

2024年 政策・制度要求

目次

| | |
|-----------------------|----|
| 国土交通省 | 1 |
| 総合政策局 | 1 |
| 道路局 | 17 |
| 鉄道局 | 23 |
| 物流・自動車局（トラック関係） | 31 |
| 物流・自動車局（バス関係） | 42 |
| 物流・自動車局（ハイタク関係） | 46 |
| 海事局 | 54 |
| 港湾局 | 60 |
| 航空局 | 65 |
| 観光庁 | 69 |
| 厚生労働省 | 73 |
| 総務省 | 81 |
| 財務省 | 84 |
| 文部科学省 | 86 |
| 経済産業省 | 89 |
| 警察庁 | 92 |
| 法務省 | 96 |
| 外務省 | 97 |

全日本交通運輸産業労働組合協議会

（ 交 運 労 協 ）

【総合政策局】

1. 新型コロナウイルス対策に係る施策について

政府は、2022年9月8日に決定した「With コロナに向けた政策の考え方」において、「今後、今回を上回る感染拡大が生じて、一般医療や救急医療等を含む我が国の保健医療システムを機能させながら、社会経済活動を維持できるようにする」とともに、2023年9月4日には「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ている。

については、コロナ禍で顕在化した諸課題を整理し、新たな感染症が再来した際にも、交通運輸・観光サービス産業が事業を円滑に維持・継続できるよう、以下の施策を講じられたい。

- (1) 事業者は、コロナ禍により経営危機に陥る中、民間金融機関からの融資を受けることで辛うじて苦境を凌いできた。については、借入金の返済が本格化する中、資金繰りに係る支援および新型コロナウイルス特別利子補給事業の期間延長や企業規模要件の緩和など借入金返済の負担軽減措置を講じること。

また、新型コロナウイルス感染症に係る公営企業の特別減収対策企業債の償還期間15年を、一般企業債と同様の30年とすること。

- (2) 国の水際対策も段階的に緩和され、訪日外国人旅行者数は回復傾向にあるが、再び散見されつつあるオーバーツーリズムの弊害の解消およびインバウンド対策の充実などに向けた施策を講じること。
- (3) 二拠点居住によるリモートワーク等を雇用の維持や柔軟な働き方の選択肢として活用を図るため、高速鉄道や航空機による長距離通勤に必要な通勤費用に係る制度の改訂(通勤手当の非課税免除額の引き上げ、社会保険料の基準となる標準報酬月額からの除外)に向けた措置を講じること。
- (4) 海上および船という陸上から遠く離れ隔離された特殊な環境で勤務・生活する船員にとっては、新型コロナウイルス感染症等の伝染病に罹患・発症しても直ちに病院へ行くことができず、場合によっては船内全体に蔓延し、航海中に重症化した際には正に命に係わる事態となり得る。

基本的に、経口抗ウイルス薬等の医薬品の入手には医療機関を受診し、処方箋を発行してもらうなど所定の手続きが必要となるが、海上で働く船員が航海中に

医療機関を受診し、処方箋の発行を受けることは不可能に近い状況にある。そのため、乗船中の船員の疾病を治療するには、船内に備え付ける医薬品が船員法施行規則第53条第1項に定められ、これに基づく医薬品を備え付けるために、船長の発給する証明書を持って、処方箋を必要とする医薬品を購入するための正当な理由とすることが、厚生労働省医薬食品局長通知に定められている。

については、船員交代のさらなる円滑化に併せ、船員の特殊な労働環境等を考慮し、新薬を含めた一刻も早い国内で認可された経口抗コロナウイルス薬を始めとする医薬品等を遅滞なく船内に備え付けできるように、関連法令や協議会等の体制を整備されたい。

2. 「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。

- (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。

新型コロナウイルス感染症は、2023年5月から感染症法上の分類として季節性

インフルエンザと同様の5類に移行し、人の流れも回復しつつある。しかし、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、本年4月から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ることにより、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、貸切バスにおいては、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、総括原価方式に基づく運賃の上限認可制においても、適正な価格転嫁が行われるよう、支援されたい。

また、運輸産業においては、労務費等が適切に価格転嫁されるよう、発注者による独占禁止法上の優越的地位の濫用や下請代金法上の買ったたき行為に対して、厳格に対応されたい。

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

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。さらに、既存の法定協議会等が設置されている線区についても、再構築協議会への移行を可能とし、持続可能な地域公共交通の在り方についての協議を促進するための環境を整備すること」とされていることを踏まえ、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されたい。

- (4) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められているが、その多くは「自転車専用通行帯（レーン）」や「車道混在」となっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差・混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。加えて、2022年には道路交通法が改正され、特定小型原動機付自転車(電動キックボード)という新たなモビリティの導入が認められることになった。

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

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

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

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

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

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

- (6) 交通政策基本法には、「物資の円滑な流通」（第2条）が明記されているが、現在、年間の国内貨物総輸送量約47億トン（令和元年度）のうち、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となっている。一般消費者に身近なサービスとしては宅配便が連想されるトラック輸送であるが、その大半は、生産から消費に至る経済活動において、一次産品である農水産品や資源（鉱

物、原油等)、二次産品である工業製品(化学、繊維、食料等)や日用品(書籍・印刷物、衣服、身廻品、はきもの、文具、玩具、運動・娯楽用品、楽器、家具、装飾品、衛生・暖房用具、台所および食卓用品等)、建設資材等の貨物輸送となっており、一般消費者の目に留まりにくいものの、国民生活や経済活動に必要不可欠な産業となっている。

しかし、業界の実情は、長時間労働や低賃金等に起因する慢性的な労働力不足や劣位に置かれた取引環境などに加え、燃油価格をはじめ諸物価の高騰、さらには、新型コロナウイルス感染症の拡大による物流量の減少など、かつてない厳しい状況にある。第7次総合物流施策大綱において、こうした業界の課題解消に向けた様々な施策等が盛り込まれていることは評価するが、国民生活や経済活動を維持・発展させるためにも、施策の着実な実施と拡充、強化に取り組まれない。

(7) トラックの駐車場所不足への対応については、トラック輸送が国民生活や経済活動に必要不可欠な産業であることに鑑み、市街地の集配業務に対しては、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16.5%と、高速道路SA・PAの6.3%を上回っており、やむを得ず路上駐車をせざるを得ない状況がある。中長距離運行においても、改善基準告示を遵守するため、また、着荷主の庭先や周辺に適切な駐車場所がないことや着荷主が指定する荷卸し時間までの時間調整などから、高速道路SA・PAや「道の駅」における長時間駐車をせざるを得ない状況があるにもかかわらず、一般道路を含め、十分な駐車場所が確保されていない状況がある。

物流が社会インフラであり、国民生活や経済活動に必要不可欠とするならば、トラックの駐車場所の確保は社会問題として捉えられるべきであり、適切な駐車場所の確保や駐車規制の見直しについて、行政として、発着荷主や消費者など社会全体の理解を得ながら取り組むべきであるとする。

したがって、抜本的な駐車場所の確保に向けて、以下のとおり取り組まれない。また、究極的には物流の社会的役割を考慮したまちづくりが必要であり、駐車場所確保の諸施策と合わせ取り組まれない。

① 高速道路SA・PAの大型駐車マス不足については、まずは、ドライバーがなぜその設置場所をその時間帯に利用するのか、仮に荷主庭先やその周辺に適

切な駐車場所があればそちらへシフトするのかなど、詳細な実態やドライバーのニーズ等を把握することが必要と考える。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7.9%となっている一方、「荷主の構内」とする回答が56.2%で、大型車以上でその傾向が強くなっており、荷主構内における駐車場所の確保が求められている。昨年の要請において、大阪府交野市が「官民連携基盤整備推進調査費」を活用し、物流を軸としたまちづくりとしてトラック休憩施設の整備を進めている事例を挙げたが、ドライバーの労働環境の改善のみならず、近隣の高速道路SA・PAの混雑解消への効果も期待される所であり、こうした取り組みを国として全国へ波及させるべく、大規模な工業団地や物流団地等における大型トラック等の駐車場設置について、地方自治体や関係各所に引き続き働きかけられたい。あわせて、大都市圏の後背地の高速道路IC付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。

- ② 市街地での集配業務における駐車場所不足については、例えば、ロンドンでは主要道路において、貨物積卸しにかかる駐車規制を一部緩和（20分までは駐車可能）しており、物流の役割を重視した対策が取られている。駐車場法に基づく都市部における駐車場附置義務条例については、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことが推奨されており、2022年10月には、熊本市の条例に荷捌き駐車施設の附置が新たに規定された。一方、千葉市では条例の最終改正から約50年近く経過しており、その間、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、改正内容を検討し、2022年9月に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。

- ③ 高速道路SA・PAでは、普通車・大型車双方が利用可能な兼用マスの整備および拡充の取り組みが進められているが、不適切なマスの利用により、本来

の機能が損なわれることのないよう広く周知されたい。

- (8) 宅配便の再配達については、昨年発表された「物流革新緊急パッケージ」において、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おり、今後「置き配」が急速に拡大することが予測されるが、それにともない、今まで以上に盗難・紛失等の増加が懸念される。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。

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

3. 自然災害・震災対策などについて

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

一・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、「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、本年1月1日の「令和6年能登半島地震」の発生直後においても、「緊急支援物資」などのストック・配送等に課題があったと思われることから、福岡県トラック協会が取り組んでいる「緊急物資輸送センター」などを参考に、災害時に備えた緊急輸送拠点・緊急物資の保管・地域住民の避難施設などの機能を備える拠点を各都道府県に設置するとともに、高度化された物流結節点の整備も促進されたい。さらには各都道府県における防災訓練などの場において、発災時を想定した輸送シミュレーション等を実施されたい。

また、東京港などの主要港湾におけるゲート前待機やトレーラー運転者の長時間待機が継続している現状について、首都圏直下型地震等が発生した場合、待機車両に相当な規模の被害が発生する恐れがあることから、その解消に向けては、「CONPAS」本格運用や遠隔操作RTGの導入、ゲートオープン時間の拡大といった施策を組み合わせ港湾管理者やターミナルオペレーター等の協力を得つつ進められているが、運用・導入・推進にあたっては港湾労使を含む協議会を設置し、協議を経て実施されたい。

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

① 災害発生時における働く者の安全対策について、これまで要求を行ってきた「空港やその周辺の貨物地区で働くものの安全を十分に確保できる体制作り」に対して、「A2-BCP」ガイドラインを策定すると回答を受けたが、「A2-BCP」を基に策定された各空港におけるBCPガイドラインを確認する限り、旅客を優先した記載であるとの印象を受ける。災害時における空港業務存続のためには空港従事者を速やかに入れ替えることが必要であり、空港からの退避だけでなく空港へ向かう交代要員のアクセスを、旅客に優先して実施する

ガイドラインが必要である。

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

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

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

③ コロナ禍を通じて、エッセンシャルビジネスとしての物流業の重要性は、社会一般の認知するところとなった。また、同様に国際航空貨物業も我が国の輸出入を支える国際物流の一翼を担う存在として、国民生活になくてはならない業種であることの認知も進んでいる。その中において、フォワーダー業は、輸出入に欠かせない通関業務など、高い専門性を有しグローバル規模で活躍することができる魅力ある産業であるが、社会一般に認知されているとは言えない。

については、フォワーダー業が広く社会に認知され、将来の産業を担う人材確保に資する施策を講じられたい。

(4) 台風や大雪等の異常気象時におけるトラックの輸送安全の確保について

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

あわせて、異常気象時における荷主への周知・連絡体制については、荷主の理解が得られやすく、より迅速な連絡等が行える体制づくりに取り組まされたい。

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れない。

- ② 大雪時の通行止めについて、長時間の立ち往生を回避するため、国道と高速道路の同時通行止めを躊躇なく実施するとの方針が出されたこと、また、立往生発生時のドライバー保護に向けた訓練等が各地で実施されていることについては評価する。しかし、昨年12月には、国道8号線における大規模な立往生が発生した。「冬期道路交通確保対策検討委員会」においては、様々な対策等が検討され、取り組まれているが、さらに原因の究明と対策を講じられたい。また、通行止めの予告が3時間前では、荷主側の出荷止めが間に合わないことから、遅くとも24時間前に予告がなされるよう検討されたい。加えて、物流を止めないためにも、天候が安定した際の早期復旧に向けた対策を講じられたい。

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

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

4. 自家用車ライドシェアの合法化について

タクシー産業は、コロナ禍において、歩合給主体の賃金制度による収入激減や感

染リスクの影響により、乗務員が大幅に減少した結果、観光地や深夜帯を中心にタクシーの供給不足が報じられている。こうした情勢を捉え、自家用車ライドシェア合法化に向けた主張が高まり、岸田首相も 2023 年 10 月の所信表明演説で「ライドシェアの課題に取り組む」と述べている。

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

また、タクシー運転者が持つ 2 種免許は、単に有償旅客運送に必要な技能及び法令知識を持つだけでなく、安全輸送と地域公共交通の一役を担う者としての高い意識を培う意味でも重要であり、決して軽んじられてはならない。

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

5. 高速道路料金に関する政策について

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

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

(2) 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

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。

6. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

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

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

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

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

う具体化されたい。

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

7. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

- (1) 日本が観光立国を推進し、地域の魅力を磨き上げ、国内外から多くの旅行・観光客をひきつけていくためには、これからの日本をつくる若者に対して引き続き旅行を訴求していくことが必要であり、なかでも海外旅行については、若年層の旅行振興によって日本人の国際感覚の向上や国際相互理解の増進が期待され、国際相互理解によって、将来的にインバウンド観光の担い手の増加が期待される。そのため、若年層に対しては教育の振興を目的とした旅行の推進を行うことが必要である。

教育旅行については、公立学校での実施に際し、教育旅行が学びの場であることを再確認し、教育プログラムとしての旅行体験を確立させたい。物価の状況に合わせて適正な予算を立て、十分な教育の機会とすることを各自治体にご指導いただきたい。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シャージに対する補助制度を創出されたい。

海外留学は法務省出入国管理統計 2006－2019 によると、海外滞在期間が6ヵ月から1年以内10代の帰国者は増加しており、海外留学が増えていると思われる。海外での経験は、国際感覚の醸成をはかるうえで重要な要素であり、今後も奨学金の支給枠や支給額の増加など、制度の拡充をおこなうことで、為替変動や物価上昇などの影響で金銭的な理由により海外留学を断念しなければならない状況をなくす取り組みを図られたい。

