

国土交通省

【総合政策局】

1. 「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」が策定され、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まちづくりの具体化に向けて、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な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「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通政策の憲法」として策定を促しているにもかかわらず、いまだに策定されていない地域が大半であることから、目標を引き上げるとともに各地域での取り組みを推進されたい。

【回答】（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

交通政策基本計画においては、基本的方針の一つとして自治体中心にまちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築することを目標として示しています。この考え方を具体化するものとして、平成 26 年の改正地域公共交通活性化再生法により、地域の関係者が協力してまちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成する取り組みが進められているところです。

国土交通省としては、このような地域公共交通ネットワーク再編等の取り組みを支援しており、平成 30 年度予算におきましても必要な額を計上しています。

また物流についても、平成 28 年に施行されました改正物流総合効率化法などに基づいて、物流の効率化や地域における円滑な物流確保に向けて所要の措置を講じていきたいと考えています。なお、改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画については、平成 30 年 4 月末現在において 415 件と当初の見込みを上回るペースで策定がされているものと認識しています。今後、引き続き、さらなる計画策定に向けて、計画策定の費用などを支援するとともに地方運輸局などを通じた人材・ノウハウ面の支援も行うなど、積極的に取り組んでいきます。

(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、日本経済及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、官邸に「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」が設置され、直ちに取り組む 63 施策が策定された。あわせて、貨物自動車運送事業に対しては、国土交通省と厚生労働省が共同で設置した「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）」の場で、パイロット事業での生産性向上等を通じた労働環境の改善の水平展開が検討されている。

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及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及び対応策を政労使で検討する場を拡充されたい。

【回答】（自動車旅客課・貨物課・航空局運航安全課）

トラックドライバーを確保するためには、トラック運送業における労働条件の改善を図ることが重要ですが、改善に向けては業界内の取り組みのみならず、荷主等の理解・協力を得て取引慣行上の課題も含めて解決していくことが重要かと思えます。

国土交通省としては、長時間労働の削減に向け、荷主や労働組合、トラック事業者等構成員を含めた協議会を各都道府県で開催し、荷主とトラック事業者が連携して、荷待ち時間の削減等に取り組むパイロット事業を実施したところであり、得られた知見についてガイドラインとして取りまとめ、広く横展開を図っていくこととしています。また、トラックドライバーの賃金の改善には、トラック事業者が適正に運賃・料金を収受できる取り組み環境を整えることが重要です。

このため、国土交通省では平成 28 年 7 月に荷主や労働組合、トラック事業者等を構成員に含めた「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、トラック事業者が適正な水準の運賃・料金を収受できる環境を整えるための具体的な方策等について検討を進めてきました。同検討会での議論を踏まえ、運送の対価である運賃と運送以外の役務等の対価である料金の範囲を明確化し、別立てで収受できる環境を整備するため、標準貨物自動車運送約款等の一部改正を昨年 8 月 4 日

に公布し、11月4日に施行したところです。

さらに昨年6月に野上官房副長官を座長とする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が立ち上げられ、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化を柱とする「直ちに取る施策」が取りまとめられ、現在、関係省庁と連携して施策を推進しているところです。

国土交通省としては引き続きこれらの取り組みを通じて、トラック運送業の生産性向上、労働環境の改善、取引環境の適正化に向け、しっかりと取り組んでいきたいと考えています。

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取りまとめ、こちらは平成26年7月に出されておりますが、こちらを踏まえまして平成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とさらなる検討を進めているところです。

またこの協議会における対策の実施の状況に関して、労働組合の皆様とも意見交換を実施しており、今後もこうしたご意見を踏まえて対策の実施を進めていきたいと考えているところです。

バス事業、タクシー事業においては運転者の平均年齢が上昇し、全産業平均を上回る高齢化が進んでおりまして、人材不足が課題となっております。このため、平成27年2月に閣議決定した交通政策基本法においても交通を担う人材の確保・育成を目標の一つとしてしっかりと位置づけ、政府を挙げて取り組むこととしています。

バスについては、女性や若年層のバス業界への新規就労、定着について大型二種免許の取得環境改善や女性目線による勤務体系の導入等の先進取り組み事例の調査、女性限定の座談会や運転体験等のモデル事業を実施し、これらをまとめた手引き書を作成したところであり、周知を図っていきます。さらに地方運輸支局長が高等学校等を訪問し、直接仕事の魅力をアピールするなどの取り組みを推進し、バス運転者不足の解消に努めていきます。

タクシーについては、平成28年6月に「女性ドライバー応援企業認定制度」を創設し、女性ドライバー採用に向けた取り組みや、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者を支援・PRすることを通じて女性の新規就労・定着を図っていくこととしています。

- (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、地域公共交通網形成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」を加えること。

【回答】（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

地域における交通政策の検討については、多様な主体相互の連携が重要であるため、地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針において、地域公共交通網形成計画の作成に当たっては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・協力しつつ、主体的に地域公共交通活性化及び再生に取り組むことが重要であるという旨を定めておりまして、協議会への多様な主体の参画を促しているところです。

同法に基づく協議会には、ご指摘の労働組合についても、その他の当該地方公共団体が必要と認める者として参加することが可能となっています。

- (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。同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）

船舶保安に関しては、国際航海船舶及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づけています。一方、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、保安水準向上のために一層の措置が的確に講じられるよう指導・監督する責任を有しています。

航空保安に関しては、空港設置管理者と航空会社の実施すべき航空保安対策が明確に規定されており、同法において運航者に対する爆破物等の輸送禁止の義務づけが規定されているところです。国としては、国際標準に従い、航空保安対策の実施に係る基準について策定及び見直しを行うことが義務づけられており、空港設置管理者及び航空会社がこれらの基準に従い適切に航空保安対策を実施するよう指導・監督する責任を有しています。

道路交通に係る道路運送事業に関しては、輸送の安全の確保について、運送事業者が担うことになっており、国としてもテロを含めた防犯対策等に向けて関係機関と連携し、具体的な対策を明示するとともに、必要な対策を実施するよう事業者に対して要請しているところです。保安対策の強化が求められる中、航空関係者と

連携を深めつつ、引き続き保安対策を実施するよう万全を期していきたいと考えています。

- (5) 2013年12月に施行された改正道交法では自転車の車道走行の原則がルール化された。また、昨年6月にも自転車の歩道通行に関する規定、車両通行帯に関する規定も改訂され、各地において自転車通行空間が整備されつつあり、とりわけ東京ではオリンピックを控えて急ピッチに進められている。ただし、その多くは自転車レーンとなっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差や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。したがって、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。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、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・企画課）

平成29年の交通事故死亡者数が3,694名で、ピーク時は昭和45年になりますが、その約5分の1にまで減少しています。しかしながら、歩行者や自転車、自動車から分離された安全な自転車通行空間を確保することが重要と認識しています。

このため、国土交通省は警察庁と共同で平成28年7月に改正した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を自治体に周知しているところです。また、平成29年5月1日には「自転車活用推進法」が施行されたところであり、今後、関係者の方々と検証を行いながら、自転車活用推進計画の策定に向けて検討を進めていきたいと考えています。

- (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。

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取り組む施策」として、貨物集配中の車両に係る駐車規制が見直されることは評価するが、中型貨物以上の集配車両への配慮や、住宅街における駐車規制の見直しも講じられたい。

あわせて、都市部における駐車場附置義務条例の拡充や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、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資するための駅やコンビニ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促進が「直ちにに取り組む施策」に盛り込まれ、予算措置されたことは大いに評価する。については、具体的な設置箇所の選定にあたっては、例えば大学構内への設置など、現地の事業者・団体や労働組合、配達に直接携わるものと認識を共有しながら、地域の事情に応じた展開を図られたい。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】（都市局街路交通施設課・総合政策局物流政策課）

貨物用荷捌き駐車スペースについては、国土交通省において平成6年に標準駐車場条例を改定し、これを踏まえてそれぞれの地方公共団体において、その地域の実情に応じて駐車場法に基づく附置義務条例に荷捌き駐車施設の附置に関する条項を設けています。

平成29年3月末現在、附置義務条例が制定されている全国197都市のうち、88都市において、荷捌き駐車施設に関する条項が定められています。国土交通省としましては、引き続き地方公共団体へ働きかけながら、荷捌き駐車スペースの確保を進めていきたいと思えます。

また、こういった附置義務の対象にならない規模の小さい商店街等については、地域の方々と関係機関が連携して、共同の荷捌き駐車スペースの確保を進めていくことが重要と考えています。地域の方々が整備する共同荷捌き駐車スペースの設備投資に係る部分への地方公共団体の負担に関しては、しっかり社会資本整備総合交付金を活用することを可能としています。

