

【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。

【回答】

地域交通は買い物や医療、教育等へのアクセス役を担う地方創生の基盤ですが、人口減少による需要減や運転者不足等により、大変厳しい状況にあります。

こうした状況を踏まえ、国土交通省としては、「交通空白」の解消等に向けて、地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、地域交通の利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要があると認識しております。

国土交通省においては、令和6年度補正予算及び令和7年度予算において、共創モデル実証運行事業や社会資本整備総合交付金等の支援メニューを措置しているほか、自治体等が「交通空白」解消に向けて公共ライドシェアや日本版ライドシェア等を導入する場合に支援する枠組みを新たに創設しております。

今後とも、地域住民や来訪者の移動手段の確保に向け、必要な予算の確保に努め

てまいります。

通学定期や障害者割引による減収分については、運賃改定時における収入原価算定に盛り込むことが可能であり、各社の運賃に反映され、利用者全体で負担する仕組みとなっております。

国土交通省としては、引き続き、交通事業者が適切な収入を得られるよう、必要な運賃改定の迅速化や柔軟化に取り組むことによって、社会的な要請に応えてまいりたいと考えています。

(2) 交通政策基本法第 21 条には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」が明記されており、2020 年の改正により、「必要な労働条件の改善を含む人材の確保の支援」が盛り込まれた。また、改正地域交通法参議院附帯決議においては、「鉄道・バス・タクシー等の交通事業従事者の人材確保が困難な状況にあることや、鉄道のバスへの転換などに際し乗合バス・タクシー等自動車運送事業の運転者が確保できない懸念もあることから、交通事業従事者の賃金及び労働条件の改善並びに人材の確保及び育成のための支援策を講ずること」とされている。

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。

【回答】

公共交通は、国民生活や経済活動の基盤となる不可欠な分野であり、各業界の担い手不足については、解決すべき喫緊の課題であると認識しています。

公共交通事業者の担い手不足の要因の1つとしては、労働時間が長いのに関わらず賃金が低い状況にあるなど、収入や労働条件の面で課題があると考えております。

そこで、公共交通分野における賃上げの促進を通じた労働条件の改善を図り、担い手確保を図るため、

- ・ 乗合バス・タクシーでは、事業者からの運賃改定に迅速に対応することで早期の賃上げを促進するとともに、乗合バスについては、賃上げやDX・GX投資に係る費用を適切に運賃に反映できるように運賃算定手法の見直しを行ったところであります。

- ・ さらに、鉄道については、運賃改定時に人材確保や国土強靱化に係る費用を適切に総括原価に反映できるよう、昨年4月に収入原価算定要領を改定しております。引き続き、国土交通省としては、引き続き、各業界の特性に応じた担い手不足対策に取り組んでまいります。

(物流・自動車局 貨物流通事業課)

5月に成立しました改正下請法において、新たに荷主からの運送の発注行為の下請けを対象として追加されました。加えて協議に応じずに一方的に取引価格を決めることの禁止、国交大臣等に対する指導の権限の確保などの規定が盛り込まれました。引き続き公正取引委員会等と連携して、荷主等に対する一層の価格転嫁と取引の適正化を推進してまいります。

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

改正地域交通法参議院附帯決議においても、「持続可能な地域公共交通を構築する観点から、関係者による協議が促進されるよう、国がリーダーシップを発揮すること」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。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できていないローカル鉄道については、その再構築を図っていくことが課題であり、地域の関係者が十分に議論を行い、利便性や持続可能性の高い地域公共交通を実現することが重要と認識しています。

国においては、こうした状況にあるローカル鉄道を念頭に、令和5年の地域交通法改正により、関係者の要請に基づき、地域公共交通のあり方について議論するための再構築協議会を国が設置できる制度を創設しました。

この再構築協議会においては、対象路線について、「廃止ありき」「存続ありき」という前提を置かず、ファクトやデータの収集、実証事業による対策案の検証等を通じて、地域の意見もよく聴いた上で、関係者の合意形成を図ることとしております。

こうした地域交通法改正の趣旨を踏まえ、芸備線再構築協議会での議論を進めているところであり、引き続き、地域の実状に即した利便性や持続可能性の高い地域公共交通の実現に向けて取り組んでまいります。

（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。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

物流の停滞が生じないように、また将来にわたって担い手を確保できるよう、処遇改善や物流、効率化などの課題に取り組んでいく必要があると考えております。このため、政策パッケージや緊急パッケージ、改正物流法などに基づき、トラック運送

業における適正運賃の収受を通じた、持続的で構造的な賃金上げ、賃上げ環境と健全な競争環境の実現、荷主・物流事業者間の非効率的な商慣行の見直し、物流業界の多重下請け構造の是正といった構造的な課題に継続的に取り組んでいます。

また、次期総合物流施策大綱の策定に向けた検討の中で、2030年に向けた輸送力不足の解消に向けたさらなる施策を具体化し、施策の拡充強化を図ってまいります。

(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場所であり、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。

【回答】（道路局 高速道路課）

平日夜間は大型車の駐車台数が多く、休日昼間に普通車の駐車利用が多いなど、車種による利用時間帯のピークの違いが見られるSA・PAにおいては、限られたスペースを有効に活用するため、普通車・大型車双方が利用可能な「兼用マス」の整備および拡充を進めています。

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

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

- 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、国として強力に働きかけられたい。また、すでに条例が制定されている場合は、附置基準の充実化や、駐車場が確保できないコンビニをはじめとする店頭における物資搬入車両用（ＡＴＭ等の装填車両も含む）の駐車マスの確保など、条例の拡充について働きかけられたい。

【回答】（都市局 街路交通施設課）

国土交通省では、各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例の参考として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けております。

令和7年3月に標準駐車場条例を改正し、共同住宅への荷さばき駐車施設の附置義務を追加するとともに、未導入都市に対して、荷さばき駐車施設の条項を含む条例の制定を検討するよう通知したところです。

また、地方公共団体に対して、社会資本整備総合交付金等による支援や、優良事例の周知等の技術的助言等により、地域の実情に応じた荷さばき駐車対策の必要性をお示ししているところです。

引き続き、地方公共団体への技術的助言や財政的支援により、まちづくりと連携した荷さばき駐車スペースの確保を進めてまいります。

- ③ 高速道路ＳＡ・ＰＡでは、普通車・大型車双方が利用可能な兼用マスの整備および拡充の取り組みが進められているが、不適切なマスの利用により、本来の機能が損なわれることのないよう継続した周知活動に努められたい。

【回答】（５）① にて回答

（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。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

昨年10月からポイント還元実証事業を行ったところ、一回受け取りで最大12%ポイント、置き配で最大31%ポイントの再配達率の減少効果が得られております。この状況を踏まえまして、本年4月を再配達削減、PR月間と位置付け、置き配などの多様な受け取り方法を社会全体に普及し、浸透するための要請、また、宅配ロッカー等の多様な受け取り方法などの普及促進に向けた実証事業に対する支援も行ない、引き続き関係事業者や関係省庁と連携し、宅配ロッカー設置促進を含め、再配達削減に向けて取り組んでまいります。

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

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

【回答】（鉄道局 鉄道サービス政策室）

国土交通省では、鉄道の計画運休に係る利用者等への周知について、令和元年7月に、計画運休実施までの情報提供に当たっての留意点をとりまとめるとともに、事業者が情報提供タイムラインを作成する際の参考となるモデルケースを作成したところ

です。

計画運休については広く社会に浸透してきていると承知しておりますが、引き続き内閣府や鉄道事業者等と連携して、社会的な行動意識の醸成を図ってまいります。

次に、帰宅困難者・滞留者対策については、昨年、内閣府を中心とした「首都直下地震帰宅困難者対策検討委員会」にて検討を行い、ガイドラインを定めたところです。

国土交通省といたしましても、引き続き、内閣府や鉄道事業者等と連携し、帰宅困難者・滞留者対策の取組を進めてまいります。

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

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

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

緊急パッケージにおいて官民での議論を踏まえ、鉄道や内航、海運の輸送量を今後10年程度で倍増させることを目指すこととしました。このため、国土交通省とし

ましては、モーダルシフトを進めるための計画策定や、大型コンテナの導入、内航海運や鉄道貨物の拠点機能強化などの支援を進めているところです。

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

災害時の支援物資物流を、円滑に実施するためには、関係機関、物流事業者間で、平時からその対応に備えることが重要であると考えています。今年度につきましては、都道府県および市区町村、物流事業者等の官民が連携をして行う支援物資輸送訓練に要する経費の一部について、国が補助をする制度を設け、各地域の取り組みを支援することとしております。

引き続き、災害時における必要な支援物資の輸送が円滑に実施されるよう、物流事業者等との連携等の関係者と、密接に連携を図りながら、しっかりと進んでまいります。

(港湾局 港湾経済課)

コンテナターミナルゲート前の渋滞は、特定時間帯におけるトラック来場の集中や、ターミナルやゲートの貨物取扱能力以上のコンテナ荷役の発生などの複合的な要因が考えられることから、国、港湾管理者、ターミナル事業者、トラック事業者等が連携して対策に取り組む必要があると考えております。このため、国土交通省では、混雑の状況が特に深刻な各港湾において、これら関係者が参画する検討会等を開催し、これらの実態把握や解決策の検討を行っております。

その上で、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての貨物取扱能力の拡大に加え、CONPASの導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援を行い、トラック来場の分散化やゲートの貨物取扱能力向上に向けた取組を進めております。

引き続き、関係者と連携しながら取組を進めてまいります。

(3) 自然災害の発生が想定される中、旅客や働く人の安全、航空物流インフラを維持するためには、空港において防災と減災の観点であらゆる事態を想定した事業継続計画(BCP)の適切な運用が求められる。国際貨物地区は、上屋施設、ライフラインおよび連絡道路、貨物の保税蔵置場など、管理する事業者や関係省庁が多岐にわたるため、各事業者間の連携が必要である。

① 災害発生時における働く者の安全対策について、これまで要求を行ってきた「空港やその周辺の貨物地区で働くものの安全を十分に確保できる体制作り」に対して、「A2-BCP」ガイドラインを策定すると回答を受けたが、「A2-BCP」を基に

策定された各空港におけるBCPガイドラインを確認する限り、旅客を優先した記載であるとの印象を受ける。災害時における空港業務存続のためには空港従事者を速やかに入れ替えることが必要であり、空港からの退避だけでなく空港へ向かう交代要員のアクセスを、旅客に優先して実施するガイドラインが必要である。

また、貨物地区など一般旅客がいない地区の避難場所においては、避難場所までの距離が遠く、現実に即したものであるか疑問が残る。空港業務の存続のため、働く者の安全対策により考慮した空港ごとのBCPガイドライン設定を求める。

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

【回答】（航空局 空港技術課・空港安全室）

国土交通省では、令和2年3月に「A2-BCP」ガイドラインを策定するとともに、全国の95空港において、当該ガイドラインに基づく「A2-BCP」が策定されたところで

す。

国土交通省としましては、「A2-BCP」の実効性を継続的に高めていくことが重要であると認識しています。このため、空港アクセスについては、各空港において、「A2-BCP」に基づき、代替アクセスの確保に向けた体制を構築し、関係者による情報共有と連携の強化を実施しているところです。また、各空港において、定期的かつ現実に即した訓練等を実施しているところであり、各空港の訓練の実施状況等を検証し、その結果を周知することで、各空港の「A2-BCP」の内容や今後の訓練計画等に反映させているところです。さらに、災害の発生状況や各空港での取組状況を踏まえ、「A2-BCP」の実効性の更なる強化が必要なことから、令和5年度より「空港における自然災害対策に関する検討委員会」を再開し検討を進めており、令和6年6月に「A2-BCP」ガイドライン改訂版を公表しております。特に代替交通の確保については、地方運輸局等関係機関との情報共有及び連携を強化することとしています。

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

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

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

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

【回答】（航空局 航空戦略室）

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

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

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

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

- ③ コロナ禍を通じて、エッセンシャルビジネスとしての物流業の重要性は、社会一般の認知するところとなった。また、同様に国際航空貨物業も我が国の輸出入を支える国際物流の一翼を担う存在として、国民生活になく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。

【所管外】

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。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

有償で運送するサービスについては、切な運行管理、車両整備管理によるドライバー車両の安全の確保、それから事故時をはじめとした運送の責任は、ドライバーの適切な労働条件の確保が大変重要であり、これらが担保されないサービスについては問題があるため、認められないと考えております。

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。

【回答】（海事局総務課高速道路経営管理室）

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

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

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。

【回答】 回答なし

(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。

【回答】 回答なし

(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りたい。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。

【回答】 回答なし

(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。

【回答】 (都市局 街路交通施設課)

観光バス駐車対策については、地方公共団体を中心に関係者が連携し、交通誘導員の配置や予約システムの活用などのソフト対策を含む、観光バス受入体制強化に向けた総合的な取り組みが必要と考えております。

国土交通省では、地方公共団体に対して、

- ・ 関係者連携による観光バス駐車対策の必要性や主要駅周辺に乗降場を整備した事例の周知等の技術的助言をしているほか、
- ・ 観光バスを受け入れるための総合的な計画に基づき、観光バス駐車場を整備する際の支援制度を設けております。

引き続き、地方公共団体への技術的助言や財政的支援により、地域の実情に応じた観光バス駐車場の確保を進めて参ります。

また、国際観光旅客税を充当する施策・事業については、「国際観光旅客税の使途に関する基本方針」に基づき、検討を進めていく所存です。

(観光庁)

貸切バスの乗降スペースに関して、地方自治体による整備の財源保障について、国際観光旅客税を活用されたいとのことですが、国際観光旅客税については国際観光振興法と関係閣僚会議において決定される基本方針の方で、3つの使途に基づいて充当しております。地方自治体に関係する話としては、受け入れ環境整備の高度化という

形で、整備を行っています。

受け入れ環境整備について、国際観光旅客税を活用しながら観光庁として取り組んでまいります。

(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。

【回答】（観光庁）

インバウンドは、2024年過去最多を記録しており、順調にコロナ禍から回復しているところです。

しかし、2030年の6,000万人の高みを目指すためには、今後さらに観光庁を含め観光の施策に取り組んでいく必要があります、それに合わせ予算も十分に確保することが必要であると認識しています。

その中で、特に国際観光旅客税については、国際観光振興法と関係閣僚会議の基本方針に基づいて、運用しているところであり、その3つの使途とは別に、受益と負担の関係に基づいて活用しています。ゲートウェイとして空港がほぼすべてを占める中で、これまでのFAST TRAVEL、あるいはC I Q関係の改善に国際観光旅客税を活用しています。

また、ゲートウェイだけではなくそこから先、地方誘客を含めてインバウンドの方に日本に来ていただき、滞在いただくという観点でいえば、鉄道含め様々な交通事業者の方に対し支援することが必要だと認識しており、公共交通の利用環境の革新等という形で、国際観光旅客税を充当し支援しているところです。2030年6,000万人という、非常に高い目標を目指すためには、今後こういった施策が必要なのか、観光立国推進基本計画を今年度末に策定するため今まさに議論を始めたところです。

観光立国推進基本計画の議論の中で、必要な施策を実行に移すために何が必要かといった議論も出る中で、観光立国推進基本計画の策定2030年6,000万人達成に向け、今後の観光立国推進に向け、しっかりと取り組んでまいります。

(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も、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。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

国土交通省では、共通ロゴマークの使用を承認した手ぶら観光カウンターの認定を実施するとともに、手ぶら観光カウンターのリストを国土交通省のホームページに掲載することで、国内外に広く情報を発信し、手ぶら観光の認知度向上を図っています。

また、ストレスフリーで快適に観光旅行できる環境整備のため、手ぶら観光カウンターの認定を受けた利用者に対して、手ぶら観光カウンターの機能向上に向けた無人荷物預かりシステムの整備等に対する予算措置を講じ、訪日外国人観光客の利便性向上に向けた対策を促進しています。

国土交通省といたしましては、観光先進国の実現にむけ、次の目的地への輸送サービスをはじめとした訪日外国人旅行者の受け入れ環境整備の高度化を図ってまいります。

（観光庁）

観光庁においては、インバウンド受け入れ環境整備高度化事業において、観光地における手ぶら観光カウンターの整備を支援しているほか、オーバーツーリズムの未然防止抑制による持続可能な観光推進事業において、受け入れ環境の整備増強の一環として、手ぶら観光サービスに関するソフト・ハード事業を支援しているところ です。

引き続き補助金による支援等を続けまして、手ぶら観光の推進に取り組んでまいります。

（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か国語で遅延や運休、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に、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。

【回答】（鉄道局 鉄道サービス政策室）

国土交通省では、観光庁の「地域における受入環境整備促進事業補助金」、「観光振興事業費補助金（公共交通利用環境の革新等）」を活用し、鉄道事業者が行うWi-Fiサービス、多言語表示装置、荷物置き場等の訪日外国人旅行者の利便性に資する設備の整備に対する支援を行っているところです。

また、異常時の情報提供については、令和2年5月に鉄道局において多言語掲示物作成システムを作成し、全国の鉄道事業者に配布しているところです。

引き続き、これらの制度・取組の周知を通じて、外国人旅行者への適切な情報提供等インバウンド対応に向けた取組を推進してまいります。

（観光庁）

災害時における、外国人旅行者の安全・安心な旅行環境の確保に向けましては、迅速かつ適切な情報提供を行うことが重要と考えています。観光庁においては、観光庁監修の災害時情報提供アプリSafety tipsとJNTOのSNS公式アカウント、24時間多言語で対応可能なJNTOのコールセンターなどを通じて、災害情報や交通機関の運行情報を発信するほか、日本人外国人旅行者からの問い合わせに対応しています。

また、観光地等における安全・安心な旅行環境の整備については、地方誘客促進に向けたインバウンド安全安心対策推進事業において、デジタルサイネージの整備による多言語での情報発信の取り組みを支援しているほか、地方自治体における観光危機管理計画の策定を促進、支援しています。

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。

【回答】（物流・自動車局 旅客課・技術政策課・安全政策課）

- ① 現在、指定地域の指標を変更すべきとの意見があることは承知しておりますが、これまでに指定が解除された地域の取り組み状況を踏まえながら、指定基準になるかを慎重に検討していく必要があると考えております。
- ② タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働関係の改善にあることを踏まえて、公定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査にあたっては、引き続き厳格に行ってまいります。
- ③ 警察庁や都道府県と緊密な連携を図って、運転代行業の業務の適正な運営を確保してまいります。自家用有償運送については、交通が著しく不便な地域において、安全安心な移動、住民の移動の足の確保がなされるよう、適切な制度運用に努めてまいります。
- ④ 改正タクシー特措法に基づき指定した特定地域準特定地域にあつては、重要な環境を目指した活性化事業を行うことが有効と考えております。現在、各地域においてニーズを踏まえて、さまざまな活性化事業が実施されており、こうした取り組みを通じて、需要の掘り起こしを促進してまいりたいと考えております。また、準特定地域等に指定されていない地域についても、活性化の推進を働きかけてまいります。
- ⑤ 自動車運送事業の安全総合対策事業の1つの先進安全自動車の導入補助を行っておりまして、令和7年度の補助事業を実施、予定しております。この補助対象措置につきましては、技術の開発普及状況を踏まえて順次拡充を行っているところでして、令和7年度におきましては、同時認識装置を補助対象にする予定です。引き続きこの事業を通じて、先進安全自動車の普及促進に努めてまいります。
- ⑥ 運転者の長時間労働については、過労防止の観点から重要な課題であると認識しております。厚生労働省においても、労働政策審議会のもとに設置された専門家委員における議論を踏まえ、労使相互の合意のもと、令和4年12月に改善基準告示が改正され、令和4年4月、令和6年4月から施行されたものと承知しております。

国土交通省としては今回、見直された基準が効果的かつ実効的なものになるよう、厚生労働省とも連携して改正内容について周知するとともに、事業者に対す

る監査や指導等を通じ、拘束時間等の順守や十分な休息の確保を図ることにより、運転者の過労防止と輸送の安全を確保してまいります。

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。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

Gマーク制度につきましては、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識しております。Gマーク取得事業者への優遇措置につきましては、国土交通省においても措置等を講じてきたところです。新設されたゴールドGマークを含めて、Gマーク制度

が利用者に浸透するよう、関係団体等と連携いたしまして、Gマーク制度の充実を図ってまいります。

(物流・自動車局 旅客課)

セーフティバスマークの最高評価を三ツ星から五ツ星にするなど認定種別の変更がありました。更新の際の法令試験を受けない等の、インセンティブを設けておりますが、事業者の役員の方だけではなく働いている方にも誇りを持っていただくとともににより利用者に選ばれやすい環境へ実現を図ってまいります。

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、受け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。

【回答】(物流・自動車局 企画室)

自動車運送業分野におきまして、特定技能、外国人を受け入れる者としては、輸送の利便性やサービスの確保ということが重要である、というところは言うまでもございません。このため、入国前におきましては、運行に関する業務、それから荷役について日本人ドライバー同等に実施可能かどうか、日本語で実施する試験によってその水準を確認することとしております。入国後は特定活動の在留資格を与えまして、この在留期間中に日本の運転免許の取得を要件にすることに加えまして、こちらの旅客に対する接遇・事故時の対応が必要となるバス・タクシードライバーにつきましては、乗務開始まで研修により安全に関する知識技能を取得した外国人を、ドライバーとして受け入れるということとしております。

また、トラックドライバーにつきましても、日本のドライバーと同様に、乗務開始前に運転者教育を受けさせることとしており、特定技能の外国人を受け入れる機関が加入いただく自動車運送分野の協議会におきまして、制度や情報の周知、法令遵守

