国土交通省

【総合政策局】

１．新型コロナウイルス対策について

（１）公共交通及び宿泊・飲食施設等の利用と物流事業者に対する「不安」・「忌避感」・「誤解」を払拭し、安心して移動や観光、物流サービスの利用ができる環境をつくるための政策展開について

① 政府が主導し、有識者・医療関係者など専門家の知見に裏打ちされた正しい情報発信を行い、安心して移動や観光、物流サービスの利用ができる環境整備を積極的に進められたい。

② 医療体制やワクチン接種体制の整備・拡充と、全国どこでも・いつでも公費によりＰＣＲ検査・抗原検査を受検できる体制の整備を早急に進められたい。

③ 国内における「移動」、物流サービスの利用の安心・安全を裏付け、「感染防止拡大」と「経済活動の回復」を両立させるための政策の一環として、ワクチン接種証明、検査陰性証明を活用する制度(いわゆる『ワクチン・検査パッケージ』)の適切な導入・運用を行われたい。

④ コロナ禍により消失したインバウンド需要の回復に向け、いわゆる水際対策については、得られつつある科学的知見を踏まえ、段階的な運用を行われたい。

⑤ 「ワクチン・検査パッケージ」導入にあたっては、社会的な差別や偏見等を生じさせないことはもとより、関係業界で働く者の負担増加や利用者とのトラブルを回避するために、最大限の配慮を行われたい。

（２）交通・観光サービス業の需要喚起に向けた持続的かつ安定的な支援策について

① 「Go To トラベル事業」については、一過性のものではなく中長期的な制度設計とするとともに、未執行予算の活用を含め、複数年度にまたがる財源を確保されたい。また、同事業を宿泊業・旅行業のみならず公共交通の需要喚起に資するものとされたい。

② かねて指摘されていたオーバーツーリズムの弊害は、「ウイズ・コロナ時代」の３密対策の観点からも是正されなければならない。そのためには、休暇の連続取得等によって休日分散と公共交通の利用平準化を促し、年間の特定の期間に人の移動が集中するという現状を改める必要がある。ついては、年間の繁閑を平準化するためのダイナミックプライシングなどインセンティブの利活用を進められたい。

③ 需要を喚起するには観光のみならずビジネスにおける人流の回復が不可欠となる。コロナ禍に伴う社会変容によるテレワークや二地域居住、ワーケーションなどの「新しい生活様式」の定着は、東京一極集中の是正に資するとともに地方の活性化につながる可能性を秘めている。

ついては、そうした動きを後押しするためにも、高速鉄道や航空機を利用した長距離通勤の費用に係る制度の改訂（通勤手当の非課税免除額の引き上げ、所得税や社会保険料の基準となる標準報酬からの除外）に向け検討されたい。

（３）交通運輸・観光サービス業の雇用確保への支援策について

① 雇用調整助成金の特例措置を新型コロナウイルス感染症が収束するまで延長されたい。加えて、短期的な業況の観点等から再延長を繰り返す現行制度のあり方を改め、安定的な財源に裏打ちされた長期的な制度に改変されたい。

② 産業雇用安定助成金制度について、実態を検証するなどして、より実効性を高めるために、規模・適用期間要件等の緩和・拡充を行われたい。

（４）交通運輸・観光サービス業の事業継続に必要な財政的支援策について

① 事業者は、コロナ禍により経営危機に陥る中、民間金融機関からの融資を受けることで辛うじて苦境を凌いでいる。ついては、コロナ禍にまつわる事業者への融資にあたっては、未曽有の異常事態下にあることを踏まえ、一定期間の審査基準や要件等の緩和を最大限柔軟に講じ、資金繰り支援を拡充されたい。また、借入金の返済負担の軽減措置など、コロナ禍対応の特例として財務上の負担軽減に係る支援策を講じられたい。

② 事業者にとって過大な負担となっている公租公課について、「支払猶予」措置を再度、講じられたい。

③ 交通運輸産業は、固定費負担が極めて大きいことから、公益に資する事業の特性や道路などの公共財と比較した課税の公平性を考慮して、固定資産税の減免措置を拡充されたい。

④ コロナ禍による深刻な経営危機に陥っている現況においても、持続的な産業の発展に寄与する「未来投資」を行うことを可能とするために、産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の活用拡大などの支援策を講じられたい。

