

2025年 政策・制度要求

目次

国土交通省	1
総合政策局	1
道路局	15
鉄道局	21
物流・自動車局（トラック関係）	31
物流・自動車局（バス関係）	43
物流・自動車局（ハイタク関係）	48
海事局	57
港湾局	63
航空局	68
観光庁	76
厚生労働省	79
総務省	88
消防庁	90
財務省	92
文部科学省	93
経済産業省	96
警察庁	98
法務省	102
外務省	103
消費者庁	104

全日本交通運輸産業労働組合協議会

（ 交 運 労 協 ）

【総合政策局】

1. 「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。

また、通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、上記附帯決議を反故にすることなく、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、早急に検討を開始すること。

(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。

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、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たことにより、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、貸切バスにおいても、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、総括原価方式の見直しや柔軟化を図ることによって、鉄道・バス・タクシーなど公共交通部門における人件費・燃料費・防災対策費増加分の価格転嫁を推進されたい。

また、運輸産業においては、規制緩和により、公示運賃という制度的な下支えがなくなり、新規参入の増加に伴う供給過剰ともいえる過当競争の中で、荷主の価格決定権が著しく強化されることになった。については、適正な価格転嫁の推進に向け、下請代金法の対象範囲を荷主と物流事業者の取引にも拡大するよう、所管省庁に働きかけられたい。

- (3) 交通政策基本法第 27 条で、「国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図る」とされている。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」とされている。しかし、JR 西日本・芸備線の再構築協議会における議論は、関係者間の「責任の押しつけあい」の様相を呈している。については、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し、法改正の趣旨を踏まえた協議を行うよう指導されたい。

- (4) 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 42 億トン(2022 年度)のうち、トラックの輸送分担率はトンベースで 91.4%、トンキロベースで 55.5%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不可欠

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など、かつてない厳しい状況にある。「改正物流効率化法」をはじめ「改正貨物自動車運送事業法」に、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。

- (5) 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15.8%と、高速道路SA・PAの5.9%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。

また、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。これらを踏まえ、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。

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7.6%となっている一方、「荷主の構内」とする回答が53.3%で、大型車以上でその傾向が強くなっており、荷主構内における駐車場所の確保が求められている。昨年の要請において、大阪府交野市が「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。

併せて、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。

- 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いるが、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、内容を検討し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。

- 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継続した周知活動に努められたい。

- (6) 宅配便の配達に関し、とりわけ都市部に多い「タワーマンション」における配達において、一部のマンションでは、同じマンション内での配達であっても、一旦マンションを出て1軒ごとに連絡をしたうえで配達をしなければいけないというルールが定められている場合があり、大変非効率な配達を余儀なくされている。

防犯上の観点であることは理解するが、ドライバーの長時間労働の一つの原因ともなっていることから、早急な対策を求める。

また、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いるが、今後、その効果について十分な検証を行われたい。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。

2. 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呼びかけ、百貨店などの店舗で臨時休業が行われるなど、一定程度浸透しつつある。しかしながら、実際には住民や旅行者が情報を得られずに駅に訪れ、移動困難や大混雑をきたすなど十分機能しているとは言えない。

したがって、運休計画内容が広く国民（利用者）に周知徹底され、混乱を回避しうる広報の在り方を確立されたい。また、百貨店にとどまらず、一般企業の出勤見合わせや商店等の臨時休業など、地方自治体をはじめとする関係者が連携を図り、「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体で共有できるようなさらなる取り組みを展開し、社会的な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図られたい。

- (2) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、また、フェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資および人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識された。ただし、生活物資輸送などの支援に役割を果たすには、多様な輸送モードの維持・確立が重要である。

各モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みは、モーダルシフトの推進など、「物流の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、昨年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。

(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。

② 「非常時における保税エリアの滞留貨物への対応等については、被災空港以外の空港の活用を含めて、被災空港での貨物の滞留を抑制できるよう、エアラインやフォワーダー等の関係者と連携しながら検討してまいりたい。」との回答があったが、エアラインとフォワーダーの関係者と、具体的にどのような連携をされるのか、説明されたい。

③ 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。

3. 「ライドシェア新法」への対応について

いわゆる「プラットフォーム型」ライドシェアは、安全性、他の地域公共交通への影響、ドライバーのワーキングプア化等に重大な懸念があり、法制化については決して容認できない。本件については、国会において、度重なる質疑や質問主意書が提出されてきたが、それに対する国土交通大臣の答弁等を引き続き堅持されたい。

4. 高速道路料金に関する政策について

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ETC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。

5. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

(1) 若者の海外旅行需要創出に向けた取り組みについて

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、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、同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指導いただきたい。併せて、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サーチャージに対する補助制度を創出されたい。

また、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か、未成年者の5年パスポートの更新については無償とするなど、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。

(2) 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。

併せて、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」推進チームにおける今日までの検討状況と成果、および休暇分散にむけてどのような取り組みを講じているか明らかにされたい。

(3) 訪日外国人旅行者への医療体制や災害時における的確な情報提供について

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を図られたい。具体的に、医療体制については、外国語対応が可能な病院やAEDの整備状況の情報提供、また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、訪日外国人旅行者にとって安全・安心が担保できる体制を構築されたい。

(4) 貸切バスの主要駅周辺の乗降スペースについて

主要駅周辺においてバス乗降場整備が十分でない課題については、地域や場所によって道路・施設事情などが異なることから、既存施設の活用やバス駐車場の設置にとどまらず、生活者目線、旅行者の利便性など多面的な観点で対応を検討されたい。なお、地方自治体による整備の財源補助について、国際観光旅客税を活用されたい。

(5) 国際観光旅客税等を活用したインバウンド対応の強化について

日本政府は観光立国推進を掲げ、インバウンドの受け入れ拡大に努めてきた。コロナ禍の終息後、世界的な円安傾向の追い風もあり、インバウンドの増大は加速しており、2024年は過去最高であった2019年を約500万人上回り、3,686万人となった。2030年に6,000万人という野心的な目標をめざす上で、今後の訪日客のさらなる増加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を確保されたい。

また、この財源として期待される国際観光旅客税については、負担者である国民と訪日外国人旅行者の双方が直接的に受益を実感でき、納得感が得られる使途に限定して充当されるべきである。

この観点で、訪日客の98%は空港をゲートウェイとして入国しており、空港における円滑な出入国や手続きの効率化は最優先課題である。令和7年度予算では、これに関連する「円滑な出入国・通関等の環境整備(103.1億円)」、「空港におけるFAST TRAVELの推進(16.3億円)」の各事業を合わせて119億円程度と、同税歳出額490億円の1/4以下にとどまっており大いに不足がある。

なお、FAST TRAVEL 推進支援事業の補助対象事業者は現在、実質的に空港ビルやグラハン事業者に限られているが、空港施設への設備投資は航空会社が担う場

合が多いことを踏まえ、航空会社を加えるべきである。

また、入国後に利用する交通機関について、直近での2019年のFF-Data(訪日外国人流動データ)によると、鉄道が最多となっており、そのため特に鉄道事業等に対してインバウンド対応による負荷が増大している。事業者はインバウンド対応の拡充に努めてきたが、急な利用者拡大に対応し切れておらず、事業者間・地域間で環境整備に格差が生じている。

については、国際観光旅客税等の財源を基に、国がインバウンド対応施策を積極的に主導し、交通事業者への財政支援を強化することを通じて、訪日外国人にとってストレスフリーな受入環境の一層の整備を図ることも重要である。

このように、訪日客の増加に関わる諸課題に着実に対応していくためには、本税創設の目的である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も、国際観光旅客税の引き上げも検討の余地があると考え、国の認識を明らかにされたい。

(6) 「手ぶら観光」の促進について

訪日外国人観光客が持ち運ぶ特大荷物は、車内や改札などの通行の妨げになるなど公共交通空間で多くの問題を引き起こしている。この問題を解決するためには、手荷物の一時預かりサービスや次の宿泊地への輸送サービスをはじめとした「手ぶら観光」を促進させる施策の充実が必要不可欠であり、現在、運送事業者を中心にサービスの充実を図ろうとする動きが起きている。しかし、こうしたサービスを個別に立ち上げて、訪日外国人から認知されていないために利用率が上がらないなどの課題があり、個社の努力だけでは問題解決に繋がらないのが実情である。

訪日外国人の視点に寄り添ったサービス向上、また、訪日外国人からの認知度を高めるための積極的な情報発信には、鉄道事業者や運送事業者のみならず、旅行業や宿泊業も一体となった取り組みが必要不可欠である。こうした業種を跨いだ一体的な連携を生み出すため、国が主体となって支援・調整を実施されたい。

(7) 非常時における情報提供ツールの整備について

鉄道事業者は国の指針によって、駅や車内の放送等において、日、英、中、韓の4カ国語で遅延や運休、運転再開の状況や払い戻し方法を案内することが求められている。特に新幹線などは訪日外国人の主要な交通手段となっていることもあり、夜間や休日に災害や列車障害といった非常事態が起きても速やかに対応できるよう、外国語対応要員や携帯型翻訳機の確保が必要であるが、各事業者の努力だけでは十分に対応できないのが実情である。特に自然災害が多い日本において、非常事態発生時の迅速かつ適切な情報提供は、観光立国をめざすうえで大き

な課題となっている。

については、インバウンドの多様な言語に対応できる共通の情報提供ツールを国主導で整備し、事業者と共有できる仕組みを構築されたい。

6. 改正タクシー3法について

2014年1月に改正タクシー適正化・活性化特別措置法が施行され、経営環境が悪化し、労働者の労働条件が低下している地域を特定地域・準特定地域に指定し、供給過剰の是正と運賃の適正化、利用者利便の向上と活性化に向けた取り組みが進められてきたが、課題の解決には至っておらず、未だ、適正化・活性化の成果が不十分な状態である。

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、についての取り組みを積極的に講じられたい。

7. 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、「物流の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いため、認定における付加価値を導入することが求められている。したがって、制度に対する利用者や旅行業者の認知度の向上および認定事業者に対する優遇措置など本制度を実効あるものとするための施策を講じられたい。

今後、事業用トラック、バス、タクシーの運転業務に「特定技能」による外国人材の受け入れがスタートするが、Gマークが「特定技能」の採用にあたっての要件となることから、新規や継続の認定にあたっては、厳格な審査が行われるよう指導されたい。

8. 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予定されているが、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。

なお、受入れられた者に対しては、単なる「働き手」としてだけではなく、一人の「人」として、労働条件の向上や継続的な教育に取り組まれるよう、事業者に対し求められたい。

9. 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、結果として、労働者の賃金等も低下するのではないかと危惧している。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。

10. 物流の諸課題解決に向けて

「物流の 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。昨年 12 月 1 年 9 ヶ月ぶりに「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」が開催されたが、引き続き、物流の課題解決に向け、産官学労による活発な議論を進められたい。

11. カーボンニュートラル 2050 への対応について

(1) 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いう。国土交通省の令和 6 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して 409 億円の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、検討されるとともに、これまでの予算の執行状況や過不足について検証されたい。

- (2) カーボンニュートラル2050の実現には、環境優位性の高い鉄道へのモーダルシフト推進が必要不可欠である。省エネ・低炭素車両の導入や水素車両等の開発・導入、省エネ設備の導入、モーダルコンビネーション促進に向けた貨物駅の機能強化といった方策の実現に向けて取り組みが進められているが、国が策定した分野別投資戦略の運輸関連分野やGX経済移行債の支援先に鉄道分野は含まれておらず、その位置付けは低位に置かれていると言わざるを得ない。

環境面における持続可能な社会の構築に向けて鉄道が果たす役割は大きいものの、独立採算制を原則とされている鉄道は、維持が極めて厳しい状況にあるにも拘わらず、その存在と役割は水や空気のように当たり前のものとして認識され、投資すべき対象としての社会認識は乏しい状態にある。

産業を支える人材確保のため、または装置産業としての持続可能性を高めるためにも継続的な投資が必要であり、鉄道が脱炭素化に貢献し続けることができるようにするためにも、社会啓発やさらなる鉄道の活用に対するインセンティブ付与・政策誘導、持続性を保持するための継続的な投資・支援を図られたい。

また、諸外国においては鉄道の有用性が認知され、「環境保護」を大義として課税が減免されていることも踏まえ、成長志向型カーボンプライシング制度の導入にあたっては、鉄道分野への負担を減免されたい。

- (3) 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。

【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引き続き講じられたい。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、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切や、地域での課題があると認識している踏切道に加え、2024年1月に改定した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を踏まえた特定道路上等のバリアフリー対策などについても改良すべき踏切道として、貴省は新たに全国408箇所の指定を行った。については、2022年4月、奈良県内において視覚障がい者が踏切内で列車に接触した死亡事故をはじめ、これらの踏切道における事故が再び発生しないよう、早急に対策を講じられたい。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

昨年からの貴省からの回答にあるとおり、2023年における交通事故による死傷者数が19年ぶりに増加するとともに、死者数も8年ぶりに増加に転じた。については、政府の「第11次交通安全基本計画」に基づき、子どもや高齢者をはじめとする歩行者が安心して通行できる空間と、自転車等の安全が確保される走行空間について、それぞれが確保されるよう取り組まれたい。

3. 大雪などの異常気象時等における事故防止対策と走行環境整備について

(1) 大雪をはじめとする異常気象時の通行止めについて、とりわけ大雪時については、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。

- (2)「南海トラフ地震」の発生確率が従来より上方に見直される中、沿岸道路における津波対策の充実は待ったなしの状況にある。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。

4. 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、未だに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。
- (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。
- (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、駐車しやすくし、回転率を上げる観点からも、

3.5m以上の幅で整備されたい。

- (4) 「物流の2024年問題」等を受け、物流効率化のためダブル連結トラックの導入が進んでおり、今後も導入拡大が予測されている。また、同トラックの通行区間拡充に向けて、2024年9月には通行区間が約5,140kmから約6,330kmに拡充されたことは評価する。今後も引き続き通行区間の拡充に向けて積極的に取り組まれない。加えて、駐車マスの整備について、積極的に進められていることは評価する。しかし、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。

2024年4月に改善基準告示が改正され、連続運転時間4時間で30分休憩する場所の確保が今以上に必要不可欠であることから、駐車マスの更なる拡充に向けて取り組まれない。また、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、拡充に取り組まれない。

- (5) トレーラーの駐車マス拡充に向けて、拡充されていない場所もあることから、ダブル連結トラックの駐車マス拡充と併せて、さらなる拡充に向けて取り組まれない。
- (6) 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、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、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、増設の可否を検討すると把握しているが、進捗状況および今後の取り組みを示されたい。

