

【総合政策局】

1. 新型コロナウイルス対策に係る施策について

交通運輸産業は、パンデミックにおいてもその業務を止めることはできない。とりわけ、物流は、国民生活や経済活動を維持していくために不可欠である。政府は、2022年9月8日に決定した「With コロナに向けた政策の考え方」において、「今後、今回を上回る感染拡大が生じて、一般医療や救急医療等を含む我が国の保健医療システムを機能させながら、社会経済活動を維持できるようにする」としていることから、交通運輸産業が事業を円滑に維持・継続できるよう、以下の施策を講じられたい。

(1) 「感染拡大防止対策」と「社会経済活動」の両立について

- ① 新型コロナウイルス感染症との共存や新たな感染症の発生を視野に、パンデミック発生時には状況に応じた柔軟な対応をとりつつ、科学的な知見や客観的なデータに基づく国民への情報提供や広報活動を行い、「感染拡大防止対策」と「社会経済活動」の安定的な両立を図るための政策を展開されたい。
- ② 新たな感染症の発生も想定し、急激な感染拡大にも対応しうる医療体制を地方自治体と連携し、構築されたい。併せて、検査の実施やワクチン・治療薬の開発および普及を迅速に実行するための環境整備を図られたい。
- ③ 政府は3月13日よりマスク着用について個人の判断に委ねる方針を示した。マスクの必要のない日常を実現することは非常に望ましいと考える。一方、混雑した電車やバスの中では着用を推奨するという曖昧な内容となっており、現場におけるトラブルや混乱が懸念されることから、そのようなことのないよう、政府として明確な方針を明示されたい。
- ④ 交通運輸・観光サービス産業は不特定多数の利用者に接する機会が多いことを踏まえ、労働者個人の感染防止および拡大防止対策など安全対策を講じられたい。
- ⑤ 水際対策について、科学的な知見・根拠を基に、世界各国の動向に遅滞することなく現実的な対応を図られたい。

(2) 交通運輸・観光サービス産業の維持・存続に向けた支援について

- ① 事業者の雇用確保と事業活動の継続に必要とされる中長期的な支援策として、資金繰りに係る支援や借入金返済の負担軽減措置、財務上の負担軽減に係る支援措置の継続・拡充や、基金の創設等による新たな支援の仕組みを構築されたい。

- ② 需要回復期における人への投資や設備投資を継続的に行えるようにするため、新型コロナウイルス感染症特別利子補給事業の企業規模要件の緩和や、固定資産税をはじめとする公租公課の減免措置による負担軽減策を講じられたい。
 - ③ 雇用維持のセーフティネットとして、雇用調整助成金の特例措置を延長（要件維持を含む）するとともに、国費を投入し長期的に活用できる制度とされたい。
 - ④ 人材基盤を強化する取り組みとして、産業雇用安定助成金の規模・適用要件拡充や、手続きの簡素化を図るなど、さらなる制度改善を図られたい。
- (3) 交通運輸・観光サービス産業の需要回復に向けた政策展開について
- ① 「全国旅行支援」等の需要喚起策について、持続的かつ安定的な展開を図られたい。なお、「全国旅行支援」については、手続きや適用条件等が都道府県により異なることから対応に時間を要し、現場で混乱が生じている。については、現場の負担軽減を図るべく、働く者や利用者にとって簡素かつ使い勝手の良い仕組みにするとともに、公共交通の利用促進に資する施策とされたい。
 - ② 国民の旅行促進のために、社会政策として休暇取得を促進するべく、学校休業日の分散化等に取り組まれたい。併せて、休暇改革の実現に向け、各省庁による余暇・休暇の推進政策を統合し、国全体で推進されたい。
 - ③ コロナ禍によって定着化しつつある「リモートワーク」や「二拠点居住」、「ワーケーション」等は、感染症の拡大防止や地方創生など、持続可能な社会の形成につながる可能性がある。については、これらの活用を図るべく、長距離通勤に必要な通勤費に係る非課税免除額の引き上げや標準報酬月額からの除外など、制度面における環境整備を図られたい。

