

【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、物流の視点を強化した上で法案を再提出し、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】（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

昨年11月の衆議院解散に伴い廃案になった交通基本法案については、交通に関する施策について、基本理念等を定めたものであり、今後の我が国の交通政策の方向性を示す意義を有するものと考えている。また、同法案については、大規模災害への備えなど、現時点での政策課題等に照らし合わせて、改めて内容を精査する必要があると考えており、今後の取り扱いについては、今検討しているところである。

いずれにしても、国土交通省としては、人口減少・少子高齢化、災害に強い国土・地域づくり等の交通を取り巻く様々な課題に対して、交通政策を総合的かつ計画的に推進してまいりたいと考えている。また、生活交通の存続が危機に瀕している地域については、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供できるよう、平成25年度予算において、復興庁計上分を含め約333億円を確保しているところである。

2. 東日本大震災からの復興・再生及び防災・減災対策について

(1) 今次東日本大震災の被災状況に鑑みれば、公共による緊急的な助成措置が必要不可欠であるが、現行の「鉄道軌道整備法」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。

政府は、補正予算を組み、半ば超法規的措置で対処したが、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。

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道施設が被害を受けた場合においては、まずその施設を保有し、利用する鉄道事業者自らがその資力において復旧を行うことが基本と考えている。しかしながら、鉄道事業者の資力によっては、復旧が著しく困難な場合に補助を行うこととしており、鉄道軌道整備法に基づき、適切に判断し支援を行っている。

また、東日本大震災の際には、被災した第3セクター旅客鉄道について、被害規模、鉄道事業者の経営状況等を踏まえつつ、国と自治体が負担を分担し、鉄道事業者の負担を極力減らす観点から、平成23年度第三次補正予算において、国・自治体の補助率の実質的な引き上げを行う新たな支援制度を措置した。

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形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があるといった場合には、原形復旧以上の復旧を認めている場合もある。

- (2) 福島第一原発周辺地からの避難輸送に際し、初期段階において避難輸送を担うバス運転士に対して防護服を貸与・支給がされないなどの混乱があった。今後の防災対策の強化に向け、これらの装備品などの備蓄について自治体と協力するなどして拡充に努められたい。

【回答】（所管外として未回答）

- (3) 被災地に入る復興工事車両や緊急通行車両の運行を円滑にするため、内陸部と沿岸部を接続する自動車専用道路を整備されたい。合わせて、大規模災害時の代替輸送路確保の観点から、太平洋側と日本海側を接続する高速道路を拡充されたい。

【回答】（道路局）

現在、太平洋沿岸部と内陸部をつなぐ復興支援道路として、東北自動車道相馬・福島と東北横断自動車道釜石秋田線及び宮古盛岡横断道路という3路線の整備を推進している。

これまで3路線全体計225キロのうち62キロが供用しており、現在118キロについて事業中である。このうち、平成23年度補正予算で事業化した76キロについては、順次、用地買収に着手するとともに、平成24年11月には一部の区間で工事に着手している。

復興支援道路の整備は、被災地の復興を進める上でも最優先の課題であると認識しており、引き続き、早期に機能が発揮できるよう、全力で取り組んでまいりたい。

(4) 復興工事に際しては、原発被災地ナンバーの事業者・車両が差別されないよう徹底されたい。

【回答】（所管外として未回答）

(5) 阪神・淡路大震災、東日本大震災において、海上輸送の有用性がクローズアップされ、政府では災害時多目的船に関する検討が行われた。しかしながら平時の活用策など課題も多く実現には程遠いものとなっている。災害時における既存のフェリー・旅客船の有効活用に向け、全国的な官民協力体制の構築を急がれたい。

【回答】（海事局内航課）

フェリー・旅客船は、我が国の経済活動・国民生活にとって必要不可欠な輸送交通手段であり、阪神淡路大震災や東日本大震災においても、被災者の方々の救援や被災地の復旧活動を行うなど、その役割や重要性が改めて国民各層に幅広く認識されたところである。