宅配便取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18%増加し、平成28年度は約40.2億個に達しています。また平成29年10月期の調査では、宅配便の再配達率は15.5%となっています。国土交通省としましては、オープン型宅配ボックスを活用した再配達削減のため、今年度予算において環境省と連携し、宅配ボックスのオープン化推進のための補助を行うとともに、地方部における再配達削減のためのガイドライン策定予算を計上しております。地方部における再配達削減のためのガイドライン策定にあたっては、地方部をいくつかケース分けし、それぞれについて効果的なオープン型宅配ボックスの設置場所等について情報の知見を整理しながら進めていきたいと考えています。

- (7) 安全の確保のために必要な高速道路のSA・PAの駐車スペースが絶対的に不足している課題に対して、旧豊橋本線料金所跡地等の遊休地等を活用したSA・PAの増設など、東名・新東名高速道路において「大型車駐車マス不足への対策」

が実施されることを大いに評価する。ただし、深夜時間帯の大型車の長時間駐車は、荷主先への到着時間指定によるものや、休息期間の取得をはじめとする過労運転防止に不可欠なものなど、広報・啓発のみでは改善が困難なケースも多い。また、両高速道路の他にも駐車スペースが不足しているSA・PAが全国に多数存在する。したがって、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画の前倒しを加速されたい。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。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路の休憩施設については、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るとともに、交通量の変化に応じて駐車マスの確保に努めているところです。

一方で、駐車スペースの増設に当たりましては、費用面からの制約とか、閑散時間帯に利用されないスペースが生じるといった課題もあります。そのため、駐車マスをふやすことに加え、長時間駐車抑制や駐車箇所の利用平準化、高速道路外の休憩施設の分散利用など、利用者側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、検討していきます。

- (8) 真に必要とされる持続可能な交通体系の構築にむけては、公共交通全体として一体的なシステムとして機能することが求められ、そのためには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ることから、国・自治体などの仲介役としての役割が重要である。地域公共交通網形成計画の策定などを通じ、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】（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

持続可能な地域公共交通網の形成を図るため、地域公共交通活性化再生法に基づき、地方公共団体が関係事業者などと連携して計画を策定する制度を構築し、バス路線の再編や利便性の向上など、こうした取り組みをされているところです。

こうした地方公共団体主導の取り組みを国としても支援するため、全国各地での研修等を通じた関係職員の人材育成や地域公共交通活性化の好事例の共有といったノウハウ面の支援に取り組んでおります。引き続き地域におきまして、真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向け取り組んでいきます。

2. 持続可能な地域公共交通の維持・存続について

地域住民にとって必要不可欠な生活交通である乗合バスは、近年は輸送人員が回復傾向にあるものの、全国の約6割強の事業者が赤字であり、国からの補助制度を活用しながら事業者の自助努力で路線の維持確保を図っている。また、地方自治体を中心に当該地域の関係者で構成される地域協議会のなかで、地域の実情に応じた効率的な輸送のあり方等について関係者間で協議しながら取り組んでいるところである。しかし、そうした取り組みにもかかわらず、地方乗合バス事業者の多くは、ごく一部の黒字路線で大多数の赤字路線を維持しているのが実態である。

このような状況のなか、岡山市内において乗合バス事業者が長年運行を継続してきた市内路線とほぼ重複する経路に新規参入事業者が認可申請を行い、本年2月8日付で中国運輸局より認可された。この路線は、繁忙時では5分間隔、日中時間帯でも10分間隔での運行と、地方路線の中でも十分に充実している路線である。そこに、新規参入事業者が新たな路線を開設する社会的必要性があるのか、また、既存事業者より30～50%も低廉な運賃での申請は、既存事業者を妨害するクリームスキミング行為であると言わざるを得ない。

本件のような地域公共交通網の維持・存続に多大な影響を与える事案に関しては、認可の是非について、自治体主導の地域協議会等の公正な検討機関での議論がなされ、その経緯を経て最終的な判断がなされるべきである。にもかかわらず、そのような手続きを踏まえず認可されたことは極めて遺憾である。こうした事例を一度たりとも容認してしまえば同様の事例が全国で発生し、各地で地域公共交通の崩壊が起きることは必至である。については、国土交通省として以下のように対応されたい。

- (1) 今回の岡山市における新規参入の事例(以下、本件)は、道路運送法第30条第2項に定める、「一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生じるような競争をしてはならない」という規定に反し、これに抵触すると言わざるを得ない。については、本件について、「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」の4項「クリームスキミングの要件について」及び5項「クリームスキミング的運行に係る運行計画の変更命令等について」を踏まえ再審査を行なわれたい。

【回答】

本件については、道路運送法に基づき厳正に審査を行った結果、審査基準を満たしていることから中国運輸局が認可を行ったものです。

一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領におけるクリームスキミングとは、通勤・通学時間帯など、需要の多いピーク時間帯のみの参入を言いついて、上記の審査の結果、クリームスキミングには該当しておりませんでした。なお、道路運送法第30条第2項におきましては、「一般旅客自動車運送事業の

健全な発達を阻害する結果を生じるような競争をしてはならない」とされており、同条第4項では、国土交通大臣は、「前三項に規定する行為であるときは一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、当該行為の停止または変更を命ずることができる」とされています。このように、当該規定の発動にあたっては実際に行為のあることが要件とされています。なお、参入路線の新設に関して、運行開始前に当該規定が発動できるとすると、道路運送法改正により廃止した受給調整規制と同様の結果をもたらすこととなり適切ではないと考えています。

- (2) 道路運送法第30条第2項及び「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」4項・5項は、認可及び判断基準が曖昧であるため、クリームスキミング的運行を是正させるためには十分とは言えない内容となっている。ついては、持続可能な地域公共交通の維持・存続に向けて、明確な認可及び判断基準を示した法改正等を行なわれたい。

併せて、適正な原価を踏まえた乗合バスの運賃制度の導入を検討されたい。

【回答】

道路交通法第30条2項の「健全な発達を阻害する結果を生じるような競争」とは、運賃のダンピングを行ったり、不当に旅客の争奪を行ったりすることと解されていますが、当該規定の発動にあたっては実際に行為があることが要件とされています。これを踏まえると当該規定の適用については、路線新設後に実際にそのような行為があるということが要件とされているものと解釈しており、路線新設の認可を審査する際の準則ではありません。

また、一般の旅客自動車運送事業の運行計画の届け出等の処理要領におきますクリームスキミングとは、通勤・通学時間帯など需要の多いピーク時間帯のみの参入を言います。また、上限運賃の認可については、能率的な経営のもと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を審査することとしています。

- (3) 「交通政策基本法」が制定され、自治体主導で地域の交通関係事業者の連携のもと地域公共交通網形成計画を策定し、その実現に向けた取り組みが全国で行われているが、本件は「交通政策基本法」を蔑ろにしているものと言わざるを得ない。ついては、地域公共交通会議開催の義務化も含め、地域公共交通の維持・存続に向けた取り組みに対する支援をさらに強化されたい。

【回答】（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

国土交通省としましては、まちづくりなど、地域の総合的な施策を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のため、地域公共交通活性化再生法に基づき、地域の実情に応じて最も精通している地方公共団体が中心となって関係事業者などと連携し、地域公共交通網形成計画等を策定する制度を構築し、バス路線

の再編や利便性向上など、地域の取り組みを進めているところです。

また、こうした取り組みを支援するために地域のバスの運行などに支援を行っており、あわせて人材育成やノウハウ面での支援に取り組んでいます。引き続き、これらの地域を支える地域公共交通の維持・確保に努めていきたいと考えています。

なお、ご指摘のありました地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金などに関する事項や自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、そのほか、これらに関し必要な事項を協議する場でございます。この会議を設置・開催については、地域の実情を的確に把握し得る主催者たる地方公共団体が判断することが適切と考えています。

【質疑・応答】

【質問】 今回の事案はピーク時間帯の参入と承知していますが、ただ、先ほど回答でも活性化再生法の話もありましたが、国土交通行政の流れは、活性化再生法の改正でもいかにして面的な地域の公共交通を維持していくというのがエッセンスだと思います。その意味で今回の岡山の事案というのは、国が定める定義はわかりますが、果たして面的な措置、公共交通を維持していくという上で今のクリームスキミングの定義・要件が果たしてふさわしいのか、齟齬を来しているのではないかとというのが我々の認識です。そういう意味で今のクリームスキミングの要件は、ピーク時間帯の参入はだめだ、じゃなければいいという要件ですが、少なくとも事業者は路線だけで運行しているわけではないので、面的に地域の路線系統として運行しているので、その中で一部の採算路線、黒字路線のみに参入させるというのはクリームスキミングの要件として見直すべきだというのが我々の主張です。

