

【総合政策局】

1. 「交通基本法」の早期制定と基本計画の策定、支援制度について

2011年3月、国、地方公共団体、事業者及び国民の交通全般にかかる基本的な交通理念を定める「交通基本法案」が閣議決定されたが、継続審議が繰り返される中、第181回臨時国会における衆議院解散に伴い廃案となった。

地域住民の移動手段と物流を確保し、交通・運輸体系の整備、交通・運輸の安全・安心の確保、公共の福祉の増進に寄与することを目的とする「交通基本法」については、大規模災害時の交通の役割や物流の視点を強化した上で早期に制定されたい。

また、「交通基本法」に基づく交通・運輸に関する基本計画の策定と、その策定を踏まえ、陸・海・空の交通運輸の維持・運営、交通政策上の誘導・調整などの諸施策を総合的に推進するための法整備、支援制度の確立・拡充を図られたい。

(回答)

平成23年3月に内閣から提出された「交通基本法案」については、昨年末の衆議院解散に伴い廃案となったところであるが、その後、国土交通省においては、これまでの経緯も踏まえ、現時点での政策課題に照らして必要な内容の精査等を行っているところである。今後の取り扱いについては、与党とも十分に調整しながら、検討して参りたい。

また、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取り組みを支援するため、平成26年度予算概算要求において、地域公共交通確保維持改善事業として、約372億円を計上している。

2. 地域公共交通の維持・活性化について

(1) 「地域公共交通確保維持改善事業」の拡充について

地方の少子高齢化などによる過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワークについて、民間事業者の努力だけでは維持に限界がある。国のナショナルミニマムとして措置を講じなければならないことから、利便性の向上や地域の特性に応じた地域公共交通の確保・維持のためにも更なる拡充を図られたい。

(回答)

少子高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るためにも、地域の公共交通を維持し、高齢者や学生の足を確保していくことが重要な課題であると認識している。このような観点から、国土交通省としては、地方バス路線の維持や、地域鉄道の安全性の向上に資する施設整備等に対して財政的な支援を行っている。

平成26年度予算概算要求では、「地域公共交通確保維持改善事業」について、従来からの支援を実施しつつ、成長戦略にも資する地域交通の充実を図るための新たな制度的枠組みの構築等の重要課題への対応を図ることとし、約372億円を計上し、対前年度比で約39億円の増額要求となっている。

(2) 地方公共交通、離島航路・空路の財政支援拡充について

離島住民の移動・生活必需品などの出入荷輸送は、民間事業者の努力だけでは維持に限界がある。補助対象路線の拡充を図るとともに、離島補助航路就航船舶の6割強が償却期間を超えるなど、船舶の老朽化が進み継続運行が危ぶまれていることから、一般財政支援の拡充を併せて図られたい。

また、離島航空路については、路線収支の経常損失額の全額を対象とされたい。

(回答)

国土交通省においては、離島住民の生活に必要な交通を確保し、島民生活の利便性の向上を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により離島航路・航空路に対する運営費や島民向け運賃の割引等に対し、支援を実施している。

また、船舶の代替建造については、公設民営化や効率化に資する船舶の建造に対して補助を行い、支援を実施しているところである。

平成26年度予算概算要求においては、所要額を確保した上で着実な支援を図っていくとともに、離島航空路については、離島住民の生活実態に応じ、支援対象を一島二路線にまで拡大する等の拡充措置を盛り込んでいる。

(3) J R・地方鉄道など公共交通の経営安定化について

J R北海道、四国、九州及びJ R貨物の経営安定に向け、経営安定基金の運用益の確保や税制支援策の恒久的な対策を講じられたい。また、依然として厳しい経営環境が続いていることから、安定経営に向けて恒久的な仕組みの確立と、完全民営化に向けての取り組みを強化されたい。

また、地方鉄道は利用者の減少など厳しい経営が続いているため、固定資産税の減免と老朽化が著しい車両の購入支援策を講じられたい。

(回答)

J R北海道、J R四国、J R九州及び貨物会社を取り巻く経営環境については、地方部の人口減少や少子高齢化の進展、高速道路整備に伴う自動車との競争激化、また、国内製造業の減少等産業構造の変化やリーマンショック以降の物流量の減少などにより、一層厳しくなっている。こうした中、J R各社については、各種増収努力や経費節減等を行っているものの、低金利により経営安定基金の運用益が減少するとともに、車両・設備の老朽化が進むなど、いまだ財務基盤や収益基盤が脆弱である。

このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、J R各社に対して、車両・設備の更新を着実に進めるための設備投資への支援を行うとともに、J R北海道及びJ R四国に対しては、無利子貸付方式による経営安定基金の積み増しを平成23年度から講じている。また、J R各社の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、早期民営化に向けた経営基盤の確立を図るため、平成24年度税制改正において、「承継特例」「三島特例」を5年間延長したところである。

今後は、これらの支援措置やJ R各社の自助努力により、経営改善が図られ、経営自立が達成できるものと考えている。

地域鉄道等に対しては、老朽化した車両の更新をはじめとした安全輸送の維持のために必要な設備投資について、地域公共交通確保維持改善事業において支援を行っている。特に、経営状況が厳しく「鉄道事業再構築事業」を実施する事業者に対しては、今年度から補助率を1/3から1/2へ拡充したところである。

また、この補助事業により取得された償却資産について、固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減する特例措置を設けており、さらに「鉄道事業再構築事業」を実施する場合、課税標準が5年間1/4に軽減される。さらに、総務省と連携して、地方自治体の地域鉄道への投資について、今年度より地方交付税措置（措置率30%）を創設したところであり、地域鉄道への支援策を拡充している。

(4) 総合的な都市交通戦略について

都市・地域の魅力ある将来像の実現と安全で円滑な交通確保のため、関係者で構成される協議会等による都市・地域総合交通戦略の策定や、LRT・BRTの整備、交通結節点の整備、徒歩・自転車による移動環境の整備、集配車両の駐車場所整備、バス・タクシーベイなど、総合的な都市交通の戦略にもとづく施策の推進に係る予算の拡充を講じられたい。

(回答)

国土交通省においては、コンパクトで集約型のまちづくりを実現するとともに、道路交通の混雑緩和、公共交通の乗り継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決するため、地方公共団体や交通事業者など多様な関係者による協議会における都市・地域総合交通戦略の策定を支援している。

また、総合交通戦略に基づく、LRT・BRT等の公共交通の導入、バス・タクシーベイ等の整備を総合的に行う交通結節点の改善、歩行者・自転車利用環境、駐輪場・駐車場整備等の事業実施に対し、地方公共団体からの要望に基づき、社会資本整備総合交付金等により必要な支援を行っているところである。

(5) バリアフリーの普及・促進について

鉄道・バス・タクシー・旅客船・旅客ターミナル等におけるバリアフリーの普及・促進に向けた予算を確保されたい。

(回答)

国土交通省では、バリアフリー法に基づき、高齢者、障害者等の円滑な移動および建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進している。その一環として、鉄道駅・バスターミナル等のバリアフリー化、ノンステップバスの導入等に対して、地域公共交通確保維持改善事業等により財政的な支援を行っている。

平成26年度予算概算要求では、社会的ニーズの高まりや、技術開発の動向等を踏まえ、「新しい日本のための優先課題推進枠」も活用しつつ、鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備等、公共交通のバリアフリー化に対する支援について重点的に要求しているところである。

3. 防災・安全対策について

(1) 抜本的な災害対策の見直しについて

日本は火山脈の上に位置し、毎年地震や台風が発生しており、自然災害大国とも言われていることから、防災・減災の観点を重視し、交通運輸関係の災害事業費の拡充を図るとともに、制度の抜本の見直しを図りたい。特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の安全を確保するため主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策及び津波対策を講じられたい。

また、関係する法律の見直しを行い、交通関係のインフラ対策だけではなく、治山・治水（河川）、道路対策も含めた国土全体の抜本的な災害対策が講じられる仕組みと財政措置を講じられたい。

(回答)

自然災害の防災対策を充実することは、国土交通省に課せられた重要な使命であり、交通関係では、災害発生時における被災地への緊急物資の迅速な輸送、被災地における移動手段の確保等、交通の確保は極めて重要な課題であると認識している。このため、国土交通省としても、交通運輸関係の災害関係事業費の所要額を確保するほか、災害時の連絡体制整備や緊急・代替輸送実施のための体制整備等を実施してきている。

