

4. 社会インフラの整備・促進

【国土・住宅政策】

1. 人口減少や少子高齢化、外国人労働者の増加などを踏まえ、すべての生活者にとってくらしやすいまちづくりを推進する。

（１）国・地方自治体は、人口減少や少子高齢化、外国人労働者の増加などを踏まえ、地域の主体性を確保しながら、すべての生活者にとってくらしやすいまちづくりを推進する。

①人口減少に伴う年齢や世帯構成の変化などの地域実態に応じ、地域住民の参画のもとで、コンパクトなまちづくりなどについて検討できる環境を整備する。

②コンパクトなまちづくりを進める際には、都市計画や交通基本計画をはじめ、様々な施策が相互に機能し合うよう、都市間および省庁間の連携をはかる。

③都市部における中心市街地の整備を進め、大型集客施設・業務用ビル・公共施設等を集約し、都市緑化やエネルギーの共同利用などを促進する。

④市街地再開発事業施行区域の要件を緩和し、既存建築物の老朽化、敷地細分化の状況などに応じて対象範囲を拡大し、敷地細分化の防止と既成市街地再開発を推進する。

⑤すべての生活者が快適にくらすことができる、ユニバーサルデザインにもとづいたまちづくりを推進する。

⑥オフィスビルの新築・改修時に、省エネルギー型設備の導入をさらに促進するとともに、ビル・エネルギーマネジメントシステム（BEMS）や省エネルギー支援サービス（ESCO）などの事業育成のための補助金制度を拡充する。

⑦地域の山林資源を活用し、木材住宅、バイオマス発電源燃料、森林保全に向けた産業、雇用、再生可能エネルギーなどを作り出す。

（２）国は、全国における地籍調査を推進するため、市町村に対する財政面および人材面での支援を行う。

①地籍調査の実施の有無により、自然災害発生後の住宅再建やライフライン復旧にかかる時間と費用に大きな差が生じるため、地籍調査を強化する。

②住みやすいまちづくりの観点から、地籍調査により所有者が不明確な土地をなくすことで、利用優先の土地活用と地価安定により生活と経済の安定をはかる。

③まちづくりと連動した土地政策を推進するため、土地取引の情報提供、土地行政の連携強化などにより、土地市場の透明化および活性化を推進する。

2. 地方住民の生活に係わる既存社会資本の長寿命化や老朽化対策など、持続可能で包摂的な社会資本整備を行う。

(1) 国・地方自治体は、地域住民の生活に係わる橋梁、交通施設、上下水道施設、港湾岸壁など既存社会資本の長寿命化や老朽化対策により、持続可能で包摂的な社会資本整備を行う。

- ①橋梁、上下水道施設、港湾岸壁などについては、ICTを活用した早期検知システムの導入などによる維持管理を適切に行い、破損や事故を未然に防ぐ。
- ②交通安全の確保、都市景観の保全、災害拡大の防止・減災等の観点を重視し、情報通信回線・上下水道管・ガスパイプ・電線等を一括埋設する共同溝の整備を推進する。
- ③内水氾濫・浸水対策における雨水貯留管の積極敷設ならびに下水道施設における重要な幹線（管路）等の耐震化を進める。
- ④大規模建築物や避難路沿道建築物などの耐震化や避難道路および沿道の建築物、軟弱地盤の地域を中心に液状化対策を推進する。
- ⑤学校、病院、空港、港湾、旅客施設、主要幹線道路、橋梁、公的賃貸住宅、公園緑地、排水処理施設の耐震補強など、地域住民の生活・安全・環境に関連した社会資本を優先的・効率的に整備する。
- ⑥社会資本整備を支える労働者の労働環境に配慮しつつ、国・地方自治体の技術者を含め、現場の担い手を安定的に確保および育成する。★

(2) 国・地方自治体は、交通施設の整備について、都市計画やまちづくり、交通機関ごとの役割分担や既存施設の活用、効率化と利便性向上、自然環境への配慮を重視して推進する。