近年ではオンラインによるパスポート申請の制度が整備されつつあるが、不正取得の未然防止策が図られたうえで、更なる申請対象の拡大や受け取り方法の拡充などの効率化を図られたい。具体的には、クレジットカードなどのキャッシュレス決済導入、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など、パスポート取得費用のサポートキャンペーンの継続を図られたい。

- (2) 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。

また、平成31年3月に設立された厚生労働省、経済産業省を含む関係府省庁や関係団体を構成員とする「休み方改革」推進チームでのこれまでの検討状況と成果を伺うとともに、休暇分散にむけてどのような取り組みを講じているか説明願いたい。

(3) 観光客の生命を守るインフラとして、訪日外国人旅行者への医療体制や災害発生時における情報提供の整備の推進が図られたい。まず、医療体制については、外国語対応が可能な病院や外国語対応が可能なAEDの整備状況の情報提供、そして災害時の体制としては、避難所など災害の対応に必要な情報提供をおこない、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。

(4) 2021年10月31日から11月13日まで英国グラスゴーで開催された「国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議(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。

8. 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。

9. 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、「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。

10. 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検討されているが、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。

11. 物流のデジタル化・標準化について

「第7次物流施策大綱」では、デジタル化の推進と物流の標準化が掲げられており、大きなメリットが期待される一方、依然として、物流業界の再編が進む、中小企業が取り残される、個別企業の独自性やノウハウが損なわれるなどのデメリットを危惧する声もある。また、サプライチェーンのグローバル化や物流を取り巻く諸課題への対応について、経済団体から、物流は装置産業になるとの提言もなされている。これらの主張の柱である、先進技術を積極的に活用することで物流を可視化し標準化することは、労働環境の改善に資する一方で、他産業との連携・他産業からの参入による企業集約により大規模な装置産業へ変貌するなど、物流業界の変革が荷主主導で進められる可能性についても言及している。そうなった場合、運送事業者間の品質・サービス等の差異はなくなり、運賃・料金等も画一化し、企業としての価値も低下するのではないかと危惧している。また、共同化や標準化もやり方を間違えるとかえって非効率を招く恐れがあり、誰のために何を優先するのか十分な論議が必要であると指摘する声もある。

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

12. 物流の諸課題解決に向けて

「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。については、引き続き、これら課題解決に向け、産官学労による論議の場を設置されたい。

13. カーボンニュートラル 2050 への対応について

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

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

【道 路 局】

1. 道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について

道路渋滞の解消に向けては、全国の渋滞対策協議会等において対策等の検討がなされ、取り組みが進められているところであるが、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点から、引き続き、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に整備するとともに、円滑な物流を妨げている交差点、踏切、河川横断橋梁などのボトルネックを解消し、幹線道路の機能強化を促進する対策を講じられたい。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、改良が進められていることは評価するが、ピーク時遮断時間が40分以上の開かずの踏切および遮断時間と交通量がともに多い自動車ボトルネック踏切や歩行者ボトルネック踏切は、いずれも全国で500箇所以上存在していることから、計画を前倒しされたい。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

「事故ゼロプラン」等の事故危険箇所対策事業等による交通事故への抑止効果の向上に伴い、令和3年の交通事故による死傷者数が18年連続、死者数が6年連続で減少していることは評価するが、政府の「第11次交通安全基本計画」では、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すとしていることから、引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図られたい。

3. 暫定二車線区間の四車線化と当面の安全対策の推進について

暫定二車線区間は、円滑な通行の妨げになるばかりでなく、四車線以上の区間と比べて死亡事故の発生率は2倍となっており、事故発生時に重大事故となる危険性が高い。令和3年4月に策定された「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において、暫定2車線区間の4車線化の推進が掲げられ、優先整備区間（約880km）について順次事業化していることを評価しているが、早急な完了に向けて計画を前倒しするなど、引き続き推進されたい。

緊急対策としての暫定二車線区間におけるワイヤロープの設置については、長大橋、トンネルを除く区間において2022年度内に実施されたことを評価する。そして、長大橋やトンネル区間においては、暫定二車線の高速道路の試行を6箇所（長大橋梁4箇所、トンネル2箇所）で設置完了し、「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会」において、緊急事態等発生時の懸念事項を含め、引き続き検討が進められているが、課題の検証結果を明らかにするとともに、安全確保を前提に早期かつ確実にワイヤロープが設置されるよう取り組まされたい。

4. 寒冷・豪雪地域における事故防止対策と走行環境整備について

大雪時の通行止めについて、長時間の立ち往生を回避するため、国道と高速道路の同時通行止めを躊躇なく実施するとの方針が出されたこと、また、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。

5. 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、絶対数が不足しており、とりわけ、大都市圏周辺のSA・PAは、オーバーフロー度合いが著しい箇所があることから、立体構造化の導入など、現在検討されている対策を、これらのSA・PAから直ちに着手されたい。
- (2) SA・PAの大型車駐車マス不足を補完するため、道の駅を対象とした「高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験」に、全日本トラック協会が運営しているトラックステーションを追加されたい。
- (3) 大型車駐車マスの幅は3.25mが多く、隣の車両にサイドミラーやドアが接触する等の問題が生じていることから、3.5m以上の幅で整備されたい。
- (4) 普通車と大型車双方で利用可能な「兼用マス」の整備が進められているが、目的の理解が双方に広まるよう、さらなる利用方法等の周知に取り組まされたい。また、ダブル連結トラックについては、2019年1月に特殊車両通行の許可基準緩和により、本格運用が開始され、2019年8月に運行区間が東北道から九州道まで拡大されて以降、ダブル連結トラック特殊車両通行の許可台数は増加している。2022年11月には通行区間が約2,050kmから約5,140kmに拡大され、NEXCO3社ではダブル連結トラックの休憩機会確保のため、駐車マスの整備が進めていることは評価している。しかしながら、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ったり、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。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はなく、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、拡充に取り組まされたい。
- (5) 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、今回のコロナ禍においてその重要性が再認識されたところである。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されたい。また、今後、緊急事態宣言発令や同様の

事態となった際の対策として、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た進捗状況を示されたい。

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。

(6) 2018年度より東名・新東名高速道路で順次運用開始されている車種別満空情報の提供について、徐々に拡大されていることは評価するが、利用状況の検証や利用者の意見などを踏まえ、より利便性の高いものとなるよう改良されるとともに、早期に全国展開されるよう、引き続き取り組まれない。また、昨年、「今後、高速道路会社において、画像処理技術や赤外線レーザーなどにより、正確に混雑状況を把握するような技術の向上を図ることで、より利便性の高い情報を提供できるよう、引き続き検討を行っていく」との回答を頂いたが、その後の検討状況を示されたい。

(7) ETC2.0車載器搭載車両を対象とした、高速道路の外にある休憩施設等利用のために一定時間内に一時退出した場合の料金通算化の施策における一定時間の設定に際しては、長距離運行車のドライバーが路外駐車施設で休息期間（一部特例を除き継続11時間以上を基本とし継続9時間を下回らないものとする）を取得可能な時間の設定、または、当該施設内での滞在時間を除外されたい。

6. ETC2.0車両運行管理支援サービスの導入促進について

「ETC2.0車両運行管理支援サービス」について、昨年、貴省より「ETC2.0を搭載した車両の位置情報等のデータを事業者へ提供することで、到着時刻を予測し荷待ち時間を短縮するなど、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、今後も様々なニーズを踏まえながら、本サービスの周知及び、ETC2.0の特性を活かした更なるサービスの拡充に努めていく」と、回答を頂いたが、直近の導入状況を示すとともに、中小のトラック運輸事業者への導入促進が図られるよう、支援を図られたい。

7. 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。また、

2022年11月には、元請運送事業者が下請運送事業者に過積載を強要し、貴省より「要請」を実施する事案も発生した。

については、輸送の安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

- (1) 高速道路の入口や主要国道における、常設の車両重量計や自動計測装置の増設に取り組まれない。
- (2) トラックステーション、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、取り締まりの実効をあげられたい。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Gメンとの連携を図ることにより、より実効が上がるよう、取り組まれない。
- (4) 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。

8. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

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、2022年4月から運用開始されたが、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。「物流革新に向けた政策パッケージ」の中に示されているとおり、特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上に向け、早急に対応されたい。

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。

9. 停車する車両に配慮した自転車等の走行対策について

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

こうした状況の中、2022年4月に改正道路交通法が成立し、歩行者、自転車、自

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。ついては、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯などの交通空間を計画的に整備されるよう取り組まれない。

あわせて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、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。

10. 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は、国土交通省社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、運転者労働環境の悪化にもつながるとし、割引適用時間帯の拡大について検討されていることについては評価する。しかし、同時に検討されている、適用時間帯の走行分のみを割引対象とする案については、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。また、深夜の走行やSA・PAにおける長時間駐車は、荷主との運賃等との兼ね合いに限らず、「ジャストインタイム」「翌日納品」など荷主からの発注内容や、着荷主やその周辺に適切な駐車場所がないことなどに因る事例が多く、根本原因の解消なくして回避は困難である。割引適用時間帯を拡大することにより、割引適用待ち車両の滞留が解消される可能性もあることから、まずは、割引適用時間帯を拡大し、その後の状況により、割引適用対象を再検討されたい。

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。

(2) 高速道路のインターチェンジはその間隔が長いことから、インターチェンジ周辺道路に恒常的渋滞が生じるほか、通行止めや渋滞時の回避が困難であるなど様々な非効率を招いている。対策の一つとして、スマートインターチェンジの整備に取り組まれ、新規事業化および一部ではフルインターチェンジ化が進む等、着実に取り組みが進められていることは評価する。引き続き、大型車が通行でき

ない箇所については、フルインター化やアクセス道路の整備に取り組みたい。

また、スマートインターチェンジを新設する際には、地方公共団体と連携を図り、大型車が通行可能となるよう考慮されたい。

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

11. 自転車利用環境の整備促進について

コロナ禍における生活様式の変化などから、飲食料のデリバリー配送や通勤用途の自転車が増加しているが、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、電動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

【鉄 道 局】

1. 自然災害・震災対策などについて

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

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

② 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。

- ③ 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。

- ④ 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」が閣議決定されたが、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推進されたい。

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。あわせて、実際の自然災害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うと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。

- ⑤ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。

- ⑥ 西日本豪雨災害による被害の実態を教訓に、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。

- ⑦ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

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

耐震対策をされたい。

2. 都市鉄道の整備促進等について

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

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

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

(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設備であるため、改修・更新や増設についても大規模改良工事に位置付け、補助対象とされたい。

3. 地域公共交通の維持・活性化等について

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

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

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

の議論が滞ることなく適切に進捗するよう取り組まれない。

- (2) 各地で進められている路面電車の延伸や新線建設、LRT（次世代型路面電車システム）の導入計画や低床式車両の導入および停留建設に関する整備などに必要な予算の確保と支援制度の拡充を図られたい。また、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」において、補助対象の鉄軌道事業者から地方自治体を除くとされているが、路面電車事業については、民間・公営を問わず、補助の対象とされたい。
- (3) 現在、国内では、2013年に始まった全国10種類の交通系ICカード相互利用サービスにより、同カード1枚で公共交通機関を利用できるエリアが大幅に拡大している。しかし、導入費用等が隘路となって同カードが利用できない地域も未だ存在する。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。

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。2023年6月には鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会が、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等に関し、各種変動を考慮できるよう見直しの方向性を取りまとめているものの、適時適切な価格転嫁の実現には課題が残っている。については、航空機における燃油サーチャージ制度も参考に、コストの上昇や社会的要請に対して運賃・料金を柔軟に設定できる制度を設けられたい。
- (2) 事業者にとって、エネルギー価格高騰によるコスト増は経営上の重荷となっており、財政支援措置が求められるところ、特別高圧電力量に対しては、2023年11月の「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金（重点支援地方交付金）」の創設により支援が継続している。しかしながら、支援対象は自治体判断となることから画一的ではなく、鉄道事業者は事実上、国の負担軽減策の対象外となっている。については、鉄道事業者が支援対象となるよう必要な措置を講じられたい。

5. 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を確保されたい。

また、三セク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、貨物調整金およびJR貨物の線路使用料に係るアボイダブルコストルールについて現行制度を維持し、必要な財源（特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等）を確保されたい。

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

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、費用便益分析について、多面的な観点から、新幹線開業による便益が評価されるよう取り組まされたい。

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

- (3) 九州新幹線についてはフル規格による整備に向けて関係者間の調整を早急に進められたい。また、北海道新幹線新函館北斗・札幌間については、適正な工事期間および必要な財源の確保に努めるとともに、JRへの負担増につながらないことを前提として対応されたい。さらに、北陸新幹線敦賀以西についても、一日も早く全線開業を実現させるため、可及的速やかな着工に向けた必要な措置および財源を確保されたい。

- (4) 青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより貨物鉄道の物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしていることを踏まえ、同トンネルの共用走行を維持しつつ、現行の貨物列車の運行本数や列車ダイヤを確保されたい。また、北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線については、人流のみならず、物流面からも存続を図られたい。

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

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

6. モーダルシフトの促進について

(1) 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、モーダルシフトが進まない現状にあることから、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充を図られたい。また、その受け皿としての貨物鉄道の施設整備に向けた施策として、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、さらには集配車両の駐車のための無償スペースの確保など、利便性向上に向けた施策を講じられたい。

(2) 物流の「2024年問題」を直前に控え、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と考えられる。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。

- (3) 「物流革新に向けた政策パッケージ」ならびに「緊急パッケージ」によると、鉄道（コンテナ貨物）と内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を、今後10年程度で倍増していくことが示されており、そのためにも31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進することを掲げている。しかしながら、これらを実現するためには最大牽引数26両を収容し、トプリフターによる荷役作業を可能とするコンテナホームの整備が必要となる。また、貨物鉄道の就業環境について、運転士は、旅客列車のダイヤの制約により夜間・早朝の乗務が多いことや、自然災害や事故による輸送障害などにより、拘束時間が長く、心身の負担が大きい。また、駅、構内作業の従事者は、駅によっては24時間荷物の積み卸しを行うことや、フォークリフト等による荷役業務、業務が錯そうして休憩時間が削られることもあり、労働対価として賃金が低く、重労働による負担が大きいなど、長時間労働と低い賃金水準が、離職に拍車を掛けている実態にある。これら従事者の処遇を改善しなければ、これらのパッケージに掲げる目標を達成することは困難な状況にある。

