

国土交通省

【総合政策局】

1. 新型コロナウイルス対策に係る施策について

政府は、2022年9月8日に決定した「With コロナに向けた政策の考え方」において、「今後、今回を上回る感染拡大が生じて、一般医療や救急医療等を含む我が国の保健医療システムを機能させながら、社会経済活動を維持できるようにする」とともに、2023年9月4日には「新型インフルエンザ等対策推進会議(推進会議)」を立ち上げ、2013年に策定された「新型インフルエンザ等対策政府行動計画(行動計画)」の改定に向けた議論を開始している。

については、コロナ禍で顕在化した諸課題を整理し、新たな感染症が再来した際にも、交通運輸・観光サービス産業が事業を円滑に維持・継続できるよう、以下の施策を講じられたい。

- (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きた。については、借入金の返済が本格化する中、資金繰りに係る支援および新型コロナウイルス特別利子補給事業の期間延長や企業規模要件の緩和など借入金返済の負担軽減措置を講じること。

また、新型コロナウイルス感染症に係る公営企業の特別減収対策企業債の償還期間15年を、一般企業債と同様の30年とすること。

【回答】 回答なし

- (2) 国の水際対策も段階的に緩和され、訪日外国人旅行者数は回復傾向にあるが、再び散見されつつあるオーバーツーリズムの弊害の解消およびインバウンド対策の充実などに向けた施策を講じること。

【回答】

国内外の観光需要の急速な回復により多くの観光地が賑わいを取り戻す中、一部の地域や時間帯においては、過度の混雑やマナー違反による地域住民への影響や旅行者の満足度の低下といった、いわゆるオーバーツーリズムの懸念が生じています。

観光庁では、令和5年度補正予算「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業」において、住民の方々を含めた地域の関係者による協議に基づく計画の策定や、具体的な取組の実施を総合的に支援することとしており、本年3月「先駆モデル地域」として20地域を採択しました。

これらの地域においては、地域の関係者による協議を踏まえ、例えば京都市では、住民の方々が利用する一般の路線バスに加えて、通常運賃よりも高い価格を設定し、京都駅と主要観光スポットをダイレクトに結ぶ「観光特急バス」が新設されるなど、各地域の実情に応じた取組が進められています。

本事業を通じて、インバウンドも対象とした地域における受入環境の整備・増強や、需要の適切な管理・分散・平準化、マナー違反行為の防止・抑制等の取組を支援してまいります。

- (3) 二拠点居住によるリモートワーク等を雇用の維持や柔軟な働き方の選択肢として活用を図るため、高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要な通勤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、社会保険料の基準となる標準報酬月額からの除外）に向けた措置を講じること。

【回答】 回答なし

- (4) 海上および船という陸上から遠く離れ隔離された特殊な環境で勤務・生活する船員にとっては、新型コロナウイルス感染症等の伝染病に罹患・発症しても直ちに病院へ行くことができず、場合によっては船内全体に蔓延し、航海中に重症化した際には正に命に係わる事態となり得る。

基本的に、経口抗ウイルス薬等の医薬品の入手には医療機関を受診し、処方箋を発行してもらうなど所定の手続きが必要となるが、海上で働く船員が航海中に医療機関を受診し、処方箋の発行を受けることは不可能に近い状況にある。そのため、乗船中の船員の疾病を治療するには、船内に備え付ける医薬品が船員法施行規則第53条第1項に定められ、これに基づく医薬品を備え付けるために、船長の発給する証明書を持って、処方箋を必要とする医薬品を購入するための正当な理由とすることが、厚生労働省医薬食品局長通知に定められている。

については、船員交代のさらなる円滑化に併せ、船員の特殊な労働環境等を考慮し、新薬を含めた一刻も早い国内で認可された経口抗コロナウイルス薬を始めとする医薬品等を遅滞なく船内に備え付けできるよう、関連法令や協議会等の体制を整備されたい。

【回答】

経口抗コロナウイルス薬については、昨年度、医師、薬剤師、労使の参画の下、船内に備え付ける医薬品等のリスト（衛生用品表）の見直しに関するワーキンググループにおいて議論を行ったところです。

同ワーキンググループでは、新型コロナウイルスの重症化リスク、各医薬品の有効

性・安全性と適正な使用の観点から検討した結果、備付けを見送ることとしましたが、今後、経口抗コロナウイルス薬に限らず、新たな医薬品の承認や医療技術の進展により衛生用品表の見直しの必要性が生じた際は、適時検討するよう、努めてまいります。

2. 「交通政策基本法」および「改正地域交通法」を活かした施策について

(1) 2023年4月に改正地域交通法が成立した際、参議院の附帯決議において、「全国の国民が地域交通を支える観点も踏まえた安定的な財源の在り方を検討すること」とされた。また、交通政策審議会地域公共交通部会は、改正地域交通法の成立を踏まえ、同年6月に最終とりまとめを行い、安定的財源の確保について、「他事業者や他モードの交通サービスの利用者も含めた負担や、交通が有するクロスセクター効果等に鑑み、交通を利用していない者に対する負担を求めることについて、自治体における議論の動向も注視しつつ、社会的受容性の観点も含め、その妥当性が検討課題」としている。

については、地域公共交通を独立採算で維持していくことは困難であることを前提に、費用負担や財源の在り方について、「先送り」することなく、早急に検討を開始し、実効性のある対策を講じられたい。なお、社会資本整備総合交付金が公共交通に関する事業に活用されることとなったが、持続可能な地域公共交通の形成に向けて、道路関連予算も含めた公共事業関連予算のさらなる活用を進められたい。

【回答】(公共交通政策審議官部門)

地域住民の日常生活や我が国の経済産業活動を支えるインフラとして極めて公共性の高い役割を担っている公共交通を取り巻く経営環境は、人口減少・少子高齢化の進展などにより一層厳しさを増していると承知しております。

こうした状況を受けて、交通事業者等の地域の関係者が連携・協働し、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進め、利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要があります。

国土交通省では、令和5年度補正予算及び令和6年度予算において「社会資本整備総合交付金」や「共創・MaaS実証プロジェクト」など、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を図るための各種メニューを措置しております。

今後とも、地域のご要望を伺いながら、必要な予算の確保に努めてまいります。

(2) 交通政策基本法第21条には、「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」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、改正地域

交通法参議院附帯決議においては、「鉄道・バス・タクシー等の交通事業従事者の人材確保が困難な状況にあることや、鉄道のバスへの転換などに際し乗合バス・タクシー等自動車運送事業の運転者が確保できない懸念もあることから、交通事業従事者の賃金及び労働条件の改善並びに人材の確保及び育成のための支援策を講ずること」とされている。

新型コロナウイルス感染症は、2023年5月から感染症法上の分類として季節性インフルエンザと同様の5類に移行し、人の流れも回復しつつある。しかし、交通・観光サービス産業は、コロナ禍の中、離職が進んできた結果、人手不足などの供給制約により需要回復に対応できないという「需要と供給のミスマッチ」という課題に直面している。また、運輸産業においても、本年4月から時間外労働時間について年960時間の上限規制が適用されることにより、慢性的なドライバーの人手不足に拍車がかかることが懸念される。

これら人材確保の課題解決のためには、求職者に対して訴求力のある賃金・労働条件を提示することが必要であり、そのことが同時に離職防止にもつながることになる。現在、鉄道、乗合バス、貸切バスにおいては、賃金や物価の上昇による経費変動を反映するべく運賃・料金制度が見直しされる動向にある。については、総括原価方式に基づく運賃の上限認可制においても、適正な価格転嫁が行われるよう、支援されたい。

また、運輸産業においては、労務費等が適切に価格転嫁されるよう、発注者による独占禁止法上の優越的地位の濫用や下請代金法上の買ったたき行為に対して、厳格に対応されたい。

【回答】（公共交通政策審議官部門）

運輸事業は、我が国の持続的な経済成長の実現に不可欠な産業であり、各業界の担い手不足については、解決すべき喫緊の課題であると認識しています。

運輸事業者の担い手不足の要因としては、コロナ禍で多くの人材流出が起きていますが、より本質的には、他産業と比較して、労働時間が長いのに関わらず賃金が低い状況にあるなど、収入や労働条件の面で課題があると考えております。

そこで、運輸事業の賃上げの促進を通じた労働条件の改善を図り、担い手確保を図るため、

- ・乗合バス・タクシーでは、事業者からの運賃改定に迅速に対応することで早期の賃上げを促進するとともに、乗合バスについては、賃上げやDX・GX投資に係る費用を適切に運賃に反映できるように運賃算定手法の見直しを行ったところで
- ・さらに、鉄道については、運賃改定時に人件費等の上昇を適切に総括原価に反映

できるよう、収入原価算定要領を改定したところです。

引き続き、国土交通省としては、関係省庁とも緊密に連携しながら、各業界の特性に応じて、担い手不足対策に取り組んでまいります。

(3) 交通政策基本法第 27 条で、「国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図る」とされている。しかし、鉄道については、線区が複数の自治体に跨ることから関係者の合意形成が困難であり、法定協議会等が十分に活用されていない実態にある。

改正地域交通法参議院附帯決議においても、「持続可能な地域公共交通を構築する観点から、関係者による協議が促進されるよう、国がリーダーシップを発揮すること。さらに、既存の法定協議会等が設置されている線区についても、再構築協議会への移行を可能とし、持続可能な地域公共交通の在り方についての協議を促進するための環境を整備すること」とされていることを踏まえ、地方公共団体に対し、課題解決のために関係主体として積極的に関与するよう、国がリーダーシップを発揮されたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

一部のローカル鉄道では、鉄道事業者のみの努力で地域公共交通としての機能を維持していくことが難しい状況にあることから、既に、複数の地域において、法定協議会や任意の協議会を活用して、まちづくりと連携した鉄道の再構築の事例がみられるところです。

他方、鉄道は一般的に広域的な交通ネットワークを形成しており、多くの関係者にまたがる調整が必要となることなどから、自治体主導の協議が立ち上がらない実態も見られます。

そのため、地域交通法において、鉄道事業者または自治体から要請を受けた場合、国は要請があった区間について、

- ・大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況にあるか、
- ・関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要か、

の 2 点を確認し、いずれにも該当する場合は、再構築協議会を設置することとしています。

なお、既存の法定協議会等が設置されている線区であっても、利用者数の落ち込みが極めて厳しいことや、利用者利便が大幅に損なわれていること等早急な改善が求められる場合など、連携と協働の促進のため、国が関与することが特に必要であると認められる場合には、地方公共団体又は鉄道事業者の要請に基づき、国において再構築

協議会を組織することが可能となっています。

(4) 「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。加えて、2022年には道路交通法が改正され、特定小型原動機付自転車(電動キックボード)という新たなモビリティの導入が認められることになった。

については、自転車等の安全指導や取り締まりに注力するとともに、道路交通法改正の際の衆参の附帯決議にも盛り込まれたように、自転車道や自転車専用通行帯の整備など、自動車走行の安全確保対策を十分に講ぜられたい。

併せて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベいの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、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。

【回答】（道路局参事官室（自転車活用推進））

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

このため、国土交通省では、特定小型原動機付自転車が自転車と同様の通行空間を走行することも踏まえ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について6月25日に改定を行ったところです。

その中では、

- ・限られた道路空間の再配分の方法 や
- ・自転車専用通行帯に停車帯等を設置する方法

などを図表で具体的に解説しているところであり、こうした取組を通じて、引き続き、荷捌き車両等も考慮したうえで、自転車通行空間の整備を推進してまいります。

(5) 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、引き続き強力で推進されたい。

一方、都市部における駐車場附置義務条例については、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。併せて、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】

（物流・自動車局物流政策課）

昨年6月に策定した「物流革新に向けた政策パッケージ」では、再配達率「半減」を含む再配達削減に取り組むこととしております。

このため、国土交通省では、令和5年度補正予算を活用したポイント還元の実証事業を通じ、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みを社会実装することを目的としております。

また、宅配ボックスの設置や置き配の実施にあたり、合意形成を要する分譲マンションへの対応として、

- ・宅配ボックスの設置に係る決議要件の明確化
- ・置き配に関する使用催促を定める際のポイントの整理

について、マンション標準管理規約の見直し等を行うことにより、宅配ボックスの設置の円滑化を図ってまいります。

（都市局街路交通施設課）

駐車場の附置義務条例について、令和5年に千葉市、鎌倉市において、それぞれ荷さばき駐車施設の附置が新たに規定されました。引き続き、荷さばき駐車施設の附置を規定した条例の制定に向けて、地方公共団体へ働きかけて参ります。

一方、荷さばき駐車スペースの確保にあたっては、附置義務駐車場条例の制定に加えて、例えば、地区での共同荷さばき駐車施設の整備など、地域の実情に合わせてきめ細やかな対応が必要と認識しております。

国土交通省としては、こうした地域の実情に応じた荷さばき駐車対策にかかる優良事例や、荷さばき駐車施設の整備にかかる支援策等について、地方公共団体へ周知を行い、引き続き、まちづくりと連携して、荷さばき駐車スペースの確保を進めて参ります。

(6) 交通政策基本法には、「物資の円滑な流通」(第2条)が明記されているが、現在、年間の国内貨物総輸送量約47億トン(令和元年度)のうち、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となっている。一般消費者に身近なサービスとしては宅配便が連想されるトラック輸送であるが、その大半は、生産から消費に至る経済活動において、一次産品である農水産品や資源(鉱物、原油等)、二次産品である工業製品(化学、繊維、食料等)や日用品(書籍・印刷物、衣服、身廻品、はきもの、文具、玩具、運動・娯楽用品、楽器、家具、装飾品、衛生・暖房用具、台所および食卓用品等)、建設資材等の貨物輸送となっており、一般消費者の目に留まりにくいものの、国民生活や経済活動に必要な産業となっている。

しかし、業界の実情は、長時間労働や低賃金等に起因する慢性的な労働力不足や劣位に置かれた取引環境などに加え、燃油価格をはじめ諸物価の高騰、さらには、新型コロナウイルス感染症の拡大による物流量の減少など、かつてない厳しい状況にある。第7次総合物流施策大綱において、こうした業界の課題解消に向けた様々な施策等が盛り込まれていることは評価するが、国民生活や経済活動を維持・発展させるためにも、施策の着実な実施と拡充、強化に取り組まれない。

【回答】(物流・自動車局物流政策課)

物流は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラです。物流の停滞が生じないように、また、将来にわたって担い手を確保できるよう、処遇改善や物流効率化などの課題に取り組んでいく必要があります。

このため、昨年6月の「政策パッケージ」等に基づき、自動化・機械化等の物流DXや、モーダルシフトなどによる輸送の効率化の推進等について、令和5年度補正予算等も活用しながら、必要な対策を講じるとともに、関係省庁と連携して、業界ごとの自主行動計画の作成・実施を働きかけているところです。

その上で、荷主・物流事業者間の非効率な商慣行の見直しや、物流業界の多重下請構造の是正といった構造的な課題に継続的に取り組むためには、荷主、物流事業者、

関係省庁が協力することが不可欠であり、先般、このために必要な規制的措置を導入するための改正法が成立しました。

国土交通省としては、これらの取組により、処遇改善による担い手確保や物流の競争力強化を進め、物流の持続的成長に取り組んでいきます。

(7) トラックの駐車場所不足への対応については、トラック輸送が国民生活や経済活動に必要不可欠な産業であることに鑑み、市街地の集配業務に対しては、2023年2月の警察庁通達「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」により、今なお改善要望が続くことなどを受け、交通の安全と円滑を確保するための継続的な取り組みが推進されていることについては評価するところである。

しかし、依然として貨物の集配や荷待ちに要する駐車場所が十分に整備されていないことから、加盟産別組合が実施した「荷待ちをしている場所」に関するドライバーへのアンケート調査では、回答者約1万人のうち、「荷主近くの路上」とする回答が16.5%と、高速道路SA・PAの6.3%を上回っており、やむを得ず路上駐車をせざるを得ない状況がある。中長距離運行においても、改善基準告示を遵守するため、また、着荷主の庭先や周辺に適切な駐車場所がないことや着荷主が指定する荷卸し時間までの時間調整などから、高速道路SA・PAや「道の駅」における長時間駐車をせざるを得ない状況があるにもかかわらず、一般道路を含め、十分な駐車場所が確保されていない状況がある。

物流が社会インフラであり、国民生活や経済活動に必要不可欠とするならば、トラックの駐車場所の確保は社会問題として捉えられるべきであり、適切な駐車場所の確保や駐車規制の見直しについて、行政として、発着荷主や消費者など社会全体の理解を得ながら取り組むべきであると考えている。

したがって、抜本的な駐車場所の確保に向けて、以下のとおり取り組まれない。また、究極的には物流の社会的役割を考慮したまちづくりが必要であり、駐車場所確保の諸施策と合わせ取り組まれない。

① 高速道路SA・PAの大型駐車マス不足については、まずは、ドライバーがなぜその設置場所をその時間帯に利用するのか、仮に荷主庭先やその周辺に適切な駐車場所があればそちらへシフトするのかなど、詳細な実態やドライバーのニーズ等を把握することが必要と考える。加盟産別組合が実施した「望ましい荷待ち場所」に関するドライバーへのアンケート調査では、回答者約1万人のうち、「高速道路SA・PA」とする回答が7.9%となっている一方、「荷主の内」>>>

交野市が「官民連携基盤整備推進調査費」を活用し、物流を軸としたまちづくりとしてトラック休憩施設の整備を進めている事例を挙げたが、ドライバーの労働環境の改善のみならず、近隣の高速道路SA・PAの混雑解消への効果も期待される所であり、こうした取り組みを国として全国へ波及させるべく、大規模な工業団地や物流団地等における大型トラック等の駐車場設置について、地方自治体や関係各所に引き続き働きかけられたい。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】 回答なし

- ② 市街地での集配業務における駐車場所不足については、例えば、ロンドンでは主要道路において、貨物積卸しにかかる駐車規制を一部緩和（20分までは駐車可能）しており、物流の役割を重視した対策が取られている。駐車場法に基づく都市部における駐車場附置義務条例については、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことが推奨されており、2022年10月には、熊本市の条例に荷捌き駐車施設の附置が新たに規定された。一方、千葉市では条例の最終改正から約50年近く経過しており、その間、駐車場の需要量や供給量等に変化が生じているため、様々な駐車場実態調査等を行いながら、改正内容を検討し、2022年9月に改正された事例もある。本条例は、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」とあわせて、荷捌き駐車施設を増加することにより、駐車違反が減少し、取り締まりの労力も軽減される効果があるものと思われる。

したがって、駐車場附置義務条例の制定と荷捌き駐車施設の条項の付加について、地方自治体に対し、国として強力的に働きかけられたい。また、すでに条例が制定されている場合は、附置基準の充実化や、駐車場が確保できないコンビニをはじめとする店頭における物資搬入車両用（ATM等の装填車両も含む）の駐車マスの確保など、条例の拡充について働きかけられたい。

【回答】（都市局街路交通施設課）

国土交通省では、各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな形として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けております。また、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」をはじめ、技術的助言等により、地域の実情に応じた荷さばき駐車対策の必要性や支援策をお示ししているところです。

引き続き、荷さばき駐車施設の附置を規定した条例の制定に向けて地方公共団体へ働きかけるとともに、毎年度開催の担当者会議等において優良事例の周知を図るなど、まちづくりと連携した荷さばき駐車スペースの確保を進めて参ります。

- ③ 高速道路SA・PAでは、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。

【回答】（道路局高速道路課）

平日夜間は大型車の駐車台数が多く、休日昼間に普通車の駐車利用が多いなど、車種による利用時間帯のピークの違いが見られるSA・PAにおいては、限られたスペースを有効に活用するため、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を進めています。

「兼用マス」の利用にあたっては、普通車、大型車それぞれの駐車マスを優先的に利用いただいた上で、それぞれの駐車マスが満車の場合に、「兼用マス」を利用いただき、普通車については縦列駐車としていただけるよう、周知しておりますが、本来の機能が発揮できない事例を高速道路会社にて確認しています。

現在も、Web やSNS での啓発、休憩施設のトイレ等やデジタルサイネージにおける掲示など、各高速道路会社において広報に努めておりますが、引き続き利用啓発について、高速道路会社と連携してまいります。

- (8) 宅配便の再配達については、昨年発表された「物流革新緊急パッケージ」において、再配達率削減に向け、ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す取り組みが進められており、今後「置き配」が急速に拡大することが予測されるが、それにともない、今まで以上に盗難・紛失等の増加が懸念される。一方、宅配事業者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、大学等への宅配ロッカーの設置が進められているが、埼玉県川口市は2024年4月以降に新築するワンルームマンションに宅配ボックス設置を義務化することとした。今後も設置の拡充に向け、引き続き行政からの助成と増額について積極的な取り組みを展開されたい。また、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を進めるために必要な財政上の支援措置を引き続き講じられたい。

加えて、戸建住宅への宅配ロッカーの普及に向けて、自治体による設置費用助

成の促進や「次世代住宅ポイント制度」のような支援措置に取り組むとともに、その財源を確保されたい。

【回答】（物流・自動車局物流政策課）

現在、再配達率の高止まりにより、宅配事業者の負担が増えており、その負荷軽減を図るため、再配達率削減に取り組むことが必要です。

そのため、国土交通省では、令和5年度補正予算を活用したポイント還元の実証事業を通じ、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みを社会実装することを目的としております。

また、令和6年度予算に盛り込まれた、長期優良住宅化リフォーム推進事業において、戸建住宅への宅配ボックス設置を補助対象としております。

国土交通省としては、関係事業者や関係省庁と連携し、宅配ボックス設置促進を含め、再配達率の半減に向けて取り組んでまいります。

（9）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。については、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】 回答なし

3. 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。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

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

国土交通省では、平成30年の台風第21号、24号の際の計画運休における課題（事前の情報提供が直前になったこと等）を踏まえ、令和元年7月に、利用者等への情報提供の内容・タイミング・方法、タイムラインの作成（開始の48時間前に計画運休の可能性を情報提供、24時間前に運転計画の情報提供等）等について、とりまとめを行いました。

その後、令和元年9月の令和元年房総半島台風（台風第15号）では、計画運休開始時の情報提供はうまく行われましたが、運転再開時に多くの利用者が一気に駅に集中するなど、運転再開時の情報提供のあり方が課題となったことから、情報提供の工夫や利用者側による輸送需要を抑制する取組み等も必要であることを同年10月に取りまとめに追加・更新したところです。

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

国土交通省としましては、引き続き計画運休時の時差通勤・テレワークの有用性について理解を深めていただくことにより、社会的な行動意識の醸成を図ってまいります。

（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。

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組みは、モーダルシフトの推進など、「2024年問題」への課題解消にも重要な役割を果たしていくことから、積極的に取り組まれない。また、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、本年1月1日の「令和6年能登半島地震」の発生直後においても、「緊急支援物資」などのストック・配送等に課題があったと思われることから、福岡県トラック協会が取り組んでいる「緊急物資輸送センター」などを参考に、災害時に備えた緊急輸送拠点・緊急物資の保管・地域住民の避難施設などの機能を備える拠点を各都道府県に設置するとともに、高度化された物流結節点の整備も促進され

たい。さらには各都道府県における防災訓練などの場において、発災時を想定した輸送シミュレーション等を実施されたい。

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が継続している現状について、首都圏直下型地震等が発生した場合、待機車両に相当な規模の被害が発生する恐れがあることから、その解消に向けては、「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。

【回答】

(港湾局港湾経済課)

コンテナターミナルゲート前での長時間待機の発生は重大な課題であると認識しており、国土交通省としましても、港湾管理者などを通じて適宜、コンテナターミナル周辺の渋滞状況を確認しているところです。

この課題の解決のためには、コンテナターミナルの単位時間あたりの貨物取扱能力の向上や搬出入時間の分散などを進めていくことが必要です。

このため、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての処理能力の拡大に加え、CONPASの導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援などを行っているところです。これらの取り組みに当たっては、ターミナルオペレーターなどの各事業者において、港湾労使と適切な調整がなされるものと理解しております。

(物流・自動車局物流政策課)

昨年10月の関係閣僚会議で取りまとめられた「緊急パッケージ」において、官民での議論を踏まえ、鉄道や内航海運の輸送量を今後10年程度で倍増させることを目指すこととしました。

国土交通省としては、令和5年度補正予算等を活用し、モーダルシフトを進めるための計画策定や大型コンテナ導入、内航海運や鉄道貨物の拠点機能強化などの支援を進めているところです。

今後とも産業界、関係省庁と連携しながら、スピード感を持って、モーダルシフト等の実施に取り組みやすいような環境整備を進めてまいります。

災害時の支援物資物流を円滑に実施するためには、関係機関・物流事業者の間で、平時からその対応に備えることが重要です。

このため、国土交通省においては、これまでも

- ・災害時の官民協力協定を締結すること

- ・災害支援物資の広域的な受入拠点としての活用を想定する民間物流施設をリスト化すること
- ・発災時の組織体制や輸送手配、物資拠点の運営の手法などを記載した自治体向けハンドブックを策定・周知すること

などに取り組んできました。

引き続き、災害時における必要な支援物資の輸送が円滑に実施されるよう、物流事業者をはじめ関係者と緊密に連携して、できる限りの備えを講じるべく、取り組んで参ります。

(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十分に確保できる体制作り」に対して、「A2-BCP」ガイドラインを策定すると回答を受けたが、「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空港従事者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向かう交代要員のアクセスを、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。

加えて、実際に災害が発生した時に、これまで制定された各空港におけるA2-BCPが適切に作用するかどうかを定期的に検証し、見直しを行うPDCAサイクルが機能しているかどうかを国が検証し、必要に応じ各空港に対して指導を実施されたい。

【回答】（航空局空港技術課、安全部空港安全室）

国土交通省では、令和2年3月に「A2-BCP」ガイドラインを策定するとともに、全国の95空港において、当該ガイドラインに基づく「A2-BCP」が策定されたところです。国土交通省としましては、「A2-BCP」の実効性を継続的に高めていくことが重要であ

ると認識しています。このため、空港アクセスについては、各空港において、「A2-BCP」に基づき、代替アクセスの確保に向けた体制を構築し、関係者による情報共有と連携の強化を実施しているところです。また、各空港において、定期的かつ現実に即した訓練等を実施しているところであり、各空港の訓練の実施状況等を検証し、その結果を周知することで、各空港の「A2-BCP」の内容や今後の訓練計画等に反映させているところです。さらに、災害の発生状況や各空港での取組状況を踏まえ、「A2-BCP」の実効性の更なる強化が必要なことから、令和5年度より「空港における自然災害対策に関する検討委員会」を再開し検討を進めております。この場でA2-BCP 実効性強化方策について議論し、ガイドライン改訂版の最終とりまとめを行っております。特に代替交通の確保については、地方運輸局等関係機関との情報共有及び連携を強化することとしています。

この各空港の「A2-BCP」に基づく取組と各企業の災害時の事業継続計画に基づく対応により、旅客のみならず、空港で働く者も含めた災害発生時の安全が確保されるものと考えております。

定期検査等において、上述の訓練の実施、検証、計画変更のPDCAの実施状況の確認に加え、様々な滞留者が一定期間、安全・安心に滞在できるよう、受入体制の構築がなされているか等、現地にて準備状況のヒアリングも行っており、引き続き、空港管理者に適切な指導を実施してまいります。

※A2-BCP：空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係者の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画

- 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。

【回答】（航空局航空戦略室）

主要空港が被災した場合を想定し、代替輸送調整を行うにあたって必要となる関係者の連絡調整のあり方について、エアラインやフォワーダー等の関係事業者が参加した「主要空港が被災した場合の代替輸送連絡調整メカニズムの構築のための調査検討会」において議論を行い、令和4年3月に、「主要空港が被災した場合の代替輸送実施のための連絡調整ガイドライン」を策定しました。

本ガイドラインも参考としながら、空港被災時における上屋会社や空港管理会社等との必要情報の展開が可能となるよう、予め関係者間で議論する場を設けるなど関係

者間の連携を強化に取り組んでいます。

また、成田国際空港においては、関係者が各々の情報入力を行うことで、関係者が必要な情報をリアルタイムで把握し、迅速に正確な初動対応を実現する災害用クラウド型掲示板を開設し、スマートフォンをはじめタブレットやノートパソコンといったデバイスを利用することで災害時にも迅速に対応でき、関係者に周知するといった取組もはじまっています。

引き続き、被災空港における貨物滞留の抑制に向けて関係業界と連携して取り組んでまいります。

- ③ コロナ禍を通じて、エッセンシャルビジネスとしての物流業の重要性は、社会一般の認知するところとなった。また、同様に国際航空貨物業も我が国の輸出入を支える国際物流の一翼を担う存在として、国民生活になくってはならない業種であることの認知も進んでいる。その中において、フォワーダー業は、輸出入に欠かせない通関業務など、高い専門性を有しグローバル規模で活躍することができる魅力ある産業であるが、社会一般に認知されているとは言えない。

については、フォワーダー業が広く社会に認知され、将来の産業を担う人材確保に資する施策を講じられたい。

【回答】 回答なし

(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、関係省庁を通じての荷主に対する協力要請や荷主起因の違反原因行為に対する「働きかけ」等が実施されていることは評価するが、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行うとともに、荷主起因の違反原因行為に対する「働きかけ」等の取り組みを強化されたい。また、地方適正化事業実施機関との連携による違反原因行為を行っている疑いのある荷主の情報収集も強化されたい。

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ない。特に、長距離運行については、発地と着地またはその中間地域における天候が大きく異なる場合があるため、荷主の理解が得にくく、走行可能な地域までの運行を求められる事例があることから、荷主の理解が得られるよう強く取り組

まれない。

【回答】（物流・自動車局貨物流通事業課）

国土交通省では、昨今の台風等異常気象が多発している状況を踏まえ、令和2年2月28日に貨物運送事業者が輸送の安全を確保するための異常気象時における輸送の在り方の目安を定めた通達「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」を事業者団体に対して発出するとともに、荷主に対しても同通達の内容をあわせて周知しているところです。

その後も、昨今の豪雪等の異常気象時に大型トラックが滞留の原因になったことが確認されたことを受け、改めて関係省庁と連携し、荷主団体に理解と協力を要請してきたところです。

国土交通省では、異常気象時に不適切な輸送を荷主から強要されるといった違反原因行為をしている疑いのある荷主に対しては、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」等の是正措置を実施しております。

また、適正化事業実施機関が行う巡回指導については、違反原因行為を行っている疑いのある荷主の情報収集に努め、把握した場合には定期的に運輸支局へ報告することを同機関に徹底し、さらなる連携強化を図っているところです。

今後も引き続き、異常気象時におけるトラックの輸送の安全確保について、前述の荷主への「働きかけ」などを通じて、しっかりと取り組んでまいります。

- 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、また、立往生発生時のドライバー保護に向けた訓練等が各地で実施されていることについては評価する。しかし、昨年12月には、国道8号線における大規模な立往生が発生した。「冬期道路交通確保対策検討委員会」においては、様々な対策等が検討され、取り組まれているが、さらに原因の究明と対策を講じられたい。また、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。加えて、物流を止めないためにも、天候が安定した際の早期復旧に向けた対策を講じられたい。

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。

【回答】（道路局環境安全・防災課）

短期間の集中的な大雪時において、出控えなどの行動変容を促す取り組みとして、強い降雪が見込まれる場合には概ね3日前から注意喚起を行うとともに、概ね1日前

からは通行止めの可能性のある高速道路等の区間を公表する等、繰り返し外出の自粛や広域的な迂回を呼びかけることとしております。

さらに、通行止めを実施する可能性が高まった場合には、内容を具体化して呼びかけてまいります。

除雪能力を超える降雪が予測される場合等には、国道と高速道路を躊躇なく同時通行止めするとともに、集中除雪により通行止めの早期解除に努めてまいります。

運送事業者の皆様におかれましては、大雪時も含め冬期に運転する際の必要な準備や、予防的・計画的な通行規制を実施する場合には、出控えや広域迂回の協力等をお願いいたします。

また、国土交通省では、昨今の台風等異常気象が多発している状況を踏まえ、令和2年2月28日に貨物運送事業者が輸送の安全を確保するための異常気象時における輸送の在り方の目安を定めた通達「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」を事業者団体に対して発出するとともに、荷主に対しても同通達の内容をあわせて周知しているところです。

今後も引き続き、異常気象時におけるトラックの輸送の安全確保にしっかりと取り組んでまいります。

- 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等について検討されたい。また、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。また、夜間での視認性を高めるために、避難誘導標識は日本産業企画で標準化したものに準拠することで対応する予定とのことだが、昨今、自然災害が多発していることから、早急に導入されたい。

【回答】（道路局企画課、国道・技術課、環境安全・防災課）

道路においては、南海トラフ地震や首都直下地震など大規模地震が切迫する中、津

波による浸水時に既存の道路の高架区間等を一時的な避難場所として活用することは、住民の命を守る観点から推進すべき取り組みと認識しております。

東日本大震災では、宮城県仙台市において、約 230 名の住民の方が、津波の高さよりも高い位置にある仙台東部道路に避難することができました。

国土交通省では、これまで市町村の要請を踏まえ、大規模災害時に浸水が想定される深さより高い位置にある高速道路と直轄国道のうち、緊急避難場所として活用可能な箇所（約 500 箇所）において、避難階段等の整備を進めてきております。

また、津波被害を軽減するための対策の一つとして、標識柱等へ海拔表示シートを設置し、道路利用者への海拔情報の提供を推進しているところです。

国土交通省としては、激甚化・頻発化する豪雨災害等の大規模災害から、国民の命と暮らしを守るため、引き続き、防災・減災対策を推進してまいります。

4. 自家用車ライドシェアの合法化について

タクシー産業は、コロナ禍において、歩合給主体の賃金制度による収入激減や感染リスクの影響により、乗務員が大幅に減少した結果、観光地や深夜帯を中心にタクシーの供給不足が報じられている。こうした情勢を捉え、自家用車ライドシェア合法化に向けた主張が高まり、岸田首相も 2023 年 10 月の所信表明演説で「ライドシェアの課題に取り組む」と述べている。

自家用車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。

また、タクシー運転者が持つ 2 種免許は、単に有償旅客運送に必要な技能及び法令知識を持つだけでなく、安全輸送と地域公共交通の一役を担う者としての高い意識を培う意味でも重要であり、決して軽んじられてはならない。

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】（物流・自動車局旅客課）

運送サービスにおいては、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件の 3 点が大変重要であると考えています。

「自家用車ライドシェア」が、「運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で、有償の旅客輸送サービスを提供すること」を意味しているのであれば、安全の確保、利用者の保護等の

観点から問題があり、認められません。

5. 高速道路料金に関する政策について

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

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

【回答】（道路局高速道路課）

交通ネットワークは国民生活や社会経済を支える社会基盤であり、その機能を十分に発揮するためには、各交通モードがそれぞれの特性に応じて役割を分担した上で有機的かつ効率的に連携する必要があると考えています。

高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえ、平成26年4月より3つの料金水準に整理しました。

この整理については、令和5年度末で終了することとなっていました。国土幹線道路部会において、トラック協会やバス協会、フェリー協会などからも意見を伺いつつ、議論を行い、10年間継続することにしたところです。

引き続き、有識者や利用者などの意見を伺いつつ、社会情勢の変化も踏まえながら、継続して検討してまいります。

(2) 瀬戸内海を航行するフェリー・旅客船事業者は、国の推し進めてきた道路偏重政策および規制緩和により、過酷な競争にさらされ、様々な自助努力を重ねてきたが、厳しい経営を強いられ、減便・減船を余儀なくされている。さらに、2014年4月より全国共通料金制が導入され、特に架橋通行料金については、大幅な引き下げとなり、本四架橋との並行航路事業者の自助努力の範疇を超え、大きな雇用問題を引き起こすことが懸念されている。

また、2020年7月に開催された社会資本整備審議会道路分科会第38回国土幹線道路部会において『高速道路会社職員の感染防止の観点や、新型コロナウイルス感染症対策に係る「新たな生活様式（身体的距離の確保や電子決済の利用等）」

等の観点から、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定の上、料金所のE T C専用化を進める』とされている。

このように、本四特別措置法の立法趣旨を無視した道路偏重政策に対し、港湾使用料の減免や燃料油補助政策、料金収受員の雇用確保など、航路の維持・存続に向け、架橋と共存可能な施策を関係省庁と連携のもと講じられたい。

【回答】（海事局内航課）

燃料油価格の激変緩和措置については、6月21日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2024」においても引き続き、「燃料油価格の激変緩和事業については、中東情勢の緊迫化等を背景とした価格高騰リスクや様々な経済情勢を見極めるため、措置を一定期間講じつつ、可能な限り、丁寧に状況を見定めた上で、早期の段階的な終了に向けて出口を見据えた検討を行う。」こととされているところです。

燃料油価格高騰対策については、燃料油価格激変緩和対策事業により、内航海運事業者や旅客船事業者によって欠かせない重油や軽油に対する補助が支給されており、負担軽減につながっているものと考えているところ、昨今の燃料油価格高騰を踏まえると、燃料油価格の激変緩和措置の延長は重要であると認識しているところです。

今後の対応については、関係省庁と連携して、適切に対応してまいります。

（ロードマップにおいて、E T C専用化を進めるとなっているが）

（料金収受員の雇用確保について）

（道路局総務課高速道路経営管理室、高速道路課）

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に対する旅客船対策については、「本四特措法」の趣旨を踏まえて対応を実施してきたところです。

E T C専用化については、本四高速会社において、今後も地域の特性やE T Cの運用状況等を踏まえながら順次進めていく方針ですが、料金収受員の雇用については、これまでの経緯も踏まえ検討していくと本四高速会社から聞いております。

6. 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り、貴省においては、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、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、荷物ごとの荷姿例と積付け・運転時の留意事項等について定め、この浸透を通じて事故防止に努めるとしている。しかし、貴省が2021年11月に実施した実態調査では、ガイドライン・マニュアルの認知度は、トラック事業者は9割を超えているが、トラック運転者は約6割、荷主は約5割となっている。また、コンテナの

安全輸送に係る情報伝達の実施状況については、特に梱包情報については、荷主から伝達されないと答えるトラック事業者が約4割となっており、事業者から伝達されないと答える運転者が約8割となっている。こうした状況のなか、2021年の国際海上コンテナ輸送中の横転事故は、前年比8件増の13件と急増している。また、近年、死傷者数は増加傾向にあり、2021年の死傷者数5人（死者2人、重傷者3人）は、2009年の7人以来12年ぶりの悪い記録となったとも報じられている。

