

国土交通省

【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8日の閣議決定を踏まえ、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」を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】

交通基本法案については、現在国会に提出して継続審議になっている。交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための法案であり、早期実現に向けて全力で取り組んでいきたい。また、同法案には政府による交通基本計画の策定や、国の基本的施策が規定されており、同法案が成立すれば、交通基本計画の策定を通じて個別施策の推進を図っていきたいと考えている。

また、バリアフリー化などの予算については、平成23年度に305億円の予算で、新たに地域公共交通の確保・維持・改善事業を創設し、平成24年度予算においても、復興庁計上分も含め約332億円を確保したところである。今後とも支援の充実に努めてまいりたい。

2. 東日本大震災における復興・再生に向けて

(1) 東日本大震災の復興・再生や災害に強い街づくり、疲弊した地方・地域の再生・活性化、並びに今後の生活の安定を保障するために、生活環境の整備や交通インフラの早期復旧を図るとともに、地震や津波など災害に強い都市計画、交通計画を策定されたい。

【回答】

震災の復興については、政府の最大の政策課題である。そうした中、国土交通省においても人の命が第一、災害には上限がないという震災からの教訓を踏まえ、災害に強い国土交通の再構築を図ることが重要であると考えている。このために、まず被災地における再発防止対策を講じていくことが重要であると考えており、そのため、災害による被害を最小限に食い止められるよう、交通インフラの代替策の確保や、建築物、公共施設等の耐久性の向上など、真に必要な社会資本の整備というものを進めてまいりたい。また、こうしたインフラの整備に併せ、避難計画の策定

などの必要な施策を組み合わせることが安全・安心を確保する上で有効であり、そのための対策にも取り組んでまいりたい。ハード、ソフト、一体となった政策ということを進んでいきたいと考えている。

(2) 直接的被害だけでなく、それに伴う産業の空洞化による交通運輸産業への影響について精査するとともに、影響が生じた事業者に対する助成策などを講じられたい。

【回答】

東日本大震災の発生により、利用者を含め、中小企業が甚大な被害を受けていることは認識している。現在、中小企業庁において、中小企業資金繰り支援策として、事業の復旧に必要な復旧資金等を融資する東日本大震災復興特別貸付や、一般保証とは別枠で信用保証協会が保証を行う東日本大震災復興緊急保証を創設し、平成 24 年 3 月 31 日を期限に実施してきたところであるが、今般適用期限を平成 25 年 3 月 31 日まで延長する政令が閣議決定された。国土交通省としてもこれら制度の積極的な利用を促進するよう、中小企業庁とも連携して周知徹底を図ってまいりたい。

今年の夏の電力需給については、昨年 11 月にエネルギー需給安定行動政策という方針を示している。今年の夏、具体的には、今電力需給の見通しについて、電力会社と協力してレビューを行っているところであり、最終的な節電目標については、5 月の連休前後を目途に取りまとめる予定である。

国土交通省としては、政府全体の方針を踏まえ、所管業界分野の経済活動や、国民の安全・安心に対して影響を与えることのないよう、最大限努力してまいりたいと考えている。

3. 公共交通の利用促進と電力供給不足への対応について

省エネや環境負荷低減の観点からも、エネルギー効率に優れる公共交通の利用促進により一層取り組まれたい。

また、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】

公共交通機関の利用促進は、省エネや環境負荷軽減の観点からも重要だと認識している。そのため、ICカードの導入や乗り継ぎの改善等に積極的に取り組む事業所に協力するなど、通勤交通グリーン化を推進しているところである。現在国会に提出している都市の低炭素化の促進に関する法律案においても、都市機能の集約とともに、バス路線の新設や鉄道駅の整備等を行う場合における手続きの特例を設けることにより、公共交通機関利用促進を図ることとしている。

4. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行されて約1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であるため、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】

事業が創設されて1年が経過する中で、運輸局や自治体の対応について若干の統一性の部分に課題があるのではないかと。或いは、そういった説明会を開催して制度の充実を図るべきではないかというご意見が出ている。基本的に全くそのとおりだと思っているが、改善事業は23年度予算から創設し2年目を迎えたところである。国交省としても、運輸局や自治体の担当者を集めた会議を本省での実施や、本省の国土交通大学校の研修も行っている。また、運輸局ごとでも担当者の実務的な説明会をはじめ、様々な研修に取り組んでいるところである。そういった中で基本的な対応の統一は図ってまいりたいと思っており、このようなセミナーを皆様にも広く知っていただいて、交運労協の皆様においても制度の理解が進むような、そういう場づくりについては、きちんと対応していきたいと思っている。

- (2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題となることから、協議会における交通運輸労働者の参加を義務付けられたい。

【回答】

地域公共交通確保維持改善事業を実施するにあたり、地域の協議会で議論して、生活交通ネットワークを策定していただく。この議論の場が非常に大切だということは重々認識しているところであり、そういった議論の結果、できた計画に対して、その事業に対して一部支援をしていくというのが制度の立て付けになっている。ただ、協議体の構成メンバーは、地方公共団体、これは主体的な役割をして重要なメンバーあり、或いは交通事業者、これはまさに実際の事業を実施していく方として必須なメンバーにしているが、それ以外に地域の住民の方や労働組合の参加など、そういった必須メンバー以外のメンバーについては、これは地域の自主性を尊重する観点から最低限のメンバーという形で本省として示しているの、そういった点をご理解いただいて、地域の中で広く議論が進むようにしていきたい。

- (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、また、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・維持のために更なる拡充を図られたい。

【回答】

制度の改善の部分については、23年度に事業創設したときに、今まで広域的・幹線的なバス交通が支援の対象の中心だったが、一定の地域内の生活幹線についても支援対象にしたり、或いは離島航路の部分で航路の維持に対する支援をしているが、さらに島民向けの運賃割引について、運賃を割り引く場合については、それも助成をするという制度の拡充をしている。平成24年度からは島民向けの運賃割引を離島航路だけから離島航空路にも対象を拡充するといった制度の改善は、私どもなりには図ってきているつもりである。

今後とも地域の皆様、交通事業者や労働者の皆様の意見も踏まえて、適切な改善・見直し等は行っていきたいと考えている。

5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化に向けて

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等を活用し、JR三島会社とJR貨物会社の経営安定化に向けた措置を実施することになったが、今後も人口減少や少子高齢化による輸送需要の減少等により、厳しい状況が続くことが想定されることから、これらの施策の恒久的な仕組みの確立と完全民営化に向けての取り組みを強化されたい。

また、地方鉄道の固定資産税の減免と老朽化が著しい車両の購入支援策を講じられたい。

【回答】

JR北海道・四国・九州・貨物会社については、各社増収努力や経営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、車輛・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となっている。このため、昨年6月8日に成立した債務等処理法に基づき、独立行政法人鉄道・運輸機構の利益剰余金等を活用し、JR北海道・四国・九州・貨物各社に対して車輛・設備の更新等、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・四国につきましては無利子貸付方式による経営安定基金の積み増しを平成23年度から講じることとしたところである。

固定資産税の軽減措置については、平成23年度税制改正において5年間3分の1という形で特例措置を拡充し、現在2年間延長して2年目に入っているところである。また、鉄道事業の再構築事業に係る特例措置として、5年間4分の1という措置があるが、これについては平成24年度の税制改正において、2年間の延長を行った。

老朽化した車輛の購入については、地域公共交通確保・維持・改善事業の中の安

全対策整備ということで、車輛の代替を含めまして財政上の支援を行っているところである。

6. 高速道路料金への対応について

この間の高速道路の原則無料化や、土日割引料金、新高速道路料金施策は、鉄道やバス、フェリー・旅客船など公共交通との競争条件や、受益と負担のバランスを著しく歪めている。

2011年12月の「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」による今後の料金制度のあり方を踏まえ、この間行われた各種施策に基づく公共交通機関への影響などを精査し、労働組合を含む関係者からの意見を聴取するなど慎重に対応されたい。

なお、事業用自動車については社会的責務の公共輸送であり、無料化を含めた適正な料金制度を確立されたい。

【回答】

高速道路料金については、事業用自動車に対し極めて大きな影響があることを認識している。対応としては、昨年12月に開催された高速道路のあり方検討有識者委員会の中間取りまとめの中において、道路が果たすべき役割を確実に発し、将来にわたる持続可能なシステムに向けた公正な負担を実現するために、今後の料金制度の基本的な考え方として公正妥当な料金の実現と軽減への努力、安定的でシンプルな料金制度の構築、弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化などを図ることが必要と示されてきたところである。今後の対応として、これら中間取りまとめの趣旨を踏まえ、幅広く皆様にも意見を伺いながら、今後の料金制度を検討のうえ、適切な対応を図っていきたいと考えている。

7. 海上コンテナ安全輸送対策について

2010年3月に、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（以下「海上コンテナ安全輸送法案」という）が閣議決定されたが、国会で一度も審議されることなく廃案になった。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輸送法案を早期に制定するよう強く求めるとともに、IMOやILOにおける海上コンテナの安全輸送に関する国際基準制定に向け、各国政府へ積極的に働きかけられたい。

【回答】

法案については、コンテナ情報の伝達やトラック事業者の遵守事項について定め、安全性向上や事故防止を図るといった観点から極めて重要な法案であると認識しており、さらに3月6日に、より実務に即した内容での法案内容を修正した上、今国会に提出をした。同法案が早期に成立するよう努力してまいりたい。

海上コンテナの安全輸送に関する国際基準の制定に向けて、現在 I M O や I L O の場において議論が進められているところであり、海上コンテナ安全輸送法案の内容に即した形で、日本がリードしてルールを制定していけるように積極的に働きかけてまいりたいと考えている。

8. 観光立国の実現に向けて、国内への観光政策の周知の強化について

観光は、政府の新成長戦略で日本の経済成長の柱として位置付けられたように、日本経済で重要な地位を占めており、雇用創出、地域の活性化、日本経済の復活に向けて主要な役割を果たしていく産業である。

観光立国の実現に向けては、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り、日本国内でのプロモーションの実施や官民一体となった取り組みを講じられたい。

【回答】

観光をめぐる状況については、東日本大震災による風評被害などによって減少し、相当程度回復してきているものの、震災後の落ち込みから完全に回復しているわけではない。引き続き官と民、国と地方で連携して全力で取り組みを進めることが大事だと考えている。

国内観光については、国内旅行需要喚起のための官民合同キャンペーンとして、各種媒体による広報・宣伝強化やイベントへの協力などに取り組んできた。その結果、旅行需要全体は前年を上回るまでになっているが、依然被災地である東北事業の観光需要は回復しておらず、憂慮している。このため、引き続き官民合同キャンペーンによる各種媒体への広報・宣伝を強化・継続するとともに、東北地域の様々な取り組みを連携させて統一的な情報発信を行う東北観光や東北・北関東の今後につながる政府関連事業の実施や民間のイベントなどの開催の働きかけによる復興支援運動などに積極的に取り組んでまいりたい。観光は被災地域が立ち直っていく上でも重要な役割を担うため、観光で日本を元気にするという気持ちで引き続きしっかり取り組んでいきたい。

9. 特定地域タクシー事業適正化・活性化特別措置法（タクシー適正化・活性化特別措置法）の適切な運用の確保について

法の目的は、供給過剰の是正と運賃の適正化を図ることにあるため、公正取引委員会に対し、同法第 12 条に基づき適切に対応されたい。

【回答】

共同事業再構築を含む特定事業計画の認定申請があった際には、公正取引委員会との調整規定が設けられており、国土交通省としては、この規定に沿って適切に対

応していきたい。

10. 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」について

平成 23 年 10 月 25 日付、警察庁交通局長より「良好な自転車秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達が出されたが、自転車を相手当事者とする交通事故が多発している。このため、その基盤整備にあたっては、トラック・バス・タクシーをはじめ、自動車運転の安全運行に支障を来さないよう、警察庁と連携し適切に対処されたい。

【回答】

国土交通省としては警察庁と連携し、安全で快適な自転車走行区間の整備というものを進めてきており、有識者からなる委員会というものを開催し、先日も提言をいただいた。今後、国土交通省としてはこの提言を踏まえ、警察庁とも連携して、トラック、タクシー等の自動車との安全運行に支障を来さないよう、適切に分離された空間というものを整備してまいりたい。

11. 税制関係について

(1) 空港整備勘定の見直しについて

空港整備勘定は、これまで 98 カ所の空港が整備された現在においてはその役割は終了した。今後は「空港運営」に重点を置いた財源のあり方を考える必要がある。プール制の枠組みを見直し、歳入と歳出の透明性を確保した上で徹底した歳出削減を行い、その分の公租公課を下げ、利用者へ還元すべきである。特に、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が必要である。

また、「空港運営のあり方に関する検討会」の報告書にある空港運営の見直しスケジュールを前倒しし、空港運営の一体化を加速させ、早期に高額な着陸料や航空機燃料税に頼らない空港の維持・運営ができるように、空港整備勘定の抜本的な見直しの工程表を作成されたい。

【回答】

空港整備勘定の見直しについては、本年 1 月 24 日に閣議決定されている特別会計改革の基本方針において、空港経営改革の取り組みや債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過勘定を設置し、一般会計と区分して経理するものとしている。これを踏まえ、特別会計に関する法律の一部を改正する法律案が今国会に提出されたところである。今後の見直しにつきましては、空港経営会計の進捗状況などを踏まえ検討を進めてまいりたい。

また、航空機燃料税については、平成 23 年度税制改正において、平成 23 年度から平成 25 年度までの 3 カ年、航空機燃料税を 1 キロリットル当たり 2 万 6,000 円から 1 万 8,000 円に、約 3 分の 1 の軽減措置を図ったところである。これら航空機燃料税は、空港の更新・整備等の財源もあり、さらなる軽減については慎重に検討していく必要があると考えているが、まずは 3 年間、今回の経営措置も活用しつつ、航空会社においてコスト削減等の構造改革に取り組んでいただくべきであると考えている。

また、航空機燃料譲与税については、制度は総務省との関連もあるが、財源は空港周辺の騒音対策、安全対策、空港関連の公共施設整備などのための、地方自治体の貴重な財源であると考えている。

また、空港経営改革については、今通常国会に国管理空港等において公共施設等運営権制度を活用し、民間への運営依託を可能とするための法案、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案というものを提出しており、マーケット等の実施に向けた準備を現在進めているところである。

(2) 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議論されている。しかしながら、航空利用者のみが地球規模の課題解決のための財源を負担する仕組みは、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、導入しないよう働きかけられたい。

【回答】

首都圏空港の容量拡大等による平成 26 年度からの航空大競争時代に備え、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をしている。こういった中で航空機燃料税の引き下げ等の取り組みも行っているため、航空券連帯税の導入には反対の立場である。

(3) 船員税制改革への取り組みについて

シーレーンにおける海賊略奪行為との遭遇、そして東日本大震災・福島第一原発からの放射能流出という非常事態からのわが国の復興・再生において、わが国商船隊の運行継続は一時の中断も許されない。

しかしながら、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かかわらず、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りたい。

【回答】

税制につきましては、平成 24 年度の税制改正要望におきまして、一昨年（平成 22 年）11 月に日本人船員に関する検討会を立ち上げまして、この検討会には船員の労働組合であります全日本海員組合さんをご参画いただき、議論に関わっていただきましたけれども、この検討会の取りまとめが昨年（平成 23 年）7 月に取りまとめがされまして、その内容としまして所得税につきましては、船員も法人保護と国家行政サービスを受けており、乗船中に受けられる国家行政サービスを特定するというのはなかなか難しい部分で、ちょっと理屈が立ちづらいなど。住民税につきましては、地域住民サービスの会費的性格を有しており、乗船中長期にわたって住民サービスを受けにくいということに着目すれば、所得税の減税に比べれば住民税の減税のほうが合理的な要望ではないかという部分で、住民税に係る要求に限定したほうが実現の可能性が高いのではないかという取りまとめがなされました。

さらにもう 1 点。海外の港に基地を置いて漁業に従事している漁船員さんにつきましては、その生活の中心というのが海外の港の地であるというふうに認定された場合には、住民税の納税義務者とはならないという取り扱いが昭和 62 年からなされていたのですが、市町村によってはこの取り扱いが均一でない場合がございます、単に海外の地が生活の中心でない、単に海外の基地に所属する期間が長いということをもって住民税非課税ということにしないようにということが、当時の自治省から各自治体への通達、内簡と言われておりますが、平成元年にこういった文書が出されたということをもって、各市町村によってはこの取り扱いを避ける形になってしまっている部分がございます、その通達というものの撤廃というものも求めていくべきではないかということの取りまとめを踏まえまして、平成 24 年度の税制改正要望につきましては、平成 23 年度税制改正大綱でも地域主権開放推進という観点を踏まえまして、職務上長期にわたって日本に在住しない外航日本人船員に対して、自治体が住民税の減税を判断した場合には、これを尊重して、自治体の自主的な判断を見直す必要があるという要望をし、かつ平成元年の通達での内簡というものを廃止すべきであると要望してまいりました。この要望につきまして、平成 23 年 11 月に開催されました政府税制調査会におきまして、当省の副大臣のほうから外航船員の住民税に関する平成元年の内簡の取り扱いについて確認しましたところ、当時の総務大臣政務官より、内簡につきましては、地方団体に対する助言につき拘束力を持たないものであります。

不均一課税につきましては、地方税法に則って各自治体の判断で可能であると話がなされたという、このようなやり取りがございまして、このようなやり取りにつきまして、各自治体のほうに対してお知らせしますということを踏まえまして、総務省におかれましては本年の1月に開催されました全国都道府県の税務所轄課長会議、或いは全国都道府県の市町村税の税の担当課長会議の場におきまして、この制度事業税調査会におきましてやり取りを注視するとともに、住所認定の基本的な考え方は変わらないものの、外航船員に対する不均一課税を排除しているものではないという補足説明がなされてきたというところがございますので、今後は自治体の自主的な減税の取り組みが進むことを期待しているところでございます。

(4) 地球温暖化対策税（環境税）の公平化について

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

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

さらに、昨今高騰している燃油価格に対し、トリガー条項の発動が見送られる見通しとなっており、環境対策として予定されている石油石炭税への上乗せ税率の発動については配慮できるよう措置されたい。

【回答】

地球温暖化対策税の創設については、地球温暖化対策を適切に推進する観点から、当初より平成23年度の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・対応策の議論に参画してきた。その結果、平成24年度の税制改正大綱にも内航運送用船舶や、鉄道事業に利用される軽油、国内正規運送事業用航空機に積まれる航空機燃料などについて、平成26年3月31日までの間、免税を設けることとなった。なお、地球温暖化対策税を含む租税対策特別法の改正案は、平成24年の3月31日に国会で成立している。当省としても地球温暖化対策を適正に推進する観点から、今後も地球温暖化対策に係る議論に参画を行っていきたいと考えている。

(5) 自動車関係諸税の抜本的見直し等について

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

【回答】

車体課税につきましては平成 24 年度税制改正において、自動車重量税の当分の間税率が見直しされました。また、エコカー減税や中古車特例等の特例措置につきまして見直し・拡充を行った上で負担軽減されることとなった。

なお、自動車取得税及び自動車重量税については、重点要望に沿って国・地方等通じた諸関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方税制にも配慮しつつ、負担の軽減等の観点から見直しを行うこととされている。

また、エコカー減税については、東日本大震災による被害により、その適用が停止されているところである。

- ② 運輸振興助成交付金については、関係各位の努力によって運輸事業振興助成交付金法が成立し、これまで通達行政であったものが、法的根拠を持った対応になったことは評価したい。しかしながら、交付は自治体の努力義務に留まっており、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と聞いている。本来、運輸事業振興助成交付金は、軽油引取税の徴収に当たって、営自格差を設けることが技術上不可能であったため、一旦徴収した上で、営業用自動車については交付金で還付することになったものであり、税制の運用が自治体によって異なることはあってはならない。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】

これまで総務省の通達で行ってきたものが昨年の通常国会で法制化された。法制化にあたり、総務大臣が各都道府県知事や議会の議長宛に法の趣旨の理解、適切な対応を求める通知を発出している。国土交通省としても、各地方運輸局長から都道府県知事宛に適切な対応を求める要請書を出しており、それとともに、平成 23 年度に削減した都道府県を中心に、運輸局長または支局長が直接訪問して適切な対応の働きかけを行っている。今後とも削減を行っている団体に関しては、趣旨の理解と適切な対応を働きかけて行く。

【道路局】

1. 事故危険箇所対策事業の促進について

事故危険箇所対策事業等により交通事故への抑止効果が上がってきているとはいうものの、交通事故による死傷者は依然として高止まりの状態にあるため、引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図られたい。

【回答】

23年中の交通事故における死者数は、4,611人となり、11年連続の減少となった。また、発生件数と死傷者数の数も、7年連続で減少しており、発生件数は、平成4年以来、19年ぶりに70万件を下回った。23年は、69万1,936件であった。しかし、交通事故の死傷者数は、約86万人を超えており、いまだ多くの方々が交通事故の犠牲者になっている。交通事故の実態は依然として厳しいことから、引き続き安全安心な道路状況を推進するため、道路交通の安全に取り組んでいきたい。

道路交通の安全について、幹線道路における事故対策と、生活道路における事故対策という2つの考え方があると認識している。幹線道路については、事故の危険箇所などによって、選択と集中、市民の参加と市民の共同により、重点的、集中的に交通事故の撲滅を図る事故ゼロプランというものを推進している。また、生活道路については、歩行者などを優先する道路構造によって、より安全な通行経路が確保された安心歩行エリア、また、速度規制などとあわせて、歩道の設置とか歩行者の優先道路の整備など、総合的な対策を進めていく考えである。

2. 高速道路料金の無料化、割引拡大、料金システムの簡素化について

交通運輸産業は、環境・安全面での規制強化、参入規制の緩和等による競争激化、軽油価格の高止まりなどにより、経営環境が著しく悪化し、輸送コストの一層の削減が迫られている。このため、多くの運行車両が一般道路の走行を余儀なくされ、周辺的环境汚染や交通事故などを誘発している。このような状況を改善し、高速道路の利用拡大を図るため、営業用車両については、高速道路料金の無料化、割引制度の拡大、通し料金制度などシステムの簡素化を図りたい。

【回答】

高速道路料金については、平成23年の4月に国土交通大臣より、将来にわたって維持される高速道路ネットワーク、それから道路料金制度を含めた今後の高速道路のあり方について、包括的な検討の要請を受けて、高速道路のあり方検討有識者委員会をもうけ、都合15回にわたる議論を重ね中間的な取りまとめを行い、今後の料金制度の基本的な考え方が12月9日付で示された。

今後の高速道路のあり方の中間とりまとめで、大きく4つの考え方が示されている。特に料金に直結した部分では、公正妥当な料金の実現と軽減への努力。安定的でシンプルな料金制度の構築、それから弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化。これらを主に図ることが必要ということで示されている。

国土交通省としても、これらの趣旨を踏まえて、意見を幅広く聞き今後の料金制度を検討していきたい。

3. 集配車の荷捌きスペースの確保について

大都市の商業・業務集積地域では、集配車の荷捌きスペース不足等による止むを得ない路上駐車が、道路交通を阻害するものとして問題となっている。この解決のため、地域や道路の一定間隔ごとに荷捌き専用のパーキングエリアを設置すること、一定規模以上の建築物には荷役スペースを設置させること、より多くの自治体に対し「駐車場附置義務条例」の制定を求めることなど、早急に所要の施策を講じられたい。

【回答】

平成 18 年に改正道路交通法が改正され、(駐車取締りの民間委託) その施行前後にかかわらず、都市内物流の効率化は、非常に大きな改善を図るべき問題として認識している。これまでも事業者の方々の駐車スペースの確保等々に対する要望は聞いている。

具体的には、地方公共団体とか、荷主、警察など関係者が連携しながら駐車スペースを確保するような駐車対策等々の取り組みを促進していきたい。

また、貨物用の荷捌き駐車スペースについては、それぞれの地方公共団体において駐車場法に基づき、その地域の実情に応じて、付置義務条例に荷捌き駐車スペースの付置に関する条文を設けている。

平成 23 年 3 月末現在、その付置義務条例適用のある全国 197 の地方公共団体のうち、87 地方公共団体は、荷捌き駐車スペースに関する条項が定められており現在、その他の地方公共団体に働きかけながら、荷捌き駐車スペースの確保を進めている。

また、付置義務の対応とならない規模の商店街等は、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。

4. 大型トラックの駐車スペースの確保について

- (1) 高速道路、一般道路とも、大型トラックの駐車スペースが不足しているため、東名・名神高速道路の駐車スペースの拡充を図るとともに、主要道路における休憩・休息施設の確保など、労働環境の改善を促進されたい。とりわけ、施設が不足しているトラック・ステーションなどの利用状況を精査し、必要な措置を講じられたい。
- (2) 多くの長距離トラックが通行する高速道路の沿道に、情報の提供や駐車場を含む、安全運行をサポートする公的施設を計画的に整備されたい。
- (3) 長時間にわたり不法占拠する車両に対する点検と管理を強化されたい。

【回答】

(1) (2) 高速道路の休憩施設は、過労運転による事故防止及び利用者へのサービスの向上の観点から重要な施設であり、必要箇所に適宜駐車スペースの増設を行っている。平成 23 年度では、東北自動車道那須高原サービスエリアで大型車駐車スペース 24 台分、トレーラー用駐車スペース 4 台分を拡充した。東名名神高速

道路における大型車駐車マスを見ると、平成 24 年 3 月までに整備された駐車マスは、当初整備した数、1,274 台の約 4.3 倍、5,500 台となっている。従来から休憩施設は、交通量に応じた駐車マスの確保に努めているが、さらに交通量が多く休憩施設の混雑が起こる可能性がある区間においては、混雑状況をお知らせする休憩施設混雑情報板を設置している。休憩施設混雑情報板の設置機数として平成 24 年の 4 月現在では 60 機設置している。

また、交通混雑期、ゴールデンウィーク、お盆等においては、サービスエリア、パーキングエリアの正常化を図るため、駐車場整備員の配置を行っている。また、必要に応じてパーコーンを設置し、大型車駐車マスを確保する対策を実施している。

一般道路における大型駐車スペースとしては、24 年 4 月末現在全国で 987 箇所の「道の駅」に約 8,600 台分ある。昨年度の同時期に比べても、17 駅台数としては 200 台増えている。駐車場の設置については、交通量とか、立地条件、内容等、利用状況において引き続き設置していきたい。

(3) 長時間駐車及び放置車両については、円滑な交通確保に支障を来すことが想定されることから、巡回時に長時間駐車を発見した場合は、注意を行う等の対応を行っており、また放置車両駐車については、所有者が確認できれば、当該者に引き取らせる等の対応を図っている。

5. 重量計測装置の設置等について

過積載防止のため、道路管理者と連携をとり、高速道路の主要な入り口や主要国道に、常設の重量計測装置を増設されたい。

【回答】

高速自動車国道では、道路構造の保全と交通の危険を防止のため、インターチェンジの入口に軸重計を整備し、車両重量計とあわせて過積載車両の指導取り締まりを高速道路交通警察隊と一緒にしている。高速自動車国道では、過積載等の違反車両を水際で防止し、高速道路本線に流入しようとする違反車両に対して、直接的な指導取り締まりを行うことが違反車両対策として有効なことや、取り締まりの体制、高速道路交通警察隊の組織配置等を考慮した上で、車両重量計等の測定機器を主に大型車の出入り交通量の多いインターチェンジ入口や本線料金所に設置している。車両重量計設置機数としては、平成 24 年 4 月 1 日現在で 178 機設置している。

一般道の道路管理者は、車両運行実態や道路の状況などを勘案し、適切な場所に車両重量計などを設置し、違反車両に対して指導、取り締まりを厳格に実施している。それに加え、車両の重量を計測する装置を直轄国道に設置し、平成 20 年 10 月 1 日より本格的な運用を開始している。今後も、引き続き、関係機関と連携して、大型車両の指導、取り締まり強化に努め、重量制限違反車両の削減に取り組むたい。

6. 保税運送車両の増大による幹線道路整備について

羽田空港国際化以降は、成田空港間における保税運送車両の増大も想定されることから、首都高速湾岸線や東京港臨海道路をはじめとする主要幹線道路の渋滞解消にむけた整備に取り組まれない。

【回答】

首都高速湾岸線や東京港臨海道路を整備し、有明まで抜ける道路として、空港方面の混雑緩和にも役立つと考えている。また、渋滞解消に向けて3車線から4車線に改良や、首都高速湾岸線の渋滞解消について、首都高速道路ネットワーク全体の渋滞対策として、中央環状品川線の整備を進めており平成25年度末開通に向け取り組んでいる。

東京湾トンネルの上りについては速度低下の注意喚起を促す看板を平成23年2月に設置した。引き続き、上り坂におけるスピード低下に対する対策について取り組むたい。

7. 路上検査所（ウエイト・ステーション）の導入等について

過積載などの違法行為を排除し、安全を確保するため、トラック・ステーション、トラック・ターミナル、海上コンテナ・ターミナル、主要高速道路のパーキングエリア入口などに「路上検査所」を設置し、車両の重量検査、運転免許や保安基準、車検・定期点検整備状況、排ガス規制などの検査を実施されたい。「路上検査所」が設置されるまでの間、交通事故防止・車両の安全性維持の観点から、路上での抜き打ち検査の実施なども視野に入れた安全点検対策を促進されたい。また、各種検査に違反した場合、運転者だけでなく、事業者ならびに荷主など、背後責任者も処罰されたい。

なお、違反車両については、その先の運行を停止させるなど、強力な措置を講じられたい。

【回答】

高速自動車国道では、過積載等の違反車両を水際で防止し、高速道路本線に流入しようとする違反車両に対して、直接的な指導取り締まりを行うことが違反車両対策として有効なことや、取り締まりの体制を考慮した上で、車両重量計等の測定機器を主に大型車の出入り交通量の多いインターチェンジ入口や本線料金所に設置している。

また、春と秋に実施される交通安全運動期間等においては、可搬式重量計測定器、マットスケールを使用し、パーキングエリア等の休憩施設でも、過積載等の違反車両に対する指導取り締まりを実施している。一部では運輸局や労働局、労働基準監督署などとの合同検問により、各種法令違反の取り締まりや、行政指導を実施している。今後とも関係機関と連携し、道路の保全と交通の危険防止に努めていきたい。

【港湾関係】

1. 架橋対策について

架橋・高速道路通行料金引き下げや高速道路無料化に向けた社会実験など、国が進める道路偏重政策の影響により、本四架橋建設に伴い離職を余儀なくされた船員の雇用の受け皿である架橋通行料金収受業務の安定的な存続を脅かしている。雇用と生活の安定がはかれる施策を講じられたい。

【回答】

本四連絡橋の建設に伴う離職者対策については、従来通り実施していく。また、生活対策等を踏まえ、物流効率化、地域活性化といった政策課題に対応するための作業を行ってきた。また高速道路料金問題については、その影響を考慮し対応していきたい。

2. アクセス道路について

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

【回答】

複数の交通モードの連携、緊密な総合円滑性の確保ということは、非常に重要な問題である。道路局としても、空港、港湾とのアクセス向上を含む物流ネットワーク全体の効率化のために、港のターミナル強化のみならずそこに通じるアクセス道路の整備は重要だと認識している。

高速道路のあり方検討委員会の中でも、高速道路の機能の高度化という観点から、空港港湾などの交通拠点アクセス性は、国際競争力を大きく左右するという観点から向上が必要であると提言されている。引き続き拠点的な港湾、空港と高速道路のアクセス道路の整備を行っていきたい。

【鉄道局】

1. 鉄道等の交通インフラ整備について

大都市の過密化が進む一方で地方の過疎化が進展している。加えて東日本大震災での復旧・復興をはじめ、少子高齢化対策や環境対策が求められている中で公共交通整備と活性化はまったなしの状況となっている。鉄道の整備の建設、近代化は基本的に事業者が主体となって行うが、投資能力に限界がある。既存設備や鉄道貨物輸送の充実を含めて、地域、利用者の立場から公共投資の拡大を図られたい。

【回答】

我が国の鉄道は、少子高齢化等により、厳しい状況にあるが、その一方で環境問題や高齢化等で公共交通輸送機関である鉄道が今後ともその特性を生かし、期待される使命を果たしていくためには、既存の鉄道施設の有効活用、高度化等も図りながらサービスを一層充実させていくことが必要と考えている。鉄道局としても、厳しい財政事業の中、震災復旧・復興という課題もあり、鉄道輸送の安全確保、既存ストックの有効活動を含めた鉄道の整備推進、貨物鉄道の推進、さらに地域公共交通の活性化等のための施策を講じているところである。今後とも、着実かつきめ細かに必要な施策を推進していきたいと考えている。

2. 東日本大震災被災の復旧・復興に向けて

東日本大震災での鉄道インフラの復旧・復興に際し、地域の復興への将来像を描きつつ、スピード感をもって進められたい。

【回答】

東日本大震災被災の復旧・復興に向けて、鉄道インフラの復旧・復興をスピード感をもって進めるために、三陸鉄道については、本年4月1日に、一部区間が運転を再開するなど、順調に復旧工事が進んでいるところである。今後も復旧工事が完了した区間から運転を再開し、三陸鉄道は、最終的には平成26年4月頃の全線運転再開を見込んでいる。

一方、JR線の運休区間のうち、町づくりと一体となった復旧が必要な区間については、線区別に設置した復興調整会議の場などを活用して、鉄道事業者と関係地方自治体との調整を支援しているところである。国土交通省としては、運休している区間の復旧が一日でも早く実現するよう、今後とも全力で支援していく。

3. JR三島会社並びに各JR会社の経営安定に関する事項について

- (1) JR北海道、四国、九州の安定経営に向け、経営安定基金の運用益確保に向けての恒久的な仕組みを確立するよう検討するとともに、将来的な完全民営化に向けた抜本的な措置を講じられたい。

【回答】

JR三島・貨物会社については各社の増収努力にもかかわらず、経常黒字は定着してきているものの輸送需要の減退に伴う収入の減少及び低金利の長期化で経営安定基金の運用益が減少していることから、経営は厳しい環境下にあると認識している。このため各社の経営基盤の安定を図るために、経営安定基金の安定的な運用益確保や固定資産税の軽減措置等の支援策を講じてきたところである。特に、今国会においては鉄道運輸機構の利益剰余金を活用した経営基盤の安定化を図る支援策を講じている。

- (2) J R北海道会社が一部負担している青函トンネルの維持・管理のあり方について、J R北海道の経営安定を念頭に、北海道新幹線整備の推進と合わせ、国が責任を持ってトンネルを維持していくための中長期的な改修計画と財政措置等を講じられたい。

【回答】

青函トンネルの維持・管理については北海道新幹線が完成するまでの間において、維持・管理を目的として支援を行っている。その際、補助率は青函トンネルを使用しているJ R北海道の経営の安定化を念頭に3分の2という最大の支援を行っているところである。また、北海道新幹線の運行に関わる施設整備については、関係者間の調整を行い、支援措置を踏まえた鉄道防災対策の工事を行っている。

- (3) J R四国会社が負担している本四架橋の利用料に対し、軽減措置を講じられたい。特に、①橋体共用部維持費のうち新幹線建設のための未稼働部分への国の補助、②橋体共用部の鉄道資産に係る固定資産税のうち新幹線建設関係整備に対する公租公課への恒久的な助成策、③J R四国の支払う利用料から本四公団が将来の改修工事に備え積み立てる「鉄道施設管理引当金」について見直されたい。

【回答】

未稼働部分の国の補助については、旧本四公団が建設して保有した本四備讃線であるが、平成17年度に道路機構のほうに承継されている。その後は、機構とJ R各社が利用料協定を締結して、それに基づいて有償で使用するというところになっていくところである。本四備讃線については、基本計画において用地確保や海峡部分の構造設計が、新幹線規格の複線化を含めて設計等がされている。国鉄改革時にこうした将来の新幹線併設に耐えうる設計を反映した施設の使用料を払い続けるということを前提に、J R四国が承継し、こうした事情を勘案し、実質的に補助を行っているところである。

さらに、昨今の市場金利の低下等やJ R四国の鉄道施設の老朽化といったことを踏まえて、平成23年8月に日本国有鉄道清算事業団の債務処理に関する法律等の一部を改正して、鉄道運輸機構の特例勘定の利益剰余金を活用して、J R四国に対して経営の安定化ですとか、設備投資に対して支援を講じたところである。

橋体共用部の固定資産税の税制の優遇措置については国鉄改革時に講じられた承継資産の固定資産税の課税標準を恒久的に6分の1に減免している。さらに、三島特例措置の2分の1と掛け合わせた12分の1へと軽減すると言う、極めて手厚い措置を講じている。

続いて、鉄道施設の管理引当金の見直しについては本四備讃線の利用料は、かつては旧本四公団の予算の認可というのを通じて、国が積極的に関与してきたところである。平成17年度に独立行政法人に移行し、その後は、旧公団の予算にかか

る認可というのが廃止されたところであり、利用料の額の決定というのは、もっぱら機構とＪＲの間で当事者間の協議に委ねられているところである。この引当金については、現在でも約 100 億程度計上されていて、その使い道は平成 18 年度以降、中長期的にＪＲ四国の利用料負担を平準化させるために取り崩していくことを聞いている。

4. 整備新幹線の建設、都市間輸送の整備に関する事項について

- (1) 新幹線整備にあたっては、1996 年 12 月の「政府・与党合意」を遵守し、需要予測や採算性を踏まえた上で取り組まれない。また、「並行在来線の経営分離」及び「地元の合意」に関しては、関係者との調整を図った上で取り組まれない。
- (2) 建設中区間の整備は、安定的財源確保に向けて、他の交通手段の機能や財源などを総合的に勘案し、硬直化した公共事業費の配分見直しも含めて、責任ある財源確保の下で進められたい。
- (3) 未着工区間については整備新幹線の着工に必要な条件を遵守し、「安定的な財源見通しの確保」に努められたい。

