【総合政策局】

1. 「交通政策基本法」を活かした施策について

- (1) 交通政策基本法第 15 条に基づく「交通政策基本計画」が策定され、今後は基本計画をもとに各地域で議論を展開することとなるが、現場の実態に即したまちづくりの具体化に向けて、引き続き関係者からの意見を聴きながら日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保や物資の円滑な流通のために、所要の財源確保など真に実効性のある施策を国と地方一体で行われたい。

特に「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通政策の憲法」として策定を促しているにもかかわらず、いまだに策定されていない地域が大半であることから、すでに上回った目標を引き上げるとともに各地域での取り組みを推進されたい。

【回答】（総合政策局交通計画課）

交通政策基本計画では、基本的方針の一つとして自治体中心にまちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築することを目標として示している。まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のため、交通政策基本法の理念を踏まえ地域公共交通活性化再生法に基づき、地方公共団体や関係業者などと連携して地域公共交通網形成計画等を作成する制度を構築し、バス路線の再編や利便性向上など、地域の実情に合った持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するための主要となる取り組み・措置を図っている。

地域公共交通確保維持改善事業により、幹線バス交通、コミュニティバス、乗合いタクシーやデマンドタクシーなど、地域内の生活交通の運行等を支援するため、平成 31 年度予算額として昨年度よりも約 10 億多い約 220 億円を計上しており、今後とも地域の実情に応じた生活交通の確保に向けて必要な予算を確保し、支援を講じてまいりたい。

また、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定目標については、当初 400 件を見込んでいたが、昨年 12 月決定の「新経済・財政再生計画改革工程表 2018」において 2020 年度末までに 500 件の目標に引き上げた。なお、平成 31 年 3 月末現在で 500 件が作成されており、見込みを上回るペースで策定がされている。

国土交通省としては、地方公共団体が、地域公共交通活性化再生法に基づく計画制度を積極的に活用できるよう、計画作成のための手引きを作成・公表したほか、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会に参加し、今後とも、これらの支援策を

通じて、各地域の公共交通への取り組みをしっかりとフォローするとともに、地域公共交通網形成計画の策定目標についても検討を進めてまいりたい。

- (2) 交通政策基本法には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」（第 21 条）が明記されている。

人流・物流の輸送を担っている交通運輸産業は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。今後、生産年齢人口がますます減少していく中、こうした社会基盤産業を支える労働力の確保が重要な課題になると見込まれており、交通運輸産業における労働力不足は、各モード共通の課題であり、我が国の経済成長にとっても大きな問題である。

自動車運送事業については、官邸に「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が設置され、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」として 88 施策が策定された。あわせて、貨物自動車運送事業に対しては、貨物自動車運送事業法の一部改正や「ホワイト物流」推進運動の取り組み、そして国土交通省と厚生労働省が共同で設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会（トラック運送業の生産性向上協議会と同時開催）」の場で、コンサルティング事業や荷種ごとの課題の深掘り等による生産性向上等を通じた労働環境の改善の水平展開が検討されている。

また、航空局内に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、今後の航空需要の増大や将来の大量退職により、大手航空会社を含めて中長期的に操縦士及び整備士等の不足が発生することが懸念される中、安定的に人材を供給するための環境整備について検討が行われ、具体的な方策がとりまとめられた。

特に、トラック、バス、タクシー業界の運転手不足は深刻な状況にあり、規制緩和の導入によって、低賃金や長時間労働が蔓延するなど、労働条件や労働環境の低下が労働者不足の大きな要因となっていることから、バス・トラック運転手の労働条件を定めた改善基準告示など国による制度改正や改善が解決に欠かせない。

今後とも様々な動向を注視しながら、それぞれのモード毎の課題及び対応策を政労使で検討する場を拡充されたい。

【回答】（自動車局・航空局）

バス・タクシーは、公共交通機関として地域住民の移動の足の確保という重要な役割を果たしており、今後ともその役割を発揮していくためには、担い手の確保につながる働き方改革の実現が不可欠であると考えている。このため、平成 29 年 6 月、バス・タクシーを含む自動車運送事業について、省庁横断的な対策を検討する「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、昨年 5 月 30

日に「自動車運送事業の働き方改革に向けた政府行動計画」を策定した。

具体的には、労働生産性を向上させる取り組みとして路線バスの再編や貨客混載の促進などを行うとともに、多様な人材の確保等の観点から、女性が働きやすい職場環境の整備や、二種免許の取得支援などを関係省庁と連携して取り組んでいる。加えて、日本バス協会においても、昨年3月に「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定し、バス事業における働き方改革の実現に向けて業界として取り組む意向や、時間外労働の削減に関する数値目標などを定めて積極的に取り組んでいくとしている。

一方、タクシーについては、女性が働きやすい職場環境の整備、二種免許の取得支援などを関係省庁と連携して取り組んでいます。地域の取り組みを国として支援するため、地域公共交通確保維持改善事業により、単線バス交通、デマンドタクシーなどの生活交通確保、維持等への支援として、人件費を含む補助を行っている。

また、平成28年6月、国において、「女性ドライバー応援企業認定制度」を創設し、女性ドライバー採用に向けた取り組みや、子育て中の女性が働きやすい環境整備を行っている業者を支援・PRすることを通じて女性の長期就労・定着を図っていくこととしている。

トラック運送業は、我が国の国民生活や経済活動を支える重要な産業であり、担い手であるドライバーの確保は大きな課題で、必要な人材を確保していく上では、長時間労働の是正に加え、荷役作業代行などによる働きやすい環境の整備、仕事とプライベートが両立できる勤務体系の構築などに配慮していく必要があると考えている。

これらを踏まえ、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、平成30年5月30日に取りまとめた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」において多様な人材の確保・育成を施策の柱の一つとして掲げている。また、国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省庁において、トラック輸送の生産性向上、物流の効率化を図るとともに、女性や60代以上の運転者でも働きやすい、よりホワイトな労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流推進運動」を展開している。

さらに、荷主も構成員に含めた協議会を中央及び全都道府県に設置し、長時間労働の抑制や適正運賃の収受に向けた議論を進めるとともに、経済産業省や農林水産省と連携して、荷主企業に対する荷待ち時間の削減に向けた取り組みへの協力依頼を行うなど、取引条件の改善に向けた取り組みを行っている。

引き続きこれらの取り組みを通じてトラック運送業の生産性向上、労働環境の改善、取引環境の適正化に向け、しっかりと取り組んでまいりたい。

操縦士・整備士等の不足への対策については、平成26年7月の乗員政策等検討合同小委員会の取りまとめを踏まえ、平成26年8月に民間を主体とする協議会が設置されており、その場を活用しつつ、官民で連携して対策の実施及び、さらなる検討を進めている。

当協議会における対策の実施等に係る状況に関し、労働組合側とも意見交換を行っており、今後のご意見を踏まえ対策の実施を進めてまいりたい。

- (3) 交通政策基本法第27条で、国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図るとされている。労働集約型の典型である交通事業においては交通従事者が極めて重要な関係主体を形成しており、交通従事者も将来のあるべき交通施策の検討にあたって積極的に参画させる必要がある。従って、中央はもとより地方における交通施策のあり方等を議論、検討する場、さらには地域公共交通活性化再生法第6条に基づく協議会に交通従事者の代表たる労働組合をメンバーにすべく、地域公共交通網形成計画の計画作成の手引き等に構成員の例として「労働組合の代表者」を加えること。

【回答】（総合政策局公共交通政策課）

地域における交通政策の検討については、多様な主体相互の連携が重要であるため、地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針において地域公共交通網形成計画の作成に当たっては多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携・協力しつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要であるという旨を定め、協議会への多様な主体の参画を促している。

同法に基づく協議会では、ご指摘の労働組合についても、その他の当該地方公共団体が必要と認める者として参加することが可能となっており、計画決定のための課程においても、運転者代表等を構成員に加えている例があると指摘しており、実際の労働組合が加わった協議会も開催されている。特に、地方部において運転手不足が深刻化している中で、運転手の確保は地域の大きな課題であり、地域公共交通網形成計画策定のための手引きも改定に向けて課題としたい。

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

【回答】（大臣官房危機管理室）

交通においては、安全の確保が何よりも優先かつ最重要な事項で、その上で現下の切迫したテロ情勢を踏まえると、テロに対する安全の確保のためには、事業者みずからの講じる対策が何よりも基本的かつ最重要である。

船舶保安に関しては、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安等に関する法律」において、国際航海日本船舶の所有者に対して、船舶警報通報装置の設置、保安装置の実施等を義務づけている。一方で、国として、これら船舶に対して定期検査等の措置を実施し、保安の確保のために必要な措置が的確に講じられるよう、指導・監督する責任を有している。

航空保安に関しては、航空法におきまして空港設置管理者と航空会社の実施すべき航空保安対策が明確に規定されており、同法において、運航者に対する爆発物等の輸送禁止の義務づけが規定されている。

また、国としては、国際基準に従い、航空保安対策の実施に係る基準について、策定及び見直しを行うことが義務づけられており、空港設置管理者及び航空会社がこれらの基準に従い、適切に航空保安対策を実施するよう、指導・監督する責任を有している。

道路交通における道路運送事業に係る輸送の安全の確保に関しては、道路運送法及び貨物自動車運送事業法において運送事業者が担うこととなっている。

国としては、テロ対策について、関係機関と連携し、具体的な対策を例示した上で、必要な対策を事業者に対して示すなどの取り組みを行っている。

テロ対策の強化が求められる中、今後も関係者と連携を深めつつ、引き続き保安対策が適切に実施されるよう万全を期してまいりたい。

- (5) 2013年12月に施行された改正道交法では自転車の車道走行の原則がルール化された。また、昨年6月にも自転車の歩道通行に関する規定、車両通行帯に関する規定も改訂され、各地において自転車通行空間が整備されつつあり、とりわけ東京ではオリンピックを控えて急ピッチに進められている。ただし、その多くは自転車レーンとなっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差や混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。したがって、自転車通行空間の整備にあたっては歩道・自転車道・車道を峻別されたい。あわせて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

【回答】（道路局）

平成 30 年の交通事故死亡者数は 3,532 人で、ピーク時、昭和 45 年の約 5 分の 1 にまで減少しているが、歩行者や自動車から分離された安全な自転車通行空間を確保することが重要と認識している。

このため、国土交通省は、警察庁と共同で平成 28 年 7 月に改訂しました「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を自治体に周知しているところである。また、平成 30 年 6 月 8 日には「自転車活用推進計画」が閣議決定され、同計画に基づき、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進してまいりたい。

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

このような中、警察庁は、2018 年 2 月 20 日付で、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」の文書を発出したことは評価するが、見直し期間は 2020 年度末までとなっており早期の取り組みが必要なことから、関係団体と連携を深め地域実態に応じた施策を強められたい。