事業者の内部ではいろいろと議論があるかもしれないけれども、そうはいっても黒字路線、採算路線の収益で赤字路線を維持していかざるを得ないというのが現下の実態でありますので、行政みずから内部補助方式を規定するのであれば別にそれは交通体系として定義すべきだと考えていますので、現行の定義はわかりますけれども、今の国土交通行政の流れとして、面的に地域公共交通を維持していくというのが活性化再生法の趣旨であれば、現行のクリームスキミング要件がそれにふさわしいかどうかを考えてほしいということで認識を聞かせていただきたいのが1点です。

もう1点は2. の手続論です。交通政策基本法ができましたが、このエッセンスは国なり地方公共団体、事業者、住民の連携・協働でいかに地域の公共交通を維持していくのがエッセンスであったにもかかわらず、今回の中国運輸局についての認可にあたり議論が一切なかったというのが交通政策基本法の本質にのっとらない

ということで、国土交通行政の今の流れの中で逆行した動きであるということで我々は認識しています。そういう意味で、従来の我が国の公共交通は事業者の独立採算とか自助努力とか、そういうものに委ねてきたものが、もう立ち行かなくなったということで、活性化再生法も改正されたと我々は認識しています。それに対して今回の事案はどうかということで非常に問題意識を持っていますので、その2点について認識を伺います。

【回答】

クリームスキミングとの関係の考え方については、黒字路線のみに入ることではなくて、時間帯で参入するというのが、今の制度としてはそういうことでございまして、個々の黒字路線のみ参入することを排除することになりますと、適切ではないと考えています。

【質問】 旅客課にしても、国のスキーム、要件が、これで未来永劫、本当に地域の公共交通のメンテナンスを維持していくためにこの様な取扱いで持続可能なものなのかというのは恐らく問題意識は持たれていると思っています。今日はそういう回答になるとは思いますが、この問題については地域公共交通をいかに維持していくかという全国の具体的な課題ですので、引き続き、議論させていただきたいと思います。

【要望】 クリームスキミングもいろいろあって、議論はあったと思いますが、黒字路線ということの中で、要は、いいとこ取りということではなくて、この路線は発展するとか、今の状態では利用客がもっとふえる可能性があるとか。いろいろなクリームスキミング制度をつくる時は議論としてあったと思うんです。制度に基づいて、利用客にとってもっと新規参入を促したほうがいいということの判断材料の中で、30条で健全な事業を営むことを阻害してはならないというのが表（おもて）についたと私は思っています。

しかし、現状として今言われたように、この制度自体がもたないのではないかとことですので、もう一度、活性化再生法が一方で変わってきたわけですから、そういう整合性をいかに検討していくかという視点で要求を出しています。私たちは、今ある制度自体をただ否定するのではなくて、もうマッチしていないじゃないですかという意味での要求ですので、結果的にそのことをやると、さっき言ったように、黒字路線からやっぱり利益がなくなって、全体としては経営できないという状況が起きますので、もう一度大きな変化の中で再考していただいて、きちんとした整合性がとれるような、いっぱい制度はありますよ、計画もできました。でも結局、つながっていかないとダメだと思っていますので、その視点で今後、引き続き検討を再考していただきたいと思っています。

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

「シェアリングエコノミー等の新たな市場の活性化」について検討され、2015年6月30日には同項目を盛り込んだ「日本再興戦略」改訂2015と「世界最先端IT国家創造宣言」が閣議決定された。

具体的内容として検討されているのが、「自家用車ライドシェア」の合法化と「民泊」に対する旅館業法の適用除外である。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、運行管理及び整備管理など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪及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。

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。

【回答】（自動車旅客課）

国土交通省としては、自動車旅客の運送において安全・安心の確保は最重要の課題と認識しております。自家用車について、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り、極めて慎重な検討が必要であると考えています。

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7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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

国土交通省としても地域公共交通に携わる者の育成については重要な課題であると考えています。このため、国土交通本省における地方運輸局や自治体職員などを対象にした研修を年に3回、それから各地方運輸局における自治体職員や事業者等の関係者を対象としたセミナーを実施しています。この一環として地域公共交通確保維持改善事業についても、その制度の説明等を行っています。今後とも地域の声をよくお聞きしながら、制度の改善・拡充について図っていきたいと考えています。

- (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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

1. (3) でお答えしましたように、地域における交通政策の検討については多様な主体相互の連携が重要であると認識しておりまして、地域公共交通活性化再生法の基本方針においても、主体の参画による活発な議論が重要であることについては定めており、協議会への多様な参画を促しているところです。したがって、同法に基づく協議会において、ご指摘の労働組合についても、その他の必要と認める者として参加することが可能となっています。

- (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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

地域の公共交通は利用者の減少が進み、交通事業者が厳しい経営を余儀なくされているところであり、このような状況の中、地域の公共交通の確保は重要な課題であると認識しております。このため、国土交通省としては、離島の住民の生活に必要な交通を確保し、島民生活の利便性の向上を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、離島航路や離島の航空路に対する運営費や島民向け運賃の割引に対して支援を講じているところです。また、船舶の代替建造については、公設民営化や効率化に資する船舶の建造に関して支援を講じているところです。

地域公共交通確保維持改善事業については、地域の協議会の議論を経た生活交通確保維持改善計画に位置づけのある取り組みに対して支援することとしており、協議会を通じてご指摘の労働組合等の関係者からのご意見も反映されるものと考えております。今後とも地域や事業者等の声をお聞きしながら、支援措置の充実や必要な予算の確保に努めていきたいと考えています。

5. 安全・安定輸送の確立と災害・震災対策などについて

- (1) 激甚災害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存在するが、同法では適用要件、適用対象に様々な制約が課されるところにも助成額も十分なものとはなっていない。

- 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」の適用要件及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 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、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。
- ③ 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。

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道施設が災害被害を受けた場合にあつて、経営が厳しく、鉄道事業者の資力のみでは復旧することが著しく困難なときには鉄道軌道整備法に基づく補助制度がございます。現在、鉄道軌道整備法改正案として、一定の条件を満たす場合には、鉄道事業者の赤字に対して補助することを可能とすること。それから地域の交通の状況とか事業構造の変更等の事情を勘案して、国土交通大臣が特に必要だという場合には、補助率を現行の4分の1から3分の1に嵩上げするという改正案が今月の議員立法の形で提案されるのを承知しています。

また、原形復旧を超える整備に対しても助成対象というご要望については、現行の鉄道軌道整備法に基づく助成制度におきましても、原形復旧することを基本としています。原形復旧が困難または不適當な場合は、再度災害防止の観点から、適切な構造等で原形復旧以外の復旧も認めているところです。

鉄道施設の災害を防止するため、旅客会社が行う近隣住民や道路等の保全保護に資する鉄道施設の防災対策については、鉄道防災事業費補助を活用して支援を行っています。国土交通省としては、引き続き砂防事業や治水事業などと連携しながら鉄道防災事業費補助の制度も活用し、鉄道事業者の防災対策への支援を行っていきたいと考えています。

平成29年7月九州北部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する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当たっては、従来より手引き等の公表などによる技術的支援、防災安全交付金による財政的支援を行っており、引き続き支援していきます。

水害ハザードマップのさらなる普及促進及び住民等の水害に対する危機意識の醸成と避難所等の認知度の向上を図るため、浸水深や避難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いきます。

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になっており、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います。

また火山ハザードマップについて、都道府県の関係部局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いきます。

- (2) 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などで震度6強以上が想定される地域における乗降客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などを対象に補助制度を活用しながら、平成34年度末までを目標に耐震補強を進めております。なお、緊急輸送道路と交差または並走する箇所の橋梁については、片道断面輸送量にかかわらず、柱、基礎等の補強や落橋防止工について支援の対象としています。国土交通省としては、今後とも引き続き本制度を活用しつつ、着実に鉄道施設の耐震対策を進めていきたいと考えています。

- (3) 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及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、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。

【回答】（総合政策局物流政策課物流産業室）

今後、想定されます大規模災害における支援物資輸送については、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・連結して支援物資輸送を行う体制の確立など、災害に強い物流システムの構築が重要であると考えています。

そのため、国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震の対応を想定し、昨年まで関東・中部・近畿・中国・四国・九州の各地域において、有識者、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」を設置し、関係者による調整事項、情報共有の整理や、情報伝達訓練などを行うことで、関係者間の連携体制を構築し、その報告をさせていただいているところです。

また、今年度におきまして、過去の災害における支援物資輸送について、ラストマイルを中心に課題の抽出及び原因分析を行い、課題の解決に向けた対策を検討し、ラストマイルも含めて円滑な支援物資輸送を実現するための体制の構築を図ることとしております。引き続きラストマイルも含めた災害に強い物流システムの構築に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。

- (4) 鉄道係員に対する暴力行為の実態調査結果が毎年公表されているが、高い水準のまま横ばいとなっていることから、引き続き実態把握や調査活動を行い、対策や防止撲滅に向けた取り組みとして防犯対策・周知活動などを事業者と連携して行われたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