【回答】

民主党政権に変わり、新たに政務三役を中心に整備新幹線問題検討会議が平成 21 年 12 月に設置された。以降、整備計画の基本方針は整備新幹線検討会議で着工にあたっての条件としての「5 原則」を確認した上で行うこととしている。基本的には「並行在来線の分離」等のＪＲを含む関係者の基本合意事項を踏まえて、整備に向けた議論がされた。現在、未着工区間、北海道、北陸、長崎についての検討を進められている。先ほど申しました 5 つのうち 3 つに付いて確認が終わっているところである。あと残りのＪＲや沿線自治体の同意については、これから進めているところである。

あと建設中区間については北海道新幹線の新函館、北陸新幹線の金沢までであるが、予定どおりの完成完了を目指して、建設が進められている。

- (4) 並行在来線の維持については、①地域における生活交通線の確保、②基幹物流としての貨物ルート確保、③鉄道輸送ネットワークの確保の観点から、「経営安定基金」等の措置と合わせ恒久的な税制上の優遇、上下分離方式等の新たなスキームを含む安定的な措置を講じられたい。

【回答】

並行在来線の維持については、整備新幹線の着工の際に、着工の条件となっているＪＲからの経営分離の同意を受け、分離された並行在来線は、基本的に地域の足として地域の力で堅持していくことが、基本と考えているところであるが、並行在

来線の経営が苦しいので、国としても経営分離後の安定的な経営のために、JRに対して要員の派遣や運行面での協力をお願いしている。また、JRから譲渡される鉄道資産に対する税制上の優遇措置や、JR貨物の列車が並行在来線を走る際に、適切な線路使用料を確保するための貨物調整措置を講じてきたところである。

さらに、この貨物調整措置につきましては、昨年並行在来線における貨物鉄道の走行実態を踏まえた制度拡充を行った結果、貨物列車と旅客列車の負担割合の見直しとか、JRから譲渡を受けた鉄道資産にかかる資本金、費用として毎年発生する減価償却費などを対象経費として追加を行ったところである。

また、国の鉄・軌道整備の予算につきましても、並行在来線も含めた経営の苦しい地域鉄道全般に対しての支援措置を講じているところであり、平成23年度から地域公共交通確保維持改善制度を創設して、設備、整備、更新等に対する支援措置を拡充したところである。

加えて、従来からも利用者の確保を図るための新駅設置や駅の改良についても、補助制度を設けているところであり、こういった各種制度によって、並行在来線への支援について、適切に対処していきたい。

- (5) 既設設備を活かした都市間輸送の強化に向けてスーパー特急方式を含めた在来線の（削除）高速化に向け、国、地方、JRが連携した整備の推進について検討を進められたい。特に、フリーゲージトレインの技術開発の推進、財源スキームの確立等の予算を確保するとともに、実現に向けた「行動計画」を明示されたい。

【回答】

在来線の高速化については、基本的には輸送需要の動向等を総合的に勘案した上で、事業者の経営判断で行えると思っている。具体的には、地元関係自治体と鉄道事業者との間で十分な検討を行って、案件の成熟度を高めることが重要ではないかと思っていて、その上で国としても状況を踏まえつつ、必要な助言なり、それから検討を行っていきたいと考えている。

フリーゲージトレインの技術開発の推進については、これまでの走行試験などを踏まえて、軌間変更の際の新幹線での時速270キロでの安全安定走行や在来線直線部で時速130キロ走行、曲線部での走行等の安全安定走行性能というものが確認されている。昨年10月になるが、鉄道車両の専門家等の有識者で構成される技術強化委員会において、実用化に向けた基本的な走行実験に関する技術は確立しているという評価をいただいたところである。

現在は、残る開発目標である車両地上設備の改善及び耐久走行試験を行い、必要なデータの収集分析を行っているところである。さらに、平成24年度予算では、より一層の台車の軽量化や長編成化などを図った新たな試験車両の設計製作費を計

上している。引き続き耐久走行試験を実施する予定であり、今後ともフリーゲージトレインの実用化に向けて、着実に技術開発を行っていきたいと思っている。

5. 大都市圏における鉄道整備の促進事項について

- (1) 「都市鉄道等利便増進法」の施行に基づき、都市鉄道の速達性向上及び交通結節点の高度化が図られるとともに、相互乗り入れの多様化が拡大している。都市鉄道利便増進事業に関わる必要な予算を確保するとともに、安全設備整備等への財政支援措置を講じられたい。

【回答】

都市鉄道については、活力ある都市づくりの基本をなす社会基盤整備である。従来より、地下高速鉄道事業や、空港アクセス鉄道からなる都市生活に寄与する重要な整備事業と位置付け、利便性向上や、速達性向上に資する取り組みを図っているところである。それらに加え、都市鉄道輸送の充実を図る観点から、既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上及び交通結節点の高度化を図るために、都市鉄道利便増進事業により連絡線整備等を進めている。安全設備の整備等への支援のあり方は、別途検討している。平成24年度当初予算で49億円を確保し、JR直通線の整備など、現在進められていて、整備の推進に必要な予算額は確保できているものと考えており、平成25年度以降においても、所要額の確保について、最大限の努力を図っていく。なお、安全設備整備等への財政支援措置については、今後とも必要に応じ検討してまいりたいと考えている。

- (2) 新都市交通機関としての役割を担う、ニュータウン鉄道及びモノレール、新交通システム、ガイドウェイシステム等の整備を図られたい。

【回答】

都市鉄道は、活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与する重要な基盤でございます。鉄道整備にあたっては、利用負担のあり方など、基本的な課題を解決する必要があることから、まずは地方自治体等の関係者間で議論を深めていただくことが必要かと考えている。

- (3) 地下高速鉄道整備事業費補助金については、事業計画に見合った所要の補助額を確保するとともに、補助額1割圧縮を止める等、補助制度の拡充を図られたい。

【回答】

地下高速鉄道については、通勤・通学輸送の混雑緩和、利便性の向上、都市機能の向上等に寄与する基幹的社会資本であることを鑑みて、第3セクターが行う地下鉄輸送等に対して補助制度の拡充等、順次制度の改善に取り組んできた。平成24

年度予算においても、厳しい財政状況の中ではあるが、当初予算額で約 164 億円、対前年度比 0.79 倍、整備に支障のない所要な予算額は確保できるものと考えている。

なお、補助額の圧縮については、補助金の交付方式を分割から一括に変更した時に行われたもので、制度の改正は困難であると考えている。

- (4) 混雑緩和対策・輸送力増強施策としての相互直通区間箇所における平面交差や立体交差化、既設線の機能強化、複線化・複々線化工事など、都市鉄道整備事業に関わる必要な予算を確保されたい。また、相互乗り入れ、駅ホームの改良・改修工事等については、公的補助制度の拡充を図られたい。

【回答】

都市鉄道については、これまで混雑緩和や利便性向上に向けて整備を進めてきた。具体的には地下高速鉄道の整備やアクセス鉄道整備事業を実施し、乗り継ぎ円滑化や、街づくりと一体となった鉄道駅等の総合的な改善による交通結節点の整備を推進している。また、これらに加えて、既存ストックを有効活用して速達性の向上や、交通結節点の整備のために、都市鉄道等の利便性増進事業に基づいて取り組んできている。平成 24 年度予算において、地下高速鉄道事業については 164 億円計上しており、必要な予算額は確保されているものと考えている。

- (5) 鉄道施設の安全性・快適性の向上、乗継円滑化、踏切道の改良、耐震性の強化、保安装置の改良等について、財政措置の拡充と補助制度の充実を図られたい。

【回答】

鉄道の安全性や利便性の向上については、幹線鉄道活性化事業や乗り継ぎ円滑化、或いは、鉄道駅総合改善事業等により整備促進を図っているところである。また、耐震性の強化については、今後発生が予想される大規模な地震に備えて 1 日 / 1 万人以上の在来線の駅について、平成 18 年度から 5 年間で緊急的に耐震補強を実施するために、鉄道駅耐震補強事業により実施しているところである。また、踏切道の改良については平成 23 年度に「踏切改良促進法」が 5 年間延長された。引き続き、立体交差化や構造改良等を行っていく。

- (6) 公共交通機関の利用促進の観点から、IC カード導入・拡大が進み、かつ国際化の取り組みを踏まえて、鉄道・バス等の複数の異なるモード間、及び事業者間の共通化・相互利用化の促進に向けた、高度な IC カード導入の研究・検討を促進するとともに、事業者間の共通化に伴う助成制度の創設を図られたい。さらに、地方鉄道等への導入に向けての財政支援措置を講じられたい。

【回答】

J R東日本が平成13年に「スイカ」を導入して以降、全国の公共交通事業者が導入を図ってきた。昨年12月には主要な鉄道10社が協議し、2013年の春頃に相互利用化実施をめざす検討が行われた。ICカード導入・促進は各鉄道事業者の責任において行われるものであるが、経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のICカードシステムを導入する際には、鉄道輸送高度化事業費補助金で支援を行ってきた。平成21年度からは地域公共交通活性化再生総合事業により、補助金2分1として支援してきている。今後は「維持改善事業費」を活用した支援を行うこととしている。さらに、地方鉄道等への導入に向けての財政支援措置については地域公共交通活性化再生総合事業費を活用して支援していきたい。

6. 地方鉄道関係に関する事項について

- (1) 「地域公共交通維持確保改善事業」の予算の拡充を図るとともに、地域協議会への労働組合代表者参加を図られたい。

【回答】

地域の鉄道事業者が行う安全対策等に関する施設整備に対しては、地域公共交通維持確保改善事業、地域鉄道の安全性の向上等で対処したい。なお、協議会への労働組合代表者等の参加については、協議会が必要と認めれば可能としている。

- (2) 地方鉄道（公営路面電車を含む）においては、全国的に設備や車両等の老朽化が進んでおり安全上の問題が懸念されている。安全・安定運行や利用者の安全確保を図るため、車両の買換え（中古車両も含む）や設備整備等に対する支援策として、老朽化対策事業に必要な予算の確保を図るとともに、予算の拡充を講じられたい。

【回答】

鉄道事業者の最大の使命である安全輸送の確保については、第一義的には自ら責任で行うことが基本であると考えている。国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者に対しては安全対策に資する設備投資に、従来より鉄道事業輸送高度化事業費により財政上の支援を行ってきた。平成23年度からは地域公共交通維持活性化事業費で支援を継続し、地方鉄道の輸送に支障を来さないように措置してきている。平成24年度予算においても必要な予算は確保している。

- (3) 地方鉄道路線の維持・活性化策については、国、地方公共団体、鉄道事業者の社会的責任・役割を明確にするとともに、沿線協議会の有効活用を図り、国と地方自治体の協調補助をもとに「上下分離方式」による公的資金支援制度を確立し、第三セクター方式の安定経営確保を図られたい。

【回答】

これまでの地方鉄道等に対する支援事業費や補助費は「維持改善事業費」に統合された。今後の地域鉄道の維持・存続は地元自治体、鉄道事業者等の関係者によって構成される地域協議会で検討し、策定された計画に基づいて国として支援を行っていく。また、「上下分離方式」等の事業の再構築に向けた取り組みに対しては、総合的なパッケージを策定したうえで支援のあり方について検討していくこととなる。国としては法律、予算、税制、地方財政措置等の総合的な政策を重点的に推し進め、支援していくこととしている。

- (4) 新たな支援制度として導入された「地域公共交通確保維持改善事業」の補助制度については地域鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、L R Tの導入等の幅広い施策を含めた予算確保を図りたい。また、その配分等に関する「手続き」等の周知を図りたい。

【回答】

平成 23 年度に施行された地域公共交通確保維持改善事業については、地域鉄道における安全の確保、事業者環境の改善、バリアフリー化、L R Tの導入等の幅広い施策を実施できるように、平成 24 年度においても必要な予算を確保できたものと認識している。また、配分等の手続については、各鉄道会社に対して周知を行っているところである。

7. J R 貨物関係に関する事項について

- (1) 「新総合物流施策大綱」には、安全輸送問題への対応、環境問題への取り組みの一層の強化等から長距離貨物輸送分野のモーダルシフト化率 50%の目標を掲げている。その主旨を踏まえた明確な基準を設定し、荷主等の鉄道貨物の利用促進を促すための恒久的な税制優遇措置を行われたい。また、その受け皿としての貨物鉄道の施設整備のための予算を拡充されたい。
- (2) J R 貨物の経営改善を促進するため、J R 貨物の輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して、助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化されたい。

【回答】

モーダルシフトにかかる税制上の支援措置であるが、固定資産税の軽減措置や J R 貨物が第三セクターから借り受けるモーダルシフトに資する鉄道施設に掛る固定資産税の軽減措置を実施している。平成 24 年度税制要綱において、3 年間の延長が認められた。また、第 3 セクターの貸付に関する特例については、現在実施されている事業が完了する平成 24 年度まで引き続き特例措置を適用させることが認め

られている。

また、財政上の支援措置については、これまで東海道貨物輸送力増強事業、門司貨物路線整備事業、山陽線鉄道貨物輸送力増強事業、北九州福岡間の輸送力増強事業等を順次実施し、昨年3月から首都圏と九州との間で直通運転が可能となった。

さらに、平成21年度より実施している隅田川駅の輸送力増強事業、これが今年度末には完成するという事で、首都圏と北海道、東北との間で北の大動脈も整備される。

加えて、平成23年度には、関係法令を整備して、独立行政法人鉄道建設運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用して、J R三島貨物会社に対して経営の安定化、設備投資への支援を可能としている。J R貨物に対しては、平成23年度から7年間で700億円の無利子貸付を実施することとしている。

- (3) J R貨物会社がJ R旅客会社へ支払う線路使用料の安定的維持を図るとともに、新幹線開業に伴う分離された並行在来線の線路使用料は現行制度の水準を維持されたい。

【回答】

線路使用料の安定的維持については、国鉄改革時にスタートした旅客鉄道会社と日本貨物鉄道会社との間の鉄道線路の使用に関する協定、及び、平成18年度末に協定で定められた線路使用期間の20年間で、J R旅客会社とJ R貨物との間で協定化されている。内容的には、基本的にこれまでの協定と同様な内容とする協定が取りまとめられているところである。

新幹線開業に伴う分離された並行在来線の線路使用料については、経営主体の適切な線路使用料の確保を図ると同時に、J R貨物が従来からJ R旅客会社に支払ってきた線路使用料と実質的に同等の負担で並行在来線上を走行することを可能とする貨物調整金制度を平成14年度から創設しているところである。

8. 安全・防災・防犯に関する事項等について

- (1) A T S装置の設置や運転士異常時列車停止装置など、事故防止関連設備や保安上に資する設備に関わる補助制度を充実させられたい。

【回答】

鉄道事業の最大の使命である安全輸送確保については、一義的に鉄道事業者自らの責務で、A T Sの設置や運転士異常時列車装置などの整備を行うことが基本であると考えている。国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地域鉄道等が行う、安全の向上のための設備整備に対して、平成23年度に創設された地域公共交通確保維持改善事業において、財政上の支援を行っているところである。引き続き、制度を活用して、財政上の支援をしてまいりたいと思っている。

(2) 鉄道輸送の安全確保の観点から防災対策が不可欠であるが、当該事業者では限界もあり、国、地方公共団体、地域住民の連携した体制による事前の点検ができる一体的な予防保全体制を整えるとともに、必要な財政措置を講じられたい。特に、以下の3項目については早急に検討されたい。

- ① 山間部等への被災対策として、国、地方行政、鉄道事業者が連携した危険箇所の点検強化を従前に行うとともに、治山・治水事業と合わせた一体的な仕組みを講じられたい。
- ② 強風・竜巻等に対する取り組みを強化するために、ドップラーレーダー等の観測設備整備を促進する措置を講じられたい。
- ③ 経営維持が厳しい地方鉄道事業に対して、安全設備整備や施設の老朽化等に伴う投資への助成制度を整備されたい。

【回答】

鉄道事業者自らが行う防災対策については、原則として鉄道事業者の責務で行うものであるが、脆弱な地方鉄道事業者の資金も限界があり、地方公共団体が行う治山・治水事業などと連携して一体的な防災機能を高めるために、防災対策事業費補助等を活用し支援を行っている。また、関係機関などの協力関係を図るために、道路局、河川局、林野庁、私ども鉄道局が連携して取り組みを強化している。

強風・竜巻等に対する取り組みについては、平成17年12月に発生したJR東日本の羽越線列車脱線事故を踏まえて、運転分野の専門家からなる鉄道強風対策協議会を設置して強風対策のあり方について、ソフト面、ハード面両面から検討してきた。

なお、気象庁においてもドップラーレーダーの整備や観測態勢というのは強化して、竜巻等の激しい突風の発生の可能性を予測する技術を開発して、ドップラーレーダーが全国で17基稼働しているところである。

老朽化対策については鉄道事業者の最大の使命である安全輸送の確保は、一義的には鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任で安全対策を講じることが大切であるが、国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者が行う安全対策に対しては、平成23年度に制定された地域公共交通確保維持改善事業の財政の支援を行っており、引き続き同制度を活用して財政上の支援をしてまいりたいと考えている。

(3) 鉄道災害復旧補助の仕組みとして、「鉄道軌道整備法」による補助制度があるが、極めて限定的な内容となっている。今回の東日本大震災で明らかな通り、大規模な被災線区を抱えるJR東日本（常磐線、仙石線、石巻線、気仙沼線、大船渡線、八戸線、岩泉線）、JR貨物（臨界鉄道等）や中小鉄道事業者（三陸鉄道等）への早期の復旧支援は被災地全体の再生・復興に欠かせないものであることから、同法の①

被害額の制限改正、②手続きの申請の緩和、③補助率の改善及び補助対象の拡大等の法改正を図られたい。また、原形復旧以上の補強工事も補助対象とされたい。

【回答】

災害などにより被害を受けた場合においては、まずは、その施設を保有し、利用している鉄道事業者が自らの資力によって復旧を行うことが基本であると考えているところであるが、事業者の資力によっては復旧が著しく困難な場合もあり、こういった場合には補助を行っている。

他方、東日本大震災によって被災した第三セクター鉄道については、被害の規模、経営状態を踏まえて、国と自治体が費用を分担して、鉄道事業者の負担を減らすという観点から、平成 23 年度の第 3 次補正予算、今年度の平成 24 年度予算において、必要な予算額を計上しているところである。

また、東日本大震災は、旅客鉄道だけでなく、貨物鉄道も何社も被災しているところであるが、貨物鉄道については、災害復旧支援補助の基準を設けて、当該基準を満たす場合には補助対象を拡大してきたところである。

J R 東日本の路線が被災したわけであるが、第三セクター、旅客鉄道、貨物鉄道等と状況が違って、非常に大幅な黒字企業であるので、対象外になっており、自らの責任で復旧することとなる。ただ、沿岸部にあった路線は内陸に移転するような場合においては、例えば市街地開発事業において、町づくりと一体的に鉄道用地を確保するなど、町づくりの事業と一体となった支援措置がされるよう、検討している。

原形復旧事業の補強の補助対象については、災害復旧の事業は、原形復旧というのを基本としているが、災害によって施設の変形、あるいは地形の著しい変形、こういうことにより原形復旧が著しく困難である場合には、原形復旧したのみではまた同じような災害が起きてしまうといったおそれがあるので、そういった場合には原形復旧以上の措置が講じられることとなっている。

(4) 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】

鉄道構造物全般に関わる耐震補強工事については、鉄道事業者自らが、その資力によって行うことが基本であると考えますが、しかしながら、近年、東海地震等の大規模な地震が発生する恐れがあることが指摘されていることを踏まえ、各鉄道事業者に対して主要な駅を 5 ヶ年間で耐震補強工事を緊急に行うように指示している。また、駅の耐震補強を促進させるため、平成 18 年度より鉄道駅耐震補強事業費補

助を創設し、必要な助成を行っているところである。今後も支援制度を適切に活用し耐震補強を着実に進めていく考えである。

- (5) テロや駅・車内での暴力行為に対する防犯対策として、警察などと連携し、巡回や警備体制の強化を講じるよう指導されたい。また、各鉄道事業者間の対策事例や防犯設備の効果等の相互交流、共有化等の連携を強化していくための取り組みを促進されたい。また、各鉄道事業者の防犯警備に関わる助成制度を整備されたい。

【回答】

駅の安全性確保に関しては、各鉄道事業者それぞれ駅の利用状況や利用人数、或いは駅施設の構造などを勘案しながら、対策を講じているところと聞いているが、駅の治安は鉄道を安全・安心に利用いただくためにも、大変重要なものと考えているので、可能な限り協力していきたいと考えている。特に鉄道駅員に対する暴力行為については、最近ではようやく増加傾向に歯止めがかかったというふうに聞いているが、それでも年間大体200件程度発生していることから鉄道事業者としても、警察と連携しながら、毅然とした対応を行っているところと聞いている。

また、国土交通省としても、日本民営鉄道協会やJRが毎年実施している暴力行為ポスターの掲示や、警察庁と協力した講演活動などを実施し、暴力行為そのものの抑止につながるような活動を行っているところである。こういった暴力行為というのは、何かやればすぐにゼロ件になるというものでもないのが実態であるので、ねばり強く取り組んでいきたい。

9. 交通バリアフリーの整備促進に関する事項について

- (1) 新たな整備基準を設定し、より一層のバリアフリー化促進に向けて

駅等のバリアフリー化については2020年度までに「1日/3000人の利用者数」を目標に取り組むこととなっており、今後、一層のバリアフリー化が進展するものと予想される。一方で地方税などの固定資産税や法定点検に要するランニングコストは確実に増加することから、引き続き、補助制度の充実と税制等の減免措置等の財政支援措置を講じられたい。

【回答】

基本方針としては、1日あたり3,000人の利用者数を目標としているが、まず国としては、これまで10年間でやってきた5,000人以上の駅でほぼ9割以上進んできていることから、まずは残りの駅、5,000人以上の残っている駅を最優先ということ考えている。一方で目標にもある3,000人以上、5,000人未満の駅についても、例えば市役所等の公的機関があるとか、高齢者、障害者の施設があるというような駅について、バリアフリー化効果が高く、支援を行っていききたいと考えている。バ

リアフリーの支援については、国と地方自治体と事業者の三位一体で行うということになっており、まずはバリアフリー化されていない駅についての整備促進に努めていきたいと考えている。要望にあるエレベーターにかかる固定資産税等の軽減措置については、24年度から2ヵ年で新たな制度として創設されている。

(2) 地球環境や人にやさしい路面電車整備に対する事項について

- ① 公営・民営を問わず路面電車事業に対する財政支援と、LRTシステム整備費補助の拡大・充実や新線建設を含め一層の補助拡大を図りたい。
- ② 新たに整備・開業するLRT路線等の場合は既存の公共交通機関との相互補完の観点に留意した取り組みとされたい。
- ③ 鉄道事業の近代化と設備改善及び電車軌道敷の維持補修の経費についても改善が図られるよう一層の拡充を講じられたい。

【回答】

平成23年度に創設された地域公共交通確保維持改善事業により、財政支援を行っているところである。平成23年度も必要な予算額は確保できたことと認識している。LRTの整備については、引き続きこの制度を活用して、財政上の支援を行っていきたい。

また、鉄道事業の最大の使命である安全輸送の確保は鉄道事業者が取り組むべき課題であり、鉄道事業者自らの責任で行うべきものである。そのための鉄道施設・整備の修繕・整備を行うことが基本であると考えている。国土交通省としては、経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者が行う安全対策の設備等の設備投資に対しては、平成23年度に創設された地域公共交通確保維持改善事業により財政支援を行っており、レールの交換、枕木交換など、輸送の安全確保のための設備整備について、制度を活用して財政上の支援を行ってまいりたい。

- (3) エレベーターやエスカレーターは高額の保守費用がかかり、事業者の負担も非常に重くなっている。社会的要請に基づく、施設の整備については、その維持管理費用、設備更新費用についても補助対象とされたい。

【回答】

基本的にはバリアフリー化については、国と地方自治体と事業者の三位一体で進めていく。一方で、鉄道事業者の保有管理する施設は、鉄道事業者が負担するのが原則であり、このような維持管理についての支援は困難であると考えている。

- (4) ホームドア・可動式ホーム柵設置やストックの老朽化対策には、技術面や資金面で多額の負担を要することから、予算拡充及び税制特例措置の延長・追加を講じられたい。

【回答】

ホームドアの整備推進に関する検討会では、利用者数が10万人以上の駅を優先するというようなことで取りまとめが行われたので、この中でホームドアに関する要望があれば積極的に支援を行っていきたいと考えている。また、既存のホームドアはまだコスト等が高いという問題があるので、コストダウンに資するような課題解決に資する新しいホームドアの開発にも力を入れていきたい。10万人利用駅のホームドアシステムにかかる税制の特例が、平成24年度から2年間で設けられている。

10. 高速道路料金の引き下げに伴う財政支援措置について

生活対策として講じられた、いわゆる「土・休日1000円施策」に象徴される高速道路料金引き下げは、昨年6月に料金制度の見直しが図られたものの、引き続き応分の料金割引がなされている。また、昨年12月からは、東日本大震災に対する東北地方支援として東北地区の高速道路が原則無料化されており、当該施策により多くの鉄道事業者が影響を被っており、企業存続まで危うくする事態を生じている。当該実施に伴う鉄道部門の減収分に対する応分負担の財政措置を早急に図られたい。

【回答】

地域鉄道においては平成23年度において、地域公共交通の支援をするため、新たな補助としまして、地域公共交通確保維持改善事業を創設したところである。地域鉄道は、国民生活や地域の経済活動にとって極めて重要な役割をなしているものと認識している。その維持活性化のため、国土交通省としては、適切に支援していきたいと考えている。具体的には、経営環境の悪化に対する支援策の実施や、地域鉄道事業者が行う安全輸送の必要な整備、それから駅、車両のバリアフリー化、鉄道の利用促進等を図るための駅舎の改良、新設等を負担して支援を行っている。そうした取り組みから、高速道路料金に関係した支援策は必要ないと考える。

〈質疑応答〉

【質問－1】

モーダルシフト促進に向けて「物流大綱」に触れられている「50%目標」は、今現在、最近の達成率はどのようになっているのか。

【答弁－1】

要望の中に50%云々ということが盛り込まれているが、これは平成13年度に策定された「新総合物流大綱」に触れているが、現在の「総合物流大綱」の中では50%という言葉がまず含まれていない。統計がちょっと非常に不安定であり、50%ということを目標にしたベースとなる統計が、乱高下するので、それでこの2005年までの大綱限りになっている。それと、達成率の公表についてですが、今現

在では把握していない。何らかの数値が表れれば公表していく。

【質問－２】

われわれ鉄道業の大きな課題として抱えているのは、地域鉄道をどう維持していくかという問題だ。説明があった生活交通サバイバル戦略予算は、バスや離島航路では確保されているが、地域鉄道に対しての措置として、それ相応の割合を鉄道にぜひとも活用していただきたい。さらに地域鉄道というカテゴリをもう少し拡大解釈できるかどうかという余地があるのであれば、ぜひ検討していただきたい。

【関連質問】

今に関連するが、23年度予算の執行状況はどうなっているのか。

【答弁－２】

総合政策局で全体を統括している制度ですから、後日また総政局から回答したい。

【要請－２】

鉄道局としても大きな予算確保するための努力を行ってほしい。

【答弁－２】

先ほど地域鉄道という範疇に対する支援ですが、JRに対しては特例業務勘定支援措置も行ってきた。本州3社の場合は、経営的に非常に利益を上げていることから、また別の考え方になっているわけだが、例えばバリアフリー等については、必ずしも地域鉄道だけに絞っているわけではない制度もあり、そういうことを総合的に認識してほしい。

【要請－１】

東北地方の鉄道災害の普及事業は民間鉄道については、特に復旧についての支援策ができて進んでいるが、JRに対する支援策については検討して欲しい。

【自動車局】

I. バス関係

1. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 政府予算案では、地域公共交通確保維持改善事業に332億円の予算額を計上しており、その内、東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興に係る経費として、復興庁に計上される26億円が含まれている。被災地の公共交通の一刻も早い復旧・復興への取り組みと、本事業をはじめとする各種助成制度のさらなる要件緩和と補助率の引き上げを図られたい。

【回答】

地域公共交通確保維持改善事業については、被災地向けの特例を一昨年の段階でスタートしており、今年度の予算でも 26 億円を復興庁分として計上している。昨年にも要望を受けているが、いくつか改善しており、例えば被災地の事業者の方が、費用を計算する場合に、前々年度の費用で計算するのが基本形になっているが、実際に発生する費用で計算できるようにしており、被災地向けの特例として新しくこの春からスタートさせている。

従って、被災地関係は収入も費用も実際に発生しそうな費用、そして実際に入ってきたような収入で見込んで協議会で承認をいただければ、補助していこうという形で計算することになっている。

また、補助路線についても、現在の要件で対応できない部分についても、個別に変更されたいというような路線の緩和について検討しているところである。

また、被災地に限らなくても、全体として、平成 23 年度に従来の予算の 1.4 倍の 305 億円が計上されているが、今年度の予算もシーリングが非常に厳しい中であった。本来の場合 1 割、2 割、あらゆる政策予算が削られている状態だったが、何とか現状を維持し、かつ若干増えたという形で、大幅な増加ではないが、全体が減っている中でわずかながらでも増えたということは、本分野の予算を重視していただいていると思っている。引き続き地域の実情やニーズを踏まえて、適切な支援を行っていきたいと考えております。

- (2) 事前内定方式による補助のため、当該年度内に燃料費の高騰などによる急激なコスト上昇や、バス路線周辺的环境変化（工場、病院などの撤退や学校の統廃合）による旅客の減少などが生じた場合、現行制度では補助されない仕組みとなっている。このため、事業者の責に帰さない事由により、当該年度内に経営環境に多大な影響が生じた場合、補助のあり方を含め、緊急避難的措置などを検討されたい。

【回答】

今年度から各事業所の責によらないような事由で、例えば災害等の予期しない事態が発生した場合に、欠損が増大した場合など、予算の範囲内で経過的に補助することができる規定を補充要綱に追加している。その一方で、燃料が上がったりした場合に、どの程度までが予測できた範囲で、どの程度が予期できないとまでと言えるかどうかという部分などがある。現在、燃料が非常に上がっているので、今後どうしていくかということも含めて考えなければならないが、災害等事業者の責によらない場合に、調整するための 1 つの規定は今回設けることができたので、実際に個別のケースに応じて、どういう形で発動をするかについて検討していきたいと考えている。

- (3) 関係地方自治体の協調補助が義務化されなかったことから、自治体によって温度差が出始めている。具体的には、自治体独自で補助要綱や基準を定めているところもある。こうしたことから、地域の交通を守るため、関係地方自治体に対し、本事業の制度内容について周知徹底を図りたい。

【回答】

生活交通サバイバル戦略、共助補助が義務という形にはなっていない。最近の地域主権の流れもあり、なるべく義務的共助を減らそうというのは、全体的な傾向であるが、実際にご指摘のとおり、自治体の協調がなければ、国庫だけだと半分しか赤字が埋まらないというのも事実である。

従って、義務的共助ではなくなっているものの、自治体の方でも理解が足りない分もあるということなので、運輸局などを通じて、制度改正の説明の場であるとか、バス路線廃止などの話しのときに、生活交通観光協議会でも開いているので、そういう場を活用し、自治体側に制度趣旨の浸透を図っていきたいと考えている。

- (4) 地方のバス会社においては、従来の地方バス補助制度などが求めた経営改善により地域分社を行ってきた。このため、地域の中核都市に向かう複数の路線が途中で合流することにより、その区間が競合率の関係で補助対象外となる事例が見受けられる。利便性や運行効率化の観点から、いずれかの路線のみを残すことができない事例も多いことから、地域分社会社をはじめとする同一グループ会社の路線の場合、競合とは見做さずに対応されたい。

【回答】

複数の路線が競合している場合に、ある程度以上輸送人員が多いところについては、補助金額をカットするという制度であり、従来から要望をいただいているところであるが、全般的に制度を改善していく場合にどうするかという議論は現在行っている。

但し、実際に競合カット、他にも様々なカットがあるが、カットしないということは、それに見合った財源が確保できなければ、予算が足りないということになってしまうので、まずは現状で確保されている財源の中から優先度をつけながら対応していきたいと考えている。その一方で、むしろ競合が大きい場合については、ぜひ、地域の中で議論をしていただいた上で、路線の見直しなどを図れる分は図っていただき、図れない部分についてどういう対応にするかということについては、地域における協議会でよく議論していただきたいと考えている。

2. 安全対策について

- (1) 利用者及び乗務員の安全確保という観点、また、バスジャックや乗務員に対する暴

力行為も増加傾向にあるため、ドライブレコーダーの設置を義務付けするとともに、補助制度を拡充されたい。

【回答】

事業用自動車総合安全プランというのを2009年に作り、この中の考え方に基づいて映像記録型のドライブレコーダー等を用いた運行管理の高度化による安全対策を推進しているところである。

ドライブレコーダーについては、平成22年度に補助制度を創設し、今年度についても引き続き所要の予算措置を設けているところであり、今後も予算の確保に努めてまいりたいと考えている。

- (2) 監査体制強化のため、監査要員を増員しているが、現状の事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にある。こうしたことから、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査、及び設置に対する補助制度の拡充と、併せて厚生労働省と連携し改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監査を強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者の罰則を強化されたい。

【回答】

運行管理の強化、監査の体制強化は、最重要課題として進めてきているところである。

但し、デジタルタコグラフのバスに対する義務付けについては、全事業者に装着を義務づけることは過度な負担を課すのではないかという懸念もあり、今のところバス事業のあり方検討会の中で、先日まとめた中でその考え方をお示ししたとおりで、一定のものについて今後さらなる義務付けの範囲の拡大について考えていくこととなっている。

電子監査については、必ずしもすべてが監査の効率化に直結するものではないと考えるが、一方で電子的なデータの管理と特に厚生労働省との連携、或いは警察との連携等で、これらの電子データで処理するということが一層の監査の強化に繋がるといふ考えの下、システムを設けてこれらの運用に努めているところなので、より一層効率的で効果的な監査が実施できるように努めていきたいと考えている。

厚生労働省との連携については、既に相互通報を実施するとともに、労働基準監督機関との合同による監査・監督も実施し、さらにはバス、タクシー事業者の社会保険と未加入事業者に対する処遇基準も創設し、連携して実施しているところであるが、より一層適切な事業者の指導ができるように実施していきたいと考えている。

- (3) 安全運行を担保するため労働時間の改善基準告示について、厚生労働省と連携して

再度検討されることを重ねて要請するとともに、以下の措置を講じられたい。

- ① 連続運転時間(高速道路走行時)を見直し、現行の4時間を2時間限度とされたい。
- ② 安全運行を担保するため、休息时间(8時間)の拡充・延長をされたい。

【回答】

過去の厚生労働省の審議会において労使間の合意に基づいて設けられた基準であり、現時点では実情を踏まえたものという認識を持っているが、そもそもこうした労働時間の基準について、これを遵守していない事業者がいるということは、われわれとしても、強い問題として認識しているので、これらの遵守を監査等の機会を捉えて指導徹底するとともに、必要に応じて行政処分の厳格な運用を図っていきたいと考えている。

3. 地方バスについて

(1) 平成22年度から車両購入費補助が、車両の原価償却に対する補助に変更された。

しかし、厳しい経営環境にある地方のバス事業者は、借入金の増加が懸念され制度を十分に活用できない状況にあるため、以下の措置を講じられたい。

- ① 現行補助額の上限1,500万円を車両価格の上昇に合わせて上限額を見直されたい。

【回答】

昨年も回答したが、車両購入価格満額を単価として設定していない。100%補助となると、事業者の方も値段を下げようというような努力がどうしてもおろそかになってしまうということもあり、実際の購入価格の0.何掛けという形で、直接的な補助対象経費で、車両購入補助として見ない部分が従来から設定されている。例えば0.9掛けとかして、残り0.1を安くするために事業者さんの方でバスのメーカーさんと交渉したり、ディーラーさんとしたりということを期待している。

他方で、残りの0.1の部分についても実際に費用として掛かっているということで、バス会社の自社費用の中ではカウントされる仕組みになっている。こちらの単価については、車両価格の上昇という状況があれば、当然その状況に応じて定期的に単価の見直しをしていくということで、毎年度の予算を組む中で検討させていただきたい。

- ② 手続きの簡素化と事業者負担軽減の観点から、現行5年間にわたる減価償却費補助を導入初年度に補助を完了されるようにされたい。

【回答】

減価償却費の補助という形式であるため、減価償却費が発生する前に、補助を一発でやってしまうということは制度の趣旨から難しいと思っている。要望の趣旨は従来やっていたような車両購入補助に戻してほしいというご趣旨と思うが、こちら

については、要望をいろいろ頂戴しているが、事業仕分けで第三者の専門家の方も含めて議論されてきた経過もあるので、まずは現在の減価償却制度をしっかりと運用していくという形でお願いできればと考えている。

- (2) 中間山地及び積雪地帯において、従来ノンステップバスに係る除外申請が受理されてきたが、平成 23 年度から新たな「移動円滑化の目標」が設定されたことを受け、除外申請が認められなかった事例が報告されているため、地理的条件や道路の整備状況などを考慮し、適切に対応されたい。