あわせて、都市部における駐車場附置義務条例の拡充や荷捌き用駐車場の整備、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの施策を策定されたい。

また、宅配便の再配達削減に資するための駅やコンビニ等の公共スペースにおけるオープン型宅配ボックスの導入促進が「直ちに取り組む施策」に盛り込まれ、予算措置されたことは大いに評価する。とくに、大学構内への設置については利用者から好評価を得ており、再配達削減につながっていることから今後の水平展開の取り組みを加速されたい。

あわせて、一定規模を超える集合住宅等には、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を義務付けられたい。

【回答】（自動車局・都市局・総合政策局物流政策課）

警察庁では安全・円滑な交通を確保しつつ、集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、都道府県警察に対して平成 30 年 2 月 20 日付で通達を発出し、本通達に基づく駐車規制の見直しについては、2020 年度末までに完了するよう、計画的に実施することとしている。

国土交通省としても、貨物運送事業者等から、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに関するご要望・ご相談等があった場合には、各都道府県警察等と連携し、要望の実現に向けて適切な対応を図ることを各地方運輸局、各地方整備局等に対して指示している。

既にご要望に基づき、東京都や京都府の一部地域において、駐車規制の見直しが実施されている。引き続き、ご要望・ご相談等があった場合には、各都道府県警察等と連携し、要望の実現等に向けて適切な対応を図ってまいりたい。

駐車場附置義務条例について、平成30年3月末時点で、東京都下市町村を含めまして、88都市において、荷捌き駐車場の建設を義務づける附置義務条例が定められています。国土交通省としては、引き続き地方公共団体へ働きかけを進めてまいりたい。

また、附置義務の対象とならないような規模の小さい建物が集まる商店街等につきましても、地域の方々と関係機関が連携して、共同の荷捌き駐車スペースの確保を進めている事例がある。国土交通省では、地方公共団体にある共同荷捌きのための駐車スペース確保に関する推進に対して、社会資本整備総合交付金での支援を可能としている。

宅配便取扱い個数については、電子商取引の急速な増加もあり、5年間で約21%増加し、平成29年度は約42.5億個に達している。また平成30年10月期の調査では、宅配便の再配達率は約15.2%となっている。

国土交通省としては、オープン型宅配ボックスを活用した再配達削減に向け、環境省と連携し、オープン型宅配ボックス設置による再配達とCO₂削減のためのガイドラインを本年3月に策定、公表するとともに、今年度予算において、宅配ボックスオープン化推進のための補助を計上するなど、大学構内等への設置も含め、多様な場所におけるオープン型宅配ボックスの設置利用促進に努めている。

また、再配達に向けては、受け取り方法のさらなる多様化、利便性の向上も重要であることから、本年3月には利用者があらかじめ指定する場所に非対面で配達するいわゆる「置き配」に関する検討会を新たに設置し、実施に当たっての課題や、対応策等について議論を行っている。今後も、本検討会等を活用し、事業者や関係省庁と連携を図りながら、再配達削減に向けた取り組み推進に努めてまいりたい。

- (7) 安全の確保のために必要な高速道路のSA・PAの駐車スペースが絶対的に不足している課題に対して、旧豊橋本線料金所跡地等の遊休地等を活用したSA・PAの増設など、東名・新東名高速道路において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されることを大いに評価する。ただし、深夜時間帯の大型車の長時間駐車

は、荷主先への到着時間指定によるものや、休息期間の取得をはじめとする過労運転防止に不可欠なものなど、広報・啓発のみでは改善が困難なケースも多い。また、両高速道路の他にも駐車スペースが不足しているSA・PAが全国に多数存在する。

したがって、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画の前倒しを加速されたい。あわせて、大都市圏の後背地の高速道路IC付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。

また、女性ドライバーが夜間働くには防犯上のリスクがあることから、SA・PAの照明など防犯対策についても講じられたい。

【回答】（道路局）

高速道路の休憩施設は、過労運転による事故の防止や、利用者へのサービス向上の観点から重要な施設と考えている。高速道路会社では、これまでも計画的に整備を進めるとともに、交通量の変化に応じて駐車マスの確保に努めている。

一方で、駐車マスの増設に当たっては、費用面からの制約とか、閑散時間帯に利用されないスペースが生じる課題もあり、駐車マスをふやすことに加えて、夜間、長時間駐車抑制や駐車箇所の利用平準化、高速道路外の休憩施設と連携した分散利用など、利用者側も含めた総合的な対策が必要であると考えており、引き続き実態を確認しつつ、検討してまいりたい。

- (8) 真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向けては、公共交通全体として一体的なシステムとして機能することが求められ、そのためには事業者間のパートナーシップが必要不可欠である。しかし、事業者同士だけでは連携が円滑に進むことが困難なケースもあることから、国・自治体などの仲介役としての役割が重要である。地域公共交通網形成計画の策定などを通じ、強いリーダーシップを発揮し、地域における持続可能な交通体系の構築を高度化されたい。

【回答】（総合政策局交通政策課）

持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のため、地域公共交通活性化再生法に基づき、地方公共団体が関係事業者などと連携して、地域公共交通網形成計画等を策定する制度を構築し、バス路線の再編や利便性向上など、地域の実情に合った持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するための工夫や取り組みの推進を図っている。

地方公共団体の取り組みをさらに推進するため、国土交通省としては、地域公共交通活性化再生法に基づく検討会に参加し、取り組みを行っているほか、公共交通

に係る地方公共団体担当者向けの研修の指導を通じて地方公共団体における人材育成を支援している。

今後もこれらの支援策を通じて地域における持続可能な交通体系の構築に取り組んでまいりたい。

2. シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

自家用車のライドシェアの合法化とは白タク行為の合法化であり、運行管理及び整備管理など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪及び事故発生時の責任の所在についても大いに問題がある。

地域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、バス・鉄道などにも負の影響を及ぼすことは必至である。

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

【回答】（自動車局）

自動車による旅客輸送において安全・安心な確保が最重要との課題と認識している。自家用車を用いたライドシェアについては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としており、このような形態の旅客輸送を有償で行うことは、安全の確保、利用者保護の観点から問題であり、極めて慎重な検討が必要であると考えている。

3. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行して約8年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々なことから、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。

【回答】（総合政策局交通支援課）

地域公共交通に携わる者の育成については重要な課題であると考えている。このため、国土交通本省における地方運輸局や自治体職員などを対象にした研修、各地方運輸局における自治体職員や事業者等の関係者を対象としたセミナーを実施しており、その一環として地域公共交通確保維持改善事業についても、制度を進めている。また地域公共交通確保維持改善事業は、地方分権の促進、地域の実情・ニーズを反映する取り組みの促進のため、地域への支援が重要であるという観点か

ら、実現のある取り組みに対し支援することとしている。今後とも地域の声をよく聞きながら、制度の改善・拡充を図ってまいりたい。

- (2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題となることから、より本質的な状況を把握している交通運輸労働者の協議会への参加を義務付けられたい。

【回答】（総合政策局交通計画課）

地域における交通施策の検討には多様な主体の連携が重要であるため、地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針においては地域公共交通網形成計画の作成に当たって、多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携・協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要である旨を定め、協議会への多様な主体の参画を促している。

同法に基づく協議会では、労働組合につきましても、その他の当該地方公共団体が必要と認める者として参加することが可能となっており、計画形成のための区域においても運転者代表等を構成員に加えている例がありと示しており、実際に労働組合が加わった協議会も開催されている。

特に、地方部で運転手不足が深刻化している中で、運転者確保は地域にとって大きな課題であることを踏まえ、計画形成のための区域の改定に向けて課題としていきたい。

- (3) 地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワーク、離島住民の移動や生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者だけの努力には限界がある。国のナショナルミニマムとして措置を講じなければならないことから、地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のためにさらなる拡充を図られたい。また、「労働組合」や「交通運輸労働者」が関係者としても重要であることを踏まえ、パンフレット・手引き等において明確に記載されたい。

【回答】（総合政策局交通計画課）

人口減少・高齢化が進む中で、地域社会の維持活性化を図るため、地域内における生活活動の基盤である地域公共交通を確保することが重要である。そのため国土交通省としては、地域公共交通確保維持改善事業により幹線バス交通、デマンドタクシー、離島航路、航空路等の生活交通の確保、離島への支援を行っている。地域公共交通確保維持改善事業は、地域の協議会の議論と生活交通確保維持改善計画の実現のための取り組みを支援しており、協議会を通じてご指摘の労働組合の関係者からのご意見が反映されるものと考えている。今後とも、地域や事業者等の

声をよくお聞きしながら引き続き適切な支援を実施するため、必要な予算の確保に努めてまいります。

【質疑・応答】

【質問】 1. (1)交通基本計画に掲げているところだと思いますが、我々JRにかかわる地域、自治体の方々と意見交換をしまして、その中では網計画の話もさせていただいています。我々の感じているところでは、JRを含めた鉄道の部分、先ほどの説明でもバス路線の再編を中心にお話しされていましたが、地域の交通という点では、地域の単一の自治体とかだと、駅が一個しかないとかそういうところで、連携がなかなか難しい部分もあるのですが、今後、広域の複数の自治体、あるいは県単位、あるいは、もっと言えば県をまたいだ地域の交通網を考えていく必要があると思いますが、そちらに対する考え方をお聞かせいただければと思います。

もう一点、(3)ですが、労働組合の代表者を加えることというのが要望としてありますが、先ほどご説明の中に参画している例があるというお話でしたが、具体的な自治体名とか、協議会の設置数といったところを教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

【回答】

総合政策部からお答えいたします。まず1点目でございます。現行の交通網計画は都道府県範囲で県が主導することは可能ではありますが、なかなかそれが結んでいないということがありまして、交通圏という範囲で一つ考えていただいたというのは我々感じており、検討会の中でもご指摘のことについては広域の観点で考えるべきじゃないかということは議論しているところです

2番目に労働組合についてですが、何件という資料は持ち合わせていません。

【意見】 今の労働者の代表というのは幾つか要求がダブって申しわけないと思いますが、何で我々がこれを何年も言うのかということ、結局、働く立場でということになると、誰を代表にという議論が余り見えないものですから、労働組合として参加することができますよということがある程度、明記されていれば、我々としては誰を代表に選出していきましようかという次のステップに行けるということもあって、明記してくださいというのが長年の要求なんですよ。

我々にとっても、悪いところはあるんですよ、こちらから入れてください、こういう話をしたいんですという場があれば入れるんでしょうが、自治体の交通計画課とか交通課の中でなかなかそういう窓口が見つからないということが実際にあるものですから、少し明記していただければ、我々の働く側の意見、誰を代表者に入れ

