

新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえた公共交通に係る要望

～コロナ禍の影響を大きく受ける公共交通事業者への支援ならびに、
次期交通政策基本計画に関する要望～

2021年2月26日
東京商工会議所

<基本的な考え方>

■新型コロナウイルス感染症が猛威を振るう中、企業は事業継続・雇用維持に必死に取り組んでいる。一方で、感染の急拡大を受け再び緊急事態宣言が発令されるなど、未だ感染の収束は見通すことができず、企業の倒産、廃業、これに伴う失業の増加により、地域経済への甚大な影響、国際競争力の低下が懸念される。国、自治体、国民、事業者、医療機関等がより一層連携して感染拡大防止に努めるとともに、感染終息を目指し、ワクチンの接種体制の早期構築が求められる。本年7月から開催される東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を1つのメルクマールとして、感染拡大を最小限に抑えつつ、社会経済活動レベルを可能な限り引き上げ、新型コロナウイルスの克服、国際競争力の強化に向けて国を挙げて一層強力に取り組む必要がある。

■コロナ禍で大打撃を受ける企業のうち、特に公共交通事業者は人々の移動の自粛・制限により利用者が大きく減少し、事業の継続が困難な状況に陥っている。航空事業者の2020年度業績は過去最大規模の赤字となる見込みである。航空輸送統計速報(2020年11月分)においては、国内定期航空の旅客輸送量は人ベースで対前年同月比44.3%減、国際空港輸送の旅客輸送量は人ベースで対前年同月比95.4%減となっている。鉄道輸送統計月報(2020年11月分)においては鉄・軌道旅客輸送量は旅客人キロ総合計で前年同月比31.7%減、JR各社の2020年度年末年始における特急・急行列車輸送量は前年比32%に留まっている。また、関東管内の自動車交通分野では、路線バスの輸送収入(12月)が対前年比22.2%減、高速バス(12月)では、74.5%減、貸切バス(12月)では、55.5%減となっている。タクシー(12月)についても、輸送収入は30.9%減となり、その影響は未だ甚大である。公共交通事業は、医療・介護や飲食・小売りなどとともに国民生活に欠かせないサービスを担うエッセンシャル(不可欠な)事業としてコロナ禍が収束するまでの間、適切に支援をしていくことが必要である。

■中長期に目を転じれば、公共交通は、わが国の生産年齢人口の減少やデジタル化の進展等に伴い需要減少が予想されていたが、コロナ禍は、その課題を一気に現実のものとした。テレワークやWEB会議の浸透等をはじめとした国民・企業の行動変容は、アフターコロナにおいても継続し、公共交通需要はコロナ前の水準には戻らないとの予測もある。公共交通事業者が存続していくためには、こうした社会変化に対応した新たな取組に果敢に挑戦し、公共交通需要の底上げや、新たな需要の掘り起こし・取り込みを積極

的に実行していくことが重要である。国は、次期交通政策基本計画等を通して、こうした取組が公共交通の利用者に与える影響を注視しつつ、地方ならびに都市圏の事業者の取組の後押し、国民への理解促進を図りたい。

【要望項目】

公共交通事業者が将来にわたりその役割を果たすために必要な政策や民間における取組の推進に関して下記のとおり要望する。

I. 新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受ける公共交通事業者への支援に関する要望

1. 重点要望項目・・・公共交通の利用促進に向けた支援

- ①科学的、客観的データに基づく公共交通機関の安全性の発信強化
- ②安全・安心な公共交通のための混雑情報、混雑予測提供の仕組みづくりと、それによる利用の平準化
- ③感染状況を踏まえた GoTo トラベルキャンペーンの柔軟な運用、観光振興の継続的な支援
- ④感染状況を踏まえた空港での検査体制の更なる強化や検査基準の国際的な標準化等による入出国制限の緩和
- ⑤公共交通事業者への速やかなワクチン接種

①科学的、客観的データに基づく公共交通機関の安全性の発信強化

社会経済活動を活発化させるためには、公共交通機関の利用をはじめ、人々の往来を維持・促進させなければならない。そのためには航空や鉄道による長距離、大規模輸送から、バスやタクシーによるラストワンマイル輸送にいたるまで、人々が様々な交通モードに対し、安全・安心に利用できるという認識が不可欠である。