については、国によるリードタイム短縮にむけた環境整備および貨物鉄道事業者における就業環境の改善に向け、積極的な支援に取り組まれない。

7. 鉄道の安全・防災対策等について

- (1) A T S装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設されたい。
- (2) 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。まずは実態把握に努めながら、他省との連携強化を図り、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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 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」の拡充を図られたい。
- (6) 青函トンネル、本四架橋（瀬戸大橋）の維持・管理について、JR北海道、JR四国の経営自立に向けた支援として負担軽減策が講じられることとなったが、同支援については期限が設けられていることから、恒久的な財政措置等を講じられたい。とりわけ、青函トンネルは、1988年の開通から30年以上が経過し、設備の劣化が著しい状況にあることから、延長期間が不足することを危惧している。については、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。
- (7) 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。踏切事故は依然多く、何らかの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かかるため、事業者のみの負担では対策は困難である。については、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。
- (8) 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。

8. 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。

9. 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、2023 年 7 月、2022 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ました。発生件数は 543 件で前年度より 137 件増加した。2022 年度は新型コロナウイルス感染症に伴う行動制限が緩和されたことにより、前年より輸送人員が増加し、それに伴い暴力行為件数も増加したものと推察される。

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、毅然とした態度で対応していくことを基本に、暴力行為の防止等に関わる経費を補助されたい。

【物流・自動車局（トラック関係）】

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

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

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

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

(2) 現行は全国一律 5 台となっている最低車両台数について、参入基準や不適正事業者に対する処分が強化されたことについては評価するが、「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から、11 台以上とされたい。

(3) 「荷主対策の深度化」については、2024 年 3 月 31 日までの時限立法であったところ、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案（公布・施行：2023 年 6 月 16 日）により「当分の間」の措置となったことは評価する。さらに、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、発足から 10 月末までの稼

働において、「要請」6件、「働きかけ」166件との結果となったことは評価する。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。また、情報提供を促す観点から「働きかけ」等を実施した件数については、違反原因行為ごとの分類に加え、各業種の割合も併せて分類の上、公表されたい。また、体制強化に向け、人員の増員について要請されたい。加えて、トラックGメンと同様の役割を果たしている関係各所の機関等との更なる連携強化に向けて要請されたい。

- (4)「標準的な運賃」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。また、「標準的な運賃」は2024年3月31日までの時限立法であったところ、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案（公布・施行：2023年6月16日）により「当分の間」の措置となったことは評価する。加えて、昨年11月に、公正取引委員会が、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を公表したことにより、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。

「標準的な運賃」の届出件数は徐々に増加しているものの、収受に至らない事業者が一定数存在している。2023年12月に「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言が公表され、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等の見直しが行われた。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、「標準的な運賃」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。

加えて、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よう、これまで以上に強力に取り組まされたい。

また、「標準的な運賃」については、見直し検討会での議論の上で、2024年4月より現行運賃よりも平均8%高い運賃での設定が提言され、運輸審議委員会にて議論がなされている。現在、告示されている「標準的な運賃」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の乖離が大きいと聞いている。「標準的な運賃」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。新たな「標準的な運賃」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「標準的な運賃」の考え方を示されたい。

(5) 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されたい。
- ② 「適正化事業実施機関」の機能を十分に発揮するため、より一層の責任体制の明確化や中立性・独立性の確保を図られたい。また、その役割が増えてきていることから、指導員のさらなる専任化や増員に取り組まされたい。加えて、ブロック別巡回率の濃淡の是正および事業者数や離島・山間部等の巡回効率が低い地域の特性に見合った適正な指導員数の確保など、配置のあり方について検証されたい。
- ③ 2016年1月に発生した軽井沢スキーツアーバス事故を踏まえた改正道路運送法と同様、運行管理者資格の取得要件の試験合格者への限定、事業許可の更新制などの安全対策は、貨物自動車運送事業にも水平展開されたい。

また、貸切バス3,589事業者（2021年度末）に比して、トラックは58,489事業者（2021年度末）と多数であることから、許可更新制の導入にあたっては、厳しい審査要件をクリアしているGマーク取得事業所については更新時の要件を緩和するなど、効率的なチェック体制の充実に資する諸施策を講じられたい。

(6) 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られる。

したがって、新規登録車については、継続生産車を含めて装着を義務付け、使用過程車については、段階的に義務付けられたい。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。

(7) 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。

(8) 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 2021 年度のフォローアップ調査結果について、昨年、報告を求めた結果、貴省から「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 7 割という回答であった。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いく」との回答があった。この間、一定の改善は見られるものの、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もある。「全日本トラック協会および本計画取組事業者は、下請運送事業者との取引条件の改善に向け本計画取組事業者以外の大手トラック運送事業者も本計画を率先して実施するよう、関係者に働きかけていくこと」とされている。また、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終とりまとめにおいて、トラック業界における多重下請構造の是正や契約条件の明確化を図るための取り組みが示されたことから、これらの取り組みを荷主企業等へ強力に要請するとともに、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。あわせて、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たい。加えて、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。

(9) 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、強力に取り組まされたい。

(10) 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、強く反対するところである。ついては、「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。

(11) 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）について

2022年6月に閣議決定された「規制改革実施計画」に基づき、同年10月27日、「軽乗用車」についても貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とする通達が施行された。しかし、個人事業主には労働時間規制がなく、委託事業者から過度な個数の配達を請け負うことに伴う長時間労働が、事業用軽貨物車による重大事故が増加傾向にある。

こうした状況を受け、貴省から昨年12月、貨物軽自動車運送事業（軽貨物）の安全対策を強化するため、軽貨物事業者への規制を強化する方針が打ち出され、現行の安全制度を改め、一般トラック運送業並みに安全規則を引き上げるとの考えが示されたことから、法制化に向け早急に取り組まれたい。

2. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取り組む施策」は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会での議論経過も踏まえた、実効あるものと期待される施策が多数あり、大いに評価できる。については、政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

(1) 政府は、働き方改革において副業を普及促進する方針であるが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の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「標準的な運賃」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たい。

なお、例外的にドライバーが副業する場合においては、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

(2) 適正取引構築のために 2017 年 7 月から荷主都合 30 分以上の荷待ちが「乗務記録」の対象となったが、4 トン以下のトラックにおいても長時間の荷待ちが常態化していることから、ドライバーの労働環境改善や物流生産性向上を促進するためにも、記録義務化の対象を拡大するとともに、関係省庁との連携による荷主等への周知に努められたい。

(3) パレット化による手荷役の削減については、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」の中間とりまとめがなされ、2024 年に向けバラ積み解消が急務とし、11 型パレットを推奨規格としたほか、今後についてはパレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）の両面で引き続き検討を行うとしていることから、荷主等に輸送の効率化などメリットの周知を強化することと合わせ、着実かつ早急な実現に向けて取り組まれたい。

また、「物流革新に向けた政策パッケージ」および「物流革新緊急パッケージ」においても、標準仕様のパレット導入等に向けた取り組みを推進することが示され、レンタルパレット事業者および製造事業者等を含めた周知および、促進に向けて取り組まれたい。

加えて、パレット輸送への転換を進め、荷役時間の短縮に繋がっていることは大いに評価できるが、荷主から無償で空パレットの引き受けを依頼される場合がある。このような場合、運送事業者は赤字での運行を余儀なくされてしまうため、荷主に対し、空パレット等資材の輸送に関しては有料となることを、関係行政機関等を通じて周知して頂きたい。

(4) 商品配送における「送料無料」表記については、消費者庁による「『送料無料』表示の見直しに関する意見交換会」が 9 回に亘って開催されたが、今後の「送料無料」表示の取り扱いについて確認された事項を、国は関係する事業団体と事業者も巻き込みながら、広く広報に努められたい。

3. 運行管理業務の徹底について

(1) 第一種利用運送事業者（專業水屋）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（專業水屋）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。

については、過度に低い運賃の支払いがなされていないか、改めて実態把握するとともに、不適正な実態が確認された場合は指導されたい。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、昨年発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」では「多重下請構造の見直し」、「物流革新緊急パッケージ」では「契約の書面化」に取り組むとされていることから、早急に取り組まれたい。

(2) 法令違反となる運送の依頼の禁止と罰則の創設について

貴省が2021年1月～3月に実施したトラック輸送状況の実態調査結果では、改善基準告示に対する荷主の認知度は約50%、荷主の配慮義務（働きかけ）に対する荷主の認知度は約30%となっている状況を踏まえ、改めて、以下の事項について検討されたい。

- ① 発地から着地の距離および所要時間を勘案して、改善基準告示を遵守できないことが明らかな運行の依頼を禁止されたい。
- ② 運転者は、運行管理者の指示に基づき運送を行うことが、運行管理の原則である。については、運送の依頼は、利用運送事業者と事業者間で行うことを明確化し、ドライバーへの直接の依頼を禁止されたい。

(3) 遠隔地での電話点呼の制限

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

- ① 遠隔地における電話点呼は1の運行で1回までとし、その他の点呼は対面点呼（Gマーク事業者はIT点呼可、他事業者も含めて点呼委託は可）を義務付けられたい。
- ② トラックステーション等における点呼業務の受託（運行管理資格者を配置）を可能とされたい。
- ③ 車両の運行中においては事業所に運行管理者（補助者含む）の配置（業務の委託可）を義務付けられたい。

(4) 遠隔点呼（IT点呼）の導入

遠隔点呼（IT点呼）については、現場から、夜間等における管理職の労働時間

削減という点で大いに役に立っているという声がある一方で、高齢により乗務から外れた従業員の就業場所（点呼係等）の喪失や、夜間に無人となる事務所のセキュリティ強化が必要となるなどマイナス面の意見もある。特に、運行管理の面では、画面での点呼となるためドライバーの顔色や体調が把握しづらいという意見のほか、依然として、なりすまし等について、監査等による指摘がされるまで、点呼が形骸化する事業者が増えるのではないかと懸念する声がある。遠隔点呼（IT点呼）を導入した事業者については、早い段階で監査を実施するなど、適正な運用がなされるよう、引き続き慎重に対応されたい。

（5）乗務等の記録の保存期間の延長

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

4. 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。

ついては、輸送の安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

- （1）過積載における「荷主対策の深度化」の実効性について説明されたい。また、過積載や悪質な違法行為の防止に向けた取り締まりを強化するとともに、厳正な処分を実施されたい。加えて、再発防止のために、使用者や荷主等の背後責任を追及し、道交法を厳格に運用するなど対策を強化されたい。
- （2）高速道路において、「車両総重量8トン以上の特定中型や大型トラック」の最高速度引き上げに伴い、「過積載」で運行している車両が事故を起こした場合、被害が甚大化する恐れがあるため、「過積載車両」に対する取り締まりを、これまで以上に強化されたい。
- （3）国際海上コンテナの過積載や偏荷重等による事故防止に向けては、荷主や取次事業者から運送事業者やドライバーへの重量、品目、梱包状態に関する情報提供が不可欠であり、貴省においては、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割、荷物ごとの荷姿例と積付け・運転時の留意事項等について定め、この浸透を通じ

て事故防止に努めるとしている。しかし、貴省が2021年11月に実施した実態調査では、ガイドライン・マニュアルの認知度は、トラック事業者は9割を超えているが、トラック運転者は約6割、荷主は約5割となっている。また、コンテナの安全輸送に係る情報伝達の実施状況については、特に梱包情報については、荷主から伝達されないと答えるトラック事業者が約4割となっており、事業者から伝達されないと答える運転者が約8割となっている。こうした状況のなか、2021年の国際海上コンテナ輸送中の横転事故は、前年比8件増の13件と急増している。また、近年、死傷者数は増加傾向にあり、2021年の死傷者数5人（死者2人、重傷者3人）は、2009年の7人以来12年ぶりの悪い記録となったとも報じられている。

については、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の周知については、運送事業者はもとより、荷主や取次事業者に対して強力に取り組まれない。また、荷主等の情報提供が不十分である際の違反や事故については、「荷主対策の深度化」による働きかけや勧告を着実に実施し、再発防止に取り組まれない。

(4) 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閲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。

(5) 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。

5. 安全運転や事故防止に資する施策の推進について

(1) ドライブレコーダーの普及促進について

映像収録型ドライブレコーダーは、安全運転管理や自動車事故の未然防止に有効な手段であり、昨今、社会問題化している「あおり運転」等の悪質な運転による事故発生の原因究明や分析に必要不可欠なツールとなりつつあることから、一層の普及促進に取り組むとともに、装着義務化について検討されたい。

(2) 衝突被害軽減制動制御装置の普及拡大に向けた施策について

衝突被害軽減制動制御装置については、新型車および継続生産車への導入が義務化されたことや、引き続き、対夜間歩行者・自転車検知等の高度化に取り組まれていることは評価する。しかし、加盟産別組合の調査では、ドライバー8,177名

のうち 6,437 名 (78.7%) 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みたい。さらには、装着車両への代替促進に取り組みたい。

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ることなどをふまえ、「衝突被害軽減ブレーキ」についても、装着促進に向け取り組みたい。

(3) 運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について

2022 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 194 件のうち、道路貨物運送業は 4 分の 1 を占める 50 件となり、他業種と比較しても非常に高い結果となった。加えて、道路貨物運送業における健康起因事故は増加傾向にあることから、引き続き、定期健康診断の完全実施や、自動車運送事業者における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患に係る対策ガイドラインで推奨されている各種検査・検診等の普及促進に向けた指導を徹底されたい。

また、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

(4) 車両総重量 8 トン以上、最大積載量 5 トン以上の貨物自動車におけるスピードリミッターの不正改造については、貴省と警察等との連携により摘発に尽力いただいているが、不正改造車両の撲滅に向け、ネットオークションなどで不正改造を助長する自動車部品の出品者には警察等との連携により摘発されるよう、取り組みを強化されたい。また、2019 年 12 月にガイドラインが策定された「自動速度制御装置」の早期導入に向けて、引き続き取り組みたい。

