

【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。

【回答】 総合政策局公共交通政策部参事官室

交通政策基本計画では、基本方針の一つとして、自治体を中心に、まちづくり施策と連携し、地域公共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る。

この考え方を具体化させるものとして、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おり、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などの取り組みを支援しており、平成 29 年度予算においても、必要な額を確保している。

また、物流についても、平成 28 年に施行された改正物流総合効率化法に基づき、物流の効率化や地域における円滑な物流の確保に向け、所要の措置を講じてまいりたい。

- (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、バス事業に限らずトラック、ハイタク、船員、航空などにおいても共通の課題であり、我が国の経済成長にとっても大きな問題である。

国土交通省は、自動車局内に「自動車運送事業等の人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチーム」、「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」、「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を立ち上げ、必要な対策について検討を行い 2014 年 7 月 7 日とりまとめが出された。

自動車運送事業等における労働力確保対策について「自動車運送事業等の人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチームとりまとめ」「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会における活性化関係取組の整理」「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会とりまとめ」などについて、内容を具体化し、実行に移していくとしている。

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設置されたい。

**【回答】** 自動車局旅客課、貨物課、海事局船員政策課、航空局運行安全課

バス事業、タクシー事業においては、運転手の平均年齢が上昇し、全産業平均（43歳）を上回る等、高齢化が進んでおり、人材不足が課題となっている。

バス、タクシー事業の運転者を増やすためには、事業者の収益構造を改善するなど、取引条件を改善し、生産性を向上させる取り組みを実施するとともに、長時間労働を規制するなど、仕事の魅力を高めることが重要であると考えている。

その中で、3月末に働き方改革実現会議で決定した「働き方改革実行計画」において、ITの活用等による生産性の向上や多様な人材の確保、育成等の長時間労働を是正するための環境整備に向けて、関連制度の見直しや支援措置を行うこととされたところである。

バス業界からは、若年層や女性ドライバー確保のための二種免許取得に対する支援など、各種支援措置の拡充等の要望が出ているところであり、今後人材の確保実現に関する支援策等について、検討することとしております。

さらに、方面支局長が高等学校等を訪問し、校長や進路指導担当者に直接バス業界の魅力をアピールするなどの取り組みも行っており、こうした取り組みを通じまして、引き続き運転者不足の解消に努めてまいりたい。

タクシー事業については、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ておりまして、女性ドライバーの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が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、女性の新規就労と定着を図ってきており、平成29年4月累計で587事業

者に対して認定を行っている。

トラック運送業については、他の産業に比べて長時間労働、低賃金の影響も見られ、ドライバー不足が深刻な課題であるものと認識しております。物流を通じてわが国の国民生活と経済活動を支えているトラック運送業の担い手を確保するため、国土交通省としては、トラック運送業における取引環境及び労働条件の改善を図ることが重要と考えており、長時間労働の改善に向けては、平成27年5月から厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主事業者などにより構成されるトラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会を設置し、この枠組みの中で平成28年からは、トラック運送事業者と荷主が連携して、待機時間の削減や荷役の効率化など、長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を全国で実施しているほか、協議会の下に設けたトラック運送業の適正運賃料金検討会において、適正運賃料金収受に向けた検討を進めている。

取引条件の改善においては、平成26年12月の政労使合意を踏まえ、取引条件改善を図っていくことを目的とし、平成27年12月に官邸に設置された中小企業取引条件改善に関する関係府省等連絡会議の枠組みを通じた取り組みとして独占禁止法・下請法等との関係において問題となりうる行為類型や望ましい取引の在り方を示したリーフレットを作成し、セミナー等で荷主を含めて関係者に対して周知するという取り組みも行っている。

また、トラック業界における取引環境改善に向けたルールづくりも重要であることから、昨年11月、国土交通省から全日本トラック協会に対し、適正取引推進に向けた自主行動計画の策定を要請したところである。これを受け、待ち時間など、運送以外で生じたコスト負担に関するルールの明確化、多重下請構造を改善し、原則二次下請までに制限することなどの取組内容を盛り込んだ自主行動計画が、3月9日に策定された。

今後とも業界団体及び関係省庁と連携しつつ、トラック運送業の担い手確保に向け、取引環境、労働条件改善を続けてまいりたい。

わが国の国民生活や経済活動を支える基幹的な輸送セクターである内航海運の安全、良質な輸送サービスの持続的な提供は、船員により支えられており、船員の確保、育成は大変重要と考えている。特に内航海運については二つ、船舶、船員といった高齢化の克服、あるいは経営基盤の強化等が課題となっており、そのため、昨年の4月に内航海運の今後の方向性検討会を立ち上げ、関係者との意見交換等を通じて、既に明らかになっている課題等について、早急に着手すべき取り組みを議論し、昨年7月に中間取りまとめとしてまとめたところである。その中で船員の確保の実践に関しては、高齢船員の大量離職に備えて、若年船員の確保・育成する必要があるとの観点から、船員供給体制の強化のための商船系高専生の面接機会拡

大や、船員の確保、育成体制にかかる事業者間の連携の促進のための船員派遣制度の活用、あるいは事業者への支援の検討などを盛り込んだところである。今後、中長期的に目指すべき取り組みについても、6月に取りまとめを行う予定としている。

操縦士や整備士等の不足の対策については、平成26年7月の乗員政策等検討合同小委員会の取りまとめ案、それ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、今現在、そのまま貼り付けをしつつ、官民で連携して、対策の実施及び、さらに検討を進めている。

当該協議会における対策の実施等の状況に関しては、これまでも労働組合側とも意見交換をさせていただいており、今後もそうした場でいただいたご意見を踏まえて、対策のさらなる検討実施を進めてまいりたい。

- (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参加させること。

**【回答】** 総合政策局交通計画課

地域における交通施策の検討に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は、地域公共交通網形成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及び再生に取り組むことが重要」である旨を定め、協議会への多様な主体の参画を促している。

同法に基づく協議会では、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」として参加をすることが可能となっている。

- (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、法制化すること。

**【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いる。

航空保安に関しては、航空法において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発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。また、国としては国際基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おります。

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となっており、国としては、テロを含めた防犯対策等について、関係機関と連携し、具体的な対策を例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。

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、保安対策が適切に実施されるよう万全を期してまいりたい。

- (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27年の交通事故死者数は4,117人で、ピーク時（昭和45年）の4分の1まで減少したものの、交通事故死者数に占める自転車乗車中の死者数の割合は増加傾向となっている。

これらに対応するために、歩行者や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る。

このため、国土交通省は、警察庁と共同で平成 28 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」を改定し、自治体に周知している。

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、関係者の方々と調整を行いながら、自転車活用推進計画の策定に向け、検討を進めてまいりたい。

- (6) 現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送や A T M 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。