⑤ 交通系ＩＣカードやリモート型券売機などの導入はコロナ禍における非接触志向への対応の観点からも有効であることから、導入に対する支援策として、地方創生臨時交付金の積極的活用を含め財政的措置について各運輸局を通じて地方公共団体に働きかけられたい。

⑥ 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。

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５月に第２次の計画が閣議決定された。本計画の最大の特徴点は、国土交通省の「交通が直面する危機を乗り越える決意」が謳われていることである。曰く、「交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでにも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ『交通崩壊』が起きかねない」との危機感が示されている。そのうえで、「地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う」と明記されている。

公共交通を維持していくことは国民生活に不可欠であり、とりわけ商業輸送が困難で独立採算性が通用しない地方交通の維持方策としての財源の確保は喫緊の課題である。ついては、必要な財源のあり方について早急に検討を開始されたい。

（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、2020 年の改正により、「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。また、「第２次交通政策基本計画」においても、「輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保」が目標に掲げられている。

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。とりわけ、物流事業については、欧米諸国において労働力不足による経済活動への影響が現実のものとなっており、諸施策を早急に進める必要がある。

ついては、各モードにおける現状の課題および具体的な対応策について進捗状況を明らかにされたい。

（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と考える。

現在、地域公共交通に係る地域協議会として、地域協議会(道路運送法施行規則

第 15 条の４)、地域公共交通会議(道路運送法施行規則第９条の２)および法定協議会(地域公共交通活性化再生法第６条)が存在する。これに関して、内閣府が所管する「令和３年地方分権改革に関する提案募集」において、兵庫県等より「地域公共交通に関し、総合的な政策決定を円滑に行うために、地域公共交通に関する会議を一元化すべき」との提案が出されことを受け、政府は昨年末に「令和３年の地方からの提案等に関する対応方針」を閣議決定し、地域協議会の要件等を一部改めることとした。

2020 年に成立した改正地域公共交通活性化再生法において、「地域旅客運送サービス継続事業」が創設されるなど、法定協議会の役割は増していることを踏まえ、地域公共交通に係る地域協議会のあり方について見解を明らかにされたい。

（４）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」が追加されたことを踏まえ、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、今後の整備に向けた考えを示されたい。

（５）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。

（６)「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。

政府の「第 11 次交通安全基本計画」では、自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出するとされていることから、引き続き、道路利用者全体の安全性確保に向けた歩道・自転車道・車道の峻別に取り組まれたい。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・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、引き続き、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

（７） 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きたことは評価するものの、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。見直しの集中実施期間は2020 年度末までであるが、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、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、引き続き強力に推進されたい。

一方、都市部における駐車場附置義務条例については、荷捌き駐車施設の条項の制定は、2018 年度末現在、附置義務条例の制定都市 197 都市のうち 88 都市に留まっており、少なくとも荷捌き駐車施設については不足していることから、引き続き、取り組みを推進されたい。また、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策の１つとして、「置き配」が定着しつつあるが、盗難等を心配する利用者もあることから、宅配ボックス（オープン型宅配ロッカー）の大学・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。

（８）「大型車駐車マス不足への対策」が、高速道路各社や「道の駅」において実施されていることについては大いに評価するが、大型等駐車スペースが絶対的に不足していることから、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。また、普通車・大型車双方が利用可能な兼用マスの整備および拡充の取り組みが進められているが、不適切なマスの利用により、本来の機能が損なわれることのないよう広く周知されたい。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まれたい。

あわせて、大都市圏の後背地の高速道路ＩＣ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。

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。加えて、地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。

４．地域公共交通確保維持改善事業について

同事業に移行して約10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。

５．自然災害・震災対策などについて

（１）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。

（２）　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やトレーラー運転者の長時間待機の解消に向けては、「CONPAS」本格運用や遠隔操作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港湾管理者やターミナルオペレーター等の協力を得つつ進められているが、運用・導入・推進にあたっては港湾労使を含む協議会を設置し、協議を経て実施されたい。

（３）　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る。

① 災害発生時における働く者の安全対策について、これまで要求を行ってきた「空港やその周辺の貨物地区で働くものの安全を充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、「Ａ２－ＢＣＰ」を基に策定された各空港におけるＢＣＰガイドラインを確認する限り、旅客を優先した記載であるとの印象を受ける。災害時における空港業務存続のためには従業員を速やかに入れ替えることが必要であり、空港からの退避だけでなく空港へのアクセスを旅客に優先して実施するガイドラインが必要である。

