



交運労協ニュース No. 8

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年3月12日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 讓治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

内閣感染症危機管理統括庁へ

「新型インフルエンザ等対策政府行動計画」の改定に 対する要請を行う！

交運労協は、3月5日、「新型インフルエンザ等対策政府行動計画」の改定に関する要請書を、内閣感染症危機管理統括庁へ提出した。

冒頭、同席いただいた政策推進議員懇談会の逢坂誠二幹事（衆議院議員）は、「本日は人が動いたり物が動いたりしないと事業にならない方々からの要請であり、2020年月に日本でコロナ感染患者が見つかったから非常に厳しい状況にあった方々だ。政府の対応も、事情は十分承知しているものの、その場その場でやらざるを得なかったと認識しており、中長期的に先を見通した対応を行う必要がある。行動計画の改定に際してはこういった方々の声を聞いて頂いて適切な対応をお願いしたい」と述べた。



要請書の手交



会場の様子

また、同じく政策推進議員懇談会の近藤昭一会長（衆議院議員）は「新型コロナウイルス感染症、現在は5類感染症に移行し局面は変わってきているが、発生時は本当に大変な状況であった。そういう中でも本日の要請にお集まりの皆さんはリスクを抱えながらエッセンシャルワーカーとして頑張っていた。また関係省庁の皆さんも課題に

直面して大変ご苦勞があったと思う。行動計画見直しに関して、我々もしっかりと力を合わせてやっていく。」と述べた。

住野議長は「私たちの産業は、コロナ禍において安全・安心を第一義に国民の皆さんを目的地に運ぶという使命を帯びたが、大変苦勞をした。一番の苦勞は将来展望が描けないということから大切な人材が流出したことだ。今回の行動計画改定を我々が経験したこと、安心して感染対策をして人と物をどう動かしていくか、いろんな意見を交わしていきながら、我々の意見が取り入れに値するのであれば取り入れていただくことを願います」と挨拶した。



逢坂誠二 議員



近藤昭一 議員



住野議長

続いて、荻山政策委員長（JR連合会長）が、「交通運輸・観光サービス産業はコロナ禍での人流抑制により甚大な打撃を受けた。未知の事態ということで仕方ない側面もあるが、科学的根拠に基づいたというよりは対処療法的な対応に終始した結果、大きな影響を受けたと認識している。幸い現場の皆さんの懸命な努力や利用者の皆さんのご協力を賜って、公共交通や宿泊施設ではクラスターは発生しなかった。感情的、非科学的な対応ではなく、十分に検討して次のパンデミックに備える必要がある。更に我々の産業は体力が大きく毀損され、離職が相当数増えて人材面でも大変苦勞している。新型インフルエンザ等対策推進会議の中でも、政府行動計画改定の基本的な考え方として、感染拡大防止と社会・経済活動のバランスを踏まえた対策の切り替え、可能な限り科学的根拠に基づいた対策の切り替えなど国民生活・国民経済への配慮にご留意をいただいていると認識しているが、ぜひ我々の立場からの意見を聞いていただきたい」と要請の趣旨を説明した。

つづいて、要請内容に関して各構成組織から補足説明を行った。

【JR連合・荻山会長】

感染防止対策は重要であるが科学的根拠に基づいた人流や経済活動との両立をお願いしたい。また、コロナ禍において人流や経済活動を抑制した際は、私たちの産業を指定公共機関とし、その間交通サービスを提供してきたが、今後は支援と配慮をお願いしたい。飲食店を始めとして休業を要請したところに対しては支援金が出た一方、私たちの産業は指定公共機関として責務を果たしたにも関わらずそのような対応がなかった。現場からも同様の声が出ていたことから、対策を講じていただきたい。