暴力行為自体は犯罪であり、いかなる理由があろうとも許されないものであることは言うまでもないことですが、鉄道をはじめとする公共交通機関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、駅員への暴力行為は防止しなければならないと考えています。このため、国土交通省としては、これまで鉄道事業者を対象とした鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施しているところです。また、飲酒機会等の多い年末年始にかけては、暴力行為の発生件数が多い地域において、警察等関係者と連携し、防止対策キャンペーンを実施してきたところです。

いずれにしても、暴力行為の発生は依然として高い水準にあることから、引き続き警察等の関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。

【質疑・応答】

【質問】先ほどあったシェアリングエコノミーの関係で、当然、国交省のスタンスは非常にありがたいし、安全・安心、経営ということでご回答いただきましたが、動きとしてはサンドボックス制度とかライドシェア新法というのは、規制改革のほうで提起を実際にはされて、サンドボックス制度については行うという方向になっていますが、国交省として基本的なスタンスは変わっていないということによろしいでしょうか。

【回答】

サンドボックス制度については、生産性向上特別措置法に盛り込まれましたが、革新的な技術やビジネスモデルの実証を行った者がその実証計画を作成し、主務大臣に提出することで認定を受けることができる制度になっています。主務大臣はこの実証計画の内容が関係する規制に違反するのではないと認めるときは延期すること。

このサンドボックス制度については先月の参議院本会議におきまして経産省の世耕大臣に質問が出されました。大臣は答弁の中で、対象となる事業分野をあらかじめ限定しているわけではなく、ライドシェアについても申請をいただくことは可能である。仮にライドシェアについて申請があった場合、関係する規制を所管する主務大臣が安全性や公益性を保護する規制法令に違反するものでないことを確認の上、実証計画を認定するかどうか判断する。そのため、安全性や公益性が確保できない実証計画がやみくもに認定されることは想定されないと答えられています。

同じく参議院の会議におきまして、石井国土交通大臣からも国土交通省の見解を答弁しておりまして、先ほど申し上げたスタンスと基本的には変わりませんが、自動車運送においては安全安心の確保は最重要の課題認識。自家用車を用いた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いる。国土交通省としては、仮にこのような形態の旅客運送を有償で行うことを前提とした新技術と実証計画の申請があった場合には、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題であり、極めて慎重な検討が必要と考えている。と答えています。これまでのスタンスと変わらないということを申し上げております。

なお、参議院の経済産業委員会におきまして、法案に対する附帯決議の中に、「特にライドシェア事業のような安全や雇用に問題が指摘される事案の実証については、規制法令に違反する者が認定されることのないように厳に対応すること」というのが盛り込まれています。国土交通省としても、これらを踏まえて対応していき

たいと思います。

【質問】 認定する、しないの話については一定の理解をしていますが、例えば今の民泊のほとんど無届けというか、適切に運用されない中で、届出はごく一部と聞いておりますので、まさに無許可、無認可のライドシェアが国土交通省の思いとは別のところではびこってしまう危険性があるのではないかと思いますので、十分チェックも含めてできる形をつくってもらわないと、所期の目的どおりになっていかないと思いますので、よろしくお願いします。

【回答】

無許可の認可は現行でも違反になりますので、それが大々的に行われるというか、それが前提とした運送が行われるというのは、今の白タクと同じような状況です。それは強力に取り締まっていくことになると思います。

6. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化及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。

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なわれたい。あわせて、従来を越えた柔軟な財源確保のための措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

JRをはじめとする地方鉄道、地域における人口減少や、マイカーなどのほかの交通手段の発達に伴って、路線によっては輸送人数が大きく減少しておりまして、その特性が発揮しづらいという路線が増加している、厳しい状況に置かれていると我々は認識しています。こうした状況を踏まえて、まずJRに対しまして、北海道・四国・九州に対して経営安定基金の運用益の下支えとか実質的な積み増しの措置、設備投資に対する助成といった支援を行ってきたところです。

一方で、JR以外のいわゆる地方鉄道でございますけれども、そういったところの維持・活性化に向けても、安全性向上に必要な施設整備や新駅の設置、ICカードの導入といった利用者の利便性向上を図る取り組みに対しても支援を行っております。

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の方々において、まずは議論していただくことが非常に重要であると我々は考えているところです。国土交通省としましても、関係者の方々と密接に連携しながら、地域の協議に参画して、持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みに対して支援を行っていきたいと考えているところです。

(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すること。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及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 年以上を越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ること。

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】

私たち国土交通省としましても、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います。このため、国土交通省としましても、地域鉄道に対して、レールや枕木、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に予算や税制特例により支援をしているところです。今後も、こうした支援措置を活用して、地域鉄道を支援していきたいと考えています。

(2) 前段の鉄道資本に関して、道路の社会資本と同等の支援のあり方。(3) の老朽化した構造物に対する支援と、こちらを併せて回答いたします。

先ほど来、出ておりますが、人口減少とか鉄道利用客の減少によりまして、経営が苦しい中で鉄道施設の維持・管理を行っているところですが、その方策については、財政的な制約がございますから、対症療法的なものに限定されがちになっていきます。こうした状況を踏まえて、地方の鉄道事業者を対象として、従来の方法に比

べて長期的な維持管理コストの低減に資する将来的な維持管理コストの低減、長寿命化などに資する鉄道施設の改良を行う場合も補助制度を設けて支援を行っているところです。今後についても、所要の額を示して、しっかりと鉄道事業者を支援し、鉄道施設の維持管理を進めていきたいと考えています。

- (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。また、今後の鉄道の存続は事業者単独では大変厳しい状況は言うまでもなく廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっているが、現行の手法では今後も路線の廃止が拡大して行く公算が強く、路線廃止については、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とされたい。

【回答】

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国土交通省では考えています。平成26年に改正した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、地域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、「地域公共交通網形成計画」を作成しまして、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」を位置づけて、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は、国のほうで審査を行いまして、国土交通省大臣が認定するスキームを規定しています。

国土交通省としましては、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まして、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まして、重点的に支援しています。

鉄道については、地域住民の生活や経済活動を支える地域公共交通でもあり、地域と協力して利用促進を図ると同時に、地域と密接に関連した事業と思っております。事前届出制となった平成12年度以降におきまして、地域と丁寧な協議を行い、その合意を得た上で廃止の届け出が行われることが一般的となっています。

一方で、地方鉄道の維持に関する問題については、利用促進をはじめとする活性化に向けた取り組みを行いつつ、地域の実情に応じた持続可能な公共交通のあり方に関する議論が行われる中で、地域公共交通活性化再生法の枠組みなども活用しながら十分議論していただくことが重要ではないかと考えています。

なお、事業廃止の届け出がなされた場合には、国土交通大臣は廃止を行った際の公衆の利便の確保に関して、関係地方公共団体や利害関係人の意見を聴取するこ

ととしています。また、関係地方公共団体の申し出があった場合は、代替交通機関の確保等にかかわる関係者の調整を行うため、地方運輸局の主催で地元協議会を開催することとなっています。

国土交通省としても、既存のあり方を含めて、地域の実情に適した地域公共交通のあり方について、地域における関係者の間で十分に議論がなされるように必要な支援をしていきたいと考えています。

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ともに、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及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) 交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。したがって、ETC2.0車載器装着車かつ事業用自動車に限り1年拡充された大口・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はか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。

また、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】

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等を踏まえ、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。この中で、料金水準については、建設費による区間ごとの料金差を是正し、整備重視の料金から利用しやすい料金に変換し、3つの料金水準へ整理したところです。

料金割引については実施目的を明確にしまして、生活対策や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に再編しているところです。

高速道路料金の大口多頻度割引については、平成 29 年度補正予算において、最大割引率の拡充措置、40%から 50%、こちらを ETC2.0 を利用する自動車運送事業者を対象に平成 30 年度末まで延長しているところです。高速道路料金の割引実施には財源確保という課題がございますけれども、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いきます。

有料道路における障害者割引制度は、通勤・通学・通院などの日常生活において自家用車を利用している障害者の方の社会的自立を支援するために全国の高速道路会社等が申し合わせの上で行っています。なお、高速道路料金については平成 25 年度末に緊急経済対策が終了したため、やむを得ず 26 年 4 月から割引を縮小しているところですが、障害者割引制度については引き続き 50%の割引を計画しています。

高速道路会社等においては、目的に沿った割引を実施するため、障害者の方が自立した日常生活を営む上で必要と考えられるものを対象とし、障害者の方、一人につき一台について、障害者本人またはその親族等が所有する自家用車であることを事前に福祉事務所で確認の上、ご登録いただき通行割引をしているところです。