今後も、東日本大震災や昨今の地震、豪雨、台風等一連の災害対応における課題を教訓に、防災体制の着実な整備を行って参りたい。

首都直下地震・南海トラフ地震に備えた震災対策は、今年度より新たに「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」を制定し、首都直下地震・南海トラフ地震で震度 6 強以上の揺れが想定される地域等の乗降客 1 日 1 万人以上の駅、片道断面輸送量 1 日 1 万人以上の路線の高架橋等について、平成 29 年度を目標に耐震補強を進めていくよう、鉄道事業者を指導しているところである。

国土交通省においては、災害対策基本法の規定により、防災に関しとるべき措置等を盛り込んだ防災業務計画を作成し、公表している。国土交通省防災業務計画は、震災対策、風水害対策等の自然災害対策だけでなく、鉄道災害対策、航空災害対策等の事故災害対策についても規定している。各災害においては、事前対策である「災害予防」、災害発生時の「災害応急対策」及び災害後の「災害復旧・復興」の各段階における諸施策を具体的に定めてある。

このように、国土交通省では各種災害に対する対策を講じているが、随時検討を行い、改善すべき点があれば、必要に応じ見直して参りたいと考えている。国土交通省としては、各種の施策を総合的かつ強力に進めることにより、災害に強い国土づくりを推進して参りたい。

(2) 既存インフラの維持・更新について

2012 年 12 月 2 日、中日本高速道路株式会社が管理する中央自動車道笹子トンネル内で天井板落下事故が発生し、下敷きとなった車両の乗員 9 名が亡くなられた。今後、急速に老朽化が進む道路・橋脚・トンネルなどの既存インフラの維持・更新について、計画

的に予算を措置されたい。

また、鉄道構造物についても経年劣化が著しく、橋梁やトンネルの相当数が設置後 100 年を超えているのが現状である。構造物の維持管理は事業者が責任を負うことを原則としつつも、社会的インフラとしての鉄道の役割を踏まえ、経営体力に応じた公的支援を図られたい。

(回答)

今後、インフラが急速に老朽化していくことを踏まえ、「国民の命を守る公共事業」として維持管理・更新、老朽化対策にしっかり取り組む必要があり、そのため、事前の備えとして修繕計画を策定し、適切に点検・診断を行い、その結果に基づいて、計画的に修繕を実施していくことが重要である。

高速道路会社や国が管理する橋梁の修繕については、修繕計画等を策定し、計画的な修繕を実施している。また、地方公共団体においても同様の取組みが図られるよう、総点検実施要領の提供などによる技術的な支援に加え、防災・安全交付金を重点的に配分するなど、財政的な支援を実施している。

鉄道施設の老朽化対策については、従来からの補助制度に加え、平成 24 年度の補正予算において、資金力等の面で厳しい中小鉄道事業者に対し、緊急対策として施設の診断や改修等に総額 45 億円の予算措置を講じたところである。今後とも、老朽化対策の取組みを着実に推進していく。

(3) 大都市圏における安全対策について

大都市圏における混雑緩和対策については、都市政策の観点から交通基盤整備、違法駐車排除と駐停車スペースの確保・拡充、乗合バス・タクシー専用レーンの拡充など、公共交通機関の利便性向上に向けた諸施策を、関係省庁や地方自治体と連携し積極的に進め、都市交通の総合的改善を推進するための予算措置を講じられたい。

(回答)

大都市圏における混雑緩和対策は必要な課題であると認識しており、道路交通の円滑化を図るため、バス等の走行空間の改善等を目的とした公共交通機関支援事業の推進及び公共車両優先システムの導入支援等によりバス等の利用促進を図っている。鉄道の混雑緩和対策については、地下高速鉄道整備事業費補助、特定都市鉄道整備積立金制度の活用など様々な支援方策により、輸送力増強対策等を進めている。

公共交通機関の利便性向上に向けた取り組みについては、地域公共交通確保維持改善事業により、地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取り組みを支援しているところであり、平成 26 年度概算要求では約 372 億円を要求している。

また、地方公共団体や公共交通事業者等、関係者が一丸となり、まちづくりと交通施策を一体で推進する「都市・地域総合交通戦略」の策定を支援するとともに、同戦略に基づき行われる L R T、B R T 等の利便性の向上、走行環境の整備、交通結節点の改善、駐車場整備、自転車・歩行者利用環境整備、モビリティマネジメント活動等の取組を総