一方、東日本大震災時においては、被災地への緊急物資や支援要員の輸送が概ね定期航路の輸送に限定されていたという教訓があり、フェリー・旅客船の災害救援機能をより効果的に活用するためには、災害救援体制の中でのフェリー・旅客船の役割を明確化し、今後想定される大規模災害に備えて、災害時の船舶活用に向けた対策を関係自治体や業界と調整の上、取りまとめる必要がある。

このため、平成25年度政府予算案には、国・地方自治体の防災計画や緊急輸送計画における災害救援フェリーの位置付けや効果的な活用方策等について、検討・取りまとめを行うための調査費約1,400万円を計上したところであり、今年度は本調査を実施することとしている。

(6) 今次東日本大震災を教訓化し、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。また、被災時のルート確保を図るべく、公共交通の多重化を念頭に置いたインフラ整備を図られたい。

【回答】（総合政策局政策課）

東日本大震災のときに首都圏で帰宅困難者が大勢出たというような教訓もあり、それを踏まえて今、早期運転再開対策、帰宅困難者対策を都市局と鉄道局で取り組んでいるところである。また、交通・物流ネットワークは、つながって初めて機能するものであり、災害時における経路の代替性も確保しなければ、今後想定される大規模災害には対応できないということが、東日本大震災から得た教訓であると認識している。

(7) 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】（鉄道局安全・業務政策室）

鉄道事業者においては、利用者の利便性を確保する観点から、鉄道路線の運行再開までの間、各鉄道事業者が代行バスという形で努力いただいていることは重々承知している。一方、この代行バスについては、鉄道運賃相当額を収受した形で運行しているということが一般的であり、これについて補助を行うというのは非常に難しいものと考えている。

(8) 鉄道駅耐震補強事業費について、補助対象駅の要件を緩和するとともに、橋梁やトンネル等を含めた鉄道構造物全般に関わる補強工事等への必要な予算の確保を図られたい。

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道駅の耐震補強の補助による支援については、すべての駅や路線を対象とした場合、施設の数が増大で困難であり、限られた予算で効率的に多くの鉄道利用者の安全を確保するためには、より利用者の多いところから優先的に対策を進めていく必要があると考えている。まずは、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耐震補強を進めているところである。また、駅以外については、首都直下型地震及び南海トラフ地震で震度6強が想定される地域内の橋梁やトンネル等について、補助による支援を行っているところである。

鉄道の耐震対策については、重要な施策であると考えており、引き続き所要の予算確保に努めてまいりたい。

(9) 昨年7月の九州北部豪雨での豊肥本線をはじめとするJR九州管内での鉄道被災、並びに同9月に京急電鉄で発生した土砂崩れに伴う列車脱線事故は、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た。

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】（鉄道局施設課）

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、防災対策事業費補助等を活用して、防災対策の支援を行っている。なお、鉄道事業者が自ら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、国や地方公共団体が行う治水・治山事業等については、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るところである。

(10) 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名が亡くなりました。

- ① 事故の再発防止に向け、事故の発生メカニズムを解明するとともに、道路・橋脚・トンネルなどの維持管理について、高速道路会社に対する指導・監督体制を強化されたい。

【回答】（道路局）

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、鋭意議論をしていただいているところである。国土交通省としては、委員会の取りまとめをできるだけ早急に行い、二度とこのような事故は起こさないよう、原因の究明そして再発防止策に関して、より一層力を注いでまいりたい。

- ② 国が管理する一般国道・橋脚・トンネルなどの既存インフラの維持・更新については、長期にわたる時間軸の中で、計画的に予算措置されたい。

【回答】（道路局）

今後、インフラが急速に老朽化していくこともあり、「国民の命を守る公共事業」として、維持管理・更新、それから老朽化対策にしっかり取り組んでいく必要がある。例えば、国が管理する橋梁約2万7千橋の中で約1万橋で修繕が必要というデータになっており、事前の備えとして、適切に調査それから点検を行い、その結果に基づき計画的に修繕を進めているところである。

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】（総合政策局環境政策課）

今夏の電力需給の対応については、総合資源エネルギー調査会総合部会の下に設置された電力需給検証小委員会において、節電の定着、発電所の状況などを踏まえ、需給の見通しを客観的に精査しているところである。具体的な対策については、4月中にこの夏の電力需給見通しについてレビューを行った上で、節電要請等の必要性を速やかに判断することとしている。国土交通省としては、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. 「バス事業のあり方検討会」をはじめとする各種検討会への対応について