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。

- (7) 高速道路SA・PAにおける満空情報の情報提供ならびに整備について、利便性を向上させるため、東北道の阿武隈PA～菅生PAにおいてカメラ映像等、満空情報の取得に新たな情報技術を活用し、本線満空情報の提供を実施している取り組みは評価する。2024年4月に改善基準告示が改正され、高速道路SA・PAにおける混雑状況を把握することがより重要性を増していることから、今後、他

のSA・PAに対しても導入に向けて取り組まれない。

- (8) 2024年の「改善基準告示」見直しに伴い、ドライバーの休憩機会を充実させることは喫緊の課題となっており、これまで貴省は「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」を設置し、さまざまな対策を講じてきたことは評価する。しかし、その中で、ETC2.0車載器搭載車両を対象に、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については、休憩以外の目的で一時退出した車両が確認されたことから、残念ながら一時退出可能時間は3時間から2時間に変更されてしまった。そして、その抑制効果が十分でなかったことから、その対策として、ICと道の駅との移動時間に上限を設定することを検討していくと、同検討会の中間とりまとめで示されている。については、この移動時間の上限設定に関する進捗状況を示すとともに、抑制効果が十分でなかった一時退出については、ドライバーが適切な休息環境を確保するため、再度、時間設定を見直されたい。また、この一時退出の対象として、トラックステーションを追加することについても、目的外利用への対策や、通信機器等の費用負担等の諸課題を解決し、早期に実現されたい。

5. ETC2.0を活用したサービスの新設と導入促進について

「ETC2.0車両運行管理支援サービス」について、2024年5月末時点の利用状況は、約20事業者、約1,000台に留まっている。その利用が低迷している原因を運送事業者等に調査し、その結果を踏まえながら、利用者サービスを改善されたい。また、ETC2.0車両運行管理支援サービスはドライバーの安全確保と、荷待ち時間の削減等に加え、運行管理の効率化や生産性の向上も期待できることから、トラック運輸事業者への導入促進およびさらなる利用者増が図られるよう、支援および広く広報することに取り組まれない。

6. 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、貴省が取り組まれている「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や、各地域において過積載防止のための啓発活動を実施されていることは大いに評価する。

一方、改正改善基準告示によるドライバーの時間外労働上限規制により、労働時間が短縮されることを理由として、一度に荷物を運ばなければならない場合、結果として過積載となることが懸念される。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) 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

に取り組まれない。

- (2) 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、取り締まりの実効性を高められたい。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・物流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、取り組まれない。
- (4) 過積載等により、トラック運送事業の正常な運営が阻害されないよう、荷主に対する関係法令の遵守および安全運送の確保に向けた取り組みを講じられたい。
- (5) 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。

7. 特殊車両通行確認制度の利便性向上について

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、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。加えて、「特殊車両通行許可制度」と比較し、手数料が割高かつ有効期間も短いことから積極的な導入が滞る実態もある。「2030年度に向けた政府の中長期計画」の中に特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上が施策ロードマップに記されていること等から、実効性のある制度となるよう取り組まれない。

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。

8. 停車する車両に配慮した自転車等の走行対策について

2024年6月に改定された「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、「限られた道路空間における自転車道の確保」および「自転車専用通行帯への停車帯等の設置」について、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、2024年11月に改正道路交通法が施行され、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。

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、すべての道路利用者の安全を確保するため、車道混在とならない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。

9. 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、割引適用時間帯の拡大と同時に、適用時間帯の走行分のみが割引対象となった。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。深夜割引の見直しの実施以降、割引の適用を待つための時間調整を目的とした待機がどの程度減少するか。また、高速道路上における連続運転時間に係る違反がどの程度発生するか調査されたい。

(2) 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。

(3) 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、「荷主が高速道路料金を負担することを前提として、料金の値上げを検討してはどうか」

との意見があった。一部改善はみられるものの、依然としてトラック運送事業者が高速道路料金を負担している実態もある。加えて、「標準的運賃」の告示制度の中にも、高速道路利用料は別途収受するとされていることから、高速道路料金は荷主が負担するものであることを、広報等を通じて強く発信するよう取り組まれない。

- (4) スマートインターチェンジについて、2024年6月末時点で、全国で160箇所が開通済み、かつ47箇所が事業中であることは評価する。今後もスマートインターチェンジに関する新たなニーズが発生する可能性を鑑み、地方公共団体が行う検討について支援に取り組まれない。
- (5) 今後もETCの特大大割引の拡充を関係省庁と連携のうえ、検討されたい。

10. 自転車等の走行環境の整備・促進について

飲食料のデリバリー配送や通勤用途の自転車の危険走行が依然として散見され、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、電動キックボードやペダル付き電動バイク（モペット）等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
- (2) 歩行者との接触事故の防止について
- (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
- (4) 電動キックボード、ペダル付き電動バイク（モペット）に関する違反、事故件数について
- (5) 自転車通行可歩道の増設状況について

11. 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。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。

【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。

② すでに被害を受けている鉄軌道は、鉄道災害調査隊の力で、早期復旧へ技術
的な観点から支援がされているが、地域住民の生活交通としての役割や、地域
経済にとって重要な観光資源、鉄道がもたらすクロスセクター効果もふまえ、
継続的な支援の強化を講じられたい。

③ 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。

④ 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、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。

⑤ 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、2021年度から2025年度まで実施されており、本年、最終年度を迎え
るが、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、必要に応じ、期間を延長して取り組まれたい。

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。併せて、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。

- ⑥ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や、避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。
- ⑦ 西日本豪雨災害による被害の実態を教訓に、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および東北地方における日本海側と太平洋側の横断ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮されたい。
- ⑧ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

(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に取り組まれたい。とりわけ、貴省は、首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強が想定される地域の乗降客1日1万人以上の駅、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等を対象として耐震補強を進めている。しかし、該当地域において従来の耐震基準で補強を進めてきた鉄道施設について、新たな耐震基準での再補強が求められることにより、結果的に減価償却前の再投資が必要になることに対して、必要な支援策を講じられたい。

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。

(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、その最終年度として直近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。なお、新駅を設置する場合はバリアフリー設備およびホームドア設置を基本とされたい。

- (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な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。

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。

- (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施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。

- (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。また、近年はインバウンド対応などもあり、クレジットカードのタッチ決済やQR決済の需要が高まっている。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併せ、クレジットカードのタッチ決済やQR決済の導入拡大に向け、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。

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) 鉄道および鉄道貨物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ならびにこれまでの鉄道貨物の商慣行から、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。2024年4月には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、被災による施設損失などに伴う特別損失・減損損失等に関し、各種変動を考慮できるよう見直しが行われたものの、適時適切な価格転嫁の実現には未だ課題が残っている。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るとともに、鉄道貨物における正規運賃收受のために商慣行の改善に努められたい。
- (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、国として必要な措置を講じられたい。

5. 学生割引制度に対する事業者への公的支援について

公共交通における通学定期の制度は教育政策の一環として設定されているが、割引した部分は実質的には事業者負担となっている。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、「通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」が盛り込まれたことを踏まえ、学生割引制度は

堅持する必要があるが、本来、国が負担すべきものである。事業者の負担に委ねることなく、制度の維持・充実を図りたい。

また、2024年に同様の要求を文部科学省宛に行ったが、「今回このような要求を受け、実際の制度はどうなっているのか国土交通省に確認したが、通学定期券が発行されたとき、減収してしまうのは指摘の通りだ。その部分を運賃の制度設計に際して、その分を盛り込んで運賃を算定できるのではないかと指摘を受けた」との回答を得た。貴省の「指摘」について、趣旨が分かりかねるため、改めて説明されたい。

6. 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ネットワークを確保されたい。

また、並行在来線事業者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、貨物調整金について現行制度を維持し、持続可能な制度とすべく必要な財源（特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等）を確保されたい。

(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した上で、国の責任において新幹線事業費を抜本的に増額されたい。

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、2023年12月以降の検討状況について明らかにするとともに、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。

- (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、この間、小浜・京都ルートでの整備に向けて調査・手続きを進めてきたことや、米原ルート整備における課題（福井県や滋賀県といった沿線自治体との合意、再度の環境影響評価手続きの実施、利便性、東海道新幹線乗り入れに係る諸問題）の存在を踏まえ、一日も早く全線開業を実現させるため、可及的速やかに既決定の小浜・京都ルートによる着工に向けた必要な措置および財源を確保されたい。
- (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。
- (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。

7. 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において、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、40ft コンテナの鉄道による全国輸送を可能にするための建築限界の確保などのインフラ整備、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。

- (2) 物流の「2024 年問題」に端を発し、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 J R 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。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 J R 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。

- (3) モーダルシフト推進による輸送量・輸送分担率の倍増に必要なことは、鉄道、内航海運、トラックそれぞれが単体で取り組むのではなく、まだ課題はあるものの、海上コンテナを鉄道で輸送するブロックトレインの取り扱いにみられるように、貴省における担当局の垣根を越え、国として貨物鉄道を物流政策の中でどう位置付け、活用していくのか、国策として整理し取り組むことが必要であると考え。

とりわけ、容量が大きく、10 t トラックからの積替えが容易な 31ft コンテナを拡大し、輸送量増強することを実現するためには、狭隘な貨物駅荷役ホームの整備や、大型コンテナを取り扱うトップリフターの増備ならびに重量に耐えうるコンテナホームの整備のための財政支援が不可欠である。

併せて、モーダルシフトの人的資源である貨物鉄道の運転士や、貨物駅での従事者の離職防止と採用拡大が急務である。

- (4) モーダルシフトを推進するうえでは、J R 貨物が J R 旅客会社の保有する線路を走行していることを踏まえ、J R 旅客会社の負担軽減も図る必要がある。

とりわけ、J R 貨物が J R 旅客会社に支払う線路使用料については、J R 貨物の経営の安定に資するためアボイダブルコストルールに基づき算出されているが、J R 旅客会社の負担となっていることから、J R 旅客会社・J R 貨物双方の負担が軽減されるよう、適切な見直しの実現と財政支援に向けて取り組まれたい。

また、労働力不足の影響により、夜間の貨物列車走行が旅客会社の保守作業に

支障を来しており、保守間合いの確保は喫緊の課題となっている。既存の輸送力を徹底的に活用し積載率の向上を図るには、リードタイム延伸の許容など、社会的な合意形成も見据えた建設的な議論が必要であり、理解醸成に資する取り組みを実施されたい。

8. 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。
- (2) 近年頻発するゲリラ豪雨により、地下駅等の地下空間では一旦浸水が始まると運行に支障が出るほか、復旧までに長時間を要する事態となっている。都市鉄道整備事業費補助や鉄道施設総合安全対策事業費補助によって、浸水被害が想定される地下駅等（出入口、トンネル等）について、止水板や防水ゲート等による浸水対策が推進されているが、駅業務は効率化のため、最小限の人員により運営をしていることにより、人員不足等のため時間帯によっては災害発生時の誘導や設置対応が困難な状況である。ついては、少人数や自動で有効な止水が可能な設備の開発の促進を検討されるとともに、当面の間の対策として、上記事業費補助の補助率を引き上げられたい。
- (3) 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。実態把握に努めるとともに、他省との連携強化を図り、ソフト・ハードの両面から支援を行うなど、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。
- (4) 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。
- (5) 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。

(6) 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」の拡充を図りたい。

とりわけ、モノレールの設備更新について、現在、東京モノレールをはじめ8社が運行をしているが、多くの事業者が開業後30年を迎え、機器更新の時期となっている。「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等による更新費用の補助とはなるが、車両の機構が複雑であり、また、汎用性も少ないことから製造者も限られ更新費用は高額になる。費用負担の在り方および増額を検討されたい。

(7) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、JR北海道、JR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。ついでには、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。

(8) 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。踏切事故は長期的に減少傾向にあるものの、2023年度は増加に転じた。事故撲滅に向けて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掛かるため、事業者のみの負担では対策は困難である。ついでには、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。

(9) 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。

9. 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。ついでには、国・地方自治体を中心にボランティア

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りたい。

10. 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、2024 年 7 月、2023 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た。発生件数は 517 件で前年度より 26 件減少したものの、依然として 500 件を超えており、コロナ禍以前の発生件数に迫っている。

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、撲滅に向けて取り組んでいくことを基本に、暴力行為の防止等に関わる経費を補助されたい。

【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。

- (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、営業所の最低保有車両数が 5 台を割り込む事業者に対して、事業計画の変更を命令し、従わない場合は行政処分を行い、処分後も事業計画を変更しない場合は事業許可の取り消す措置が取られたことに対して評価する。いわゆる「不適切な事業者」をトラック運輸産業からの退場していただくことに加え、業界の健全化を図るため、広く周知に向けて取り組まれたい。

加えて、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や、事業者間の公正な競争を促すために、就業規則の届出義務が発生する事業規模である常時10名以上の労働者を使用する事業者と定めるべきである。これらを踏まえ、最低車両台数は11台以上とされたい。

- (3)「荷主への監視強化」について、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、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、着実に成果を挙げている。加えて、「トラック・物流Gメン」への改組・拡充により、倉庫業者も対象となったことや、「Gメン調査員」が新たに設けられたことは評価する。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。なお、適用対象については、倉庫業者のみならず、港湾事業者にも範囲を拡大されたい。

また、これらGメンによる調査・指導は、現行360名体制で取り組みを進められているが、トラック運送事業者は約63,000者とほぼ横ばいであり、悪質な荷主等に対する監視強化体制の確立は未だ道半ばである。物流産業全体の取引適正化および業界の健全化に向けて、「トラック・物流Gメン」のさらなる働きかけの強化に加え、体制強化に向けて取り組まされたい。

- (4)「標準的運賃」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が、依然として収受に至らない事業者が一定数存在している。中小企業庁の「2024年9月の価格交渉促進月間フォローアップ調査結果」によると、トラック運送は価格交渉・価格転嫁の実施状況ともに低位に置かれており、実運送事業者が適正な価格が収受できていない実態がある。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。また、「標準的運賃」について、2024年3月に運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算した、新たな運賃が告示されたことは評価する。これ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。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とともに、「標準的運賃」を確実に収受できるよう、これまで以上に強力に取り組まされたい。

- (5)2024年4月の改善基準告示改正により、拘束時間の上限や休息期間等が改正されドライバーの健康等が確保されたことは評価する。しかし、労働時間が短縮された分、賃金が減少してしまったと、トラックドライバーの声が寄せられている。トラックドライバーの労働条件向上のためにも「標準的運賃」等の適切な運賃・