この方法については、障害者の方にとっては料金所で障害者手帳を提示することが著しく困難である場合があること ETC 車両が普及していることより、料金所に利用目的等を確認すること等が困難であることを踏まえ、より、ご負担の少ない円滑な通行ができると高速道路会社等において考えられた方法です。

このような状況のもと、国土交通省としましては、要望があればその都度、高速道路会社等にお伝えしており、引き続き高速道路会社等に対して制度の趣旨や利用実態等を踏まえた検討を求めています。

- (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、水底あるいは長大トンネル等で、法令により危険物積載車両が迂回走行する場合も同様の取り扱いに加えられたい。

【回答】

高速道路の料金については、長距離利用を促進し、高速道路ネットワークの効率的利用を図る観点から、利用距離に応じて料金を低減する制度、いわゆる長距離低減料金制度を設けているところです。一方、国土幹線道路部会の中間答申では、高速道路の外にある休憩施設等を利用するために、一定時間内に一時退出する場合にあって、利用者の負担がふえないような料金体制を構築すべきとされているところでして、平成 29 年度より ETC2.0 の利用者を対象として、一時退出を可能とする実験を 20 カ所で開始していただいています。

一方、危険物積載車両については、道路の安全性を確保するため、法令により長大

トンネル等の走行を禁止しているものです。本制度とは趣旨が異なるため、同様の取扱いは困難であると考えています。

いずれにしても、高速道路料金については、財源確保という課題がございまして、広くご意見をお聞きしながら必要に応じて見直していくべきものと考えているところです。

- (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】

地域住民の物流を担う公共機関であるフェリー・旅客船事業に対しては、鉄道・運輸整備機構の船舶共有建造制度、船舶の買換え特例、特別償却制度などの税制特例などの船舶建造に係る支援や、軽油取引税の課税免除などの燃料費負担に係る支援措置として事業経営への支援を行っているところでございます。今後ともこれらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、地方自治体などとも十分に連携しつつ、フェリー・旅客船事業の維持存続のためには、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」の支援措置などを通じて旅客船事業の活性化に向けて取り組みを進めていく方針でございます。

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】

「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」については、荷主にも罰則が科せられる内容などについて理解が得られなかったものと認識しております。このため、法制化に向けては関係者間で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など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は、万全を期すために、平成 25 年 6 月末に安全輸送ガイドラインを取りまとめて、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月より開始しています。本ガイドラインでは、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など、「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、地方連絡会議それから関係業界による講習会などを通じて現場への浸透に努めているところです。

- (2) 国内における適切な積み付け実施のため、国際基準である I M O / I L O / U N E C E 作成の「貨物ユニット (C T U s) の収納のための行動規範」を適用し、関係事業者に周知徹底されたい。

【回答】

I M O / I L O / U N E C E 貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の適用については、その内容を平成 25 年 6 月に取りまとめている「安全輸送ガイドライン」に盛り込んでおります。また当ガイドラインに定めているコンテナへの貨物の積み付けの方法についても、国際行動規範に記載されている事項を参考に作成しています。

なお、同行動規範の日本語版については、平成 27 年に翻訳が完了しまして、国土交通省のホームページへの掲載、それから安全対策会議、地方連絡会議などにおいて周知徹底を図っているところでございます。

- (3) S O L A S 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ることに鑑み、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、国内及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】

S O L A S 条約においては、輸出コンテナの総重量、荷入りコンテナの総重量を適切に点検された計量器で計測する方法、それ以外にも、適切に点検された計量器で個々の貨物、梱包材等を計測して、それらと空のコンテナ重量を足し合わせ算出する方法を認められています。従前からの施設でも十分対応可能な内容となっています。

コンテナの総重量確定に当たっては、みずから重量確定を行う荷送り人、または荷送り人に変わり委託を受けて行う者に対して、あらかじめ国土交通省に対する届出、登録制度を施行しています。当該確定行為に当たっては、従前より多岐にわたる関係者により行われているものであることから、対象とする業種を確定する

ことは市場原理の観点からも馴染まないものと考えています。

- (4)「国際海上コンテナ陸上輸送における安全マニュアル及びガイドライン」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】

各地方においても安全輸送ガイドライン等に基づく取り組みの周知徹底及び着実な実施を図るため、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、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」を開催しておりまして、労働組合の各地方支部などの方にも参加していただいているところです。

当該地方連絡会議では、事故の発生状況など、各地方の状況にかんがみ、必要に応じて実施しています。これまで開催していましたが関東・中部・近畿に加えて、昨年度、新たに東北において初めて開催いたしました。

【質疑・応答】

【質問】 7の(2)(3)(4)について要請させていただきます。

まず営業ナンバーに限るということで ETC2.0 の大口多頻度割引の率が拡充されたことに感謝申し上げます。ありがとうございます。その上で、この割引制度については、円滑な物流への配慮といった側面もあるかと思えます。一方で、高速道路を走ることができない、業界は多層構造になりますが、とりわけ下の層の業者においては一般道を走る。トラックステーションという一般道にある休憩施設がありますが、あそこに停まっているトラックにヒアリングを行ったところ、相当数が高速道路料金を荷主からもらえないという事情があるにせよ、一般道を走っている状態がありまして、高速道路については本当に限られた区間、これは一般道の通行が困難であるとか、そういった事情があると思いますが、そういうところを使っている事業者等が相当数ございまして、その事業者がなぜ高速道路を使わないかといいますと、一般的に高速道路料金をもらえないから一般道を走らざるを得ないというのが多い中で、高速道路料金割引部分についても、その大口割引の恩恵を受けられないということで、高速道路利用のハードルがかなり高まってしまっている。したがって、仮に使うにしても、30%の深夜割引を適用するために午前0時をまたぐと。そのことが、その近辺のサービスエリアの混雑や渋滞を招いているという悪循環になっているという状況の背景にもなっていると承知していますので、ぜひとも、円滑な物流ということであれば、下層の部分にも恩恵が受けられるような形の全般的

な割引制度、時間帯を分割する、あるいは営業用ナンバーということでも若干恩恵が受けられるような部分で裾野を広げていただきたいということを要請いたします。

併せて、危険物車両については、かねてから申し上げておりますが、実質的に不便を生じていて、しかも料金が高いという二重の部分になっておりますので、そこについて配慮をいただけないかということです。

4については、フェリー・本四航路をはじめということで、橋ができたことによって打撃を受けたことは承知しておりますが、一方で、トラックからしますと「働き方改革」ということで、今まで九州から関東まで走り通しであったのをフェリーを活用することでドライバーの休息ができるというメリットがありますので、それも含めながらぜひ支援策を講じていただければと思います。以上です。

料金政策については、もしお考えがあればお聞かせいただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

【回答】

料金施策で余り高速道路を使わない車でも恩恵が受けられるようにしてほしいということですが、なかなか、いろいろと難しいところがあるかと思えます。中では意見は吸収させていただきます。

長大トンネルの走行の件に関して、長大トンネルで一時退出していただくことを含めて負担がかかってしまうことは認識しておりますが、一方で、我々、道路管理者側としては道路の安全性、特に長大トンネルについて重大な事故が起きてしまった場合の安全性ということがございまして、声をいただいているような取扱いについて、実施させていただくことは困難と考えているところでございますが、広くご意見をお伺いしながら、今後、検討していきたいと思えます。

【要望】 ご検討の内容も重々承知しておりますが、最後にお願いだけですが、特に危険物車両については、適正な事業者と、中には不適正な事業者もいまして、その不適正な事業者は、走ってしまって、しかも安くなっているという実態がある。法を守ろうという事業者が迂回して、しかも料金が高くなっている。そういう正直者が割を食っているという現状がありますので、ぜひともご検討をよろしく申し上げます。

【質問】 6. JR・地方鉄道の件ですが、基本的には車両の更新、トンネル供用等々については事業者責任ということは理解しておりますが、再三、要請の場で、労働組合から当省の皆様方に申請していることについて、先ほども回答がありましたが、安全性の向上に資する支援を引き続き行っていくというような回答をいただいております。それも踏まえて、わかった中で、労働組合として再三、この場で要請しているということを認識していただきながら、次回以降については、それらも踏まえた中で

回答をいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【質問】 高速道路料金に関する施策についての（４）本四航路をはじめとするフェリーの部分で、要請の補強をする意味で少し意見を申し述べたいと思います。先ほど回答のありました燃料油関係の石油引取税の話かなと思いますが、その燃料油の話が聞き取れなかったのもう少し詳しく教えていただきたいという部分があります。

それに加えて、高速道路の料金、道路施策によって本四航路が打撃を受けることになって、働く者の雇用が奪われていたという状況になっております。まだまだそれぞれ、フェリー・旅客事業者も自助努力も、到底、好転したわけでもございませんし、今後、さらなる事業の維持存続に向けた施策の部分、当然、地域は地域でそれぞれ自治体が港湾使用料の減免もやっていたりしている地域もあるわけですが、ここは国土交通省・国としても、何かそういった助成策ができないのかという趣旨でございますから、そこをしっかりと受けとめてやっていただきたいと思います。