2012年4月29日に発生した関越自動車道における高速ツアーバスの事故等を踏まえ、国土交通省は安全輸送の確立に向け、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」、「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」、「貸切バス運賃・料金制度WG」を設置し、これらの検討会において、安全基準の強化や監査のあり方、貸切バスの運賃・料金など、バス事業の安全確保の全般について議論が展開されている。

こうした中、10月25日には、これらの検討会を総括する「バス事業のあり方検討会」をあらためて設置し、2013年3月までに「最終とりまとめ」を行うこととしている。取り組むべき課題は山積していることから、2013年4月以降についても、他のモードも含めて実施状況を検証する検討会を設置し、諸課題の解決に向け取り組むとともに、当該検討会については、交通運輸労働者の参加を義務付けられたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

昨年4月29日に発生した関越道ツアーバス事故を踏まえて、「バス事業のあり方検討会」をはじめとする各検討会を設け、バス事業の安全確保のための施策について検討を進めてきた。その結果、先週3月29日にこの検討会の報告書、昨日は「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」という形で、今後の対策について公表させていただいた。今後は、これらに盛り込まれた措置を着実に実施していきたいと考えている。その上で、フォローアップ体制を組んでその効果を検証しながら、さらなる対策の要否も検討してまいりたいと考えている。

5. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行されて約2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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

国土交通省本省としては、国土交通大学校が主催する研修等において、運輸局・支局職員を対象に業務上必要な知識を習得させ、事務能力の向上及び業務の円滑な遂行を図っているところである。また、制度に係る疑問等に関しては、事務連絡の発出等による周知などを行い、基本的な対応の統一を図っているところである。

一方、自治体職員、事業者等関係者に対しては、同じく国土交通省本省及び各地方運輸局で主催するセミナー等において、制度の説明等を実施させていただいているところである。制度の改善と拡充については、今後も地域の実情、ニーズを踏まえて、適切に対応させていただきたい。

(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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

地域公共交通確保維持改善事業については、地域の実情を踏まえた公共交通の確保・維持・改善の取り組みが重要であるという観点から、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。

本事業の協議会は、地方自治体、交通事業者、国土交通省などをメンバーとしており、既に地域において、このようなメンバーにより構成される地域公共交通活性化再生法の法定協議会や、道路運送法に基づく地域公共交通会議など、既存の協議会がある場合においては、その協議会を活用するよう実施要領で示す等、効率的な運用をお願いしているところである。

なお、本事業の協議会メンバーについては、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て、このほかには当該地域の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。したがって、協議会のメンバーについては、それぞれの地域において公共交通の確保・維持・改善に取り組む上で必要な者を、自主的に検討・判断していただくことが適切だと思っている。

(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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

地域公共交通確保維持改善事業は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、またバリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等、移動にあたっての様々な障害の解消等がなされることを目的として、平成 25 年度予算において、前年度比約 1 億円増の約 333 億円、復興庁計上分の 27 億円も含んでいるが、確保している。

なお、平成 25 年度予算においては、地域ぐるみの利用促進に資する取り組みに対する支援として、地域協働推進事業というものを新設する。また、鉄道事業再構築事業による、これは地域公共交通活性化再生法に位置付けられている事業であるが、公有民営方式等の地域鉄道の安全設備整備等への支援の拡充、また、新設の地域協働推進事業に係る幹線バス交通への支援の充実が予算に新たに盛り込まれているところであり、引き続き地域の実情、ニーズを踏まえ、適切な支援を行ってまいりたいと考えている。

6. 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・貨物会社は、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。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

地方中枢・中核都市への人口集中が進展し都市間輸送が減少傾向にある中、少子高齢化が進み、高速道路整備に伴う自動車や高速バスとの競争が激化するなど、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物の経営状況は一層厳しくなっている。

こうした中、JR各社においては、各種増収取り組み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・鉄道運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、JR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、JR北海道及びJR四国、特に経営の厳しい2社については、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 年度から講じさせていただいているところである。また、JR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、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。