料金収受に向け、荷主企業等への指導および周知・徹底を強化されたい。

- (6) 現在告示されている「標準的運賃」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との乖離が大きい。「標準的運賃」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ます。新たな「標準的運賃」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「標準的運賃」の考え方を示されたい。

- (7) 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。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。
- 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。
- 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、事業者団体により、トラックにおける「事業許可更新制」を導入するため、貨物自動車運送事業法の改正および特別措置法の成立に向けて取り組みが進められている。法令を順守しない悪質な運送企業の排除を目的としていることに加え、業界の健全化およびトラック運輸産業の持続的な発展につながり得ることから、事業許可更新制の確立について強く取り組まされたい。

- (8) 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ている。

したがって、新規登録車については、継続生産車を含めてデジタルタコグラフ（次世代運行記録計を含む）装着を義務付け、使用過程車については、段階的に義務付けるとともに、機器設置に対する補助制度の拡充について検討されたい。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。

- (9) 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。加えて、インセンティブ等、今後も G マーク制度の充実を図るとされているが、進捗状況や今後の展望について示されたい。

- (10) 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 2023 年度フォローアップ調査結果について、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 6 割という回答であったが、トラック運輸産業全事業者のうち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である。運送契約締結時等に際し、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む）等について記載した書面による交付等を義務付ける、改正貨物自動車運送事業法が 2025 年 4 月に施行とされることから、これらの取り組みを荷主企業等へ強力に要請されたい。加えて、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。

併せて、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るとともに、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。

- (11) 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、強力に取り組まれたい。

- (12) 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。

加えて、2024年12月に高速道路料金未払いの不正通行が繰り返されていたことを理由とし、白ナンバートラックの運転手および関連会社の社長等が逮捕された事件があった。国土交通大臣の貨物自動車運送事業許可を得ておらず、違法で運送を行い多額の利益を得ていたことが発覚したが、これらの行為はトラック運送業における適正取引や業界の健全化を阻害する大きな要因となっており強く反対する。したがって、白ナンバートラックの営業に対する厳格な取り締まりに向けた強い取り組みに加え、その違法性を広く周知されたい。加えて、「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。

- (13) 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）の重大事故が増加していることを踏まえ、2025年4月から安全対策が強化されることとなったことは評価する。今回の法改正により、貨物軽自動車運送事業に対して規制が強化されたこととなったことから、適正に運用されるよう取り組まされたい。

2. 自動車運送事業における働き方改革の実現に向けて

自動車運送事業における働き方改革の実現に向けて、以下の施策に取り組まされたい。

- (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。

(2) 本年4月より業務記録における荷役時間・荷役作業等の記録業務の対象となる車両を現行の「車両総重量が8トン以上または最大積載量が5トン以上」から、すべての車両に拡大されることから、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。

(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」の最終とりまとめの中で、パレット利用における重要性等、総労働時間の短縮等や生産性向上に向けた取り組みが進められていることは評価する。「標準規格のパレットを、標準化された方法で運用すること」が理想である一方、レンタルパレット製造事業者は、「お客様からの要望」等を理由として、標準規格パレット以外の「多種多様な」パレットを製造・提供している動きが一部見られる。加えて、「最終とりまとめ」の中では、パレット規格の一部例外として、標準規格以外のパレットを今後も利用するとしている業種も一定数見受けられるが、上記のパレット製造事業者が「多種多様な」パレットを製造・販売し続けた場合、「一部例外」が拡大することのみならず、結果としてパレット標準化が遠のき、総労働時間短縮等の物流が抱える課題解決の阻害要因ともなり得る。したがって、標準規格パレットの運用に向けて、一部例外の業種も含め今以上の徹底を図るとともに、導入に向けて取り組みを強化されたい。

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。

(4) 商品配送における「送料無料」表示について、2023年6月～11月に消費者庁より行われた、『「送料無料」表示の見直しに関する意見交換会』の中で、「送料無料」表示に関する問題点等は指摘されたものの、法規制やガイドライン（指針）は示されず、事業者の自主的な取り組み状況を注視するという結果となった。一部の事業者では「送料当社負担」とする等の表記変更が見られたものの、当該EC事業者のホームページでは、「送料を無料とする仕組み」が記載されているのみである。対象となる事業者は「送料無料」表示について説明責任を果たすとしているが、送料を無料とする仕組みを説明するだけでは、この問題の解決には至らない。

「2030年度に向けた政府の中長期計画」の中でも、「送料無料」の見直しに関するロードマップが示されており、今後も引き続き「送料無料」表示の見直しに取り組むこととされていることから、法規制またはガイドライン（指針）が示されるよう、強力に取り組まれない。加えて、「送料無料」表示が規制された場合でも、これに類似する表現等が使用され状況は変わらないことも懸念する。したがって「送料無料」表示を規制する場合、類似表現の全てに規制を掛けるよう取り組まれない。

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。

現在、貴省による「トラック運送業における多重下請構造検討会」が開催されており、第一種利用運送事業へのアンケート調査等を通じ、取引実態や調査結果が示されているが、「2030年度に向けた政府の中長期計画」にも多重下請構造の是正について主要施策としていることから、不適切な事業者に対する取り組みの強化および、不適正な実態が確認された場合は指導されるよう取り組まれない。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、多重下請構造のより一層の透明化を図るため、第一種利用運送事業者についても、「契約の書面化」が義務化されるよう早急に取り組まれない。

(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

改善基準告示に対する荷主の認知度について、改善は見られるものの、特に着荷主の割合は未だ低い状況である。したがって、発・着荷主含めた現状を踏まえ、

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。

(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。
- ② 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。

(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。

(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。については、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。

4. 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

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。

併せて、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されたい。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されたい。

5. 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。
- (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) 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貫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。
- (4) 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。

6. 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。

(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8,399名のうち6,750名(78.6%)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たことなどをふまえ、衝突被害軽減制動制御装置の装着促進に向け取り組まれない。

加えて、衝突被害軽減制動制御装置の装着車で走行中、縁石や樹木等に加え、カーブや他車が同一車線に合流してきた際等に誤動作を起こすケースが現場で見られる。加えて、低速時の急ブレーキが発生した場合、荷物が動き危険であることや、路面のラインの影を誤検知し、警報を鳴らすケースも散見されている。現状大事故には至っていないものの、誤動作等が発生した場合、追突等の重大事故の原因となる場合もあり得ることから、これらの原因把握および、ブレーキ性能を向上させた衝突被害軽減制動制御装置の更なる装着促進に向けて取り組まれない。

(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

2023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216件のうち、道路貨物運送業は66件となり、他業種と比較して最も高い結果となった。加えて、道路貨物運送業における健康起因事故は高止まりの状況にあることから、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。

加えて、貴省における「事業用自動車健康起因事故対策協議会」の中で、道路貨物運送業で各スクリーニング検査を受診させている割合がいずれも1割から4割未満であることや、受診させていない理由の一つとして、検査費用が高額であることが示されている。ドライバーの過労死等・健康起因事故防止への取り組みは、ドライバーの安全・健康確保や持続可能な物流を実現するために必要不可欠であることから、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

- (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、2023年3月に道路ごとの制限速度を自動で検出し、速度超過の警報や速度制御を行う速度支援装置の技術指針が制定されたことにより、運行時の重大事故や速度超過の防止等が期待される場所である。本装置の実用化ならびに普及に向けての進捗状況を示されたい。

7. 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2023年11月から2024年1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、荷主ともに約5割であり、認知度が減少している状況である。また、コンテナの安全輸送に係る情報伝達の実施状況では、偏荷重や荷崩れを防止する観点で重要な梱包情報について、荷主の約8割は伝達しているとの回答であるが、荷主から事業者への伝達は約6割、事業者から運転者への伝達は約3割されている結果となり、いずれも乖離が見られる。こうした状況のなか、2023年の国際海上コンテナ輸送中の横転事故は、10件と昨年比較して横ばいの状況が続いており、死傷者数も死者2人、重傷者1人とほぼ横ばいである。

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年度の取り組みとして、各種会議・調査に加え、マニュアル概要を記載したリーフレ

ットの作成・配布、ガイドライン・マニュアルの英訳、過去の重大事事故事例をマニュアルへ追記等が示されている。については、荷主および事業者等への更なる周知を図るとともに、進捗状況を示されたい。

加えて、改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」や改正 SOLAS 条約との整合性を図り即時対応するため、2012 年臨時国会において審議未了、廃案となった「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」を国内における安全輸送の根幹と位置付け、速やかに再上程し、成立されたい。

(2) 国際海上コンテナにおける荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供については、前項のとおり、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。

(3) 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、輸送中における横転事故の撲滅に向けて、引き続き対策に取り組まされたい。

(4) 片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、貴省が 2023 年 11 月から 2024 年 1 月に実施した実態調査では、重量超過や偏荷重等のおそれがある「不適切状態のコンテナ」の事前確認について、荷主の約 7 割、事業者の約 6 割、運転者の約 4 割が確認していると差が見られることに加え、運転者に偏荷重状態を簡易的に測定するためのメジャーの携行がトラック事業者で 5 割、運転者で約 3 割と低い割合であることから、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。

(5) 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。

(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たことに伴い、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ことが危惧される。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、「危険物に関する規則の省令」を改正されたい。

- (7) 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。
- (8) 「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、陸上輸送に係る労働組合も参加できるよう具体化されたい。

【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) 厚生労働省が2023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80.3%（前年は83.0%）、同じく改善基準告示違反事業場数は52.8%（前年は53.8%）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、本年4月に改正された改善基準告示も踏まえ、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。

- (2) 2017年4月に、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。

また、現在の審査状況を伺いたい。

- (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。
- (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。
- (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。
- 令和7年度予算案において、各種スクリーニング検査の受診費を補助するため「健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援」に係る所要額を計上していただいたが、どの程度の予算規模なのか明らかにされたい。
- (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)が施行されたことから、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。

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。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。
- (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。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。

- (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。については、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。
- (4) 運転者のみならず整備士不足も深刻な状況となっている。要因として、(1)で触れた他に、志望者の減少、ならびに整備士資格を所得する場所が減少しているという現状がある。については、進路指導面での取り組みと、資格取得学校の維持・確保と拡大を関係省庁と連携し取り組まれたい。
- (5) 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む必要がある。あわせて、2024年度の貴省からの回答では、「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、であり国土交通省では、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）ことを求めていく」とのことであるが、進捗を伺いたい。

3. 運賃・料金の適正収受について

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・料金の適正収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。

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、多様な運賃収受制度として、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。

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 I T 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られたい。

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。

7. 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。

8. キャッシュレスへの対応について

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広がっている。しかし、導入費用等が隘路になって同カードが利用できない地域もいまだ存在する。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。

また、機器更新にかかる費用も高額なことから、熊本ではバス事業者が離脱する事態となっている。地域住民の利便性の向上の為にも更新時に係る支援を追加されたい。

9. バスの自動運転に向けた対応について

2023 年 4 月に自動運転レベル 4（高度運転自動化）を解禁する道路交通法が施行され、全国で自動走行車を使用して移動サービスの実証実験が進んでいる。

現状のレベル 2 では、自動走行車にテストドライバーが乗車し、緊急時に備えている。平成 28 年 5 月に警視庁がまとめた「自動走行システムに関する行動実証実験のためのガイドライン」にも、テストドライバーが、運転者としての責任を負うとされている。

今後、レベル 4 に移行する場合は、テストドライバーも乗車せず、様々な交通用具が混在走行し、事故リスクが高まる中、一元管理による監視システム下では、咄嗟の対応が難しいばかりか、責任の所在も不明確であり、早急に走行ルールなどを定めた法整備も含め、対応を検討されたい。

10. インバウンドへの対応について

2024 年度の訪日外客数は 3,687 万人と過去最高となったが、政府は 2030 年には 6,000 万人を目標としている。

京都をはじめ多くの観光地では、オーバーツーリズムの状況がみられ、地元住民がバスに乗車できないといった事態が発生している。対策として、観光施設への特急バスの運行や、スーツケース等大型荷物の預かり配送など混雑回避につながる施策を行っているものの、焼け石に水、といった状況である。

今後労働人口の減少に伴う運転者不足などにより、バス路線において減便や縮小などが行われ、移動が制限されることが予想されるが、インバウンド客の需要にこたえるべく有効な対策を検討されたい。

11. ノンステップバスの更新に関する補助制度の創設について

福祉政策の観点からも、全国のバス事業者ではノンステップバスやフルフラット

バス等、高齢者や子供など交通弱者にやさしいバスの導入が 2000 年代から導入が進み、2004 年には国交省統一仕様を定め拡大を図ってきた。令和元年の導入率は 60% 弱であり順次更新の時期を迎えているが、経営状況が厳しい事業者では車両価格が割高なことから、更新が大きな負担となっている。新規購入の際には、差額の 1/2 の補助がなされることに合わせ、更新においても補助対象とされたい。

12. 学生割引制度に対する事業者への公的支援について

公共交通における通学定期の制度は教育政策の一環として設定されているが、割引した部分は実質的には事業者負担となっている。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、「通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」が盛り込まれたことを踏まえ、学生割引制度は堅持する必要があるが、本来、国が負担すべきものである。事業者の負担に委ねることなく、制度の維持・充実を図られたい。

また、2024 年に同様の要求を文部科学省宛に行ったが、「今回このような要求を受け、実際の制度はどうなっているのか国土交通省に確認したが、通学定期券が発行されたとき、減収してしまうのは指摘の通りだ。その部分を運賃の制度設計に際して、その分を盛り込んで運賃を算定できるのではないかと指摘を受けた」との回答を得た。貴省の「指摘」について、趣旨が分かりかねるため、改めて説明されたい。

【物流・自動車局（ハイタク関係）】

1. いわゆる「ライドシェア」について

(1) いわゆるプラットフォーム型ライドシェアは、安全性、他の地域公共交通への影響、ドライバーのワーキングプア化等に重大な懸念があり、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継続されたい。