国の新型コロナウイルス感染症対策分科会では「十分に換気がされている公共交通機関での感染は限定的であると考えられる」（2020年10月 分科会から政府への提言）としており、国土交通省所管業種ごとの感染予防ガイドラインに従い適切な感染防止対策を実施している公共交通機関においては、感染は限定的であると考えられる。

一方で公共交通事業者からは、「業界団体や事業者毎に対策状況の発信等を行っているが、風評被害により利用者が減少している」と訴える声もある。

そのため、各事業者や業界団体による、公共交通機関の安全性や感染予防対策の積極的な周知に加え、国としても影響力のある立場の方、責任ある立場の方から、説得力のある科学的なデータや客観的事実に基づき分かりやすく公共交通機関の安全性を強力に発信していただきたい。あわせて、各公共交通事業者が共通して利用できる、公共交通機関の安全性をPRできる動画素材の作成・提供等を実施されたい。

②安全・安心な公共交通のための混雑情報、混雑予測提供の仕組みづくりと、それによる利用の平準化

安全・安心な公共交通の利用のためには、感染防止対策として、混雑情報や混雑予測の提供による利用の平準化、過密の回避が重要である。それぞれの事業者における混雑情報提供の実態や課題等を把握、考慮したうえで、公共交通事業者の混雑情報提供システム導入費用や、各事業者が共通して利用できるシステムの開発等への支援が必要である。鍵となるのは、利用者に利用時間や利用交通機関の選択肢を提示することであり、事業者間の情報提供の相互連携等を支援し、一元的に様々な事業者の情報提供を受けられる環境を構築することが重要である。もとより、混雑情報の提供のみで利用の平準化は達成される訳ではなく、テレワークの推進や就業時間の変更のしやすさ、その他ビジネス慣習など社会全体の仕組みを整え、空いている時間帯に公共交通を利用しやすい社会づくりに向けて官民が連携していくことが重要である。

一方で、事業者からは、「コロナ禍により減少した現在の交通需要では事業の継続性に強い不安がある中で、混雑予測、混雑情報の提供により利用者が他の交通機関へ流出するのではないか」「公共交通需要が一層減少するのではないか」との懸念の声もある。公共交通機関の安全性の発信とともに利用促進を進め、利用者総数の回復、増加を図りながら、ピーク時間帯の交通集中を緩和していく施策が必要である。

③感染状況を踏まえた GoTo トラベルキャンペーンの柔軟な運用、観光振興の継続的な支援

GoTo トラベルキャンペーンでは、事業の適用を全国一律で一時的に停止するなど、感染状況を見極めながらの実施が続いている。昨年 11 月 15 日までに少なくとも約 5,260 万人泊の実績が示す通り、本事業は公共交通を含めた観光産業全般、ひいてはわが国社会経済活動のレベルを確実に引き上げるうえで重要な施策である。今後も各地域の実情に合わせて柔軟に対応しながら継続していくことが望まれる。国からは、感染防止策を大前提としつつ、GoTo トラベル事業を延長し、感染状況や旅行需要の回復の状況を踏まえながら運用して行くことと示されたところではあるが、延長に際しては利用が遅れている地域への配慮や、平日への旅行需要の分散、公共交通の活用推進等への目配りが必要である。

また、キャンペーンの終了に伴い観光需要が急速に冷え込まないように、段階的に補助率を引き下げるなど、ソフトランディングのための出口戦略についても検討し、継続的に観光振興を推進することが重要である。

④感染状況を踏まえた空港での検査体制の更なる強化や検査基準の国際的な標準化等による入出国制限の緩和

わが国経済の回復のためには、国際的な人の往来が非常に重要である。東京 2020 大会の開催に向け、海外からの観客の受け入れについては引き続き検討されているところであると認識しているが、受け入れに際しては、各国の感染拡大状況を把握しながら、可能な限り海外渡航者の制限緩和を図る必要がある。制限緩和に際しては、検査・待機場所の確保や検疫所の人員増強等、空港における検査体制の大幅な拡充、精度を高めたプール方式の認可等を通じた、検査・判定のさらなる迅速化、渡航先の国や地域によって異なる検査条件、陰性証明書の様式等の世界標準化と電子化、接触確認アプリ COCOA の運用改善と入国者・帰国者への積極活用等といった施策について推進し、国際往来の増加に対応した水際対策の強化を図られたい。