【回答】

ノンステップバスの適用除外申請については、認められなかった事例が報告されているということであるが、移動円滑化の目標については、30 年をメドに新たに設定されており、ノンステップバスに限らず、バリアフリー法の関係で適用することが運行形態等によって難しいといった場合には地方運輸局で適用除外の認定申請、また認定行為をするということが可能になっておりますが、円滑化に向けた新たな目標設定に向けて、その運用方針を変えてはいない。従って、これまでと変わっていないので、不明な手点などがあれば相談願いたい。

- (3) コミュニティバス導入にあたっての事業者選定に際し、その入札において、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」の徹底が図られていない。現行ガイドラインの周知徹底を図ると同時に、コミュニティバスに限ることなく、貸切運行委託（スクールバス・福祉バス）を対象に加えた新たなガイドラインを策定されたい。

【回答】

熱心な自治体は把握しているが、熱心ではない自治体ほど参考にさせていただきたいガイドラインであるので、今回バス事業のあり方検討会の方でも、貸切バスのガイドラインを作成することとなっている。そのガイドラインとあわせ、コミュニティバスのガイドラインについても、委託する側の留意点や、もっと強化した内容に改めたいと考えているので、セットで自治体向けへの周知活動を強化していきたいと考えている。従って、その際にはスクールバスや福祉バスについても、カバーできるようなガイドラインにしていきたいと考えている。

4. 乗合バス・貸切バスの運賃について

- (1) 運賃算定基礎となる標準経費の設定について、現行制度ではバス事業における経費の削減は人件費に偏っている。このため、下がり続ける人件費のみが標準経費に反映されている。現在、バス事業では全産業平均の賃金との格差も拡大しているため、バス運転者の要員不足が大きな問題となりつつある。安全運行の確保には、良質なバス

運転者の確保と育成、適正な労働時間の管理が不可欠となっていることから、人件費のみがコストカットの対象となる現行の標準経費の設定を見直されたい。加えて、現状の補助要件では、過疎地における運行距離、利用状況を考慮すると、運行前から赤字が解消できない補助制度となっていることから、算定基準の見直しを図られたい。

【回答】

賃金の問題については、基本的に労使間で協議していただくべき問題だと考えている。

他方、運賃制度については、道路運送法に基づき行っているのですが、どのような基準でやっていくかについては、当然議論があるところかと思っている。現在、運賃制度自体について、かつてバスがそれで儲かっていた時代の制度を基本的に引きずっている部分もあり、制度をもっと見直すべきではないかという意見もあるが、簡素化や運賃の値上げを抑制するというだけでなく、実際に収入がなければ路線が維持できないという様々な意見がある。これは経営側も含めていただいております。こういった意見を含め、今後どのような改善を行っていくのかを検討している。

また、地域のキロあたりの標準計上費用の算定にあたって、補助金の方でバスの運賃の審査に使うような基準を引用したりしているところがあるが、それぞれの各種カットも含めて、予算の制約などがあるということと、路線の運行形態を状況に応じて見直しをしていただきたいということであり、カットを単純にすべてなくすということは難しいと考えているが、いずれにしても、路線の維持に向けて現状の新制度が十分かということ、残念ながら必ずしも十分でないというふうに考えているので、引き続き見直しの努力をしていきたい。

- (2) 貸切バスの運賃・料金については、平成22年9月の総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監査結果に基づく勧告」でも指摘されているように、旅行者と適正な商取引関係を確立することが必要不可欠である。このため、現行の公示運賃制度の見直しと同時に、下請法などの概念なども踏まえ、旅行者からの強制的な業務依頼や運賃ダンピングができないよう罰則規定を含めた制度を創設されたい。

【回答】

乗合バスと貸切バスの運賃のうち、貸切バスの旅行者との関係ということであるが、基本的にはバス会社さんに守っていただくことなので、バス会社が例えば安い運賃で取引をした場合、安い運賃を設定をするという届出行為を国に行うというのはバス会社の義務であるので、バス会社の方が罰せられず旅行者がそれで処罰されるということは、現行法制下においては難しいものと考えている。

他方で、発注者側が強い弱いということと言うと、発注者側が強いケースというのも多くあるということなので、バス事業のあり方検討会の中でも議論をしており、

まず、バス業界と旅行業界の定期的な意見交換の場を設定していただくことを報告書の中で盛り込んでいる。これは、トラックにおいて荷主懇談会というのをやってきた歴史があるが、バスに関してはそのような定期的な枠組みがないということである。

今回の検討会でもかなり活発な議論行われたが、普段からバス業界の経営側と旅行業界の間のコミュニケーションが必ずしも十分とれていないかなという印象を受けておりまして、まず意見交換の場を立ち上げていきたい。

運賃制度についても、現状届出運賃が形骸化しているということが従来から言われている。名目と実態が乖離していることは好ましいことではないので、新しい運賃制度をどうするかについて、あり方検討会でも議論していただいた。具体的な制度設計については、最終的な形までは至っていないが、今年度貸切バスの運賃ワーキングをまた労働組合代表にもご参加いただいた上で検討し、その上で新しい制度づくりを行い、今年度中に結論を出したい。

5. 「バス事業のあり方検討会」について

- (1) 本検討会は、「新高速乗合バス」への移行等を中心に検討が進められ、本年3月に報告書が取りまとめられ、およそ2年間で課題の整理を行う方向となっている。平成22年9月の総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監査結果に基づく勧告」で指摘されている通り、取り組むべき課題は山積している。従って、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まれない。

【回答】

検討会の報告書については、4月早々に発表したところであるが、ご指摘のようにやらなければならない作業が相当数ある。従って、遅れずにきちんとやってほしいという趣旨だと思うが、フォローアップ会議を半年ごとに行い、その進捗管理もしていただきながら、私ども行政としても精一杯作業をしていきたいと考えている。

また、フォローアップ会議は報告書に記載しているとおおり、きちんといかなかった場合についても、議論ができるということになっており、あるいは追加的な対策が必要であれば、そういう場合も活用しながら、また意見交換をさせていただきながら、施策の具体化を図っていきたいと考えている。

- (2) 貸切バスの安全運行の確保には、適正な人件費を含む運賃・料金制度の確立と適正な運賃・料金の収受が不可欠であることから、ダンピング防止策を含む運賃制度を確立されたい。

【回答】

先程の貸切バスの運賃と同じ回答になるが、名目運賃よりも実勢運賃が非常に下

がっているというふうな名目と乖離した状況にあるが、実際に守られる、実効性がある運賃制度をつくるということを目的にワーキングの中で検討していきたいと考えている。

- (3) 貸切バス事業者の安全に対する意識の向上を図るため、全貸切バス事業者に「運輸安全マネジメント」を義務化されたい。

【回答】

運輸マネジメントは、いくつレベルがあり、会社に訪問してインタビューを行うタイプのものについて、ある程度以上の規模、バスの場合だと200両以上の規模の事業者には適用されているが、同じ運輸安全マネジメントの中でも非常にたくさん、様々なタイプのものがかかっている事業者と、薄くかかっている事業者がいるというふうな仕組みになっている。

特に大規模な事業者さんに対して、規模が大きくなると、内部の意思疎通がしにくくなる、風通しが悪くなるという話がかつての鉄道とか飛行機の事故が一時期多発したが、それらを踏まえて作られた経緯がある。

実際に義務化するという場合に、ヒアリングインタビューを運輸局の職員が全部の事業所を回るような今の人事状況にはない。むしろ監査の方も毎年全部の事業者に行けている状況にはないので、基本的には運輸安全マネジメントは単純に全事業所に、大規模事業所並に適用するというより、全体的な法令遵守体制を強化するというアプローチの方が現実的だと考えている。

従って、バス事業のあり方検討会報告書においても、新規参入時の法令強化ということも一つ打ち出している。代表権を持っている方に試験を受けていただくことや、関係書籍の持ち込み等も禁止するなどかなり難しくしようと考えており、また出題範囲、法令試験の出題範囲にも、運輸安全マネジメント制度についても、出題範囲として追加することを提案しているところである。

これらを含め、トータルでの法令遵守意識を強化するために、制度化していきたいと考えている。

- (4) 「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度」について、国として旅行業者や利用者、関係機関に周知徹底が図られるよう支援されたい。また、認定を受けた事業者に対する優遇制度を創設されたい。

【回答】

国は創設の検討の行われている段階から日本バス協会も含めて、一緒に検討を行ってきた。検討会の報告書においても、国が関係者とよく連携協力の上、普及促進を図るということをまた改めて確認的に書かせていただいているところである。

今回、貸切バスのガイドライン、コミュニティのガイドライン、いずれも改定を予定しているが、改定の周知の際など、様々な機会をとらえながら周知を図ってきたいと考えている。

こういった取り組みを着実に進めて、認定を受けた事業者の方が、利用者に選択されるような環境づくりに努めていきたい。

6. 移動制約者の移動円滑化に向けて

高齢化社会の進展や障害者の社会参加の進展など、福祉に対する社会的ニーズや関心は年々高まっている中、高速バスなどに車いす用のリフトを付けるための補助制度が2000年に新設されたが、過去12年間に1件の申請もないことが明らかになった。

現在、各地域において繁忙期を中心に、リフトバスなどの特殊車両の配車ができないケースが頻発しているため、移動制約者の移動円滑化に向けて補助制度の充実を図るとともに、一定の車両（高速・貸切）を保有する事業者に対して、導入義務化などの対策を講じられたい。

【回答】

補助制度のリフト付きバスに関する補助制度については、従来予算枠が小さかったということもあり、ノンステップバスに補助して、そこで打ち止めという状況であった。生活向上サバイバル戦略になってからのリフト付きバスについても、むしろ優先的に執行するために予算全体枠の拡充を行っており、リフト付きバスなどのバリアフリー車両に対する支援を厚くしている。

また、リフト付きバスの導入目標を従来設定されていなかったが、バリアフリー法に基づく基本方針、見直しを行う際に、平成32年度末までにリフト付き車両の導入目標25%という設定をさせていただいた。

他方で、リフト付きバスを導入すれば儲かるということではない、何らかの公的な支援が必要だと認識しており、例えば今年の税制改正でバリアフリー関係の税制が拡張されている。従来なかったノンステップバス、リフト付きバスへの自動車取得税、自動車重量税の軽減措置が講じられている。

また、導入の義務化については、将来的な検討課題とは考えているが、現状では導入している事業者は非常に少なく、そしてまた公的な支援措置がない中で、義務だけを課すということになると、単純にバス事業者の採算性を下げてしまうという結果になるので、まずは導入に向けた環境整備を行っていきたい

要望事項

1. 旅行業法に罰則規定がないのは理解できない。貸切バス事業者に違反をせざるを得ないような仕事を発注した旅行者があった場合でも、処分されるのはバス事業者だけで

あり、旅行業者は省令においても観光庁や各都道府県への報告だけで、罰則規定もない。これでは“トカゲの尻尾切り”で、悪質な旅行業者は野放しである。

また、旅行業者と貸切バス事業者との力関係から、“低料金”での依頼も少なくない。従って、関係機関と連携し、旅行業者に対し改善基準告示の周知徹底はもとより、違反をせざるを得ない行程で発注した旅行業者を処分するための罰則規定を設けるよう、努力をお願いしたい。

2. 公共交通の維持・確保の観点から、「生活交通路線維持費国庫補助金」があるが、現行の算出基準では、特に地方における過疎地域においては平均乗車密度及び運行回数も少ないため、キロ当たりの経常費用が必然的に高くなり、補助金が交付されても赤字が解消されず維持もままならない。こうしたことから、生活交通路線維持費の抜本的な見直し（算定基準）を図られたい。

Ⅱ. ハイ・タク関係

1. 特定地域タクシー事業適正化・活性化特別措置法（タクシー適正化・活性化特別措置法）に基づく制度の具体化及び適正な運用の確保について

(1) 「タクシー適正化・活性化特別措置法」の施行から2年半あまりが経過し、現在638営業区域のうち156地域が特別措置法に基づく特定地域に指定され、供給削減（減車）の取り組みが進められているが、昨年10月上旬までの特定地域における事業再構築の減・休車は12.5%（24,019両）に留まっている。東京や大阪など大半の特定地域の指定期限が本年9月末に迎える中、現在においても各運輸局が示した適正車両数と特定事業計画実施後の車両数との乖離が大きく、地域的なアンバランスも顕著になっている。運輸局の強力な指導のもと、特定地域協議会でのフォローアップを図り、各事業者が一層の減車に取り組むよう徹底を図られたい。

【回答】

協議会は地域計画の作成のみならず、地域計画の実施にかかる連絡調整、地域における適正化、活性化に関し、必要な協議を行うために設置されている。適正化・活性化の取り組みについては、地域計画作成後の取り組み状況を検証し、議論を深めることが重要であると考えている。

このため、各地域の協議会においては、地域計画の作成後も順次協議会を開催し、関係者の取り組み状況についてフォローアップしているところであり、全国131の特定地域で既に実施している。今後も各地域において、計画の進捗状況の点検等のための協議会を開催するよう、運輸局を通じて指導していく。

- (2) 「地域計画」、「特別事業計画」に参加・協力しない事業者に対しては、その理由を質すとともに、減車への協力を促し、同時に適正な事業運営を行っているかなど、厳格な監査を実施されたい。

【回答】

活性化法に基づき、現在 157 地域が特定地域として指定されている。全ての特定地域において、地域計画、これが作成され、地域の関係者によるタクシー事業の適正化・活性化に向けた取り組みが進められているところである。国交省としては、車両台数の削減を図るために、協議会未参加の事業者に対しては、運輸局による説明会の開催や協議会による協力要請文書の発出、また、特定事業計画未提出の事業者、そして減休車、これを実施しない事業者、減休車が進んでいない事業者に対しては、1社ごとに支局に呼び出してヒアリングを行っている。こうした対応により、国交省としても運輸局、支局を通じて減休車を促進するための働きかけを続けていきたい。

さらに、昨年度、適正化・活性化法の附帯決議の趣旨を踏まえ、減休車を実施しない事業者、それから減休車が進んでいない事業者に対して、経営状況を詳細に確認するための調査、これを実施した上で調査結果を行い、調査結果をもとに監査を行うということとし、昨年7月13日付で通達を出したところである。現在、この調査に基づいた監査を実施しているところであり、こうした取り組みを通じて減休車をさらに促進していきたい。

- (3) 不当競争を引き起こす下限割れなどの低運賃を排除するため、厳正に運賃を審査し、自動認可枠となるよう指導されたい。併せて、相対運賃の実態は依然として解消されておらず、また、観光業者と締結した値引きや大口顧客に対するキャッシュバックやキックバックも横行していることから、これら違法行為について周知徹底を図るとともに、利用者への啓蒙活動を実施されたい。

【回答】

タクシーの運賃のあり方については、平成 20 年度の交通政策審議会の答申でも指摘されているが、他の事業者より安い運賃で、かつ適正に事業を行っている事業者に対し、運賃を上げるように強制することは、これは法的に非常に困難である。また、これは一般の利用者の理解も得難いものだと思っている。

一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合は、安全性やサービスの低下を引き起こすおそれがあるため、これが利用者にもたらすおそれがあるため、低額運賃に対しては適切なチェックを行う必要はあると考えている。

法施行後、自動認可運賃の幅を見直し、いわゆる下限割れ運賃については、1年間の期限を付して認可をしている。期限満了後、再度従前と同じ内容の申請がなさ

れた場合は、厳正に審査して、延長が適切でないという事業者に対しては延長を認めないというような措置を講じている。

相対運賃については、運送法9条の第31項のほうに認可運賃収受違反にあたる。このような事実がある場合には、厳正に対処していく必要があると考えている。同じく割戻についても、運送法の10条で禁止されているので、こういったことがあった場合には、厳正に対処していく必要があると考えている。

2. 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月に施行されたタクシーの規制緩和は、大幅な供給過剰と運賃の無秩序なダンピングをもたらした。また、「タクシー適正化・活性化特別措置法」の目的の一つでもあるハイタク労働者の賃金・労働条件の改善には至っておらず、ハイタク産業の健全と適正な労働環境の確立は必要不可欠である。

労働条件の改善や道路運送法の抜本的改正をはじめ、需給調整・事業免許制の復活や、事業更新性、強制減車措置の創設を柱とするタクシー事業法の制定が必要不可欠であることから、その制定に向けて取り組みを進められたい。

【回答】

現在、民主党において、一般乗用旅客自動車運送事業法、これが用意されており、3月7日に開催された民主党のタクシー政策議員連盟、第4回総会のほうで、その要綱と概要が示され、党内手続に入っていると聞いている。議員立法については、これは行政としてコメントはできないので、控えさせていただきたい。

3. 東日本大震災関係について

(1) 被災地における復旧・復興支援と「タクシー適正化・活性化特別措置法」は全くの別次元であることを明確にし、減車等の取り組みを後退させないように指導すること。

【回答】

昨年4月13日付で発出した通達に基づき、繰り返しになるが、全国で減休車を実施していない事業者、それから減休車が進んでいない事業者に対して、経営状況等を詳細に確認するための調査を実施している。東北運輸局の方に対しては、震災により甚大な被害を受けた地域において、柔軟な運用を認めるという通達を同時に出しているが、現在、確認したところ、東北運輸局管内においても、他地域と同様に4月13日付の通達に基づいた調査を実施していると聞いている。

(2) 被災地におけるハイタク労働者の生活再建、そのための事業再開や復興の取り組みに対し、行政手続きや資材調達に特段の便宜を図られたい。また、被災地でタクシー

が被災住民の足として役割を担うことができるよう車両の運用等に対して弾力的な措置を講じられたい。

【回答】

昨年5月13日付の通達、東日本大震災の被災地域における被災タクシー車両の代替車両にかかる運賃及び料金の特例措置についてという通達を出している。

これにより、被災地域東北3県のタクシー事業者が他のタクシー事業者等から車両の提供があったり、または購入した中型タクシー車両については、今年5月31日まで、被災地域における小型タクシー運賃及び料金の適用を認めることとしている。

また、昨年5月19日付の局長通達で、「特定地域における期間限定減車取扱について」というもの発出しており、被災3県及びその他、これはその他の地域の一部の特定地域において、突発的な需要の減少に対応するため、一定期間に実施した減車に限り、その減車分を復活させる際の弾力的取り扱いを認めることとしている。

この両通達については、まだ被災地域が現在復興作業中であり、輸送の需要の回復には当分の期間を要することを踏まえ、この両通達の期限を1年間延長することとし、3月21日付で1年間延長する旨の通達を出している。

4. 各種施策等の改善について

- (1) 2007年4月以降、認可されて来た運賃改定において、認可条件である賃金・労働条件の改善を確実に履行させること。また、認可後の賃金・労働条件の改善状況について行政の責任において調査し、結果を公表するとともに、認可条件に反する事業者に対しては強い行政指導と処分を行うこと。また、運賃改定の未実施地区において運賃改定の促進を図られたい。

【回答】

運賃改定を実施した全国60地区のうち、53地区について運賃改定後の労働条件の改善状況の調査、これを運輸局で終えまして、18地区、40社指導したところである。

また、期間を定めて改善指導を行った40社のうち、改善が図られなかった関東運輸局管内の2事業者については、事業者名の公表をしている。こういった形で引き続き調査を行い、調査結果の公表を行うとともに、労働条件の改善が図られていない事業者に対しては、必要な指導等を行っていく。

- (2) 福祉や介護など社会政策的な運賃割引について、公的助成措置を講じること。また、当該割引に対する運転者負担を全廃されたい。

【回答】

福祉や介護など、社会政策的割引については、この割引を実施するかどうか、一義的には各事業者の経営判断に委ねるものと認識している。

しかし、この割引は地方公共団体が障害者に対して助成措置を講じている地域もあるので、事業者或いは業界団体から地元の公共団体に対して、こうした措置の実現について、積極的に働きかけ、こういうことをやることも必要ではないかと考えている。

平成19年以降の運賃改定では、運転者の労働条件の改善を主要な理由の一つにあげており、その審査において、実績における運送収入に対する運転者人権費の割合を維持した上で、健全な経営が成立する水準の運賃を設定するという考え方に立って審査をしてきたところである。このため、営業的割引や社会政策的な割引も含めて、各事業所において適切に運転者の労働条件の改善措置が講じられる必要があるため、これに反する場合には必要に応じて指導を行ってまいりたいと考えている。

- (3) 供給過剰や低価格競争、事故多発の背景に、出来高制賃金とりわけ累進歩合制があることから、賃金の一定部分の固定給化、保障給の水準の明確化、累進歩合の排除など賃金改善について行政の立場から措置を講じられたい。

【回答】

賃金体系のあり方は、基本的にはこれは労使の問題であると考えている。但し、タクシー事業の適正な運営と輸送の安全を確保する上で、運転者の皆様の適切な労働環境、これを確保していくというのは大変重要であることは国交省としても認識している。こうした観点から、最低賃金法違反や、労働時間に対する改善基準告示違反、こういったおそれがある場合については、厚労省とも連携しながら指導強化するなどの対応を図ってきたところである。

引き続き労働関係法令の所管であります厚労省、労働局との連携を密にして、厳正に対処していきたいと考えている。

- (4) タクシー事業者に対し、労働時間規制の遵守、安全運行の確保のために、運行記録計を全国一律に義務づけること。さらに、デジタルタコグラフの普及を推進されたい。

【回答】

運行記録計の全国一律の義務付けについては、先ほど旅客課より回答をしたが、デジタルタコグラフの普及については、引き続き補助金の実施をすることにより、さらなる普及に取り組んでいきたいと考えている。

- (5) 都市における公共交通機関は、都市機能向上等の観点から重要な役割を担っている。また、高齢化社会の到来等から、その整備は重要になっている。都市機能の低下要因となっている道路混雑への対策は急がれている。よって、違法駐車排除、駐車場への誘導、自家用車の都市部乗り入れの規制、タクシー専用レーンの整備・拡充を推進

されたい。

【回答】

渋滞対策については、道路局としても深刻な社会問題と認識している。渋滞問題を解決するためにはまず車線と交通容量、道路を通行する車等、交通容量を調整するなどの対策等の上でないとタクシーレーンの整備はなかなかできない。まず違法駐車とか、交通量を阻害している原因を排除する等、警察との連携も必要になってくる。まず、国として直轄事業で整備するバイパスだとか、車道拡幅等の施策、交通容量を拡大した後に、またその基本道路を公共交通にもなるべく割けるところは割きたい。

また、タクシーレーンに関しては道路局のほうでも、交通形成事業として、今大きく事業が動いている。たとえば新宿、あそこは線路の上を2階にタクシーで、3階、4階には駐車場として道路空間を立体的に活用するというような政策を行っている。また、その地域においては、渋滞協議会などを設け総合的な対策を行う計画をつくっている。

- (6) 「電子監査・許可更新システム」(仮称)を導入し、事前に整備した各種データベースを利用して、事故実績や社会保険加入の有無、労働基準法違反実績等の記録等を行い、悪質な事業者に対する指導・取り締まりを徹底されたい。

【回答】

システムについては、既に電子的なデータベースは構築しているところであり、より一層の有効的な活用のため、適時必要な改修を行って効果的な監査ができるように努めてまいりたいと考えている。

5. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

- (1) NPO等による自家用有償運送について

- ① 自家用有償輸送は、福祉輸送や過疎地輸送で公共交通によりがたい場合に限って例外的に認められており、その位置付けを堅持されたい。

【回答】

NPOなどが行う福祉有償運送及び過疎地有償運送については、タクシー等の公共交通機関にのみによっては、住民、それから要介護者等に対する十分な運送サービスの確保が困難であると認められる場合に、それらを補完するものとして当該地域の関係者で構成する運営協議会において必要であることに合意した場合に限り、有償の移送を認めているところである。

こうした制度の適切な運用を通じて、今後も引き続き自家用有償運送の輸送秩序の確保に努めてまいりたいと考えている。

- ② 運転者の資格要件については、第二種運転免許の取得を条件とされたい。

【回答】

自家用有償運送は、他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全の確保。これらをバス・タクシーと同様に必要不可欠であると考えている。しかしながら、自家用有償運送の場合、実態の運送形態に鑑みれば、主に運送する地域が限定されていることや運送頻度が低いこと。また、収益を上げるために効率性が求められているというものではないこと。こういったことから、運転者要件については、バス・タクシー事業と同様に高いレベルの措置を求めるまでの必要性はなく、とは言っても、安全の観点から、一定レベル以上の内容をそなえた講習、これを修養すること、これを条件としているところである。

従って、こうした措置の適切な運用を通じて、今後も引き続き自家用有償運送の輸送の安全の確保を図ってまいりたいと考えている。

- ③ 運送の対価は、非営利であること、実費の範囲内であるという原則を踏まえて定められ「タクシー運賃の半額を上限」とする基準を堅持されたい。

【回答】

自家用有償運送の対価については、まず運送主体であるNPO等の営利を目的としないものに限定している。その上で設定される対価を目的とするようなものにならないように実費の範囲内ということで、二段階でその営利を目的としてないというところを見ており、運営協議会において協議が整っていること。これをまず要件としている。

その対価の基準については、関係の通達、タクシーの上限運賃の概ね2分の1の範囲内であることとしており、これは運営協議会において、非営利、実費の範囲内であるという協議を行った上で合意をしているので、皆様も運営協議会の構成員の1人であることから、協議会の中で発言していただければと考えている。

さらに、昨年6月30日付の通達により、これらの取り扱いを含めて関係者に再度周知を図っているところである。

- ④ 運営協議会において、地域実態を踏まえて合意された「上乗せ基準」を尊重されるよう指導されたい。

【回答】

運営協議会において、当該地域の移動制約者の状況、タクシーとの公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償運送について十分な検討が行われ、合理的な理由に基づいて合意され、設けられた独自の基準、ローカルルールについては、当該運送に過度な制限を加えるものではない限り、排除されるものではないと考えている。

一方で、協議における合意形成に必要以上の制約が課されて、必要な輸送サービスが確保されない等の指摘もこれまでにあったことも事実である。このため、この制度が施行されてから4年が経過したということもあり、平成23年1月より、労働組合等を委員とした運営協議会における合意形成のあり方検討会を設置し、5回にわたり検討を重ねて、平成23年6月30日に課題及び改善策について報告書を取りまとめたところである。

当該報告書の課題及び改善策を受けて、制度を所管する立場である国交省としては、この役割を運輸局に対して通達を出している。この中で運輸支局は運営協議会構成員に対して、ローカルルール通達の趣旨を再度周知するとともに、運営協議会ごとのローカルルールについて、改めて検証を行うこととしたところである。この検証の結果、合理的な理由に基づいて定められていないと判示されたローカルルールについては、運輸支局から運営協議会を主催する市町村に対し、その見直しを積極的に働きかけることとし、運営協議会の場において、当該ローカルルールの適切な見直しを推進することとしている。

⑤ 複数の利用者の乗車を認める事例について、明確に限定されたい。

【回答】

福祉有償運送においては、ドアツードアの個別輸送を原則としているが、1回の運行で複数の旅客を運送する複数乗車については、当該地域における運営協議会において、複数乗車を必要と認め、かつ複数乗車を行う際に旅客から収受する対価が関係通達等の基準を満たしていることについて、これについて合意がなされている場合に認められるとしている。

また、この際に、運営協議会は、運送者に対して輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講ずることを求めることができるとされている。なお、複数乗車が認められる具体的な通達については、平成21年5月21日付の通達において、一応周知を行っているところである。

(2) 運転代行の違法営業が後を絶たない状況にあることから、警察や運輸局などと連携を図り取り締まりを強化されたい。特に、代行要員の二種免許のチェック、A B間・A C間輸送に対する摘発を強められたい。

(3) 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を改正し、代行車両流し・辻待ち行為等の禁止、A B間輸送の排除、随伴車両への任意保険加入の義務化、ツーシーター車両の義務付け、さらには安全を担保できるような制度を確立されたい。

【回答】

平成10年6月に運転代行業法、これが施行されて既に10年が経過しており、警

察と国交省のほうでこれまでも必要な制度改正、それから悪質な代行業者に対する指導監督等を行ってきたところある。

一方で、代行業者による白タク行為や無保険運行等の違法行為が後を絶たないと指摘も各方面からなされていたため、昨年秋、その両省庁において、運転代行業界及びタクシー業界と連携しながら、代行業の実態調査を実施し、代行業における諸問題の把握を行ってきた。さらに、実態調査の結果を踏まえ、代行業はこれまで以上に安全かつ安心して利用され、業界の健全化を図るための新たな対策を取りまとめて、3月29日に公表を行った。

この健全化対策では、随伴者による白タク行為といった悪質な違法行為の根絶を図るため、随伴者へのこれまで行っていたマグネットなどの貼り付けを廃止し、ペイントによる表示を義務化すること。また、白タク行為にかかる行政処分基準の強化、また安全・安心な運転代行業者の普及促進により、悪質業者の淘汰を図ることとしている。

なお、健全化対策の各施策の実施時期については、省令通達改正が必要な項目、これについては、パブコメ、それから諸手続、こういったものを得た上で、来年早々の施行を考えている。

その他については、関係団体等と検討を進め、順次実施していきたいと考えている。

6. 規制緩和の弊害関係について

(1) 事前チェック体制の強化について

需給調整規制撤廃に伴い、事後チェックに移行し監査要員も増員している。しかし事業者数に対して監査要員の絶対数が不足しており、体制として不十分である。また、事後チェックだけで管理・監督を行うことは現実的でなく、タクシー産業の秩序維持が不可能なことは明らかであり、事前チェックとバランスをとった監査強化策を新たに設けられたい。

【回答】

タクシーの法令遵守等チェック体制のあり方について、新規参入の許可にあたっては、輸送の安全と利用者利便の確保を図る観点から、適正な事業運営を行うために、必要な基準を定めて審査を行うとともに、事後チェック体制の充実強化、これを行っているところである。

引き続き、必要な監査要員の確保、それから重点的かつ効率的な監査や行政処分の厳格な運用を通じ、また必要に応じて基準を見直すことなどにより、輸送の安全と利用者利便の確保に努めていきたいと考えている。

監査の強化に関しては、平成20年12月の交通政策審議会の答申や、平成21年3月に取りまとめられた事業用自動車総合安全プラン2009、これにおいて悪質事業者

等への対策として、処分基準の強化、それから最低賃金法違反、社会保険等未加入事業者に対する処分の強化、こういったものの必要性が提言されており、こうした提言を踏まえ、旅客自動車運送事業における監査方針、それから行政処分基準の改正、これを行って平成 21 年 10 月 1 日より施行し、その後も必要に応じて改正を行っているところである。

改正後の監査方針に基づき監査を実施するとともに、引き続き労働関係法令の所管官庁である労働局との関係機関と連携した監査の実施や、効果的効率的な監査を実施して、法令違反が認められた場合には、行政処分基準等に基づき、厳正に対処していきたいと考えている。

なお、監査要員については、監査担当要員が設けられた平成 14 年 7 月、この運輸局再編当時は運輸局支局、全国で計 108 名であったが、平成 23 年において 306 名、こういった形で増強している。平成 24 年はさらに 14 名の増員が予定されているところであり、引き続き監査要員の増員、これを図って体制の強化を進めていきたいと考えている。

(2) 事業閉鎖（退出）の認可制導入について

タクシー適正化・活性化特別措置法が施行されたものの、事業閉鎖については事後届出で済んでいる。しかし、一般的に見て雇用責任を果たさないまま、運輸局に事業閉鎖の廃業届を出せば、自動的に受理されてしまうのが現状である。具体的には、賃金の未払いや解雇手当の不支給、その他の労働債務の整理ができていなくても、廃業してしまえば事業者の責任追及が事実上できなくなってしまう。また、利用者との間で交通事故などのトラブルからの保障問題があっても「逃げ得」となり、利用者への損害を与えることになる。さらに、交通空白地を乗合タクシーなどで地域交通を確保していた場合、突然のタクシー事業の廃止は地域住民の生活交通を奪うこととなり、地域社会の維持を一層困難なものとしてしまう。こうしたことから、「事業閉鎖は、労働組合（又は従業員代表）との合意に基づく書面の提出を義務付け、運輸局の審査を経た後でなければ受理しないこと」とされたい。

【回答】

事業を継続するか、廃止するかということについては、基本的には事業者の経営判断である。経営判断のことであるため、こういった条件を付して、こういった条件で認可するということは極めて難しいものだと思っている。

しかしながら、運転手の方々への賃金の未払い問題は極めて問題である。この認識は持っており、このような問題については、民法上の債権債務の処理、それから労働関係法令の措置がなされることが重要であるため、厚労省とも連携し、情報交換して取り組んでいきたいと考えている。

(3) 悪質事業者の排除について

リース制や企業内個人タクシーに名を借りた、名義貸しなどの違法行為を当然と行う事業者が横行している。こうした事業者は、雇用形態は形式的であり道路運送法違反や改善基準違反、最低賃金法違反、社会・労働保険未加入、定期健康診断未実施、累進歩合制など事業者としての適格制を有していない行為である。さらに、運行に伴う諸経費や事故負担についても運転者に転嫁、車両持ち帰りなど適切な運行管理も行わない。このような悪質事業者には徹底して重点的な監督を行い、摘発・取り締まりを強化し、名義貸し行為の判断基準の厳格な運用により営業停止や許可取り消しによる退出促進の取り組みを進められたい。

【回答】

国交省では、乗務時間告示違反等の法令違反に対する事業者に対しては、厳格な処分を実施するとともに、法令違反に対する是正措置を確実に講じさせるため、フォローアップ監査、こういったものを実施するなどして、監査の強化及び行政処分の厳格な運用を行っている。

また、平成 20 年 12 月の交通政策審議会答申、先ほど申した平成 21 年 3 月の事業用自動車総合安全プラン 2009、これにおいて悪質事業者への対策として、処分基準の強化、それから最低賃金法違反や、社会保険未加入事業者に対する処分の強化の必要性を提言されているので、こうした提言を踏まえ監査方針、行政処分基準、改正を行って平成 22 年 10 月 1 日から実施している。また、その後も所要の改正は適宜行っているところである。

改正後の監査方針、これに基づいて監査を実施するとともに、引き続き労働関係法令の所管である労働局等の関係機関とも連携した合同監査や監督、こういったものを実施、それから効率的・効果的な監査を実施して、法令違反が認められた場合には行政処分基準に基づいた処罰を行っていきたいと考えている。

名義貸しについては、名義貸し行為は安全運行のための様々な責任を許可事業者が負うことになっている。道路運送法の許可制度の趣旨、これを全く無視した違法行為になるので、そのような事実があった場合には厳格に対処する必要があると考えている。

このため平成 20 年 6 月に運輸局局長通達を出したところである。運輸局ではこの基準に基づいて必要に応じて実態調査、指導を行っているところであり、名義貸しの事実があった場合には、厳選に対処していきたいと考えている。

7. タクシー事業の健全化・活性化に向けて

(1) ハイタク運転者資格の創設と登録制度について

よりよいタクシーサービスの提供と、ハイタク運転者の社会的地位の向上をはかる

ため、ハイタク運転者資格を創設すること。その資格は全国一律のものとして、現行の第二種運転免許に加えて、新たにタクシー運行に関わる地理、法令、安全、接遇、介助等のタクシーサービスに関する研修を課し、修了試験の合格者にタクシー運転者証を発行する制度とされたい。

また、タクシー業務適正化特別措置法の改正に伴い、政令指定都市を中心に導入された運転者登録制度については、浜松市、静岡市、新潟市を早急に指定するとともに、全国的に導入促進を図ること。さらに登録抹消においては労働者の代表を加え、その合意を必要とされたい。

【回答】

わが国のタクシー制度は、事業者による運行管理を中心とする法人タクシー制度、これによって輸送の安全と利用者の利便の確保を図るといった基本的考え方をとっている。

このため、道路運送法に基づく事業者に対する規制を基本としつつ、事業者による運転者の管理が行き届きにくい流し営業中心の都市部においては、タクシー業務適正化特別措置法に基づいて運転者登録制度を設けており、この制度については、平成20年6月安全法令、接遇、地理に関する各種講習、これの修了を要件とする制度改正を行って、対象地域、主な政令指定都市まで拡大し、現在13地域まで増えている。

タクシーの運転者の国家資格制度の創設は、わが国の法人タクシー制度との関係なども含めて、慎重に検討する必要があると考えている。タクシー運転者登録制度にかかる未実施の政令指定都市、この展開については当該地域における流し比率、これが指定の要件になっているが、受け皿の準備体制、こういったものを総合的に勘案した上で判断していきたいと考えている。

運転者の登録の取消しについては、サービスの大部分が運転者によるところが大きい流し比率の高い地域において、不当運賃収受、それから運送の引受義務、義務違反、こういった極めて悪質な違反行為に対して講ずるものであり、輸送の安全、利用者利便を確保する観点からも、関係者の合意の有無により判断すべきものではなくて、判断基準に基づいて厳選に対処していくべきものだと考えている。

(2) 適正な労働条件の確保について

需給調整規制撤廃以降、需要減退にもかかわらず新規参入事業者の増加や既存事業者による増車がなされてきた。その背景は、出来高払い賃金である歩合制にあることが明白になっている。完全歩合制賃金、とりわけ累進歩合は生活給確保に向けて長時間労働を余儀なくさせることから見直しが急務である。適正な労働条件の確保に向け賃金制度のガイドラインを設けるなど、固定給・保障給の対策を行政指導として講じ

られたい。

【回答】

賃金体系のあり方、これについては、基本的には労使間の問題であると考えている。但し、事業の適正な運営と輸送の安全を確保する観点からは、適切な労働環境を確保することは大変重要であると考えているので、最賃法違反や改善基準告示違反、こういったおそれがある場合には厚労省と連携して、指導強化を図っていききたい。また、出先機関である労働局や運輸局と連携を密にして、厳正に対処していききたいと考えている。