6. 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 2021 年 11 月に実施した実態調査では、ガイドライン・マニュアルの認知度は、トラック事業者は 9 割を超えているが、トラック運転者は約 6 割、荷主は約 5 割となっている。また、コンテナの安全輸送に係る情報伝達の実施状況については、特に梱包情報について、荷主から伝達されないと答えるトラック事業者が約 4 割となっており、事業者から伝達されないと答える運転者が約 8 割となっている。こうした状況のなか、2021 年の

国際海上コンテナ輸送中の横転事故は、前年比 8 件増の 13 件と急増している。また、近年、死傷者数は増加傾向にあり、2021 年の死傷者数 5 人（死者 2 人、重傷者 3 人）は、2009 年の 7 人以来 12 年ぶりの悪い記録となったとも報じられている。

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 年度以降の取り組み方針案として、過去発生した事故の詳細な分析による対策の検討や、マニュアル等の実効性を高めること等が示されている。

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

- (2) 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対策に取り組まされたい。
- (3) 片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、また、トラックドライバーの作業負荷の軽減や作業時間短縮の観点から、加えて、貴省が 2021 年 11 月に実施した実態調査では、トラック事業者、運転者ともに、メジャーの携行が 5 割以下であることから、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。
- (4) 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。
- (5) 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。
- (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、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状況がある。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改正されたい。

【物流・自動車局（バス関係）】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

(1) 2022年8月、名古屋高速道路で乗合バスが横転し二人が死亡する事故が発生したが、その後の調べで、当該バスの運転者が改善基準告示における1日の最大拘束時間に違反して乗務する勤務が月に複数回あったことが判明している。

厚生労働省が2021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64.1%（前年は69.2%）、同じく改善基準告示違反事業場数は29.1%（前年は40.9%）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、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化し、市場から退出させられたい。

(2) 2016年12月に改正道路運送法が成立し、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。

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

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

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

併せて、「睡眠時無呼吸症候群（S A S）」についても、同様に検査費用および受診に対する助成を行われたい。

- (6) 2024年4月より「自動車運転者の改善のための基準」(改善基準告示)が施行されることから、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。
- (7) ノンステップバスの導入については、地域間・事業者間格差が生じていることから、導入の進んでいない事業者に対して補助金のさらなる拡充をはかり導入を促進されたい。
- (8) 電動バスの導入については、地域間・事業者間格差が生じていることから、導入の進んでいない事業者に対して補助金のさらなる拡充をはかり導入を促進するとともに、関連施設(発電・蓄電・充電)の整備及び車両の更新についても補助対象の充実を図られたい。
- (9) 先進安全自動車(A S V)装置購入に対しての補助金について、1車両ごとに設置する補助対象装置の種類が制度導入時より増加していることから、1車両当たりの上限補助を増額するなど制度の拡充を図られたい。

2. バス運転者および整備士の確保・育成について

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

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

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

(3) バス運転者を確保する取り組みの一環として、2022年5月より大型自動車第二種運転免許の年齢要件が引き下げられたが、免許取得には教習費用のほかにも人件費など多額の経費を要することから、運転者の育成におけるハードルとなっている。ついては、運転者の育成に係る費用に対する公的支援の創設、ならびに大型自動車第二種運転免許取得費用に対する支援の拡充を講じられたい。

(4) 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まれない。

また、自動車電気装置整備士は国家資格であるものの、電動自動車専門の資格ではないうえに低圧電気しか取り扱えない。現在は独自資格である「ハイブリッドプロ認定資格」の取得や「電気自動車等の整備に係る特別教育」を受講した整備士が電気自動車を整備しているのが現状である。

高圧電気を取り扱うことができ、かつ電気自動車専門の国家資格を創設されたい。

3. 運賃・料金の適正収受について

高速乗合バスは、新高速乗合バス制度への移行に際して、運賃・料金については一定のルール化が図られたが、通年で割引適用を図るなどの例が散見される。バス産業を持続可能な産業とするためには、値下げ競争という消耗戦から脱却し、適正な運賃・料金を原資とする賃金等の労働条件の改善を図ることによって、魅力ある産業とすることが不可欠である。

ついては、事業者間の過当競争によって安全対策が損なわれることが懸念されることも踏まえ、あらたに「高速乗合バス運賃・料金制度検討会」(仮称)を立ち上げ、運賃・料金の適正収受の状況について検証を行うとともに、一定の下限運賃を設定されたい。

4. 地方バスの維持・活性化等について

多数の旅行者が利用する地域の乗合バスにおいて、交通系ICカードが使用できない実態が未だ存在している。ついては、交通系IC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、ICカード(10カード)の相互利用または片利用共通接続システムの導入に向け、財政支援措置を拡

充するとともに維持管理費用についても補助対象とされたい。

あわせて、多様な運賃収受制度として、クレカタッチ決済、QRコードや生体認証など新たなシステムの研究がされているが、利用者の利便性が損なわれないよう規格の統一など国がイニシアティブをもって開発を進められたい。

5. 都市バスの利便性向上について

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

については、交通サービス利便向上促進等事業により、都市部における環境問題の改善やバスの安全性と利便性の向上に向け、公共車両優先システムやバスロケーションシステムの導入などITシステムの高度化に要する経費に対する補助の拡充を図られたい。

6. 主要駅における団体客用乗降場整備について

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

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

7. 貸切バスの臨時営業区域の柔軟な対応について

新型コロナウイルス感染症の影響によって、貸切バス事業者の中には急激な需要の減少に対応するため、やむを得ず事業を縮小する業者が増加しており、観光需要が回復した際には再び各所でバスが不足する事態が想定される。

国内の繁忙需要に対応するため、臨時営業区域の特例措置の対象旅客を国内旅行者にも拡大し、繁忙期に隣接地域をまたいでバスの融通が可能となるよう制度の整備を図られたい。

8. 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。

9. 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。については、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。

10. キャッシュレスへの対応について

2024年7月3日に新紙幣の発行が実施されるが、それに伴う運賃箱の改修が大きな負担になっている。キャッシュレス決済移行に向けた方向性は理解するが、地域や事業規模によってキャッシュレス以降の進捗にばらつきが生じていることから、過渡期対応として、新貨幣・新紙幣への対応に伴う費用面での助成措置を講じられたい。

【物流・自動車局（ハイタク関係）】

1. 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。
- (2) 営業的割引や遠距離割引などの割引運賃および定額運賃については、改正法ならびに附帯決議における公定幅運賃制度の趣旨を没却させるおそれがあることおよびその割引部分を歩合給計算の基礎となる営業収入から控除することによって結果的に運転者の賃金低下につながっている現状があることから、厳格に審査されたい。
- (3) 改正タクシー特措法に基づく特定地域について、要件に合致しても事業者等の「不同意」により指定に至らないことが常態化している。現在、時間的・局所的に供給不足との指摘もあるが、乗務員不足により生じているものであり、車両数をべ

ースとした需給調整の機能は今後も維持される必要がある。改正タクシー特措法を形骸化させないために運用面の改善を図られたい。また改正タクシー特措法が業界労使双方の悲願として成立した経緯を鑑み、労働団体に対する情報の共有、事前の協議を徹底されたい。

- (4) 2021年(令和3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年が経過し、現在、特定地域は2地域と減少しているが、これは適正化・活性化が進んで減少したわけではない。特定地域・準特定地域の指定要件も含めて、経済情勢の動向等も踏まえ、改正法施行に伴う政省令・通達の内容について、検証を始められたい。
- (5) 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り、また訪日外国人旅客の富裕層によるハイヤーの活用が拡大していることから、都市型ハイヤーの実態把握と管理徹底に努められたい。
- (6) 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。

2. 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、タクシーの申請率7割要件の緩和などさらなる簡素化・迅速化を検討されたい。ま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。
- 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。

- ③ タクシー事業者と利用者の中に、旅行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者が収受する料金の関係について、ルールの見直しを行われたい。
- (2) 定額制タクシーは利用者利便に資するサービスであるが、持続可能でなければならぬ。期限を設けて実証実験として道路運送法 21 条に基づく許可を受け、全国で運行している定額乗り放題サービス「m o b i」について重大な懸念を抱いている。すでに鉄道、バス、タクシーの公共交通が発達した都市部において月額 5000 円乗り放題という料金で運行を行うことは、既存の公共交通網の破壊につながりかねない。また、A I が運行経路を設定し、頻繁に経路変更を強制され、運転者の裁量権のない形で連続的に運転業務を行う労働形態は一般的なハイタク運転者の労働負荷とは全く異なるものだ。路線バス乗務員と同等かそれ以上の労働時間規制等が厳守されなければ、利用者の安全と運転者の健康を守る観点から、大いに問題である。持続可能で安全・安心な公共交通の形を、長期的かつ総合的に勘案し、これ以上の実証実験と、本運行を認めないこととされたい。
- (3) タクシー事業者に対し、労働時間規制の遵守、安全運行の確保のために、運行記録計を全国一律に義務づけるとともに、デジタルタコグラフのより一層の普及促進策を講じられたい。平成 22 年度に補助制度を創設し、毎年度補助を実施していることは評価に値するが、今もなお全事業者に普及していないのが実態である。あわ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。
- (4) 都市における公共交通機関は、都市機能向上等の観点から重要な役割を担っている。また、高齢化社会の到来等から、その整備は重要になっている。よって、違法駐車排除、駐車場への誘導、自家用車の都市部乗り入れの規制、タクシー専用レーンの整備・拡充、各自治体の公共建物にタクシー乗り場の設置、主要駅のタクシー待機所・乗り場・降車スペースの整備を関係機関・施設管理者と協議し推進されたい。あわせて、現在指摘されている「供給不足」については、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原因であることが多い。
タクシー乗り場の改良にも積極的に取り組まれない。

- (5) 地域公共交通確保維持改善事業において、バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や休廃止路線の継続事業、バスの幹線路線への接続として、積極的にタクシーが活用されるよう、好事例の紹介などによる周知と、必要な支援をされたい。現状において営業区域内に存するタクシーを活用しきれていない問題の根幹は、事業者が独立採算を求められていることにあることから、サービス継続事業に係る運行費補助としてのタクシー運賃低廉化措置について補助額を増額し、タクシーの活用を促されたい。また、白ナンバー車両による自家用有償運送は長期的な持続性に欠けるため、まずは緑ナンバーであるタクシーを活用し、自治体などが安易に低コストのみを追求することがないようにされたい。
- (6) 全国で運賃改定が取り組まれたことにより、タクシー事業者の経営に要する費用増を賄うことができ、また運転者の賃金労働条件の向上にも寄与している。一方で高齢者、障害者、子育て世代や通院される方など日常的にタクシーを利用する交通弱者への負担は増えることとなった。交通弱者に対するタクシーなどの公共交通利用費負担割引についても、自治体や事業者任せではなく、国土交通省として、支援措置を創設されたい。

3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

- (1) いわゆるライドシェアは、安全性の観点からタクシーなど既存の地域公共交通を補完する手段にはなり得ず、利用者の安全を毀損してまで導入を検討しようとしていること自体甚だ遺憾であり、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されたい。また道路運送法78条3号に基づく、タクシー会社が管理する地域の自家用車・ドライバーの活用制度についても、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再考または緊急的必要性が解消し次第の制度の終了を求める。

タクシーの供給不足対策については、ライドシェアではなく。交運労協が取りまとめた「タクシーを主体とする持続可能な地域交通の創造に向けて～ライドシェア導入に対する私たちの提言～」に基づき、①都市部②過疎地・交通空白地③観光地④自然災害時や鉄道・バスの運転事故時の4類型でそれぞれに対応を講じられたい。

- (2) 4月に実施が予定される道路運送法78条3号に基づく、タクシー会社が管理する地域の自家用車・ドライバーの活用制度に関し、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、搾取的実態が社会問題化している事実がある。仮に実施する場合にも雇用関係を必須条件とされたい。

(3) 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。2023年末は旅行予約サイト「Booking.com」が白タク行為を斡旋していた事実も報道された。事前に電子決済するため摘発にはハードルが高い、などの事情は承知しているが、警察庁と連携し根絶に取り組みたい。

(4) 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」を加える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、昨今のライドシェア導入の議論において、設置の簡略化または首長の判断のみで決定できるようにする、などの声が出ている。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、安易な拡大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。また営利を目的とする株式会社などが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。

(5) 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、AB間・AC間輸送に対する摘発を強められたい。
- ② 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を改正し、代行車両の流し・各地で見受けられる辻待ち行為等の禁止、AB間輸送の排除、随伴車両への任意保険加入の義務化、ツーシーター車両の義務付け、さらには安全を担保できるような制度を確立されたい。
- ③ 過労防止の観点から、タクシー業務適正化特別措置法に準じた運転者登録制度の導入によって、タクシーなど自動車運転者との兼業を禁止する施策を講じること。
- ④ 「平成29年の地方からの提案等に関する対応方針」により、①損害賠償責任保険の保険料支払状況に係る定期的な報告義務化を都道府県条例で規定できるようにする、②運転代行の最低利用料金の設定を都道府県条例の規定で行えるようにする、こととされたことを踏まえ、すべての都道府県で条例が定められるよう働きかけられたい。
- ⑤ 運転代行における随伴用自動車に代わり、折り畳み式原動機付自転車等（電動キックボード・自転車を含む）を使用した自動車運転請負サービスについて、自動車運転代行業法の類型に加えるとともに、利用客の車両は代行運転普通自動車とみなし、第二種免許を運転の要件とされたい。

4. 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2021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86.5%、同じく改善基準告示違反事業場数は25.6%となっている。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行っているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

(2) 事前チェック体制の強化について

需給調整規制撤廃に伴い、事後チェックに移行し監査要員も増員しているが、

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

また、個人タクシーについては、事業者数に対して圧倒的に監査件数が少なく、期限更新制があるとはいえ、悪質な事業者を排除する機能を果たしていない。個人事業者とはいえ道路運送法や改善基準告示違反等は安全に直結することから、法人タクシーと同様に個人タクシーへの監査を早急に着手されたい。

(3) 悪質事業者の排除について

タクシー事業においては、規制緩和以降、法令を遵守し安全への投資をしっかり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は助成の対象としない補助事業を拡大し、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し、タクシー事業の適正化を推進されたい。

(4) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について

「旅客自動車運送適正化事業実施機関」を全国に設置できることとされたが、未だに東京都のみの設置で留まっている。同様の制度がタクシー事業より後に設けられた貸切バス事業では、全国全てのブロックに設置が済み、適正化事業の取り組みが進められていることを鑑みると、タクシー事業者と行政の怠慢としか思えない。については、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。