また、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。

(2) 道路運送法 78 条 3 号に基づく、「自家用車活用事業」について、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緊急的必要性が解消し次第の制度の終了を求める。制度開始後約 1 年が経過した現在、ほとんどの地域でタクシー配車アプリのマッチング率は大幅に改善しており、都市部はすでに「タクシー不足」の状況にはないが、未だ終了（許可の不更新）に関する基準が存在しないことは大きな問題である。客観的かつ明瞭な終了基準を直ちに策定するよう求める。また、許可期限内であっても 78 条 3 号の「公共の福祉を確保するためにやむを得ない事由」が消滅した際には、速やかに供給を停止されたい。また交通政策審議会第 4 回自動車部会（2024 年 4 月 9 日）にて、当該制度を審議した際、交運労協の住野敏彦議長（当時）は「自家用車活用事業によってタクシードライバーの年収が下がっては本末転倒である」と指摘し、貴省からは「タクシー乗務員の年収が下がらないようにというご指摘は国会でも多数いただいているので、きちっと状況をモニタリングし、労働現場に影響があるようであれば、自家用車活用事業の供給を絞っていく」との回答をいただいた。乗務員の収入状況のモニタリングをどのように行っているか明らかにし、影響がある場合の供給削減対策を具体的に明示されたい。

- (3) 2024 年 4 月から実施されている「自家用車活用事業」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。今後も雇用関係を必須条件とされたい。
- (4) 自家用車活用事業に関し大阪府内全域での 24 時間運行が、すでに「大阪・光の饗宴」を理由に 2024 年 12 月 20 日～25 年 1 月 31 日まで許可され、さらに「大阪・関西万博」を理由として 25 年 4 月～10 月（大阪・関西万博）も許可された。このような無制限の運用は「公共の福祉を確保するためにやむを得ない事由」を根拠とする自家用車活用事業の制限を大きく逸脱するものであって認めがたい。貴省は事務連絡「イベント開催期間等における輸送力向上方策について」で、イベント開催時の自家用車活用事業の運行拡大の指針を示しているが、大阪府市の実証性なき主張を丸呑みにせざるを得ないような制度は早急に改められたい。特に大阪府の事例は、(株)newmo のライドシェアドライバー募集 1 億円キャンペーンと連動していることから、プラットフォーム型ライドシェアの実質的な解禁につながるものが強く危惧され、厳格な対応を求める。
- (5) 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」を加えた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。

- 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、2024年4月より首長の判断のみで決定できることとなった。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、安易な決定が無いよう徹底されたい。
- 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。
- 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。
- 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、名目上の実施主体を置き営利を目的とする株式会社などが事実上の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。
- 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。

2. 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。
- (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。

- (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。
- (4) 2024年（令和6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年以上が経過し、現在、特定地域はなし、準特定地域は146地域（2023年10月現在）となっているが、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。
- (5) 「準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用」については、恒久増車につながるものが強く危惧される。暫定増車の認可において「1年程度」とした期限は必ず厳守されたい。
- (6) 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ることから需給調整の枠外とした対応を見直し、都市型ハイヤーの新規参入・増車に対する規制を検討願いたい。
- (7) 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。

3. 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、引き続き改定の簡素化・迅速化に尽力されたい。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。また、公正取引委員会が示した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に基づき、ハイヤー事業における価格転嫁交渉が適切に行われるよう貴省においても周知を図られたい。

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。併せて運賃改定後のフォローアップ調査結果に基づく指導等の件数・内容等を明らかにされたい。

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。

(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。申請内容を精査し、既存の公共交通の破壊につながるような安価すぎる定額制運行には許認可を与えぬよう対応されたい。

(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。り、法令遵守意識の低い事業者はあえて申請を行わないため実効性に限界がある。併せて、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

を図らりたい。

- (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、「供給不足感」の解消に向けタクシー乗り場の改良や運用改善にも積極的に取り組まされたい。
- (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。
- (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。
- (7) 近年の燃料価格の高騰は、交通運輸事業者の自助努力の限界を超え、経営収支は悪化の一途をたどり、事業存廃の岐路に立たされているといっても過言ではない。また、そのことが労働環境の悪化や労働条件の切り下げにつながり、安全運行体制への負の影響が強く懸念される。については、関係省庁と連携のもと、燃油費高騰対策として助成金等の拡充や軽油引取税等の支援を講じられたい。
とりわけ、ガソリンではなくLPガスで稼働するタクシーなどの業態があることを踏まえ、トリガー条項が解除された場合も、直接減税措置の恩恵を受けない業態に対しては、助成金等の支援措置を継続・拡大されたい。

4. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

- (1) 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みたい。

(2) 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、A B間・A C間輸送に対する摘発を強められたい。
- 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、A B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。
- 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。
- 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。

5. 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 2023 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 90.0%、同じく改善基準告示違反事業場数は 33.4%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。

(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。

(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つつ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、不当労働行為や賃金の不利益変更等による労働争議に係争中の事業者は助成の対象としない補助事業を拡大、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、タクシー事業の適正化を推進されたい。

(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。

6. 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られたい。
- (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。令和7年度予算案において、各種スクリーニング検査の受診費補助するため「健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援」に係る所要額を計上していただいたが、さらなる対策として検査の義務化に取り組みたい。

7. 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。
- (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みされたい。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。
- (3) 二種免許取得者を増やすため以下の対策に取り組みされたい
 - ① 令和6年度補正予算、令和7年度予算で貴省が実施している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今後も継続・拡充されたい。
 - ② 二種免許取得支援に関し、運送事業者への助成が効力を発揮している一方、二種免許の養成を行っている指定自動車教習所の減少が大きなボトルネックとなっており、特に地方ではその傾向が顕著である。につい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みされたい。
- (4) 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みされたい。
 - ① 東京都が昨年カスタマーハラスメント防止条例を定めガイドラインを制定したように、カスハラの影響に対する社会的認知は高まっている。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みされたい。
 - 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。

- 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。
- (5) タクシー事業においては、AIオンデマンド形式による定額乗り放題サービスなど、運転者に経路設定や休憩の取得などの裁量権がなく連続的な運転を強いられるサービスが拡大している。これら従来のタクシーとは異なる労働条件の運行については、路線バス乗務員等に定められた連続運転時間規制の適用など、実態を踏まえ厳格な指導・監督を徹底されたい。

【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。

2021年（令和3年）5月、来島海峡航路西口付近で内航貨物船と外国籍船ケミカルタンカーが衝突し内航貨物船が沈没、乗組員3名が死亡する海難事故が発生した。運輸安全委員会による徹底した事故原因究明がなされないまま内航貨物船の航海士に有罪判決が言い渡されたことは、船員に判決への疑問と船員としての職務に従事することに不安感を抱かせかねない。また、2022年（令和4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となる痛ましい海難事故が発生したことから、原因の究明と海難事故の再発防止に向け「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめた。

海難事故は、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。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くとともに、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せるよう、厳格な管理・監査の実施、是正・改善事項についての実効性のある検査体制による再確認などに積極的に取り組まれない。

一方、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。

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、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、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、継続して取り組まれない。

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、16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、引き続き取り組まれない。

さらに、2024年4月、貴省が内閣府と厚生労働省、文部科学省をオブザーバーとして招いて設置してきた「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の中間とりまとめが同年12月に行われたが、この取りまとめに基づく政策が、今後の人材確保に向け、真に実効性があるものとなるよう、貴省のリーダーシップを発揮されたい。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

海技教育機構については、「内航未来創造プラン」の中で、500人規模を目標に掲げて養成定員を段階的に拡大する方針が示されていますが、2001年（平成13年）には約105億円あった運営費交付金は、長期にわたって削減され続け、2024年（令和6年）度は約65億円とされ、事業運営に支障をきたしている。このような大幅な運営費交付金の削減は、船員養成員数の増加を図れないばかりか、大型練習船教育への影響、新たな技術等への対応を図る船員教育への取り組みなどを阻害するものです。

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併せ、定員拡大を図っていただきたい。また、船員の確保・育成の推進に向け、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、入学定員の拡大とともに、その維持に必要な予算を確保されたい。

4. 外航海運・船員政策について

(1) 外航日本人船員の確保・育成

トン数標準税制の導入にあたり、国は経済安全保障の確立を背景に、確保すべき日本籍船と日本人船員の明確な数値目標を設定している。その後、目標の達成に向け対象船舶の拡充などが行われ日本籍船の数は増加しているが、外航日本人船員の人数は一向に増加していない。また、「交通政策審議会海事分科会・国際海上輸送部会」などの諸会議においても、実効性ある具体的な確保策はいまだ示されておらず、数少ない外航日本人船員の確保・育成に向けた具体的な事業として、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームが実施されているが、当該事業の予算に係る海事局予算も徐々に削減されており、外航日本人船員の確保・育成については民間事業者に依存しているのが実態であると言わざるを得ない。四面環海の環境にあり資源に乏しい我が国において、外航日本人船員の確保・育成は国主導のもと取り組まなければならない喫緊の課題であるという原点を改めて認識し、実効ある施策とそれに必要な予算の拡充を図るとともに、国自身が掲げた数値目標の達成に向けた早急かつ責任ある対応を強く求める。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

(1) カボタージュ規制の堅持

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条で規定し、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。2024年（令和6年）、北海道・札幌市より、「洋上風力発電の設置・保守に係る外国籍船の船舶の活用」とする特区の申請がなされた。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の安定的な海上輸送体制の崩壊を招きかねず、各社の存続問題とともに船員の雇用問題に直結するが問題が惹起されかねない。さらには、わが国の国内において自国の管轄権がおよばない外国籍船の航行は、密輸や密入出国等の犯罪の温床となることの懸念や、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、その影響は計り知れない。わが国における

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、引き続きカボタージュ規制を堅持されたい。

(2) 船用燃料補助政策への取り組み

原油価格は、イスラエルとハマスの紛争をはじめ悪化の一途を辿る中東情勢や、OPEC プラスによる協調減産の長期化により依然として高値で推移していることや、急激な円安の影響をはじめ地政学リスクの影響を受けやすく、先行きは不透明な状況にある。現在、国は価格上昇分の一部を補填する激変緩和対策事業を実施しているが、本事業は時限的な措置であることから、安定的な海上輸送を維持するためにも、本事業の更なる継続をしていただきたい。また、軽油引取税の免税措置は 2027 年（令和 9 年）3 月 31 日まで延長が決定し、地球温暖化対策税の還付措置の期限は、2026 年（令和 8 年）3 月 31 日までとなっているが、これらの措置を恒久的なものとなされたい。

(3) フェリー・旅客船の維持・存続

高速道路や架橋と競合するフェリー・旅客船事業者は、国主導による道路偏重政策が継続されていることに加え、燃料油価格は依然として高値で推移していることから、フェリー・旅客船を取り巻く環境は、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。また、2021 年（令和 3 年）5 月に閣議決定された第二次交通政策基本計画では、フェリー・旅客船を利用した大規模自然災害時における緊急輸送の対応が示されているが、フェリー・旅客船の維持・存続に向けた具体的な支援策は示されていないことから、適切かつ実効ある支援策を講じられたい。

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す。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ますし、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ます。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、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られたい。

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、愛媛県の今治市・上島町の6自治体に加え、令和6年度より、高知県宿毛市においても実施された。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まれない。

8. 海賊等事案の対策について

(1) ソマリア沖・アデン湾海域における海賊等事案の対策

ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊等事案総数は、自衛隊の海賊対処行動による護衛活動等により近年抑制されていたものの、2024年（9月時点）には、当該海域の事案発生件数が8件に急増している。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を行われたい。

(2) 東南アジア海域、インド洋沿岸域における海賊等事案の対策

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、身代金目的の誘拐事案などが増加傾向にある。このことから、我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「アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）」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されたい。

(3) 西アフリカ、ギニア湾周辺海域における海賊等事案の対策

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の乗組員誘拐・ハイジャックなど凶悪な事案が多発している。また、2023年度には同海域における海賊等事案発生件数22件の内、3隻の船舶がハイジャックされ、14人の乗組員が人質に取られるなど、同海域の脅威が著しく高まっている。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への働きかけを行われたい。

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、ロシアによるウクライナへの軍事侵攻が始まり、2月25日未明には、ウクライナのオデーサ周辺海域に入域していた日本関係船舶がミサイル攻撃により被弾しており、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。また、日本周辺海域においては、北朝鮮が過去に例のない高い頻度でミサイルを発射しており、その多くは日本海に落下している。さらに、台湾周辺海域および南シナ海では中国に関連する領土問題等によって、かつてないほど緊張感が高まっており、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。これらの海域・航路は多くの日本関係船舶が航行する要衝となっていることから、不測の事態に即座に対応できるよう、引き続き官民連絡会議などを通じた必要な連絡協議体制を維持し、情報共有化を図りつつ、国として船員・船舶の安全確保に万全の体制・対策を講じられたい。

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、船員を志す女子学生が一定数入学し、近年増加傾向にあるが、女性船員の就業は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「女性船員の活躍推進に向けた女性の視点による検討会」において、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。2024年4月に設置された「海技人材の確保のあり方に関する検討会」における論議を踏まえ、海自産業で働く女性を応援する取り組みを積極的に展開されたい。また、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。

11. 海に親しむ活動の推進について

次世代の海運・水産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。子どもたちが海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることにより、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引き続き推進されたい。

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、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、昭和16年に制定された。その後、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」として制定されている。しかし、平成15年に導入されたハッピーマンデー制度により、「海の日」は、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。

【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。
- (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。
- (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、引き続きその監視体制を強化されたい。
- (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。
- (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実態調査の実施状況などについて明らかにされたい。

(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。

(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、2023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、2024年2月、最終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、2023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、実証事業の実施結果を踏まえ、具体策を示されたい。

(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られる。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されたい。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』」は、2023年度、申請が皆無であったことから、必要性はないものと考えられる。

2. 港湾運送料金について

(1) 物流の「2024年問題」への対策として、貴省は「標準的運賃」を告示するなどトラック運輸産業では積極的に取引環境の改善に向けた取り組みを展開しているが、港湾運送産業においても、持続可能な事業の発展に向けて、賃上げを確実に実施するため、早急に運賃・料金が適正に収受できるよう対策を講じられたい。なお、具体的には、港湾運送事業法における届出運賃制度が形骸化している上、届出料金自体が、今から30年前の1995年（平成7年）のもので、港湾運送事業の従事者の労務費が反映されているとは到底思えない。また、同制度において監査制度はあるものの、警告を発令する基準が届出料金の7割に設定されている段階で、不条理な商慣行を認めていると言わざるを得ず、さらには荷主やユーザーには罰則もなく、依然として弱い立場にある事業者が長年に亘って苦労を強いられている。

については、届出料金を抜本的に見直す改定を図るとともに、両罰規定を速やかに実施し、監査基準を現行の7割から10割に設定を変更されたい。

(2) 昨年、貴省より「2023年度には同監査を約70件実施し、約20件の文書警告を実施した」との回答があったが、約3割もの事業者に警告が出されている実態に鑑み、その警告の内容や、警告を受けて以降も守らない事業者の取り扱い、さらに、その理由について明らかにされたい。