- (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を講じられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室）

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ところである。

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、いわゆるサバイバル事業であるが、その中の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ところである。

それから、平成 25 年度予算案について、総務省と連携して地域鉄道一般への地方交付税措置というものを創設して、地域鉄道への支援に対して、拡充を図ったところである。

また、税制であるが、地域公共交通確保維持改善事業のうち、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であるが、固定資産税の課税標準を 5 年間 1/3 に軽減する特別措置を 2 年間延長したところである。

7. 高速道路料金への対応について

- (1) 国土交通省は、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、現在実施されている高速道路料金の割引制度の財源が平成 25 年度末で枯渇することを踏まえ、割引制度の継続について結論を出すことにしている。

高速道路料金の割引制度は、総合交通政策や環境政策の視点とともに、各交通モード相互の公正競争に配慮するため、労働組合を含む関係者からの意見を聴取しながら、制度のあり方について検討されたい。

- (2) 事業用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を確立するとともに、それまでの間は、既存の割引制度の拡充や新たな割引制度を創設されたい。

【回答】（道路局）

高速道路について現在行われている平日3割引などの割引については、平成25年度末に財源がなくなるため、仮に現在の割引を継続するためには、何らかの手当が必要な状況となっている。この間、今後の料金制度のあり方等については、現在、国土幹線道路部会において、まさに検討を進めていただいているところであり、早期に結論を得るよう、努めてまいりたいと思っている。

- (3) 競争環境に置かれている他の公共交通に対しては、高速道路料金の割引制度が及ぼす経営上の影響を考慮して、イコールフットィングの観点から、応分の助成措置を講じられたい。

【回答】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

国土交通省としては、公共交通事業者による自助努力の重要性というものを踏まえながら、一方で地域にも利用促進などの公共交通を支える取り組みをお願いし、これと十分に連携しながら適切に対応させていただきたいと考えている。

- (4) 2014年度から導入が予定されている全国共通料金制が実施されれば、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。それに伴い、災害時における緊急輸送等への船舶の活用も叶わず、被害の拡大も懸念される。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。したがって、フェリー・旅客船及び鉄道事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。

【回答】（鉄道局、海事局）

本州・四国間航路をはじめ我が国のフェリー・旅客船航路は、景気低迷や燃料価格の高止まり、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削減等を通じて、競争力向上や体質強化を図っていくことが喫緊の課題となっている。

このような認識に基づき、国土交通省では、予算及び税制を通じて事業者の取り組みに対する支援を行っているほか、地方運輸局等において、事業者・地方自治体等の関係者とともに、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、事業者による自助努力を前提とした上で、地域にも航路を支える取り組みをお願いし、これと十分に連携しつつ、国として適切な支援に努めてまいりたいと考えている。

経営の厳しいJR四国が鉄道を将来にわたって維持、存続していくことは、今

後の重要な課題だと認識している。JR四国については、収益基盤である車両・施設等の設備更新を着実に進めるとともに、財務基盤の安定化を図るため、平成23年度より鉄道運輸機構特例業務勘定の利益剰余金を活用した、設備投資に対する支援や無利子貸付方式による経営安定基金の積み増しを実施して、現在支援をしているところである。

国土交通省としては、引き続き動向を注視し、必要な支援については今後検討してまいりたい。

8. 海上コンテナ安全輸送対策について

「海上コンテナ安全運送法案」は、2012年10月開会の第181臨時国会で継続審議扱いとなっていたが、11月16日の衆議院解散、審議未了で廃案となった。一方、海コンの安全輸送に関する積み付けの国際基準改正の専門家会合の最終案が、2013年2月頃からIMO、ILO、UNECEの各機関に提出され、承認手続きを経て、秋頃には最終的なガイドラインが確定する見通しとなっているなど、国際基準作りは進んでいる。

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「海上コンテナ安全運送法案」を早期に制定するために、2013年通常国会での再提出、早期成立を求めるとともに、引き続き、IMOやILOにおける海上コンテナの安全輸送に関する積み付けの国際基準制定に向け、各国政府に対して積極的に働きかけられたい。