合的に支援している。

以上のように、大都市圏における混雑緩和対策については、国土交通省として、関係省庁との連携を図りながら、今後ともさらに取り組みを強化して参りたい。

(4) 道路危険箇所や踏切対策について

交差点改良としての連続立体交差化、踏切対策、主要渋滞ポイントの解消や事故多発道路の改善など、安全・安心の道路整備を促進するための予算を講じられたい。

(回答)

踏切は、事故や交通渋滞、地域の分断など、都市や地域の活動全般に支障を生じさせているところであり、重要な課題と認識している。開かずの踏切や安全上課題のある踏切に対する緊急的な対策や抜本的な対策について重点的に取り組んで参りたい。

主要渋滞ポイントの解消については、これまで、道路拡幅事業やバイパス事業等の交通容量拡大施策による交通阻害箇所の解消を通じた道路交通全体の円滑化、走行空間の改善等を図ってきたところである。現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加えバス・タクシー等の公共交通事業者にも参加いただきながら渋滞対策について議論を進めているところであり、今後とも関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図って参りたい。

事故多発道路の改善については、平成24年8月31日に閣議決定された社会資本整備重点計画において、道路交通による事故危険箇所の死傷事故率を平成28年度末に約3割抑止することとしており、事故ゼロプランの推進等、市民参加・市民との協働の下、効果的・効率的に事故対策を推進し、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施して参りたい。

(5) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合事業の拡充について

自動車交通事故の削減については、2009年1月に、「今後10年間を目途に、交通事故者数を半減し世界一安全な道路交通の実現を目指す」という内閣総理大臣談話を発表した。これを受け2009年3月に事業用自動車総合安全プラン2009を策定し今日まで取り組みを進めている。しかし、死者数は減少したものの事故件数、負傷者数等は横ばいないしやや減少傾向であり、目標達成に向けて講ずべき施策の促進に向けての予算確保と拡充を図られたい。

(回答)

国土交通省では、事業用自動車総合安全プラン2009で掲げた目標を確実に達成するため、平成22年に自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業を設立し、様々な支援事業を実施していた。しかし、昨年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故において、特に貸切バス事業者に法令遵守の不徹底や過労運転が常態化している等の構造上の問題が顕在化した。

事故を踏まえて、本年4月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定し、運行管理制度や監査制度等の見直しについて、今後2年間にわたり集中的に取り組むこ

ととしているほか、今年度から新たに過労運転防止のための先進的な取組に対する支援を実施するなど、事業用自動車の安全性向上に向けた対策を進めている。あわせて、先進安全自動車装置の導入に対する支援等も引き続き実施することで、総合的な安全対策の強化を図り、事故件数、死者数のさらなる減少に取り組んで参りたい。

(6) 公共交通従事者に対する乗客からの暴力絶滅に向けて

2013年6月22日、日本民営鉄道協会は大手民鉄16社の駅・電車内で2012年に起きた駅員や乗務員への暴力行為が231件に上ったと発表した。さらに、JR各社における発生件数も加えると785件にも上る。

鉄道会社では、改札などに防犯カメラの設置やガードマンの導入などの対策を行ってきたが、件数は増加傾向にある。特に社員1名での対応時に発生するケースも多く、乗客からの暴力に対して不安を感じ作業をしている。また、乗客からの暴力で身体に障害を受け職場復帰できない社員もいる。

公共交通従事者が安心して働ける職場を作るため、乗客の暴力から保護する法整備を早急におこなうと共に、国としての対策と社会的なキャンペーン活動を展開するための予算措置を講じられたい。

(回答)

第三者暴力行為については、大手私鉄やJRなど26事業者のデータによれば、平成24年度において828件発生している。暴力行為は犯罪であり、許されるものではないと認識している。

暴力行為を抑止するための有効な対策を打ち出すには、実態の把握が必要と考えており、現在、全鉄道事業者を対象として調査を実施したところであり、今後、調査結果を踏まえて、警察等関係者と連携して、対策を検討して参りたい。