(3) 公共交通における道路使用優先策について

地球温暖化対策の一環として、公共交通機関の積極利用が望まれている。都市部を中心とした乗合バスの定時運行に向けてバスレーンが設置されている。バス専用レーンは地方都市を含めた中心部に集中し、欧州では都市部における公共交通の走行環境改善策として、バスとタクシー共用レーンとなっている。公共交通優先策の一環として地域で共用走行している区間もあるが、更なる拡充を図るとともに、タクシー・ベイの増設をされたい。

また、社会実験としてパーク・アンド・ライドが行なわれているが、駐車場から目的地までの移動交通にはタクシー活用を促進されたい。

【回答】

車社会がもたらす生活環境の破壊や交通事故などの諸問題の改善策として、パーク・アンド・ライド、公共交通機関の利用促進策推進をしているところである。環境保護の観点から事業者の乗り入れ規制が行われている観光地、こういったところにおいては旅客の需要に的確に応え、タクシーが活用されるよう適切に対応していききたいと考えている。

8. 安全及び福祉関係について

(1) ハイヤー・タクシー車両安全対策について

① 車内防犯カメラ及びドライブレコーダー装着の促進に向けて、助成を行われたい。

【回答】

タクシーを対象とした強盗事件、これについては、国交省としてはこのような犯罪の撲滅に向けて防犯対策の一層の強化について、事業者に対する指導を徹底していききたいと考えている。

警察においても、平成21年4月15日、タクシー強盗防犯対策会議が開催されて、新たなタクシーの防犯基準を定めるとともに、その普及促進を図ることを決定しているところである。

新たなタクシーの防犯基準において設置が望ましいという防犯設備として、車内防犯カメラを追加したところである。ドライブレコーダーについては、運行管理の高度化等を目的として、平成 22 年度に新たに補助制度を創設したところであり、ドライブレコーダーと連動する車内カメラについては補助対象となっている。平成 24 年度についても、引き続き補助を実施するところであり、今後ともドライブレコーダーの普及に取り組んでいきたいと考えている。

- ② 防犯に関する諸対策の検討の場として、関係行政、事業者、労働者による防犯対策委員会の設置を指導されたい。また、車両については、乗務員の安全に配慮した防犯対策を講じるとともに、タクシー事業の経費負担軽減のため改造費用などに対する助成制度を創設されたい。

【回答】

基本的には、前の問いの回答と基本的には同じになってしまうが、警察の方で防犯対策会議というのを開催し、この中で国交省、警察のほか、タクシーの業界団体、労働組合、これが参画して新たな防犯基準というのを定めて普及・促進を図ることを徹底しているところである。

ドライブレコーダーは、補助対象になっており、これと連動する車内カメラについては基本的に補助対象になっているので、普及させるために引き続き支援を行っていききたいと考えている。

- ③ 事業者ならびに運転者に対する「安全講習会」の開催を徹底されたい。

【回答】

安全講習会の開催ということで、先ほど申した平成 21 年 4 月 17 日にできた基準について、国交省から関係団体に対して新たなタクシー防犯基準を主体的かつ積極的な普及・促進を図ること、これを念頭に置きつつ、参加会員に対してその周知徹底を図るとともに、ソフト面での対応として新規採用者に対する防犯指導について旅客自動車、運送事業、運輸規則、これに基づく賃金運転者使用期間中に実施すること。また、防犯仕切り板の設置率向上を図るため、都道府県ごとの設置率を定期的に調査公表することなどを予定している。

こういった観点についての防犯対策推進をしているところであるが、労働者に対する生命・身体の安全確保については、労使間における安全配慮義務履行という観点から、個々の事業者が積極的に責務を果たすべきもの。まずは事業者がやらなければならない内容であるため、国交省としては引き続き事業者に対して、防犯対策の徹底を指導してまいりたいと考えている。

(2) 運行記録計の装着義務化について

運輸規則が改正され、運行記録計の装着義務が22条によるもののほか、運輸局長が地域を指定できる事になった。運行記録計はデジタル化によって十分なデータが得られるとともに、改善基準を中心とした過労運転防止などの監査にも有効活用できるなど、違法行為の抑止にもつながる。全地域での装着を義務化されたい。

【回答】

タクシー車両における運行記録計による記録については、流し営業を主体に行う地域においては、運転者自らが運送の引受けを行い、乗客を運送することとなり、多くの運転者の賃金が歩合制であること、これを背景としてより多くの集客を行おうとして、走行キロが長くなっている反面、営業所における運転者の管理には限界がある。こうしたことから、運転者が無理な運行を行うおそれが高く、事業者によってより確実かつ合理的な運行管理を担保するために、現在最高乗務距離が定められている地域、人口20万人以上の都市を含む地域で流し営業比率が高く、走行距離が相対的に長い地域、これらについては記録を義務付けているところである。

今後とも各地域の状況を見ながら運行記録計を義務づける地域の範囲について、必要に応じて検討を図っていきたいと考えている。

(3) 福祉対応型車両の普及促進について

高齢化社会に向けてタクシーの果たす役割が大きいことから、高齢者や移動制約者の移動・移送サービスの向上に積極的に対応している。しかし、そのために福祉車両の導入、維持・運行において多大なコストを必要とするのも事実であることから、福祉対応型車両の普及に向けて以下の対応を図られたい。

- ① リフト付タクシー車両の購入費とそれらの運行・運営に係る費用助成を措置されたい。
- ② 福祉対応型車両の導入に対し、税制の特例措置を講じられたい。
- ③ 運転者が介護資格を取得のための費用を援助されたい。

【回答】

高齢社会の進展の観点から、タクシーが高齢者等の交通弱者の移動・輸送サービスに積極的に対応すること、これが重要であるということは認識している。

また、それは地域公共交通機関として責務でもありと考えている。但し、そのための投資は、基本的には事業者自らが積極的に行うべきものと考えているが、国としても福祉対応型車両の普及・促進の観点から、リフトやスロープを備えたタクシー車両の購入・改造、これらについて地域公共交通確保維持改善事業費補助金、これを活用して費用の一部を補助している。

また、障害者・高齢者の他、様々な人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシー

について、国が認定する制度、これを創設するとともに、認定された標準仕様のユニバーサルデザインタクシーに対する自動車重量税、自動車所得税、これの特例措置、これが平成 24 年度の税制改正大綱で認められている。

運転者の介護資格の取得に必要な費用にかかる支援措置としては、全タク連の方で主催しているケア輸送サービス従事者研修、これが教育訓練給付金制度の対象とされているので、活用していただければと考えている。

9. 「改善基準告示」の遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守が事業者の社会的責任である。この間、国土交通省では、厚生労働省との連携強化や相互通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督を実施してきたが、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。長時間・過重労働が交通事故を誘発していることから、道路運送法の規定に基づく運輸規則に示された処分基準と併せて、厚生労働省と協議をして必要な法制度の整備を図ること。

【回答】

バス関係、ハイタク関係、トラック関係も含めて回答する。自動車運送事業に従事するトラック運転者等の労働時間は全産業労働者と比較して長時間労働にあると認識している。自動車運送事業における労働時間の短縮については引き続き取り組んでいきたい。「改善基準告示」については自動車運転者の全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい乗務の特性を踏まえつつ、拘束時間や休息時間のあり方について、当時の中央労働基準審議会が自動車運転者労働時間小委員会を設置して労使参加の中で議論を行い、合意を経た上で定められた歴史がある。「改善基準の告示」については、週 40 時間制に向けての法定労働時間の段階的短縮の動きに対応して改正が重ねられて、平成 9 年の見直しを経て現在に至っている。内容的には拘束時間・休憩時間の規定は、ILO 第 153 条約・路面運送における労働時間及び休憩時間に関する条約として 1979 年に定められたものである。このような経過を踏まえれば見直す際は、関係労使の合意形成を行った上で行うのが前提であると考えられる。さらに、法制化については労働基準法以外に法律化をすることが妥当かどうか、また、関係労使の理解を得られるかの問題が残る。今後も様々な意見を聞きながら、引き続き、自動車運転者の労働条件の遵守に向けて取り組んでいきたい。

厚生労働省としては、今後も 153 号条約の精神を踏まえた改善基準告示に基づいた指導の強化を図っていきたい。

要望事項

1. 交通労連

「自家用有償輸送の運転者の資格制度要件については、第二種面免許の取得を条件とされたい」旨の要望を出しているが、安全を確保する観点からも必要不可欠であると考えている。講習は実施しているということであるが、一日や二日程度の講習で安全が確保されるとは到底思言えない。第二種免許の取得については、強い要望として受け止めていただくとともに検討をお願いしたい。

2. 私鉄総連

大阪、兵庫で認められたハイヤー、タクシーの運賃と認可の問題について、今回の認可では、ハイヤーにおいても距離制運賃と回送中の無線配車を認めている。

通常、東京ではハイヤーは時間制運賃であり、営業所で待機しそこから配車されるなどハイヤーとタクシーは明確に区別されている。

今回の大阪と兵庫の件では、タクシーからハイヤーに用途変更し、さらに距離制運賃と回送中の無線配車を認めることとなると、タクシーと変わらず減車した事業者は、タクシーを全てハイヤーに用途変更してしまう恐れがある。国交省として、ハイヤーとタクシーの違いを明確にさせていただくよう要望する。

3. 交通労連

ハイタク運転手の賃金をはじめとする労働条件は非常に低位に置かれており、それを少しでも改善や前進を図るために政策・制度要求をはじめ、様々な形で申し入れを行っている。

特措法の主な目的の一つでもある労働条件の改善については、残念ながらほとんど是正されず、とりわけ賃金については一向に改善されていない。また、「賃金システム懇談会」については、その取りまとめも行われないうまま時間だけが経過している。

賃金は、労使間の問題ということであるが、「賃金システム懇談会」で論議を重ねた以上、野晒しにしておくのではなく、一日も早く取りまとめを行っていただきたい。

Ⅲ. トラック関係

1. 行政監査の充実と強化及び適正化事業実施機関の機能強化について

- (1) 約 62,000 社強のトラック運送事業者に対する行政監査が、不十分である。「運送事業者監査総合情報システム」の効率的な運用により、チェック体制の強化を図られたい。特に、新規参入事業者の審査はさらに厳格に行い、事業免許取得後も、一

定年数ごとに更新する制度を設け、安全管理面のチェック機能を強化されたい。

また、トラック運送事業者や運転者の規則遵守を監視する「安全検査官（仮称）」の配置、もしくは適正化指導員を「安全検査官（仮称）」として駐車監視員と同様の公的権限を付与するなど、適切な人員配置を図り、監査機能を強化されたい。

【回答】

トラック事業の違反事業者に対する許可の取消処分等については、近年においても審査の厳格化等を図り、悪質業者の排除に努めている。事業用自動車総合安全プラン2009については、運行管理の高度化に注力することとして、具体的には処分基準の強化や厚生労働省との連携を図っている。この方針に則り、引き続き行政監査の充実と強化に努めていきたい。

併せて、適正化事業実施機関との連携についても強化を図っていきたい。

- (2) 「適正化事業実施機関」の機能が十分に発揮されていないため、国土交通省の直轄事業にするか、第三者機関で運営することも含め、適正化事業の責任体制の明確化や独立性の確保など、一層の機能強化・充実に図られたい。それまでの経過措置として、適正化事業指導員の専任化や、さらなる増員、適正配置などを図られたい。

【回答】

国土交通省では、これまで組織運営の中立性・透明性を確保するために、すべての地方実施機関における協議委員会を設置している、地方実施機関とトラック協会との運営区分の明確化等を図っている。

適正化事業実施機関において実施本部長による、適正な組織運営、公正中立な適正化事業の実施等を指導している。

また全国実施機関において事業者数など実態を踏まえた指導員の定数見直しを行っており、地方実施機関においてこれに基づく要員確保の対策を実施している。

毎年指導員の専任化を図り、現在406名である。国土交通省としては、適正化事業が一層効果を上げるよう、本省より各運輸局の各部門等々全国及び地方の適正化実施機関との連携を強化していきたい。

2. 参入要件審査の強化と最低車両台数規制の見直しについて

- (1) 事業許可を与えるに当たっての法令試験の実施など、厳しい審査は当然のこととしても、運輸開始届けがあった段階での損害賠償能力や社会保険加入状況を、所轄官庁との電子情報交換によってチェックし、問題があれば許可を取り消すなど、必要な措置を講じられたい。

また、事業開始後、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の適正化事業指導員による巡回指導が6ヵ月以内に実施されることになっているが、通報によって運輸支局

が監査した段階で改善されていないければ、即座に許可を取り消すなど、参入段階で厳しく対処されたい。

【回答】

新規許可にあつては、平成 20 年 7 月より法令遵守状況を確認するための法令試験の実施及び、社会保険等の加入を必要な項目として追加した。社会保険等の加入については、運輸開始届出書を受理する際に運輸開始日から社会保険等に加入していることの確認を行うとともに、適正な加入が認められない場合には、監査法人に基づき速やかに巡回監査等を実施している。

運輸開始後、貨物自動車運送事業法等に違反した場合には、厳正に行政処分等を行うことにしている。行政処分等については、軽微なものから順に自動車等の車両使用停止処分、事業停止処分、許可の取消処分とする考え方で基準を策定しており、違反を繰り返し違反点数が累積されることにより、より重い累計の処分を行っている。

現在の重い処分、これは事業停止ですが、この適用違反は酒気帯び運転、過労運転等、悪質違反をした場合などに限定されている。行政処分制度に基づく事後チェックの運用について、適正化実施機関と運輸支局の連携をより一層強化することにより、厳正な対処を図っていききたい。

(2) 現状では、全国一律 5 台となっているトラック運送事業者最低保有台数の規制さえ守られていない。最低保有台数規制の遵守徹底を図るとともに、安全教育の実施等を含め、運行管理と車両の整備管理が十分に出来る事業規模とするため、最低保有台数を 11 台以上に引上げることを検討されたい。

なお、現在、5 台に満たない事業者については、勧告から一定期間経過しても改善が見られない場合、営業許可を取り消されたい。

【回答】

最低車両台数規制については、現在平成 22 年 7 月に取りまとめたトラック産業の将来ビジョン検討会で取りまとめた中間整理、これに基づいて最低保有車両台数のあり方、適正運賃収受に向けた取り組みの議論を現在やっている。22 年 12 月に第 1 回ワーキンググループを開催して、都合 5 回実施した。その間、東日本大震災等があり、ワーキンググループを開催できないときもあった。以降、現在鋭意開催して議論を深めている。その間トラック輸送の実態に関する調査、トラック運送事業の運賃調査等実施して現在議論を深めている。

現在、トラック業界内の適正最低車両台数について検討を取りまとめている。国土交通省としては、トラック業界、関係者の意見等を踏まえながら、最終的な取りまとめに向けて、引き続き検討していききたい。最低車両台数規制については、非常

に多くの意見があり許可基準を満たせない事業者については、認めるべきではないという議論もあり、なかなか難しい問題です。が取りまとめに頑張りたい。

ただ、最低車両台数規制については、基本的には輸送の安全の確保を目的とした参入基準なので、その遵守を徹底したい。安全確保を図る観点から、5両未満の事業者に対しても、平成21年に重点監査等を行ったように、厳正に対処していきたい。

3. 「労働基準法」ならびに「改善基準告示」の改正と遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守は事業者の社会的責任である。この間国土交通省では、厚生労働省との連携強化や総合通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督の実施、平成20年度からバス・トラック事業者にも合同監査を拡大してきたが、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。この改善基準告示は、運転業務に従事する者の安全運行と労働条件改善に役立てることになっている。

しかし、トラック運送事業の年間総労働時間は、全産業平均と比較しても長時間の実態にある。

安全を確保するには、総労働時間の短縮が不可欠であり、年間総拘束3,516時間の短縮はじめ、休息期間・運転時間・連続運転時間等の規制を実効あるものとするために法整備を検討されたい。

また、その効果をあげるためにも、行政監査の充実強化及び適正化事業実施機関の機能強化と違反事業者に対する罰則強化も同時に図られたい。

【回答】

過労運転の防止を最重要課題として、監査における重点事項として位置づけ、これに対する違反状況を監査するとともに、問題がある事業者については厳正な処分を行っていききたい。

他の部分と重なるが、監査の要員についても、平成14年のスタート時には、108名だった人数を今年度において306名まで増員した。引き続き監査要員の増員にも努めたい。

4. トラック運送業に対する緊急措置の徹底について

2009年3月に発出された「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」及び「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」は、公正取引委員会も入ったなかで、トラック運輸における「燃油サーチャージ」の付加が認められた。しかし、届出事業者数は一向に増えず、制度の形骸化が懸念される。したがって、「軽油価格高騰に対処するトラック運送業に対する緊急措置」が、多くのトラック事業者にとって実効あるものとなるよう、なお一層、強力に指導されたい。

また、租税特別措置法では、ガソリン価格を指標に本則税率を上回る税率を調整するとなっている。ついで、租税特別措置法と同じ指標を使用する「燃油サーチャージ」については、独占禁止法の適用除外とされたい。

【回答】

トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入及び下請・荷主適正取引について、平成 20 年 3 月にガイドラインを作成し適正取引の推進を図っている。

また、公正取引委員会と連携で取り組んでいるトラック運送業に対する緊急措置についても、今後も必要な措置であることから実効性あるように取り組んでいきたい。

なお、燃料サーチャージの導入またはその内容について、事業者間で、または事業者団体において十分に議論する必要がある。

5. 荷主勧告制度の機能強化について

貨物自動車運送事業法第 64 条の荷主勧告制度に基づき、トラック運送事業者に改善命令や行政処分を行うときに、原因が明らかに荷主（利用運送事業者を含む）の強要や指示による場合、その荷主に国土交通大臣が公文書で改善勧告できることになっている。また、荷主が不当な運賃を要求したという事実が明らかな場合にも荷主勧告の対象となるが、事業法施行以来、一度も発動されたことがない。荷主企業の経済活動を所管する省庁との連携を図り、罰則規定を含む制度の機能強化を図られたい。

また、事業改善命令（第 28 条）、緊急調整措置（第 7 条）ならびに標準運賃の設定（第 63 条）の適用にあたっては、基準の明示など現実的な発動基準となるよう指導されたい。

合わせて、荷主との対等な取引関係を構築し、荷主の背後責任を明らかにするために、一定の契約書の作成を事業法で義務付けられたい。

【回答】

平成 20 年 4 月から、荷主勧告の対象となるトラック事業者の違反行為について、従来運用していた過積載に係るものに限っていたが、過労運転及び最高速度違反に係るものを追加して、荷主勧告制度の運用の拡充を行った。現在まで勧告に至ったケースはないが、トラック事業者と荷主が共同して、より安全運行のできる環境づくりに取り組むことができるように、荷主勧告に至る前にトラック事業者の違反行為の改善及び未然防止のため、荷主に対して協力要請書を発出することになっている。協力要請書によって、荷主において違反防止に向けた取り組みの促進が図られていると考えられる。

また、昨年 4 月からは、事業用自動車総合安全プラン 2009 に基づき、荷主勧告に至らない場合であっても、重大事故や違反等に荷主の関与が認められたものについては、本省ホームページ等の情報において、荷主等を公表することになっている。

荷主と運送事業者との適正取引を継続するため、平成 20 年 3 月 14 日に、トラック運送業における「下請荷主適正取引ガイドライン」を作成し公表した。下請法では運送委託契約書の交付義務があるが、特にスポット取引については、書面契約がなされていない場合があり、運送委託契約書の交付の徹底を図る必要があることを指摘している。ガイドラインを実効あるものとするべく、パートナーシップ会議の実施、不適正取引事案の解決に向けた公正取引委員会、中小企業庁の働きかけなどを通じて、公正取引ができる環境づくりに取り組んでいる。

6. G マーク制度の普及について

未だ G マーク制度の知名度は低く、認定事業所数が大きく増えているとは言いがたい。行政側としても荷主団体等への働きかけや、この制度の普及に向けて、さらに支援を強化されたい。また、申請を上げる事業所が少ないことにも一因があり、認定事業所数の拡大を図るため、今後、労災保険や損害保険などの料率への反映、さらには公共事業への入札要件に加えることなど、社会・経済システムのなかで、G マーク取得に対して、よりインセンティブが働くよう地方への指導を含め検討されたい。

合わせて、制度を充実するため、大手事業者に備車、協力会社への G マーク取得促進を要請されたい。

なお、基本的には、G マーク制度を権威あるものとするために国の認定制度とされたい。

【回答】

G マーク制度については、事業者の安全輸送に対する意識づけを高めるために、業界が自主的に取り組んでいるところで、大変有意義な制度であると考えている。

国土交通省としては、全国実施機関が行っている安全性評価事業を推奨する立場から、今後とも事業の発展のため支援していきたい。

国土交通省では、違反点数の早期の消去、G マークの更新事業所に対する認定期間の延長。I T 点呼の承認等のインセンティブ制度を実施してきた。さらに I T 点呼については、昨年 4 月より点呼場所として車庫を加えるとともに、機器についても、携帯型端末の使用を認めたほか、実施時間についても、原則深夜・早朝の連続 8 時間以内しか認めていなかったが、連続 16 時間以内に延長するなど、その要件の拡大を図ったところ です。

その他、G マーク事業者に対する損害保険料を割引している損害保険会社、また、平成 21 年からは、G マークステッカーに国土交通大臣指定の文字を入れて、国土交通省の G マーク制度への関与をより明確に示すことにした。

さらに、平成 22 年 4 月に取りまとめられましたトラック産業に関する将来ビジョンの検討会の中間整理に向け、トラック輸送サービスが安全面における品質の高さ

によって選択される市場の構築が重要と方向付けがされたことから、変更のGマーク制度における事故発生率等の具体的価値、定量的なデータ分析を行い、Gマーク事業者の優位性を検証するとともに、荷主、利用者に対し、優位性をわかりやすい形で提供する手法等について、全国実施機関とともに検討を行っている。

今後とも、全国実施機関と連携して、効果的なインセンティブ等を含め、本制度の充実を図っていききたい。

7. トラック運送事業者の「安全評価システム（仮称）」導入について

トラック運送業界を健全に発展させるためには、ルールを守る事業者と、守らない事業者を区別する必要がある。全事業所をランク付けし、それを公表して、ルールを守らない事業者は、物流市場から撤退せざるを得なくなる「安全評価システム（仮称）」の導入を図られたい。

現在運用されている運送事業者監査総合情報システムに、監査方針の細部取り扱いに定められた、「新規許可事業者」「原因及び区分が同一の事故を3回以上繰り返す」といった具体的な監査対象の選定基準を指定して事業者を抽出できる機能をもたせ、厚労省の年金システムや警察庁の事故情報などとの電子情報交換を促進し、安全管理面のチェック体制を強化されたい。

【回答】

ルールを守らず、違法行為を行う事業者に対しては、従来から警察と関係行政機関からの通報と。適正化実施機関からの情報等を踏まえて、国土交通省による監査や行政処分を実施している。違法行為が是正されない事業者については、最終的には事業許可の取消処分により、トラック業界から待避させることになる。

なお、行政処分の結果については、各地方運輸局ごとに公表している。

国土交通省では全国実施機関で実施しているGマーク制度の普及促進を支援すべきとともに、今後ともルール違反事業者に対しても、処分基準により厳格に処分を実施したい。

安全評価システムについて、すでに電子データベース化しており、効果的な運用に努めたい。

8. 共同化・協業化の促進について

交通環境改善のため、都市間輸送の共同化と都市内輸配送の協業化の推進による効率化対策を促進されたい。具体的には、「共同配送センター」の拡充や、大都市環状道路のインターチェンジに隣接した「ロジスティック・センター（仮称）」設置の早期実現などを図られたい。

【回答】

国土交通省では、物流分野の環境負荷の軽減を図るため、経済産業省や業界団体と連携して、グリーン物流パートナーシップ会議を立ち上げている。この会議の枠組みを活用して、荷主企業と物流事業者の共同による共同輸配送の実施を含めた物流交流化の取り組みを推進してきた。今後も同様の取り組みを推進していきたい。

また、高速道路インターチェンジ等の社会資本と連携して整備される物流拠点設備を中核とした流通業務の総合化及び効率化を推進するため、平成 17 年に流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律を施行した。この法律に基づく総合効率化計画の認定事業者に対しては、物流施設に関する法人税、固定資産税の税制特例措置や、中小企業信用保険の限度額の拡充といったメニューを用意している。

本法に基づく総合効率化計画の認定数は、平成 24 年 3 月末現在で 168 件となっており、今後も当該制度を活用していくことで、流通業務の総合化及び効率化を促進していきたいと考えている。

9. 過積載の防止対策等について

過積載や悪質な違法行為を防止するため、以下の措置を講じられたい。

(1) 過積載防止のため、「出荷重量証明書」の発行を義務付けられたい。

【回答】

過労運転ならび過積載については、重要な問題だと認識している。違反事業者については、厳正な行政処分を実施するように努めていきたい。

過積載の防止対策等の出荷重量証明書に関しては、現在、トラック事業者が一般的に採用している運送約款では、トラック事業者から荷主に対して貨物の重量を記載した運送上の提出を求めることができる規定がある。荷主が重量を正確に把握していないこともあるが、日々の運送業務の流れ等から、運送約款の規定が十分に活用されていない面があると聞いている。この問題を改善するためには、トラック事業者自らの努力によるもののほか、荷主の意識改革、協力が不可欠であることから、社団法人全日本トラック協会では、現在推進されている輸送秩序確立運動の中で、出荷重量の証明を得る運動等を行っていると聞いている。国土交通省としても、今後ともその推移を見守っている。

(2) 過積載防止のため、自重計の実用化と装着義務化を促進し、税制などの優遇措置を講じられたい。

(3) 過積載、過労運転、スピード違反等の取り締まりを強化するとともに、悪質な違法行為については厳正な処分を実施し、再発防止のために、使用者、荷主等の背後責任の追及と罰則強化を図られたい。

【回答】

過積載について大型ダンプでは、ダンプ規制法で自重計の取り付けを義務付けされている。当課として過積載防止については、取り締まりを他省庁とも連携しながら強化することで、総合的に取り組んでいきたい。装着義務化についての要請については、今のところ装置そのものの精度の関係とか、義務化をするために対象車両を拡大するといったときの費用対効果なども考え、今直ちに義務付けをすることは考えていない。

10. ディーゼル車排出ガス規制適合車への代替に向けた助成策について

規制緩和による参入企業の増加や急激な不況による貨物輸送量の低迷などで輸送秩序は後退し、実勢運賃の下落傾向が続いているにもかかわらず、軽油価格の高止まりなどにより輸送コストが上昇し、業界の経営は一層厳しくなっている。こうした状況を踏まえ、環境対策として必要な排出ガス規制適合車への代替に向け、さらなる優遇税制、補助金、低利融資、利子補給、リース補助などの支援措置を図られたい。

【回答】

ディーゼル車の排ガス規制適合車への代替に向けた助成策について当省では開発普及促進のために、今までハイブリッド車をはじめとした最新の規制に適合するための車両購入についての予算措置などを講じてきた。

また、最近ではこの4月2日からエコカー補助金について受付を開始した。こういった制度を活用して普及促進を図っている。

また、税制措置についても、平成24年度税制改正大綱が決まり、エコカー減税について3年間延長するということが決まった。また、エコカーを重点化した形での自動車重量税の軽減措置、あるいは自動車取得税の特別措置についても、充実を図っている。

こういった補助金、税の取り組みを通じて、引き続き環境対応車の普及促進に向け努力していきたい。

11. デジタル式タコグラフ映像収録型ドライブレコーダーの普及促進について

車両の急発進、急加速、急停車等、運行状況の詳細がすべて数値で記録されるデジタル式タコグラフや、事故発生時前後の走行情報を記録する映像収録型ドライブレコーダーは、安全運転管理や自動車事故の未然防止に有効な手段となりうる。したがって、一層の普及促進を図ると同時に、依然として高価であるため、助成措置の拡充を図られたい。

【回答】

現在、記録計の義務づけ拡大検討会を事業者・労働組合とともに実施している。この中での結論に基づいて、義務付けの拡大を図っていきたい。

併せて、補助制度についても実施し、さらなる普及をはかっていきたい。

12. セメント・生コン輸送業界について

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の雇用維持、労働条件の向上のため、関係行政機関と協議・連携して、諸税の軽減措置、協業化の促進、国の助成支援等、適切な措置を講じられたい。合わせて、公共事業については、一律的な事業量の削減を行うのではなく、社会的インフラや防災など生活基盤強化につながり、経済効果の大きい事業を中心に重点化するなど、抜本的な見直しと同時に適切な措置を講じられたい。

【回答】

セメント・生コン業界、輸送業界だけというよりも、貨物自動車運送事業者の環境対策のために、環境対応車の補助制度やエコカー補助金制度を設けている。

また、エコカーにかかる自動車重量税の見直し、衝突被害ブレーキを備えた大型トラックにかかる自動車重量税及び自動車取得税の特例措置が創設されている。

また、車両総重量3.5トン以上のトラックを対象とした中小企業所得税や法人税の特別償却制度等々の2年間の延長が認められた。

後段の部分の公共事業については、国民にとって本当に必要かどうかということを見極めて、整備については、効率的・重点的に進めていく方針である。昨年、東日本大震災などによる被害が多数起きました。国民の安全・安心を守るという社会資本整備の最も重要な使命があると考えます。

また、人口減少とか、急激な高齢化、財政制約に加えて、震災を契機とした制約、こういった課題を克服し、持続可能で活力ある国土地域づくりを目指して進めていくことが重要であると考えている。

このような認識を踏まえて、社会資本整備の今後のあり方を示す整備重点計画の見直し作業をしている。この重点計画では、災害リスクの提言とか、産業経済基盤や国際競争力の強化、持続可能で活力ある国土地域づくりの実現、社会資本の的確な維持管理、こういった重点的な目標を定めて、重点的に実施すべき事業施策の内容をわかりやすく示した上で、社会資本整備の必要性、重要性を国民に明らかにして、必要な社会資本整備をしっかりと進めていきたい。

13. トラック運転者の雇用政策推進について

世界的な景気後退によって、足元の雇用情勢は悪化しており、短期的には、トラック運転者の採用難が解消されているが、近い将来、構造的な労働力不足が到来することは避けられない。加えてワークライフバランスの取り組みも進むなか、わが国産業の生産活動・国民生活に支障をきたさないためにも、労働時間の短縮、公正な取引慣行の確立、人材育成、トラック運転者の社会的評価や職業資格制度の確立、労働法規の周知徹底と遵守、労災や職業病の撲滅に向けた職場環境の改善等、総合的な施策を早急に講じられたい。

【回答】

我が国の輸送の安全を確保する観点から、優秀なトラックドライバーの確保と育成は大変重要であると認識している。労働力の確保に必要な労働条件の改善については、長時間労働の是正、公正な取引慣行の確立などが重要であることから、運輸支局による監査や適正な実施機関の巡回指導等により、改善基準告示の社会保険等加入の徹底を図っている。

一方、実運送事業者だけの努力では解決できない面もあり、荷主側が努めて問題解決に取り組むべき部分もあることから、荷主との共通理解を深め、共同して問題解決を図られるように、国土交通省は平成19年5月に安全運行パートナーシップガイドライン、平成20年3月に、下請運輸適正推進ガイドラインを策定し、その実現に向けて20年5月から、全国地方でパートナーシップ会議を開催し、荷主との望ましいパートナーシップの普及に努めている。

また、事業者側の努力により、改善できる労働力確保に関する取り組みについては、各事業者が事業体制形態に適したベストプラクティスを選択し、参考にして取り組んでもらっている。今後とも安全運行に資するトラックドライバーの育成・確保については、全日本トラック協会と連携して取り組んでいきたい。

14. トラック運転者資格制度の創設について

トラック運送事業の実態を考えると、職業運転者としてのモラル、運転技術、職業知識等を高度に維持し、国民から信頼を得る必要がある。事業用トラック運転者としての高いプライドと責任感を維持し、資質の向上を図り、安全運転を励行するため、交通安全、輸送の安全確保等の観点から、「事業用トラック運転者資格制度（仮称）」を創設されたい。また、この制度の維持・運営については、公平性・中立性・透明性が保たれる機関で管理することとされたい。

【回答】

トラック事業に従事する運転者については、プロドライバーとしての意識及び社会的責任・自覚等の向上を図り、その公共性が社会全体から認知されるよう環境整備することは、輸送の安全を確保する上で、極めて重要であると認識している。このため、従来からトラック事業者に対して適正化事業実施期間の巡回指導等により、運転者に対する交通法令の遵守等について指導、監督の計画的な実施や自動車事故対策機構等が行う適正診断の受診について確認指導等を行ってきたほか、トラックドライバーコンテストなどによる運転者の技能・資質の向上のための施策を講じている。今後ともこれらの施策を活用して、トラック運転者の安全運転指導レベルアップを図っていきたい。

なお、トラックドライバーの新たな資格制度については、トラック運転者にとっ

での資格要件を過度に強化することにならないか。トラックドライバーの労働力の確保に支障を来さないか等の観点から、慎重に検討を行うことが必要であると考えている。

このほか、各地域における事業用自動車安全対策会議等において、運転技術が優秀な運転者を優良運転者として認定顕彰し安全運転の普及を図っている。

15. 中型免許の見直しについて

事故防止への一方策として一定の理解をするが、新免許制度が職業資格制度に連動するよう検討されたい。合わせて、総重量規制を集荷配達業務上、2トン車の架装減トンなどに対応できるよう、現実的総重量となる重量（6.5トン）に引き上げられたい。

【回答】

平成16年に道路交通法を改正して、貨物自動車の事故を防止するために中型免許の導入を行った。中型免許は、従来の旧普通免許が車両総重量で8トンまで運転できていたところを5トンまで引き下げ、新たに中型自動車として車両総重量が5トン以上11トン未満は、中型免許が必要になるという制度に改正した。一種の規制を強化した。この中型免許制度の効果については、もう少し長期的な視点で経過を見守る必要があると考えている。中型免許制度を施行した以降のトラックによる事故実態など、多角的に検討してさらに必要性を慎重に検討すべきであると考えている。

16. 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保法の制定について

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コン安全輸送法（仮称）を制定すると同時に、国際基準の条約化に向けて積極的に取り組まれない。

また、片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、コンテナ・ヤードのゲートに片荷・過積載がわかる偏載監視装置付重量計を設置されたい。

【回答】

海コン関連の安全確保について、去る3月6日に改めて運用実態に即した形での修正を行って、海上コンテナの陸上輸送、自動車運送における安全確保に関する法律案を今国会に提出したところです。この法案成立に最善を尽くしていく考えです。併せて、現在、IMOやILOが検討を行っている国際ガイドラインの策定作業においても、日本政府として調査員を派遣し、わが国の考え方が適切に国際ルールに反映されるよう努めている。

さらに、コンテナ・ヤード・ゲートにおける重量計の設置については、今法律案の中で、港湾計画において重量計の設置を位置づけることができるようにし、港湾関係者の評議会を設け適切な発見、是正措置が実施されるよう実際の運用に即した

ような、重量計の設置ができるよう推進に努めている。

17. 日・中・韓三国間シャーシ相互乗り入れについて

日・中・韓三国間シャーシ相互乗り入れは、港湾運送業務の業域・職域を素通りするものであり、道路運送上も多くの課題があるため、この構想を白紙に戻されたい。

【回答】なし

IV. 海事関係

1. 国際海上コンテナ安全輸送対策について

海上コンテナの転倒事故による事故は、ここ5年でも53件発生し、これまで20名を超える死傷者を出している。安全な陸上輸送を確立するために、海上コンテナの安全輸送対策は急務である。

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輸送法を早期に制定するよう強く求める。同時に、IMO/ILOにおける海上コンテナの安全輸送に関する国際基準制定のため、日本政府として積極的に取り組まれない。

【回答】なし

【海事局】

1. 船員教育機関の充実ならびに船員（海技者）の後継者確保・育成について

海運産業の健全な維持・発展には、産業を支える後継者の確保・育成は最重要課題であり、船員教育機関ならびに施設の存続に向けた取り組みとともに、実効性のある確保・育成策に取り組まれない。

【回答】

海事産業の健全な維持・発展には、産業を支える後継者の確保・育成等は最重要課題であり、船員教育機関ならびに、施設の存続に向けた取り組みは重要であると認識している。安定的な海事運送を確保することは、我が国の産業の発展、国民生活の維持発展を図っていくために必要不可欠である。また、これを支える船員の養成は、国としても重要であるという認識を持っている。船員の養成については、一層効果的、効率的に行う観点から、商船系の国立大学や商船高専、海技教育機構並びに関係者との間で一層の連携強化を図っていくことを目指している。

施設の存続に向けた取り組みは、近い将来懸念される内航船員の不足に対応するために、内航用の練習船を建造することが決定し、これに着手して、将来の訓練設備の拡充を進めて、一層効果的に図っていきたい。

2. 外航海運における船員政策について

(1) 日本人船員・日本籍船を計画的に増加させるため、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針に基づくトン数標準税制の導入など日本人船員の採用拡大に向けた外航海運事業者への計画的な対策が図られている。認定事業者をはじめ、外航海運事業者への船員の積極的な採用に向けた指導監督を積極的に行うとともに、先進海運国並みの船員税制の導入を実現されたい。

【回答】

近年、船員の確保・育成については、海運業界において、船員教育として重視されていて、船員の質や即戦力の強化が求められている。取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ、昨年5月に船員（海技者）の確保・育成に関する検討会を設置し、本年の3月に報告書を取りまとめた。

本検討会において、取りまとめられた方向性を具体化していくために、ステークホルダーの関係者が一致協力して取り組んでいく必要がある。国としても、できる限りこの検討会で取りまとめられた方向性を反映した施策を講じて、関係者とともに、取り組んでいく考えである。