て、働く場の意見を言っていくかということに拍車がかかるものですから、そのところだけお含み置きいただきたい。ただ、労働者が出ればいいんだということではなくて、どういう形で我々が現場としての意見が、知恵が反映できるかということだけ受けとめていただきたいなと思っています。

【意見】 1. (4)航空保安に関して、ご意見というか我々の考えをお伝えしたいと思えます。先ほどご回答がなかったのですが、ここに明記されている国としては規定・基準を定め、また見直しを行っていきながら指導・監督するところが責任だとお話しいただきました。ただ、現在の航空保安体制については、昭和45年のよど号ハイジャック事件後、昭和49年に今の形になってから、それ以来、一切見直しがされていないという状況です。しかしながら、ハイジャックあるいは航空保安を取り巻く環境はここ数年、特に変化していると考えておりますし、とりわけ、ハイジャックということが目的ではなくて、それを手段として大きなテロ行為に及んでいくという事例が見られているということを考えると、航空保安を守るということは、単に旅客の安全な運送を守るということにとどまらず、国の責任で守っていくという、もっと大きなところにかかってくるのではないかと考えています。

そういう中、これまで数十年にわたって見直しされていない今の体制、あるいは責任のあり方ということに関しては、我々としては、現在の体制でいきますと、事業者がその2分の1を負うということになっておりますが、これについては事業者の経営状態といったものが影響してくるリスクというものを避けることはできないと考えておりますし、そういった中では、もう少し広範囲にわたって、国としては責任というものをしっかり把握した上で対策に当たっていただきたいと考えております。こちらについては、これまでも繰り返し航空局の皆様とも議論させていただき、我々の考えというものもお伝えさせていただいておりますけれども、引き続き、建設的な議論を進めていければと考えております。よろしく申し上げます。

4. 安全・安定輸送の確立と災害・震災対策などについて

(1) 激甚災害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、昨年の法改正により、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。

① 東日本大震災で被災した鉄道の復旧をはじめ、今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件及び適用対象を緩和するとともに、政府補

助率を増率し、街づくりとあわせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。

- ② 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、実態に沿った設計がなされていないことから、見直されたい。
- ③ 防災対策は鉄道事業の安全輸送確保にとって不可欠であるが、鉄道施設が国有林や民有地、河川などに接しているため、鉄道事業者単独の取り組みでは限界がある。鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、国や地方公共団体の取り組みの強化を講じられたい。あわせて、実際の自然災害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うと共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。
- ④ 北海道胆振東部地震による大規模停電では、鉄道の安全を守る信号設備が一時使用不能になった他、鉄道では信号通信機能の復旧に多大なる労力を要したため、災害時の電力確保に関する措置を講じられたい。
- ⑤ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。
- ⑥ 西日本豪雨災害による被害の実態を踏まえ、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線や陰陽連絡ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮すること。
- ⑦ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進めること。

【回答】（鉄道局施設課・国土保全局）

①について、鉄道施設が災害の被災を受けた場合には鉄道事業者みずからの判断のもと、みずからの資力により復旧することを基本としている。しかしながら、経営が厳しく、鉄道事業者の資力のみで復旧することが困難な場合には、復旧について、鉄道事業者と地方公共団体との間において合意がなされることを前提とした鉄道軌道整備法に基づき支援することができ、昨年度、制度の拡充が行われた。さらなる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ検討していくことと考

えている。

原形復旧を超える整備については、災害復旧事業制度では、原形復旧することを基本としているが、防災・減災の観点から行う補強改良工事も対象とすることができる。国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法等による制度などとともに、他省庁との連携も含めて必要な支援を行ってまいりたい。

②について、収入の関係については、ご要望の詳細をまず確認させていただきたいと考えている。

長期計画の作成については、少なくとも災害復旧事業に応じた費用を負担する関係地方公共団体と鉄道事業者の同意に基づき作成するものと考えており、実態に即したものになっていると考えている。国土交通省としては、鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による制度などとともに他省庁と連携し、支援を行ってまいりたい。

③について、引き続き鉄道の防災対策の強化に向け、砂防事業や治水事業などと連携しながら鉄道防災事業費補助の制度を活用し、鉄道事業者の防災対策への支援を行ってまいりたい。

④について、昨年、平成30年7月豪雨に伴います浸水被害、土砂災害など、近年、頻繁する自然災害に対してリスク情報を住民等に伝えていく施策を推進していく必要があると考えている。その一環として、津波・洪水などの水害ハザードマップについては、テレビなどによる技術的な支援とともに、防災安全交付金を活用したハザードマップの作成、それから避難方向標識設置等の財政的な支援を引き続き行ってまいりたい。

土砂災害ハザードマップについても、土砂警戒区域等の指定の促進を図りつつ、技術的助言や防災安全交付金による財政支援を引き続き行ってまいりたい。

⑤火山のハザードマップについては、水管理・国土保全局としては、都道府県の砂防関係部局等とともに、噴火に伴う土砂災害の観点から検討を行い、地元関係機関で構成される火山防災協議会における作成を引き続き支援してまいりたい。

⑥について、重要インフラの緊急点検の結果を踏まえまして昨年12月に「防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」が取りまとめられた。それに伴い、鉄道河川橋梁の流出、傾斜対策、鉄道隣接斜面からの土砂流入対策について3カ年で集中的に実施することとしている。また、被災した鉄道施設に対しては、鉄道軌道整備法による支援制度があり、昨年、法改正がされ、黒字の鉄道事業者にあっても、一定の要件を満たせば補助することが可能となった。

国土交通省としては、引き続き制度の的確な運用や必要な予算の確保に努め、鉄道輸送の安全に確保してまいりたい。

⑦について、鉄道事業者が実施する代行バス輸送は、定期券利用者や購入者に対して通常の鉄道輸送の場を提供するものであり、鉄道事業者が費用を負担して実施している。一方、代行バス輸送の実施に当たっては、災害の状況や地域の特性に応じて待機スペースの確保、利用者への周知等について関係者が連携して対応することが重要と考えている。

国土交通省としては、円滑な代行バス輸送の実施に向けて、鉄道事業者や関係者間の連携を進めてまいりたい。

- (2) 国土交通省は、鉄道施設の耐震補強について、主要駅・路線から進めていくとしているが、特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の人命を守り、安全を確保するため主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策、対象要件の緩和を講じられたい。また、高架橋については、倒壊した場合、近隣の地域のみならず、緊急車両の往来などにも多大な影響が生じ、救助活動などさまざまな初動対応が遅れてしまうことが想定されることから、断面輸送量によらず高架橋の耐震対策をされたい。

【回答】（鉄道局）

首都直下地震や南海トラフ地震等で震度6強以上が想定される地域における乗降客1日1万人以上の駅、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等を優先的に補助制度を活用しながら、平成35年度末までを目標に耐震補強を進めており、片道断面輸送量1日1万人以下の高架橋においても、鉄道事業者が優先順位を定めて取り組むこととなる。国土交通省としては、引き続き、制度の的確な運用や必要な予算の確保に努め、鉄道輸送の安全を確保してまいりたい。

- (3) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、また、フェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識された。

ただし、生活物資輸送などの支援に役割を果たすには、多様な輸送モードの維持・確立が重要である。したがって、各モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みを講じられたい。あわせて、発災時における物資の円滑な流通に向けて、物流の基幹的広域防災拠点各都道府県に設置されたい。さらには高度化された物流結節点の整備も促進されたい。

【回答】（総合政策局物流政策課）

今後、想定されます大規模災害における支援物資輸送においては、交通インフラ

等の被災も想定されることから、鉄道、内航海運、トラックといった多様な輸送機関が状況に応じて連携して支援物資輸送を行う体制の確立が重要だと考えている。

国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震の対応を想定し、関東・中部・近畿・中国・四国・九州の各地域において、有識者、自治体、物流事業者団体等で構成される、「多様な輸送手段の活用による支援物資輸送に関する協議会」を開催した。本協議会において、関係者による調整事項などの整理や、情報伝達訓練などを行うことで、連携体制を構築したところであり、引き続き、各地域の連携体制の維持強化を図ることとしている。

また、昨年度末に、過去の災害時における支援物資輸送について、ラストマイルを中心に課題の原因分析、対策の検討を行い、ラストマイルも含めて円滑な支援物資輸送の解説・運営などを策定・周知した。引き続き、これまでの調査結果を活用しつつ、ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築に向けた取り組みを進めてまいりたい。

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

【回答】（鉄道局）

暴力行為は犯罪であり、いかなる理由があろうとも許されないものであることは言うまでもない。また、鉄道をはじめとする公共交通機関の安全確保や利用者への良質なサービスの提供のためにも、駅員への暴力行為は防止しなければならないと考えている。

国土交通省としては、これまで全国の鉄道事業者を対象とした鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施しており、今年1月にプレス発表している。また、特に飲酒機会等の多い年末年始にかけて、暴力行為の発生件数が多い地域において、警察等関係者と連携し、防止対策キャンペーンを実施した。

暴力行為の発生は依然として高い水準にあることから、引き続き警察等の関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取り組みを進めてまいりたい。

- (5) 昨年9月に発生した台風21号による関西国際空港の浸水及び施設被害では、旅客のみならず貨物においても深刻な被害が発生した。空港は日本の経済活動を支える国際物流・サプライチェーンの重要な拠点でありながら、災害に対して脆弱さが露見した。このような状況を踏まえ、今後の自然災害の発生における航空物流インフラの早期復旧、継続に向けた取り組みが必要である。働く人の安全、航

空物流インフラの維持に向けては、空港で一体となった事業継続計画が求められる。一方で国際貨物地区は、上屋施設、ライフライン及び連絡道路、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。実効性のある取り組みに向けては、国土交通省が主管となり環境整備にあたられたい。

- ① 事業継続計画（BCP）策定に向け、空港会社、貨物会社、航空会社、税関など横断的な協議体の構築
- ② 主要3空港（成田・関西・中部）の上屋施設、ライフライン、連絡道路等の保守管理、安全性の検証
- ③ 被災や復旧情報の収集と共有、適時的確な情報発信を可能とする一元的な仕組みづくりの検証
- ④ 保税エリアにおける滞留貨物への対応など、非常時における官民連携の現場課題の検証

【回答】（航空局）

①と③について、昨年9月に発生した台風21号、北海道胆振東部地震により、関西空港に支障が生じ、国民生活・国民経済に多大な影響を受けて、航空局では、「全国主要空港における大規模自然災害に関する検討委員会」を立ち上げた。昨年12月に中間取りまとめを行い、空港全体の維持・復旧を目的としたBCPの再構築に取り組むこととしている。

これまで主要空港16空港について中間取りまとめを踏まえて空港管理者、航空会社、貨物会社等の空港関係者が参画した空港対策会議を設置して、3回の検討会を開催し、3月にBCPを完成させている。今後、6月ぐらいまでにブラッシュアップを図る観点で、新たなBCPに基づく訓練を予定している。BCPの再構築においては、情報収集、情報発信に対応する計画を策定することとしており、訓練を実施することで情報収集、情報発信に係る検討がなされ、実効性の向上が図られるものと認識している。