については、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。

【回答】（物流・自動車局安全政策課）

コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に安全輸送ガイドラインを取りまとめ、これに基づく取組を平成25年8月より開始しました。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割について定めております。

一方、「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」について、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識しています。

国土交通省では、引き続き関係省庁で連携し、運送事業者のみならず、荷主や港運事業者労使等の関係者が参加する安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

（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。

については、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。

【回答】（港湾局港湾経済課）

SOLAS 条約に基づく国際海上輸出コンテナの総重量の確定には、実入りコンテナの総重量を計測する方法以外に、個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ

重量を足し合わせる総重量計を必要としない方法も認められております。

また、コンテナ総重量の確定に先だって、自らコンテナ総重量を確定させる荷送人と、荷送人に代わりコンテナ総重量を確定する者に対しては、国土交通省への届出・登録を必要としており、業務の適正かつ確実な実施を確保しております。

コンテナ総重量の確定は、従前より様々な関係者により行われてきたところであり、取引に関する事項を第三者的に証明することを目的とするものでもないことから、港湾運送事業法に規定する検量事業者以外の者が行えないように規制することは適当ではないと考えております。

- (3)「国際海上コンテナ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。

【回答】(物流・自動車局安全政策課)

国土交通省では、国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月に、コンテナ情報の伝達及び港湾運送事業者や貨物自動車運送事業者、船社、荷主などの役割等について定めたガイドライン及びその内容を分かりやすく解説したマニュアルを策定しています。

本ガイドライン及びマニュアルに基づく取組の周知徹底及び着実な実施を図るため、平成25年以降、全国の運輸局(北海道、東北、関東、中部、近畿、九州)において計25回「国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保のための地方連絡会議」を開催しているところです。

昨年度は九州運輸局で新たに地方連絡会議を開催したところですが、引き続き関係省庁で連携し、運送事業者のみならず、荷主や港運事業者といった労使等の関係者が参加する安全対策会議や地方連絡会議等を通じて、関係者への周知徹底を図り、国際海上コンテナ輸送の安全確保を図ってまいります。

7. 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)日本が観光立国を推進し、地域の魅力を磨き上げ、国内外から多くの旅行・観光客をひきつけていくためには、これからの日本をつくる若者に対して引き続き旅行を訴求していくことが必要であり、なかでも海外旅行については、若年層の旅行振興によって日本人の国際感覚の向上や国際相互理解の増進が期待され、国際相互理解によって、将来的にインバウンド観光の担い手の増加が期待される。そのため、若年層に対しては教育の振興を目的とした旅行の推進を行うことが必要である。

教育旅行については、公立学校での実施に際し、教育旅行が学びの場であることを再確認し、教育プログラムとしての旅行体験を確立させたい。物価の状況に合わせて適正な予算を立て、十分な教育の機会とすることを各自治体にご指導いただきたい。海外への修学旅行の促進を図る意味で、値上がりが著しい燃油シャージに対する補助制度を創出されたい。

海外留学は法務省出入国管理統計 2006－2019 によると、海外滞在期間が 6 ヶ月から 1 年以内 10 代の帰国者は増加しており、海外留学が増えていると思われる。海外での経験は、国際感覚の醸成をはかるうえで重要な要素であり、今後も奨学金の支給枠や支給額の増加など、制度の拡充をおこなうことで、為替変動や物価上昇などの影響で金銭的な理由により海外留学を断念しなければならない状況をなくす取り組みを図られたい。

近年ではオンラインによるパスポート申請の制度が整備されつつあるが、不正取得の未然防止策が図られたうえで、更なる申請対象の拡大や受け取り方法の拡充などの効率化を図られたい。具体的には、クレジットカードなどのキャッシュレス決済導入、未成年のパスポートについては、写真の差し替えを可能として 10 年パスポートの取得を可能とするなど、パスポート取得費用のサポートキャンペーンの継続を図られたい。

【回答】 回答なし

(2) いわゆる現役世代が旅行をするためには、休暇を取得できるかどうか重要なポイントとなり、目的地によっては長期の休暇取得を要する。年次有給休暇の時季指定義務など、休暇の取得促進は政策としておこなわれているが、長期休暇の取得促進には至っておらず、働くもの・事業主の双方が休暇を取得する意識を高め長期休暇の取得を促進する取り組みを図られたい。

また、経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もつ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在して紛らわしいため、各省庁の取り組みを一本化されたい。

加えて、「一般事業主行動計画」の作成業務の摘要範囲を 100 人以下の企業にも拡大させ、有給休暇の取得に関する法整備を進められたい。

また、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うとともに、休暇分散にむけてどのような取り組みを講じているか説明願いたい。

【回答】 回答なし

(3) 観光客の生命を守るインフラとして、訪日外国人旅行者への医療体制や災害発生時における情報提供の整備の推進が図られたい。まず、医療体制については、外国語対応が可能な病院や外国語対応が可能なAEDの整備状況の情報提供、そして災害時の体制としては、避難所など災害の対応に必要な情報提供をおこない、現在のAPI連携だけではなく更に使い勝手の良いツールなどを開発し、少しでも多く訪日外国人客の目につくような体制を構築されたい。

【回答】 回答なし

(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。宿泊業は省エネ法において取り組みが進んでいると評価されるが、社会的達成感を得られるように温室効果ガス削減の取り組みと連携を取っていく必要がある。

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の利用がおこな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の構築が必要である。また、国産SAFの開発や生産材料の調達網の構築をおこない、国産SAFの供給量増加を図られたい。

【回答】 (航空局航空戦略室)

SAFの導入促進に向けた官民協議会において、エアラインや石油元売りとともに国際競争力のある国産SAFを安定的に供給できる体制の構築に向けて議論を進めております。

利用側であるエアラインに対するSAFの利用推進に対する補助については、

- ①航空利用のない方も含めた国民全体での負担となること
- ②本邦エアラインのみならず、日本発着の外航エアラインも対象となること
- ③国産SAFに加えて海外からの輸入SAFも対象となること

など課題も多く、慎重に考えるべきものと認識しております。

その上で、SAFの導入に対する支援については、航空の脱炭素化をめぐる国際動向やSAFの供給体制の構築状況を注視しつつ、官民協議会の場を活用し航空業界や石油業界等のご意見も伺いながら、その必要性について検討を行っております。

また、本邦エアラインにおいては、SAF利用によるCO₂削減量を交運労協2024

政策・制度要求 1. 国土交通省(総合政策局)環境価値とし、証書として可視化することで、どれだけCO2排出量の削減に貢献したか航空利用者が把握できる取組がはじめられたところです。航空局としても、航空利用者への浸透を図るため、ガイドラインの作成等によりエアラインの取組を後押しして参ります。

荷主による環境負荷軽減の取組みに関しては、昨年2月に国土交通省及び資源エネルギー庁で主催した「空のカーボンニュートラル」シンポジウムでも物流業界から必要性について言及がございました。

いずれにしましても、国際競争力のある国産SAFの開発・製造やSAFのサプライチェーン構築に向けて、関係省庁や関係業界とも連携して取り組んでまいります。

8. 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組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。

2022年においても、改正タクシー特措法に基づく特定地域について、要件に合致しても事業者等の「不同意」により指定には至っておらず、また、特定・準特定地域協議会の開催方法も形式的な書面開催となっている例が多く見られ、タクシー産業の適正化・活性化を地域内で議論するという機能が果たされていない。

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、についての取組を積極的に講じられたい。

【回答】(物流・自動車局旅客課)

①現在の指定基準の指標を変更すべきとのご意見があることは承知しておりますが、これまでに指定が解除された地域の取組状況や輸送実績の推移も踏まえながら、指定基準のあり方を慎重に検討していく必要があると考えております。

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

②タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働環境の改善であることを踏まえ、公

定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たっては、引き続き厳格に行ってまいります。

③警察庁や都道府県と緊密な連携を図り、運転代行業の業務の適正な運営を確保してまいります。また、自家用有償旅客運送については、交通が著しく不便な地域において、安全・安心な地域住民の移動の足の確保がなされるよう、適切な制度運用に努めてまいります。

④改正タクシー特措法に基づき指定した特定地域、準特定地域にあつては、需要の喚起を目指した活性化事業を行うことが有効と考えています。現在、各地域において、ニーズ等を踏まえ、様々な活性化事業が実施されており、こうした取組を通じて需要の掘り起こしを促進してまいりたいと考えています。また、準特定地域等に指定されていない地域についても、活性化の推進を働きかけてまいりたいと考えています。

⑤「自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）」ひとつである先進安全自動車（ASV）装置の導入補助を行っており、令和6年度も補助事業の実施を予定しています。

補助対象装置については、技術の開発、普及状況を踏まえて順次拡充を行っているところであり、例えば、令和5年度においては、事故自動通報システム等を補助対象装置に追加したところです。

引き続き、事故防止対策支援推進事業を通じて、先進安全自動車（ASV）の普及促進に努めてまいります。

⑥運転者の長時間労働については、従来から道路運送法において自動車運送事業者に求めている過労運転の防止等の観点から、重要な課題であると認識しています。

厚生労働省においても、労働政策審議会の下に設置された専門委員会における議論を踏まえ、労使双方の合意の下、一昨年12月に改善基準告示が改正され、本年4月から施行されたものと承知しております。

国土交通省としては、今般見直された基準が効果的かつ実効性のあるものとなるよう、厚生労働省とも連携して改正内容について運送事業者や地方運輸局等への周知・徹底を図ってまいります。

9. 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。Gマークをより権威のある制度とするため、引き続き、より多くの事業所の認定取得促進に向けて、施策を強化されたい。また、「2024年問題」も相まって、トラック運輸産業のイメージ向上のため、国土交通省が推進する

認定制度であること、認定事業所の事故割合は未取得事業所に比べて半分以下であり安全性の高いトラック運送事業者を選ぶための目安であることなど、荷主や社会に向けたPRもさらに強化されたい。

加えて、更新申請が連続6回以上となる事業所に、長期認定事業所として「ゴールドGマーク」が新設されたことを受け、トラック運送事業者含め、消費者に対してもPR活動を強化されたい。

インセンティブについては、「働きやすい職場認証制度」の参考項目に追加されたことは評価するが、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、運送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ついても引き続き検討されたい。なお、安全性優良事業所の認定後に、新たな事実に基づき再評価されることとなる「安全性に対する法令の遵守状況」について、他の省庁による刑事・行政処分も端緒とされたい。

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

【回答】

(担当課：物流・自動車局貨物流通事業課)

Gマーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識しております。

Gマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省においても、

- ・営業所間又は営業所と車庫間、営業所と遠隔地においてIT点呼の実施
- ・基準緩和認定を受けた事業用自動車が適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を最長4年間から無期限に延長
- ・CNGトラック等の導入補助の最低台数要件について、通常3台を1台に緩和
- ・特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を最長2年間から4年間に延長
- ・行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の3年から2年に短縮

等の措置を講じてきたところです。

新設された「ゴールドGマーク」を含めて、Gマーク制度が利用者に浸透するよう、関係団体等と連携し、各方面の意見を聞きながら、Gマーク制度の充実を図ってまいります。

(担当課：物流・自動車局旅客課)

貸切バス事業者安全性評価認定制度については、より高い安全性への取り組みを行っ

ている貸切バス事業者を認定できる仕組みにすべく、日本バス協会において、審査項目の見直しや最高評価を三ツ星から五ツ星にする認定種別の変更を行ったところで

す。
国土交通省といたしましては、認定種別の変更により今後五ツ星認定事業者が現れることを踏まえ、認定事業者に対するインセンティブを検討してまいりたいと考えております。

10. 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、特定技能による外国人材の受け入れが検討されているが、受入れに関し、「日本語能力や文化・慣習等の違いなどから、輸送の安全性や、利用者や荷主に対するサービスの質の確保が困難になる、顧客との間でトラブルが生じるおそれがある」等の懸念の声もある。加えて、世界的なパンデミックが起きた場合、外国人は帰国する傾向があり、その中で、一定の外国人労働者を受入れた場合、突然の帰国等により、物流が止まる事態を危惧している。さらに、言葉や習慣の問題、事故発生時の対応等、課題が山積していることから、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。

【回答】（物流・自動車局企画参事官室）

自動車運送業分野では、運転者不足への対応が喫緊の課題となっております。

このため、国土交通省において、早期の運賃改定による処遇改善や、働き方改革、DX等による生産性向上といった取組を推進しているところですが、それでもなお不足する人員分について外国人材の活用も進めることとしております。

ご懸念のように、外国人材の突然帰国するなどの場合においても、人流・物流に支障が生じないよう、引き続き、国内人材の確保や生産性向上のため、

- ・二種免許や大型・けん引免許の取得費用など、事業者における人材確保・育成支援、
- ・「働きやすい職場認証制度」などによる事業者の職場環境改善に向けた取組の後押し、
- ・荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援、

などを進めてまいります。

また、ご指摘の通り、海外からドライバーを受け入れるに際しては、乗客や歩行者等の安全性の観点からも、一定の対策が必要不可欠であると考えております。

このため、入国前においては、運行技能のほか、荷役や接遇に関する業務を日本人ドライバー同等に実施可能か、日本語で実施する試験によりその水準を確認するとと

もに、バス・タクシーについては、事故時における適切な対応等の観点から、特定技能制度の他の分野よりも高い日本語能力を求めることとしたところです。

加えて、入国後には、「特定活動」の在留資格を与え、この在留期間内に日本の運転免許の取得を要件とすることに加え、旅客に対する接遇、事故時の対応等が必要なバス・タクシードライバーについては、乗務開始までの研修において、安全に関する知識や技能を習得した外国人のみをドライバーとして受け入れることとしております。また、トラックドライバーについても、日本人ドライバーと同様に、乗務開始前に初任運転者教育を受けさせることとしております。

引き続き、安全の確保を大前提に、適切な外国人材の受入れに向けて、必要な準備を進めてまいります。

11. 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、サプライチェーンのグローバル化や物流を取り巻く諸課題への対応について、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。これらの主張の柱である、先進技術を積極的に活用することで物流を可視化し標準化することは、労働環境の改善に資する一方で、他産業との連携・他産業からの参入による企業集約により大規模な装置産業へ変貌するなど、物流業界の変革が荷主主導で進められる可能性についても言及している。そうなった場合、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と危惧している。また、共同化や標準化もやり方を間違えるとかえって非効率を招く恐れがあり、誰のために何を優先するのか十分な論議が必要であると指摘する声もある。

については、物流のデジタル化・標準化を進める上で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。

【回答】(物流・自動車局物流政策課)

我が国の物流は、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応等、多くの課題に直面しており、物流の効率化に取り組むことが必要不可欠です。

物流効率化を図る上では、物流 DX 等の前提となる物流標準化を推進することが重要です。

そのため、国土交通省では、

- ・標準仕様パレットの導入促進
- ・物流データの標準化を通じた共同輸配送の促進

等を進めており、令和5年度補正予算等も活用しながら取り組んでいるところです。

引き続き、官民の協議会等を通じて関係者の意見も伺いながら、物流効率化に向けて取り組んでまいります。

12. 物流の諸課題解決に向けて

「2024年問題」が社会問題化し、物流に関する多くの課題が顕在化した。そして、その多くは2024年以降も取り組みを続けていなければならないものと認識している。ついては、引き続き、これら課題解決に向け、産官学労による論議の場を設置されたい。

【回答】（物流・自動車局物流政策課）

「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な問題であり、継続的に対応していく必要があると認識しています。

このため、昨年6月の「政策パッケージ」に基づき、「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」等に政府一丸となって取り組んでいるところです。

国土交通省としては、引き続き、関係省庁・産業界等と連携して議論を深め、物流の持続的な成長に向けて取り組んでまいります。

13. カーボンニュートラル 2050 への対応について

政府の「グリーン成長戦略 実行計画」では、遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう包括的な措置を講じるとしている。その中で、この10年間は電気自動車の導入を強力に進め、とくに商用車等の電気自動車や燃料電池自動車への転換について、特段の対策を講じていくとしているが、中型車以上の電気トラックの開発は途上にあり、馬力、航続距離、蓄電池の重量や寿命等の性能が不確かであるほか、充電設備の適切な設置や車両価格の低廉化などの課題もある。特に、電気自動車の耐用年数については、現在、内燃機関車両が平均15年であるところ、蓄電池の寿命は2トントラックで5年程度、なおかつ、蓄電池の交換には車体価格の3分の1程度の費用がかかると聞いている。国土交通省の令和5年度予算では、電気自動車・燃料電池自動車など次世代事業用自動車購入時の補助金に関する予算措置はなされているが、車両の代替頻度が高まった場合、中小企業が99%を占める業界にとっては、重大な課題となることが危惧される。

したがって、CO₂削減に向け、トラック運送事業者に過度な負担をかけることなく、適切な移行が行われるよう、車両の電動化だけではなく、既存の内燃機関車

両にも使用可能な合成燃料の実用化に向けた研究開発を進めるなど、行政、事業者団体、労働組合など関係各所が十分に議論することが必要である。2019年11月から2020年3月にかけて、国土交通省の「大型車の長期的な低炭素化に向けた勉強会」が開催されたが、同様の検討協議の場を早急に設置し、論議がなされるよう取り組まれない。また、電気自動車・燃料電池自動車など、次世代事業用自動車の購入にあたっては、事業者に対する補助金等の助成が強化されるよう、検討されたい。

【回答】（物流・自動車局技術・環境政策課）

（要望のうち最後段の下線部についての回答）

国土交通省では、環境省や経済産業省と連携する「商用車の電動化促進事業」において、EV車両や充電設備等について補助を実施しており、令和6年度に活用できる予算として409億円を措置し、大幅な拡充を図っております。

引き続き、事業者の皆様のご意見も伺いながら、新たな課題・ニーズについても反映させるよう不断の見直しを図りつつ、次世代自動車の普及促進に努めてまいります。

【道 路 局】

1. 道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について

道路渋滞の解消に向けては、全国の渋滞対策協議会等において対策等の検討がなされ、取り組みが進められているところであるが、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点から、引き続き、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に整備するとともに、円滑な物流を妨げている交差点、踏切、河川横断橋梁などのボトルネックを解消し、幹線道路の機能強化を促進する対策を講じられたい。特に、都市部の渋滞が激しく、環境に対する負荷が大きい箇所を重点的に改善されたい。また、踏切については、踏切道改良促進法に基づき、改良が進められていることは評価するが、ピーク時遮断時間が40分以上の開かずの踏切および遮断時間と交通量がともに多い自動車ボトルネック踏切や歩行者ボトルネック踏切は、いずれも全国で500箇所以上存在していることから、計画を前倒しされたい。

【回答】（道路局企画課、路政課）

これまで、高規格道路の未整備区間の解消等による道路ネットワークの強化を進めてきたところであり、今後とも関係者間で連携しながら、ボトルネックにおける渋滞対策を実施し、道路交通の円滑化を図って参ります。

踏切道改良促進法に基づき、開かずの踏切をはじめとした踏切対策を実施してきたところであり、今後とも関係機関と連携しながら、踏切対策を実施し、道路交通の円

滑化を図って参ります。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

「事故ゼロプラン」等の事故危険箇所対策事業等による交通事故への抑止効果の向上に伴い、令和3年の交通事故による死傷者数が18年連続、死者数が6年連続で減少していることは評価するが、政府の「第11次交通安全基本計画」では、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すとしていることから、引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図りたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課 道路交通安全対策室）

令和5年の交通事故による死傷者数は、約37万人で19年ぶりに増加、また、令和5年の交通事故の死者数についても2,678人となり、8年ぶりに増加に転じるなど、交通事故情勢は依然として厳しいところです。

そのため、幹線道路のうち、交通事故の発生割合の高い箇所やビックデータの活用により明らかになった潜在的な危険箇所について、事故危険箇所として重点的に対策を実施するとともに、事故ゼロプランの推進等、道路利用者団体とも連携を図りながら効果的・効率的に事故対策を推進します。

また、通学路などの生活道路においては、地域課題の分析・検証等にビックデータを活用して「ゾーン30プラス」の推進等を図るとともに、交通安全対策補助制度等により、地域の取組を支援するなど、引き続き、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図って参ります。

貴団体におかれましても、「ゾーン30プラス」など交通安全に対する取り組みについて各ドライバーへ周知をお願いします。

3. 暫定二車線区間の四車線化と当面の安全対策の推進について

暫定二車線区間は、円滑な通行の妨げになるばかりでなく、四車線以上の区間と比べて死亡事故の発生率は2倍となっており、事故発生時に重大事故となる危険性が高い。令和3年4月に策定された「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において、暫定2車線区間の4車線化の推進が掲げられ、優先整備区間（約880km）について順次事業化していることを評価しているが、早急な完了に向けて計画を前倒しするなど、引き続き推進されたい。

緊急対策としての暫定二車線区間におけるワイヤロープの設置については、長大橋、トンネルを除く区間において2022年度内に実施されたことを評価する。そして、長大橋やトンネル区間においては、暫定二車線の高速道路の試行を6箇所（長大橋梁4箇所、トンネル2箇所）で設置完了し、「高速道路の正面衝突事故防止対策に関

する技術検討委員会」において、緊急事態等発生時の懸念事項を含め、引き続き検討が進められているが、課題の検証結果を明らかにするとともに、安全確保を前提に早期かつ確実にワイヤロープが設置されるよう取り組まれない。

【回答】（道路局高速道路課）

暫定2車線区間における4車線化については、時間信頼性確保、事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から約880kmを優先整備区間として選定し、計画的に事業を進めているところです。

これに加えて、高速道路の暫定2車線区間の正面衝突事故の防止のため、有識者委員会での議論も踏まえ、国土交通省やネクスコでは、平成29年度から、土工部や中小橋梁において、緊急的な安全対策として、ワイヤロープの設置を進め、令和4年度末までに概ね完了しています。

また、長大橋やトンネル区間についても、センターブロックなどの技術開発を進め、現在、試行設置やその効果の検証を進めているところであり、引き続き、高速道路の暫定2車線区間の安全性を高めるために取り組んでまいります。

4. 寒冷・豪雪地域における事故防止対策と走行環境整備について

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、また、降雪地域各地で貴省をはじめ関係各所が連携した訓練等が実施されている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ず、また、荷主から輸送依頼の強要もあることから、遅くとも24時間前に予告がなされるよう検討されたい。併せて、物流を止めないためにも、天候が安定した際の早期復旧に向けた対策を講じられたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課）

短期間の集中的な大雪時において、出控えなどの行動変容を促す取り組みとして、強い降雪が見込まれる場合には概ね3日前から注意喚起を行うとともに、概ね1日前からは通行止めの可能性のある高速道路等の区間を公表する等、繰り返し外出の自粛や広域的な迂回を呼びかけることとしております。

さらに、通行止めを実施する可能性が高まった場合には、内容を具体化して呼びかけてまいります。

除雪能力を超える降雪が予測される場合等には、国道と高速道路を躊躇なく同時通行止めするとともに、集中除雪により通行止めの早期解除に努めてまいります。

運送事業者の皆様におかれましては、大雪時も含め冬期に運転する際の必要な準備や、予防的・計画的な通行規制を実施する場合には、出控えや広域迂回の協力等をお願いいたします。

5. 大型トラックの駐車スペースの確保等について

(1) 高速道路、一般道路における大型トラックおよびトレーラーの駐車スペースについては、高速道路各社や「道の駅」において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されていることについては大いに評価するが、絶対数が不足しており、とりわけ、大都市圏周辺のSA・PAは、オーバーフロー度合いが著しい箇所があることから、立体構造化の導入など、現在検討されている対策を、これらのSA・PAから直ちに着手されたい。

【回答】(道路局高速道路課)

高速道路における休憩環境の整備は、トラックドライバーの労働環境改善などの観点から、大変重要と考えています。その上で、特に平日深夜において、長時間駐車する車両の影響などもあり、大型車駐車マスが不足する休憩施設があることが課題と認識しています。

これまで、高速道路の休憩施設においては、大型車駐車マスを、平成29年度末の約27,000台から、令和5年度末時点で約30,500台まで拡充し、今年度は、さらに約550台の拡充を予定しています。

大型トラックの駐車スペースの確保については、高速道路機構・高速道路会社の設置した有識者検討会が取りまとめた整備方針を踏まえ、駐車マスの飽和度が高く、ドライバーの需要が想定される箇所のうち、対策に充てられるスペースが確保できるエリアについて、レイアウト変更等の対策に加え、立体構造化の導入や複数縦列式駐車場の整備等の対策も組み合わせて実施して参ります。

具体的には

- ・立体構造化は、東名 鮎沢PA(上り線)
- ・複数縦列式は、山陽道 佐波川SA(下り線)

への導入をまずは実施してまいります。

国土交通省としましては、引き続き、トラックドライバーをはじめとした高速道路利用者の休憩環境の整備に取り組んでまいります。

(2) SA・PAの大型車駐車マス不足を補完するため、道の駅を対象とした「高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験」に、全日本トラック協会が運営しているトラックステーションを追加されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

（ご要望に記載のとおり、）休憩施設の間隔が25km以上になる「空白区間」において、ドライバーの休憩機会を確保するため、ETC2.0を対象に、高速道路外のICから2km以内の道の駅へ一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のままとする実験を平成29年度より開始し、現在、全国29箇所道の駅で実施しているところです。※令和6年6月現在26箇所実施中。（3箇所準備中）

また、今までの実験の結果、休憩以外の目的で一時退出したと思われる車両も確認されたことから、令和4年7月1日より一時退出可能時間を3時間から2時間に変更し、今後、利用状況の変化を確認することとしております。

ご要望のありましたトラックステーションを一時退出の対象へ追加する件については、ドライバーの休憩機会の確保に資するものですが、目的外利用への対策や、通信機器等の費用負担等、解決すべき課題があるものと認識しております。

なお、日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社が設置した有識者会議「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」が令和5年12月に公表した「整備方針」では、休憩施設空白区間の解消の方策として、高速道路本線の遊休地を活用したミニPAの設置や新設SA・PAの整備などの方策を講じたうえでも空白区間が存在する場合には、道の駅等の高速道路外の休憩施設の活用を検討すべきとされております。

国土交通省としましては、検討会の「整備方針」や現在の社会実験における利用状況の確認を踏まえ、一時退出実験の今後の方針について検討を進めてまいります。

（3）大型車駐車マスの幅は3.25mが多く、隣の車両にサイドミラーやドアが接触する等の問題が生じていることから、3.5m以上の幅で整備されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路における休憩施設の駐車マス幅は、整備及び改良年次により3.25m～3.30mの幅で整備されています。

（参考）NEXCO 設計要領：R3年度以前3.25m、R3年度以後3.3m

この幅については、道路構造令で定められたドアの開放寸法（50～80cm）に基づき設定されております。

駐車マスの幅を拡大するとなると、限りある高速道路用地に整備できる駐車マス数が減少することとなり、駐車マスの慢性的な不足への対応を進めるうえで、慎重な検討が必要と考えています。

（4）普通車と大型車双方で利用可能な「兼用マス」の整備が進められているが、目的

の理解が双方に広まるよう、さらなる利用方法等の周知に取り組みたい。また、ダブル連結トラックについては、2019年1月に特殊車両通行の許可基準緩和により、本格運用が開始され、2019年8月に運行区間が東北道から九州道まで拡大されて以降、ダブル連結トラック特殊車両通行の許可台数は増加している。2022年11月には通行区間が約2,050kmから約5,140kmに拡大され、NEXCO3社ではダブル連結トラックの休憩機会確保のため、駐車マスの整備が進めていることは評価している。しかしながら、ダブル連結トラック以外の車両が駐車しているケースや、予約対象の駐車マスを事前予約しても非予約車両が駐車している場合、さらには通路等に不正駐車車両があったり、ダブル連結トラックの駐車を妨げているなど、停めたくても駐車できない事象が発生している。これらの問題の解決に向け、適正な駐車利用への呼び掛けだけではなく、広く広報するとともに、定期的なパトロールを実施されたい。併せて、予約システム導入について、引き続き、拡充に取り組みたい。

【回答】（道路局高速道路課）

＜兼用マスの利用方法等の周知＞

「総政局」2（7）③と同一の要求のため、そちらで回答

＜SA・PA適正な利用の取組み＞

ダブル連結トラック用の駐車マスを含めて、車種が異なる駐車マスや通路への駐車に対し、ポスター・リーフレット、HP等に加え、利用者団体の広報誌などユーザーに直接伝達可能な媒体の活用などによりマナー向上を啓発しているところです。

引き続き、高速道路会社がドライバーへ駐車マスの適正利用を広く周知するよう、指導してまいります。また、貴協議会におかれましても、大型車ドライバーへの周知について、ご協力をよろしくお願いいたします。

＜SA・PAダブル連結トラックの駐車場予約システムの拡充＞

ダブル連結トラックの駐車予約システムについては、トラックドライバーの確実な休憩機会の確保を目的として、5か所※のSAで実証実験を実施しております。

※ 令和3年（2021年）4月から東名高速・足柄SA（上り）、新東名高速・浜松いなさICの路外、7月から静岡SA（上下）、10月から新名神高速・土山SA（上下）、令和6年（2024年）3月から東北道・那須高原SA（下）

また、駐車マス拡充の他、確実な休憩環境を提供するため、高速道路機構・高速道路会社の設置した有識者検討会において、ダブル連結トラックの予約駐車マスの整備方針が取りまとめられており、引き続き、高速道路会社と連携し、今後も予約駐車マスの整備を進めて参ります。

(5) 高速道路、主要道路における休憩・休息施設は、ドライバーの労働環境改善や安全運行に必要不可欠であり、今回のコロナ禍においてその重要性が再認識されたところである。トイレやシャワー施設の整備が徐々に進められていることは評価するが、引き続き、施設が不足しているSA・PA、「道の駅」などの利用状況を精査し、これらの拡充に取り組まれない。また、今後、緊急事態宣言発令や同様の事態となった際の対策として、SA・PAや「道の駅」における24時間営業コンビニエンスストアやキッチンカー、軽食等自動販売機などの設置および飲食店等の通常営業について、各高速道路会社における取り組みを含めた進捗状況を示されたい。

加えて、女性ドライバーの活躍促進に向けては、女性が昼夜を問わず安心して利用できる施設が必要であり、防犯対策としての夜間照明や防犯カメラの増設、女性専用シャワー室の増設等に引き続き取り組まれない。

【回答】（道路局総務課高速道路経営管理室・企画課評価室）

<SA・PA>

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

また、高速道路会社においては、24時間営業のコンビニや、カップ麺やおにぎりといった軽食等自動販売機を設置するなど、休憩施設におけるサービスの充実に努めており、今後も利用状況等を考慮して、増設の可否を検討すると聞いております。

なお、緊急事態宣言期間中、一部のサービスエリアやパーキングエリアの飲食店において、地方自治体等からの要請に基づき、営業時間を短縮しておりましたが、夜間の時間帯でも飲食に困らず、できるだけ温かい食事がとれるよう、コンビニ等での温かい弁当の販売、キッチンカー設置による温かい食事のテイクアウト充実などに取り組んできたところです。

仮に、このような事態となった場合、飲食店等の通常営業については、感染症対策全体にも関わるご意見であると考えておりますが、関係機関と連携を図りながらサービスの充実に努めるよう各高速道路会社にもお伝えさせていただきます。

<道の駅>

道の駅では、24時間、無料で利用できる十分な数のトイレを備えることとしております。また、一部の道の駅において、設置者である市町村がシャワー施設を整備しており、屋内への設置や、男女別とするなどの防犯対策を図っているものもあると承知しております。

また、道の駅にある売店や飲食店等については、設置者である自治体等が個々の判断で整備し、運営しております。

今後も、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供がなされるよう、市町村へも情報提供するなど、連携を図りながら適切に対応してまいります。

(6) 2018年度より東名・新東名高速道路で順次運用開始されている車種別満空情報の提供について、徐々に拡大されていることは評価するが、利用状況の検証や利用者の意見などを踏まえ、より利便性の高いものとなるよう改良されるとともに、早期に全国展開されるよう、引き続き取り組まれない。また、昨年、「今後、高速道路会社において、画像処理技術や赤外線レーザーなどにより、正確に混雑状況を把握するような技術の向上を図ることで、より利便性の高い情報を提供できるよう、引き続き検討を行っていく」との回答を頂いたが、その後の検討状況を示されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

（昨年度の回答と同様ですが、）日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社が設置した有識者会議「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」が令和5年12月に公表した整備方針に基づき、利用状況の検証や利用者の意見を踏まえた上で、新たな情報技術（画像処理技術や赤外線レーザー等）も活用し、より正確な混雑情報を把握・提供するよう対策を検討してまいります。

なお、画像処理技術等の検討状況については、現在、高速道路会社と連携し進めているところであり、具体的には東北道を対象に実証実験をおこなうよう、調整している段階となります。

(7) ETC2.0 車載器搭載車両を対象とした、高速道路の外にある休憩施設等利用のために一定時間内に一時退出した場合の料金通算化の施策における一定時間の設定に際しては、長距離運行車のドライバーが路外駐車施設で休息期間（一部特例を除き継続11時間以上を基本とし継続9時間を下回らないものとする）を取得可能な時間の設定、または、当該施設内での滞在時間を除外されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

(5(2)でも回答しておりますが、) ETC2.0を対象に、高速道路外のICから2km以内の道の駅へ一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のみとする実験については、高速道路における空白区間において、ドライバーの「休憩機会」を確保するために実施しております。

本実験の、長時間「休息」するドライバーへの適用については、目的外利用対策の実

施や、受け入れる道の駅等との調整など、課題があるものと認識しております。

なお、高速道路上における長距離ドライバーへの適切な休息環境の提供については、従来までの駐車マス拡充に加え、複数縦列式（コラム式）駐車場※の導入など、利用目的・利用形態に対応した駐車マスの設定により対応してまいります。

※まず、山陽道 佐波川SA（下り線）にて設置予定

6. ETC2.0 車両運行管理支援サービスの導入促進について

「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」について、昨年、貴省より「ETC2.0 を搭載した車両の位置情報等のデータを事業者へ提供することで、到着時刻を予測し荷待ち時間を短縮するなど、運行管理の効率化や生産性の向上が図られることを期待しており、今後も様々なニーズを踏まえながら、本サービスの周知及び、ETC2.0 の特性を活かした更なるサービスの拡充に努めていく」と、回答を頂いたが、直近の導入状況を示すとともに、中小のトラック運輸事業者への導入促進が図られるよう、支援を図られたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）

ETC2.0 を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用し、トラック等の運行管理の効率化を図る「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」については、平成30年8月30日より本格導入しました。

本サービスの活用により、トラック等の運行管理の効率化や生産性の向上が図られることを期待しております。

令和6年5月末時点の利用状況は、約20事業者・約1,000台が利用しているところです。

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

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

過積載について、貴省が2017年12月より取り組んでいる「過積載車両の荷主対策」により、荷主の関与が主要因となる違反が減少していることについては大いに評価するが、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。また、2022年11月には、元請運送事業者が下請運送事業者に過積載を強要し、貴省より「要請」を実施する事案も発生した。

については、輸送の安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

(1) 高速道路の入口や主要国道における、常設の車両重量計や自動計測装置の増設に取り組まれたい。

- (2) トラックステーション、トラックターミナル、海上コンテナターミナル、主要高速道路のパーキングエリア入口などに「路上検査所」を設置し、車両の重量検査のみならず、運転免許や保安基準、車検・定期点検整備状況、排ガス規制などの検査を実施し、安全確保、違法行為排除に向けて抜本対策を講じられたい。
- (3) 警察や運輸局、労働基準監督署等との合同検問を強化して、取り締まりの実効をあげられたい。また、単独での検問の際に過積載を現認した場合は、警察に通報されたい。併せて、トラックGメンとの連携を図ることにより、より実効が上がるよう、取り組まれたい。
- (4) 各種検査に違反した場合、荷主勧告制度に加えて道交法の規定も積極的に適用しつつ、運転者のみならず事業者や荷主など、背後責任者も処罰されたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）

道路の通行にあたっては、道路構造の保全又は交通の危険防止のために車両の重量及び寸法について一定の制限があります。

重量制限違反など道路法の違反行為については、道路管理者において、所轄警察署や運輸局等と連携しながら道路に隣接する取締基地での取締りや道路に設置している自動計測装置による取締りを実施し、違反行為に対する指導や荷主情報の聞き取りを実施しています。

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

さらに、トラック事業者のみならず荷主にも大型車両の通行適正化を理解していただくため、荷主関係団体に対して大型車両の通行適正化に向けた法令遵守・安全運送の確保に向けた取組を講じるよう会員企業に周知を依頼する等、関係機関と連携しながら取り組んでいるところです。

今後も、道路構造の保全及び交通の危険防止のため、重量制限違反を含め道路法に違反して通行する車両の取締り及び指導に努め、その削減に努めて参ります。

道路法令違反を抑止し、道路構造物の保全及び安全走行の確保のため、適切な対応をお願いします。

8. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

特殊車両のうちETC2.0を搭載し登録を受けた車両が即時に通行できる制度について、2022年4月から運用開始されたが、特殊車両の通行のため道路関係情報のデジタル化がなされていない区間においては、未だ従来の申請手続きが必要なため、

現場からはかえって煩雑になったとの意見もある。「物流革新に向けた政策パッケージ」の中に示されているとおり、特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上に向け、早急に対応されたい。

また、ETC2.0を搭載していない車両については、従来の手続きによる申請から許可までの処理期間の短縮に向けて、オンライン許可システムの改修などに引き続き取り組まれない。

【回答】（道路局道路交通管理課）

令和4年4月に、あらかじめ登録を受けた一定の寸法や重量を超える車両について、道路情報が電子化された道路を対象に、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できる新たな制度（特殊車両通行確認制度）の運用を開始しました。

新たな制度の利用の前提となる道路情報の電子化を推進するため、事業者からのご意見を聞きつつ、平成30年度以降で実際に利用実績のあったニーズの高い道路の電子化を、令和8年度までに概成することを目指すとともに、これまで年1回の更新作業を令和4年度から年4回に多頻度化するなど、道路情報の電子化の促進を図っているところです。

また、道路情報の電子化の推進により、従来の許可制度についても自動審査が可能な道路が増加し、処理期間の短縮につながるものと考えております。

9. 停車する車両に配慮した自転車等の走行対策について

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められているが、その多くは「自転車専用通行帯（レーン）」や「車道混在」となっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差・混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念される。