また、日本人船員の計画的な増加については、平成20年7月期に策定した日本籍船の船員の確保に関する基本方針に基づいて、海上運送の認定を受けた事業者による計画の遂行が示された。国土交通省としては、認定事業者がこの計画を着実に実施するため、関係者の意見聴取を行っている。この認定制度の適正な実施を確保していくことが、将来の実効ある日本人船員の計画的な増加に資すると考えている。

さらに、認定事業者以外の外航海運の事業者についても、労使官一体となって運営している外航日本人船員（海技者）の確保・育成スキームにより船員育成に努めていく。

次に、船員税制については、平成24年度の税制改正要綱において、平成22年11月から昨年7月の5回にわたって、日本人船員にかかる税制に関する検討会を立ち上げて、有識者を交えた検討を進めてきた。昨年7月に取りまとめられた報告書において、所得税については、法人保護と国家行政サービスの観点からは難しいとなっている。住民税については、住民サービスを受けにくいということに着目すれば、所得税の減税に比べて、住民税の減税は理屈が立ちやすいということで、取りまとめられている。

昭和62年に海外の港の地で生活が中心となって就業する船員に対しては、住民税

の非課税、或いは、消滅期間5年以内であれば還付をするというような取り扱いを行っていたが、各市町村で取り扱いが異なっているような部分があったので、平成元年に、自治省から各自治体に通達が発せられたが、従来非課税が受けられるべき漁船員が受けられないような状態になることもあって、この分については通達を廃止すべきとの取りまとめがされた。

これを踏まえて、平成24年の税制改正要綱において、平成23年の税制改正大綱のうち、職務上長期にわたって日本に在留しない外航日本人船員に対して、自治体が住民税の減税を判断した場合に、これを尊重して、自治体の自主的な取り組みを見直す必要があるというものを要望するとともに、平成元年に発せられた内かんで要望してきたところである。

この要望に関して、昨年11月に開催された税制調査会において、当省の副大臣から総務省の大臣政務官に、外航船員の住民税にかかる平成元年の通達の取り扱いという部分について、確認をしたところ、総務大臣の政務官のほうから、この内かんは、地方自治体に対する助言にすぎず、拘束を持たないものであり、不均一関税については、地方税法に則って、各自治体の判断で可能であるというやりとりがされた。総務省から自治体に対して通知し、本年の1月に開催された、全国の都道府県の税務主管課長会議、或いは全国の都道府県の市町村の税監督課長会議の場において議論された。今後各自治体で船員減税の取り組みは進んでくるのではないかと考えている。

(2) ソマリア海賊による海賊事件への対応については、海賊対処法に基づいた自衛艦2隻と哨戒機2機による船団護衛が実施されており、アデン湾航行の日本関係船舶及び当該船舶に乗り組む船員の安全が確保されている。しかしながら、同海賊行為は、その活動海域を広大なインド洋にまで拡大し、船員をターゲットとした拉致を企てており、船員の生命と生活を守るための対策が急務である。

マラッカ・シンガポール海峡の海賊対策で一定の効果をあげているアジア海賊対策地域協定（R e C A A P）の枠組みを延長・拡大し、当該海域沿岸国、関係国などのコーストガードが連携・協力する体制を構築し、切れ目ない護衛体制による船員の保護対策の実施を求める。

【回答】

海賊対処法に基づく護衛活動は引き続き確実に実施していくと考えている。これとともに関係省庁、それから関係国、国際機関との緊密な連携を図ることによって、ソマリア支援、ソマリア周辺国の法執行能力の向上等を含む海賊対策を推進し、当海域における船員と船舶運航の安全確保に万全を期していくことを考えている。

また、アジア海賊対策地域協定については、ソマリア周辺国に対する情報共有に

関する能力向上支援を開始しているところであり、今回ご指摘された点を踏まえつつ、ソマリア海賊問題に積極的に対応していく。

3. 内航・旅客船における海運・船員政策について

- (1) モーダルシフトを促進し、安定的な国内海上輸送を確保するため、強力な誘導政策を講じるとともに、国内海運の経営安定化対策、船員計画雇用促進等事業、燃油価格の適正化・安定化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】

モーダルシフトの促進や国内海運の経営安定化対策は重要課題だと認識している。ただ、内航海運業は貨物輸送量の約3分の1、産業基礎物資の約8割を輸送するなど、社会インフラとして必要不可欠であるが、近年輸送量が減少傾向となっている。

このため、燃油価格の上昇傾向に関しては、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力や体質の強化を図っていくことが重要であると受けとめている。平成21年度以降、海上交通の低炭素化総合事業を通じて、船舶の省エネ化や環境性能の向上に資する改造等を支援しており、平成24年度当初予算で約3.4億円、そのうち、低炭素化改造等事業として約2.6億円、内航海運船舶関連輸送機器導入事業として、約0.8億円を計上しており、平成24年度も引き続き実施していく。

また、景気低迷等により懸念される国内海運の資金繰り対策として、金融機関からの融資時の保証額が拡大される、中小企業信用保証法に基づくセーフティネット保証制度の適用業種となっているところである。

モーダルシフトの促進については、先ほど説明した補助制度を内航海運船舶関連輸送機器導入事業に加えて、平成24年度予算は、モーダルシフト等の推進事業として約0.9億円が計上されている。また、船舶共有建造制度の活用などを通じた環境性能に優れた船舶への代替建造の促進等を進めているところである。

さらに平成22年度に内航海運代替建造対策検討会が設置されて、競争力強化、環境適用型産業としての展開、新たな事業構造への対応などについて、今後の施策の方向性をとりまとめたところである。これを踏まえて零細事業者の経営力強化に資する内航海運における船舶管理に関するガイドラインを策定しているところであり、今後とも内航海運業の体質改善につながる老齢船の代替建造の促進に努めていく。

船員の計画雇用促進等事業については、事業者が行う船員の計画的な雇用、船員に対して助成を行うために平成24年度予算において1億1,500万円を確保している。対前年度比3,100万円増により引き続き船員の計画的な確保・育成を支援していく。

- (2) カボタージュ規制の緩和及び内航船への外国人労働力導入については、引き続き断固これを阻止されたい。

【回答】

カボタージュ規制の緩和については主要国においても、自国海運業、自国船員の維持、国内安定資本の確保等の観点から、原則として自国籍に限ることが国際的な慣行となっている。我が国内航海運の存立基盤であると同時に、生活物資の安定輸送、自国船員の雇用、沖縄安全保障等の観点からも重要であり、今後も堅持していく。

外国人労働力の導入については、従来より内航船員の育成・強化を重視し、今後も継続してそれらの考え方で臨んでいきたい。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の推進により、厳しい経営状況を余儀なくされている離島航路事業に対する十分な補助を行うとともに、代替船建造への支援及び公正競争の確保等、離島航路維持に効果のある対策が適正に講じられるよう図られたい。

【回答】

離島航路は海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段であるが、人口の減少、高齢化等によって、輸送人員の減少により、欠損が年々増大し、厳しい経営状況である。離島航路に対する支援については、平成 23 年度に地域公共交通確保維持改善事業の創設により、従来航路の補助対象収支差の 4 割程度を国が補助していたものを原則 5 割に拡充したところである。離島航路の構造改革促進に資する公設民営化等のための船舶建造費等への支援、さらに本土と比べ割高な航路運賃については、地方バス等の運賃水準との格差分を対象として割引を行う場合の支援のために全体予算約 305 億円のうち、離島航路支援に約 60 億円を確保したところであるが、平成 24 年度については、全体予算約 332 億円の内数として約 68 億円に拡充したところである。

また、平成 23 年度税制改正で離島航路事業用船舶に対する固定資産税の特例措置の拡充恒久化も認められ、海事局として、引き続きこれらの施策により、離島航路の維持活性化を図っていきたいと考えている。

- (4) 高速道路料金の大幅割引や無料化により影響を受け、或いは受けているフェリー・旅客船に対し、公正競争条件担保の観点から、適切な代償的支援措置を講じられたい。

【回答】

高速道路料金に関しては、平成 23 年 6 月をもって上限料金制、休日 1,000 円、無料化社会実験が終了したが、東北地方の高速道路無料開放については平成 24 年 6 月以降から原発事故による避難者の支援対象に限って継続しているところである。フェリー、旅客船は、地域の人流やモーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っているが、長引く景気低迷等の影響により、近年輸送量が大きく減少し、燃油価格の上昇傾向等もあって厳しい経営状況が続いているところである。このため一層の省エネによるコスト縮減等を通じて、競争力や体質の強化を図っていくことが喫緊の

課題となっており、平成 21 年度以降、海上交通の低炭素化等総合事業を通じて、フェリー事業者等による船舶の省エネ化や環境性能の向上に資する改造等を支援してきた。平成 24 年度当初予算においても、約 3.4 億円計上されており、そのうち低炭素化改造事業等として約 2.6 億円、それから観光海運船舶関連輸送機器導入事業として、0.8 億円を計上している。その他に平成 24 年度税制改正では、旅客船向けの軽油引取税の免除措置を延長することとしている。

また、地域におけるフェリー等の役割に理解のある地方公共団体においても、港湾使用料の減免等の支援を行っていることと承知しており、今後ともこれらを通じて事業者、地域が一丸となって競争力向上や体質強化を忠実に図っていくことが重要と考えているところである。

4. 海上ブロードバンド等を活用した海上デジタルディバイドの解消について

船員にとって船内は職場であると同時に生活の場でもあることから、洋上における社会・家族・友人とのコミュニケーションの円滑化、安全運航に不可欠な気象・海象情報や船内医療体制の強化等を図るため、海上ブロードバンドの実用化等により洋上情報通信環境を抜本的に改善し、船員のデジタルディバイドを解消できるよう関係省庁と積極的に連携して取り組まれない。

また、津波等の緊急災害時などの情報源としての沿岸海域におけるテレビ・携帯電話についても不感地帯解消に向け改善を求める。

【回答】

海上ブロードバンド関係は、最近では海上における携帯電話のサービス圏というのが拡充されており、NTT ドコモ社からサービスを充実させている。内航航路の 8 割程度で携帯電話の利用というのは可能となっている現状である。

外航分野は基本的には KDDI 社が提供しているインマルサットの通信衛星サービスが充実されている。最近ではスカパー JSAT 社が通信衛星を打ち上げており、それによる通信サービスの提供が受けられるような状況になっているが、多分コストの部分でかなりかかっているのではないかと認識している。今後もサービスの充実が図られて、その通信網がだいぶ充実してきているが、総務省と必要に応じて協議し、今後どのようなサービスを充実させるかについて、必要に応じて連携して検討を続けていきたい。

5. 国際条約への対応について

船員の雇用条件、居住設備、医療・福祉社会保障など船員労働に関するグローバルスタンダードである 2006 年海上労働条約をはじめ、ILO 第 185 号「1958 年の船員の身分証明書条約を改正する条約、漁業労働条約（188 号条約）及び ILO 第 137 号「港湾にお

ける新しい荷役方法の社会的影響に関する条約」の早期批准を実現するとともに、アジア太平洋諸国の批准促進に向けた主導性発揮ならびに国内法制化に取り組みたい。

【回答】

2006年の海上労働条約については、本年2月下旬に必要となる船員法の改正法案を閣議決定し、国会に提出をしている。また、本年3月上旬に海上労働条約の締結について、国会の承認を求める閣議決定を行っていて、今後国会において審議が行われる見込みである。国会による改正船員法案の可決成立及び海上労働条約締結の承認を可能な限り速やかに条約批准が、実現することを目指していく。

ILO 185号条約については、船員の出入国を容易にするための条項が盛り込まれており、本条約等、我が国の出入国管理政策との整合性の観点から課題があるため、引き続き検討していく必要があると考えている。

また、ILO 188号条約についても、引き続き批准動向等の今後の状況を見守りつつ、水産庁と連携を図り対応していきたい。

第137号条約については港湾労働者の雇用、それから労働条件に関する内容となっていると承知しているところである。その点に関しては、厚生労働省の所管になると認識している。

6. 船員関係法令の遵守について

船員法、船舶職員法及び船員職業安定法等の船員関係法令を遵守させるため、実効ある監査体制を確保し、強力な指導監督を図られたい。

【回答】

運航労務管理課においては、船員法、船舶職員法及び船員職業安定法等の関係法令に基づき、船員労務関係、海技資格関係及び船員派遣関係に加え、運航管理関係、運輸安全マネジメント関係の監督、立ち入り検査及び指導業務を行っているところである。また、海難事故等に対し、行政処分及び再発防止対策を実施しているところであり、平成24年度において、海上労働条約の発効や、その国内法の改正を見込んで所要の増員を図ることとしていて、今年度平成24年度末時点で全国182名の体制をとって執行していきたいと考えている。

7. 港湾の安全対策について

港湾の国際競争が激化する中で港湾の安全確保が阻害されている。規制緩和の拡大や港湾コスト削減策により水先人が乗船せず、ルールを守らない外国船舶に起因する事故が後を絶たないことから、水先人ならびにタグボートの利用促進など、事故防止に向けた実効ある施策を求める。

【回答】

港湾の安全を確保するというのは大変重要であり、そのツールの大きな一つとして水先制度というのがあると認識している。水先制度は、船舶交通の安全確保であるとか、港湾業務及び向上に大きく寄与している重要な制度である。したがって、引き続き的確な運用を図っていくことで、港湾の安全確保を図っていこうと考えている。

8. 東日本大震災の影響について

東日本大震災による、被災地域の復旧・復興を急ぐためには港湾施設の復旧が必要不可欠であることから、その対策を早急に講じられたい。

また、福島第一原発の放射能漏れ事故により避難区域が設定され、一部地域では深刻な放射能汚染の状況にあることから、海上及び周辺の港におけるモニタリングならびに情報提供に取り組まれたい。

【回答】

港湾関係者から構成される協議会が設置されており、その中で復興プランが8月の初旬にまとめられた。現在、この復興プランを踏まえて、港湾施設の復旧に取り組んでいる。特に、重要な港湾施設については、24年度内での復旧を目途に進めている。

また、周辺の港におけるモニタリング並びに、情報提供に関してであるが、現在国土交通省のホームページにおいて、東京湾及び東日本太平洋側の港湾における大気及び海水の放射線測定の公表につき、日本語、英語、中国語、韓国語の4か国語で掲載している。これは今年の3月13日から始まり、現在でも週1回の掲載を行っている。

また、宮城、福島、茨城県沖並びに外洋海域等の海底並びに海底土については、東京電力、海上保安庁、文科省等が測定した数値を文科省のホームページ上で海域モニタリング数値を公開している。

〈質疑応答〉**【質疑－1】**

船員教育機関の再編を進めて、管理部門を一緒にしてそれぞれこれまでどおり機能していくのか。また、その他、水産等の教育機関が統合されているが船員関係の学科、科目が減っていつている現状があるし、県によっては練習船が維持できないということで複数県が一緒になって共有をしていくというやり方もされている。今後の不安が払しょくされていないので、今後の海事運用の考え方を明らかにして欲しい。

【質疑－2】

船員税制の見直しに関して、航海日当の扱いについて各地の税務署で全国的に統

一した見解が示されていない。国税からの通達等で統一的な周知を願いたい。

【質疑－3】

海賊活動がアフリカの裏側のほうまで広がっており、IBFのほうでも新たに協定をして警戒態勢が決まった。日本からもアフリカの反対側でやれるかどうか、検討をお願いしたい。

【質疑－4】

高速道路の影響で船会社自体が疲弊している。この間も山口県の会社が高速道路料金問題の影響でつぶれ、離島航路事業者である関連会社も倒産した。瀬戸内では、特に親子関係の会社で本四間と離島を運航しているという状況があり、ここに対する支援をお願いしたい。

【質疑－5】

海上ブロードバンドに関する事項として、国土交通省総務課の危機管理室の主催で、震災の経験を生かした取り組みの会議が行われた。その中で情報手段として一番多かったのがテレビ。その次が電話だったが、当時、震災時には船舶電話ではなくて、携帯電話が主であった。その後、地デジ化になり、海上でのテレビ電波到達距離が半分近くにまで落ち込み、届く範囲が10マイル程度となっている。これは非常時の通報体制の観点から総務省とも連携して対策を講じてもらいたい。

【回答－1】

統合については、平成24年1月の独立法人制度改正において海技教育機構と航海訓練所が平成26年4月に統合が決定した。今のところは、まだ全体の青図は見えていないが、平成18年には、海技大学校と各海員学校が統合した経緯もあり、その際のそれぞれの養成機関については残して、管理部門が統合した。ただ、平成26年予定の航海訓練所と海技教育機構の統合についても、養成機構について大きな影響はないと思っている。特に外航においては、必要な船員、日本人船員の確保、船員の高齢化等の諸問題への対応と必要養成定員については堅持していきたいと考えている。

【回答－2】

船員税制の関係で、内航船や港湾船の航海日当の統一的な見解がなされていないような話をされたと思うが、どういった不統一の取り扱いがされているか、後ほど確認した上で対応していきたい。

【回答－3】

ソマリア沖海賊の裏アフリカでの出没が拡大している問題に対しては、指摘も踏まえながら引き続き対応をしていきたい。

【回答－4】

高速道路料金については、本年の4月から原発事故による避難者の支援に対象を

限って割引を継続していくが、ほとんどの高速道路のほうでは、割引は実施していない。雇用対策事業としては、海上交通の低炭素化等事業ということで、平成 24 年度について約 3.4 億円確保しているところであり、引き続き支援をしていく。

【回答－5】

海上ブロードバンドの関係は、現実的な問題点とニーズを踏まえて対応していきたい。

【港湾局】

1. 港湾対策について

- (1) 改正港湾法の施行にあたって、港湾労働者の雇用不安や労働条件低下をもたらさないように求める。そのためにも、港湾産業別労使協定の遵守を求める。
- (2) 港湾運営会社は港湾の秩序を維持し、既存の港湾運送事業労使の業域・職域を守ることを求める。そのためにも、港湾産業別労使協定の遵守を求める。

【回答】

今回の改正港湾法という中で港湾運営会社の設立について制定され、港湾施設の貸付を受けて、港湾運営の指揮を行うことが港湾運営会社制度である。その港湾運営にあたっては、各ターミナルをご利用されている関係者の理解・協力を得ることが必要不可欠なことである。具体的には各ターミナルの利用にかかる契約の相手方として、港湾運送事業者との協議を続ける中で理解・協力が求められ、港湾運営の実現というものがあると認識している。この過程において、労働条件に関わる事項があり、こちらは港湾運送事業者や港湾労働組合との間において、必要に応じて調整が行われることになるのではないかと認識をしている。

- (3) 港湾運営にあたって、労働者の意見を反映させるために、労働組合が参加する港湾運営のための協議会を、政府または地方自治体の責任で常設することを求める。また港湾運営に関する審議会への労働組合の参加を求める。

【回答】

平成 16 年 3 月に「港湾運送事業のあり方に関する懇談会」が報告書をまとめた。この提言の中で港湾の発展・安定のために、港湾運送事業者、地区の労働組合組織、港湾管理者などの関係者の意見交換の場として、地区の安定化協議会を設立をされることが提言をされている。既に、各地区ごとに設立がされていることから、この協議会の場を活用してもらいたいと考えている。

また、平成 13 年の省庁の再編に伴い、中央港湾審議会が交通政策審議会の一部会

である港湾分科会に再編をされ簡素化された。それから委員の皆様についても、その物流や産業等の分野に精通した有識者の方々を委員として構成をするという方針の下で、港湾分科会では、これからの港湾のあり方などについて、全国的、広域的な観点から審議をしているところである。また、地方港湾審議会については各港湾管理者の判断によって委員が選ばれており、港湾労働関係団体からも委員になっていると聞いているので、それぞれの港湾の状況に応じて、港湾管理者のほうで適切に地方港湾審議会の委員の選定がなされているものと考えているところである。

- (4) 国際戦略港湾及び国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたっては、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、その監視体制を強化されたい。

【回答】

港湾労働者の安全・安心が確保されることは重要であると認識している。今後、港湾労働者との関係を図りつつ、港湾運営が適正に行われるように、港湾運営会社の指導を行っていく。

2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。

【回答】

平成8年の港湾事業の規制緩和の流れの中で、運輸モードの規定がすべて廃止された。こうした流れを受けて、港湾運送事業の運賃料金制度についても、平成12年と平成17年に法改正されて、認可制から届出制に改められた。この中で港湾運送事業の取り扱い貨物量そのものというのは、リーマンショックの影響もあって一時的な減少傾向があったがリーマンショックの以前については、荷物取扱量が増加していた。また、規制緩和以降の一般港湾運送事業者の売上高、利益も概ね増加傾向にあると認識をしている。さらに厚生労働省の調査結果によれば、港湾労働者の月間の給与額、全産業に比して依然として比較的高い水準にあると思っているところである。規制緩和以来現在までの港湾運送事業者の推進状況等というものを確認した結果、運賃料金制度を認可制から届出制に改正をしたということが原因となって賃金が低下傾向にあるとは考えにくい。これが、われわれとしての認識である。

港湾秩序の混乱は大変重要と考えているので、届け出制がもたらす問題も含めて、通常の監査において、料金の収受状況の把握を行っているほか、ダンピングが広く行われているかを、緊急監査も併せて実施して対処したい。また届出された運賃料金というものが、他地区と比べて原価割れをしているというような場合には、監査

体制を強化し、港湾運送事業者に対して監査を通じて運賃料金の適正収受を図るよう冷静に対処していきたいと考えている。

3. 非指定港の指定港化について

現在、大規模な荷役量をもつ港湾でありながら港湾運送事業法の適用を受けていない三島川之江港、常陸那珂港、志布志港など、異例の扱いをされている非指定港を、港湾運送事業法の適用指定港とされたい。

【回答】

基本的な考え方として、港湾運送事業法指定港基準というものを新設で考えており、貨物取扱いが相当量あるということ。それから、港湾法上の重要港湾であるとか、周辺の指定港において、現に港湾運送事業を営んでいる事業者に対する影響が大きいとか、港湾整備計画を策定視しているとかの4点を中心に総合的に勘案をして、指定港化することが適当かどうかというものの判断をしているところである。

三島川之江港については、取扱貨物量が多い中心的な重要港湾として、港湾運送事業法の基準を満たしていると認識している。国としても指定港化の検討をしているところである。しかしながら、指定港にするには地方公共団体、それから荷主、港湾運送事業者の皆さんなど、地元の港湾関係者の同意を得ることが、指定港化を進めていくためには必要不可欠だと考えているので、関係者の理解が得られるように最大限の努力をしていきたい。

昨年3月に関係の四者間での確認書というものが締結されたところであり、引き続き地元の関係者、それから港湾運送事業者、それから一般道路含めて、関係者に対して合意形成に向けた努力していく。

また、常陸那珂港、それから志布志港については、現状では三島川之江港と比べても貨物の取扱量が少ないこと等を総合的に勘案した結果、現時点で指定港の基準を満たしていないと考えている。

4. 港湾労働法の全国適用について

昨年度末の港湾法改正によって、「選択と集中」や「港格の変更」が進められようとしている。効率化優先による雇用と労働条件への影響、港湾の集約に伴いスクラップ化される港湾における雇用問題など、港湾労働者の雇用と福祉が脅かされる懸念がある。港湾労働者の雇用と福祉のために制定されている港湾労働法の適用対象を、6大港の現業労働者に限定せずに、全国の港湾における全職種の労働者とされたい。

【回答】

港湾法の改正の部分に触れられているが、港湾労働法そのものについては、厚生労働省のほうで適切に対応されるべき課題であると認識している。

5. 海コン安全輸送対策及び渋滞解消のための取り組みについて

- (1) 荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する海上コンテナ安全輸送法（仮称）を早期に制定すると同時に、国際基準の条約化に向けて積極的に取り組みを図りたい。

【回答】

海コン安全輸送対策については、主務局が自動車局であり自動車局から確認した範囲で回答する。「国際海陸一貫輸送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」（仮称）は、コンテナの情報伝達や委託事業者の遵守事項について定めることとしている。コンテナ輸送の安全性の向上、それから事故の防止を図るという観点で、この法案の重要性は変化がないということで、3月6日に国会に法案の再提出をしたという状況である。

内部的には平成22年の通常国会に提出した法案をほぼ踏襲するものになってはいるが、新たに追加をしたというところについては、船長に対してコンテナの重要情報を伝達することを義務として追加をしている。

他方、現在ILOやUNECE（欧州経済委員会など）が合同で主催をしている国際会議があり、国際的なガイドラインの改定に向けた作業が進められていると聞いている。この改定の作業について、積極的に関与するために日本として会議に出席している。今後も国際ルールの整備に向けた国際機関等の積極的な活用に向けて参加を考えているところである。

- (2) 海上コンテナ・ドライバーは、駐車スペースの不足などから、極めて長時間の路上待機を余儀なくされており、劣悪な労働環境に置かれている。港頭地区の待機レーンの確保、シャーシー・プールの設置をはじめとした渋滞解消のための処置を、早急に講じられたい。
- (3) 港湾に通じるアクセス道路の整備など、アクセスの利便性を促進されたい。

【回答】

東京港等の渋滞は厳しいものがあると認識している。特に渋滞が激しくなっているようなところは、実際現地で計画の位置づけだとか、そういったところを踏まえたうえできちんと対応していかなければいけないと考えている。実際、ドライバーの労働環境という面もあるし、排気ガスだとか、そういった問題もあるので、現地の方々にはシリアスに捉えられていると考えるので、各港個別の対策を講じることが求められている。ここで、この港ではこうしますとはなかなか言いづらいところあり、そういった意味できちんと各港で対応をとっていきたいと考えている。

6. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者OBに石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。
- (2) 石綿被災者補償制度を確立されたい。

【回答】

港湾労働者を含めて石綿業務に従事した労働者に対しては離職時あるいは離職後に健康管理手帳を交付している。交付要件については専門家会議等の議論の経過を踏まえ見直されてきた。そうした経緯から港湾労働者のみの特定業種に特化した交付は行っていない。

業務上の理由により石綿被害に遭われた方に対しては、労災保険給付法に基づき対処している。石綿による疾患は潜伏期間が長く、業務中には気づかないこともあって時効が来て対処できない問題もある。そのため、昨年8月に給付法が改正され、本年3月末までとなっていたものを今後10年間は適用できるようにした。引き続き石綿救済法により取り組んでいきたい。

〈質疑応答〉**【質問－1】**

港湾運営会社が港湾運送事業に参入することについては、労使一体で反対をするということで確認書を取り交わしている。また、港湾運送料金については規制緩和の見ならず港湾法改正の影響も大きい。さらに、認可料金制度に以降したことも見過ごせない。見解を聞きたい。

【質問－2】

非指定港化については、当事者、地元も含めて合意を果たす一定の確認をしている。しかし、これは法律上地元の合意ではなくて閣議決定で済む話であるから、国土交通省のほうもきっちり姿勢を持ってやってもらいたい。

【質問－3】

港湾労働法の全国適用の問題は、厚生労働省は労使の合意が前提であると言われたので、労使で専門委員会設置をして共同で行政に対応することを港湾労使で確認した。

【質問－4】

アスベストについては、基本的に労使で合意をしているので、国の責任について相談したい。

【回答－1】

港湾運営会社の港湾運送事業への参入問題については、国としても国際競争力の観点から、戦略港湾等々の政策的な推進を急いでいるところであり、港運労使の一定の確認等々、食い違いがないようにお互い連携を取りながら行政と港運労使当事者との連携をとる意味で、引き続き意見交換をしていきたい。

【回答－2】

非指定港化に関する考え方については、個々の別の場をつくって、皆様と意見交換を頻繁にやっていきたい。

【航空局】

1. 東日本大震災関係について

(1) 空港ごとのレビュー

今回の震災は、あらゆる面で想定外であったといわれている。公共交通機関で働くものとして利用者の安全確保のための対応や事業継続のための緊急対応などに問題が無かったか、これまでの災害対応マニュアルに不足がないかといった観点で、今回の一連の震災対応について関係者間（航空局、航空会社、空港ビル、自治体等）で空港ごとのレビューを行う必要があると考える。なお、レビューについて空港設置管理者が中心となって課題整理を行い、早急な対応を講じられたい。

【回答】

今回の仙台空港の震災を受けて、全国の各空港においても、順次災害対策の見直し等を行う必要性は認識している。航空局として、今回の仙台空港の津波の被災等を踏まえ、津波に対する避難計画等の策定を行っている。昨年の6月から10月にかけて行った空港の津波対策の検討委員会の中で、津波の対策の検討が必要と考えられる空港として、「津波のリスクが高い空港」仙台、羽田、中部、関空、高知、宮崎、「津波のリスクが考えられる空港」稚内、新潟、那覇、広島西等、「何かの対策をしなければいけない空港」奄美、喜界、下地島、多良間、石垣、波照間空港等が対象となった。仙台、羽田、中部、関西、高知、宮崎については、津波の避難計画の策定はほぼできあがっている。それ以外の津波のリスクが考えられる空港については、平成23年度中に担当者を各空港や空港を管理している自治体に派遣し、内容を説明して、平成24年度中をめどに、津波避難計画の策定を要請している。

(2) 防災拠点としての重要性

今回の震災では空港が緊急避難場所としての役割を果たすなど防災拠点としての重要性が改めて認識された。2011年度3次補正予算及び2012年度航空局予算のなかでは施設の耐震性や津波対策に重点がおかれているが、予備電源、燃料備蓄を含めた空港内のライフライン確保の観点からの対策も講じられたい。また、空港滞留者用の備品・食料等の備蓄についても国としても対策を講じられたい。

【回答】

防災拠点としての重要性については、新潟で起きた地震等も踏まえて、空港が防災拠点として機能するということが証明されたので、それ以降、空港施設の耐震化を図ってきている。また、補正予算を使って、津波対策にかかる経費等を計上しているところである。

なお、予備電源、空港内のライフラインの確保、空港滞留者用の備品や食料等の

備蓄については空港を機能するだけの予備電源とか燃料があれば国が自らできるが、空港内全体のライフラインであるとか、滞留者の備品とか食料等について、今の予算の制度上でいくと、国だけですべてを賄うということは困難なので、今後関係者と調整をしていかなければならない事項だと思っている。

(3) 今後の対策

先般、「空港における津波対策検討会」の報告において、緊急避難対策の構築が重点項目として掲げられているが、今後、大規模地震が予測されているなか津波対策にとどまらず、あらゆる災害時に対応できる対策・訓練を行われたい。なかでも首都圏空港が被害を受け、機能がマヒした場合の他の空港における受け入れ体制等についても訓練を行うべき。

【回答】

今後の対策については、もともと災害時に対応できる対策とか訓練というのは、従前から空港ごとに実施されている。ただし、今回、仙台空港の津波による被災を踏まえて、浸水の可能性がある空港に対しては、避難計画等を策定して、あらゆる想定を置いた訓練等をする必要があると思っている。関空や中部では津波の避難訓練等が実施されたと聞いている。また、羽田空港でも航空機からの搭乗客の避難を検証する予定になっている。

今後の震災時において、複数の空港が使用不可となり、着陸地の変更等の要求が多数生ずる場合なども想定されられるので、そのような事態にも混乱なく対応できるような取り組みを進めていきたい。どのような対応が良いのか航空事業者とも協議しながら進めていきたいと思っている。

2. 首都圏空港の整備について

(1) 羽田空港について

- ① D滑走路は2,500 mであるため、特に欧米線において最大離陸重量に制限が掛けられ、旅客・貨物搭載に影響が出る場合があり、利便性の低下が懸念されることから、その改善を検討されたい。

【回答】

現在、滑走路の利便性向上については、深夜早朝時間を利用している長距離国際線の機材大型化を可能とするため、C滑走路の延伸事業を昨年度から実施している。

- ② C滑走路の延伸計画について、①のような滑走路の運用状況を踏まえれば、可能な限り早期に延伸工事を完了し、長距離路線の利便性向上を図られたい。

【回答】

羽田空港については、我が国随一の混雑空港であり、24時間運用空港である。空

港の処理能力や航空機の安全運航に支障をきたさないようにするために、工法や施工時間に厳しい制約が生じている。さらに、C滑走路延伸部には、過去に東京都が一般廃棄物の処理の処分を行い、その一部が含まれている。そのため現在、滑走路整備に先立ち、当該区域の遮水性を向上させるための連続地中壁を造成中である。今後、極めて厳しい条件の中で工事を続けて対応することから、完成まで概ね5年を要すると想定しており、平成26年度末の完成を予定している。利便性の向上を早期に図るべく、工期短縮に向けてさらなる増強を図っていく。

- ③ 平成26年3月末の供用開始を目指した国際線ターミナルの再拡張が決まったが、進捗状況についてうかがいたい。また、再拡張するに当たっては現新国際線ターミナルで指摘されている改善点（仮眠施設の案内表示や動線表示の改善など）を踏まえつつ、利用者視点に立った対応を検討されたい。

【回答】

国際線ターミナルの拡張については、東京国際空港ターミナルとの間で、平成23年9月21日に事業契約の契約を行っている。現在、東京国際空港ターミナル株式会社によって入札の公告が行われたところであり、本年の秋頃の着工予定となっており、平成26年3月末の供用開始を予定している。案内表示については、国として空港利用者にとって親しみやすくわかりやすいように事業者に対して、設計変更書の中で要求しているところである。

- ④ 拡張が決まった国際線ターミナルとネットワークの拡大により、今後、さらに国際線利用客の需要が増えると想定されているが、深夜・早朝便への交通アクセスが不十分であり、その増強に取り組まれない。また、各交通事業者との検討状況についてうかがいたい。また、ターミナルビルでの仮眠室の設定、駐車場利用者への割引サービスなど様々な工夫を講じられたい。

【回答】

深夜・早朝時間帯の羽田空港の国際線に対応した交通アクセス手段については、平成22年10月の国際線ターミナル供用開始に合わせて始発時間を繰り上げたり、終発時間の繰り下げなどのサービスの改善を一定程度図られたところである。

今後も、深夜・早朝時間帯の空港アクセスの改善要望を踏まえながら、引き続き各交通事業者とともに、利用者利便の向上に取り組んでいきたい。

ただ、現在は交通事業者と具体的な検討を行っている状況ではないが、深夜・早朝時間帯の交通ダイヤや交通アクセスのニーズを注視しながら、必要に応じて事業者働きかけを行っていきたいと考えている。

また、ターミナルビルのサービスについては、仮眠室、休憩室を設置していると

ころである。その他、国際線ターミナルビルにはホテルの新設が計画されているので、アクセス手段の確保がどうしても困難な時間帯については、そういった施設を利用していただき、対応いただきたい。

(2) 成田空港と羽田空港のアクセスについて

利用者の利便性確保のためには、成田・羽田空港間や両空港と都心間のアクセス改善は必要不可欠である。現在、鉄道局が主体となり「成田・羽田両空港及び都心と両空港間との鉄道アクセス改善に関する検討委員会」が設置されているが、需要予測や整備効果、概算事業費、整備スキームなど検討状況を確認されたい。実現に向け東京都等の関係者との調整に国が主導的役割を担い取り組まれるとともに、都営浅草線の短絡線実現までの間は、両空港間の直通列車や東京から成田空港までの増発及び増結など関係機関の調整により輸送力向上に取り組まされたい。

【回答】

成田と羽田、両空港の鉄道アクセスの改善については、首都圏の国際競争力の強化にとって、重要な課題であると考えている。特に、東京・品川駅周辺は多くの外資系企業が事務所を構えているほか、品川エリアは今後の発展が見込まれていることもあり、今後国際拠点空港へのアクセスの改善がますます必要になってくると考えている。そのため、鉄道局を事務局とする成田・羽田両空港及び都心と両空港との鉄道アクセス改善に関する検討委員会において、都営浅草線押上駅から泉岳寺駅を結ぶ短絡線、約 11 キロ程度を整備して、東京駅の丸の内側に、新東京駅（仮称）を整備するプロジェクトの調査を実施している。概要については、需要予測として 1 日あたりの利用者約 22 万人、アクセス改善や利便性の向上し費用便益及び時間短縮効果が見込まれる。概算事業費として、約 3,700 億円以上となっている。

事業スキームについては、事業費の 3 分の 1 が国費、地方自治体が 3 分の 1、鉄道事業者が 3 分の 1 の割合負担を計画しているが、現在関係者間の合意形成等に向けて協議が行われているというところである。

(3) 空域・管制について

- ① 首都圏空港容量 74.7 万回に向けては、定時性・安全性の確保を前提とし、進められるべきと考えるが、D 滑走路供用開始 1 年以上が経過するなか慣熟度合いについてうかがいたい。

【回答】

平成 22 年 1 月に羽田空港の新管制塔の供用、羽田と成田のターミナルレーダーの統合があった。平成 22 年 10 月には、羽田空港の 4 本目の D 滑走路が供用され、平成 23 年 10 月には成田空港で同時離着陸方式が導入された。この間、発着容量を段

階的に拡大しており、現在羽田空港は39万回、成田空港は3月から25万回に拡大している。この間、安全運航、あるいはその定時性確保に大きな影響を与えるような新たな課題は生じていないと認識している。今後さらに容量を拡大していくので、引き続き慣熟に努めていきたい。

- ② さらに発着容量の拡大を実現していく上で、効率的な飛行ルートの設定が不可欠です。昨今の航空機の性能向上による騒音レベルの低下を踏まえ自衛隊・米軍基地を含めた関東空域の抜本的見直し、並びに東京都・川崎市・横浜市といった首都圏市街地上空空域の活用について検討されたい。

【回答】

今後の発着容量を拡大する上での経路の問題であるが、首都圏空港のさらなる容量拡大、74.7万回以上については、その必要性を含めて今後の検討課題であると認識している。したがって、関東空域のさらなる見直しについても、その検討課題と認識している。また、市街地上空の部分については、現行制限されている高層ビルの存在であるとか、騒音の環境基準に抵触するエリアが広がる可能性があるため、その点に経路を設定するというのは極めて困難であると認識している。

