

【総合政策局】

1. 「交通政策基本法」を活かした施策について

2013年11月27日、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、同年12月4日に公布・施行された。

2014年8月5日に交通政策基本計画の中間取りまとめ案を公表し、2015年2月13日に閣議決定された。

- (1) 同法第15条に基づく「交通政策基本計画」が策定され、今後は基本計画をもとに各地域で議論を展開することとなるが、現場の実態に即したまちづくりの具体化に向けて、引き続き関係者からの意見を聴きながら日常生活に必要な交通手段の確保や物資の円滑な流通のために、所要の財源確保など真に実効性のある施策を国と地方一体で行われたい。

【回答】（総合政策局交通計画課）

交通政策基本計画では基本的方針の一つとして豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現を掲げるとともに、自治体中心にコンパクトシティからのまちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築することを目標として示している。

地域公共交通活性化再生法はこれらの考え方を具体化させるものであり、同法に基づき地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築する取り組みが進められていくことが期待されている。

なお、このような取り組みに関する財政実施支援としては、地域公共交通確保維持改善事業に加え、地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組みに対する出資等の制度を創設するため、地域公共交通活性化再生法等の一部改正法案も本国会に提出したところである。

- (2) 交通政策基本法には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」（第21条）が明記されている。

人流・物流の輸送を担っている交通運輸産業は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。今後、生産年齢人口がますます減少していく中、こうした社会基盤産業を支える労働力の確保が重要な課題になると

見込まれており、交通運輸産業における労働力不足は、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り、我が国の経済成長にとっても大きな問題である。

国土交通省は、自動車局内に「自動車運送事業等の人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチーム」、「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」、「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を立ち上げ、必要な対策について検討を行い2014年7月7日とりまとめが出された。

自動車運送事業等における労働力確保対策について「自動車運送事業等の人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチームとりまとめ」「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会における活性化関係取組の整理」「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会とりまとめ」などについて、内容を具体化し、実行に移していくとしている。

また、航空局内に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、今後の航空需要の増大や将来の大量退職により、大手航空会社を含めて中長期的に操縦士及び整備士等の不足が発生することが懸念される中、安定的に人材を供給するための環境整備について検討が行われ、具体的な方策がとりまとめられた。

今後とも様々な動向を注視しながら、それぞれのモード毎の課題及び対応策を政労使で検討する場を設置されたい。

【回答】（自動車局旅客課、自動車局貨物課、海事局船員政策課、航空局運行安全課）

地域の生活交通を支えるバス輸送の意義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と認識している。このため、国土交通省内に「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を設置し、昨年7月に結果の取りまとめを公表した。

本取りまとめの具体策を関係者の連携のもとで実施しているところであるが、引き続きバス運転者の安定的な確保が可能になるよう、積極的に取り組んで参りたい。

また、タクシー事業においても、運転者の高齢化などが喫緊の課題となっており、その解決に向け、若年層や女性の採用・育成を一層推進するための方策、働きやすい勤務環境、勤務形態の検討など、タクシー運転者の労働関係の充実・改善を図るため、学識経験者、利用者代表、タクシー関係者等を構成員とする検討会及びワーキンググループを自動車局に設置し、検討を行っている。

トラック産業については昨年3月に一般行政、有識者、トラック事業者、労働組合の方から構成される「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」を実施し、同年7月に今後の取り組みを整理したところである。

トラックドライバーの確保に向けては、ドライバーの労働条件が重要であり、

適正運賃收受など、トラック産業の健全化に向けた対策を推進する。加えて余り採用が進んでいない若者、女性の活躍・定着に向けてアピール強化、また働きやすい勤務形態や職場環境の配慮などの取り組みを推進していくこととしている。今後とも、この取り組みの整理に基づき、政策を推進して参りたい。

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たしています海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要な問題であると考えている。

外航船員については、日本船舶及び船員確保計画の着実な実施等により、日本人船員の確保を引き続きしていきたいと思っている。また関係者からなる検討会において、現行の取り組みの進捗を伺って参りたい。また内航船員については、高齢化が著しいこともあるので、若年船員の確保・育成が急務ですので、船員を計画的に雇用する事業者への支援や、船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業の促進などにも取り組みながら、船員の育成に努めて参りたい。

操縦士、整備士、製造技術者の養成・確保を進めていくに当たっては、乗員政策等検討合同小委員会の取りまとめを踏まえ、民間を主体とする協議会が設置されており、現在、その場を活用して、官民で連携して改革の具体化及び実施を進めている。

また、この協議会の検討状況に関しましては、労働組合側とも意見交換を行っており、今後もこうしたご意見を踏まえて改革の具体化及び実施を進めて参りたい。

- (3) 交通政策基本法第 27 条で、国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図るとされている。労働集約型の典型である交通事業においては交通従事者が極めて重要な関係主体を形成しており、交通従事者も将来のあるべき交通施策の検討にあたって積極的に参画させる必要がある。従って、中央はもとより地方における交通施策のあり方等を議論、検討する場、さらには地域公共交通活性化再生法第 6 条に基づく協議会に交通従事者の代表たる労働組合を参加させること。

【回答】（総合政策局交通計画課）

地域における交通政策の検討には多様な主体相互の連携、意見交換が重要であると考えられることから、地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針においては、多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携・協力しつつ主体的に地域公共交通活性化及び再生に取り組むことが重要であると定め、協議会への多様な主体の参画を促している。

同法に基づく協議会では、ご指摘の労働組合についても、その他の当該事項公

共団体が必要と認めるものとして参加することが可能になっている。

- (4) 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一般財源によって国が全額負担されたい。

【回答】（航空局空港安全・保安対策課）

航空保安対策につきましては、従来から安全に輸送する責務を有する航空会社が一義的な責任を持って実施している。しかしながら、国におきましても、航空保安の重要性にかんがみ、航空保安に関する政策の企画・立案を行うとともに、国管理空港における検査機器、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な支援を行っている。なお、これらの費用の財源については、国などの空港管理者は旅客から保安料を徴収してこれに充当している。航空会社は最終的には航空運賃に転嫁している。このため、結果的には旅客が負担する形となっており、国際的にも通常、このような負担形態になっている。貨物においても同様に利用者が負担するものと考えている。