規制は時代にあわせて、多方面から効果を検証しながら見直すことが必要であり、都市部における駐車場附置義務条例の拡充や、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、住宅街における駐車規制の見直しなど、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、通信販売の拡大等にともない、不在による宅配便の再配達が課題となっており、宅配や通販事業者による独自の取り組みとして、駅やコンビニ、郵便局等への宅配ロッカーの設置の動きがある。しかし、限られたスペースに事業者独自の設備を設置することは非効率であることから、ベッドタウンにおける駅やコンビニにおける宅配ロッカーの設置について、宅配事業者や鉄道事業者、沿線の自治対等が連携をとりながら、社会的なインフラとして共同で設置されたい。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】** 都市局街路交通施設課、総合政策局物流政策課

貨物用の荷さば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、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、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けている。平成 28 年 3 月末現在、附置義務条例の制定されている全国 198 都市のうち、89 都市において、荷さばき駐車施設に関する条項が定められているところであり、国土交通省としては、引き続き地方公共団体へ働きかけながら、荷さばき駐車スペースの確保を進めてまいりたい。

また、附置義務の対象とならない規模の商店街等については、地域の方々と関係機関が連携し、共同の荷さばき駐車スペースの確保を進めています。地域の方々が整備する共同荷さば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対して、社会資本整備総合交付金を活用することが可能となっている。

宅配便取扱個数については、電子商取引の急速な増加もあり、5 年間で約 16%

増加し、平成 27 年度は約 37.5 億個に達している。また、平成 26 年に実施したサンプル調査では取扱個数の約 2 割が再配達となっており、国土交通省としましては、宅配便の再配達に伴う社会的損失の削減を図り、また我が国の宅配便サービスが持続的に提供されるよう、①消費者と宅配事業者・通販事業者とのコミュニケーションの強化、②消費者の受取への積極的参加の推進、③受取方法の更なる多様化・利便性の向上、の 3 点を中心に、民間事業者と連携し、対策の具体化に努めている。受取方法の多様化・利便性の向上に資するものとして、宅配ボックスの整備が有効であると認識しています。そのため、今年度予算においては、環境省と連携して、特定の運送事業者でなくとも利用できる「オープン型」の宅配ボックスの導入促進のための予算を計上しており、その普及促進に努めてまいりたい。

(7) 物資の円滑な流通に不可欠な拠点間輸送において、安全の確保のために必要な高速道路の S A ・ P A の駐車スペースが絶対的に不足しており、入口や本線合流車線に停車しているトラックなど危険な状況も常態化している。この現象は都会の便利な消費生活を支える影の部分で、オリンピックに向けて東京を仕向地とする物流のさらなる増大が予想される中で、課題の解消が急務である。

したがって、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画の前倒しの実施や、旧豊橋本線料金所跡地等の遊休地等を活用して S A ・ P A を増設されたい。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られており、高速道路会社では、これまで計画的に整備をすすめるとともに、交通量の変化等に応じて、駐車スペースの確保に努めている。

一方で、駐車スペースの増設にあたっては、土地や費用面からの制約や、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があるため、他の休憩施設と連携した分散利用など、利用者側も含め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たい。

## 2. 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 I T 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ついて、安全・安心の確保の最重要の課題と認識しており、自家用車を用いたいわゆるライドシェアについては、運航管理や車両整備等の責任を負う主体を置かないままに、自動車のドライバーのみが運行責任を負う形態を前提としているが、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る。

なお、新経済連盟から、昨年11月30日に「ライドシェアの実現に向けて」という提案書が提出されており、この見解については、プラットホーム側に新たに運行記録や車両整備等について責任を負う主体を置いたものとは言えず、安全の確保、利用者の保護の観点から問題があると考え、3月28日の国会において大臣より答弁申し上げたところである。

### 3. 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、非常に重要な課題であると考えており、この対応のため、国交省の本省において、地方運輸局や自治体の職員を対象とした研修、それから各運輸局において、自治体の職員や事業者等関係者を対象とするセミナー等を実施しており、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、制度の説明等を行っている。

また、地域公共交通確保維持改善事業は、地方分権の促進、地域の実情、ニーズ



を踏まえた取り組みの促進のため、地域での議論が重要であるとの観点から、地域の協議会の議論を終えた生活交通確保維持改善計画に位置付けられる取り組みに対し、支援することとしており、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。

- (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、協議会における交通運輸労働者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

地域公共交通確保維持改善事業の協議会のメンバーについては、地方分権やこの事業の趣旨に鑑みて、地域の自主性を尊重する観点から、地方自治体、統一事業者、国土交通省を必要最低限のメンバーとした上で、その他当該地域の生活交通の実情に精通するものとして、交通運輸労働者や道路管理者、利用者代表など、協議会が必要と認める者をメンバーとすることを想定している。

こうしたことから、当該メンバーについては、それぞれの地域において、生活交通の確保維持改善に適切かつ必要なものを自主的に検討判断し、メンバーとしていくことが適当であると考えている。

- (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。

**【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おり、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、航空路に対する運営費や島民向け運賃の割引等に対して支援を講じている。

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対して支援を講じている。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まいりたい。

#### 4. 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ともに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、水管理・国土保全課

被災した鉄道施設の復旧に対する国の助成措置に関しては、鉄道軌道整備法による助成制度がある。鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業の助成制度は、過去3年間の各年度において、鉄道事業と全事業が経常損失、もしくは営業損失を損失していることなど、経営の厳しい鉄道事業者が対象となっている。

国土交通省としては、本制度に基づき、被災した鉄道施設の復旧に対して支援を行ってまいりたい。

鉄道施設の災害を防止するために、旅客会社で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支援を行っている。国土交通省としては、引き続き、砂防事業や治水事業など連携しながら、鉄道防災事業費補助制度を活用し、鉄道事業者の防災対策への支援を行ってまいりたい。

昨年の夏の一連の台風に伴う浸水被害など、頻発する自然災害に対して、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ると考えており、水害ハザードマップの作成にあたっては、水害ハザードマップ作成の定義等を公表するなどにより、技術的支援、それから防災安全交付金による財政的支援等を引き続き行ってまいりたい。土砂災害のハザードマップについては、土砂災害防止法により、土砂災害警戒区域等が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等を行ってまいりたい。

また、火山ハザードマップについては、都道府県の砂防関係部局とともに、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ます火山防災協

議会における作成を支援してまいりたい。

住民に災害関連情報を周知するための標識の設置、または避難誘導にかかる案内板等の設置についても、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たい。

- (2) 国土交通省は、鉄道駅の耐震補強について、乗降客1日1万人以上かつ他の路線と接続している高架駅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。

**【回答】** 鉄道局施設課

鉄道施設の耐震対策については、東日本大震災を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における乗客1日1万人以上の駅、片道1日1万人以上の路線であって、ピーク1時間あたりの片道列車本数10本以上の路線または空港アクセス線の高架等、緊急輸送道路等と交差・並行する高架等を対象に耐震対策に対して、国の補助制度及び固定資産税の特別措置を講じている。国土交通省としては、今後とも引き続き、本制度に基づきまして、着実に鉄道施設の耐震対策を進めてまいりたい。

