

【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。

同法第14条第1項及び第2項の規定に基づき「交通政策白書」が、2015年6月9日に閣議決定し国会に報告された。

(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、関係者との合意の下、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の再構築する取り組みが進められていくことが期待される。

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、平成27年には、地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資制度を創設したところである。

また、物流総合効率化法の一部を改正する法律案を今国会に提出しており、地域内集配の共同化の取組等の物流の総合化・効率化に資する取り組みを支援する制度的枠組みの構築に努めていく。

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

トラックドライバーの確保に向けては、賃金や労働時間など、その処遇改善が重要であり、そのためには、トラック事業者の経営環境を改善することが不可欠である。このことを踏まえ、国土交通省においては、平成 27 年度にトラック事業者、荷主、労働組合等からなる「トラック輸送における取引環境労働時間改善協議会」を厚生労働省と共同で設置し、トラック事業者の適正運賃収受に向けた議論を開始したところである。

今後、官邸が主導するサービス産業の生産性向上及び下請等中小企業の取引条件の改善に向けた議論とも連携しつつ、適正運賃収受に向けた具体的な方策について検討を進めてまいりたい。

バス事業、タクシー事業においては、運転者の平均年齢が上昇し、全産業平均の 43.1 歳、これをかなり上回る高齢化が進んでおり、人材不足が課題となっているのは認識している。バス事業においては、13 年 46.1 歳から、27 年では 53 歳まで

引き上がっている。このため、27年2月に閣議決定された交通政策基本法においても、交通を担う人材の確保・育成を協議して、しっかりと位置付け、政府をあげて取り組むこととなっている。

バス事業については「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を25年12月に国土交通省、学識経験者、バス事業者、労働組合等々関係者と一緒になって検討会をつくってきたところであり、26年7月には、この検討会の取りまとめを行ったところである。今後は、この取りまとめを踏まえ、「バス運転者の育成ガイドライン」の周知をはかることとしている。

タクシーについては、若年層や女性の採用・育成を一層推進するための方策や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環境の充実、改善を図るため、検討会及びワーキンググループを設置し、先日4月1日に検討会の最終取りまとめとして、人材の確保・育成策などを盛り込んだ「タクシー革新プラン2016」を策定した。今後は、この「タクシー革新プラン2016」に基づく取り組みを進めていくとともに、検討会及びワーキンググループにおいて、その取り組みを定期的にフォローアップしてまいりたい。

我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定輸送は、船員の方々により支えられており、船員の確保・育成は大変重要であると考えている。特に、内航海運については、船舶、船員といった二つの高齢化の克服、経営基盤の強化等が課題となっている。

このため、本年4月に内航海運の今後の方向性検討会というものを立ち上げ、今後の内航海運のあり方についての将来像も見据え、まずは二つの高齢化の克服を主要な課題として、具体的な方策の検討を進めてまいりたい。

航空に関して、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、ご意見を踏まえて改革の具体化及び実施を進めてまいりたい。

- (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」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、「その他の当該地方公共団体が必要と認める者」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道路交通安全、船舶の保安、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）

航空保安対策に関しては、航空法に基づき、航空機のハイジャックを防止するための空港の保安検査については、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。また、旅客等は、爆発物等の航空機内への持ち込みは禁止されており、航空会社が持ち込みを排除できる権限を許されている。

国は、航空法に従って、保安検査の実施について基準を定め、航空会社が行う措置内容について事前に審査を行うとともに、その後の実施状況を監査により確認し、航空会社の対応に不足があれば、厳しく指導・監督しており、「事業者任せ」にはなっていない。

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重要事項であり、航空会社をはじめ、関係者の皆様と連携を深めつつ、引き続き航空保安対策が適切に実施されるよう万全を期してまいりたい。

- (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、昨年6月にも自転車の歩道通行に関する規定、車両通行帯に関す

る規定も改訂され、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 27 年の交通事故死者数は 4,117 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車中の死者数の割合は増加傾向になっていて、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確保することが重要と認識している。

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まいりたい。

- (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。

規制は時代にあわせて、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。

また、通信販売の拡大等にともない、不在による宅配便の再配達が課題となっており、宅配や通販事業者による独自の取り組みとして、駅やコンビニ、郵便局等への宅配ロッカーの設置の動きがある。しかし、限られたスペースに事業者独自の設備を設置することは非効率であることから、ベッドタウンにおける駅やコンビニにおける宅配ロッカーの設置について、宅配事業者や鉄道事業者、沿線の自治対等が連携をとりながら、社会的なインフラとして共同で設置されたい。あ

わせて、一定規模を超える集合住宅等には、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を義務付けられたい。

【回答】（都市局街路交通施設課、総合政策物流政策課）

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、附置義務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。

宅配便の約2割が再配達となっている現状から、受け取り方法の多様化等により、利用者の利便性を向上させて、無駄な再配達を削減するということは必要である。商業施設、駅頭における宅配ロッカーの設置は、利用者の利便性向上や無駄な再配達を削減するという趣旨に合致したものである。

商業施設や駅頭での宅配ロッカーの整備については、利用者の利便性等の視点やスペース面で制約も多いことから、特定企業のサービス提供のための宅配ボックスではなくて、幅広い事業者により、共同で利用できる「オープン型ロッカー」等の設置が望ましいものと考えている。既に、物流事業者や鉄道事業者等の関係者が連携してオープン型ロッカーの設置が始まっており、国土交通省としても、既存の枠組みを超えた関係者間の連携を促進してまいりたい。

(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SA・PA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。

【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とか、閑散時間帯に利用されないスペースが生じるといった課題があり、ほかの休憩施設と連携して分散利用など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、検討してまいりたい。

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逡減する制度、長距離逡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、長距離逡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。

【要望】

駐車禁止の関係で、集配車輛の除外ということと、駐車マスの拡大ということをごの間お願いしてきております。

実は、宅配の大手の会社ですと、数年前に比べて360%の駐車を取り締まりがある、ということと、あといわゆる高齢者、買い物弱者への配達を中心としていますコープさんでも、東京都内で年間1,000件以上ということ。さらに、JPの関係も同様だということをお聞きしております。そういう意味で、今の宅配というのは、生活に必要な不可欠なインフラということでもありますので、もう少し踏み込んだ駐車対策ということをごぜひともお願いしたいということでもあります。

2. シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

「シェアリングエコノミー等の新たな市場の活性化」について検討され、2015年6月30日には同項目を盛り込んだ「日本再興戦略」改訂2015と「世界最先端IT国家創造宣言」が閣議決定された。

具体的内容として検討されているのが、「自家用車ライドシェア」の合法化と「民泊」に対する旅館業法の適用除外である。自家用車のライドシェアの合法化とは白

タク行為の合法化であり、運行管理及び整備管理など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪及び事故発生時の責任の所在についても大いに問題がある。

地域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、バス・鉄道などにも負の影響を及ぼすことは必至である。

したがって、自家用車ライドシェアの合法化については、自動車行政を所管する省として反対の立場で対応されたい。

また、「民泊」は、利用者の生命、財産及び安全が担保されない状況にある。さらには、不法滞在など犯罪の温床になることが懸念されるなど、治安の観点から問題があるとともに、近隣住民にも徒に不安を与えることとなる。

したがって、民泊に対して旅館業法を適用除外することについては、慎重に対応するとともに、近隣住民の理解・合意が得られない中で拙速に導入することのないよう十分な検討を尽くされたい。