今後も航空の保安対策強化が求められる中で、航空保安は国として大きな関心事項であり、旅客と荷主の皆様にもご理解をいただきながら、航空会社をはじめ、関係者の皆様と連携を深めて参りたい。

- (5) 2013年12月に施行された改正道交法では自転車の車道走行の原則がルール化された。また、各地において自転車通行空間が整備されつつあり、とりわけ東京ではオリンピックを控えて急ピッチに進められている。ただし、その多くは自転車レーンとなっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差や混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。したがって、自転車通行空間の整備にあたっては歩道・自転車道・車道を峻別されたい。あわせて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

【回答】（道路局環境安全課・企画課）

平成25年交通事故死者数が4373人でピーク時の4分の1まで減少したものの、交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数の割合は増加傾向になっており、これらに対応するために、歩行者や自動車から分離された安全な自転車通行空間を整備することが重要だと認識している。

そのため、国土交通省では、警察庁と共同で平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を規定して自治体等に周知している。

ガイドラインでは自転車通行空間に確保に加え、バス停や設計の考え方について記載しているほか、戸外駐車場が近くになく、かつ自転車需要の多い路線については電動利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めることも記載している。引き続きガイドラインの周知を図って参りたい。

(6) 現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送や A T M 等の現金装填、また、現代生活に不可欠なインフラの一つとなっている宅配便やデパート配送などの集配車両には駐車が不可欠である。

規制は時代に合わせて、多方面から効果を検証しながら見直すことが必要であり、都市部における駐車場附置義務条例の拡充や、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、住宅街における駐車規制の見直しなど、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの施策を策定されたい。

【回答】（都市局街路交通施設課）

貨物用の荷捌き駐車スペースについては、国土交通省において平成 6 年に標準駐車条例を改定し、それぞれの地方公共団体において、その地域の実情に応じて駐車場法に基づく措置義務条例に荷捌き駐車施設附置に関する条項を設けている。

平成 26 年 3 月末現在、附置義務条例が制定されている全国 198 都市のうち、89 都市において荷捌き駐車施設に関する条項が定められているところであり、国土交通省としては引き続き地方公共団体へ働きかけながら、荷捌き駐車スペースの確保を進めて参りたい。

また、地域の対象とならない規模の商店街等については、地域の方々と関係機関が連携し、共同の荷捌き駐車スペースの確保を進めている。地域の方々が整備する共同荷捌き駐車スペースの設備投資に係る部分への地方公共団体負担に対して社会資本整備総合交付金を活用することが可能になっている。

(7) 物資の円滑な流通に不可欠な拠点間輸送において、安全の確保のために必要な高速道路の S A ・ P A の駐車スペースが絶対的に不足しており、入口や本線合流車線に停車しているトラックなど危険な状況も常態化している。この現象は都会の便利な消費生活を支える影の部分で、オリンピックに向けて東京を仕向地とする物流のさらなる増大が予想される中で、課題の解消が急務である。

したがって、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画の前倒しの実施

や、旧豊橋本線料金所跡地等の遊休地等を活用してSA・PAを増設されたい。あわせて、大都市圏の後背地の高速道路IC付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。また、本施設やトラックステーションなど高速道路外の駐車施設の活用に向けて、前後の高速道路料金の通算化（長距離通減割引の継続等）等の施策を講じられたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路の休憩施設は過労運転による事故の防止、利用者へのサービス向上といった観点から重要な施設であると考えている。高速道路会社では、これまでも計画的に駐車スペースの整備を進めるとともに、交通量の変化に応じて、その確保に努めている。

一方で、既存の休憩施設で新たに駐車スペースを増設するに当たっては、土地や費用面からの制約があるとか、閑散時間帯に利用されないスペースが生じてしまうという課題があり、ほかの休憩施設と連携して分散利用していただくという利用者側も含めた総合的な対策が必要であると考えており、引き続き実態を確認しつつ、検討して参りたい。

高速道路の料金については、長距離利用を促進して高速道路ネットワークの効率的利用を図る観点から、利用料金に応じて料金を通減する制度、長距離通減料金制度を採用している。現在、休憩施設などに立ち寄るため、高速道路の外へ退出した場合には、長距離通減料金は継続されないことになっている。

一方で、ことし1月の国土幹線道路部会の基本方針では、高速道路の外にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合であっても利用者の負担がふえない料金体系を構築すべきとされている。高速道路料金については、財源確保という課題もあるが、この基本方針を踏まえつつ、さまざまな意見をいただきながら今後検討していきたいと考えている。

2. 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5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）

国土交通省としても地域公共交通に携わる方の育成については重要な課題と考えている。このため、国土交通省における地方運輸局自治体職員を対象とした

研修や、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おり、そ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政府の説明等を行っている。今後とも地域の声をよくお聞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】（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、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確保維持改善計画に位置づけのある取り組みに対して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かんがみて、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方など、協議会が必要と認める方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方を自主的に検討・判断し、メンバーとしていただくことが最も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】（総合政策局公共交通政策部交通支援課）

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であると認識している。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まして、運行費の欠損の2分の1を補助する等の財政的支援を行っている。

こうした中、昨年通常国会で改正地域公共交通活性化再生法が成立し、地方公共団体が先頭に立ち、まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワーク再編を進めていく新たな仕組みが設けられた。

平成27年度予算においては、同事業について290億円を計上し、従来からの

支援を着実に実施しつつ、この新たな仕組みを活用した取り組みに対する支援内容の充実を図ることとしている。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地の支援に着実に取り組んで参りたい。

3. 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ころにも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、福島第一原発事故を受けて、JR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。JR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、広野～竜田間の運行を再開しているが、全線開通に向けた国としての展望と対策を明らかにされたい。

一昨年7月の山口県・島根県における局地的集中豪雨により、JR西日本の山陰本線、三江線、山口線において甚大な鉄道災害が発生した。事業者による懸命な復旧作業の結果、三江線が7月、山陰本線と山口線が8月に運転再開した。今回の鉄道被災は、鉄道用地外から流入した土砂による築堤崩壊及び河川堤防の崩壊による鉄道橋梁の流失というものである。2012年7月の九州北部豪雨によるJR九州の豊肥本線等における鉄道被災も同様の事象であり、これらの自然災害は、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早急に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。

また、公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識などを講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課・総務課、国土保全局防災課、河川環境課、防災計画課）