4. 高速道路料金制度への対応について

高速道路料金のあり方については、社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会において割引制度の見直しも含めて議論されているが、総合交通政策や環境政策の視点とともに、事業用自動車の公共性や各交通モード間の公正競争への配慮が求められている。

- (1) 国土幹線道路部会が6月に公表した中間答申によれば、今後の料金制度のあり方として「新しい3つの料金水準」に整理するとしている。とりわけ、「海峡部等特別区間」については「普通区間等に比して大きな差とならない料金水準とする」とされており、同区間の料金水準が低減することになれば、本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は壊滅的な打撃を受け、そこで働く者の雇用をも奪うこととなる。さらには、本四備讃線を担当するJR四国に対しても甚大な影響を及ぼすことになる。

したがって、本四高速における海峡部を含めた料金設定に際しては、他交通機関への影響を十分考慮し、適用を受ける割引をも踏まえた適正な料金設定を行うこと。また、他交通機関の経営に影響を及ぼす場合には相応の助成措置を図られたい。

(回答)

本四高速の料金を含む、今後の料金制度のあり方については、国土幹線道路部会で議論され、6月25日に中間答申がとりまとめられたところである。本四高速の料金割引も含めた、実質の料金水準については、今後、中間答申を踏まえ、高速道路会社等と調整しつつ、検討を進めて参りたい。

- (2) 事業用貨物自動車は社会的責務を有する公共輸送機関であることから、無料化を含めた適正な高速道路料金制度の確立にむけて、予算を確保されたい。また、それまでの間は、事業用貨物自動車に対する大口・多頻度割引など既存の割引制度の拡充や新たな割引制度の創設に向けて予算措置されたい。

併せて、総合物流体系の更なる構築を期すべく、内航や鉄道を利用した総合物流の観点に立脚した料金制度設計を行うこと。

- (4) 水底あるいは長大トンネル等は、法令により危険物積載車両が通行できないことから、迂回走行する場合における前後の区間の通行料金については、通行止めによる乗り継ぎと同様の料金調整が図られるよう、予算措置されたい。

(回答)

高速道路において行われている平日3割引などの現在の割引は、平成25年度末に財源がなくなるため、民営化時に実施した割引も含め、割引内容全体を見直すことが必要である。割引も含めた今後の料金制度のあり方については、国土幹線道路部会で議論され、6月25日に中間答申が取りまとめられたところである。今後、中間答申を踏まえ、高速道路会社等と調整しつつ、検討を進めて参りたい。

- (3) 東日本大震災からの復興・再生に向けて、物流サービスを安定的に提供するため、事業用貨物自動車に対する東北地方の高速道路料金の無料化に向けた予算措置を図られたい。

(回答)

東北地方の高速道路の無料開放については、被災地支援、観光振興のための措置を実施していたが、厳しい財政状況の下、平成23年度末で終了した。現在は、原発事故による避難者を対象とした高速道路の無料措置を実施している。

5. 観光立国の実現について

観光立国の実現は、政府の成長戦略において、日本の経済成長の柱の一つとして位置付けられているように、雇用創出、地域活性化、内需拡大によって、日本経済の復活に向けて観光産業のみならず多くの産業に効果をもたらす重要な取り組みである。

観光立国の実現に向け、観光の重要性や意義、その経済効果について国民の理解を深めることが重要であることから、日本国内でのプロモーションの実施や学校教育で取り入れるとともに、多くの政策を実現するために経済効果に見合った予算措置を講じられたい。

(回答)

日本には、世界的にも高いポテンシャルを有する観光資源が多く存在し、これを十分に活用することで、観光を通じた地域の活性化や国民の生活の質の向上等を実現し、「観光で日本を元気にする」という気持ちで、観光振興にしっかり取り組んでいく必要があると認識している。

特に、本年は、ビジット・ジャパン事業が開始され、観光立国の実現に向けた取組を本格化して10周年を迎える節目の年である。この節目の年に、史上初めて、訪日外国人旅行者数1000万人を達成し、さらに、2000万人の高みを目指すため、「観光立国に向けたアクション・プログラム」(平成25年6月11日観光立国推進閣僚会議決定)及び「日本再興戦略－JAPAN is BACK－」(平成25年6月14日閣議決定)においてとりまとめた施策を政府一丸となって強力に推進していくことが重要と考えている。