さらに言えば、旅客・フェリーは、もとの橋の料金は高い設定のときには、そこは共存共栄という形で、それぞれ自助努力でフェリー・旅客船を運航していたわけですが、これがどんどん引き下げられることによって、運賃を下げながらも対抗してきたわけですが、利用者はどうしても橋・高速道路を利用するという状況になり、そうなれば、自助努力も限界むなしく、会社を清算し、そこにいた労働者、いわゆる船員は路頭に迷うことになったわけです。

こういった問題は、料金制度を設定するときには、しっかりとその辺を精査していただいてやっていただきたいと思えますし、さらに言えば、今、高速道路を試験的に料金の引き下げをやった結果、それぞれ地域のほうに出て、実際の観光地はどうなっているかということも精査していただいて、しっかりと料金設定は考えていただきたいと思えます。

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) 国民への観光政策の周知などについて

観光産業は、訪日外国人旅行者の旅行消費額が電子部品や自動車部品の輸出額を上回っていることなどからみても、間違いなく「日本の基幹産業」へ発展を遂げているといえる。人口減少社会の到来においても観光業を取り巻くマーケットは拡大基調が続くとみられていることや、都市部、地方問わず万遍なく波及効果が期待できることから今後も実効的な施策を打ち出していくことが必要である。しかしながら、今後の日本における観光産業の成長性、重要性については国民の間で認識の差があると捉えている。この要因は、観光政策の国民への周知がまだ途上であるからであり、あまねく共有が図られてないからである。今後も引き続

き、地域住民の意識啓発や、観光地域づくりなど日本国内でのプロモーションの実施や学校教育で取り入れるとともに、文化財・伝統芸能の保護、多くの政策を実現するため官民一体となった取り組みを今後も積極的に講じられたい。

【回答】

観光庁観光戦略課のタカスギと申します。まず、(1) 国民への観光政策の周知などについてご指摘いただいておりますが、ご指摘の中にもございますけれども、観光産業国際競争力を高めていくべきとか、観光推進国を実現するということは地方創生の観点からも非常に重要であると考えています。

そのような観点から政府では、一昨年3月に「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定して、さらに昨年3月には「観光立国推進基本法」に基づきまして観光ビジョンを踏まえた「新たな観光立国推進基本計画」を決定したところです。この基本計画の中では、観光の意義に対する国民の理解の増進を図るため、観光関係団体と協議しながら広く国民に対して積極的な広報活動を行うとか、あるいは観光や旅に関する教育を充実させることなどを記載していきまして、こういったものを踏まえて観光振興の取り組みの地域への浸透を図るとともに、ご指摘にもございましたが、地域の文化財や伝統芸能などの観光資源を活用した観光地域づくりが進むように取り組んでいきたいと考えています。

また、各主体との連携ということでご指摘いただいておりますが、政府では、観光立国閣僚会議などを活用して、関係各省の緊密な連携を図るとともに、地方公共団体・観光関係事業者と連携していきます。

また、各地方においても、ブロックごとに地方運輸局、地方整備局、関係省庁の地方機関、地方公共団体などをメンバーとする「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を設置しています。こういった場も活用して、地域の課題解決、あるいは地域の特色を生かした観光地づくりというものの環境整備を進めていくこととしています。

(2) 国際観光旅客税（仮称）の導入について

持続可能な質の高い観光立国を実現するために必要となる財源確保策（仮称：国際観光旅客税）の導入に向けては、受益と負担の関係を明確にする必要があり、慎重に検討されたい。導入の検討にあたっては財源の使途の議論が重要であり、負担者の納得感が得られるよう十分に勘案し、「インバウンド」「アウトバウンド」双方にとって有益となるよう、観光の促進に資する使途とされたい。また、本来の主旨と異なる目的に活用されることがないよう透明性の確保を強く国に求める。加えて、簡素な制度設計を通じ、事業者の徴収納付に係る負担の軽減を講じられたい。

【回答】

観光施策による地方創生としての切り札という成長戦略の柱として位置づけ、昨年、訪日外国人旅行者数は一昨年の 19%増の 2869 万、また消費額は 18%増の 4.4 兆円でいずれも過去最高を記録しております。

他方、観光ビジョンに掲げられた 2020 年 4000 万人、あるいは消費額 8 兆円などの目標達成にはいまだ道半ばの状況でございます。こうした目標の達成に向けて、観光基盤の強化・拡充を図るため、今般、国際観光旅客税というものを創設いたしまして、より高次元な観光施策を展開していくこととしたものです。

税収の使途については、2020 年 4000 万人などの目標達成に向けて、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化、さらには地域固有の文化・自然などを活用した観光資源の整備などによる地域での体験滞在の満足度向上、この 3 つの分野に充当することとしていまして、今般、国際観光振興法にその旨を法定上、記載いたしまして、明確化を図ったところです。

併せて、税収施策については、受益と負担の関係から、日本人も含めて、負担者の納得が得られることを基本的な考え方としていて、その旨も、同じく国際観光振興法にこのたび記載をしたところです。

また使途の透明性を確保するというご指摘もいただいておりますが、これについては、昨年 12 月の観光立国推進閣僚会議決定におきまして、無駄遣いを防止し、使途の透明性を確保する仕組みとして、行政事業レビューを最大限活用し、第三者の視点から適切な PDCA サイクルの循環を図るとされており、そこを踏まえて使途の透明性の確保にもしっかり取り組んでいきたいと考えています。

(3) 自転車利用環境の整備促進について

近年は健康志向など影響により自転車で繁華街や観光地を巡る人が多くなってきている。

自転車利用者のマナーについて、ターミナル駅周辺の有料駐輪場増設により、歩行者帯を違法駐輪がふさぐ等の迷惑行為は減りつつあるものの、通行についてはルールを守らず運転する人は相変わらずであり、自動車や歩行者との接触事故はなかなか減少しない。自転車専用レーンを設けることはその防止策として有効であるが、歩行者帯のなかにラインで区切った程度であれば、結局歩行者と自転車が入り混じり、不十分な運用となる。対応する国の指針として、2016 年 7 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改正が行われたことは承知しているが、その改定内容である「段階的なネットワーク計画策定方法の導入」「暫定形態の積極的な活用」「路面標示使用の標準化」の進捗について伺いた

い。また、自転車事故の無過失責任に備える意味でも自転車に自賠責保険を設定することは有効である。これらをふまえ自転車利用環境のさらなる整備に向けて引き続き取り組まれない。

【回答】

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成28年7月に改定し、平成28年度以降、新たに24市区町村において「自転車ネットワーク計画」が策定されています。今後とも、同ガイドラインに基づいて、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進していきます。また、自転車利用者に対しまして広報・啓発等により損害賠償責任保険等へ加入促進を促していきたいと考えています。

(4) 地方都市でのレンタサイクルの普及支援について

地方都市においては列車・バスの運行本数が少なく、周遊型観光において障壁となることが多い。既存の二次交通を補完するためにもレンタサイクルスポットの整備は重要である。自転車を配返車できるだけの機能に止まらず、以下のような機能も備えたレンタサイクルスポットを計画する場合には助成金を出すなどの施策について検討されたい。

- ① 電動アシスト自転車などが低廉な費用で借り上げできること
- ② 配返車スポットが場所が複数あること
- ③ 手荷物預かりや宿泊先への手荷物託送サービスがあること
- ④ 雨天時はレインコートの貸し出しがあること
- ⑤ 観光の案内機能を備えていること
- ⑥ モバイルルーターの貸し出しがあること

【回答】

平成29年5月1日に施行されました「自転車活用推進法」に基づいて、「自転車活用推進計画の閣議決定」に向けて現在検討を進めています。今後は、策定される予定でございます同計画に基づいて、関係者と連携しつつ、シェアサイクルの普及促進に取り組んでいきます。

(5) 新たな鉄道パスの創出について

「Japan Rail Pass」は日本全国の鉄道を利用出来るパスとして最も知名度が高いものの、一部利用できない新幹線（のぞみ、みずほ）があったり、JRグループ以外の鉄道や路線バスでは利用することができない。

日本は世界的に見ても類を見ないほど鉄道網が発達しているが、外国人旅行者にとって地域や路線ごとに様々な鉄道事業者があることを理解するのは難しく、鉄道パスの利用を優先するあまり、円滑な移動が妨げられていることもある。

地域によっては各鉄道事業者共通のエリア内限定周遊券のような商品も販売されているが、訪日外国人旅行者の旅行先の多様化と満足度向上のためにも広域的な鉄道事業者共通パスの発売について関係各所と調整されたい。