5. 安全確保について

- (1) 公共交通における凶悪犯罪が多発しているが、個別輸送機関であるタクシーでは運転者自身が犯罪被害者となるリスクは大きいものがある。タクシー運転者がより安心して業務が出来る様、国土交通省として防犯対策のさらなる強化を図られたい。
- (2) 高齢運転者の自動車事故が社会問題となっているが、高齢化が進むハイタク運転者にとっても重要な問題である。点呼や適性診断等で事前対応にも限界がある

ことも明らかであることから、事故防止対策支援推進事業における先進安全自動車（ASV）の導入促進に向け、補助対象の拡充をされたい。

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

6. タクシー運転者の確保・育成および労働条件改善について

- (1) タクシー運転者不足の最大の要因は、低賃金・長時間労働という劣悪な労働条件にあることは論を俟たないが、換言すれば事業者の従業員への待遇に対する過去からの怠慢である。国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務があることを踏まえ、喫緊の課題である運転者の待遇改善と働き方改革に向け、さらに取り組みを強化されたい。特にコロナ禍の大量離職を教訓とし、歩合給に偏重した賃金体系を固定給部分の手厚い安定的な賃金体系へ見直しを行うための検討を行われたい。
- (2) タクシー運転者と他産業の労働者の賃金格差是正に取り組まれたい。また、乗合バスと同様に、運賃改定時に他産業との賃金格差是正分を反映する制度を採用されたい。
- (3) 国自旅第213号(令和元年12月10日)「タクシーの運賃改定の公示にあたっての留意事項について」では、「運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること」を事業者団体に求めている。ついては、労働条件改善実績について事業者団体には速やかに公表させ、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、速やかに指導されたい。また、労働組合や労働者からの個別通報に基づいた指導等も実施されたい。
- (4) 二種免許取得者を増やすため以下の対策に取り組まれたい
 - ① 令和4年度補正予算で貴省が実施した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継続・拡充されたい。
 - ② 二種免許取得支援に関し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たい。
- (5) 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たい。
 - ① 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。

【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。

2022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者となる痛ましい海難事故が発生し、2023年2月2日には、来島海峡において内航貨物船同士が衝突する事故が発生し、尊い人命が失われることとなった。海難事故や災害事故は、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。

昨年、国土交通省から、このような痛ましい事故を二度と起こさないよう、2022年12月に取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」において、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、事業者に対する監視を強化するとの回答をいただいたが、その進捗状況を示されたい。

また、今後も徹底した事故原因の究明と海難事故の再発防止に向け、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き、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れるよう厳格な管理・監査の実施、是正・改善事項の再確認など、実効性ある検査に積極的に取り組んでいただきたい。

一方の安全意識の啓発活動の強化について、該当船舶におけるライフジャケット完全着用の徹底、水先人の活用やタグボートの利用促進をはじめ、「第12次船員災害防止基本計画」や「第5次交通ビジョン」に基づく安全確保のための諸施策を引き続き確実に推進されたい。

2. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、少子高齢化の進行により、船員の高齢化や後継者不足が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もあった、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、継続して取り組んでいただきたい。

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、15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取り組んでいただきたい。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するには、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠である。「内航未来創造プラン」(2016年6月)の中で、海技教育機関の養成定員について、500人規模の養成を目指した段階的な拡大目標が示されているが、いまだ目標にはほど遠い状況となっている。2021年2月、国土交通省の「船員養成の改革に関する検討会」において、今後の船員養成の改革に関する方向性が取りまとめられたが、財源確保について具体的な施策は示されておらず、同機関の運営費交付金はこの間も削減され続けている。このことは、2016年の海技教育機関と航海訓練所の統合に際し、「日本人船員の増加に資する体制の強化や支援措置の充実など万全の措置を講ずること」との国会附帯決議や2021年5月の「海事産業強化法」成立に際し、「船員の養成・教育機関への幅広い支援を進める」との国会附帯決議に反するものであり、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あわせ、早期の定員拡大を図られたい。また、船員の確保・育成という国の政策目標の具現化に向け、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も、入学定員の拡大

とともに、その維持に必要な予算を確保していただきたい。

4. 外航海運・船員政策について

2007年（平成19年）に国は国民生活を維持するために必要な日本籍船と外航日本人船員数を約450隻、5500人と試算し、その達成に向け、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定後、15年が経過したが、外航日本人船員数はなお減少傾向にある。

これまで、国土交通省はさまざまな議論の場において、外航日本人船員の確保・育成について極めて重要な問題であるとの認識を示しているが、外航日本人船員確保に向けた実効性ある具体的な施策は示されなかった。2023年1月に開催された交通政策審議会第43回海事分科会においては、「日本船舶および船員の確保計画」の変更について、日本船舶の増加に向けた具体的施策は示されたものの、日本人船員増加に向けた施策には言及されていない。国が定めた外航日本人船員の確保・育成の数値目標実現に向け、早急に実効性のある施策を講じられたい。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

(1) 「物流革新緊急パッケージ」をはじめとする物流の「2024年問題」への対策等として、モーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続・拡充、船員確保に関する協議会の設置、清水海上技術短期大学の司厨・事務科の廃止に伴う船舶料理士不足を解消するための陸上の調理師資格者の誘致対策、および船員にかかる再就職支援の継続・拡充を図られたい。また、燃料油価格の高騰は内航海運、フェリー・旅客船事業者の経営に大きな影響を及ぼしていることから、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化など燃料油価格の適正化・安定化に向けた対策を講じられたい。

(2) 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条で規定されており、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。

2021年、一企業からの外国籍高速旅客船による国内就航を可能とする特例措置の申請に対し、国土交通省は、日本籍船での運航を指導すべき立場であるにもかかわらず、この特例措置を認めた。

今後、これを契機に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は、運航コストの優位な外国籍船に駆逐され、各社の存続問題、船員の雇用問題へとつながるとともに、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、及ぼす影響は計り知れない。

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、引き続き現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の推進により、自治体による代替船建造への支援が行われている地域もあるが、一方で他の輸送モードとの競合から運賃の割引などにより経営を圧迫している実態がある。離島航路は離島住民の日常生活や地域経済を支える必要不可欠な交通手段であるとともに、大規模自然災害時には、支援物資輸送を行うなど非常に重要な役割を果たす公共交通機関であることから、離島航路事業に従事する船員・従業員の生活も守られるべきである。事業者に対する十分な補助を行うとともに、公正競争の確保など、離島航路維持に効果のある対策を適正に講じられたい。

また、超高速船（ジェットフォイル）は離島を短時間で結ぶ有効な交通手段であり、地域住民の移動に欠かせない役割を果たしている。しかしながら、船舶の老朽化が進むなかで、建造費が高価であるため代替が進んでいない。新造船への代替建造に向けた国からの実効ある支援を講じられたい。

- (4) 高速道路や架橋と競合するフェリー・旅客船事業者は、これまで国が押し進めてきた、道路偏重政策の影響を強く受け、事業者の経営状況は逼迫し、事業者の自助努力の範疇を超え、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。
- (5) 超高速船と鯨類などとの衝突問題に関して、鯨類が事前に回避する有効な機器の開発が求められていることから、技術開発による衝突事故の防止に取り組まれたい。

6. 情報通信インフラの整備について

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

てきている。

しかしながら、一部の低軌道衛星通信サービスにおいては、外国籍船には制限が無いものの、日本籍船については、わが国領海内での利用に制限されている。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、法整備とともに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っていただきたい。

7. 船員税制確立への取り組みについて

船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市・上島町の6自治体において実施されている。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んでいただきたい。

8. 海賊等事案の対策について

ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊等事案は、自衛隊の海賊対処行動による護衛活動等のおかげで事案発生件数が極めて少ない状況にあった。しかしながら、いまだ未遂・不審な活動などの報告は絶えず、当該海域の脅威が完全に払拭された訳ではない。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ていただきたい。

また、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、シンガポール海峡においては近年、武装強盗事件の件数が急増している。

このことから、わ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 ReCAAP「アジア海賊対策地域協力協定」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するための更なる取り組みの強化を求めたい。

一方、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、身代金目的で乗組員を誘拐・ハイジャックする事案が多発していたが、周辺各国による取り締まりや、護衛艦による巡視などの対応により、2022年度の発生件数は前年比で半減

している。

しかしながら、当該海域で発生する事案はハイジャックや誘拐、船舶への発砲など凶悪な事例が多いことから、海賊等事案の根絶に向け、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働きかけていただきたい。

9. 紛争地域ならびにわが国周辺海域における航行船舶の安全確保について

2022年2月24日に始まったロシアによるウクライナへの軍事侵攻は長期化しており、国際労使間においては黒海内における規制を強化せざるを得ない状況となっている。2023年10月7日パレスチナのガザ地区の武装勢力とイスラエルの武力による紛争に伴い、フーシ派により2023年11月19日邦船海運会社が運航する船舶が紅海を南下中に拿捕される事案が発生。その後も紅海を航行する一般商船への攻撃も発生している。国際航海においては、航行の自由と安全の確保は何より重要なものであり、船舶の航行を支えている船員のリスクを軽減し、船員の安全と健康が最優先となる対応が必要である。

また、日本周辺海域においては、これまでにない頻度で弾道ミサイルが発射され、わが国上空通過や排他的経済水域（EEZ）の内外に落下している。さらに、台湾周辺や領有権の主張に伴う様々な周辺国の行動により、緊張感が高まっているほか、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。

わが国の国民生活や経済活動を支える国際・国内物流、旅客輸送、食用水産物の安定供給に使命感を持って従事する船員が、その職務を安心して遂行できるよう、わが国周辺海域における船員と船舶航行・漁業就業の適切な安全措置を講じていただきたい。

10. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関には、毎年、船員を志す女子学生が一定数入学しているが、女性船員の就業が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月に「女性船員の活躍推進に向けた女性の視点による検討会」の中で、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。

2022年4月より、女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画の策定・周知・公表や情報公表の義務の対象範囲が、常時雇用する労働者数が301人以上の事業主から101人以上の事業主まで拡大されたと同時に、就職活動中の学生や女性求職者の参考となるよう、自社の女性活躍の情報を公表することが義務付けられた。これら

の法改正も含め、さらなる女性船員の増加に向けた取り組みを推進されたい。

11. 海に親しむ活動の推進について

次世代の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。児童・生徒を含む幅広い年齢層への海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることを通じ、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推進されたい。

12. 「海の日」の7月20日固定化

「海の日」の前身である「海の記念日」は、1876年（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、1941年（昭和16年）に制定された。その後、1959年（昭和34年）から約36年間にわたり、海に対する国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海を大切にする心を育むため、海事関係者が一体となって祝日化運動を展開した結果、平成7年に7月20日が国民の祝日「海の日」として制定された。しかし、2003年（平成15年）に導入されたハッピーマンデー制度により、7月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れている。海洋立国日本として、本来の7月20日への固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。

【港 湾 局】

1. 港湾対策について

- (1) 国の指定に基づく港湾運営会社の事業に対し、既存事業者（事業者団体）、および港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないことを国として助言されたい。また、当該運営会社に、港湾のルール・慣行の順守を図るため、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置されたい。
- (2) 重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるため、長期的な視点での港湾政策、地域の振興策と一体になった港湾政策を進められたい。
- (3) 国際戦略港湾および国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたって

は、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、その監視体制を強化されたい。

- (4) 国際バルク戦略港湾構想によるバルク拠点港への再編が行われていることに鑑み、拠点移転計画のある荷主企業に対し、港湾運送事業者および労働組合への事前の協議を行わないまま推進することのないよう行政指導を行うとともに、地域経済への悪影響や港湾労働者の雇用・労働条件の不安定化を招かないよう国策としての雇用・職域の責任措置について、明確な回答を示されたい。
- (5) 国際戦略港湾において社会問題となっているコンテナターミナルゲート周辺の渋滞問題は、港湾労使の問題ではなく、港頭地区のロケーションに起因していることから、港湾建設の責任者として緊急課題と捉え対処されたい。また、港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞等について、地方運輸局と連携のもと実態調査を行い、港湾管理者との連携状況や対応について明らかにされたい。
- (6) 将来的な港湾政策について、港湾の中長期政策「PORT2030」が、交通政策審議会港湾分科会で審議され、2018年7月に最終取りまとめが示されたものの、港湾計画や国際戦略港湾政策並びに、自動化など港湾労働環境に大きな影響を与える懸念は未だに払拭できない。したがって、地方港湾審議会だけではなく、交通政策審議会港湾分科会委員についても業界団体代表のみでなく、労働組合の代表についても参加することを認められたい。
- (7) 「新しい国際コンテナ戦略港湾政策について

貴省は、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱など、激変する国際物流情勢を踏まえ、これまで進めてきた国際コンテナ戦略港湾政策をフォローアップするとともに、今後の進め方について検討を行うため、昨年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、2023年6月、中間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、昨年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具体策を示されたい。

(8) 地方港の中小事業者をはじめ、労働力不足が非常に深刻な状況にあることの原因は、港湾運送事業者に対して適正に届出運賃・料金が支払われておらず、そのため港湾労働者への賃金が十分に支給されていない実態によるものと考えられる。港湾労働者の魅力ある賃金・労働条件を向上させるために、商慣行を改善させ、適正な取引環境の実現を目指して取り組まれない。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』」が、果たして港湾労働者不足対策として機能しているかを含め、貴省として事後チェックの機能を果たすべく、2024年4月に第1回目となる検討委員会が開催される予定が示されているが、現時点での申請状況や、把握している課題や問題点を示されたい。

2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。また、1999年以降から直近までの届け出料金の現状を示す資料を開示するとともに届け出料金に基づく料金監査実績についての資料を開示されたい。

具体的には、料金監査実績については、直近1年間での監査に至った理由、対象企業数、処分の内容と件数を明らかにされたい。

3. 非指定港の指定港化について

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

4. 港湾労働対策について

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

(2) 雇用保険法の改悪により、港湾労働者の福利厚生施策が後退している。港湾法に基づき、港湾管理者に港湾労働者の福利厚生を増進するための施設を設置させ

るよう取り組みを促進されたい。

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

(1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行われたい。
また、トラック等の渋滞緩和および輸送の安全性を図るため、港湾局主導で関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を図られたい。