- ③ 現在の環境アセスメントが昨今の航空機の性能向上や著しい技術革新に対して適切なものとなっているのか、改めて点検されたい。

【回答】

羽田空港については、平成16年から18年まで環境アセスメントを実施して、環境監視計画を作成し、随時監視を行っているところである。航空機の騒音については、羽田空港周辺に測定局を14局設置して騒音測定を随時実施しているところであるが環境基準については抵触をしていない状態であり、実際環境アセスメントにおける評価結果と齟齬は見られていないことから、アセスメントとの関係においては問題ないと考えている。

3. 地方ネットワークのあり方について

- (1) 離島航空路は地域住民の重要な移動手段であるため、現在検討中の交通基本法における移動権の保障やナショナルミニマムの視点から、離島生活路線として安定的・継続的に維持運営していくことが不可決である。

新たな補助スキームである「地域公共交通確保維持事業」における「離島航空路確保維持事業（運航費補助）」による補助対象経費は、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方とされているが、路線収支の経常損失額の全額を対象とされたい。

【回答】

平成 23 年に特別会計から一般会計に移行して、地域公共交通確保維持改善事業を創設した。これまでのスキームには、例えば物件費制約や機材制約があったが、新たなスキームではその制約を撤廃して、より使いやすい制度となるようにしている。運航費補助の補助対象経費については、事業者の経営改善、実質的な取り組みを促すとともに、補助金の適正化・効率化という観点から、今の方式をとらせているところであり、国土交通省としては、今後も事業者経営改善の実質的な取り組みに対して支援措置を行っていきたいと考えている。

- (2) 路線維持・撤退・開設は、基本的に事業者判断に委ねられるべきである。利用者利便の向上の観点から、地方路線を安定的に維持していくためには、航空会社の自助努力だけでなく、空港の外部経済効果を考慮した地方自治体や国による運航費補助等の仕組み作りが必要である。また、その仕組みは、各空港・地方自治体と航空会社の個別協議に全てを委ねることなく、公正かつ透明性の高いものされたい。

【回答】

地方路線の維持については、国土交通省として非常に重要であると認識しており、従来から地方路線に対して、航空機にかかる着陸料の軽減であるとか、固定資産税の低減措置を行ってきた。平成 23 年度からの 3 年間の限定措置として、航空機燃料税の引き下げも行っているところである。今後のこれらの総合的な支援措置を適切に活用しながら、関係地方公共団体と連携して、地方路線、離島路線の維持に取り組んでいく。

4. 地方空港のあり方について

- (1) 首都圏空港（成田・羽田）以外の空港においては、定期便の減便や事業者の路線撤退が進み、利用者利便が低下している。地方空港が公共交通としての役割を果たすとともに、観光による地域活性化のため定期便維持に各地域や自治体と連携し積極的に対策を講じられたい。

【回答】

航空路線の参入・撤退については、航空法上、届出制となっており、航空業者が自らの経営判断により決定することになっているが、航空局として、地方空港ネットワークのニーズというのは非常に重要であると認識している。よって、定期便維持等の対策については、第一義的には、空港所在地域の担当者の方々が話し合っ、連携協力しながら、地域の実情に応じた取り組みを行うことが重要であると考えている。

また、航空局としても、空港法の第 14 条に規定している協議会等があり、空港管理者である国や航空事業者や地元自治体等が協議し空港の利用促進のための広報活

動など、地方空港のネットワークの活性化に資するように取り組んでいきたい。

- (2) 中部国際空港については、近年利用者・取り扱い物量が減少し経営が厳しくなっている。国としても直轄事業として航空保安施設の整備や地域産業を踏まえた物流機能強化を含めた戦略的利用拡大に向けた調査検討を行うとしているが、具体的な内容を明らかにされたい。

【回答】

中部圏国際空港については、平成 17 年の 2 月の開港後、平成 19 年度旅客、国際・国内合わせて約 1,200 万人に減少している。そのために、経営状況についても、平成 20 年、21 年度、受託需要の低調によって赤字を計上したが、平成 22 年度、コスト縮減等の実現によって、旅客約 900 万人のベースでも、一昨年度は黒字を計上している状況である。

一方、直轄事業の見直しについては平成 21 年度から取り組んできた保安施設の整備等は平成 23 年度で完了することで滑走路の整備も完了する。また、戦略的貨物事業の拡大に向けた調査については、平成 21 から平成 23 年度の 3 カ年で調査を行い、国際航空貨物物流の効率化等の課題についての取りまとめを行っている。

- (3) 補給金に頼らない関西国際空港の経営改善が重要である。特に、首都圏空港の発着容量拡大等の環境変化がある中で、巨額の負債を抱えたまま採算性を向上させていくことは極めて困難である。関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律が成立したが、効率化だけでなく、空港アクセスの改善や着陸料の軽減などの利便性向上や、着陸料以外の収入増などによる経営改善について早急に検討し、補給金に頼らない経営を行うべきである。

【回答】

補給金に頼らない関西国際空港の経営改革については、関空の調達金利は、政府保障であるとか、補給金等の政府による支援措置により低く抑えられてきた。今後の補給金のあり方については、新会社の経営状況や市場の動向等を踏まえつつ、必要な措置を検討していく。

一方で、関西国際空港については、海上建設によって多額の事業費を要したことから、巨額の負債を抱えていることもあり、その負債の元利返済が経営の大きな負担となっているので、これを改善して関空を国際拠点空港として再生強化することは不可欠となっている。そのために、今回収益性に優れた伊丹空港との経営統合及び民間的手法による両空港の経営、経費削減等による収益改善を図ることとしている。また、LCCの拠点化や貨物ハブ化等の事業拡大に向けた取り組みを通じて、関空の国際競争力の強化や両空港の需要価値の増大を図り、早期にコンセッション

が実現することができるよう、その環境整備に努めていきたい。

- (4) 神戸空港を含めた関西3空港の運用について、利用者の利便性に合わせた柔軟な対応について検討されたい。

【回答】

神戸空港を含めた関西3空港の運用については、経営統合は関空伊丹であり、それはあくまで関空を国際拠点空港として再生強化するとともに、関空伊丹両空港を適切かつ有効に活用し、関西の航空需要の拡大を図るとともに、関西経済の活性化に寄与していくということが目的である。

一方、関西3空港の効率的な運用については課題であるということ認識しているが、まずは、その関空・伊丹の経営統合を着実に実施することとしている。とはいえ、これをもって神戸空港を含めた将来的な一体運用というものを排除しているわけではない。3空港の運用については、現在これまでの地元の合意に基づいて運用されているところもあるので、そういった異なる運用をする場合には、改めて地元関係者の合意を得る必要があると考えている。

- (5) 伊丹空港の価値向上に資する伊丹空港のジェット機乗り入れ制限の緩和や長距離国内線の運航など柔軟な運用ができるよう取り組まされたい。また、関西空港深夜到着便のアクセス改善に取り組まされたい。

【回答】

伊丹空港の具体的な活用方法については、関空の国際拠点空港としての再生強化及び関西の航空需要の拡大を図るという観点から、7月の経営統合までに国として基本方針を定めることとしている。その際には、地方公共団体等からなる協議会の意見を聞く。

伊丹空港の運用制限を緩和することについては、当然地元の理解を得る必要があるが、法律の目的を踏まえ、民間の経営判断を尊重していきたいと考えている。また、アクセスの強化改善については、地元自治体や経済界からも強い要請が出されていることから重要な課題であると認識している。これまでもアクセス改善に向けて様々な施策を行ってきており、引き続き取り組んでいく。

5. 航空安全・保安について

- (1) 日本の空域は、民間機の航空路と自衛隊・米軍の訓練・制限空域が隣接しているため、民間機は多くの制約を受けているとともに、航空管制は国土交通省・自衛隊・米軍がそれぞれ担当している為、極めて複雑になっている。民間航空機の安全確保のため、空域の抜本的見直しと管制の国土交通省への一元化を図られたい。また、横田・

岩国ラプコンの返還について進捗状況をうかがいたい。

【回答】

航空路と訓練ルートに関する安全対策であるが、福岡航空交通管理センターで行っている管制業務は自衛隊等の訓練がない場合に、民間航空機がその訓練空域内を通過できるように調整経路というものを設定し、民間航空機が効率的に運用できるように措置をしているところである。今後も関係省と調整しながら、展開を図ってきたい。

管制の担当に関して、自衛隊については航空法に基づき、国交大臣から防衛大臣に委託しているが、航空法上の整理としては、あくまでも国交省が管制を管理している。米軍については、日米管制合意に基づき米軍が管制を管理し I C A O に準拠した運用を行っている。よって、自衛隊や米軍の管制サービスは国交省が提供する管制と同等のサービスが提供されるものと承知している。

空域の抜本の見直しについては、一部見直しを行ったところであるが、今後も民間航空機の安全、それから効率的な運用を確保するために、取り組んでいきたいと考えている。

最後に、横田・岩国ラプコンの返還については米軍が実施している進入管制業務については、従来から日米合同委員会、民間航空機委員会という枠組みの中で要請をしてきているところであるが、今後とも関係省庁と協力しながら、努力していく。

- (2) テロやハイジャックは国家・国民を標的にしているという観点から、航空法に航空保安に関する国の責任と、旅客・荷主の責任を明記すべきである。また、費用についても同様の観点から、現行の事業者、国・空港設置者がそれぞれ半分ずつの負担を改め、全額一般財源からの負担とされたい。

【回答】

我国では安全に輸送を行う責務の一環として、航空会社が一義的な責任を負っていて、航空法に基づく国家民間航空保安プログラム計画に従って航空会社が実施している。国としても、航空保安の重要性に鑑みて、国管理空港等における検査機器の導入や検査費について、航空会社に対して半額を補助するなど、積極的な支援を行っている。航空保安対策の実施体制については、空港ごとに様々な形態がとられているが、その費用については、航空会社、または空港管理者を通じて、最終的には空港利用者が負担する形にする場合が大半であり、諸外国に比較して差異はないものと考えている。

また、旅客及び荷主の法的責任については、航空法第 73 条の 3 や第 73 条の 4 の機内での安全阻害行為に対する規定、また航空法第 86 条の爆発物の輸送禁止があり、その他航空機内での危険行為に対する処罰に関する法律によって、ハイジャックや

機内での暴力行為、航空機の破壊等について、刑罰を科すことができる仕組みとなっている。

引き続き、航空セキュリティの維持向上を図るために、違法行為者等への継続的な対策について、事業者と連携を深めていきたいと考えている。

- (3) 民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目について、航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外にするなど、管轄する省庁間で調整を行い、手続き簡素化の観点から二重適用を改めるよう法律を改定されたい。

【回答】

航空法では、航空機そのものの安全性を確保する目的であり、航空機製造事業法は航空機製造事業全体を規制の対象としているものである。それぞれの目的が異なっており、それぞれの観点から規制を行う必要があるという認識しているが、本件については、現在内閣府での行政刷新会議で検討されていることもあり、推移を見守りたい。

- (4) 機内における使用電子機器についての告示は、1年ごとに検証・見直しを行うこととされているが、電子機器の開発のスピードが増している状況を踏まえ、1年という期間にこだわらず臨機応変な対応も検討されたい。

【回答】

電子機器については、新しい技術の導入が頻繁な部分があるので、適宜に通達で反映させることが困難な課題もあるが、問題となるものについては航空会社に情報公開して、必要な対応を行っていく。

- (5) 機内における携帯電話の使用に関しては、2011年4月より、一部規制緩和がなされたが、国土交通省成長戦略の規制改革検討リストにおいて、「日本においても規制撤廃、制度新設により、（欧州と）イコルフットイングを実現し、利用者利便性の向上を図ることが望ましい」とされている。機内へ基地局が設置できればさらなる緩和が実現できると伺っているが、総務省との折衝状況含め、今後の方向性について明らかにされたい。

【回答】

地上停止中のドア開放時における携帯電話の使用については、平成23年4月から規制が緩和され、使用が可能となっている。機内へ基地局を設置することについては、総務省との提携が必要な分野であり、昨年8月に総務省とこの機内の携帯電話に対して航空会社の要望について、意見交換を行って、引き続き検討していきたい。

6. 燃油高騰に伴うサーチャージ制度について

通達により旅行代金の総額表示への取り組みがすすんだが、一部を除いて燃油サーチャージは本体運賃と別に徴収されており、航空会社により対応が異なることなどから旅行者が混乱する事態を招いている。また、海外修学旅行では積立開始時と旅行開始時で大幅な変動が生じることもあり課題となっている。可能な限り本体運賃に組み込み、適切な水準となるよう取り組まれない。

【回答】

燃油サーチャージ制度は、燃油市況に応じて追加的に発生した燃油費用のみを収受し、燃油価格が下落した場合には減額、または徴収を停止するといった合理的仕組みであると考えている。また、その運賃の設定方法としても、世界的に広く定着しているものであるということから、燃油サーチャージ自体合理性のあるものと考えている。本体運賃と燃油サーチャージを一本化した場合は、航空会社において、2か月ごととしている燃油サーチャージの設定期間が、本体運賃と合わせて長期化し、燃油市況に応じた機動的な設定が困難となり、場合によっては取りすぎということになる可能性も高まってくるのが考えられる。運賃の表示に関しては、利用者にとって支払総額をわかりやすくするという観点から、航空会社に対し、燃油サーチャージを含む運賃等の総額及び内訳を輸送契約の成立前に明確に表示するということを求めており、航空会社においても既にホームページ等において、燃油サーチャージを含んだ総額表示を行うといったような取り組みを行っているものと考えている。

7. 空港経営改革の基本方針の策定に向けて

空港経営改革の基本方針の策定に際しては、利用者（お客様、働くもの）目線に立った空港経営ならびに地域と空港の共生をはじめ、検討会で示されている課題解決に向けた『2つの方向性と4つの基本原則』が確実に担保される内容とすべき。

『民営』への委託は課題解決に向けた有効な手段の一つに過ぎず、空港運営が担保されるのであれば運営形態は一律である必要は無く、空港ごとの特性を活かした最適な形態を検討すべき。また、ますます国際競争が激化している中、早期に先行事例を作るとともに、実行スケジュールを出来るかぎり前倒すべきである。

【回答】

今回、空港で空港の運営を民間に委託することができるようにする法案を3月6日に閣議決定し国会に提出され審議されることとなっている。基本方針の策定にあたっては、報告書で示された2つの方向性を踏まえて策定されている。その報告書を受けて、様々な検討がなされている。

今後のスケジュールについては、法案成立後は、基本方針を策定し、その後マーケットサウンディングを通じて、関係者の意見を頂戴し、具体的な制度設計を進めてい

き平成 26 年度の運営開始に向けて取り組まれていくこととなっている。民間への委託手法については、昨年の報告書の中では、まずはコンセッションを想定するということであるので、P F I 法の公共施設等運営権制度を活用して、民間に運営を委託するという制度を新たに創設しているの、今年度実施するマーケットサウンディングでの意見なども踏まえて個別対応を引き続き検討していきたい。

8. 環境関連について

- (1) 各産業での環境負担軽減は世界的な潮流であり、また、イベントリスクや投機資金の流入による原油価格の高騰によるコスト増のリスク回避の観点からも日本でもバイオジェット燃料の商用化に向けた開発が急務であり、本格的な導入に向け、(航空局がイニシアチブをとり) 関係省庁との連携を図られたい。なお、商用化に向けては様々な制度拡充を図るとともに開発コストなどについて、国による一部支援を検討されたい。

【回答】

航空用の代替燃料については、航空局としては、デモフライトの実施を支援や航空機の安全性に関わる調査などの取り組みを進めてきたところである。また、バイオネット燃料制度に関する要素開発研究についても、関係省庁に対して、航空界における必要性の理解を求めるとともに、供給規模、生産規模、それから研究開発の進め方などについて、現状と課題について、情報交換、意見交換を行っているところである。また引き続き今後とも関係省庁に対して現在実施されている支援策が行われるよう働きかけをしていきたいと考えている

航空貨物関係

1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区は開港当初からの設備で上屋も分散しており労働安全面において非常に危険な状況にあるといっても過言ではなく、安全対策の遅れにより人身事故が一向に減らない状況である。安全対策を進めるとともに、入構する車両の速度超過や歩道をふさぐ違法駐車などが後を絶たないため黙認しない交通ルールの徹底にむけ早期に具体的な対策に取り組まれたい。

また、関西空港の様な 3 D で人と車輛を分けるなど安全対策も検討されたい。

- (1) 貨物地区内の歩道の拡張と新設と地下道建設及びゴム製のポールやコーンの設置など、人と車両の分離を目的とした改善に積極的に取り組まれたい。

【回答】

現在、成田空港貨物地区内において歩道の拡張、または新設、地下道建設等は、物理的制約により難しいものとなっている。しかしながら、歩行者と車両の通行を

明確に分離するため、歩行帯と車両分離帯を整備し、一部においてはゴム製のポールやコーンの設置などを行うことによって、貨物地区内の安全確保に努めているところである。

- (2) 貨物地区構内交通ルール of 徹底のため、構内交通ルールの周知を行うとともに、定期的かつ継続的に取り締まりの強化に取り組むなど厳しく運用されたい。

【回答】

成田空港貨物地区構内の交通ルールの周知については、貨物地区構内入居事業者に対してはもちろんのことであるが、はじめてこの地区を訪れる事業者に対しても、啓発資料の周知がなされていて、当該ルール遵守のため、成田国際空港株式会社による定期的かつ継続的な構内の巡回、違反車両に対する指導または警告、入港禁止等のペナルティ措置を実施することによりルールの徹底を図っているところである。

2. 成田空港の地位向上にむけて

「我が国航空物流のグランドデザイン」でも触れられているとおり、航空物流システム全体の底上げは、航空物流産業の振興のみならず日本の国際競争力の維持・向上につながる重要な取り組みである。成田空港については、開港 30 年を経過し老朽化や狭隘化による弊害を取り除き、アジア発着貨物を取り込み相対的地位低下へ歯止めをかけ仁川や香港に対抗できるよう、最新の物流施設に改善するため既存施設の再編も含めた抜本的な対策に取り組まされたい。

【回答】

成田国際空港の国際空港ネットワークは、より一層充実することが見込まれることから、今後の空港容量拡大に対応した空港諸施設の準備を順次進めているところである。バランスのとれたネットワークの充実により、貨物量も増加していくものと考えており、航空貨物に求められている迅速性、効率性の実現のため、貨物地区においても、さらなる物流効率化の強化が求められることから、国際航空貨物を取り巻く情勢を的確に見極め、貨物施設の再配置や航空貨物輸送の円滑化を関係者の協議の上、貨物地区の効率的な運用を図り、利便性を高めていく取り組みを行っていく。

3. 成田空港ゲートの混雑緩和について

- (1) 物流の円滑化を図るため、手続きの簡素化の一つとして、RA制度に連動した荷台開放検査省略の拡大とともに、電子制度（ETC・RFID・ICタグなど）の利用による車両管理、AEO特定保税運送制度などを機能化したシステムの導入も有効であると考えられることから検討されたい。

【回答】

成田空港の安全確保のため、入場車両のチェックについては、厳しくせざるを得ないと考えている。成田国際空港株式会社とも相談しながら、提案内容も含めて課題の解決に取り組んでいきたい。

(2) 南部地区のゲートにおいては、1つのゲートで対応していることが多く2つのゲートで対応するとともに、R A制度に連動した荷台開放検査省略車のための専用ゲートの設置や未登録車両の待機スペース確保など混雑緩和に取り組まれない。

【回答】

成田空港の南部地区については、貨物取扱量の減少により、通行車両も減少していることから、通常は1ゲートで運用している。今後とも当該ゲートの混雑状況を勘案して、ゲート運用の効率化を検討していきたいと考えている。

4. 羽田空港国際線の増便及び定期貨物便の就航について

閣議決定された物流政策大綱において、オープンスカイの推進による航空貨物ネットワークの拡充という方針が示されている。一部地域においては合意されているが、中国をはじめとする東アジア地域等と早期合意に向け取り組まれない。また、フォワーダー各社はT I A C T内に借庫しているが、羽田空港の貨物量が伸びないため現状の貨物量ではその費用すら賄えず、T I A C T内の食堂、売店も2011年6月をもって閉店していることから、羽田空港発着の国際線及び定期貨物便の就航が増えるよう取り組まれない。

【回答】

航空の自由化については、平成22年6月18日に閣議決定をされた新成長戦略に基づき、羽田・成田の首都圏空港も含めてオープンスカイを推進しているところである。我が国にとっても最重点の市場である東アジア、ASEANの国、地域を最優先に交渉を進めており、これまでに韓国、シンガポール、マレーシア等、計15か国の国、地域と首都圏空港を含むオープンスカイに合意している。今後の具体的な交渉の予定については、まだ確定できないが、今後中国等、アジア諸国をはじめとした世界各国と交渉を進めて、オープンスカイを推進していきたい。

羽田空港の国際線は、2012年の夏ダイヤにおいては12か国の地域や、17都市との就航を予定している。今後、最短で平成25年度中に昼間時間帯の国際線の発着回数が6万回に増枠する予定になっており、就航便数が大幅に増加することが予定されている。

この中で深夜早朝時間帯の就航は、発着枠が半数程度、約最大23便程度に留まっていて、発着枠の有効活用を図っていきたいと考えている。なお、貨物の定期便の状況であるが、現在は未就航となっている。しかし、羽田空港の特性を生かしまして、

深夜早朝時間帯に到着する国際貨物便に対する発着料の軽減措置が実施されており、そういったものも生かし、引き続き就航増便に向けて取り組んでいきたい。

〈質疑応答〉

【質問－１】

①伊丹空港のターミナルビルと新統合が協定化すると伺っているが、これはいわゆる統合効果と同じようなものが得られるという認識で良いのか。②今後、基本方針が策定されていくと思うが、どういった内容が盛り込まれようとしているのか伺いたい。③伊丹のプロペラ枠の規制緩和について、一部報道では地元と同意が図られたと報じられていたが、事実関係と今後の方向性について教えてもらいたい。④神戸空港について、先月の大臣会見で、神戸空港はあくまで地方空港であるといった発言されているが、将来的な統合という可能性もある認識なのか。

【回答－１】

①伊丹空港ターミナルビルとの協定については今経営統合法上、7月までに新関空会社とビルの事業者との間で協定を結んで、今後のビルの運営の仕方について、協定を結んでいくということが明記されている。具体的に協定の中身は、協議中なので明確ではないが、それが直ちにターミナルビルの収益を新会社に取り込むである等の形にはならないと思うが、最終的にコンセッションを見据えたときに、ビル事業というものも何らかの形で取り込んでいくということも必要だという認識ではお互い一致していると聞いているので、現時点では何とも言えない。②基本方針の中身は、まさにこれから国が検討し、協議会の意見も聞きながら作っていくこととなるが、1つは、法律の目的である関空の国際拠点空港としての機能再生強化及び同空港の適切かつ有効活用による関西の航空事業の拡大が目標であり、それに向けて大枠を定めることになる。③プロペラ枠の関係であるが、今回の経営統合に際して、もともと平成2年の存続協定という形で申し入れがあったものに対して運用しているところである。実際に今の航空機の騒音が小さくなっている状況であるとかを踏まえた上で、どのような運用が適切なのかを検討している最中である。具体的な今後の伊丹の運用にどう生かしていくかというのが、まさに新会社さんの判断でもあると認識している。④神戸空港の関係ですけれども、大臣答弁にあるように、神戸空港は地方空港であるという認識を踏まえ、今回の関空伊丹を経営統合するにあたっては、まず関空伊丹を経営統合していくことし、しっかり着地させるというのが、国としてまさにまずやるべきことだと認識している。

今後、将来的に神戸空港の一体化というのを排除したわけではない。今後はそのフェーズがおそらく新会社のほうに移ってくるかもしれないが、一体運用しなかったとしても、運用の効率化であるとか、そういったことも含めて話し合いをもって

いくということになるのではないかと考えている。

【質問－2】

航空法と航空機製造事業法の重複について、今、まさに検討が進められていることは認識しているが、実際に両法をつき合わせていくと、一部内容が異なるところもあるが、修理の届出・認可に関しては実態として問題が生じるような差異はないと考えている。つまり、航空法の認定事業場が適用になっている場合、航空機製造事業法の適用除外にすることに対して問題がないと考えているが、具体的な両法の差異に関する航空局の認識をお伺いしたい。

【回答－2】

今般、内閣府で検討されている内容は、航空機製造事業法を適用除外にするか否かが論点になるものと認識しており、その検討に航空局として協力していくというスタンスである。

【質問－3】

3点ほど。1点は燃油サーチャージのことであるが、旅行会社等の当事者の理解を得ながら取り組む必要があると認識していることから、もう少し検討してもらいたい。

2点目に、成田空港貨物地区の安全に関する件であるが設備等については改善されてきてはいるが、やはり危険な場所が非常に多いというのが現状である。抜本的に施設が変わらないと改善はしにくいというのは、十分に理解できるが、それであれば継続的かつ定期的な取り締まりを強化はできないのか。

3点目に中部空港のところで、航空貨物の関係の効率化の取りまとめを行ったということであったが、具体的に説明願いたい。

【回答－3】

成田空港貨物地区の安全についてはN A Aにも伝え継続的に取り組むよう指導したい。中部空港に関しては、現在、中部圏の発生貨物の3割ぐらいしか中部空港を利用されていない。100%扱うことは目標とはしていないが、ただあまりにも少ない。物流拠点がない輸送スペースが少ないなどの課題があげられており、地元経済界や中部会社と三県一市で利用促進協議会を設置し貨物利用促進の施策等に調査結果を反映していきたい。

【質問－4】

中部空港の増便について回答をもらったが、月に1,500万円ぐらいの家賃を支払っている中で、現在の貨物の収入の実情は億単位の赤字を毎年計上しているわけであるから、そういう状況が何年も続くと、やはり撤退ということも当然考えられるので、再度増便の検討を願いたい。

【回答－4】

ご要望として承る。

【質問－ 5】

「空港経営改革の基本方針の策定」に関して、現在報告書の内容をもとに基本方針が事務的に策定されていると思う。その中に我々の要望を採り入れてくれるようお願いしたい。「環境関連」の部分で要望している、バイオ燃料の早期開発を行ってほしい。

【回答－ 5】

われわれ航空局としても、バイオ燃料が1日でも早く開発され実用化されることを願っている。現状としては開発には多少時間がかかると認識しているが、少しでも加速するように、引き続き検討していきたい。

【観光庁】

1. ビジット・ジャパン事業への対応について

(1) 入国審査の迅速化の促進策について

10月に法務省が主体となった「訪日外国人 2500万人時代の出入国管理行政検討会議」が設置され、訪日外国人の入国者数の増加に備え、短時間で円滑かつ厳格な審査を実施する画期的な出入国審査の方法の検討がはじまったところ。検討するにあたっては空港関係者はじめ、観光業関係者など関係各所と密な連携を図りつつ進められたい。また、観光庁としても、積極的に連携されたい。

(具体的検討項目)

- ① 主要空港でのブース増設や柔軟な審査官の配置、日本人の自動化ゲートの利用促進などに引き続き積極的に関係機関などと連携強化を図られたい。
- ② 平成 23 年度より開始した審査ブースコンシェルジュの効果検証。
- ③ 待機場所において魅力ある観光地を紹介する映像などを使った情報提供や、審査待ち時間の掲示など待ち時間を少しでも快適に過ごせるよう対応を図られたい。

【回答】

入国審査関係は法務省の所管であるが、平成 23 年 10 月に訪日外国人 2,500 万人時代の出入国管理行政検討会議が設置されている。この会議には国際観光政策課長もオブザーバーとして出席しているが、平成 23 年度は 6 回の会議開催を行い、その中間報告がされている。その中に入国審査等スピードアップをめざして機械化・自動化の推進が盛り込まれた。また、クルーズ船の旅客に対する船上の審査についても可能な限り関係者の要請に応じていくということが提言されている。今後、平成 24 年度には、こういった実証実験をやって、具体的な検討に入るといことも併せて提言されている。

審査ブースコンシェルジュ効果検証については、観光立国推進基本計画において、

空港での審査に要する待ち時間を 20 分以内にすることを目標に掲げており、セカンダリー審査の実施とか、審査ブースコンシェルジュの配置等によって円滑さを図っている。すでに平成 23 年度において、成田空港、中部空港、羽田空港が目標達成できたという報告をいただいている。

待機場所における魅力ある観光地紹介や映像等については、できる範囲内において実施するようにしている。事例としては税関箇所が多言語化したポスター等の掲示を行っている。今後においても待ち時間等の有効活用を図ることによって、法務省と連携して快適性向上を図っていきたい。

(2) 外国人旅行者の接遇向上策について

外国人旅行者への接遇向上は、日本への好印象を持ちリピーターとなってもらうことや、帰国して日本の良さを伝えてもらうために重要である。また、緊急時の安全対策の観点や外国人旅行者のニーズに素早く対応することも必要である。そのためには、地上手配業者の役割は極めて重要であり、地上手配の質を確保するとともに、外国人旅行者のニーズを把握するため諸外国のように法整備を行い地上手配業者へ登録制を導入するなど具体的な施策を講じられたい。

【回答】

地上手配業者が、適正にして良質な内容のサービスを手配することは、旅行手配の質の確保、満足度の向上などを通じて、旅行者数を増加させる重要な要素であると考えている。

わが国における快適な旅行の地上手配の質を確保するための法規制を設けることについては、実態の把握や実効性の担保などを考えると、解決すべき課題が多いと考えている。引き続き慎重に検討していきたい。

(3) ガイドサービスの向上策について

訪日外国人への接遇向上のため、量・質ともに充実したガイドサービスの提供は欠かせない。今般、総合特区制度を活用した制度改正が行われたが今後効果検証を行うとともに、引き続き通訳案内士の増加にも取り組まれたい。

【回答】

通訳案内士については外国人旅行者の受入れに対して重要な役割を果たしてきたと認識している。その意義は今後においても変わらないものと考えている。

一方、最近の状況としては訪日外国人をめぐる環境が大きく変化しているために、通訳案内士を補完する形で総合特区制度を活用して、各地域の実情に応じた柔軟なガイド制度を設けることとしている。特に、特区ガイドについては、総合特区法上、国と地域の間で各種手続が定められていて、平成 24 年 4 月現在、和歌山県と大阪府

泉佐野市の2件において申請内容を十分に協議を行うことを通じて、特区ガイドの質の確保について十分に配慮を行っている。

通訳案内士の増加については、旅行会社や宿泊事業者等とも連携をして、研修に対する支援であるとか、職業としての魅力の向上に向けた取り組みのほか、広報の充実による公募者増加に向けた取り組みを進めていきたいと考えている。

いずれにしても、通訳案内士とそれを補完する特区ガイド、今国会において成立した沖縄特例通訳案内士、福島特例通訳案内士を車の両輪として育成・活用、外国人の多様な旅行ニーズに対して、柔軟に対応できるようにしていきたい。

(4) 対応窓口強化について

訪日外国人の要望やクレーム等についての対応窓口はJNTOだけではなく、各観光地の案内所や出国時の空港や港などでも集約できるよう関係機関と調整を行い整備されたい。

【回答】

観光案内所については、face to faceのコミュニケーションが一番大切な部分であり、求められる情報サービスを適切に提供して外国人旅行者が、到着地から出国に至るまで、不自由を感じることなく快適な旅行を終えることができるための案内サービスが期待されている。そのため平成23年度に4回ほど会議を開催し案内所のあり方等を含めた諸課題について検討会を行った。平成24年1月に、外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針が定められた。この中でJNTOが外国人の観光案内所の認定をするという制度を設け、外国人の旅行者が安心して旅行することができる環境を実現させるとことを目標として掲げた。

具体的には、案内所のカテゴリーを3種類に分けて、地域と広域と全国に分類し案内所をカテゴリー化し、しっかり認定していくこととした。フィードバックも、いろいろな外国人が実際に課題に思っているようなことを集約し、さらなる対応の改善で取り組んでいきたいと考えている。

(5) 案内標識のさらなる整備策について

重点対象国や地域となっている中国・台湾や韓国などのアジア諸国の訪日外国人への受け入れ環境の整備のためには、中国語や韓国語等の案内は欠かせない。

ターミナル駅等の案内所での対応は進んでいるが、主要観光地や宿泊施設での案内は十分ではないことから、国が先導して統一的な対応となるよう最低基準を作り、受け入れ態勢の底上げとなるよう関連機関への継続的な支援を講じられたい。

【回答】

受入環境の改善に向けた標準的な最低限の基準設定については、観光庁として、

平成 23 年 3 月に地方公共団体等が各地における訪日外国人の受入関係水準を自主的に把握・評価することができるチェックシートというのを作っている。そのチェックシートの活用によって、地方自治体と地域内の案内標識であるとか、宿泊施設、観光案内所等の受入環境の水準を自己評価することによって、地域における自主的な受入環境水準の改善を促している。今のところ全国で 38 地域を既に評価実施したところである。今後も受入環境水準向上に向けて、地域において受入環境を整えるために必要とされる対応を行っていくことが大切だと認識している。平成 24 年度もシートを活用して不足している部分を顕在化し、受入環境の整備が遅れている部分について受け入れ環境水準向上事業を活用しながらさらなる改善を果たしていきたいと考えている。

(6) 観光産業が被る風評被害防止に向けて

メディア報道等の影響によってもたらされる風評被害は観光産業に大きなダメージを与えかねない。今般の震災・原発事故については海外メディアの影響により風評被害が拡大したが、今回の教訓を活かすべく、風評被害拡大防止策を具現化されたい。

【回答】

風評被害の発生拡大を防止するためには、正確な情報発信が重要だと認識している。その意味で、情報発信については特に海外の消費者等に対して信頼される情報源を使って発信することが特に重要であると考えていて、記者の招請や共同広告を通じてメディアや旅行会社などへの働きかけを強化してきた。こうした取り組みの結果、震災直後の平成 23 年の 3 月には、前年同月と比べてマイナス 30% というような大幅な減少を記録したが、この 1 月から 2 月には確実に減少幅は縮小し、一定の成果が上がっていると認識している。しかし、いまだ韓国などからの旅行者が低い数値であり、引き続き風評被害対策というのは実施していきたいと考えている。そのためには観光庁だけじゃなくて在外公館などとも連携して取り組んでいきたい。具体的には国内で開催される大規模な国際会議の場をつうじて関係者を総動員したオールジャパン体制によるプロモーションを展開していきたい。

(7) プロモーション対象市場の拡大について

現在は 15 の国・地域で対象となっているが、震災後のアピールも含め対象の国・地域を早期に拡大できるよう取り組むとともに、効果検証を行い効果的なプロモーション活動に取り組まされたい。

【回答】

昨年度から 15 市場でキャンペーンを行っている。今年度から従来からやっている消費者向けの広告宣伝事業、或いは、旅行会社の事業という部分に関して、もう少

し絞り込み、インドとロシアを除いた13市場でやるが、効果的だと思われる部分については、市場にとらわれることなく実施していくということも考えている。インドとの関係は国交樹立60周年という機会であることやインドネシア、ベトナムに関してはオープンスカイ協定締結の節目であることから、そういった機会を逃すことなく活用して、効果的な政策を実施していきたいと考えている。

2. 観光基盤の整備について

(1) 主要駅における団体客利用のバス乗降場整備について

東京駅をはじめ新幹線との結節点や主要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周辺道路の混雑緩和の面から乗降場整備は急務である。団体客利用のバスは今後も増加が想定されるため、自治体や鉄道事業者等との連携を強化し、地域から具体的な対応の要請があった場合には既存施設の活用も含め調整に取り組まれない。

【回答】

現在、駅前広場区域内において、大型貸切バスの乗降場を整備することは一応可能となっている。実際に駅前広場に大型貸切バスの乗降場を整備した事例として岡山駅などで実現している。しかし広場空間の制約などから公共交通機関を優先せざるを得ないこと等から整備が進んでいない要因となっている。このため各自治体において、貸切バスの乗降場の整備については周辺駐車場を広域的に活用するなどの対応を行っているところである。長期的には、広場の再整備等にあわせて駅周辺状況を勘案しながら、各自治体において必要に応じて整備を行うものであり自治体から要望があった場合には適切に支援を講じていきたい。

(2) 「観光のユニバーサルデザイン手引き集」に基づく整備について

誰もが自由に旅行できる環境整備のため平成24年度からはじまるユニバーサルツーリズム促進事業を継続させるとともに、各地域での実態を把握し遅れている自治体や事業者が取り組みできるような対応策を講じられたい。

【回答】

「観光のユニバーサルデザイン手引き集」に基づく整備について、観光におけるユニバーサルデザイン化は大変重要な課題であると認識している。平成24年度においては、地域における先進的な取り組みを調査するとともに、シンポジウムの開催等を通じて、広く周知をしていきたいと考えている。今後もユニバーサルツーリズムについて継続して、誰もが安心して旅行できるということを普及促進に取り組んでいきたいと考えている。

(3) 国内での観光立国政策のアピール強化について

成長戦略の柱の1つに「観光立国・地域活性化戦略」を掲げ観光立国を推進していくうえ意義や、震災復興において観光が回復の柱となる産業であることについて、国民に十分説明し理解を得られるよう、各メディアへの露出を増やすなどインパクトのある日本国内でのプロモーションの実施など積極的なアピールを講じられたい。