- (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各都道府県に設置されたい。

**【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の状況に応じて連携、連結して、支援物資輸送を行う体制の確立等、災害に強い物流システムの構築が重要である。このため、国土交通省としては、これまで実施してきました関東、中部、中国、四国、九州、それぞれ各運輸局で行われてきた取り組みに引き続き、近畿における多様な輸送手段の活用による支援物資輸送及び関係者の総合支援体制の構築を図る観点から、有識者、自治体、物流事業者団体で構成される協議会を設置し、関係者による調整事項、共有情報の整理や連携体制の整

備に向けた検討及び情報伝達訓練を行うことをしており、今後とも、多様な輸送手段における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まいりたい。

- (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、対策や防止に向けた取り組み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課

暴力行為は犯罪であり、いかなる理由があろうと許されない。また、鉄道をはじめとする公共交通機関の安全確保に向けた利用者のための良質なサービスの提供のためにも、鉄道係員への暴力行為は防止しなければならないと考えており、このため、国土交通省としては、これまで全国の鉄道事業者を対象といたしまして、鉄道係員の方に対します暴力行為の実態調査を実施しております。また、特に、飲酒の機会の多い年末年始におきまして、警察等々、関係者と連携いたしまして、暴力防止のキャンペーンを実施してきたところである。

いずれにせよ、引き続き、暴力行為の発生は依然として高い水準であることから、警察当局の関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取り組みを進めてまいりたい。

## 5. 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北海道は、昨年7月に「持続可能な交通体系のあり方」をプレス発表するとともに、11月には「単独では維持することが困難な線区(10路線13線区)」を公表した。これに伴い、道内を主として混乱が発生しており、JR北海道をはじめ国、道及び関係自治体等による真摯な協議と持続可能な交通体系の構築が喫緊の課題である。そしてこれは同時に、厳しい経営環境に置かれている他エリアにとっても共通の課題であり、将来の日本の人流・物流を含めた交通体系のあり方を視野に入れた、総合的な対策が求められる課題でもある。

については、まずは北海道内において、路線廃止ありきではなく、国土保全や地域振興並びに観光なども含めて、将来の道内全体の広域な交通体系を視野に入れた総合的な検討を行い、鉄道をはじめとする各交通モードの特性を活かし持続可能な交通体系を構築すべきである。こうした観点から、すべての関係者による真摯かつ総合的な視点での話し合いが行われるよう、国として将来展望の明確化やノウハウの提供等において強力な支援を行われたい。また、将来に向けた持続的な交通体系の構築に向けては、現行の縦割の予算配分の枠を超えた、柔軟な財源の確保などが必要であり、そのための措置を国や道が中心となって行われたい。

**【回答】** 鉄道局鉄道事業課

現在、J R北海道が置かれている状況は、地域の人口減少やマイカーなどほかの交通手段の発達によって、路線によっては輸送人数が大きく減少し、鉄道の特性を發揮しづらい路線が増加していることに起因していると考えている。

国土交通省としては、これまでJ R北海道に対し、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成や無利子貸付など支援を行ってきた。

今後、地域における持続可能な交通体系を構築していく必要があると考えており、一部ではもう既に始まっている、関係者における協議を始めていただく必要があると考えており、国としても、北海道庁などと連携しながら、これらの協議に参画をし、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた対応につき、検討していきたい。

また、北海道内に限らず、地域公共交通の在り方については、鉄道、自動車、航空等々の交通手段が、それぞれの適性に応じて、適切な役割分担をしながら、地域における持続可能な交通体系を構築していく必要があると考えており、こうした持続可能な交通体系が構築されるよう、国としてもしっかりと取り組んでまいりたい。

- (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すること。地方鉄道における線形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。

**【回答】** 鉄道局事業課

厳しい経営環境の地域鉄道の安全輸送の観点については、重要な課題であると考えており、このため、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、予算や税制支援をしている。今後、こういった支援措置を活用して、地域鉄道を支援してまいりたい。

- (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存在するが、より老朽化が進む在来線についても、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

鉄道事業者においては、人口減少等に伴う鉄道利用客の減少により、経営が厳しい中で、鉄道施設の維持管理を行っているが、その方策は財政的な制約があり、対処療法的なものに限定されがちである。このような状況を踏まえ、地方、JR、三島会社も含め、鉄道事業者を対象に、従来の方法と比べて、長期的な維持管理のコストの低減に資するような将来的な維持管理費を減らして、長寿命化に資する鉄道施設の補強、改良に対して補助制度を設け支援を行っている。今後についても、重要な予算額を確保し、しっかりと支援を行ってまいりたい。

(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。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、存続については国の規制強化を講じられたい。

特にJR線の廃止については国鉄改革の経緯も踏まえ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には、地域の主体的な取り組みが重要と考えている。その中で、平成26年に改正された地域公共交通の活性化及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、その計画にこういう運営等の事業構造の変更を伴う鉄道事業再構築事業と位置付けて、地方公共団体が、鉄道事業者等が認定申請を行った場合には、国が審査を行い、国土交通大臣が認定することとしている。

こういった認定を受けた鉄道再構築事業を実施する事業者に対しては、鉄道設備整備にかかる予算や税制特例など、総合的なパッケージにより重点的に支援している。

## 6. 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。

2013年11月に成立した「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。

### 【回答】 道路局高速道路課

高速道路の料金については、国道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、新たな交通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て、平成26年4月より、新たな料金を導入している。

この中で料金水準については、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、利用重視の料金に転換し、三つの料金水準を整備することとした。また、料金割引については、これまでとは違い、実施目的を明確にして、生活対策、観光振興で、物流対策との観点から、高速道路の利用機会が多い車に配慮するように再編した。

大口多頻度割引については、平成28年度の補正予算について、最大割引率の拡充措置、40%から50%拡充しており、こちらはETC2.0利用者に限って平成29年度末まで延長している。高速道路の料金割引、料金施策の実施については、財源確保、他モードの公共交通への影響という課題もあるが、今後とも地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるように努めてまいりたい。

(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、1年（ETC2.0車載機装着車）または半年（従来のETC装着車に対する道路会社の経過措置）に限り拡充された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、新たな割引制度の創設など、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。

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】** 道路局高速道路課

有料道路における障害者割引制度は、通勤、通学、通院等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、全国の高速道路会社等が申し合わせの上で行っており、割引の対象となる自動車の範囲については、障害者の方が自立した日常生活を営む上で通常必要と考えられる利用を対象とし、障害者1人につき1台としている。具体的には、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、ご登録いただいた車輛1台を対象としている。