被災した鉄道施設の復旧に対する国の助成措置としては、鉄道軌道整備法による補助制度がある。これは経営状況が厳しい鉄道事業者の場合に限り助成するこ

ととなっていて、経営が黒字である事業者については、本制度の適用の対象とはなっていない。国土交通省としては、本制度に基づいて被災した鉄道施設の復旧に対して支援を行って参りたい。

JR常磐線については、将来的に全線で運転を再開することの方針を決定したところである。その具体的内容としては、原ノ町・小高間は2016年春前に開通し、小高・浪江間はその2年後に開通。また、竜田・富岡間は3年以内をめどにできるだけ速やかな回復を目指す。さらに避難困難区域を含む浪江・富岡間については、除染や異常時の利用者の安全確保策を完了した後に開通する方針が決定した。引き続き国土交通省としては、関係省庁と連携し、安全を十分に確保した上で開通したいと考えている。

旅客会社等が行う海岸等保全、落石、雪崩等の対策のための施設整備については、鉄道防災事業費補助を活用して支援を行っている。今後とも引き続き砂防事業、治水事業などと連携が円滑に進みますよう、必要な助言をするなど、協力して参りたい。

津波及び防災のハザードマップに関しては、全国の国の河川事務所に設置した「災害情報普及支援室」を通じて技術的助言やハザードマップ作成の手引きの公表などにより、市町村のハザードマップ作成の支援を図っている。また土砂崩壊のハザードマップについては、土砂災害防止法において土砂災害で警戒区域等が表示されたハザードマップを作成することになっており、引き続き、区域指定の促進を図りながら、市町村のハザードマップ作成をして参りたい。さらに、火山泥流等の火山噴火に起因する土砂災害に対しましても、シミュレーション結果を火山防災協議会などに提出するものとして、ハザードマップ作成を支援して参りたい。

また、国土交通省では平成19年4月より、これらのハザードマップをインターネット上で閲覧可能なハザードマップポータルサイトを開設していて、今後も引き続き内容を充実していく予定である。

- (2) 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】（鉄道局施設課）

東日本大震災を踏まえまして、現在、首都直下地震、南海トラフ地震で震度6強が想定される地域の乗降客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を対象として補助制度も活用しながら平成29年度末までを目標に耐震補強を進めている。今後とも引き続き着実に鉄道施設の改修対策を進

めて参りたい。

- (3) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・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。

ただし、生活物資輸送などの支援に役割を果たすには、多様な輸送モードの維持・確立が重要である。したがって、各モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みを講じられたい。あわせて、発災時における物資の円滑な流通に向けて、物流の基幹的広域防災拠点を各都道府県に設置されたい。

【回答】（総合政策局物流政策課物流産業室）

今後、想定される大規模災害における支援物資輸送については交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道、代行、トラックといった多様な輸送機関が状況に応じて連結して支援物資輸送を行う体制と災害に強い物流システムの構築が重要である。

そのため、国土交通省としては、被災区間内における多様な輸送手段の活用による支援物資輸送及び関係者相互の支援体制の構築を図る観点から、有識者、自治体、事業者団体で構成される協議会を設置し、関係者による調整事項、共有情報の整理や連携体制の整備に向けた検討及び情報伝達訓練を行ったところである。今後とも多様な輸送手段を活用した災害に強い交通システムの構築に向けた取り組みを進めたいと考えている。

- (4) 日本民営鉄道協会、JR東日本、JR東海、JR西日本、東京都交通局、横浜市交通局、名古屋市交通局、大阪市交通局、福岡市交通局、東京モノレール、ゆりかもめ、北総鉄道、横浜シーサイドライン、愛知環状鉄道は7月、2013年度に発生した鉄道係員に対する暴力行為の件数について明らかにしました。発生件数は760件で昨年度より68件減少したものの、依然として高い水準で推移している。

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の法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】（鉄道局鉄道サービス政策室）

駅における安全の確保、利用者への良質な鉄道運輸サービスを提供する上で、

駅員への暴力は防止しなければならないと考えている。そのため鉄道局としては、全国の鉄道事業者を対象とした鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施している。

平成 25 年度における鉄道係員への暴力行為の件数は全国で 852 件となり、前年度から 80 件の減少となりましたが、依然として高い水準にあります。また、少なくともその 6 割が飲酒を伴った事例であった。

この調査結果を踏まえ、年末年始にかけて警察等、関係者と連携し、三大都市圏と主要なターミナル駅においてキャンペーンなどの広報・啓発活動や駅構内の警戒活動を実施した。引き続きこれらの取り組みを継続し、この問題の認知度の向上を図り、暴力行為の撲滅を目指して参りたい。

4. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化に向けて

- (1) JR九州は株式上場による完全民営化の道筋が視野に入ってきたものの、JR北海道、JR四国及びJR貨物については、なお厳しい経営環境を強いられている。各社は経営安定基金や税制特例措置等で経営を下支えしているものの、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、さらには日本の物流を支える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）

JR各社については国鉄改革以来の累次の閣議決定に基づき経営基盤の確立などの条件が整い次第、できる限り早期に完全民営化することを基本的な方針としている。

このため、国土交通省としてもJR北海道、JR四国、JR貨物の経営自立を支援することとしており、平成 23 年度より鉄道・運輸機構を通じた設備投資支援を行っている。また平成 24 年度の税制改正において承継特例、三島特例を 5 年間延長した。

このような措置を通じまして、まずは経営自立が図られるよう、必要な支援を講じて参りたい。

- (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】（鉄道局鉄道事業部）

厳しい経営環境にある地域鉄道については、地域社会の活力の維持、活性化を

図るためにも鉄道事業における安全郵送の確保が重要な課題と考えている。このため、国土交通省では、地域鉄道に対してレールや枕木、老朽化した車両の更新、防護設備など、安全性の向上に資する設備整備のため予算や税制特例により支援を行っている。

今後こうした支援措置を活用して、地域鉄道を支援して参りたい。

5. 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、2013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。

2013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。

(2) 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、1年に限り拡充された事業用自動車に対する大口・多頻度割引の割引率50%の恒久化や、新たな割引制度の創設など、適正な高速道路料金制度の確立に向けて取り組まれない。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路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などからもヒアリングを実施するなど丁寧な議論がなされ、そこで取りまとめられた中間答申などを踏まえて、さまざまな観点から検討を進め、「新たな高速道路料金に関する基本方針」やパブリックコメントなども踏まえて昨年4月より新たな高速道路料金を決めている。