2. 「交通政策基本法」を活かした施策について

- (1) 2021年5月に閣議決定された「第2次交通政策基本計画」は、「交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ『交通崩壊』が起きかねない」と指摘したうえで、「地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う」と明記している。

また、国土交通省が2022年に立ち上げた「アフターコロナに向けた地域交通のり・デザイン有識者検討会」や「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」がとりまとめた提言においても、地域公共交通を取り巻く危機的状況を指摘したうえで、官民共創や官民連携を謳っており、この内容を反映した「地域公共交通活性化再生法」改正法案が本国会で審議されている。

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、新年度より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。

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

交通運輸・観光サービス産業では、三年にわたるコロナ禍により、現場は疲弊し、離職も進んできた。その結果、水際対策の緩和や「全国旅行支援」の開始により需要は回復しつつあるものの、人手不足などの供給制約により対応できないという「需要と供給のミスマッチ」という課題が生じている。物流業界においても、慢性的な人手不足、ドライバーの高齢化、e コマース市場の拡大に伴う物流量の増加などにより、国民生活や経済活動に不可欠な物資が運べなくなるという物流クライシスが危惧されており、とりわけ、いわゆる「2024 年問題」への対応が喫緊の課題となっている。

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

- (3) 交通政策基本法第 27 条で、国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図るとされている。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。

については、日頃より関係者の協議が促進されるよう国が関与を深めるとともに、「地域公共交通活性化再生法」の改正案に盛り込まれた「再構築協議会」を立ち上げた際には、地方公共団体に対し、課題解決のために関係主体として関与するよう、国がリーダーシップを発揮されたい。

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

ブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。加えて、2022年には道路交通法が改正され、特定小型原動機付自転車(電動キックボード)という新たなモビリティの導入が認められることになった。

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

併せて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、引き続き、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

- (5) 現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送やATM等の現金装填、また、現代生活に不可欠なインフラの一つとなっている宅配便やデパート配送などの集配車両には駐車が不可欠である。

2018年2月20日付で警察庁より各都道府県警察等に対して「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」の文書が発出され、28都道府県で実施されてきたことは評価するものの、規制緩和が実施された区間については、組合側の要望やトラック協会の要望との間に差異が生じている状況も散見される。見直しの集中実施期間は2020年度末までであるが、それ以降も「交通実態等の変化に応じ、不断の見直しを行うこと」とされていることから、地域住民との調整など難しい面もあるが、可能な限り現地実態に沿ったものとなるよう、引き続き強力で推進されたい。

一方、都市部における駐車場附置義務条例については、荷捌き駐車施設の条項の制定は、2018年度末現在、附置義務条例の制定都市197都市のうち88都市に留まっており、少なくとも荷捌き駐車施設については不足していることから、引き続き、取り組みを推進されたい。また、荷捌き用駐車場の整備、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、引き続き物流の社会的役割を考慮したまちづくりの施策を策定されたい。

また、宅配便の再配達削減策の1つとして、「置き配」が定着しつつあるが、盗難等を心配する利用者もあることから、宅配ボックス(オープン型宅配ロッカー)の大学・集合住宅・戸建住宅等の設置の拡充に向け、引き続き水平展開の取り組みを加速されたい。併せて、一定規模を超える集合住宅等には、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を義務付けられたい。

- (6) 交通政策基本法には、「物資の円滑な流通」(第2条)が明記されているが、現在、年間の国内貨物総輸送量約47億トン(令和元年度)のうち、トラックの輸送

分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となっている。一般消費者に身近なサービスとしては宅配便が連想されるトラック輸送であるが、その大半は、生産から消費に至る経済活動において、一次産品である農水産品や資源（鉱物、原油等）、二次産品である工業製品（化学、繊維、食料等）や日用品（書籍・印刷物、衣服、身廻品、はきもの、文具、玩具、運動・娯楽用品、楽器、家具、装飾品、衛生・暖房用具、台所および食卓用品等）、建設資材等の貨物輸送となっており、一般消費者の目に留まりにくいものの、国民生活や経済活動に必要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、さらには、新型コロナウイルス感染症の拡大による物流量の減少など、かつてない厳しい状況にある。第7次総合物流施策大綱において、こうした業界の課題解消に向けた様々な施策等が盛り込まれていることは評価するが、国民生活や経済活動を維持・発展させるためにも、施策の着実な実施と拡充、強化に取り組まれない。

