

国土交通省

【総合政策局】

1. 「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画の策定などについて

昨年11月、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする「交通政策基本法」が成立した。

(1) 同法第15条に基づく「交通政策基本計画」の策定にあたっては、関係者からの意見を聴きながら進めることとし、日常生活に必要不可欠な交通手段を確保するために、所要の財源確保など真に実効性のあるものとされたい。あわせて、附帯決議に盛り込まれた「物資の円滑な流通」の具現化に向けて、「駐車取締問題」「買い物弱者」などの物流施策を、同計画へ反映されたい。

【回答】

交通政策基本法第15条に基づき、「交通政策基本計画」を定めようとするときは、あらかじめ、国民等からの意見公募（第5項）、交通政策審議会及び社会資本整備審議会への意見聴取（第6項）等を行うこととされている。一昨日4月7日には、社会資本整備審議会と交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会において、同計画の案の作成に向けた審議が開始されたところであり、今後、広く関係者の意見を踏まえながら、検討して参りたい。

また、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保については、これまでも地方バス路線や離島航路の維持等に対して必要な支援を行っているが、今後も引き続き必要な予算の確保に努めて参りたい。

なお、「交通政策基本計画」は、物流施策も含め交通に関し幅広い分野の施策についての基本的な方針や目標等を定めるものであり、引き続き検討を進めて参りたい。

(2) 法案審議の中で、国土交通省はバス運転手の要員不足を専門的に検討する場を設けることを明らかにし、衆議院、参議院双方で採択された附帯決議においても、交通事業者の確保に配慮する旨が明記されている。既に昨年12月20日に「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」が立ち上げられているが、交通事業者の要員不足は、バス事業に限らずトラック、ハイタク、船員などにおいても共通の課題であることを踏まえ、それぞれのモード毎の課題及び対応策を検討する場を設置されたい。

【回答】

バス事業においては、厳しい経営環境、労働時間の長時間化、大型二種免許取得者の減少、高齢化等を背景として、運転者不足が深刻な問題となっているものと承

知している。

地域の生活交通を支えるバス輸送の維持や安全の確保の観点から、バスの運転者の安定的な確保と育成は喫緊の課題である。このため、国土交通省では、学識経験者、バス事業者、労働組合、行政関係者による「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を設置し、課題や対応策について検討している。自動車運送事業者等においては、高齢化等を背景として運転者の要員不足が深刻な問題となっていることから、運転者の確保・育成に向けた対策については、長時間業務の改善や健全化対策とあわせ、若者採用、女性等の活用などを幅広く議論する必要があるものと認識している。

トラック運送事業を担うドライバーを取り巻く現状としては、29歳以下の若手就業者の割合が低い一方、40代～50代前半の方の割合が非常に高くなっている。このため、中長期的に、高齢就業層の割合が急速に高まる一方、若手・中堅層が極端に少ないといった年齢構成の歪みが顕著になる懸念がある。

国土交通省としても、我が国の経済と国民生活を支える物流の担い手を確保することは重要と考えており、1月にプロジェクトチームを立ち上げ、自動車運送事業者等の人材の確保及び育成に係る課題の抽出等に取り組んでいるところである。

また、3月12日に「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」を設置したところであり、トラック運送事業の健全化対策の検討とあわせ、トラック産業の人材の確保等について、有識者、経済界、労働組合等からの様々な意見を聞きつつ検討して参りたい。

海上交通の安定的確保、健全な発展を図るため、船員の確保・育成は重要な課題であると認識している。

船員の確保・育成に関しては、海上技術学校等における船員の育成や、計画的に新人船員の資格取得や試行的な雇用に取り組む海運事業者に対する費用の助成などの施策を講じているところである。海事局では、本年3月に交通政策審議会海事分科会基本政策部会を設置しており、本部会で議論できないか検討したい。

- (3) 国家がテロの標的になる現在、テロ対策は国家レベルの課題であり、事業者任せの対応だけでは限界がある。同附帯決議にも明記された航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化するとともに、航空事業者と国で折半している保安費用については国が全額負担されたい。

【回答】

航空保安対策について、我が国においては、安全に輸送を行う責務の一環として航空会社が一義的な責任を負っているが、国においても航空保安の重要性に鑑み、国管理空港における検査機器または検査員の費用の2分の1を補助または負担する

など、積極的に支援を行っている。

また、旅客及び荷主の責任としては、航空法第 86 条（爆発物等の輸送禁止）に基づいて凶器や爆発物の機内への持込みを制限するほか、航空機の強取等の処罰に関する法律及び航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律により、ハイジャックや航空機の破壊等の行為を禁止している。

航空保安対策の実施体制は国により様々だが、その費用に関しては、航空会社または空港管理者を通じて最終的には航空利用者が負担することになる場合が大半であり、この点、我が国の制度も同様である。

今後も、航空会社を始めとする関係者と連携しつつ、航空保安の維持向上に努めて参りたい。

(4) 少子化や高齢化、人口減少等の取り巻く環境の変化により、地域公共交通は大変厳しい経営を強いられており、地域住民の移動手段としての社会的使命を担うことが困難な状況になっている。そうした課題を憂慮し、国交省では現在、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催し、地域公共交通の充実を図るべく検討が進められており、同中間取りまとめでは、交通政策基本法成立を契機として、地域公共交通の充実に向け新たな制度的枠組みを構築するとしている。そして、同部会における審議に基づき、地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を国が支援することを目的とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が第 186 回通常国会に提出された。

新たな枠組みの構築にあたっては、近視眼的な視点ではなく、交通政策基本同法の趣旨に立脚し、財政面での課題は無論のこと、事業者や地域住民、関係自治体などが十分認識し参画しうる長期的な視点に立った制度であることが必要であり、そうした視点に沿った法改正を含めた対応を検討されたい。

【回答】

人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している。特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。

今国会に提出中の地域公共交通活性化再生法の一部改正法案は、このような現状を踏まえ、交通政策基本法の基本理念等にのっとり、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、その合意の下に、まちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワークを実現していくための枠組みを構築するものであり、ご指摘の視点に沿ったものだと考えている。

国土交通省としては、同法案等に基づき、地域の関係者が行う地域公共交通の再

構築に向けた取り組みをしっかりと支援してまいりたい。

- (5) 「交通政策基本法」においては、「移動権」について明記されなかったことから、同法成立を踏まえた関係法令の整備にあたっては、「移動権」を実質的に確保していくための施策が反映されるよう対応されたい。

【回答】

ご指摘のとおり、交通政策基本法においては、「移動権」は規定されていないが、同法においては、

- ① 国民その他の者の交通に対する基本的な需要の充足（第2条）
- ② 日常生活に必要不可欠な交通手段の確保等（第16条）
- ③ 高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動（第17条）等