また、貨物地区など一般旅客がいない地区の避難場所においては、避難場所までの距離が遠く、現実に即したものであるか疑問が残る。空港業務の存続のため、働く者の安全対策により考慮した空港ごとのＢＣＰガイドライン設定を求める。

②「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 自然災害発生時の空港アクセスの確保については、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。

（4）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、理解を示す荷主もある一方、無理な運行を荷主から強要される事例が後を絶たない。ドライバーの生命を守り、輸送の安全を確保するためにも、運行中止等に対する荷主の理解・協力が得られるよう、引き続き、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。

あわせて、異常気象時における荷主への周知・連絡体制については、荷主の理解が得られやすく、より迅速な連絡等が行える体制づくりに取り組まれたい。

② 大雪時の通行止めについて、長時間の立ち往生を回避するため、国道と高速道路の同時通行止めを躊躇なく実施するとの方針が出されたことについては評価する。しかし、通行止めの予告が３時間前では、荷主側の出荷止めが間に合わないことから、遅くとも 24 時間前に予告がなされるよう検討されたい。

また、降雪時の輸送安全確保の目安については、大雪注意報のみならず大雪特別警報（積雪深、降雪量）や大雪警報、暴風雪警報などに対応した目安を設定されたい。

③ 「南海トラフ地震」が想定される中、沿岸道路における津波対策の充実を求める声がある。津波発生時の避難場所については、国土交通省のハザードマップポータルサイトに表示されているほか、直轄国道の高架区間等を活用した避難施設等の整備が実施されているものの、島国である日本では、例えば、東名高速道路の由比ＰＡ付近のように山が海に迫っている場所が国道を含め多数存在している。直近の避難場所まで数キロ離れた区間もあり、緊急的な避難が困難なケースも想定されることから、該当する区間への津波避難タワー等の設置や、避難場所までの誘導に関する標示（夜間での視認性も考慮したもの）の設置に取り組まれたい。特に、津波の注意喚起や避難場所等の標識については、消防庁提案の統一標識があるものの、その標示方法（標識全体のデザインやサイズ、標示位置等）が区々であったり、あるいは地方自治体等の独自の標示があるなど、県境等を越えて運行するドライバーが一目で認識しづらい状況がある。ついては、その標示方法についても検討されたい。

６．地域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、公有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。

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、ＪＲ北海道やＪＲ四国、ＪＲ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。

（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ＪＲ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。

（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。

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」を発表し、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られたい。

（２）高速道路の「深夜割引」については、国土交通省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、割引適用待ち車両の滞留や運転者労働環境の悪化を理由に、割引適用時間帯の拡大や適用時間帯の走行分を対象とすることが検討されているが、適用時間帯の走行分のみを割引対象とした場合、不適切な事業者において、改善基準告示の連続運転時間や休息期間が守られなくなるおそれがあることから、割引適用対象を再検討されたい。

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たい。

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。

（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、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。

加えて、危険物積載車両については、水底トンネルや長大トンネルなどを、法令

により迂回走行せざるを得ないが、高速道路料金が分断されることの負荷は大きいことから、一時退出時の料金通算と同様の取り扱いについて検討されたい。

（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、イコールフッティング、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。

８．国際海上コンテナ安全輸送対策等について

（１）国際海上コンテナの過積載や偏荷重等による事故防止に向けては、荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供が不可欠であるが、貴省の「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」における調査では、不十分な状況が見受けられる。

ついては、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。

（２）国際海上コンテナにおける荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供については、前述のとおり、不十分な状況が見受けられる。

ついては、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。

（３）「国際海上コンテナの陸上における安全輸送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、陸上運送に係る労働組合も参加できるよう具体化されたい。

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）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）などに取り組まれたい。

（２）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「仕事休もっ化計画」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、休暇分散に向けてどのような取り組みを講じているか説明願いたい。

（３）災害時における訪日外国人旅行者への的確な情報提供については、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、非常にわかりづらくなっている。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、非常時の多言語による放送や、電柱・標識・公共交通機関にて非常時の情報にアクセス可能なＱＲコードの掲示、訪日外国人向けの安否確認システムなど、地域の避難情報を提供できるような整備を講じられたい。