(7) トラックの駐車場所不足への対応については、トラック輸送が国民生活や経済活動に必要不可欠な産業であることに鑑み、市街地の集配業務に対しては、2018年2月の警察庁通達により、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が実施され、中長距離運行に対しては、高速道路のSA・PAや幹線道路の「道の駅」における大型駐車マスが増設されるなど、行政の取り組みについて評価するところであるが、2024年4月施行の「自動車運転者の労働時間等の改善のための告示（改善基準告示）」見直しに伴い、これまで以上に、休憩等でSA・PAや「道の駅」を利用する機会が増えていくと考えられる。

また、背景として、2006年6月の道路交通法改正により違法駐車を取り締まりが厳しくなったが、貨物の集配や荷待ちに要する駐車場所が十分に整備されていないことから、加盟産別組合が実施した「荷待ちをしている場所」に関するドライバーへのアンケート調査では、回答者約1万人のうち、「荷主近くの路上」とする回答が16.6%と、高速道路SA・PAの11.3%を上回っており、やむを得ず路上駐車をせざるを得ない状況がある。中長距離運行においても、改善基準告示を遵守するため、また、着荷主の庭先や周辺に適切な駐車場所がないことや着荷主が指定する荷卸し時間までの時間調整などから、高速道路SA・PAや「道の駅」における長時間駐車をせざるを得ない状況があるにもかかわらず、一般道路を含め、十分な駐車場所が確保されていない状況がある。

物流が社会インフラであり、国民生活や経済活動に必要不可欠とするならば、トラックの駐車場所の確保は社会問題として捉えられるべきであり、適切な駐車

場所の確保や駐車規制の見直しについて、行政として、発着荷主や消費者など社会全体の理解を得ながら取り組むべきであるとする。

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する。加盟産別組合が実施した「望ましい荷待ち場所」に関するドライバーへのアンケート調査では、回答者約1万人のうち、「高速道路SA・PA」とする回答が7.9%となっている一方、「荷主の構内」とする回答が56.2%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。荷主庭先やその周辺に適切な駐車場所を確保する事例としては、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があるが、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働きかけられたい。あわせて、大都市圏の後背地の高速道路IC付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。

② 市街地での集配業務における駐車場所不足については、例えば、ロンドンでは主要道路において、貨物積卸しにかかる駐車規制を一部緩和（20分までは駐車可能）しており、物流の役割を重視した対策が取られている。駐車場法に基づく都市部における駐車場附置義務条例については、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことが推奨されており、2022年10月には、熊本市の条例に荷捌き駐車施設の附置が新たに規定されたとのことであるが、「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、国として強力で働きかけられたい。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広く周知されたい。
- (8) 宅配便の再配達については、新型コロナウイルス感染症の拡大当初、一時的に減少したものの、再び増加する傾向にある。また、「置き配」が急速に普及しているが、利用者の過半数が盗難・紛失等を懸念しているとの調査結果もある。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、一定規模を超える集合住宅等については、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を条例の制定などをもって義務付けられたい。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。

- (9) 国家がテロの標的になる現在、テロ対策は国家レベルの課題であり、事業者任せの対応だけでは限界がある。については、道路交通の安全、船舶の保安、航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化されたい。

3. 自然災害・震災対策などについて

- (1) 台風や集中豪雨といった一定の予測が可能な災害に対して、鉄道事業者は事前に運転休止計画を決定・公表しており、利用者への影響を低減するよう取り組んでいる。また、政府においても不要不急の外出を控えるように呼びかけ、百貨店などの店舗で臨時休業が行われるなど、一定程度浸透しつつある。しかしながら、実際には住民や旅行者が情報を得られずに駅に訪れ、移動困難や大混雑をきたすなど十分機能しているとは言えない。したがって、運休計画内容が広く国民（利用者）に周知徹底され、混乱を回避しうる広報の在り方を確立されたい。また、百貨店にとどまらず、一般企業の出勤見合わせや商店等の臨時休業など、地方自治体をはじめとする関係者が連携を図り、「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体で共有できるようなさらなる取り組みを展開し、社会的