の啓発、地域ごとの人手不足の状況を把握するなどの対応を行っていくとともに、働きやすい職場認証制度や、Gマーク制度の認証資格を条件と加入の条件としており、低賃金、保険未加入、劣悪な労働環境等のルールを守らない企業の排除というところを努めることとしてございます。

引き続き安全の確保を大前提に関係省庁、業界団体と連携しながら、適切な制度運用に取り組むことによって、ドライバー不足対策に引き続き取り組んでまいります。

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危惧している。また、共同化や標準化もやり方を間違えればかえって非効率を招く恐れがあり、誰のために何を優先するのか十分な論議が必要であると指摘する声もある。

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

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

物流の効率化を図る上では、物流DX等の前提となる物流標準化を推進することが重要です。そのため、これまでも総合物流施策大綱に基づき、自動化、機械化等の物流DX、モーダルシフト等による輸送の効率化の推進、トラックドライバーの働き方改革の呼びかけなど、物流の課題に対して必要な対策を講じてきたところです。また、物流の停滞が懸念された2024年問題に対応するために、政策パッケージなどに基づき、高速道路における自動運転のトラックの実証事業、仮想地域等におけるドローン配送の社会実装の支援、物流データの標準化を通じた荷主や物流事業者の連携による共同輸配送の促進などにも取り組んでいたところです。さらに、2030年度

までの期間を物流革新の集中改革期間と位置付け、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、次期総合政策大綱の策定の検討を早急に開始するようとの総理の指示がありました。

国土交通省としては、この次期物流施策大綱の策定の検討の中で、自動運転や物流DX、物流標準化全体連携の今後の方向性については、しっかりと具体化を図ってまいりたいと考えています。

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か月ぶりに「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。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

2024年問題については、これまでのところ、物流革新に向けた政策パッケージに基づく官民での取り組みの成果等によって、何とか物流の機能を維持できていると認識をしております。一方で、2030年度に34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるために本年3月に開催された閣僚会議においても、構造的な賃上げ環境の整備、生産性向上に向けた省力化投資促進プログラム、2030年度までの期間を物流革新集中改革期間と位置づけ、中期計画の見直しを反映した次期総合物流施策大綱の策定に向けた検討の早急な開始について、総理からの指示がございました。

次期の総合物流施策大綱の計画にあたっては、物流全体の適正化や、生産性の向上、自動運転等、その他具体的な成果を図っていくために関係省庁や産業界と連携して物流の持続的な成長に向けて取り組んでまいります。

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聞いている。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。

【回答】（物流・自動車局技術政策課）

国土交通省では、環境省や経済産業省と連携し、商用車の電動化促進事業において、電気自動車や電動自動車に補助を実施しており、活動できる予算として 400 億円を措置しております。

引き続き、事業者の皆様のご意見を伺いながら、新たな課題についても反映させるよう、不断の見直しを図りつつ、取り組んでまいります。

(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。

【回答】（鉄道局地球温暖化政策室）

カーボンニュートラル社会の実現に向けて、輸送量あたりの二酸化炭素排出量が少ない鉄道の果たすべき役割は大きいと認識しております。

このため、環境省と連携して、エネルギー特別会計を活用した「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業」において、鉄道事業の省エネルギー化に資する設備・機器の導入を支援しております。

一方、GX経済移行債による先行投資支援については、「GX推進戦略」等の閣議決定において、民間のみでは投資判断が真に困難な事業であって、産業競争力強化・経済成長と排出削減の両方に貢献する分野への投資等を対象とし、規制・制度措置と一体的に講じていくこととされております。

国土交通省としては、こうした基本原則を踏まえ、鉄道分野への適用の可能性について、制度を所管する経済産業省等とよく相談してまいりたいと考えております。

また、カーボンプライシング制度における鉄道分野の取扱いに関しても、根拠法であるGX推進法の趣旨十分に踏まえ、必要に応じ、制度を所管する経済産業省と調整を行ってまいりたいと考えております。

(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。

【回答】（航空局 航空戦略室）

2050年までのカーボンニュートラルに向け、CO₂削減効果の高いSAFの導入は喫緊の課題であり、国土交通省では、2030年の本邦航空会社による航空燃料使用量の10%をSAFに置き換える目標を掲げております。

SAFの製造に関しては、初期投資が大きい設備等の導入を後押しするため、経済産業省により、GX移行債を活用し、設備投資補助や税額控除が措置されております。

現状、欧米でも航空会社に対する政府からの直接的な財政支援は行われていないと承知しておりますが、海外における政策の動向や国産SAFの製造状況を引き続き注視してまいります。

また、本邦エアラインにおいては、SAF利用によるCO₂削減量を環境価値とし、証書として可視化することで、どれだけCO₂排出量の削減に貢献したか航空利用者が把握できる取組がはじめられたところです。航空局としても、航空利用者への浸透を図るため、ガイドラインの作成等によりエアラインの取組を後押しして参ります。

国産SAFの開発については、経済産業省において、グリーンイノベーション基金などを活用して、SAFを大規模に製造するための技術開発や合成燃料に関する技術開発を支援するなど、国際競争力のあるSAFの製造技術開発を進めていると承知しております。

生産材料の調達網の構築については、関係省庁等で連携して、持続可能な形で食用油等の利用を進めるほか、グローバルサウス補助金による非可食植物油等の調達拡大への支援等を通じ、SAFの安定供給に取り組んでいると承知しております。

国土交通省においても、原材料の確保に向け、SAFに関する登録・認証を目指す国内事業者を支援し、官民一体となって国産SAFの登録・認証に取り組み、SAFの原材料の多様化を進めております。

引き続き、SAFの導入促進に向け、取り組んでまいります。

【道 路 局】

1. 道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について

道路渋滞の解消に向けては、全国の渋滞対策協議会等において対策等の検討がなされ、取り組みが進められているところであるが、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点から、引き続き、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に整備するとともに、円滑な物流を妨げている交差点、踏切、河川横断橋梁などのボトルネックを解消し、幹線道路の機能強化を促進する対策を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。

【回答】（企画課、路政課）

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

また、令和6年に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定し、踏切道内誘導表示の標準的な設置方法や、具体的な行動等を規定したところでございます。ガイドラインの改定を行いまして、高齢者、障害者等の移動円滑化が必要な規定道路上の踏切移動および地域ニーズのある踏切道について、踏切道改良促進法に基づく踏切道内誘導表示の設置等に関して、令和7年3月時点で361か所を指定しておりまして、設置を促しています。現在、公式令を受け、道路管理者と鉄道事業者が協議を行っているところと承知しておりまして、協議が整った箇所から、踏切道内誘導表示の設置を進めているところです。

国土交通省としては、道路管理者と鉄道事業者の円滑な協議を促し、踏切道内誘導表示との対策を促進してまいります。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

昨年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ない。

【回答】（環境安全・防災課 道路交通安全対策室）

令和6年の交通事故による死傷者数は、約34万人、令和6年の交通事故の死者数についても2,663人となり、いずれも令和5年に比べ減少しましたが、交通事故情勢は依然として厳しいところです。

そのため、死傷事故が多発している交差点や単路などについて、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、集中的な事故抑止対策を実施する事故危険箇所や、市民と共同により重点的、効果的に交通事故の撲滅を図る事故ゼロプランを推進してまいります。

また、生活道路等におきましては、最高速度 30 キロの区域規制「ゾーン 30」とバンブ等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、子供や高齢者など優先の安全・安心な通行空間を図ってまいります。また、歩行者、自転車、自動車等が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の整備についても、引き続き警察庁と連携して取り組んでまいります。

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

3. 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。

【回答】（環境安全・防災課）

短期間の集中的な大雪時において、強い降雪が見込まれる場合には概ね3日前から注意喚起を行うとともに、概ね1日前からは通行止めの可能性のある高速道路等の区間を公表する等、繰り返し外出の自粛や広域的な迂回を呼びかけることとしています。さらに、通行止めを実施する可能性が高まった場合には、内容を具体化して呼びかけてまいります。除雪能力を超える降雪が予測される場合等には、集中除雪により通行止めの早期解除に努めてまいります。

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

大規模地震が切迫する中で、高架区間に対して避難の場所、避難場所として活用する一番重要な取り組みと考えており、東日本大震災においては宮城県仙台市の仙台東道路が津波より高い位置にあり、避難ができました。市町村を含む要請を踏まえまして、浸水が想定される高い位置にある高速道路と直轄国道のうち、緊急避難場所として活用可能な箇所において、避難階段等の整備を引き続き進めてまいります。

また、国土交通省の取り組みの1つとして、津波被害を軽減するための対策として、標識柱等への海拔表示シートを設置し、道路利用者への海拔情報の提供を推進しているところでございます。国土交通省としましては、適時頻発化する豪雨災害等の大規模災害から、国民の命と暮らしを守るため、引き続き防災計画を実施してまいります。

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。

【回答】（高速道路課）

これまで、高速道路の休憩施設においては、大型車駐車マスを、平成29年度末の約27,000台から、令和6年度末時点で約42,000台まで拡充し、今年度は、さらに約510台の拡充を予定しています。

大型トラックの駐車スペースの確保については、高速道路機構・高速道路会社の設

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

具体的には、

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

への導入をまずは実施してまいります。

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

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

【回答】（高速道路課）

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

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

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

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

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

（3）大型車駐車マスの幅は3.25mが多く、隣の車両にサイドミラーやドアが接触す

る等の問題が生じていることから、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。

【回答】（高速道路課）

高速道路における休憩施設の駐車マス幅は、整備及び改良年次により3.25m～3.30mの幅で整備されています。この幅については、道路構造令で定められたドアの開放寸法（50～80cm）に基づき設定されております。駐車マスの幅を拡大するとなると、限りある高速道路用地に整備できる駐車マス数が減少することとなり、駐車マスの慢性的な不足への対応を進めるうえで、慎重な検討が必要と考えています。

また、道の駅におきましても、高速道路のSA・PAと同様に、道路構造令の開設と運用等を踏まえ、設置者となる各自治体等が現地の状況を踏まえた整備をしつあります。

（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。

【回答】（高速道路課）

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

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

ダブル連結トラック用の駐車マスを含めて、車種が異なる駐車マスや通路への駐車に

対し、ポスター・リーフレット、HP等に加え、利用者団体の広報誌などユーザーに直接伝達可能な媒体の活用などによりマナー向上を啓発しているところです。

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

(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。

【回答】（高速道路課）

ダブル連結トラック用の駐車マスにつきましては、2024年度までに通常区間12カ所を含む合計187カ所で、357台分の駐車マスを確保したところです。引き続き、物流事業者のニーズや、ダブル連結トラック優先駐車マスの利用状況を踏まえまして、高速道路会社と連携し、順次トレーラーマスやダブル連結トラックの駐車マスの整備を行ってまいります。

道の駅におきましては、全国的な大型車の休憩駐車スペースの確保について、2023年度には14カ所において、大型駐車マスを41台拡充しております。2022年17カ所にて、39台分の方用の駐車マスの拡充を実施いたしました。

引き続き、道路利用者からの声や現地の状況を確認しつつ、道の駅の駐車マスに引き続きましても、拡充等を検討してまいります。

(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。

【回答】（総務課高速道路経営管理室・企画課評価室）

高速道路のSA・PAにおけるシャワー施設等の休憩施設は、各高速道路会社におい

て、利用状況や前後エリアにおける施設設備等を勘案し、さまざまな工夫をしながら施設の充実に努めております。

高速道路会社においては、24時間営業のコンビニエンスストアや、カップ麺やおにぎりといった軽食を提供する自動販売機を設置するなど、休憩施設のサービス向上に取り組んでおります。SA・PAにおける防犯対策につきましては、夜間照明や防犯カメラの設置を行うとともに、シャワー室の設置にあたっては男女のスペースおよび出入り口を区分し、女性用スペースにみだりに出入りできないよう、出入り口を施錠管理するなどの取り組みを進める等、女性利用者も安心し、安心して利用できる施設となるよう努めているところでございます。

引き続き休憩施設の充実が図られるよう、今回いただきましたご要望の内容につきましては、しっかりと各高速道路会社にもお伝えさせていただきます。

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

また、道の駅にある売店や飲食店に飲食店等につきましましては、設置者である自治体等が個々の判断で整備し、運営してございます。

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

(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。

【回答】（高速道路課）

東北道の阿武隈PA～菅生PAにおきまして、より正確な混雑情報を把握、提供できるよう、今年度各工事着手を行う予定としてございます。

他の箇所につきましては、(独)日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社が設置した有識者会議「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」が、令和5年12月に公表した整備方針につきまして、利用状況の検証や利用者の意見を踏まえた上で、より正確な混雑情報を把握、提供するよう、対策を検討してまいります。

(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。

【回答】

ETC2.0を対象に高速道路の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きましては、休憩施設の少ない空白区間での利便性向上を目的として実施しています。

この社会実験におきましては、休憩機会の増加などの効果がある一方で、休憩以外の目的で一時退出するなどの課題が確認されておりまして、引き続き社会実験を通して効果と課題の把握に努めてまいります。

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

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されたい。

【回答】（道路交通管理課）

E T C 2.0 を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用し、トラック等の運行管理の効率化を図る「E T C 2.0 車両運行管理支援サービス」については、平成 30 年 8 月 30 日より本格導入しました。

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

今後とも、利用者の皆様をはじめとした様々なニーズを踏まえながら、本サービスの周知及び、E T C 2.0 の特性を活かした更なるサービスの拡充に努めてまいります。

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たい。
- (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、取り組まれたい。
- (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。

【回答】（道路交通管理課）

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

重量制限違反など道路法の違反行為については、道路管理者において、所轄警察署

や運輸局等と連携しながら道路に隣接する取締基地での取締りや道路に設置している自動計測装置による取締りを実施し、違反行為に対する指導や荷主情報の聞き取りを実施しています。

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

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

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

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。

【回答】（道路交通管理課）

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

特殊車両通行確認制度という利便性を向上させるため、道路情報の電子化に取り組んでおり、令和8年度までに約50,000kmを電子化するとともに、ホームページや動画、ポスターによる情報発信、モニター制度の導入による制度理解の促進や、システム改良による利便性向上に取り組んでまいります。

また、道路情報の電子化の推進により、従来の許可制度についても自動審査が可能

な道路が増加し、処理期間の短縮につながるものと考えております。

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。

ついでには、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。

【回答】（自転車活用推進事務局）

すべての道路利用者の安全を確保するためには、歩行者、自転車、自動車などがそれぞれ適切に分離された通行空間の整備を進めることが重要と認識しております。自転車道等の通行空間の整備を推進してまいるところでございます。このため、国土交通省では、警察庁と合同で、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、自治体が自転車通行空間を整備する際の設計の考え方などを示しているところではあります。

また、このガイドラインでは、駐停車需要の多い道路におきまして、必要に応じて自転車の通行を確保しつつ、駐車スペースを確保するなど、道路管理者と警察で連携して取り組む対策内容を具体的に解説することではあります。

こうした取り組みを通じて、警察庁と連携しながら、引き続き荷さばきなどの停車需要に配慮しつつ、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進してまいります。

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。

【回答】（高速道路課）

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

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

こうした課題に対して、有識者委員会での議論も踏まえ、割引が適用される時間帯の走行分のみを割引の対象とし、併せて、割引適用時間帯を22時から5時に拡大するとともに、長距離を利用した場合に料金を逡減する制度を拡充するなどの見直しの方針を令和5年1月に公表したところです。

深夜割引の見直しにあたっては、検討過程において、利用者団体の皆様から、労働環境の改善のご要望をいただいたことも踏まえまして、割引の時間帯をご要望があつ

た 22 時から 5 時までの間に拡大するとともに、深夜時間帯に限らず、長距離を利用する場合には、料金水準の引下げる長距離通減を拡充することで、対応することとしております。

また、速度超過や無休憩運転を抑制することを目的に、走行した時間に応じて、割引が適用される距離に上限を設けるとし、また 4 時間以上走行する場合には、30 分の休憩を考慮した距離を上限とすることとしています。

(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たい。

【回答】 回答なし

(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みたい。

【回答】 (高速道路課)

スマートインターチェンジの設置につきましては、地方公共団体が主体となり、インターチェンジの必要性について検討を行うこととなっています。

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

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

【回答】 (高速道路課)

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

この大口・多頻度割引については、令和 6 年度補正予算も活用し、令和 8 年 3 月末まで、ETC 2.0 を利用する自動車運送事業者を対象に、最大割引率を 50% に引き上げています。

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りますが、令和3年8月の国土幹線道路部会の中間答申における料金割引の見直しの方向性を踏まえ、幅広く議論を行い、引き続き時代に即したものとなるよう検討しております。

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

【回答】（自転車活用推進事務局）

- (1) 自転車道につきましては整備延長につきましては、令和4年度末の時点が257kmに対し、令和5年度末時点では、速報値で271kmとなっています。自転車専用通行帯におきましては、警察と連携し整備を進めており、整備延長は令和4年度末時点が612km、令和5年度末時点では、634kmとなっています。
- (2) 歩行者との接触事故の防止につきましては、すべての道路利用者の安全を確保するためには、歩行者、自転車、自動車などがそれぞれ適切に分離された通行空間の整備を進めることが、望ましいと認識しています。国土交通省では自転車道や自転車専用通行帯、また矢羽根型路面表示による車道混在の自転車通行空間の整備を推進しておりまして、その整備延長は全体で、令和4年度末時点が5,917km、令和5年度末時点が速報値で7,570kmとなっております。
- (3) 損害賠償責任保険等への加入促進に向けた広報・啓発につきましては、自転車損害賠償責任保険などへの加入状況調査を行っており、全国における加入率につきましては令和5年度として62.9%、令和6年度が63.2%です。

国土交通省としましては、関係機関と連携して保険などへの加入の必要性のほか、保険等の種類や概要などにつきまして、国民に情報提供するなど、自転車損害賠償責任保険などへの加入を促進してまいりたいと考えております。

(4) 回答なし

(5) 回答なし

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。

【回答】（高速道路課）

高速道路を利用する機会の多い車を対象に、時間帯や平日・休日にかかわらず、利用金額に応じて、高速道路料金の値引きを拡大する大口多頻度割引を導入しています。

高速道路料金のさらなる割引の拡大については、引き下げのための新たな財源が必要となることなど、課題があることから、慎重に検討していく必要があると考えています。個別産業への支援につきましては、それぞれの施策の中で総合的に行われるものと認識しています。

【鉄 道 局】

1. 自然災害・震災対策などについて

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

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

【回答】（施設課）

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

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

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

- ② 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。

【回答】（鉄道事業課・施設課）

被災した鉄道については、令和5年に設置された鉄道・運輸機構による鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の派遣等を通じた技術的支援を行い、被災した鉄道施設等の早期復旧に取り組むなど、これまでも災害復旧の支援拡充を進めてきたところです。

また、ローカル鉄道は、地域住民の通勤・通学等の日常の足、観光等の地域経済の礎として重要な役割を果たしている一方で、人口減少等による長期的な需要減に直面しており、その再構築は重要な課題となっていると認識しています。

このため、国としては、令和5年の地域交通法の改正等により、地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた取組みを後押しするための制度面・予算面での新しい枠組みを整備したところです。

こうした支援策を最大限に活用し、地域において利便性や持続可能性の高い地域公共交通が実現するよう引き続き取り組んでまいります。

- 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。

【回答】（施設課）

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

また、黒字会社の赤字路線に対する補助制度については、被災した路線の早期復旧を促し、地域住民の生活や経済活動に著しい障害を与えないために特別に支援するも

ので、その趣旨から、復旧後の路線の運営が継続されることを前提に行われる必要があるため、長期的な運行の確保に関する計画を確認しております。

なお、長期的な運行の確保に関する計画を策定する際には、必要な助言を行うなど、策定に向けた支援を行ってまいります。

- 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。

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

【回答】（施設課）

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

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

- 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。

【回答】（施設課）

- 5か年加速化対策の期間延長

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置づけられている各事業は、いずれも今後の災害により被災の恐れが高い箇所や予防保全に向けた老朽

化対策等の加速が必要な箇所であり、緊急性が高い事業となっていることから、国土交通省としても必要な予算を確保しつつ集中的に実施しており、最終年となる今年度においても、国土強靱化の取り組みを進めてまいります。

また、5か年加速化対策完了後については、計画期間を令和8年度から令和12年度とする「第1次国土強靱化実施中期計画」が令和7年6月6日に閣議決定されており、事業規模は現行の5か年加速化対策を上回るものとなっております。

国土交通省としては、「第1次国土強靱化実施中期計画」に必要な予算を確保し、鉄道事業者の御意見も伺いながら、しっかり取り組んでまいります。

● 鉄道防災に資する治山・治水事業強化

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

- 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、海抜標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。

【回答】（施設課）

激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和7年度まで）及び「第1次国土強靱化実施中期計画」（令和8年度以降）も活用しながら、鉄道事業者の防災・減災対策への支援を行ってまいります。

なお、ハザードマップの作成や、避難経路・施設整備等については、沿線自治体や事業者等の関係者間でよく協議をしていただくことが重要であると考えております。

- 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。

【回答】（施設課、鉄道事業課）

物流における貨物鉄道の役割は、重要であると認識しており、通常予算に加え、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和7年度まで）及び「第1次国土強靱化実施中期計画」（令和8年度以降）に基づき、鉄道事業者を支援することにより、鉄道施設の強靱化を重点的かつ集中的に推進しているところです。

また、鉄道施設の豪雨対策の更なる推進を図るため、令和7年度予算から、これまで対象としてこなかったJR東日本・JR東海・JR西日本の三社に対しても、貨物列車が走行する線区などの一定の要件のもと財政支援を行うこととしました。