【回答】（自動車局旅客課、観光庁観光産業課）

自動車による旅客の運送について、安全・安心の確保は最重要の課題であると認識をしている。今般の国家戦略特区法の改正案においては、自家用車を用いた運送サービスに関する特例措置を盛り込んでいて、この新しい制度は、現行の自家用有償旅客運送制度と同様に、運行管理、車輛整備等の事故を未然に防止するための措置や、万一の事故の際に、金銭面での保障にとどまらない責任ある対応がとれるように体制を整備し、安心・安全を確保することとしておりまして、いわゆる白タクを認めるものではない。

今回の新制度を含め、自家用有償旅客運送については、地元の交通事業者の方々としっかり連携を図ることが、持続可能な交通ネットワークの形成に不可欠であると考えており、地方公共団体を含む関係者間でよくご相談いただきたいと考えている。

一方で、一部民間から提案がなされているいわゆる「ライドシェア」については、運行管理や車両整備等について、責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としている。

このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から大きな問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えている。このような「ライドシェア」については、現在政府内において、具体的な検討が行われている状況にはありませんが、今後そのような状況になれば、国土交通省として、その点のような問題をしっかりと指摘をしてまいりたい。

観光庁では、実情に合った民泊のルール整備のため、厚生労働省と共同で有識者検討会を立ち上げて検討を重ね、先日、中間整理を取りまとめたところである。中

間整理においては、中期的な検討課題として、家主が居住すること。家主不在でも管理者が介在することなど、一定の要件を充たす民泊サービスについて、現行制度の枠組みにとらわれず、必要な法整備に取り組むこととしている。

具体的な対応方法については、今後議論してまいります。その法整備においては、ご指摘された近隣住民とのトラブル防止のための措置、一定の衛生管理措置、宿泊者名簿の備え付け義務、行政による報告聴取、立入検査などが可能な枠組みなどについての検討が必要であると整理をしている。

観光庁としましては、引き続き今後の有識者会議での議論を踏まえ、関係省庁と調整の上、本年6月中を目処に最終的な結論を得られるよう、検討を進める。

3. 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6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を年3回、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、広域にわたる幹線交通や離島の生活交通の維持を支援するなどの財政的支援を講じており、平成 28 年度予算においては、約 229 億円を計上している。また、平成 28 年度予算においては、従来からの支援を着実に実施しつつ、地域公共交通活性化再生法の仕組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容の充実を図っていくこととしている。

具体的には、地域公共交通再編実施計画、地域の協議会での議論を経て、自治体が作成をいただく面的なネットワークの再構築に関する計画ですが、再編実施計画に基づいて、バス路線の再編等を行う系統を運行しているバス車両を対象として、ゾーンバス化、一つの路線を需要が大きい幹線と支線に乗り換え拠点を設定して分割し、これによって需要が小さいところについては、小型の車両を走らせるなど、効率的にしようという意図のものですけれども、そういったゾーンバスの需要が小さい支線系統等の効率的な運行を実現するために、小型車両、乗車定員 7 人から 10 人を補助対象化するなどの支援内容の充実などの措置を講じることとしている。通常の制度であれば、再編実施計画をつくらなければ、乗車定員 11 人以上の車両が補助対象になっているが、再編実施計画に基づく場合は、小型車両も補助対象にするということを講じている。

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まいりたい。

4. 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。

- ① 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、街づくりとあ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。
- ② 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）

- ① 被災した鉄道施設の復旧に関する国の助成措置としては、鉄道軌道整備法に基づく補助制度がある。鉄道軌道整備法に基づく災害復旧の補助制度は、過去3年間の各年度において、鉄道事業及び全事業が経常損失、もしくは営業損失を生じていること等、経営状況が非常に厳しい事業者さんが対象になっている。国土交通省としては、基本的に法制度に基づいて被災した鉄道施設に対して支援を行ってまいりたい。
- ② 旅客会社等が行う落石、雪崩の対策や、海岸保全のための施設の整備のうち、鉄道施設だけではなくて、近隣の住民、あるいは道路等の保全保護にも資する事業に対しては、鉄道防災事業費補助を活用し、支援を行っている。鉄道防災事業費補助については、その効果が単に鉄道のみならず、国土の保全に資することを目的としており、本制度を活用した鉄道防災の一層の推進に努めていきたい。

- ③ 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、避難方向標識など設置するために必要な財政上の支援措置を講じられたい。

【回答】（水管理・国土保全局防災課）

今般の熊本地震など頻繁する災害に対し、防災・減災対策を推進する必要がある。津波及び洪水のハザードマップの作成にあたりましては、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の技術的な助言、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引き続き行ってまいりたい。

土砂崩壊のハザードマップにつきましては、土砂災害防止法において、土砂災害警戒地域等が表示されましたハザードマップを作成することとなっており、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の作成を支援してまいり

ます。

また、火山ハザードマップを整備することにより、火山防災協議会におきます火山ハザードマップの作成を支援してまいりたい。

以上のことから、ハザードマップの作成や住民に災害関連情報を周知するための標識の設置、または避難誘導にかかる案内板、誘導灯の設置については、引き続き防災安全交付金を活用して自治体を支援してまいりたい。

- (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、助成金制度等支援策の拡充、対象要件の緩和を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

鉄道施設の耐震対策については、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能や緊急輸送道路の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震補強に要する費用の一部を助成している。

具体的には首都直下地震・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の乗降客数で1日平均1万人以上の駅、あるいは片道断面輸送量1日1万人以上の路線であって、ピーク1時間当たりの片道列車本数が10本以上の路線、あるいは空港アクセス線の高架橋等、あるいは緊急輸送道路と交差ないしは並行する高架橋等を対象に補助制度も活用しながら耐震補強を進めている。今後とも引き続き鉄道施設の耐震対策を進めていきたい。

- (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、内航海運、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。

このため、国土交通省としては、これまで実施した関東運輸局、中部運輸局に引き続き、中国、四国、九州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の総合支援体制の構築を図る観点から、有識者、自治体、物流事業者団体等で構成される協議会を設置し、関係者による調整事項、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うこととしており、今後とも、多様な輸送手段を活用した災害に強い物流システムの構築に向けた取り組みを進めてまいりたい。

(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2015年7月、2014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た。発生件数は800件で昨年度より40件増加し、一日あたりの平均回数は2.4件となり、依然として高い水準が維持されている。また、国土交通省の調査結果でも2014年度の鉄道係員に対する暴力行為は887件で昨年より35件増加している。

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）

暴力行為は犯罪であり、いかなる理由があろうとも許されるものではないということは言うまでもありません。また、鉄道の安全確保や利用者への良質なサービスの提供のためにも、駅員への暴力行為は防止しなければならないと考えている。このため、国土交通省としては、これまで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きており、また、飲酒の機会が多い年末年始にかけて、暴力行為の発生件数が多い地域において、警察等関係者と連携して防止対策キャンペーンを実施してきたところである。

いずれにせよ、暴力行為の発生は依然として高い水準であることから、警察等の関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取り組みを進めてまいりたい。

5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化及び維持活性化に向けて

(1) JR九州は株式上場・完全民営化の道筋が整ったが、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、地域の足を担い、さらにはわが国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）

J R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。

J R九州につきましては、昨年法改正を行い、本年4月から完全に法律から適用除外となって、今年度中の上場を目指している。

国土交通省といたしましては、残る北海道、四国、貨物につきましては、経営基盤の確立を図るため、平成23年度より、鉄道・運輸機構を通じた支援を活用しまして、J R北海道、四国に対しましては、実質的な経営安定基金の積み増しを講ずるとともに、J R北海道、四国及び貨物について、老朽化した車輛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っている。