②について、主要な3空港、成田、関西、中部については、各施設の保守管理、維持管理・更新計画というのがありまして、それに基づいて実施している。点検頻度、方法等については必要な改善を図りつつ、維持管理・更新計画等を見直すなどして、安全点検を着実にやっている。

④について、保税エリアにおける滞留貨物への対応等については、引き続き、税関等の関係者とも連携しながら、現場の課題抽出と検証を行うとともに、滞留荷物の早期運搬について、今後のBCPの再構築に反映してまいりたい。

5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化及び維持活性化に向けて

- (1) JRをはじめとする地方鉄道は、人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大など

から、鉄道の特徴を發揮することが困難となり、厳しい経営環境に置かれている。その結果、事業者単独で維持することが困難な線区が全国各地に存在しているのが実態である。

鉄道は、人流のみならず物流においても主要な幹線輸送機関としての役割を果たしてきており、赤字＝廃線ありきではなく、地域ごとの事情に応じて将来を見据えた総合的な対策が求められている。

については、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行われたい。あわせて、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じられたい。

また、昨年7月27日に、JR北海道へ新たな支援策が示されましたが、国鉄清算事業団債務等処理法に基づく内容は、2年間の限定であるとともに金額的にも十分とは言えず、支援策のさらなる拡大が必要である。さらに、2021年以降の支援策については法改正が必要なことから、新たな支援策については、恒久的な法制化に向け、更なる協議と具体的な措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局）

JRをはじめとする地方鉄道においては、地域の人口減少、それから高速道路をはじめとする他のインフラ等の発達等に伴い輸送人員が大きく減少している。大量高速輸送という鉄道特性を生かすことができない路線が全国的に増加している。

こうした状況を踏まえ国土交通省としては、これまで、JR北海道、それから四国に対しては経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成、無利子貸付けなどの支援を行ってきた。

また、地方鉄道の維持活性化に向けては、安全性向上に必要な施設整備や新駅設置、ICカードの導入など、利便性の向上を図る取り組みに対する支援を行っている。

いずれにしても、地域における持続可能な交通体系のあり方については地域における関係者において議論していただくことが重要であると考えている。さらに、国土交通省としても、関係者と密接に連携しつつ、地域の協議に積極的に参加し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みに対する支援を行ってまいりたい。

さらに、JR北海道についての支援ですが、こちらで発表したものは、国鉄清算事業団債務等処理法の規定に基づき鉄道運輸機構の特例業務勘定を通じて行われているので、その支援の期限は現行法においては2020年度までということになっており、このため、2021年度以降も継続するためには同法の改正が必要ということである。

この改正に向けた継続ですが、まずはJ R北海道が昨年7月に我々のほうから発出した監督命令に基づく取り組みを着実に実施することが必要で、今年度から2年間で、J R北海道、それから地域の方々が一緒になって利用促進などに取り組んでいただき、経営改善に資する成果をきちんと上げていただくことが大変重要であると考えている。その上で、国土交通省においても、この取り組みを検証し、着実な進展が確認されることを前提として所要の法律案を国会に提出することを検討してまいりたい。

(2) 社会資本の適正な維持、更新は安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本である。鉄道施設の維持、管理はこれまで、原則として施設保有者である事業者の責任で対応してきたが、道路や河川、港湾などの他社会資本の取り扱いを参考にし、かつ事業者の経営体力等を加味しつつ、国における支援のあり方を検討すること。また、地方鉄道における設備改良や車両新製などは、事業者の努力だけでは限界があることから、国による助成を行うとともに、近代化に伴う固定資産に対する税務上の減免措置及び老朽化が著しい車両の更新支援策を講じられたい。

(3) トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJ Rは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となってくる。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹であるが、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図ること。

新幹線については全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金制度が廃止され、より老朽化が進む在来線を含め、当該スキームを参考とした鉄道設備全般に係る老朽化対策支援策を講じられたい。

(4) 2000年の鉄道事業法改正以降、全国の地方鉄道で廃線が続いている。地域の足の確保は超高齢化社会の進行の中で不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を与えるものであり、「地方創生」をスローガンとする国の方針からしても必要不可欠である。地方鉄道の維持活性化に向けた支援策の強化を図られたい。また、今後の鉄道の存続は事業者単独では大変厳しい状況は言うまでもなく廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっているが、現行の手法では今後も路線の廃止が拡大して行く公算が強く、路線廃止については、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とされたい。

【回答】（鉄道局施設課） 5. (2)～(4)について

(2)の前段と(3)について、トンネルや橋梁等、土木構造物については、経年とと

もに劣化が進むことから、予防保全の観点から、鉄道事業者において適切に維持管理・更新を行う必要があると考えており、鉄道事業者は鉄道施設の老朽化対策に計画的に取り組んでいただいている。

大規模修繕に係る税制面を含めた支援については、河川その他水域に係る事業として橋梁及びトンネルの新設等に付設された鉄道施設について、固定資産税の特例措置を講じており、今後についても、しっかりと鉄道事業者を支援して、鉄道施設の維持管理に取り組み、着実に推進してまいりたい。

(2)について、厳しい経営環境にある地域鉄道における安全輸送の確保は重要な課題であると考えている。

このため、国土交通省では、地域鉄道に対して、レールや枕木、老朽化した車両の更新、防護設備など、安全性の向上に資する設備整備のため予算や税制特例により支援をしている。今後も、こうした支援措置を活用し、地域鉄道を支援してまいりたい。

(4)について、厳しい経営環境にある地域鉄道の維持活性化のためには、地域の主体的な取り組みが重要と考えております。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、地方公共団体が中心となり、鉄道事業者や沿線住民等で構成される協議会が、「地域公共交通網形成計画」を作成し、その計画に公有民営等の事業構造の変更を行う「鉄道事業再構築事業」を位置づけ、当該事業について地方公共団体や鉄道事業者等が認定申請を行った場合、国は審査を行い、国土交通省大臣が認定するスキームを規定している。

国土交通省では、認定を受けた鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対して、鉄道設備整備に係る予算や税制特例などの総合的なパッケージにより、重点的に支援している。

(4)の後段について、鉄道は、地域住民の生活や経済活動を支える地域公共交通機関であり、地域と協力して利用促進を図るなど、地域に密接した事業である。

鉄道事業の廃止については、平成12年度より事前に届け出制となったが、地域と丁寧な協議を行い、その合意を得た上で廃止の届け出が行われることが一般的である。

地域鉄道の維持に関する問題は、まずは利用促進をはじめとする活性化に向けた取り組みを行いつつ、地域の実情に応じた持続可能な公共交通のあり方に関する議論が行われる中で、地域公共交通活性化再生法の枠組みなども活用しながら関係者間で十分議論していただくことが重要ではないかと考えている。

なお、事業廃止の届け出があった場合には、国土交通大臣は、廃止を行った際の交通の利便の確保に関し、関係地方公共団体や利害関係人の意見を聴取することとしている。また、関係地方公共団体の知事の申し出があった場合には、代替交通

機関の確保等にかかる関係者の調整を行うため、地方運輸局の主権により地元協議会を開催することとなっている。

国土交通省としても、鉄道のあり方を含め、地域の実情に適した地域公共交通のあり方について、地域における関係者の間で十分に議論がなされるように必要な支援を行ってまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】 4. の⑦、自然災害が起きた後、バス代行等、あるいは物流で言えばトラック代替輸送などが使われていると思いますけれども、鉄道事業者が利用者に対してお約束した輸送を担保するために代替手段を用意するわけですがけれども、一方で、交通の面で言えば、地域の交通を守るという観点では、地域が一緒になって、連携してやるべきことであって、いろいろな連携はしていると思いますけれども、実際、JR西日本は50億ぐらい負担してやっている。普通の鉄道事業者、中小含めた鉄道事業者から言えば、なかなか厳しい負担を強いられている状況にありますけれども、総合政策局が来たときにも言いましたが、総合政策的な観点で取り組むべきではないかなという思いがありまして、そういう議論が省内でなされているかどうかというのを教えていただければと思います。

もう一点、5. (1)ですが、JR北海道の新たな支援が決まって、JR北海道長期ビジョン、中期経営計画、アクションプランと3つの計画を公表したところで、2031年の経営自立を目指すとしていますが、280億の支援が必要だという話をしていまして、その280億の根拠は、決算上、黒字になるぎりぎりのラインだというお話を最近耳にしたことがありまして、そういう事実関係があるのかお聞きしたいのと、単なる赤字補填ではなくて、北海道の魅力的な総合交通体系を構築するために、生きたお金にしなければいけないと我々は思っていますので、そういったところの検証をしっかりとお願いしたい。それは要望ですが、この2点についてお願いします。

【回答】

最初の点につきまして鉄道局の鉄道サービス政策室から可能な範囲で回答させていただきます。ご存じのとおり代行バスというのは、先ほど申し上げましたとおり、定期利用者、購入者、運賃を収受しているということで、鉄道事業者様のほうが、そのたびに提供していくものでありまして、なかなか費用補填というのは負担は難しいのかなと思います。一方、停留所や待機スペースの確保というのが必要になってきますので、そういったことにつきまして、地方自治体と連携して対応しているところがございますので、引き続き、ご意見・ご要望があったことを踏まえながら

課題として取り組んでいきたいと思えます。

【回答】

5の(1)につきまして、JR北海道の280億という話ですけれども、この数字については実際、国のほうでは関与していないということで、正式な長期、中期、アクションの中では、2年間以降、3年目ですね、2021以降の金額は未定ということで記載しておりますが、推測でしかありませんが、今は2年間で400億円台ということですので、年間にするとザックリ言うと半分で200億、残り80というところを恐らくJRのほうでは地域のほうの負担を求めているのではないかと考えられますけれども、こちらはあくまでもJRさんのほうでの発表ということなので、決算的に云々という話は我々も報道ベースでしか知らないところがあります。

もう一点、生きたお金ということですが、アクションプランで様々な取り組みがありまして、中期においてもいろいろな取り組みがある中で、それぞれの項目にCPIという指標を設けまして四半期ごとに検証していくということで取り組んでまいりますので、その辺は国土交通省としてもそのように取り組んでいきたいと思っております。

【質問】 4. に当たることになるんですが、福島原発事故の避難区域の指定が解除されまして、帰還される方の多くは高齢者ということで、生活交通の確保が差し迫った課題になっております。この辺についてのお考え方を示していただきたいと思えます。

(担当者不在のため回答なし)