【航空連合・内藤会長】

未曾有の危機という中で、入国者数の制限、島国ということで時間を稼ぐ意図もあったかと思うが、どういう根拠で制限がかけられたのか、明らかになっていないまま対応がなされ、我々の業界も大きな損害を受けた。入国者数の制限をされると、そもそも営業ができず収入を大きく失うことになる。雇用調整助成金（以下、雇調金）や公租公課の減免など支援、費用補助をいただいたが、このようなコスト型では限界もあり、収入の補填のあり方について次なるパンデミックの際には改めて検討いただきたい。経営も思い通りにならない中、大きな資産や人材も抱えながら苦しい状況であったことは改めてお伝えしたい。コロナ禍により航空だけでなく交通に関わる産業はパンデミックに弱いという印象が広まったことから、再開した新規採用も不調であり、回復した需要に対応しきれていない。次なるパンデミックにはコスト型だけでなく、しっかりと収入面もカバーして産業自体をしっかりと存続させるという観点での支援をお願いしたい。

【サービス連合・櫻田会長】

G o T o トラベルキャンペーンや全国旅行支援、雇調金など大きなご支援をいただき感謝申し上げます。一方で全国旅行支援では都道府県ごとの対応の仕方が分かれたり、媒体も紙やデジタルが混在したりと現場では対応に苦慮した。お客様の利便性の観点からもシンプルで使いやすいものをご検討いただきたい。



J R連合 荻山会長



航空連合 内藤会長



サービス連合 櫻田会長

次に、省庁からの回答に移り、初めに内閣感染症危機管理統括庁より総括的な回答があった。

【内閣感染症危機管理統括庁】

行動計画改定の全体の流れをご説明したうえで要請に対し回答したい。3年間コロナ禍で皆さんにご迷惑をおかけしたが、ようやく5類感染症へ移行することができた。この3年間の経験を踏まえて課題など振り返りつつ、政府として次の感染症が起きた場合はこういう考え方で対策を講じる根拠として、既存の新型インフルエンザ等対策特別措置法（以下、新型インフル特措法）を見直すこととした。

昨年の秋から法律に基づく有識者会議、医療関係の専門家やご苦勞された業界の方、経済界やリスクコミュニケーションの専門家など様々な有識者のご意見をいただきながら、今年の夏を目途に政府行動計画をまとめることとした。先程皆様から頂いたご要望の根本的なところはこの有識者会議の意見にほぼ入っている。つまり社会・

経済活動と国民の健康維持の両立のバランスをとること、政府がしっかりと根拠を持って国民に分かりやすい形で説明していくことが重要だ。次のパンデミックがどういった影響があるかは当然であるが現時点では何もわからず、具体的なことはこうしますということに打ち出せないものの、平時からしっかりと準備して、いざ事が起きたときには迅速に準備を次のモードに移したいということで議論を進めているところである。

続いて、各省庁から回答を受けた。

【要請】 1. 中長期的な観点での対応について

感染症によるパンデミックが波状的に到来するものと想定し、場当たり的ではなく、中長期的な観点での思考と対応を行うこと。その際、病原体の変異や感染者の症状等の変化を想定し、これに耐えうる医療提供体制や検査体制を構築するとともに、政府と自治体との間で緊密に連携し、齟齬・不公平のない国民に分かりやすい形での政策展開を図ること。また、実施にあたり必要な人財の確保や地域の医療機関連携の強化、政府による十分な財政支出を行うこと。

【回答：内閣感染症危機管理統括庁】

大きな想定外だったことは波が長く続くという点。従来のインフルからは想定しきれていなかったこと、準備できなかったのが大きな反省点だった。次のパンデミックでは中長期的に見据えて行動計画や施策を考える必要がある。

【要請】 2. 「感染拡大防止対策」と「人と物の移動・交流に基づく社会・経済活動」との安定的な両立について

(1) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大初期に行われたような、政府・地方自治体や有識者による人の移動自体を根拠なく危険視するような誤ったメッセージの発出、いたずらな移動・利用制限の実施が、交通運輸・観光サービス産業に対し甚大な影響を与えたことを強く認識すること。そのうえで、対策を講ずる際は科学的な知見・根拠に基づき実施するとともに、正確な情報発信を行うこと。