J R北海道及び四国が策定しました、平成26年1月に報告しました安全投資と修繕に関する5年間の計画を着実に実施できるようにするため、鉄道・運輸機構を通じて、平成28年度より追加支援を行うこととしている。

このような措置を通じまして、完全民営化の前提となる安定的な経営基盤の確立が図られるよう、国としても必要な措置を講じてまいりたい。

- (2) 社会資本の適正な維持、更新は安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本である。鉄道施設の維持、管理はこれまで、原則として施設保有者である事業者の責任で対応してきたが、道路や河川、港湾などの他社会資本の取り扱いを参考にし、かつ事業者の経営体力等を加味しつつ、政府における支援のあり方を検討すること。地方鉄道における線形改良や車両新製などは、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】（鉄道局施設課、鉄道事業課）

鉄道事業者においては、人口減少等に伴う鉄道利用客の減少により、経営が厳しい中で鉄道施設の維持、管理を行っていますが、その方策は財政的な制約から、対処療法的なものに限定されがちである。

このような状況を踏まえ、これまでは施設の長寿命化に資する、改良に対する補

助として鉄道施設安全対策事業、橋梁やトンネルの大規模な改良に対する補助として鉄道施設、総合安全対策事業、この二つの事業により、老朽化対策を推進してきたところですが、平成 28 年度からは、両事業を鉄道施設総合安全対策事業に投稿し、老朽化の程度や事業者の種類などに関わらず、老朽化対策を総合的に支援することとした。今後についても、所要の額を確保し、しっかりと鉄道事業者を支援し、鉄道施設の維持・管理の取り組みを着実に推進してまいりたい。

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。

今後もこうした支援措置を活用して、地域鉄道を支援してまいりたい。

- (3) トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに 50 年以上を越えている設備が多く、特に J R は旧国鉄における開業年度の古い路線の設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となってくる。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹であるが、事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図ること。

なお昨年 12 月には、全国新幹線鉄道整備法に基づき、東北・上越新幹線、山陽新幹線の大規模改修の必要性が認められ、J R 東日本及び J R 西日本が新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画を作成する運びとなったが、より老朽化が進む在来線についても、当該スキームを参考とした鉄道設備全般に係る老朽化対策支援策を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課）

地方の鉄道事業者に対しては、鉄道施設総合安全対策事業費補助の老朽化対策事業による補助を受けて取得する鉄道施設について、固定資産税の特定措置を講じている。今後についても、引き続き、鉄道事業者を支援し、鉄道施設の老朽化対策の取り組みを着実に推進してまいりたい。

- (4) 2000 年の鉄道事業法改正以降、全国の地方鉄道で廃線が続いている。地域の足の確保は超高齢化社会の進行の中で不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を与えるものであり、「地方創生」をスローガンとする国の方針からしても必要不可欠である。地方鉄道の維持活性化に向けた支援策の強化を図られたい。また、今後の鉄道の存続は事業者単独では大変厳しい状況は言

うまでもなく廃止手続きについては「事業者の届け出制」では今後も路線の廃止が拡大して行く公算が強く、存続については国の規制強化を講じられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

厳しい経営環境に置かれています施設の維持活性化ということにつきまして、まずは地域において主体的な取り組みが重要と考えている。

一昨年、地域公共交通活性化及び再生に関する法律が改正して、この中で地方公共団体が中心になり、鉄道事業者や沿線住民なども含めて構成される協議会が、地域公共交通網形成計画を作成し、その計画に公有民営等の事業構造の変更を行う「鉄道事業再構築ビジョン」というものを位置付けており、この事業に基づき、地方公共団体や鉄道事業者が、国土交通大臣から認定を受けるといったスキームをとっている。国交省においては鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対し、整備にかかる予算措置、税制措置特例など総合的なパッケージとして支援している。

また以下について、ご案内のとおり、鉄道の事業を廃止する場合には、鉄道事業法に基づき、廃止の1年前までに、国土交通大臣に届け出るということとされている。なお、鉄道事業を廃止される場合には、国土交通省としても、鉄道事業法に基づく意見聴取や、地元協議会などを設定することとしている。

ご要望にある、規制強化については、今の時点では考えてはいませんが、鉄道事業の廃止に関しましては、鉄道事業者沿線自治体等で丁寧に議論していただくことが重要と認識している。

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、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、附帯決議では「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られたい。

- (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（ETC2.0車載機装着

車) または半年 (従来の E T C 装着車に対する道路会社の経過措置) 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。

また、一般乗用旅客自動車 (タクシー・ハイヤー) の通行時、旅客が身障者手帳を有しているときに限り、一般車同様通行料の割引を検討されたい。

【回答】 (道路局高速道路課)

高速道路の料金については、平成 25 年 6 月の国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえ、様々な観点から検討をすすめ、「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を踏まえ、平成 26 年 4 月より、新たな料金を導入している。

この中で、料金割引については、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に再編しました。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、さらに平成 25、26 年度の補正予算により、平成 28 年 3 月末まで 50% に拡充している。

また、平成 27 年度の補正予算においては、物流コストの安定化や物流の円滑化のため、E T C 2.0 の利用者に対する大口対頻度割引の最大割引率を 40% から 50% に拡充する措置の延長、こちら平成 29 年度の 3 月末まで予定している。

また、ネクスコにおいて、従来の E T C、2.0 じゃない、E T C 利用者に対する一定期間の経過措置も実施する予定している。

高速道路の料金割引の実施につきましては、財源確保という課題もございませけれども、今後とも地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努めてまいりたい。

有料道路における障害者割引制度は、通勤等の日常生活において、自家用車を利用している障害者の方の社会的自立を支援するために、高速道路会社等が申し合わせの上で行っている。割引の対象となる自動車の範囲については、障害者の方が日常生活を営む上で、通常必要と考えられる利用を対象とし、障害者一人につき 1 台としている。高速道路料金については、緊急経済対策による割引の財源が平成 25 年度末で終了したため、やむを得ず割引を縮小しているところである。

他方、障害者割引については、従来どおり継続しており、割引に伴う減収分がほかの利用者の負担によって賄われている。このため、障害者割引の対象となる自動車の範囲については、ほかの障害者の理解が得られるよう配慮するとともに、営業目的等の制度趣旨とは異なる利用や、不正な通行を引き起こさないよう検討を行っていく必要があると考えている。国土交通省においては、引き続き高速道路会社等に対し、制度の趣旨や利用実態等を踏まえた検討を求めてまいりたい。

- (3) 国土幹線道路部会において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、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低減する制度としている。昨年7月の国土幹線道路部会の中間答申では、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、利用者の負担が増えないよう、料金体系を構築するべきとされているところであり、今年度からは、ETC2.0の利用者を対象として、一時退出を可能とする実験を開始する予定である。

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禁止しているものであり、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趣旨が異なるので、同様の取扱いは困難と考えている。

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JR四国やJR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。

国としても、「船舶共有建造制度」を通じた優遇金利措置等による支援を行うとともに、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、さらには、船旅の活性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。J R 四国が策定した安全投資と修繕に関する 5 年間の計画を着実に実施できるようにするため、鉄道・運輸機構を通じて、平成 28 年度より追加支援を行うこととしている。

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について聴取したところ現在、経営に特段の影響があるとは聞いておりません。

【要望】

地域公共交通確保について、意見と要望。国のかかわり方というのが、当初にあったにも関わらず、これについては、地域のニーズによって参画者を決めていけばいいんだというようなことでは、おかしいのではないかと。実際に、地域のよく交通状況を知っている労働組合や労働者が参画して、国として明確に把握した上で、地域のニーズによってどういうふうにやっていくのかというのを、この移行したときの目的として、国のかかわり方が必要だと思いますので、そういったことも含めて、地域の事情を知った交通者が協議会に参画できるように、制度の構築をしていってほしい。