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

とりわけ、港湾職場では、このように女性人材の活用の必要性が求められているが、女性労働者の割合は全体の4%と、労働力人口総数に占める割合の44%を大きく下回っている状況にある。その要因としては、女性用のトイレや更衣室など、安全かつ衛生的で、安心して女性が働くことができる職場環境には程遠い現状にあることが大きな要因として挙げられる。特に、海上コンテナターミナルの職場が、生活圏から離れた場所にあることから、通勤や食事を取ることが不便な状況にあるなど、他産業と比較しても労働力確保に不利な条件ばかりである。これら職場環境の改善に向け、自助努力で実行している事業者もあるが、厳しい経営環境にあるなかでは、遅々として進まないことも課題として挙げられている。

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

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

(3) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」への適応や改正 SOLAS 条約に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置されたい。
また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の4割に重量計が設置されていない実態から、地方港のコンテナターミナルに輸入コンテナに疑義がある場合、当該の積載車両を公道に出さないため、重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

6. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者OBに石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。
- (2) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講じられたい。
また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する4者協議を再設置し、具体的対策を検討されたい。

7. 港湾地区について

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

8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

- (1) アフターコロナを見据える中、諸外国の大型クルーズ船が日本各地に寄港する際において、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。
日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。
また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、ターミナル施設の改善やアクセスの整備を実施するよう取り組まれたい。
- (2) 現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組んでいるが、これらの進捗状況や受入環境の整備に向けた中長期的なビジョンについて説明されたい。
- (3) 改正港湾法によるクルーズ船受け入れ強化にあたっては、港湾作業地域と客船入港地域を明確に区分けした環境整備を行うとともに、観光客並びに港湾労働者の相互の安全確保を図られたい。

9. 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における安全対策について

国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における「特殊車両通行許可制度」を、荷主が理解していないことから、運送事業者は法令違反を強いられてまで、運送を行わざるを得ない実態にある。この現況を踏まえ、貴省におかれては関係省庁と連携のもと、道路交通法をはじめとする法令にもとづく特殊車両の車両制限（車両の幅、長さ、重量等）や通行許可制度を、荷主に理解させた上で、運送事業者に運送の依頼を行うよう、周知・徹底に努められたい。

また、国際海上コンテナの陸上輸送においては、輸出コンテナのみならず輸入コンテナについても、安全輸送の観点から、コンテナヤードから公道に出る前に、コンテナの重量や偏荷重をチェックする必要がある。しかしながら、厳しい財政状況を理由にして各港湾管理者は、全てのコンテナヤードに偏載監視装置付重量計を設置していない。過積載や偏荷重の海上コンテナを積載している車両が公道に出て、横転すれば大事故となり、乗車している運転手はもとより、一般車両のドライバー、さらには市民を巻き添えにし、大惨事となることが想定される。

については、重量計を設置していない港湾管理者や行政に対し、国として設置を義務付けるとともに、財政支援を講じられたい。

【航 空 局】

1. 空港および航空ネットワーク基盤の充実について

- (1) 令和4年度における地域公共交通確保維持改善事業の対象路線および補助額、さらに島民割引制度に関する実績を説明願いたい。なお、前者に関して、令和3年度の補助額は過去数年間の実績と比して大幅に増加したものと認識しているが、この要因について、国としての分析や認識を伺いたい。
- (2) 本年1月に、14年ぶりとされる地方航空会社（トキエア社）の定期便就航が実現したが、この他にも地方航空ネットワーク充実をめざした動き（フィールエア社）があることなど、新たな地域航空会社の取組について、トキエア社事業開始までの経過における課題も含め、国としての認識を伺いたい。
- (3) 2017年7月に全国27空港が「訪日誘客支援空港」として認定され、その後、令和4年度（2022年度）の再開までに認定区分の見直しがおこなわれたと認識しているが、空港数の増減（新規・除外があれば具体名）や、見直しを踏まえた取り組みについて説明願いたい。

- (4) 2020年1月策定のグランドハンドリングアクションプランは、2023年6月に取りまとめられた「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」に継承されたという位置づけなのかについて確認したい。また、「アクションプラン」において掲げられた「KPIとして定めた『一人当たりの生産性10%向上』」についての取り扱いについても確認したい。
- (5) 2023年8月に設立された空港グランドハンドリング協会の取り組みについて、現時点で国としてどのように評価しているか説明願いたい。また、この間の国と同協会の連携状況や今後の展望・計画について伺いたい。
- (6) 航空系の専攻を有する専門学校の応募状況と定員充足状況について、定量的に説明願いたい。あわせて、高校を対象とした講習会や女性航空教室、航空技術産業セミナーなど、空港業務の認知度・魅力向上に資する国としての取り組み状況を確認したい。
- (7) 空港のバリアフリー化を着実に進めるべきと考えるが、「訪日外国人旅行者受け入れ環境整備緊急対策事業」、および「公共交通利用環境の革新等事業」の令和5年度補助実績を確認したい。あわせて、「みんなが使いやすい空港旅客施設計画参考資料(ガイドライン)」に関連して、段差のない搭乗橋(PBB)の導入に関わる進捗を説明願いたい。PBBに関連して、PBBタイヤガードの各空港における設置状況の進捗を説明願いたい。

2. 航空安全・保安について

- (1) 航空機による滑走路誤進入については、2008年(平成20年)にとりまとめられた対策があるものと承知しているが、その主眼とするところ、および近年に至る事案発生ごとの対策について、主にどのようなものがあつたのかについて確認したい。
- (2) コロナ禍による影響を経て、外国航空会社が相当程度、復便しているが、令和4年度(または5年度)のランプインスペクションの実績と今後の実施計画について説明願いたい。あわせて、外国航空会社に対するアルコール検査の再開状況についても確認したい。
- (3) 需要回復と復便により空域混雑の度合いが高まっていると認識しているが、EDCTの定量実績と航空局の分析について説明いただきたい。EDCTの精度向上のためには、航空交通や空港のキャパシティの予測精度を向上させていくことが必要と認識しているが、この間の取り組みがあれば確認させていただきたい。
- (4) 令和4年度の危険物誤輸送実績について、傾向とともに説明願いたい。また、未然防止の観点で、特にメーカーや販売者に対しては、危険物であることについて

商品への明確な表記をお願いしたいと考えているが、それらも含めた具体的取り組みについて、進捗があれば伺いたい。

- (5) 令和4年度（または5年度）における機内安全阻害行為の適用件数（省令に基づく対応件数）について、航空局として定量的、また内容・傾向について把握しているところがあれば説明いただきたい。また、撮影罪の適用にいたらないものであっても、機内におけるむやみな撮影行為や、専ら性的関心に基づく撮影行為が断定できた場合について、現行法でどのような対応が可能なのかについて確認したい。
- (6) 航空法と航空機製造事業法の目的が異なることは認識しているが、各認定事業場においては航空法20条で認可・規制を受けている中で、航空機製造事業法で規制する「過剰投資」の視点からすると実態に即していないと考える。自家修理を除く「大修理」以上の修理や「改造」の必要性が生じた際は経産省に申請をしている現状をふまえると、法律で規制する意義は薄いのではないかと思わざるを得ない。所管省庁が異なることは理解するものの、業界の生産性向上が実現できる可能性があるならば、所管の違いを超えた調整・検討はぜひ前向きに進めるべきと考えるが、航空局の認識を確認したい。

3. カーボンニュートラルへの対応について

- (1) 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。研究開発費や生産技術・運用環境整備に関する費用への補助、全量買取制度の導入など、国はあらゆる支援策を検討・実施すべきと考えるが、国の認識や現在の取り組み状況について説明願いたい。
- (2) 世界的なCO₂削減スキーム（経済的手法）である CORSIA について、日本は自発的参加により、2021年より同制度が開始されていると認識している。第41回 ICAO 総会（2022年10月）において、2024年以降の排出量ベースラインが引き下げられたが、これも踏まえた本邦航空会社の将来的な負担額について、試算しているものがあれば説明願いたい。また、航空産業以外も含めた国内の排出権取引市場の活性化や、CORSIA に活用可能な経済的手法の拡充が引き続き必要であると考えるが、国としての取り組み状況について説明願いたい。

(航空貨物関係)

1. 成田空港の安全対策について

(1) 「LogiPull」の周知、改善について

貨物管理ビル前の道路における路上駐車常態化や、混雑時の二重駐車などへの対策として2023年4月よりトラックドックマネジメントシステムが稼働している。それによって貨物地区構内の混雑は解消してきているが、入構待ちのトラックによる周辺道路の混雑の問題や、ドライバーへの「LogiPull」の周知や使い勝手などには課題が残っている。利用者であるフォワーダーからの意見を取り入れた改善を求める。

(2) 成田空港貨物地区の路面舗装劣化について

グリーンベルトや横断歩道の一部では塗装の補修が行われている一方で、それらが認識できないほど塗装の剥離が見られる場所も多く存在する。(次項(3)におけるグリーンベルト上での作業が劣化を速めている)安全・安心な歩行者帯確保のため速やかな修繕が必要であり、状況確認の頻度・修繕が必要と判断される基準・確認時から修繕が完了するまでのおおよその日数箇所の補修・改修の計画、進捗を明らかにされたい。

また、横断歩道予告表示(菱形のマーク)による効果が実感できておらず、より視覚にうったえる“イメージハンプ”等の設置を提案したが、ひし形マーキングの方がより効果が高いという見解が示された。しかし歩行者が車両の通過を待つという現在の構造は変わらないことから、抜本的に車両が横断歩道前で停止するための対策を講じられたい。

(3) グリーンベルト上で作業をしている現状について

運送会社や上屋会社による、グリーンベルトを跨ぐフォークリフト作業が常態化している。グリーンベルト上は駐車や作業が禁止されているはずであり、注意喚起をお願いしたい。また、上屋施設の再配置検討については承知しているが、現行施設における、上屋内で作業が完結できるような構造上の改善を講じられたい。

また、運用が行われているトラック管理システムの効果について検証の結果を提示されたい。昨年度の回答で示された「トラック管理システム」の活用は、導入されても作業についての特段の変化はなく、管理システムと、作業が行われることとの直接的な関係があるとはいいがたい。空港内で作業ができるスペースを設けるなど、実効性のある対策を求めたい。

2. 航空貨物に対する保安措置について

KS/R A制度について、現状ではフォワーダーが荷主と国土交通省の間に入り、R A合意書・特定荷主の確定のための確認書・特定荷主確定書を荷主と取り交わしているが、業務負荷の軽減を優先したい荷主と、顧客たる荷主に対応するフォー

ダーとの市場原理が働く関係においては、フォワーダーの業務負荷が大きくなり、適切な業務手順に基づく確実な安全担保がなされるか懸念を残している。保安検査の実施主体のあり方を再検討し、国土交通省が直接荷主と合意書を結び、管理するなど、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たす必要がある。またフォワーダー各社が検査に要する装置については導入に大きな負担が必要であり、旅客の航空保安検査補助金などと同様に、高度化しているテロ対策を適切に講じるため、爆発物検査機器の導入のための経費はもちろんのこと、維持のための費用も国が補填することを検討されたい。

3. SDSの記載事項について

SDSにおける14項目の記載内容については、附属書D「D.15 項目14—輸送上の注意」に従い、輸送の安全確保のために、国連番号・容器等級・国連分類などについて、明記することが必須と考える。しかしながら化学品の1次生産者であるメーカーが輸出入者であるとは限らないため、輸出入者のすべてが、といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者、有害性等の情報伝達への意識が高いとは言えない。

については、国土交通省航空局としても、輸送関連情報を備えたSDSの作成について、主管省庁である厚生労働省（労働安全衛生法、その他所管法令に基づく）および経済産業省（化学物質排出把握管理促進法に基づく）と連携を図られたい。

また、両省と連携のもと荷主となる事業者への啓蒙活動の強化や指導を徹底されたい。また、GHS関係省庁等連絡会議での意見反映事項を明らかにされたい。

【観 光 庁】

1. 観光施設のキャッシュレス対応促進支援について

国内の多くの観光施設や神社仏閣等において入場拝観料の支払いは現金払いが多い。キャッシュレス化が進む諸外国と比べても対応が不十分である。訪日外国人の増加に向けて観光施設の入場拝観料のキャッシュレス取扱いを増やすために設備導入支援などに取り組みされたい。また関係省庁や地域と連携による実証事業の進捗または計画について明らかにされたい。

国や自治体が管理する観光施設の入場料について、キャッシュレス決済ができるよう環境整備をお願いしたい。また、民間業者が管理する観光施設については、利便性向上に向け行政より入場料のキャッシュレス決済導入の指導をお願いしたい。

2. 公共交通機関の利用環境の改善について

インバウンドの拡大、持続的な発展に向けては都市部から地方への旅行者の循環が重要な鍵となる。

ゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fi サービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応、大型スーツケースへの対応の取り組み等を進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現させることが重要である。したがって、公共交通事業者や旅客施設管理者への促進を図るとともに、更なる支援策を講じられたい。

3. 余暇・休暇制度について

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

また、経済産業省による「プレミアムフライデー」、観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もつ化計画」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在することなどから各省庁の取り組みを一本化することを検討されたい。

4. 人財不足への対応

観光産業において人財不足を解消し、安定した雇用を維持したうえで人財を育成していくことは、観光が我が国の基幹産業として持続的に成長していくために不可欠である。

また、観光需要を拡大させ、更にその需要を平準化させていくためには、労働力供給についても安定化をはかることが重要である。

観光需要の拡大に応えられる人財を確保していくために、各事業者による取り組みだけでなく、国が「観光産業は我が国の基幹産業であり、産業を国がしっかり支え、働く者の地位向上に取り組んでいく」という意思を労働市場とともに国民に対して強く発信することを国に求める。

加えて、観光事業者に対する各種支援事業を講じる際の要件として、事業者への従業員の賃金改善要請に留まらず、それらが適切に実施されているかの検証を追加することを国に求める。

また、観光産業の人財不足について課題解決にむけた方策の検討を目的とした検討会を立ち上げ、具体的な検討をおこなうよう求める。

5. 外国人労働者の就労増にむけて

新型コロナ禍以降、日本でアルバイトをしていた外国人留学生学生は6万人減少し、その多くが小売業や宿泊料飲サービス業で働いていたと思われる。一方、サービス・ツーリズム産業の人手不足から外国人を雇用する宿泊産業所数は36%増えている。