⑤公共交通事業者への速やかなワクチン接種

昨年末に発生した東京都営地下鉄大江戸線の運転士間の新型コロナウイルス集団感染では、運行本数が通常の7割程度となるなど利用者へ大きな影響を与えた。新型コロナウイルスのワクチンの接種に際しては、医療従事者、高齢者、基礎疾患を有する方々に続き、公共交通機関の運行に携わる従業員等エッセンシャルな事業を担う方々への速やかな接種が求められる。

2. 個別要望項目

(1) 当面の資金繰りに対する支援

- ①公共交通事業者への金融支援の充実（中小企業に加え、中堅企業¹クラスへの無利子・無担保融資等の資金繰り支援）
- ②雇用調整助成金の特例措置の延長を含む「成長分野への円滑な労働移動等の雇用対策パッケージ」等による運行維持のための雇用継続支援
- ③公共交通事業者への公租公課の減免・支援
 - ・「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」等による空港使用料の減免（着陸料、停留料、航行援助施設利用料等）、民間の空港施設運営会社に対する支援

公共交通事業者は収入が大きく減少している一方、「社会インフラとしての機能維持のため休業対応を行うことができない」「事業継続に必要な安全設備等への投資を中断することができない」等の事情により、その企業規模に関わらず非常に厳しい経営環境下にある。特に資金力が劣る中小企業、中堅企業は需要の見通しが立たない中、先行きへの不安が大きくなっている。引き続き、中小・中堅企業の経営状況を注視し、日本政策金融公庫等による中小企業への実質無利子・無担保融資の資金繰り支援等を円滑に展開するとともに、中堅企業についてもこれに相当する支援の拡充を図りたい。

また、車両・機体等の操縦には一定の技能の習得が不可欠であり、一度人材が流出すると社内体制の回復までに時間を要する。特にタクシー業界においては従来からの人手不足に加え、コロナ禍の影響による給与の減少、感染リスクへの懸念からドライバーの確保が難しくなっている。公共交通の機能維持のために、車両、機体等の操縦に必要な人材の雇用継続のための支援が不可欠である。

さらに、公租公課についても公共交通事業者の負担感は大きくなっている。特に航空業界においては、国際線の需要回復の長期化が見込まれており、航空ネットワーク維持のための機材や人員の確保が困難になるのみならず、需要回復期の航空ネットワーク回復についても支障をきたす恐れがある。

また、民間の空港施設運営会社においては、航空機の発着数や利用旅客の減少による空港使用料や関連施設での売り上げの減少の中でも、空港機能の維持・向上のための設備投

¹中小企業等経営力強化法第2条第2項第3号・第4号、中小企業経営力強化法施行令第2条第1項・第3項に定義される中堅企業（資本金10億円以下または従業員2,000名以下）

資等の支出は止めることができず極めて厳しい経営環境にあるため、継続的な支援が必要である。

こうした状況等を踏まえ、政府は昨年12月の「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」に、雇用調整助成金の特例措置の延長（助成率及び上限額の引き上げ、生産指標要件の緩和、クーリングオフ期間の撤廃等）を含めた成長分野への円滑な労働移動等の雇用対策パッケージ等を盛り込んだ。さらには「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」を改定し、航空ネットワーク維持のための着陸料等の軽減、空港使用料・航空機燃料税の更なる減免等を打ち出した。いずれの施策も大変心強く、2020年度第3次補正予算に続き、2021年度予算を早期に成立させ、対策を切れ目のなく執行していくことが重要である。また、今後の感染状況や雇用情勢を踏まえ、税制措置や財政支援の延長・拡充等の柔軟な対応が不可欠である。