それと、先ほど出ました通行料金の（４）の中で、モーダルシフトなどで事業者の自助努力でどうにもならなくなってきたから、助成金をお願いしているわけであって、これまでに、この最初の（１）にもあります大口多頻度割引は、西日本にしても、民間会社ですから、民間の自助努力ということで行われている事業だと思いますが、われわれとしては 13 年の 11 月に成立した法律の中で交通インフラの料金や運賃等については、バランスのある水準となるようにどういうふうに国がかかわっていくのか、公平な立場で国として考えていていただきたいという要望です。毎年、要望はしているのですが、全く前進した内容になっていないような状況ですので、これらの公平な政策について、国としてのかかわり方をよろしくお願いします。

【要望】

5. のところで、助成支援を引き続き行っているということでもございましたけれども、既に国鉄民営化発足から 30 年たっており、スキームそのもの自体が限界に来ているのではないかとこのように思っております、そういう意味では、現状の中で対応

するという事はもちろんだと思っておりますが、抜本的な支援体制の見直しというところも必要な判断としてある段階に来ているのではないかと、ぜひとも国のほうで検討の一つの素材として考えていただきたいということを通して、将来的に全国のJR鉄道を活性化していけるような、安心して輸送体制がアピールできるような構成につくっていく必要があるのではないかと思いますので、よろしくご検討のほうをお願いしたいと思います。

併せて、(4)のところも問題なんですけれども、規制緩和以降、地方鉄道の廃線が続いているということは現実だというふうに思うんです。国の鉄道輸送のあり方が、大都市間輸送の反面、地方鉄道が置き去りにされていると。地方の活性化にも相当問題が影響されているという現実ではないかというふうに思うんです。内閣が地方創生という形で、この要請の中にも出されておりますけれども、あえて地方創生というキーワードとしている以上、どうやって地方創生をしていくのかというところが、鉄道のあるべき姿ではないかというふうに思うんです。鉄道の駅があって、バスがあって、タクシーがあるという地域のライフラインといいますか、インフラの大きな基幹だと思いますので、中国地方では100キロを超える路線の廃止の検討も取りざたされているという情報もありますから、これまでない長大路線というところが、一事業者の判断だけでされていいのかどうなのかというところも、国としてのしっかりとした指導、検討ということも、必要な段階に入っているのではないかと思いますので、ぜひともこれについての現状については、変更はないというふうな形で言われておりますけれども、しかし、地方では相当厳しい状況にあるということは、いろんな意味で活性化努力はさしているとは思うんです。そういう中で現状の法律改正が伴わない中では、限界があるということで、地方の住民や自治体のほうでもありますので、ぜひともこの辺のところは、協議会、それから利用者、自治体、事業者等の話し合いはもちろんだと思っておりますけれども、だけでなく、やっぱり国がきちんと関与して、鉄道を維持活性化させていくという視点で、ぜひとも指導のほうもお願いしていただきたいという要望でございますので、よろしくお願いたします。

【要望】

4. の(1)の関係ですが、先ほどもご説明がありましたように、基本的には黒字企業に対しては助成しないというような鉄道軌道整備法ということで思うんですけれども、やはり冒頭のご挨拶でもありましたように、高齢者の足をこれからどのように確保するのかという問題ですとか、さらには地域の活性化、当然公共交通としての使命ということもありますし、災害時にはやはり鉄道が全国ネットワークでつながっているということも、やはり重要な観点なのかなというふうに思っておりますので、現状では黒字企業には助成しないということでもありますけれども、線区において、線区が赤

字であれば助成するような緩和みたいなものが可能かどうかということもぜひともご検討いただければと思っております。

あと、5.の(1)にありますけれども、特に様々な、これまでも支援措置が講じられてきたというふうに思うんですけれども、特に経営安定基金の問題になりますけれども、当初想定していた運用益からすると、現状では半分ぐらいになっているということになりますので、その意味では様々な特例ですとか、助成、また積み増しなども講じられているということは理解していますし、もう一方で設備投資に対する助成も、基本的には無利子貸付のほうへ行くわけですけれども、そういうこともやられることは、重々理解はしているわけですけれども、根本的なところでやはり運用益の目減りということをぜひとも検討していただいて、今後の対策に生かしていただければというふうに思っていますので、よろしくお願ひします。

7. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

- (1) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」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、成立させること。

【回答】（自動車局安全政策課）

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につきましては、当時、荷主等の罰則が課されるという内容等につきまして、関係者間で理解が得られなかったものと認識している。このため、法制化に向けて改めて関係者間でのさらなる理解を得る必要があり、関係者間の理解浸透状況等を踏まえまして、適切に対応する必要があると考えている。

一方で、コンテナの陸上運送の安全対策につきまして万全を期すため、平成25年6月末、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月より開始しました。本ガイドラインでは、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、地方連絡会議や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ところである。

また、改正SOLAS条約との整合性を図るため、本年7月までに同ガイドラインの輸出にかかわる重量情報の伝達について、安全対策会議の委員の方々のご意見を踏まえて、改正を行うため、作業を進めている。

- (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IMO/ILO/UNECE作成の「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」を適用し、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 貨物輸送ユニットの収納のための行動規範については、平成 26 年 6 月に取りまとめた新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等について、新たに取り組むべく国土交通省としても対応してきたところである。

また、こちらのガイドラインで定めているコンテナへの貨物の積み付けの方法についても、国際行動規範に記載されている事項を参考に改正を行った。なお、こちらの行動規範、日本語版を作成し、昨年、安全活性化会議や地方連絡会議等において、周知徹底を図っており、ホームページ上でも公開している。

- (3) SOLAS 条約に基づく「コンテナ重量証明」が 2016 年 7 月より義務付けられることに鑑み、各コンテナターミナルに台貫場を設置し、港頭地区での検量証明を促進すると同時に、証明行為は港湾運送事業法による検量事業として許可された者に限るとし、国内及び日本発着のコンテナ貨物の安全性を確保するよう具体化されたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

改正 SOLAS 条約においては、輸出コンテナの総重量を実入りコンテナの総重量を適切に点検された計量器で計測する方法以外に、適切に点検された計量器によって個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空のコンテナ重量を足し合わせ算出する方法も認められているところであり、従前からの施設でも十分対応可能な制度となっていると認識している。今回の重量の確定については、荷送人に義務付けされますが、当該行為は、国土交通大臣の登録を受けた第三者に委託することもできるとしている。検量事業者は当該行為を行うことができる第三者として、国土交通大臣の登録を受けられる方向で調整しており、義務付けで発生する新たな需要を担うものと考えている。

- (4) 輸出コンテナ貨物総重量の確定方法の制度化に向けた基本方針（案）が国土交通省より示されたが、世界の交通関係労働者で組織する I T F（国際運輸労連）港湾部会においても、海上における人命の安全の観点からコンテナ重量証明の義務化されたことは評価するものの、総重量を正確に計測するためには総重量計測がもっとも有意義であるとしている。総重量計測を省き、個々の貨物重量及び内部梱包資材等を個別計測し積算する測定方法は、国際条約として日本の厳格性が求められる観点から、実施日から一定の期間は上記の積算測定方法を実施した場合であっても、港頭地区等で総重量測定方法による全量検査を行い、一定のデータが出た後でランダムな総重量検査等を継続実施して、国際的な安全性、信頼性

