

公共交通及び物流に関する対策の充実・強化を求める意見書（案）

鉄道・バスをはじめとした公共交通は、高齢者や児童生徒などにとって不可欠な「移動の足」であるとともに、普段は自家用車を利用している住民にとっても、代替の移動手段としてなくてはならないものである。

また、「経済を回す血液」ともいわれる、トラック輸送をはじめとした物流は、生活様式の変化に伴う宅配需要の増加などに象徴されるとおり、私たちの暮らしとは切り離すことができない密接な関係になっている。

一方、公共交通と物流の両分野においては、かねてより人手不足や燃料費の高騰など様々な課題に直面していたところであるが、自動車運転業務の労働時間に上限規制が適用されることに伴う、いわゆる「2024年問題」という新たな状況までもが生じている。

さらに、業界団体などの試算によれば、6年後の2030年度にはバスの運転手や物流における輸送能力の不足が一層拡大する可能性も指摘されるなど、公共交通及び物流への対策についてはさらなる充実・強化が求められている局面にある。

よって、国においては、国民生活に不可欠なインフラである公共交通と物流のシステムが、人口減少社会にあっても持続的にその機能を発揮するため、別記の事項について特段の措置を講じられるよう強く要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

令和6年12月 日

茨城県議会議長 半 村 登

（提出先）

衆議院議長
参議院議長
内閣総理大臣
財務大臣
経済産業大臣
国土交通大臣

別記

1 公共交通関係

- (1) 運転手の人手不足や燃料費の高騰などを背景に、厳しい経営状況にあるバス事業者に対し、補助の拡大を検討すること。
- (2) 死亡事故が発生するなど構造的に課題のある危険な踏切については、鉄道事業者をはじめとした関係者との連携の下、さらなる安全対策が進展するよう必要な支援を行うこと。
- (3) TX土浦延伸や茨城県西南部地域への地下鉄8号線の延伸など、将来的な鉄道ネットワークの早期実現に向けた取組を支援すること。
- (4) デマンドタクシーについては、市町村によって運行料金の格差が広がらないよう、また、事業者にとって適正な運行料金が担保されるよう必要な支援を行うこと。
- (5) AIデマンドや自動運転などDXの視点に立った交通事業者への支援について、最新の知見を取り入れながら一層の強化を図ること。
- (6) バスの利便性を向上させる観点から、バス情報のGTF S化が着実に進展するよう取組を進めること。
- (7) タクシーを呼ぶための配車アプリについては、対応できる事業者の裾野が広がるよう、機材等に対する補助制度の拡大に取り組むこと。
- (8) 自家用有償旅客運送においては、そのエリアや実施時間帯が各地域で適切に設定されるよう必要な指針を定めること。
- (9) サイクルシェアやカーシェア、電動キックボードシェアといった多様なモビリティサービスが、地域課題に対応するための選択肢となるよう、安全性に配慮しつつ必要な規制の緩和を検討すること。
- (10) 利用者が負担すべきコストの割合など、公共交通における自己負担の在り方について、地方自治体とも連携しながら検討すること。
- (11) 外国人のバス利用については、インバウンドによる観光利用を含め、さらなる獲得につながる施策を講じること。
- (12) 第二種免許の撤廃などを求める意見もある中、「2024年問題」の到来を契機として、現行の第二種免許制度の抜本的な改正など、今の時代に求められる在り方を改めて検討すること。
- (13) 誰もが安心して公共交通を利用できる環境を実現するため、ハード・ソフトの両面から公共交通におけるバリアフリー化が進展するよう、必要な支援を行うこと。

2 物流関係

- (1) 運転手にも時間外労働の上限規制が適用される一方で、社会の活力が低下することのないよう、今後の物流政策を立案すること。
- (2) 運転手による手荷役作業の位置付けについては、国が主体となって根本的な

整理を行うこと。

- (3) 中小企業庁が実施しているフォローアップ調査の活用も含め、物流業界における価格転嫁の実態を把握し、価格転嫁のさらなる円滑化に取り組むこと。
- (4) 「これだけ運賃が上がれば、これだけ運転手の年収が増える」といった具体的で説得力のある賃金モデルを、トラック輸送の標準的運賃と同様、国が主体となって示すこと。
- (5) いわゆる「物流2法」の改正（令和6年4月）に基づく対応が、物流現場で真に実効性のあるものとなるよう取り組むこと。
- (6) デジタル技術の導入が十分進んでいない物流事業者に対し、DXなど業務効率化の視点に立った取組を拡充すること。
- (7) 物流における自動運転やドローンの活用を加速できるよう、実証実験の円滑化に向けた規制の緩和など必要な支援を行うこと。
- (8) トラックによる幹線輸送を鉄道や船舶に転換するモーダルシフトについては、その実現に向けた重要性を関係者が強く認識できるよう周知等に努めること。
- (9) 港湾において、貨物の増加や船舶の大型化に対応するための岸壁整備や、安全な荷役・船舶航行を確保するための防波堤整備など、取扱貨物量を増加させるためのハード面の整備を支援すること。
- (10) 高速道路とリンクする国道などのアクセス道路やスマートインターチェンジを整備して、より効率的に移動することが可能となる縦横無尽な幹線道路網を実現できるようにすること。
- (11) 茨城空港が県内や北関東などにおける航空貨物の需要に対応するため、将来の在り方検討において、スムーズな物流に向けた構想を打ち出し、その実現が図られるよう支援すること。