（2）アフターコロナを見据えた人材、設備投資等に対する支援

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">①運行維持のための人材（ドライバー、運転手、整備士、パイロット等）育成支援、専門学校等の経営支援、外国人技能保有者活用のための規制緩和②機能維持に必要な施設（バリアフリー設備等）への固定資産税減免、安全投資支援の拡充③初終電時刻の繰り上げ・繰り下げ等、社会変化・需要減に対応する事業者施策への理解促進 |
|--|

コロナ禍を契機としたオンライン化等の働き方・社会変容は、公共交通の中長期的な需要をも減少させると言われている。利用者に安全・安心で持続可能なサービスを提供しながら、健全な経営環境を維持していくためには、アフターコロナを見据えた中長期的な支援も必要不可欠である。

公共交通事業者は大幅な減収を受け投資計画の見直しを迫られているが、事業継続に向けた人材育成（ドライバー、運転手、整備士、パイロット等）への投資は将来にわたり必要である。また、専門人材のリソースとして、特に航空専門学校が担っている役割は小さくない。需要の減少を受けた採用の見送りにより学生の就職が厳しい状況にあると共に、志望学生の減少により専門学校の経営は悪化している。需要回復後の人材確保のためにも、専門学校等の経営支援が重要である。さらに、外国人の技能保有者、特に、航空事業における外国人運航乗務員については、需要回復期のリソースになるものと思われる。事業の円滑な復旧に支障をきたすことがないように、外国操縦士資格の書き換え手続きの簡素化、迅速化が必要である。

また、固定資産税は担税力の乏しい赤字企業や収益性の低い中小企業に対しても一律で課税される。バリアフリー設備をはじめ、駅、線路、変電所、車両、航空機等多くの固定資産を有する公共交通事業者にとっては経営への大きな圧迫となりかねない。こうした状況を踏まえ、令和3年度与党税制改正大綱において鉄道駅等のバリアフリー施設に係る固定資産税・都市計画税特例措置の拡充・延長等について盛り込まれたことは大変心強い。引き続き公共交通事業者の実態を注視した継続的な対応が重要である。

他方、安全・安心なサービスを実現するための投資についても先延ばしできないものが

あり、事業者は対応に苦慮している。安全を担保し中長期にわたり事業を継続していくための投資についても支援が必要である。

さらに、緊急事態宣言の発令に伴い、鉄道事業者に対し終電時刻の繰り上げが要請された。今後も、感染拡大の防止や社会変化、需要減、労働環境の改善等に対応して事業者が実施する各種施策について、利用者の利便性への影響について注視しながら、国においても国民への理解の促進を図ることが重要である。

II. 新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえた次期交通政策基本計画に関する要望

1. 重点要望項目

- ①DXの推進をはじめとした利用者の利便性向上に資する各種施策への支援
 - ・コロナ禍による社会変化を踏まえたMaaSの社会実装に向けたスピードアップ、新たな情報技術を活用した道路交通に関する情報インフラの高精度化
 - ・交通関連データ活用のためのスキームの検討
- ②温室効果ガスの削減に向けたエネルギー施策の推進、公共交通機関の利用促進
- ③自然災害、感染症対策への対応
 - ・首都直下地震に備えた主要な交通施設の点検・強化
 - ・企業等におけるBCP（感染症を含む）の策定、訓練の促進
- ④柔軟な運賃制度の実現

公共交通事業者はカーボンニュートラルへの対応や、バリアフリー化、キャッシュレス決済対応等を含むDXの推進によるサービスの高度化等、社会変化に対応した環境整備が求められており、事業維持のために必要な投資は更に増大していくと見込まれる。一方で公共交通事業は従来より固定費が大きいビジネスモデルであり、コロナ禍による減収は既存のサービスの維持すらも難しくしている。持続可能なビジネスモデルへの構造改革や、サービス高度化のための投資について、インセンティブの付与等を講じることが重要である。

①DXの推進をはじめとした利用者の利便性向上に資する各種施策への支援

デジタル化の浸透や生産年齢人口の減少により将来的に予想されていた交通需要の減少は、コロナ禍による社会変化によって突如として現在の課題となった。公共交通事業者は、多様化する働き方やライフスタイルに対応する利便性の高い交通サービスの実現により、需要の底上げを図るとともに、混雑の緩和やサービスの効率化を加速させることが求められている。

