

第8回社会機能分科会委員からの指摘事項に対する回答について  
(各省庁提出資料)

【新型インフルエンザ等医療及び重大緊急医療系】

問1 新型インフルエンザ等医療及び重大緊急医療系に、歯科医師はなぜ対象となるのか

(答)

(調整中)

(厚生労働省医政局歯科保健課)

【社会保険・社会福祉・介護事業】

問2 高齢者住宅が対象になっているが、制度上要介護度3以上の者は入居できないのではないかと。利用者の生命に重要な影響は及ぼす施設ではないため、対象外として整理すべきではないか。

(答)

- サービス付き高齢者向け住宅の入居対象者は、次の①又は②に該当する単身・夫婦世帯です。
  - ① 60歳以上の方
  - ② 要介護認定若しくは要支援認定を受けている60歳未満の方
- 従って、要介護3以上の方の入所を拒むものではありません。
- 実際に、平成24年8月末時点の調査結果では、サービス付き高齢者向け住宅の入居者のうち、約3割の方が要介護度3以上です。

(注)「サービス付き高齢者向け住宅等の実態に関する調査研究」

(平成24年老人保健健康増進等事業)

◆サービス付き高齢者向け住宅の入居者の要介護度

自立	12.8%
要支援	16.2%
要介護1	20.1%
要介護2	18.3%
要介護3	12.6%
要介護4	9.6%
要介護5	6.1%

(厚生労働省老健局高齢者支援課)

### 【熱供給業】

問3 熱供給業の接種対象業務はどのようなものか。また、対象外とした業務は何か。

- 熱供給業とは、一定地域の建物群に対し、蒸気・温水・冷水等の熱媒を熱源プラントから導管を通じて供給する事業であり、供給先には、業務用ビル、住宅マンション、病院や低所得者向け公営住宅等があります。
- 接種対象業務としては、冷暖房・給湯の供給継続を行う上で必要な業務としています。具体的には、熱源プラントを運転する業務であり、熱供給に関する設備・システムの運転管理となります。
- また、冷暖房・給湯の供給業務以外の業務については、接種対象外としました。具体的には、本社機能業務（企画、運営、営業）、プラント設計・建築業務、検針・集金業務などとなります。

（資源エネルギー庁電気ガス事業部政策課熱供給産業室）

### 【鉄道業】

問4 他業種に比べ、危機管理の観点からする業務、対象者の絞り込みが全体に甘いのではないかと。優先業務についても、不要不急の業務が記載されており、説得性に問題がある。昨年秋に提出されたものから大きく異なった業務が書かれている理由は何か。

（答）

- 継続業務として資料に記載したものは、鉄道事業者との検討により、鉄道輸送に直接従事する業務として必要があるものを精査した結果です。鉄道輸送は、複数の業務が密接に連携することで実現されるものであり、鉄道輸送に直接従事する業務のうち、一部業務のみの縮小は困難です。（販促・営業、工事、本社の間接部門といった業務は不要不急として縮小業務に入れていません。）
- 各社の策定済みのBCPでは、概ね6割出勤で5割の運行本数を維持、つまり、半分程度の間引き運行が想定されていますが、鉄道輸送に直接従事する業務の一部のみを縮小することは想定していません。なぜなら、鉄道輸送に直接従事する業務について一部のみを縮小は、安全を脅かすだけでなく、例えば車両・信号故障といったトラブルによって列車運行に支障を来し、既

に間引きされている本数も機能しない事態になる恐れがあります。

- なお、このたび資料に記載した業務は、基本的に秋に提出された資料（社会機能に関する分科会（第4回）において東日本旅客鉄道株式会社が提出した資料）において記載した内容を、検討のためより詳細にしたものに過ぎず、業務の内容は同じです。
- ただし、当該資料には、「駅の出札、改札業務」が縮小業務とされていた一方、このたびの資料では、「駅の営業業務」全体としては、出札、改札業務以外にも、マスク着用の呼びかけ、異常時の旅客案内、混雑が発生した場所の整理、トラブルの処理や衛生環境の維持等の重要かつ感染可能性の高い業務が含まれ、業務量の増加が想定されることから縮小は困難であるため、継続業務としています。