また、高速道路料金については、緊急経済改革による料金割引の財源が、平成22年度末で終了したため、平成26年4月からは料金割引を縮小している。

一方で、障害者割引制度については、従来どおり50%割引を継続しており、割引に伴う減収分は他の事業者の負担によって賄われている中で、当該減収分は拡大傾向にあり、そのため障害者割引の対象となる自動車の範囲については、他の利用者の理解が得られるよう配慮するとともに、営業目的等の制度趣旨とは異なる利用や、不正な通行を引き起こさないよう、検討を行っていく必要があると考えている。

このような状況のもと、国土交通省としては、高速道路会社等と割引の対象1人につき1台、事前にご登録いただいた車輛としている現状への対応について、引き続き高速道路会社等に対し、程度の趣旨や利用実態等を踏まえた検討を求めてまいります。

- (3) 国土幹線道路部会において提起された基本方針（案）において、政策的な料金の導入のひとつとして、高速道路外の休憩施設等利用時も含めた柔軟な料金施策が盛り込まれたことは大変評価するが、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を求められる場合も、代替路を走行した場合と同様の取り扱いに加えられたい。

**【回答】** 道路局高速道路課

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な運用を図る観点から、利用距離に応じて料金を制限する制度をとっている。

国道幹線道路部会の中間答申では、高速道路の側にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合にあっても、事業者の負担が増えないような料金体系を構築すべきとされているところであり、今年度から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開始する予定である。

一方、危険物積載車輛については、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あり、災害、交通事故等が発生した際



に、代替路を走行する場合は趣旨が異なるため、同様の取扱は困難だと考えている。

いずれにせよ、高速道路の料金については、財源確保という課題があり、広くご意見を聞きながら、必要に応じて見直していくものと考えている。

- (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

我が国のフェリー、旅客船事業につきましては、人口構造の変化や架橋の整備等に伴う輸送事業の減少により、厳しい経営環境にあるものと認識している。

このような状況の中、フェリー、旅客船事業に対しては、鉄道運輸船舶共有建造制度や、船舶の買換特例等の、特別償却制度の税制特例等の船舶建造に係わる支援措置や地球温暖化対策税の還付措置等の燃料費負担にかかる支援措置を通じて、事業経営の支援を行っている。また、フェリー旅客船の航路事業促進という観点から、観光振興取組の一環として、訪日外国人旅行者の環境整備を図るための多言語環境の整備やフェリーの個室寝台化等の支援を行っている。今後ともこれらの措置を十分に活用しながら、フェリー、旅客船事業の維持存続、さらには船旅の活性化に向けた取り組みを進めてまいりたい。

## 7. 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、成立させること。

**【回答】** 自動車局自動車安全政策課

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は、荷主にも罰則が課せられる内容等について理解が得られなかったと認識している。このため、法制化に向けては、関係者間でのさらなる理解を得る必要があり、改めて関係者間の理解、進行状況などを踏まえて、適切に対応する必要がある

と考えている。

一方で、コンテナの陸上運送の安全対策について、万全を期すために、平成 25 年 6 月末に、新安全輸送ガイドラインを取りまとめ、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月より開始しております。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべ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。

地方連絡会議や関係協議会による講習会などを通じて、現場への浸透に努めている。

なお、改正ソーラス条約の整合性を図るため、昨年 7 月にガイドラインを、輸出にかかる運用情報の伝達について、安全対策会議の委員のご意見を踏まえながら改正している。

- (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】** 自動車局自動車安全政策課

貨物ユニットの収納のための行動規範の適用については、繰り返しになるが、この内容を、平成 25 年 6 月に取りまとめている新安全輸送ガイドラインに盛り込んでおり、このガイドラインに定めているコンテナへの貨物の積みつけの方向についても、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る。

また、同行動規範の日本語版については、一昨年、翻訳が完了し、国土交通省のサイトへの掲載、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。

- (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】** 港湾局港湾経済課

改正ソーラス条約においては、輸出コンテナの総重量を、ミニ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以外に、適切に点検をされた計量器で個々の貨物、梱包材等を計測しそれらと空のコンテナの重量を足し合わせて算出する方法も認められるところである。従前からの施設でも十分に対応可能な制度となっていることを認識している。

コンテナの総重量の確定制度においては、自ら重量確定を行う荷送人や荷送人に代わり委託を受けて確定するものに対する届出、登録制度を施行しており、当該確定行為にあたっては、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から、限定することは市場原理の観点からも馴染まないと考えている。

- (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】**自動車局自動車安全政策課

各地方においても、安全輸送ガイドラインなどに基づく取り組みの周知徹底、着実な実施を図るため、荷主、船社、ターミナルオペレータ、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ており、労働組合の方にも参加していただいている。

当該、地方連絡会議は、事故の発生状況とか、各地方の状況を鑑みて、必要に応じて実施しており、これまでに開催している関東、中部、近畿、こちらに加えまして本年度は東北地方においてはじめて実施する予定である。

## 8. 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

観光先進国の実現は、雇用創出、地域活性化、内需拡大によって、日本経済の復活に向けて観光産業のみならず多くの産業に効果をもたらす重要な取り組みである。しかしながら観光先進国のみならず、観光立国実現への道筋が、国民全体に共有されているとは言いがたい。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、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

観光は、旅行業、宿泊業、交通業、飲食業、小売り業、さらには、農業、IT業、金融業等、裾野の広い産業であり、観光先進国の実現は、地域経済の活性化や雇用創出、日本経済の成長のために非常に重要な取り組みであると考えており、このような考えから、政府では、昨年3月に「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、さらに本年3月28日には、観光立国推進基本法に基づき、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。

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、観光関係団体と協力しながら、広く国民に対して積極的な広報活動を行うことや、観光

や旅に関する教育を充実させること等を記載しており、これらを踏まえ、観光振興に取り組む意義等の地域への浸透を図り、各地で観光地域づくりが進むよう、取り組んでまいりたい。

観光ビジョン及び基本計画に盛り込まれた施策の実行に際しては、政府では、「観光立国推進閣僚会議」等の場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・団体等幅広い関係者と連携してまいりたい。また、各地方においても、今春以降、ブロック毎に、地方運輸局、地方整備局、関係省庁の地方機関、関係団体・事業者、地方公共団体等をメンバーとする「観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議」を発足し、地域固有の課題の解決や地域の特色を活かした観光地域づくりのための環境整備を進めていくこととしており、今後とも、「世界が訪れたくなる日本」を目指し、政府一丸、官民一体となって取り組んでまいりたい。