この中で、料金水準について建設費による区間ごとの料金差を是正し、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。

具体的には高速道路割引の最大割引率を30%から40%に拡充した上で、平成25年度補正予算により平成27年3月末まで50%に拡充し、さらに現下の経済情勢等を踏まえた物流コストの低減等に資する取り組みを推進するため、26年度予

算により、この措置は 28 年 3 月末まで延長した。高速道路料金割引の実施には財源確保という課題もあるが、今後とも意見等を聞きながら幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努めて参りたい。

- (3) 国土幹線道路部会において 1 月に提起された基本方針（案）において、政策的な料金の導入のひとつとして、高速道路外の休憩施設等利用時も含めた柔軟な料金施策が盛り込まれたことは大変評価するが、水底あるいは長大トンネル等で、法令により危険物積載車両が迂回走行を求められる場合も、代替路を走行した場合と同様の取り扱いに加えられるたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路料金については、長距離利用を促進して高速道路ネットワークの効率的利用を図る観点から、利用距離に応じて料金を逡減する制度、長距離低減料金制度としている。今年 1 月の国土幹線道路部会基本方針においては、高速道路の外にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合であっても利用者の負担がふえないような料金体系を構築すべきとされている。

一方、危険物積載車両については、道路の安全性を確保するため、法令によりまして、長大トンネル等の走行をそもそも禁止しているもので、災害や交通事故等が発生した際に代替道を走行する場合とは根本的に趣旨が異なるので、同様の取扱いは難しいものと考えている。

いずれにせよ、高速道路料金については、財源確保という課題もあるが、よくご意見を聞きながら必要に応じて見直していくものと考えている。

- (4) 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 J R 四国や J R 貨物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】（海事局内航課・鉄道局鉄道事業課）

我が国のフェリー・旅客船事業は人事・物流ネットワークによって重要な役割を担っているが、人口構造の変化に伴う輸送需要の減少等の現状のほか、モーダルシフトの受け皿としての期待の高まりなど、さまざまな課題に直面している。そのため、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を図ることが重要であると認識している。

運送にしても、旅客船事業のメインである「船舶共有建造制度」や「エネルギー使用合理化事業者支援補助金」の活用、また、これらの税制の特例であるが、船舶の特別償却制度、軽油引取税の課税免除等、引き続き船舶の省エネ化に取り組む事業者を支援して参りたい。

今後ともこれらの措置を十分活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、地方自治体などとも十分連携しつつ、フェリー・旅客船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方針である。

J R 四国や J R 貨物の経営基盤の確立を図ることは経営を維持・存続していくに当たり、重要な課題だと認識している。このため 23 年度より、鉄道・運輸機構を通じた支援を活用し、J R 四国及び J R 貨物に対しま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、J R 四国や J R 貨物の経営に与える影響等を注視していきたいと考えている。

6. 海上コンテナ安全輸送対策等について

- (1) 現在策定作業中である海上コンテナの国際ガイドラインや改正 SOLAS 条約との整合性を図り即時対応するため、2012 年臨時国会において審議未了、廃案となった「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」を国内における安全輸送の根幹と位置付け、速やかに再上程し、成立させられたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

コンテナの陸上輸送の安全確保は重要な政策課題だと認識している。しかしながら本法案については、関係者間でさらなる理解を得る必要があり、その理解・浸透状況等を踏まえ適切に対応する必要があると考えている。

一方でコンテナ陸上輸送の安全対策につきまして万全を期すため、一昨年（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、それに基づく取り組みを 25 年 8 月より開始したところである。このガイドラインではコンテナ情報の伝達や、荷主を含むすべての関係者の役割等について定めているところであり、地方での会議、また関係業界による講習会等を通じて現場への浸透に努めている。

またガイドラインの浸透取り組み状況等についてフォローアップ調査を実施したところであり、今後とも関係者の理解を進めるとともに、必要に応じて見直しを行うなど、国際海上コンテナ陸上輸送のさらなる安全確保に努めて参りたい。

- (2) 国内における適切な積み付け実施のため、国際基準である I M O / I L O / U N E C E 作成の「貨物ユニット (C T U s) の収納のためのガイドライン」を適用し、新たに策定される行動規範の日本語版を作成し、関係事業者に周知徹底されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

I M O / I L O / U N E C E の貨物輸送ユニットの収納の為の行動規範については、平成 25 年に取りまとめた国内の安全輸送ガイドラインに整合するよう荷主から運転手に至るまでの関係者間におけるコンテナ情報の伝達について、新たに国際行動規範に盛り込むべく国土交通省としても対応している。

また、国内のガイドラインに定めていますコンテナへの貨物の積付の方法についても、国際行動規範に記載されている内容を参考に作成している。

なお、国際行動規範の日本語版につきましては現在、翻訳作業中であり、完了次第、安全対策会議や地方連絡会議などにおいて関係業界や事業者など、関係者の皆様の周知徹底を図って参りたい。

7. 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

- (1) 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。しかしながら、観光立国への道筋が、国民全体に共有されているとは言いがたい。

観光や文化活動による新しい世界の発見が、経済活動にも活気をもたらすという観点などをふまえ、また、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】（観光庁総務課）

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。

観光立国の実現については、国民への理解を深め、協力を得ることが重要と考えている。この点については、観光立国推進閣僚会議において決定された「観光立国実現に向けたアクションプログラム」で観光立国実現に向けた施策を進めていて、このアクションプログラムについては、観光庁のホームページ上でも広く

公表して周知に努めている。例えば、若者旅行振興の観点から、学生向けに旅の意義、すばらしさを伝える「若旅☆事業」というものを開催していて、こちらは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いる。

観光立国実現に向けた国内での気運醸成は非常に重要と考えているので、より国民の皆様にご理解いただけるよう、観光庁のホームページによる情報提供に加え、ツイッターなども最近、始めた取り組みであるが、SNS を活用した情報提供も積極的に行うことにより、国民の理解を高めるとともに、観光に係る多くの施策を実現するための予算を確保できるよう、今後努めて参りたい。

