

交運労協「2026 年度予算概算要求」に対する回答

【総合政策局】

1. 「交通政策基本法」に基づく施策について

- (1) 現在、「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・タクシーとの交差・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、2023 年 4 月に改正道路交通法が成立し、歩行者、自転車、自動車など既存の交通主体に加え、特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車などが同じ交通空間を通行するという新たな状況が生じることとなった。ついては、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するために必要な予算を確保されたい。

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のトラックベいの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置等に向けた予算措置を講じられたい。

【回答】（道路局 参事官（自転車活用推進））

- 歩行者、自転車、自動車等の交通安全の確保を図るためには、それぞれが適切に分離された通行空間を整備することが重要であると認識しております。
- このため、国土交通省では、警察庁と連携して「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、自転車通行空間の整備に係る計画や設計の考え方を示すとともに、駐停車需要の多い道路において必要に応じて駐車スペースを確保しつつ自転車通行空間を整備する等、道路管理者と警察で連携して取り組む対策内容についても解説しています。
- また、自治体による自転車通行空間の整備に対しては、自治体の要望を踏まえて、防災・安全交付金等により支援を行っているところです。
- 国土交通省としては、引き続き、警察庁とも連携を図りつつ、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進してまいります。

- (2) 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。トラ

ック輸送の大半は、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、台所及び食卓用品等）、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、燃油価格の高騰など、依然として厳しい状況にある。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、強化に向け、さらなる予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

- 我が国の物流については、2030年度に34%の輸送力不足が見込まれており、その解消に向けて、「2030年度に向けた政府の中長期計画」※に基づく施策の着実な推進が不可欠です。

※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

- こうした中、令和7年3月の関係閣僚会議における総理の指示も踏まえ、国土交通省・経済産業省・農林水産省3省合同の有識者検討会において、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションの実現に向けて、「中長期計画」の見直しを反映した次期「総合物流施策大綱」を策定するための議論を進めております。
- また、令和7年4月からは、荷主・物流事業者に対して荷待ち・荷役時間の短縮や積載効率の向上等に向けた取組を講じる努力義務を課す改正物流法が施行されており、引き続き周知徹底に取り組むとともに、「標準的運賃」やトラック・物流Gメンによる悪質な荷主等の是正指導等、あらゆる施策を組み合わせ、物流の革新や持続的成長を図ってまいります。

- （3）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、警察庁より、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進」についての通達が発出された。また、中長距離運行に対しては、高速道路のSA・PAや幹線道路の「道の駅」における大型駐車マスが増設されるなど、行政の取り組みについて評価するところであるが、2024年4月施行の「自

動車運転者の労働時間等の改善のための告示（改善基準告示）」見直しに伴い、これまで以上に、休憩等でＳＡ・ＰＡや「道の駅」を利用する機会が増えていくと考えられる。

しかし、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結果となり、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状況である。また、中長距離運行においても、改善基準告示の遵守に加え、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である。

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るよう予算措置を講じられたい。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、財政上の予算措置を講じられたい。

- 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７．８％となっている一方、「荷主の構内」とする回答が５３．１％で、荷主構内における駐車場所の確保が求められている。荷主庭先やその周辺に適切な駐車場所を確保する事例としては、大阪府交野市が「官民連携基盤整備推進調査費」を活用し、物流を軸としたまちづくりとしてトラック休憩施設の整備を計画している事例があり、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ところである。こうした取り組みを国として全国へ波及させるため、まずは、大型トラック等の駐車場設置候補地を選定するに際し、物流量を図る調査を行い、それらの調査結果をもとに、物流量に応じた休憩施設の整備が進め

られるよう、地方自治体や関係各所からの要請に対して、積極的に働きかけられたい。

【回答】（物流・自動車局貨物流通事業課）

- トラックドライバーの休憩施設の確保においては、民間等の駐車場を活用して確保することも考えられることから、トラック事業者の働き方改革の観点から、全国貨物純流動調査（物流センサス）や自動車輸送統計調査などを活用し、実態の把握に努めてまいります。
- 国土交通省としましては、関係省庁等とも連携しながら、引き続き、トラックドライバーが働きやすい環境の整備を進めてまいります。

② 市街地での集配業務における駐車場所不足については、例えば、ロンドンでは、主要道路において、貨物積卸しにかかる駐車規制を一部緩和（20分までは駐車可能）しており、物流の役割を重視した対策が取られている。駐車場法に基づく都市部における駐車場附置義務条例については、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことが推奨されており、2022年10月には、熊本市の条例に荷捌き駐車施設の附置が新たに規定されたとのことであるが、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」とあわせて、荷捌き駐車施設を増加することにより、駐車違反が減少し、取締りの労力も軽減される効果があるものと思われる。

したがって、駐車場附置義務条例の制定と荷捌き駐車施設の条項の付加について、地方自治体に対し、国として強力に働きかけられたい。また、すでに条例が制定されている場合は、附置基準の充実化や、駐車場が確保できないコンビニをはじめとする店頭における物資搬入車両用（ATM等の装填車両も含む）の駐車マスの確保など、条例の拡充について働きかけられたい。

【回答】（都市局街路交通施設課）

- 国土交通省では、各地方公共団体が附置義務駐車場条例を定める際に参考とする標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けており、令和7年3月には、共同住宅への荷さばき駐車施設もその対象とする拡充を行いました。
- また、地方公共団体への優良事例の周知等を通じ、地域の実情に応じた荷さばき駐車対策の必要性を示すとともに、地方公共団体等の行う駐車施設の整備に対し、社会資本整備総合交付金等による支援を行っております。
- 引き続き、地方公共団体への技術的助言や財政的支援により、まちづくりと連携した荷さばき駐車スペースの確保を進めて参ります。

(4) 宅配便の再配達については、2023 年 6 月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」では、2024 年度の再配達率を半減することとしており、加えて、昨年に引き続き、「再配達削減 P R 月間」の取り組みについては、一般消費者に対する意識改革と行動変容に効果的な対応として評価している。しかし、タワーマンション等の大型マンションやセキュリティが厳重なマンションについては、1 軒ごとインターホンで在宅の確認が必要であり、また、通路等の共有スペースへの置き配が制限されている場合もあり、配達効率を低下させる要因となっている。こうした課題に対し管理組合が積極的に対応していただけるよう、さらなる呼びかけが必要であり、既存の取り組みとあわせて必要な財政上の支援措置を引き続き講じられたい。

【回答】(物流・自動車局 物流政策課／住宅局 参事官 (マンション・賃貸住宅担当) 付 企画専門官)

- 宅配便の再配達率については、本年 4 月から調査の対象範囲を宅配に関わる大手事業者 6 社に広げておりますが、その結果によると、本年 4 月の宅配便の再配達率は、約 8.4%となりました。
- そのため、「政策パッケージ」等で掲げた再配達率 6 %の実現に向けては、本年 6 月より、外部有識者、関係団体、宅配事業者等で構成される「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」を開催しており、置き配を含む社会全体への多様な受取方法の普及・浸透や、宅配サービスの在り方の変革など、再配達削減に向けた更なる取組等を含めたラストマイル配送の効率化等に向けた議論が進められています。
- また、置き配の実施にあたり、合意形成を要する分譲マンションへの対応として、宅配ボックスの設置に係る決議要件の明確化や置き配に関する使用細則を定める際のポイントの整理など、マンション標準管理規約の見直し等を図っております。
- 国土交通省としては、既存の取組に加え、置き配に係る盗難リスクなどに対する国民の皆様の様々な声も踏まえながら、本年秋頃を目途とする取りまとめに向けて、再配達率の削減を含めた ラストマイル配送の効率化に関する施策の深度化に向けた検討を進めてまいります。

また、戸建住宅への宅配ロッカーの普及に向けて、既存の支援措置の継続と制度の周知や、自治体による設置費用助成の促進に取り組むとともに、その財源を確保されたい。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課/住宅局 参事官（マンション・賃貸住宅担当）付 企画専門官）

- 今年度は、「長期優良住宅化リフォーム推進事業」及び「子育てグリーン住宅支援事業」において、長期優良住宅等への宅配ボックス設置の支援を実施しているところであり、今後の支援については引き続き検討いたします。

（５）高齢者、身体障害者及び外国人旅行者等の交通弱者を含めた公共の移動手段の確保、並びにカーボンニュートラル及び脱炭素社会の実現を目指すための温暖化対策への対応といった視点からも、高速道路・高規格道路の延伸に巨額の予算を投じる道路偏重の交通政策を改め、公共交通全体を俯瞰した、各モードに対する公平性ある総合交通政策の推進と公共交通への支援拡充を図られたい。

【回答】（総合政策局 交通政策課（企画室））

- 平成 25 年に制定された交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策基本計画を策定し、K P I を設定しています。
- 令和 3 年 5 月に策定された第 2 次交通政策基本計画に基づき、誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通を確保するとともに、持続可能でグリーンな交通を実現するための具体的施策を推進しているところです。
- また、同計画の中で、公共交通の幹線軸となる鉄道等の整備・機能向上や鉄道、バス等の交通結節点の整備等を図るとともに、幹線軸や交通結節点等に都市機能や居住を誘導し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指すこととしています。
- 国土交通省としては、引き続き、第 2 次交通政策基本計画に定める基本的方針の達成に必要な施策の推進に取り組むとともに、引き続き制度・予算等あらゆるツールを活用し、地域住民や来訪者の移動手段の確保に努めてまいります。

2. 「改正地域交通法」に基づく施策について

（１）交通系 I C カードの全国相互利用サービスをさらに促進させるために、経営基盤が脆弱な地方鉄道（公営路面電車を含む）やバスへの導入に向けた支援措置を拡充するとともに、キャッシュレス決済方式の一つである Q R コード等の導入についても引き続き支援措置を講じられたい。

【回答】（総合政策局 モビリティサービス推進課）

- 公共交通機関におけるキャッシュレス化は、簡単にスピーディーな乗降が可能

となるなど利用者の利便性が向上するほか、交通事業者にとっても、業務の効率化による経営改善やデータを活用した交通サービスの拡充につながる取組みであり、その推進は重要と考えております。

- 国土交通省では、バスや地域鉄道等の公共交通におけるキャッシュレス決済の普及を促進するため、交通系ＩＣカードやクレジットカード等のタッチ決済、ＱＲコード等のキャッシュレス決済の導入費用について支援を行っているところであり、引き続き、利用者にとって利便性の高い移動環境を構築してまいりたいと考えております。

(２) 通学定期は教育政策、障害者割引は福祉政策の一環として設定されているが、これらの割引制度の割引分は実質事業者負担となっている。社会政策として制度を堅持するには、事業者のみの負担に委ねるのではなく、適切な財政支援が必要であることから、事業者への支援措置を講じられたい。

【回答】(総合政策局 参事官(交通産業)室)

- 通学定期や障害者割引による減収分については、運賃改定時における収入原価算定に盛り込むことが可能であり、各社の運賃に反映され、利用者全体で負担する仕組みとなっております。
- また、通学定期や障害者割引については、基本的には事業者の経営判断によって設定されているものであると認識しております。
- 国土交通省としては、引き続き、交通事業者が適切な収入を得られるよう、必要な運賃改定の迅速化や柔軟化に取り組むことによって、社会的な要請に応えてまいりたいと考えています。

(３) 地域公共交通確保維持改善事業における離島航路・航空路の運航支援については、対象航路・航空路線収支の経常損失額の全額を補助対象とし、離島振興法に基づく適切な支援措置と予算措置を講じられたい。

【回答】(国土政策局 離島振興課／海事局 内航課／航空局 航空事業課 地方航空活性化推進室)

離島振興法においては、海上、航空及び陸上の交通の確保や、人の往来・物資の流通に要する費用の低廉化が、配慮規定に位置付けられているところです。

現在、地域公共交通確保維持改善事業において、離島航路・航空路に対する欠損補助や、島民向けの運賃割引を行っているところです。引き続き、地方自治体等と十分に連携しながら、離島航路・航空路の確保・維持を図ってまいります。

3. 安全・安定輸送の確立と災害・震災対策などについて

(1) 激甚災害により被災し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存在し、2018年の同法改正に伴い、従来の赤字会社の路線に加えて、黒字会社の赤字路線に対する適用拡充がなされたが、現行制度を含め、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。

- ① 東日本大震災や熊本地震、福島県沖地震などの巨大地震、大型台風、集中豪雨といった自然災害が甚大化・多頻度化する中、被災した鉄道の復旧をはじめ、今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件及び適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、復興にむけたまちづくりとあわせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 地震や豪雨等の自然災害により被災した路線の復旧については、鉄道事業者の資金のみで復旧することが著しく困難である場合、国土交通省では鉄道事業者の経営体力を考慮しつつ支援を行っているところです。
- 災害復旧に関する更なる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えております。
- いずれにしても、国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法に基づく制度の活用とともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいります。

- ② 自然災害による鉄道被災で長期の運休が見込まれる場合、鉄道事業者はバス代行輸送を実施しているが、「令和2年7月豪雨」においては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金により、くま川鉄道及び肥薩おれんじ鉄道が行うバス代行費用の助成が行われたところである。ついては、地域住民の移動手段を確保するために、助成措置を今後の事象に対しても講じられたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- 大雪や豪雨等の自然災害によって鉄道路線が不通となった場合、利用者利便の確保の観点から、鉄道事業者自らが、代行バスの運行などを実施しております。
- 経営環境が厳しい地域鉄道事業者にとって、代替輸送の長期化に伴う運行費用の負担は大きな課題であると認識しております。このため、国土交通省では、令和元年の災害を機に代行バスの運行に対して支援を行ってきております。
- 引き続き、被災した鉄道が復旧後に円滑に運行継続できるよう、必要な支援を行って参りたいと考えております。

- ③ 防災対策および老朽化対策は鉄道事業の安全輸送確保にとって不可欠であるが、鉄道事業者単独の取り組みでは限界があることから、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を強化するとともに、相応の予算措置を講じられたい。

また、2020年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」における防災・減災対策及び老朽化対策や、2021年9月に国土交通省から指示のあった橋梁の総点検および補強工事の実施については、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、対象以外の箇所についても同様の対策が必要であることもネックとなること等に配慮したうえで、今後も鉄道事業者と調整を図りながら推進し、JR本州3社も含めた予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 近年、自然災害が激甚化・頻発化していることから、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策等を推進しており、鉄道事業者と連携しながら、必要な支援をしております。
- この一環として、鉄道施設の豪雨対策の更なる推進を図るため、令和7年度予算から、これまで対象としてこなかったJR東日本・JR東海・JR西日本の3社に対しても、一定の要件のもと財政支援を行うこととし、豪雨対策を推進することとしています。
- 予算措置を含めた財政支援につきましては、今回の要望も含め、現行制度の運用状況等を踏まえつつ、更なる安全・安定輸送の確保に向けて、必要な検討を行ってまいります。

- (2) 国土交通省は、鉄道駅の耐震補強について、乗降客1日1万人以上の高架駅および首都直下地震・南海トラフ地震が想定される地域の構造物・駅等の耐震補強に対する補助を行っているが、大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の安全を確保するために、これらの鉄道施設の耐震対策にかかる支援策の拡充、対象要件の緩和を講じられたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 首都直下地震や南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、多くの鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、耐震補強に

対する財政的な支援を行なっています。

- 令和5年度予算より、補助制度の要件緩和を行い、全国の緊急輸送道路と交差又は並走する線区における耐震補強に対する財政的な支援が可能となりました。
- 引き続き、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、必要な支援を行ってまいります。

4. 燃料価格高騰対策について

- (1) 近年の燃料価格の高騰は、交通運輸事業者の自助努力の限界を超え、経営収支は悪化の一途をたどり、事業存廃の岐路に立たされているといっても過言ではない。また、そのことが労働環境の悪化や労働条件の切り下げにつながり、安全運行体制への負の影響が強く懸念される。については、燃油費高騰対策として助成金等の拡充や軽油引取税等の支援を講じられたい。

【回答】（総合政策局 参事官（交通産業）室）

- 交通運輸事業者において、輸送コストに占める燃料費の割合は高く、燃料費の高騰が与える影響は大きいものと考えております。このため、政府としても、燃料油価格の激変緩和措置を実施しております。
- また、令和5年11月に創設された「重点支援地方交付金」の推奨事業メニューである「地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援」によって、燃料費の高騰により影響を受ける交通運輸事業者の負担軽減に資する支援を実施し、国土交通省としても、交通運輸事業者への支援が幅広く行われるよう、地方運輸局を通じて地方公共団体に働きかけを行ってきたところです。
- さらに、軽油引取税については、バスやトラックにおいて、運輸事業振興助成交付金が措置されているとともに、令和6年度税制改正において、鉄軌道等に係る軽油引取税の課税免除の特例措置が3年間延長されているところです。
- 国土交通省としても、公共交通事業者への支援が幅広く行われ、持続可能な地域公共交通が実現されるよう取り組んでまいります。

- (2) 自動車運送事業において、トリガー条項を早急に凍結解除されたい。なお、ガソリンではなくLPガスで稼働するタクシーなどの業態があることを踏まえ、トリガー条項が解除された場合も、直接減税措置の恩恵を受けない業態に対しては、助成金等の支援措置を継続・拡大されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 燃料油価格の高騰については、令和4年10月に閣議決定された「物価高克服・

経済再生実現のための総合経済対策」に基づき、燃料油価格の激変緩和事業をおこなってきたところです。

- 令和7年6月19日には、需要の拡大が見込まれる7月から8月にかけて燃料油価格の引下げ措置を拡充する旨の発表が総理からありました。
- これを受けて、LPガスについても、他の燃料と同様に6月26日分からガソリンの支給額の4割相当を補助することといたしました。
- 引き続き、地域住民の生活や経済活動を支える不可欠なサービスであるタクシーのLPガスについても他の燃料と同様の措置が講じられるよう、関係省庁と連携して対応してまいります。

5. 観光立国の実現に向けた取り組みの強化について

(1) 貸切バス乗降場整備について

主要な新幹線停車駅や観光地における団体客利用のバス乗降場、クルーズ船の寄港地における駐車場の整備は十分ではなく、利用者の安全確保や周辺道路の混雑緩和の面からも乗降場の整備は急務である。貸切バス利用者の安全確保と利便性を向上させ需要の増加を図るため、自治体や鉄道事業者等との連携を強化し、緊急避難的なバスプール等の流用ではなく、まちづくりと一体となった団体客利用スペースの確保に向けて、必要な財政上の支援措置を講じられたい。

【回答】(都市局 街路交通施設課)

- 観光バス駐車対策については、地方公共団体を中心に関係者が連携し、交通誘導員の配置や予約システムの活用などのソフト対策を含む、観光バス受入体制強化に向けた総合的な取り組みが必要と考えております。
- 国土交通省では、地方公共団体に対して、関係者連携による観光バス駐車対策の必要性や主要駅周辺に乗降場を整備した事例の周知等の技術的助言をしているほか、観光バスを受け入れるための総合的な計画に基づき、観光バス駐車場を整備する際の支援制度を設けております。
- 引き続き、地方公共団体への技術的助言や財政的支援により、地域の実情に応じた観光バス駐車場の確保を進めて参ります。

(2) 観光地における地域振興を念頭に置いた支援について

観光地駅や街の中心駅において、訪日観光客に対して、地域に伝わる伝統文化や風土の紹介など観光案内ができる施設を整備するための支援及び人材育成のための支援を行われたい。また、駅から観光地までの移動手段としてのバス、タク

シーなど公共交通の確保に向けた支援措置を講じられたい。

【回答】（観光庁 参事官（外客受入担当））

＜駅における観光案内の施設整備・人材育成支援＞

- 地域の玄関口である駅は、地域周遊の拠点となることから、地域の歴史・文化等の魅力の発信や観光案内等の機能を備えておくことは重要であると考えています。
- このため、観光庁では、「インバウンド受入環境整備高度化事業」等により観光案内所の整備等への支援を行うとともに、観光案内を担う通訳案内士の育成についても、特に訪日外国人旅行者からのニーズが見込まれる分野の研修を実施し、質の向上を図っているところです。

＜観光地までの公共交通の確保＞

- 二次交通の確保については、昨年7月に「国土交通省『交通空白』解消本部」を設置し、今年5月には「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」を策定したところであり、令和7年度から9年度までの3か年を「交通空白解消・集中対策期間」と定め、自治体・交通事業者に対する伴走支援や予算面での支援等を通じて、地域住民と観光客の移動の足の確保に向けた取組を総合的に後押ししてまいります。

（３）標識の多言語対応について

駅や各種交通機関のターミナルについては、道路標識、町名標識、観光案内板、災害時非難場所への案内標識を多言語対応とするための支援措置を拡充されたい。

【回答】（観光庁 参事官（外客受入担当））

- 空港・港湾から地方の観光地に至るまで、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に移動できるよう、多言語対応をはじめとする受入環境整備を促進していくことが重要であると考えています。
- 観光庁では、「公共交通利用環境の革新等事業」や「インバウンド受入環境整備高度化事業」等により、旅客施設や観光施設における多言語対応に対し支援を行っているところです。
- 引き続き、訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進に努めてまいります。

（４）新たな鉄道パスの販売について

訪日外国人旅行者が利用できるサービスのひとつに「ジャパン・レール・パス」が挙げられるが、同サービスはＪＲのみ利用することができるが、運営会社が異なる複雑な鉄道路線網を理解し利用することは難しく、また、費用面においても

円滑な移動が妨げられている。については、訪日外国人旅行者の移動や、宿泊、観光の利便性、経済性向上のため、交通・宿泊業者や美術館・博物館等公共施設の管理者が連携し、日本版スイストラベルパスのような鉄道パスの販売に向けた必要な支援措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 鉄道サービス政策室）

- 訪日外国人旅行者向けの企画乗車券の造成・販売は、訪日外国人旅行者の利便性向上に有効な施策の一つであると考えております。
- 例えば、ＪＲ各社の新幹線等を利用して日本全国を広域に旅行することができる「ジャパン・レールパス」や、エリア内の私鉄・地下鉄等が乗り放題となる「Greater Tokyo Pass」、「KANSAI THRU PASS」等の企画乗車券が各鉄道事業者において販売されているほか、都内の美術館・博物館等へ入場できる周遊パス「THE TOKYO PASS」と都内の地下鉄が乗り放題になる「Tokyo Subway Ticket」をセットで購入可能なサービスの導入など、各鉄道事業者等において、訪日外国人旅行者が観光地を快適に周遊できるよう取り組まれているところです。
- 国土交通省としては、利用者のニーズを十分踏まえつつ、今後も創意工夫をした取組を進めていただきたいと考えており、機会を捉え、鉄道事業者に対して、働きかけてまいります。

（５）訪日外国人旅行者に対する非常災害時等の情報提供について

国の指針によって、鉄道駅や鉄道車内の放送などにおいては、日、英、中、韓の４カ国語で非常時における遅延や運休、運転再開の状況や払い戻し方法を案内することが求められている。災害等の発生時における適切な情報提供は、観光立国を目指すわが国の非常に大きな課題となっていることを踏まえ、訪日外国人旅行者の多様な言語に対応できる情報提供ツールを国全体あるいは地域全体で共有できる仕組みづくりに対する予算を確保されたい。

【回答】（観光庁 参事官（外客受入担当））

＜災害情報発信全般＞

- 災害時における訪日外国人旅行者の安全・安心な旅行環境の確保に向けては、迅速かつ適切な情報提供を行うことが重要です。
- 観光庁においては、
 - ・観光庁監修の災害時情報提供アプリ「Safety tips」
 - ・ＪＮＴＯ（日本政府観光局）ウェブサイト、ＳＮＳ公式アカウント
 - ・24時間多言語で対応可能なＪＮＴＯのコールセンター

等を通じて、災害情報や交通機関の運行情報を発信するほか、訪日外国人旅行者からの問い合わせに対応しております。

- また、観光地等における安全・安心な旅行環境の整備に向けては、「地方誘客促進に向けたインバウンド安全・安心対策推進事業」において、デジタルサイネージ等の整備による多言語での情報発信の取組を支援している他、地方自治体における「観光危機管理計画」の策定を促進・支援しているところです。

<公共交通機関における取組>

- 特に、訪日外国人旅客の利用が多い新幹線については、各事業者が共通かつ十分な水準により情報提供を実施する必要があることから、2019年に「異常時における訪日外国人旅客への情報提供（新幹線）に係る対応指針」を策定・通知し、同指針に基づく情報提供実施の徹底を図っているところです。
- 新幹線以外の鉄道については、異常時における訪日外国人旅客への情報提供の強化を指導するとともに、地域における受入環境整備促進事業等も活用し、多言語による情報提供設備の充実を推進しているところです。
- 今後とも、災害等の非常時も含め訪日外国人旅行者が安心して旅行できる環境の整備に努めてまいります。

6. バリアフリー化の普及・促進などについて

（１）バリアフリー化の早期実現と利用者目線に立った整備促進策の拡充

バリアフリー化の目標達成に向けては、予算措置がなされるとともに整備が進んでいる。しかしながら、地域によって温度差がみられることから、国・地方自治体・交通事業者の三位一体での整備という考えを踏まえたうえで、国民全体のモビリティを公平に確保するためにも国の支援を強化されたい。また、大規模な鉄道駅構内に限らず、施設の構造によっては水平移動距離が長く、バリアフリー設備の設置箇所や数によっては極めて不自由な状況も存することから、さらなるバリアフリー化の推進が必要である。ついては、利用者目線に立った設備改良の実現を促進するための予算措置を講じられたい。