併せて、災害時における貨物鉄道の代行輸送力強化のために実施する、コンテナホームの拡幅等の駅改良について支援しております。

このほか、災害時の迅速な代行輸送を実現するため、JR貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方整備局等の官民が一体となったBCPの策定も進められているところです。

引き続き、こうした支援等を通じて、物流網の強靱化に取り組んでまいります。

- 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。

【回答】（鉄道サービス政策室）

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

経営環境が厳しい地域鉄道事業者にとって、代替輸送の長期化に伴う運行費用の負担は大きな課題であると認識しております。このため、国土交通省では、令和元年の災害を機に代行バスの運行に対して支援を行ってきております。

引き続き、被災した鉄道が復旧後に円滑に運行継続できるよう、必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

- (2) 高架等の鉄道施設の耐震対策については、倒壊した場合、近隣の地域のみならず、緊急車両の往来などにも多大な影響が生じ、救助活動などさまざまな初動対応が遅れてしまうことが想定されることから、断面輸送量によらず高架橋等の耐震対策に取り組まれたい。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。

【回答】（施設課）

首都直下地震や南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、多くの鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、耐震補強に対する財政的な支援を行なっています。

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

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

2. 都市鉄道の整備促進等について

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

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

【回答】(都市鉄道政策課)

都市鉄道利便増進事業については、新空港線(東急矢口渡～京急蒲田)の整備構想及び営業構想を認定したところであり、現在、速達性向上計画の申請に向け、関係者間において調整が進められているものと承知しております。

国土交通省としましては、必要に応じて適切な助言等を行い、整備促進のための所要額の確保に努めてまいります。

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

【回答】(都市鉄道政策課・技術企画課)

ご指摘のとおり、鉄道駅のバリアフリー化については、令和7年度までの目標として、1日あたりの利用者数が3千人以上の駅及びバリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた2千人以上の駅について、原則として全てバリアフリー化することとしており、令和5年度末において、エレベーター等の整備により、段

差解消された駅は約 94% (3,331 駅) となっております。

また、ホームドアの整備状況につきましては、令和 5 年度末時点において、1,129 駅・2,647 番線が整備されており、このうち 1 日あたり平均利用者数が 10 万人以上の駅については 180 駅・559 番線が整備されているところです。

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

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

なお、駅を新たに建設する場合については、バリアフリー法に基づき、エレベーター等による段差解消や、ホームドア等の転落防止設備の整備等、移動等円滑化のために必要な基準に適合させることとしております。

国土交通省としましては、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を進めており、引き続き駅の施設整備に対するニーズに適切に対応するとともに必要な予算の確保に努める等、誰もが安全、安心に鉄道を利用できる環境整備を推進してまいります。

- (3) 「地下高速鉄道整備事業補助制度」について、エレベーター・エスカレーター・ホームドア等は、誰もが利用しやすい公共交通の実現に必要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。

【回答】（都市鉄道政策課）

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

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

（参考）補助対象工事の主な変遷

昭和 37 年度 新線建設を対象として制度創設

昭和 7 年度 耐震対策を補助対象として追加

平成 10 年度 大規模改良工事（バリアフリー化）を補助対象として追加

平成 14 年度 大規模改良工事（ホーム柵）を補助対象として追加
平成 22 年度 大規模改良工事（列車運行円滑化）を補助対象として追加
平成 27 年度 浸水対策を補助対象として追加

3. 地域公共交通の維持・活性化等について

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

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

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

【回答】（鉄道事業課）

人口減少等による長期的な需要減に直面しているローカル鉄道の維持に当たっては、鉄道事業者のみならず、沿線自治体等の多様な関係者が、路線や地域の実情に応じた適切な役割分担の下で連携して対応することも必要です。

他方、ローカル鉄道のあり方は、地域における移動手段の確保のみならず、地域振興や観光振興とも密接に関わるものであることから、まずは地域にとって最適な地域公共交通のあり方について、主体的に検討することが肝要であると考えております。

このため、国土交通省においては、令和 5 年に地域交通法を改正し、上下分離の導入等によるローカル鉄道の再構築に向けて、地域の関係者の合意形成に国が積極的に関与し、予算面でも力強い支援を行う仕組みを整えたところです。

国土交通省としては、引き続き、こうした制度面・予算面の支援を通じて、地域が主体となったローカル鉄道の再構築を促進し、利用者の利便性を高めるとともに、持続可能性の高い地域公共交通が実現するよう取り組んでまいります。

(2) 各地で進められている路面電車の延伸や新線建設、LRT（次世代型路面電車システム）の導入計画や低床式車両の導入および停留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りたい。また、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」において、補助対象の鉄軌道事業者から地方自治体を除くとされているが、路面電車事業については、民間・公営を問わず、補助の対象とされたい。

【回答】（鉄道事業課）

LRTは、都市における各種交通やまちづくりとの連携が図りやすく、低床式車両の活用、停留所等の改良による乗降の容易性などの面で優れた交通システムであると考えております。

このため、国土交通省においては、LRTの整備に関して、走行路面や停留所、車両といった各種施設整備等に対する総合的な支援を行っているところです。

今後とも、こうした支援を活用し、地域におけるLRT整備の促進を図ってまいります。

なお、地域公共交通確保維持改善事業費補助金において、地方公共団体も鉄軌道事業者であれば、補助対象事業者となっております。

(3) 現在、国内では、2013年に始まった全国10種類の交通系ICカード相互利用サービスにより、同カード1枚で公共交通機関を利用できるエリアが大幅に拡大している。しかし、導入費用等が隘路となって同カードが利用できない地域も未だ存在する。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。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。

【回答】（鉄道サービス政策室）

キャッシュレス決済の導入等は利用者の利便性向上に資するものであると認識しており、国土交通省としては、「地域における受入環境整備促進事業」等において、キャッシュレス決済を導入する鉄道事業者に対する財政支援を行っております。

国土交通省としては、同制度等を活用し、引き続き、キャッシュレス決済の導入等、利用者の利便性向上の促進を進めて参りたいと考えております。

4. コスト増や社会的要請対応の適正な価格転嫁について

(1) 鉄道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図られたものの、適時適切な価格転嫁の実現には未だ課題が残っている。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。

【回答】（鉄道事業課旅客輸送業務監理室、貨物鉄道政策）

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

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

中間とりまとめを踏まえ、国土交通省では、

- ・政策的に必要性が高い設備投資を加速化することや、
- ・近年の動力費や人件費等の上昇を踏まえ、これらを適切に総括原価に反映すること等を可能とするため、収入原価算定要領を改定したところです。

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

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

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

なお、貨物鉄道の運賃については、旅客鉄道の運賃が上限認可とされることとは異なり、自由に設定することができる仕組みとなっており、一義的には鉄道貨物事業者の経営判断により、荷主と交渉の上で適切な運賃を收受していただくものと考えております。

国土交通省としては、JR貨物に対し、適正な運賃収受のための基本運賃の改定の検討を含めた取り組みについて、引き続き指導・助言してまいります。

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

【回答】（総務課企画室）

燃料油価格の高騰については、令和6年11月に閣議決定された「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」等に基づき、資源エネルギー庁において、燃料油価格の激変緩和事業を行っているところです。

また、令和6年度補正予算では、昨年度に続いて、「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」が計上され、同交付金の支援メニューの選択により、軽油及び電力の高騰分の鉄道事業者への補助（※）が可能となります。このような補助に関して、複数の鉄道事業者が交付の対象とされております。国土交通省としても、同交付金により公共交通事業者への支援が幅広く行われるよう、地方運輸局を通じて地方公共団体に働きかけを行っているところです。

引き続き、鉄道事業者の皆様のご要望等も踏まえつつ、関係省庁等とも連携し、適切に対応してまいりたいと考えております。

（※）支援メニュー⑧：地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援
（岩手県久慈市、富山県、滋賀県竜王市、福岡県、鹿児島県等多数）

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。

【回答】（総合政策局参事官（交通産業）室）

通学定期券の割引を含む公共交通の運賃は、基本的には交通事業者の経営判断で設定されるものでありますが、交通事業者においては、公共交通機関の社会的役割に鑑み、通学定期券の割引を実施しているものと認識しております。

また、通学定期等による減収分（事業者が設定している通学定期等の割引相当分）については、運賃改定時における収入原価算定に盛り込むことが可能であり、各社の運賃に反映され、利用者全体で負担する仕組みとなっております。

上記の仕組みは、収入原価算定要領改正前から、この「通学定期等による減収分」は、収入原価算定に盛り込むことが可能であり、運賃改定時には一般的に収入原価に盛り込まれているものと承知しております。

なお、「指摘」の趣旨については、先ほど申し上げたとおりです。

国土交通省としては、引き続き、交通事業者が適切な収入を得られるよう、必要な運賃改定の迅速化や柔軟化に取り組むことによって、社会的な要請に応えてまいりたいと考えています。

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。

【回答】（参事官（機構監督・地域調整）室、鉄道事業課）

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離された並行在来線につきましては、まずは地域の皆様の力で維持していただくことが基本となりますが、公共交通機関や鉄道貨物輸送ネットワークを構成する役割を担っていること等に鑑み、国においても様々な措置を講じているところであり、今後とも適時適切にその支援のあり方について検討をしてまいります。

なお、貨物調整金制度については、平成27（2015）年の政府・与党申合せにおいて、

2030年度までに見直しを行い、新制度に移行することとされており、JR貨物の経営自立に向けた状況、並行在来線の経営状況等を踏まえつつ、必要な検討を行ってまいります。

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

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

【回答】（幹線鉄道課）

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

また、着実な整備を進めるため、令和7年度当初予算に必要な額を盛り込んでいるところです。

費用便益分析については、国土交通省の「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」の改訂を踏まえ、社会的割引率を1%及び2%とした値を参考比較のための値として設定できるよう、本年3月に「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の一部変更を行ったところです。引き続き学識者の先生方のご意見を伺いながら、検討を重ねてまいります。

整備新幹線建設工事については、適切な工期を確保し、工事の進捗管理を適切に行うとともに、地域からの理解を得ながら、円滑な建設の推進に努めてまいります。

(3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進められたい。また、北海道新幹線新函館北斗・札幌間については、適正な工事期間および必要な財源の確保に努めるとともに、JRへの負担増につながらないことを前提として対応されたい。さらに、北陸新幹線敦賀以西についても、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。

【回答】（幹線鉄道課）

九州新幹線については、これまで、新幹線の整備効果等について、ご地元の皆様に丁寧に説明するとともに、佐賀県との間で様々に協議を行ってきておりますが、新幹線整備の必要性・重要性についてご理解を頂けるよう、引き続き、議論を積み重ねてまいりたいと考えています。

北海道新幹線については、有識者会議において、3月14日、完成・開業は現時点では概ね2038年度末頃の見込みだが、開業時期については、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で改めて精査が必要、などとする報告書がとりまとめられました。

国土交通省としては、関係者の理解と協力を得て、一丸となって、北海道新幹線の整備を着実に進めるよう努めてまいります。

北陸新幹線については、昨年（令和6年）8月に、詳細な駅位置・ルートの案、新たな事業費・工期などについてお示しし、同年12月には、与党整備委員会から「地元関係者等の懸念や不安を払拭するため最善を尽くすこと」「安定的な財源の確保・費用対効果のあり方等について検討を速やかに行うこと」などを内容とする中間報告がなされたところです。

国土交通省としては、与党のご議論も踏まえ、一日も早い全線開業に向けて、引き続き、沿線自治体等の皆様のご理解を得られるよう、鉄道・運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取組みを進めてまいりたいと考えております。

(4) 青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしていることを踏まえ、同トンネルの共用走行を維持しつつ、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを確保されたい。また、

北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線については、人流のみならず、物流面からも存続を図りたい。

【回答】（鉄道事業課）

大量輸送機関であり環境負荷の低い貨物鉄道は、北海道と本州間の物流において、重要な役割を担っております。

このような中で、JR函館線の函館・長万部間、いわゆる「海線」は、北海道と本州を結ぶ青函トンネルと直結する重要な路線であると認識しています。

海線については、北海道新幹線札幌延伸に伴い並行在来線としてJR北海道の経営から分離されることとなっており、北海道庁を中心とする地元協議会において旅客輸送のあり方に関する検討が行われていると承知しております。

他方、鉄道物流については全国的な観点からの議論が必要であり、旅客輸送の議論と並行して、国土交通省と北海道庁が連携し有識者検討会議を設置し、さる7月25日にも中間とりまとめ案についてご議論いただいたところです。この中間とりまとめにつきましては、必要な調整が整い次第、公表することとしております。

今後とも、旅客輸送に係る地元協議会での議論の動向を踏まえつつ、この有識者検討会議において、鉄道物流のあり方に関する諸課題の解決に向けた議論を進めてまいります。

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

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

【回答】（幹線鉄道課）

四国における新幹線については、関係各所から御要望をいただいているほか、四国においても熱心な議論が行われていると承知しています。

一方で、今後の新幹線の整備は、まずは北海道・北陸・九州の各整備計画路線の確実な整備に目途を立てることが最優先の課題であると考えています。

国土交通省では、現在、「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」に取り組んでいるところであり、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、地域の実情を踏まえ、高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進めてまいります。

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りたい。

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。

【回答】(鉄道事業課)

貨物鉄道は、全国ネットワークを活用した大量輸送機関であり、また、優れた環境性能を有することから、トラックドライバー不足への対応やカーボンニュートラル実現に貢献することが期待されており、貨物鉄道の輸送力を増強し、モーダルシフトを進めることが重要です。

他方、貨物鉄道の課題として、安定的な輸送を確保する上で、激甚化・頻発化する自然災害への対応能力の強化が必要であると認識しております。

このため、国としては、輸送力増強や災害対応の機能強化などに向けて、大型コンテナに対応したコンテナホームの拡幅や、代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備などについて支援を行っております。

併せて、大型コンテナ等の導入経費に対する支援などについて、所要の予算措置を講じるとともに、港湾と鉄道輸送の連携に向けた国際海上コンテナの鉄道輸送による実証実験の実施を支援しております。

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につきましては、まずはJR貨物において第1種鉄道事業者と協議の上で対応が図られるべきと認識しております。あわせて、昨年度、既存のインフラの中で40ft背高コンテナを輸送する実証実験(東京-大館間)について支援を行っているところで

す。

今後とも、こうした支援を通じて、貨物鉄道が期待される役割を發揮できるよう取り組んでまいります。

(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JR貨物が、これらの課題に一事業者の力だけで立ち向かうのは困難である。したがって、具体的には、モード間連携のための結節点強化については、トラックと鉄道のダイレクトな積替を可能とする「積替ステーション」の拡充や「スマート貨物ターミナル」「レールゲート」の設備投資に係るJR貨物への助成措置を講じるなど、国による財政的な支援を講じられたい。

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

【回答】（鉄道事業課）

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

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

このほか、JR貨物においては、鉄道貨物輸送の利用がCO₂排出量削減に貢献することを明らかにする観点から、鉄道利用によるCO₂排出の削減量を明示する証明書を発行するため、検討を進めているところです。

今後も、こうした支援等を通じて、モーダルシフトをより一層促進してまいります。

(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ます。

とりわけ、容量が大きく、10t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。

【回答】（鉄道事業課）

貨物鉄道輸送は、必ず発地・着地と鉄道側との間の輸送に他のモードが介在せざるを得ないため、安定的な輸送を確保する上で、他の輸送モードとの連携が重要であると認識しております。

そのため、国としては、

- ・ 10 tトラックからの積替えが容易な大型コンテナの導入支援
- ・ トラックとの積替えを容易化するためのパレット化
- ・ 災害時にトラックや船舶への代行輸送の実施に必要となる貨物駅の施設整備に対する支援
- ・ 災害時に海上輸送に振り替えるための船舶の共同保有
- ・ 港湾と鉄道輸送の連携に向けた国際海上コンテナの鉄道輸送による実証実験の実施などの取組みを支援しているところです。

今後とも、こうした支援を通じて、貨物鉄道が期待される役割を発揮できるよう、取り組んでまいります。

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

とりわけ、JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料については、JR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、JR旅客会社の負担となっていることから、JR旅客会社・JR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ない。

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。

【回答】（鉄道事業課）

我が国の貨物鉄道は、JR旅客各社等の保有する線路をJR貨物が使用する形で運行されており、JR貨物がJR旅客会社に支払う線路使用料については、JR貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から、国鉄改革の際に、

貨物輸送によって傷んだレールやマクラギ等の修繕費、いわゆるアボイダルコストのみに限定することとされています。

J R貨物とJ R旅客会社6社との間では、この考え方に沿って、鉄道線路の使用に関する協定が締結されているものと承知しております。

アボイダルコストルールに基づくJ R貨物の線路使用料やダイヤの取扱いについては、国鉄改革時のルール策定の経緯を踏まえ、慎重な検討が必要であると考えております。

また、4月に施行された改正物流効率化法に基づき、適切なリードタイムの確保等の措置を荷主に求めるなど、モーダルシフトの促進に向けた環境整備に取り組んでまいります。

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。

【回答】(鉄道事業課)

鉄道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。

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

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

- (2) 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。

【回答】(都市鉄道政策課)

(少人数や自動で有効な止水が可能な設備の開発に対して補助した実績はありませんが、) 鉄道分野における技術開発については、事業者等が行う安全対策等に係る技術

開発に対して、鉄道技術開発費補助金により支援しております。

また、浸水対策については、地下高速鉄道整備に浸水対策を補助対象として追加するなど、補助制度の拡充を図ってきたところです。

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

(参考) 補助対象工事の主な変遷

平成27年度 浸水対策を補助対象として追加

(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。

【回答】(安全監理官)

● 実態把握について

鉄道事業者では、鉄道事故等報告規則の報告対象であるか否かに関わらず、列車と動物の衝突について把握しており、この状況を踏まえ、必要となる対策を実施しているものと承知しております。

● 予算支援について

鳥獣の個体数を管理することは、列車と鳥獣の衝突による輸送障害の減少といった鉄道分野への効果にとどまらず、他分野にも大きな効果があると認識しております。

そのため、例えばニホンジカやイノシシについては、環境省と農林水産省が連携し、自治体の捕獲強化や人材育成等を交付金により支援していると聞いております。

クマについては、環境省において、令和6年4月に、集中的かつ広域的に管理するための捕獲等の管理ができるよう指定管理鳥獣に指定し、都道府県が行う被害防止等に係る取組を交付金により財政支援を可能としたところと聞いております。

● 国土交通省の取組

列車と動物の衝突による輸送障害への対策は、これまでより各鉄道事業者が主体となって取組を進めているところです。

例えばJR北海道では、侵入防止柵の設置や、犬の鳴き声や電子音などを鳴らして鹿に逃走を促す装置の設置等を実施しております。

国土交通省としましては、こうした各鉄道事業者が実施している対策について情報共有する場を設けているところです。

(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。

【回答】（施設課）

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

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

また、5か年加速化対策完了後については、計画期間を令和8年度から令和12年度とする「第1次国土強靱化実施中期計画」が令和7年6月6日に閣議決定されており、事業規模は現行の5か年加速化対策を上回るものとなっております。

国土交通省としては、「第1次国土強靱化実施中期計画」に必要な予算を確保し、鉄道事業者のご意見も伺いながら、しっかり取り組んでまいります。

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

(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。

【回答】（鉄道事業課・施設課）

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

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

引き続き、この支援措置を活用し、地域鉄道に対する必要な支援を行ってまいりま

す。

(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。

【回答】（鉄道事業課・施設課）

鉄軌道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。

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

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

(7) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、J R北海道、J R四国の経営自立に向けた支援として負担軽減策が講じられることとなったが、同支援については期限が設けられていることから、恒久的な財政措置等を講じられたい。とりわけ、青函トンネルは、1988年の開通から30年以上が経過し、設備の劣化が著しい状況にあることから、延長期間が不足することを危惧している。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。

【回答】（鉄道事業課）

J R北海道及びJ R四国に対しては、国鉄債務等処理法等に基づき、経営自立に向けて必要な支援を行っているところです。

支援策のひとつとして、青函トンネルや本四連絡橋の更新費用について鉄道・運輸機構がJ R北海道やJ R四国に代わって負担する措置を講じておりますが、この措置については、当分の間実施することとしております。

今後とも、各種の支援策を通じて、J R北海道やJ R四国の経営自立に向けた取組みの後押しを図ってまいります。

(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。ついては、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。

【回答】（施設課）

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

一方で、踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として指定された踏切道については、遮断機や警報器等の踏切保安設備の整備に対して、支援を行なっています。

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

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

(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。

【回答】（総務課危機管理室）

車内防犯カメラの設置については、事業者間で設置状況が大きく異なる現状及び最近の列車内における事件の発生状況等踏まえ、令和5年10月に新幹線や利用者の多い在来線の新造車両を義務付けの適用範囲としたところです。なお、令和6年度補正予算に盛り込んだ地域鉄道事業者に対する支援において、監視カメラ等の導入も対象としているところです。

国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者や警察などの関係機関と連携し、さらなる鉄道テロ対策に向けた取組を進めてまいります。

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。については、国・地方自治体を中心にボランティア団体等の民間活力の活用、そして鉄道利用者の協力も視野に入れた、「社会全体で交通弱者を含めた利用者の安全を確保し、支えていく仕組み」の構築について、事業者との連携を深め、ソフト面からの強化を図りたい。

【回答】（鉄道サービス政策室）

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

乗降介助については、沿線の地方公共団体等が、鉄道事業者から委託を受けて実施している事例があるほか、鉄道利用者の協力という観点では、国土交通省と鉄道事業者が連携し「声かけ・サポート運動強化キャンペーン」など様々な取組を実施してきたところです。