こうした状況の中、2022年4月に改正道路交通法が成立し、歩行者、自転車、自動車など既存の交通主体に加え、特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車などが同じ交通空間を通行するという新たな状況が生じることとなった。については、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯などの交通空間を計画的に整備されるよう取り組まれない。

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。

【回答】（道路局参事官（自転車活用推進））

すべての道路利用者の安全を確保するためには、歩行者、自転車、自動車などがそれぞれ適切に分離された通行空間の整備を進めることが望ましいものと認識しております。

このため、国土交通省では、特定小型原動機付自転車が自転車と同様の通行空間を走行することも踏まえ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について6月25日に改定を行ったところです。

その中では、

- ・ 限られた道路空間の再配分の方法 や
- ・ 自転車専用通行帯に停車帯等を設置する方法

などを図表で具体的に解説しているところであり、こうした取組を通じて、引き続き、荷捌き車両等も考慮したうえで、自転車通行空間の整備を推進してまいります。

10. 高速道路について

- (1) 通行料金の深夜割引を適用させるためのインターチェンジ付近の車両の滞留の課題については、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、運転者労働環境の悪化にもつながるとし、割引適用時間帯の拡大について検討されていることについては評価する。しかし、同時に検討されている、適用時間帯の走行分のみを割引対象とする案については、厚生労働省の監督指導において休息期間および連続運転時間に係る違反が例年30%程度ある状況からは、不適切な事業者において、走行距離を稼ぐ目的から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懸念があるほか、高速道路外に休憩・休息場所を確保せざるを得なくなるおそれがあるなど、運転者の労働環境はかえって悪化することが危惧される。また、深夜の走行やSA・PAにおける長時間駐車は、荷主との運賃等との兼ね合いに限らず、「ジャストインタイム」「翌日納品」など荷主からの発注内容や、着荷主やその周辺に適切な駐車場所がないことなどに因る事例が多く、根本原因の解消なくして回避は困難である。割引適用時間帯を拡大することにより、割引適用待ち車両の滞留が解消される可能性もあることから、まずは、割引適用時間帯を拡大し、その後の状況により、割引適用対象を再検討されたい。

また、割引適用時間帯の拡大を検討する際、割引の開始時・終了時における料金所周辺等への車両の集中を緩和するため、割引率を段階的に拡大・縮小させるような工夫についても検討すべきとする案については、具体化に向け、検討を進められたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路の深夜割引は、一般道の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進することを目的として、全体の料金を3割引にしているものです。

現在の深夜割引では、0時から4時の間に少しでも高速道路を走行すれば、料金の全額が割引の対象となるため、0時直後に料金所を通過するための時間調整を目的として、料金所前のスペースやサービスエリア等において車両が滞留するといった課題が生じています。

こうした課題に対して、有識者委員会での議論も踏まえ、割引が適用される時間帯の走行分のみを割引の対象とし、併せて、割引適用時間帯を22時から5時に拡大するとともに、長距離を利用した場合に料金を逡減する制度を拡充するなどの見直しの方針を昨年1月に公表したところです。また、この見直しの内容については、全日本トラック協会が評価している旨の公表をされています。

この見直しにより、割引の適用を待つための時間調整を目的とした待機は大きく減少するものと考えています。

なお、本来、高速道路料金は荷主が負担すべきものであり、本年3月の標準的運賃の見直しにおいては、「有料道路利用料」を新たに項目立てして明確化されており、適正に運賃へ転嫁されていく中で、深夜割引の適用を目的とした深夜走行は、改善していくと認識しています。

(2) 高速道路のインターチェンジはその間隔が長いことから、インターチェンジ周辺道路に恒常的渋滞が生じるほか、通行止めや渋滞時の回避が困難であるなど様々な非効率を招いている。対策の一つとして、スマートインターチェンジの整備に取り組み、新規事業化および一部ではフルインターチェンジ化が進む等、着実に取り組みが進められていることは評価する。引き続き、大型車が通行できない箇所については、フルインター化やアクセス道路の整備に取り組みきたい。

また、スマートインターチェンジを新設する際には、地方公共団体と連携を図り、大型車が通行可能となるよう考慮されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

日本はインターチェンジ間隔が長いため、スマートインターチェンジの整備を進めています。このスマートインターチェンジについては、令和6年6月末時点で、全国において、160箇所が開通済みであり、47箇所が事業中です。

また、開通済みのスマートインターチェンジのうち、令和6年6月末時点で16箇所において、スマートインターチェンジの線形や接続するアクセス道路の構造などが原

因で、大型車の通行制限がかかっていますが、そのうち2箇所において、制限解除に向けてアクセス道路の整備等を推進中です。

スマートインターチェンジの設置については、地方公共団体が主体となり、インターチェンジの必要性、大型車のアクセスの可否も含めた周辺道路の現況確認等の広域的な検討を行うものです。

国土交通省としては、地方公共団体が行う検討について、相談に応じ、支援してまいります。

(3) 今後もETCの特大型車割引の拡充を関係省庁と連携のうえ、検討されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

物流事業者など、高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するため、車種に関わらず、利用額に応じて高速道路料金の割引を拡大する大口・多頻度割引（最大割引率40%）を導入しています。

この大口・多頻度割引については、令和5年度補正予算も活用し、令和7年3月末まで、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、最大割引率を50%に引き上げています。

（参考）大口・多頻度割引の拡充措置の対象

ETC2.0を利用する自動車運送事業者

※ いわゆる緑ナンバー車が対象であり、旅客運送事業（バス・タクシー）や貨物運送事業（トラック）等の事業別や車種別を問わず適用。

高速道路の料金割引等の実施には、財源確保という課題もありますが、令和3年8月の国土幹線道路部会の中間答申における料金割引の見直しの方向性を踏まえ、幅広く議論を行い、引き続き時代に即したものになるよう努めてまいります。

11. 自転車利用環境の整備促進について

コロナ禍における生活様式の変化などから、飲食料のデリバリー配送や通勤用途の自転車が増加しているが、歩道走行による歩行者との接触事故等、危険性が高まっている。また、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ等も含めた走行空間の整備促進について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、以下の進捗（前年度との比較など）について明らかにされたい。

(1) 自転車道および自転車専用レーンの拡充について

【回答】（道路局参事官（自転車活用推進））

自転車道および自転車専用レーンの拡充について自転車道については、その整備延長は、

- ・令和3年度末時点が 256 k m
- ・令和4年度末時点が 257 k m となっております。

自転車専用通行帯については、警察と連携し、整備を進めており、その整備延長は、

- ・令和3年度末時点が 594 k m
- ・令和4年度末時点が 612 k m となっております。

(2) 歩行者との接触事故の防止について

【回答】(道路局参事官 (自転車活用推進))

すべての道路利用者の安全を確保するためには、歩行者、自転車、自動車などがそれぞれ適切に分離された通行空間の整備を進めることが望ましいものと認識しています。このため、国土交通省では、自転車道や自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示による車道混在型といった自転車通行空間の整備を推進しており、その整備延長は、

- ・令和3年度末時点が 4,686 k m
- ・令和4年度末時点が 5,917 k m

となっています。

(3) 損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について

【回答】(道路局参事官 (自転車活用推進))

都道府県等に対して、条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務付けを要請するとともに、標準条例を作成・周知するなど、都道府県等による条例制定を支援しており、

- ・令和4年度末時点で 42
- ・令和5年度末時点で 44

の都道府県において保険への加入を義務化又は努力義務化する条例が制定されているところです。

国としては、地方公共団体や保険会社等と連携して、保険等への加入の必要性のほか、保険等の種類や概要等について国民に情報提供するなどして、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進してまいります。

(4) 電動キックボード、電動モペットに関する違反、事故件数について

【回答】(道路局参事官 (自転車活用推進))

電動キックボードは、特定小型原動機付自転車のひとつに分類されますが、この特定小型原動機付自転車については、

- ・令和5年の検挙件数が 7,130 件

- ・令和5年の交通事故件数が85件

(令和5年7月に新設された区分のため令和5年7月～12月の件数)

と警察庁より聞いているところです。

また、電動モペッド、いわゆるペダル付原動機付自転車については、

- ・令和4年の交通事故件数が27件
- ・令和5年の交通事故件数が57件

と警察庁より聞いているところです。

(5) 自転車通行可歩道の増設状況について

【回答】(道路局参事官(自転車活用推進))

「普通自転車歩道通行可の交通規制」の延長は

- ・令和3年度末時点が70,407km
- ・令和4年度末時点が69,443km

と警察庁より聞いているところです。

【鉄 道 局】

1. 自然災害・震災対策などについて

(1) 近年常態化する激甚災害による鉄道被災からの復旧は、当該の鉄道会社のみ
の問題にとどまらず、全国の地方路線の普遍的な課題との認識に立つ必要がある。
激甚災害等により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支
援スキームがあり、赤字会社の赤字路線のみが対象だったところ、法改正により、
黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることとなった。しかし、適用要
件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなってい
ない。附帯決議に記された内容を踏まえ、さらなる拡充を講じられたい。さら
には、こうした甚大な被害が及ばないよう、防災・減災対策の強化を図られたい。

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

【回答】(鉄道局施設課)

豪雨や地震等の自然災害により被災した路線の復旧については、鉄道事業者の資力
のみでは復旧することが著しく困難である場合、国土交通省では鉄道事業者の経営体
力も考慮しつつ支援を行っているところです。

災害復旧に関する更なる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えております。

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

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

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道軌道整備法に基づく補助制度の要件のうち、年間運輸収入の算定方法については、災害を受けた日の属する事業年度の前事業年度末から遡り一年間における当該路線の運輸収入と規定されており、当該路線に着目した評価が必要です。

また、黒字会社の赤字路線に対する補助制度については、被災した路線の早期復旧を促すため、特別に支援するものであり、その趣旨から、短期間で路線が廃止されることが想定される場合には、支援することが困難となりますが、長期的な運行の確保に関する計画を策定する際には、必要な助言を行うなど、策定に向けた支援を行ってまいります。

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

- ③ 鉄道事業法の一部が改正され、鉄道施設の迅速な災害復旧を目的とする他人の土地への立ち入り・一時使用や鉄道事業者が鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物等を伐採することが可能となった。

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

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道用地外からの災害対応については、令和3年に鉄道事業法を改正し、国土交通大臣の許可を受けた場合において、鉄道事業者による鉄道用地外の土地の立ち入り等及び植物等の伐採等を可能とする制度を創設しました。

国土交通省としましては、本制度の運用状況や鉄道用地外からの災害による被災状況等の検証を行いながら、引き続き、関係省庁とも連携して、鉄道用地外からの災害対応に取り組んでまいります。

- ④ 2020年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定されたが、鉄道事業者の経営体力がコロナ禍により大きく毀損していること、人手不足等の影響により施工能力に応じた適切な期間設定が求められることを十分に認識したうえで推進されたい。

また、鉄道施設が国有林や民有地、河川などに接しているため、鉄道事業者単独の取り組みでは限界がある。鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、国や地方公共団体の取り組みの強化を講じられたい。あわせて、実際の自然災害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うとともに国や地方公共団体の取り組み・支援の強化を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

＜5か年加速化対策の推進＞

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置づけられている各事業は、いずれも今後の災害により被災の恐れが高い箇所や予防保全に向けた老朽化対策の加速が必要な箇所であり、緊急性が高い事業となっていることから、令和3年度から令和7年度までの5か年で集中的に実施していくことが重要です。

国土交通省としては、5か年加速化対策に必要な予算を確保しつつ、鉄道事業者の御意見も伺いながら、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

＜鉄道防災に資する治山・治水事業強化＞

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

- ⑤ 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）

激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も活用しながら、鉄道事業者の防災・減災対策への支援を行ってまいります。

- ⑥ 西日本豪雨災害による被害の実態を教訓に、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線や陰陽連絡ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮されたい。

【回答】（鉄道局施設課、鉄道事業課）

物流における貨物鉄道の役割は、重要であると認識しており、通常予算に加え、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、鉄道事業者を支援することにより、鉄道施設の強靱化を重点的かつ集中的に推進しているところです。

このほか、令和5年度補正予算及び令和6年度予算において、災害時における貨物鉄道の代行輸送力強化のために実施する、コンテナホームの拡幅等の駅改良工事に要する費用を確保しております。

引き続き、こうした支援を通じて、物流網の強靱化に取り組んでまいります。

- ⑦ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室・鉄道事業課）

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

経営環境が厳しい地域鉄道事業者については、代行バス運行の長期化に伴う費用負担が事業運営上大きな重荷であることから、令和元年の災害を機に一定の支援を行ってきております。

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

- (2) 高架等の鉄道施設の耐震対策については、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等の耐震対策をされたい。

【回答】（鉄道局施設課）

首都直下地震や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いて、多く

の鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、耐震補強に対する財政的な支援を行なっています。

令和5年度予算より、補助制度の要件緩和を行い、全国の緊急輸送道路と交差又は並走する線区における耐震補強に対する財政的な支援が可能となりました。

引き続き、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、必要な支援を行ってまいります。

2. 都市鉄道の整備促進等について

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

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

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

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

都市鉄道利便増進事業につきましては、神奈川東部方面線の整備に活用してきたところです。

今後とも、都市鉄道の整備促進のため、所要額の確保に努めて参ります。

(2) バリアフリー法に基づく基本方針では、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と、2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を、原則として全てバリアフリー化することや、ホームドア等については鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備することなどが、それぞれ2025年度までに実現することを掲げられているが、その進捗状況を示されたい。

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

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課・技術企画課）

ご指摘のとおり、鉄道駅のバリアフリー化については、令和7年度までの目標として、1日あたりの利用者数が3千人以上の駅に加え、バリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた2千人以上の駅についても、原則として全てバリアフリー化することとしており、令和4年度末において、エレベーター等の整備により、段差解消された駅は約94%（3,237駅）となっております。

また、ホームドアの整備状況につきましては、令和4年度末時点において、1,060 駅・2,484 番線が整備されており、このうち1日あたり平均利用者数が10万人以上の駅については157 駅・493 番線が整備されているところです。

国土交通省としましては、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を加速してまいります。

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

また、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3 から最大1/2 に拡充いたしました。

引き続き、駅の施設整備に対するニーズに適切に対応するとともに必要な予算の確保に努めてまいります。

- (3) 「地下高速鉄道整備事業補助制度」について、エレベーター・エスカレーター・ホームドア等は、誰もが利用しやすい公共交通の実現に必要不可欠な設備であるため、改修・更新や増設についても大規模改良工事に位置付け、補助対象とされたい。

【回答】（鉄道局都市鉄道政策課）

地下高速鉄道整備については、通勤・通学輸送の混雑緩和、利便性の向上及び都市機能の維持・推進等、都市再生に寄与する基幹的な社会資本であることから、これまで、駅施設の大規模改良工事として、エレベーター・ホームドア等の整備を補助対象とする等、補助制度の拡充を図ってきたところです。

今後とも、地下高速鉄道整備事業費補助については、所要額の確保に努めて参ります。

（参考）補助対象工事の主な変遷

昭和37年度 新線建設を対象として制度創設

昭和7年度 耐震対策を補助対象として追加

平成10年度 大規模改良工事（バリアフリー化）を補助対象として追加

平成14年度 大規模改良工事（ホーム柵）を補助対象として追加

平成22年度 大規模改良工事（列車運行円滑化）を補助対象として追加

平成27年度 浸水対策を補助対象として追加

3. 地域公共交通の維持・活性化等について

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

2023年10月より施行された改正地域交通法の改正趣旨に則り、地方鉄道路線の維持・活性化、利便性の向上に向け、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にし、沿線・地域協議会がいっそう有効活用されるよう支援を強化するとともに、鉄道路線維持のための公的資金支援制度を拡充し、公有民営方式の持続的な安定経営を図られたい。

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

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

一部のローカル鉄道においては、輸送人員が大幅に減少し、今後も地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通の維持・確保を鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線自治体との官民連携を通じ、再構築の取組みが急務であると考えています。

こうした官民連携を促進していくため、昨年改正された地域交通法において、新たに国が再構築協議会を設置することができることとしたほか、予算面においても、地域公共交通再構築調査事業による支援などを通じて、地域における十分な議論を促すとともに、その議論の結果に基づいて、自治体がインフラ整備に取り組む場合には、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなど、国による支援を強化したところです。

国としては、関係自治体や鉄道事業者と連携しながら、本法による仕組みをしっかりと運用するとともに、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを総動員し、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めてまいります。

(2) 各地で進められている路面電車の延伸や新線建設、LRT（次世代型路面電車システム）の導入計画や低床式車両の導入および停留建設に関する整備などに必要な予算の確保と支援制度の拡充を図られたい。また、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」において、補助対象の鉄軌道事業者から地方自治体

を除くとされているが、路面電車事業については、民間・公営を問わず、補助の対象とされたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

国土交通省鉄道局では、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」や観光庁予算を活用し、公営交通事業者を含む鉄軌道事業者に対して、LRT整備計画に基づき実施される低床式車両の導入、停留施設の整備、制振軌道の整備等に対し支援を行っているところです。

引き続き、鉄軌道事業者の低床式車両導入等に対する支援を確実に実施できるよう、必要な予算の確保に取り組んでまいります。

- (3) 現在、国内では、2013年に始まった全国10種類の交通系ICカード相互利用サービスにより、同カード1枚で公共交通機関を利用できるエリアが大幅に拡大している。しかし、導入費用等が隘路となって同カードが利用できない地域も未だ存在する。については、利用者の利便性向上のため、交通系ICカードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大に向け、事業者に対する導入に係る財政支援措置を拡充されたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室・鉄道事業課）

交通系ICカードの導入は利用者の利便性向上に資するものであると認識しております。

このため国土交通省では、ICカード導入等、利便性向上につながる取組につきましては、地域における受入環境整備促進事業等において、鉄道事業者に対する財政支援を行っております。

今後も引き続き、同制度等を活用し、ICカード導入等、利用者の利便性向上のための取組を進めて参りたいと考えております。

4. コスト増や社会的要請対応の適正な価格転嫁について

- (1) 鉄道の運賃は総括原価方式が導入されているが、上限運賃の認可が必要であることから、近年の燃料費高騰や人件費の上昇、さらにはバリアフリー化や防犯対策、災害対策等の社会的要請に応えるためのコストの増加に臨機応変に対応することができず、事業者の経営上の足かせとなっている。2023年6月には鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会が、収入原価算定要領について、将来投資に関する課題や賃金上昇に適切に対応する人件費の算定方法、経常的な経費の変動に適切に対応する算定方法等に関し、各種変動を考慮できるよう見直しの方向性を取りまとめているものの、適時適切な価格転嫁の実現には課題が残っている。

については、航空機における燃油サーチャージ制度も参考に、コストの上昇や社会的要請に対して運賃・料金を柔軟に設定できる制度を設けられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室）

国土交通省では、「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を令和4年2月に設置し、今後の鉄道運賃・料金制度のあり方や取り組むべき施策について議論していただき、同年7月に中間とりまとめをいただきました。

中間とりまとめには、当面の対応として、安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映できるように、総括原価の算定方法の見直しについて検討することが盛り込まれました。

中間とりまとめを踏まえまして、国土交通省では、政策的に必要性が高い設備投資を加速化することや、近年の動力費や人件費等の上昇を踏まえ、これらを適切に総括原価に反映すること等を可能とするため、本年3月に収入原価算定要領を改定したところです。

一方、現行の上限認可制そのものの見直しについては、中間とりまとめにおいて、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保をどうバランスさせるかといった点等について議論を更に深めていく必要があり、当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討を行っていく課題と整理されております。

また、中間とりまとめでは、柔軟な運賃・料金制度の実現には、鉄道事業者によるICカード等に係るシステムの見直しも必要との課題が示されたところです。

国土交通省としては、これらのことも踏まえ、柔軟な運賃・料金制度の実現や現行の上限認可制そのものの見直しについて、引き続き検討を行ってまいりたいと考えております。

(2) 事業者にとって、エネルギー価格高騰によるコスト増は経営上の重荷となっており、財政支援措置が求められるところ、特別高圧電力量に対しては、2023年11月の「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金（重点支援地方交付金）」の創設により支援が継続している。しかしながら、支援対象は自治体判断となることから画一的ではなく、鉄道事業者は事実上、国の負担軽減策の対象外となっている。については、鉄道事業者が支援対象となるよう必要な措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局総務課企画室）

昨年11月に創設された「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」において、推奨事業メニューとして「地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援」が挙げられております。同交付金により、燃料油価格高騰により影響を受ける交通運輸事業者

の負担軽減に資する支援を実施しておりますところ、交付金の使途については地方公共団体において判断されるものです。

国土交通省としては、鉄道事業者への支援が行われるよう、各地方運輸局を通じて各地方公共団体に働きかけを行っているところです。引き続き、鉄道事業者の皆様のご要望等も踏まえつつ、適切に対応してまいりたいと考えております。

(参考：電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金（令和4年度補正）の鉄道事業者への交付実績例、令和5年8月時点)

- ・ 弘南鉄道：24 百万円
- ・ 仙台空港鉄道：64 百万円
- ・ 関東鉄道：13 百万円
- ・ 上毛電気鉄道：44 百万円
- ・ 大井川鐵道：14 百万円
- ・ 遠州鉄道：18 百万円
- ・ 愛知環状鉄道：42 百万円
- ・ 養老鉄道：20 百万円
- ・ 伊賀鉄道：20 百万円
- ・ えちぜん鉄道：40 百万円
- ・ 福井鉄道：12 百万円
- ・ 山陽電気鉄道：10 百万円
- ・ 一畑電車：19 百万円
- ・ 智頭急行：12 百万円

5. 整備新幹線の建設および並行在来線の維持等について

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

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

【回答】（鉄道局参事官（地域調整）室、鉄道事業課）

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、地域の皆様の方で維持していただくことが基本ですが、公共交通機関や鉄道貨物輸送ネッ

トワークを構成する役割を担っていること、また、並行在来線事業者は厳しい経営環境に置かれていることに鑑み、国においても、様々な経営支援のための措置を講じているところです。

ご要望頂いた内容も踏まえ、国としても適時適切に並行在来線の支援のあり方について検討をまいります。

なお、JR貨物からJR旅客各社に支払う線路使用料は、国鉄改革の際に、JR貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から、貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費、いわゆるアボイダブルコストのみに限定することとされたところであり、この考え方に沿って、JR貨物とJR旅客会社6社との間で、鉄道線路の使用に関する協定が締結されているところです。

(2) 整備新幹線については、全国新幹線整備法に基づいて整備がなされ、全国の新幹線ネットワークを構築し、日本の社会・経済の基盤を築いてきたところである。その整備新幹線の貸付料は受益の範囲内で設定され、JRが建設費の負担をしないことがスキームの根本を成している。人件費や資材価格の高騰、さらに関係法令の改正等への対応などにより、建設費用が増大となった場合においても前述のスキームを堅持されたい。

加えて、現在「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の改訂に係る調査検討が進められているが、費用便益分析について、多面的な観点から、新幹線開業による便益が評価されるよう取り組まされたい。

また、新幹線開業に伴う経済効果等を高めるため、早期開業が求められる一方で、いわゆる建設業の2024年問題として挙げられる建設業界への時間外労働の上限規制の適用や、自然災害、人手・建材不足等の影響による工期遅延が生じる場合などであっても、安全確実な工事实施や営業主体の必要な準備対応、労働災害防止および働き方改革関連法に基づく建設業の4週8休化への対応などの観点から適正な工期の確保、現実的な工期の見直しを柔軟に行うとともに、開業時期の遅れに関し、地域をはじめ社会的な理解が得られるよう促し、円滑な建設の推進に努められたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課、総務課企画室、参事官（新幹線建設）室）

整備新幹線の建設に要する費用については、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、貸付料を充当した額を除いた金額を国及び都道府県が負担するものとされております。

費用便益分析については、学識者の先生方のご意見を伺いながら、引き続き検討を重ねてまいります。

整備新幹線建設工事については、働き方改革関連法も踏まえ、必要に応じた工期の見直しも含め、適切な工期を確保し、着実に工事が実施されるよう鉄道・運輸機構を指導するとともに、地域からの理解を得ながら、円滑な建設の推進に努めてまいります。

- (3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進められたい。また、北海道新幹線新函館北斗・札幌間については、適正な工事期間および必要な財源の確保に努めるとともに、JRへの負担増につながらないことを前提として対応されたい。さらに、北陸新幹線敦賀以西についても、一日も早く全線開業を実現させるため、可及的速やかな着工に向けた必要な措置および財源を確保されたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課、参事官（新幹線建設）室）

九州新幹線については、新鳥栖・武雄温泉間の整備に向けて、引き続き、佐賀県との議論を積み重ねてまいりたいと考えております。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、建設主体である鉄道・運輸機構としては、2030年度末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨の報告があったところです。国土交通省としては、有識者会議において議論いただきながら、様々な角度・観点から検討を行い、全体工程の精査を行ってまいります。

北陸新幹線の敦賀以西については、早期着工に向けて、環境影響評価等の所要の手続きを進めていくとともに、施工上の課題を先行的・集中的に解決すべく、事業推進調査を引き続き実施し、一日も早い全線開業を目指してまいります。

- (4) 青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしていることを踏まえ、同トンネルの共用走行を維持しつつ、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを確保されたい。また、北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線については、人流のみならず、物流面からも存続を図られたい。

【回答】（鉄道局貨物鉄道政策室、参事官（地域調整）室）

青函トンネルは、北海道新幹線と貨物鉄道が共有しておりますが、北海道と本州間の円滑かつ安定した人流・物流を確保する観点から、今後も新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送の二つの機能に十分に配慮してまいります。

「海線」については、北海道と本州を結ぶ貨物鉄道輸送を担う重要な路線であり、鉄道物流のあり方については、全国的な観点からも検討していく必要があると考えております。このため、国土交通省と北海道庁が事務局を務めまして、学識経験者、経済

団体などの関係団体などを構成員とする「有識者検討会議」を昨年 11 月に設置し、検討を始めています。

また、旅客輸送については、北海道庁を中心とする「地元協議会」において、地域交通の確保に関する検討が行われており、国土交通省としては、引き続き、この議論を見守ってまいりたいと考えております。

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

については、2008年度以降調査の予算措置が無い中で、事実上、中断していることから、基本計画の整備計画への格上げに向けた調査を早期に再開されたい。

【回答】（鉄道局幹線鉄道課）

四国における新幹線は、四国新幹線（大阪市・大分市間）及び四国横断新幹線（岡山市・高知市間）が基本計画路線に位置づけられておりますが、まずは整備計画路線の確実な整備に目処を立てることが最優先の課題となっております。

現在、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」に取り組んでいるところです。令和6年度予算においても所要の調査費を盛り込んでおり、引き続き調査・検討を進めて参りたいと思います。

6. モーダルシフトの促進について

(1) 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、モーダルシフトが進まない現状にあることから、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充を図られたい。また、その受け皿としての貨物鉄道の施設整備に向けた施策として、貨物駅の設備更新の促進や国際物流を視野に置いた港湾荷役施設との連携を含めた輸送環境の整備、国際規格である 40ft 背高コンテナを輸送可能とする低床貨車の開発に向けた継続

的な支援、さらには集配車両の駐車のための無償スペースの確保など、利便性向上に向けた施策を講じられたい。

【回答】（鉄道局貨物鉄道政策室）

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、令和5年6月に決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」や同年10月に決定した「物流革新緊急パッケージ」においても、物流の2024年問題を踏まえ、不足するトラック輸送の受け皿として、トラックから鉄道へのモーダルシフトの強力な促進等が位置づけられており、大型コンテナの取扱い拡大や輸送力を増強するための施設整備などの取り組みが示されたところです。

そのため、災害時の代行輸送の実施に必要な貨物駅の施設整備や、大型で10tトラックからの積替えが容易な「31ftコンテナ」の取扱いを拡大するためのコンテナホームの拡幅などについて補助を行うとともに、JR貨物の経営基盤の強化のため、機関車等の設備投資に対する無利子貸付けを行うこと、などにより、災害対応の機能強化や輸送力増強などに向けた支援をしているところです。

併せて、大型コンテナ等の導入経費に対する支援などについて、所要の予算措置を講じております。

(2) 物流の「2024年問題」を直前に控え、貨物鉄道に対する期待が高まっている一方、経営体力の脆弱なJR貨物が、これらの課題に一事業者の力だけで立ち向かうのは困難であると考えます。したがって、具体的には、モード間連携のための結節点強化については、トラックと鉄道のダイレクトな積替を可能とする「積替ステーション」の拡充や「スマート貨物ターミナル」「レールゲート」の設備投資に係るJR貨物への助成措置を講じるなど、国による財政的な支援を講じられたい。

また、改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、モーダルシフトが進まない現状にある。環境負荷軽減の観点からも、荷主側企業が貨物鉄道を選択した場合に、これを評価し、税制上の優遇措置を講ずるといったインセンティブを与えるなど、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充を図られたい。

【回答】（鉄道局貨物鉄道政策室）

モーダルシフトの促進については、物流総合効率化法に基づき、トラック輸送から大量輸送機関である鉄道・船舶輸送へのモーダルシフトを含む物流の効率化を図る取組に対して認定を行うとともに、その事業計画の策定や運行に係る経費等について支援措置を行う他、大型コンテナ等の導入経費を令和5年度補正予算において支援する

こととしております。

更に鉄道においては、機関車や積替ステーション等の設備投資に対する無利子貸付けを行うこと、などにより、JR貨物の経営基盤の強化に向けた支援を実施しております。

また、荷主の鉄道利用に対するインセンティブとなるよう、貨物輸送において、鉄道を一定割合（量）以上の活用いただいた荷主に対し、流通環境で地球環境に積極的に貢献している企業として、見える化する「エコレールマーク」の認定を実施しております。

今後も、こうした支援等を通じて、モーダルシフトをより一層促進進捗して参ります。

(3) 「物流革新に向けた政策パッケージ」ならびに「緊急パッケージ」によると、鉄道（コンテナ貨物）と内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を、今後10年程度で倍増していくことが示されており、そのためにも31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進することを掲げている。しかしながら、これらを実現するためには最大牽引数26両を収容し、トップリフターによる荷役作業を可能とするコンテナホームの整備が必要となる。また、貨物鉄道の就業環境について、運転士は、旅客列車のダイヤの制約により夜間・早朝の乗務が多いことや、自然災害や事故による輸送障害などにより、拘束時間が長く、心身の負担が大きい。また、駅、構内作業の従事者は、駅によっては24時間荷物の積み卸しを行うことや、フォークリフト等による荷役業務、業務が錯そうして休憩時間が削られることもあり、労働対価として賃金が低く、重労働による負担が大きいなど、長時間労働と低い賃金水準が、離職に拍車を掛けている実態にある。これら従事者の処遇を改善しなければ、これらのパッケージに掲げる目標を達成することは困難な状況にある。

については、国によるリードタイム短縮にむけた環境整備および貨物鉄道事業者における就業環境の改善に向け、積極的な支援に取り組まれない。

【回答】（鉄道局貨物鉄道政策室）

モーダルシフトをこれまで以上に強力で推進するため、令和5年年10月の「緊急パッケージ」では、官民での議論を踏まえ、鉄道コンテナ貨物やフェリー・RORO船等の輸送量を今後10年程度で倍増させることを目指すこととしました。

そのため、貨物鉄道については、大型コンテナに対応するためのコンテナホームの拡幅や、災害時の代行輸送の実施に必要な貨物駅の施設整備などに取り組んでおります。

加えて、貨物鉄道における運転士等の担い手の確保も重要と考えております。その

ため、JR貨物が今般策定した中期経営計画に基づき、輸送量の増加とあわせて、生産性向上のための設備投資や人的投資等の取組を進めることとしているところです。

国土交通省としては、これらの取組も通じて、関係者と連携して目標の実現に向けてしっかりと取り組んでまいります。

7. 鉄道の安全・防災対策等について

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

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

鉄道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。

このため、国土交通省では、地域鉄道に対して、レールやマクラギ、老朽化した車両の更新、A T S 装置の設置など、鉄道輸送の安全性の向上に資する設備整備に対して支援をしております。

引き続き、この支援措置を活用し、地域鉄道に対する必要な支援を行ってまいります。

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

【回答】（鉄道局安全監理官室）

列車とシカ等との接触による鉄道の被害については、鉄道の安定輸送という面からも取組みが必要と認識しており、各鉄道事業者では、シカ等との衝突による列車の遅延を防ぐため、侵入を防止する柵の設置及び忌避剤の散布、要注意箇所における列車の減速運転や徐行などの様々な対策を講じていると聞いています。

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

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

り、予算措置・税制措置の拡充とともに、対応が進んでいない事業者への支援推進を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道事業者における安全・安定輸送は、鉄道事業者の基本的な責務として着実に確保されるべきものであり、トンネルや橋りょう等の鉄道施設については、鉄道事業者において、適切に維持管理及び更新を行う必要があります。

一方で、経営の厳しい地方の鉄道事業者に対しては、将来的な維持管理費を低減し、長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良に対する補助制度を設けて、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の活用も含めて支援を行っているところです。

また、補助制度を活用して取得する鉄道施設については、固定資産税の特例措置を講じています。

引き続き、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、必要な支援を行ってまいります。

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

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

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

厳しい経営環境にある地域鉄道における安全輸送の確保は、重要な課題であると考えております。

このため、国土交通省では、レール・マクラギ・踏切・信号保安装置等の安全性の向上に必要な施設・設備の更新等に対して支援を行っているところです。

今後もこの支援制度を活用するとともに、地域鉄道事業者に対する支援を確実に実施できるよう、必要な予算の確保に取り組んでまいります。

（5）都市モノレールなど新交通システムにおいて、保安設備等の老朽化対策や車両更新を含む安全性向上が大きな課題となっていることから、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」および「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の拡充を図られたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課・施設課）

鉄軌道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。

このため、国土交通省では、モノレールを含む地域鉄道事業者等に対して、信号保安装置や、老朽化した車両の更新、経年劣化が進んでいる橋りょう、トンネル等の補強・改良など、安全性の向上に資する設備整備等に対して支援をしております。

引き続き、この支援措置を活用し、地域鉄道事業者等に対する必要な支援を行ってまいります。

(6) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、J R北海道、J R四国の経営自立に向けた支援として負担軽減策が講じられることとなったが、同支援については期限が設けられていることから、恒久的な財政措置等を講じられたい。とりわけ、青函トンネルは、1988年の開通から30年以上が経過し、設備の劣化が著しい状況にあることから、延長期間が不足することを危惧している。については、北海道と本州間の円滑かつ安定した人流・物流を確保するためにも、状況を常に把握し、必要な措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

J R北海道及びJ R四国については、それぞれ令和13年度の経営自立を目指すこととしております。

このため、令和3年に改正された国鉄債務等処理法においては、10年後の経営自立を前提に、助成等の各種の支援の期限を令和12年度末までとしております。

一方、青函トンネル及び本四連絡橋の更新については、長期にわたり実施されることが見込まれることから、今後10年間といったように、支援の期限を区切ることは適当でないと考えております。

このため、青函トンネルや本四連絡橋の改修費用のJ R負担切り離しについては、当分の間の措置として、必要な期間支援を継続することができることとしております。

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

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道事業者における安全・安定輸送は、鉄道事業者の基本的な責務として着実に確保されるべきものであり、踏切設備の維持管理についても同様と考えています。

一方で、踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として指定された踏切道に

については、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備に対して、支援を行なっています。

さらに、経営状況の厳しい鉄道事業者に対しては、踏切道改良促進法の支援対象外となっている踏切道を含めて支援を行なっています。

更なる制度の拡充に関するご要望については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えておりますが、引き続き、必要な予算の確保に取り組んでまいります。

(8) 近年、相次いでいる列車内における無差別殺傷事件への対策として、貴省は、事業者にも新造車両の車内に防犯カメラを設置するよう求めている。対象は、新幹線はもとより1キロ当たりの1日平均利用者が10万人以上の路線となっているが、事業者にとっては新たな防犯対策の負担が増すことを踏まえ、カメラ設備設置に係る補助制度を創設されたい。

【回答】（鉄道局総務課危機管理室）

車内防犯カメラの設置については、事業者間で設置状況が大きく異なる現状及び最近の列車内における事件の発生状況等を踏まえ、令和5年10月に新幹線や利用者の多い在来線の新造車両を義務付けの適用範囲としたところです。

なお、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者に対しては、令和5年度補正予算において、監視カメラ等の導入も支援しております。

8. バリアフリー設備の整備促進等について

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

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

鉄道におけるバリアフリー施策の推進にあたっては、ハード面のバリアフリーだけでなく、介助等のソフト面のバリアフリーも重要な課題であると認識しております。

このような観点から、国土交通省では、鉄道事業者と連携して、「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンなど様々な取組を実施してきたところです。

また、「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」では、鉄道事業者のみならず、地方自治体や地域の観光協会等と連携して、管理に必要な人的資源の提供主体をアウトソーシングする方策を紹介しており、国土交通省としましては、

こうした取り組みを含めサービス水準が維持されるよう、引き続き働きかけを行ってまいります。

9. 鉄道係員に対する暴力行為の防止について

日本民営鉄道協会加盟の大手民鉄 16 社、JR 旅客 6 社、東京都交通局など鉄道事業者 37 社局は、2023 年 7 月、2022 年度に発生した鉄道係員に対する暴力行為の件数について明らかにしました。発生件数は 543 件で前年度より 137 件増加した。2022 年度は新型コロナウイルス感染症に伴う行動制限が緩和されたことにより、前年より輸送人員が増加し、それに伴い暴力行為件数も増加したものと推察される。

長期的に暴力行為が減少している要因として、事業者による啓発ポスターの掲出、警察官の巡回と警備員の配置、防犯カメラの設置などが考えられるが、これらの防止策に関わる費用については、そのほとんどを事業者が負担するという現状にある。引き続き、暴力行為に対して国と鉄道業界全体が結束して、毅然とした態度で対応していくことを基本に、暴力行為の防止等に関わる経費を補助されたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

国土交通省において実施している調査では、令和 4 年度における鉄道係員に対する暴力行為の発生件数は全国で 569 件あり、前年度より 134 件増加したものと承知しております。

このため、国土交通省としては、鉄道事業者との間で毎年開催している「迷惑行為に関する連絡会議」において、警察関係者とも連携し、暴力行為に対する各社の取組状況や取り組み強化についての意見交換を実施しており、特に飲酒の機会が多い年末年始にかけて、鉄道事業者や警察関係者と連携し、暴力行為防止に係る啓発活動を実施しているところです。