また、将来的には鉄道の周遊券の枠組みを超えて、「スイストラベルパス」のように、さまざまな乗り物の切符と美術館・博物館等の入場券を組み合わせるようなチケットの販売についても検討されたい。

【回答】

各鉄道事業者が共通に利用できる企画乗車券の発行は、訪日外国人旅行者の利便性向上に有効な施策と資するため、現在、地域によってはスムーズな観光地間の移動ができるよう、JRと各鉄道事業者が連携しつつ、訪日外国人向けの企画乗車券を設定している事例もあります。企画乗車券の内容は、鉄道事業者の経営判断に基づいて決定されるものですが、国土交通省としては、利用者のニーズを十分踏まえつつ、各鉄道事業者において創意工夫を凝らしていただきたいと考えており、様々な機会を捉え、鉄道事業者に働きかけをしていきます。

(6) 利用者が多い鉄道におけるアクセシブルデザインの推進について

首都圏近郊では通勤・通学時間帯に限らず、列車の乗車人数が多い。このため、幼い子どもを抱えながら移動する親は、子どもの話し声、泣き声、授乳、座席の確保、周囲からの視線などに気を揉み、列車での移動をためらうことも多い。アクセシブルデザイン推進の観点から、通勤時間帯に限らず、「女性専用車」の適用時間を終日に拡大、または一部の一般車両を専用車両に切り替えるなど、親子が快適に移動できる環境整備に取り組まれない。

【回答】

現在、鉄道が運行されているいわゆる女性専用車両については、快適で安心な車内空間の提供の観点から、利用者のご理解とご協力のもと、輸送サービスの一つとして、鉄道事業者の判断で実施されています。そのため、ご要望のあった女性専用車両の適用時間を終日に拡大、また一部の一般車両を専用車両に切り替えることについては、各鉄道事業者において、女性の利用状況や利用者のご意見等を伺って適切に判断されているものと考えています。

(7) 民泊サービス（消防・建築基準）について

民泊サービスの提供に建築基準法の耐震基準や、防災のための消防設備に関して、明確な設定はない。民泊利用者の安心・安全を確保する点でも旅館業法に準じた基準を適用するよう検討されたい。

【回答】

(所管外のため回答なし)

(8) 訪日外国人旅行者に対する公共交通利用の環境整備について

公共交通機関などの拠点や移動中の車内などの環境整備について、無料W i - F i の整備や多言語化表示、和式トイレの洋式化などが十分対応しきれていない。一方、事業者においては、訪日外国人による増収効果と釣り合わない設備投資となるケースが多いこともあり、負担感が大きい。

2030年には訪日外国人旅行者受け入れ6,000万人を目標としているなか、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に旅行できる環境の整備が重要であり、公共交通についてもこのような環境整備を推進する施策を実行されたい。

【回答】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等において必要な支援を行っています。具体的には、旅行に対する質問箱を収集しやすくするための施設や車両等への無料W i - F i の整備、短時間で急増する訪日外国人旅行者に効果的・効率的に対応するための公共交通機関における案内板の整備、施設や車両等の整備について支援を行っています。今後とも、訪日外国人旅行者にとってストレスフリーな環境整備に向けて必要な支援を行っていきたいと考えています。

(9) 災害時における被災者受け入れに関する宿泊施設への公的支援金拡充について

災害時において、宿泊施設では被災者を可能な限り受け入れることが求められるが、被災者からは宿泊代金を収受することはできない。このため、受入期間中は国や自治体からの支援金に頼ることとなるが、簡素なサービスに努めても支援金だけでは必要経緯が賄えず、施設側では差額を補てんしながら対応していることが多い。一方で施設が罹災していないにもかかわらず、被災者を全く受け入れないこととなれば社会的な要請に答えていないと受けとめられ、地域で培ってきた信用を損ねることへとつながっていく。

については、被災者の受入期間中は、宿泊助成に限らずホテル運営上必要最低限の経費を支弁いただくとともに、助成金の支払タームについてはできるだけ短期化し、運転資金がショートすることがないようにご配慮をお願いしたい。

【回答】

災害時において宿泊施設で被災者を受入れるケースですが、宿泊団体、多くの自治体との協定による要請や、宿泊施設からのご協力によるものなどがあると聞いています。宿泊施設が被災者を受入れるか否かについては、施設の受入れ体制等の状況を踏まえ判断いただいていると考えていますが、災害発生時は様々な分野で

も支援は必要になってきますので、関係省庁と連携しながら状況を見て、必要な対策をしたいと考えています。

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いぜん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、本改正法の規定及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対する、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】

①について、現在の指定基準の指標を変更すべきとの意見があることは重々承知しているところです。現在の指定基準に基づき、指定された特定地域等の運用の状況や、効果等を見極めながら、経済情勢の動向等も踏まえて、今後も継続的に見直しの議論を行っていくこととしているところです。

また、地域協議会の運営に関しては、地方運輸局も協議会の場に参加して、当該地域のタクシー事業の現状や問題点の提示、データの提供等をはじめ、必要な助言・意見を述べるなど、協議会で十分円滑に運営されるようなサポートに万全を期していきたいと考えています。

②について、タクシー特措法の改正趣旨は運転者の労働環境の改善であるとい

うことを踏まえ、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おいては、引き続き厳格に対応していきたいと考えています。

③について、警察庁や地方自治体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いきたいと考えています。また、自家用有償旅客運送については、交通不便地域において、安全・安心な地域住民の足の確保がなされるように、適切な制度運用に努めていきたいと考えています。

④について、タクシー事業の活性化については、適正化とともにタクシー特措法の非常に重要な柱であると考えています。国土交通省としては、新しいタクシーのあり方検討会において策定された「タクシー革新プラン 2016」に基づき、生産性向上、サービスの向上、安全・安心の向上というタクシーの活性化策を推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とか合同監査の実施等により、過労運転の防止等に引き続き取り組んでいきたいと考えています。また、タクシー革新プラン 2016 でも掲げられています特措法のフォローアップ調査等を通じて、労働条件改善を後押ししていきたいと考えています。

国土交通省としては、改正タクシー特措法等を適切に運用していきまして、タクシー事業における輸送の安全確保、サービスの改善など、利用者利便に引き続きしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

11. 安全性優良事業所（Gマーク）及び「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

2014年度には認定事業所が全事業所の25%を超え、また、国土交通省の表彰制度も始まるなど、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。あわせて、取得に対するより一層のインセンティブが働くよう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を検討されたい。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。

また、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とため、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及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】

まずGマーク制度については、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。国土交通省としては、全日本トラック協会と連携して、Gマーク制度の普及に積極的に取り組んでいるところです。平成26年度からは国土交通省が推進する制度であることを明確にするために国土交通省の名称をステッカーやリーフレットに記載しています。

また、Gマーク取得事業者への優遇措置については、国土交通省においても、行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の3年から2年に短縮するほか、営業所間または、営業所と車庫間においてIT点呼の実施を可能としていて、平成28年7月からは実施範囲を拡大し、営業所と遠隔地間においてもIT点呼が可能としているところです。また、CNGトラック等の最低台数要件についても、通常3台のところを1台も可能とし、また昨年平成29年度4月については、基準緩和自動車適切に運行されている場合、緩和の継続認定において、有効期間が最長4年間まで延長されるなどの優遇措置を設けているところです。

また、Gマーク認定を10年以上継続して受けている優良事業所については、表彰制度を導入してGマークの認定事業者の差別化を図っています。

今後とも全日本トラック協会と連携して、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いきたいと考えています。

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月に取りまとめた「総合的な対策」に基づいて、セーフティバスマーク等が旅行会社サイト等で掲載されるように国土交通省において貸切バス事業者の安全情報として現在公表しているところです。また、旅行会社と観光業界とバス協会は「安全運行パートナーシップ宣言」に基づいて重要な安全情報として活用を図るということとしています。

加えて、訪日外国人旅行者や車いす等の利用者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しているところです。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いると考えており、今後ますます重要性は高まっていくものと思われるところです。

12. 外国人労働力の対象業務の拡大と営業用車両の運転業務への導入について

外国人労働者の安易な受け入れ拡大(永住者など就労に制限がない者を除く)は、地域別最低賃金すら払われない、違法な低賃金で働く外国人労働者の大幅な流入をもたらし、賃金・労働条件の低位化が定着することで外国人労働力に当該業界が依存することにつながることから、対象業務について慎重に検討されたい。

とりわけ、自動車の運転の業務は、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。

したがって、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）への導入は行わないように対応されたい。

【回答】

外国人労働力の受入れについては、日本人の雇用への影響や産業構造への影響など幅広い観点から全体として検討していくべき問題であり、慎重な対応が必要と考えております。

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。

- (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】

((1)・(2) 所管外のため回答なし)