一方、鉄道においては、車いすの単独乗降に関する基準等が示され、これに基づいて整備を進める事業者もいることから、こうした整備に対しても安全の確保を大前提として助成措置を講じられたい。

【回答】（総合政策局 共生社会政策課）

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）では、国、地方公共団体、施設設置管理者等の責務について定めているほか、

これらの関係者が互いに連携しながら、バリアフリー整備を進めていくため、同法に基づき、移動等円滑化の意義や整備目標等を内容とする基本方針を定め、公共交通機関におけるハード面のバリアフリー化のさらなる進展を目指して取り組んでいるところです。

- 令和８年度に策定する見込みの第４次バリアフリー整備目標においては、地方部を含めた更なるバリアフリー化を推進するため、例えば鉄道駅において、
 - ・１日あたり平均利用者数３千人以上の駅及び市町村が策定するバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた１日あたり平均利用者数２千人以上３千人未満の駅で原則１００％のバリアフリー化を目指し、
 - ・それ以外の駅についても、利用者数のみならず、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を図ることとし、現在、事業者とも連携しながら取組を進めているところです。
- 今後とも、全ての国民が共生する社会の実現を目指すため、バリアフリー整備目標等に基づき、国、地方公共団体、施設設置管理者等の関係者が連携しながら、都市部のみならず地方部においてもバリアフリー化を推進してまいります。

【回答】（鉄道局 都市鉄道政策課/鉄道局 技術企画課）

- 全ての利用者が安全・安心かつ円滑に鉄道を利用できるよう、段差の解消やプラットホームと車両の段差・隙間の縮小等の鉄道のバリアフリー化は大変重要と考えており、国土交通省では、都市部ではバリアフリー料金制度、地方部では予算措置の重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進しているところです。
- 国土交通省としましては、鉄道駅のバリアフリー化に関する地域の検討状況を踏まえつつ、引き続き駅の施設整備に対するニーズに適切に対応するとともに、必要な予算の確保に努める等、誰もが安全、安心に鉄道を利用できる環境整備を推進して参ります。

（２）バリアフリー設備の維持・メンテナンスに対する公的支援の創設

高額な維持・メンテナンス費用がかかるエレベーターやエスカレーターについては事業者の負担が重くなっていることから、維持・メンテナンス経費を対象とした補助制度を創設されたい。

【回答】（総合政策局 共生社会政策課）

- 公共交通機関等のバリアフリー化については、エレベーターやエスカレーター

などのバリアフリー設備の整備・導入時に多大な費用がかかる上、取得した設備等の維持管理にもコストがかかると認識しております。

- そのため国土交通省では、事業者の負担を考慮し、設備等の整備・導入に対する補助制度を設けております。
- 国土交通省としては、引き続き、公共交通機関等におけるバリアフリー整備に必要な予算の確保に努めてまいります。

(3)「心のバリアフリー」推進にむけた取り組み

現在、ソフト面でのバリアフリー整備にむけても取り組みが進められている。バリアフリーは、事業者だけでなく、社会全体として進めるべきであり、国や地方自治体をはじめとする地域の関係者、ボランティアあるいは利用者に対しても協力を求めたうえで、「心のバリアフリー」が図られるものであるとの認識のもと、広報等を通じた世論形成に対する予算措置と積極的な取り組みを実施されたい。

なお、無人駅における障害者のご利用に際し、乗務員による介助の導入にあたっては、線区の特情や現場実態を踏まえ、事業者や地方自治体との密な連携のもと、慎重かつ丁寧な検討を行うこと。併せて、対応できる駅とそうでない駅を整理し、地域・利用者・障害者団体にあらかじめ説明し理解を求めるよう取り組みを進めること。

【回答】（総合政策局 共生社会政策課）

- 国土交通省としては、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互理解を深め、支え合うといういわゆる「心のバリアフリー」の考え方を普及していくことが重要と考えております。
- この点、国土交通省では、公共交通事業者等と連携しながら、高齢者、障害者等の移動の困難さを体験するイベントの開催、優先席、エレベーター、バリアフリースイレ、車椅子利用者用駐車施設等の高齢者障害者等用施設等の適正利用を呼びかけるキャンペーンの実施など、共生社会の実現に向けた意識の醸成を図っているところです。
- 国土交通省としましては、引き続き、地域の方々や事業者等と連携しながら、これら取組を進めてまいります。

【回答】（鉄道局 鉄道サービス政策室）

- 鉄道駅において、障がいをお持ちの方々を含め、誰もが安全かつ円滑に利用できる環境を整備することは大変重要であると考えております。

- このため、鉄道事業者に求められる具体的取組について、障がい当事者団体及び鉄道事業者の双方から無人駅等の諸課題等について意見を伺ったうえで、令和4年7月に「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を作成したほか、令和6年7月より実施していた「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」のとりまとめにおいても、今後の無人駅における対応について方向性をお示ししたところです。
- 検討会のとりまとめにおいては、無人化に伴う駅設備や施策の見直しを行う際には、鉄道事業者単独で実施するのではなく、沿線地方公共団体・駅周辺の自治会等と共同で実施することも重要である旨を記載するとともに、沿線の社会福祉法人に乗降介助を委託している事例を掲載することにより、好事例の横展開を図っております。
- 乗務員によるスロープを活用した介助については、障がい者団体から強い要望がされているところ、ガイドラインにおいて「乗務員による乗降介助を実施する路線・線区を計画的に順次拡大するため、試行的実施の課題などを踏まえながら検討」することとしております。また、各社の取組については、障害者団体へも共有させていただいているところです。
- 国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者や、障害をお持ちの方々のご意見を伺いながら、誰もが安全かつ円滑に鉄道駅を利用できる環境の整備に向けて、取り組んでまいります。

7. カーボンニュートラル 2050 への対応について

- (1) タクシー・ハイヤーの車輛については、現在多くのタクシー事業者が車両購入時から長期間にわたり使用している実情がある。電気自動車の耐久性、維持に関わるコストが不明確な段階での投資は、赤字経営が続くタクシー業界にとって更なる経営の圧迫になりかねない。

については、CO2 削減に向け、最適な移行が行われるよう、行政、事業者団体、労働組合など関係者による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むとともに、購入費のみならず維持費についても必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課／技術・環境政策課）

- 我が国では CO2 排出量の 2 割を運輸部門が占めており、そのうちタクシー等の商用車からの排出が約 4 割であり、2050 年カーボンニュートラル及び 2030 年度温室効果ガス削減目標（2013 年度比 46%減）の達成に向け、商用車の電動化（B

E V、PHEV、F C V等) は必要不可欠であると認識しております。

- このため、国土交通省では、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車等、多様な選択肢について、それぞれの長所・短所や用途・ニーズ、技術開発状況等に合わせ、実用化や普及の促進を図っているところです。
- 他方で、ご指摘のようなタクシー業界の厳しい現状も踏まえ、関係者の皆様からのご意見を伺いつつ、課題解決に向け取り組んでまいります。
- なお、国土交通省では、環境省及び経済産業省と連携して、「商用車等の電動化促進事業」において、タクシー等の商用車の電動化(※)や充電設備等の導入への支援を行っており、環境省において、前年度に引き続き、令和6年度補正予算で約400億円を措置しているところです。
※電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の導入
- 引き続き、業界団体及び関係省庁と連携し、商用電動車の普及に努めてまいります。

(2) 鉄道はその特性から、様々な面で社会的・環境的優位性を有している。今後、自動車の技術革新によって低炭素化が進展することが想定されるが、自動車のみに偏った支援・優遇政策を推進するのではなく、総合交通政策を推進する観点から、鉄道と自動車などの役割分担を明確に示し、持続可能な交通体系の確立に努められたい。

併せて、鉄道部門の省エネルギー車両・機器の導入には多額の費用を要することから、グリーンイノベーション基金を活用した助成金の活用など、事業者の経営の実情を踏まえた計画的な財政支援を講じられたい。

【回答】(総合政策局 交通政策課／鉄道局 技術企画課)

- 令和3年5月に策定された第2次交通政策基本計画に基づき、誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通を確保するとともに、持続可能でグリーンな交通を実現するための具体的施策を推進しているところです。
- また、同計画の中で、公共交通の幹線軸となる鉄道等の整備・機能向上や鉄道、バス等の交通結節点の整備等を図るとともに、幹線軸や交通結節点等に都市機能や居住を誘導し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指しています。
- さらに、鉄道部門の省エネルギー車両・機器の導入につきましては、環境省と連携して、「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業」において、鉄道事業の省エネ

ルギー化に資する設備・機器の導入を支援しております。

- 国土交通省としましては、引き続き、第2次交通政策基本計画に定める基本的方針の達成及び鉄道分野の脱炭素化について、必要な施策の推進に取り組んでまいります。

【道路局】

1. 道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について

道路渋滞の解消に向けては、全国の渋滞対策協議会等において対策等の検討がなされ、取り組みが進められているところであるが、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点から、引き続き、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に整備するとともに、円滑な物流を妨げている交差点、踏切、河川横断橋梁などボトルネックを解消し、幹線道路の機能強化を促進するための予算措置を引き続き講じられたい。特に、都市部の渋滞が激しく、環境に対する負荷が大きい箇所を重点的に改善されたい。また、踏切については、踏切道改良促進法に基づき、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切や、地域での課題があると認識している踏切道に加え、2024年1月に改定した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を踏まえた特定道路上等のバリアフリー対策などについても改良すべき踏切道として、貴省は新たに全国408箇所の指定を行った。については、2022年4月、奈良県内において視覚障がい者が踏切内で列車に接触した死亡事故をはじめ、これらの踏切道における事故が再び発生しないよう、早急なる対策に取り組むとともに、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（渋滞対策に関する内容：道路局 企画課道路経済調査室、踏切対策に関する内容：道路局 大臣官房参事官（道路交通連携）／鉄道局 施設課）

- 高規格道路の整備は、生産性向上や国土強靱化などを進める上で重要であり、国土交通省としては、令和7年6月に策定された第1次国土強靱化実施中期計画を踏まえ、引き続き、ミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化等を推進してまいります。
- 渋滞対策については、自治体・警察等で構成される渋滞対策協議会を活用して、対策を検討、実施しているところです。引き続き、渋滞の現状及び要因に合わせた対策を検討し、推進してまいります。
- 踏切道内誘導表示の設置については、バリアフリー法に基づく特定道路上の踏切道や、視覚障害者団体からのご要望などの地域ニーズのある踏切道について、

踏切道改良促進法に基づき 361 箇所を指定し、優先的に対策を進めているところ
です。

- 指定された踏切道に対しては、必要に応じて踏切道改良計画事業※の補助制度
も活用し、踏切道内誘導表示の設置に向けた支援をして参ります。

※踏切道改良計画事業

指定された踏切道に対して、道路管理者と鉄道事業者が協議して作成した踏切
道改良計画に基づき実施する事業

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

2024 年における交通事故による死傷者数は、19 年ぶりに増加し、死者数も 8 年ぶ
りに増加に転じた前年に対して、わずかな減少に留まった。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、効果的かつ効率的な事業の促進を図るための予算措置を
引き続き講じられたい。

【回答】（道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室）

- 令和 6 年の交通事故による死傷者数は約 35 万人、死者数は 2,663 人となり、い
ずれも令和 5 年に比べ減少しましたが、交通事故情勢は依然として厳しいところ
です。
- そのため、死傷事故が多発している交差点や単路などについて「事故危険箇所」
として指定し、都道府県公安委員会と連携を図りながら効率的・効果的に事故抑
止対策を推進しているところです。
- また、通学路などの生活道路においては、最高速度 30km/h の区域規制とハンプ・
狭さくなどの物理的デバイスとを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」を推進して
いるところです。
- 今後も交通安全対策を推進するため必要な予算の確保に努めて参ります。

3. 災害時における緊急輸送道路網の整備について

近年多発する大規模自然災害への対応として、「総合物流施策大綱(2021 年度～2025
年度)」では、「物流インフラの強靱性確保」として、地震、豪雨、豪雪、津波等の災
害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図るほか、
ミッシングリンクの解消や高速道路の 4 車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、
災害に強い道路ネットワークを構築するとしている。

貴省の 2023 年度予算では「災害時における人流・物流の確保」として、4,103 億円

が計上されているが、それぞれの施策の早期実現に向け、さらなる予算措置を講じられたい。

※上記の他、2024 年度補正予算 2,494 億円。合計 6,597 億円（1.61）

【回答】（道路局 企画課）

- 災害発生時においても輸送ルートが確保され、サプライチェーンを維持するためには、強靱な道路ネットワークの構築を進めていくことが重要です。
- 国土交通省としては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の予算も活用しながら高規格道路のミッシングリンク解消や4車線化、一般道の防災課題解消などに取り組んでいるところです。
- 引き続き、道路ネットワークの強靱化を戦略的かつ計画的に推進するとともに、必要な予算の確保に努めてまいります。

4. 大型車誘導区間や重要物流道路の整備促進について

大型車誘導区間は、2016 年 4 月 1 日現在で、約 34,900 kmが指定されている。

また、重要物流道路については、2025 年 4 月 1 日現在、約 36,000km が指定されるとともに、その約 31,400km の区間において、国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特車通行許可が不要となっている。これらの施策は道路の老朽化対策とともに、一般制限値を超えた車両でも円滑に走行することができ、非常に有効なものである。しかしながら、通行区間のうち「拠点」や工業団地周辺のラストマイルで本施策の対象となっていない区間も存在している。今後も大型車誘導区間や重要物流道路の整備促進に向けて予算措置を講じられたい。

【回答】（道路局 企画課）

【大型車誘導区間について】

- 大型車誘導区間については、国際競争力強化の観点から国際戦略港湾や国際拠点港湾にアクセスする区間の追加指定を行うなど、随時、対象となる区間の充実を進めてきたところです。
- 今後の拡充については、必要に応じ、物流事業者等の要望も踏まえながら検討してまいります。

【重要物流道路について】

- 平成 30 年に道路法改正により重要物流道路制度を創設して以降、まず、平成 31 年 4 月 1 日付で供用中の道路の指定を行い、その後、毎年 4 月 1 日付で追加指定を行っております。
- また、令和 4 年 4 月 1 日からは、新広域道路交通計画に位置づけられた道路の中

から、計画区間や事業区間の指定も行っております。

- 重要物流道路のうち、地方自治体の行う事業については、個別補助による予算支援が可能となっており、全国からの要望などを踏まえ、適切に支援してまいります。

5. 港湾アクセス道路等の整備について

「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」では、鉄道駅や港湾等の物流拠点と高速道路等の既存の物流ネットワークとの連結性を充実させるため、スマートICや港湾アクセス道路の整備を推進するとしており、貴省の2025年度予算では「地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備」として、2024年度補正予算1,974億円も含めて、5,706億円が計上されているが、さらに促進するための予算措置を図りたい。

【回答】（道路局 企画課）

- 国民の命と暮らしを守ると共に、更なる経済発展や地域活性化を図るためには、道路の更なる整備は必要不可欠であり、全国の各地域から、日々多くの要望が届いているところです。
- そのため、国土交通省では、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などの予算も活用して、道路の整備や維持修繕などの加速化に取り組んでいるところです。
- 各地域からの要望に応え、道路の更なる整備や維持修繕を進めることができるよう、引き続き、必要な予算の確保に全力で努めてまいります。

6. 大型トラック等の駐車スペースの確保について

- (1) 高速道路の休憩施設における大型車用駐車マスの拡充については、トラックドライバーの「働き方改革」の推進を図り、担い手不足の解消に向けた労働環境の改善の観点などから、大変重要であることについては貴省と同様の認識にある。

長距離ドライバー等の輸送安全確保のために必要な高速道路のSA・PAや、主要都市周辺の幹線道路等における大型トラックやダブル連結トラック（25mフルトレーラー）等の駐車スペースについては、道路や橋梁、トンネル等の老朽化対策や道路ネットワークの機能強化対策の推進など厳しい財政状況の中、高速道路各社や「道の駅」において増設が進められていることについては評価する。

引き続き、確実に休憩・休息を確保するための「予約駐車マス」や「短時間駐車マス」「駐車場レイアウト変更」「SA・PA園地部や遊休スペースの活用」「SA・

PA隣接地の拡張」「駐車マスの立体構造化」「SA・PAの新設」「路外SA・PAの設置」「ダブル連結トラックに対応した駐車マス」等について、さらなる導入促進が図られるよう、早期にその実現に向けての予算措置を講じられたい。

【回答】（高速道路の駐車マスに関する内容：道路局 高速道路課、道の駅に関する内容：道路局 企画課 評価室）

【高速道路のSA・PA】

- 高速道路における利用しやすい料金体系や休憩環境の整備は、大型車ドライバーの労働環境改善の観点などから大変重要と考えています。その上で、特に平日深夜において、長時間駐車する車両の影響などもあり、大型車駐車マスが不足する休憩施設があることが課題と認識しています。
- これまで高速道路の休憩施設においては、トラックやバスなどの大型車駐車マスを、平成29年度末の約27,000台から、令和6年度末までに約4,200台を拡充し、今年度も約510台の拡充を予定しております。
- また、高速道路機構・高速道路会社の設置した有識者検討会が取りまとめた整備方針を踏まえ、必要な対策を進めることとしており、具体的には、
 - ・レイアウト変更などによる駐車マスの拡充
 - ・大型車ドライバーに対する確実な休憩環境の提供のため、60分以内の短時間利用に限定した大型車駐車マスを整備
 - ・出発時間別に縦列駐車することで駐車容量を最大化・最適化する、いわゆる複数縦列式駐車場の整備の検討
 - ・駐車場の立体構造化の検討などの取組を鋭意進めているところです。
- 国土交通省としましては、引き続き、高速道路会社と連携し、トラックドライバーをはじめとした高速道路利用者の確実な休憩機会の確保に取り組んでまいります。

【道の駅】

- 道の駅においては、全国的な大型車の休憩・駐車スペースの確保に向けて、2024年度には11箇所において大型用の駐車マスを18台分拡充しております。
- 2025年度には、11箇所において43台分の大型用の駐車マスの拡充着手を予定しております。
- 引き続き、道路利用者からの声や現地の状況を確認しつつ、道の駅の駐車マスの拡充等を検討してまいります。

（2）高速道路SA・PAや主要道路における休憩・休息施設の確保、シャワー施設の拡充など労働環境の改善は急務であり、各々の対策を促進するために必要な支援

措置を引き続き講じられたい。加えて、「休息」目的に長時間駐車する大型車などを対象とした「大型車専用SA・PA」の整備についても同様に講じられたい。

【回答】（休憩施設に関する内容：道路局 総務課 高速道路経営管理室、道の駅に関する内容：道路局 企画課 評価室）

- 高速道路のSA・PAにおけるシャワー施設等の休憩施設は、各高速道路会社において、利用状況や前後エリアにおける施設設置の有無等を勘案し、様々な工夫をしながら施設の充実に努めているところです。
- 道の駅においても、設置者である市町村の工夫により、シャワー施設等を整備、運営している箇所もございます。
- 頂いたご要望も踏まえ、休憩施設の充実が図られるよう、引き続き、各高速道路会社や道の駅関係者への情報提供などに取り組んでまいります。

（３）女性ドライバーの活躍促進に向け、女性が昼夜を問わず安心して利用できる施設の拡充のため、女性専用シャワー室やSA・PAにおける女性ドライバーへの防犯対策としての夜間照明や防犯カメラの増設に向け、さらなる支援措置を講じられたい。

【回答】（道路局 総務課 高速道路経営管理室）

- SA・PAにおける防犯対策については、夜間照明や防犯カメラの設置を行うとともに、シャワー室の設置にあたっては、男女のスペース及び出入口を区分し、女性用のスペースにみだりに出入りできないよう、出入口を施錠管理する等の取り組みを進めるなど、女性利用者が安心して利用できる施設となるように努めているところです。
- 引き続き、休憩施設の充実が図られるよう、今回要望をいただきました内容については、しっかりと各高速道路会社にもお伝えさせていただきます。

（４）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は、2024年4月に改善基準告示が改正され、高速道路SA・PAにおける混雑状況を把握することがより重要性を増していることから、AIなどを駆使した混雑予測も含め、ETC2.0やスマホアプリの活用などにより、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予算措置を講じられたい。

【回答】（道路局 高速道路課）

- 日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社が設置した有識者会議「高速

道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」が令和5年12月に公表した整備方針に基づき、利用状況の検証や利用者の意見を踏まえた上で、新たな情報技術（画像処理技術や赤外線レーザー等）も活用し、より正確な混雑情報を把握・提供するよう対策を検討してまいります。

（5）2024年の「改善基準告示」見直しを踏まえ、高速道路本線の遊休地を活用したミニPAの整備などの一時退出以外の取り組みも含めて、トラックドライバーの休憩機会の確保に努め、それぞれの施策実現に向けた予算確保に取り組まれない。

【回答】（道路局 高速道路課）

- 日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社が設置した有識者会議「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会」が令和5年12月に公表した整備方針に基づき、休憩施設空白区間の解消に向けて、それぞれの施策実現に向けた予算確保に取り組んでまいります。

（6）市街地等における駐車場所確保の取り組みについて、一部の地域で、荷主の周辺にトラック休憩施設も兼ねた適切な駐車場の整備を目指す取り組みが進められている。ドライバーの労働環境改善に加え、近隣の高速道路SA・PAの混雑解消への効果も期待されること等から、地方自治体に対する試験的な取り組みとして、周知に加え、駐車場設置に向けたパイロットプロジェクトを行うための予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

- トラックドライバーの労働環境の改善に向けて、ドライバーの休憩・休息施設や中継拠点となる駐車場を整備することは重要です。
- 地方自治体においては、不特定多数が利用できる休憩施設や駐車場等の整備に対し、一定の要件を満たした場合、社会資本整備総合交付金による支援の可能性があります。
- 国土交通省としては、当該交付金の活用促進に向けた自治体への周知を行うなど、引き続き、必要な取組を進めてまいります。

7. 高速道路における安全走行の確保について

（1）車両総重量8ト以上、最大積載量5ト以上の貨物自動車の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頂いていることは評価している。しかし、2024年4月のトラックドライバーへの時間外労働上限

規制の導入等により、不正改造車両が増加する懸念もある。また、大型貨物自動車等の最高速度の引上げがなされたが、警察庁による「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」の報告でも、現行の大型トラックの走行速度が 90km/h を超える場合、メーカーにおいて車両の性能検証がなされていない等が報告されている。その中で、リミッターを解除した不正改造車両が走行する場合、周りのドライバーの命の危険等が懸念される。については、不正改造車輛の撲滅に向け、予算措置を引き続き講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 自動車整備課）

- 国土交通省では、車検や警察と連携した街頭検査等により、スピードリミッターの不正改造を含めた不正改造車を排除しております。
- また、関係団体と連携して「不正改造車を排除する運動」を実施しており、トラック業界などに対して、不正改造を行わないよう啓発活動などを行っております。
- 国土交通省としましては、引き続き、不正改造車の排除に向けた取組の実施に関する予算措置を行い、警察や関係団体との連携を図り、不正改造車の排除に努めてまいります。

（２）「車両総重量 8 トン以上の特中型や大型トラック」の速度制限が 90km/h へと引き上げられ 1 年が経過した。この間の交通事故の発生状況や、ドライバーの労働環境の変化等について把握した上で、人命尊重・安全最優先の観点から、「事故発生の未然防止措置」、「適切な運行管理のための荷主への周知」は急務であることから、解決のための予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課）

- 国土交通省としては、高速道路の最高速度が引き上げられることに関し、速度制限がトラック運転手に過度な負担がかからないよう、適切な運行管理に向け、荷主や物流事業者等と連携して取り組むとともに、警察庁と連携して、制限速度引き上げの前後における実態の変化を注視してまいります。
- また、自動車運送事業の安全性の向上を図る観点から、先進安全自動車（ＡＳＶ）装置やデジタル式運行記録計等の導入補助を行っており、令和 7 年度予算においても、引き続き、所要額を計上するなど、輸送の安全の確保に努めてまいります。

8. 国道・高速道路の路面修復について

国道については、現場から橋梁やトンネル等インフラの老朽化はもとより、車線境

界線や横断歩道の路面表示がほとんど消えかかっている状況が各所で見られるほか、路肩や中央分離帯の除草、剪定作業の頻度も明らかに減っている。加えて、昨今道路の陥没により、トラック運転手が車両ごと落下する等の痛ましい事故が発生しており、道路の維持・管理等に係る予算が潤沢に確保されるよう求める意見がある。

また、高速道路については、路面の凸凹や橋の繋ぎ目の段差により安全走行に支障を来している箇所が発生している。高速道路各社において、早期に補修が必要な箇所の対応は着実に進めているとのことであるが、経年劣化の進展による要補修箇所数は増加傾向にあり、費用を含め対応に苦慮している様子が窺える。

については、道路行政における課題が山積する中、財政面での厳しさは理解するものの、ドライバーの円滑な業務の遂行ならびに安全運行のためにも、国道および高速道路の長期保全に向けて必要とされる予算措置を講じられたい。

【回答】（道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室／道路局 参事官（有料道路管理・活用））

- 道路の維持及び修繕については、道路法において「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持・修繕し、一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」とされております。
- 直轄国道および高速道路会社が管理する高速道路では、維持管理計画に基づき、除草、剪定、路面の補修等の維持管理を行うとともに、舗装等については点検結果を踏まえ、計画的に修繕等を実施しております。
- 引き続き、ドライバーの安全運行のため、道路の維持管理に必要な予算確保等に努めてまいります。