- ①交通施設の整備について、納税者・利用者への説明責任、自然環境への配慮を重視して推進する。併せて、整備事業に対する事後評価制度の導入も検討する。
- ②鉄道施設や道路について、老朽化し安全上問題がある橋梁やトンネル等の構造物に対し、民間事業者への支援も含め早急に対策を講じる。
- ③空港施設について、滑走路、空港ビルや駐車場などを一体的に運営し、安全性の確保と利便性の向上を前提に効率性を高める。また、滑走路延長やターミナルビルの増設などの追加投資は、既存空港を効率的に運営し必要性を精査する。
- ④新幹線整備について、国民の理解が得られるよう慎重な検討を行うとともに、投資の重点化を推進する。また、地域交通維持の観点から、並行在来線の経営分離問題や貨物路線の維持問題を解決する。
- ⑤道路整備について、拠点都市への接続向上、物流の円滑化など、地域住民の意見を踏まえて計画し整備を行う。三大都市圏においては、通過車両削減による渋滞解消などを目的に、環状道路・バイパス道路を拡充する。
- ⑥民間活力により社会資本整備を推進するため、PPPおよびPFIを活用するとともに、「公」と「民」の事業の責任範囲の明確化をはかる。

- ⑦上下水道など公益性の高い公共事業については、地方自治体における技術・管理人材の確保に努めるとともに、公共サービス事業の持続性・安定性と安全性を担保し、非常時における自治体間の相互応援体制の整備を促進する。
- ⑧上下水道の設備更新については、民間活用も含めた具体的方策について、受益者たる住民参加のもとで意思決定を行う。
- ⑨大都市圏への一極集中とそれに伴う住環境悪化、通勤問題、交通渋滞、防災問題など、様々な弊害を是正するため、地方分権や行政改革について国民的な議論を推進する。

3. 居住の権利を基本的人権として位置づけ、誰もが安心して住み続けることのできる賃貸住宅を確保する。

- (1) 国・地方自治体は、「居住の権利」を基本的人権として位置づけ、住宅セーフティネット法の住宅確保要配慮者などに加えて、外国人労働者など、特に配慮が必要な世帯に公的賃貸住宅や一定の基準を満たした空き家を供給するとともに、民間の優良賃貸住宅に対する支援を強化する。★
- ①子育て世帯が安心して子育てできるよう、十分な広さと質を備えた賃貸住宅を供給する。また、高齢者が所有する住宅を子育て世帯が居住する賃貸住宅として活用する。
- ②高齢者がコミュニティを維持しながら地域に住み続けられるよう、サービス付き高齢者向け住宅を活用する。また、居住の安定と居住用資産の有効活用をはかるため、自己所有の住宅等を担保として高齢者に融資を行うリバースモーゲージ制度の普及に向けた支援を講ずる。
- ③「高齢者の居住の安定確保に関する法律（高齢者居住安定確保法）」におけるサービス付き高齢者向け住宅を拡充する。また、障がい者にも対象を拡大し「高齢者および障がい者の居住の安定確保に関する法律（高齢者・障がい者居住安定確保法）」に改正する。
- ④住宅セーフティネット法の住宅確保要配慮者などの自立生活を支援するため、生活保護制度の生活扶助を見直し、住宅支援制度や住宅手当制度（住宅の現物支給又は家賃補助）を創設する。その際、一定の基準を満たした空き家の提供を含める。また、国は、無料低額宿泊所の利用者の自立を助長する適切な住環境を確保するため、無料低額宿泊所の防災体制を強化するとともに適切な相談支援体制の整備を行う。
- ⑤住宅確保要配慮者などに良好な居住環境を備えた特定優良賃貸住宅を供給するため、家賃減額などの支援を強化する。
- ⑥公的賃貸住宅への入居資格を持つすべての対象者が入居できるよう、入居者の公平性・効率性を担保した制度の見直しを行う。また、地方自治体は、条例における「連帯保証人規定」を削除し、入居者が保証人を立てられない場合には保証人を免除する。