（国土交通省鉄道局総務課危機管理室）

#### 【鉄道業】

問5 輸送する物資は緊急物資に限定されるのだから、対象者をもっと限定的にすべきではないか。特に医薬品については特別な配慮をするべきではないか。

（答）

- 緊急物資の輸送について、物資という条件で対象者を限定することは困難です。

（国土交通省鉄道局総務課危機管理室）

#### 【道路貨物運送業】

問6 方針が概括的にすぎるので、業界全体の燃料・医薬品・食料それぞれに係る事業者数ないしトラック台数の概数を示していただきたい。（示せない場合は重量又は容積ベースでの輸送量に占めるシェアを示していただきたい。）

（答）

- トラック輸送においては、集荷集配先の地点数、頻度、時間等を考慮し貨物を輸送するとともに、貨物の容積も運送車両台数（＝ドライバー数）に大きく影響を与えることから、貨物の重量割合によってのみ、必要な車両数、人員を決定することは困難と考えられます。

- お問い合わせのデータの内、把握しているのは、自動車輸送統計年報（平成23年度分）で、トラック輸送における各品目が占める割合（重量ベース）のみであり、その数字は以下のとおりです。しかしながら、以下に示すとおり、仮にこの比率で、車両や従業員が手配されたとしても緊急物資輸送は困難です。
  - ・ 燃料（揮発油、重油、その他の石油）約2%
  - ・ 医薬品（染料・塗料・その他化学工業品の内数）約3%
  - ・ 食料（穀物、野菜・果物、その他農産品、食料工業品）約9%
- さらに、安全運行を行うために、運行管理者の点呼を受けた運転手、整備管理者が認めた車両でなければ、運行することができないことにも考慮が必要です。（1両でも車両を運行する場合は、運行管理者、整備管理者は必要です。）
- 緊急物資の品目や数量、どのようなルートを使うのかの目安が示されれば、それに必要な人員を試算することは可能と考えます。

（国土交通省自動車局貨物課）

#### 【道路貨物運送業】

問7 ネットワークがあるというなら、ネットワークが偏りなく機能するよう行政において調整する必要がある、BCPもそのような観点から作成する必要がある。ネットワーク単位での輸送実態を示していただきたい。

（答）

- トラック産業においては、例えば、集荷・集配は地場の協力会社に依頼し、幹線輸送については、自社で行う場合や貨物によって運送する車両の種類や台数が異なってくるため、必要な車種や台数を自社で全て確保できない場合など輸送の一部を協力会社に依頼することが一般的です。

従って、緊急時であれ、特に、全ての緊急物資の輸送を自社車両のみで行うことは、大手事業者であっても困難な状況になることが想定されます。

（国土交通省自動車局貨物課）

## 【運送関係全般】

問8 輸送する物資は緊急物資に限定されるのだから、対象者をもっと限定的にすべきではないか。特に医薬品に特別な配慮をして業務を絞り込むべき。そのような観点から、部局ごとの縦割りではなく国土交通省全体で一定の基準で絞り込む必要があるのではないか。

(答)

- 特定接種は国民への接種に優先し、特定接種の対象事業者の絞り込みについての国土交通省全体での基本的な考え方を示すことが求められていることから、以下を基本的な考え方として示します。
  
- 物流関係の特定接種の対象業種の範囲については、以下のとおりとします。
  - 「指定型」「業務同類型」については、新型インフルエンザ等対策有識者会議社会機能に関する分科会(第8回)【資料1-1】のとおりとします。
  - 「その他の登録事業者」については、倉庫業、貨物利用運送業、水先業及び港湾運送業とします。
  