9. 寒冷・豪雪地域の高速道路等における事故防止対策と走行環境整備について

冬季道路の交通確保に当たっては、近年、大雪による大規模な立ち往生が発生していることから、「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ（2021年3月改定）」にあるスポット対策（リスク箇所における消融雪施設の整備等）や、車両待機スペースの確保（チェーンの脱着等）について、早急に進めるとともに、その予算措置を講じられたい。

【回答】（道路局 環境安全・防災課 道路防災対策室）

- 国土交通省では、令和3年3月に改定された「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」も踏まえ、消融雪設備の設置など、今後とも地域の状況に応じた事故防止対策と走行環境の整備を図ってまいります。
- 運送事業者の皆様におかれましては、大雪時も含め冬期に運転する際の必要な

準備や、予防的・計画的な通行規制を実施する際の出控えや広域迂回の協力等を、お願いいたします。

10. 高速道路料金に関する政策について

- (1) 自動車運送事業者のETC2.0車載器搭載車両を対象として、2026年3月末まで拡充された大口・多頻度割引の割引率50%の恒久化や、大口・多頻度割引の対象とならず適用を受けられない事業者に対し、一般道から高速道路への誘導を図るため、新たな割引制度を新設されるよう、その必要な財源措置を講じられたい。

【回答】(道路局 高速道路課)

- 物流事業者など、高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するため、利用額に応じて高速道路料金の割引を拡大する大口・多頻度割引（最大割引率40%）を導入しています。
- この大口・多頻度割引については、令和6年度補正予算も活用し、令和8年3月末まで、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、最大割引率を50%に引き上げています。
- 大口・多頻度割引の最大割引率拡充の恒久化や新たな割引制度の新設については、
 - ・鉄道やフェリー等の他の公共交通の利用に影響が生じる 恐れがあること
 - ・料金引き下げのための新たな財源が必要となることなどの課題があることから、慎重に検討していく必要があると考えております。

- (2) 危険物積載車両は、貴省が所管する危険物積載車両の通行規制に係る関係道路法令により、水底・長大トンネル等で通行を禁止または制限されている。トンネル内での火災防止などの観点から法令の趣旨は理解するものの、対象となるトンネルを迂回することにより、一般貨物等積載車両と比較して運行距離が長くなりドライバーの拘束時間が増加するなど、事業者の負担もより大きく、経営にも影響している。一方、高速道路料金の収受（荷主負担）については、高速道路料金をトラック事業者負担とする荷主が多く存在しており、こうした面からも事業者の負担は大きくなっている。

については、当該トンネル区間を一時退出しても料金が通算される取り扱いについて、予算措置を含め、検討いただきたい。

【回答】(道路局 高速道路課)

- 危険物積載車両が水底・長大トンネル等の通行禁止・制限により乗り直しを行

った場合の料金の通算の実施については、新たな財源が必要となることなどの課題があることから、慎重に検討していく必要があると考えています。

- なお、本来、高速道路料金は荷主が負担するものであり、高速道路料金の確実な転嫁、収受に向けて、荷主団体や企業に対する更なる働きかけに向けて、検討を進めています。

11. 過積載などの違法行為に対する取り締まりの強化について

道路法等の一部改正により、基準の2倍以上の過積載に対する即時告発など、違法行為に対する取り組み強化が図られたことは評価するが、安全を確保するため、引き続き以下の措置を図られたい。

- (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については、その増設に向けて、引き続き予算措置を講じられたい。
- (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、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るための予算措置を、引き続き図られたい。
- (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、取り締まりの実効性を高めるとともに、トラック・物流Gメンとの連携を図ることにより、より実効性のある取り組みを行うための予算措置を講じられたい。

【回答】(道路局 参事官(有料道路管理・活用)／道路交通管理課／物流・自動車局 貨物流通事業課 トラック事業適正化対策室)

- 道路の通行にあたっては、道路構造の保全又は交通の危険防止のために車両の重量及び寸法について一定の制限があります。
- 重量制限違反など道路法の違反行為については、道路管理者において、所轄警察署や運輸局等と連携しながら道路に隣接する取締基地での取締りや、道路に設置している自動計測装置による取締りを実施し、違反行為に対する指導を実施しています。
- また、当該違反行為については、道路管理者より通知を受け、貨物自動車運送事業法に基づく荷主勧告制度により協力要請書を発出するなど、荷主に対して改善の協力を要請しているほか、過積載による運送の容認、指示等の違反原因行為を行っている疑いのある荷主に対しては、トラック・物流Gメンによる貨物自動車運送事業法に基づく是正指導を行っております。

- 高速道路においては、主に大型車の出入り交通量の多いインターチェンジ入口や本線料金所に車重計等の測定機器を設置し、高速道路交通警察隊と連携して重量制限違反車両等の指導・取締りを実施しているほか、自動計測装置の設置も進めているところです。
- 今後も、道路構造の保全及び交通の危険防止のため、重量制限違反を含め道路法に違反して通行する車両の取締り及び指導に努め、その削減に努めて参ります。

12. ETC2.0 を活用した共同運行管理システムの導入促進について

トラック運輸産業は 99.9%が中小企業という産業構造の中で、運行管理のシステム化が遅れていることが法令遵守の課題の背景のひとつとなっていることから、引き続き周知に取り組むとともに、企業間の共同運行なども検討いただき、必要となる予算措置を図られたい。

【回答】（道路局 道路交通管理課）

- ETC2.0 を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用し、トラック等の運行管理の効率化を図る「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」については、広く一般にサービス提供を行うためのデータ配信事業者を決定し、平成 30 年 8 月 30 日より本格導入しました。
- 本サービスの活用により、トラック等の運行管理の効率化や生産性の向上が図られることを期待しております。
- 今後とも、利用者の皆様をはじめとした様々なニーズを踏まえながら、本サービスの周知及び、ETC2.0 の特性を活かした更なるサービスの拡充に努めてまいります。

13. ETC2.0 を活用した特殊車両通行確認制度の運用改善について

特殊車両のより効率的な管理システムの実現に向けて、以下のシステム改修などの予算を引き続き確保されたい。

- (1) 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が、2022 年 4 月から運用開始されたことは大いに評価できる。しかし、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。事業者における道路関係情報デジタル化の要望を集約し、全日本トラック協会を通じて、順次デジタル化を進めていただいていることは承知しているが、早急に対応がなされるよう予算措置をされたい。

- (2) 「特殊車両通行確認制度」は、従来の許可制度と比較し、手数料や車両登録料等の費用が割高であることに加え、システム操作方法が煩雑であることが依然として指摘されている。「2030 年度に向けた政府の中長期計画」において、本制度等に関する見直し・利便性向上が施策ロードマップに記されていること等から、利便性を向上させ、より実効性のある制度とするため、これらの課題を解消できるための予算措置を講じられたい。
- (3) 国際海上コンテナ（45ft 含む）の通行許可について、道路構造の保全及び交通の危険防止のため、重量制限違反を含め道路法に違反して通行する車両の取締り及び指導をより強化されるよう、予算措置を講じられたい。

【回答】（道路局 道路交通管理課）

- 令和4年4月に、あらかじめ登録を受けた一定の寸法や重量を超える車両について、道路情報が電子化された道路を対象に、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できる新たな制度（特殊車両通行確認制度）の運用を開始しました。
- この特殊車両通行確認制度の利用促進のため、道路情報の電子化を加速化しており、令和8年度までに約5万キロ以上の電子化を目指すとともに、経路検索時に経由地を設定可能とする、リフトアクスルトレーラの車検証添付を不要とするなどのシステム改修を行い、操作性向上等に取り組んでおり、引き続き、利便性向上を図ってまいります。
- また、重量制限違反など道路法の違反行為については、道路管理者において、所轄警察署や他の道路管理者等と連携しながら道路に隣接する取締基地での取締りや道路に設置している自動計測装置による取締りを実施し、違反行為に対する行政指導等を実施しています。
- 今後も、道路構造の保全及び交通の危険防止のため、道路法に違反して通行する車両の取締り及び行政指導等を行い、その削減に努めて参ります。

14. 道の駅について

道の駅は、長距離を運行するバスやトラックにとって、一般道における休憩施設として位置づけられ、また、ドライバーの「働き方改革」の一環として、その重要性は高まっている。しかし、最近はもう一方の目的である地域振興の機能を重視している施設が増えており、自家用車による駐車場やトイレ等の混雑が常態化していることに加え、大型車両の駐車マスに自家用車が駐車し、貸切バスは路肩などに一時停車せざるを得ない状況も見られる。大型車両の利用者にとっても安心して利用ができるよう、車種別の利用多寡にかかわらず大型車両の駐車スペース拡充のための予

算措置を講じられたい。

併せて、夜間の施設利用に資する 24 時間営業のコンビニエンスストアの併設や軽食等自販機の設置を検討されるよう、各地の道の駅に通達され、必要な財政措置を含めた施策を講じられたい。

【回答】（道路局 企画課評価室）

- 「道の駅」は、24 時間、無料で利用できる駐車場やトイレなどを備えた施設として整備を進めております。
- 駐車場については、道の駅の利用状況を踏まえ、利用者ニーズに対応した駐車マスの見直し等の検討を進めてまいります。
- なお、道の駅にある売店や飲食店等については、設置者である自治体等が個々のニーズを踏まえて、整備・運営しているところでございます。

【鉄道局】

1. 鉄道の安全、自然災害・震災対策について

- （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。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 地震や豪雨等の自然災害により被災した路線の復旧については、鉄道事業者の資力のみでは復旧することが著しく困難である場合、国土交通省では鉄道事業者の経営体力も考慮しつつ支援を行っているところです。
- 災害復旧に関する更なる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えております。
- いずれにしましても、国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による制度などとともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいります。

(2) 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すべく、必要な予算措置を講じられたい。併せて、すでに被害を受けている鉄軌道は、鉄道災害調査隊の力で、早期復旧へ技術的な観点から支援がされたが、地域住民の生活交通としての役割や、地域経済にとって重要な観光資源、鉄道がもたらすクロスセクター効果もふまえ、継続的な支援の強化を講じられたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 災害復旧に関する更なる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えております。
- 被災した鉄道については、令和5年に設置された鉄道・運輸機構による鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）の派遣等を通じた技術的支援を行い、被災した鉄道施設等の早期復旧に取り組むなど、これまでも災害復旧の支援拡充を進めてきたところです。
- また、ローカル鉄道は、地域住民の通勤・通学等の日常の足、観光等の地域経済の礎として重要な役割を果たしている一方で、人口減少等による長期的な需要減に直面しており、その再構築は重要な課題となっていると認識しています。
- このため、国としては、令和5年の地域交通法の改正等により、地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた取組みを後押しするための制度面・予算面での新しい枠組みを整備したところです。
- こうした支援策を最大限に活用し、地域において利便性や持続可能性の高い地域公共交通が実現するよう引き続き取り組んでまいります。

(3) 2020年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、2021年度から2025年度まで実施されており、最終年度を迎えるが、鉄道事業者の経営体力がコロナ禍により大きく毀損していること、人手不足等の影響により施工能力に応じた適切な期間設定が求められることを十分に認識したうえで、必要に応じ、期間を延長して取り組まれない。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、その必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

〔5か年加速化対策の推進〕

- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置づけられている各事業は、いずれも今後の災害により被災の恐れが高い箇所や予防保全に向けた老朽化対策等の加速が必要な箇所であり、緊急性が高い事業となっていることから、国土交通省としても必要な予算を確保しつつ集中的に実施しており、最終年となる今年度においても、国土強靱化の取り組みを進めているところです。
- また、5か年加速化対策完了後については、計画期間を令和8年度から令和12年度とする「第1次国土強靱化実施中期計画」が令和7年6月6日に閣議決定されており、事業規模は現行の5か年加速化対策を上回るものとなっております。
- 国土交通省としては「第1次国土強靱化実施中期計画」に必要な予算を確保し、鉄道事業者の御意見も伺いながら、しっかり取り組んでまいります。

〔鉄道防災に資する治山・治水事業強化〕

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

（4）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の支援に必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、鉄道事業者が実施する豪雨対策、耐震対策、老朽化対策等に対する支援を実施してきており、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和7年度まで）及び「第1次国土強靱化実施中期計画」（令和8年度以降）を踏まえ、防災・減災対策への支援を引き続き行っています。
- なお、ハザードマップの作成や、避難経路・施設整備等については沿線自治体や事業者等の関係者間でよく協議をしていただくことが重要であると考えております。

（5）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・山陽本線などは重要路線として強靱化が必要である。また、陰陽連絡ルートおよび東北地方における日本海側と太平洋側の横断ルートなどは、災害不通時の

迂回ルートとして必要不可欠であることから、鉄道貨物輸送の全国ネットワーク確保のために貨物列車が運行できるインフラ整備を含めて財政支援を講じられたい。併せて、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮するため、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- 国土交通省としては、災害対応力強化などに向けて、代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備などについて支援を行うとともに、災害時の迅速な代行輸送を実現するため、ＪＲ貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方整備局等の官民が一体となった検討の場を設け、ＢＣＰの策定も進められているところです。

- （６）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、その費用負担を軽減すべく、支援等を講じられたい。

【回答】（鉄道局 鉄道サービス政策室）

- 大雪や豪雨等の自然災害によって鉄道路線が不通となった場合、利用者利便の確保の観点から、鉄道事業者自らが代行バスの運行などを実施しております。
- 経営環境が厳しい地域鉄道事業者にとって、代替輸送の長期化に伴う運行費用の負担は大きな課題であると認識しております。このため、国土交通省では、令和元年の災害を機に代行バスの運行に対して支援を行ってきております。
- 国土交通省としては、自然災害により鉄道路線が不通となった場合は、復旧するまでの間における代行バスの実施について、利用者利便を確保するため、関係者間と連携しつつ、適切に取り組んでまいります。

- （７）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進めるとともに、その必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

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

- 令和5年度予算より、補助制度の要件緩和を行い、全国の緊急輸送道路と交差又は並走する線区における耐震補強に対する財政的な支援が可能となりました。
- 引き続き、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、必要な支援を行ってまいります。

(8) 国土交通省は、首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強が想定される地域の乗降客1日1万人以上の駅、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等を対象として耐震補強を進めている。しかし、該当地域において従来の耐震基準で補強を進めてきた鉄道施設について、新たな耐震基準での再補強が求められることにより、結果的に減価償却前の再投資が必要になることに対して、支援措置を講じられたい。

【回答】(鉄道局 施設課)

- 首都直下地震や南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、耐震補強に対する財政的な支援を行なっています。
- ご要望につきましては、鉄道事業者から支援要望があった際には、必要な支援について検討してまいりたいと考えております。

(9) 踏切設備整備について、「踏切道改良促進法等の一部改正法」が成立し施行され、課題のある踏切について、鉄道事業者および道路管理者で改良方法について合意が無くとも国土交通大臣が指定できることとなった。踏切事故は長期的に減少傾向にあるものの、2023年度は増加に転じた。事故撲滅に向けて対策を講じることが急務であるが、踏切の維持・管理には多大なコストが掛かるため、事業者のみの負担では対策は困難である。ついては、法改正に合わせて、さらなる予算措置を講じられたい。

加えて、踏切以外で不法に線路横断する箇所(いわゆる勝手踏切)における安全確保(封鎖や代替ルートの構築等)にむけても事業者との連携を図り、支援等を講じられたい。

【回答】(鉄道局 施設課)

- 鉄道事業者における安全・安定輸送は、鉄道事業者の基本的な責務として着実に確保されるべきものであり、踏切設備の維持管理についても同様と考えています。
- 一方で、踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として指定された踏切

道については、遮断機や警報器等の踏切保安設備の整備に対して、支援を行っており、引き続き、必要な予算の確保に努めてまいります。

- いわゆる勝手横断箇所における安全確保については、鉄道沿線住民等の理解と協力が不可欠と考えており、踏切道改良促進法に基づく協議会の場合などにおいて、地方運輸局を通じて鉄道事業者や関係自治体等に働きかけを行うなど、可能な限りの協力を行ってまいりたいと考えております。

(10) 鉄道車両内での殺傷事件が相次ぐ中、国は事件の対策の一つとして防犯カメラの設置を事業者に要請しているが、その設置費用は事業者負担となっており、経営体力により対応するスピードやレベルに差異が生じることは望ましくない。公共交通機関における防犯設備の整備については、国及び地方自治体がその要件を示すとともに、カメラ設備設置に係る補助制度の創設も含め、必要な財政支援を講じられたい。

また、鉄道係員に対する暴力行為については、日本民営鉄道協会加盟の大手民鉄 16 社、J R 旅客 6 社、東京都交通局など鉄道事業者 37 社局は、2024 年 7 月、2023 年度に発生した鉄道係員に対する暴力行為の件数について明らかにした。発生件数は 517 件で前年度より 26 件減少したものの、依然として 500 件を超えており、コロナ禍以前の発生件数に迫っている。事業者は、防止対策として、啓発ポスターの掲示や、警察官の巡回要請、警備員の配置、防犯カメラの設置などを行い、これら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、撲滅に向けて取り組んでいくことを基本に、その一環とする防止対策への予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 総務課 危機管理室／鉄道局 鉄道サービス政策室）

- 車内防犯カメラについては、事業者間で設置状況が大きく異なる現状及び最近の列車内における事件の発生状況等踏まえ、令和 5 年 10 月に新幹線や利用者の多い在来線の新造車両を設置義務付けの適用範囲としたところです。
- なお、令和 6 年度補正予算に盛り込んだ地域鉄道事業者に対する支援において、監視カメラ等の導入も対象としているところです。
- また、鉄道係員に対する暴力行為について、国土交通省としては、鉄道事業者との間で毎年開催している「迷惑行為に関する連絡会議」において、警察関係者とも連携し、暴力行為に対する各社の取組状況や取組強化についての意見交換を実施しております。さらに、特に飲酒の機会が多い年末年始にかけては、鉄道事業者や

警察関係者と連携し、暴力行為防止に係る啓発活動を実施しているところです。

- 国土交通省としては、引き続き、鉄道事業者や警察などの関係機関と連携し、鉄道テロ対策の取組や暴力行為の撲滅に向けた取組を進めてまいります。

2. 都市鉄道の整備・促進等について

- (1) 「都市鉄道等利便増進法」の施行に基づき、都市鉄道の速達性向上及び交通結節点の高度化が図られるとともに、相互乗り入れが多様化している。都市鉄道等利便増進事業に関わる必要な予算を継続して確保するとともに、安全設備整備等への支援措置を引き続き講じられたい。

【回答】（鉄道局 都市鉄道政策課）

- 都市鉄道ネットワークの更なる充実を図る観点から、既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上及び交通結節機能の高度化を図る都市鉄道等利便増進法のスキームを活用した都市鉄道利便増進事業により、連絡線の整備等を推進しております。
- 都市鉄道利便増進事業については、現在、新空港線（東急矢口（やぐちの）渡（わたし）～蒲田新駅（仮称））について速達性向上計画の認定手続きを行なっております。
- 今後とも、都市鉄道利便増進事業については、所要額の確保に努めて参ります。

- (2) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化など鉄道駅総合改善事業に係る財政措置の拡充と補助制度の充実を図られたい。なお、新駅を設置する場合はバリアフリー設備およびホームドア設置を基本とされたい。

【回答】（鉄道局 都市鉄道政策課/鉄道局 技術企画課）

- 国土交通省では、鉄道利用者の安全性及び利便性の向上等を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備に対し、鉄道駅総合改善事業により支援しているところです（国の補助率最大1/3かつ地方公共団体の補助額以内を補助）。
- また、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しております。
- なお、駅の新設や大規模改良を行う場合については、バリアフリー法に基づき、エレベーター等による段差解消や、ホームドア等の転落防止設備の整備等、移動等円滑化のために必要な基準に適合させることを義務付けております。

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

(3)「地下高速鉄道整備事業補助制度」について、エレベーター・エスカレーター・ホームドア等は、誰もが利用しやすい公共交通の実現に必要不可欠な設備であるため、改修・更新や増設についても大規模改良工事に位置付け、補助対象とされるよう、制度改定を求めるとともに、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】(鉄道局 都市鉄道政策課)

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

(参考) 補助対象工事の主な変遷

昭和 37 年度 新線建設を対象として制度創設

昭和 7 年度 耐震対策を補助対象として追加

平成 10 年度 大規模改良工事（バリアフリー化）を補助対象として追加

平成 14 年度 大規模改良工事（ホーム柵）を補助対象として追加

平成 22 年度 大規模改良工事（列車運行円滑化）を補助対象として追加

平成 27 年度 浸水対策を補助対象として追加

令和 6 年度 浸水対策（変電所等の電気設備）を補助対象として追加

3. 地域公共交通の維持・活性化等について

- (1)「地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公共団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。
- (2) 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」、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助の増額、補

助対象の拡大など制度の拡充を図られたい。とりわけ、モノレールの設備更新について、現在、東京モノレールをはじめ8社が運行をしているが、多くの事業者が開業後30年を迎え、機器更新の時期となっている。「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」等による更新費用の補助とはなるが、車両の機構が複雑であり、また、汎用性も少ないことから製造者も限られ更新費用は高額になる。費用負担の在り方および増額措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課/鉄道局 施設課）

- 鉄軌道事業における安全輸送の確保は、重要な課題と考えております。
- このため、国土交通省では、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、信号保安装置や、老朽化した車両の更新、経年劣化が進んでいる橋りょう、トンネル等の補強・改良など、安全性の向上に資する設備整備等に対して支援をしております。
- 引き続き、この支援措置を活用し、地域鉄道事業者に対する必要な支援を行ってまいります。

（3）安全・安心な運行を担保するため、公共交通運転者の健康管理についてSAS（睡眠時無呼吸症候群）や、脳血管疾患の検査が必要不可欠であることから、脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診について、事業者への周知を強化するとともに、国として助成措置を創設されたい。

【回答】（鉄道局 安全監理官）

- 鉄道の運転士の身体機能については、免許取得時に、視機能、聴力、疾病及び身体機能の障害の有無等について検査を行うほか、各事業者は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき免許取得以降も、同様の検査を1年に1回以上行い、作業を行うのに支障がないことを確かめることと規定されております。
- そして、この「作業を行うのに支障がないことを確かめる」方法については、各事業者に委ねられているところです。
- SAS（睡眠時無呼吸症候群）については、自動車モードで対応マニュアルが改訂されたことを踏まえ、平成28年に当該マニュアルを各事業者へ周知し、スクリーニング検査を活用してSASの把握に努めるよう指導しているところです。
- また、脳血管疾患の判定等についても、別途マニュアルを定め、各事業者へ周知しております。
- 事業者における検査の実施状況については、定期的に国土交通省の職員が事業者へ立ち入って保安上の観点で監査する等して確認しているところであり、今後も引き続き、しっかりと指導監督を行って参ります。

4. JR二島・貨物の経営自立について

JR北海道・JR四国・JR貨物に対しては、2030年度まで10年間の支援の枠組みが設けられ、支援策が講じられている。このうちJR四国は2025年度末に、JR北海道およびJR貨物は2026年度末に更新期限を迎える。

各社が真に経営自立を図るためには、経営に責任を持てる事業領域を確定し、民間活力を発揮しながら持続可能な鉄道サービスを提供していくべきである。官民パートナーシップを強化し、具体的な経営支援策措置を講じるよう検討されたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- JR北海道、JR四国及びJR貨物においては、経営自立に向けて策定した長期経営ビジョンを踏まえつつ、現在の中期経営計画に基づく経営改善に向けた取組を進めているところです。
- 国土交通省としては、今後とも、国鉄債務等処理法等に基づき、各社の経営自立に向けた必要な支援を行ってまいります。

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) 昨今、社会全般の物価高騰に加え、建設業界の労働環境改善や周辺環境への更なる配慮に伴って建設費は上昇傾向にある。一方で、整備新幹線の建設費について、国の負担割合は2/3であるが、既設新幹線譲渡収入も国費とされており、国が実際に負担している新幹線事業費は毎年800億円程度で一定となっており、変化していない。これは公共事業費全体（国土交通省の予算）の1.3%に過ぎず、整備新幹線事業のもたらす国土の発展、日本と地域の経済・社会へもたらすプラスの影響に鑑みれば、決して十分な額ではない。

整備新幹線計画を安定的に推進するためには、計画初期には想定しえなかった事業費の変動（増嵩）にも対応できる、安定的かつ必要十分な財源が必要である。

したがって、建設財源の一つである新幹線事業費を抜本的に増額されたい。

併せて、北海道新幹線の札幌延伸工事は、当初の2030年度末開業から2038年度末以降に大幅に延期される見込みとなった。工期が伸びることで既に完成している未供用構造物の維持管理費や人件費など増大するコストもあることを考慮し、適切な建設費を設定されたい。

【回答】（鉄道局 幹線鉄道課）

- 整備新幹線の着実な整備を進めるため、令和7年度予算においては、令和6年度と同額の国費804億円を計上しました。
- 引き続き、必要な事業を着実に進めることができるよう、財源確保に努めてま

います。

- 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の事業費については、有識者会議の報告において、「現時点では、土木工事の見通し等の不確実性が高い状況であるが、足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視することが必要である」とされており、報告書の内容を踏まえ、適切に対応してまいります。

（２）現在、建設中の各新幹線において、早期開業の要請や人件費や材料費の高騰など様々な変動要素に伴う建設費の増嵩が発生しているが、事業当初の前提条件を堅持しつつ、国が責任を持って財源を確保し、ＪＲの負担増とならないよう努められたい。