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。

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。

(2) 貴省には港湾労働者の労働環境を改善し、安全な労働環境を提供するための対策を推進していただいております、これには適切な労働時間・休憩の確保や、労働災害予防などの取り組みも含まれています。しかし、港湾エリアでは事業所と現場が離れている実態にあり、利用しやすい場所に休憩施設やトイレが設置されていないのが現状です。港湾労働者が勤務中に利用しやすい場所に休憩施設やトイレを設置することは、労働安全衛生上の視点や健康管理面のみならず、基本的な人権としても重要な課題です。加えて、トイレについては適切な場所に設置され、防犯対策が施された上で、清潔で衛生的な状態を保つ必要があります。

しかしながら、6大港、地方港に係わらず港頭地区には休憩施設やトイレがないところが多数見受けられます。要因として、過去に行なわれた雇用保険法の改正により、港湾労働者の福利厚生が後退していることは否めず、港湾施設を管理している主たる地域行政・自治体には潤沢な財政もないがゆえに蔑ろにされていると指摘せざるを得ない。

については、これらの現状を踏まえ、関係省庁と連携のもと、港湾労働者の労働環境を改善する取り組みとして、安全はもとより衛生的で健康面に配慮した労働環境を提供するための対策をより推進するために、必要な予算措置を講じられたい。

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。

(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るとともに、前記のとおり持続可能な港湾産業を実現するために、産官学労による検討会を設置されたい。

6. アスベスト対策について

(1) 関係省庁との連携を強化しながら、全ての港湾労働者OB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。

(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。

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。

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ない。

- (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。
- (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。

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。

【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) 燃料油価格激変緩和補助金縮小を踏まえた対応について

「燃料油価格激変緩和補助金（航空機燃料対象分）」については、令和4年4月の開始以降、事業者が航空機燃料を安定的に調達するうえで、重要な下支えとなってきた。一方、市況が高止まりし、補助額が高水準で継続する中で、徐々に収束

させる必要があるとの観点から、令和6年12月、さらに令和7年1月と段階的に縮小されている。補助額は令和5年度で495億円となっており、令和6年度も相当額に上ると考えられるところ、令和7年度にこれを急激に縮小した場合、特に地方航空ネットワークや離島路線を担う中堅・小規模事業者にとっては、令和7年度における航空機燃料税や着陸料等の減免措置縮小もあいまって、経営上の大きな打撃となることが想定される。縮小規模をより緩やかなかたちとする、あるいは事業規模に応じた措置とするなど、何らかの対応を検討・実施すべきと考えるが、国の認識を明らかにされたい。

(2) 航空機燃料税と公平な競争環境の整備について

航空機燃料税については、1972年の創設所期の目的は航空輸送量の増加、航空機の大型化・地方空港のジェット化など急速な発展に伴う国内空港整備の財源確保であったところ、すでに国内空港は普く概成し、環境は大きく変容していることを踏まえれば、将来的な廃止に向けた検討を開始すべきである。実質的に本邦事業者のみへの課税となっている一方で、現在でも継続されている様々な空港整備の恩恵は、国内空港への発着便数で本邦事業者を圧倒する外国事業者も大いに享受していると考えられ、公平な競争環境とは考えにくい。一義的には航空機燃料税の廃止を以てその是正を図るべきであるが、それが実現するまでの当面の間、発着料など公租公課全般の枠組みにおいて、イコールフットィングに資する何らかの措置を実施すべきと考えるが、国の認識を明らかにされたい。

(3) 空港整備勘定における予実差異について

空港整備勘定において、歳入・歳出の予算額と実績額には近年、相当程度の差異が生じている。具体的には、令和3年度歳入予算額3929億円／収納済歳入額4248億円(+318億円)、同歳出予算額4721億円／支出済歳出額3384億円(▲1337億円)、令和4年度歳入予算額3883億円／収納済歳入額4403億円(+519億円)、同歳出予算額4719億円／支出済歳出額3714億円(▲1005億円)、令和5年度歳入予算額3927億円／収納済歳入額4601億円(+673億円)、同歳出予算額4714億円／支出済歳出額3761億円(▲953億円)である。すなわち、歳入では実績が予算を上回るが、歳出は予算を実績が下回る傾向が顕著である。この要因について、歳入・歳出の両面で国の分析を明らかにされたい。また、実績として歳入が歳出を大幅に上回っている(令和3年度:4248億円-3384億円=864億円、令和4年度:4403億円-3714億円=689億円、令和5年度:4601億円-3761億円=840億円)ところ、これにより生じた繰越額は会計上、どのように処理されているかについて、あわせて明らかにされたい。

(4) 訪日客受け入れに関わる空港需要予測について

2024年の訪日客数は3687万人・消費額は8.1兆円となり、いずれも過去最多となった。「2030年6000万人・消費額15兆円」というコロナ禍前に設定された政府目標については、次期観光立国推進基本計画においてあらためて精査される可能性はあるものの、極めて重要な前提となる航空需要予測に関しては、全国の空港の最大活用を前提とした検討が必要である。すでに概ね2030年までの各空港における滑走路増設・延伸、一部の空域見直し等は公表されていることを踏まえれば、各空港の国際線発着回数は現実的な想定値を置いた試算が可能となっているものと考えられる。これに基づき、「6000万人」の空港ごとの入国数のイメージについて、国として早期に公表し、関連する様々な準備・検討に資する取り組みを展開すべきと考えるが、国の認識を明らかにされたい。

(5) 離島航空ネットワークの維持について

離島路線を担う地域航空会社は各社ともかねて恒常的な営業赤字となっており、コロナ禍において利用がさらに減少し、今後、地方の人口減が加速化することが見込まれるなか、キャッシュフローがさらに厳しい状況に陥り、経営存続の危機すら現実問題と化してくる可能性がある。国の運航費補助の仕組みは、補助対象路線として経常損失が見込まれる路線のうち、①最も日常拠点性を有する、②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、③2社以上の競合路線でない路線という制約があるほか、補助対象経費は、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方と相当程度の制約が課されており、制度拡充も過去10年間おこなわれていない。令和6年度まで措置されてきた燃料油価格激変緩和補助金の縮小、小型機に関わる空港使用料減免措置の終了、さらに航空機燃料税の減免率縮小も地域航空会社にとっては極めて影響が大きいものと想定されるどころ、現在の運航費補助の仕組みは早期に見直すべきと考えるが、国の認識を明らかにされたい。

(6) 空港ハンドリング業における適正取引の推進について

空港ハンドリング業務を担う各社の収入は、その多くを航空会社や一次委託元である事業者からの受託料金が占めている。人材不足が顕著となって以降、契約見直しの動きは広がりつつあるが、需給の逼迫状況に見合った受託料金となっていないこと、人材確保を進めても突然の就航取りやめ等が生じることなど、受託側の事業者が相当程度リスクを負った契約内容となっていることが多く、この適正化が極めて重要である。しかし、空港ハンドリング業務は、多重の受委託構造で、その多くが下請法の「役務提供委託」に該当すると考えられるにもかかわらず、国が策定する業種別下請ガイドラインの対象(現在20業種を指定)ではなく、適正取引を推進する環境が十分に整備されているとは言えない。国として、新たに空港ハンドリング業務の業種別下請ガイドラインを早期に策定するとともに、

外国社も含めた航空会社と空港ハンドリング事業者間の取引が適正なものとなっているか、「下請Gメン」の拡充等により重点的に点検すべきである。国としての認識を明らかにされたい。

(7) 空港におけるデジタルトランスフォーメーションの推進について

今後のさらなる訪日客数の増大を見すえれば、空港の安全性を担保した上で、ランプ内や施設面の自動化をデジタルトランスフォーメーションにより従来以上に推進し、大幅な生産性向上を図ることが必要不可欠である。取り組みを加速させるうえでは、実証実験の範囲拡大等も検討すべきであり、必要に応じて製品やソリューションを国が購入して事業者にリースする仕組みを設けたり、複数社の共同事業や機材共有化などに資する投資への税制面での優遇や補助金支給など、従来にないスキームも積極的に検討すべきである。コロナ禍影響で各事業者が投資の先送りや中止を判断してきた状況を踏まえ、予算措置の強化や規制緩和など、国は事業者の取り組みを積極的に後押しすべきであり、企業の先行導入へのインセンティブを担保しつつ、産業内で広く水平展開できるスキームを国が検討・主導すべきである。特に、国で技術検討会が設置された手荷物業務に関する生産性向上策については、どのように当該業務の作業環境整備を進めていくのかが、現時点で明確でない。見直しをおこなう作業工程の優先順位、また、施設整備に向けた財政面の担保や民間投資の呼び込みについて、時間軸も含めて具体像を明らかにしていくべきであると考えるが、国の認識を明らかにされたい。

2. 航空安全・保安について

(1) アルコール検査制度の見直しについて

2019年1月から現行のアルコール検査制度が導入され、職場では導入の契機となった問題事象への深い反省に立ち、一人ひとりが制度趣旨に対する理解と、利用者の不安の払拭に向けた個々人の意識改革や職場の風土改革を踏まえた日々の業務内外の行動における飲酒基準の遵守に取り組んできた。その結果、客室乗務員においては、乗務中の飲酒事案は過去5年間発生しておらず、乗務前のアルコール検知事案も客室乗務員については年間0～2件程度の状況となるにいたった。このような中、昨年10月に示された「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」の一部改正については、職場からも大いに前向きに捉えられている。航空安全に対する信頼回復に向けては、引き続き業界全体で取り組む必要があるが、これまでも基準の遵守に実直に取り組んできた職場の意欲を毀損することがないように、今般の改正内容については予定通り実施されることを強く求めるものである。この間の経緯と、関連するパブリックコメントの実施を踏まえた国の認識を明らか

にされたい。

(2) 保安検査の実施主体移行・費用負担見直しについて

保安検査の「実施主体の移行」および「費用負担」の課題については、前身の「有識者会議」によるとりまとめに基づき検討が進められることになっている。とりまとめでは「適正な保安関係料金の設定水準」、「国、空港管理者、航空会社、旅客等の負担割合」、「透明性を確保した費用徴収方法」や、「地方自治体空港など早期移行が困難な空港については段階的に進めるほか、単独航空会社の就航する空港の取り扱いの工夫」、「一定の期限を設ける」ことの必要性など、残された論点について解決することが検討の前提とされている。これを踏まえれば、実施主体の移行は空港管理者を問わず、すべての空港が対象とされるべきであり、その中で空港ごとの段階的な開始を許容しつつ、移行の最終期限を設定することが必要である。また、費用負担については、保安料が運賃に内包されてわかりづらい現在のしくみを見直す必要がある。そのため、あらゆる空港で国内線・国際線を問わず、空港管理者が旅客保安サービス料 (PSSC) を設定し、これを航空会社が運賃とは分離されるかたちで旅客から代行的に徴収し、空港管理者に納付する形式を検討すべきである。これらを通じて、航空保安のあり方を世界基準に追いつかせるということを、国は大きな目標として設定し、主体的なマネジメントを発揮して解決の道筋を明確化し、移行の本格的な開始とスムーズな実現に取り組むべきである。国の認識を明らかにされたい。

(3) 管制の体制に関わるあり方について

民間航空機の安全運航を確保するためには、自衛隊の訓練空域を縮小し、沖合への移転等、民間機の飛行ルートを最優先にした「空域の抜本的再編」をおこなうとともに、国土交通省、自衛隊、米軍の三者に分かれている現行の複雑な管制体制を見直し、管制の国土交通省への一元化を目指すことが必要ではないか。そのステップとして、安全性を高めながら、すべての利用者が必要なときに必要な空域を利用できるような協調的な空域利用を目指し、航空会社、国土交通省、防衛省、米軍が連携を深めていく必要があり、国土交通省が中心となって取りまとめていくべきと考える。国の見解を明らかにされたい。

(4) 運輸安全委員会の体制・機能強化について

2024年1月2日に発生した羽田空港航空機衝突事故を受けて、運輸安全委員会による事故調査が継続されていると認識している。本件については同年12月に経過報告が公表されたが、様々な航空事故の発生後の経過を見ても、現状は、事故発生から国土交通大臣への経過報告まで概ね1年、事故調査報告書公表まで概ね1年半～2年を要している。IATA（国際航空運送協会）は2024年6月、各国政府

に対して「迅速かつ完全な事故調査報告書を公表しないことは、運航会社やメーカー、規制当局など関係者から飛行の安全性をさらに高めるための重要な情報を奪っている」と非難する声明を発表した。ICAO Annex13 では、事故調査担当国の義務として、事故発生から 30 日以内に ICAO に予備報告書を提出することや、事故から 12 カ月以内に、最終報告書をできるだけ早く公表することなどを定めている。IATA は現状、世界的にそれらの要件が充足された状態ではないとしているが、日本としてこの指摘を重く受け止め、速やかな事故調査、および報告書の策定と公表を可能とする組織体制の構築に向けて検討すべきであり、そのために運輸安全委員会の予算・人員規模を拡充し、再発防止を唯一の目的として、その体制・機能の強化を図るべきである。国の認識を明らかにされたい。

(5) 機内における無断撮影行為への対応について

2023 年 7 月に施行されたいわゆる「撮影罪」の適用件数について、現在に至る航空機内および空港における適用・摘発件数について明らかにされたい。そのうえで、機内での無断撮影行為について、現時点では、航空機内の秩序を乱す、または規律に違反する場合は安全阻害行為等に該当することがあるとされているに留まっており、これが安全阻害行為として明記されていないことは引き続き課題である。特に、悪意や専ら性的関心に基づく無断撮影は大きな問題であり、スマートフォンの普及をはじめとする環境変化が無断撮影の増大を引き起こしていることを正確に捉え、国はあらためて第三者や働くものの視点も含めて現状を点検し、的確な対応を講じるべきである。たとえば、従来からスポーツアスリート等に対する盗撮行為が大きな社会問題となっていることも踏まえ、撮影罪の処罰対象を、現在、条文で定められている範囲から拡大し、制服の上から胸部・臀部を撮影した場合でも適用するなどの選択肢も検討されるべきと考える。現状も踏まえた無断撮影に関わる国の認識を明らかにされたい。