- 対象事業者の範囲の基本的な考え方については、以下のとおりとします。
  - 「指定型」の業種においては、緊急物資(政令で定める食料、医薬品、燃料。以下同じ。)の運送に携わる指定(地方)公共機関に限定します。
  - 「業務同類型」の業種においては、緊急物資の運送に関して、上記の指定(地方)公共機関と同様の役割を担うものとして業界団体において指定する事業者限定します。
  - 「その他登録事業者」の業種においては、緊急物資の保管、運送、船舶からの積み卸・運送、緊急物資の輸送に係る船舶の運航に関して、指定行政機関の長や指定(地方)公共機関等からの要請があった場合にこれに応じるものとして業界団体において指定する事業者限定します。
  
- 対象従事者の範囲については以下のとおりとします。

対象事業者の従事者のうち、総務、経理、営業部門等間接部門を除いた者を対象とします。

- なお、具体的な被害想定がないことに加え、国土交通省は緊急物資の調達を担うわけではなく、緊急物資の必要量、運送区間、実施期間等が不明なことから物流関係の特定接種対象者の数を現段階で示すことは困難であります。

(国土交通省総合政策局物流政策課)

【倉庫業・港湾運送業】

問9 緊急物資に限定した運送業の中に組み込み、水先業・港湾運送業は外部事業者一体不可分型、倉庫業は普通の外部事業者として整理すべきではないか。

(答)

- そもそも、倉庫業及び港湾運送業は、運送事業者（道路貨物運送事業者又は船社）との関係で、従属して事業を行っているものではありません。
- また、これらの事業は複数の荷主又は運送事業者の貨物について、契約に基づき、荷役、保管等の業務を行っているため、特定の一の荷主、運送事業者の「外部事業者」として組み込むことは困難です。
- 一方で、緊急物資の運送においては、これらの事業が機能しなければ、緊急物資の運送が滞ることとなるものと考えられます。
- 以上の理由から、倉庫業、港湾運送業は「外部事業者」ではなく「登録事業者」として整理することが適切です。

(参考)

- 倉庫業
  - ✓ 倉庫業は、倉庫内で保管、検品、流通加工、仕分けなどを行う。
  - ✓ 通常、複数の荷主の貨物を同一の倉庫内に保管し、複数の荷主の貨物を入出庫指示に基づいて一体的に作業を行っている。
  - ✓ また、道路貨物運送事業者等の実運送事業者は、平時において倉庫業者に対して物資を保管・入出庫するよう指示する立場にはない。

● 港湾運送業

- ✓ 荷主又は船社の依頼を受けて、港湾において船舶への貨物の積み込みや取り卸しといった荷役作業を行う事業。
- ✓ 各々の港湾運送事業者は、通常、複数の荷主又は船社の貨物について荷役作業を行っている。
- ✓ また、道路貨物運送事業者は、港湾運送事業者と契約関係にはなく、荷役作業を依頼する立場にない。

(国土交通省総合政策局物流政策課)

(国土交通省港湾局港湾経済課)

【水先業】

問 10 緊急物資に限定した運送業の中に組み込み、水先業・港湾運送業は外部事業者一体不可分型、倉庫業は普通の外部事業者として整理すべきではないか。

(答)

- 水先人は、水先法に基づき、船舶交通の安全確保のため、水先の要請があれば水先サービスを提供する義務を負っており、緊急物資以外を運送する船舶であっても水先の要請があればそれを拒むことができないことから、そもそも水先業を「緊急物資に限定した運送業の中に組み込」むこと自体が法制度的に不可能です。
- また、水先人は国内外の船社を問わず水先サービスを提供しており、担当する水先人は要請の都度決定されるため、水先人は特定の船社等の専属で業務を行うものではありません。他方、船社サイドからしても、水先人は公平・独立の存在であり、特定の一の船社が「外部事業者」として水先人を取り込むことは困難であり、水先業を運送業の「外部事業者一体不可分型」として整理することは適切ではありません。
- ただし、先日の分科会において、委員の方からも水先業の重要性についてご指摘いただいたところであり、事前に十分な配分が受けられるのであれば、水先業の位置づけにこだわるものではないので、水先業のように特定の船社等に専属しない外部事業者であっても事前に十分な配分を受けられることができる仕組みについてご教示頂きたいと思えます。

(国土交通省海事局海技課)