【要望】 遅れて参りました参議院議員の藤田でございます。きょうは貴重な機会をいただきましてありがとうございます。陸路関係でございますので、私のほうは茨城の関係でございますが、3年前に関東鉄道が被災いたしました。そのときに私は国会でも質問させていただきましたが、要は過去5年間、向こう3年間が黒字であれば対象にならない。今度、法律が通りましたけれども、したがって、赤字会社の赤字路線だけではなくて、黒字会社であっても赤字路線があったということなんですけれども、まだまだいろいろな条件が何個かありますので、実際に黒字にするために労働組合も経営に協力して、頑張ったがゆえに黒字を出していた。全体が黒字なので対象外になってしまうという現状がありまして、その辺の質問をしたことがありますので、今、頑張っているところについては、ほかの鉄道も同じだろうと思えますが、その辺もぜひ対処していただきたい。

それから、北海道の地震の災害時の電力確保は非常に大きな問題でありまして、

災害が今までは忘れたところにやってくる災害が、災害は最近、忘れる暇もなくやってくる。ということは様々な電力、隣接している国有地の問題とか、総合的な対応が、特に鉄道関係においては非常に重要だと思っておりますので、その辺の対応をぜひお願いしたいと思っております。

北海道なんかもそうですが、赤字イコール廃線ありきではなくて、私もヨーロッパの鉄道の関係者と話をすると、安全保障だと。常に安全保障という観点からぜひ対処していただきたい。特に北海道なんかの場合にはいろいろな意味での総合的な安全保障が重要だと思いますので、それにも対応していただきたいと思っております。

そんな観点から、鉄道の公共性がますます重要になっておりますし、世界的にもパリ協定を遵守する方向が強くなってきていますので、ますます鉄道、1対1ではなくてネットワークの時代になってきていますので、それはまさに鉄道が対象になっていますので、そういう観点からお願いします。鉄道に関しては私からはお願いでございますけれども、皆様のご理解をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

【要望】

今、藤田議員からもありましたが、私もずっと鉄道局に、観光の利便性をどう高めるかということで、スキームが余り出されていないという思いがありまして、地域の鉄道、さっき言ったようにダメだったらバスでいいんだということではなくて、活性化再生法の中で鉄道の部分が若干おかれているというのがあるものですから、これだけの災害であったり、地域の基幹的な鉄道、一方では新幹線ネットワークというような生産性確保もありますので、ある意味、地域の鉄道をどう活性化・維持していき、観光やそういったスキームも含めて、長いこと、ビジョンといいますか、スキームを出されていないように感じておりますので、ぜひ、こういった意見を含めて持ち帰っていただきながら、ある意味、幹線でありますので、そういった視点でご努力いただければ非常にありがたいと。局長にも言うておりますが、どういう視点で、ということがあるようでございますけれども、ぜひ幹線鉄道でありますので、スキームを出し、検討していただくことを要望としてお願いしたいと思っております。

その観点で、昔、建設庁と運輸省に分かれていたころ、総合交通政策をお願いしていたと言っていた時期がありました。せっかく国土交通省になりましたので、なおさら総合交通政策の調整が必要です。パリ協定が通ったということは、要は自動車等から鉄道という流れが世界的に、これからいろいろな意味でネットワークインフラの勝負になってくると思うんですね。その辺は世界の趨勢も見ながら、たまたま日本は島国だからと思っておりますが、これから違った面も出てくるので、その辺もぜひ頭に入れて、総合交通政策の中での鉄道の比較優位性という観点からぜひ取り

組んでいただきたい。今の観点で申し上げます。

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ともに、割引率の縮小が図られている一方で、大口多頻度割引の拡大、さらには、本四架橋の通行料金が引き下げられることとなった。

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

(2) 交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。したがって、ETC2.0車載器装着車かつ事業用自動車に限り1年拡充された大口・多頻度割引の割引率50%の恒久化や、現状で大口・多頻度割引の恩恵を受けられない、主に一般道を利用する営業車を高速道路へ誘導をはかるための新たな割引制度の創設、主に荷主の責に帰す事由による軸重違反への割引停止に関する配慮など、適正な高速道路料金制度の確立に向けて取り組まれない。

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

【回答】（道路局）(1)、(2)について

高速道路料金については、国土幹線道路部会の中間答申等を踏まえ、様々な観点から検討を進め、「新たな高速道路料金に関する基本方針」やパブリックコメントを踏まえ、平成26年4月より新たな料金を導入している。この中で、料金について、建設費により区間ごとの料金差を是正し、整備重視の料金から利用重視の料金に変換し、3つの料金水準に整理した。

また、料金割引については実施目的を明確にし、生活対策や物流対策などの観点から、高速道路の利用機会が多い車に配慮するよう再編した。

高速道路料金の大口多頻度割引については、平成30年度補正予算において、最大割引率を40%から50%に拡大する措置について、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に2019年度末まで延長した。高速道路料金の割引の実施には財源確保という課題もあるが、今後とも、地域の意見を聞きながら幅広く議論を行い、時代に即したものとなるよう進めてまいりたい。

(2) 「また書き」以降について、有料道路における障がい者割引制度については、通勤・通学・通院等の日常生活において自家用車を利用している障がい者の方の社会的自立を支援するために全国の高速道路会社等が申し合わせの上で行っている。

高速道路会社等においては、目的に沿った割引を実施するため、障がい者の方が自立した日常生活を営む上で必要と考えられる利用を対象とし、障がい者一人につき一台について、障がい者本人またはその親族等が所有する自家用車であることを事前に福祉事務所で確認の上、登録いただき通行料金を割引している。

障がい者の方によっては料金所で障がい者手帳を提示することが著しく困難である場合があること、またETC車両が普及していることより、料金所にて利用目的等を確認することが困難であること等を踏まえ、負担の少ない円滑な通行ができるよう高速道路会社等において考えられた方法だと聞いている。

このような状況のもと、国土交通省としては、要望があればその都度、高速道路会社等にその旨、伝えており、引き続き高速道路会社等に対し、制度の趣旨や利用実態等を踏まえた検討を求めてまいりたい。

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

【回答】（道路局）

危険物積載車両については、道路の安全性を確保するため、法令により長大トンネル等の走行を禁止しているものであり、現在実施している自治体に対する社会実験とは趣旨が異なるため、同様の取扱いは困難であると考えている。

高速道路料金については、財源確保という課題もあり、広く意見を聞きながら必要に応じて見直していくべきものと考えている。

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

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

【回答】

地域の人流・物流を担う交通インフラであるフェリー・旅客船事業に対しては、鉄道・運輸整備機構の船舶共有建造制度、船舶の買換え特例、特別償却制度等の税制特例等の船舶建造に係る支援措置や、軽油引取税の課税免除などの燃料費負担に係る支援措置として事業経営への支援を行っている。

今後ともこれらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、地方自治体などとも十分に連携しつつ、フェリー・旅客船事業の維持存続、さらには「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」の支援措置等を通じて旅客船事業の活性化に向けた取り組みを進めていく方針である。

(後段については、(1)で回答)

7. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

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

【回答】（自動車局）

「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」については、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識している。このため、法制化に向けては関係者間でのさらなる理解を得る必要があり、改めて関係者間の理解浸透状況等を踏まえて適切に対応する必要があるものと考えている。

一方、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すために、平成 25 年 6 月末に「安全輸送ガイドライン」を取りまとめ、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月より開始している。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含む全ての関係者の役割について定めるほか、「貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」の内容についても盛り込んでいるところであり、地方連絡会議や関係業界による講習会等を通じて現場への浸透に努めている。

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

【回答】（自動車局）

「IMO/ILO/UNECE 貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」の適

用につきましては、その内容を平成 25 年 6 月に取りまとめた「安全輸送ガイドライン」に盛り込んでおります。また当ガイドラインに定めているコンテナへの貨物の積付方法についても、国際行動規範に記載されている事項を参考に作成した。

なお、同行動規範の日本語版については、平成 27 年に翻訳が完了し、国土交通省のホームページへの掲載、安全対策会議や地方連絡会議等において周知徹底を図っている。

- (3) 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ることに鑑み、各コンテナターミナルに台貫場を設置し、港頭地区での検量証明を促進すると同時に、証明行為は港湾運送事業法による検量事業として許可された者に限るとし、国内及び日本発着のコンテナ貨物の安全性を確保するよう具体化されたい。

【回答】（港湾局）

2016 年に発効した改正 SOLAS 条約において、輸出コンテナの総重量を同条約で定められた 2 つの方法として、1 つ、荷入りコンテナの総重量を適切な計量器で計測する、2 つ、個々の貨物・梱包材等の重量を足し合わせる。いずれの方法も認められており、国土交通省としては、国際コンテナ物流の円滑化を阻害せず、かつ国際的に調和する制度構築を進めてきた。

コンテナの総重量の確定測定は、みずから重量確定を行う荷送人や荷送人にかわり委託を受けて確定する者に対する届出・登録制度を施行しており、当該確定行為に当たっては、従来より多岐にわたる関係者において行われているものであることから、対象とする業種を確定することは市場原理の観点からもなじまないものだと考えている。

- (4) 「国際海上コンテナ陸上輸送における安全マニュアル及びガイドライン」のさらなる周知徹底のため、地方連絡会議をすべての地方運輸局に設置し、労働者代表として労働組合を参加できるよう具体化されたい。

【回答】（自動車局）

各地方においては安全輸送ガイドライン等に基づく取り組みの周知徹底及び着実な実施を図るため、荷主・船社・ターミナルオペレーター、取次事業者、トラック事業者、トラック運転者などの関係者からなる「国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保のための地方連絡会議」を開催し、労働組合の各地方支部等の方にも参加していただいている。

当該地方連絡会議では、各地方の状況に鑑み、必要に応じて実施しており、平成

25年より開催している関東・中部及び近畿に加えまして、平成29年より東北においても開催しており、今年度は北海道において初めて実施する予定である。

8. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

(1) 観光の持続的発展に向けた観光地との共生について

訪日外国人旅行者の増加に伴い、一部の観光地では、交通渋滞、騒音、ゴミの投棄、観光資源の破壊などが「観光公害」として取り上げられている。

観光の持続的発展に向けては、観光地や地域住民の観光客受け入れへの理解と共生の視点が必要であり、観光に対して消極的な印象を与えることがないよう対応されたい。

特に以下の3点について、課題認識または具体的な取り組みの進捗を明らかにされたい。

- ① 東京オリンピック・パラリンピックで想定される首都圏の交通渋滞
- ② 観光地でのゴミ散乱や空港、宿泊施設でのゴミ投棄
- ③ 訪日外国人旅行者の大型スーツケースでの移動による公共交通機関での一般旅客とのトラブル

【回答】（総合政策局政策課・観光庁・自動車局・鉄道局）

①について、東京大会の競技会場の多くは通勤や物流が集中している地域にあることから、大会期間中は円滑な大会輸送の実現と警戒活動、市民活動の共存を図ることが重要になる。そのため、政府として東京都及び組織委員会と連携して、国民の皆様や企業のご協力により通勤や物流等の一般交通量を減らし混雑を緩和する交通需要マネジメント、いわゆるTDMの取り組みを進めている。