な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図られたい。

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

したがって、各モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みを引き続き講じられたい。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、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。

(4) 台風や大雪等の異常気象時におけるトラックの輸送安全の確保について

- ① 貨物自動車運送事業輸送安全規則に輸送の安全を確保するための措置を講じる目安等が定められ、関係省庁を通じての荷主に対する協力要請や荷主起因の違反原因行為に対する「働きかけ」等が実施されていることは評価するが、理解を示す荷主もある一方、無理な運行を荷主から強要される事例が後を絶たない。ドライバーの生命を守り、輸送の安全を確保するためにも、運行中止等に対する荷主の理解・協力が得られるよう、引き続き、荷主に対する周知を行うとともに、荷主起因の違反原因行為に対する「働きかけ」等の取り組みを強化されたい。また、地方適正化事業実施機関との連携による違反原因行為を行っている疑いのある荷主の情報収集も強化されたい。

あわせて、異常気象時における荷主への周知・連絡体制については、荷主の理解が得られやすく、より迅速な連絡等が行える体制づくりに取り組まれない。特に、長距離運行については、発地と着地またはその中間地域における天候が大きく異なる場合があるため、荷主の理解が得にくく、走行可能な地域までの運行を求められる事例があることから、荷主の理解が得られるよう強く取り組まれない。

- ② 大雪時の通行止めについて、長時間の立ち往生を回避するため、国道と高速道路の同時通行止めを躊躇なく実施するとの方針が出されたこと、また、立往生発生時のドライバー保護に向けた訓練等が各地で実施されていることについては評価する。しかし、昨年12月には、国道8号線における大規模な立往生が発生した。

「冬期道路交通確保対策検討委員会」においては、様々な対策等が検討され、取り組まれているが、さらに原因の究明と対策を講じられたい。また、通行止めの予告が3時間前では、荷主側の出荷止めが間に合わないことから、遅くとも24時間前に予告がなされるよう検討されたい。加えて、物流を止めないためにも、天候が安定した際の早期復旧に向けた対策を講じられたい。

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

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

4. 地域公共交通確保維持改善事業について

同事業に移行して約10年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々なことから、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。

5. シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

自家用車のライドシェアの合法化とは白タク行為の合法化であり、運行管理および整備管理など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪および事故発生時の責任の所在についても大いに問題がある。加えて、地域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、バス・鉄道などにも負の影響を及ぼすことは必至である。

したがって、自家用車ライドシェアの合法化については、自動車行政を所管する省として反対の立場で対応されたい。

6. 高速道路料金に関する政策について

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

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

(2) 高速道路の「深夜割引」については、国土交通省社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、割引適用待ち車両の滞留や運転者労働環境の悪化を理由に、割引適用時間帯の拡大や適用時間帯の走行分を対象とすることが検討されている。しかし、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、適用時間帯の走行分のみを割引対象とした場合、不適切な事業者において、改善基準告示の連続運転時間や休息期間が守られなくなるおそれがあるほか、高速道路外に休憩・休息場所を確保せざるを得なくなるおそれがあるなど、運転者の労働環境はかえって悪化することが危惧される。また、深夜の走行やSA・PAにおける長時間駐車は、荷主との運賃等との兼ね合いに限らず、「ジャストインタイム」「翌日納品」など荷主からの発注内容や、着荷主やその周辺に適切な駐車場所がないことなどに因る事例が多く、根本原因の解消なくして回避は困難である。割引適用時間帯を拡大することにより、割引適用待ち車両の滞留が解消される可能性もあることから、まずは、割引適用時間帯を拡大し、その後の状況により、割引適用対象を再検討されたい。