- ⑦生活困窮者が抱える家賃負担や連帯保証人等の住まいをめぐる課題の解消に向けて、住居確保給付金の支給期間の延長や一時金の支払い、機関保証の活用を行う。
- ⑧公的賃貸住宅の計画的な建て替え、設備充実、ユニバーサルデザイン化、防犯対策などに対して、経費補助により事業期間を短縮する。
- ⑨民間賃貸住宅に住宅確保要配慮者などが入居している場合には、一定の要件のもと賃貸住宅の所有者に経費補助を行う。
- ⑩誰もが安全・安心・快適に暮らせるよう、民間賃貸住宅の改修・建て替えを行う際には、一定の要件のもと賃貸住宅の所有者に経費補助を行う。
- ⑪年間所得が1,500万円以下の個人が賃貸住宅に居住している場合は、支払い家賃額20%（上限は24万円）を各年分の所得税額から控除する「家賃比例税額控除制度」を創設する。

4. 安全で良質な住宅・整備を適正価格で取得・改修できる住宅政策を推進するとともに、空き家対策を強化する。

- (1) 国・地方自治体は、適正な価格で新築住宅を取得できるよう、税制の優遇や費用の補助を行う。
 - ①新築住宅にかかる固定資産税の軽減期間を10年に延長する。また、居住用財産の譲渡損失の繰越控除期間を5年に延長する。
 - ②長期優良住宅の税制優遇の拡充、超長期住宅ローンの開発などの環境整備を推進する。
 - ③失業や収入の減少、病気などによって、住宅ローンの返済が困難になった者に対する、元金返済の猶予や返済期間の延長などの救済制度を設ける。
- (2) 国・地方自治体は、適正な価格で既存住宅を取得できるよう、税制の優遇や費用の補助を行う。
 - ①太陽光発電、高効率給湯器や燃料電池など、初期投資額の大きいリフォーム費用の補助、固定資産税の軽減などを行う。
 - ②耐震性・省エネルギー性能・バリアフリー性能等を向上させるリフォームの促進とともに、省エネルギー性能を一層向上しつつ、長寿命でライフサイクルCO2排出量が少ない長期優良住宅ストックやZEHストックを拡充する。
 - ③リフォームが住宅の資産価値を高め、市場で適正に評価される仕組みづくりを推進する。また、既存住宅の住宅ローン減税を延長し減税額の上限を引き上げる。
 - ④既存住宅の質や管理状況を反映させた価格査定方法の普及、リフォームにかかる費用を含む既存住宅への融資、既存住宅における固定資産税の軽減を新築住宅と同等にする。

- ⑤住宅履歴情報の蓄積・活用の普及を促進するとともに既存住宅の売買時における住宅性能表示、瑕疵担保責任、修繕記録、管理情報などに関する情報提供を行う。また、住宅・建築の専門家・専門家団体による相談窓口を整備する。
- ⑥既存住宅の耐震改修促進税制における所得税の特別控除額や固定資産税の減税額を拡充する。また、耐震性能診断・耐震改修工事を新耐震基準による住宅にも適用する。また、住宅の「直下率」を建築基準法や住宅性能表示制度に規定することを検討する。
- ⑦シックハウス対策については、ホルムアルデヒドなどの原因物質以外の代替物質も含めて総量規制を導入する。また、建築資材等に含まれる有害物質に関して、事業者への意識啓発、居住者への情報提供を推進する。

(3) 地方自治体は、増え続ける空き家（共同住宅含む）が火災や自然災害などによって周辺の住宅や住民に危険を及ぼさないよう、「空き家等対策計画」を策定し、実施する。また、住宅セーフティネット法にもとづく居住支援協議会を設置し、登録住宅を増やすため、賃貸住宅の所有者等に対して改正住宅セーフティネット法の内容の周知を徹底する。さらに、地域の実情に応じた賃貸住宅供給促進計画の策定を進める。★