なお、ご指摘にある防犯カメラの設置については、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者に対しては、令和 5 年度補正予算において、監視カメラ等の導入も支援しております。

鉄道の安全確保や利用者への良質なサービスの提供のためにも、鉄道係員への暴力行為を防止することが重要であり、引き続き、鉄道事業者や警察関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取組を進めて参ります。

【物流・自動車局（トラック関係）】

1. 貨物自動車運送事業法の一部改正法への対応と、輸送秩序と公正競争の確立について

改正貨物自動車運送事業法を踏まえた労働環境の改善、さらには輸送秩序・公正競争の確立に向けて、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

(1) 事業者の新規参入については、改正事業法の「規制の適正化」に基づき、引き続き、厳正に対処されたい。具体的には、事業許可の後、運輸開始届けがあった段階で事業所を現認し、許可基準を満たさない場合は許可を取り消されたい。

また、事業開始後、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の通報によって運輸支局が監査した段階で改善されていない場合は、即座に許可を取り消されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

不適正事業者の参入を未然に防止するため、許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、適正化事業実施機関による運輸開始後の巡回指導の時期を前倒しするなどの強化を図ってきたところです。

また、適正化事業実施機関から運輸支局への速報制度により、運輸開始後最初の巡回指導において、悪質な事業計画違反の疑いが確認された場合には、適正化事業実施機関より運輸支局へ通報され、通報を受けた運輸支局において早期に監査に着手し、処分基準に基づき厳正に対処することとしております。

加えて、平成30年10月よりトラック事業者の法令遵守の徹底を図る措置として、新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者であって、改善がなされない事業者に対して、重点的に監査を実施することとしたところです。

引き続き、不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいります。

(2) 現行は全国一律5台となっている最低車両台数について、参入基準や不適正事業者に対する処分が強化されたことについては評価するが、「事業を自ら適確に、かつ継続して遂行する」には、安全教育の実施等を含め、運行管理と車両の整備管理が十分に出来る事業規模が必要であることから、11台以上とされたい。

【回答】（貨物流通事業課）

不適正な事業運営を行う者を市場に参入させないことが重要であると考えております。

このため、参入基準の強化として「新規許可申請者に対する法令試験の見直し」、「運輸開始前に運行管理者・整備管理者の選任届を提出する条件の追加」等の措置を順次

行っております。

令和元年 11 月には欠格期間の延長、事業の継続遂行のための計画の基準の明確化や、許可及び認可申請の処理方針を変更し、「所要資金額の確保基準の引き上げ」、「5 両以下への減車を原則認めない」こととしました。

5 両未満事業者に対しては、平成 27 年 5 月より運行管理者の義務付けを行い、平成 27 年 5 月以降、未選任事業者については「30 日間の事業停止」の対象とするなど、不適正な事業運営を行う事業者に対する処分の強化を図ったところです。

また、平成 30 年 7 月より過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げるとともに、トラックについては行政処分により使用を停止させる車両数の割合を最大 5 割に引き上げる行政処分基準等の改正を行ったところです。

今後も引き続き不適正な事業者に対して厳正に対処し、業界の健全化を図ってまいります。

(3) 「荷主対策の深度化」については、2024 年 3 月 31 日までの時限立法であったところ、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案（公布・施行：2023 年 6 月 16 日）により「当分の間」の措置となったことは評価する。さらに、2023 年 7 月、全国 162 名体制でスタートしたトラック Gメンについて、発足から 10 月末までの稼働において、「要請」6 件、「働きかけ」166 件との結果となったことは評価する。引き続き、情報収集に努めるとともに、荷主が違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合には、厳正に対処されたい。また、情報提供を促す観点から「働きかけ」等を実施した件数については、違反原因行為ごとの分類に加え、各業種の割合も併せて分類の上、公表されたい。また、体制強化に向け、人員の増員について要請されたい。加えて、トラック Gメンと同様の役割を果たしている関係各所の機関等との更なる連携強化に向けて要請されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

「荷主対策の深度化」については、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、令和 5 年 7 月 21 日に「トラック Gメン」を創設し、長時間の荷待ちなどの違反原因行為を行っている疑いがある荷主等に貨物自動車運送事業法に基づく措置を行っており、これまでに「働きかけ」478 件、「要請」174 件、「勧告」2 件を実施※1いたしました。

実施した件数については、国土交通省のホームページに違反原因行為ごと分類の上、公表しております。また、改善が見られた荷主等の好事例を業種等も含め公表しております。

※1 令和 6 年 3 月末時点

体制強化につきましては、適正化事業実施機関とも連携しながら、トラック事業者からの情報収集や違反原因行為に係る調査を行う等、関係機関とも連携して今後も取り組んでまいります。

(4)「標準的な運賃」の届出状況については、貴省と全日本トラック協会の普及啓発活動により徐々に増えていることは評価する。また、「標準的な運賃」は2024年3月31日までの時限立法であったところ、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案（公布・施行：2023年6月16日）により「当分の間」の措置となったことは評価する。加えて、昨年11月に、公正取引委員会が、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を公表したことにより、荷主との交渉に一定の改善効果は見込まれるが、これまでの取引慣行や諸物価高騰などの影響により、依然として厳しい状況もある。

「標準的な運賃」の届出件数は徐々に増加しているものの、収受に至らない事業者が一定数存在している。2023年12月に「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言が公表され、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等の見直しが行われた。労働環境や労働条件の改善は急務であり、その原資となる適正運賃の収受は待ったなしの状況にあることから、「標準的な運賃」の更なる収受のため、荷主企業等への周知・徹底を強化されたい。

加えて、関係省庁、事業者団体等を通じて、荷主への理解と協力が得られるよう、これまで以上に強力に取り組まされたい。

また、「標準的な運賃」については、見直し検討会での議論の上で、2024年4月より現行運賃よりも平均8%高い運賃での設定が提言され、運輸審議委員会にて議論がなされている。現在、告示されている「標準的な運賃」において約6割の事業者が届出を行っているが実勢運賃の乖離が大きいと聞いている。「標準的な運賃」は持続的な経営を行っていくために収受すべき運賃として示されているものであることから、まずは実勢運賃との乖離を埋めていく施策が必要であると考え。新たな「標準的な運賃」が実運送を行う事業者が収受できるよう、行政として、実勢運賃との乖離を埋めるべく施策を提示していただきたい。

併せて、「特積み」は「貸切輸送」とはまったく異なる運送形態であり、別途、特積み運送事業者に適した「標準的な運賃」の考え方を示されたい。

【回答】（貨物課）

トラック運送業については、コストに見合った適正な運賃の収受ができておらず、他の産業と比較して賃金が低いなど、労働条件の改善が課題となっており、適正な運

賃を収受できる環境を整備することは重要であると考えております。

このため、国土交通省では、荷主に対する交渉力が弱いトラック事業者の運賃交渉の際の参考指標として「標準的な運賃」を令和2年4月に告示し、運送事業者のみならず、荷主などへの周知・浸透を図って参りました。

昨年5月に、「標準的な運賃」を参考として運賃交渉を行ったトラック事業者を対象として、アンケート調査を改めて行いました。その結果、「標準的な運賃」の8割以上の額を収受できた契約の数は、一昨年に比べて、35%から45%に増加したことがわかりました。

「標準的な運賃」については、

- ・燃料高騰分なども踏まえて運賃水準の引き上げ幅を提示
- ・荷待ち・荷役などの対価について標準的な水準を提示
- ・下請け手数料の設定

した新たな「標準的運賃」を本年3月に告示したところです。

今回改正した「標準的運賃」においては、積載率を向上させ、ドライバーや車両の省力化を図る観点からは、貨物量に応じた「個建運賃」の活用が有効であることから、見直しをしております。

特積み事業者の皆様においても、この見直し後の「個建運賃」の規定も活用いただきつつ、あらかじめ適正な運賃を算出していただくことにより、荷主との運賃交渉を適切に行っていただきたいと考えています。

また、令和5年7月に設置したトラックGメンにおいて、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施しているところです。

国土交通省では、これらの総合的な施策により、ドライバーの賃上げと適正運賃の収受に向けて関係省庁とも連携し、全力を尽くしてまいります。

以下特積みの別の回答（参考）

「標準的な運賃」において特別積合せ輸送にかかる計算式等を示すことについては、各事業者において輸送単位、運送距離設定等様々な形態があるところ、原価計算の基となる調査に協力いただける相当数の事業者が必要になること、特別積合せ輸送における運賃収受の実態を踏まえ、慎重に検討していく必要があると考えております。

- (5) 輸送の安全の確保にあたっては、トラック事業者に対して、地方運輸局・運輸支局等による監査を行っているほか、貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導を、全事業所を対象に約3年に1度の頻度で行っているとのことであるが、重大事故の背景には依然として不適切な運行管理の現状が見受けられる。また、

加盟産別組合が設置しているフリーダイヤルには、一般ドライバーから不適切な運行管理や労務管理を行っている事業者に関する相談が、依然として多数寄せられている。

については、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

- ① 行政監査要員について、この間、継続的に増員されていることは評価するが、前述の状況から、監査体制の大幅な強化が不可欠であると考えており、監査要員の抜本的増員に取り組まされたい。

【回答】（安全政策課）

自動車運送事業者に対する監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計108名でしたが、その後順次増員を図り、今年度は448名体制となるなど、体制の強化を進めております。引き続き、体制の強化に取り組んで参ります。

- ② 「適正化事業実施機関」の機能を十分に発揮するため、より一層の責任体制の明確化や中立性・独立性の確保を図られたい。また、その役割が増えてきていることから、指導員のさらなる専任化や増員に取り組まされたい。加えて、ブロック別巡回率の濃淡の是正および事業者数や離島・山間部等の巡回効率が低い地域の特性に見合った適正な指導員数の確保など、配置のあり方について検証されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

「適正化事業実施機関」については、これまでに、組織運営の中立性・透明性を確保するために、全ての地方実施機関において地方評議委員会の設置、全国実施機関及び地方実施機関における、トラック協会他部門との運営区分の明確化等を図るとともに、適正化事業実施機関に対し、実施本部長体制による適正な組織運営、公正・着実な適正化事業の実施等を指導しております。

また、適正化指導員の資質向上は巡回指導の強化の観点からも必須であることから、これまでも、全国実施機関主催の各種研修などを通じて、実践的な調査技術や専門的知識の習得、指導能力の向上を図ってきたところです。

加えて、全国実施機関においては、事業者数などの実態を踏まえた指導員定数の見直しを行っており、地方実施機関においては、現在、これに基づく要員確保及び専任化等を推進しているところです。

なお、適正化指導員の資格に関しては、平成29年4月1日以降、新たに適正化指導員となる者から、従来の資格要件に「運行管理者資格の取得」又は「基礎講習の受講」が加えられたところです。

国土交通省としましては、今後も適正化事業実施機関と連携しながら、同機関がその機能を十分に発揮できるよう取り組んでまいります。

- ③ 2016年1月に発生した軽井沢スキーツアーバス事故を踏まえた改正道路運送法と同様、運行管理者資格の取得要件の試験合格者への限定、事業許可の更新制などの安全対策は、貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

また、貸切バス3,589事業者（2021年度末）に比して、トラックは58,489事業者（2021年度末）と多数であることから、許可更新制の導入にあたっては、厳しい審査要件をクリアしているGマーク取得事業所については更新時の要件を緩和するなど、効率的なチェック体制の充実に資する諸施策を講じられたい。

【回答】（安全政策課）

貸切バスの運行管理者の資格要件は、軽井沢スキーバス事故を踏まえた運行管理業務の見直しにより、中間点呼の実施や運転者に対する指導・監督に関する業務が新たに加わることとなり、運行管理者の知識・能力を国において客観的に判断する必要性が高まったことから運行管理者試験の合格者に限定することとしたものです。

貨物自動車運送事業における運行管理者を試験合格者に限定することについては、上記のような貸切バスとの制度の違いや、事故の実態を踏まえ、慎重に検討する必要があると考えております。

また、事業許可における安全対策について、国土交通省としては、輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識のもと、現在、トラック事業者に対しては、運輸局・運輸支局において監査を行っているほか、監査業務を補完する観点から、国が指定した貨物自動車運送事業適正化事業実施機関においても、全ての事業所を対象に平均して3年に1度の頻度で巡回指導を行っております。

貨物自動車運送事業適正化事業実施機関の巡回指導において悪質な法令違反が疑われることを確認した場合は、当該実施機関の通報を受けて運輸支局が監査に入り、行政処分等を行うなど厳正に対処しております。

引き続き、こうした制度を活用し、トラック事業者の法令遵守に取り組んでまいります。

- (6) 物流のデジタル化に取り組む中、運行管理の高度化・効率化等に向け、デジタルタコグラフ（次世代運行記録計を含む）の装着は必須であると考えます。

したがって、新規登録車については、継続生産車を含めて装着を義務付け、使

用過程車については、段階的に義務付けられたい。また、義務付けの対象を車両総重量3.5トン以上、最大積載量2トン以上に拡大されたい。

【回答】（安全政策課）

国土交通省としても、デジタル式運行記録計は、過労運転や事故の防止等の観点から重要であると認識しております。

そのため、デジタル式運行記録計の普及促進を図るべく、平成22年度に補助制度を創設して以降、毎年度補助を実施しているところです。

また、平成26年12月1日に「貨物自動車運送事業輸送安全規則（国土交通省令）」を改正し、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の事業用トラックに加え、車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上の事業用トラックについても、運行記録計による記録を義務付けているところです。

なお、デジタル式運行記録計の義務付け対象の拡大については、装着の義務付けの効果や、事業者の負担等踏まえつつ、検討してまいります。

(7) Gマークの認定要件に、「過重労働」による「労働災害」や「健康起因事故」の防止に向けた労働安全衛生法等関係法令の違反の有無や、「働き方改革」の推進に向けた36協定限度時間の超過の有無等を加えられたい。

また、インセンティブについては、自動車保険料等の割引の拡充や公共団体等による入札における優遇策などについても検討されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

Gマーク制度は、トラック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おります。

現在、Gマーク制度の認定要件については、「安全性に対する法令の遵守状況」や「事故や違反の状況」、「安全性に対する取組の積極性」等の38項目にわたる厳しい評価項目を設けております。

またGマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省においても、

- ・ 営業所間又は営業所と車庫間、営業所と遠隔地においてI T点呼の実施
 - ・ 基準緩和認定を受けた事業用自動車適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を最長4年間から無期限に延長
 - ・ CNGトラック導入補助の最低台数要件について、通常3台を1台に緩和
 - ・ 特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を最長2年間から4年間に延長
 - ・ 行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常3年から2年に短縮
- 等の措置を講じてきたところです。

今後とも適正化事業実施機関と連携して、専門家等の意見などを踏まえながら、Gマーク制度の充実を図ってまいります。

(8) 運送契約等の書面化について、全日本トラック協会の会員事業者(大手特積み事業者 20 者)が取り組んでいる「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」の 2021 年度のフォローアップ調査結果について、昨年、報告を求めた結果、貴省から「契約書面の締結状況に関し、概ね締結していると回答した発注者は約 8 割だが、受注者からは約 7 割という回答であった。フォローアップ調査の結果を踏まえ、取組事業者となっている大手事業者をはじめ、業界全体として更なる改善が図られるよう、全日本トラック協会に対して引き続き働きかけていく」との回答があった。この間、一定の改善は見られるものの、大多数を占める中小事業者の実態を反映したものではなく、今なお書面化の取り組みが容易でない状況もある。「全日本トラック協会および本計画取組事業者は、下請運送事業者との取引条件の改善に向け本計画取組事業者以外の大手トラック運送事業者も本計画を率先して実施するよう、関係者に働きかけていくこと」とされている。また、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終とりまとめにおいて、トラック業界における多重下請構造の是正や契約条件の明確化を図るための取り組みが示されたことから、これらの取り組みを荷主企業等へ強力に要請するとともに、運輸安全マネジメントによる安全管理規定の届け出義務のある保有車両 200 両以上の事業者等への水平展開に向けて指導されたい。あわせて、書面化推進ガイドラインの浸透状況を検証しつつ、書面契約の義務化について、具体的な年限を示すロードマップの提示も含めて検討されたい。加えて、運送引受書の発出対象から除外されている特積についても書面契約の必要性は同様のため、書面化ガイドラインの対象とされたい。

【回答】（貨物流通事業課）

全日本トラック協会が取り組んでいる自主行動計画の令和 5 年度のフォローアップ調査の結果によれば、「契約書面の締結の状況」について、「概ね締結している」との回答が発注者の立場としては約 8 割となっている一方で、受注者の立場としては約 6 割となっています。

フォローアップ調査の結果を踏まえ、取組事業者となっている大手特積み事業者をはじめ、業界全体として更なる改善が図られるよう、全日本トラック協会に対して引き続き働きかけてまいります。

国土交通省では、これまでも、適正な運送契約の締結を促進するため、書面化により共有すべき必要最低限の事項等を示した「トラック運送業における書面化推進ガ

イドライン」を策定し、関係者に周知を図ってまいりました。

この取組を踏まえ、今国会で成立いたしました改正物流法において、荷主とトラック事業者等との間の運送契約の締結等に際しての書面交付義務の規定の新設や、トラック事業者が担うべき役務の範囲やその対価の明確化など適正な取引環境を整備する措置が盛り込まれております。

国土交通省としては、改正法の施行と合わせて、引き続き、関係省庁や業界団体とも連携し、トラック運送業における適正取引の推進を図ってまいります。

- (9) 適正化事業実施機関の巡回指導における社会保険等の状況が「否」の事業者は、この間の取り組みの効果等により減少傾向にあることは評価するが、貴省との連携をさらに強化し、引き続き撲滅に向け、強力に取り組まれない。

【回答】（貨物流通事業課）

トラック事業者の社会保険等の適正な加入については、社会保険等関係機関及び適正化事業実施機関との密接な連携が必要であると考えております。

国土交通省では、社会保険等への加入及び納付が適正になされていない事業者については、適正化事業実施機関からの報告や、地方運輸局等における監査を通じて把握するとともに、社会保険等の未加入又は未納付が確認された場合には、社会保険等の未加入等の状況について関係機関へ照会し、行政処分等を実施することとしております。

また、監査を実施した結果、労働基準法、最低賃金法、労働安全衛生法（健康診断）、改善基準告示について重大な違反の疑いがあると認められた事業者については、地方運輸局から労働基準監督署へ通報を行うなど、厚生労働省と連携を通じて、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図ることとしております。

引き続き、社会保険等関係機関及び適正化事業実施機関との密接な連携のもと、社会保険等の適正な加入について取り組んでまいります。

- (10) 規制改革（自家用トラックによる有償運送、貨客混載等）について

「白ナンバーの自家用トラックによる有償運送」について、通販業界や経済団体等は、自前で安全教育を実施し、改善基準告示を遵守するなどすれば営業用トラックと同水準の安全が確保できるとして、ドライバー不足の解消等を理由に運送事業者を介さない形で活用するなどの規制緩和を求めているが、2021年6月には、自家用トラックドライバーの飲酒運転により小学生が死傷する痛ましい事故が発生したことなどをふまえ、強く反対するところである。については、「貨物運送における自家用車の活用にあたっては、引き続き、一般貨物自動車運送事業者が

管理を行い、輸送の安全やドライバーの適切な労働管理等が守られることを前提」とする貴省の見解を堅持されたい。

また、「貨客混載」については、これまで実証実験が取り組まれてきたが、本格的に解禁するのであれば、貨物自動車運送事業法等を完全適用すべきであると考ええる。

貴省においては、「自家用トラックによる有償運送」および「貨客混載輸送」の拡大」に対し、業界団体の意向を尊重するなど十分慎重に対応されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

運送事業においては、輸送の安全を確保することが大前提であることは言うまでもありません。

現在、「他人の需要に応じて、有償で、自動車を使用して貨物を運送する」場合には、貨物自動車運送事業法に基づき、輸送の安全を確保する観点から審査を行った上で、許可しており、自家用車で他人の荷物を有償で運送することは、原則として認めておりません。

一方、運送需要が極端に増大する年末年始・夏季等の繁忙期に限っては、道路運送法の規定に基づく自家用有償運送の許可を行い、安全を確保した上で、自家用車の活用を例外的に認めております。

そして、この例外的な許可のあり方については、昨年6月に閣議決定された『規制改革実施計画』において、令和4年度に実施した現行通達の運用状況（事故や法令違反の状況）のモニタリング結果等を踏まえ、必要な措置について検討を進めていくこととされたところです。

これをうけ、令和4年度の実態調査結果においては、自家用自動車により有償運送を行うにあたり安全性、法令遵守の観点から大きな問題が生じていないことが確認できたとともに、事業者のニーズに柔軟に応えるため、有償運送の許可の対象となる期間を通年化としたところです。

また、貨客混載については、これまでは過疎地等のみの区域だったところ、全国的なアンケート調査等により過疎地域以外においても具体的なニーズが一定程度確認できたことから、実施区域の見直し等の措置を昨年5月に実施したところです。

なお、旅客自動車運送事業者が貨客混載を行う際は、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得を前提としているところです。

(11) 宅配便事業を中心とする貨物軽自動車運送事業（軽貨物運送）について

2022年6月に閣議決定された「規制改革実施計画」に基づき、同年10月27日、「軽乗用車」についても貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とする通

達が施行された。しかし、個人事業主には労働時間規制がなく、委託事業者から過度な個数の配達を請け負うことに伴う長時間労働が、事業用軽貨物車による重大事故が増加傾向にある。

こうした状況を受け、貴省から昨年12月、貨物軽自動車運送事業（軽貨物）の安全対策を強化するため、軽貨物事業者への規制を強化する方針が打ち出され、現行の安全制度を改め、一般トラック運送業並みに安全規則を引き上げるとの考えが示されたことから、法制化に向け早急に取り組まれない。

【回答】（安全政策課）

貨物軽自動車運送事業においては、ラストマイル配送の需要拡大とともに、死亡・重傷事故件数が増加しており、安全対策の強化が急務となっております。

このため、本年5月に改正された貨物自動車運送事業法において、安全対策の強化等を目的として、営業所ごとに貨物軽自動車安全管理者を選任し、当該管理者に講習を受講させる等の、貨物軽自動車運送事業者に対する新たな安全対策の義務付けについて規定されたところです。

これらの義務付けについては、具体的な内容も含め、十分に実効性が担保できるよう検討を進めて参ります。

2. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取り組む施策」は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会での議論経過も踏まえた、実効あるものと期待される施策が多数あり、大いに評価できる。については、政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

(1) 政府は、働き方改革において副業を普及促進する方針であるが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそれがある。また、労働時間の通算については労働者の自己申告によるものであり客観的に通算する仕組みがなく、本業と副業の労働時間を通算して過労死認定された事例もある。働き方改革による業務量減少などによる賃金収入の減少から、副業への就業を望む声もあるが、ドライバー等が副業を希望する主な理由は賃金所得の補填であり、まずは「標準的な運賃」等適切な運賃・料金の確実な収受により、本業の賃金等を引き上げることが、必要と考える。

については、副業に関して、安全運行と過労運転防止等の観点から労働組合として原則反対のスタンスであり、監督官庁としても、引き続き、事業者への注意喚起や指導に取り組まれない。

なお、例外的にドライバーが副業する場合においては、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

【回答】（安全政策課）

適正な運賃を収受できる環境を整備することは重要です。

このため、トラック事業者が賃上げ原資となる適正運賃を収受できるよう、本年3月に「標準的運賃」を見直し、運賃水準を平均8%引き上げるなどしたところです。

また、国土交通省にトラックGメンを設置して、プッシュ型の情報収集や勧告・公表措置により、運賃・料金の不当な据置きなどを行う、悪質な荷主・元請事業者等への是正指導を強化しているところです。

加えて、先月成立した改正物流法においても、物流効率化に向けた措置に加え、実運送体制管理簿による運送体制の可視化、契約の書面化による契約条件の明確化など、適正運賃の導入を進めるための環境を整備する措置を盛り込んでいます。

国土交通省としては、これらの取組を通じて、ドライバーの賃上げが実現できるよう、関係省庁・産業界とも連携し、しっかり取り組んでまいります。

厚生労働省が策定した「副業・兼業の促進に関するガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）において、副業・兼業を行う労働者を使用する全ての使用者は、それぞれ、自らの事業場における労働時間と他の使用者の事業場における労働時間とを通算して管理する必要があるとされていることから、運送事業者は兼業・副業先での運転者の労働時間を含めて、改善基準告示を遵守することになります。

さらに改善基準告示では、バス、タクシー又はトラックのモード毎に定められた拘束時間、運転時間等の基準をそのモードに適用することとなっています。

また、運送事業者は点呼等で運行の業務に従事しようとする運転者が疲労、睡眠不足等によって安全な運転ができないおそれがないかどうかを確認することが法令により義務付けられているとともに、運転者に対し、長時間連続運転等による過労、睡眠不足が交通事故を引き起こすおそれがあることを指導することとしています。

国土交通省としましては、運送事業者に対し、これらの確認や指導を徹底するよう指導することにより、副業や兼業に従事する運転者が過労運転を行うことのないよう、指導して参ります。

なお、御指摘の「運転免許証番号と法人マイナンバー制度を活用した、事業者を選

任される運転者の行政の登録制度」については、運転者の個人情報の保護の観点から登録情報の運用や管理について、慎重に検討する必要があると考えております。

(2) 適正取引構築のために 2017 年 7 月から荷主都合 30 分以上の荷待ちが「乗務記録」の対象となったが、4 トン以下のトラックにおいても長時間の荷待ちが常態化していることから、ドライバーの労働環境改善や物流生産性向上を促進するためにも、記録義務化の対象を拡大するとともに、関係省庁との連携による荷主等への周知に努められたい。

【回答】（貨物流通事業課）

荷待ち時間等の記録の義務化については、トラック運転者の長時間労働の要因となっている荷待ち時間の削減に向け、トラック事業者と荷主の双方の協力による改善への取り組みを促進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る一助とすること等を目的とし、業界の意見やパブリックコメントを踏まえた上で、比較的長時間の荷待ち時間が発生しやすい一定の大きさ以上の車両を対象を絞った上で、当該車両を保有する事業者を対象としました。

昨年 6 月には「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定し、発荷主事業者及び着荷主事業者に対して、荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握した上で、それらの時間の短縮に努めるよう定めました。

また、乗務記録の記録義務付け対象外のトラックであっても、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業により、ドライバーの拘束時間が基準を超過するおそれがあれば、関係省庁とも連携しながら、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」等を実施しているところです。

国土交通省としましては、これらの取組を通じてドライバーの労働環境改善や物流生産性向上に取り組んでまいります。

(3) パレット化による手荷役の削減については、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」の中間とりまとめがなされ、2024 年に向けバラ積み解消が急務とし、11 型パレットを推奨規格としたほか、今後についてはパレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）の両面で引き続き検討を行うとしていることから、荷主等に輸送の効率化などメリットの周知を強化することと合わせ、着実かつ早急な実現に向けて取り組まれたい。

また、「物流革新に向けた政策パッケージ」および「物流革新緊急パッケージ」

においても、標準仕様のパレット導入等に向けた取り組みを推進することが示され、レンタルパレット事業者および製造事業者等を含めた周知および、促進に向けて取り組まれない。

加えて、パレット輸送への転換を進め、荷役時間の短縮に繋がっていることは大いに評価できるが、荷主から無償で空パレットの引き受けを依頼される場合がある。このような場合、運送事業者は赤字での運行を余儀なくされてしまうため、荷主に対し、空パレット等資材の輸送に関しては有料となることを、関係行政機関等を通じて周知して頂きたい。

【回答】（物流政策課）

令和3年6月に設置した官民の協議会においては、パレットの標準化に向けて、平面サイズについては1,100mm四方のいわゆる11型を、運用方式についてレンタル方式を推進することを内容とする、最終とりまとめ（案）をパブリックコメントしたところであり、最終化に向け、しっかりと取り組んで参ります。

国土交通省としては、令和5年度補正予算を活用して、物流標準化促進事業等、標準仕様パレットの推進に向けた周知に努めてまいります。

なお、空パレットの仕分け・回収について、運送事業者が運送契約外の作業として行っているケースがあることは承知しております。最終とりまとめ（案）では、パレットの仕分け・回収の主体等に関して各契約において明記することを推進することとしており、標準的運賃の周知を図る等により、適正運賃収受に向けた環境整備に取り組んで参ります。

（4）商品配送における「送料無料」表記については、消費者庁による「『送料無料』表示の見直しに関する意見交換会」が9回に亘って開催されたが、今後の「送料無料」表示の取り扱いについて確認された事項を、国は関係する事業団体と事業者も巻き込みながら、広く広報に努められたい。

【回答】（物流政策課）

「送料無料」表示の見直しについては、消費者庁にて取組が進められており、昨年12月、見直しの考え方が公表され、具体的には、

- ①「送料当社負担」、「送料込み」などの送料負担の仕組みを表示すること、
- ②「送料無料」表示をする場合には、その理由、仕組み等を分かりやすく説明すること

が通販事業者等に対して要請されました。

また、先般成立した改正物流法の附帯決議において、「「送料無料」表示の見直しを含め、消費者の物流に対するコスト意識の浸透を図る取組を進めるとともに、運送業

に対する社会的な理解の醸成に努めること」が求められております。

国土交通省としては、運送事業者を所管する立場から、物流の持続的成長を図るための国民の理解の増進にしっかりと取り組んでまいります。

3. 運行管理業務の徹底について

(1) 第一種利用運送事業者（専業水屋）に対する事業法の適用等について

第一種利用運送事業者（専業水屋）については、貴省による実態調査に基づき、事業者に対する貨物自動車運送事業の制度等に関する啓発や指導監督体制の強化等が取り組まれているが、不適切な運送の依頼のみならず、多層取引による実運送会社の收受運賃の低下が指摘されている。

については、過度に低い運賃の支払いがなされていないか、改めて実態把握するとともに、不適正な実態が確認された場合は指導されたい。また、関係法令への理解不足に対しては、第一種利用運送事業者についても、貨物自動車運送事業法の適用を図るとともに、改善基準告示見直しについて周知・徹底に努められたい。

また、昨年発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」では「多重下請構造の見直し」、「物流革新緊急パッケージ」では「契約の書面化」に取り組むとされていることから、早急に取り組まれたい。

【回答】（貨物流通事業課）

実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」への規制の在り方については、今般の法改正の趣旨も踏まえ、まずは事業者ヒアリング等を通じて実態を把握し、トラック運送業における下請構造の課題を検証し、多重下請構造の是正に向けた必要な対策を検討してまいります。

また、物流の効率化のための国家プロジェクトとして、「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流革新緊急パッケージ」に盛り込まれた多くの施策については、関係省庁とも連携し、スピード感をもって取り組んでいるところですが、そのような中でも、トラック運送業における多重下請構造の是正に向けては、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請トラック事業者や利用運送事業者への是正指導の徹底、改正物流法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などにより、実運送事業者が適正運賃を收受できるよう、適正化を図るための取り組みを強力に進めていくこととしているところです。こうした取り組みへの理解が不足している専業水屋に対しては、本年4月から適用される改善基準告示の見直しを含め周知・浸透に努めてまいります。

(2) 法令違反となる運送の依頼の禁止と罰則の創設について

貴省が2021年1月～3月に実施したトラック輸送状況の実態調査結果では、改善基準告示に対する荷主の認知度は約50%、荷主の配慮義務（働きかけ）に対する荷主の認知度は約30%となっている状況を踏まえ、改めて、以下の事項について検討されたい。

- ① 発地から着地の距離および所要時間を勘案して、改善基準告示を遵守できないことが明らかな運行の依頼を禁止されたい。
- ② 運転者は、運行管理者の指示に基づき運送を行うことが、運行管理の原則である。については、運送の依頼は、利用運送事業者と事業者間で行うことを明確化し、ドライバーへの直接の依頼を禁止されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

トラック事業者が改善基準告示を遵守するためには、荷主の協力が不可欠であると認識しています。一方で、荷主等がトラック運転者の労働時間のルールをよく理解していなかったり、そもそも知らなかったりというケースもあることから、理解を深めってもらうため、厚生労働省と連携しながらリーフレット等を作成し、荷主等関係者への周知を図っているところです。

また、無理な運送依頼等の違反原因行為を行っている疑いのある荷主等に対しては、関係省庁とも連携しながら貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」、「要請」等を実施し、是正を求めています。

引き続き、運行管理者による適切な指示により運送を行うよう、トラック運送業における労働環境及び取引環境の適正化を図るため取組を進めてまいります。

(3) 遠隔地での電話点呼の制限

遠隔地での点呼については、より一層の安全を確保する観点から、改めて、以下の事項について検討されたい。

- ① 遠隔地における電話点呼は1の運行で1回までとし、その他の点呼は対面点呼（Gマーク事業者はIT点呼可、他事業者も含めて点呼委託は可）を義務付けられたい。

【回答】（安全政策課）

運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を確認するため、点呼は原則対面で行うこととしております。

ただし、遠隔地で業務を開始又は終了するなど、「運行上やむを得ない場合」として、営業所において対面で点呼ができない場合に限り、電話その他の方法で点呼（いわゆる電話点呼）を実施することをあくまで例外的に認めているところです。

一方、令和5年4月からは、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法について告示で定められ、カメラ、モニター等を通じて点呼を行う遠隔点呼等が法令に基づき実施可能となったところです。本年3月には、告示改正により、遠隔点呼等が実施可能な場所（宿泊地等）も拡大されております。

- ② トラックステーション等における点呼業務の受託（運行管理資格者を配置）を可能とされたい。

【回答】（安全政策課）

点呼は、輸送の安全確保のために最も重要な業務の一つであり、管理の受委託制度においては、貨物自動車運送事業法制度に精通した者が点呼に必要な資機材を整備している場所で適切に実施すること等を求める観点から、平素より安全性に関する高い意識を持ち、点呼等の運行管理を適切に行っているGマーク営業所（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所）において運送事業者の運行管理者が行うことを要件としているところです。

このため、Gマーク営業所以外の場所（例えばトラックステーション等）での点呼は認められていません。

また、輸送の安全確保の観点から、運送事業者ではない者（例えばトラックステーションの運営会社などの非運送事業者）が管理を受託することを認めることは困難であると考えております。

- ③ 車両の運行中においては事業所に運行管理者（補助者含む）の配置（業務の委託可）を義務付けられたい。

【回答】（安全政策課）

運送事業者は、営業所ごとに運行管理者を選任し、選任された運行管理者は、乗務時間の管理、乗務員の健康状態の把握、酒気帯びの有無のチェックを含む乗務前後の点呼の実施や事業用自動車の運行中に運転者の体調不良や走行環境の変化等のトラブルが発生した際に必要な判断・指示を行えるよう、運行に関する状況を適切に把握するための体制の整備を義務付けております。

他方、事業用自動車の運行中における、運行管理者及び補助者の営業所等への常駐義務については、法令等に規定されておらず、運行管理業務が円滑に遂行出来ている体制が整えられている上で、運行管理者が常駐するかどうかは、自動車運送事業者の判断に委ねられているところです。

このため、車両の運行中、事業所に運行管理者の配置を義務化することについては、事故防止に資する効果の有無や事業者の負担等も踏まえつつ、慎重に検討する必要があります。

あると考えております。

なお、令和5年4月からは、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法について告示で定められ、カメラ、モニター等を通じて点呼を行う遠隔点呼等が法令に基づき実施可能となっているところです。本年3月には、告示改正により、遠隔点呼等が実施可能な場所（宿泊地等）も拡大されております。

（4）遠隔点呼（IT点呼）の導入

遠隔点呼（IT点呼）については、現場から、夜間等における管理職の労働時間削減という点で大いに役に立っているという声がある一方で、高齢により乗務から外れた従業員の就業場所（点呼係等）の喪失や、夜間に無人となる事務所のセキュリティ強化が必要となるなどマイナス面の意見もある。特に、運行管理の面では、画面での点呼となるためドライバーの顔色や体調が把握しづらいという意見のほか、依然として、なりすまし等について、監査等による指摘がされるまで、点呼が形骸化する事業者が増えるのではないかと懸念する声がある。遠隔点呼（IT点呼）を導入した事業者については、早い段階で監査を実施するなど、適正な運用がなされるよう、引き続き慎重に対応されたい。

【回答】（安全政策課）

遠隔点呼の導入にあたっては、運行管理者等及び運転者を確実に識別できるように顔認証を含めて生体認証機能を有することや、アルコールチェックの確実な実施、例えば体温計・血圧計などを用いた健康状態の平常時との比較を行うこと等を要件とすることにより、対面による点呼と同等の安全性を確保することとしています。

また、遠隔点呼を実施する事業者への指導や監督を通じて、遠隔点呼が適切に運用され、輸送の安全が確保されるよう、適切に対応してまいります。

（5）乗務等の記録の保存期間の延長

トラックドライバーの過労死等労災認定において、事業者の出勤簿等の管理が不適切であるがゆえに、認定が困難となるケースや裁判となるケースが散見される。一方、運転日報等の乗務記録については、出勤簿等に比べて適切に管理されていることが多いが、労災認定に要する期間が長期化した場合、必要となった時点で廃棄されているケースもある。ついては、現行1年となっている保存期間を出勤簿等と同様5年間（当分の間は3年）とされたい。

【回答】（安全政策課）

業務等の記録は、事業者が運転者の乗務の実態を把握することを目的として、運転者の過労の防止及び過積載による運送の防止等、業務の適正化の資料として活用し、

記録の保存を義務付けております。

業務等の記録の保存期間の延長は、事業者の負担等も踏まえつつ、慎重に検討する必要があると考えております。

4. 過積載・軸重違反の防止対策等について

過積載について、貴省が2017年12月より取り組んでいる「過積載車両の荷主対策」により、荷主の関与が主要因となる違反が減少していることについては大いに評価するが、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。

については、輸送の安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

- (1) 過積載における「荷主対策の深度化」の実効性について説明されたい。また、過積載や悪質な違法行為の防止に向けた取り締まりを強化するとともに、厳正な処分を実施されたい。加えて、再発防止のために、使用者や荷主等の背後責任を追及し、道交法を厳格に運用するなど対策を強化されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

過積載運送の指示、容認等の違反原因行為を行っている疑いのある荷主に対しては貨物自動車運送事業法に基づく是正措置を行っており、当該荷主に対しては原因の特定、再発防止策の策定など改善されるまでのフォローアップを行っております。