国土交通省としては、引き続き鉄道事業者等の関係者と連携し、ソフト面でのバリアフリーに係る取組を進めてまいりたいと考えております。

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。

【回答】（鉄道サービス政策室、危機管理室）

国土交通省が実施した調査では、令和 5 年度における鉄道係員に対する暴力行為の発生件数は、前年度と比較して 12 件減少し、全国で 557 件となっております。

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

また、ご指摘にある防犯カメラの設置については、地域鉄道事業者に対し、令和6年度補正予算において、監視カメラ等の導入を支援しております。

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

【物流・自動車局（トラック関係）】

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

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

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

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

【回答】（貨物流通事業課）

トラック事業における輸送の安全を確保するためには、特に悪質な法令違反が常態していると認められるトラック事業者に対しまして、重点的に改善を促すことが重要です。

このため、適正化事業実施期間による運輸開始後、最初の巡回指導におきまして、許可基準を逸脱する事業計画違反が認められた事業者や、事業開始後の巡回指導において総合評価が低く改善が見られない事業者に対しましては、当該適正化実施事業実施期間より通報を受けた運輸支局におきまして、監査に着手し、処分基準に基づき厳正に対処することとしております。

引き続き不適切な事業者に対しましては厳正に対処し、トラック業界の健全化を図ってまいります。

(2) 現行は全国一律5台となっている最低車両台数について、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

向けて取り組まれない。

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。

【回答】（貨物流通事業課）

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

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

令和元年11月には欠格期間の延長、事業の継続遂行のための計画の基準の明確化や、許可及び認可申請の処理方針を変更し、「所要資金額の確保基準の引き上げ」、「5両以下への減車を原則認めない」こととしました。5両未満事業者に対しては、平成27年5月より運行管理者の義務付けを行い、平成27年5月以降、未選任事業者については「30日間の事業停止」の対象とするなど、不適正な事業運営を行う事業者に対する処分の強化を図ったところです。

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

令和7年4月には悪質な法令違反事業者を排除し、トラック事業の適正化が図られるよう、事業計画に従い業務を行うべき命令を発動するための基準を策定し、事業計画における事業用自動車の種別ごとの数を満たさなくなると認められる場合、事業計画に従い業務を行うべき命令等の取り扱いを厳格化したところです。

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

(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

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れない。

【回答】（貨物流通事業課）

トラックGメンにつきましては、物流全体の適正化を図る観点から、2024年11月にトラック・物流Gメンに改組いたしまして、Gメン調査員も含めた総勢 360 名規模による体制拡充を図り、情報収集機能を強化いたしました。こうして得られました情報等を踏まえまして、違反原因行為をしている疑いがあると認められる荷主等に対しましては、令和7年3月末までに4件の勧告、187件の要請、1506件の働きかけを実施しております。ご指摘のトラック・物流Gメンのような他の業界において実施検討されている取り組みを港湾業界に導入することにつきましては、そもそもの業界規模下請け構造、時間外労働の際に加えまして、入試企業元請け事業者への勧告要請等を行うための根拠など、法令上の課題の検討も必要であることから、まずは働き方改革の原資ともなるべき料金の適正収受に資するよう関係各所とも連携いたしまして、現在実施している監査を含め、各種施策を進めてまいりたいと考えております。なお、公安文書料金の監査におきましては、届け出料金と比べて集中率が低い場合、文書警告などの行政指導を実施しております。

国土交通省といたしましては、引き続き荷主等への是正指導を通じて、トラック事業における取引環境の適正化に向けて、働きかけのさらなる効果的な手法を検討しつつ、しっかりと取り組んでまいります。

(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れない。

【回答】（貨物流通事業課）

昨年3月に告示した新たな標準的運賃については、あらゆる機会を捉え、運送事業者のみならず、荷主に対しても周知を図ってきているところです。

標準的運賃については、売主に対する交渉力が弱いトラック事業者の運賃交渉の際の指標として、内閣官房公正取引委員会が連名で令和5年11月に公表した指針においても、発注者が尊重すべき、合理的な根拠の例として、示されているところです。この交渉に応じず、運賃料金を不当に据え置く等の適正な取引を阻害する行為をしている疑いのある荷主元請け事業者等に対しては、国土交通省に設置したトラック・物流Gメンにより、働きかけ要請等の是正指導を強化しているところです。

また、本年4月に施行された改正物流法により、荷主との契約内容を書面化等の規制を導入することとも相まって、適正運賃を収受できる環境整備を進めております。

国土交通省では、これらの取り組みを通じ、適正な価格転嫁が実現できるよう、引き続き関係省庁とも連携し、しっかり取り組んでまいります。

- (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。

【回答】（貨物流通事業課）

トラック運送事業については、コストに見合った適正な運賃の収受ができておらず、他の産業と比較して賃金が低いなど、労働条件の改善が課題となっており、適正な運賃を収受できる環境を整備することは重要でございます。このため、トラック事業者が賃上げの原資となる適正運賃を収受できるよう、昨年3月に新たな標準的運賃を告示したところです。

交渉に応じず、運賃料金を不当に据え置く等の適正な取引を阻害する行為をしている疑いのある入試元請け事業者等に対しては、トラック・物流Gメンにより、働きかけ要請等の是正指導を強化しております。

国土交通省では、国土交通省ではこれらの取り組みを通じ、ドライバーの賃上げが実現できるよう、関係省庁を産業界とも連携し、しっかりと取り組んでまいります。

(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。

【回答】（貨物流通事業課）

国土交通省では、荷主に対する交渉力が弱いトラック事業者の運賃交渉の際の指標として、標準的運賃を令和2年4月に告示し、運送事業者のみならず、荷主などへの周知を周知、浸透を図ってまいりました。この標準的運賃については、昨年3月に新たな標準的運賃として告示しており、この活用状況について、現在調査取りまとめを行っているところです。交渉に応じず、運賃料金を不当に据え置く適正な取引を阻害する元請け事業者においては、トラック・物流Gメンにより、働きかけ要請等の是正指導強化をしております。また、本年4月に施行された改正物流法により、荷主との契約内容の書面化等の規制を導入することとも相まって、適正運賃を収受できる環境整備を進めているところです。

国土交通省では、これらの総合的な施策により、適正な運賃収入に向けて引き続き全力を尽くしてまいります。また、あの特別積み合わせ運送について、複数の荷主から集荷した貨物を積み合わせて運送する事業において、各事業者において輸送単位、運送距離設定等にさまざまな形態があることから、標準的運賃を現在は示していないところではございます。他方、今回公布されたトラック適正化二法に基づき、新たに定められる適正限界については、特別積み合わせ運送も適用の対象となっており、策定に向けて検討してまいります。

(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。については、以下の項目について監督官庁として対応されたい。

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

【回答】（安全政策課）

自動車運送事業者に対する監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計108名でしたが、その後順次増員を図り、今年度は437名体制となるなど、体制の強化を進めております。引き続き、体制の強化に取り組んでまいります。

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

【回答】（貨物流通事業課）

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

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

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

なお、適正化指導員の資格に関しては、「運行管理者資格の取得」又は「基礎講習の受講」が加えられたところです。

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

- ③ 2016年1月に発生した軽井沢スキーツアーバス事故を踏まえた改正道路運送法と同様、運行管理者資格の取得要件の試験合格者への限定、事業許可の更新制

などの安全対策は、貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

また、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れない。

【回答】（安全政策課）

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

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

トラック運送業界においては、時間を適正化するために安全等の必要なコストをかけておらず、安価で仕事を引き受ける悪質な事業者への対応というのが重要と考えております。昨年8月から多重取引構造の改善に関する検討会というのを、開催しております。その中でもトラック運送業における、多重取引構造というのが改善されない背景として、遵法意識の低い事業者の存在が関係していると指摘されているところです。

こうした事業者に対して、処分料金の引き上げや、業界団体による巡回指導の強化を行っております。それから今、国会において議員立法として提出されたあと6月11日公布となったトラック適正化二法においては、トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新を求める規定というのが盛り込まれております。

国土交通省としては、今後も今回の法改正を十分に生かして関係省庁や荷主側の産業界と連携しながら、法律の適正化および物流の効率化に向けて取り組みを行ってまいります。

(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ます。

したがって、新規登録車については、継続生産車を含めて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。

【回答】（安全政策課）

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

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

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

さらに、令和 5 年 6 月に発表された物流革新に向けた政策パッケージにおいて、トラック事業者の運行管理の高度化により、輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務付けも視野に入れつつ、強力な普及促進をとしているところ、令和 6 年 2 月にはトラックにおけるデジタル資金運行記録計の強力な普及促進を図るための、方策を検討するための物流発信に向けたデジタル資金運行記、録計の普及促進に関する検討会を立ち上げております。

当検討会では、デジタル資金運行記録計の普及目標を、2027 年までに 85%と設定し、今後グローアップ調査を実施した上で、義務化の可否等を検討することとしているところデジタル式運行記録計の義務付け対象の拡大については、装着の義務付けの効果や事業者の負担等を踏まえつつ、検討してまいります。

(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。

【回答】（貨物流通事業課）

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

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

労働安全衛生法等の関係法令の違反の有無につきましては、健康診断の実施状況の確認により評価しているほか、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につきましては、超過そのものの違反の有無については、評価項目としてはおりませんが、36協定届において、時間外労働時間上限規制960時間を下回る届けがなされているか、その短縮の状況を確認し、評価しているところです。

また、Gマーク取得事業者への優遇措置につきましては、

- ・ 基準緩和認定を受けた事業用自動車適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を最長4年間から無期限に延長
- ・ 特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を最長2年間から4年間に延長
- ・ 行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の3年から2年に短縮等の措置を講じてきたところです。

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

(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。

【回答】(貨物流通事業課)

全日本トラック協会が取り組んでいる自主行動計画の令和6年度のフォローアップ調査の結果によれば、「契約書面の締結の状況」について、「概ね締結している」との回

答が発注者の立場としては約8割となっている一方で、受注者の立場としては約6割となっています。

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

国土交通省では、これまでも、適正な運送契約の締結を促進するため、書面化により共有すべき必要最低限の事項等を示した「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を策定し、関係者に周知を図ってまいりました。

この取組を踏まえ、本年4月に施行されました改正物流法において、荷主とトラック事業者等との運送契約の締結等に際しての書面交付義務の規定の新設や、トラック事業者が担うべき役務の範囲やその対価の明確化など適正な取引環境を整備する措置が盛り込まれております。

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

- (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、強力に取り組まれない。

【回答】（貨物流通事業課）

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

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

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

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

- (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。

【回答】（貨物流通事業課）

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

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

一方で、消費者ニーズの多様化や電子商取引の増加等を背景としたラストマイル輸送や繁忙期に限っては、道路運送法の規定に基づく自家用有償運送の許可を行い、安全を確保した上で、自家用車の活用を例外的に認めております。いずれにせよ、貨物運送における自家用車の活用にあたっては、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して、引き続き適切に運用してまいります。

また、貨客混載については、これまでは過疎地等のみの区域だったところ、全国的

なアンケート調査等により過疎地域以外においても具体的なニーズが一定程度確認できたことから、実施区域の見直し等の措置を令和5年5月に実施したところです。

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

(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れない。

【回答】（安全政策課）

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

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

また、安全対策の強化についてリーフレットや動画、よくある質問をまとめたQ&A集などを通じて周知したほか、国土交通省職員による説明会の開催等に取り組むとともに、引き続き問い合わせ窓口を開設しているところです。

国土交通省といたしましては、今回の安全対策の強化について、事業者に対する指導監督等を通じて引き続き適切に対応してまいります。

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れない。

(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。

【回答】（安全政策課）

厚生労働省が策定した副業兼業の促進に関するガイドラインにおいて、運送事業者は兼業副業先での労働時間を含めて、各モードの改善基準告示を遵守することになります。国土交通省としましては、運送事業者に対し、運転者の労働時間を把握することにより、副業や兼業に従事する運転者が、労働過労運転を行わないことを指導してまいりたいと考えております。

ご指摘の運転免許証番号と、法人、ナンバー法人、マイナンバー制度を活用した、事業者を選任される、運転者の行政の登録制度については運転者の個人情報の方の観点から登録情報の運用や管理については、慎重に検討する必要があると考えております。

（貨物流通事業課）

トラック事業者が賃上げ原資となる適正運賃を修理できるよう、昨年3月に標準的運賃を告知したところです。

国土交通省といたしましては、これらの標準的運賃等を活用して、ドライバーの賃上げが実現できるよう、関係省庁産業界とも連携し、引き続き周知慎重に進めてまいりたいと考えております。

（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。

【回答】（貨物流通事業課）

トラック運送業におけるドライバー不足が深刻していますが、国民生活や産業活動を支える物流機能が動かないことのないよう、改正物流法に基づき、ドライバーの荷待ち時間とその削減に取り組み、長時間労働の是正や物流効率化を推進していく必要が

あります。

このため、国土交通省では、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、本年4月から業務記録に待ち時間予約作業等の記録対象となる車両について、従来は車両総重量8トン以上、または最大積載量5トン以上の車両とされていたものを、全車両へと拡大しております。リーフレットを作成し、関係団体や民主党関係者への周知を図ったと、国土交通省といたしましては、引き続きドライバーの労働環境および取引環境の適正化を図るため、制度の周知に取り組んでまいります。

(3) パレット化による手荷役の削減については、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」の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。

【回答】（物流政策課）

標準化につきましては、令和6年6月、官民の協議会において、平面サイズについて千百ミリメートル、いわゆる四方のメートル11型につきましては、運用形式についてレンタル方式を推進することなどを内容として、標準仕様、パレットの導入促進に向けた、最終取りまとめが行われたところです。最終取りまとめでは、カラーパレットの仕分け回収費用負担について、売り主と買い、主間の売買契約やレンタルパレット、事業者のレンタル契約において、パレットの仕分け、回収作業の主体や企業負担を明記するよう求めています。

また、本年4月から施行された改正物流効率化法に基づく荷主の取り組みの例を示しました。判断基準においては、標準仕様パレットの事業者間での共同利用などが規定されております。さらに、国土交通省では、令和6年度補正予算を活用し、標準仕様パレットの導入等による輸送の効率化を支援する補助事業について、現在公募を行っており、国土交通省としましては、引き続き荷主を所管する関係省庁と連携をし、これらの取り組みの手続きを進めてまいります。

(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。

【回答】（物流政策課）

物流は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラであり、物流サービスに相応の費用がかかることについて、国民の理解や協力を求めていくことは適切な価格転嫁を実現し、トラックドライバーの賃上げ原資となる適正運賃の周知を可能にする観点からも重要であると考えています。

このため、本年4月から施行された改正物流効率化法第33条に基づく基本方針において、送料無料表示については、①としまして、送料として商品価格以外の追加負担を求めない旨の表示をする。事業者はその標準について説明責任を果たす必要があること。②としまして、国は、消費者や事業者の理解を醸成するための取り組みを積極的に進める必要があることの2点を明記したところです。

国土交通省としましては、消費者庁などの関係省庁とも緊密に連携をし、運送事業を所管する立場から、物流の持続的成長を図るための国民の理解の増進に、しっかりと取り組んでまいります。

3. 運行管理業務の徹底について

(1) 第一種利用運送事業者（専業水屋）に対する事業法の適用等について

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

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。

【回答】（貨物流通経営戦略室）

不適切な事業者への対応といたしまして、昨年11月に体制を拡充いたしましたトラック・物流Gメンによって貨物運送事業者が悪質な元請け事業者であった場合には、指導を行うこととしております。

第一種貨物利用運送事業者への貨物自動車運送事業法の適用や契約の書面化につきましては、昨年成立いたしました改正貨物自動車運送事業法の適用により、多重取引行動の中における第一種貨物利用、運送事業者を書面交付義務の対象としたところであります。

この改正の趣旨を含めまして、周知等を図ってまいります。

(2) 法令違反となる運送の依頼の禁止と罰則の創設について

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。

【回答】（貨物流通事業課）

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

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

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

（3）遠隔地での電話点呼の制限

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

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

【回答】（安全政策課）

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

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

一方、令和5年4月からは、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法について告示で定められ、カメラ、モニター等を通じて点呼を行う遠隔点呼等が法令に基づき実施可能となったところです。令和6年3月には、告示改正により、遠隔点呼等が実施可能な場所（宿泊地等）も拡大されております。令和7年7月には事業者をまたいだ遠隔点呼の実施についても制度化しております。

（4）遠隔点呼（IT点呼）の導入

遠隔点呼（I T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（I T点呼）を導入した事業者については、早い段階で監査を実施するなど、適正な運用がなされるよう、引き続き慎重に対応されたい。

【回答】（安全政策課）

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

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

（5）乗務等の記録の保存期間の延長

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

【回答】（安全政策課）

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

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

4. 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。

【回答】（貨物流通事業課）

異常気象時に突発的な道路状況の変化が生じた場合につきましては、輸送の安全を確保するといったこと、運送事業者と荷主の連携を促すことが重要と考えております。このため、経産省、農林水産省、荷主団体に協力いただき、運行に関し経路の変更や中止の検討等について要請し、異常気象による緊急発表、高速道路・幹線道路の通行止め情報などがある場合には、適切な対応を求められるように、関係省庁と通じた連絡体制を構築しております。また、異常気象時に不適切な輸送、荷主から強要されるといった違反原因行為につきましては、トラック・物流Gメンによる働きかけ是正等の是正指導を実施しております。その他、適正化実施機関による巡回指導におきましては、違反原因行為を行っている疑いのある荷主等の情報を集めることに努めまして、運輸支局に報告するなどを実施機関は徹底しておりまして、さらなる連携強化を図っているところです。

今後も引き続きこういった異常気象時における対応については、しっかりと取り組んでまいります。

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。

【回答】（貨物流通事業課）

過積載運送の指示、容認等の違反原因行為を行っている疑いのある荷主に対してはトラック・物流Gメンによる働きかけ要請等の行政指導を行っており、その後の再発防止につきましては、フォローアップを行っております。

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

また、トラック事業者のみならず荷主等にも、法令違反行為を是正させるために、

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

などの取組を行っております。

今後ともこれらの取り組みを通じて、過積載運行の防止を図ってまいります。

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

【回答】 回答なし

(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。

【回答】（貨物流通事業課）

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

過積載運行防止のための、トラックターミナルへのトラックスケール導入に対する

費用助成については、ご意見として頂戴いたします。

- (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。

【回答】（車両基準・国際課、貨物流通事業課）

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

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

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。

【回答】（安全政策課）

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

そのため、ドライブレコーダーの普及促進を図るべく、平成22年度に補助制度を創設して以降、毎年度補助を実施しているところです。

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

(2) 衝突被害軽減制動制御装置の普及拡大に向けた施策について

衝突被害軽減制動制御装置については、新型車および継続生産車への導入が義務化されたことや、引き続き、対夜間歩行者・自転車検知等の高度化に取り組まれていることは評価する。しかし、加盟産別組合の調査では、ドライバー8,399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。

【回答】（車両基準・国際課、技術・環境政策課）

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

一方で、軽減ブレーキにつきましては、カメラレーダーなどの技術の進化により、接触事故の減少と高い安全効果が期待されておりますが、システムの特長や機能には限界がありますので、使用する環境によっては、意図しない場面で作動する場合がありますと認識しております。このため、不要作動等の不具合情報について、ホームページ等で情報を収集しまして、自動車メーカーに対して事実確認および原因究明の指示等の指導を行うとともに、ユーザー様に対して運転支援システムの特長や限界について、理解を図っていただくとともに、周知を図っているところです。

今後とも基準改正や車両購入の補助等の取り組みになりまして、性能向上させた技術の開発を終えるという促進を図ってまいりたいと考えております。

（3）運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について

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。

【回答】（安全政策課）

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

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

令和7年度の予算においては、健康起因事故防止推進するための取り組みに対する支援として、各種スクリーニング検査の受診費用の補助を行うこととしました。国土交通省としては、引き続き社会情勢を見極めて対応してまいりたいと思っております。

(4) 車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上の貨物自動車におけるスピードリミッターの不正改造については、貴省と警察等との連携により摘発に尽力いただいているが、不正改造車両の撲滅に向け、ネットオークションなどで不正改造を助長する自動車部品の出品者には警察等との連携により摘発されるよう、取り組みを強化されたい。

また、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。

【回答】（自動車整備課、技術・環境政策課）

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

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

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

国土交通省としましては、引き続き、不正改造車の排除に向けた取組の実施に関する

予算措置を行い、警察や関係団体との連携を図り、不正改造車の排除に努めてまいります。

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

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。

【回答】（安全政策課）

コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に安全輸送ガイドラインを取りまとめました。その内容を関係者間で理解を深めていくことが重要であると考えております。そのための安全対策回答を通じて、本ガイドライン

の周知を図るとともに、運転者向けに当該ガイドラインの内容を分かりやすくまとめたリーフレットや啓発動画の作成を行い、さらなる周知徹底に努めているところです。なお、本ガイドラインでは、コンテナの情報伝達や、荷主を含むすべての関係者の役割について定めておりますが、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については、荷主の荷主にも罰則が科されてい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おります。

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

(2) 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。

【回答】 回答なし

(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。

【回答】 (安全政策課)

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

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

(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。

【回答】 回答なし

(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。

【回答】 回答なし

(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。

【回答】（安全政策課）

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

一方、フレキシタンクからの漏えいを防止するため、国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル等に、フレキシタンクを用いる際に荷主や運転者が確認すべ

き内容を明記し、平成 30 年 4 月に改訂したところです。

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

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

(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。

【回答】 回答なし

(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、陸上運送に係る労働組合も参加できるよう具体化されたい。

【回答】 (安全政策課)