- ①倒壊のおそれのある空き家については、火災や自然災害などによって周辺の住宅や住民に危険を及ぼさないよう、先進的な事例をもとに計画を策定し対策を行う。
- ②倒壊のおそれのない空き家については、住宅弱者に向けた空き家データベースの構築や改修費の補助などを通じて有効活用をはかる。

【交通・運輸政策】

1. 「交通政策基本計画」の着実な実行により、持続可能な社会基盤としての交通・運輸体系を確立する。

(1) 国・地方自治体は、「交通政策基本計画」を着実に実行し、わが国が直面する経済・社会の変化に的確に対応するとともに、国民生活や経済活動を支える社会基盤として、持続可能で強い交通・運輸体系を構築する。交通・運輸を担う人材の計画的な確保に向けて、資格・免許などの技術・技能の習得などの人材育成や同産業への就業を支援する。

- ①国は、交通政策基本計画の趣旨に沿った、地方自治体における計画策定を誘導・指導する。
- ②国・地方自治体は、交通政策基本計画の進捗状況を「見える化」しつつ、目標の達成に向けた施策のフォローアップを行うとともに、法制上・財政上の支援措置を講ずる。
- ③国は、地方自治体に交通政策を担当する専任者を配置するなど、人材を育成・確保する。

- ④国・地方自治体は、交通政策基本計画と整合のとれた自転車活用推進計画を定め、交通安全対策や歩道・自転車道・車道の分離、公共交通機関と連携した災害時における交通機能の維持、国民の健康増進などをはかる。
- ⑤地方自治体は、条例による荷捌き駐車施設の設置の義務化、駐車場法の特例制度として規定された荷捌き駐車施設の集約化、住宅街における駐車規制の見直しなど、地域実情にあわせて物流を考慮したまちづくりを推進する。

(2) 国・地方自治体は、「地域公共交通活性化・再生法の改正」などに基づき、「地域が自らデザインする地域の交通」「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」へ法定計画を見直していく。

- ①国は、交通機関の経営効率や地方自治体の財政負担軽減に係るK P I を設定した計画に基づく事業を支援し、その実現に向けては、地方自治体における組織体制充実のための安定的な財源と人財の育成・定着を確保する。
- ②地方自治体は、「法定協議会」「地域公共交通会議」「運営協議会」などで、地域住民に必要不可欠な交通路線の存続や廃止・代替を検討するにあたっては、交通・運輸産業に従事する労働者代表の意見を反映する。また会議運営にあたっては、納得・合意にもとづく協議を実施する。
- ③地方自治体は、新たな路線等の入札にあたって、「安全運行の担保」を明確に位置づけ、国土交通省が示した入札のガイドラインである「地域住民の生活交通を確保するための輸送サービスの運行主体の選定」および「貸切バスにおける新運賃・料金制度」を遵守するよう行政指導を行う。

(3) 国・地方自治体は、交通のシビル・ミニマム（生活基盤最低保障基準）維持の観点から、子どもの通学や高齢者の通院など、市民生活に必要不可欠な地域公共交通に対する助成を行い、路線・航路を維持・確保する。特に山間部・離島などに関しては、地域振興と一体となった維持対策を行い、自動運転技術等の先進技術の活用も観点として加え、実証実験などを積極的に展開し、早期の実用化を目指す。また国は、人的・財政的基盤が脆弱な地方自治体への専門人材派遣などの人的支援、財政支援を積極的に行う。

- ①生活交通の存続が困難な地域は、地方自治体が地域公共交通確保維持改善事業の拡充と事業計画策定の簡略化により、地域のニーズを踏まえた最適な代替交通手段を確保する。日常的な生活物資輸送など、離島の住民生活に不可欠な海上航路については、国が補助制度を充実させ、代替船の建造への支援を行う。
- ②複数市町村にまたがるような広域的・幹線的な生活交通路線については、国・地方自治体が地域の生活を支える観点から積極的に支援・補助するとともに、採算を向上させる対策を講じる。
- ③国は、高齢・障がい者の食料品アクセス問題（注 3）の解決に向けて、関係府省間で連携し、施策を一体的に推進する。また地方自治体・商工会などで構成する