とりわけ、今回のような新型感染症の発生初期においては、未知なる感染症に対する不安と恐怖から、都道府県を跨いで移動するトラックドライバーとその家族にまで差別と偏見が生じた。こうした人権侵害とも言うべき事象の再発防止に向け、情報発信のあり方について課題整理を図ること。

(2) 2021年3月より、検疫の適切な実施を目的に入国者総数の管理が導入され、海外からの入国は大きな制約を受けた。コロナ禍前は1日平均14万人が入国していたが、制限の実施によって訪日需要は消失した。入国者総数の管理を含め、日本がおこなった水際対策は「G7で最も厳しい（岸田首相）」とされたものの、一方で内外からは「鎖国」との揶揄や、「ジャパンパッシング」と呼ばれる現象など、閉鎖的・保守的な政策に対する批判もあった。総数管理の前段において、国交省の要請による国際線旅客便の就航制限は2020年3月から実施されており、実質的に入国が制限されていた中で、ほぼ1年後の2021年3月より開始された入国者総数管理の決定経緯や必要性の説

明は十分ではなかった。また、入国者上限数の根拠についても当時は確認できていなかった。

入国者制限が航空会社の経営に直接的な影響を及ぼしたことは確かであり、経営状況は悪化し、その副作用として業界全体で離職者が大幅に増加し、現在の需要回復局面における人手不足につながっている。国際線だけでなく、国内の人流抑制などの影響も踏まえ、政府として航空機燃料税減免をはじめ様々な経済的支援が実施されたことは十分認識しているが、航空会社の経営の自由度が失われ、収入を大きく逸失したことに對しては収入補填が必要である。

また、今後、国内はもとより、国際的な人の往来なくして航空会社の経営の回復や将来的な発展を期することが不可能であることに鑑み、科学的な知見・根拠に基づいた水際対策を行うこと。その際、世界各国の動向に遅滞することなく現実的な対処をとること。

【回答：内閣感染症危機管理統括庁】

(1) 初期段階では未知のウイルスということで社会活動をやや抑制してきた。今後社会経済の制限をする際には、先の見通しとなぜ抑制するのかをしっかりと分かりやすく説明すべく対応する。

トラックドライバーへの差別、偏見ということだが、ドライバーに限らず医療従事者、エッセンシャルワーカーなど最前線で向かい合ってくださる方々がいわれのない差別を受けたことは反省点だ。有識者会議の中にリスクコミュニケーションの専門家に入っただいており、誹謗中傷はあってはならない、法的にも認められないことなど正確な情報を発信していくことがよりベースになる。

(2) 入国者の抑制、いわゆる水際措置であるが、当時は海外の状況、国内の医療体制の状況、ウイルスの性質、ワクチンがどれだけ普及しているかを総合的に判断した。なぜそのような措置をとるのかについての説明がしきれていなかったのは大きな反省点である。当時は水際措置の判断は内閣官房の中でも総合的な調整をおこなう副長官補室だったが、昨年9月に危機管理統括庁ができ、全体的な司令塔として役割分担の整理がついた。医療体制の話も含めて統括庁で全体的にしっかりとやる体制ができたので粛々と取り組んでいく。

【要請】3. 国民生活、関係産業への影響を踏まえた「中長期的」で「手厚い」政策の必要性とそのあり方について

(1) 未知の感染症等への対応として、「状況に応じて人流を一時的に抑止すること」の必要性については完全否定するものではないが、これによる国民生活や交通運輸・観光サービス産業をはじめとした関係産業への影響度合いを強く認識し、関係産業の衰退・弱体化を防ぐための支援措置を十二分に実施すること。とりわけ、公共交通・インフラ産業をはじめとする「指定公共機関」に対しては、社会的機能を果たし続けるべく事業を継続するための直接的な支援を行うこと。また、関係産業がダメージを受けた場合、その回復には相当の期間（複数年）を要することから、中央・地方双方