過積載等の法令違反行為については、監査においてそうした事実を認めた場合には、トラック事業者に対して車両停止処分等の行政処分を行っているほか、警察から過積載の通知を受けた場合についても、それを端緒にトラック事業者を監査・処分し、厳正に対処することとしています。

また、トラック事業者のみならず荷主等にも、法令違反行為を是正させるために、

- ・ 平成29年7月に、実効性を高めるための運用見直しを行った荷主に対する勧告等を行う制度の活用
- ・ 道路管理者による基地取締り時の荷主情報の聴取及び荷主への勧告強化、特車申請時における荷主名の記載などの取組を行っております。

今後ともこれらの取り組みを通じて、過積載運行の防止を図ってまいります。

- (2) 高速道路において、「車両総重量8トン以上の特定中型や大型トラック」の最高速度引き上げに伴い、「過積載」で運行している車両が事故を起こした場合、被害が甚大化する恐れがあるため、「過積載車両」に対する取り締まりを、これまで以上に強化されたい。

- (3) 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

が不可欠であり、貴省においては、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、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、荷物ごとの荷姿例と積付け・運転時の留意事項等について定め、この浸透を通じて事故防止に努めるとしている。しかし、貴省が2021年11月に実施した実態調査では、ガイドライン・マニュアルの認知度は、トラック事業者は9割を超えているが、トラック運転者は約6割、荷主は約5割となっている。また、コンテナの安全輸送に係る情報伝達の実施状況については、特に梱包情報については、荷主から伝達されないと答えるトラック事業者が約4割となっており、事業者から伝達されないと答える運転者が約8割となっている。こうした状況のなか、2021年の国際海上コンテナ輸送中の横転事故は、前年比8件増の13件と急増している。また、近年、死傷者数は増加傾向にあり、2021年の死傷者数5人（死者2人、重傷者3人）は、2009年の7人以来12年ぶりの悪い記録となったとも報じられている。

については、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の周知については、運送事業者はもとより、荷主や取次事業者に対して強力に取り組まれない。また、荷主等の情報提供が不十分である際の違反や事故については、「荷主対策の深度化」による働きかけや勧告を着実に実施し、再発防止に取り組まれない。

【回答】（安全政策課、貨物流通事業課）

国際海上コンテナの陸上輸送の安全を確保するためには、荷主が貨物をコンテナに適切に積付し、運転者が品目や重量の情報から貨物の状態を推測し、適切に運行を行うことが必要であり、このため国際海上コンテナで輸送される主な品目について、適切な積付の例示、運転時の配慮事項を一覧にまとめ、ガイドライン等を令和3年4月に改訂し、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知するとともに、マニュアルを英訳して公表したほか、トラック運転者用リーフレットを作成して港湾関係団体等を通じ配布しているところです。

このような配慮がなされず、運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為を荷主が行っている場合、荷主に対する働きかけや勧告の対象となり得ます。

国土交通省では、引き続き関係省庁で連携し、ガイドライン等の内容について、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

過積載や偏荷重などによる事故防止のためのトラック事業者による情報提供の申し出に応じないといった荷主等の行為は、トラック事業者が法令に違反する原因となるおそれのある行為に該当し得るため、当該荷主が貨物自動車運送事業法上の荷主となる場合は、同法に基づく働きかけ、要請、勧告・公表等の是正措置を実施してまいります。

(4) 特積み輸送においては、荷主による申告重量と実重量の差の累積が過積載の要因となり得る。過積載運行が起因する重大な交通事故を防ぐためにも、運行車のターミナル出発時に検閲を実施することにより、取り締まり以前に過積載運行の防止ができることから、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用助成について検討されたい。

【回答】（貨物流通事業課）

過積載運行防止のためには、荷主の協力が不可欠ですが、関係省庁とも連携し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や荷主勧告制度の運用を通じて、過積載運行防止に取り組んでまいります。

過積載運行防止のための、トラックターミナルへのトラックスケール導入に対する費用助成については、ご意見として頂戴いたします。

(5) 前記のとおり、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。については、過積載防止および軸重違反防止のより効果的な手法として、自重計の実用化と装着義務化について、検討されたい。あわせて、導入に対する助成や税制優遇措置等についても検討されたい。

【回答】（車両基準・国際課、貨物流通事業課）

過積載や軸重超過については、自重計の装備や取締りの強化などの対策により過積載の件数は20年前に比べ約1割程度まで減少しております。

引き続き、助成や税制優遇措置等を含む過積載及び軸重超過の防止の取り組みについては、取締りの強化等により総合的に対応していくことでその根絶を図っていくべきと考えております。

5. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について

(1) ドライブレコーダーの普及促進について

映像収録型ドライブレコーダーは、安全運転管理や自動車事故の未然防止に有効な手段であり、昨今、社会問題化している「あおり運転」等の悪質な運転による事故発生の原因究明や分析に必要不可欠なツールとなりつつあることから、一層の普及促進に取り組むとともに、装着義務化について検討されたい。

【回答】（安全政策課）

国土交通省としても、ドライブレコーダーは、過労運転や事故の防止等の観点から重要であると認識しております。

そのため、ドライブレコーダーの普及促進を図るべく、平成22年度に補助制度を創

設して以降、毎年度補助を実施しているところです。

一方、ドライブレコーダーの義務化は、装着の義務付けの効果や、事業者の負担等踏まえつつ、慎重に検討する必要があると考えています。

(2) 衝突被害軽減制動制御装置の普及拡大に向けた施策について

衝突被害軽減制動制御装置については、新型車および継続生産車への導入が義務化されたことや、引き続き、対夜間歩行者・自転車検知等の高度化に取り組まれていることは評価する。しかし、加盟産別組合の調査では、ドライバー8,177名のうち6,437名(78.7%)が「すべての営業用貨物自動車への装着が必要」と回答していることから、使用過程車における前方障害物に対する警報装置の装着義務化に取り組まれない。さらには、装着車両への代替促進に取り組まれない。

また、「車両総重量8トン以上の特定中型や大型トラック」の高速道路における速度制限が80キロから90キロに引き上げられることなどをふまえ、「衝突被害軽減ブレーキ」についても、装着促進に向け取り組まれない。

【回答】(車両基準・国際課、技術・環境政策課)

ご案内のとおり衝突被害軽減ブレーキについては、令和3年11月から新車全車に対し装着を義務付けることとしており、令和7年9月の新型車からは新たに対歩行者の制動要件に適合する等、強化された要件を満たさなければならないこととする改正をしております。

また、衝突被害軽減ブレーキ等を搭載した営業用貨物自動車の購入時に補助を行い、装着車両への代替促進に取り組んでおります。

今後とも、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術について、基準の改正や車両の購入補助等の総合的な取組により、それら技術の開発及び普及の促進を図ってまいります。

(3) 運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について

2022年度における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患(過労死等)の労災補償状況における業種別の支給決定件数194件のうち、道路貨物運送業は4分の1を占める50件となり、他業種と比較しても非常に高い結果となった。加えて、道路貨物運送業における健康起因事故は増加傾向にあることから、引き続き、定期健康診断の完全実施や、自動車運送事業者における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患に係る対策ガイドラインで推奨されている各種検査・検診等の普及促進に向けた指導を徹底されたい。

また、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

【回答】（安全政策課）

運転者の健康状態に起因する事故を防止するためには、定期健康診断の確実な実施と、疾患の疑いのある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診を促進することが重要であると考えています。

このため、国土交通省では、脳血管疾患等の対策ガイドラインをはじめとした健康管理に係るマニュアルを作成しており、事業者団体への周知、各種セミナーの開催等により、ガイドラインの活用促進、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところです。

また、事業者団体において、スクリーニング検査を受診した場合に受診料の一部を補助する等の助成制度を設けているところもあると承知しております。

国土交通省としては、スクリーニング検査の普及状況、業界を取り巻く社会情勢などを把握しつつ、引き続き必要な措置を検討してまいります。

- （４）車両総重量８トン以上、最大積載量５トン以上の貨物自動車におけるスピードリミッターの不正改造については、貴省と警察等との連携により摘発に尽力いただいているが、不正改造車両の撲滅に向け、ネットオークションなどで不正改造を助長する自動車部品の出品者には警察等との連携により摘発されるよう、取り組みを強化されたい。また、２０１９年１２月にガイドラインが策定された「自動速度制御装置」の早期導入に向けて、引き続き取り組まれない。

【回答】（自動車整備課、技術・環境政策課）

国土交通省では、車検や警察と連携した街頭検査等により、スピードリミッターの不正改造を含めた不正改造車を排除しております。

また、関係団体と連携して「不正改造車を排除する運動」を実施しており、トラック業界などに対して、不正改造を行わないよう啓発活動などを行っております。

さらに、インターネットオークションの運営会社と協力し、スピードリミッターの不正改造を助長する自動車部品が出品されないよう取り組んでおります。

国土交通省としましては、引き続き、不正改造車の排除に向けた取組の実施に関する予算措置を行い、警察や関係団体との連携を図り、不正改造車の排除に努めてまいります。

また、国土交通省では、自動速度制御装置について、自動車メーカーの開発を促し、早期普及を図るために、メーカー、学識経験者を含む関係者を交えて議論し、令和元年１２月にガイドラインを策定しました。

一方、自動速度制御装置は速度標識の認識精度、ドライバーからの受容性などの課題があり、現時点では実用化や普及には至っていないため、より実用化に近いものと

して、速度超過の警報等を行う速度支援装置の技術指針を令和5年3月に制定したところでは、

引き続き自動車メーカーの意見も聞きながら、速度超過の防止に資する安全装置の早期実用化、普及促進を図ってまいります。

6. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送および渋滞解消対策について

(1) 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り、貴省においては、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、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、荷物ごとの荷姿例と積付け・運転時の留意事項等について定め、この浸透を通じて事故防止に努めるとしている。しかし、貴省が2021年11月に実施した実態調査では、ガイドライン・マニュアルの認知度は、トラック事業者は9割を超えているが、トラック運転者は約6割、荷主は約5割となっている。また、コンテナの安全輸送に係る情報伝達の実施状況については、特に梱包情報について、荷主から伝達されないと答えるトラック事業者が約4割となっており、事業者から伝達されないと答える運転者が約8割となっている。こうした状況のなか、2021年の国際海上コンテナ輸送中の横転事故は、前年比8件増の13件と急増している。また、近年、死傷者数は増加傾向にあり、2021年の死傷者数5人（死者2人、重傷者3人）は、2009年の7人以来12年ぶりの悪い記録となったとも報じられている。

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2023年度以降の取り組み方針案として、過去発生した事故の詳細な分析による対策の検討や、マニュアル等の実効性を高めること等が示されている。

については、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。

【回答】（安全政策課）

コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に安全輸送ガイドラインを取りまとめ、これに基づく取組を平成25年8月より開始しました。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割について定めております。

一方、「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」につい

て、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識しています。

国土交通省では、引き続き関係省庁で連携し、ガイドライン等の内容について、運送事業者のみならず、荷主や港運事業者労使等の関係者が参加する安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

- (2) コンテナターミナルオペレーターおよびドライバーが海上コンテナの偏荷重を認識した場合は、ターミナルと荷主の責任においてターミナル内で適正に積み替える等の処理がなされるよう対策に取り組まれない。

【回答】(安全政策課)

平成 25 年 6 月に策定した安全輸送マニュアルにおいて、入港後の現場における不適切状態の察知、判断および対処について記載しており、重量超過や偏荷重と思われるコンテナと判断された場合には、荷主やターミナルオペレーターを含む関係者間で連絡調整の上、適切な場所で開封し是正することとしています。

今後とも、本マニュアルに記載の内容が確実に実施されるよう、運送事業者のみならず、荷主や労使関係者が出席する安全対策会議や地方連絡会議の他、関係業界による講習会等を通じ、不適切コンテナの発見・是正のための措置を含む安全輸送マニュアル等の普及に努めてまいります。

- (3) 片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、また、トラックドライバーの作業負荷の軽減や作業時間短縮の観点から、加えて、貴省が 2021 年 11 月に実施した実態調査では、トラック事業者、運転者ともに、メジャーの携行が 5 割以下であることから、コンテナターミナルのゲートに片荷・過積載がわかる偏載監視装置付重量計を設置されたい。
- (4) 福島第一原発事故による放射性物質の拡散が今なお続いている状況から、京浜港での国費による各コンテナゲートに設置されている放射線量測定機と同様に、労働者の健康被害を防ぐために全てのコンテナターミナルに放射線量測定機を設置されたい。
- (5) 港湾地区の渋滞解消に向け、地方運輸局等と連携のもと実態調査を行い、海上コンテナ輸送の円滑化を図り、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善などの指導を行われたい。
- (6) 国際海上コンテナによるフレキシタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に

巻き込まれる状況がある。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が、フレキシタンクを用いた液体輸送についてもドライコンテナの積載物としての事前情報がなかったり、コンテナ内の積み付け状態が確認できないことなどにより、陸上輸送における不安要因となっている。また、船社においては、フレキシタンクによる液体輸送を行う場合、一定の強度が確認できるもの、非危険物、油を含まないもの等の条件を設けている。

については、動植物油（液体）の国際海上コンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

【回答】（安全政策課）

国際条約上、動植物油（液体）は危険物に該当しないことから、フレキシタンクによる輸送が可能です。このため、ご指摘のご要望は国際物流安定等の観点から、極めて慎重な検討が必要であると考えております。

一方、フレキシタンクからの漏えいを防止するため、国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル等に、フレキシタンクを用いる際に荷主や運転者が確認すべき内容を明記し、平成30年4月に改訂したところです。

さらに、荷主が貨物を適切に積付けし、運転者が品目や重量の情報から貨物の状態を推測し、適切に運行を行うようにするため、国際海上コンテナで輸送される主な品目について、積付のポイント、運転の際に気をつけることを一覧にまとめ、令和3年4月にガイドライン等の改訂を行うとともに、マニュアルを英訳して公表したほか、令和6年3月にはとトラック運転者用のリーフレットも作成しているところです。

国土交通省では、フレキシタンクを含む国際海上コンテナの安全輸送のためには、ガイドライン等の内容について周知徹底を図ることが重要であると考えており、引き続き関係省庁で連携し、運送事業者のみならず、荷主や労使等の関係者が参加する安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

【物流・自動車局（バス関係）】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

(1) 2022年8月、名古屋高速道路で乗合バスが横転し二人が死亡する事故が発生したが、その後の調べで、当該バスの運転者が改善基準告示における1日の最大拘束時間に違反して乗務する勤務が月に複数回あったことが判明している。

厚生労働省が2021年に実施した自動車運転者を使用する事業場に対する監督

指導状況によれば、バスの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は64.1%（前年は69.2%）、同じく改善基準告示違反事業場数は29.1%（前年は40.9%）となっており、依然として高止まりの状態にある。

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

【回答】（安全政策課）

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

過労防止関連に係る行政処分の処分量定の強化は、平成30年7月に実施しておりまた本年4月に改正された改善基準告示も踏まえ、引き続き、監査体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図って参ります。

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

【回答】（旅客課）

令和5年度末までに更新期限を迎える5,262者のうち、3,968者が更新許可を受けており、事業廃止や申請辞退等により退出した事業者は870者となっております。残りの424者（令和6年3月末時点）については、更新許可を満たす者であるかどうか審査中です。

よって、更新制の導入により、更新期限を迎える事業者のうち約2割が退出しており、事業を安全に遂行する能力のない事業者を退出させるという意味で一定の効果がでているものと考えているところです。

国土交通省といたしましては、引き続き更新制を厳格に運用することによって、適切に事業を遂行する能力のない事業者の事業退出を進めてまいります。

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

【回答】（旅客課）

貸切バスの契約における手数料については、貸切バス事業者が旅行者に対して支

払う対価であるため、国が介入すべきものではないという認識でございます。

しかし、商慣習から大きく逸脱するような過度な手数料を支払っている場合、運賃の割り戻しに該当する可能性が高いことから、当該ケースを調査対象として、速やかに調査、行政処分を行えるよう適切な対処方法を検討してまいります。

(4) デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査および設置に対する補助制度を拡充されたい。

【回答】 (安全政策課)

デジタル式運行記録計は、運転者の運転時間や勤務状況に関する詳細な分析・統計処理を容易に行えることから、ドライバーの働き方改革や、労働環境の改善にも役立つことが期待され、輸送の安全に寄与するものと考えております。

そのため、国土交通省としても、平成22年度より補助制度を創設し、デジタル式運行記録計の導入に係る補助事業を実施しております。

貸切バス事業者に対してはデジタル式運行記録計の装着を本年4月より順次義務付けており、そのデータを3年間保存することとしておりますが、更なる義務付けについては、引き続き慎重に検討する必要があると考えております。

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

併せて、「睡眠時無呼吸症候群(SAS)」についても、同様に検査費用および受診に対する助成を行われたい。

【回答】 (安全政策課)

運転者の健康状態に起因する事故を防止するためには、定期健康診断の確実な実施と、疾患の疑いのある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診を促進することが重要であると考えています。

このため、国土交通省では、脳血管疾患等の対策ガイドラインをはじめとした健康管理に係るマニュアルを作成しており、事業者団体への周知、各種セミナーの開催等により、ガイドラインの活用促進、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところです。

また、事業者団体において、スクリーニング検査を受診した場合に受診料の一部を

補助する等の助成制度を設けているところもあると承知しております。

国土交通省としては、スクリーニング検査の普及状況、業界を取り巻く社会情勢などを把握しつつ、引き続き必要な措置を検討してまいります。

(6) 2024年4月より「自動車運転者の改善のための基準」(改善基準告示)が施行されることから、厚生労働省と連携してバス事業者に対し、その遵守を周知徹底されたい。また過労運転の防止による安全運行確保のための施策を強化されたい。

【回答】(安全政策課)

運転者の拘束時間や連続運転時間等については、厚生労働省のいわゆる改善基準告示で定められているところであり、旅客自動車運送事業者は、道路運送法に基づき、改善基準告示の規定を遵守することが必要です。

国土交通省としましては、厚生労働省と連携して、バス事業者に周知徹底を図るために、改正直後の令和5年度から運行管理者の講習資料に入れて周知徹底を図っているところです。

国土交通省としましては、旅客自動車運送事業者が改善基準告示を遵守し、運転者の過労運転防止及び輸送の安全を確保するため、引き続き関係省庁と連携し、事業者に対する指導・監査等を通じて適切に対応して参ります。

(7) ノンステップバスの導入については、地域間・事業者間格差が生じていることから、導入の進んでいない事業者に対して補助金のさらなる拡充をはかり導入を促進されたい。

【回答】(旅客課)

障害者や高齢者をはじめ、様々な人が利用しやすいノンステップバスの普及・促進は、バリアフリー社会実現のために不可欠なものと認識しております。

このため、ノンステップバス車両の導入については、地域公共交通確保維持改善事業及び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、車両購入費等の一部の補助を実施しております。

補助金の交付にあたっては、地域別、バス事業者別の導入状況を把握の上、未導入の地域、バス事業者を優先して認定する等の対応を行ってきたところですが、令和4年度補正予算においては、導入を希望するすべての車両に対して支援を行ったところ です。

国土交通省としては、ノンステップバス車両の導入促進に向けて、引き続き、必要な支援策を講じるとともに、所要の予算の確保に努めて参ります。

(8) 電動バスの導入については、地域間・事業者間格差が生じていることから、導入の進んでいない事業者に対して補助金のさらなる拡充をはかり導入を促進するとともに、関連施設（発電・蓄電・充電）の整備及び車両の更新についても補助対象の充実を図りたい。

【回答】（技術・環境政策課、旅客課）

国土交通省では、環境省や経済産業省と連携する「商用車の電動化促進事業」において、EV車両や充電設備等について補助を実施しており、令和6年度に活用できる予算として409億円を措置し、大幅な拡充を図っております。

このほか、バス事業者の経営効率化の観点から、「交通DX・GXによる経営改善支援事業」等において、EV車両や充電設備等についても補助を実施しているところで

す。

※令和5年度補正予算

地域公共交通維持改善事業（交通DX・GXによる経営改善支援）279億円の内数
訪日外国人受入環境整備事業244億円の内数

また、「社会資本整備総合交付金」において、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体に対し、発電・蓄電・充電施設等のバス施設やEV車両について交付金による支援を実施しております。

引き続き、事業者の皆様のご意見も伺いながら、新たな課題・ニーズについても反映させるよう不断の見直しを図りつつ、次世代自動車の普及の推進に努めてまいります。

(9) 先進安全自動車（ASV）装置購入に対しての補助金について、1車両ごとに設置する補助対象装置の種類が制度導入時より増加していることから、1車両当たりの上限補助を増額するなど制度の拡充を図りたい。

【回答】（安全政策課、技術・環境政策課）

国土交通省では、「自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）」として先進安全自動車（ASV）装置の導入補助を行っており、令和6年度予算においても所要額を計上しているところです。

なお、本事業では、限られた予算の中で出来る限り多くの車両と装置に対して補助を行うため、補助率や1車両当たりの上限補助額を設けており、バス車両については多くの乗客を輸送し、より高い安全性が求められることから、トラックなど他の車両（15万円/台）よりも高い上限補助額（30万円/台）を設定しているところです。

引き続き、本事業等を通じて、交通事故防止に努めてまいります。

2. バス運転者および整備士の確保・育成について

(1) バス運転者および整備士の確保については、長時間労働であるにも関わらず、年間所得で全産業平均より約2割低いという実態を改善しない限り、真の解決はありえない。バス運転者・整備士という職業の価値に見合った賃金という意味では、まずは全産業平均並みの賃金に到達することが肝要であり、国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務がある。

国土交通省は、「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃および料金の上限の認可に関する処理方針」を一部改正し、乗合バス運転者の賃金改善が適切に反映できるよう、運賃の上限認可の基準となる人件費の算定方法について見直しを行った。算定の基礎となる給与月額が、申請事業者の実績値と各都道府県の全産業平均給与月額との和半で算定されることは、依然として全産業平均との格差を温存するとともに、賃金引上げを阻害する要因となりうるものである。については、人件費の算定の基礎となる給与月額を全産業平均賃金とされたい。

【回答】(旅客課)

乗合バス運賃の上限認可の基準となる人件費の算出方法については、令和3年12月から算定の基礎となる給与月額を「地域のバス事業者の平均賃金」から「全産業平均賃金」とする見直しを実施しているところです。

新たな算定方法により、運賃改定において、バス事業者における人材確保や運転者の労働環境改善に必要な経費を人件費に適切に見積もることが可能となり、現在、多くの地域の事業者から運賃改定の相談・申請がなされております。

一方で、乗合バス事業者は、運転者不足が進むなど厳しい状況にあり、担い手確保や経営力強化に向け、早期の賃上げ等の取組を一層促進していく必要があると考えております。

このため、国土交通省としては、令和6年3月末に、算定の基礎となる給与月額について、各事業者の実績給与月額が全産業平均給与月額を超える場合に、当該事業者の運転者不足等の状況を考慮した上で、実績値に基づき算定できるよう見直しを実施しているところです。

(2) 女性のバス運転者の確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。については、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策として厚生労働省所管の両立支援等助成金制度があるが、制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

【回答】（旅客課）

バス事業においては、長時間労働や賃金が低いといった厳しい労働環境を背景に、近年、運転者不足が問題化しており、運転者の高齢化、女性比率の低さなどが課題であると認識しております。

運転者の確保に当たっては、職業としての魅力向上・処遇改善が重要であるため、国土交通省として、運賃算定手法の見直しや運賃改定の迅速化により、早期の賃上げ等を促進しており、今後もしっかり取り組んでまいります。

長時間労働の問題については、運転者の拘束時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（いわゆる改善基準告示）」が本年4月より施行されたことから、事業者に対し、その遵守の周知徹底を図っているところです。

また、採用活動や二種免許取得に係る費用の負担など、事業者による人材確保・養成の取組に対する支援を進めてきたところです。

こうした取組に加えて、職場環境改善に向けた事業者の取組の「見える化」を行う「働きやすい職場認証制度」について、二種免許の取得支援の優遇等のインセンティブを活用し、認証取得の促進を図ってきたところです。

国土交通省としては、引き続き、運賃改定状況や取組の定着・発展状況を見つつ、更に事業者の自発的、意欲的な取組を後押ししていくため、しっかりと取り組んでまいります。

- (3) バス運転者を確保する取り組みの一環として、2022年5月より大型自動車第二種運転免許の年齢要件が引き下げられたが、免許取得には教習費用のほかにも人件費など多額の経費を要することから、運転者の育成におけるハードルとなっている。ついては、運転者の育成に係る費用に対する公的支援の創設、ならびに大型自動車第二種運転免許取得費用に対する支援の拡充を講じられたい。

【回答】（旅客課）

全国各地で運転者不足によるバスの減便・廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から、大変深刻な問題と受け止めています。

このため、国土交通省では、令和4年度補正予算より、二種免許取得に要する費用の負担や運転者の育成に係る研修など、事業者による人材確保・養成の取組に対する支援制度を創設したところです。

令和5年度補正予算についても、人材確保・養成のための予算を確保したところであり、引き続きこれらの支援策を実施する予定です。

国土交通省では、引き続き、バス事業者に対する必要な支援に取り組んでまいります。

(4) 電動バスの整備士の育成について

「地域交通グリーン化事業」を平成 23 年度に創設以降、導入にあたって数多くの支援が行われてきた。また電気バスその他、プラグインハイブリッドバスや燃料電池バスといった電動バスが発売され車種が拡大している。一方で電動バスの整備については現在バスメーカーに依存している状況であり、早急に電動バス整備士の育成に取り組まれない。

また、自動車電気装置整備士は国家資格であるものの、電動自動車専門の資格ではないうえに低圧電気しか取り扱えない。現在は独自資格である「ハイブリッドプロ認定資格」の取得や「電気自動車等の整備に係る特別教育」を受講した整備士が電気自動車を整備しているのが現状である。

高圧電気を取り扱うことができ、かつ電気自動車専門の国家資格を創設されたい。

【回答】(自動車整備課)

ご指摘のとおり、近年普及が進む電気バス等の整備体制を整えることは、重要であると認識しています。

ご指摘の自動車整備士資格については、資格上、取り扱うことができる電圧の範囲を制限していませんが、安全に作業を行うための最低限の知識・技能を備えるため、高電圧を適切に取り扱える教育を行うことが重要です。

このため、令和 4 年 5 月、自動車整備士の資格制度を見直し、電気・電子に関する知識を求める法令改正を行いました。また、厚生労働省では、本年 6 月、高電圧の電動車の整備を行う者に対して「特別教育」を義務付ける省令改正を行いました。

他方で、電動バスは従来のディーゼル車と比較して、部品数が減少するなど構造が単純になっている一方、型式ごとに整備手順や高電圧の留意箇所が異なるため、一般的な整備の知識・技能に加えて、型式ごとの整備方法に対応する必要があります。

これに対応するためには、自動車メーカーが作成する①型式に固有の整備要領書、②スキャンツール等の専用の整備ツール、③固有の型式を整備するための自動車整備士の教育ツールが必要になります。

このため、国土交通省では、自動車メーカー各社に対して、道路運送車両法に基づき、これらの情報をディーラー以外の整備工場にも提供する（有償による提供を含む）ことを求めてまいります。

3. 運賃・料金の適正收受について

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

については、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念されることも踏まえ、あらたに「高速乗合バス運賃・料金制度検討会」(仮称)を立ち上げ、運賃・料金の適正收受の状況について検証を行うとともに、一定の下限運賃を設定されたい。

【回答】(旅客課)

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

また、高速乗合バス制度は、路線や停留所等を定めた事業計画について事前に認可を受け、定時・定路線で運行されるものであることから、輸送の安全面や事業の適切性について厳格に審査しておりますが、引き続き、運賃・料金が適正に收受されているか等、制度の運用状況等を注視して参りたいと考えております。

4. 地方バスの維持・活性化等について

多数の旅行者が利用する地域の乗合バスにおいて、交通系 I C カードが使用できない実態が未だ存在している。については、交通系 I C カードシステムが未導入の事業者に対する支援策を講じられたい。

また、地域の利用者および域外からの旅行者の利便性向上に向け、I C カード(10 カード)の相互利用または片利用共通接続システムの導入に向け、財政支援措置を拡充するとともに維持管理費用についても補助対象とされたい。

あわせて、多様な運賃收受制度として、クレカタッチ決済、QRコードや生体認証など新たなシステムの研究がされているが、利用者の利便性が損なわれないよう規格の統一など国がイニシアティブをもって開発を進められたい。

【回答】(旅客課)

交通系 I C カード(10 カード)システムは、運賃精算の簡略化が図られるとともに、シームレスで乗り継ぎの利便性が高いことから、高齢者や外国人観光旅行者等にも優しく、利用者の利便向上に資するものです。

国土交通省では、訪日外国人の快適で円滑な移動確保に寄与するとの観点から「訪

日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等により全国で相互利用又は片利用が可能な交通系ICカードシステム、クレカタッチ決済、QRコード等のキャッシュレス決済の導入費用について支援を行っているところです。

今後とも、公共交通のキャッシュレス化に向けて、必要な予算の確保に努めてまいります。

また、キャッシュレスシステムの導入に関する利用者の利便性確保については重要と考えており、様々なサービス提供事業者による技術開発や運用改善等の競争領域における発展を踏まえつつ、移動サービス全体の効率化や利用者にとって利便性の高い移動環境となるよう、引き続き努めてまいります。

5. 都市バスの利便性向上について

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

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

【回答】（旅客課）

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

バスロケーションシステム等の導入にあたっては、多言語化により外国人旅行者の利便性向上を図りつつ、これまで「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」などにより支援を行ってきたところであり、令和5年度補正予算においても、所要額を確保しているところです。

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

6. 主要駅における団体客用乗降場整備について

東京駅をはじめ、名古屋駅などの主要な新幹線停車駅や、新宿など都心部周辺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周辺道路の混雑緩和の面から整備が必要である。

については、自治体や鉄道事業者などとの連携によって全国の新幹線停車駅その他

主要駅における団体客利用のバス乗降が円滑に行われるための整備を実施されたい。

【回答】（旅客課）

主要駅における利用者の利便性向上の観点から、道路混雑への対策や乗り場の改善は重要な課題と認識しております。

頂いたご要望等の実現に際しては、各地域のニーズや状況等を踏まえ、関係者との調整が必要不可欠であり、どのような対応が可能か精査の上、対応して参ります。

7. 貸切バスの臨時営業区域の柔軟な対応について

新型コロナウイルス感染症の影響によって、貸切バス事業者の中には急激な需要の減少に対応するため、やむを得ず事業を縮小する業者が増加しており、観光需要が回復した際には再び各所でバスが不足する事態が想定される。

国内の繁忙需要に対応するため、臨時営業区域の特例措置の対象旅客を国内旅行者にも拡大し、繁忙期に隣接地域をまたいでバスの融通が可能となるよう制度の整備を図られたい。

【回答】（旅客課）

貸切バスの営業区域については、車両が配置されている営業所に対する帰属性を確保し、営業所における運行管理者による点呼等の運行管理や整備管理者による車両の整備管理が適正に行われること等によって輸送の安全を担保するために設けられているものであり、厳格に運用すべきものと考えております。

一方、大規模なイベントの開催等により大量の団体旅客輸送が発生し、自治体等から輸送力の増強に関して、相談があった場合には、各地方運輸局、各都道府県バス協会等と連携し、貸切バス輸送の安全を適切に確保しつつ、一定の要件のもと、地域の輸送ニーズに応じた臨時の営業区域の設定を認めております。

これまでも自治体等から貸切バスによる輸送力の増強について相談が寄せられた際は、臨時の営業区域の設定に向けた必要な案内等を行っており、国土交通省としましては、今後も各地方運輸局と連携しながら、安全確保を前提に十分な貸切バスを提供できるよう取り組んでまいります。

8. 柔軟な運賃設定を可能とする制度の新設について

燃油価格をはじめとするエネルギーコストの上昇などが事業者の経営を圧迫している。政府は「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく対応を進めているが、乗合バスの運賃は上限運賃が適用されているため、迅速に運賃転嫁を行うことができない。人材を確保し経営の安定を図るためにも、柔軟な運賃設定が可能となる制度を設けられたい。

【回答】（旅客課）

バス事業者においては、利用者の利便性・安全性の向上、運転者の労働環境の改善等、事業者が継続的かつ適切な運営を行うためには、適正な運賃を収受することが必要だと考えております。

すでに高速乗合バスの運賃については、軽微運賃として事前届出制とされており、燃料価格や需要動向に応じた弾力的な運賃設定が可能となっております。

一方で、上限運賃の認可制となっている一般乗合バスにおいては、上限運賃について総括原価方式により審査していることから、燃料価格の上昇によるコストについては運賃改定により反映することが可能となっております。

9. 乗合バスの高速道路通行料金の負担軽減について

乗合バスは公共交通機関としての役割を担っているが、高速道路等の通行料金は事業者の大きな負担となっている。については、乗合バスに対しては高速道路通行料金の大幅な割引や減免を図るなど、固定費の負担軽減を講じられたい。

【回答】 所管外（道路局）

10. キャッシュレスへの対応について

2024年7月3日に新紙幣の発行が実施されるが、それに伴う運賃箱の改修が大きな負担になっている。キャッシュレス決済移行に向けた方向性は理解するが、地域や事業規模によってキャッシュレス以降の進捗にばらつきが生じていることから、過渡期対応として、新貨幣・新紙幣への対応に伴う費用面での助成措置を講じられたい。

【回答】

キャッシュレスについては、デジタル化による業務効率の推進及び外国人を含む円滑な移動の確保の観点から「交通DX・GXによる経営改善支援事業」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」において、交通系ICカードを含む非接触型ICカード、QRコード等の決済用端末機器導入費用のほか、キャッシュレス化のためのシステム等に対して補助を実施しているところです。

新貨幣・新紙幣の対応についても、これらのキャッシュレス化への対応と合わせて行うことにより、支援が可能となっております。

引き続き、キャッシュレスの促進に向け、必要な支援策を講じるとともに、所要の予算の確保に努めてまいります。

【物流・自動車局（ハイタク関係）】

1. 改正タクシー3法の附帯決議（衆議院・参議院）の着実な実行に向けて

(1) 運転者の賃金・労働条件向上が利用者の安全に直結することに鑑みて、固定給と歩合給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制度の廃止(禁止)、運転者負担の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等、賃金制度の改善については、事業者には課せられた附帯決議であることは承知しているが、監督行政としても積極的に指導されたい。特に運転者負担については、近年の多種多様な決済機導入や配車アプリの導入などにより、その手数料を運転者に負担を強いるケースも散見している。タクシー特措法のフォローアップ調査における運転者負担の状況についての結果の速やかな公表と、それに基づく対応を明らかにされたい。

【回答】（旅客課）

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

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

また、国土交通省では、令和2年2月1日の運賃改定実施時に事業者団体に通達を發出し、タクシー配車アプリの手数料など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、見直しを図るよう留意することなどについて、タクシー業界に対して周知徹底しています。

国土交通省としては、当該運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいります。

(2) 営業的割引や遠距離割引などの割引運賃および定額運賃については、改正法ならびに附帯決議における公定幅運賃制度の趣旨を没却させるおそれがあることおよびその割引部分を歩合給計算の基礎となる営業収入から控除することによって結果的に運転者の賃金低下につながっている現状があることから、厳格に審査されたい。

【回答】（旅客課）

タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働環境の改善であることを踏まえ、公定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たっては、引き

続き厳格に行ってまいります。

(3) 改正タクシー特措法に基づく特定地域について、要件に合致しても事業者等の「不同意」により指定に至らないことが常態化している。現在、時間的・局所的に供給不足との指摘もあるが、乗務員不足により生じているものであり、車両数をベースとした需給調整の機能は今後も維持される必要がある。改正タクシー特措法を形骸化させないために運用面の改善を図られたい。また改正タクシー特措法が業界労使双方の悲願として成立した経緯を鑑み、労働団体に対する情報の共有、事前の協議を徹底されたい。

【回答】（旅客課）

特定地域の指定に当たり、令和4年度の輸送実績等に基づく特定地域の指定候補地は全国で19地域となりましたが、各地域で協議会を開催した結果その全ての地域で特定地域の指定に不同意となったと承知しています。

特定地域においては、効果的な供給過剰の解消等を図るため、新規参入や増車の禁止等の特別の措置を講じることとされており、その指定は、当該地域のタクシー関係者及び利用者には大きな影響を与えることから、指定に際しては、学識経験者や利用者をはじめとした地域における関係者において十分に議論し、理解を得ることが重要であると考え、指定基準の要件に協議会の同意を設けているところです。

引き続き、タクシー特措法が適切に運用されるよう、これまでに指定が解除された地域の取組状況や輸送実績の推移によるタクシー需要の動向等を踏まえながら、情報提供の在り方も含め、必要な検討を行ってまいりたいと考えております。

(4) 2021年（令和3年）3月、「特定地域および準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化および活性化に関する特別措置法の施行状況および効果について」が公表されたが、法改正の効果の検証について、平成30年時の内容と同様に、「適正化・活性化が進んでいるとは思えない」という現場の実感とは、かけ離れた内容となっている。改正特措法が施行されて10年が経過し、現在、特定地域は2地域と減少しているが、これは適正化・活性化が進んで減少したわけではない。特定地域・準特定地域の指定要件も含めて、経済情勢の動向等も踏まえ、改正法施行に伴う政省令・通達の内容について、検証を始められたい。

【回答】（旅客課）

衆参両院の附帯決議を受けて、令和6年4月、特定地域、準特定地域における法施行後の状況や効果について、国会へ報告を行うとともに、結果を国土交通省のホームページに公表したところです。

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

なお、指定基準のあり方については、業界による取組状況や輸送実績の推移も参考にしつつ、経済情勢の動向等も踏まえ、慎重に検討していく必要があると考えております。

(5) ハイヤー事業においては、改正タクシー特措法の施行時に、「その他ハイヤー」と「都市型ハイヤー」を区分し、都市型ハイヤーは受給調整の枠外とされたが、乱立した新規事業者においては、営業の実態が明らかではない事業者もあり、また訪日外国人旅客の富裕層によるハイヤーの活用が拡大していることから、都市型ハイヤーの実態把握と管理徹底に努められたい。

【回答】（旅客課）

新規参入した事業者については、新規参入時に厳格な審査を行い、許可の際に適切な運営を行うよう指導しているところです。

また、営業開始後に監査を行うこととしており、監査において営業実態や運行管理等について確認し、不適切な行為が確認された場合には、厳正に対処しているところであり、引き続き適切に対応してまいります。