協議会を設置し、情報通信技術を駆使した交流などを通じて「買い物弱者問題」に取り組む先進事例を共有する。また、宅配ネットワーク維持のための「小さな拠点」形成などの施策や貨客混載など、持続可能な買い物環境の改善に向けた仕組みが検討・創出されるよう地方自治体への支援を行い、地域の自立的な取組を促進する。

(注3) **食料品アクセス問題**～高齢化や単身世帯の増加、地元小売業の廃業、既存商店街の衰退等により、過疎地域のみならず都市部においても、高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方（いわゆる「買い物難民」「買い物弱者」「買い物困難者」）が増えてきた。食料品へのアクセスは、商店街や地域交通、介護・福祉など様々な分野が関係する問題で、これまで国の関係府省、地方公共団体の関係部局が横断的に連携し、民間企業や NPO、地域住民などの多様な関係者と連携・協力しながら継続的に取り組まれてきた。

2. 先端技術を活用し、環境負荷が小さく、すべての利用者が利用しやすい交通・運輸体系づくりを促進する。

(1) 国・地方自治体は、地域公共交通を有効活用した交通体系を整備する。

- ①国・地方自治体は、鉄道の複線化・複々線化・相互乗り入れなど、混雑緩和対策・輸送力増強施策とともに、その助成を拡充する。また、市街地における路面電車（LRT）については、地域住民の合意形成をはかったうえで整備する。
- ②国・地方自治体は、車や二輪車・自転車とバスや鉄軌道などの公共交通機関との接続、駐車場・駐輪場の整備といった具体的な計画にもとづき、パーク・アンド・ライドを推進する。

(2) 国・地方自治体は、環境対応車（二輪車等を含む）の開発・普及、交通渋滞の解消をする道路システムなど、先端技術を活用し、環境負荷が小さい、自動運転や安全対策、環境に配慮などの技術開発・普及による交通・運輸体系を構築する。

- ①国は、国連自動車基準調和世界フォーラムの自動車安全・環境基準の国際調和と認証の相互承認をふまえ、自動運転化の実用化に向けた法整備、保険などの検討、自動運転に関するセキュリティガイドラインと高速道路での自動運転を可能とする自動操舵に必要な技術基準の整備、安全技術の促進に向けた支援制度を進める。
- ②国は、環境対応車（二輪車等を含む）の開発・普及のための各種優遇措置を拡充するとともに、充電設備や水素ステーション等インフラ整備に対する支援策を推進する。また、公用車を環境対応車に代替する。
- ③国は、ビッグデータの活用、VICS（道路交通情報通信システム）の普及、新交通管理システムの整備を行うとともに、次世代ITSの導入を推進し、交通渋滞や交通事故を減少させる。
- ④国・地方自治体は、交通・物流を効率化するため費用対効果を検証した上で、交

差点の立体化、道路の拡幅、環状道路・バイパス道路・物流拠点の適正配置などを実施する。

- ⑤地方自治体は、駐車場・タクシー乗場の他、主要駅での路線バス乗降場および貸切バスの駐車場の整備など、停まる安全を推進する。

(3) 国・地方自治体は、2020年度以降の「第7次総合物流施策大綱」の策定にあたって、自動車・鉄軌道・航空・海運などの各物流機関を最適に組み合わせ、安全かつ確実に、環境負荷の小さい物流体系の整備を推進する。

- ①国は、物流の国際展開において、現地企業との親和性、多国間との連携をはかるための標準化の視点から、国際的に通用する戦略とビジネスモデルおよびシステム構築、社内体制の整備を促進し、民族性、言語、商習慣、インフラ整備の状況、現地特有ネットワーク、異なる規制や法制度、会計・税務への対応など、課題克服へ向けた支援を進める。