の規定が盛り込まれているところであり、「移動権」を検討するに至った背景にある、地域における生活交通の確保や高齢者・障害者等の移動の円滑化などの問題については、これらの規定の趣旨を踏まえ、しっかりと取り組んで参りたい。

2. 安全・安定輸送の確立と災害・震災対策などについて

- (1) 激甚災害により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支援スキームが存在するが、同法では適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていない。

東日本大震災で被災した鉄道の復旧をはじめ、今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件及び適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、街づくりと合わせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。

また、東日本大震災を教訓化し、津波被害が想定される地域には海拔標識、避難方向標識などを設置するとともに、激甚災害発生時における国・地方自治体と事業者が連携を密にした旅客の避難誘導方法を検討されたい。

【回答】

災害復旧に対する助成措置は、鉄道軌道整備法に規定されており、「鉄道事業者がその資力のみによっては災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるとき」は、費用の一部を補助することができることとされている。これまでの大規模災害に伴う災害復旧についても、基本的に、この制度を適用してきたところである。

なお、災害復旧については、原形復旧を基本としているが、災害により、地盤の変化や地形の著しい変化等により、原型復旧が施工上著しく困難である場合、または、原形復旧したのみでは、その施設が再度災害を受けるおそれのある場合には、

原形復旧以上の復旧を認めている場合もある。今後も、実体に即した適切な支援を行って参る所存である。

また、線路沿いに建てられている、旅客等が津波発生時に津波の浸水の可能性のある区間からの避難誘導のための看板の設置については、鉄道事業者において設置が進められているところである。鉄道事業者では、津波発生時に列車から降車して避難する場合には、乗務員の指示により避難するため、適切な避難誘導が行えるよう、消防、警察、地方自治体などと連携した避難誘導訓練に取り組んでいるところである。

- (2) 台風や集中豪雨などの自然災害で被災した鉄道施設の復旧までの代行輸送費用が鉄道事業者にとって多額な負担となっていることに鑑み、同費用を災害復旧の補助対象とされたい。

【回答】

災害復旧に対する助成措置は、鉄道軌道整備法に規定されており、「鉄道事業者がその資力のみによっては災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるとき」は、費用の一部を補助することができることとされている。

一方、自然災害により被害を受け、路線の全部又は一部の区間において運休することとなった場合は、鉄道事業者においては、運行再開までの間、鉄道運賃相当額を収受する形で代行バスを運行することが一般的に行われている。このような場合の代替輸送に対する支援については、鉄道により輸送した場合に比べて、代行バスにより輸送した場合に、経営に対してどのような影響を与えることになるのか等、多角的な観点での検討が必要であると考えている。

- (3) 国土交通省は、鉄道駅の耐震補強について、乗降客1日1万人以上かつ他の路線と接続している高架駅から進めていくとしているが、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を講じられたい。

【回答】

鉄道施設の耐震対策については、平成7年の阪神・淡路大震災での鉄道施設の被害を踏まえ、乗降客1日1万人以上かつ他の路線と接続しているような主要ターミナル駅や主要な路線の高架橋等から優先的に補強を進めてきたところである。

平成25年度からはこのような対策に加え、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震や南海トラフ地震に備え、当該地震で大きな揺れが想定される地域内の乗降客1日1万人以上の駅や片道断面輸送量1日1万人以上の線区の高架橋等について、耐震対策を進めているところである。

(4) 一昨年7月の九州北部豪雨によるJR九州管内での鉄道被災、同年9月の急激な降雨に伴う土砂崩壊による京浜急行電鉄列車脱線事故、さらには昨年7月の局地的集中豪雨によるJR西日本・山陰線及び山口線の鉄道被災、同年8月の大雨がもたらした路盤・道床流出によるJR北海道・函館線の貨物列車脱線事故など、わが国では毎年のように自然災害が発生している。これらの事象は、鉄道事業者と民地所有者及び国、地方公共団体が一体となって治山・治水事業等を展開する仕組みを構築していく必要性をあらためて明らかにしている。

防災対策は鉄道事業の安全輸送確保にとって不可欠であるが、鉄道事業者単独の取り組みでは限界があることから、鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、国や地方公共団体の取り組みを強化するとともに、相応の予算措置を講じられたい。

【回答】

経営が厳しい鉄道事業者等が行う防災の取り組みに対しては鉄道防災事業費補助等を活用し、防災対策の支援を行っている。

なお、鉄道事業者自らが行う防災対策については、原則として鉄道用地内に限られている。そのため、国や地方公共団体の行う治水、治山事業等と一体的に防災機能を向上することができるよう鉄道事業者と関係機関との円滑な調整を支援していく。

(5) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、フェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識された。

生活物資輸送などの支援に大きな役割を果たす海上輸送網の確立に向けた取り組みを講じていただきたい。

【回答】

我が国のフェリー・旅客船航路は、燃油価格の高止まり、さらには、精査が必要なものの、高速道路料金によると見られる影響もあって、厳しい経営状況が続いている。このため、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力向上や体質強化が重要である。

このような認識に基づき、国土交通省では、予算、税制及び鉄運機構を活用した船舶共有建造制度を通じて、事業者の取り組みに対する支援を行っている。このほか、地方運輸局等においては、事業者、地方自治体等の関係者による協議会を設置して、航路の持続的な維持方策の検討や利用促進に向けた取り組みを進めているところである。

今後とも、これらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、フェリー等の競争力向上や体質強化に向けた取り組みを進めていく所存である。

また、大規模災害時における船舶の果たすべき役割を明確にするとともに、大規模災害時における船舶の活用のあり方を政府や自治体の災害対応に組み入れていく等の取り組みを進め、船舶の重要性を確保することで、航路の維持・活性化のために取り組むことが重要である。このため、「大規模災害時における船舶の円滑な活用の促進」を実施すべく、平成 25 年度に引き続き、平成 26 年度も予算措置したところである。

- (6) 東日本大震災における福島第一原発事故を受けて、J R 東日本の常磐線（広野～原ノ町駅間）が警戒区域内に指定されている。J R 東日本は、常磐線の復旧に向けて、国の実施する除染作業の進捗状況、地域住民の帰還状況などを勘案しながら検討を行い、関係者との協議や調整などを進めているが、依然として放射能の放出は続いており、さらに再臨界の危険性もはらんでいる。そのような状況のなかでは、常磐線の該当区間を運転再開することはできない。常磐線沿線に限らずホットスポットの存在も明らかになっており、常磐線の運転再開に向け、車両から検出される放射能に対して国としての対策を講じられたい。

【回答】

所管外のため、回答できません。

- (7) 中央道・笹子トンネルの天井落下事故を受けて設置された「調査・検討委員会」では、事故の要因と再発防止策、及び今後の設計・施工・維持管理等のあり方についてとりまとめられたが、指摘された施策を早期かつ着実に実施することがきわめて重要である。したがって、各道路管理者が再発防止策を確実に履行されるよう、国としても指導・監督を徹底されたい。