また、来年の大会本番で円滑な交通を実現すべく本夏には本番の交通対策の試行を行うこととしており、国土交通省としても関係省庁や所管団体等と連携しつつしっかりと取り組んでまいりたい。

②について、訪日外国人旅行者の急増により、我が国との文化や風習、マナーの違いにより、観光地でいろいろな問題が生じていることは承知している。訪日外国人旅行者の拡大に当たりましては、日本を訪れた外国人旅行者の方々によい印象を持って帰宅していただくことが非常に重要であると考えている。日本のマナーを外国人観光客に一方的に伝えるのみでなく、相手の目線で日本の文化や習慣が理解できるように工夫した情報発信の取り組みが必要と考えている。

そのため日本の観光局による日本の魅力を発信する外国語サイトにおいて日本の文化や習慣になれない外国人旅行者に向けて、旅行中の様々な場面におけるマナーについて、日本人との接し方や、よく使うフレーズなど、日本滞在中に日本人

と接する機会に役立つ情報も交えつつ掲載している。

観光庁では、訪日外国人旅行者のマナーに関する情報発信を引き続き行い、公共の場における、さらなるマナーの向上に向けて取り組んでいきたいと考えている。

③について、外国人利用の多い空港アクセスバスでは、荷物置場の広い車両の導入が進んでいるものと考えています。他方で、一方の観光地において、訪日外国人旅行客の増加に伴い一部路線の混雑が発生し、バスに乗れないといったトラブルが発生していることは承知している。

観光地におけるバス交通の効率化や地元住民及び観光客の利便性確保については、当該地域における話し合いが重要であると考えており、国土交通省としても、地方の運輸支局と通じて協力してまいりたい。

訪日外国人旅行者の長距離の利用が見込まれる新幹線などの鉄道車内にスーツケースなどの大型荷物を収納できる荷物置場を設置することは訪日外国人旅行者のスムーズな公共交通利用確保実現のために重要と認識しており、それを受けて鉄道事業者では新幹線などの車内において、大型荷物のスーツケースに対応した荷物置場の設置が進められている。そのほか東京駅などにおいて予約できる荷物預かりサービスを展開しているところでもあります。鉄道局としては訪日外国人旅行者の多い新幹線などの車内においてスーツケースに対応した荷物置場設置等が進むよう、鉄道事業者に促してまいりたい。

なお、ご参考であるが、国際観光振興法の改正に伴い、定められた「外国人観光旅客利便増進設置に関する基準及びガイドライン」において、荷物置場設置などについて定められている。また、訪日外国人旅行者に対して、手ぶらで快適な旅行環境を提供する手ぶら観光を推進しており、手ぶら観光カウンター整備の支援などについても取り組んでいる。

(2) 国際観光旅客税の使途について

観光促進のための財源として、政府は2019年1月7日より適用される国際観光旅客税を創設し、観光先進国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図るための恒久的な財源を確保することとした。また、その税収は、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備等、国際観光の振興に資する3つの分野に充当することが改正国際観光振興法に明記されている。

国際観光旅客税による財源の具体的な使途については、受益と負担の関係から負担者の納得感が得られる必要がある。また、法に明記された3つの分野は広範囲に及ぶ可能性があるが、負担者である国民や訪日外国人旅行者の双方が直接的に受益を実感できる使途に限定されたい。加えて、本来の主旨と異なる目的に活用されないよう透明性の確保を強く国に求める。

【回答】（観光庁）

国際観光旅客税の使途については、国際観光振興法の改正や使途の基本方針において、同財源を充当する3つの分野を明示するとともに、受益と負担の関係の明確化など基本的な考え方が定められた。

さらに、これらの基準に合致したもののうち、観光戦略実行推進会議における民間有識者の意見を踏まえつつ、新規性・緊急性の高い施策について予算を充てるものと考えている。

また、国際観光旅客税の使途については、その時々ニーズや課題に対応し、効果が発揮できるよう、民間有識者の意見を踏まえつつ、予算を編成するとともに、行政事業レビューや政策評価等をしっかり活用して、第三者の視点から適切なPDCAを行うこと等により、無駄遣いを防止し、質の透明性を確保してまいりたい。

いずれにしても、観光先進国の実現のため、国際観光旅客税を活用しつつ、負担者である国民や訪日外国人一人ひとりが受益を実感できるようにすることが重要であり、受益と負担の関係に留意しながら施策の推進に努めてまいりたい。

(3) 無料Wi-Fiの利便性向上について

新幹線などの公共交通機関や地方のインバウンド対応として、政府の施策により無料Wi-Fiの整備が進んでいるが、一方でWi-Fi接続の手続きの煩雑さ、移動中の接続遮断、Wi-Fiの違いによる頻繁な接続手続きなど、利用者にとっては利便性の課題が残る。例えばソウルWi-Fiのように一定の圏内で対応できる等、利便性の向上に向けて取り組まれない。

【回答】（回答なし）

(4) 若者の海外旅行の機会創出について

アウトバウンドは、双方向の国際交流による社会や文化の理解を深める機会であると共に、諸外国の観光資源やサービスの体験をつうじて、日本において観光産業を担う人材の育成にも資するものである。昨今のグローバル化の流れにあつて、特に日本の若者の海外渡航数は、人口の減少という要因がありながらも、高いとは言えず国主導のもと取り組まれない。

① 経済的にも自立する年代（20～29歳）での嗜好、興味、関心は、10代での学習、経験によるところが大きい。10代での海外旅行の機会を創出する取り組みを行う。機会のひとつとして、学校行事における海外旅行（修学旅行、留学など）では、国が主導となり、国際交流、国際相互理解をつうじた、グローバル人材の育成を目的とするプログラムを推進されたい。

② 若年層の海外渡航に対して、阻害要因の緩和に向けて様々な優遇施策を実現されたい。

(例) パスポート取得手数料の減免、手続きの簡素化、10年旅券の取得可能な年齢の引き下げ、燃油サーチャージの減免

【回答】（観光庁）

観光立国推進基本計画に掲げた2020年の日本人の海外旅行数2,000万人を確保する上で、2017年に日本旅行業協会が中心となって航空会社や観光関連業界、在日大使館、外国政府観光局、メディア等をメンバーとする「アウトバウンド促進協議会」が設置され、活動が進められている。

観光庁としても、こうした民間の積極的な取り組みを支援するとともに、今年1月に観光関連業界、経済界、教育界、関係省庁等を構成とする「若者のアウトバウンド推進実行会議」を発足し、若者の「海外体験」を得ることができるよう海外留学や初めての海外旅行に対する優遇措置等も含めて、また広報戦略など取り組んでいくものと考えている。

(5) 余暇・休暇制度について

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」、経済産業省による「プレミアムフライデー」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在する。一方で、日本観光振興協会の調査では、施策の認知はもとより、余暇・休暇の活用に対する意識が低いことが明らかになっている。

日本人による国内外への観光促進という観点から、余暇・休暇制度の課題や今後の展望について明らかにされたい。

【回答】（観光庁）

196回通常国会において「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」が成立し、本年4月1日以降、全ての使用者に対して、年2日の年次有給休暇の確実な取得が義務づけられた。年次有給休暇の取得により、これまで顕在化していない新たな旅行需要の発掘や、休暇時期の分散となる旅行需要の喚起につながることを期待している。

観光庁としては、これまでも休暇取得など旅行促進を目的にポジティブ・オフ運動などの取り組みを一層進めてまいりたいと考えている。

(6) 災害時における訪日外国人旅行者への的確な情報提供

昨年6月の大阪北部地震の発生以降、西日本豪雨、台風、北海道胆振東部地震の度重なる発生により、深刻な被害が発生した。災害発生後、適切な情報が訪日外国人旅行者に提供されず、右往左往している様子が世界に報道された。諸外国

にとって安全・安心というイメージのある日本で、訪日外国人旅行者が困惑、混乱している姿は、オリンピック・パラリンピックを控える日本にとって、イメージの低下が懸念される。以下の点に取り組まれない。

- ① 災害アプリ「safety tips」への加入促進と共に、情報提供にあたっては、まず地方自治体等の情報発信者からの情報精度を統一するべく、システム運用の検証、見直しを講じる。
- ② 災害発生後、速やかに情報にアクセスするために、電柱や標識、公共交通機関（駅、郵便局など）に QR コードを掲示し、地域の避難情報を提供するように講じる。
- ③ 人々が集散する駅前などでは、情報提供としてデジタルサイネージを活用するべく、ビル所有者、広告会社等との連携を講じる。
- ④ 公共施設や公共交通機関における緊急時の有人アナウンスは、英語をはじめとした外国語に対応できるよう、共通のアナウンス音源または翻訳機器の導入など環境整備を講じる。
- ⑤ 震災発生時、「応急協力等の協定」を締結しているホテル等の観光事業者に対し、事業者任せとせず、政府・地方自治体からの震災情報、避難情報の提供、必要な費用の補助を講じる。

【回答】（観光庁）

④について、観光庁においては、観光地や公共交通機関など、幅広い分野に共通する多言語対応のガイドラインを平成 26 年 3 月に策定しており、行事の情報提供の対応についても一覧で例示している。また今年度、新たに訪日外国人旅行者の対応が特に多い市町村等に係る公共交通機関や観光地における多言語対応の取り組みを集中的に支援する制度を創設したところであり、多言語音声翻訳システム機器の整備についても支援を実施したところである。

⑤について、災害発生時において訪日外国人旅行者に対しては、迅速かつ正確な情報発信を行うことが重要であると考えている。このため、宿泊関係団体に対して、災害時に訪日外国人旅行者への情報提供に役立つツール集を取りまとめ、宿泊者に活用いただくよう配布している。

また有用と思われるウェブサイトやアプリなどの情報をまとめたリーフレットを製作し、訪日外国人旅行者の接点となる場所、入国審査所や観光案内所といったところで配布している。

今後とも、一層迅速かつ正確な情報発信に努めるとともに、災害時における高齢者・障害者等の受け入れのためのアクセスのバリアフリー化を行うなど、安心して快適に旅行できる環境の整備に努めてまいりたい。