を担保されたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

コンテナ総重量の確定方法は、各国で一律ではなく、条約改正にあたって世界の各国が対応できるよう審議が重ねられ、実入りコンテナの重量を計測する方法。個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空のコンテナ重量を足し合わせる方法が採用され、いずれも正規の方法と認められた経緯がある。

荷送人自らが重量確定を行う場合には届け出を、第三者が重量確定を行い、荷送人に情報提供を行う場合は、登録を義務付けることとしている。また、必要に応じて届け出を行った荷送人、登録を行った第三者に対して監査等を行う制度とする予定。このような制度により、コンテナ重量情報の正確性を確保できるものと考えている。

- (5) 輸出コンテナ貨物総重量の確定方法の制度化に向けた基本方針（案）では、総重量の測定制度について、±2%～5%の誤差を許容範囲として認めるとの考えが示されているが、フル積載コンテナ重量でいえば、1.5トン程度の重量オーバーは認めると国土交通省が容認している。国内輸送において積載重量違反は安全走行の観点から極めて重要な問題であり、±の許容範囲ではなく、マイナス重量の許容範囲とするよう改定されたい。

【回答】（海事局検査測度課）

国土交通省としても、国内輸送におけます積載重量違反、これは安全走行の観点から極めて重要な問題と認識している。

一方、ご指摘のございました測定制度につきましては、決して積載限度を超えた積載等法令違反を容認するものではなく、この本制度の下、使用することができる計量器、これは計量法に基づく計量器または適切に点検、調整され、一定の性能が保障されているものに限定し、海上輸出コンテナ、総重量確定の正確性を期すこととしている。なお、SOLAS条約、これは海上輸送、船舶の方向の安全確保を目的としており、積み付けます貨物を積み込んだ際の安定性とか、主要批准国の制度構築にかかる動向も踏まえて、プラスマイナスの許容誤差とすることは、国際的にも標準とされている。

8. 観光立国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

- (1) 国民への観光政策の周知などについて

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。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、地域住民の意識啓発や、観光地域づくりなど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の確保のうえ、官民一体となった取り組みを今後も積極的に講じられたい。

【回答】（観光庁観光戦略課）

ご指摘のとおり、観光は地方創生の鍵、成長戦略の柱であり、そうした観光の意義を国民全体で共有することは、非常に重要であると考えており、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。そうした観点も踏まえつつ、先般3月30日に取りまとめられた明日の日本を支える観光ビジョンにおいては、観光に関する新たな目標が設定され、その目標を実現するための施策が盛り込まれたところである。ご指摘の点については、まず観光振興づくり、観光地域づくりを支援する関係などから、広域観光周遊ルートの形成促進や地域の観光資源の磨きかけに対する支援などの取り組みを進めてまいりたい。また、若者の観光振興の観点から、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、すばらしさを伝える「若旅★授業」を実施しているほか、子供のころから観光に興味・関心を持ってもらえるよう、観光教育の充実を図りたい。さらに、こうした取り組みが着実に実施できるよう観光にかかる十分な予算の確保にも努める。今後は世界が訪れたい日本を目指し、ビジョンに盛り込まれた施策を政府一丸、官民一体となって着実に進めてまいりたい。

(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など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などとの連携を強化し、緊急避難的なバスプールなどの流用ではなく、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つとめるよう、既存施設の活用や工夫などの調整に取り組まされたい。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。

【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、広場内の既設バースの活用や、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、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。

(3) 主要駅・観光地における自転車レーンなどの整備について

近年、観光地を巡る観光客によっては自転車で繁華街における狭隘な道路の利用などにより、車や歩行者との事故が多くなっている。自転車・歩行者の安全性を確保することの必要性があることや、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。また、安全で快適な自転車利用環境整備の推進状況について明らかにされたい。

【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4割減少したが、自転車と歩行者による交通事故は横ばい傾向であり、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「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知や技術的助言等を通じて、自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備を推進している。今後とも、交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図るなど、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進してまいりたい。

(4) 観光地における美観・美化活動への取り組み

テロ対策やゴミの処分に関わる費用負担などを理由に、日本各地でゴミ箱が減少している。また、訪日外国人の増加に伴い各国の文化の違いもあり、観光地に設置されている公衆トイレの利用方をはじめとした公共の場におけるマナー違反によるトラブルも増加している。ついては、改善に向け以下の点について対応を検討されたい。

- ① ゴミ箱の設置に関する、官民双方による費用負担の検討やゴミ箱そのものを広告スペースとするなどの取り組み
- ② 公衆トイレの設置と清潔・衛生活美化の維持。費用負担のためのチップ制の導入

【回答】（観光庁国際観光課）

訪日外国人の急増によって我が国との文化や風習、マナーの違いによって、観光

地でいろいろな問題が生じている事例があることは承知している。観光庁としては、日本を訪れた外国人観光客の皆様により印象をもって帰国していただくことが非常に重要であると考えており、日本のマナーを外国人観光客に一方的に伝えるのではなく、相手目線で日本の文化や習慣が理解できるよう工夫した情報発信等を今行っているところである。

例えば日本政府観光局 J N T O では、中国向けにウェブやソーシャルネットワークで、日本の文化や風習に関する 4 コママンガの連載等、日本の様々な文化や風習について、わかりやすく解説する情報発信を行っている。観光庁としては、このように今行っている情報発信だけではなく、ご提案いただいているゴミ箱そのものを広告スペースとすると、内容含めまして、公共の場におけるさらなるマナー増進に向けて、検討してまいりたい。

③ 遊歩道の整備など美観への取り組みを実現するためのマナーの周知など啓蒙活動の実施などの取り組み

【回答】（総合政策局公共事業企画調整課）

国土交通省としても、観光立国の実現に向けた国土づくりについては、重要な取り組みの一つと認識している。観光地における遊歩道の整備につきましては、これまでも国土交通省において、例えば舟運で栄えた歴史的な地域資源を結ぶフットパス、いわゆる散策路の整備等の支援、景観や歴史文化、といった地域資源に着目し、周辺の建造物の外観の整備に合わせた舗装の美装化等の支援等の取り組みを行っている。

取り組みの中には、J R の C M で紹介され、観光客が増加するなど、地域の観光振興に寄与している事例が多数あり、今後とも、観光立国の実現に資する遊歩道の整備については、地域の声をよくお聴きしながら、関係機関と連携の上、適切に対応してまいりたい。

(5) 旅行者の地域分散化の推進

訪日外国人が集中する地域では航空座席や宿泊客室、貸切バスなどの供給がひっ迫する状況が起きている一方で、少ない地域では老舗旅館が廃業するなど、地域間の格差が鮮明になってきている。訪日外国人には都市部だけでなく、地域を訪れる潜在的な需要があると言われていたことから、一極集中から地域分散に向け官民を挙げて取り組む必要がある。具体的には、地方空港でのチャーター便受け入れ推進や、クルーズ客船の受け入れに伴う入国管理体制の強化・充実、案内所の整備、ガイドの確保・養成、貸切バス制度の柔軟な運用など、地域での受け入れにあたり想定される諸課題に対する実効性のある施策を講じられたい。

【回答】（観光庁外客受入参事官室、観光庁観光産業課）

クルーズ客船を利用する外国人旅行者が急増する中、港湾の出入国手続の迅速化・円滑化を図るため、C I Q関係省庁において、必要な整備に取り組んでいる。入国管理体制の強化については、当初予算での大幅増員に加え、昨年7月、12月には国際クルーズ船の寄港の増加等に対応するため、緊急増員が措置された。

