

追加事項（政策制度 要求と提言（抜粋））

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. 地域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。(「防災・減災に関する政策」参照)

- 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。(「社会保障制度の基盤に関する政策」参照)
- 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。(「社会保障制度の基盤に関する政策」参照)
- 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。(「税制改革」参照)

4. 安全で良質な住宅・設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。(「税制改革」参照)
- 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。（「防災・減災に関する政策」参照）

- 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. 「第２次交通政策基本計画」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。加えて、交通・運輸を担う人材の計画的な確保に向けて、資格・免許の取得や技術・技能の習得など、その費用の支援をはじめ、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て、地方自治体における「立地適正化計画」や「地域公共交通計画」の策定を誘導・指導する。
- ②国・地方自治体は、交通政策基本計画に掲げた数値目標等の進捗状況を「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派遣するなど、自治体職員の育成・確保に努める。
- ④国は、自然災害が頻発化・激甚化する中、被災した鉄道、道路、空港、港湾等の社会インフラの復旧に財政措置をはかるとともに、老朽化が進む橋梁やトンネル、車両、安全通信装置等の維持・更新や、耐震化を含めた安全対策などへの支援を通じて、持続可能な交通基盤を構築する。
- ⑤国・地方自治体は、交通政策基本計画および「第２次自転車活用推進計画」にもとづき、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。

- ⑥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、改正地域公共交通活性化再生法などにもとづき、「地域が自らデザインする地域の交通」「持続可能な地域モビリティの刷新」の実現に向け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 を設定した計画にもとづく事業を支援し、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国は、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築のため、法整備や財源も含めた「実効性ある支援」を行い、地域の生活基盤を確保する。その際には、整備新幹線の建設と並行在来線の存続問題が発生していることも踏まえ、環境負荷の少ない物流ネットワーク維持の観点にも配慮する。
- ③国・地方自治体は、交通事業者の固定費負担の軽減をはかるとともに、必要に応じて上下分離方式の導入など、地域公共交通の再構築に向けた措置を講じる。
- ④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、交通事業者や利用者、住民など地域のあらゆる関係者が緊密に連携して真に必要なとされる輸送サービスを検証し、納得・合意にもとづく協議を実施する。また、複数市町村にまたがる広域的な公共交通を取り扱う協議会も積極的に設置する。
- ⑤地方自治体は、新たな路線等の入札にあたって、安全運行を担保するため、国土交通省が示した「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」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、早期の実用化をめざす。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地域公共交通の維持・確保に向けては、「クロスセクター効果」を勘案し、地域の実情を踏まえた上で、交通政策とともに、教育や医療・福祉など各分野の政策とのポリシーミックスをはかり、地域公共交通の維持に向けた支援を積極的に行う。
- ②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。

- ③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、複数市町村により構成する協議会を設置し、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。
- ④国は、高齢・障がい者の食料品アクセス問題の解決に向けて、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。

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、各交通モードの特性や地域・エリアの実情を踏まえ、モード間連携・機能分担や他分野の政策とのポリシーミックスを図りつつ、地域公共交通を有効活用した交通体系の整備、まちづくりを進める。また、環境負荷が小さい公共交通のいっそうの利用促進に向けて総合的に政策を推進する。

- 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、駐車場・駐輪場の整備により車や二輪車・特定小型原動機付自転車（電動キックボード）・自転車と公共交通機関との接続をはかり、パーク・アンド・ライドを推進する。

(2) 国・地方自治体は、ゼロエミッション車など環境対応車（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、自動運転にかかわる法整備、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、自動運行補助施設など自動運転に必要な施設の整備、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、CASEの実現に向けた技術開発の推進、ビッグデータの活用、VICS（道

路交通情報通信システム)によるプローブ情報活用サービスの実用化への支援、新交通管理システムの整備を行うなど、次世代ITS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国・地方自治体は、駐車場・タクシー乗場の他、バスタなどの特定車両停留施設をはじめ、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。
- ⑥SAFやe-fuelなど、合成燃料をはじめとするカーボンニュートラルに資する燃料の免税や、国産化を含む供給能力の拡大など、導入促進に向けた施策を推進する。

(3) 国・地方自治体は「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」にもとづき、物流のデジタル化や自動化(物流DX)、およびモノ・データ・輸配送プロセスを含む業務プロセスの標準化による簡素で滑らかな物流、トラックドライバーの働き方改革など担い手にやさしい物流、持続可能性を確保した強くてしなやかな物流の整備の実現に向けて施策を推進する。

- ①国は、各業界における輸送に関する商習慣など、荷主と輸送事業者の関係に充分留意した上で、物流DXや業務プロセスの標準化を推進する。
- ②国は、物流MaaSの推進にあたっては、分担する事業者が細分化されないよう、輸送の安全確保の観点から一定の事業規模を要件に設定する。
- ③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。
- ④国・地方自治体は、地域内・地域間物流の効率化のため、共同輸配送の拠点を整備する。