（①～③について回答なし）

(7) 地球温暖化に対する取り組み

国連の気候変動に関する政府間パネル（IPCC）によると、現状の温暖化ガスの輩出ペースが続くと2040年頃の気温上昇が産業革命前より1.5度に達すると予測している。日本においても、地球温暖化が一因となる最近の異常気象（猛暑、豪雨など）により死傷者が発生するなど、深刻な被害が発生している。観光産業においては、スキー場の降雪量の減少、生態系の変化による自然景観の毀損、観光資源としての自然現象（流氷観光など）への直接的な影響、異常気象による交通路線への影響（航空便、船便の欠航率の増加、道路不通区間の増加など）がある。世界における旅行・観光による二酸化炭素の排出量は、全世界の8%にのぼるなか、温室効果ガスの削減に向け、国としてカンクン合意の下で自主的に約束している「2020年までに2005年比で3.8%以上削減」、パリ協定の下で誓約した「2030年までに2013年比で26%削減」という目標の上方修正を行い、国際社会でのリーダーシップ発揮に向け、積極的に取り組まれない。

【回答】

温室効果ガスの排出削減については、地球温暖化対策計画に基づき目標達成に向けて政府と一体となって取り組んでおり、国土交通省においては、次世代自動車の促進や自動車の燃費改善、新築住宅・建築物の省エネ性能の向上と既存住宅・建築物の省エネ改修等の施策に取り組んでいる。

一方で、パリ協定においては、産業革命以前より世界の平均気温を2度未満に抑えることを目標としており、これを受けて我が国においても2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を達成するという長期的な目標を掲げている。これらの目標を実現するために2020年までに長期戦略を策定し、提出することとなっている。

温室効果ガス排出において、国土交通省に深く関係するものは、運輸部門、家庭部門、業務その他部門であり、CO₂排出総量の約半分を占めており、これらの部門からのさらなる排出削減に向けて、関係省庁と連携しつつ積極的に取り組んでまいりたい。

【質疑・応答】

【要望】 6. (3) の危険物積載車両が迂回走行する場合がありますが、ご回答いただきましたように、一時退出という料金施策がとられていることは重々存じ上げておりますが、首都高速、これまでの区間の料金が二重にかかる。今までの倍ぐらい費用がかかるというケースが発生しておりまして、もちろん危険物積載車両が通行することによる災害時の危険性というのは重々承知して、迂回という部分は理解しています

が、それゆえにターミナルチャージ、二重にかかるということに対して何らかの対応をいただけないかというお願いでございますので、ぜひ次期、大きな見直しの際に検討していただくようお願いする次第でございます。よろしくお願いいたします。

【質問】 8. (2) 国際観光旅客税に関して、受益と負担の関係の明確化など使途それらの新規性・緊急性等々踏まえた上で徹底しているということに関しては我々も了解しています。そういった中で、先ほどおっしゃいました平成 31 年度の予算編成の過程で観光庁に一括計上された後にそれぞれ配分している形ですが、実際に決めていく過程で民間有識者の声をお聞きになっているということですが、31 年度についてはどういったところで判断がなされたのか。その判断の軸は公表されていないと認識していますので、今後、その方針は変わらないということでもよろしいでしょうか。

【回答】

民間有識者の方のチェックにつきましては、予算編成の中で観光戦略実行推進会議ですね。あと昨年あたりは観光戦略実行推進タスクフォース等で様々に議論された緊急性のある施策、喫緊の課題であるというものについて、そういったものが軸になりまして、今回、観光財源に充てるものとなっております。今年度につきましても同じように、観光戦略実行推進会議において、そこで出た課題等について議論しながら使途を決めていきたいと考えております。

【意見】 この質問の中でも書かせていただいていますけれども、予算軸が限られている中で、受益と負担の関係性をしっかり見た上で、ともすると3分野に絞られているものの、解釈と運用が非常に幅広くなっているということが想定されます。そういった中で厳格に受益と負担の関係性をしっかり見ながら、負担者がしっかり納得できることに充てていくことを考えると、一定程度、有識者がどう考えているのか、あるいはどういう議論経緯がなされたのかということについて、議論の過程の中での透明性が担保されるべきではないかと考えていますので、繰り返しお伝えしておりますが、改めて意見としてお伝えさせていただきます。

【意見】 8. (1) のところ、観光地との共生というところで、先ほど具体的な回答をいただいたところでございますが、ご存じかと思いますが、京都などにおいては、外国の方が非常に多くお越しになって、日本人の旅行者の数が減っているというデータがあります。今、ご説明いただいた観点ですと、外国の方のマナー向上のような観点も大切な部分かと思いますが、一方で、日本人の地域の皆さんとか日本人の旅行者というよう部分で、外国の方が迷惑だというような捉え方をしてしまうと、今後のインバウンドの目標などにも影響が出てくる場所だと思っておりますので、日

本人の地域の住民という観点も踏まえて、今後も取り組んでいただければなというところで回答に対する意見として申し述べさせていただきます。

9. 改正タクシー3法について

タクシー適正化・活性化特別措置法の改正法が施行されているが、この改正法による特定地域や準特定地域の指定基準が実態には即していないことから、多くの地域が特定地域対象外となっている。また、準特定地域指定基準にも満たない多くの地域は、新規参入や低額運賃導入などの可能性もあることから、改正法の趣旨と現場の距離がますます遠のいていくこととなっている。運賃に関しては、特定地域、準特定地域では公定幅運賃となり、その決められた範囲内でのみ運賃が認可されることとなり、この点に関しては前進したものと受け止めていたが、一部の事業者は、公定幅の下限以下で営業を続けており、国交省の運賃指導や運賃変更命令に対して提訴する事態となっている。予てからの遵法事業者との不公平はいぜんとして埋められていない。また、当初試案とされていた公定幅に遠距離割引を含めることや、運賃競争となりかねない深夜早朝割増の廃止などが枠外となっていることなどから、改正法下での運賃問題に対する不信感を抱いているものも多い。また、地域によっては運転者負担の常態化が依然として蔓延し、法の運用次第によっては現状が改善されない可能性を残していることに危惧を抱いている。

このため、本改正法の規定及び附帯決議の着実な実行と、①特定地域・準特定地域の指定基準の見直しと地域協議会の適正・公正・迅速な運営、②公定幅運賃の適切な設定とその公定幅運賃の効果を損なわない適用運賃の範囲、③運転代行業や自家用自動車有償運送について、適切な指導、④タクシー事業の活性化を推進することと、車両防犯装置設置の予算措置の拡充、⑤厚生労働省との連携により、過労運転防止と労働条件の向上のため施策の推進についての取り組みを積極的に講じられたい。

【回答】

①について、タクシー特措法の特定地域・準特定地域の指標を変更すべきとのご意見があることは我々も承知している。現在の指定基準に基づき指定された特定地域等の運用状況や、効果等を見極め、また経済情勢の動向等も踏まえた上で、継続的に見直しの議論を行っていくこととしている。

また、地域協議会の運営に関しては、地方運輸局も協議会の場に参加して、当該地域のタクシー事業の現状や問題点の提示、各種データの提供等をはじめ、必要な助言・意見を述べるなど、協議会が十分円滑に運営されるよう今後もそのサポートに万全を期してまいりたい。

②について、タクシー特措法の改正趣旨が運転者の労働環境の改善であるとい

うことを踏まえ、公定幅運賃制度を今後も適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たりましては、引き続き厳格に行ってまいりたい。

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

④について、特定地域・準特定地域にあっては適正化の事業を進めるだけでなく、事業の活性化も併せて行い重要と思われる柱を立てることが重要であると考えている。現在、各地域において、地域のニーズを踏まえて様々な活性化事業が実施されている。こうした取り組みを進めて重要な取り組みを促進してまいりたい。

⑤について、厚生労働省との連携のもと、相互通報制度の活用や合同監査の実施等により、過労運転の防止等に取り組むとともに、タクシー特措法のフォローアップ調査等を通じて、労働条件改善を後押ししてまいりたい。

国土交通省としては、引き続き、改正タクシー特措法を適切に運用していくことにより、タクシー事業における輸送の安全確保、サービスの改善など、利用者利便に引き続き取り組んでまいりたい。

10. 安全性優良事業所（Gマーク）及び「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について

2014年度には認定事業所が全事業所の25%を超え、また、国土交通省の表彰制度も始まるなど、Gマークの取り組みが進展していることは大いに評価できる。引き続き、荷主への周知と、より小規模の事業所への浸透に向けて、Gマークをより権威のある制度とするための施策を強化されたい。あわせて、取得に対するより一層のインセンティブが働くよう保険料の引き下げや公共団体等による入札における優遇策などを検討されたい。なお、安全性優良事業所の認定後に、新たな事実に基づき再評価されることとなる「安全性に対する法令の遵守状況」について、他の省庁による刑事・行政処分も端緒とされたい。

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

【回答】（自動車局貨物課・旅客課）

Gマーク制度は、利用者が安全性の高い事業者を選びやすくすることなどに資するよう、輸送の安全の確保に積極的に取り組んでいる事業所を認定する制度で

ある。

Gマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省において、行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の3年から2年に短縮、営業所間または、営業所と車庫間においてIT点呼の実施ができることとしており、平成28年7月からは実施範囲を拡大し、営業所と遠隔地間においてもIT点呼が可能、平成29年度7月からは、基準緩和認定を受けた事業用自動車が適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を通常の2年から4年に延長、CNGトラック導入補助の最低台数要件についても通常の3台を1台に緩和するなどの措置を設けている。

また、Gマーク制度が利用者にも浸透するよう、地方運輸局及び運輸支局において、地元のマスコミの周知、高速道路のサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等でのポスターの掲示依頼等の取り組みを進めるなど、全日本トラック協会と連携して、その普及に取り組んでいる。今後とも全日本トラック協会と連携して、各方面の意見を聞きながらGマーク制度の充実を図ってまいりたい。

貸切バス事業者安全性評価認定制度については、軽井沢スキーバス事故を受けて平成28年6月に取りまとめた「総合的な対策」に基づいて、セーフティバスマーク等が旅行会社サイト等で掲載されるように国土交通省において貸切バス事業者の安全情報として本年12月から公表している。また、旅行業会とバス業会は8月に発表した「安全運行パートナーシップ宣言」に基づき重要な安全情報として活用を図るとしている。

加えて、訪日外国人旅行者や車いす等利用者向けの臨時営業区域の設定においてセーフティバス取得事業者であることを要件とするとともに、平成29年4月から導入した事業許可の更新制において、セーフティバス取得事業者は必要となる法令試験を免除することとしている。これらにより、貸切バス事業者の実質的なインセンティブは向上しており、今後ますます重要性は高まっていくものと考えている。

11. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について

昨年12月8日、外国人労働者の受入れ拡大に向けた出入国管理法（入管法）の改正案が可決、成立した。しかし、賃金の未払いや労働時間管理の適正化、健康診断の実施状況などで多くの問題が発生している。

一方、自動車の運転業務は、貨物・旅客自動車運送事業はもとより、建設業においても資材の運搬や建設機械の操作をはじめ幅広い需要があるが、ひとたび事故が発生すると多くの人的・物的被害が発生する業務である。外国人労働者によるこれらの業務への従事は、言葉や習慣の違いによる事故惹起のリスクや事故発生後の対応、また、遁走により当該運転者への刑事・行政処分が形骸化する可能性もあり、我々