## (2) バスターミナルについて

- ① 東京駅をはじめ主要な新幹線停車駅、観光地などにおける団体客利用のバス乗降場整備は十分ではなく、学生団体をはじめとする利用者の安全確保や降雨時の対応、周辺道路の混雑緩和、乗務員の休息の面からも駐車スペースの確保などの乗降場整備は急務である。貸切バス利用者の安全確保と利便性を向上させ需要の増加を図るため、自治体や鉄道事業者などとの連携を強化し、緊急避難的なバスプールなどの流用ではなく、まちづくりと一体となった団体客利用スペースの確保につとめるよう、既存施設の活用や工夫などの調整に取り組まれない。
- ② 最近では新宿駅の「バスタ」をはじめ、主要駅におけるバスターミナルが集約されつつあり、高速バス運行会社などのホームページでも発着停留所名の標記がみられるなど、世間でも認知されつつある。しかし、鉄道等からの導線上にはターミナル名を示した案内表示がなく、「高速バス」や「空港バス」、「高速バスターミナル」といった標記が混在している地域もあり、利用者が不便を感じることもある。

については、訪日外国人にたいしては「bus Terminal」としての表示や、日本人に対してはわかりやすいターミナル名の表示など、その対応を検討されたい。

### 【回答】 都市局街路交通施設課

訪日外国人旅行者をはじめとする観光客受入、観光客の受入管理等にあたり、観光バス駐車場の整備は重要な課題と認識しており、平成29年度より、地域が行う観光バス駐車場の整備等の取り組みに対して支援が可能となるよう、制度の拡充を行った。なお、駅前広場内に貸切バス情報所を整備することや、駐車場を有効利

用するためのシステムを整備することは、現行制度においても可能である。

しかしながら、広場空間の制約などにより、公共交通機関中心の施設配置を優先せざるを得ないことが、整備が進んでいない要因である。

各自治体においては、広場内の既設活用や、周辺駐車場の効率的な活用などを行っている。また長期的には、広場の再整備などにあわせて駅周辺状況を勘案しながら、必要に応じ、各自治体において検討を行うものであり、要望があれば適切な支援を検討してまいりたい。

国土交通省としても、訪日外国人旅行者の受け入れ環境整備として、多言語表記の統一性、連続性の確保を図りつつ、言語対応の改善や強化を進めていくことが求められていると認識している。そのため、平成 26 年 3 月に、観光庁として、鉄道駅やバスターミナル等の公共交通機関を含めた幅広い施設で共通する指針を改めましてガイドラインとして策定、公表した。さらに、公共交通等が交通局のほうにおける多言語対応について、昨年度より、訪日外国人旅行者受け入れ環境整備対策事業を活用して支援することとしており、今後とも、鉄道局や自動車局を通じて本ガイドラインを充実するとともに、予算を活用しながら多言語対応の改善・強化に努めてまいりたい。

### (3) 駅・観光地における事故防止対策について

近年、観光地を巡る観光客によっては自転車で繁華街における狭隘な道路の利用などにより、車や歩行者との事故が多くなっており、自転車・歩行者の安全性を確保することの必要性がある。現在の事故防止対策など、自転車利用環境整備の状況について明らかにされたい。

#### 【回答】 道路局参事官

自転車は、買物や通勤、通学などの日常生活、サイクリングなどのレジャー活動において、重要な交通手段と認識している。

一方で、過去 10 年間で、交通事故総件数は 4 割減少したが、自転車と歩行者による事故は 2 割の減少にとどまっている状況であり、自転車、歩行者の安全性を確保することが求められている。このため、国土交通省は、警察庁と共同で平成 28 年 7 月に改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知や技術的助言等を通じて、自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備を推進している。

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、その基本方針において「良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備」が掲げられ、それに即した「自転車活用推進計画」の策定が規定されており、今後とも、交通状況に応じて、歩行者、自転車、

自動車の適切な分離を図るなど、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進してまいりたい。

#### (4) 観光地における美観・美化活動への取り組み

テロ対策やゴミの処分に関わる費用負担などを理由に、日本各地でゴミ箱が減少している。また、訪日外国人の増加に伴い各国の文化の違いもあり、観光地に設置されている公衆トイレの利用方をはじめとした公共の場におけるマナー違反によるトラブルも増加している。ついては、改善に向け以下の点について対応を検討されたい。

- ① ゴミ箱の設置に関する、官民双方による費用負担の検討やゴミ箱そのものを広告スペースとするなどの取り組み
- ② 公衆トイレの設置と清潔・衛生活化の維持。費用負担のためのチップ制の導入
- ③ 遊歩道の整備をはじめとした美観への取り組みを実現するためのマナーの周知など啓蒙活動の実施などの取り組み

#### **【回答】** 観光庁国際観光課、総合政策局公共事業企画調整課

訪日外国人旅行者が大幅に増えていて、わが国の文化や風習、マナーの違いによっていろいろな観光地で問題が生じている事例というのがあることは承知している。

日本でも、かつて海外旅行が増え始めた1980年頃は、いわゆる海外で摩擦が起こったというところもありますが、いろいろマナーとかが周知されたことによって、日本人も旅慣れたことで、相互機会が深まり摩擦がなくなってきた。

日本を訪れた外国人観光客の皆様がいい印象をもって帰国していただくということが非常に重要と考えており、日本のマナーを一方向的に伝えるということではなくて、相手の目線に立って、日本の文化や習慣が理解できるように工夫した情報発信の取り組みが必要と考えている。

例えば日本政府観光局では、中国向けにウェブサイトやソーシャルネットワークで、日本の文化や風習に関する四コマ漫画を掲載して、日本の様々な文化や風習について、わかりやすく解説するなど発信強化を行っている。

観光庁では、このように訪日外国人のマナーに関する情報発信を引き続き行っていくとともに、公共の場におけるさらなるマナーの増進、美化に役立つような活動に向けて、ご提案いただいている内容も含めて、引き続き検討してまいりたい。

観光地における遊歩道の整備については、これまで、国土交通省において、例えば、舟運で栄えた歴史的な地域資源を結ぶフットパス（散策路）の整備等の支援等の取り組みを行ってきている。取り組みの中には、JRのCMで紹介され、観光客

が増加するなど、地域の観光振興に寄与している事例が多数あり、今後とも、観光立国の実現に資する遊歩道の整備支援については、地域の声をよくお聴きしながら、関係機関と連携のうえ、適切に対応してまいりたい。

#### (5) 旅行者の地域分散化の推進

訪日外国人が集中する地域では航空座席や宿泊客室、貸切バスなどの供給がひっ迫する状況が起きている一方で、少ない地域では老舗旅館が廃業するなど、地域間の格差が鮮明になってきている。訪日外国人には都市部だけでなく、地域を訪れる潜在的な需要があると言われていたことから、一極集中から地域分散に向け官民を挙げて取り組む必要がある。具体的には、地方空港でのチャーター便受け入れ推進や、クルーズ客船の受け入れに伴う入国管理体制の強化・充実、案内所の整備、ガイドの確保・養成、貸切バス制度の柔軟な運用など、地域での受け入れにあたり想定される諸課題に対し、関係省庁と連携のうえ実効性のある施策を講じられたい。