国土交通省では、国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策について、万全を期すために平成 25 年 6 月に輸送安全のガイドラインおよびこれらを分かりやすくまとめましたマニュアルを策定しております。本マニュアルの周知を図るため、トラック事業者のみならず、市で荷主や港湾事業者等が参加する地方連絡会議を各局に設置し、平成 25 年以降全国において、昨年度は関東と九州にて開催しているところですが、いただいたご要望については、各地方運輸局に引き続き実施するように呼びかけてまいります。

引き続き関係省庁で連携し、開催している安全対策会議や地方連絡会議を通じて、関係者全般にマニュアルの周知徹底することで、国際海上コンテナ輸送の安全確保を図ってまいります。

【物流・自動車局（バス関係）】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

(1) 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。

【回答】 (安全政策課)

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

過労防止関連に係る行政処分の処分量定の強化は、監査体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいります。

(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。

【回答】 (旅客課)

貸切バス事業許可の更新の状況ですが、令和6年度末までに更新期限を迎える事業者は5,895社、このうち退出したのが972社、約2割の事業者が退出しており、一定の効果があると考えているところです。

新規参入者につきましても、更新制と同様の基準で審査をしておりますので、引き続き厳格に検査をしてまいります。

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

【回答】 (旅客課)

今後はバス事業者が自ら安全法則を国土交通省へ提出いただき、それを守っているかどうかという形で、我々が監査の方法で審査してまいりますので、結果によってはバス事業者、旅行業者を厳格に処分していくこととします。

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

【回答】（安全政策課）

国土交通省では自動車運送事業の安全総合対策事業において自動車事故を防止し、安全な自動車交通の実現を図るため、運行管理の高度化に対応した、デジタル式運行記録計の導入費用の一部を補助する事業を毎年度実施しております。8年度以降においても引き続き財務当局に要求する予定となっております。

貸切バス事業者に対して昨年4月よりデジタル式運行記録計の装着と、そのデータの3年間保存を義務付けているところです。さらなる義務付けについては、その効果や事業者の負担等を踏まえつつ、引き続き慎重に検討する必要があると考えております。

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

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。

【回答】（安全政策課）

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

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

令和7年度予算において、スクリーニング検査に対する補助事業を1,068億円計上しているところです。

引き続き業界を取り巻く社会情勢を基準に見極めた上で、対応してまいりたいと考えております。

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

【回答】 (安全政策課)

バス事業における輸送の安全の確保のためには、バス事業者において、厚生労働省が定めた改善基準告示に則り、適切な労働環境を確保していただくことが重要であると考えております。

国土交通省においては、厚生労働省の労働基準監督署とも連携しながら、この改善基準告示に違反している可能性のあるバス事業者に対して、監査を実施しているところです。引き続き厳正に対処してまいります。

2. バス運転者および整備士の確保・育成について

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

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

【回答】 (旅客課)

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

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

一方で、乗合バス事業者は、運転者不足が進むなど厳しい状況にあり、担い手確保

や経営力強化に向け、早期の賃上げ等の取組を一層促進していく必要があると考えております。

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

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

【回答】（旅客課）

バス事業においては、長時間労働や賃金が低いといった厳しい労働環境を背景に、運転手の高齢化、女性比率の低下などが課題であると認識しております。現在、多くの地域から労働環境改善に向けた運賃改定の相談申請がなされており、事業者から申請があった場合には適切に対応してまいります。

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

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

- (3) バス運転者を確保する取組の一環として、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。

【回答】（旅客課）

バス運転者の確保は、地域住民や観光客の移動手段、確保の観点から、喫緊の課題という認識であり、このため、国土交通省では昨年に引き続き、二種免許取得に要する費用や、運転者確保のための開業活動計画など、バス事業者による人材間の取組みに対して支援を行っております。

- (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ない。

【回答】（自動車整備課）

自動車整備士の専門学校の入学者を増やすためには、高校生や進路指導を行う先生方に対して、自動車整備士の魅力や社会的な役割などを理解していただくことが重要と考えております。そのために国土交通省では直に高校生に整備工場を見学いただく社会科見学や自動車整備士の仕事を体験いただく仕事体験事業というもの実施しており、加えて運輸支局長などが訪問して、校長先生や進路指導担当の先生方に、自動車整備分野への進路指導をお願いする、といったことに取り組んでおります。また、人口減少していく中であっても整備士の養成施設を維持していくことも重要であり、養成施設において指導員を選任しやすくするよう要件の見直しや、電気自動車の整備の教育の高度化の取り組みへの支援を行っております。整備施設の維持拡大のために、環境省庁と連携して取り組んでいるという状況でございます。

(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。

【回答】（自動車整備課）

自動車整備士がその車の構造の変化、技術進化に対してその知識技能を習得していくことが重要であり、国土交通省では、この電動車に対応するため令和 4 年に資格制度を改正し、その試験において電気・電子に関する知識と技術、技能を求めるという改正を行っております。

現役の整備士に対して毎年の研修で新技術の構造・機能や点検整備の方法等に関する教育を行うとともに、地域の整備工場が実施する新しい技術に関する勉強会の費用についても支援をしております。これらの取り組みを通じて、自動車整備士の新技術

対応を支援していきます。

また、道路運送車両法により自動車メーカーや輸入車を取り扱うインポーターに対し、点検整備に必要な整備要領等の技術情報をディーラー以外の整備工場に対しても提供するということが義務付けられています。さらには技術情報の提供についても法令で規定しており、容易に入手できる方法により行うこと、有償の場合は合理的かつ不当に差別的でないことを改めて周知しているところです。国土交通省ではメーカーなどから、整備工場に対して、技術情報の提供はなされていない、というような相談が寄せられた場合にはメーカーに対して事実確認を行いまして、必要に応じて対応を行うように指導しております。電動バスについても、メーカーから整備工場に対して情報提供が適切になされていない、というような事実があった際はご相談ください。

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。

【回答】 (旅客課)

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

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

4. 地方バスの維持・活性化等について

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

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

あわせて、多様な運賃収受制度として、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。

【回答】（旅客課）

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

国土交通省では、訪日外国人の快適で円滑な移動確保に寄与するとの観点から「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等により全国で相互利用又は片利用が可能な交通系I Cカードシステム、クレカタッチ決済、QRコード等のキャッシュレス決済の導入費用について支援を行っているところです。

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

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

5. 都市バスの利便性向上について

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

については、交通サービス利便向上促進等事業により、都市部における環境問題の改善やバスの安全性と利便性の向上に向け、公共車両優先システムやバスロケーションシステムの導入など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。

【回答】（旅客課）

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

バスロケーションシステム等の導入にあたっては、多言語化により外国人旅行者の

利便性向上を図りつつ、これまで「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」などにより支援を行ってきたところであり、令和6年度補正予算においても、所要額を確保しているところです。

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

6. 主要駅における団体客用乗降場整備について

東京駅をはじめ、名古屋駅などの主要な新幹線停車駅や、新宿など都心部周辺における団体客利用のバス乗降場整備は十分ではなく、学生団体をはじめとする利用者の安全確保や周辺道路の混雑緩和の面から整備が必要である。

については、自治体や鉄道事業者などとの連携によって全国の新幹線停車駅その他主要駅における団体客利用のバス乗降が円滑に行われるための整備を実施されたい。

【回答】（旅客課）

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

そのため、国土交通省では今年度より駅空港等の交通結節点におけるバス等の2次交通の乗り場や、待合環境の整備、改良についての支援を行っているところです。

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。

【回答】（旅客課）

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

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

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

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。

【回答】（旅客課）

今年度からは、これらの機器を新規に導入する者、機能向上を伴う機器を導入する者のほか、執行状況によりますが、機器の単純投資についても補助の対象としております。引き続き、キャッシュレスの促進に向け、基本政策を講じてまいります。

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。

【回答】（企画室）

自動運転は交通事故の削減などに有効であることから早期の普及拡大は重要と考えております。これまでも、法改正などを含めて制度整備に取り組んできたところですが、5月末に公表いたしました、交通政策審議会の中間取りまとめを踏まえまして、事故原因究明体制の構築や、安全ガイドラインの具体化等、引き続き制度整備に取り組んでまいります。

これらの取り組みを通じまして、安全を大前提として、自動運転の普及、拡大に引き続き取り組んでまいります。

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。

【回答】 回答なし

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。

【回答】

障害者や高齢者をはじめ、様々な人が利用しやすいノンステップバスの普及促進は、バリアフリー社会実現のために不可欠なものと認識しております。そのため、ノンステップバス車両の導入については、バリアフリー化設備等整備事業において、車両購入費用の一部の補助を実施しております。

国土交通省としては、ノンステップバス車両の導入促進に向けて、引き続き必要な支援策を講じるとともに、所要の予算確保に向けて取り組んでまいります。

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・充実に努めたい。

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。

【回答】 回答なし

【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。

【回答】（旅客課）

有償で旅客を運送するサービスについては、適切な運行管理、車両整備管理によるドライバー車両の安全の確保、事故時をはじめとした運送の責任は、ドライバーの適切な労働条件の確保が大変重要であって、これらが担保されない運送サービスについては、問題があり認められない、と考えております。

今後ともバス・乗合タクシーに加えて、日本版ライドシェア、公共ライドシェアも含めた、さまざまな輸送手段によって、全国の交通空白の解消に向けた取り組みを強力に進めてまいります。

(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。

【回答】（旅客課）

日本版ライドシェアにつきましては、タクシーと合わせた供給が需要に対して過剰とならないようにと制度設計をしています。引き続き供給過剰などによりタクシーの事業の運営、ドライバーの労働力の確保、について悪影響を及ぼさないよう適切に運用してまいります。タクシーの日車営収、実車率や配車マッチング率等の具体的なデータに基づいて、供給過剰となる恐れがないかについてモニタリングしているところであり、必要な場合には、日本版ライドシェアの営業区域で曜日、時間帯、時期、こちらについて適切に調整しているところです。

（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。

【回答】（旅客課）

適切な運行管理、車両整備によるドライバー・車両の安全確保と事故時の責任、適切な労働条件の確保ということが重要ですので、運行管理、教育管理など、働き方に関しての日本版ライドシェアのドライバーと、タクシー会社の関係につきましては、現に利用者の安全安心が確保されているタクシードライバーと、それからタクシー会社との関係と同様としています。

厚労省から日本版ライドシェアのドライバーの業務対応につきましては、労働基準法上の労働者に該当すると判断される蓋然性が高い、という見解をいただいていると

ころであり、雇用関係以外を認めていません。

(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。

【回答】（旅客課）

日本版ライドシェアを含め、様々な移動手段を導入する際には、安全の確保を前提としつつ、地域の実情に応じた形で、柔軟に運用することが重要だと考えております。万博期間中における移動の足の確保に向けて、日本版ライドシェアの対応につきましては、地域における移動需要の高まりに備えるために、自治体やタクシー業界など、地域の関係者が協議を行って柔軟に運用されるものです。なお、今回の特例につきましては、万博閉幕までの措置であり、万博閉会後は通常の間隔での運行に戻します。

(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。

【回答】（旅客課）

- ① 道路運送法による許可を受けたバス・タクシーの輸送というのが、大前提として存在すると考えております。しかしながら、バス・タクシー事業者による運送が困難な場合に限って、また時間帯による提供が困難になる場合も含め、地域の関係者の協力を行うことを条件として、初めて自家用有償旅客運送を導入されるものと考えております。
- ② 地域公共交通会議での決定の手法について改めて申し上げますが、決して首長の独断で決定できるものではありません。あくまでも地域の関係者への協議がなされることが大前提となっています。その上で協議の結論に至らなかった場合においては、協議内容を尊重しつつ、首長が自らの責任において最終的な判断を行えるようにしたものです。必要な判断については、明らかに協議内容と乖離があるというような場合につきましては、改めまして、国土交通省として、適切に指導を徹底していきたいと考えております。
- ③ 運送地域外での運航について、任意の観光客の求めに応じた無分別な運転がなされないようということですが、運送区域等も含め、協議会で設定し、その中で行うものであり、無限定な運行が行われるものではないと考えております。
- ④ 自家用有償旅客運送の輸送の安全確保というのは、バス・タクシーと同様に重要であるものと考えております。その上で自家用有償旅客運送につきましては、実際の運送形態に鑑み、輸送の頻度や利益追求性というところも考え、バス・タクシーと全く同じという水準ではないものの、各社の認定構成と一定のレベルの条件を備えた上で、一種免許プラス要件ということで変更を認めているところです。
- ⑤ 自家用有償旅客運送は、まず運送主体をNPO等の営利を目的としないものに限

定をしています。その上で、設定される対価につきましても、営利を目的とするものとならないよう、実費の範囲内というところは、崩さずに要件設定を続けているところですので、国交省も参加する協議会での協議も含め継続していきたいと考えています。

- ⑥ 運送法上の登録の条件に違反している恐れがある場合につきましては、自家用有償旅客運送を実施する者に対して、監査等を実施しているところです。当然、法違反等が確認された場合には、行政処分その他、必要な命令というのは下していくということになっております。このような制度の適切な運用について、今後引き続き自家用有償旅客運送の安全の確保を図ってまいります。

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、固定給与と歩合給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制度の廃止（禁止）、運転者負担の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等、賃金制度の改善については、事業者には課せられた附帯決議であることは承知しているが、監督行政としても積極的に指導されたい。特に運転者負担については、近年の多種多様な決済機導入や配車アプリの導入などにより、その手数料を運転者に負担を強いるケースも散見している。タクシー特措法のフォローアップ調査における運転者負担の状況についての結果の速やかな公表と、それに基づく対応を明らかにされたい。

【回答】（旅客課）

賃金制度に関することは基本的に労使間で定める事項であるという前提の上で、国土交通省としましても、衆参両院の附帯決議の内容を踏まえ、機会を捉えて事業者に対してしっかりと周知徹底を行ってまいります。

また、国土交通省では、令和2年2月1日の運賃改定実施時に事業者団体に通達を發出し、タクシー配車アプリの手数料など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、見直しを図るよう留意することなどについて、タクシー業界に対して周知徹底しています。

国土交通省としては、当該運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいります。

- (2) 営業的割引や遠距離割引などの割引運賃および定額運賃については、改正法ならびに附帯決議における公定幅運賃制度の趣旨を没却させるおそれがあることおよびその割引部分を歩合給計算の基礎となる営業収入から控除することによって結果的に運転者の賃金低下につながっている現状があることから、厳格に審査さ

りたい。

【回答】（旅客課）

タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働環境の改善であることを踏まえ、公定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たっては、引き続き厳格に行ってまいります。

（３）改正タクシー特措法に基づく特定地域について、要件に合致しても事業者等の「不同意」により指定に至らないことが常態化している。現在、時間的・局所的に供給不足との指摘もあるが、乗務員不足により生じているものであり、車両数をベースとした需給調整の機能は今後も維持される必要がある。改正タクシー特措法を形骸化させないために運用面の改善を図りたい。また、改正タクシー特措法が業界労使双方の悲願として成立した経緯を鑑み、労働団体に対する情報の共有、事前の協議を徹底されたい。

【回答】（旅客課）

特定地域の指定に当たり、令和５年度の輸送実績等に基づく特定地域の指定候補地は全国で３地域となりましたが、各地域で協議会を開催した結果その全ての地域で特定地域の指定に不同意となったと承知しています。

特定地域においては、効果的な供給過剰の解消等を図るため、新規参入や増車の禁止等の特別の措置を講じることとされており、その指定は、当該地域のタクシー関係者及び利用者に大きな影響を与えることから、指定に際しては、学識経験者や利用者をはじめとした地域における関係者において十分に議論し、理解を得ることが重要であると考え、指定基準の要件に協議会の同意を設けているところです。

引き続き、タクシー特措法が適切に運用されるよう、これまでに指定が解除された地域の取組状況や輸送実績の推移によるタクシー需要の動向等を踏まえながら、情報提供の在り方も含め、必要な検討を行ってまいりたいと考えております。

（４）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。

【回答】（旅客課）

衆参両院の附帯決議を受けて、特定地域、準特定地域における法施行後の状況や効果について、国会へ報告を行うとともに、結果を国土交通省のホームページに公表したところです。

国土交通省としては、引き続き、タクシー特措法を円滑かつ的確に実行することで、タクシー事業における輸送の安全確保やサービスの充実による利用者利便の向上にしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

なお、指定基準のあり方については、業界による取組状況や輸送実績の推移も参考にしつつ、経済情勢の動向等も踏まえ、慎重に検討していく必要があると考えております。

(5) 「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。

【回答】（旅客課）

「準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用」は、タクシーが地域の状況によって、地域における輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにしたものでございます。タクシー特措法を適切に運用していくためにも、引き続き輸送需要を注視していくとともに、関係者の意見を伺いながら適切に運用してまいります。

(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。

【回答】（旅客課）

新規参入した事業者については、新規参入時に厳格な審査を行い、許可の際に適切な運営を行うよう指導しているところです。

また、営業開始後に監査を行うこととしており、監査において営業実態や運行管理等について確認し、不適切な行為が確認された場合には、厳正に対処しているところであり、引き続き適切に対応してまいります。

(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。

【回答】（旅客課）

国土交通省としては、引き続きタクシー特措法を円滑かつ的確に実行することで、
タクシー事業における輸送の安全安心の確保や、サービスの充実による利用者利便の
向上をしっかりと取り組んでまいります。

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。

【回答】（旅客課）

運賃改定による賃上げを中心とした、タクシー運転者の労働環境の改善を図ること
は、大変重要であると考えております。適時適切な運賃改定のサイクル化が実現でき
るよう、昨年12月に運賃ブロックを101から69に統合するとともに、運賃改定に必
要なタクシー事業者からの申請割合7割から5割に緩和したところです。

また、賃金格差改善については、国土交通省としても多くのタクシー運転者に採用
されている歩合制を前提に適正な人件費を見積もるために、別途一定割合を積み増す
措置を講じているところであり、運転者の賃金が十分に確保されるよう、取り組んで
いるところです。

都市型ハイヤーについては、認可されている運賃の通り収受する必要がある、価格
転嫁交渉する事業形態ではありませんので、運転者の労働環境の改善を図られるよう、
これまで取り組みを進めながら、運賃改善の効果がしっかり運転手に還元されるよう、
引き続き対応してまいります。

- ② 運賃改定実施地域において、歩合率引き下げなど労働分配率の改悪を実施ま
たは企図するタクシー事業者が続出している。このような行為は運転者の賃金・
労働条件向上、人材不足の解消による供給の安定という運賃改定の主目的を台

無しにするものだ。本来、賃金・労働条件は労使間で決定されるものではあるが、労働組合のない職場や労働組合があっても過半数を組織していない職場が多いことを踏まえ、国土交通省としても運賃改定後の労働分配率改悪等の賃金・労働条件の切り下げについて厳しく指導し、社名公表や補助金対象からの除外等の対策を行われたい。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。

【回答】（旅客課）

賃金制度に関することは基本的に労使間で定める事項であるものの、フォローアップ調査を適切に行い、当該運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいります。

- ③ タクシー事業者と利用者の中に、旅行業者として配車アプリのプラットフォームが介在する事例において、旅行業者が無料クーポンや割引クーポンを発行する「実質的な運賃の割引」がまん延している。高速ツアーバスでは、価格競争が過熱し旅行業者が不当に安い料金を設定した結果、安全管理が置き去りとなり多数の人命が失われた。その轍を踏むことのないよう、形式上、タクシー事業者が適正な運賃を収受していたとしても、旅行業者を介した割引には制限をかける必要がある。また、優先配車や車種指定等で旅行業者が独自に追加料金を収受している事例も多く、タクシー運賃と旅行業者が収受する料金の関係について、ルールの見直しを行われたい。

【回答】（旅客課）

タクシーの配車アプリは、利用者ニーズに応じた利便性の高いサービスであり、近年、全国的に普及が進んでおります。

国土交通省としては、公共交通機関のサービスとして不適切な運用となっていないか、配車アプリ事業者の動向や利用者等の反応を注視しつつ、必要に応じて適切に対応してまいります。

また、配車アプリ事業者が、旅行業法の下で、利用者から料金を徴収していることは承知しております。配車アプリ事業者が旅行業法の下で利用者から収受する料金は、運送の対価ではなく、配車アプリにより利用者が享受した便益の対価となりますが、今後、仮に当該料金等が高額となっていくようであれば、公共交通機関のサービスとして適正化を図る必要があることから、配車アプリ事業者の動向や利用者等の反応を注視し、適切に対応してまいります。

（２）定額制タクシーは利用者利便に資するサービスであるが、持続可能でなければ

ならない。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。

【回答】（旅客課）

貸切バス事業者やタクシー事業者が乗合旅客運送を行う場合については、道路運送法第 21 条に基づき、地域や期間を限定するほか、乗合バス事業者が当該運行を行うことができない場合等に限って運送を許可することとしております。

一部の地域において、地元のタクシー事業者の協力を得て、道路運送法第 21 条の許可に基づく実証実験を行っている事例があることは承知しております。

今後、継続的な運行を行うにあたっては、バス・タクシー事業者や地域住民も参画する地域公共交通会議による協議を経て、乗合運送の許可手続が必要になります。

いずれにしましても、国土交通省としては、既存のバス・タクシーの需要を損なうものではないか分析していくことが重要と考えており、実証実験の内容を注視してまいります。

(3) タクシー事業者に対し、労働時間規制の遵守、安全運行の確保のために、運行記録計を全国一律に義務づけるとともに、デジタルタコグラフのより一層の普及促進策を講じられたい。平成 22 年度に補助制度を創設し、毎年度補助を実施していることは評価に値するが、今もなお全事業者に普及していないのが実態である。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れたい。

【回答】（安全政策課）

タクシー車両における運行記録計による記録については、事業者がより確実かつ合理的な運行管理を行うため、主として流し営業が行われる次の地域について、その記録を義務付けているところです。