- ②国・地方自治体は、長距離貨物輸送におけるモーダルシフトを推進する。

- a) 港湾での鉄道施設の整備、貨物鉄道と海上大型コンテナ輸送を結合する。
- b) 大都市間貨物鉄道経路・時間の確保、コンテナヤードの増強、貨物駅を改良する。
- c) 港湾と道路の一体的整備、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備、環境負荷の小さい船舶の普及を促進する。

- ③国・地方自治体は、都市内・地域内物流の効率化のため、共同配送拠点を整備する。

- ④国・地方自治体は、物流情報提供設備を整備し、道路交通等の各種情報を提供する。

- ⑤国・地方自治体は、物流事業者における、ゼロエミッション自動車の普及を促進する。

(4) 国・地方自治体は、ユニバーサルデザインにもとづき、すべての利用者が円滑に移動・乗換えできる、交通機関・交通施設の整備を促進する。

- ①国・地方自治体は、旅客施設について、ユニバーサルデザインの推進、ホームドアの設置とベビーカーの利用環境改善、幅の広い歩道整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、バリアフリー対応型信号機、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示などの整備、視覚障がい者用ブロックの整備、誰でも使えるトイレの設置などによる、すべての人が利用しやすい施設整備を推進する。また国は、地方自治体が施工するエレベーターの設置、人工地盤や通路の新設など大規模工事に対する人的・財政的支援を行う。

- ②国・地方自治体は、旅客車両について、バリアフリー車両の導入を促進し、高齢者・障がい者などにやさしい交通事業を組み合わせ、地域の実態にあった効果的な交通環境整備を支援する。

- ③地方自治体は、高齢者・障がい者およびその介護者に対する福祉目的の運賃・料金割引を拡充するとともに、利用しやすい料金体系やダイヤを整備できるよう、地域の公共事業者と病院やスーパーなどとの業務提携を支援する。
- ④国は、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」にもとづく、公共交通の利用環境の向上、まち歩きを促す歩行空間の整備などへの支援を行うとともに、「心のバリアフリー」啓発活動、多言語対応、無料公衆無線LAN環境提供や多言語表記案内の改善、観光地における公衆トイレの整備など、ユニバーサルデザインにもとづくまちづくりを関係機関と調整し進める。

(5) 国・地方自治体は、事故を未然に防ぎつつ機能性を向上させるための道路整備や信号制御の高度化を行い、諸外国における歩きスマートホン操作の禁止・罰則例を参考に地域事情に応じて、歩きスマホについても条例等による規制を検討し、安全で人間優先のみちづくりを推進する。また、障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず安全に安心して利用できる道路環境を形成するため、コミュニティゾーン形成事業、あんしん歩行エリア、自転車通行環境整備モデル地区などの各種施策を推進する。

3. 災害に強い交通・運輸体系を構築し、交通・運輸全般の安全強化と輸送の安定確保を両立する。

- (1) 国・地方自治体は、東日本大震災や熊本県を中心とする九州地震、西日本集中豪雨災害や北海道胆振東部地震など、想定外の自然災害が多発する現状をふまえ、災害に強い交通・運輸体系を構築する。
 - ①地方自治体は、災害に強い物流システムの構築に向けて、物流総合効率化法にもとづき広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設（民間物流施設）の選定を進め、非常用電源を完備する。また、自治体等の関係者などから構成される協議会を活性化し、地域事情に応じた支援物資輸送を実現するための広域連携体制を構築する。
 - ②国は、港湾の事業継続計画（港湾BCP）の策定を支援するとともに、民間事業者との連携を進め、「災害救援フェリー」による救急輸送ネットワークを整備する。また、海上輸送については、レーダー等の施設整備、航路標識の耐震・耐波浪補強、航路用電源の自立型電源化（太陽電池化）を支援する。
 - ③国・地方自治体は、発災時に被災地の支援を可及的速やかに実施するため、燃料備蓄を進めるとともに、代替輸送手段を迅速に確保できるよう、平時から輸送モード間の連携を促進する。
 - ④国・地方自治体は、交通運輸インフラの耐震・津波・浸水・土砂災害対策や老朽化対策に対する支援を拡大し公共輸送機関の安全を確保するとともに、ICTを活用した渋滞情報・規制情報の提供などによる道路交通対策を行う。