(6) 雷警報発令時の制限区域内の対応について

複数の会社が外航の地上ハンドリング作業を受託しているケースや作業のために立ち入りしているケースでは、空港を含む地域への雷警報発令時の退避基準の差異が作業者の不安全につながる。国が 2021 年度におこなった調査（回答 93 空港）では、雷が発生した場合に制限区域内の作業者に注意喚起を実施した空港が 41 空港、それとは別に、特にエプロン内の作業者に注意喚起をした空港が 9 空港あることが確認されている。また、SMS における安全啓発を実施しているのは 14 空港となっている。一方、東京で 2024 年 7 月に観測した落雷日数は 1916 年の統計開始以降で 2 番目に多く、2017～23 年平均の 8.5 倍に急増したとされている。温暖化の進行により雷が多発するようになっており、従来とは異なる次元で対策

強化が急務である。大規模災害発生時や雷・暴風等の天候不良時の警報発令について、退避に遅れが出ないよう、上述の調査結果も参考に、空港管理者から一律に情報発信するしくみづくりや、空港ごとのガイドラインの設定について、海外空港の事例も踏まえて対応を図る必要がある、各空港の関係者間による協議機会の設定を、国が積極的に促していくべきである。調査実施後の国の具体的な取り組み、および現在の認識を明らかにされたい。

(7) 空港の災害対策について

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。

3. カーボンニュートラルへの対応について

(1) SAF導入に対する航空会社への支援について

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。2025年度には商用化が開始され、流通が本格化するところ、これまでに実証実験等を含めて蓄積した

サプライチェーン構築に関わるノウハウ・知見を最大限活用するとともに、空港での受け入れに必要な施設・設備の導入支援をいっそう強化していくべきである。今後を見せると、2030年に設定され、法的にも義務化された日本の空港で航空機に給油する燃料の1割をSAFとする供給目標量については、供給側の試算を積み上げれば需給適合が図られる（生産量 > 必要量）見通しとされている。生産側のインセンティブとなる施策として、税制面での優遇措置や、グリーンイノベーション基金およびGX経済移行債による拠出も計画されているが、依然として課題となるのがコスト面であり、輸入SAFも含め、既存燃料との値差が縮小されなければ航空会社の負担は増大する一方である。生産面に対する支援のみならず、導入面に対する支援をも積極的に検討すべきフェーズにあると考えるが、他国における情勢も踏まえた国の認識について明らかにされたい。

（航空貨物関係）

1. 成田空港関連について

- (1) 成田空港の“更なる機能強化”に向けた航空物流機能の高度化に関する働く者の意見について

「新しい成田空港」構想検討会が開かれ、成田空港において空港施設の機能強化計画が進められているが、貨物地区における具体的整備において、現場で働く者の意見を整備計画に反映する場の設定を求める。

- (2) 成田空港安全対策 業務用車両の駐車場利用について

トラックドックマネジメントシステムの導入によって、多少の混乱は有るものの、トラックの路上駐車については改善していくと思われる。一方で、貨物地区への業務用の普通車両についてもトラックドックマネジメントシステムに則って対応することとなり効率が悪いため、通勤者用の駐車スペースの短時間利用等の措置を求める。

2. 航空貨物の持続性について

- (1) 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。

(2) 国による航空貨物保安のマネジメントについて

旅客における保安検査については、2022年に施行された航空法の改正により国が航空保安全体をマネジメントすることとなった。国際的なテロ行為は国家を標的としており、安全確保の観点から、航空貨物においても国が航空保安全体をマネジメントすることが本来あるべき姿であり、国が特定荷主を認定する制度に移行するなど国の取り組みを求める。

【観 光 庁】

1. コロナ禍によって生じた企業財務改善

コロナ禍の企業経営の影響に対する資金繰り支援としてのゼロゼロ融資を受けてから3年経ち、返済がスタートし、中小企業や地方の旅館などでは劇的な収支改善が図れず、返済が企業財務に大きな負担となっている。救済措置として公庫融資借換特例制度を使って、コロナ対策資本制劣後ローンへの借り換えを進めている。

一方でコロナ禍を経て雇用環境は悪化し、人財への投資の必要性は理解するものの、借入れが重く、引き続いて賃上げする体力が無いと言われている。

観光業にとって人財は利益を生み出す源泉であることから、日本政策金融公庫でも「賃上げ貸付利率特例制度」を作り支援している。従業員の賃上げに取り組もうとする中小企業に対して、金利負担を軽減し、賃上げを促進して人財の確保を支援するものだ。

制度の主旨は評価するものの、物価上昇の状況や他産業の賃上げ率などを加味すると、2.5%以上の賃上げでは焼け石に水で、また、金利控除期間も2年間では企業と労働者の生活の安定には程遠い。

厳しい環境に立たされた観光業の再生には、最低でも賃金の5%以上の増加の条件と、10年単位の金利控除期間の設定を求める。

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。

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を図られたい。

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。

5. 外国人労働者の就労増にむけて

現在、宿泊業では宿泊特化型のビジネスホテルを中心に、在留資格「技術・人文知識・国際業務」(技・人・国) で就労する外国人労働者が大都市を中心に増えている。

留学生からの就職者が多く、職場では頼もしい戦力となっているが、円安などの為替差損は日本で働くことへのマイナス要素となっている。

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べきであり、国は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が考えられる。

また、育成就労制度、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を強化することを求める。

6. 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、国の認識を明らかにされたい。

7. 訪日外国人旅行者への対応について

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。

1. 高齢者の就業促進について

(1) 雇用と年金の接続のため、段階的に65歳までの希望者全員の雇用確保措置がとられているが、法定定年年齢が60歳の現状において、定年前後の職務内容が同一でも賃金を引き下げられている実態があり、継続雇用者のモチベーション低下をもたらしている。

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

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

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

2. 男女平等参画推進に向けた職場環境の整備について

交通運輸・観光サービス産業は、歴史的な経緯もあり、他の業界と比べても男性の比率が高い。近年女性の採用が進んでいるが、一方で職場環境の設備改善が追い付いていないのが現状である。特に母性保護の観点から、職場環境の整備は急務である。このように、私たちの産業を志す女性が安心して就労できるような職場環境の構築が重要であり、交通運輸・観光サービス産業を維持するために必要不可欠である。

については、関係省庁と連携のもと、女性の増加に資する職場環境の整備について、一部を補助するなどの助成措置を講じるとともに、女性新卒採用の促進に向けた支援を行なうべく、予算措置も含めて取り組まされたい。

3. カスタマーハラスメントへの対応について

(1) カスタマーハラスメント（以下、「カスハラ」）は、働く者の心身に大きな悪影響を与えるのみならず、離職にも波及する重大な問題である。今般、企業に対して従業員保護を義務付ける方向で労働施策総合推進法が改正され、一定の進展が

凶られたものの、ハラスメント行為自体を規制する法律は未だ存在しない。交通運輸・観光サービス産業における人財の確保を考える上で、カスハラ撲滅に向けて早急な対策を講ずる必要があり、ハラスメント行為者に対して罰則を科す規定の創設に向けて取り組まれない。

- (2) 接客中の対応状況が無断で写真・動画撮影され、これを用いて脅されたり要求実現の道具とされたりすることで対応に苦慮する事例が生じている。また、撮影された写真・動画をSNS等の媒体に投稿される事例も相次いでいる。本人の同意なく投稿された情報を消去するには、個人がSNS運営会社に申告し削除を求めるしか手段がないものの、仮に申告したとしても、SNS運営会社が「表現の自由」や「言論の自由」を理由に削除に応じない場合がほとんどである。

については、無断での写真・動画撮影をカスハラ定義に加え、行為自体を処罰できるようにするほか、本人の同意なく撮影した写真・動画をSNS等の媒体に投稿することも処罰対象となるよう法整備に向けて取り組まれない。

- (3) 旅館業、航空業においては、繰り返しカスハラを行っている者に対しては、サービスの提供を行わないことができる旨の法律、約款上の規定があるが、鉄道業をはじめとする他の交通運輸・観光サービス業においては、公共性の高さからそのような規定は現在整備されていない。従って悪質な利用者に対して厳正に対処する法的根拠を得るためにも、業法上の必要な改正を実施されたい。

- (4) 顧客等からの暴言、不当な要求等の著しい迷惑行為について、トラック運送業界においても社会問題化しており、荷主や一般消費者等がドライバーに対して、優越的な関係を背景にカスハラが行われることによる被害が近年増加傾向にある。加えて、加盟組合の調査でも、カスハラを行った相手として、発・着荷主や一般消費者が特に多い割合となっており、内容も暴言、権威的な態度、同じ内容を繰り返すクレーム等多岐に渡っている。

については、ドライバーの安全と健康を守り、カスハラによる精神的被害を防ぐためにも、職場におけるハラスメント根絶および防止に向けたガイドライン策定等の対策に向けて取り組まれない。

【バス関係】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

厚生労働省が2023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 80.3% (前年は 83.0%)、同じく改善基準告示違反事業場数は 52.8% (前年は 53.8%) となっており、依然として高止まりの状態にあることを踏まえ、さらなる罰則強化と厳格な取り締まりを実施されたい。

2. バリアフリー推進のためのバス車両への補助制度について

路線バスのバリアフリーを推進することから、ノンステップバス、フルフラットバス、リフト付きバスなどを導入している。公営交通や大手事業者などは高い導入率となっている一方で、中小事業者では、国交省からの補助はあるものの、車両価格が割高なこともあり、導入が進んでいない。特に高齢者に外出の機会を増やすことで、健康の増進が図られ、ひいては国家財政の健全化につながることから、バリアフリー車両の導入・更新において、貴省からの補助制度の導入を検討されたい。

【ハイタク関係】

1. 改善基準告示の改正・施行、時間外労働上限規制の適用に際し、その遵守状況を重点的にチェックし長時間労働の是正が実現するよう努められたい。また、トラックとバスにおいて、業務の必要上、勤務終了後、継続 9 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるという休息期間の分割の特例が定められているが、タクシーの場合には、業務の必要上、勤務終了後、継続 9 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合はあり得ず、この特例はタクシーに適用されていない。一部のタクシー事業者が、分割特例の適用を求めていると聞いているが、検討の余地がないことを確認されたい。
2. 厚生労働省が 2023 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 90.0%、同じく改善基準告示違反事業場数は 33.4% となっており、いっこうに改善の気配が見られないことを踏まえ、さらなる罰則強化と厳格な取り締まりを強化されたい。
3. オール歩合給制度を採用している事業者が、時間外労働および深夜労働に対する割増賃金について、みなしで歩合給に含んだものとしている事業者があるという指摘があるが、適正に時間外労働・深夜労働の賃金が支払われているか厳格に監督されたい。
4. 最低賃金の適正な支給に関し、ハイヤー・タクシーの産業別労働組合が組合員に

実施した調査（全自交労連 2025 春闘生活労働実態調査、2024 年 11 月に調査実施、24 都道府県の勤続 1 年以上の乗務員 1315 人が回答）では、12.2%が「最低賃金の補償を受けることがあるが、地域最賃の引き上げが反映されていない」と回答し、10.3%はそもそも「実労働時間に応じた適正な最低賃金が支払われていない」と回答しており、ハイタク産業では最賃法違反が横行している。駅待機や無線待機を含めた実労働時間に応じて、適正に地域最低賃金が支給されているかを厳格に監査し、取り締まりを強化されたい。また、急激な地域最低賃金の引き上げに伴い、旅客需要が少ない地域等の事業者においては、最低賃金の支給が困難な事例も見られることから最低賃金の支給を担保できるだけの助成措置を検討されたい。なお「業務改善助成金」については、歩合給を主体とする特性上、ハイタク産業では活用が困難な場合が多く、改善を検討されたい。

5. 女性や若者、高齢者などすべての労働者は安心して長く働ける職場をつくるために以下の事項に取り組まれたい。

(1) セクハラ、マタハラ、ケアハラ、パワハラについては、それぞれ男女雇用機会均等法、育児・介護休業法、労働施策総合推進法で、事業主にハラスメントの防止措置を講ずることが義務付けられている。その中でもカスハラは、「望ましい取組」に留まっていたが、東京都や北海道で防止条例が成立し、三重県桑名市では制裁措置としての「加害者氏名の公表」まで踏み込んだ条例が成立、いずれも 4 月から施行される。また第 217 回通常国会では、カスハラ対策と求職者に対するセクハラ対策を「事業主の雇用管理上の措置義務」とする労働施策総合推進法の改正が予定されている。

また、事業者団体もカスハラ防止指針を発表するなど、カスハラの影響に対する社会的認知は高まっている。

については、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たい。

(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。

(3) 女性が働きやすい職場を実現するため、生理休暇の有給化促進や、更年期障害における生理休暇と同等の休暇制度の新設および拡充、健康診断時における婦人科健診の導入促進、妊娠中の女性ドライバーに対し母性保護の観点から企業内で配置転換等の措置、出産・育児・介護等による休職・離職後の復職支援に取り組まれたい。

- (4) 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。国土交通省と連携しトラック、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。
- (5) 道路旅客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、高齢者が長く健康に働ける環境を実現するため、国土交通省とも連携し、これらの検診等に対する助成措置を講じるとともに、脳血管疾患の発症を未然に防止するため、50歳等の一定の年齢者を対象とした脳MRIもしくは脳MRA検査を、定期健康診断の検査項目に追加することを検討されたい。

【トラック関係】

1. 改正労働基準法および改正改善基準告示への対応について

- (1) 2024年4月、労働基準法および改善基準告示の改正が行われたが、自動車運転者は依然として長時間労働かつ低賃金の状況に置かれていることに加え、過労死や深刻な労働力不足に直面している等、労働条件の改善は喫緊の課題となっている。

その中で、「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」「2030年度に向けた政府の中長期計画」等において、自動車運転者の長時間労働改善等に向けて取り組まれていることは評価する。引き続き、改正法の厳格な運用に加え、自動車運転者の労働環境改善を図り、早期に一般則が適用されるよう、具体的な施策展開と強力な指導を行われたい。

また、改正改善基準告示の周知徹底について、貴省を中心に、国土交通省、地方自治体などの関係方面から、事業者等に対し、広く取り組まれていることは評価する。なお、改善基準告示に対する荷主の認知度について、国土交通省の調査では、改善は見られるものの、特に着荷主の割合は未だ低い状況であることから、事業者等のもとより、引き続き発着荷主に対し周知に向けて強く取り組まれない。

加えて、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させる等の荷主企業に対し、労働基準監督署に設置されている荷主特別対策チームから配慮を要請する取り扱いについて、トラック・物流Gメン等と連携を図るなど、荷主企業等へ周知されたい。