(1) 最高乗務距離が定められている地域

(2) 人口概ね 10 万人以上の都市を含む地域で流し営業比率が高く、日車走行距離が相対的に長い地域

一方、上記以外の地域における義務付けについては慎重に検討する必要があると考えているものの、過労運転や事故の防止等の観点から、デジタル式運行記録計の普及促進を図るべく、令和 7 年度も補助を実施予定です。

(4) 都市における公共交通機関は、都市機能向上等の観点から重要な役割を担っている。また、高齢化社会の到来等から、その整備は重要になっている。よって、違

法駐車の排除、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。

【回答】（旅客課）

タクシー利用者の利便性向上の観点から、乗り場の改善は重要な課題と認識しております。

また、現在指摘されている「供給不足」については、訪日外国人などを含む大量の旅客がタクシー乗り場を利用する一方で、タクシー乗り場の構造上の問題から乗車に時間を要していることが一因であることは認識しております。そのため、乗り場整備・改良を進めることが重要であると考えております。

そのため、国土交通省では、2次交通への円滑なアクセスに資する乗り場の設置等に対する支援を行っているところです。引き続き効果的な支援を検討しております。

（5）地域公共交通確保維持改善事業において、バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や休廃止路線の継続事業、バスの幹線路線への接続として、積極的にタクシーが活用されるよう、好事例の紹介などによる周知と、必要な支援をされたい。現状において営業区域内に存するタクシーを活用しきれていない問題の根幹は、事業者が独立採算を求められていることにあることから、サービス継続事業に係る運行費補助としてのタクシー運賃低廉化措置について補助額を増額し、タクシーの活用を促されたい。また、白ナンバー車両による自家用有償運送は長期的な持続性に欠けるため、まずは緑ナンバーであるタクシーを活用し、自治体などが安易に低コストのみを追求することがないようにされたい。

【回答】 回答なし

（6）全国で運賃改定が取り組まれたことにより、タクシー事業者の経営に要する費用増を賄うことができ、また、運転者の賃金労働条件の向上にも寄与している。一方で高齢者、障害者、子育て世代や通院される方など日常的にタクシーを利用する交通弱者への負担は増えることとなった。交通弱者に対するタクシーなどの公共交通利用費負担割引についても、自治体や事業者任せではなく、国土交通省として、支援措置を創設されたい。

【回答】（旅客課）

高齢者や障害者等の各種利用に対しては、一部の地方公共団体において、各種社会

福祉政策の一環として、運賃の一部を助成するなど、地域の実情に応じた支援が行われております。また、タクシー事業者においても、自主的な取り組みとして、割引による減収を他の利用者からの負担によって賄う形により、運賃の割引を実施しているところであると承知しております。ご要望についてはどのようなことができるか、引き続き検討してまいります。

(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LPG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。

【回答】(旅客課)

燃料価格の高騰については、これまでの燃料価格激変緩和対策事業により、タクシー事業者への支援を行ってきたところです。4月22日には、総理から燃料油価格の定額引き下げ措置について発表があり、同時に資源エネルギー庁よりガソリン・軽油については10円、重油・灯油については5円、航空機燃料については4円の定額引き下げを5月22日から実施する旨、公表されたところです。これと合わせてLPGについても制度設計を行い、他の燃料と同様に、5月22日分から一律4円を補助することといたしました。引き続き、地域住民の生活や経済活動を支える不可欠なサービスであり、タクシーのLPGガスについても、他の燃料と同様の措置が講じられるよう、関係省庁と連携して対応してまいります。

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まれない。

【回答】(旅客課)

白タク行為は道路運送法違反であり、国土交通省としては、警察等の関係機関と連携して、主要な空港や観光行為において、法律、外国人や運転手などに広く周知するため、多言語により啓発活動を実施しているところです。警察では多数の白タク行為を検挙しており、その中にはアプリ等により配車、運賃収受を行う行為も含まれてお

ります。当該行為にかかる事案については、国土交通省において、使用された自動車の使用禁止措置を行っております。引き続き警察等と連携し、白タク行為やそのあつせんが行われないよう、適切に対処してまいります。

(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。

【回答】 回答なし

- ② 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を改正し、代行車両の流し・各地で見受けられる辻待ち行為等の禁止、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。

【回答】 回答なし

- ③ 過労防止の観点から、タクシー業務適正化特別措置法に準じた運転者登録制度の導入によって、タクシーなど自動車運転者との兼業を禁止する施策を講じること。

【回答】 (旅客課)

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、厚生労働省より改善基準告示が示されており、あわせて運用について各都道府県労働局長あて通達が発出されています。

過労運転を含めた運転代行業者の違法行為の防止に関しては、警察庁とも連携を図りながら、事務・権限を移譲している都道府県における立入検査、街頭指導等により、法令遵守状況の確認を行っているところです。

- ④ 「平成 29 年の地方からの提案等に関する対応方針」により、①損害賠償責任保険の保険料支払状況に係る定期的な報告義務化を都道府県条例で規定できるようにする、②運転代行の最低利用料金の設定を都道府県条例の規定で行えるようにする、こととされたことを踏まえ、すべての都道府県で条例が定められるよう働きかけられたい。

【回答】 (旅客課)

平成 29 年 12 月の閣議決定に基づき、損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る

定期的な報告の義務化及び地域の実情に応じた最低利用料金を都道府県の条例で定めることが可能であることを、平成30年12月に都道府県等に通知したところです。

運転代行業の利用料金については、利用者保護等の観点から問題がないか実態を把握するため、令和元年から3年かけて調査を行い、地域や事業者ごとのごとには多様であること、また基本的に距離制や時間制など、合理的な手法で設定されていることを確認する情報を都道府県にも共有しております。

国土交通省としては、まずは都道府県において検討がなされるものと考えておりますが、条例制定に向けた具体的な動きがある都道府県に対しては、国土交通省として協力してまいります。

5. 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。

【回答】(安全政策課)

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

引き続き、監査体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいります。

(2) 事前チェック体制の強化について

需給調整規制撤廃に伴い、事後チェックに移行し監査要員も増員しているが、事業者数に対して監査要員の絶対数が不足しており、体制として不十分である。事後チェックだけで管理・監督を行うことは現実的でなく、タクシー産業の秩序維持が不可能なことは明らかであり、事前チェックとバランスの取れた監査強化策を新たに設けられたい。

また、個人タクシーについては、事業者数に対して圧倒的に監査件数が少なく、期限更新制があるとはいえ、悪質な事業者を排除する機能を果たしていない。個

人事業者とはいえ道路運送法や改善基準告示違反等は安全に直結することから、法人タクシーと同様に個人タクシーへの監査を早急に着手されたい。

【回答】（安全政策課）

監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計108名でしたが、その後順次増員を図り、今年度は437名体制となるなど、体制の強化を進めております。

事前チェックや、事後チェックの監査については、新規参入の許可に際し、輸送の安全と利用者利便の確保を図る観点から、適正な事業運営を行うために必要な基準を定めて厳正な審査を行うとともに、事後チェック体制の充実・強化を図っているところです。

個人タクシーについては、期限更新制が導入されており、この制度は個人タクシーの法令遵守に関して一定の機能を果たしていますが、法令違反の疑いがある場合には、監査を実施し、法令違反が確認された場合には、行政処分を行うなど厳正に対処してまいります。

(3) 悪質事業者の排除について

タクシー事業においては、規制緩和以降、法令を遵守し安全への投資をしっかりと行っている良質な事業者ほど、収益率が悪くなり損をするという、まさに悪貨が良貨を駆逐するという状況となっている。貸切バスで実施されている事業許可の更新制のように、安全や法令遵守に対する意識が低い悪質事業者が排除される制度について検討されたい。

また、タクシー事業に係る助成制度については、タクシー事業関連法や労働法等の違反事業者、不当労働行為や賃金の不利益変更等による労働争議が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。

【回答】（安全政策課、旅客課）

タクシー事業に更新制を導入することについては、慎重な検討が必要であり、まずは、監査を通じて不適切な行為が確認された場合に厳正に対処してまいりたいと考えます。

監査・処分制度については、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしております。

引き続き、当該監査・処分制度の着実かつ適切に運用し、輸送の安全を図ってまいります。

また、令和6年度のデジタル式運行記録計、ドライブレコーダーや過労運転防止機器の導入等に対する補助事業では、補助事業を効果的なものとするため、過去3年の間に「道路運送法」、「貨物自動車運送事業法」、「タクシー業務適性適正化特別措置法」等、自動車運送事業に係る法令について行政処分を受けた事業者を補助対象から除外しており、引き続き同様の取扱いとすることを検討してまいります。

このほか、令和6年度補正予算より、タクシー事業者が行う人材確保・養成の取組に対する支援については、自動車運送事業の「働きやすい職場認証制度」による認証を受けた事業者に優先して、補助金の交付を行ったところであり、令和5年度補正予算についても引き続き、優遇して補助を行う予定です。

国土交通省としては、安全・安心な職場環境の実現を目指しており、これらに取り組む事業者を優遇することにより、労働条件や労働環境の改善を図ってまいります。

(4) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について

「旅客自動車運送適正化事業実施機関」を全国に設置できることとされたが、未だに東京都のみの設置で留まっている。同様の制度がタクシー事業より後に設けられた貸切バス事業では、全国全てのブロックに設置が済み、適正化事業の取り組みが進められていることを鑑みると、タクシー事業者と行政の怠慢としか思えない。ついては、実効性のある適正化事業が的確に実施されるよう、同機関を全国に早急に設置するよう指導を強化されたい。

【回答】(旅客課)

タクシーの旅客自動車運送適正化事業実施期間につきましてはご承知の通り、東京ハイヤー・タクシー協会が指定されています。その他の道府県協会においては、適正化事業に必要な人員の確保など、課題があると聞いておりますので、国土交通省としましては、道府県タクシー協会から適正化、実施機関の立ち上げや体制の整備等について、ご相談があれば、適宜必要な情報提供を行うなど、支援に努めてまいります。

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。

【回答】(安全政策課)

タクシーにおける防犯対策については、平成21年4月、警察庁、国土交通省、タクシー事業団体及び運転者労働組合などで構成する「タクシー強盗防犯対策会議」において、多発するタクシー強盗への対策として、「タクシーの防犯基準（関係者以外不公表）」を決定し、国土交通省はその周知に努めてまいりました。

（参考）「タクシーの防犯基準」の具体的内容

- ・防犯指導及び防犯訓練の内容、機会の拡充
- ・防犯仕切板の形状について見直しと明確化
- ・設置が望ましい防犯設備（車内防犯カメラ等）の追加

この中には、車内防犯カメラを設置することなど、タクシー強盗抑止のための望ましい諸対策が盛り込まれており、乗務員の安全に配慮した具体的な防犯対策を推進しているところです。

また、国土交通省では、輸送の安全性向上を目的に、ドライブレコーダー等の機器導入に対する支援を行ってきましたが、防犯対策の効果も期待できるタクシーのドライブレコーダーの設置状況は、既に9割を超えており、国土交通省のこれまでの取り組みは一定の成果を上げているものと考えております。

国土交通省としては、引き続き、タクシー運転者の安全確保に向けて取り組んでまいります。

（2）高齢運転者の自動車事故が社会問題となっているが、高齢化が進むハイタク運転者にとっても重要な問題である。点呼や適性診断等で事前対応にも限界があることも明らかであることから、事故防止対策支援推進事業における先進安全自動車（ASV）の導入促進に向け、補助対象の拡充をされたい。

また、2018年2月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年7月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されたが、タクシー事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。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まされたい。

【回答】（技術政策課・安全政策課）

自動車運送事業の安全総合対策事業の一つである先進安全自動車の導入に対する補助を行っており、令和7年度も補助事業の実施を予定しております。また補助事業におきまして、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として、各種スクリーニング検査の受診費用の補助を行うこととしております。

国交省としましては、引き続きこれらの事業を通じまして、先進安心自動車およびスクリーニング検査の普及促進に努めるとともに、業界を取り巻く社会情勢などを把握しつつ必要な措置を検討してまいります。

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。

【回答】(旅客課)

タクシー運転者の確保は、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から喫緊の課題であると認識しています。

国土交通省としては、長時間労働の改善や賃上げなどの処遇改善は重要であると考えており、改善基準告示の周知徹底のほか、運賃改定の迅速化による早期の賃上げ等の促進に取り組んできたところです。

このほか、運転者確保に向けては、

- ・ 採用活動や二種免許取得に係る費用に対する支援
- ・ 配車アプリなどの業務効率化・省力化の取組支援
- ・ 特定技能の対象分野へのタクシー運転者の追加

等の取組を進めてきたところです。

これらの支援を通じて、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保に全力を注いでまいります。

(2) タクシー運転者と他産業の労働者の賃金格差是正に取り組まれない。また、乗合バスと同様に、運賃改定時に他産業との賃金格差是正分を反映する制度を採用されたい。

【回答】(旅客課)

人件費については、タクシー事業者は、事業所外の労働が中心となるために歩合制が採用され、歩率も異なることが多く、また、日勤、隔日勤務など、多様な勤務実態が見られる業界特有の事情が存在することから、運賃算定にあたり、全産業平均賃金と単純に比較して、「適正な人件費」が見積もられているかどうかを判断することは必ず

しも適当でないと考えております。

その一方で、国土交通省としては、多くのタクシー運転者に採用されている歩合制を前提に「適正な人件費」を見積もるために、別途、運賃算定にあたり一定割合を積み増す措置を講じることで、運転者の賃金が十分に確保されるよう取り組んでいるところです。

いずれにしましても、タクシー運転者の労働環境の改善が図られるよう、これまでの取組を進めながら、運賃改定の効果がしっかりと運転者に還元されるよう、タクシー事業者を指導してまいります。

(3) 二種免許取得者を増やすため以下の対策に取り組まれない

- ① 令和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。

【回答】 (旅客課)

タクシー運転者の確保は、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から、喫緊の課題であると認識しております。国土交通省では、令和6年度補正予算においても、昨年度に引き続き、二種免許取得に要する費用や、運転者確保のための採用活動経費など、タクシー事業者による人材確保の取り組みに対して支援を行っております。

国土交通省としては、これらの支援を通じて、引き続きタクシー運転者確保に取り組んでまいります。

- 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まれない。

【回答】 回答なし

(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まれない。

- 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まれない。
- 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。

【回答】（旅客課）

交通産業に従事する方々の他、国民生活や経済活動を支える不可欠なエッセンシャルワーカーであり、その方々が安心して職務に専念できるよう、カスタマーハラスメントの防止に取り組んでいくことは、重要な課題であると認識しております。

カスタマーハラスメント対策としては、事業者における組織的な対応体制、手順の策定や再発防止の措置、消費者向けの啓発といった取り組みが重要であることから、政府としても厚生労働省や国土交通省、警察庁などを構成員とする関係省庁連絡会議を設置し、マニュアルや啓発ポスターの作成、周知を行ってきたところです。

また、国土交通省としても、これまでもカスタマーハラスメントの防止のため、タクシーの車内における氏名や写真の掲示義務の廃止や、乗務員に対する暴力行為などの実態調査の実施などを行ってまいりました。タクシー業界においては、カスタマーハラスメントに対する基本方針を、事業者単位で策定している事例がありますが、交通分野におけるカスタマーハラスメント対策は、輸送の安全確保に加えて、担い手確保の観点からも重要な課題であると認識しており、またタクシー業界においては、担い手の確保が喫緊の課題であると認識しております。採用活動採用活動や二種免許取得に要する費用の支援など費用の負担など、事業者による人材確保、養成の取り組みに対する支援を行ってきたところです。こうした取り組みに加えて、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みの見える化を行う、働きやすい職場認証制度について、二種免許の取得支援の優遇などのインセンティブを活用し、認証取得の促進を図ってきたところです。

今後とも事業者のより高い水準への移行を促すとともに、さまざまなインセンティブを設けることにより、事業者の職場環境のさらなる改善に向け、取り組んでまいります。

- (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。

【回答】 回答なし

【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。

【回答】（安全政策課・船員政策課・海技課）

国土交通省では、船舶の安全な運航を実現するため、事業者に対する監査を実施し、必要に応じて行政処分等を行っています。また、運輸安全委員会による調査結果も踏まえて、必要な安全対策を検討し実施しています。

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故についても、運輸安全委員会の調査結果も踏まえ、「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめ、その実施に取り組んで

います。

具体的には、抜き打ち監査の実施、通報窓口の設置、監査能力の向上や監査体制の強化等により、事業者に対する監督を強化しています。また、行政処分等の対象となった事業者については、改善が確認されるまでのフォローアップ監査を行い、事業者による法令順守の徹底を図っています。

国民の皆様が安心して乗船し、また、乗組員にとっても安全な運航となるよう、航行の安全・安心対策に万全を期してまいります。

ライフジャケット着用徹底、「第 12 次船員災害防止基本計画」に基づく安全確保のための諸施策の確実な推進

船員の作業用救命衣の着用については、船員労働安全衛生規則（省令）により義務付けているところ、現在は、作業用救命衣の着用義務の徹底に向けて全国での安全講習会の開催や訪船指導等を通じた啓発活動を行っております。

令和 5 年 1 月 24 日に策定した第 12 次船員災害防止基本計画においては、主要な対策として、作業時を中心とした死傷災害防止対策、海中転落・海難による死亡災害防止対策、漁船における死傷災害防止対策、船舶の設備等ハード面での安全対策の推進、年齢構成を踏まえた死傷災害防止対策等に取り組むこととしており、これらの対策に基づく諸施策を着実に推進して参ります。

水先人の活用関係

水先については、船舶交通の安全確保や運航能率の向上に寄与する重要な制度であり、今後もその的確な運用を図ってまいります。

2. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、少子高齢化の進行により、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。

【回答】（船員政策課）

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要と考えております。

まず、内航船員については、船員の計画的な雇用・育成に取り組む事業者に対する支援や、一般教育機関出身者の内航船員への就業促進などの取組みを着実に実施し、持続的な人材の確保に努めて参ります。

また、外航船員についても、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を引き続き実施してまいります。

さらに、昨年12月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」中間とりまとめにおいて示された、船員養成ルートの強化や海技人材確保の間口の拡充等の5つの方向性に沿った措置を含んだ「船員法等の一部を改正する法律」が本年5月に公布されました。

今後は、本年6月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」とりまとめで示された今後の進め方とともに総合的に対策を講じていくことで、船員の将来にわたる安定的な確保・育成の実現を図ってまいります。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

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。

【回答】（海技課）

我が国の船員養成の中核を担う海技教育機構の予算については、引き続き、必要な予算の確保に努めてまいります。

また、海技教育機構の入学定員については、段階的に拡大を図っており、令和6年には405人まで拡大しております。

入学定員の更なる拡大については、学校施設や練習船の収容人数等の受け入れ側の制約要因がある中で、どういった工夫ができるのか、業界関係者の意見を聞きながら、検討してまいります。

また、昨年12月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において、一般大学の卒業生や陸上からの転職者に対応した養成ルート強化等の取組が必要である旨のとりまとめを頂きました。

国土交通省としては、中間とりまとめに沿って、海技教育機構の養成基盤強化を図るほか、先ほど述べた養成ルートの強化を進めてまいります。

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。

【回答】（船員政策課）

外航日本人船員の後継者確保・育成については、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施

策を実施しているところです。

引き続きこれらの施策を通じて、日本人船員の確保・育成に取り組んでまいります。

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。

【回答】（外航課）

カボタージュ制度は、国家主権や安全保障の観点から、自国内の貨物又は旅客の輸送は、自国の管轄権の及ぶ自国籍船に委ねるという国際的な慣行として確立した制度です。

我が国も、船舶法に基づいて、外国籍船による国内輸送は原則として禁止しており、令和5年4月に閣議決定された海洋基本計画でも、安定的な国内海上輸送を確保するため、カボタージュ制度を維持する旨は明確に記載しているところです。

【参考】第4期海洋基本計画（令和5年4月28日閣議決定）

海洋施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策として以下を記載

「安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタージュ制度を維持する。

（国土交通省）」

カボタージュ制度については、今後とも堅持してまいりる所存です。

(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ることを望む。

【回答】（内航課）

内航海運、フェリー・旅客船の運航事業において、燃料費は事業全体のコストのうち大きな割合を占めるものです。

このため、国としては、燃料油の調達コスト支援として、本年5月22日から実施されている、燃料油価格定額引き下げ措置に加え、6月26日からは、予防的な激変緩和措置が講じられているところです。

また、軽油引取税の課税免除措置については、昭和31年の創設以来制度を維持し、令和6年度から3年間の延長が認められております。加えて、地球温暖化対策税の還付措置については、平成24年の創設以来制度を維持しており、令和7年度末に期限を迎える予定であることから、関係者の皆様のご意見も伺い適切に対処してまいります。

国土交通省としては、燃料油価格の動向等も踏まえつつ、引き続き関係省庁と連携の上、適切に対応してまいりたいと考えております。

（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。

【回答】（内航課）

フェリー・旅客船の維持・存続については、地元自治体、交通事業者、地域住民等の関係者が航路の役割について議論し、利用促進をはじめとする航路の存続等について合意形成を図ることが重要と考えます。

一方、国土交通省としては、フェリー・旅客船事業の維持・存続、活性化に向け、令

和7年度当初予算において、離島航路補助金をはじめとした予算を計上するとともに、令和6年度補正予算においても、DXやGXを活用した経営力強化を図る取組や、訪日外国人旅行者の受入環境整備に対する支援を行うための予算を確保したところであります。加えて、税制上の支援措置、船舶共有建造制度による支援措置も講じているところであります。

引き続き、これらの施策を通じて、地元自治体等とも十分に連携しながら、フェリー・旅客船事業の維持・存続、活性化を図ってまいります。

6. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得や、緊急時の無線医療体制の維持はもとより、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながり、船員のメンタルヘルスの維持などの観点からも、海上における情報通信インフラの整備は必要不可欠です。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。