留学生の減少の直接要因はコロナ禍によるものと思われるが、コロナの回復期において起こった急速な円安は、アルバイトであっても日本で学び働くことへのマイナス要素となっている。

(1) 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るべきで、国に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を図られたい。

(2) 教育運連帯性の強化

また、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の強化を図られたい。

6. 国際観光旅客税と観光財源について

訪日客の急回復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確保が必要という観点から、国際観光旅客税の引き上げも一つの選択肢と考えるが、国の認識を説明願いたい。令和5年度も観光分野で700億円近い補正予算が組まれるなど、必要十分な政策推進には現在の税額をベースとする財源では難しいのではと考える。

7. 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、国の認識を示されたい。

8. 令和6年能登半島地震について

(1) 風評被害の防止

被害状況には様々程度があり、軽微な被害で営業に大きな支障がない地域や施設の状況を、正確に広く内外に周知することで、旅行者の不安を解消し、所謂「風評被害」を防止することに繋がることから、国や行政に正確な情報の集約と周知を図られたい。

(2) 観光復興に対する人的支援策

観光産業は災害復興の消費拡大に即効性があると、被災地域への割引補助政策などが行われている。過去の割引補助政策を検証すると、回復期に適正価格へ戻す動きと補助で割引する矛盾を「便乗値上げ」と捉えた消費者の指摘があったことや、手続きが煩雑なことで現場への負担が大きかったことなど、復興を目的に割引補助することには多くの問題点があります。能登半島地震で復興割を行うにあたっては、現地の負担を軽減する為に、非被災地域からの人的支援を創出する仕組みづくりを講じられたい。

厚生労働省

1. 高齢者の就業促進について

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

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

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

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

2. 障害者割引制度に対する事業者への公的支援について

公共交通における障害者割引の制度は福祉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、障害者割引制度については、本来、国が負担すべきものであることから、事業者の負担に委ねることなく、福祉部門の公的支援により、制度の維持・充実を図られたい。

3. 男女平等参画推進に向けた職場環境の整備について

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

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

【バス関係】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

2022年8月、名古屋高速道路で乗合バスが横転し二人が死亡する事故が発生したが、その後の調べで、当該バスの運転者が改善基準告示における1日の最大拘束時間に違反して乗務する勤務が月に複数回あったことが判明している。

厚生労働省が2022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76.4%(前年は64.1%)、同じく改善基準告示違反事業場数は50%(前年は40.7%)となっており、依然として高止まりの状態にあることを踏まえ、さらなる罰則強化と厳格な取り締まりを実施されたい。

【ハイタク関係】

1. 改善基準告示の改正・施行、時間外労働上限規制の適用に際し、その遵守状況を重点的にチェックし長時間労働の是正が実現するよう努められたい。

2. 厚生労働省が2022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88.2%、同じく改善基準告示違反事業場数は30.3%となっており、いっこうに改善の気配が見られないことを踏まえ、さらなる罰則強化と厳格な取り締まりを強化されたい。

3. オール歩合給制度を採用している事業者が、時間外労働および深夜労働に対する割増賃金について、みなしで歩合給に含んだものとしている事業者があるという指摘があるが、適正に時間外労働・深夜労働の賃金が支払われているか厳格に監督されたい。

4. 駅待機や無線待機を含めた実労働時間に応じて、適正に地域最低賃金が支給されているかを厳格に監査し、取り締まりを強化されたい。また、急激な地域最低賃金の引き上げに伴い、旅客需要が少ない地域等の事業者においては、最低賃金の支給が困難な事例も見られることから最低賃金の支給を担保できるだけの助成措置を検討されたい。
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。
6. 女性や若者、高齢者などすべての労働者は安心して長く働ける職場をつくるために以下の事項に取り組まされたい。
 - (1) 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されたい。
 - (2) 女性や若者が働きやすい職場を実現するため、短時間勤務の導入を推進し、導入企業を支援するとともに、短時間勤務を選択した乗務員が賃金面で不利益を被ることのないよう指導されたい。
 - (3) 女性が働きやすい職場を実現するため、生理休暇の有給化促進や、更年期障害における生理休暇と同等の休暇制度の新設および拡充、健康診断時における婦人科健診の導入促進、妊娠中の女性ドライバーに対し母性保護の観点から企業内で配置転換等の措置、出産・育児・介護等による休職・離職後の復職支援に取り組まされたい。
 - (4) 女性職業運転者にとって、事業場外で清潔で安心して使えるトイレの少なさは深刻な問題である。国土交通省と連携しトラック、バス、タクシーの女性運転者に対し、衛生的な休憩・トイレ施設の整備を行うことや、国や自治体の管理する施設の駐車場やトイレを開放することなどの対策に取り組まされたい。
 - (5) 道路旅客運送業における健康起因事故は増加傾向にあることから、引き続き、定期健康診断の完全実施や、自動車運送事業者における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患に係る対策ガイドラインで推奨されている各種検査・検診等の普及促進に向けた指導を徹底されたい。また、高齢者が長く健康に働ける環境を実現するため、国土交通省とも連携し、これらの検診等に対する助成措置を講じるとともに、脳血管疾患の発症を未然に防止するため、50歳等の一定の年齢者を対

象とした脳MRIもしくは脳MRA検査を、定期健康診断の検査項目に追加することを検討されたい。

【トラック関係】

1. 改正労働基準法および改正改善基準告示への対応について

(1) 労働基準法が改正され、2024年4月から自動車運転業務の時間外労働の上限は年間960時間となり、改善基準告示の見直しが実施されるが、低賃金・長時間労働という過酷な労働条件のもと、依然として過労死等が多発する中で、深刻な労働力不足に直面しており、労働条件の改善は喫緊の課題となっている。

したがって、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」における「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」や「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」において、自動車運転者の長時間労働改善等に向けた様々な取り組みがなされていることは評価するが、改正法の厳格な運用はもとより、引き続き、「ホワイト物流」推進運動等の労働時間短縮に向けた環境整備の促進を図り、早期に一般則が適用されるよう、具体的な施策展開と強力な指導を行われたい。

また、改善基準告示見直し内容の周知徹底について、2024年4月の施行に向け、貴省を中心に、国土交通省、地方自治体などの関係方面から、事業者はもちろんのこと元請事業者や専門水屋も含め、荷主団体等に取り組みされているが、広く社会にも報じられるよう、引き続き取り組まれたい。加えて、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させる等の荷主企業に対し、労働基準監督署に設置されている荷主特別対策チームから配慮を要請する取り扱いについて、トラックGメン等と連携を図るなど、荷主企業等へ周知されたい。さらに、今次見直しが一般則（年720時間）適用に向けた礎として位置付けられ、若者が集まる産業への転換となるよう、早期にこの適用に向けたロードマップを示されたい。

(2) 2022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194件のうち、道路貨物運送業は4分の1を占める50件となり、他業種と比較しても非常に高い結果となった。加えて、道路貨物運送業における健康起因事故は増加傾向にあることから、引き続き、定期健康診断の完全実施や、自動車運送事業者における脳血管疾患および心臓疾患・大血管疾患に係る対策ガイドラインで推奨されている各種検査・検診等の普及促進に向けた指導を徹底されたい。また、これらの検診等に対する助成措置を講じ

るとともに、脳血管疾患の発症を未然に防止するため、50歳等の一定の年齢者を対象とした脳MRIもしくは脳MRA検査を、定期健康診断の検査項目に追加することを検討されたい。

2. 監督・監査業務の実効性の向上について

労働基準監督機関においては、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組まれているところと承知しているが、例年の違反率は一進一退の状況にあり、現在の監督体制では、事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にあると思われる。まずは、トラックGメンとの連携をはじめ、国土交通省や貨物自動車運送適正化事業実施機関などとともに、改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監督・監査をさらに強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者に対する罰則を強化されたい。また、より効率的な監督・監査の手法として、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査の導入、および機器設置に対する補助制度の拡充について検討されたい。

3. 女性ドライバーの確保・育成に向けた支援の施策について

女性ドライバーの確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。ついては、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策の一つとして、「働き方改革推進支援助成金」の活用が示されていることから、女性活躍推進につながることも含めた更なる周知および、本制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

4. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で確認された「直ちに取り組む施策」および政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

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

ドライバーの賃金等については、国土交通省が「標準的な運賃」を告示し、事業者による適切な運賃・料金の収受を原資にその改善を図るよう取り組んでいるところであるが、依然として歩合給中心の賃金制度としている事業者が多く、業務の繁閑や病気等の休業により、賃金収入が著しく変動する状況がある。また、時間管理もなされていない完全運賃歩合制（出来高制）や、個人償却制度なども散

見されることから、改善基準通達（6割の保障給）の厳格運用を徹底するとともに、問題のある賃金制度の改善に向け、さらに指導を強化されたい。

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

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

特定最低賃金の導入は、運賃水準の確保にも繋がることから、労使関係の安定のみならず、事業の公正競争確保の役割を果たすものであるが、現時点では高知県で910円（一般貨物自動車運送業）が設定されているのが唯一の事例である。営業区域規制のない現状において、各地方の経済圏に対応した、より大きな範囲での設定が効果的である。

具体的には、現在設定されている高知県の一般貨物自動車運送業の特定最低賃金額を基本に、全国ミニマムとして中央労使（産別本部と全日本トラック協会）で設定、あわせて、各地方経済圏の実態に応じて、地域の労使（産別の都道府県組織と都道府県トラック協会、複数の都道府県単位を含む）で全国ミニマムを上回る特定最低賃金を設定することが有効と考える。

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

- (3) 副業について、政府は、普及促進する方針であるが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそれがあり、過去には、副業を起因としたトラックドライバーの睡眠不足から、多くの死傷者を生ずる事故が発生している。

また、労働時間の通算については労働者の自己申告によるものであり客観的に通算する仕組みがなく、本業と副業の労働時間を通算して過労死認定された事例もある。今後、ドライバーの働き方改革が進むことによる賃金収入の減少から、副業への就業を望む声が強まることも想定されるが、ドライバー等が副業を希望する主な理由は賃金所得の補填であり、まずは「標準的な運賃」等による適切な運賃・料金

の確実な収受により、本業の賃金等を引き上げることが、必要と考える。

については、副業に関して、安全運行と過労運転防止等の観点から労働組合として原則反対のスタンスであり、厚生労働省としても、引き続き、事業者への注意喚起や指導に取り組まれない。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

その際には、ドライバーのトラック、バス、ハイタク、運転代行にまたがる複数業務の掛け持ちや、それを仲介する事業が横行することも懸念される。については、運転免許証番号と法人マイナンバーを活用した、事業者を選任される運転者の行政の登録制度（項目は現在の運転者台帳を想定）を創設するとともに、改善基準告示については、各モードで最も厳しい項目を適用されたい。

(4) 労働基準法第 40 条および同法施行規則第 32 条で規定される「長距離にわたり継続して乗務するもの」のうち、自動車の運転にかかわるものの休憩時間に関する規定は、改善基準告示の連続運転時間経過後の運転中断中に貨物の積み降ろしが行われる実態等も踏まえ、2024 年 4 月の同告示の見直しにおいて、原則、休憩時間となる。今後、着荷主を含めた荷主等に対し、広く周知が図られるよう、努められたい。

(5) 改善基準通達（基発第 93 号）の以下の項目を告示化されたい。

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

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

5. トラック免許取得講座の拡充等の人材確保に関する施策について

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

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

【観光関係】

1. 余暇・休暇制度について

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。

また、旅行などの積極的休暇の過ごし方を促進し、心身の健康維持を図るため、長期休暇の取得を促進する取り組みが図られるとともに、「一般事業主行動計画」の作成義務の適用範囲を 100 人以下の企業にも拡大させ、有給休暇の取得に関する法整備を行うことで、取得の拡大が図られたい。

1. 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あり、後継者の確保にも繋がる重要な要素となっている。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いることと併せ、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る。

しかしながら、一部の低軌道衛星通信サービスにおいては、外国籍船について制限がないものの、日本船籍については、わが国領海内での利用に制限されている。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、法整備とともに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っていただきたい。

2. 洋上投票制度について

洋上投票制度では、「選挙人名簿登録証明書」や「投票人名簿登録書」の事前取得、指定市区町村の選挙管理委員会による投票送信用紙等の交付が必要となるほか、船内での送信完了の確認や、投票記載部分と必要事項記載部分の切り離し、帰港後の投票用紙の送付など一連の手続きが必要となる。さらに、投票時には、投票者と受信者側の時差があるなか、日本時間に合わせた投票、事前の通信試験、事後の完了確認などが必要となる。多様化した船舶の運航形態に応じて、すべての船員が公民権を行使できるよう、船員による洋上投票制度においても、さらなる手続きの簡素化や利便性の向上、対象選挙の地方選挙への段階的な拡充を図るとともに、「在外選挙インターネット投票システムの技術的検証及び運用等に係る調査研究」の最終報告がなされているが、船員の洋上投票に関してもインターネット利用による投票制度の導入について検討いただきたい。

3. 船員税制確立への取り組みについて

船員は家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市・上島町の6自治体において実施されている。住民税減免措置の他の地域への拡大に向け支援いただきたい。

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）の導入に向け取り組んでいただきたい。

【消 防 庁】

1. コンタミに関する課題について

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

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

2. 危険物貨物輸送の安全について

(1) ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

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

(2) SDSの交付およびイエローカードの法制化と運用改善について

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

(3) 危険物の規制の国際ルールへの統一について

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

3. フレキシブルバックによる危険物貨物輸送の禁止について

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

1. 燃料価格高騰に対するトリガー条項の凍結解除について

軽油価格については、コロナ禍が長期化する中、石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟国による減産調整などから、高止まりの状況にある。コロナ禍で経済的ダメージを受けている事業者の負担軽減のために、燃料価格高騰時の燃料課税停止措置（トリガー条項）の発動に向け、「揮発油税および地方揮発油税の特例税率の適用停止制度」の適用停止を解除されたい。