【回答】

笹子トンネル天井板落下の原因究明については、事故発生直後より、調査・検討委員会において、天井板落下原因の把握と再発防止策について、幅広い観点から技術的知見に基づき、鋭意議論をして頂き、平成 25 年 6 月に取りまとめして頂いたところである。

国土交通省としては、委員会の取りまとめを踏まえ、二度とこのような事故は起こさないよう、再発防止策に関して、指導・監督を徹底してまいりたい。

- (8) 国土交通省は昨年 12 月、平成 24 年度中に乗客による鉄道係員への暴力行為が計 932 件あったとする実態調査結果を公表した。多発傾向がうかがえる首都圏での事例のうち、約 7 割は飲酒絡みだったことも判明している。この調査結果から、国交省鉄道局は「鉄道係員への暴力行為は鉄道輸送の遅延にもつながる」として、警察と

連携して警戒活動を強化するとしている。しかし、警察への被害届の提出が発生件数の8割であることから、より一層の警察との連携が求められている。

乗客の暴力から公共交通従事者を守り、犯罪を未然に防ぐためにも、鉄道やバス、航空機、船舶、タクシーなど公共企業で働く社員を保護するための具体的な対策とそのため法の整備を講じられたい。また、暴力発生時における警察対応の迅速化や乗客による暴力行為の根絶に向けて、社会的なキャンペーン活動を徹底されたい。

【回答】

第三者暴力行為は、鉄道の安全確保や良質な鉄道輸送サービスに影響を与えるおそれがあることから、国土交通省では、昨年、全鉄軌道事業者を対象として、その実態を把握するための調査を実施したところである。調査の結果、平成24年度における第三者暴力の発生件数は全国で932件となり、このうち、発生件数が50件以上の地域は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県、大阪府の6都府県であった。また、これらの都府県の主要駅における事例を確認したところ、飲酒を伴った事例が約7割という結果となった。

こうした調査結果を踏まえて、昨年度は、警察等関係者と連携し、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の主要なターミナル駅において、広報啓発活動や駅構内の警戒活動を実施したところである。こうした取り組みは、継続していくことが重要であると考えており、今年度以降も調査を実施し、発生状況を確認するとともに、警察等関係者と連携しながら、調査結果を踏まえた対策を実施していきたいと考えている。

タクシーを対象とした防犯対策について、国土交通省としては、強盗事件等の撲滅に向けて、防犯対策の一層の強化について、タクシー事業者に対する指導を徹底して参りたいと考えている。

平成21年4月15日には、警察庁において、「タクシー強盗防犯対策会議」が開催され、新たな「タクシーの防犯基準」を定めるとともに、その普及促進を図ることを決定した。これを受け、同月17日には、国土交通省から関係団体に対し、新たな「タクシー防犯基準」の主体的かつ積極的な普及促進を図ることを念頭に置きつつ、傘下会員に対してその周知徹底を図るとともに、ソフト面での対応として

- ① 新規採用者に対する防犯指導について、旅客自動車運送事業運輸規則に基づく新任運転者指導期間中に実施すること。
- ② 防犯仕切板の設置率向上を図るため、各都道府県ごとの設置率を定期的に調査・公表すること。

を要請したところである。

以上のとおり、防犯対策を推進しているところであるが、労働者に対する生命・身体の安全確保については、労使間における安全配慮義務の履行という観点から、

個々の事業者が積極的に責任を果たすべきものであり、国土交通省としては、引き続き事業者に対する防犯対策の徹底を指導して参りたいと考えている。

なお、新たな「タクシーの防犯基準」においては、設置が望ましい防犯設備として、車内防犯カメラが追加されたところである。

3. 電力供給不足への対応について

電力供給不足による計画停電の実施や、電力使用制限令が発動された場合、公共交通並びに関係施設、及び物流の拠点等については、停電対象からの除外や削減率の緩和を引き続き図られたい。

【回答】

2014年度夏季の電力需給の見通しについて、総合資源エネルギー調査会基本政策分科会の下に設置された「電力需給検証小委員会」において、専門家による検証を行った上で、4月中を目途に示す予定と聞いている。具体的な対策については、夏季の電力需給見通しを踏まえ、速やかに節電要請などの対策の必要性を判断していくことになる。

国土交通省としては、この政府全体の方針を踏まえて、所管業界・分野の経済活動に影響を与えることのないよう最大限努力する所存である。

4. 地域公共交通確保維持改善事業について

(1) 同事業に移行して約4年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々なことから、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。

【回答】

国土交通省としても、地域公共交通に携わる者の育成については重要な課題であると考えている。

このため、

- ① 国土交通本省における地方運輸局・自治体職員を対象とした研修（年2回）
- ② 各地方運輸局における自治体職員、事業者等関係者を対象としたセミナー等を実施しているところであり、この一環として地域公共交通確保維持改善事業についても、制度の説明等を行っているところである。

今後とも、地域の声をよくお聴きしながら、制度の改善・拡充を図って参りたい。

(2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題

となることから、協議会における交通運輸労働者の参加を義務付けられたい。

【回答】

地域公共交通確保維持改善事業は、地方分権の促進、地域の実情・ニーズを踏まえた取り組みの促進のため、地域での議論が重要であるとの観点から、地域の協議会の議論を経た生活交通ネットワーク計画に位置付けのある取り組みに対し、支援することとしている。

本事業の協議会のメンバーについては、地方分権や本事業の趣旨に鑑み、地域の自主性を尊重する観点から、地方自治体、交通事業者、国土交通省を必要最低限のメンバーとした上で、当該地域の生活交通の実情に精通する者など協議会が必要と認める者をメンバーとすることを想定している。こうしたことから、当該メンバーについては、それぞれの地域において生活交通の確保維持改善に適切かつ必要な者を、自主的に検討、判断し、メンバーとしていただくことが適切であると考えている。

- (3) 地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワーク、離島住民の移動や生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者だけの努力には限界がある。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、地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のためにさらなる拡充を図られたい。

【回答】

地域の公共交通は、利用者の減少が進み、交通事業者が厳しい経営を余儀なくされており、このような状況の中、地域の公共交通の確保は重要な課題と認識している。

このため、地域公共交通確保維持改善事業により、一定の地方バス路線の維持等に関し、運行費の欠損1/2を補助する等の財政的支援を行っているところである。

平成26年度予算においても、同事業については、地域公共交通再編実施計画の策定に要する経費を補助する制度を創設するとともに、地方公共団体がバスを購入して民間事業者に貸し付ける場合の補助制度を創設する等、支援内容の拡充を図りつつ、厳しい財政状況の下でも、一般会計に前年度と同額の306億円を計上している。今後とも、地域の公共交通の重要性を認識しつつ、地域の実情に応じて、各種の支援に着実に取り組んで参りたい。