【回答】（船員政策課）

国土交通省では、総務省、農林水産省とともに、海上ブロードバンド対応関係省庁連絡会議や同フォローアップ会合を開催し、通信事業者により新たなサービスの提供が見込まれていた低軌道衛星を活用した海上ブロードバンドの効率的な普及に向けた取組を進めてきたところであります。

このような中、「衛星ブロードバンドサービス（スターリンク）」においては、これまでの領海内でのサービスに加え、昨年2月には領海の基線からその外側12海里を超える接続水域、排他的経済水域、公海においても利用することが可能となり、海運業界にも普及が進みつつあると認識しております。

国土交通省としては、「衛星ブロードバンドサービス」の利用がさらに進み、船員労働環境の改善、利用者サービスの向上等が図られることを期待しております。

引き続き、関係省庁と連携を図りつつ、海上における通信環境の更なる改善に向けた取組を推進してまいります。

7. 船員税制確立への取り組みについて

船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県の今治市・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。

【回答】（船員政策課）

国土交通省では、日本人船員の確保を図るためのインセンティブとしての所得税や住民税の軽減措置を検討するため、平成23年度に「日本人船員に係る税制に関する検討会」を設置し、検討を行いました。

その結果、国税である所得税については、船員が乗船中に受けられない国家行政サービスを特定することが難しい一方、地方税である住民税は、乗船中、長期間住民サービスが受けられないことに着目すれば、実現可能性が高いとの内容がとりまとめられました。

このため、国土交通省としては、所得税ではなく、住民税減免を要望することが適切と判断し、平成24年度税制改正要望において、外航船員に係る住民税減免を要望しました。

その結果、住民税の減免については、各地方自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から各自治体にその旨周知がなされました。

これを受け、現在、8自治体（※）において減免が実施されているものと承知しています。

（※）三重県四日市市、三重県鳥羽市、三重県志摩市、静岡県焼津市、
愛媛県今治市、愛媛県上島町、高知県宿毛市、和歌山県白浜町

国土交通省としては、引き続き、出先機関である地方運輸局と連携し、自治体に対し、先行導入事例や船員の重要性を周知してまいります。

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。

【回答】(外航課)

ソマリア沖・アデン湾、東南アジア海域、インド洋沿岸域及び西アフリカ・ギニア湾において、引き続き海賊等の脅威が存在しているものと認識しております。

このため、ソマリア沖・アデン湾に海上保安官が同乗する護衛艦等を派遣し、国際社会とも連携しながら海賊対処行動を実施しているほか、日本船舶警備特措法の適切な運用、東南アジア諸国及びソマリア周辺海域の沿岸国に対する能力向上支援、ReCAAP・ISCを通じた情報共有・協力体制の構築等、各種対策を講じているところです。

今後とも、関係機関及び関係国との連携強化等により、海賊等事案の対策に取り組んでまいります。

9. 紛争地域ならびにわが国周辺海域における航行船舶の安全確保について

2022年2月24日、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。

【回答】（安全政策課・外航課）

国土交通省としては、これまでも（ご指摘の）事案ごとに業界団体や関係企業と密に連絡をとり、最新の状況を確認するとともに、付近を航行する関係船舶の安全確保に向け注意喚起を実施するなど、船員・船舶の安全確保の徹底を図っているところです。具体的には、北朝鮮によるミサイル発射事案では、関係省庁と連携し、発射後に直ちに船舶等への注意喚起を実施するとともに、我が国海運事業者の被害状況の確認を行っております。

また、中東地域においては依然として高い緊張感が続いていることから、官民連絡会議での情報共有等を行っております。

引き続き、必要な情報共有体制を維持するほか、関係国や関係省庁等と緊密に連携し、国民生活や経済活動を支える物流の確保や我が国周辺海域における船員・船舶の安全確保のため、必要な対応をとってまいります。

10. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関には、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。

【回答】（船員政策課）

海事局では、これまで女性船員にとって働きやすい環境整備に向けて、

- ・ 女性のライフステージにあわせた柔軟な配置転換や女性専用の居室・浴室の設置など、業界における先進的な取組事例に関する情報発信や、

- ・ 就職説明会における女性活躍企業の見える化

などに取り組んできました。

引き続き、女性船員などが活躍する事業者の社内環境や、実際に働く女性の生の声といった情報発信を強化してまいります。

また、本年5月に公布された改正船員法においては、昨年12月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の中間とりまとめを受け、女性船員を含め船員の労働負担を軽減するための自動化などの船内の作業方法の改善をはじめ、快適な海上労働環境の形成のための措置を講じるよう、船舶所有者に努力義務を課すこととしております。

こうした取組を通じ、女性はもとより多様な人材にとって働きやすい環境整備を進めてまいります。

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。

【回答】（総務課海洋教育・海事振興企画室）

海洋国家である我が国にとって、海事産業は経済と国民生活に大きな役割を果たすものであり、次世代を担う子供たちが、海事産業に対する理解を深め、職業観の醸成を図っていく取り組みが、重要であると認識しております。

このため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じ、海・船の魅力を伝えるポータルサイトの制作やSNSを活用した積極的な情報発信等を行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体の皆様と連携し、海への理解と関心を喚起するための事業を、全国的に展開しているところです。

さらに、子どもたちが、将来の進路として海事産業、船員への進路を選択肢としてもらえるよう、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを、関係省庁や関係団体の皆様と連携を図りながら取り組んでまいります。

12. 「海の日」の7月20日固定化

「海の日」の前身である「海の記念日」は、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、海を大切にすることを育むため、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。

【回答】（総務課）

「海の日」のあり方については、国民的な議論が必要と考えております。
国土交通省といたしましては、「海の日」の意義を広く浸透させ、国民的な議論の喚起につながるよう、様々な行事の開催やSNS等による情報発信等に取り組んでまいり所存です。

【港 湾 局】

1. 港湾対策について

(1) 国の指定に基づく港湾運営会社の事業に対し、既存事業者（事業者団体）、および港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないことを国として助言されたい。また、当該運営会社に、港湾のルール・慣行の順守を図るため、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置されたい。

【回答】（港湾経済課）

港湾運営会社が事業を行うに当たっては、各ターミナルを利用している関係者の理解・協力が不可欠であり、必要な協議が行われるものと認識しております。

港湾のルール・慣行については、民民の合意に基づくものであり、国が関与すべきものではなく、その順守についても関係者間の判断によるものと考えており、必要に応じて適切な調整が行われるものと認識しております。

(2) 重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるため、長期的な視点での港湾政策、地域の振興策と一体になった港湾政策を進められたい。

【回答】（計画課）

地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、また、産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく貢献していると考えています。

そのため、地方の港湾においても、各地域の産業立地や港湾の特長・個性を生かし

た取組に対し、しっかりと支援していくことが重要であると考えています。

- (3) 国際戦略港湾および国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたっては、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、引き続きその監視体制を強化されたい。

【回答】（港湾経済課）

ご指摘の点については、港湾労働の安定を図りつつ港湾運営が適切に行われるよう、引き続き港湾運営会社を指導・監督してまいりたいと考えております。

- (4) 国際バルク戦略港湾構想によるバルク拠点港への再編が行われていることに鑑み、拠点移転計画のある荷主企業に対し、港湾運送事業者および労働組合への事前の協議を行わないまま推進することのないよう行政指導を行うとともに、地域経済への悪影響や港湾労働者の雇用・労働条件の不安定化を招かないよう国策としての雇用・職域の責任措置について、明確な回答を示されたい。

【回答】（港湾経済課）

国際バルク戦略港湾政策は、大型船による複数港寄りや小型船での二次輸送を促進することにより、国全体として効率的な海上輸送ネットワークを形成し、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の雇用と所得の維持・創出を図るための政策です。

また、国土交通省としては、地域経済の振興も重要であるため、引き続き、各港湾管理者等と連携して取り組んでまいります。

港湾労働者の雇用対策については、各港が所在する地域における取組も必要になりますので、地方整備局や地方運輸局と協働しつつ、各都道府県や地方労働局と連携・協力を行ってまいります。

- (5) 国際戦略港湾において社会問題となっているコンテナターミナルゲート周辺の渋滞問題は、港湾労使の問題ではなく、港頭地区のロケーションに起因していることから、港湾建設の責任者として緊急課題と捉え対処されたい。また、港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞等について、地方運輸局と連携のもと実態調査を行い、港湾管理者との連携状況や実態調査の実施状況などについて明らかにされたい。

【回答】（港湾経済課）

コンテナターミナルゲート前の渋滞は、特定時間帯におけるトラック来場の集中や、ターミナルやゲートの貨物取扱能力以上のコンテナ荷役の発生などの複合的な要因が考えられることから、国、港湾管理者、ターミナル事業者、トラック事業者等が連携し

て対策に取り組む必要があると考えております。このため、国土交通省では、混雑の状況が特に深刻な各港湾において、これら関係者が参画する検討会等を開催し、これらの実態把握や解決策の検討を行っております。

その上で、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての貨物取扱能力の拡大に加え、COMPAS の導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援を行い、トラック来場の分散化やゲートの貨物取扱能力向上に向けた取組を進めております。

引き続き、関係者と連携しながら取組を進めてまいります。

(6) 将来的な港湾政策について、港湾の中長期政策「PORT2030」が、交通政策審議会港湾分科会で審議され、2018年7月に最終取りまとめが示されたものの、港湾計画や国際戦略港湾政策並びに、自動化など港湾労働環境に大きな影響を与える懸念は未だに払拭できない。したがって、地方港湾審議会だけではなく、交通政策審議会港湾分科会委員についても業界団体代表のみでなく、労働組合の代表についても参加することを認められたい。

【回答】（計画課）

平成13年1月、港湾審議会が交通政策審議会の一部である港湾分科会に再編された際、簡素化を進めるため委員の数を縮小し、より政策的な議論を行う場としてその役割が見直されました。

委員構成についても、物流や産業等の分野にかかわる有識者の方々を中心とし、業界代表の委員については、荷主、海運、港運等の各分野から1名を選任する形とし、港運分野を代表して、日本港運協会会長に就任して頂いております。

港湾政策の立案にあたっては、港湾労働者の皆様の現場の意見を伺うことは大変重要と考えています。

国土交通省として、港湾労組からの年2回の定期的な申入れへの対応に加え、令和2年6月以降、2か月に一度程度、担当課長等による定期的な意見交換を実施し、現場の皆様の意見を政策に反映するよう努めております。

(7) 「新しい国際コンテナ戦略港湾政策について

貴省は、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱など、激変する国際物流情勢を踏まえ、これまで進めてきた国際コンテナ戦略港湾政策をフォローアップするとともに、今後の進め方について検討を行うため、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。

【回答】(港湾経済課)

昨今のトラックドライバーの不足等を踏まえたモーダルシフトの観点から、地方港との連携強化、また、鉄道も含めた多様な輸送モードの活用が重要であると考えております。

そのため、当該取組の一環として、2024年度に国が実施した実証事業では、帰り荷の確保等といった課題が明らかになったものの、実証事業の範囲においては、コンテナターミナルと貨物駅間の輸送については円滑に行うことができました。

一方で、御指摘にあるターミナルの渋滞等については、我が国港湾の国際競争力強化の観点から引き続き対応が必要であると考えており、1.(5)に示したような取組を進めてまいります。

(8) 地方港の中小事業者をはじめ、労働力不足が非常に深刻な状況にあることの原因は、港湾運送事業者に対して適正に届出運賃・料金が支払われておらず、そのため港湾労働者への賃金が十分に支給されていない実態によるものと考え。港湾労働者の魅力ある賃金・労働条件を向上させるために、商慣行を改善させ、適正な取引環境の実現を目指して取り組まれない。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する。

【回答】(港湾経済課)

国土交通省としても、港湾運送事業の継続的な発展のためにも、荷主や船社の理解のもと、届出運賃・料金が適正に収受される環境の整備が重要であると考えております。

このため、2025年4月に(一社)日本港運協会と国土交通省の連名で、港湾ユーザ

一である荷主・船社に対して、運賃料金における適切な価格転嫁を要請する文書を出しました。また、港湾運送事業者が必要に応じて価格交渉の場で活用できるよう、協会HPに公表するなど、引き続き適正な取引環境の整備に向けて取り組んでまいります。

特定限定許可制度については、現時点での申請はありませんが、本年5月に「第2回特定限定許可運用状況検討委員会」を開催し、今後の対応として制度の認知度を上げる必要があるとの結論に至ったことから、現在リーフレットにより周知を図っているところです。

国土交通省としては、港湾運送事業者が本制度を有効に活用いただけるよう、検討を進めてまいります。

2. 港湾運送料金について

(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。

【回答】（港湾経済課）

港湾運送事業の継続的な発展のためにも、荷主や船社の理解と協力のもと、届出運賃・料金が適正に収受される環境の整備が重要であると考えております。

運賃・料金については、各事業者があらかじめ国土交通大臣に届け出をすることにより、原価計算をもとに運賃・料金を変更することができます。また、料金監査において、運賃・料金が適切に収受されているかを確認し、収受率に応じた指導を行っております。さらにこれらの取組に加え、2025年4月に（一社）日本港運協会と国土交通省の連名で、港湾ユーザーである荷主・船社に対して、運賃料金における適切な価格転嫁を要請する文書を出しました。

また、令和7年6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、本年度、関連法令の解説や、下請代金支払遅延等防止法等で問題となり得る取引事例等を具体的に記載したガイドラインを作成することにより、適正な取引の推進を図ってまいります。

ご指摘の行政指導等の基準については、対外的に公表することにより却って違反行為を助長するおそれがあることから公表はしておりません。このため、回答は控えさせていただきますが、いずれにしても届出料金通りに収受されるように指導してまいります。

国土交通省としましては、このような取組を通じて、運賃料金の適正化を図り、また、不合理な商慣行の改善に向けて引き続き取り組みを進めてまいります。

(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。

【回答】（港湾経済課）

文書警告を行った場合、事業者名及び違反事項等を地方運輸局等のホームページに公表しております。

また、文書警告を行った後、当該事業者に対して改善報告を求めるなど継続的に指導を行っているところです。

3. 非指定港の指定港化について

現在、大規模な荷役量をもつ港湾でありながら港湾運送事業法の適用を受けていない三島川之江港、常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港など、例外扱いをされている非指定港を、港湾運送事業法の適用指定港とされたい。特に三島川之江港は、2005年に指定港を表明しておきながら、現在まで見送っている事実から、行政責任による早期適用を行うこと。また、地元関係者への指定港化に向け、合意形成の働きかけについての進捗状況を明らかにされたい。

【回答】（港湾経済課）

三島川之江港の指定港化につきましては、引き続き重要な課題として認識しておりますが、具体的に指定港化を進めるにあたっては、同港の円滑な運用を確保していくためにも、地元関係者の理解を得ながら進めることが必要と考えております。

今後とも、皆様からのご意見も伺いながら本課題の解決に向けて取り組んでまいります。

常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港についても、取扱貨物量などの動向について注視しているところです。

4. 港湾労働対策について

- (1) 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律の施行に伴い、港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンに伴う労働力を確保するため、交代制導入促進の支援措置や港湾労働者派遣制度の活用強化などについて厚生労働省との協議を行うとともに、適用港拡大などの対策に取り組みを促進されたい。

【回答】(港湾経済課)

港湾の24時間オープンに伴う労働力の確保のためには、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識しております。

そのため、今後とも厚生労働省等と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保に配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めてまいりたいと考えております。

- (2) 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る。

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こと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。

【回答】(港湾経済課)

港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の福利厚生の増進は重要であるとと考えております。

港湾の福利厚生施設の設置及び管理につきましては、各港湾管理者が自治事務とし

て処理しているものであり、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により維持・改善が図られているところです。

その上で、国土交通省としましては、令和7年6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、港湾で働く方々も利用しやすいトイレ等多様な港湾整備の事例を収集し、港湾管理者等に伝えてまいりたいと考えております。

5. 安全で働きやすく働きがいのある港湾職場の環境づくり並びに海コン安全輸送対策取り組みについて

(1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行われたい。

また、トラック等の渋滞緩和および輸送の安全性を図るため、港湾局主導で関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を図られたい。

【回答】（港湾経済課）

コンテナターミナルゲート前の渋滞は、特定時間帯におけるトラック来場の集中や、ターミナルやゲートの貨物取扱能力以上のコンテナ荷役の発生などの複合的な要因が考えられることから、国、港湾管理者、ターミナル事業者、トラック事業者等が連携して対策に取り組む必要があると考えております。このため、国土交通省では、混雑の状況が特に深刻な各港湾において、これら関係者が参画する検討会等を開催し、これらの実態把握や解決策の検討を行っております。

その上で、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての貨物取扱能力の拡大に加え、COMPASの導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援を行い、トラック来場の分散化やゲートの貨物取扱能力向上に向けた取組を進めております。

引き続き、関係者と連携しながら取組を進めてまいります。

(2) 2022年7月、貴省が公表した「港湾労働者不足対策アクションプラン～未来の港湾物流の維持・発展のために～」によると、「港湾荷役の担い手のうち、女性の比率は著しく低くなっている。また、年齢別の比率では、40代が多く、20～30代の若手の割合が低くなっている。担い手不足の中で女性や若手の港湾荷役のスペシャリストを増やすことが重要である」と示されている。

とりわけ、港湾職場では、このように女性人材の活用の必要性が求められているが、女性労働者の割合は全体の4%と、労働力人口総数に占める割合の44%を大きく下回っている状況にある。その要因としては、女性用のトイレや更衣室など、安全かつ衛生的で、安心して女性が働くことができる職場環境には程遠い現

状にあることが大きな要因として挙げられる。特に、海上コンテナターミナルの職場が、生活圏から離れた場所にあることから、通勤や食事を取ることが不便な状況にあるなど、他産業と比較しても労働力確保に不利な条件ばかりである。これら職場環境の改善に向け、自助努力で実行している事業者もあるが、厳しい経営環境にあるなかでは、遅々として進まないことも課題として挙げられている。

これらの現況を改善し、持続可能な港湾職場を実現するためには、安全で働きやすく働きがいがあり、女性や若者が集まる産業を目指すことが必要である。そのためにも国がその先頭に立って取り組むことが求められている。

については、これらの取り組みに努力している事業者や地方自治体等に対する具体的な支援策を講じるとともに、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。

【回答】（港湾経済課）

港湾の安定的な運営を確保する上で、女性や若年層が働きやすく、働きがいのある職場環境を整備することは重要であると考えております。

令和7年1月に実施した「港湾運送事業における実態調査」では、港湾労働者の女性割合は6%と僅かに改善したものの依然低い割合であり、また、年齢構成比率についても、2020年調査と比較して高齢化している状況にあります。

当該実態調査結果を踏まえて令和7年6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づく取り組みとして、女性や高齢者等が働きやすい環境整備に取り組んでいる事例の収集及び横展開、若年層の入職者を増やすため港湾運送の魅力の発信といった取り組みを実施してまいります。

国土交通省としては、これらの取組を引き続き実施するとともに、持続可能な港湾産業を実現するためには事業環境の改善も重要となるところ、港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン策定について議論する検討会を設置し、有識者、業界関係者及び関係省庁と連携して、関連法令の解説や、下請代金支払遅延等防止法等で問題となり得る取引事例等を具体的に記載したガイドラインの策定に取り組んでまいります。

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。

【回答】（港湾経済課）

港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、国土交通省としても、適切な労働環境の確保が重要であると認識しております。

石綿健康手帳の交付など、労働者の石綿健康被害については厚生労働省が所管しておりますが、港湾運送事業を所管している国土交通省としても、厚生労働省と連携を図ってまいります。

(2) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講じられたい。

また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する4者協議を再設置し、具体的対策を検討されたい。

【回答】（港湾経済課）

労働災害の救済の観点から港湾労使により「港湾石綿（いしわた）対策基金」が設立されていることは承知しております。本件の詳細につきましては、所管する厚生労働省にご相談ください。

四者協議につきましても、厚生労働省の主催により、平成21年から開催されていたところですが、現在、厚生労働省において港湾におけるアスベスト問題の課題に関する整理を行っていると聞いております。今後、厚生労働省から協議の再開に関する連絡があった場合には、国土交通省としても引き続き参加していきたいと考えております。

7. 港湾地区について

国際コンテナ戦略港湾として、阪神港および京浜港が選定され、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築し、港湾政策を深化するとされている。今後の体制強化に向け、「選択」と「集中」を基軸とした戦略として、日本の港湾地区における物流の円滑化を図るため、今後のハブ港をはじめとした日本の港湾地区の発展についてどのように進めていくのか、今後の展望を明らかにされたい。

【回答】（計画課）

我が国には、地域毎に特色ある産業が立地しており、地域の経済や雇用を支えています。

物流の拠点であり企業活動の場でもある港湾が、地域の特色に合わせてその機能を発揮し、地域産業の活性化、ひいては我が国の経済の発展に貢献できるよう、脱炭素化にも配慮しつつ港湾機能高度化等を図ってまいります。

8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

(1) アフターコロナを見据える中、諸外国の大型クルーズ船が日本各地に寄港する

際において、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、ターミナル施設の改善やアクセスの整備を実施するよう取り組まれない。

【回答】（産業港湾課）

我が国への2024年における外国クルーズ船の寄港回数は、コロナ前ピーク水準の約96%の1,923回まで回復しております。

クルーズ船の寄港は地域経済や観光産業の回復に向けた重要な役割を期待されており、クルーズ船の受入に対応した港湾整備は大変重要であると認識しております。

このため、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上等を図るために、補助制度※により旅客上屋や屋根付き通路の整備等への支援を行っております。