一方、コロナ禍における物流の重要性や公共交通への配慮が必要との論議もなされることから、事業用自動車に対する大口・多頻度割引の割引率50%の恒久化や、現状で大口・多頻度割引の恩恵を受けられない、主に一般道を利用する営業車を高速道路へ誘導を図るための新たな割引制度の創設、主に荷主の責に帰す事由による軸重違反への割引停止に関する配慮など、適正な高速道路料金制度の確立に向けて取り組まれない。

あわせて、一般乗用旅客自動車（タクシー・ハイヤー）の通行時、旅客が身障者手帳を有しているときに限り、一般車同様通行料の割引を検討されたい。

(3) ETC2.0 車載器搭載車両を対象とした一時退出時の料金通算施策について、

新たに6箇所が追加されたことは評価するが、一時退出の時間設定について、2022年7月より従来の3時間から2時間に短縮されたことは残念である。休憩以外の目的で一時退出したと思われる車両が確認されたことは遺憾であるが、2時間以上一時退出した車両が少ないのは、かねてから要望している改善基準告示の休憩期間8時間の取得には3時間では足りないからであるとも考えられる。2024年4月施行となる改正改善基準告示では、一部特例を除き、トラックドライバーに継続11時間以上の休憩期間を与えるよう努めることを基本とし、休憩期間が継続9時間を下回らないものとする事となることから、対応可能な一時退出の時間設定について、引き続き検討されたい。

また、「道の駅」に立ち寄った後、退出したインターチェンジに戻るより1つ先のインターチェンジから乗り継ぐ方が距離的・時間的に優位な場合があるなど、実態を踏まえて、時間、出入りインターチェンジ、立ち寄り要件等について、より柔軟な施策の適用を講じられたい。なお、2024年4月施行の「自動車運転者の労働時間等の改善のための告示（改善基準告示）」見直しに伴い、これまで以上に、休憩等で「道の駅」を利用する機会が増えていくと考えられることから、早急に対応されたい。

加えて、危険物積載車両については、国民生活や経済活動に不可欠な燃料等を輸送しているにもかかわらず、水底トンネルや長大トンネルなどを、法令により大きく迂回走行せざるを得ないが、高速道路料金が分断されることの負荷は非常に大きい。ついては、ETC2.0車載器搭載車両を対象とした一時退出時の料金通算施策のように、当該トンネル区間を一時退出しても料金が通算される取り扱いを検討されたい。

- (4) これまでの道路政策によって疲弊しきった本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は、新たな高速道路料金制度により壊滅的な打撃を受けることとなり、そこで働く者の雇用を奪うこととなる。それに伴い、災害時における緊急輸送などへの船舶の活用も叶わず、被害拡大も懸念されることから、事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。

また、各種道路施策については、各公共モードによる輸送に与える影響を十分に考慮したうえで、イコールフットィング、総合交通政策推進の観点に基づき実施するよう改められたい。

7. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

- (1) 国際海上コンテナの過積載や偏荷重等による事故防止に向けては、荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供

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

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

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

については、SOLAS 条約に基づく「コンテナ重量証明」が2016年7月より義務付けられたことに鑑み、各コンテナターミナルに台貫場を設置し、港頭地区での検量証明を促進すると同時に、証明行為は港湾運送事業法による検量事業として許可された者に限るとし、国内および日本発着のコンテナ貨物の安全性を確保するよう具体化されたい。

- (3) 「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアルおよびガイドライン」のさらなる周知徹底のため、地方連絡会議をすべての地方運輸局に設置し、陸上運送に係る労働組合も参加できるよう具体化されたい。

8. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

- (1) 日本が観光立国を推進し、地域の魅力を磨き上げ、国内外から多くの旅行・観光客をひきつけていくためには、これからの日本をつくる若者に対して引き続き旅行を訴求していくことが必要であり、なかでも海外旅行については、若年層の旅行振興によって日本人の国際感覚の向上や国際相互理解の増進が期待され、国際相