【回答】（鉄道局 幹線鉄道課）

- 整備新幹線の着実な整備を進めるため、令和７年度予算においては、令和６年度と同額の国費 804 億円を計上しました。
- 引き続き、必要な事業を着実に進めることができるよう、財源確保に努めてまいります。

（３）整備新幹線の貸付料は、開業前の需要予測による収支改善効果を踏まえ、開業から 30 年間一定として定められているが、開業 30 年後以降の取り扱いが不明確である。1997 年開業の北陸新幹線（高崎～長野間）が、2027 年に開業 30 年を迎えるため、今後の議論・検討が行われることが想定されるが、関係者との透明性ある協議のうえ、責任ある道筋立てを行うとともに、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 幹線鉄道課）

- 開業後 31 年目以降の整備新幹線の取扱いについては、関係者と協議をしつつ、検討してまいりたいと考えております。

（４）整備新幹線開業後の並行在来線の維持・安定経営は、生活路線の確保のために、さらには鉄道と内航の輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で倍増することを目標として掲げた「物流革新緊急パッケージ」をもとに、2024 年 2 月に策定された「2030 年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえ、鉄道貨物輸送ルートの確保という観点からも極めて重要な課題である。ついては、経営分離後も地域交通が維持されるよう、国、地方による支援措置を講じられたい。

とりわけ、2030 年度末の北海道新幹線開業後、函館本線は並行在来線となるうえ、すでに長万部～小樽間はバス転換への方向性が示されており、残る五稜郭～長万部間についても毎年多額の営業赤字を計上するなど路線を維持していくには厳しい状況にある。しかしながら、J R 函館本線の函館～長万部間、いわゆる「海線（うみせん）」は、北海道と本州を結ぶ貨物鉄道輸送の大動脈を担う重要な路線でもある。現在、「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」において検討が重ねられているが、路線維持に向け、国を挙げて財源の確保を含めた支援措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課／機構監督・地域調整室）

- 整備新幹線の開業に伴い J R から経営分離された並行在来線につきましては、地域で維持することが基本です。
- 他方、厳しい経営環境に置かれていることや全国の鉄道貨物輸送ネットワークの一部を担っていることから、国土交通省において様々な支援措置を講じているところです。
- また、北海道新幹線札幌延伸に伴い、沿線自治体の同意を得て J R 北海道から経営分離することとされている函館本線（函館・小樽間）については、小樽・長万部間のいわゆる「山線」及び長万部・函館間のいわゆる「海線」のそれぞれで北海道庁が中心となった地元協議会が設けられ、旅客輸送のあり方の議論が進められているものと承知しております。
- このうち、「山線」については、地元協議会においてバス転換をすることが確認されたものと承知しており、引き続き、協議会の事務局である北海道庁が主導し、地域の関係者と丁寧な議論を重ねていただくことが重要であると考えております。
- また、「海線」については、鉄道物流に関して全国的な観点からの議論が必要であることから、地元での旅客輸送の議論と並行して、国土交通省と北海道庁が連携して有識者検討会議を設置し、鉄道物流のあり方に関する諸課題の解決に向けた議論を進めております。
- 国土交通省としては、旅客輸送に係る地元協議会での議論の動向を踏まえつつ、「海線」に係る有識者検討会議での議論を深め、必要な対応を検討してまいります。

- (5) 青函トンネル・本四連絡橋の更新費用については、2021 年度以降の支援が決定しているが、恒久的な取り扱いとされたい。また、青函トンネルについては J R 北海道の経営安定を念頭に、国が責任を持って維持・管理していくための中長期

的な改修計画と必要な財政措置等を講じられたい。また、本四連絡橋についても、青函トンネルと同等の支援措置を新設されたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- J R北海道及びJ R四国に対しては、国鉄債務等処理法等に基づき、経営自立に向けて必要な支援を行っているところです。
- 支援策のひとつとして、青函トンネルや本四連絡橋の更新費用について鉄道・運輸機構がJ R北海道やJ R四国に代わって負担する措置を講じておりますが、この措置については、当分の間実施することとしております。
- 今後とも、各種の支援策を通じて、J R北海道やJ R四国の経営自立に向けた取組みの後押しを図ってまいります。

（６）新幹線の整備とともに、都市間輸送のブラッシュアップに向けた在来線の高速化に係る調査費について、引き続き予算措置の拡充を図られたい。

また、在来線の高速化における現行スキームでは、地方自治体ないしは鉄道事業者の負担が大きいことから、現在の整備新幹線での助成スキームを参考にしながら、在来線の高速化事業に対する新たな助成方法の検討を行われたい。

【回答】（鉄道局 幹線鉄道課）

- 在来線の高速化は、一般的に高速輸送体系の形成が促進され、広域的な地域間連携の強化や地域の活性化・沿線の利便性向上に資するものであると考えております。
- 在来線の更なる高速化を進めるためには、運行している鉄道事業者が当該路線の利用状況や収支採算性等を勘案の上、検討していくことが重要であり、まずは地元の皆様と鉄道事業者との間で、十分な検討を行っていただくことが必要と考えております。

（７）日本で唯一の新幹線空白エリアである四国地方における全幹法上の基本計画路線（四国新幹線、四国横断新幹線）について、国鉄債務等処理法改正時の附帯決議において「四国における新幹線整備について検討を進める」とされたことを踏まえ、同路線に対する基礎調査にかかる予算措置を引き続き講じられたい。

【回答】（鉄道局 幹線鉄道課）

- 新幹線ネットワークは、交流の促進、産業発展や観光立国、地方創生に重要な役割を果たすとともに、災害時の代替輸送ルート確保など、国土強靱化の観点からも重要です。

- 四国における新幹線につきましては、関係各所から御要望をいただいているほか、四国においても熱心な議論が行われていると承知しています。
- 一方で、今後の新幹線の整備は、まずは北海道・北陸・九州の各整備計画路線の確実な整備に目処を立てることが最優先の課題であると考えます。
- 国土交通省では、現在、「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」に取り組んでいるところです。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、地域の実情を踏まえ、高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進めてまいります。

6. モーダルシフトの促進について

- (1) 鉄道と内航の輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で倍増することを目標として掲げた「物流革新緊急パッケージ」をもとに、2024 年 2 月に策定された「2030 年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえ、海陸一貫輸送を含めたモーダルシフトのさらなる推進に向け、貨物鉄道施策に係る支援措置を拡充されたい。

具体的には 40ft 背高コンテナ輸送に際しての制約の解消に向けた低床コンテナ貨車の技術開発と実用化、31ft コンテナの導入促進策の拡大、トップリフター導入や貨物駅の改良による 31ft コンテナ対応駅の拡充への支援、海外コンテナの貨物鉄道輸送を視野に入れた港湾部施設の整備促進などについて、予算措置を講じられたい。

また、コンテナ貨物運賃料金の改定は、都度行われてきているものの、国鉄時代から実質収受する個別の運賃については、荷主との運賃交渉によって決まるため、未だに 5 割引の現状にあるのも事実である。「2030 年度に向けた政府の中長期計画」の実現のためには、こうした現状について、国の関与による改善が必要であることから検討を求める。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- 東京-盛岡間において 40ft 背高コンテナの輸送を実施しているものと承知しておりますが、国土交通省では、昨年度、既存のインフラの中で 40ft 背高コンテナを輸送する実証運行（東京-大館間）について支援を行っているところです。
- 加えて、大型コンテナ等の導入経費に対する支援などについて、所要の予算措置を講じるとともに、大型コンテナに対応したコンテナホームの拡幅等について支援を行っております。
- 運賃につきましては、貨物鉄道事業者の経営判断により、荷主と交渉の上で適切な運賃を収受していただくものと考えておりますが、国土交通省としては、J

R 貨物に対し、適正な運賃収受のための基本運賃の改定の検討を含めた取組について、引き続き、指導・助言してまいります。

- (2) 貨物鉄道へのモーダルシフトを強く促す仕組みとして、改正物流総合効率化法に基づく連携事業に対する補助の拡大や、モーダルシフトを推進する事業者や荷主に対する強いインセンティブを制度化するなど、より積極的な政策誘導、公的支援の拡充など、引き続き必要な財源の確保を行なわれたい。

【回答】(物流・自動車局 物流政策課／鉄道局 鉄道事業課 貨物鉄道政策室)

- モーダルシフトの取組については、2023 年 10 月に策定された「物流革新緊急パッケージ」において、鉄道コンテナ貨物やフェリー・RORO 船等の輸送量を今後 10 年程度で倍増させることを目指すこととしました。
- 国土交通省では、物流効率化法に基づき、物流の環境負荷低減に資する取組に対して認定を行っており、その計画策定経費やモーダルシフト等に係る運行経費、大型コンテナ導入費用等に対する支援も行っております。
- 更に、輸送力増強や災害対応の機能強化などに向けて、大型コンテナに対応したコンテナホームの拡幅や、代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備などについて支援を行っております。
- 今後も事業者が貨物鉄道へのモーダルシフト等の実施に取り組みやすいような環境整備を進めてまいります。

- (3) J R 貨物が J R 旅客会社に支払う線路使用料については、2026 年度末に J R 会社間の協定が更新時期を迎えるが、現行の「アボイダブル・コストルール」のように J R 貨物の過度な負担とならないことが求められる。一方で、貨物列車走行に伴う J R 旅客会社の保守費用の負担軽減等も必要である。単に J R 会社間のゼロサムゲームとならないよう、旅客・貨物会社間で適切な制度設計及び合意形成が図られる必要があり、モーダルシフトをより一層推進する観点から、国による積極的な対応と財政支援を講じられたい。

なお、J R 北海道については、全国と比較しても貨物列車の通過トン数割合が多く、経営自立をめざす J R 北海道の経営に大きな負担となっていることも事実である。よって、J R 北海道に限定し、一律の負担割合とならぬよう国による個別の財政支援も検討されたい。

【回答】(鉄道局 鉄道事業課)

- J R 貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から、

J R 貨物と J R 旅客会社 6 社との間で、鉄道線路の使用に関する協定が締結されているところです。

- アボイダブル・コストルールの取扱いについては、国鉄改革時のルール策定の経緯を踏まえ、慎重な検討が必要であると考えております。

(4) 並行在来線においては、「貨物調整金制度」による支援策が設定されているが、その財源は 2030 年度までしか決定していないほか、並行在来線の増加とともに貨物調整金の総額は増加している。ついては、並行在来線に対する持続可能な支援制度を構築するとともに、新幹線整備の財源に影響を及ぼさないよう、さらには、「物流革新緊急パッケージ」をもとに、2024 年 2 月に策定された「2030 年度に向けた政府の中長期計画」において、鉄道と内航の輸送量・輸送分担率を今後 10 年程度で倍増することを目標として掲げている観点からも、必要な財源を確保されたい。

【回答】(鉄道局 鉄道事業課/機構監督・地域調整室)

- 貨物調整金制度については、平成 27 (2015) 年の政府・与党申合せにおいて、2030 年度までに見直しを行い、新制度に移行することとされており、JR 貨物の経営自立に向けた状況、並行在来線の経営状況等を踏まえつつ、必要な検討を行ってまいります。

(5) 貨物鉄道輸送網の寸断は日本全体の経済・社会に多大な影響を及ぼすことから、「改正物流効率化法」の施行を踏まえ、日本の物流網を強靱化する必要がある。ついては、貨物鉄道が運行する施設・設備を保有する旅客鉄道会社及び臨海鉄道会社に対し、鉄道施設・設備の強靱化に向けた財政支援を継続的行なわれたい。

【回答】(鉄道局 施設課)

- 臨海鉄道会社の鉄道施設・設備の強靱化に向けた財政支援については、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」により、令和 4 年度補正予算および令和 5 年度補正予算にて補助を行ったところです。

【令和 4 年度補正：耐震対策事業費補助】

事業者：水島臨海鉄道株式会社

事業費：44,283 千円、国費：14,761 千円

【令和 5 年度補正：豪雨対策事業費補助】

事業者：鹿島臨海鉄道株式会社

事業費：81,670 千円、国費：27,223 千円

- また、鉄道施設の豪雨対策の更なる推進を図るため、令和7年度予算から、これまで対象としてこなかったＪＲ東日本・ＪＲ東海・ＪＲ西日本の３社に対しても、貨物列車が走行する線区などの一定の要件のもと財政支援を行うこととし、貨物ネットワークも含めた豪雨対策を推進することとしています。
- 今後、支援の要望をいただいた際にも、国土交通省として、必要な予算の確保に努めてまいりたいと考えております。

7. DX推進、省力化・省人化に対する支援について

わが国の生産年齢人口は減少局面にあり、鉄道事業者は要員の確保が困難となりつつある。鉄道輸送の安全を確保する観点から、産業全体あるいは国として人材を確保するための取り組みを進めること。一方、新技術を活用した取り組みは重要性を増していることから、省力化・省人化やDXに資する設備投資等に対する予算措置を拡充されたい。

【回答】（鉄道局 総務課 企画室/技術企画課）

鉄道は、国民生活や経済活動に不可欠であり、鉄道業界の担い手不足は解決すべき喫緊の課題であると考えております。

- 国土交通省においては、鉄道分野の人材確保のため、
 - ・鉄道事業等への退職自衛官の再就職を後押しするための申合せの締結
 - ・特定技能外国人等の外国人材の活用
 - ・動力車操縦者試験の受験年齢の引き下げなど様々な対策に取り組んでおります。
- また、新技術を活用した取組については、鉄道の自動運転やメンテナンスの省力化に資する技術開発等に対して、補助金による支援を推進しております。
- 国土交通省としては、鉄道分野の人材確保に向けて、引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

【物流・自動車局（トラック）】

1. 持続可能な物流の実現、トラック運輸産業の課題解決に向けて

- （１）2024年4月から自動車運転業務の時間外労働の上限設定や改善基準告示の見直しを実施されたが、これまで長時間労働・低賃金という過酷な労働条件のもと、過労死等が多発する中で、深刻な労働力不足に直面し、労働条件の改善は喫緊の課題となり、これらの要因は、長年に亘って問題視されてきたトラック運輸産業

における取引環境と多重下請構造にある。

これらの状況を踏まえ、本年6月、「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法案」と「体制整備法案」から成る「トラック新法」が成立したことにより、今後は、運送委託を2次請けまでに制限するルールを新たに設定されるとともに、「標準的運賃」を廃止し、以降は国交省が定める「適正原価」を下回る運賃・料金の継続的な受領を禁止しながら、ドライバーをはじめとする労働者の処遇改善を目指すこととなる。

については、これらの法施行によって、トラック運送業界の真に構造改革が実現し、持続可能な物流が実現されるよう、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- 本年6月に成立した「トラック適正化二法」は、トラック運送事業の適正化やドライバーの賃上げに向けた意義深いものであり、同法の円滑な施行に向けて、必要な予算措置を含め、現在検討を進めているところです。
- 国土交通省としては、引き続き、関係省庁・産業界とも連携し、トラック運送事業の適正化と、ドライバーの賃上げに向けて全力を尽くしてまいります。

（2）長距離ドライバーの大幅な減少や、カーボンニュートラル2050に向けた環境対策から、モーダルシフトの推進が求められている。貴省においては、モーダルシフト促進に向けた積極的な政策誘導を図っているところであるが、輸送力増強のほか、利用しやすいダイヤの設定や輸送時間の短縮、輸送モード毎の特色を活かした輸送体系の構築、結節点である貨物駅や港湾における積み替えの円滑化、集配車両の駐車及び私有コンテナの留置のための無償スペースの確保など、「物流革新緊急パッケージ」をもとに、2024年2月に策定された「2030年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえ、「10年程度で倍増」することを目標に掲げたモーダルシフト推進のための環境整備に向け、予算額のさらなる拡充を図られたい。特に、海上コンテナを運搬する際、31ftに対応可能なシャーシが少ないことから、その増備が必要であることや、港湾エリアの渋滞対策など、当初予算をもって必要な措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

- モーダルシフトの取組については、令和5年10月に策定された「物流革新緊急パッケージ」において、トラックの輸送力不足に対応するため、鉄道コンテナやフェリー・RORO船等の輸送量を今後10年程度で倍増させることを目指すこととしました。

- これを受け、荷主等がモーダルシフトに取り組むための課題に対応するため、
 - ・ 荷主・物流事業者が連携してモーダルシフトを進めるための計画策定や大型コンテナ・シャーシ等の導入を支援すること
 - ・ 貨物鉄道における災害対応能力の強化や積み替え施設の整備に対して支援を行うこと
 - ・ 内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化等を通じて、モーダルシフトの促進に向けた環境整備に取り組んでおります。
- さらに、産業界や関係省庁とも連携して、目標の実現に向けてしっかりと取り組んでまいります。

(3) 「2030 年度に向けた政府の中長期計画」の実現に向けて、標準仕様パレットの利用促進等に取り組むことが、トラックドライバーの作業負担軽減や労働時間の短縮には不可欠な取り組みとして肝要となる。しかしながら、未だにその循環と費用負担のあり方についての整理が仕切れていない状況にあると認識している。標準仕様以外のパレットを利用し、標準仕様パレット未導入の荷主含めた荷主および物流事業者等に輸送の効率化などのメリットを享受できる仕組みについて、さらに具現化に向けて検討・整理するなど、着実かつ早急な実現に向けて取り組むとともに、標準仕様パレットの導入費用等への助成について、当初予算をもって必要な措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

- パレットの標準化に向けては、令和 3 年 6 月に設置した官民の協議会において、平面サイズについて 1,100mm 四方のいわゆる 11 型を、運用形式についてレンタル方式を推進することなどを内容とする、「標準仕様パレット」の導入促進に向けた最終とりまとめが行われました。
- 本年 4 月 1 日から施行された物流効率化法の、荷主の取組の例を示した判断基準においても、「標準仕様パレット」の事業者間での共同利用などが規定されており、荷主を所管する関係省庁と連携し、これらの取組の徹底を図ってまいります。
- さらに、標準仕様パレットを導入し荷役作業の効率化に向けて、荷主・運送事業者がパレタイザー等の導入のほか、現有パレットの処分費用に対して支援しています。
- 今後も、標準仕様パレットの普及に向けた取組を継続的に推進します。

(4) 中小トラック運送事業者に働くトラックドライバーの作業負担軽減と長時間労

働是正のため、テールゲートリフター等の導入支援に向けた予算措置を講じられたことは評価するが、さらなる拡充を図られたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- 中小トラック運送事業者の労働生産性向上に資するテールゲートリフター等の導入に対する補助については、令和6年度補正予算においても予算を確保し、これまでの支援対象に加えて、中型免許の取得やダブル連結トラックの導入についても補助の対象として追加いたしました。
- 国土交通省としましては、引き続き関係省庁や関係業界とも連携しながら、必要な予算の確保に努めてまいります。

（5）荷主はもとより消費者の意識改革と行動変容を促すため、物流は農水産物や工業製品をはじめ、国民生活にかかわる物資の輸送を担うライフラインであることを認識してもらう必要がある。その中で、貴省の動画投稿にて、物流の重要性を発信するための啓発活動により、消費者等に広く周知されたことは評価する。今後も、物流が果たしている役割の重要性や危機的状況、持続可能な物流の実現のために各々が取り組むべき事項等について、より広範な荷主や消費者に対する広報活動に取り組むよう、関係省庁と連携のもと、これらの取り組みの展開に必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 物流政策課）

- 国土交通省では、「政策パッケージ」等に基づき、消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、取り組んでいただきたい事項を伝えるため、様々な媒体で広報を実施しております。
- また、次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた国交省・経産省・農水省3省合同の有識者検討会を2025年5月から開催しており、この中でも、荷主や消費者の意識改革・行動変容に向けた取組事項について、検討を進めております。
- 引き続き、関係省庁とも連携しながら、荷主や消費者に対する広報活動がより効果的なものとなるよう、次期「物流大綱」の検討を進め、広報等を通じた荷主や消費者の理解の増進や行動変容に取り組んでまいります。

2. 安全性優良事業所（Gマーク）の認定取得の促進に向けた施策について

安全性優良事業所（Gマーク）制度は、認定事業所が全事業所の30%を超えるなど、取り組みが進展していることは大いに評価できる。また、2024年度で6回目更新となる1,280事業所について、20年間安全運行の実績を積み上げられた長期認定

事業所は、新たに「ゴールドGマーク」ステッカーを使用することとなった。しかしながら、より小規模の事業所への浸透に向けては、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インセンティブの拡充が課題である。Gマークのさらなる普及に向け、「認定に値するインセンティブの拡充」を要望する意見が多く出されていることから、「運送保険料率の軽減」や「自治体での入札時の優遇措置」等、より一層の充実に向けた財政措置を図られたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- Gマーク制度は、トラック事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識しております。
- また、Gマーク取得事業所への優遇措置については、損害保険会社等では、運送保険等において独自の保険料割引を適用し、国土交通省では、
 - ・ 対面点呼に代えて、国土交通大臣が定める設置型又は携帯型のカメラを有する機器による営業所間等でのIT点呼の実施
 - ・ 基準緩和認定を受けた事業用自動車が適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を最長4年間から無期限に延長
 - ・ 特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を最長2年間から4年間に延長
 - ・ 行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の3年から2年に短縮等の措置を講じてきたところです。
- 今後とも適正化事業実施機関と連携して、専門家等の意見などを踏まえながら、Gマーク制度の充実を図ってまいります。

3. 「働きやすい職場認証制度」の認証取得の促進に向けた施策について

「働きやすい職場認証制度(正式名称：運転者職場環境良好度認証制度)」については、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、自動車運送事業への就職を促進することを目的としたものであり、制度に対する求職者の評価やニーズ等について検証が必要であると考えます。

また、トラック事業者における認証事業者は、2024年4月現在、3,735者となり、2023年9月からは「三つ星」の新規申請が開始され、制度がフルスペックで運用されることとなった。トラック運輸産業を魅力ある産業とし、クリーンなイメージを醸成していくために、さらなる普及に向けて認証を取得した場合の具体的なインセンティブの拡充が必要である。これら人員不足対策などに向け、積極的に働きやすい職場環境を推進する事業者のためにも、制度の拡充のための財政措置を講じられ

たい。

【回答】（物流・自動車局 企画・電動化・自動運転参事官室）

- 令和2年の創設以来、継続して取り組んでいる、「働きやすい職場認証制度」においては、事業者における職場環境改善に向けた取り組みを「見える化」することによって、求職者のドライバーへの就職を促進しているところです。
- インセンティブについては、厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援等を継続して実施しているほか、トラック事業においては、認証事業者に対し、テールゲートリフター導入等の支援や、予約受付システム等導入及び中型・大型免許等取得の支援を行っております。
- 引き続き、制度の運用状況や取り組みの定着・発展状況を見つつ、様々なご意見を伺いながら、更なる認証取得の促進に向けて取り組んでまいります。

4. 安全運転や事故防止に資する装置の普及に向けた施策について

- (1) デジタルタコグラフ（次世代運行記録計を含む）については、運行管理の高度化等に向け、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るとともに、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トン以上に拡大することが望ましいと考えている。

また、ドライブレコーダーについては、実際の運転中の映像による安全教育や事故原因の究明に有用であるほか、「あおり運転」に遭遇した際の自己防衛手段ともなる。なお、「あおり運転」について、加盟産別の調査によると、回答者8,399名のうち4,668名（56%）から「あおり運転を受けたことがある」との回答があり、輸送の安全確保・事故防止にとって喫緊の課題となっている。

2023年、貴省は、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を立ち上げ、そのなかで「デジタル式運行記録計の普及目標を2027年までに85%と設定し、今後、フォローアップ調査を実施した上で義務化の可否等を検討する」とし、昨年、貴省の回答では、「自動車運送事業の安全性の向上を図る観点から、自動日報の作成を可能とするデジタル式運行記録計等の導入に対して補助を行っており、令和7年度予算においても、引き続き、所要額を計上するなど、輸送の安全の確保に努めてまいります」と回答している。

これらを踏まえ、装着の義務付けの効果や事業者の負担等について早急に検討し、一層の普及促進と装着義務化に向けて、予算措置の拡充を図られたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課）

- 国土交通省としても、デジタル式運行記録計やドライブレコーダーについては、過労運転や事故の防止等の観点から重要であると認識しております。
- 令和6年2月に立ち上げた「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」では、トラックにおけるデジタル式運行記録計の強力な普及促進を図るため、デジタル式運行記録計の普及目標を令和9年までに85%と設定したところであり、令和7年以降に実施するフォローアップ調査を実施した上で、義務化の可否等について引き続き検討を進めることとしております。
- 自動車運送事業の安全性の向上を図る観点から、自動日報の作成を可能とするデジタル式運行記録計等の導入に対して補助について、令和7年度予算においても、引き続き所要額を計上しており、デジタル式運行記録計を未装着の小規模事業者に対する補助率の見直しを行ったところです。
- 引き続き、デジタル式運行記録計等の装着意義の理解向上等を通して一層の普及促進を促し、輸送の安全の確保に努めてまいります。

(2) 衝突被害軽減制動制御装置は、追突事故の防止や被害軽減に有効であることから、導入が順次義務化されることは評価する。普及拡大に向けて早急なる取り組みを講じられたい。

また、使用過程車についても、警告のみの装置も含めた将来的な義務化を視野に入れて、技術開発の支援や導入促進に向けた予算を確保されたい。

加えて、衝突被害軽減制動制御装置の誤動作防止のため、スキャンツールの導入支援が示されている。速やかな実態調査に加え、追突など重大事故の防止となる性能のスキャンツール普及促進のため、購入価格も考慮した導入費用の予算措置を講じられたい。