5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化に向けて

- (1) JR北海道・四国・九州は、いわゆる三島特例・承継特例をはじめとする経営支援策により、かろうじて経営を維持している状況であり、今後とも継続的な支援措置が求められる。しかし、経営安定基金の運用益や時限的な税制特例措置等に経営

の根幹が大きく左右されるスキームは、地域の足を担う公共交通機関のあり方として大いに問題があることから、将来にわたる経営の安定化と完全民営化を視野に入れた恒久的な支援スキームを早期に検討されたい。

また、J R貨物は、国鉄改革の際に944億円の旧国鉄長期債務を承継したが、債務返済の一方で新たな借入れ金で老朽設備の更新や設備投資を行っており、その結果、長期債務はすべて返済したものの債務は現在約2,000億円まで膨らみ、年間の利払いも約30億円に上っている。J R貨物が自立経営をはたすために、政府の支援策による経営の安定や債務の解消措置を講じられたい。また、J R貨物が所有し、または借り受けている固定資産税及び都市計画税の課税標準の特別措置について、J R北海道・四国・九州と同様な税制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などにより、一層厳しくなっていることは事実である。

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。

鉄道による貨物輸送量は、リーマンショックや東日本大震災の影響等により、平成20年度から23年度まで減少した後、近年の景気回復や円安による需要増により持ち直しが見られるものの、J R貨物の経営環境は依然として厳しい状況となっている。

こうした中、J R貨物については、各種増収努力や経費節減等を行っているものの、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、国土交通省としては、平成23年度より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、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実施しており、この措置の実施にあたって、J R貨物において平成30年度を目標達成年度とした経営自立計画を策定し、第三者委員

会も設けて進捗状況のチェックを行っているところである。当該計画では、「多少の経済変動等があっても、長期持続的な利益を確保することが可能な経営の自立を達成し、さらに、株式上場に向けて、一層の運輸収入の確実な増加と利益の向上が図られるよう努めていく」としており、こうした取り組みの着実な達成が行われることにより、長期債務についても計画的な削減等が実施されていくものと認識しており、今後とも引き続き見守っていく所存である。

また、国鉄改革時、会社に着目して税制特例措置を講ずることとされたのは三島会社のみであり、現時点において、特別な状況の変化がないことから、JR貨物に対して「三島特例」と同様の特例措置の創設が認められることは困難であると考えられる。しかしながら、JR貨物に対しては、モダリティシフト推進のための税制上の措置として、高性能機関車・貨車に対する固定資産税の軽減措置（課税標準5年間3/5）、長期保有している土地・建物から機関車・貨車に買い替えた場合の課税の特例（80%圧縮記帳）を講じている。

- (2) 地方鉄道における線形改良や車両新製、防災対策などは、事業者の努力だけでは限界があることから、国による助成を行うとともに、近代化に伴う固定資産に対する税務上の減免措置及び老朽化が著しい車両の更新支援策を講じられたい。

【回答】

鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保は、第一義的には鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任で安全対策設備等の整備を行うことが基本であると考えている。

国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地域の鉄道事業者の行う安全性の向上に必要な施設整備に対して、平成23年度に創設した「地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）」により、レールの更新や車両の更新などに助成を行っている。

税制については、地域公共交通確保維持改善事業の内、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に係る補助を受けて取得し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2年間（平成27年3月31日まで）延長したところである。

6. 高速道路料金に関する政策について

- (1) 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を受けて、国土交通省は、昨年12月20日、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を発表し、現行の割引料金を再編するとともに、割引率の縮小が図られている一方で、大口多頻度割引の拡大、さらには、本四架橋の通行料金が引き下げられることとなった。

昨年11月に成立した「交通政策基本法」では、国民利用者の視点に立って交通機関同士が連携を強化し、交通に関わる総合的ネットワークを維持、発展させなければならないとする『交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携』が明文化されており、付帯決議では「交通インフラの料金や運賃等についてはバランスある水準となるよう配慮する」よう明記されている。したがって、高速道路を含めた自動車交通政策については、総合交通政策の観点に立脚した適切な制度設計を図りたい。

【回答】

4月からの料金については、国土幹線道路部会において、各交通機関の関係団体からヒアリングを実施するなど、丁寧な議論がなされ取りまとめられた中間答申などを踏まえ、決定した。

この中で、料金水準について、建設費による区間毎の料金差を是正し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ転換し、3つの料金水準に整理した。また、料金割引については、観光振興、物流対策などの観点を重視し、実施目的を明確にし、高速道路利用の多い車に配慮するよう再編した。

(2) これまでの道路政策によって疲弊しきった本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は、新たな高速道路料金制度により壊滅的な打撃を受けることとなり、そこで働く者の雇用を奪うこととなる。それに伴い、災害時における緊急輸送などへの船舶の活用も叶わず、被害拡大も懸念されることから、事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。

また、同施策によってJR四国についても負の影響を受けることが想定されることから、影響額に応じた助成策を講じられたい。

【回答】

我が国のフェリーや旅客船は厳しい経営状態が続いており、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力向上や体質強化ができるよう、予算・税制・鉄運機構を活用した船舶共有建造制度を通じ、事業者の取り組みに対する支援を行っている。今後も、それらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、フェリー等の競争力向上や体質強化に向けた取り組みを進めたいと考えている。

新たな高速道路料金の導入がJR四国に与える影響については、

- ・瀬戸中央自動車道の料金について、平日の昼間及び夜間が現行の2,870円から2,200円に値下げとなること、
- ・NEXCO西日本の四国内高速道路の料金について、土日・祝日が現行の5割引から3割引に縮減されること

など、新料金導入後の様々な要素を分析する必要がある。

一方、国土交通省としては、JR 四国が将来にわたり経営を維持・存続することは、重要な課題だと認識している。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、JR 四国に対して、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、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。

国土交通省としては、新たな高速道路料金の導入後、JR 四国の経営に与える影響等を総合的に分析し、なんらかの対策が必要かどうかを検討したいと考えている。

- (3) 交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。したがって、適正な高速道路料金制度の確立に向けて事業用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取り組まれない。

【回答】

高速道路の料金については、4 月から新たな料金を導入した。この中で料金水準については「整備重視の料金」から「利用重視の料金」に転換し、3 つの料金水準に整理した。また、料金割引については、観光振興や物流対策などの観点を重視して実施目的を明確にし、高速道路利用の多い車に配慮して再編している。具体的には、大口・多頻度割引の最大割引率を 30% から 40% に拡充し、激変緩和措置として平成 27 年 3 月末まで 50% に拡充している。