（４）2021 年 10 月 31 日から 11 月 13 日まで英国グラスゴーで開催された「国連気候変動枠組み条約第 26 回締約国会議（ＣＯＰ２６)」で合意された「グラスゴー気候協定」ではパリ協定での努力目標である「産業革命前からの気温上昇を 1.5℃に抑える」努力を追求することが明記された。また、全ての国は 2022 年に 2030 年までの温室効果ガスの排出目標を再検討し、強化することが合意された。

ついては、宿泊業での温室効果ガス削減の取り組みを広げる為、省エネ法において旅館などもベンチマーク対象となるよう、ベンチマーク対象の基準を拡大するとともに、積極的な制度利用を国として促されたい。

また、航空貨物輸送におけるＣＯ２削減にむけて、荷主による環境負荷軽減の取り組みを促進するため、航空会社に対してＳＡＦの利用推進に対する補助をおこなうとともに、ＳＡＦの利用が行われた輸送を認証する制度を導入し、荷主の選択を証明できる体制を構築されたい。

10. 改正タクシー３法について

2014 年１月に改正タクシー適正化・活性化特別措置法が施行され、経営環境が悪

化し、労働者の労働条件が低下している地域を特定地域・準特定地域に指定し、供給過剰の是正と運賃の適正化、利用者利便の向上と活性化に向けた取り組みが進められてきたが、課題の解決には至っておらず、未だ、適正化・活性化の成果が不十分な状態である。

このため、本改正法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運営について検討会を設置し改定に向けて論議をすること、②公定幅運賃の適用範囲の見直し、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特定地域・準特定地域に限らず全ての事業区域においてタクシー事業の活性化を推進すること、⑤車両防犯装置と先進安全自動車の導入促進に向けた予算措置の拡充、⑥厚生労働省との連携による過労運転防止と労働条件の向上のための施策の推進、についての取り組みを積極的に講じられたい。

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、ＩＴ点呼の実施や特殊車両の通行許可の有効期間延長等の優位性が低下しつつあることから、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ため、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。

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（永住者など就労に制限がない者を除く）による事業用トラック、バス、タクシーの運転業務については、昨年、貴省より、「現時点では、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」「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いる」「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」との見解が示された。

しかし、コロナ禍において、イギリスでは、ＥＵ圏出身のドライバーの多くが母国に戻ったことなどにより、ガソリン等の供給に支障が生じており、世界規模での感染症が発生した場合、外国人労働者に依存する危険性を示す事例となった。事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ることから、事業用車両の運転業務への外国人労働力の導入については慎重に対応されたい。

13. 物流のデジタル化・標準化について

「第７次物流施策大綱」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、依然として、物流業界の再編が進む、中小企業が取り残される、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。

物流のデジタル化・標準化の主な目的については、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とした生産性の向上、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けての非接触・非対面型物流への転換などの見解が示されたが、「物流ＭａａＳ」の共同輸配送が進んだ場合、運送事業者間の品質・サービス等の差異はなくなり、運賃・料金等も画一化し、企業としての価値も低下するのではないか、結果として、労働者の賃金等も低下するのではないかと危惧している。

ついては、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、改めて見解を示されたい。

また、物流の未来については、政・労・使が十分に話し合い、働く者をはじめ国民生活や日本経済にとって有益なものとなるよう政策を進めることが肝要であると考えており、これらの論議の場を設置されたい。

14. 悪質クレーム（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ム（カスタマーハラスメント）が大きな問題となっている。交運労協が2021年に実施したアンケート調査によれば、回答者のうち46.6％の組合員が「直近２年以内に利用者からの迷惑行為の被害にあった」と答えている。しかし、こうした迷惑行為に対して、39.5％の組合員が「企業において特に対策はされていない」と回答している。また、迷惑行為を受けた組合員の多くがストレスを感じているうえ、精神疾患を煩ったり、離職・転職を考えている組合員もいるなど、貴重な人材の

劣化につながりかねない深刻な問題となっている。
　ついては、国土交通省としても、カスタマーハラスメントの実態把握や調査を行うとともに、事業者に対して業界ガイドラインの作成など実効性のある悪質クレーム防止対策を講ずるよう指導されたい。また、ハラスメント防止に向け、利用者に対する啓蒙活動等を強化されたい。