(2) 国は、自動車運転者の労働時間の短縮など労働環境の改善をはかり、ワーク・ライフ・バランスおよび安全輸送の観点から、自動車運転者の長時間労働の改善および公正競争の確保のために、労働環境や賃金体系が適正なものとなるよう関連諸法の改正を行う。

①国は、自動車運送事業における監査体制の強化、自動車運転者の過労運転防止のための運行管理の高度化などを通じて、安全対策を強化する。

②国は、長時間労働による「精神的・肉体的疲労からの回復」と「交通事故の防止」をはかるため、「休息期間」と違反事業者に対する罰則を法律に規定する。また「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(告示)の最大拘束時間の見直しをはかるとともに、事業者に連続休息期間の確保を義務づける。

③国は、すべての事業用自動車にデジタルタコグラフおよびドライブレコーダーの搭載や、現行車両も含めた衝突被害軽減ブレーキシステムの義務化を進める。また、すべての事業者に定期的な電子監査を義務づけ、関係省庁で摘発に必要な情報を共有化する。

④国は、規制緩和による過当競争や賃金体系における過度な歩合制が低賃金・長時間労働の原因であるため、安全輸送の観点から累進歩合制度の禁止を法律に明記する。また、需給調整規制や運賃規制などにより、不適切な事業者を排除する制度を構築する。

⑤国は、「適切な賃金(報酬)・労働時間を無視した」発注(発注業者・荷主・顧客)を規制するため必要な法整備を行う。また、事業者が「確保すべき適正な人件費」を道路運送法などに規定し、正確な各種統計をもとに毎年規定の適正な人件費を改定する。

⑥国は、事業への参入要件を厳格化するとともに、事業者に対する事業継続の許可について、事業場の労働者の労働・社会保険への加入状況をより厳格に精査する。

(3) 国・地方自治体は、いわゆる「ライドシェア」などの新たな有償旅客運送事業について、既存の公共交通で保障されている利用者の安心・安全が確保されない限り、導入しない。また、空港、港湾、観光地において、訪日外国人旅行客を対象とした違法な白タク・白バス類似行為が目立つことから、道路運送法をはじめとする法令違反として厳正に対処する。

(4) 国は、車内・機内・船内における迷惑行為・危険行為などを規制・抑止するよう、迷惑行為・危険行為・暴力行為に対する乗務員の権限および罰則を強化する。

(5) 国は、飲酒や薬物中毒が原因とされる運転による交通事故を未然に防ぐため、危険運転に対する厳罰化をはかる。また交通事故発生時には、飲酒事実調査を必ず行い、交通事故証明書に結果を記載する。認知症が原因とされる交通事故対策として、より多くの高齢者が高齢者講習等を受けることができるよう環境を整備すると

ともに、高齢者の身体的かつ経済的負担を考慮した運転免許更新制度の改正および代替移動手段の確保を検討する。

(6) 国・地方自治体は、交通事故・負傷者の減少、交通事故死亡者ゼロをめざす。

①国・地方自治体は、急発進や急ブレーキをしないエコ運転の推進、交通安全教育の充実、運転技術の維持向上、安全な車とまちづくりを促進する。

②国・地方自治体は、高齢運転者による交通事故を防止するため、運転支援システムなど先進技術を搭載した自家用車への買い換え支援や、交通事故分析にもとづく交通安全に関する教育・啓発活動を推進する。