(2) 貸切バス乗降場整備について

東京駅をはじめ主要な新幹線停車駅における団体客利用のバス乗降場整備は十分ではなく、学生団体をはじめとする利用者の安全確保や降雨時の対応、周辺道路の混雑緩和の面から乗降場整備は急務である。貸切バス利用者の安全確保と利便性を向上させ需要の増加を図るため、自治体や鉄道事業者等との連携を強化し、緊急避難的なバスプール等の流用ではなく、まちづくりと一体となった団体客利用スペースの確保に努めるよう、既存施設の活用や工夫等の調整に取り組まれない。また、乗降場が整備できるまでの間、道路の一車線を一時的に貸切バスの乗降場とするなどの対応も検討されたい。また、東京・八重洲地区の大規模再開発が進められているが、バス乗り場の地下集約については「貸切バス」も含める予定かどうか、明らかにされたい。

【回答】（都市局街路交通施設課）

駅前広場内に貸切バスの乗降場を整備することは現行の制度においても可能である。しかしながら広場空間の制約等により、公共交通機関中心の配置をせざるを得ないということが整備の進んでいない要因と認識している。

各自治体等においては、広場内の施設バースの活用や、周辺駐車場の活用などを行っているところである。長期的には広場の再整備等に合わせて、駅の周辺状況など勘案しながら、必要に応じて各自治体等において検討を行うものであり、要望があれば、適切に支援を検討する。

また、東京の八重洲地区の再開発については、民間において検討が進められており、具体的内容については承知していない。

(3) 主要駅・観光地における自転車レーン等の整備について

近年、自転車で繁華街における狭隘な道路を利用したり、観光地を巡る観光客が増えている。有料の自転車駐輪場が増え、違法駐輪は減りつつあるものの、

車や歩行者との事故が多くなっている。事故防止や自転車の利用が増えることによる環境保全も期待できることから、自転車専用レーンの整備を検討されたい。

【回答】（道路局環境安全課）

自転車は買い物、通勤、通学などの日常生活、サイクリングなどのレジャー活動において重要な輸送手段と認識している。一方で、ここ 10 年間で交通事故総件数は 3 割減少したが、自転車の交通事故が 3 割増加するなど、自転車・歩行者の安全性を確保することが求められている。このため、国土交通省では警察庁と共同で、平成 24 年 11 月に安全で「快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を設定して自治体等に周知している。今後とも安全で快適な自転車利用環境の整備を推進して参りたい。

(4) 共通 I C カードについて

多数の旅行者が利用する地域の交通機関において、広島や長崎など共通 I C カードが使えない地域がみられる。利用者の利便性向上のため、観光客の多い地域で 1 枚の I C カードで共通乗車が可能となるよう、当該自治体ならびに事業者等への指導・助成に取り組むなど、交通系 I C カードの共通乗車可能範囲の拡大を検討されたい。

【回答】（総合政策局公共交通政策部）

SUICA、PASMO 等の全国で相互利用可能な交通系 I C カードについては、平成 25 年 3 月の相互利用開始以降、利用できるエリアが広がっているが、いまだに利用できないエリアも存在する。インバウンド 2000 万人時代を迎えるに当たって、外国人旅行者に国内各地を訪れてもらうことは非常に重要な課題であると認識している。

本年 2 月に閣議決定した交通政策基本計画におきましても、交通系 I C カードのエリア間の相互利用の推進をうたっており、しっかりと検討して参りたい。

8. 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、一部の事業者は、公定幅の下限以下で営業を続けているのが実態で、遵法事業者との不公平は埋められていない。また、当初試案とされていた公定幅に遠距離割引を含めることや、現在あらたな運賃競争となりかねない深夜早朝割増の廃止などが枠外となったことから問題も多い。地域によっては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】（自動車局旅客課）

①については、特定地域の指定に向けて、現在、指定基準に該当する営業区域の協議会におきまして協議会の開催または開催に向けた準備を進めています。協議会の開催に当たりましては、協議会の円滑な運営に支障が生じることがないように、運輸局が行ってサポートに万全を期すことにしている。

②については、今般のタクシー特措法等の改正は、運転者の労働環境の改善を踏まえて、準特定地域として指定している 153 地域においては、公定幅運賃を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たっては引き続き厳格に行って参りたい。

③については、警察庁や自治体と緊密な連絡を図り、運転代行業の業務適正な運営を確保したい。また、自家用有償旅客輸送については、公共交通機関を補完するものとして適切な役割分担を踏まえて行われるように努めて参りたい。

④については、タクシー事業の活性化は、適正化とともにタクシー特措法の重要な柱であると考えている。1月28日に設置した「新しいタクシーのあり方検討会」においても、需要の創出・拡大に向けた活性化事業の促進について議論することとしている。

⑤については、厚生労働省とも緊密な連携のもと、相互通報制度の活用や合同監査の実施等により、過労運転防止等に取り組んで参りたい。

改正タクシー特措法等を適切に運用することにより、タクシー事業における輸送の安全確保やサービスの改善など、利用者利便の向上にしっかり取り組んで参りたい。

9. 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。また、2014年度には認定事業所が全事業所の25%を超え、また、国土交通省の表彰制度も始まるなど、Gマークの取り組みが進展していることは大いに評価できる。引き続き、荷主への周知と、より小規模の事業所への浸透に向けて、Gマークをより権威のある制度とするための施策を強化されたい。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保険料の引き下げや公共団体等による入札における優遇策などを検討されたい。

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】（自動車局貨物課、自動車局旅客課）

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づ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て参りたい。

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たところで、さらに平成26年度から一定の高いレベルであるGマーク事業者に対して定期的に表彰する制度を創設した。さらに、今年度から国土交通省が推進する制度であることを明確にするため、ステッカーやリーフレットにも「国土交通省」ということを明記することとした。

また、事故発生率の定量的なデータ分析を行い、Gマーク事業所の優位性を明らかにしたパンフレットを用いた荷主関係への活動を進めているところで、このデータは損害保険会社との交渉にも役立つものと考えている。さらに本年3月においては、全国一斉に運輸支局長と地方トラック協会幹部が荷主団体を訪問する取り組みを新たに行った。今後とも、全国実施機関と連携して各方面の意見を聞きながらこの制度の充実を図って参りたい。

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」については、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。また関越自動車道の高速ツアーバス事故を受けて策定されました「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」において利用者などが貸切バスの安全性を判断する上での評価要素とし