(6) その他、附帯決議（衆議院・参議院）に盛り込まれた項目を着実に実行されたい。

【回答】（旅客課）

(4) と同じ。

2. 各種施策等の改善について

(1) 運賃・料金について

- ① 貴省におかれては運賃改定手続きの簡素化・迅速化に努めておられるところだが、最低賃金の引き上げや他産業における賃金の上昇、各種経費の高騰などの情勢を踏まえ、タクシーの申請率7割要件の緩和などさらなる簡素化・迅速化を検討されたい。また新運賃の原価算定に当たり、現行制度では他産業との賃金格差は十分には改善されず、抜本的な運転者不足の解消とはならない。他産業との賃金格差改善につながる固定的な人件費を算定の基礎に置かれたい。

【回答】（旅客課）

現在、全国的に申請が相次いでおりますが、国土交通省としては、迅速に運賃改定

がなされるよう、申請期間の短縮化を図るなど、改定手続や審査の迅速化に最大限努めているところです。

また、①運賃改定手続きの開始に必要な申請要件を申請率7割から5割に引き下げる、②運賃ブロックを統合する、③実績年度や翌年度の適正利潤を含む収支率が100%以下と推定される場合であっても、平年度の適正利潤を含む収支率が100%以下と推定される場合には、運賃改定を可能とするために要否判定基準を見直す、などといった運賃改定手続きの簡素化・迅速化を検討しております。

また、賃金格差改善については、国土交通省として、多くのタクシー運転者に採用されている歩合制を前提に「適正な人件費」を見積もるために、別途、一定割合を積み増す措置を講じているところであり、運転者の賃金が十分に確保されるよう取り組んでいるところです。

- ② 運賃改定実施地域において、歩合率引き下げなど労働分配率の改悪を実施または企図するタクシー事業者が続出している。このような行為は運転者の賃金・労働条件向上、人材不足の解消による供給の安定という運賃改定の主目的を台無しにするものだ。本来、賃金・労働条件は労使間で決定されるものではあるが、労働組合のない職場や労働組合があっても過半数を組織していない職場が多いことを踏まえ、国土交通省としても運賃改定後の労働分配率改悪等の賃金・労働条件の切り下げについて厳しく指導し、社名公表や補助金対象からの除外等の対策を行われたい。

【回答】（旅客課）

（1（1）のご回答のとおり、）賃金制度に関することは基本的に労使間で定める事項であるものの、フォローアップ調査を適切に行い、当該運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいります。

- ③ タクシー事業者と利用者の中に、旅行業者として配車アプリのプラットフォームが介在する事例において、旅行業者が無料クーポンや割引クーポンを発行する「実質的な運賃の割引」がまん延している。高速ツアーバスでは、価格競争が過熱し旅行業者が不当に安い料金を設定した結果、安全管理が置き去りとなり多数の人命が失われた。その轍を踏むことのないよう、形式上、タクシー事業者が適正な運賃を収受していたとしても、旅行業者を介した割引には制限をかける必要がある。また優先配車や車種指定等で旅行業者が独自に追加料金を収受している事例も多く、タクシー運賃と旅行業者が収受する料金の関係について、ルールの見直しを行われたい。

【回答】（旅客課）

タクシーの配車アプリは、利用者ニーズに応じた利便性の高いサービスであり、近年、全国的に普及が進んでおります。

国土交通省としては、公共交通機関のサービスとして不適切な運用となっていないか、配車アプリ事業者の動向や利用者等の反応を注視しつつ、必要に応じて適切に対応してまいります。

また、配車アプリ事業者が、旅行業法の下で、利用者から料金を徴収していることは承知しております。

配車アプリ事業者が旅行業法の下で利用者から収受する料金は、運送の対価ではなく、配車アプリにより利用者が享受した便益の対価となりますが、今後、仮に当該料金等が高額となっていくようであれば、公共交通機関のサービスとして適正化を図る必要があることから、配車アプリ事業者の動向や利用者等の反応を注視し、適切に対応してまいります。

- (2) 定額制タクシーは利用者利便に資するサービスであるが、持続可能でなければならない。期限を設けて実証実験として道路運送法 21 条に基づく許可を受け、全国で運行している定額乗り放題サービス「m o b i」について重大な懸念を抱いている。すでに鉄道、バス、タクシーの公共交通が発達した都市部において月額 5000 円乗り放題という料金で運行を行うことは、既存の公共交通網の破壊につながりかねない。また、A I が運行経路を設定し、頻繁に経路変更を強制され、運転者の裁量権のない形で連続的に運転業務を行う労働形態は一般的なハイタク運転者の労働負荷とは全く異なるものだ。路線バス乗務員と同等かそれ以上の労働時間規制等が厳守されなければ、利用者の安全と運転者の健康を守る観点から、大いに問題である。持続可能で安全・安心な公共交通の形を、長期的かつ総合的に勘案し、これ以上の実証実験と、本運行を認めないこととされたい。

【回答】（旅客課）

貸切バス事業者やタクシー事業者が乗合旅客運送を行う場合については、道路運送法第 21 条に基づき、地域や期間を限定するほか、乗合バス事業者が当該運行を行うことができない場合等に限って運送を許可することとしております。

一部の地域において、地元のタクシー事業者の協力を得て、道路運送法第 21 条の許可に基づく実証実験を行っている事例があることは承知しております。

今後、継続的な運行を行うにあたっては、バス・タクシー事業者や地域住民も参画する地域公共交通会議による協議を経て、乗合運送の許可手続が必要になります。

いずれにしましても、国土交通省としては、既存のバス・タクシーの需要を損なう

ものではないか分析していくことが重要と考えており、実証実験の内容を注視してまいります。

(3) タクシー事業者に対し、労働時間規制の遵守、安全運行の確保のために、運行記録計を全国一律に義務づけるとともに、デジタルタコグラフのより一層の普及促進策を講じられたい。平成 22 年度に補助制度を創設し、毎年度補助を実施していることは評価に値するが、今もなお全事業者に普及していないのが実態である。あわせて個人タクシーにおいては、デジタルタコグラフ装着の全車装着の義務化を図られたい。

【回答】（安全政策課）

タクシー車両における運行記録計による記録については、事業者がより確実かつ合理的な運行管理を行うため、主として流し営業が行われる次の地域について、その記録を義務付けているところです。

(1) 最高乗務距離が定められている地域

(2) 人口概ね 10 万人以上の都市を含む地域で流し営業比率が高く、日車走行距離が相対的に長い地域

一方、上記以外の地域における義務付けについては慎重に検討する必要があると考えているものの、過労運転や事故の防止等の観点から、デジタル式運行記録計の普及促進を図るべく、令和 6 年度も補助を実施予定です。

(4) 都市における公共交通機関は、都市機能向上等の観点から重要な役割を担っている。また、高齢化社会の到来等から、その整備は重要になっている。よって、違法駐車排除、駐車場への誘導、自家用車の都市部乗り入れの規制、タクシー専用レーンの整備・拡充、各自治体の公共建物にタクシー乗り場の設置、主要駅のタクシー待機所・乗り場・降車スペースの整備を関係機関・施設管理者と協議し推進されたい。あわせて、現在指摘されている「供給不足」については、タクシー乗り場の構造上の問題から乗車に時間を要していることが原因であることが多い。タクシー乗り場の改良にも積極的に取り組まれたい。

【回答】（旅客課）

タクシー利用者の利便性向上の観点から、乗り場の改善は重要な課題と認識しております。

また、現在指摘されている「供給不足」については、訪日外国人などを含む大量の旅客がタクシー乗り場を利用する一方で、タクシー乗り場の構造上の問題から乗車に時間を要していることが一因であることは認識しております。そのため、乗り場整備・

改良を進めることが重要であると考えております。

東京駅のタクシー乗り場では、効率的な乗車を促すためのアシスタント誘導員が配置されており、これには観光庁の令和5年度補正予算による「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業」が活用されているところです。

国土交通省としましても、引き続き効果的な支援のあり方を検討してまいります。業界におかれても乗り場の施設管理者や自治体等と連携し、乗り場の改善に取り組んでいただきますようお願いいたします。

- (5) 地域公共交通確保維持改善事業において、バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や休廃止路線の継続事業、バスの幹線路線への接続として、積極的にタクシーが活用されるよう、好事例の紹介などによる周知と、必要な支援をされたい。現状において営業区域内に存するタクシーを活用しきれていない問題の根幹は、事業者が独立採算を求められていることにあることから、サービス継続事業に係る運行費補助としてのタクシー運賃低廉化措置について補助額を増額し、タクシーの活用を促されたい。また、白ナンバー車両による自家用有償運送は長期的な持続性に欠けるため、まずは緑ナンバーであるタクシーを活用し、自治体などが安易に低コストのみを追求することがないようにされたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

地域社会の維持・活性化を図るため、生活交通を維持し、住民の移動手段を確保していくことは大変重要な課題であると認識しております。

このため、国土交通省では、地域における必要不可欠な移動手段を確保維持するため、「地域公共交通確保維持改善事業」により、市町村等が主体的に交通手段の検討・実施を経てタクシーの運賃低廉化への支援を行う場合に対して、財政的支援を行っているところです。

国土交通省としては、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめにおいて、交通空白など交通事業者によるサービス提供が困難な地域では自家用有償旅客運送制度を、地方中心都市など複数の公共交通事業者によりサービスが提供されている地域では、既存の公共交通の徹底活用を行うなどについて、政府共通の指針をお示しすることとしております。

引き続き、地域の実情に合わせた移動の足の確保に努めてまいります。

- (6) 全国で運賃改定が取り組まれたことにより、タクシー事業者の経営に要する費用増を賄うことができ、また運転者の賃金労働条件の向上にも寄与している。一方で高齢者、障害者、子育て世代や通院される方など日常的にタクシーを利用す

る交通弱者への負担は増えることとなった。交通弱者に対するタクシーなどの公共交通利用費負担割引についても、自治体や事業者任せではなく、国土交通省として、支援措置を創設されたい。

【回答】（旅客課）

高齢者や障害者等のタクシー利用者に対しては、一部の地方公共団体において、社会福祉政策の一環として運賃の一部を助成するなど、地域の実情に応じた支援が行われています。

また、タクシー事業者においても、自主的な取り組みとして、割引による減収を他の利用者からの負担によって賄う形により、運賃の割引を実施しているところであると承知しておりますが、ご指摘のようなお声も踏まえまして検討してまいります。

3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

(1) いわゆるライドシェアは、安全性の観点からタクシーなど既存の地域公共交通を補完する手段にはなり得ず、利用者の安全を毀損してまで導入を検討しようとしていること自体甚だ遺憾であり、法制化については決して容認できない。利用者の安全と公共交通の持続性を担保し続けるために、所管省庁として毅然とした対応をされたい。また道路運送法 78 条 3 号に基づく、タクシー会社が管理する地域の自家用車・ドライバーの活用制度についても、第二種運転免許が担保してきた利用者の安全を破壊する懸念が極めて大きく再考または緊急的必要性が解消し次第の制度の終了を求める。

タクシーの供給不足対策については、ライドシェアではなく。交運労協が取りまとめた「タクシーを主体とする持続可能な地域交通の創造に向けて～ライドシェア導入に対する私たちの提言～」に基づき、①都市部②過疎地・交通空白地③観光地④自然災害時や鉄道・バスの運転事故時の 4 類型でそれぞれに対応を講じられたい。

【回答】（旅客課）

「骨太の方針」においては、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めることとされており、特定の期限を設けず、議論してまいります。

「日本版ライドシェア」は、タクシーの不足を補完する範囲内で実施するものとしており、タクシー事業の運営に影響を与えないよう、慎重に運用してまいります。

本年 4 月に新たに制度化した「日本版ライドシェア」や、大幅な制度改善を行った「公共ライドシェア」について、前向きなバージョンアップを直ちに開始するとともに、全国への普及を促進してまいります。

(2) 4月に実施が予定される道路運送法78条3号に基づく、タクシー会社が管理する地域の自家用車・ドライバーの活用制度に関し、ドライバーに雇用契約だけでなく請負契約を認めるべきとの主張もあるが、日本の法人タクシーの安全性と高い接客水準は雇用関係を前提とした運行管理や教育によって支えられてきた事実や、海外においてライドシェアドライバーの貧困や無権利労働、搾取の実態が社会問題化している事実がある。仮に実施する場合にも雇用関係を必須条件とされたい。

【回答】（旅客課）

運送サービスにおいては、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件の3点が大変重要であると考えています。

「日本版ライドシェア」のドライバーは、労働基準法上の「労働者」に該当する蓋然性が高いことを踏まえて、運用していくことが適当であると考えています。他方、仮に、当該ドライバーの働き方が労働基準法上の「労働者」に該当しないとされた場合に、このような働き方が適切かについては、当該事業のドライバーの働き方という個別の問題にとどまらず、国民全体の働き方に関わる重大な問題であり、労働政策のあり方を含め、引き続き、政府全体で幅広く議論されるべきであると考えています。

(3) インバウンド需要の回復に伴い、空港や観光地等での白タク行為が増加している。2023年末は旅行予約サイト「Booking.com」が白タク行為を斡旋していた事実も報道された。事前に電子決済するため摘発にはハードルが高い、などの事情は承知しているが、警察庁と連携し根絶に取り組まされたい。

【回答】（旅客課）

白タク行為は道路運送法違反であり、国土交通省としては、これまでも警察と連携して、白タク防止の啓発活動など、対策に取り組んでいるところです。

ブッキング・ドットコム社に対しては、昨年末、「ブッキング・ドットコム社が運営する宿泊サイトにおいて、白タク行為の斡旋がなされることのないよう対応に万全を期していただきたい」旨の要請書を観光庁と国土交通省の連名で発出しております。

引き続き、白タク行為やその斡旋が行われないう、適正に対処してまいります。

(4) 自家用有償運送制度拡大について

- ① 自家用有償運送は、福祉輸送や交通空白地輸送で公共交通によりがたい場合に限って例外的に認められており、今後もその位置付けを堅持されたい。また、交通空白地の概念に「時間帯」を加えることは既存の公共交通との関係で抽象的

であり問題がある。交通空白地の概念の拡大には慎重を期されたい。公共交通機関に24時間の供給を求めるのであれば、国や自治体が責任をもって支援すべきである。

【回答】（旅客課）

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

- ② 自家用有償運送は、「地域公共交通会議」又は「運営協議会」を設置することが必要であるが、昨今のライドシェア導入の議論において、設置の簡略化または首長の判断のみで決定できるようにする、などの声が出ている。これは改正地域公共交通活性化・再生法の趣旨に反すると言わざるを得ない。制度の趣旨を今一度周知し、安易な拡大が無いよう徹底されたい。

【回答】（旅客課）

自家用有償旅客運送の導入に際して、地域公共交通会議で協議を調えるにあたっては、首長の独断で決定できるものではなく、あくまで、地域の関係者間での協議がなされることが前提となります。

- ③ 輸送対象として地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とされたが、観光客の求めに応じて、公共交通によりえないとして認められた地域外を運行することがないよう徹底されたい。また、そのような輸送が認められた場合には、厳格に処分されたい。

【回答】（旅客課）

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

④ 運転者の資格要件については、第二種運転免許の取得を条件とされたい。

【回答】（旅客課）

自家用有償旅客運送については、他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全の確保は、バス、タクシー事業と同様に必要不可欠なものであると考えております。

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

⑤ 運送の対価は、非営利であること、実費の範囲内であるという原則を踏まえて定められてきた。対価を8割に引き上げ、ダイナミックプライシングを導入することで、自家用有償旅客運送のスキームが営利目的で乱用されることが強く懸念される。乱用を防ぐ措置を実施されたい。また営利を目的とする株式会社などが実施主体となることも、制度の趣旨から逸脱していることから認められることがないようにされたい。

【回答】（旅客課）

自家用有償旅客運送の運送の対価については、まず運送主体をNPO等の営利を目的としない者に限定し、その上で、設定される対価が営利を目的とするようなものにならないよう、実費の範囲内であること、国土交通省も参加する協議会等において協議が調っていることを要件としております。

⑥ 事故発生状況、運行管理体制など、適正に処理・運営されているか事後チェックのための監査体制を強化されたい。また、これまでの監査状況について明らかにされたい。

【回答】（旅客課）

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

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

(5) 運転代行について

- ① 運転代行の違法営業が後を絶たない状況にあることから、警察や運輸局などと連携を図り取り締まりを強化されたい。特に、代行要員の二種免許のチェック、AB間・AC間輸送に対する摘発を強められたい。

【回答】(回答なし)

- ② 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を改正し、代行車両の流し・各地で見受けられる辻待ち行為等の禁止、AB間輸送の排除、随伴車両への任意保険加入の義務化、ツーシーター車両の義務付け、さらには安全を担保できるような制度を確立されたい。

【回答】(回答なし)

- ③ 過労防止の観点から、タクシー業務適正化特別措置法に準じた運転者登録制度の導入によって、タクシーなど自動車運転者との兼業を禁止する施策を講じること。

【回答】(旅客課)

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、厚生労働省より改善基準告示が示されており、併せて、運用について各都道府県労働局長あて通達が発出されています。

過労運転を含めた運転代行業者の違法行為の防止に関しては、警察庁とも連携を図りながら、事務・権限を移譲している都道府県における立入検査、街頭指導等により、法令遵守状況の確認を行っているところです。

- ④ 「平成29年の地方からの提案等に関する対応方針」により、①損害賠償責任保険の保険料支払状況に係る定期的な報告義務化を都道府県条例で規定できるようにする、②運転代行の最低利用料金の設定を都道府県条例の規定で行えるようにする、こととされたことを踏まえ、すべての都道府県で条例が定められるよう働きかけられたい。

【回答】(旅客課)

平成29年12月の閣議決定に基づき、損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る定期的な報告の義務化及び地域の実情に応じた最低利用料金を都道府県の条例で定めることが可能であることを、平成30年12月に都道府県等に通知したところです。

国土交通省としては、まずは都道府県において検討がなされるものと考えておりま

すが、条例制定に向けた具体的な動きがある都道府県に対しては、国土交通省として協力してまいります。

- ⑤ 運転代行における随伴用自動車に代わり、折り畳み式原動機付自転車等（電動キックボード・自転車を含む）を使用した自動車運転請負サービスについて、自動車運転代行業法の類型に加えるとともに、利用客の車両は代行運転普通自動車とみなし、第二種免許を運転の要件とされたい。

【回答】（回答なし）

4. 規制緩和の弊害について

（1）相互通報体制の強化について

厚生労働省が 2021 年に実施した自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、ハイヤー・タクシーの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は 86.5%、同じく改善基準告示違反事業場数は 25.6% となっている。

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

【回答】（安全政策課）

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

過労防止関連に係る行政処分の処分量定の強化は、平成 30 年 7 月に実施しており、また本年 4 月に改正された改善基準告示も踏まえ、引き続き、監査体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図って参ります。

（2）事前チェック体制の強化について

需給調整規制撤廃に伴い、事後チェックに移行し監査要員も増員しているが、事業者数に対して監査要員の絶対数が不足しており、体制として不十分である。事後チェックだけで管理・監督を行うことは現実的でなく、タクシー産業の秩序維持が不可能なことは明らかであり、事前チェックとバランスの取れた監査強化策を新たに設けられたい。

また、個人タクシーについては、事業者数に対して圧倒的に監査件数が少なく、

期限更新制があるとはいえ、悪質な事業者を排除する機能を果たしていない。個人事業者とはいえ道路運送法や改善基準告示違反等は安全に直結することから、法人タクシーと同様に個人タクシーへの監査を早急に着手されたい。

【回答】（安全政策課）

監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計108名でしたが、その後順次増員を図り、今年度は448名体制となるなど、体制の強化を進めております。

事前チェックや、事後チェックの監査については、新規参入の許可に際し、輸送の安全と利用者利便の確保を図る観点から、適正な事業運営を行うために必要な基準を定めて厳正な審査を行うとともに、事後チェック体制の充実・強化を図っているところです。

個人タクシーについては、期限更新制が導入されており、この制度は個人タクシーの法令遵守に関して一定の機能を果たしていますが、法令違反の疑いがある場合には、監査を実施し、法令違反が確認された場合には、行政処分を行うなど厳正に対処してまいります。

(3) 悪質事業者の排除について

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

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

【回答】（安全政策課、旅客課）

タクシー事業に更新制を導入することについては、慎重な検討が必要であり、まずは、監査を通じて不適切な行為が確認された場合に厳正に対処してまいりたいと考えます。

監査・処分制度については、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしております。

引き続き、当該監査・処分制度の着実かつ適切に運用し、輸送の安全を図って参ります。

また、令和6年度のデジタル式運行記録計、ドライブレコーダーや過労運転防止機器の導入等に対する補助事業では、補助事業を効果的なものとするため、過去3年の間に「道路運送法」、「貨物自動車運送事業法」、「タクシー業務適性適正化特別措置法」等、自動車運送事業に係る法令について行政処分を受けた事業者を補助対象から除外しており、引き続き同様の取扱いとすることを検討して参ります。

このほか、令和4年度補正予算より、タクシー事業者が行う人材確保・養成の取組に対する支援については、自動車運送事業の「働きやすい職場認証制度」による認証を受けた事業者に優先して、補助金の交付を行ったところであり、令和5年度補正予算についても引き続き、優遇して補助を行う予定です。

国土交通省としては、安全・安心な職場環境の実現を目指しており、これらに取り組み事業者を優遇することにより、労働条件や労働環境の改善を図って参ります。

(4) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について

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

【回答】（旅客課）

タクシー事業における適正化実施機関については、「タクシー業務適正化特別措置法」第34条により、特定指定地域ごとに国土交通大臣が指定することとなっております。

特定指定地域については、同法第2条の3により、指定地域のうち特に利用者の利便を確保する観点からタクシー事業者の業務の適正化を図る必要があると認められる地域、と定められており、この要件に基づき現在、東京、横浜、大阪の3地域が指定されているところです。

特定指定地域であるこの3地域においては、適正化事業実施機関としてタクシーセンターを指定しており、タクシーセンターにおいて、タクシー業務の適正化の取り組みとして、該当指導・巡回指導、各種講習、タクシー乗り場その他利用者のための共同施設の設置・運營業務、乗車禁止の地区および時間帯の指定、などを行っているところです。

5. 安全確保について

(1) 公共交通における凶悪犯罪が多発しているが、個別輸送機関であるタクシーでは運転者自身が犯罪被害者となるリスクは大きいものがある。タクシー運転者がより安心して業務が出来る様、国土交通省として防犯対策のさらなる強化を図りたい。

【回答】（安全政策課）

タクシーにおける防犯対策については、平成 21 年 4 月、警察庁、国土交通省、タクシー事業団体及び運転者労働組合などで構成する「タクシー強盗防犯対策会議」において、多発するタクシー強盗への対策として、「タクシーの防犯基準（関係者以外不公表）」を決定し、国土交通省はその周知に努めてまいりました。

（参考）「タクシーの防犯基準」の具体的内容

- ・防犯指導及び防犯訓練の内容、機会の拡充
- ・防犯仕切板の形状について見直しと明確化
- ・設置が望ましい防犯設備（車内防犯カメラ等）の追加

この中には、車内防犯カメラを設置することなど、タクシー強盗抑止のための望ましい諸対策が盛り込まれており、乗務員の安全に配慮した具体的な防犯対策を推進しているところです。

また、国土交通省では、輸送の安全性向上を目的に、ドライブレコーダー等の機器導入に対する支援を行ってきましたが、防犯対策の効果も期待できるタクシーのドライブレコーダーの設置状況は、既に 9 割を超えており、国土交通省のこれまでの取り組みは一定の成果を上げているものと考えております。

（参考）防犯設備等の設置状況（令和 4 年 3 月末現在、車両数ベース）

- ・防犯仕切板 74.8%
- ・防犯カメラ 87.4%
- ・車外防犯灯 86.9%
- ・GPS 等と連動した緊急通報装置付無線機等 76.2%
- ・ドライブレコーダー 92.3%

出典：「全国ハイヤー・タクシー連合会 ホームページ」より

国土交通省としては、引き続き、タクシー運転者の安全確保に向けて取り組んでまいります。

(2) 高齢運転者の自動車事故が社会問題となっているが、高齢化が進むハイタク運転者にとっても重要な問題である。点呼や適性診断等で事前対応にも限界がある

ことも明らかであることから、事故防止対策支援推進事業における先進安全自動車（ASV）の導入促進に向け、補助対象の拡充をされたい。

また、2018年2月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年7月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されたが、タクシー事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設されたい。

【回答】（安全政策課、技術・環境政策課）

国土交通省では、「自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）」の1つである先進安全自動車（ASV）の導入に対する補助を行っており、令和6年度も補助事業の実施を予定しています。

補助対象装置については、技術の開発、普及状況を踏まえて順次拡充を行っているところであり、例えば、令和5年度においては、事故自動通報システム等を補助対象装置に追加したところです。

引き続き、事故防止対策支援推進事業を通じて、先進安全自動車（ASV）の普及促進に努めてまいります。

また、運転者の健康状態に起因する事故を防止するためには、定期健康診断の確実な実施と、疾患の疑いのある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診を促進することが重要であると考えています。

このため、国土交通省では、脳血管疾患等の対策ガイドラインをはじめとした健康管理に係るマニュアルを作成しており、事業者団体への周知、各種セミナーの開催等により、ガイドラインの活用促進、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところです。

また、事業者団体において、スクリーニング検査を受診した場合に受診料の一部を補助する等の助成制度を設けているところもあると承知しております。

国土交通省としては、スクリーニング検査の普及状況、業界を取り巻く社会情勢などを把握しつつ、引き続き必要な措置を検討してまいります。

6. タクシー運転者の確保・育成および労働条件改善について

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

ナ禍の大量離職を教訓とし、歩合給に偏重した賃金体系を固定給部分の手厚い安定的な賃金体系へ見直しを行うための検討を行われたい。

【回答】（旅客課）

タクシー運転者の確保は、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から喫緊の課題であると認識しています。

国土交通省としては、長時間労働の改善や賃上げなどの処遇改善は重要であると考えており、改善基準告示の周知徹底のほか、運賃改定の迅速化による早期の賃上げ等の促進に取り組んできたところです。

※ タクシー運転者の年間所得 2022 年 361 万円（497 万円）

→2023 年 419 万円（507 万円）

（ ）内は全産業平均、令和5年賃金構造基本統計調査に基づき算出

このほか、運転者確保に向けては、

- ・採用活動や二種免許取得に係る費用に対する支援
- ・配車アプリなどの業務効率化・省力化の取組支援
- ・特定技能の対象分野へのタクシー運転者の追加

等の取組を進めてきたところです。

これらの支援を通じて、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保に全力を注いでまいります。

なお、一般論として、運転者の賃金等の労働条件については、基本的に労使間で決定されるべきものであると承知しております。

（2）タクシー運転者と他産業の労働者の賃金格差是正に取り組まれない。また、乗合バスと同様に、運賃改定時に他産業との賃金格差是正分を反映する制度を採用されたい。

【回答】（旅客課）

人件費については、タクシー事業者は、事業所外の労働が中心となるために歩合制が採用され、歩率も異なることが多く、また、日勤、隔日勤務など、多様な勤務実態が見られる業界特有の事情が存在することから、運賃算定にあたり、全産業平均賃金と単純に比較して、「適正な人件費」が見積もられているかどうかを判断することは必ずしも適当でないと考えております。

その一方で、国土交通省としては、多くのタクシー運転者に採用されている歩合制を前提に「適正な人件費」を見積もるために、別途、運賃算定にあたり一定割合を積み増す措置を講じることで、運転者の賃金が十分に確保されるよう取り組んでいるところです。

いずれにしても、タクシー運転者の労働環境の改善が図られるよう、これまでの取組を進めながら、運賃改定の効果がしっかりと運転者に還元されるよう、タクシー事業者を指導してまいりたいと考えております。

(3) 国自旅第 213 号(令和元年 12 月 10 日)「タクシーの運賃改定の公示にあたっての留意事項について」では、「運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること」を事業者団体に求めている。ついては、労働条件改善実績について事業者団体には速やかに公表させ、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、速やかに指導されたい。また、労働組合や労働者からの個別通報に基づいた指導等も実施されたい。

【回答】 (旅客課)

(1 (1) のご回答のとおり、) 賃金制度に関することは基本的に労使間で定める事項であるものの、フォローアップ調査を適切に行い、当該運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいります。

(4) 二種免許取得者を増やすため以下の対策に取り組まれない

- ① 令和 4 年度補正予算で貴省が実施した旅客運送事業者の人材確保支援や二種免許取得費用への助成を継続・拡充されたい。

【回答】 (旅客課)

タクシー業界においては、担い手の確保が喫緊の課題であると認識しております。

このため、国土交通省では、令和 4 年度補正予算から、人材確保セミナーの開催費、CMなどの広報費や、二種免許取得に要する費用の負担など、事業者による人材確保・養成の取組みに対する支援制度を創設したところであります。

令和 5 年度補正予算についても、人材確保・養成のための予算を確保したところであり、引き続きこれらの支援策を進めて参ります。

- ② 二種免許取得支援に関しては警察庁等の関係省庁と連携し、指導員が二種免許の指導資格を取得しやすくするなど指定自動車教習所の受け入れ体制整備や支援に取り組まれない。

【回答】 回答なし

(5) 女性や若者が働きやすい職場を実現するため、以下の対策に取り組まれない。

- ① 事業場外労働における精神的被害や不安を解消し、新規採用者の定着率を上げるためにも、カスタマーハラスメントを防止する対策に取り組まれない。

【回答】（旅客課）

悪質なクレームなどの著しい迷惑行為、いわゆるハラスメントについては、現場の乗務員等に大きなストレスを与えるものであり、また、暴力行為に発展するおそれがあることから、撲滅に向けて防犯対策等の取組が必要であると考えております。

国土交通省では、乗務員等のプライバシーを守り安心して働くための環境を整備しつつ、旅客に対する適切な情報提供を行う観点から、令和5年8月1日付けで事業用自動車内における乗務員等の氏名等の掲示義務を廃止したところです。

また、輸送の安全性向上を目的に、ドライブレコーダー等の機器導入に対する支援を行ってきましたが、防犯対策の効果も期待できるタクシーのドライブレコーダーの設置状況は、既に9割を超えており、国土交通省のこれまでの取組みは一定の成果を上げているものと考えております。

（参考）防犯設備等の設置状況（令和4年3月末現在、車両数ベース）

- ・防犯仕切板 74.8%
- ・防犯カメラ 87.4%
- ・車外防犯灯 86.9%
- ・GPS等と連動した緊急通報装置付無線機等 76.2%
- ・ドライブレコーダー 92.3%

出典：「全国ハイヤー・タクシー連合会 ホームページ」より

国土交通省としては、引き続き、タクシー運転者の安全確保に向けて取り組んでまいります。

- ② 女性や若者が働きやすい職場を実現するため、短時間勤務の導入を推進し、導入企業を支援するとともに、短時間勤務を選択した乗務員が賃金面で不利益を被ることのないよう指導されたい。

【回答】（旅客課）

平成28年6月より、女性タクシードライバーの採用に積極的に取り組んでいる事業者を支援・PRするための「女性ドライバー応援企業認定制度」を創設し、これまでに849者（令和6年6月現在）を認定したところです。

認定された事業者の主な取組としては、女性の雇用目標の設定、女性専用の休憩施設の設置、トイレの増設、企業内託児所の設置、育児短時間勤務制度の実施等に取り組まれているところです。

こうした働きやすい職場環境の改善を進める事業者がより一層広まっていき、女性

や若者に対して魅力ある職場となるよう協会団体等と連携しながら、取り組んでまいります。

- ③ 女性職業運転者にとって、事業場外で清潔で安心して使えるトイレの少なさは深刻な問題である。トラック、バス、タクシーの女性運転者に対し、衛生的な休憩・トイレ施設の整備を行うことや、国や自治体の管理する施設の駐車場やトイレを開放することなどの対策に取り組まれない。

【回答】（旅客課）

タクシー事業においては、長時間労働や賃金が低いといった厳しい労働環境を背景に、近年、運転者不足が問題化しており、運転者の高齢化、女性比率の低さなどが課題であると認識しております。

運転者の確保に当たっては、職業としての魅力向上・処遇改善が重要であるため、国土交通省として、運賃改定の迅速化により、早期の賃上げ等を促進しており、今後もしっかり取り組んでまいります。

長時間労働の問題については、運転者の拘束時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（いわゆる改善基準告示）」が本年4月より施行されたことから、事業者に対し、その遵守の周知徹底を図っているところです。

また、採用活動や二種免許取得に係る費用の負担など、事業者による人材確保・養成の取組に対する支援を進めてきたところです。

こうした取組に加えて、職場環境改善に向けた事業者の取組の「見える化」を行う「働きやすい職場認証制度」について、二種免許の取得支援の優遇等のインセンティブを活用し、認証取得の促進を図ってきたところです。

国土交通省としては、引き続き、運賃改定状況や取組の定着・発展状況を見つつ、更に自発的、意欲的な取組を後押ししていくため、しっかりと取り組んでまいります。

【海 事 局】

1. 海難防止への取り組みと安全対策について

わが国は、季節による気象・海象の変化が著しいばかりか、船舶輻輳海域や狭水道など航行の難所が多く、海上交通安全法などによる法規制や特定船舶に対する水先人の強制乗船などの対策が講じられている。

2022年4月、知床半島西海岸沖にて小型旅客船が沈没し、乗員・乗客全員が死亡または行方不明者となる痛ましい海難事故が発生し、2023年2月2日には、来島海

峡において内航貨物船同士が衝突する事故が発生し、尊い人命が失われることとなった。海難事故や災害事故は、尊い人命に関わる重大な問題であるだけでなく、現職の船員のみならず、新規就業者を海運・水産産業から遠ざける要因にもなる。

昨年、国土交通省から、このような痛ましい事故を二度と起こさないよう、2022年12月に取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」において、抜き打ち監査の実施、通報窓口の設置、監査能力の向上や監査体制の強化等により、事業者に対する監視を強化するとの回答をいただいたが、その進捗状況を示されたい。

また、今後も徹底した事故原因の究明と海難事故の再発防止に向け、運輸安全委員会による海難事故調査結果に基づく改善施策や措置などが国土交通省や関係者によって着実に履行されるよう取り組んでいただき、監督官庁は海上交通の安全を図るために整備された法や制度が適正に順守されるよう厳格な管理・監査の実施、是正・改善事項の再確認など、実効性ある検査に積極的に取り組んでいただきたい。

一方の安全意識の啓発活動の強化について、該当船舶におけるライフジャケット完全着用の徹底、水先人の活用やタグボートの利用促進をはじめ、「第12次船員災害防止基本計画」や「第5次交通ビジョン」に基づく安全確保のための諸施策を引き続き確実に推進されたい。

【回答】（安全政策課、検査測度課、船員政策課、海技課）

知床遊覧船事故を受けた旅客船の安全・安心対策については、これまで抜き打ち監査の実施や通報窓口の設置など、実施可能なものから速やかに実行に移しています。

抜き打ち監査においては、運航中止基準にかかる情報や安全にかかる教育訓練の概要等が記録されていないなどの違反が確認され、行政指導に至った事例があるなどの成果が出ているところです。

通報窓口については、SNSの他、駅・空港でのポスターの掲示、ステッカーの配布などにより、一般の方への周知にも努めているところです。

さらに、監査手法の見直し等に伴う監査業務の増加に対応するため、令和5年度に地方運輸局等の運航労務監理官の定員を増員するなど、事業者に対する監視体制の強化を図っております。

国民の皆様が安心して旅客船にご乗船いただけるよう、また、船員の安全が確保されるよう、引き続き、安全・安心対策に万全を期してまいります。

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

令和5年1月24日に策定した第12次船員災害防止基本計画においては、主要な対策として、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防

止対策、漁船における死傷災害防止対策、船舶の設備等ハード面での安全対策の推進、年齢構成を踏まえた死傷災害防止対策等に取り組むこととしており、これらの対策に基づく諸施策を着実に推進して参ります。

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

2. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、少子高齢化の進行により、船員の高齢化や後継者不足が深刻な状況にあるわが国は、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成が急務となっている。産業の担い手の確保・育成策として、船員という職業を魅力的な職業にしていくため、「船員の働き方改革」の推進が必要である。昨年、国土交通省からの回答にもあった、若い世代に船員の仕事への関心を持ってもらうためのWEBやSNSを活用した積極的なPR活動など、継続して取り組んでいただきたい。

また、外航海運では、2007年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、2008年度から外航日本人船員を10年間で1.5倍にするとの目標を掲げ、15年が経過したが、外航日本人船員は減少傾向にある。国内海運では、30歳未満の割合が増加傾向にあるものの、50歳以上が全体の約半数を占めており、高齢化の進行とともに、近年の船員の有効求人倍率は全国で2倍を超えている。水産産業においても、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。こうした船員を取り巻く状況を踏まえ、「海洋基本計画」や「水産基本計画」などに明記された船員の確保・育成の具現化に向け取り組んでいただきたい。

【回答】（船員政策課）

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要と考えております。

まず、内航船員については、船員の計画的な雇用・育成に取り組む事業者に対す支援や、一般教育機関出身者の内航船員への就業促進などの取組みを着実に実施し、持続的な人材の確保に努めて参ります。

また、外航船員についても、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を引き続き実施して参ります。

さらに、船員をはじめ、船員の素養を必要とする海技人材の確保に取り組むことが必要であることから、国土交通省としては、幅広い視点から船員などの海技人材の確

保策を検討すべく、本年4月から有識者等による検討会において議論を始めているところですが。

検討会においては、海技人材の確保に向け、裾野拡大に資する取組みの必要性について、検討会委員からもご意見をいただいているところであり、一人でも多くの方に海技人材を目指していただけるよう、官労使一体となった情報発信の実現に取り組んでまいります。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠である。「内航未来創造プラン」(2016年6月)の中で、海技教育機構の養成定員について、500人規模の養成を目指した段階的な拡大目標が示されているが、いまだ目標にはほど遠い状況となっている。2021年2月、国土交通省の「船員養成の改革に関する検討会」において、今後の船員養成の改革に関する方向性が取りまとめられたが、財源確保について具体的な施策は示されておらず、同機構の運営費交付金はこの間も削減され続けている。このことは、2016年の海技教育機構と航海訓練所の統合に際し、「日本人船員の増加に資する体制の強化や支援措置の充実など万全の措置を講ずること」との国会附帯決議や2021年5月の「海事産業強化法」成立に際し、「船員の養成・教育機関への幅広い支援を進める」との国会附帯決議に反するものであり、練習船や学校施設の拡充、教員の確保など、具体的な施策を講じるための予算措置とあわせ、早期の定員拡大を図りたい。また、船員の確保・育成という国の政策目標の具現化に向け、文部科学省所管の商船系大学、商船系高専をはじめとする船員養成教育機関についても、入学定員の拡大とともに、その維持に必要な予算を確保していただきたい。