【回答】(物流・自動車局 技術・環境政策課/自動車整備課)

- 衝突被害軽減ブレーキについては、平成26年11月の車両総重量22トン超のトラックへの装着義務付け以降、順次義務付けの対象車両を拡大し、令和3年11月から新車全車に対し装着を義務付けております。また、令和5年1月には性能要件の強化と合わせて、誤作動防止に対する要件を強化する改正をしております。
- 使用過程車への装置の義務化については、車両購入済み全ユーザーへの過度な負担となることから、慎重な検討が必要ですが、自動車運送事業者に対する衝突被害軽減ブレーキ等搭載車の購入補助等を通じて、装置搭載車への代替促進に取り組んでおります。
- 今後とも、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術の開発、普及促

進等に向けて、基準の改正や補助金等の総合的な取組に必要な予算の確保に努めてまいります。

- また、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術が正しく作動するためにはスキャンツールを用いた点検整備を行うことが重要です。
- 国土交通省では、先進安全技術を搭載した自動車の点検整備が確実に実施できる環境を構築するため、自動車整備事業者がスキャンツールを導入する際の費用を補助する事業（補助金）を実施し、スキャンツールの普及を促進しております。
- 当該補助事業については、スキャンツールの購入価格を踏まえ、引き続き、必要な予算の確保に努めてまいります。

（３）ドライバーが運転中に脳血管疾患・心臓疾患等を発症し運転を継続できなくなる健康起因事故等の事案は年々増加している状況にある。ドライバーの体調急変に伴う事故防止ならびに健康確保に向けた対策強化が急務であることから、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するとともに、これらの検診等に対する助成措置を講じられたい。

また、トラックドライバーの運転時間や体調を把握し、過労運転による事故防止を図るための先進機器の導入や、社内安全教育の実施支援、先進安全自動車の導入支援等については、引き続き導入費用の予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課）

- 自動車運送事業における運転者の健康状態に起因する事故を防止するためには、定期健康診断の確実な実施と、疾患の疑いのある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診等を促進することが重要であると考えております。
- このため、国土交通省では、脳血管疾患や心臓疾患・大血管疾患等の対策ガイドラインをはじめとした健康管理に係るマニュアルを作成しており、事業者団体への周知、各種セミナーの開催等により、ガイドライン等の活用促進、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところ、令和７年度予算において、各種スクリーニング検査の受診費用を補助するため、「健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援」に係る所要額を計上したところです。
- また、過労運転防止のための先進的な取組、社内安全教育の実施及び先進安全

自動車の導入に対する支援についても、事業用自動車の安全性向上を図る観点から補助を継続して実施しており、令和7年度予算において、引き続き所要額を計上したところです。

- 国土交通省としては、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、引き続き必要な措置を検討してまいります。

5. 営業用トラックの事故防止対策強化について

営業用トラックによる重大事故は、長期的には減少しており、2014年には2,000件未満となったものの、その後は一進一退の状況にある。事業用自動車事故調査委員会の事故予防の調査・分析に加え、経済産業省や警察庁との連携を深め、単に人為的なミスだけに原因を求めることなく、その背景にある運行管理や荷主との取引環境などを含め、事故原因を徹底的に究明し、事故の再発防止に向けて抜本的対策を講じるための予算措置を図られたい。

また、貨物軽自動車運送事業においては、通販貨物の急増に伴う個人事業者の増加などを背景に、近年、死亡・重傷事故件数が増加傾向にある。これらの状況を踏まえ、2024年4月に成立した「改正物流効率化法・貨物自動車運送事業法」に、事業者に安全管理者講習を課すなど様々な取り組みが盛り込まれたが、交通事故の撲滅に向け、引き続き必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課）

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の解明を図り、客観的で質の高い再発防止策の提言を得ることが求められています。
- このため、平成26年に「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、これまでに社会的な影響の大きい65件の事故について、事故の背景にある要因も含む専門的な観点からの調査分析と、再発防止策の取りまとめを行い、調査報告書を公表しています。
- 国土交通省では、令和7年度予算において、引き続き、事業用自動車事故調査委員会における調査・分析及び再発防止策の提言を行うために必要な予算を盛り込んだところです。
- また、貨物軽自動車運送事業については、令和6年に関係法令を改正し、貨物軽自動車安全管理者の選任や講習の受講等を義務付けることとしたところ、令和7年度予算において、貨物軽自動車運送事業の安全対策に係る所要額を計上しました。

- 国土交通省としては、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、引き続き必要な措置を検討してまいります。

6. 「特定小型原動機付自転車」等に対する事故防止対策強化について

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）について、2023 年 7 月の規制緩和後の 1 年間で、交通違反・危険走行いずれ也多発している状況である。特に利用者の大多数がヘルメット非着用であり、ヘルメット非着用時の死傷事故発生率は、着用時と比較し約 3 倍の差がある。これらの状況を踏まえ、ヘルメット着用義務化等の厳格な取り締まりや教育指導等の対策に必要な予算措置を講じられたい。

また、一部地域で「ペダル付き電動バイク」を用いて交通違反・危険走行が急増しており、対策強化は急務であることから、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）と同様の予算措置を講じられたい。

【回答】

取り締まり・教育指導については警察庁にて所掌しているため国交省にて回答不可となります。

7. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

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を行うこと。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、全て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、公道での運行において重大事故を招かないためにも、重量計設置に伴う予算措置を早急に講じられたい。

【回答】（港湾局 港湾経済課 港湾運送サービス活性化対策官）

- 過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。
- SOLAS 条約に基づく国際海上輸出コンテナの総重量の確定には、実入りコンテナの総重量を計測する方法以外に、個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ重量を足し合わせる総重量計を必要としない方法も認められております。
- 一方、偏載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の課題があるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでのシャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見や、関係者の協力のもと、是正措置を実施していくこと

が重要と考えております。

- 国土交通省としましては、皆様からご意見をいただいたことについて、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

8. 特殊な貨物の輸送に対する配慮について

特装車（ローリー等）は、車両価格が高い上に代替がきかない。また、液体の種類が異なると洗浄が必要となるため、帰り荷も取れないほか、水底長大トンネルは迂回せざるを得ない非効率などがある中で、コストの削減には限界があり、一事業者や業界のみで改善できるものではなく、到底、持続可能なものとは言えない。自動車環境総合改善対策費補助金、中小企業投資促進税制などの予算、助成と税制の両面の観点から、負担の軽減措置が講じられていることは評価するが、特装車の車両取得に対する補助の上積みなどの予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- トラック運送事業については、我が国の経済活動や国民生活を支える役割の重要性に鑑み、燃費のよいトラックに買い換える場合の差額補助や自動車諸税の軽減措置など、予算・税制の両面から様々な支援を行っているところです。
- また、コストに見合った適正運賃収受に向けた標準的運賃の見直しや、トラック・物流Gメンによる悪質な荷主・元請事業者への是正指導の強化など、取引環境の適正化の推進にも取り組んでいるところです。
- 国土交通省としましては、引き続き、関係機関とも連携しながら、これらの取組を通じたトラック運送事業への支援や取組の推進を図ってまいります。

9. セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保について

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保、労働条件の向上のため、関係行政機関と協議・連携して、諸税の軽減措置、協業化の促進、国の助成支援など適切な措置を講じ、持続可能な同業界の実現に取り組まれたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- トラック運送事業については、我が国の経済活動や国民生活を支える役割の重要性に鑑み、燃費のよいトラックに買い換える場合の差額補助や自動車諸税の軽減措置など、予算・税制の両面から様々な支援を行っているところです。
- また、コストに見合った適正運賃収受に向けた標準的運賃の見直しや、トラック・物流Gメンによる悪質な荷主・元請事業者への是正指導の強化など、取引環境の適正化の推進にも取り組んでいるところです。

- 国土交通省としましては、引き続き、関係機関とも連携しながら、これらの取組を通じたトラック運送事業への支援や取組の推進を図ってまいります。

【物流・自動車局（バス）】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

- (1) 自動車運送事業は全業態で約 12 万事業者にもおよび、貸切バス事業者だけでも約 4000 事業者が参入していることを踏まえ、監査体制強化のため監査要員を継続的に増員していくための予算を措置されたい。

また、民間指定機関による監査・指導などが実効性あるものとするために十分な予算を措置されたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課/旅客課）

- 監査体制については、監査担当要員が設けられた平成 14 年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計 108 名でしたが、その後順次増員を図り、体制の強化を進めております（今年度 437 名）。
- 引き続き、自動車運送事業の安全運行の確保を図るとともに、監査体制の強化に取り組んでまいります。
- 貸切バス適正化機関は、貸切バス業界全体として自主的に輸送の安全の確保を図るため、貸切バス事業者が納付する負担金収入によって巡回指導等の業務を適切に実施していく仕組みとしています。
- これまで全ての営業所に対し、原則、毎年度 1 回実施するものとしてきたところですが、令和 5 年度以降、巡回指導を重点化するなど、実効的・効率的な巡回指導を行う仕組みを取り入れているほか、違反事業者の早期適正化を図るため、巡回指導と監査等の相互間連携を強化してまいりました。
- 国土交通省といたしましては、貸切バスの輸送の安全を確保するため、貸切バス適正化機関が安定的に巡回指導を実施できるよう、今後とも適切に対応してまいります。

- (2) 安全性向上と運行管理の高度化に向け、衝突被害軽減ブレーキおよびデジタル式運行記録計の導入支援に関する補助内容の拡充と限度額を引き上げられたい。

また、生産性向上に向けて、E T C 2.0 の導入支援に対する予算を措置されたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課／技術・環境政策課/道路局道路交通管理課）

- 国土交通省では、「自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進

事業)」の一部（令和7年度予算額16.8億円）として先進安全自動車（ＡＳＶ）装置やデジタル式運行記録計等の導入補助を行っております。

- ＡＳＶ装置については、令和7年度において、バスに関しては「道路標識注意喚起装置」及び「車輪脱落予兆検知装置」を補助対象に追加する拡充を行っておりますが、限られた予算の中で出来る限り多くの車両と装置に対して補助を行うため、補助率や1車両当たりの上限補助額を設けており、バス車両については多くの乗客を輸送し、より高い安全性が求められることから、トラックなど他の車両（15万円/台）よりも高い上限補助額（30万円/台）を設定しているところです。
- また、デジタル式運行記録計等の導入補助については、平成22年度に補助制度を創設して以降、毎年度補助を実施しており、令和4年度からは通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体を導入する場合の補助上限額を8万円/台まで拡充する措置を行っております。
- ＥＴＣ2.0の導入支援については、高速道路会社において、適宜、購入助成等の取組みを実施してきたところです。今後もＥＴＣやＥＴＣ2.0の利用促進に努めてまいります。
- 引き続き、これらの事業等を通じて、交通事故防止に努めてまいります。

（3）バスの事故防止のためにはバス運転者の健康維持が必要不可欠である。2018年に「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」が策定されたことを踏まえ、運転者の健康起因事故防止対策として、定期的な医学適性検査と脳疾患・心疾患・ＳＡＳなど運転に支障を来す恐れのある主要疾病に対するスクリーニング検査などの措置の義務化およびＳＡＳと認定された場合の治療費に対する補助を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課）

- 自動車運送事業における運転者の健康状態に起因する事故を防止するためには、定期健康診断の確実な実施と、疾患の疑いのある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診等を促進することが重要であると考えています。
- このため、国土交通省では、脳血管疾患や心臓疾患・大血管疾患、睡眠時無呼吸症候群等の対策ガイドラインをはじめとした健康管理に係るマニュアルを作成しており、事業者団体への周知、各種セミナーの開催等により、ガイドライン等の活用促進、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいる

ところでは。

- また、令和7年度予算において、各種スクリーニング検査の受診費用を補助するため、「健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援」に係る所要額を計上したところです。
- 国土交通省としては、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、引き続き必要な措置を検討してまいります。

(4) ノンステップバスや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導入促進のための補助金のさらなる拡充を図られたい。また電動バスについては、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の充実を図られたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課/技術・環境政策課）

- 障害者や高齢者をはじめ、様々な人が利用しやすいノンステップバスの普及・促進は、共生社会実現のために不可欠なものと認識しております。
 - このため、ノンステップバス車両の導入については、地域公共交通確保維持改善事業において、車両購入費等の一部の補助を実施しております。
 - また、電動バスについて、国土交通省では、環境省及び経済産業省と連携して、「商用車等の電動化促進事業」において、バス等の商用車の電動化（※）や充電設備等の導入への支援を行っており、令和6年度補正予算においても、所用の額を確保しております。
- ※電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の導入
- 国土交通省としては、ノンステップバス車両の導入促進に向けて、引き続き、必要な支援策を講じるとともに、所要の予算の確保に努めていくことと併せ、関係省庁と連携し、電動バスをはじめとする商用等の電動車の普及の推進に努めてまいります。

2. 生活路線の確保・維持などについて

(1) 地域の足の確保として路線バスの維持・運行費の補助制度について、地域協議会構成員への周知徹底を図るとともに、市街地中心部への経路設定条件や平均乗車密度といった基準を緩和されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- これまでも、地域公共交通確保維持改善事業の制度改正時等には、各地域において事業者、自治体等の関係者に対する制度説明会を行うことにより、制度趣旨

の周知に取り組んでいるところであり、引き続き、当該制度の周知徹底に努めてまいります。

- 地域間幹線系統補助は、地域間の基幹輸送を担う系統の維持を目的としているところから、補助要件として広域行政圏の中心市町村への需要等に加え、「1日3回以上の運行」「1日当たりの輸送量15人以上」を設けております。これは、1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）という考え方にに基づき、設定しているものです。

これにより、事業者の効率的な事業運営を促進するとともに、限られた財源の中、幅広い支援を行うことを可能としております。

- 一方、地域住民の日常生活や我が国の経済産業活動を支えるインフラとして極めて公共性の高い役割を担っている公共交通を取り巻く経営環境は、人口減少・少子高齢化等の進展により一層厳しさを増しており、今後とも、地域のご要望を伺いながら必要な予算の確保に努めて参ります。

（２）雪害対策および除雪費に対する補助の充実を図られたい。

【回答】（道路局 環境安全・防災課 道路防災対策室）

- 道路の除雪は、地域の安全・安心な暮らしや経済活動を支える道路交通を確保する上で重要であると考えており、国土交通省においては、地方公共団体が管理する道路の除排雪費の一部を補助しております。
- 今後とも、地域からいただいている要望に対して、適切な支援を行うことができるよう努めてまいります。

（３）運賃収受のキャッシュレスシステム化は、高齢者福祉サービス等の行政サービスとの連携、地元商店街や観光施設等の地域経済活動との連携、外国人を含む来訪者の積極的な取り込みによる「対流」の促進などの効果があり、地域活性化にも繋がる。また、正確な旅客データの入手及び分析に基づく効果的・効率的な輸送の実現、定時性運行の実現や乗換利便の向上等の高水準なサービスの提供など交通事業者の経営革新にも寄与することから、システム導入ならびに導入後の維持・更新に向けた予算を措置されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- キャッシュレス決済については、運賃精算の簡略化が図られるとともに、シームレスで乗り継ぎの利便性が高いことから、高齢者や外国人観光旅行者等にも優

しく、利用者の利便向上に資するものと認識しております。

- このため、国土交通省では、デジタル化による業務効率の推進及び外国人を含む円滑な移動の確保の観点から「交通DX・GXによる経営改善支援事業」、「交通サービス利便向上促進事業」において、交通系ICカードを含む非接触型ICカード、QRコード等の決済用端末機器導入費用等に対して補助を実施しているところ です。
- なお、今年度からは、これらの機器を新規に導入する者、機能向上を伴う機器を導入する者のほか、執行状況によりますが、単なる機器の更新についても補助の対象としております（※）
- 引き続き、キャッシュレスの促進に向け、必要な支援策を講じるとともに、予算の確保に努めてまいります。

※参考（公募要領より抜粋）

これらの機器を新たに導入する者又は機能向上を伴う機器を導入する者から順次交付決定し、その上で、すでに導入している機器の単純更新を行う者について交付決定を行います。そのため、当該者について、交付申請状況により、交付決定しない可能性が他の者に比して高くなる場合があります。

3. 自然災害対策等について

近年多発かつ多頻度化している自然災害発生等によって、バス車両の損傷や整備工場の被災等をはじめバス事業者が被った損害について、事業継続に向けて復旧に要する経費に係る補助制度を創設されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 国土交通省としては、「地域公共交通確保維持改善事業」により、幹線バス等の生活交通の確保・維持等への支援を行っているところ です。
- 自然災害発生等への対応として、赤字バス路線の運行費補助においては、自然災害等やむを得ない事情により運休した場合については、当該運休に係る期間について、運行したものと見なして補助額を算定する等の措置を行っているところ です。
- 今後とも、被災地域における要望を丁寧に伺いながら、適切に対応してまいりたいと考えております。

4. 低公害車普及促進対策等について

「低公害車普及促進対策」、「次世代大型車開発」、「自動車運送事業の安全・円

滑化総合対策事業」などの各事業について、環境負荷の低減や自動車事故防止・安全性向上などの観点から引き続き支援と補助制度の当初予算での策定を図られたい。

【回答】（物流・自動車局 技術・環境政策課／車両基準・国際課）

○ 国土交通省では、環境省や経済産業省と連携して、電気自動車等次世代自動車の導入に対する補助として「商用車の電動化促進事業」において、バスを含む商用車の電動化（※）や充電設備等の導入への支援を行っており、令和6年度補正予算において、所要の額を確保したところです。

※電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の導入

○ また、技術開発については、産学官が連携し、次世代大型車の開発・普及の促進を行っているところですが、今後更なるCO₂排出量削減等を行う上で不可欠となる電動化技術の開発や内燃機関の環境性能の向上、それらの実用化を図るべく、令和8年度概算要求においても、引き続き、所要額を要求しているところです。

○ 更に、自動車運送事業の安全性の向上を図る観点から、先進安全自動車（A S V）、デジタル式運行記録計等の導入に対して補助を行っており、令和8年度予算案においても、引き続き、所要額の要求を予定しているところです。

5. バス運転者および整備士の確保・育成に向けた支援等について

（1）一部の地方自治体で行われているような大型二種免許取得支援に対する助成事業を国として実施できるように予算を措置されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

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

○ このため国土交通省では、昨年に引き続き、人材確保セミナーの開催費、CMなどの広報費、二種免許取得費用、外国人材の採用経費に対する支援など、バス事業者による人材確保の取組みに対して幅広く支援を行っております。

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

（2）車椅子対応などバリアフリー対策のために、ダブルデッカー車両の普及・拡充につながるよう予算を措置されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

○ 高齢者、障害者や外国人観光客など誰でも利用しやすい地域公共交通の整備を

図るため、バリアフリー化の推進は非常に重要であると認識しております。

- このため、ダブルデッカー車両も含めたバリアフリー車両の導入については、「地域公共交通確保維持改善事業」において、車両購入費の補助を実施しているところです。
- 引き続き、バリアフリー車両導入の促進に向け、必要な支援策を講じるとともに、所要の予算の確保に努めてまいります。

(3) 少子化や労働条件の低さにより自動車整備士が減少傾向にある。貴省や自動車関係団体は、若者に向けた自動車整備士のイメージ向上につながるさまざまなPR活動を実施してきたが、自動車整備学校の入学者数増など人材確保への決定打は見つかっていない。労働環境や労働条件の向上を一層進めなければ、若者の興味・関心の目を自動車整備士に向かせることは難しい。ついては、整備士の育成に向け、当初予算での策定を図られたい。

【回答】(物流・自動車局 自動車整備課)

- 自動車整備業界が人材を確保していくためには、自動車整備士の仕事をより魅力あるものにしていくことが重要です。
- 国土交通省では、職業としての自動車整備士の魅力の向上のため、これまで、
 - ・自動車整備士が働きやすく、働きがいのある職場づくりのための「ガイドライン」の策定・改訂と周知
 - ・自動車整備士の処遇改善の重要性を周知する経営者向けセミナーの開催の取組を進めてきたほか、
 - ・自動車整備士の魅力を伝えるポスターやパンフレットの作成
 - ・ジャパンモビリティショーにおける、「自動車整備士体験ブース」の出展
 - ・高校生などを対象とした「仕事体験事業」や「社会科見学」の実施などの取組を進めてまいりました。
- 今後は、これらの取組を継続することに加えて、
 - ・「働きやすい職場」の好事例の調査と横展開
 - ・現役整備士のご意見を踏まえたガイドラインの改訂
 - ・「仕事体験事業」や「社会科見学」に対する支援等の取組を重点的に実施することとしており、これらの取組に必要な予算の確保を行ってまいります。

(4) 運転者の養成期間中に要する高速道路料金について、事業者の負担を軽減すべ

く大幅な割引・減免を行うよう予算を措置されたい。

【回答】（道路局 高速道路課）

- 高速道路の利用する機会の多い車を対象に、時間帯や平日休日に関わらず、利用額に応じた大口・多頻度割引を導入しています。
- 高速道路料金の更なる割引の拡大については、料金引き下げのための新たな財源が必要となることなどの課題があることから、慎重に検討していく必要があると考えています。
- なお、個別産業への支援については、それぞれの施策の中で総合的に取り組まれるものと認識しています。

6. バス運転者の高齢化に対してのバス安全装置について

近年バス運転者の高齢化に対して普通車で行われていたサポカー（安全運転サポート車）と同様の設備を搭載されたバスに対する補助制度を創設されたい。

【回答】（物流・自動車局 技術・環境政策課）

- バス運転手の高齢化に対してのバスの安全対策は重要と認識しています。
- このため、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したバスについては、「自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）」において導入に対する補助を行っており、令和8年度予算案においても、所要額の要求を予定しています。
- 引き続き、事故防止対策支援推進事業等を通じて、先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入促進に努めてまいります。

7. バス運転者の人材確保について

バス運転者の人材不足問題は、「2024 年問題」による影響もあり路線の減便・廃止にとどまらず、事業の存続を左右しかねない状況にあることを踏まえ、地域の移動手段が安定的に確保できるよう、など次の措置を講じること。

- （1）全産業と比較し有効求人倍率の水準に差がある要因として、低賃金・長時間労働である勤務体系が大きく起因していると考えられることから、職種全体の処遇底上げおよび勤務環境の改善にむけ、必要な予算措置を講じること。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- バスを含む自動車運送業の令和6年の有効求人倍率は約 2.6 倍と、全産業平均約 1.1 倍の2倍以上の水準にあり、地域公共交通の運転者不足は深刻な状況と認識しております。

- この要因の一つとしては、バス運転者の年間労働時間が全産業平均より 300 時間程度長い一方、年間賃金は 60 万円程度低い状況にあるなど、処遇環境が挙げられると考えております。
- そのため、国土交通省としては、
 - ・ 運賃算定手法の見直しや運賃改定手続きの迅速化による賃上げ促進
 - ・ 運行費補助について、賃上げに資する運賃改定を行った事業者への支援強化
 - ・ 採用活動や二種免許取得に係る費用に対する支援
 - ・ キャッシュレスなどの業務効率化・省力化の取組支援
 - ・ 各事業者の職場環境改善に向けた取組を評価・認証する「働きやすい職場認証制度」を設け、事業者の労働条件や労働環境の「見える化」等を進めてきたところです。
- 国土交通省としては、引き続き、これらの支援を通じ、人材確保に努め、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保に全力を注いでまいります。

(2)「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)が昨年 4 月より施行されたことから、厚生労働省と連携してバス事業者に対し改善基準告示の遵守状況やバス運転者の労働時間の実態を把握し、違反事業者への改善指導を強化するとともに、引き続き過労運転の防止による安全運行確保のための施策強化に向けた予算を措置されたい。

【回答】(物流・自動車局 安全政策課)

- 令和 6 年 4 月から自動車運転の業務についても、時間外労働の上限規制が適用されるとともに、過労死防止の観点から、改善基準告示についても、労使双方合意の下、総拘束時間等の改正が行われたものと承知しております。
- バス事業の運転者の長時間労働の是正は重要な課題であると認識しており、今回の見直しにより、運転者の疲労回復や過労運転の防止にも資することから、過労運転による交通事故の防止や担い手確保にも寄与するものと考えております。
- 国土交通省としては、改正された改善基準告示を踏まえ、厚生労働省や適正化機関とも連携し、バス事業者に対する指導や監査等を行っています。」
- また、自動車運送事業者における過労運転防止に資する機器について、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー等の導入を支援しており、令和 7 年度予算においても、引き続き、所要額を計上しているところです。
- これらを踏まえ、今後も運転者の過労運転防止と輸送の安全確保を図ってまいります。

(3) 改善基準告示の施行により、交通運輸業界の人員不足がさらに深刻となり移動・物流への影響も危惧されることから、自動車運転者の処遇や女性の職場環境の改善支援等人員確保の具体策にともなう予算措置を早急に講じること。

【回答】(物流・自動車局 旅客課)

- バス業界においては、担い手の確保が喫緊の課題であると認識しております。
- このため国土交通省では、昨年に引き続き、人材確保セミナーの開催費、CMなどの広報費、二種免許取得費用、外国人材の採用経費に対する支援など、バス事業者による人材確保の取組みに対して幅広く支援を行っております。
- 人手不足の解消のためには、採用後の運転者の処遇についても重要であると考えており、運転者の処遇や女性の職場環境改善に自ら取り組む事業者（働きやすい職場認証制度による認証事業者等）に対して、優遇して補助金を交付しているところです。
- 今後ともこのような取り組みを通じて自動車運転者の処遇や女性の職場環境の改善に努めてまいります。