これらの課題解決のためには、特定の交通機関に縛られず、公共交通機関や多様な交通サービスを組み合わせ、シームレスに一括で予約と決済が可能な「MaaS」(Mobility as a Service)の推進が必要である。MaaSは交通サービスの利便性向上による需要喚起や人々の移動の効率化を実現するだけでなく、他分野のサービスにつながることで利便性が更に高まり、人々の移動を一層喚起させ、観光振興も含めた地域経済の活性化など、様々な効果をもたらすことが期待できる。

現在、国や自治体、公共交通事業者等が連携し実施している各地域での実証実験を加速

させると共に、一刻も早い社会実装に向け、官民一体となって課題の把握や必要な法改正等、解決のスピードアップを図ることが重要である。

また、今後MaaSや自動運転車両などが実用化されていく中で、道路交通のトラフィックの円滑化は公共交通のみならず物流にも影響する重要な課題である。特に、現在多くの運送車両や自家用車、信号制御などがVICSと共通の情報を基盤に動いているが、情報の更新が他の地図情報提供サービス等に比べて遅く、渋滞解消に時間がかかるとの声もある。今後の道路交通に関する情報通信インフラについては、ビッグデータ、AI等最新技術を活用し、一層精度の高い環境整備を行っていく必要がある。

また、MaaSの実装にあたっては様々なデータの徹底的な活用や連携が必要であるが、各事業者が所有するデータはそれ自身当該事業者の重要な資産であり、その活用、連携に際しては、データの正確性、収集、加工、分析への技術的・金銭的な負担とともに、個人情報に対するセキュリティ対策も不可欠である。特に鉄道の場合は、各データが運行管理と密接にかかわっていることから、その観点からも厳重なセキュリティ対策が必須である。これらを踏まえたうえで、それぞれのデータについて、その活用・連携の目的を明確化したうえで、適切な必要性の判断、事業者が自社のデータを社外へ提供する際の当該事業者の事業運営に資するスキーム等を含め検討することが重要である。さらに、MaaSを含むDXの一層の推進にあたっては、必要となる設備投資へのインセンティブ等、事業者の積極的な取り組みを後押しする施策が望まれる。

②温室効果ガスの削減に向けたエネルギー施策の推進、公共交通機関の利用促進

昨年10月に菅総理が宣言された2050年カーボンニュートラルを考えるにあたっては、エネルギー政策の基本である「3E+S²」をしっかりと踏まえる必要がある。とりわけわが国にとっては「エネルギー安全保障」は第一に考えるべき観点であり、様々なエネルギーをバランス良く活用することが極めて重要である。また、単独で「3E+S」全てを満たせるエネルギー源は存在せず、水素活用・蓄電池開発・CCUS³の実用化等が不可欠である。民間投資のみでこれらの開発を行うことは困難であり、政府が国家プロジェクトとして取り組み、国主導の下、官民一体でグリーン・イノベーションの実用化を図るべきである。

我が国における2019年度（速報値）の二酸化炭素排出量は11億600万トンにのぼり、その内18.7%を占める運輸部門の排出量（2億700万トン）の削減は、カーボンニュートラル実現に必要不可欠であると指摘されている。旅客輸送における輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量は、自家用乗用車に対し航空が約7割、バスが約4割、鉄道が約1.5割となっている。また、自家用自動車からの二酸化炭素の排出量は、運輸部門の5割近くを占めている。

政府は自動車の電動化を加速する方針であり、東京都も2030年までに都内で販売される

² エネルギーの安定供給(Energy Security)、経済効率性(Economic Efficiency)、環境への適合(Environment)、安全性(Safety)から成り、日本のエネルギー政策の基本となる概念。

³ 「Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage」の略称。発電所や化学工場などから排出されたCO₂を分離・貯留し有効利用する技術を指す。

新車すべてを電動車に切り替える方針を示している。脱炭素化のために、電動化の推進は今後ますます重要な対策となっていくが、同時に、二酸化炭素排出量が総量でも輸送量当たりの平均でも多くなっている自家用車利用から、環境にやさしい公共交通利用への転換の一層の促進も必要である。