【回答】（自動車局）

本法案については、国際海上コンテナの陸上運送における安全確保のため、大変重要な法案だと認識している。一方、現在、国際海事機関IMOにおいて、国際海上コンテナ1本毎の重量情報の伝達に関し、SOLAS条約の改正が検討されており、その結果を踏まえて対応する必要があることから、今通常国会への提出については見送ることとなっている。

これまでも、一方で国際ルールの整備に向けた取り組みを進めてきたほか、国内実証実験を含む調査も実施してきたところであり、今後も安全確保のため、実効性を確保できるよう取り組みを進めた上で、法案の提出も含め、引き続き検討してまいりたいと考えている。

9. 観光立国の実現に向けて、国内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、政府の新成長戦略において、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経済効果に見合った予算措置を行い、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】（観光庁総務課企画室）

日本には、世界で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などを実現し、「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考えている。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、様々な機会を活用して、広く周知を図ってまいりたいと考えている。

10. 一般乗用旅客自動車運送事業法（タクシー事業法(仮称)）の制定について

2002年2月に施行された改正道路運送法は、需要が右肩下がりの中で需給調整規制撤廃に伴う既存事業者の大幅な増車と、新規参入事業者の実質自由化ともいえる市場への大量参入により、歩合制賃金が主体のタクシー労働環境は大混乱を引き起こした。また、運賃については法施行時に国が謳っていたタクシー事業者の創意工夫などは殆どみられず、運賃の値下げ競争と、大幅な遠距離割引などを採用する事業者で大混乱を引き起こした。

こうした状況下で利用者の安全を担保するべき運転者の労働環境・労働条件はより一層低下し続けた結果、2009年10月「タクシー適正化・活性化特別措置法」が施行された。その後、特定地域における台数削減に伴う台当たり営業収入は一部の地域では増加をもたらしたものの、大部分の特定地域ではハイタク労働者の賃金・労働条件の改善には至っていない。また、地域ごとの減車状況も、非協力事業者や減車に消極的な事業者が多く存在し、身を切りながらも減・休車を行った事業者との不公平感や不公正が増大している。

この主因は「タクシー適正化・活性化特別措置法」は減車に強制力を持たず、また、運賃に関しても、道路運送法の一部読み替えが加えられたものの、低額運賃で集客する一部事業者の営業収支は理不尽ながら償ってしまうことから、国も運賃査定では強制的に自動認可枠への収斂を出来ないという限界が現れている。なお、そうした低額運賃事業者は、国が査定した運賃が自社の低額運賃継続に反する判断を出した時点で、不服申し立てや訴訟を乱発するという事態にもなっている。

については、大混乱に陥っているハイタク産業の健全化と適正な労働環境の確立を図るために、道路運送法を抜本改正し、①事業資格の免許制及び更新性の導入、②需給調整の復活及び更新時の減車、③地域ごとの運賃は諮問機関を経て国土交通大

臣が決定する、④減車に関しては公正取引委員会の独占禁止法を除外するなどを柱とする一般乗用旅客自動車運送事業法（タクシー事業法(仮称)）の制定を急がれたい。

【回答】（自動車局）

タクシーに関しては、供給過剰な状態にある地域について、特定地域として指定をした後、各地域における今まで3年半余りのタクシー事業の適正化・活性化の取り組みで、既に全国のタクシー車両数については規制緩和前の水準まで減車が進んでいるという状況である。供給量が削減されたことにより、日車營收が改善されたなど一定の効果をあげてきたところである。

国土交通省としては、タクシー適正化・活性化法に基づき、引き続きタクシー事業の適正化・活性化の取り組みを適切かつ着実に推進してまいりたいと考えている。

なお、昨年3月に民主党の議員立法、また8月には自民党のタクシー関係議員立法の骨子案が示されたところであり、タクシーの議員立法については、自民党、民主党両党の議連でそれぞれ作成された案をベースに、今後与野党間で議論が深められていくものと伺っている。これを踏まえつつ、国土交通省としても適切に対応をしてまいりたいと考えているところである。

11. 総合物流施策大綱の策定について

物流施策を総合的かつ一体的に推進するために、「総合物流施策大綱(2009-2013)」が2009年7月14日に閣議決定され、2013年度に次期5ヵ年計画の策定作業を迎える。