こうした観光立国の意義について、国民の理解を深め協力を得ることが、その実現に不可欠であると考えており、例えば、若者旅行振興の観点から、学校へ旅に精通した方を講師として派遣し、学生向けに旅の意義・素晴らしさを伝える「若旅★授業」を実施している。さらに、地域住民の意識啓発等を通じ、地域住民も一体となった「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくりを促進して参りたい。

6. 安全性優良事業所(Gマーク)および「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進にむけた施策について

2013年6月25日に閣議決定された総合物流施策大綱(2013-2017)において、安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進が盛り込まれたが、荷主への周知と、より小規模の事業所への浸透が課題である。したがって、Gマークを国の認定制度とすることも視野に入れ、より権威のある制度とするための予算措置を図られたい。あわせて、取得に対するより一層のインセンティブが働くよう財政措置を図られたい。

また、2011年4月から始まった「貸切バス事業者安全性評価認定制度」は、具体的なインセンティブが無いため、認定における付加価値を導入することが求められている。したがって、制度に対する利用者や旅行業者の認知度の向上および認定事業者に対する優遇措置など本制度を実効あるものとするための施策への予算措置を講じられたい。

(回答)

Gマーク制度については、事業者の安全輸送に対する意識付けを高める業界の自主的な取組として、大変有意義な制度であり、国土交通省としては、できる限り支援して参りたいと考えている。具体的には、国土交通省として、これまで、違反点数の早期消去、I T点呼の承認等のインセンティブ制度を措置してきたところであるが、さらに、本年11月から施行されるいわゆる「共同点呼」について、受託者についてGマーク事業所を要件とするなどの措置を図ったところである。

また、Gマーク制度の社会や荷主への認知度向上のため、Gマークステッカーに「国土交通大臣指定」の文字を入れるなどの措置を講じているが、最近においても、Gマークのラッピングトラックを走行させたり、事故発生率の定量的な分析によるGマーク事業所の

優位性を明らかにしたパンフレットにより荷主等にアピールしたりするなど、国土交通省としても認知度向上のための支援に取り組んでいるところである。

「貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）」については、認定事業者の証である「SAFETYBUS」マークの表示等を通じて、安全に対する取組状況が優良であることを利用者や旅行業社に周知することができ、その結果、安全性の高い貸切バス事業者として選択されやすくなる。このため、認定を受けた貸切バス事業者を認定の都度プレス発表するとともに、日本バス協会のほか、国土交通省のホームページ上でも公表している。

また、本年、4月の「バス事業のあり方検討会」の報告書においても、セーフティバスを活用した自主的な安全性向上に向けた取組と、その周知・普及が盛り込まれたところであり、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」等により、利用者等への周知徹底を図っている。国土交通省としては、引き続き、これらの取組み等により、認知度の向上と制度の実効性の確保に向けて取り組んで参りたい。

7. 税制関係について

(1) 消費税率引き上げに伴う特例措置等について

消費税率引き上げにあたり発生する機器改修費用等に対し、相応の助成措置を講じられたい。

また、公共交通機関の利用や物流は日常的な国民の生活に不可欠なものであることから、消費税率引き上げに際し、仮に軽減税率制度が導入される場合には、公共交通も適用対象とされたい。また、物流の運賃・料金に係る消費税率引き上げにあたっては、国民生活や経済産業活動への影響を十分に考慮し、負担軽減策を講じられたい。

(回答)

消費税の軽減税率については、対象、品目、財源の確保、インボイス制度、中小事業者の業務の負担等、導入にあたってさまざまな課題があると認識している。国土交通省としては、与党及び政府全体の議論を注視しつつ、適切に対応して参りたいと考えている。

(2) 航空機燃料税の早急な廃止と空港整備勘定の見直しについて

海外ではほとんど例のない税金であり、オープンスカイの推進、LCCを含めた海外航空会社の参入加速などの急速な環境変化により、ますます国際競争が激化しているなか、海外航空会社との公平な競争環境の観点からも早急に廃止されたい。

また、空港整備勘定はプール制の枠組みを改め、歳入歳出の関係を透明化し、現在の歳入規模を前提に用途を検討するのではなく、徹底した歳出削減を行い、利用者への還元を進められたい。加えて空港経営改革は、空港整備勘定のあり方に大きく関係することから、空港整備勘定の抜本的な見直しと合わせて進められたい。