の行政機関が、事業者団体との対話を速やかに行ったうえで、中長期的な視点を持ち、複数年度にまたがる形で必要な財源を確保し支援策を展開すること。

(2) コロナ禍においてはG o T oトラベルや都道府県単位での地域割政策、全国旅行支援制度が実施されたものの、地域差の大きさ、財源の制約と使途・予算執行スピードにおける差異が発生した。また、地方創生臨時交付金についても、活用方(支援対象)には地方自治体により認識に大きな差異があった。これらを踏まえ、今後実施される支援策については、対象産業の現場における負担軽減を図る観点から、働く者にとっても利用者にとってもシンプルなものとする。加えて、複数年度にわたる予算確保、都道府県や事業者および施設によって取り扱い内容や予算配分に差異がないようにするとともに、公共交通機関の利用の促進に寄与することについても留意すること。

【回答：内閣感染症危機管理統括庁】

(1) 交通運輸産業や医療など社会・経済のベースを担う企業には新型インフル特措法における「指定公共機関」としてパンデミック時でも事業を継続していただいた。現在の法律では指定公共機関への財政上の支援はないが、直接的に影響を受けたところだけでなく間接的に影響を受けたところにも配慮していかなくてはならない。その観点で、何度か新型インフル特措法の改正をする中、影響を受けた事業者に国または地方自治体は資金面でしっかり支援する新たな条項を追加した。通常、法律に金銭的な支援を明記することは稀なケースであるが、関係省庁がいろいろな業界の声を聞きながら立案した対策の中から出てきた観点である。

【回答：観光庁】

(2) ご指摘の通り、G o T oトラベルキャンペーン、特に全国旅行支援に関しては、各自治体独自の割引がスタートしたのちに全国旅行支援が始まったのでばらばらなスタートとなった。今後同じケースが起きた際は、皆様にもご意見を伺って、使いやすい枠組みを設計したいと考えている。また交通産業と同じく観光産業に対してもしっかり配慮していくことが必要と認識している。

【要請】 4. 雇用の維持・確保にかかる政策の改善について

(1) 「雇用調整助成金制度」については、あらためて感染症によるパンデミックに対しては中期的な視点に基づき対応を行う観点から、雇用の維持・確保を行う目的を中期的に果たすことを明確にし、情勢に振り回されながら短期的視点で特例措置の延長を繰り返す「不安定な取り扱い」を改めること。また、一般会計の活用を含め、安定的・持続的に制度を維持するための「財源の確保」が必須であり、加えて、支援対象の適用要件にかかる制約や手続きの見直しなど、制度の改変を行うこと。

(2) 既存の制度に依る形の弥縫策ではなく、今後パンデミック等の異常事態・社会混乱発生時下においても、国民の雇用・生活を着実に守るための備えとして、事態に十二分に対応できる包括的な新制度の設計や、支援の仕組みの構築を行うこと。

【回答：厚生労働省】

ご指摘の「中長期的な視点に基づき」というところでは、行政としては休業をとっていただいた事業者には払った休業手当の一部を助成するという支援になる。助成が長期にわたって継続する場合には従業員、労働者の職業能力の維持・向上、成長分野等への円滑な労働移動を阻害するのではという指摘もある。次の危機がどのようなものかわからない中、現時点で一律の対応を決めておくのは難しいと考えている。今回のコロナの特例措置がどのような影響を与えたのかについては検討する必要があると認識している。今後の支援の在り方については厚生労働省の関連の独立行政法人にコロナ特例の効果検証に係る研究を要請している。そちらの分析をすすめつつ省内にある労働政策審議会でもご議論いただきながら次の危機に備える考え方を整理していく。