互理解によって、将来的にインバウンド観光の担い手の増加が期待される。そのため、若年層に対しては教育の振興を目的とした旅行の推進を行うことが必要である。

教育旅行については、公立学校での実施に際し、教育旅行が学びの場であることを再確認し、教育プログラムとしての旅行体験を確立させたい。物価の状況に合わせて適正な予算を立て、十分な教育の機会とすることを自治体に指導いただきたい。また海外留学は国際感覚の醸成を図るうえで重要な要素であり、奨学金の支給枠や支給額の増加など、制度の拡充を行うことで、為替変動や物価上昇などの影響で金銭的な理由により海外留学を断念しなければならない状況をなくす取り組みが図られたい。

また、平成の前半では20歳代のパスポート取得率が8～9.5%程度で推移していたが、コロナ禍に入る2019年までの直近数年間では6～7.5%程度の取得率にとどまっている（旅券統計・人口統計をもとに検証）。近年ではオンラインによるパスポート申請の制度が整備されつつあるが、不正取得の未然防止策が図られたうえで、さらなる申請対象の拡大や受け取り方法の拡充などの効率化を図られたい。

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

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

そして、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」推進チームでのこれまでの検討状況と成果を伺いたい。また、休暇分散に向けてどのような取り組みを講じているか説明願いたい。

(3) 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行い、一元管理された情報をAPI連携やSNSツールなどにより共有し、少しでも多く訪日外国人客の目につくような体制の構築が図られたい。

(4) 2021年10月31日から11月13日まで英国グラスゴーで開催された「国連気候

変動枠組み条約第 26 回締約国会議（C O P 26）」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。

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

また、航空貨物輸送における C O 2 削減に向けて、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 S A F の利用推進に対する補助を行うとともに、S A F の利用が行われた輸送を認証する制度を導入し、荷主の選択を証明できる体制を構築されたい。また、国産 S A F の開発や生産材料の調達網の構築を行い、国産 S A F の供給量増加を図られたい。

9. 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。

10. 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、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。

11. 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、一昨年に引き続き、貴省より、「現時点では、業界全体としてのコンセンサスが得られている状況にはないことから、受入業種とはしていない」「業界全体としての方向性が定まっている状況にはなく、また、業界としての方針の決定について具体的な予定はないものと承知している」「業界における議論を引き続き、注視するとともに、必要な助言を行ってまいりたい」との見解が示された。また、業界の中には、特定技能による外国人材の受入れに関し、「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とのことであるが、一方で、外国人労働者の活用に向けた対応策の検討がなされている。加えて、コロナ禍においては、外国人労働者が母国へ帰国し、ドライバー不足に陥る国の事例も見られたことから、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。

12. 物流のデジタル化・標準化について

「第7次物流施策大綱」では、デジタル化の推進と物流の標準化が掲げられており、大きなメリットが期待される一方、依然として、物流業界の再編が進む、中小企

業が取り残される、個別企業の独自性やノウハウが損なわれるなどのデメリットを危惧する声もある。また、サプライチェーンのグローバル化や物流を取り巻く諸課題への対応について、経済団体から、物流は装置産業になるとの提言もなされている。これらの主張の柱である、先進技術を積極的に活用することで物流を可視化し標準化することは、労働環境の改善に資する一方で、他産業との連携・他産業からの参入による企業集約により大規模な装置産業へ変貌するなど、物流業界の変革が荷主主導で進められる可能性についても言及している。そうなった場合、運送事業者間の品質・サービス等の差異はなくなり、運賃・料金等も画一化し、企業としての価値も低下するのではないかと危惧している。また、共同化や標準化もやり方を間違えるとかえって非効率を招く恐れがあり、誰のために何を優先するのか十分な論議が必要であると指摘する声もある。

については、物流のデジタル化・標準化を進める上で想定されるデメリットも含め、国が将来的に描いている物流について、改めて見解を示されたい。

また、物流の課題解決に向けて、2022年9月に「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置されたが、ドライバーの労働条件や労働環境の改善に向けた論議が不足していると認識している。物流の未来については、政・労・使が十分に話し合い、働く者をはじめ国民生活や日本経済にとって有益なものとなるよう政策を進めることが肝要であると考えており、これらの論議の場を設置されたい。