③国・地方自治体は、訪日外国人旅行者による交通事故の防止や事故被害者の利益を守るため、車線規制や速度規制、交通標識などの国内交通ルールや、事故発生時にとるべき行動などについて、運行供用者による外国人自動車運転者への周知を徹底する。

(7) 国は、自動車損害賠償保障制度により、ユーザーから支払われた保険料の一部が国の一般会計に貸し出されている状態を改め、自動車ユーザーによる共助システムについて、制度で定められた被害者救済事業や交通事故予防の研究事業の持続可能性が損なわれることがないように保険料を早期に返還する。★

(8) 国は、航空機を利用したハイジャックなどの犯罪対策を強化して、航空法へ航空保安に関する国の責任を明記し、旅客・荷主各々の義務を明確にするなど航空保安体制を整備する。

(9) 国は、民間機優先の空域再編を実施するとともに、国土交通省・防衛省（自衛隊）・在日米軍に分かれている航空管制を国土交通省へ一元化し、航空安全を強化する。

(10) 国は、一元的な海上交通管制のもと、船舶の動静監視および情報提供体制を整えた、海上交通センターの機能向上をはかる。

(11) 国は、海洋汚染被害発生 of 未然防止・被害軽減をはかるため、日本領海へ立ち入る外国籍船舶に対し、賠償責任保険への加入を義務付けた船舶油濁損害賠償保障法の適切な運用をはかるとともに、海難時の油流出防止対策や外国船の座礁などによる油濁損害の防除費用に対する地方自治体への補助を実施する。

(12) 国は、国内空港における外国航空機による運送（シカゴ条約）、国内港間における外国船舶による旅客・貨物の沿岸輸送（船舶法）を認めないカボタージュ規制について、国内輸送の安全性を担保するため、一元的に制度の維持・運用をはかる。

(13) 国は、混雑が著しい港湾・浅瀬・狭水道における船舶航行の安全対策の強化・通航制限の解消のため、航路整備の推進、航路内漁網の排除、新規埋立事業・大型浮体構造物設置に際しての港湾機能・海上交通との調整、わが国に寄港する外国籍船舶への水先人の乗船・タグボート使用の義務化や責任制限の整備など各種対策を強化するとともに、事業停止・許可取消も含めた罰則強化・責任追及を推進する。

(14) 国は、コンテナ輸送の安全性を確保するため、アメリカ運輸省規則（49 C F R）（注 4）を参考に、積荷内容（重量、危険・有害物質等）・積付方法などの情報提供を荷主に義務付ける「海上コンテナ安全運送法（仮称）」（注 5）を制定する。危険・有害物質輸送に関する国内規制に関して、危険・有害物質表示を国際基準に統一する。航空貨物については、国際民間航空機関（I C A O）が定める世界航空保安計画（G A S e P）にもとづき、新K S／R A制度（注 6）を検証・改善する。

(15) 国は、航空・船舶・陸上輸送貨物および郵便への無申告危険品の混入を防止するため、国内法で危険品の荷主責任を明文化するとともに、国の責任で危険品に係わる申告義務を徹底させるとともに、荷主・梱包業者・代理店に対して、危険品を取り扱う責任に関する教育を義務化し、違反者への罰則を強化する。

(16) 国は、海上輸送の安定・安全性確保のため、日本籍船舶と日本人船員の確保、海賊・武装強盗などへの対応強化に向けた国際的な連携・協力など、必要な措置を講じる。

(注 4) アメリカ運輸省規則（49 C F R）～the Code of Federal Regulations：アメリカにおける、輸出入の危険品輸送に関する規則。

(注 5) 「海上コンテナ安全運送法（仮称）」～輸送の責任を明確にし、荷主、船社、港運、運送会社と港湾関係に携わる労働者の安全を守るための新法。

(注 6) 新K S／R A制度～新 known Shipper（特定荷主）/Regulated Agent（特定航空貨物利用運送事業者）制度：国際民間航空機関（I C A O）の国際標準などにもとづき、セキュリティレベルを維持しつつ物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。

以 上