公共交通分野では、ANAグループおよびJALグループがCO2排出量の抑制に向けた取組として、燃料効率の良い省燃費機材・エンジンの導入やバイオ・ジェット燃料の導入等を実施してきた。また、東急電鉄世田谷線では、2019年3月より水力および地熱のみで発電しCO2を排出しない「再生可能エネルギー100%」での運行を開始する等、民間事業者による対策が進められている。

今後は、こうした民間の先駆的な取組の推進を図るとともに、国土交通省が進めてきた施策の一層の推進を図ることが重要である。電気自動車・ハイブリッド自動車といった電動車の普及の加速、鉄道における軽量タイプの車両やVVVF機器搭載車両の導入等のエネルギー効率の良い車両の導入促進、航空における航空交通システムの高度化等の運航の効率化、エコエアポートの推進によるエネルギー消費効率の向上といったエネルギー施策について、官民での連携による一層の推進を図られたい。また、事業者の積極的な取組を促すため、脱炭素化に必要となる設備投資へのインセンティブ付与等による後押しをお願いしたい。なお、施策推進にあたっては、運輸部門ではすでに高額なエネルギー本体価格に加え、あらゆるエネルギー諸課税が課されている現状等に鑑み、現在政府で検討が進められているカーボンプライシングのような規制的手法ではなく、インセンティブ手法により進められたい。

③自然災害、感染症対策への対応

災害による被害を最小限に抑えるためには、防災拠点や他県等との連絡、迅速な救出・救助活動、緊急支援物資等の輸送に重要な役割を担う陸・海・空の主要な交通施設が、発災時でも機能することが極めて重要である。

鉄道施設の被災は都市機能を麻痺させる恐れがある。鉄道施設の耐震化、浸水対策を進め、災害時でも出来る限り安全・安心を確保し、早期の運転再開につなげていくことが重要である。特に、水害について、地下駅・電気設備等の浸水対策、橋梁の被害や隣接斜面の崩壊への対策が必要である。また、首都圏4千万人の生活と産業を支える東京湾の重要な港湾、羽田空港についても、震災時の緊急支援物資の輸送や被災者の避難、さらには震災時にも首都圏の経済活動を支える貨物の輸送などに重要な役割を担うことから、耐震強化岸壁の整備や高潮対策、滑走路等の耐震化、液状化対策、非常用電源・電気設備の浸水対策等を早急に完了すべきである。

加えて、大規模災害時や感染症流行時に経済的被害を最小限に抑えるためには、企業のBCP策定率を向上させることが極めて重要である。BCP策定や更新、訓練等の取組を、原則として公共調達の評価基準における加点要素とする等インセンティブの拡充や助成制度の創設が必要である。特に、コロナ禍において大きな影響を受けた公共交通事業者にとっては、感染症対策を含めたBCPを速やかに策定し訓練することが重要である。

④柔軟な運賃制度の実現

公共交通機関のサービスの高度化に伴う投資にはイニシャルコストのみならず大きなランニングコストがかかる一方、特に鉄道においてはそのコストを運賃に反映できない状況である。また、固定費が大きいビジネスモデルの中、コロナ禍による急激な需要の変化により事業者は非常に苦しい経営環境にある。一部鉄道会社においては、利用者の需要の平準化を目的としたダイナミックプライシングの導入が検討されており、議論を深めることが必要である。さらに、将来需要が見通せない状況下においても、事業者が利便性向上、安全性向上を図りながら事業を継続し公共的な責務を果たせるよう、柔軟な運賃制度の実現に向けた議論についても合わせて進められたい。

2. 個別要望項目

(1) 社会変化に対応した環境整備、新たな需要を取り込む施策への支援

- ①交流人口・関係人口の拡大に向けた環境整備
- ②ブレジャー、ワーケーションの推進
- ③分散型旅行の推進

アフターコロナに向けて社会経済活動を活発化させるためには、地域における需要喚起やしごと創出への支援拡充を通して、交流人口・関係人口を拡大していくことが必要である。東京と多様な魅力や資源を有する各地域が連携をさらに深めて、共存していく社会を構築することが重要である。