- (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負担となるよう、割引原資を措置されたい。
- (5) 混雑時には駐車スペースにトレーラーが停められないことも多く、車道や出口車線に停車しての休憩も常態化していることから、IC 付近のトラック・ステーションなど、高速道路外の駐車施設も活用するために、当該施設利用の際の前後の通行料金を通算する施策を講じるための割引原資を措置されたい。

【回答】

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、昨年 6 月に中間答申が取りまとめられた。中間答申の中では、一般道路を介して再び高速道路を利用する場合など、高速道路の柔軟な利用の観点からの料金のあり方についても検討を進めるべきとされており、引き続き、検討を進めて参りたい。

7. 海上コンテナ安全輸送対策等について

- (1) 荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する「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」を安全輸送の根幹と位置付け、関係部局と連携を図り速やかに再上程し、成立させるよう努力されたい。

【回答】

国土交通省としても、コンテナ陸上輸送の安全確保は重要な政策課題と認識している。しかし、本法案については、関係者間でのさらなる理解を得る必要があるとともに、IMO（国際海事機関）において検討されている、コンテナ1本ごとの重量情報の伝達に関する SOLAS 条約の改正状況等との整合性を図る必要もあり、これらを踏まえ、適切に対応する必要があると考えている。

一方、これまで国際ルールの整備に向けた諸外国の会議に積極的に参画してきたほか、コンテナの陸上輸送の安全対策について万全を期すため、平成 25 年 6 月末に新安全輸送ガイドラインを取りまとめ、これに基づく取り組みを平成 25 年 8 月から開始した。また、安全輸送ガイドラインの取り組み状況等についてフォローアップ調査を実施している。同結果を基に、必要に応じて見直し等のさらなる対策の検討を行っていききたいと考えている。

- (2) ターミナル混雑状況の実態調査を行い、トラック等の渋滞緩和及び輸送の安全性を図るため、関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を行われたい。

【回答】

コンテナターミナルのゲート前の渋滞解消は、国土交通省としても重要な課題と認識している。

コンテナターミナルのゲート前渋滞の緩和に向け、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、ゲート前の Web カメラ映像の提供による混雑回避等の取り組みを行っている。また、国際コンテナ戦略港湾においては、港湾運営会社が行う集荷・渋滞対策のための事業に対する支援制度を創設した。

今後も、国土交通省としては、関係者と連携しコンテナターミナルのゲート前の渋滞解消に向け、総合的に取り組みを進めたいと考えている。

- (3) 改正国際ガイドラインへの適応や SOLAS 条約改正に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置を行うこと。また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の 4 割に重量計が設置されていない実態から、全てのコンテナターミナルに重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

【回答】

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際

海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識している。

コンテナ1本ごとの重量情報の伝達に関する SOLAS 条約改正については、現在、IMO（国際海事機関）において検討されているところであり、これを踏まえて、適切に対応して参りたい。

一方、偏載監視装置付重量計については、設置コスト等の問題もあり、まずは安全輸送ガイドラインに沿い、メジャーでの簡易的測定による偏荷重の発見及び是正の措置について、関係者の協力の下、実施することが有効と考えている。

(4) 港湾に通じるアクセス道路の整備など、アクセスの利便性を促進されたい。

【回答】

港湾に通じるアクセス道路の整備については、必要性・緊急性を踏まえつつ、適切に整備を実施し、アクセスの利便性の促進に努めたいと考えている。

(5) 「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を海上コンテナ輸送事業者に徹底させるため、コンテナターミナル事業者に対しても周知徹底を図られたい。

【回答】

国土交通省としては昨年6月に、日本港運協会を含む関係団体に対して通達を发出し、ガイドラインに記載されている取り組みの実施、傘下会員に対する周知・運送契約の関係者間での運送依頼時の情報提供をお願いしたところである。

また、ガイドラインに基づく取り組みの周知徹底及び着実な実施を図るため、国際海上コンテナの陸上運送に係る関係団体等からなる連絡会議を各地方において開催するとともに、地方港運協会主催の説明会へ国土交通省の職員を派遣するなど、ガイドラインの周知徹底を図っている。

8. 観光立国の実現に向けて、国民への観光政策の周知と取り組みの強化について

観光立国の実現は、政府の日本再興戦略において、日本の経済成長の柱の一つとして位置付けられており、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。

2020年にオリンピック・パラリンピックの東京開催も決定し、観光立国の実現はますます重要度を増している。早急に観光の重要性や意義、その経済効果について国民へ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経済効果に見合った十分な予算措置を行い、官民一体となった取り組みを積極的に講じられたい。

【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ている。これを十分活用することで、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ことが重要だと認識している。

去年は、史上初めて、訪日外国人旅行者数 1000 万人を達成することができた。今後は、昨年 9 月に決定した 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会開催を控えているので、観光立国の推進に一層取り組み、2000 万人の高みをめざしたい。

観光立国の実現については、国民の理解を深め、協力を得ることが不可欠である。具体的な取り組みとしては、例えば、若者旅行振興の観点から、「旅」に精通した人を講師として学校に派遣し、学生向けに旅の意義・素晴らしさを伝える「若旅授業」という取り組みを実施している。今後、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。

9. 改正タクシー 3 法について

2013 年 11 月に「タクシー適正化・活性化特別措置法」など、改正タクシー 3 法案が成立し、本年 1 月 27 日に施行された。この改正法により特定地域は強制減車措置が明文化されたが、指定されるのは全国の交通圏からみれば一握りの地域に限られている。また、準特定地域においては、改正前の強制を伴わず、あくまでも自主減車という内容のままであり、不安を残すこととなっている。

一方、運賃に関しては、特定地域、準特定地域では公定幅運賃となり、その決められた範囲内でのみ運賃が認可されることとなり、この点に関しては前進したものと受け止めている。しかし、地域によっては運賃の大幅割引などに見られるように、運転者負担の常態化が蔓延し、法の運用次第によっては現状が改善されない可能性を残していることに危惧を抱いている。

このため、本改正法の規定及び附帯決議の着実な実行と、①特定地域・準特定地域の適切な指定と地域協議会の適正・公正な運営、②公定幅運賃の適切な設定とその公定幅運賃の効果を損なわない適用運賃の範囲、③運転代行業や自家用自動車有償運送について、適切な運用、④タクシー事業の活性化を推進するための予算措置の拡充、⑤厚生労働省との連携により、過労運転防止と労働条件の向上のため施策の推進についての取り組みを積極的に講じられたい。

【回答】

改正タクシー特措法の施行にあたり、衆参両院の付帯決議の趣旨なども踏まえ、特定地域の指定基準について、現在の政策の影響を見極めるべく、平成 25 年度の

各種データを速やかに集計した上でそれらを踏まえ、指定基準の策定を進める。他にも、例えば中小事業者の扱いにも配慮した協議会の運営ルール、公定幅運賃の対象を基本運賃または基本運賃に準ずる運賃とする取扱い、累進歩合制度の廃止に関する働きかけ、過労運転防止の徹底に係る通知文書などを策定したところである。