#### **【回答】** 観光庁外客受入担当参事官、観光資源課、自動車局旅客課

クルーズ客船を利用する外国人旅行者が急増する中、港湾の出入国手続の迅速化・円滑化を図るため、C I Q関係省庁において、必要な整備に取り組んでいる。入国管理体制の強化については、平成 28 年度当初予算での大幅増員に加え、国際クルーズ船寄港の増加等に対応するため、平成 27 年度に続いて昨年 9 月にも、緊急増員が措置された。また、「出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律」（平成 26 年法律第 74 号）により、法務大臣が指定するクルーズ船の外国人乗客を対象として、顔写真撮影等の省略による簡易な手続で上陸を認める「船舶観光上陸許可制度」が創設され、平成 27 年 1 月から施行されており、これにより、入国審査時間の短縮が図られている。

今後とも、C I Q関係省庁と連携し、港湾の入国管理体制の強化・充実に向けて一層取り組んでまいりたい。

#### (案内所の整備)

現在、外国人観光案内所は平成 24 年度の認定制度開始から 2 倍以上に増え、全国で 851 カ所が外国人観光案内所として認定されているところであり、自治体・観光協会・公共交通機関・ホテル・旅行会社など、幅広い業種において運営いただいている。また、情報発信の強化を図るため、広域の観光案内を英語で行うことができるカテゴリ 2 以上の外国人観光案内所に対し、多言語での情報発信や無料公衆無線 LAN 環境の整備等の経費の一部を支援する補助制度も昨年度から創設し、今年度においてもすでに申請を受け付けており、今後も外国人観光案内所のネットワーク拡大と質の向上に努め、外国人旅行者が便利で快適に訪日旅行を楽し

むことができる環境の整備に取り組んでまいりたい。

(ガイドの確保・養成)

通訳ガイドにおいては、今般、通訳案内士法を改正し、通訳案内士の資格について業務独占規制から名称独占規制へと変更することや、特定の地域に特化した通訳ガイドである地域通訳案内士制度を創設することにより、通訳ガイドの確保・養成に努めてまいりたい。

訪日外国人旅行者向けの貸切バス需要に対応するために、平成 24 年 4 月より、臨時営業区域の特例制度を設けている。今後も訪日外国人旅行者の増加が見込まれるといったことや、本制度を活用している貸切バス事業者の安全確保策が継続して講じられるということに鑑みて、この特例制度の認可期間を平成 30 年 3 月 31 日まで延長したところで、引き続き、柔軟な運用という意味で講じてまいりたい。

#### (6) 移動手段の整備について

駅から観光地までの移動手段の整備への支援措置として、以下を講じられたい。

- ① 観光客の利便性と幅広い選択肢の確保、大気汚染などの環境問題の改善につながるレンタサイクルの活用促進として、パリのように市が運営する「verib(ヴェリブ)」、などを参考に、観光客にも地元住民にも活用出来る環境整備に取り組まれたい。
- ② 今後も、道路の整備などをつうじ円滑な移動環境の構築を行い、公共交通機関をはじめとした乗り物について、海外からの訪日客のみならず、日本国内の旅行者にも活用できるよう取り組まれたい。

**【回答】** 都市局街路交通施設課、総合政策局交通計画課、自動車局旅客課

パリのヴェリブを参考とするコミュニティサイクルは都市内に設置された複数のサイクルポートと相互に利用できる利便性の非常に高い交通システムで、現在、世界各国多くの都市で導入が進められている。我が国においても、公共交通機能を補完し、観光振興や地域の活性化に資する新たな都市の交通システムとして我が国においても本格的な導入が進められている。

このようなコミュニティサイクルの整備に関しては、国の支援として、社会資本整備総合交付金等により地方公共団体等に対して財政的な支援を行っている。国土交通省としては、コミュニティサイクルの導入が推進されますよう、今後とも引き続き必要な支援に努めてまいりたい。

平成 26 年の改正地域公共交通活性化再生法においては、地域の関係者と協力して、まちづくりや観光とも連携した公共交通ネットワークの形成に取り組むことになっており、国土交通省としては、地方自治体による地域公共交通網形成計画の策定・実施を支援している。



また観光タクシーの運賃認可基準の弾力的な運用やバスの運行情報の充実に向けた環境の整備など、観光客向けの輸送サービスの向上を考えるための取り組みを行っている。今後とも引き続き、必要な交通手段確保に向けての取り組みを行ってまいりたい。

(7) 新たな鉄道パスの創出について

訪日外国人には日本の運営会社が異なる複雑な路線網を理解することは難しいものの、鉄道網が発達しており、鉄道を中心とした新たな旅のスタイルの創出にも繋がることを期待される。アクション・プログラムにも掲げられている新たな鉄道パスの創出について、今後の具体的な取り組みについて明らかにされたい。また、訪日外国人旅行客の移動や、宿泊、観光の利便性、経済性向上のため、交通・宿泊業者や美術館・博物館等公共施設の管理者が連携し、日本版スイストラベルパスのような鉄道パスの創出に向けて、関係各所との橋渡し役として調整に取り組まれない。

**【回答】** 鉄道サービス政策室

観光立国の実現に当たって、公共交通機関による円滑な移動のための運行整備を進めることは重要なことと考えており、現在、地域においてはスムーズな観光地間の移動ができるよう、JRと鉄道事業者のパスなどを連携しつつ、訪日外国人向けの企画乗車券を設定しているところもある。企画乗車券の内容は、鉄道事業者の受入れ判断に基づいて決定されるものであるが、国土交通省としても、利用者のニーズを十分踏まえつつ、各鉄道事業者に創意工夫を凝らしていただき、鉄道事業者との意見交換会の場で国土交通省を通じて検討を施してまいりたい。

(8) インターネットをつうじた海外での日本国内の鉄道乗車券や指定券の販売（事前購入）について

訪日外国人の円滑な旅行を推進するとともに、日本国内での鉄道乗車券や指定券の購入時における混雑緩和が実現となるためにも、インターネット予約環境の整備について進捗を明らかにされたい。

**【回答】** 鉄道サービス政策室

現在、JR東日本やJR北海道では、インターネットを通じた海外での日本国内の乗車券・指定券の予約が可能となっており、「観光ビジョン実現プログラム」において、公共交通機関、公共交通利用環境の促進に向けての取り組みの一つとして新幹線の海外インターネット予約を可能とすることが盛り込まれている。

JR東海やJR西日本でも平成29年夏までに東海道・山陽新幹線において訪日外国客向けのネット予約サービスを導入することを公表している。また、国土交通

省としては、残る J R 九州のインターネット予約環境の整備ができるように引き続き関係者に働きかけてまいりたい。

(9) 鉄道駅における ホーム柵の設置に関する今後の対応について

ホーム柵については、新幹線駅・地下鉄等の一部路線に設置されている程度であるが、未設置駅によっては接触事故や視覚障害者の事故が発生している。事故発生を防ぐためにも今後の対応について見解を明らかにされたい。

