)
- ②船長が行政庁 (海上保安庁等) に援助を請求すること (法第 29 条) が可能となっているほか、犯罪行為にあたる迷惑行為に対しては、船長に司法警察職員としての権限が付与されています (司法警察官吏及び司法警察官吏の職務を行うべき者の指定等に関する件第 6 条)。

また、近年の乗務員に対するハラスメントの実態等も踏まえ、海上運送法に基づく、一般旅客定期航路事業の旅客運送等に係る標準運送約款を改正 (平成 31 年 4 月 1 日施行) し、旅客の禁止行為として、新たに「船員等の職務を妨げる行為」を追加することで、これに違反した場合に乗船拒否 (運送契約の解除) の対象となることを明確化するなど、その対策の強化に努めております。乗客による暴力行為の根絶に向けた取り組みとしましては、事業者が届出義務のある安全管理規程に、船内において他人に危害を加えるような行為または迷惑をかける行為をしないこと等の乗客の遵守すべき事項の周知を盛り込ませており、この取り組みを徹底させるため、運航労務監理官による監査の際に、周知状況を確認しているところです。

このように旅客船内での迷惑行為については、既に必要な制度整備を行うとともに、その対策に向けた周知活動に取り組んでいるところであり、引き続き、適

切に対処してまいります。

(航空局安全企画課)

航空については、航空法第 73 条の 3 において、「航空機内にある者は、当該航空機の安全を害し、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産に危害を及ぼし、当該航空機内の秩序を乱し、または当該航空機内の規律に違反する行為(安全阻害行為等)をしてはならない。」と安全阻害行為等の禁止を規定しております。

安全阻害行為等については、定期航空協会等と連携し、実態を伺いつつ、ポスター、リーフレット等を作成し、対策の強化に努めているところです。

15. 「総合物流施策大綱」について

次期「物流施策大綱」では、デジタル化の推進と物流の標準化が掲げられており、大きなメリットが期待される一方、物流業界の再編が進む、中小企業が取り残されたり、個別企業の独自性やノウハウが損なわれるなどのデメリットを危惧する声もある。また、経済団体から、物流は装置産業になるとの提言もなされている。想定されるデメリットも含め、国が将来的に描いている物流について見解を示されたい。

【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あり、今般の新型コロナウイルス感染症の拡大下にあっても、エッセンシャルサービスとして、その機能を維持してきました。一方、トラックドライバーをはじめとする担い手の不足等を背景に、生産性の向上の必要性が一層高まっています。また、今般の新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、物流事業者のみならず、荷主を含めた関係者においても、非接触・非対面型物流への転換が求められているところです。このような状況も踏まえ、国としても、時機を逸せず集中的に、物流のデジタル化・機械化やその前提となる物流標準化を進め、物流分野のデジタル・トランスフォーメーションを実現していく必要があると考えています。

物流のデジタル化・機械化や物流標準化に向けた取り組みは、中小事業者を含めた業界全体で取り組んでいくことが重要であり、中小事業者の取り組みを促進するための方策について新たな「総合物流施策大綱」に位置づけてまいりたいと考えております。

国土交通省においては、物流効率化の取り組みと合わせて自動化機器等を導入する場合や、サプライチェーン全体の自動化・機械化を推進するため荷主等と連携した取り組みを実施する場合の補助制度を令和 3 年度に創設したほか、経済産業省および中小企業庁の予算においても、機械化・デジタル化に取り組むたい中

小物流事業者が活用できる支援メニューを用意しております。

引き続き、事業者に対してこうした支援策の活用を促すほか、中小事業者による物流効率化に資する特に秀でた取り組みの表彰制度の創設等の、中小事業者の取り組みを支援するための方策を引き続き検討・実施することなどにより、物流分野のデジタル・トランスフォーメーションを推進してまいります。