本年度はタクシーを含め、旅客運送事業の活性化を促進する観点から、訪日外国人旅行者向けの取り組みの現状やその障害、訪日外国人旅行者が実際に利用したタクシーに関する問題点・要望などを把握するための調査などを実施することとしている。

国土交通省としては、改正タクシー特措法を円滑かつ的確に施行することで、タクシー事業における輸送の安全確保・利便性の向上に努めたいと考えている。

10. 安全性優良事業所（Gマーク）及び「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向けた施策について

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及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】

安全性優良事業所（Gマーク）の制度は、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り組み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、IT点呼の承認等のインセンティブ制度を措置してきた。平成26年度からは、一定の高いレベルにあるGマーク事業所に対し、国が表彰する制度を創設した。また、事故発生率の定量的なデータ分析を行い、全国実施機関において、Gマーク事業者の優位性を明らかにしたパンフレットをつくり、荷主関係団体に対する利用促進のための周知活動を進めている。

今後も、全国実施機関と連携し、関係方面の意見を聞きながら、効果的なインセンティブ等を含め、本制度の充実を図りたいと考えている。

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」は、認定を受けた貸切バス事業者について、

認定の都度プレス発表するとともに、日本バス協会の他、国土交通省のHP上でも公表している。また、関越道の高速ツアーバス事故を受けて策定された「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」において、利用者等が貸切バスの安全性を判断する上での評価要素として当該認定制度を掲げており、利用者等への周知徹底を図っている。

認定事業者は、日本バス協会や国土交通省のHPでの公表や、認定事業者の証である「セーフティバスマーク」の表示等を通じて、安全に対する取り組み状況が優良であることを利用者や旅行者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ため、国土交通省としては引き続き、認定事業者の公表を行い、認知度の向上と制度の実効性について検討して参りたい。

11. 外国人労働力の営業用車両の運転業務への導入について

政府では、建設業の人手不足が顕著となる中で、その解消策として「外国人技能実習制度」や「特定活動」の要件緩和による、外国人労働者受け入れの拡大が検討されている。しかし、安易な受け入れ拡大は、低賃金で働く外国人労働者の大幅な流入をもたらし、賃金・労働条件の低位化が定着することで外国人労働力に業界が依存することにつながる。

加えて、自動車の運転の業務は、建設業においても資材の運搬をはじめ幅広い需要があるが、ひとたび事故が発生すると多くの人的・物的被害が発生する業務である。外国人労働者によるこれらの業務への従事は、言葉や習慣の違いによる事故惹起のリスクや事故発生後の対応、また、逃走により当該運転者への刑事・行政処分が形骸化する可能性もあり、我々道路を職場とする者はもとより、道路交通全体の安全を脅かす深刻な事態となるおそれが大いにある。そして、この懸念が顕在化してからは、対策を施すのは非常に困難である。

したがって、外国人労働力の受け入れ拡大は慎重に検討され、とりわけ、営業用車両の運転業務（報酬を受けて自家用車両の運転業務を行う場合を含む）への導入は行わないように対応されたい。

【回答】

外国人の活用については、建設業界においては先般「建設分野における外国人の活用に関する緊急措置」が取りまとめられた。その他、介護の分野、女性の活躍推進、中期的な経済成長の観点から、政府全体として検討を進めることとなっている。

トラック・バスをはじめとした自動車輸送分野においては、現在、人材不足感が強い状況であるが、外国人の活用という点については「外国人技能実習制度」の対象となっていないことから、まずは、この制度の対象とすることから議論がスタートする。

トラック運転手などの運転技能ということについては、「途上国での運転と日本の運転で技能的な差があるということはないのではないか」という指摘もある。途上国への技能移転を通じた国際協力を提起している「外国人技能実習制度」の趣旨には、なかなか合致しないのではないかと考えている。

国土交通省としても、自動車輸送の担い手を確保することは重要と考えている。トラックの関係でも有識者懇談会、バスでも検討会を設置し、横断的なプロジェクトチームを立ち上げ検討している。自動車分野における人材の確保は非常に重要と考えており、今後も、若者や女性の活躍・定着をめざし、キャリアアップ・教育システムの充実、若者・女性が働きやすい環境や勤務形態の実現に取り組みたいと考えている。

12. 日本人船員の確保・育成等について

- (1) 海運業の維持・発展にとって後継者の確保・育成は不可欠であり、将来的に外航日本人船員必要数約 5,500 人、内航船員不足数約 2,100 ～ 5,100 人が試算されている。しかしながら、国策の重点は質の向上にあり、量的確保策は十分とはいえないことから、日本人船員の計画的増加に向け一層実効性のある取り組みを講じていただきたい。

【回答】

我が国の経済・国民生活に大きな役割を果たす海運について、その安定的な活動を支える上で、日本人船員の確保・育成は大変重要な課題と認識している。

このため、国交省は、関係団体の協力を得ながら、児童・生徒への海の魅力の PR や、計画的に船員の採用・育成に取り組む海運事業者への支援、外航の若年船員を養成するためのスキームを労使の皆さまと協力しながら展開、船員のキャリアアップの支援、離職した船員の技能訓練の支援など、様々な施策を講じている。

今後も、安定的な海上輸送の確保を図るため、必要な日本人船員の確保・育成については、関係の皆さまの意見をよく聞き努めて参りたい。

- (2) 近年、多くの船員教育機関や施設の統廃合が進められているが、次世代を担う船員の確保・育成策を進める上で船員養成機関は非常に重要な機関であることから、その存続と入学定員の拡大、訓練施設・実習船などの拡充とともに、2013 年 12 月 24 日に閣議決定された海技教育機構と航海訓練所の統合については、事業縮小や予算削減などが行われないよう十分に配慮していただきたい。

【回答】

船員の養成機関である海技教育機構の入学定員については、応募倍率の上昇や関係団体からの要望を踏まえ、平成 26 年度から館山・唐津の海上技術学校の入学定

員を、それぞれ 10 名引上げ 370 名にすることにしている。また専修科についても、平成 27 年度以降、10 名程度の入学定員増を検討している。

財政状況の非常に厳しい中、必要な予算を確保し、海技教育機構の施設の耐震補強工事を進めるとともに、練習船については、船齢 30 年を超える大成丸をリプレイスするため代替船を建造し、この 4 月から就航している。

海技教育機構と航海訓練所の統合については、船員養成を効果的に行うべく、必要な予算の確保・体制づくりに努めて参りたい。

13. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

2013 年 1 月に改正された MARPOL 条約の付属書 V 章の適用により、海洋投棄が禁止されたが（食物ごみは除く）、本邦の多くの港及び私設バースでは船内廃棄物の陸揚げ施設が未整備であり、船内生活に多くの支障をきたしている。早期に国内における港や公共岸壁における廃棄物受け入れ施設の整備を推進されたい。