※ 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

例えば、北海道においては、港湾管理者が行う、小樽港中央地区の貨物上屋の旅客施設への改修等に対し、上記補助制度で支援を行いました。

引き続き、港湾管理者や地域の主体と連携を図りつつ、クルーズ船の受入環境の整備に取り組んでまいります。

（2）現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組んでいるが、これらの進捗状況や受入環境の整備に向けた中長期的なビジョンについて説明されたい。

【回答】（産業港湾課）

「クルーズ振興のためのワンストップ窓口」については、主に外国のクルーズ船社から我が国への寄港に関する様々な問合せに一元的に対応するため、2013年より開設しており、外国クルーズ船社等からの問い合わせ対応を実施しております。

また、「全国クルーズ活性化会議」については、全国レベルでクルーズ振興や誘致に係る必要な情報の共有や意見交換等を行うことにより、港を通じた地域振興や経済の活性化等に資することを目的として2012年に設立されており、これまで、海外クルーズ船社との商談会の開催や、港湾施設に関する情報のウェブ上での一元的な発信など

の活動を行っています。

観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）に基づき、2025年までに、「訪日クルーズ旅客250万人」、「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」及び「外国クルーズ船の寄港する港湾数100港」の目標達成に向け、引き続き、クルーズ再興に向けた取組を推進してまいります。

（3）改正港湾法によるクルーズ船受け入れ強化にあたっては、港湾作業地域と客船入港地域を明確に区分けした環境整備を行うとともに、観光客並びに港湾労働者の相互の安全確保を図りたい。

【回答】（産業港湾課）

平成29年の港湾法改正により、国が指定する国際旅客船拠点形成港湾において、旅客ターミナルビル等に投資するクルーズ船社等に対して岸壁の優先的な使用を認める新しい制度を創設し、国際クルーズ拠点の形成を推進しております。

また、同改正により、旅客を取り扱う構造物と貨物を取り扱う構造物の混在を避け、旅客の安全や利便性の確保等への配慮を行うことができるよう、臨港地区内における分区として、専ら観光旅客の利便に供することを目的とする区域であるクルーズ港区を新設したところです。

一方で、クルーズ船の寄港回数が多くない港湾においては、単発的な寄港需要に迅速かつ経済的に対応するため、クルーズ船が貨物を取り扱う岸壁に係留される場合があり、貨物取り扱いの支障とならないよう、物流と人流の動線を分離するなど、物流の効率性と利用者の安全性を確保した運用をしていくことが重要と認識しております。

これに対し、港湾局では、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上等を図ることを目的として、屋根付き通路等の整備等への支援を行っております。

今後も、港湾活動における安全を確保する観点から、港湾管理者や関係自治体等と連携を図りつつ、クルーズ船の受入環境の整備を進めてまいります。

9. 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における安全対策について

国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における「特殊車両通行許可制度」を、荷主が理解していないことから、運送事業者は法令違反を強いられてまで、運送を行わざるを得ない実態にある。この現況を踏まえ、貴省におかれては関係省庁と連携のもと、道路交通法をはじめとする法令にもとづく特殊車両の車両制限（車両の幅、長さ、重量等）や通行許可制度を、荷主に理解させた上で、運送事業者に運送の依頼を行うよう、周知・徹底に努められたい。

また、国際海上コンテナの陸上輸送においては、輸出コンテナのみならず輸入コンテナについても、安全輸送の観点から、コンテナヤードから公道に出る前に、コンテナの重量や偏荷重をチェックする必要がある。しかしながら、厳しい財政状況を理由にして各港湾管理者は、全てのコンテナヤードに偏載監視装置付重量計を設置していない。過積載や偏荷重の海上コンテナを積載している車両が公道に出て、横転すれば大事故となり、乗車している運転手はもとより、一般車両のドライバー、さらには市民を巻き添えにし、大惨事となることが想定される。

については、重量計を設置していない港湾管理者や行政に対し、国として設置を義務付けるとともに、財政支援を講じられたい。

【回答】（港湾経済課）

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。

偏載監視付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでシャーシの左右の高さを測定する等により偏荷重を発見するとともに、関係者の協力のもと、是正措置を実施していくことが重要と考えておりますが、皆様からのご意見については、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

【航 空 局】

1. 空港および航空ネットワーク基盤の充実について

(1) 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。

【回答】（航空事業課）

我が国国内航空ネットワークは、国民生活を支える重要な交通手段であり、地方創生やインバウンド地方誘客を実現するためにも、その維持・充実が必要です。

このため、国土交通省としては、航空機燃料税の減免等を通じた国内航空運送事業者の負担軽減を図ってきたほか、航空会社間の協業・協調の促進等を図ってきたところ です。

なお、燃料油価格の激変緩和事業については、今月 22 日から、ガソリンなどの暫定税率の扱いについて、結論を得て実施するまでの間、定額の価格引下げ措置を実施し、航空機燃料については、リッター当たり 4 円の定額補助となったところ です。

引き続き、航空会社を取り巻く経営環境等を注視し、業界の声も聴きながら、適時適切に必要な措置を講じてまいります。

（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、イコールフットイ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。

【回答】（総務課）

本邦航空会社については、コロナ禍後の事業環境の変化により、国内線の収支が厳しい状況となっていることは承知しております。

他方、航空機燃料税は、空港整備等の財源として徴収しておりますが、空港の機能強化や防災・減災対策など、その時代に応じた社会情勢を踏まえて、必要な事業に充てられております。

航空会社の経営状況等を注視しつつ、必要な事業を実施できるよう、引き続き検討してまいります。

（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。

【回答】（予算・管財室）

例年、空港整備勘定の歳出においては、主に空港整備事業費等において、事業計画の変更等により翌年度へ事業を繰越しするとともに、契約差金等により不用額も生じていることから、予算との差異が発生しているところです。

一方、空港整備勘定の歳入においては、事業を繰越したこと等に伴い、その財源を前年度から受け入れていること等から、予算との差異が発生しております。

自動車安全特別会計（空港整備勘定）において生じた剰余金については、特別会計に関する法律第8条第1項の規定により、自動車安全特別会計（空港整備勘定）の翌年度の歳入に繰り入れることとしております。

◎ 特別会計に関する法律

（剰余金の処理）

第8条 各特別会計における毎会計年度の歳入歳出の決算上剰余金を生じた場合において、当該剰余金から次章に定めるところにより当該特別会計の積立金として積み立てる金額及び資金に組み入れる金額を控除してなお剰余があるときは、これを当該特別会計の翌年度の歳入に繰り入れるものとする。

（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。

【回答】（総務課）

2030年6000万人という政府目標を念頭に置いて、各空港において増加するインバウンド需要や国内線、貨物便も踏まえて将来の需要予測を出しており、当該予測を踏まえて、必要に応じた施設整備等が行われているところです。

例えば、成田国際空港においては、事業評価において2030年の発着回数を予測しており、それを踏まえて、関係者との調整のほか、C滑走路増設にも取り組み、受け入れられる体制を整備しているところです。

また、関西国際空港では、2030年の発着回数を最大でも30万回弱と予測しておりますが、飛行経路の見直しにより発着枠を増加させたところです。

このように、各空港で将来の需要予測に基づき、必要な施策が講じられているところであり、訪日外国人旅行者数6000万人をしっかりと受け入れられるよう、必要な環境整備を着実に推進してまいります。

（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ことから、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。

【回答】（航空事業課）

離島路線を担う地域航空会社については、整備費・燃油費・物価の高騰により運航コストが増大しており、厳しい経営状況にあると認識しております。

運航費補助については、各社の収支状況悪化により補助対象路線数が拡大するとともに、従来からの補助対象路線の補助額も増加しており、令和6年度においては、コロナ前の約2倍の8億2千万円を補助しております。

国土交通省としては、今後とも増加した必要補助額の確保に向けて、努力してまいります。

(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。

【回答】(航空ネットワーク企画課)

空港グランドハンドリング業務については、令和5年6月の有識者会議(※)において、「多重委託構造の見直し等により、業界において適正な企業間取引が行われることが重要である」旨のとりまとめがなされております。

※持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

これを受けて、国土交通省としては、空港グランドハンドリング分野における「適正取引等推進のためのガイドライン」の策定に向け、労働組合を代表する方を含む官民の有識者から構成されるワーキンググループ(WG)を設置いたしました。

本年4月18日に開催した第1回WGでは、受託者側である空港グランドハンドリング協会や航空連合へのヒアリングを実施したところであり、第2回WGでは、委託者側にヒアリングを行う予定です。

国土交通省としては、本WGを通じて官民の有識者や業界の方々から実態をよく伺いし、本年秋頃の策定を目指すガイドラインに反映できるよう、議論を深めてまいりたいと考えており、適正取引の推進に向けて、公正取引委員会や中小企業庁としつ

かり連携してまいります。

(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ずえれば、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方策については、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、国の認識を明らかにされたい。

【回答】(空港技術課・航空ネットワーク企画課)

増大するインバウンドに適切に対応していくためには、空港業務DXの着実な実施等による空港業務の生産性向上は不可欠であると考えております。

空港業務DXについては、自動手荷物預機やベルトローダー等、空港業務の生産性向上に資する先進機器の導入が各空港で進んでおり、国土交通省においても、FAST TRAVEL 推進支援事業等を通じて取り組みへの支援を行っております。

また、令和6年6月に「空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」を立ち上げ、グランドハンドリング作業の生産性向上に向けた先進技術等の開発・実装を促進するための検討を実施しております。

国土交通省としては、技術開発・実装を促進する優先順位等を含め、今後も空港業務の生産性向上に向けた検討を進めてまいります。

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。

【回答】（安全政策課）

国土交通省では、航空医学分野の規制の見直し等を図るため、令和6年3月、学識経験者や医療関係者等からなる「航空医学分野の規制等に関する検討会」を設置し、同年11月にとりまとめが行われました。

このとりまとめを踏まえ、航空会社におけるアルコール検査制度の合理化等に向けた基準の見直しについて手続を進めておりましたが、その後、パイロットの飲酒事案が連続して発生したことから当該手続を中断し、飲酒リスクの高いパイロットの管理強化等について指示を行ったところです。

引き続き、監査等を通じて、当該指示の内容を含め、各社における飲酒防止対策の定着状況を確認することとしています。

(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。

【回答】 (航空保安対策室)

保安検査の実施主体移行・費用負担見直しにつきましては、令和6年11月に「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」を設置して、有識者や関係事業者からなる委員の皆様からご意見を頂きながら、実施主体の円滑な移行等に向けた実務的な課題について検討しているところです。

全日本交通運輸産業労働組合協議会からも議長の池之谷様に委員として議論にご参画頂いているところ、誠にありがとうございます。

実施主体移行・費用負担見直しについては、まさに現在ご議論を頂いているところではありますが、3月27日に開催された第3回の実務者検討会議において、

- ・ 今般の検討が、厳格な保安検査の実施等のために行われており、空港間の保安水準を一定以上に保つ必要性も踏まえると、実施主体の移行については、地方の小規模の空港も含めて、検討の俎上に載せる
 - ・ 今般の見直しに合わせて、国管理空港の保安料については、従来航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要な費用の全額を保安料により一括で徴収する形に改めることとしてはどうか。また、旅客から透明性のある形で負担頂くため、この保安料をオンチケット方式として徴収するべく、国から航空会社に対して働きかける
 - ・ 保安検査の実施主体が空港管理者に移行することを踏まえて、空港間の保安水準が一定以上に確保されるよう、危害行為防止基本方針に基づき、監査等を通じた指導監督や、保安検査等の量的・質的向上のための取組の推進等を通じて、各主体において適確に保安検査等が実施されるよう、国が主導的な役割を果たすべき
- といった方向性でとりまとめを行うことで委員の皆さまの合意が取られました。

第2回の実務者検討会議において委員の皆様から頂いたご意見も踏まえて、第3回において中間とりまとめ案を提示する予定としております。

引き続き、実務者検討会議でのご議論をはじめ、空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けて、ご理解とご協力を賜りますよう、お願い致します。

(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。

【回答】（管制課）

我が国の管制業務は、防衛大臣に委任しているものはありますが、国土交通大臣が一元的に管理しております。また、米軍が実施する場合であっても、我が国が行うものと同様に、国際標準に準拠した管制業務を提供しており、航空交通の安全が確保されております。

協調的な空域の利用にあたっては、民間航空のための空域の確保と自衛隊や米軍の訓練の所要を両立させることが重要であることから、このような考え方のもと、関係者と連携して取り組んでまいります。

（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。

【所管外】

(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。

【回答】（航空保安対策室）

航空機内および空港における撮影罪の適用・摘発件数については、航空局では把握していません。

悪意や専ら性的関心に基づき人の性的な部位・下着などをひそかに撮影する行為については、いわゆる「撮影罪」に該当する行為として刑事罰の対象となっていますが、ご承知のとおり、航空機内の盗撮行為について、乗務員の職務を妨げるなど、航空法上の安全阻害行為等に該当する場合には、現在でも禁止されております。

航空局としては、安全阻害行為等の防止に向け、航空会社等をはじめ、関係機関・団体と連携し、引き続き広報・啓発活動を強化してまいります。

※波線下線部は所管外

(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に、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り、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。

【回答】（安全部空港安全室・航空ネットワーク部）

空港管理者が制限区域内作業の中断（作業員退避）について、一律に作業中止の指示を出すことは労働安全の基準を空港管理者が策定しているわけではないことや、制限区域内での作業内容が一律ではないことから困難です。地上作業員等の退避については、気象情報等を踏まえ各事業所の責任において労働災害防止の観点で対応されているものと認識しています。

なお、航空局では空港管理者に対し、気象機関から、飛行場大雪警報等その他の飛行場警報、飛行場気象情報等が発出された場合は、エプロン内における航空機及び地上作業員の安全を確保するため、各事業者等に通報するよう指導しています。

（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。

【回答】（空港技術課・空港安全室）

国土交通省では、令和 2 年 3 月に「A2-BCP」ガイドラインを策定するとともに、全国の 95 空港において、当該ガイドラインに基づく「A2-BCP」が策定されたところです。

国土交通省としましては、「A2-BCP」の実効性を継続的に高めていくことが重要であると認識しています。このため、空港アクセスについては、各空港において、「A2-BCP」に基づき、代替アクセスの確保に向けた体制を構築し、関係者による情報共有と連携の強化を実施しているところです。また、各空港において、定期的かつ現実に即した訓練等を実施しているところであり、各空港の訓練の実施状況等を検証

し、その結果を周知することで、各空港の「A2-BCP」の内容や今後の訓練計画等に反映させているところです。さらに、災害の発生状況や各空港での取組状況を踏まえ、「A2-BCP」の実効性の更なる強化が必要なことから、令和 5 年度より「空港における自然災害対策に関する検討委員会」を再開し検討を進めており、令和 6 年 6 月に「A2-BCP」ガイドライン改訂版を公表しております。特に代替交通の確保については、地方運輸局等関係機関との情報共有及び連携を強化することとしています。

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

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

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

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。

【回答】（航空戦略室）

2050年までのカーボンニュートラルに向け、CO₂削減効果の高いSAFの導入は喫緊の課題であり、国土交通省では、2030年の本邦航空会社による航空燃料使用量の10%をSAFに置き換える目標を掲げております。

SAFの製造に関しては、初期投資が大きい設備等の導入を後押しするため、資源エネルギー庁により、GX移行債を活用し、設備投資補助や税額控除が措置されております。

現状、欧米でも航空会社に対する政府からの直接的な財政支援は行われていないと承知しておりますが、国土交通省においても、国産SAFの原材料多様化やSAFの環境価値の可視化等に取り組むとともに、海外における政策の動向や国産SAFの製造状況を引き続き注視してまいります。

（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。

【回答】（首都圏空港課）

生産性の向上の観点からも、労働環境の整備は重要であり、このため、成田空港会社において、常日頃より現場の声を聴取する機会が設けられているものと承知しております。

また、昨年7月に、成田空港会社から国に対し、「新しい成田空港」構想のとりまとめについて報告があり、旅客ターミナルの再構築や新貨物地区の整備などの様々な取組案が示され、人材確保のため、働く本人の就労環境の整備についても検討されているものと承知しています。

国としても、成田空港会社をはじめ、関係する皆さまとも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。

(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。

【回答】(首都圏空港課)

成田空港では、輸出貨物を持ち込むトラックの輸出上屋前の路上駐車による貨物地区構内混雑への対策として、成田空港会社により、「輸出」におけるトラックドックマネジメントシステムが2023年4月より導入されております。

また、成田空港会社において設置された、「2024年問題対策協議会」で、輸入貨物を引き取るトラックの長時間待機への対応について議論が行われ、「輸入」におけるトラックドックマネジメントシステムについても2024年11月に導入がされました。

このトラックドックマネジメントシステムは、成田空港貨物地区への輸出貨物の搬入及び輸入貨物の搬出を行う車両が対象であり、業務用普通車両については対象外と承知しております。

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。

【所管外】

(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。

【回答】(航空保安対策室)

国から認定を受けた特定フォワーダー、いわゆるRAである「特定航空貨物利用運送事業者等」による特定荷主の認定行為については、国が特定荷主における航空貨物の爆発物検査、貨物の保管・運送中の不正干渉防止などの保安対策の要件について「特定荷主の遵守事項に係るガイドライン」を定めており、RAは、このガイドラインに従って特定荷主の保安体制を確認し、確定を行っているところです。

また、国はRAに対する監査を実施する際に、特定荷主に対しても調査を行い、特定荷主の保安体制等についての確認等を行っており、ガイドラインの策定と併せて、航空安全の確保に努めているところです。

一方、RAが特定荷主を確定する現行制度について、国が直接特定荷主を認定する制度改正を検討しており、荷主やフォワーダー等の関係者とも調整の上、早期に実現できるよう取り組んでまいります。

いずれにしましても、貨物事業者や航空会社をはじめ、関係者と連携を深めながら、国として責任を持って航空保安対策に万全を期してまいります。

【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、借り入れが重く、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。

【所管外】

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。

【所管外】

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。

【回答】

観光庁では、これまで積極的な休暇取得の促進を目的に、企業等において休暇を取得しての外出やとか、旅行を楽しむことを積極的に推進する運動を推進してきました。2,800社を超える企業団体の方に、賛同いただいております。また、休暇取得の分散化ということで、各地域における取り組み事例について、観光白書を通じて紹介させていただいております。

それらを1つのヒントとして、各地域の創意工夫に基づいて、休暇の取得と分散化の取り組みが広がることを期待しているところです。観光庁としては、引き続きこれらの取り組みを進めるとともに、自治体、教育界、産業界とともに連携し、休暇の分散化を進めてまいります。

4. 人財不足への対応

観光産業において人財不足を解消し、安定した雇用を維持したうえで人財を育成していくことは、観光が我が国の基幹産業として持続的に成長していくために不可欠である。

また、観光需要を拡大させ、更にその需要を平準化させていくためには、労働力供給についても安定化をはかることが重要である。

観光需要の拡大に応えられる人財を確保していくために、各事業者による取り組みだけでなく、国が「観光産業は我が国の基幹産業であり、産業を国がしっかり支え、働く者の地位向上に取り組んでいく」という意思を労働市場とともに国民に対して強く発信することを国に求める。

加えて、観光事業者に対する各種支援事業を講じる際の要件として、事業者への従業員の賃金改善要請に留まらず、それらが適切に実施されているかの検証を追加することを国に求める。

また、観光産業の人財不足について課題解決にむけた方策の検討を目的とした検討会を立ち上げ、具体的な検討をおこなうよう求める。

【回答】

観光は成長戦略の柱であり、地域活性化の切り札です。観光産業、特に宿泊産業は地場産業との結びつきの強さから、地域経済の牽引役であると認識しています。

観光立国推進基本計画等においても、こうした認識を示しているほか、就活イベント等において、宿泊業の魅力発信を行っています。今後も宿泊業の地位向上に向けて、しっかりと取り組んでまいります。

また、インバウンドをはじめ、今後さらなる増加が見込まれる観光地に着実に取り組み、観光による経済効果をかけ、全国各地に波及させるためには、受け皿となる宿泊産業の不足の解消が急務であると認識しており、人手をかけるべき業務に人材を集中投下できるよう、スマートチェックイン／アウト機やPMSと業務の効率化や、省力化に資する設備投資の支援を行い、サービス水準の交渉や賃上げに取り組んでいるところです。

また、魅力ある宿泊施設への改修や予約管理、設備管理等に対する支援等を通じて、観光産業の生産性収益性の向上を図るとともに、こうした支援を行うにあたっては、新品水準の引き上げを求めると、従業員の方々の待遇向上が図られるよう取り組んでいるところです。

観光庁としましては、宿泊団体事業者等からの声を聞き取ることで状況を把握し、引き続き総合的な人手不足対策を実施してまいります。

5. 外国人労働者の就労増にむけて

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は働く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。

【所管外】

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。

【回答】

外国人旅行者向けの免税制度につきましては、免税購入品の国内転売といった制度の不正利用を防止する観点から、令和8年11月以降、出国時に税関で購入品の持ち出しを確認した場合のみ、消費税相当を返金するリファンド方式に見直すこととしています。

世界では、50か国以上の国で免税制度が見直されておりますが、観光国についてはリバウンド式が、今主流となっております。一方、空港の業務を担う航空会社の間では、新たな負担の増加という懸念が生じていることも承知をしているところです。

新制度の施行に向けては、令和7年度予算での適切な周知広報を実施、空港等での混雑防止のため、デジタルツールを活用した手続きの検討等を行っているところです。

航空会社を含めた航空関係者の業務の負担が増加しないように、関係省庁とも連携をして、周知方法の検討を進めてまいります。

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。

【所管外】