てこの認定制度を掲げており、事業等への周知徹底を図っている。

認定事業者は、日本バス協会及び国土交通省のホームページでの公表や、認定事業者のあかしであるセーフティバスマークの表示などを通じて、安全に対する取り組み状況が優良であるという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。

10. 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、遁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では、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】（自動車局貨物課、自動車局旅客課）

トラック産業においては、昨年3月に「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、7月に今後の取り組みを整理した。トラックドライバーの確保に向けては、労働条件の改善、適正運賃の収受、若者・女性の活躍・定着に向けてさまざまな取り組みを推進していくことにしている。

ドライバー業務につきましては、外国人労働力の受入れ拡大については慎重に検討しつつ、引き続きトラックドライバーの確保に向けてさまざまな施策を推進して参りたい。

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は、今後、必要性や課題を慎重に検討したい。

11. 日本人船員の確保・育成等について

- (1) 海洋国家であるわが国経済の維持・発展や国民生活の安定にとって、海運・水産産業は重要な役割を担っているが、そこに従事する船員の減少には依然として歯止めがかかっていない状況にある。政府は、わが国で将来的に必要とされる日本人船員数（外航船員必要数約 5,500 人、内航船員不足数約 2,100～5,100 人）を試算している。当該試算に基づき、日本人船員の量的確保に向けて適正かつ実効性のある取り組みを国策として講じるとともに、船員の高齢化が深刻化する中で次世代を担う若者が船員職業を志すよう、あらゆる施策を講じられたい。

【回答】（海事局船員政策課）

船員の確保・育成は大変重要だと認識している。これまでもさまざまな取り組みを行ってきたが、外航船員については日本船舶及び船員確保計画の着実な実施等による日本人船員の確保に引き続き取り組みたい。また、海事関係者からなる検討会において現行の取り組みを進めて参りたい。

内航船員については、若年船員を確保するという事で船員を計画的に雇用する事業者への支援や、船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業の促進といったものを進めて参りたい。

- (2) 船員養成機関は後継者確保・育成のために非常に重要な機関であり、近年は船員を志す入学志望者も徐々にではあるが増加傾向にある。船員教育機関の維持存続と定員の拡大や訓練施設・実習船などの拡充に取り組むとともに、教育機関の統合政策によって予算の削減などが行われないう努められたい。

【回答】（海事局海技課）

我が国において、船員は経済安全保障の現場を担う人材である。その育成及び確保は極めて重要であり、海洋基本法においても国の責務であることを明確にしている。

船員育成の責務を果たすべく船員教育機関の拡充に取り組んでいるところ、昨年春、内航用実習に特化した新大成丸を出航させた。また海技教育機構の定員についても、平成 26 年度から 28 年度までの 3 年間で 40 名の拡大を図り、390 名とした。海技教育機構と航海訓練所は平成 28 年 4 月に統合するが、教育内容の高度化などの統合効果を出しながら、引き続き予算確保及び体制構築等にも努めて参りたい。

- (3) 2013 年 11 月 27 日、交通政策基本法が成立し、2015 年 2 月 13 日に交通政策基本計画が閣議決定された。同法の理念のもとモーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員の確保・育成は喫緊の課題であり、

船員計画雇用促進等事業の継続と、船員確保に関する協議会の設置、また、養成機関が絶たれた司厨部の確保のため陸上の調理師資格者の誘致対策など船員に係る緊急雇用対策の継続・拡充を推進されたい。

【回答】（海事局船員政策課）

船員計画雇用促進等事業については、船員確保、育成を着実に推進するため、必要な見直しを行うとともに、引き続き必要な予算の確保に努めて参りたい。そのほか、内航船員確保に関しましては、引き続き関係者間で連携して取り組んでまいりたい。

船員に係る緊急雇用対策については、経済情勢の悪化等の影響により自粛を余儀なくされた船員に対する給付金の支給や技能訓練事業等を引き続き行って参りたい。

12. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

船内廃棄物について、MARPOL条約の批准に伴う国内法の改正により海上投棄や焼却が制限され、陸揚げせざるを得ない状況にある。国が推進する港湾運営民営化により、港湾運営事業者は船舶からの廃棄物について受入義務が求められているにもかかわらず、国内の多くの公共バースや私設バースでは、廃棄物処理業者の紹介などの対応を行っているが、船内廃棄物を陸揚げできる施設が整備されておらず、船内生活に支障をきたしている。

国内の港や公共岸壁における廃棄物受け入れ施設の早期充実に向けて、回収施設の設置などを講ずるよう関係自治体に対しての指導勧告を講じられたい。

【回答】（港湾局海洋・環境課）

MARPOL条約批准後、及び海洋汚染防止法の改定を受け、港湾局において平成24年12月に「港湾における船内廃棄物の受け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まとめ、港湾管理者へ周知した。港湾管理者においては、我が国における民間の廃棄物処理事業者等による処理の実態を踏まえ、船舶運航事業者が適切に民間の廃棄物処理業者に船内廃棄物の処理を委託できるよう、必要な情報提供や支援を行うことにより、港湾における円滑な受入れを確保することとしている。

また、船内廃棄物の適切な受入れの推進を図るために、船舶代理店との連携を密にし、船舶運航事業者に適切な情報が伝達されるよう、港湾管理者に対して指導したところである。

以上を踏まえ、個別港湾においては船内廃棄物の受入れに関する具体的問題があれば、港湾管理者にご相談いただきたい。

13. 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 2017年4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均しく不可欠なものであることから、消費税率10%時において一部の公共交通機関に軽減税率制度が導入される場合には、全ての公共交通を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）

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など、導入に当たりさまざまな課題があると認識している。

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。

(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】（航空局航空戦略課、航空ネットワーク企画空港経営改革推進室）

利用者負担の軽減については、これまでも最新の重点化を図るとともに、着陸料の引き下げとか、あるいは航空機燃料税の引き下げについては、平成23年度より3年間、実施していましたが約30%の軽減措置を平成26年度からさらに3年

間延長させていただいたところである。

一方で、空港整備の観点からは老朽化施設の更新・改良、あるいは空港の耐震対策や必要な機能強化等、着実に実施する必要もあり、そのバランスの中で一層引き続き努力していきたいと考えている。

空港経営改革の検討が進んでいる仙台空港において、成功事例として運営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選定を行って参りたい。