【回答】

マルポール条約付属書 V 及び海洋汚染防止法の改正を受け、港湾局は平成 24 年 12 月に「港湾における船内廃棄物の受入に関するガイドライン案」を策定し、港湾において求められる対応を取りまとめ、港湾管理者に周知した。

船舶から発生する廃棄物は、まず廃棄物処理法という国内法に基づき、排出事業者である船舶運航事業者が、自らの責任で適切に処理することが原則である。一方、我が国においては、民間の廃棄物処理業者が処理を行っている実態があり、港湾管理者においては船舶運航事業者が、適切に民間の処理業者に引き渡すことができるため、必要な情報提供や側面支援を行うことになっている。すぐさま新たに施設を整備することではなく、まずは既存の業者を活用した受入態勢を確保することで、港湾における円滑な受入を確保したいと考えている。

以上を踏まえ、個別港湾においては港湾管理者を中心に船内廃棄物の受入態勢の整備を行っており、問題がありましたら、まずは港湾管理者に相談していただきたい。

14. 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

- ① 来年 10 月に予定されている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。
- ② 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 10% 時において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、導入にあたって様々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、適切に対応したいと考えている。

(2) 空港整備勘定の見直し及び航空機燃料税の廃止を前提としたさらなる見直しについて

国内の空港が概成した現在、事業者からの負担を主たる財源とし、プール制の枠組みで航空ネットワークの拡充及び基盤づくりを図るという空港整備勘定の役割は終了した。今後、プール制の枠組みを見直し、歳入と歳出の関係の透明性を確保した上で、現在の歳入規模を前提に使い方を検討するのではなく、徹底した歳出削減を行い、その分の公租公課を下げ、利用者に還元されたい。特に、羽田空港の拡張に係る借入金の単年度の償還金が今後、減少してくることを踏まえれば、さらなる歳入規模の見直しを検討されたい。

また、空港整備勘定の見直しに大きく関わる空港経営改革については、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律が成立、施行されているが、国際競争がますます激化する状況下においては、空港整備勘定に依存しない空港運営を推進し、利用者負担を軽減していくためにも、成功事例を早期に実現されたい。

航空機燃料税については、空港の早急な整備・拡充という本来の目的に使用しないのであれば、地方自治体に交付される航空機燃料譲与税を含め、空港経営改革の進捗に合わせた段階的な廃止を前提としたさらなる軽減措置を講じられたい。

【回答】

利用者負担の軽減については、これまでも歳出の重点化を図るとともに、着陸料や航空機燃料税の引き下げ等を行っている。

羽田空港の拡張に係る借入金の単年度の償還金は減少傾向にあるが、空港整備の観点からは老朽化施設の更新・改良、空港の耐震対策や必要な機能強化等を着実に実施する必要がある。他にも、首都圏空港をはじめ、今後の空港整備に要する費用の規模等も見極める必要がある。今後の利用者負担のあり方については、そうした空港整備事業とのバランスの中で、引き続き検討したいと考えている。

また、空港経営改革については、現在、具体的検討が進められている仙台空港等において、民間委託の成功事例を早期にお示しできるよう、引き続き検討を進めたいと考えている。

(3) 航空券連帯税の導入について

航空券連帯税は、国際連帯税の具体的な税制の一つとして外務省からの継続的な要望もあり、導入に向けた議論が活発化している。しかしながら、航空利用者のみが飢餓や貧困など地球規模の課題解決のための財源として航空券に課税する仕組みは、受益と負担の関係が不明確であり合理性にも欠けることに加えて、訪日外国人の増加を目指す観光立国実現の阻害要因となり得るため、導入への反対を働きかけられたい。

【回答】

航空券連帯税は、気候変動、貧困、疾病などの課題解決のための資金を、航空利用者が負担する形になるので、まず受益と負担の関係が不明確である。次に、我が国の航空産業の国際競争力強化、地方路線維持のための航空機燃料税や着陸料などの公租公課の引き下げの取り組みに逆行する。また、訪日観光客数の拡大等、観光立国実現に向けた取り組みにも逆行する。さらには、フランス以外の欧米主要国、アメリカ・イギリス・ドイツなどは航空券連帯税を導入しておらず、世界的潮流になっていない。

これらの理由により、国土交通省としては、航空券連帯税の導入に反対している。

(4) 船員税制確立への取り組みについて

海洋国家であるわが国の社会・経済の維持・発展に船員は大きく寄与してきたが、国民の船員労働に対する意識は高いとは言えないうえ、離家庭性・離社会性という特殊な労働環境から、若者の船員職業への志望や定着が進まず、後継者不足の一因となっている。また、欧州諸国をはじめ海運先進国で導入されている船員助成制度についてもわが国は十分とは言えない。

わが国を支える船員のステータス・船員職業の魅力向上と、その効果による後継者確保へとつながる船員に対する政策減税や住民税減免など、船員税制の確立を実現していただきたい。

【回答】

船員の個人住民税については、平成 24 年度の税制改正要望において、いわゆる不均一課税については、地方税法に則って各自治体の判断で可能であるということが確認された。また、総務省から自治体にその旨周知がなされている。

これを受け、自治体の具体的な動きとして、四日市市が個人住民税の軽減を平成 26 年度からスタートしている。まずは自治体が軽減措置を講じることが重要と考えており、国としてもこうした動きを注視したいと考えている。

(5) 軽油引取税の減免措置について

① 内航、フェリー・旅客船の経営にとって、燃料油価格は大きなウェイトを占め

ており、昨今の原油価格の高騰及び円安による燃料油価格の高止まりは、事業者
に大きな影響を与えている。大規模災害時における緊急物資輸送や公共交通機関
としての重要性を認識し、軽油引取税の減免措置の恒久化及び燃料油補助など高
速道路政策と同等の運航支援策を講じられたい。

- ② JRの地方路線を含めた地方鉄道は多くが非電化区間であるが故に、気動車の
動力源たる軽油を多く取り扱っている。入換用としてディーゼル機関車を多く保
有するJR貨物も同様である。そうした中、平成26年度末に鉄道用車両に供する
軽油引取税の減免措置が期限を迎えることから、地方公共交通たる地方鉄道への
経営支援として引き続き継続適用を図られたい。

【回答】

国内海運事業者は中小の事業者が大変多く、運賃交渉力が弱いところ、昨今の急
激な円安に伴い燃料油価格が高騰していることから、国内海運業にかかる燃料費の
運賃転嫁に向けた適正取引推進の必要性について、荷主企業の理解を得ることが不
可欠であると考えている。このため、国土交通省・経済産業省から、日本経済団体
連合会・日本商工会議所に対し、トラック運送業や国内海運業における燃料サー
チャージの導入促進など、適正取引の推進に向けた協力要請を行い、地方運輸局・
経済産業局からも地方経済団体等に対する要請を行った。