(4) 国・地方自治体は、ユニバーサル社会実現推進法およびバリアフリー法にもとづき、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、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うとともに、諸外国の禁止・罰則例を参考に、地域事情に応じて「歩きスマホ」を禁止する条例等による規制のさらなる強化を検討し、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、東日本大震災をはじめ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。（「東日本大震災からの復興・再生および防災・減災政策」参照）

- 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法規を厳格に運用する。

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、自動車運転者の長時間労働による過労死および事故を防止するため、労働時間の正確な把握のもと、改正労働基準法の時間外労働の上限、60 時間超の時間外割増 50%の中小企業への適用、限度時間超過にかかわる手続き、改正「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(告示)の周知、および施行後の違反に対する監督指導および運輸支局との相互通報を徹底する。あわせて、告示の運用状況を検証し、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。また、自動車運転業務に対する労基法一般則の適用に向けた検討を速やかに開始する。

③国は、改善基準告示の連続運転時間違反の解消に向けて、絶対数が不足している高速道路のSA・PA、道の駅における大型車やトレーラーの駐車マスを拡充する。また、まちづくりの観点から、大規模な工業団地や物流団地、荷主の庭先等における大型トラック等の駐車場設置を推進する。あわせて、ETCの深夜割引適用方法の見直しにより午前0時直前の滞留問題を解消する。

④国は、すべての事業用自動車への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、衝突被害軽減ブレーキシステムの義務化の対象外となる使用過程車への衝突警報装置の導入を推進する。また、すべての事業者に定期的な電子監査を義務づける。

⑤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。

⑥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、トラック輸送の「標準的な運賃」や貸切バスにおける「公示運賃」、または「確保すべき適正な人件費」を含めた適正な運賃・料金を収受しない事業者への指導を強化する。また、道路運送法にもとづく適正な人件費の算出にあたっては、全産業平均給与額を基礎とする。

⑦国・地方自治体は、「定額乗り放題タクシー」等と呼称される新たな輸送サービスに対し、地域の公共交通全体の持続可能性や旅客の安全性を踏まえ、採算性を無視し

た過度な低価格運行等を抑制する措置を講じる。

- ⑧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、運転代行における随伴用自動車に代わり、折り畳み式原動機付自転車等（電動キックボード・自転車を含む）を使用した自動車運転請負サービスについて、自動車運転代行業法の類型に加えるとともに、利用客の車両は代行運転普通自動車とみなし、第二種免許を運転の要件とする。

(5) 国は、貨物自動車運送事業にかかわる現行の基準が、輸送の安全確保に最低限必要なものであるという原則に立ち、事業法による規制の対象とならない自家用自動車による有償貨物運送については容認しない。

(6) 国は、車内・機内・船内における迷惑行為・危険行為・暴力行為に対する関連法規を周知徹底し、厳格に運用する。また、必要な法整備も視野に当面は安全阻害行為等の類型の見直しなど運用の改善により当該行為の抑止をはかる。

(7) 国は、飲酒や薬物中毒による運転の根絶に向け、交通事故発生時には飲酒検査等を必ず実施し、交通事故証明書に結果を記載する。

(8) 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防止対策として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置が搭載された普通自動車（サポートカー）の購入支援や、サポートカー限定免許の申請促進に向けた施策など、ハード・ソフト両面からの環境整備をはかる。あわせて、代替移動手段の拡充など、運転免許の自主返納後の支援をはかる。
- ③国・地方自治体は、訪日外国人旅行客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。

④国は、特定小型原動機付自転車（16 歳以上であれば運転免許不要、ヘルメット装着が任意となる最高時速 20 キロ以下の電動キックボード）について、人・自転車・自動車（二輪車などを含む）など既存の道路交通との安全が阻害されないよう、厳格な走行ルールを設定し、その周知徹底、および違反に対する取り締まりを強化する。

（9）国は、改正自動車損害賠償保障法により恒久化された自動車事故対策事業について、被害者支援事業や事故防止にむけた施策の充実化を推進するとともに、一般会計に貸し出されている「自動車ユーザーが支払った保険料」全額を早期に返還する。

（10）国は、航空機を利用したテロ・ハイジャックなどの犯罪防止をはじめ航空輸送の安全確保に向けて、国が検査の実施主体となるなど、財源を含め、その責任を一層強めるとともに、旅客・荷主の義務の周知など航空保安体制を強化する。

（11）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。

（12）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。

（13）国は、座礁をはじめ海難時における海洋汚染に対する被害者保護のため、改正船舶油濁損害賠償保障法の周知徹底をはかるとともに、油流出防止対策や油濁損害の防除に対し、省庁横断的に対処して地方自治体への支援を実施する。

（14）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。

（15）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。

（16）国は、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範や改正 SOLAS 条約と陸上輸送の整合性をはかるため、海上輸送コンテナに関して、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「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律（案）」の再提出を検討する。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。

（１７）航空貨物にかかわるＫＳ／ＲＡ制度について、国がＫＳ認定を行うなど保安検査の実施主体を見直す。

（１８）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、改正商法に規定された危険物に関する通知義務を周知・徹底するとともに、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。

（１９）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。

以上