そのためには、働く場所・住む場所の選択肢を広げながら、東京都心、東京郊外、地方都市と、規模の異なる複数の拠点を形成し、それぞれが役割を分担し、補完し合いながら共存共栄を目指すことが必要である。特に、地方の需要喚起やしごと創出に向けては、企業の地方拠点拡充の支援に加え、テレワークで東京の仕事を続けながらの地方移住や、二地域居住等を促進することが重要であり、地方の不動産・生活情報の提供等地方自治体のソフト面の支援（相談体制等）拡充が求められる。

また、2027年の品川～名古屋間の開業を目指して工事が進められているリニア中央新幹線は、我が国の成長を牽引する三大都市圏を約1時間で結ぶ。移動時間の劇的な短縮化により、人と人の対流の活発化とそれによる新たな価値創造を促進し、我が国全体の持続的な成長につなげていくコア（スーパー・メガリージョン）の形成を図ることが重要である。

さらに、コロナ禍を契機として、多くの企業においてテレワークによる在宅勤務など働き方改革が進む中、出張先でのレジャーや延泊での旅行を行う「ブレジャー」や、旅行先で仕事を行う「ワーケーション」という新たな働き方が注目されており、国・自治体においても調査・研究が進められている。こうした取組は、日本人のビジネス旅行による消費拡大や国内MICEの振興等にも寄与することから、企業活動に配慮した、働き方・休み方の多様化に伴う新しい旅行スタイルの定着・促進に取り組まれない。

加えて、昨年の観光白書においては、新しい旅行スタイルの定着が検討課題と位置づけられており、とりわけコロナ禍を契機に、特定の時期や場所に集中しがちな従来の形態から転換を図るため、休暇分散化と滞在型旅行の促進が主な柱であると指摘されている。昨年12月より、観光庁と旅行会社や交通事業者が連携した「分散型旅行」を促進するキャン

ペーンを開始したが、こうした取り組みの一層の推進が必要である。

(2) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機としたバリアフリー化等の取組の推進

- ①バリアフリー・ユニバーサルデザインの整備推進
- ②高齢者や子ども、妊婦、子ども連れの方、障害者、外国人等を社会全体で見守り支え合う機運を醸成させ、誰もが安全・安心・快適に暮らし過ごせる地域社会の実現に向けた取組推進

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大により、史上初の「延期」となった東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を、「感染拡大防止と社会経済活動の両立」を実現する具体的な目標として位置付け、官民挙げて環境整備を加速していくことが極めて重要である。

東京2020大会は、我が国におけるバリアフリー化の一層の推進と、後世へのレガシーとする絶好の機会である。誰もが安全・安心と感じ、暮らしやすい社会であるためには、円滑な移動に必要なホームドア、エレベーター、エスカレーター及び車いすスペースの整備促進など、公共交通機関等のバリアフリー化といったハード面の整備を積極的に進める必要がある。

また、コロナ禍の影響を大きく受ける公共交通事業者の経営に配慮した施策も必要である。バス事業者からは、バリアフリー対応車両への転換に対しては助成がなされている一方、バリアフリー対応車両の老朽取換にはほとんど助成実績がなく、コロナ禍の中で単価の高いバリアフリー車両の維持に苦慮しているという声もある。現行計画の目標達成状況や現場の実態を分析し、現実的で適切な新たな目標、事業者の取組を後押しする施策が必要である。特に維持管理費も含めた投資インセンティブの付与について検討されたい。

さらに、高齢者や子ども、妊婦、子ども連れの方、障害者、外国人等を社会全体で見守り支え合う機運を醸成させることが重要である。東京商工会議所においても、上記の認識に基づき、街なかなどで困っている方々に積極的に「声かけ」をする「声かけ・サポート運動」を全所的に推進している。「心のバリアフリー」のように、ソフト面でのバリアフリー化が推進されるよう、このような運動が共助社会の実現に向け、広く展開されることが望まれる。