【関 税 局】

1. 航空貨物の輸入通関のスピード化について

航空貨物の輸入通関については、予備審査制が導入されているが、本申告は本邦空港到着後に行うため、空港到着から通関、貨物引き取りまでに時間を要している。一定の条件下（例：他法令などで規制対象外の品物など）において、当該貨物が本邦空港到着までに、本申告輸入許可がされる制度の導入が必要である。また、AEO事業者に対しては特例申告制度があり、到着までに輸入許可を得ることが可能であるが、貨物到着前に申告・許可を得ることができることは引取にかかる申告のみであり、納税申告にあたる特例申告は到着前に許可を得ることはできない。申告にかかる負荷を軽減し、円滑な輸入手続きの実現に向け、AEO事業者に対して貨物到着前に一つの申告として許可までの対応が可能な制度を導入されたい。

2. 仮陸揚げに係る成田/羽田両空港の一体運用について

成田着羽田発、もしくは羽田着成田発の双方ルートにおいて、マニュアルでの申請受付に加え、NACCSでの受付を導入頂きたい。

3. 輸入申告時に一部貨物が仕向け空港以外に到着した場合の取扱いについて

同一AWBの貨物で一部が仕向け空港以外の空港に到着した場合は、本来の仕向け空港に到着しない限りは輸入申告に入ることができない。このような事例は起こりうることであり、実際発生したケースもある。通常は航空会社による手配でAWB券面上の仕向け空港へ転送を行うが、昨近のトラック不足等で転送が遅

れる場合もあり、それ以前に顧客への納期が守れず、大きなクレームになる恐れがある。また申告が分割された場合、当初の本来の貨物と異なる品目での申告をしなければならないケースがあり（例えば同一貨物であれば装置全体であるところ、仕分け通関により部品ごとの申告になる場合など）、貿易統計にも影響を及ぼすものとする。

パーシャル申告が認められるようになった場合、通関業者、税関を含む関係者の工数（手間）の軽減に寄与する事となり、顧客への影響も最小限にとどめることが出来る。また殊に成田・羽田の首都圏空港間においては、一体運用に向けて様々な取り組みを行っており、その利益にも資するものとする。したがって、同一AWBの貨物が他空港にパーシャルで到着した場合に、仕分けを行うことなく、一つの申告として行うことを認めるとともに、パーシャル申告によって品目分類が変化（本体→部分品など）することに対する貿易統計上の影響についての考えをお聞かせ願いたい。

4. 事前教示制度の円滑化について

同一商品を輸入する場合、税関官署によって商品に対する見解が異なる場面が散見され、全く同一の商品を輸入しても申告税関官署によって関税率が異なる場合が見受けられる。このような見解の相違を防ぐために、税関は事前教示の制度にて関税分類の照会を受け付けているが、文書による回答は原則として30日以内に行われることとなっており、とりわけスピードが求められる航空貨物において、利便性の高い制度であるとはいえない。適正な申告手続きを行うためにも、事前教示制度の円滑化を図りたい。また、事前教示制度の円滑化のため、メールによる照会の効力を書面による事前教示に準ずるものとする変更を図りたい。

1. 学生割引制度に対する事業者への公的支援について

公共交通における通学定期の制度は教育政策の一環として設定されているが、割引した部分は実質的には事業者負担となっている。2023年4月に改正地域交通法が成立した際、参議院の附帯決議において、「通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」が盛り込まれたことを踏まえ、学生割引制度については、本来、国が負担すべきものであることから、事業者の負担に委ねることなく、文教関連予算を活用した教育部門の公的支援により、制度の維持・充実を図られたい。

2. 男女平等参画推進に向けた施策について

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

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

3. 船員の確保・育成の推進について

わが国の少子・高齢化の進行や出生数の減少による人口減少により、あらゆる産業で後継者の確保が困難となる時期が、さらに早まることが予期されるなか、船員の高齢化や後継者不足が顕著となっている。

2007年（平成19年）に国は国民生活を維持するために必要な日本籍船と外航日本人船員数を約450隻、5500人と試算し、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定し、15年が経過したが、外航日本人船員数は、なお減少傾向にある。

国内海運では、陸上職に比べて長時間労働で厳しい就労環境にある。海運産業における担い手の確保・育成策として、労働の把握・管理、休暇の取得、健康管理などの「船員の働き方改革」の着実な推進と法の順守により、船員という職業を魅力的

な職業としていかなければならない。水産産業においても、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著であり、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。

国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成の具現化に向けた諸施策を早急に講じていただきたい。また、水産系高校は、水産物を国民に安定供給する水産業を担う人材を養成し、子供たちが職業的専門性を学び漁業で活躍できる教育を提供する重要な教育機関として機能しているため、都道府県が設置する水産系高校の維持・存続に取り組んでいただきたい。

4. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

海技教育機構については、「内航未来創造プラン」の中で、500人規模を目標に掲げて養成定員を段階的に拡大する方針が示されているが、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、2022年（令和4年）度は70億円を切った予算とされ、事業運営上、非常に厳しい状況にある。

このような大幅な運営費交付金の削減は、船員養成員数の増加を図れないばかりか、大型練習船教育への影響、新たな技術等への対応を図る船員教育への取り組みなどを阻害するものである。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していただきたい。

5. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠である。児童・生徒を含む幅広い年齢層への海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることを通じ、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推進されたい。

6. 海洋資源調査の拡大

わが国は、陸上で算出できるエネルギー・鉱物資源に乏しく、その多くを輸入に依存する一方で、わが国周辺海域の海底には、石油をはじめ様々な天然資源が賦存していることが各種調査により確認されている。海底資源の開発は、わが国の安定したエネルギー・鉱物資源の供給源の多角化と日本経済の成長につながるため、関係各省で連携を図りつつ、将来的な資源確保のために必要な海洋調査船を用いた海

洋資源の調査研究の継続と拡充を図られたい。

7. 教育旅行および留学支援の拡充について

日本人の国際感覚の向上や国際相互理解を目的として、若年層に対する教育旅行や留学など、学びの場としての旅行振興が必要である。

教育旅行については、公立学校での実施に際し、教育旅行が学びの場であることを再確認し、教育プログラムとしての旅行体験を確立させたい。物価の状況に合わせて適正な予算を立て、十分な教育の機会とすることを自治体に指導いただきたい。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設されたい。

海外留学は法務省出入国管理統計 2006-2019 によると、海外滞在期間が6ヵ月から1年以内10代の帰国者は増加しており、海外留学が増えていると思われる。海外での経験は、国際感覚の醸成を図るうえで重要な要素であり、今後も奨学金の支給枠や支給額の増加など、制度の拡充を行うことで、為替変動や物価上昇などの影響で金銭的な理由により海外留学を断念しなければならない状況をなくす取り組みが図られたい。

経済産業省

1. 軽油価格への対応について

国民生活や経済活動を下支えする物流や公共交通が健全な事業活動を維持していく上で、軽油価格の安定は重要な要素である。軽油価格の高騰については、主に原油価格に連動したものであると思われるが、貴省の昨年のお返事によると、その精製量に対する国内需要と海外輸出の関係など、原油価格の変動以外の要素もあると思われる。ついては、軽油価格の安定に向けて、関係各所と連携を図り、抜本的な対策を講じられたい。また、軽油価格形成の透明化に向けて、対策を講じられたい。なお、抜本的な対策が講じられるまでの間、自動車運送事業については、トリガー条項の凍結解除をもって対策を講じられたい。

2. 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。2023年6月には鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会が、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等に関し、各種変動を考慮できるよう見直しの方向性を取りまとめているものの、適時適切な価格転嫁の実現には課題が残っている。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られたい。
- (2) 事業者にとって、エネルギー価格高騰によるコスト増は経営上の重荷となっており、財政支援措置が求められるところ、特別高圧電力量に対しては、2023年11月の「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金（重点支援地方交付金）」の創設により支援が継続している。しかしながら、支援対象は自治体判断となることから画一的ではなく、鉄道事業者は事実上、国の負担軽減策の対象外となっている。ついては、鉄道事業者が支援対象となるよう必要な措置を講じられたい。

3. 商品配送における「送料無料」表記について

商品配送における「送料無料」表記については、政府が2023年6月に決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」の中で、「送料無料」表示を見直す方針が打ち出さ

れたことを受け、消費者庁による「『送料無料』表示の見直しに関する意見交換会」が開催された。結果として、法制化等の対応は見送られることとなったが、各事業者に送料負担の仕組みを表示することや、「送料無料」表示をする理由を説明する等の対応を促すこととなり、消費者庁は、事業者の自主的な取り組み状況を注視することとなった。その結果、「送料無料」が原因でEC事業者から元請や下請の運送会社へ不当に安い料金が支払われているのであれば、早急に解決しなければならない課題であることから、EC事業者と元請や下請けの関係における不当な契約の点も注視した上で、実効性のある取り組みを要請されたい。

4. 安全を蔑ろにする着荷主への対策について

台風や大雪時などの自然災害による運行等において、発荷主との契約では延着することが了承されている場合にあっても、着荷主から取り卸し日や時間指定を厳守することを強硬に要求されることが多々あり、ドライバーはその対応に苦慮している。このように安全を蔑ろにし、自己の都合を優先させる着荷主に対し、トラックGメンと連携を図るなど、注意勧告や警告を与える制度を講じるよう、検討されたい。

5. 余暇・休暇制度について

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・休暇の施策が存在することなどから各省庁の取り組みを一本化することを検討されたい。

また、旅行による地域経済の振興を図るため長期休暇の取得を促進する取り組みを講じられたい。

【資源エネルギー庁】

1. コンタミに関する課題について

危険物のいわゆる「コンタミ」の防止については、元請および輸送の各事業者団体と共同で継続的に行われている「危険物荷卸し時相互立ち会い推進全国一斉キャンペーン」や、経済産業省資源エネルギー庁及び関係事業者団体がとりまとめた「タンクローリーから給油所への荷卸し時におけるコンタミ事故の防止のための基本マニュアル」の配布を通じ、取り組んでいただいているところであるが、多くの給油所等において、依然として、荷卸しを受ける側の危険物取扱者が不在または無資格

者が対応、あるいは接客を理由に対応できない等の事情で、ドライバー単独で荷卸しをせざるを得ない状況が散見される。

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

1. 社会のインフラとしてのトラックの駐車規制の見直しについて

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

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

2. 自転車の走行環境の整備・促進について

(1) 歩道・自転車道・車道の峻別化について

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

また、2022年4月の道交法改正により、歩行者、自転車、自動車等既存の交通主体に加え、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ（特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車等）が、同じ交通空間を通行する新たな状況が生じている。ついては、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、交通事故情報等を集積・分析して危険性を軽減する措置を適切に講ずるとともに、効果的かつ厳正な指導取締りに引き続き努められたい。また、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯および歩道等の交通空間を計画的に整備されたい。

(2) 二輪車の危険走行について

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

(3) 「新たなモビリティ」の危険走行について

2023年7月より、「特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）」について、最高速度が時速20キロ以下のものは、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメット着用は任意となったほか、最高速度が時速6キロ以下の「特例特定小型原動機付自転車」は通行許可されている歩道は通行可能とするなどの規制緩和がなされた。しかし、この間の実証実験では交通事故は増加傾向にあり、今後は事故が多発する危険があることから、厳格な通行ルールの設定・周知や歩道・自転車道・車道の峻別、厳格な取り締まりや教育指導等の対策を要請されたい。

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

3. 過積載運行の根絶に向けた取り組みの徹底について

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

引き続き過積載運行の根絶に向けて以下の措置を講じられたい。

- (1) 取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にあることから、高速道路本線流入時の直接的な取り締まりはもとより、一般道においても国土交通省や道路管理者等と連携しながら、抜き打ちでの合同検問を行うなど、取り締まりを一層強化されたい。
- (2) 5割未満の過積載運行も含めて、使用者（原因が荷主にある場合は荷主）に対して、後日、検挙の際に交付した通行指示書を持参させて事情を聴取し、常習性・悪質性に応じて厳正な行政・司法処分をされたい。

4. 過労運転による事故防止のための施策の推進について

トラック運輸産業の労働時間は全産業平均の1.2倍と、長時間労働が常態化して

いる。また、99.9%を中小企業が占める中で、十分な運行管理が行われていない事業者や、荷主都合による長時間の手待ちや無理な運行の実態もある。

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

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

5. 第二種免許等の受験資格の見直しについて

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

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

第二種免許等の取得に関して、学科試験が英語等の外国語表記との検討もされていることから、外国人運転者の交通安全に対する意識の向上・日本での運転マナー等の教育徹底を強化されたい。

6. バス運転者の車内人身事故発生時の措置について

バス運転者がバス停等で停車した際に、高齢者等の旅客が転倒し骨折等の傷害が発生した場合、バス事業者は適正な状況の把握に努め、バス運転者が正しい手順で運行している場合は、安全運転義務違反の罰則適用の回避を検討されたい。

7. トラックに対する妨害運転への対応について

加盟産別組合が実施したトラックに対する妨害運転の調査（有効回答 8,177名）では、総重量5トン未満で50.5%、同11～20トンで53.9%、同20トン超62.0%など、昨年の調査に引き続き、半数以上のドライバーがあおり運転等の妨害を受けたと回答している。その状況・場所については、法定制限速度での走行中が3,685名、片側一車線道路での走行中が3,807名となっており、法令遵守をしているにもかかわらず

わらず妨害運転を受けるといふ不条理が引き続き生じている。

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

1. 入国審査・保安検査の合理化・迅速化と接遇向上に向けて

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

「顔認証ゲート」や「自動化ゲート」については主要国際空港を中心に導入が実施されているが、利用促進その他 Visit Japan Web をはじめとしたアプリの継続的なアップデートなどにより、さらなる円滑な入国審査への取り組みを講じられたい。一方で、各地で発生している誤誘導による未審査入国や、入国後の失踪者も増加傾向にあることから、必要な審査や着実な身元確認を行い、適切な入国審査を図られたい。

なお、訪日外国人旅行者にとって「入国審査官」は初めて接する日本人であることも多く、その接遇向上は日本の「良い第一印象」にもつながっていく。現在、新規採用者向けには接遇関係の研修を行っているとのことだが、関係するすべての職員にも対応されるよう要請したい。

外務省

1. 日本人渡航者による観光ビザ免除の対象国拡大について

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

2. 観光先進国の実現に向けたパスポート取得環境の整備について

日本人の国際感覚の向上のため、パスポート取得促進の円滑化を図りたい。オンラインによるパスポート申請の制度が整備されつつあるが、さらなるオンライン申請対象の拡大や受け取り方法の拡充など効率化を図りたい。具体的には、クレジットカードなどのキャッシュレス決済導入、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図りたい。