【要請】 5. 未発生期における環境整備・制度改善等について

(1) エssenシャルワーカーとしての人材の確保、育成、定着について

人流の抑制等が交通運輸・観光サービス産業に与えた影響は甚大で、従来からの人手不足に加え、収入の低下や将来不安等からくる離職の増加が需要回復期におけるサービスの供給を不可能にしている。こうした現実を踏まえ、各産業の人材確保にむけて、事業者による経験者採用や一度離職した社員の再入社（カムバック施策）をはじめ、人材確保と育成に係る施策や労働環境・制度面の整備を補助金支給など財政面から支援すること。また、外国人材に関しては、専門性が高く、在留期間が長い特定技能2号に拡大するなど、受け入れ後の定着・活躍のための環境整備を行うこと。

(2) オーバーツーリズムの解消、官民パートナーシップ強化による観光政策について

観光産業の発展は、日本と地域の発展に極めて重要な役割を担っており、日本人による国内旅行の促進に加え、外国人観光客の受け入れ拡大にむけた環境や制度の整備を推進するべく、政府が地方自治体との連携・協働を物心ともに強化すること。あわせて、「官」と「民」のパートナーシップを強化し、あらゆる関係主体を有機的につなげ、参画させる取り組みを推進すること。

(3) ニューノーマルに対する社会政策の推進について

① コロナ禍で生じた社会変容により「リモートワーク」や「2拠点居住」、「ワーケーション」といった働き方が一部定着化しつつある。働き方の変化は、感染症拡大の防止や東京等の巨大都市への一極集中の解消、地方創生など持続可能な社会の形成につながる可能性を有しており、雇用の維持や柔軟な働き方の選択肢として活用されるべきである。その前提となる高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要な通勤費用に係る制度の改訂など、社会変容に対応する制度面の環境整備を進めること。

② 国民の旅行・移動を促進すべく、中長期的な観点から休暇取得の促進を図ること。具体的には、学校休業日の分散化を企図した「キッズウィーク」の認知向上や有効活用、ワーケーションを導入した企業へのインセンティブ付与等を積極的に実施すること。また、これらの実現には産業界・労働界の合意形成が重要であることから、各省

庁で推進する余暇・休暇の推進政策を総合し、国全体で改革を進めること。

【回答：国土交通省・出入国在留管理庁】

(1) 国交省としても喫緊かつ重大な課題と認識している。課題に対して賃上げや労働環境の改善、生産性向上といった本質的なことにアプローチしていく必要がある。例えば、バス・タクシーについては交通事業者による迅速な運賃改定と賃上げ、安心して快適な職場環境の整備を促進するとともに、人材確保セミナーやCMなどの広告費用、二種免許取得に要する費用の負担などの事業者による人材確保、養成の取り組みに対する費用の支援を行っていく。鉄道については、動力費、人件費等の上昇を適切に運賃に反映する仕組みを検討しているところ、保守点検等に係る現場職員の作業の効率化・省力化に資する技術開発への支援を行っている。航空については、空港業務の担い手の処遇改善に向けて、職場環境改善の整備に要する経費、空港業務の生産性向上のための経費に対する支援を行っている。

加えて、昨年11月の総合経済対策において外国人材の活用に係る方針が盛り込まれたことを念頭に、自動車運送業と鉄道の特定技能への追加について今年度内に検討し、結論が出しだい速やかに関係各所と協議を行っていく。今後とも引き続き、人材の確保、定着についてどのようなことができるのかということ継続して考えていきたい。

【回答：観光庁】

(2) オーバーツーリズムは交通の分野でも課題があると承知している。例えば観光地においてバスが混雑して住民が乗れない、大型のキャリーケースを持ち込むことにより定時運行に支障が生じているなどの課題を承知している。今後誘客を促進していくためには、観光振興のみならず住民の生活の質とのバランスを取らなければならないと承知している。

課題に対処するために、昨年10月の観光立国推進閣僚会議でオーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージを決定した。

- ① 観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応
- ② 地方部への誘客の推進
- ③ 地域住民と協働した観光振興