また、船舶の省エネ化に資するスーパーエコシップの普及支援を行う「船舶共有
建造制度」をはじめ、エネルギー使用合理化事業者支援事業などの活用や、軽油引
取税を含む各種税制面での特別措置を通じ、船舶の省エネ化に取り組む国内海運事
業者を引き続き支援する所存である。なお、軽油引取税の免除措置については、平
成27年3月31日までの適用期限となっていることから、平成27年度税制改正に
おいて、適用期限の延長を要望する所存である。

鉄道車両の軽油引取税については、本特例措置の適用事業者の多くは、経営状況
が厳しい地域鉄道・貨物鉄道事業者であることから、地域鉄道の経営安定化や貨物
鉄道サービスの維持、モーダルシフトの推進などを図るため、本免除措置は非常に
重要だと考えている。適用期限の延長については、今後、事業者からのヒアリング
の場において要望等を聞き、それらを踏まえて適切に対処したいと考えている。

(6) 燃料課税の見直しについて

- ① 「地球温暖化対策税」(環境税)については重要政策課題である事を認識してい
るが、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、交通運輸事業者に対し
て、免税・還付措置の延長及び拡充をされたい。

② 揮発油税・軽油引取税等の燃料課税については、道路特定財源から一般財源化され、課税根拠は喪失したにもかかわらず、抜本改正はされていない。加えて、当面の道路整備の財源不足への手当てとして課せられてきた暫定税率も「当分の間税率」と名前を変えて現在も徴収され続けている。

したがって、課税根拠を失った燃料課税について抜本的な見直しをされたい。また、必要な道路整備を行った上で、なお余剰が生じるのであれば、当面の措置として、「当分の間」税率を本則税率に戻されたい。あわせて、震災対策として凍結されたトリガー条項については、復興税として財源が確保されていることから、早急に凍結解除されたい。

【回答】

当省は、地球温暖化対策を適正に推進する観点から、平成26年度税制改正要望として、海運・鉄道・航空に係る地球温暖化対策税の還付措置の延長要望を提出するなど、制度設計・対応策の議論に参加してきた。その結果、平成26年4月1日から平成29年3月31日までの間、①内航運送事業または一般旅客定期航路事業の用に供される軽油または重油、②鉄道事業の用に供される軽油、③国内定期航空運送事業の用に供される航空機燃料について、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。

当省としては、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って参りたい。

軽油引取税等の燃料課税については、国及び地方の財政事情が非常に厳しい状況にあること等を踏まえ、トリガー条項の凍結解除も含め、政府全体で検討する事項と承知している。

(7) 自動車関係諸税の抜本的な見直し等について

① 自動車には9種類の税金が課せられ、税負担額も自動車全体で年間7.7兆円と租税収入の約1割を占めていることから、税体系を「取得」「保有」「走行」の段階ごとに簡素化するとともに、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、先日3月20日に国税・地方税とも改正法案が成立し、この4月1日から新しい税制の制度がスタートした。特に車体課税については、いくつか重要な見直しが図られている。具体的には、自動車取得税の税率引き下げ、エコカー減税の拡充、グリーン化特例の延長・拡充といった内容が盛り込まれている。

こういった負担軽減の措置も講じてきたが、車体課税の見直しですべて終わりというわけではない。引き続き、いくつかの検討事項が残っていると認識している。例えばエコカー減税については、来年3月末で期限が切れることにより、来年4月

以降の新しいエコカー減税の姿を考えなくてはならない。また、自動車税の環境性能に応じた課税をどうするのかという課題もある。一部税率が引き上げになった軽自動車税について、軽減というものも考えなくてはならない。このように、いくつかの検討課題が残っており、こういった内容について、平成 27 年度の税制改正に向け、具体的な措置について政府全体として検討していくことになることを認識している。

- ② 総務省・自動車関係税制のあり方に関する検討会の報告書では、税収増の方策として自動車税における約 3 倍の「営自格差」を指摘し、営業用自動車の税率の引き上げによる是正の検討が提言されている。しかし、営業用車両の輸送効率など環境負荷に対する優位性や、環境対策の装置等にかかわる業界の多大な費用負担、公共輸送の社会的役割など、営業用車両への配慮が行われてきた根拠は明らかであることから、監督官庁としてこれらの経緯を訴え、現行の措置の継続・拡大に向けて対策されたい。

【回答】

総務省から、いわゆる営自格差、今の営業用自動車については、普通の白ナンバーの車よりも税率の水準が低いという特例の措置を現状認めてもらっている。この営自格差については是正する、具体的には営業用自動車の税率を上げることが、税制改正の議論の中で総務省から主張がされた。国交省としては、とんでもないことでもあり、「反対」と税制改正の議論の中で主張した。

特に、トラック・バス・タクシーなど営業用自動車については、各種の法律の体系の中で安全を確保していただきながら、利用者のニーズに応じてしっかりと旅客・貨物を輸送していただくという、社会的な役割を担っていただいていると考えている。また、CO2 排出量削減として、環境性能についても営業用自動車は非常に優れた輸送手段である。こういった公共性も踏まえながら、引き続き営業用自動車に対する軽減措置は維持すべきと主張させていただいた。

結果的に平成 26 年度税制改正の中では、営業用自動車に対する軽減措置は現状維持という形になったが、来年度以降も、総務省から営自格差見直しという指摘がある可能性もある。引き続き、国交省としても、営業用自動車の公共性についてしっかりと主張したいと考えている。

- ③ 運輸事業振興助成交付金法が成立したが、交付は自治体の努力義務に留まっていることから、関西の一部自治体では、地方自治を根拠に政省令とかけ離れた交付要綱となっており、交付額も 2012 年度は算定額の 5 分の 1 にとどまっている。加えて、承認の遅延により事業期間が 5 か月となったことによる、未消化分の返

還を余儀なくされるという異常な事態も発生した。

したがって、各支局から自治体に、制度の完全履行を働きかけるとともに、確実な交付に向けた制度の抜本改善のため、国による税制上の取り扱いを含めて、必要な措置を講じられたい。

【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」が課されることに鑑み、営業用トラック・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交付される重要なものである。

国土交通省は、交付金がトラック事業やバス事業の振興に有意義に活用されるよう、関係業界を指導するとともに、各都道府県の交付状況を注視し、総務省と連携して法律の趣旨に則った交付が行われるよう、各都道府県の理解を得たいと考えている。

なお、平成 24 年度に交付額を減額して地方トラック協会に交付した都道府県が 17 団体、地方バス協会においては 16 団体であったものが、平成 25 年度では満額交付に改善や削減率の改善により、地方トラック協会・地方バス協会ともに、13 団体に減少したところである。