また、「出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律」により、法務大臣が指定するクルーズ船の外国人旅客を対象として、顔写真等の省略による簡易な手続で上陸を認める船舶観光条例許可制度が創設され、平成27年1月から施行されていて、これにより、入国審査時間の短縮が図られている。

今後ともC I Q関係省庁と連携し、港湾の入国管理体制の強化・充実に向けて一層取り組んでまいりたい。

案内所の整備について、現在、全国で759か所が外国人観光案内所として認定されているところであり、自治体観光協会、公共交通機関、ホテルや旅行会社など、幅広い業種において運営いただいている。平成27年度の認定においては、「観光立国実現に向けたアクションプログラム2015」に基づき、すべての都道府県においてカテゴリ2以上の外国人観光案内所が設置され、広域案内が実現しました。今後も外国人観光案内所のネットワーク拡大と質の向上に努め、外国人旅行者が便利で快適に訪日旅行を楽しむことができる環境の整備に取り組んでまいりたい。

訪日外国人向けの貸切バスの供給のひっ迫については、その対応について旅行業界からの要請もあることから、制度を所管しております自動車局による営業区域の特例措置によりまして、営業区域の緩和が行われるようになっております。これは平成26年度から行っている。今後も、ひっ迫状況など勘案し、自動車局に必要な対応を依頼していくことになると考えている。

- (6) 観光地駅や街の中心駅については、訪日観光客の受け入れのために、地域に伝わる伝統文化や風土の紹介、観光案内ができる施設とするための支援措置及び人材育成支援を要請します。また、駅から観光地までのバス、タクシー、レンタルサイクルなどの移動手段の整備への支援措置を講じられたい。

【回答】（観光庁資源課）

地域の玄関口である駅は、訪日観光客にとって、その地域の第一印象を決定づける判断要素となることから、そこで地域の歴史や文化などの魅力を発信し、観光案内等の機能を備えていくことは、大変重要だと考えており、このため、観光庁においても、地域の資源を適用した観光地の魅力を創造していくために、観光案内所の機能強化やガイドの育成、駅からのアクセス交通の充実などの取り組みを昨年度

より行い、市町村等に財政支援を行っている。

また、本年3月、政府で策定されました明日の日本を支える観光ビジョンにおいても、観光資源の魅力を高め、地方創生につなげることが第一の視点として位置付けられており、今後支援を強化していくという方針が示されている。

今後とも、様々な地域のご提案を踏まえながら、各省庁と連携しながら、魅力ある地域づくりに向けた先進的な取り組みを支援してまいりたい。

- (7) 駅や各種交通機関のターミナルについては、道路標識、町名標識、観光案内板を多言語対応とするための支援措置を講じられたい。

【回答】（観光庁資源課）

多言語対応については、美術館、博物館、自然公園、観光地、道路、公共交通機関など幅広い分野で共通するガイドラインを平成26年3月に観光庁として策定、公表しました。これに基づき、関係省庁や地方自治体、関係事業者等と連携して、道路案内標識や駅の案内看板の多言語化による整備を推進している。また、外国人旅行者に対する円滑な案内誘導を行うために、独立行政法人の情報通信研究機構が開発した翻訳アプリ「Voice Tra」ボイストラの活用の推奨なども行っており、さらに、公共交通事業者等が行う交通拠点等に対して、多言語対応について、今年度より「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」を活用して支援することとしている。

- (8) 新たな鉄道パスの創出について

「Japan Rail Pass」は、知名度が高いものの、JRグループ以外の鉄道、路線バスでは利用出来ないものとなっている。訪日外国人には運営会社が異なる複雑な路線網を理解することは難しく、また費用面においても円滑な移動が妨げられている。そこで、JRのみならず他の鉄道会社も含めたより利便性の高い枠組みを構築し、鉄道網が発達している日本では、鉄道を中心とした新たな旅のスタイルの創出にも繋がることを期待される。アクション・プログラムにも掲げられている新たな鉄道パスの創出について、今後の具体的な取り組みについて明らかにされたい。また、訪日外国人旅行客の移動や、宿泊、観光の利便性、経済性向上のため、交通・宿泊業者や美術館・博物館等公共施設の管理者が連携し、日本版スイストラベルパスのような鉄道パスの創出に向けて、関係各所との橋渡し役として調整に取り組まれたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

観光立国の実現にあたりまして、公共交通機関による円滑な移動のための環境整備を進めることが重要であると認識をしている。現在、地域によりましては、ス

ムーズな観光地間の移動ができるよう、JRと他の鉄道事業者やバス事業者が連携しつつ、訪日外国人向けの企画乗車券を設定している事例がある。

企画乗車券の内容は、鉄道事業者などが経営判断に基づいて決定するものですが、国土交通省としては、利用者のニーズを十分踏まえつつ、各鉄道事業者において、創意工夫を凝らしていただきたいと考えており、鉄道事業者との意見交換、協議の場で検討をお願いしてまいりたい。

(9) インターネットをつうじた海外での日本国内の鉄道乗車券や指定券の販売（事前購入）について

訪日外国客が円滑な旅行や、販売側の速やかな対応が出来るためにも、今後の対応について方向性を明らかにされたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

現在、JR東日本やJR北海道などでは、インターネットを通じ、海外から日本国内の指定席券の予約が可能となっている。3月30日に公表されました「明日の日本を支える観光ビジョン」において、すべての旅行者がストレスなく、快適に観光を満喫できる環境にするため、公共交通利用環境の革新に向けての取り組みの一つとして、新幹線など、主要な公共交通機関の海外インターネット予約の可能化が盛り込まれている。

国土交通省としては、新幹線をはじめとした列車の外国語によるインターネット予約環境が整うよう、関係各社に働きかけを行ってまいりたい。

9. 改正タクシー3法について

タクシー適正化・活性化特別措置法の改正法が施行されているが、この改正法による特定地域や準特定地域の指定基準が実態には即していないことから、多くの地域が特定地域対象外となっている。また、準特定地域指定基準にも満予たない多くの地域は、新規参入や低額運賃導入などの可能性もあることから、改正法の趣旨と現場の距離がますます遠のいていくこととなっている。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たが、一部の事業者は、公定幅の下限以下で営業を続けており、国交省の運賃指導や運賃変更命令に対して提訴する事態となっている。予てからの遵法事業者との不公平はいぜんとして埋められていない。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、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ていることなどから、改正法下での運賃問題に対する不信感を抱いているものも多い。また、地域によっては運転者負担の常態化が依然として蔓延し、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・準特定地域の指定基準の見直しと地域協議会の適正・公正・迅速な運営、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、適切な指導、④タクシー事業の活性化を推進することと、車両防犯装置設置の予算措置の拡充、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、現在指定基準の指標を変更すべきというご意見があることも承知しており、現在の指定基準に基づき、指定された特定地域等の運用状況や効果等を見極め、経済情勢の動向等も踏まえた上で、継続的に見直しの議論を行っていくこととしている。

また、地域協議会の運営につきましては、地方運輸局との協議会の場に参加し、当該地域のタクシー事業の現状や問題点の提示、各種データの提供等はじめ、必要な助言、意見を述べるなど、協議会が十分円滑に運営されるようサポートに期してまいりたい。

② については、タクシー特措法の改正の趣旨でございます。運転者の労働環境の改善を踏まえ、公定幅運賃を適切に運用していくとともに、運賃の割引と審査にあたっては、引き続き的確に行ってまいりたい。

③ については、警察庁や自治体と緊密な連結を図りまして、運転代行業の業務の適正な運営を確保してまいりたい。また、自家用有償旅客運送につきましては、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えるものとなるよう、努めてまいりたい。