(4) 各事業者における養成運転者の育成、および第二種運転免許の受験資格の緩和にともなう義務講習について、事業者に対する費用の補助のさらなる拡充を行うこと。

【回答】(物流・自動車局 旅客課)

- バス運転者の確保は、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から喫緊の課題であると認識しています。
- このため国土交通省では、昨年に引き続き、人材確保セミナーの開催費、CMなどの広報費、二種免許取得費用、外国人材の採用経費に対する支援など、バス事業者による人材確保の取組みに対して幅広く支援を行っております。
- 国土交通省としては、これらの支援を通じて、引き続き、バス運転者確保に取り組んでまいります。

8. 主要駅における団体客用乗降場整備について（追加）

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。

一方で、地域や場所によって道路・施設事情などが異なることから、既存施設の活用やバス駐車場の設置にとどまらず、生活者目線、旅行者の利便性などの観点で

多面的な対応の上、整備のための予算措置を講じられたい。

【回答】（都市局街路交通施設課 街路交通施設安全対策官）

- 観光バス駐車対策については、地方公共団体を中心に関係者が連携し、交通誘導員の配置や予約システムの活用などのソフト対策を含む、観光バス受入体制強化に向けた総合的な取り組みが必要と考えております。
- 国土交通省では、地方公共団体に対して、関係者連携による観光バス駐車対策の必要性や主要駅周辺に乗降場を整備した事例の周知等の技術的助言をしているほか、観光バスを受け入れるための総合的な計画に基づき、観光バス駐車場を整備する際の支援制度を設けております。
- 引き続き、地方公共団体への技術的助言や財政的支援により、地域の実情に応じた観光バス駐車場の確保を進めて参ります。

【物流・自動車局（ハイタク）】

1. 地域住民の足の確保に向けて

タクシーは、鉄道やバスなどとともに、我が国の地域公共交通を形成している重要な公共交通であり、地域公共交通活性化再生法では、乗合・デマンドタクシーのみならず、乗用タクシーも地域旅客運送サービスと位置づけられている。ついては、地域旅客運送サービス継続事業におけ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、補助額の増額および対象となる運行サービスの枠組みを拡大されたい。

【回答】（総合政策局 地域交通課）

- 国土交通省では、地域における必要不可欠な移動手段を確保維持するため、「地域公共交通確保維持改善事業」により、市町村等が主体的に交通手段の検討・実施を経てタクシーの運賃低廉化への支援を行う場合に、財政的支援を行っているところです。
- 引き続き、必要な支援を行うとともに、ご要望の点に関しては、今後の利用状況等を見ながら検討してまいります。

2. 事業適正化のチェック体制強化について

タクシー事業では道路運送法違反などの関係法令や改善基準告示違反が後を絶たない。しかし、悪質な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ことから、必要な要員確保に向けた更なる財政措置を講じるとともに、旅客自動車運送適正化事業実施機関の全道府県への早急な設置と体制整備の

ための支援措置を講じられたい。

また、デジタルタコグラフや自動日報などの機器の導入に対して支援されたい。

【回答】（物流・自動車局 安全政策課／旅客課）

- 監査体制については、監査担当要員が設けられた平成 14 年当時、全国の地方運輸局・運輸支局で合計 108 名でしたが、その後順次増員を図り、体制の強化を進めております。（今年度 437 名）
- タクシーの旅客自動車運送適正化事業実施機関（以下、「適正化実施機関」という。）については、ご承知のとおり、（一社）東京ハイヤー・タクシー協会が指定されているところです。
- その他の道府県タクシー協会においては、適正化事業に必要な人員の確保等に課題があると聞いておりますので、国土交通省としては、道府県タクシー協会から適正化実施機関の立ち上げや体制の整備等について相談があれば、適宜、必要な情報提供を行うなど支援に努めて参ります。
- 引き続き、監査体制の充実・強化に取り組むとともに、効果的な監査の実施や実効性のある処分を実施してまいります。
- また、自動車運送事業の安全性の向上を図る観点から、自動日報の作成を可能とするデジタル式運行記録計等の導入に対して補助を行っており、令和 7 年度予算においても、引き続き、所要額を計上するなど、輸送の安全の確保に努めてまいります。

3. 乗務員の採用・育成に関する支援の継続と拡大について

令和 6 年度補正予算において措置された第二種免許取得支援などタクシー事業者の人材の確保・育成支援策について、当初予算に組み入れたうえで継続し拡大されたい。なお、真に支援を必要としている中小零細事業者に活用がひろがるよう周知徹底に努めるとともに、年初に実施される要望調査が申請の前提条件となるスキーム等について改善されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- タクシー業界においては、担い手の確保が喫緊の課題であると認識しております。
- このため国土交通省では、昨年に引き続き、人材確保セミナーの開催費、CMなどの広報費、二種免許取得費用、外国人材の採用経費に対する支援など、バス事業者による人材確保の取組みに対して幅広く支援を行っております。
- 補助の実施にあたっては、広く事業者周知を行うとともに、申請方法につい

ても、事業者のご意見等を伺いながら、利用しやすい制度となるよう取り組んで参ります。

4. 賃金・労働条件の向上に努める企業への支援について

歩合給の引き上げや、固定給のベースアップなど賃金・労働条件向上に努める事業者に対し、例えば介護職員処遇改善支援補助金のような、補助制度等の優遇措置を検討されたい。一方で、運賃改定後のフォローアップ調査の結果に基づき、賃下げや労働分配率の引き下げ等の運賃改定の趣旨を損なう行為が確認された事業者については、補助制度等の除外対象とするなど、ハイタク労働者の賃金・労働条件向上に資する制度設計に努められたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- タクシー業界においては、担い手の確保が喫緊の課題であると認識しております。
- このため国土交通省では、昨年に引き続き、人材確保セミナーの開催費、CMなどの広報費、二種免許取得費用、外国人材の採用経費に対する支援など、バス事業者による人材確保の取組みに対して幅広く支援を行っております。
- 人手不足の解消のためには、採用後の運転者の処遇についても重要であると考えており、運転者の処遇や女性の職場環境改善に自ら取り組む事業者（働きやすい職場認証制度による認証事業者等）に対して、優遇して補助金を交付しているところです。
- 今後ともこのような取り組みを通じてタクシー運転者の処遇改善に努めてまいります。

5. オートガス充填環境の維持について

トヨタ・ジャパンタクシーやトヨタ・クラウンコンフォート等、タクシー営業車両の主力燃料はLPガス（オートガス＝プロパン。ブタンの混合）であるが、近年オートガススタンドの廃業が相次ぎ、燃料充填のために片道数十キロの走行を強いられる事態が生じている。タクシー産業のインフラを守るため、経済産業省とも連携した取り組みを進めるとともに、タクシー営業所にも設置可能な簡易型オートガススタンドの取得に関する補助や、オートガススタンド消失地域での車両更新費用の補助、ガolin・オートガス・電気のハイブリッド形式への車両改造費用の補助等当初予算での策定を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課／技術・環境政策課）

- ジャパンタクシー等で用いられているLPガスは、タクシー産業のインフラを守るために重要な役割を担っており、オートガスタン드의存続についても、必要事項であると考えております。
- オートガスタン드의取得に関する補助については、経済産業省において支援しているものと承知しておりますが、タクシー事業者に対する当該支援事業について、経済産業省と連携してまいります。
- また、国土交通省では、タクシー事業者の車両購入にあたっては、ユニバーサルデザインタクシー等の車両について支援を行っているところですが、令和6年度より、ガソリン車などが含まれるレベル準1クラスについても新たに支援対象に加えると共に、ジャンボタクシー等の訪日外国人旅行者向け車両の支援を行っているところです。
- さらに、国土交通省では、環境省、経済産業省と連携して、電気自動車等次世代自動車の導入に対する補助として「商用車等の電動化促進事業」において、電動化改造費用を含めた電動車等の導入支援を行っており、令和6年度補正予算においても、所要の額を確保しました。
- 引き続き、関係省庁と連携し、電気自動車等の普及の推進に努めてまいります。

6. 地域における無線配車業務等の協業化支援について

経営が厳しく人材難の地域において、無線配車業務等を協業化する動きが進んでおり、協業化に対する支援措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 無線配車業務等の協業化については、業務の効率化に繋がるとともに、タクシーの配車率の向上に資するものであることから、利用者の利便に供すると考えております。
- 国土交通省といたしましては、関係者の皆様のご意見もお聞きしながら、タクシー事業者の経営効率化に資するあらゆる交通DX・GXの支援策を引き続き検討してまいります。

7. 福祉車両の普及促進等について

福祉車両の購入などについては、「地域公共交通確保維持改善事業費」において、購入費について補助対象となっているが、社会的要請も高まっていることから、補助率の増率や運行などに係る助成措置を講じるとともに、税制の減免措置等の財政支援措置を引き続き講じられたい。

あわせて、タクシー車両の新規購入への補助金についても、中古車両の購入にも適用できるよう講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業費」においてこれまで福祉車両の導入支援を行っているところです。
- 福祉車両のうち、UDタクシーについては、令和6年4月より、「標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領」を改正し、新たに認定レベル準1を追加したところであり、補助制度についてもレベル準1で認定を受けた車両を新たに補助対象とするなど制度の拡充を行ったところです。
- また、UDタクシー等のバリアフリー車両に対して、自動車重量税・自動車税の特例措置を講じており、このうち自動車重量税については今年度末に特例措置の期限を迎えることから、その期限の延長を要望することとしております。
- 国土交通省としては、引き続き、予算・税制での切れ目ない支援により、バリアフリー車両の導入を着実に促進してまいります。

8. 環境対策について

地球温暖化対策の一環として、電気自動車（EV車）、ハイブリッド車（HV車）プラグインハイブリッド車（PHEV車）および燃料電池自動車（FCV車）の購入を促進するため、引き続きの支援と補助制度の当初予算で策定を図られたい。

【回答】（物流・自動車局 技術・環境政策課）

- 国土交通省では、環境省及び経済産業省と連携して、「商用車等の電動化促進事業」において、タクシー等の商用車等の電動化（※）や充電設備等の導入への支援を行っており、環境省にて、前年度に引き続き今年度につきましても令和6年度補正予算で400億円を措置しております。
- ※電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の導入
- 引き続き、関係省庁と連携し、電気自動車等の普及の推進に努めてまいります。

9. タクシー乗り場の整備について

観光立国を実現するための施策の一環として、駅や空港、観光施設や公共施設などのタクシー乗り場の利用者利便向上をはかるため、案内板の設置や案内人の配置、訪日外国人を含めた利用者が使いやすい施設への改善など、必要な費用の支援措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 駅や空港、観光施設や公共施設などのタクシー乗り場の利用者利便向上など、観光先進国の実現に向けた訪日外国人向けのサービスを向上することは重要であると考えています。
- このため、国土交通省ではこれまで「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等において、案内板の設置や多言語表記等に対して補助を実施してきたところです。
- 令和6年補正予算においても、所要の予算を確保したところであり、引き続き、これらの支援を行っていくほか、新たにタクシー乗り場・待合環境整備のため支援措置が認められたところです。
- 国土交通省としては、タクシー乗り場の利用者利便向上を図るため、引き続き、必要な支援策を講じるとともに、所要の予算の確保に努めて参ります。

10. 利用者利便の向上について

タクシーサービスの向上と利用者利便の増強を図るため、タクシー車両のクレジットカード、交通系ＩＣカードを含む非接触型ＩＣカード、ＱＲコード等の決済用端末機器導入費用に対する支援措置を拡充されたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 公共交通におけるキャッシュレス化は、運賃精算の簡略化が図られるとともに、シームレスで乗り継ぎの利便性が高いことから、高齢者や外国人観光旅行者等にも優しく、利用者の利便向上に資するものと考えております。
- このため国土交通省では、「交通ＤＸ・ＧＸによる経営改善支援事業」、「交通サービス利便向上促進事業」において、クレジットカード決済、交通系ＩＣカードを含む非接触型ＩＣカード、ＱＲコード等の決済用端末機器導入費用のほか、キャッシュレス化のためのシステム等に対して補助を実施しているところです。
- 今後とも、公共交通のキャッシュレス化に向けて、必要な予算の確保に努めてまいります。

11. 交通弱者への支援について

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

措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 全ての方々が、タクシー等の公共交通機関をスムーズにご利用いただけるようにすることは大変重要な課題であると考えています。
- 高齢者、障害者、子育て世代や通院される方等のタクシー利用者に対しては、一部の地方公共団体において、社会福祉政策の一環として運賃の一部を助成するなど、地域の実情に応じた支援が行われているほか、タクシー事業者においても、自主的な取り組みとして、割引による減収を他の利用者からの負担によって賄う形により、運賃の割引を実施しているところであると承知しております。

【海事局】

1. 海難事故の撲滅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。船舶事故の発生件数は減少傾向にあるものの、2024年の船舶事故隻数は1,838隻、そのうち海運・水産産業に関する船舶事故は764隻と、いずれも増加している。2021年5月、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。また、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となる痛ましい海難事故が発生した。

については、再び同様の事故が起こることがないように、取りまとめに示された対策の確実な履行はもとより、特に国の監査能力の向上と監査体制の強化に向けた予算や、「第12次船員災害防止基本計画」、ならびに「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確実に推進するために必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（海事局 安全政策課／海事局 船員政策課）

- 令和4年12月に知床遊覧船事故対策検討委員会でとりまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を踏まえ、抜き打ち監査の実施、通報窓口の設置、監査能力の向上や監査体制の強化等により、事業者に対する監督を強化しています。
- また、行政処分等の対象となった事業者については、改善が確認されるまで徹底的にフォローアップを行い、早期かつ確実に是正させるなど、着実に実行しております。
- 監査の強化に係る経費については、令和8年度予算として約7千万円を要求し

ているところ、引き続き、監査の強化に向けた取組みを着実に実施するなど、航行の安全確保に万全を期してまいります。

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

2. 日本人船員の確保・育成について

船員は、日常生活に必要な物資や旅客の輸送、食用水産物の安定的な供給などを通じ、国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与しているが、少子高齢化の進行により、深刻な状況にあるわが国は、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成が急務となっている。産業の担い手の確保・育成策として、船員という職業を魅力的な職業にしていくため、「船員の働き方改革」の推進が必要である。昨年、国土交通省からの回答に、若い世代に船員の仕事への関心を持ってもらうためのWEBやSNSを活用した積極的なPR活動など、継続して取り組まれない。

また、外航海運では、2007年の交通政策審議会答申の試算を踏まえ、国は、2008年度から外航日本人船員を10年間で1.5倍にするとの目標を掲げ、16年が経過したが、外航日本人船員は減少傾向にある。国内海運では、30歳未満の割合が増加傾向にあるものの、50歳以上が全体の約半数を占めており、高齢化の進行とともに、近年の船員の有効求人倍率は全国で2倍を超えている。水産産業においても、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。

こうした船員を取り巻く状況を踏まえ、「海洋基本計画」や「水産基本計画」などに明記された船員の確保・育成の具現化に向け、必要な予算を確保しながら、引き続き取り組まれない。

【回答】（海事局 船員政策課）

- 我が国経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要と考えております。
- まず、内航船員については、船員の計画的な雇用・育成に取り組む事業者に対する支援や、一般教育機関出身者の内航船員への就業促進などの取組みを着実に実施し、持続的な人材の確保に努めて参ります。
- また、外航船員についても、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な

外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を引き続き実施して参ります。

- さらに、昨年12月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」中間とりまとめにおいて示された、船員養成ルート強化や海技人材確保の間口の拡充等の5つの方向性に沿った措置を含んだ「船員法等の一部を改正する法律」が本年5月に公布されました。
- 今後は、本年6月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」とりまとめで示された今後の進め方とともに総合的に対策を講じていくことで、船員の将来にわたる安定的な確保・育成の実現を図ってまいります。

3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

海技教育機構については、「内航未来創造プラン」の中で、500人規模を目標に掲げて養成定員を段階的に拡大する方針が示されているが、2001年には約105億円あった運営費交付金は、長期にわたって削減され続け、2024年度は約65億円とされ、事業運営に支障をきたしている。この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されたい。

【回答】（海事局 海技課）

- 我が国の船員養成の中核を担う海技教育機構の予算については、引き続き、必要な予算の確保に努めてまいります。
- また、海技教育機構の入学定員については、段階的に拡大を図っており、令和6年には405人まで拡大しております。
- 入学定員の更なる拡大については、学校施設や練習船の収容人数等の受け入れ側の制約要因がある中で、こういった工夫ができるのか、業界関係者の意見を聞きながら、検討してまいります。
- また、本年6月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」において、一般大学の卒業生や陸上からの転職者に対応した養成ルートの強化等の取組が必要である旨のとりまとめを頂きました。
- 国土交通省としては、とりまとめに沿って、海技教育機構の養成基盤の強化を

図るほか、先ほど述べた養成ルート強化を進めてまいります。

4. 外航海運・船員政策について

トン数標準税制の導入にあたり、国は経済安全保障の確立を背景に、確保すべき日本籍船と日本人船員の明確な数値目標を設定している。その後、目標の達成に向け対象船舶の拡充などが行われ日本籍船の数は増加しているが、外航日本人船員の人数は一向に増加していない。また、「交通政策審議会海事分科会・国際海上輸送部会」などの諸会議においても、実効性ある具体的な確保策はいまだ示されておらず、数少ない外航日本人船員の確保・育成に向けた具体的な事業として、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームが実施されているが、当該事業の予算に係る海事局予算も徐々に削減されており、外航日本人船員の確保・育成については民間事業者依存しているのが実態であると言わざるを得ない。四面環海環境にあり資源に乏しい我が国において、外航日本人船員の確保・育成は国主導のもと取り組まなければならない喫緊の課題であるという原点を改めて認識し、実効ある施策とそれに必要な予算の拡充を図るとともに、国自身が掲げた数値目標の達成に向けた早急かつ責任ある対応を強く求める。

【回答】（海事局 船員政策課）

- 外航日本人船員の後継者確保・育成については、トン数標準税制を選択した事業者による計画的な外航日本人船員の確保や、中小船社への若年者の就業支援といった施策を実施しているところです。
- 引き続きこれらの施策を通じて、日本人船員の確保・育成に取り組んで参ります。

5. 内航・旅客船における海運・船員政策について

- (1) 2024年4月に成立した「流通業務の総合化の促進に関する法律」「貨物自動車運送事業法」の一部改正に基づき、モーダルシフトを促進するために必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（海事局 内航課/総務課企画室/船員政策課）

- 国土交通省においては、中長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率の動向調査の結果の公表、革新的な取組を行った荷主・物流事業者に対する「海運モーダルシフト大賞」の授与、物流効率化法の認定を受けたモーダルシフトの取組に対する海運シャーシ等の導入支援、フェリー及びRORO船等の大型化を促進する税制上の支援や船舶共有建造制度による支援等を行っているところで

す。

- 引き続き、官民連携の下、海運モーダルシフトの推進に向けて取り組んでまいります。

(2) 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校の司厨・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、及び船員にかかる再就職支援の継続・拡充を図るため、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】(海事局 船員政策課)

- ご要望の「船員計画雇用促進助成金の充実」に関しましては、船員の確保・育成を図ることを目的として、海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者（認定事業者）を対象に新人船員の育成に係る経費を支援しているところ、内航船員の確保に向けた対策を強化するため、令和7年度予算から、女性船員の育成に係る支援の充実等を図っております。
- 引き続き、本補助金の活用による内航船員の確保・育成に向けて取り組んでまいります。
- 船舶料理士資格についても、関係者と連携し、船舶料理士資格の取得に関する具体的対策の検討を進めてまいります。
- 船員に係る再就職支援についても、必要な場合に適切に対応できるよう、経済・雇用情勢等を注視してまいります。

(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重要な交通手段であるとともに、支援物資の輸送など、大規模自然災害時においても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るための予算措置をされたい。

【回答】(海事局 内航課)

- 離島住民にとって、航路は生活や産業などを支える交通手段であり、航路の確保維持は極めて重要であると認識しています。
- 一方、離島航路においては、人口減少、高齢化等により輸送人員が減少するな

ど、厳しい経営状況にあります。

○ このため、国土交通省では、離島航路の確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、島民向け運賃割引への補助や船舶の建造への補助などを講じているところです。

○ 引き続き、これらの施策を通じて、離島航路の確保・維持を図ってまいります。

(4) 高速道路や架橋と競合するフェリー・旅客船事業者は、国主導による道路偏重政策が継続されていることに加え、燃料油価格は依然として高値で推移していることから、フェリー・旅客船を取り巻く環境は、非常に厳しい状況となっている。フェリー・旅客船事業者が架橋と共存しうよう、予算措置を講じるとともに、公正競争条件担保の観点から適切な代償的支援措置を講じられたい。また、2021年5月に閣議決定された第二次交通政策基本計画では、フェリー・旅客船を利用した大規模自然災害時における緊急輸送の対応が示されているが、フェリー・旅客船の維持・存続に向けた具体的な支援策は示されていないことから、予算措置を含め、適切かつ実効ある支援策を講じられたい。

【回答】(海事局 内航課)

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

○ 一方、国土交通省としては、フェリー・旅客船事業の維持・存続、活性化に向け、令和7年度当初予算において、離島航路補助金をはじめとした予算を計上するとともに、令和6年度補正予算においても、DXやGXを活用した経営力強化を図る取組や、訪日外国人旅行者の受入環境整備に対する支援を行うための予算を確保したところです。加えて、税制上の支援措置、船舶共有建造制度による支援措置も講じているところです。

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

(5) 超高速船の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。一部有効とされているアンダーウォータースピーカー等、技術開発による衝突事故の防止に向けた取り組みを促進するため、予算措置を講じられたい。

【回答】(海事局 安全政策課)

- 高速船の鯨類などとの衝突問題に関しては、平成 21 年 4 月に国土交通省設置の検討委員会において取りまとめられた報告及び令和 2 年 3 月の運輸安全委員会の勧告を踏まえ、現在、水中翼型高速船を運航する旅客船事業者において・ハザードマップや目撃情報に基づく減速航行や航路の変更・シートベルト着用の徹底・高齢者に対する座席誘導 等の安全対策の徹底について取組んでいただいております。
- また、鯨類との衝突を事前に回避する有効な機器の開発については、鯨類の嫌がる音声を発する製品（アンダーウォータースピーカー）が既に実用化され、実船にも搭載が進んでいるものと承知しています。
- 国土交通省としては、引き続き、高速船の安全性向上に向けて、関係事業者等と連携してまいります。

6. 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、近年増加傾向にあるが、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」において、雇用促進のための情報の発信や働き続けられる環境の構築など、女性船員の活躍推進に向けた提案がとりまとめられている。

2024 年 4 月に設置された「海技人材の確保のあり方に関する検討会」における論議を踏まえ、海自産業で働く女性を応援する取り組みを積極的に展開するための予算措置を講じられたい。また、2022 年 4 月より、女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画の策定・周知・公表や情報公表の義務の対象範囲が、常時雇用する労働者数が 301 人以上の事業主から 101 人以上の事業主まで拡大されたと同時に、就職活動中の学生や女性求職者の参考となるよう、自社の女性活躍の情報を公表することが義務付けられた。これらの法改正も含め、さらなる女性船員の増加に向けた取り組みを推進するため、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（海事局 船員政策課）

- 海事局では、これまで女性船員にとって働きやすい環境整備に向けて、・女性のライフステージにあわせた柔軟な配置転換や女性専用の居室・浴室の設置など、業界における先進的な取組事例に関する情報発信や、・就職説明会における女性活躍企業の見える化などに取り組んできました。
- 引き続き、女性船員などが活躍する事業者の社内環境や、実際に働く女性の生の声といった情報発信を強化してまいります。

- また、本年５月に公布された改正船員法においては、昨年１２月の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」の中間とりまとめを受け、女性船員を含め船員の労働負担を軽減するための自動化などの船内の作業方法の改善をはじめ、快適な海上労働環境の形成のための措置を講じるよう、船舶所有者に努力義務を課すこととしております。
- こうした取組を通じ、女性はもとより多様な人材にとって働きやすい環境整備を進めてまいります。

７．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、未だ解決の糸口が見えず、中東方面におけるイスラエルとハマスの紛争状態については、繰り返し停戦協議などは行われているものの根本的な解決に至る気配はなく依然として高い緊張感が続いている。また、日本周辺海域においては、北朝鮮が政治的意図を持って不定期にミサイルを乱発しており、その多くは日本海に落下している。さらに、台湾周辺海域および南シナ海では中国に関連する領土問題等によって、高い緊張感を維持している。これらの海域・航路は多くの日本関係船舶が航行する要衝となっていることから、不測の事態に即座に対応できるよう、引き続き官民連絡会議などを通じた必要な連絡協議体制を維持し、情報共有化を図りつつ、国として船員・船舶の安全確保に万全の体制・対策を講じるための予算措置を図られたい。

【回答】（海事局 安全政策課／外航課）

- 国土交通省としては、これまでも事案ごとに業界団体や関係企業と密に連絡をとり、最新の状況を確認するとともに、付近を航行する関係船舶の安全確保に向け注意喚起を実施するなど、船員・船舶の安全確保の徹底を図っているところです。
- 北朝鮮によるミサイル発射事案では、関係省庁と連携し、発射後に直ちに船舶等への注意喚起を実施するとともに、我が国海運事業者の被害状況の確認を行っております。
- また、中東地域においては依然として高い緊張感が続いていることから、官民連絡会議での情報共有等を行っております。
- 引き続き、必要な情報共有体制を維持するほか、関係国や関係省庁等と緊密に連携し、国民生活や経済活動を支える物流の確保や我が国周辺海域における船員・船舶の安全確保のため、必要な対応をとってまいります。