以上により、国民には観光のメリット、良い側面を理解して頂く。令和5年度は50億円の予算措置をとった。他分野も含めた地域における取組をしっかりと支援していきたい。官民パートナーシップ強化は、持続可能な形での観光振興や観光地づくりにおいては政府のみならず事業者との連携も重要と考え、関係省庁やJNTOのみならず、観光関係事業者と一体となって昨年3月に策定した観光立国推進計画に関連した施策を遂行していくことが重要と考えている。

【回答：財務省・内閣官房副長官補室・観光庁】

通勤費の非課税限度額についてであるが、通勤費は所得税の考え方だと課税である

が、一定の額までは非課税にしていた。平成28年、まさに地方創生が打ち出された際に法改正があり、上限を1か月10万円から15万円にしたところだ。これ以上遠いと、遠距離通勤がどのくらい普及しているか、企業が通勤手当として認めるか、リモートワーク、テレワークがどのくらい普及しているかを勘案しての判断となろう。テレワークなど政策的なことについては、税制を持っている財務省ではなく、他の省庁に申し入れをしていただきたい。

キッズウィークについては、学校の夏休み等の長期休業日の一部を平日に移すなどして、学校休業日の分散化、学校休業日に合わせた年次有給休暇の取得促進を図る取り組みを推進するため各自治体で実施されている好事例の周知や啓発等を行っており、引き続き取り組んでいく。

ワーケーションについては、パンデミックにより20兆円あった国内旅行需要が毀損された。現在においてはある程度需要がコロナ前に戻った状況であるが、中長期的に見ていくと人口減少が進んでいく中で、国内旅行市場の減少も懸念される。コロナ禍で生じたワーケーションのような新しい旅行需要をしっかりと捕まえていく必要があり、ワーケーションは長期かつ大きな旅行機会の創出や旅行需要の平準化につながる取り組みであり、また働き方改革にも資すると考えている。観光庁としては令和5年度から企業にとってニーズの高いワーケーションモデルの構築に取り組んでおり、ワーケーションに積極的な企業、消極的な企業の2極化を打破するために、企業にとってメリットのあるワーケーションモデルができるか取り組みをしている。またワーケーション、テレワークの推進に向けて賛同していただける企業、関係省庁を集めて「テレワーク・ワーケーション官民推進協議会」を設立した。引き続き関係省庁が連携してしっかりと取り組んでいく。

以上の回答を受け、最後に住野議長が、「行動計画をわかりやすく、働く人たちにとっても迷いが無いよう、働きやすいものとなるよう要請させていただいた。ぜひご検討いただきたい。また状況が変わればこういった意見交換の場を設けていただければ幸甚だ」と述べ、要請を終えた。

【別紙】 新型インフルエンザ等対策政府行動計画の改定に関する要請

以 上

2024年3月5日

感染症危機管理担当大臣

新藤 義孝 殿

全日本交通運輸産業労働組合協議会

議長 住野 敏彦

交運労協政策推進議員懇談会

会長 近藤 昭一

新型インフルエンザ等対策政府行動計画の改定に対する要請

政府の重責を担う、貴職の御奮闘に敬意を表します。また日頃より、私ども交運労協の運動に御支援賜り、感謝申し上げます。

交運労協は、2020年以降、コロナ禍における人流抑制のあり方、科学的根拠なき公共交通利用回避の懲慥、財政補填なき運行要請、各国の動向と乖離した水際対策などについて、関係省庁に対して要請を行ってきました。

そうした中、政府は、昨年9月4日に「新型インフルエンザ等対策推進会議(推進会議)」を立ち上げ、2013年に策定された「新型インフルエンザ等対策政府行動計画(行動計画)」の改定に向けた議論を開始し、第8回推進会議(12/19)において「行動計画の改定に向けた意見」をとりまとめました。