【回答】(海技課船員教育室)

海技教育機構の養成定員については、学校施設や練習船の収容人数等の受け入れ側の制約要因のもとで、どういった工夫ができるか、業界関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化や安定的・効率的な運営の観点を含め、検討することが必要と考えております。

令和3年2月にとりまとめられた「船員養成の改革に関する検討会とりまとめ」においても、「海技教育機構の4級海技士の養成定員の拡大については、学校体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら、段階的に判断し、実施」することとしています。

また、海技教育機構については、教育内容を高度化し、条約改正や技術革新に対応した知識・技能を習得させ、教育の「量」だけでなく「質」を重視しています。

以上を踏まえ、海技教育機構では、教育内容を高度化した航海専科教育を行う小樽

海上技術短期大学校を令和3年4月に開校し、養成定員を390人から400人に拡大しました。さらに、令和6年4月には唐津海上技術短期大学校を開校し、養成定員を405人に拡大したところです。

海技教育機構の養成定員拡大に向けては、環境の変化に対応しつつ、今後も検討会とりまとめを踏まえた対応を検討して参ります。

4. 外航海運・船員政策について

2007年（平成19年）に国は国民生活を維持するために必要な日本籍船と外航日本人船員数を約450隻、5500人と試算し、その達成に向け、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定後、15年が経過したが、外航日本人船員数はなお減少傾向にある。

これまで、国土交通省はさまざまな議論の場において、外航日本人船員の確保・育成について極めて重要な問題であるとの認識を示しているが、外航日本人船員確保に向けた実効性ある具体的な施策は示されなかった。2023年1月に開催された交通政策審議会第43回海事分科会においては、「日本船舶および船員の確保計画」の変更について、日本船舶の増加に向けた具体的施策は示されたものの、日本人船員増加に向けた施策には言及されていない。国が定めた外航日本人船員の確保・育成の数値目標実現に向け、早急に実効性のある施策を講じられたい。

【回答】（船員政策課）

外航日本人船員の後継者確保・育成については、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を実施しているところです。

引き続きこれらの施策を通じて、日本人船員の確保・育成に取り組んで参ります。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

(1) 「物流革新緊急パッケージ」をはじめとする物流の「2024年問題」への対策等として、モーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続・拡充、船員確保に関する協議会の設置、清水海上技術短期大学校の司厨・事務科の廃止に伴う船舶料理士不足を解消するための陸上の調理師資格者の誘致対策、および船員にかかる再就職支援の継続・拡充を図られたい。また、燃料油価格の高騰は内航海運、フェリー・旅客船事業者の経営に大きな影響を及ぼしていることから、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化など燃料油価格の適正化・安定化に向けた対策を講じられたい。

【回答】（内航課、船員政策課、総務課企画室、船員政策課）

「物流革新緊急パッケージ」において、「内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増」という目標が掲げられたところ、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、海運へのモーダルシフトの更なる推進を進めていく必要があります。

本目標の達成等に向けて、国土交通省においては、中長距離フェリー及びRORO船のトラック輸送に係る積載率の動向調査の結果の公表、モーダルシフト加速化緊急対策事業による海運シャーシ等の導入支援、フェリー及びRORO船の大型化を促進する税制上の支援措置や船舶共有建造制度による支援措置等を講じているところです。

また、革新的な取組を行った荷主・物流事業者に対し、「海運モーダルシフト大賞」の表彰を実施しているところです。

引き続き、官民連携の下、海運モーダルシフトの推進に向けて取り組んでまいります。

ご要望の「船員計画雇用促進助成金の充実」に関しましては、新人船員の確保・育成を図ることを目的として、海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者（認定事業者）を対象に新人船員の育成に係る経費を支援しているところ、内航船員の確保に向けた対策を強化するため、令和6年度予算は対前年度比1.2倍（3,000万円（R5予算）→3,700万円（R6予算））の予算を措置しました。

引き続き、本補助金の活用による内航船員の確保・育成に向けた投資を促進してまいります。

船舶料理士資格についても、関係者と連携し、船舶料理士資格の取得に関する具体的対策の検討を進めてまいります。

船員に係る再就職支援についても、必要な場合に適切に対応できるよう、経済・雇用情勢等を注視してまいります。

内航海運、フェリー・旅客船の運航事業において、燃料費は事業全体のコストのうち大きな割合を占めるものです。

このため、国としては、燃料油に係る税負担を軽減するため、地球温暖化対策税の還付措置、軽油引取税の課税免除措置を行っているところです。軽油引取税の課税免除措置については、昭和31年の創設以来制度を維持し、令和6年度から3年間の延長が認められております。

また、地球温暖化対策税の還付措置については、平成24年の創設以来制度を維持しており、令和5年度から3年間延長が認められております。

今後とも燃料油価格の動向には留意し、事業者等の意見も踏まえつつ対応を検討し

てまいりたいと考えております。

燃料油価格の激変緩和措置については、6月21日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2024」においても引き続き、「燃料油価格の激変緩和事業については、中東情勢の緊迫化等を背景とした価格高騰リスクや様々な経済情勢を見極めるため、措置を一定期間講じつつ、可能な限り、丁寧に状況を見定めた上で、早期の段階的な終了に向けて出口を見据えた検討を行う。」こととされているところです。

燃料油価格高騰対策については、燃料油価格激変緩和対策事業により、内航海運事業者や旅客船事業者によって欠かせない重油や軽油に対する補助が支給されており、負担軽減につながっているものと考えているところ、昨今の燃料油価格高騰を踏まえると、燃料油価格の激変緩和措置の延長は重要であると認識しているところです。

今後の対応については、関係省庁と連携して、適切に対応してまいります。

(2) カボタージュ規制は、国内における貨物・旅客輸送を自国籍船に限定するものと船舶法第3条で規定されており、国家安全保障、生活物資の安定輸送、自国船員の海技伝承、国内海運産業の保護などの観点からも重要な政策である。

2021年、一企業からの外国籍高速旅客船による国内就航を可能とする特例措置の申請に対し、国土交通省は、日本籍船での運航を指導すべき立場であるにもかかわらず、この特例措置を認めた。

今後、これを契機にカボタージュ規制が緩和されることとなれば、内航海運、フェリー・旅客船などの国内海運産業は、運航コストの優位な外国籍船に駆逐され、各社の存続問題、船員の雇用問題へとつながるとともに、わが国の海域特性や海上交通ルールを熟知していない外国籍船の国内就航は、沿岸航行における安全上の問題を惹起させるなど、及ぼす影響は計り知れない。

安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するためにも、引き続き現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

【回答】（外航課）

カボタージュ規制は、国家主権・経済安全保障の観点から、自国内の貨物又は旅客の輸送は、自国の管轄権の及ぶ自国籍船に委ねるという国際的な慣行として確立した制度です。我が国においても、船舶法に基づき、外国籍船による国内輸送は原則として禁止されております。

令和5年4月に閣議決定された海洋基本計画においても、「安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタージュ規制を維持する。」旨記載されております。

船舶法に基づき、国土交通大臣の特許を受けた場合には、例外的に、外国籍船によ

る国内輸送も可能となります。ご指摘のありました外国籍船の国内運航の事例は、新型コロナウイルス感染症の影響により、日韓間の定期運航の中止を余儀なくされたこと等の特別な事情を踏まえ、例外的に、様々な条件を付して、緊急避難的な措置として行ったものです。その後、2022年3月には日本籍に転籍し、特許を終了いたしました。

この特許の制度につきましては、

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

等の審査基準に照らして、個別の事案ごとに慎重に判断を行うこととしており、今後ともこの方針に変わりはありません。

このように、カボタージュ規制については、今後とも堅持してまいりたい所存です。

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

また、超高速船（ジェットフォイル）は離島を短時間で結ぶ有効な交通手段であり、地域住民の移動に欠かせない役割を果たしている。しかしながら、船舶の老朽化が進むなかで、建造費が高価であるため代替が進んでいない。新造船への代替建造に向けた国からの実効ある支援を講じられたい。

【回答】（内航課）

離島航路は、住民にとって生活や産業などを支える交通手段であり、その確保維持は極めて重要であると認識しています。

一方、人口減少、高齢化等により輸送人員が減少するなど、厳しい経営状況にあります。

このため、国土交通省では、離島航路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、島民向け運賃割引への補助や船舶の建造への補助などを講じ、令和6年度予算においては約70億円を計上しております。

引き続き、これらの施策を通じて、地方自治体等と十分に連携しながら、離島航路

の確保・維持を図ってまいります。

また、ジェットfoilについては、住民の生活や地域経済の活性化に大変重要な役割を果たしています。

一方で、現在国内で就航するジェットfoilの平均船齢は30年を超えており、後継船建造の必要性が高まりつつあると認識しております。

このため、国土交通省では、代替建造が促進される環境を形成するため、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が実施する船舶共有建造制度において、建造資金の支援を行っているところであり、令和2年度より、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の負担割合を増やすことで、自治体の負担軽減を図る措置が認められているところです。

また、ジェットfoilの更新について、関係自治体、旅客船事業者や造船事業者との意見交換を重ねているところです。

このような取組の結果を踏まえつつ、関係自治体等とも緊密に連携しながら、後継船の建造が円滑に進むよう、努めてまいりたいと考えております。

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

【回答】（内航課）

フェリー・旅客船の維持・存続については、地元自治体、交通事業者、地域住民等の関係者が航路の役割について議論し、利用促進をはじめとする航路の存続等について合意形成を図ることが重要と考えます。

一方、国土交通省としては、フェリー・旅客船事業の維持・存続、活性化に向け、令和6年度当初予算において、離島航路補助金をはじめとした予算を計上するとともに、令和5年度補正予算においても、DXやGXを活用した経営力強化を図る取組や、訪日外国人旅行者の受入環境整備に対する支援を行うための予算を確保したところです。

引き続き、これらの施策を通じて、地元自治体等とも十分に連携しながら、フェリー・旅客船事業の維持・存続、活性化を図って参ります。

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

たい。

【回答】（安全政策課）

高速船の鯨類などとの衝突問題に関しては、平成 21 年 4 月に国土交通省設置の検討委員会において取りまとめられた報告及び令和 2 年 3 月の運輸安全委員会の勧告を踏まえ、現在、水中翼型高速船を運航する旅客船事業者において

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

の安全対策の徹底について取組んでいただいております。

また、鯨類との衝突を事前に回避する有効な機器の開発については、鯨類の嫌がる音声を発する製品（アンダーウォータースピーカー）が既に実用化・改良が行われるなどし、実船にも搭載が進んでいるものと承知しています。

国土交通省としては、引き続き高速船の安全性向上に向けて、関係事業者等と連携して参ります。

6. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得や、緊急時の無線医療体制の維持はもとより、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながり、船員のメンタルヘルスの維持などの観点からも、海上における情報通信インフラの整備は必要不可欠であり、後継者の確保にも繋がる重要な要素となっている。近年の情報通信技術の進歩により、様々な情報取得や各種手続き、コミュニケーション手段としての通話や通信、動画配信サービスなどが利用可能となっており、従前の衛星通信サービスに比べ高速で遅延の少ない低軌道衛星を利用した衛星通信サービスの提供が開始されてきている。

しかしながら、一部の低軌道衛星通信サービスにおいては、外国籍船には制限が無いものの、日本籍船については、わが国領海内での利用に制限されている。海上においても陸上と同様な情報通信サービスが利用できるよう、法整備とともに高速衛星通信が利用可能となる海上ブロードバンド設備の設置促進、料金の低廉化に向け支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に存在する携帯電話や地上デジタルテレビ放送の電波不感地帯の解消も含め、船陸間通信の充実を図っていただきたい。

【回答】（船員政策課）

国土交通省では、総務省、農林水産省とともに、海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議や同フォローアップ会合を開催し、今後、通信事業者により新たなサービス

の提供が見込まれている低軌道衛星を活用した海上ブロードバンドの効率的な普及に向けた取組を進めています。

また、「衛星ブロードバンドサービス（スターリンク）」においては、これまでの領海内でのサービスに加え、領海の基線からその外側 12 海里を超える接続水域、排他的経済水域、公海においても利用することが可能となりました。

国土交通省としまして、今回の制度改正を通じて、「衛星ブロードバンドサービス」の利用がさらに進み、海運の安全性向上や船員労働環境の改善、利用者サービスの向上等が図られることを期待しております。

7. 船員税制確立への取り組みについて

船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市・上島町の 6 自治体において実施されている。住民税減免措置の他の地域へのさらなる拡大に向けてご支援いただきたい。

また、関係行政機関と連携のもと、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組んでいただきたい。

【回答】（船員政策課）

<住民税減免措置の他の地域への拡大について>

平成 24 年度税制改正要望において、国土交通省より、外航船員に係る住民税減免を要望した結果、住民税の減免については、各地方自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から各自治体にその旨周知がなされました。

これを受け、現在、6 自治体において減免が実施されているものと承知しています。国土交通省としましては、従来より、出先機関である地方運輸局を通じ、地方自治体に対し、先行導入事例の紹介などを行っているところです。

本年度も引き続き、地方自治体への働きかけに取り組んでまいります。

<関係行政機関との連携について>

国土交通省では、日本人船員の確保を図るためのインセンティブとしての所得税や住民税の軽減措置を検討するため、平成 23 年度に「日本人船員に係る税制に関する検討会」を設置し、検討を行いました。

その結果も踏まえ、国土交通省として、所得税は所得再分配機能が強く、サービスの受益に応じて負担する性格が弱いことなどから、所得税ではなく、住民税減免を要望することが適切と判断し、平成 24 年度税制改正要望において、外航船員に係る住民

税減免を要望したところです。

このような経緯を踏まえると、所得税の減免については、引き続き、同様の課題があるものと考えています。

いずれにせよ、職業としての船員の魅力向上は重要であると考えており、船員の働き方改革や労働環境・船内居住環境の改善などにしっかりと取り組んでまいります。

8. 海賊等事案の対策について

ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊等事案は、自衛隊の海賊対処行動による護衛活動等のおかげで事案発生件数が極めて少ない状況にあった。しかしながら、いまだ未遂・不審な活動などの報告は絶えず、当該海域の脅威が完全に払拭された訳ではない。海賊対処行動の継続および海賊行為を行う原因の根本的解決に向けた海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけていただきたい。

また、東南アジア海域、インド洋沿岸域における海賊等事案総数は、2016年に半減して以降、横ばいの状況が続いているが、シンガポール海峡においては近年、武装強盗事件の件数が急増している。

このことから、わが国主導で構築され、その取り組みが国際的に高く評価されている ReCAAP「アジア海賊対策地域協力協定」の強化および各国の海上保安能力の向上、各国の連携などにより、船員と船舶の安全を確保するための更なる取り組みの強化を求めたい。

一方、西アフリカ、ギニア湾周辺海域では、武装強盗事例のみならず、身代金目的で乗組員を誘拐・ハイジャックする事案が多発していたが、周辺各国による取り締まりや、護衛艦による巡視などの対応により、2022年度の発生件数は前年比で半減している。

しかしながら、当該海域で発生する事案はハイジャックや誘拐、船舶への発砲など凶悪な事例が多いことから、海賊等事案の根絶に向け、なお一層の対策強化ならびにナイロビ宣言などの枠組みを通じた国際的、地域的な協力および海上法執行能力の向上支援など働きかけていただきたい。

【回答】（外航課海賊対策連絡調整室）

ソマリア沖・アデン湾、東南アジア及び西アフリカ・ギニア湾において、引き続き海賊等の脅威が存在すると認識しております。

このため、ソマリア沖・アデン湾に海上保安官が同乗する護衛艦等を派遣し、国際社会とも連携しながら海賊対処行動を実施しているほか、日本船舶警備特措法の適切な運用、東南アジア諸国及びソマリア周辺海域の沿岸国に対する能力向上支援、ReCAAP・ISCを通じた情報共有・協力体制の構築等、各種対策を講じているところ

です。

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

9. 紛争地域ならびにわが国周辺海域における航行船舶の安全確保について

2022年2月24日に始まったロシアによるウクライナへの軍事侵攻は長期化しており、国際労使間においては黒海内における規制を強化せざるを得ない状況となっている。2023年10月7日パレスチナのガザ地区の武装勢力とイスラエルの武力による紛争に伴い、フーシ派により2023年11月19日邦船海運会社が運航する船舶が紅海を南下中に拿捕される事案が発生。その後も紅海を航行する一般商船への攻撃も発生している。国際航海においては、航行の自由と安全の確保は何より重要なものであり、船舶の航行を支えている船員のリスクを軽減し、船員の安全と健康が最優先となる対応が必要である。

また、日本周辺海域においては、これまでにない頻度で弾道ミサイルが発射され、わが国上空通過や排他的経済水域（EEZ）の内外に落下している。さらに、台湾周辺や領有権の主張に伴う様々な周辺国の行動により、緊張感が高まっているほか、中東方面においても依然として高い緊張感が続いている。

わが国の国民生活や経済活動を支える国際・国内物流、旅客輸送、食用水産物の安定供給に使命感を持って従事する船員が、その職務を安心して遂行できるよう、わが国周辺海域における船員と船舶航行・漁業就業の適切な安全措置を講じていただきたい。

【回答】（安全政策課危機管理室、外航課）

国土交通省では、これまでも事案ごとに業界団体や関係企業と密に連絡をとり、最新の事案の状況を確認するとともに、付近を航行する日本関係船舶に対し注意喚起を実施するなど、船員・船舶の安全確保の徹底を図っているところです。

昨年11月に発生した日本関係船舶の「拿捕」事案以降、中東地域における緊張の高まりにより、国内外の多くの海運会社が、紅海の航行を停止し、喜望峰周りの航行を余儀なくされるなど、国際海上物流にも一定の影響が出ております。国土交通省としては、関係国や国際機関とも連携し、ホーシー派による船舶への攻撃を強く非難するなど、船舶の航行と安全の確保に向けた働きかけを行っております。

また、北朝鮮によるミサイル発射事案では、関係省庁と連携し、発射後に直ちに船舶等へ注意喚起を実施するとともに、我が国海運事業者の被害状況の確認を行っております。

引き続き、関係国や関係省庁等と緊密に連携し、国民生活や経済活動を支える物流

の確保や船員と船舶の安全確保のため、必要な対策をとって参ります。

10. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関には、毎年、船員を志す女子学生が一定数入学しているが、女性船員の就業が進んでいるとは言えない状況にある。国土交通省海事局は、2018年4月に「女性船員の活躍推進に向けた女性の視点による検討会」の中で、雇用促進のための情報の発信や働き続けられる環境の構築など、女性船員の活躍推進に向けた提案がとりまとめられている。

2022年4月より、女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画の策定・周知・公表や情報公表の義務の対象範囲が、常時雇用する労働者数が301人以上の事業主から101人以上の事業主まで拡大されたと同時に、就職活動中の学生や女性求職者の参考となるよう、自社の女性活躍の情報を公表することが義務付けられた。これらの法改正も含め、さらなる女性船員の増加に向けた取り組みを推進されたい。

【回答】（船員政策課）

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

また、女性にかかわらず多様な人材の船員としての活躍推進に向けて、交通政策審議会海事分科会船員部会において、「船員の働き方改革」について議論を行い、令和2年9月に取りまとめがなされたところです。

この取りまとめ結果も踏まえて、海事局としましては、

- ・ 女性が働きやすい職場環境作りに取り組む事業者の好事例集による情報発信、
- ・ 船員の求人票を改訂し、女性が職場選びをする際などに有益な情報の見える化など、事業者の積極的な取組を促す環境整備を行っているところです。

また、令和6年5月には育児・介護休業法を改正し、子の年齢に応じた柔軟な働き方の実現に向けた取組みをさらに進めて参ります。このような取組みを通じて、船員の多様な働き方のニーズに応え、女性船員の活躍をより一層推進して参りたいと考えております。

11. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠である。児童・生徒を含む幅広い年齢層への海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることを通じ、海・船・船員への魅力を抱き、一人でも

多くの若者が職業として船員を志すよう、船員職業の認知度向上につながる取り組みを推進されたい。

【回答】（総務課海洋教育・海事振興企画室）

海洋国家である我が国にとって、海事産業は経済と国民生活に大きな役割を果たすものであり、次世代を担う子供たちが、海事産業に対する理解を深め、職業観の醸成を図っていく取り組みが、重要であると認識しております。

このため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じ、海・船の魅力を伝えるポータルサイトの制作やSNSを活用した積極的な情報発信等を行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体の皆様と連携し、海への理解と関心を喚起するための事業を、全国的に展開しているところです。

さらに、子どもたちが、将来の進路として海事産業、船員への進路を選択肢としてもらえるよう、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを、関係省庁や関係団体の皆様と連携を図りながら取り組んで参ります。

12. 「海の日」の7月20日固定化

「海の日」の前身である「海の記念日」は、1876年（明治9年）に明治天皇が東北・北海道をご巡幸された際、7月20日に明治丸で横浜港にご安着されたことにちなみ、1941年（昭和16年）に制定された。その後、1959年（昭和34年）から約36年間にわたり、海に対する国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海を大切にする心を育むため、海事関係者が一体となって祝日化運動を展開した結果、平成7年に7月20日が国民の祝日「海の日」として制定された。しかし、2003年（平成15年）に導入されたハッピーマンデー制度により、7月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れている。海洋立国日本として、本来の7月20日への固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。

【回答】（総務課企画室）

国土交通省としましては、「海の日」に関する様々な施策を通じて、国民の海への理解・関心が深まるよう、様々な啓発活動に努めて参ります。

【港 湾 局】

1. 港湾対策について

(1) 国の指定に基づく港湾運営会社の事業に対し、既存事業者（事業者団体）、および港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないことを国とし

て助言されたい。また、当該運営会社に、港湾のルール・慣行の順守を図るため、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置されたい。

【回答】（港湾経済課）

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

港湾のルール・慣行については、国民の合意に基づくものであり、国が関与すべきものではなく、その順守についても関係者間の判断によるものと考えており、必要に応じて適切な調整が行われるものと認識しております。

（2）重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるため、長期的な視点での港湾政策、地域の振興策と一体になった港湾政策を進められたい。

【回答】（計画課）

地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、また、産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく貢献していると考えています。

そのため、地方の港湾においても、各地域の産業立地や港湾の特長・個性を生かした取組に対し、しっかりと支援していくことが重要であると考えています。

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

【回答】（港湾経済課）

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

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

【回答】（港湾経済課）

国際バルク戦略港湾政策は、大型船による複数港寄りや小型船での二次輸送を促進することにより、国全体として効率的な海上輸送ネットワークを形成し、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の雇用と所得の維持・創出を図るための政策です。

また、国土交通省としては、地域経済の振興も重要であるため、引き続き、各港湾管理者等と連携して取り組んでまいります。

港湾労働者の雇用対策については、各港が所在する地域における取組も必要になりますので、地方整備局や地方運輸局と協働しつつ、各都道府県や地方労働局と連携・協力を行ってまいります。

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

【回答】（港湾経済課）

コンテナターミナルゲート前での長時間待機の発生は重大な課題であると認識しており、国土交通省としましても、港湾管理者などを通じて適宜、コンテナターミナル周辺の渋滞状況を確認しているところです。

この課題の解決のためには、コンテナターミナルの単位時間あたりの貨物取扱能力の向上や搬出入時間の分散などを進めていくことが必要です。

このため、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての処理能力の拡大に加え、CONPASの導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援などを行っており、引き続き、港湾管理者とも連携して取り組んでまいりたいと考えております。

- (6) 将来的な港湾政策について、港湾の中長期政策「PORT2030」が、交通政策審議会港湾分科会で審議され、2018年7月に最終取りまとめが示されたものの、港湾計画や国際戦略港湾政策並びに、自動化など港湾労働環境に大きな影響を与える懸念は未だに払拭できない。したがって、地方港湾審議会だけではなく、交通政策審議会港湾分科会委員についても業界団体代表のみでなく、労働組合の代表についても参加することを認められたい。

【回答】（計画課）

平成13年1月、港湾審議会が交通政策審議会の一部である港湾分科会に再編された

際、簡素化を進めるため委員の数を縮小し、より政策的な議論を行う場としてその役割が見直されました。

委員構成についても、物流や産業等の分野にかかわる有識者の方々を中心とし、業界代表の委員については、荷主、海運、港運等の各分野から1名を選任する形とし、港運分野を代表して、日本港運協会会長に就任して頂いております。

港湾政策の立案にあたっては、港湾労働者の皆様の現場の意見を伺うことは大変重要と考えています。

国土交通省として、港湾労組からの年2回の定期的な申入れへの対応に加え、令和2年6月以降、2か月に一度程度、担当課長等による定期的な意見交換を実施し、現場の皆様の意見を政策に反映するよう努めております。

(7) 「新しい国際コンテナ戦略港湾政策について

貴省は、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱など、激変する国際物流情勢を踏まえ、これまで進めてきた国際コンテナ戦略港湾政策をフォローアップするとともに、今後の進め方について検討を行うため、昨年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、検討を行ってきた。そして、2024年度から概ね5年程度で取り組むべき施策の方向性等について、2023年6月、中間とりまとめを行った。

この取りまとめにある主な施策における、「競争力強化」の事項において、「国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワーク集貨の構築・経営基盤の強化」と掲げられ、国内地方港の活性化を期待することは評価している。しかしながら、「集貨」の事項にある「物流の2024年問題を踏まえた、(～中略～)海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードとの活用」が示され、昨年11月にJR貨物が試行を実施しているが、日中、港湾のヤードへの荷待ちで大混雑している状況や、夜間は港湾のゲートが閉まっていることなど、これらJR貨物が集荷行為を行う際、ハードルが高い現状に、どのように対応していくのか具体策を示されたい。

【回答】(港湾経済課)

物流の2024年問題を踏まえ、今年度鉄道輸送等の多様な輸送モードを活用した集貨に取り組むこととしております。当該取組みの一環として、今後、鉄道輸送等とコンテナターミナルとの接続における課題を把握し、改善策を検討するため、実証事業を実施する予定です。

(8) 地方港の中小事業者をはじめ、労働力不足が非常に深刻な状況にあることの原因は、港湾運送事業者に対して適正に届出運賃・料金が支払われておらず、そのため港湾労働者への賃金が十分に支給されていない実態によるものと考えます。港湾労働者の魅力ある賃金・労働条件を向上させるために、商慣行を改善させ、適正な取引環境の実現を目指して取り組まれます。また、2022年7月に貴省より発出された「港湾労働者不足対策アクション『お手伝い特例』」が、果たして港湾労働者不足対策として機能しているかを含め、貴省として事後チェックの機能を果たすべく、2024年4月に第1回目となる検討委員会が開催される予定が示されているが、現時点での申請状況や、把握している課題や問題点を示されたい。

【回答】 (港湾経済課)

国土交通省としても、港湾運送事業の継続的な発展のためにも、荷主や船社の理解のもと、届出運賃・料金が適正に収受される環境の整備が重要であると考えております。

このため、本年3月に、(一社)日本港運協会と連名で、港湾ユーザーである荷主や船社に対して、内閣官房及び公正取引委員会が作成した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(令和5年11月29日付)」を踏まえ、労務費の適切な転嫁への配慮を要請する文書を作成し、港湾運送事業者が必要に応じて価格交渉の場で活用できるよう、協会HPに公表するなど、引き続き適正な取引環境の整備に向けて取り組んでまいります。

また、特定限定許可制度については、現時点での申請はありません。

検討委員会については、本年6月に「特定限定許可運用状況検討委員会」を事業者団体、労働者団体出席のもと開催し、特定限定許可制度に関する事業者等からのヒアリング結果を踏まえ、申請手続きの簡素化や業界として協業する必要があることへの理解を促すことが必要といった課題を抽出し、必要な対策を検討することと致しました。

国土交通省としては、港湾運送事業者が必要に応じて本制度を有効に活用いただけるよう、検討を進めてまいります。

2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。また、1999年以降から直近までの届け出料金の現状を示す資料を開示するとともに届け出料金に基づく料金監査実績についての資料を開示されたい。

具体的には、料金監査実績については、直近1年間での監査に至った理由、対象企業数、処分の内容と件数を明らかにされたい。

【回答】（港湾経済課）

国土交通省といたしましては、荷主や船社の理解・協力のもと、届出料金の適正收受の環境整備が重要であると考えております。

令和4年7月に策定・公表した「港湾労働者不足対策アクションプラン」においても、料金の適正收受を通じて原資を確実に確保する必要性について盛り込んだところであり、同プランについて船社の関係団体等に直接説明を行ったほか、経済産業省と連携して荷主団体に協力を依頼したところです。

料金水準については、日本銀行が公表しているサービス価格指数を見ますと、2015年を「100」とした場合、港湾運送事業の2023年平均（速報）は「100.9」と横ばいで安定して推移しており、規制緩和による大幅な料金水準の低下はないものと認識しております。

港湾運送事業者に対する監査については、荷役実績、過去の監査実施状況等を鑑みて実施するものであり、2023年度には約70件実施し、約20件の文書警告を実施しております。今年度についても、例年と同程度の件数の監査を実施したいと考えております。

3. 非指定港の指定港化について

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

【回答】（港湾経済課）

三島川之江港の指定港化につきましては、引き続き重要な課題として認識しておりますが、具体的に指定港化を進めるにあたっては、同港の円滑な運用を確保していくためにも、地元関係者の理解を得ながら進めることが必要と考えております。

今後とも、引き続き三島川之江港の地元関係者に対して丁寧に説明を重ね、指定港化についての合意形成に向け努力してまいりたいと考えております。

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

4. 港湾労働対策について

（1）働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律の施行に伴い、港湾

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

【回答】（港湾経済課）

港湾の24時間オープンに伴う労働力の確保のためには、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識しております。

そのため、今後とも厚生労働省等と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保に配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めてまいりたいと考えております。

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

【回答】（港湾経済課）

港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の福利厚生の増進は重要であると考えております。

港湾の福利厚生施設の設置及び管理につきましては、各港湾管理者が自治事務として処理しているものであり、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により維持・改善が図られているところです。

国土交通省としましては、皆様からいただいたご意見について、一昨年7月に策定・公表した「港湾労働者不足対策アクションプラン」も踏まえつつ、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

5. 安全で働きやすく働きがいのある港湾職場の環境づくり並びに海コン安全輸送対策取り組みについて

(1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行われたい。

また、トラック等の渋滞緩和および輸送の安全性を図るため、港湾局主導で関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を図られたい。

【回答】（港湾経済課）

コンテナターミナルゲート前での長時間待機の発生は重大な課題であると認識しており、国土交通省としましても、港湾管理者などを通じて適宜、コンテナターミナル周辺の渋滞状況を確認しているところです。

この課題の解決のためには、コンテナターミナルの単位時間あたりの貨物取扱能力

の向上や搬出入時間の分散などを進めていくことが必要です。

このため、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての処理能力の拡大に加え、CONPAS の導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援などを行っており、引き続き、港湾管理者とも連携して取り組んでまいりたいと考えております。

(2) 2022年7月、貴省が公表した「港湾労働者不足対策アクションプラン～未来の港湾物流の維持・発展のために～」によると、「港湾荷役の担い手のうち、女性の比率は著しく低くなっている。また、年齢別の比率では、40代が多く、20～30代の若手の割合が低くなっている。担い手不足の中で女性や若手の港湾荷役のスペシャリストを増やすことが重要である」と示されている。

とりわけ、港湾職場では、このように女性人材の活用の必要性が求められているが、女性労働者の割合は全体の4%と、労働力人口総数に占める割合の44%を大きく下回っている状況にある。その要因としては、女性用のトイレや更衣室など、安全かつ衛生的で、安心して女性が働くことができる職場環境には程遠い現状にあることが大きな要因として挙げられる。特に、海上コンテナターミナルの職場が、生活圏から離れた場所にあることから、通勤や食事を取ることが不便な状況にあるなど、他産業と比較しても労働力確保に不利な条件ばかりである。これら職場環境の改善に向け、自助努力で実行している事業者もあるが、厳しい経営環境にあるなかでは、遅々として進まないことも課題として挙げられている。

これらの現況を改善し、持続可能な港湾職場を実現するためには、安全で働きやすく働きがいがあり、女性や若者が集まる産業を目指すことが必要である。そのためにも国がその先頭に立って取り組むことが求められている。

については、これらの取り組みに努力している事業者や地方自治体等に対する具体的な支援策を講じられたい。

【回答】（港湾経済課）

港湾の安定的な運営を確保する上で、女性や若年層が働きやすく、働きがいのある職場環境の整備は重要であると考えております。

そのため、「港湾労働者不足対策アクションプラン」に基づく取り組みのうち、女性や若年層等が働きやすい環境整備に取り組んでいる事例の収集及び横展開といった取り組みを実施しております。

国土交通省としては、これらの取組に引き続き取り組むとともに、港湾管理者とも連携して、多様な人材が働きやすく、働きがいのある職場環境の改善を図ってまいります。

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

【回答】 (港湾経済課)

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。

SOLAS 条約に基づく国際海上輸出コンテナの総重量の確定には、実入りコンテナの総重量を計測する方法以外に、個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ重量を足し合わせる総重量計を必要としない方法も認められております。

一方、偏載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の課題があるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでのシャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見や、関係者の協力のもと、是正措置を実施していくことが重要と考えております。

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

6. アスベスト対策について

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

【回答】 (港湾経済課)

港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、国土交通省としても、適切な労働環境の確保が重要であると認識しております。

石綿健康手帳の交付など、労働者の石綿健康被害については厚生労働省が所管しておりますが、港湾運送事業を所管している国土交通省としても、厚生労働省と連携を図ってまいります。

(2) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講じられたい。

また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する4者協議を再設置し、具体的対策を検討されたい。

【回答】（港湾経済課）

労働災害の救済の観点から港湾労使により「港湾石綿（いしわた）対策基金」が設立されていることは承知しております。本件の詳細につきましては、所管する厚生労働省にご相談ください。

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

7. 港湾地区について

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

【回答】（計画課）

我が国には、地域毎に特色ある産業が立地しており、地域の経済や雇用を支えています。

物流の拠点であり企業活動の場でもある港湾が、地域の特色に合わせてその機能を発揮し、地域産業の活性化、ひいては我が国の経済の発展に貢献できるよう、脱炭素化にも配慮しつつ港湾機能高度化等を図って参ります。

8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

(1) アフターコロナを見据える中、諸外国の大型クルーズ船が日本各地に寄港する際において、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

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

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ター

ミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、ターミナル施設の改善やアクセスの整備を実施するよう取り組まれました。

【回答】（産業港湾課クルーズ振興室）

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、我が国では2020年3月以降、国際クルーズの運航が停止していましたが、2023年3月より、本格的に国際クルーズ船の受入れを再開しております。

クルーズ船の寄港は地域経済や観光産業の回復に向けた重要な役割を期待されており、クルーズ船の受入に対応した港湾整備は大変重要であると認識しております。

このため、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上等を図るために、補助制度※により旅客上屋や屋根付き通路の整備等への支援を行っております。

※国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

例えば、北海道においては、港湾管理者が行う、小樽港中央地区の貨物上屋の旅客施設への改修等に対し、上記補助制度で支援を行いました。

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

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

【回答】（産業港湾課クルーズ振興室）

「クルーズ振興のためのワンストップ窓口」については、主に外国のクルーズ船社から我が国への寄港に関する様々な問合せに一元的に対応するため、2013年より開設しており、外国クルーズ船社等からの問い合わせ対応を実施しております。

また、「全国クルーズ活性化会議」については、全国レベルでクルーズ振興や誘致に係る必要な情報の共有や意見交換等を行うことにより、港を通じた地域振興や経済の活性化等に資することを目的として2012年に設立されており、これまで、海外クルーズ船社との商談会の開催や、港湾施設に関する情報のウェブ上での一元的な発信などの活動を行っています。

加えて、同会議では、クルーズ振興による地域活性化や日本人クルーズ旅客の増加、クルーズ文化醸成を目指し、全国のクルーズ・港湾関係者が連携する初の取り組みとなる「クルーズ de ツナグプロジェクト」を開始しております。

観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）に基づき、2025年までに、「訪日クルーズ旅客250万人」、「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」及び「外国ク

ルーズ船の寄港する港湾数 100 港」の目標達成に向け、引き続き、クルーズ再興に向けた取組を推進してまいります。

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

【回答】（産業港湾課クルーズ振興室）

平成 29 年の港湾法改正により、国が指定する国際旅客船拠点形成港湾において、旅客ターミナルビル等に投資するクルーズ船社等に対して岸壁の優先的な使用を認める新しい制度を創設し、国際クルーズ拠点の形成を推進しております。

また、同改正により、旅客を取り扱う構造物と貨物を取り扱う構造物の混在を避け、旅客の安全や利便性の確保等への配慮を行うことができるよう、臨港地区内における分区として、専ら観光旅客の利便に供することを目的とする区域であるクルーズ港区を新設したところです。

一方で、クルーズ船の寄港回数が多い港湾においては、単発的な寄港需要に迅速かつ経済的に対応するため、クルーズ船が貨物を取り扱う岸壁に係留される場合があります。貨物取り扱いの支障とならないよう、物流と人流の動線を分離するなど、物流の効率性と利用者の安全性を確保した運用をしていくことが重要と認識しております。

これに対し、港湾局では、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上等を図ることを目的として、屋根付き通路等の整備等への支援を行っております。

今後も、港湾活動における安全を確保する観点から、港湾管理者や関係自治体等と連携を図りつつ、クルーズ船の受入環境の整備を進めて参ります。

9. 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における安全対策について

国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における「特殊車両通行許可制度」を、荷主が理解していないことから、運送事業者は法令違反を強いられてまで、運送を行わざるを得ない実態にある。この現況を踏まえ、貴省におかれては関係省庁と連携のもと、道路交通法をはじめとする法令にもとづく特殊車両の車両制限（車両の幅、長さ、重量等）や通行許可制度を、荷主に理解させた上で、運送事業者に運送の依頼を行うよう、周知・徹底に努められたい。