さらに、改正改善基準告示を遵守することで、時間外労働に関する規制を一般則（年 720 時間）適用に向けて可能な限り早期に移行できるよう位置付けられ、若者等が集まる産業への転換となるよう、早期にこの適用に向けたロードマップを示されたい。

（2）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

2023 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 216 件のうち、道路貨物運送業は 66 件となり、他業種と比較して最も高い結果となった。加えて、道路貨物運送業における健康起因事故は高止まりの状況にあることから、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。

加えて、貴省における「事業用自動車健康起因事故対策協議会」の中で、道路貨物運送業で各スクリーニング検査を受診させている割合がいずれも 1 割から 4 割未満であることや、受診させていない理由の一つとして、検査費用が高額であることが示されている。ドライバーの過労死等・健康起因事故防止への取り組みは、ドライバーの安全・健康確保や持続可能な物流を実現するために必要不可欠であることから、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

2. 監督・監査業務の実効性の向上について

労働基準監督機関においては、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組まれているところと承知しているが、例年の違反率は一進一退の状況にあり、現在の監督体制では、事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にあると思われる。まずは、トラック・物流Gメンとの連携をはじめ、国土交通省や貨物自動車運送適正化事業実施機関などとともに、改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監督・監査をさらに強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者に対する罰則を強化されたい。また、より効率的な監督・監査の手法として、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の導入、および機器設置に対する補助制度の拡充について検討されたい。

3. 女性ドライバーの確保・育成に向けた支援の施策について

女性ドライバーの確保・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の一つとして、「働き方改革推進支援資金」の活用が示されていることから、引き続き女性活躍推進につながることも含めた更なる周知および、本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。

加えて、現場では女性が活躍する場の受け入れ態勢が整っていない課題が見られる。特に早期離職の原因の一つとして、職場における女性に対しての相談先確保の欠如が指摘されていることから、女性活躍のための実効性のある職場環境整備に取り組まれない。

4. 自動車運送事業における働き方改革の実現に向けて

自動車運送事業における働き方改革の実現に向けて、以下の施策に取り組まれない。

- (1) 長時間労働に依拠した現行の賃金水準では、働き方改革の進展により賃金収入が低下し、ドライバーの生活が維持できないとの声が現場から上がっている。

ドライバーの賃金等については、国土交通省が「標準的運賃」を告示し、事業者による適切な運賃・料金の収受を原資にその改善を図るよう取り組んでいるところであるが、依然として歩合給中心の賃金制度としている事業者が多く、業務の繁閑や病気等の休業により、賃金収入が著しく変動する状況がある。また、時間管理もなされていない完全運賃歩合制（出来高制）や、個人償却制度なども散見されることから、改善基準通達（6割の保障給）の厳格運用を徹底するとともに、問題のある賃金制度の改善に向け、さらに指導を強化されたい。

加えて、時間外労働の上限規制における近い将来の一般則（年 720 時間）の適用を念頭に、長時間ありきの賃金制度の改善に向けた何らかの所定内賃金水準の指標を検討されたい。

- (2) 特定（産業別）最低賃金は、労使のイニシアティブで産業・職種の時間あたり賃金の最低ラインを引くことで、その未払いに対する刑事・民事上の抑止力が発生することから、運送コストの一定の比重を占める時間あたり賃金に対する、合法的なカルテルとして機能することができる。また、その設定は、都道府県単位に限らず、複数の都道府県単位、あるいは全国一律でも可能である。

特定最低賃金の導入は、運賃水準の確保にも繋がることから、労使関係の安定のみならず、事業の公正競争確保の役割を果たすものであるが、現時点では高知県で 910 円（一般貨物自動車運送業）が設定されているのが唯一の事例であった

が、昨年の地域別最低賃金の大幅な引き上げに伴い、効力が失われた。については、「産業別最低賃金制度の確立に努める」との貨物自動車運送事業法制定時の附帯決議も踏まえ、特定（産業別）最低賃金の新設は労使で取り組むとしても、審議の前提となる公正競争ケースの申し出の要件の判断に際しては、そのハードルも含めて、行政としての最大限の支援策を講じられたい。併せて、事業者団体と特定最低賃金に対する理解を深める場を設置されたい。

- (3) 副業について、政府は、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り、過去には、副業を起因としたトラックドライバーの睡眠不足から、多くの死傷者を生ずる事故が発生している。

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。今後、ドライバーの働き方改革が進むことによる賃金収入の減少から、副業への就業を望む声が強まることも想定されるが、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「標準的運賃」等による適切な運賃・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、厚生労働省としても、引き続き、事業者への注意喚起や指導に取り組まされたい。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、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。

- (4) 労働基準法第 40 条および同法施行規則第 32 条で規定される「長距離にわたり継続して乗務するもの」のうち、自動車の運転にかかわるものの休憩時間に関する規定は、改善基準告示の連続運転時間経過後の運転中断中に貨物の積み降ろしが行われる実態等も踏まえ、2024 年 4 月に同告示の改正が行われた。今後、発着荷主等に対し、原則休憩時間となることについて、実態等を踏まえたことである経緯含め、引き続き広く周知を図るとともに、荷主含め事業者等に対し、その理解に向けて取り組まれたい。

- (5) 改善基準通達（基発第 93 号）の以下の項目を告示化されたい。

- ・ 累進歩合の禁止
- ・ 手待ち時間は労働時間であること
- ・ 歩合給が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定給と併せて通常の賃金（時間外・休日手当を含む3ヶ月の平均賃金を総労働時間で除したもの）の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めること

(6) 厚生労働省では、国土交通省との連携強化や相互通報制度の拡充、合同監査・監督の実施等により、労基法・改善基準違反を端緒とした処分事業者の発生など一定程度の成果を上げているが、いまだに違反事業者は後を絶たない実態にある。したがって、行政監査の充実強化および適正化事業実施機関との連携強化を一層強化されたい。

5. トラック免許取得講座の拡充等の人材確保に関する施策について

教育訓練給付制度において、営業用自動車の運行に資する準中型～大型、けん引免許、および各種2種免許取得講座を特定一般教育訓練講座に指定されたことを評価する。運輸業界における人手不足は依然として深刻な状況であることから、引き続き、制度の一層の充実化に取り組みされたい。

併せて、大型トラックドライバーの就業を促進するための制度として、東京都「介護職員就業促進事業」などを参考に、「大型トラックドライバー就業支援促進事業(仮称)」を創設されたい。

【観光関係】

1. 余暇・休暇制度について

旅行などの積極的休暇の過ごし方を促進し、心身の健康維持を図るため、長期休暇の取得を促進する取り組みが図られるとともに、「一般事業主行動計画」の作成義務の適用範囲を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行うことで、取得の拡大を図られたい。

2. 柔軟な働き方について

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（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られたい。

1. 燃料価格高騰対策について

近年の燃料価格の高騰は、交通運輸事業者の自助努力の限界を超え、経営収支は悪化の一途をたどり、事業存廃の岐路に立たされているといっても過言ではない。また、そのことが労働環境の悪化や労働条件の切り下げにつながり、安全運行体制への負の影響が強く懸念される。については、関係省庁と連携のもと、燃油費高騰対策として助成金等の拡充や軽油引取税等の支援を講じられたい。

とりわけ、軽油価格については、高止まりの状況にある。また、コロナ禍で経済的ダメージを受けている事業者の負担軽減のために、燃料価格高騰時の燃料課税停止措置（トリガー条項）の発動に向け、「揮発油税および地方揮発油税の特例税率の適用停止制度」の適用停止を解除されたい。

2. 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す。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ますし、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ます。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、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られたい。

3. 洋上投票制度について

洋上投票制度では、「選挙人名簿登録証明書」や「投票人名簿登録書」の事前取得、指定市区町村の選挙管理委員会による投票送信用紙等の交付が必要となるほか、船内での送信完了の確認や、投票記載部分と必要事項記載部分の切り離し、帰港後の投票用紙の送付など一連の手続きが必要となる。さらに、投票時には、投票者と受

信者側の時差があるなか、日本時間に合わせた投票、事前の通信試験、事後の完了確認などが必要となる。多様化した船舶の運航形態に応じて、すべての船員が公民権を行使できるよう、船員による洋上投票制度においても、さらなる手続きの簡素化や利便性の向上、対象選挙の地方選挙への段階的な拡充を図るとともに、「在外選挙インターネット投票システムの技術的検証及び運用等に係る調査研究」の最終報告がなされている。昨年10月に実施された第50回衆議院議員選挙については、準備期間が短く、投票できなかつた船員が多く発生したことから、前記のとおりインターネット利用による洋上投票制度の導入を早急に検討されたい。

4. 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自治体に加え、令和6年度より、高知県宿毛市においても実施された。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まされたい。

消 防 庁

1. コンタミに関する課題について

危険物のいわゆる「コンタミ」の防止については、元請および輸送の各事業者団体と共同で継続的に行われている「危険物荷卸し時相互立ち会い推進全国一斉キャンペーン」や、経済産業省資源エネルギー庁及び関係事業者団体がとりまとめた「タンクローリーから給油所への荷卸し時におけるコンタミ事故の防止のための基本マニュアル」の配布を通じ、取り組んでいただいているところであるが、多くの給油所等において、依然として、荷卸しを受ける側の危険物取扱者が不在または無資格者が対応、あるいは接客を理由に対応できない等の事情で、ドライバー単独で荷卸しをせざるを得ない状況が散見される。

また、貴庁におかれては、「危険物等事故防止対策情報連絡会」や立入検査等を通じ、関係事業者等の事故防止に係る注意喚起にも取り組まれているが、あらためて実態を把握したうえで、給油所の安全に対する意識を改善すべく、引き続き、関係省庁と連携し、行政指導を強化されたい。

2. 危険物貨物輸送の安全について

(1) ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

貴庁の「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」の報告書において、ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所のタンクコンテナを追加する際に軽微な変更工事に該当するか否かを確認する資料について、電子申請システムや電子メール等による事前の資料提出の受付を推進するとされたことを評価しており、早期実現に向け取り組まれない。

(2) SDSの交付およびイエローカードの法制化と運用改善について

日本化学工業協会の自主的運用であるイエローカードについては引き続きの指導に留まらず、他省庁との連携を図るとともに、都度の運行時に日付入りの文書として荷主責任として交付するよう法制化されたい。また、安全データシート(SDS)は、国内の危険物輸送における緊急対処に係る重要な情報であることから、ISOコンテナの国内輸送においては、日本語での交付の義務付けについて、検討されたい。加えて、消防法上のSDS義務付けは無く、危険物取扱者同乗で事足りるとのことであるとしているが、危険物従事者の事故時対応において、連絡体制に不測の事態となった場合においても、緊急対処できるようISOコンテナ

輸送に限り、SDSの義務付け等の法整備を検討されたい。

(3) 危険物の規制の国際ルールへの統一について

危険物に関するコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異が発生することとなる。ついては、法改正も視野に、国際ルールに調和した基準に再編されたい。

3. フレキシブルバックによる危険物貨物輸送の禁止について

ドライコンテナによるフレキシブルバックを用いた輸送について、貴庁より「安全性等について検討の上、危険物の規制に関する技術上の基準を定める告示に「運搬容器として規定している」との見解が示されているが、フレキシブルバックが再利用されていることから、劣化による流出事故の報告も多数ある。いかに発火点が高い動植物油であっても、流出事故ともなると車両火災や重大災害が発生し、運転手や一般市民が危険な事故に巻き込まれる状況となるため、動植物油(液体)のISOコンテナでの輸送についてはタンクコンテナでの輸送に限るように国土交通省物流・自動車局と連携して改正に取り組まれたい。また、貴庁においては「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」が設置されているが、検討事項にある「海外製の特殊な容器、国連規格や機械器具等における危険物の運搬に関する事項」にフレキシブルバックでの運送も加えられたい。

1. 燃料価格高騰対策について

軽油価格については、ロシアによるウクライナ侵攻や中東における紛争および石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟国による減産調整などから、高止まりにあるとともに、日本政府のガソリンに対する補助金も段階的に縮小されている。加えて、燃油費高騰以外にも物価上昇等に対して、経済的ダメージを受けている事業者の負担軽減のために、燃料価格高騰時の燃料課税停止措置（トリガー条項）の発動に向け、「揮発油税および地方揮発油税の特例税率の適用停止制度」の適用停止を解除されたい。

2. 柔軟な働き方について

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）に向けた措置を講じられたい。

1. 学生割引制度に対する事業者への公的支援について

公共交通における通学定期の制度は教育政策の一環として設定されているが、割引した部分は実質的には事業者負担となっている。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、「通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」が盛り込まれたことを踏まえ、学生割引制度は堅持する必要があるが、本来、国が負担すべきものである。事業者の負担に委ねることなく、文教関連予算を活用した教育部門の公的支援により、制度の維持・充実を図りたい。

また、2024年要求への回答の中で、国土交通省より「運賃の制度設計に際して、減収分を盛り込んで運賃を算定できることになっているのではないかと指摘を受けた」とのことであるが、実際には運賃改定時における収入原価算定に割引による減収分を全て盛り込むことは困難なことから、各種割引に対する助成制度を創設されたい。

2. 男女平等参画推進に向けた施策について

初等教育において、次世代を担う子供たちに交通運輸・観光サービス産業へ興味を持ってもらうことや、男女が共に働き女性が活躍する産業であることへの啓発活動が重要である。また、職種によっては専門的な養成教育機関への入学が有効な手段でもあることから、中・高等教育において、進路の選択肢として専門的な職業のPRを通じ、女性が活躍する職業の一つであるとの幅広い周知が必要である。

2024年の要請への回答では、貴省の取り組みである「地域を担う人材育成のためのキャリアプランニング推進事業」や貴省と厚生労働省が連携しての取り組みである「職業情報サイト jobtag の学校現場への紹介」があったが、これら施策の進捗状況を明らかにされたい。

また、引き続き、関係省庁と連携のもと、学習指導要領の改訂の際には交通運輸・観光サービス産業は、男女がともに働き女性が活躍する産業であることなど、社会の変化を反映した見直しを行うとともに、さらなる女性の活躍を推進すべく、予算措置も含め、交通運輸・観光サービス産業への関心と理解の促進に向け取り組まされたい。