8. 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。子どもたちが海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることにより、海・船・船員への魅力を抱き、一人でも多くの若者が職業として船員を志すよう、広報活動や船員職業の認知度向上につながる施策に必要な予算措置を図られたい。

【回答】（海事局 総務課 海洋教育・海事振興企画室）

- 海洋国家である我が国にとって、海事産業は経済と国民生活に大きな役割を果たすものであり、次世代を担う子供たちが、海事産業に対する理解を深め、職業観の醸成を図っていく取り組みが、重要であると認識しております。
- このため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じ、海・船の魅力を伝えるポータルサイトの制作やSNSを活用した積極的な情報発信等を行うとともに、日本海事広報協会をはじめ関係団体の皆様と連携し、海への理解と関心を喚起するための事業を、全国的に展開しているところです。
- さらに、子どもたちが、将来の進路として海事産業、船員への進路を選択肢としてもらえるよう、次世代を担う小中学生を対象に、海事産業に関する教育を推進する取り組みを、関係省庁や関係団体の皆様と連携を図りながら取り組んで参ります。

【港湾局】

1. 港湾対策について

重要港湾、特に重点港湾から外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。港湾政策、地域の振興策と一体となった港湾政策を進めるため、長期的な視点に立って予算措置を講じられたい。

【回答】（港湾局 計画課）

- 地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、また、産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく貢献していると考えています。
- そのため、地方の港湾においても、各地域の産業立地や港湾の特長・個性を生かした取組に対し、しっかりと支援していくことが重要であると考えています。

2. 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を促進するため、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（港湾局 港湾経済課 港湾運送サービス活性化対策官）

- 港湾の24時間オープンに伴う労働力の確保のためには、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識しております。
- そのため、今後とも厚生労働省等と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保に配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めてまいりたいと考えております。

（2）貴省には港湾労働者の労働環境を改善し、安全な労働環境を提供するための対策を推進していただいております、これには適切な労働時間・休憩の確保や、労働災害予防などの取り組みも含まれている。しかし、港湾エリアでは事業所と現場が離れている実態にあり、利用しやすい場所に休憩施設やトイレが設置されていないのが現状である。港湾労働者が勤務中に利用しやすい場所に休憩施設やトイレを設置することは、労働安全衛生上の視点や健康管理面のみならず、基本的な人権としても重要な課題である。加えて、トイレについては適切な場所に設置され、防犯対策が施された上で、清潔で衛生的な状態を保つ必要がある。

しかしながら、6大港、地方港に係わらず港頭地区には休憩施設やトイレがないところが多数見受けられる。要因として、過去に行なわれた雇用保険法の改正により、港湾労働者の福利厚生が後退していることは否めず、港湾施設を管理している主たる地域行政・自治体には潤沢な財政もないがゆえに蔑ろにされていると指摘せざるを得ない。

については、これらの現状を踏まえ、関係省庁と連携のもと、港湾労働者の労働環境を改善する取り組みとして、安全はもとより衛生的で健康面に配慮した労働環境を提供するための対策をより推進するために、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（港湾局 港湾経済課 港湾運送サービス活性化対策官）

- 港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の福利厚生の増進は重要であると考えております。
- 港湾の福利厚生施設の設置及び管理につきましては、各港湾管理者が自治事務として処理しているものであり、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により維持・改善が図られているところです。
- その上で、国土交通省としましては、令和7年6月に公表した「港湾労働者不足

対策等アクションプラン 2025」に基づき、港湾で働く方々も利用しやすいトイレ等多様な港湾整備の事例を収集し、港湾管理者等に伝えてまいりたいと考えております。

3. 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うとともに、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るため、予算措置を講じられたい。

【回答】(港湾局 港湾経済課)

- コンテナターミナルゲート前の渋滞は、特定時間帯におけるトラック来場の集中や、ターミナルやゲートの貨物取扱能力以上のコンテナ荷役の発生などの複合的な要因が考えられることから、国、港湾管理者、ターミナル事業者、トラック事業者等が連携して対策に取り組む必要があると考えております。このため、国土交通省では、混雑の状況が特に深刻な各港湾において、これら関係者が参画する検討会等を開催し、これらの実態把握や解決策の検討を行っております。
- その上で、国土交通省としては、新規コンテナターミナルの整備による港湾全体としての貨物取扱能力の拡大に加え、CONPAS の導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援を行い、トラック来場の分散化やゲートの貨物取扱能力向上に向けた取組を進めております。
- 引き続き、関係者と連携しながら取組を進めてまいります。

- (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く挙げられる。特に、海上コンテナターミナルの職場が、生活圏から離

れた場所にあることから、通勤や食事を取ることが不便な状況にあるなど、他産業と比較しても労働力確保に不利な条件ばかりである。これら職場環境の改善に向け、自助努力で実行している事業者もあるが、厳しい経営環境にあるなかでは、遅々として進まないことも課題として挙げられている。

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

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

【回答】（港湾局 港湾経済課 港湾運送サービス活性化対策官）

- 港湾の安定的な運営を確保する上で、女性や若年層が働きやすく、働きがいのある職場環境を整備することは重要であると考えております。
- 令和7年1月に実施した「港湾運送事業における実態調査」では、港湾労働者の女性割合は6%と僅かに改善したものの依然低い割合であり、また、年齢構成比率についても、2020年調査と比較して高齢化している状況にあります。
- 当該実態調査結果を踏まえて令和7年6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づく取り組みとして、女性や高齢者等が働きやすい環境整備に取り組んでいる事例の収集及び横展開、若年層の入職者を増やすため港湾運送の魅力の発信といった取り組みを実施してまいります。
- 国土交通省としては、これらの取組を引き続き実施するとともに、持続可能な港湾産業を実現するためには事業環境の改善も重要となるところ、港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン策定について議論する検討会を設置し、有識者、業界関係者及び関係省庁と連携して、関連法令の解説や、下請代金支払遅延等防止法等で問題となり得る取引事例等を具体的に記載したガイドラインの策定に取り組んでまいります。

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

については、重量計を設置していない港湾管理者や行政に対し、国として設置を義

務付けるとともに、財政支援を講じられたい。

【回答】（港湾局 港湾経済課 港湾運送サービス活性化対策官）

- 過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。
- 偏載監視付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでシャーシの左右の高さを測定する等により偏荷重を発見するとともに、関係者の協力のもと、是正措置を実施していくことが重要と考えておりますが、皆様からのご意見については、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

4. アスベスト対策について

- （１）関係省庁との連携を強化しながら、全ての港湾労働者ＯＢに石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策に取り組むとともに、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（港湾局 港湾経済課 港湾運送サービス活性化対策官）

- 港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、国土交通省としても、適切な労働環境の確保が重要であると認識しております。
- 石綿健康手帳の交付など、労働者の石綿健康被害については厚生労働省が所管しておりますが、港湾運送事業を所管している国土交通省としても、厚生労働省と連携を図ってまいります。

【航空局】

1. 航空機燃料税の段階的廃止と空港整備勘定のあり方見直しについて

コロナ禍以降の本邦航空会社を取り巻く事業環境が大きく変化する中、2025年5月に設置された国の「国内航空のあり方に関する有識者会議」において、これまで本邦航空会社の収益基盤であった国内線の収益が、コロナ禍の影響で大幅に悪化しており、公租公課減免等による効果を除くと、実質的に営業赤字に陥っていることが明らかになった。これを踏まえて、以下の施策の実施を強く求める。

- （１）航空機燃料税について、1972年の創設時とは異なる現下の状況、さらに国内線ネットワークを将来的にも維持していく観点で運航コストの削減が必要不可欠であることから、最終的に廃止する方向で、令和10年度（2028年度）以降に段階的に本則の減額をおこなうこと。

【回答】（航空局 総務課 企画室）

- 航空機燃料税は、空港整備等の財源確保の観点から創設されたものですが、空港の機能強化や防災・減災対策など、その時代に応じた社会情勢を踏まえて、現在も必要な整備に充てられています。
- また、コロナ禍における航空ネットワークの維持等のため、空港整備勘定は、財政投融資による借入れを行っております。令和7年4月時点での償還残高は約8,000億円となっており、令和22年度までにその償還を完了する必要もあることから、航空機燃料税の収入は空港整備勘定にとって重要であると考えております。
- このため、航空機燃料税の引き下げを検討する場合には、併せて代替財源についても検討する必要があると考えているところです。
- 更に、航空機燃料に対して課税される航空機燃料税は、その収入の一部が航空機燃料譲与税として空港が所在する地方自治体に譲与されており、当該地方自治体が実施する騒音対策等に充てるために配分されていることから、航空機燃料税のあり方を検討する場合には、航空機燃料譲与税の取り扱いについても検討する必要があります。
- いずれにしても、本邦航空会社の国際競争力の向上も図りつつ、国内の空港整備・維持等のための財源が確実に確保できるよう、引き続き航空会社をはじめ関係者の皆様の声も踏まえて、必要な取り組みや議論を進めてまいります。

- （2）空港整備勘定において借り入れている財政投融資について、償還終了年度を現在の令和22年度（2040年度）から10年間を目安に延長し、令和8年度以降の単年度償還額について平準化を図ること。

【回答】（航空局 予算・管財室）

- 空港整備勘定においては、羽田空港の沖合展開事業や再拡張事業実施に加え、コロナ禍において、航空会社が負担する公租公課を減免したことによる歳入の減少の中でも必要な事業の実施のため、財政投融資による借入れを行っており、償還終了年度はいずれも令和22年度となっております。
- 今後とも必要な事業及び償還について、着実に行ってまいります。

- （3）空港整備勘定において、着陸料体系における国内線・国際線配分を見直し、全体として本邦航空会社と外国航空会社との公平な負担の仕組みを構築すること。

【回答】（航空局 総務課 企画室）

- 我が国の国内航空ネットワークは、国民生活を支える重要な交通手段であり、

その維持は重要だと考えております。

- このため、国内線の着陸料については、
 - ・旅客数に応じた算定方式の導入や
 - ・従来の軽減措置に加えて、コロナ対応として、大幅な軽減措置を特例的に講じるなどの対応を行ってきたところです。
- 一方、着陸料は、空港整備勘定において、重要な財源の一つであり、その財源のあり方については、受益と負担の関係や、財源としての安定性、国際的な影響等、様々な角度からの検討が必要となります。
- 航空会社をはじめ関係者の皆様の声も踏まえて、引き続き、必要な取り組みや議論を進めてまいります。

(4) 国内空港全体の維持・管理に関する中長期計画を策定し、歳出の適正化を図ること。

【回答】(航空局 空港技術課)

- 本件につきましては、平成 25 年 9 月 26 日制定（令和 6 年 3 月 11 日改定）した「空港内の施設の維持管理指針」により空港の維持管理に必要な標準的な事項を示し、空港法において規定する空港又は共用空港について維持管理・更新計画書を策定するものとしています。
- 維持管理・更新計画書では、長期的な視点に立った維持管理・更新計画を策定し、維持管理・更新にかかるトータルコストの縮減や予算の平準化を図るために、点検結果に基づき、適宜見直すこととしています。
- 航空局では、引き続き、国管理空港をはじめ、地方管理空港、会社管理空港等の維持管理・更新計画の適切な見直しを指導し、歳出の適正化に努めてまいります。

2. 原油市況の高騰に対する支援の維持・強化

ロシアによるウクライナ侵攻を踏まえ、本邦航空会社は、安全を確保したうえで、日欧間の物流・人流を維持するために、2023 年 3 月 4 日以降、従来飛行していたロシア領空を回避するルートを選択せざるを得ない状況が続いている。

さらには中東情勢の深刻な悪化により、原油市況は長期的に高位にある状況の中、国は 2022 年 4 月にコロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」を取りまとめ、航空機燃料が補助の対象となった。この間の諸情勢が大きく変化する中、航空関連産業の特殊性や安定的な人流・物流を維持する観点から、2025 年 5 月以降に措置されている水準を当面の間、継続することを求める。

【回答】（航空局 航空事業課）

- 燃料価格への支援に関しては、現在、原油価格高騰と足元の物価高への対応の観点から、航空機燃料については、1 リットル当たり 4 円の定額補助をするとともに、中東情勢の混乱を踏まえた予防的な激変緩和措置を講じているところです。
- 航空局としては、航空会社をはじめ、関係する皆様からのご意見も踏まえながら、引き続き関係省庁等と連携し、適時適切に対応してまいります。

3. 離島・地方路線ネットワークの維持について

主に離島路線を担う地域航空各社では、コロナ禍以前から赤字傾向が続いており、現状はさらに悪化している。また、国内線旅客事業のみを見れば、大手事業者や国内専業の中堅事業者でも、コロナ禍以降の事業環境の変化を背景に、構造的な高コスト化に苛まれており、今後の国内ネットワークの維持は厳しさを増しているのが実態である。2025 年 4 月、国土交通省は「国内航空のあり方に関する有識者会議」を設置し、今後の検討に着手したが、喫緊の対応を要する現下の状況、また地方創生の実現による経済成長への貢献の重要性を踏まえ、以下の施策を総合的に組み合わせ、実質的な支援を早期に実施することを強く求める。

- (1) 「新しい地方経済・生活環境創生交付金（新地方創生交付金）」の航空分野における活用
- (2) 国土交通省「地域公共交通のり・デザイン」における「離島航空路の運航費等に対する支援」の具現化策として、補助対象路線の拡大と、各路線収支の実経常損失額の全額を補助対象とする仕組みの構築
- (3) 「地方公共交通活性化再生法」に基づく社会資本整備総合交付金の支給対象への「空港」の追加
- (4) 九州離島路線を就航する航空会社の協業体である EAS Alliance のさらなる体制強化に向けた支援（航空機導入や需要喚起に関わるさらなる予算充実や規制緩和、手続きの簡素化、協業体制の進展）

【回答】（航空局 航空事業課/総務課 企画室/予算・管財室）

- 我が国国内航空ネットワークは、国民生活を支える重要な交通手段であり、地方創生やインバウンド地方誘客を実現するためにも、その維持・充実が必要です。
- このため、航空局としては、航空機燃料税の減免等を通じた国内航空運送事業者の負担軽減を図ってきたところです。
- また、離島路線を担う地域航空各社に関しては、航空局としても増加していく運航費に対する必要補助額を確保するよう努めるとともに、EAS Alliance につい

ても、地域航空の持続可能性向上のため、引き続き支援し、協力してまいりたいと考えております。

- その他、地方創生 2.0 の実現に向けて、空港・航空分野において、「新しい地方経済・生活環境創生交付金」を活用することも重要だと考えております。
- 現在、交付金を活用し、空港を軸とした地域活性化やにぎわい創出の取組等に取り組んでいる自治体もあると承知しており、引き続き各自治体の活用促進に向けた周知等を行って参ります。
- なお、社会資本整備総合交付金に空港を加えることについては、他の事業に比して、空港は個別性の高い事業であることから、社会資本整備総合交付金の支給対象外と整理されています。
空港整備については、地域からの要望や必要性・緊急性を踏まえ、航空局にて、しっかりと対応してまいります。
- 航空局としては、今回のご要望含め航空業界をはじめとした関係者の声も踏まえつつ、様々な施策を活用しながら、我が国航空分野の持続的成長と国際競争力の維持・強化に向けてしっかりと取り組んでまいります。

4. 持続可能な航空燃料の安定供給について

島国である日本にとって、国際的な移動や国内の迅速な移動、離島とのネットワーク維持においては航空機が必要不可欠であり、CO₂ 排出削減という社会的責務を果たす必要がある。

航空分野においては、CO₂ 削減効果のある持続可能な航空燃料（S A F : Sustainable Aviation Fuel）の活用に向けた取り組みが進んでいるが、安定的な供給体制の構築に向けては、国産 S A F の生産規模がまだ十分ではないことや、空港等の給油施設で S A F の取り扱いを可能とするインフラを整備することなどの課題がある。S A F の製造・供給事業に進出する企業や自治体は広がりを見せており、国産 S A F の供給も徐々に開始されたが、グリーンイノベーション基金の大胆な活用や税制も含めた投資促進策により、さらに後押しを図るべきである。さらに、既存燃料と比較して、2 倍から最大で 10 倍程度とされる価格も普及に向けての大きな課題である。S A F の供給拡大に向けて「規制」と「支援策」のパッケージが検討されているが、法律により供給目標量を設定する場合は、費用補助の仕組みや関連税制の減免などを通じて S A F の普及拡大を強力に支援するなど、国が強いリーダーシップを発揮し、諸外国に劣後しない環境を構築する必要があり、2050 年カーボンニュートラルを目指すためにも、適切な予算措置を求める。あわせて、経済安全保障の確保という観点や、新規事業としての雇用創出・経済効果などからも、国産 S

A F の早期開発・実用化が極めて重要である。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、全量買い取り制度の導入など、国はあらゆる支援策を検討・実施されたい。

【回答】（航空局 航空戦略室）

- 2050 年までのカーボンニュートラルに向け、CO₂ 削減効果の高い S A F の導入は航空脱炭素における喫緊の課題であり、国土交通省では、2030 年時点の本邦エアラインによる航空燃料使用量の 10%を SAF に置き換える目標を掲げております。
- この達成に向け、資源エネルギー庁と共同で官民協議会を開催し、エアラインや石油元売りとともに、国際競争力のある国産 S A F を安定的に製造・供給・利用できる体制の構築を目指して議論を進めております。
- 燃料製造側に関しては、S A F 導入によるコスト増を抑制するため、資源エネルギー庁により、G X 経済移行債を活用した設備投資補助や税額控除による支援を実施しております。
- 国土交通省としても、エアラインによる S A F 利用を促進する環境を整備するため、国内事業者による国産 S A F の原材料多様化に向けた取組を支援するとともに、航空利用者の S A F 利用への理解醸成に向け、S A F の環境価値の可視化等に取り組んでおります。
- 引き続き、S A F の導入促進に向け、官民連携して取り組んでまいります。

5. 空港における安心・安全の確保について

- （1）大規模災害時に空港機能の確保が図れるよう、空港の耐震化・津波対策などを進めるとともに、災害発生時においても運航を継続できるよう、必要な対応策について予算措置をされたい。また、近年増加する自然災害において空港アクセスが長時間遮断されたことなどもふまえ、災害発生時の空港アクセスの早期復旧や代替え手段の確保ができるよう、国として検討するべきである。

【回答】（航空局 空港技術課）

- 空港は、自然災害発生時に緊急物資等の輸送拠点となることから、引き続き、滑走路等の耐震対策、護岸嵩上げ等の浸水対策を推進いたします。
- 自然災害発生時の空港アクセスの確保については、「A2-BCP*」ガイドライン（令和 6 年度改訂）に記載された項目を踏まえ、各空港管理者がその対応を位置づけた「A2-BCP」を策定しております。
- 各空港では、「A2-BCP」に基づき、代替アクセスの確保に向けた体制を構築し、

関係者による情報共有と連携の強化を実施しているところであり、引き続き、これらの取組を推進して参ります。

*A2 (Advanced/Airport)：先進的な空港-BCP：事業継続計画

- (2) 社会インフラ上の防災拠点として空港機能を拡充する際には、その役割・責任のあり方についてエアラインや空港ビルの事業者中心の従来の考え方に拘ることなく、防災という位置づけに相応しいものとすべきである。具体的には、国や自治体が責任主体となり、備蓄品の確保など航空輸送との役割を超える部分については、空港整備勘定以外の拠出も検討すべきである。

【回答】(航空局 空港技術課)

- 社会インフラ上の防災拠点としての空港の取り組みについては、石川県能登半島を震源とする地震時は、能登空港が半島地域における災害復旧活動や緊急物資輸送等の拠点として機能を発揮、また、東日本大震災においても、仙台空港の旅客ターミナルビルは周辺住民等の避難場所として活用されたことから、津波の逼迫性のある空港については、周辺地域と連携し避難計画を策定し、近隣住民の避難施設として旅客ターミナルビルを活用するように取り組んでおります。
- さらに、これらの取組も含め、空港全体としての機能維持・復旧を目的とし、設置管理者、エアライン、ターミナルビル会社、グランドハンドリング事業者、貨物運送事業者等の空港関係者が個別に対応することなく、一体となった対応を可能とするための「A2-BCP*」ガイドライン（令和6年度改訂）を策定しております。
- 引き続き、「A2-BCP」に基づく各空港の取組を踏まえながら、関係者間の役割分担について検討してまいります。

*A2 (Advanced/Airport)：先進的な空港-BCP：事業継続計画

6. 首都圏空港の整備について

(1) 新たな滑走路やターミナルビル等の整備について

2023年3月に新たに策定された観光立国推進基本計画に基づき、2025年度までにコロナ前の訪日旅客数を上回り、さらにその先の増加を見据え、成田空港の新滑走路整備や羽田空港も含めた設備の更新など、必要な空港会社等の空港整備事業を支援するとともに予算の拡充を図られたい。

また、2024年7月には「新しい成田空港」構想検討会より3つに分かれた旅客ターミナルの集約や新たな貨物地区の整備などを含む「とりまとめ」が公表されたが、こちらに対しても必要な空港会社等の空港整備事業を支援するとともに予

算の拡充を図りたい。

(2) 成田空港と羽田空港のアクセス改善について

首都圏空港の空港アクセスの改善は、国際拠点空港にふさわしい利便性を確保するため、関係事業者・担当局が主体となり、ＪＲ東日本羽田空港アクセス線の本格着工や、引き続き京急空港線引上線の整備など、着実に取り組みが進められていると認識している。また「新しい成田空港」構想検討会が公表した「中間とりまとめ」にも東京都心からのアクセス改善案が含まれている。訪日外国人旅客の増大を受け、利用者の益々の増加が今後も想定されることから、利便性向上のためにも、一部単線の複線化等、計画の着実な実行と安全性を確保した施設整備に取り組むべきである。

【回答】(航空局 首都圏空港課 成田国際空港企画室／空港計画課 大都市圏空港計画室)

- 我が国の国際競争力の強化や今後回復が見込まれるインバウンドの受入拡大等の観点から、首都圏空港の機能強化は大変重要であると認識しております。
- そのため、成田空港では、滑走路の新設や既存滑走路の延伸等の更なる機能強化が進められており、令和10年度末目途の供用を目指して、成田国際空港（株）に対し、財政投融资として、令和2年度に4,000億円、令和6年度に1,544億円、無利子貸付金として、令和3年度から6年度に合計424億円、令和7年度に100億円、などの支援を実施しております。加えて、更なる機能強化に関連した国の事業として、令和7年度は新管制塔の整備、無線施設の移設等を実施してまいります。
- また、成田空港の旅客ターミナルビルや貨物施設の整備、鉄道アクセスの改善については、学識経験者や関係事業者などからなる検討会を立ち上げ議論を進めているところです。
- 羽田空港では、拠点空港としての機能拡充に向けて、アクセス利便性向上を図るため、京急空港線引上線及びＪＲ東日本羽田空港アクセス線の空港用地内における鉄道基盤施設整備を進めるほか、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施します。また、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための防災・減災対策等に資する取組として、滑走路等の耐震性の強化及び護岸等の整備を推進するとともに、航空機の安全な運航を確保するための基本施設や航空保安施設等の更新・改良等を実施します。
- 引き続き必要な施設について、関係各所と連携し、支援の必要性等について検討してまいります。

7. 航空保安検査の役割分担や費用負担のあり方等について

2024 年 11 月に「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」が立ち上がり、実施主体の円滑な移行等に向けた議論が開始されている。本会議では、保安検査の実施主体を空港管理者に移行することを軸に検討を進められ、2025 年 6 月に「中間とりまとめ」が示された。この中で、課題となっている保安検査の費用負担のあり方に関して、国管理空港の保安料については、従来、航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要となる費用の全額を保安料により一括で徴収する形に改めることとされたほか、旅客負担の透明性を高めるため、保安料をオンチケット方式で徴収するべく、国から航空会社に対して働きかけていくこと、さらに、実施主体の移行は空港ごとに計画的に進めていくこととなるものの、保安料による一括徴収は、将来的に全ての国管理空港が移行することを前提に、先行しておこなうこととされた。保安料の徴収方法の変更や値上げに際しては、国がその趣旨を丁寧に利用者に説明することを前提に、保安検査員の処遇改善や、スマートレーン等の先進機器の導入促進および維持に関わる所要の予算に確実に充当し、国として適正な予算を措置することを求める。

【回答】（航空局 航空保安対策室 企画調整官）

- 中間とりまとめの具体的な内容としては、
 - ① モデルケースとなる主要空港等において優先的に検討を進め、先行事例となる空港について 2026 年度中の移行を目指すこと
 - ② 費用負担について、現状、航空会社と空港管理者とで折半して負担しているこの原則を維持するとともに、国管理空港においては、従来航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要となる費用を保安料により一括徴収する形に改めること
 - ③ また、旅客からの透明性を高める観点から、徴収する保安料をオンチケット方式で徴収するべく関係者間で引き続き検討すること等が示されました。
- 本中間とりまとめを踏まえ、保安検査等の実施に必要となる費用を保安料により一括徴収する形に改めるとともに、旅客に混乱が生じないよう、旅客目線に立った検討を行うよう進めて参ります。

2025 年度予算においては、保安検査員の処遇改善に関する支援やスマートレーン等の先進的な検査機器の導入などの取組を推進するとともに、保安検査の D X 化を進めるための支援にも取り組んで参りました。
- 2026 年度予算においては、保安検査等の実施に必要となる費用を保安料により