14. 日本人船員の確保・育成等について

- (1) 政府は、国民生活を維持するうえで最低限必要な日本籍船を約 450 隻、その運航に必要な外航日本人船員を約 5500 人と試算し、この目標達成に向け、トン数標

準税制の導入により、船舶数については進展している一方で、外航日本人船員に関しては進展が見られず、2016年の外航日本人船員は2188人とどまっている。

他方、内航船員に関しては、将来的に2100～5100人が不足すると試算されているが、50歳以上の船員が5割を超えているなど、船員不足を解消するには到底至っていない。昨年6月には内航未来創造プランが取りまとめられ、船員の確保・育成などの施策の推進のために海事局長が本部長に就任されている。「外航日本人の量的観点からの確保・育成に関する検討会」についても、早急に国の試算達成に向けた具体的な政策を策定し実施されたい。また、船員後継者の確保・育成に向けた施策実施のための予算についてもしっかりと確保されたい。

さらに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大に向け、若者が船員職業に関心を持つような海事広報や海事思想の普及を図られたい。

【回答】

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たしている海運の安定的な活動を獲得する上で、船員の確保・育成は重要と考えています。その中で、外航船員については、日本船舶船員確保計画の着実な実施、トン数標準税制の活用、それから外航日本人船員確保・育成スキーム、キャリア形成の規定により、日本人船員の確保に取り組んでいきたいと考えています。

また、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」によって、外航日本人船員が平成30年から10年間に1.5倍という目標を掲げていくことを踏まえて、本年5月11日に有識者と官労使関係者からなる「外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」を設置して、その中で外航日本人船員について検討していきます。

また、内航船員については、船員の安定的、効果的な確保・育成のため船員を計画的に雇用する事業者への支援、また専門教育機関を卒業していない者の内航船員の就業促進などを行っていきたいと考えています。

また、船員の裾野拡大の取り組みで、海フェスタの開催、帆船等練習船の一般航海、体験乗船の実施など、広く国民に対して海への理解を深めていくとともに、次代を担う小中学生を対象に海への関心を高める教育等を進めていくことで、船員志望者の裾野の拡大を図っていきたいと考えています。

- (2) 昨年6月に取りまとめられた内航未来創造プランには、海技教育機構の養成定員を500名規模に段階的に拡大するとの目標が明記された。また、2016年の海技教育機構と航海訓練所の統合に際しては、国会で「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」との附帯決議が採択されたが、予算は削減され続けている。

海上技術学校・短期大学校への入学希望者や求人数が一定の高水準を維持している近年の状況を踏まえ、海技教育機構の養成定員の拡大に向けた具体的施策と、それに伴う受け入れ体制の整備に必要な予算の確保を図られたい。

【回答】

海技教育機構については平成 28 年に旧海技教育機構と旧航海訓練所が統合して新たな体制で効率的な運営に努めるとともに、海運業界のニーズや技術革新等に対応した新たな教育の実施や教育の高度化に取り組んでいます。

特に学校の入学定員については、現在のリソースを最大限活用することにより、受入れ可能な 390 名としています。さらなる入学定員の拡大については、受入側の制約要因のもとで、どういった工夫ができるか、産業界など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、海技教育機構とともに検討していきます。

- (3) 平成 27 年 2 月 13 日に閣議決定された交通基本計画には、バランスのとれた交通体系の整備やモーダルシフトの推進、離島住民の生活航路の維持、大規模自然災害時における船舶による支援物資輸送などが明記された。地域住民の日常生活に不可欠な交通手段として、また災害時における輸送手段としても大きな役割を果たす安定的な海上輸送体制の確立を実現すべく、交通基本計画の具現化に向けた取り組みの推進を図られたい。

【回答】

内航海運及び旅客船、フェリーなどの海上輸送は、我が国の経済活動、国民生活にとって必要不可欠な輸送機関です。災害時の緊急時においては、広域応援部隊、また緊急支援物資の輸送など、重要な役割を果たしています。

交通政策基本計画においてもモーダルシフトの推進、離島住民の生活航路の維持、災害発生時における船舶の活用などについて取り組みを進めていくこととしています。このため、国土交通省としては、モーダルシフトの推進については海運モーダルシフト推進協議会の開催とか、モーダルシフトサービスの利用情報を提供する検索システムの構築、また離島住民の生活航路については、唯一かつ赤字航路に対する運営費補助の支援、また災害発生時における船舶の活用については、民間フェリー事業者に対する広域応援部隊の優先的輸送への協力要請といった取り組みを行っているところです。

国土交通省としては、安定的な海上輸送の確保に向けて今後、より一層推進していきたいと考えています。

【質疑・応答】

【要望】 9. の（１）（２）（４）について要望ということで申し上げます。

まず、9.（２）でご回答いただいた中で、訪日外国人旅行者の伸び率、昨年度比で19%とか、消費額は18%の伸び率という回答をいただきました。もちろん、そういった伸び率の背景については、国の積極的な策が相まって伸びがあったものと認識しております。一方で、経営環境の整備というところは、この伸びに対してまだまだスピードが追いついていないのではないかと認識したところでございます。

実は、9.の（１）の内容は、昨年よりもお伝えしたいところのトーンを少し改めているところがございます。下から7行目ぐらい、国民の周知というところへの背景要因は、国民の間で認識の差がまだまだ必要だという人と、そうでないという人との差があるのではないかと、ことしお伺いしたこととして書いたところでございます。ご回答いただいた中では、一昨年と同様に、「広く国民に対して積極的な広報活動を行う」というのを、まず「観光関係団体と協力しながら」というご回答をいただいておりますが、これは国民に「見える化」といいますか、よりスピード感を持って示すというところで、今の訪日外国人旅行者の伸び率に対応する形でピッチを速める必要があると認識していますので、その点をお酌み取りいただきたいと思っております。

（５）については、新たな鉄道パスの創出で申し上げたかったことは、昨年とこれも要求の内容は若干変えています。外国人旅行者にとって、受入環境の整備として見たときに、日本の鉄道というのは、地域や路線ごとに様々な事業者があるということが外国人旅行者には全く理解できない。それに対応しなければならないということを書いていますので、ここも単に鉄道パスだけにとどまらずご検討いただきたい内容としてお伝えしたところでございます。

【質問】 私からは、14.の日本人船員の確保（１）から（３）まで少し触れて、申し上げます。まず、経済・安全保障の観点から、外航日本籍船確保計画並びに外航日本人船員の確保計画が設定されておまして、決定された内容に基づき、今後いかにふやしていくかというところ。外航日本人の量的観点からの確保・育成検討会でもっといい施策はないかということをお話し合うという趣旨で設定されていると思っております。当然、過去平成20年から始まりました船と日本人船員確保計画の実績に基づいて次の平成30年からまた新たな目標が設定されているわけですから、当然、この目標に近づいていく形でなければよろしくないわけで、その量的確保の検討会の中で、今後こういった形でふやしていくという計画があるわけですから、これは海事局としても、ふやしていく施策になっている、当然予算も含めてやっているということをお

もう少し使用者側にも主張してやっていかないと、また結果、外航日本人船員はここにも書いておりますが、2188人にとどまっているということで微増ぐらいの量しかふえていないと考えられるので、ここはしっかりとやっていただきたいと思えます。これは意見ですので回答は要りません。

(2)も、内航未来創造プランに書いてあります海技教育機構の定員を500名規模に上げていくということで、先ほどご回答に、工夫も含めてやっていきたいという話もありましたが、去年から少し報道にもありました小樽海上技術学校の閉鎖の問題等もありまして、私どもは小樽市長、小樽市議会、北海道知事、北海道議会に本年、申し入れに行っております。その中で小樽の海上技術学校の閉鎖の問題が報じられて、募集の数が激減しまして、定員に満たない状況の中、今、小樽の学校は継続に向けて努力をしているという状況があると思えます。この辺、今、そういった状況でこうなっているんだということをしっかりと海事局としてもそういうことを話していただいて、何とか小樽の海上技術学校の存続・継続に向けた代替施設もしくははしていくなり、そういった予算措置をしっかりとやっていただきたいと思えますので、よろしくをお願いします。

【質問】 訪日外国人客とレンタカーについて、今回の要請事項に間に合わなかったのですが、1点、ご要請させていただきます。

沖縄で中国人の訪日観光客がかなりいるということでございますが、彼らはレンタカーを借りている。本来はジュネーブ条約の関係から中国人の方は運転できないはずですが、なぜか他の条約締結国の免許証を持って運転している。我々も、現場のドライバーから非常に危ないという話を聞いていまして、その辺についての事実の認識と、あるいは対策として何かとられていることがありましたら、今、お聞かせいただくか、あるいは後日、自動車局のときでも結構ですので、お考え等をお示しいただければと思えます

(この場での回答なし)