3. 船員の確保・育成の推進について

わが国の少子・高齢化の進行や出生数の減少による人口減少により、あらゆる産業で後継者の確保が困難となる時期が、さらに早まることが予期されるなか、船員の高齢化や後継者不足が顕著となっている。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、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定し、16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。国内海運では、陸上職に比べて長時間労働で厳しい就労環境にある。海運産業における担い手の確保・育成策として、労働の把握・管理、休暇の取得、健康管理などの「船員の働き方改革」の着実な推進と法の順守により、船員という職業を魅力的な職業としていかなければならない。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であり、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成の具現化に向けた諸施策を早急に講じていただきたい。また、水産系高校は、水産物を国民に安定供給する水産業を担う人材を養成し、子供たちが職業的専門性を学び漁業で活躍できる教育を提供する重要な教育機関として機能しているため、都道府県が設置する水産系高校の維持・存続に取り組まれない。

4. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

海技教育機構については、「内航未来創造プラン」の中で、500人規模を目標に掲げて養成定員を段階的に拡大する方針が示されていますが、2001年（平成13年）には約105億円あった運営費交付金は、長期にわたって削減され続け、2024年（令和6年）度は約65億円とされ、事業運営に支障をきたしている。この様な大幅な運営費交付金の削減は、船員養成員数の増加を図れないばかりか、大型練習船教育への影響、新たな技術等への対応を図る船員教育への取り組みなどを阻害するものです。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併せ、定員拡大を図っていただきたい。また、船員の確保・育成の推進に向け、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、入学定員の拡大とともに、その維持に必要な予算を確保されたい。

5. 海に親しむ活動の推進について

次世代の海運・水産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す。子どもたちが海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることにより、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引き続き推進されたい。

6. 海洋資源調査の拡大

わが国が権益を有する海底には、様々な天然資源が存在することが確認されています。海洋資源の開発は、輸入依存度の高い資源に対する供給源の多角化やエネルギー安全保障の確立に繋がるため、積極的に推進しなければなりません。その上で、海洋調査研究船による海洋調査は資源開発において必要不可欠であり、海洋調査研究船の運航技術を有する民間企業への安定的な運航委託など海洋資源開発に向けた基盤強化に取り組まれない。

1. 燃料価格高騰対策について

近年の燃料価格の高騰は、交通運輸事業者の自助努力の限界を超え、経営収支は悪化の一途をたどり、事業存廃の岐路に立たされているといっても過言ではない。また、そのことが労働環境の悪化や労働条件の切り下げにつながり、安全運行体制への負の影響が強く懸念される。については、燃油費高騰対策として助成金等の拡充や軽油引取税等の支援を講じられたい。

2. 次世代燃料推進に向けた補助の創出について

国は、カーボンニュートラルを推進する立場であることから、次世代燃料車両の導入を推進しているが、車両価格が割高であり、国交省は車両差額の補助制度を設け導入支援を推進している。

燃料電池バスの燃料である水素については、電気料金の高騰などから価格が当初の2倍以上となり、軽油に比べ、距離当たりの単価は4倍近くになっている。また、合成燃料についても高価なため導入しづらい。については、水素等次世代燃料について新たな補助制度の創設を検討されたい。

3. 航空法と航空機製造事業法の重複について

国の認定事業場を有する事業者に対して「航空法」と「航空機製造事業法」の重複がある項目については、航空機製造事業法の適用から修理に関する認可を条件付き（航空法20条に定める修理に関わる認定事業場）で適用外とする軽減措置等によって、事業者・働くものの視点に立った抜本的な見直しを図るべきである。国

（経済産業省）として航空機製造事業法で必要な国家資格である航空工場検査員の養成は、現在おこなっていないと認識している。本邦認定事業場が航空法で規制されている中で、航空機製造事業法の制限を上回ることは運用上、考えにくい状況となっていること、また、航空機製造事業法で規制される修理や整備事業の許可、国の監督などの範囲は航空法で網羅されていること、さらに今後、世界的な航空機数の増加が見込まれる中、需要が高まるMRO事業者をはじめとする認定事業場がスピード感を持って成長していく重要性も踏まえれば、4M（MAN/MACHIN/METHOD/MATERIAL）を整えている国の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外とするべきである。国の認識を明らかにされたい。

4. GX経済移行債の航空関連産業への適用について

「GX経済移行債」の適用については、国産SAFの研究開発投資が最優先であり、この促進に向けて民間事業者間での切磋琢磨が期待される。令和7年度予算では、協業体制でMRO拠点を集約・増強することによるMRO事業を含む一貫した事業能力の獲得、競争力のあるサプライチェーンの構築等に対する投資補助が措置されることとなった。大型の原動機のテストセル拠点を国内に設置することで、次世代の完成航空機開発に向けた知見を獲得するとともに、従来おこなわれていた海外基地へのテスト委託を内製化することも可能となり、総合的に脱炭素に資する極めて重要な取り組みとなる。このねらいについて、国の認識を明らかにされたい。一方、エアラインが実施する脱炭素対策の中で効果が高いのは、低燃費機材への更新である。急増するインバウンド拡大への対応と、それによる観光立国を実現する上で、次世代航空機開発が実現するまでの当面の間、本邦航空会社の新造機導入は不可欠であり、低燃費航空機購入にも適用すべきである。この点についても、あわせて認識を明らかにされたい。

1. 社会のインフラとしてのトラックの駐車規制の見直しについて

トラック輸送が国民生活や経済活動に必要な産業であることに鑑み、市街地の集配業務に対して、2018年2月20日付通達「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」により、駐車規制の見直しや貨物車専用駐車枠の増設等が実施されてきたことは評価する。しかし、未だ路上駐車せざるを得ない状況は解消されておらず、規制緩和が実施された区間においては、労働組合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。違法駐車は厳に慎むべきであるが、トラック輸送に対する社会の需要に比して、安心・安全に駐車できる場所がまだまだ不足している。特に、都市部等の人口過密地域では、道路の狭隘や交通量の多さ、地域住民との調整など難しい面もあるが、可能な限り現場実態に沿ったものとなるよう、引き続き、各都道府県警察を指導されたい。

あわせて、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの観点から、引き続き、より一層のきめ細かい対応策を道路管理者と講じられたい。

2. 自転車等の走行環境の整備・促進について

(1) 歩道・自転車道・車道の峻別化について

2024年6月に改定された「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、「限られた道路空間における自転車道の確保」および「自転車専用通行帯への停車帯等の設置」について、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。

また、2022年4月の道交法改正により、歩行者、自転車、自動車等既存の交通主体に加え、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（特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車等）が、同じ交通空間を通行する新たな状況が生じている。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、交通事故情報等を集積・分析して危険性を軽減する措置を適切に講ずるとともに、効果的かつ厳正な指導取締りに引き続き努

められたい。また、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯および歩道等の交通空間を計画的に整備されたい。

(2) 二輪車の危険走行について

自転車やバイク等を使用してのいわゆる「フードデリバリー（飲食料の配達）」による、信号無視や車道の無理な横断、死角等からの飛び出しなど悪質な運転は、事業用自動車の交通の安全を妨げる行為であり、その取り締まりや教育指導等の取り組みが強化されてきていることは評価するが、依然として危険運転等が散見されることから、フードデリバリー業者に対し、配達用の背負いバックなどに番号等の記載を促し、取り締まり等を強化されたい。

(3) 「新たなモビリティ」の危険走行について

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）について、2023年7月の規制緩和後の1年間で、交通違反の検挙件数が25,156件、事故発生件数は219件となり、危険走行が多発している状況である。また、貴庁により実施された特定小型原動機付自転車の利用者へのアンケート調査によると、ヘルメットを所持している利用者は約2割であり、今後も事故が多発することを危惧している。

自転車におけるヘルメット非着用時死傷事故発生率は、着用時と比較し約3倍の差がある等、ヘルメット非着用によることで重大な被害となることは明らかであることから、電動キックボード等に乗車する者の危険運転防止に加え、重大事故を防止するためにも、ヘルメット着用義務化に向けて強く取り組まれない。

併せて、加えて、フル電動アシスト自転車（モペット）を用いて、ヘルメット非着用による乗車も散見されることから、電動キックボード同様、今後も厳格な通行ルールの設定・周知や歩道・自転車道・車道の峻別、引き続き厳格な取り締まりや教育指導等の対策を要請されたい。

また、2023年4月より、「特定自動運行（レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転）」の車両および「遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）」の公道走行が可能となったが、これらの新たなモビリティも、電動キックボード等と同様に対策を要請されたい。

3. 過積載運行の根絶に向けた取り組みの徹底について

過積載運行については、制動距離の伸長による重大事故の誘発はもとより、設計を上回る重量により道路・橋梁や車両を損傷する要因となる。

引き続き過積載運行の根絶に向けて以下の措置を講じられたい。

(1) 取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にあることから、高速道路本線流入時の直接的な取り締まりはもとより、一般道においても国土交通省や道路管

理者等と連携しながら、抜き打ちでの合同検問を行うなど、取り締まりを一層強化されたい。

- (2) 5割未満の過積載運行も含めて、使用者（原因が荷主にある場合は荷主）に対して、後日、検挙の際に交付した通行指示書を持参させて事情を聴取し、常習性・悪質性に応じて厳正な行政・司法処分をされたい。

4. 過労運転による事故防止のための施策の推進について

トラック運輸産業の労働時間は全産業平均の1.2倍と、長時間労働が常態化している。また、99.9%を中小企業が占める中で、十分な運行管理が行われていない事業者や、荷主都合による長時間の手待ちや無理な運行の実態もある。

そのような中で、兵庫県警はドライバーに対する過労運転下命の容疑で、事故発生前に摘発し運行管理者を逮捕する事案が5件発生したが、トラック運輸業界に長時間労働の問題を再認識させるきっかけとなった。

道路を職場とするトラック運輸は安全運行が前提であり、過労運転下命を根絶する取り組みは極めて重要である。については、兵庫県警の取り組みを全国に展開し、過労運転の根絶に取り組まされたい。あわせて、国土交通省の荷主勧告制度の実効性を担保するため、道路交通法第58条の5第1項「過積載車両の運転の要求等の禁止」と同様の項目を過労運転および速度超過にも規定されたい。

5. 第二種免許等の受験資格の見直しについて

大型免許等の取得年齢引き下げに係る「道路交通法の一部を改正する法律」が、2022年5月13日に施行され特例取得免許の取得者（19歳で大型免許取得など）が違反や事故を起した場合の状況等を検証し、必要に応じて、本制度の不断の見直しをされたい。

また、事業者に対し、改正道路交通法の特例取得免許の取得者については、教育訓練の充実はもとより、一定期間は定型的・限定的な乗務とする措置を講じるなど、十分な安全対策について指導するよう、関係省庁や事業者団体との連携をされたい。

第二種免許等の取得に関して、学科試験の多言語対応がなされていることから、外国人運転者の交通安全に対する意識の向上・日本での運転マナー等の教育徹底を強化されたい。

6. バス運転者の車内人身事故発生時の措置について

2023年4月に自動運転レベル4（高度運転自動化）を解禁する道路交通法が施行され、全国で自動走行車を使用して移動サービスの実証実験が進んでいる。

現状のレベル2では、自動走行車にテストドライバーが乗車し、緊急時に備えている。平成28年5月に警視庁がまとめた「自動走行システムに関する行動実証実験のためのガイドライン」にも、テストドライバーが、運転者としての責任を負うとされている。

今後レベル4に移行する場合は、テストドライバーも乗車せず、様々な交通用具が混在走行し、事故リスクが高まる中、一元管理による監視システム下では、咄嗟の対応が難しいばかりか、責任の所在も不明確であり、早急に走行ルールなどを定めた法整備も含め、対応を検討されたい。

7. トラックに対する妨害運転（あおり運転）への対応について

加盟産別組合が実施したトラックに対する妨害運転（あおり運転）の調査（有効回答8,399名）では、半数以上である4,668名のドライバーがあおり運転等の妨害を受けたと回答している。その状況・場所については、法定制限速度での走行中が3,663名となっており、法令遵守をしているにもかかわらず普通自動車等から妨害運転を受けるという不条理が絶えず生じている。また、あたかもトラックが普通自動車等に対して、あおり運転という行為を行っているという表現が、一部インターネットやメディア等で発せられていると認識している。

については、交通事故の防止によるドライバーの安全確保のためにも、運転免許取得や更新時の講習等を強化されたい。特に、高速道路における大型貨物自動車の法定制限速度が普通自動車等とは異なることや、個社が安全のために独自の制限速度を設けている場合があることに加え、普通自動車等があおり運転をしている意識の醸成について、幅広く周知されたい。また、あおり運転等の妨害運転に対する罰則の強化を検討されたい。

1. 入国審査・保安検査の合理化・迅速化と接遇向上に向けて

今後増加していくことが見込まれる訪日外国人旅行者等もふまえ、入国審査官の増員や、各地で「バイオカート」の導入が進んでいる一方で、日本人の出入国手続きについては、さらに合理化・迅速化を図ることができる考える。

「顔認証ゲート」や「自動化ゲート」については主要国際空港を中心に導入が実施されているが、利用促進その他 Visit Japan Web をはじめとしたアプリの継続的なアップデートなどにより、さらなる円滑な入国審査への取り組みを講じられたい。

1. 日本人渡航者による観光ビザ免除の対象国拡大について

相手国との協議にもよるが、日本人の観光ビザ免除の対象国を広げていく取り組みを引き続き要請する。特にブータンについては昨年からの進捗状況を確認したい。

2. 観光先進国の実現に向けたパスポート取得環境の整備について

日本人の国際感覚の向上のため、パスポート取得促進の円滑化を図りたい。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、さらなるオンライン申請対象の拡大や受け取り方法の拡充などさらなる効率化を図りたい。

1. 商品配送における「送料無料」表示の見直しについて

商品配送における「送料無料」表示について、2023年6月～11月に貴庁より行われた、『「送料無料」表示の見直しに関する意見交換会』の中で、「送料無料」表示に関する問題点等は指摘されたものの、法規制やガイドライン（指針）は示されず、事業者の自主的な取り組み状況を注視するという結果となった。一部の事業者では「送料当社負担」とする等の表記変更が見られたものの、当該EC事業者のホームページでは、「送料を無料とする仕組み」が記載されているのみである。対象となる事業者は「送料無料」表示について説明責任を果たすとしているが、送料を無料とする仕組みを説明するだけでは、この問題の解決には至らない。

「2030年度に向けた政府の中長期計画」の中でも、「送料無料」の見直しに関するロードマップが示されており、今後も引き続き「送料無料」表示の見直しに取り組むこととされていることから、法規制またはガイドライン（指針）が示されるよう、強力に取り組まれない。加えて、「送料無料」表示が規制された場合でも、これに類似する表現等が使用され状況は変わらないことも懸念する。したがって「送料無料」表示を規制する場合、類似表現の全てに規制を掛けるよう取り組まれない。