一括徴収する形に改めることを踏まえたうえで、今後の航空需要の増大にも対応するため、引き続き、保安検査員の処遇改善等に必要な予算を要求して参ります。

8. 航空DXの推進について

アフターコロナの需要回復期を見据えれば、労働集約型である航空産業の特性をふまえ、空港における安全性を担保したうえで、ランプ内や施設面での自動化など、航空DXによる生産性向上に率先して取り組むべきである。具体的には、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現に向けた「FAST TRAVEL」の推進や、地上支援業務の省力化・自動化の実現に向けた取り組みを積極的に講じる必要があり、国が予算措置も含めて主体となってリードすることが求められる。FAST TRAVEL 推進支援事業の補助対象事業者は現在、実質的に空港ビルやグラハン事業者に限られているが、空港施設への設備投資は航空会社が担うことが多いことを踏まえ、航空会社も追加されたい。

国の「空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」において議論が進められてきた手荷物積み付け作業における先進技術の開発・実装については、2025年3月に今後のロードマップが示された。手荷物積み付け作業は、今後検討が開始される手荷物取り卸し作業や貨物梱包作業とならび、あらゆる空港において相当なマンパワーを要する工程となっており、将来的なさらなる人材不足を見すえれば、技術導入による生産性向上は必要不可欠である。まずは大規模空港を念頭に、施設整備に向けた財政面の担保や民間投資の呼び込みも含め、具体像を早期に明らかにしていくことを求める。

さらには、地域公共交通関係として取り組まれる「訪日外国人旅行者受入れ環境整備緊急対策事業」については、バリアフリー化はもとより、災害時や非常時における多言語対応など、訪日外国人旅行者が安全で安心して過ごすために、重要な取り組みであることから、引き続き必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（航空局 空港技術課 空港施設企画調整官／総務課 企画室 航空イノベーション推進官／航空ネットワーク企画課 グランドハンドリング戦略企画調整官）

- 空港業務の人材確保が難しくなっていくなかで、全国の空港において、更なる生産性向上を行いつつ、ストレスフリーで快適な旅行環境の提供を進めていくことは重要であります。
- そのため、航空局においては、国際観光旅客税も活用し、スマートレーンなどの先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続や空港内外の動線等を抜本的に革新

する、いわゆる「FAST TRAVEL 推進事業」を実施してきたところです。

- 2030 年訪日外国人旅行者数 6000 万人の実現に向けて、航空会社に果たしていただく役割は非常に重要であると認識しており、ご指摘を踏まえて、航空業界をはじめ関係者の方々の意見を伺いながら、関係部局と調整してまいります。
- 昨年 6 月に「空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」を立ち上げ、グランドハンドリング作業の生産性向上に向けた先進技術等の開発・実装を促進するための検討を実施しています。また、手荷物積み付け作業に必要な技術開発については、令和 7 年度より、「NEDO 懸賞金活用型プログラム」にて実施予定です。開発に向けて、開発物の要件や評価基準等について引き続き検討を行っていきます。
- 増大するインバウンドに適切に対応していくためには、空港業務 D X の着実な実施による空港業務の生産性向上は不可欠であることから、引き続き、官民の関係者でしっかりと取り組んでいきます。
- さらに、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に旅行を満喫できる環境整備や安心・安全な旅行環境の整備を図るため、空港におけるバリアフリー化の推進、多言語対応の強化等に関する取組についても支援してきたところであり、今後もニーズを伺いながら、関係部局と調整して取り組んでまいります。

9. 航空業界におけるコロナ禍の影響による人材確保対策について

(1) 人材確保に資する支援

グランドハンドリングや保安検査など、空港業務を支える職種の人材不足は、一時的な危機的な状況からは、やや脱しつつあるものの、2030 年の訪日旅客数 6,000 万人という国の目標達成を支える上では、いまだ相当程度不足している。「地方空港等受入環境整備事業費補助金（空港受入体制強化支援事業）」は、グランドハンドリングや保安検査を担う空港業務人材に関わる空港ごとの合同就職説明会や広報活動の実施に対する支援、ならびに人材の教育訓練や処遇改善の取り組みに対する支援、さらに空港における資機材の共有化や需要変動リスク対応のための空港業務職員の応援派遣等の生産性向上に資する取り組みに対する支援として極めて重要であり、今後、航空整備士や空港特殊車両整備士も対象としつつ継続・強化することを求める。

さらに、繁忙を極める空港関連業務を担う事業者が、いっそう積極的に「人への投資」に取り組むことができる環境整備は極めて重要である。特に、機械装置や車両等の対象設備を取得等した場合に優遇される「中小企業投資促進税制」について、対象業種に空港グランドハンドリングを含む事業者を新たに追加することを求める。

【回答】（航空局 航空ネットワーク企画課 グランドハンドリング戦略企画調整官
／安全政策課 乗員政策室/航空保安対策室 企画調整官）

- インバウンド需要の増加に適切に対応し、持続可能な形で空港業務を維持・発展させていくためには、引き続き、空港業務の体制強化を推進していくことが非常に重要であると考えております。
- 国土交通省としては、当該補助金により、空港業務や航空整備士の人材確保への支援や、空港業務の人材育成や職場環境改善、生産性向上等に資する取組を支援しているところではありますが、ご指摘の航空整備士や空港特殊車両整備士についてのご要望も受け止めつつ、引き続き、地域の関係者と一丸となって、人材確保等に取り組んでまいります。
- 「中小企業投資促進税制」における空港グランドハンドリングを含む事業者の追加に関しましては、まずは対象となる中小事業者が現在保有する機械装置や車両の状況、インバウンド増加等を踏まえ今後計画している毎年度の設備投資を把握してまいります。

（２）適正取引推進に資する環境整備

2025 年 4 月、国土交通省は「空港グランドハンドリング事業における適正取引等推進のためのガイドライン策定に向けたワーキンググループ」を設置し、空港グランドハンドリング事業における取引において、下請代金支払遅延等防止法や独占禁止法に抵触する恐れのある取引内容や不適切な行為等を防ぎ、委託者及び受託者の対等な 関係の構築と、公正かつ透明な取引の推進を図るためのガイドライン（累計 21 業種目）の策定が、今年秋を目途に進められている。今後は、外国航空会社の一層の就航増加が予想されるが、外国航空会社と国内グランドハンドリング事業者間の取引が適正なものとなっているかについて、ガイドラインに基づく点検を強化することが重要であり、ガイドラインを早期に策定し、その効力を確実に発揮させるとともに、これに資する「下請けGメン」の拡充等、必要な予算措置を特に講じることを求める。

【回答】（航空局 航空ネットワーク企画課 グランドハンドリング戦略企画調整官）

- 空港グランドハンドリング業務については、令和 5 年 6 月の有識者会議（※）において、「多重委託構造の見直し等により、業界において適正な企業間取引が行われることが重要である」旨のとりまとめがなされております。
- ※持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

- これを受けて、国土交通省としては、空港グランドハンドリング分野における「適正取引等推進のためのガイドライン」の策定に向け、労働組合を代表する方を含む官民の有識者から構成されるWGを設置いたしました。
- 第1回WG（本年4月18日）では、受託者側である空港グランドハンドリング協会や航空連合へのヒアリングを実施し、第2回WG（6月4日）では、委託者側である定期航空協会等へのヒアリングを実施したところであります。
- 国土交通省としては、本WGを通じて官民の有識者や業界の方々から実態をよくお伺いし、本年秋頃の策定を目指すガイドラインに反映できるよう、議論を深めているところであり、適正取引の推進に向けて、公正取引委員会や中小企業庁としっかり連携してまいります。

10. 国際空港における国際競争力の強化について

我が国の空港における国際競争力の低下は加速しており、我が国の経済を将来に向けて持続的に発展させるためにも、世界から選ばれる空港づくりを行っていく必要がある。世界の取扱数量の上位にある空港は人流・物流ともにハブ空港として大きな役割を果たしており、ハブ機能の強化は空港が成長する重要な要素である。本邦国際空港におけるハブ機能を拡張させるための設備投資を実施されたい。

【回答】（航空局 航空戦略室 航空物流企画調整官／空港計画課 大都市圏空港調査室／首都圏空港課 成田国際空港企画室／近畿圏・中部圏空港課 近畿圏空港企画調整官／中部圏空港企画調整官）

- 我が国の空港における国際競争力の維持・強化、航空ネットワークの維持・発展のために、国際空港の取扱量を拡大する必要があると認識しております。
- 各空港においては、

羽田空港では、京急空港線引上線及びJ R東日本羽田空港アクセス線の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施

成田空港では、滑走路新增設等により年間発着容量50万回を実現する「更なる機能強化」を進めているところであり、これに加えて、旅客ターミナルビルや貨物施設の整備、鉄道アクセスなどの改善について、検討会を立ち上げて議論を実施

関西空港では、年間発着容量30万回の実現を目指した新飛行経路導入や第1ターミナル改修等の実施

中部空港では、現滑走路の大規模補修時における継続的な空港運用及び空港の完全24時間運用の実現等を目的とした代替滑走路事業等の実施

等を行っており、日本の国際空港の発展等に向け、更なる機能強化に努めてまいりたいと考えております。

11. 成田空港における着陸料について

島国である我が国において貿易は国民生活にとって欠かせない経済活動であり、とりわけ生鮮食品や医薬品、精密機器や救援物資など重要な品目を取り扱う航空貨物は、国民生活を支える重要なインフラである。また、旅客輸送においては、観光立国推進基本計画の目標を達成するためには、本邦国際空港の発着枠に限られるなか、機材当たりの輸送数を増加させる必要がある。国際航空貨物の安定によるレジリエンスな国際物流の実現および旅客数の増加を図るため、ワイドボディ機の離発着に対して空港着陸料を減額する措置を講じられたい。

【回答】（航空局 首都圏空港課 成田国際空港企画室）

- 成田空港は、国際線の基幹空港としての機能を持ち、豊富な国際ネットワークを活かして国際線の乗継需要の取込みや国際・国内のLCC需要、貨物需要にも的確に対応し、国際航空ネットワークの強化を図る重要な役割を担っています。
- 航空機材は、各事業者の経営判断により選択されるものと考えていますが、成田空港における着陸料等の空港使用料は、成田国際空港（株）によって設定されており、国際線の着陸料に関しては、地域の騒音負担軽減策として、航空機材の騒音レベルに応じた着陸料が設定されているところです。他方で、就航支援策として、限られた発着枠を最大限活用するため、新規路線インセンティブ制度やオフピークインセンティブ制度が設けられているものと承知しております。

<参考：成田空港におけるインセンティブ制度>

- ・新規路線インセンティブ

新規路線の内、運航予定時刻をピーク時間以外に設定している到着便について、着陸料の総額に対し、適用料率を乗じた奨励金を支給

（制度実施期間：2024年4月1日～2027年3月31日）

- ・オフピークインセンティブ（新規路線）

新規路線の内、運航予定時刻をオフピークに設定している便について、着陸料の総額に対し、適用率を乗じた奨励金を支給

- ・オフピークインセンティブ（増便）

運航予定時刻をオフピークに設定している既就航便が、前年度と比較して50便以上増便し、翌年度以降も増便後の便数を維持した場合奨励金を支給

（制度実施期間：2024年4月1日～2027年3月31日）

12. 航空版「サイバーポート」の実現について

物流分野におけるデジタルトランスフォーメーションの遅れは他の産業と比較して顕著であり、2021年に政府が発表した「物流施策大綱（2021年～2025年）」でも物流DXの必要性が示されているが、国際物流の場では標準化が難しく、十分に推進されている状態とはいえない。国際港湾分野ではコンテナ物流全体の生産性向上を目的に、現状は書類や電話などでおこなわれている、民間事業者間のコンテナ物流手続きを電子化する「サイバーポート」の取り組みが推進されている一方、空港分野では統一のプラットフォームが用意されていない。e-freightなどのペーパーレス化に加え、NACCSや港湾システム、貿易システム等に関わるデジタルトランスフォーメーションを推進するため、航空版「サイバーポート」の開発に関わる予算措置を講じられたい。

【回答】（航空局 航空戦略室 航空物流企画調整官）

- 航空分野における物流デジタルトランスフォーメーション（DX）は、重要であると認識しております。
- 現在、本邦航空会社・フォワーダーの関係者において、貨物運送に必要な書類の電子運用等によりペーパーレス化を図り、物流サプライチェーン全体の業務効率化に向けた取組を実施しているところです。
- また、物流サプライチェーン全体の効率化を目指し、IATAが主導するデータ共有の新標準方式となる「One Record」導入に向けて、関係事業者間で実証事業を行い、標準化に向けた取組も進めているところです。
- 国土交通省としては、諸外国に遅れをとらないよう、航空分野におけるデジタルトランスフォーメーションの取組を進めてまいります。

13. 航空貨物フォワーダー業の認知度向上について

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り、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。フォワーダー業を広く社会に認知させるために、積極的な広報活動やキャッチフレーズづくりなどを業界全体に働きかけ、社会一般に産業の認知度を向上させ、将来の産業を担う人財確保を図るための、必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- 物流業界においては、各団体共同で物流業の理解を深める機会を学生に提供するための物流業界合同説明会を毎年開催し、航空貨物フォワーダー業界もこれに参加するなど認知度向上に向けた取組みを行っているところ。
- 国土交通省では、当該イベントを後援するなどの業界の取組みの支援を行っているほか、物流業界全体の広報活動を国土交通省としても行っているところであり、引き続き、業界とも必要な連携をとりながら、認知度向上を図ってまいりたい。

14. 国際航空貨物における保安体制について

国による KS/RA 制度の厳格化によって、国際航空貨物保安における保安設備への投資が必須となっていることから、国は「危害行為防止基本方針」に則って十分な補助ができるよう、予算措置を講じられたい。

【回答】（航空局 航空保安対策室）

- 航空貨物の保安対策については、国際情勢等を踏まえつつ、2026 年 1 月から、その検査方法の見直しを行うこととしております。
- 検査方法の見直しにより、X線検査装置に対する需要が増えることが見込まれますが、X線検査装置の導入に際して、国管理空港においては、その導入費用の 2 分の 1 を国が負担し、また爆発物検知機能のある X線検査装置など先進的な検査機器を導入する場合には、4 分の 1 を補助しております。
- さらに、2025 年度からは、航空貨物用の X線検査装置に対する補助上限額の引上げも行い、検査方法の見直しに関する支援に取り組んできたところです。
- 引き続き、航空貨物の保安レベルの確保を図るため、必要な予算を要求して参ります。

【観光庁】

1. 国からの発信・各種支援事業の要件・検討会の実施

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と考える。

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、「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」という意思を国民に対して強く発信すること

が重要であり、観光事業者への支援策として、労働者の賃金・労働条件の改善に必要な予算措置を講じられたい。

また、観光産業の人財不足解決に向けた検討会を立ち上げ具体的な検討を行うための必要な予算措置を求める。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

- 観光産業については、「観光立国推進基本計画」で基幹産業であると位置づけており、観光庁として、しっかり発信してまいります。
- 人手不足の解消に向けては、外国人材の活用も含めた人材の採用活動、業務の効率化や省人化に資する設備投資等の支援を行っているところです。
- また、観光DXの推進等を通じて、観光産業の生産性向上や観光地経営の高度化を推進し、観光地・観光産業の収益を強化することで、従業員の待遇改善等に資する取り組みを促進し、地域活性化を通じた持続可能な経済社会を実現してまいります。

2. 継続的な旅行需要喚起策について

広域的な移動や観光に対する不安払拭の取り組みと連動して、移動需要を段階的に喚起し、安定化させる助成制度を早期に検討、実施する必要がある、そのための制度設計を図られたい。

なお、制度の検討にあたっては、安心・安全な人の流れを生み出すことをめざし、公共交通機関の利用の促進に寄与する持続的な制度とされたい。加えて、事業者の負担軽減を目的とした「利用の平準化（平日や閑散期の利用拡大に着目した取り組み）」を推進するべく、休暇改革の促進、「ダイナミックプライシング（運賃）」の活用や、オーバーツーリズム解消などを図るための環境・制度の整備を推進すべく必要な予算措置を講じられたい。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

- 観光庁では、地域における観光コンテンツの磨き上げや旅行者の利便性向上等を通じた、旅行需要の喚起を図るため、
 - ・消費単価の高い高付加価値旅行者の誘致促進を図るため地方の「14のモデル観光地」に対する、魅力的なコンテンツの磨き上げ等のための集中的な支援
 - ・地域の歴史文化・自然・食・伝統産業などを活かした体験コンテンツの造成支援
 - ・反復継続した地域への来訪を創出する「第2のふるさとづくり」
 - ・宿泊、交通、体験等の予約・決済が完結するシームレスな地域サイトの構築や、データに基づく経営の高度化等、観光DXの推進

等に取り組み、公共交通機関を含めた移動需要の創出を図っているところです。

- また、日本では、土日祝日や、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆などに旅行する方が多く、特定の時期に観光客が集中する実態があり、旅行需要平準化に向けては、休暇の取得促進を通じた分散化を進めていくことが重要であると考えております。
- そのため、休暇を取得しやすい職場環境を整え、旅行を楽しむことを積極的に促進する企業を紹介する「ポジティブ・オフ」運動を行い、2800 を超える企業・団体に賛同いただいているところです。
- 更に、旅行需要の平準化を促すため、交通事業者と連携し、ダイナミックプライシングの制度化を図ったところです。
- 加えて、オーバーツーリズム対策については、令和6年度補正予算等を活用し、公共交通の混雑対策などをはじめとする地域の実情に応じた取組を総合的に支援しているところです。
- 今後こうした取組を通じて、旅行需要の喚起や平準化を進めてまいります。

3. 地方創生に向けて観光産業が果たす役割について

少子高齢化・人口減少が進むわが国において、地域の社会や産業を維持していくためには地方創生が重要である。国が地方創生の切り札と位置付けている観光産業は地域内外の人々が交流することにより、経済波及効果をもたらすものであり、さらには、雇用創出などにも貢献し、重要な役割を担っていくものとする。

地方創生の取り組みを持続可能なものにするためには、関係事業者が業種の垣根を乗り越えて連携し、地域商社や DMO などの社会的事業主体の活動環境を整備することが必要であり、DMO や観光事業者などが主体となり、環境整備と地域活性化に取り組むことが、持続可能な地方創生に寄与するものとする。そのためにも、地域の観光産業において観光に特化した人財の確保と育成が重要であるが、人財不足は深刻な状況にあり、人財の確保が課題となっている。

これら政策の実現に向け、観光産業の人財確保はもとより、地域における観光人財の育成を促進し、多様化する需要への対応力強化や、新たな価値の創造など、地方創生の促進につながるよう、必要な予算措置を求める。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

- 持続可能な観光地域づくりの実現に向け、地域の多様な関係者と協働しながら、戦略策定や具体的な取組を着実に実行する観光地経営の司令塔としてDMOが果たす役割は大きいと考えます。

- 地方誘客を進めるための受入環境の整備など、地域のさまざまな課題に的確に対応するには、DMOのさらなる体制・機能強化が必要です。
あわせて、令和5年3月に策定した「ポストコロナ時代における観光人材育成ガイドライン」で明示した知識・技能等を効果的に修得するための教育プログラムの充実を図るなど、観光人材の育成に努めてまいります。

4. 観光・サービス産業におけるコロナ禍の影響による人材確保対策について

コロナ禍に、旅行業、旅館業、観光・サービス産業では、雇用の維持・確保がままならない状況や、産業の将来を悲観し、多くの従事者が離職する事態となった。在職中に多くの経験を積み、即応できる退職者が期待をもって復帰することができるよう、観光・サービス産業に対する直接支援を求めるとともに、必要な予算措置を講じられたい。

また、観光産業ではコロナ禍の影響により離職者が大きく増加したことから、今後、産業の競争力を高めるためには専門性の高い人財を育成し、人財の確保を推進することが必要である。地域においては、地域の観光振興を推進するうえで重要な役割を果たす地方自治体やDMO、地域の観光関連事業者などで、各地域の観光資源磨き上げや情報発信、関係者との調整などに力を発揮する人財育成に取り組む必要がある。そのためには自治体と観光産業の双方向での人材交流など幅広い経験を共有する必要がある。

あわせて、観光関連産業には専門的な職種も多く、通訳案内士や旅程管理主任者、そして幅広い知識や経験が必要なバスガイドなど、多岐にわたるが、専門的な人財育成に対して国が支援し、品質の向上がなされるよう、観光立国を推進する上で、高付加価値を生む観光産業をつくりだすためには、専門的な人財育成に対して国が支援し、品質の向上がなされるよう、必要な予算措置を求める。

最後に、観光産業の人材課題解決には、適正な価格転嫁による産業の付加価値の向上が求められる。適正な価格転嫁の推進のための予算措置を講じられたい。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

- 観光産業については、観光需要の回復に伴い人手不足が深刻化していると認識しています。
- このため、観光庁では、外国人材の活用も含めた人材の採用活動支援に取り組むとともに、業務の効率化や省力化に資する設備投資への支援等の人手不足対策に取り組んでいるところです。
- DMOの体制・機能強化を図るため、観光庁は、①外部専門人材の登用、②中核

人材の確保及び育成、③安定的な財源確保等に係る取組を支援しています。

- あわせて、令和5年3月に策定した「ポストコロナ時代における観光人材育成ガイドライン」で明示した知識・技能等を効果的に修得するための教育プログラムの充実を図るなど、観光人材の育成に努めてまいります。
- 通訳案内士に関しては、通訳ガイドの質の向上を図るため、訪日外国人旅行者からの需要が見込まれる分野の研修を実施しており、資格の取得促進を図るため、将来の担い手となり得る若年層向けに、通訳案内士による講演等を実施しております。
- 引き続きこうした施策を通じて、必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

5. 若年層への海外旅行促進

海外旅行や海外留学の経験は、異なる文化や風習・生活に触れることで国際感覚を醸成する重要な機会であり、日本の将来を担う若年層に対して海外旅行や海外留学を推進することは日本全体にとって必要なことである。しかし世界的な物価の上昇や著しい為替変動などの影響により、金銭的負担が増大しており、コロナ禍以降において海外旅行の回復スピードは国内旅行と比較して大きく遅れを取っている。観光庁による若者のアウトバウンド推進や、文部科学省の海外留学支援制度など既存の取り組みに加え、若者の海外旅行促進に向けた直接的な支援や、奨学金の支給対象の拡大など制度の拡充が図られたい。

あわせて、未成年者のパスポート（5年）について写真のみの更新によって10年パスポートの取得を可能とする、または未成年時の5年パスポートの更新については無償とする、等パスポート取得費用に関する予算措置を講じられたい。

【回答】（観光庁 参事官（旅行振興））

- アウトバウンドの促進は、日本人の国際感覚の向上や国際相互理解の増進により、安定的な国際関係の構築につながることから、重要であると考えております。
- 新しいパスポートの申請開始など海外への興味・関心が高まる機会を捉え、観光庁では、本年3月、外務省及び日本旅行業協会（JATA）と共同で、「もっと！海外へ宣言」を発出し、官民一体となってアウトバウンドの促進に向けて一層の取組を進めているところです。
- 中でも、若者の国際交流の促進は重要であると認識しており、例えば、学校・地方公共団体および旅行会社における教育的に付加価値の高い海外教育旅行のプログラム開発を実施するなど、海外教育旅行の裾野拡大を図ってまいります。

- 観光庁としては、関係業界や各国・地域の政府観光局と連携しながら、海外教育旅行を含めた若者のアウトバウンド促進に引き続き取り組んでまいります。
- なお、パスポートに関しては観光庁の所管外となるため回答不可となります。外務省所管になるかと存じます。

6. 国際観光旅客税の見直し

2019年に施行された国際観光旅客税の使途は、同税法成立時の附帯決議において、施行後3年を目途にそのあり方について検討を加えるとされており、所期の税収の確保を達成したことも踏まえ、早期に具体的な検討に着手することを求める。訪日客の98%が空港をゲートウェイとしていることを踏まえれば、空港機能の総合的な拡充に重点的に配分されることが、納税者の納得感は最も高まるものとする。

また、観光庁では毎年補正予算が組まれ、多額の一般財源が投じられている状況である。インバウンド対策の一層の充実や、地方創生を促進する交流人口の活性化など、経済成長に資する重要政策の実現を図るためには、充実した財源の確保が必要不可欠と考える。現在は一律1,000円となっている税額水準について、世界各国における同種の税体系やサービス料金に関わる分析も踏まえ、特に外国人旅行者の負担について引き上げる方向で検討することを求める。

【回答】（観光庁 総務課）

2030年訪日客数6000万人・消費額15兆円の目標に向けて、我が国のゲートウェイである空港において、地方空港も含め、ストレスフリーで快適な旅行環境を提供することが重要であると考えます。

そのため、これまで国土交通省としては、国際観光旅客税も活用しながら、スマートレーンなどの先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続や空港内外の動線等を抜本的に革新する、いわゆる「ファストトラベル（FAST TRAVEL）」を推進してきたところです。

現在、先ほど申し上げた目標に向けて、空港分野も含めて必要な施策を盛り込む新たな「観光立国推進基本計画」を今年度末までに策定するべく、検討を進めております。

国際観光旅客税については、ご指摘や報道内容を含め、様々なご意見があることは承知しておりますが、いずれにしても、国土交通省としては、引き続き、観光立国の実現に向けて、施策の検討を進めてまいります。

以上