つきましては、同とりまとめ内容を踏まえ、交運労協として新たな感染症の再来に備えるべく、下記の要求を集約しましたので、本年夏頃とされる「行動計画」改定に反映して頂くよう要請します。

記

1. 中長期的な観点での対応について

感染症によるパンデミックが波状的に到来するものと想定し、場当たりのではなく、中長期的な観点での思考と対応を行うこと。その際、病原体の変異や感染者の症状等の変化を想定し、これに耐えうる医療提供体制や検査体制を構築するとともに、政府と自治体との間で緊密に連携し、齟齬・不公平のない国民に分かりやすい形での政策展開を図ること。また、実施にあたり必要な人財の確保や地域の医療機関連携の強化、政府による十分な財政支出を行うこと。

2. 「感染拡大防止対策」と「人と物の移動・交流に基づく社会・経済活動」との安定的な両立について

- (1) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大初期に行われたような、政府・地方自治体や有識者による人の移動自体を根拠なく危険視するような誤ったメッセージの発出、いたずらな移動・利用制限の実施が、交通運輸・観光サービス産業に対し甚大な影響を与えたことを強く認識すること。そのうえで、対策を講ずる際は科学的な知見・根拠に基づき実施するとともに、正確な情報発信を行うこと。

とりわけ、今回のような新型コロナウイルスの発生初期においては、未知なる感染症に対する不安と恐怖から、都道府県を跨いで移動するトラックドライバーとその家族にまで差別と偏見が生じた。こうした人権侵害とも言うべき事象の再発防止に向け、情報発信のあり方について課題整理を図ること。

- (2) 2021年3月より、検疫の適切な実施を目的に入国者総数の管理が導入され、海外からの入国は大きな制約を受けた。コロナ禍前は1日平均14万人が入国していたが、制限の実施によって訪日需要は消失した。入国者総数の管理を含め、日本がおこなった水際対策は「G7で最も厳しい(岸田首相)」とされたものの、一方で内外からは「鎖国」との揶揄や、「ジャパンパッシング」と呼ばれる現象など、閉鎖的・保守的な政策に対する批判もあった。総数管理の前段において、国交省の要請による国際線旅客便の就航制限は2020年3月から実施されており、実質的に入国が制限されていた中で、ほぼ1年後の2021年3月より開始された入国者総数管理の決定経緯や必要性の説明は十分ではなかった。また、入国者上限数の根拠についても当時は確認できていなかった。

入国者制限が航空会社の経営に直接的な影響を及ぼしたことは確かであり、経営状況は悪化し、その副作用として業界全体で離職者が大幅に増加し、現在の需要回復局面における人手不足につながっている。国際線だけでなく、国内の人流抑制などの影響も踏まえ、政府として航空機燃料税減免をはじめ様々な経済的支援が実施されたことは十分認識しているが、航空会社の経営の自由度が失われ、収入を大きく逸失したことに対しては収入補填が必要である。

また、今後、国内はもとより、国際的な人の往来なくして航空会社の経営の回復や将来的な発展を期することが不可能であることに鑑み、科学的な知見・根拠に基づいた水際対策を行うこと。その際、世界各国の動向に遅滞することなく現実的な対処をとること。

3. 国民生活、関係産業への影響を踏まえた「中長期的」で「手厚い」政策の必要性和そのあり方について

- (1) 未知の感染症等への対応として、「状況に応じて人流を一時的に抑止すること」の必要性については完全否定するものではないが、これによる国民生活や交通運輸・観光サービス産業をはじめとした関係産業への影響度合いを強く認識し、関係産業の衰退・弱体化を防ぐための支援措置を十二分に実施すること。とりわけ、公

公共交通・インフラ産業をはじめとする「指定公共機関」に対しては、社会的機能を果たし続けるべく事業を継続するための直接的な支援を行うこと。また、関係産業がダメージを受けた場合、その回復には相当の期間（複数年）を要することから、中央・地方双方の行政機関が、事業者団体との対話を速やかに行ったうえで、中長期的な視点を持ち、複数年にまたがる形で必要な財源を確保し支援策を展開すること。