また、仙台空港以外の国管理空港等においても、引き続き具体的な検討が進められるよう、関係者等との調整を進めて参りたい。

(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】（航空局航空事業課）

我が国への航空券連帯税導入については、受益と負担の関係が不明確であることのほか、我が国航空会社の国際競争力の強化、地方路線維持のための着陸料等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逆行する。さらにはフランス以外の欧米主要国、例えば米、独といったところなどは導入をしておらず、世界的な潮流にはなっていない状況がある。こういった問題があることを考えており、慎重に判断されるべきものと考えている。

(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所得税や住民税の政策減免など、船員税制の確立を実現していただきたい。

【回答】（海事局船員政策課）

個人住民税の減免については、平成 24 年度の税制改正において、いわゆる不均一課税に当たることから、地方税法上、各自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から各自治体にその旨、周知がなされた。これを受けて一部の自治体が、個人住民税の低減を行ったと承知している。また、所得税等がかからない航海日当についても引き上げが行われ、実質的な効果が出ているものと承知している。

(5) 軽油引取税の免税措置について

- 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、円安による燃料油価格の高止まりは、事業者には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、軽油引取税の免税措置の恒久化及び燃料油補助などの運航支援策を講じられたい。

【回答】（海事局内航課）

旅客船の運航事業においては、燃料費のコストが大きなウェイトを占めており、また燃料油価格については昨年末よりは下落してはいるものの、10 年前と比べると依然として高い水準にある。国としては燃料節減につながる船舶の建造等のシェアを行って、税制では船舶の特別償却制度により環境負荷が少ない省エネになる船舶の建造を奨励している。

また、旅客船の多い軽油についての軽油引取税の課税免除、地球温暖化対策税の還付措置を行っている。

さらに船舶の省エネ化を支援する船舶共有建造制度やエネルギー使用合理化事業者支援事業等による支援を行っており、引き続き船舶の省エネ化に取り組む事業者を支援していきたい。また、26 年度の補正予算においては、国庫補助を行っている離島航路に対し、燃料油価格の高騰によって生じた運営費の増加に対応したところである。

燃料油価格の動向が気になる場所であるが、事業者の意見を聴きつつ、省エネに資する取り組みの支援を含め対応を検討して参りたい。

- 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。公共交通たる地方鉄道への経営支援及び、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するために軽油引取税の免税措置を恒久化されたい。

【回答】（鉄道局総務課）

軽油引取税については、鉄道用車両の動力源とする軽油の使用者が、輸送量が少なく、採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を運行している鉄道事業者及び厳しい経営状況下にある貨物鉄道事業者であることから、これら非電化地方鉄道路線の経営の安定化とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進を図るために減税措置が講じられているところである。

本特例措置は平成 26 年度末に適用期限を迎えたため、27 年度税制改正において、平成 30 年 3 月 31 日までの 3 年間の延長が認められたところである。

(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。

【回答】（総合政策局環境政策課）

地球温暖化対策税いわゆる温対税につきましては、現在還付措置を講じている。具体的には平成 26 年度の税制改正要望が認められた結果として、平成 26 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月末日までの間、内航運送事業、または一般旅客定期航路事業の用に供する軽油または重油、鉄道事業の用に供する軽油、国内定期航空運送事業の用に供する航空機燃料ということで、海輸、鉄道、航空の各分野について、税率の上乗せ部分を還付することとしている。

今後の還付措置についても、地球温暖化対策を適正に推進していく観点から、関係局と相談しつつ検討して参りたい。

- ② 揮発油税・軽油引取税等の燃料課税については、これまで、当面の道路整備の財源不足への手当てとして暫定税率が課せられてきたが、道路特定財源から一般財源化されて、課税根拠は喪失したにもかかわらず、依然として本則の倍以上の税が徴収され続けている。したがって、旧暫定税率を廃止し、本則税率に戻されたい。さらに、一般財源化された経過を踏まえ、燃料課税については抜本的な見直しをされたい。

なお、当面の措置として、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。あわせて、今後の消費増税を考慮し、トータルの税負担の観点から租税政策を

検討されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

トラック運送事業者の燃料費削減に資する支援として平成 26 年度補正予算や平成 27 年度当初予算等において、燃費のよい環境対応車や低廉な燃料の調達を可能とする燃料貯蔵設備等の導入試験を行っている。これらにより、トラック運送事業者の負担の軽減を図って参りたい。

(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。
- 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。
- ③ 消費税率 10%引き上げ時に廃止されることとなっている自動車取得税に替わり、環境性能割の導入が検討されているが、これは消費増税による地方税収増を考慮しない単なる税の付け替えであることから、導入阻止に向けて万全に取り組まれない。
- ④ 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 ヶ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】（自動車局総務課企画室、自動車局貨物課・旅客課）

- ① 車体課税については平成 27 年 3 月 31 日に所得税法等の一部を改定する法律及び地方税法等の一部を改定する法律が成立し、自動車取得税、自動車重量税のエコカー減税の見直し・延長、軽自動車税のグリーン化特例の導入等がなされている。

また、平成 26 年度与党税制改正大綱における自動車取得税の廃止、自動車税の環境性能課税の実施等の消費税率 10%段階での措置については、平成 27 年度与党税制改正大綱において「消費税率 10%段階の車体課税の見直しについては平成 28 年度以後の税制改正において具体的な結論を得る」とされた。

平成 28 年度税制改正については、平成 26 年度及び平成 27 年度与党税制改正大綱に基づき、今後、関係者間で議論が行われていくことになると考えている。

- ② 平成 26 年度税制改正の議論において、総務省からは「自動車関係税制のあり方に関する検討会」報告書を踏まえ、自動車税の営自格差の是正の提案があった。

国土交通省ではトラック、バス、タクシーといった営業用自動車は輸送の安全性を確保しながら、利用者のニーズに応じて貨物、旅客を運送するといった公共輸送の役割を担っており、環境の面からもすぐれた輸送手段であることから、こうした公共性を踏まえ、引き続き営業用自動車に対する現行の軽減措置を維持すべきと述べてきたところであり、平成 26 年度税制改正では現行の営自格差が維持されることとなった。引き続き営業用自動車の公共性を踏まえた適切な税負担水準について検討を続けて参りたい。