**【回答】** 鉄道局都市鉄道政策課、技術企画課

ホームドアは列車との接触、ホームからの転落防止の設備として非常に効果が高く、その整備を推進していくことが重要であると認識している。昨年 8 月に発生した銀座線・青山一丁目駅における視覚障害者の方の転落による死亡事故を受けまして、国土交通省に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置して、昨年末にハード・ソフト両面における総合的な転落防対策を取りまとめた。

この取りまとめにおいて、ホームドアについては、1 日当たりの利用者数が 10 万人以上の駅のうち車両位置が一定である等ホームドア設置が可能な駅については原則として平成 32 年度までに整備を行うとともに、利用者が 10 万人未満の駅についても、駅の状況等を勘案した上で必要と認められる場合には整備すること、また車両からの扉位置の不揃いやコスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発についてもこれを推進して、設置を促進することにより、ホームドアの整備の加速化を図っていくこととしている。

国土交通省としては、引き続き整備費用に対する助成など、必要な支援などを行い、引き続き事業者の積極的な取り組みを促してまいりたい。

(10) 地方公共交通の経営安定化及び維持活性化に向けて

貸切バスなどの交通手段を必要とする旅行者が多い中、貸切バスの在庫不足や運転手不足は深刻な課題である。また中小の路線バス事業者については情報インフラの整備が不十分であるため、観光客にとっては不便な状態となっている。ついては、路線バスの車体及び運転手が貸切バスの対応が出来る環境整備や、全国にある各バス事業者の路線図、時刻表、運行状況、電子マネーの利用可否、営業所情報等を W E B サイトやアプリで集約することに加え、多言語化対応を構築するなど路線バスの活用方の範囲拡大や観光客の利便性向上策を検討されたい。

**【回答】** 自動車局旅客課

訪日外国人旅行者数が増加している中で、バスの交通手段、利便性を向上するという事は観光施策上、一定の配慮が必要で、その上で国土交通省としては、訪日外国人旅行者向けのわかりやすい高速バス情報発信が近年の課題だということか

ら、ことしの1月に高速バスの情報提供ツールとして、訪日外国人等向け高速バス情報サイトをサイト欄に開設した。訪日外国人旅行者が外国語で表示されている本サイトを日本の高速バス利用の入口として活用していただくことで、高速バス予約サイトや日本の高速バスの快適な旅行をすることが可能となっている。

訪日外国人旅行者が、快適に観光を満喫できるように、昨年度より観光庁の予算ですが、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業を開設して、公共交通事業者が行う受入れ確認側の対応や、ICカードシステムの導入、無料公衆無線LANなどの導入支援等を行っており、引き続きこのような制度を通じて外国人旅行者の整備を促進してまいりたい。

#### (11) 民泊サービスについて

- ① 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、明確な設定は無い。このことは旅館業法や旅行業法では、貸主（営業者）が都道府県知事の許可を受け耐震や防災設備などの設備面や衛生面も含めた安全水準の維持確保や、サービス向上に努める責務や宿泊者名簿の備え付け義務を要する点と比較しても明らかで、安全・安心の観点からも十分とは言えないことから、旅館業法を適応できるよう、検討されたい。
- ② 近隣住民や地域社会における安全・安心の担保について
  - 1) 海外においては、民泊サービスによる資産運用によって家賃相場が急上昇し、本来生活していた地域住民が転居を余儀なくされることなどの実例がある。日本においても同様のことが危惧されることから、地域社会の持続的な発展が阻害されないよう慎重な対応を射講じられたい。
  - 2) テロや犯罪者の潜伏先となることや、違法行為に使用されることなどが懸念されている。地域の治安を悪化させないためにも民泊提供者や仲介事業者の実態把握や違法行為時における取り締まりを徹底するべきである。とりわけ、旅館業法における学校、通学路などの安全確保や公衆衛生、風紀の適正化を踏まえた「学校施設等との距離の規定」については、民泊サービスにおいても同様の基準とするべきである。また、感染症対策のためにも、民泊サービス提供者による利用者への身元確認を徹底するなどの対策を講じられたい。
  - 3) 民泊サービスは個人宅を利用するため、制度設計に当たっては近隣住民の意見反映を着実に行うべきである。また、近隣住民の対象範囲については、特区の事例※などにならない、近隣住民へその範囲をわかりやすく示すなど、検討されたい。

#### 【回答】 観光庁観光産業課

観光庁では観光旅客の宿泊ニーズに多様化、大都市の宿泊ニーズに対応するた

めに住宅の一部または全部の空き室を有効活用して宿泊サービスを提供する、いわゆる民泊サービスについて、一定のルールのもとで健全な民泊の普及を図ることを目標として、今国会に住宅宿泊事業法案を提出している。

この法案においては、年間提供日数の制限に加えて、地域の実情を踏まえて生活環境の悪化を防止するために条例で民泊の実施期間を制限できることになっており、今後適切なルールに基づき民泊サービスの提供が行われることと考えている。観光庁では関係省庁と連携しながら、制度の円滑な実施に向けて今後、取り組んでまいりたい

先ほどの法案ですが、住宅宿泊事業の開始に当たり、都道府県等への届出を課して匿名性を排除することとしている。また、仲介を行う住宅宿泊仲介業者についても、観光庁長官への登録を課して行政が把握していくこととしている。

さらにこれらの情報については一元的に管理して、関係行政機関と協力することとしている。また、この法案では、生活環境の悪化を防止するために、合理的に必要と認められる範囲内で民泊の日数・期間を条例で定めることができ、さらに、この法案では旅館業法と同様に宿泊者名簿の備え付け等についても、住宅宿泊事業者に課しており、本人確認についても通知等で周知徹底を図っていくことになる。

法案においては、住宅宿泊事業者に対して、玄関など、公衆の見やすい場所に標識を掲示することを課すこととしている。それにより、周辺住民に対して住宅宿泊事業を実施していることがわかるようになっている。

なお、戦略特区法の施行規則は認定の申請前に区分所有マンションの管理組合とか境界に接する住宅の住民に対して、この施設が民泊業に供されるものであるということについて説明が行われるということを求めています。これも同じように当該住民への周知のために行い、同意まで求めるものではない。

## 9. 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】** 自動車局旅客課

改正タクシー3法について、後段に①から⑤まで項目がございますので、それぞれご回答いたします。①については、現在の指定基準を変更すべきというようなご意見があることは承知している。現在の指定基準に基づき指定された特定地域等の運用状況は、これからの状態で、そういったものの効果等も見極めて、経済情勢の動向も踏まえた上で、継続的に見直しの業務を行っていくこととしている。また、地域協議会の運営に関して、地方運輸局も協議会の場に参加し、当該地域のタクシー事業の現状や問題点の提示、各種のデータの提供等をはじめ、必要な助言や意見を述べるなど、協議会が十分に円滑に運営されるようにサポートしていきたいと考えている。

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たい。

③については、警察庁や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まいりたい。また自家用有償運送については、交通が著しく不便な地域において、安全・安心や地域住民の足の確保がなされるよう、適切な制度運営に努めてまいりたい。