また、国際海上コンテナの陸上輸送においては、輸出コンテナのみならず輸入コンテナについても、安全輸送の観点から、コンテナヤードから公道に出る前に、コンテナの重量や偏荷重をチェックする必要がある。しかしながら、厳しい財政状況

を理由にして各港湾管理者は、全てのコンテナヤードに偏載監視装置付重量計を設置していない。過積載や偏荷重の海上コンテナを積載している車両が公道に出て、横転すれば大事故となり、乗車している運転手はもとより、一般車両のドライバー、さらには市民を巻き添えにし、大惨事となることが想定される。

については、重量計を設置していない港湾管理者や行政に対し、国として設置を義務付けるとともに、財政支援を講じられたい。

【回答】（港湾経済課）

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。

偏載監視付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでシャーシの左右の高さを測定する等により偏荷重を発見するとともに、関係者の協力のもと、是正措置を実施していくことが重要と考えております。

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

【航 空 局】

1. 空港および航空ネットワーク基盤の充実について

- (1) 令和4年度における地域公共交通確保維持改善事業の対象路線および補助額、さらに島民割引制度に関する実績を説明願いたい。なお、前者に関して、令和3年度の補助額は過去数年間の実績と比して大幅に増加したものと認識しているが、この要因について、国としての分析や認識を伺いたい。

【回答】（航空事業課地方航空活性化推進室）

令和4年度における地域公共交通確保維持改善事業の運航費補助については、以下のとおり。

対象路線：15 路線（利尻－丘珠、奥尻－函館、八丈島－羽田、大島－調布
新島－調布、神津島－調布、三宅島－調布、壱岐－長崎、福江－長崎
対馬－長崎、喜界－奄美、徳之島－奄美、沖永良部－徳之島
与論－奄美、多良間－宮古）

補助額：計 7.9 億円

また、離島住民運賃割引補助については、以下のとおり。

対象路線：3路線（大島－調布、新島－調布、神津島－調布）

補助額：計2,600万円

令和3年度の補助額については、新型コロナウイルス感染症や燃油費高騰により、本制度の補助対象となる損失額が拡大したため、補正予算により追加的な予算措置を行ったことから大幅に増加したものとなります。

(2) 本年1月に、14年ぶりとなる地方航空会社（トキエア社）の定期便就航が実現したが、この他にも地方航空ネットワーク充実をめざした動き（フィールエア社）があることなど、新たな地域航空会社の取組について、トキエア社事業開始までの経過における課題も含め、国としての認識を伺いたい。

【回答】（航空事業課）

地域航空のネットワークの充実は、地域の人々の移動の足の確保のために重要な課題であると認識しております。

航空局としては、旅客の皆様安心して利用していただけるよう、安全の確保を最優先に、安定した輸送に努めていただきたいと思います。

(3) 2017年7月に全国27空港が「訪日誘客支援空港」として認定され、その後、令和4年度（2022年度）の再開までに認定区分の見直しがおこなわれたと認識しているが、空港数の増減（新規・除外があれば具体名）や、見直しを踏まえた取組みについて説明願いたい。

【回答】（総務課）

これまで、地方空港への国際線の新規就航や増便・運航再開を推進するため、訪日客誘客・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港」に対して着陸料及び運航経費等の支援を実施してきました。

一方、現在、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務は、人手不足に直面しており、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6000万人を達成するためには、空港業務の体制強化が喫緊の課題となっています。

このため、国土交通省としては、従来の着陸料等への支援に代えて、令和5年度補正予算及び令和6年度予算において、空港業務の人材確保・育成、職場環境の改善等への支援を実施しているところであり、これは「訪日誘客支援空港」の認定を受けているか否かに関わらず措置しており、空港業務が持続可能な形で発展するよう、こうした支援を積極的にご活用いただきたいと思います。

(4) 2020年1月策定のグランドハンドリングアクションプランは、2023年6月に取

りまとめられた「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」に継承されたという位置づけなのかについて確認したい。また、「アクションプラン」において掲げられた「KPIとして定めた『一人当たりの生産性10%向上』」についての取り扱いについても確認したい。

【回答】（航空ネットワーク企画課）

2020年1月に策定したグランドハンドリングアクションプラン（以下「アクションプラン」という。）については、訪日外国人旅行者の更なる

受入を進めるため、グランドハンドリング体制の強化・拡充を目指し、「人材の確保、教育の強化」「資機材の共通化等による生産性の向上」「業界の構造改善」を柱とする対応策をとりまとめたものです。

一方、新型コロナウイルスの影響により、航空需要が大幅に低下し、採用抑制や離職者の増加等が生じる状況となりました。

その後、インバウンドの本格的な回復に伴い、航空機の運航に不可欠な空港業務の人手不足などが喫緊の課題となったことから、2023年2月に有識者会議を設置し、同年6月には、アクションプランに代えて、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」の中間とりまとめを公表したところです。

（5）2023年8月に設立された空港グランドハンドリング協会の取り組みについて、現時点で国としてどのように評価しているか説明願いたい。また、この間の国と同協会の連携状況や今後の展望・計画について伺いたい。

【回答】（航空ネットワーク企画課）

空港グランドハンドリング協会は、2023年8月に50社の会員で設立され、現在の会員数は88社（2024年6月1日時点）まで増えております。

これは、同協会の意欲的な取組の継続が、多くの企業の賛同を得ているものと考えております。

特に、昨今、重要性が高まっている「カスタマーハラスメント対策」については、会員各社への実態調査、研修会の実施やポスターの掲示などの活動に加え、日本カスタマーハラスメント対応協会と連携し、業界カスハラガイドラインの作成に向けた検討が進められており、業界の職場環境改善だけでなく、人材確保の観点からも、極めて重要な取組であると認識しております。

航空局としても、協会主催の研修会において講師を派遣するなど、緊密に連携しているところであり、引き続き、協会と意見交換等を通じ、空港業務の持続的な発展に向けて取り組んでまいります。

(6) 航空系の専攻を有する専門学校の応募状況と定員充足状況について、定量的に説明願いたい。あわせて、高校を対象とした講習会や女性航空教室、航空技術産業セミナーなど、空港業務の認知度・魅力向上に資する国としての取り組み状況を確認したい。

【回答】（乗員政策室）

航空専門学校の定員充足の状況につきましては、依然として厳しい状況にあると専門学校からも伺っており、当局としても、専門学校等と連携して様々な取組を進めているところです。（注：各専門学校での定員充足の具体的な状況については、経営情報のため、お答えは差し控えます）

令和5年3月24日に各指定養成施設との意見交換会を開催し、航空従事者指定養成施設等（整備）における無利子貸与型奨学金『航空整備士育成支援プログラム』をエアライン各社、航空技術協会と協力して創設した。（令和6年度から運用開始）

昨年度は全国の工業系高等学校からの学生の獲得を強化する観点から、アプローチを工夫し、具体的には、これらの学校で進路指導を行う教職員に向けて航空業界を知ってもらうことを目的とし、教職員を対象とした夏季講習会において各航空専門学校（8校）が参加し、航空講座を羽田空港等各地で20講座を開催し122名の参加者があったところです。

また、女性航空教室につきましては、令和4年度は令和5年3月5日、令和5年度につきましては令和6年1月14日に開催しております。

さらに、本年2月7日より、今後の航空需要の拡大の局面等を見据え、「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を新たに設置し、5月27日に第6回を開催したところです。本検討会では、広報等を通じた裾野拡大を含め、人材確保策について検討を行っております。

こうした取組を継続的に実施するとともに、今後も関係機関と連携し、さらなる充実を図っていきたいと考えております。

(7) 空港のバリアフリー化を着実に進めるべきと考えるが、「訪日外国人旅行者受け入れ環境整備緊急対策事業」、および「公共交通利用環境の革新等事業」の令和5年度補助実績を確認したい。あわせて、「みんなが使いやすい空港旅客施設計画参考資料（ガイドライン）」に関連して、段差のない搭乗橋（PBB）の導入に関わる進捗を説明願いたい。PBBに関連して、PBBタイヤガードの各空港における設置状況の進捗を説明願いたい。

【回答】（総務課企画室・航空ネットワーク企画課・空港安全室）

○ 令和5年度補助実績は下記のとおりとなっております。

1. 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金

空港名	事業者名	補助内容	補助金額
宮崎空港	宮崎空港ビル(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	99,866,666 円
仙台空港	仙台国際空港(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	16,588,878 円
関西国際空港	関西エアポート(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	72,523,697 円
新千歳空港	北海道エアポート(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	87,880,836 円
青森空港	青森空港ビル(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	17,310,745 円
長崎空港	長崎空港ビルディング(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	15,110,960 円
鳥取空港	鳥取空港ビル(株)	段差の解消(旅客搭乗橋)	18,398,574 円
福島空港	福島空港ビル(株)	トイレの洋式化	10,636,989 円
福岡空港	福岡国際空港(株)	無料無線 LAN 整備	845,007 円
		案内放送多言語化	79,665,671 円
		非常用電源装置の設置	75,546,052 円
		段差の解消(エレベーター)	14,601,430 円
		段差の解消(旅客搭乗橋)	82,401,480 円
合計			591,376,985 円

2. 公共交通利用環境の革新等事業補助金

・補助実績無し

○ あわせて、今回お尋ねの進捗については以下に記載のとおりです。

(1) 段差のない搭乗橋(PBB)の導入に関わる進捗【令和4年度末時点】

・平均利用者数が2,000人/日以上航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率については、令和7年度までに、原則として全てについて、移動等円滑化を実施することとしている。

・毎年度達成状況の調査をしており、令和4年度末時点において、段差のない搭乗橋(PBB)を理由とした不適合の報告は受けていないところ。

(2) PBBタイヤガードの各空港における設置状況の進捗【令和5年1月現在】

・新千歳・成田国際・東京国際・中部国際・大阪国際・関西国際・福岡の大規模空港における全てのPBBについてタイヤガードは設置済み。

・大規模空港を含む国内の全空港のPBB全701基のうち638基(約91.0%)

にタイヤガードが設置済み。

※令和4年1月の時点では、全698基中631基（約90.4%）にタイヤガードが設置済みであったことから、昨年に比べ約0.6ポイント設置が進んでいる状況。また、高松空港（PBB増設）・熊本空港（新ターミナル供用）に伴いPBB総数が9基増、東京国際空ターミナル整備に伴う6基減。

2. 航空安全・保安について

(1) 航空機による滑走路誤進入については、2008年（平成20年）にとりまとめられた対策があるものと承知しているが、その主眼とするところ、および近年に至る事案発生ごとの対策について、主にどのようなものがあったのかについて確認したい。

【回答】（安全部安全推進室・管制安全室・交通管制部交通管制企画課）

2008年（平成20年）にとりまとめられた対策では、管制官とパイロットのヒューマンエラーを主眼とし、

- ・管制交信に係るマニュアルの作成等、パイロットと管制官のコミュニケーションの齟齬の防止
- ・滑走路の誤進入をレーダーで監視し注意喚起表示を行う、管制官の視覚的な支援システムの整備
- ・事故やトラブルにつながるリスクをPDCAサイクルで事前予防する安全管理システム（SMS）の推進等の対策を行い、誤進入事案の未然防止に取り組んでおります。

また事案発生ごとの対策については、個別事案ごとに事例周知や注意喚起、滑走路の閉鎖状況の表示徹底等、適切な措置を実施しております。

(2) コロナ禍による影響を経て、外国航空会社が相当程度、復便しているが、令和4年度（または5年度）のランプインスペクションの実績と今後の実施計画について説明願いたい。あわせて、外国航空会社に対するアルコール検査の再開状況についても確認したい。

【回答】（安全部航空安全推進室）

航空局では、令和5年度に316回（40カ国、99社）のランプインスペクションを実施しました。今年度においては、航空需要の回復状況に合わせ、昨年度と同等以上の回数を実施することとしています。

外国航空会社に対するアルコール検査については、現在、検査の開始に向けて準備を進めております。

(3) 需要回復と復便により空域混雑の度合いが高まっていると認識しているが、EDCTの定量実績と航空局の分析について説明いただきたい。EDCTの精度向上のためには、航空交通や空港のキャパシティの予測精度を向上させていくことが必要と認識しているが、この間の取り組みがあれば確認させていただきたい。

【回答】 (交通管制部交通管制企画課・管制課)

コロナ後の需要回復による復便にともない、昨年夏にEDCTによる遅延幅が拡大したことを受け、運航者の意見を伺いながら交通流制御方式の改善に取り組んでおり、現在その効果の確認を行っております。

EDCTの精度向上について、繁忙な空港・ACCに気象状況や運用状況を考慮しEDCTやキャパシティの調整を担当する職員を配置し、航空交通や空港のキャパシティの予測精度を向上させるべく取り組んでおります。

航空需要の回復に的確に対応するため、継続的な取り組みを進めてまいります。

(4) 令和4年度の危険物誤輸送実績について、傾向とともに説明願いたい。また、未然防止の観点で、特にメーカーや販売者に対しては、危険物であることについて商品への明確な表記をお願いしたいと考えているが、それらも含めた具体的取り組みについて、進捗があれば伺いたい。

【回答】 (航空安全推進室・安全政策課)

令和4年度の危険物誤輸送実績については約300件の報告があり、内200件余りが旅客手荷物関係の事態でした。

令和2年度から令和3年度にかけて、腐食性物質に該当する物品の入った空間除菌剤という製品が航空機に多く持ち込まれたことから、当該製品を製造する会社に要請し、令和4年8月頃から当該製品のパッケージ注意事項欄に「航空機への持ち込みができない」旨を表示することとなった。

航空局としては、テレビやインターネットを利用した危険物輸送ルールの積極的な広報活動、空港に掲示するポスターの更新・配布等、あらゆる機会、媒体、方法による啓蒙活動を引き続き行って参ります。

(5) 令和4年度(または5年度)における機内安全阻害行為の適用件数(省令に基づく対応件数)について、航空局として定量的、また内容・傾向について把握しているところがあれば説明いただきたい。また、撮影罪の適用にいたらないものであっても、機内におけるむやみな撮影行為や、専ら性的関心に基づく撮影行為が断定できた場合について、現行法でどのような対応が可能なのかについて確認したい。

【回答】（航空保安対策室）

安全阻害行為等の発生に関しましては、航空会社より定期若しくは随時の報告を求めているところ。

発生頻度については、発着回数1万回あたり1回程度で推移しており、近年の傾向としては、化粧室内喫煙の割合が高くなっている。理由としては、電子タバコの普及があるものと考えている。

また、ご指摘のように撮影罪の適用に至らないものであっても、無断撮影行為によって乗務員が対応を余儀なくされる等により、その職務を行うことを妨げられる場合などは、安全阻害行為等に該当する場合がある。

その場合、機長には、

- ・必要な限度で拘束、降機等の措置を講じること
- ・当該行為の反復又は継続してはならない旨の命令を出すこと等の権限が与えられている。

（6）航空法と航空機製造事業法の目的が異なることは認識しているが、各認定事業場においては航空法20条で認可・規制を受けている中で、航空機製造事業法で規制する「過剰投資」の視点からすると実態に即していないと考える。自家修理を除く「大修理」以上の修理や「改造」の必要性が生じた際は経産省に申請をしている現状をふまえると、法律で規制する意義は薄いのではないかと思わざるを得ない。所管省庁が異なることは理解するものの、業界の生産性向上が実現できる可能性があるならば、所管の違いを超えた調整・検討はぜひ前向きに進めるべきと考えるが、航空局の認識を確認したい。

【回答】（安全政策課）

航空法は国際民間航空条約の規定等に準拠して航空機の航行の安全等を確保することを目的として、航空機製造事業法は、航空機等の製造・修理事業の事業活動の調整及びその生産技術の向上を図ることを目的としており、それぞれの目的に則って、必要な手続きを定めております。

また、例えば、防衛機や防衛機に搭載する航空機用機器については、航空法の対象外であり、航空機製造事業法に基づく許認可を必要とするなど、それぞれ規制対象においても異なっております。

他方で、例えば、事業者が航空法20条に基づく事業場の認定を取得している場合には、手続き負担軽減の観点から、航空機製造事業法における認可取得に係る申請書類を航空法のものと併用可能とするなど、一定の簡素化を行っているところです。引き続き、事業者負担にも配慮しつつ、航空法の適切な執行に努めてまいります。

3. カーボンニュートラルへの対応について

- (1) 国産 SAF の早期開発・実用化は、経済安全保障の確保という観点や、新規産業としての雇用創出・経済効果などからも極めて重要である。研究開発費や生産技術・運用環境整備に関する費用への補助、全量買取制度の導入など、国はあらゆる支援策を検討・実施すべきと考えるが、国の認識や現在の取り組み状況について説明願いたい。

【回答】（航空戦略室）

航空局としましても、国産 SAF の早期開発・実用化は、経済安全保障の確保という観点から重要であると認識しております。

この観点から、SAF の導入促進に向けた官民協議会において、エアラインや石油元売りとともに国際競争力のある国産 SAF を安定的に供給できる体制の構築に向けて議論を進めております。

製造側に関しては、SAF 導入によるコスト増を抑制するため、今般の GX 移行債を活用した設備投資補助や税額控除による支援を実施しております。

また、国産 SAF の早期開発・実用化に向けて、国産 SAF の CORSIA 適格燃料登録・認証および関係者への知見の横展開を行っております。

具体的には、事業者とともに関係機関への申請方法や認証作業に伴走し、知見の獲得や認証手続の明確化を行い、ガイドラインとして広く共有を図るなど国内事業者の認証取得に向けた支援を実施しております。

さらに、本邦エアラインにおいては、SAF 利用による CO₂ 削減量を環境価値とし、証書として可視化することで、どれだけ CO₂ 排出量の削減に貢献したか航空利用者が把握できる取組がはじめられたところです。航空局としても、航空利用者への浸透を図るため、ガイドラインの作成等によりエアラインの取組を後押しして参ります。

航空局としては、引き続き、SAF の導入促進に向けた官民協議会の開催等を通じ、国際競争力のある国産 SAF の開発・製造や SAF の利用可視化に向けて、関係省庁や関係業界とも連携して取り組んでまいります。

- (2) 世界的な CO₂ 削減スキーム（経済的手法）である CORSIA について、日本は自発的参加により、2021 年より同制度が開始されていると認識している。第 41 回 ICAO 総会（2022 年 10 月）において、2024 年以降の排出量ベースラインが引き下げられたが、これも踏まえた本邦航空会社の将来的な負担額について、試算しているものがあれば説明願いたい。また、航空産業以外にも含めた国内の排出権取引

市場の活性化や、CORSlA に活用可能な経済的手法の拡充が引き続き必要であると考えるが、国としての取り組み状況について説明願いたい。

【回答】（航空戦略室）

2022年10月のICAO総会で決定されたCORSlA ベースラインの変更により、当初の想定よりも脱炭素化の取組を加速させる必要となりました。

本邦航空会社の将来的な負担額については、オフセット義務量に必要なSAFやその代替となるクレジットについて、将来の量や価格が不透明な中での試算は困難であると考えております。

また、国際航空分野においては、SAF、運航の改善、新技術といった3つのアプローチに加えて、クレジットの活用により、脱炭素化を目指しておりますが、更なる脱炭素化の手法については、ICAOや関係者の動向をしっかりと注視してまいります。

いずれにしましても、まずはSAFの導入促進が重要であり、官民協議会を通じて、資源エネルギー庁をはじめとした関係者とともにより側・供給側の事情を踏まえた対応について検討を進めており、引き続き関係省庁や関係業界とも連携して取り組んでまいります。

（航空貨物関係）

1. 成田空港の安全対策について

（1）「LogiPull」の周知、改善について

貨物管理ビル前の道路における路上駐車の常態化や、混雑時の二重駐車などへの対策として2023年4月よりトラックドックマネジメントシステムが稼働している。それによって貨物地区構内の混雑は解消してきているが、入構待ちのトラックによる周辺道路の混雑の問題や、ドライバーへの「LogiPull」の周知や使い勝手などには課題が残っている。利用者であるフォワーダーからの意見を取り入れた改善を求める。

【回答】（首都圏空港課）

成田空港では、輸出貨物を持ち込むトラックの輸出上屋前の路上駐車による貨物地区構内混雑への対策として、成田空港会社により、「輸出」におけるトラックドックマネジメントシステムが導入されております。

同システムの導入に当たっては、成田地区のフォワーダー等の関係団体を通じた説明会や貨物地区入構ゲートでのチラシ配布といった周知活動を実施しており、その結果、2023年度を通じた利用率は約98%と聞いて

おります。

また、成田空港会社において、「2024年問題対策協議会」が設置され、輸入貨物を引き取るトラックの長時間待機への対応として、「輸入」におけるトラックドックマネジメントシステムの導入に向けた議論が行われているものと承知しています。

(2) 成田空港貨物地区の路面舗装劣化について

グリーンベルトや横断歩道の一部では塗装の補修が行われている一方で、それらが認識できないほど塗装の剥離が見られる場所も多く存在する。(次項(3)におけるグリーンベルト上での作業が劣化を速めている)安全・安心な歩行者帯確保のため速やかな修繕が必要であり、状況確認の頻度・修繕が必要と判断される基準・確認時から修繕が完了するまでのおおよその日数箇所の補修・改修の計画、進捗を明らかにされたい。

また、横断歩道予告表示(菱形のマーク)による効果が実感できておらず、より視覚にうったえる“イメージハンプ”等の設置を提案したが、ひし形マーキングの方がより効果が高いという見解が示された。しかし歩行者が車両の通過を待つという現在の構造は変わらないことから、抜本的に車両が横断歩道前で停止するための対策を講じられたい。

【回答】(首都圏空港課)

成田空港貨物地区のグリーンベルト等路面マーキングについては、貨物地区交通対策協議会による安全パトロール及び成田空港会社による構内巡回パトロールの際に、グリーンベルト・横断歩道等の塗装及び路面舗装の状況確認を継続して実施しており、貨物関連事業者からの声も聞きながら、成田空港会社において、劣化状況に応じて緊急度の高い箇所から適時改修工事を実施しております。成田空港会社からは昨年8月及び11月に路面マーキングの施工を行ったところと聞いているところ、今後も状況を注視し、施工計画を立てた上で、危険度が高いエリアを優先して対応していくものと承知しております。

また、歩行者安全対策として、成田空港会社により危険個所に置き型の制限速度注意喚起看板を設置しており、引き続き効果的な安全確保対策を検討するものと承知しております。

さらに、横断歩道前での車両の一時停止について、成田空港会社には、貨物地区交通対策協議会で問題の共有や、巡回警備員によるドライバーへの注意喚起、関係団体を通じた運送事業者への周知及び注意喚起を働きかけてまいります。

(3) グリーンベルト上で作業をしている現状について

運送会社や上屋会社による、グリーンベルトを跨ぐフォークリフト作業が常態化している。グリーンベルト上は駐車や作業が禁止されているはずであり、注意喚起をお願いしたい。また、上屋施設の再配置検討については承知しているが、現行施設における、上屋内で作業が完結できるような構造上の改善を講じられたい。

また、運用が行われているトラック管理システムの効果について検証の結果を提示されたい。昨年度の回答で示された「トラック管理システム」の活用は、導入されても作業についての特段の変化はなく、管理システムと、作業が行われることとの直接的な関係があるとはいいがたい。空港内で作業ができるスペースを設けるなど、実効性のある対策を求めたい。

【回答】（首都圏空港課）

成田空港貨物地区のグリーンベルト上で作業の禁止等について、成田空港会社には、貨物地区交通対策協議会で問題の共有や、巡回警備員によるドライバーへの注意喚起、関係団体を通じた運送事業者への周知及び注意喚起を働きかけてまいります。

また、成田空港会社により、「輸出」におけるトラックドックマネジメントシステムが導入されており、貨物地区の混雑緩和や待機時間の削減等、一定の効果を上げていると聞いております。

同システムは、上屋施設の準備ができたタイミングでトラックを呼び出すため、トラックドック内で作業が行われるようになることから、上屋外での作業の抑止にも効果があると考えております。

加えて、成田空港会社により、「2024年問題対策協議会」が設置され、成田空港の輸入貨物を引き取るトラックの長時間待機への対応として、「輸入」におけるトラックドックマネジメントシステムの導入に向けた議論が行われているものと承知しています。

2. 航空貨物に対する保安措置について

KS/R A制度について、現状ではフォワーダーが荷主と国土交通省の間に入り、R A合意書・特定荷主の確定のための確認書・特定荷主確定書を荷主と取り交わしているが、業務負荷の軽減を優先したい荷主と、顧客たる荷主に対応するフォワーダーとの市場原理が働く関係においては、フォワーダーの業務負荷が大きくなり、適切な業務手順に基づく確実な安全担保がなされるか懸念を残している。保安検査の実施主体のあり方を再検討し、国土交通省が直接荷主と合意書を結び、管理するなど、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たす必要がある。またフォワーダー各社が検査に要する装置については導入に大きな負担が必要であり、旅客の航空

保安検査補助金などと同様に、高度化しているテロ対策を適切に講じるため、爆発物検査機器の導入のための経費はもちろんのこと、維持のための費用も国が補填することを検討されたい。

【回答】（航空保安対策室）

国から認定を受けた特定フォワーダー、いわゆるRAである「特定航空貨物利用運送事業者等」による特定荷主の認定行為については、国が特定荷主における航空貨物の爆発物検査、貨物の保管・運送中の不法干渉防止などの保安対策の要件について「特定荷主の遵守事項に係るガイドライン」を定めており、RAは、このガイドラインに従って特定荷主の保安体制を確認し、確定を行っているところです。

また、国はRAに対する監査を実施する際に、特定荷主に対しても調査を行い、特定荷主の保安体制等についての確認等を行っており、ガイドラインの策定と併せて、航空安全の確保に努めているところです。

一方、RAが特定荷主を確定する現行制度について、国が直接特定荷主を認定するよう改める制度改正を検討しており、荷主やフォワーダー等の関係者とも調整の上、早期に実現できるよう取り組んで参ります。

また、X線検査装置や爆発物検出装置といった高度な保安検査機器を導入する場合には国費による空港警備機器整備費補助の対象としております※が、その維持に関する国費負担については、機器の管理責任の問題等様々な課題があり、早期解決は困難です。

いずれにしましても、貨物事業者や航空会社をはじめ、関係者と連携を深めながら、国として責任を持って航空保安対策に万全を期して参ります。

※ 令和6年度空港警備機器整備費補助の概要（航空貨物関係）

- ・国管理空港を発送地とする貨物の検査機器については、購入に要する経費の2分の1を補助。検査機器を更新する場合にあつては当該経費の4分の1を上乗せで補助。
- ・国管理空港以外を発送地とする貨物の検査機器については、検査機器を更新する場合に限り、購入に要する経費の4分の1を補助。

3. SDSの記載事項について

SDSにおける14項目の記載内容については、附属書D「D.15 項目14—輸送上の注意」に従い、輸送の安全確保のために、国連番号・容器等級・国連分類などについて、明記することが必須と考える。しかしながら化学品の1次生産者であるメーカーが輸出入者であるとは限らないため、輸出入者のすべてが、といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者、有害性等の情報伝達への意

識が高いとは言えない。

については、国土交通省航空局としても、輸送関連情報を備えたSDSの作成について、主管省庁である厚生労働省（労働安全衛生法、その他所管法令に基づく）および経済産業省（化学物質排出把握管理促進法に基づく）と連携を図りたい。

また、両省と連携のもと荷主となる事業者への啓蒙活動の強化や指導を徹底されたい。また、GHS関係省庁等連絡会議での意見反映事項を明らかにされたい。

【回答】（安全政策課）

我が国においてSDS（安全データシート）は、経済産業省や厚生労働省等の所管法令によりその作成が義務づけられており、その記載内容は国連勧告で採択されたGHS（化学品の分類及び表示に関する世界調和システム）に基づき定められています。航空局としては、2001年より国連GHS専門家小委員会に対応するために厚生労働省を幹事とし、経済産業省、国土交通省、環境省、農林水産省、外務省、消費者庁、消防庁及び関連団体を構成員として設置された「GHS関係省庁等連絡会議」に参加し、航空輸送の安全確保のために意見を述べてきたところ、今後も引き続き当該会議を通じて関係省庁と連携を図っていきます。

なお、意見については国連GHS専門家小委員会の対処方針やGHS分類に関するガイダンス等に反映されております。

また、航空局の取り組みとして、これまでも危険物輸送に係る知識付与や安全啓蒙等を図るため、荷主等の業界団体の行う講習会や会合など、あらゆる機会を通じて危険物輸送のルールについて荷主に対して周知しているところ、引き続き啓蒙活動や情報提供に取り組んで参ります。

【観 光 庁】

1. 観光施設のキャッシュレス対応促進支援について

国内の多くの観光施設や神社仏閣等において入場拝観料の支払いは現金払いが多い。キャッシュレス化が進む諸外国と比べても対応が不十分である。訪日外国人の増加に向けて観光施設の入場拝観料のキャッシュレス取扱いを増やすために設備導入支援などに取り組まされたい。また関係省庁や地域と連携による実証事業の進捗または計画について明らかにされたい。

国や自治体が管理する観光施設の入場料について、キャッシュレス決済ができるよう環境整備をお願いしたい。また、民間業者が管理する観光施設については、利便性向上に向け行政より入場料のキャッシュレス決済導入の指導をお願いしたい。

【回答】

訪日外国人旅行者の満足度向上及び消費拡大のためには、クレジットカード決済をはじめとするキャッシュレス決済環境の整備を促進することが重要であると考えております。

このため、観光庁においては、観光地の飲食店や小売店等における一体的なキャッシュレス化や、博物館・神社等の文化施設におけるキャッシュレス化に対する財政支援を講じているところです。

【参考：財政支援について（「インバウンド受入環境整備高度化事業」）】

・令和6年度当初予算：9.9億円の内数

引き続き、キャッシュレス決済環境の整備をはじめ、訪日外国人旅行者の快適な旅行環境の整備に取り組んでまいります。

2. 公共交通機関の利用環境の改善について

インバウンドの拡大、持続的な発展に向けては都市部から地方への旅行者の循環が重要な鍵となる。

ゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応、大型スーツケースへの対応の取り組み等を進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現させることが重要である。したがって、公共交通事業者や旅客施設管理者への促進を図るとともに、更なる支援策を講じられたい。

【回答】 回答なし

3. 余暇・休暇制度について

いわゆる現役世代が旅行をするためには、休暇を取得できるかどうか重要なポイントとなり、目的地によっては長期の休暇取得を要する。年次有給休暇の時季指定義務など、休暇の取得促進は政策として行われているが、長期休暇の取得促進には至っておらず、働くもの・事業主の双方が休暇を取得する意識を高め長期休暇の取得を促進する取り組みが図られたい。

また、経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もつ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在することなどから各省庁の取り組みを一本化することを検討されたい。

【回答】

観光庁ではこれまで、積極的な休暇取得の促進を目的に、企業等において休暇を取

得して外出・旅行を楽しむことを積極的に推進する「ポジティブ・オフ」を促進してまいりました。現在約2,600社を超える企業・団体が本運動に賛同し、着実に活動が広がっています。

現在、休暇促進等の事業については、内閣府が中心として所管することになっております。今後、内閣府等と連携し、対応してまいります。

4. 人財不足への対応

観光産業において人財不足を解消し、安定した雇用を維持したうえで人財を育成していくことは、観光が我が国の基幹産業として持続的に成長していくために不可欠である。

また、観光需要を拡大させ、更にその需要を平準化させていくためには、労働力供給についても安定化をはかることが重要である。

観光需要の拡大に応えられる人財を確保していくために、各事業者による取り組みだけでなく、国が「観光産業は我が国の基幹産業であり、産業を国がしっかり支え、働く者の地位向上に取り組んでいく」という意思を労働市場とともに国民に対して強く発信することを国に求める。

加えて、観光事業者に対する各種支援事業を講じる際の要件として、事業者への従業員の賃金改善要請に留まらず、それらが適切に実施されているかの検証を追加することを国に求める。

また、観光産業の人財不足について課題解決にむけた方策の検討を目的とした検討会を立ち上げ、具体的な検討をおこなうよう求める。

【回答】

観光は成長戦略の柱、地域活性化の切り札であり、観光産業、特に宿泊産業は、地場産業との結びつきの強さから、地域経済のけん引役であると認識しております。

「観光立国推進基本計画」等においてもこうした認識を示しているほか、就活イベント等において宿泊業の魅力発信を行っているところであり、今後も宿泊業の地位向上に向けてしっかりと取り組んでまいります。

また、インバウンドをはじめ、今後更なる増加が見込まれる観光需要を着実に取り込み、観光による経済効果を全国各地に波及させるためには、受け皿となる宿泊産業の人手不足の解消が急務であると認識しております。

そのため、人手をかけるべき業務に人材を集中投下できるよう、スマートチェックイン・アウト機やPMS等、業務の効率化や省力化に資する設備投資の支援を行い、サービス水準の向上や賃上げに取り組んでいるところです。

また、魅力ある宿泊施設への改修や予約管理、設備管理等に対する支援等を通じて

観光産業の生産性・収益性の向上を図るとともに、こうした支援を行うにあたっては賃金水準の引き上げを求める等、従業員の方々の待遇向上が図られるよう取り組んでおります。

観光庁としましては、宿泊団体・事業者等からの声を聞き取ることで状況を把握し、引き続き総合的な人手不足対策を実施してまいります。

5. 外国人労働者の就労増にむけて

新型コロナ禍以降、日本でアルバイトをしていた外国人留学生学生は6万人減少し、その多くが小売業や宿泊料飲サービス業で働いていたと思われる。一方、サービス・ツーリズム産業の人手不足から外国人を雇用する宿泊産業所数は36%増えている。

留学生の減少の直接要因はコロナ禍によるものと思われるが、コロナの回復期において起こった急速な円安は、アルバイトであっても日本で学び働くことへのマイナス要素となっている。

(1) 母国への送金を想定した賃金支払い

為替のリスクを外国人労働者だけに負わせている日本では日本で働こうというモチベーションに影響する。観光業の企業は積極的に為替の差損に給与補填をするべきで、国に給与補填した企業に対して補助金などで支援する事を求める。

なお、財源には、観光立国推進を目的とした国際観光旅客税などを充てることを図られたい。

【回答】 回答なし

(2) 教育連連帯性の強化

また、特定技能制度の拡充においても人財育成を目的の一つとしているように、日本での労働が単なる賃金労働だけにならないように、国は事業所と連携し、世界で通用する教育訓練を提供する体制の強化を図られたい。

【回答】 回答なし

6. 国際観光旅客税と観光財源について

訪日客の急回復に対応する各施策と合わせ、コロナ禍の影響により顕在化した観光産業の抱える課題にも対応する十分な財源確保が必要という観点から、国際観光旅客税の引き上げも一つの選択肢と考えるが、国の認識を説明願いたい。令和5年度も観光分野で700億円近い補正予算が組まれるなど、必要十分な政策推進には現在の税額をベースとする財源では難しいのではと考える。

【回答】

観光政策の推進については、一般財源と国際観光旅客税財源を適宜適切に組み合わせ、必要な事業を実施しています。また、令和5年度補正予算については、「デフレ完全脱却のための総合経済対策」を受けて、必要な予算を計上しています。

国際観光旅客税は、観光先進国実現に向けた観光施策の財源を安定的に確保する観点から、平成30年度の税制改正において創設されたものであり、税額の水準については、訪日旅行需要への影響や必要な財政需要の水準等を勘案し、1,000円とされたことと承知しています。

税額の引上げについては、観光財源を安定的に確保するという本税の考え方などを踏まえた検討が必要と考えております。

7. 令和6年度税制改正大綱における外国人旅行者向けの免税制度について

この免税制度について、購入した商品を国内で転売する事案が多発し、制度が不正利用されている現状を踏まえ、購入時は免税せず、出国時に税関において免税額を還付する制度への見直し（タックスリファンド型制度の導入）が盛り込まれたと認識している。諸外国では導入事例があり、旅客の利便は高いとされているものの、空港業務を担う航空会社の新たな負担増加を懸念している。空港の人材不足や省人化技術の導入など、足下の課題との整合が図られるよう、具体的な制度設計上、十分な検討が必要ではないかと考えるが、国の認識を示されたい。

【回答】

令和6年度税制改正大綱にて

- ・外国人旅行者向け消費税免税制度については、いわゆる「リファンド方式」に見直すこと
- ・制度の検討に当たっては空港等での混雑防止を前提とすること

等が決定されており、令和7年度税制改正にて制度の詳細について結論を得ることが示されているところです。

制度の変更に伴い、航空会社を含めた空港関係者の業務負荷といった、ご懸念も踏まえながら、空港関係者や関係省庁、関係部局と連携して検討を進めてまいります。

8. 令和6年能登半島地震について

(1) 風評被害の防止

被害状況には様々程度があり、軽微な被害で営業に大きな支障がない地域や施設の状況を、正確に広く内外に周知することで、旅行者の不安を解消し、所謂「風評被害」を防止することに繋がることから、国や行政に正確な情報の集約と周知

を図らりたい。

【回答】

正確な情報発信については、1月下旬より各自治体のご要望も踏まえつつ、観光庁及び日本政府観光局（JNTO）のウェブサイト・SNSを通じ、地域の情報や観光施設の状況などを国内外に発信しております。

引き続き、北陸地域の誘客に資するよう、正確な情報発信に取り組んでまいります。

（2）観光復興に対する人的支援策

観光産業は災害復興の消費拡大に即効性があると、被災地域への割引補助政策などが行われている。過去の割引補助政策を検証すると、回復期に適正価格へ戻す動きと補助で割引する矛盾を「便乗値上げ」と捉えた消費者の指摘があったことや、手続きが煩雑なことで現場への負担が大きかったことなど、復興を目的に割引補助することには多くの問題点があります。能登半島地震で復興割を行うにあたっては、現地の負担を軽減する為に、非被災地域からの人的支援を創出する仕組みづくりを講じられたい。

【回答】

北陸応援割の実施にあたっては、

- ・北陸応援割の実施に合わせて、助成分を予め上乗せする等の不当な価格設定が行われないよう、宿泊事業者に対し周知すること

等を、各県に対する補助金の交付要綱において明記したところです。

また、参加する事業者への説明会を実施するなど、事業者の負担を軽減するための措置を講じたところです。