【回答】

東日本大震災の風評被害が大きな影響を及ぼしている。現在、日本全体では相当程度に回復しているが、まだまだ東北6県観光客を中心とした落ち込みは大きい。引き続き、官民、国・地方連携して取り組んでいかなければいけないところであると考えている。また、国内観光については、官民合同キャンペーンとして、各種媒体、広告宣伝の強化、イベントへの協力に取り組んできた。その結果として、旅行需要全体としては回復しているが、ビジネス観光を除いた観光というところだけ切り出してみると回復が遅いと認識しているので、今後も官民合同キャンペーンによって底上げを図っていききたい。また、東北地域の様々な取り組みを紹介し、地元の活性化に寄与するために情報の発信をしていききたい。観光が被災地復興にあたって重要な役割を担っているということ重視し引き続き取り組んでいきたい。

(4) 地方空港の活用

首都圏空港（羽田・成田）以外の空港においては、定期路線の減便や撤退や機材の小型化が進んでおり利用者の利便性が低下している。地方空港が公共交通としての役割を果たすとともに、観光による地域活性化のため定期便維持に各地域や自治体と連携できるよう関係機関と連携し積極的に対策を講じられたい。

【回答】

「航空局関係項目」で回答

(5) 燃油高騰に伴うサーチャージ制度について

通達により旅行代金の総額表示への取り組みがすすんだが、一部を除いて燃油サーチャージは本体運賃と別に徴収されており、航空会社により対応が異なることなどから旅行者が混乱する事態を招いている。また、海外修学旅行では積立開始時と旅行開始時で大幅な変動が生じることもあり課題となっている。

可能な限り本体運賃に組み込み、適切な水準となるよう取り組まれたい。

【回答】

「航空局関係項目」で回答

(6) リフトバスの増車について

各地域で繁忙期を中心にリフトバスなど特殊車輛の配車ができないケースが頻発している。誰もが安心して旅行できる環境を整えるためにも、バス事業者に対してリフトバスの増車を働きかけるとともに、柔軟な対応を可能とする制度づくりに取り組まれない。

【回答】

「自動車局関係項目」で回答

3. 観光需要の創出について

(1) 国内旅行市場活性化に向けて

- ① 国内旅行市場活性化のため、新たな形態として様々な分野の観光を創出することは重要である。現在、ニューツーリズム創出・流通促進事業に取り組まれているところであるが、産業観光・長期滞在型観光、エコツーリズムやグリーン・ツーリズムは地域の活性化にもつながる分野のため積極的に取り組まれない。また、「子ども農村漁村交流プロジェクト」など他省庁での取り組みにも積極的に連携し質の向上に取り組まれない。

【回答】

ニューツーリズム等はじめとして、新たな形態での様々な観光の創出については、地域の活性化にも繋がる重要な分野と考えている。観光庁としても、産業観光・長期滞在型観光、エコツーリズムやグリーン・ツーリズム等を含み関係省庁、関係各社等の連携を行いながら引き続き積極的に取り組んでいく所存である。具体的には、今年度エコツーリズムやグリーン・ツーリズム、産業観光等のテーマごとに、当該地域に対しましてアドバイザーの派遣であるとか、人材育成等に関して支援を含めた調査業務を展開し、現在、準備を進めているところである。

- ② 観光圏については、自治体や地域の連携に寄与する重要な事業であるが、これまでの成果分析や課題について検証し、金銭面などでの支援だけでなく運営状況のチェックや指導など積極的に関与するとともに、観光圏整備事業の国民の認知度が低いことから、観光圏キャンペーンの実施など認知度向上に向けた具体的な支援を講じられたい。

【回答】

観光圏は自治体や地域の連携に寄与する事業であることから、4月1日現在、49地域の計画を認定した。2泊3日以上滞在型観光可能な広域的エリアで観光圏の整備に向けて必要な取り組みを支援しているところである。

これまでの成果分析や課題についての検証については、認定を受けた観光圏につ

いて、毎年延べ宿泊数等の数値目標の達成状況の報告を求めたり、事業の実施状況についても報告を求めているところである。

また、観光圏を対象とした観光地域プラットフォーム支援事業については、第三者委員会において事業評価を行った上で採択をしているところである。さらに、昨年度は各地域が実施する観光事業に対して定量的・定性的に効果分析が可能となる手法の開発に取り組んだ。今後はこれらの活用をしながら、観光圏整備事業の効率的かつ効果的な整備を進めていきたい。

観光圏事業の認知度向上については、地域の魅力ある観光資源を活用して、滞在プログラムやイベント等の開発、宿泊魅力の向上に関する事業等を助成するプラットフォーム事業などの活用による支援を通じまして観光圏の魅力度や認知度向上を図っていく。

- ③ 諸外国と比較して、旅行者が容易に入場や貸切ができる博物館や寺社・旧跡・城などの日本文化を象徴する文化施設や施設が少ない。それらの文化施設の公開や施設の貸切等は、インバウンドのMICEの拡大や修学旅行や体験旅行の拡大に繋がることから、文化財等の保護と両立しつつ国立施設や地方自治体施設の積極開放を促すよう文化庁などの省庁間の連携を図られたい。

【回答】

観光振興においては、観光立国推進本部の枠組みもあるため、各省庁と密に連携を取りながら取り組んできている。観光立国推進本部、観光連携コンソーシアムにおいても、文化財、文化施設の積極的な活用を行うために、文化庁をはじめとした省庁連携を深めている。具体的なお提案を貰えれば、関係省庁と相談するなどして検討していきたい。

- ④ 国内旅行市場の需要創出・活性化の具体策の一つとして、国内旅行について公共交通機関を利用した旅行業者の企画商品を利用した場合などの環境への貢献に対し補助金を支出する、いわば「旅行版エコポイント（仮称）」や、耐久消費財とは異なり観光は次回の消費も期待でき経済の活性化が図れることから「旅行減税」のような旅行者に対し何らかの特典を付加するような支援制度について検討されたい。

【回答】

国内旅行需要の喚起策については、例えば東日本大震災直後冷え込んだ国内旅行需要を喚起するために、平成23年4月21日より、官民合同による「がんばろう日本」国内旅行振興キャンペーンを実施してきた。現在、東北、北関東以外の地域については、例年並みの旅行需要が戻ってきているという印象をもっているところである。旅行版エコポイント等については、施行上難しい点等様々あることや、財政当局

の理解を得にくいということなどから、実現については難しいものと考えているが、それらの方法に限らず、様々な国内旅行需要方策について、引き続き検討していきたいと考えている。

(2) 若年層の旅行需要の活性化について

若年層の「旅行離れ」の原因について調査結果と今後の対応策について明らかにするとともに、下記の対策について検討されたい。

① パスポート取得手数料の減免、手続きの簡素化について

若年層の出国者数が減少している原因は、少子化・景気動向・意識変化・多様性などが考えられるが、若年層の海外旅行離れは、日本の将来の国際競争力に影を落とすだけでなく、海外文化や風土を体験する機会の喪失といったことから、日本の将来を考えていくにあたっては極めて憂慮すべきことである。旅券発給数をみても2004年度をピークに漸減傾向は明らかであることから、若年層の海外渡航優遇施策について、パスポート取得手数料の減免等に取り組まされたい。また、観光庁の目標でもある日本人海外旅行者数2千万人の実現に向けた、旅券発給手続きの簡素化なども検討されたい。

(具体的検討項目)

- 1) 12歳未満に適用されている旅券発給手数料の減額措置を25歳未満まで引き上げ。
- 2) 10年有効旅券の発給対象年齢を、20歳以上から16歳以上に引き下げ。
- 3) 本人が申請した場合の即日発行。
- 4) 窓口の受付・交付時間や場所の拡充。

【回答】

若年層の海外旅行は、バランスのとれた国際感覚を早くから育てるということ等を含め、国際相互理解を促進させるという観点でも重視して取り組んでいる。

また、若年層の海外旅行離れについては、日本人の海外旅行アウトバンド全体の振興における重要な課題と認識しているところである。まずは海外旅行への関心を高めることが必要であると考えている。そのため、日本旅行業協会（JATA）のビジットワールド事業等を含めた旅行環境の整備を進めて官民一体となった取り組みを促進しているところである。なお、パスポートの取得手数料については、外務省の所管事項となっているので回答は控える。

② 「児童・生徒社会体験休暇制度」（仮称）の創設について

サービス業を中心として多くの労働者が土・日曜日、祝日も働いている。「子供の頃に家族と旅行の経験がない若者は旅行が少ない調査結果もあり、家族で旅行に

行く機会を創出することが重要である。現在、議論中の休暇分散化に向けた取り組みと連動する形で労働者が「家族との団欒」と「家庭教育の充実・強化」のため、親の監督下でボランティア活動や旅行等により社会体験をすることが必要である。「児童・生徒社会体験休暇制度」（仮称）のような、目的別休暇を創設するよう観光庁として関係官庁に対して働きかけられたい。

【回答】

家族の団欒や家庭教育の充実・強化のため、家族旅行を行うことは重要であると認識している。加えて親と子どもと一緒に過ごす家族の時間は食事、余暇等様々な生活行動を通じた家族との触れあいの中で生きる力を身につけることと認識している。

一方、わが国における年次有給休暇取得においては、平成 12 年度から 50% を下回る水準で推移をしている。企業としては、従業員のワーク・ライフ・バランスの向上を図る観点から、有給休暇を取りやすい仕組みを整えることが必要であると考えているところである。

これらを踏まえて、観光庁では関係省庁とも連携し、地域ぐるみの家族の時間づくりを目的として、平成 22 年度から家族の時間づくりプロジェクトに取り組んでいるところである。

具体的には各地域の協力のもと、大人の休暇取得促進を図るとともに、学校休業日の柔軟な設定を行うことで大人と子どもの休みのマッチングを図り、家族の思い出や絆づくりの家族旅行の機会を創出ができるよう平成 24 年度は全国 15 地域で取り組むこととしており、引き続きプロジェクトの実施結果を踏まえた課題の解決や他地域への拡大等の取り組みを行っていききたい。

③ 「留学派遣支援金制度」の継続実施

平成 21 年度にこれまでの制度を拡充して実施された「留学派遣支援金制度」の実績や効果検証について明らかにされたい。また、異文化の体験は国際性を養うとともに、将来の日本を担う若年層の国際理解を深めることにもつながることから継続的に実施されたい。

【回答】

留学派遣支援金制度の継続実施については文部科学省が所管としているところであるが、留学生制度は、観光の側面から極めて重要な役割を担っていると考えていて、質の高い外国人留学生や、逆に海外に行く日本人留学生というものが観光客増加に寄与する一面があったり、国際相互理解増進という観点で非常に有益な存在であると考えている。特に日本への外国人留学生については、帰国後にまた戻ってくるチャンスが多く、その際、家族や友人を連れて戻ってくるという、リピーター訪日の役

割を果たしている。

平成 24 年 3 月 30 日閣議決定した観光立国推進基本計画の中においても、留学生の非常に注目しているところではあり、外務省や文部科学省と連携して、留学、文化、スポーツと観光振興、日本の魅力発信の連携施策検討連絡会議という会議体を立ち上げて、海外に留学生や日本人学生や帰国留学生を通じた日本の魅力をいかに海外で発信していくための検討を行っているところである。

(3) アウトバンド拡大による相互交流の拡大について

[2Way Tourism政策の推進強化]

インバンド施策とともにアウトバンド拡大による相互交流の拡大のため以下の項目について取り組まれない。

- ① 観光立国推進基本法では、『観光は、国際平和と国民生活の安定を象徴するものであって、その持続的な発展は、恒久の平和と国際社会の相互理解の増進を念願し、健康で文化的な生活を享受しようとする我らの理想とするところである。』とあるように、観光による国際交流は、民間平和外交の代表的なものである。その実現のためには、訪日外国人旅行者を増やすことのみならず、二国間の相互の交流人口の拡大が重要であるとの観点から、観光立国推進基本計画にも盛り込まれている、日本人の海外旅行者数の拡大を、これまで以上に強力で推進されたい。

【回答】

海外需要の創出に向けたアウトバンド拡大による相互交流の拡大については、国際感覚の向上や発展途上国との観光開発、国際相互理解の増進による政府間の外交補完など重要なものである。

2012 年 3 月に策定された観光立国推進基本計画において、2016 年までに日本人の海外旅行者数を 2,000 万人とする目標を掲げた。去年の実績を申し上げますと、2010 年が 1,664 万人、対前年比 7.7%の増。2011 年が 1,699 万人、東日本大震災の影響などあったが円高の影響もあって前年比 2.1%増という数字で推移をしている。アウトバンドについては、旅行会社や航空会社の民間の活動が大きいところであり、日本旅行業協会の実施するビジットワールド事業との連携や官民ミッションの派遣などで旅行環境整備を進め官民一体となって取り組みを推進しているところである。

- ② 観光ビザ免除の対象国拡大について

国際交流拡大の観点から相手国との協議にもよるがインド・カンボジア・ロシア等との日本人の観光ビザ免除の対象国拡大に努められたい。

【回答】

基本的には外務省の所管であるが、われわれとしては国際交流促進・訪日外国人

の来訪促進という観点から外務省をはじめとした関係省庁に対して働きかけている状況である。日本側のビザ制度の外国人に対する緩和について、これまで中国等への緩和をはじめとして取り組んできているところであるが、ビザについては相互主義の観点から、日本のビザ制度の緩和が日本人の緩和といった相手国の対応につながると考えている。

4. 東日本大震災関係について

- (1) 国内外の旅行者に誤解や混乱を与えないよう、正確かつ迅速な情報発信を引き続き国内外で適切に行われたい。
- (2) 災害時などに外国人旅行者の安否確認ができるようシステムの構築に取り組まれたい。

【回答】

震災発生その日にJNTOで対策本部を立ち上げて、24時間体制で外国人へ情報提供ということで行ってきた。今年度は、予算が認められたことから情報提供者が国、地方、民間等多様であることから、役割分担を明確にするとともに、緊急時における情報提供のあり方等を調査、整理したうえで、関係機関とリンクするようなポータルサイトを何とか立ち上げたいと思っている。

この関係については、情報提供体制の構築をするにあたっては、やはり行政機関、マスメディア、観光関連事業者であるとか交通機関等の様々な関係者の連携が必要だと思っているので、交運労協の皆様も、支援と協力をお願いしたいと考えている。

- (3) 東北観光博について、東北地域への旅行需要回復のきっかけとなるよう前広かつ幅広い告知に取り組まれたい。

【回答】

東北観光博は東日本大震災の影響もあり、いまだ震災前の水準に戻っていないと認識していて、今後とも官と民、国と地方が連携し合って、取り組んでいきたい。そうした中、東北観光博を3月18日から本格実施しているところであり、広報活動を積極的に行ってきたところである。ネットにおいてはポータルサイトの開設であるとか、フェイスブックの活用をしながら、周知してきているところである。来年3月までの長丁場のイベントであるので、まだまだこれからピーアールをしていかなければと考えている。今後とも認知度向上に努めたい。

- (4) 海外の旅行会社を対象に、日本の現状及び日本の魅力について各国・各地域に広まるようファムツアー実施に積極的に取り組まれたい。

【回答】

震災後、海外のメディアもいろいろな取り上げ方をされたりして、日本の現状が正確に伝えられていないということがあった。その後、旅行会社やメディアも含めて1,000人ぐらいの規模で日本に招聘して、自分たちの目で日本の現状を見てもらうことを震災直後からやって、昨年度取り組んできた。依然として風評被害は払拭されていない。今年度においても引き続き旅行会社、或いはメディアの方々を日本に招聘して、現状をしっかりと見てもらうことを実施していきたいと考えている。

また、日本側の情報発信に対する信頼度というものが低くなっていることから、彼らが信用する自国のメディアや旅行会社の声を活用して、情報を正確に伝えるということを引き続き取り組んでいきたいと考えているところである。

〈質疑応答〉**【質疑－1】**

外国人旅行者の接遇向上策に向けた緊急時の安全対策についてポータルサイトの立ち上げを検討しているとの回答であった。なかなか実態の把握と実効性のところで難しい、慎重に検討するとの回答であったけれども、例えば国内旅行事業者の地上手配と外国の旅行者の地上手配との業法的な、旅行業法適用の考え方というのは、どのように整理したらいいのか、お尋ねしたい。

【答弁－1】

基本的に旅行業法は、業者間を規制しているものではなく、消費者である旅行者の方を保護する法律であり、その法律という観点からは、営業保証金を供託してもらい、倒産時に旅行代金を返還・還付をさせたり、様々な商品が今旅行商品としてある中で、これを的確に説明するために、旅行業務取扱管理者という、国家資格を有している者が消費者保護に焦点を絞ったものである。そのため、B to Bの取引に関する規制を設けるということに関しては、サービス形態もいろいろあるなかで現状では難しいところがあると認識している。

【要請－1】

今の件について、旅行業法で登録をする必要性はないと思うが、先ほど別のところで、震災時の情報提供者の役割分担を明確にするとともに、様々な関係者との連携が必要だということがあったけれども、去年も確かこの場で、震災直後だったものですから、外国人旅行者の安否確認の状況をお伺いしたところ、よくわからないという回答ももらった。日本人旅行者については、日本の旅行会社なり、宿泊施設等を通じて一定の安否確認の把握ができていたわけで、外国人旅行者に対する良質な旅行を提供していくという観点から、そういう安全対策も含めて一定の地上手配業者に対する、旅行業法の枠組みと全く別の形で災害時の緊急対策の把握等安

全対策も含めた、何らかの登録制度等を検討いただきたい。

何年か前、一度実態調査をされたというのを聞いているが、あまり結果的に実態がよく把握できなかったという話もあるので、難しいことだとは理解はしているが、2,500万人が来日するようになるわけですから、しっかりとした体系整備をしておかないと、後手に回ってしまうのではないかなというのを懸念していますので、前向きな検討をお願いしたい。

【要請－2】

国内での観光立国政策のアピール強化に関して、回答は復興支援における観光産業の役割という観点で官民合同キャンペーン等を行うということであったが、その前段として、成長戦略に観光立国・地域活性化推進を掲げていく意義について観光の経済波及効果などについてプロモーション等の積極的な展開を講じていくべきだと思うので、改めて要請をしたい。

【質疑－2】

案内標識に関して、38地域を評価、実施して問題点を顕在化して改善していくということであるが、今ある事業というものを、逆に自治体のほうで自主的に行ってもらいたいということであったが、そのために国としての資金援助を含めて支援事業を積極的に拡大していくということが大切ではないか。

【答弁－2】

実際に受入環境整備事業というのは、並行してやっているわけで、平成23年度については中央拠点14地域でいろいろな試みなり事業をしているところであり、地方公共団体がやる気をもってやれるのが一番ベストなあり方だと認識し、それを促していくという意味で、一応標準的な基準を設けて取り組んでいるところである。

潤沢な資金はないが本年度も続けて何拠点か、受入環境整備事業というのをやっていきたいと思っているし、平成23年度もグッドプラクティスみたいなものを作りあげて評価したうえで、いろいろな自治体の良い取り組みは紹介していこうと考えている。

【質疑－3】

訪日プロモーションについて、これまで観光庁として、前観光庁長官のリーダーシップもあり、様々な取り組みをされたと思うが、一部指摘の中で観光庁がそこまでやるべきではないといった指摘があると回答があったが本来はJNTOがプロモーション、この役割を担うべきだとの指摘があると聞いている。その指摘について、観光庁はどのように受け止めているのか。あと今後のプロモーション、仮にJNTO、こちらに今まで観光庁がやっていた部分を委ねていく場合については、今のJNTOの現行の体制では限界があるのではないかと考えている。新たに設定された基本計画の中にも盛り込まれているが、JNTOの機能強化について、具体策があれば

お聞かせ願いたい。

【答弁－３】

JNTOに関しては、指摘のとおり海外の機能強化ということを考えている。13事務所あるわけだが、違う流れの中で国際交流基金とかの再検討も行われている。海外で直接いわゆるプロモーションをできれば予算的な面であるとか、非常に効率的であると今思っていて、人員を海外にシフトするであるとか、そういうことを前向きに考えていきたい。

【要請－３】

私たちは旅行版エコポイントとか、旅行減税という言葉を使っているが、現在、東京都で確か福島県に宿泊すると、既に補助金を出す動きがされていると聞いている。そういった地方自治体のほうが早い動きがあったりということがあるので、国としてもできるようなことを考えてもらいたい。

もう一つですが、東日本大震災関係で、東北観光博について、例えば福島では、現在、有料道路を確か昨年から無料でやっていると思う。駐車場についても、多分、無料で開放しているところもある。ただ、そういった情報が実は地元の県の方にもなかなか伝わっていない。当然われわれ東京なり首都圏にいる方にも伝わっていない。やはりせっかくそういった努力を各地域でされているにもかかわらず、全国に伝わっていないところについては、国のほうでも一緒になってアピールする必要があるのではないか。

【要請－４】

調査を行うとのことであったが、次のアクションで改善を求めていくことが必要で後押しをすることが重要である。また、取り組む側が、ワンストップアクションでの情報提供できるよう、また水平展開をお願いしたい。

【答弁－４】

貴重なご意見を賜りお礼を申し上げます。今後も観光庁の取り組みに対して理解と支援をお願いします。

厚生労働省

【総合事項】

1. ILO条約の早期批准について

第153号：路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約の早期批准をされたい。また、関係国内法の整備も促進されたい。

【回答】

ここで「6」の「改善基準告示」項目のバス関係、ハイタク関係、トラック関係も含めて回答する。

自動車運送事業に従事するトラック運転者等の労働時間は全産業労働者と比較して長時間労働にあると認識している。自動車運送事業における労働時間の短縮については引き続き取り組んでいきたい。「改善基準告示」については自動車運転者の全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい乗務の特性を踏まえつつ、拘束時間や休息時間のあり方について、当時の中央労働基準審議会が自動車運転者労働時間小委員会を設置して労使参加の中で議論を行い、合意を経た上で定められた歴史がある。「改善基準の告示」については、週40時間制に向けての法定労働時間の段階的短縮の動きに対応して改正が重ねられて、平成9年の見直しを経て現在に至っている。内容的には拘束時間・休憩時間の規定は、ILO第153条約・路面運送における労働時間及び休憩時間に関する条約として1979年に定められたものである。このような経過を踏まえれば見直す際は、関係労使の合意形成を行った上で行うのが前提であると考え。さらに、法制化については労働基準法以外に法律化をすることが妥当かどうか、また、関係労使の理解を得られるかの問題が残る。今後も様々な意見を聞きながら、引き続き、自動車運転者の労働条件の遵守に向けて取り組んでいきたい。

厚生労働省としては、今後も第153号条約の精神を踏まえた改善基準告示に基づいた指導の強化を図っていきたい。

2. 労働債務の不履行対策強化について

労働者保護の施策として、企業倒産や企業売却等において、労働債務の不履行の事態が発生しないよう所要の措置を講じられたい。また、企業倒産による未払い賃金の認定確認制度の適切な運営を行われたい。

【回答】

企業倒産等を理由とする賃金の未払いはあってはならない。賃金は労働者やその

家族の生活を支えるものであり、未払い賃金防止のため、労働基準法で各種の規制を加えている。その履行については企業倒産等の事案も含め労働基準監督機関が厳正な監督指導にあたっている。

また、企業が倒産に伴う労働者からの未払い賃金の立て替えの申請があった場合は、賃金未払いに対して、セーフティネットとして国が一定の範囲において事業主に代わって支払いをしている。昨年もあるタクシー会社が倒産した事例があり数百名の労働者がこの制度に基づき退職金等の立て替え払いの申請がなされ、労働局が対応し適用してきた。今後とも、労働基準監督所において、倒産に伴う未払い賃金の認定確認制度の適正な運営を行っていく考えであり、都道府県の監督課長会議を開催し、しっかりと取り組むよう指導していく。

3. 社会保険制度に関する行政監督と罰則強化について

ハイタク、トラック、一部のバス等の職場において、不況による需要の減少、規制緩和による競争激化等の影響により、社会保険、厚生年金及び労働保険等から離脱するといった違法行為が増加している。これら制度の維持及び輸送秩序維持の観点からも、国土交通省との相互通報制度等も活用するなどして違法行為を積極的に取り締まり、悪質なものは罰則規定を適用されたい。特に、社会保険未加入事業所を重点的に取り締まり、行政処分の適用を徹底されたい。

【回答】

厚生年金の未適用事業所に対しては、雇用保険の適用事業所データや新規設立法人情報を活用した突合せを行い、個別・具体的に把握して、加入指導を実施している。度重なる指導にも関わらず応じない事業所については呼び出し・個別訪問等の指導を実施した上で、立ち入り検査を行い、職権による適用を行うこととしている。特に、自動車運送事業所に関する厚生年金加入状況の把握については国土交通省と連携して地方運輸局で把握した未適用の疑いのある事業所の情報を日本年金機構に提供して対処している。

4. 偽装請負制度及び社会保険未加入事業者への取り締まり強化

規制緩和後トラック、バス、タクシーの競争が激化し、ダンピングが横行している。このコスト競争の激化に伴い、社会保険を中心に各種保険の事業者義務を放棄する行為が目につく。このような脱法行為が拡大すると社会保険制度の崩壊につながり、労働者の将来不安が増大する。よってこの件につき調査、指導を行うとともに、取り締まりを徹底されたい。

また、コスト削減を目的に人件費を業務委託料として支払う「偽装請負行為」が拡大していることから、行政からの監査強化を図られたい。

【回答】

健康保険と厚生年金保険では適用事業所に使用される方であって常用的雇用関係にある場合は社会保険等の加入をすることとされていて、事業主の責任において適正に届け出ることとなっている。そのために契約形態の如何を問わず常用的雇用関係にある者については事業主から請負とか関係なく届け出が必要になる。問題がある事業者に対しては、個別・具体的に指導していく。

コスト削減等を目的とした偽装請負行為については実態として委託契約や派遣形態が多く、違反内容が目立っていることは承知している。法に照らしてしっかりと取り組んでいく。具体的には国土交通省から情報を提供してもらい、連携して、関係事業者に対する適正な労働保険加入を促進していきたい。

5. 大型トラック免許取得講座の拡充について

現在実施されている自動車運転免許取得に対する教育訓練給付金について、観光、運輸業界における人材不足が顕著となっている大型2種・大型トラック免許取得講座を拡充されたい。

【回答】

現在、実施されている自動車運転免許取得にたいしては、教育訓練給制度として、労働者が負担する免許の取得講座費用のおよそ2割の額を雇用保険から補助している。平成23年10月1日現在で、約7,300講座が指定されている。大型1種及び大型2種の講座に関しては1205講座ある。内訳は大型1種834講座、大型2種が372講座、重複が1講座ある。その他に関しては平成21年3月時点に指定基準の緩和がなされ50時間未満の講座が認められなかったものを認めるようにした。それ以降、取得する講座数は大幅に増加している。これからも頑張っていきたい。

6. 「労働基準関係法令」と「改善基準告示」の遵守について

I. バス関係

1. 「労働基準関係法令」と「改善基準告示」の遵守について

(1) 平成22年における監督実施事業場数に対する違反割合は、労働関係法令違反事業者81.4%、改善基準告示違反事業者61.6%と高く、前年や前々年度と比較してもその割合は増加している。事業者の法令遵守精神の欠落と輸送産業の秩序崩壊を是正しなければならない。輸送の安全が軽視され、事故発生に結びついている実態などを鑑み、さらなる罰則強化と厳格な取り締まりを強化されたい。

【回答】

バス関係、ハイタク関係、トラック関係も含めて回答する。自動車運送事業に従事するトラック運転者等の労働時間は全産業労働者と比較して長時間労働であると認識している。自動車運送事業における労働時間の短縮については引き続き取り組んでいきたい。「改善基準告示」については自動車運転者の全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい乗務の特性を踏まえつつ、拘束時間や休息時間のあり方について、当時の中央労働基準審議会が自動車運転者労働時間小委員会を設置して労使参加の中で議論を行い、合意を経た上で定められた歴史がある。「改善基準の告示」については、週40時間制に向けての法定労働時間の段階的短縮の動きに対応して改正が重ねられて、平成9年の見直しを経て現在に至っている。内容的には拘束時間・休憩時間の規定は、ILO第153条約・路面運送における労働時間及び休憩時間に関する条約として1979年に定められたものである。このような経過を踏まれば見直す際は、関係労使の合意形成を行った上で行うのが前提であると考えられる。さらに、法制化については労働基準法以外に法律化をすることが妥当かどうか、また、関係労使の理解を得られるかの問題が残る。今後も様々な意見を聞きながら、引き続き、自動車運転者の労働条件の遵守に向けて取り組んでいきたい。

厚生労働省としては、今後も第153号条約の精神を踏まえた改善基準告示に基づいた指導の強化を図っていきたい。

- (2) 現在の監督体制では、事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にある。こうしたことから、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査、及び設置に対する補助制度の拡充と、併せて国土交通省と連携し改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監督・監査を強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者の罰則を強化されたい。

【回答】

適用事業所と常用雇用関係にある労働者・就労者については、事業主の責任において適正に届け出がなされるべきである。これにより、公平な制度運用が確立されたいと考えている。そのため、適用事業所の事業主に対する説明会を年に1度、年金事務所毎に開いている。また、短時間の就労者が多いと思われる事業所に対しては重点的に取り組んできている。さらに、国土交通省と連携して加入データに基づいて加入促進を図ることとしている。個別・具体的な事業所ごとの勤務実態に応じて未加入者を把握し、事業主に指導を行い、取り組みを強化していく。

厚生労働省としては違法な事業者に対しては、国土交通省と連携して相互通報制度や合同監査を実施して対処しながら、労基法に基づく時間外労働の基準を踏まえ、その範囲内の協定を遵守するよう指導を強化していく。事業場を臨検・監督を重点

的に実施して、違反が認められる場合は必要な是正指導を行っていく考えである。

質疑応答

1. バス労働者の適正な労働時間管理については、運転士の途中交代等もあって適正に管理されていない。さらに、事業者数が多すぎて対応しきれしていない。デジタルタコグラフ等の機器の設置を全事業者に義務付けて電子監査等の充実を図るべきではないか。

【回答】

デジタルタコグラフについては運行記録を目的とし、直接、労働条件の維持・管理に関わるものではない。現状では個々の労働者の労働時間の把握に努めることに力点を置いた指導を行っていく。

Ⅱ. ハイタク関係

1. 「改善基準告示」の遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守が事業者の社会的責任である。この間、国土交通省では、厚生労働省との連携強化や相互通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督を実施してきたが、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。長時間・過重労働が交通事故を誘発していることから、道路運送法の規定に基づく運輸規則に示された処分基準と併せて、国土交通省と協議をして必要な法制度の整備を図ること。

【回答】

「1」で回答済み

Ⅲ. トラック関係

1. 「労働基準法」ならびに「改善基準告示」の遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守は事業者の社会的責任である。この間、厚生労働省では、国土交通省との連携強化や総合通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督の実施、平成20年度からバス・トラック事業者にも合同監査を拡大してきたが、違反事業者は後を絶たず、改善の兆しが見えてこない。この改善基準告示は、運転業務に従事する者の安全運行と労働条件改善に役立てることになっている。

しかし、トラック運送事業の年間総労働時間は、全産業平均と比較しても長時間の実

態にある。

安全を確保するには、総労働時間の短縮が不可欠であり、年間総拘束 3,516 時間の短縮はじめ、休息期間・運転時間・連続運転時間等の規制を実効あるものとするために法整備を検討されたい。

また、その効果をあげるためにも、行政監査の充実強化及び適正化事業実施機関の機能強化と違反事業者に対する罰則強化も同時に図られたい。

【回答】

「1」で一部分回答済み。残された部分を回答。

厚生労働省においては自動車運転者を使用する事業者に対しては重点的な監査を実施してきたところである。また、自動車運転者の労働基準を守るため、国土交通省と連携して相互通報制度や合同監査を実施して対処している。しかしながら、依然として労働基準法違反や関係法令違反が認められる等、自動車運転者を取り巻く環境は厳しいものがあると認識している。そのため、今後も重点的に取り組む決意である。今後も労働基準法の遵守や改善基準告示を守るため指導監督を強めていく。

2. 特定（産業別）最低賃金制度の制定に向けて

- (1) 安全確保を使命とする交通運輸産業においては、輸送秩序の確保、事業の公正競争確保、利用者への情報提供労働者の労働条件維持の観点から、セイフティー・ネットとして基幹職種であるバス、タクシー、トラック運転者の特定（産業別）最低賃金制度が制定されるよう、事業者、各出先機関への指導及び支援措置を講じられたい。
- (2) トラック業界への参入規制が緩和されたため、過当競争に拍車がかかり、賃金等、労働条件の切り下げ、法定福利費の不払いなどによって生き残りを図る中小零細企業が激増している。業界の秩序回復、公正競争確立のため、地域別最低賃金の3割増し相当のトラック産業別最低賃金の確立を図られたい。

【回答】

最低賃金制度については地域別最低賃金制度と特定最低賃金制度があるが、地域別最低賃金については全ての労働者について最低限を保障する安全網の役割を果たしていくものと位置づけて全国各地域で決定されている。一方、特定最低賃金制度は産業別毎に関係労使のイニシアティブによって設定されている。また、企業内における賃金水準を設定する場合も労使の取り組みを補完し、公正な賃金決定に資する主旨の下に制度化されたものである。従って関係する労使からの申し入れを法律上の要件としている。要望に対しては労使が一致してなされた場合はそれぞれの地方最低賃金審議会で、その必要性及び金額が審議され決定されるものであると考ええる。なお、申し出に当たっては平成 14 年に開催された中央最低賃金審議会の報告を踏まえて行うものとし、その内容を事務局から説明することとしている。

IV. 港湾関係

1. 港湾労働法の全国適用について

港湾労働者の雇用と福祉のために制定されている港湾労働法の適用対象を、6大港の現業労働者に限定せずに、全国の港湾における全職種の労働者とされたい。

【回答】

厚生労働省は港湾労働法の適用範囲は国民経済に占める港湾の重要性等を重視して、必要な労働力の確保、また港湾労働者の雇用の安定等に関し特別の措置を講ずる必要がある等の総合的に勘案して決定すべきであると考えている。現行においては関係者の合意形成が必要であると認識しているところであり、港湾労働法の適用範囲を変更する考えはない。

2. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者OBに石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。
- (2) 石綿被災者補償制度を確立されたい。

【回答】

港湾労働者を含めて石綿業務に従事した労働者に対しては離職時、或いは離職後に健康管理手帳を交付している。交付要件については専門家会議等の議論の経過を踏まえ見直されてきた。そうした経緯から港湾労働者のみの特定業種に特化した交付は行っていない。

業務上の理由により石綿被害に遭われた方に対しては労災保険給付法に基づき対処している。石綿による疾患は潜伏期間が長く、業務中には気づかないこともあって時効が来て対処できない問題もある。そのため、昨年8月に給付法が改正され、本年3月末までとなっていたものを今後10年間は適用できるようにした。引き続き石綿救済法により取り組んでいきたい。

V. 航空関係

1. 航空貨物の輸入に関する件について

- (1) 検疫所により申告手続きの取り扱いや必要書類等で対応が異なっている場合がある。ついては、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し対応の標準化に取り組まれたい。

(具体的事項)

- ① 輸入実績のあるものについて、同様の申告を他の検疫所で行った場合、書類の差し替えを指導されることがあり対応を標準化されたい。

- ② モニタリング検査は任意検査であるが、検査を実施しないと合格としない検査官もおり事実上強制検査となっており対応を標準化されたい。
- ③ 食品衛生法に基づく輸入食品等の安全に関する試験成績証明書の有効期間について成田と東京港での対応に違いがあることから統一化されたい。

【回答】

厚生労働省では輸入食品の重点的かつ効率的な監視業務を行うために、輸入食品監視指導計画を策定し、モニタリング検査等を着実に進めるための輸入業者等への指導を行っている。ご指摘の「標準化」については努めていく。検疫所の方では輸入食品監視指導計画に基づいて届けられた食品についての監視を図っていく。具体的には法第 11 条、18 条の規定に基づいて「企画・基準」等の法適合性、さらに法第 26 条の規定に基づいた「検査命令対象貨物」に対する検査の実施、また、その他の日々出される通知に示される内容を確認すること等を行っている。従って、輸入食品行政は日々変化することを理解して頂き、前回と違うことも、ままある話で、了承してもらいたい。

モニタリング検査については食品衛生法第 28 条に基づいて実施し、様々な輸入食品の安全の状況について幅広く監視している。法違反が発見された場合での監視業務を強化するためにモニタリング検査を行っていることをご理解願いたい。基本は通関をさせるために行っている検査であり、その趣旨と違う検査状況であれば改善していく。

総務省

1. 海上ブロードバンド等を活用した海上デジタルディバイドの解消について

船員にとって船内は職場であると同時に生活の場でもあることから、洋上における社会・家族・友人とのコミュニケーションの円滑化、安全運航に不可欠な気象・海象情報や船内医療体制の強化等を図るため、海上ブロードバンドの実用化等により洋上情報通信環境を抜本的に改善し、船員のデジタルディバイドを解消できるよう関係省庁と積極的に連携して取り組まれない。

また、津波等の緊急災害時などの情報源としての沿岸海域におけるテレビ・携帯電話についても不感地帯解消に向け改善を求める。

【回答】

海上においても、従来から通信のブロードバンド化などに取り組んできた。時系列でいうと、平成 18 年に E S V システムを制度化した。E S V とは Earth Stations on board Vessels、船上地球局というサービスで現在提供されている。

次に 2 点目に、平成 20 年にインマルサットの B ダン型というシステムの船舶登載端末も制度化されている。

3 点目に、平成 21 年には、日本のドコモが提供している N スタ、サービス名称ワイドスターのブロードバンド化も制度化されている。

また今年の 3 月には、インマルサット G S P S 型という衛星通信、これの船舶登載版も制度化されている。

こうした形での衛星システムなので、海外のシステムが主流になっている。そうしたものをできる限り、迅速に国内導入を図るように取り組んでいる。また今後とも海上における通信の高度化の推進によって、ユーザーの利便の向上を図っていきたい。