現在の大綱では「安全・確実な物流の確保等」のための施策として、①安全・確実な物流の確保、②人材育成・確保と労働環境の整備、③物流に係る取引の適正化が掲げられているが、次期大綱においても、同様の施策を盛り込まれたい。

合わせて、トラック運送については、施策推進にあたって、運送事業者の安全性優良事業所の認定制度である「Gマーク」の認定事業者数を総合物流施策推進プログラム指標(案)に盛り込まれたい。

【回答】（総合政策局物流政策課）

現在、次期総合物流施策大綱の策定に向けた検討を行うということで、学識経験者等の有識者、物流業界、産業界の関係者からなる有識者検討委員会を立ち上げ、議論を行っている。これまで5回開催し、4月末に提言をいただく予定になっている。委員からは、物流における安全・安心の確保や物流システムを支える人材の確保・育成、荷主・物流事業者による効率化の取り組み等が必要であるとの意見が出されている。3月18日に第5回目の委員会を開き、その際に提言の骨

子案を示したが、その中に、人材育成確保、取引の適正化についても盛り込んでいる。4月末に委員会が1回あり、そこで提言をいただくことになっており、その提言を踏まえて、夏頃を目途に次期総合物流施策大綱を閣議決定する予定である。

いわゆる「Gマーク」制度は、民間団体である全国実施機関、公益社団法人全日本トラック協会が実施しているが、この全国実施機関が利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図るために、申請のあった事業所の安全性を評価・認定するものであり、平成24年12月現在で18,119事業所が認定されているところである。

Gマーク事業者の増加は、業界全体の輸送の安全の向上につながることから、国土交通省としても、点呼の優遇等インセンティブの付与を行ってきたところである。今後とも全国実施機関と連携して、所要の支援を行ってまいりたいと考えている。なお、Gマークの認定事業所に係る指標等のあり方については、当該事業は全国実施機関が行っていることから、当該機関の意見を聞きながら検討してまいりたいと考えている。

12. 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 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。

【回答】（所管外として未回答）

- 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】（総合政策局公共交通政策部交通計画課）

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、適切に対応してまいりたいと考えている。

(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、最短で2014年度から民間への運営委託等をスタートさせていくスケジュールが示されているが、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、関連法案の早期成立と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、平成23年度から3年間、約1/3の軽減措置が認められたが、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贈与税を含め、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】（航空局航空戦略課）

国管理空港の着陸料や航空機燃料税等の航空関連の公租公課については、航空ネットワークの維持や航空会社の競争力強化の観点から現在引き下げを行っているところである。これにより、平成25年度予算においては、着陸料はピーク時の65%、航空機燃料税についてはピーク時の54%に減少するなど、空港整備勘定は大変厳しい状況にある。今後、老朽化施設の更新・改良、または空港の耐震対策といった航空機の安全な運行に必要な事業を着実に実施する必要があるため、さらなる引き下げについては慎重に検討する必要があると認識している。

国土交通省では、空港を核とした地域の活性化を図るため、地域の実情を踏まえつつ、民間能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国管理空港等について公共施設等運営権制度を活用して民間による空港運営を可能にするための法案を今国会に提出する予定である。

今後、地域の意向を十分に踏まえて、成功事例を実現するためにも、関係者と調整を行った上で、民間委託を実施する空港を選定してまいりたいと考えている。

(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ため、導入への反対を働きかけられたい。

【回答】（航空局航空事業課）

世界の開発を目的とした、気候変動、貧困、疾病等の課題解決のための資金を、航空券連帯税という形で航空利用者の負担とすることについては、合理的な関連性がないということ、負担と受益の関係が極めて不明確であるということ、それから、我が国の航空会社の国際競争力を強化することが急務であるとの認識の下、航空機燃料税の引き下げ等の取り組みを行っており、航空券連帯税の導入は航空需要の低下につながりかねないものであり、これに逆行することから反対という立場である。