- ③ 平成 26 年度与党税制改正大綱において自動車取得税については、「消費税率 10%への引き上げ時に廃止」、自動車税については、「自動車取得税のグリーン化機能を維持強化する環境性能課税を自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成 27 年度税制改正で具体的な結論を得る」とされた。今般、消費税率 10%への引き上げ時期が平成 29 年 4 月に変更されたことに伴いまして、平成 27 年度与党税制改正大綱において、「消費税率 10%段階の車体課税の見直しについては、平成 28 年度以後の税制改正において具体的な結論を得る」とされた。

今後、消費税率 10%段階の車体課税の見直しについては平成 26 年度及び平成 27 年度与党税制改正大綱等に基づき、関係者間で議論が行われるものと考えている。

- ④ 「運輸事業振興助成交付金」は、暫定税率が課されていることにかんがみ、営業用トラック及びバスにかかる総コストの上昇により、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がある。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、関係業界へ指導するとともに、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のっとり交付が行われるよう、各都道府県の理解を得て参りたい。なお、平成 26 年度では、平成 25 年度に比べて地方トラック協会では満額交付に改善が 1 団体、交付削減率改善が 6 団体、地方バス協会では満額交付に改善が 1 団体、交付削減率改善が 3 団体になっている。

【質疑・応答】

【質問】 時間がないので1点だけのご質問します。1(2)ですが、バスの運転者確保の検討会のところだけ言わせていただきますが、昨年6月に取りまとめされました。自身も検討会に入ったので内容はよくわかっております。具体的に先ほど「進めています」とおっしゃいましたが、あれから9カ月経過して、個人的には何も進んでいないと思っていますが、あの検討会のまとめを踏まえて、今、具体的に何が進んでいるのか。本当に何かやっているのか、これからやるのか、検討しているのか、具体的な施策を教えてください。以上です。

【回答】

バスの検討会の報告で、事業者が行う対策や、委託も含めてどういったものを行うという取りまとめ、それから国としての対応という形で取りまとめを作成したところです。具体的な取り組みとして検討会の中の検討も行っておりますし、国として高校の卒業生というところに対する働きかけを地方の運輸支局から行ってもらうという形で今、検討を進めているところでございます。以上です。

【質問】 12番に関する船内廃棄物の受入施設の充実についてです。先ほどご回答いただきましたとおり、港湾管理者を通して問い合わせを行えということなので、そのようにしております。しかしながら、それでもゴミの廃棄ができないということで、現場の労働組合はどうするか。お金を払って海外で処理しています。オリンピックが開催され、21世紀の海洋立国でもあるにもかかわらず、本邦に関してはゴミの施設もないということです。

私も、日本でゴミの施設で廃棄できないばかりに、中東のとある国に行ったときに、ゴミがたったペットボトル3本残っていただけで20万円の罰金を請求されたことが経験としてあります。言いがかりでしょうけれども、幸いにしてエージェントが交渉して、そのことはなくなりましたが、そのような事態が生じています。

確かに港湾管理者に対して問い合わせすると。周知していただいていると思えますけれども、できる限り早くゴミの受入施設を建設していただくこともご検討いただきたいと思えます。以上です。よろしくお願いいたします。

【回答】

ご指摘の点です。まず港湾内に船内廃棄物の受入施設を整備するところにつきましては、港湾管理者の財政的な状況等も踏まえ、できる範囲で進めていただいているところでございます。ただ、必ずしもすべての港湾で施設を整備するというのは非常に財政上、厳しい中で、船内で対応できない部分については、適切に民間の廃棄物処理業者に処理を委託できるような体制、連携を進めていただくよう、指導しているところでございます。

今、ご指摘いただきました問題が今後起きないように、引き続き私どもとしては、港湾管理者に適切に指導してまいりたいと考えていますので、よろしくお願い致します。

【質問】 3（1）です。3点ぐらいあります。

激甚災害の場合の鉄道軌道整備法、先ほどこの趣旨について説明されて、私もそのとおりだと理解しておりますが、ひとたび災害で不通になっている線区の復旧には膨大な費用がかかるというのは皆さんもご理解があると思います。復旧するのに地方線区、赤字線区、復旧して赤字線をつくるという事実があります。それで復旧にお金がかかるために廃線になることも今は起きています。ぜひともその辺をもう一回、国庫補助として考えていただきたいなど。できれば支援の枠を広めると。黒字会社であっても、赤字線にお金を投入するのは大変厳しいことです。公共交通という意味は理解していますが、その辺の理解をしていただきたいと思います。

それから（1）の最後のところですが、ハザードマップについて先ほど説明を受けました。大変進んでいるということで感謝申し上げますが、ハザードマップができて、地方自治体が避難場所を確保する。それによって、鉄道各会社が社員に教育して災害時に避難させることになると思いますが、実は移動作業車の運転手、車掌は、途中の駅で止まっても、また駅と駅の間で止まっても、その土地のことはわからない。そういうことについて、資料を持ってお客さんを避難させる場合に、どれだけ教育が必要なのかということも国土交通省にも理解していただいて、それに協力していただきたいということです。

マップをつくれればよいということではなくて、お客さんを安全に避難させるためにはどういうふうにしていくのか。運転士も車掌も土地鑑のないところで止まったところに、どういうふうにしてお客さんを誘導していくのか。そういう視点で国土交通省としても考えていただきたいというのがこの趣旨ですので、それも含めて考えてもらえればと思います。

最後ですが、4（1）で先ほどJR3社に対する支援の話がありました。最近の新聞を見ていますと、ここでは新たな支援策を求めて質問していますが、JR北海道とJR四国に対して安全の設備投資で支援するようなことを国土交通省が言っているように書かれていますが、その辺で情報があれば教えていただきたいと思えます。以上です。

【回答】 先ほど3（1）で激甚災害に対して支援するという話でしたが、現時点で大部分は無理かなということでございますので、基本としては鉄道軌道整備法に基づく制度を活用していただきたいと考えています。

新たな支援ということで新聞に報道があった点ですが、実際検討していますが、

今のところ、発表できるものを持ち合わせておりません。

水管理国土保全局防災課です。先ほどのハザードマップの件ですが、ハザードマップの作成を進めていく、その整備をまず重要な課題として支援していければと考えます。ご指摘いただきましたように、土地鑑のない方とかいろいろな方が気軽に使えるようなハザードマップの川の知識とか、皆様に知っていただけるよう、全国的な普及を行っていく必要があると思います。ご指摘ありがとうございます。今後とも検討させていただきます。