(回答)

航空機燃料税については、平成23年度から平成25年度まで約30%引き下げを行っており、平成26年度税制改正において、軽減措置の延長を要望しているところである。他

方、今後必要となる老朽化対策や空港の耐震化等の財源であることを勘案すれば航空機燃料税の廃止は困難である。

空港整備勘定の今後のあり方については、特別会計制度の改革に関する政府全体の方針を踏まえて取扱いが決まるものと考えている。その際、①空港整備勘定には、羽田空港再拡張事業等のための1兆円近い財政投融资等からの借入金が残っていること、②一般会計から区分した上で、受益者負担で同勘定から責任を持って償還していく必要があること、などを考慮すべきであると考えている。

空港経営改革は、検討が進んでいる仙台空港等において、成功事例として民間委託を実現できるよう、迅速かつ適切に関係者との調整及び運営権者の選定を行って参りたい。

(3) 地球温暖化対策税（環境税）の公平化について

「地球温暖化対策税」については重要政策課題である事を認識しているが、一部の産業に過度の負担を強いる事の無いよう、広く公平に課せられたい。

また、事業者独自として環境対策の取り組みを行なっている（低燃費機材への更新・代替燃料の開発・排出量抑制に繋がる効率化など）場合のインセンティブや、モーダルシフトによるCO2排出削減の効果を高めるためにも、交通運輸事業者への緩和措置として、免税・還付措置を設けられたい。

(回答)

地球温暖化対策税の創設に当たっては、地球温暖化対策を適正に推進する観点から、当省より平成23年度税制改正要望として「地球温暖化対策のための税に係る特例措置の創設」を提出するなど、制度設計・対応策の論議に参画してきたところである。

その結果、平成24年10月1日から平成26年3月31日までの間、①内航運送事業、一般旅客定期航路事業に利用される重油又は軽油、②鉄道事業に利用される軽油、③国内定期航空運送事業に利用される航空機燃料、などについて地球温暖化対策のための税の還付措置が設けられているところである。

当省としても、地球温暖化対策を適正に推進する観点から、今後も地球温暖化対策税に係る議論への参画を行うとともに、本措置の延長要望を行うとともに、営業用トラック・バスを対象に加える拡充要望を行っているところである。

(4) 自動車関係諸税の抜本的見直し等について

①自動車関係諸税の「当分の間税」の撤廃と、税体系の簡素化、負担軽減など抜本的な見直しを図られたい。

(回答)

車体課税については、平成25年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の段階的廃止、自動車税・自動車重量税のグリーン化等について、平成26年度税制改正で具体的な結論を得ることとされている。このため、車体課税の見直しについては、こうした方針等に沿って、政府全体として検討を行っていくものと考えており、今回、国土交通省としても、平成25年度与党税制改正大綱等に沿って要望を行うこととした。

税制改正要望の内容は、①自動車取得税については、二段階で引き下げ、消費税 10% の時点で廃止する。消費税 8% の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化等を強化する、②自動車重量税については、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税 8% 段階では、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講じる、③自動車税については、グリーン化特例の延長などグリーン化等を維持・強化する、などである。

②営業用バス・トラックに係る運輸事業振興助成交付金制度で実施されている事業については、安全・健康・環境対策等、必要不可欠なものであることから、財源の確保を含め、事業の継続を図られたい。

③また、「当分の間税」が継続している間は、運輸事業振興助成交付金制度の継続と交付金基準額の確実な交付がなされるよう各自治体に対する法の趣旨の徹底並びに周知を図られたい。

(回答)

「運輸事業振興助成交付金」は、軽油引取税にいわゆる「当分の間税率(17.1 円/L)」が課せられていることに鑑み、営業用トラック及びバスに係る輸送コストの上昇の抑制及び輸送力の確保を図るために交付される重要なものである。この交付金制度は、従来は、法律ではなく総務省通知により行われてきたが、平成 23 年の通常国会で「運輸事業の振興の助成に関する法律」として法制化され、法律に基づいた制度となっている。

交付金基準額の確実な交付に向け、国土交通省としては、各都道府県の交付状況を注視し、総務省と連携して一層の適切な交付が行われるよう都道府県に対し引き続き働きかけて参りたい。