(4) 船員税制改革への取り組みについて

海国であり通商国であるわが国の経済安全保障を扱う日本商船隊は約 2,500 隻であり、そのほとんどは外国船籍で 6 万人の船員により運行されているが、その内、邦人船員は 2,300 人にしか過ぎない。この様なわが国の主権の及ばない外国籍船・外国人船員に著しく依存した構造は経済安全保障上由々しき問題である。

海運先進国においては、すでに自国船員比率向上に向けて、船員に対する社会保障税・所得税の優遇措置をはじめとする種々の取り組みが進められている。

船員が離社会・離家庭生活を余儀なくされ、陸上労働者と同じ納税者であるにも関わらず、住民サービスを享受しえない船員生活・就労環境の勘案とともに、船員の確保・育成の助成策として、わが国においても現状を踏まえた政策減税を図られたい。

【回答】（海事局海事人材政策課）

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たというふうに伺っている。これを受け、全日本海員組合が地方自治体に個人住民税の減免に関する申し入れ等の活動を精力的に実施されていると伺っている。最近では一部の自治体が個人住民税の軽減を検討する旨表明したと承知している。

国土交通省としては、まずは各地方自治体が軽減措置を講じていただくことが重要と考えており、今後も各地方自治体の動きを注視してまいりたいと考えている。

(5) 地球温暖化対策税（環境税）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、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・還付措置を拡充されたい。

【回答】 (総合政策局環境政策課)

地球温暖化対策税の創設にあたっては、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「地球温暖化対策税に係る特例措置の創設」を提出するなど、制度設計や対応策の議論に参加してきたところである。

その結果、平成 24 年度税制改正大綱に、①内航運送用船舶、一定の旅客定期航路用船舶に利用される重油及び軽油、②鉄道事業に利用される軽油、③国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料、これら三つについて、平成 26 年 3 月 31 日までの間、免税・還付措置を設けることとされた。なお、地球温暖化対策税及び当該税の特別措置を含む租税特別措置法の改正案は、昨年 3 月 30 日に国会で成立しており、これらについては、昨年 10 月 1 日から導入されたところである。

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うとともに、本措置の延長等の検討を行ってまいりたいと考えている。

(6) 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、それまでの間のトリガー条項の凍結解除をされたい。加えて、石油石炭税に温暖化対策として上乗せ税率が課せられていることや、消費税率の引き上げも予定されていることから、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】 (自動車局総務課企画室)

トリガー条項については、東日本大震災の復興予算が必要という中で、財源の確保という観点から、同条項が発動すれば大幅な減収が生じることの懸念等から、その適用が凍結されたものと承知しており、凍結の解除には課題がある。

いずれにしても、当分の間税率の撤廃やトリガー条項の凍結解除については、燃油価格の高騰の状況や国や地方の財政状況などを踏まえ、政府全体の方針に従い判断されるべき問題と考えている。

自動車関係諸税の税体系の簡素化、負担軽減など抜本的な見直しについては、1 月に出された与党税制改正大綱の中でも、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、次の平成26年度税制改正で具体的な結論を得るとされている。このような与党の税制改正大綱における位置付けを踏まえ、具体的な措置について政府として検討していくことになると思う。

- ② 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おき、関西をはじめ一部自治体では、減額した予算編成がされている。従って、今後支局から自治体に、制度の完全履行を働きかけるとともに、その周知徹底を図られたい。

【回答】（自動車局貨物課）

運輸事業振興助成交付金の適切な交付については、平成 23 年 9 月 30 日の法施行直後から、地方運輸局や地方運輸支局を通じ各自治体へ働きかけてきたところである。平成 25 年度の各自治体の交付金に係る予算編成に向けては、昨年 10 月に地方運輸局長宛通達を発出し、平成 24 年度に削減した自治体をはじめとした各自治体を地方運輸局長等が直接訪問し、交付金制度の経緯及び法制化の趣旨を踏まえた適切な対応を要請してきた。

この結果、全日本トラック協会がこれまでに確認した平成 25 年度の交付金の内示状況では、平成 24 年度に削減した 17 の自治体のうち、未内示の 7 自治体を除き、3 自治体が満額交付、4 自治体が削減率の改善、3 自治体については平成 24 年度同様の削減率となっている。今後とも、地方運輸局等を通じて、法の趣旨の理解と適切な対応を働きかけてまいりたい。