加えて、高齢や障害等の有無にかかわらず、様々な交通機関を快適に利用しながら、誰もが気兼ねなく参加できる旅行「ユニバーサル・ツーリズム」の推進は、国内市場の開拓、交流機会の創造につながると共に、東京2020大会の受入体制整備、ひいては国際競争力の高い魅力ある観光都市の形成にも寄与するものである。ユニバーサル・ツーリズムに関する研修や人材育成等さらなる普及啓発に努めると共に、滞在環境のバリアフリー化に対する融資・助成制度の拡充を図られたい。

(3) 国際・地域間の交通・物流ネットワーク等インフラ整備の迅速かつ着実な推進

アフターコロナにおける我が国の国際競争力向上を図るためには、交通・物流ネットワーク等のインフラが極めて重要な役割を担うことから、確実な整備が求められる。また、

インフラ整備は、継続的かつ網羅的な取組が必要である一方、資源には限りがあることから「選択と集中」の観点に立ち、ストック効果の高い施策を優先的に進めることが必要である。さらに、インフラのストック効果を最大限に発現させるためには民間の役割が重要である。ユーザーである民間がインフラの活用についてソフト面の観点から、意見を述べ、それを踏まえて、ハード面のあり方に反映させるといった、一連のプロセスを官民双方で繰り返していくことが必要である。当所としても引き続き、国土交通省をはじめとした関係機関と緊密に連携を図っていく所存である。

以上の考え方のもと、わが国の国際競争力強化に向けて下記の重要インフラについて、迅速かつ着実に整備することが必要である。

①首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道）、首都圏の高速道路、国道等の交通円滑化

- ・外環道：安全かつ着実な工事と速やかな用地取得による早期開通、東名高速以南の早期具体化・事業化
- ・圏央道：早期の全線開通及び4車線化の加速化
- ・恒常的に交通渋滞が発生する箇所の渋滞対策（高速道路のピンポイント対策等）
- ・踏切の除却等を目的とした連続立体交差事業及び踏切システムの改善、踏切道の拡幅の積極的な推進
- ・主要国道のバイパス化、道路拡幅等（357号線、6号線、20号線等）
- ・スマートインターチェンジの整備促進（工場団地や物流施設等との直結による民間投資誘発、観光活性化）
- ・賢い料金（高速道路外の休憩施設等に退出しても料金は不変）に係る施策の拡充
- ・主要観光スポットをめぐる企画料金の設定による広域観光の促進

②都心と首都圏空港間のアクセス改善をはじめとした鉄道交通網の強化

- ・首都圏空港（特に羽田空港）と都心間などのアクセス改善による移動利便性の向上（羽田空港アクセス線、新空港線）
- ・地方公共団体や事業者から特に要望が強い路線の課題整理と整備に向けた検討推進（東京8号線豊洲～住吉、東京12号線光が丘～大泉学園町、新空港線蒲田～京急蒲田）

③コンテナふ頭、クルーズ客船ふ頭など港湾施設の機能強化

- ・新型コロナウイルス感染症対策や、移動手段、船内廃棄物の処理など、旅行者、事業者双方に安全・安心で利用しやすい環境整備
- ・大型貨物船、国際基幹航路の増加に向けた港湾のふ頭整備（東京港：中央防波堤外側コンテナターミナル整備、横浜港：南本牧ふ頭整備等）
- ・南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路等、港湾と各地をつなぐ道路ネットワークの整備推進
- ・官民連携による国際クルーズ拠点としてのハード・ソフト両面の取組推進

④首都圏空港処理能力強化・就航都市数増加、効率的な空域利用の促進

- ・国際交流の拡大と国際競争力向上のための首都圏空港の処理能力強化（羽田空港第5滑走路検討など更なる取組の推進、成田空港の処理能力強化、羽田新経路の着実な遂行・定着化等）

- 首都圏空港の就航都市数の増加に向けた誘致、速やかな認可
- 横田空域の早期全面返還による、首都圏の空域を再編成、一体的な管制業務
- 首都圏空港におけるビジネスジェット受け入れおよび駐機場の拡大、都心への交通アクセスの強化

以上

2020年度第26号
2021年2月26日
第225回議員総会決議