13. 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を活かした取り組みの推進について

(1) 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであるにも拘わらず、担い手不足の深刻化や「2024年問題」への対応等も求められており、物が運べなくなる事態が起きかねない危機的な状況にある。さらに、2022年上半期の全国企業倒産件数において、運輸・通信業は燃料費高騰やドライバー不足の影響を受け、対前年同期比で35件増・26.3%増となる168件が倒産し、中でも道路貨物運送で27件増・31.3%増の113件、そのうちトラック運送は前年同期65件から約1.5倍に急増しており、過去5年で最多ペースとなる99件の倒産が発生している。この件数は燃料価格が高騰した2014年以来、8年振りの高水準となっている。

これら物流が直面している諸課題を早期に解決するためにも、2022年9月より設置された「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における議論が活発なものとなり、働く者をはじめ国民生活や日本経済にとって有益なものとなるよう取り組みされたい。

(2) 同検討会では、設立の趣旨として「ジャストインタイムなど、荷主のニーズに

合わせたきめ細やかなサービス提供の結果として、小口多頻度化、積載効率の低迷や、意図せざる荷待ち時間などの非効率が発生している」ことが取り上げられ、「非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化」について、これまでの「物流事業者と発荷主」の関係だけではなく、「元請事業者と下請事業者」の関係や、「発荷主と着荷主」との関係にも踏み込んで課題解決にあたっていこうとしている点などから、今後の展開に期待している。また、一部の委員からは、「実現する帰結を見つけていくことが本検討会のミッションだと自覚しており、そのミッションの実現に向けて努力したい」との発言があり、物流事業者やそのドライバーにとって有意義な結論が導き出されることを期待している。一方、一部の委員からは、ドライバーの労働条件等の改善は効率化の上に成り立つとする旨の発言もあり、早急な人材確保に向けた論議が不十分であると認識している。

同検討会には、労働組合側委員の参画がないことから、「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」での論議経過を踏まえた論議がなされるよう対応されたい。

14. カーボンニュートラル 2050 への対応について

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

したがって、CO₂削減に向け、トラック運送事業者に過度な負担をかけることなく、適切な移行が行われるよう、車両の電動化だけではなく、既存の内燃機関車両にも使用可能な合成燃料の実用化に向けた研究開発を進めるなど、行政、事業者団体、労働組合など関係各所が十分に議論することが必要である。2019 年 11 月から 2020 年 3 月にかけて、国土交通省の「大型車の長期的な低炭素化に向けた勉強会」が開催されたが、同様の検討協議の場を早急に設置し、論議がなされるよう取り組

まらたい。また、電気自動車・燃料電池自動車など、次世代事業用自動車の購入にあたっては、事業者に対する補助金等の助成が強化されるよう、検討されたい。

15. 悪質クレーム(カスタマーハラスメント)への対策強化について

近年、様々なハラスメントが社会問題化しているが、交通・運輸産業においても悪質クレーム(カスタマーハラスメント)が大きな問題となっている。交運労協が2021年に実施したアンケート調査によれば、回答者のうち46.6%の組合員が「直近2年以内に利用者からの迷惑行為の被害にあった」と答えている。また、迷惑行為を受けた組合員の多くがストレスを感じているうえ、精神疾患を患ったり、離職・転職を考えている組合員もいるなど、貴重な人材の劣化につながりかねない深刻な問題となっている。

とりわけ、現在、深刻な問題となっているのが動画・静止画の盗撮や無断撮影によるSNSにおける拡散・誹謗中傷である。中でも、名札の盗撮や無断撮影は従業員の氏名が特定されることにより、被害が拡大する実態にある。

たとえば、バスやタクシーについては、道路運送法第27条に基づく旅客自動車運送事業運輸規則第42条で、「旅客に対する適切な情報の提供」を目的として、事業用自動車内に当該自動車の運転者の氏名の掲示を求めている。については、カスタマーハラスメント防止に向けて、ネット社会と整合性をとるためにも、旅客自動車運送事業運輸規則の改廃を検討されたい。