- (2) コロナ禍においてはG o T oトラベルや都道府県単位での地域割政策、全国旅行支援制度が実施されたものの、地域差の大きさ、財源の制約と使途・予算執行スピードにおける差異が発生した。また、地方創生臨時交付金についても、活用方（支援対象）には地方自治体により認識に大きな差異があった。これらを踏まえ、今後実施される支援策については、対象産業の現場における負担軽減を図る観点から、働く者にとっても利用者にとってもシンプルなものとする。加えて、複数年にわたる予算確保、都道府県や事業者および施設によって取り扱い内容や予算配分に差異がないようにするとともに、公共交通機関の利用の促進に寄与することについても留意すること。

4. 雇用の維持・確保にかかる政策の改善について

- (1) 「雇用調整助成金制度」については、あらためて感染症によるパンデミックに対しては中期的な視点に基づき対応を行う観点から、雇用の維持・確保を行う目的を中期的に果たすことを明確にし、情勢に振り回されながら短期的視点で特例措置の延長を繰り返す「不安定な取り扱い」を改めること。また、一般会計の活用を含め、安定的・持続的に制度を維持するための「財源の確保」が必須であり、加えて、支援対象の適用要件にかかる制約や手続きの見直しなど、制度の改変を行うこと。
- (2) 既存の制度に依る形の弥縫策ではなく、今後パンデミック等の異常事態・社会混乱発生時下においても、国民の雇用・生活を着実に守るための備えとして、事態に十二分に対応できる包括的な新制度の設計や、支援の仕組みの構築を行うこと。

5. 未発生期における環境整備・制度改善等について

- (1) エssenシャルワーカーとしての人財の確保、育成、定着について

人流の抑制等が交通運輸・観光サービス産業に与えた影響は甚大で、従来からの人手不足に加え、収入の低下や将来不安等からくる離職の増加が需要回復期におけるサービスの供給を不可能にしている。こうした現実を踏まえ、各産業の人財確保にむけて、事業者による経験者採用や一度離職した社員の再入社（カムバック施策）をはじめ、人財確保と育成に係る施策や労働環境・制度面の整備を補助金支給など財政面から支援すること。また、外国人財に関しては、専門性が高く、在留期間が長い特定技能2号に拡大するなど、受け入れ後の定着・活躍のための環境整備を行

うこと。

(2) オーバーツーリズムの解消、官民パートナーシップ強化による観光政策について

観光産業の発展は、日本と地域の発展に極めて重要な役割を担っており、日本人による国内旅行の促進に加え、外国人観光客の受け入れ拡大にむけた環境や制度の整備を推進するべく、政府が地方自治体との連携・協働を物心ともに強化すること。あわせて、「官」と「民」のパートナーシップを強化し、あらゆる関係主体を有機的につなげ、参画させる取り組みを推進すること。

(3) ニューノーマルに対する社会政策の推進について

- ① コロナ禍で生じた社会変容により「リモートワーク」や「2拠点居住」、「ワーケーション」といった働き方が一部定着化しつつある。働き方の変化は、感染症拡大の防止や東京等の巨大都市への一極集中の解消、地方創生など持続可能な社会の形成につながる可能性を有しており、雇用の維持や柔軟な働き方の選択肢として活用されるべきである。その前提となる高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要な通勤費用に係る制度の改訂など、社会変容に対応する制度面の環境整備を進めること。
- ② 国民の旅行・移動を促進すべく、中長期的な観点から休暇取得の促進を図ること。具体的には、学校休業日の分散化を企図した「キッズウィーク」の認知向上や有効活用、ワーケーションを導入した企業へのインセンティブ付与等を積極的に実施すること。また、これらの実現には産業界・労働界の合意形成が重要であることから、各省庁で推進する余暇・休暇の推進政策を総合し、国全体で改革を進めること。

以 上