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おり、このため、「タクシー革新プラン2016」が策定され、これに基づき、活性化事業を促進してまいりたい。

また、車両防犯装置設置の予算設定の拡充については、労働者に対する生命身体安全確保について、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というものであるが、国土交通省としても、引き続き事業者に対する防犯対策の徹底を指導してまいりたい。

⑤ については、厚生労働省との地道な連携の下、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むとともに、「タクシー革新プラン2016」に基づくタクシー特措法のフォローアップを通じて、労働条件の向上を推進してまいりたい。

国土交通省といたしましては、改正タクシー特措法等を適切に運用することにより、運転者の労働環境の改善を通じた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まいりたい。

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。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。なお、安全性優良事業所の認定後に、新たな事実に基づき再評価されることとなる「安全性に対する法令の遵守状況」について、他の省庁による刑事・行政処分も端緒とされたい。

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マーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性に優れた事業者を選ぶ目安として、大変有意義なものであると認識している。国土交通省としては、全日本トラック協会と連携して、Gマーク制度の普及に積極的に取り組んでいるところであるが、昨年度から、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、国土交通省の名義をステッカーやリーフレットに明示することとした。

また、Gマーク取得事業者のインセンティブについては、違反件数の状況、また点呼の優遇や補助要件の緩和などを設けてきたところですが、一昨年度から新たに表彰制度を導入するとともに、昨年2月から3月にかけて、全国一斉で運輸支局長が荷主団体を訪問し、Gマーク制度の活用を要請する活動を行った。今後とも全日本トラック協会と連携して、各方面の意見を聞きながら、Gマーク制度の充実を図ってまいりたい。

貸切バスの評価制度につきましては、まずホームページで公表をしており、それ

は国交省のホームページ、あと日本バス協会のホームページで公表している。それから輸送の安全を確保するための貸切バスの選定利用ガイドラインというところに照会をしている。訪日外国人向けの臨時営業区域というところの要件にもなっており、これが一つのインセンティブということで、これまでもそういったご回答をさせていただいた。

さらに、実昨日、4月26日の第8回の軽井沢のスキーバス事故検討委員会がございまして、3月29日に中間整理というのが出まして、その中で、旅行業者を含めた安全対策強化として今後具体化を図る事項ということで、評価認定制度の周知の件が出ており、昨日の検討委員会におきまして、その見直しの方向性として比較サイトにおいて、セーフティバスマークが掲載されるよう、国交省は貸切バス事業者に関する一定の安全情報を公表するという事になった。そのために貸切事業者からの安全情報の報告の義務付けということに、そういうことが見直しの方向性としてあがっている。

旅行業者は、これらの安全情報を活用することで結果的に利用者にとって、安全なサービスの内容を提供できるということではないかと考えている。

4月20日に、消費庁が発表しました評価制度、意識調査において、その評価制度の認識が非常に低いということが出ており、これも踏まえて今後周知活動等を行ってまいりたい。

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、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）

一般的にですが、単純労働とみなされがちなトラックドライバーの業務ですが、フォークリフト・玉掛け技能、貨物の種別に応じた取扱、またその営業力等々といった運転技能以外の専門性、多様性のあるスキルというものが、トラックドライバーには非常に必要であるということを知っており、外国人の労働力の受入拡大については、慎重に検討していくべきと考えている。

旅客自動車運送事業の運転者の確保・育成に向けた対策につきましては、運転者の現状とか、確保・育成に向けた実態など、詳細に把握しながら、幅広く議論していく必要があると認識している。

12. 日本人船員の確保・育成等について

- (1) 海洋立国であるわが国において船員は、国民生活の安定や経済の維持・発展に大きく寄与している。しかしながら、海運・水産産業に従事する船員数の減少には歯止めがかからず、高齢化の進行も極めて深刻となっている。同産業を支える上で後継者の確保・育成は最重要課題であり、日本人船員の計画的増加に向けて、実効性のある量的確保策を国策として講じるとともに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大のため若者が船員職業に関心を持つような施策を図りたい。

【回答】（海事局船員政策課、総務課海事振興企画室）

我が国経済国民生活に大きな役割を果たします海運の安定的な活動を獲得する上で、船員の確保・育成は大変重要です。外航船員については、日本船舶船員確保計画の着実な実施等により、日本人船員の確保に、引き続き取り組んでまいりたい。また、官労使の関係者からなる検討会において、官労使が行う各種取り組みの検証の検証等を行っていききたい。

内航船員については、高齢化が著しいことから若年船員の確保・育成が急務であるため、船員を計画的に雇用する事業者への支援。船員の専門教育機関を卒業していないものの内航船員の就業促進などを行ってまいりました。

また、ミニフェスタの開催、艦船等練習船の一般公開、体験乗船の実施など、海の魅力のPRに努めまして、小中学生をはじめとします若年層への海への関心を喚起し、船員志望者の総の拡大を図ってまいりたい。

- (2) 将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成のために船員養成教育機関は非常に重要な機関である。近年では入学希望者や求人数に増加の傾向が見られ、商船系大学においても入学倍率は高水準が続いている。こうした状況を踏まえ、国の試算による必要な船員数を充足すべく、船員養成教育機関の維持や定員拡大に取り組まれない。

【回答】（海事局総務課海事振興課）

我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要である。今後、順次高齢船員の退職も見込まれること。また、近年、海事教育機構の入学者数や求人数が増加していることから、新人船員を増やす取り組みを進めていくことが重要と考えており、教育機構の入学定員は、平成28年度にこれまで最高の390名としました。さらなる増員については、受入側の制約要因はあるものの、どういった工夫ができるか。産業界など、関係者の意見も聞きながら検討してまいりたい。

- (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、船員計画雇用促進等事業の継続、船員確保に関する協議会の設置、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、及び船員に係る緊急雇用対策の継続・拡充を図られたい。

【回答】（海事局内航課、船員政策課）

モーダルシフトの推進は、昨今の物流の担い手不足などを背景に、その重要性は一層増してきており、昨年2月に閣議決定されました「交通政策基本計画」をはじめ、政府、省として掲げた各種の取り組みを確実に講じていく必要があると認識している。そのため、モーダルシフトの担い手でもある、フェリーやRORO船等の競争力向上や体質強化を図っている観点から、予算、税制、鉄道運輸機構を活用した船舶共有建造制度等を通じて、事業者の取り組みを支援している。

また、海上輸送へのモーダルシフトを社会に広く認知していく観点から、海運業界と連携して海上輸送へのモーダルシフトに貢献している荷主や物流事業者を対象に、エコシップマークの使用の認定や、国土交通省海事局長表彰を行う等の「エコシップモーダルシフト事業」を実施しており、今後ともモーダルシフトの推進に向けた環境づくりを進めてまいりたい。

船員計画雇用促進等事業については、船員の確保・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まいりたい。内航船員の確保に関しましては、引き続き関係者間で連携してまいりたい。船員に係る緊急雇用対策につきましては、経済状況の悪化等の影響により、離職を余儀なくされた船員に対する給付金の支給に必要な予算の確保を努めてまいりたい。

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

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。

【所管外のため未回答】

(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

空港政策が「整備」から「運営」へシフトし、空港経営改革等により効率的な空港運営が必要とされる中、プール制と呼ばれる内部補助の仕組みで、空港の維持・運営や管制業務を行う空港整備勘定の枠組みを抜本的に見直すべきである。今後は、歳入と歳出の関係を透明化し、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、利用者に還元されたい。