道路を職場とする者はもとより、道路交通全体の安全を脅かす深刻な事態となるおそれが大いにある。そして、この懸念が顕在化してからは、対策を施すのは非常に困難である。

したがって、営業用車両の運転業務（報酬を受けて自家用車両の運転業務を行う場合を含む）への導入については慎重に対応されたい。

【回答】（自動車局）

トラック・バス・タクシーの運転業務については、現時点では特定技能の外国人受け入れに関し、業界全体としたコンセンサスが得られている状況にないことから受け入れ該当はしていない。

トラック・バス・タクシーの業界の中では、運転手不足を背景に外国人受け入れを希望する意見がある一方で、日本語能力が十分でない場合に、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おそれがあるのではないかと、サービスの提供に関して、地理不案内、慣習等の違いから、顧客との間でトラブルが生じるおそれがあるのではないかと懸念の声があるように聞いており、業界としての方向性が定まっている状況ではない。

このような状況の中で、各業界においては受け入れを希望する事業所があることから、特定技能の内容や運用について関心を有してはいるものの、現時点において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。

国土交通省としては、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。

12. 高齢者の就業促進について

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

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

【回答】（回答なし）

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

したがって、身体能力を要する自動車運転の業務など、業種・業務ごとの実態

を踏まえた年金支給開始年齢の設定、また、年齢に応じた身体負担の軽減に向けて、企業横断的な雇用の受け皿の創設も検討されたい。

【回答】（回答なし）

13. 日本人船員の確保・育成等について

四面環海のがわ国において海運・水産産業は、海上物資輸送・旅客輸送ならびに食用水産物の安定的な供給などを通じ、経済の維持・発展や国民生活の安定に大きく寄与している。さらに、災害時においては大量の物資や人員の輸送を担うなど、船舶の有用性が広く認識されている。しかしながら、こうした海運・水産産業を担う日本人船員の減少傾向には歯止めがかからず、外航・国内・水産の全部門に共通して、船員の確保・育成が喫緊の課題となっている。このような状況下、海技教育機構の練習船に乗り組む実習生に対する食料金相当額の自己負担を検討するとの動きがある。国がこれまで掲げてきた船員の確保・育成に逆行するものであり、将来の産業を担うべく船員職業を志す若者の進路を閉ざすことにもなりかねない。わが国における船員の現状をご理解頂き、一刻も早い実効性のある対応をされたい。

(1) 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、船員不足が深刻な状況となっている。外航海運では、平成19年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、平成20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、取り組みを進めてきたが、いまだ目標達成に程遠い状況にある。また、国内海運では、高齢化の進行とともに、船員の有効求人倍率が全国で2倍を超えている。水産業でも、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、諸政策を早急に講じていただきたい。

【回答】（海事局船員政策課）

我が国経済・国民生活に大きな役割を果たしている海運の安定的な活動を獲得する上で、船員の確保・育成は常に重要と認識している。

その中で、内航船員については、若年船員の継続的な雇用・育成に対する支援、また一般教育機関出身者の方々の内航船員への就業促進を図るための取り組みなどに引き続き務めてまいりたい。

また、外航船員については、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を実施しており、こ

うした施策を引き続き推進してまいりたい。

加えて、海フェスタの開催、帆船等練習船の一般航海、体験乗船の実施など、広く国民に対して海への理解と関心を喚起するPRにも務めていくとともに、次世代を担う小中学生を対象に海事産業に対する教育の推進・取り組みを進めていくことで、船員志望者の裾野の拡大を図ってまいりたい。

(2) 海技教育機構における乗船実習中の食料金自己負担化の見直しについて

近年、海技教育機構の運営費交付金が削減され続ける中、財務省の平成29年度予算執行調査では、さらなる受益者負担の拡大が指摘されている。このような中、練習船での乗船実習中の食料金相当額の自己負担化案は、国がこれまで掲げてきた「後継者の確保・育成」に大きく逆行するものであり、将来に亘り、乗船実習中の食料金は海技教育機構の負担としていただきたい。

(3) 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

近年、船員養成教育機関への入学倍率や海上産業の求人倍率が高水準にあり、船員を志す若者が船員職業に就いているものの、後継者不足を解消するには至っていない。将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠です。「内航未来創造プラン」(平成28年6月)においては、船員の安定的・効果的な確保・育成のため、海技教育機構の養成定員について、500人規模の養成を目指して段階的な拡大が示されました。同プランに明記された養成定員の拡大を確実に図るべく、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の確保を図っていただきたい。また、文部科学省所管の商船系大学、商船系高専をはじめとする船員養成教育機関についても、入学定員の拡大とともに、その維持に必要な予算を確保していただきたい。

【回答】(海事局船員政策課) (2)、(3)について

食料費の徴収については、船員の養成に関する検討会において、様々な問題があり、当検討会において食料費を実習生から徴収することについては、問題点が多いという認識が醸成され、中間取りまとめが行われた。当検討会の議論を踏まえたと大きな環境変化がない限り、関係者の理解が得られないのではないかと認識している。

続いて、船員養成教育機関の維持・定員拡大について、海技教育機構の養成定員については、学校運営や練習船による収容人数等の受け入れ側の業務のもとでどういった工夫ができるか、業界関係者の意見を聞きながら、教育内容の高度化なども含め、検討することが必要と考えている。

昨年10月に設置した「船員養成の改革に関する検討会」におきましても、海技教育機構の養成定員については、学校の体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら段階的に判断し、実施していくことが適当という中間取りまとめがまとまったところである。

(4) 女性船員の増加に向けた取り組み

毎年、船員養成教育機関には船員を志す一定数の女性が入学している。今後、女性船員をさらに増加していくには、採用の促進とともに船員志望者を増加させるための取り組みが不可欠であり、事業者の積極的な女性船員の雇用を促進するための施策や、船員を職業として選択してもらうための取り組み、女性船員が働き続けられる環境の整備などを推進していただきたい。

【回答】（海事局船員政策課）

国土交通省は、女性船員の活躍促進に向け、平成29年6月に委員8人全てが女性により構成される「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」を設置し、昨年4月に「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」を取りまとめた。

本取りまとめを踏まえ、国と海運事業者等の関係者が連携し、事業者及び船員を志望する女子学生等に対し、海事産業における女性活躍促進の取り組み事例集の作成等、女性船員の活躍促進に関する情報の発信や、女性船員が働き続けられる環境の構築等に取り組んでまいりたい。

(5) 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠です。初等・中等教育の段階において、海に親しむ体験活動などを一層充実させることを通じ、次世代を担う子どもたちに海や船の魅力を伝え、船員職業の認知度の向上につながる取り組みを推進していただきたい。

【回答】（海事局）

海運国家である我が国にとって、海事産業は国民生活に大きな役割を果たしているものであり、次世代を担う子どもたちが海事産業に対する理解を深め、認識の醸成を図っていく取り組みが重要であると認識している。このため、国民の祝日である海の日や海の月間等の機会を通じ、海フェスタの開催、練習船の一般公開、体験乗船の実施などを行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体と連携して海への理解、関心を喚起する事業を展開している。

さらに、子どもたちが将来の進路として海事産業、船員への進路を選択してもら

えるよう、次世代を担う小中学生を対象に海事産業に関する教育を推進する取り組みを関係省庁や関係団体、皆様と連携を深めながら取り組んでまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】 13番の(3)です。内航船員のところで、恐らく、一般の経験者のない方をというところで、実際、その制度を取り入れてから今まででどれぐらいの人数が就労したのかということをお知らせをお願いします。

【回答】

手持ちの資料として具体的な数字がございませんが、昨年度では100人規模の育成が図られているところでございまして、その規模での育成を確保できるように努めてまいりたいと思っております。

【質問】 実際、100人規模で船員の不足を解消するのはなかなか難しいのかなと思っておりますが、それに絡めて船員養成機関の維持・拡大も含めてやっていただけるのかなと思っておりますが、海技機構と海技大学では、この講習を休止していると思っております。

【回答】

民間の実施に当たって休止しています。一方、民間の実施に当たって1カ月の乗船訓練がございしますが、そのうち1カ月を海技教育機構を使って基礎教育をすることによって連携を進めています。

【質問】 頑張って制度を活用して連携していくような形でやっていただきたい。それから、日本外航日本人船員のところで、トン数標準税制を使った減税の部分。船舶は計画的にしていると認識しています。先ほどもそういった説明だったと思いますが、これについては、船舶だけではなくて、外航日本人船員をふやしていくというセットであると思っておりますが、その辺はお間違いないですね。ということであれば、私が説明するまでもなく把握しておられると思うので、ここの日本外航日本人船員の増加に向けた取り組みを様々やっておられると思います。特に直近で言えば、量的確保の検討会が去年開かれて以降、開かれていないと思います。これについては船員部会でしっかり座長にも整理いただいて、早急な量的確保の検討会の開催を求めますので、よろしくお願いします。それについては要望です。

それから、(2)の食料費の問題で、考え方については検討会の中で中間取りまとめがされています。こういった問題がそもそも惹起してくるというのがいかなものかと思っております。検討会の中で取りまとめられたと思います。このような内容が惹起しないような考え方で、ここでの見直し、将来にわたりということを入れてお

りますので、その趣旨を十分酌んでいただいて、今後、こういった食料費の自己負担のところは惹起しないような考え方で取り組んでいただきたいということも併せまして、そこには必ず予算がついてくると思いますので、しっかりと担保していただきたいと思います。

最後に、女性船員の活躍推進への取り組みのところで、30年4月に最終取りまとめが出る。その最終とりまとめの内容を踏まえて取り組んでおられると思っておりますが、情報発信のところで、これまで2回ぐらい発信されているかと思いますが、間違いないですか。

【回答】

女性船員の活躍推進につきましてはこれまで2回ありまして、これからも順次出していくつもりであります。あと、活動としては、それのみではなくて、もちろん、それを様々なところでお配りしていくのがありますが、地方運輸局等においてもご案内のとおり海技者セミナーとか海フェスタとか様々なイベントの場で女性船員の活躍促進に向けての周知活動を行っていきまして、今後も事業者の皆様とも協力しつつ進めていきたいと思っております。

【要望】一つ、入っておられた委員の方からもいろいろな要望事項が出ておられたと思いますが、採用する側も理解がないとなかなか採用に踏み込んでいけない部分があるのと、最初から採用することをちゅうちょしている会社もあるわけで、まだまだ、そういったところでは女性が船に乗るのは厳しい状況かなと思いますので、採用に一步、踏み切れない会社は、踏み切れるような取り組みに合わせて、女性を採用するところがまだ考えていないような会社については、そういった考え方を何とか、採用に向けた考え方にしていただけるような努力をしていただきたいと思っております。これも要望です。