1 番の関係でテレビや放送の関係については、テレビの不感地帯解消ということだと承知しているが、衛星であればテレビのボラボラを使って見られ状態だと思う。沿岸海域という指摘ですけど、趣旨としては、地上波で海上もというのが、不感地帯という認識ではなく、基本的に地上放送であって、放送区域が設定される中で、アナログ時代でも、デジタルになっても、海上において見えていた部分がデジタルで見えなくなったことについて、当省としては不感地帯という認識は確かでない。海上に飛び出すような形でエリア設定というのは、難しい問題であると考えている。

また、津波等の緊急災害時の情報源という指摘については、NHK とか衛星側でも津波が起きたら警報放送もやっているし、緊急時の情報という意味合いでは衛星でもカバーできている。地上波というのはあまり想定をしていなかったもので、現実的な問題として難しいと考える。

2. 日本人船員の選挙権の担保措置について

現在、洋上投票を含む船員不在者投票制度が設けられているものの、日本籍船（日本商船隊は約 2500 隻であり、日本籍船は約 110 隻）に限定されている上、日本人乗組員の少数化や荷役時間の短縮化等、船員労働の実態から乖離したものとなっている。

日本人船員が公職選挙で投票権を確実に行使することができるよう、必要な制度改正に向け積極的に取り組まれない。

【回答】

船員の選挙権の担保措置について、日本人乗組員の少数化という中で、船舶内での不在者投票を行うにあたって、不在者投票の管理者と立会人が 2 名、あとは実際に投票する方、これらの最低 3 人が必要だという趣旨である。この部分について、投票管理者立会人については、あくまでも船舶内の不在者投票に限らず、通常投票の際にも、設置している機関で、あくまでも選挙、投票を適正に行うために設けている機関である。この部分については、必要でありそこを削るということは、非常に難しい。やはり必要な機関としてご理解してほしい。

また、この中で、寄港時間が短縮化されていることについては、指定港の選挙管理委員会において、不在者投票の用紙等をもって投票するといった場合に、原則朝の 8 時半から夜の 8 時までの時間になっているが、その時間内、時間外に荷下ろしを終わっても、港を出てしまう場合が想定される。したがって、航行計画を立てる際に配慮してほしい。

3. 信書便制度の規制緩和について

特定信書便事業の参入は進んでいるが、「郵便・信書便制度の見直しに関する調査研究会」の報告書に基づき、郵便法と信書便法を一本化し、一般信書便についても参入が進むよう、自由かつ公正な競争が促進できるよう環境整備に取り組まれない。

【回答】

平成 20 年 6 月の郵便・信書便制度の見直しに関する調査研究会の報告について、この報告書には、例えば欧米の中における郵便事業の分野の自由化とか、我が国における郵便の信書便の分野の競争状況を踏まえて、平成 19 年 10 月の郵政民営化以降の郵便・信書便制度全般について、包括的に見直すという目的で議論されまとめられたものである。

この中で検討された新しい郵便制度の信書便制度の枠組みについては、この分野が大きな成長が見込めない。成熟した市場であること、まだ郵政の民営化がスタートしたばかりということで、郵便事業会社とか、郵便局会社の経営状況の見極めも重要だということで、将来の検討課題とした。

一般信書便については、特定信書便とは違って、遍く公平に提供されるユニバー

サルサービスという提供が必要とされている。その一方、現在唯一ユニバーサルサービスの提供事業者である郵便事業株式会社の郵便サービス、これも維持する必要がある。そういう中で自由かつ公正な競争環境を国としては整備する制度を考えている。

総務省としては、住民のユニバーサルサービス、これを維持する必要がある、その中で自由かつ公正な競争が促進されるよう検討していく必要があると考えている。その検討については、郵政改革の今後の動向を踏まえながら、対応を検討していく必要があると考えている。

財 務 省

I. 航空関係

1. 航空貨物の輸出入に関する件について

(1) 税関官署によっては、申告手続きの取り扱いや必要書類等に対応が異なっている場合がある。ついては、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し対応の標準化に取り組まれない。

(具体的事項)

- ① 成田航空貨物出張所と成田南部航空貨物出張所で時間外の申告手順が異なっている。成田南部航空貨物出張所においても、成田航空貨物出張所と同様な手順簡素化を検討されたい。

【回答】

従前、成田南部航空貨物出張所は、5時までに申告して5時を過ぎると特殊部門のほうに手続を移すということで、宛先の部門を変更していただくような取り扱いをしていたと聞いておりますが、今年の11月から、5時までに申告があったもので5時以降関係書類を提出するようなものについては、申告の宛先部門の変更を行うことなく、そのまま書類を特別通過部門のほうに引き継ぐという取り扱いに変えています。

- ② 各税関官署で申請書類の呼称や定義付けが曖昧である為、標準化されたい。

【回答】

各税関では、法令通達等に沿った書類の取り扱いをしていると承知しておりますが、特段何か問題が生じているようであれば、事例をご紹介いただければと思います。

- ③ 外国為替及び外国貿易法による輸出ライセンスの確認方法について、「写しの提示」が可能な税関がある一方で、原本での確認を必要とする税関も存在する。確認方法については、業務簡素化の観点からも「写しの提示」も可とすることで統一化されたい。

【回答】

これまで、外為法の包括輸出許可証の提示につきまして、複数の官署あるいは複数の部門に申告が生じた場合に提示が遅れて許可までに時間がかかる事例があるという理由から、緊急避難的に税関におきまして原本確認を行って確認を受けた包括ライセンスの写しでの通関を認めていました。しかしながら、最近におきまして、

すべての包括ライセンスについて原本確認を受けて、事後の通関のすべてで確認を受けたこの写しを使用するといった、先ほど申しました本来の目的を逸脱したような取り扱いが見受けられるようになったということもあり、今月に入り、原本の提示を原則とするという取り扱いに統一しています。

ただ、包括のライセンスにつきましては、外為法に基づいて分割発給ということが可能ですので、必要な場合はあらかじめ経済産業省のほうに分割発給の申請を行っていただければと思います。また、経済産業省では、貿易管理サブシステムということで、電子的な申請を受け付けるシステムを用意しており、これを利用すれば輸出申告時に税関へ紙で提出というのは不要になりますので、積極的に利用いただければ、利便性にも資すると考えております。

(2) 同一商品を輸入する場合、税関官署によって商品に対する見解が異なる場面が散見され、全く同一の商品を輸入しても申告税関官署によって関税率が異なる場合も見受けられる。それにより、通関現場で輸入者である荷主に対して理由が説明できず困惑していることから、見解が異なるような事象を発生させないよう税関官署間における仕組みの導入に取り組まれない。また、輸出入申告時の提出書類や手順についても、各税関官署独自で運用ルールを決めている事項があり、同一荷主が複数の税関官署で輸出入申告する場合にそれぞれの運用ルールに合わせる必要がある。これらも荷主への説明に苦慮しており、荷主の利便性に配慮した統一化に取り組まれない。

【回答】

関税分類に限らずいろいろな面において、関税局では、各税関官署で取り扱いが異なることのないように努めているところであり、関税分類につきましても、基本通達の中で関税率等及び原産地の統一的適用ということで基本通達に盛り込んでおります。書類の取り扱いにつきましても、先ほど申し上げたとおり、各税関で保税通達に沿って対応していると承知しておりますので、特段何か個別に問題点があればご紹介をいただければと思います。

【1 - (1)・(2) への質問】

各税関の対応、運用の違いは、実際あります。例えばA税関であればこの書類が必要、B税関は不必要とか、必要書類が3枚セットであったり2枚セットであったり、ライセンスの問題で、こちらがコピーであちらはオリジナルといったところは通関業者として日常茶飯事として、最終ユーザーであるとか、輸出入業者も認識している。そういった観点で問題認識をもって、調整をすることが必要ではないか。通関業者だけではなくて、最終ユーザーの利便性の向上という観点から取り組みをお願いしたい。

具体的には、同じ商品でも税関によって関税が変わってきているという事例として、

大阪の南港で、ハンドバックの基準について他の税関と認識が違うという事例があります。細かく事例を記載はしませんでした。そういったことが多くあるので、是正できるような仕組みをつくっていただきたいというのが今回の要望です。

【回答】

各税関の取り扱いが異なるという点ですが、税関に限らず、今お話にありました書類をはじめ他にもあると思います。システムチックに仕組みをつくるというのは、難しいだろうとは思いますが、各税関の担当者を集めた会議等を利用しながら、各税関で取り扱いが異なることのないように、指導や各税関と話をしていきたいと思っています。

(3) 明らかに誤って本邦に到着した貨物を発地国等にレシップする場合の輸出通関において、便宜的に輸出者となる荷主が輸出貿易管理令に基づく商品説明や該非判定・証明を行う事は極めて困難であることから、レシップの輸出通関には一定の簡易化を検討されたい。

【回答】

輸出貿易管理令の規定により、許可あるいは承認が必要となる貨物を仮陸揚げしてレシップする場合は、税関において当該許可承認等の有無を確認する必要があるということで手続をとっていただいている。輸出貿易管理令における手続にかかる簡素化は経済産業省の所掌であるので、財務省としてお答えできる立場にはありません。

(4) AEO制度について、荷主は取得することにより、物流コスト及びリードタイムの削減というメリットがあるが、倉庫業者・通関業者にとっては、AEO取得の条件が厳しく、また取得後の維持に掛かる労力と比べてメリットが少ない。ついては、AEO認定事業者の拡大に向け、取得推進に向けた更なるメリットを打ち出されたい。また、AEOセンターから認定事業者への情報が不十分であることから、積極的な情報発信となるよう促されたい。

【回答】

AEO事業者に対して緩和措置というものを提供していくことによって、制度の魅力というものが増して、さらに普及拡大に繋がるという考えを持っておりまして、これまでもいろいろ要望に応じて関税改正の中でいろいろと緩和措置等を行ってきたところであり、引き続き要望を伺いつつ、さらに何ができるかというのは、引き続き考えていきたい。

それから、AEOセンターから認定事業者への情報が不十分という点についてですが、制度普及のためには積極的な情報発信というものが重要だというふうな考え

ております。不十分という点について、個別にこういうところが足りないんだというのがあれば、ぜひお伺いしたいし、意見を踏まえて、直すべきところは直して、積極的な情報発信に努めていきたいと考えております。

【質問】

AEO認定の通関業者となるには、通関業者としては多くの時間と労力が必要です。しかしながら、現段階では輸入者と比べて通関業者はその労力、お金に対するメリットが少ないというのが現状です。国際物流をより一層進め、よりスムーズかつ安全な通関を行っていくには、AEO制度は重要なので多くの通関業者がAEOを取得することを目指すようなメリットをより鮮明に打ち出していきたい。

【回答】

通関業者に対するメリットですが、先ほど申し上げましたが、われわれとしても、荷主だけではなくて、物流業者も同様にAEOになっていただくということが、サプライチェーン全体をしっかりとカバーして安全を確保するという観点で重要だと思っております。また、さらにいえば、荷主だけがAEOということでは十分ではなくて、一貫してAEO事業者によって貨物は繋がれていくというところが、最終的には理想ではないかと議論もしております。非常に手続簡素化というのが進んでおり、何ができるかという難しい部分がございますけれども、引き続き、こういうことがやられたらいいんじゃないかというようなアイデアがあれば積極的に伺いたいと思いますし、それを踏まえ今後何ができるか、考えていきたいと思います。

(5) AEOを未取得の荷主は、AEO認定事業者を利用することで特定輸出者同等の扱いとなる。しかし、AEO認定事業者にとっては、自社施設外の貨物管理や、荷主側のセキュリティーやコンプライアンス体制が未整備な場合などは指導・管理などの負担も大きく、対応次第では認定取り消しのリスクも抱える。今後、取得していることが荷主から選ばれる条件となることが想定される中で、業者と荷主の責任関係についてより明確化されたい。

また、既に特定輸出者を取得した荷主にしても、AEO取得のメリットが薄れることから、AEO認定事業者とAEO荷主の連携によるメリットを打ち出されたい。

【回答】

3月末に、1つ制度改正を行いました。荷主が、AEO認定事業者になる場合には、自社のセキュリティー体制、コンプライアンス体制だけでなく、その荷主が委託する物流関係業者のセキュリティー体制と、コンプライアンス体制が十分であるか確認して、必要であれば指導等を行うことを求めています。その際に、委託する運送業者や通関業者がAEO認定事業者である場合とそうでない場合の取り扱いについ

て、明確化されていませんでした。そこで、3月末に通達を改正して、AEO認定事業者の通関業者、運送業者もしくは倉庫業者であれば、税関が直接AEO認定事業者として認定する際に、その社のセキュリティとコンプライアンスを確認しておりますので、改めて重複して荷主が確認する必要がないとの従来からの考え方を明確にしました。これにより、荷主から見れば、物流業者を選ぶ際に、AEO認定事業者であれば、重ねてチェックをしなくて済み負担軽減にもなりますし、よりAEO認定事業者の物流業者を選びやすくなります。

また、当然ながら既にAEOを取られている通関業者とか倉庫業者にとっては、税関と重複して荷主から素人監査とか受けていたところが軽減されるという効果も期待できます。

(6) 貨物の蔵置場所の税関官署で行っている輸出入申告について

- ① 羽田と成田の一体運用した場合の両空港で積みおろしをされる貨物について、貨物の蔵置場所にかかわらず申告先税関の選択が可能となるような運用を検討されたい。また、空港外施設での運用を想定しクロス申告を検討されたい。

例) 東京税関本館・成田航空貨物出張所・成田南部航空貨物出張所・羽田出張所・東京航空貨物出張所(原木)

【回答】

羽田空港と成田空港で取り扱われる国際航空貨物については、通関手続の一層の円滑化を図る観点から、昨年7月からAEO通関業者については、国際航空貨物を扱う東京の5官署(本館・羽田・東京航空貨物出張所・成田航空貨物出張所・成田南部航空貨物出張所)を対象に、貨物の蔵置場所にかかわらず、あらかじめ選択した税関官署に対し申告を行うことを可能としている措置を実施しています。

- ② (輸出) 許可後の積込港変更手続きの簡素化

羽田と成田の一体運用をした場合、許可後の輸出貨物が予定搭載便に搭載出来ない場合、別空港の同じ仕向国行きに搭載便が変更する可能性が想定される。ついては、輸出許可後の積込港変更手続きの廃止・簡素化やMAWB単位での一括処理について検討されたい。

【回答】

この点に関しては、本年3月25日からAIRNACCSにおいて、輸出許可後の積込港変更をMAWB単位で一括変更が行われるように対応していくところです。

- ③ 税関の官署選択及び審査・検査の分離

AEO制度の認定通関業者を対象に官署選択が行われており、一部ではクロス申告も認められているが、AEO認定業者審査のメリットを増やすため検査の分離が可能となるよう手続きの簡素化に取り組みたい。

【回答】

不正輸出入の防止等の適正通関を確保しつつ、効率的な輸出の手続及び迅速な通関を実現するために、通常申告を受けた税関官署において、提出された関係書類を含む申告書の審査、検査を一連の作業として行っています。この一連の作業の中で、審査と検査を分離して行うということになると、効率的な輸出入の手続とか迅速な通関を阻害する可能性もあることから、AEO事業者が行う申告であっても、原則として審査検査を分離して行うことは、なかなか適当ではないのではないかと考えています。

④ 海上貨物とのクロス申告あるいはその逆も含めた手続きの簡素化

「我が国国際航空物流のグランドデザイン」でも触れているとおり、東京港、横浜港にも近く、東京という大消費地を背後にもっている羽田空港の立地を生かすため、現行法の制度上は空港蔵置での海上貨物申告が可能となっているが、前例がない等を理由に当局からの許可が得られず、顧客ニーズは有るもののサービスとして提供できていない。制度が利用できるよう各官署間の連携や手続きの簡素化に取り組みたい。

【回答】

具体的にイメージがわからなかったのですが、対象貨物を空港内に蔵置した上で申告をすることについて具体的なニーズを把握する必要があるということですが、今回このようなご要望をいただいたことについては、承っておきたいと思います。

【質問】

貨物の蔵置場所の輸出入申告について、現状、羽田は件数が少ない関係で機能していないため、羽田で展開している業者は相当苦勞している。今の時点では十分だが、今後は、国交省との話の中で輸出や到着が増えていくということを想定するのであれば、もう少し緩和が必要なのではないか。AEO事業者となるのがかなり厳しいので、そういう意味では今後、羽田については課題が出てくるのではないかと思います。船とのクロスの申告の話は、現場のから上がってきている話です。やれるんだよねという話が出ていますが、事例がないということで、海上貨物と航空貨物の違いはありますが、蔵置場所を移動することなくできるのは相当メリットなので、実現できるようお願いしたい。

【回答】

蔵置場所の関係ですが、今のところAEOの枠内でやらせていただいているが、

一応ご意見があったことは承っておきます。

(7) 通関における運用面については、以下の改善に取り組まれない。

- ① 輸出マニフェスト申告（MER）の入力項目を輸出小額申告の入力する項目と同等にされたい。

【回答】

マニフェスト通関に関しましては、航空貨物のコンサル業者が扱う貨物で、1のHouse Air Way Billの価格が20万円以下の場合、他法令の証明または確認を要しないといった一定の条件の下、通常の輸出申告よりも簡素な手続で申告ができるものでありまして、輸出小額申告と比較しても入力申告項目が簡素化されています。

- ② 時間外でも時間内と同等な申告、検査、許可が出来るような体制を改善されたい。
- ③ 全部門で不在などの理由で審査が遅れないように改善されたい。

【回答】

税関におきましては、具体的な共通需要に応じて、平日の時間外をはじめ、土・日・祝日においても申告を受け付けているところで、特に主要空港官署においては、365日24時間の態勢をとっているところです。今後とも通関手続の円滑な実施の確保に努めたいと考えています

(8) 到着即時輸入許可制度の周知と利便性向上について

予備審査制を利用し輸入申告を行った貨物のうち、平成8年4月から通関手続の一層の迅速化を図るため始まった輸出入・港湾関連情報処理システムを利用した航空貨物の到着即時輸入申告扱いについてあまり活用されていない。欧米では事前通関許可等の制度が活用されリードタイムの短縮に寄与していることから、貨物到着前許可につながる同制度の周知徹底とさらなる要件緩和を図られたい。

【回答】

到着即時輸入許可制度は、NACCSを利用した航空貨物や、予備申告がされたもののうち、Air Way Bill情報、または航空機の到着確認状況が登録される前に審査区分1または区分2で終了している貨物を対象としています。

この制度自体、通関手続の一層の充足を図るために導入した制度ですが、要件の緩和につきましては、適正な関税の徴収とか水際での取り締まりの観点から慎重に考える必要があるというふうに考えています。

ただ、AEOの輸入者が行う特例輸入申告については、貨物の到着前に申告を行って許可を受けることが可能となっています。

(9) リアルタイム口座振替方式の周知

リアルタイム口座振替方式は、自動的に関税・消費税等の納付手続が行われ個々の申告の都度、納付指示を行う煩わしさが無くなるだけでなく、貨物の早期引取が可能となり安全性・利便性が向上する制度であることから、周知を行うとともに、取り扱い金融機関の拡大に取り組まれない。

【回答】

リアルタイム口座振替方式の周知と取扱金融機関の拡大については、関税等の円滑な収納ということで、これまでも周知を行って金融機関の拡大には取り組んできたところで、引き続き取り組んでいきたいと考えています。平成20年の10月にまず海上貨物から導入しておりますが、その際に対応可能な金融機関は5行でしたが、現時点では44行まで拡大しています。また、利用件数は、平成23年度の利用が約280万件で、これは前年度に比べると約6割増加しています。NACCセンターにおきましても、各種説明会等において周知を行っておりますので、そうした取り組みを引き続き行っていきたいと考えています。

(10) 税関の年末年始スケジュール開示の早期化

税関の年末年始のスケジュールについては、利用者の利便性向上と年末年始の混雑緩和のため早めに開示されるよう取り組まれない。

【回答】

年末年始のスケジュールについては、これまでも各税関における各種説明会、あるいは税関ホームページ等により、11月下旬から12月上旬に周知をしておりますけれども、今後とも可能な限り、早くお知らせできるように努めていきたいと考えております。今後とも、税関行政にご理解、ご協力をいただければと思います。

【質問】

年末年始のスケジュール開示ですが、一番大きい東京が遅く、大阪と名古屋と比較しても遅いのが現状です。年末のスケジュールを組むときに、11月末に組みますが、12月10日くらいにでることもある。最近企業も生産管理をだいぶ前倒しされていますので、ニーズがあります。

【回答】

年末年始のスケジュール開示に関しては、先ほども申し上げたとおり、各税関とも可能な限り早めに措置できるように税関に伝えたいと思います。

2. 税制関係について

(1) 空港整備勘定の見直しについて

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譲与税を含め、廃止を前提としたさらなる軽減が必要である。

また、「空港運営のあり方に関する検討会」の報告書にある空港運営の見直しのスケジュールを前倒しし、空港運営の一体化を加速させ、早期に高額な着陸料や航空機燃料税に頼らない空港の維持・運営ができるように、空港整備勘定の抜本的な見直しの工程表を明示されたい。

【回答】

国土交通省（総合政策局）で回答済

(2) 航空券連帯税の導入には反対

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議論されている。しかしながら、航空利用者のみが地球規模の課題解決のための財源を負担する仕組みは、受益と負担の関係が不明確であり、合理性に欠けるため、導入すべきではないと考える。

【回答】

国土交通省（総合政策局）で回答済

文部科学省

I. 海事関係

1. 海上ブロードバンド等を活用した海上デジタルディバイドの解消について

海上で働く船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報や船内医療体制の強化ならびに家族・友人とのコミュニケーションなど、陸上社会との通信手段が必要であり、次世代を担う若年後継者を確保・定着させるためにも、「きずな」などのV-SATシステムの早期実用化と地球規模で利用できるインフラ整備など、高速で安価な情報へのアクセス網整備を実施されたい。

【回答】 なし

2. 海・港・船と船員職業の啓蒙教育について

海洋国家であるわが国において、海上物資・旅客輸送の重要性は明らかであるが、外航海運における自国船員比率は海運先進諸国と比して極端に低く、また内航海運においても将来的な船員不足は必至である。一方、国民の多くは海上運送や港湾の役割への認識が低く、わが国を支える根幹職業への理解を高めなければ、後継者の確保・育成は極めて困難となる。国としても義務教育の中で海・港・船と船員職業の啓蒙を実施されたい。

【回答】 なし

経済産業省

1. CNG車の普及促進について、

経済産業省はこれまで、天然ガス自動車用スタンド設備とその工事費の2分の1を補助していたが、今年度で打ち切られた。ガソリンスタンドが経営難で減少するなか、天然ガス自動車数は十数年間増え続けており、トラック分野の環境対応車としては天然ガス以外に選択肢がないことから、天然ガススタンド設置補助制度の復活を図りたい。

【回答】

天然ガス自動車やスタンドに対しては、平成5年度より普及促進のための補助事業を実施してきたが、一定の政策目的が達成されたとして事業仕訳で廃止と判断されたことから、今年度を持って廃止となった。

今後は、民間活力が発揮されていく中で、天然ガス自動車やスタンドの導入が進んでいくものと考えている。

2. 民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目について

航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外にするなど、管轄する省庁間で調整を行い、手続き簡素化の観点から二重適用を改めるよう法律を改定されたい。

【回答】

航空法と航空機製造事業法には重複があり、事業者には負担がかかっているとの指摘があることは承知している。今後負担軽減のあり方について検討するため、要望内容の詳細をお伺いしたく、直接事業者のご担当からお話を伺いたい。

〈追加〉

1. 国土交通省・公正取引委員会が2008年3月5日に打ち出した「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」の徹底。とりわけ、燃料サーチャージの導入促進策の一層の推進。（自動車）

警察庁

I. ハイタク関係

1. 運転代行業務違法事業者の取り締まりについて

飲酒運転違反罰則強化に伴い利用者が拡大したことから、二種免許不所持、白タク行為、違法駐車、客引きなど違法行為が後を絶たないばかりか急増している。違法・無法営業の撲滅に向けて警察・運輸局が連携し、監視と摘発の取り締まりを徹底されたい。また、運転代行営業におけるA B間、A C間輸送や辻待ち行為を禁止し、車庫待ちや駐車場待機を徹底されたい。

【回答】

平成16年度6月から施行された「改正道路交通法」により、二種免許を有しない者は、代行運転自動車を運転することができない。警察としては、自動車運転代行業者に対しては、改正内容の周知を図るのは当然で、二種免許を有していない者に対する代行運転自動車、これを運転する者に対して取り締まりを行っている。

また、自動車運転代行業者が雇用する運転代行業務の従事者が二種免許を所持していないことを知りながら、運転代行の自動車を運転させる下命・容認事件に対しても、警察としては事件化を図っている。

運転代行業者が本来の業務の範囲を逸脱して行うような、例えば飲食店から駐車場まで顧客を搬送する、A B間輸送と言われるもの、また飲食店から目的地まで代行運転の、自動車がないのに顧客を随伴用自動車に乗せて搬送する。これはA B間輸送です。タクシーの類似行為については、警察としても運輸秩序を乱す行為であるという認識で、関係行政機関と連携し、道路運送法違反という取り締まりを行っている。

また、同代行業者に対する悪質、危険、迷惑性の高い駐停車違反に対しても、警察としては積極的な取り締まりを行うよう、各都道府県の警察を指導している。

2. タクシーベイ等の整備について

安全確保とタクシー輸送の効率化のため、違法駐車を取り締まりの強化、タクシーベイの整備と増設、バス・タクシー共用レーンの拡大・新設など諸施策を積極的に講じられたい。

【回答】

安全確保等ということで、駐車を取り締まりについては今後とも、要は幹線道路と交差点における違反とか、悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車に関しては、引き

続き重点的に指導・取り締まりを行って、安全の確保、輸送の効率に貢献していきたい。

規制課の関係で客待ちタクシーの駐車については、全国的にいろいろ問題になっているのは承知している。その正常化を図るために、交通実態に応じて客待ちタクシーを駐車規制から除外するといった措置を講じている。あわせて関係機関に対してもタクシーベイ等の設置について働きかけを行っている。

また、バス・タクシーの共用レーンの拡大、新設についても、道路利用者の意見や、当然地元・地域の方々の意見、交通の実態を踏まえた上で、その必要性について各都道府県で適切に対応、検討していると承知している。

Ⅱ. トラック関係

1. 営業用車両の放置、駐車違反に対する法の適用除外について

営業用トラックは業種の特性として、荷物の集荷・配達のために駐車施設を必要とする。しかし、荷捌き施設整備条例を制定しているのは、東京都の21市23区を含め、全国でわずか198自治体に過ぎない。また、その大半は対象を新築かつ大型の建造物に限定しているのが実態であり、そのため、駐車・荷捌き施設が不足し、路上駐車が発生せざるを得ない状況にある。貨物運送事業者は、二人乗務や配達先の拠点に駐車施設を借りるなどの努力・工夫をしているものの、これにも限界がある。加えて、違反に伴う点数、反則金の付加によって、職業ドライバーとしての職務にも影響が出ている。

したがって、駐車・荷捌き施設拡大などのハード面だけでなく、貨物運送業務の公共性、社会的機能を充分勘案した「除外路線」「除外時間」「除外業務」の設定など、きめ細かい対応策を講じられたい。

なお、とりわけ警視庁管内においては、荷捌き用、貨物用パーキングが増加したものの、いまだ絶対量が不足していることに加え、集荷・配達先までの距離が遠い、2トンロング車、4トン車の駐車できるパーキングは数えるほどしかないなど、使い勝手が悪い。さらに、便利な場所では、一般自家用車が駐車・占拠しているなど、実質的な貨物用駐車スペースの拡大につながっていない。ついては、警視庁に対し、足立区で実施されているような、地域物流対策協議会などの設置を早急に指導されたい。その際、現場実態を把握している労働組合の参加を促進されたい。

【回答】

各都道府県警察では、平成16年1月から駐車規制の見直しを行う中で地域住民や物流関係者等の要望を踏まえつつ、路上で荷捌きを行う必要がある貨物自動車等に対応する場合は、例えば商店街等の場所を限定したり、荷捌き需要の多い時間帯に

限るという形で、貨物集配中の貨物車を駐車禁止の規制から対象除外するというような規制の見直しをやっている。

また貨物車両のパーキングメーター、パーキングチケットも、これの設置について順次進めている。貨物車に限定した時間制限駐車区間規制を実施する場合についても、例えば東京都のように車両を限定せずに「貨物車両」という表示により、貨物車優先の駐車区間としている場合もあると承知している。

いずれの規制を実施するかは、個々の交通実態、例えば物流車両と一般車両の駐車事情などを踏まえた上で各都道府県警察、公安委員会が適切に判断していると考えている。

なお、駐車規制の見直しに当たり、交通参加者、地域の住民の方々の要望や意見を十分配慮して「交通の安全と円滑」という目的の観点から適切に判断すべきであり、当然警視庁においてもこの点を踏まえ、適切に対応していると承知している。

2. トラック運転者資格制度の創設について

トラック運送事業の実態を考えると、職業運転者としてのモラル、運転技術、職業知識等を高度に維持し、国民から信頼を得る必要がある。事業用トラック運転者としての高いプライドと責任感を維持し、資質の向上を図り、安全運転を励行するため、交通安全、輸送の安全確保等の観点から、「事業用トラック運転者資格制度（仮称）」を創設されたい。また、この制度の維持・運営については、公平性・中立性・透明性が保たれる機関で管理することとされたい。

【回答】

平成16年に道路交通法を改正して、貨物自動車の事故を防止するために中型免許の導入を行った。中型免許は、従来の旧普通免許が車両総重量で8トンまで運転できていたところを5トンまで引き下げ、新たに中型自動車として車両総重量が5トン以上11トン未満は、中型免許が必要になるという制度に改正した。一種の規制を強化した。他方で既に免許を持っている方の既得権にも考慮して、平成19年の6月施行以前に旧普通免許を持っている方は、従来どおり8トンまでの自動車を運転することができるという経過措置も設けた。この中型免許制度の効果については、もう少し長期的な視点で経過を見守る必要があると考えている。さらにトラック運転者に関する資格制度の見直しの必要性に関しては、中型免許制度を施行した以降のトラックによる事故実態など、多角的に検討してさらに必要性を慎重に検討すべきであると考えている。

3. 高速道路の速度規制見直しについて

現在、高速道路の速度規制は、大型トラックと牽引装置により走行する車両のみ

80km/hで、他の車両は100km/hである。輻輳する高速道路上で規制速度の違う車両が混在することは、むしろ事故を誘発する一因となる。高速道路での交通事故防止のため、全車両同一速度規制の実現を図りたい。

【回答】

高速道路の速度規制の見直しについて、現在高速道路における規制速度については、曲線半径、縦断勾配、片勾配、視距、そういった各要素から適合速度を算出して、これをもとに規制する区間の長さ、交通事故の発生状況等を考慮して補正を加えて規制速度を指定している。指定されていない道路は法定速度で、大型貨物自動車、トレーラー等については時速80キロ、ほかの車両は時速100キロに定められている。

平成23年の高速道路における、大型貨物自動車の交通死亡事故の発生状況を見ると、全死亡事故の23.9%を占めており高い状況にある。大型貨物自動車は、ほかの車両と比較して重いために、衝突時のエネルギーが大きくて重大事故になりやすい特徴がある。

過去5年の大型貨物自動車が第一当事者となった、交通死亡事故の危険認知速度、事故を起こす前に危ないと思ったときの速度で、危険認知速度別に見ると、法定速度80キロを上回るものが全体の46.4%を占めている。大型貨物自動車は高速道路を通行する場合の最高速度をほかの車両と同様、100キロに引き上げるということは妥当ではないと考えている。

なお、外国の状況を見みると、大型貨物自動車の最高速度、高速走行の危険性等に鑑みて、高速道路における大型貨物自動車等とそれ以外の自動車に異なった最高速度を設定している国が数多くあるのが実態である。

4. トラックの駐車スペースの確保について

大都市の商業・業務集積地域では、集配車の荷捌きスペース不足等による止むを得ない路上駐車が、道路交通を阻害するものとして問題となっている。この問題を解決するため、地域や道路の一定間隔ごとに荷捌き専用のパーキングエリアを設置すること、一定規模以上の建築物には荷役スペースを設置させること、各自治体に対し「駐車場附置条例」の制定を求めることなど、所要の施策を促進されたい。

また、高速道路、一般道路とも、大型トラックの駐車スペースが不足しているため、東名・名神高速道路の駐車スペースの拡大を図るとともに、主要道路における休憩・休息施設の確保など、労働環境の改善を促進されたい。

さらに、長時間にわたり不法占拠する車両の点検、管理を強化されたい。

【回答】

トラックの駐車スペースの確保は、大都市の商業地域とか業務集積地域においては、路外駐車場の整備状況や交通実態等に応じて、貨物自動車を対象とした時間

制限駐車区間規制の実施だとか、一定の場所において荷捌き需要の多い時間帯に貨物自動車を駐車禁止規制から除外するような規制の見直しなどにも取り組んでいる。

また共同荷受けとか、共同荷捌き施設等の物流施設の整備については、貨物自動車の通行量の削減や駐車の正常化に資するものであり、この促進について、関係行政機関、団体等に働きかけている。荷捌き施設の附置を義務づけた「駐車場附置義務条例」についても、各自治体にその制定を働きかけている。

【質問】

駐車スペースの確保の関係で、確かに以前に比べると駐車スペースは確保されているとは思っている。ただ残念ながら、一般の車両がそこに止まっている、長時間止まっている、よって、実際には利用がしづらいという声が多い。せっかく作ってもらっても、利用価値がないのが現状である。一般車両を排除するとか警告するとか、何らかの形で取り締まらなると、有効活用できないという声が多い。片一方では確保してほしいという声と同時に、確保されているところに対する一般車両の駐停車禁止を取り締まるとか、徹底すればかなり改善されると思っている。

【回答】

道路上では、スペースに限られるので、極力短時間の駐車に対しては、時間整理のところを設けている。数的にも増えているのは事実だけど、今指摘があるように、当然モラルの問題なので、県警察とか都道府県の警察で当然取り締まりとか、広報で周知することは当然必要だと承知している。これから数もさることながら、マナーとか取り締まりとか総合的に対策を打っていきたいと考えている。

【質問】

営業用車両の放置、駐車違反に対する法の適用除外について、地域によって非常に差がある。広島などは、我々業者としても非常に集配しやすい場所もあれば、あまりそういうことが進んでいないところ、住宅街と都心の間ぐらいのドーナツ型のところ、例えば杉並区などは街自体が狭かったり、業者は努力をしているが例えば、実質2人乗務とかしても、車を止めていること自体は一緒なので、違反を免れるためだけのことであって、本来の抜本的な解決にはなっていない。

大手の宅配とかトラックを使っている会社でも、エリアが狭いところに関しては、法が変わっても、車を使わないで環境の問題とか安全の問題などを考えながら台車を使ったり、自転車を使ったり努力もしている。しかし、その企業努力ももうそろそろ限界にきている気がしている。少し適用除外について進めてほしい。

つぎに、高速道路の速度規制見直しについて、同じ高速で二つの速度で走る車両があること自体が危険だと、現場の大型の運転手は感じている。スピードを上げてと言っている

るわけではなくて、一本にしたほうがヒヤリハットなども少なくなると思っている。

【回答】

一つ目のトラックの関係は、警察庁、県の警察もそうですが、21年以降駐車規制の見直しを進めてきた。したがってその辺のところは、当然踏まえて各県で対応していると考ええる。当然、郊外は止められるだろうけど、中間的なところや中心地などは、民家の駐車場を自治体で借り上げて、例えば荷捌きであれば30分間無料にするといった形で専用のスペースを確保するという取り組みをしている自治体もある。そういったことも含めて、関係団体にも働きかけていきたいと考えている。

【質問】

高速道路の速度規制の問題について、確かに事故を起こす場合の原因として、超過速度というのが多いと思う。また、居眠り運転とかその他いろいろあると思うが、ほとんど超過という部分が重なっているような気がする。恐らくデータとして80キロ以上で46.4%というのは、調査された内容で正確だろうと思うが、だから100キロはだめなんだと言うには論理の導き方として無理があるような気がする。同じ基準で例えば100km/hなら100km/hでお互い、同じところで車間をきちんととりながら、追い越したり追い越されたり、という諸条件がないようにしたほうが、安定・安全に、より近いものになるような気がする。一遍に全部切り替えるのは無理があるが、実証実験してデータを1回とって、100km/hなら100km/hにしてみても、その事故の発生率がどういふふうになるのか。それで事故率が低いという結果が出てくれば、それを徐々に拡大していく。そういうような柔軟な対応をしたほうがいいと考える。

【回答】

なかなか現場の道路を使って速度を上げてみての実験というのは、はっきり申し上げて難しいと思う。

事故については、統計データすべてで導き出しているわけではない。データはあくまで一面で、速度を決めるについては、警察の持っているデータとか一般のドライバーの方の意見、多くの国民の方の意見を参考にして柔軟に決めている。一方的に警察だけの意見で決めているわけではない。

それから交通事故の発生状況は、全体の事故が減っている中で高速道路の事故が全然減っていない。平成22年から2年続けて増加し、今年もまた増加しており非常に厳しい状況にある。速度に起因する事故が非常に多く、警察も事故原因を分析している中で、速度に対する取り締まりも高速隊で力を入れてやっている。速度の見極め、規制については、今後いろいろな面で検討・検証していかなければならないと思っている。