航空機燃料税は、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、空港経営改革により各空港の収支が独立し、空港整備勘定の歳出が削減される状況にあわせて、段階的な廃止を前提とした引き下げを講じられたい。

また、空港関係地方自治体へ充当されている航空機燃料譲与税についても、使途の状況を開示するとともに必要性を精査したうえで、財源のあり方を見直すべきである。空港周辺環境対策事業については、空港整備勘定からも同様の財源が充当されていることから、関連する財源の管轄及び責任の所在を一元化し、徹底した歳出削減を行い、利用者に還元されたい。

【回答】（航空局航空戦略課、環境・地域振興課）

航空機燃料税については、我が国航空会社の国際競争力強化、国内航空ネットワーク充実を図る観点から、従前の約30%の引き下げ措置を平成23年度から実施しており、平成26年度にはさらに3年間の延長をしている。

一方、空港整備の観点からは、首都圏空港等における必要な機能強化、老朽化施設の更新、改良、空港の耐震化等を着実にやっていく必要があることから、航空機燃料税は、その重要な財源であるので、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考えている。また、航空機燃料譲与税については、空港関係地方公共団体において、法令に定められた空港対策事業に限定して支出することが認められているものであり、その使途の状況についても公表されているものと承知している。

具体的には、航空機による騒音等により生ずる障害の防止のほか、空港が所在することにより必要となる道路、上下水道、排水施設、清掃施設等の整備や空港航空機の災害に備えるための消防施設の整備のための財源として活用されており、空港関係、地方公共団体の重要な財源になっているものと認識しており、いずれにいたしましても、空港整備にかかる歳出については、予算編成過程において、事業の必要性の精査を行うなど、適切な予算の管理、執行に努めてまいりたい。

(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】（航空局航空ネットワーク部航空事業課）

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

船員の労働環境は離家庭性・離社会性という特殊な状況にあり、後継者不足の一因ともなっている。さらに、欧州諸国をはじめ海運先進国で導入されている自国船員確保のための税制上の措置についてもわが国は十分とは言えない。わが国における船員職業の重要性に関する認識度と船員のステータス向上及び後継者の確保を図るためにも、船員の政策減税ならびに住民税減免措置の各自治体への波及などの船員税制確立の実現に向けて取り組みを推進されたい。

【回答】（海事局船員政策課）

船員の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 燃料油価格は内航海運、フェリー・旅客船の経営に大きな影響を及ぼすことから、安定的な海上輸送を維持するために抜本的な燃料油補助政策を樹立されたい。さらに、軽油引取税の還付措置については平成 30 年 3 月末まで、また地球温暖化対策税の還付措置の期限は平成 29 年 3 月末までの時限的な措置とな

っていることから、これらの減免措置を恒久化されたい。

【回答】（海事局内航課）

内航海運、フェリー・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エートを占めており、燃料油価格については、一昨年末をピークに現在のところ下落傾向であるものの、世界情勢の動向等により、不確定の様相を呈していることは変わりはないものにとらえており、国といたしましては、安全的な海上輸送の確保に向け、経営基盤の強化への対応を図るとともに、船舶の一層の省エネを通じたコスト縮減等に係る支援措置を講じている。

具体的には、「船舶共有建造制度」を通じて支援を行うとともに、船舶のはじめとした税制特例措置により、燃料節減につながる省エネ船舶の建造等の支援・奨励を図っている。軽油引取税、地球温暖化対策税の還付措置に対しては、燃料油価格の動向に引き続き留意するとともに、事業者の意見を聞きつつ対応を検討してまいりたい。

- 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】（鉄道局総務課企画室）

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量が、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）

これまでも地球温暖化対策税、いわゆる温対税の還付措置の延長要望を提出するなど、温対税の制度設計、あるいは対応策の議論に参画してきたところでございます。その結果といたしまして、現在、内航運送、鉄道、航空の3モードにつきまして、温対税の還付措置が設けられている。今後とも、地球温暖化対策を適正に推進するという観点から、温対税の議論に参画をしておこなってまいりたい。

- 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）

軽油引取税等の燃料課税については、国及び地方における財政事情が非常に厳しい状況にあることや、地球温暖化対策の観点からも、トリガー条項の凍結解除を含め、政府全体で検討していくべき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8.3兆円と租税収入の約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税制改正大綱に盛り込まれたが、制度設計にあたって

は、自家用と比べて輸送効率の高い営業用トラックの負担軽減を図るとともに、ASV技術による運転支援システム装着車両に対する自動車取得税の特例措置を継続されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

- ① について、自動車関係諸税の見直しについては、平成 28 年度与党税制改正大綱において、自動車の保有にかかる税負担の軽減に関し、総合的な検討を行い、必要な措置を講ずるとされており、今後関係者間で検討を行っていくものと考えている。
- ② について、国土交通省としては、トラック、バス、タクシーといった営業用自動車は公共性に優れた輸送手段であることを踏まえ、平成 28 年度税制改正において、消費税率 10%引き上げ時に導入が予定されている環境性能課税について、自家用自動車の上限税率が 3%とされる一方、営業用自動車については、上限税率を 2%とするよう要望し、これが認められた。国土交通省としては、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、主張を続けてまいりたい。
- ③ について、国土交通省としては、トラック、バス、タクシーといった営業用自動車については、現行の自動車取得税において、上限税率が 2%とされていることや、ASV特例やバリアフリー特例が措置されていることを踏まえ、平成 28 年度税制改正において、環境性能課税についても同様の軽減措置を導入するよう要望し、これが認められ、現行の自動車取得税よりも、負担軽減が図られることとなっている。

- 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 2015 年度は算定額の 3 分の 2 にとどまっている。

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】（自動車局貨物課）

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せられていることに鑑みまして、営業用トラック及びバスにかか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。国土交通省としては、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

沿った交付が行われる各都道府県の理解を得てまいりたいと考えている。

なお、平成 26 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 13 団体、地方バス協会の交付した都道府県が 10 団体ございましたが、平成 27 年度では満額交付に削減率の改善により、地方トラック協会は 5 団体減少、地方バス協会においては 4 団体に減少したところである。

(8) JR北海道・四国・貨物の税制特例について

三島特例及び承継特例については、適用期間が平成 29 年 3 月末までとなっている。国鉄改革の目的である「鉄道事業の再生」や「地域の活性化」に向けて、JR北海道・JR四国が国民・地域の足としての社会的使命を果たし続けることができるよう、そしてJR貨物が鉄道貨物の物流網を維持し環境負荷の軽減・社会的なモーダルシフトの要請に応え続けられるよう、現行の税制特例措置の適用期間の延長を図られたい。また、各種税の減免措置をはじめとする経営支援策の恒久化を図ることを要望する。

【回答】（鉄道事業課）

JR北海道、四国、貨物に対する税制特例については、5年ごとに延長されてきており、現在は平成 28 年度末まで認められている。九州については平成 28 年度税制改正において、経過措置が認められている。それ以外につきましては、今後の取扱として、28 年度末までに認められている。今年度平成 29 年度税制改正において議論されるものと考えている。

国土交通省としては、北海道、四国、貨物の経営自立を支援するため、23 年度及び鉄道運輸局を通じた設備投資支援を行ってきており、さらに、28 年度JR北海道及び四国が行う安全投資と修繕に対して追加支援を行うこととしていますが、これについても、平成 28 年度税制改正において、助成金部分については、圧縮基調が認められている。JR北海道、四国、及び貨物が経営自立を確立できるよう、本日のご要望及び今後会社の意見をよくよく聞きながら、適切に支援をしてまいりたい。