④については、タクシー事業の活性化・適正化とともに、特措法の重要な柱であると考えている。このため、国土交通省としても、新しいタクシーのあり方検討会において策定されている「タクシー革新プラン 2016」に基づいて、タクシーの生産性の向上やサービス向上、安全・安心の向上という活性化策を中心とすることとしている。

⑤については、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、先ほど申し上げた「タクシー革新プラン 2016」に掲げられているタクシー特措法のフォローアップ調査、現在調査中で、こちらを通じて、労働条件の改善を後押ししてまいりたい。

これらを踏まえて、改正タクシー特措法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、利用者環境の向上に引き続き取り組んでまいりたい。

#### 10. 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

2013年6月25日に閣議決定された総合物流施策大綱（2013-2017）において、安全性優良事業所（Gマーク）の認定取得の促進が盛り込まれた。また、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】自動車局貨物課、旅客課

Gマーク制度については非常に有意義な制度であると認識していて、同様に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。

また、平成26年度から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名称をステッカーやリーフレットに記載している。またGマークの取得の優遇措置、行政処分に伴う違反点数の消去も通常3年から2年に短縮、営業所間または営業所との車庫間においてもIT点呼実施。去年7月、実施範囲を拡大して営業所と遠隔地間においてもIT点呼実施可能。またCNGトラックの導入の最低台数要件についても3台から1台にするなど、緩和措置等の措置を設けています。また平成26年度からはGマーク認定、10年以上継続している優良事業者に対する表彰制度がありまして、昨年度については、運輸局長表彰が194事業所、運輸支局長表彰350事業所を導入して、差別化を図っている。

今後とも全日本トラック協会と連携して各方面に提起しながらGマーク制度の推奨を図っていきたい。参考ではあるが、一部、全日本トラック協会との取り組みで、保険料の軽減などを部で優遇することもいま行われている。

セーフティバスマークの関係について、貸切バス事業者安全性評価認定制度・セーフティバスマークですが、軽井沢スキーバス事故を受けて、平成28年の総合的対策に基づいてセーフティバスマークが旅行会社等に掲載されるよう、国土交通省において貸切バス事業者安全情報として12月に情報を公表している。

また、旅行業界とバス業界は昨年6月に発表した「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企画募集のパンフレット等の活用を掲載すること。訪日外国人向け臨時営業区域の設定においてもセーフティバスマーク事業者であることを要件としているとともに、平成29年4月から導入した事業許可の更新制についてもセーフティバス取得事業者については係る法令試験を免除することとしている。これらにより、貸切バス事業者の自主的なインセンティブを図っており、今後、ますますその重要性は高まっていくものと考えている。

#### 11. 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

安易な受け入れ拡大は、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】**自動車局貨物課、旅客課

外国人労働力の受入れ拡大については、外国人ドライバー並びにそのご家族の方々が日本に移転するに当たり、日本語習得の問題など、外国人労働者の受入のための環境整備について様々な課題があること、また行っているドライバー業務についても、貨物取扱い、接遇等、運転技量以外の専門性、多様性のある知識などが

不足しており、慎重に検討していくべきものと考えている。

旅客運送事業の運転者の確保については、これまで活躍が進んでこなかった若年層や女性に重点を置いて取り組みを行っている。なお、外国人労働力の受入れについては、日本人雇用への影響や、産業構造への影響、治安も含めて、たくさんの観点から、全体として検討してみる事案であると考えており、トラックと同様ですが、慎重に検討が必要だと考えている。

## 12. 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）

## 13. 日本人船員の確保・育成等について

- (1) 海洋立国であるわが国において船員は、国民生活の安定や経済の維持・発展に大きく寄与している。しかしながら、海運・水産産業に従事する船員数の減少には歯止めがかからず、高齢化の進行も極めて深刻となっている。同産業を支える上で後継者の確保・育成は最重要課題であり、日本人船員の計画的増加に向けて、実効性のある量的確保策を国策として講じるとともに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大のため若者が船員職業に関心を持つような施策を図られたい。

**【回答】** 海事局船員政策課、海技・振興課、

我が国の経済、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確



保する上で船員の確保・育成が大変重要かと考える。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、外航日本人船員確保・育成スキームによるキャリア形成の支援により、日本人船員の確保に引き続き取り組んでまいりたい。

また、官労使の関係者からなる検討会において、官労使が行う各種取り組みの検証等を行ってまいりたい。

内航船員については、高齢化が著しいことから、若年船員の確保・育成が急務である。船員を計画的に雇用する事業者への支援、船員の専門教育機関を卒業していない方々へ内航船への就業促進などをこれから行ってまいりたい。

次世代を担う船員志望者の裾野の拡大、若者が船員職業に関心を持つことについては、今までも海フェスタの開催、帆船・練習船の一般公開、体験乗船の実施など、広く国民に対して海への関心と理解と関心を喚起するPRに努めるとともに、次世代の小中学生を対象として海事産業全体に対する教育を推進することによって、船員志望者の裾野の拡大を図ってまいりたい。

- (2) 将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成のために船員養成教育機関は非常に重要な機関である。近年では入学希望者や求人数に増加の傾向が見られ、商船系大学においても入学倍率は高水準が続いている。こうした状況を踏まえ、国の試算による必要な船員数を充足すべく、船員養成教育機関の維持や定員拡大に取り組まれない。

**【回答】**

今後、海技教育機関の入学希望者や求人数が増加しておりますことから、新人船員を増やす取り組みが重要と考えている。海技教育機関の入学定員は平成27年度、これまでの最高399人とした。さらなる増員については、受入れ側の制約要因のもとでどういった工夫ができるか、産業界など関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化・安定化・効率的な運営の観点につきまして検討してまいりたい。

- (3) 2013年11月27日、交通政策基本法が成立し、2015年2月13日に交通政策基本計画が閣議決定された。同法の理念のもとモーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続、船員確保に関する協議会の設置、養成機関が絶たれた司厨部の確保のため陸上の調理師資格者の誘致対策、及び船員に係る緊急雇用対策の継続・拡充を図られたい。

**【回答】** 内航課

内航海運、旅客船、フェリーなど大量輸送については、我が国経済活動・国民生活

にとって必要不可欠な輸送手段である。災害時などの緊急時においても、こういう部隊が緊急支援物資輸送など重要な役割を果たしている。また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る。

このため、国土交通省としては、例えば、モーダルシフトの推進については、モーダルシフトに資する船舶の情報を一括して提供するシステムの構築というものを今年度から進めている。また離島住民の生活航路の維持については、唯一かつ赤字航路に対する運営費補助なども行っている。

さらに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などに対する広域応援部隊のための優先輸送への協力要請も平成 28 年 12 月に実施した。国土交通省としては、安定的な海上輸送の確保に、これからもより一層推進してまいりたい。